

# かお・人インタビュー

2014年 3月18日(火)

国土交通省九州地方整備局  
博多港湾・空港整備事務所

## 酒井浩二所長 に聞く!



### ◎九州地区との関わりや印象について

平成9～10年にかけて、第四港湾建設局下関調査設計事務所に在籍し、北九州港の沈埋トンネルや下関港人工島にかかる橋梁、管内の海上橋梁における耐震補強、九州各港の航路埋没対策などを担当していました。自分が設計や技術開発で担当していたプロジェクトが実現しているのを見ると、感慨深いものがあります。当時は下関に住んでいたのが、博多に住むのは初めて。志賀島や海の中道に囲まれた博多湾、山笠等の伝統あるお祭り、元寇、金印、太宰府など詩情豊かな土地柄であるとともに、街には中国や韓国等海外からの旅行者の姿もよく見かける活気のある街だなあと感じています。

### ◎26年度に向けた事務所の取り組みについて

当事務所では、博多港、三池港、福岡空港の整備を担当しています。

博多港は、アジアに近い立地条件を活かし、まさに日本の西の玄関口として、物流、人流の拠点港と



博多港のエコ・コンテナターミナル

なっています。コンテナ貨物の取扱量は近年急増し、港湾管理者である福岡市からの速報によると昨年は貨物量が過去最高の約86.5万TEUを記録

## 博多港貨物量 過去最高の約86.5万TEU

しました。また、港を通じた外国との人流は、これまで約20年にわたり日本一を記録しています。さらに食料基地としても、九州で消費される食用小麦は全量博多港から輸入されている等、私たちの生活に無くてはならない社会資本です。こうした中、船舶の大型化に対応すべく、航路の増深、拡幅工事を進めています。

なお、航路浚渫で発生する土砂は、従来はアイラ

ンドシティの用地造成に用いられていましたが、平成23年から博多湾の貧酸素の原因とされている深堀りの埋戻しに利用しており、港湾整備を通じて博多湾の環境再生にも貢献しています。

昨年からは箱崎ふ頭の岸壁の老朽化対策を進めています。維持補修の重要性は論をまたないところですが、現場における調査段階ではそこまで把握できなかった施設の老朽度が、実際に補修工事を始めると、思ったより腐食等が進んでおり、苦労しています。ある意味、新規の施設を整備するより、手間がかかる仕事であり、改めて、老朽化対策の難しさや必要性を感じているところです。

## 三池港は県南や有明海沿岸の物流・産業拠点

三池港はご存知の通り、團琢磨氏等により、石炭の輸出港として発展し、石炭の採掘は平成9年に終わりましたが、團氏の「石炭山の永久などという事

### ◎三池港の産業遺産も世界遺産候補ですが

そうです、三池港を含む九州・山口産業遺産が、我が国からの世界遺産候補になりました。この航路護岸補強工事においても世界遺産としての価値を損なうことのないように配慮しながら進めています。世界遺産の話は面白いですね。はじめは私も担当として、「要するに昔と同じような方法で整備すればいいのだろう」と安易に考えていたのですが、そうではないのですね。三池港は稼働資産としての位置づけです。修復ではなく、まさに生きている資産として適切に管理し、経済インフラとして機能し続けなければなりません。「修復ではない」との話は、分かりにくいかもしれません。

## 三池港は稼働資産 まさに生きている資産

ヨーロッパの世界遺産の専門家からの話では、「三池港は稼働資産であり、当時の姿に修復するのであれば、建設当時から今に至る時間的な価値を損なうことになってしまいますよ」とのこと。ある意味日本人の感覚に合うのかもしれませんがね。要するに、港湾がその機能を発揮し続けられるように、もちろんオリジナルの部分は出来るだけ分かりやすく残



三池港

はありはせぬ。…築港をしておけば、いくらか百年の基礎になる」との言葉どおり、近年では県南や有明海沿岸の物流・産業拠点であり、有明海沿岸道路の整備の進捗に伴い、コンテナ貨物も急増しています。こうした中、当事務所では、航路整備を進めており、浚渫工事は平成23年に終了しましたが、船舶の大型化に伴う航跡波対策としての航路護岸の補強等を進めています。

すが、機能を発揮するための手当は行うということです。それにしても三池港の世界遺産は面白いですね。閘門やハミングバードの形状などが紹介されています。私の個人的な感想ですが、この遺産の一番の魅力は、これに関わった人たちの日本が近代化を果たしていくという熱い思い、まなざしだと思います。



す。当時、西欧諸国に追いつく為、若者達が海外に留学しその技術を学び、それをもとに西欧諸国に追いついていくために日本の近代化を実現して行く。こうした当時の人の思い、歴史こそ、世界遺産として次世代に語り継いで行くものだと感じます。もし機会があれば、大牟田市の資料館には当時の人たちの写真がありますので、これを見て下さい。皆さん強い眼差しでいい顔をしていますよ。はたして、こうした眼差しで今の社会資本整備に情熱を傾けているのか、自己反省の機会でもあります。



福岡空港

### ◎福岡空港については

福岡空港は、よくマスコミでも取りあげられているように、発着回数がもう限界に来ており、エプロン誘導路の増設を含めた国内線ターミナル地区再編整備等に取り組んでいます。この事業では、多数の関係者と調整のもと、また、エプロンの航空機のスポット数を出来るだけ維持すること等の条件がある中で、可能な限り早い完成に向けて検討や工事を進めています。また、滑走路容量の抜本的な改善

として、滑走路増設事業に向けた環境アセスメントにおける現地調査を実施しており、こうしたとりまとめも今後行っていくこととしています。

また、現在の滑走路やエプロン等の改良や地震時における耐震補強（液状化対策）も進めています。こうした工事において、工事の安全だけでなく、都市型の空港工事であることから、周辺住民の方々に迷惑をかけないように騒音対策を進めるなど、いろいろ気を配っています。特に、福岡空港は、航空機が利用している昼間には工事が出来ず、やむを得ず夜間工事が多くなりますが、こうした日々の工事でも翌朝の飛行機を飛ばすことが出来るように日々供用に気を配っているところです。おそらく空港を利用している人たちは、こうした縁の下の工事については知らないでしょうが、非常に重要な仕事です。私も工事の安全パトロールなど、現場監督に行く機会がありますが、請負業者等寒い中、限られた時間の中で整然と効率的に進めていることに改めて感心しています。

### ◎港湾・空港事業を通じた防災、安全対策は

幸いにも、私が着任して博多港や福岡空港では、大きな災害等は起きていません。他方、平成24年の九州北部豪雨災害の際には、三池港がある有明海において、河川からの流木等によって船舶航行や海苔養殖等に支障をきたす事態になりました。当時、当事務所では、防災協定を結んでいる建設業界の協力も得て、沈木撤去工事を担当しました。また、関係漁協とも連携し、熊本港湾の海洋環境整備船で、有明海の一斉清掃が実施されました。災害における連携、協働の重要性を肌で感じた経験です。

また、被害のあった柳川市の担当は孤軍奮闘で、海の災害までは手が回らず、こうした被害状況の情報発信すらできない状況でした。整備局から情報を持ち込み情報交換を行いました。まさに災害のときには情報を待っているのではなく、自ら取りに行くことに改めて気がついた経験でもあります。

### ◎地元建設業界へのメッセージを

やはり工事の安全については特に注意をしてもらいたいですね。私が安全パトロールに行った際に、たとえば監理技術者に「これまでヒヤリ・ハットはありましたか？」と問うと、ある人は、「ありました。でも、すでに原因を追及しミーティングで周知



福岡市

徹底しています」という人もいれば、本当はそういう事象があるのにも関わらず、「いいえ、ありません」と答える人もいます。どちらが発注者から見て信頼できる請負業者なのかは明らかですよ。小さなトラブルの段階で、大きな事故の目を摘んでほしいと思います。また、以前は労働基準監督による快適職場認定制度というものがありました。残念ながら今はこの制度はないようですが、建設会社の本社の人はぜひ、現場の作業環境にも気を配っていただいて、下請けの人も含め、気持ちよく仕事に打ち込める環境の整備をお願いします。やはり、モラルの高い現場は、安全、品質、工期等に対して責任感をもって対応していると感じています。

## ◎これまでの赴任地の思い出を

これまで赴任したところは、いずれも思い出深い場所ばかりです。中でも、平成17～18年、秋田に赴任し、初めての所長職を経験しました。以外のお話で恐縮ですが、秋田での経験として有名な「なまはげ」の話を紹介したいと思います。「泣く子はいねいがー」のあれです。なまはげは、家々を廻ったときに、なまはげ問答というのを行います。なまはげが「お前のところの息子は宿題をしない、怠けている・・・」の説教をします。子供は、家長であるおじいさん、お父さんの背中に隠れて泣いています。そのとき家長はなまはげに向かって「まあ、

## ◎出先事務所長としての抱負を

三池港の世界遺産の話にも通じる話ですが、次の世代のために何を残すかということです。博多港、三池港、福岡空港は、長い歴史をもち、次の世代にも重要な社会資本として機能し続ける必要があります。そうした長い歴史の一コマを担当させていただいている。自分が担当している時に、少しでも良い方向に歴史の一コマを前に進められたらと思います。また、事務所の職員は「自分たちは、社会資本整備のプロなのだから、プロらしく、工程管理、コスト縮減、技術開発、契約制度等に前向きに取り組もう」と話しています。

世間では、社会資本整備と社会保障等を対立軸のようにとらえることがあります。他方、かつての東京オリンピックのときには、世界銀行から新幹線の整備への支援を、ユニセフからミルクの援助を受けて

まあ、なまはげさん。この子にも良いところがあって・・・」と問答をし、なまはげを追い返すのです。最後に、なまはげが「いいか、良い子にしていなくて来年もまたくるぞ・・・」と行って山に帰ります。子供にとっては「おじいさん、お父さんが怖いなまはげを追っ払ってくれた」となる訳です。博多の山笠もいいですね。それぞれの町衆が、というより流れと言った方が良いのかもしれませんが、子供と一緒に山車を引く、走って行く。知らず知らずのうちに、礼儀や伝統が引き継がれていく、この地域が次の世代を育てているということでしょうか。

## 次の世代のために何を残すか

いました。当時も社会資本整備と社会保障の両方が重要で、両方ともに国際社会から援助を受けていた訳です。国の発展とは、こうした両方の取り組みが車の両輪のように必要なのではないのでしょうか。そうした意味でも、私たちは、その片方である社会資本整備を担っている訳ですから、そこはプロらしく取り組んで行きたいと考えています。

## ◎趣味などについては

昔からテニスに興味で、体を動かすことが好きです。また、最近では福岡大学の先生の指導のもと、港の周辺をまわるスロージョギングにはまっています。その後の角打に行くのが楽しみというのがありますが・・・。



## ◎プロフィール

早稲田大学大学院理工学研究科建設工学専攻修了  
平成 4年4月 旧運輸省入省運輸省港湾技術研究所  
平成 9年9月 運輸省第四港湾建設局下関調査設計事務所技術開発課 課長  
平成12年7月 外務省経済協力局有償資金協力課 課長補佐  
平成15年1月 国土交通省鉄道局幹線鉄道課 課長補佐  
平成17年8月 国土交通省東北地方整備局秋田 港湾事務所 所長  
平成19年4月 国土交通省港湾局国際・環境課 長補佐（総括）  
平成21年4月 国土交通省四国地方整備局港湾・空港部 港湾空港企画官  
平成23年8月 国土交通省九州地方整備局博多 港湾・空港整備事務所 所長  
昭和42年3月3日生 出身地 東京