

# 学生、横浜港を取材 貴重な体験



工事現場の指示官の方からのケーソンと工事現場についてのお話を真剣に聞く学生たち



作動しているガントリークレーン(右)と作動していないガントリークレーン(左)。

## 臨港道路完成まで2年

七月二十四日午後一時三十分、横浜港学生記者講習会が開始されました。横浜港や貿易船などの話を、普段は入ることのできないような貴重な場所へ連れて行きました。最初に向かったのは、臨港道路建設現場とその事務所です。この道路は新しい港が建設されると増える自動車の出入りが効率良く行われるようにと造られており、平成二十八年完成予定だそうです。今は橋を支える三本の柱「ケーソン」の建設中だそうで、すでに一本は完成しており「今年の十二月には三本全ての建設が完了する予定」とのことでした。柱の高さは海底までの約二十m、地盤までの約二十七m、海面に出る八mの、合計約五十五mありますが、陸上で造るのは海底までの二十mのみで、残りは地面を掘り下げながら何度も

重ねては埋めるという作業を繰り返しているそうです。なぜ陸上で一度に造り一気に埋めないのかと問うと「そうしてしまうと埋めている途中で傾いたり歪んだりしてしまい、橋がうまく建てられなかつたり、壊れやすくなってしまうからです」と答えてくださいました。また、「ミリ単位の建設はどの現場でも同じで、工事はただうるさいだけではなく、実はとても細かく精密な作業なんです」と教えていただきました。

### 貿易港にキリン出現か?!

たかしまⅡというフェリーに乗って約一時間、横浜港の周りをぐるりと一周しながら、さまざまなお話をしてくださいました。皆さんは、貿易港のキリンをご存じでしょうか。港で海に向かってそびえ立つ数々の赤いキリン。

ただうるさいだけではなく、実はとても細かく精密な作業なんです」と教えていただきました。

### 横浜港



地面を掘り下げる遠隔ドリルの操作室。



建設途中のケーソン(右)と遠隔ドリルコントロール室(左)

### 船と貨物

横浜港が開港して以来、日本は数多くの国と貿易を行っています。そしてその貨物の約九十九・七%は船で運ばれています。横浜港では、年間約一万余隻もの外国船が出入りを行っています。その中の約六割をコンテナ船が占めており、その後には一般貨物船、自動車専用船、ガスや石油を運ぶLNG船、タンカーが

続きます。輸入される物で最も多いのは天然ガスで、輸出する物で最も多いのは自動車です。また、輸入・輸出ともに最も多いのは中国で、二位はアメリカです。輸入される貨物量の第三位は製造食品ですが、第二位の原油との差が約四百万トンもあり、その後にはほぼ同量で重油、

た場合のお腹の位置にあり、全面ガラス張りの部屋でした。遠くを見る機械などは搭載されていない為、クレーンとコンテナの距離、コンテナを降ろす位置などは全て目視で調節しているそうです。また、首が伸びている時は作動しておらず、動く時は首が倒れ、T字になっていました。

### コンテナターミナルMC3

私たちは、もう一つの建設現場に行きました。それは、コンテナターミナルです。コンテナとは、大きい鉄の箱ことです。主に四十フィートという長さ十二メートルのものが使われます。その箱の中に私たちの生活に必要な物が詰められ、世界中から毎日横浜港に届けられているのです。

このように港の近くで建設を行うと、コアサジという鳥が卵を産んでしまうそうです。そういう場合はそのまま作業を続けるのではなく、雞を孵してから作業を再開しているのだそうです。(田中)

第一位の自動車に続き、自動車部品、機械、科学工業品、銅材が日本からの主な輸出品です。横浜港に運ばれた貨物はYCCという物流センターで各フロア・各店舗に分けられ、そこから全国にトラック運送されます。このYCCは六階建てで、他の物流センターや倉庫とは違って車両こ

と建物内に入ることができ、貨物の積み込み・積み降ろしを効率良く行うことができるそうです。



物流センターYCC(上) コンテナターミナル(下)

### 編集後記

初めての電子新聞だったので、本物の新聞を見ながら作りました。是非読んでください。



横浜市立領家中学校  
二年四組 新聞係  
編集長 枝次 花梨  
記者 田中しおり  
カメラマン 角田 雄一