

巻頭エッセイ

災害と作業船

浅見尚史

国土交通省 港湾局 技術企画課 建設企画室長



令和6年は最悪の年始となりました。令和6年能登半島地震では、241名（3月12日現在）の尊い命が失われ、今なお多くの住民の方々が避難所生活を余儀なくされています。犠牲になられた方々に哀悼の意を表するとともに、被災された皆様にお見舞い申し上げます。

今回の地震では、能登半島の道路網に甚大な被害が生じていることもあり、被災地の早期復旧・生業の再開の観点から、港湾の迅速な機能回復が強く求められています。

このため、発災直後より日本埋立浚渫協会にご協力頂き、飯田港では泊地の障害物撤去に起重機船、輪島港では地盤隆起で浅くなった航路・泊地の浚渫にグラブ浚渫船、和倉港では地震で倒壊した護岸の応急復旧にクレーン付き台船を投入して、応急復旧作業を実施しています。また、多目的作業船等を使用した緊急物資輸送等も実施しました。

冬の日本海という厳しい条件の中、応急復旧作業や緊急物資輸送に従事された全ての方々に改めて感謝を申し上げます。

このように、今回の地震では、作業船が被災地の復旧・復興に不可欠な存在であることを改めて認識することとなりました。

一方、作業船の隻数は20年前に比べて約半数に減少しています。近年の原材料費や人件費の上昇による船価の高騰により、作業船への投資環境は厳しさを増し、また作業船乗組員の高齢化も進行しています。切迫性が指摘されている南海トラフ地震が発生した場合は、能登半島地震以上のオペレーションが求められることは想像に難くなく、国土強靱化の観点からも作業船の保有水準や担い手の確保は喫緊の課題です。

本件については港湾局としても強い危機意識を持っており、昨年3月に有識者委員会に取りまとめた「港湾・空港工事の持続可能性を確保するための作業船のあり方」を踏まえて、具体策を講じるため、昨年10月に「港湾工事の持続可能性確保に向けた作業船に関する官民会議」を設置しました。昨年12月から、一定の条件を満たした作業船に対して、鉄道・運輸機構の低利融資制度を適用するなど、官民会議の成果として、具体的な支援制度の構築も進みつつあります。

しかし、これだけでは問題は解決しません。作業船の維持に対する負担軽減、災害発生時の即応体制の確保など、取り組むべき政策課題は山積しています。

次の災害に備え、能登半島地震の教訓を生かせるか。我々は試されています。