

2025年8月19日



報道関係者各位

ヨコハマ海洋市民大学実行委員会

ヨコハマ海洋市民大学2025年度講座第3回
「出航！港まるごと講座 学んで楽しむ横浜港」
を開催しました！
2025年8月7日(木)【象の鼻テ8月7日ラス・横浜市中区】

ヨコハマ海洋市民大学実行委員会は、令和7年8月7日(木)に横浜の海が抱える社会課題の解決に挑戦する市民を養成する、ヨコハマ海洋市民大学2025年度第3回講座「出航！港まるごと講座 学んで楽しむ横浜港」を開催いたしました。このイベントは、次世代へ豊かで美しい海を引き継ぐために、海を介して人と人とがつながる“日本財団「海と日本プロジェクト」”の一環です。



イベント概要

- ・ヨコハマ海洋市民大学実行委員会は「横浜の海が抱える社会課題を自ら考え、解決できる市民（海族・うみぞく）」を育成するヨコハマ海洋市民大学2025年度講座の第3回目を開催した（年10回開催）。
- ・開催日時：令和7年8月7日（木）19:30～
- ・開催場所：象の鼻テラス（横浜市中区）
- ・参加人数：46名（会場受講生18、オンライン受講生14、講師1、ゲスト・スタッフ6、実行委員7）
- ・共 催：海と日本プロジェクト
- ・後 援：横浜市・海洋都市横浜うみ協議会

紹介と活動概要

- 講師の今村裕一郎さんは、現在 一般社団法人・横浜港振興協会 専務理事として活躍されています。今年のテーマである、まさに港の中の人です。横浜市港湾局と上記協会の勤務を通じ約40年間 港の仕事に従事されてきました。

横浜市港湾局勤務時代には横浜港の管理運営、振興宣伝、客船事業、国際交流などの業務を経験されています。この間に民間の船会社や政府系コンサルタントに出向し、海外の港湾にもアジアを中心に30か国ほど出張されました。現在所属する横浜港振興協会においては、大さん橋の指定管理、市内外での出前講座、クルーズ客の横浜宿泊の促進やウォーターフロントの開発企画、臨海部交通アクセス手段の拡充など、幅広くミナトの活性化を図る業務でご活躍中です。

<https://www.yokohamaport.org/>

はじめに（講師・今村さんから）

「今日はここで話ができることをとても楽しみにしていました。」とうれしいお言葉で講座が始まります。「ただ、2～3人しか受講生が来てくれなかったらどうしよう？と不安にも思っていました。」と会場を笑わせます。講師は自己紹介のとおり国内外で沢山の港を視てきました。また沢山の港で働く関係者の想いを感じながら仕事をしてきた中で、ご自身が感じた港の魅力や時代とともに変わっていく姿、そしてこれからは「こうあってほしい」と言うような思いをお話したい、と語ります。そして改めて「今回、ここで話すことは公的なお墨付きのあるお話ではありません。私が40年近く港でお仕事をしながら見て、感じたことを受講生の皆さんにご紹介するものです。ぜひ『本当にそうなのか？』と懐疑的な意識で聞いて欲しいと思います。またそれによって皆さんが港を考えるひとつのきっかけになれば非常にうれしいと思います。」とお話され、講座が進みます。



講師 今村さん

本日お話しする内容

- ① 港の歴史
- ② 横浜港の現状と課題
- ③ 客船事業
- ④ 環境への取り組み
- ⑤ 市民の港に対する向き合い方

講師スライドより

本日のレジュメ

港の歴史

横浜港の歴史というと多くの方は開港時、アメリカよりペリーがやってきて...と言うお話を思い浮かべるとと思います。もちろんそれは間違っていない。が、講師はそれよりも、もっと昔の今から350年ほど前の新田(しんでん・新しい田んぼ)開発、開墾が横浜の町の起点になっているのだと考えています。下の写真(左)にあるような入江の横に突き出た長い砂州(さす)があったことから横浜という地名がつけられたそうです。ちなみにその横に長い浜は当時、宗閑嶋(しゅうかんじま)と呼ばれていたそうです。その根元に横浜村があったとスライド資料に書かれています(出典は「横浜吉田新田図絵」)。この新田開発は江戸時代後半、都市として大きくなり人口が増えた江戸の住民を十分に食べさせるだけの食料を確保するため、幕府が推奨していたことのように、この横浜に注目したのが当時の実業家・吉田勘兵衛氏でした。



横浜港の始まりは...



新田開発をしたエリア

「泰平の眠りをさます蒸気船 たった四杯で夜も眠れず」当時人気だった上喜撰というお茶にかけた狂歌を産んだペリーの来航が1853年です。カフェインが含まれる四杯の上喜撰とアメリカから来た4杯の蒸気船で眠れなくなってしまう当時の江戸の混乱を歌っています。ペリーは開港を迫りますが当時の12代将軍は体調を崩し重大な判断ができず、幕府は1年の猶予をもらいます。そのペリーが香港にあった基地に戻る際、沿岸の水深をあちこち図り次の寄港の準備もしていたと言うのは知りませんでした。さすが歴史に名を残す人はただでは帰りません。

その後、開港する横浜港ですが東海道から離れていることが重要でした。大砲を積んだ外国船が江戸近くにも困ります。そしてほかの港との大きな違いが横浜港にはありました。それは通常、港ができると国内取引により発展、のちに国際港へと段階を踏んで進化するはずなのですが、ここは突然国際港として始まります。港を囲む横浜の街並みが異国情緒にあふれるのも当然のことだったようです。そして日本最大の中華街がなぜ横浜にあるのか？というお話も興味深い内容でした。欧米の商人は言葉は通じないけれど日本人と漢字による筆談ができるという中国人を伴って日本にやってきたそうです。その彼らが中華街を形成する始まりとなったとか。そして幕府は日本

人の事業とぶつからないように業態を制限しながら中華街との共存を図ったようです。

講座ではその後につづく、横浜港の3つの受難(関東大震災・横浜大空襲・米軍による接收)や新しいふ頭建設、輸送革新(コンテナ化)など現在へつながるお話へと進みました。本当ならコンテナターミナルが国の戦略として横浜にできるはずだったけれど当時の飛鳥田市長と支持母体との関係などからうまく進まず、運輸省(当時)は東京・品川、大井にコンテナターミナルを作ります。その後、時流に乗り遅れないように横浜も動き出しますが本牧ふ頭の設計変更など物流のコンテナ化に対応するのが大変でした。大きなコンテナを大量に置くコンテナヤードが必要になったり、東京に出遅れたため国内船会社は誘致できず、海外船会社を誘致することで時代の変化に対応してきました。

このあと飛鳥田市長による6大事業や現在のみなとみらいの状況などの紹介がありました。みなとみらいのマンションは10年で住民、所有者がすべて入れ替わるような投機対象としても人気のあるエリアになっているそうです。

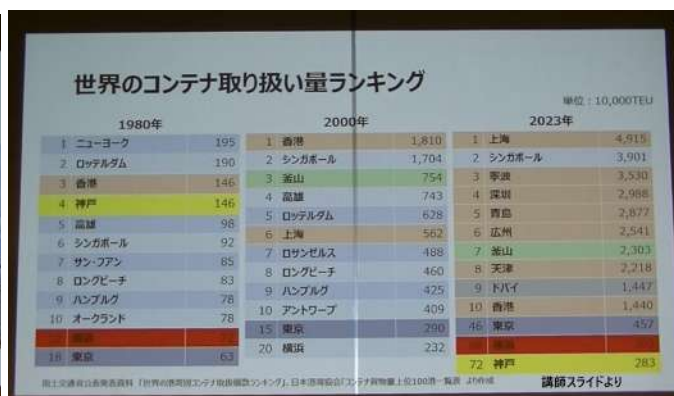
続く横浜ベイブリッジの設計と建設のお話では現在の大型客船が通れない高さになっている事情や理由もお話されていました。また町中を走るトレーラーが激減したのもベイブリッジのお陰です。市内の空気環境にも大きく貢献していますね。この後はプラザ合意による貿易構造の変化、製造業の海外移転による輸出量の減少などの説明がありました。

横浜港の現状と課題

スクリーンには令和6年のデータが投影されました。入港船舶数28,579隻(うち 外航船8,800隻)、貨物取扱量10,096万トン(1億96万トン)、コンテナ取扱個数302万 TEUと記載されています。筆者はTEUという単位を初めて目にしました。これはコンテナもいくつかの種類に分かれていますが、総量を把握するため「20フィートの海上コンテナに換算する」Twenty-foot Equivalent Unit という単位(港湾用語)で表すようです。よくみかける長い 40feet のコンテナは2TEUになるわけですね。かつては入港船舶数が36,000隻程度あったそうですが、船舶の大型化により実数は減っているとのこと。ただし貨物の取扱量が減っているわけではありません。



横浜港の現状です



世界の港の取扱量と順位の変化

世界全体の取扱量はどんどんと増え、港の機能や使いやすさなども含め大きく順位が変わっています。横浜は1980年に12位720,000TEUでしたが2000年には20位2,320,000TEUとなっています。更に2023年にはなんと68位と大きく順位を落としています。3,020,000TEUの取扱量でした。1980年に4位だった神戸は1995年の阪神淡路大震災で港が大きく壊れてしまい、2000年その取引量を大きく落とし、2023年によりやく72位まで回復してきています。ただ一度他へ移ってしまった積替え港(ハブ港)としての機能や顧客(船会社)を取り戻すことは難しく、現在はそ

の機能を韓国の釜山が担っています(国を挙げての支援が成功したようです)。2023年の順位でも7位に釜山が入っています。ほか2位のシンガポールと9位のドバイ以外はすべて中国の港でした。釜山は韓国で唯一の国際港で国の戦略や予算も集中的に投入できるという日本の港との違いがあります。これは終戦後連合国による施策で港湾施設を国が簡単に軍港として転用できないように地方自治体管理とするよう定めたためだそうです。そのため日本には47都道府県の数以上の港がそれぞれの地方自治体管理となり釜山のような戦略的な港湾機能の活用が難しくなっているのだそうです。この釜山の活躍によりアジアから北米に向かうコンテナの航路が日本(横浜)に寄らなくなってしまうという事態になりかねない、北米に荷物を送るには逆方向の西にある釜山に荷物を送ることになる(時間も費用もかかり、荷物も痛む、定期航路化しにくいなど)という懸念から「国際コンテナ戦略港湾政策」を国土交通省が打ち出します。ここも各自治体の思惑などもあり足並みがそろわない現状について学びました。その「国際コンテナ戦略港湾政策」により横浜港はさらなるふ頭の機能強化が図られています。

詳細はこちらから

https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk2_000002.html



国際競争力強化を目指します。

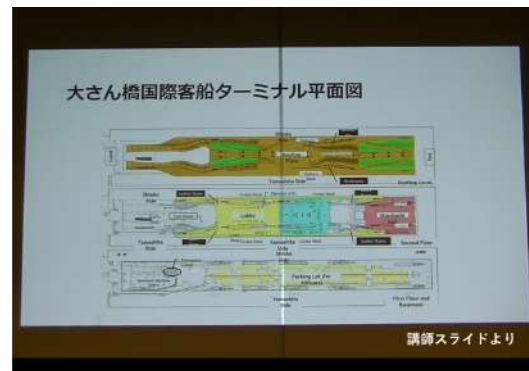
さらに南本牧ふ頭や新本牧ふ頭の計画も

そんな横浜港ですが、世界銀行による2020年の調査では「コンテナ港湾生産性指数(CPPI)」において世界一であると発表されました。これはコンテナ1個に必要とする作業(荷役)時間が他港平均で3.6分であるのに対し横浜港は1.1分ととびぬけた作業効率を評価されたものです。これはコンテナ船の入港から出港までの総滞在時間や安全性などを元に算出しているそうです。すばらしいですね。

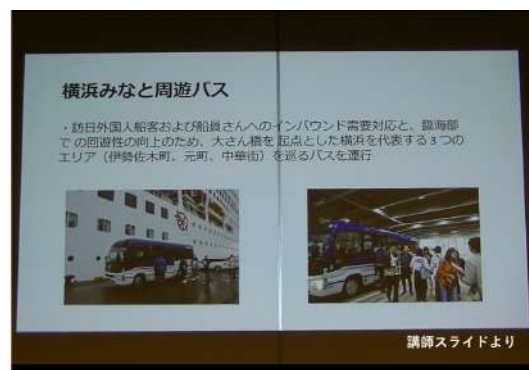
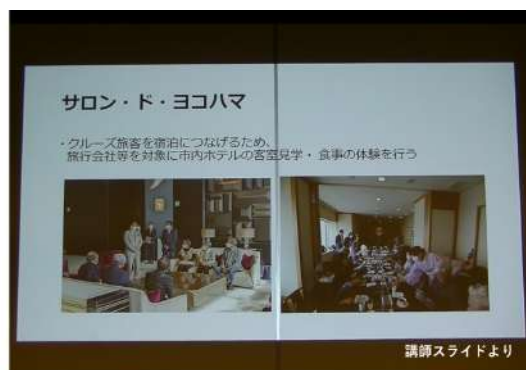
客船事業

過去10年間の横浜港へのクルーズ船寄港数が投影されました。2023年は国内最多の外航船101回寄港・トータルで171回。2024年には200回を超えました。コロナ禍で大きくクルーズ船の寄港数が減っているのもよく分かります。しかしすっかり元の数字を取り戻し、今年はそれ以上になるそうです。

客船事業も古くは南米、北米、ハワイへの移民などが盛んだった時期を経て現在に至っています。さらに大さん橋国際客船ターミナルやハンマーヘッド、大黒ふ頭などの解説が続きました。



そして客船事業の一つとして「サロン・ド・ヨコハマ」という名称でクルーズのお客様を横浜のホテルに宿泊してもらうための試みもされていました。さらには「横浜みなと周遊バス」などの取組の紹介もありました。これは訪日外国人やクルーの方のために伊勢佐木町・元町・中華街を巡るバスを運行しています。



環境への取り組み

ここからは横浜港が行っている環境への取組のおはなしです。

原材料や製品を輸入しコンテナが空になったあとそのまま使わないのはタダの無駄です。当然輸入の後には輸出品を積み込んでまた船に乗せるのが理想的です。しかし東京港のように輸入品は多いけど輸出品が少ない港はそれができません。そして隣接する横浜港はなんと東京の逆で輸出するコンテナ貨物が多いので、双方が協力して東京港から空(から)のコンテナをバージ船に積み、まとめて横浜港へ運んでくる「東京湾内のコンテナバージ輸送網」を整備しているそうです。下のスライドにあるような大型のコンテナバージ船に積み込み、プッシャーボート(タグボート)で押して運ぶのだそうです。これはそれぞれのコンテナをトラックで輸送するよりもなんと85%ものCO2削減効果が見込まれるそうです！素晴らしいです。

横浜市港湾局のページ <https://x.gd/5GcTR>

他にも港湾エリアにたくさんある倉庫の屋根を活用した「太陽光発電システム」や横浜市港湾局のカーボンニュートラルポート(CNP)脱炭素化への取組などが紹介されました。特に講師が力を入れていたのが「船舶停泊時のアイドリングストップ(陸上電力供給)」のお話でした。船舶は停泊時にも船内で働く人がいます。その方たちへの照明や空調を提供するための電気を実は船のエンジンを使って作っています。つまり船が港に停泊しているときも化石燃料を焚き続けたいといけなかったのがこれまでの状況です。これを停泊している船舶には陸上から電気を供給し自家用車と言われていたアイドリングストップを実現することにしたのが陸上電力供給(陸電)というシステムです。これは海外が先行しており港によっては陸電設備を持たない船舶は入港できないという港も出てきてい

ます。横浜が世界基準を見据えている証拠ですね。ほかにも「水素、LNG等の新エネルギー利活用」や「アマモなど海藻を育成することで海中のCO2を吸収する横浜ブルーカーボンの取組」などが紹介されました。新本牧ふ頭では「生物共生型護岸」と言うものが整備されているそうです。



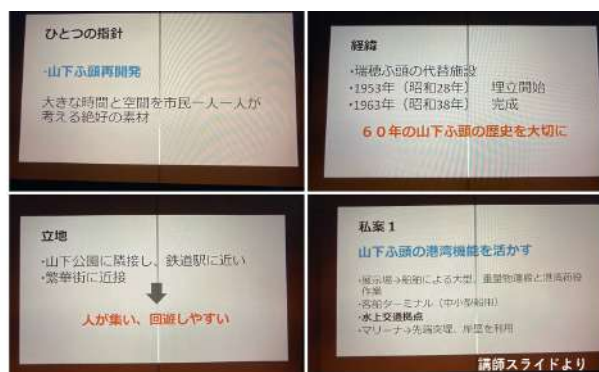
コンテナバース輸送網



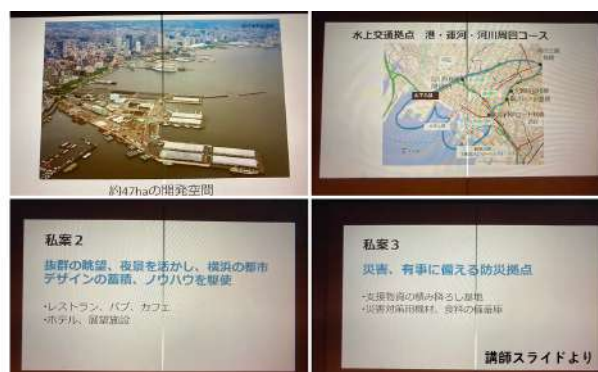
停泊中のCO2を削減する陸電システム

市民の港に対しての向き合い方

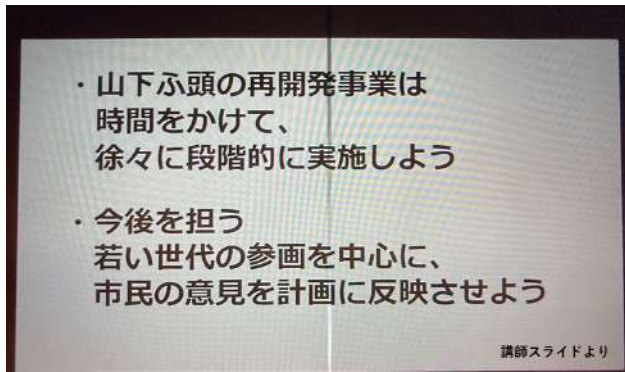
ここからは実行委員会からの要望で作った項目です。また全くの私見ですが...と言う前置きとともに最終章へと進みます。市民がどのように港に対して向き合うか、それは自分たちが港に何を求めるのか、また行政にどのような港にして欲しいと訴えるのか、実現するのかを考えることです。講師も港で仕事をしてきたひとりとして思い描くこれからの山下ふ頭の再開発のイメージをお持ちでした。



講師が考えるこれからの横浜港 山下ふ頭再開発への考察や提案(私見として)



通常、港湾の開発計画は行政主導で進み、市民の声が十二分に反映される事はとても難しいそうです。しかし4年前の市長交代により反対の多かったIR建設が中止され、山下ふ頭は市民の声が行政に届いた場所として世間の注目を集めることになりました。この状況はいいチャンスだと講師は語ります。講師の山下ふ頭への想いは私見として投影されたように港湾機能を活かしたものが中心です。ほかにも防災機能についての言及もありました。しかしここで講師はこうあるべきだとは語りませんでした。ただ最後に、山下ふ頭の再開発事業は時間をかけて段階的に実施するのが良いのではないか、また次世代の若い声を計画に反映させて欲しいとお話されていました。



参加者の声

- ・歴史の話では知らない情報もあって面白かった。
- ・内容が多かったが整理されていてとても分かりやすかった。
- ・これからの横浜港について真剣に講師が考えているのが伝わってきた。

<団体概要>

団体名称 :ヨコハマ海洋市民大学実行委員会

URL : <https://yokohamakaiyouniv.wixsite.com/kaiyo/>

活動内容 :横浜市民が横浜の海が抱える社会課題を自ら考え解決に向けて行動できる海族(うみぞく)になるための養成講座を年10回(コロナ禍以前は年20回)開催している。座学だけではなく実際に海や海を学べる野外講座も開催している。



日本財団「海と日本プロジェクト」

さまざまなかたちで日本人の暮らしを支え、時に心の安らぎやワクワク、ひらめきを与えてくれる海。そんな海で進行している環境の悪化などの現状を、子どもたちをはじめ全国の人が「自分ごと」としてとらえ、海を未来へ引き継ぐアクションの輪を広げていくため、オールジャパンで推進するプロジェクトです。

<https://uminohi.jp/>

<お問い合わせ先>

団体名:ヨコハマ海洋市民大学実行委員会

担当者名:実行委員長 金木伸浩(かねきのぶひろ)

メールアドレス:yokohama.kaiyo.univ@gmail.com