

2022 年度 第 30 回通常総会の開催

事務局

22 年度は、新型コロナウイルスの感染状況が小康状態で収束の兆しも見られたことから、6 月 14 日(火)、3 年ぶりに 20 年度、21 年度のような限定メンバーによる小規模開催ではなく、コロナ感染防止対策を行いながら通常の形式で第 32 回理事会が SCOPE 会議室で、第 30 回通常総会が尚友会館 8F で開催されました。総会後の交流会は、残念ながら中止させて頂きました。

総会では、国土交通省大臣官房遠藤仁彦技術参事官を来賓に迎え、委任状、書面表決書を含め山縣会長他 91 会員の出席により、「2021 年度事業報告及び収支報告」、「2022 年度事業計画及び収支予算」、「役員の選任」の 3 議案全てが、提案通り可決されました。

役員の選任では、理事で、前東京都副知事の多羅尾光睦氏から武市敬氏に、前横浜市長の林文子氏から山中武春氏に、前日本港湾協会理事長須野原豊氏から大脇崇氏に、監事で大内久夫氏から長谷川浩氏に交代されました。

総会冒頭、山縣会長から、「コロナ禍の中、いくつかの点で従来とは違った形での事業内容になっている。JICA 研修生の歓迎レセプション等交流事業はできなかったが、Web 会議方式を積極的に導入



開会挨拶の山縣会長

し、国内や海外と結んでオンラインでの講習会や研究会を行い、ある意味で JOPCA の活動範囲が広がったと感じている。今年度もコロナ禍の状況を判断しながら活動していきたい。」との挨拶があった。

遠藤技術参事官からは、「JOPCA が設立以来、国際親善と国際交流の促進に一貫して取り組み、セミナー等で若手の国際人材の育成に大きな貢献を果たすとともに、国際関係業務に係わるきっかけづくりも行っていること

と、また、最近では大使館アタッシュ等とオンラインで結びリアルタイムで情報共有をしていることに敬意を表したい。今、国際情勢が大きく変貌する中、JOPCA の国際的な人的ネットワークや各国との友好関係は大きな財産であり、この友好な関係の醸成に寄与する活動を引き続き期待している。」と励ましの言葉を頂戴した。



来賓挨拶の遠藤技術参事官



講演中の佐々木室長

総会の後、来賓の港湾局産業港湾課佐々木規雄国際企画室長より、「インフラの海外展開最新情報とJOPCAへの期待」と題してご講演頂き、1)国土交通省インフラシステム海外展開行動計画 2021、2)平成30年12月設立のJICA港湾アルムナイ、3)我が国技術基準の国際標準化の一環としてベトナムへの展開について、国際協力上の戦略的事項の紹介があり、また、官民連携やCNPポート、日本が関与する港湾プロジェクト等、最新の情報についても提供して頂きました。



3年ぶりの通常形式での総会風景

本総会に先立つ理事会では、理事17名中、代理を含め9名の理事がご出席され開催されました。総会で審議予定の3議案の他に、「顧問の辞任」の議題で、JOPCA会長、顧問と15年間にわたりご尽力頂いた西田幸男顧問及び企画委員長、理事、顧問と27年間に

わたりご尽力頂いた橋川隆顧問の辞任が承認されました。



理事会の様子(1)



理事会の様子(2)



理事会の様子(3)

2022年度「港湾をめぐる世界の動き」を聴く講演会の実施

一般財団法人国際臨海開発研究センター(OCDI)

第一調査部長 川崎俊正

2022年11月1日(火)、「港湾を巡る世界の動き」を聴く講演会が、一般財団法人国際臨海開発研究センター(OCDI)と国際港湾交流協力会(JOPCA)との共催、国土交通省の後援を得て開催されました。

コロナ禍による影響で2020、2021年度はオンラインのみによる開催でしたが、今回は3年ぶりに対面形式による講演会が復活し、一般財団法人港湾空港総合技術セ

ンター(SCOPE)の会議室において開催され、同時にオンラインによる配信も行われました。当日のプログラムは次ページのとおりです。



司会のOCDI川崎部長

主催者を代表して
OCDI の三宅理事長
からの開会挨拶に続
き、海外勤務から帰国
された7名及び JICA
への出向から帰任され
た1名の合計8名の講
師から、海外の港湾イ
ンフラ分野を中心とする



三宅理事長の開会挨拶

最新情報や海外等での勤務体験について講演をして頂
きました。最後に、山縣会長が閉会を宣言し、講演会を
終えました。

講演会場は、新型コ
ロナウィルスの感染拡
大防止に配慮し、定員
を 30 名としてご案内し
たところ、当日の参加者
は 28 名となりました。ま
た、オンラインでの参加
者は 171 名でした。



山縣会長の閉会挨拶

会場では、聴講者を前
に講師による熱気溢れる講義が繰り広げられ、休憩や講
演会終了後の時間に講師と聴講者相互の Face to Face
の交流機会を持つことにより、講義で得られる情報の質・
量をさらに高めることができたと思います。

また、オンライン方式を併用することにより、講師・聴講
者ともに首都圏以外の遠隔地の方も東京に出張せずに

講演、視聴することができました。いわゆるハイブリッド形
式で講演会を開催することにより、対面・オンライン双方
の長所を活かすことができ、情報発信機能の観点では
大きな成果を上げることができたと考えています。

また、講演内容については、海外での生活の状況等
に関して一定の時間を割いてプライベートな部分に踏み
込んだ講演をして頂きました。こうした内容を聴くことによ
り、特に若手の聴講者には海外勤務への関心を持って
頂けたのではないかと思います。

特に、新型コロナウイルスの感染が拡大する厳しい状
況下での海外勤務の実態や、ミャンマーでの国軍による
クーデターやロシアによるウクライナへの軍事侵攻の当
事国の状況について、体験談を直接聴くことができる大
変貴重な機会となりました。

小規模ながらも対面形式による講演会の再開を通じ
て、JOPCA の最大の会員サービスのひとつであるネット
ワーキングの機会を提供できたことに改めて感謝しつ
つ、来年度こそはコロナ禍が終息し、講演会後の交流会
の開催と合わせ、以前の賑やかな講演会が復活すること
を心から願っています。

本講演会での各講師(役職は、22 年 10 月時点)の講
演概要については、4ページ以降にとりまとめております
ので、ご覧ください。





「港湾を巡る世界の動き」を聴く講演会 (オンライン併用)

令和4年11月1日(火)

於: SCOPE 会議室 (オンライン併用)

開会挨拶 13:30 一般財団法人国際臨海開発研究センター理事長 三宅光一

来賓挨拶 13:35 国土交通省港湾局

講演 (※講演の内容・順番は予告なく変更する場合があります。)

1. 13:40 【モザンビークの運輸事情】
木原 弘一 (一財)国際臨海開発研究センター 主任研究員
(元在モザンビーク日本国大使館二等書記官)
2. 14:00 【ロシアの運輸事情 ～大使館勤務を通して～】
石松 和孝 国土交通省九州地方整備局港湾空港部空港総室施工企画係長
(元在ロシア日本国大使館二等書記官)
3. 14:20 【ミャンマーの運輸事情 ～ミャンマー大使館勤務を終えて～】
滝川 尚樹 国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所長
(元在ミャンマー日本国大使館一等書記官)
4. 14:40 【コロナと政変と ～ミャンマー派遣を終えて～】
菅野 昌生 防衛省沖縄防衛局調達部次長
(元 JICA 長期派遣専門家 (ミャンマー 運輸政策アドバイザー))

休憩 15:00 ～15:10

5. 15:10 【カンボジア運輸概況】
佐々木 純 国土交通省北海道開発局稚内開発建設部長
(元 JICA 長期派遣専門家 (カンボジア 運輸政策アドバイザー))
6. 15:30 【シハヌークビル港への国際協力】
成川 和也 国土交通省東北地方整備局港湾空港部長
(元 JICA 長期派遣専門家 (カンボジアシハヌークビル港湾公社 港湾運営アドバイザー))
7. 15:50 【インドネシアの港湾事情】
池田 哲郎 (一財)国際臨海開発研究センター 研究主幹・第二調査部長
(元 JICA 長期派遣専門家 (インドネシア 港湾開発政策アドバイザー))
8. 16:10 【JICA での勤務を経験して】
近藤 葉 国土交通省港湾局技術企画課技術監理室課長補佐
(元 JICA 社会基盤部運輸交通グループ第二チーム副調査役)

閉会挨拶 16:30 国際港湾交流協会会長 山縣宣彦

主催: 一般財団法人 国際臨海開発研究センター (OCDI)
国際港湾交流協会 (JOPCA)

後援: 国土交通省



土木学会 継続教育 (CPD) プログラム
JSCE22-1257 2.7 単位

注)土木学会継続教育 CPD プログラム付与を希望される方

- ・講演会終了後、当方でシステム記録により受講確認を行います。
- ・土木学会による受講確認のため、氏名及び受講して得られた学びや気付き (所見・100 文字以上) を kouenkai-ocdi@ocdi.or.jp に送付して頂きます。
- ・受講証明書は 11 月末頃に電子送付いたします。
- ・土木学会で証明する単位が、各団体のルールにより認められないことがあります。

「モザンビークの運輸事情」

元在モザンビーク日本国大使館二等書記官
一般社団法人 国際臨海開発研究センター 主任研究員

木原 弘一

1. モザンビークの概要

モザンビークの基本情報は以下の通りです。

公用語	ポルトガル語
面積	79.9 万 km ² (日本の約 2.1 倍)
人口	3,036 万人
1 人当たりの GNI	480 ドル【2021 世界銀行】
貧困率	46.1%
人間開発指数	185 位 / 191 位【2021 UNDP】

日本政府は、国際平和協力法に基づきアフリカ初の PKO 要員派遣 (1993 年～1995 年) や ODA による復興開発支援を実施しました。モザンビークは天然資源 (天然ガス、石炭等)、肥沃な国土、美しい海岸線、若い人口に恵まれている上、政治的状況も比較的安定し、経済発展の将来性は十分にあります。

2. モザンビークの港湾事情

(1) ナカラ回廊、ナカラ港

モザンビークの国際回廊はマプト回廊、ベイラ回廊、ナカラ回廊があります。日本政府は、モザンビーク北部に位置するナカラ回廊に注力しています。ナカラ回廊は、石炭などの天然資源や広大な土地、水資源などに恵まれ、天然の良港であるナカラ港を基軸とした開発・産業振興が期待されています。また、ナカラ回廊は、「自由で開かれたインド太平洋」に、第 5 回アフリカ開発会議で表明されたアフリカの 3 重点地域にも位置付けられています。

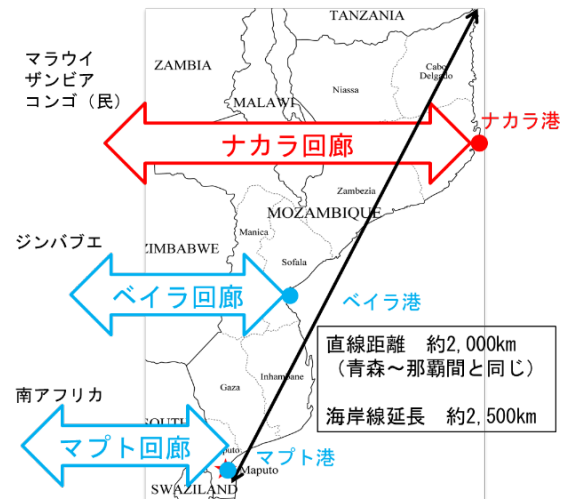
ナカラ回廊は、ナカラ港を拠点として内陸国のマラウイやザンビアとを結んでいます。ナカラ港は、水深が深く、定期的な浚渫を必要としないアフリカ南東部随一の

天然の良港です。その一方で、ナカラ港は完成から 40 年以上が経過しており、施設及び機材の老朽化が著しく、荷役効率・運営能力及び安全性の観点から多くの課題を抱



講師の木原弘一氏

えていたため、モザンビーク政府は荷役機械含むコンテナ専用埠頭の新規建設を日本政府へ要請し、現在、整備中です。ナカラ港の事業は、モザンビークの ODA プロジェクトの中で供与額が一番大きいプロジェクトで、供与限度額が約 371 億円です。



モザンビークの国際回廊

(2) 港湾分野における課題

① 港湾法

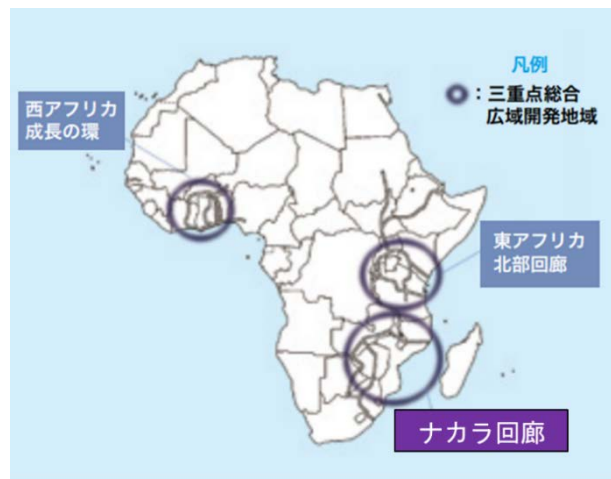
モザンビークには、港湾行政を包括的に統御、運営する個別法が存在せず、2011 年に制定された官民連携

法に基づき参入する民間事業者と行政機関の港湾運営に係る権限等を規定する法的枠組が確立されていません。そのため、モザンビークの港湾の競争強化を目指す包括的な港湾方針を策定することが必要です。モザンビークは2019年5月に港湾法を制定すると発表しましたが、未だに制定されていません。

②ナカラ港の運営

ナカラ港コンテナターミナルは、三井物産が出資していた北部開発回廊(CDN)がコンセッション方式により運営しましたが、コンセッション契約が2020年1月に満了したことにより、現在はモザンビーク港湾鉄道公社(CFM)が暫定的に運営主体となっています。モザンビーク政府は、ナカラ港の更なる運営効率化に向けてコンセッション方式により新たに運営事業者を選定する意向を示していますが、事業者選定を行うための手続・制度

や必要書類の整備、確度の高い貨物取扱量の将来予測等も進んでいません。今後、モザンビーク政府がどのように対応するのか注視する必要があります。



アフリカの3重点地

「ロシアの運輸事情～大使館勤務を通して～」

元在ロシア日本国大使館二等書記官
国土交通省九州地方整備局空港総室施工企画係長

石松 和孝

1. はじめに

2019年3月から2022年3月までの約3年間、新型コロナウイルス感染拡大、帰国1ヶ月前に始まったウクライナ侵攻という状況下で大使館勤務をさせていただき、貴重な経験だったと感じております。簡単ですが在任期間中のロシアの概要及び大使館勤務内容について紹介いたします。

2. ロシアの概要

人口は日本より多い約1億4,500万人で、モスクワ(約1,250万人)やサンクトペテルブルク(約500万人)をはじめ、複数の百万人都市に人口が集中しております。人種の多くはロシア人ですが、タタール人やウクライナ人等も含めた多民族国家です。

大統領の支持率は、変動はあるものの、約60%～90%弱で推移しており、一度下がった指示率は国政選挙後に急上昇し、80%を超えることが度々ありました。



講演中の石松氏

3. 大使館での業務

大使館では幅広い国交省案件を担当いたしました。日露両国で取り組んだシベリア鉄道の利用促進に向けた日本企業のパイロットプロジェクトへの参画支援、本邦航空会社の就航及び運航支援、日本企業進出支援、日

露港湾当局による会合の開催等、多岐にわたり取り組みました。

とりわけ印象に残っている業務は、コロナ禍における邦人保護です。2020年3月、国際線運航がロシア政府の許可制となり、事実上、日露間を運航していた旅客便がストップしました。ある意味、陸の孤島と化したロシアから帰国を希望する多くの邦人をどのようにして日本に送り届けるのか、この命題を大使以下、大使館内スタッフや両国航空会社と調整し、最終的には本邦航空企業の協力を得て、無事に帰国いただくことができました。

ウクライナ侵攻後も似たような状況が発生しました。ロシア経済が不安視される中で、日露間のダイレクト便が停止し、在留邦人の不安は募る一方でした。ただ、コロナ禍の状況と違ったのは、中東等を経由する便が運航されていたので、在留邦人の方々には複数のルートを提供しつつ、管内では様々なケースを想定した帰国方法を模索いたしました。

4. 終わりに

大使館業務を通して痛感したことは、情報収集の方法と人脈形成の重要性です。任国政府から如何に情報

を得るのか、また、ロシアに根付いて活動されている本邦企業の方々とのように付き合い、Win-Winの関係となる人間関係を築けるのか、海外での経験が帰国した今の私の業務にも繋がっている気がしています。

済・開発協力班は、カンボジアの経済分析、政府開発援助などの経済支援プロジェクトの形成などを担っています。

各書記官は、それぞれの分野の専門家として業務を行っており、書記官に与えられる権限は大きく、責任を持ってプロジェクトに携わることができ、非常にやりがいのあるポジションでした。



ミャンマーの運輸事情 ～「ミャンマー大使館経験を終えて」～

元在ミャンマー日本国大使館一等書記官
国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所長

滝川 尚樹

1. はじめに

ミャンマーは、中国、インド、ASEAN を結ぶ要衝に位置する地政学的に重要な国です。人口5千万人強の大半が敬虔な仏教徒であり、135 以上の民族が暮らす多民族国家という特徴があります。また、歴史的に日本とのつながりが深く、日本が戦後の食糧難に陥ったときに大量の「ビルマ米」を送って支援してくれた大切な恩人でもあります。

2. ミャンマーに対する日本の支援

2016 年にアウン・サン・スー・チー国家最高顧問率いる政権が成立し、ミャンマーに対する国際的な支援が進展しました。日本も様々な支援を展開し、鉄道、港湾、空港、観光等と多岐に渡る運輸案件がある中で、私は運輸分野の担当者として、これらの緬政府との協議、日本企業支援に携わりました。

例えば、最大都市ヤンゴンの慢性的な渋滞解消を目的とし、老朽化したヤンゴン環状鉄道を改良する事業などです。観光面でも、2019 年バガン遺跡世界遺産認定を受け、日本からの観光客増加が期待されていました。

3. ミャンマーで迎えたパンデミック・クーデター

そのような中でコロナ禍が発生、緬政府は、感染者発生5日後(2020 年3 月末)に国際旅客便の着陸禁止措置を発表し、結果的に、2022 年4 月の解除まで、実に2年に渡り鎖国に近い状況になりました。帰国難民発生が懸念されましたが、ANA・緬当局

の協力により、特別便の運航が継続され、邦人の帰国が進みました。その他にも、コロナ規制による ODA 事業現場や邦人往来などへの影響の情報収集に追われました。



講演中の滝川氏

2021 年2 月1 日には、ミャンマー国軍によるクーデターが発生しました。この際も、帰国ルート確保が課題となりましたが、特別便運航が継続されたことで、事なきを得ました。

4. むすび

日本の外からコロナ禍・クーデターを経験し、安全保障という観点からも、ナショナルフラッグ、ハブ空港の重要性を痛感しました。また、コロナ禍等で困難な状況の



中、日夜努力されていた日本人技術者の方等に、心から感謝しております。

クーデター後のミャンマーは大変困難な状況にあります、本稿読者の皆様が、引き続きミャンマーに関心を持っていただけますと幸いです。

※本稿は、筆者の個人的見解をもとに執筆しており、所属組織の公式見解を示すものではありません。

「コロナと政変と」 ～ミャンマー派遣を終えて～

元 JICA ミャンマー国長期派遣専門家
防衛省沖縄防衛局調達部次長

菅野 昌生

1. はじめに

2020 年 10 月から 2022 年 5 月末までの 1 年 7 ヶ月間、ミャンマー（緬）国運輸通信省(MOTC)及び港湾局(MPA)に派遣された。もともとは 20 年 4 月に派遣の予定であったものが、コロナ感染症の世界的な流行により半年間着任が遅れた。幸先の良いスタートとは言えない状況だった。

コロナの状況が改善し、明るい兆しが見え始めた 2021 年 2 月、今度はクーデターが発生した。安全確保を最優先としたことから、出勤できない期間が何ヶ月も続いた。有事であったため、できることはごくわずかであったものの、専門家としてできる限りの活動を行ってきたので、簡単に紹介したい。

2. 実施業務概要

クーデター発生前である 2021 年 1 月までの間、緬国でもコロナ感染症が流行し、MOTC の所在するネピドーに入城することもままならず、MPA があるヤンゴンで活動した。当時は新ヤンゴン国際空港の建設に関するプロジェクトが佳境を迎えていたため、民間航空局(DCA)との協議も頻繁に行っていた。

クーデターが発生した 2021 年 2 月以降、全てが一変した。まず、執務室に出勤できない日が数ヶ月続いた。業務においても新規案件は全て停止となった。治安が少し安定した 2021 年 5 月以降は、MPA の要請を受けてヤンゴン港マスタープラン支援を主に手掛けることとなった。



講演中の菅野氏

3. ヤンゴン港マスタープラン策定支援

ミャンマーの港湾にはマスタープランが存在せず、港湾マスタープラン策定が急務となっている。MPA は新規 ODA に依存できなくなったことから、自らマスタープランを検討することとなった。具体的には、MPA 内にワーキンググループ(W/G)を設置し、筆者がアドバイザーとして助言を与える形で支援することとなった。

2021 年 6 月に W/G を設置して以降、途中、デルタ株の猛威により 2 か月程度出勤できない期間があったものの、実に 11 回に渡る会合を開催、メンバーへの教育

からヤンゴン港の課題の整理に至るまで、主体的に関与した。ほとんど直営で、W/G メンバーと共同で成果物をつくりあげたことは、筆者にとっても良い経験となった。

おわりに

私の知る現地の行政官は、クーデター前後で人事異動があったわけではなく、考えが変わったわけでもない。彼らは、自分たちの置かれている状況から、日本がこれまでのような規模でODAを実施することができないことに理解を示しているし、現在の状況を耐え忍び、時間が経てば政治的にも経済的にも良い局面が来ると信じている者も少なくない。

であるならば、彼らの期待に応えるためにも、これまで築いてきた協力関

係をゼロにする必要はなく、できる範囲で息の長い協力をこれからも続けていくことが求められているのではないだろうか。それこそが長期派遣専門家の役割であると信じて疑わない。



「カンボジアの運輸概況」

元 JICA 長期派遣専門家
(カンボジア国公共事業運輸省派遣運輸政策アドバイザー)
国土交通省北海道開発局稚内開発建設部長

佐々木純

1. はじめに

カンボジアでは 1970 年代に内戦で荒廃した国土の復興のため国際社会の支援が行われ、日本は初の自衛隊 PKO (平和維持活動) 派遣など各種支援を行ってきており、今年は PKO 派遣から 30 周年となります。公共事業運輸省には復興当初の 1996 年から港湾局の諸先輩が運輸政策アドバイザー (JICA 専門家) として在籍し運輸インフラ強化等に貢献してこられており、私で 9 代目となり 2020 年 10 月から 2022 年 3 月までの派遣でした。

内戦の影響等で隣国タイ・ベトナムに比べ経済発展が遅れたカンボジアですが、未来ある若年層が多く、主力の農業 (米など)・縫製業・観光・建設業 (外国投資) に車組立等製造業も展開し、2030 年まで上位中所得国、2050 年までの高所得国を目指し経済成長中です。

2. 運輸に係る動向

道路ネットワークの新設改良が進んでおり、日本も円借款でタイにつながる国道 5 号線の 4 車線改良を実施中、また首都プノンペンから港湾都市シハヌークビルへの国内初の高速道路が中国企業の BOT で今年 10 月供用開始しました。港湾は海港のシハヌークビル港、河川港のプノンペン港ともコンテナターミナル拡張に取り組み、空港はプノンペン、観光都市シェムリアップで新空港を整備中です。

3. 港湾に係る取組・動向

在任中は主に港湾の法規制の検討支援、港湾 EDI の導入支援、JICA プロジェクト立ち上げ支援などに取り組み、公共事業運輸省では港湾法案に海事法案と内陸水運法案を統合した水運港湾法案を審議中、港湾 EDI は今年 8 月 17 日に試験運用開始、JICA による港湾行政能力強化プロジェ

クトは今年度始まりました。

最近の報道ではシハヌークビル港から東に約 100km の



質問対応中の佐々木氏

カンボットでの大規模港湾の新規着工や、プノンペン港からベトナム港湾へのメコン川水運に代わる運河計画の検討といった動向が中国支援として報じられていますが、我が国の支援によるシハヌークビル港の競争力強化や港湾行政能力強化を着実に推進することが重要かと思っています。

終わりに、コロナ禍にも関わらず出張で来られ激励頂いた ODCI、JICA の皆様、ご支援頂いた港湾局の皆様はじめ関係の皆様に感謝申し上げます。ハッピーでフレンドリーな国カンボジアでの生活は貴重な経験となりました。



アシスタント、ドライバー、ハウスメイドさんと共に

「シハヌークビルでの JICA 長期専門家を終えて」

元カンボジア国シハヌークビル港湾公社 JICA 長期専門家
東北地方整備局港湾空港部長

成川和也

1. カンボジア国とシハヌークビル

カンボジアは、タイとヴィエトナムに挟まれた場所であり、歴史的には、争いを繰り返し、領土を取り合ってきた間柄です。昨今では、中国の影響を大きく受けており、特に、私が住んでいたシハヌークビルでは、数多くの中国人が住んでおり、中国企業の進出も多数あり、街中は中国語が氾濫しております。

ただし、シハヌークビル港では、日本が長きにわたり、継続的に、協力してきていることもあり、中国の影響は、全く受けていないインフラです。また、公社の方々は、日本への信頼が非常に厚いです。

シハヌークビルは国の南西に位置しており、カンボジアは海岸線が短いので、ここは最大のビーチの一つです。シハヌークビル港はカンボジア最大の港湾であります。

2. JICA 長期専門家の仕事とは

やろうと思えば、組織に関係すること、何でもできると思います。私の場合、シハヌークビル港湾公社のトップである総裁の「アドバイザー」という役割であったのですが、総裁や組織の関係者の信頼を得つつ、JICA 等日本側の関係者と協力していくことにより、幅広い範囲に携わらせて頂きました。また、カンボジア側関係者と日本側関係者の双方の立場に立ち、間に入って、調整やネゴシエーションをする役割を担う機会も多かったと思います。

3. 海外勤務の醍醐味

異文化に触れることができる、触れるだけではなく、その中に身を置いて体験することが出来ます。また、子供の頃に教科書に載っていた世界的に有名な世界遺産を間近で見て感じることが出来ます。旅行で見るのと違い、時間的に多く費やせますので、歴史的背景やその



質問対応中の成川氏

国の人の生活にどう入り込んでいるか等々、深いところまで体験することが出来ます。私も、コロナ禍の状況が一定以上おさまった後、アンコール遺跡群に観光に行くことができました。実は、赴任する前に家族旅行でも行ったのですが、そのときよりも深い部分まで知ること、触れることが出来たと思います。

仕事面では、自分の出来る範囲、裁量の範囲が広いと思います。また、若いうちから、色々なことを任せてもらえますが、逆に言えば自分の責任の範囲も広くなります。日本での業務とは、また違った意味で有意義な仕事を出来ると思います。



なお、私の赴任期間中は、新型コロナ禍の時期であったため、本格的なロックダウン等かなり窮屈な時期を過ごすこともあり、また、行動の制約も大きかったです。そうした中でも、公私ともに有意義な日々を過ごせたと思います。

最後になりますが、赴任期間中、日本から色々な面から支えて頂いた、関係者の皆様には、改めて、心より感謝申し上げます。また、今回、このような紹介の機会を頂いたことにも感謝申し上げます。ありがとうございました。



シハヌークビル港湾公社の皆さんと総裁の叙勲授与式典にて

JICAとしては、引き続き、港湾関係者との人的ネットワークの強化・育成・活用も進めていきます。



インドネシアの港湾事情

元 JICA 長期派遣専門家(インドネシア 港湾開発政策アドバイザー)

(一財)国際臨海開発研究センター 研究主幹・第二調査部長

池田 哲郎

1. ジャカルタの港湾

タンジュンプリオク港は、首都ジャカルタの北側に隣接するインドネシア最大の港で、コンテナは年間700万 TEU 程度の取扱があります。港全体を国営企業のペリンドが運営し、一部ターミナルに民間が運営参加しています。将来は、沖側埋立地に、コンテナターミナルを整備予定です。

続いてパティンバン港です。ジャカルタから120km ほど東に立地する新規港湾です。円借款により整備が行われ、運営についても日本とインドネシアの共同とされ、現在、完成車の輸出基地として運営が開始されており、また、コンテナターミナル部分の整備が進められています。

2. メダンの港湾

メダンの港湾としては、一つはベラワン港、もう一つは新規に開発されたクアラタンジュン港があります。河口部から沖に埋め立て地を伸ばす形で港湾が発展し、BICT (ベラワンインターナショナルコンテナターミナル)が既に運用中、更に沖側にコンテナターミナルを拡張中、現在は、一部が共用を開始しています。電化され、また、遠隔操作ができる ARTG が導入されています。

もう一つのクアラタンジュン港は、マラッカ海峡に近接する場所に、新しく開発されました。沖合 2.8km までトレスルを伸ばし、水深 16~17m、延長 500m の横棧橋を配置、2019 年の 5 月に運用開始されています。陸側にコンテナヤードが配置され、電化遠隔操 ARTG が導入されています。

3. スラバヤの港湾

スラバヤ港はもともと天然の良港で TPS ターミナルと、トゥルックラモンターミナルがあります。

TPS ターミナルは 2km 程度沖側までトレスルを伸ばし、国内航路用の岸壁と延長1km 国際貨物用の岸壁を配置され、140万 TEU 程度の取扱貨物量があります。1995年に整備され、1999年に P&O が運営に参画、その後ドバイポートに移管、20 年の契約期間を終え、現在は国営港湾運営会社のペリンドとその子会社でほぼ全ての株式を保有している状況です。

その隣にはトゥルックラモンターミナルがあり、同じく沖側にトレスルを伸ばしていますが、陸地と沖側棧橋との間にコンテナヤードとオペレーションルームを配置しています。棧橋は沖側が国際航路用で延長650m、水深16m、陸側が国内用で延長600m、水深13mとなっています。年間80万 TEU 程度の扱いです。このターミナルの特徴は、新規開設時から環境に強く配慮していて、グリーンポートとしての取り組みを幅広く行っているところです。

4. マカッサル港

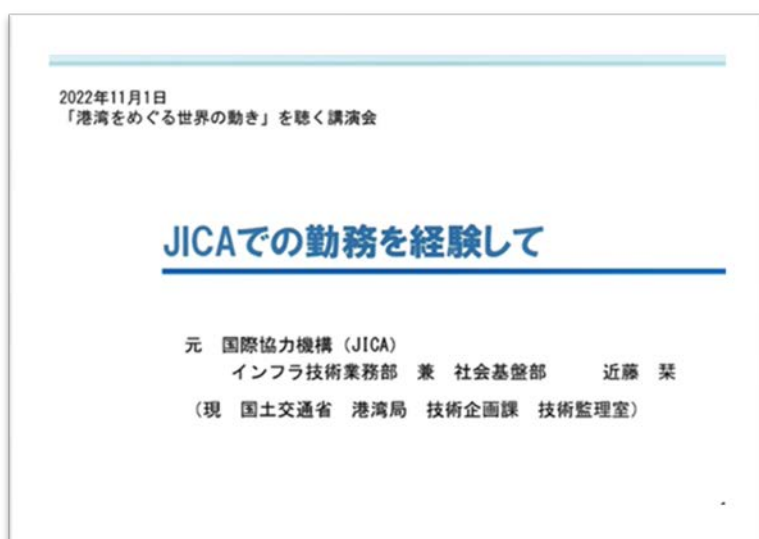
旧港のハッターミナルは、1990年代に円借款により整備されました。マカッサルニューポートは北側に新規開発されているコンテナターミナルで、ヤードも沖側を埋め立てて配置した、人工島形式になっています。延長350m、水深12mの1バース分が2018年から共用され、全体1000m、水深も16mに増深されて2023年6月に共用開始の予定です。

以上、インドネシアの主要4港湾の現状と開発計画についての報告でした。

「JICA での勤務を経験して」

元国際協力機構(JICA)インフラ技術業務部
兼社会基盤部運輸交通グループ第二チーム副調査役
国土交通省港湾局技術企画部技術監理室課長補佐

近藤 栞



西田幸男 JOPCA 元会長のご逝去を悼む

JOPCA 顧問

池田 龍彦

酷暑が続いていた 8 月 4 日に西田幸男さんをご逝去されました。享年 82 歳、謹んで哀悼の意を表します。

西田さんは、2007 年 6 月から 6 年間にわたり JOPCA 第 2 代会長として JOPCA アジア港湾セミナーの途上国での開催など、新しい企画を積極的に展開してくださいました。このセミナーは ASEAN 5 カ国を順繰りに回り、当該港湾部局の全面支援の下で、途上国の JICA 研修員の同窓会組織を拡充するとともに、ボランティアで参加する JOPCA 会員との交流を図ることを目的に、2011 年 1 月にフィリピン・マニラで開催されました。前例のないイベントで、西田会長のリードのもと大きな成果を挙げ、その翌年以降インドネシア、ベトナム、ミャンマーと国を変えつつ参加者数も増大して行きました。私が会長をバトンタッチした 2014 年 12 月にカンボジアで開催した後、再びフィリピンに戻り、その後 ASEAN 5 か国を 2 回ずつ訪れてセミナーを開催し成果を挙げてきました。日本からの参加者数も 30 名を超え、セミナー参加者全体では 100 名を超える盛況となりました。この他、JICA 研修員へのサポート、国内におけるセミナーやシンポジウムの開催など、JOPCA 活動の幅を西田会長のリーダーシップで広げてくださいました。

京都で生まれた西田さんは、京都大学土木工学科を卒業した後、大学院で修士号を取得して 1965 年に運輸省に入省しました。最初の赴任地は下関の第四港湾建設局企画課、2 年後に門司港工事事務所の工事専門官になり関門航路の兩岸で仕事をされたのが始まりでした。本省港湾局建設課に転勤になった直後の 1969 年 8 月から半年間にわたり米国オレゴン州ポートランド市に「パブリックドックス技官」として米国港湾管理制度の実地研修のため派遣され

ました。帰国後は総理府経済研究所システム分析調査室で大型電子計算機と格闘しつつ、その間に米国で学んだ知見を「マリーナヨット・モーターボート係留



施設」という図書を 1971 年に成山堂から出版されています。この本は、当時整備され始めた我が国のマリーナ計画のバイブルとして長年使われました。

その後、熊本県熊本新港建設準備室長、運輸省大臣官房副製作計画官、港湾局開発課補佐官を経て入省から 14 年目の 1978 年 5 月に OCDI 主任研究員となり ODA の世界に初めて接しました。1980 年 4 月に港湾局建設課に国際協力室が設置され、西田さんは初代室長となり、港湾 ODA と国際業務の全体枠組みの形成と実行に尽力されました。1982 年 6 月からはフィリピン・マニラ市に本部のあるアジア開発銀行（ADB）に 3 年間プロジェクトエンジニアとして当時のビルマやインドネシアなどの港湾開発プロジェクト形成と融資の仕事に尽力されています。私は 1983 年に JICA 事前調査団でフィリピンに出張した際に、ADB オフィスでマレーシアや英国からの多国籍の仲間と真剣に議論している西田さんに会って感銘を受けました。帰国後は沖縄開発庁振興第三課長、近畿運輸局次長を経て、1989 年 1 月に JICA 社会開発調査部長、1991 年 9 月に第二港湾建設局長にご栄転され 1992 年 8 月に運輸省を退職されました。運輸省退職後は、OCDI に移り常務理事・専務理事を勤めた後 1999 年 5 月から理事長を 2003 年 2 月まで勤めました。

これらのご経歴からわかるように、入省5年目にポートランドでの半年間の米国生活がその後の西田さんの進む道に大きな影響を与えたと感じます。私が初めて西田さんにお会いしたのは1980年の国際協力室設置のお披露目の時で、建設課の一角にできたブロックで大勢の来訪者と賑やかに話している時でした。その時以来、港湾分野の国際業務のリーダーとして、また相談相手として多くの関係者からの信頼を集めて来られました。私も西田さんと同じ国際業務ポストを5回勤め、事ある毎にいろいろと相談に乗っていただきました。その際、眼鏡のレンズ越しに見える優しい目がキラリと光り、時には自省を促されたような厳しさを感じることもあり、有難く感じた次第です。

ポートランド市は、いまアメリカ人が住みたい都市のNo.1になっているように風光明媚で良好な環境に恵まれている地域になっているとのこと。若いころにそこを選んで在外研修に出向き、マリーナの教科書を執筆されたのは、西田さんの先を見る力を示していると思います。西田さんが熱心に稽古しておられた三味線に載せて歌う小唄をいつか拝聴したいと思っていましたが、叶わなくなってしまいました。

改めて心よりご冥福をお祈りします。



JOPCA 活動に参加させて頂いて、感謝！

日建工学株式会社(個人会員)

滝 泰臣

当社と JOPCA の関係は昨年 8 月にご逝去された西田幸男さんが入社頂いたことから始まりました。当時西田さんは JOPCA 会長でもあり、当社国内港湾事業の推進に加えて、発展途上国向けの国際事業展開を先頭に立ってご指導いただきました。西田さんの御人柄はご存じの通り、困難な時こそ軽快な京都弁で明るくアドバイスされる方で、我々はその姿に何度も勇気づけられました。

2012 年 12 月にハノイの Daewoo Hotel で第一回 JOPCA ベトナム港湾セミナーが盛大に開催された際には、大勢の JOPCA 会員の方々が訪越され、当時ベトナム事務所を開設したばかりの当社にとっては人脈形成や当社プレゼンスの向上に大きな効果があったと実感しております。

その後、毎年 12 月には JOPCA の ASEAN 主要 5 か国の港湾セミナーに参加させて頂き、JOPCA 会員の方々や各国の港湾整備の主要メンバーとも大いに交流することができました。

特に JOPCA セミナーがきっかけとなって、インドネシア科学技術評価庁 (BPPT) のメンバーと技術交流が始まり、さらにパティンバン新港の防波堤の水理模型実験を BPPT が行ったことで、当社の消

波ブロック (RAKUNA-IV) が採用されるなど、JOPCA の活動がビジネスにおいても大きな成果につながりました。

また、前監事の大内久夫さん、前事務局長の遠藤博さんにも入社頂き、お二人には豊富なお経験と技術力で当社国際事業に多大なお尽力を頂きました。こうした JOPCA とのつながりの中で、国内における JICA 研修員見学会 (JOPCA 東京ツアー) への参加や、OCDI からのご依頼で「JICA 港湾研修」における研修員への「粘り強い防波堤の設計方法」に関する講義の機会も頂いております。

2019 年にはこれまでの JOPCA 港湾セミナーの活動がきっかけとなり、JICA が ASEAN や大洋州各国の港湾管理機関のコアメンバーである JICA 研修員 OB を継続して日本のファンにする仕掛けとして「JICA 港湾アルムナイプロジェクト」を立ち上げました。当社は同アルムナイセミナーでも 2019 年 6 月に東京、同年 12 月にはマニラにて技術発表を行いました。

2020 年に入るとコロナウィルスの感染拡大で海外渡航が困難となり、港湾セミナーも開催できない



インドネシア BPPT メンバー



2018 年 6 月 JOPCA ツアー(SIPA 参加)

状態となりましたが、突然同年7月にソロモン諸島港湾公社（SIPA）から「ホニアラ港の護岸浸食対策に当社の消波ブロックを使用したいので型枠を販売してほしい」との依頼がありました。訪問したこともない大洋州の港湾管理者からの当社製品のご指名に、何かのドッキリかと思いましたが、聞けばSIPAの方は2018年のJICA港湾研修の参加者で、JOPCA 東京ツアーにも参加しており、その後のJICA アルムナイセミナーでも当社のブロックが壊れにくいと理解したので、2種類のブロックの型枠

を販売してほしいとのことでした。コロナ禍で海外渡航制限のなか、新規のお客様とのビジネスが成立したことは、JOPCA の活動や国土交通省港湾局、JICA アルムナイ活動のおかげと感謝しております。また一日も早く海外での JOPCA 活動に参加できることを楽しみにしております。

最後に西田幸男様、元事務局長の奥村樹郎様のご協力に心から感謝するとともに、ご冥福をお祈り申し上げます。



●編集後記

2022 年度前期の事業等について「会報第 57 号」として取りまとめました。今回も編集作業が半年遅れですが、タイムリーな発行に努めてまいります。

22 年度の JOPCA 活動については、新型コロナのワクチン接種も浸透し、注意しながらではありますが、少しずつ対面会議も増えて、23 年 1 月には JICA 研修生の見学会も 3 年ぶりに再開しました。

22 年度前期の事業では、まず総会も小規模開催から、懇親会なしではありますが、通常の総会形式に、またジョイント講演会も会場参加とオンラインのハイブリッド講演会となりました。さらに、今回の会報から、事業活動の報告に加え、会員関係の記事も掲載することとしました。今後とも、会員の皆様からの投稿をお待ちしております。

上の写真は、先日(3/26)、実家の周りで撮った春の便りです。左から、つくし、菜の花、ワラビです。



発行 国際港湾交流協力会
〒102-0083 東京都千代田区麹町 1-6-2
TEL 03-5212-7115 FAX 03-5212-7116
E-mail jopca@jopca.org
HP <https://jopca.org/>