



# 化する日本の玄関口

1859年、それまで鎖国していた日本と世界との接点として生まれた横浜港。  
日本最大の総合港湾として今も拡大を続けるこの港は、  
世界の港湾技術者にさまざまなヒントを与える交流の場になっている。

[ 神奈川県 ]

横浜市



神奈川県横浜市

1859年に開港し、現在は人口373万人で、東京に次ぐ日本第二の都市。古くは生糸、現在は自動車などの輸出拠点となっている。関東大震災や第二次世界大戦で壊滅的な被害を受けるが、そのつど復興。80年代以降の再開発に伴って生まれたみなとみらい21地区は人気観光スポットとなった。今も南本牧ふ頭などの整備が続く。

横浜港について解説した丸山さん(写真奥)に対し、研修員から港湾の運営管理について多くの質問が飛んだ



多くのクレーンが立ち並ぶ本牧BCコンテナターミナル。地上には数多くのコンテナが積み上げられている

## 寒村から国際港へ 日本経済と共に発展した町

横浜港には「金港」という美称がある。といっても黄金に由来するのではなく、金川(神奈川県)港から転じた名前だ。日米修好通商条約によって諸外国の船を受け入れることになった神奈川県(現在の横浜港)が現在の場所に作られたのは、当初、開港場に指定されていた。神奈川県が東海道の宿場として栄えていたのに対し、対岸の横浜村はわずか100人ほどが暮らす寂れた漁村にすぎず、外国人と日本人の接触を避けられると幕府が考えたからだといわれる。理由はともあれ、立地条件に恵まれていた横浜港は海外貿易の拠点として急速に発展。「横浜港は、主に東日本の輸出入の拠点として、昨年は20フィートコンテナにして278万本、計109億トンの貨物を扱いました」。横浜市港湾局の丸山晶子さんの話に熱心に耳を傾けるのは、世界各地から集まった港湾管理や港湾整備の専門家たちだ。

横浜港には世界最大級の水深18メートルの岸壁をはじめ、いくつものコンテナターミナルがあり、90の定期航路で日本と世界を結んでいる。一方、前身の鉄橋が1894年に作られて以来、国内外のクルーズ船などが数多く寄港する日本屈指の旅客ターミナル。大さん橋もある。参加者からは「船の誘導はどのように行っているのか」「バルク(穀物や鉱石などを)、コンテナを使わずばら積みすること」はどのふ頭で取り扱っているのか」「一日にどのくらいの貨物を積み下ろしている

# 世界とともに進



1911年、横浜港の税関倉庫として作られた赤レンガ倉庫を背景に(写真左)。このすぐ向こうに、JICA横浜国際センター(写真右)がある



るのか」などの質問が上がった。

今回の視察に集まったのは、JICA横浜国際センターが所管する課題別研修「港湾開発・計画研修(港湾技術者のための)」コースの参加者だ。彼らは赤レンガ倉庫に近い同センターに滞在し、日本の港湾開発について集中的に学んでいる。「JICA横浜は観光スポットに近く、館内のカフェには一般の方も多く訪れます。多くの日本人移民の方々が横浜港から旅立った歴史があり、JICAは前身団体の時代に移住事業を担ってきたことから、このセンターは海外移住資料館も併設しています」と話すのは、JICA横浜で港湾分野の研修員受け入れ事業を担当する安藤洋子さんだ。「横浜市港湾局では、1963年から、国際的な研修員の受け入れを行っています。2002年に開設されたJICA横浜は、目の前に環境に優しく賑わいのある港があり、散歩がてらその様子を見に行くこともできる立地が、研修員にはとても好評です」

## 国を支える港作り 地域産業とともに歩む

研修員は横浜港の歴史と現状について学んだ後、同港最大のコンテナターミナル「本牧ふ頭」を見学した。横浜ベイブリッジの沖合側にあり、横浜港のコンテナの6割を取り扱う、国内最大級のコンテナターミナルだ。一行は立ち並ぶコンテナと、その積み下ろしを行うガントリークレーンを見ながら、民間企業の共同出資によって管理されている同ふ頭BCターミナルの設備や災害対策などについ

て尋ねた。

トーゴのロメ港管理局で研究開発室長を務めるピヤロ・アビリ・ビラビナさんは、「ロメ港では、建設費が常に不足しています。流動性の高い港の建築・再整備や土地の利用法などはもちろん、日本がどのように資金問題を解決しているのかにも興味があります」と話してくれた。

この日の研修を締めくくったのは、船に乗り横浜港を一周する視察だ。沖合へと発展した貿易港を中心に、南北には工業港が広がっている同港。砂糖の精製工場、液化天然ガスのプラントとそれを使った火力発電所、廃棄物処理場とその廃熱を利用した発電施設など、湾内には経済活動象徴する施設が数多く存在する。「横浜港内に自社でふ頭を所有して、そこから車を輸出している自動車会社もありますが、ほとんどの自動車会社は大黒ふ頭から新車を輸出しています。向こうの車は中古車でしょう」。立ち並ぶ施設についての説明とともに、船は横浜港を一周した。

パン格拉デシユ最大の港、チッタゴンの港湾管理局に勤めるアプルバ・クマール・チャクラボティーさんは、「私たちの港では、2018年に目標としていた貨物取扱量を16年に達成しました。貨物取扱量が増える一方で、コンテナを保管する場所が足りず、頭を悩ませています」と話してくれた。同じくチッタゴン港湾管理局の技術者フリユール・アラムさんは、「日本では港湾設計、港のレイアウトを学んで帰りたいと思っています。新たな機材は2年後に納入され、5年後にはコンテナヤードも拡大される予定ですが、それま



クルーズ船の前に集まった研修員たち。今後は全国各地の港も訪問予定だ

でなんとかやりくりしなければなりません」と語った。

今回の研修を統括している国際臨海開発研究センター(OCDI)の小野芳計さんは、「この研修では、臨海地域の産業と一体となった港湾開発をテーマにしています。日本は、原材料を海外から輸入し、製品化して輸出することで成長してきたので、港湾近くに産業拠点を作るメリツトが大きかったです」と説明する。同じくOCDIの安田聖貴さんも、「今回の研修はエンジニアにターゲットを絞ったものです。日本の経験から、自国の港湾整備に生かせる要素を学んで帰ってほしいと思っています」と話す。一方、横浜市港湾局の丸山さんは、「私たちの経験を共有するだけでなく、意見交換や質問を通して、私たちが世界の港湾におけるトレンドを知ることができ、有意義な交流になっていきます」と語った。横浜港には年間約40件、延べ400人程度が海外から視察に訪れるという。地域と国の経済発展を支える港作りに向けて、知恵の共有は大きな意味を持っている。