



Japan Overseas Ports Cooperation Association

会 報 第 58 号

発行：国際港湾交流協力会

2023 年度 第 31 回通常総会の開催

事務局

2023 年度通常総会は、6 月 13 日(火)に開催されました。同年 5 月に新型コロナウイルス感染症が第 5 類に移行したことで、4 年ぶりに総会後の交流会も開催できました。

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 88 会員の出席により、「2022 年度事業報告及び収支報告」、「2023 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、団体会員理事について、前東京都副知事の武市敬氏が東京都港湾局長の松川桂子氏に、前北九州市長の北橋健治氏が現市長の武内和久氏に、東洋建設株式会社専務執行役員の田邊俊朗氏が執行役員の相川秀一氏に、それぞれ交代されました。他の理事については再任となりました。

総会冒頭、山縣会長から、「コロナ禍がようやく終了し、従来の形での JOPCA 活動が 4 年ぶりに実施できる



山縣会長

こととなった。JICA 研修生見学会はすでに再開し、海外セミナーツアーも実施に向け準備を始めている。また後湾を巡る世界の動き講演会や、JOPCA セミナーも対面方式で実施するなど、本年度は積極的な活動を展開していきたい。」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んでいただいている。コロナ禍の影響下でもいろいろ工夫されながら、



遠藤技術参事官

会員はもとより国土交通省の若手職員等へも貴重な情報共有をして頂いたことに、敬意を表したい。今後国際交流が再活性化する中で、ますますの活躍に期待したい。」と励ましの言葉を頂戴した。



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、「最近の米国の港湾行政について」と題してご講演頂き、CNP にかかる国際協力の動き、中国製クレーンに対する米国当局の懸念、米国内の陸上輸送から海上・水上輸送への転換促進、陸軍工兵隊が使用する Harbor Maintenance Tax の動向など、貴重な情報が提供された。

なお、総会に先立つ理事会において、4 年間事務局長を務めた松浦壽彦氏が退任し、企画委員を 6 年務めてきた大津光孝氏が新事務局長に就任することとなった。

2023 年度「港湾をめぐる世界の動き」を聴く講演会の実施

事務局

2023 年 7 月 14 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。

毎年 1 回、海外勤務等から帰国した数名の港湾関係者による講演会を、主に会員及び国土交通省若手職員を対象に実施してきました。今年度から従前の方式である会場参加型に戻す一方、それをビデオ取りして、後日、参加できなかった会員や国土交通省職員向けに、当協会のHPを介し、視聴できるようにしました。会場は SCOPE 大会議室をお借りし、参加者は64名でした。

主催者を代表してJOPCA山縣会長からの開会挨拶に続き、ご多忙の中時間を取っていただいた国土交通省稲田港湾局長からは、当講演会等を通じて若手職員の国際業務への関心が深まることを期待している旨の激励の言葉いただきました。



山縣会長開会挨拶



稲田局長来賓ご挨拶

その後、海外勤務から帰国された3名及び外務省への出向から帰任された1名の合計4名の講師から、講演を頂きました。各講師にまとめていただいた講演概要を次ページ以降に紹介します。

また3年間開催を見送らざるを得なかった講演会後の意見交換会(交流会)も開催でき、講演時間内では十分なやり取りができなかった質疑も補いながら、講師の皆さんと参加者、また会員相互の交流を深めることができたと思います。



三宅理事長閉会ご挨拶



会場の様子

主催：国際港湾交流協力会 (JOPCA)
(一財)国際臨海開発研究センター (OCDI)
後援：国土交通省



「港湾を巡る世界の動き」を聴く講演会

令和5年7月14日(金)
後日録画配信予定

開会挨拶 15:30 国際港湾交流協力会会長 山縣 宣彦

来賓挨拶 15:35 国土交通省港湾局局长 稲田 雅裕

講演 15:40~18:00

【司会】 国際港湾交流協力会理事 藤田郁夫

1. 15:40 【韓国の港湾事情等】

永井 一幸 国土交通省関東地方整備局港湾管理課長
(元在釜山総領事館領事)

2. 16:10 【パナマにおける海運の近況】

嶋 裕亮 国土交通省近畿地方整備局港湾事業企画課係長
(元在パナマ日本国大使館二等書記官)

3. 16:40 【米国サンフランシスコでの勤務と国際業務について】

河野 真典 横須賀市港湾部技術担当部長
(元在サンフランシスコ総領事館領事)

4. 17:10 【日本の国際協力とケニアの事例】

一瀬 輪子 国土交通省近畿地方整備局港湾計画課課長補佐
(元外務省国際協力局国別開発協力第三課主査)

閉会挨拶 17:40 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

講演会会場

一般財団法人港湾空港総合技術センター会議室(尚友会館 2F)
〒100-0013 東京都千代田区霞が関 3-3-1 Tel:03-3503-2081

意見交換会 18:00 ~20:00

交換会会場 BARBARA market place 325



土木学会 継続教育 (CPD) プログラム
JSCE23-0836 2.4単位

「Busan is Good.」

元在釜山日本国総領事館 領事
国土交通省 関東地方整備局 港湾空港部 港湾管理課長
永井一幸

2020年3月から2023年3月までの3年間、韓国・釜山市にありますが在釜山日本国総領事館で勤務しておりました永井一幸と申します。私の赴任当時は、旧朝鮮半島出身労働者問題（いわゆる徴用工問題）をはじめ諸問題が山積し、最悪の日韓関係と言われた時期でした。そこに新型コロナウイルスまで加わり、総領事館がカウンターパートとして付き合っていた機関への挨拶回りもままならない状態でした。

当時、韓国経済も世界経済と同じように減速基調となりましたが、2020年の世界全体のGDP成長率が▲3.1%（世界銀行発表）であるの対し、韓国は▲0.9%となりました。これは、民間消費の落ち込み（2020年は▲2.4%）が、日本（同年▲5.9%）などと比べてそれほどでもなかったことが要因として挙げられています。韓国では日本よりも出前が普及しています。ピザや寿司、さしみ、釜山名物のテジクッパ（豚スープご飯）に至るまで多くの食べ物の出前を取ることができ、出前アプリ（会社）も多数あります。また、食料品や雑貨なども簡単にネットで注文することができ、一部では前日夜に注文した商品を翌日朝には届けてくれるサービスもあります。こういった状況から、日本=大和民族、中国=中華民族、韓国=ペダレ（配達）民族と称されることもあります。

釜山港が世界有数の貿易港であるのも、物流に秀でた国だからなのかもしれません。2021年の釜山港のコンテナ取扱量は世界第7位の2,271万TEUであり、同年の日本全体のコンテナ取扱量と同規模です。

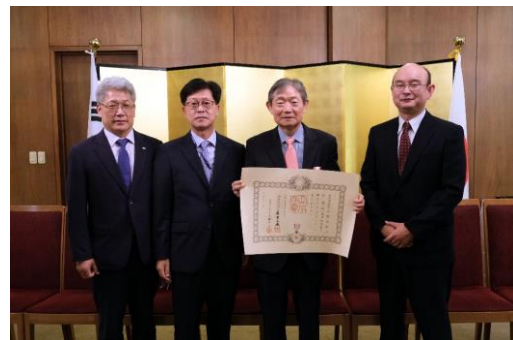
釜山港は1876年開港であり、まもなく開港150年を迎えます。開港当時に埠頭があった地域（釜山北港）は、施設の老朽化もあり再開発が行われています。この再開発対象地域は、釜山が候補都市となっている2030年万博の会場予定地ともなっています。



長らく釜山市は、市のキャッチフレーズとして、「ダイナミック釜山」を使用してきましたが、今年1月に新たなキャッチフレーズとして「Busan is Good」を発表しました。

Goodは、世界的（Global）、独創的（Original）、開放的（Open）、ダイナミック（Dynamic）の頭文字をとったという意味合いもあるようです。釜山市はこの「Busan is good」のキャッチフレーズをもとに、韓国政府や韓国企業など

一体となり、2030年万博の誘致活動を展開しています。2030年万博の候補地としては、釜山のほか、ローマ（イタリア）、リヤド（サウジアラビア）があがっており、私が韓国在任中の時点ではリヤドが優勢のようでした。2030年の万博開催都市は、今年11月に開催される博覧会国際事務局（BIE）総会で決定予定です。はたして釜山は当選できるのか、注目です。



崔英培（左2人目）元韓進海運新港湾代表理事（右から2人目）の叙勲式にて

「パナマにおける海運の近況」

元在パナマ日本国大使館二等書記官
国土交通省近畿地方整備局港湾事業企画課土砂処分係長
嶋 裕亮

1. はじめに

パナマは、南北米大陸および太平洋・大西洋の両洋を結ぶ接点に位置し、パナマ運河を要する交通の要衝といえます。パナマ運河の利用はコロナ禍においても順調に推移し、2022年度(2021年10月～2022年9月)は過去最高の約2億9千万トンの貨物が運河を通航しました。

2. パナマ運河の概要

パナマ運河は内陸部を掘って整備した運河で、太平洋・大西洋の両洋と内陸部のガトゥン湖との26mの高低差を解消するために閘門式を採用しています。パナマ運河を通航する船舶は、閘門にてガトゥン湖の水を用いて水位調整のうえ3段階にかけて階段状に上り下りします。そして、使用した水は最終的に海に流れ出る構造となっています。つまり、パナマ運河の運営に当たっては、水資源が必要不可欠となります。

3. パナマ運河の「水資源の不足」

そんなパナマ運河ですが、近年は「水資源の不足」が大きな問題となっています。

パナマは、1～3月の乾期、4月以降の雨期と分かれるため、パナマ運河の水位は、通常、1月～3月に低下、4月以降に回復するという周期となっています。

しかし、2019年はエル・ニーニョ現象により降雨量が大きく減少、これにより、パナマ運河においては大規模な喫水制限が行われました。ネオパナマックスクラスの閘門の最大喫水は50ft(15.24m)とされていますが、当時は44ft(13.41m)にまで喫水制限措置がとられました。2023年も2019年同様の降雨不足により、当時を超える43ft(13.11m)の喫水制限措置がとられているとのことです。このことから、パナマ運河においては、「水資源の確保」が喫緊の最重要課題とされています。



現在、パナマ運河庁においては、中長期的なパナマ運河流域の水資源確保を目的に、約20億ドルを投じる「水資源管理プロジェクト」の実施に向けた準備を進めています。

4. パナマの海運の展望

近年、コロナに伴う港の閉鎖やロシアによるウクライナ侵攻等により世界的に物流へのリスクが高まりを見せるなか、米国等では「ニアショアリング」という概念が生まれています。これは、米国にとっての生産拠点をアジアからラテンアメリカ地域にシフトする可能性があることを意味します。パナマ運河や国内のコンテナ・ターミナルを含む海運業界には、このようなグローバルなサプライチェーンの変革への適応が求められています。

5. むすび

今回、パナマ大使館で勤務をさせていただくという機会をいただき、パナマ運河をはじめ、世界の物流情勢を間近に触れることができ、港湾行政に携わる立場として視野が広がったと感じています。

在外勤務においては、生活、業務の両面で苦労もあろうかと思いますが、それを上回る経験が得られると思います。ご関心のある方はぜひ前向きにご検討ください。



米国サンフランシスコでの勤務と国際業務について

元在サンフランシスコ日本国総領事館領事

横須賀市港湾部技術担当部長

河野 真典

私は2020年3月～2023年3月まで、在サンフランシスコ総領事館で国交アタッシュとして勤務した。入省当時は国際業務に関心があったわけではなかったが、国内業務の中でも海外の方々に接する機会があり、また国際協力機構(JICA)に出向する機会も得て、次第に関心を持つようになった。この経験は、確実に私の世界を広げてくれたし、仕事をする上での基礎にもなっている。国際業務に触れる機会を頂いたことに、改めて感謝申し上げたい。

総領事館の国交アタッシュは私が4代目であり、高速鉄道事業への我が国の参入が主な目的であったが、私が赴任した頃には、その関連業務は限られており、幸いにも港湾関係を含め幅広い業務に携わることができた。

外務省やJICAでは、担当者一人ひとりの裁量が大きいことが特徴で、ひいては国際業務の魅力の1つだと思う。コロナ禍で思うようにはできなかったが、面白そうなことを探しながら「我が国のためになるか」、「日米の懸け橋になり得るか」といった大きな視点を持って、プロジェクト形成を図ることができていたように思う。

総領事館はカリフォルニア州中北部等を管轄しており、カリフォルニア州の気候変動対策への積極性は特徴的であった。同州は連邦法において独自の環境基準を定める権限を持っており、まさに全米をリードする存在で、州自身もそのことを自負している。

港湾関係でも「停泊中船舶からの排ガス低減規制」として陸上給電等を義務付けるなど、我が国に先駆けた取組が行われている。

この分野で何かできないかと考えていたところ、2023年3月、国土交通省とカリフォルニア州政府との間で、港湾の脱炭素化、日米間のグリーン海運回廊の発展を支援するための覚書に署名いただくことができた。今後、日・カリフォルニアでこの分野をリードしていただくことを期待したい。



また、管轄域にはイノベーションの中心地であるシリコンバレーが位置し、起業家精神や積極的な投資、失敗を恐れない文化が根付いている。例えば、街中では自動運転車が営業運転を開始し、誰も乗っていない車が走っているのを見かけることもしばしばであった。社会的課題を解決しようという意欲と、それを実社会でいち早く実現してしまう熱量は、この地に赴任して初めて感じられるものではないかと思う。

仕事面だけでなく、プライベートの面も含めて、海外赴任の魅力には枚挙に暇がない。最近では、Chat GPT等のAI技術の進化により語学の壁も低くなり、国際業務に参加しやすくなっている。若い方々にも是非この世界に飛び込んでいただき、個人の成長はもちろんのこと、世界とのつながりを築いていただけると嬉しく思う。



オークランド港湾局との打合せ(筆者:右から4人目)

日本の国際協力とケニアの事例

元外務省国際協力局国別開発第三課主査
近畿地方整備局港湾空港部港湾計画課

一瀬 輪子

はじめに

「一瀬さんが担当する国は、ケニア・ジブチ・エリトリア・セーシェル・モーリシャスの5カ国です」2022年4月、外務省に出向することになった私は、前任の方から引き継ぎを受けました。「なるほど…」と頷いただけで全然ぴんと来ない、アフリカ初心者だった自分ですが、昨年1年間、外務省に出向し、アフリカの政府開発援助（ODA）を担当、出張で1度ケニアに行く機会も得られました。ジブチは、日本が唯一海外の自衛隊の駐在している国、エリトリアは30年前のエチオピアからの独立運動のリーダーがずっと大統領をしている国、セーシェルとモーリシャスは海がきれいな観光が盛んな島国…と、ケニア以外の国には訪れはできなかったのですが、1年間の中でODAとアフリカを学びました。



ODA基礎知識

ODAは、大きく分けると3種あります。①学校や病院の建設、人道支援等に活用される無償資金協力、②港湾・道路・鉄道等のインフラ整備のため、緩やかな条件（低利子・長期間）での貸付けを行う有償資金協力（円借款）、③技術移転を行う技術協力です。

日本も実は戦後は被援助国として、世界銀行からの借款による黒部ダムや東海道新幹線の整備をするなど支援を受けてきました。こういった経緯から、有償資金協力によるインフラ支援の割合が大きいところが、日本のODAの特徴です。

ODAは、大きく分けると3種あります。①学校や病院の建設、人道支援等に活用される無償資金協力、②港湾・道路・鉄道等のインフラ整備のため、緩やかな条件



（低利子・長期間）での貸付けを

行う有償資金協力（円借款）、③技術移転を行う技術協力です。

日本も実は戦後は被援助国として、世界銀行からの借款による黒部ダムや東海道新幹線の整備をするなど支援を受けてきました。こういった経緯から、有償資金協力によるインフラ支援の割合が大きいところが、日本のODAの特徴です。

ケニアへのODA

ケニアはサブサハラ・アフリカ地域（サハラ砂漠以南のアフリカ）の中で、我が国ODAの最大の受益国です。国際社会において我が国と協力関係にあり、アフリカの中でも特に重要な被援助国です。

ケニアへのODA支援は、教育・保険分野の無償資金協力もありますが、港湾・道路・発電といったインフラ支援のために、大規模な有償資金協力支援を行っている点が特徴です。特に、モンバサ地域は、ケニア及び東アフリカの輸出入を担うモンバサ港が位置しており、港湾、道路、経済特区…と、合計すると2,000億円以上の額になる円借款支援が実施/予定されています。

円借款事業の「モンバサ港開発計画」「モンバサ港開発計画フェーズ2」は、水深15mの岸壁、ヤード、荷役機械、管理棟やゲートの整備を行うもので、フェーズ1は2016年2月に、フェーズ2は2022年6月に完工しました。年間取扱コンテナ量が24万TEU（2000年）から現在は140万TEUに増加（博多港が約100万TEU/年）。さらに、今後5～6年で最大取扱量の250万TEU

に達する見込みとのことで、アフリカの経済成長のスピードやインフラ整備の必要性が伝わります。ゲートのデジタル化等は進んでいないため、トラックの渋滞が課題となっているということも伺いました。ここにも日本の技術移転の可能性があります。そうではないでしょうか。

モンバサ港の対岸は、野原が広がっているのですが、こちらで円借款「モンバサ経済特区開発計画」の中で経済特区や港湾の整備が予定されています。開発が進むケニア、モンバサ港の動向を、今は仕事では離れてしまいましたが、引き続きチェックしていきたいと思っています。



↑モンバサ港コンテナターミナル：フェーズ2で支援したバース 22。2022 年 6

月完工。（出典：東洋建設）

「JICA 研修生のための JOPCA ツアー」の再開

事務局

2020 年 1 月の通算 14 回目のツアー以来、コロナ禍により実施を見送らざるを得なかった港湾関係 JICA 研修生のための JOPCA ツアーを、2023 年 1 月に 3 年ぶりに再開した。

それまでは新橋に集合して、浜離宮散策後、水上バスで浅草に移動し、雷門近くの天ぷら屋で昼食をとり、浅草寺周辺を観光して帰路につくのが基本コースであったが、水上バスが浜離宮によらないルートに変更されたため、新橋からゆりかもめに乗車して青海、お台場エリアを見学、多国籍料理ビュッフェで昼食をとり、お台場から水上バスで浅草を訪ねるというルートに変更した。

以下、第 15 回、16 回（ともに 2023 年 1 月実施）の概要を報告するとともに、第 17 回（2023 年 6 月）については、ボランティア参加を頂いた団体会員の若手参加者の、感想を交えたまとめを報告させて頂く。

＜第 15 回ツアー＞

対象者：JICA 港湾開発・計画コース研修員(16 名)

実施日：2023/1/14

日本側参加者：岸本団長以下 9 名(3 名は横浜往復)



主要行程：8:30JICA 横浜にてオリエンテーション、PASMO を手渡し、馬車道、横浜駅経由で新橋にて全員集合、ユリカモメでテレコムセンター駅へ、ミナトリエ(東京都展示室)見学後、台場へ移動しビュッフェで昼食、徒歩で海浜公園経由、水上バス乗り場へ、14:20 発のホテルナ乗船、15:30 浅草着
浅草寺、仲見世通り等を散策後、16:30 浅草駅でPASMO へのチャージを実践指導、18 時過ぎに横浜着



〈第 16 回ツアー〉

対象者: JICA 港湾戦略運営コース研修員 (22 名)

実施日: 2023/1/28

日本側参加者: 大津団長以下 10 名



主要行程: 第 15 回に概ね同じ、ただし研修員参加が多かったため、当日 3 班に分け、それぞれに日本人グループリーダーを設けて移動の都度点呼等を実施。



〈第 17 回ツアー〉

対象者: JICA 港湾開発・計画コース研修員 (9 名)

実施日: 2023/6/10

日本側参加者: 藤田郁夫団長以下 10 名

主要行程: 第 15 回に概ね同じ、ただしミナトリエが研修コースに入っていたため、日本科学未来館に変更した

第 17 回ツアー若手参加者の報告と感想

(1) ゆりかもめ乗車、青海エリア(日本科学未来館)

研修員の方々と日本人随行者は新橋駅で合流し、ゆりかもめに乗車。テレコムセンター駅までの約 20 分間、研修員の方々は初めて顔合わせする日本人随行者と互いに自己紹介をしたり、車窓からの景色を楽しんだり

ラックスしていたが、まだ少し緊張している研修員もいる様子だった。

日本科学未来館では 1 時間の自由時間が設けられ展示や体験スペース等、各々時間一杯館内を楽しんでいる様子だった。館内は近未来的でスタイリッシュな内装となっており、日本文化と最新の科学技術を融合させた展示も多く、日本の先進的な部分を体感いただけたと感じる。



〈感想〉

- ・休日での観光客も多い中、トラブル等なく乗車、移動、見学が出来た。PASMO の使い方も問題なく、スムーズな移動が出来ていた。

- ・日本科学未来館では英語の案内や多くの説明スタッフが在中していて不自由なく興味の赴くままに見学が出来た。

(2) 有明エリア(お昼)お台場エリア(展望デッキ他)

有明駅まで移動しホテルビュッフェで昼食。昼食会場では日本人随行者と研修員の会話が特に弾んでいた。和洋中のビュッフェスタイルのため、選ぶ料理に好みや食文化が現れていて、会話や互いの国の文化を知る良いきっかけになった。昼食を終える頃には緊張感もなくなり日本人随行者だけでなく研修員同士で会話を楽しんでいる様子だった。

お台場エリアに移動後は展望デッキを下りながら船乗り場へ移動。自由の女神像と一緒に写真を撮るなど和気あいあいとした雰囲気だった。

〈感想〉

- ・日本食もあるビュッフェスタイルだと気軽に日本料理も楽しめて良いと思った。「海鮮丼」を作るコーナーがあ

り、私やほかの利用者が食べている姿を見て驚く研修員の方もいて何気ない様子から日本を感じてもらうことができた。

・昼食会場では日本人随行者と研修員がバラバラに座ったことで食事をしながら積極的に会話ができ緊張がほどけたと感じる。

(3) 水上バス移動、浅草エリア(仲見世通り、浅草寺)

水上バスでは台場～日の出桟橋の間は外のデッキに上り東京湾を一望することができ、ほとんどの研修員はデッキからの景色を楽しんでいた。日の出桟橋～浅草間までは船内に戻り、事前に配布された橋の資料やGoogle Mapを用いて橋の歴史について話したり現在地を確認したりするなど雑談を交えながら移動時間を楽しんでいた。また、一般の利用者と積極的にコミュニケーションをとったり同じ船に乗車した幼稚園児を見て癒されたりと穏やかな時間を過ごしていた。

浅草に到着後は人の多さに驚きながらも初めて目にする雷門や仲見世通り、着物姿の観光客など日本ならではの景色を写真に収めていた。自由時間は仲見世通りで買い物をする方や本堂まで行きお参りをする方など限られた時間の中でも自由気ままに過ごしていた。

(4) 全体の感想

・浅草に到着する頃には研修員の方々から積極的に話しかけて下さり、日本の雰囲気にも慣れた様子だった。
・事前に説明を受けていたこともあり「雷門の提灯はなぜ赤いの?」「何の神様を祀っているの?」「(仲見世通りの



お団子を指さして)あれは甘いのか?」など日本の歴史や文化に積極的に触れようとしている様子だった。

・私自身の浅草寺に関する知識が乏しかった。研修員の方々から浅草寺について質問されても上手く答えられず迎え入れる日本人として準備が足りなかったと反省している。

3. まとめ

JOPCA 企画委員長の藤田団長、グループ長の滝澤様、川田様、JOPCA 事務局をはじめとするツアー関係者の皆様、この度は貴重な機会をいただき誠にありがとうございました。直前まで懸念された天候も問題なく時には日差しも差し込む中、和気あいあいと充実した時間を過ごすことが出来ました。参加された皆様の研修員の方々へ対するおもてなしの姿勢は大変勉強になりました。今後ともよろしくお願いいたします。

私自身 JOPCA ツアーへの参加が今回で2度目ということもあり、前回よりもリラックスして参加された皆様と交流が出来たと感じております。新型コロナウイルスの規制も緩和され、マスクなしで相手の表情を見ながら会話を楽しめたことは大変嬉しく今回のツアーの中でも特に印象に残っております。また、前日の説明会や昼食会場の予約等、大変微力ながらツアー運営のお手伝いが出来たことで「食べられないものや好きなものは何か」「どのように説明したら分かり易いか」など来日される研修員の方々をより一層思うことができました。そして研修員の方々とはもちろんですが、普段なかなか関わることのない国交省や会員企業の皆様とも積極的に交流することができました。雑談だけではなく、研究内容や今取り組んでいるプロジェクトのお話等を聞くことができ、私にとっては多方面から知識を得る貴重な場であるということも改めて実感できました。今回の経験を忘れずに、また次の機会に向けてより一層努めて参ります。

●編集後記

2023 年7月に松浦壽彦氏の後任として JOPCA 事務局長を拝命した大津光孝です。

JOPCA とのご縁の始まりは 2002 年でした。JICA 長期専門家としてベトナム赴任中の一時帰国の際に、当時の橋川企画委員長から、「英語版の港湾技術基準のベトナム語翻訳作業」の進捗管理を依頼されました。(OCDI と JOPCA の共同事業で VAPO<ベトナム港湾海洋構造物技術協会>が受託)。これをきっかけにベトナムの港湾関係者と交流が深まり、大変貴重な機会をいただきました。

その次が 10 年後、2 度目のベトナム JICA 専門家赴任時の 2012 年で、JOPCA 途上国交流事業の 3 か国目にベトナムが内定し、日越セミナーの開催準備等を所属先の VINAMARINE でお手伝いしました。

その後国土交通省を退職して、2014 年に個人会員登録、2015 年から JOPCA のセミナー準備等 WG の一員として活動に参加、2017 年からは企画委員となり、2018 年の JOPCA 会報 50 号(25 周年記念号)の執筆などをお手伝いしながら、今日に至りました。

概ね 10 年ごとの節目を持ちつつ、この 10 年はボランティア活動のご縁を深くしてきたとも言えますが、いざ事務局長の仕事をさせていただくと、歴代の会長、企画委員長、また事務局長をはじめとする諸先輩のご尽力、ご苦勞により強く思いが至るようになりました。

JOPCA は 2023 年1月に設立 30 周年を迎えました。その直前まで 4 年近く、コロナ禍の影響で国際交流活動が停滞せざるを得なかったこともあり、記念事業的な企画をできなかったのは残念ですが、関係者の皆様のご理解ご協力を得ながら、時代の要請に合った会員へのサービスの提供、港湾の国際交流のお手伝いに励みたいと気持ちを新たにしております。

最後になりましたが、今号は本来なら半年前に配信すべきところ、総会の直前となってしまったことをお詫び申し上げ、またできるだけ早く昨年度後半の行事をご紹介する次号を配信することをお約束し、事務局長就任のご挨拶とさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。



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/>