



一般財団法人国際臨海開発研究センター岡田光彦理事長によるJOINT講演会開会ご挨拶

◆ ジョイント講演会の開催

平成26年9月29日月曜日、(一般財)国際臨海開発研究センター(OCDI)と国際港湾交流協力会(JOPCA)の共催による「港湾を巡る世界の動き」を聴く講演会が尚友会館8F会議室で開催された。今回の講演者は大使館勤務、JICA専門家勤務で海外に滞在し、最近帰国された7名の方で当該国の最近の事情と港湾・空港の近況などの報告があった。参加者は約100名におよぶ盛況であった。

初めに岡田光彦OCDI理事長の開会挨拶と高田昌行国土交通省港湾局産業港湾課長の来賓挨拶

があり、得津康弘OCDI研究主幹の司会で進められた。講演は約4時間に及び、活発な質疑応答もなされ閉会した。

講演会後の懇親会では高見澤麻衣OCDI研究員の司会のもと、池田龍彦JOPCA会長の挨拶に続いて歓談に入り、講演会では報告時間の不足で不十分だった質疑応答があちこちで行なわれていた。中崎剛国土交通省港湾局産業港湾課国際企画室長の中締めの後、逐次散会となった。なお、この講演会は土木学会のCPD 3.5単位に認定されている。

またご講演された7名の講師に本会報のために特別にご寄稿いただいた。

講演の順番に以下に掲載させていただきます。

◎釜山港について

国土交通省 総合政策局 国際政策課 地域戦略室
 総括国際協力官 宮津智文
 (在釜山日本国領事館勤務)

講演会で報告した内容のうち、釜山港についてご紹介いたします。(雑誌港湾に投稿した内容を含みます。)

①コンテナ貨物量

釜山港のコンテナ取扱量は1769万TEU(2013年)で、韓国全体2344万TEUのうち、75%のシェアを占めています。世界の港湾別順位で見ると第5位(2013年)ですが、寧波、青島の伸び率が高く、釜山港は2014年に順位を落とすかもしれない、と言われていました。

表 コンテナ取扱量の順位(2013年)

順位	港名	2013年取扱量(万TEU)	対前年増減率(%)
1	上海	3,362	+3.3
2	シンガポール	3,258	+2.9
3	深圳	2,328	+1.5
4	香港	2,235	-3.3
5	釜山	1,769	+3.8
6	寧波	1,733	+7.1
7	青島	1,552	+7.0
8	広州	1,531	+3.8

②釜山新港

釜山新港は、釜山北港から西方に約25kmに位置し、行政区域では釜山広域市と慶尚南道の境界付近にあります。現状23バース(コンテナ21、RORO専用1、多目的1)ですが、計画としては全45バースを完成させ、1325万TEUを取扱う予定となっています。なお、2009年、新港は全体の22.5%(269万TEU)の貨物を取り扱っていましたが、2013年には62%(1096万TEU)を占める程度にまで取扱量をのばしています。

北コンテナ埠頭背後にある物流用地には30の物流倉庫があり、約半数に日本企業が出資しています。更に、西コンテナ埠頭の北方にも物流用地が整備されており、物流倉庫が次々に運営を始めています。日本の企業がオペレーションを請け負ったり、出資する例が増えています。

③釜山北港再開発事業

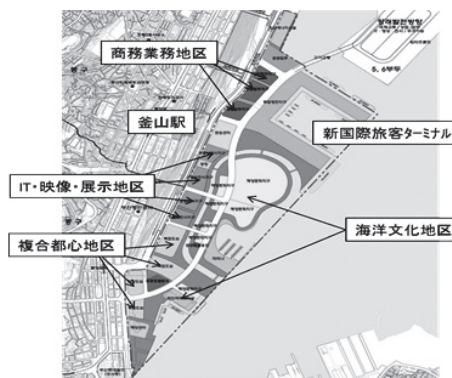
この事業は、老朽化した北港の一部を廃止し、

表 新港コンテナターミナルの運営状況

区分	フェーズ	施設規模	運営者	状況
北コンテナ埠頭	1-1	3バース(1200m)水深16m	PNIT	供用中(2006年完成)
		3バース(1200m)水深16m	PNC	
	1-2	3バース(1200m)水深16m		
南コンテナ埠頭	2-1	4バース(1100m)水深18m	韓進海運新港湾	供用中(2009年完成)
	2-2	4バース(1115m)水深17m	現代釜山新港湾	供用中(2009年完成)
	2-3	4バース(1400m)水深17m	BNCT	供用中(2011年完成)
	2-4	3バース(1050m)	-	2016年以降供用予定
西コンテナ埠頭	2-5	2バース(700m)水深20m	現代グループ	建設中(2018年供用予定)
	2-6	3バース(1050m)	-	2020年供用予定

注1) 運営者: PNIT = PSA(株)韓進が出資、PNC = DPW・サムソン・韓国コンテナ埠頭公団等が出資、HJNC = 韓進海運が出資、HPNT = 現代商船が出資、BNCT = インフラ投資ファンド(MKIF)・船社・荷役会社等が出資

国際海洋観光の拠点として開発するとともに、市民に親水空間を提供するものです。2008年から開始され2020年までに完了する予定となっています。総事業費は8兆5,190億ウォンですが、政府の予算が少ないため76%の事業費を民間投資で補います。2015年までに下部施設整備(基盤施設及び敷地造成)が行われます。基盤施設(護岸、旅客埠頭等)整備は政府が担当し、敷地造成(埋立)、親水公園、道路、旅客ターミナルビ



北港再開発の概要



新国際旅客ターミナル



新国際旅客ターミナル着工式（2012.10）

ルはBPAが担当します。一方、上部施設は民間企業が担当し、複合都心地区、IT・映像・展示地区、商業業務地区、海洋文化地区で商業ビル等の建設を行います。

最も早く完成する施設は、新国際旅客ターミナルで、2015年3月に供用開始の予定です。

④釜山港北港におけるコンテナターミナル運営会社の経営統合

最近の動きとして、コンテナターミナル運営会社の経営統合をご紹介します。釜山新港が2006年に供用を開始して以降、北港でのコンテナ貨物取扱量は減少を続け、2009年には928万TEUでしたが、2013年には672万TEUとなっ

ています。各コンテナターミナル運営会社の経営状況が悪化していることから、海洋水産部、BPA及びコンテナターミナル運営会社を中心となって、運営会社を統合し経営耐力を高めようとしています。当面は、5埠頭6社の体制から4埠頭5社の体制となる見込みです。

表 新港コンテナターミナルの運営状況

埠頭名	経営統合形式等	統合決定日	備考
神仙台	神仙台埠頭運営社の株式25%をUTCが買入れ(2社から1社へ)	2014.1.16	2016.10にはウアム埠頭のコンテナ貨物を全て神仙台埠頭へ移し、一般埠頭化
ウアム			
ガンマン	韓進海運、セバン、インタジスが協力し3バースを運営し、韓国ハチソンが1バース運営継続 (SBTC、BGCTの2社体制から新会社2社に変更)	2013.10.23	1年間賃貸料を15%減免し、かつ同期間納入猶予すると決定されたが、統合1年後に再度議論することとされた
新ガンマン	(DPCT運営継続)	—	—
子城台	(韓国ハチソン運営継続)	—	2020年目途で再開発

UTC:ウアムコンテナターミナル(KCTC60%、国宝40%出資)、DPCT:東部コンテナターミナル(東部エクスプレス65%、エバーグリーン30%、シンヨン5%出資)、SBTC:セバンプサンターミナル(韓進海運45%、セバン55%)、BGCT:プサンガンマンコンテナターミナル(ハチソンポートホールディングス50%、インタジス50%)、韓国ハチソン:ハチソンポートホールディングス100%

◎近年のフィリピンの港湾政策 —バタンガス港の振興—

国土交通省 港湾局 海岸・防災課 災害対策室
課長補佐 針谷雅幸
(在フィリピン日本国大使館勤務)

フィリピンの経済・産業活動の大部分が集積するルソン島の中央部に存するマニラ港は、ルソン島のみならずフィリピン全土の物流を支える同国最大の港湾であり、年間コンテナ取扱量は約370万TEU(2012年実績、内貨含む)に登り、我が国主要港と比較しても遜色はない。

ところで、首都メトロマニラにおける重要な問題の一つとして渋滞が挙げられる。メトロマニラの人口密度は191人/haであり東京23区の人口密度(146人/ha)を遙かに超えるが、公共交通機関は貧弱で、メトロマニラは慢性的な渋滞に陥っている。この対策として、フィリピン

政府は公共交通機関の整備を進めるとともに、今後の産業発展による貨物量の増加を見込んで、メトロマニラの北100kmにはスービック港、南100kmにはバタンガス港を整備した(いずれも円借款。L/A締結は、前者は2000年、後者は1998年)。しかし、両港とも利用が低調で貨物の分散化がなされず、その結果として港湾物流が首都メトロマニラの渋滞を悪化させる要因の一つとなっている。筆者は前職在任中(在フィリピン日本国大使館一等書記官、2011.3-2014.3)に、メトロマニラの混雑緩和と日系企業のロジスティクス改善の観点から、両港の振興に取り組んだ。本稿では、このうちバタンガス港の振興についての取り組みをご紹介します。

バタンガス港のコンテナ取扱量(外内貿)は2011年時点で約1万TEUと、理想にはほど遠い状況であった(図1参照)。マニラ港は周辺道路及び港湾自体が常に混雑しているが、高速道路至近のバタンガス港はアクセスしやすく、渋滞

もなく、さらには周辺に工業団地が多数立地している。なぜ、バタンガス港は利用されないのか？筆者がヒアリングや料金制度等の分析を行ったところ、いくつかの問題点が判明した。ここでは主たる2点の問題点について紹介したい。1点目はバタンガス港の知名度である。ロジスティクスの決定権を現地法人が有しておらず、日本本社マターとなっている場合が多く、良い港があっても現地の声が反映されづらいのである。さらには、大手船会社でも本社レベルではバタンガス港の存在を知られていない。知られていなければ、使われないのは当然である。2点目はフィリピン政府の政策である。バタンガス港を整備した当初の狙いに反し、フィリピン政府はマニラ港の拡大を許容（注：拡張工事はコンセッション契約に基づきターミナルオペレータが実施）するとともに、バタンガス港を利

用促進するためのインセンティブ制度の導入等について検討を行っていなかった。

これらの問題に対して、在フィリピン日本国大使からのフィリピン政府要人や日本経済界へのトップセールス、JICAからフィリピン政府への政策提言、JICA専門家によるメーリングリストを活用した情報発信、大使館/JICA/商工会とターミナルオペレータの協力によるセミナーの開催等のポートセールス活動を講じ続けた。その結果、フィリピン政府がバタンガス港の振興を重要政策の一つとして掲げ、入港料等を半額とするインセンティブ制度を導入した。さらに、日本側への情報発信の効果もあり、本社指示でバタンガス港を利用する日系企業も登場した。

現在のバタンガス港は3年前と全く異なる(図2)。定期コンテナ船は週7便を超えるようになり、2014年上半期のコンテナ取扱量は約1.6万TEUまで急増した。筆者が日本に帰国した後、海事関係専門紙でバタンガス港に関する記事を見かけたが、国内でバタンガス港が報道されることも3年前にはなかった。バタンガス港のコンテナ取扱量の急増は、マニラ市が市内へのトラック流入規制を2014年2月より開始した影響も大きい。この急成長はバタンガス港振興のきっかけとなったことは事実である。これをきっかけで終えず、引き続きの発展が進むよう関係者の努力に期待したい。



図1 バタンガス港の状況 (2011) 年



図2 バタンガス港の状況 (2014) 年

◎大洋州における港湾整備

鹿児島県土木部港湾空港課技術主幹 黒木英明
(在フィジー日本国大使館勤務)

在フィジー日本国大使館へ3年間勤務し、フィジー、バヌアツ、キリバス、ツバル、ナウルの5カ国に関し、経済協力を担当しておりましたので、港湾情勢と併せて経験談につきご紹介

致します。

まず始めに、この紙面を借りて、フィジーの民主化につき、御祝い申し上げます。フィジーでは、本年9月17日に総選挙が開催され、クーデターから8年ぶりに民政復帰しています。小職在任時は軍事政権でしたが、極めて高い治安と経済発展を実現しており、オーストラリアなどから出される軍事政権を批判する意見は一面的で、国民も含めた総括的な評価ではないと感

じておりました。今後、日本からのODAをテコに、大洋州のハブとして、フィジーが更なる経済発展を遂げることを願っております。

港湾関連事業としては、バヌアツ及びキリバス、ナウルにおいて行われております。バヌアツでは、約50億円となる大洋州島嶼国で最大規模の円借款により、首都の港湾整備が行われております。近年、海外からの観光客急増により経済発展が著しいバヌアツにおいては、安定した国際物流の確保が急務となっております。また、キリバスへは、邦船社が寄港しておりますが、今回日本が無償資金協力で供与した沖出し式の岸壁により、接岸して荷役することが可能となり、定時性・安全性が飛躍的に向上しました。ナウルについては、実施の可能性を検討している段階ですが、産業に乏しいナウルにとって、安定した生活物資の供給を可能とする港湾整備は長年国民の悲願です。しかし、堅い珊瑚礁の地盤や急峻な海底地形など技術的に難しい面も多々あり、日本の高い技術力による検討が最後の望みであると感じております。

三年間の赴任の中では、多種多様な事件、事故も起こり、様々な教訓を得ましたが、日常的な問題としては、基礎インフラの不足を痛感しました。特にインフラが脆弱なツバルやナウルでは業務に必須な電話、メールが繋がらないことも多々あり、大規模停電により国家単位で音信不通になったこともあります。さらには、雨が降ると着陸できない空港や、水道がなく雨水で生活している地域も多々あるため、日本基準の用意で足を踏み入れるのは非常に危険です。これらの国々やその他大洋州の離島で業務される機会がございましたら、緊急連絡手段の確保

や非常食の持参等をお勧め致します。

大洋州のインフラ整備はまだ十分とは言えず、今後の発展が期待されます。特に、島嶼国にはなくてはならない港湾を整備することが、国民生活の向上に直結しています。岸壁もはしけもなく、フェリーから泳いで上陸しなければならないような島では、病人を島外に搬送することもできず、病院を建設するための資材を搬入することもできません。400を超える有人離島を有する日本で培われた港湾整備のノウハウこそが、大洋州の発展における端緒を開くことができると信じております。

最後となりますが、国際業務に関する講演会やセミナーを開催されているJOPCAの皆様へ御礼を申し上げます。知識も経験も乏しい小職が、まがりなりにも在任期間を全うできたのは、セミナーで披露された先達の経験談や参加者との意見交換等があったからこそと感じております。ありがとうございました。



フィジー外務省での送別会（筆者中央）

◎カンボジア交通インフラの現状と課題

一般財団法人 国際臨海開発研究センター
首席研究員 島田敬
(カンボジア国プノンペンJICA専門家勤務)

1. はじめに

2012年5月から2年間、運輸政策専門家として、カンボジア公共事業運輸省に赴任した。カンボジアは、本格的な経済発展期に入ったとして、引き続き農業、衣料産業に力を入れていくが、新5か年計画では、経済成長の牽引役として、軽工業、観光産業にも力を入れていくとしている。そして、経済成長を支える、道路、鉄道、港湾、空港等の交通インフラと、エネルギーインフラ整備に力を入れていくことになっている。

2. 経済成長と道路の高規格化

カンボジアには、47,000kmを超える道路がある。そのうち、一桁国道と言われる幹線道路は、2,300kmあり、殆どがアセアンの国際ハイウェイ・ネットワークに位置付けられている。その99%が2車線であり、舗装率は94%である。現在、主要国道の4車線化や高規格化が進められている。日本政府の協力により、メコン川を渡る国道1号線のネアックルン橋の建設が進んでおり、橋梁が完成すると（2015年予定）、プノンペン-ホーチミン間の物流は飛躍的に改善される。

3. 重量物輸送と鉄道のリハビリ

カンボジアには、プノンペンとシハヌークビル港を結ぶ南線（266km）とプノンペンとポイペトを結ぶ北線（388km）がある。南線のリハ

ビリ工事が終了し、2013年8月から、プノンペン・インランドデポとシハヌークビル港の間で、営業運転が再開されている。コンテナ貨物（月1000-2000箱）、コンボットとシハヌークビル港の間では、石炭の輸送が行われている。一方、北線に関しては、リハビリが遅れている。

4. 臨海産業誘致と深水港湾整備

シハヌークビル港には、水深10m、長さ400mのコンテナターミナル、水深9m、長さ290mの一般貨物埠頭がある。2万DWTクラスのコンテナ船、1万DWTクラスの貨物船の入港が可能である。2012年5月に、港湾直背後に45haのSEZ(特別経済区域)がオープンし、すでに工場の操業も開始している。また、現在2014年の着工に向けて、日本政府の協力で新たな多目的埠頭整備(-13.5m)の工事の進められている。2013年には、港湾内に鉄道も引き込まれ、さらに多様な物流空間が創出されている。

5. アセアン経済連携と水運の強化

カンボジアには、メコン川、トンレサップ川、バサック川、その支川からなる内陸水路1,750kmがある。これらの水系には、プノンペン港を筆頭に7つの代表的な河川港湾がある。2009年にベトナム南部のカイメップ・チーバイ港が完成し、同港と北米西岸との直行航路が開設され、プノンペン港のコンテナ取扱量は、急速に増加している。また、中国の支援により、プノンペン港下流30kmに新プノンペン港(乾季水深7.5m、長さ300mのコンテナターミナル)が完成し、2013年1月にオープンされた。

6. 観光振興と航空輸送

2012年の統計では、海外から350万人がカンボジアを訪問している。その半分以上が、空路を利用している。カンボジアには、11の空港があり、航空行政は、首相府直属の民間航空庁(SSCA)が行っている。定期便があるのは、プノンペン国際空港(PPIA/3000m)、シエムリッ

プ国際空港(SRIA/2550m)、プレアシハヌーク国際空港(PSIA/2200m)の3空港である。2014年9月から、旅行会社のエイチ・アイ・エス(HIS)が出資するタイの国際チャーター便専門会社アジアアトランティックエアラインズ(AAA、本社・バンコク)が、9月からカンボジアと日本を結ぶ定期チャーター便を就航させた。

7. 首都の混雑解消と交通安全対策

プノンペン市内の交通渋滞は年々ひどくなっており、10年前の交通調査時では、車の平均走行速度は20km/hであったものが、2011年の調査では、15km/hに低下している。現在、日本の協力でプノンペン市都市交通マスタープラン作りが進められており、市内の混雑緩和と主要国道をつなぐ環状道路の検討などがされている。また、市内公共交通機関として、バスの運行や、LRTの整備が検討されている。また、車検強化の検討もされている。

おわりに

ベトナム、タイという強国に挟まれた小国カンボジアにとって、中国は大事な後ろ盾として、好き嫌いにかかわらず、付き合っていく必要がある。カンボジアでは、日本人が無償整備した交通インフラで、中国人が儲けて帰ると、いうことがよく言われている。日本政府の運輸インフラ整備により、日本企業の活動が活発化するような支援を追究していく必要がある。



トラム・イブ・テック公共事業大臣運輸大臣と筆者

◎カンボジア王国

シハヌークビル港運営能力向上プロジェクト

株式会社 森川組 顧問 上西隆廣
(カンボジア国シハヌークビルJICA専門家勤務)

報告の要旨

今般の報告会には、私とほぼ同時期の5月中旬にカンボジアから帰国されたOCDIの島田 敬

氏から、カンボジアの任国事情と交通運輸部門の丁寧なご説明がありました。このため、私からのプレゼンでは、カンボジアの国情やプロジェクトの紹介は省き、長期専門家としての、赴任時の印象や活動上の課題などを中心に思うところを忌憚なくご報告させていただきました。

派遣の背景

シアヌークビル港港湾公社(以下PAS)への

長期専門家として、私は4代目にあたります。このため、歴代の先輩方が綴った貴重な調査成果類がたくさん残されていました。加えて、OCDIによる開発調査「競争力強化調査」が、私の着任後に私の活動と並行して実施されていたので、そちらのチーム活動と協働させていただいたので、大いに助かり、後の活動の参考になりました。

派遣中の状況

派遣期間は、合計で3年間でしたが、専門家としての立場と活動の内容は前後の2期に分けられます。個別専門家としての最初の2年間は、港湾運営アドバイザーという立場で活動しました。そして、その活動の後段において3年目に着手することになる新技術協力プロジェクト「シハヌークビル港運営能力向上プロジェクト」の案件を形成と実施計画作成の仕事をお手伝いしました。

この技術協力プロジェクトは、3年間で完結するものとして、その基本合意R/Dの形でJICAと先方との間で結ばれました。そしてその技術協力プロジェクト着手後、最初の1年間で、OCDIの短期専門家の皆さんと協働し、私が自らプログラムを調整し、一部を実施することになりました。

PASの港湾運営力向上成果の見通しは？

(報告会でのご質問に答えて)

個人的な見解としては、自分が着手したプロジェクトで、そのプログラムどおりに後任者及び関係するOCDIの短期専門家とともにPASが努力を継続してゆくならば、その港湾運営力向上の見通しは明るいと考えています。

このプロジェクトにおいて、私の帰国時には確かなる運営能力向上の兆候が先方の中堅幹部の間ですでに芽生えてきていました。

併せて、PASの肥大化した組織の軽量化も近い将来の大量退職を迎えることや、大きな支出の部分占める電力料金が近隣の石炭火力発電からの電力供給に伴って値下げ契約の見通しがついたこと、さらに、荷役機械の運転効率がかなり向上しつつあること、などなど、PASをとりまく社会環境も良い方向に変化しつつあります。

後任者の池田専門家から最近聞いたところでは、PASで今年8月には、3万3千TEUを超える過去最大のコンテナ数を扱った実績があったとのこと。わずか2台のガントリークレーンしか持たないこの小さな港において、年換算で約40万TEUをも扱えることを証明したことになります。(注：大型機械類の致命的な故障などがないことが前提。)従って、プロジェクトの実施に加え、むしろ急増するコンテナ取扱の需要に応えるためのガントリークレーンなどの荷役機械の調達タイムリーに実施できるかがカギとなることでしょう。

いずれにしても、私自身はPASを信頼し、その運営能力の向上には楽観的な見方をしています。引き続き、JICA、港湾局、OCDI、JOPCAほか、関係者の皆様のご支援をよろしくお願い申し上げます。



技プロ実施組織の設立会議での総括説明



隈丸大使閣下(中央)のPAS訪問対応

◎現在チリ事情

株式会社 竹中土木 顧問 滝野義和
(チリ国JICA専門家勤務)

私は、本年4月までの2年間、日本チリ津波防災共同研究プロジェクトへの参加研究者として、「津波災害後の港湾利用計画(港湾BCP)の検討」をテーマに首都サンティアゴにある公共事業省港湾局に勤務しました。紙面に限りがあるため

ここではチリの概説と港湾について記す事とし、プロジェクト紹介は省略しますので、次のサイトをご覧ください。

<http://www.pari.go.jp/special/special3/>

南米大陸西南に位置するチリは、幅はアンデス山脈から太平洋岸まで平均約175km、長さは約4,300kmに及び、面積は約76万km²と日本の約2倍です。また、本土から西に3,700kmの太平洋上にあるイースター島もチリの領土で、チリ政府は他に南極点を中心とする西経53°から90°までの南極大陸もチリ領土と主張しています。

地方行政区は、州・県・市町村の3段階で15州、54県、346市町村ありますが、州長官と県知事は大統領任命であり、首長が住民投票で選出されている本来の地方自治体は市町村だけです。人口約1,740万人、GDP約2,770億ドル（2013年世銀資料）で其々日本の約1/7、1/18ですが、GDP/人は南米では一番高く人々の暮らしは比較的豊かです。また、人口の約40%が首都圏州に集中しており、我が国よりも一極集中の社会経済状況となっています。

政治体制は立憲共和制で大統領は任期4年（連続再選不可）で選出されています。本年3月に就任した現大統領ミシェル・バチエレは一期空けて返り咲いた女性大統領ですが、女性の社会進出は目覚ましく、政界にも大臣9人（全23人）、次官10人（全32人）、州長官3人（全15人）などとなっています。また、チリ近代史の中で1970年のアジェンデ大統領による社会主義政権発足、それに対する米国による経済封鎖と軍部支援、1973年9月11日の軍事クーデター勃発とその後15年間続いたピノチェト軍事政権による民主化勢力弾圧は現在もチリ国民の対米感情や政治信条に大きな影響を及ぼしています。南米で9.11と言えればチリで起こったこのクーデター

を思い浮かべる人が多いようです。

また、1879年に勃発したチリ対ペルー・ボリビアの南米太平洋戦争は硝石採掘権を巡る争いによるものですが、1884年にチリ勝利で終わり、ペルー領、ボリビア領だった現在のチリ北部地域がチリに割譲されており、その結果ボリビアは内陸国となっています。

チリ経済は鉱産品なかでも銅の輸出による貿易黒字に支えられており、輸出額の6割以上が銅、モリブデン、鉄等の鉱産品によるものです。海外からの投資も対鉱業が多く、対チリ投資額全体の約3割を占める我が国も多くの大手鉱業企業や商社が進出しています。

パナマ運河が開通する1914年までは、首都圏の玄関港バルパライソや南米大陸南端のプンタアレナスはマゼラン海峡を通過する国際航路の寄港地として栄えましたが、現在ではチリの各港湾に入出港する外航船は、ほとんどチリ（北部港湾では一部ペルーやボリビアの貿易も扱う）の輸出入貨物荷役のための寄港となっています。チリの公設港湾は1997年制定の港湾近代化法により、10港10社の港湾公社に分割民営化され、施設は国有財産のままですが、管理運営や施設整備への国費投入は原則禁止され、多くの埠頭が施設整備はBOT方式、管理運営はコンセッション方式で入札公募されて民間会社に委託されています。

また、港湾・海運の行政機関としては、公共事業省港湾局が沿岸部の公共施設整備を担当している他、運輸通信省に港湾や海運を始めとする運輸交通政策を立案する部署、経済省に港湾公社などの公共企業を監督する部署が設置されており、更に、チリ海軍に属する海事総局（ディレクテマール）という機関が、海面埋立を含む沿岸部の開発行為の許可や航行安全・船舶取締といった海事全般の権限を有しています。



サンティアゴ市街地とアンデス山脈



バルパライソ港全景

◎エルサルバドルでの勤務を終えて

一般財団法人 沿岸技術研究センター
研究主幹 角野隆
(エルサルバドル国JICA専門家勤務)

2012年5月から二年間、エルサルバドル国港湾空港自治委員会にJICA専門家として勤務し、過日帰国しました。

エルサルバドルはアメリカ大陸の国々の中で面積が最小で、これといった天然資源も有していません。また、中米諸国はカリブ海を隔てて米国と至近距離に位置することから米国との交易が活発に行われていますが、エルサルバドルは中米諸国の中で唯一カリブ海に面しておらず、国際物流の面でも不利な条件下に置かれています。このような中、エルサルバドルの唯一の強みは、勤勉な国民性です。実際にカウンターパートの職員も非常によく働きます。会議が早朝から夜遅くに及ぶこともしばしばあります。時間の管理もきちりとしており、一般にイメージされるラテン人とは大きく異なっています。

かつて、エルサルバドルはこのような人的資源を競争力の源泉とし、中米の中で最も産業が発展していたと言われていました。しかしながら、1992年まで10年以上も続いた内戦によって国土が荒廃し、経済・社会が完全に疲弊してしまいました。また、内戦後は米国から素行不良者が大量に強制送還され、彼らが青年暴力団を組織して、その勢力を拡大させたことから治安の悪化が進み、これが経済復興の阻害要因の一つになっています。

エルサルバドルの中でも、首都サンサルバドルが位置する国の中西部には一定の産業集積が見られますが、同国の東部地域は、内戦の激戦地であったことから経済の疲弊が著しく、現在でもこれといった産業は立地していません。地元での雇用がなく、米国への出稼ぎに大きく依存している状況です。

エルサルバドル政府は、このように困難な状況にあるエルサルバドル東部地域を開発し、国

全体の経済復興を図ることを目的とし、同地域のラウニオン県に港湾を開発することを決定しました。我が国は同計画の立案から事業の実施、運営形態の検討に至るまで技術面・資金面で同国政府の取り組みを支援しています。

ラウニオン港は2008年に竣工し、既に定期コンテナ船やバルク船の入港実績があります。また、ニカラグアとラウニオンを結ぶ定期国際フェリーも就航する見込みです。

ラウニオン港は、このように大きな目的をもってグリーンフィールドに整備された港であるだけに、その本格稼働に向けては解決すべきいくつかの課題が残されています。先方政府がこれら課題の解決に向け努力する中、我が国もこれを側面的に支援しています。最も大きな技術的課題であるシルテーション対策については港湾空港技術研究所出身の先生方をはじめ多くの方から御指導をいただいております。財務計画の基礎となる需要予測に関しては国際臨海開発研究センターに先端的なモデルを開発していただいております。なお、これに関連した研究論文は、今年度の国際海運経済学会の論文賞を受賞しています。

勤勉なエルサルバドルの方々、こういった指導を通じて得た知見をしっかりと活かし、港湾の経営安定化に向けた諸課題を解決していくものと確信しております。



ラウニオン港コンテナターミナル

◆第22回JOPCA総会、第24回理事会の開催

今年度のJOPCA通常総会は6月10日火曜日、東海大学校友会館において、第24回理事会に引き続いて16時15分より西島浩之企画委員長の司会で開催されました。出席は委任状を含め、団

体会員32団体、個人会員83人でした。池田龍彦会長から開会挨拶、高田昌行国土交通省産業港湾課長から来賓挨拶がありました。議事に入り、平成25年度事業報告および決算報告、平成26年度事業計画および収支予算が満場一致で可決されました。また役員の選任も原案通り可決されました。その後副会長の選任も神戸市長の久元

喜造様にお引き受けいただくことを承認いただきました。理事会で議決された国際港湾交流基金の取り扱いに関する細則について事務局から説明があり、その他報告事項として岸本高彦座長から「ヤンゴンセミナーについて」の説明が



JOPCA 池田龍彦会長による議事進行中の様子

ありました。

総会終了後、意見交換会が開催され山縣宣彦港湾局長の来賓挨拶、奥村前事務局長による乾杯のあと和やかな懇談が続き、玄間千映子企画委員の中締め後、散会となりました。



国土交通省産業港湾課高田昌行課長来賓ご挨拶

◆ JICA 研修員の歓迎レセプションを開催

6月13日金曜日18時00分、JICAによる研修「平成26年度港湾開発・計画コース」の開会式と歓迎レセプションが霞が関ビル・東海大学校友会館で開催された。研修員は16カ国からの18名で、レセプションは港湾関係10団体の共催によるものである。

開会式では千葉泰三国土交通省港湾局産業港湾課国際企画室国際協力係長から各国大使館代表、日本側主催団体代表と各研修員の紹介、続いて大脇崇国土交通省大臣官房技術参事官の来賓ご挨拶、トマス・エルネスト・ヌグリカタンザニア国研修生代表ご挨拶と続く。その後歓迎レセプションに入った。

歓迎レセプションでは10団体を代表して公益社団法人日本港湾協会の須野原豊理事長がご挨拶と乾杯を行なった。日本側のホスト、研修員出身国の大使などのゲストと研修員との懇談

が続き、研修員の自己紹介、今回初めての試みであるOCDIオリジナルTシャツ贈呈式、国土交通省剣友会居合道部による居合術の演舞、その居合道着、刀姿と一緒に写真撮影、研修員、大使館代表、出席スタッフ集合写真撮影、東海大学校友会館からの東京の夜景観覧とプログラムが進み20時頃、パーティは閉会となった。

今回の研修は18名中4名が女性研修員であり、



JICA 研修生・レセプション参加者による集合写真



国土交通省大臣官房大脇崇技術参事官来賓ご挨拶



公益社団法人日本港湾協会須野原豊理事長10団体代表ご挨拶

例年よりも多い参加者だった。

自国大使館からのゲスト参加により、研修生もリラックスした表情がうかがえた。

研修員は国総研（横須賀）、港空研（横須賀）、

横浜国際センター（YIC）、OCDIなどで講義を受け、博多港、宇部港、広島港、水島港、大阪港、京都、横浜港、いわき市、小名浜港などを視察し、2ヶ月余の研修を終えて帰国した。

◆レムチャバン港からの研修生受入を終えて

北九州市港湾空港局 総務企画課
菅優子

北九州港とタイ・レムチャバン港は、1991年に姉妹港締結をし、以来、定期的な会議の開催や、研修生の受け入れを相互に行い、その関係を深めてきた。特に研修生の相互派遣は、互いの港についての理解を深めるのみならず、人的交流に重きが置かれ、歴代の研修生たちは、両港を結ぶ貴重な人財となっている。

平成26年度は、北九州港がレムチャバン港からの研修生を受け入れる番であり、年度当初より担当者同士で最適な時期を話し合ってきた結果、平成26年7月14日～20日という、初の夏期での実施となった。

研修生は、レムチャバン港より、経理担当の女性1人と、ポートオペレーション担当の男性1人、計2人が来北した。レムチャバン港の現状や問題点をしっかり把握しており、今回の研

修で学びたいことについても、明確な目標を持っていた。到着直後から、北九州港のみならず、日本の色々なことについて質問攻めにあった。

研修内容は、北九州港における港湾計画や管理システム、物流、産業立地などについてのレクチャーや関連施設の視察、市内港湾業者、物流業者への訪問及び荷役現場や倉庫等の視察などで、博多港を視察した際には、北九州港と比



座学風景



局長表敬



広報艇「みらい」からの視察



コンテナターミナル視察



浴衣で花火大会へ

較することで、日本における港間の競争についても学んだ。

研修は、座学と視察を交えたもので、これについて研修生は、「先にしっかりレクチャーを受けたものについて視察を行うというプログラムだったので、非常に理解しやすかった」とコメントした。

研修以外でも、心のこもったおもてなしで、日本文化を理解してもらい、日本と北九州のファンになって欲しいというのが当初からの思いであったため、様々な体験をしてもらった。

訪問した市内の港湾事業者からは、社員の温かい出迎えを受け、浴衣をプレゼントされたため、この浴衣を着て一緒に花火大会に出かけたり、伝統的な祭りである「小倉祇園」の時期であったため、地域の人たちから太鼓を教わり、交流を楽しんだりもした。

1週間という限られた時間の中で、伝えたいこと、体験して欲しいことがたくさんあり、公私ともにかなりタイトなハードスケジュールとなってしまう。研修生はさぞかし疲れたことと思うが、帰る前日に、「まだ帰りたくない。北九州にずっといたい」と言ってもらえ、彼らに



祇園太鼓を体験

とって、この研修が意義深いものとなったことを感じた。

国や港に対する彼らの熱い思いと、その発展のために、我々から様々なことを学ぼうとする、知識や情報に対する貪欲さや積極性を目の当たりにし、若い港であるレムチャバン港の持つエネルギーや将来性を感じるとともに、研修を提供する立場ではあったものの、多くのことを彼らから学んだ。

今年度もここに新たな人財が誕生した。彼らがこれからの両港の発展に、大きく活躍してくれることを願ってやまない。

◎事務局から

遅くなりましたがJOPCA会報第42号をお送りいたします。本号は9月29日に開催した(一財)国際臨海開発研究センター(OCDI)との共催による「港湾を巡る世界の動き」を聴く講演会(ジョイント講演会)の特集号とさせていただきました。当日の講師7名の方にご無理をお願いし、ボランティアベースでJOPCAに寄稿していただきました。7名の講師の皆様が誌面をお借りして厚く御礼申し上げます。おかげさまで通常

は8頁の会報ですが、今回は12頁に拡大してお届けいたしますので是非ともご一読ください。今後とも会報を充実させていきたいと考えておりますので、ご意見ご感想をお寄せいただければ幸いです。

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メール: jopca@jopca.org
ホームページアドレス: <http://www.jopca.org/>