

研修活動レポート

竹内アリネゆかり（ブラジル）

（原文は英語）

個人的感想

私は、日本人の父親の娘として、祖父母の日系人としての生活環境の中で育てられたため、日本人としてふるまうように期待されてきた。人から尊敬され、常に A ランクの優秀な学業成績をあげ、課外活動も積極的に行い、失敗をせず、他の人の迷惑にならないようにする、というのが私の養育の基本方針だった。

ブラジルで生まれ育ちブラジル人の友を持ちながら、このような環境に適応しなければならないことにより、私は、両方の文化の良い面を実感すると同時に、それぞれの文化の悪い面も知るようになった。私は、私自身を両方の文化の混合と考えている。そして、成長の過程で、その都度、正しいと思う方を選んできた。

ブラジルで日本に行くのに最も不安に思うことの一つは、間違いなくカルチャーショックのことだ。日本文化を知っているとは言っても、日本だけに影響を受けて育ったわけではないので、日本文化のどのような点に私が適応しづらいか分かっていなかった。しかし、この新しい世界に飛び込む以上、日本で日本人に囲まれて生活する間は、日本人のようにふるまおうと決心した。

日本の良い点は、食べ物が素晴らしく美味しいことだ。ブラジルのアジア料理店で出される日本料理より 10 倍も美味しい。お弁当から高級レストランに至るまで、思いつく限りいろいろの日本料理に挑戦した。どれもすべて美味しかった。もう一つ、私が愛したものは、日本の緑茶だ。ペットボトルのお茶でさえ、とても美味しかった。

日本の観光地も、息を飲むくらい美しく、私がこれまで見たどの場所よりも素晴らしい建築と文化があった。

最初に私が気付いた違和感は、私が一人ぼっちだという事実だ。実際、周囲に友人がいない中で一人暮らしをした。こんなことは生まれて初めての経験だった。最初の 2 週間は私にとって完全にひどい日々だった。だれか近くにいてほしいといつも思っていた。しかし、そのような感情は間もなく消えていきました。私自身が決めた生活ルールによって、一人暮らしを楽しむ日々が始まった。

しかし、もっとも寂しかったのは、一緒に行動を共にする友人がいないことだった。それは一つの考える時間になった。ほとんど字が読めない国で迷い、私は落ち込んで孤独を感じていたからだ。私は、ほとんどの時間、母やボーイフレンドや友人たちと（インターネットを介して）話をして、人恋しさを紛らわしていた。彼らは私を大変助けてくれたが、私はそれでも、声だけでなく、実際の人々との交流を切望していた。

日本で自分が迷い児であると感じさせられたもう一つのことは、カルチャーショックだ

った。日本でできるだけ適応しようと努力していたが、私が思慮の浅い決断をしてしまったことで、もう立ち直れないかもしれないと思うほどの結果を招いたことがあった。いくつかのコミュニケーションの行き違いも、予想外の結果を招いてしまった。

どちらの問題も、友人がいないこととあいまって、私に、世界中で最悪の人間になってしまったように感じさせた。自分が大失敗ばかり引き起こすので、超反社会的人物のように思えて仕方なかった。

時間がたつにつれて、これらの障害を乗り越え、日本の生活にだんだんなじむことができるようになった。友人もできた。親戚の家を訪ね、良い時間を過ごすことができた。私は研究を始めた。もう私はすっかり適応することができたと思う。

那覇港

那覇港は、1921年に開設され、沖縄県の経済、教育、行政の中心的存在となっている。那覇港は、日本本土から南西 600 km、東シナ海を中心に位置する沖縄本島にある。沖縄本島は、東シナ海に浮かぶ日本の琉球諸島の一つである。

第 2 次世界大戦後、那覇港は米軍及び沖縄県の基幹港として使われている。那覇市は、1972年に沖縄県の県庁所在地になった。那覇港は水深が深く、琉球諸島の商業物流の中心となっている。漆製品や陶器、泡盛、染め物など、多くの伝統的地場産業の基地の役目を果たしている。

沖縄の玄関口として、那覇港は近隣の 40 以上の諸島の経済を支えている。また、アジアやアメリカに向けたコンテナ船を含む 50 以上の航路を管理している。

那覇港の国際コンテナふ頭は、短期のリース契約による積み下ろし業者により運営されている。ふ頭には、総延長 950m に及ぶ 3 か所の停泊地（バース）があり、最も古いものは (1997 年開設)、延長 300m、水深 15m となっている。最も新しいバース (第 11 号) は、延長 350m、水深 15m である。那覇港のコンテナターミナルの総面積は 38 万 5 千平方メートルで、1 年間に 80 万 TEU (20 フィートコンテナ換算) までの貨物を取り扱うことができる。

那覇港には 4 つのふ頭がある。それらは、那覇ふ頭、新港ふ頭、泊ふ頭、浦添ふ頭の 4 つである。水深 9m の那覇ふ頭には、フェリーのほか、鹿児島県やその他の島に荷物を運ぶ車を積載できる RO-RO 船が停泊できる。那覇の新港ふ頭は、水深が 14m あり、米国向けのコンテナ輸送船や、日本本土向けのフェリーや RO-RO 船が停泊できる。泊ふ頭は水深 6m で、近隣の島々への遊覧船やフェリー、定期旅客船が運行されている。浦添ふ頭は水深が 7.5m で、不定期船が利用している。

那覇港管理組合は、港の管理運営を担っている。1972 年まで、米国と沖縄県は那覇港のそれぞれ独立した部分を開発してきたが、1972 年以降 2002 年までは那覇市が所管した。2002 年に、現在の那覇港管理組合が創設された。

那覇港管理組合は、沖縄県と那覇市、浦添市の 3 つの自治体が共同出資した。この組合

の創設は、地域の経済成長のため、港湾の管理能力を強化し港のインフラを最大限活用できるようにすることが目的であった。那覇港管理組合は、港湾整備の計画、開発、管理のすべてに責任を負っている。計画部門の業務として、那覇港は長期にわたって期待されている港湾開発計画を推進している。これは、2003年3月に日本国政府により改正、承認された。これにより、コンテナふ頭の民営化と、環境面への配慮が実施された。民間のターミナル管理業者として認定されている那覇港国際コンテナターミナル株式会社（NICTI）は、那覇港の第9ふ頭と第10ふ頭の営業を2006年1月1日から開始した。フィリピンに本社を置く国際ターミナル管理業者である国際コンテナターミナルサービス株式会社（ICTSI）が、NICTIの株式の60%を保有しており、残りの40%は那覇港で営業している6つの積み下ろし業者が保有している。

那覇港の管理業者は、ターミナル管理運営の国際競争入札を経て、それぞれの企業の実績に基づき、那覇港管理組合（NPA）が決定する。2002年12月に新しい法律が施行され、日本で初めて、公共のコンテナターミナルへの民間業者の最長30年の長期間のリース契約参加が認められた。

那覇港管理組合と民間のふ頭業者の役割と責任分担は、入札の書類に細かく規定されるべきである。波止場や、ヤード、移動起重機などの主なインフラ設備のほとんどは那覇港管理組合が供給するが、その他の上部構築物、例えばヤード内でのコンテナ搬送機やCFS（コンテナ・フレイト・ステーション）などは、民間業者が負担することとなっている。

水島港

水島港は、南日本の瀬戸内海北部に面した岡山県に位置し、神戸港から西南西約132kmの所にある。水島臨海工業地帯の後ろの人工島に作られ、特に、大洋を航海する船舶数とその積載量が日々増加している今日にあって、コンテナ積荷の船舶輸送の拠点として活用されている。

水島港は、生産の基地である水島地区と物流の拠点である玉島地区の両方に面している。この両方の地域の間には、岡山県の主要な河川の一つである高梁川が流れている。

海洋への玄関口として開設された水島港は、日本の主要工業地帯の一つとして、1962年の開業以来着実に成長を遂げてきた。水島港は、中国の東部、韓国、台湾、ベトナムなどとの貿易に大きな役割を果たしている。

玉島は商業地域として、水島は多方面からの要請に応える形で産業地域として、それぞれ発展してきた。両方の地域の利点を生かして、水島港は、2015年の今年、開業53周年を迎え、現在も世界から日本への入り口として発展を続けている。

水島港国際物流センター株式会社は、岡山県から輸入促進地域（FAZ）としてコンテナターミナルを借り受け、独自の貨物分別方式と貯蔵設備を生かした運用を行っている。経済の国際化により、水島港の日本と岡山県における役割はますます重要になっている。

水島港国際物流センター株式会社は、半官半民の企業なので、大きな利益を追及してい

るわけではない。彼らの目標は、顧客に安心、安全、迅速を提供しながらターミナルを管理運営することである。

水島港で取り扱われる多様な積荷は、コンテナ、バラ荷、自動車などである。そして、水島港の背後には、三菱自動車、三菱ガス化学、東京製鐵、ナカシマプロペラ、JX 日鉱日石エネルギーなど多数の大企業が位置し、港の提供するサービスを利用している。

水島港のコンテナふ頭の面積はおよそ 33 万平方メートルあり、波止場を 3 か所所有している。波止場は水深 12m（耐震バース）で、載貨重量トン数 3 万トン（DWT）までのコンテナ船を停泊することができる。他の 2 か所の波止場は、水深 10m で、1 万トン（DWT）までのコンテナ船が停泊できる。港湾計画では、すべての波止場の水深を 12m にする計画である。

水島港の積荷取扱量は、開業以来着実に増加している。水島港国際コンテナターミナルは地方のコンテナ港であるが、日本で第 15 位の取扱量を誇っている。日本の主要 5 大港（東京、横浜、名古屋、神戸、大阪）の年間コンテナ取扱量は約 163,000TEU（20 フィートコンテナ換算）である。

名古屋港

太平洋に東岸を面する日本列島の中心部にある伊勢湾の最も深い部分に位置し、名古屋港は、1907 年 11 月 10 日に国際貿易を開始して以来着実に発展を遂げてきている。

2014 年には名古屋港の積荷合計処理量は 2 億 800 万トンで、前年比 0.3% の減であった。しかし前年同様、処理量日本一を記録し、これは連続 13 年にわたっている。

国際貿易における積荷処理量は 1 億 3800 万トンで、前年比 1.7% 減であった。主要な輸出品目は、自動車完成品、自動車部品、産業機械、鋼材、ゴム製品などである。

名古屋港は日本の玄関口として主要な役を務め、全世界およそ 150 の国や地域と日本を結んでいる。

名古屋港の管理者は、特別地方公共団体の名古屋港管理組合である。名古屋港管理組合は、1951 年に愛知県と名古屋市によって設立された。港湾法により、名古屋港管理組合は、港湾管理者として、港湾のインフラや施設の計画、建設、改善や、港湾地域及び施設の効率的な運営を確保するための管理運営、及び、港湾利用に必要な公共工事の管理が主要な業務として定められている。名古屋港では民間部門が積み下ろしや港湾領域の水面維持、波止場間の交通管理などのサービスを提供している。

名古屋港が国際貿易を始めたのは 1907 年後半であった。今日では、約 150 もの国や地域と貿易を行っている。日本最大の積荷取扱港として、名古屋港はあらゆる種類の積荷を受け入れている。東京、横浜、大阪、神戸と並び日本の主要 5 大港の一つとして、日本の全貿易額の約 10%、貿易黒字の約 76% を占めている。名古屋港は、日本で初めて自動車を輸出した港であり、毎年約 140 万台の自動車完成品を輸出している。

今回の名古屋港視察は、ブラジルには自動化されたターミナルがまだないことから、最

も興味深い見学となった。この視察見学を通じて、私はターミナルの内部の物流の概要とその運営管理について、多くのことを学ぶことができた。

また、港がどのようにして建設され、物流において最も気を付けなければならない点はどこか、などお聞きすることができたのは、大変勉強になった。世界の他の自動化されたコンテナターミナルについても研究し、名古屋港とどのように異なっているかについても、知識を得ることができた。