

◆直轄港湾整備事業に係る選択と集中について(前原国土交通大臣発言 2010/08/03)

『従来から申し上げておりますように、人口減少、少子高齢化、また莫大な財政赤字という制約要因の中で、政権交代によって政策転換をすると、公共事業は抑制方向、コンクリートから人へと、そしてやるものについては選択と集中、そして成長分野に特化すると、この観点から港につきましても重要港湾の新規事業を行う港湾を更に選択をするということで発表します。

特定重要港湾が23、そして重要港湾が103ありますが、概ね、半数を目処といたしまして特定重要港湾についてはそのまま、そして重要港湾については103から**43**に絞り込みます。(皆さん方にお配りをしておりますように、この43の港湾を選びました。)

ポイントとしては、基本的には一県に一港は拠点港を造るということと、そして貨物の取扱量実績、国際・国内海上運送網の拠点としての機能、それから地域からの提案、あるいは産業、経済を支える地域としての拠点、あるいは民の視点、こういった観点から選びました。総合的に勘案し選んだということです。なお、この新規事業を行う港については103から43に絞りますが、その他の60の港についても継続案件については、国の直轄事業としては行うということです。新たな直轄の新規事業には入らないということです。ただ、港の問題というよりも、離島としての、生活インフラとしての港の整備というものが必要なものについては、例外的に必要最小限の国の直轄事業、新規も含めてやらせていただくことになろうかと思えます。その港を順に申し上げますと、新潟県の両津港、それから新潟県の小木港、両方ともこれは佐渡でございますが、それから島根県隠岐の西郷港、長崎県五島列島の福江港、それから長崎県対馬の厳原港、長崎県壱岐の郷ノ浦港、それから鹿児島県種子島の西之表港、それから鹿児島県奄美大島の名瀬港、沖縄県の運天港、同じく沖縄県本島の金武湾港、沖縄県宮古島の平良港、そして沖縄県石垣島の石垣港、これについては、いわゆる離島に対する特別な配慮として、施設の劣化とか損傷等により港の機能が果たせないというような場合においては、必要最小限度の直轄での新規事業は行いうると。しかし、43については、これは港としての競争力を高めるための取組として新規事業は行っていくと、こういうことでございます。』……との発言がありました。

43重点港湾一覧:函館、石狩湾新、釧路(北海道)▽青森、八戸(青森)▽大船渡(岩手)▽秋田▽酒田(山形)▽小名浜(福島)▽茨城、鹿島(茨城)▽木更津(千葉)▽横須賀(神奈川)▽金沢▽敦賀(福井)▽御前崎(静岡)▽三河、衣浦(愛知)▽舞鶴(京都)▽東播磨(兵庫)▽境(鳥取)▽浜田(島根)宇野(岡山)▽福山、呉(広島)▽岩国、宇部(山口)▽徳島小松島(徳島)▽高松、坂出(香川)▽松山、東予(愛媛)▽高知▽菊田(福岡)▽伊万里(佐賀)▽長崎▽八代(熊本)▽大分、中津(大分)▽細島(宮崎)▽鹿児島▽那覇、中城湾(沖縄)

●隅田川に架かる橋梁の絵(3/6)

中俣強氏が水彩で描かれた橋梁絵の三回目、『駒形橋』です。橋長146.3m、全幅：25.2m、形式は3スパン鋼製ヒンジアーチ橋となっています。上野駅前から東に延びる「浅草通り」が「隅田川」を渡る橋で、中央径間部は下路式とし、両側の側径間部は上路式という珍しい構造です。

(ちなみに弊社から最も近い隅田川の橋です。徒歩7分程)



● 海上でのボーリング作業方法と結果について

(1) 概要

海上でのボーリング作業は現地の状況に応じて、図-1 に示すような足場やぐら(ステージ)の仮設が必要となります。一方運河内などの水深が浅く、波浪の影響も少ない所では単管パイプ組みの足場やぐらを設置する場合があります。今回は水深が3m程度のこともあり、単管パイプ式のやぐらを採用しました。(図-2 参照)

海上での地質調査は、調査に先立って以下のような作業が必要となり、陸上での調査(道路構造物調査や建築調査など)に比べて事前調整に時間と労力を要するものでした。

- ・ 関係各所への申請 (海上保安庁および管轄行政の港湾局など)
- ・ 水域利用者への告知と調整 (漁業協同組合や船舶会社)
- ・ 他の作業との調整 (浚渫工事や清掃作業)
- ・ 作業エリアの磁気探査

(2) 調査結果(地層状況)

調査地の代表的な地層構成を図-3 に示します。調査結果の概要をまとめると以下のとおりでした。

- ・ 本調査地は浚渫土が砂・粘土など不規則に分布する埋立地に位置しており、埋没台地が張り出した地域にあり、標高 A.P.-10m より浅い埋没平坦面(波食台)に位置していました。
- ・ 沖積層の基底は-5m 程度と想定される。埋土層と沖積層の合計層厚は最大 8～9m 程度となっています。
- ・ 本調査地の支持層は標高-15m～-17.5m 付近から分布するN値 50 以上の東京礫層(Tg)となっており、出現深度は東側へ向かうに従い深くなっていました。

海上での地質調査は、事前作業に多くの労力が必要となるほか、足場への移動経路や作業中の安全確保など留意すべき点が多いものです。また、H19.4 から施行されている「港湾の施設の技術上の基準・同解説：日本港湾協会」(以下、新基準とする)では、信頼性設計に基づいた性能設計が導入され地盤パラメータの特性値については、統計処理に基づく補正を施すことによりバラツキを考慮して設定することとなったので、ここに留意した検討を実施しました。



図-1 海上ボーリング用足場例



図-2 単管足場の例

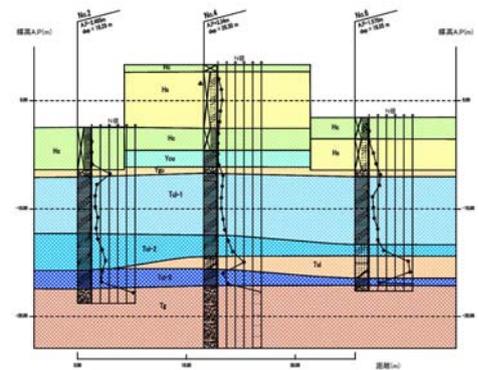


図-3 地層構成例

○株式会社トーコー地質(<http://www.tokoc.co.jp/geo>)の協力で作成