

総 括 調 査 票

調査事業名	(34) 港湾整備事業 (戦略的インフラ老朽化対策)		調査対象 予算額	令和元年度 (補正後) : 267,330百万円の内数 (臨時・特別の措置を除く) ほか (参考 令和2年度 : 241,081百万円の内数 (臨時・特別の措置を除く))			
府省名	国土交通省	会計	一般会計	項	港湾事業費 ほか	調査主体	共同
組織	国土交通本省ほか			目	港湾改修費補助 ほか	取りまとめ財務局	(近畿財務局)

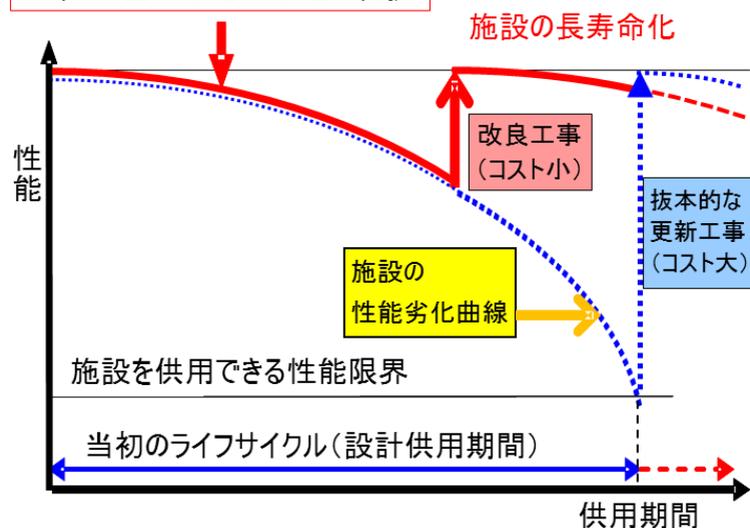
①調査事業の概要

【事業の概要】

- 公費で建設された港湾施設については、地方公共団体を主とする港湾管理者が維持管理を行っている。
- 高度成長期以降に整備された港湾施設は、平成25年以降20年で建設後50年以上経過する施設の割合が加速的に上昇する。
(平成25年:11% ⇒ 令和15年:51%)
- 国土交通省では、ライフサイクルコストを抑制しつつ個々の施設の延命化を図るため、施設の老朽化状況、利用状況、優先度等を考慮した、施設単位の維持管理計画に基づき計画的かつ効率的に維持管理・更新等を行うこととし、港湾施設の老朽化対策を推進している。
- しかしながら、「インフラ長寿命化計画 (行動計画) のフォローアップ」(令和元年9月)において、港湾施設は〔点検対象数に占める完了数〕や〔修繕完了数〕の完了割合が他の公共施設と比較して低い傾向にあることから、本調査では、港湾管理者による維持管理に関する取組の実施状況をあらためて検証する。(上記フォローアップにおける点検完了の割合 港湾 係留施設:79%、道路 橋梁:99%、住宅 公営住宅:92%)
- あわせて、既存ストックの活用を推進する観点から、新規事業の実施にあたり港湾管理者において適切なコスト比較が行われているか、実態を調査し検証する。

(1) 予防保全による維持管理の効率化

予防保全的な維持管理へ転換



(2) 新規事業の実施にあたり行われるコスト比較のイメージ

7号岸壁の250mの延伸にかかる投資+維持管理コスト

既存岸壁(1号、2号、3号(一部))の改良にかかる投資+維持管理コスト



1～3号岸壁はもともと貨物の荷役で使用されていたが、著しい老朽化のため、1～2号岸壁については廃止(護岸へ用途変更)、3号岸壁の一部は物資補給岸壁へ用途変更したうえで、新規投資として7号岸壁を延伸し、3、4、7号岸壁にその貨物の集約を行うもの。

総 括 調 査 票

調査事案名 (34) 港湾整備事業（戦略的インフラ老朽化対策）

②調査の視点

1. 維持管理に関する取組の実施状況について

○ 国土交通省は、令和2年度までを計画期間とする「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）（平成26年5月21日）」を定め、港湾管理者による維持管理計画の策定、定期点検診断の実施、修繕・更新等の対策費用の算定等を推進することとしている。

○ この実施状況を確認するため、港湾管理者に対してアンケート調査、ヒアリングを実施する。

2. コスト比較の実施状況について

○ 既存ストックを有効活用するため、新規事業の着手にあたっては、事業コスト縮減の観点から適切なコスト比較が行われている必要がある。

○ 耐用年数経過前の施設が安易に用途変更・廃止される等、適切な検証が行われていない事例が発生していないか、実態を確認する。

【調査対象年度】
平成21年度～令和元年度

【調査対象先数】
港湾管理者：166先
国土交通省（港湾局）：1先

③調査結果及びその分析

1. 維持管理に関する取組の実施状況について

(1) 維持管理計画の策定等の実施状況

- 計画策定等の実施状況は【図1】のとおりであり、「完了の目途がたっていない」、「未着手」といった回答が認められる。
- 計画策定等が未了となっている理由を港湾管理者に確認したところ、人手不足、資金不足、知見不足が挙げられた。【図2】

(2) 計画策定等を促すための取組と課題

- 国土交通省は、港湾管理者による計画策定等を促すための取組を行っているが、港湾管理者からのヒアリングにより、次のような課題が認められた。

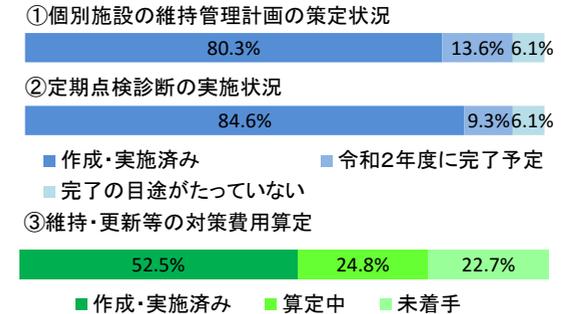
国土交通省の取組	課題
港湾管理者による港湾施設等の整備事業について、当該施設にかかる維持管理計画の策定等が完了していることを、国費投入(国の直轄事業又は港湾管理者に対する補助)の要件としている。	当面、整備事業が予定されていない施設について、計画策定等が後回しにされている。
維持管理計画の策定や点検の手法等に関する工夫事例集の作成・公表、国の職員による出前講座、点検実施時に利用できる業務艇等の機材貸出を実施。	これらの支援策は人手・資金・知見の不足を補完し得るものであるが、支援策が十分に周知されていないこと、地方整備局毎の取組にばらつきがあること等から、利用は少数にとどまっている。【図3】

- このほか、新たな支援策として①実地監査時の共同定期点検、②発注作業の支援、③国の職員の派遣等が考えられるが、これらについて港湾管理者からの関心が高い。【図4】

<新たな支援策>

- ① 実地監査時の共同定期点検
国が行う実地監査時に、共同点検を実施
- ② 発注作業の支援
修繕工事や点検の委託契約の事務について、国のノウハウ(国及び他の港湾管理者が採用した点検技術、活用した施工技術)を共有
- ③ 国の職員の派遣等
専門性を有する国の職員の派遣等により、計画策定や点検作業等を技術的に支援

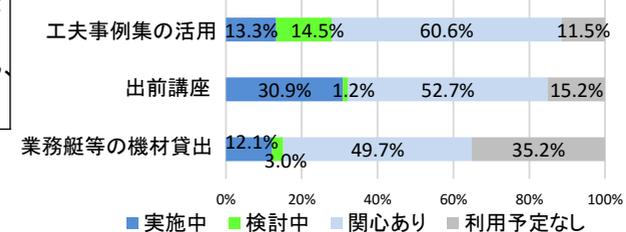
【図1】計画策定等の実施状況



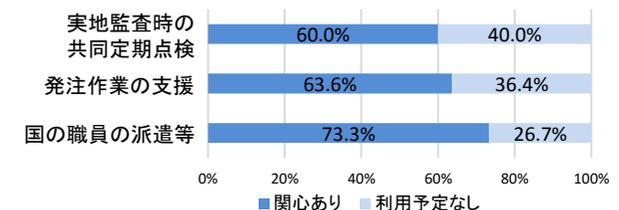
【図2】計画策定等が未了となっている理由



【図3】国による支援等の利用状況



【図4】新たな支援策への関心



総 括 調 査 票

調査事案名 (34) 港湾整備事業（戦略的インフラ老朽化対策）

③調査結果及びその分析

2. コスト比較の実施状況について

(1) コスト比較にかかる国土交通省の考え方

- 国土交通省では、新規施設の整備にあたっては、既存施設を維持修繕により使用し続ける場合と、既存施設を廃止等（荷役休止や不荷役岸壁としての用途変更（物資補給岸壁、護岸化等））し新規施設を整備する場合とのコストを比較し、新規施設の整備の方が安価だと認められる場合に事業の実施が正当化されるとの考えを示している。

(2) 実施状況の検証

- 平成21～令和元年度の過去11年間において、本来の耐用年数を10年以上残して既存施設を廃止等し、新規施設の整備を行った5港湾管理者の13施設（計画段階のものは除く）では、上記のようなコスト比較を実際に行っている案件は無かった。【表1】

【表1】コスト比較の実施状況

（単位：施設）

	残耐用年数10年以上で 廃止等した施設	コスト比較(※)をした施設
国際戦略港湾	9	0
国際拠点港湾	1	0
重要港湾	1	0
地方港湾	2	0

(※)既存施設を維持修繕により使用し続ける場合と、新規施設を整備する場合の費用を比較

(3) コスト比較が実施されていない理由

- コスト比較をしていない理由を港湾管理者からヒアリングしたところ、「費用対効果分析を行ったのでコスト比較は不要」等の回答があり、コスト比較の意義や重要性が認識されていなかった。
- 国土交通省の各種ガイドラインやマニュアルで、コスト比較の考え方について言及されているものは無かった。

④今後の改善点・検討の方向性

1. 維持管理に関する取組の実施状況について

○ 当面、整備事業が予定されていない施設についても、維持管理計画の策定等を進めるインセンティブが働くようなルール作りが必要である。例えば、国費投入の要件として、整備事業の対象施設以外の施設の維持管理計画策定についても要件化することにより、維持管理計画策定の推進を図ること等が考えられる。

○ 港湾管理者への支援策について、積極的に周知するとともに、全ての地方整備局で実施できる体制を早急に整えるべき。
新たな支援策についても、適正なコスト負担を求めつつ、ニーズに合わせてメニュー化を行う必要がある。

2. コスト比較の実施状況について

○ 維持管理により施設の利用を継続する場合と新規施設を整備する場合のコスト比較について、ガイドラインやマニュアルなどでその意義や重要性を解説することなどにより、港湾管理者の理解を促すとともに、どのような場合にコスト比較をするのかといった基準や手続きを示す必要がある。