会　　報

第　157　号

（平成２４年６月）

目　　次

1　業　務　日　誌（24. 1. 1～24. 3. 31）…… 1

2　事　業　報　告（24. 1. 1～24. 3. 31）…… 4

２－１　会の運営に関する活動

２－１－１　平成23年度　第6回常任理事会

２－１－２　平成23年度　第3回理事会・臨時総会

２－１－３　平成23年度　第7回常任理事会

２－２　一般事業

２－２－１　関門航路航行安全対策調査専門委員会

２－２－２　警戒船（管理・業務）指定講習会

２－２－３　第9回西海防セミナー

２－３　受託事業

２－３－１　油津港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会

２－３－２　別府港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会

２－３－３　青方港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会

２－３－４　北九州港（新門司地区）泊地（－10m）整備に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会

3　関門航路早鞆瀬戸における航法改正等の周知について …… 5

4　第9回西海防セミナー　演題：「国土保全と社会保全」 …… 12

5　関門航路第22号灯浮標付近の潮流と早鞆瀬戸潮流との相関関係について …… 32

6　１周年を迎えた「関門海峡らいぶ館」 …… 37

7　特別寄稿「ウオーキングのすすめ」 …… 41

8　ミニ知識・海（２２） …… 46

9　狭水道及びその付近の海難 …… 47

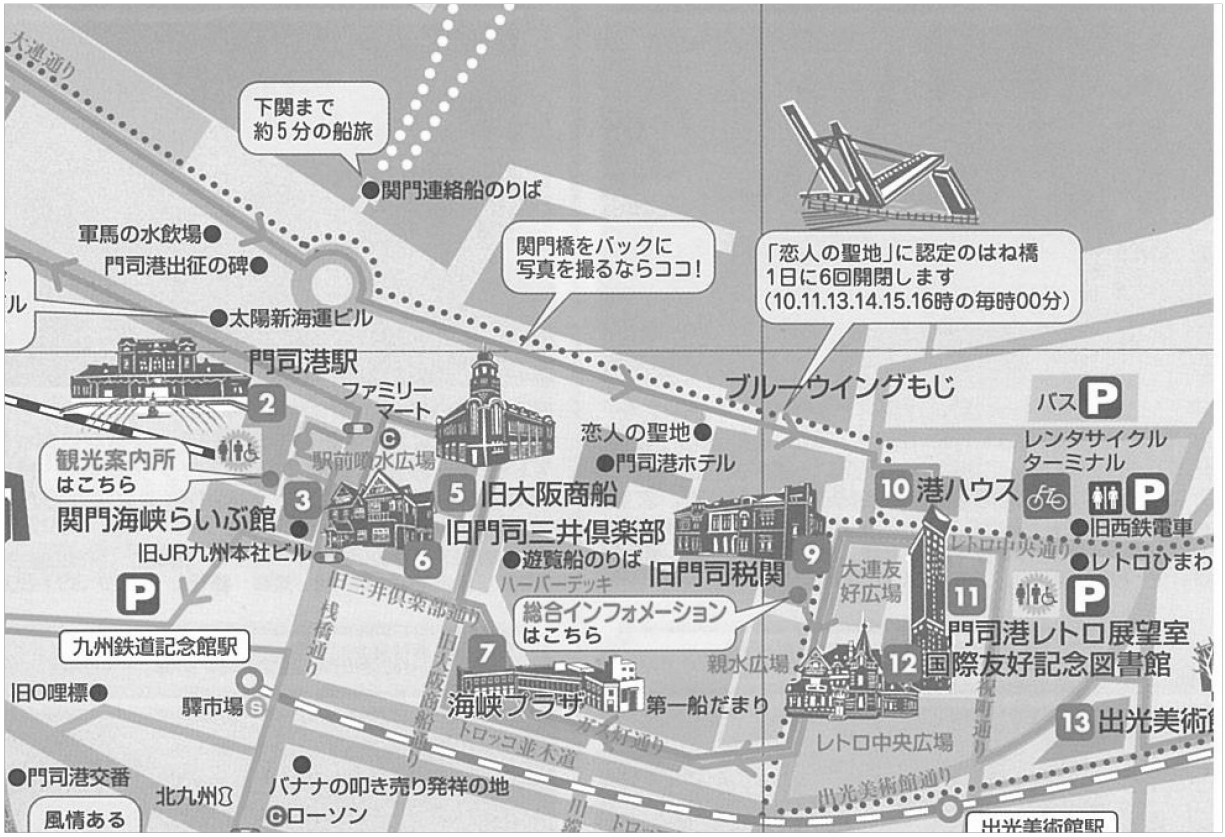
10　刊末寄稿 …… 50

社団法人　西部海難防止協会

ROMANTIC RETRO TOWN MOJIKO

門司港レトロ・ガイドマップ

MOJIKO GUIDE MAP



かつて貿易港として繁栄した門司港は多くの歴史的建造物が残り、懐かしい風景と、関門海峡を望む雄大な景色、そしてグルメが楽しめるスポットです。

「門司港レトロ・ガイドマップ」では、**「街なか探検コース」**として、**門司港駅②**を起点に、次の立ち寄り所は、**「関門海峡らいぶ館」③**の順番に、、、、、、、、。マップを片手に気の向くまま散策して、門司港を満喫するという趣向です。

1　業務日誌（H24. 1. 1 ～ H24. 3. 31）

1－1　本　　部

日　付	内　容
1月5日(水)	平成24年 海上保安協会　洞海支部　新春賀詞交歓会 於：リーガロイヤルホテル小倉
1月11日(水)	海上保安学校 門司分校研修科船艇職員等初任者課程(第66期)入校式 於：海上保安学校 門司分校
1月11日(水)	第七管区海上保安本部による業務及び財産状況等の検査 於：西部海難防止協会 会議室
1月11日(水)	八水会賀詞交歓会　於：大谷会館(北九州市八幡東区)
1月16日(月)	平成23年度 第6回常任理事会　於：西部海難防止協会 会議室
1月18日(水)	第十管区海上保安本部設立五十周年記念式典 於：鹿児島サンロイヤルホテル
1月25日(水)	平成23年度 第3回理事会・臨時総会 於：ブルーウェーブイン小倉
1月30日(月)	油津港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会
1月31日(火)	於：宮崎県庁
2月7日(火)	別府港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会 於：亀の井ホテル 別府店(別府市)
2月21日(火)	青方港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会 於：ANAクラウンプラザホテル長崎 グラバーヒル
2月23日(木)	関門航路航行安全対策調査専門委員会 於：ブルーウェーブイン小倉
2月23日(木)	警戒船管理・業務指定講習会(福岡地区) 於：博多都ホテル
2月24日(金)	第9回西海防セミナー　於：ANAクラウンプラザホテル福岡
2月27日(月)	平成23年度 海上保安連絡会エネルギー・海運部会 於：ＫＫＲホテル東京

２月29日㈬	平成23年度 西部海難防止協会　第７回常任理事会 於：西部海難防止協会 会議室
３月４日㈰	関門地区小型船安全協会　平成23年度通常総会 於：門司港湾合同庁舎
３月15日㈫	平成23年度 第２回 九州船員災害防止連絡会議 於：福岡合同庁舎新館 調停室
３月15日㈫	北九州港（新門司地区）泊地（－10m）整備に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会 於：ブルーウェーブイン小倉
３月15日㈫	平成23年度 第２回九州船員災害防止連絡会議 於：福岡合同庁舎
３月19日㈮	平成23年度 日本海難防止協会　理事会・総会 於：東海大校友会館
３月23日㈬	博多港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会 於：博多都ホテル
３月24日㈭	海上保安大学校　本科第58期卒業式及び特修科第57期修了式 於：海上保安大学校　講堂

１－２　大分支部

日　　付	内　　容
１月25日㈬	平成23年度 第３回理事会・臨時総会 於：ブルーウェーブイン小倉

１－３　長崎支部

日　　付	内　　容
１月11日㈬	長崎港長期構想検討委員会　　於：ホテルニュー長崎
１月17日㈫	第45回長崎県地方港湾審議会　　於：ＡＮＡクラウンプラザホテル
１月25日㈬	第３回理事会・臨時総会　　於：ブルーウェーブイン小倉
２月14日㈫	長崎支部海務懇談会　　於：ＡＮＡクラウンプラザホテル
２月14日㈫	クイーンメリーⅡ長崎港入港に伴う事前説明会 於：大波止ビル会議室
２月21日㈫	青方港大型客船入出港に伴う検討委員会 於：ＡＮＡクラウンプラザホテル
２月23日㈭	警戒船指定業務講習会　　於：博多都ホテル
３月１日㈭	長崎港港内利用調整検討会議　　於：港湾合同庁舎会議室
３月15日㈭	クイーンメリーⅡ入港調整委員会　於：港湾合同庁舎会議室
３月19日㈪	クイーンメリーⅡ入港調整委員会　於：港湾合同庁舎会議室
３月21日㈬	長崎港長期構想検討委員会　　於：ホテルニュー長崎

１－４　鹿児島支部

日　　付	内　　容
１月７日㈯	鹿児島海上保安部「海の出初式」　於：鹿児島港内
１月25日㈭	平成23年度 臨時理事会・第３回理事会 於：ブルーウェーブイン小倉

２　事業報告

２‐１　会の運営に関する活動

２‐１‐１　平成23年度　第６回常任理事会

２‐１‐２　平成23年度　第３回理事会・臨時総会

２‐１‐３　平成23年度　第７回常任理事会

２‐２　一般事業

２‐２‐１　関門航路航行安全対策調査専門委員会

２‐２‐２　警戒船 管理・業務 指定講習会

２‐２‐３　第９回西海防セミナー

２‐３　受託事業

２‐３‐１　油津港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会

２‐３‐２　別府港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会

２‐３‐３　青方港大型客船入出港に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会

２‐３‐４　北九州港(新門司地区)泊地(－10m)整備に伴う船舶航行安全対策調査専門委員会

３　関門航路早鞆瀬戸における航法改正等の周知について

関門航路は、長く屈曲し、特に早鞆瀬戸においては変則的な潮流の影響を受け、船舶海難が多発する海域であり、海上保安庁では、これまで海難防止のために必要な航行安全対策に取り組んできました。

その一環として、早鞆瀬戸における船舶交通の安全対策について、昨年度、学識経験者および海域利用者等の方々からなる「関門航路早鞆瀬戸における船舶航行安全対策調査専門委員会」を開催し、同海域における過去の海難を分析するとともに、潮流が航行船舶に及ぼす影響等について調査し、検討した結果、同海域での衝突・乗揚げ海難を防止するためには「早鞆瀬戸における優速４ノット以上への引き上げ」「早鞆瀬戸水路における追い越し禁止」「早鞆瀬戸における海域の特殊性等についての情報提供」が必要であるとの提言が取りまとめられました。

海上保安庁では、同委員会での提言や航路の整備状況等を踏まえ検討した結果、船舶航行の安全性を向上させるため港則法施行規則（昭和23年10月９日運輸省令第29号）の１部を改正する省令」（国土交通省令第15号）が交付されることとなりました。

１．関門航路早鞆瀬戸における新しい航法

①　早鞆瀬戸における優速４ノット以上の確保（平成24年５月１日施行）

潮流をさかのぼり早鞆瀬戸を航行する汽船は潮流の速度に４ノットを加えた速力以上の速力を保たなければなりません。

②　早鞆瀬戸水路における追い越し禁止（平成24年５月１日施行）

早鞆瀬戸水路では他の船舶を追い越してはなりません。

２．関門航路および関門第２航路の拡幅（平成24年３月29日施行）

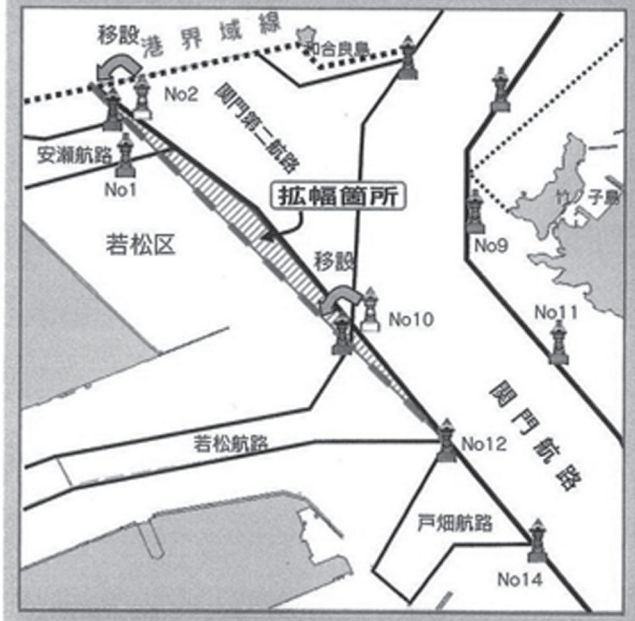
※　法改正の詳細については、下記ホームページをご確認ください。

http://www6.kaiho.mlit.go.jp/moji/kouhou/kouhou.htm

平成24年5月　関門港の特定航法が変わります！

～関門第二航路法線～

【H24.3.29 から】



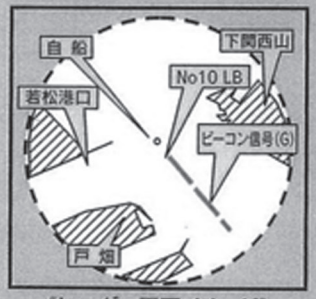
【変更箇所の概要】

◆**航路の拡幅**：関門航路第12号灯浮標から、現行の関門第二航路北九州市側航路法線の西端と港界域線との交点を結んだ線（左記青色斜線区域）まで拡幅します。

◆**航路標識の移設**：法線変更に伴い、関門航路第10号灯浮標及び関門第二航路第2号灯浮標を変更後の航路法線上に移設します。

現航路法線：
港界域線：
変更後法線：

～関門航路第10号灯浮標のレーダービーコン信号～



《レーダー画面イメージ》

【変更箇所の概要】

関門航路第10号灯浮標の移設に併せ、同灯浮標に設置されているレーダービーコンの信号が、「－－－・」からモールス符号Ｇ「－－・」に変わります。

～早鞆瀬戸における航法～

早鞆瀬戸の新しい航法（H24.5.1 から）

優速4ノット以上

潮流をさかのぼり早鞆瀬戸を航行する汽船は潮流の速度に４ノットを加えた速力以上の速力を保たなければなりません。

【改正：港則法施行規則第三十八条第一項第五号】

※優速：潮流をさかのぼって航行する速力

追越し禁止

早鞆瀬戸水路では他の船舶を追い越してはなりません。

【改正：港則法施行規則第三十八条第二項】

※早鞆瀬戸水路：関門橋西側線と火ノ山下潮流信号所から130度に引いた線との間の関門航路

関門航路では、できる限り航路の右側を航行しなければなりません。【現行：港則法施行規則第三十八条第一項第一号】

安全な航行のために

～早鞆瀬戸は危険！ 日本有数の航海の難所！～

海難発生状況

早鞆瀬戸の海難の典型的パターン例

早鞆瀬戸の主な航法

優速４ノット以上

潮流をさかのぼり早鞆瀬戸を航行する汽船は潮流の速度に４ノットを加えた速力以上の速力を保たなければなりません。

【改正：港則法施行規則第三十八条第一項第五号／H24.5.1から】

※優速：潮流をさかのぼって航行する速力

追越し禁止

早鞆瀬戸水路では他の船舶を追い越してはなりません。

【改正：港則法施行規則第三十八条第二項／H24.5.1から】

右側航行の励行

できる限り航路の右側を航行しなければなりません。

【港則法施行規則第三十八条第一項第一号】

※早鞆瀬戸水路：関門橋西側線と火ノ山下潮流信号所から130度に引いた線との間の関門航路

⚠【早鞆瀬戸を通航する際の注意点】

- 順流、逆流とも潮流の速度を超えて４ノット以上の速力を確保することにより、より安定した状態で操船することが可能です。事前に潮流の情報を確認しておきましょう。（テレホンサービス：093-381-3399）
- 追越しとならないように先行船に対して安全な船間距離を確保しましょう。

平成 24 年 3 月

（特定航法）

第三十八条　船舶は、関門港においては、次の航法によらなければならない。

一～四　（略）

五　潮流をさかのぼり早鞆瀬戸を航行する汽船は、潮流の速度に四ノットを加えた速力以上の速力を保つこと。

六～十一　（略）

2　第二十七条の二第一項及び第二項の規定は、関門航路（関門橋西側線と火ノ山下潮流信号所（北緯三十三度五十八分六秒東経百三十度五十七分四十一秒から）百三十度に引いた線との間の関門航路（第四十条第一項及び別表第四において「早鞆瀬戸水路」という。）を除く。）において、船舶（第二十七条の二第二項を準用する場合にあつては、汽船）が他の船舶を追い越そうとする場合に準用する。

（航行に関する注意）

第四十条　総トン数一万トン（油送船にあつては、三千トン）以上の船舶は、早鞆瀬戸水路を航行しようとするときは、法第三十六条の三第二項各号に掲げる事項（同項第三号に掲げる事項は、早鞆瀬戸水路入口付近に達する予定時刻とする。）を通航予定日の前日正午までに港長に通報しなければならない。

2・3　（略）

（特定航法）

第三十八条　船舶は、関門港においては、次の航法によらなければならない。

一～四　（略）

五　潮流をさかのぼり早鞆瀬戸を航行する汽船は、潮流の速度に三ノットを加えた速力以上の速力を保つこと。

六～十一　（略）

2　第二十七条の二第一項及び第二項の規定は、関門航路において、船舶（同条第二項を準用する場合にあつては、汽船）が他の船舶を追い越そうとする場合に準用する。

（航行に関する注意）

第四十条　総トン数一万トン（油送船にあつては、三千トン）以上の船舶は、関門橋西側線と火ノ山下潮流信号所（北緯三十三度五十八分六秒東経百三十度五十七分四十一秒）から百三十度に引いた線との間の関門航路（以下この項及び別表第四において「早鞆瀬戸水路」という。）を航行しようとするときは、法第三十六条の三第二項各号に掲げる事項（同項第三号に掲げる事項は、早鞆瀬戸水路入口付近に達する予定時刻とする。）を通航予定日の前日正午までに港長に通報しなければならない。

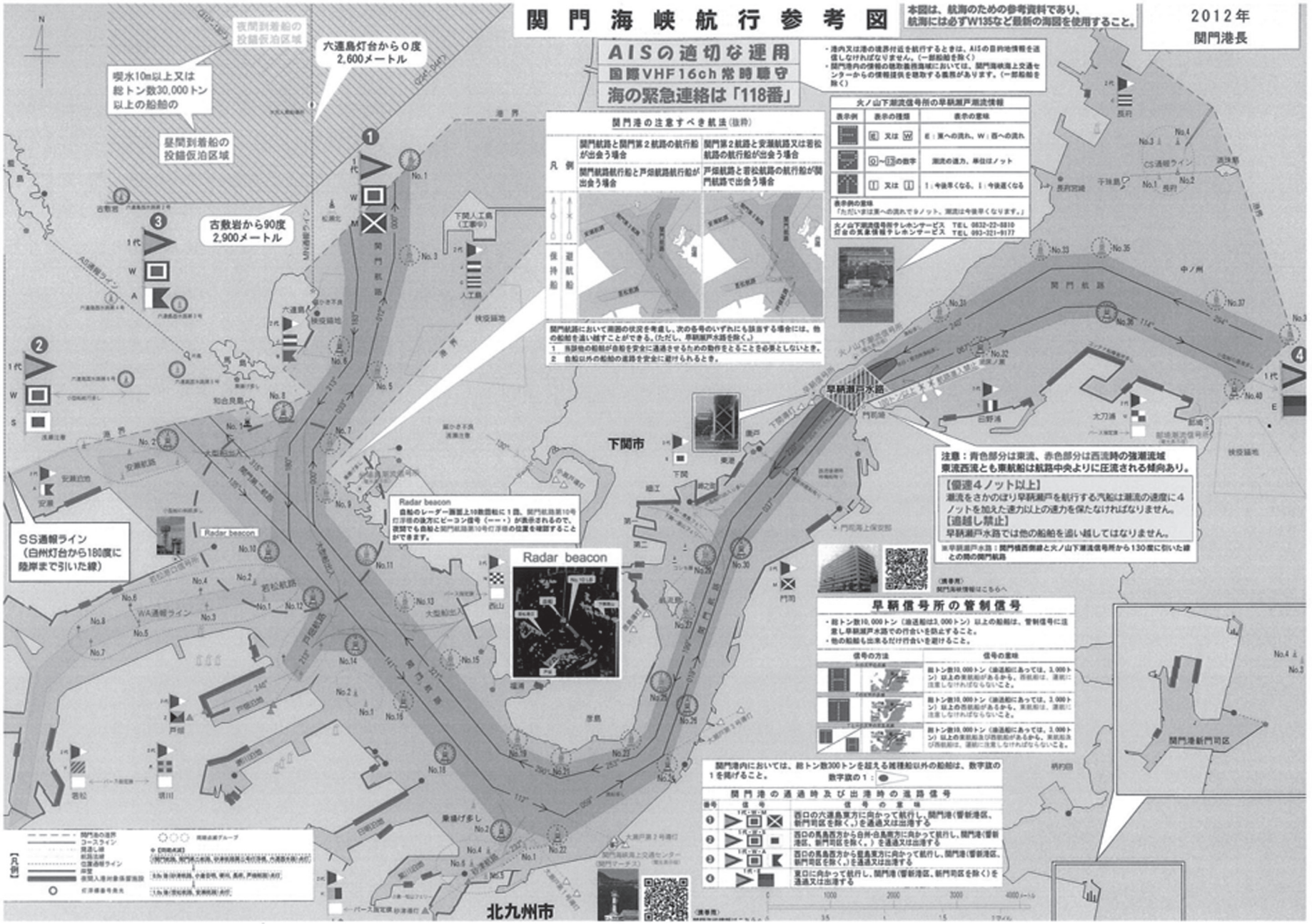
2・3　（略）

○港則法施行規則（昭和二十三年運輸省令第二十九号）（抄）　（傍線部は改正部分）

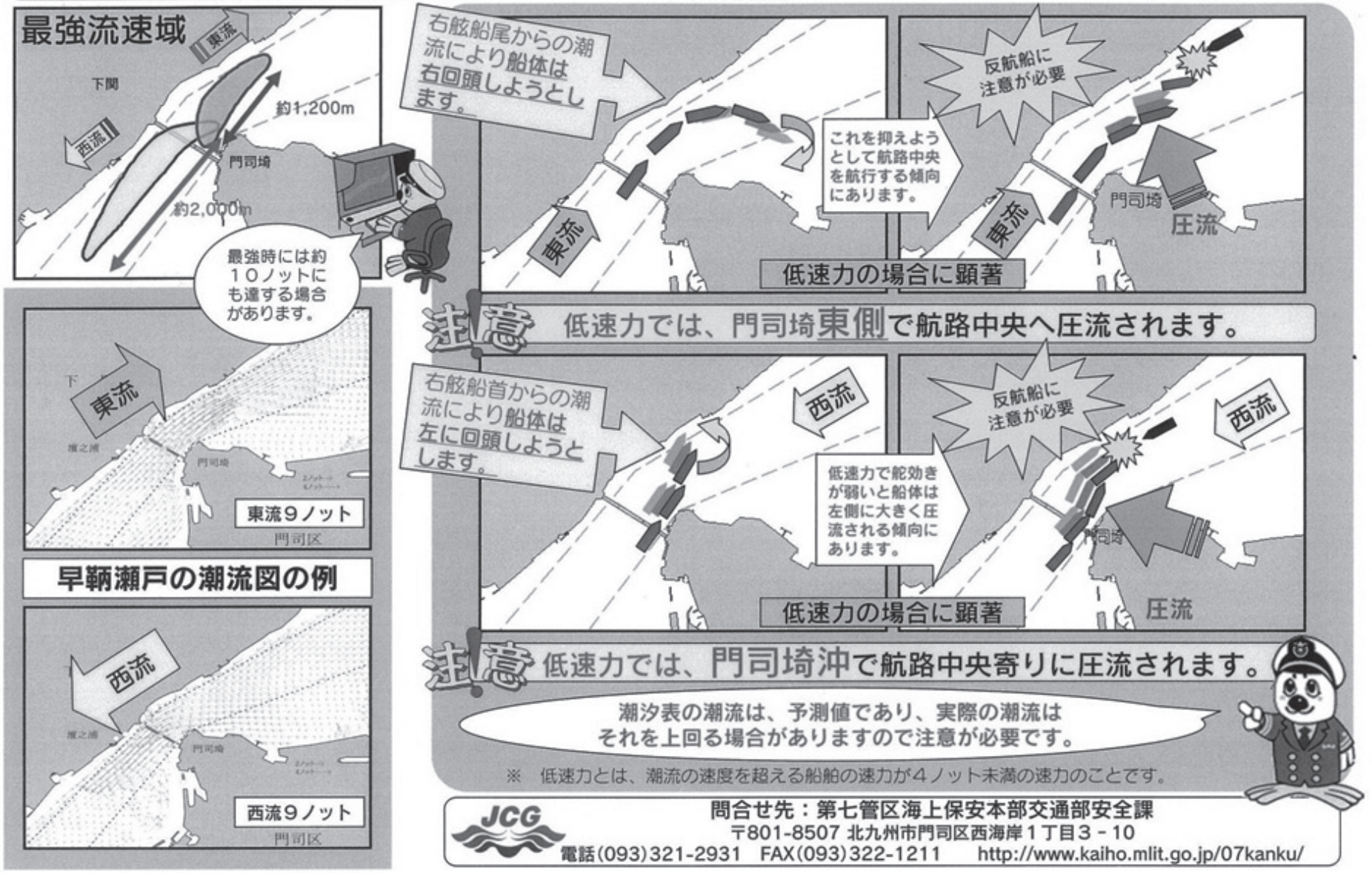
改正案	現行
第八条の二　法第十四条の二の規定による指示は、次の表の上欄に掲げる航路ごとに、同表の下欄に掲げる場合において、海上保安庁長官が告示で定めるところにより、ＶＨＦ無線電話その他の適切な方法により行うものとする。	第八条の二　法第十四条の二の規定による指示は、次の表の上欄に掲げる航路ごとに、同表の下欄に掲げる場合において、海上保安庁長官が告示で定めるところにより、ＶＨＦ無線電話その他の適切な方法により行うものとする。

航路	危険を生ずるおそれのある場合
（略）	（略）
関門港	
関門航路	次の各号のいずれかに該当する場合 一　（略） 二　早鞆瀬戸において潮流をさかのぼつて航路を航行する船舶が潮流の速度に四ノットを加えた速力（対水速力をいう。以下この表及び第三十八条において同じ。）以上の速力を保つことができずに航行するおそれがある場合
（略）	（略）

航路	危険を生ずるおそれのある場合
（略）	（略）
関門港	
関門航路	次の各号のいずれかに該当する場合 一　（略） 二　早鞆瀬戸において潮流をさかのぼつて航路を航行する船舶が潮流の速度に三ノットを加えた速力（対水速力をいう。以下この表及び第三十八条において同じ。）以上の速力を保つことができずに航行するおそれがある場合
（略）	（略）


関門海峡航行参考図
本図は、航海のための参考資料であり、
航海には必ずW135など最新の海図を使用すること。
2012年
関門港長
AISの適切な運用
国際VHF16ch常時聴守
海の緊急連絡は「118番」
・港内又は港の境界付近を航行するときは、AISの目的地情報を送信しなければなりません。（一部船舶を除く）
・関門海峡の情報の提供業務海域においては、関門海峡海上交通センターからの情報提供を聴取する義務があります。（一部船舶を除く）
夜間到着船の投錨仮泊区域
六連島灯台から0度
2,600メートル
喫水10m以上又は
総トン数30,000トン
以上の船舶の
昼間到着船の
投錨仮泊区域
古敷岩から90度
2,900メートル
関門港の注意すべき航法（抜粋）
凡例
関門航路と関門第２航路の航行船が出会う場合
関門第２航路と安瀬航路又は若松航路の航行船が出会う場合
関門航路航行船と戸畑航路航行船が出会う場合
戸畑航路と若松航路の航行船が関門航路で出会う場合
保持船
避航船
関門航路において周囲の状況を考慮し、次の各号のいずれにも該当する場合には、他の船舶を追い越すことができる。ただし、早鞆瀬戸水路を除く。
1　当該他の船舶が自船を安全に通過させるための動作をとることを必要としないとき。
2　自船以外の船舶の進路を安全に避けられるとき。
火ノ山下潮流信号所の早鞆瀬戸潮流情報
表示例
表示の種類
表示の意味
E 又は W
E：東への流れ、W：西への流れ
0～13の数字
潮流の速力、単位はノット
I 又は D
I：今後早くなる、D：今後遅くなる
表示例の意味
「ただいまは東への流れで5ノット、潮流は今後早くなります。」
火ノ山下潮流信号所テレホンサービス　TEL 0832-22-0810
灯台の気象情報テレホンサービス　TEL 093-321-9177
早鞆瀬戸水路
注意：青色部分は東流、赤色部分は西流時の強潮流域
東流西流とも東航船は航路中央よりに圧流される傾向あり。
【優速４ノット以上】
潮流をさかのぼり早鞆瀬戸を航行する汽船は潮流の速度に４ノットを加えた速力以上の速力を保たなければなりません。
【追越し禁止】
早鞆瀬戸水路では他の船舶を追い越してはなりません。
※早鞆瀬戸水路：関門橋西側線と火ノ山下潮流信号所から130度に引いた線との間の関門航路
（携帯用）関門海峡情報はこちらへ
早鞆信号所の管制信号
・総トン数10,000トン（油送船は3,000トン）以上の船舶は、管制信号に注意し早鞆瀬戸水路での行会いを防止すること。
・他の船舶も出来るだけ行会いを避けること。
信号の方法
信号の意味
総トン数10,000トン（油送船にあっては、3,000トン）以上の東航船があるから、西航船は、進航に注意しなければならないこと。
総トン数10,000トン（油送船にあっては、3,000トン）以上の西航船があるから、東航船は、進航に注意しなければならないこと。
総トン数10,000トン（油送船にあっては、3,000トン）以上の東航船及び西航船があるから、東航船及び西航船は、進航に注意しなければならないこと。
関門港内においては、総トン数300トンを超える雑種船以外の船舶は、数字旗の1を掲げること。
数字旗の1：
関門港の通過時及び出港時の進路信号
番号
信号
信号の意味
1 TR-W-M
西口の六連島東方に向かって航行し、関門港（響新港区、新門司区を除く。）を通過又は出港する
2 TR-W-S
西口の馬島西方から白州・白島南方に向かって航行し、関門港（響新港区、新門司区を除く。）を通過又は出港する
3 TR-W-A
西口の馬島西方から豊島東方に向かって航行し、関門港（響新港区、新門司区を除く。）を通過又は出港する
4 TR-E
東口に向かって航行し、関門港（響新港区、新門司区を除く）を通過又は出港する
Radar beacon
自船のレーダー画面上10数回転に１回、関門航路第10号灯浮標の後方にビーコン信号（－・－）が表示されるので、夜間でも自船と関門航路第10号灯浮標の位置を確認することができます。
Radar beacon
SS通報ライン
（白州灯台から180度に陸岸まで引いた線）
WA通報ライン
AS通報ライン
関門航路
若松航路
戸畑航路
安瀬航路
第二関門航路
大型船出入
下関市
北九州市
関門港新門司区
六連島
和合見島
馬島
白州
原島
早鞆瀬戸水路
関門橋
火ノ山下潮流信号所
下関人工島（工事中）
検疫錨地
乗揚げ多し
【凡例】
関門港の境界
コースライン
禁走域
航泊禁錨
位置通報ライン
岸壁
夜間入港時喫煙施設
灯浮標番号表示
関係通報グループ
【関係航路】
【関係船舶】
3.5m 喫水制限
1.0m 喫水制限
0
1000
2000
3000
4000メートル
0.5
1.5
1マイル

早鞆瀬戸における潮流の状況とその特性



※　低速力とは、潮流の速度を超える船舶の速力が４ノット未満の速力のことです。

JCG
問合せ先：第七管区海上保安本部交通部安全課
〒801-8507 北九州市門司区西海岸１丁目３－10
電話(093)321-2931　FAX(093)322-1211　http://www.kaiho.mlit.go.jp/07kanku/

4　第９回セミナー

「国土保全と社会保全（クルーズを例として）」

講師：九州地方整備局　副局長

難　波　喬　司

日　時：平成24年２月24日（金）

場　所：ＡＮＡクラウンプラザホテル福岡

今日は、施策の紹介という形ではなく、私が個人的に日頃考えていることをお話しさせていただいて、皆様とこれから先一緒に議論できる土台になればと思っております。

この手の話は、頭に国土交通省のクレジットの入った資料が多いのですが、今日はほとんどそれが入っていないもので、資料の左下に私の名前を小さく入れています。ほとんど私のつぶやき、個人的見解だとご理解をいただければと思います。

本論に入る前に、最初にいくつか印象的な写真やデータを見ていただきます。

○　まず、「災後？」ですが、災後というのは3.11以後ということですが、その前後で何かがかわった。その一つとして、それまでは政治や社会に任せておけば、何かやってくれるという「お任せ型の社会」であったのではないか。しかし、これからは「参加型の社会」で、どういう社会を目指して自分がそれにどう関わるのか、暮らし方を自らどう変えていくのか、これが今問われているのではないでしょうか。

○　次は、團琢磨さんという三池港の築港を指揮された方の言葉です。三池港は1908年に供用開始していますが、その團さんの言葉が、「石炭山の永久などはない、無くなると町が無くなってしまう。だからこの港を造って、造っておけば石炭が無くなっても町は存続できる。」というものです。

実際どうなったかと言いますと、1997年、三井炭鉱は閉山して、その後、1998年、三池港の岸壁は公共化されて今使われています。

去年はコンテナの取扱量が１万 TEU を超え、三池港関係者は大変喜んでいますが、実際に團さんの言ったとおりになっています。

従って、今の時代、100年先を考えてという訳にはなかなかいきませんが、やはり少し長い先を考えて、今、何をやっていくべきか考える必要があるのではないか、という例としてこれを示しています。

○　次は、まちづくりとか風景に自分たちがどう関わっていくか、ということを考えるための写真です。これは、四国のある所の風景です。

この当たりに有名な○○○橋があります。すぐ近くにこの巨大な駐車場があります。ここに来る人は何をしに来るかと言いますと、秘境を見に来るのですが、ところがこの秘境に、これがある。これをどう見るかです。

○　次は、ニュージ―ランドのオークランドの写真です。このとおりたくさんのヨットがいます。

これは、人口何百万という都市ではなく何十万という規模の都市ですが、ニュージランドは金持ちの国かと言うとそうでもありません。宮崎県と産業構成が非常によく似ています。例えば総生産における製造業の割合が宮崎：14％に対して、ニュージランド：13％。一人当たりの GDP が宮崎は314万円、ニュージランドは218万円と、宮崎県の方が所得は多い。宮崎県は日本の中ではそんなに所得水準が高い所ではありませんから、日本とニュージランドでは更に差があることになります。それなのに、このとおり豊かに見える生活をしています。

これは、九州の人口の推移予測です。総務省の資料をもとに、九経調という調査研究機関が作った資料ですが、九州は日本全体より急激に人口が減ります。日本全体では、すでに人口減少社会に転じていますが、これまで人口が増えてきた福岡県も2015年から2020年に初めて総人口が減少に転じます。一番減るのは長崎県です。2010年を100としますと、今のままで行けば2035年で72.8ですから３割近く人口が減る可能性があります。

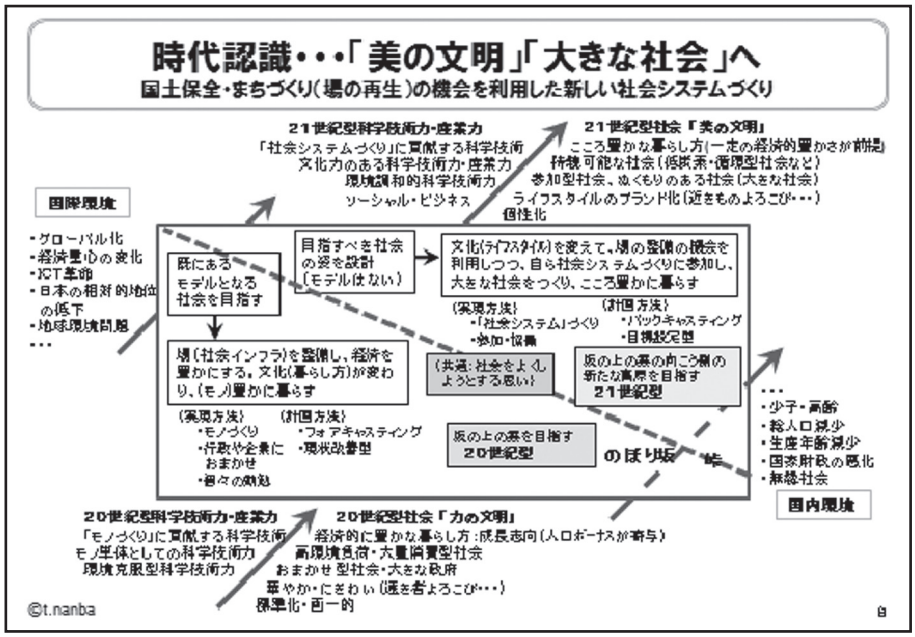
今少子の子供たちが、20年、30年後に子供を初めて産むわけですから、30年間位ですと出生率が少々高くなってもあまりこの減少傾向は変わらない。

従って、かなりの可能性でこのような人口減になる。減るのは知っているけれども、人口が３割も減るという意識で一般的には仕事をしていないと思います。実際には、これがあり得ます。

○　この写真は、先日、鹿児島県のＳ－１グランプリ、つまり商店街のＳのグランプリの様子です。ここで志布志は黒豚バルク丼で参戦して、２位でしたが、これで、いかに志布志がこのバルク戦略港湾にかけているか、がわかります。黒豚のえさがバルク船で運ばれてくるので、黒豚バルク丼と名づけたそうです。これを笑いでとらえるのか、それとも地域おこしの熱い思いとして見るのか。

さて、いろいろなことを議論していくためには、今の時代がどうなのか、といういわゆる時代認識を持っていなければいけないので、私なりのものを整理してみました。

20世紀型は「力の文明」で、経済的に豊かな暮らし方とか、成長を志向していました。人口ボーナス、人口がどんどん増えて行く、若い人が増えて行くということに支えられて、内需も拡大して成長してきた訳ですが、21世紀型はそれがガラッと変ります。



○　21世紀型は、「美の文明」。静岡県知事の川勝先生がよく言われている言葉ですが、これを目指すべきなのではないかと思います。

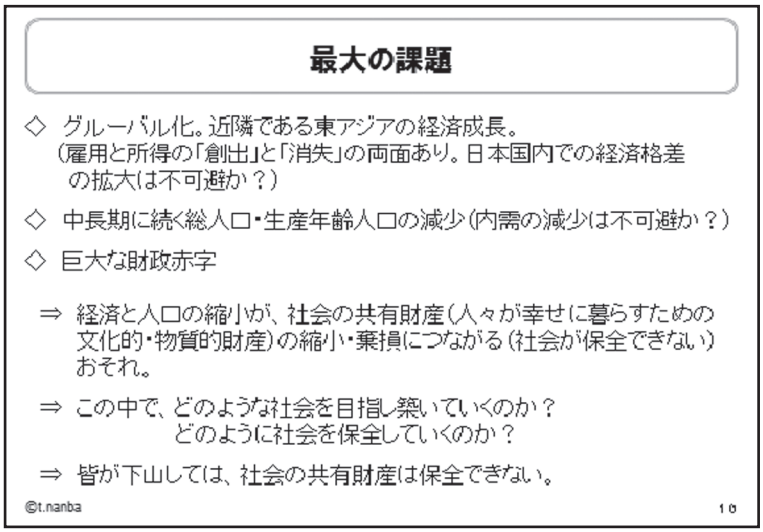
もう一つ、20世紀型は「坂の上の雲」を目指して、いわば明確な目標を目指して登っていました。これからは坂の上の雲でなくて、坂の上の向う側に何があるかは明確には分かりませんが、下っていくのではなくて、新たな高原・高みを目指す。こういう時代認識をもって、これからどんな港湾政策や社会資本整備をするかを考えていかないといけない、と思っています。

○　それでは、ここから本題に入ります。今日の話のキーワードをいくつか挙げています。バックキャスティング、目標設定型、物づくりではなく社会システムづくり、ライフスタイルのブランド化、あまり聞きなれないと思いますが、国土保全の場・機会を活用した社会保全、これが今日は一番大きなテーマになります。

今日、特に強調したいのは、この社会へのコミットメント、社会への深い関わり、です。

最近東京の在中の学識者の中には地方にあまりこなくて、住みやすい所を探して移り住めばよいのだ、と言わんばかりもおられる。しかし、そんなに、簡単に人は移動できません。今住んでいる所を如何に大事にするか、一人一人がそれにどう関わっていくかという、「社会への深いかかわり」が、非常に大事だと最近特に思っています。私自身もそういう思いを持って行動をしていきます。

○　先ほどの時代認識のところを、もう少し部分的に見ます。今何が課題かと言いますと、グローバル化と近隣である東アジアの経済成長、これによって良い面と悪い面が出てくると思います。雇用と所得が大事ですが、グローバル化には、これらの創出と消失の両面がありますし、経済格差もどうしてもグロ―バル化すると出てきます。中国とか韓国とか相対的に所得水準が低いので、そこと同じ市場で闘い、同じような働き方をしていると、どうしても低い方の賃金水準に引きずられ、結果として、日本国内で経済格差が生じることになります。



それから先ほどの総人口と生産年齢人口の減少は、中長期的に続きます。巨大な財政赤字もあって公的支出が増えなければ、結局何が問題かというと、経済と人口が縮小していきますので、そうすると、限界集落という言葉がありますが、社会の共有財産、人々がそこで暮らすための文化的な物とか、物質的な財産が、これからどんどん縮小とか損なわれていく。そしてお金が回らないので、結局社会が保全できないという可能性があります。

従って、成長とか国際競争とか、港湾の場合は、そういう話を良くしていますが、特に九州においてはこの社会保全の問題を、やはり一番しっかり考えて行くべきだと思います。

こういう時代に私たちは、どんな社会を目指していったらよいか、特に社会をどう保全していったら良いのか、ということを議論する必要があります。

○　今、下山の思想という本がよく売れているようです。決して下山することが悪いと言うつもりはありませんが、年配の方はともかく、やはり皆が下山していたら、社会の共有財産は保全できません。それなりに成し遂げられた方々はゆっくり下山されて良いのですが、まだまだこれからという世代は、少なくともある高原に留まっていないと、社会を保全できないのではないでしょうか。

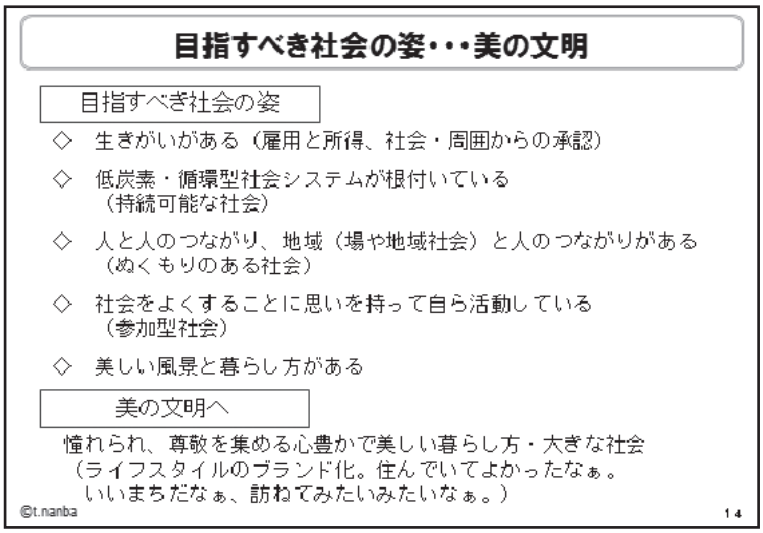
○　どのような社会を目指すのかという点で、まず産業構造の転換について考えてみたいと思います。まず、社会資本整備ですが、これからは維持・更新投資が大きくなってきます。新規投資が抑制されないようにしなければなりませんが、どうしても抑制気味にならざるを得ません。それを補うのがソフト、社会システムです。社会資本整備においても、物づくりだけを考えるのではなく、社会システムづくりへ転換することが重要です。

次に、物づくり産業がどうなるかというと、どうしても雇用と所得が減ってくると思います。

雇用が減っても稼ぐ力がないと困りますので、この物づくり産業、製造業については、

しっかり守るところは守り、攻めるところは攻め育てて、新しいモノづくり力をつける、これが大事と思っています。

それから、やはり九州の場合は、農林水産業は重要です。現在でも九州は、全国の産出高の20％位を占めています。九州は１割経済とか言われますが、農林水産業に限っては２割です。ここをこれからは攻めていくべきだと思います。



○　それからサービス産業。観光大国を目指すためにはクルーズをはじめ、観光振興が非常に大事です。

次はエネルギーと資源の利用についてです。これからは省エネ、省資源で使用量を減らし、また地域資源の活用、循環型利用で輸入量を減らすことが大事です。

○　この図はスマイルカーブと言われていますが、九経調作成の白書から抜き出したものです。産業の川上から川下で付加価値の大きさを比較するものです。このスマイルカーブは、かつては製造の部分が一番日本は強くて、ここが付加価値が大きいと思われていたし、今も思われているかもしれませんが、実際には製品の開発部分と最後の販売の所が付加価値が大きくて、まん中の作る方はたくさん作るが儲からない、つまり一番付加価値が小さいという構造を示している図です。従って、このスマイルカーブの川上と川下の両端の分野にどんどん産業構造を移行すべきと野口悠紀雄先生はよくおっしゃっています。

中期的にはそのとおりでしょう。だが、短期的に見て本当にそれだけでよいか考えてみましょう。九州で現に起きているいくつかの例ですが、鹿児島でも、北九州でも、大分でも500人規模で工場閉鎖がある。

これに対して、先ほどのような研究開発力を強めれば良いとか、販売力を強めればよいとか、というだけで、それで本当に今、ここの地域を保全できるのかを考える必要があります。

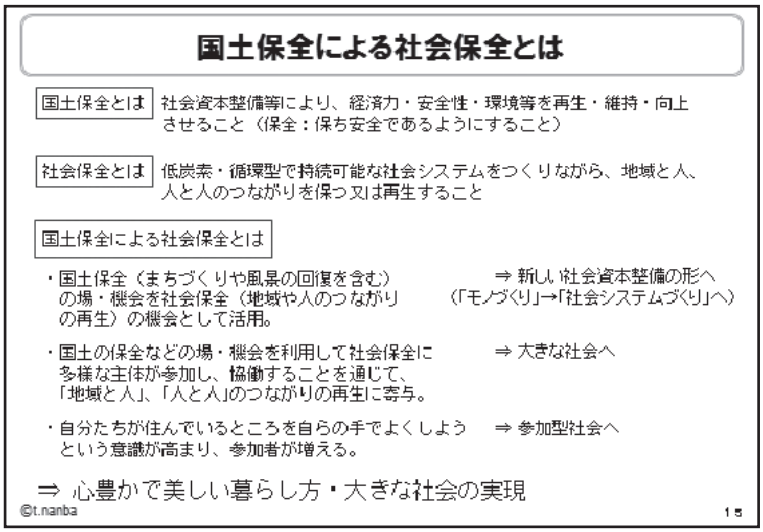
従って、大きな流れとしては、先ほどのようなスマイルカーブの両側に移っていくべきだと思いますが、同時に今は地域経済の源となっている産業を、しばらくの間、できれば少しでも長く将来に渡って存続させていかないと、所得と雇用が減っていってしまい、社会が保全できなくなります。ただいつまでも存続させれば良いというのではなくて、ソフトランディングしながら、そこで時間を稼いで次の産業力を育てるということだと思います。

つまり、今、地域経済の源となっている産業を守り、社会保全しながら、次の代の地域経済の源となる新たな成長産業を育てることが重要です。

○　先ほどからしつこく国土保全とか社会保全とか言っていますが、少しだけ定義してみますと、「国土保全」というのは、保全ですから、保ち安全であるということ。よって、社会資本整備などにより国土の経済力とか安全性とか環境を維持し向上させる。これを国土保全とここでは定義します。

「社会保全」というのは地域と人、人と人とのつながりを保ち、そこの地域の社会が成り立っていくようにすることです。

「国土保全による社会保全」とは、今日は、後ほど「機会を利用して」というのが何度もでてきますが、これは、モノだけ作って、はいお終いではなくて、モノが新しくできる機会を利用して、それがうまく機能を発揮するような社会システムを造ることによって、経済が回り社会が保全されるようにしようというものです。



同時にこの機会を利用して、大きな社会、参加型社会を実現しようというものです。

「大きな社会へ」というのは、行政機関がモノ・社会資本を作ってそれでお終いと言うのではなくて、そういう場を利用して、地域の人たちが参加して、協働して、地域と人、人と人のつながりを再生して、大きな社会を作る。

「参加型社会へ」というのは、自分たちが住んでいる所は自分の手で良くしようという意識を持とうということです。それによって、心豊かで美しい暮らし方・大きな社会を実現しましょう。これが九州において、これから大事だと思っています。

もう一度言いますと、国全体の取組みとしても、これからは、社会を保全することが大事ですが、その社会を保全するためには、一番何が大事かというと雇用と所得の創出です。

それから人のつながりを高める、安全安心を高めることです。

九州地方整備局は、社会資本の整備とか管理をしていますが、その目的は、どちらかというと、利便性の向上とか経済成長とか、或いは安全のところだけを見られているかもしれません。しかし、最終の目的として、社会保全への貢献を強く意識しています。

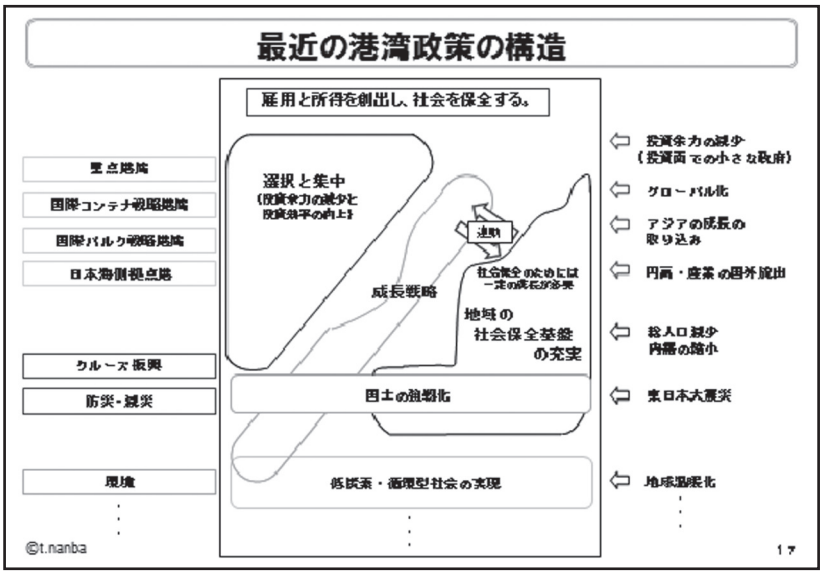
○　次に、そのために具体的に何をするのかですが、まずは、国全体の取組みとして、やはり元気なところが引っ張ることが大事です。

これは付加価値力を高める、稼ぐ力を高めることです。これは、これからもどうしてもやっていかなければいけません。皆、もう登らなくてもいいんです、ゆっくり下りましょう、ということを、全国どこでも、そうだと言っていてはいけません。

その一方で、それでは全国のどこの地域社会でもまだまだ上って行こう、ということ

は結構厳しい。特に大きく人口が減る所で、まだまだ上って行きましょうと言っても、それは極めて厳しい。そういうところでは何とか雇用と所得を維持して、その地域に人々が留まることができて、地域社会とか共同体が回っていくようにすることが大事だと思います。

○　次に、このようなことを踏まえて、最近の港湾政策は何をやっているのだろうかというのを、模式的に整理してみます。



まず、「重点港湾」を打ち出しました。それから「国際コンテナの戦略港湾」、「バルクの戦略港湾」、「日本海側拠点港湾」と続きました。

これ以外にクルーズとか防災と環境とか海洋開発とかいろいろな政策目的の施策も出していますが、やはり重点港湾・コンテナ・バルク・日本海側の４つが最近の大きな政策です。

これはどういう軸の施策かについて、見てみましょう。最終目的はやはり「雇用と所得を創出し、社会を保全する」ということで共通しています。それを実現する方法として、「選択と集中」という視点が重視されました。これが重点港湾とかコンテナ戦略港湾、バルク戦略港湾において対象港を選定した理由です。日本海拠点港湾はたくさん選定したので選択と集中という視点は少し弱いかもしれません。

次に成長か社会保全かを見てみましょう。

全体に共通しているのはこの成長戦略です。先ほど申しましたように、元気なところが引っ張るために、コンテナとかバルクで、港を選択して集中的に競争力を高めることが重視されました。もう一つの視点は社会保全です。成長はたしかに大事ですが、先ほど申しましたように社会をきっちり保全していかなければいけません。これらの視点でみると、コンテナ戦略港湾は、京浜と阪神が選ばれましたが、これは社会保全の観点は薄くて成長。バルクは例えば九州では、志布志港が選定されましたが、九州の強みである農業の競争力を高めるという面では成長で、それで地域経済が回り、社会が保全されるという施策でもあります。

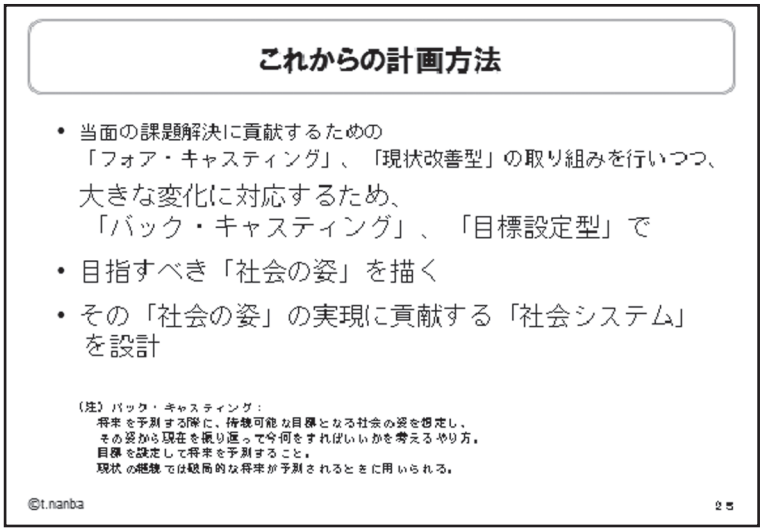
日本海拠点港湾というのは、もちろん成長面はありますが、むしろ社会保全に近い。クルーズ、これは成長に非常に効いてきますし、地域社会の保全にも効いてきます。

それから防災ですが、国土の強靭化と最近良くいわれていますが、成長のためには国土が強靭でないとだめですし、地域社会の保全のための国土が強靭でなければだめなので、これは両面で重要です。

それから環境、どちらかというと暮らし方の問題ですので、社会保全にかかわってきますが、もちろん環境ビジネスは成長にも関係します。

このように、港湾政策もいろいろと次々に打ち出していますが、こういう軸の中で自分たちが何かすべきかを考えてのものです。

○　ではその中で、これからどのように社会資本整備を進めていくかということですが、「将来に維持管理上の重荷をできるだけ残さない形で、社会を保全しながら、産業の構造転換を促し、将来の新たな基礎となるものを伸ばすことに貢献する」ことが重要です。そのためには、まず現実を直視すること、将来のあるべき姿を認識して、解決策を実行していくことです。先ほどいろいろな政策を説明しましたが、実現という面ではあまり進んでいないなという印象を持たれている方がおられるかもしれません。



コンテナの戦略港湾は民営化が実現のための大事な手段ですが、現時点ではまだ十分進んでいません。バルクについても予算要求がしっかりできていない。日本海拠点港湾は、今は指定をした段階です。

では、次の政策・施策としてこれから何をやるかですが、直ぐにまた新しい政策を出したがるのですが、私は、今はその時期ではないと思います。せっかく、考え方がしっかり整理されて、やるべき政策が出されているので、今はこれらの政策・施策をきっちり実行することです。

実行することは、硬い岩盤に穴を穿つようなもので、そう簡単にはいきません。財政上の問題もありますし、関係者との調整の問題もある。それらの難題にきっちり向き合って、今出した骨太の政策をしっかりと実行に移すことが、今一番大事だと思います。

そのためには、本省・東京での制度的な問題とともに、地元でのしっかりとした調整が大事です。

○　では解決するためにはどうしたら良いかといいますと、整備局は実務家ですので、解説や解明をするのではなくて、具体的な解決策を提示して実行するというのが一番大事です。

ある有名な先生に国土交通省はかっこう悪いと言われました。ただ私たちは、かっこいい仕事をしたいわけではありません。地べたを這って匂いをかいで自然と対話して、いろいろな人の声を聞く。そして仲間といっしょに汗をかきながら実行する。ここに誇りを持っています。

特に整備局は現場の実行部隊ですから、この地べたのところをしっかりやって行く。今日は海事関係や建設関係の方々もたくさんおられますので、皆様と協力して良いことを着実に進めて行く、ということが大事だと思っています。

○　さて、よく、港は国際競争力を上げないといけないと言われるのですが、日本全体で見て、国際競争をしている港はほとんどありません。

東京港とか博多港は国際競争をしていますが、宮崎の細島港が国際競争をしているのか、その他どこの港がしているのでしょうか。競争というのは、港の競争をしているのではなくて、あくまでも、産業の立地環境やお客様の受入れ環境の競争をしています。宮崎にもっと産業を誘致したいとか、経済を活性化したいので、その立地環境の一つである港の機能とかサービスを上げたいと言っているだけであって、決して釜山港と宮崎港、細島港が競争している訳ではありません。それなのに、多くの論調は、日本の港は国際競争力がない、だからだめだと言われます。しかし、少なくとも九州の中で国際競争をしている港は北部九州の極一部の港であって、そんなに多くはない。ただし、クルーズは少し違います。いずれにしても、とにかく何でも国際競争力の一言で議論するのではなく、各港毎で、経済社会環境・立地環境の特性があるので、そこをしっかり見て、その港で何がほんとうに大事かを考え、その改善・強化をしていくのが大事です。

細島港と宮崎港、大分港と別府港、全て何をやったら良いのか違います。やっていることは、同じように岸壁や防波堤を造っているかも知れませんが、それぞれが何を目指し、何のためにその整備をしているかは個々の港で皆違っています。

○　もう一つのポイントとして、九州にいて強く実感するのは、ある一つの特定の産業が地域の経済の源になっている場合があることです。その産業・工場こそがその地域の社会保全の基盤で、その工場が撤退したらどうなるのか。

例えば、北九州で言うと、ここではある一つの特定の産業だけが源というわけではありませんが、それでも新日鐵さんが北九州からいなくなったらどうなるのか。それが地域の経済を回す源になっている。市のサービスとか商店のサービスとか勿論あってそれらが付加価値を生んでいますが、そのサービスが成り立つのはどこかで最初にお金が回りはじめているからこそあるのであって、それが無くなったら経済が回らなくなり、社会も保全できなくなる。

従って、この地域経済の源をどうするのかと言うことをしっかり考えてやらないと、対応を間違ってしまいます。

もう一つ、津波対策で最近よく言われるのは、人命が大事ということです。人命は確かに大事ですが、津波とか地震に対する臨海部の産業の防護というのはかなり軽視されています。つまり、人命が大事なので産業は守れなくてもしかたないですね、と。しかし、地域経済の源となっている産業が壊滅的にやられた時に、ほんとうに地域社会が守れるのか。このことについて、十分な議論が必要です。

一つの例として、釜石で湾口防波堤が津波に対して効いたとか効かなかったとかいう話があります。多くの方が亡くなって大変に申し訳ないのですが、湾口防波堤で波の力が弱まって、たとえば新日鐵の釜石の工場は残った。

それによって、工場が操業を一早く再開し、経済が回り、地域社会は早めに再生できる。その工場に限らず、他にもいくつか工場がありますが、もし、それらが全部津波でやられていたら、簡単には地域社会を元にはもどせません。

従って、人命は最低守る。しかし、生命を守っただけでは、本当の意味での「こころ」とか「いのち」が守れない。減災、減災といっていますが、人命を守っただけでは、十分に減災したことにはならないと思います。

港湾関係でいいますと臨海部の産業をしっかり防護することが、これから極めて大事だと思っています。またハードでそういう物を守るのか、という声があって、かなり苦戦はしますが、そこはしっかりとした議論をして認識を改めていかなければならないと思っています。

○　それでは、どうするのかということですが、個々の港で攻めと守りがあって、具体的には個々の港の特性に応じていろいろなことをやっていく必要があります。例えば、物流システムについては、世界で最高水準の物流システムを作っていかなければいけない。

従って、港の競争だけではなくて、物流システムの国際競争が重要です。日本に立地すれば、このすばらしい物流システムがあるので、十分世界と戦っていけるレベルのサービスが提供される。そのために、港をどうするのかというが大事です。

従って博多港のコンテナが80万ＴＥＵで、釜山が1600万 TEU という量的な競争の問題ではありません。

守りのほうですが、九州は産業立地における日本の最後の砦です。東アジアにいちばん近接した九州で、人が優秀で、人件費も日本の中では少し安い。ですから、九州は日本で最良の産業の立地環境と言えます。その一つの例として、日産は、九州工場に東日本からだいぶ生産を移してきましたが、やはり九州が最後の砦だと思っておられるのではないでしょうか。九州のさらに向こう側は東アジア諸国となり、そうすると雇用と所得が海外に流出してしまうことになります。

従って、繰り返しますが、ここ九州が国内の雇用と所得を守る、それで社会を保全する最後の砦だと思って一所懸命頑張ることが大事です。実際にそういった面でいくつか砦となった事例が出てきていますので、これからもますます日本に踏みとどまっていただけるよう最良の立地環境を提供するための取り組みをしっかりやっていく必要があります。

○　ではどのようにこれから取り組んでいくのかということですが、これまでは社会が順調に成長してきましたので、フォアキャスティングとか現状改善型でやってきたと思います。

典型的なものは港湾計画です。経済がこれから年率３％－４％に延びていくので、10年後の貨物量はこれだけになる。岸壁がこれだけ足りなくなるので、ここに水深16mと12mの岸壁を造りましょう。というのが今までのやり方でしたが、これからはこれではいけません。来年は大型のクルーズ船のボイジャーが入ってくる。だから、急遽、岸壁を延長しますというのは、対症療法としてはやむを得ないが、これも望ましいやり方ではありません。

バックキャスティングというのは、こんな将来を造るべきというのが先にあって、ではそのために今何をするのかを検討する、という思考・計画方法です。

博多港の将来をどうすべきかを考える。そのためには、まず博多港自身ではなく、20年後、30年後にアジア諸国との関係で福岡という街はどんな位置にあるのだろうかを考える。そのような状況の中で九州や福岡の将来をどうすべきか考え、それから博多港はどうあるべき、という思考の流れをすべきです。

○　一つの例を挙げると、博多港のコンテナについてですが、国土交通省はコンテナの戦略港湾を選定しました。京浜と阪神が指定された。博多港は落ちました。この落ちたことをどう見るかです。実は、博多港は、わざわざ落ちに行ったというのが正解です。

なぜかというと、国土交通省のコンテナ戦略港湾の考え方はわからないではないが、ほんとうに京浜と阪神を指定するという考え方で良いのか、と世の中に問いかけするために応募した。博多港ここにあり、この戦略的重要性をお忘れなくと言いに行って、落選した。しかし、プレゼンテーションの機会を利用して、戦略的重要性をしっかりアピールしました。

この問題を、先ほどのフォアキャスティングとバックキャスティングという考え方でとらえてみましょう。

フォアキャスティングとしては、博多港は近年コンテナが伸びていますね、昨年は85万 TEU でした。来年はこうなります。今のままでは、３年後には処理能力を超えてしまいます。よって、次のコンテナバースをもう一つ、となります。

しかし、バックキャスティングでは、20年後の国際環境はどうなっているかを考えます。

今更釜山港と勝負しても規模ではとても勝てない。ではどうするか。

釜山新港をみて、大体３つの反応に分かれます。

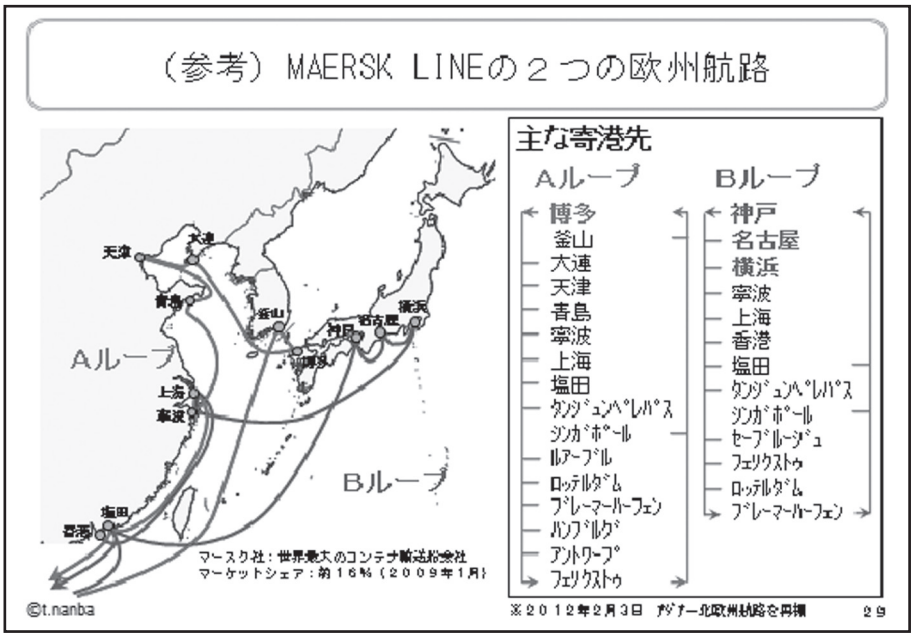
規模に驚く　→　あきらめ　　勝てないからフィーダーで十分
対　　抗　　いや日本も頑張りましょう、競争しよう
対抗と連携　　釜山港の規模を利用しよう

博多は賢くて、対抗と連携です。規模で勝負しても勝てないので、むしろ相手のあの規模を利用して、自分たちの港の競争力を高めていきましょう、というやり方です。

○　この図は、マースク社というコンテナの船会社、マーケットシェア16％ですが、その欧州航路のループの日本寄港の例です。

Ａループを見ると、欧州からやってきてシンガポール、釜山に寄って、博多に寄って、中国に寄って欧州に帰って行きます。

日本の関西、関東へは全然寄らない。



こちらはＢループですが、欧州を出てシンガポール、中国の塩田に寄って、神戸、名古屋、横浜の３つに寄って帰りに中国に寄って貨物を一杯積んでヨーロッパに帰る、というパターンです。

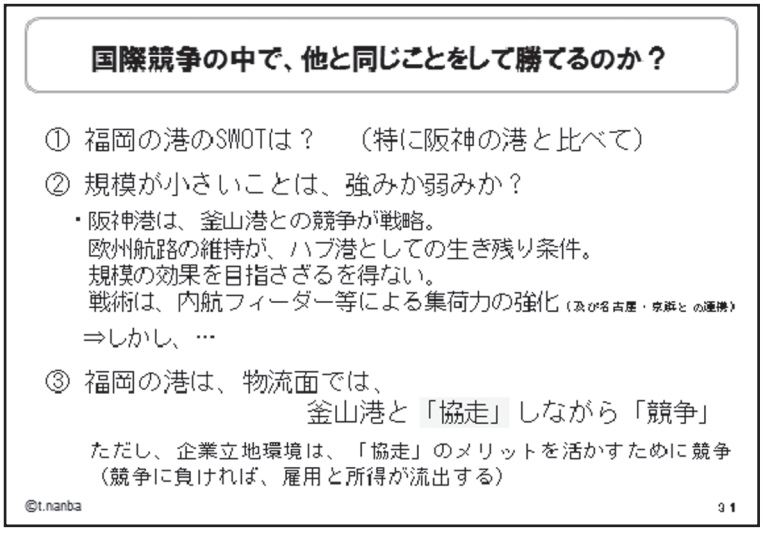
この二つのループは、釜山との競争関係という点では、全然違います。博多港は釜山と協働している。釜山まで巨大コンテナ船が来ているので、ついでに博多に寄ってくれる。神戸、名古屋、横浜は競争しているように見えますが、実は３つ足して貨物があるから、マースクの大きな船が寄ってくれる、だから協働しています。これら３つの港の貨物が減れば３つ共倒れになる可能性があります。あまりに貨物が少なければ日本に大きな船を寄港するのをやめて、上海で止めましょうと。阪神地区の貨物が減ってくれば、寄るのは横浜だけにしましょうという可能性もあります。

ですから、横浜と神戸を戦略港湾にするのは構いませんが、博多をお忘れなく。博多がやるべきことは釜山や上海と協働する。博多港の関係者は、そこははっきり理解していて、実際に釜山と例えば情報関係のシステムを共通にしようというような取り組みを進めてます。

このような状況が現状ですが、将来どうなるかは現状の延長を見ていては分からない。最近ですらこんな動きがあります。ＮＹＫのグランドアライアンスとＭＯのニュ―ワールドアライアンスが一緒になります、という話が出てループが統合されてしまいました。これを少し前には想像もしないことでした。今までこのアライアンスの欧州航路は、神戸港では二つのアライアンスで一便ずつ、計週２便であったものが、統合後は週１便になってしまいます。

こういう動きがあるので、日本の20年後、30年後のコンテナの拠点港はどこになるのかをよく考えて行くと、京浜、阪神が戦略港湾というのとは違う答えが出てくるかもしれません。

従って、今年の貨物量は100万 TEU で、来年は10％伸びるので110万 TEU で、だからコンテナターミナルをどこにどうのという話をしていても駄目です。20年後に博多港は世界の、日本の港の中でどういう位置にあるべきか、博多港の役割はどうなるのだろうか、と言うことを考えて行かなければならないということです。



結局、博多港というのは、神戸港や大阪港とは戦略・戦術が全く別です。

神戸・大阪はハブ港として釜山港と勝負しなければいけないので、内航フィ―ダ―等による集荷力の強化が重要です。

福岡は、釜山と協走、共に走るということをしながら、でも競争はしっかりしていく。呑みこまれないようにしなければいけない。

それでは何をしていくべきか、ということについては今日は省略させていただきます。

○　だいぶ時間がきましたので、今日は、タイトルが「クルーズを例にして」とありますので、クルーズの話に入りたいと思います。ここでも先ほどの社会保全と同様に、何々の「機会を利用して」が大事です。

クルーズを振興してお客をたくさん迎い入れて経済を活性化しましょうということは、一つの流れですが、それだけではいけません。観光立国懇談会の報告書の中にうたわれている、観光の原点をもう一度考えてみましょう。

観光ですから「光を観る」ですけれども、単に光を観るのではなくて、観光は国造りや地域づくり、まちづくりと密接に関わります。

自分たちを変えないでとにかくお客を入れ込もう、例えば、観光地に行くと駐車場で懸命に呼び込みをしている方がいますが、それは周りは関係なくとにかく自分の所に入れ込もう、お客サービス、満足は関係なしという感じです。

そうではなくて、地域全体の魅力を高める。住んで良し、訪れて良し、まさにライフスタイルのブランド化が大事です。住んでいる人が自らの手で良い街を造って、この街に住んでよかったと思う。遠くにいる人が、あそこは良い街だなと思ってあこがれて訪れる、というのを実現する。

論語に「近き者説びて（よろこびて）遠き者来る」というのがありますが、近き者というのはそこに住んでいる人、その人たちが喜ぶようなことをしていくと、そこに遠き者が来たるという言葉ですが、そういうのを目指すべきです。

先ほど、社会保全の話もしましたが、港を造って経済を活性化をしてというだけではなくて、港は、産業の立地環境の競争力の一つとしてしっかり機能を高め、それ以外のありとあらゆることをやって、地域全体の立地環境を高めていく、ということと思想は同じです。

○　次に、これは観光立国の意義ですが、先ほど人口が減るという話をしましたが、減ってくると当然経済が縮小します。これを何で補うかというと、これは九州運輸局の資料ですが、定住人口が一人減ると年間の消費額は122万円減りますから、その縮小を補うには外国人９人に来てもらえば良い。

別府でいうと、昨年外国のクルーズ船がはじめて入って賑わいましたが、定住人口が別府でも減る、それを補うにはクルーズ船で外国人が来てくれるのはたいへんありがたい。或いは、日本人の旅行者、特に60歳以上、65歳以上の比較的お金を持っている方々に国内旅行をしてしっかりお金を使っていただく。

日本全体としても地域社会においても、経済の活性化はもちろんですが、金を回して、地域社会を回す社会保全のためにも、今クルーズは極めて大事です。

クルーズ船が入ると、観光客の消費、代理店への支出もある。物が売れれば、その物をつくるための生産活動があるし、これらによって地元の経済活動が回ります。

ショッピングしてもらうことは大事ですが、一番お客様にしてほしいことは、ショッピングではなく、物を食べるとか、内需の拡大につながることです。ショッピングで電気製品を買ってもらうことはもちろん付加価値の増になりますが、それ以上に内需の拡大になるのは、サービス産業のような所です。ここにお金を落してほしい。これがクルーズ船寄港の狙いになります。従って、中国のお客様はショッピングしてくれるので、それをどんどん延ばしましょうというのは、短期的には良いが長期的にはどうかと思います。これは後で述べます。

それから税収が増えます。しかし、岸壁の使用料というのはそれほど高くありません。これに維持費とかたくさん掛っていますので、港湾管理者としてはペイしません。

港湾管理者はペイしませんが、地域経済に与える効果は大きいので市全体としては歓迎です。港湾管理者は一所懸命やっていますので、海事関係の皆様にもいろいろご協力いただき盛り立てていただきたいと思います。

○　クルーズがこれから先もほんとうに延びるのかと、疑う方がいると思います。可処分所得35,000ドル以上の人口が今後どうなるかという図を見ていただくと、2010年の日本は、この推計値は少し多すぎるように私は思いますが、約１億人です。

中国は4000万人。これが2015年、2020年となると倍々となる。2020年になると、この35,000ドル以上の人口が日本の２倍の1.8億人になるということですから、この所得層は市場として期待されています。

実際に外航クルーズ船の寄港がどうなっているかというと、どんどん増えてきて、2012年に九州の港に入ってくる数179隻と推計されています。後の資料では少し数が違うように、実際はもう少し増えると思います。特に今年はボイジャー・オブ・ザ・シーズという大きな船が初めて入ってきます。博多港に15回寄港の予定ですが、この船はお客さんが3～4000人乗れる。この船の運航会社であるロイヤルカリビアン社の方の説明会では、港湾整備がどんどん進めば他の港にももっと大きな船を入れますよ、と言われていました。

博多港の入港隻数を見ると、2006年はゼロ。2007年５隻。それが2010年には63隻で国内１位になりました。なぜこんなに急に伸びたのかですが、この図に示している３つの地域がクルーズが盛んなところです。有名な地中海クルーズ。そして、マイアミ

2012年外国クルーズ船の九州への寄港予定

国土交通省 九州地方整備局

船名	福岡	長崎	鹿児島	別府	油津	細島	その他	合計
ロイヤルカリビアン社 レジェンド・オブ・ザ・シーズ	6	9	9	8	5			37
ロイヤルカリビアン社 ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	17	9						26
コスタクルーズ社 ビクトリア	30		5			8		43
ハーモニークルーズ社 クラブ　ハーモニー	16	14	3	2				35
その他	2	27	7				8	44
合　計	71	59	24	10	5	8	8	185

各地域管理者ヒアリングをもとに九州地方整備局作成
確定分のみ、変更の可能性あり

41

を基点にしたカリブ海。丁度クルーズ船で港、港に寄りながら行く一番良いのが2000㎞圏と言われますが、この２つの地域は、これにぴったり入っています。これと同様に東アジアの2000㎞圏。クルーズという点で非常に有望だと言えます。

○　実際にどうかというと、スタークルーズ社が、このアジアのクルーズの草分けで那覇に良く寄っていましたが、今はこのコスタとロイヤルカリビアンの２社が積極的に東アジアクルーズを展開しています。

なぜ博多港がゼロから急に１位になったのかと言いますと、このコスタとロイヤルカリビアンのこの２つがサービスを開始したからです。コスタが2006年、ロイヤルカリビアンが2007年にアジアクルーズを開始しました。

これからもどんどん先ほどの経済圏の所得増の関係でクルーズ人口が延びる可能性があります。2012年は、現在までに寄港が確定しているだけで185隻です。

ここに来て、韓国のハーモニークルーズ社が急にクルーズ船を入れてくれることになりました。確定しているのが185隻ですから、もっと増える可能性があります、博多は71隻。別府は去年初めて入ったのですが、今年は10隻です。さらに伸びが期待できます。

船について見ると、このボイジャー・オブ・ザ・シ―ズという船は、13万７千トン、全長311ｍありますから、博多の中央ふ頭に入って来ると、岸壁延長が足りない。従って今岸壁を少し延長する工事をしています。

因みに、このクイーンメリー２が日本に寄港した最大の船で、全長345m、マスト高62mですが、マスト高に問題があります。クルーズというと横浜のイメージがありますが、横浜のベイブリッジはマスト高55mの船までしか通れません。

実は関門橋は意外と低く61ｍしかありません。明石海峡大橋は65m、長崎の女神大橋も65m。したがって長崎にはクイーンメリー２がぎりぎりに入れます。

しかし、博多港は入り口に橋がありませんから、長さとか水深の問題はありますが、さらに大きい船が入れる可能性があるので、そういう面で博多は非常に有望な港といえます。

鹿児島も橋がありませんからマスト高の高い船が入れます。

世界中でというよりも特に東アジアでどんどんクルーズターミナルが造られています。釜山も横浜のみなとみらいを手本にした再開発をして、旧港地区の北港を再開発しています。

○　次に外国クルーズ船の寄港推進と経済効果の拡大が課題です。一番の課題は、お客様の滞在時間をもっと長くすることです。

例えば福岡ですが、ＪＴＢのツアーの例では、博多港に９時に入って来て、大宰府に行って、天神で買い物してまた港に帰って出て行くという、短い滞在時間です。この間にお金を使ってもらわなければならない。本当はホテルや旅館に泊ってほしいのですが、クルーズ船では自分の船に泊ればお客様はタダですから、なかなか外で宿泊してくれません。従って落とすお金も少ない。

日本で今、船が一晩停泊してくれているのは神戸位だと聞いていますが、神戸でなぜ泊るかというと、神戸に魅力があるからでなく、京都に行って泊りたいという魅力があ

るから、神戸に船がナイトステイしてくれるようです。

先ほど言いましたが、九州は丁度良い距離に港が点在しているので、鹿児島に寄り、長崎に寄り、福岡に寄り、といろいろと面白いことができます。それで４泊５日で上海に帰っていくとかができるので、非常に魅力が高いと言えます。

もっとお金を使ってもらわないといけないのですが、観光客は移動中はお金を使ってくれませんので、道路が便利になって、例えば、阿蘇までさっと行って温泉に入ってそこでおいしい食事をして土産も買って帰って来る、という半日ツアーになると、金の使い方も違ってきます。

そのため、なるべく移動期間を短くする、まず港で入国手続のために待つ時間を短くする、バスでの移動する時間も減らす、これが大事です。そのためにもＣＩＱの受入れ関係の改善をしていかなければいけません。

○　手元資料に港別の課題を整理していますが、至る所で岸壁延長が足りないとか、静穏度が足りないとか、岸壁がないので沖に船を止めて、小さな船で港まで来るとか、例えば屋久島では飛鳥Ⅱが入れなくて、沖で小さな船に乗り換えて上陸する。そういうことをやっています。

これでは、なかなかお客様に特に年配の方に喜んでもらえません。

博多港では、中央ふ頭のここがカメリアが使っている所で、クルーズ船はその沖側の岸壁に着くのですが、この岸壁延長が足りません。

中央ふ頭が使えないときは箱崎ふ頭を使うのですが、中古の建設機械を置いてある所にクルーズ船が着くのはイメージが悪いので、ここ中央ふ頭先端部を何とかしたい。こ

こを埋めて、或いは桟橋かもしれませんが集客力のある施設を造りたいと思っています。
これをＰＦＩ、ＰＰＰなどで官民連携やりたいので、研究会を立ち上げようとしています。
何せ3000人、4000人が一度に降りてくるということですから、相当な受入れ体制がないと、待たせてしまいます。その受入体制の改善を今一所懸命にやっているところです。

○　また、現状改善型とかフォアキャスティングとバックキャスティングが出てきますが、結局、現状改善型で言いますと、来年はボイジャーが入ってくるから岸壁延長を延ばしましょう。さらにもっと増えるからバースウィンドーも増やしましょう、岸壁をもう一つ増やしましょう、それから中国人のお客は買い物が中心なので、もっとショッピングの魅力を高めましょう、となります。
そうすると岸壁を少し延長したり、品ぞろえを良くしたり、通訳案内や決済方法を良くしましょうとなります。

しかし、ほんとうは20年後とかを考えて行かないといけない。10年後を見ても先ほどの経済の状況を見て、中国のお客が博多に来て、今のような買い物をして帰りますかね、ということを考えなければいけません。さらに、20年後30年後になってくると、経済状況がひっくり返っているかもしれません。向うの方が金持ちになっているかもしれない。金持ちになっている人達がわざわざ日本に来て日本の電気製品を買って帰るはずがありません。それでショッピング・ショッピングと言っていてもいけない。どうしても現状改善型でいうと目先にある所の改善をしていこうとするのですが、将来はどうかというと違うだろう、つまり現状の延長上に将来はない可能性が高いと思います。

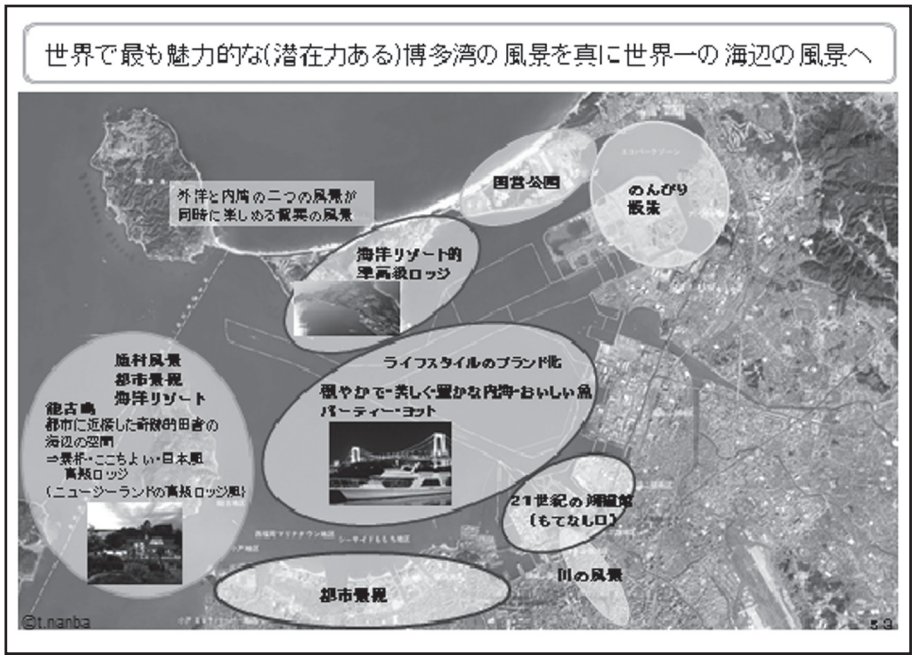
将来は何に魅力を感じて日本を訪れてくれるだろうか、というのを考えてみると、やはり文化とかライフスタイルではないでしょうか。その文化の中に、ショッピングの魅力とか気の利いたものがあるかどうかというのはありますが、少なくとも電気製品ではないでしょう。
そうすると先ほどの観光の原点のところで少し申しましたように、単にお客を入れましょうということではなくて、住んでいる人達がほんとに良い街だなーと思うような街を造って、かっこ良い暮らし方をしているのを見て、それに憧れてお客が来るという、その街のライフスタイル・暮らし方がブランドになるようなまちづくりをしていかなければいけないということです。
これからは、将来をまず見据えて今を見る、というやり方をしないとまずいと思っています。
そうするとやるべきことはいろいろありますが、これは博多港中央ふ頭の例ですが、単に岸壁を延ばしたら良いとかそういうものではなく、ここのコンセプトをどうするか、そこで日本的な魅力、日本のデザインをどう見せるか・表現するか、そういったことを考えて行かなければいけません。

○　もう一つ、今は単に中央ふ頭だけの話をしましたが、福岡の海辺の魅力はすごいと思います。たとえば、この能古島。こんな街のすぐ近くに田舎の風景が残っていることが

すごいと思います。

ニュージランドは高級ロッジが有名ですが、能古島に戸建てのロッジを造るというのもきっとあると思います。或いはパーティヨットが湾の中を流している。ところが、福岡ではパーティヨットを見たことがない。これだけ静かな海ですから、最初に見ていただいたニュージランドのあの風景のように、ヨットがたくさんいても良いはずです。夜には、このあたりでパーティヨットがあふれていても良いはずです。

このように将来の目指す姿をまず想像して、まちづくりやみなとづくりを考えると、ずいぶん計画も変わって行くのではないかと思います。



○　今日しつこく言ってきましたのは、「機会を利用して」と言うことです。物を造って終りというのではなくて、観光振興でいうと、インフラなどのものづくりの機会を利用して、住んでよし、となるよう文化・ライフスタイルを磨こう、長い目で見て良い風景を造っていこうということです。

高千穂とか阿蘇とかの風景の魅力はすごいですからそれを損ねないで、更に魅力あるものにする。物を造るということはもちろん重要ですが、それを利用して何かシステムを造るということが極めて大事だということを、今意識してやっています。

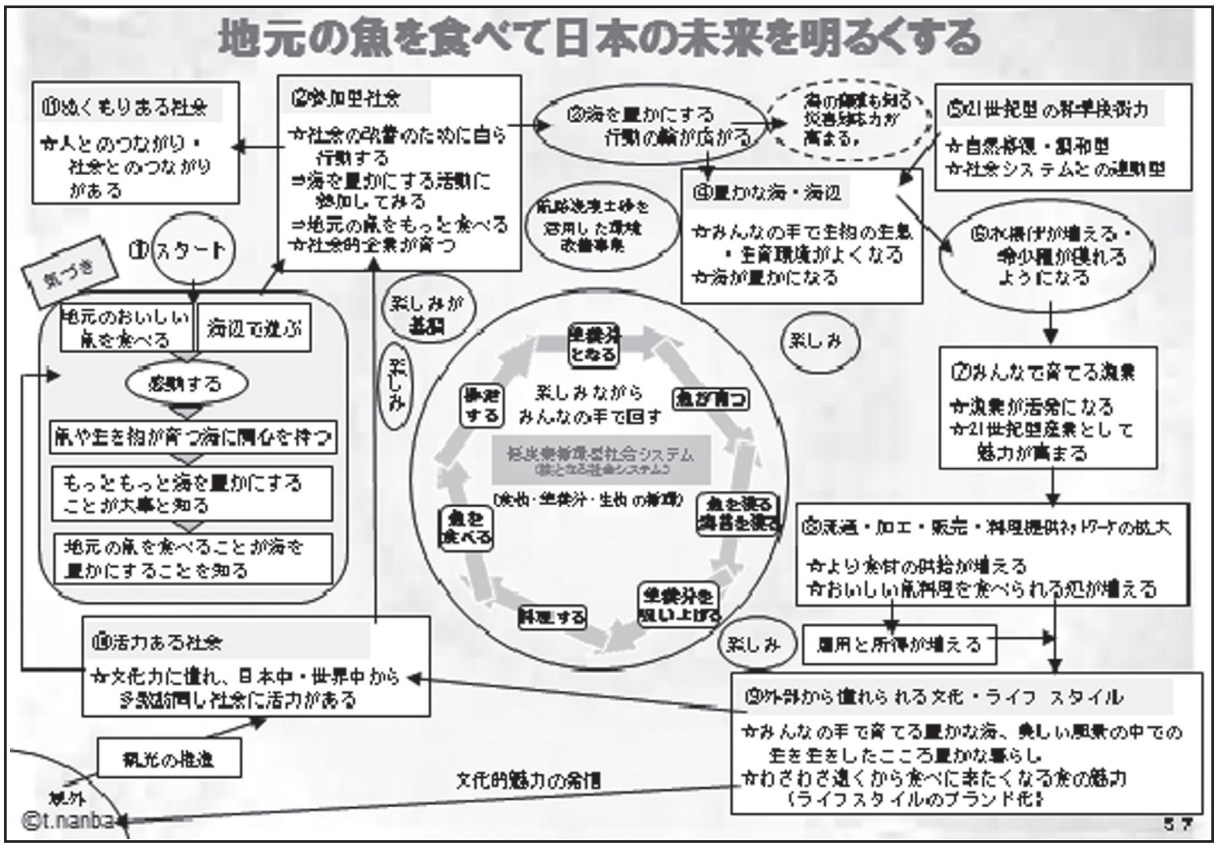
これは例えばスマートロジスティクス・センターと言っています。これは博多港の例ですが、現在はコンテナターミナルのトランスファークレーンの電動化を進めていますが、そのような要素技術にとどまるのではなくて、北九州等はずいぶんやっていますが、地域全体のエネルギーシステムをどう考えるのかという取り組みをしていこう、というものです。

ただこれも一つのシステムを造るというのではなくて、こういうシステム造ろうと思ったら、研究開発とか新しい物作りとかが必要ですから、この機会を利用してそういう研究開発を促進して、それで世界に誇りうるような最高水準のコンテナターミナルやロジスティクス・センターにして、その技術を世界に売って行くことを目指します。

ベトナムとかカンボジアのあたりのコンテナターミナルについて、こういう技術を日本が持ち込んで、それとＯＤＡだとかをうまく結びつけて展開をしていく。こういうことをやって行くべきです。従来の技術だけを売っているようだとなかなか競走に勝てないのではないでしょうか。

○　それからこれはエコシステムですが、「エコシステムを回す社会システム」と言っています。博多湾というのはたいへんな地域資源です。おいしい魚が獲れますが、まだそれを生かし切れていない。それをみんなの手で大事に育てましょう。

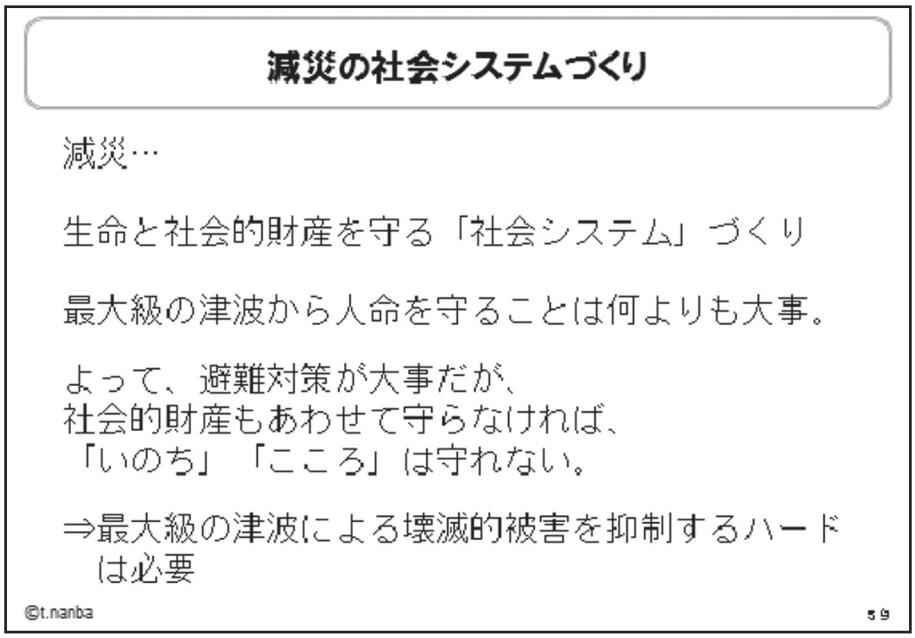
例えば藻場をもっと増やしましょう。それで海が豊かになって、その恵みである魚を食べ、消化し、栄養分として海に流し、また魚が育つ。そういうエコシステムを回す社会システムをつくることが重要です。



整備局が何をやっているかというと、ここの百道の前の海の中に窪地があります。深堀跡といっていますが、この百道のあたりの土地を造成するときに海の砂をどんどん採って埋め立てたのですが、その結果、沖合の海底が窪地になっていてここの中で水が淀みます。それで有害なガスが湧いてきたりして魚が住めないとか、青潮の原因になるとかの悪影響を与えています。

一方で、博多港には、先ほどのマースク社の大きな船が入ってきますので、航路の浚渫をしています。

この航路の浚渫土砂をこの窪地に埋めて、より良い環境にする事業をやっています。そうすると、単純な物流効率化だけではなくて物流効率化のための浚渫という機会を利用して、こういうエコシステムが回るようにする。それにＮＰＯの方とかが協働する。そうすると海がもっと豊かになって、ここの海の魚料理にあこがれてお客様が海外から来る、そういうシステムを作って行こうと取り組んでいます。



○　結びにですが、最初に申しましたが、一人一人の思い、社会に貢献したいという思い、社会と深く関わりたいという思いが極めて大事で、それを高めたいと思っています。

　九州地方整備局職員一人一人はこういう思いを持って一所懸命仕事をしていますので、どうかこの思いを今日ご静聴いただいた皆様に共感していただいて、そして協働して明るい未来の実現に貢献できればと思っておりますので、これからもよろしくお願いいたします。

　ご清聴ありがとうございました。

5　関門航路航行安全対策調査専門委員会

「関門航路第22号灯浮標付近の潮流と早鞆瀬戸潮流との相関関係について」

関門港中部地区海域に存在する泊地には大型船舶、内航フェリー等が出入りしており、これら船舶の一部は、憩流時間帯に関門航路から分岐した航路(水路含む)を経由して泊地岸壁に入出港しているが、詳細な潮流資料がないため操船に苦慮していることから、操船者に対する関門港中部海域における潮流の確認情報の提供が待望されている。

本調査研究の成果は、関門航路第22号灯浮標付近に限定された短期間による観測に基づくものであるが、その一助になれば幸いです。

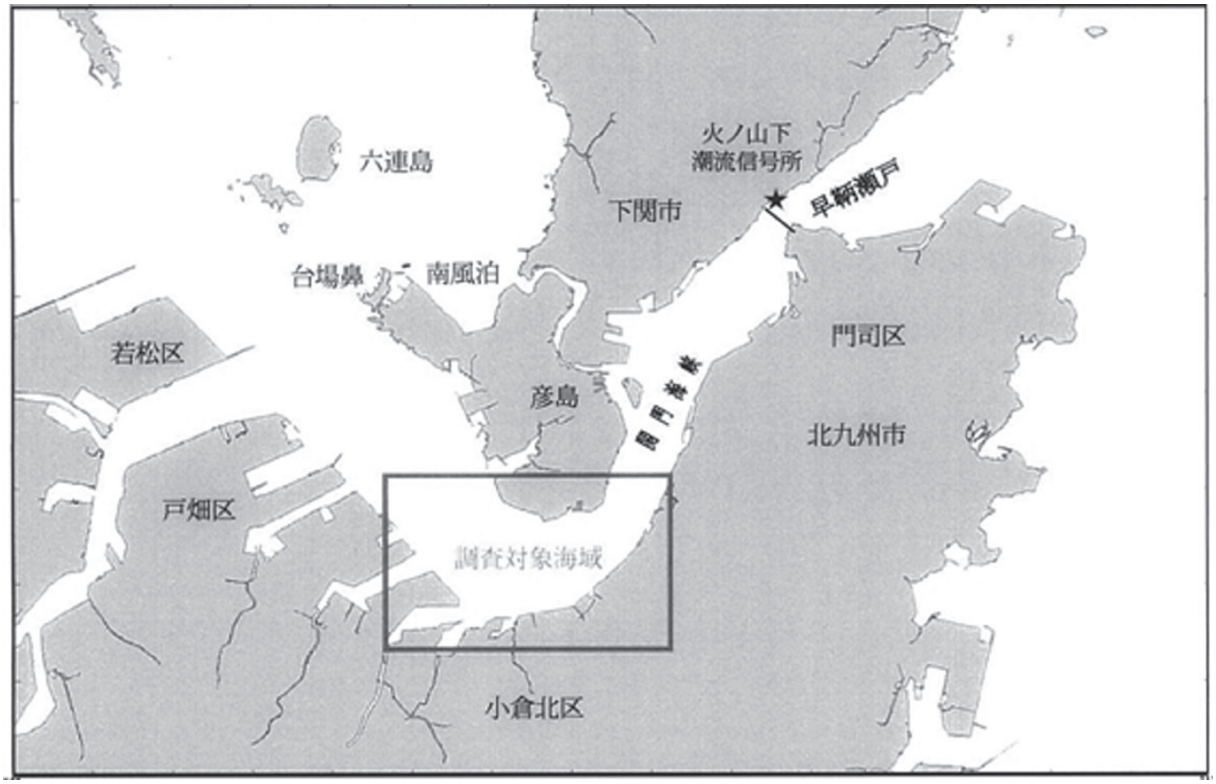
1．調査の目的

関門港中部地区海域のほぼ中部に位置する関門航路第22号灯浮標付近ンお潮流を測定・解析して、早鞆瀬戸潮流との相関関係の確認及び潮流状況を調査研究し、付近海域を航行する船舶の安全に資することを目的とした。

2．調査対象海域

関門航路第22号灯浮標付近を中心とする関門港中部地区海域とした。

調 査 対 象 海 域



３．潮流調査実施期間

(1)　定点観測

定点観測は、自記流速計を調査地点に設置して下記の機関に観測を実施した。

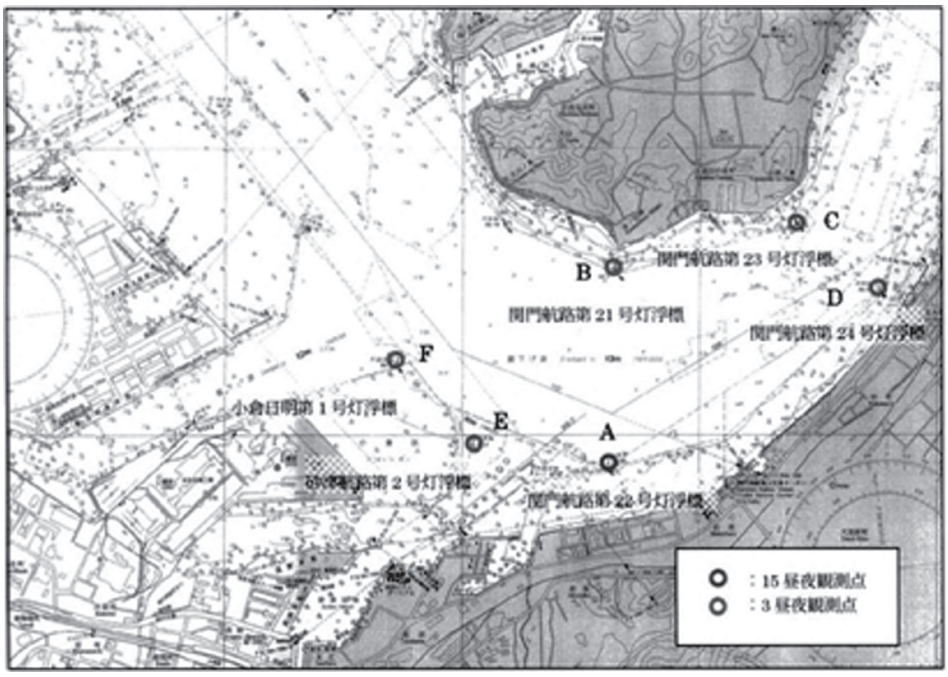
①　関門航路第22号灯浮標

平成23年11月25日から平成23年12月10日まで（16日間）

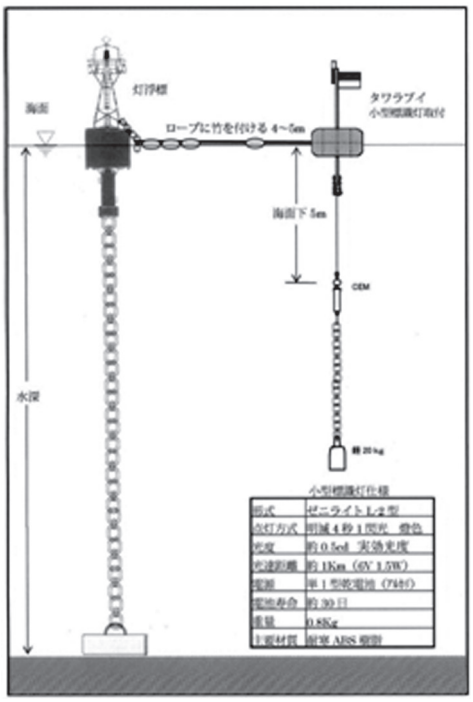
②　関門航路第21、23、24号、砂津航路第２号及び小倉日明１号灯浮標

平成23年11月25日から11月28日まで（４日間）

定 点 観 測 地 点



流 速 計 設 置 要 領



(2) 航走観測

航走観測は、航走用の流速計を用いて、所定の側線(ルート)に沿って下記の期間に観測を実施した。

① 調査対象海域の東部海域：ルート

大潮期：平成23年11月26日から平成23年11月28日まで（３日間）

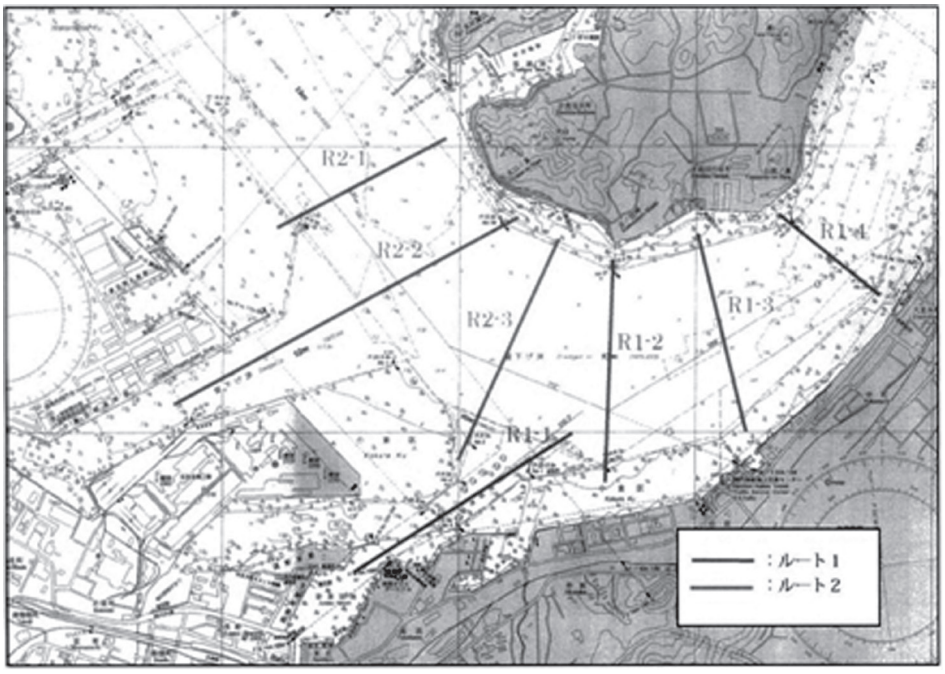
小潮期：平成23年12月２日から平成23年12月４日まで（３日間）

② 調査対象海域の西部海域

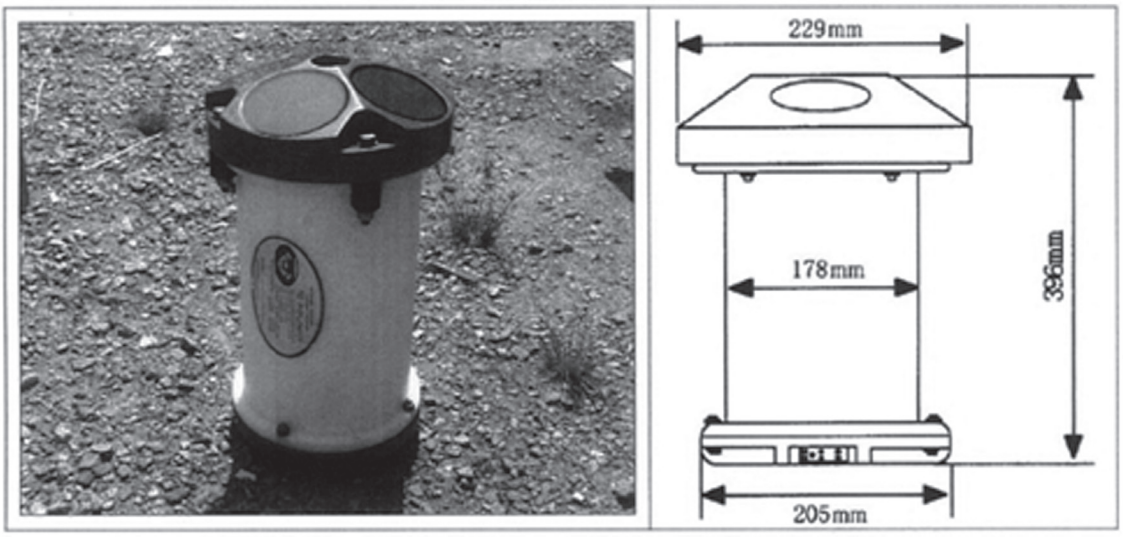
大潮期：平成23年11月27日

小潮期：平成23年12月４日

航 走 観 測 の 観 測 側 線 設 定



使 用 流 速 計



流 速 計 設 置 の 様 子

４．調査結果の概要

(1)　定点観測の結果

調査海域の流れは、潮流周期が明確で流速は強く、西流系から東流系の往復流傾向を示すが、関門航路(調査海域)がU字型に湾曲しているため海域東側では、南西から北東方向への、海域西側では西北西から東南東方向への流れと流軸が異なる。

また、航路北側では地形的影響による潮汐残差流が出現し、流れを偏らせている。流速は最強では 2.27 ～3.57 ノットの流速が出現しており、砂津の高潮時頃に西流系最強、低潮時頃に東流系最強を示し、低潮から高潮、高潮から低潮の間で転流する。

(2)　航走観測結果

・調査海域では、火の山下潮流信号表示の転流時前後に転流する傾向が認められた。
・西流最強時には関門航路に沿って、強い西流を示し、特に調査海域東側では関門航路中央付近では最強で 5.4 ノットの南西流を示した。また、調査海域の彦島側では中央部に比べ流れが弱く、1.0 ノット以下の流速を示した。
・東流最強時には関門航路に沿って強い流れを示すが、最強で 3.0 ノットの流速にとどまり、東流最強時よりも西流最強時の流速のほうが強かった。
・砂津航路第４号灯浮標の南側や小倉日明東岸沿いでは護岸・浅瀬等の影響を受け潮時に関係なく流速が弱かった。
・転流時の鉛直的な特徴は東流から西流、西流から東流とも海底から海面にかけて同様の変化していく傾向が見られた。

・西流および東流最強時の鉛直的な特徴はいずれも表層の流速が強く下層では弱くなる傾向が見られた。また、砂津航路第４号灯浮標の南側では流速が弱く、流向が定まらない状態となっている。
・大潮期と小潮期の流況は西流最強時では大潮期の流速が強く、最大流速で見ると小潮期には大潮期の80％程度の流速に減衰していた。また、東流最強時はあまり差がない。

(3) 関門航路第22号灯浮標付近の潮流と早鞆瀬戸の潮流との比較検討
・測点Ａと火の山下潮流信号所表示データおよび早鞆瀬戸潮流推算値の流速の20％程度であった。
・測点Ａと火の山下潮流信号所表示データとの時間差は最強流速からは３分、転流時刻からは平均２分遅れであった。
・測点Ａと火の山下潮流信号所表示データの時間のずれは大潮期と小潮期では若干異なり、相互相関の結果では測点Ａのほうが４分遅れであるが、小潮期には逆に３分早くなっていた。
・測点Ａと火の山下潮流信号所表示データの転流時刻の時間差は平均で２分、最大では約 1.5 時間の遅れが見られ、標準偏差は±34分あることから、測点Ａと火の山下潮流信号所表示データとの転流時刻は２分±34分すなわち－32分～36分の時間差が想定される。
・平均流速は測点Ａと早鞆瀬戸潮流推算値では季節的な変動はほとんど見られないが、火の山下潮流信号所表示データでは冬季と夏季では 1.0 ノット程度の流速差が見られ、測点Ａの流速比は早鞆瀬戸潮流推算値とは 0.17～0.20、火の山下潮流信号所表示データとは 0.16～0.23 であった。

6　1周年を迎えた「関門海峡らいぶ館」

○　**はじめに**

関門海峡は、ご存知の方も多いかと思いますが、S字にわん曲しており、しかも急潮流があることから、船を運航する人にとっては、昔から日本でも有数の難所とされています。

この関門海峡の“今”を三か所に設置したライブカメラで映し出し、多くの人々に知って頂こうと社団法人西部海難防止協会が平成23年４月３日にオープンさせたのが、**「関門海峡らいぶ館」**です。

らいぶ館のこの１年の主な出来事は、次の通りとなっております。

○　**４月３日(日)　オープン！**

一般公開開始となった当日の早朝は、あいにくの曇り空でしたが、昼近くから天気は回復し、春の柔らかな陽の光も漏れてくるようになり、オープニングにふさわしい天気なりました。

らいぶ館内では、ピアノ演奏もあり、たくさんの方々にオープンを祝って頂きました。

○　**７月15日(金)～７月29日(土)**
海の日記念行事「関門航路パネル展」開催

九州地方整備局関門航路事務所による「関門航路パネル展」が開催されました。

浚渫(しゅんせつ)船での工事内容を説明した展示物が多数展示され、見学者からは、非常に分かりやすかったと好評でした。

○　**７月28日(金)**
「大正時代の関門海峡」講演

門司区役所コミュニティ支援課生涯学習係と当らいぶ館のコラボによる「大正時代の関門海峡」と題して「温故知新塾･番外編」の講演会が開かれました。

（講師：濱嶋当協会顧問、聴講者約50名）

○　８月12日(金)～８月21日(日)

伊能図展

当協会による「伊能図展」が開催されました。

伊能忠敬は、江戸後期、56歳頃から足掛け17年をかけて、全国を測量した地図の一部(12枚)を当らいぶ館に展示しました。

測量事業の偉大さもさることながら、その完成度の高さに驚嘆の声があちこちで上がりました。

○　８月20日(土)

少年少女合唱団による演奏

奈良市の少年少女合唱団20名による演奏会が行われました。

これは、毎年夏休みを利用して、友好姉妹都市(今回は太宰府市)を訪れて、交歓するもので、北九州市まで足を延ばして頂いたものです。

◎　８月　トピックス

当らいぶ館のキャラクタ「らいぶ君」がデビューしました。

可愛がって下さい。

○　９月６日(火)

１万人突破！

４月３日のオープン以来、５か月余りとなる９月６日午後２時に、１万人目の入館者となりました。

１万人目の記念の入館者は、大阪在住で九州旅行中の女性でした。

○　10月９日(日)　コンサート開催

・ピ ア ノ　　：宋　美佐
・二　　胡　　：楠田名保子
・ヴァイオリン：山田祥子による演奏会「シルクロードの夜」が開催されました。
（観客数約 100 名）

○　10月15日(金)　公開授業

門司港美術工芸研究所　顧問　山田信義氏による公開授業(演題：現代絵画)が行われました。

＊　門司港美術工芸研究所は、北九州市と地元の支援により、旧庄司小学校に開設した「門司港アート村」において、新しい美術工芸を目指す人々の創作の支援活動を行っています。

○　10月11日(月)～11月６日(土)
関門景観絵画展

小学生の作品 14 点を展示しました。

特に、子供たちの未来想像図には、驚かされると共に「なるほどなあ」というようなものもありました。

○　10月29日(土)～11月６日(日)　燈台展

灯台の模型、点滅する灯台、潮流信号板などの展示のほか、灯台のペーパークラフト、九州の灯台の写真などが展示され、さらに、アセチレンガス灯、太陽発電を用いた灯台など盛りたくさんの展示となりました。

○　11月24日～　クリスマス関連行事

・クリスマスツリーとイルミネーションの設置
・クリスマスコンサート
・麻生優作・山元サトシ「キッサコ」ライブ
などの催しがありました。

○　２月５日(日)

入館者２万人を突破！

○　３月４日(土)～３月25日(日)

ひな飾り

当らいぶ館をはじめ、旧門司税関、旧大阪商船、旧門司三井クラブなど17か所で、ひな人形を飾りました。

○　３月14日(水)～３月21日(水)

北九州港に関するパネル展　開催

北九州港の状況が分かる北九州市によるパネル展が開催されました。

○　おわりに

当らいぶ館には、関門海峡のライブ映像のほか、海の地図(電子チャート)や船に乗ったつもりで関門海峡を航海するシミュレーション施設を設置しりして、皆さんに海や船の知識を吸収して頂こうと努めているところです。

この試みに加え、ここに紹介しました伊能図展、コンサートなど様々なイベントも併せて行い、海や船の勉強をしながら憩いの場として利用して頂こうと思って活動しているところです。

今後とも様々なイベントを企画していこうと思っております。時々立ち寄って海や船の知識を更に深めていただければと願っております。

＊入館者数

平成24年５月20日現在　31,380 名

7　特別寄稿　　ウ オ ー キ ン グ の す す め

七管区ＯＢ　**匂　坂　正　久**

平成19年に「大分県でのウオーキングのすすめ」を寄稿しましたが、細君と共に続けて、今年の４月で７年目を迎えます。

三年前の四月、諸事情により大分から転職。山口県の山陽小野田市にある火力発電所勤務となり、住居は宇部市内、事務所までは、約４キロ。大分での勤務は週３日、車通勤。山陽小野田では週５日となり、ほとんど自転車通勤。仕事内容は石炭運搬船と石炭灰を搬入･搬出する船舶の安全を管理する火力発電所桟橋のバースマスター。桟橋の長さ約400m、歩く機会は増えました。

転職当時は、ジョギングが主でした。（現在はウオーキングが主です。）大分県と同様自然がいっぱいの山口県、借り上げ住宅から自分の体力状態に合わせた３コース（30分、45分、１時間）をすぐさま設定しました。当初は、張り切ってジョギングしていました。

当然膝に痛みがきます。その頃から、痛みを抑えるためにＳ研究所の栄養補助食品錠剤を飲むようになり（当初は３錠、現在は４錠。インターネットで定期的に注文）効くか効かないかわからない状態で３年間つづけています。最近は調子に乗り無理しても、３日程度で痛みがなくなるので効いているのかなと思いつつ、細君からは「サプリメント等に頼らず食べ物で直すこと」を勧められるが、続けています。

この半年は主にウオーキングが多くなりました。原因は年齢そして長距離のウオーキングを１年前から再開したためです。

山口は日本海と関門海峡それに瀬戸内と三方を海に囲まれ山を切り開いた住宅地や、埋め立て地で田んぼであったところを住宅地にしたところが多く、住宅地への道は自動車が１台やっと通れるか人一人が通れる道がかなりあります。

相当大きな団地でも袋小路が多くその分、どこへ出るのか興味を沸かせながらの歩きです。また、立派な庭のある家が多く、庭の草木を見るのも楽しみである。江戸時代のままの道や、あぜ道がそのまま道路になったようなところがたくさん残っている。（車を運転する方はナビ等を過信するととんでもなく狭い道等に誘導されることになるので注意が必要。昨年国体があり新しい道もどんどん造られました。）

大分と同様に宇部ウオーキング協会に入会三年間、山口県内を歩き続けました。

山口県には４つ(下関、宇部、西京、周南)のウォーキング協会がある。県や市からの援助なしに地方自治体と協力しながら活動している。どの協会も歩くのが好きで、協会費も安く(年間 2500 円、家族 2000 円)個人力で頑張っている。

どの協会も土日にウオークを企画、参加すれば次月の予定表を配布してくれる(山口県内のウオークを含め)。距離は10キロ程度(時々20キロや30キロ程度のこともある)参加者は夏場冬場は少なめで(20人程度)、春秋は多く(40人程度)、距離が長くなると少なめになる(10人前後)。

下関協会の企画コースは主に下関市ではあるが。山口県内だけでなく、福岡県(北九州市や博多等)にも及ぶときがある。他の協会も協会のある各市だけでなく県内各所を担当している。

山口にいる三年間、長距離は別にして夫婦で極力参加しました。

山口では、山陽道(ＪＲ山陽本線沿い)、ＪＲ宇部線沿い、ＪＲ山口線(長門峡を含む)沿い、ＪＲ山陰線沿い、萩往還、下関歴史ウオーク等が印象に残る。

特に、萩城跡から山口の瑠璃光寺までの約37キロ。(インターネットで「萩往還ルートマップ」をダウンロードして参照してください。)

萩城趾は、桜が綺麗で、桜の木の高さが低くゴザを敷いて宴を催すには最高の桜です。(萩の市民が羨ましい。熊本城の桜も綺麗ですが‥‥？) その城跡から東南東に唐樋札場跡、そこから南南東へ吉田松陰歌碑(涙松跡)～悴(かせが)坂駕籠建場～明木～一升谷の十合目頂上(五文蔵峠)～竹林公園～落合の石橋～佐々並市～上長瀬一里塚～防長国境(国境の碑)～一の坂六軒茶屋跡～四十二の曲がり～天花坂口～天花橋～瑠璃光寺(到着地点)

このコースで難所は六軒茶屋跡付近から天花坂口前まで、石畳であり石の大きさが小さく小生の大足に合わず滑りやすい(足下をしっかり見て歩かないと危ない。疲れて注意力が散漫になっている。夕方に近く加齢もあり足下が見づらい。案の定、全ての足の爪が血豆状態)

一週間後、コースの間違いもあったので確認のため一人で８時頃に山口駅を出発し15時頃萩城祉に到着した。最初に難所を通過したので、疲れが少なく前回より相当楽に歩けた。

このコースは携帯電話が使えないエリアが広いので体力のない方は一人歩きは避けた方が良い。

山口で、学んだこと、感じたこと（山口の方ごめんなさい）

◎思ったことを言葉に出さず、我慢する。

新下関駅がゴールでその手前50メートル付近でステーションワゴンタイプの車が小生の右後方１ｍくらいで警笛を鳴らした。前方のフォルクスワーゲン小型車がスピードを出して去って行った。警笛を鳴らした後ろの車はそのまま駅の入り口付近で駐停車。持ち主である身長160㎝くらいの男性が約４歳の女の子を車から出す最中に、「先ほどの警笛はうるさかったので注意してください」（小生、長距離を歩き疲れが出ていたためか）と言った。

駅構内でウオーキング終了のミーティング直前、その人が「前の車に対して警笛を鳴らしたのにお前に文句を言われる覚えはない」と絡んできた。「うるさかったので、うるさいと言った」と対応。ウオーキング協会の方々や鉄道保安員が来て一悶着、連れの子供が泣き出す。腰を落として「心配かけてごめんね」と言うが、本人は憂さを晴らさないと勘弁しないような雰囲気、協会の人が対応している間に、細君が「ここを出ましょう」という助言で、そこを離れた。当人は追いかけてこなかった。

数日後経過を聴いたら、「当人は子供に駅のうどん屋でうどんを食べさせるために駅に来たようで、30分以上文句を言い続けたが、警察官が来てその場はおさまった。」という。

◎車の運転で信号停止中、前の車が停止線もしくはその前の車と数メートル（１台分のスペース）離れて停止しても我慢する。

最近の教習所は停止位置を１ｍ手前にして余裕を持たせることにあるようです。ゆとり教育のつもりでしょうが、結果ゆとり教育はよろしくないと言われ出しました。停止線にきっちり止まることが渋滞の解消や緊張感の保持（車幅、車長把握）に役立つと思っているのですが？

◎人口当たりの死亡率は全国的にもトップに近い。長い気持ちでカリカリせずに余裕のある運転をお願いします。

◎山口の治安は非常に良い

ウオーキングの大会参加のため有料駐車場や地方自治体の無料駐車場を長時間利用させていただいたが車上狙い等にやられたこともなく、やられた話も聞かない。（山口宇部空港の駐車場は、無料。）

業務は、天気を相手の商売、土方と同じで荒天が続くと燃やす石炭が足りなくなるので早朝出勤が続くことになります。年齢には敵わず判断力が鈍る機会が増えました(怒りっぽくなる、物忘れ、イライラする等)。

まだ、余力があるうちに、自分の終の棲家を熊本で年金暮らしという準備は６年前から進めていました。会社もよく理解してくれて、今年３月末で円満退職。４月熊本へ転居しました。

ふるさとですが、夫婦で住むのは初めて、新天地での生活のスタート、何があるかわからない世の中好きなことをやって過ごすのが一番。ウオーキングの活動を山口から九州全域にすることに致しました。

大分での一日平均歩数は約９千500歩、山口では平均９千750歩、大きく数値を伸ばすことは難しいことです。新天地ではどうなるか。加齢のため精々一万歩かなと思っています。

運動を続けていると、疲労に対する体の快復力には感心する(自己満足か)。航続距離が少しずつ伸びているような感じであり、今年こそ、時間に余裕があるので、100キロウオーキング(行橋→別府)に５回連続挑戦するぞと思っている。

転居してから、５月までに３つのウオーキング大会に参加した。

福岡の久留米つつじマーチ(４月14、15日)両日40キロコースを歩く。両日とも所要時間約７時間。ケシケシ山では陸上自衛隊の体験入隊行軍が行われているらしく若い男女が迷彩色の服と装備を背負い楽しそうに歩いていた。冬の寒さが長かったせいかツツジはほとんど咲いていなかったが。菜の花香りが強烈であり、久しぶりに麦畑を見てやはり九州に来たなと感じた。「冬に農家の活動がないので川から養分が流れてこない。もっと麦などの農作物を作ってほしい。海苔の収穫が落ちるばかりだ。」という小野田漁協会長の言葉が思い出される。

４月29日くまもとウオーキング協会主催「玉名・山田の藤」鑑賞ウオーキング参加。玉名駅～高瀬眼鏡橋～疋野神社～蛇ヶ谷公園～山田神社(藤・熊本県指定天然記念物昭和40年指定)～蓮華院誕生寺(平成五重塔・南大門)～玉名駅

この日にくまもと協会に入会手続き夫婦併せて7,000円山口と比べると少々高めでした。

玉名・山田神社の藤

５月３日大分県ウオーキング協会主催の第９回こいのぼり源流ウオークに参加(インターネットに掲載されています。著者写真：P55)。

平成20年５月の第５回同大会にも参加したが、当時と違うのは、大分駅北側の改修工事が実施中、南口が既に綺麗に整備され、周囲も色々な建物が建設中で、ＪＲ線路が高架橋になっていた。３年前とは全く違う駅に変化しつつあった。また、大会自体が市民参加の大会となり、今回約 150 名の参加。協会の方々の準備に費やす努力は並大抵ではないなと感じた。

コースは大分駅から南南東方向に歩き大分川西岸まで、それから川沿いに上流へ(ほぼ久大本線沿い)豊後国分寺跡～挾間～向之原～小野屋～天神山～庄内～湯平駅まで約 1.2 km地点ここから二手に分かれフリーコースと団体コースに分かれフリーコースは険しい山道で城ヶ岳育成牧場側を通り由布院駅まで・団体コースは湯平駅を通り 210 号線を通り南由布駅手前から川沿いに由布院駅まで、小生は５回大会で団体コースは経験済みであり、自由コースを選びました思いの外厳しいコースでした登りが意外と続き三回ほど峠と思わされた地点があり、下りは割と急で足が疲れ切り両足に脹ら脛に引きつり感が出るし、意識しないと足をずった状態となりました。厳しい状態でしたが平地になると通常に戻り何とか46キロメートルを13番目、約８時間で完歩できました。途中で「阿蘇がなつかしいりんだうの花」・「あんたのことを考へつづけて歩きつづけて」という種田山頭火作の石碑２つがあった。(昭和５年11月母の位牌を抱いて天神山から湯平まで托鉢途中での作)俳人種田山頭火は防府生まれで、お墓は防府護国寺と思っていたが、それは分墓で、種田家の墓は熊本の花岡山側の安国禅寺にある。今後歩き続ければ続けるほど山頭火の碑を見ることだろう。

新山口駅前の山頭火像

こいのぼりフリーコースは最近にない長距離で、登りも急であった。体力回復に長くを要した。(2012/05/03　歩数:59624 歩　カロリー:2010kcal)このままでは一日一万歩の目標はなかなか達成できないようである。いずれにせよ５年間は歩数を落とさないように気張ろうと思い、筆を置く。

８　ミニ知識・海（22）

ログ（LOG）について

船では速力計のことを「ログ」と言います。本来、ログとはログ・ハウスのように「丸太」のことです。

それではなぜ、速力計のことを「ログ」と言うようになったのでしょうか。

いまだ航海計器が発達していなかった時代、船の速力を測る一番簡単な方法は、船首から海面に丸太を投じ、それが船尾に流れてくるまでの時間を測定し、船の長さとこの時間によって速力を計算するというものでした。

帆船時代には正確な航走距離を知るために、風向や風速が変化するたびにログを海に投じて速力を計算しながら航海したのでしょう。

そのなごりで、現在でも速力計のことを「ログ」と言います。

船では航海中、毎時間の針路、速力、航走距離、天候、その他を日誌に記録しながら航海しますが、この日誌を航海日誌と言い、英語ではLOG BOOKと言います。甲板部の日誌をデッキ・ログ・ブック、機関部の日誌をエンジン・ログ・ブックと言います。

因みに、航空日誌もログ・ブックと言うそうですし、陸上の各種業務日誌もログ・ブックと言うそうです。また、ログと言う言葉はパソコンなどでも「記録する、記録を取る」と言う意味に使われています。

（インターネット情報から）

ノット（Knot）

船の速さ(時速)は「ノット」と言うで表すことは既にご存知のことと思います。１時間に１海里走る速さを１ノットと言います。船では速さを速度とは言わず「速力」と言います。

本来、ノットとはロープの縛りコブの事です。

速力計のない時代にはロープに目印として、一定間隔のノット付け、砂時計で時間を測り、船外に繰り出たノットの数で速力を測りました。

ここから、速力のことを「ノット」と言うようになりました。

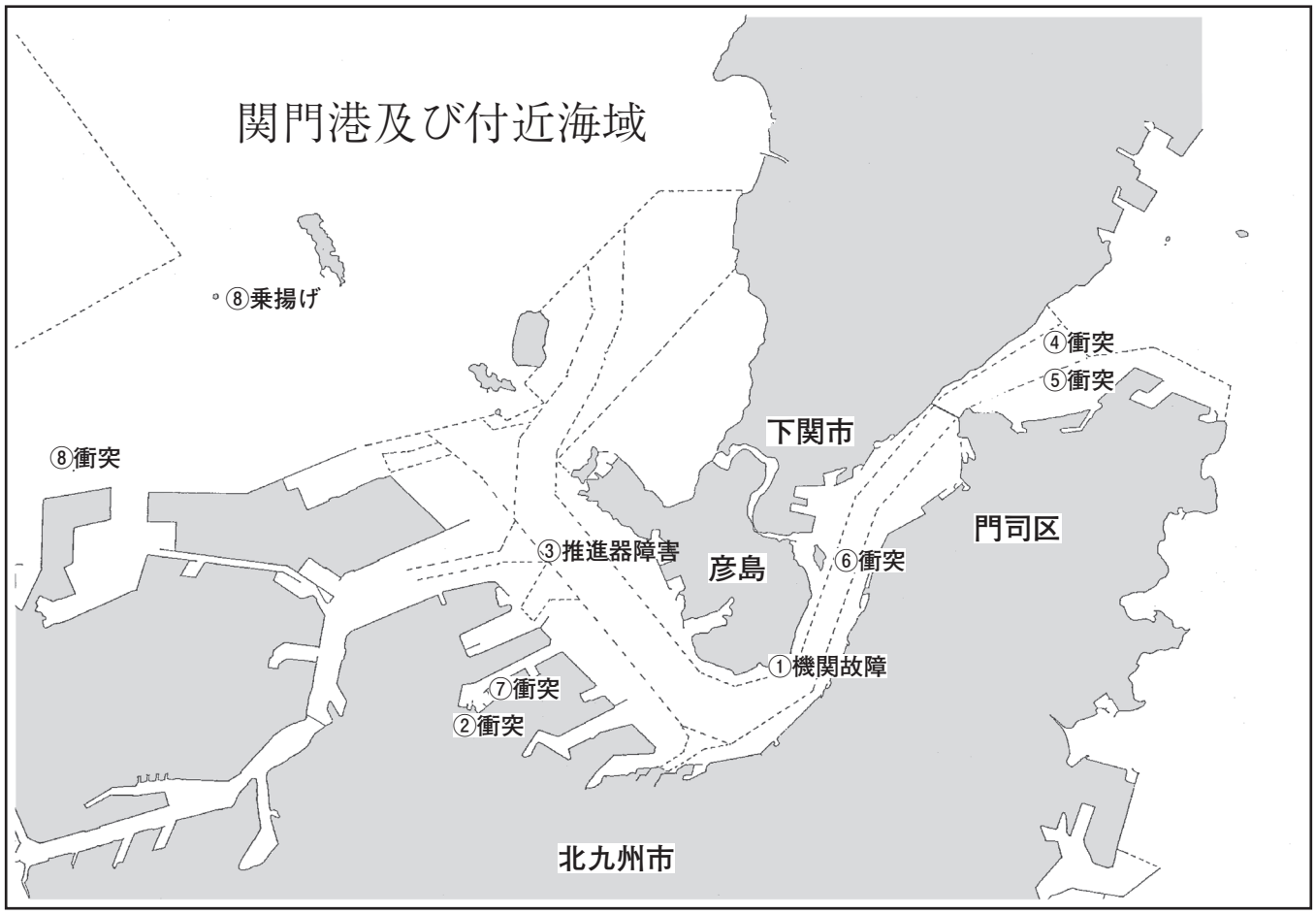
（インターネット情報から）

9　関門港及び付近海域における海難発生状況（平成24年１月～３月）

門司海上保安部　航行安全課
若松海上保安部　航行安全課

番号	種　別	発　生		船名等要目	状　　況	気象状況	備　考
		日　時	場　所				
1	機関故障	１月２日 18：55	33-54-29 130-55-38	貨物船 K丸 497ｔ	貨物船K丸は１月２日1800ころ、関門港若松区を出港し、広島県広島港向け関門港を航行中のところ、同日1855ころ関門航路第22号灯浮標付近にて突然主機関が停止し、航行不能となった。船長は主機関が停止したため投錨する旨を関門マーチスに伝え、投錨するとともに原因調査及び修理を行った。同日1935ころ、乗員による修理が終了し、主機関が復旧、試運転を兼ね航行するも完全に修理できておらず不具合があることから３日0045ころ西山錨地にて錨泊し、業者により修理を行うこととなった。業者による原因調査の結果、主機関停止の原因は燃料供給ポンプのグランド締付不良による燃料管内への空気漏入であり、処置としてポンプ内のエア抜き及び同グランドの増締を行った。浸水、油の流出、人命等異常なし。	晴れ 北東の風 １ｍ 海上静穏 視程　10km	略図番号 ①参照
2	衝　突	２月６日 20：20	33-54-17 130-51-15	貨物船 H丸 499ｔ 貨物船 A丸 749ｔ	貨物船H丸は２月６日1625ころ、小倉日明着、積荷である汚泥の荷役作業にとりかかり、荷役終了の同日2010ころ、主機を起動し、次港である大分津久見向け２番以外の係留索を外しスラスターを起動、アンカーの巻上げを開始した。左舷アンカーが船尾方向に伸びていたことから船尾方向へ移動し始め、H丸船尾方向係留中の貨物船A丸への衝突の危険が生じたことから、H丸を前進させるため機関遠隔操縦レバーを前進操作したところ、機関室内にある機関操縦位置切り替えが操舵室に移動されていなかったことから、前進して回避することができず、同日2020ころ、H丸船尾とA丸右舷船尾部が衝突した。浸水、油の流出、人命等異常なし。	霧 無風 海上静穏 視程　４km	略図番号 ②参照
3	推進器障害	２月10日 ４：35	33-56-18 130-52-30	漁　船 H丸 １ｔ	漁船H丸は２月10日0420ころ、山口県下関市大字六連島所在の六連漁港を出港し、北九州市魚市場向け漁獲物の荷揚げに向かっていたところ、0435ころ、竹ノ子島南方の関門航路内を航行中、海中に浮遊していた魚網に絡網し、航行不能となった。事故者は直ちに僚船に救助を求めるとともに、航路内であったことから不安を感じ、118番通報を行った。同日0517巡視艇がH丸と会合し、沿岸部に接近していたH丸を沖合いに引き出した。同日0545救助を求めていた僚船が到着したことから僚船により曳航開始し、巡視艇による伴走警戒のもと同日0632六連漁港に入港した。浸水、油の流出、人命等異常なし	晴れ 北西の風 ３ｍ 海上静穏 視程　10km	略図番号 ③参照

番号	種別	発生 日時	発生 場所	船名等要目	状況	気象状況	備考
4	衝突	3月7日 4：10	33-58-58 131-0-15	貨物船 F号 1918ｔ	大阪から中国向け航行中の貨物船F号は、関門航路第35号灯浮標付近を航行中、事前に当該灯浮標の存在を確認し、航行を継続していたところ、航路航行船舶等に傾注するあまり、同灯浮標の存在を失念し、3月7日0410ころ、再度灯浮標の存在に気が付いたときには衝突直前であり、舵を左に切るも間に合わずに同浮標に衝突した。浸水、油の流出、人命等異常なし。	曇り 北西北の風 1ｍ 海上静穏 視程　10km	略図番号 ④参照
5	衝突	3月7日 21：04	33-58-58 131-0-15	貨物船 R号 1175ｔ	貨物船R号は3月6日1600ころ、中国に向け阪神港を出港し、関門海峡を通峡中の翌7日2104ころ、雨で視界が悪くなっていたことから当直者が関門航路第三十五号灯浮標の存在に気づかずに衝突した。浸水、油の流出、人命等異常なし。	雨 北西の風 2ｍ 海上静穏 視程　1km	略図番号 ⑤参照
6	衝突	3月17日 2：47	33-56-18 130-56-9	曳船 T丸 19ｔ	曳船T丸は、広島県徳山港を3月16日1426出港し、関門港若松区向け航行中の翌17日0247ころ、関門航路第二十九号灯浮標付近にて、T丸左舷側の追い越し船に気を取られ、気が付くと関門航路第二十九号灯浮標に急接近しており回避できず衝突した。浸水、油の流出、人命等異常なし。	曇り 北の風 2ｍ 海上静穏 視程　2km	略図番号 ⑥参照
7	衝突	2月12日 12：33頃	小倉日明防潮灯台から 真方位 325度 約0.9海里	タンカー W丸 749トン	W丸は2月11日1630頃前港を出航し関門航路を航行中、堺川向け変針点で反航船4隻を認めたので、関門航路第十四号灯浮標まで進み引き返して堺川第一号と同第二号灯浮標の間にて、入港しようとしたところ潮流に圧流され、舵をきったが間に合わず1233頃堺川第2号灯浮標に接触したものである。	晴れ 南南東の風 1ｍ 視程　20km	略図番号 ⑦参照
8	衝突	3月8日 03：30	妙見崎灯台から 真方位 298度 約2.3海里	漁船 D丸 6トン	D丸は3月8日0320頃漁に出るため定係地を出航し、漁場向け約13ノットで航行中見張りを怠り、錨泊中のK丸に気づかないまま航行し、自船の船首部とK丸の右舷外板を衝突したものである。	曇り 北東の風 2ｍ 視程　20km	略図番号 ⑧参照
				貨物船 K丸 499トン	K丸は3月7日1530頃前港を出航し、2330頃入港待ちのため衝突場所で錨泊中、停泊灯及び作業灯を点灯させ船橋を無人にしていた。8日0330頃に船体に衝撃を感じ、確認したところD丸が右舷外板に衝突したものである。		


関門港及び付近海域
⑧乗揚げ
⑧衝突
④衝突
⑤衝突
下関市
門司区
③推進器障害
彦島
⑥衝突
①機関故障
⑦衝突
②衝突
北九州市

海難発生位置図

10　刊末寄稿

仏の里国東半島お寺めぐり

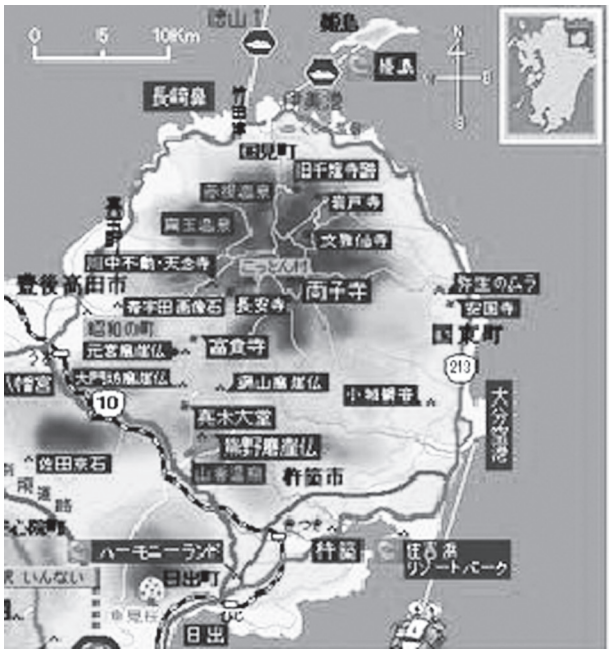
㈳西部海難防止協会　**大　分　支　部**

国東（くにさき）は瀬戸内海に突き出た九州北部の半島である。

半島の中央部よりやや北寄りの内陸部には両子山（標高721m）をはじめとする山々がそびえており、そこから丘陵地が海岸に向かって放射状に伸びる。

海岸線は北部においては小さな入り江と岬が連続するリアス式海岸となっているが、全体的には円に近い形を描いている。

平安時代「神仏習合」が天台宗と結びつき山間に多くの寺院を擁して独特の仏教文化が花ひらいていった。



これが六郷満山文化といわれ、また、「仏の里」とも呼ばれている。

今に残るあまたの仏像美、石造物は、往年の厚い信仰の面影を残し、色濃い庶民生活の土俗性と融合して訪れる者の心を和ませる。

奇岩奇峰の山あいには、富貴寺大堂（国宝）、真木大堂（国指定重要文化財）、熊野磨崖仏（国指定重要文化財）、文殊仙寺、両子寺、椿堂などの見事な文化財や、名もない石塔や野仏等に出会うことができる。

1．文殊仙寺（もんじゅせんじ）

文殊仙寺は1355年の伝統をもつ天台宗の寺院。

国東町と国見町にまたがる半島２番目の 616 mの山あいにある。

日本三文殊のひとつに数えられる文殊仙寺入り口にある優れた造形美を持つ仁王像（1379年頃の造立で国東最古？）

石段は奥の院まで350段ある。

奇岩怪峰が重なり文殊耶馬とも呼ばれる景勝の地で、樹木におおわれシーズン時には、みごとな紅葉が見られる。

周囲の自然林は朝日新聞社選定の「未来に残したい日本の自然100選」に選ばれているそうだ。

2. 両子寺（ふたごじ）

養老２年（718年）に仁聞菩薩が開き六郷満山の総持院として栄えた古刹。

国東半島の最高峰、標高721mの両子山の中腹にあり、奥の院・総門・仁王像・苔むした石段などが往時を偲ばせる。

入って正面に書院・客殿右手に護摩堂を見て、よく整備された石段を少し登ると大講堂の脇に出る。

大講堂は江戸期の大洪水により倒壊したものを平成元年～３年にかけて再建したものこと。

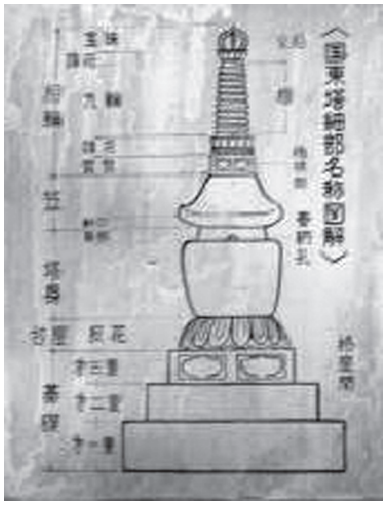
その中に祀られる本尊阿弥陀如来像 は木造 高さ84.5㎝で、鎌倉時代末期から南北朝時代の作と伝えられている。

○　奥の院本殿

奥の院は岩屋の本堂で、古くから子宝祈願として参拝が多いとか。

裏手にある巨岩の洞窟には不老長寿の岩清水が湧いている。

杉木立の中をさらに登ると右手奥の院への石段の手前に立派な国東塔が立っている。



杉木立の中、奥の院入り口の大きな国東塔と石段の途中にあるやや小型の国東塔。

国東塔とは国東地方にある宝塔の一種で他の塔と区別するため命名された。

基礎・台座・塔身・相輪からなる。

塔身の肩の上部に孔の開いたものがあり、出家得度の際剃髪や納経を入れたという。

3. 真木大堂（まきおおどう）

○　真木大堂入り口

かつては宇佐神宮の境外寺院として建てられた六郷満山の寺のうち本山本寺のひとつで伝乗寺という36坊の霊場を有した国東最大の寺院であったそうだ。

現在は江戸時代に再建された小さな旧本堂と収納庫が建っているのみ。

○　旧　本　堂

平安時代の建立で往時は広大な境内に七堂伽藍を備えて隆盛を誇った大寺院であったという。

往時の伽藍は約700年前に火災のため焼失し現存する九体の仏像は当時の人々の厚い信仰と守護のもとに難を免れて今日に至っているという。

○　阿弥陀如来像と四天王立像

収納庫には藤原時代の九体の仏像が安置されている。

阿弥陀如来座像は高さ約2.2mの座像で木造、螺髪、光背は二重円光で六仏が配されている。端正で量感あふれる本尊仏。藤原時代の作。

四天王立像は高さ約1.6mの木造立像で持国天・増長天・広目天・多聞天でいずれも邪鬼を踏みつけ、生気あふれる姿勢が感じられる。不動明王像・大威徳明王像など９体全ての仏像が国の重文に指定されている。

４．富貴寺（ふきじ）

718年(養老２)創建と伝えられる天台宗の古刹で、六郷満山の本山末寺の一つ。ここのお目当ては九州最古のカヤの白木造り建築である国宝大堂だ。平安後期の作。蕗の大堂とも呼ばれ、蕗谷の丘陵の中腹南面に堂々たるたたずまいを見せてくれる。この辺り、しずかな里山といった風情で春の梅や新緑、秋のイチョウ・モミジなど四季の彩りが素晴らしい。

○　山　門

柱の上に彫られている飾り彫刻も立派である。山門の両端に地石をつかった仁王様が、入門する人々に睨みをきかしている。

○ 仁　王　像

左側の吽形像。
力強い彫刻、悪の入るを許さじと右手をぐっと前に突き出している。

右側の阿形の像。
こちらは、大きく口を開き悪人を一喝しているよう。

○ 富貴寺大堂（ふきじおおどう）　国宝

正面３間・側面４間、一重・宝形造。西国唯一の阿弥陀堂で九州最古の木造建築物。平安末期の12世紀後半に創建された。

京都の平等院鳳凰堂・岩手の中尊寺の金色堂と並ぶ日本三大阿弥陀堂に数えられている貴重な建造物。内部には藤原時代末期の作と推定されている本尊阿弥陀如来像(重文)、観世音菩薩と勢至菩薩立像(ともに県指定有形文化財)が安置され、堂内の極楽浄土を描いた壁画(重文)は日本の四大壁画の一つ。

海の事件・事故は
局番なし「118」

(社)西部海難防止協会
ホームページ
Http://www10.ocn.ne.jp/~seikaibo/

社団法人　西部海難防止協会

〒801－0852
北九州市門司区港町7－8　郵船ビル4F

ＴＥＬ（093）321－４４９５
ＦＡＸ（093）321－４４９６
E-mail:seikaibou-moji@iris.ocn.ne.jp
ホームページ:http://www10.ocn.ne.jp/~seikaibo/