

世 界 港 湾 の 動 き

IAPH日本フォーラム

創 刊 号

2003.7



- 巻 頭 言 日本会議会長 染谷 昭夫
- ご 挨拶 国土交通省港湾局長 金澤 寛
- 日本会議誕生 蓮見 隆
- 国際港湾社会とIAPHの役割 井上 聡史
- IAPHダーバン総会の概要報告 IAPH本部事務局
- 専門委員会活動報告
 - 浚渫問題タスクフォース 柳生 忠彦
 - 貿易手続き等促進委員会 宮地 豊
 - 複合輸送・物流委員会 飯島 昭美
 - 港湾計画・建設委員会 成瀬 進
 - 安全・環境・海事委員会 細川 恭史
 - 船舶動向委員会 伊藤 忠
- 特別テーマ：港湾セキュリティと改正SOLAS条約 井上 聡史
- 付録 国際港湾協会日本会議規約

国際港湾協会日本会議

IAPH日本フォーラム

(創刊号)

目 次

| | | |
|-------------------------|----------------------------|----|
| I) 創刊の挨拶 | 日本会議会長 染谷昭夫 | 1 |
| II) 国土交通省港湾局挨拶 | 港湾局長 金澤 寛 | 3 |
| III) 日本会議誕生 | 事務局長 蓮見 隆 | 5 |
| IV) 国際港湾社会と IAPH の役割 | 事務総長 井上聡史 | 11 |
| V) IAPH ダーバン総会の概要報告 | APH 本部事務局 | 15 |
| VI) 専門委員会報告 | | |
| 1) 浚渫問題タスクフォース委員会 | | 19 |
| | 佐伯建設(株) 技術本部長 柳生忠彦 | |
| 2) 貿易手続き等促進委員会 | | 23 |
| | 港湾空間高度化センター 情報部長 宮地 豊 | |
| 3) 複合輸送・物流委員会 | | 29 |
| | 沿岸開発技術研究センターシニアアドバイザー 飯島昭美 | |
| 4) 港湾計画・建設委員会 | | 33 |
| | 苫小牧港 専任副管理者 成瀬 進 | |
| 5) 安全・環境・海事委員会 | | 37 |
| | 国土技術政策研究所 沿岸海洋研究部長 細川恭史 | |
| 6) 船舶動向委員会 | | 41 |
| | 大阪市港湾局 企画振興部長 伊藤 忠 | |
| VII) 特別テーマ | | |
| 1) 港湾のセキュリティーと SORAS 条約 | | 47 |
| | 国際港湾協会事務総長 井上聡史 | |
| 付録 | | 55 |
| | 日本会議規約 | |

IAPH 日本フォーラム創刊によせて



国際港湾日本会議会長
染谷昭夫

はじめに

このたび「IAPH 日本フォーラム」が創刊される運びとなり、喜びにたえません。これに先だち、去る2003年4月22日、国際港湾協会（IAPH）日本会議が創設されました。これは、その日本会議の機関紙です。日本会議の目的達成のための有効な手段としなければなりません。

その日、私がIAPH 日本会議の会長に選出されました。たいそう光栄に思っております。この上は、設立の目的の実現にむけて、微力を傾注するつもりです。この機会に、設立準備に奔走された方々と、真っ先に設立趣旨に賛同された発起人の方々に、会員になられた方々に、感謝したいと思います。

貢献と受益と

日本会議の目的は4つあります。これは創立総会で合意された規約の中に定められております。1番目は、日本からのIAPHへの積極的参加です。2番目は、IAPH活動の成果を日本のために活かすことです。3番目と4番目には、それぞれ、国際港湾社会との交流や発信を進めること、IAPHへの関心と理解を高めることを謳っています。

これらの目的の実現には、日本がIAPH活動に継続的に参加することが出発点になります。日本会議の活動を通じて、今後、貢献と受益の両面で、日本とIAPHとの関係がより緊密になることを期待したいと思います。

いままでの貢献

IAPHへの日本の貢献は、すでに大きなものがあります。

日本が半世紀前に、世界の港湾の恒久団体として、IAPHの設立を主導したことは、貢献の最大のものといえるでしょう。設立後は本部事務局が日本国内に置かれ、事務総長は歴代、日本人が務めています。事務局員も日本人です。彼らの献身的な仕事振りは、世界への大きな貢献です。

さらに、日本会員の数は各国のなかで最多であり、納入する会費も同様最大です。総会への出席者数は、多くの場合、主催国に次いで2番目という多さです。これも優れた貢献です。他国からは、日本全体がIAPHを誇りとし、その活動を支えようとしていることの表れと受け取られています。

日本が設立したIAPH協力財団は、文字どおり、IAPH本体の維持発展に協力するための団体です。その任務のなかでもとくに重要なのは、為替変動などでIAPHの財政状況が悪化

したときに、基金によって、IAPH 本体に財政的援助を行うことです。

活動家の貢献が求められている

IAPH 活動への貢献の仕方には、課題も残されています。なかでも、活動家による実務上の貢献が、他の貢献に比較して少ないことは、早期に解決すべき課題です。

IAPH の価値は、各種委員会の活動から生みだされる成果に大きく依存しています。委員会は、会員に関心が高い事項について組織されます。委員会では、委員長の主導のもとで、各委員が無報酬で数年にわたって仕事を進めます。その成果は総会に報告され、IAPH の会員全体に還元されます。

委員会の仕事は、港湾の将来に影響を及ぼす事柄についての情報収集や分析のこともあれば、港湾の立場を外部に表明するための意見集約のこともあります。会員の関心が高く、各港の経営に有用な事柄がとりあつかわれます。

委員会活動に日本人の参加が少なかった理由は、いくつか考えられます。IAPH 会員には港湾や企業などの組織がなっており、組織の幹部が継続して IAPH 活動に参画しにくかったこと、使用言語が英語のみであり意思疎通が必ずしも容易でなかったなどは、多くの人々が指摘するところです。

活動家になりうる有能な人は、日本には大勢います。日本会議は、活動家が日本全体を代表として、IAPH 活動に参画するよう促すしくみでもあります。

受益の側面

IAPH には、貢献だけでなく、受益の側面があります。IAPH は、わが国の港湾にとって有用な国際団体です。

わが国の港湾が抱える問題を、IAPH の場で提起し、世界の港湾の問題として取り扱うことができます。会員の合意が得られれば、提起した問題は、いずれかの委員会の業務として位置づけられ、あるいは委員会を新設して、検討することになります。これは、IAPH 活動の方向付けに参画することでもあります。

また、委員会活動へ継続的に参画することで、世界の港湾が直面する諸問題とそれへの対処の方向を、早い時期に認識することができます。

おわりに

日本会議の運営にあたっては、効果のある事業を、効率的に行っていきたいと思っております。また会員相互に IAPH 活動の状況がわかりやすく伝わるよう、この機関紙の活用をふくめ、工夫をしてみたいと考えております。

各委員会活動に参加される方々は、日本会議の代表であり、その方々が十分にその責が果たせるよう、会員一同からの協力をお願いします。

国際港湾社会との交流や発信を進めること、IAPH への関心や理解を高めることなども、日本会議の大切な目的です。会員の方々からの提案と活用をお願いしたいと思います。

国際港湾協会日本会議に期待する



国土交通省港湾局長 金澤 寛

約半世紀前、日本の提唱により設立された国際港湾協会は、世界の港湾関係者の利益を代表する団体として活発な活動を行なってきたおり、今や国際社会に確固たる地位を築いております。そして、経済社会のグローバル化が加速され、国際インフラである港湾の果たす役割が高まりを見せている中であって、世界の港湾関係者で組織する国際港湾協会の活動は益々重要となってきています。

この1年を振り返ってみますと、世界の港湾界にも大きな出来事がございました。一つはSOLAS条約が改定され、港湾においてもテロ対策を講ずることが義務付けられたことです。また、米国においてテロ対策として、CSIや積荷明細の24時間前通知制度が導入され、国際物流に大きなインパクトを与えています。一方で、釜山港、上海港をはじめとするアジア諸港の引き続き急激な台頭があげられます。国内的には、ワンストップサービスに向けた取組み、スーパー中核港湾の育成、構造改革特区の導入等があげられます。これらはすべて、国際競争、国際協調がキーワードとなっています。

このように、日本の港湾行政のあり方だけでなく個々の港湾の開発・運営においても、世界の港湾動向に対する洞察なしには語れなくなってきております。国際港湾協会は宝の山であると考えております。国際港湾協会には貴重な情報が流れており、世界の港湾界をリードする要人が活躍されています。今回の日本会議の設立目的は、日本会員が国際港湾協会をより活用していこう、日本として国際港湾協会を通じてより世界に情報を発信していこうという趣旨だと理解しています。

国際港湾協会日本会議の設立を通じて、我が国の港湾が益々発展することを祈念しまして挨拶とさせていただきます。

国際港湾協会日本会議誕生

日本会議事務局長
蓮見 隆
(株)渡辺組 技術顧問

1. 「国際港湾協会日本会議」の誕生

平成15年4月22日 国土交通省港湾局、東京港、横浜港、名古屋港、神戸港、大阪港等特定重要港湾をはじめ、各港湾管理者そして(社)日本港湾協会国際問題委員会を中心とした発起人により「国際港湾協会日本会議」設立総会が開催された。発起人を代表して安武横浜市港湾局長が挨拶を行い、日本港湾協会栢原理事長を議長に選出後、小柴善博神戸市みなと総局長が趣旨説明を行い、出席者の満場一致の賛同を得て設立を決定した。

総会には約80名近い港湾関係者が(社)日本港湾協会会議室会場に集い、会場は溢れんばかりの盛況と成った。来賓には国土交通省の金澤 寛港湾局長の出席を賜り、局長からは「港湾行政においても国際競争力、国際協調がキーワードと成っており、世界の港湾の動向に対する洞察なしには語れなくなり、「国際港湾協会日本会議」の誕生は国際港湾協会と言う「宝の山」を本当の意味で港湾関係者皆が利用・活用していく情報発信源」と理解すると挨拶され「国際港湾協会日本会議」は誕生した。

設立総会において、日本会議の役員として染谷昭夫会長(名古屋港管理組合専任副管理官)栢原英郎副会長((社)日本港湾協会理事長)・安武啓揮副会長(横浜市港湾局長)他19人の理事、監事、顧問が決定された。

引き続き、現在我が国の港湾管理者等から最も関心を集めている「SOLAS条約と港湾保安対策」について、国土交通省港湾局の難波喬司室長から多くの資料を用いた講演と「国際港湾協会の概要と最近の活動」について国際港湾協会の井上事務総長から分かり易い説明が行われた。出席者の抱える港湾の国際問題の重要性を認識できた講演の部を含めて、設立総会のすべてのプログラムは終了し、正式に「国際港湾協会日本会議」は発足した。

この様子は港湾新聞(平成15年4月29日 第1796号)に写真とともに大きく掲載され、中央・地方行政関係者をはじめ、港湾関係公益法人・民間企業者に周知されることと成った。

2. 日本会議誕生の背景と経緯

遡ること約半世紀前の昭和27年10月(1952年)に、我が国の神戸港で国際港湾会議を開催し、港湾に関する世界的な協会の設立が討議された。松本学氏、原口忠次郎氏らの真摯な努力により昭和30年(1955年)に設立された国

際港湾協会は、正に時代の趨勢を先取りした先見的な挑戦であり、その後の港湾界の国際化とともに着実に成長、発展してきた。とともに最近では、地域ごと国ごとの会員の総意が、同協会の活動に正しく反映されることが重要になってきている。

我が国では、既に日本の会員の活動支援、会員意見の調整などを目的として、（社）日本港湾協会の国際問題委員会のもとに、「国際港湾協会日本会員会同」という会議を組織し、暫定的にその役割を果たしてきた。しかし、国際港湾協会における諸活動の重要性が高まるなかで、「会同」という組織形態では求められる役割を十分に達成することが困難となってきた。

また、海外で頻繁に開催される各種の重要、且つ日本の港湾にとって興味ある委員会への出席や、膨大な英文資料の咀嚼、活用など、我が国港湾関係者のより活動しやすい環境を組織的に整備することが不可欠な状況に日本の港湾社会も立ち至っている。

我が国の国際港湾協会会員及び港湾関係者が互いに協力と連携を深め、同協会の諸活動への参画を活発化することにより、港湾における国際的な取り組みの成果を我が国の港湾の発展に活かすとともに、国際港湾社会に向けて我が国の現状や意見の発信を積極的に図っていくことが、ますます重要になって来た。

こうした最近の国際情勢であることに鑑みて、ここに新たな「国際港湾協会日本会議」の設立が強く望まれ、多くの港湾関係者によって、国の強力なバックアップも取りつけながら、ここに設立したのである。



3. 日本会議の活動と体制

つぎに「国際港湾協会日本会議」の目的・活動・事業内容や組織運営に関して述べる。

1) 目的

日本会議は、国際的な港湾社会の一員として我が国の港湾が更なる発展を遂げるため、国際港湾協会の設立趣旨にのっとり、IAPH日本会員及び関係者がIAPHの活動により積極的に参画し、その成果を国内の港湾活動に活かすとともに、今後の港湾の管理運営をめぐるさまざまな課題について、国際港湾社会に向け我が国の意見の発信を一層活発に行い、更にIAPHに対する理解の深まりを支援する事を目的としている。

- ① IAPH会務に関する日本会員の総意形成、意思決定の場を提供する。
- ② 国内外のIAPH活動における積極的な参画を支援、その環境を整備する。
- ③ IAPH活動の成果を国内業務に活用、普及することを促進する。
- ④ 日本会員及び港湾関係者の国際的な情報の利用・発信を支援する。
- ⑤ 国際的な港湾情勢の研究と会員相互の研鑽に資する。

2) 活動方針

日本会議は上記の目的を達成するため、以下の業務を行う。

- ① IAPH関連会務事項の検討、実施（日本代表理事の選出、各種会議の招請）
- ② IAPH活動への参画支援、成果の活用・普及（報告会開催、レポート出版）
- ③ IAPHに関連する情報の国内周知
- ④ 日本会員の国際的な発信活動の支援
- ⑤ IAPH日本会員及び関係者の交流推進

3) IAPH専門委員会への参画強化

上記、日本会議の活動に際し、日本会員のIAPH専門委員会への参画を強化し、その成果を各港湾管理者等の国内業務に反映させるため、以下のような基本的な考え方にに基づき行動する。

- ① 会員の関心の高い事項を検討する専門委員会に戦略的かつ重点的に参加する。また、港湾管理者に加え、公益法人等からも積極的に専門委員会に参加する様要請する。
- ② 委員の推薦にあたり、委員会の検討事項が本人の業務と関係の深い方を選出するとともに、できるかぎり長期間参加できるよう配慮する。

- ③ 委員の活動に対して、国土交通省の協力を得て、組織的にバックアップできる体制を整備する。
- ④ 日本会員や関係者に専門委員会の成果を適切にフィードバックする体制を強化する。

4) 平成15年度事業計画の主な内容

① 専門委員会委員への活動支援・成果の活用

平成15年度(2003)、IAPH総会は南アフリカ(ダーバン総会)で盛大に開催され、IAPH会長として活躍した我が国の染谷昭夫会長のもと、多くの日本人港湾関係者(49名)が参加した。とくに、同時期に行われたIAPH専門委員会には日本会議の活動方針を戴して日本から多数の参加があり、その成果は日本の港湾関係者の業務に直接・間接的に大いに役立つことが期待される。出席された委員の協力により、今回その討議内容の主なものは要約して取りまとめられ、この機関誌に収録することができた。

② 国際港湾の発行・報告会等の開催

上記委員会報告を含め、今後日本会員が参画していない委員会でも我が国にとって十分関心の深い専門委員会については、港湾関係者等の協力(ボランティアを含む)により翻訳要約していくことにし、「IAPH日本フォーラム」として年に何回かの出版を計画していく予定である。また、今回の7月28日の活動報告会に引き続き会員相互の情報交換会も計画している。

現在この分野のボランティアを国土交通省港湾局の職員から募集している。近い将来は各地方の港湾管理者、公益法人、民間企業等からも港湾関係情報の外国語への翻訳も含め、ボランティアを募集していき我が国の情報発信源の強化を行う。(ボランティアの名簿の作成も開始している)

③ 会員の募集

今年度は特に事業開始年度にあたり、IAPH日本会員のすべての港湾管理者、賛助会員に参画を依頼することを計画している。また、個人会員として参画活動する会員は勿論、IAPH会員以外にも、広く働きかけ、日本会議の賛助会員を勧誘していく。そのため、関連メディアや各種会合を通じた広報による募集を強化していく予定である。

5) 組織及び運営

日本会議会員、日本会議の組織構成及び会議の運営は以下の通りである。

① 会員は正会員、賛助会員、個人会員より成る。

正会員 IAPH日本会員(個人会員は除く)

IAPH日本会員はすべて日本会議の正会員に参加していただくべく強く呼びかける。 (会費20,000円/口)
賛助会員 その他の団体で会議の目的に賛同する者 (IAPH会員でない港湾管理者、民間企業、公益法人)

(会費50,000円/口)

個人会員 本会議の目的に賛同する個人 (会費 5,000円/口)

- ② 総会は年1回開催し、事業計画及び予算・決算等について議決する。
- ③ 理事会を設け、また必要に応じて各種委員会を設置する。
- ④ 会計に必要な経費は会員から徴収する会費で賄うことを原則とする。
- ⑤ 事務局は(財)国際港湾協会協力財団の本部内に事務局を開設し、事務局長を置く。

以上、日本会議の誕生の概要について述べたが、我が国のIAPH会員はもとより港湾関係者の皆様には、本会議の設立趣旨をご理解の上、是非ともご入会頂き諸活動に参画いただくようお願い申し上げます次第である。なお、参考までに本会議の会長はじめ副会長他の理事・監事の名簿を次ページに、また、国際港湾協会日本会議の「規約」を巻末に記載した。

国際港湾協会日本会議 役員及び顧問

役員

| | | |
|-----|--------------------------|-------|
| 会長 | 名古屋港管理組合専任副管理者、前 IAPH 会長 | 染谷昭夫 |
| 副会長 | 横浜市港湾局長、IAPH 理事代理 | 安武啓輝 |
| 副会長 | (社)日本港湾協会 理事長 | 栢原英郎 |
| 理事 | 苫小牧港管理組合専任副管理者、IAPH 理事 | 成瀬 進 |
| 理事 | 新潟県港湾空港局長 | 武藤克巳 |
| 理事 | 東京都港湾局長、IAPH 理事代理 | 成田 浩 |
| 理事 | 大阪市港湾局長、IAPH 理事代理 | 五十嵐英男 |
| 理事 | 神戸市みなと総局長、IAPH 理事 | 小柴善博 |
| 理事 | 福岡市港湾局長 | 酒井勇三郎 |
| 理事 | 国土交通省港湾局国際業務室長 | 藤田佳久 |
| 理事 | MBC インターナショナル社長 | 菊池宗嘉 |
| 理事 | 立命館アジア太平洋大学大学院(MBA)教授 | 汪 正仁 |
| 理事 | (社)日本埋立浚渫協会 専務理事 | 石田省三 |
| 理事 | (財)国際臨海開発研究センター理事長 | 黒田秀彦 |
| 理事 | (財)港湾空港建設技術サービスセンター理事長 | 川嶋康宏 |
| 理事 | (財)国際港湾協会協力財団理事長 | 井上聰史 |
| | | |
| | | |
| 監事 | 石狩湾新港管理組合専任副管理者 | 荒木良悦 |
| 監事 | 北九州市港湾局長 | 山縣宣彦 |
| | | |

顧問

| | | |
|----|------------------|------|
| 顧問 | (財)国際港湾協会協力財団 会長 | 藤野慎吾 |
| | | |

事務局

| | | |
|------|-------------|------|
| 事務局長 | (株)渡辺組 技術顧問 | 蓮見 隆 |
|------|-------------|------|

国際港湾社会と IAPH の役割

国際港湾協会
事務総長 井上聰史

「国際港湾協会日本会議」の発足とその機関誌の創刊にあたり、改めて国際港湾協会 (IAPH) の生い立ちや活動の概要を紹介させていただき、日本の IAPH 会員や港湾関係の皆様方により一層のご理解ご協力を賜るようお願いするものである。

＜誕生から今日まで＞

今から半世紀も前、国際的な港湾の協力と連帯の重要性を認識し国際港湾社会の組織化に立ち上がったのは、他ならぬ日本の港湾界であった。現在の IAPH は、我が国港湾界の先人達の先見的な構想力と驚異的な行動力によって誕生したのである。

敗戦後の復興の只中、当時の日本港湾協会会長松本学氏を中心として神戸市長原口忠次郎氏、協会副会長（前運輸事務次官）秋山龍氏等は、各国を熱心に説いて廻り大変な苦勞を重ねて、1952 年、神戸に主要港を招き第 1 回国際港湾会議を開催した。そこで恒久的な国際組織の設立について提案の上決議し、その 3 年後に米国ロスアンゼルスで第 2 回国際港湾会議を開催して、現在の IAPH 創設に漕ぎ着けたのである。昨年 (2002 年) はその神戸会議から記念すべき 50 年目にあたり、IAPH 理事会を神戸で開催するとともに、日本港湾協会主催の記念シンポジウムが成功裏に開かれたことは周知の通りである。

IAPH 設立の目的は、“世界の港湾が交流、協力して港湾の発展、さらに貿易の増進を図り、世界の平和の実現と人類の福祉の増進を目指す” —World Peace through World Trade, World Trade through World Ports— ことであり、その基本理念は半世紀に近い歴史を刻む中で脈々と受け継がれ、IAPH は現在、世界 90 カ国の港湾管理者を中心とする約 350 の会員が加盟する世界唯一の国際港湾団体に成長している。ちなみに会員港湾が扱う港湾貨物量は世界の海運貨物量の 60% を超え、コンテナ貨物量は世界の約 90% を占める。

日本の港湾界は、創設以来、東京に設置されている本部事務局を強力に支援するとともに、IAPH 最大の会員を擁し、東京 (1967 年)、名古屋 (1981 年) で 2 度にわたり総会を開催するなど、積極的に協会活動に参画してきた。また、1973 年には、国際的な通貨変動による深刻な協会の財政危機に対応するため、国内の港湾・海事関係者の総力をあげた尽力により (財) 国際港湾協会協力財団を設立し、本部支援を一層強化してきた。

＜IAPH の組織と体制＞

IAPH には任期 2 年の会長のほか、アフリカ/ヨーロッパ、南北アメリカ、アジア/オセアニアの各地域から選出された 3 人の副会長がいる。2 年に 1 度、総会を開催し協会の重要事項を審議、決定する。このほか、各国を代表する理事で構成する理事会、さらに常任理事会を毎年それぞれ

れ春秋に開催し、協会運営の重要施策を決定している。このほか港湾経営にかかわる幅広いテーマについて、専門委員会を設置し世界の会員港湾の経験や知見をもとに活発に取り組んでいる。これらの成果は、会員のみならず各国政府や国際機関、関係団体からも高く評価されている。また、総会は「世界港湾会議(World Ports Conference)」としても知られ、世界の港湾関係者や多くの専門家の参加を得て、港湾、海事に係わる最新の動向分析や事例の報告、将来の見通しや提言などが精力的に発表、討議される。同時に、地域会議も活発に開催され、地域の会員港湾が直面する共通課題を検討するとともに、経験や情報を互いに交流、交換し合う重要な場となっている。

また、IAPHは世界の港湾界を代表する国際団体としてその活動が評価され、国連経済社会理事会(ECOSOC)、国際海事機関(IMO)、国連貿易開発会議(UNCTAD)、国連環境計画(UNEP)、国際労働機関(ILO)、世界税関機構(WCO)の6機関から非政府諮問機関として公式に認定されている。これらを中心とした多くの国際機関との緊密な連携により、IAPHは港湾に関する条約や取り決めなど、国際的な枠組みづくりや地球規模の課題の解決に向けて中核的な役割を果たしている。さらにIAPH欧州代表事務所を開設し、港湾の重要性や課題について広く訴え国際世論の形成に積極的に努めている。

IAPHのこうした活動は、すべて会員が納める会費と会員の積極的な活動によって支えられている。言い換えれば活動のすべてがボランティアであり手弁当である。総会や専門委員会活動はもとより、例えば、昨年10月神戸で開いた常任理事会には、ロッテルダム、アムステルダム、ルアーブル、タンザニア、南アフリカ、ヒューストン、チャールストン、モントリオール、上海、高雄、シンガポールなど世界の主要港湾から局長級の幹部約40人が、忙しい公務の合間を縫って4日間の会議に駆けつけ、世界の港湾の課題について討議を重ねたのである。

〈活発な IAPH 活動〉

今日、世界の港湾をめぐる状況は、経済と貿易のグローバル化、港湾間競争の先鋭化、民間セクターとの新しいパートナーシップ、ロジスティクスや情報化の進展、安全・セキュリティ・環境といった地球規模の課題など、かつてないほどに急激に変化してきている。こうした中で、IAPHの活動はますます活発に展開されているが、その特徴は次のように述べることができよう。

世界の港湾の動きを知る

今日の港湾の経営は、一面、国際ビジネスでもある。世界の港湾や海事社会がどのようなプレーヤーによって、どちらの方向に動いていこうとしているのかを知らずして、自らの港湾の活路を切り開いていくことはできない。50年前の我が先人達には想像もできない情報化の時代になったとはいえ、いやそれだからこそ、信頼に足る情報は本音を語りあえる国際的な人脈に、より強く頼らざるを得なくなっている。ここにこそIAPHのネットワークは、何者にも代え難い価値を持っているといえる。

港湾界の声を国際世論に反映させる

経済のグローバル化は国際貿易の拡大だけではなく、港湾に対し地球規模でのさまざまな課題

への対応を迫ってくる。例えば、港湾のセキュリティもその一つである。新しい国際的な保安強化の枠組みとして、昨年末には SOLAS 条約が改正されたが、作業の期間中 IAPH は世界の港湾界の意見を集約し精力的に具申を重ねてきた。このように、IAPH を通し世界の港湾と結束し国際社会に発言していくことは、港湾経営に直接影響を与える国際的規制や枠組みを実効性の高いものにするうえで、極めて重要な活動であると世界の港湾界では認識されている。

共通の課題を調査研究する

IAPH の伝統的な活動のひとつが、各種の専門委員会による調査研究である。港湾経営に関わるハードからソフトまで幅広い課題について、多くの専門委員会が設けられている。会員である港湾管理者や港湾関連団体、企業、大学などから委員が参画し、各地で会合や視察を行うなど自主的な作業を展開する。これも基本的にすべて会員の手弁当による活動である。その成果は会員のみならず、世界の関係機関にも公表され高い評価を得ていると自負している。

世界の途上国港湾を支援する

IAPH は決して途上国に対する支援活動を目的とした NGO ではない。しかし世界の港湾管理者の間では、国際貿易の拡大を通じ自己の港湾の発展を図るためにも、発展途上の港湾が近代化され円滑に機能することが不可欠であると認識されている。このため、途上港湾の職員を対象として、海外で研修する際の受け入れ機関やコースの紹介、費用補助、また論文コンテストの実施など途上国の会員港湾の人材育成にさまざまな支援を実施している。

<日本にとっての IAPH>

我が国の港湾が、国際的な競争力を備え魅力ある港湾を実現していくためには、国際的な動向を遅滞なく把握しつつ将来を見据えた経営戦略を展開することが、これまでも増して不可欠となってきている。また、日本の港湾が国際的な評価と信頼を高めていくためにも、国際港湾社会の一員として各国の港湾関係者と協力しながら、港湾にかかわる共通の課題により積極的に取り組んでいくことが求められている。

冒頭に述べたように、IAPH は我が国港湾界の先人達が構想した熱きロマンが結晶したものである。そして諸先輩のご尽力により、敗戦直後に蒔かれた種はやがて大きな幹となり、世界に評価されるまでになった。真の意味で世界経済が国際化し、港湾経営の舵取りがこれまで以上に厳しく問われる今、先人達が築き育ててきたこの IAPH の活動に、我が国の港湾界がより積極的に参画し、日本の港湾発展のために活用していくべく、今般、「国際港湾協会日本会議」が組織されたことは、極めて時宜を得たものである。

世界の動きに深く目を凝らし耳を傾けつつ、日本の特徴と条件を巧みに生かした独自の港湾づくり国づくりに取り組む時である。そしてまた、日本の港湾の将来像を世界に熱く語り、力強く行動すべき時である。グローバル時代にふさわしい新たな日本の港湾の挑戦が始まることを願ってやまない。

IAPH ダーバン総会の概要報告

IAPH 本部事務局

世界港湾会議 (World Ports Conference) の名称で親しまれる国際港湾協会 (IAPH) の第 23 回総会が、去る 5 月、南アフリカのダーバンで開催されました。直前に発生したイラク戦争や猛威を振るった SARS などの影響が大変心配されましたが、60 数カ国から約 1000 人の参加を得て、アフリカの地で開く最初の IAPH 総会として大きな成功を収めることが出来ました。日本からも同業者 1 人を含む 50 名の方々に遠路ご出席いただきました。ここに厚くお礼申し上げます。

また今回は、日本から 35 年ぶりに IAPH 会長となった名古屋港の染谷昭夫氏の総仕上げとも言えるべき総会でもありました。この 2 年間 IAPH 会長職を精力的に務められ、この総会で退任された染谷氏には、IAPH 名誉会員の荣誉が贈られました。そのご活躍とご尽力に対し深い敬意と感謝を申し上げる次第です。

さらに今回は、日本会議の設立に伴い、総会と同時に開催された IAPH 専門委員会に日本から多くの委員にご出席いただき、活発な活動を行っていただきました。日本に本部を置く協会事務局としても大変心強い限りであり、今後の一層のご活躍をお願いいたします。

今回の会議では、今後 2 カ年間 (2003~2005 年) の新たな体制や予算を決定するとともに、港湾界が直面する課題について審議が行われました。また、協会の定款・細則の大幅な改正が行われました。続くワーキングセッションでは、これからの世界経済や国際貿易の見通し、世界の海運動向や物流の現況、IT や技術革新が港湾に与える影響、港湾のセキュリティ対策、港湾の安全や環境対策そして未来への挑戦など、5 つのセッションにわたって熱心な討議がなされました。

日中の真剣な会議と並んで、晩には南アフリカの音楽や踊りなど、伝統の民族文化を強烈に印象付ける趣向を凝らしたプログラムが繰り広げられました。参加者一同、大いに心のこもった歓迎に感動するとともに主催した南ア港湾庁の準備に感謝しました。また、最終日には 2 つのグループに分かれ、ダーバン港とリチャーズベイ港の視察を行いました。

1. 総会のあらまし

- 1.1 会期：2003年5月24日（土）～5月30日（金）
- 1.2 会場：南アフリカ共和国 ダーバン市 国際会議場
- 1.3 総会テーマ：「Ports- The Catalytic Impact Uniting World Economies through Ports and Harbours」（港湾—その起爆的効果：港湾を通じた世界経済の連携を目指して）
- 1.4 総会ホスト：南アフリカ国家港湾庁（Mr. Siyabonga Gama CEO・IAPH 総会副会長）
- 1.5 参加者数：64ヶ国、969名

2. 総会のプログラム

- 2.1 理事会 5月25日、29日）
- 2.2 専門委員会（5月24～25日）
- 2.3 開会式（5月26日）
- 2.4 特別講演
南ア 公共企業大臣 Honorable Jeff Radebe（5/26）
南ア 経済産業大臣 Honorable Alec Erwin（5/26）
- 2.5 第1全体会議（5月27日）
- 2.6 第1～第5ワーキング・セッション（5月26日～29日）
第1作業部会：「グローバルな経済・通商の予測と挑戦」（5/26）
第2作業部会：「世界の海運と物流の現状」（5/27）
第3作業部会：「IT、物流および技術の革新が港湾に与える影響」（5/27）
第4作業部会：「港湾の保安と環境管理」（5/28）
第5作業部会：「未来への挑戦」（5/29）
- 2.7 第2全体会議（5月29日）
- 2.8 ダーバン港視察・リチャーズベイ港視察（5月30日）

3. 全体会議における主要議題

- 3.1 2003/2005年の体制の決定
会長 Mr. Peter Struijs (Rotterdam, オランダ)
第1副会長 Mr. Thomas Kornegay (Houston, 米国), [米州地域担当]
第2副会長 Datin Paduka O. C. Phang (Port Klang, マレーシア),
[アジア/オセアニア地域担当]
第3副会長 Mr. Siyabonga Gama (National Port Authority, 南アフリカ),
[アフリカ/欧州地域担当]
直前会長 染谷 昭夫氏(名古屋港管理組合, 日本)
総会副会長 Mr. Lu Haihu(上海港湾局局長、中国)
事務総長 井上 聰史氏(本部事務局)
- 3.2 2005年第24回総会の正式招請
今回は、SARS問題により上海からの出席がなかったため、プレゼンテーションは行われず、上海港湾局長からの招請状をO. C. Phang副会長が読み上げるだけであった。
開催地：中国、上海市
会期：2005年5月24日(土)～30日(金)

- 3.3 2007年第25回総会開催地(Americas Region)の決定
米国 Houston 港より招請があり、承認された。
- 3.4 Constitution and By-Laws の改正
改正の中心は、副会長選出にあたり、各地域の意志の尊重と民主的な手続の確保、理事会、常任委員会の任務の見直し、各種手続の簡素化の3点で、創立以来の大規模な改正となった。
- 3.5 2003/2004年度予算の決定
2カ年の協会予算を審議の上、原案通り決定した。
- 3.6 対外活動の強化
IAPH/IMO Interface Group として活動してきたが、ILO, UNCTAD, WCO 等、その他の関連国際機関との連携を総合的に推進するため、発展的に解消して International Liaison Group として発足することになった。
- 3.7 長期計画委員会
協会活動の強化策の一環として、専門委員会活動の一層の活性化を図ることになり、今後会員ニーズの定期的な調査等を実施していくことになった。
- 3.8 創立50年記念事業
IAPH は2005年に創立50年を迎えるので、Taddeo 元会長(Montreal)を委員長とする委員会を結成し、記念事業を検討し準備を進めることになった。

4 その他の主要事項

- 4.1 最新の会員数：世界 84ヶ国から 350。うち正会員 227 および賛助会員 123(2003.4.10現在)
- 4.2 名誉会員およびその他の表彰：
 名誉会員 染谷 昭夫氏，名古屋港管理組合，日本(直前会長)
 Mr. John Hayes(故人)，Sydney Ports Corporation, Australia
 Mr. Hugh Welsh, Port Authority of New York & New Jersey, USA
 Mr. David F. Bellefontaine, Halifax Port Authority, USA
 Mr. Patrick Keenan, Port of Cork Company, Ireland
 Mr. Goon Kok-Loon, PSA Corporation Limited, Singapore
 近藤 麟之助氏，IAPH 本部事務局，日本
 会長表彰 Mr. Sumardi, Indonesia Port Corporation, Indonesia
 Dr. Hans L. Beth, Port of Hamburg, Germany
 武田 公子氏(故人)，IAPH 本部事務局，日本

IAPH 論文コンテスト

- (秋山賞) Mr. Nelson C. Mlali, Tanzania Harbour Authority, Tanzania
 (2位) Mr. Raouf Y. Ali, Point Lisas Industrial Port Development Corporation, Trinidad and Tobago
 (3位) Mr. S.H. Rachmanto, Indonesia Port Corporation III, Indonesia

IAPH Information Technology 賞

- (金牌) Kenya Ports Authority, Kenya
(銀牌) Abu Dhabi Seaports Authority, UAE
(銅牌) Free Port of Riga Authority, Latvia

4.3 今後の主な会議予定

| | | |
|-------------------|-------------------------------------|---------------|
| 2003. 10. 27 - 30 | 常任理事会 (Exco) | ロッテルダム (オランダ) |
| 2004. 春 | 中間年理事会 (Mid-term Board) | チャールストン (米国) |
| 2005. 1 | 常任理事会 (Exco) (50周年記念の第一声を日本であげる) | 横浜 (日本) |
| 2005. 05. 24-30 | 第24回世界港湾会議 | 上海 (中国) |
| 2007. 春 | 第25回世界港湾会議 | ヒューストン (米国) |

以 上

IAPH 浚渫タスクフォース (Dredging Task Force) 活動報告

佐伯建設工業(株)
柳 生 忠 彦

1. 活動の経緯と意味

- ・ 浚渫土砂の海洋投棄は「廃棄物などの投棄による海洋汚染の防止に関する条約」(ロンドン条約)で規制されている。
- ・ ロンドン条約(締約国は 79 ヶ国)は 1975 年に発効し、わが国は 1980 年に批准している。
- ・ その後、1996 年に全面的に改定されたが、現在は未発効(現在の締約国は 16)でわが国も未加入である。現在、わが国にとっての問題点の解消や、批准に向けて関係国内法改正等を準備中である。この 96 年議定書は遅くとも 2005 年までには発効(26 カ国の同意が必要)する見通しである。
- ・ この議定書がわが国に適用されると浚渫土砂の海洋投棄や浚渫土砂の有効活用としての覆砂、養浜、干潟造成にも影響を与える。
- ・ この様な観点から、港湾や浚渫に関する国際的な機関である国際港湾協会(IAPH)、国際航路協会(PIANC)、世界浚渫協会(WODA)がロンドン条約締約国会議とその下部機関である科学グループ会合(Scientific Group Meeting)にオブザーバーとして参加し(いずれも、年 1 回)、提言することが許されている。
- ・ IAPH では浚渫タスクフォース(Dredging Task Force)を設立して、この問題に対する取り組みを行っている。わが国においては日本埋立浚渫協会がこのタスクフォースの活動支援を行っており、現在、私と小笹氏(日本工営)が委員として活動している。

2. ロンドン条約、96 年議定書の特徴

- ・ 海洋投棄は原則的に全面禁止で、投棄を検討することができるものをリバースリスト(付属書 I)に列挙されている。
- ・ リバースリスト項目
 - 浚渫物、○ 下水汚泥、○ 魚類加工かす等、○ 船舶及びプラットホームその他の人工海洋構造物、○ 不活性な地質学的無機物、○ 天然起源の有機物質、

- 投入処分以外の処分が物理的に困難な地域から発生する無害ゴミ
- ・ 付属書Ⅱとして、海洋投棄を検討する評価手法(Wastes Assessment Framework、(WAF))が2000年9月に導入された。(別添フロー図)
- ・ 有効利用は条約の対象外である。
- ・ WAFを参考に各国で必要な法制化(海防法の改正など)をする。
- ・ 個別の廃棄物ごとに、投棄のためのガイドライン(浚渫物の個別評価ガイドライン(浚渫物WAG)など)を各国内で整備することが奨励されている。

3. 課題と対応

- ・ 96 議定書におけるわが国として問題とする所、注意を必要とする所は下記の通り;
 - 海洋投棄可能な浚渫土砂の審査メカニズム(アクションリスト)作成
 - ・ 判定のためのサンプリングガイドライン(2002年締約国会議で採択済)に“生物学的分析”を加え、2005年を目標に作成する(強制力はない)。
 - ・ 現在、わが国は“生物学的分析”は行っていない。わが国としてどう対応するか確定しなければならない。
 - ・ アクションリストとともにアクションリストレベル(アクションリストにかかわる有害物質等の判定の具体的基準)が作成されるが、最終判断基準はこれらを参考にして、各国の責任で決め、実行すればよいことになっている。
 - ・ 有害物質であるかどうかの判定法について、わが国は溶出試験によっているが、諸外国では含有量試験を採用している。(環境省はわが国の方法を変更しないで国際的理解を得ることが出来ると考えている)
 - ・ 有害物質の判定基準となる数値について、わが国は上限値のみを定めているが、アクションリストレベルでは上限値と下限値の2段階で決めている。
 - ・ これらの取りまとめのためのWGには、わが国は細川氏(国総研部長)、小田氏(港湾局海洋環境対策官)が当たることとなった。
 - 投棄場所の選定と評価
 - ・ 議定書では、投棄場所の選定・評価は投棄のケースごとに行うこととなっているが、わが国の海防法では投棄物の特性毎に投棄可能海域(A、B、C海域)が指定されている。
 - ・ また、海洋投棄の影響に対する事前評価と事後モニタリングが求められている。わが国では指定海域を対象にした定期的(おおよそ年1回)

に行われている程度である。

○ リバーズリストの解釈

- ・ 浚渫物をリバーズリストの中の“不活性な地質学的無機物質”のカテゴリーで海洋投棄している国(ポルトガル、南アフリカなど)もあり、浚渫物の定義を明確にすべきとの提案があったが、結論的には特別の定義をしないこととなった。
- ・ わが国の産業の中には、現在海洋投棄されているものが規制されることによる影響に強い懸念を示しているところもある。
- ・ この“不活性な地質学的無機物質”に関する解釈について統一見解に至るのは困難であるとの認識がされたが、引き続き議論することとなっている。

○ 人エリーフに関するガイドライン

- ・ 人エリーフに関してガイドラインを作成すべきとの意見(独、伊、伯)がある一方、米、英、加、日はその必要がないとの主張をしている。科学者会合の議長の見解として、他のガイドライン(OSPAR 条約)を参照に出来るという表現をすることとなった。

4. IAPH、ダーバン会議

- ・ 2003年5月24日～30日まで第23回国際港湾協会(IAPH)総会が南アフリカ共和国、ダーバン国際会議場で開催された。
- ・ 24日の午前9時から午後3時まで、浚渫タスクフォース(Dredging Task Force(DTF))と港湾安全・環境・運営委員会(Port Safety, Environment and Marine Operations(PSEMO))の合同委員会が開催された。
- ・ DTF 議長の Ms.Geraldine Knatz から昨年の活動について、次のような報告があった:
 - 浚渫物の物理的、化学的評価ガイドライン作成について
 - ・ ロンドン条約科学者会合の作成するサンプリングガイドラインに生物学的分析を加え、2004年2月までに作成することになった。
 - ロンドン条約科学者会合アクションレベルWGへのDTF委員長の参加
 - ・ まず、浚渫物を対象にアクションリストとアクションリストレベルを作成する。その後、他のリバーズリスト項目に対する検討をする
 - 第24回締約国会議(2002.11)への出席
 - ・ 会議では、浚渫物は議論テーマから削除された。
 - ・ 陸からの発生有害物については他の国際条約がカバーしているのでロンドン条約からは削除された。

- 第 26 回ロンドン条約科学者会合(2003 年 5 月)
 - ・ Spoiled Cargo(汚染された貨物)の定義については 2003 年 10 月の Consultative Meeting で議論する。
 - ・ 人工リーフについて、IAPH の立場からは条約の範囲外と理解するのでガイドラインなどを作成するのは適当でない。
- PIANC との協調
 - ・ PIANC 環境委員会との協調に関して、ハンブルグ港が PIANC の Risk Assessment in Dredged Material Management WGのメンバーとなる。
- ・ 議長から、DTF と Prot Safety, Environment and Marine Operations(PSEMO) の活動の中の環境問題と DTF の活動をまとめて Environment Committee として、PSEMO の安全問題は新たに Security Committee のような形で活動した方がよいのではないかという提案があった。
- ・ これについて議論があり、この問題は理事会の議論と、その結果によることとなった。
- ・ その他、ほとんどの時間が Port Security に関する議論に使われた。
- ・ ロッテルダム港では Port Security の評価システム(総会のセッションで報告資料あり)を開発中で 3~4 カ月後には公開できる予定であるとの報告があった。
- ・ 多くの港から、アメリカの要求する 2004 年 7 月までに港湾の安全を確保するのは資金面、時間的に難しいとする意見があった。
- ・ この問題については、IAPH の決議として IMO 等に働きかけるべきとの提案を理事会に上げることとなった。
- ・ 次回の会合は 2003 年 10 月 27 日に開催される予定の IAPH の会議の前に開催することとなった。

IAPH TFC(Trade Facilitation Committee:貿易手続き等促進委員会)

の概要とTFCダーバン会議報告

(財)港湾空間高度化環境研究センター
宮地 豊

1. Trade Facilitation Committee(TFC)とTFCダーバン会議の概要

TFCは国際的なIT化やEDI化の動向を踏まえつつ、港湾における物流・人流に関する諸手続きや情報伝達の簡素化を目的としている専門委員会である。議長はバルセロナ港湾局(スペイン)の Emili Arbos 氏で、同じくバルセロナ港湾局の Santiago Garcia-Mila 氏が事務局及び議長補佐を行っている。会議は年2回のペースで開催されてきたが今後は年1回とする方向である。TFCの主なテーマは、IAPH IT賞(受賞者は総会で表彰される)に関する事、ebXML¹等の情報関連技術の港湾分野への適用に関する検討、電子商取引や税関業務等の電子化について活動している他の国際機関の会議への参加や連携である。

今回、第23回国際港湾協会総会に併せて5月24日にダーバンの国際会議場においてTFCが開催された。

議事は、議長の挨拶と参加者の自己紹介から始まり、新メンバーの紹介、前回のマルセイユTFC会議の議事録の紹介、他の国際機関(WCO(世界税関機関)、UN/CEFACT(貿易簡素化と電子ビジネスのための国連センター)の活動や参加状況の紹介、ebXMLに関する紹介、2003年IT賞(2003 IT Award)の選定、TFCの今後の活動などの多くの議題について討議された。なお、資料は事前に参加予定者にTFC議長から送付された。

2. 今後の対応案

現在、TFCの活動の中心は、UN/CEFACT等で進められている貿易書手続きのITの国際標準化について港湾分野での提案を積極的に行う事となっている。その

¹ Electronic Business using eXtensible Markup Language :e-Business の新たな標準言語として UN/CEFACT(「貿易簡素化と電子ビジネスのための国連センター(UN/CEFACT: United Nations Center for Trade Facilitation and Electronic Business)」) と OASIS(Organization for the Advancement of Structured Information Standards: e-Business の国際標準を開発する国際的非営利団体)が共同で開発している言語

ため、IAPH本部に対しても、港湾関連の検討を行うためにIT分野の専門家の雇用を含めた予算要求を行っている。また、他の国際機関等の関連会議への参加や情報収集を積極的に行っている。

世界の港湾・海運分野では、ebXMLを含めた新たな国際標準の開発が行われている中で、港湾管理者や港湾関係者としての意見を持ち、発言することは非常に重要であるため、TFCの現在の活動は重要である。一方、TFCの意見がUN/CEFACT等でIAPHの意見として港湾の情報化に関する国際標準とされていく事となるため、その活動状況を把握すると共に、日本の港湾としての意見を反映することが重要と考える。

今回は、初参加で総会は参加せずTFCのみの参加ではあったが、議長、事務局との意見交換も行い、所期の目的は達成できたと考える。今後、情報収集・情報交換を行うとともに日本の港湾の状況についても議長を含めたTFC委員へ理解をしてもらい、IAPHとしての提言に反映していく事としたい。

そのためのTFCメンバーとして必要となる活動は以下と考えられる。

- ① TFC会議への参加
- ② 議長、TFC事務局とのメール等での情報交換を積極的に行う。
- ③ UN/CEFACT、WCO、IMO等の国際会議機関の会議へのIAPH/TFCメンバーとしての参加を行い状況の把握や意見交換を行う。
- ④ 上記の活動で得られる情報を国際港湾協会日本会議会員へ発信する。
- ⑤ 国際港湾協会日本会議から出される港湾の情報化に関する要望、意見をTFCに報告する。

3. TFCダーバン会議について

(1)開催日 2003年5月24日 開催地 ダーバン(南アフリカ)国際会議場

(2)参加者

Emili Arbos 議長 バルセロナ港湾局(スペイン)

Santiago Garcia-Mila バルセロナ港湾局 (スペイン)

Nicole NESSE TSOBGNY NANA ドウアラ港湾局(カメルーン)

Jean-Baptiste Gregoire DIATTA ダカール港湾局(セネガル)

Abilio Marques Afonso Sines 港湾局(ポルトガル)

Assemian Kablankan アビジャン港湾局(コートジボワール)

Graham D Mulligan BMT Maritime Consultants Pty Ltd(オーストラリア)

宮地 豊 ((財)港湾空間高度化環境研究センター 日本)

(3)議事

議事1. 議事の紹介及び開会挨拶

議長の Emili Arbós 氏（バルセロナ港湾局）が開会の挨拶を行い会議が始まった。会議への出席関係について、今回はテロやSARSの影響等で出席者が少ないことや欠席者からのメールの紹介が行われた。また、今後はTFCの開催回数を年1回開催を原則とし、その間はメール等で情報交換を行う事を前回のTFCで決定したことなどが述べられ、その後、今回の議事次第案の提案と了承がなされた。

議長補佐として、Santiago Garcia-Mila 氏（バルセロナ港湾局）が資料説明等を行う事が了承された。

議事2. TFCメンバーについて

今回新たにTFCメンバーとなった者について、推薦メールを含め紹介がなされた。（宮地含む）また、資料として、TFCの新しいメンバーリストが紹介された。

議事3. TFCへの報告事項

議長からの報告事項として、前回のマルセイユでのTFC(2002年11月14日)の議事録と今回の国際港湾協会総会において議長が報告する「TFCの活動レポート」について報告された。

前回のマルセイユでのTFC(2002年11月14日)の議事録の中では、関税部局やUN/CEFACTとの連携の動向とXMLに対する取り組みが主に紹介された。XMLの標準化については、ebXMLの開発が進む中で、港湾に関するXMLのメッセージを研究しIAPHの全メンバーに対して提案するために、TFCがIAPH事務局に対してXMLの専門家を雇用する要望を出したが、まだ了承されていない状況などが紹介された。

他の国際機関との連携については、UN/CEFACTの組織改編についても紹介された。さらに、今後の活動計画としては、TFCの会議が重要なテーマの紹介に絞り、情報交換はメールを活用し、会議の開催回数を減らして年1回を基本とすることが紹介された。

今回の総会でTFC議長が報告する「TFCの活動レポート」の概要については、資料が提出されたが、総会で紹介するため、内容の紹介は省略された。

資料の概要は①前回の国際港湾協会総会から今回までにTFCは4回の会議を開催したこと、②最近の活動テーマである、IAPH IT賞、情報技術関連、関税業務、他の機関との連携、電子商取引関連の活動についての紹介となっていた。

なお、「TFCの活動レポート」には、組織改編が行われたUN/CEFACTの活動と連携して、港湾管理者として基準作りを積極的に行う事をTFCの重要な活動と位置付け、そのための活動資金の予算要求をIAPH事務局に行っているがまだ認められていない事が示されていた。

議事4. 他の機関とに連携

他の機関との連携について、世銀、WCO、UN/CEFACT、UNECE(国連の欧州経済委員会)、UNCITRAL(United Nations Commission on International Trade Law)の会議の案内や資料が紹介された。

議事5. 他の国際機関の会議への参加について

他の国際機関の会議への参加については、WCOの会議であるWCO Information Management Sub-Committee(IMSC)の第44回、45回会議について紹介された。

議事6. 海事関係の電子標準の動向

ebXMLの開発状況について紹介された。

議事7. 2003 IT Award² について

総会で表彰される予定の2003 IT賞について口頭紹介された。

議事8. 今後の活動計画

TFCの今後の活動計画について議論がされた。

議長からは、ebXML関係の港湾サイドからの研究や提案の重要性が発言された。それに対して、ebXMLのメリット等について議論や、各港湾の状況の違いがあるため一様に進めることに対する是非の議論があった。議論を踏まえて、第一ステップとして、FAL条約への対応等を含む各港湾管理者のIT化の取り組み状況を調査する事となった。

議事9. その他

TFCの要綱について、現在の要綱が再確認された。また、最近の他機関の関連会議について捕捉資料説明があった。

² IAPH IT Award 2003:

金賞: アフリカの成功事例－情報技術未来への飛躍/ケニヤ港湾局(ケニヤ)

銀賞: ザイド港における高度IT活用－増大する輸送量への挑戦/アブダビ港湾局(U.A.E)

銅賞: 船舶からの廃棄物の登録－負担か? 将来のための投資か? /リガ自由港湾局(ラトビア)

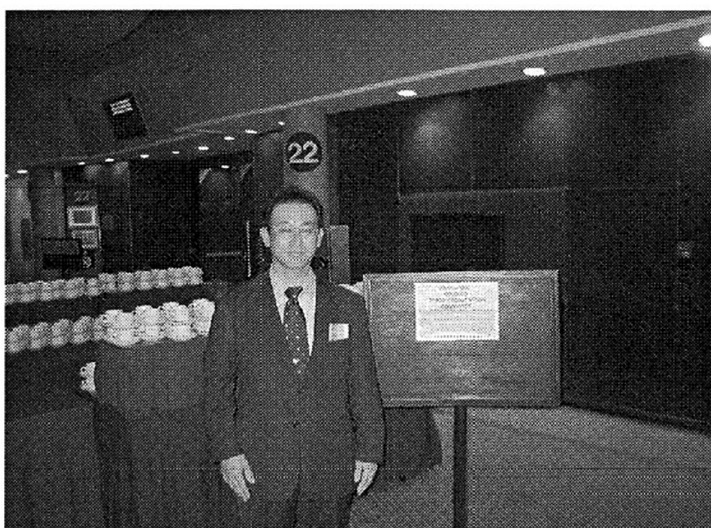
4. 現地写真



会場近くの道路に設置されたIAPH総会の旗



会場の受付



会場の案内とコーヒーブレイクコーナー



TFCメンバーと(左から宮地、Emili Arbos 議長 バルセロナ港湾局(スペイン)
Santiago Garcia-Mila バルセロナ港湾局 (スペイン)、Abilio Marques Afonso Sine
港湾局(ポルトガル))

IAPH 複合輸送, ロジスティックス委員会

(財)沿岸開発技術研究センター
シニアアドバイザー 飯島昭美

1. 会議の概要

日時: 5月24日(土)

議長: Jose Lou is Estrada

Port Planning Director, Puertos del Estado , Spain

2. 目的

ロジスティックスと複合輸送分野での港湾の代表的事例を収集し、委員相互で分析検討し報告書を作成、IAPH 会員の参考に供する。

3. 討議内容

(1) 当面の活動目標

- ・ 港湾にリンクしたロジスティックスと複合輸送についてのケーススタディを実施する。
- ・ 現在迄に実施したケースは、ヨーロッパについてのみで次の通り、
 - ① リガ自由港 (ラトビア)
 - ② マドリッドの内陸港 (DryPort)
 - ③ ロッテルダム港の FAMAS 計画
 - ④ バルセロナ港の ZAL (ロジスティックスセンター)
 - ⑤ サンタデル港 (スペイン)
- ・ その他の関連する資料として、以下のものが配布され今後検討される。
 - ① EACAP発行の Commercial Development of Regional Ports and Logistics Centers(EACAP 地域の港のロジスティックセンターとしての発展方策について)
 - ② スペイン港湾協会発行の港湾のロジスティックス地区の展開についてのガイドライン
スペインの港湾における過去 10 年間における経験に基づき編集された。
- ・ 今後ケーススタディをアジア,アメリカ,オセアニア地域についても実施する。
- ・ 全世界の代表例を収集したレポートを作成する。

(2) 長期目標

ガイドラインの作成

4. 日本側としての提出事例

国土交通省の「モーダルシフト促進に向けたアクションプログラム」に関心を示す。

5. 個別事例概説

(1) リガ自由港

- ・リガはラトビアの首都
- ・ 鉄道網の中心
- ・ 東欧と西欧間のトランジットの貨物が大半。
- ・ バルチック海の地域の港間競争が激しい。
- ・ 法律の制定による、リガ港全域を自由貿易地区と指定。(2000年以降)
- ・ 従来のフィーダー港の性格が中継港となり貨物急増。

(2) FAMAS

・オランダ国ロッテルダム港

- ・ Maasvlakte -2(MV2) 地区開発計画
新世代コンテナターミナル

- ・ 3種類の突堤よりなる。

即ち

- ① road/rail/barge 扱い
- ② road/ barge 扱い
- ③ road 扱い

船社がサービスレベルにしたがって選択できる。

(3) Santander 港の Dry Port

- ・ スペイン北部の港
- ・ 紙の輸送の国内独占体制の維持のため、マドリッド近郊に立地している dry port に資本参加。

Santander 港と Dry Port 間は鉄道輸送。

- ・ 自動車輸送のため独自に Santander - Ebvo Dry Port 開発
3セク方式

Santander 港と Dry Port 間鉄道輸送。

- ・ 3 番目の Dry Port 開発中、地方政府と協議して推進。

(1) Barcelona 港

- ・ 南欧, 地中海海運の主導的地位確保目的
ロジスティックサービスによる付加価値の達成と背後地の経済発展
- ・ ZAL I 期
市街地及びバルセロナ港南部。
用地面積 68ha
2001 年より運営開始
開発運営のための会社 CILSA 設立
(バルセロナ港 51%の株主)
港とは、道路輸送でリンク。
- ・ ZAL II 期
用地面積 143ha
2004 年より運営開始予定
鉄道の導入も検討。

(2) Madrid の Dry Port

- ・ Madrid 市中心部より 40km の地点
- ・ 1994 年運営開始
- ・ 運営会社の構成

| | |
|------------------------|--------|
| スペイン 2 大銀行グループ | 66.27% |
| バルセロナ港のロジスティック会社 CILSA | 10.73% |
| 立地地域の開発会社 | 9% |
| Bilbao 港 | 9% |
| Santander 港 | 5% |

IAPH Port Planning and Construction Committee について

苫小牧港専任副管理者
成瀬 進

1. 委員会の性格

- 1-1 委員会の使命(TOR)は IAPH 理事会で定められた通りであるが、簡潔に記述すれば以下の通りである。
- ・ 港湾計画、港湾設計に関する情報を収集し、これらを会員に伝達する。
 - ・ IAPH 港湾計画マニュアルを改訂する。
 - ・ 他の組織と共同プロジェクトを推進する。
- 1-2 今回ダーバンで開催された委員会でこの TOR についても議論したが、これをそのまま保持することとした。

2. 最近までの経緯

- 2-1 1999 年から 2001 年間 2 年余りにわたり、IAPH 港湾計画マニュアル(IAPH Guidelines for Port Planning and Design)の改訂作業を行ってきたが、その成果を取りまとめて、改訂版のマニュアルが 2001 年 9 月に発行された。
- 2-2 その後、通信による委員間の連絡で(モントリオール総会以降委員会は開催されていなかった)、最終的には 10 年程度のスパンで行う予定の次期マニュアル改訂に入れ込むことを目標に、当面のプロジェクトとして「客船ターミナル」について検討することを決定した。
- 2-3 昨年 8 月に当時の委員長 Hayes 氏(当時 IAPH 第三副会長、シドニー港)が急逝した。
- 2-4 副委員長であった成瀬が客船ターミナルプロジェクトの作業内容を提案し、委員の意見も入れて、最終案を確定した。成瀬は今年 4 月に委員長に就任した。

3. 委員会の構成

- 3-1 今回のダーバン会議で正式の委員として加入したメンバーを加え、正式なメンバーは20名である。地域的には、アジアオセアニア11名、ヨーロッパアメリカ8名、アメリカ1名である。アメリカ地区からの積極的な参加を、第一副会長を通じ依頼しているところである。
- 3-2 また、後述するように今回の客船ターミナルプロジェクトはケーススタディが主要な作業となるため、主要客船港をカバーできるよう、メンバー(臨時のメンバーも含め)の拡大を図る必要があると感じている。

4. 客船ターミナルプロジェクトの概要

- 4-1 作業内容の原案は委員長が作成し、通信により委員の意見を踏まえ確定した。

4-2 作業内容

- ・ クルーズ産業と客船ターミナル開発の概観(今後の需要見通し等を含む)
 - ・ ケーススタディ計画の概念、フィジカル計画、CIQ、管理形態、料金、経済効果等
 - ・ 保安計画 ケーススタディごとに取りまとめる
 - ・ マニュアル ケーススタディを総括し一般論化を図る
- *** 既にケーススタディを行うための様式を定めている
(詳細は、「Ports & Harbors, March 2003 Vol. 48 No.2」を参照のこと)

4-3 スケジュール

2004 年秋の委員会で最終結論を得て、2005 年上海総会で発表する。その間、常任理事会、理事会の開催に合わせて、委員会を開催予定。

5. ダーバンにおける委員会での議論

5-1 委員会 TOR の確認

5-2 客船ターミナルプロジェクト作業内容の確認

5-3 客船ターミナル具体例にプレゼンテーション

- ・ ベトナムハロン湾(オーストラリアのコンサルタント会社から)
- ・ クラン港(クラン港港湾局から)
- ・ 横浜港大棧橋(横浜市港湾局から)

- ・ シドニー港(シドニー港不在のため議長から)

***このうちシドニー港については、シドニー港湾公社によりケーススタディのフォーマットに沿って内容がまとめられているため、これを全出席メンバーに配布した。

5-4 委員長の総会への報告の了承

5-5 次回以降のスケジュール(次回は10月にロッテルダムで開催)

6. 今後の課題

- 6-1 委員の数は多いが、積極的に作業をすることも含めて参加しようという委員は極めて少ない。いかに委員をその気にさせるかが、最も大きな課題である。
- 6-2 ケーススタディの対象港は数が必要であるが、現在のところ作業の実施に同意した港湾は、シドニー(作業はほぼ完了)、クラン、横浜、博多のみである。今後 IAPH 活動の盛んなシンガポール、アムステルダム、バルセロナ等を含めるべく交渉中である。また、アメリカは IAPH 活動そのものに熱心でないところが多いが、第一副会長とも相談してカナベラルを始めとして、いくつかの港に参加してもらおうべく交渉中である。
- 6-3 技術委員会委員長としての貢献は、日本会員のプレゼンスを表すには、格好の機会である。適切な成果を出し、会員の評価を得たいと考えている。
- 6-3 IAPH 事務局は、技術委員会の運営までは関与しないため、実質的に「委員長＝事務局」の状態で開催している。国内での通常業務もあり、今後委員会運営がかなりの負担となることを危惧している。

IAPH 専門委員会 安全・環境・海事委員会の概要報告

国土技術政策総合研究所
沿岸海洋研究部 細川 恭史

平成 15 年 5 月 24 日に南アフリカ共和国ダーバン市にて開催された、IAPH 専門委員会安全・環境・海事委員会 (PSEMO と DTF との合同専門委員会) に、新規メンバーとして出席した。以下に議論の概要を報告する。

1. 専門委員会の構成と討議のテーマ

専門委員会での議論は、安全・環境・海事委員会 (PSEMO) 関連の議論、浚渫問題タスクフォース (DTF) 関連の議論、その後再び PSEMO 議論や IAPH 本部からの報告、と言った順に進められた。PSEMO 関連議論は事前送付の Agenda に従い、DTF 関連議論は当日配布された修正 Agenda に従って行われた。議論のためのメモが座長から配布された。DTF は、はっきりとした使命を持っており、参加メンバーに重なりも多いことから、今後は PSEMO の傘のもとで DTF として合同で開催することとなった。

議論のテーマは、PSEMO としては、港湾施設の安全 (セキュリティ)、係留策切断事故、バラスト水による有害プランクトンの運搬、廃船処分とリサイクルシップ、周辺組織との関連、広報活動など。DTF としては、ロンドン条約締約国会議およびそのもとの科学者グループ会合への対応報告と方針、浚渫関連周辺組織との関連など。

配付された資料は以下の通り。

- a.) Report of Port safety, Environment & Marine Operations to the 23rd IAPH Biennial Conference Durban, South Africa 24-30 May 2003, IAPH (安全・環境・海事委員会から本会議提出用報告の原案)
- b.) Draft Interim Report: Survey on Port Security-Revised SOLAS Convention & ISPS Code (SOLAS 条約並びに ISPS コードへの対応ぶりに関し、IAPH 事務局が各国に出した質問の回収結果の暫定報告)
- c.) IAPH Dredging Task Force Agenda (浚渫タスクフォースからの専門委員会討議用の作業メモ)
- d.) Regulation 9 Control and Compliance Measures (ISPS コードからの抜粋)

2. 主要な議論・情報

主要な議論および重要と思われる情報を以下に示す。

2. 1 セキュリティーに関する情報

① 現在までの主要なドキュメント:

SOLAS 条約に関連してのマニュアル類が検討されている。船と港に関しては IMO/ISPS Code が分担し、港の内部に関しては UN-ILO が分担すると言った関係。

a).ISPS コード(The International Code for the Security of Ships and Port Facilities) (IMO メンバー国には IMO ホームページから MSC での議論途中の各国意見文書類がダウンロードできる。)

b).UN-ILO の作成する Code of Practice on Maritime Security in Ports が5月現在、第3稿まで進んでいる。IMO/MSC のもとで出版。IAPH も、よりよい内容にするために意見を提出できるので、メンバーは座長に意見を出すように。

c).PEMSEA が環境・安全(+ILO の視点からの安全)に関するマニュアルを作成中。実務的内容。未だ完成までに改良の余地ある。内容に関する評判は良さそう。(なお、PEMSEA に関する情報は、<http://www.pemsea.org/>、もしくは Ship & Ocean Newsletter No.22 に事務局長 Chua 博士の日本語記事が掲載されている。GEF/UNDP/IMO が支援し、東アジア 12 カ国が参加している組織。)

色々なドキュメントが整備されつつある中で、座長はおおむね以下のようにまとめた。「PSEMO の役割としては、IAPH メンバーが ISPS コードの円滑な実施・運用を手伝うこと。そのために、安全にかかる十分な情報を、計画・技術・制度面について供給すること。」

② 課題:

各管理者からの意見では、「施設毎の plan づくりと承認とが求められているため、時間的に間に合わない。2004 年7月に間に合わないときの移行措置を認めて欲しい。」「新たな資金負担が必要だが財源がない。」「コンサルが RSO をやらせてくれとか、技術指導するとか売り込みに来る。IAPH がガイドラインを作ってくれ。制度面での相談にのってくれ。」「船の安全と港の安全と両側面がある。かつ、コードでは港の安全のうち施設の安全が強くでて、港全体の安全確保とは少し違ってきている。」「港長と管理者の責任分担がある。施設の安全は管理者マター。」「ヨットなど、500 トン以下の内航船などコードが対象としていない船だって、危ない。どんな目的のどんな大きさの船だって、危険性をはらんでいる。」といった課題が出されていた。これらから、以下の要望が出てきていた。「いくつかの(港の事情や規模に応じた)モデルプラン、モデルアセスメントを PSEMO でまとめて欲しい。」「2004 年に間に合わなくとも検討着手していれば

non-compliance と判断しないでもらえるような経過措置を IMO に要望して欲しい。」「コードを決めるような会議(IMO の会議や UN-ILO の会議)に参加する各国代表団に、港湾関係者を混ぜてもらおうように各国政府に要望しよう。働きかけるべき。」「時間的な余裕がないので、技術情報の早急な提供をして欲しい。数日から1週間の集中的なセミナーを、米国資金の支援下で、各地域毎に IAPH が開いて欲しい。」

③ 注目情報:

a). ロッテルダム港における事例の報告が各管理者の注目を浴びた。

「YES/NO で応えられる質問票をつくり、各施設・各関連部局毎に配布回答させ、集計後に様々なレベルや局面における脆弱部分を発見し、そこを改善する、と言ったプログラムを実施中。」「セキュリティを構成する制度面の課題と施設面の課題とのうち、施設面について uniform way で体系的に検討するために、self-risk-assessment 手法を考案した。」「この手法は、ISPS コードを包含するが、より総合的な立場でセキュリティーを考えている。」この担当者(Peter W. Mollema, さん、mollema@port.rotterdam.nl)に、「後刻に日本から問い合わせをするのでその折りには具体的情報提供をお願いしたい」旨要請。ご了解を得た。

b). IAPH 本部事務局がメンバー管理者に問い合わせ、ISPS コードに対する対応状況のアンケートをおこなった。途中集計結果が紹介された。各管理者は、なんとか期日までに間に合わせたいと努力しているが、検討のしかたには悩んでいると言った様子がかがえる。

2. 2 その他の情報

係留策: 切れた事例に関して情報収集中。

バラスト水: 沖合でのバラスト水の交換(ballast water exchange)は船の安全面から問題ある。もう一つの可能性ある解決策は陸上処分(on-shore treatment)だが、コストがかかる。大型休止タンクなどの活用など貯留能力が確保できなければ、難しい。操作上の課題と環境上の課題との両面がある。

PEMSEA: 良いマニュアルを作っているが、IAPH からも意見具申した。

リサイクルシップ: 船のスクラップが保険のみを考慮して行われるため、スクラップ時の内蔵油やスクラップ片の管理がずさん。切断船体が沖に流され沈んだりする。廃棄物の越境移動を禁じたバーゼル条約との関係が問題ではないか。結局コストの問題だろう、というのが大方の意見。

Safety News: 印刷配布を継続しましょう。

2. 3 今後の会議日程

今回は、PSEMO と DTF との合同の専門委員会を、ロッテルダムで、10月27日につなげて(その前日に)開催する予定。

船舶動向委員会報告

大阪市港湾局

企画振興部長 伊藤 忠

メンバー

| | |
|------------|---|
| 船舶動向委員会委員長 | B. COLOBY(ルアーブル港湾公社) |
| 副委員長 | Capt.Abdul RAHIM.A.Aziz(ペナン港湾局) |
| | EddyBRUYNINCKX(アントワープ港湾局) |
| | Dr.IbrahimELGAALI(ミナザイド港湾局) |
| | MarcelGOSSIO(アビジャン港湾局) |
| | John HIRST(オーストラリア港湾協会) |
| | HideoIGARASHI(大阪市港湾局) |
| | AsseianKABLANKAN(アビジャン港湾局) |
| | KIM YOUNG NAM(釜山港港湾庁) |
| | S.M.E.LUHIGO(タンザニア港湾局) |
| | Dave RUDOLF(ヴァージニア) |
| | Capt.Mohammed Ubaid al RUMAITHI (ミナザイド港湾局) |

1. はじめに

- ・ 海運業界は港湾インフラとの相関関係を取りながら、そのサービスの向上に努めている。自由競争の中で、低廉、安全、迅速といった経済要因と、生産性の向上や、船舶の大型化、速度の向上、運航費(人件費や燃料費)の削減といった技術的要因があげられる。また、リスクや事故の被害の軽減化や、海運業界が環境に与える影響を弱めたりする(排気ガスやバラストの海洋への放出)環境保全問題がある。
- ・ 港湾業界は、このような船舶の動向に対応していかなければならない。例えば、8,000TEU を超えるコンテナ船は出現するのか。もしそうならば、いつなのか？コンテナ船の経済的・技術的実行可能性について、専門家の間で依然として議論が続いている。このような動向を探ってみる。

2. 概要

(世界の貿易量と船舶)

- ① 世界の海上貿易は15年間連続に増加し、2001 年で米国、日本の影響で

1%減少はしたものの、2002年は横ばい状態。

- ② 2001年世界の商船の積載重量トン数は8億2,570万トンに拡張。2000年度の1.2%から2001年度は2.1%の増加。新たに建造された分が4,520万積載重量トンで廃船されたものが2,790万積載重量トン。石油タンカーやドライバルク船は合わせて世界全船舶の70.3%を占めており、コンテナ船は6,920万積載重量トンから7,710万積載重量トンへと急激に増加。世界の船舶の平均年数はほぼ安定していて13.9年で、20年以上が34%である。

(コンテナ船)

- ③ 世界のコンテナ港での需要は急速に増加しており、1995年から2001年にかけての需要は69%増加して2億4千4百万TEUとなり、2002年には9.2%増の2億6千6百万TEUになると予測されている。
- ④ 予測としては、2010年には74~92%増、2015年にはさらに25~32%の伸びが予測されている。
- ⑤ フルコンテナ船は3,053隻、約6百万TEUで、2000年に9.1%、2001年に12.3%、2002年に10.3%の増加、
- ⑥ 10年後には、1,200万~1,600万TEUになる見込みである。
- ⑦ 1,000TEUから3,000TEUへと3倍の大型化によって1TEU当り25%の建造コスト削減化、3,000TEUから6,000TEUへと2倍の大型化によっては、9%の建造コスト削減、同様に4,000TEUから6,000TEUは4%の削減。

CELLULAR FLEET AS OF 1st JANUARY, 2003

(Source: BRS - Alphaliner)

| Fleet projection | Fleet 1 Jan 2003 | | Deliveries 2003 - 2004 | | Fleet 1 Jan 2005 | | Share In % | |
|------------------|---------------------|------------------|---------------------------|------------------|---------------------|------------------|---------------|------|
| | No | Teu | No | Teu | No | Teu | 2003 | 2005 |
| > 5,000 | 207 | 1,254,000 | 82 | 516,000 | 289 | 1,770,000 | 20.7 | 24.8 |
| 4,000 / 4,999 | 223 | 973,000 | 51 | 225,000 | 274 | 1,198,000 | 16.0 | 16.9 |
| 3,000 / 3,999 | 249 | 851,000 | 17 | 55,000 | 266 | 906,000 | 14.0 | 12.7 |
| 2,000 / 2,999 | 484 | 1,198,000 | 59 | 150,000 | 543 | 1,348,000 | 19.7 | 19.0 |
| 1,500 / 1,999 | 400 | 672,000 | 20 | 34,000 | 420 | 706,000 | 11.1 | 10.0 |
| 1,000 / 1,499 | 498 | 583,000 | 25 | 29,000 | 523 | 612,000 | 9.6 | 8.6 |
| 500 / 999 | 568 | 404,000 | 41 | 32,000 | 609 | 436,000 | 6.7 | 6.1 |
| 100 / 499 | 424 | 133,000 | | | 424 | 133,000 | 2.2 | 1.9 |
| TOTAL | 3,053 | 6,068,000 | 295 | 1,041,000 | 3,348 | 7,109,000 | | |

It is worthwhile to observe that the share of the biggest vessel (over 4,000 teus) – in terms of capacity - will increase from 36.7 % to 41.7 %, when the share of all the other categories will decline.

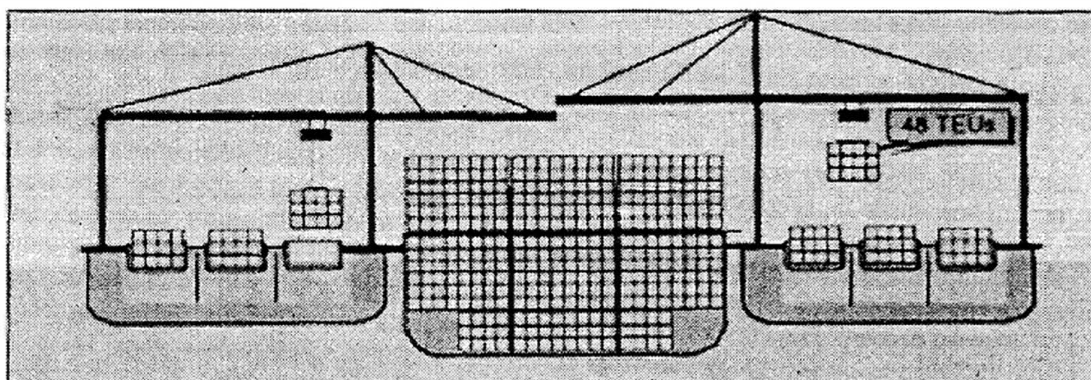
下の表は、コンテナ船の列数とコンテナ船における梁の長さとの関係の平均値

| | | | | | | | | | | |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|----|------|------|
| Beam (meter) | 32.2 | 34.9 | 37.6 | 40.2 | 42.9 | 45.6 | 48.2 | 51 | 53.6 | 56.3 |
| No of rows | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |

- ⑧ 2003年初めには海運4社が8,000TEUを超えるコンテナ船を発注することを決定した。ただ、最大級の船舶はそれほど多くの港に入港できないという事実がある。

(将来の巨大船)

- ⑨ 水深、クレーン、岸壁の強度、荷役のスピード等制約条件はあるものの、コンテナの大型化に関する研究は多数ある。
- ⑩ シングルプロペラで、10,000TEUは不可能ではない。
- ⑪ スエズ・マックス:長さ400m、梁50m、喫水17.4m、12,000TEU
- ⑫ 最大の計画はマラッカ・マックス:長さ400m、梁60m、喫水21m、18,154TEU、積載重量トン243,000トン、25ノット、2010年に就航するかもしれない。



| | Capacity | Length | Beam | Draft | N° rows* |
|----------------------------|---------------|--------|--------|--------|------------------|
| Existing Panamax | 4,500 teu | 295 m | 32.3 m | 12 m | 8 x 5 x 13 |
| Maersk SL "S" | 7,500 teu | 347 m | 42.8 m | 14.5 m | 9 x 6 x 17 |
| Samsung | 9,200 teu | 340 m | 45.6 m | 15.5 m | 10 x 6 x 18 |
| Maersk SL rumour | 12,500 teu | 404 m | 54 m | 15 m | 10 x 6 x 22 |
| Suezmax*** | 12,000 teu | 400 m | 50 m | 17.4 m | 10 x 6 x 21 |
| Verimax** | 12,500 teu | 400 m | 54.2 m | 14.5 m | 10 x 7 x 21 |
| New Panamax | 12/15,000 teu | 385 m | 55.2 m | 14.5 m | 9/10 x 6 x 22 |
| Vickerman, Zachary, Miller | 15,000 teu | 400 m | 69 m | 14 m | 10/11 x 6/7 x 28 |
| Malacamax | 18,000 teu | 396 m | 60 m | 21 m | 13 x 8 x 23 |



- ⑬ 他方、世界中の港湾管理者は、16～17m の岸壁を伴う港湾施設を計画しているが、浚渫土の処理という環境問題を解決するためには、かなりの時間と努力が必要とされる。

(スピード)

- ⑭ 1980 年代の船舶は燃料の高額化によって 1,500TEU クラスは低スピードであった。
- ⑮ 1990 年以來、5,000～6,000TEU クラスで 25 ノットの高速船が配置されている。
- ⑯ 船主は、エンジンのパワーや、2つのプロペラ化を避けることなどを考慮し、揺れ、潤滑油、造船費の増加を考えると、10,000TEU が限界であると考えている。

(コンテナ運航船社)

- ⑰ 少数の船社に集中していく傾向にある。現在、4,780隻、6,986,010TEUのキャパを保持し、その内88%がフル・コンテナ船(セルラー船)である。また、上位25社は、6年間で、取扱量を2倍とし、全体の89%を占めている。

(その他)

- ⑱ PCTCの大型化や、船舶海洋汚染防止法との関係でシングル・ハル・タンカーの廃棄についての予測などが述べられている。
- ⑲ スピードについては、我が国でのテクノ・スーパー・ライナーの紹介や、陸上輸送からのモーダル・シフトを促進するための高速化についても述べている。
- ⑳ 環境問題については、二酸化硫黄の削減、塗装の向上、バラスト水の処理管理について、関係機関にて協議されている。

TOP 30 CONTAINER SERVICE OPERATORS AS OF MARCH, 31ST

2003

(Source: Alphaliner)

| OPERATORS | Teus | Ships Owned and Charetered |
|--|------------------|-------------------------------|
| 1 – Maersk Sealand (Including Safmarine) | 842,163 | 333 |
| 2 – Mediterranean Shipping Company | 468,468 | 194 |
| 3 – Evergreen Group | 427,449 | 146 |
| 4 – P&O Nedlloyd | 409,012 | 154 |
| 5 – Hanjin / Senator | 288,597 | 83 |
| 6 – APL | 250,018 | 75 |
| 7 – Cosco Container Lines | 240,336 | 115 |
| 8 – CMA/CGM Group | 237,138 | 119 |
| 9 – NYK | 220,150 | 88 |
| 10 – CP Ships Group | 195,883 | 87 |
| 11 – K Line | 186,805 | 61 |
| 12 – Mitsui Osk Lines | 166,635 | 58 |
| 13 – China Shipping Group | 166,213 | 85 |
| 14 – Zim | 165,026 | 79 |
| 15 – OOCL | 156,173 | 49 |
| 16 – Hapag Lloyd | 152,937 | 42 |
| 17 – Yang Ming Line | 136,236 | 47 |
| 18 – Hyundai | 125,474 | 34 |
| 19 – CSAV Group | 118,024 | 51 |
| 20 – Hamburg-Süd Group | 111,955 | 55 |
| 21 – Pacific International Lines | 105,253 | 87 |
| 22 – Wan Hai Lines | 84,371 | 59 |
| 23 – UASC | 68,725 | 30 |
| 24 – Delmas Group | 68,193 | 57 |
| 25 – Grimaldi | 51,378 | 43 |
| 26 – MISC | 47,291 | 30 |
| 27 – IRISL | 40,785 | 51 |
| 28 – Regional Container Lines | 36,744 | 36 |
| 29 – Kien Hung | 32,946 | 20 |
| 30 – CCNI | 32,163 | 17 |
| Total | 5,632,901 | 2385 |

港湾セキュリティと改正 SOLAS 条約

国際港湾協会
事務総長 井上聡史

1. 動き出した港湾セキュリティへの取り組み

国際社会がグローバリゼーションの進展を謳歌し、社会経済のあらゆる分野の活動がボーダーレスに拡大を続ける中で、9月11日の米国同時テロは発生した。急速に低くなる国境の壁を自由に越えて、貨物や旅客、情報や資本が地球規模で移動するグローバリゼーションが、国際社会にとって決して明るいプラスの面だけではなく、暗いネガティブな面をも有していることを、厳しく我々に認識させたといえよう。インターネットの悪質なウィルスに代表されるように、歓迎すべからざる多くの人や物も国境を自由に越えてくるという冷徹な事実、すなわちグローバリゼーションのもたらす国際社会の脆弱性を改めて我々は突きつけられたのである。

これまでも港湾においては、密輸や密航などを中心として、いわゆるセキュリティ問題について取り組みを進めて来た。このため各国の港湾とも税関や警察との連携してさまざまな対策を取っている。しかし、一昨年同時多発テロを契機として、セキュリティ問題が社会にもたらす極めて深刻な影響への懸念が現実のものとなり、より総合的かつ国際的な取り組みが求められることとなった。

港湾に関係するセキュリティ問題は、大きく3つのタイプが考えられよう。第1に港湾に立地する重要施設を破壊したり港湾そのものを機能麻痺に追い込むことなどを目的とするケース。第2にはテロ行為の手段として船舶をハイジャックするため港湾を襲うケース。そして第3にはテロ行為につながる犯罪者、武器、細菌兵器などをコンテナ貨物に仕立てるなどして港湾から輸送するケース。米国では第2、3のケースとともに、港湾部に立地する原子力施設や電源施設、軍事施設といった重要施設のセキュリティを確保するため、第1のケースについても規制を強化している。一方、国際的には、海上輸送のテロ対策を強化する観点から、第2のケースを念頭に置いた対策が急がれている。船舶による海上輸送との接点である港湾において、国際的な枠組みに基づいた包括的

なセキュリティの実現が求められている。

2. SOLAS 条約の改正と新たな枠組み

2.1 経緯

昨年12月、108カ国の SOLAS 条約締結国政府代表と関係機関や NGO が出席して、港湾・海事のセキュリティ強化を目的とした SOLAS 条約の改正が決議された。わずか1年間で港湾・海事における国際的なテロ対策の枠組みを作り上げた IMO 関係者の努力には大いなる敬意が払われてよい。本来、船舶にかかわる人命の安全対策を主たる目的に作られた SOLAS 条約を改正して、港湾まで含めたテロ対策を盛り込むことには異論も出たが、米国の強い主張によって検討が進められた。今後、来年1月1日までに締結国の1/3以上の反対が提出されない限り承認されたものとみなされ、来年7月1日には改正条約が発効することとなる。本格的な実施までに、各国は僅か18ヶ月という短い準備期間を与えられたわけで、関係機関や関係業界にとっては極めて厳しい課題といえよう。

2.2 概要

(1) 改正に伴う主要な措置

テロ対策を強化するための今回の改正は広範なものであるが、基本的には船舶および港湾のセキュリティに関する各種の措置や実施の枠組みと、締結国政府に課せられた責務と権限に関する事項が主たる内容である。

船舶セキュリティ関係

AIS（船舶自動認識装置）の早期導入、船舶認識番号の表示、船舶セキュリティ警報装置の設置、船舶セキュリティ評価の実施、船舶セキュリティ計画の策定、船舶セキュリティ責任者の配置など

港湾施設セキュリティ関係

港湾施設セキュリティ評価の実施、港湾施設セキュリティ計画の策定、港湾施設セキュリティ責任者の配置など

締結国政府の責務・権限

セキュリティ・レベルの設定と周知、船舶ならびに港湾施設のセキュリティ対策の実行、改正条約に違反する船舶の入港拒否や港湾からの排除など

(2) 基本的枠組みと ISPS コード

今回の対策は、ISPS コード（International Ship and Port Facility Security Code：船舶および港湾施設に関する国際セキュリティ・コード）に集約されている。このコードは Part A と Part B とからなり、Part A は今回のセキュリティ対策の根幹をなすもので、締結国にとって強制的な要件である。また Part B

は、より詳細な内容にわたるが、あくまでも参考としての規定であり、各国政府が国内の事情を適切に反映したセキュリティ対策を構築する際のガイドラインとなるものである。

今回提案されたセキュリティ対策の基本的なメカニズムは、船舶と港湾がそれぞれ条約の規定に従いセキュリティを確保するよう対策を講じた上で、政府は船舶に ISSC（国際船舶セキュリティ証明）を発行する一方、承認したセキュリティ計画をもつ港湾を IMO へ通告し国際的に明らかにする。さらにこの枠組みの重要なポイントは、各国政府が脅威の程度に応じて設定する「セキュリティ・レベル」にある。船舶と港湾のそれぞれは設定されたセキュリティ・レベルに対応して計画に基づく措置をとるとともに、入港に先立ち双方が適切なセキュリティ・レベルにあることを確認して初めて入港が行われる。こうして船舶と港湾からなる海事システム全体のセキュリティを国際的に確保する仕組みが出来上がることとなる。

政府が設定する「セキュリティ・レベル」はセキュリティの脅威の程度に応じて3段階に分類される。

レベル1

船舶や港湾が通常の活動をする状況であり、最小限の適切なセキュリティ措置を常時維持する。

レベル2

セキュリティへの脅威が認められる期間について、適切な追加的措置を維持する状況である。

レベル3

セキュリティへの脅威が具体的には特定できないものの極めて高い時に、さらに特別の措置を講じる状況である。

2.3 港湾のセキュリティ対策

(1) 対象となる港湾施設

国際航路に就航する旅客船および500総トン以上の貨物船が利用する港湾施設を対象として政府が指定する。国際航路の船舶が時折しか利用しない港湾についても、各国政府がその適用については決定する。またルートが固定された短距離の国際航路については、関係する政府間で協定を交わし代替措置を講じることができる。

今回のセキュリティ対策は上記の各港湾施設を対象に各種の措置を計画、実施

するが、位置が近く、設備、形状や運営形態などが似ている港湾施設については一体として検討することが出来る。具体的な港湾施設の範囲については、船舶と港湾の接点（Ship/Port Interface）として極力狭い範囲に限定されるよう表現されているが、最後まで明確な定義が下されなかった。これは、今回 SOLAS 条約の内容を港湾にまで拡張して港湾施設のセキュリティを位置づけたことに起因する限界でもあり、実施にあたり問題となる可能性がある。

(2) 港湾施設セキュリティ評価

港湾施設のセキュリティを事前評価（assessment）するこの作業は、港湾施設セキュリティ計画を策定し更新するための基礎となる重要なステップであり、政府は認定セキュリティ機関に策定を委任させることが出来るが、その審査、承認は政府自ら行わねばならない。港湾施設セキュリティ評価は、港湾施設のどの部分がより脆弱で危険性が高いかを明らかにするため、当該港湾施設における活動のあらゆる分野についてリスク・マネジメントの概念に基づいて検討するように構築されている。そこでは、港湾施設に対する具体的な脅威、対象施設の脆弱性、被害をもたらす影響の規模や内容を明確に検討し評価することが求められている。港湾施設セキュリティ評価の結果、総合的な危険度の評価が可能となり、港湾施設セキュリティ計画の策定が必要となる港湾施設を特定することが出来る。

(3) 港湾施設セキュリティ計画

港湾セキュリティ計画は、港湾施設がセキュリティの各レベルに応じて取るべき物理的および運営面での対策を明確にするものであり、政府が自らこれを審査し、承認を行わねばならない。港湾セキュリティ計画に盛り込むべき基本的な措置としては、港湾施設へのアクセス規制、港湾施設内の進入制限区域、貨物の荷役活動の基準、船用品の搬入規制、別送品の取り扱い、港湾施設の監視などを含むこととされている。さらに保安の組織体制、他の関係機関との連携、定期的な見直し作業などを明らかにする必要がある。

(4) 港湾施設セキュリティ責任者

政府は港湾施設セキュリティ評価の結果に基づいて、港湾施設セキュリティ責任者の設置を必要とする港湾施設を指定しなければならない。港湾施設セキュリティ責任者は港湾施設セキュリティ計画の策定から実施さらに適切な改訂までその全般に責任をもつ。また船舶セキュリティ責任者や船社セキュリティ責任者との連携に責任をもつ。

2.4 その他の決議事項

今回の改正条約の円滑な実施を国際的に実現する上で、とくに途上国の対応が懸念されており、IMO 会議では港湾・海事のセキュリティに関連するインフラや各種対策、人材育成などに対する技術協力を進めるため特別の基金設立を検討するよう決議した。また、港湾産業に従事する者の認証を含め、より総合的な港湾セキュリティ対策を検討するため、ILO（国際労働機関）と IMO との間に作業部会を設置することを決定した。

3. 世界の港湾の対応

3.1 IAPH 港湾セキュリティ調査

SOLAS 条約が改正され半年が経過した。IAPH では、世界の会員港湾が来年7月の施行に向けてどのような準備状況にあるかを把握するため、去る4月11日から5月9日までの約1ヵ月間、「港湾セキュリティ」調査を実施した。短期間の調査であったにもかかわらず、全体で34ヵ国の62港湾から回答を得た。各回答の詳細は、IAPH の“Security Bulletin”として10回にわたりインターネットにより会員に即時に伝えられ、会員各港の検討に役立てられた。

3.2 主要な調査結果

ここでは、本調査の中間取りまとめ報告にもとづき、世界の港湾の取り組み状況について述べる。

(1) ISPS Code の認識度

「ISPS Code の内容を十分理解している」88.7%、「十分認識している」9.6%と、回答した港湾のほぼ全てが今回の改正内容について高い関心と理解を示していることが判明した。

(2) 港湾施設セキュリティ責任者の任命

「既に任命済み」56.6%と、約半数が港湾施設セキュリティ責任者をすでに任命している。残りが、これからの対応となっている。

(3) 港湾施設セキュリティ評価の実施

「既に完了」32.5%と、約1/3の回答港湾が港湾施設セキュリティ評価を完了したとしている。一方、「作業中」ないし「間もなく開始」が27.4%、24.1%と、双方で過半を占めている。

(4) 港湾施設セキュリティ計画の策定

現段階では「既に完了」は 17.9%と低く、「作業中」が 41.9%と大半を占めている。また「間もなく開始」と答えた港湾も 19.3%と決して少なくない。

(5) 期限厳守の見込み

2004年7月1日の完全実施への見通しについては、75.9%と全体の3/4が「問題なし」としている。その一方、20%弱の港湾が不安を示している。

(6) 実施上の問題点

20%を超える港湾が、「情報の提供の不十分さ」、「関係機関間の連携の不十分さ」を、実施を進める上での問題点としている。また「専門的な人材の不足」、「対策財源の不足」、「時間の不足」を問題とする指摘も少なくない。さらに、国レベル、地方レベルにおける関連法制度の制定の遅れを問題とする港湾も多数に渡っている。

3.3 IAPH としての行動

このように、各国の港湾は SOLAS 条約が求めるセキュリティ対策の実施に向けて、急ピッチで準備を進めていることが明らかとなった。しかし、その一方で、関係機関間の連携や資金手当て、法制度そのものの策定など深刻な実施上の課題に直面していることも判明した。この点については、去る5月のダーバン総会においても、多くの港湾から懸念が表明されたところである。

IAPH は、改正 SOLAS 条約の円滑な実施に向け、条約に加盟している各国政府が、こうした課題を十分認識しその早期の解決と港湾への支援を行うよう、6月23日付けの書面をもって IMO に強く要請したところである。

IAPH としては、今後、会員港湾における作業の進捗状況や対策の具体的内容などについて、随時、把握に努めるとともに、その情報を各地の会員港湾に伝えそれぞれの取り組みに役立ててもらえるよう考えている。

4. 今後の対応と課題

さまざまな困難を抱えながらも、新しい国際的な船舶・港湾セキュリティ対策システムは来年7月に実施されることとなる。最後に、若干の私見を述べさせていただき、これからの港湾セキュリティ対策を少しでも円滑に進めていく上での参考にいただければ幸いである。

4.1 SOLAS 条約への対応

限られた時間の中で対応を完了するためには、現在すでに港湾内で多岐にわたる関係者が実施しているセキュリティ対策をフルに活用すべきであろう。港湾には港湾管理者のみならず多くの関係諸官庁が日頃からさまざまなセキュリティ対策を実施している。またそのための資機材も配備されていよう。さらに民間企業や団体による対応が行われている場合も少なくない。こうした各主体による対策を省庁横断的/官民横断的に港湾全体として一本化し、総合的に機能するよう基本的な体制を整備することが急がれる。また、総合的な対策の現況を港湾全体として点検し不備な点があれば、そこに最小限度の投資を迅速に行うなどして、当面要請される課題に对应していくことが重要ではないかと思われる。

また、セキュリティのリスクにも依るが、我が国の場合には、セキュリティ対策のための資機材の配備は、日常の港湾管理やターミナル事業など港湾活動全体の円滑化や効率化のために活用できるシステム形成の一環として取り組むべきではないか。例えば、ターミナルや水域の昼夜に渡る監視などは、むしろ港湾の機能の円滑化や安全確保などの観点とも併せて計画し、多くの省庁にわたる関係者全員の協力を得て実施運営すべきだと考える。

4.2 米国政府のセキュリティ措置への対応

本稿では触れることができなかつたが、SOLAS 条約をベースにした国際的なセキュリティ対策とは別に、米国政府は同時多発テロの発生直後から独自のセキュリティ対策を強化している。この中には、米国以外の各国の港湾に直接影響を及ぼす措置が少なからず含まれている。米国向けのコンテナ貨物のセキュリティを輸出国の港湾で積み込み前に確認しようとする CSI や 24 時間ルール、CT-PAT などは、すでに施行が始まっている。また昨年 11 月に成立した海上交通セキュリティ法では、米国に向かう船舶が出港する海外の港湾のテロ対策についても、その有効性を評価、勧告することとなっている。

まず、こうした一連の措置は港湾の総合的なセキュリティを確保する上で重要なものであるが、SOLAS 条約とは直接の関係を有していないことを認識すべきであろう。その多くは、本稿冒頭に述べた港湾セキュリティの第 3 のケースを対象とするものであり、基本的に必要となる対策の性格も内容も異なる。したがって、税関当局や関係事業者と連携して、別途の対応を図っていく必要がある。

4.3 港湾のリスク・マネジメント

翻って港湾という活動空間には、さまざまな事故や災害が発生し得る。港内における船舶の衝突や座礁、石油など危険物の貯蔵施設からの港内流出、大規模な地震や高

潮など、港湾の抱える危険性は枚挙に暇が無い。港湾の安全性が国際的な評価の基準となりつつあるが、それは単に安全のための施設整備だけではなく、事故や災害を未然に防止する体制や一旦それらが発生した場合の対応能力を強化することが極めて重要となってきた。いわば港湾のリスク・マネジメントをどのように日頃から堅固なシステムにしておくかということであろう。

今回のテロ対策を焦点とするセキュリティ対策は、単に SOLAS 条約の改正ありきで望むのではなく、このように港湾のリスク・マネジメントの一環として取り組む契機とすることが重要な視点であろう。従来提唱されながら実現の容易でない、港湾全体の安全に係わる関係者間の情報の共有化や対応措置の総合化など港湾の総合的なリスク管理に、官民の関係者が一致協力して取り組むことが出来れば大きな前進といえよう。

4.4 ロジスティクス・チェーンのセキュリティ

港湾セキュリティの確保には、港湾そのものをテロ行為などの被害から護る体制づくりと、港湾が取り扱う物流自体のセキュリティを高める体制づくりと、その双方が重要となっている。港湾が、地球規模で展開されるロジスティクス・チェーンの1つ拠点であることを考えると、より効果的な物流のセキュリティ・システムを構築するためには、単に港湾のみの対策を考えるだけでなく、ロジスティクスの最初の出発地点から最終の到着地点まで、そのすべての段階でいかにセキュリティを厳密に確保できるかが極めて重要となる。とくに国際コンテナ輸送において、積荷内容の正確な表記、コンテナ詰め作業の厳格な管理やその後のコンテナ開閉の管理・記録など、輸送行程のすべての段階でセキュリティが担保されるような国際的な枠組みが必要となっている。

現在すでに、こうした取り組みは部分的ではあるが始められている。例えば、WCO（世界税関機構）では数年前から UCR（Unique Consignment Reference：積荷固有情報）と呼ぶ構想を提唱し実験を重ねている。これは通関を必要とするすべての国際貨物に、発着荷主の名前や所属国名、品目名など少数の基本事項に係わる情報を付与し、通関業務の迅速化を実現しようとするものである。当初は通関業務のペーパーレス化を目的にしたものであるが、現在ではサプライ・チェーン全体のセキュリティの確保にも資することを目指している。こうした成果が国際的な枠組みとして採択され、着実に実施されることにより、セキュリティの高い安定した国際貿易が地球規模ではじめて実現されるものと考えられる。その実現に向けて国際港湾社会としても積極的な協力を行っていくべきである。

(以上)

国際港湾協会日本会議 規約

施行 平成15年4月22日

(名 称)

第1条 本会は、国際港湾協会日本会議(以下「日本会議」という。)という。

(目 的)

第2条 日本会議は、わが国及び世界の港湾の発展のために、国際港湾協会(以下「協会」という。)の設立趣旨にのっとり、日本の協会会員及び関係者が、協会の諸活動に積極的に参画し、その成果を国内の港湾活動に活かすとともに、国際港湾社会との一層の交流や発信を進め、さらに協会の理念及びその活動について日本国内の関心と理解を高めることを目的とする。

(事 業)

第3条 日本会議は、前条の目的を達成するため、次の事業を行う。

- (1) 協会の活動に関連する国内意見の集約、事業の企画及び実施
- (2) 協会の諸活動への参画及び成果の活用、普及
- (3) 協会の国内会員の活動支援及び国内の啓発活動
- (4) その他日本会議の活動目的を達成するために必要な事業

(会員の構成)

第4条 日本会議の会員は、次のとおりとする。

- (1) 正会員
- (2) 賛助会員
- (3) 個人会員

2 正会員は、協会の正会員(Regular Member)及び賛助会員(Associate Member)で構成する。ただし個人の会員を除く。

賛助会員は、日本会議の目的及び事業に賛同する団体、組織とする。

個人会員は、日本会議の目的及び事業に賛同する個人とする。

(入 会)

第5条 会員になろうとするものは、入会申込書を会長に提出し承認を得なければならない。

(会費の納入等)

第6条 会員は、総会において定めるところにより、会費を納めなければならない。

2 既納の会費は、返還しないものとする。

(退会)

第7条 会員が退会しようとするときは、退会届を会長に提出するとともに、未納会費があるときは、これを納めなければならない。

(会員の除名)

第8条 会員は、日本会議の目的に反する行為や会費の滞納などの事由のより、理事会が承認した場合に、その資格を失うものとする。

(役員)

第9条 日本会議に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 理事 20名以内(会長、副会長を含む)
- (4) 監事 2名以内

(役員を選任)

第10条 理事及び監事は、総会において会員のうちから選出する。

- 2 会長は、理事の互選とする。
- 3 副会長は、会長の指名による。

(役員の職務)

第11条 会長は、日本会議を代表し、会務を総理する。

- 2 副会長は、会長に事故ある場合、その職務を代行する。
- 3 理事は、理事会を組織して会務を執行する。
- 4 監事は、日本会議の経理及び業務の執行状況を監査する。

(役員任期)

第12条 役員任期は2年とする。但し、再任を妨げない。

(顧問)

第13条 会長は、総会にはかった上で顧問を若干名置くことができる。

2 顧問は、会長の諮問に応じ意見を述べ、又は総会もしくは理事会に出席して

意見を述べることができる。

(総会)

第14条 総会は、通常総会及び臨時総会とする。

- 2 通常総会は毎年一回招集する。
- 3 総会は会長が招集する。

(総会の議決事項)

第15条 総会は、この規約に別に定めるもののほか、次の事項を議決する。

- (1) 新年度の事業計画及び収支予算
 - (2) 過年度会務報告及び収支決算
 - (3) その他の重要事項
- 2 前各号の事項は、理事会の議決を得た後、総会に提案するものとする。

(総会の定足数等)

第16条 総会は、会員の3分の1以上の出席がなければ、議事を開き議決することができない。

- 2 総会の議事は、出席した会員の過半数をもって決し、可否同数の時は議長の決するところによる。

(書面表決等)

第17条 総会に出席できない会員は、あらかじめ通知された事項について書面をもって表決し、又は他の出席会員に表決権の行使を委任することができる。この場合には、この会員は出席したものとみなす。

(理事会)

第18条 理事会は、理事をもって構成し、会長が必要と認めたときに招集し、日本会議の運営に関し、必要な事項を議決する。

- 2 理事会は、理事現在数の過半数の出席がなければ、議事を開き議決することができない。

第19条 理事会に出席できない理事は、あらかじめ通知された事項について、書面をもって表決し、又は他の出席理事に表決権の行使を委任することができる。この場合には、その理事は出席したものとみなす。

(委員会)

第20条 理事会は、本会の運営に関し必要があると認めるときは、委員会を設けることができる。

(事務局)

第21条 日本会議の事務局は(財)国際港湾協会協力財団本部内に置く。

2 事務局長は、会長が任命する。

(事業年度)

第22条 日本会議の事業年度は、毎年4月1日から翌年3月31日までとする。

(経費の支弁)

第23条 日本会議の活動に必要な資金は、会員の納める会費及びその他の収入で支弁するものとする。

(規約の変更)

第24条 この規約は、総会の3分の2以上の議決を得て、変更することができる。

(細則)

第25条 この規則に定めるもののほか、日本会議の運営上必要な細則は、理事会の議決を得て会長が定める。

附 則

1. 日本会議設立当初の事業年度は、第20条の規定に拘らず、設立の日に始まり平成16年3月31日に終わるものとする。
2. 日本会議設立当初の役員の任期は、第10条の規定に拘らず、平成16年度末までとする。
3. この規約は、平成15年4月22日から施行する。