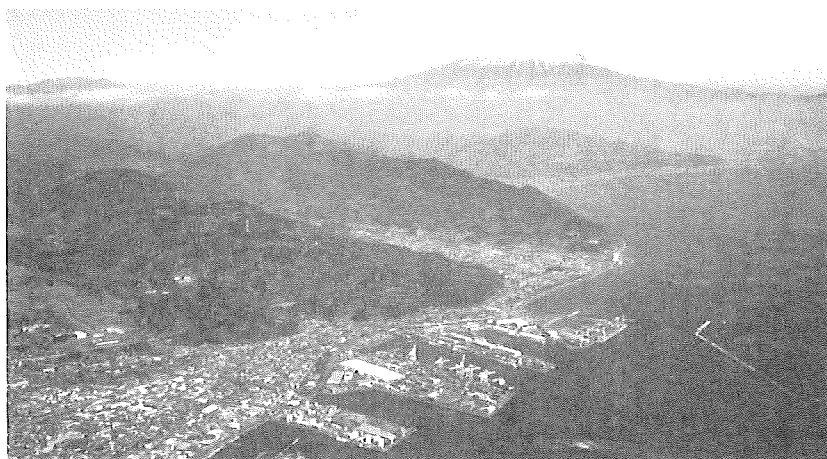


世界港湾の動き

IAPH日本フォーラム

第11号

2006.11



● 巻頭言

日本会議理事 MBCインターナショナル社長 菊池 宗嘉

● 日本会議活動報告

日本会議事務局長 笹嶋 博

● IAPHの動き

国際港湾協会事務総長 井上 聡史

● IAPH専門委員会活動報告

● Ports & Harbors 掲載文献の紹介 (15編)

● 会員の声

(1) 産業力強化のためのポートセールス

(財)名古屋港埠頭公社 理事長

国際港湾協会日本会議 会長 染谷 昭夫

(2) IAPH常任理事会in静岡

静岡県土木部港湾総室長 角 浩美

(3) 横浜港—メルボルン港貿易協力港提携20周年記念事業

横浜市港湾局振興事業課

(4) バンクーバーの印象

国土交通省港湾局国際業務室 寺西 正博

● カレンダー

(1) 国際港湾関連行事カレンダー

国際港湾協会

(2) 港湾関連行事カレンダー

国土交通省港湾局国際業務室

● 事務局だより

日本会議事務局

● 付録 会員一覧

国際港湾協会日本会議

国際港湾協会日本会議

IAPH日本フォーラム

(第 11 号)

目 次

I) 巻頭言 日本会議理事	MBC インターナショナル社長	菊池宗嘉	1
II) 日本会議活動報告	日本会議事務局長	笹嶋 博	2
III) IAPHの動き	国際港湾協会事務総長	井上聰史	15
IV) IAPH専門委員会活動報告			25
(1) 港湾安全および保安委員会			28
「IAPH 専門委員会第2グループ会合出席報告」			
	(社)日本港湾協会専務理事	笥 隆夫	
(2) 港湾計画及び開発委員会			30
「IAPH 港湾計画開発委員会の報告(2006年10月10日静岡会議)」			
	港湾計画開発委員会 委員長	成瀬 進	
	(財)国際臨海開発研究センター 調査役		
(3) 港湾計画及び開発委員会			33
「IAPH-Exco 会議に参加して」			
	独立行政法人港湾空港技術研究所		
	海洋・水工部長(津波防災研究センター事務局長併任)		
	永井 紀彦		
(4) 港湾運営およびロジスティクス委員会			35
「ポートオペレーション&ロジスティクス委員会 議事概要」			
	沿岸技術研究センター上席研究者		
	東洋大学教授	金子 彰	
(5) 港湾運営およびロジスティクス委員会			40
『IAPH「港湾運営およびロジスティクス委員会」静岡会議に 参画しての所見と北九州港発のベストプラクティスについて』			
	北九州市港湾空港局長	片山 憲一	
(6) 貿易手続き簡便化および情報システム委員会			49
「IAPH Exco 会議に参加して」			
	国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化推進室長	浦辺信一	
V) Ports & Harbors 掲載文献の紹介 (15篇)			51
(1) Open Forum 論文			51
①06年5月号「P24-25 外部の者を信じてみませんか」			51

②06年7月号「P22-23 襲われた船へ与えられた天国」	55
(2) Feature 記事	58
③06年5月号「P12-13 巨大鉱石運搬船が復活する」	58
④06年5月号「P20 不安定な壁への対策」	61
⑤06年5月号「P32-33 パワーゲーム」	63
⑥06年5月号「P33-35 環境に配慮した無駄のない手法」	66
⑦06年5月号「P38-39 フランスの巨大ターミナルオープン」	70
⑧06年7月号「P12-13 警備会社はどれだけ信頼できるか」	74
⑨06年7月号「P20-21 見通しのつかない保険料」	78
⑩06年7月号「P30-31 港湾プラス女性のネットワーク」	82
⑪06年7月号「P32-33 革命であり、進化ではない」	86
⑫06年7月号「P36-37 適正に受け入れること」	90
(3) Cover Story 記事	93
⑬06年5月号「P26-29 ポスト・パナマックス？その言葉は嫌いだ！」	93
⑭06年5月号「P30-31 52.5億ドルのパナマ運河拡張計画」	100
⑮06年7月号「P26-29 高速の輸送路で」	105
VI) 会員の声	110
(1) 産業力強化のためのポートセールス	110
	(財)名古屋港埠頭公社理事長 国際港湾協会日本会議 会長 染谷昭夫
(2) IAPH 常任理事会 in 静岡	112
	静岡県土木部港湾総室長 角 浩美
(3) 横浜港－メルボルン港貿易協力港提携20周年記念事業	113
	横浜市港湾局振興事業課
(4) バンクーバーの印象	114
	国土交通省港湾局国際業務室 寺西正博
VII) カレンダー	117
(1) 国際港湾協会関連行事カレンダー	国際港湾協会本部事務局 117
(2) 港湾関係行事カレンダー	国土交通省港湾局国際業務室 118
VIII) 事務局だより	日本会議事務局長 笹嶋 博 119
付録 会員一覧	120

表紙写真：富士山を背景とする清水港 静岡県土木部港湾総室提供



巻頭言

国際港湾協会日本会議の役割と将来

”一隅を照らす ”

国際港湾協会日本会議 理事
MBC International 社長 菊池宗嘉
Bintulu Port Marketing Consultant

IAPH Japan Society も発足以来、港湾関係者の皆様のご協力の世界の港湾情勢の把握が一層身近なものとなり、会員間の協力と交流が盛んになって参りました。

世界の港湾保安対策、環境問題、コンテナ需要予測に伴う船舶の大型化と港湾の拡張、顧客本位のサービス対策等、専門委員を交えての今後の活躍に期待されます。

世界主要国に配布され、一層充実の度を増している IAPH Ports & Harbors 誌もボランティアの皆さんによる翻訳により日本会議の会員の情報レベルを一層確かなものとしてくれます。

先般マレーシアのサバ、サラワク州の港湾を訪問の際、Port Klang、Sabah Ports、Bintulu Port 等の会員と懇談の機会があり、IAPH の国際的ネットワークと最新の世界の港湾情報交換の必要性を話し合いました。

IAPH 日本会議は専門委員会、ボランティアの各関係者のご援助で最新の世界の港湾情勢の動きが身近に把握出来、課題に取り組むことが容易となりつつあります。

世界全般の動きと同時に日本会議では日本を基点とする分野での研究調査が可能であり、一隅ではありますがその分野からの貢献が期待されます。

天台宗の開祖最澄は門徒に与えた学生式で次のように一分野での貢献、一隅を照らす尊さを教えています。

国宝とは何者ぞ、宝とは道心也、道心有る人を名付けて国宝と為す。

故に故人の曰く、径寸十枚 是国宝に非ず、一隅を照らす、此れ即ち国宝なりと。

宝の皿(径寸)十枚は国宝に非ず、一隅を照らす心と言動こそ大切と教えてくれます。

IAPH 日本会議は発足後間もありませんが、青春の志を持ち国際港湾の一隅を照らす灯火となることが期待されます。

そして一隅を照らす灯火がIAPHのモットーであります World Peace through World Trade, World Trade through World Ports に繋がるものと信じます。

国際港湾協会 日本会議 活動報告

国際港湾協会日本会議事務局長
(株)栗本鐵工所 顧問 笹嶋 博

1. 機関誌「IAPH 日本フォーラム」第 11 回編集委員会 2006 年 10 月 24 日 14:00～15:30 国土交通省港湾局建設課会議室

今回は、人事異動に伴い編集委員長が古市正彦国際業務室長に変更になってから初の編集委員会で、委員長の挨拶の後、「機関誌第 11 号」の編集構成の決定と「同第 12 号」の編集方針その他について検討を行った。

まず 2006 年 11 月末発行予定の「第 11 号」は、前回の編集委員会の方針決定に従い、巻頭言を日本会議の理事である MBC インターナショナル社長の菊池 宗嘉氏にお願いしていたが、既に原稿をご提出頂いているのでその原稿を配布し、内容の検討を行った。その結果、英語の日本語表記等で通常使われている表記と異なる箇所については、訂正を行うこととした。表紙の写真であるが、今回は静岡市で IAPH の常任委員会(EXCO)が開催されたので、静岡県にお願いして表紙を飾るにふさわしい写真の提供をお願いすることとなった。(後日静岡県土木部港湾総室の角 浩美室長にお願いしたところ快くお引き受け頂いた。)

日本会議の活動状況については、本日の編集委員会、9 月に実施した日本代表理事の変更を行う理事会および臨時総会、静岡市で開催される専門委員会の支援・広報、IAPH 機関誌「Ports & Harbors」の抄訳、会員募集状況等を報告することとなった。

IAPH の動きについては、井上聰史国際港湾協会事務総長より 2006 年 10 月 9 日から 12 日に我が国の静岡市で開催された国際港湾協会常任理事会などについてご報告願うこととなった。

専門委員会報告では静岡での常任理事会にあわせ開催された専門委員会に出席された我国の専門委員等からご報告頂くこととなった。

IAPH 機関誌「Ports & Harbors」の抄訳については、06 年 5 月号 8 編、7 月号 7 編の計 15 編について抄訳ボランティアに抄訳の募集を行ったが、全 15 編について応募が有り、15 編を機関誌に搭載することとなった。この内、4 編については、国土交通省港湾局国際業務室で、残り 11 編を日本会議事務局で校閲を行ったが、校閲後の訂正の抄訳者了解を国土交通省港湾局国際業務室から取ってもらった。

会員の声、特別寄稿については、これまで投稿者 0 であり、委員会で対策を議論した。委員より今回、静岡での EXCO でお世話になった角浩美静岡県港湾総室長にご投稿をお願いしてはどうかという意見が有り、事務局よりお願いすることとなった。ま

た、APEC 運輸ワーキンググループに出席した国土交通省港湾局国際業務室の寺西正博課長補佐(本委員会委員でもある)よりご投稿頂くこととなった。委員より港湾管理者からの投稿が欲しいという意見があり、委員長より静岡の EXCO に参加されたロスアンジェルス港のナッツ氏が東京港にポートセールスなどで回られたが、対応した東京港港湾局の大和田 元港湾計画課長にお願いすることとしてはいかがかの意見があり、委員長からの御紹介を経て、事務局からお願いすることとなった。また、今回ご欠席であるが、横浜市港湾局振興事業課鈴木寿一課長は編集委員会の委員でもあるので、担当者の山田菜美子氏にご投稿をお願いしてはどうかの意見があり、事務局よりお願いすることとなった。また、委員より染谷会長がポートセールスで北欧に行かれていたので投稿をお願いしてはどうかとの意見があったので、事務局からお願いすることとなった。更に新規会員になられたカリフォルニア州ロングビーチ港湾局日本代表の高崎治郎氏に投稿をお願いしてはどうかの意見があり、事務局からお願いすることとなった。更に海上起重機協会が海外視察を実施し、国際港湾協会の本部事務局がこの視察に関連して便宜を図ったため、井上事務総長より協会に投稿をお願いして頂くこととなった。これら投稿のお願いは、原稿の最終締切でも有る 11 月 10 日まであまり日も無いことから 10 日に間に合わない分については 3 月号に回すことも可とすべしとの意見があった。

カレンダーについては、IAPH 本部事務局および港湾局国際業務室より各々 11 月 10 日現在の最新の行事予定を提出頂くこととなった。

事務局だよりでは、2007 年 4 月 27 日から 5 月 4 日のヒューストン総会の事前登録の割引が 2 月末までであることから、ヒューストン総会に行こうという記事を会員に広く進めるとともに、本誌を編集する経過や感想を記載することとした。

次に 2007 年 3 月末発行予定の機関誌「第 12 号」の編集方針の議論に移ったが、巻頭言は次の理事である立命館アジア太平洋大学大学院教授の汪 正仁教授にお願いすることとなった。また表紙の写真であるが、これまで巻頭言をお願いしている理事が港湾管理者の場合、管理者にお願いして写真の提供を頂いてきたが、会員港湾の順にお願いするなどの案を事務局でつめることとなった。

日本会議の活動報告は、丁度この時期が端境期となるがヒューストン総会を控えての時期にあたるので、専門委員会の活動の周知や総会出席者の勧誘などの広報活動を活発にすることとし、その状況を報告することとなった。

IAPH の動きは、井上総長より 11 月 20 日から 24 日にナイジェリアで開催の 아프리카/ヨーロッパ地域会議や 1 月 31 日から 2 月 2 日ベトナムで開催されるアジア/オセアニア地域会議の報告等を行って頂くこととなった。

専門委員会の報告では、ヒューストン総会に向けた最終の期間となるので、各委員会でもかなり内容が煮詰まってきたのでその総まとめを行うこととする。

「Ports & Harbors」の抄訳に付いては、本編集委員会までには 2006 年 9 月号までしか刊行されていないので、11 月号分については刊行後臨時の編集委員会で候補を選定することとし、9 号の選定に関して議論した。以下に事務局提案を示すが、第 2 プライオリティのものに付いても興味があるとの意見が強かったので、7 編を抄訳候補とすることとなった。

P&H2006 September			抄訳候補		
		Title	Category	内容概要	候補
1	12-13	Ports pay for world's trade growth	Feature	世界の港湾と船舶への投資増大	①
2	15-16	Surviving mega ships and conjection	Feature	コンテナ貨物増大と船舶大型化の高まり	-
3	18-19	Knowledge is power	Feature	港湾の情報化に進展サザンプトン、ハンブルグなど	-
4	20-21	Synchronising port communities	Feature	Xenos社のロッテルダムなどの港湾の情報化	-
5	22-23	Flexibility for the future	Feature	シンガポール港の港湾情報化の進展	②
6	24-25	Hasta la (training) revolucion	Open Forum	中米における港湾近代化と職員の訓練の課題	③
7	28-30	India sets a billion dollar ambition	Cover Story	インドの港湾投資の試み	④
8	32-33	Getting on the right road	Cover Story	インドの道路鉄道の近代化改良	-
9	34-35	A billion dollar solution	Feature	ドイツの港湾投資とジェダ港の改良	⑥
10	37-38	Are mega ships coming to the Carribbean?	Feature	パナマ運が改良とカリブの港湾への大型船就航	⑦
11	40-41	River feed the sea ports	Feature	上海港の開発とこれを支える長江の河川運輸	⑤
抄訳候補①～⑤、二次プライオリティ⑥および⑦					

また、トップ記事、特集記事、公開討論会以外のニュースについても事務局に余裕があれば、お知らせすることを検討課題とした。

特別寄稿、会員の声は、前広に投稿を勧誘することとする。

カレンダーおよび事務局だよりは、通例どおりとする。

編集委員会出席者：古市正彦委員長、井上聰史委員、寺西正博委員、辻村幸弘事務局員、笹嶋博事務局長、栗屋洋子事務局員

欠席者：佐々木宏委員、鈴木寿一委員

(編集委員会の委員の所属等は巻末に掲載している)

なお、編集委員はご多忙であろうが、編集委員で出席の都合が付かない場合は、代理出席者を出して欲しい旨の要望が出席委員より出された。

2. 第 6 回理事会および第 5 回臨時総会の開催

平成 18 年 6 月 26 日に開催した第 5 回理事会および第 4 回総会で IAPH 日本代表理事は以下の様に決定をみているが、この総会以降の人事異動で国土交通

省の成瀬進氏が退官となり、日本代表理事を変更する必要が生じた。

(敬称略)

職名	平成18年4月 ～平成19年5月	
理事	国土交通省	成瀬 進
理事代理	東京都	津島隆一
理事	名古屋港管理組合	山田孝嗣
理事代理	横浜市	中根 忠
理事	大阪市	奥田剛章
理事代理	神戸市	山本朋廣

この変更は、平成18年10月日本の静岡市で開催されるIAPH常任理事会までに行う必要がある。そのため臨時に日本会議の理事会および臨時総会を開催した。

1) 第6回理事会の開催 2006年9月8日 14:00～14:30

場所：国際港湾協会会議室

出席理事16名(委任状提出者と書面表決者を含む)

理事会では、染谷会長の挨拶に引続き、染谷会長が議長となって定足数の確認が求められたので、事務局長より理事総数17名中、出席理事3名(染谷会長、菊池理事、井上理事)、書面表決10名、会長への議決権委任3名の計16名の出席を見ており、規約第18条第2項に定める理事会の定足数は過半数であるので理事会は成立している旨報告があった。議事に入る前に、議長より議事録の署名理事として「菊池理事」、「井上理事」が指名され両理事が承認した。

その後議事に入ったが、議題は以下の通りである。

議題1 IAPH日本代表理事の変更

IAPH日本代表理事及び理事代理の方々の任期は平成19年5月におけるIAPH第25回米国ヒューストン総会終了までである。平成18年6月26日理事会および総会によりIAPH日本代表理事および理事代理は、以下の通りであるが、平成18年4月の人事異動による変更が有る為、下記の通り改選をお願いしたい。

(敬称略)

職名	平成17年5月 ～平成19年5月(現状)		平成18年9月 ～平成19年5月(変更)	
理事	国土交通省	成瀬 進	国土交通省	古市正彦
理事代理	東京都	津島隆一	東京都	津島隆一
理事	名古屋港管理組合	山田孝嗣	名古屋港管理組合	山田孝嗣
理事代理	横浜市	中根 忠	横浜市	中根 忠

理事 理事代理	大阪市 神戸市	奥田剛章 山本朋廣	大阪市 神戸市	奥田剛章 山本朋廣
------------	------------	--------------	------------	--------------

注)上記表中太字の理事が変更で新 IAPH 日本代表理事である。

(変更理由)

1. 経緯

IAPH 日本代表理事・理事代理は、平成 18 年 6 月 26 日開催の第 5 回理事会、第 4 回総会により上表第 2 列の通り決定をしています。

この第 4 回総会での決定から現在までの人事異動で、日本代表理事である国土交通省の成瀬 進氏が退官となり、日本代表理事を変更する必要が生じました。この変更は、平成 18 年 10 月に日本の静岡市で開催される IAPH 常任理事会までに行う必要が有ります。今回の変更は、日本代表理事の出身母体が代った為を実施するものであり、平成 19 年 5 月までの残り期間のみへの就任を決めるものであります。

2. 基本的考え方

この間の異動で、国土交通省の成瀬 進氏が国土交通省を退任され、国土交通省からの理事がいなくなる事となるため、国土交通省港湾局国際業務室長古市正彦氏を残り任期期間(2007 年 5 月 4 日次期 IAPH 総会終了まで)に限定して新日本代表理事に変更したいと思えます。

3. 変更の手続き

なお、日本代表理事の変更案件ですので、理事会でご承認頂きましたら、臨時総会を開催し、本案件を総会に諮りたいと存じます。

—議題引用終了—

本議題を事務局長が説明、審議の結果、原案を満場一致で承認し議決した。

その後、事務局が準備した議事録に会長、菊池理事、井上理事が署名し、本議案を総会に諮ることとした。

2) 第 5 回臨時総会の開催 2006 年 9 月 25 日 16:00～16:30

場所: 国際港湾協会会議室

出席会員 86 会員(委任状提出者と書面表決者を含む)

総会では、染谷会長の挨拶の後、染谷会長が議長となって定足数の確認が求められたので、事務局長より会員総数 98 名のところ出席会員 6 名(表決権数 8 名、染谷会長、栢原副会長、菊池理事、井上理事、大久保会員、古市国際業務室長)、書面表決 53 名、会長への議決権委任 25 名の合計 86 名が出席、規約第 16 条第 1 項に定める総会定足数は、全会員の 3 分の 1 の 33 名であるので総会は成立している旨報告があった。

その後、議長が議事録署名人として菊池会員と井上会員を指名し両会員とも承

諾した。

その後議事に入ったが、議題は以下の通りである。

議題1 IAPH 日本代表理事の変更(理事会と同様の内容の為議題の内容は省略)

事務局長より議題を説明。審議の結果、原案を満場一致で承認し議決した。

その他として、議題外であるが、本案件の様な場合の人事案件を、規約の変更で会長専任事項としてはどうかの案が出され議論があった。組織の代表というより出来るだけ同じ人が継続的に続けて頂くべきであるが資格要件が無い組織に異動された場合、人の変更が必要で、提案の内容が良いとの議論であった。この規約の変更は、次回理事会・総会で議題として提出し最終議決する必要がある。

議事終了後、新 IAPH 日本代表理事に就任された国土交通省港湾局建設課 古市国際業務室長より新任のご挨拶と最近の国際情勢についてのご紹介があった。

議事録については、後に事務局がまとめ、会長、菊池会員、井上会員の署名を郵送により頂く手続きをとった。

3. IAPH 機関誌「Ports & Harbors」の抄訳

今回の抄訳は、「Ports & Harbors」の2006年5月号および7月号のOpen Forum(公開討論会)、Features(特集記事)およびCover Story(トップ記事)の中から記事を選びボランティアの募集をおこなったが、抄訳の過程を会員の皆様に理解して頂く為、少し作業の仕組を詳しく書き示しておくこととする。

まず、機関誌第10号の発行が少し遅れたこともあり、またお盆休みを控えていることもあって少し前広に作業を進めることとした。幸い、ロンドンの「Ports & Harbors」の編集担当者が出来あがりのPDFファイルを速めにIAPH本部に郵送してくれたおかげでIAPH本部事務局の赤松氏から「Ports & Harbors」のCD7月号を提供頂いた。

そこで、平成18年7月26日に「Ports & Harbors」5月号と7月号の記事の概要を以下の様に記して、メールにより臨時の編集委員会を開催し、以下の様な抄訳候補の事務局案を提出した。

「Ports & Harbors」2006年5月号および7月号の記事の概要(以下の選定表参照)

2006年5月号

- ① (F)P12-13 鉄鉱石バルクキャリアーの大型化が再開、新たなバルク輸送問題であるバラスト水問題について述べている。
- ② (F)P14-16 中国の需要増により石炭や穀物の輸送需要が増大傾向にあることを述べている。
- ③ (F)P18 貿易拡大に伴い浚渫事業の拡大が見られるが、環境汚染に関し政策策定

者、一般大衆の教育が必要である。

- ④ (F)P20 つま先壁の設置による既存岸壁の増進工法。
- ⑤ (F)P22 ベニスラグーンの湖底土浄化プロジェクトと浄化土によるブロック製作。
- ⑥ (F)P32-33 陸電の標準化を図らなければ、陸電を広めることは出来ない。課題も多いがこの課題にも言及している。
- ⑦ (F)P34-35 無駄を省いたトヨタ方式の生産方式を港湾のグリーン化へ導入する時であると提案している。
- ⑧ (F)P36-37 フェリーターミナルや自動車輸出埠頭に鋼鉄製の駐車場設置が推薦できる。英国の例。
- ⑨ (F)P38-39 ルアーブル港の大水深コンテナバース開発プロジェクト港湾 2000 の第 1 期工事が完成した。そのガントリークレーンオペレーター問題にも言及している。
- ⑩ (F)P40-41 ドーバー海峡を挟むドーバー港(英国)、カレ港(仏)のフェリーターミナル開発計画とブローニュ港(仏)のローローバース開発および高速艇(BGV)について述べている。
- ⑪ (O)P24-25 浚渫プロジェクトの発注の早い段階で、コントラクターを組み込むことは全体的に最適な契約となるという提案。
- ⑫ (C)P26-29 パナマ運河の返還以降 5 年半が経過したが、パナマ国のパナマ運河庁が ISO9001 を獲得し、運河の管理にきめこまかいサービスの提供を行っていること、また拡張計画の見とおしを述べている。
- ⑬ (C)P30-31 パナマ運河拡張計画の概要と 52 億 5 千万ドルの費用の捻出問題などを述べている。

2006 年 7 月号

- ①(F)P12-13 セキュリティー会社がしっかりしているかどうか疑問であり、世界には、9.11 以降に即席で作られたセキュリティ会社があり、信頼できる会社を区別する基準も無いと言うことは問題であるなど現在のセキュリティ会社の問題を提起している。
- ②(F)P14 港湾労働者の ID 認証で、生態測定が有効であるが、ID カードと顔面認識システムが港湾セキュリティで最も優れている。
- ③(F)P16 自己責任で当初の保安計画から 12 ヶ月に監査がなされなければならない。監査はオプションではない。この監査は訓練とともに実施されるべきであるなどが述べられている。
- ④(F)P18-19 自然の変化や天候の変化とともに大型災害の確率が高まってきていると報告されている。この災害の被害を緩和する方策が求められている
- ⑤(F)P20-21 災害の見通し。ハリケーンの発生確率は増加しており、保険料も 25% から 30% 値上がりしている。また保険排除災害を多くしようとしている。これに対しどのような方策を港湾側はとるべきか論じている。
- ⑥(F)P30-31 世界には 10 人の港湾最高責任者がいるが租のうちの人がオスロに集合し

女性管理者の困難性、課題を論じる。

⑦(F)P32-33 コンテナ船の大型化、中継港の変化は、進展というよりむしろ革命である。スペインのアルヘシアラを例にその革新を報告する。そのコンテナ港開発プロジェクトについて記述している。

⑧(F)P34-35 80%の油漏れ事故は港湾で発生しており、事故対応計画の良し悪しで混乱を最小限に抑えることができる。その対応に付き論じる。

⑨(F)P36-37 船舶廃棄物の受入施設不足を船社側は提訴、港湾側の説明と違っている。EU 命令書 2000/59/EC の要件とその実態調査結果を報告する。

⑩(O)P22-23 被災船の避難港提供問題の現状について万国海法会(CMI)の国際避難港問題ワーキンググループ議長が報告する。

⑪(C)P26-29 今後 10 年間にコンテナ貿易は倍増するが持ち込まれるコンテナはほぼ全て道路輸送によるもので、モーダルシフトを考えないとひどい混乱が生じることとなる。近海輸送がその代替輸送として期待されている。市場原理では解決されない問題である。EU での現状と USA・カナダの現状などのべている。

事務局提案の抄訳候補は以下の通りである。

2006年5月号Ports & Harbors記事

番号	ページ	タイトル目次【本文タイトル】	分類	テーマ
①	12-13	Bulk means big: How very large ore carriers are making a comeback after a lull in orders	FEATURES	バルク、鉄鉱石
②	14-16	Getting the boom right: Dry bulk trade trends are moving ever upwards , fuelled by global industrial growth Dry bulk trends are up	FEATURES	バルク、石炭・穀物
③	18-	An education in dredging: There is unprecedented demand for the industry's services	FEATURES	浚渫
④	20-	Unstable dock walls: Gregory Margeson and Jonathan Thomas outline possible solutions Antidote to unstable wall	FEATURES	杭、増深
⑤	22-	Building with bricks: Creative solutions to processing contaminated spoil from dredging Clean it, then make bricks with it	FEATURES	環境浄化、浚渫
⑥	32-33	The power game : As more ports are looking at alternative power, a call is made for uniform standards	FEATURES	陸電、環境
⑦	34-35	Lean and green: A team from the Massachusetts Institute of Technology outlines how ports can benefit from lean manufacturing techniques Lean toolkit for	FEATURES	環境、トヨタ方式の導入

		green fixes】		
⑧	36-37	Car parks: Multi-storey construction can save high reclamation costs or land investments, Steve Govier explains 【Room for one more on top】	FEATURES	立体駐車場
⑨	38-39	Port development: Europe has a new contender for the largest container port with the opening of Le Havre 2000 【French fanfare for a giant terminal】	FEATURES	開発、仏ルアーブル港
⑩	40-41	Coping with traffic: The \$800Bn investments in ferry ports in Northern Europe are summarised by David Robinson 【Ferry ports spent \$800Bn on future】	FEATURES	開発、フェリー、ドーバー港(英国)、カレ港(仏)、ブローニュ港(仏)
⑪	24-25	Involve dredging companies early 【Choosing to trust outsiders】	Open Forum:	浚渫
⑫	26-29	Could the term Panamax become obsolete? Tony Slinn with a P&H exclusive 【Post-panamax? I hate that term】	Cover Story:	パナマ運河
⑬	30-31	【Panama's \$5.25Bn cut】	Cover Story:	パナマ運河

プライオリティ1は①④⑨⑪⑫⑬の6編プライオリティ2は⑥⑦の2編
2006年7月号Ports & Harbors記事

番号	ページ	タイトル目次【本文タイトル】	分類	テーマ
①	12-13	【How secure are the security firms:】 They are after your security budget - but are they what they say they are?	FEATURES	保安
②	14-	【Facing up to recognition:】 Being sure of your workers identity, P&H explains how	FEATURES	保安
③	16-	【Ignore audits at your peril】: Time to scrutinise security measures, Kraig William says	FEATURES	保安
④	18-19	【Winds of change】: Climate change is affecting the way insurers view the ports industry, Bridget Hogan reports	FEATURES	災害
⑤	20-21	【Stormy outlook】: Ports were set for a cut in insurance bills until Katrina, Wilma and Rita blew in	FEATURES	災害
⑥	30-31	【Ports + women = network】: How some are making waves in a man's world, Tove Iren Becker was there	FEATURES	女性問題

⑦	32-33	【 Revolution not evolution 】: One port ' s efforts to meet the challenge of growing container trades	FEATURES	開発、スペイン・アルヘシアラ港
⑧	34-35	【 Keeping clean and keeping working 】: Most oil spills are in port according to Dr Michael O ' Brien	FEATURES	環境、油汚染
⑨	36-37	【 Receiving adequately 】: As a new survey is about to be published Dr Angela Carpenter looks at reception facilities	FEATURES	環境、船舶ゴミ施設
⑩	22-23	Places and ports of refuge, new moves are outlined by Stuart Hetherington 【 Providind havens for stricken ships 】	Open Forum	災害、避難港
⑪	26-29	Modal shift - ports are not bystanders - as Bridget Hogan explains【 In the fast lane 】	Cover Story:	海運、海上道路

プライオリティ1は、①⑥⑦⑩⑪の5編プライオリティ2は⑤⑨

メールによる編集委員会では、プライオリティ 2 まで抄訳して欲しい旨の申し出があったので、事務局原案の 15 編を抄訳候補としてボランティアを募ることとした。

国土交通省港湾局国際業務室の辻村編集委員会事務局に候補 15 編の決定を連絡し、辻村氏よりボランティアの募集を行って頂いた。今回ボランティアのリストに 7 月の人事異動に伴う変更を実施して頂き、更に追加のボランティアを加えて頂き、約 140 名のボランティアに募集をかけて頂くこととなった。

大勢のボランティアに抄訳候補の英文記事を見て頂くため、辻村氏が各記事ごとの PDF に分割して頂き、これを日本会議事務局へ転送し、IAPH 本部事務局の永井氏に日本会議のホームページ上に PDF ファイルを掲載して頂いた。掲載して頂いたファイル名を日本会議事務局から辻村氏に連絡し、平成 18 年 8 月 1 日に辻村氏からファイル名を記載した各ボランティアへの抄訳の募集のメールを発信して頂いた。募集の要領は以下の通りであった。

作業スケジュール

募集応募締切 8月18日(金)※先着順

原稿依頼 8月25日(金)※応募を頂き次第随時

抄訳締切 9月15日(金)※原稿提出

編集作業(校閲) 9月下旬～

校閲の了解取り付け

機関誌第 11 号発行 11 月末

その結果以下の様に 15 編の全記事について応募が有り、表に示す様に校閲の分担を決めた。

Ports and Harbors May 2006 Vol51 No 3					
	記事名	名前	所属	役職	校閲分担
①	12-13	Very large ore carriers are making a comeback	鈴木 崇弘	港湾局振興課	専門官 国際業務室

②	20-	Antidote to unstable wall	高橋 康弘	関東地方整備局横浜港湾空港技術調査事務所設計室	建設管理官	国際業務室
③	24-25	Choosing to trust outsiders	鈴木 健之	総合研究開発機構国際研究交流部(NIRA)	主任研究員	国際業務室
④	26-29	Post-panamax? I hate that term	石原 正豊	JICA社会開発部第3グループ運輸交通第一チーム	—	国際業務室
⑤	30-31	Panama's \$5.25Bn cut	柴崎 隆一	国土技術政策総合研究所 港湾研究部 港湾システム研究室	研究官	日本会議事務局
⑥	32-33	The power game	牧野 武人	国土技術政策総合研究所 港湾研究部 港湾施設研究室	研究官	日本会議事務局
⑦	34-35	Lean toolkit for green fixes	関 裕	国土技術政策総合研究所 管理調整部 国際業務研究室	研究官	日本会議事務局
⑧	38-39	French fanfare for a giant terminal	福井 聡	関西国際空港 建設事務所 調査設計G	設計係長	日本会議事務局

Ports and Harbors July 2006 Vol51 No 4

		記事名	名前	所属	役職	校閲分担
⑨	12-13	How secure are the security firms	石崎 力	関東地方整備局 千葉港湾事務所 事業調整課	事業調整係長	日本会議事務局
⑩	20-21	Stormy outlook	名嘉 元康	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 計画係	係員	日本会議事務局
⑪	22-23	Providing havens for stricken ships	川俣 満	港湾局総務課危機管理室審査第一係	係員	日本会議事務局
⑫	26-29	In the fast lane	高橋 哲雄	港湾局建設課企画係	企画係長	日本会議事務局
⑬	30-31	Ports + women = network	古島 ひろみ	九州地方整備局熊本港湾・空港整備事務所	総務係主任	日本会議事務局
⑭	32-33	Revolution not evolution	上野 太地	中国地方整備局広島港湾・空港整備事務所企画調整課企画調整係	企画調整係長	日本会議事務局
⑮	36-37	Receiving adequately	早川 哲史	沖縄総合事務局開発建設部港湾計画課	計画調査係長	日本会議事務局

抄訳者には、顔写真を掲載することを基本としているので、顔写真のご提供をお願いしたい。

その後校閲後の省訳者への確認を辻村氏が実施、日本会議で最終文書や図面の貼りつけなどを行って抄訳を完成させている。

4. ISPS コードに関する IAPH 調査に対する会員への支援

国際港湾協会(IAPH)本部より ISPS コードの実施に関する調査が英文で平成 18 年 8 月 11 日付けで IAPH 井上事務総長よりなされました。これは、2004 年 7 月 1 日の ISPS コードの施行から 2 年経過時点で、IAPH が遵守の状況を把握するとともに今後取るべき行動を検討する資料とするもので、会員諸港の調査協力を要請されていますが、調査依頼および調査用紙が英文であるため、日本会議としては、平成 18 年 8 月 25 日、日本語で日本の会員各港に調査のご案内の支援を実施しました。日本会議からのご案内文、事務総長の要請文および調査様式は以下の通りです。

日本会議よりのご案内文
国際港湾協会日本会議会員各港湾御中

「国際港湾協会の ISPS コード実施に関する調査」の協力支援について

平素より国際港湾協会および国際港湾協会日本会議の活動にご協力賜り感謝申し上げます。

今回、8月11日付けで、国際港湾協会事務総長より「ISPSコード実施に関する調査」協力要請の文書が国際港湾協会会員各港に発せられたところですが、遅くなりましたが、日本会議では、日本会議会員各港に対し、井上事務総長の協力要請文とアンケート用紙の日本語による支援を行うこととしました。

別添資料—1に井上総長の協力要請文、資料—2にアンケート用紙の和文付き（仮訳、正式の日本語の法令等に用いられている用語と異なるものがある）のものを添付致しますので、調査にご協力を頂きご回答下さいます様お願い申し上げます。

締切りは9月11日です。宜しくお願い申し上げます。

なお、日本語でご回答下さる場合は、下記日本会議事務局宛にメールでお願い致します。

2006年8月25日
国際港湾協会日本会議
事務局長
笹嶋 博
sasajima@kokusaikouwan.jp
別添資料—1井上総長の協力要請文

2006年8月11日

国際港湾協会会員港 各位 殿

国際港湾協会事務総長
井上 聰史

ISPS コードの実施に関する調査の件

2004年7月1日のISPSコードの施行から2ヵ年が経過しましたが、この間、世界の港湾界では、効率的な貿易の流れを損なうことなく、この新しい海事保安制度を完全実施する

ため、膨大な努力及び協力作業が実施されてきました。

ISPS コードの対象となる港湾施設は、この新しい要求に対し成功裏に対応してきましたが、船社等の港湾利用者は一部港湾施設の保安状況や、検査の為乗船してくる官憲の対応に関し疑念を表明してきました。

更に、ISPS コードは、その実施過程において、港湾施設に対し、その保安基準を保持する為、定期的に演習（連携埠頭訓練）と操練（埠頭訓練）を行うことを要求しています。

会員諸港の ISPS コード遵守の実情を把握すると共に、関連する問題があれば、これらを特定するため、当協会事務局は、会員諸港の皆様はこの調査への協力をお願い致します。この調査は、会員諸港の港湾保安に対する関心を高めるものでありますが、一方、本件についての共通認識を得る助けとなるものであり、我々が今後取るべき行動についての確固たる礎を得るために必要なものであります。

来る 10 月 9 日～12 日に静岡で開催される常任理事会に報告するべく取りまとめを致しますので、お手数ながら 9 月 11 日(月)までにご回答をお願い致します。

E-メール portsecurity@iaphworldports.org もしくはファックス 03-5403-7651 で事務局まで回答をお寄せ願います。

貴港湾のご協力に対し前もって、御礼申し上げます。

敬具

別添資料—2アンケート用紙の和文付き

IAPH Survey: ISPS Code Implementation since July 1, 2004
国際港湾協会調査: 2004 年 7 月 1 日以降の ISPS コード実施状況

Please send back to IAPH Secretariat by Monday, September 11
9 月 11 日(月)までに IAPH 事務局へご返送下さい

Fax: +81-3-5403-7651

OR

E-mail: portsecurity@iaphworldports.org

August 2006

Information on Respondent 回答者についての情報
Port 港名:
Name/Job title 氏名/職名:
E-mail Address イーメールアドレス:

I. Status of Compliance 遵守の状況	
1.	<p>It has been two years since the ISPS Code entered into operations on July 1 2004. How do you evaluate the overall implementation of the ISPS Code at your port? 2004年7月1日にISPSコードが実施に移されてから2年が経過した。貴港湾でISPSコード全般の実施に関しどの様に評価されますか？</p> <p><input type="checkbox"/> A) excellent 最高 <input type="checkbox"/> B) reasonably well かなり良い <input type="checkbox"/> C) good 良い <input type="checkbox"/> D) poor 悪い</p>
2.	<p>Has your port ever experienced the Security Level 2 or 3? 貴港湾で保安レベル2または3の経験がありますか？</p> <p><input type="checkbox"/> Yes 有る <input type="checkbox"/> No 無い</p>
3.1	<p>Have you ever heard or been aware of any complaints made about the way of complying to or practicing of ISPS Code at your port? 貴港湾でISPSコード遵守の方法、あるいは実施の方法に関し苦情を聞いたり、気付いたことがありますか？</p> <p><input type="checkbox"/> A) frequently しばしば有る <input type="checkbox"/> B) sometimes 時々有る <input type="checkbox"/> C) seldom 稀に有る <input type="checkbox"/> D) never 無い</p>
3.2	<p>Who do you suppose made above complaints? (You may select more than one) 苦情は誰からと思われるか？(複数回答可能)</p> <p><input type="checkbox"/> A) Officers or crew of vessels calling your port 寄港船のオフィサーや乗組員 <input type="checkbox"/> B) Visitors to vessels (shipping lines' personnel, crew's family, vendors of ship's store, etc) 船舶の訪問者(船社の職員、乗組員の家族、船用品納入業者の人など) <input type="checkbox"/> C) Shippers or consignees including their handling agents 海貨業者を含む荷主 <input type="checkbox"/> D) Government agency officers (officers of port state control, immigration, quarantine, customs, etc) 政府の役人(ポート・ステート・コントロール・オフィサー、入管、検疫、税関職員など) <input type="checkbox"/> E) Port service providers (pilots, tug operators, bunker suppliers, etc) 港湾サービス業者(パイロット、曳船業者、燃料供給業者など) <input type="checkbox"/> F) Others その他</p>
3.3	<p>In your opinion, what are their complaints about? (You may select more than one) あなたの考えでは、何に対する苦情と思われるか？(複数回答可能)</p> <p><input type="checkbox"/> A) Insufficient compliance to ISPS Code ISPSコードの不十分な遵守 <input type="checkbox"/> B) Too strict interpretation of ISPS Code ISPSコードの厳格すぎる解釈 <input type="checkbox"/> C) Conduct of officers of Government agencies (their insufficient knowledge of ISPS Code, refusal of establishing their identity, illegal demand of submission of Security Plan etc.) 政府機関職員の行為(職員の不十分なISPSコード知識、職員の身分証提示拒否、保安計画提出の不法な要求など) <input type="checkbox"/> D) Others その他</p>
II. Effects of Implementation 実施効果	
4.	<p>In your opinion, has the security of your port generally enhanced since the implementation of the new regime? あなたの考えでは、この新しい制度の実施以降、貴港湾での保安は一般的に高まったと思いますか？</p> <p><input type="checkbox"/> Yes はい <input type="checkbox"/> No いいえ</p>

5.	<p>Which area of the port security do you think has especially enhanced? (You may select more than one) どの分野で特に港湾の保安が高まったとお考えですか？(複数回答可能)</p> <p><input type="checkbox"/>A) Security incidents in Port Facilities have decreased. 港湾施設内での保安事故が減少した。 <input type="checkbox"/>B) Illegal access to restricted areas in Port Facilities has decreased. 港湾施設内での制限区域への不法侵入が減少した。 <input type="checkbox"/>C) Robbery or pilferage has decreased in Port Facilities. 港湾施設内での盗難や抜き荷が減少した。 <input type="checkbox"/>D) Specific knowledge required for Port Facility Security Officer (PFSO) and other security staff has enhanced. 港湾施設保安職員やその他の保安職員に必要な特殊知識のレベルが高まった。 <input type="checkbox"/>E) Security awareness has generally enhanced at your port. 貴港湾での保安意識が一般的に高まった。 <input type="checkbox"/>F) Others その他</p>
III. Further Enhancement of Security 更なる保安の強化	
6	<p>In your opinion, what is important for further enhancement of Port Security in your port? (You may select more than one) あなたの考えでは、貴港湾での更なる保安強化にとって重要なものは何ですか？(複数回答可能)</p> <p><input type="checkbox"/>A) Guidelines or clarification by designated authorities of Government in terms of practicing port security measures. 港湾保安対策の実施面での政府の専門機関によるガイドラインあるいは説明書の作成。 <input type="checkbox"/>B) Installation of advanced security equipments, such as lightings, monitoring cameras, access detective devices, etc. 照明装置、監視カメラ、侵入者探知機などの最先端の保安設備の設置。 <input type="checkbox"/>C) Training for PFSOs and other security staff. 港湾施設保安職員、その他の保安職員の訓練。 <input type="checkbox"/>D) Exercises and drills. 演習(連携埠頭訓練)および操練(埠頭訓練)。 <input type="checkbox"/>E) Financial resources including Government's supports, cost recovery, etc. 政府補助を含む財源、費用回収など。 <input type="checkbox"/>F) Coordination among concerned parties. 関連機関間の協同・調整機能。 <input type="checkbox"/>G) Others その他</p>
IV. Exercises and Drills 演習(連携埠頭訓練)及び操練(埠頭訓練)	
<p>ISPS Code requires performing Exercises and Drills regularly. How are these Exercises/Drills practiced in your port? ISPSコードは定期的な演習(連携埠頭訓練)及び操練(埠頭訓練)の実施を義務付けている。貴港湾ではこれらはどのように行われていますか？</p>	
7	<p>Have your port ever conducted Exercises? (Exercises mean various types of joint exercises, involving relevant authorities, PFSOs, Company Security Officers or Ship Security Officers) 貴港湾でこれまで演習(連携埠頭訓練)の実施経験が有りますか？(演習(連携埠頭訓練)とは、関係当局、港湾施設保安職員、船舶保安職員あるいは船舶保安職員などを含む様々な形式の合同演習を意味する。)</p> <p><input type="checkbox"/> Yes (→please go to the question no. 7.1-7.3) はい(質問 7.1~7.3 にご回答下さい。) <input type="checkbox"/> No (→please go to the question no. 8) いいえ(質問 8 にご回答下さい。)</p>
7.1	<p>If above is "YES", how many port facilities in your port joined the Exercises? 上記質問に「はい」の場合、貴港湾では、幾つの港湾施設が合同演習(連携埠頭訓練)に参加されましたか？</p> <p><input type="checkbox"/>A) All of them 全港湾施設 <input type="checkbox"/>B) More than 50% 50%以上の港湾施設 <input type="checkbox"/>C) Less than 50% 50%未満の港湾施設</p>
7.2	<p>If above is "YES", what is the main function of port authority in performing Exercises? 上記質問に「はい」の場合、合同演習(連携埠頭訓練)における、港湾管理者の主たる機能は何ですか？</p> <p><input type="checkbox"/>A) Organizing solely or jointly the Exercises 単独であるいは合同で演習を組織する <input type="checkbox"/>B) Supporting or cooperating with other agencies organizing such Exercises 演習を組織する他の機関を支援、あるいは協力する <input type="checkbox"/>C) Others その他</p>

7.3	<p>If above is “YES”, what kind of Exercises do you practice in your port ? 上記質問に「はい」の場合、貴港湾でどのような演習(連携埠頭訓練)を実施しましたか？</p> <p><input type="checkbox"/> A) Full Scale Exercise フルスケール演習。 <input type="checkbox"/> B) Table top simulation or seminar 机上シミュレーションあるいはセミナー。 <input type="checkbox"/> C) Combined with other exercises held such as emergency responses or other Port State Authority’s exercises. 緊急対応演習あるいは港湾に関する国の機関の演習といったような他の演習と組み合わせた実施。 <input type="checkbox"/> D) Others その他</p>
8	<p>Do you think that Port Facilities in your port have conducted Drills regularly? 貴港湾では港湾施設は定期的に埠頭訓練を実施してきたと思いますか？</p> <p><input type="checkbox"/> Yes はい <input type="checkbox"/> No いいえ</p>

**V. Training of Security Personnel
保安要員の訓練**

PFSO and other security personnel must have appropriate knowledge and get training of port security. How are these trainings conducted in your port? 港湾施設保安職員その他の保安要員は適切な港湾保安知識を持つ様に訓練されなければならない。貴港湾ではこれら訓練はどの様に行われていますか？

9	<p>Who do you think generally provides such training in your port? 貴港湾では、一般的に誰がその様な訓練を実施しているとお考えですか？</p> <p><input type="checkbox"/> A) Port Authority 港湾管理者 <input type="checkbox"/> B) Government Agencies 政府機関 <input type="checkbox"/> C) Port Facilities or terminal operators 港湾施設あるいはターミナル・オペレーター <input type="checkbox"/> D) Professional institutes or companies 専門訓練機関あるいは会社 <input type="checkbox"/> E) Others その他</p>
10	<p>Are there any official guidelines for port security training published by Government agencies? 政府機関で発行された港湾保安訓練に付いての公式のガイドラインがありますか？</p> <p><input type="checkbox"/> Yes はい <input type="checkbox"/> No いいえ</p>

**VI. Audit and Review
監査と見直し**

ISPS Code requires PFSO to audit the continued effectiveness of the Port Facility Security Plan (PFSP). How is the audit of port security practiced in your port? ISPS コードでは、港湾施設保安職員に港湾施設保安計画の継続的な効果に関する監査を実施することを要求しています。貴港湾では港湾保安の監査はどのように行われていますか？

11	<p>Do you consider that PFSOs in your port practice regular audit? 貴港湾では港湾施設保安職員による監査が定期的に行われているとお考えですか？</p> <p><input type="checkbox"/> Yes はい <input type="checkbox"/> No いいえ</p>
12	<p>In addition to the audit made by PFSO, does your Government or designated authority make audit or testing of implementation of ISPS Code? 港湾施設保安職員による監査に加え、政府もしくは指定当局が ISPS コードの実施に関し監査もしくは検査を実施していますか？</p> <p><input type="checkbox"/> Yes はい <input type="checkbox"/> No いいえ</p>
13	<p>In your knowledge, have there been any amendments made to PFSP as a result of the above audit made by PFSO or designated authority? あなたのお考えでは、港湾施設保安職員もしくは指定当局による監査の結果として、港湾施設保安計画に修正が加えられてきたと思われますか？</p> <p><input type="checkbox"/> Yes はい <input type="checkbox"/> No いいえ</p>

**VII. Your Comments and Suggestions, if any
あなたのコメントあるいは提案があれば記述して下さい。**

Thank you for your cooperation. ご協力有難うございました。

Please email back to IAPH Secretariat at

以下の E-メールもしくは Fax で IAPH 本部事務局へ 9 月 11 日(月)までにご回答下さい

portsecurity@iaphworldports.org OR fax to +81-3-5403-7651

by Monday, September 11

調査結果は、IAPH 本部事務局で取りまとめられ、10 月の静岡での EXCO で報告がなされた。

5. 会員募集活動

菊池理事のご尽力により以下の新会員に入会が得られた。

新会員: 杉岡一男 (Office Sugioka 代表)

6. その他 IAPH 活動への協力

10 月 10 日静岡市で開催された専門委員会への委員の出席要請や 10 月 13 日東京で開催された日本セミナーへの会員の出席の勧誘など実施した。

国際港湾協会 (IAPH) の最近の活動

<2006 年 8 月～11 月>

国際港湾協会 事務総長
井上聡史

2006 年常任理事会の静岡における開催

2006年の常任理事会(Executive Committee, EXCO)が静岡市で10月9日から12日まで開催された。地の利を生かして国内から参加頂いた日本の会員をはじめ 15 カ国から約 50 名が参加した。静岡県、清水市さらに国土交通省及び同中部地方整備局の皆様に変なご支援とご尽力を頂き、成功裏に終えることが出来、心よりお礼を申し上げます次第である。

今回の常任理事会では各種の会務事項とともに、港湾やロジスティクスの保安対策、港湾の大気汚染対策、船舶廃棄物の処理施設など国際的な港湾関連事項に対する港湾界としての対処方針をめぐって審議がなされた。また、近年世界的に需要が拡大する港湾での LNG 取り扱いについても、日本の専門家を招聘し議論を深めた。



また、常任理事会に先立ち、各専門委員会も3つのグループに分かれて10月10日に委員会を開いた。さらに、11日午後には清水港の視察を行うとともに、12日午後には常任理事会に引き続き「港湾と防災—津波対策」に関する記念国際シンポジウムが開催され、多くの港湾関係者、一般市民とともに EXCO 出席者も参加した。

常任理事会の審議概要

主要な議事とその審議の概要について報告する。

1. 事務総長報告

- 2006 年決算見通し： 順調に会費納入も進んでおり、年度末には 800 万円ほどの黒字を見込める状況にある。
- IAPH ホームページの更新： 昨年より本部で作業を続けていた協会ホームページが更新され、9 月より稼動した。トップページを一新し、協会の活動を一目で分かるようにするとともに、港湾の幅広い役割を一般に広報する機能を導入した。また、会員セクションを強化し、とくに専門員会活動に係わる各種情報を常時提供し、かつ委員相互の意見交換を容易にすることを目指した。
- IAPH 研修助成制度の見直し： IAPH Bursary Scheme の名称で永年続けてきた開発途上国の会員港湾職員に対する海外研修費用の助成制度を見直し、新たな枠組みのもとで 2007 年から再スタートすることを提案し承認された。新制度はより手続きを簡素化する一方、対象とする研修機関及び有資格会員の条件を見直して、限られた原資を効率的に活用することを目指すものである。
- IAPH IT Award 及び Essay Contest： 2007 年のヒューストン総会を目指して、IT Award の募集を開始したので、全会員に積極的な参加を呼びかけるとともに、途上国会員を対象とする IAPH Essay Contest も近々募集を開始する旨を報告。

2. 人事案件

- アジア/オセアニア地域では、日本の成瀬氏が国土交通省より退職したことに伴い EXCO 委員に欠員が生じているとの説明が副会長 O.C.Phang 氏からなされた。さらに、直ちに選挙の手続きに入るが、個人的には日本の多大なる貢献に鑑みて、日本の理事である国土交通省港湾局の古市氏が選出されることを望む旨の表明がなされた。
- また副会長 O.C.Phang 氏は彼女の後任副会長をヒューストン総会までに同地域で選出する必要があるため、その手続きと方法について早急に地域の理事に諮り、来年始めホーチミン市で開催される地域会議で選挙を実施すると説明した。
- アフリカ/ヨーロッパ地域、南北アメリカ地域でも、EXCO 委員の欠員が 1 名ずつあり、次期総会までに当該地域で選出する旨の説明があった。

3. 今後の会議準備

- ヒューストン総会： 総会副会長の James 氏より準備の進捗状況について報告があり、出版されたばかりの第 1 回アナウンスメントの紹介がなされた。
- 2009 年総会： ジェノア港湾局の担当者が急遽欠席となったため、事務総長より現地での準備状況について報告。開催日程については、5 月 10 日(日)の週をあてるよう勧告することとした。
- 2011 年総会： 開催地の正式な決定はヒューストン総会でなされるが、韓国釜山港湾庁の Choo 社長より釜山に承知したい旨の意向表明とプレゼンテーションがなされた。

4. 専門委員会報告

専門委員会に提出された審議資料やプレゼンテーション資料は、すべて IAPH ホームページの Committee Room に収録されているので、参照されたい。

(1) グループ I(広報、研修)

広報・地域社会委員会では、現在、地域社会との良好な関係づくりの取り組み事例を会員港湾から広く集めている。また、協会の対外的な広報活動の強化策として、プレスリリースを活発に出すことを検討すべきとの指示がなされた。

(2) グループ II(安全、保安、環境)

各委員会は作業計画にもとづいて検討作業を進めており、とくに今回出席できなかった法律委員会の Zoelen 委員長から、港湾関係条約データベースの更新について来年前半に完了する旨の報告があった。

(3) グループ III(開発、運営、情報化)

Groseclose 副会長が欠席のため、Kornegay 会長のとりまとめで、2つの計画・開発委員会と運営・ロジスティクス委員会が開催された。とくに成瀬委員長からコンテナ貨物量の将来予測値比較検討の中間報告がなされ、Estrada 委員長からターミナル生産性の測定指標の開発、各国の Short Sea Shipping 取り組み事例について報告があった。

5. 主要な国際的課題

港湾をめぐる諸課題について、IAPH は国連機関や国際団体と連携し、それらの検討に積極的に加わり、港湾社会を代表して意見を述べ、またその利益を守ることに努めている。そのテーマも安全や保安から環境問題まで極めて広範に及んでいる。

静岡の常任理事会でも多くの課題を取り上げ、その進捗状況や今後の対応方針を検

討した。また、とくに陸電供給(AMP)とLNG 港湾については、特別セッションを設け専門家の発表をまじえて活発な検討をおこなった。(これらに関する詳細資料は IAPH ホームページ会員セクションに収録している)

(1) 船舶陸電供給施設/港湾の大気汚染対策

- 船舶の排ガス規制については MARPOL 条約の Annex VI が昨年 5 月に発効したことにより、船舶に対して硫黄分の少ない燃料の使用や窒素分を除く排気ガス浄化装置の設置などが義務付けられた。一方、港湾における諸活動によって発生する排気ガスを削減し地域の大気環境を良好な水準に保つ動きが活発化している。
- 米国西海岸諸港とくにロスアンゼルス港、ロングビーチ港では、港内における入港船舶の速度規制、さらに係留中の船舶のエンジン停止措置を強化している。今回、ロスアンゼルス港代表から現状の説明があり、とくにサンペドロ湾 Clean Air Action Plan(CAAP)による今後 5 年間の取り組み強化の内容が紹介された。
- AMP(Alternative Marine Power)と呼ぶ陸上から電気を供給する各種システムが開発され船舶にも対応装置の設置が進められている。今回、この分野の大手メーカーCAVOTEC 社から技術的な現状と課題や見通しについて説明がされた。
- また、ロッテルダム港からは、広大な同港と市街地の大气汚染問題にどのような方法で取り組むことが効果的かという観点から、環境部局もまじえた地元での検討作業と興味深い結果の報告があった。
- このほか、米国西海岸では港湾の大气汚染対策としては、ヤードで使用する機器の電化、港湾サービス船舶の排気ガス規制やゲート周りの混雑解消策などを積極的に進めている。EU でも同様な指導が港湾に対しすでに始まっている。
- IAPH は、今年のムンバイ中間年理事会で決定したように、港湾活動による大气汚染を抑制することの重要性を認識し、そのため各港湾にとって有効かつ適切な措置が取られることを促進する方針である。しかし、AMP はそうした措置の一つとして検討されるべきものであり、すべての港湾に画一的に導入すべきあるとは考えていない。今回、環境専門員会により、港湾の大气汚染対策の施策集(Tool Box)を作成することを決定した。
- ただ、AMP について世界的に共通な技術仕様/基準を開発することは重要であると判断しており、すでに ISO とともに検討グループ会議を 9 月下旬に開催した。陸電供給システムの基準を決めるべき主要項目が洗い出され、コンテナ船、タンカー/LNG 船、バルク船、クルーズ船、フェリーの各船種に対応した国際的な技術基準を来年度中の草案完成に向けて作業を開始した。

(2) 船舶廃油処理施設

- 船舶の廃油による海洋の汚染を防止するため MARPOL 条約では、船舶廃油の海洋投棄を禁止し、港湾に廃油処理施設(処理サービス)が設けられることを義務付けている。世界の港湾ではその対応を行っているが、各国ならびに各港の具体的な措置はまちまちであり、かつ利用する船舶に十分な情報提供がなされていないなどの批判があり、顕著な改善がいまだなされていない。
- IAPH は国際的な船社団体などと検討会を立ち上げ、問題点の抽出や改善策の検討を進めているが、その中間成果が IMO の環境委員会で取り上げられ、さらに具体的な取り組みが行われることとなった。

(3) ISPS コードの実施、ロジスティクス・チェーンの保安

- 改正 SOLAS 条約および付帯する ISPS Code に基づく港湾のセキュリティ対策が 2004 年 7 月から実施されている。港湾界は PFSP(港湾保安計画)の点検見直しや訓練の実施など新たな段階に入ってきている。
- IAPH は、実施から 2 年を経過した現在の会員各港での状況を把握するため、アンケート調査を実施し 80 を超える港湾から回答を得た。全般に実施は順調であり、港湾セキュリティの意識の向上をふくめて大きな効果があがっているとの評価がある。また、訓練や研修も活発に実施されていることが確認された。その一方で、強化充実に必要な資金援助や技術協力の必要性が途上国港湾から指摘され、今回の調査結果とともにこれら途上国港湾への積極的な対応を IMO や UNCTAD など国連機関に要請したところである。
- と同時に、国際物流の保安を確保するためには、港湾や船舶だけに限らずロジスティクス・チェーンの全工程に対する保安確保が不可欠であり、その取り組みを急ぐ必要がある。WCO(世界税関機構)では、この点に対する手段として米国の CT-PAT に類似した仕組みを国際的な貿易や物流に関係するすべての組織に適用することを検討している。IAPH はその政策検討を行うタスクホースの一員に加わり作業を進めてきた。基本概念はすでに 2005 年に提案され、現在はさまざまな分野の民間企業や IAPH など国際団体が加わった専門ワーキンググループが設置され、実務的な観点を踏まえた実施基準作りが始まっている。
- 並行して、ISO の TC8/SC3 が中心となり 28000 シリーズの国際標準化を進めている。IAPH もその検討メンバーとして、港湾界の立場から現実的な標準案となるよう積極的に作業に参画している。

(4) 国際避難港

- 欧州における相次ぐタンカー Castor や Prestige の沈没事故とそれに伴う環境汚染の発生により、こうした危険物積載船が海上で危機状態に遭遇した場合に速やかに避難できる港湾や安全な場所(Places of Refuge)を確保すべきという動き

が欧州を中心に活発化している。

- IAPH は、この課題の重要性を十分認識しつつ、同時に危険状態にある船舶を受け入れるには港湾や周辺地域の安全確保さらには入港に伴う事故の可能性への対応、補償、保険など十分な措置が不可欠であることを訴えてきた。しかし IMO は 2005 年に、船舶事故に関連する既存条約の発効を先ず急ぐよう加盟国政府に批准を呼びかけることとし、避難港のために条約検討を先送りする決定をした。
- 現在、沈船撤去(Wreck Removal)条約の検討が来年 5 月の IMO での承認に向けて山場に差し掛かっている。すでに原案は各国の検討に付されていて、IAPH としても法律委員会が支持すべきとの結論を出しているため、会員港湾に対して各国政府の担当機関に条約賛成を促すよう周知を行っている。
- 一方、海事に関する法律の専門団体である CMI(国際海事法会議)において、IAPH も加わり、現在の枠組みで対応不十分な点をどのように解消し対処すべきか、国際的な仕組みに関する草案の検討を続けている。
- また、EU でも本件についてすでに各国政府に具体的な避難港計画の策定を義務付けており、現在、EU の仕組みを実行するために必要となる事故時の意思決定の主体や手順、基準づくりなどが進められている。IAPH としても、その動向に十分な注意を払っていく必要がある。

IAPH 専門委員会活動報告

静岡で開催された IAPH 常任理事会に伴い開催された IAPH 専門委員会の概況は以下の通りである。

1. 開催日時:2006 年 10 月 10 日
2. 場所:ホテル・センチュリー静岡, 静岡
3. 議事の概要

1) 通信および地域社会委員会のためのグループ I 会議

人的資源委員会は議長欠席で開催されなかったが、調整議長であるオー・シー・ファン女史は、通信および地域社会委員会が地域社会との関係で各港湾が実施している事例を収集しているが現在までたったの 2 例しか集まっていないので、参加メンバーに実施例を集める協力を要請した。また、彼女は、本委員会に取って事例の収集は短期の仕事ではなく継続して実施すべき仕事であるべきと付け加えた。

また彼女は、協会の広報に関して、IAPH の各専門委員会の様々な活動や議論を報道機関との関係を強化してより多く一般に公開するべきであると本委員会から事務局に提案があったと報告した。日本人参加者は IAPH 事務局の日岡事務総長補佐。

2) 港湾の安全および保安、環境グループ II 会議

調整議長のギチリ・ドゥア氏よりピーター・モレマ委員長による港湾安全および保安委員会、デイビッド・パドマン副委員長による港湾環境委員会の会議の要約があり、委員長および副委員長から詳細な議論の内容が紹介された。また、法規委員会の委員長であるフランス・ヴァンゾーレン氏は欠席であることからドゥア議長から委員長からの伝言として「法規データベース」の見なおしは、2007 年第 1 四半期までになされるべきとの示唆があったことが紹介された。日本人参加者は、日本港湾協会の寛理事、名古屋港管理組合の山田副管理者、若築建設(日本埋立て浚渫協会)の村田常務と IAPH 本部事務局の徳井事務総長補佐であった。

3) 港湾開発、運営および簡便化グループ III 会議

バーナード・グロスクロス調整議長が今回欠席で有る為、会長のトーマス・コーネギー氏が代理の調整議長となり本グループに属する専門委員会の要約報告を行った。彼は成瀬港湾計画および開発委員会の委員長の様々なコンテナ需要予測の比較、港湾運営およびロジスティクス委員会のエストラダ委員長の港湾生産性の計測を賞賛した。また永井紀彦博士(日本の港湾・空港技術研究所)の「津波」に関する非常に技術的なプレゼンに謝意を表するとともに、博士の印象的な注意点、津波は非常に早く到達することを参加者に思い出させたと述べた。日本人参加者は、国際臨海開発研究センター(港湾計画・開発委員会の委員長)の成瀬調査役、大本組(国際臨海開発研究センター)の上田(寛)顧問、(独)港湾・空港技術研究所の永井港湾・海洋部長、東洋大学(沿岸開発技術研究センター)の金子教授、北九州市港湾・空港局の片

山局長、田上主幹、国土交通省港湾局の浦辺室長、IAPH の井上事務総長などであった。

4. 各委員会の資料とアクセス・アドレス

1) 通信および地域社会委員会

資料:①議事次第

アクセス・アドレス:

http://www.iaphworldports.org/members_only/EX2006%20shimizu/EX2006%20TC-Group%20I-Communication%20and%20Community%20Relations.pdf

2) 港湾安全および保安委員会

資料:①議事次第、②前回委員会の議事録、③ISPSコード実施状況に関するIAPHの調査結果報告、④これまでのサプライ・チェーンにおける保安の状況、⑤港湾におけるLNG(液化天然ガス)の安全操作(⑤-1. サンドラ研究所の調査に関するLNG委員会の論点、⑤-2. LNG その他ガスの安全調査—安全地帯評価、⑤-3. IAPH 港に対するLNGターミナル開発調査用紙案)、

アクセス・アドレス:

http://www.iaphworldports.org/members_only/EX2006%20shimizu/EX2006%20TC-Group%20II-Port%20Safety%20and%20Security.pdf

3) 港湾環境委員会

資料:①港湾受入施設フォーラム、②港湾代替電源(AMP)、

アクセス・アドレス:

http://www.iaphworldports.org/members_only/EX2006%20shimizu/EX2006%20TC-Group%20II-Port%20Environment.pdf

4) 法規委員会

資料:①前回の議事録、②議事次第案、③委員会報告書、④避難港問題の最新化、⑤法規データベースの最新化、⑥難破船除去条約の素案、⑦国際海事機関の法規委員会議事次第等

アクセス・アドレス:

http://www.iaphworldports.org/members_only/EX2006%20shimizu/EX2006%20TC-Group%20II-Legal.pdf

5) 港湾計画および開発委員会

資料:①世界のコンテナ需要予測比較、②津波対策、③インドの港湾

アクセス・アドレス:

http://www.iaphworldports.org/members_only/EX2006%20shimizu/EX2006%20TC-Group%20III-Port%20Planning%20and%20Development.pdf

6) 港湾運営およびロジスティックス委員会

資料:①議事次第、②ロジスティックチェーンにおける港湾の役割、③ドライポート

の事例、④港湾ターミナルの生産性、⑤ショート・シー・ SHIPPING 振興戦略について
アクセス・アドレス:

http://www.iaphworldports.org/members_only/EX2006%20shimizu/EX2006%20TC-Group%20III-Port%20Operations%20and%20Logistics.pdf

7) 貿易手続き簡便化および情報システム委員会

資料:①これまでの作業進捗状況報告

アクセス・アドレス:

http://www.iaphworldports.org/members_only/EX2006%20shimizu/EX2006%20TC-Group%20III-Trade%20Facilitation.pdf

5. 本機関誌への投稿資料目次

専門委員会に出席されご投稿頂いた方の報告タイトルと名前は以下の通りであり、
お忙しい中御まとめ頂いたことに深く感謝します。

1) 港湾安全および保安委員会

「IAPH 専門委員会第2グループ会合出席報告」

(社)日本港湾協会専務理事 笥 隆夫

2) 港湾計画及び開発委員会

「IAPH 港湾計画開発委員会の報告(2006年10月10日静岡会議)」

港湾計画開発委員会 委員長 成瀬 進
(財)国際臨海開発研究センター 調査役

3) 港湾計画及び開発委員会

「IAPH-Exco 会議に参加して」

独立行政法人港湾空港技術研究所
海洋・水工部長(津波防災研究センター事務局長併任)
永井 紀彦

4) 港湾運営およびロジスティックス委員会

「ポートオペレーション&ロジスティックス委員会 議事概要」

沿岸技術研究センター上席研究者
東洋大学教授 金子 彰

5) 港湾運営およびロジスティックス委員会

『IAPH「港湾運営およびロジスティックス委員会」静岡会議に

参画しての所見と北九州港発のベストプラクティスについて』

北九州市港湾空港局長 片山 憲一

6) 貿易手続き簡便化および情報システム委員会

「IAPH Exco 会議に参加して」

国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化推進室長 浦辺信一

IAPH 専門委員会第2グループ会合出席報告

(社)日本港湾協会専務理事 笥 隆夫

平成 18 年 10 月 10 日に静岡市で開催された国際港湾協会中間期理事会会合および専門委員会第2グループ会合(安全保安委員会、環境委員会および法規委員会)に出席しましたので以下の通り報告します。

1. 静岡会合の概要

1) 日程 平成 18 年 10 月 10 日

2) 場所 静岡市ホテル・センチュリー静岡3階会議室「オリーブ」

3) 出席者: インドゥア第2副会長(ケニア港湾庁)、モレマ(ロッテルダム港)、ファンデラー国際港湾協会ヨーロッパオフィス、シュトリュイス直前会長他ナイジェリア勢数名、山田委員(名古屋港)、村田委員、徳井(IAPH 事務局)、及び笥

4) 議事の概要

①安全保安委員会

- ・ ロッテルダム港ピーター・モレマ氏のとりまとめ。
- ・ **ISPS 執行状況について**。本年1月に行われた UNCTAD 調査でも保安対策コストの回収方法は国毎港毎に大きく異なることが明らかになった。多くの欧州諸港では入港船舶ないし貨物へのコスト転嫁が行われた。アジア大洋州では、こうしたコスト転嫁はほとんど行われていない。コスト転嫁の有無とその方式によっては、港湾の競争力に影響や歪みを及ぼすことがありうるので、本委員会では今後継続的に注目していくこととする。
- ・ IMO の海事安全委員会(MSC)81 回会合で「SOLAS 条約締結国政府および港湾施設のための自己監査ガイドライン」と「港湾施設保安担当者の研修及び資格に関するガイドライン」が承認された。本委員会でもその活用事例や問題点について情報収集を図る。
- ・ **サプライチェーン・セキュリティについて**。ISO で現在検討中の 28000 シリーズの仕様が本年中にはとりまとめの運び。WCO との連携で検討が進められている。この他、核検知システム、高速スキャニングシステム、電子タグ(RFID)などの技術開発・導入が進みつつあり、各国政府のイニシャチブもとられている。本委員会では、サプライチェーン・セキュリティの領域で港湾が果たすべき役割について議論を深めていく。
- ・ 港湾における LNG 安全問題。本委員会では IAPH 会員港湾に対して、LNG 開発と関連港湾施設開発に関する状況と課題に関する調査を実施準備中。焦点のひとつは、LNG 船の

安全水域(Safety Zone)に関する基準等設定問題。もう一つは利害関係者調整のあり方に関する意見及び実務経験談の情報交換。

- ・ **入港ガイドライン**。国際港長協会(IHMA)では現在、各港湾が海事関係者や船社に対して港湾情報の提供を行う際のガイドラインを整備中。現状では、誤情報や、情報間の相違など、船舶入港時の安全問題につながりかねない状況が散見されている。本委員会はIHMAの活動を支援する立場で議論を進める。

②環境委員会

- ・ **受入施設問題について**。世界の港湾における船舶廃棄物等の受入施設の能力・要領不足問題が顕在化している。昨今の MARPOL 条約の基準変更問題などもあり、港湾関係者間で議論が深められている。IAPH は欧州船主協会、欧州沿岸受入施設会社、国際港長協会、国際船主協会、欧州港湾協会、船長協会、国際タンカー協会、国際石油業協会、欧州海事保安庁、国際貨物船協会、カナダ運輸省、IMO 事務局などの参画を得て「港湾受入施設フォーラム」でこの問題の議論を進めている。

欧州の「事前通知フォーム」をもとに情報通知システムの整備を図ることは有用との議論が主力。一方、世界中の受入施設の整備水準や運用の多様さを考慮すると、「受入施設のマニュアル整備」を目指すよりは、「推奨運用事例ガイド」のようなものから、とりまとめを目指すことに当面のエネルギーを集中する意見が主力。

- ・ **代替電源(AMPing)**。ロサンゼルス港など米国西岸港を主体に進められている代替電源供給問題のその後の進展状況報告が行われた。特に、電源供給と電圧変換など国際標準化が急務とする声など積極的な態度が米側には強い。一方、欧州側委員は本来の大気汚染解決への寄与など、環境条件が港毎に異なるので慎重に議論をすべきとの冷静な立場。

③法規委員会

- ・ 委員長急な欠席のため、事前に Zoelen 委員長から回覧されていた資料はあったものの内容の議論には立ち入らず。

5) 所感

今回は、第2グループ所属の3委員会の内、2委員会で正副委員長が欠席などの事情もあり、見るべき議論の深化はなかった。ンドゥア副会長がその分グループの議論をうまくとりまとめた。専門委員会会合日に、市内視察や、市長表敬などが重なるのは中間年理事会会合の日程調整上はやむを得ないが、午前中のわずかな時間で(市内視察のために)議論が表面的になったのは残念であった。

港湾計画及び開発委員会

IAPH 港湾計画開発委員会の報告(2006年10月10日静岡会議)

港湾計画開発委員会 委員長 成瀬 進
(財)国際臨海開発研究センター 調査役

1. 概要

今回の港湾計画開発委員会では、3つのテーマ「世界のコンテナ需要予測」、「津波災害とその対策」、「インドに関するカントリーレポート」について、議論を行った。

残念ながら委員の出席状況は低調であったが、他の2委員会と共同で開催されたため活発な議論が交わされた。なお、会議は都合により来日できなかった第三副会長に代わって会長のコーネギー氏により進められた。

2. 世界のコンテナ需要予測

全世界を対象とするコンテナ予測では、前回までの作業に加え、グローバルインサイト社の予測を付け加えた。

これらの予測に関しては、様々な努力にも拘わらず、入手ソースが限られていることから、IAPHの理事宛にそれぞれの地域あるいは港湾の需要予測に関するアンケートを実施した。

その結果、十数カ所の港湾管理者から回答が寄せられた。当然ながらそれぞれの予測の基準年次や目標年次などが様々に異なっており、若干の修正(実績値を最新のデータに置き換える等)を加えながらできる限り相互比較ができるようにとりまとめた。

実際には、中間報告書として20ページ程度のものとなったが、ここでは、2015年までの予測伸び率の一覧表のみを掲載する。但し、予測によっては、これより短期間の予測もあるので注意が必要である。

これを見ると、全世界を対象とする予測では、今後の世界のコンテナ輸送はおおむね年率6%~7%前後の成長を遂げると見るのが一般的である。Drewryのみが10%近い成長を予測しているが、これは目標年次が2009年と短い影響が出ているものと考えられる。

地域別には(必ずしも統一的に情報が入手できているわけではないが)、アジアやサブサハラ地域が、大きく増加する予測となっている。これらの地域に比べ、成熟地域であるアメリカ、ヨーロッパ地域では、特にヨーロッパ北部の港湾が高い伸びを予測していることが注目される。これらの港湾は相互に激しい競争をしており、この影響もあり目標取扱量を高めに設定しているものと考えられる。

しかしながら、このアンケート調査では、中国、韓国など成長の著しい港湾の予測例が欠落しており、この後これらの港湾を対象に調査を行う必要がある。

このような中間報告は、委員会及び常任理事会で高い評価を得た。一方で、既存の予測例を活用して地域別の分析を進めること、さらに焦点を絞ったアンケート調査を行うことなどが提案され、来年4月のヒューストン総会に向け作業を進めることになった。

各予測の伸び率の一覧表

Region	Country/ Economy	Year	Growth Rate	Forecast Institution
World		2002-2009	9.7%	Drewry
		2000-2015	5.4% - 6.7%	OSC
		2003-2015	6.5%	Global Insight
		2002-2015	6.9%	UNESCAP
Asia & Oceania	East Asia	2004-2015	6.6% - 7.7%	OSC
	Hong Kong	2005-2015	4.8%	Original
	Japanese ports	2002-2015	3.4% - 4.5%	Original
	Indian ports	2005-2016	15.6%	Original
	Australia	2001-2010	5.6%	Original
Europe & Africa	North Continent West	2004-2015	6.0%	OSC
	Hamburg	2005-2015	8.3%	Original
	Antwerp	2004-2015	7.1%	Original
	Spanish ports	2004-2015	8.7%	Original
	Malta	2005-2010	18% - 28%	Original
	Sub Sahara	2006-2015	8.4%	OSC
America	American ports	2005-2015	4.2%	Global Insight
	LA/LA	2005-2015	5.6%	Original
	Houston	2005-2010	9.1%	Original
	Montreal	2005-2015	4%	Original

3. 津波災害とその対策

津波対策については、港湾空港研究所の永井部長から津波問題全般にわたるプレゼンテーションをしていただいた。また、委員会の2日後に開催された津波対策セミナーの紹介を行った。

これに引き続き、委員会としての報告書のとりまとめ方針について議論するため、委員長からとりまとめ目次案(以下は概要)を提案した。特に、津波来襲の可能性の低い地域があること、港湾管理者の所管範囲が我が国とは異なることが多いことなどから、情報伝達や避難計画についても十分記述することとし、また、港湾利用者に対する対策についても言及することになっている。

これに基づきとりまとめ方式について議論したが、原案通りの方針で今後作業を行うことになった。

津波災害とその対策目次(案)

1. 地震と津波のメカニズム
2. 津波災害の事例
3. 津波予測システム
4. 津波対策の基本的概念
5. 津波対策施設
6. 情報伝達システムと避難計画
7. 港湾利用者の避難計画
8. 将来の課題

別添 静岡セミナーの概要

4. インドに関するカントリーレポート

このプロジェクトは振興著しい地域の港湾について国別に港湾事情をまとめるもので、その最初としてインドが選択されている。

前項と同じく、議長よりとりまとめ方針(掲載は省略)を示し、同意を得た。

インドに関しては、海運省(Ministry of Shipping)が最近とりまとめた「全国港湾開発計画」があり、これを基礎にしてインターネット等からの情報を加えればかなりの情報を得ることができると判断される。この他、港湾民営化に関する情報を盛り込むことを検討しているが、評価を含む詳細な民営化の情報を得るにはインド港湾協会の協力が不可欠である。現在、インド港湾協会の協力が得られるようコンタクトを続けているところである。

IAPH-Exco 会議に参加して

独立行政法人港湾空港技術研究所
海洋・水工部長(津波防災研究センター事務局長併任)
永井 紀彦 (ながい としひこ)

2006年10月10日(火)に静岡駅前のセンチュリーホテル会議室で開催された IAPH-Exco 会議のテクニカルミーティング第3分科会(港湾開発・計画／港湾運営ロジスティック専門部会)に参加させていただき、港湾空港技術研究所における津波研究の現状をご報告させていただく機会を得たので、ここに、その状況をご報告いたします。

IAPH-Exco 会議は、体育の日で祝日である10月9日(月)夜のレセプションにはじまり、10月12日(木)午後の津波自然災害シンポジウムに終わる4日間のイベントでした。この全体行程の中でテクニカルミーティングは、実質的な初日である10月10日(火)に3分科会に分かれて開催されました。

筆者は、10日(火)テクニカルミーティング第3分科会の午前中の最初のセッション(9:00-10:30)に参加させていただいた後、別件のためすぐに港湾空港技術研究所に戻らなければならなかったため、第3分科会の一部にしか出席できなかったことを、あらかじめお断りいたします。

テクニカルミーティング第3分科会は、OCDI の成瀬様を座長とする分科会です。第3分科会の最初のセッションに集まったメンバーは、成瀬様および筆者を含めて総勢12名でした。この中には、来年(2007年)4月から5月にかけての IAPH 総会の準備にお忙しい米国ヒューストン港湾管理組合の Mr.H.Thomas Kornegay 様、井上 IAPH 事務総長、金子東洋大学教授、片山北九州市港湾局長らも含まれていました。Mr.H.Thomas Kornegay 様は、今年(2006年)の5月にポルトガル国エストリル市で開催された PIANC 総会でご一緒し面識を得ておりましたので、筆者にとりましては、初対面の肩苦しきのない、和やかな雰囲気での分科会における議論を楽しむことができました。

第3分科会の最初のセッションでは、成瀬座長からの世界の港湾コンテナ取扱量に関する将来予測についての報告と、筆者からの港湾空港技術研究所における津波研究の現状紹介との、二つの報告が行われ、それぞれについて質疑が行われました。成瀬座長からの報告については、その報告の意義が高く評価されるとの所感が参加者から表明されるのと同時に、将来予測のむずかしさ、前提となる与条件の妥当性に関する評価のむずかしさなど、今後の研究課題につながる事項についても意見がかわされました。

筆者の報告は、パソコンを用い、ビジュアルに港湾空港技術研究所における津波研

究を紹介したのですが、多くの参加者の方々にとって、ナウファス(全国港湾海洋波浪情報網)の既設海底設置式波浪計や新しく開発実用化に成功した GPS 波浪計を用いて、沖合で沿岸に來襲する前の津波をいち早く捉える技術や、数値シミュレーションや水理模型実験によって、津波の状況を再現する技術などについての説明は、なじみの薄い内容だったようです。残念ながら、技術的に的を得た質問はありませんでした。しかしながら、2006 年 10 月現在、沼津港で実証試験が進められている直立浮上式防波堤の開発などのような直接的なハード面での津波対策技術については、その意義をよく御理解いただけたいと思います。港湾の港口部が外洋に開かれているのは、船舶を入出港させるためにはどうしても必要なことです。しかし、港口部が外洋に開かれていれば、台風等による異常波浪や、地震等による津波も、港湾内に來襲してしまいます。常時は没水しており船舶航行には支障がなく、異常波浪や津波が來襲しそうな緊急時に限って港口を閉鎖し港内の安全を守る浮上式防波堤は、今後の早い実用化が望まれる技術であることが、改めて実感できました。

セッション終了後はコーヒブレイクの時間となりましたが、筆者は関係の方々にご挨拶した後に、会場を離れ、研究所に戻りました。最後になりますが、井上事務総長、成瀬座長をはじめとした、関係の皆様方に対して、テクニカルミーティング第3分科会におけるプレゼンテーションという貴重な機会をお与え頂いたことに感謝の意を表して、結びとさせていただきます。ありがとうございました。

ポートオペレーション&ロジスティクス委員会

議事概要

沿岸技術研究センター上席研究者
東洋大学教授 金子 彰

日時:2006年10月10日 午前10:30~12:00

場所:日本 静岡県静岡市静岡センチュリーホテル

出席者:エストラダ委員長他約15名

資料:資料1 議事次第/前回の委員会以降の成果/"Short Sea Shipping in Japan"

資料2 "Quality criteria for motorways of the sea. The Spanish approach."

議事

1. 議事次第

1. あいさつ
2. 作業計画1及び2について
3. 港湾ターミナルの生産性の指標について
4. Short Sea Shipping 振興戦略についての報告

2. あいさつおよびエストラダ委員長より本日の議事の説明

3. 作業計画1及び2について

エストラダ委員長より前回までに提出があった事例の報告があり欧州以外の事例の充実が必要との指摘がなされ、米国代表よりタコマとバージニア州の事例をとりまとめ中であり報告書に掲載可能との発言あり。金子より日本でも可能な事例があれば検討すると発言。

なお以下は各事例の構成およびこれまでに提出された事例である。

各事例の構成は、以下の通りとする。

- 1) 要約
- 2) 始めに
- 3) 物理的な記述—取上げた港湾の位置、構成など、地図やイラスト、写真、本出版物のねらいなど
- 4) 港湾運営の記述—港湾の運営、サービス特性など
- 5) 経済的な記述—財政状況、費用便益分析など
- 6) 組織の記述—公的機関、民間機関、その役割分担と関係
- 7) 商業的な記述—市場分析
- 8) 港湾政策に関する港湾のまとめについての一般的な分析
- 9) 結論

これまで収集された実例は、以下の通り。

- 1) 始めに: ハリラオス・サファラチス氏
- 2) 自由港リガ港: 東西の結合: レオニド・ロジノフ氏
- 3) ファマス(FAMAS)プロジェクト: ロッテルダム港: アーノルド・ベイクラー氏
- 4) マドリードのドライ港: ホセ・ルイズ・エストラダ氏
- 5) ザル(ZAL): ロジスティックス・ゾーン: バルセロナの複合輸送ロジスティックス・プラットフォーム: サンティアゴ・バツソルス氏
- 6) サンタンデル港へのドライ港開発: マカリオ・フェルナンデス、アロオンソ・トルエバ氏
- 7) ネルー港: インド所有のスーパー港湾: ラビ・ブドヒラジャ氏
- 8) ニューキャッスル港: フンター・バリー・石炭・チェーンの競争性の改良: ジョーン・ヒースト氏
- 9) マレーシアのイポー (IPOH) 貨物ターミナル: オー・シー・ファン氏

4. 作業計画3

エストラーダ委員長より港湾ターミナルの生産性の計測の標準化について以下の説明あり。

- ・前回のムンバイでの委員会において提出されたヨゼフ・バツサン委員の報告書について修正がなされた
- ・UNCTAD により刊行された”Port Benchmarking”の報告書について検討中である。これについて比較は重要だが港湾の性格により異なる、生産性の定義を明確にすべきといった意見が出された。

5. 作業計画 4

エストラーダ委員長より Short Sea Shipping について新たなレポートが出されたが米州におけるレポートが必要との発言あり。

- ・金子より”Short Sea Shipping in Japan”についてパワーポイントで説明した。(スライドの概要は添付1)
 - ・エストラーダ委員長より”Quality criteria for motorways of the sea. The Spanish approach.”についてパワーポイントにより説明あり(スライドの概要は添付2)
- これに関し若干の質疑がなされた。

- 添付1 “Short Sea Shipping in Japan”の概要
- スライド1 表紙 Short Sea Shipping in Japan
- スライド2 日本の沿岸海運
トンキロベースで国内輸送の4割弱
鋼材やバラ貨物では圧倒的なシェアだが雑貨では14%程度
- スライド3 日本におけるモーダルシフト政策
- スライド4 内航定期船サービス
このうち長距離フェリーとRO/ROサービスを”Short Sea Shipping”の対象
- スライド5 日本における Short Sea Shipping とは
- スライド6 長距離フェリーのメリットとデメリット
- スライド7 長距離フェリーの航路の概念図
- スライド8 2005年度における長距離フェリーの輸送実績
- スライド9 2005年度における長距離フェリーの輸送実績(続き)
- スライド10 事例A 阪九フェリーの事例:航路ネットワーク図
- スライド11 阪九フェリーの写真
- スライド12 阪九フェリーの時刻表
- スライド13 阪九フェリーの運賃表
- スライド14 神戸港におけるフェリーターミナルの概要
- スライド15 神戸港におけるフェリーターミナルの平面図
- スライド16 神戸港におけるフェリーターミナルの航空写真
- スライド17 事例B 関東ー北海道のRO/RO
- スライド18 釧路港のRO/ROターミナルと航路網
- スライド19 モーダルシフトに対する支援と環境に対する効果(仙台ー名古屋)
- スライド20 モーダルシフトに対する支援と環境に対する効果(九州ー近畿)
- スライド21 モーダルシフトに対する支援と環境に対する効果(九州ー近畿)

添付2 ”Quality criteria for motorways of the sea. The Spanish approach.”の概要

スライド1 表紙 Quality criteria for motorways of the sea. The Spanish approach.

スライド2 目次

1. はじめに Short Sea Shipping の概要

2. 問題点とその理由

3. 海上ハイウェイのための質的評価基準—スペインの方法—

スライド3 1. はじめに Short Sea Shipping の概要(章の表紙)

スライド4 事例: イベリア半島と他の欧州地域の輸送の現状

スライド5 EU の共通交通政策

スライド6 Short Sea Shipping の概念と対象(雑貨輸送の RO/RO)

スライド7 2. 問題点とその理由(章の表紙)

スライド8 問題点(陸上交通に対して Door to Door の競争力を持たないこと)

スライド9 理由(陸上交通に対して 20%以上安い必要)

スライド 10 スペイン内陸(港湾:ビルバオ)—北フランス内陸(港湾:ダンケルク)間の
コスト構造(陸上輸送部分のコスト大)

スライド 11 輸送上の制約

スライド 12 EU における海上ハイウェイ(主要4回廊:バルティック海、北海、西地中海、
東地中海)

スライド 13 EU の海上ハイウェイと陸上交通政策(完全に統合—港湾が戦略的結節
点)

スライド 14 3. 海上ハイウェイのための質的評価基準—スペインの方法—
質的評価基準の理由

スライド 15 海上ハイウェイにおける Short Sea Shipping サービスの要素
陸上のリンク→港湾のリンク→海上のリンク→港湾のリンク→陸上のリンク
各リンクにおいて施設と設備/運営/サービス/情報と書類手続/コスト

スライド 16 陸上のリンクの指標—道路アクセス(目的/担当する者/指標/値(数
値あるいは記述—以下同じ)

スライド 17 陸上のリンクの指標—港湾内の道路

スライド 18 港湾のリンクの指標—港湾運営(ターミナル、陸側(I))

スライド 19 港湾のリンクの指標—港湾運営(ターミナル、陸側(II))

スライド 20 港湾のリンクの指標—水際線 RO/RO ランプ

スライド 21 港湾のリンクの指標—積み下ろし、保管

スライド 22 港湾のリンクの指標—船舶運行管理(入出港/停泊(I))

スライド 23 港湾のリンクの指標—船舶運行管理(入出港/停泊(II))

スライド 24 海上のリンクの指標—海運

スライド 25 海上のリンクの指標—海運(船速、積載率の目標)

- スライド 26 コストの指標－Short Sea Shipping チェーンにおけるコストの要素
- スライド 27 コストの指標－Short Sea Shipping チェーンにおけるコストの要素(具体的な単価)
- スライド 28 コストの指標－Short Sea Shipping チェーンにおけるコストの要素(陸上に対する競争力を持ちうる海上区間の上限運賃)
- スライド 29 情報の流れと書類手続の指標(I)
- スライド 30 情報の流れと書類手続の指標(II)
- スライド 31 情報の流れと書類手続の指標(III)－Short Sea Shipping サービスにおける書類の流れ
- スライド 32 裏表紙－ご清聴ありがとうございます

IAPH「港湾運営およびロジスティクス委員会」静岡会議に 参画しての所見と北九州港発のベストプラクティスについて

北九州市港湾空港局長 片山 憲一

本年4月、前・山縣局長(現・国土交通省港湾局建設課長)の後を受け、北九州市港湾空港局長に就任、とともにIAPH「港湾運営およびロジスティクス委員会」の専門委員を引き継いだ。

土木職として携わってきた地方行政ではあるが、主に企画畑を歩み、空港建設・運営の経験はあるものの、港湾部局に配属になったのは実のところ初めてである。しかしながら、企画部門においては行政運営の根幹となる長期構想の策定や物流企画などに携わってきており、港湾行政の何たるかは理解しているつもりでもあった。

こうした所感を持って臨んだ今回の静岡での「専門委員会」であったが、その学術的、学際的な、また先駆的な研究・検討内容に対して感銘を覚えるとともに、これからの港湾行政を企画し、牽引していくためには、短期的な課題を解決するための実務的視点だけではなく、当会合での論議のような長期的、地球規模的観点からのアカデミックなアプローチの必要性を痛感した次第である。大いに良い意味での刺激を受けた1日であった。

本稿においては、静岡会議の主要議題であった「港湾の生産性向上 ～ベンチマーキング～」及び「Short Sea Shippingの活用推進」について、北九州港を管理する立場からの所見を述べさせていただきたい。

会合での検討内容の専門的な分析は、私では役不足であることから金子先生にお願いすることとし、私からは議題に関連する北九州市の取り組みをご紹介いたしたい。私自身はこれら北九州港発の取り組みが、港湾行政のベストプラクティスの一つになりうるものではないかと、ひそかに自負しているところである。

1 港湾の生産性向上に関連して ～

「東アジア経済交流推進機構・ロジスティクス部会」における取り組み

1-1 東アジア経済交流推進機構とは

北九州市、そして北九州港の発展を考察するにあたり、環黄海経済圏の視点を抜きには語れない。

1991年、北九州市の主導による「東アジア(環黄海)都市会議」の創設は、本市にとつ

てエポックメイキングな対外方針の転換であった。それまでの海外との交流においては、中国、韓国、米国の主要都市との姉妹・友好都市交流を続けてはいたものの、文化交流や青少年交流といった親善外交が主体であり、経済や学術分野での交流にまで発展しているとは言いがたかった。

こうした背景のもと取り組んだ、新たな会議体の創設により、対外施策に関してはどうかといえばこれまで独立独歩で歩いてきた軌跡を、日本と一衣帯水の関係にある中国、そして韓国の主要都市との3人4脚への協働関係構築へと方向転換したのである。

そのきっかけはさらに2年前にさかのぼる。北九州市では、アジアのポテンシャルの高さに早くから注目し、1989年に米国ペンシルベニア大学との協同のもと、東アジア地域の経済・社会問題に関する学際的な研究を行う「(財)国際東アジア研究センター」を創設した。

このセンターでは、1989年から2年間にわたって研究プロジェクト「環黄海地域の経済・社会開発の方向と望ましい協力のあり方」に取り組み、“環黄海経済圏構想”を提唱した。それを受けて、環黄海経済圏の形成に向け、本市と下関市の主導のもと、両市の姉妹・友好都市である韓国の仁川広域市と釜山広域市、中国の大連市と青島市の計6都市が参加する「東アジア六都市会議」をスタートさせた。その目的は、黄海の沿岸に位置する主要都市が相互に共通する課題について知識と経験を分かち合い、交流を通じて、環黄海地域の発展をめざそうとするものであった。

当時は中・韓の国交がなかったため、経済人による「経済人会議」と学識経験者による「知識人会議」でスタートしたが、1992年8月の中韓国交正常化を契機として自治体首長間の交流機運が高まり、1993年には六都市市長が一堂に会した「市長会議」が実現し、行政レベルの都市間ネットワーク「東アジア(環黄海)都市会議」へと発展した。

その後、共同事業の環境保全セミナーや青少年スポーツ交流事業、経済交流、さらには研究機関交流会議へと交流事業を拡大することにより、都市間の連携強化や国際交流の促進に取り組み、会議体の充実に努力してきた。今日では、天津市や烟台市(中国)、蔚山広域市(韓国)、福岡市が追加加盟し、会員都市も10都市に拡充している。

こうした会議体の成長の一方で、環黄海地域は中国经济の急成長や韓国の構造改革によって、その経済規模が年々拡大を続け、世界経済における存在感はますます高まってきていた。

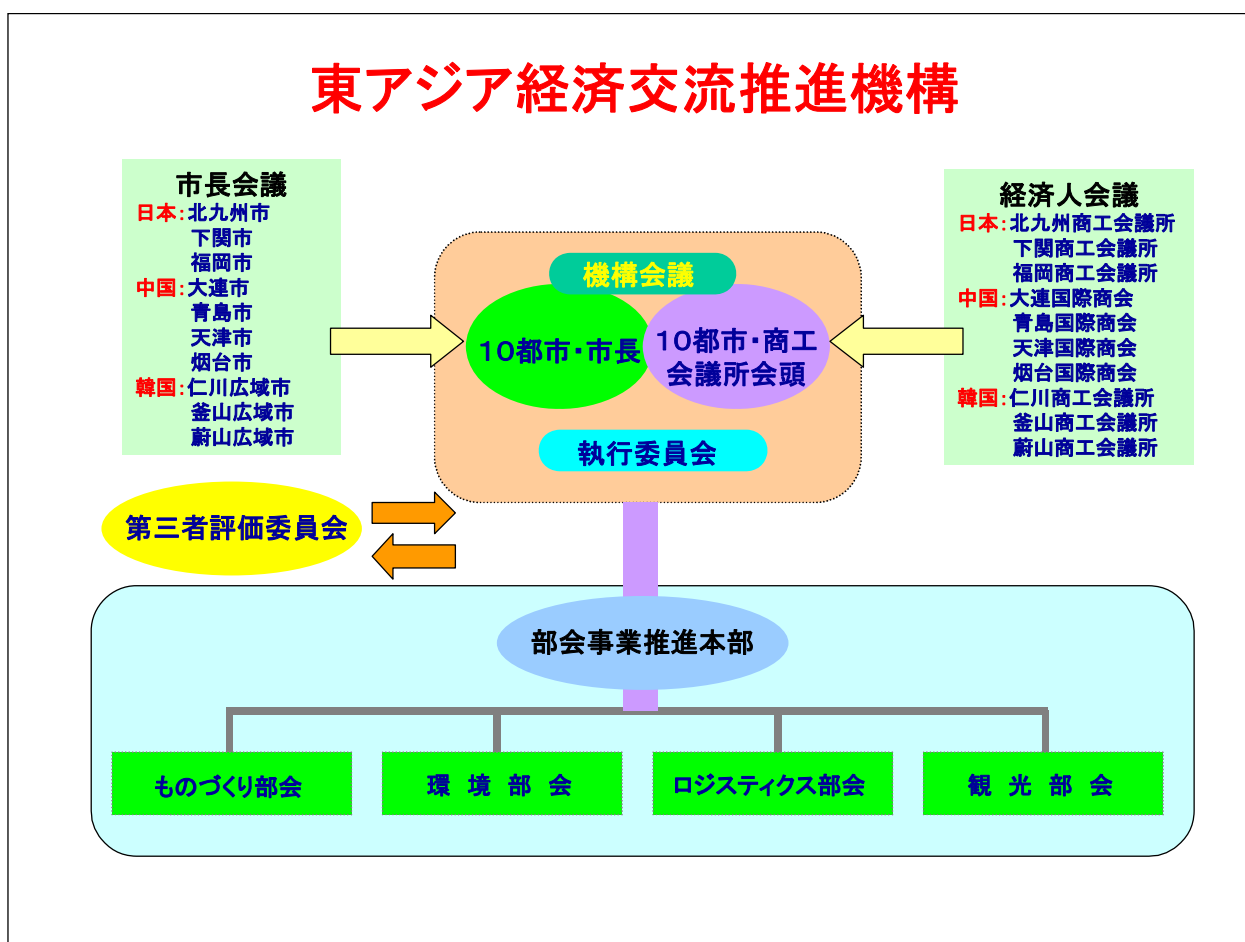
そこで、東アジア都市会議では、これまでの行政課題の解決に加え、経済交流がさらに活発化する仕組みづくりの検討を進め、その結果、2004年11月に、10都市の市長会議とともに、商工会議所を主体とする経済人会議も加わり、相互交流とビジネスチャンス拡大に向けたプラットフォームとなる「東アジア経済交流推進機構」を創設し

たのである。

新たな機構では、大局的な観点から、この地域で取り組むべき重点課題として、「① 地域限定版『東アジアFTA創設』の推進」「② 環黄海環境モデル地域の創出」「③ ニュービジネス創出システムの構築」「④ 環黄海観光ブランド戦略の展開」「⑤ 技術交流・人材育成プラットフォームの形成」の5つの柱を掲げ、スタートした。

そして、この重点課題を解決するための体制として、下図のように機構内に4つの部会を設けた。

港湾施策・物流活発化推進に係るものは、部会の一つである「ロジスティクス部会」によって企画・検討がなされている。特に、重点課題①の「地域限定版『東アジアFTA創設』の推進」にあたっては、地方政府が関与できない関税問題を抜きにしても、地方都市間で物流の流れがスムーズに行く仕組み（通関手続きの簡素化、コストダウン、港湾使用料や着陸料の優遇等）を作り、FTAと同様の効果を生み出すことを目指している。



1-2 ロジスティクス部会での活動内容

去る7月19日から3日間にわたり、中国・青島市で東アジア経済交流推進機構の第2回ロジスティクス部会を開催した。

この青島会議には、日中韓の物流関連企業89社を含む197名が参加、とりわけ特別来賓として、国土交通省より松村国土交通副大臣(当時)に多忙な公務の間を縫って参加いただいたことは、私どもにとって大変光栄なことであり、かつ国が本機構の取り組みに関心を持っていただいている現われであると推察され、私どもの果たすべき役割の重要性を改めて確認した次第である。

今回の会合では、昨年の仁川広域市での第1回部会で採択されたアクションプランの進捗評価を行った。アクションプランに掲げる計画のうち、部会創設1年目の最重要施策は、10都市における「港湾情報のデータベース化」であった。

環黄海地域における物流促進に向けては、当該地域の貿易・物流の基本データや港湾の整備状況、貨物の取り扱い動向、物流の各プロセスに関連する事業者(キャリア、フォワーダー、港湾オペレーター等)の立地状況などについて整理・分析をし、情報共有することが必要不可欠であるとの認識から1年間かけて取り組んできたものである。これで情報基盤構築の第一歩を踏み出したといえる。

今後はデータの活用はもとより、各港湾間連携した効果的な港湾戦略推進のためにも協働でのマーケティング調査を実施するとともに、生産性向上に向けては10都市間共通で通用するベンチマーキングの指標の確立を痛感したところである。これらは、これから最優先で取り組むべき課題である。

環黄海10都市・環黄海地域間における物流実態と物流ニーズの把握を目指した「3カ国連動型物流マーケティング調査」については、本市からの提案により、今度1年間をかけて実施方法等について検討することとなった。物流はあくまでもメーカー等の荷主企業の事業活動の結果として派生するものであり、物流ルートや物流量は荷主企業の国際分業の考え方と物流ルートの選考によって決まってくる。したがって、これらの動きを早期のうちに把握するようなマーケティング調査を実施することで、物流事業者に対して環黄海地域の新しい物流サービス構築のための基礎資料を提供することを目指すものである。

具体的には、日韓中の3カ国共通で、ターゲットとする産業界・企業を絞り込み、個別企業へのアンケート調査、ヒアリング調査を実施する。近年物量が増加しつつある業界、たとえば自動車部品、電子部品、化学製品、食料品、再利用資源などがターゲットになるものと想定される。マーケティングのターゲットや調査手法、調査内容等については、ロジスティクス部会において議論していくことが求められる。

通常、物流を追う場合、輸出サイドの調査は行いやすいが、輸入サイドの調査は非常に行いにくい。そこで3カ国それぞれが共通フォームの下にそれぞれに輸出サイドの調査を行い、この情報を相互に結びつけることで、輸入サイドの動向の把握を試みようとする点が本調査の最大のポイントである。輸入サイドの動向把握は片荷輸送の

リスク低減を図る上でも重要な情報であると考えている。

このほか青島会議においては、大手荷主企業を発表者に迎えた「専門家フォーラム」、各都市の船社やフォワーダーなど物流関連企業による商談会を含む「ロジスティクスビジネス交流会」を今回、新たに実施した。

環黄海地域の物流ネットワーク充実を目的として開催された「専門家フォーラム」においては、日本海事新聞社編集部次長の遠藤 聡氏をコーディネータとして迎え、日中韓を代表する大手荷主企業▼松下電器国際物流(香港)有限公司社長の海江田 昭一氏(日本)▼青島海爾(ハイアール)物流有限公司総経理の王 正 剛氏(中国)▼LG電子グローバルロジスティクスグループ長の金 亨 眞氏(韓国)の三氏が、「日中韓における国際物流戦略」をテーマに自社の国際物流戦略を発表するとともに、参加企業との意見交換を行った。

こうしたフォーラム等を通じての具体的な B2B 間のビジネス交流も芽生え始めており、本ロジスティクス部会も学術面だけではなく、実際の・実務的な港湾の生産性向上の側面にも寄与しはじめていることが伺われる。

2 Short Sea Shipping 活用推進に関連して ～

フェリー・RORO ネットワークの形成とモーダルシフトの推進

2-1 長距離フェリー・RORO 船航路の誕生と成長

わが国の長距離フェリーは、不振の内航輸送の打開策として、昭和43年8月、小倉と神戸との間に旅客と自動車を同時に輸送するものとして就航したのが最初であり、いわば、北九州市は“長距離フェリーの発祥の地”である。

この長距離フェリー「フェリー阪九」の誕生以降、北九州市発として、下関航路、四日市(三重県)航路、松山航路、徳島・東京航路、対馬航路と新規開設が続く。

現在では国内有数フェリー基地となった北九州市ではあるが、その歩みは順風満帆とは言い難い面もあった。2度にわたるオイルショックでの燃料費の高騰と不況による輸送需要の減少により長距離フェリー業界は大きな打撃を受けた。逆に円高不況の際には円高メリットによる燃料費の下落により、経営が好転する恩恵も受けた。そして船舶の大型化に伴いフェリー基地の移転も余儀なくされた。

現在では、潮流が早く、船舶が輻輳する関門海峡の通峡を回避できる新門司地区に西日本最大かつ最新鋭のターミナルを整備し、フェリー基地の集約を果たせたところである。そして北九州市発着の内航フェリー全体としては、年間4,200万トンの貨物と112万台の車両、180万人の乗客を運ぶまでに成長している。

一方、RORO 船に関しても、近年にわかに活況を呈するようになってきた。2004年11月、上記新門司フェリーターミナル背後の臨海造成地「マリナクロス新門司」にトヨ

タグループが「新門司自動車物流センター」(18ha)を開設した。このセンターとトヨタの拠点がある中部地方の主要港との間で自動車運搬専用船、部品輸送用の RORO 船が往来し、完成車に関しては年間 70 万台が国内販売また輸出用として本ルートで輸送されている。

また、今年の 6 月には北関東の日立港を結ぶ高速 RORO 船の新ダイレクト航路が開設されるなど、コンテナ船よりも速く、航空機よりも安い新たな輸送サービスとしての RORO 船航路の役割がますます注目を浴びている。

2-2 モーダルシフト推進への取り組み ～ 推進補助制度の創設

本年 4 月より、北九州港を利用したモーダルシフト輸送に対して補助金を交付することで運輸・物流部門での CO2 削減策を推進し、環境首都を目指す北九州市を広く PR するとともに、北九州港の利用促進を図る「モーダルシフト推進補助制度」を創設した。

補助対象には「① 北九州港を利用した輸送」で「② 平成 18 年 4 月 1 日以降に新規にモーダルシフトを行う(ただし既存のモードでも増量分は対象)」とともに、「③ CO2 の削減が見込まれる」ことのすべての条件を満たすことが求められる。

申請資格は、輸送依頼者(荷主、NVO、フォワーダー等)と輸送事業者(内航船社、フェリー会社、JR 貨物等)の共同申請に限るものとした。

今年度の申請件数は 17 件であり、審査会により、そのすべてが申請適格であり事業効果も十分に認められると判断されたため、全件を補助対象に認定した。

認定事業の内容は、フェリー利用:10 件、内航コンテナ・RORO 船利用:3 件、そして鉄道利用:4 件であり、方面別で見ると関東・中部地方:8 件、関西地方:6 件、中国地方:2 件、四国地方:1 件である。

他都市での同様の事業がコンテナ輸送中心の制度であるのに対し、本市の推進補助制度の特徴は、内航フェリーや RORO 船の利用促進、そしてシーアンドレール輸送の拡大につながるように、トレーラー・バン車や 12ft コンテナ、フラットラックにまで補助対象を拡げるなど、モーダルシフトの推進により配慮した制度構築に努めたことである。

17 件の認定事業の遂行により、年間約 25,000t の CO2 が削減されるとともに、北九州港にとっては約 61 万 t(コンテナ換算:34,000TEU)の取扱貨物の増加に結びつくこととなり、多大な成果、効果が見込まれているところである。

【モーダルシフト推進補助制度における補助金額】

種 別	12ft	20ft	40ft	フラット	トレーラー
-----	------	------	------	------	-------

	コンテナ	コンテナ	コンテナ	ラック	バン車
補助金額	1,000 円	1,500 円	3,000 円	3,000 円	3,000 円

※補助上限:申請事業 1 件に対し 500 万円を限度とする。

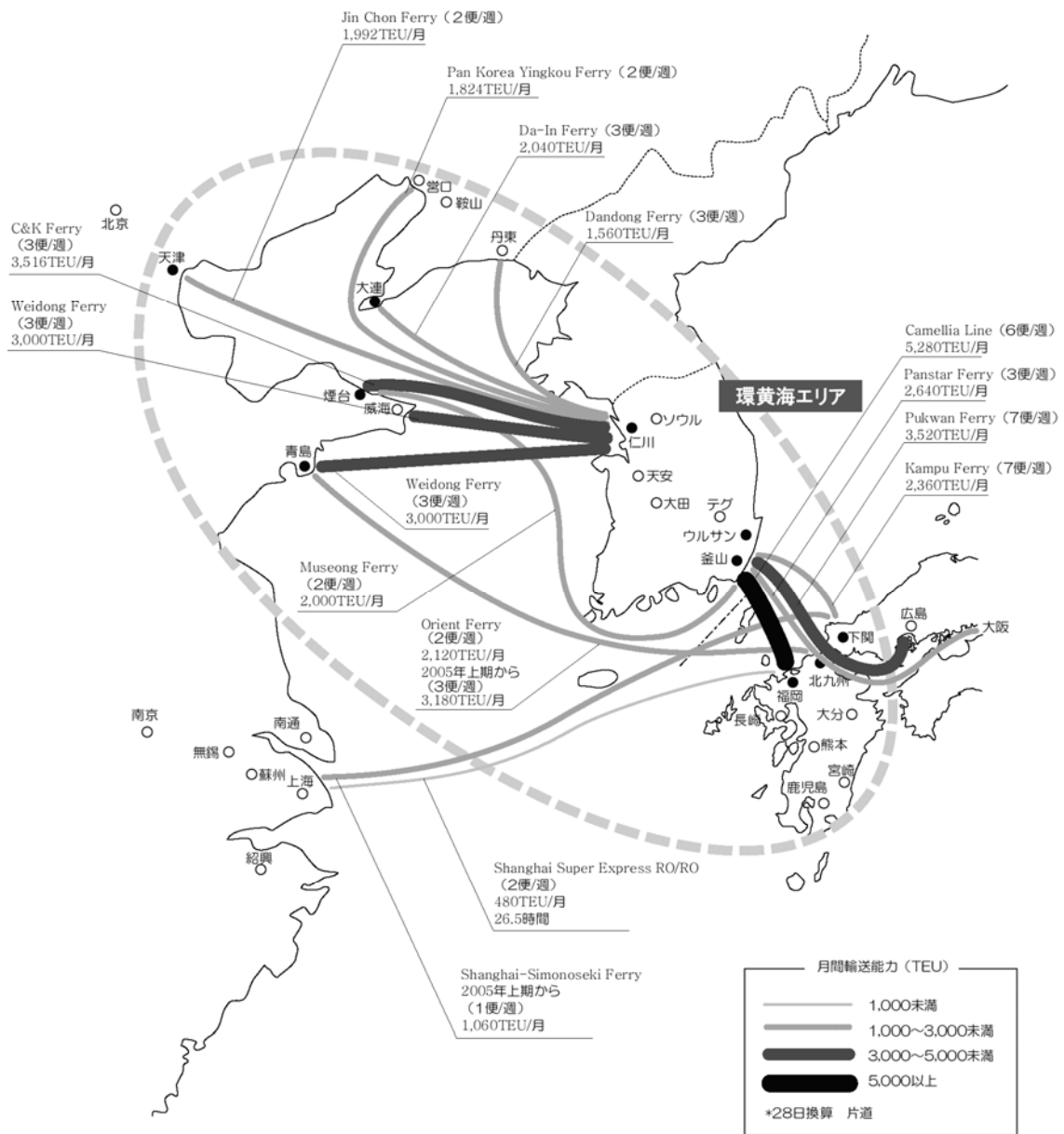
2-3 日中韓の強固な国際定期フェリー・RORO ネットワークの形成

国内のみならず海外に目を向けると、本市から十分に Short Sea Shipping のエリア内といえる環黄海地域においては、下図のように韓国(仁川)－中国環黄海エリア、韓国(釜山)－西日本各港湾に対して国際定期フェリー航路網が発達している。加えて来年 1 月に本格稼動が予定されている北九州港～仁川港間をはじめとする日中、日韓の RORO 船航路の新規就航が活況を呈し、環黄海エリアにおける国際フェリー・RORO ネットワークのさらなる充実が図られているところである。

国際定期フェリーや RORO 船航路は、定時制、迅速性、信頼性で評価が高く、またトラックごと搭載可能で積み替えの手間がはかれるなど利便性の極めて高い輸送モードである。

前述の「東アジア経済交流推進機構ロジスティクス部会」においても、参加各都市がこのメリットと新規航路開設に向けた連携構築の必要性を相互に確認し合い、国際定期フェリー・RORO ネットワークの活用による日中韓3国間の「定時・迅速性の高い国際ロジスティクスサービス」の構築を目指すことで合意している。具体的には、輸送スピードと確実性が必要な生鮮野菜や衣料品、輸送の信頼性・定時性と荷傷みの最小化が必要な製造装置等の機械機器等でのサービス活用の可能性検討を進めていくとの新規事業提案が採択されているところである。

【環黄海地域の国際定期フェリーネットワークとコンテナ輸送能力】



●環黄海10都市会議参加都市

3 おわりに

以上、IAPH 専門委員会での討議を通しての所見と議案に関する本市の取り組みについて、雑駁ながら報告させていただいた。

今後とも北九州市においては、環黄海圏に軸足を置きながら世界の情勢を見極め、東アジア交流推進機構の活用促進と加盟都市間の連携強化を図りつつ、国際物流と港湾機能の発展に結びつく取り組みを積極的に進めていきたいと考えている。

また、そのための環境基盤としては、世界の主要港が加盟する国際港湾協会の活動活発化と発展、そして加盟港間のネットワーク構築が必要不可欠であり、私も微力ながら専門委員としての職責を全うし、いくばくかの力になりたいと念願する次第である。

IAPH Exco 会議に参加して

国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化推進室長 浦辺信一

10月9から12日に静岡で開催された IAPH Exco 会議のうち、10日の Technical Committee Group III に参加させていただいた。

会議は、まず、成瀬議長が用意したペーパーに基づいて、将来のコンテナ輸送に関する報告が行われた。ここでは、コンテナ船の大型化にともない、今後、1万から1万2千 TEU といった大型コンテナ船が出現するなかで、受け入れ側の港湾施設の整備や効率的なオペレーションシステムの開発が喫緊の課題であるとの認識がなされる一方で、このための投資が経済的に妥当なものであるのかという疑問も提示された。大型コンテナ船の航路網形成は、全世界的規模で行われるものであるから、港湾側の体制も個々の港湾のレベルを越えて、こういった議論を継続することは極めて有意義と考えられる。

続いて、港湾空港技術研究所の永井部長の津波防止対策に関する報告が行われ、ナウファス、GPS波高計、津波被害の予測シミュレーションなどの最新の技術的情報が紹介された。インド洋大津波の被災状況からもあきらかなように、最先端の技術情報を世界的に共有し、対策にあたるべきであることに疑問の余地はない。こうした意味で、先進の津波対策関係の技術を保有する日本の役割は、極めて大きいことが認識された報告であった。

さらに、モーダルシフトにおける近海海上輸送について2つのプレゼンテーションがあった。スペインの Jose Luis 氏からは、現在スペインで検討されているモーダルシフトのための近海海運振興の検討例が報告された。この報告では、貨物の輸送距離に応じて、海上輸送が経済的に優位な範囲が特定されることを試算により指摘しており、環境問題と経済性、輸送効率を総合的に捉える必要が強調されていた。また、東洋大学の金子先生からは、日本の中・長距離フェリーについて、日本政府が進めているモーダルシフトの現状に関する報告があり、周囲を海に囲まれ、かつ道路状況があまりよくないわが国にとっては、このモーダルシフトは効果があること、さらに、二酸化炭素の排出量抑制にも極めて効果が大きいことが指摘された。このような、所謂地域問題であっても、各国の港湾を取り巻く事情は共通事項も多く、同一のテーマについてそれぞれの地域事情を踏まえつつ、国際港湾社会として意見集約し、様々な方面に意見発信することは、港湾の発展のために不可欠という思いを強くした。

今回、私がこの IAPH Exco 会議、Technical Committee Group III に参加させていただいたのは、Committee on Trade Facilitation and Port Community Systems の議論を拝聴することであったが、残念ながら、本部門の議長を務めておられる Santiago

Mila 氏(バルセロナ港)は、今回出席されず、討論ペーパーの配布のみであったことは、誠に残念であった。この分野は、場合によっては、国際港湾社会全体の死命を制する事項と認識しており、IAPH において、今後一層の議論が深まることが期待される。

今回参加させていただいた Technical Committee Group III については、多くの国籍の専門家が参加され、活発な意見交換があった中で、そういった議論を拝聴させて頂く機会を得たことに心から感謝申し上げます。



外部の者を信じてみませんか Choosing to trust outsiders

IADC (国際浚渫会社協会) のコンタンチン・ドーマンズ (Constantijn Dolmans) 事務局長が、港湾開発を最もうまく行うには、開発の早い段階から外部の者を入れる、という姿勢の転換が重要である、と論じる。

浚渫会社は、港湾開発の早い段階から関与させられる必要がある。彼らの経験や知識がより長期の計画立案に大変有用だからだ。

港湾開発を妨げる主要なファクターは3つある。まず、多くの組織は過去の開発をそのまま適用しがちである — 色々な視点から事柄を見ずして、不確実な将来予測に取り組んでしまうのである。

さらに、インフラ開発では、たいてい企画設計段階に時間と予算が不足していることが多い。最後に、発注者—港側—と受注者の間の不信が工事の遅れをもたらす。港では、浚渫会社など他の利害関係者と相互の信頼関係を持つことが、効率を上げ、創造力を強化する。

港湾開発における遅れは、3つの意味で問題である: 港にとって、受注者にとって、そして社会にとって。港は拡張できず、取扱貨物を失うだろうし、受注者は計画を立てられず、コストの増加に直面することになるだろうし、社会全体としても、成長を実現することが出来ない。

一般的に、現在の傾向をそのまま当てはめて将来を予測することが多い。世界のコンテナ流動量の2030年の予測を全て足したら、世界中は一つの大きな港と物流エリアになってしまって人の住むところがなくなってしまうだろう。

予測が信頼できない例としては、2006年の原油価格予測を見てみよう。ー1981年には、1バレルあたり100ドルが予測価格だった。1984年には60ドルに下がり、1987年には40ドル、1991年には25ドル、そして1995年には20ドル。しかし、我々は実際1バレルあたり70ドルくらい払っている。予測は当たらないものなのである。

さて、現在のシステムでどのように港湾開発に遅れが生じるのだろうか。一つのケースとしては、環境関係の規制によって、というのがある。そのケースでの一例としては、EUの生息地指令がある。

この指令では、開発プロジェクトの環境影響が完全に補償される方策がとられるとしても、他の代替案をまず検討しなければならないことになっている。

このEU生息地指令では、「代替」の解釈がかなり幅広い。港湾開発というのは、そんな単一の見方を見るべきではないと思う。

Flushingコンテナターミナル拡張プロジェクトは、ゼーランド州が他の雇用創出可能性を検証しておらず、そのためこのプロジェクトの優先的な公益性が証明されていないという理由から、延期された。

今日の港湾開発において、一番明白な方策というのは実行不可能なのだ。では、何をすべきだろうか。多くの業界で、シナリオを用いた解析が、しっかりした開発案を立てるのに使われてきている。

シナリオ解析では、内からも外からも検討し、将来の社会的・技術的・環境面・そして政治面の考慮すべき項目を見つけ出し、将来の発展可能性を把握し、それらを港の主要な特性と組み合わせるのである。該当する外部要因を見つけ出すには、現在及び将来の関係者を巻き込むことが有用だ。自分たちに都合のいい関係者ばかりでなく、近隣の住民や環境活動家、そして、そう、業者だって、その検討の場に招くべきだ。

外部要因を洗い出して確認し、調査と実効性の検討が終わったら、予備設計を行うことができる。浚渫にかかるプロジェクトー維持浚渫か本格的な浚渫かにかかわらずーの経費は、浚渫物の種類や性質、浚渫・投棄または埋立場所の性質に大きく依ることから、正確な調査と研究がどんなプロジェクトにおいても成功への鍵を握っている。

ということは、資金計画や詳細な設計を下書きする前に、次のような専門的な情報が必要だということだ。水理(水深、潮汐、潮流、波浪データ)、気象(嵐の確率など)、海底地形(流れ、堆積物の移動パターン)、地質の状況(土質)など。そしてもちろん、プロジェクトの環境影響については、ちゃんとした環境影響評価によって検討されるべきだ。

これらの調査においての問題は、この重要性があまり認識されておらず、時間や予算が早い段階でこれら調査に十分投資されないことである。

EIC(欧州国際建設業連盟)の試算によれば、入札設計および入札書類の作成費用が全体の準備に占める割合は3%ということである。これは、最新の技術を用いた十分な実効性調査を行うには不十分に見える。プロジェクトの初期の段階における、水理、気象、

地形、地質そして環境面の調査における時間と予算の不足は、結果的にプロジェクトの後の段階での経費の上昇にしばしばつながる。

発注者として浚渫業者に砂を掘ってくれと言って、浚渫開始2週間後に浚渫者が岩にあたれば、プロジェクトは遅れるだろう。そして、そのときに、誰が増加する費用を負担するのかという厄介な問題がおきるということも忘れてはいけない。

だから、こういう重要な項目については、正確な情報を提供しなくてはならないし、または、初期の段階にこれらの調査において、事前に資格のある業者に頼み、彼らの専門知識を活用しなくてはならない。

しかしながら、この早い段階からの活用において、港と業者の間に基本的な信頼関係が必要になる。もちろん、この信頼関係はただで得られるものではなく、努力して手に入るものである。そしてもちろん、信頼関係には一定の限度と約束事、例えば、正しい入札の過程だとか、公平で明快な契約条件だとかが必要である。残念ながら、この一定の限度と約束事は時に不明朗で不公平である。

さらに、大体の浚渫プロジェクトでは伝統的な入札方法で行われていて、業者の専門的な知識はほとんど活用されない。この方法では、少なくとも必要な入札書類を用意してから最終的な入札日までに十分な時間がなければならない。

すべての港も分かっているように、最適な価格というのは、港湾開発プロジェクト全体でみたライフサイクルコストであり、単なる浚渫の実施にかかるコストではない。しかしながら、多くの従来型の入札方式では、その質に着目されることなく、一番低い価格のものが契約をとることが出来る。だが長期的には、質で選定した契約のほうが安上がりだ。

2封筒方式は、技術的に最適な方式がその価格とは無関係に選定されるので、内容に意識を向け、プロジェクト全体から見たコストを抑えるのに役立つだろう。

マースフラクテ2プロジェクトで現在採用されているような、D/B一括契約も、信頼関係の一定の限度を保証しながら初期の段階から業者の知識や能力を活用することを可能にする。こういう方法は、2段階入札の形をとる必要があるだろう。最初の段階では、発注者と応札者は、条件をはっきりさせた上で、アイデアの交換をする。事前審査の後、応札者は比較できるような条件で入札してもらおう。

最近では、国や港務局では大型の建設プロジェクトの資金調達のために革新的な方式を導入しようとしている。例えば、イギリスでは、長く調達の協力関係を民間業者と結んできた経験があり、プロジェクトの計画、実施からメンテナンスまでの全ての場面において業者の能力や知識が活用できるようになっている。

公共団体と民間業者との協力関係の締結は、業者に適度な利益をあげる余地を与え、発注者には期限内、予算内に、付加価値の付いたものが納品されるということで、両者が得する状況を生み出すことが出来る。

透明性と信頼が「協力関係の締結」における鍵を握る言葉であり、これによって発注者は管理面での主導権を失いすぎないまま、市場の恩恵にあずかることができる。まだそんなに使われているわけではないが、港と民間の浚渫業者との「協力関係の締結」は、港湾の開発と維持管理の双方における革新的な選択肢になりうる。

国際的に活躍する民間の浚渫業界の経験と知識を、時機よくプロジェクトの範囲が決められた後だけでなく一使えば、港は適正な値段で、プロジェクトを完成してくれる適正な専門家が得られ、求めている船もちゃんと得られるだろう。



(抄訳者 総合研究開発機構 国際研究交流部 鈴木 健之)
(校閲 国土交通省 港湾局 国際業務室)

襲われた船へ与えられた天国

Providing havens for stricken ships



(概要)

避難海域については、沿岸国主権等の既存の国際法間の調整が必要となっている。CMI においてはワーキンググループを組織し、条約作成に向けた支援のポイントとなる検討を行っている。ここでは、万国海法会(CMI: Comite Maritime International) 避難港に関する国際ワーキンググループ(IWG)議長スチュワート・ヘザリントン(Stuart Hetherington)氏がこの避難港トピックの国際的な規則を作成する鍵となる規則について述べる。

CMI は、避難場所に関して作業グループの同意形成の助けとなる様に、既存の法律と提案されている条約の調和を生む可能な成果に関して、国内当局や国際機関へ、助言を行い続けている。これはそのような避難の場所として、しばしば提案されるであろう港湾にとって重要なことである。

この作業は 2001 年後半に、国際海事機関(IMO: International Maritime Organization)の法規委員会が、避難海域を探している破損した船舶との関連で生じている法的な問題を調査することを提起した時に始まった。

地中海でタンカー カストール(Castor)が安全な避難場所を見つけるという問題に直面した結果、活動に拍車がかかった。CMI は、支援の準備が出来ていたため、この地域の国々におけるCMI 関連機関を通じ、国際条約にどのような影響もたらされたかを特定する支援を実施した。この問題を研究するため、CMI は私を議長とする国際ワーキンググループ(IWG)を立ち上げた。

2001 年後半と 2002 年に IMO と CMI が引きうけた作業は、2002 年 12 月のスペイン沖での 7 万トンタンカー プレステージ号(Prestige)の沈没事故により、さらにはずみがついた。

IMO 法規委員会は、現在、避難場所についての条約は考えていない。その代わり、昨年 4 月の第 90 回会議では、このテーマは常に再検討し続ける必要があり、非常に重要な問題であると議決している。委員会はまた、避難場所に特化した条約を起草する必要がないことも決議している。

同時に、欧州委員会では船舶交通指令(Vessel Traffic Directive)が発行されたがこれは現在「加盟各国は、Article20(a)に則る計画を基に行われた状況を評価した結果として、難破船がその現況よりも脅威が少なくなる避難場所の使用を許可するものとする」の様に修正されようとしている。

CMI の IWG はケープタウンにおける先ごろの学会で、議題の為の法律の草稿を用意していた。このテーマに付いては IAPH からの論文も紹介された。草案は、国家と難破船が同様の権利をもつことを認め、各国が現在したがっている様々な国際的な義務と矛盾しない体制をつくることにつとめたものとなっている。草案の主立った目標は以下の通り。

慣例国際法の下、難破船の避難海域へのアクセス権の地位を強調すること。
沿岸国がアクセスを断る正当な理由を示すことが出来るならば、沿岸国が反駁できる前提条件をつくること。(Article4)

難破船に避難海域への立ち入りを許可した国が、訴訟から免除されること。
(Article5)

船主(および船長)と国(および港湾局)の両者の態度を考えた時に、「妥当性」の範囲を定義するため重要な役割を担うと CMI が考えている IMO ガイドライン(Article8)により強い強制力を持たせること。

難破船のアクセスを許可する港湾や沿岸国の要求する権利の確保を担保する文書の発行に関し、その位置づけを明確にすること。(Article9)
その場所を必ずしも公表する必要はないが、前もって専用の避難海域を指定することを沿岸国に要求すること(Article 12)

ケープタウンでは、本法令草案は、国際救助業者連盟(International Salvage Union)(1513 社)や国際海上保険連合(IUMI)のような重要な利害関係者と同じ様に、多くの参加者から熱烈に支持された。しかし、船主やポートオーソリティ等の代表者らは、昨年4月の IMO 法規委員会で採択された見解である「様子を見ることが望ましい」とされた意見を繰り返した。

CMI は昨年の IMO 法規委員会により示された見解を認め、新草案への早期の支援が IMO からはなないことをは分かっている。しかし、IWG と CMI 理事会は最終的には、そのような条約の必要性が生じる可能性はなおあると信じている。

さらに、これは始まったばかりの作業を完成するためのやりがいのある訓練であり、CMI は、この分野で EU が更なる作業を行っており、さらなる国際法上の一貫性の欠如が生み出される可能性があることを指摘した。

この分野における継続的な作業の一部として、IWG は将来の利用に備えるために

草案の作業をまとめるつもりである。

CMI の 国 別 協 会 (National Association) を 通 じ て 、 責 任 条 約 (Liability Conventions)(油による汚染損害についての船主の民事責任に関する国際条約:CLC、基金、危険物質および有害物質の海上輸送に伴う損害についての責任および補償に関する国際条約:HNS、バンカーと最終的には難破船)の実施を促進するためにどのような段階が踏み得るのか調査している。そして、国家に難破船を支援するための様な海難救助の法律と実施の変更が、大きな動機を与えるのか検討している。

例えば、CMI は ISU が、ポート オーソリティから見込まれる請求に備え、環境復旧基金の創設を検討する国際的な団体を求めていることを把握している。考えらるることだが、そのような裁定に伴う費用は、理に適った予防策として適切な責任基金から回復されるであろう。いくつかの地方自治体においては、公的機関は海難救助の費用負担の請求を行わないこととしているのだから。

2001 年 以 来 の 議 論 の 中 で 示 さ れ て き た こ れ ら お よ び そ の 他 の 対 策 は 、 2008 年 10 月 の ア テ ネ に お け る 次 期 会 議 ま で 、 こ の 分 野 に お け る 法 律 と の 調 和 を 目 指 し 、 CMI 内 部 で 検 討 が 続 け ら れ る 予 定 で あ る 。

国際港湾協会の法規委員会委員長フラン・ファン・ゾーレン(Frans van Zoelen)氏は述べる IAPH 法律委員会は、具体的な国際法規定を草稿することを目指した審議に手助けをしながら、定期的に避難場所についてレポートしている。国際条約の作成、出来れば IMO の後援の下で行うのが好ましいが、を達成する可能性を評価することを目指して作業している。この国際的な活動領域における重要なプレイヤーは CMI である。世界中からの海事関係の法律家からなる権威ある集まりは、IMO 法規委員会におけるガイド役を務めている。9月号の Ports & Harbors では、法規委員会における避難場所についての最近の展開を考察する。



どこの港湾でも起こり得ること—船舶のトラブルと救援の必要性

必ずしも全ての船舶大事故が避難場所を必要とするものでもないが、船舶事故の多くの調査結果は、避難場所の提供が救援を迅速に行うのに役だっていると結論づけている。

今のところ、船舶が直面する脅威を減じるために避難したことにより発生する港湾被害を賄う様な法的枠組は何も無い。

(抄訳者 国土交通省 港湾局 総務課

危機管理室 川俣満)

(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)

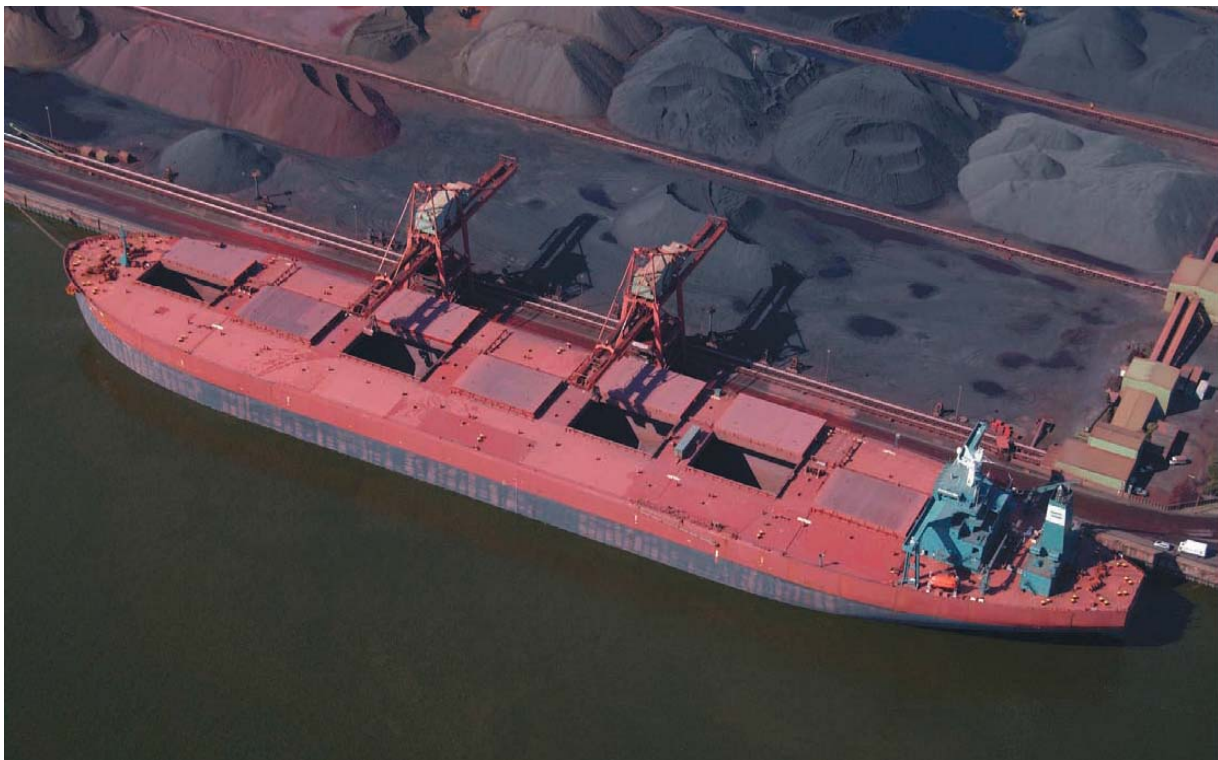


Photo Dietmar Hasenpusch

巨大鉱石運搬船が復活する

Preparing for privatization

大型化が進んでいるのはコンテナ船だけではない。Ports & Harbors が見つけたように、バルク貨物貿易も船舶大型化のトレンドに無関係ではない。

昨年は1隻も納品されなかった。今年はたった1隻だけが就航する。しかし、巨大鉱石運搬船は復活しつつあり、時の流れとともに状況は変わっていくであろう。船主からおざなりにされていた数年間の後、1980年代後半以来の空前の発注が続いている。

1990年までに、30万DWTクラスのバルク船は約65隻存在した。鉄に対する右肩上がりの需要、それに伴う鉄鉱石への需要が30隻近くの30万DWTン級もしくはそれ以上の大きさの鉱石船の注文へとつながった。これらの新たな船舶は、4年の間に新たに450万DWTンの容量を世界の船団に加えることになる。

前回、このクラスの大きさの船に関連する動きがあったのは、2004年であった。この時は、2隻の巨大鉱石船が納入されたが、そのうち大きい方のサイズは比較的小さな233,694DWTンであった。実際のところ、前回30万DWTン以上の船舶が納入されたのは2隻が世界船隊に加わった1997年だった。それ以前、同様のサイズではたった4隻のみが就航しており、そのうち3隻は1980年代半ば、1隻は1992年に建造されたものだった。

36万DWTンの鉱石運搬船、バージスタールは世界最大級であり、23mの喫水を持つ船舶に対応できる欧州で唯一の港であるロッテルダム港に完全に依存している。この5100万ドルの船舶は現代HIIにより1986年に建造されたものである。しかし、現在、この特定の分野において、日本の船主が活動的である。

巨大鉱石船の新造価格が非常に低く抑えられており、18ヶ月の間に1000万ドルしか上がっていない状況の下、船主は明らかに船舶の価格に魅力を感じている。対照的に、大量の鉄を生産するために同じく必要な巨大タンカーのような他種の船舶の値段は同期間に2000万ドルから2500万ドル、すなわち約20%上昇した。

日本の大型船社が巨大鉱石船分野で積極的である一方、中国のコスコはすべての取引を目立たずに行っている。コスコは交渉中のものも含め10隻の注文を行っている。鉱石運搬船は汎用性に欠け、鉄鉱石を鉄鋼業界のために運搬するといった1つのことに対してのみ利用できるものであることから、注文は伝統的に少なく、ごくまれだった。しかし、鉄鋼業界は活況であり、新たな船舶が就航する時期となる向こう数年間の見通しもよいものとなっている。

鉄に対する需要が、ここ1年以上、供給を凌駕し続けていることから、新造船が使われないことは考えにくい。企業は、この好況な産業のなかで大きなシェアを占めようとしている一方で、鉱石輸送の効率性向上に熱心である。

鉄鋼生産は2010年までに13.6億トンまで増加し、鉄鉱石輸送を6%、約4600万トン／年増加させるとマックアリーリサーチの報告書は述べている。

中国は現在、世界最大の鉄鋼消費国であり、経済の急成長にあわせて、今後も最大の消費者であり続けるだろう。今後5年から10年の間、大量の鉱石がブラジル、南アフリカ、オーストラリアの炭坑から中国へ運搬されるだろう。

コスコは実質的に一社で中国の鉱石市場を独占しており、いくつかの他社も代替労働者に対する限られた見通しの中で、9000万ドルを新造船に投資することが予想されている。注文票は今後今後数年間ぎっしりと埋まりそうである。

そして、巨大鉱石船の市場を大きくしているのは船舶の新造だけではない。いくつかの船社は新造船を待ちきれず、他の船舶の利用転換も進めている。ヘベイオーシャン SHIPPING (ホスコ) はヘベイインベーターという25万DWTンの巨大タンカーを中国初の巨大鉱石運搬船に転換している。

バルク船全体をみると、交易の増加に対応できる十分な船腹量を有しているように見える。クラークソンの貨物分析者であるクリストムリンソンによれば、古い船がほとんどスクラップされない中で大量の新造船発注は、過去2年の間に、480隻が参入する余裕を見つけなければならなかったと言うことである。

さらに、「その心配はさらに大きなものとなり、スクラップが無いと仮定すると、2006年に船隊は329隻増加する可能性がある。これにより、船隊は1980年前半と同様の伸び率で、3年以内に2割以上増加する。655隻のケープサイズ(10万DWTン以上)のバルク船隊のうち、現在、9隻だけが船齢25年以上となっている。」と語っている。

これらの大型船と大型船の稼働の増加はさらなる別の問題を投げかけている。すなわち、これらの船舶が排出する大量のバラスト水をどのように取り扱うかと言うことである。2004年2月に適用されたIMOの新たなバラスト水取扱条約は2009年1月に世界で発効する見込みである。

アメリカにおいては、IMOの基準に類似した2005年バラスト水取扱法が同時に発効する見込みであり、また、オーストラリアは既に同種の体制を整え、運用している。船主はバラスト水を航海の途中に交換することを求められており、船舶運行者や船長は海上における相当な量のくみ上げの安定性や構造上の影響について計画する必要が発生する。

IMOの基準の初期交換基準は400総トン以上の船舶に、沿岸から200海里以上離れ、200 m以上の深さがある海域で、少なくとも95%のバラスト水の交換を行うことを要求している。

そして、2009年と2016年の間に船齢とバラストタンクの容量に応じて、船舶はIMOの更に厳しい取扱基準に適合し始めなければならなくなるだろう。これは、現存する船舶に、認可されたバラスト水取扱システムを取り付けることを要求することにもなる。

もうひとつの展開として、いくつかの種類のパルク貨物運搬船に対する積載要件について変更がなされる予定であり、船舶の種類や貨物の密度に応じて、隔倉への積載が禁止されることになる。新しいIMOの規制は、SOLAS規制の下、7月1日に発効することになる。

これは、船殻が1枚である新たな建造船、現存する建造船に適用される。多数のパルク船の損害が第一船倉からの流出の結果であると考えられていることから、もし船舶が積載物の流出に関する厳密な耐久性に関する規則に適合しておらず、また、運搬される貨物の密度が $1,780\text{kg/m}^3$ 以上である場合、その規則が適用されることになる。

船級協会のジャーマニシャーロイドによれば、もし、隔倉にも積載された場合、積載貨物量は船のデッドウエイトの90%に制限されることになる。船舶は、デッドウエイト容量の少なくとも10%がそれぞれの船倉に積載された状態で航海することになる。もし貨物が船舶のデッドウエイト容量の90%を超えている場合、貨物は指定された乾舷に均等に配置されなければならない。複数港を航海する船舶に対しては、例外が存在する。

More info: www.g1-group.com



穀物の海:新ルールで巨大パルク・キャリアの荷役計画は変化する

(抄訳者 港湾局 振興課 鈴木崇弘)
(校閲 国土交通省 港湾局 国際業務室)

不安定な壁への対策

Antidote to unstable walls

船舶大型化に伴う既設バース前面の増深に関する問題は、たいへん重要かつ難しい問題である。全面改修すれば大きなコストを要するが、これを低コストで実現する技術としてバース前面に土留め矢板を施工する方法を技術的な留意点とともに説明する。また、実際に施工した事例についても併せて紹介する。

バースの増深は、構造的かつ安定性に関する重大な問題によって不可能とされうる。しかし、少なくともグレゴリー・マージソン(Gregory Margeson)とジョナサン・トーマス(Jonathan Thomas)が説明する解決策は存在する。

岸壁の増深は、世界中の港やターミナルのオペレータが直面している極めて重大な問題となっている。そのような港では、港や航路の浚渫に数十億ドルをも費やし、あるいは費やすことを計画している。しかし、今、既設バースが増深できないことが、構造的かつ安定性に関する重大な問題点によるものであることがわかるかもしれない。

岸壁において、既設杭を補強せずに増深することはコストを重視した選択肢としてありえることである。その魅力は、土留め壁の前面を必要な深さまで浚渫したときに、棧橋直下における既設の地盤高を維持し続ける能力である。もし、改良において既設バースの増深を必要としているのであれば、当然、土留め壁はとても魅力的な選択となるわけである。

一般的に、増深における主な制約は水平方向荷重に対する安定と軸力への耐力を既設杭が増深前の地盤にどれだけ依存していたかに関わってくる。バース増深のために必要となる構造的な注意点として、以下のような関連した影響も含まれる。

■船舶諸元が大きくなることにより、船舶からの水平荷重が増加すること・・・既設の防舷材と係留システムについて、新たな接岸力と牽引力に対して十分な能力を有しているかを調査する必要がある。

■補強されない杭・・・浚渫は、失敗のリスク増加に伴い、より大きな杭へと柔軟に変更するといったような、補強されない杭に大きな影響を及ぼす。

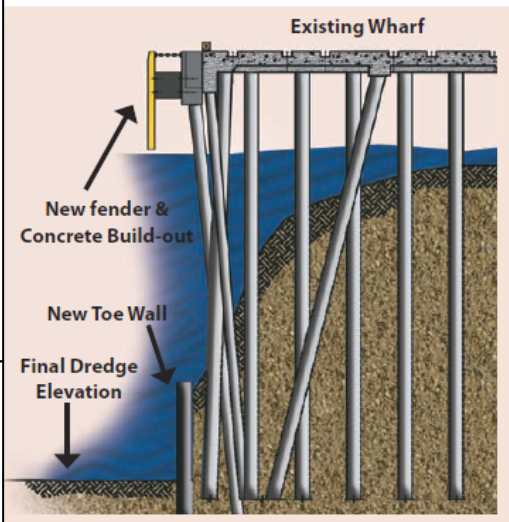
これはまた、増加する曲げモーメントとこれに関連する設計軸力を支持できる杭の能力に大きな影響を与える。これは、より大きな船に適応するように計画された新しいコンテナクレーンに起因する軸力の重大な増加も引き起こし、岸壁クレーンの基礎杭に関わる大きな問題となる。

これらの問題は、米国における土留め壁を使用するいくつかのプロジェクトに取り入れられる形で取り組みがなされている。これらは、バースの全面改修や他の場所への作り直し計画と比較して建設工程の短縮やコスト削減ができることから、人気が出るとともに受け入れられるようになっている。

その解決策としては、一般的には矢板あるいはキング・パイルと矢板を組み合わせた土留め壁が挙げられる。利点としては、施設完成後にクレーンのアウトリーチをさらに長くすることを求められることに対して、しかも建設のために長い期間をとれない状況になったときに、港の運営に悪い衝撃を与えないことである。

この種の開発について計画する際に、評価すべき点がいくつかある。例として、“地盤の種類”、“提案する土留め壁の高さ”、“耐震性能”、“船と土留め壁との距離を衝突を避けられるだけとること”などが挙げられる。

<p>ケーススタディ1</p> <p>ニュージャージー州のポート・ニューアーク・コンテナターミナル(PNCT)は、ニューヨーク・ニュージャージー港(NY&NJ)のバース51から63までを改良した。そのプロジェクトは既設の2つのターミナルを一体化させて1つのターミナルにし、約6,600TEUの船舶と100ftレールパンの新しいコンテナクレーンに対応させることを含んでいた。プロジェクトには、バース水深を35ftから52ftへと増深するためにキング・パイル式の土留め壁、延長3,000ftの施工が含まれていた。</p>
<p>ケーススタディ2</p> <p>ウィルミントン・ターミナル(ノース・カロライナ州・ポート・オーソリティ【NGSPA】)は、30ft から 42ft へと増深した。いくつかのバースは不安定で、バースに重要なダメージを与える可能性なしに浚渫することはできなかった。一部のバースの前面改修には、土留め壁であればコスト 1,700 万ドルであったにもかかわらず、5,400 万ドルのコストがかかった。</p>



より詳細な情報は、以下のメールでお問い合わせ下さい。

More info: gmargeson@moffatnichol.com
and_jthomas@moffatnichol.com

(抄訳者 関東地方整備局 横浜港湾空港技術調査事務所 設計室 高橋康弘)
(校閲 国土交通省 港湾局 国際業務室)



(写真)ロサンゼルス港では岸側から船舶への供給電源としてバージが選ばれた。

パワーゲーム

The power game

世界的な基準なしでは、船が陸から電気を取るのには難しくなるだろうと、この問題を調査していた研究チームは説明する。

カリフォルニア州は環境問題に対する取り組みで評判であり、最近率先して取り組んでいる問題の一つが、港湾からの汚染である。埠頭の設備は環境に配慮した燃料に切り替えられつつある。しかし、当局の本当の狙いは船舶からの排出ガスである。

もっとも明らかな欠点はコストである。カリフォルニア州大気資源委員会は州内の港湾において海事用代替電源(AMP)を供給するためには少なくとも9千万ドル(約100億円)かかると見積もっている。さらに、船舶に装置を取り付けるためにおよそ50万ドルから150万ドル(5800万円~1億7400万円)かかると見られている。委員会によると利点として、カリフォルニア州の港湾に年間3回以上寄港する全ての船が陸上から電力を得ることができたとして、排出ガスは1日あたり18トンもしくは70%削減できるとのことである。ロングビーチ港とロサンゼルス港は頻繁に寄港する船舶に対し電力を供給するための長期計画を持っており、これらの船舶の他の寄港地の管理者に対しても同様の取り組みをするよう、説得に努めている。

現在の規則や基準類は改正の必要があり、新しい基準はシステムが世界中の港湾で互換性を持つことを保証するために作られる必要がある。造船業者、船社、そして港湾管理者は陸上から船舶への電力供給のための安全で費用対効果の大きい方法が開発されることを確実にするために、この基準の整備に取り組む必要がある。

以下の課題に対処しなくてはならない。最新のコンテナ船の埠頭での作業には、陸電を供給するために多くの問題がある。埠頭の空間は限られており、コンテナクレーンは岸壁法線近くで作業する。陸電の接続部はクレーンから離れた位置に設けなければならず、異なった船舶に対応するための柔軟性が求められる。

船舶が陸上からの電力供給に対応して改造されるなら、接続方法の単純化、電圧及び接続容量の設定を行うために基準が必要である。

プラグやコンセントによる接続が陸上電源との接続に用いられる場合、船が世界中の色々な港で接続することを可能とするために互換性の国際基準を定める必要がある。

陸上電源の電圧及び周波数の許容範囲を特定する基準を定める必要がある。

停泊中の船上発電機の排出ガスが重大な大気汚染問題となっている。また船舶の電力需要は劇的に増加しており、数10メガワットに達している。陸上から供給されるAMP(海事用代替電源)はよりクリーンな電力を停泊中の船舶に供給するために排出ゼロまたは排出ゼロに近い技術を使う必要がある。

世界の中で、米国のロサンゼルスやスウェーデンのイエテボリを含むいくつかの港では既に陸上からの電力供給政策を導入済みである。

特に、これらの政策により港湾では、ターミナルの新規賃貸や更新の際の条件として陸上からの電力供給を義務付け、電源設備への投資、港湾運営用施設への陸上電源の再整備、港内船艇への陸上電源整備への補助、陸上電源に対応するための船舶改造費用穴埋めのための資金供与などが必要となる。

陸上側では、電源コンセントや電源プラグを通して電源を供給するために適切な専用電源システムが求められる。電力は船上の電源供給装置の定格(使用制限)により、6.6kVまたは440Vで供給される。

多くの船社や港湾管理者は船舶の電気設備と陸上電源分配システムの相互接続、特に陸上電源システムのアースについての適切な基準や仕様の欠如に悩まされている。

AMPが上手くいくためには、変電所の整備に必要な十分な電力を埠頭で利用できなければならない。そしてケーブルをターミナルの近くまで引く通路が利用できなければならない。運行中の船は正しい接続のために許されたコンセントを持っていないかも知れない。

現在、エンジン停止船の陸電供給と電源システムの設計についての工業規格、特にアースされていない船舶の電気設備に電力を供給する陸上電源のアースについての規格はない。

経済分析調査に基づき、ロサンゼルス港では2つのターミナルに陸上電源を整備し、さらに他の7つのターミナルにも整備する計画である。近隣のロングビーチ港では全ての埠頭に陸上電源を供給する計画である。これらの港では電源電圧6.6kV、1バースあたり最高7.5MVAの電力を供給できる設備が選ばれた。特殊陸上電源システムのアースに関する要件については関連船社と未だに協議中である。

米国では他にもヒューストン、リッチモンド、ノーフォーク、シアトル、タコマ、オークランドやサンフランシスコ港において船舶機関停止陸電利用の実施可能性について検討中である。バルト

海沿岸諸港では環境計画の一部として陸上電源を取り入れており、リューベック港では 2005 年 8 月より試験的に実施している。

コンテナターミナルやクルーズターミナルにおいて AMP の提供を考えている港では、これらの船舶が 3~15 メガワット程度の電力を必要とすることから、既存の電源設備能力を高める必要がある。船側の電圧に合わせるために中程度の電圧に下げたための新たな変電設備が必要である。



多くの船社や港湾管理者は船舶陸電の基準の欠如に悩まされている。

さらに、船舶のための適切な中電圧スイッチギアや柔軟性のある

電源ケーブル接続、電源プラグまたはコンセント部品を埠頭で積み降ろしする必要がある。大気汚染の原因となる排出ガスの削減を有効で確かなものにするためには、陸上電源装置の変電設備に伴う排出ガスは陸電の供給を受ける船舶の船上発電機からの排出ガスよりも充分少くなければならない。陸上での発電は再生可能なエネルギー源か、適切な天然ガスによるものでなければならない。港湾が運営する変電設備は汚染の影響を少なくするために最善の利用可能な管理技術を求める必要がある。



(写真 上)バージは港の全域で電源を供給できる(写真 下)

第 2 のオプションは、天然ガスが燃料源として利用可能な埠頭で、小型船舶(タグボートや漁船、乗員船や補給船など)に対して 1 又は 2 の燃料電池ユニット(200

~250kW)を取り付けるというものである。

第 3 のオプションは、多様な場所で電力を供給するために燃料電池を装備したバージを用いるというものである。燃料電池の利用は、とりわけ補助装置の出力が 1~2 メガワットであるディーゼル発電機を積んだ停泊中の貨物船に特にふさわしい。

燃料電池技術は、既存のディーゼル発電機と比較して、低排出ガスで、本質的に低い振動・騒音レベルであり、よりよい熱効率(特に低負荷において)であるなど、著しく環境影響の少ない性能をもたらした。

AMP の推奨案を作り上げるために多くの研究が行われる必要がある。我々はアメリカの電気電子技術者協会(IEEE)と協同で研究を実施する必要があると提言する。国際的な参加によるグループは IEEE 基準 45 のワーキンググループと共同で研究および提言をまとめる予定である。

著者: ユリ・ケルソンスキー、デビッド・ポールおよびケビン・ペターソンは米国電気電子技術者協会の上級メンバーである

Yuri Khersonsky, Dev Paul, and Kevin Peterson, senior members IEEE

(抄訳者 国土技術政策総合研究所 港湾研究部 港湾施設研究室 牧野 武人)

(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)



環境に配慮した無駄のない手法

Lean toolkit for green fixes

抄訳者関氏



ハッピーランディング — ボーイング社は無駄のないマネジメント技術を用いて生産性改善に成功したと賞賛されている。 — 次ぎは港湾の番である。

概要：

製造業における無駄のない手法を用いることによって、港湾の環境に対する問題について解決ができることと、またその提案を報告するものである。

マサチューセッツ工科大学は、無駄のない製造工程から考え方を借りることによって、港湾の環境に対する目標を達成させることが出来ると報告している。

港湾は環境への配慮を十分に達成していない。 — 港湾は無駄をもなくさなければならぬ。港湾が無駄を無くし、環境に配慮し、港湾・海運企業の活動と一体となってその活動を行うならば、最小限の時間、費用と労力によって無駄の無い港湾環境への配慮が達成されるであろう。

今日まで無駄のない手法は、製造業において実践されてきた。それでは、港湾のようなサービス産業は製造業からどのような教訓を学ぶ事ができるであろうか？ボトルネックを減少させる手段となるかもしれない。無駄のない技術は、製造システムにおいて商品の流れの改善を目的としている。港湾に応用されれば、混雑緩和につながる

かもしれない。

港湾が無駄の無い手法の便益を得る為には、継続的な環境改善という目標を明確化させることが出来、環境と管理の両方で訓練を受けた専従の少人数スタッフが必要である。彼らはライフサイクルコストと地域社会の参画による便益を含んだ費用便益分析の再構築を行なうに違いない。

このことにより、費用効率の高い改善が明らかとなるし、また港湾は費用と便益を利害関係者により公平に分配することもできる。港湾とその周辺地域社会との関係は修復され、この重要なネットワークの中で、便益が増大し責任の重さが強まるであろう。

無駄のない製造の核となっている考え方は、広範囲な港湾の利害関係者に浸透するであろう。私達はこの理論を港湾の本流の活動に取り入れることを提案する。

港湾はシステム分析手法の実施、即ち、全ての利害関係者に及ぶ費用と便益の検討と港湾運営のライフサイクル全体におよぶ費用と便益の分析を実施することによって、より迅速に環境に配慮した港湾運営への移行が可能となる。しかしながら、システム分析を理論から実施へと移すためには、幅広い将来の見通しにあった管理手法が必要である。

類似の哲学から発した無駄のない製造の技術は最適なものである。この技術は、ワシントンにある環境保護庁(EPA)主導の‘無駄の削除と環境’(‘Lean and the Environment’)に述べられている。

無駄のない製造は、組織の運営の全ての面で無駄を除くことを目的としている。価値を生まない活動にシステム的な観点から焦点をあてこれを省くことにより、無駄のない製造は組織の環境面における業績を大いに改善させる。たとえ、明確な環境達成目標が無くとも、無駄をなくすこの主導の方法は、多大な環境上の便益をもたらす。

伝統的に港湾の環境に配慮するための費用は、個々のプレイヤーの短期的費用が最小になるように利害関係者から利害関係者へと移転された。そのような移転は一般的に、システム全体としての長期的費用高をもたらし、その結果、各利害関係者にしばしば大きな長期的費用をもたらした。

環境への配慮に成功した港湾は、単に汚染の除去だけに精を出しているわけでない。むしろ、それらの港湾は、物資の供給源に至るまでの環境汚染源の検討を行い、供給業者と共同してそのチェーン全体の汚染源での汚染を減少させることを主導しているのである。

効率的な港湾は、ほとんどの場合非効率な港湾よりも本質的に環境に優しい。待ち時間の短縮、交通渋滞の減少と整理整頓は、船積み時間の改善と大きな収益をもたらすばかりでなく、停車している車からの大気汚染を減少させ、また、正しい廃棄物処分場所を明らかにし、その他の環境問題の所在をより明らかにする。

多くの形で見られる浪費の減少とその発生過程の明確化は、よりクリーンな運営をもたらすとともに、効率化を推進し、そのことによって大きな収益をもたらす強力な手段である。多くの意味で、環境マネジメントシステムの開発と実施は、港湾における環境問題について港湾に関係する全ての利害関係者が議論するための完全な場を提供する。

実際、無駄を削減し環境に配慮するマネージメントシステムは、互いに補完的なだけでなく相乗効果をもたらすものでもあり、継続的な改善と無駄の削減に完全に焦点をあてた組織文化の構築の助けとなっている。もし無駄を無くす管理の原則が環境マ

ネージメントシステム計画の開発と制定に用いられたならば、この原則はまた、費用の効率性の確保と持続的な取組の助けともなり得る。

我々は、港湾管理において無駄を無くす方法の普及と採用を促すための3つのアクションを提案したい。

港湾での諸活動に無駄を無くす生産の方法が適用出来るかの可能性調査は、EPAに委託されるべきである。

無駄を無くす手法は、システムのレベル分析とバリュー・ストリーム(* i)の統合の実施のための効果的な手法である。EPAの努力により、無駄の無い手法が製造業界において環境影響をいかに減少させる事が出来るかを明らかにしている。残された問題は、生産活動の為に用いられたこれらの手法が港湾運営においても最適に適用されるような明確な事例を積み上げることであろう。この様なレポートは、無駄のない手法の考え方が文化の違いを超えてもっとも良く翻訳される方法を示すために用いられ、また運営の分野で、無駄のない手法が誤用されるかもしれない領域を明確化するために用いることができ、港湾関係者の言葉でいう、無駄のない企業の統合のモデルケースを紹介するために用いることが出来るであろう。

このレポートの中心的主題は、環境システム分析についての解析事例で、そのシステム分析では、発生源で汚染を管理することによる長期的コストの効果を定量的に示すべきである。

定量的な事例は、この問題の実際のシステムレベルでの経済性を分かり易く説明するために必要であるが、それは、実施によるコスト負担が便益を受ける団体間で正確に分担するために必要である。

それ故、コンサルティンググループは、費用便益分析を能率的に実施し、港湾システムをめぐる環境改善を行う手助けがまかされることとなる。

無駄の削減を成功させるためのもっとも簡単な方法の一つは、技術を学んだ者でかつ変化の第一歩を取ることを恐れない有能な指導者を育てることである。港湾に対してこのような助言を与えることのできる指導者というインフラを明確に特定しておくことは、無駄の削減や継続的な改善を維持するエネルギーを少なくするとともに、港湾セクターにとって組織的に幅広い知見を蓄積させることにも寄与する。具体的には、成功例に則した技術的な解決策、会計上の利益が得られた実例や無駄のない企業にうまく統合されたサプライヤーや消費者の実例などについて助言を与えることができる。そのような包括的見地は港湾間の比較を容易にし、政府への報告義務あるいはその他の政府からの要請による間接経費の削減へのロビー活動に用いることができるであろう。我々は、競争的プロポーサル方式で、EPAがパイロットプログラムを提案することを推薦する。そのプログラムは、これに興味があるコンサルタントと港湾をマッチングさせ、無駄のない手法による環境の変化の第一歩を見つけ出し実施させることになる。

教育プログラムは、環境問題と無駄の無い運営との両面で従業員の知識を向上させる役に立つものとして確立される。

環境面で成功する港湾の間での共通する要となるものの一つは、ポートオーソリティにおける知識が豊富でやる気のある環境遵守の役割を持つ人材の存在である。我々は、環境問題と無駄の削減の両方の教育を受けた職員を供給する為の実習プログラムと(若しくは)奨学金プログラムを行うことを推薦する。

我々はこれから組織に加わるスタッフへのトレーニングに加えて、在職中の職員の

ための“オン・ザ・ジョブ訓練を薦める。この訓練が環境管理の理解を広めることや、無駄のない環境に配慮した組織文化の構築の支援となる。導入段階の初期において、このようなトレーニングは、EPA のような共通の利害関係者によって提供されるべきである。しかしながら、無駄のない仕組みは港湾界のネットワークの中から生じるものであるため、ポートオーソリティからの普及が追加的な取組みの努力として必要である。それは、港湾のサプライヤーや消費者に対して、環境に配慮する投資における利用可能な選択肢について教育することであろう。

第一人者

ロサンゼルス港のジェラルディン・ナッツ(Geraldine Knatz)女史は IAPH の港湾環境委員会の委員長であり、また、マサチューセッツ工科大学の技術と公共政策計画による港湾環境問題の報告を行う働きかけを行ってきた。

著者:リアン・ハニंक(Ryan Hannink), シャオ・ラン・リン(Hsiao-Lan Lin), ホーン・ペンドライ(Hohn Pendray) エリカ・ワグナー(Erika Wagner): 全員 MIT
更に詳しい情報は、<http://www.epa.gov/> まで。

(抄訳者 国土技術政策総合研究所 管理調整部 国際業務研究室 関 裕)
(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)



フランスの巨大ターミナルオープン

French fanfare for a giant terminal

要約:フランスのアーブル港では、「ポート2000プロジェクト」を進めており、2012年には年間約600万TEUのコンテナ取扱量、及び12,000TEU級のコンテナ船に対応することになるが、クレーンオペレーターの民営化問題等大きな問題を抱えている。

約1,100億円ものお金、15年間もの議論、ストライキ、建設を要したが、北欧最大のコンテナターミナルがオープンしたことをP&Hが伝える。

フランスのジャック・シラク大統領は出席できなかったが、ルアーブル港の巨大コンテナターミナル「ポート2000」が正式にオープンすることを祝うパーティでは、皆笑顔であった。シラク大統領は提案した雇用法に反対するパリの暴動と対峙していたが、代役のドミニク・パーベン運輸大臣はまったくそんな悩みを感じていなかった。ガントリークレーンオペレーターからの不穏な兆しは一切無かった。オープニング式典をスムーズに進めるという事前の合意によって、式典は滞りなく進んだからである。

新港に初めて到着した船は、8,500TEUのCMA CGM(Compagnie Maritime d'Affretement/ Compagnie Generale Maritime)社のトスカ(TOSCA)であった。ルアーブル港は貨物取り扱い能力の問題を解決するため、巨大港「ポート2000」の施設が操業を開始することを切望していた。10年間にわたる議論と調整の後5年にわたる

「ポート 2000 一期事業完成での操業開始によって、2008 年には 300 万 TEU のコンテナ貨物を取り扱えるようにしなければならない。次段階では、2012 年までに取り扱い貨物を倍増させることである。」

建設を経て、夢の施設は現実のものとなった。

ポート 2000 はセーヌ川の河口にある現在のルアーブル港の南側に造られた。旧港と新港の複合体は、実際は完全に新しい港として機能している。5.2km の防波堤で囲まれ、現在の港口に加え、南側に新しい港口ができています。ポート 2000 に寄港するコンテナ船は、旧港で使っていたのと同じ航路を使用するが、新しい港口に近づいたときに進路を南側に変える。

すべて完成した際は、ポート 2000 は 4.2km の連続岸壁 (350m × 12 バース) となる。現在のところ、700m (2 バース) が完成している。

その 2 バースは TDF (Terminal de France:ターミナル・ドゥ・フランス) によって運営されている。TDF は、CMA CGM 社と協力関係にある GMP (Generale de Manutention Portuaire:ジェネラーレ・ドゥ・マヌテンション・ポルトウアーレ) という地元のステベドア (船内荷役業者) によって管理されている。そして、その 2 バースには中国の会社である ZMPC (Zhenhua Port Machinery Co: 上海振貨港機) が製作した 6 基のポストパナマックス対応ガントリークレーンを備えている。

ポート 2000 の二期事業は、TPO (Terminal de la Porte Oceane:ターミナル・ドゥ・ラ・ポルト・オシアネ) がオープンする 2007 年後半になる。TPO は同じく 700m の岸壁を持ち、現状の最大コンテナ船を 2 隻同時に扱うことができる。その施設はマースクラインと協力関係にある TN (Terminal de Normandie:ターミナル・ドゥ・ノルマンディー) によって管理される。ポート 2000 の三期事業の施設は TN と MSC (Mediterranean Shipping Company:メディタレイニアン・ SHIPPING 会社) によって管理されることとなりそうであるが、これは早く結論を出さなければならない。これらの会社が岸壁をオープンする公式日程はまだ決まっていない。現在 MSC はすべてのトランシップ業務をフランス第一水門の背後にある旧港のボウゲインビレ岸壁 (Quai de Bougainville) で行っている。

この開発により、どの潮位においても 14.50m の喫水を確保できるようになった。この開発計画の中期には、17m の喫水を確保する計画であり、12,000TEU もしくはそれ以上のコンテナ船が容易に接岸できる喫水である。ポート 2000 の最終段階においては、さらに 350m 岸壁を 6 バース建設予定である。開業のタイミングは、取扱貨物の伸び次第である。

ポート 2000 のインフラレポートには多大な努力が記録されており、新しい道路や鉄道との連絡が盛り込まれている。計画は、内陸の運河との接続を可能としこれを促進するものである。内側のドッグにあるヨーロッパ岸壁との連絡にははしけが用いられるであろうが、将来的にはポート 2000 と内側のドッグの間に閘門が設けられる。このことによって、はしけは新港において、コンテナ船の横に停泊することができるようになる。

2005 年には、ルアーブル港で 210 万 TEU のコンテナ貨物を取り扱っている。ポー

ト 2000 一期事業完成での操業開始によって、2008 年には 300 万 TEU のコンテナ貨物を取り扱えるようにしなければならない。次段階では、2012 年までに取り扱い貨物を倍増させることである。GMP 単独では、2006 年に TDF において 30 万 TEU 取り扱うと考えられている。そのほとんどは CMA CGM 船社の貨物である。CMA CGM 社の TOSCA の TDF への寄港は岸壁オープン時のみの象徴的なものであったが、GMP はその他 2700TEU 級の CMA CGM 社 のカラマト(Kalamata)、CMA CGM 社のトラビアタ(Traviata)の第 1 船 2 隻を一週間以内にポート 2000 ターミナルで取扱っている。両方の船舶とも問題なく荷物の積み下ろしができたと GMP は報告している。

岸壁においては、潜在的なクレーンオペレーターが頭痛の種であった。ルアーブル港は近年産業労働者の不安を目の当たりにしてきた。今やこの問題は解決したという希望的観測もあるが。ポート 2000 は公的な港湾管理者から借りたガントリークレーンを使用するだろうから。

ガントリークレーンのオペレーターは、操業開始の初期の 3 年間、ポート 2000 の各ターミナルを管理する民間荷役業者の直接の管理下に置かれる。3 年が終わる時、ガントリークレーンのオペレーターは、民間荷役業者にとどまるか、港湾管理者の公的部門へ戻るかの二者択一をする必要がある。

ポート 2000 におけるガントリークレーンオペレーターをめぐる問題を解決することは、注意を要する問題である。フランスにおいては、すべてのガントリークレーンオペレーターは公務員であり、今や民間業者に雇われている埠頭労働者とは身分が違う。

荷役業者は、ガントリークレーンオペレーターを民間部門に取り込もうと努力してこれまでオペレーターの身分を変える圧力を加えてきたのである。今までのところ、その試みは労働組合によってきっぱり拒絶されている。というのは、労働組合の組合員は、これを雇用の民営化だと考えているからだ。

ルアーブル港での荷役業者は、提案しているクレーンオペレーターの身分変化がなければ、ポート 2000 プロジェクトは実現できないと警告している。マースクラインですら、港への接岸を延期している。というのは、接岸までにこの労働問題が解決しないことを恐れたためである。最終的には、ポート 2000 開港直前に合意がなされ、CMA CGM も安堵したことである。

現在では、フランス最南部に注目が移り、マルセイユ港に作られようとしているコンテナターミナル「Fos 2XL Terminal」が、ガントリー操縦者に同じ規則を適用しようとしているのだ。このターミナルの建設は、解決策が見つからない限り絵に描いた餅になる。

その初期事業において、ポート 2000 は 8 億ユーロ(9.9 億ドル)を必要とした。EU、フランス政府、ノルマンディー地方、地元の地方自治体、ルアーブル港管理庁(PAH: the Port of Le Havre Authority)がすべてを負担した。さらに、4,600 万ユーロが野生生物保護のための環境保全に資金確保がなされた。

ポート 2000 によって、ルアーブル港は失った市場シェアを取り戻し、北欧地域の他港湾と効率的に競争できるようになる。ルアーブル港からハンブルグ地域間で 10% の物流シェアを目指し、コンテナ取扱量を現在の 200 万 TEU から、2012 年には 3 倍

にしたい、と港湾管理者は考えている。



(抄訳者 関西国際空港 建設事務所 調査設計 G 福井聡)
(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)



抄訳者石崎氏

警備会社はどれだけ信頼できるか。

How secure are the security firms?



何も港湾に入れない。：ほぼ 1000 億ドルが犯罪とテロリズムを防ぐために費やされている。

港湾は自身の計画に沿って港湾を警護する警備会社を選ぶだけで、安心をすんなりと得ることはできないと P&H は指摘する。

テロリズムの脅威から海事産業を守る戦いの最前線で港湾が直面している課題が世界規模の貿易の場で見られる。海上コンテナ貨物は、昨年およそ 10 億トンの商品を輸送したが、これは全一般雑貨貨物海上輸送の 80%にあたると推定されている。

これは、経済のグローバル化の進展が続き、消費者の需要がこれまで以上に高

まるので、で、この10年後までには常に2千万個のコンテナが輸送されている状態となると予測されている。

コンテナ輸送はサプライ・チェーンにおいて汎用的であるという強みがある反面、盗難や妨害の影響を受けやすいという潜在的な弱みを持っている。このような欠点を補うために、港湾は安全対策の強化を図っており、港湾や運輸会社はISPSコードを遵守する為、莫大な投資を行っており、その総額は100-200億ドルから1,000億ドルにも及んでいる。だが、国際海運会議所(ICS)のメンバーによると非常にセキュリティの高い港が多くある反面、ISPSコードの導入以前と殆ど変わらない港もあり、船舶に対する保安対策がほとんどの船で実施されているのに対し、世界の港湾の保安対策がこれと平行して行われていない状態であるという。

又何よりも問題となっているのは、臨検船の保安管理官がISPSコードによって必要とされた船舶の安全対策の適用を渋っていることであり、その保安管理官の存在意義が確立されていないことである。この様な対策は船を実際に安全に保つために肝心なものであり、次の寄港地において適切な保安対策が実施されるために不可欠なものである。

世界中の港湾施設を利用する船舶から報告される問題には、入港前の要件、港湾施設の法令遵守、政府の役人、港湾労働者の認証と取るべき行動、およびアクセスなどの問題が含まれる。

報告された欠陥には照明設備、アクセスの制限管理や埠頭保安管理者の欠如などの基本的な事項が含まれている。国際海運会議所は、どの様な欠如も受け入れられないとしている。

同様の情報はバルチック国際海運協議会からも報告されているが、それらの情報は同協議会のホームページで入手できる。このホームページ上では、船舶保安職員が訪問した港湾での港湾施設のISPSコード実施についての評価の印象が提供されているし、又埠頭保安管理者の連絡先といった実務的な情報も提供している。

バルチック国際海運協議会のホームページによれば全世界の215港のうちISPSコードを遵守している港湾は世界55カ国の159港である。この内、2005年に訪問したものに関連する港湾は102港である。同協議会によるとこの内「満足のいくレベルに達しているISPSコード遵守港」は10%に過ぎないとのことである。

港湾は現在、他の海事部門と同様に、ISPSコードで要求されている体制や訓練の監査を実行してくれる組織をどのようにして見つけるかというディレンマに直面している。長年船会社や港湾会社のためによく働いてきて、著名で評判の良い会社は少数であるが存在する。これらの会社は政府の機関による身元調査もなされ、銃器の使用も許可され顧客の満足いくオープンなリストを作る能力がある。

今や全部門で提供されるサービスの質が関心事であり、保安に使われる大金に注目して一攫千金を夢見る新規会社も存在しているので、港湾は会社を選ぶ際には充分注意しなければならない。

ISPSコードが導入された際には、ISPSコードの基礎的なコンサルタント業務から銃を所持した元海兵隊員達や海賊駆除部隊まで口の堅い民間の海事関係保安会社のラッシュに見舞われた。しかし非常に限られた国家の法規制とこの産業を取り巻く

国際的組織が無い現在、民間保安会社の不明瞭な世界は、港湾に取って潜在的な地雷原である。定評のある海事保安業者によると、専門化した海上警備の作業を行えると業界内で世界的に認められた民間業者は12社程度しかないという。一見すると十分に能力があり、経験の豊富な警備要員を割安に永続的に供給することを提案する会社が多数あるという事実は、正当な競争相手と潜在的な消費者にとっての警鐘である。

米国の海事保安協議会の理事であるキム・ピーターソン(Kim Peterson)によれば、9/11の同時多発テロの発生直後に幾つかの保安会社が立ち上げられ、ISPSの期限が迫るにつれ、明らかにこれらの会社は「夜間飛行」の分類の会社となった。それにも関わらずこの間創立された会社の幾つかは、高収益の契約を取り付け、重要な役回りをする事が出来るようになった。

専門的な海上の知識や経験の欠如から競争に勝てず途中で断念したものもいるが潜在的に魅力的な保安部門に足がかりを得ようと商号をかえ偽装して再登場するものもいる。彼らにとってはこの業界の報酬はかなりなものと思えるし、実際その通りなのだ。エイジス・デフェンス・サービス(Aegis Defence Service)社は、独立の保安コンサルタント会社であるが、国際水路と港湾の保安に関しアドバイスを行う業務を保険市場の戦争委員会連合(Joint War Committee)から受注したが、僅か3年の経験で、今年度6,200万ポンド(1億700万ドル)の利益を得ると見積もられている。

以上、見てきたように新入業者の価格が魅力的であったとしてもそのサービスが伴わないこともあるので、港湾は注意しなければならない。「単に会社の従前のシールを持つだけでは充分ではない」とフロリダ州のフォート・ローデルデール(Fort Lauderdale)にあるシー・セキュア(Sea Secure)社のオペレーション担当副社長ロン・トマソン(Ron Thomason)氏は語る。

証券業界で警鐘を鳴らしているのがいわゆる「トップキャット(Topcat)事件」である。「トップキャット事件」は、アメリカの民間警備会社とソマリア暫定政府(TFG)とが結んだ契約の有効性に関する疑義の事件である。トップキャットはニューヨークに登録された法の強制、テロ対策、巡視および禁止船を専門とする会社であるが、昨年末TFG代表者と契約書に署名した。国連の一機関の高官達と多くの民間軍事関係会社が取引の妥当性に疑いを抱き、米政府当局が捜査を行うこととなるであろう。この契約で船舶の輸出や保安要員の提供は未だなされていないようである。

ここで問題となっているのは、国際社会が求めているにもかかわらず、いくつかの民間の保安会社の重役が民間の保安活動に関する国際的な規即を要求したことである。

民間保安会社に対し国際的に認められた認定機関がないため、この業界自体が態度を明らかとさせ、会社に彼らが誰と取引をしているのかに注意を払う様に警告している。ある会社は魅力的な入札を実施し、費用を徴収するだけで安全対策が行われないことがある。この場合、港湾は仕事が適切に実施される為に再度費用を払わなければならない。

このような問題を回避するために、港湾は訓練に投資をすることが急務であるが、

信任されていない組織に人を送ってはならない。訓練に使われた費用は、その他のところに使うべきであったとなってはならないのである。

IMO はトレーニングを重視しており、先月、訓練と港湾施設保安管理者の認定に関するガイドラインを出版した。そこでは、IMO のガイドラインに沿った認定コースの成功裡の完了と同様に実際的な経験を考慮するべきであると述べられている。

ISPS 規約が施行されて最初の 2 年が経ったが、殆ど事故や罰則などは起きていないと英国船員協会 (Nautical Institute) の会員であるスティーブン・ジョーンズ (Steven Jones) 氏は語る。ただ先月発行された新刊「海事保安—実践的ガイドブック」で、彼は、ISPS コードによって船舶の遅れが起る理由付けはやがて無くなるとしている。

「遅れの原因は、過剰な保安対策により生じるが、これは入港船舶の信用を港湾が満足できるように陸上で取る様な対策である。」と彼は言っている。「時として入出港時の遅れ、貨物の上げ積み時に乗船要員の調達遅れ(調査要員など)の遅れ、更に港湾および船籍検査と拘束による遅れが生じることがある。」

彼はまた船主が港湾に寄港する前に事前準備を充分行いその地域に必要なのは何かを明らかにすべきであると強調する。また船会社の保安管理者は港湾保安管理者と連携することが重要であると述べた。

港湾の安全確保には莫大な資金が投入されている。港湾のマネジメントに重要な責任を与えることは正しいプロジェクトに、正しい方向にその資金を使うことである。そのことにより、良い副産物を得ることができるであろう。保安対策に成功した港湾では、盗難や麻薬取引の様な犯罪の減少が報告されている。

(抄訳者 関東地方整備局 千葉港湾事務所 石崎 力)
(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)

見通しのつかない保険料

Stormy outlook for premiums

概要) 地球温暖化によって引き起こされた大きな嵐(カリーナ・ウィルマ・リタ)によって大きく変わった保険業界は今後どのように保険料を設定し、港湾をバックアップしていくかを検討していく。嵐の大災害に見舞われる傾向がある地域にある港において、保険の更新作業を早急に行い、緊急事態に有効な保証プランを論証する必要がある。(P&H)



大きな嵐(カリーナ・ウィルマ・リタ)の襲来以前まで、港湾は港の保険料を切りつめて設定していた。

2005 年のハリケーンシーズンの損失後、世界各国の港湾では、特に大きな損害が頻発する地域での港での平均損害保険料は少なくとも40%の増加に見まわられている。

一般的な損害保険市場のレートは下降しているのに対し、港湾においてその傾向はなく、また、保険会社は港湾との契約(特に港湾の荷役機械の損害保険)で保険料率を下げる様な契約を結びたがらない。

そのような状況の中、最近ヒューストン港湾局では3年間保証出来るような損害および災害保険を探し始めた。その保険は1年間の保険料がおよそ\$5M(約5億円)になると見積もられた。

しかし、次のハリケーンシーズンの到来に伴い、保険業界は沿岸地域での損害保険のリスクとチャンスの評価に悩んでいる。

保険市場の観測筋によると、嵐の強さとそれに伴う事故は今後ますます増加していくという見解である。ハリケーン・カトリーナとリタはハリケーン常襲地帯における保険会社の方程式を永久に変えてしまった。以前は 100 年に1度であると考えられていた大災害は、ここ 10 年間で約2~3回も起きている。その結果港の保険料も増加したのである。

地球温暖化によるリスクに対する財政市場の反応は、せいぜい試験的なものである。ハリケーン・リスクは恐らく最も解り易い温暖化の影響と考えられ、このリスクへの投資資金は非常にタイトである。その為この市場は”不安定な市場”と評論家達に呼ばれているのである。昨年の初め頃、ほとんどの港湾が 20%~30%の保険料の減少を見込んでいたが、ハリケーン・カトリーナ、ウイルマ、リタが襲来し、港湾の資産を水浸しにしてしまった。現在、保険料の上昇は 25%~30%であるが、大災害にさらされた地域の港は平均して 40%まで高騰してしまった。ある所では 70%にまで上がってしまった。

「メキシコ湾とカリブ海で被害を受けた地域および、地震の危険にさらされているアジアのいくつかの地域にある港の保険料は上昇が避けられないと見込まれる為、保険の保持を考えるとともに保険料の上昇に備えるとともに改良されたリスク管理プログラムを準備する必要がある。」と アオン・マリン(Aon Marine)社の副部長であるピアズ・コモンテ(Piers Comonte)氏は言った。

しかし保険業者の大損害への懸念とは裏腹に、ハリケーンに襲われた港湾も予測より少ない損失にとどまり、また、ヒューストンのようないくつかの大きな都市は直撃を受けなかった。従って、保険業界の最大の危機に対しての保証能力はまだ存在しているのである。

「昨年の強烈なハリケーンシーズンから学んだ最も大切な事は、契約している保険会社との良い仕事関係である。」とピアズ・コモンテ氏は続ける。

「大災害が起こりがちな地域における災害復興を成功裏に行うため、港湾は復興プロセスに出きるだけ早く着手する必要があるが有り、効果的なビジネス危機管理計画を発表する必要がある。港湾は実際に大災害に見舞われた時、支払いをしづる保険会社を必要としていないのである。

良く管理された港湾は、業務が中断された時の保険を持つとともに、きっちりとした計画を持ち、これによって速やかに通常業務に戻るのを助け、港湾の被害を最小限にする事ができるだろう。」と彼は付け加えた。

保険金の支払いにより港湾は業務を迅速に再開出来、業務の中断を最小限にすることが出来る。災害常襲地にある港湾は最速で業務再開のスタートを切るべきであ

り、災害対策準備計画を表明出来るようにするべきである。

港湾は一般的に一連の留保を上回る補填を求めており、予測される損失に対しゆるい条件で保証が得られ、保険料が最小の保険を求めている。留保内の損失は基金として積み立てられ、その貯蓄より支払われる。

損失を特定し、取り除き減少させることで、港湾は高留保のある損害保険契約をすることができる。これは日常的に起こる小さなダメージで港湾がコントロール出来、あるいは内部資金で賄うことが出来る損失に対する支払いを避ける一方、稀に発生する大災害の保険を維持しようとするものである。

、港湾は港湾の保険契約ではカバーされない明らかな損失と危機を特定する必要がある。商業レベルの保険では利用可能では無いがあるいは港湾が保険の対象としないと決めた損失あるいは危機である。そしてこれら損失および危機から生じる財政的な損失は資産で有れ負債であれ、内部資金で賄わなければならない。

港湾は保険契約が自らの必要性に合うことを確実なものとするため努力する。保険会社の提供する保険のカバーや保険商品の価格は毎年保険市場状態により変化する。どの様なタイプのどの様な保険契約を行うか次ぎの保険年度の港湾の必要性を反映したものとする必要がある。保険の契約に影響する要因として、①港湾施設の内的変化あるいは外部の変化、②港湾資産の付加あるいは償却、③新しい工事の種類および規模、④港湾施設の占有者や使用者の変化などである。

また、厳しい外部の保険市場といつ頃契約をするか、どこに保険支出を優先させるのか、などを決定するという課題に直面している。現在の「厳しい」商業上の損害保険と災害保険市場では、保険の更新時高価格の保険となり、カバー領域がより厳密になり、高い控除義務となり、免責事項が多くなっている。

このような現在の保険市場は、幾つかの要素の結果であるが、その要素には異常な数の気象関係やその他自然条件からの災害が含まれている。保険会社は保険契約者の黒字への支払いによってその収入を大きく減少させている。

現在の保険市場では責任保険における保険料は増加しさらに適応範囲を制限する事をほぼ確実である。更に、損害保険の適応範囲として、”地震、洪水、およびテロのいずれも適応されず、要望によって適応しようとするとかかなりの高額な保険料でのみ適応可能となる。

現在の課題は港湾が健康と安全の計画に従い、損失管理を行い、支払い請求と調整を行う必要性を低めていることであり、更にまた港湾に対し不利益な結果を招く事態を減らし、その事態が起こった時厳正に対処する計画策定の必要性を低めていることである。

港湾がインフラを改良させ、拡大していく所では、この大きな建設プロジェクトはしばしば要約された計画の中で最善の保証がなされるものである。

大災害が頻発する地域の港湾は、復興プロセスに出来るだけ早く着手するとともに効率的なビジネス危機管理計画を表明する必要がある。

世界中の港湾の保険分野に関わる専門家による見解	
テロ	適応は可能であるが特にロンドン市場においては高価である。
障害	障害保険の保険料が変わらないのは港湾業界に慰めとなっている。留保部分の再構築で責任企業の費用減少がはかれる
ビジネス 中断	リスクの場所によるが、これは高価である。市場で利用可能である。



(写真)港湾のドック上で誰もが見たくも無い光景—ひどく壊れたコンテナ

(抄訳者 関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 名嘉 元康)
(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)



抄訳者古島氏

港湾プラス女性のネットワーク

Ports+women network



ヘジホルメン(Heggeholmen)灯台にて； 全員港湾管理者で、左からノルウェーのオスロ(Oslo)港のアン・シグリッド・ハムラン(Anne Sigrid Hamran)、ノルウェーのグリムスタッド港(Grimstad)のインガー・アーセビー・スコースタッド(Inger Aaseby Skorstad)、スウェーデンのハルムスタード(Halmstad)港のビルジッタ・ヨハンソン(Birgitta Johansson)、ノールウェーのサンドネスヤン(Sandnessjoen)港のエビー・ヘスジェダル(Evy Hesjedal)とスウェーデンのストックホルム(Stockholm)港のクリステル・ウィマン(Christel Wiman) 写真:エリック・ターラウク(Erik Thallaug)

世界中を見ても女性の港湾管理者はたった10人です。そして、そのうち半分がオスロにあつまって、男性優位の社会において、女性トップはいかにあるべきかを議論しました。トーブ・イレン・ベッカー(Tove Iren Becher)がP & Hにレポートします。

2002 年秋にオスロ港の港湾管理者として彼女が現職に登用されてすぐに、アン・シグリット・ハムラン(ノルウェーの港湾界での最高位の女性)は、彼女が少数派であったと気づきました。港湾界、実際には運輸セクターをリードする地位にある女性として、彼女は全国的に、いや国際的にも少数派でした。

彼女は世界中の女性の港湾上級管理者のみによる会議の設置を提唱し、4月オスロに招待しました。全部で25人が出席しました。会合では、ノルウェーが3人の女性港湾管理者を任命することによって、いかに世界の海運界をリードしてきたかについての発表を拝聴しました。ノルウェーの別の2港、ベルゲン(Bergen)とアーレンダル(Arendal)港の港湾管理者については現在空席で、両港とも港湾管理者の地位を狙う女性志願者がいます。

会議でハムラン女史は、女性の港湾管理者は経験の情報交換を行う為の全地球的なネットワークが一つ、おそらく一つ以上必要であると指摘しました。「仕事関連の問題について、同僚の男性以外の人との四角ばらない意見の交換が必要です。」と、彼女は言いました。「ここから、全世界の女性港湾管理者を招待するというアイデアが、次第に確かなものとなり始めました。」

招待状はスウェーデン、マレーシア、アフリカ、カナダ、およびオーストラリアの港湾管理者の最高地位を占めている10人の女性に送られました。全員、IAPH主催の会議のおかげで過去に面識がありました。

残念ながら、過酷な仕事量とオスロまでの長旅のため、スウェーデンとノルウェーからの港湾管理者だけが最初の会合に出席することができました。

スカンジナビア地方から、その他の上級港湾管理職の女性の参加が有り、会議はこの地方で生じている事柄の話題が中心になりました。会議に参加した5人の女性港湾管理者は以下の通りでした。ストックホルム(スウェーデン)港のクリステル・ウィマン、ハルムスタード港(スウェーデン)のビルギッタ・ヨハンソン、サンドネスヤン港(ノルウェー)のエビー・ヘスジェダル、グリムスタッド港(ノルウェー)のインガー・アーセビー・スコースタッド、それとハムラン自身。

彼女は男性によって支配された世界でいかに女性トップはあるべきかについての議論を提起しました。全員が、この問題がいかにデリケートであるかという意見を述べ、様々な理由から、いかにこの問題が男性管理職から、必ずしも十分な理解を得ることが出来なかったかについて意見を交換しました。

グループは、男性と女性の管理職では働き方に違いがあると結論づけました。「私たちの世界では、ほとんどすべてが男性の管理方法で行われることが特徴です。」と、ハルマンが言いました。「女性の管理職として私たちは、私たちの仕事に男性のマネージャと同様の方法を使用する傾向があります。私たちが女性自身の方法を用いるとき、時として混乱が生じるおそれがあります。」

会議に参加した5つの港湾は、大きさや任務に相当な違いがあったにもかかわらず、全員が直面したことのある、共通の課題が少なくとも一つあるという結論に達しました。それはレクリエーション地域と騒がしい港湾運営との対立にも通じる、港湾活動対都市開発の問題です。

5人のディレクターは、「メディアが港湾計画の課題に関心を払うことと重なって、港湾を運営する仕事の重要性に目をそむけることになりうる」という意見で一致しました。報道機関からの絶え間ないプレッシャーは港湾管理者にとって骨の折れる仕事です。

オスロの港には、多くの女性幹部がいます。不動産部長、エバ・ハーゲン氏(Eva Hagen)は、港湾運営に必要な土地以上の剰余分の売り払いを担当し、計画開発部長、インガー・マーグレーテ・エバンセン氏(Inger Margrethe Evnsen)は、新しい効率的なロジスティックス・センターと空間を効率的に用いるコンテナターミナルを考案する担当です。

港湾環境・品質保証部長、トリルド・ジョーゲンスン女史(Torild Jorgensen)は、港内における汚染土砂の除去と処分を担当しています。

女性港湾管理者は、オスロ港入り口にあるヘジホルメン灯台で、くつろいだディナーに出席する機会をも得ました。絵のように美しくてすばらしい環境が、共通の課題と管理における自由で活発な議論のため、インスピレーションを5人に与えてくれました。

「共通の労働組合の従業員を相手とし、類似した専門職の従業員を扱う同じ業界の5人のトップ女性が、このように会うことができるのは非常に貴重です。」と、ハムランは言いました。「上級管理者にとって、そのようなネットワークへの参加はきわめて重要です。」

彼女は、3年半在職した頃、他の管理職にある女性に議論への参加を呼びかける時期だと考えました。すべての港は、従業員の削減、IT 利用の拡張と、書類を使ったシステムの縮小努力に一区切りをつけました。

近頃は、港湾の日々の活動において、過去と異なった技術が必要とされると彼女は述べました。したがって、会合では外部調達、港湾所有者としての自治体、理事会の構成と大きさ、新しい港湾法、港湾と海上運送の動向、国家の物流目標と目的のについての最善の実例に関し議論を交わしました。

昨年暮、ノルウェーは、女性3人目の大臣として、ヘルガ・ペダーセン(Helga Pdersen)氏を水産・沿岸管理担当大臣に任命しました。「港湾に関わる多くの女性に会えるのは、非常にうれしいことです。」と、ペダーセンは会合で述べました。「私は以前、たった1人の女性港湾管理者に会ったことがあります。そして、現在彼女はスペインの水産大臣です。したがって、あなたは引退する時、立派な地位を得る機会に恵まれるかもしれません!」

彼女は、25人の参加者が環境や、運輸や沿岸活動の開発などの課題と共に、「極めて重要な」貿易振興の仕事を担当していることを指摘しました。

女性港湾管理者は、海岸線沿いの田園と都市の両方の福祉の向上と富の形成に役だって参りました、とペダーセンは付け加えました。「あなたがたは近年、テロの脅威に対する保安やISPSコード(船舶と港湾の国際保安コード)の作業に懸命に取り組んでいま

す。」

「将来、私たちは港湾を効率的なロジスティックスのハブに発展させるために、一生懸命働いているでしょう。港湾と運輸業界に携わる女性が、このように集まり会合を持つのは非常に良い第一歩であり、オスロの港湾管理者はこのことによって認められるべきです。」と、彼女は言いました。

ビルジッタ・ヨハンソンは1992年にスウェーデンのハルムスタート港の最高財務責任者として登用され、続いて3年後港湾管理者に就任しました。彼女はミーティングについて言いました:「私は得るものがたくさんありました。新しい人間関係が出来、幾つかの興味深い話を聞きました。私たちは今小さなネットワークを立ち上げました。そして、これからは、時々会う機会を持つつもりです。」



会議を提唱したアン・シグリッド・ハムラン 写真:イレン・ベッカー

クリステル・ウィマンは2000年にストックホルム港に入りました。彼女は、港湾管理者の日々の業務に関するプロの議論を楽しんだと言いました。「私たちは IAPH や WISTA(海運業と貿易業における女性)のような、既存の組織の1つにおけるミーティングや会議に関連させて、別の集会を計画することができるはずです。」と、彼女は言いました。

「女性はしばしば彼女らの可能性、責任、および能力について過大評価するよりむしろ控えめに言う傾向がある。このミーティングは連携のための良い雰囲気を作り出しました。」と、ウィマンは言い足しました。

(抄訳者 九州地方整備局 熊本港湾・空港整備事務所 総務課 古島ひろみ)
(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)



革命であり、進化ではない。

Revolution not evolution

抄訳者上野氏

コンテナ貨物増加の課題に立ち向かう一つの港湾の努力の経過をブリジット ホーガンがたどる。



アルヘシアラ港の光景—ドンキホーテがスクーターに乗っている 写真:ブリジット・ホーガン

トランシップ輸送の様相が巨大コンテナ船の出現によって変化している。巨大コンテナ船、は海上輸送の主役となっており、また新たな巨大船の就航が期待されている。巨大コンテナ船は、海上輸送の革命であり、これに対して、港湾は早期に対応する必要がある。ゆっくりとした進化では、これらのコンテナ輸送における根本的な変化に対応する答えにはならない。

トランシップ母船は次第に大型化している。その上、いくつかの港では特に影響が

大きい、トランシップ船で輸送される貨物の移動距離は、以前にも増して長くなっている。港湾は、これらの変化の最前線にあり、物流の結節点においてはなおさらである。

スペイン南部のアルヘシラス港は格好の事例である。というのは、この港で取り扱う貨物のうち 90%がトランシップ貨物である。この貨物の内いくらかは、スペインの他港や北アフリカの港行きになっている。しかし、その他の貨物については北ヨーロッパ、さらにはアメリカあるいはブラジルの市場向けである。

アルヘシラス港では、巨大コンテナ船が、極東からの貨物(主として中国からであるが、)を長距離の航海で運搬して荷揚げし、再び極東に戻っていく前にその貨物を他の船に積み替えていることが分かっている。アルヘシラス港湾局職員は、「いくつかの主要航路は、アルヘシラス港の様に利用可能なターミナルが少ないので合衆国へは少数の航路しか有していない。」と語った。

昨年、アルヘシラス港は 318 万 TEU のコンテナ貨物を取り扱った。それによってアルヘシラス港は初めてジオイアタウロ(Gioia Tauro)港を抜いて地中海最大のターミナルとなった。「コンテナ貨物の増加は毎年2桁の割合で続く。」とアルヘシラス港湾局(APBA)の会長マヌエル・モローン・レドロ(Manuel Moron Ledro)氏はP&Hに語った。

増加した全ての貨物に対応するため、ABPA はアウター・イスラ・ヴェルテ(Outer Isla Verde)地区で大規模な建設計画に着手した。このことにより、100 年前開港した際は島が元々の港湾であったが、今や完全に開発する土地が無くなり、本土に取り込んだためにアルヘシラス港は円形の形状になってきている。

アルヘシラス港史上最大のとなる現在の開発で、コンテナ取扱可能容量は 2010 年までに 2 倍にする予定になっている。60 億ユーロ(75.4 億米ドル)の第 2 期拡張工事は、2007 年初めに最初のコンテナ船を迎え入れるために、順調に進んでいる。そのうち 5.2 億ユーロはヨーロッパ委員会からの無償資金供与である。

第 2 期においては、50haの用地造成と 1, 000mを超える岸壁を建設する予定になっている。北岸壁は延長 680m、水深 17.5m、東岸壁は延長 585m、水深 18.5mとなる。また、防波堤も現在建設されており、防波堤位置での喫水は 22mで計画されている。

第 3 期は 2010 年までに供用される予定になっている。更に 55haの用地造成、コンテナ専用岸壁3バース、RORO 船対応岸壁1バースが追加で建設される。これにより東岸壁が 955m延長され、合計 1, 540mとなる。岸壁の船舶喫水は 18.5mとなる。第 1 期の建設工事の準備が完了したところである。

アルヘシラス港において急増する貨物に対応するための第 2 期工事の施設供用は、港湾施設の大再編を起こすきっかけとなるでしょう。これは、一地域に増加している RORO 船の貨物輸送と旅客輸送を統合することを狙ったものである。RORO 船岸壁はアルヘシラス港のあちこちに散らばっている。そこで、アルヘシラス港湾局は、最大のターミナルオペレーターである APモラー・マースク(Moller Maersk)社に対して、アウ

ター・イスラ・ヴェルデの新ターミナルに移ることを説得することを狙ったデリケートな問題の会議を行っている。この移転によって、新たな RORO センターが整備出来る用地が開放されることになるでしょう。その時、アルヘシラス港で増加する旅客需要は、市街地の中心街から歩行範囲の距離に収容することが可能である。



RORO 貨物量は伸び続けており、いかに異なった貨物が取扱われているかをモローン氏は説明をした。アルヘシラス港で最近取り扱われている貨物の一つに、オランダからトラックで運ばれるエビがある。貨物はそこでエビの皮を剥ぐためにモロッコに送られ、オランダで販売する為船で再度返ってくる。この取引は港湾に取っては利益をもたらすものであるが、これが貿易として利益を生むものであるということは、アルヘシラス港を管理する我々には驚きです。



「これはグローバル化の現れであり、港湾にいかに利益が発生するかを表している。」とモローン氏は語った。「こ

れは野菜についても同様のことが起こっている。モロッコは賃金が安く、他の国はこの利点を利用している。そしてモロッコには、コール・センターもある。」

「アルヘシラス港は橋のようなものである。道路システムはここから北ヨーロッパに向かって伸びており、その道路は改良されてきた。過去 10~15 年間で、我々は何も持っていない状況から、アルヘシラス港とヨーロッパの主要な市場を結ぶ高速道路を持つ状況に至った。」

アルヘシラス港は、毎年約 350 万人の乗客と 60 万台の車両を扱うためスペイン最大のフェリーターミナルをまさに完成させたところである。その車両の多くはフランス、オランダ、ベルギー、スペインで働いていた移住者が年 1 回の休暇で北アフリカに移動するために使われている。

アルヘシラス港は今、新しい「空港スタイルのフェリーターミナル」を提供している。19,000 m²のエリアを建物有し、その中で提供されるサービスにはレストラン、旅行代理店、販売店があり、バス、タクシー、レンタカーへのアクセスも付いており、さらに屋根付きの立体駐車場もある。旅行者はタンジール(angier)までの航路を、8つの航路から選ぶことが出来る。早いフェリーでは 70 分、遅い船では 2.5 時間かかものがある。



アルヘシラス港は、天然の湾と深い水深という有利な条件を利

用して港湾を拡大することが出来た。湾のいくつかの場所では水深は 450mに達し、ジブラルタル海峡では場所によっては水深が 900mまである。アフリカまでの距離はたった 14 kmに過ぎず、町や APBA の空港スタイルのコントロールタワーからもはっきりアフリカが見える日がほとんどである。

地中海中の港との接続は改善さつつある。アルヘシラス港では、北アフリカへの港湾との接続と同様にスペインの他の港湾、フランス、イタリアの港湾との接続を積極的に促進している。さらには北ヨーロッパ、南北アメリカまでも視野に入れている。

道路や鉄道のリンクを持ついわゆる LZA(LZA:Logistic Active Zone)と呼ばれるロジスティクス・パークの更なる発展が見られる。初期開発として、湾内の工業製品センターの中心に位置する 108haのパークが造成され、これはさらに貿易が増加すれば拡大されることとなっている。

様々な開発施設が供用を開始するまで、アルヘシラス港は AMP ターミナルを含む既存のターミナル運営会社は生産性を改善する努力を行っている。新しい機械装置が持ち込まれ、24 時間操業により「コンテナ船が待つことは稀となる。」のは確かだとモローンは付け加えた。PH

(抄訳者 中国地方整備局 広島港湾・空港整備事務所 企画調整課 上野太地)

(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)

適正に受け入れること

Receiving adequately



船舶から出された廃棄物が、処分されるべき大量の物資とともに港湾に残されている。多くの方法が活用されており、かつてないほど資源の再利用がなされている。

船主は受入施設が不足していると不平を言う。それで、設置状況に関する新たな調査が今年末に行われる。しかし、アンジェラ・カーペンター博士(Dr. Angela Carpenter)は、ヨーロッパでは、その心配の原因は恐らくほとんどないとしている。

港湾における受入施設が十分提供されているかどうかの議論は何年にもわたって行われてきた。一方、設置の不十分さについては、海上における廃棄物を海に捨てている船長が言い訳にしばしば使われてきた。2006 年 3 月号の P&H で、国際乾貨物船主協会の事務局長であるロジャー・ホルト氏(Roger Holt)は、船舶から出されるゴミの受入設備の設置—マーポール条約付属書第 5(MARPOL Annex V)—について論じていた。そして、「北西欧州あるいは地中海においては、荷揚げ後に次の荷積みに備え船舶をきれいにすることは容易ではない。」と言及した。

港湾は国際海事機関(IMO)に対して受入施設の利用可能性についての情報を提供し、船舶は港湾における受入施設の不足について IMO に報告することができる。だが、受入施設の本当のレベルを評価する公表されたデータは非常に少ない。

施設を利用することが出来なかったという状況は、施設が利用可能であったというどんな状況よりも船長の心に際立ったものとして残ってしまいがちである。

欧州共同体においては、船舶から廃棄物や貨物残留物を海中に投棄することにより引き起こされる海域や海岸線における汚染に関する懸念は、その地域の港湾に十分

な受入設備を供給すべきという内容を含んだ法律を整備するという結果につながる。

この法律は欧州共同体 2000 年第 59 指令 (“2000/59/EC”)—船舶が発生させる廃棄物と貨物残留物の港湾における受入施設に関する指令—であり、2000 年 12 月 28 日に発効した。加盟国は第 16 条—実施—2002 年 12 月までに必要条件を満足する様実施する—を求められたが、何カ国かはこの締め切りを守ることができなかった。この条文はまた、汚水による汚染の防止に関する MARPOL 73/78 Annex IV の発効に関する規定も設けており、加盟国については、この指令に従った規定を実行しなくてはならなくなる前で、この Annex の効力発生後から 12 ヶ月の猶予を認めるものだった。

この指令の第 6 条は、大部分の船舶にとって必要になる連絡要件、港湾における受入施設を利用する 24 時間前には処分が必要な廃棄物の量や種類を港湾に知らせるという要件を定めている。この事前連絡は、船舶が固定施設を利用する場合は正しいバースにアクセス出来るようにし、あるいは可動式の設備を利用する場合はその設備が必要な時に利用可能となっていることを港湾が確実に行うことができるように、施設・設備の確保を効率的に行う助けになるであろう。

施設・設備を利用するための待ち時間は削減されるべきであり、そうすることで船舶はもっとこれら施設・設備を利用したくなるようにすべきである。廃棄物の輸送について定めている第 7 条は、船舶がある港湾において、もし十分な設備を利用できないようであれば、船上に十分な貯蔵能力があり、かつ廃棄物を海上に投棄しなくては航海を続けられないほど多くの廃棄物を蓄積していない限り、他の港へ廃棄物を運搬することを認めている。このことは、ある港湾が十分な設備を保有していなければ、船舶は他の十分な設備のある港湾へ移動することが普通にできるということを意味するものである。

この指令による効果がどれだけあったのかを評価するため、第 17 条—評価—その効果を評価するため 3 年間の見直し調査期間を設けた。そして、必要であれば、この指令の改正を提案しすることを定めた。2005 年夏に、欧州海上保安庁 (EMSA: European Maritime Safety Agency) のためにこの指令に関する独立した研究が行われた。この研究は、欧州における 50 の商業港—欧州共同体の 25 大港湾と 1 加盟国あたり 1 港湾を追加—を訪問して行われた。港湾管理者や国および地域の行政機関へのヒアリングを行い、欧州港湾協会 (ESPO)、欧州船主協会 (ECSA)、バルト海海洋環境保護委員会 (HELCOM)、船舶業協会連合 (FONSABA) の様な様々な利害関係者、) へのインタビューおよび議論も行った。この研究は費用回収システムやこの指令の実施を検討したものである。

指令 2000/59/EC における 5 つの主要件		
条文	要件	文言
第 4 条	港湾における受入設備の提供	全ての EU 加盟国は受入設備の提供を確実に出来るようにすること。これは、通常港湾を利用する船舶が必要とする十分な機能を備え、船舶に過度の遅れを生じさせないように提供すべきである。
第 6 条	事前連絡の要	漁船や乗客 12 名以下の旅客船を除く全ての船舶に対し

	求	て、港湾を利用する前に、使用する設備や船上の廃棄物量について、可能な限り少なくとも 24 時間前に連絡することが要求される。
第 7 条、第 10 条	廃棄物の処分	廃棄物や貨物残留物を生み出すような船舶で、次の港湾まで船上での備蓄能力が十分でない船舶は、その港湾で受入設備に処分すること。
第 8 条	課税システム	施設の利用を促すために料金システムが導入され、港湾に寄港する全船舶に対し、実際の利用とは関わりなく数パーセントの受入施設利用料が課税される。
第 11 条	強制捜査	第 7 条(船舶から発生した廃棄物の処分)及び第 10 条(貨物残留物の処分)を遵守しているか否かの船舶検査が行われる。

今年の早い時期に EMSA はヨーロッパ委員会に対して 55 港における費用回収システムについて報告を行った。これは今年後半に、欧州共同体の議会や委員会に対して結論と勧告を行うこととなっている。その報告の日は、EC の報告が第 16 条(実施)及び第 17 条(評価)を含むかどうか、あるいは別々の 2 つの報告として報告するのにかかっているであろう。しかしながら、委員会勧告が、港湾が料金システムやある種の船舶に対する免除規定を含む指令の重要な要素を実施するのに役立つガイドラインの整備を含むであろうということが示唆されている。

EMSA の研究は未だ一般的に利用可能にはなっていないので、港湾の受入施設の供給に関する情報は限られている。しかしながら、イギリス、オランダ、ベルギー、デンマーク、ドイツ、ノルウェーを含む北海地域における港湾受入施設・設備の供給に関する 2 つの調査が、2000 年夏と 2002 年の遅い時期に行われた。これらは、港湾が、指令の規定に合う準備の評価を始めるものであった。その規定とは、特に、港湾は、全ての船舶に対して通常入港する船舶に過剰な遅れを生じさせることなく港湾受入施設・設備を供給できるようにすべきである。

北海地域における 2 つの調査結果は、指令 2000/59/EC の実施前でもこの地域では、受入施設・設備は幅広く利用可能であるというものであった。ある港湾において特殊な設備が利用可能でなかったとしても、北海領域における他の多くの港湾においては一般的に利用可能だったのである。

指令の実施に伴い、その地域におけるより多くの港湾が、Annex II を除く MARPOL Annex に関する設備を船舶に提供すると推定することができる。それは、港湾が普段から有害液体物質を運搬する船舶によって利用されているからであり、既に必要な設備は提供されているとの報告があるからである。一方、MARPOL の批准に伴って、汚水に対する Annex IV 施設は増加の傾向にあるようだが、その需要は、通常 12 海里以内を航海をする船舶以外には限られたものとなるかもしれない。

Dr. Angela Carpenter(アンジェラ・カーペンター博士)はリード大学所属。

紹介HPは www.env.leeds.ac.uk/~carpenta/COMPLETE%20THESIS.pdf

(抄訳者: 沖縄総合事務局 開発建設部港湾計画課 早川哲史)

(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)



抄訳者石原氏

ポスト・パナマックス？

その言葉は嫌いだ！

Post-Panamax?

I hate that term!

概要：

パナマ運河庁の管理者である Alemán 氏に対して行った、運河がアメリカからパナマに移管されてからの取り組みと、今後の拡張計画などについてのインタビュー記事。

Alemán 氏によれば、パナマ運河庁による管理が行われるようになってから、順調に管理がなされており、従来よりも顧客に合わせたきめ細かなサービスが提供されている。今後は運河の容量を増加するため第3レーンの整備を目指している。拡張計画は、国民投票で承認される必要があり、工事には約7年程度かかる見込み。またこの拡張によって運河のキャパシティは約2倍(約6億トン)になる。



百年祭大橋を背景にペドロ・ミゲル閘門とミラフロレス閘門

パナマ運河管理者の Alberto Alemán Zubieta 氏は「パナマックス・プラス」という用語の普及を願っている。

「ポスト・パナマックスと業界が呼んでいる船があるけれど、この言葉には船社がパナマ運河を利用できなくなるようなニュアンスがあるから嫌なんだ。僕たちはこの制限を取り払うよう取り組んでいかなければならないんだ。」

これは機械的に運河の拡張、より大きな閘門の整備、そして「第3のレーン」の整備を意味するのだろうか？すなわち、世界の貨物需要に対応して無数のインフラ改善プロジェクトが現在進んでいるということなのだろうか？これらはパナマ運河の管理者である Alemán 氏に対して、運河の太平洋側の入口を見渡せる管理棟にある彼のオフィスで質問した重要な事項である。

運河の供用開始 1 ヶ月前に完成したイタリアのルネッサンス風のこの建物は、パナマ人にとってシンボル以上のものであるとタクシーの運転手が言っていた。その特徴的な壁画は、運河が多くの犠牲によって建設された偉大な業績であることを思い起こさせる。

Alemán 氏とパナマ運河庁は、1999 年 12 月 31 日から運河を管理している。私は彼の立場になってみた。

「私の住んでいるイギリスで、一番大きな村のお祭があり、数年前に私は運営委員会の委員長に選ばれ、ある種の恐怖を感じる瞬間がありました。

あなたは世界的な関心事の運営担当者となってどのように感じましたか？」



(上)百年祭大橋はやがて拡張水路をまたぐ
(下)ミラフロレス閘門の新牽引車「ミュール」

「最高だよ。」と彼は答えた。
「責任は重いけどね。」
「基本的にパナマ人の能力を信じてたんだ。良く訓練されて仕事ができる最高のスタッフがいたからね。自分達で運河を引き継いでいけると確信してたよ。」

過去 5 年間、パナマ運河庁は ISO9001 を取得するという約束を果たしてきており、現在、ISO9001 に承認された分野は非常に多くなっている。最近では安全、海事操作、人材育成等に取り組み、造船所、電気・水道部門が今年の 1 月 27 日に DNV 船級協会の承認を得ている。

Alemán 氏がもっとも重要視している点、またアメリカ人達がしていなかったことで新たに取り組んだことについて聞いてみた。

「真似する事がいつも最善のやり方とは限らない。」と彼は言った。

「経済的あるいは政治的な理由で、今は昔とは違う手法でやってるんだ。」

「僕たちはパナマ運河の所有者であるパナマの人々が最も利益を得るように運河を管理する必要があるんだ。顧客に対して最高の価値とサービスを提供することによってビジネスを行うという、運河の管理に革命が起きたんだ。結構時間がかかったけどね。」

「アメリカが管理していた時代は、運河の基本的な操作に対して料金が発生するシステムだったんだ。でも今で違う。僕達は様々なセクターを見ているんだ。コンテナ、クルーズ、LPG タンカー等、顧客によってそれぞれ経済状態が違っているから、それを理解し最適なサービスを提供できるよう取り組んでいるんだ。ISO9001 を取得しているのは、こういった顧客の期待に応えられるサービス水準の実現のためなんだ。」

「それから環境も重要視していて、ISO14001にも取り組んでいるんだ。運河は貴重な水資源だから、パナマ運河庁は水管理管理会社でもあるわけさ。」

過去数年間、特に極東、アメリカなど多くの港と合意文書を交わしている。運河、パナマ、そして全ての航路の代表者として、自身の重要性をどのように感じているのか聞いてみた。

「とても重要だと考えてるよ。韓国の港を含む沢山の港と合意文書を交わしたのは、運河が物流の鎖の一部であり、運河が世界の貿易の一要素だからなんだ。つまり、僕達は自分たちのことをサービスの提供者であると考えているんだ。大西洋と太平洋という二つの大洋を結んでいて、僕達がすることは全て世界の貿易に多大な影響を及ぼすのさ。」

「運河の制限に基づいて設計されている船はパナマックスと呼ばれているよね。運河の拡張が進めば「パナマックス・プラス」という新しい用語が生まれ、世界中の港湾と海運に多大な影響を与えることとなると思うよ。」

「運河の拡張は船主にとって重要な意味を持つんだ。もし君が6千万～1億ドルで船を買いそれを20年位使うとすると、その船がどこに展開されるかを考える必要があるけど、その時にパナマ運河は重要になってくるわけさ。港湾についても同じ。アジアからアメリカや、ヨーロッパから南米の西岸に荷物を運ぶ場合、海上輸送が大きな役割を演じるだろ。だから僕たちはチリに行って、チリの人々と運河の拡張によって何が起こるかを話し合ったんだ。このことは彼らの経済に対して重要な影響を持つからね。」

「僕達はどんなことであっても将来の事について情報を共有し、入手している。この国の人と運河を使う人の双方にとってWin-Winの関係が構築できるようにね。」

「パナマは海運の世界で主要なプレイヤーを演じているのは、運河だけじゃなく船のこともあるんだ。パナマ船籍の船は世界で最も多く、重要な役割を果たしているんだ。だけど、僕達の最大の比較優位は地理的条件であり、これを活かしていかなきゃいけないんだ。」

「僕はパナマをラテンアメリカで一番重要なトランシップ・物流拠点にしたいと考えて

いて、それには東西、南北の航路が必要なんだ。」

現在、かつてないほどパナマックス船が航行しており、これらの船は他の船よりも運河のメンテナンスの影響を受けることとなる。これについてどのような影響があるのか聞いてみた。

「メンテナンス作業を最適化できるよう、何回かに分けてメンテナンスする計画を立てているんだ。影響を最小化するために週 7 日 24 時間作業するとコストが極めて高くついてしまう。だから、1 ヶ月 1 レーンを作業したら、次のレーンに移るといふふうになっているんだ。これだと費用対効果も高くなるんだ。」

「こういうやりかたをするのは僕達が有効なシステムを持っているからなんだ。プレッシャーはあるけどね。メンテナンス作業が計画通り進むように、多くの計画、人員、資源を投入するんだ。いつも作業が早く終わるよう目指しているし、実際に早く作業を終えてきているんだ。」

「運河は 91 年も前に作られたものだから、メンテナンスしないと壊れちゃうんだ。信頼度を高めるために、運河を運転しながらどうやってメンテナンスするかいつも考えているんだ。で、メンテナンスをするたびに何度もアナウンスするのさ。」

2005 年の顧客満足度調査の結果では、容量制限と事前予約について最も要望が高かった。管理者としてこれらについてどのような改善を行うのか聞いてみた。



我々がここで何をやっても世界の貿易に影響が及ぶ

船社はどうしているか

太平洋航路安定化協定(TSA)の加盟船社は慎重な反応を示し、運河の 100 周年記念にあたる 2014 年に事業が完了することから、状況に変化が起こると考えている。

アジア、米国、欧州の主要船社を含む 11 の船社は、最近の運河通行料の急騰後、拡張された運河水路の通行料体系が重要な要素と言っている。

「現在ほぼ満杯の利用を行っている東海岸の全水路利用は膨大な需要があり、米国ガルフでのターミナル建設は、アジア、欧州、ラテンアメリカへの米国東海岸での配分センターとなると考えられる」とスポークスマンは語った。「興味はあるがコンセンサスは未だ得られていない。」

「僕達は、サービス水準の向上に取り組んでいるんだ。今は最初のタイアップステー

ションが完成したところで、さらに西岸の Pedro Miguel 閘門の近くに違うのを作っているところなんだ。それから、船舶の大型化に対応して Culebra Cut の屈曲部の拡幅も行っているんだ。僕達のプロジェクトは、2008 から 2009 年に限界に達する運河のキャパシティを最大—約 3 億 3 千万トン—まで高めていくことなんだ。」

「現在、運河は最大容量の 85%位が活用されるようになってきたんだ。追加の照明施設や、新しい機関車などの追加を行ったんだけど、これが今のシステムの限界なんだ。だから、運河の拡張と新しい閘門を整備を考えているのさ。」

「選択肢は何かって？運河のマスタープランには需要の増大に対応して、運河の拡張と、既存のキャパシティの最大限活用という2つのコンポーネントがあるんだ。運河のキャパシティがある限り努力は続けるし、すでに予約システムにも新しいスロットを追加したんだ。」

「海運業界は船ごとに独立したサービスから、定期船サービスに変化してきているんだ。航空業界みたいになってきてるわけだから、それに応じて何をしなくちゃいけないか考えないといけないんだ。だけど、同時にどこまでが限界かってのも知ってないとね。」

トランシップはますます重要になると考えられますよね？トランシップのために太平洋側に大規模港湾施設を計画しているようですし、「陸の運河」と呼ばれる高速道路やパナマ運河鉄道の改善も行われるのでしょうか？

「僕は、既存の鉄道や道路が「陸の運河」として、パナマ運河に取って代わるとは考えていないね。太平洋側で荷降ろしして大西洋側に道路や鉄道で荷物を運ぶのは、パナマや中央アメリカでは機能しないんだ。必要となるトラックや電車が多すぎるんだ。例えば 4000TEU のコンテナ船の場合、コンテナを反対側に運ぶのに電車が 20~30 位必要になるんだ。さらに反対側にはその荷物を積み込むための空の船が必要になるんだよ。これじゃお金と時間がかかりすぎるよね。」

「確かにトランシップは重要だよ。でも、パナマでは貨物の積み替えを可能にする港湾機能を持った水路を整備しているので、僕は再配分 (redistribution) という言葉の方がベターだと思うけれど。ここでは貨物にだけ集中して、いくつかのコンテナを動かさずむようなシステムのほうがロジスティックとしてはベターだよ。」

つまり Alemán 氏はハブとなる大規模港湾の整備とフィーダー船の活用によって、ヨーロッパ型の「海的高速道路」を目指しているということなののでしょうか？陸の運河ではなく、運河そのものに集中するということなののでしょうか。

「その通り。そこに将来があるからね。言ったように、陸の運河はコンテナの再配置のためのものだからね。貨物が多く集まるのは運河があるからなのさ。それは道路や鉄道じゃないよ。もちろんいくつかの貨物は大西洋岸に運ばれるだろうけど、たいした量じゃないよ。」

20年先を見通して、マスタープランには運河を拡張に関わる重要な事項が含まれている。しかしこれは国民投票が前提となっている。ここで、Alemán氏にいつ国民投票が起こると考えているのか聞いてみた。

「今年、必ず今年さ。」

しかし、彼はそれ以上のことには触れず、「第3のレーン」がどの程度費用がかかるのかについても言及しなかった。

私がパナマにいた間に聞いた限りでは、誰もが賛成だと言っていた。しかしながら、反対する勢力もあり、これらについてはどのように対応していくのだろうか？

「プロジェクトはパナマにとって重要であり、全ての人に利益をもたらすと考えているんだ。ある日、Chiriqui高原に行ったときに農家の人に言ったのさ。「運河を見ればいつだってコンテナが見えるだろ？ここで育った農作物がコンテナで世界中に出荷できるんだ。例えばここでパイナップルを作ったとすると、それをアメリカやヨーロッパに簡単に出荷できるってわけさ。運河を持てば国際競争力が強化されるんだ。」ってね。」

もし拡張する場合、「第3のレーン」の整備にはどの程度の期間がかかるのでしょうか？また、考慮すべき重要な課題は何でしょうか？

「7年くらいじゃないかな。閘門に5年、それに航路浚渫があるからね。それから水源を有効活用するための貯水池も計画しているんだ。より少ない水で今よりも多くの船を動かせるようにね。」

「単純化すれば、このプロジェクトはわれわれがこれまで取り組んできた運河の改善を含めた既存ストックの有効活用の延長線上にあると考えているんだ。だから、それまでは、今の運河の改善を続けるんだ。例えば今は太平洋側の入口で浚渫工事をやっているところなんだ。」

もし拡張されない場合はどうするのでしょうか？

運河が最も狭くなる Gaillard Cut を拡大してパナマックス船が南北同時に通行できるようにするような計画はあるのでしょうか？

「今のシステムはバランスしていないから、僕達の分析だと、運河を最大限有効活用する最良の方法はティアップステーションだと考えているんだ。」

「大西洋側の閘門は Gatún1 箇所集中していて、大西洋側の入り口のすぐ近くに船が上下出来るチャンバー（開閉式の水門に挟まれた船の入るスペース）が3つあるんだ。これらの閘門は週7日24時間動いていて正確に船を上げ下げしているんだ。」

「太平洋側は全く違うシステムなんだ。小さな湖で仕切られた2箇所に閘門があって、それらを通して Culebra Cut に行かなきゃいけないんだけど、船が上下できる場所

もなく、大西洋からも距離があつて、ここを通過するのにすごく時間がかかるんだ。だから Culebra Cut で 2 方向通行ができて意味がないんだ。屈曲部は拡張できるんだけど、この 2 箇所は閘門があるから大西洋側と同じ数の船を太平洋側で通行させることは出来ないんだ。だから Pedro Miguel の閘門が最後のボトルネックだつて言ったのさ。」

「既存のプロジェクトが完成すれば、既存の運河のキャパシティは最大化されると考えているんだけど、3 億 3 千万トンが上限でそれ以上はあり得ないんだ。でも拡張を行えば、約 2 倍の 6 億トンにまで向上できるんだ。」

昨年訪問したアメリカのブッシュ大統領は、運河の運営の素晴らしさについて Alemán 氏とパナマを賞賛した。1999 年にはパナマ人を含む多くの人々が運河を引き継ぐのはギャンブルだと言っていた。あの時の批評家達に言いたいことは？

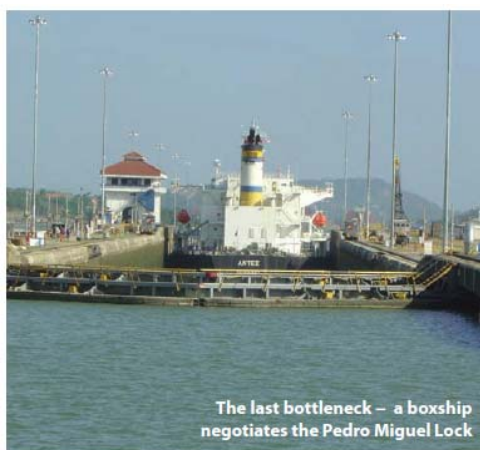
「あの時は、運河を運営できるのか？つてみんなが聞いてきたよ。僕は別な解釈をしていて、ある報道関係の女性が 1999 年 12 月 31 日のあと何が起こるのかって聞いてきたから、2000 年 1 月 1 日だよって答えてやったのさ！」

「今では、みんな結果がわかっているし、僕達もよりよくなるよう努力を続けていくよ。でも今問題になっているのは運河の拡張なんだ。」

彼の作った「パナマックス・プラス」という言葉は使われるのだろうか。

「業界は運河の新しいサイズに合わせて使うようになるよ。業界は昔と同様に「パナマックス・プラス」という言葉を近い将来—今年中には使うようになるさ。」

さらなる情報は「www.panacanal.com」へ。



The last bottleneck – a boxship negotiates the Pedro Miguel Lock

最後の隘路—ペドロ・ミゲル閘門コンテナ船ネゴ

運河の背後の人…

運河の管理者であるアルベルト・アレマン・ズビエッタ(Alberto Aleman Zubieta)氏は、パナマ市生まれでテキサスA&M大学の工業および土木の 2 つの学位を持っている。

長年国の最大規模の建設会社の 1 会社の社長であった彼は、1996 年米国連邦機関であったパナマ運河委員会の管理者となった。2 年後彼は新しいパナマ国の機関であるパナマ運河庁(PCA)の管理者となった。この機関は 1999 年 12 月 31 日に運河のパナマへの返還後完全な水路管理権を有することとなるものである。

彼の責務は運河の管理、運営および維持でありそのことにより多くの名誉と称号を与えられたが、それには米国土木学会の 2001 年の連邦技術者の称号や貿易人の称号が含まれる。2001 年に理事会は、彼を以降 7 年管理者に選定した。彼はパナマ人が議論の多いパナマ運河拡張を支援してくれることを期待している。なぜならパナマ運河はパナマ共和国の最も大切な資源であるからだ。

(抄訳者 JICA 社会開発部第 3 グループ 運輸交通第 1 チーム 石原正豊)
(校閲 国土交通省 港湾局 国際業務室)



抄訳者柴崎氏

52.5 億ドルのパナマ運河拡張計画

Panama's \$5.25Bn cut

ミシェル・ラブルート(Michele Labrut)とトニー・スリン(Tony Slinn) による既に始まっている拡張計画とプロジェクトの概要レポート

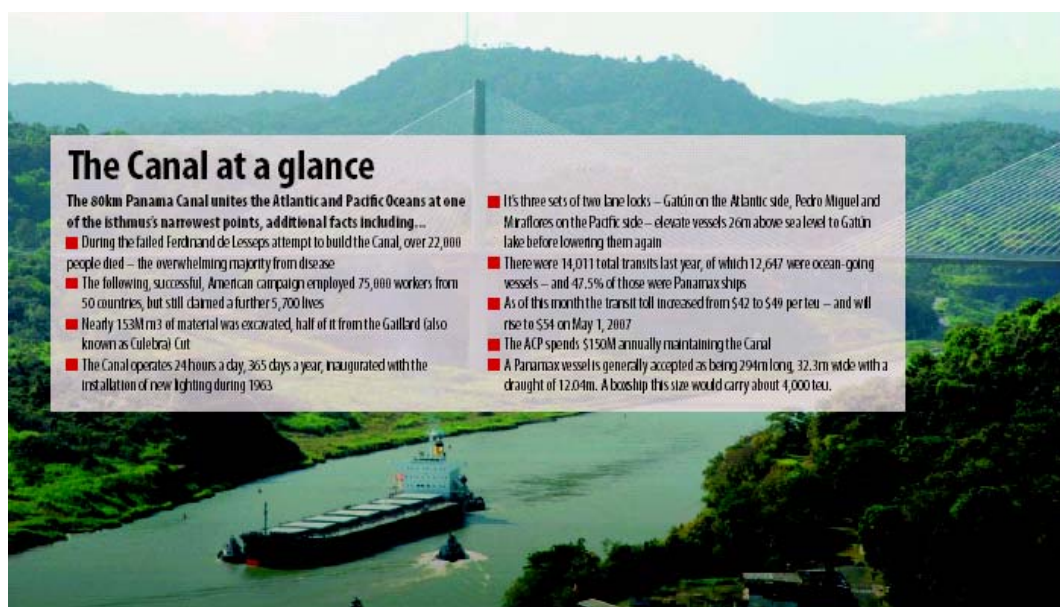
ついに最終的な決定が下された。P & Hの記者らも出席したプレス発表によれば、マーティン・トリホス(Martin Torrijos)パナマ大統領とパナマ運河庁(ACP)が拡張プロジェクトの開始を認め、パナマ国民の承認を求めることを決定した。

本プロジェクトの総費用は少なくとも 52.5 億ドルと見積もられ、その中心は第 3 閘門の建設である。この計画の承認をめぐる国民投票が本年末までには行われる見通しである。

パナマの最有力紙であるラ・プレッサ(La Prensa)によれば、国民投票の結果は ACP の提案を承認するものとなると予想されている。昨年 12 月に実施された、1200 人のパナマ国民に対する世論調査によれば、その 60%近くが拡張に賛成で、反対を表明したのはわずか 19.3%に過ぎなかった。

拡張計画の概要は以下の通りである：

- 長さ 427m, 幅 55m, 水深 18.3m の新閘門により、ポスト・パナマックスと呼ばれる 12,000TEU クラスまでのコンテナ船の通行が可能となる。
 - ガツン(Gatun)湖から大西洋方面への新閘門航路(3.2km)。
 - ゲイラード(Gaillard)水路の新閘門航路(5.8km)および太平洋方面の新航路(1.3km)。
 - 新航路は幅 218m となり、現在行われているポスト・パナマックス船の一方通行が両方向通行可能となる。
 - 本運河を喫水 15.2m の船舶まで航行可能となるよう、ゲイラード水路とガツン湖の航路を 1.2m増深し、基準面で-9.2m まで増深。ガツン湖航路は直線部で最低 280m, 曲線部で 366m まで拡幅。
 - 太平洋と大西洋の両入口部を幅 225m 水深 15.5m まで拡張。
 - ガツン湖の水面を 0.45m だけ高めて、基準面上 27.1m までに引き上げ、貯水容量を 6 億 2500 万リットル増加させて、年間の閘門稼働可能回数を 1100 回増加させる
- この拡張計画は、1996 年に始められた 10 億ドル規模の運河インフラ近代化・改良投資プログラムを、さらに意欲的かつ継続的に進めるものである。このプログラムに含



The Canal at a glance

The 80km Panama Canal unites the Atlantic and Pacific Oceans at one of the isthmus's narrowest points, additional facts including...

- During the failed Ferdinand de Lesseps attempt to build the Canal, over 22,000 people died – the overwhelming majority from disease
- The following, successful, American campaign employed 75,000 workers from 50 countries, but still claimed a further 5,700 lives
- Nearly 153M m³ of material was excavated, half of it from the Gaillard (also known as Culebra) Cut
- The Canal operates 24 hours a day, 365 days a year, inaugurated with the installation of new lighting during 1963

- It's three sets of two lane locks – Gatun on the Atlantic side, Pedro Miguel and Miraflores on the Pacific side – elevate vessels 26m above sea level to Gatun lake before lowering them again
- There were 14,011 total transits last year, of which 12,647 were ocean-going vessels – and 47.5% of those were Panamax ships
- As of this month the transit toll increased from \$42 to \$49 per teu – and will rise to \$54 on May 1, 2007
- The ACP spends \$150M annually maintaining the Canal
- A Panamax vessel is generally accepted as being 294m long, 32.3m wide with a draught of 12.04m. A booship this size would carry about 4,000 teu.

運河の概要

パナマ運河は、パナマ地峡の最狭部に位置し、大西洋と太平洋を結ぶ全長 80km の運河である。その他の特徴を以下に挙げると...

- 最初に運河の建設に挑戦したフェルディナンド・ド・レセップス (Ferdinand de Lesseps) のプロジェクトは、22,000 人以上の死者(その大多数は病死である)を出して失敗に終わった。
- 次いで米国のプロジェクトとして、50 カ国から 75,000 人を集めて実施された結果完成に至ったものの、このプロジェクト期間中も 5,700 人の命が奪われた。
- 1 億 5300 万立方メートルの土砂が掘削され、その半数はゲイラード水路(別名クレブラ・カットとして知られる)の掘削によるものであった。
- 1963 年に開始された夜間照明以来、運河は 24 時間 365 日休むことなく運営されている。
- 2レーン・3段式の閘門—大西洋側:ガツン閘門, 太平洋側:ペドロ・ミゲル閘門およびミラフローレス (Miraflores) 閘門—によって、海面から海拔 26m のガツン湖面まで引き上げられ、他方の閘門で再度海面レベルに戻る構造となっている。
- 昨年1年間で 14,011 隻の船舶が航行し、そのうち 12,647 隻が外洋船、さらにその 47.5%はパナマックス・タイプの船舶であった。
- 2006 年5月より、船舶の通行料が1 TEU あたり 42USドルから 49USドルに引き上げられた。さらに、2007 年5月より 54USドルに引き上げられる予定である。
- ACP(パナマ運河庁)は、運河の維持費用として年間 1 億 5,000 万ドルを支出している。
- パナマックス船とは、一般に長さ 294m, 幅 32.3m, 喫水 12.04m の船をさす。このサイズの典型的なコンテナ船は、キャパシティにして約 4,000TEU である。

まれる生産性・効率性・安全性および運 航容量を高めるためのコア・プロジェクトとしては、以下が挙げられる。

- ゲイラード水路(クレブラ・カット)の拡幅: 本年運河を航行する外洋船の半数以上を

占めるものと予想されているパナマックス船の航行を容易にするために、曲線部を緩和する投資も含まれる。本プロジェクトは、2009年までに竣工予定。

■パライス(Paraiso)係留地:ゲイラード水路上の、新世紀橋(New Centennial Bridge)北側のクカラチャ(Cucaracha)泊地付近に建設されたもので、船に何かトラブルが発生した際に、船が安全に停泊できる場所として提供されている。しかし、より重要な機能は、運河の機能が停止した際や高需要時などの立ち寄り地としての役割である。また、パナマ運河庁は、現在2番目の係留地として、水路の西側に位置するペドロ・ミゲル(Pedro Miguel)閘門付近にも同様の施設を建設している。

知っていますか？SS アンコン(Ancon)号はパナマ運河を通過した最初の船舶ではないことをあなたは知っていますか？

「運河を最初に通過した船」という栄誉に浴するのには、1914年1月に運河を航行した、アレキサンダー・ラ・バレー(Alexander La Valley)号という質素なフローティング・クレーンである。しかし、7ヵ月後のAncon号の通過が運河の公式な開通に関する記録とされている。

いずれにせよ、運河を通過したものの中で最も注目すべきは、おそらくリチャード・ハリバートン(Richard Halliburton)というアメリカの冒険家であろう。彼は、1928年に運河の全行程を、10日間かけて泳いで渡ったのである。彼は通過料として36セントを支払っており、これは通行料の最低記録となっている。これまでに最も多くの通行料を支払った船は、2003年9月25日に通過したクルーズ船コーラル・プリンセス(Coral Princess)号であり、226,194.25ドル支払っている。近年の一隻あたりの平均支払通行料は、およそ54,000ドルである。



■ガソン湖の浚渫:現在のところ60%の進捗率であるが、完成の暁には、水深が1m増加する予定であり、これにより、貯水量が45%増加し、乾季の喫水制限が最小限に抑えられるだけでなく、飲用水としての将来需要や第3水路建設への備えともなるだろう。本プロジェクトも、ゲイラード水路拡幅と同様、2009年完成予定となっている。

■大西洋および太平洋アクセス航路の浚渫:大西洋側については既に終了しており、太平洋側の工事がオランダの浚渫会社ボスカリス(Boskalis)によって現在行われているところである。

■タグボートの増備:特に閘門入口とゲイラード水路付近における航行船舶の支援を充実させるため、ACPの所有するタグボートは、現在24艘まで増加している。

■牽引機関車の更新:閘門内において船舶を牽引する機関車を、俗に「ミュール」(‘mules’ラバ、運び屋の意味)とよばれる55トン機関車に改良・更新し、牽引力を50%増加させた。

■油圧式閘門開閉システムの導入:従来の電気機械式に比べるとメンテナンスが楽で、かつコンピュータ制御システムの導入により、安全性および信頼性が向上した。これらのプロジェクトによって、運河のキャパシティは3億3000万トンまで増加すると

されている。さらに、運河拡張計画によって、これが倍増近くの 6 億トンにまで増加するといわれている。しかしながら、どうやってパナマは費用を捻出するのだろうか？通行料収入は間違いなく増加するだろう。仮に 2025 年までに料金収入を倍増させるとしたら、インフレ率を考慮して調整したとしても、毎年平均 3.5%の通行料の値上げが必要となる。

通行料収入の増加により、ACP は、経済的な意味で運河拡張プロジェクトへの継続的な投資が可能になるだろう。すなわち、建設期間(2007-2014 年)およびその後の償還期間(2015-2025 年)の間、これまでの収入に加え、年間 6 億 5000 万ドルの追加的出費に見合う収入増が必要なのである。

外部からの資金調達によって、総予想費用のおよそ半分がカバーされると考えられている。ACP のリカルテ・バスケツ(Ricaurte Vasquez)理事長によれば、支出がピークに達する 2009 年から 2011 年までの間、「ACP は、プロジェクトのニーズに応じて、国際市場を通じた海外債券の発行によって、20 億ドルから 23 億ドル程度の資金を調達するだろう」とのことである。

また、ACP の見通しによれば、パナマ運河の通行料金を引き上げても、スエズ運河などの他のルートに対しても競争力を維持できるだろうとのことである。通行料金引き上げのタイミングや回数については、ACP の財政上の要請や建設費の支払い計画によって決まるだろう。

パナマ運河を通行する貨物は、世界の年間貿易総額のわずか 3%強を占めるに過ぎず、その 68%は発着地のいずれかが米国である。コンテナを別にすれば、運河を航行する主要品目は化学製品、石油製品、石炭、鉄鋼、リン酸肥料(phosphates)、穀類であり、主要輸送ルートは、米国東岸とアジア・南米西岸地域間、および欧州と米国西岸・カナダ・アジア・南米西岸地域間を結ぶものである。また、米国以外の主要利用国とその世界貿易に占める割合を見ると、中国(18%)、日本(16%)、チリ(9%)、韓国(8%)、ペルー(6%)、カナダ(6%)、エクアドル(5%)、コロンビア(5%)、およびメキシコ(4%)などがあげられる。

パナマ運河通行の需要は一貫して増加しているので、運河にいかに迅速にアクセスするかが船舶がここのところ直面する課題となっていることが、運河拡張計画の重要性を端的に物語っている。運河航行のため待機する船舶の光景は常態化している。ACP によれば、最近の混雑は、「一日 38-40 隻という運河の容量を上回る数の船舶が到着する日が予想以上に増えているという近年の傾向に加え、異常ともいえる数の船舶が一度に押し寄せたため」としている。航行記録によれば、最高で 5 日間も待たされた船もあるというが、一方で、事前予約をしている船には影響はないとのことである。

船会社は何と言っているのか

一般的にいえば、各外航船社は本開発計画を歓迎しているようだ。つまり、成長著しく、今後も継続的な需要の伸びが期待されるアジア＝米国東岸航路にポスト・パナマックス・コンテナ船を投入することができるからだ。

外航船社はコストにも敏感である。たとえば、川崎汽船は、記者らの取材に対し、ACP は 2005 年までの 3 年間で運河通行料をおよそ 70%も引き上げた点を指摘した。「値段によりますね。船会社は、パナマ運河を利用することが効率的であるかどうかを、運用面と経済面の両者から評価する必要が生じてくると思いますね。」

川崎汽船によれば、本拡張計画は、将来の船舶のデザインや造船スケジュールに大きな影響を与えると予想している。そのため、ACP が早急にプロジェクトの詳細を決定することを望んでいる。また、運河拡張と合わせて、米国東岸の主要港は、ポスト・パナマックス・タイプの船舶を受け入れ可能となる準備を行う必要があることを指摘した。さもないと、外航船社は運河拡張の恩恵を 100%享受することはできないだろうからだ。

(抄訳者 国土技術政策総合研究所 港湾研究部 港湾システム研究室 柴崎 隆一)

(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)

高速の輸送路で

In the fast lane



道路輸送やまた鉄道輸送でさえもが麻痺してしまったとしても、物資は他の輸送形態で運ばれ続ける。

港湾は、海上高速輸送を解説する議論において、もはや受け身の傍観者ではない。モーダルシフトの夢を実現する上で港湾は中心的な役割を果たすと、ブリジェット・ホーガン(Bridget Hogan)氏が解説する。

道路輸送は世界中で増加し続けており、そのうちの幾分かを他の輸送形態に移行することができればいいと言うことを大抵の人々は考えている。多くの国々での懸案事項は、道路輸送はまもなく完全に麻痺してしまうことである。モーダルシフトの議論は、環境面よりもむしろこの面のほうがより強く考慮されているようである。

世界の 600 の深海港および河川港では、昨年 4 億 TEU 以上のコンテナを取り扱ったが、港湾にとって良くないことは、その多くのコンテナが道路を使って港湾に運ばれてきたことだ。コンテナ輸送は今後 10 年間で倍に増加すると予測されているが、それに道路が対応できると確信している人はほとんどいない。問題を解決する為に、貨物をトラックから他の輸送形態へシフトする必要性は強く認識されてきているが、これまでの成功例は限られたものである。

ヨーロッパにおいて、特に現在はアジアと合衆国においても増加してきているが、旅客

輸送、特に貨物輸送にとって道路混雑を緩和する方法の一つは、短距離海上輸送(SSS)であると提唱され始めている。もし、短距離海上輸送が道路輸送と同等のサービスを提供出来、活発な高速海上輸送が様々な地域で進展することが出来れば、港湾はその中で非常に重要な役割を演じることとなる。

EU 諸国でのその観点の概要を英国ナピア大学運輸研究所(Napier University Transport Reserch Institute)海事研究グループ長アルフレッド・バイアード博士(Dr Alfred Baird)が発表した。彼によると、EUではトラック輸送が劇的に増加しているため、モーダルシフトについてはより多くの人々の理解を得ており、「もしこのまま何も策を講じなければ、トラック輸送量は 2013 年までに約 60%増加すると予測される」としている。また、その増加に伴うコストは高く、事故や道路の混雑、大気汚染の増加に伴いサプライチェーンの信頼性が低下し、それに伴う経済的損失は年間 10 億ユーロにも上る、とのことである。

バイアード博士によると、EU の経済成長に伴う貨物輸送量の増加に対処することができるのは、短距離海上輸送だけであり、さらに、短距離海上輸送のみが「トラック輸送からの本質的なモーダルシフトを実現することができる唯一の方法である」と付け加えた。

モーダルシフトを達成するためには、様々な要素が必要であり、その中でも最低限必要なのは、効率的な港湾システムである。バイアード博士は、その一つの主要な政策要素として、適切な港湾基盤施設を整備する手段の提供が必要であると、また、「制度化されて」助成金が陸上輸送に偏って使われている、と彼は考えている。

少なくともヨーロッパ諸国では、トラックから船舶への著しいモーダルシフトは、市場原理にまかせておくと、進展しそうでないという研究がなされてきた。対照的に日本では、ターミナル建設に対する公的な財政支援のおかげで入港料を最小限に抑えることができたため、フェリー輸送は成功を収めてきた。

ヨーロッパにおける短距離海上輸送量は、道路輸送と同様に急速に伸びており、1995 年から 2002 年の間にトンキロベースで 25%の伸びを記録した。ヨーロッパ全体のトンキロベースでの輸送量の 45%が、道路輸送であり、短距離海上輸送は 41%となっている。しかしながら、鉄道はその潜在能力のうちの 70%しか使用していないと欧州複合一貫輸送協会事務総長クラウス・エベリング(Klaus Ebeling)氏は述べている。

アルプス山脈を越える交通は、この傷つきやすい環境にある限られた道路を利用する大型トラックの交通量を削減するために、モーダルシフトが強く推進されてきた。マルコポーロ(Marco Polo)は、タウエルン回廊(Tauern corridor[DUE])を通る鉄道ートラック複合一貫輸送サービスを推進するプロジェクトを支援しており、ゆくゆくは毎日 i 列車を運行できるようにすることを目標としている。そのタウエルン回廊はアルプスの東側を通っており(ミュンヘン[Munich]からザルツブルグ[Salzburg]、ヴィラハ[Villach]を経由して、トリエステ[Trieste]港の近くのチェルビニアーノ[Cervignano]まで)、現在のところ週4便で運行されているが、本当の成功といえるのは毎日運行されるようになってからであろう。「トラックからこの輸送手段へ切り替えるよう運輸業の経営者を説得するのは難しく、初期段階には困窮している運営状態を脱して、この輸送サービスを確立していくには時間がかかるであろう」とこのプロジェクトを推進している会社であるロコモーション鉄道のアルミン・リードル(Armin Riedle)氏は言う。

アーマスはモロッコとの輸送を開始する

スペインのフェリー運航会社のナビエラ・アルマス(Navieria Armas)社は、カナリア諸島とモロッコの間を結ぶ新しい航路の運航を今月開始する。この航路は、ロスパロマス(Las Palmas)・ロザリオ(Rosario) (フエルトベンチュラ[Fuertventura])～タルファヤ(Tarfaya)(モロッコ)間で、2隻の船舶で運航される。使用される船舶は、450名の乗客と96台のトレーラーを運ぶことの出来るもので南モロッコとモーリタニアからヨーロッパへの中継貨物を運ぶことを期待している。これは、欧州委員会が進める安全性の向上や環境汚染削減のために、道路交通を海上交通へ振り分けることを目指しているマルコポーロ計画の下で利益を求めらるものである。

マルコポーロ

2001年に道路を使用しない輸送形態を支援する目的で設立

参加者が本プロジェクトの65%の資金を拠出

2003～2006年の間は、予算は1億ユーロ(1億2,640万ドル)

目標は年間120億トン・キロの貨物をシフトさせること
2007～2012年の間は、予算は7億4,000万ユーロ(9億3,550万ドル)

、目標は年間230億トン・キロの貨物(700万台のトラックが1,000km輸送するのに相当)をシフトさせ、CO2排出量を84億kg削減

短距離海上輸送にとっての一つの問題点は、利用者がまだこの輸送形態を、複合一貫輸送のサプライチェーンの中での十分に完成されたものとは考えていないことである。顧客は複合一貫輸送チェーンに対する手続きは一回だけであることを必要と考えている。

欧州委員会は短距離海上輸送における行政手続きの簡素化に現在取り組んでいる。船舶の入出港届出手続きに関する指示が出されており、港湾事務所における「シングルウィンドウ化」を進めることによって、手続きも

さらに簡素化されていくであろう。海陸の結節点としての港湾が効率化していくことは、短距離海上輸送にとって不可欠なことである。

港への新しいルート

アントワープでは、道路の交通量を削減するために、背後地と港湾を水路や鉄道で接続することを熱心に進めている。アントワープ複合一貫輸送網(AIN)は、マルコポーロ計画の援助を受けているが、コンテナ貨物を3つの回廊(港湾の北部・東部・南部)で内陸港と連絡し、ケルンへは鉄道路線で運搬するサービスを進めている。「これらはだいたい100km以下の短い距離なので、道路輸送との激しい競争にさらされている。」と港湾管理者のAINプロジェクトの責任者であるコーエン・カイパース(Koen Cuypers)は言う。「荷主を説得して彼らの今までの習慣を変えさせるのには時間がかかる。そのためにはこのサービスが信頼され、定常的なサービスとする必要があるが、これが最初の立上の段階の資金を得るのを困難としている。また、上級の責任者が輸送形態を変えることに理解を示したとしても、下の実務者が考え方を変えるにはしばらく時間がかかるものである。」

地球の友人たちが言うには、英国での乗り物1台当たりの道路延長は、現在は16.5mなのが2016年には12.4m、2031年には11.3mに縮小する。交通量は成長率は2016年までには51%、2031年までには84%増加すると予測されている。

そこで、「マルコポーロ計画」を策定し、「海上高速輸送」に沿った新しいサービスに助成金を出すこととした。来年度から年間1億ユーロに上る助成金予算のこの計画の第2段階が始まる。第2期マルコポーロ計画の下、港湾施設をどのように発展させていくのかに関心が集まっている。

内陸水上交通は EU 域内において 2006 年ナイアデス(NAIADES)行動計画を通して推進されている。この中で港湾には、特に行政手続き面において、各輸送形態が円滑に接続できるようにするための重要な役割が与えられている。

合衆国下院議会では、いかにして輸送機関のシフトに資金を提供するかということが議論されてきた。高速道路、輸送及びパイプラインに関する小委員会委員長であるトム・ペトレ(Tom Petri)下院議員は、道路及び鉄道輸送に対する需要がその輸送容量まで高まってきているということは、複合一貫輸送プロジェクトに対する連邦政府の優先順位が高くなっていること意味している、と述べている。

合衆国においては貨物の総量のうち価格で約 70%がトラックで運ばれている、と彼は信じており、またワシントンにある運輸省の試算では、2000 年から 2010 年の間に旅客道路交通量は公共道路で 24.7%増加し、トラック、鉄道及び水運で運ばれる貨物は 43%増加する、と指摘した。

ペトレ議員は、ロサンゼルス港やロングビーチ港のような主要国際物流貨物の玄関口や、シカゴのような国内主要物流貨物のハブ、また大陸横断物流ルートが都市部の物流ルートと交錯する地域の道路において、多くのボトルネックが見受けられる、と述べている。ボトルネックによって年間 2 億 4,300 万時間以上もトラックの遅れが生じており、1 時間当たり 31.25 ドルで換算すると、利用者はこのボトルネックのせいで毎年約 78 億ドルものコストを支払っていることになる、と彼は試算している。

カナダのダルハウジー(Dalhousie)大学の主要研究の中で、トラック輸送から短距離海上輸送に移行するのに適した3つのルートが挙げられた。それは、カナダからマサチューセッツへと、ニューヨーク／ニュージャージー／ペンシルバニア／メリーランドへと、南カロラ



港湾への十分な投資がなければ、モーダルシフトは成功しないであろう。

イナへの3ルートである。同大学経営学部のメリー・ブルックス(Mary Brooks)とリチャード・ホジソン(Richard Hodgson)及びマリノバ・コンサルティング社のジェームス・フロスト(James Frost)は、積み替え時間が海上運送業者にとってとても重要である、と述べている。

通関手続きは短距離海上輸送の方が道路輸送よりも煩わしく、それ以外にも様々な必要書類の提出や税金、港湾手続きの遅延によって、運送業者がこの短距離海上輸送を選択したがる理由として言及された。道路の混雑が更に進んでいるにもかかわらず、トラック輸送は短距離海上輸送よりも未だ迅速であると考えられている

後背地との接続やサービスの向上が無ければ、大水深港のターミナルオペレーターの将来の仕事は見込みがない。しかしそれだけではなく、十分な港湾への投資がなければ、政府が望んでいるモーダルシフトを達成することはできない。港湾はよく周りから取り残されることが多かったので、以前のコンテナ輸送革命の時のように、輸送チェーンの全ての部門の協力の下で、モーダルシフトは達成されなければならないであろう。

日本の貨物輸送

300kmを越える長距離輸送では、全体の4%が鉄道で運搬されている一方で、沿岸部を航行するRo-Ro船では全体の25%が運搬されている。東京-苫小牧航路は、以前は20ノットの船舶3隻が投入され、所要時間は30時間かかっていたが、現在は30ノットの船舶2隻が投入され、所要時間は20時間となっている(150台のトレーラーを運搬可能)。舞鶴-小樽航路は以前は3隻が投入され、所要時間が30時間であったが、現在は30.5ノットの旅客・ローロー兼用(ropax)船舶2隻が投入され、所要時間は20時間である。2003年には170万台のトラックが長距離フェリーで運搬されたが、これは10億トラック・キロの輸送量に相当する。

世界保健機関(WHO)によると、道路交通事故はな地球規模の危機と成り得る状況にあり、毎年120万人が交通事故で死亡し、2,000万人~5,000万人が負傷している。また交通事故被害者数はHIVでのエイズ発症による死者数を2020年には追い越すと予測している。

(抄訳者 国土交通省 港湾局 建設課 高橋哲雄)
(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)

(1) 産業力強化のためのポートセールス

(財)名古屋港埠頭公社理事長
国際港湾協会日本会議 会長 染谷昭夫

2006年のポートセールスでは、ロシア、エストニア、フィンランドなど、北欧の5カ国を訪れた。訪問先の責任者から説明をうけ、ほとんどの港で見学をすることができた。42名の参加者は皆、有益な旅行だったとの感想を述べている。ただし、どのように有益だったかは、それぞれの参加者で異なっている。

参加者は、名古屋港の港運、倉庫などの運輸企業、ターミナル会社、埠頭公社、それに、船社、メーカー、商社などでの民間企業が中心である。港湾管理者も共催者、事務局として参加している。このポートセールスは商工会議所と港湾管理者が共同でおこなったもので、団長は企業出身者である。

トヨタの工場が、ロシアのセント・ペテルスブルグの近郊に 立地することが決まっている。トヨタは日本国内に生産拠点を置きつつ、世界各地に製造ないしは物流の拠点を配置している。国内拠点を前提とした世界規模での展開であり、国内産業の空洞化ではない。同社が海外で生産する車の数は、いまでは国内の生産台数を超え、国内外の企業活動があいまって、同社は空前の利益をあげている。強い産業力は地域の発展に寄与し、ひいては国力の増強に資する。

工場の建設や生産にあたって、ロジスティックスが重要な課題であることはいうまでもない。トヨタ本体はもちろん、ロジスティックスに関わる企業も、資本や人材の投入についての的確な判断をせまられる。工場ができる前の段階で、関係する各社が、工場予定地やそこに到るまでの経路、港、ビジネス事情を知っておくことは大切である。自社の事業のための判断材料になる。

ロシアではセント・ペテルスブルグ港を訪問した。 この港ではすでに110万TEUのコンテナを扱っており、バルト海の中では最大の港である、しかし、将来扱い量が増加しても、設備の増強はおこなわず、既存の施設の効率を上げて対応していくという説明がなされた。説明者は黒い制服を着ており、内容は航行安全の事柄が多かった。港湾の管理運営のうちその部分を中心に所管している行政機関のように思えた。

こうして、責任者からの説明は聴けたが、港の視察はできなかった。中央からの指示で、結局許可されなかったのだという。説明を受けた部屋には、プーチン大統領の大きな写真が飾られていた。これら一連のことを体験すると、ビジネスの相手としては難しそうな港だという印象をもたざるをえない。

タリン港では、対照的に好印象をもった。 タリン港があるエストニアは、第二次世界大戦終結の前年ソ連に併合された。この港は、ソ連の一部だった時代、バルト海でのソ連への輸入拠点だった。国が別々になったいまも、ロシアへの鉄道は整っている。政治的判断は別として、輸送上の利便性だけから言えば、セント・ペテルスブルグ港と並ぶ港湾である。両港は競争関係にあるといってよい。

タリン港のポートセールス団の受け入れは水際だった。

口頭での説明自体は英語であったが、日本語の説明資料が各自に渡された。我々の受け入れに相当準備したことがうかがわれた。さらに、不凍港であること、港

の拡張工事が進められていることなど、旧ソ連邦の国々への門戸として、この港は優位に立つはずだと確信した。

タリンは旧市街がそっくり世界遺産である。その一角にあるレストランに全員が招待された。蜂蜜入りのビールと褐色のパンのサンドイッチからなる昼食は、質素ではあったが、民族色豊かであり、遠来の客を迎える心遣いが伝わってきた。

いま振り返ると、われわれの訪問の機会をとらえて、タリン港が自港のポートセールスをしたようなものである。エストニア人は、ソ連邦解体後に独立を果たすと、さっそく自由主義のマインドを回復したようである。良いポートセールスの見本をみた気がした。

私はタリン港ひいきになったが、それは私の個人的な感想にとどまる。各企業からの参加者は、自社のビジネスのために独自の厳しい判断をするだろう。ロシアでのビジネス事情は企業によってちがう。ロシアへのロジスティックスについて、団としての統一見解を無理やりつくる必要はないとおもっている。

港の状況によって、ポートセールスに違いができるのは当然だ。 一義的には、ポートセールスは船会社に寄港を呼びかけることである。名古屋港でも航路誘致を目的にしたポートセールスを長く続けた。国内の他港に多く流れていた中部圏の貨物を名古屋港に取り戻すためである。最近も機会があれば船会社を訪問して、そうしたポートセールスを行う。

一方、単なる先進事例の研究のために外国の港に行くこともある。こういう場合でもIAPHでの付き合いのおかげで、訪問先の港から丁寧に受け入れられ、便宜を図ってもらってもらうことが多い。

今回、姉妹港のアントワープ港を訪れ、夕方には名古屋港によるレセプションを催した。アントワープ港の協力を得て、多くのビジネス関係者の参加を得た。さらに州貿易大臣・県知事の出席をも得ることができた。名古屋においてアントワープ港がレセプションを行う場合には、同様に、名古屋港が積極的にビジネス関係者の参加を働きかける。アントワープ港と名古屋港とは、従来の儀礼的な姉妹港関係から、よりビジネス面の結びつきを強める協議書を締結しており、今回の訪問もそのときの合意を具現化した事業である。このような機会をつくることによって、両港のビジネスチャンスの拡大が図られていく。

最近では、海外進出する背後企業へのロジスティックス構築に重点をおくことが多くなった。これが、水平分業が世界規模で進む今、優良な産業力を擁する名古屋港が、ポートセールスで果たすべき使命だと考えている。



タリン港 右上方で新ふ頭開発を行う。直背後には広大な鉄道ヤードがある。



世界遺産のタリン市街。

(2) IAPH 常任理事会 in 静岡

静岡県土木部港湾総室長 角 浩美

去る10月9日から10月12日まで、静岡市においてIAPH常任理事会が開催されました。港湾関係の国際機関が静岡市で会合を開くのは初めてのことと思います。

常任理事会としての各種会合の他に、静岡市内観光名所巡り、清水港船上視察、静岡県知事招宴、静岡市長招宴等が開催されましたが、常任理事会のメンバーや関係者の方々におかれては、静岡の文化や人とのふれあいが十分出来ていただいたのであれば幸いです。

また、最終日には、常任理事会開催を記念して「みなとの防災～津波・高潮に備えて」と題して国際シンポジウムを開催しました。東北大学の今村文彦教授によるインドネシア・スマトラ島沖地震による津波災害に関する基調講演やIAPH会長のトーマス・コーネギー氏によるハリケーン・カトリナの災害事例発表、静岡県の津波災害対策の事例発表に始まり、これら発表者と元NHK記者である吉村秀實氏によるパネルディスカッションも行われました。パネルディスカッションでは、予定時間を大幅にオーバーするほど活発な論議がなされ、会場からも多数の質問・意見が寄せられました。

IAPH常任理事会の会合のアレンジは、IAPHの事務局が行うものの、静岡市にその開催場所を招致した側としては、初めてのこともあり本当にうまくいくのだろうかといった不安もありましたが、全体としては、何とかうまくいったのではないかと思います。これは、地元静岡の関係者の努力によるものであると思いますが、何よりもIAPH関係者の理解と協力があつたからこそであります。改めて、関係者の皆様方に感謝申し上げます。

今回の常任理事会行事の中で特に印象に残ったことは、清水港の船上視察の時であります。当日は、曇り空で生憎、船上から富士山をバックに清水港を見ることはできなかったのですが、IAPH欧州事務所代表のファー・ファンデラー氏が大変満足そうにいました。

視察中は、清水港内の各地区の状況説明がなされたのですが、日の出地区や富士見地区の名前がでると、同氏は既に知っているかのように、「HINODE」、「FUJIMI」と言っていました。

後で、同氏と歓談した際に、1963年に船員として清水港を訪れたことを聞かされ、やっとその意味がわかりました。清水港の1963年当時、今から43年前といえば、日の出地区や富士見地区ぐらしか係留施設がなかったのではないかと思います。その当時からすれば、現在の清水港は港内のほとんどの地区にコンテナターミナルを含む港湾施設が整備され、コンパクトながら活気のある港として、かなり変貌したように見えたのではないのでしょうか。確かに、同氏は、視察後、下船の際に感慨深げに「Very Nice」と言っていたのが印象的でした。

清水港はこれからもコンパクトかつパワフルな港として頑張っていきたいと思っておりますので、皆様方さらなるご支援をお願い申し上げます。

(3) 横浜港－メルボルン港貿易協力港提携20周年記念事業

横浜市港湾局振興事業課

横浜港とメルボルン港は、今年、貿易協力港提携20周年を迎えました。

1986年の提携以来、オーストラリア南東部に位置する同国最大のコンテナ港であるメルボルン港とはスタッフの相互派遣や情報交換などの交流を行ってきました。

提携20周年の記念事業を実施するため、11月22日に代表団をメルボルン港に派遣しました。従来からの表敬などのセレモニーに加え、お互いの港の利点をユーザーにPRし両港の利用促進を図るために、両港共同でセミナーを開催しました。実施までの間、メルボルン港とは緊密に連絡を取り合ってきましたが、メルボルン港側の協力や受け入れ体制は万全で、手ごたえのある反応を得るなど成功裡に終了することができました。これこそ、これまでの20年間の相互交流の成果といえるのかもしれませんが。

現在、横浜港は6つの港と姉妹港・友好港・貿易協力港を提携しておりますが、今後も、友好関係を築くだけでなく、実のある交流を実施するため、今まで培ってきた人的交流や情報交換の積み重ねを活用し、相互に発展していく関係を築いていきたいと考えております。



写真：メルボルン港航空写真

(4)バンクーバーの印象

国土交通省港湾局国際業務室 寺西正博

9月4日から9日にかけて、APEC(アジア太平洋経済協力)運輸ワーキング・グループの第28回会合がカナダ・バンクーバーで開催され、小職も日本政府代表団の一員として現地を訪れました。その際の感想を思うままに書かせて頂きます。

成田を夕方5時過ぎに出発し現地に同じ日の午前10時(日本時間の深夜2時)に到着。港町らしく、丘の上から坂道に沿って繁華街があり、坂を下りきったところに港、そして今回の会議会場となるホテルがありました。そこでサイケ白熊達の暖かい歓迎を受け、目を覚ますことができました。休日のため昼食場所がなかなか見つからず、結局日本食の店に。寿司は怪しげでしたが、生牡蠣は大変美味でした。因みに滞在中の食事は、鮭(シーフード)、牛肉、鶏肉のバリエーションが基本で、日本的に言えばカレー、ラーメン、牛丼!という定番でしょうか。



「ウェルカム・サイケ白熊」

2日目からは、ほとんどホテルに缶詰状態で会議に参加したため、残念ながらあまり街を散策することはできませんでした。代わりに会議の様子について触れておきます。APECは21の国と地域が参加しており、分野別に様々なワーキング・グループがあります。運輸ワーキング・グループの中には、海陸空+インターモーダル(海・陸・空+相互接続)の4つの専門家会合があり、海運分野の専門家会合の議長を日本が務めています。今回は16の国と地域、1つのオブザーバー参加があり、海運分野の自由化、効率化に向けた議論や、環境対策にむけた提案、さらに来年3月に開催される運輸大臣会合に向けての議論等がなされました。会議当日に突然資料を出して発表するメンバーや、言いたい放題のメンバーもあり、議事運営も楽ではありません。そうした中、日本の議事運営をカナダのメンバーが適宜サポートしてくれたことが印象的であり、これまで築いてきた信頼関係があるためですが、最後は人間関係になるのだと再認識しました。



「海運・港湾専門家会合の様子」

3日目の朝、6時頃に目が覚めたのでホテルのすぐ前に伸びる、カナダ・プレイスというクルーズターミナルを散歩。大型のクルーズ船が2隻も！ほぼ同時に音もなく接岸しようとしているところに、真っ赤な朝日が昇り始めました。普段あまり見ることのない船、そして太陽に接して、すがすがしい気分で一日を始めることができました。日本でも、毎日がこうして始まってくれるなら、いいのですが。



「ほぼ同時に到着したクルーズ船」「センターム・コンテナ埠頭に昇る朝日」

専門家会合の終わった4日目の午後には、視察ツアーでバラード湾クルーズに参加。日本では見慣れない水上飛行機の乗り場がありました。湾の奥には、陸からは近づけないような断崖に張り付くように別荘が並んでいて、カナダの大自然、という感じではありませんでしたが、静かな休暇が過ごせそうに思いました。



「断崖に張り付く別荘」

その後、クルーズターミナルも視察できました。

バンクーバーはアラスカクルーズの拠点港として、年間300隻近い船を、カナダ・プレイスとバランタインという2箇所のクルーズターミナルでさばいており、メインターミナルのカナダ・プレイスには3隻の船が接岸できます。また、特にアメリカからバンクーバーを經由してアラスカに向かう乗船客を効率的にさばくため、入出国手続き無しで乗下船できるシステムができていているという説明を聞き、アラスカクルーズ+アメリカ人観光客という大きな市場の存在を実感しました。



最終日の夜のフェアウェル・パーティーは、各国・地域対抗カラオケ大会で、会議の終わった開放感もあり、皆かなり怪しい音程で昔のロックを気持ちよくがなりながら、夜が更けていきました。微妙な関係にある中国と台湾が一緒に一つの歌を歌っていたのが印象的でした。カラオケの効用？

「カナダ・プレイス・クルーズターミナル(右手前)」

総じて以前の号で紹介されていた第26回会合(ロシア・ウラジオストク)のようなハラハラ・ドキドキはありませんでしたが、内容の濃い会議、滞在中は好天続きで、カナダのメンバーに聞いたところ、バンクーバーでは珍しいということでした。できることなら滞在を延長してカナディアンロッキー見学やアラスカクルーズに参加したいものだと、名残惜しく思いながら帰途につきました。

(1)国際港湾協会(IAPH)関連行事カレンダー

2006 年

2月13-15日	アジア/オセアニア地域会議	カラチ(パキスタン)
3月1-3日	アフリカ/ヨーロッパ地域会議	リガ(ラトビア)
4月9-12日	中間年理事会	ムンバイ(インド)
4月10日	専門委員会合同会議	ムンバイ(インド)
6月26日	日本会議理事会、総会	東京
同上	日本会議専門委員会報告会	東京
10月9-12日	常任理事会	静岡
10月10日	専門委員会合同会議	静岡
10月13日	IAPH日本セミナー	東京
11月20-24日	アフリカ/ヨーロッパ地域会議	アブジャ(ナイジェリア)

2007 年

1月31日-2月2日	アジア/オセアニア地域会議	サイゴン(ベトナム)
2月27日-3月1日	アフリカ/ヨーロッパ地域会議	シネス(ポルトガル)
4月27日-5月4日	第25回世界港湾会議	ヒューストン(米国)
4月28日-4月29日	専門委員会合同会議	ヒューストン(米国)
7月予定	IAPH日本セミナー	東京
10月予定	日本会議理事会、総会	東京
同上	日本会議専門委員会報告会	東京
10月予定	常任理事会	未定
11/12月予定	アフリカ/ヨーロッパ地域会議	未定

* 詳細はIAPH英語版ホームページ www.iaphworldports.org をご参照下さい。

(2) 港湾関係行事カレンダー(平成18年11月～平成19年4月)

11月

6日 第7回北東アジア港湾局長会議(東京)

8日 第7回北東アジア港湾シンポジウム(宮崎)

10月17日～11月25日 JICA 集団研修 港湾戦略運営セミナー

22日～23日 日韓海洋環境実務者会合(韓国)

11月28日～12月 9日 IMO MSC82会合(トルコ)

12月

7日～ 8日 APEC 運輸大臣会合準備会合(シンガポール)

14日～15日 PEMSEA 東アジア海域会議(中国)

2月

7日 日 ASEAN 港湾保安情報伝達訓練(インドネシア)

中旬 日 ASEAN 港湾技術者会合(スリランカ)

3月

中旬 第3回日 ASEAN 港湾保安専門家会合(インドネシア)

27日～ APEC 運輸大臣会合(オーストラリア)

4月

上旬 APEC ベトナム港湾保安セミナー(ベトナム)

Ⅷ) 事務局便り

機関誌第 11 号の編集を終えて、また今回もだいぶ予定を遅れてしまい、反省しきりである。巻頭言の執筆を頂いた菊池理事は、早々に原稿を提出頂いたのがかなり 11 号の発行をお待たせすることとなってしまった。今回の機関誌第 11 号は、静岡市で開催された IAPH 常任理事会と同時に開催された専門委員会の報告が中心となった。2005 年～2007 年の専門委員会の活動計画は、2007 年 5 月のヒューストン総会での最終報告を目標としているため、今回の専門委員会がまとめに向かった最終の集まりと考えられるため、かなり大量の資料が用意されていた。この為、当初、事務局で英文資料の日本語訳を検討したが、不可能であることが判明したため、IAPH 専門委員会活動報告の最初に示した様に各委員会の資料はインターネットの URL を示すに止めざるを得なくなってしまった。

その為、静岡市での専門委員会に参加された委員等の方々に、お忙しい業務の中かなり強引に執筆をお願いし、6 人の方々に投稿して頂いた。専門委員会での日本人のプレゼンスを高める為の日本人専門委員の会合も計画したが実行出来なかった。

2007 年の 4 月 27 日から 5 月 4 日まで米国ヒューストンで開催される総会への登録の期限(割引の適用期限)が 2007 年 2 月末となっている為、総会に出席を計画されている方は 2 月末までに登録されることをお勧めしたい。

「Ports & Harbors」の抄訳は、15 編を選びボランティアの募集を行って頂いたが、全 15 編に手を挙げて頂き、本誌に掲載することが出来た。国土交通省港湾局国際業務室でボランティアの数を約 120 名から約 140 名に増やして頂き、盛んな応募が得られた。抄訳の校閲については原訳文を出来るだけ活かす様試みたが、訳語で統一された表記が必要(日本船主協会の用語集などに含まれるものなど)なものや他の分野で用語が統一されているもの(システム分析や保険用語など)はその訳語に従ったためかなり校閲に時間がかかり、また大量に修正を行ったものもあったが、ご容赦頂きたい。懲りずに抄訳に手を挙げて頂きたい。

「会員の声」は今回事務局から強引に投稿をお願いしたもので、4 編投稿頂いたが、自由な投稿を期待しているので積極的な投稿をお願いしたい。「会員の声」は 700～1,500 字程度、「特別寄稿」は、5,000 字程度でお願いしています。

国際港湾協会 日本会議 事務局長 笹嶋 博

会員状況

(平成18年11月1日現在)

正会員

国土交通省港湾局、国土技術政策総合研究所、独立行政法人港湾空港技術研究所、石狩湾新港管理組合、苫小牧港管理組合、宮城県土木部港湾課、新潟県港湾空港交通局、富山県土木部港湾空港課、東京都港湾局、川崎市港湾局、横浜市港湾局、静岡県土木部港湾総室、名古屋港管理組合、四日市港管理組合、大阪市港湾局、神戸市みなと総局、広島県空港港湾部、北九州市港湾空港局、福岡市港湾局、鹿児島県土木部港湾空港課、那覇港管理組合、(財)東京港埠頭公社、(財)横浜港埠頭公社、(財)名古屋港埠頭公社、名古屋コンテナ埠頭株式会社、(財)大阪港埠頭公社、(財)神戸港埠頭公社、(社)日本港湾協会、(社)日本埋立浚渫協会、(社)港湾荷役機械システム協会、(財)国際臨海開発研究センター、(財)沿岸技術研究センター、(財)港湾空港建設技術サービスセンター、(財)港湾空間高度化環境研究センター、(株)国際開発システム-IDS、五洋建設(株)、東亜建設工業(株)、東洋建設(株)、佐伯建設工業(株)、みらい建設工業(株)、りんかい日産建設(株)、若築建設(株)、(株)不動テトラ、前田建設工業(株)

賛助会員

和歌山下津港整備・振興促進協議会
大旺建設株式会社

個人会員

赤司淳也 (人事院職員福祉局電子推進室参事官)
赤塚雄三 (東洋大学名誉教授)
新井洋一 (日本大学理工学部総合科学研究所教授)
井上聰史 ((財)国際港湾協会協力財団理事長)
上田 茂 (鳥取大学工学部土木工学科教授)
上原泰正 (北日本港湾コンサルタント株式会社顧問)
大久保喜市 ((社)日本港湾協会名誉会員)
大村哲夫 ((財)港湾空港建設技術サービスセンター専務理事)
奥村樹郎 (前国際航路協会日本部会事務局長)
小谷 拓 (関西国際空港(株)建設事務所長)
小原恒平 (国土交通省九州地方整備局局長)
笥 隆夫 ((社)日本港湾協会理事)
勝海 務 (国土交通省近畿地方整備局神戸港湾事務所長)
角 浩美 (静岡県土木部港湾総室長)
金子 彰 (東洋大学国際地域学部国際地域学科教授)
栢原英郎 ((社)日本港湾協会会長)
菊池宗嘉 ((有)MBC インターナショナル取締役社長)
木原 力 ((株)間組専務執行役員)
木本英明 (東亜建設工業(株)代表取締役副社長)
國田 治 ((財)国際臨海開発研究センター調査役)
後藤七郎 (苫小牧港開発株式会社常務取締役調査開発部長)
近藤健雄 (日本大学理工学部海洋建築工学科教授)

佐々木宏 ((財)国際臨海開発研究センター企画部長)
 佐藤清二 (国土交通省河川局防災課災害対策室長)
 佐藤恒夫 ((社)日本港湾協会、港湾政策研究所研究部長)
 * 杉岡一男 (Office Sugioka 代表)
 染谷昭夫 ((財)名古屋港埠頭公社理事長)
 高崎治郎 (カリフォルニア州 ロングビーチ港湾局 日本代表)
 高橋英俊 ((株)日本港湾コンサルタント 作業船港湾機械部長)
 竹内良夫 ((株)竹内事務所代表取締役社長)
 戸田敏行 (東三河地域研究センター常務理事)
 中嶋雄一 (北海道開発局釧路開発建設部技術管理官)
 成瀬 進 ((財)国際臨海開発研究センター調査役)
 難波喬司 (国土交通省関東地方整備局港湾空港部長)
 根本 勝 (小名浜埠頭(株)常務取締役)
 野田節男 (三菱重工業(株)顧問)
 野村 剛 ((社)日本作業船協会専務理事)
 橋間元徳 ((財)神戸港埠頭公社理事長)
 蓮見 隆 (NPO 法人 リサイクルソリューション技術顧問)
 廣田孝夫 ((有)ピーエスネット顧問)
 久田成昭 ((株)商船三井 定航部港湾ターミナルグループ主任)
 藤田武彦 (国土交通省中国地方整備局副局長)
 藤田佳久 (内閣府政策統括官(経済システム担当)付参事官(社会基盤担当))
 藤野慎吾 ((財)国際港湾協会協力財団会長)
 堀川 洋 (国土交通省東北地方整備局副局長)
 前田 進 ((株)日本港湾コンサルタント相談役)
 御巫清泰 ((社)日本港湾協会名誉会長)
 水谷 誠 (国土交通省関東地方整備局東京港湾事務所長)
 宮地陽輔 (国土交通省九州運輸局次長)
 村田利治 (若築建設(株)常務執行役員)
 山田孝嗣 (名古屋港管理組合専任副管理者)
 輪湖健雄 ((株)日本港湾コンサルタント代表取締役社長)
 汪 正仁 (立命館アジア太平洋大学大学院経営管理研究科教授)

*** 新入会員**

正会員 44団体
 賛助会員 2
 個人会員 53名
 合計 99会員

国際港湾協会日本会議編集委員

委員長 古市正彦(国土交通省港湾局国際業務室長)
 委員 井上聰史(国際港湾協会事務総長)
 委員 鈴木寿一(横浜市港湾局振興事業課長)
 委員 佐々木宏(国際臨海開発研究センター企画部長)
 委員 寺西正博(国土交通省港湾局国際業務室課長補佐)
 事務局 辻村幸弘(国土交通省港湾局国際企画係長)
 事務局 笹嶋 博(国際港湾協会日本会議事務局長)
 事務局 栗屋洋子(国際港湾協会日本会議事務局員)