

世界港湾の動き

# IAPH日本フォーラム

第26号

2011.11



「大阪港空撮」 大阪市港湾局 提供

- 巻頭言 大阪市港湾局 局長 丸岡 宏次
- 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 (10 編)
- 会員の声  
「上海・洋山港を見学してきました」  
港湾局国際・環境課 国際企画室長 村岡 猛
- 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

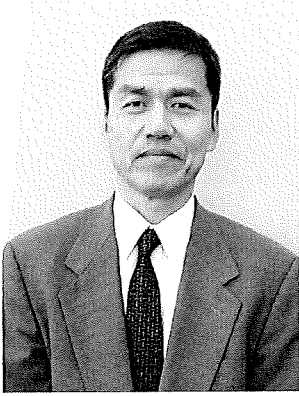
## IAPH 日本フォーラム

(第 26 号)

### 目次

I)	巻頭言 大阪市港湾局長、IAPH 日本会議理事	丸岡 宏次	1
II)	日本会議活動報告 日本会議事務局長	高見 之孝	3
III)	国際港湾協会の最近の活動 事務総長	成瀬 進	16
IV)	Ports & Harbors 掲載文献の紹介(10 編)		
	(1) Open Forum 論文		
	① 2011 年 5 月号「P12-13 モンバサ港における保安対策強化」		19
	港湾局 計画課	田中 拳	
	② 2011 年 7 月号「P10-12 国境を越えた保安対策」		22
	関東地方整備局千葉港湾事務所港湾保安調査官	高橋康弘	
	(2) Feature 記事		
	③ 2011 年 5 月号「P17-18 震災後」		25
	近畿地方整備局 港湾物流企画室	八木 翼	
	④ 2011 年 5 月号「P20-21 実入りコンテナ重量を注視」		28
	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	
	⑤ 2011 年 7 月号「P16-17 開発のための借金」		32
	中国地方整備局 境港湾空港整備事務所 保全課	上野太地	
	⑥ 2011 年 7 月号「P32-36 日本の港の信用を構築する」		35
	九州地方整備局 苅田港湾整備事務所	古島ひろみ	
	⑦ 2011 年 7 月号「P38-39 海洋保安の再考」		40
	港湾局国際・環境課国際企画室国際業務係長	對木努	
	(3) Cover Story 記事		
	⑧ 2011 年 5 月号「P24-25 利益を求めた連携について」		43
	九州地方整備局 北九州港湾・空港整備事務所	石松和孝	
	⑨ 2011 年 5 月号「P26-27 民営化の展望」		46
	近畿地方整備局 港湾空港部計画課施設マネジメント係長	岡村京子	
	⑩ 2011 年 5 月号「P29-30 能力拡大のためのコンセッション」		50
	近畿地方整備局 神戸港湾事務所	塚本邦芳	
V)	会員の声		
	「IAPH 釜山総会の印象」		54
	港湾局国際・環境課 国際企画室長	村岡 猛	
VI)	カレンダー		59
	(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	61
	付録 会員一覧		62

## 巻頭言



### 大阪港

～関西の持続的な成長・発展に貢献する港を目指して～

大阪市港湾局長 丸岡 宏次

#### 【大阪港の歴史】

大阪港は、難波津と呼ばれた古代から、その恵まれた地理的条件を活かし、海陸交通の要衝として、さらには中国・朝鮮など大陸との経済・文化交流の門戸として発展してきました。

その後、豊臣秀吉の大阪城築城を契機として、大阪のまちが本格的な商業都市として整備されたのに伴い、大阪港の水運の便は、「天下の台所」としての大阪の繁栄に大きな役割を果たしました。

1868年（慶応4年）に近代港湾として開港してからは、本格的な築港工事により施設整備を行い、港の利用促進や産業貿易の発展に伴い、我が国屈指の貿易港として栄えてきました。

#### 【成長戦略の実現に向けて】

近年、経済のグローバル化が急速に進展するなか、特に成長著しいアジアの需要を取り込むため、都市の成長にとって貿易の拠点となる港湾の重要性は、増々大きくなっています。

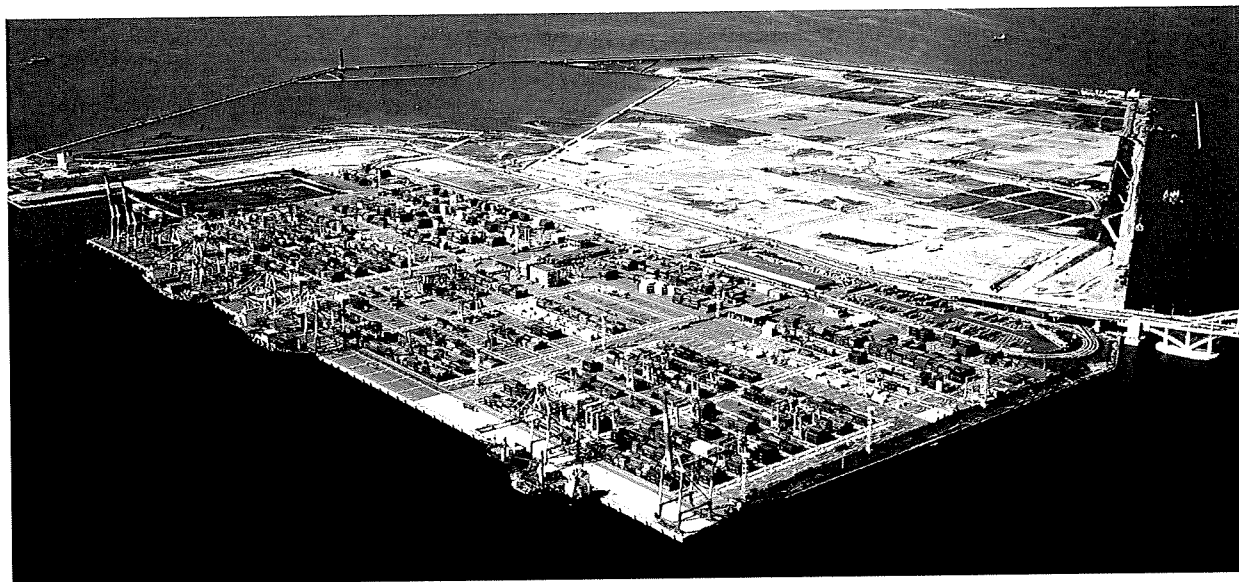
このため大阪市では、大阪・関西圏の経済成長を図り、持続的な成長・発展への貢献を目的とする、産業経済政策の基本戦略である「大阪市経済成長戦略」（平成23年3月）において、大阪港臨海部（夢洲・咲洲）を重点戦略エリアと位置づけ、アジアにおける一大産業・物流拠点の形成をめざしています。

大阪港は、平成22年の外貨コンテナ取扱貨物量が過去最高の198万TEUを記録するなか、コンテナ港湾の更なる国際競争力強化を目指す「国際コンテナ戦略港湾」に、「阪神港」として選定されています。これを契機として現在、コンテナ船の

大型化に対応した主航路の浚渫や、コンテナ貨物の集荷に資するモーダルシフト補助制度、大阪港埠頭公社の株式会社化ならびに神戸港埠頭㈱との経営統合による民の視点に立った港湾経営の実現など、大阪港のさらなる発展を目指し、ハード・ソフト両面の取組みを進めております。

また、大阪湾臨海部における先端産業・物流関連企業等の立地促進を目指し、京阪神の自治体(3府県3政令市)が共同で「関西イノベーション国際戦略総合特区」を申請しています。その中で、経済成長や産業の活性化を下支えする物流インフラとして阪神港を位置づけ、イノベーションの促進を通じて創荷につなげることであります。

さらに、夢洲東側の先行開発地区の産業・物流ゾーン(約40ha)については、産業・企業立地を促進するため、企業活動をグローバルに展開する民間企業や学識経験者で構成される「夢洲産業・物流ゾーン推進会議」を設立し、独自性や魅力あふれる産業・物流拠点のあり方や、誘致につながる規制緩和や金融・税制支援等のインセンティブ制度などについて検討を進めています。



夢洲コンテナターミナル

## 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. 平成 23 年 9 月 27 日(火)

平成23年

第12回 理事会

IAPH 会議室

第 10 回 総会、専門委員会活動報告会

アジュール竹芝 13 階「飛鳥の間」

三つの会が開催され、総会では染谷会長の挨拶のあと、来賓として国土交通省池田国際・環境課長に御挨拶いただいた。

### 2. 平成 23 年国際港湾協会日本会議第 12 回理事会、第 10 回総会の議題について

#### 議題—1. 22 年度 事業報告

平成 22 年 4 月 1 日から平成 23 年 3 月 31 日までに行った事業の概要は次の通りである。

#### 1) 理事会の開催

第 11 回理事会 平成 22 年 7 月 22 日 ニューピア竹芝サウスタワー7 階  
国際港湾協会 会議室

議題—1 平成 21 年度 事業報告、収支決算及び監査報告

議題—2 平成 22 年度 事業計画及び収支予算

議題—3 国際港湾協会日本会議の役員の承認(案)

議題—4 IAPH 日本代表理事/理事代理の承認(案)

議題—5 その他

原案通り満場一致で承認された。

#### 2) 専門委員会活動報告会の開催

平成 22 年 7 月 22 日 アジュール竹芝 13 階「飛鳥の間」

① 染谷会長挨拶

- ② 貿易手続き・情報システム委員会、港湾計画・開発委員会  
独立行政法人 港湾空港技術研究所 特別研究官 古市 正彦
- ③ 港湾安全・保安委員会、港湾環境委員会、法律委員会  
国際港湾協会 事務総長補佐 徳井 久義
- ④ 人的資源開発委員会、広報・地域社会委員会  
国際港湾協会 事務総長補佐 永井 博之
- ⑤ 質疑応答

### 3) 9回総会の開催

平成 22 年 7 月 22 日 アジュール竹芝 13 階「飛鳥の間」

議題—1 平成 21 年度 事業報告、収支決算及び監査報告

議題—2 平成 22 年度 事業計画及び収支予算

議題—3 国際港湾協会の日本会議役員の承認

議題—4 国際港湾協会日本代表理事/理事代理の承認

議題—5 その他

原案通り満場一致で総会で承認された。

### 4) 会員募集活動

昨年度に引続き、各方面に積極的に国際港湾協会及び国際港湾協会日本会議の役割と活動につきPRし、理解を求めて会員の募集を行った。

### 5) 機関誌「IAPH日本フォーラム」の発行

機関誌は年 3 回（平成 22 年 7 月、11 月、22 年 3 月）発行した。

このため、年 3 回の編集委員会（深海 正彦港湾局国際企画室長を委員長とする委員会）を開催した。各号には巻頭言、国際港湾協会日本会議活動報告、国際港湾協会の動き、専門委員会報告会、「Ports & Harbors」の抄訳、特別寄稿、会員の声等の投稿記事を掲載した。

第 22 号 平成 22 年 7 月 第 23 号平成 22 年 11 月

第 24 号 平成 23 年 3 月

### 6) 論文抄訳の公開

機関誌の「Ports & Harbors 掲載論文抄訳」について、IAPH 日本語ホームページに掲載する。ただし、会員への特典を配慮し、当該号の発刊から 4 ヶ月以上経過し次号が発刊された後に、初めてホームページに公開する等の活動を進めた。

議題—2. 平成22年度 収支決算報告及び監査報告


平成22年度 収支決算報告及び監査報告				
科目	予算額(A)	決算書(B)	比較増減(B-A)	備考 (単位:円)
平成22年4月1日～平成23年3月31日				
<b>収入の部</b>	3,410,000	2,268,015	-1,141,985	
会費	2,360,000	2,265,000	-95,000	
正会員	2,040,000	1,960,000	-80,000	98□
賛助会員	50,000	50,000	0	1□
個人会員	270,000	255,000	-15,000	51□
その他収入	1,050,000	3,015	-1,046,985	
受託調査研究費	1,050,000	0	-1,050,000	*
利息	0	1,115	1,115	
雑費	0	1,900	1,900	
<b>支出の部</b>	3,410,000	2,143,784	-1,266,216	
事務局経費	700,000	679,475	-20,525	
事務費	100,000	79,475	-20,525	
役務費	600,000	600,000	0	
事業費	2,560,000	1,432,309	-1,127,691	
専門委員会報告会	30,000	0	-30,000	
機関誌発行	1,000,000	605,413	-394,587	
会議費	170,000	280,318	110,318	
IAPH総会出席支援	400,000	0	-400,000	
海外啓蒙活動費	960,000	546,578	-413,422	
交通・通信・郵送費	100,000	32,000	-68,000	
予備費	50,000	0	-50,000	
当期余剰金	0	124,231	124,231	
前年度繰越	3,550,173	3,550,173	0	
次年度繰越	3,550,173	3,674,404	124,231	

\* 受託については、23年4月28日に振り込みがあり、次年度の収入となった

監査報告書

平成 22 年度の事業報告書、収支決算書報告書及び証拠書類について監査を実施した結果、適正かつ正確であることを認めます。

平成 23 年 7 月 6 日

監事 佐々木 朗 

監事 中崎 剛 



### 議題—3 平成 23 年度 事業計画(案) 及び 収支予算(案)

#### 1. 23 年度 事業計画(案)

平成 23 年 4 月 1 日から平成 24 年 3 月 31 日に実施する事業計画は、次の通りである。

- 1) 第 27 回国際港湾協会ブサン総会出席 平成 23 年 5 月 23 日～27 日  
須野原相談役、高見国際港湾協会日本会議事務局長が、ブサン総会に出席。議題は以下の通りである。

Working Session 1(学術会議 1)では

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

Working Session 2 では

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

Working Session 3 では

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

Working Session 4 では

Cities and Ports(都市と港湾)

- 2) 第 11 回理事会の開催 平成 23 年 9 月 27 日

ニューピア竹芝サウスタワー 7 階 国際港湾協会 会議室

議題—1 平成 22 年度 事業報告、収支決算及び監査報告

議題—2 平成 23 年度 事業計画(案)及び収支予算(案)

議題—3 国際港湾協会日本会議の役員の改選(案)

議題—4 国際港湾協会日本代表理事/理事代理の改選(案)

議題—5 その他

- 3) 9 回総会の開催 平成 23 年 9 月 27 日

アジュール竹芝 13 階「飛鳥の間」

議題—1 平成 22 年度 事業報告、収支決算及び監査報告

議題—2 平成 23 年度 事業計画(案)及び収支予算(案)

議題—3 国際港湾協会の日本会議役員の改選(案)

議題—4 国際港湾協会日本代表理事/理事代理の改選(案)

議題—5 その他

4) 専門委員会活動報告会の開催 平成 23 年 9 月 27 日

アジュール竹芝 13 階「飛鳥の間」

1. 専門委員Ⅱ-1 の報告 (港湾安全・保安委員会 樋口様)
2. 専門委員Ⅱ-2 の報告 (港湾環境委員会: 細川様)
3. 専門委員Ⅲ-1,-3 の報告 (港湾計画・開発委員会、貿易手続・情報システム委員会: 成瀬様)
4. 専門委員Ⅲ-2 の報告 (港湾運営・ロジスティックス委員会: 篠原様)
5. 質問及び回答

5) 会員募集活動

昨年度に引続き、各方面に積極的に国際港湾協会及び国際港湾協会日本会議の役割と活動につきPRL、理解を求めて会員の募集を行う。  
また、今年度も会員相互の情報交換と交流をはかっていくための名簿を作る。

6) 機関誌「IAPH日本フォーラム」の発行

機関誌は年 3 回 (平成 23 年 7 月、11 月、24 年 3 月)発行する。

このため、年 3 回の編集委員会(村岡 猛港湾局国際企画室長を委員長とする委員会)を開催する。各号には巻頭言、国際港湾協会日本会議活動報告、国際港湾協会の動き、専門委員会報告会、「Ports & Harbors」の抄訳、特別寄稿、会員の声等の投稿記事を掲載する。各号の発行予定は以下の通りである。

第 25 号 平成 23 年 7 月末頃      第 26 号平成 23 年 11 月末頃

第 27 号 平成 24 年 3 月末頃

7) 論文抄訳の公開

機関誌の「Ports & Harbors 掲載論文抄訳」について、IAPH 日本語ホームページに掲載する。ただし、会員への特典を配慮し、当該号の発刊から 4 ヶ月以上経過し次号が発刊された後に、初めてホームページに公開する等の活動を進める。

## 2. 平成23年度予算(案)

平成23年4月1日～平成24年3月31日				
平成23年度 予算(案)				
科目	予算額(B)	前年度予算(A)	比較増減(B - A)	備考 (単位:円)
収入の部	3,410,000	3,410,000	0	
会費	2,360,000	2,360,000	0	
正会員	2,040,000	2,040,000	0	102
賛助会員	50,000	50,000	0	1
個人会員	270,000	270,000	0	54
その他収入	1,050,000	1,050,000	0	
受託費	1,050,000	1,050,000	0	
利息	0	0	0	
その他	0	0	0	
支出の部	3,410,000	3,410,000	0	
事務局経費	700,000	700,000	0	
事務費	100,000	100,000	0	消耗品
役務費	600,000	600,000	0	
事業費	2,560,000	2,560,000	0	
専門委員会報告会	30,000	30,000	0	
機関誌発行	1,000,000	1,000,000	0	
会議費	170,000	170,000	0	
IAPH総会出席支援	400,000	400,000	0	
海外交流啓蒙活動費	960,000	960,000	0	
交通・通信・郵送費	100,000	100,000	0	
予備費	50,000	50,000	0	
当期余剰金	0	0	0	
前年度繰越	3,674,404	3,550,173	124,231	
次年度繰越	3,674,404	3,550,173	124,231	

原案通り承認された。

#### 議題—4 国際港湾協会日本会議役員の改選（案）

平成 22 年 7 月 22 日の第 9 回総会以降人事異動による変更があった為、規約第 11 条の 2 による会長の専任事項により、前任者の残期間に限り新役員が決定された。今回その役員の承認を求めたい。

## 国際港湾協会日本会議 役員・顧問一覧表(案)

(平成 22 年 7 月 22 日～平成 23 年度総会)

役 職	氏 名	備 考
会長	染谷 昭夫	(財)国際港湾協会協力財団会長
副会長	金井 良樹	横浜市港湾局長、IAPH 理事代理
副会長	鬼頭 平三	(社)日本港湾協会理事長
理事	中井 敬三	東京都港湾局長、IAPH 理事代理
	前任：比留間 英人	
理事	坂井 康一	新潟県交通政策局長
理事	山田 孝嗣	名古屋港管理組合専任副管理者、IAPH 理事
理事	丸岡 宏次	大阪市港湾局長、IAPH 理事
理事	岡口 憲義	神戸市みなと総局長、IAPH 理事代理
理事	松本 友行	福岡市港湾局長
	前任：池田 薫	
理事	村岡 猛	国土交通省港湾局国際企画室長
	深海 正彦	
理事	菊池 宗嘉	(有)MBC インターナショナル取締役社長
理事	汪 正仁	立命館アジア太平洋大学大学院教授
理事	平尾 壽雄	(社)日本埋立浚渫協会専務理事
理事	岡田 光彦	(財)国際臨海開発研究センター理事長
	前任：黒田 秀彦	
理事	広瀬 宗一	(財)港湾空港建設技術サービスセンター理事長
理事	成瀬 進	(財)国際港湾協会協力財団理事長
監事	佐々木 朗	石狩湾新港管理組合専任副管理者
	前任：野坂 俊夫	
監事	中崎 剛	北九州市港湾空港局長
	前任：中富 美津男	

顧問

顧問	藤野 慎吾	全国浚渫業協会会長
----	-------	-----------

(敬称略、順不同)

以上 理事 16 名、監事 2 名、顧問 1 名

役員任期は2ヶ年であり、今年度は改選期に当たるため、役員改選のお願いしたい。任期は平成25年度の総会までとなる。

## 国際港湾協会日本会議 役員・顧問一覧表(改選案)

(平成23年9月27日～平成25年度総会)

役職	氏名	備考
会長	染谷 昭夫	(財)国際港湾協会協力財団会長
副会長	金井 良樹	横浜市港湾局長、IAPH 理事代理
副会長	鬼頭 平三	(社)日本港湾協会理事長
理事	中井 敬三	東京都港湾局長、IAPH 理事代理
理事	坂井 康一	新潟県交通政策局長
理事	山田 孝嗣	名古屋港管理組合専任副管理者、IAPH 理事
理事	丸岡 宏次	大阪市港湾局長、IAPH 理事
理事	岡口 憲義	神戸市みなと総局長、IAPH 理事代理
理事	松本 友行	福岡市港湾局長
理事	村岡 猛	国土交通省港湾局国際企画室長
理事	菊池 宗嘉	(有)MBC インターナショナル取締役社長
理事	汪 正仁	立命館アジア太平洋大学大学院教授
理事	平尾 壽雄	(社)日本埋立浚渫協会専務理事
理事	岡田 光彦	(財)国際臨海開発研究センター理事長
理事	広瀬 宗一	(財)港湾空港建設技術サービスセンター理事長
理事	成瀬 進	(財)国際港湾協会協力財団理事長
監事	佐々木 朗	石狩湾新港管理組合専任副管理者
監事	中崎 剛	北九州市港湾空港局長

顧問

顧問	藤野 慎吾	全国浚渫業協会会長
----	-------	-----------

(敬称略、順不同)

以上 理事 16 名、監事 2 名、顧問 1 名

原案通り承認された。

#### 議題—4 国際港湾協会日本代表理事/理事代理の改選（案）

平成 22 年 7 月 22 日に開催した第 9 回総会で国際港湾協会日本代表理事/理事代理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日本代表理事/理事代理を変更する必要があるが生じた。日本会議規則第 11 条の 1 の規定の会長の専任事項として残期間に限り承認した日本代表理事/日本代表理事代理については以下の通りである。

任期期間は国際港湾協会日本会議総会（平成 23 年 9 月総会終了までとなる）までとする。下記国際港湾協会日本代表理事/理事代理の承認をお願いしたい。

#### I A P H 日本代表理事/理事代理一覧表（案）

平成 23 年 9 月現在

理事/理事代理	氏名	役職	組織名
理事	藤井 敦	国土交通省港湾局付	カンボジア国政府派遣
	前任：古市正彦	特別研究官	(独)港湾空港技術研究所
理事代理	中井 敬三	局長	東京都港湾局
	前任：比留間英一		
理事	山田 孝嗣	専任副管理者	名古屋港管理組合
理事代理	金井良樹	局長	横浜市港湾局
理事	丸岡宏次	局長	大阪市港湾局
理事代理	岡口 憲義	総局長	神戸市みなと総局

今年度はこの国際港湾協会日本代表理事/理事代理の改選期にあたるため、改選をお願いしたい。任期は平成 25 年国際港湾協会日本会議総会までとする。

### I A P H日本代表理事/理事代理一覧表(案)

平成 23 年 9 月現在

理事/理事代理	氏名	役職	組織名
理事	藤井 敦	国土交通省港湾局付	カンボジア国政府派遣
理事代理	中井 敬三	局長	東京都港湾局
理事	山田 孝嗣	専任副管理者	名古屋港管理組合
理事代理	金井良樹	局長	横浜市港湾局
理事	丸岡宏次	局長	大阪市港湾局
理事代理	岡口 憲義	総局長	神戸市みなと総局

原案通り承認された。



## 議題—5 その他 会員獲得活動など

国際港湾協会日本会議は設立9年目であるが、皆様のご協力により正会員41、賛助会員1、個人会員53と総計95の会員を擁するまでに成長している。しかし、設立当初より日本港湾協会からの財政支援を受けて活動を続けており、日本会議の財政基盤をより確かなものとし、会員へのサービスを充実させ、専門委員の活動に対する支援を強化できる様にするため、以下の方策で会員獲得活動を積極的に進めたいのでご協力賜りたい。

- ① IAPH の会員港で、日本会議の会員で無い港湾に新規会員加入のお願いを実施する。
- ② IAPH の賛助会員で、日本会議の会員でない団体に新規会員加入のお願いをする。
- ③ 現在 I A P H の会員でない港湾及び民間企業に対し、日本会議の新規賛助会員加入のお願いをする。
- ④ 港湾管理者、埠頭会社等、民間企業及び団体の職員に個人会員への新規加入をお願いする。

国際港湾協会の最近の活動  
[2010年8月～2011年11月]

国際港湾協会 事務総長 成瀬進

1. 会議の開催等

① アメリカ地域会議

9月13日に米国シアトルで IAPH のアメリカ地域会議を開催しました。この会議は同じ時期に開催された AAPA(アメリカ港湾協会)の年次総会に合わせて開催したものです(今回の大会は AAPA の 100 周年記念の大会でもありました)。IAPH 事務局からは IMO が 7 月に採択した国際海運に対する温暖化関連の規制(MARPOL 条約の改正)について話題提供し議論をしました。さらに、IAPH のプロモーション計画や特に会員の少ないアメリカ地域での会員の増加策などについて熱心な討議がなされました。

また、14日には AAPA の理事会が開催されました。この理事会には IAPH もゲストとして出席し、今後の IAPH と AAPA の共同プロジェクトの設立などについて議論しました。

② UNCTAD 港湾における気候変動への対応専門家会議

UNCTAD(United Nations Conference on Trade and Development)の港湾における気候変動適応策に関する専門家会議に IAPH が招聘され、事務総長が出席しました。この会議は、現在あまり検討が進んでいるとは言えない港湾における気候変動への適応策(adaptation measures)を議論するものです。現在 IAPH において現在盛んに議論しているのは、温暖化に対する緩和策(mitigation measures)であり、如何に温暖化の程度を和らげるか(簡単に言えば、如何に CO2 に代表される GHG の排出を削減するか)に関する課題に対してです。今回の適応策に対して IAPH は、港湾管理者の意識調査及び港湾における温暖化適応ガイドラインの作成(残念ながら具体的な対策には踏み込んだガイドラインとはなっていませんが)の 2 つの検討しか行っておらず、各国から集まる専門家の意見を楽しみにして出席しました。

結果的には、気候変動への適応策を具体的に進めるにはまだ時間があること(あるいは時間があるように思われること)、また、地域ごとの海面上昇や気象の劇症化の予測には極めて高度な知見と相当な費用が必要なこと(計画者から見れば前提条件が明らかでないこと)、さらに適応策の実施には莫大な資金が必要なことから、具体的な検討を行っている港湾や地域はほとんどありませんでした。IAPH からはともかく具体的な計画を積み重ねるのが急務と考えていることから、複数の港湾でケーススタディを実施することを提案し、参加者の賛同を得るとともに議事録にも採択されました。このような調査の実施には膨大な資金が必要と考えますが、色々な機会を通じて今後も気候変動のもう一つの側面である adaptation measures についても、IAPH 会員港にその必要性に関する認識を持ってもらうよう(できれば行動してもらうよう)働きかけるつもりです。

③ IAPH 日本セミナーの開催

IAPH 本部の活動ではありませんが、(財)国際港湾協力財団が 9 月 27 日に IAPH 日本セミナー

が開催されました(もちろん同じ日に開催された IAPH 日本会議の総会等と連動して開催されたものです)。日本セミナーには、現在の IAPH 会長であり米国ロスアンジェルス港湾局長でもある Knatz さんがこのために来日され講演を行いました。IAPH 会長の立場だけではなく、ロスアンジェルス港の立場を代表して米国西海岸の港湾とカナダの港湾の競争など、極めて興味深くかつ日本の港湾にも役立つような話題が提供されました。

これに引き続き日本セミナーでは、総会に参加されたボランティアの方々からブサン総会の Working Session の概要について発表がありました。当日開催された日本会議での報告会では総会時に開催された技術委員会の概要が報告されましたので、両方に出席すればブサンで開催された会議概要がほぼ把握できることとなります。

## 2. 国際港湾経営研修の実施

これも(財)国際港湾協会協力財団に関する話題ですが、同財団では今年度より「国際港湾経営研修」を実施しています。これは、我が国の IAPH 正会員の港湾管理者や埠頭会社から中堅職員を募り、三度にわたる国内研修及び約1週間の海外研修を実施し、港湾経営に関する国際的なセンスを身につけてもらおうと言うものです。研修は主に前 IAPH 事務総長で現政策研究大学院大学の井上聡史教授が全般の指導を行っています。また、研修生の海外渡航費用を含む研修費用はすべて財団が負担することとなっており、派遣元の港湾管理者の方々には費用面での負担がないことも特徴の一つです。

今年度は実質的な初年度で若干手探り状態でもありましたが、井上教授のご指導により、現在まで二度の国内研修が終了するとともに、9月には一週間のロッテルダム港及びアントワープ港における研修も井上教授のご指導のもと大きな成果を上げて終了しています。

来年1月19日にはこの研修のすべての成果を総括する報告会を開催することにしています。また、この研修は今後少なくとも数年間は継続する計画です。

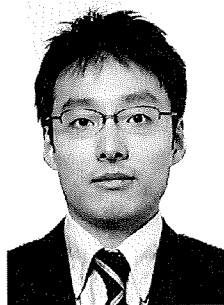
## 3. 本部の活動状況

各所属機関からの退職や転職に伴う IAPH 常任理事の欠員(選挙前時点で6名)を埋めるため、規則に基づき地域ごとに選挙等を行いました。アジア・オセアニア地域及びアフリカ・ヨーロッパ地域では選挙を実施し、また、アメリカ地域では信任投票を行った結果合計6名の方が新しく IAPH 常任理事に選出されました。詳細は IAPH ホームページに譲りますが、日本からは国土交通省の藤井さんが選出されました。また、国単位ではイスラエルやパキスタンから新しい常任理事が就任されました。藤井さんはじめ常任理事に選出された方々のご活躍を期待しています。

現在 IAPH 事務局では、コンテナ輸送の安全を確保する観点から過重コンテナの問題に取り組んでいます。荷主に正確なコンテナの重量を申告する義務を課す制度は既に存在するのですが、この規則が遵守されていないケースも多く、港湾及び船舶内で多くの事故の原因となっています。このため罰則を強化することが検討されていますが、そのため(荷主の負担で)港湾内でコンテナ重量のチェックを行うことが議論されています。技術委員会とも連携してこのような措置が実施された場合の港湾における問題点などを整理し、IAPHとしてのポジションを明確にしたいと考えています。また、来年5月韓国の済州島で開催される IMO の London Convention に関する会議への資

金・人的協力も検討しています。

外貨建てで会費を徴収している IAPH にとっては、最近の円高は財政的に大変厳しいものがありますが、世界の港湾界に山積する課題の解決に少しでも役に立つようその活動の活性化を図ってゆきたいと考えています。



抄訳者 田中氏



Securing a region's economy  
モンバサ港における保安対策強化

Gichiri Ndua

■概要

モンバサ港(ケニア)は東アフリカを代表する港湾であり地域経済を物流面から支えている。しかし、周辺海域において海賊行為が多発しており、港の更なる発展が阻害される恐れがあることから、保安対策の強化が喫緊の課題となっている。近代的な警備システムの導入や周辺国との協同を通して保安対策強化に向けた取り組みが進められている。

■本文抄訳

国内で多発するテロやインド洋・東アフリカ沿岸部で増加している海賊行為を受け、ケニア政府内では港湾の保安が大きな懸案となっている。テロの脅威や海賊行為はクルーズ船の寄港を中心に、モンバサ港に悪影響をもたらしている。海賊行為が活発になる以前は、9月から3月までの観光シーズンの間に年間40隻程度のクルーズ船が寄港していたが、現在は約10隻にまで落ち込んでいる。

モンバサ港は東アフリカ最大の港であり、東アフリカ諸国(ケニア、ウガンダ、ルワンダ、ブルンジ、コンゴ民主共和国等)への玄関口となっているため、地域経済の発展の要であり、貿易の拠点でもある。

ケニアでは、輸出入の85%がモンバサ港を経由している。世界経済は海上輸送に支えられているが、地域の繁栄が海上輸送に負うところが大きい東アフリカでは、海運の重要性が如実に表れており、海上輸送網の維持が必要不可欠である。

国際海上輸送におけるモンバサ港の役割を拡大させるため、同港を管理運営する KPA (Kenya Port Authority) は保安強化に向けて積極的に動き始めている。2010年12月11日にはイスラエルの警備会社 Magal Security Systems との契約を締結し、一体的な警備システムの導入を決めた。総額2、140万ドルの契約には、最先端の技術を使った警備システムが含まれており、アフリカでも最高レベルの保安体制が実現する見込みである。システムの本格稼働は2012年6月だと言われている。

今回の保安対策強化は、東アフリカの物流効率化を目的とし、2006年に合意された世界銀行の EATTFP (East Africa Trade & Transport Facilitation Project) プログラムに基づいた財政支援を受けることになっている。また、警備システムは土木構造物や通信網の整備、職員の訓練やアフターサービス等を含んでおり、ターンキー方式で導入される。

警備システムに含まれる設備としては、港の境界に沿った 10km の防御壁と侵入者探知機器、ゲート制御システム、港全域を対象とした CCTV 監視網、インターコムや無線通信があげられる。そして、これらの設備は Magal Security Systems のソフトウェア Fortis によりネットワーク上で接続され全体を一体とした警備システムとして運営される。

その他の特徴としては、クルーズ船とその乗客に対する入港審査や中央制御室の設置がある。また、ケニアの 600km に及ぶ海岸線は海軍のレーダーが監視しているため、警備システムの対象外となる。

新しい警備システムが導入されることで、コンテナや石油を扱うターミナルにおいてテロや妨害行為に対する警備が強化され、不審者の早期発見が可能となる。また、テロや海賊行為、貨物盗難といった犯罪・違法行為を牽制する効果やドラッグ・爆発物の検知機能も期待できる。

2002年に ISPS が導入されて以降、KPA が管理する港湾において ISPS 遵守、及び保安対策強化に向けた取り組みが活発になっている。コンテナ盗難、密航、船舶襲撃といった様々な問題があり、モンバサ港における対策が必要となっているからだ。

2004年7月までに、KPA が管理するすべての港湾で ISPS の基準をクリアしており、更なる保安強化に向けた取り組みが続けられている。一方、2005年に保安対策の有効性を評価した結果、モンバサ港において一体的に運営される警備システムの導入が必要と判断され、今回の Magal Security Systems との契約に至った。

海賊行為と略奪を防止するためには、港湾において ISPS を遵守するとともに港湾間で連携することが重要である。モンバサ港には2006年より IMO の委任によって Regional Rescue and Coordination Centre が置かれており、海事関連の保安を所管である Kenya Maritime Authority が運営にあたっている。同センターはセイシェルを含む西インド洋の広い範囲を担当しており、対象地域内では情報の共有が行われている。

また、モンバサ港では保安対策の一環として、今年の2月よりコンテナ貨物を対象に放射性物質の検出を強化している。検出設備の導入は、放射性物質の拡散防止を目的として米政府の National Nuclear Security Administration を中心に推進されている Megaports Initiative の枠組みの中で行われている。

一方で、2009年1月に西インド洋及びアデン湾における海賊行為と武装強盗の防止策に関して Djibouti Code of Conduct が採択され、締結国の港湾では情報の共有と報告が義務付けられた。DCoC の採択を受け、3月31日にIMO の事務局長である Efthimoios Mitropoulos によりモンバサ港が ISCs(Information Sharing Centres) の一つに指定されたところである。

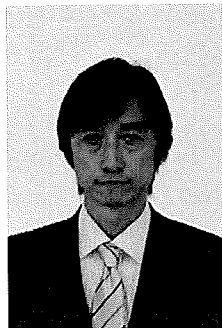
ISC が設置されたことで、西インド洋及びアデン湾の広い範囲から海賊行為に関する情報がモンバサ港に集まることになる。最新の警備システムと ISC を通じた情報収集を統合的にモンバサ港の保安対策に生かすことで、港の安全性が高まり更なる貨物・旅客の獲得につながるであろう。

#### ■図表の抄訳

##### Throughput and facilities

Kenya Ports Authority(KPA) はケニア国内のすべての港湾(Mombasa, Lamu, Malindi, Kilifi etc)を運営している。モンバサ港はコンテナ700, 000TEU を含む2000万トンの貨物を扱っており、全体の25%がトランシップ貨物である。同港が保有する主な施設は、一般貨物船用バース、原油船用バース2基、及び延長600mのコンテナ船用ターミナルである。2005年から2009年にかけて取扱い貨物量が1180万トンから1740万トン(年間増加率は8.7%)まで増加しており、貨物の増加に対応するため、港湾施設の近代化や拡充が行われている。具体的なプロジェクトには、ポストパナマックス級のコンテナ船に対応するための航路の増深と拡幅、既存コンテナターミナルの160mの延長、水深15mのバースを持つ取り扱い能力が120万TEUのコンテナターミナルの新設が含まれる。

(抄訳 港湾局計画課 田中挙)  
(校閲 株式会社大本組 上田寛)



抄訳者 高橋氏

Cross-border security  
国境を越えた保安対策

Kurt Nagle

■ 概要

AAPA(アメリカ港湾管理者協会)の Kurt Nagle は、P&H に「政府は港湾の保安対策に対して我々と共に取り組むべきだ」と語っている。

港湾保安上の脅威の予防と発見手順は、アメリカ大陸の国々の港湾における定常業務の一部として根づいており、その機能は近年、より高度で高コストなものとなってきた。ますます多くの費用が、要員・設備からインフラ整備とその維持管理までの全てにおいて必要となっている。

米国で発生した 2001 年 9 月のテロ攻撃以降、港湾貨物に対する保安対策への必要性は高まっているが、これらに対する連邦政府の支出は特に米国とカナダでは顕著に下降し始めており、多くの港湾が将来の連邦政府の支援に対する不安を抱えている。

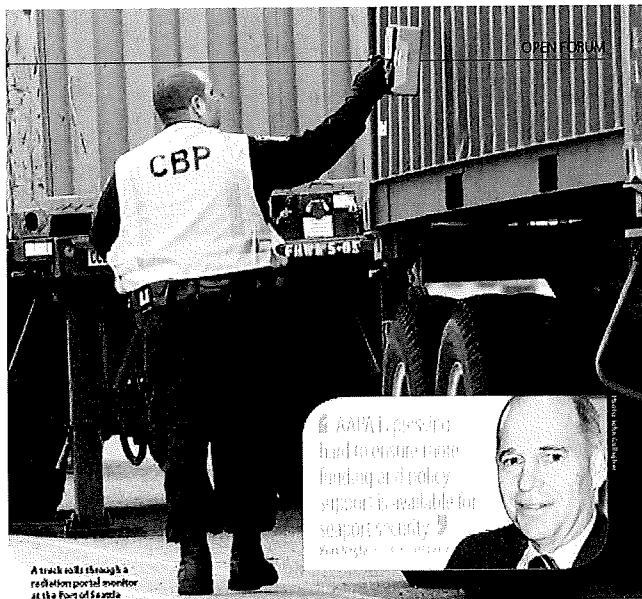
カナダの交通政策を担務するカナダ運輸省は、再開時期を示すことなく 2009 年 11 月に保安に対する資金援助プログラムを終了した。米国連邦政府の港湾保安に対する補助金は 2010 会計年度の 4.5 億ドル(景気刺激策を含む)から、2011 会計年度では米国連邦議会に最近承認された継続予算決議(歳出法の一つ)の一部として 2.50 億ドルへと落ち込んだ。

港湾において、保安は最重要事項のひとつであり続けている。それは、民間と政府間に存在する重要かつ複雑で共通の責務である。我々、AAPA[American Association of Port Authorities; アメリカ港湾管理者協会]とその会員港は、港湾保安を維持・促進するために政府関係者や民間の保安専門家と協力している。

過去 10 年間に AAPA 会員の港湾管理者とその海上貨物ターミナルの連携により、施設の保安向上のために合わせて何十億ドルもの投資をした。これらは、フェンスや監視カメラといった基本的な保安設備から、場合によっては、水中での活動を調査するようなハイテク技術を用いた制限区域への進入防止策までのすべてを含んでいる。このような投資と、様々な法強制機関や行動実施機関との関係構築や資源共有による新しい保安システムと協定は、港湾保安を飛躍的に強化している。

近頃の景気後退による金融ショックは、国家資金の枯渇も相まって、北米から中米、南米まで全域の主要国政府において港湾保安に費やす資金の引き締めにつながっている。





A truck rolls through a radiation portal monitor at the Port of Seattle

港湾は、グローバルな市場への重大な結節点であり、それは雇用を創出し、世界市場に我々を結びつけ、我々のそれぞれの国の経済成長と繁栄のために不可欠である。米国では、港湾は例年3兆ドル以上の経済活動と、2,120億ドル以上の税収を創出する。さらに年間個人所得で6,490億ドルに当たる約1,330万件の雇用を支えている。

AAPAの米国におけるメンバーである公共の港湾管理者は、

管理する施設を通過する人や貨物の安全確保のために、米国沿岸警備隊(USCG)、米国運輸保安局(TSA)、米国税関・国境警備局(CBP)及び国内核物質探査局(DNDO)といった様々な機関と連携している。

カナダ港湾管理者は保安と取り締まりのためにカナダ運輸省、カナダ安全情報局(CSIS)、カナダ公共安全省(PSC)、カナダ騎馬警察隊(RCMP)、そして地元警察と協力している。メキシコ港湾管理者は、保安のために政府の海軍事務局(メキシコ海軍:SEMAR)と連携している。同様の港湾保安における協力体制はラテンアメリカに見受けられ、また、いくつかのカリブ海の島々の港湾とそれぞれの政府との間で構築されている。港湾保安においては保安活動と投資を増強するために、より多くの補助金と政策上の議論とともにこのようなパートナーシップをさらに必要としている。

AAPAは、港湾保安に役立つ、より多くの補助金と政策による支援を確保することを強く働きかけている。米国連邦議会は、2011年9月に期限の切れる「全港湾における保安と責務に関する法律(SAFE Port Act of 2006)」に制定された港湾のセキュリティポリシーと補助金制度を再承認するための立法を検討している。AAPAは再承認の優先度を示すために、下院・上院両院の国土安全保障・政府問題委員会と、上院通商・科学・交通委員会の委員に対して定期的に情報交換を行っている。これには港湾保安補助金に対する25%の負担金排除、そして年間4億ドルの水準で補助を維持し続けることを含んでいる。

カナダ、カリブ海、ラテンアメリカと米国、全4地域の代表からなるAAPAのメンバーは、“9・11委員会勧告実施法”(法案 H.R.1)に含まれる要求である、海外での仕出し港で全ての米国向け海上コンテナに対してスキャンニングの実施を義務づけることに強い関心を持っている。AAPAはリスクに着目したスクリーニング、スキャンニング、捜索の方法を支持する一方で、それと同時に100%スキャンニングの義務づけに対しては懸念を示している。

米国国土安全保障省（DHS）は、本実施法の原案では 2012 年までに完全実施することになっていたが、既に2年間延長する意向を表明しており、代替案を認める法案を連邦議会に提出している。AAPA はまた、次世代スキャニング設備の導入前に港湾運営との整合が図られるよう、各港湾ともっと密接に連携することを DHS に求めてきた。

AAPA は港湾保安の猛烈な擁護者であり続けている。4月に米国議会は、港湾保安補助金プログラム(PSGP)の 資金を 2007 年法で認められている 1 億ドルではなく 2.5 億ドルとすることを承認した。議会はまた、2011 会計年度の残り、各港湾に要求していた 25%負担金の免除に同意した。AAPA は、協会メンバーを代表して両事項について働きかけていた。しかしながら、この負担金の免除は議会で議論されている[SAFE Port Act]の5年間の再承認法案には含まれていない。そこで、AAPA は本法案が可決される前に、本事項も含めることを強く迫っている。

強制、保安意識、そして資金は、将来的なテロの関与による貨物の引き起こす破綻を阻止する上で、包括的な戦略における重要な部分である。大陸全体の広範な海上保安技術支援と情報共有活動を提供するカナダ－米国間の港湾保安支援プログラムのような協力の取り組みを含めたより多くの国家連携が必要になる。これらや他の協力体も含めて、港湾、貿易関係者や税関当局との間における情報統合を早めるとともに、こうした関係者間の保安連携構想を国際化させる。これが完全に実現するためには、サプライチェーンに参加する全ての主体が、最終的にはリアルタイムに情報共有したり、経験から学んだ教訓を交換し合ったりして、お互いに研鑽していく必要がある。

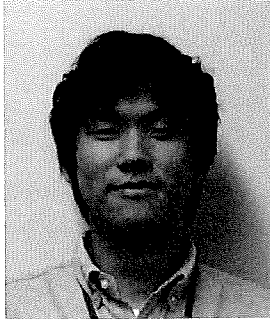
（抄訳：関東地方整備局 千葉港湾事務所 港湾保安調査官 高橋康弘）

（校閲：港湾局 国際環境課 国際企画室）

After the earthquake

震災後

Rajiv Biswas



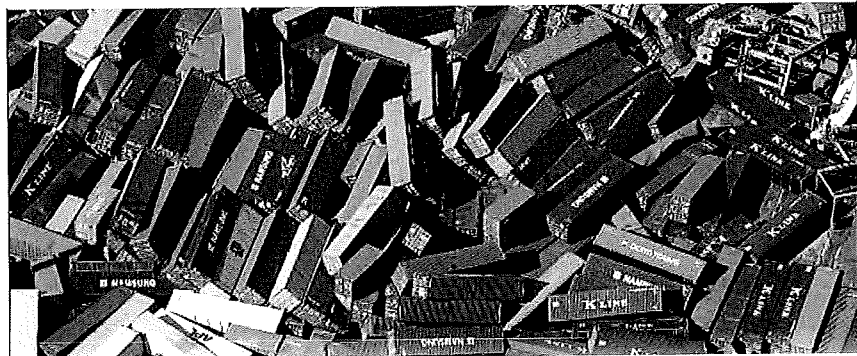
抄訳者 八木氏

震災により大きな被害を受けた東北地方が復興するためには、日本の港とその後背地との繋がりが大きな役割を担っている。また、電力供給方法の回復及び原子力発電所からの放射線の漏洩にメドをつける事が大切である。

3月11日に日本の東北地方を襲った地震は、短期間に日本の経済に大きなダメージを与えた。被災した東北各県の復旧額は3,000億ドルに上ると想定されている。電力供給や製造業が崩壊し、2011年の前半は経済成長がマイナスに転じると推測される。

大規模な復興は2011年の後半に始まり、2012年も継続すると予想されている。これによって、数か月で経済回復が明確に進むことになりそうである。HISグローバルサイトは、地震の影響を調査し、日本のGDP成長が、大規模な復興や工場生産の正常化による後押しによって、2011年の0.5%から2012年は約3.5%に大きく成長すると予測している。

短期間に地震、津波、原子力災害の3つの災害が起き、3月後半の工場生産は大きく崩壊した。生産高を元の水準に戻す工程は、



東北地方の主要な工場や施設が損傷し、自動車製造やエレクトロニクス分野のサプライチェーンに問題が生じた結果、遅延することになる。

産業分野の抱える問題は、日本全体の電力供給能力(約20ギガワット)がいくつかの原子力発電や火力発電への損傷によって約10%減少すると想定されたことで更に厳しいものとなっている。この電力供給能力減少によって今年半ばまで続く計画停電が始まり、この計画停電が産業部門の復興を遅らせることになる。

地震によって引き起こされた巨大な津波は、東北地方の仙台港、石巻港、小名浜港、八戸港を含む多くの中規模の港に甚大な損害を与えた。これらの港湾施設は、通常、ドライバルクカーゴや燃料製品のコンテナを扱っており、再び完全に運用可能になるまで、かなりの復興作業が必要となるであろう。

こうした状況ではあるが、運用能力回復のために多大な努力が払われており、被害を受けた15港のうち12港は、場合によっては非常に限定的なものではあるが、ある程度の運用能力を持つようになっている。これを書いている3月の下旬には、茨城港の一部はアクセス制限がかけられているものの、閉鎖されたままの港は石巻港や大船渡港だけであった。この地域の重要な港湾である仙台港もひどい被害を受けたが、災害援助の作業のために運用が開始され、3月21日には最初の燃料の輸送を受け入れた。

全体的に見れば、東京港と横浜港の二大港は通常通り運用されており、日本の港湾施設のほとんどが地震被害の影響を受けずに生き残った。日本で現在運行可能な港は、日本のコンテナ貨物、ドライバルク・液体バルク貨物を取り扱うのに十分な能力がある。地震以降、日本の工業生産は崩壊し、これが通常の工場生産の水準に回復するまで、明らかに海上輸出量を大きく減少させ続けるだろう。

重要なことに、日本の40の液化天然ガスのターミナルは運用可能な状態を保持していた。原子力発電所や石炭を燃料とする発電所の両方が損傷を受けた結果、石油や液化天然ガスの輸入増加が想定されるが、これらの施設はこの増加量を受け入れることができる能力がある。液化天然ガスを燃料とする多くの発電所が、より多くの電力を供給するために近い将来再稼働することになると想定されており、石油や液化天然ガスの輸入の増加が、短期的に電力の生産能力を向上させるという日本の努力の中で重要な役割を担うことは確実だろう。

福島原子力発電所の危機は、日本だけでなく他の多くのアジア諸国の電力政策に重大な変化をもたらすかもしれない。原子力への依存率を下げる計画は、液化天然ガスやクリーン・コール・テクノロジー<sup>\*1</sup>、再生可能エネルギーの前途を明るくするだろう。日本では、これにより長期間、液化天然ガスの取扱能力の必要性が極めて大きくなるだろう。

注<sup>\*1</sup>:クリーン・コール・テクノロジーとは、二酸化炭素の排出や有害物質の発生を抑制し、環境にやさしい石炭活用をおこなうための技術である。これらの技術には、石炭のガス化・液化や、低品位の石炭の改質技術や、燃焼に伴って発生する石炭灰の有効活用技術など、様々なものがある。

中でも、石炭ガス化発電(IGCC)技術は高効率で、かつ環境適合性の良い技術であることから、石炭資源を使用する国において非常に注目されており、各国で開発が進められている。

被災した原子力発電所からの放射線の恐怖は、福島の周辺における海運業に悪影響を及ぼすことがある。中国の厦門港で、十分に安全な範囲内だが普通よりわずかに高い放射線レベルが検出された後、MOL Presence号への拒否反応が出て、この問題への関心が大きくなった。福島原子力発電所沖の海水の放射線の値は、3月末にかけて急激に上昇していた。MOL Presence号は、被災した原子力発電所のある福島県の沖120kmを航海したが、そこは海上保安庁が当時勧告していた警戒区

域 30km のかなり外側であった。これ以降、この警戒区域は 80 マイル(148km)に拡大された。

ハパグロイドが日本の二大港である東京港と横浜港を抜港することを決定したことにより、世界的なサプライチェーンに内在する潜在的な危険も明らかになっている。マスクは、すでに福島 の 140nm 以内を航海する事を禁止している。もし他の主要船社が航行禁止区域を設定したり、東京港と横浜港への寄港を一時中止すると、放射能の漏洩が制御できるまで、より多くの貨物がより南の日本の港経由になるので物流の問題が生ずることになる。

3 月末に、世界の主要な船会社は、まだ東京港や横浜港で通常のサービスを行っていたが、いくつかの船会社では、放射線を確認するための設備を導入していた。加えて、海外の港に日本の貨物が到着した時にも、放射線のテストが行われていた。結果として、日本の会社や世界の船会社が、船や貨物の放射線を分析するために更に計測器を導入することを強制されることになる。

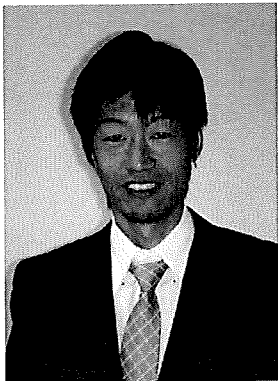
日本の港や船舶の基盤施設は、積荷を降ろす能力が大部分無傷のまま生き残った。原料の輸入やエネルギーの輸入は港の設備を通して行うことが必要なので、これらが生き残ったことは、災害から急速に復興するための日本の能力にとって重要な要素である。

被害を受けた東北の港は復旧が必要なので、物流に関する問題は何カ月も続くだろう。しかし、陸上の輸送システムは、日本の非常に進んだ技術や建築物の建設能力のおかげで比較的早く復興し、より南の港からの輸送ができるようになると想定されている。

鍵となる不確定要因は、福島原子力発電所からの放射線の漏れを食い止めるのにどれほどの時間がかかるのかである。これが解れば、日本経済の回復が急速に進むはずである。2011 年の後半から 2012 年を通して、私達は、日本経済の著しい立ち直りを見ることが出来るはずである。

(抄訳 近畿地方整備局 港湾物流企画室 八木 翼)

(校閲 五洋建設株式会社 大内久夫)



抄訳者 辻村氏

## 実入りコンテナ重量を注視

Watching their weight

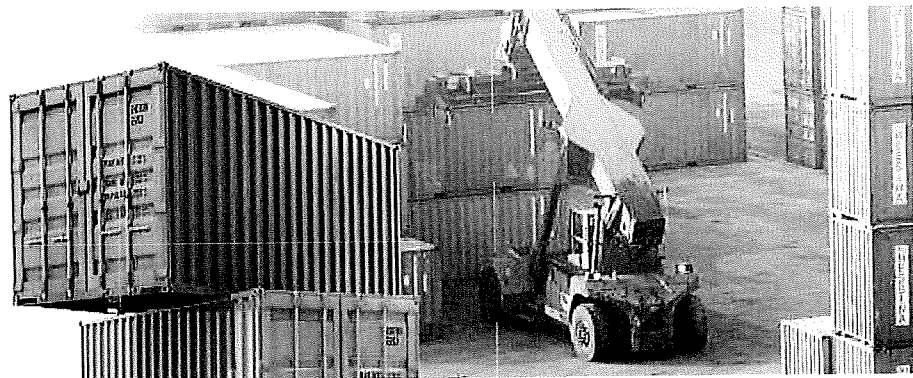
Stephen Cousins

港湾は、実入りコンテナ重量の誤申告を無くす責任が有ることに気がつくであろう。ステファン・カズンズ (Stephen Cousins) がその様々な代替案を検討する

### ■概要:

実入りコンテナの正確な重量を把握する行為の責任の所在が明らかでないという理由で、これをなおざりにしてきた海運業界であったが、安全性確保の観点から、関係者間で徐々に関心が高まってきている。関係者間の行動、新たな技術革新がこの問題解決に向けて動き出した。

海運業界における実入りコンテナの意図的な重量の誤申告は、毎年関連産業と政府



に数十億ドルもの損失を与え、更に、船舶とその乗組員の安全を脅かしている。誰が実入りコンテナの重量の検量に責任を持つべきなのであろうか、また何処でどの様にしてこの検量を行うべきなのであろうか？

コンテナ輸送業界が、貨物の正確な重量を知らされていない唯一の業界であるということは、憂慮すべき事実である。コンテナ積荷目録は、積荷重量がいくらであるか明らかに示してあるが、その数値は、経費削減を目論む荷造り業者及び荷主により作成された間違いや不正確な申告に基づいたものであり、信頼出来ないことがしばしばある。ひどいケースでは、重量超過及び不正確な申告によるコンテナ個数は、船舶に積み込まれたコンテナ個数の実に1割を数える。

結果的にこれは、災害を引き起こすことになるであろう。2007年にMSCナポリ (Napoli) は、英国の南西岸沖において、荷崩れを起こし座礁した。海洋事故調査部門

の報告書によると、実入りコンテナの重量及び内容物の誤申告がその事故の原因であることが明らかになった。その年の2月には、868TEU 積みのアナベラ(Annabella)は、上段のブチレンガス3個を含む7個の30ftコンテナの塊が崩壊した時には、重大な事故となるところであったが辛うじてこれを回避した。

船舶への影響はさておき、重量が超過した実入りコンテナは、ターミナルの運営、道路及び鉄道などの運送業界を含むサプライチェーン全般に亘って安全に影響を及ぼす可能性がある。今や多くの業界関係者は、この問題に取り組む必要が有ると認識しているが、誰が責任を持って実入りコンテナの重量の検量を実施すべきなのか、これに要する費用を誰が支払うべきなのか、そして何処でこの検量を実施すべきのかなど、継続的に熱い議論を要する課題となっている。

2010年12月、世界海運評議会(WSC)と国際海運会議所(ICS)は、輸出用の実入りコンテナ貨物を船舶に積み込む前に港湾施設において全て検量する国際法的要求事項を設けるという嘆願をIMOに提示した。彼らの共同声明によると、“輸送され輸入港において積み下ろされた後のコンテナの検量は、そのコンテナを取り扱う港湾労働者及び船舶やその船員を保護していない・・・つまり、輸入港において船舶から積み下ろされた後に得られるコンテナの検量情報は、船荷計画に適切に使用されることはない。港湾における法律上の義務が無い限り、相当数のコンテナは、引き続き検量されずに輸出されるであろう。”

しかしながら、UKMPG(UK Major Ports Group)の常務理事であるリチャード・バード(Richard Bird)氏は、コンテナ輸送過程の港内にのみ焦点を当てることは、ポイントを見失うとして、“最適の解決方法は、実入りコンテナが旅立つ始点でその重量が検量されることだ。仮にコンテナが重量超過していたならば、これらのコンテナは港湾に到達する以前に道路利用者にとって、安全上の問題となることは確実である。IMOは、サプライチェーン全体について熟考すべきだ。”と述べた。

WSC会長のクリス・コーシュ(Chris Koch)氏は、港湾のような拠点で計量するのが理にかなっていると考えている。同氏は、“コンテナに荷詰めされる何千箇



所に計器を設置するより、むしろ港湾のターミナルのようなコンテナ貨物が集約される場所に計器を設置する方がより簡単だ。”と述べた。

もし仮に、ターミナル運営会社に彼らの業務の一部としてコンテナの検量を受け持

つことを求めたならば、この産業の支配的な意見は、新たな設備、ソフトウェア、更に関連する人材の配置や研修などの費用負担に責任を持たねばならないという考えから、否定的であるだろう。特にこれらの設備が脆弱で社会資本整備や投資が不十分な発展途上国においてはそうであろう。

APM ターミナル・ヨーロッパの最高執行責任者であるデニス・レンス・オルセン (Dennis Lenthe Olesen)氏は、“我々は、この問題の根本的原因に関係が無いのに、何故我々が費用を負担せねばならないのだ。”と応じた。さらに同氏は、“荷主達は、彼らの実入りコンテナの正確な重量を税関に申告する義務があり、仮に申告した重量に間違いがあれば、税関に対する法的責任を免れない。つまり、彼ら荷主には、実入りコンテナの正確な重量を税関に申告する義務があるばかりで無く、その計量に要する費用を負担すべきなのだ。”と述べた。

豪州海運企業体の最高経営責任者であるルー・ラッセル(Llew Russell)氏は、“いくつかのターミナル・オペレーターは、荷主に対して付加価値的なサービスとして実入りコンテナの検量を申し出ることによって、または、コンテナ荷役に費用を上乗せして、先行投資を取り戻すかも知れない。コンテナの検量に要する費用は、あらゆる方法で、荷主に転嫁されるであろう。”と述べた。

ターミナル・オペレーターへコンテナの検量に責任を負わせることは、別の課題を引き起こす。仮に荷主が強く求めるように、ターミナル・オペレーターがコンテナ貨物の検量の義務を負った場合、彼らは、追加的な保険料をも負担する義務を負うことになるであろう。レンス・オルセン氏は、“我々ターミナル・オペレーターに、コンテナの検量の義務とその費用負担を強いるのは、公平ではない。”と付け加えた。

港湾におけるコンテナの検量は、いつどのように実施するかによって遅延の可能性を増加させるという、ターミナル運営に新たな煩雑な要素を加えることになる。多くのターミナル・オペレーターは、すでにスペース不足であり、例えばターミナルの入口に新たな車両計測機を設置するなどは、混乱を生じさせることとなる。多くの場合、埠頭においてスプレッダーで“動的”にコンテナを計測する方が理にかなっている。そして、実際のコンテナの重量と申告された重量との不一致が有る場合何をするかと言う問題がある。どのようにしてターミナル運営システム(TOS)にこの情報を伝えるのか？このコンテナはどこに行くのか？申告された重量が不正確な税関書類に何が起こるのか？

いくつかの技術的な解決は可能である。英国の ITS (International Terminal Solutions) は、TOS に連動した情報を基にしたコンテナ重量計測とコンテナの積み下ろしをトラックに指示する荷役機械用のソフトウェアを開発した。

リーチスタッカーあるいは RTG クレーンに装着されたロードセル(Load cell)によって記録されたコンテナの荷重情報は、TOS に送信される。仮に計測されたコンテナの重量が、積荷目録により申告された重量分類と異なっていた場合、TOS は、計画を変



更し、運転手に、そのコンテナを別のヤードに置くことを指示する。“これが”動的“なシステムである。だから、遅延は極めて最小限となる。ソフトウェアは、顧客の請求書の再作成というような他の事務管理部門の機能も有している。”と ITS の最高経営責任者であるリチャード・ランバート(Richard Lambert)氏は述べた。

昨年、港湾の機械設備の製造企業であるブロマ(Bromma)社は、スプレッダー・クレーンのツイストロックに装着可能な革新的な小型の荷重検出システムの販売を開始した。ブロマ社は、“このシステムは、ツインモードで20フィートコンテナを2個吊り上げた時でさえ荷重を検量する機能を有しており、RTG やその他の移動車両にも装着することが可能だ。”と言う。

ブロマ社の製品開発責任者のラース・メウリング(Lars Meurling)氏は、“当初、この革新的な技術は、特定の危険な荷役現場のターミナル・オペレーターを支援することが目的であったが、昨今、荷重検出に興味を持つターミナル・オペレーターから高い関心を集めているのだ。”と述べた。また同氏は、“12月のWSC-ICSの嘆願の発表により、この技術は大きな関心を呼んだ。当社は、この荷重検量技術を採用した電動ツイインリフト・スプレッダーをブラジルのサントス港に向け13機発送したところだ。”と述べた。

このコンテナ荷重論争の終焉を予測することは困難である。この課題は、今月のIMOの第89回海洋安全委員会(MSC)及び第27回IAPH世界港湾会議において、議論されることであろう。この最終案は、来年早々までにIMOにより了承されることであろうとMSCはP&Hに話した。

#### 【写真のキャプション】

ターミナル設備に設置されたロードセル及びコンテナ荷重が重すぎる際の運転手への警告。

(抄訳 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 元日本会議事務局長 笹嶋 博)

Debt for developmet  
開発のための借金

Chris Brown  
Paul Mansouri



■概要

「現在行おうとしている港湾の開発では、当分の間より費用のかかる融資を選択することを考慮しなければならないであろう。」とノートン ローズ 法律事務所のクリス ブラウンとポール マンソーリはポート&ハーバースへ語っている。

抄訳者 上野氏

2008-09 年の銀行危機に伴う金融市場の空前の変化が、インフラの世界で明らかに過去数年にわたって、著しく影響してきている。2007 年の後半にピークに達して以降投資ファンド市場は著しく変化してきている。この制限された状況を背景とするなかで、インフラ整備への投資需要は続いている。その結果、財政的に圧迫された政府は資金調達に民間を利用するようになった。

注目を集めていたヨルダンのニューアカバ港を含め、2009 年に多くの港湾整備プロジェクトが頓挫した。資金調達コストの急激な増加、厳しい融資条件、資産や政府投資への過大な要求により、港湾の開発は大きな影響を受けた。この状況は、世界的な個人消費の落ち込みによる当然の結果である、コンテナ貨物量の減少によって複雑になった。そのため、政府と開発業者は、将来のコンテナ貨物の増加に対応した港湾拡張整備を続行するか、それとも景気が底を脱し回復基調になるまで待ち、危険を回避するかジレンマに悩まされた。

2009 年の年初には、中東だけで 1 千億ドルもの港湾の開発が危機にさらされていると報告された。2008 年から 2009 年にかけて港湾を含む輸送部門のプロジェクト融資の低下が見られたが、これらの港湾開発の大部分の開発は温存され。

金融危機はヨーロッパや周辺諸国での港湾開発を停滞させた。しかし、港湾のインフラ整備への要求は引き続き高いままである。このような状況は、主として世界的な景気の減速の影響のあまり強く無かった発展途上国により引き起こされている。これらの国々では港湾の発展が最も必要であり、世界規模の消費に早期に対応するための港湾能力の拡大が必要だった。世界のコンテナ貨物量は 2008 年のピークに戻り、2015 年まで年7%以上の割合で増加すると予測されている。



どの地域が最も早く回復するか注目が集まった。インド政府は208億ドルの投資を必要とする276の港湾開発プロジェクトを認

可し、投資家に友好的な政策を実施することに努めている。また、アフリカや中国も同様に開発ペースを上げている。

中東地域では、湾岸協力会議(GCC)地域が貨物取扱能力の85%を占めている。取扱能力の増加見込みが年3%なのに対し、貨物量の成長予測は年8%となっており、2015年には取扱能力が限界に達する見込みである。これは、その大部分がカタールとアブダビ行われている、総投資規模425億ドルの34のプロジェクトが進められていることの説明となる。

ヨーロッパで行われている開発は、この規模には及ばないが、検討段階のもの、実際の資金調達を伴う段階に近づいているものなど、複数の重要なプロジェクトがある。例えば、事業費27億ユーロ(39億ドル)のアンダルシアの港湾と道路のPPPプロジェクトやロッテルダム、ロンドンの開発計画である。

需要を確実にし、開発の段階にプロジェクトを進めることは一つである。しかし、その開発を進めるための資金調達先を確保することは別問題である。いくつかの地域では開発に対して政府が直接または政府が関与するインフラ基金から大規模に資金調達されている。GCC地域の34のプロジェクトは主に政府機関や政府が直接保有するインフラ基金から資金調達している。従来形式の負債、例えば優先弁済債務(無担保や後順位の負債より優先する)や中間的債務(保証が無高価なタイプ)がこの地域では補助的な役割を担っている。中国でも同様に政府や地方自治体を通じての資金調達が大きな割合を占めている。この方法では、従来形式の借入れやインフラファンド市場へ大きく依存し続けている国においては機能しない。そのため、資金調達という観点から見て財政危機以降何が変わってきたのか。

財政危機の直接的な結果、様々なレベルで資金調達は条件をより厳しくしている。中間マージン・手数料・必要な純資産レベルが極端に増加している。適正評価手続き(デューデリジエンス)・総括的な担保物件を要求されることが多くなった。そして、長期借入れ全体の意欲は極端に弱くなっている。貸し手が小口化した結果、より多くの貸し手から幅広く資金調達するのが当たり前となった。

2011年になり、長期融資への意欲は幾分か改善の兆しを見せてきたが、

2007-2008 レベルと比較すると弱含みである。認可レベルは財政危機の前のレベルまでには戻っていない。2010 年は、2009 年と比べ貸し付けのレベルと債権のレベルは増加している。負債はほぼ90%が金融資本で占められることが希であった金融危機前と比べ、未だに高額のままである。一般的には短期・中期的には物価は比較的一定と予測されており、コストは少なくとも金融危機前の2倍になるとの予測もある。

しかし、バーゼルⅢにより導入された必要資本規模—G20の指導者により支持された銀行資本の適正規模と流動性に対する基準—そしてその後継者により討議が重ねられ成立したものは、支払期間がより短く、より費用がかかるプロジェクトファイナンスになりやすいとする見方がある。銀行は借り手側にスweep(余剰資金強制弁済条項)やマージンラatchet(プロジェクトが進行すると債務の支払い利率を上げる)といったメカニズムを用い、借り手に対し短期間での借り換えを益々勧めている。

一方で、良い知らせがある。今では、プロジェクトの資金調達先を見つけるのがより困難になる一方、たとえ条件や価格設定が将来数年にわたって厳しいとしても、スポンサーからかなりの資産でバックアップされた優良資産への貸し付けをしようとする思いは引き続きある。例として、ブリスベン港で最近締め切られた融資案件である。それは、9銀行から提供された、プロジェクトコストの50%を上回る11億ドルのプロジェクト借入れである。再生可能エネルギーへの投資は、不確実になりやすいため、資金調達に苦労している。港のような中心的インフラ資産はうまくは運びやすい。ここ数年見られる多国籍機関や政府の融資への大がかりなサポート、インフラファンドからの継続した投資と共に、借入れによる資金調達はしかるべき額が確保できるように続けられるであろう。

ノートンローズ法律事務所 パートナー クリス ブラウン、シニアアソシエイト ポールマンソウリ

情報 [www.nortonrose.com](http://www.nortonrose.com)

情報源 Drewry, HSBC, Zaywa

現在の経済情勢における開発プロジェクトの資金調達は、港湾には高くつく

(抄訳:中国地方整備局 境港湾・空港整備事務所 保全課 上野太地)

(校閲 神戸製鋼 須野原 豊)

## 海洋保安の再考

Rethinking maritime security

Periasamy Gunasekaran



### ■概要

現在、海洋保安の課題は、2011 年よりより複雑になっている。英国のグリニッジ海事研究所の研究者パリアサミー・グナセカラン (Periasamy Gunasekaran) 博士は、彼の考えを説明する。

抄訳者 對木氏

海運分野での港湾の役割の重要性は強調してもしすぎることはない程である。港湾は孤立して存在するものではなく、サプライチェーンの不可欠な構成要素である。国内および国際的な保安要件がこの複雑なシステムに組み込まれており、その多くは 2001 年 9 月 11 日のテロ攻撃に対応して導入されたものである。

2001 年のテロ攻撃による港湾保安対策の導入を転機として、保安のアプローチは大きく様変わりした。それは、多くの国際的な保安対策を促進すること

で、海運の世界に新しい局面を展開するものであり、その多くは、通常より迅速に取り込まれた。

IHS フェアプレイの週刊国際海運誌であるフェアプレイの 2011 年 2 月 17 日号に書かれている内容によると「普段は非常に長く審議する IMO が迅速に行動し、15 ヶ月で ISPS を成立させた。これは、IMO のレコードタイムである。」

2004 年 7 月に導入された ISPS コードには、様々な意見が反映されている。2006 年には IAPH が、2007 年には国連の国連貿易開発会議 (UNCTAD) が実施したこのコードの研究成果では、経済的影響から SOLAS 条約締約国の中の発展途上国の一部では、実施の初期段階で賛成を得られていなかった。それにもかかわらず、実施されたのは主に 2 つの理由からである。1 つは国家の発展にとって貿易が重要であるということであり、もう 1 つは多方面からの政治的圧力であった。



すべての国が国際貿易の動きの 90%を占める海上輸送の重要性を認識し、それがグローバル化を促進するのに役立つことを理解している。産業の国際化のためには、国際的な規則や規制が必要であり、またそれらの規則や規制が国内法に導入される必要がある。締約国はその海域が脅威を受けているか、あるいは与えているかにかかわらず規制を遵守しなければならない。非対応国は国際貿易から取り残されるか、その国の船舶が準拠港湾へ寄港する際に厳しい検査を受けることになる。脅威はテロ攻撃からではなく法律に準拠しなかった場合の貿易の損失だと言することができる。採択されるいかなる対策も、個々の戦略ではなく国際的なアプローチに沿ったものでなければならない。過度に厳格な安全対策が日本からの物品に課されている場合、国際貿易の流れが影響を受けるというリスクもある。世界経済は海上輸送によって大きく相互依存しており、強く結びついているので、疲弊した日本経済へのいかなる抑制も最終的には他の諸国の経済に影響を及ぼす可能性がある。

国際海事局(IMB)が発表した数値によると 2006～2010 年では、海賊と武装強盗が、以前のホットスポットであった南アジア、東南アジアからアフリカ海域に移動したことを示している。対照的に、ランド研究所テロリズムリスクマネジメント政策センターの 2008 年の数字によると、2001 年以降、7件の注目すべき海上テロ事件があった。この数字はおそらく 9.11 以降のテロ攻撃の誇大広告であって、心配する様な喫緊の課題ではないことを示している。

米国は、ISPS コードに加えて、無数のセキュリティ対策の一方向的導入のために、一部で批判された。コンテナセキュリティイニシアティブ(CSI)、テロ防止のための税関産業界提携プログラム(C-TPAT)、コンテナの 100%スキャンやメガポートイニシアティブは、国境を海上から守るために採用した重層構造のアプローチの一部である。4月に米国上院に提出された新しい法案は、これらのプログラムの多くを再承認するものである。米国は世界経済が弱まってきたこと、また経済推進力を取り戻そうとしているということを考慮する必要がある。多くの強力な経済組織はその企業業績予測を深刻に見直している。それ故に、米国は、貨物の保安のための公正なメカニズムを確立するための国際的な協力を求める必要があるが、それによって貿易の流れを妨げるとか、ビジネスに余計なコストをかけさせるべきではない。

ほとんどの港湾保安対策は、技術に基づくものであり、多額の投資が必要であり、これは最終的にはエンドユーザーの負担となる。更に、どのような技術も全ての安全を保証できるものではない。繰り返すと、貿易相手との密接な連携によって公正な保安の仕組みが確立されるのであり、この連携は民間関係者をも取り込むべきである。世界税関機構、IMO 及びその他の国際的な関係者は、すでにいくつかの標準的な保安の枠組みを実施しており、これらは、最適に用いられる必要がある。

世界的な海事社会は、これらの厳格な保安対策の全ての基本が、あらゆる形の暴力

や脅威から資産を保護することであると認めている。そのため、保安はグローバル化のプロセスを改善拡大する上で重要な要素と考えられてきた。しかし、ISPS コードの様なイニシャティブが、どの程度に望ましいセキュリティレベルをもたらすことに成功したかということは未だ確認されていない。

海上犯罪は著しく増加しており、IMB のレポートでは、2011 年 1 月から 3 月に 142 件の海賊/武装強盗が報告されており、一連の既存の保安対策によって状況を改善できるかどうかという疑問が生じている。業界には、海上犯罪への対抗を目的とした提案が溢れているが、その対策で自分自身に余分な作業とコストを生じさせないように注意が必要である。

世界はまた 2001 年から変わってきた。海賊行為の増加、環境問題、政治的不安定、様々な自然災害の発生によって、将来展望に変更をもたらした。このような状況は、港湾保安に対して 2001 年以前に直面したものよりもさらに大きな課題を提起している。海事当局と産業界は共同で、以下の視点を含んだ政策の再考を検討するべきである。

■2004 年 7 月 1 日の ISPS コード履行以来のその有効性を評価するグローバルな研究、即ち、ISPS コードが単に書類上の要件としてではなく、総合的な港湾保安に有効なツールとして承認されることとなるのか。

■既存の港湾保安対策は、いかなる政党や国によっても歪められていないことが確認されるのか。

■国内及び国際の両面で、海事産業のより一層の理解を広めて、港湾保安が全ての人に真剣に受け止められているか。

■「Piracy: Orchestrating the response (海賊行為:その対応の調整)」と定められた IMO の 2011 年「世界海の記念日」のテーマに沿って、各国が効果的かつ効率的に情報を共有化することのできる包括的なツールを開発すること。

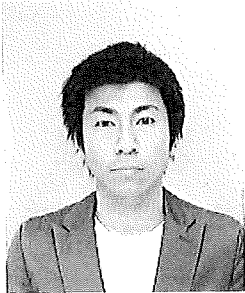
■海上犯罪ではなく、その根本的な原因を軽減すること。多くの海上犯罪は政治と経済の縮小が要因となって引き起こされている症状である。根底となる原因が効果的に取り除かれていない場合は症状が残ることとなる。

(抄訳者 港湾局国際・環境課国際企画室国際業務係長 對木努)

(校閲 元日本会議事務局長 笹嶋 博)

Partnerships for profit  
利益を求めた連携について

原分作者名:P&H reports



抄訳者 石松氏

■ 概要

港には公社(公共)と民間企業の2つの運営主体が存在し、地域社会との繋がりを持って発展している。両社は国際競争力や利益を求めることによって港の発展に付与している。

一見して、公共の関心と利益を生み出すことは自然な関係ではない。地域社会との融合のため、あるいは環境にやさしい背後圏物流機能の促進のため、さらには港湾機能全体の発展のために港湾へ投資すること、すなわち通常は港湾管理者の業務であるような公共分野に投資することに関しては、実務的で効率重視の民間企業は必ずしも大きな関心を持ってはいない。’

このことは企業が運営しているターミナルと合わせた政府の港湾運営方式が、最も成功した港モデルとして証明されている理由の一つなのである。ランドロード型として知られるこの港湾運営方式は、地域社会や投資者への責任と利益を生み出すことのバランスを保つようにされているということである。例外なく完全民営化港湾は、人件費を抑え、利益を最大限にするように考えている、と Drewry Maritime Advisors 社の特別顧問である Neil Davidson は本誌に話した。また彼は効率化を進めるほど職員は減少し、特に公共的分野へ対応する余力が減少してゆくことを指摘した。’

実際に、ランドロード方式は民営化部門と公共部門の二つの責任を差別化し、互いの最良な要素を引き出すように考慮されている。Drewry 社は民間オペレーターにターミナルを賃貸契約しランドロード型港湾運営を進めているゴッテンベルグ港のコンサルティングしている。2月には、自動車ターミナルの運営を物流企業の Lngent 社に委託する10年契約にサインした。Magnus Karestedt 最高経営責任者は、新しい港湾運営方式では、“港湾管理者はもっぱら港や施設整備の発展・充実に投資することができ、ターミナル会社は効果的なターミナル運営の専門家としてオペレーションに専念している。このようにして、ゴッテンベルグ港は更





に競争力を持つことが可能になり、港の成長や港湾労働者の雇用を創出した。”と本誌に話した。彼はつけ加えて、民間オペレーターの他の利点としては、彼らは国際的なネットワークの一部であるため、ゴッテンベルグ港の競争力を強化に貢献できると話した。

国際的なネットワークの一部分という概念では、DP World や PSA のような公的機関が管理しているオペレーターによって運営されているターミナルとのつながりにも拡大することができる。Drewry 社によれば 2009 年に、全世界のコンテナ移動の 54.2%がそのような会社によって行われているという実績がある。AP Moller Maersk 社、APM Terminal 社、CMA CGM 社のような船社はターミナル運営にも投資している。Davidson によると、大型船の増加に対応して船社は、自らの施設拡大に投資を行っており、貨物量の回復と多くの利益を期待している。船社は主要施設においては大型船が寄港できる容量を確保する必要があるし、彼らはそのことは所有施設への適正投資であると考えている。

シンガポールにある Watson, Farley & Williams 法律事務所の Chris Lowe は、船社にとって、港への投資はコストをコントロールし物流から利益を得ることが全てだと信じている。港湾施設は国内総生産と密接な関係にあり世界が不景気を脱出するにつれて良くなるだろう。Lowe は付け加えた。歴史的に不景気なときでさえ、ポートオペレーターはコンテナ会社が赤字をだす一方で、利益を生み出す、と。

港湾全体の民営化はむしろ例外的に存在し、大きな港で導入されるオプションはない、とポートモデルを分析している世界銀行の港湾民営化指針 (PRT) の中に述べられている。Drewry 社の Davidson は確実なやり方でこのモデルを行える場所がまだあると信じている。なぜなら最高決定部門へ素早く意見を伝えることや起業家としての姿勢を持っているため民間業者は素早く決定する能力を有しているためだ。彼は、近くに製油施設や関連施設があるエネルギーターミナルのように単一目的の港でオーナーが全てのコントロールを行っている港を最良の完全民営化港湾のモデルと信じている。対照的に、彼は、ランドロード型の港湾管理者は十分な収益を確実に長い期間維持できるように努めるべきであり、利益を最大にすることが目的ではない、と言った。

国際的な海事コンサルタントである International Maritime Associate 社のトップである Jim McCaul も同じような意見である。彼はトランシップハブとしての港湾については民営化を支持する。“ある投資家が関連の港湾施設全てに投資し、それからから政府が使用料を徴収できるとしたら支持しない理由はない”と考えている。しかしながら、もしその港が国の貿易のゲートウェイ港であれば、彼は港湾管理者へ慎重に警告する。その理由はゲートウェイ港湾の場合は港のコントロールを行うものであれば誰であろうとも、その国のコントロール能力を得ることになるからである、と彼は本誌へ説明した。

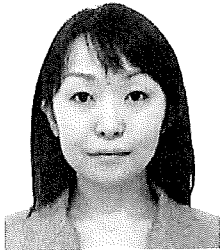
BOT や BOOT のような PPP の形式は、プライベートな資金や専門家からの助けによる政府運営港のためのもう一つの方法である。インドでは近年 BOT や BOOT が非常に強調されており、タイでは、Hutchison Port Holdings 社が Laem Chabang 港と

BOT 協定を結んでいる。

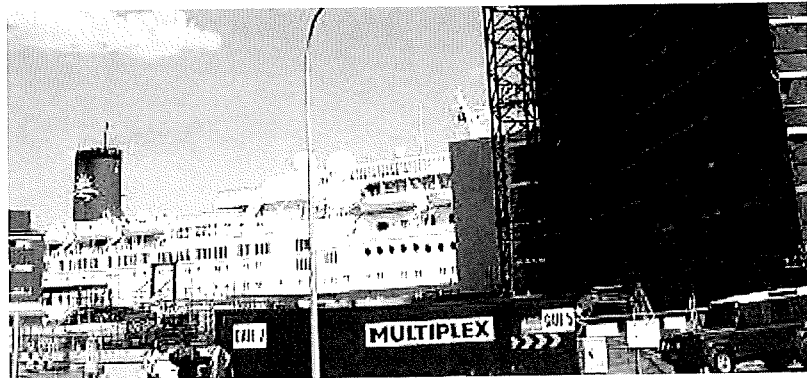
ワールドバンクはPRTを用いて最近の状況についてまとめた。ここで提案されている各タイプの港湾民営化方式は、公共便益と企業便益のバランスを保ちながら企業資産を流動的にできるように配慮された。港に対する政府の見識は変わってきている。ますます港は独立した経済資産であるとの考え方が強まっているが、まだ国や地域や地方の目標達成を前提として考えられている。港湾は商業活動のベースとして管理すべきである。それと同時に、港の施設整備への公共補助、特に、港湾用地、岸壁、それらの共通のエリアや内航航路への補助は避けられるべきである。

多くの選択肢は今日の政府にとって採用可能のものであるが、世界中で(ターミナルリースの手段として全体であれ、一部分であれ)民営化する動きがいつ始まったのか確かめることは困難なことである。APMターミナルの報道責任者であるTom Boydは、時期を確定することは難しいとしながらも、「公的資金運営がタイトになったときの民間セクターへの外部委託の必要性や民間セクターの効率性は都市計画者にとって魅力的である」と指摘している。

(抄訳 九州地方建設局北九州港湾・空港整備事務所 総合評価係長:石松和孝)  
(校閲 株式会社大本組 上田 寛)



抄訳者 岡村氏



○写真: サザンクロスマリタイム(南十字星海事会社)

### Private perspective

#### 民営化の展望

Jem Newton and David Worwood

各地域で民営化モデルのための様々な取り組みが進められている。

#### ■概要

港湾民営化が世界各地で取り組まれており、本稿では、オーストラリア、シリア、中国での事例を紹介。

#### オーストラリアは計画を強調

ブリズベンへのクルーズ・・・カーニバルオーストラリア社は、多くのクルーズ船がポートサイドの新しいクルーズターミナルに着岸できないのではないかと危惧している。

オーストラリアの国家港湾戦略は、港湾、陸上交通網、航路が連携した長期計画策定を勧告した。「これらの交通インフラ間のより良い連携が、生産性の向上と民間投資を誘発する助けになる。」と戦略を作成した、豪州インフラ委員会(以下、IA)及び国家交通委員会のメンバーは発言している。

昨年公表された国家港湾戦略では、港湾開発を合理化するために、更なる透明性と脱官僚主義が求められた。「今後の港湾への投資及び運営は、民間に依存することになるであろう。最善の民間投資とこれら資産活用は、政府があらゆるレベルにおいて意志を明確に示すことにかかっている。それは、例えば、港湾用地の手当や活用、道路、鉄道システムである。」

IAのインフラ調整官であるミカエル・ディーガン氏によると、ブリズベン港が最近民営化されたことを受け、「オーストラリアでは、港湾の所有権を巡って議論が沸いている」ということである。ニューサウスウェールズ州の新しい州政府が、州の持ってい

る港湾の所有権に係る協定を再評価するという憶測があるという。

「海外での経験という観点では、中国を含む国際社会が経験したことに関心がある。オーストラリアは、国際社会から学ぶべきところが多くあり、港湾戦略は、マスタープランや評価基準策定における国際経験に焦点を置いている箇所もある。」とゲイガン氏は述べている。

西オーストラリア州(以下、WA州)オーカジーの大水深バルク新港は、三菱開発とマーチソン・メタルズ社の民間会社が計画した。同じくWA州のジェームズポイントでは、港湾施設を自ら建設・所有・運営(BOO)まで行い、港湾サービスの提供を計画している民間共同事業体がある。バルク及び雑貨用施設とコンテナターミナルが提案されている。

しかしながら、前労働党州政府が、同地域で政府出資の港湾施設計画を支持していたため、4.2億豪ドル(4.5億米ドル)の民間による投資計画は10年間頓挫している。これにも関わらず、2月下旬のマスコミ報道によると、州政府はこの問題の解決を支援するために、タスクフォースの設置を進めていたようである。

昨年5月のIAの戦略提案に対して、ジェームズ・プライス・ポイント社は、国家港湾戦略は、50年+ $\alpha$ の計画を採用すべきであり、官民からの投資を保証する手法についてもっと注視すべきだと進言した。「現時点では、これは正にその場しのぎの対応にすぎず、投資家を不安に陥れるものだ。民間投資は、荷役機械や賃借権への投資に限るのではなく、土地やバースも対象にすべきだ。」

オーストラリアでは、民間港湾施設はしばしば批判にさらされてきた。その原因は、主に貧乏な計画と激しい競争、そして高い利用料である。一例として、ブリズベーンで新たに民有化されたポートサイドのクルーズ用のターミナルでは、川上に位置しているため、大きなクルーズ船が着岸できないという顛末だ。カーニバルオーストラリア社のCEOアン・シェリー氏は、高い料金を批判している。また、更に昨年のIAの報告書では、「カーニバルオーストラリア社は、2020年までにブリズベーンに寄港するクルーズ船の3分の2が着岸できないであろうと予測している。」と発言している。

## ラタキア港が一新

「ターミナルは今やより効率的に」

ラッセル・ミッチェル氏 ラタキア国際コンテナターミナル会社CEO

「大躍進」—シリアのラタキア国際コンテナターミナル会社(以降、LICT)のCEOは、2009年半ばにCMA CGMが率いる共同企業体によって買収されてからの変化をそう表現している。「この12ヶ月で、初期の大混乱から、ラタキア港は周囲との境界が区別されたターミナル、輸出入のためのヤード、完全にコンピューター化され、きちんと機能するターミナル管理システムをもつ港湾経営ができるようになったのだ。」とラッセル・ミッチェル氏はポート&ハーバーに述べている。

彼はCMA CGMが進出する前の状況をこう表現している。「政府所有の船舶公社

がLICTを経営していた際には、安全が確保されず、港内にコンテナが散乱していた。各海運会社がそれぞれ好きなようにコンテナを積み重ねている状態だった。ゴミの不法投棄や各海運会社の指示に従って、港内移動が行われている始末であった。」2009年までは、ラタキア港は、港内の混雑や過剰人員、官僚主義に悩まされている状態であった。

国際的オペレーターであるCMA CGMは、労働力の合理化を図り、より効率的なオペレーションを導入したものの、官僚主義な点も残っている。「買収前に、我々はターミナルの適正評価手続き(デューデリジェンス調査)を行ったものの、貢献しないが、ターミナルにおいて出入り制限に大きな影響力を持つ税関のようなサポート機関を全て考慮したわけではなかった。」とミッチェル氏は言う。

ミッチェル氏いわく、LICTがトランシップ貨物の取扱を増やそうとすると、幾多の官僚主義的ハードルに直面したという。「ラタキア港とタルトゥース港の両方で貨物取扱量を増大させようとする、方法はトランシップしかない。今ではLICTはしっかりとした港湾施設であるにもかかわらず、税関から了解を得るためには、シリア向けでないトランシップ貨物のために、ターミナル内にゲート付きのもう一つのフェンスを建設しなければならなかった。世界の他のどこのでも、船が入港する際にはコンテナ置き場は一カ所確保すれば済む。」と彼は言う。

「民営化を進めるにあたって、多くの課題を抱えている。ターミナルを民営化するために、法律改正を行わなければならない場合、そこには数多くの利害関係者が存在し、また初めて実施することだけに関係者は抵抗するであろう。我々は企業家であり、だから、我々は決定し責任を取るためにここにいるのだ。」とミッチェル氏は語る。

効率性を高めるためのもう一つの方法として、更に大きなコンテナ船へ対応することである。LICTは、シリア国運輸省に対して、スーパーポストパナマックス船に対応できるように、岸壁前面水深を15.5mに深くすることと岸壁の強化を提案した。「防舷方法にも着目している。ここの岸壁は堆積土壌に建設されているため、壁の基礎部を弱くすることなく深く浚渫することはできない。」とミッチェル氏はいう。更に、彼はラタキア港湾公社に、アクセス航路と回頭水域も深くするよう求めている。

### 中国は支配力を維持

アジアおよびその他の新興工業国は、西側諸国をしのごとく躍起になっているため、先進諸国は新興工業国から港湾の所有と開発資金の確保について何か学ぶことができるだろうか。中国独自の手法である、政府出資方式の資本主義は、世界貿易戦略のみに限ったものではない。港湾のような国内の重要インフラの所有についても、政府出資方式がとられている。

中国政府は普通は、しばしば複合的な資本協定を結ぶことで、港湾において過半数のシェアを持つことを好む。これによって、政府の支配下に置くだけでなく、利益の大部分を国内に留保することができる。

チンタオ港湾の拡張のように港湾事業に対して、外国資本を歓迎しつつも、中国

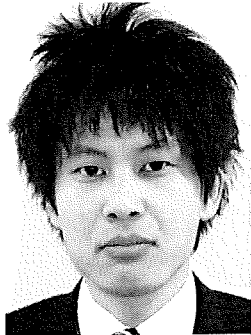
は往々にして、発展のアドバンテージは自らのためにきちんと確保している。一例としては、上海近郊のヤンシャン港事業である。この事業の第2フェーズは、APMターミナルとハチソンワンポア社の子会社の投資も含んでいるが、次のフェーズでは海外企業の参加はない。この戦略は、最終的な利益は一官又は民のどちらかであっても一所在国である中国に保持されること確実にしている。

(抄訳 近畿地方整備局港湾空港部港湾計画課港湾施設マネジメント係長  
岡村京子)

(校閲 神戸製鋼 須野原 豊)

## Concessions for capacity 能力拡大のためのコンセッション

Michel Donner



抄訳者 塚本氏

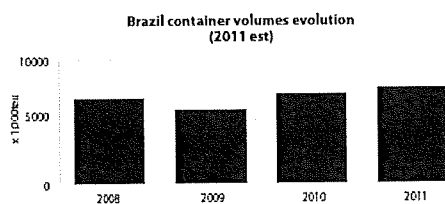
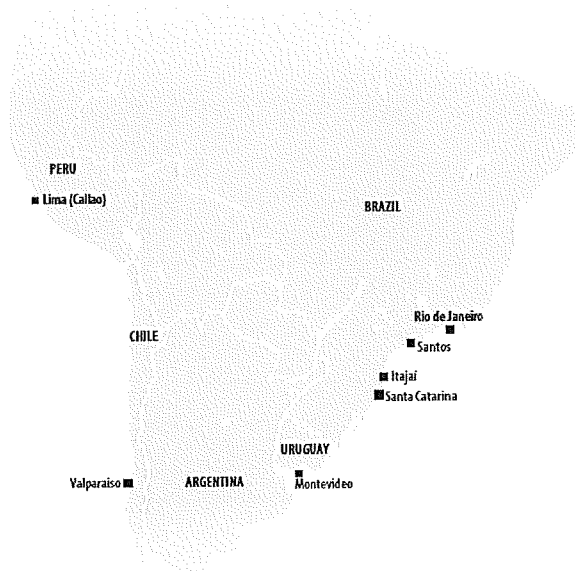
### ■概要

南アメリカは輸出入貿易が急激に伸びており、早急にその処理能力を増やす必要がある。官民パートナーシップがこの実現を支援するために進展していることについて、ミシェル・ドナーが報告する。

南米地域は、多少の違いはあるがランドロード型の港湾形態を採用しており、港湾管理者と政府がインフラの整備、取扱い能力の適時調整、航路や陸上アクセスの整備、規制や管理を行っている。オペレーターは、ほとんどが公正かつ一般入札を通じて選ばれている。

多くのアナリストがこの地域の楽観的な経済成長見通しに賛同する一方、ラテンアメリカにおいてコンテナターミナルのコンセッションやプロジェクトを策定する最近の計画が、2010年には憂慮すべき状況であることが明らかになった。この地域のほぼ全ての国には少なくとも1つの問題を抱えている港湾計画があると見られている。これらの問題には、コンセッションを取り消されたコンセッション取得者、2カ所の業務から撤収する国際的なオペレーター、入札者のない入札、入札者が1者しかない入札、現職の競争しているコンセッション取得者によって告発された入札手続き、出入路のない完成されたターミナル、2年以上オペレーターが不在の完成されたターミナルがある。

ペルーの最大に港である Callao は、2015年までに約200万 teu を取り扱うことになっている。そのターミナルの1



Source: Datamar and Michel Donner's own research

つが、年に85万 teu を取り扱う新しい DP World Muelle Sur のコンセッションである。この予想される成長に応えるために、ペルーの政府は Muelle Norte の入札準備を行っていた。入札は、DP ワールドが地域内の私的独占につながり得る恐れがあると見て、その入札を許可すべきかどうかの法的紛争があり、座礁した。このコンセッションは、4 月前半に APM ターミナルに与えられた。

港湾混雑危機に陥る以前の 2008 年、ブラジルのコンテナターミナルのネットワークは、処理しなければならない貨物の取扱い能力が既に逼迫していた。同程度のボリュームが、2010 年には同程度の貨物がブラジルに戻り、ブラジルのコンテナ取扱量は、おそらく2012 年までに800 万 teu を超えるであろう。暫定措置では、港湾取扱い能力の大幅な向上を図る暫定措置が取られることになっていない。

増大する貨物を処理し、混雑解消を可能とする追加の施設は計画されているが、しかし、まだ準備が整っていない。合計 150 万 TEU となるサントスの 2 つのプロジェクト- ブラジルターミナル Portuário (BTP) フェーズ 1 と Emraport のフェーズ 1 は、それぞれ 2013 年と 2012 年に完了する予定である。30 万 teu を提供する Itapoa の TSC のフェーズ 1 は完了しているが、アクセス道路ができていない。

ブラジルの海上貿易の 31% を単独で取り扱うサントスは、2011 年に 300 万 teu の大台を超えると期待されている。この成長は、スペースとバース不足により誘発される困難な運用条件下で生ずる。

早期の警告と真摯な努力にもかかわらず、ブラジルの港湾システムは、必要な時に必要な追加の容量を提供することができていない。

2007 年に当時のペドロウ・ブリット港担当大臣によって支持された画期的な浚渫計画により、主要なブラジルの港は水深-15m となる。これ以上の増深を行うこと無しに、この計画によって、他の場所での海上輸送業界の動向に沿った規模の経済と効率性向上が確実に達成される。これは確実に南大西洋の海上輸送に影響を与えるだろう。

個人と機関投資家は、最近、ブラジルの港湾インフラへの投資に強い意欲を示した。1月に株式ファンドのアドベントは、混雑している施設の拡張を可能にするためのパラナグアにある TCP コンテナターミナルに対し 50% (\$ 480M) の出資を行った。2010 年 12 月に、米州開発銀行は、サントスにおける Emraport プロジェクトの資金として 1 億米ドルの融資を承認した。この融資は、4 億米ドルを超える国際的な商業銀行からの大型シンジケートローンと一体化される。2010 年の初めに、APM ターミナルおよびターミナル・インベストメント株式会社 (TIL) は共同企業体を形成した。今後、共同で BTP を管理するだろう。3 月に、BTP は 6.79 億米ドルの国際金融公社 (IFC) のシンジケートローンを獲得した。

しかし、なぜこんなに遅れたのか？ここに 2 つの主な抑止的な要因 (長期にわたるライセンスの供与期間と法律の不確実性の度合い) が存在し、それらが決定と締結過程を遅らせてきた。

例えば、複雑な環境構成要素を内包する BTP プロジェクトは、2007 年 1 月から計



画されていた。管理者のライセンス供与もまた、著しく遅らせる要因として挙げられている。しかし、ブラジルの環境機関である IBAMA は分析とライセンス供与を促進するために特定の分野においてタスクフォースを設置する方針を固めた。

発展途上の港を持つ他の国のように、ブラジルは、公共入札を条件としてランドロード型の公共港湾のコンセッション取得者として、あるいは民間港湾、民間ターミナルとして、民間関係者を受け入れてきた。ブラジルでは、後者の民間港湾、民間ターミナルの考えは、大規模な鉱山会社または石油会社が彼ら自身の施設で彼ら自身の生産を取扱うために特に考案された。1993 年の港湾法以降の解釈によって混合民間施設の概念が生まれ、それによって上記の民間港湾、民間ターミナルで第三者の貨物がある程度取り扱うことを許されるようになった。2008 年の法令では、この事項は限定的解釈が行われるようになったが、その間に、3 つのコンテナターミナルプロジェクト：イタジャイの Portonave、サンタカタリーナの Embraport、サントスの Itapoa が開始されている。

この 3 つのプロジェクトの 2 つは完成したが、この 2 つの港が限定定期解釈からはずされる必要があるということにはなりそうもない。他方、ある港で、競争している民間のターミナルの負担や経費（例えば、臨時雇用への代金の支払い）が同じではない場合、不正競争となる要素がある。この不確実性は、潜在的な投資家の躊躇の原因になっている。それは、大いに必要な港湾施設を開発するために、将来の民間の取り組みを阻害しない形で明確にしておく必要がある。

港のプロジェクトは完了まで一般的に 2 年から 5 年かかる。経済成長と投資家の意欲は、港湾システムを開発するための前提条件である。これらの有益な要因を需要に応じた必要な時に具体的な社会基盤として実現するためには、コンセッション過程のスピード・正確性、透明性を保証する法的枠組みが整っていなければならない。入札条件は、明らかに当局とコンセッション取得者の両方を対象とした共通の目標を反映したものとすべきである。平等な競争条件での明確なルールを提供することは、入札プロセスに対してすべての利害関係者の支持を強固にするはずである。

ミシェル・ドナーは、港と海運業のアドバイザー兼コンサルタントである。本稿の執筆に際して、彼は港、オペレーター、政府機関（例えば ProInvest）、Antaq と Emporchi、産業団体や業界団体（例えば FIESP）、ICC と国際的機関（例えば UNCAD と世界銀行）により提供されるデータに基づいて執筆した。

## Sweet investment 砂糖関連の投資

ブラジルの農業機関 Conab は、昨年の特異的な増収に続いて、2010-11 年シーズンで、砂糖の輸出が 15%増加し、2,540 万トンに達すると予測している。サントスは、間違いなくブラジルからの砂糖の輸出基地である。シーズンのピークは第 3 四半期

と第4四半期に起こり、大豆の輸出時期と重なる。

2010年の第3四半期に、サントスのバースで荷役をするために最高60隻に達する先例のない行列が泊地で待機していたが、その大半が砂糖を積み込む船であった。バースの待ち期間は1~3週間であった。ブラジルの港湾施設は、砂糖の輸出の急増に対応できなかった。この状況は、例年90日の降雨日が120日になるという異常降雨と進行中の浚渫事業で更に悪化した。

Cosan(そのロジスティクス部門である Rumo Logistica はサントスに世界で最大の海運用砂糖ターミナルを保有している)は、天候に関係なく荷役を続けることができる2つの装置に3600万ドルを投資している。

その一つは、パナマックスとケープサイズのばら積み船が、最大41°までの横なぐりの雨でも荷役できるような、長さ138メートルと高さ76メートルの固定式の金属構造物で構成されている。もう一つは、最も適切な表現をすると、72km/hまでの風が吹きどんな横なぐりの雨の中でも船を保護することができる片持ち形式の張り出し屋根構造とすることができる。

この投資によって、Rumo 砂糖ターミナルの年間処理能力が25~30%大きくなると予想されている。この構造物は、2012年のピークシーズンに向けて準備が整うだろう。

(抄訳 近畿地方整備局 神戸港湾事務所 塚本邦芳)

(校閲 五洋建設株式会社 大内久夫)

### ■30km沖合の島を利用して整備された上海・洋山港

本年(平成23年)10月、是非一度訪れてみたかった上海・洋山港を訪問する機会を得ました。このたび、本誌に投稿の機会を得ましたので、その最新情報をご報告致します。

上海・洋山港は、上海市浦東新区の東南約30kmの沖合の小洋山島に建設されたコンテナターミナルで、上海市との間は長さ32.5kmの東海大橋によって結ばれています。上海市郊外の長江沿いに整備されている外高橋地区等他の地区のコンテナターミナルと併せて、「上海港」と呼ばれています。

### ■浙江省から上海直轄市に編入された洋山

上海・洋山港が位置する洋山の島々は、元々は、上海の南に位置し寧波港などを擁している浙江省に属していました。2002年3月までは、島の経済は漁業で成り立っており、当時は、人口3,000人、1,000世帯が暮らす漁村でした。

当時、コンテナ船の大型化が世界で進む中、長江沿いの外高橋地区に整備されている既存の港では水深が最大でも10~11mであり、かつ、長江の航路水深は10mもないため、潮待ちをしながら入港しなければならないというハンディを抱えていました。そこで、洋山地区に埋め立てを行い、15m以上の水深が確保できる新港を建設するプロジェクトが始まったのです。

プロジェクト開始に当たっては、洋山地区は、浙江省から上海直轄市に編入され、住民の多くは漁業をやめて上海市に移住したそうですが、一部の漁業を続けたい者は、開発がされていない大洋山に移住し、昔からの生活を続けているそうです。大洋山は小洋山の南側に位置し、まさに小洋山の岸壁には天然の防波堤の役割を果たしていますが、将来的に貨物量が大幅に伸びた場合には大洋山の開発も視野にいれているとのことでした。

### ■急速施工によるオープン

整備開始後、4年も経たない2005年12月には第1期工事が完了し、まず5バースがオープンしました。その後現在まで第3期工事が完成しており、全体で16バースまで完成しています。最終工区となる第4期工事については、後述するように内貿の積み替え貨物が多いため、国内輸送用のフィーダーバースとして整備途中です。ただ、近年、需要の逼迫度が緩和されてきたため、工事のスピードを落としており、まだ、岸壁の工事は始まっていないとのことでした。

なお、埋め立ては山を崩した土砂や浚渫土砂を活用したとのことでした。

### ■取扱量は上海港全体の1/3で、国際トランシップは1割

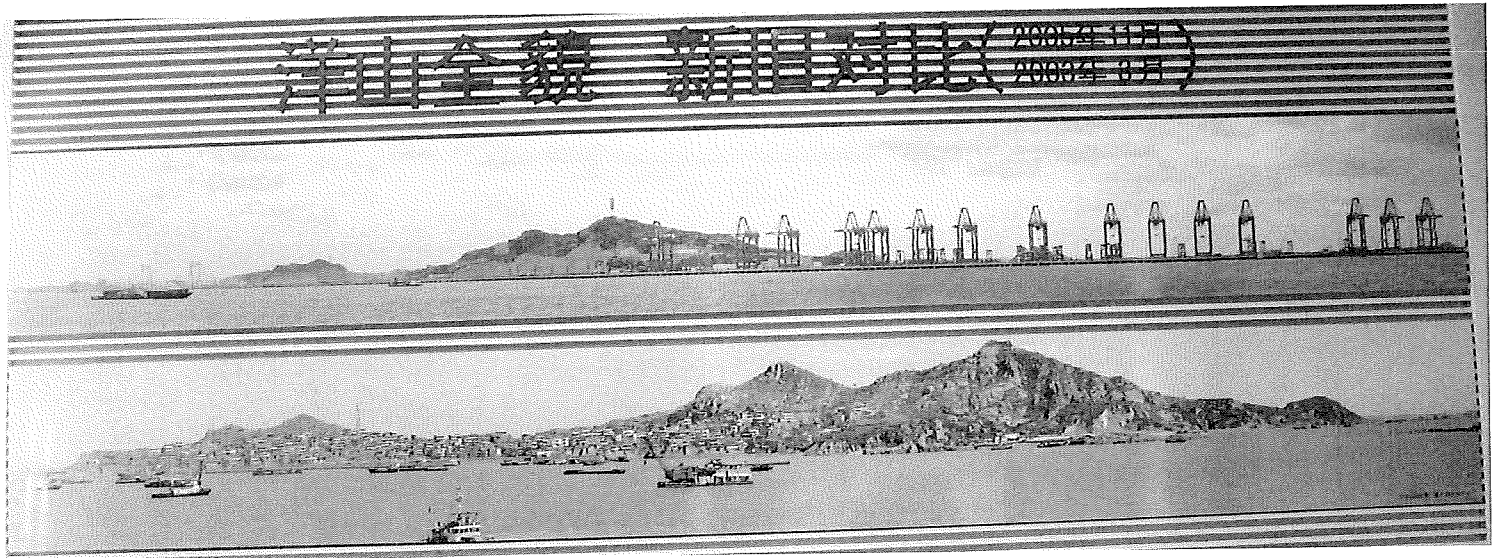
「上海港」は、昨年(2010年)、2,900万TEUのコンテナを取り扱い、世界一となりました。そのうち、洋山地区が大部分を取り扱っているのかと思っていましたが、洋山の取り扱い量は1,008万TEUと全体の1/3に過ぎません。水深が異なるのでそのまま単純比較は少しおかしいですが、それでも、確かに、バース数を見ると、外高橋地区等が合計29バースに対し、洋山が16バースとなっています。

また、上海・洋山港は陸地とは30kmを越える長さの橋により結ばれていますが、ここで取り扱う約5割のコンテナが道路(橋)を使って出入りしており、4割が内貿船による積み替え、残り1割が国際トランシップとのことでした。

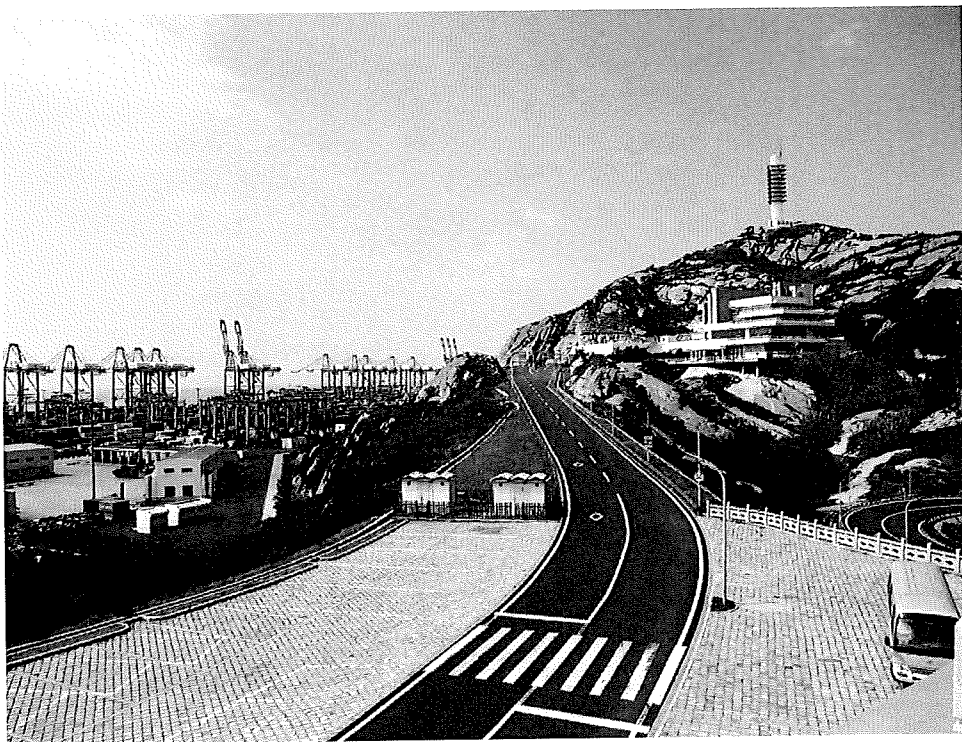
### ■環境問題への対応

環境問題への対応等から、外高橋地区のコンテナヤードは、ガントリーはもとよりヤードクレーンもほとんど電動化されており、また、本港訪問直前に訪れた杭州市においても、小型オートバイは電動式だったので、洋山においても恐らく電動化されていると思って訪問したのですが、ここではディーゼルによる駆動でした。担当者によると、洋山は沖合に位置するので環境問題に関しては特段の対応は求められていないとのことでした。

しかし、港の陸地を結ぶ「東海大橋」沿いには多数の洋上発電用プロペラが林立しており、中国政府の環境問題への取り組み姿勢が現れていました。



開発開始直後の多くの漁民の民家が残る洋山と、第1期工事完了後の比較写真(洋山SIPGオフィスに掲示されているもの)



ヤードの直背後は山になっている上海・洋山港。山を削って埋め立てを行ったのがわかります



ヤード内コンテナは、実入りは4段、空は5段積み。ガントリークレーンの背後に大洋山島が見えます。



「東海大橋」沿いに林立する洋上発電用プロペラ



参考：外高橋地区の電動化されたヤードクレーン(トロリー方式です。2010年撮影)

## (1) 国際港湾協会 (IAPH) 行事カレンダー

### 2011年

---

9月12日～15日 アメリカ地域会議 (AAPA 会議と合同)

アメリカ合衆国、シアトル

12月 アフリカ・ヨーロッパ地域会議

ベルギー、アントワープ

### 2012年

---

3月8日～9日 アジア・オセアニア地域会議

スリランカ国、コロンボ

5月20～23日 IAPH 中間年理事会

イスラエル国、エルサレム

### 2013年

---

5月6日～10日 IAPH 総会

米国、ロサンゼルス

### 2015年

---

春 IAPH 総会

ドイツ、ハンブルグ

## (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 国際企画室提供)

<2011年5月～2011年11月>

### 2011年

---

5月11日～20日 IMO 第89回海上安全委員会 (MSC89) (イギリス・ロンドン)

5月16日～19日 PIANC年次総会 (ドイツ・ベルリン)

5月23日～27日 IAPH 総会 (韓国・釜山)

6月5日～8月6日 JICA 集団研修「港湾開発・計画」(日本)

6月12日～16日 APEC 交通ワーキンググループ (TPTWG34) (オーストラリア・ブリスベン)

6月28日～30日 第12回北東アジア港湾局長会議課長級会合 (日本・広島)



- 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

釜山総会も IAPH 日本会議総会も一段落し、忙しい師走に向かっているが、最近のヨーロッパの経済情勢を見聞きするにつけ、釜山の総会で出たトピックがよみがえる。それは変化、不確実、パートナーシップ(協調、絆)ということであった。ヨーロッパの各国がそれ自体債務超過に陥り、今後の経済にどのように影響するかは、まさに不確実、想定外の状況に陥るかもしれないとの思いが色々な経済に影響を与えているようである。どのように影響するかは、専門の経済学者に任せるとしても、世界の経済はまさに混とんとし始めたように感じる。3月11日の津波の想定外であり、原発の被害も想定外であり、その影響も計り知れない状況である。今後もこのような、想定外の変化がやってくるかもしれない。最近幸せの経済学(Economics of Happiness)という映画が出た。それには以下のようなことを訴えている映画である。

### <幸せの経済学 あらすじ>

今まで世界では国の豊かさを測る指標として「GNP(国民総生産)」や「GDP(国内総生産)」などが使用され、どれだけ経済成長したかということが「豊かな国」と定義だと信じられてきました。この考え方はグローバリゼーションの波に乗って世界中に広がり、世界の様々な地域に「開発」という名の「消費社会」が流れ込みました。結果、便利で快適に生活できるなどの正の側面がある反面、負の側面ではコミュニティの伝統的な暮らしが崩壊し、かつてはそこにはなかったはずの「新たな貧困」が生まれるようになったことも事実です。本当の豊かさとはなにか？それを、今こそ考える時ではないでしょうか。

—ラダックに迫る近代化の波—急速なスピードで世界的に広がった近代化の波は、30年前まで外国人立入禁止地域だったヒマラヤの辺境ラダックにも押し寄せていました。西欧の消費文化はあっという間に彼らの伝統的な生活スタイルを一変させ、自然との関わりを切り離し、人との繋がりを希薄化させることにより、彼らのアイデンティティーや伝統文化の誇りまでも奪っていきました。その証拠に、昔はいきいきと目を輝かせて暮らしていたラダックの人びとが、10年後には「(欧米文化に比べ)私たちは何も持っていない、貧しいんだ。支援が必要だ」と訴えるようになったのです。この映画では、消費文化に翻弄されるラダックの人びとの姿をもとに、世界中の環境活動家たちがグローバリゼーションの負の側面を指摘し、本当の豊かさとは何か、を説いていきます。

この指摘が、釜山総会でパートナーシップ(協調、絆)を説いていた話と共通している面があるのかもしれない。

## 会員一覧

(平成23年11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 對木 努(国土交通省 港湾局 国際・環境課 国際企画室国際業務係長)