

“フェリー等航行安全性が向上” ～ 新門司航路拡幅事業は次のステップへ

西日本最大のフェリー基地

新門司地区は西日本最大の長距離フェリー基地で、北部九州の産業・経済・生活を支える物流拠点であるとともに観光客等多くの人を運んでいます。

平成3年以降、日明地区より移転し、現在、大阪や神戸の関西地域と東京を結ぶ航路が1日5便就航しています。

夕方出航・翌朝上陸と効率的な時間の使い方とモーダルシフトによる環境負荷低減にも寄与しています。また、近年の長距離トラックの運転手不足による物流の信頼性低下といった社会環境の変化にも貢献しており、その重要性がますます高まっています。

現に本年1月の輸送実績は昨年度比10%の伸びを記録している状況です。(阪神～北九州、京浜～北九州、日本長距離フェリー協会まとめ)

航路幅、200mから300mへ

新門司航路は物流基地となった新門司地区と関門航路を通して他地域とを結ぶもので、フェリーや自動車運搬船

など多数の船舶が航行しています。

これまで当航路は200mしか幅がないために、船舶が行き会う場合には一方の船は通過待ちをする必要があり、特に朝夕のフェリー入出港時など定時運航に支障がでることもありました。

こうした課題を解決し、航行船舶の安全性を確保するために航路拡幅が計画され、最終的に幅400mを目指すことになりました。当事務所では航路の拡幅とともに船舶大型化に対応した水深を確保することに取り組んでいます。

今般、その拡幅事業の第1ステップとして、200mから300mへの拡幅が完了しました。平成19年度に着手、これまでに約190万 m^3 の土砂を浚渫し、新北九州空港に隣接する土砂処分場などへ土捨てしてきました。ヤフードームに換算すると1杯分では収まらない量の海底土砂を除去したことになります。

今後は、更なる安全性向上を目指して次のステップである400m化を目指して事業を進めていきます。

浚渫船の大きさをどれだけ？

グラブ浚渫船は爪の付いたグラブを海底まで下ろし、土砂を鷲づかみにするものです。近年、200 m^3 といった巨大なグラブも現れたようですが、一般的には20 m^3 程度の大きさが使用されています。それでも、10 t ダンプ3台以上の土砂を一度に掴むこととなります。浚渫した土砂は土運船と呼ばれるおなかの大きい船で運ばれていきます。



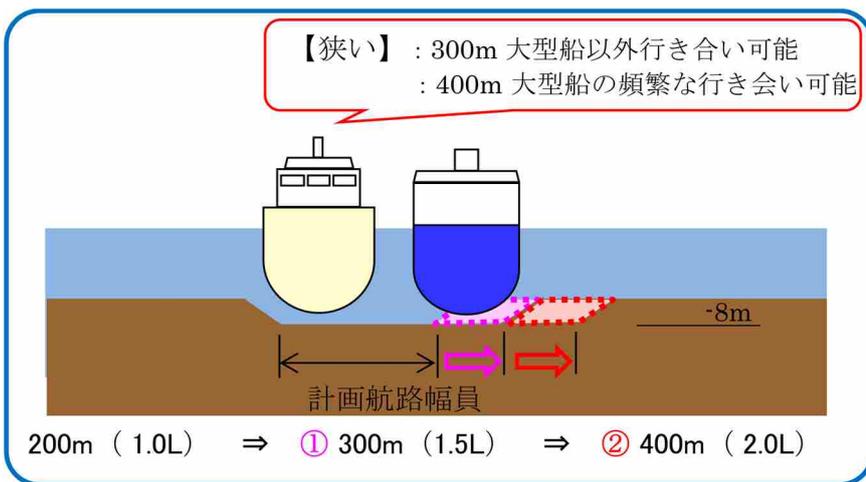
グラブ浚渫船作業状況

最新浚渫船に驚きと整備への期待

去る2月12日、浚渫現場の見学会に新門司地区を利用する船社関係者など20名の方に参加して頂きました。どのような操作・作業をしているのか興味をお持ちだったようですが、最新鋭の機器により位置誤差もなく浚渫作業の管理が行われていることに驚きの声が上がりました。同時に航行船舶の安全性向上に貢献する本事業に大いなる期待を頂きました。今後も地域の皆様に港湾・空港の役割を紹介していくとともに、事業推進に励んで参ります。



操舵室で操作状況を見学



“九州最大級の中古車輸出支援拠点に”

～ マリナクロス新門司

自動車関連企業が進出

新門司地区はトヨタ自動車九州(株)を中心とした完成自動車の積み出し基地として利用されていますが、今般、

中古車の輸出支援拠点として新門司埋立地、いわゆるマリナクロス新門司への進出が決定しました。

中古車輸出をサポートするECLエ

ジェンシー(株)は、6ha余りの用地に約5千台分のモータープールを確保する予定です。近年の海外での需要拡大に対応したもので、九州地区では最大の規模となるようです。

完成自動車、中古車、自動車部品やフェリー利用貨物など、新門司地区の物流機能の強化、発展が期待されます。

“北九州空港 No7 駐機スポット 完成” ～ 混雑時の駐機場不足解消

北九州空港 満8歳

北九州空港は平成18年3月に開港し、この春8年の歳月を迎えました。残念ながら国際定期旅客航路である釜山便が運休することになりましたが、現在、羽田便17往復と国際定期貨物便が週2便就航しています。

年間120万人前後の利用者があり、24時間供用の海上空港であるメリットを活かした国際貨物便も昨年新規航路の開設や増便があり、今後も取扱貨物量の増加が期待されます。

また、まさに海上空港という特長を活かした海上輸送との連携、いわゆるSea&Airも昨秋実現しています。

No7 駐機場 4月3日供用開始

北九州空港には大型、中型、小型ジェット旅客機に対応して、これまで7機分の駐機場（エプロン）がありました。しかし、夜間など空きスポットが

ない状態があり、駐機スペース不足による航空機の誘導に支障が生じることが懸念されており、早期の課題解消が望まれていました。

今回、幅60mの駐機場を計画し、昨年9月に現地着手、約9千㎡のコンクリート舗装工事を進めました。

このたび現地工事が完了し、新年度になった4月3日から利用されることになり、臨機に対応にも支障なく、スムーズな運航管理が行われるものと期待されます。

厳しい冬場の夜間作業

空港内においては、航空機運航の管制業務に支障を来さないよう、制限エリアにおいては定期便が運航しない時間帯に工事を行う必要があります。北九州空港では午前1時頃からの4時間程度しかありません。さらに今回は誘導路に近い30m程度が夜間作業となりました。

たが、11月下旬以降の冬空のもとではあったものの、熱心な作業員に支えられて完成を迎えることができました。アスファルト舗装であれば舗装時には暖かいこともありますが、コンクリート舗装のためさぞ寒かったことと思います。お疲れ様でした。

コンクリート厚は一般的道路の倍

コンクリート舗装は上載加重、いわゆるその空港を利用する航空機の重量によりその構造が決定されます。貨物便でも利用される大型機が対象であり、重量が約数100トンのことから、コンクリートの厚さは37cmとなっています。一般的な道路舗装では20cm程度ですから、約2倍の厚さになります。したがって、今回も慎重に施工・品質を管理しながら進めてきました。



厚さ37cmのコンクリート舗装



平成26年度予算 北九州港約38億円で整備促進 ～ 新門司地区・田野浦地区～

平成26年度予算が3月20日に成立し、港湾整備事業としては全国枠国費ベースで1,734億円と対前年度比2%増の予算となりました。『東日本大震災からの復興の加速』『国民の安全・安心の確保』『経済・地域の活性化』を柱として事業を進めて参ります。北九州港においても、『地域経済・企業の生産活動強化』『災害対応力の強化』『計画的な維持管理・更新』を念頭におき、平成25年度補正予算とあわせて着実な事業推進を図って参ります。以下に平成26年度事業の概要を示します。

新門司航路・泊地

前段にもありますように、300m化は終了しましたが、更に安全で効率的な船舶運航が可能となるように航路幅400m化事業を推進します。

概ね、3年程度で航路長約10kmの全域が400mとなるべく、平成26年度は泊地と合わせて約25万㎡の浚渫工事を実施します。

新門司耐震岸壁

物流拠点である新門司地区で、耐震強化岸壁を整備するもので、最終年度となる26年度はフェリー用可動橋の製作設置と舗装等を実施します。一般に可動橋は対象船舶専用のもので、この可動橋は他の施設が利用できない非常時に備えたもので、新門司に就航するどのフェリーにも対応します。

田野浦岸壁リニューアル

昭和40年代から利用され、エプロン陥没など荷役作業に支障をきたしたことから岸壁改良事業を進めています。

工事は既設法線から3m前出して新たな岸壁を整備するもので、エプロンも広がり効率的な荷役が可能となります。現7号岸壁は平成26年度早期に供用し、引き続き進捗を図ります。

『編集後記』

桜の花も咲き始めました。新年度には久しぶりに新規採用職員が当事務所にも配属されます。昨今の建設業界では技術の伝承が課題とされていますので、これまでの蓄積をしっかりと伝えたいと思います。皆様の職場ではどのような取り組みをなさっていますか。「北九州港&空NEWS 第5号」を発刊しましたので配布させていただきます。