

世 界 港 湾 の 動 き

IAPH日本フォーラム

第25号

2011.7



「博多港空撮」 福岡市港湾局 提供

- 巻頭言 福岡市港湾局 局長 松本 友行
- 日本会議活動報告 日本会議事務局 局長 高見 之孝
- 国際港湾協会の最近の活動 IAPH 事務総長 成瀬 進
- Ports & Harbors 掲載文献の紹介 (12 編)
- 会員の声
 - 「IAPH 釜山総会の印象」 (社)日本港湾協会 名誉会長 栢原 英郎
 - 「IAPH 釜山総会の印象等」 大阪港埠頭株式会社 常務取締役 篠原 正治
 - 「27 回世界港湾会議に参加して -釜山港の躍進ぶり-」
 - ピンツル港マーケティングコンサルタント (日本代表)
 - MBC インターナショナル取締役社長 菊池 宗嘉
- カレンダー
 - (1) 国際港湾協会 (IAPH) 関連行事 カレンダー 国際港湾協会
 - (2) 港湾局 国際関係行事カレンダー 国土交通省港湾局 国際企画室
- 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

IAPH 日本フォーラム

(第 25 号)

目 次

I)	巻頭言 福岡市港湾局長、IAPH 日本会議理事	松本 友行	1
II)	日本会議活動報告 日本会議事務局長	高見 之孝	4
III)	国際港湾協会の最近の活動 事務総長	成瀬 進	11
IV)	Ports & Harbors 掲載文献の紹介(12 編)		
	(1) Open Forum 論文		
	① 2011 年 1 月号「P12-13 海上・陸上両面からの保安」		14
	関東地方整備局 東京港湾事務所 特定離島港湾課	村岡 宏昭	
	② 2011 年 3 月号「P12-13 環境対策に取り組むが、競争力もつける」		18
	九州地方整備局 苅田港湾事務所	古島 ひろみ	
	(2) Feature 記事		
	③ 2011 年 1 月号「P32-33 逆境の中での統一」		22
	近畿地方整備局 港湾事業企画課 事業第 2 係	松島 修平	
	④ 2011 年 3 月号「P16-17 気候変動に対する港湾計画」		26
	国土技術政策総合研究所 管理調整部 積算支援業務課	岡野 秀男	
	(3) Cover Feature 記事		
	⑤ 2011 年 1 月号「P28-29 共に港湾振興を」		30
	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾計画課	辻村 幸弘	
	(4) Cover Story 記事		
	⑥ 2011 年 1 月号「P26-27 クラスターストーリー」		33
	九州地方整備局 北九州港湾・空港整備事務所	石松 和孝	
	⑦ 2011 年 1 月号「P30 戦略と協力」		36
	近畿地方整備局 神戸港湾事務所	塚本 邦芳	
	⑧ 2011 年 1 月号「P31 自動車輸送のクラスター化について」		38
	東北地方整備局 港湾空港部 港湾管理課	小杉 穂高	
	⑨ 2011 年 3 月号「P24-25 バージ船がオランダのボトルネックを解消」		40
	国土交通省港湾局 国際・環境課 国際企画室	土井 豊照	
	⑩ 2011 年 3 月号「P26-27 水上輸送を保持し続けるためのお金」		44
	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾物流企画室	八木 翼	
	⑪ 2011 年 3 月号「P29-31 グリーン・デルタの活用」		47
	国土技術政策総合研究所 空港研究部	井上 岳	
	(5) Maritime Update 記事		
	⑫ 2011 年 3 月号「P34 新ターミナルリース方式」		51
	中部地方整備局 清水港湾事務所	對木 努	
V)	会員の声		
	「IAPH 釜山総会の印象」		54
	(社)日本港湾協会 名誉会長	栢原 英郎	
	「IAPH 釜山総会の印象等」		56
	大阪港埠頭株式会社 常務取締役	篠原 正治	
	「27 回世界港湾会議に参加して -釜山港の躍進ぶりに-」		58
	ピンツル港マーケティングコンサルタント(日本代表)		
	MBC インターナショナル取締役社長	菊池 宗嘉	

VI)	カレンダー	61
	(1) 国際港湾協会 (IAPH) 関連行事カレンダー	国際港湾協会
	(2) 港湾局 国際関係行事カレンダー-国土交通省 港湾局 国際・環境課 国際企画室	
VII)	事務局だより	日本会議事務局長 63
	付録 会員一覧	65



巻頭言

博多港～東アジアに面する日本海ゲートウェイ～

福岡市港湾局長 松本 友行

(博多港の歴史)

福岡市のシンボルである博多湾は、糸島半島と海の中道のふたつの腕に抱かれた入海です。湾内に位置する博多港は、三方を陸に囲まれ、港口部に能古島があることから、湾外の玄界灘と比較するとはるかに波が穏やかです。「博多」の地名の由来には様々な説がありますが、大鳥が羽を広げたような地形を「羽形」と称したとする説があり、博多湾の地形をうまく表しています。

博多港の国際交流拠点としての発展は、博多港がかつて那の津と呼ばれていた遣唐使の時代、外国使節の応接の場と宿泊所を兼ねた鴻臚館とよばれる迎賓館が設けられた時に始まりました。中世・12世紀の博多には、袖の湊と呼ばれる人工の港があったといわれ、博多の街は、戦国時代の戦火による荒廃や、豊臣秀吉の太閤町割りによる復興、江戸時代の鎖国に伴う衰退など歴史的な潮流に翻弄され、幾多の栄枯盛衰を繰り返してきました。

近代の幕開けとともに、明治22年の特別輸出港の指定、明治32年の開港指定を経て、博多港は再び海への窓口を世界に開き、昭和26年の重要指定港湾指定、平成2年の特定重要港湾の指定を受け、今日の近代的貿易港として発展してきました。



博多湾空撮

(博多港の特徴)

博多港は、九州北部、日本列島の西端、日本海側に位置しており、釜山港との距離は約200km、上海港との距離は約900kmと、近年急激な経済成長を遂げている東アジアに日本の主要港の中でも最も近い地理的優位性を備えています。

それぞれのふ頭は都市高速道路のランプと隣接し、商都・福岡市からのアクセスが至便なばかりでなく、九州全域から高速道路網を利用してアクセスが可能です。また、ふ頭のすぐ近くにJR貨物福岡ターミナルがあり、鉄道輸送の利便性も極めて高くなっています。福岡空港へも都市高速道路で直結し、海上貨物から航空貨物へのスムーズな輸送が実現します。

半径5kmに集積した陸・海・空の交通体系のもとに、博多港は世界と九州地域との間での効率的な国際一貫輸送を可能にしています。

(国際物流の現状)

博多港は九州一のコンテナ貨物取扱量を誇る国際貿易港として、九州・福岡地域の暮らしや経済を支えています。コンテナ貨物取扱量の増加や船舶の大型化などに対応するため、アイランドシティに最新鋭の国際コンテナターミナルなどの港湾施設の整備を進めるとともに、その背後においては、先進的な物流機能・施設の集積を図るなど、対岸の香椎パークポートとともに国際物流拠点の形成を目指しています。

博多港は日本海側の港では唯一、欧州・北米への長距離基幹航路が就航するなど、充実した国際コンテナ航路網を有しており、世界と九州をダイレクトにつなぐ拠点港として発展しています。さらに、上海、釜山との間には定期の高速RORO船が就航し、東アジアとの近接性を活かした高速RORO船と、半径5km圏内に集積する輸送モードとの連携により、高速性・定時性に優れ「飛行機より安く、コンテナ船より早い」独自の輸送形態で、東アジアと日本各地を結んでいます。

(博多港物流ITシステム(HiTS ver.3))

博多港では、WEBサイトを利用し、輸出入コンテナのステイタス(行政手続きの進捗状況や位置情報等)の確認や、物流関係者間における作業情報の指示・伝達など、物流の効率化・迅速化に必要な情報をリアルタイムに把握できるサービスを全国に先駆けて導入しています。

これにより、コンテナターミナルゲートでの渋滞解消、電子データ交換によるペーパーレス化、二重入力や入力ミスの抑制など幅広く港湾利用者の物流業務の効率化が図られています。

(エコターミナルの取り組み)

世界最高水準のエココンテナターミナルの実現に向けて、国土交通省九州地方整備局、福岡市、博多港ふ頭株式会社が共同して、トランスファークレーンの全面電動化等の技術開発実験を行っています。この実験では、電動化トランスファークレーン(RTG)、ハイブリッドストラドルキャリア、省電力リーファー設備の3種類の荷役機器を新たに導入しています。

トランスファークレーンを電動化することで、従来と比べ、年間約2,100トンのCO2の排出が削減される見込みです。これは、アイランドシティの面積の約1.5倍(600ha)の森林が1年間に吸収する量に相当します。



電動化トランスファークレーン

ハイブリッドキャリア

省電力リーファー設備

(国際旅客の現状)

博多港の外国航路船舶乗降人員数は、平成22年に87万人を超え、港では18年連続日本一を誇っています。また、平成22年の外航クルーズ客船の寄港数も日本一となりました。

こうした利用者の増加に対応するため、岸壁・船だまり・道路・交通広場の整備などの機能強化を図るとともに、九州・アジアの海の玄関口にふさわしい、おもてなしの演出による国際ターミナル施設の改修を行っています。



クルーズ客船や国際フェリーなどが着岸する中央ふ頭



博多港国際ターミナル内装

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
(社)海洋調査協会 第二技術部長
高見 之孝

1. IAPH 日本会議機関誌「IAPH 日本フォーラム第 24号」(第 24回)編集委員会を開催し以下のように進められた。

日時:平成23年1月26日(水)15:00~16:30

場所:国土交通省港湾局 国際・環境課 国際企画室会議室

出席者:深海 正彦 委員長(国土交通省 国際企画室長)、

成瀬 進 委員(IAPH 事務総長)

座間味 委員(財)港湾臨海開発研究センター)

有本 彰男 委員(国土交通省 国際・環境課国際企画室 課長補佐)

高見 之孝 事務局長

飯塚 知浩 委員(国土交通省 国際・環境課国際企画室

国際業務第二係長)

栗屋 洋子 事務局

議題1)「IAPH 日本フォーラム」第 24号(平成23年3月発行)の編集構成の確認

確認事項

- | | | |
|-----------------------|------------------------------------|--------|
| (1)表紙の写真 | 神戸市みなと総局 | |
| (2)巻頭言 | 国際港湾協会協力財団 会長、
IAPH 日本会議 会長 | (染谷昭夫) |
| (3)日本会議活動報告 | | (高見之孝) |
| (4)国際港湾協会の最近の動き | | (成瀬 進) |
| (5)IAPH 専門委員会活動報告 | | |
| (6)Ports & Harbors 抄訳 | | (13編) |
| (7)会員の声 | | |
| (8)カレンダー | 1)IAPH 本部事務局
2)港湾局 国際・環境課 国際企画室 | |
| (9)事務局だより | | (高見之孝) |

議題2)「IAPH 日本フォーラム」第 25号(平成 23 年7月発行予定)の編集方針の検討)

検討事項

- (1)表紙の写真 福岡市港湾局
- (2)巻頭言 福岡市港湾局長 (松本友行)
- (3)日本会議活動報告 (高見之孝)
- (4)IAPH の動き (成瀬 進)
- (5)Ports & Harbors 抄訳
- (6)会員の声
- (7)カレンダー 1)IAPH 本部事務局
2)港湾局 国際・環境課 国際企画室
- (8)事務局だより (高見之孝)

議題3)その他

議事概要

議題1)「IAPH 日本フォーラム」第 24号(平成 23 年 3 月発行)の編集構成の確認

確認事項

- (1) 表紙の写真については、神戸市みなと総局より提出済み。(3枚)
- (2) 巻頭言については、日本会議 染谷会長にお願いしている。
- (3) 日本会議活動報告については、事務局 高見事務局長
- (4)IAPH の動きは、成瀬事務局長にお願いする。
- (5)Ports & Harbor の抄訳に付いては、今回は IAPH の P&H2010 年 9 月号 6 編、11月号 7 編、合計 13 編について全てボランティアにより下記の日程で進める予定です。校閲の分担を本省 2 編、事務局 11 編をそれぞれ担当する。

- > 抄訳の応募開始 平成 23 年 1 月 14 日
- > 抄訳締切 2 月 14 日
- > 校閲作業終了 2 月 28 日
- > 顔写真の提出 2 月 28 日
- > 最終文書提出 3 月 10 日
- > 編集作業終了、印刷作業 3 月 23 日
- > 発送予定 3 月 28 日

(7) 会員の声

今回は、名古屋港管理組合 港営部 次長 中山武彦さんから既にすでに提出済みです。

- ①「名古屋港とシドニー港との姉妹港提携について」
名古屋港管理組合 港営部 次長 (中山武彦)

(8) カレンダーは、

- 1) IAPH 本部事務局
- 2) 港湾局 国際・環境課国際企画室にお願い致します。

(9) 事務局だより 日本会議事務局

議題2)

(IAPH 日本フォーラム第 25 号、平成 23 年 7 月末発行予定)

検討事項

- | | | | |
|-----------------------|--------------------|------|--------|
| (1)表紙の写真 | 福岡市港湾局 | (予定) | |
| (2)巻頭言 | 福岡市港湾局長 | (予定) | (松本友行) |
| (3)日本会議活動報告 | | | (高見之孝) |
| (4)IAPH の動き | | | (成瀬 進) |
| (5)Ports & Harbors 抄訳 | | | |
| (6)会員の声 | | | |
| (7)カレンダー | 1)IAPH 本部事務局 | | |
| | 2)港湾局 国際・環境課 国際企画室 | | |
| (8)事務局だより | | | (高見之孝) |

議題3)その他

2. 第 27 回国際港湾協会ブサン総会

27回 IAPH ブサン総会は、2011 年5月22日から27日までの短い時間であったが、総会の準備は、はるか以前から始まっていた。総会は開くということは大変なエネルギーと人的協力が大切だと思われる。約2年かけて、作り上げる総会は、たずさわる人のなみなみならぬ積み重ねの結晶と感じた総会であった。

初めに専門委員会(下では技術委員会となっている)が5月23日に開かれた。今回のテーマを以下に示す。

英語	日本語
Technical Committee	専門委員会
1.Group for Communication & Training	1. 広報・研修グループ
Human Resources Development Com.	① 人的資源開発委員会
Communication and Community Relations Com.	② 広報・地域社会委員会
2.Group for Port Safety, Security & Environment	2. 安全・保安・環境グループ
Port Safety and Security Com.	③ 港湾安全・保安委員会
Port Environment Com.	④ 港湾環境委員会
Legal Com.	⑤ 法律委員会
3.Group for Development, Operations & Facilitation	3. 開発・運営・振興グループ
Port Planning & Development Com.	⑥ 港湾計画・開発委員会
Port Operations & Logistics Com.	⑦ 港湾運営・ロジスティクス委員会
Trade Facilitation & Port Community System Com	⑧ 貿易手続・情報システム委員会

この中で、日本から色々な人が携わっているが、港湾計画・開発委員会の副委員長は日本人である。このような会議に積極的に参加しないと、国際の中ではなかなか存在感が認められない。暫定的、一時的参加でなく、長期間にわたる貢献を求められるのが、国際的に活躍(人と人との交流・絆が大切)する基盤だと先輩に教わったことがある。何事も継続なのかもしれない。

今回の総会の主題は、以下にあるように

“Embracing Our Future—Expanding Our Scope”

“変化する未来に対する対処と港湾の役割拡大”となっている。

主題

変化する未来に対する対処と港湾の役割拡大

全体的なスケジュールは以下の通りであった。

2011	時間	内容	場所		
5. 22(日)	15:00-18:00	役員会議	パラダイスホテル	登 録	Paradise Hotel, Lobby
	19:00-22:00	歓迎レセプション			
5. 23(月)	09:00-10:00	技術委員会	パラダイスホテル		
	10:00-12:00	技術委員会(1、2、3)			
	12:00-13:00	昼食			
	13:00-16:00	技術委員会(1、2、3)			
	16:00-18:00	長期計画樹立および検討技術委員会			
	19:00-22:00	歓迎夕食会			BEXCO
5. 24(火)	08:30-09:30	Pre-Conference 理事会	BEXCO		
	09:30-11:10	開会式			
	11:10-13:30	昼食／展示開幕			
	13:30-17:00	学術会議 1			
	19:00-22:00	公式夕食会	梵魚寺		
5. 25(水)	08:00-09:00	役員会議	BEXCO		
	09:00-12:30	学術会議 2			
	12:30-13:30	昼食			
	13:30-17:00	学術会議 3			
	19:00-22:00	LA Night	ロッセホテル 釜山		
5. 26(木)	08:00-09:00	執行委員会	BEXCO		
	09:00-12:40	学術会議 4			
	12:40-14:00	昼食			
	14:00-15:30	総会			
	16:00-17:00	閉会式／Post-Conference 理事会			
	19:00-22:00	歓送夕食会	パラダイスホテル		
5. 27(金)	09:30-14:30	技術視察	釜山新港		
	19:00-22:00	釜山港祭り	国際クルーズター ミナル		

次に学術会議が開かれた。

Working Session 1(学術会議 1)では

Globalization After the crisis(経済危機後の国際化)

学術会議1-1 The New Face of the world Economy and Global Trade(国際経済の新しい表情)

- ① 世界的危機後の世界経済
- ② 世界海運市場の新たな挑戦と将来
- ③ 将来のエネルギーの需要と供給のシナリオ

学術会議1-2 New Dimensions of Globalization(国際化の新たな局面)

- ④ 世界海運業会での新たな戦略
- ⑤ 海洋輸送とロジステックスの安全での新たな展開
- ⑥ 港湾で働く人たちへの訓練の国際基準

Working Session 2 では

Climate Change and the World's Ports(気候変動と世界の港湾)

学術会議2-1 World Ports Climate Initiative(世界港湾気象構想)

- ① (ESI)船舶環境指標
- ② 陸電供給(他の WPCI 事業)
- ③ ロッテルダム of 港湾気象活動

学術会議2-2 Climate Action in Progress(進行中の気象活動)

- ④ GHG 排出への海運業の新たな取り組み
- ⑤ 気象変動対策への環境貢献度への取り組み
- ⑥ 気象変動に適応する港湾活動
- ⑦ 日本の東北地方の津波ケース

Working Session 3 では

Port Logistics and Community System(港湾のロジステックと社会組織)

学術会議3-1では Strategies to Strengthen Port Logistics(港湾ロジステックスの強化への戦略)

- ① ヨーロッパの港と内陸部の港の間の相乗効果の調査
- ② アジア/オセアニアのロジスティクス公園への新しい取り組み
- ③ なぜ鉄道輸送ロジステックスが港湾開発の成功に大切か
- ④ アメリカでの鉄道輸送の改良

学術会議3-2 Advancing Port Community Systems(進化している港湾分野通信網)

- ⑤ PCS 成功のカギ
- ⑥ ヨーロッパでの先進 PCS

Working Session 4 では

Cities and Ports(都市と港湾)

学術会議4-1 Port Redevelopment(港湾の再開発)

- ① ヨーロッパでの港湾区域の再開発事例
- ② アメリカでの港湾区域の再開発事例
- ③ アジア、オセアノアでの港湾区域の再開発事例
- ④ 港湾区域の再開発への新しい取り組み

学術会議4-2 Cruise Ports and the Cruise Industry(クルーズ港とクルーズ業界)

- ⑤ インド洋における地域経済へのクルーズ港と観光の大きな影響
- ⑥ アメリカにおける地域経済へのクルーズ港と観光の大きな影響
- ⑦ アジアにおける地域経済へのクルーズ港と観光の大きな影響
- ⑧ クルーズ船の将来:クルーズ事業の予定

以上が学術会議の主な項目である。

総会が次に来るがその内容は他で示されるだろうから、他をお願いするとして、今回の総会で感じたことは、発展途上国は元気だが、先進諸国特に日本は元気が出ないということである。同時に、世界は経済が豊かにならないと、元気がでないのだと感じた。その生き方にさまざまな意見が出るであろうが、なんとか今の状況を脱却したいとの思いが先進国に強くあることを感じた。

日本での災害が一段らくしたという感じでなく、想定外や想定されるが予測ができない災害の渦が、東北の災害で残っている間に、日本は世界の中で何を指すか、明確な未来像を作る必要があると感じる。経済、環境等を含めて、さまざまな困難に立ち向かう勇気も大切なのかも知れない。

(勇気とは、困難に立ち向かってもたじろがない気品である。ケネデー)



国際港湾協会の最近の活動 [2010年4月～2011年7月]

国際港湾協会 事務総長 成瀬進

1. IAPH ブサン総会

二年に一度開催される IAPH の「World Ports Conference」が韓国ブサンで5月23日～27日に開催されました。世界約50カ国から約700人の港湾関係者が集まり盛大な会議となりました。日本からも50名を超える方々の参加がありました。この場をお借りして参加頂いた皆様への感謝の意を表したいと思います。

① 技術委員会

23日には IAPH の8つの技術委員会が開催され、前回のジェノバ総会からの活動成果が討議されたほか、今後二年間の活動計画が議論され決定されました。わかりやすい成果としては、「気球温暖化に対応した港湾の適応マニュアル」、「Port Community System に関する報告書」、「港湾の水質環境に関する報告書」などがあります。また、今年1月から運用が開始された EIS(Environmental Ship Index)の運用状況についての報告などがありました。また、今後の活動計画には「LNG 燃料船に対応する港湾計画手法」など目新しいものも含まれています。



また、すべての技術委員会の終了後、内部委員会の一つである「IAPH 長期計画委員会」が5年ぶりに開催されました。IAPH を今後どのような方向に導き、そのために IAPH をどのように運営していくかを議論するが主なテーマでしたが、フリーな議論の結果タスクフォースの設置とメンバーを決定し、新しい Mission Statement 等の原案の草稿を行うこととなりました。この委員会は12月にアントワープで開催される IAPH アフリカ・ヨーロッパ地域会議に合わせて再度開催されることとなっています。

② 総会前理事会

24日に総会前理事会を開催しました。ここでは、会長、副会長の人事、2010年の決算及び2011・2012年の予算など重要な案件について審議し了解を得て後日予定の全体会議で議決をいただくこととなりました。また、次回のロスアンゼルス総会に続く2015年の総会をドイツのハンブルグで開催することを決定しました。

③ 開会式と Working Session

理事会に引き続き、総会の開会式が行われました。ブサン港湾庁の Roh 総裁、IAPH 会長の Ndua 氏の挨拶やブサン市市長、韓国国土交通水産大臣の祝辞などがあつたほか、日本から国土交通省港湾局の山縣参事官が登壇し日本の震災に対する各国からの支援に対する感謝の言葉を述べました。さらに、基調演説として、PIANC の Eric Van den Eede 会長と韓国海洋大学の Keo-Don Oh 学長がスピーチを行いました。その後、Working Session として4テ

マについて 2 日間にわたり講演と討議が行われました。4 つのテーマは「経済危機の後のグローバル化」、「環境と世界の港湾」、「ロジスティクスとコミュニティシステム」、「都市と港湾」で、いずれも現在世界の港湾が現在直面している課題を取り上げています。講演は 30 編近くに及ぶため、個々の講演の内容には触れませんが(IAPH のホームページにプレゼンテーション資料のすべてが掲載されています。また、9 月末に開催される IAPH セミナーでも詳しく発表される予定です)、日本からは東京大学の磯辺教授が「地球温暖化に対応した海岸保全施設の計画手法」、また、独立行政法人港湾空港技術研究所の藤田理事長代行が「北東日本における津波とその被害」と題して講演を行いました。

④ IAPH 総会



26 日午後まで続いた Working Session の終了後 IAPH の最高意思決定機関である総会が開催されました。事前の理事会で了解を取り付けた人事と決算・予算が全会一致で了承されました。この結果、2 年後のロスアンゼルス総会までを任期として、会長にロスアンゼルスの Knatz 氏、副会長にシドニーの Gilfillan 氏、バルセロナの Mila 氏、マイアミの Johnson 氏の各氏が就任することが正式に決定しました。

また、総会に合わせて IAPH が主催する 2 つのエッセイコンテスト (Akiyama Award、Busan OpenAward) 及び IT コンテストの表彰式も行われました。それぞれナイジェリア港湾局の Jegede 氏、ネルソン港湾局(ニュージーランド)の MacDonald 氏、バルセロナ港が受賞しましたが、ここ数年日本からの応募が皆無なのは寂しい限りです。



この総会では IAPH の主張を表明する決議文(resolutions)を 6 つ採択しました。「サプライチェーンにおけるコンテナの安全」は荷主にコンテナ重量等の適切な申告を呼びかけるものです。「港湾インフラストラクチャーの開発」は経済危機から脱した港湾需要に対応するインフラ整備を各国政府や港湾管理者に呼びかけるものです。「WPCI の ESI に関する決議」は運用の始まった ESI への参加を船会社や港湾管理者などに呼びかけるものです。「Piracy に関する決議」は Piracy 行為による影響が船員や船会社のみならず周辺の港湾にまで及んでいることにかんがみ、各国政府に海賊行為への断固たる措置をとることを要請するものです。「東日本の震災被害に関する決議」は被災者への哀悼の意を表明するとともに IAPH が開設した Tsunami Relief Fund への募金を募る内容です。すでに、IAPH 本部からの 1 万ドルを含め、世界の港湾から 3 万ドルを超える募金が集まっています。さらに、恒例となっている主催港ブサン港湾公社に対する感謝の決議文も採択しています。

最後に、会長職を去る Ndua 氏と新しく会長に就任した Knatz 氏がそれぞれ挨拶を行い、総会が終了しました。

⑤ 総会後理事会

新しい執行部による正式な初会合として、総会後理事会が開催されました。ここでは、技術委

員会の今後 2 年間の活動計画が各委員長より報告され議論されました。また、より効率的な委員会運営を目指して、Human Resources Development Committee と Communication and Community Relations Committee を統合することが合意されました。さらに、来年イスラエルで予定されている中間年港湾会議の Working Session のテーマについても活発な議論がなされました。



最後に、Knatz 新会長より今後二年間の運営方針として、「IAPH の対外的な知名度を高め、IAPH の存在基盤を確固たるものにする」ということが最重要課題として強調され、このための方策として高頻度にプレスリリースを行うこと及びホームページでの Facebook の活用等が挙げられました。

2. 本部の活動状況

この 2, 3ヶ月は総会に向けての準備と終了後の取りまとめに追われてきたように感じています。総会関係のプレゼンテーション資料や議事録等は、既にすべてホームページに掲載されていますが、ブサン港湾公社は現在総会のすべてをまとめた Proceedings を作成しているところです。完成次第デジタル版はホームページに掲載されますが、同時に印刷する予定ともなっており完成次第総会参加者あて配布される予定です。

常任理事の選挙が進行中です。これは、各所属機関からの退職や転職に伴う欠員（現在 6 名の欠員が生じている）を埋めるものです。各国の理事及び理事代理から立候補者を募り、候補者が多数の場合は 3 地域ごとに理事による投票を実施し決定します。選挙結果は 8 月中には確定する予定で、結果が確定し次第ホームページに掲載する予定です。

(写真提供 : Busan Port Authority)



抄訳者 村岡氏



海上・陸上両面からの保安 Security from both sides

Chris Trelawny

【概要】

現在、港湾の保安は陸上からの視点で考えられているが、海上からのアプローチを視野に入れた保安計画を策定する必要がある。しかし、不適切な保安計画は海運業にとって妨げになる可能性があり、適切な保安計画策定には各機関の協同が必要不可欠である。また、適切な保安計画のある港湾施設は、国家防衛の役割も果たす。

【本文】

IMO のクリス・トレローニーは、陸側からと同様に海側を視野に入れた保安への協同アプローチを採用する港を考えている。効果的で釣り合いのとれた対策を実施することによって、港湾は国家の安全を保証する役割を果たすことができる。

船舶を狙う海賊行為や武装強盗を抑制することは、国際海事機構(IMO)が海事保安関連で焦点をあてている問題の1つである。IMOは、SOLAS(囲み参照)に詳述されており海事保安力を高めるための特別措置として知られている一連の義務と必要要件を通じて、民間の海運業が自身を守るために何ができるかを考えている。このことは、政府が国際貿易を守ることを支援することになる。

一般的にこの“特別措置”は、陸側に対するよりも船舶に厳しく適用されていると言われている。この見方は、ある面、真実である。多くの種類の貨物船、例えばエネルギー輸送部門の貨物船は、既にしっかりとした安全の素地があり、保安手順の設定は、主として既存の手順の再確認を行うことであった。旅客船は特別な規制を持ち、数年にわたり保安職員を乗せている。こうした状況はあるが、船舶を守るための措置が、港湾の予防措置とサプライチェーンセキュリティ手順の実施を通じて、陸上でも始まることに留意することは重要なことである。

IMO加盟国が新たな協定を作るのではなく海事保安をSOLASに関連づけて行うと決定したのは、2001年9月のテロ攻撃を受けたことにより、迅速な行動が求められていたことに基づく実際的な決定であった。テロ攻撃の日から137のSOLAS締結国でこの構想が発効するまで3年未満であり、国際条約の世界で、これは電光石火のスピードであった。

SOLASを使うことのマイナス面は、定義上、SOLASが海上の事柄に関するものであり、陸側への権限が制限されていたことだった。その解決策は、2つあった。1つ目は、政府自身が『港湾施設』(多くの国で港湾全体を意味する)の意味するものを定義することを認めることとであり、2つ目は、港湾保安に関する実務のILO/IMO規定(より広い港湾区域にISPS Codeの規定を効果的に拡大する有用な手引き)を作成するために国際労働機関(ILO)と共同作業することであった。

港湾に関するILOの規則や、港湾施設のためのIMOの規則の話題に関わりなく、重要な問題は、各港湾に政府が承認した適切な計画があり、保安体制が整っているということである。この計画には、保安に関連する種々の機関を最大限網羅し、その役割を記載しなければならない。更に、資格のある職員を港湾施設保安職員として任命し、保安区域の地理的境界を明らかにしなければならない。多くの場合、こういったことすら行われていない。

第一に、保安計画は後背地からのアクセスにも海側からのアクセスにも対処しなければならない。多くの港湾施設の保安計画は、海側からのアプローチをコントロールする必要性を全く無視している。これは多数のターミナルがある港湾で、すべてが独立して運営され、それぞれ陸域側からのアクセスをコントロールすることに焦点を当てているところで特に顕著である。また、海側を見張ることは、港内艇の参加が必要であり、多くの港湾は保安体制の中にそれらの船舶を取り入れることができていない。

いくつかの港湾は海側に目を向ける行動を起こし、2004年7月以来、IMOに報告された港湾区域の船舶に対する武装強盗数は着実に低下している。しかし、こうしたことが実現していない例がまだ多くある。

港湾はまた、国家の海事セキュリティ・プログラムの開発を通じてだけでなく、効果的な港湾施設と港湾保安委員会を通して、当該港湾の保安システム全体を調査する権限を有するすべての関係団体間の調整、協力及びコミュニケーションについても取

り組まなければならない。

保安計画に従って保安対策を実施するために、多くの港湾施設が、機材と人員を配置しているが、問題なのはこれらの対策がどれ位の効果があるのかということである。また、各港湾施設が実施することになっていることを実際に行っているかどうか検証されているか、保安職員あるいは政府の職員が、基準が制定され適切に維持されていることを確かめるための監督メカニズムがあるか等の問題もある。定期的な点検、システム試験のプログラム、及び継続した訓練プログラム制度が無ければ、保安はうわべだけのものになり、貿易と海上輸送の促進に対する障害になる。

保安のための特別措置に船舶が従うことは、その船舶の旗国の法律で制定される。コントロールと遵守の状況を点検する体制がこれを支えるが、この体制は、實際上、海上安全に対するポートステートコントロール^{注1}体制と類似である。港湾保安は国防問題であるので、政府が保安を改善する義務を積極的に監視しない限り、港湾施設に対するそのような体制は存在しない。従って、ある港に寄港する船舶は、その港湾施設から提供される保安レベルを考慮しない保安適合検査を受けることになる。例えば、もし、港湾施設が適切にアクセスコントロールを行い、海からのアプローチを適切にカバーするならば、船の乗船通路上に見張りを配備することは必要であるのだろうか？

海事保安は、船舶と船舶にサービスを提供する港湾施設の間に協力関係がなければならない。庶民と上流階級のようなかけ離れた関係であってはならない。港湾施設はサービス提供者であり、良いサービスと良い保安は共に、非常に市場性が高い。

海運業は、金を儲けるために存在する。一般的に障害又は遅延となるものは、何でも悪である。コンテナの100%スクリーニング、異なるコントロール機関による何回ものまとまりのない船舶と貨物の点検、福祉組織が船員と会うことの禁止、船員の上陸拒否及び文書手続における行き過ぎた官僚主義的扱いは、世界海上輸送の促進を妨げる。

大部分の人は政府によるコントロール(セキュリティ規制を含む)が必要であると認めるが、港湾管理者は不必要で無駄な規則や重複作業を減らすことに積極的でなければならない。また、より円滑に進むような方法でこれらの管理を行うよう努めなければならない。

港湾と港湾施設の保安対策が適切に行われるとき、窃盗を減少させ、薬、武器及び違法商品等の取引を途絶し、密航者数を減少させ、テロリズム及びその他の不当行為を阻止することができる。こうした保安に対する港湾の役割はあまりに重要であり、その役割を十分には果たすことができない。

クリス・トレローニーは、国際海事機構の海上安全部、海事保安促進課の課長補佐である。



注1: **ポートステートコントロール**(Port State Control、**PSC**)とは、自国の港に入港する外国船籍の船に対してその国が行なう、船内設備や乗組員の資格などの安全に関する立入検査の事である。

本稿の見解は、著者自身のもので、必ずしもIMOまたはその事務局の方針、見方であるというわけではない。

SOLAS and ISPS

現在の海事保安体制は海事保安の強化のための特別措置によって述べられている(1974年の海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS)のXI-2章及び国際船舶と港湾施設保安(ISPS)コードにて詳述)。また、この特別措置は、国の海事保安姿勢の相互認証のための国際的な枠組みも提供している、とIMO代表ディレクター、クリス・トレローニーはPort & Harborsに語った。

この枠組みは「最も国際的な産業である国際海運は、攻撃から自身を守ることができるといふ信頼、及び船舶は沿岸及び港湾国家の脅威とならないといふ信頼」を造らなければならないと、彼は言った。

(抄訳者: 関東地方整備局 東京港湾事務所 特定離島港湾課 村岡 宏昭)

(校閲: 五洋建設株式会社 常務執行役員 大内 久夫)



抄訳者 古島氏



ロッテルダム市は、炭酸ガス排出削減においてヨーロッパをリードしている。ポートアドバイザー、ピーターヴァンエッセンがその理由について説明する。

環境対策に取り組むが、競争力もつける Green but still Competitive

概要

ロッテルダム港は市全体のCO2排出の大部分を排出している。そこで、経済活動を萎縮させることなく環境に配慮する方策を模索している。具体的には2025年までに排出量を半減させるために、官民一体となって取り組んでいる。また、民間が参加しやすいように、政策の目的や理由について丁寧に説明し、途中で頓挫することのないよう官が保証することが重要である。

ロッテルダム港は、市全体の炭酸ガス排出量の90%を排出しており、取り扱い貨物の増加や港勢の振興も維持しながらの二酸化炭素排出削減という大きな目標を自らに課している。

それはハードルの高い目標かもしれないが、他に代替案はない。港湾管理委員会のアドバイザーとして、私には目標の規模とそれに直面せざるを得ない理由を説明する義務がある。

この15～20年間に新たなビジネスの形としてエネルギー、化学、石油工業をとりいれた多くの新しい形のビジネスを誘致してきたが、それらはすべて二酸化炭素の排出量増加を引き起こした。私たちには港湾の拡張による気候変動への影響力の方向を反転させる義務がある。

戦略の一つ目は、ロッテルダム気候イニシアチブ(RCI)ークリントン気候イニシアチブを基にして2007年に立ち上げられたー2025年までに二酸化炭素排出レベルを1990年の50%で安定させることである。現在、イニシアチブのフェーズ2へと移行しており、2014年まで継続していく。

私たちの任務は二面性を有している。すなわち、CO₂の削減を図りつつ経済力を強化するというものであるが、これらは港湾の競争力を維持しながら実行されなければならない。収益性への影響はあってはならないし、加えて、さらなる新しいビジネスを誘致すべきなのである。

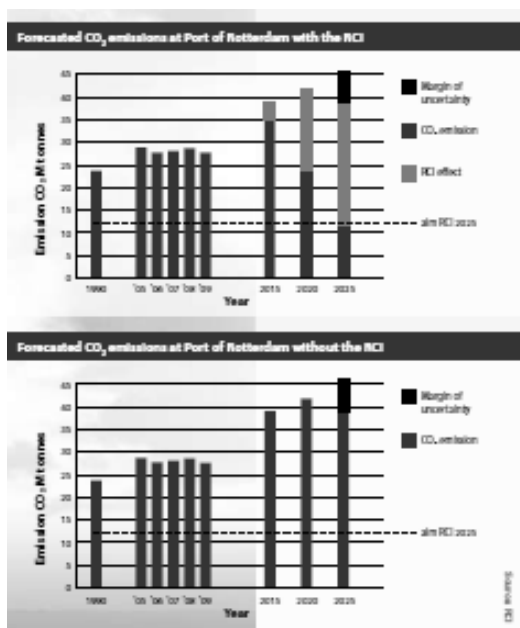
しかし、そのプロジェクトの関係者は港湾管理者のみではない。港湾管理者は自治体、DCMR環境保護局、及び港湾経営者協会Deltalingsと共に市行政の一環として本プロジェクトを推進する四つの団体の一つに過ぎない。

RCI政策が誘導する排出削減または介入による負荷軽減のプロジェクトにより民間企業が利益を得ることも必要とされる。このことはRCI政策の持続可能性を確保するための基本的要素である。すなわち、経済の発展と環境保護の両立を持続させるという願望に矛盾があるとはわたしは思わない。

ロッテルダム港湾局は、この公約を実現させることは高くつくことを理解している。その第1期、2007年から2010年まで、港湾は合計5000万ユーロ(6800万ドル)を確保した。

そして2014年にかけての第2期において、緩和・適合プロジェクトのためにさらに3000万ユーロが割り当てられている。これらの予算は、プロジェクトを生み出し、その実行可能性を確認し、さまざまな分野においてエネルギー効率への対策に優先して投資をする企業を探し出すために使用されるだろう。

実験下にある分野のひとつとして再生可能エネルギーがあるが、2020年までに港湾地域における風力発電量は現在の150MWから300MWまで倍増することだろう。私たちは、エネルギー生産の倍増を可能にする条件を確立させるところであるが、パイプラインやその他の固定インフラを据え付けた地域への太陽光パネル設置によるエネルギー効率化推進の可能性をも模索している。



図表「上」 ロッテルダム港におけるCO2排出量予測(RCI方式)

不確定要素 CO2排出 RCI効果

2025年 RCIの目標

「下」 ロッテルダム港におけるCO2排出量予測(RCI方式不採用)

不確定要素 CO2排出

2025年 RCIの目標

私たちは、これらの試みを、単に代替のエネルギー源を発見することにとどまらず、なお一層の省エネの機会として認識しなければならない。 ロッテルダム港管理局は、無駄に漏洩している熱エネルギーを集めて再利用できれば、年間2000MWと同等の膨大なエネルギーになると見積もっている。これが新しい企画において、より高度な解決策を導き出すこととなった。

今のところ無駄な蒸気として異常な高温を発生させている現場が1箇所あるので、この熱を利用する計画だ。 そこから3キロ離れたところに再利用加工が可能な場所があり、それで私たちは蒸気を送るパイプライン建設実行にむけて調査を終えたところだ。

これは、わたしたちが200万ユーロの補助金を拠出する2000～3000万ユーロの共同プロジェクトである。

同様に、もっと大規模なもので、Maasvlakteコンビナートの新しい火力発電所からのCO2排出増加についても対処するべく、RCIは計画しなければならない。 Eon社のひとつの火力発電所が既に稼働中であり、その発電量を倍増する計画も進行中であ

新たなインフラ整備が必要となる、新LNGターミナルが今年創業を開始する見込みである。

RCIはこの新ターミナルが第一義的なエネルギー供給の役割に加え、新世代内航船団に向けたSOx・NOx・CO2低排出燃料を供給できるかどうかを試験する予定である。 私たちはまた、計画中あるいは既存の様々なインフラ計画におけるエネルギー利用の改善を目指している。 例えば、私たちはバイオマスを供給源とする、CO2を削減しながら港へ貨物を運ぶ熱電供給を選択肢とするべく研究中である。

る。一方でElectrabel社が800MWの火力発電所を新設中である。

これら双方の電力会社は、結果として発生するCO2を回収、輸送して保管する計画（事業費4億ユーロ）に従事している。このプロジェクトは、企業の自己資金に加えEUと各国政府の補助金によって運用されている。これはまだ初期段階にある巨大事業だが、港はパイプライン方式を提供し、輸送と取扱いについて助言をする役割を果たすだろう。

ロッテルダム港の利用者(オペレータ、船会社、および工場)はRCIIにうまく応じてはきたが、このスケールの変化によって混乱を生じる恐れがある。私たちの大規模賃借人が後援する。それは、コストを調査して市場の動向に沿っていることを認めているからだ。基本的に、彼らはこのようなステップを踏むことが必要であると認識している。

当初は躊躇することもあったが、良い仕事をしようとする上で港湾の評価は、契約成立のためにも重要だった。港は港勢を保っており、2010年は、2008年をしのぎ逆転する記録的な年になった。港がこれらを適切に管理するであろうという信用があったこそ、すでに多くの投資がなされているのだ。

港を訪れる人々は、港の光景は決して急速で劇的な変化を見せるわけではないが港湾ビジネスの重点が開発基盤の持続性と連携の強化に移行していることを感じ取っている。

はっきりと同じ変化を受け入れようとするいかなる港も、主要な出資者を確保し賛同を得ておくべきである。なぜならば、ある団体、たとえば事業共同体はそれらが不利益になると考えて、投資を避け、容易に対立を産み出すものだからだ。やろうとしていることは正しいということ、そして、それらを実行することによって競争力が犠牲になるようなことはないことを関係者に納得してもらうのに時間を惜しんではならない。

(抄訳者:九州地方整備局 苅田港湾事務所 古島 ひろみ)

(校閲:株式会社 大本組 常務執行役員 上田 寛)



抄訳者 松島氏



Unity in adversity

逆境の中での統一 Unity in adversity

海賊が高危険区域の外縁部に及ぶにつれて、当該地域の国家と港は、解決策はソマリアの陸上にあると言う。

概要

海賊行為がインド洋全域に広がっているが、ステファン・スパーク(Stephen Spark)がモーリシャスの会議で気づいたように、港と国家は脅威に対して団結を模索している。

共通の脅威に立ち向かうことほど、人々を結びつけるものはない。2010年10月7日モーリシャスのグランド・バイエ(Grand Baie)で開催された海賊行為に関する第2回地域大臣会合で、こうした事態が生じた。モーリシャスの内閣総理大臣ナヴィン・ラングーラム(Navin Ramgoolam)と外務大臣のアルヴィン・ブーレル(Arvin Boolell)が主催したこの会合には、国連海賊行為担当特別補佐官のジャック・ラング(Jack Lang)、EUの外交上級代表のバロネス・アシュトン(Baroness Ashton)とこの地域の全ての国家と組織の代表が出席した。

これほど多くの地域の国家や組織がこうした共同戦線を張ることを示したのは、これが初めてだったので、どの国や組織が出席したのかを知ることは意味あることである。代表達は、ソマリアの海賊行為が地域の保安と経済に深刻で継続的な危険をもたらす災いであることを認めた。

それは、アデン(Aden)湾とインド洋の周辺部における商業海運に大きな損害を与える海上犯罪の急増を声高に非難する初めての会議とはならなかったが、海軍の力だけでは、ソマリアの海賊を決して倒すことができないことを認めた。P&H が刊行したように、23 隻の船と 547 人の船乗りを人質にとった海賊との戦いは、海はもちろん陸でも戦わなければならないと、代表達は認めた。

かつて、海賊は、ソマリア海に近づく漁船と小型貨物船を攻撃することだけで満足していた。しかし、今日では、ブーレルが指摘したように、問題はインド洋の広大な領域まで拡大し、より小さな国々の安定性を脅かしている。6 月、国際海事局(IBM)は、海賊行為の危険区域(HRZ)を南緯 10 度、東経 78 度まで広げた。しかし、IBM マネージャーのサイラス・マンデイ(Cyrus Mondy)が P&H に語ったところでは、去年は北緯 20.5 度から南緯 9.5 度でハイジャックされている。12 月 5 日にバルク運搬船シャール・モニ(Jahan Moni)は、北緯 8.12 度と東経 71. 55 度のミニコイ(Minicoy)島から 67 マイルで捕獲された。そこは、ソマリアから 1300 マイルも離れているが、インドのコチ(Kochi)からは 280 マイルしか離れていない。海賊を取り締まる多国籍機動部隊の 30-40 隻の艦艇だけで、本気で暴れ回る海の侵略者からこのような広大な海域の安全を保つことは期待できない。また、11 月に、Samho Dream を開放するため 950 万ドル支払われたと報道されるなど、海賊にとって手にする報酬は上がっている。

この問題は、インド洋の小さな島国が広大な排他的経済水域をパトロールすることができず、海賊と違法な漁船の侵入に対して弱点となっていることで、事態が悪化している。

ラングーラム(Ramgoolam)総理は、グランド・バイエ(Grand Baie)で、海賊行為が我々の経済へのかなりの影響を及ぼしていると、代表団に述べた。モーリヤスの保険の高騰により、1teu の費用は 132ドルから 185ドルに騰がった。ケニヤの Daily Nation 紙は、海賊を避ける迂回路を取ることによって、ドバイ(Dubai)からモンバサ(Mombasa)の輸送が 7 日から 12 日まで伸び、原油をモンバサ(Mombasa)に輸入する費用が 1 トン当たり 12.5ドル増えたと報じた。セイシエルの外務大臣ジャン・ポール・アダム(Jean-Paul Adam)は、著書「外交官」(The Diplomat)で、「海賊行為関連でセイシエルの GDP の 4%が損失したと見積り、さらに毎年、海賊撲滅作戦は、1 億ユーロの国家予算の中から 230 万ユーロかかっている」と書いている。

海賊行為は、地域の取引パターンもゆがめている。12 月に、モーリヤスは、海賊により輸送が遅れるので、今後生きている動物をケニヤから輸入しないこと、そして保険経費が家畜をあまりに高価にしていることを述べた。

クルーズ事業も打撃を受けた。タンザニア駐在のセイシエル領事、マリーボンヌ・プール(Maryvonne Pool)は、海賊が完全には収まらないのでインド洋のクルーズ船の



我々は、17 世紀の犯罪に 21 世紀の解決策を必要としている。
モーリヤス共和国内閣総理大臣の
ナヴィン・ラングーラム
(Navin Ramgoolam)

数が大幅に減少すると述べたと、タンザニアの日刊ニュースに掲載された。伝えられるところでは、モンバサ(Mombasa)への寄港は、2010年の初めに、95%減少した。

我々はこの17世紀の犯罪に21世紀の解決策が必要であると、ランゴラム(Ramgoolam)は言明した。しかしながら、ITF(国際運輸労連)のスポークスマンは海賊行為に対する解決策はない事をP&Hに伝えた。彼の見解では、最も必要なものは、「より政治的な意志」、「さらなる禁止命令」、「さらなる刑事訴追」であった。さらなる刑事訴追は、疑問が呈されており、法廷によっては自国の水域外で海賊行為の告発はできないと宣言している。セイシェルとケニアは、自国の法制度に科せられている重い負担に不満を訴えており、モーリシャスは国内に海賊行為の裁判所と法廷を設置する計画をためらっている。

こうした状況ではあるが、ブーレル(Boolel)は、海賊行為に対しての地域の協力の必要性について強固な姿勢を取っている。「これは、共同責任である。どんな島も、沿岸の国も、内陸国も個々では遂行出来ない戦争である。」6月にインド洋の海軍が提案されたが、焦点はソマリア領海外での海賊の起訴を簡単にするための強制力の調整、能力強化策、そして地域の組織の強化である。そのひとつが、セイシェルに本部をかまえる南アジア・アフリカ港安定共同組織 SAARPSO の2008年の設立であった。それは、海賊行為と違法な漁船と戦うことや、船の監視の改善と、インド洋の環境の保護を目指している。

その他の地域組織には、インド洋委員会、インド洋マグロ類委員会(IOTC)と東南アフリカ港湾管理機構がある。IAPHは、もちろん、ジブチ、インド、ケニア、モルディヴ、モーリシャス、パキスタンとレユニオンの港を代表しているが、その全てがソマリアの海賊行為の影響を被っている。

港が商船への実質的な支援や情報を与えているケースがある。セイシールのビクトリア(Victoria)港は、海賊から逃げる船の避難の港であり、燃料を割引価格で提供することにより、海軍機動部隊艦船の寄港を積極的に働きかけている港でもある。サララ(Salalah)のAPMターミナルポートのCEOであるピーター・フォード(Peter Ford)は、海賊の動向についての情報交換を促進しているとP&Hに語った。

去年は高リスク地域の南部で海賊が急増し、モンバサとダルエスサラームに影響を与えた。これは、もし阻止されなければ、モザンビーク海峡に新たな危険が加わるとの懸念が生じた。これに対応して、ケニアの海事局は、モンバサに寄港する船のために11月下旬に10マイルX20マイルの保安コリドールを設定し、ケニア海軍によってパトロールを行った。

しかし、港は、とてもそれだけしかできない。そして、P&Hがグランド・ベイエ(Grand Baie)で話した全ての港は、海の保安の回復はソマリアの不安定な状態からの復興次第であることを認めた。

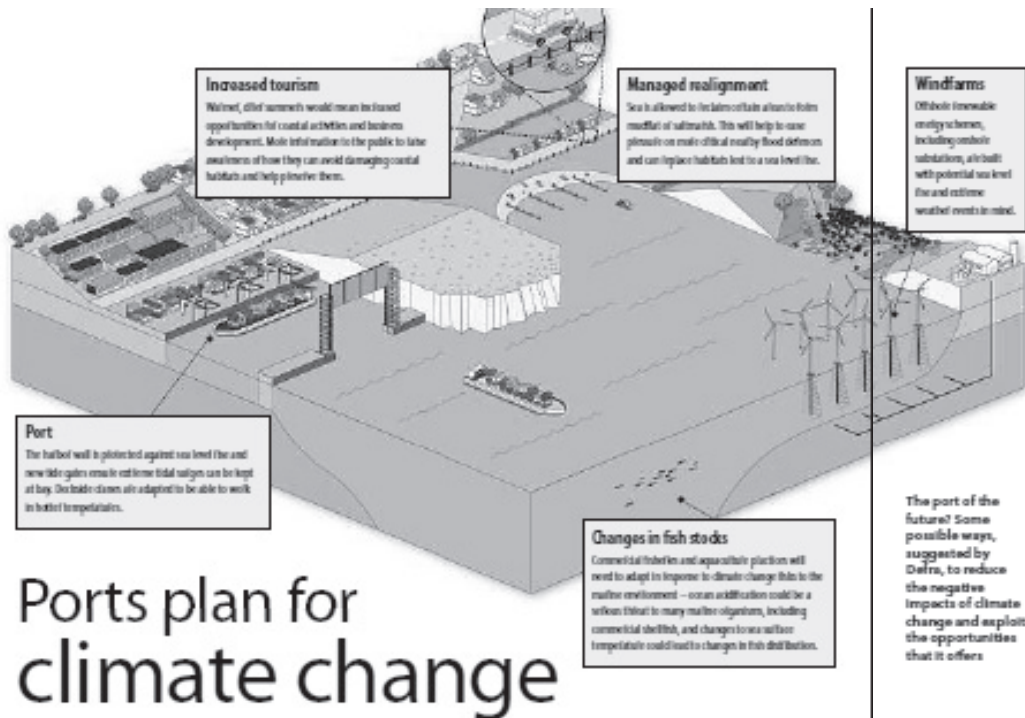
アシュトン(Ashton)が指摘したように、ソマリアの海賊行為の解決は、海にあるの

ではなく、陸の上にある。この点に留意し、この会議では、ソマリア国内戦略(Somalia Inland Strategy)が合意された。この戦略には、海賊や海運の課題の多くに対する長期的な解決策は、ソマリアの国家機関の再構築と強化、法律の回復と再建にあることが述べられている。

より小さな国々が、当然聞くであろう質問は、総合的な作業がどの位続くかということである。12月にP&Hに提供された政府声明において、セイシェル副大統領のダニー・ファール(Danny Faure)は、既存の方策はいくつかの結果を出しているが、長期の現実的な解決策を提示していないとして、既存の海賊対策戦略の緊急の見直しを要求した。

しかし、当面、ソマリアの海賊がもたらした良い点は、インド洋の国家と港の間で地域の団結と協力の認識がより大きくなったことであろう。

(抄訳者:近畿地方整備局 港湾事業企画課 松島 修平)
(校閲:五洋建設株式会社 常務執行役員 大内 久夫)



Ports plan for climate change



抄訳者 岡野氏

気候変動に対する港湾計画 Ports plan for climate change

気候変動は港湾の基本施設や活動に大きな影響を及ぼす事が予測される。スティーブン・カズズ(Stephen Cousins)氏は港湾への影響や対応の評価に役立つ方策を論じる。

その証拠は明白である - 地球の気候変動は、急速に大気を暖めている。氷河が後退し、氷床が溶けることで、世界的な海面上昇率はこの10年で20世紀全体のほぼ2倍になり、ハリケーンや暴風雨のような極めて厳しい気象現象も増加している。

港湾は特にこれらの危険を受けやすいので、基本施設、設備及び運営の潜在的危険を評価し、必要に応じて改良により回復力を増加させる計画を立てることが極めて重要である。グローバル経済において港湾は不可欠な役割があることから、多くの港湾において対応不足が懸念される。世界的に主要な350の港湾管理者に対する調査 - スタンフォード大学、IAPHと米国港湾管理者協会によって、実施された昨年の調査(P&H2010年3月,p26) - によると、回答者の70%は今後10年間にターミナル、停

泊地、岸壁を含む新しい基盤施設を建設する計画がある。それでも、これらのプロジェクトのどれも新しい防護施設(例えば堤防、ハリケーン・バリアまたは他の防護構造物など)を含んではいない。

しかし、例外もある。ミシシッピ州ガルフポートでは、2005年に受けたハリケーン・カトリーナによる破壊を繰返さない事を目的とした改良が行われている。一方、回答者の86%は気候変動に適合した港湾は、港湾コミュニティによって提案されるべきだと考えているが、66%は気候変動について適切に知らされていないと感じている。

有り難いことに、気候変動の将来にわたる影響の理解を助け、助言することの出来る組織が有る。

大学、政府及び研究所は海面水位、波浪気象、海岸形態の長期予測の重要なデータを提供することが出来る。一方、例えばハルクロウ(Halcrow)社、WS アトキンス(Atkins)社またはURS-スコット・ウイルソン(Scott Wilson)社の様なデザイン及び技術コンサルタントは港湾施設や運営への影響についての研究を行い港湾構造物の改良や業務手順の変更についての提言を行うことが出来る。

英国環境省(Defra)が作成した図(左)では、気候変動への対応について港湾が取り組むべき課題がいくつか示されている。例えば港湾の二酸化炭素排出量を削減するための施策、予測される海面上昇の緩和、水産資源の変化と市民への啓蒙キャンペーンである。

とりわけ気候変動という科学分野は活動的で新らしく起こったものなので、港湾は科学界と連携し、お互いが万全を期して正しい議論を行うよう努める必要がある。

港湾が影響に気づく時まで気候変動は問題とされないだろう、と港湾技術コンサルタントのハルクロウ社の部長ジュリアン・ジョハンソン-ブラウン(Julian Johanson-Brown)氏は言う。「気候変動への対応は重要だと当社はしばしばクライアントへ提案している。何人かはアイデアを受け入れるが、他の人はまだ心配していない。彼らのほとんどは今までに考えたこともなく、もっと情報を得たいと思っている。」

「我々は関心を示していなかったクライアントに過去10年の平均的海面潮位の記録を示した。グラフは、左下から右上へと着実に上昇している。そのことによって、気候変動は、今やクライアントの課題になっているのは確かである。」

気候変動の影響への対応に港湾が消極的な理由の一つは、一般的に5~10年という短い投資サイクルにあり、気候変動のような長期的な問題に対応するのはどちらかと言えば困難である。気候変動による影響は、その緩やかに変化する性質、気候科学についてのコンセンサスの不足と、世界中の港湾が地理的に著しく異なる様々な位置あるため、正確に予測することは周知のごとく非常に困難である。

例えば、広く一般に容認されている科学的意見は、2100年までに世界の海面潮位は平均で0.6m~2m上昇すると指摘されている。しかし、スカンジナビア北部の港湾では、最終氷河期以降の反動(膨大な重量の氷床により押し下げられていた地殻の、最終氷河期以降の氷床の消失による隆起)の結果、今でも地殻が隆起し続けているため、最も極端なシナリオでは、2100年までに水深が無くなる可能性がある。

設計及び技術コンサルタントであるURS-スコット・ウイルソン社の海事・港湾部長であるマーティン・マニオン(Martin Mannion)氏は言う。「大部分の港湾は潜在的な海面上昇、長期的な海岸線の後退そして最終氷河期以降の地殻隆起を考慮しなければならない。」「高まる波浪や暴風雨は防波堤に悪影響を及ぼし、洪水の原因や港湾機能停止時間の増加が生じる、そしてもし港湾施設が適正な水位に建設されていなければ、港湾設備が適切に機能しなくなるかもしれない、。」

港湾は関連する中央政府機関に連絡し - 例えば気象庁 - 地域特有の海面上昇予想を入手し、対応を必要とする可能性がある地域はアドバイスを求める事が望ましい。それが出来ない場合は、気候変動に関する政府間パネルがいくつかのレポートを作成しているので、これを参照できる。

気候変動の世界中の港湾への潜在的影響を研究しているスタンフォード大学博士課程研究生オースティン・ベッカー(Austin Becker)氏は大学は極めて貴重なデータ源であると提唱した。

「ほとんどの大学に、この問題に取り組んでいる部門がある。私はミシシッピ州ガルフポート、ロードアイランド島プロヴィデンス、ジャマイカのキングストンでの事例研究の下調べを行っており、3つの港湾全ての情報源は地元大学である。」と彼は言った。

氾濫やハリケーンは大ニュースになるかも知れない。しかし、ほとんどの港湾は気候変動に関連した、多種多様で時期もはっきりしない副次的な影響をよく知らない。平均気温の上昇または低下はエネルギー供給の需要増を招き、港湾は、エネルギーの使われ方を検討し、エネルギー維持や外部エネルギーへの依存の削減を確認することが必要かも知れない。赤道に沿って気温が不快なレベルまで上昇し、人々はある特定の地方を見捨てる時、潜在的な港湾の貿易または労働資源が減少し、おそらく複数の国々の経済全体に影響を及ぼすだろう。そして、農業活動の変化は、例えば、港湾の貿易に影響を及ぼすだろう。

非常に多い平均雨量によりシルテーションが増加し、維持浚渫が非常に増加するだろう。その一方、水温が上昇し魚類や哺乳類の回遊パターンが変化し、航路の変更や港湾建設工事に支障がでるであろう。

ハルクロウの様なコンサルタントは、これらの全ての運営及び建設への影響を調査する自前の技術を有しており、港湾が新しい設計基準資料を作成する助けになる。しかし、この技術は、これまで確かな事実と過去の経験に基づき実施してきた技術者には取扱いにくい領域であり、気候変動の多くの不確実性に基づくものとなる、とスタンフォード大学のベッカー氏は表明している。「計画と技術の方法は、将来根本的に違った形で機能するだろう。」

ジョハンスン-ブラウン氏は以下のように付け加えた。「一部のクライアントは予防的方策のアプローチを取り、最悪のシナリオの計画を選びがちになるであろう。しかし、もし港湾が将来に適合することが必要であるなら、港湾が制約とならないよう柔軟性のある港湾構造物設計を行う事が可能であると保証する。」

IAPHの港湾計画及び開発委員会は、次の二年間、(岡野 秀男 国土技術政策総合研究所 管理調整部 積算支援業務課)

(校閲 栗本鐵工所 名古屋支店 顧問 笹嶋 博)気候適合をテーマとした調査を実施する計画である。2011年2月、欧州港湾協会(ESPO)の持続可能な開発委員会はこの問題に対処するために開催された。

港湾の適合性に関する詳しい情報は、例えば、米国環境保護局から入手可能である。米国環境保護局は、米国港湾の気候変動の影響に対する計画報告書を2008年に出版しており、ウェブサイト上で利用可能となっている。

詳細は: www.epa.gov; ww2.defra.gov.uk;

www.unctad.org; www.climeport.com

観光旅行者の増加

熱く乾燥した夏は沿岸での活動とビジネス開発の機会を増やす事を意味する。詳細な情報提供により、彼らがいかにして沿岸の生息地に被害を与えることを避けることができ、保護することができるかという意識の向上をはかる。

管理された再整備

海に干潟または塩水湿地を作るため、特定の地域の埋め立てを許す。これにより堤防付近の洪水の圧力を緩和し、海面上昇で失われる生息地と置き代えることも出来る。

港湾

岸壁は海面上昇から保護され、新しい防潮門は巨大な高潮でも湾内の静穏を維持する。荷役用クレーンは、高い気温温度での作業にも適応する。

漁業資源の変化

商業漁業と水産養殖業は、気候変動による海洋環境の変化のリスクに適応する必要がある。

- 海洋酸性化は販売用の甲殻類を含む多くの海洋生物に対する深刻な脅威であり、海面温度の変化は魚類の分布の変化を招くだろう。

風力発電所

陸上変電所を含む沖合の再生可能エネルギー計画は、海面上昇の可能性や異常気象を想定して建設される。

(抄訳者: 国土技術政策総合研究所 管理調整部 積算支援業務課 岡野 秀男)
(校閲: 栗本鐵工所 名古屋支店 顧問 笹嶋 博)



これらの港湾がオランダ港を形成し、協同することによる利益の具体化が始まっている。



抄訳者 辻村氏

共に港湾振興を Promoting ports together

ジャーニー・コック

ジャーナリストであるジャーニー・コック氏が、グループとして港湾振興の大切さについて考察する。

概要：地域の港湾が協同して振興を図ることにより、その効果をより一層高めることが出来るということが、先進事例である“Holland Port”において明らかになってきた。

オランダの港湾は、港湾各々が競争するより、むしろひとつの集団として、海外の港湾と競争する方が賢明であるということを確実に悟っている。オランダ諸港は、知名度が高い“Holland Ports”として知られている構想により、展示会及びイベントなどで港湾振興活動を協同して実施することにより、その一部を行ってきた。

その活動は、ロッテルダムが関与するまでにしばらくの時間を要した。一方、顧客達は、ロッテルダムが加わるのに、それほど時間を要しないことに気がついた。グローニンゲン海港の取引・海運局長であるヤンネ・ストクローズ氏は、展示会に参加する顧客達は、なぜこの振興活動が港湾各々の市場活動行為ではなく、地域内諸港と協同する“Holland Ports”の一部であるとして売り込みをしないのかと疑問を持った。同氏は、顧客達の“それはオランダのとある港ですよ？”という問いかけを思い出した。

“HoolandPort.com”は、全ての関係者のために振興活動の入り口として開設されており、政府組織、空港及び海運業者とともに、ヴリシンゲン及びテルネウゼンから構成され、オランダ北部のハルリンゲン港、グローニンゲン海港、アムステルダム港、ロッテルダム港及びジールランド海港などの港湾情報やウェブサイトのリンク先を提供している。

オランダ港の創始者でありアムステルダム港振興協議会の最高経営責任者でもあるウィム・ルイハ氏は、この港湾の振興活動は、参加している全ての事業者から感謝されているのだと述べた。

カミエル・ユーリング交通大臣でさえもブラジルでの“Holland Port”の展示会に2度も訪問しており、更に同省経済局NL国際室は、“Holland Port”に対して財政的な支援を実施した。“Holland Port”の活動に関与することを通して、“Holland Port”の成功事例について我々アムステルダム港に情報が与えられることは無かったが、展示会で有益な可能性に接することが出来たし、また、“HoolandPort.com”設立前に関係構築が出来たと確信している。

ルイハ氏とジールランド・クルーズ港最高経営責任者のアレックス・ネリス氏の両氏は、クルージングのような港湾産業の多種多様な分野で協同して港湾振興を図ることについて理解を示している。ネリス氏は、サイクリングツアーのような新しい活動を提供することによって、ジールランドのヴリシンゲンがクルーズの目的地として捉えられることを望んでいる。“我々は、ジールランドを第三のクルーズの寄港地として提案した際に、アムステルダムとロッテルダムに最良の有志を得た。現在、クルーズライン・フェニックス、ロイヤル・カリビアン及びホーランド・アメリカ・ラインがジールランドをクルーズの目的地とすることに興味を示している。更に我々はジールランドにSSTグループ(ヴリシンゲン港を拠点とするロジスティック・サービス提供会社)が運営する施設を有している。ヴリシンゲン市役所及びジールランド州もまた、クルーズ産業成長の可能性を意識している。”

グローニンゲン海港のストクローズ氏は、“オランダの諸港はひとつの集団として、

彼らが自ら振興活動を実施すべきであると認識している。”、“我々の港は、協同するのみに十分な力を有している。最初の振興活動の後、我々は、港湾の地理的条件、求められる特産物または相乗効果といったような、我々独自の顧客を見つけることが出来るのだ。”と述べた。また、ストックローズ氏は、“オランダは、長年に亘り、大使館、領事館及び民間団体を通して、海外に代表者を有している”と本誌に打ち明けた。彼らは、特定の市場や潜在的な顧客に関する知識を有するオランダのための偵察者である。これはオランダ港のためであり、最初の接触の機会を得ることを維持するためでもある。

港湾の背後圏への交通手段の協調も同様であり、“要するに顧客が、彼らの使用する交通手段を決定するのである。”オランダ・ショートシー促進センターの代表取締役社長のサンダー・ヴァン・バアラト氏は、顧客の選択は、いかにして物を目的地に早く到着させるべきかによっている。フランクフルトへの鉄路は、最速の方法であるが、最も高価な選択でもある。内陸航行は非常に遅いが、非常に廉価であると同氏は付け加えた。

展望は明るい。同氏は、鉄道及び内陸航行関連企業が、それぞれ異なる顧客ニーズに巡り会うにつれて、彼ら自身が力を合わせて振興活動を推進することが、彼らにとって論理的であると確信している。同氏は、“ショートシー・プロモーション・オフィスとオランダ鉄道貨物情報社が、彼らの事務所を共有している”と指摘した。これは顧客、船社及び国家港湾委員会が、我々が協同するか否かについて、理解を示している証拠であると、同氏は結論づけた。

(抄訳者:近畿地方整備局 港湾空港部 港湾計画課調査係長 辻村 幸弘)

(校閲:(社)海洋調査協会 高見 之孝)

クラスター秘話 Cluster confidence



抄訳者：石松氏

港では世界的にコスト縮減やサプライチェーンの効率向上、セキュリティ強化のため、クラスターの概念に注目している。ジャーナリストの David Worwood が港の業績改善のため、港は協力してどのように動けるかについて報告する。

港が単に岸壁や基本的な荷役サービスを提供する時代は終わった。最近のトレンドは港は自ら先導しないまでもサプライチェーンの最適化を推し進めることに関わっていくことである。

この重要視する点の変化に対する明らかな理由がある。その一つは先取りする戦略的計画の必要性に関することである。貨物量が増加すると、道路を走るトラックの増加による環境面でのインパクトを含む背後地の交通混雑が問題となる。例えば鉄道輸送のシェアの増加、言い換えれば道路輸送負荷の軽減は確かな意味を持っている。背後地域との結節は港がお互いに競争する上で重要な手段になっている。

ポートクラスターとは正確には何でどのように働いているのか。実際、クラスターは民間会社と港湾や鉄道の管理者、行政機関、地域の企業団体といった公的資産であるインフラの提供者及び地域のサプライチェーンに関わるその他の間の協同、ネットワーク、相互依存を促進している。最終目標は効率を高めて、世界ロジスティック研究所 (GIL) が言うところの時間利用の最大化とコスト最小化の提携システムを作り出すことである。

「我々の基準となる調査によって港はクラスターであることを確認した。」と GIL 最高責任者の Kieran Ring は P&H に話した。港がそれ自身をクラスターと評するかどうかにかかわらず、港は今でもクラスターマネジメントの全ての特徴を持って動いている。

「もしこれが港湾管理者によって一つの業務規範としてより正式に採用されるなら



ば、港湾管理者は新しい戦略を得る手始めとなる。我々は、クラスターマネジメント戦略は港湾社会を調整する皆様の能力を最適化している。」と彼は付け加えた。

「皆さんは簡単にクラスターを複製したり、作ることはできない。」とロッテルダム エラスマス大学の港湾・運輸エコノミスト Michel 博士は断言した。「歴史的に各クラスターは違っている。それらはまさにそのインフラストラクチャーに依存している。たぶん最善の策は港の水深を深くするよう浚渫することだ。そして、もしあなたが強い経済地域に近ければ、かなり容易にポートクラスターを強化できる。」と Nijdam は言った。IAPH の貿易促進・港湾情報委員会の議長でマルセイユ港の財務副部長の Fredelic Dagnet は、ポートクラスターの概念は港湾にとっての共通戦略とは何であるべきかを描く手段として「完全に効果的であるとのこと」に同意している。

GIL はバレンシア港湾局が議長を務める「ポートクラスターと管理委員会(PCGC)」を立ち上げた。「ニューヨークをベースとしている研究所はポートクラスター管理の最適手法の手引きを発行するためにポートクラスターについて調査を行っており、その結果は5月に釜山で開かれる IAPH 世界港湾会議で明らかにされるだろう。」と GIL の Ring は述べている。そこには国際的に移転可能なモデルとして設計された成熟港湾のクラスターの事例を含むであろう。

「PCGC ではバレンシアのリーダーシップのもと、英国のティース港、ナミビアのナム港、ニュージーランドのネルソン港とペルー港湾局は、グローバルな港湾コントローラーが品質レベルを引き上げ、ポートクラスターの全ての関係者をうまく組織できるようにし、また、利益とコンテナ貨物の輸送を最大化する最高水準のベンチマーキングをベースにした転移可能なモデルの構築をめざして作業を進めている。」と PD 港湾連合の常務理事である Frans Calje は PH に述べている。

「PD 港湾連合は、GIL によってグローバルな海運ロジスティック産業界における最適な実施例と認識されたことに満足している。そして英国において PCGC への参加を要請された唯一の港である。」と彼は付け加えた。

昨年の11月までに PCGC はカナダのカルガリー、中国南部の深圳及びペルーのカジャオを訪問して、ハンブルグ、ネルソン、シドニー、ロスアンゼルス及びバレンシアを含む港を訪問する予定であった。もちろん、公式にグループ分けされたものと非公式のままでグループ分けされている港の発展段階は様々なレベルではあるが、ほとんどの主要港は連合体となったある種のクラスターをすでに支えている。GIL は、しかしながら、港のゲート外では一般的にサプライチェーンの関係者間の情報連絡はほとんど無いと論じている。研究所の初期の調査から解ったことは、コンテナ港とターミナルが「サプライチェーンにおいて最も弱く、最も透明性が低いつながり」であった。コンテナターミナルと流通センターの開始時間を合わせるような簡単なことで、著しく効率を高めることができた」と GIL は信じている。商港における関係者間の協議会の結成は参加者の間の結びつきを促進することができた。一方、サービスレベルは評価基準

や鍵となる性能指標に焦点を当てたことにより改善できた。

GIL はまた、各クラスターに対してサプライチェーン協力モデルの世間に認められたチャンピオン又はリーダーを選ぶべきであると提案している。エキスパートの中には、港は公共セクターと民間セクターの橋渡しをしながら、集団的行動を必要とする問題を解決する能力とインセンティブを持っているので、港湾の代表は自然体で選ばれるべきと考えているものもある。それは、クラスターはその港独自の戦略から起こるべきであると信じているバレンシア港により共有されている視点である。

組織管理(コーポレートガバナンス)(明確な戦略的ビジョンと規則・責任の体系)はクラスターの成功にとって不可欠であると GIL は信じている。バレンシア、サグント及びガンディアから成るバレンシア港は他のパートナーとともに、GIL によってベストプラクティスの例に選ばれた。地中海港湾管理委員会は P&H に、ポートクラスター管理は主要戦略に組み込まれなくてはならず、利害関係者は特定されなければならない、ワーキンググループが設立されてボトルネックや問題点は可能なところから取りかかり、解決されなければならないと述べている。

バレンシア港の考えでは、そこに深く関わるパートナー(港の代理店、活動とサービスから成っている)は相互依存し、関係している。更に、機能的な相互依存であるために、港の中におけるパートナーが地理的に近くなければならないケースはどんどん少なくなってきたと付け加えた。バレンシア港の、クラスターの中でのサプライチェーン全体にわたる品質に対するこだわりが GIL が「クラスで最高」と呼んだ理由の一つである。

バレンシア港は、その Marca de Garantia(品質保証)の概念を、成功の程度が様々な世界の港に輸出し、文化的障害が難題になっていると認めている。しかし、全体としてはバレンシア港はクラスターの背後の概念はグローバルであると論じて、「ポートクラスター管理はどこでも採用される」と信じている。

(抄訳者:九州地方整備局 北九州港湾・空港整備事務所 石松 和孝)

(校閲:国際港湾協会日本会議 相談役 須野原 豊)



戦略と協力

Strategy and co-operation

抄訳者 塚本氏 地方の経済成長は、中国の揚子江に沿った形で港湾の発展を促す。

港湾は互いに協力することをしないが、連携を形成する。そしてコンテナ容量を増大することによって新たなビジネスを獲得するものとジャーナリストの Bouko de Groot 氏は報告している。

揚子江に沿った港は戦略的連携を形成することが奨励されている。北京にある政府は、貨物の処理能力において世界で最も交通の激しい河川をこれまで以上に利用したいと考えている。「Yangtze Transport」の出版社であり揚子江ビジネスサービスの取締役であるデイビッド・ラミーによると、揚子江は中国の内陸の水路貨物の容量の 80%を占めているが、まだ利用されていない資源があるとのことである。

政府の目的は、浚渫、船舶の標準化、安全性といった問題に対応するために地方と中央政府の取組の間の調整を改善することである。

「これらのすべては、異なる政府部門の協力を必要とする。」とラミーが報告している。年に一度、全ての主要な揚子江の港湾都市の市長は主要な方向と地域計画に同意するフォーラムに出席するが、彼らは既述の問題の解決法を見つけることができない。

「例えば、船舶の標準化があれば、中央政府はこれらの計画は 5 年以内に実施する必要があると述べているが、古い船舶の所有者を補償することを明確にする必要があるとラミーは説明する。北京の協力が無ければ、港湾は互いに協力することをそれほど望んではない。

しかしながら、ビジネスは自然発生的にやってくるものである。上海のかなり大きな範囲に渡る港の一群は、上場されているが、事実上の国営化されている上海インターナショナルポートグループ(SIPG)によって運営されている。この成功の一つは、SIPG が揚子江に沿った主要な港に投資したということである。そして、上海の主要な活動をやりとりする輸送貨物を確実にするということである。-本当にそれは河川の最大の投資家である。

揚子江トランスポートによると、SIPG は近くの太倉と南通と戦略的同盟を確立した。「主要な揚子江デルタ・ポートは、浙江省の寧波ポートだけでなく、南京、蘇州(太倉、常熟と張家港ターミナルから成り立つ)、南通といった江蘇行政区の中で様々な地域を含んでいる。これらの地域は、中国の国際海運センターとしての上海をサポートする役割を果たした。」とラミーは P&H に述べた。河川の中央の範囲では、武漢と九江で最も大きいオペレータの中で経営支配権を持っている。

極西部地方では、SIPG が重慶のコンテナターミナルを建設しており、四川省の宜賓では川の航海可能な地域の最も遠い範囲に向かって別のものを建設するだろう。



Taicang: forming strategic alliances with Shanghai

Photo: Taicang Terminals

近年では、SIPG は一つの会社(揚子江ロジスティクス)にこれらの活動の全てを統合し始めた。この新しい子会社は、国内の海運に焦点を合わせてくるだろう。これはフィーダー、関連する物流、倉庫そしてまだこれから発展するロジスティクス・パークを含んでいる。

太倉: 上海との戦略的提携を形成

(抄訳者: 近畿地方整備局 神戸港湾事務所 塚本 邦芳)

(校閲: (社)海洋調査協会 高見 之孝)



抄訳者 小杉氏

自動車輸送のクラスター化について Shipping cars in a cluster

概要

地域における関連事業者の複合体であるクラスターの存在が海上輸送の分野でも注目されている。クラスター化が海事産業へもたらすメリットについて、ノルウェイの2つの海事クラスターに所属する United European Car Carriers (UECC) へのインタビューをもとに、Jem Newton が報告する。

ノルウェイの海上輸送部門はいくつかのクラスターに分けられ、その多くが主要港と首都オスロ周辺に位置している。クラスター構成企業全体の約50%を海運が占め、残りをサービス業者、船舶用品や造船がほぼ同じ割合で占めている。

オスロの海事クラスターを率いる主要業者は United European Car Carriers (UECC) である。UECC はヨーロッパ近海航路用に設計又改装された18の車両輸送船を所有しており、工場から出荷される新車や事業用自動車からあらゆる種類の重量積荷まで輸送が可能だ。輸送船のうち半数を自社で所有しており、残りは時間賃貸契約のもと運行されている。

UECC の造船設計技師の Inge Sandaas が本誌 (P&H) に対して述べたところによれば、UECC は海上輸送部門を2つのクラスターに分割している。すなわち、UECC はオスロのクラスターであると同時に、船舶開発が盛んなベルゲンを含む西海岸のクラスターでもあるのだ。大雑把に分類すると、西海岸のクラスターは沖合開発と小型船舶造船に特化しており、一方のオスロのフィヨルドは深海産業の主要な開発地となって

いる。加えて、オスロ地域は法律、金融、仲介業、船舶登録業、IT分野等の海上輸送に関する知識分野にも特化している。

UECC はヨーロッパ各地に12の系列会社を持っているものの、多種多様な海事関連企業が集積する地域に位置することにより、現在も多くの商業的利益を UECC にもたらしている。

Sandass は自社の船舶造船分野との関係の有無に関わらず、地域のクラスターに所属する他企業と親密な関係を維持していくことが重要だと考えている。それにより市場の状況や将来の予測についての情報が得られる場合があるし、また、国際海事機関の議案に関し互いに協力できる可能性も広まるからだ。

Sandass は電話やメールを介したコミュニケーションの発達により、面と向かったの会談の機会は減ったことを認めつつも、今後も隣接した立地条件によって大きなメリットがもたらされると主張する。共通のクラスターに所属していることで、他企業の代表と面会することが容易になるし、打ち解けた雰囲気でも対面することにより、電話やメールの場合よりも深い話が可能になると彼は言う。

また、UECC によれば、戸別輸送サービスの発展により、港地区に位置する海上輸送以外の運送業者との間で業務提携を結ぶ必要性が高まっているという。戸別輸送という複合的物流をコントロールすることは、市場での優位性を維持するために重要である。加えて、海運コンサルタントや地元IT企業との綿密な連携も不可欠となっている。

(抄訳者:東北地方整備局 港湾空港部 港湾管理課 管理係 小杉 穂高)

(校閲:株式会社 大本組 常務執行役員 上田 寛)



抄訳者 土井氏

バージ船がオランダのボトルネックを解消 Barges offer answer to Dutch bottlenecks

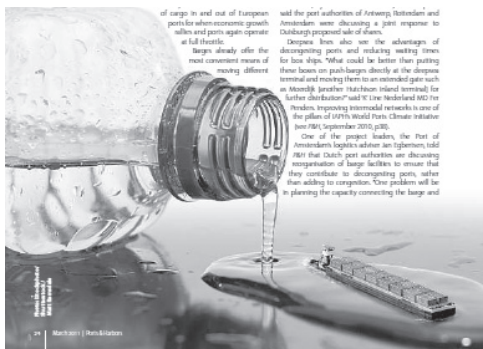
「より環境にやさしい」対策を提供するバージ船の利用により、オランダがサプライ・チェーン物流における改革を主導(報告:ジェム・ニュートン)

バージ船輸送は、世界的に新しい時代を迎えている。バージ船輸送は20世紀に自動車による道路輸送の容赦ない台頭により衰退に追い込まれたが、それ以来の大きな転換期である。

ロッテルダム港は、港湾や高速道路の混雑を低減し、マルチモーダルな内陸交通網の役割強化を目的とする欧州の物流革命を推進している。「拡張ゲートウェイ」戦略により、内陸部のバージ船や鉄道ターミナルの役割が拡大され、仕出し地から港湾あるいは最終目的港湾への欧州のサプライ・チェーン全体を網羅し、合理化するデータ交換ネットワークが接続されるだろう。

欧州海運業界は、経済成長が回復し、港湾が再び完全操業を始めたときのために、欧州の港湾を出入りする貨物の自由な輸送を確保するため、より効率的なサプライ・チェーンを組織する絶好のチャンスがある。

バージ船はすでに、様々な種類のばら積み貨物をオランダの港湾から内陸部へ輸送する最も利便性の高い手段を提供している。ベネルクス地域の水路もまた、港湾や過密する高速道路への負荷を低減しつつ、インランドデポへコンテナを輸送する上で一層大きな役割を果たすだろう。



約10年前、ロッテルダムのECT デルタ・ターミナルは、ドイツの中心的地帯であるルール地方のデュイスブルクDCTターミナルと連携することにより、拡張ゲートウェイ・コンセプトを他に先駆けて開発した初のコンテナ・ターミナルの1つとなった。

ハチソン社所有のこの 2 つのターミナルは、バージ船と鉄道の定期便により接続されている。また DCT は、ライン川や北海を經由して欧州北西部の他の港湾と直接リンクする近海輸送ターミナルとしての機能も果たす。他の遠海コンテナ輸送事業者も、内陸部のバージ船や鉄道のターミナルとのリンクを開拓している。

2035 年までに、ロッテルダム港は自らのクライアントがその貨物の 45%を内陸部船舶輸送(現在は 39%)、また 20%を鉄道により輸送することを望んでいる。昨年ロッテルダムは、国有のデュイスブルク港株式の 3 分の 1 を取得することに関心を示した。その後ベネルクス地域の港湾が発表した共同声明によると、アントワープ、ロッテルダム、アムステルダムの港湾当局が、デュイスブルクの株式売却案に対する共同対応について議論を進めているという。

また遠海ラインも、港湾の混雑を緩和し、コンテナ船の滞船時間を減らすメリットを認識している。「貨物を大水深ターミナルで直接プッシャー・バージ船に積み、ムールダイク(ハチソン社所有の別の内陸部ターミナル)などの拡張ゲートまで運んで流通網に載せるより良い方法が他にあるだろうか」と「K」ライン・ネーデルランド MD のフェル・ペンダーズは語った。複合一貫輸送ネットワークの改善は、国際港湾協会(IAPH)の世界港湾気候イニシアチブの柱の 1 つである(P&H、2010 年 9 月号、38 ページ参照)。

プロジェクト・リーダーの 1 人で、アムステルダム港の物流アドバイザーであるジャン・エグベルトセンは、P&H に次のように話した。「オランダの港湾当局は、港湾の混雑度を増すのではなく、確実に混雑を緩和できるよう、バージ船施設の再編について議論している。バージ船と遠海運行を接続する港湾キャパシティの計画が 1 つの問題となるだろう。各港湾は、バージ船が積荷の揚げ降ろしをする前に待機できる場所に投資しなければならない。各ターミナルが混雑によって積荷の適時な揚げ降ろしに問題を抱えていることは、グローバル危機以前から分かっていた」。



マースフラクテ 2 に建設中の新しい大水深ターミナルには、それぞれ専用のバージ船ターミナルがあり、また小さな船に対応するための両ターミナル共用のバージ船サービスセンターが 1 カ所ある。「さらに改善して調整すれば多くのものが得られる。小さな船はターミナルで費やす時間が

短くなり、通常の埠頭は大型の内陸用バージ船のためにもっと大きなキャパシティを持てるだろう」とロッテルダム港のビジネス・マネージャー、ドナルド・バーンは話した。

DP ワールド社は、遠海部門の APL、HMM、MOL および CMA-CGM と共同で、マースフラクテの拡張部に 400 万 TEU クラスのロッテルダム・ワールド・ゲートウェイ(RWG)を建設中である。増築が完全に終われば、RWG は、1,900 メートルのメイン埠頭と 550 メートルのバージ船／フィーダー用の埠頭を備え、革新的なバッファーとなる蔵置場所によりサービスを提供する、総面積 156 ヘクタールの施設となる。増築部分にはバージ船専用のクレーン 5 基が備えられる予定である。

「RWG の背後地戦略の主要なイニシアチブとして、マースフラクテ 2 でコンテナを揚げ降ろしするための『グリーン・レーン』コンセプトの策定を港湾と共同で行うことが提案されている。このコンセプトによって、混雑を最小限に抑えることができる。また、内陸部の複合一貫輸送ターミナルへの効率的な接続のために輸送事業者との共同作業が提案されている。」と DP ワールド社の広報担当者は P&H に話した。

ECT デルタと DCT の各ターミナルは、バージ船会社のラインコンテナ (Rhinecontainer) 社および H&S コンテナ・ライン (H&S Container Line) 社と長年にわたり複合一貫輸送パートナーシップを結んでいる。この 2 社はデュイスブルクとロッテルダム港やアントワープ港の間で毎日船を運航している。

ラインコンテナ社の MD マテュー・ファン・ルールムントは P&H に対して次のように述べた。「最近の船舶輸送ブームにおけるコンテナのボトルネックのほとんどは海港そのものの周辺で起きた。混雑に取り組む主な仕事は港湾当局およびハチソン社や APM ターミナル社などの遠海ターミナル事業者の肩にかかっていると私は考えている。全ての大規模ターミナル事業者は、他のサプライ・チェーン事業者と共同で組織する拡張ゲートウェイ・ネットワークこそが、今後の混雑に取り組むための方法であると信じている」。

もう 1 つの不可欠な要素は、これらの拡張ゲートウェイ・サービスを管理するためのさらに統合化された IT インフラストラクチャーの必要性である。「異なる輸送方式を統合すること率的なインターフェースを創造し、さらにそれを発展させることを含んでいる。貨物輸送のユーザーは、自分たちが選択でき、製品、目的地、顧客、費用の機能を組み合わせることが可能な「市場」を必要としている」と欧州内陸港連合 (EFIP) の広報担当は話した。

コンテナ・ターミナルや内陸部輸送事業者は、コンテナの輸出入に関するデータをすぐに利用することができない。オランダの港湾コミュニティー・システムである「ポートベース」の管理者たちは、サプライ・チェーンで仕事をする全ての事業者とのインターフェースを備えた「ロジスティクス・サービス・ポータル」を開発中である。

ラインコンテナ社は、MIS-Cobiva という独自のオープン・コンフィギュア型追跡システムを他の4つのバージ船事業者と共有している。

「MIS コビバは、正式には「ポートベース」と連結していないが、将来的には連結したいと考えている。われわれラインコンテナ社は、カールスルーエまで及ぶ地域で事業を行っている。すなわちわれわれは、ライン川の中流や下流地域、およびベネルクス地方でもサービスを展開している。当社や MIS コビバを用いる全ての同業者が活動する全ての市場やターミナルで、同じトラック&トレース・システムが導入されることを望んでいる」とファン・ルールムントは P&H に語った。

最終的には、サプライ・チェーン上で情報が完全に統合されれば、内陸流通の管理者は、ボトルネックを避けつつ、貨物がもっとも効率の良い輸送モードで目的地へ到着するように、積送品のその先の動きも手配するため、輸出入貨物に関する情報をあらかじめ手に入れることができる。

ECT はすでに、ウェブサイト上において拡張ゲートウェイ、接続、その他のオプションに関する情報を提供するオンライン・プロセスを開始した。「近いうちにわれわれはプロダクト・コンフィギュレーターも追加する予定である。これにより潜在的クライアントが、拡張ゲートウェイ・ネットワークの範囲内で最適なルートと接続を各自選択し、予約リクエストを出すことができる」と ECT の広報担当ロブ・バグフスは話した。



現在、これらのモダル・システムがどのように相互接続し、輸送がどのように調整されるのかは明確ではない。エグベルトセンは、それが個々のシステムのネットワークなのか、または1つの調整機関により運営されるものなのか、まだはっきりとは分かっていない。

「港湾、バージ船会社、ターミナルのための個々のシステムから物流チェーン全体の統合システムへと何らかの進化があると私は考えている。この物流チェーンでは調整役が最も重要な当事者となるだろう — しかしそれは誰なのか？もしかしたらまだ聞いたこともない新たな物流企業がその役割を果たすかもしれない」とエグベルトセンは結んだ。

(抄訳者: 港湾局 国際・環境課 国際企画室 国際協力係長 土井 豊照)
(校閲: 国土交通省 港湾局 国際・環境課 国際企画室)



抄訳者 八木氏

Money to keep freight moving 水上輸送を保持し続けるためのお金

米国陸軍工兵隊(USACE)の維持浚渫のための資金不足から引き起こされるミシシッピ川下流の川の閉鎖や利用制限はサービスの遅延や荷主の費用増加を意味する。

また、現在維持浚渫のために使われているお金は少なく、どのようにして輸送量を増やすのかわからない。(注)shipper は荷主

～2011 年の厳しい連邦予算は、アメリカの海上輸送を泥水の中に入れ込み、荷主の費用を引き上げることになるかもしれない。～ John Gallagher

ゲイリーラグランジュは2011年にミシシッピ川の下流で4億5千万トン以上の貨物の移動を補助するために5千万ドル必要としている。しかし、彼は、5千万ドルを得る方法がわからない。

ニューオリオンズの港の常務理事であるラグランジュは、この5千万ドルはアメリカ政府が維持浚渫のために当初予算に計上した額と USACE が必要であるとした額との差であると言っている。

かつては、USACE は連邦予算の他の分野のお金で使われていない基金から不足分を埋め合わせることができていた。しかし、新しい共和的主導の連邦議会は、1月3日にワシントンで全ての連邦の政府機関に対して自らの予算内に留めろという徹底的な支出削減の風を吹かせるための決定をした。その決定では、ルイジアナ州のバトンルーージュからメキシコ湾までの川の水深や川幅を整備するために計上された6千3百万ドルが全てであるとラグランジュはみている。そして、彼は、それがアメリカの経

済に大きな衝撃になる警告した。

「いつも他の分野に余りの財源があり、それが過去にはいつも働いてきた。これは、私達が6月や7月に会計年度の終わりに近づくとつれ、緊急事態になるであろう。銀行が破産する。」とラグランジュはP&Hに話した。

議会筋はラグランジュや他の港、航路の幹部の心配は合理的で、他の分野から資金を得ることは計画を完成させるためのもっとも早い方法であるかもしれないということを知っている。しかし、「そのような資金構造につながるこれまでの業務手順は、議会に計画を優先プロジェクトとさせるための最もふさわしい方法ではないだろう。」と議会筋の一人がP&Hに話した。「不幸にも、あなたが、そのタイプの段取りを切り離すとき、価値ある計画は、それらプロジェクトへの資金提供の仕方と問題ありとのレッテルを貼られる。」

政府職員によると、内陸水路の閘門やダムを修理するために用いる予定であった資金からそのような計画にお金を流用する一先例であるが、これは、全体のシステムの緊張を高める。例えば、太平洋側北西のコロンビアスネイク川のシステムは、3個の優先度の高い閘門を取り替えるために3ヶ月機能停止のまっただ中にあり、その中には1959年に建設されて、その取り替えに2千3百万ドルを要するオレゴン州ダレスの水門も含まれている。スネイク川のシステムの中の他の閘門の中には2週間の年次定期点検では業務が終わらなかったため、非常に長い期間メンテナンス閉鎖されている。

バンクーバー、ワシントンからルイストン、アイダホに延びているバージ用運河の閉鎖は、毎年何百万トンの穀物輸出に影響するのに対し、修理をこれ以上待たせることは1年以上続く緊急停止という結果になるかもしれない。「通常メンテナンスによる2週間の機能停止より長い期間の機能停止は多くはない。」とUSACEのポートランドの地区の代表者であるスコットクレメンスはP&Hに話した。しかし、ドールズの水門には付加的な圧力がかかっている、正確に閉まらなかった。このため、修理する代わりに全てを交換しなければならなかった。

閉鎖している間の遅れを心配している荷主を助けるために、ポートランド港は、普段は川のバージによって輸送されているコンテナ貨物がルイストンからの鉄道輸送に転換した場合には1コンテナあたり400ドルを、高速道路輸送に転換させた場合には250ドル支払っている。

内陸水路の支援団体である水路協議会の代表のコーネルマーティンは、ミシシッピ川下流やコロンビアスネイク川の両方のシステムメンテナンスや改修は特に必要であるが、「イリノイやオハイオのような他の川以上とは言えないだろう。それらはすべて危機的な状況にある。」とP&Hに話した。

内陸水路システムはトンベースでの割合がもっとも大きい石炭や穀物といった10億ドルの価値のある貨物を毎年動かす責任がある。国内で生産されている穀物のおおよそ60%は水路システムを通して輸出されている。マーティンは「ミシシッピ川下流に

ついてみれば、輸出のために川を下るバルクカーゴの量を計算すると、それは莫大なものである。」と指摘した。その地域での資金の不足によって引き起こされる問題は農家や製鋼工場、石炭の採掘場に影響するだろう。

ラグランジュの視点では、資金不足は、バージ輸送されていた輸入コンテナを転換させ、遅らせている。「それは、シカゴ、セントルイスもしくはシオクスシティの人が、テレビ、蝋燭、食器洗機を得ることができていないという事を意味している。」



彼は、ミシシッピ川の上流の閘門やダムは、建設後 80 年以上経っており、修理の必要性がとても大きい事を認めている。「しかし、生産物があちら側に着くことができなければ意味がない。それは重要な事である。」ラグラン

ジュは、これまでのものに代わるアプローチのためのロビー活動を行うため、OMB(連邦予算を決める責任がある団体)のメンバーと今年の初めに会う計画を立てている。

ラグランジュや他の人が言う長期的解決策は、港湾維持信託基金のために集められたお金が連邦の運河の水深を維持するためにどのように分配されているか徹底的に見直すことである。

現在、集められた15億ドルの資金の内わずか半分だけが実際にその目的のために使われている。従って、港は毎年の予算の明細を通して政府に資金を要求しなければならない。アメリカ港湾協会は資金の剰余金は56億ドルあって、それを使うことを許可するよう議会に要求していると主張している。

「オバマ政権は、次の5年で輸出を倍にしたがっている。」とラグランジュは指摘した。「しかし、もしUSAから輸出するための航路を浚渫していなければ、どのようにして2倍にする事ができるのだろうか？」

(抄訳者:近畿地方整備局 港湾空港部 港湾物流企画室 八木 翼)

(校閲:国際港湾協会日本会議 相談役 須野原 豊)



抄訳者 井上氏



グリーン・デルタの活用 Harnessing the Green Delta

バングラディッシュは、ガンジスデルタの半分で行われている河川フィーダーサービスの改善を行うことにより、海運・港湾セクター分野の困難を取り除きつつあるとジャヒール・アームド(Jahir Ahmed)が報告する。

1990年代以降の輸出主導型の経済発展により、バングラディッシュの海運・港湾セクターは大きく様変わりし、環境に配慮した、より効率的なセクターとなった。同国の主要港であるチッタゴン港では、1990年代より、その貨物とコンテナ取扱量が5～6年毎に倍増しており、2015年までにそのコンテナ取扱量が約200万TEUに到達するものと予測されている。1億ドルを超える年間営業利益は、同国初となるインランド・デポの整備、首都ダッカにおける内陸河川コンテナターミナル(ICRT)の整備などの港湾の拡張に利用されている。

2010年会計年度の前半(2010年7月から12月までの間)において、バングラディッシュの輸出入は約40%増加し、海運・港湾セクターに対して、急激に増加する需要、特に、コンテナサービスの需要に適確に対応するよう、強い要請がなされた。外貿コンテナ取扱量の対前年比の増加率は、最近10年間で平均12%を超えている。同国の経済成長率は年あたり約6～7%であるが、1億6000万人を超える国民が、国際貿易上の富裕消費者になりつつあり、より効率的な内陸輸送、特に、バングラディッシュ国内の広範な内陸水運輸送網の更なる利活用が求められている。

「経済と外国貿易の好調な発展が、輸送費用の削減(港湾と貨物の発着地との間の

輸送費は、1TEUあたり300米ドルを超える)や港湾施設整備、非経済的とされる複数回のコンテナ荷役の解消など、利用者の長年の要望に沿って、コンテナ輸送網と港湾ターミナルの運営の在り様を大きく変える機会となった」と、チッタゴン・ポートオーソリティ(CPA)の港湾経営責任者であるハディ・フセイン・バブル(Hadi Hussain Babul)氏は言った。CPAでは、2010年全体のコンテナ取扱量は140万TEUに達するものと予測している。2009年におけるコンテナ取扱量は116万TEUであった。職員によると、少なくとも70%のコンテナが、ダッカを拠点とする輸出入業者によるものであると言う。このことを踏まえ、国家により運営されるCPAは、新港の整備予定地を5年前に決定し、2008年、ダッカに内陸河川コンテナターミナルの整備を開始した。また、CPAは国家により運営されるもう1つの組織である、バングラディッシュ内陸水運庁(BIWTA)と協力して、2600万米ドルの費用により、港湾ターミナルを設立した。当初は年間11万6000TEUを取扱い、将来的に、約28万TEUまで容量を拡張する予定である。



BIWTAは、プロジェクト費用をCPAからの借入により調達しているが、それは、チッタゴン港を、管理の行き届いた、混雑のない、環境配慮型の南アジアの港湾にしていく上で、直接的な恩恵となるだろう。「このことは、あらゆる利害関係者からみて、港湾、コンテナ輸送全体、すべての荷役の運営効率を高め、また、バングラディッシュに寄港するコンテナ船舶の輸送効率性を高めることになる」と、ハディ氏は語った。

チッタゴン港で取り扱われるコンテナのうち、少なくとも70%(または100万TEU)のコンテナは、ダッカを発着地とするものである。外貨貨物の90%以上を取り扱うチッタゴン港とCPAが運営するダッカのコンテナ・デポ(容量年10万TEU)との間を結ぶ鉄道輸送量は、非常に限られている状況である。同国第二の港湾であるモングラ港からダッカ港への貨物の流動も非常に少ない。

約90%のコンテナ輸送はチッタゴン港で終着となる。港から先は、民間の道路運送業者に大きく依存しながら、仕向地であるダッカまで輸送されることになる。このため、チッタゴン港のストックヤードへの負荷が大きくなっている。ダッカにおけるコンテナ輸送需要の急激な増加によって、輸送時間が1日未満となる、75~125TEU積みのコンテナ船、または、はしけでの輸送モードに転換する機会が多くなり、約半分が転換したと、BIWTAの職員は語った。

「2010年12月までに、ターミナル整備の70%が完了し、翌年6月までにターミナルの運営を開始できるものと見込んでいる」と、BIWTAの別の主任技師であるジュル・フディン・アーマド(Jul Huddin Ahmed)氏は語った。

BIWTAは、新設されるターミナルの筆頭の所有者兼運営者となり、CPAは経営の一

角を占めるとともに、ターミナルの営業利益の一部の配当を受けることとなる。また、事前に資格審査を受けた一定の経験を有する民間オペレーターが、自らの荷役機械を用いて、コンテナ荷役を担う契約を行う事となっている。

ジュル氏は、ダッカのビジネス拠点から僅か10kmのパンガオンに整備された内陸水運ターミナル(ブリガンガ川河岸)との間の内陸水運サービスが、ドア・ツー・ドアのコンテナ輸送に要する時間を劇的に改善するであろうと語った。

BIWTAはすでに、チッタゴン港とダッカの間を結ぶ航路を、自ら所有する浚渫船を使用して、維持管理を行っている。更に、BIWTAの職員が報告するところによれば、ICRTとチッタゴン港、ICRTとモングラ港を結ぶ航路の改良工事を行う予定であるという。これら2港はターミナルからともに約300km離れている。モングラ港の予測によれば、不採算であるモングラ港のコンテナ輸送を改善し、ICRTターミナルの供用開始後1年以内に、黒字に転換するものとしている。

ハディ氏は、輸送スピードと効率性の向上により、ダッカとチッタゴンの間の輸送コストがほぼ半減し、チッタゴンとトランシップ港であるシンガポール、ポート・ケラン、コロンボとの間のフィーダー輸送のターン・ラウンド時間を劇的に短縮し、バングラディッシュのコスト競争力を押し上げるものと予想している。

昨年度のバングラディッシュの輸出額は170億米ドルであり、その約80%は、コンテナに積荷された衣料品である。その仕向国は、EU諸国、北米、中東諸国及び日本である。年間の輸入額は240億米ドルであり、ほとんどが機械または工業原材料である。その仕出国は、中国、香港、ASEAN諸国、インド、日本、韓国、台湾及び中東諸国である。

国際経済が不況から脱しつつある状況で、国際貿易の増大スピードも加速している中、民間セクターは、ダッカとその後背地の輸出主体の急激な工業化によって創出される需要によって利益を産み出すことが可能なコンテナターミナルへの重点投資を開始したところである。ルパヤン(Rupayan)、サミット(Summit)、クムディニ(Kumudini)、AKカーン(Khan)などの、いくつかの産業グループがダッカ市内またはその近郊において、ドア・ツー・ドアで運ばれるコンテナ貨物50万TEU以上を取り扱うべく、河川ターミナルの開発を進めている。

BIWTAは3600万米ドルをかけ、ダッカ北東部のアシュガニ(Ashuganj)河川港の改修を行い、年間20万TEUを取り扱うコンテナ港の整備を進めている。事業費のうち90%が、バングラディッシュの港湾及び全体的な交通網改善のためにインドから供与された10億米ドルの借款から融通される予定である。その目的は、陸地に阻まれたバングラディッシュ北東部の輸送を改善すべく、チッタゴン港からのコンテナ輸送、あるいは、コルカタ港からアシュガニ経由のコンテナ輸送を改善することである。

浚渫は大きな挑戦である

バングラディッシュでは、内陸水運航路の長さは約24,000kmと推計されている。政府は、インドから供与された借款の一部を、シルト質の内陸水運航路が、年間を通じてコンテナ及びバルク貨物のフィーダー輸送に効率的に活用されるべく維持管理できるよう、浚渫船の購入に充てる予定としている。

現時点において、モンスーン・シーズンに限り、約6,000kmの航路が、近代的機械化された船舶にとって利用可能である。そのうち、約3,800kmが年間を通じて利用可能である。

航路全体のうち、約700kmが主要な輸送路となっており、最低3.6mの満載喫水が、年間を通じて確保されている。更に、主要な内陸港湾または経済的に重要とされる個所とを結ぶ1級路線1,000km超では、最低2.1mの満載喫水が、年間を通じて確保されている。内陸港とその他の港湾施設には、11の主要内陸港、23の沿岸内陸港、133の旅客フェリーターミナル、地方に位置する1000を超える物揚場が含まれる。

海運省の下部組織であるBIWTAは、内陸水運航路に関連し、年間約400万立方メートルの浚渫を実施する権限が、政府より付与されている。BIWTAは、オランダから輸入した、18インチカッターサンクション型浚渫船を7隻を所有している。

2011年6月末を最終日とする今年度において、BIWTAは、22の浚渫船を運用している。そのうち、5船は自らの所有する船舶、5船は国家が運営するバングラディッシュ水開発庁(BWDB)のもの、12船は民間所有のものである。

(抄訳者:国土技術政策総合研究所 空港研究部 井上 岳)

(校閲:栗本鐵工所 名古屋支店 顧問 笹嶋 博)

新ターミナルリース方式 -世界港湾気候イニシアティブ(WPCI)-
A new look at terminal leases



抄訳者 對木氏



より厳格な新法律に準拠するために、米国の港湾管理者は新しいターミナルリースを合意する前に、ターミナルオペレーターと広範囲な環境基準を定めている。

持続可能なリース協定(SLA)は、まだ初期の段階で、アメリカで結ばれているリース案件のほんの一握りである。

しかし、港湾や船舶運行者が二酸化炭素排出量を削減し、彼らの事業を環境的に持続可能とする必要性が増しているため、アメリカ以外にもすぐに SLA が一般的になるかもしれない。

SLA の少なくとも一つの特徴は、オペレーターがいかなるリース協定においてもその一部として採用する必要がある環境影響緩和策であり、既に世界の多くの港湾で開発と拡張の前提条件となっている。

国際港湾協会は、最近、WPCI を介して、ロサンゼルス港と NY/NJ 港を含む港湾と共同で SLA のプロジェクトを立ち上げた。

P&H は、ロサンゼルス港ビジネス開発担当副専務の Kathryn McDermott 女史よりこれら初期の協定の1つに関する知見を得た。

ロサンゼルス港は、日本の商船三井が所有する TraPac コンテナターミナルに対して 2008 年に 30 年間の SLA を締結している。この協定の原動力となったのは、有害物質を削減し、地元の人々の健康上のリスクを減らすために、2006 年 11 月にロサンゼルス港とロングビーチ港の委員会によって承認された、“Clean Air Action Plan”であった。計画はターミナルオペレーターや船社が環境に優しいビジネス手法を導入するための規制措置と財政的インセンティブが含まれていた。

TraPac 社との協定は最も包括的な SLA の1つであり、船舶と陸域の排出削減、ターミナル設計および施設に至るまでのいくつかの異なる手法を併せ持ったリース協定で、米国内では他に類を見ない。これらの項目は約束事ではないが、測定が必要条

件である。

ロサンゼルス港や他の港湾が直面している問題の一つは、環境資源と公衆衛生を厳しく保護しつつ、状況の変化に柔軟性を持たせた長期リースをどのように構築するかということである。

彼女は言う「我々は TraPac 社が検討したがっていた新技術に資金を供給する独自のコミットメントを設けた。彼らは大規模な投資を行っているし、我々もそれに応えている。」McDermott 女史は、「我々は柔軟であり、代替技術を認めている。だから、誰かが同等の排出削減を達成する新たな技術が発見すれば、我々は顧客と協同でそれを実施するだろう。

西海岸の港湾管理者も同様に経済的制約に関して柔軟性をみせるようになった。

景気後退する前には、船社は陸上電源に対応するために太平洋航路の大型船をアップグレードし始めていたが、危機が来た時にはいくつかの船社は成長が戻ってきたときにより大型でクリーンな船舶の再導入をするため、小さくて古い船舶の運用に戻した。

SLA は、これらの戦略の必要性に十分対応できる柔軟性を持ちあわせていなければならなかった。

新しいリース協定は、事業拡大が可能な新しい長期リースの確保を強く望んでいた TraPac 社にとっても重要であった。地元の新聞はコンテナターミナルについて、ロングビーチ港のライバルに対して数百万ドルを失っていたことと容量の拡張の必要性を報じた。

このような環境要件は、シアトル、オークランドといくつかの東海岸の港湾で進展していると McDermott 女史は語っている。

ロサンゼルス港と他の港湾は、SLA だけではなくリース行為全体を見据えてアメリカ港湾管理者協会との対話を始めている。

米国の港湾は、アジアやヨーロッパの港湾と同様の対話を望んでおり、お互いから何を学ぶか、どのような共同作業が可能かを模索している。

一つのリース契約がすべての提案に適合する代わりに、世界的港湾間の対話によって、実施中の多様なリース方式を認識し、その動向と相違点を確認すべきである。

国際港湾協会と米国港湾管理者協会とのプロジェクトの最初のフェーズは、世界における多種多様な港湾運営やリース条件について策定済の実施戦略に大いに影響を与えたリース条件の情報収集プロセスとなる。

世界的な標準的リース事例作成における最大の障害の一つは、港湾運営構造と規制の枠組の多種多様性である。コンテナターミナル1つをとってみても、米国の西海岸と東海岸とでは大きな違いが存在している。

もう一つの問題は、港湾管理者間及び内部での競争である。しかし、McDermott 女史は、環境を規制する制度の実施なしにして長期的な競争上の優位性が得られると

は考えていない。

いくつかの港湾は、環境政策を持っていないことで短期的な利益を得るかもしれないが、成長を目指すなら我々がロサンゼルス港で行ったような議論は避けられないだろう。我々は大気汚染問題に関して可能な限り厳格な対応が求められており、これらのガイドラインに柔軟に対応するよう真剣に取り組んできた。



「これらの[持続可能なリース協定]は、約束ごとではないが測定が必要条件である。」

ロサンゼルス港 Kathryn McDermott

(抄訳者: 中部地方整備局 清水港湾事務所 建設管理官 對木 努)

(校閲: 国土交通省 港湾局 国際・環境課 国際企画室)

会員の声

IAPH 釜山総会の印象

(社)日本港湾協会 栢原英郎

韓国は一生懸命であった。すでに先進国となっているにもかかわらず、大会を立派に成功させたいという意気込みには、発展途上国が先進国の仲間入りをするために懸命に国際会議を成功させようとしているかのような雰囲気さえあった。盛会のうちに大会が終了したことを隣人として心から嬉しく思っている。

そんな印象を持ったのも、1987年に初めて韓国でIAPHの港湾大会を開催した時には、当時の韓国の港湾関係者が我が国の経験の教えを受けながら成功させたという話を現地で聞いたからかもしれない。今回は、教えを請うどころか我が国の港湾の数歩先を世界のトップグループと肩を並べて走っている韓国の港湾界の自信を感じさせるほどであったが、一方でのひたむきな姿勢にはある種爽快感さえあった。前回の大会の中心人物でありIAPHの名誉会員でもある鄭然世氏が、多くのプログラムに率先して参加して居られたが、韓国港湾界の成長振りを感慨深く振り返っておられたに違いない。

さて、様々なプログラムの中で、印象深いことが一つあった。第1日目、近郊の禪寺・梵魚寺(ボモサ・韓国禪宗の総本山)で開かれた夕食会での出来事である。地元の人に聞くと、禪寺が主催者ではないのに境内を解放してパーティが行われるのは極めて異例とのことであったが、その見返りなのかあるいはそう仕組んだのか、パーティーの冒頭に貫主 Jeong-eo 禪師によるスピーチがあったことだ。よく聞き取れなかったが、内容は「世界の平和を祈る」といった当たり障りの無いものであったように思う。それを聞きながら、正確には見ながら4年前のヒューストン大会を思い出していた。ヒューストンでの開会式は、アメリカでもラディカルなキリスト教の発信地のテキサスらしく、地元ヒューストン第一バプテスト教会の牧師の祈りから始まったのだ。モスリムもユダヤ教徒も参加している大会でよくやるものだと感心、いや寒心したのだが、今回の韓国のさりげない登場のさせ方にも舌を巻いた。

20世紀の終わりごろから、コンベンションやエキジビションがビジネスとして成り立つほど盛んになると、様々な人々が集まる大会では宗教色、哲学や思想色を排除した無色透明のものが望ましいとして運営されてきたように思う。しかし最近になり、特にIAPHのようにある種のエリート、インテリが集う集会では、たとえ短い時間でも文化性や哲学的な深みに触れる機会が求められるようになってきたのではないか。韓国の禪寺でのパーティーには、“An Evening of Tranquility-Soul of an Ancient Temple”というプログラム名が示すように、韓国の精神の原点をさりげなく示すという意図があったのではないかと思う。世界は今、精神性の深さ、哲学的な深さを求めているように思う。今後の国際会議での課題のひとつではないのかと感じた経験であった。



IAPH 釜山総会の印象等

大阪港埠頭株式会社 篠原正治

IAPH の釜山総会に参加した印象等をご報告申し上げます。筆者は今回初めて IAPH の総会に出席しました新参加者ですが、一言で申し上げますと、「大変勉強になりました」ということに尽きると思います。セッションの構成と内容もよく検討されており、どのテーマも大変興味深く、発表の具体的内容も新鮮な話題が多く、埠頭の管理運営に携わる者として大変参考になりました。

但し、一つ物足りないと思ったのは肝心要の港湾の管理・運営に関わる報告・討論等が比較的少なかったことです。第 I から第 IV のセッションの中で、港湾の管理・運営に関わるテーマを直接取り扱ったのは、第 III セッションのみで、その代わりに環境関連の話題がやや多すぎるのではないかと感じました。例えば、ある船社の幹部が自社における環境問題への具体的な取り組みについて発表し、船舶排出ガスを 2007 年に比較して 16% も削減したと報告していました。筆者はそれに対して、「その削減は船舶航行速度の減速以外に何か特別な対応をしたことによるものか？」と質問しましたが、回答は減速以外には特別な対応策はとっていないとのことでした。2008 年のリーマン・ショック以来、世界的に船腹が過剰気味になり、また燃料コスト削減のため、多くの船社が減速航行を行ったことはよく知られているところです。CO₂ 削減のために減速をしたのではなく、経済情勢に対応するために減速を行った結果として CO₂ が削減されたのです。やや厳しすぎる批判になるかもしれませんが、この報告事例の他にも、現実的にはあまり意味のないと思われるようなことでも、結果として CO₂ 削減に資するような話題であれば何でも良いことだと考えているような風潮に支配されているのではないかと感じました。

また、もう一つ残念だったことは、日本人のプレゼンスが薄かったことです。これは筆者自身も反省すべきことですが、セッションでの日本人による発表は温暖化による海面上昇対策と津波被害の特別報告のみだったことです。皆様よくご存知の通り、IAPH は日本の港湾関係者が創設した団体ですが、会議の発表や発言を聞いてみると、欧州が最も積極的であり、主導権を持ってさまざまな取り組みを進めているような印象を受けました。筆者が昨年参加したリバプールでの PIANC 国際航路会議では、日本人の発表者も相当数あり、十分な存在感を発揮していましたが、IAPH 釜山総会では日本の影は薄かったと言わざるを得ません。2 年前に開催されたジェノバ総会でも日本人の発表は 1 人であったと聞いています。再来年のロサンゼルス総会では日本からの積極的な参画が望まれます。本来であれば、日本の港湾管理者の活躍に期待したいところですが、自治体行政も全体として萎縮し海外旅費等も削減されている現状では、国際会議への積極的参画は困難だと思います。むしろ我が国の民間企

業が有する港湾開発・管理・運営に関する技術などの報告をしてもらうのがよいかもしれません。

最後に釜山新港のターミナルの視察について感想を述べます。筆者は韓進ターミナル(水深 18m岸壁3バース)を視察しましたが、想像以上に素晴らしいターミナルでした。ヤード内オペレーションやゲートの自動化等にも最先端の技術が導入されています。この3バースで現在 150 万 TEU 取り扱っており、能力的には 200 万 TEU まで扱えるそうです。大阪港では9バースで 200 万 TEU ですから、仮にバースのリース料、荷役機器のコスト、人件費等が同等だとしても2倍以上の生産性を有しています。さらに港湾背後の物流施設用地の賃借料は大阪の 200 分の1以下です。阪神港が国際戦略港湾に指定されたとは言っても、釜山港に対抗するのは至難の業であると感じました。その一方で釜山港のいくつかの問題点も発見しましたが、それについては詳述を控えます。

以上ご報告申し上げましたように、今回の釜山総会への参加は筆者にとり大変意義深いものとなりました。このような機会を与えて頂いた皆様方に深く感謝申し上げます。



IAPH 総会会議場 BEXCO 前にて(左が筆者)



釜山新港 韓進ターミナル管理棟ビル内の見学者用説明室にて(右から3人目が筆者)
(広さ 200m²程度のオーディオ・ビジュアル機器を駆使した説明室)

会員の声

27回世界港湾会議に参加して —釜山港の躍進ぶり—

IAPH(国際港湾協会)日本会議理事
Bintulu Port,MarketingConsultant
MBC International 取締役社長
菊池宗嘉

5月に27回 IAPH 世界港湾会議がホスト釜山港と IAPH で開催され約50ヶ国、700名を越す世界の港湾関係者が2年振りに一堂に参加した。

ホテルは釜山が誇る景勝の地海雲台、APEC 会場はじめ会議はセミナー、港湾見本市、釜山新港の視察、Social Program 等、盛り沢山で参加者に好評であった。

地の利は同じ APEC 会場の横浜 MM 21 の方が、国際級ホテル、会場も接近しており上回るが、現地のボランティアも含めた総員の押せ押せムードと熱意がそれらをカバーしてくれた。特に印象に残ったのは世界5位のコンテナ取り扱い量を誇るまでに成長した釜山港の熱意、意欲とその躍進ぶりであった。

次回、2013年、2年後の IAPH 世界港湾会議のホスト港に決定の Los Angeles 港の PR、スケジュールのアレンジ等もさすがでアメリカのビジネスマインドを彷彿させ、ロス港主催の LA Dinner Night はカリフォルニアワインと専属の7名のアメリカ人男女ダンサーを動員した楽しい晚餐で、アメリカン・ドリームに酔った。

会議の基調スピーチで Korea Maritime University(釜山にある唯一の韓国海洋大学)の K.D.Oh 総長の Major Environmental Changes の演題も興味深いものがあつた。二酸化炭素 CO2 削減の Green Ports、天然災害に備えた Safe Ports、テロ犯罪対策の Secure Ports、更に Smart Phone に対応の Smart Port の発展にまで話しが発展、理想港湾のモデルとして今後の課題となろう。

2020年目標で釜山港を世界の Leading Green Port にする為、二酸化炭素 39%の削減エネルギー自給率を70%に、安全で自然にやさしい Green, Safe, Smart, Friendly Port にするとの意欲的スピーチであった。

建設中の釜山新港(Busan New Port)を小雨そぼふる中、会員専用バスで視察、訪問者はパスポート番号の事前登録が必要であった、Secure Port の表れか。新港は従来の釜山港から約50分、IAPH 会員は数ある新港ターミナルの内、Hanjin New Port Co. のターミナルを視察、これも興味深いものがあつた。

Hanjin New Port Co.のモットーは We Will Smile with You である。

カスタマーマインドの精神が顧客を引き寄せている。

案内役の Hanjin 副部長の Lee 女史の話しでは韓国政府は3大プロジェクトをピンポイントで選び成功してきた。

仁川新国際空港、ソウル-釜山間の新幹線、そして釜山新港(Busan New Port)の三つで国家的プロジェクトとしての新港の役割を強調したのが印象に残った。

日本のスーパーメガハブポート計画にも期待したいところ。

Hanjin 運営のターミナルは新港の水深、16-18M、10, 000TEUクラスの船舶も接岸可能、1.1KMのバースは4隻が同時接岸、12の STS クレーンで2X40FT, 4X20FTが同時稼働し、無人オートマテック装置を扱い接岸生産性に貢献しているとの説明。山を削り海を埋め立て、大手造船所のある巨齊島からも一部海底トンネルで連絡する釜山新港プロジェクトの全容は30バース(バース全長、10KM)現在は18バースが運営中とのこと。将来は1,500万 TEUの稼働計画で従来の釜山港は2020年までに国際港として客船、公園ホテル、会議場等都市計画に沿った調和のある港を計画中である。2020年頃には現在の釜山港付近は横浜のMM21と山下公園を合わせた感じの国際海浜港湾都市になるのであろうか。釜山には縁あって毎年訪問しているが、2020年の釜山港がどのように発展するのか楽しみである。



左から

Mr. Ho-chul Park (Director,Busan Port Authority),

Mr.Santiago G.Mila (Deputy Managing Director,Autoritat Portuaria de Barcelona),

Mr.Ki-Tae Roh ,(CEO&President Busan Port Authority),

Mr.Susumu Naruse (IAPH Secretary General)

Mr.Soka K. Kikuchi (MBC International President)



Mr. and Mrs. Gichiri Ndua (the Former President of IAPH)

- 7 月頃 日 EU 運輸保安会議(ベルギー・ブラッセル)
- 8 月頃 APG2012-5(韓国)
- 9 月頃 APEC APSN(アメリカ・サンフランシスコ)
APEC 交通大臣会合(アメリカ・サンフランシスコ)
インド接続性 WG、港湾セミナー(インド)
IMO FAL 委員会(イギリス・ロンドン)
- 10 月頃 PIANC Council(ベルギー・ブラッセル)
第 12 回北東アジア港湾局長会議(中国)
- 11 月頃 日 ASEAN 大臣会合・次官級会合(カンボジア)

事務局便り

今回国際港湾協会総会釜山に出席された博多港ふ頭(株)社長 江頭和彦様から総会の印象をいただきましたので、ここに掲載いたします。

国際港湾協会総会in釜山に参加して

江頭和彦(博多港ふ頭(株)社長)

今年の5月、釜山で開催された国際港湾協会総会に参加した。博多港から釜山港へは高速船で3時間の船旅である。海から釜山港を見るよい機会だった。日曜日だったが、神仙台(Sisundae)ターミナルと勘湾(Gamman)ターミナルには大型コンテナ船が入港していた(翌日の月曜日は更に多く着岸していた)。湾中央には横断橋が建設されており、その奥の子城台(Jasungdae)ターミナルや在来埠頭にはコンテナ船は見え、国際旅客ターミナルの周辺は埠頭の再開発が進んでいた。

月曜日から始まった総会プログラムは韓国政府、釜山市、釜山港の元気と心温まるホスピタリティが反映されていた。4つの専門分科会の発表と討論、趣向を凝らした見学会や晚餐会、供用が進む釜山新港の視察、どれをとってもすばらしかった。これも成瀬事務総長のもとで国際港湾協会事務局の周到な準備と臨機応変の対応があったからだろう。

印象に残るいくつかを紹介しよう。会議ではEUの統合によって情報、環境に係わる基準化や統一化が内部で急速に進んでいると感じた一方、EUの基準等が世界基準に直ちに進むと支障が出るのではないかと懸念とともに、日本も世界に発信する必要があるのではないかと強く感じた。特別報告では山縣参事官から東日本大震災の支援に対する御礼があり、藤田理事長代行の報告ではスクリーンに映し出される巨大津波の来襲に参加者は改めて驚いていた。晚餐会では次回開催となるLAの心憎いほどのプレゼンテーションも忘れられないが、圧巻は最終日の晚餐会での本格的なファッションショー。今回で退任されるNdua 総裁夫妻が韓国民族衣装を着けて中央の舞台をトップモデルよろしくウォークされ、会場が割れんばかりの大喝采になった。最終日には大型岸壁の整備が進む釜山新港で情報化された韓進ターミナルを見ることも出来たが、トランシップ貨物の多い釜山港は 30km離れた新港と北港の役割分担を今後どうするのだろうかかと自問しながら帰りの国際旅客ターミナルに向かった。

また、韓国港湾界の先輩諸兄をはじめ多くの友人に会った。楽しい写真を添えてお礼のメールを送る前に、クルーズで知り合ったニュージーランドのご夫妻とは帰国の晩に博多で鮨を食べ、上海SIPGの代表とは4日後に博多で再会することになった。一度会ったら皆友達である。



Mr. and Mrs. Gichiri Ndua さんのファッションショー

沖縄の言葉で“行逢ば、兄弟(いちやりば、ちょうでい)”という言葉があります。アメリカで伝説の航空会社といわれている Southwest Airline の標語は“*We are one great big family*”です。江頭社長がおっしゃるように、IAPH は、一度会えばみな友達なのでしょう。

会員一覧

(平成 23 年 6 月現在)

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
新潟県交通政策局	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	静岡県交通基盤部港湾局
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
広島県土木局空港港湾部	北九州市港湾空港局
福岡市港湾局	那覇港管理組合
東京港埠頭株式会社	(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
大阪港埠頭株式会社	神戸港埠頭株式会社
(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	株式会社 Ides
五洋建設株式会社	東亜建設工業株式会社
東洋建設株式会社	若築建設株式会社
(株)不動テトラ	前田建設工業株式会社

賛助会員

和歌山下津港 整備・振興促進協議会

個人会員

赤司淳也	(人事院職員福祉局次長)
赤塚雄三	(国際港湾協会 賛助会員)
新井洋一	(NPO 法人リサイクルソリューション理事長)
池町 円	(内閣府 沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課長)
井上聰史	(政策研究大学院大学 客員教授)
上田 茂	(いであ(株)国土環境研究所 技術顧問 技師長)
上原泰正	(北日本港湾コンサルタント株式会社 代表取締役)
大内久夫	(五洋建設株式会社 常務執行役員)
大久保喜市	((社)日本港湾協会 名誉会員)
大村哲夫	((財)港湾空間高度化環境研究センター 理事長)
奥村樹郎	(国際港湾交流協力会 事務局長)
小谷 拓	(深田サルベージ建設(株) 理事)
小原恒平	((財)沿岸技術研究センター 理事長)
笥 隆夫	(若築建設(株) 常任顧問)
角 浩美	(国土交通省港湾局 海岸・防災課災害対策室長)
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 名誉会長)
菊池宗嘉	((有)MBC インターナショナル 取締役社長)
木本英明	(東亜建設工業(株) 特別顧問)

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 専務取締役)
 小山 彰 ((財)国際臨海開発研究センター 調査役)
 佐々木宏 (茨城県土木部港湾振興監)
 笹嶋 博 (株)栗本鐵工所 名古屋支店顧問)
 佐藤清二 (関西国際空港(株)計画技術部長)
 杉岡一男 (Office Sugioka 代表)
 須野原豊 (国際港湾協会日本会議 相談役)
 染谷昭夫 (国際港湾協会日本会議 会長)
 竹内良夫 ((株)竹内良夫事務所 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 港湾空港部 空港課長)
 成瀬 進 (国際港湾協会 事務総長)
 野田節男 ((株)シーラム顧問)
 野村 剛 ((社)日本作業船協会 専務理事)
 橋間元徳 ((社)ウォーターフロント開発協会 理事)
 蓮見 隆 (NPO みなとサポート理事)
 廣田孝夫 ((有)ピーエスネット顧問)
 久田成昭 (エジプト国日本大使館)
 藤田武彦 (独立行政法人港湾空港技術研究所 理事長代行)
 藤田佳久 (那覇港管理組合 常勤副管理者)
 藤野慎吾 (全国浚渫業協会 会長)
 堀川 洋 ((社)日本港湾協会 事務局長)
 前田 進 (国際港湾協会終身/個人会員)
 御巫清泰 (NPO 法人 港湾保安対策機構 会長)
 水谷 誠 (川崎市港湾局 局長)
 宮地陽輔 (鹿島道路(株)執行役員)
 村田利治 ((社)港湾荷役機械システム協会 参与)
 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 40 団体
 賛助会員 1
 個人会員 50 名
 合計 91 会員

国際港湾協会日本会議 編集委員

委員長 村岡 猛(国土交通省 港湾局 国際・環境課 国際企画室長)
 委員 成瀬 進(国際港湾協会 事務総長)
 委員 宮元厚二(横浜市港湾局 賑わい振興課 担当課長)
 委員 鈴木 勝((財)国際臨海開発研究センター 研究主幹)
 委員 有本彰男(国土交通省 港湾局 国際・環境課 国際調整官)
 事務局 高見之孝(国際港湾協会日本会議 事務局長)
 事務局 飯塚知浩(国土交通省 港湾局 国際・環境課 国際企画室国際業務係長)
 事務局 栗屋洋子(国際港湾協会日本会議 事務局)