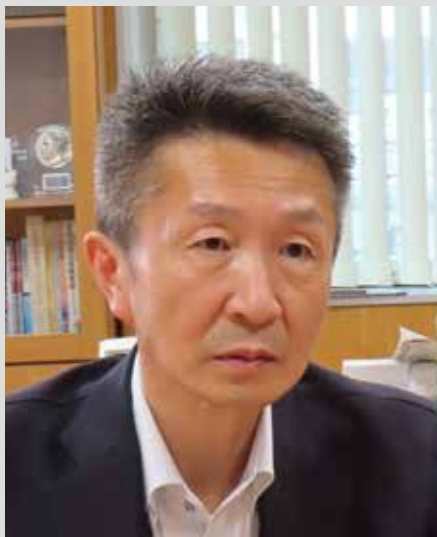


かお・人・interview

2023年12月1日

所長

インタビュー



国土交通省 九州地方整備局
関門航路事務所 所長

嶋原 茂氏

SHIGIHARA Shigeru

関門航路事務所は、関門航路の増深・拡幅等や維持管理を担っている。この海域は潮流等地形の厳しい条件が特徴だが、近年は豪雨による流木問題も発生。こうした背景から官民連携の「海道見守り隊」制度を全国に先駆けて導入。事故予防と海上交通の安全性向上が期待される。港の整備には、海からだけでなく背後圏や陸からの視点も重要だと嶋原所長は語る。現在進行中の事業や課題について話を伺う。

Q 所長就任にあたっての抱負

「関門航路」は九州北部と本州西部の海峡に位置し、古代から大陸との玄関口として重要な役割を果たしてきました。1909年、港湾調査会が改良方針を決定し、翌1910年から国の直轄事業として整備が始まりました。その後、航路計画や組織もいくつか変遷し、2003年には「関門航路事務所」として現在の形になりました。整備開始から113年を迎えた今日では、東アジアや北米とのコンテナ船、オーストラリアや欧州との貨物船の交通を支える重要な国際航路となっています。



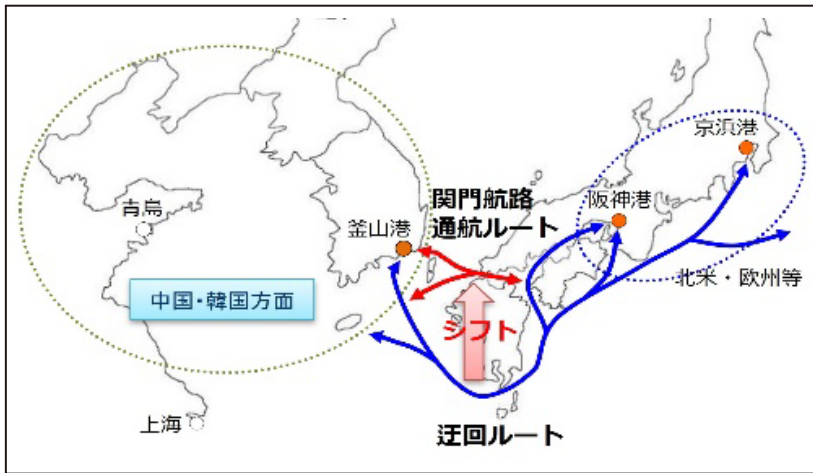
▲関門橋付近の関門航路



▲関門航路位置図

このように、非常に重要な「関門航路」を担当する事務所長として、地域や利用者からの航路整備の要請を受け、航路の増深により大型船の通航を可能とする輸送コストの削減と、航路線形の拡幅・直線化などにより航行船舶の安全性向上を図る事故リスクの削減を目指し、事業を計画的にかつ確実に推進できるよう、「新たな目線」を持ってしっかり取り組んで参りたいと思います。

同じ仕事を延々と続けるだけでは、モチベーションが続かなくなります。新しいアイデアを取り入れることで、仕事を活性化させるこ



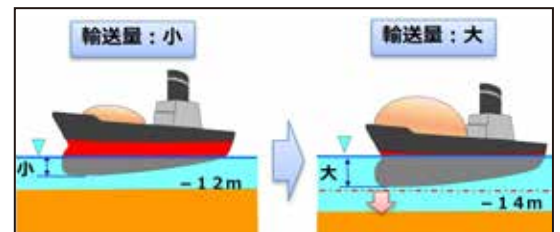
▲関門航路通航ルート

Q 当事務所の紹介

関門航路事務所は、全国に15箇所ある「開発保全航路(一般海域における船舶の交通を確保するため開発及び保全に関する工事を必要とする航路)」の一つで、関門海峡に位置する「関門航路」の整備、保全及び管理を行っています。

当航路は、日本海と瀬戸内海を結ぶS字型に湾曲した全長約50km、航路幅500m～2,200mの見通しの悪い航路で、玄界灘と周防灘の干満時の潮位差と複雑な地形により、最も狭い箇所では最大10ノット(約18.5km/h)を超える潮流となり、さらには500総トン以上の船舶が年間約6万～7万隻、漁船などの小型船を含めると1日に最大約1千隻が通航するなど航行条件が厳しいことから、我が国有数の海上交通の「難所」と呼ばれ、周辺海域を含めると、年間約20件の海難事故も発生しています。

また、当事務所の特徴として6隻の船舶を保有しており、国が自ら運航している大型浚渫兼油回収船「海翔丸」の他、清掃兼油回収船「がんりゅう」、測量船「海燕」、航路調査船「鎮西」、港湾業務艇「あみかぜ」「たちかぜ」の5隻は、運航を委託し、「関門航路」の事業を進めています。「関門航路」は、現在水深12mで運用されていますが、2034年までに水深14m化に向けて航路の増深・拡幅を行うことにより、大型船舶の輸送の効率化及び航行船舶の安全を確保し、ひいて



▲喫水調整の緩和

とができるのではないかと考えています。職員にも新しい提案をしてほしいと伝えています。昨年と同じような仕事に満足しては、成長はありません。創造的なアイデアや革新的な提案が活発に行われる、環境を築きたいと考えています。

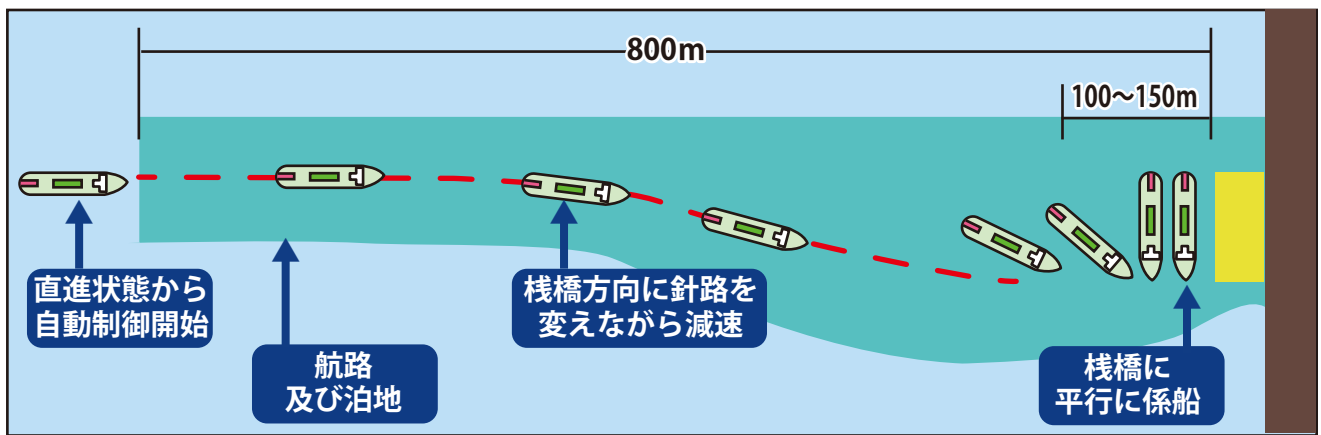
Q九州や福岡県とのかかわり

九州地方整備局勤務は初めてですが、仕事とプライベートを含め、各県、市町村を訪れた経験がありますので、新しい環境に違和感はありません。具体的には、福岡県内の港では、博多港には視察や講習会、関門航路を含む北九州港にはセミナーや廃棄物埋立護岸の予算担当、苅田港は県庁舎の取得調整や化学弾の処理関係でそれぞれ複数回行きました。

九州管内まで広げれば、重要港湾以上の28港すべて(下関港を含む)と地方港湾約70港を訪れており、特に総括災害査定官の時には、九州は台風常襲地帯のため、鹿児島県・長崎県は離島を含め両県だけでも年に4回ずつ実地査定で伺いました。

▼関門航路の輻輳状況





▲自動接岸イメージ



▲装置全景



▲係船開始



▲係船完了

は我が国の国際競争力の強化や国民生活の質の向上を図ることを目的として、職員一丸となって取り組んでいます。

Q今年度の事業概要

今年度の事業は、2023年度(R5年度)当初予算で港湾改修費約42億円、海洋環境整備費約2億円、作業船整備費(分担金)約1億円に加え、前年度補正予算で同改修費約14億円、同事業計画変更で約3億円の計約62.7億円の予算をもって、大瀬戸～早瀬戸地区での請負工事、南東水道地区での「海翔丸」による国営での浚渫を行い、水深14mの確保に向けて進捗を図るとともに、新門司沖土砂処分場の整備を予定しています。

「海翔丸」は、現在、自動係船と自動陸上排送システムの併用により24時間浚渫作業を行っています。船が接岸する際には、ロープを投げて船を固定します。その際に、係船柱や曲柱が使用されます。これを行うために、夜間でも誰かが船の到着を待つ必要があります。しかし、待機している場所には照明も少なく、万が一誰かが海に落ちて、救助する手立てがありません。このような状況を考慮し、平成16年に「操船～接岸～陸上排送～離岸」をコンピュータ制御で自動化する、世界初の「自動係船・自動陸上排送システム」の運用を開始しました。

自動係船装置では、GPSを使用して船を自動的に係留します。「海翔丸」には船長が3人乗船しており、必要に応じて手動で操作することも可能です。岸壁に近づいた際には、自動的にゆっくりと係留されます。夜間は照明が不足しており、真っ暗ですので、GPSを使用して自動的に操作されます。約20年前から、自動係船装置を使い始めていますが、このシステムは非常に革新的で、導入当時から現在に至るまで、海外を含め、多くの視察を受けています。

また、航行船舶の安全確保のため、「鎮西」による航路の保全・監視、「海燕」による航路水深の計測の他、「がなりゅう」による担務海域に浮遊するゴミや流木の回収作業を実施します。なお、油流出事故や大量の流木が担務海域以外で発生し、海上保安部などからの要請を受けた場合には、緊急出動し回収作業が行えるよう体制を整えています。

Q地域との連携・協働について

近年、日本各地では豪雨などの自然災害が頻発・激甚化しています。当事務所では、国民の生命と財産を守る使命のもと、保有船舶による緊急物資輸送、給水・入浴支援、流木回収による航路啓開などを行っています。

▲ワイヤーロープ係留

九州地方整備局では、2017年に発生した九州北部豪雨により、大量の流木が周防灘や有明海に流出したことを受け、支援活動などをより効率的かつ効果的に行うために、関門航路や周防灘を航行するフェリー会社4社と、漂流物などの情報を提供いただく協定(通称「海道見守り隊」制度)を2018年9月に締結(2023年6月現在は5社と締結)し、官民連携による新たな制度として、全国に先駆けて導入しています。

一方で、近隣住民の方々と日常的に触れ合う機会はありませんので、港でのイベント時に海翔丸など保有船舶の一般公開や、市民や学生を対象とした出前講座、船上からの現場見学会などを積極的に行っています。このような機会を通じて、関門航路の重要性、整備の必要性について理解を深めていただける活動にも取り組んでいます。

Q地域建設業への要望・メッセージ

地域経済の成長を支える港湾インフラの整備や、激甚化・頻発化する自然災害への迅速な対応など、地元建設業は地域にとってなくてはならない存在です。

人口減少や高齢化が進む中で建設業における担い手不足が喫緊の課題となっており、発注者としても働き方改革や生産性向上などの取り組みを推進し、建設業の魅力を高めて行くことが重要だと認識しています。そのため、適正な工期の設定による週休2日の確保や、工事品質確保調整会議によるきめ細かな設計変更、さらには工事書類の簡素化、ICTの活用、遠隔臨場の実施など様々な取り組みを行っているところです。

今後も業界のご意見を伺いながら、これらの活動をさらに充実させ、港湾建設業界の持続的・安定的な発展に貢献したいと思います。業界の皆様におかれましても、技術の伝承や技術力の向上にご尽力をいただきつつ、港湾工事に必要不可欠な作業船の維持・保有について、引



▲たちかぜ緊急物資積み込み



▲海翔丸の一般公開

き続きよろしく願い申し上げます。

Q趣味や健康法について

趣味の一つは旅行です。「主に休日前にLCCで行く弾丸ツアー」で、北海道から沖縄まで旅行しました。また、全国の重要港湾以上の117港と地方港湾の約200港を訪れており、全国制覇が目標です。趣味と実益を兼ねている港巡りですが、現地に足を運ぶことで港の整備も海からの視点ばかりでなく、背後圏がどう栄えているか、地域経済や観光資源などを理解することができます。

また、地域の人々との交流や文化にも触れ、深い

関係も築けます。5月に行われた「門司港レトロみなど祭り」では、約25年ぶりに門司港の街並みを半日かけ散策。和布刈神社を訪れたり、関門人道トンネルを歩いて下関へ渡るなど周辺地域を満喫しました。

また、スポーツは見るだけでなく、実際にプレイすることも好きですので、できる範囲で体力維持も兼ねて楽しみたいと思います。

プロフィール



出身地：福島県いわき市（59歳）
 S59年4月 運輸省 第二港湾建設局 横浜調査設計事務所 設計室 採用
 H 7年4月 運輸省 第二港湾建設局 工務第一課 工務係主任
 H 8年5月 総理府 沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 工事専門官、環境係長
 H11年4月 総理府 沖縄総合事務局 那覇港湾空港工事事務所 第二工事課 工事係長
 H14年4月 総理府 沖縄総合事務局 開発建設部 港湾空港建設課 工務係長
 H15年10月 国土省 港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 自然再生担当係長
 H17年 4月 国土省 港湾局 環境・技術課 環境整備計画室 計画第一係長
 H18年 4月 国土省 港湾局 建設課 直轄事業係長
 H20年 4月 内閣府 沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 課長補佐
 H22年 7月 内閣府 沖縄総合事務局 石垣港湾事務所 工務課長
 H24年 4月 内閣府 沖縄振興局 参事官（振興第三担当）付 専門官
 H26年 4月 環境省 水・大気環境局 水環境課 課長補佐
 H28年 4月 水産庁 漁港漁場整備部 整備課 課長補佐
 H29年 4月 国土省 港湾局 技術企画課 課長補佐 <大臣官房監察官 併任>
 H31年 4月 国土省 港湾局 海岸・防災課 総括災害査定官
 R 3年 4月 国土省 中部地方整備局 三河港湾事務所長
 R 5年 4月 現職