

巻頭エッセイ

横浜港、新たな予感

高田昌行

関東地方整備局 副局長



今年、明治維新150年。歴史を紐解けば、幕末から明治の動乱期、お隣の清国では、1840年に当時の覇権国となる大英帝国とのアヘン戦争、1856年には英仏とのいわゆる第二次アヘン戦争（アロー号事件）等が生じ、敗北後、清国は開港や領土割譲、多額の賠償金の支払い等を課された。おそらく「次は日本」、と江戸幕府は戦々恐々としていただろう。その中で、1854年の米国の猛将ペリーの再来航時に、江戸幕府とこの横浜の地で日米和親条約が締結され、1858年の日米修好通商条約の締結後、順次同等の条約を主要国と締結し、鎖国体制は完全に終焉した。1859年には横浜港等が開港に至ったが、国内では尊王攘夷の風が吹き荒れ、1860年に桜田門外の変、1862年に生麦事件（横浜市）、1863年に薩英戦争等が生じた。欧米列強との圧倒的な国力の差がある中、一歩間違えば、戦争となり、植民地になっていたかもしれない中で、よくぞ日本は、国難を乗り越えて、持ちこたえたと思う。当時の開港時代の名残として、大棧橋近くの開港広場には日米和親条約を締結した記念の碑が設置され、その隣には、幕末から明治時代にかけて大きな影響を与えた英国系商社ジャーディン・マセソン商会（英一番館）の跡地がシルク博物館として存在し、生糸（シルク）の輸出港としても発展した横浜港の生糸検査所の名残が、私どもの勤務する横浜第二合同庁舎に見受けられる。明治の近代化のうねりの中で、英国等の影響を受けつつ、開港以降、みなとまち横浜が、日本が、発展してきたことは間違いのないと思う。

ところで私の職場からは、諸先輩方のおかげもあり、横浜港が一望できる。蒼い海と青い空、朝日に輝くベイブリッジに加え、大棧橋にクルーズ船が着岸すると爽やかな気分になる。国際旅客船

拠点形成港湾にも指定された横浜港では、数年先には、大型クルーズ船が5隻同時着岸、という時代も到来する。海外から一度に一万人程度の訪日クルーズ客が入国すると思うと、胸が躍る。既に、職場からも見える新港9号ふ頭や大黒ふ頭では、大型クルーズ船にも対応可能な貨客ふ頭の改良工事に着手中である。開港以来、貿易港として先導的な役割を果たしてきた横浜港が、次はクルーズ港としても、日本をけん引していくと思うと感慨深い。

また横浜には、鉄道、銀行、ホテル、ビール、アイスクリーム、西洋理髪、写真等の西洋文化の発祥の地として、その名残が街のあちこちに残っている。またガス灯も日本初、LNGの輸入も日本初が横浜港（根岸）である。かつては米国等の外圧を受け、薪や食料等の物資供給等を行うため開港したが、これからは、国際海運ネットワークの拠点港となる一つの有力な手段として、LNG燃料の供給に関して主導的な取り組みを進めていく。現段階では、日本は世界最大の輸入国であり、既存のLNG基地が多数立地している。地政学的にも戦略的にも、日本から米国、東アジアへのラストポート、ファーストポートに位置する我が国の強い分野を、今のうちから伸ばしていくべきであろう。

今般、関東地方整備局でも、本省港湾局や作業船協会のご支援、ご協力を得て、環境整備船べいくりの代替船を、LNGと軽油燃料のデュアルタイプ燃料船として、発注予定である。我が国においても、LNGクルーズ船、LNG貨物船が本格的に建造・就航されることを夢見て、小さくても確実に一歩、前に踏み出していきたい。近未来のLNGの国際供給拠点港として、横浜港をはじめ、日本の港が発展する一助となれば幸いです。