



NPO 法人中野中小企業診断士会、研修部主催の「横浜港クルーズと元町商店街見学会」というイベントに参加しました。

今回は横浜港クルーズについてご報告致します。平成 23 年 11 月 26 日、快晴、気温も良好、参加者 18 名が、横浜港、象の鼻ピアから乗船しました。サンタ・バルカ号は約 20 トン、船内定員 47 名、速力 18 ノット（約 33 k m/hr）の新造船です。本船の当初の用途は、羽田空港拡張工事に伴う工事要員の送迎用です。羽田空港の拡張工事終了に伴い、本船用途を横浜港内観光クルーズ船に変更、就航しています。

動きだした本船は、大棧橋を横に見ながら氷川丸を經由、横浜ベイブリッジの真下をくぐって本牧のコンテナふ頭に向かいます。操船歴 40 年を誇る永井オーナー船長の説明を受けながら本船は巨大なコンテナ船に近接しました。2 万トンクラスのコンテナ船や大型自動車専用船など、近くから見上げる大型船は迫力があります。永井船長の問わず語りでは、昭和 45 年ごろのコンテナ船の導入による港湾と海運の流通革命で当時約 10 万人いた港湾労働者数が約 5 万人（全国）に半減、もっとすごいのは外航海運で、国際競争の激化や円高から、所有船の船籍を税金が安く、乗組員の国籍も問わない外国に移したため日本人外航船員が激減したといえます。日本の商船

隊は約 2,000 隻といわれますが、そのうち日の丸を掲げる外航日本籍船はわずかに 91 隻（5%）とのこと。全日本海員組合の広報によると、日本の外航商船（約 2,000 隻）の乗組員は 35,088 人、そのうち日本人は 1,650 人（2005 年）で、これも同じく 5% です。確かに横浜港に停泊している船舶で、ファンネルマークは日本や米国の海運会社でも、船尾に表示されている船籍港は、パナマや香港、シンガポールでした。日本籍船は皆無です。

本船は、快調なエンジン音とともにコンテナふ頭から赤灯台を經由して、大黒ふ頭へ向かいます。東京電力横浜火力発電所の大きな 2 本の煙突を横目に見て、小麦をバキュームで取り込むサイロ荷役を見学しました。小麦を満載した大型のバルクキャリア（バラ積専用船）は、外国から千葉港に入港します。大型船の着岸料が高いため、小口納品の小麦はハシケに載せて横浜のサイロまで輸送、荷役を行います。

この先にある瑞穂棧橋は、在日米陸軍の専用地区です。陸上からは入れませんが、ぐるっと裏から回り込むと海上から少し様子がうかがえます。なぜなのか、上陸用舟艇が 6 隻並んで陸上に格納してありました。

1 時間 20 分の港内周遊で乗船記というのも少し大袈裟ですが、永井船長の名解説のおかげで横浜の港湾事情についてかなりの知識を得ることができました。

また、港湾旅客運送から観光事業に進路を変更したサンタ・バルカ号の乗船予約は 1 カ月先まで埋まっているとのこと。川崎工場地帯での夜間工場見学クルーズや羽田沖旅客機観測クルーズなどが人気を集めています。サンタ・バルカ号の航海無事と事業発展を祈って次の目的地、横浜元町 SS 会へ向かいました。