

■ 国土交通省海洋政策懇談会が今後の海洋政策の基本的な考え方や取り組むべき海洋政策の方向性を発表

政府は海洋権益に関する基本法である海洋基本法に基づき平成20年3月に海洋基本計画を策定し、海洋の平和的かつ積極的な開発及び利用と海洋環境の保全との調和を図る新たな海洋立国の実現に取り組んできました。この海洋基本計画は策定後5年経過する平成24年度に見直しが見込まれておりますので、国土交通省は平成23年度より海洋に関して知見を有する有識者で構成された「国土交通省海洋政策懇談会」を設置し、国土交通省の海洋政策について5年～10年先を年頭に置いた中長期的な方向性について意見交換を行ってまいりました。

今回、国土交通省が議論の結果を踏まえ、今後の海洋政策の基本的な考え方や取り組むべき海洋政策の方向性等について「国土交通省海洋政策懇談会報告書」として取りまとめ発表しましたので、ここにその概要を紹介いたします。

国土交通省海洋政策懇談会報告書の概要 -真の海洋国家を目指して- 国土交通省

背景

我が国の領海・排他的経済水域は世界第6位の広さと言われる広大なものであり、大きな可能性を有している。総理の施政方針演説においても、海洋は我が国の存立基盤であり、政府を挙げて取り組んでいく人類全体のフロンティアとされている。このような中、平成20年3月に策定された海洋基本計画が見直し時期を迎えていること等を踏まえ、国土交通省海洋政策懇談会を設置し当省が関連する事項など幅広い議論を行った上で、その取り組むべき海洋政策の方向性について、とりまとめた。

海洋政策を進める際の基本的な視点

産業の発展と国民生活の安定を確保しつつ、広大なフロンティアである海洋に挑戦するとともに、これらを支える海洋の活動を促進するための基本的施策を強化することにより、国際的協調の下、海洋の平和的かつ積極的な開発及び利用と海洋環境の保全との調和を図る「新たな海洋立国」を実現する必要がある。 → 真の海洋国家を目指す

<フロンティアへの挑戦の意義>

人口減少・高齢化、東日本大震災、原発事故などの大きな課題の中で、我が国が抱えている閉塞感を打破し、我が国に再び力強い社会を実現する上で、我が国の広大な管轄海域は、可能性をあらゆる分野から十分に開拓すべき貴重なフロンティアであり、新たな価値の創造への挑戦、これまで手を着けてこなかった価値の実現への挑戦となる施策を実施していく。

3つの基本的方向性と主要施策

海洋の活動を促進するための基本的施策の強化

- 海洋調査の推進
- 海洋情報の一元化
- 管轄海域の確保
- 海上保安業務の執行体制の強化
- 海洋の開発・利用・保全のための管理のあり方

フロンティアへの挑戦

- 海洋再生可能エネルギーの開発
- 海事産業における最先端の技術開発
- 資源開発等に向けた戦略的展開
- 北極海航路
- ニュービジネスの可能性の追求

経済発展・生活安定の基盤の強化

- 離島の振興
- 海上輸送の確保
- 海洋由来の自然災害への対応
- 海洋環境の保全
- 海洋観光の振興

国民の理解

人材育成

国際協調

今後は、本方針を踏まえ施策の着実な実施、充実に努めるとともに、海洋基本計画に反映

国土交通省ホームページより

図-1 「港湾における総合的な津波対策のあり方」概要

新たな基本計画では、国土交通省が取り組む海洋政策として3つの基本的方向性とそれらの具体的施策の例を紹介しています。これらはこれからの日本が持続的に発展していくための基本計画であり、私達もこれら施策が着実に進められていくのか注目していくと共に積極的な協力が必要です。

1. はじめに

今回紹介する業務は、棧橋式岸壁の老朽化に伴い棧橋の健全度調査を行い、その結果に基づいた対策方法を検討したものです。

2. 健全度調査結果

(1) 上部コンクリート

目視調査を行った結果、梁下側で主鉄筋に添って錆汁を伴う幅数 mm 程度のひび割れを多数確認し、床版でも遊離石灰を伴うひび割れを確認したことから、健全度をIVと判定しました。

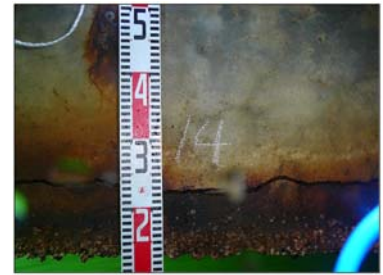


写真-1 上部コンクリートひび割れ状況

(2) 鋼管杭

肉厚測定した結果、腐食速度は0.05～0.08mm/年と推定され全て設計値（0.20mm/年）以下となり、また、目視調査結果からも貫通孔および著しい孔食は確認されず、現在の腐食環境は良好と判断しました。しかし、今後30年間の供用には健全性を確保できないと判断し防食等の対策を施す提案をしました。

3. 棧橋の補強対策工法の検討

(1) 上部コンクリートの劣化対策

上部コンクリートには著しい劣化が発生しており、構造物の大幅な耐力の低下が懸念されました。このような塩害劣化の補修工法として一般に下記の複数工法による対策工法を採用しています。

補修 = 断面修復工法 + ひび割れ充填工法 + 電気防食工法

しかし、今回の事例では次のような問題点が挙げられました。

- ① 塩化物イオン濃度が高いため脱塩は不可能。
- ② 鉄筋の断面を補修する箇所が干満帯であるため、はつり面が海水に接することになり健全な内面のコンクリートまで塩害の懸念。
- ③ 梁下面のはつり作業は、潜水士による水中作業となるため施工が困難。
- ④ 構造物の許容応力が著しく低下するため、安全性の確保が非常に困難。
- ⑤ 荷重が増大（設計震度0.10→0.16への増大）するため、耐荷力に問題が発生。

以上の点から、今回は補修ではなく既設上部コンクリートを撤去し新設することが妥当と判断しました。

(2) 鋼管杭の補強対策の検討

上部コンクリートを支える鋼管杭の補強方法として以下の3工法を選定し比較検討を行いました。これら3工法にはそれぞれ特徴がありますが、今回は施工性、経済性を重視し②案を提案しました。

表-1 補強対策工法評価一覧表

	①	②	③
補強対策工法	完全撤去新設する工法	部分補修、補強、防食(鋼管杭存置型)する工法	構造変更(鋼管杭存置型)する工法
概要	(既設上部工及び鋼管杭とも撤去し、新設する案)	(上部工を新設する案)	(上部工をジャケット式にて新設する案)
コスト	6100万円/ブロック	4800万円/ブロック	6800万円/ブロック
特徴	既設鋼管杭の引抜きは周辺施設への影響が大きい。	部分補修であり大型重機を必要としない。	ジャケットの据付に大型起重機船を必要とする。
評価	△	○	△

