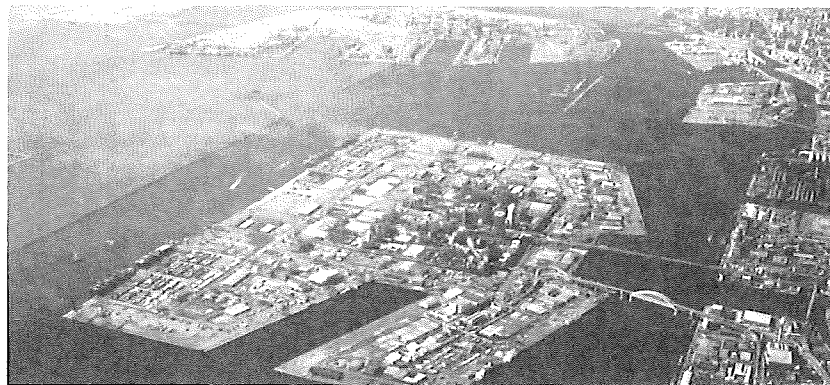


世界港湾の動き

IAPH日本フォーラム

第 8 号

2005.11



- 巻頭言 日本会議理事 神戸市みなと総局局長 小柴 善博
- 日本会議活動報告 日本会議事務局長 笹嶋 博
- IAPHの動き 国際港湾協会事務総長 井上 聡史
- IAPH専門委員会活動報告
 - (1) 安全・環境・海事委員会及び浚渫問題委員会
日本港湾協会理事 筧 隆夫
 - (2) 港湾計画・建設委員会 東北地方整備局副局長 成瀬 進
- Ports & Harbors 掲載文献の紹介 (5編)
- 特別寄稿 トランスナショナルの時代
日本大学総合科学研究所教授 新井 洋一
- 会員の声
 - (1) 日本会議の新入会員になって (株)佐藤渡辺 顧問 蓮見 隆
 - (2) 青春という名の詩 (サンフランシスコNapaの思い出)
MBCインターナショナル社長 菊池 宗嘉
 - (3) リヴォルノみなと歩き
国際開発システム-IDS常務取締役 加藤 寛
 - (4) ウラジオストックを旅して
(財)国際臨海開発研究センター 企画部長 佐々木 宏
- カレンダー
 - (1) 国際港湾関連行事カレンダー 国際港湾協会
 - (2) 港湾関連行事カレンダー 国土交通省港湾局国際業務室
- 事務局だより 日本会議事務局
- 付録 会員一覧

国際港湾協会日本会議

国際港湾協会日本会議

I A P H 日本フォーラム

(第8号)

目 次

） 巻頭言	日本会議理事 神戸市みなと総局局長	小柴善博	1
） 日本会議活動報告	日本会議事務局長	笹嶋 博	2
） IAPHの動き	国際港湾協会事務総長	井上聡史	17
） IAPH専門委員会活動報告			
(1) 安全・環境・海事委員会及び浚渫問題委員会	日本港湾協会理事	筧 隆夫	28
(2) 港湾計画・建設委員会	東北地方整備局副局長	成瀬 進	34
） Ports & Harbors 掲載文献の紹介 (5篇)			
(1) Open Forum 論文			
05年7月号「ポートオーソリティは主導権をとらなければならない」			36
(2) Features 記事			
05年5月号「行き詰まり」			40
05年7月号「マースブラクテ2、産みの苦しみ」			44
(3) Cover Story 記事			
05年5月号「船と港の間の空気をきれいにする」			47
05年5月号「ロスアンジェルス港その活動をクリーンに」			51
） 特別寄稿			
トランスナショナルの時代	日本大学総合科学研究所教授	新井洋一	53
） 会員の声			
(1) 日本会議の新人会員に成って	(株)佐藤渡辺 顧問	蓮見 隆	58
(2) 青春という名の詩(サンフランシスコNapaの思い出)	MBC インターナショナル社長	菊池宗嘉	61
(3) リヴォルノみなと歩き	国際開発システム IDS 常務取締役	加藤 寛	64
(4) ウラジオストックを旅して	(財)国際臨海開発研究センター 企画部長	佐々木 宏	68
） カレンダー			
(1) 国際港湾協会関連行事カレンダー	国際港湾協会本部事務局		72
(2) 港湾関係行事カレンダー	国土交通省港湾局国際業務室		73
） 事務局だより	日本会議事務局長	笹嶋 博	74

付録 会員一覧

76

表紙写真：(神戸市港湾局提供)



巻 頭 言

国際港湾協会日本会議の益々の発展を

国際港湾協会日本会議 理事
神戸市みなと総局長 小柴 善博

国際港湾協会並びに同日本会議事務局の皆様におかれましては、日頃より協会運営等にご尽力され心より敬意を表する次第です。

1952年に神戸港で初めて国際港湾会議が開催され、当時の日本港湾協会会長や神戸市長の提唱を経て1955年の第2回会議において「国際港湾協会 IAPH」の設立が決議されました。これが第1回国際港湾協会総会となり今年で設立50周年を迎えたことは、神戸港にとりましても非常に感慨深いものがございます。この間国際港湾協会では世界の港湾間のより緊密な関係を築き、会員相互の協力、交流を拡大することにより世界の港湾及び海事産業の発展を推進されてきました。

現在、世界経済は地球規模での再編の真っ只中にあり、これが国際海上貨物の流れにも大きな変化をもたらしています。日本の港湾を取り巻く環境については、生産拠点の大陸へのシフトや長期化する景気低迷など非常に厳しい情勢が続いております。

こうした中、震災を乗り越えてきた神戸港は、大阪港とともに「スーパー中枢港湾」に選定されたところであり、「西日本物流の要衝」として時代のニーズに応じた港湾機能の拡充や国内・国際競争力の強化を図り、アジア主要港を凌ぐコスト・スピード・サービス水準の提供と、そして来年2月16日開港予定の神戸空港と一体となった人・物・情報が集まる総合的な交流拠点を目指しています。

そのためにも、世界の港の最新情報を収集し提供されている日本会議の果たす役割は、日本の港湾が巻き返しを図るうえで非常に重要であると認識しております。

今年は阪神・淡路大震災からちょうど10年を迎えました。神戸港では震災直後から一日も早い港湾機能の回復を目指して復旧工事を進めてきましたが、国、各都市、各機関、市民、港湾関係団体の皆様を初めとする多くの方々のご理解とご支援により2年余りで港湾施設の完全復旧を完了することができ、復旧後は港勢の回復と国際競争力の向上を目指してきました。

この震災10年を機に神戸港では、港の復興支援への感謝を表し神戸港の復興を国内外へ強くアピールするため、日頃からご支援を賜っております港湾関係官庁・海事関係団体の皆様方とともに、震災10年神戸からの発信「神戸港事業～神戸港からありがとう～」を8月まで実施いたしました。これまでご支援を賜りました皆様方には、この場をお借りしてあらためてお礼申し上げます。

最後になりましたが、事務局の皆様のご健勝を心よりお祈り申し上げますとともに、今後とも我が国港湾の発展と振興のために日本会議のなお一層の発展を期待いたしております。

国際港湾協会 日本会議 活動報告

国際港湾協会日本会議事務局長
(株)栗本鐵工所 顧問 笹嶋 博

1. IAPH 専門委員会活動報告会

平成 17 年 8 月 1 日、IAPH 会長コーネギー氏の訪日による(財)国際港湾協会協力財団の第 18 回 IAPH 日本セミナーの開催に合わせ、国際港湾協会日本会議主催の第 3 回 IAPH 専門委員活動報告会を開催した。

まず最初に主催者を代表して、染谷昭夫国際港湾協会日本会議会長から「国際港湾協会で日本会員のプレゼンスを示すことが大切で、このため日本の各専門委員に大変ご苦勞をおかけしている。また、関係各団体に旅費の支援を頂いていることに感謝している。」旨の挨拶があった。

続いて、「安全・環境・海事委員会及び浚渫問題委員会」について筧隆夫(社)日本港湾協会理事からマレーシア国ペナン市で平成 16 年 11 月 4 日及び 5 日開催及び中国上海市浦東国際会議センターで平成 17 年 5 月 21 日開催された同委員会の報告が行われた。報告の詳細は、機関誌第 7 号 P 15 ~ 18 の通りであるが、項目のみ以下にまとめておく。

環境アセスメント、港湾保安対策(ISPS コードと自己監査用チェックリスト)、港湾側受入施設フォーラム、造船・港湾コンタクトグループ、IMO マニュアル検討、コバルト 60 問題、陸電供給問題、浚渫タスクフォースなど多彩な課題が議論されている。

更に、専門委員会の見直しが議論され、複数委員会に参加する委員のため委員会の細分化は問題で、効率的運営を図ることや準会員の専門委員会へ積極的登録・参加が提案されていたと報告があった。

筧専門委員の感想として、日本側の専門委員会への登録・参加のあり方について再考の余地があること、全国の港湾管理者からの積極的な参加・役割分担の必要性が提案されていた。

本機関誌第 8 号に、10 月 5 日~7 日米国ロスアンジェルスで開催された理事会の機会に開催された本委員会の最新報告が筧委員よりなされているのでそちらもご参照願いたい。また、抄訳にも関連記事があるので参考にして頂きたい。

次に、「貿易手続き等促進委員会」について、中嶋雄一港湾空港高度化環境センター情報部長より中国上海総会に合わせて、2005 年 5 月 22 日(日)開催された同委員会の概要報告があった。

報告の詳細は、機関誌第 7 号 P21 ~ 22 の通りであるが、項目のみ再掲しておく。

貿易手続き等促進委員会 TFC の目的、役割、 2004 年後半の活動状況報告(IT・電子商取引関係)、 他の機関との連携(世界税関機関 WCO、貿易簡易化と電子ビジネスのための国連センターUN/CEFACT、日本貿易関係手続簡易化協会 JASTPRO)、 他の国際会議への参加報告(UN/CEFACT 国際貿易ビジネスプロセスグループ会議出席)、 海事関係の電子標準(UN/CEFACT 情報管理グループの電子商取引上の業務要件仕様書標準化方策の取組み)、 IT 賞、 今後の活動計画その他

中嶋委員の意見として、以下の提案が述べられた。

国内の他機関所属メンバーとの情報交換・連携で得られた情報を TFC に報告し TFC メンバーとの情報交換・連携に勤める。 国内管理者への情報伝達のため、IAPH の HP や各種会議で発信する。 活動を機動的・効果的に進める為日本会議のネットワーク等を有効に活用する。

次に、「複合輸送ロジスティックス委員会」について飯島昭美沿岸センターシニアアドバイザーから 2005 年 5 月 28 日(土)上海で開催された同委員会の概要報告があった。詳細は、機関誌第 7 号 P32～35 の通りであるが、項目のみ再掲しておく。

収集報告書のリストと今後の報告書の予定、 マレーシア国ペラク州のイポー貨物ターミナル(ICT)の事例、 ハンターバレー産石炭輸出競争力の強化事例、 ロッテルダム港の FAMAS 2 期計画におけるトラックによるコンテナ取り扱い方式の事例。

次に、「船舶動向委員会」について奥田剛章大阪市港湾局長より同委員会の報告があった。詳細は、機関誌第 7 号 P23～31 の通りであるが、項目のみ再掲しておく。

海運業界の取巻く環境の概要、 世界のトップ船社のランキング、 コンテナ船隊の状況(世界のコンテナ隻数、竣工船舶数等)、 2009 年までの世界のコンテナ船隊/船腹の予測、 造船業界の動向、 クルーズ船の動向。

当日、業務の都合で発表は成されなかったが、中川丈久神戸大学教授による「法的保護委員会」報告が、機関紙第 7 号 P19～20 に、また成瀬国土交通省北海道局港政課長(現国土交通省東北地整副局長)による「港湾計画・建設委員会」報告が、機関誌第 7 号 P36～37 に掲載されているのでご参照願いたい。

本報告会は、国際港湾協会協力財団の日本フォーラムとの合併であり、議題の密度が濃いこともあり、時間的に難しい問題もあるため、今後開催の方法についての議論が必要であると感じられた。

2.機関誌「APH 日本フォーラム」編集委員会 10月14日

14:00～15:30 国土交通省港湾局建設課会議室

鈴木 勝編集委員長の挨拶の後「機関誌第8号」の編集構成の決定と「同9号」の編集方針につき検討した。

まず、「第8号」は前回編集委員会の決定通り、巻頭言は理事の小柴 善博神戸市みなと総局長にお願いすることとなった。表紙の写真も巻頭言をお願いする港湾のものを採用するよう勤めることとなった。

国際港湾協会日本会議の活動報告は、8月1日実施された「第3回 IAPH 専門委員会活動報告会(日本セミナーと同日開催)」の状況、本日の編集委員会、会員募集状況、「Ports & Harbors」抄訳、専門委員会の再編と新委員勧誘活動、状況により新旧専門委員の日本専門委員会議の様子を報告することとなった。

また IAPH の動きについては、井上事務総長から10月5日～7日米国ロスアンゼルスで開催された理事会および50周年記念行事につき報告願うこととなった。

専門委員会報告では、上記理事会と時期を合わせて開催された専門委員会では日本から参加された計画・建設委員会の委員長成瀬氏、安全・保安委員会の笈氏から、専門委員会の様子をご報告頂くことと決まった。

IAPH 機関誌「Ports & Harbors」の抄訳については、05年5月号、7月号の記事の内10編についてボランティアによる抄訳を募集したが、今回はボランティアの名乗り出が少なく、国土交通省建設課国際業務室より2次募集も実施して頂いたが、4編のみの抄訳応募となった。選択頂いた抄訳のつながりもあったので、事務局で1編の抄訳を追加し、合計5編の記事を掲載することとなった。校閲については、従来国土交通省国際業務室でお願いしていたものを日本会議事務局でも分担することとなった。

会員の声、特別寄稿については、機関誌第7号および9月15日日本会議の会員宛に投稿の勧誘を行ったが、編集委員会時点での応募は、無い状況であり、前事務局長蓮見氏に事務局長の苦勞談を投稿頂くことを決定した。幸いその後、MBC インターナショナル菊池社長、日本大学理工学部総合科学研究所新井教授、(株)国際開発システム加藤寛常務取締役及び国際臨海開発研究センター佐々木企画部長にご投稿頂いたため、今回は5編の搭載となった。

また、カレンダーを IAPH 本部、国土交通省建設課国際業務室にお願いすることとなった。

事務局だよりでは事務局長の変更の御挨拶を平成17年9月6日付けメールで発送しておりこの内容およびここ2ヶ月の事務局の様子などの感想を記すこととなった。

「第9号」の編集方針についての議論は、以下の通りである。即ち、2006年3月に発行予定の第9号の巻頭言については、次の理事である福岡市 中嶋紹男 港湾局長にお願いする予定である。

日本会議活動報告は、新旧専門委員の日本専門委員会議以降の活動状況を報告する。

IAPHの動きについては、この間 IAPH 本部の動きもカレンダーからいくと少ないが、12月始めにケニアのナイロビで開催される地域会議と50周年記念事業の様子を井上事務総長からご報告頂くこととなった。特に今回の50周年事業は、一連の50周年事業の最終となるものであるもので、とりまとめを行いたいと事務総長から話があった。

専門委員会活動報告については、11月から3月に開催された専門委員会があればご報告いただくこととなった。

「Ports & Harbors」の抄訳については、9月号および11月号の記事・論文の中から選定し抄訳ボランティアを募ることとなった。11月号は未だ刊行されていないため、次表に掲げた9月号から以下の5編を選定し、早急にボランティア第1次募集を行うこととなった。

9月頁	英文	和文
12	Hydraulic dredging trial at Prince Rupert Canada “Hydraulic options”	カナダのプリンス・ルーパーでの水力浚渫の試み「水力浚渫の選択」
15	Charting the rise of automation at Fishermen Island “Rise of the robots”	フィッシャーマン島の自動化の計画「ロボットの登場立上」
16	P & H studies the growth of port protection sonars “Tracking hidden threats”	P&H 研究 港湾防御ソナーの発展「隠れた脅威の追跡」
28	P & H investigates logistics solutions “Looking inland for relief”	P&H 調査 ロジスティックス解「救済のため内陸部に注目」
20	Capt Barry McGrath warns of a looming liability gap in the ISPS code for ports and port workers	バリー・マクグラス船長、港湾と港湾労働者に対する ISPS コードの信頼性ギャップに警告

特別寄稿および会員の声に付いては、積極的に会員からの投稿をお願いする活動を継続するとともに、関係者から海外出張や旅行に行かれた方の情報を収集し、個別にお願いする努力を積み重ねることとなった。このため、個人会員に対して、E-メールで投稿の募集を行うとともに、個別の情報から数人に対しては、個別にお願いをしているところである。

3. 国際港湾協会 専門委員会の再編に伴う日本専門委員の勧誘

IAPHの動きで井上事務総長が詳述されている様に、ロスアンジェルス理事会で、専門委員会の再編と各専門委員会の役割、2005年～2007年の総会までの作業計画が決定され、各専門委員会の委員登録が必要となった。この専門委員会参加の為の登録は従前の委員、新しく委員会に参加を希望される方両方に行って頂く必要がある。このため、日本会議では、各専門委員会の役割、作

業計画、委員長および副委員長の和訳を行い、以下に示すレターを E-メールで日本会員全員に送付し、手続きがスムーズに行われる様、委員勧誘活動を行うと共に、従来専門委員に登録されていた日本専門委員に対しては、個別の E-メールを差し上げて、登録事務がスムーズに行われる様努めた。

以下に勧誘 E-メールを再掲しておくので、未登録の委員の方は、早急に登録の手続きを取って頂きたい。国際港湾協会 事務局にご連絡頂ければ手続きを代行致しますので宜しくお願いします。以下 10月 21日付けのメールです。

国際港湾協会日本会議会員 各位

国際港湾協会技術委員会再編に伴う委員会参加の手続きについて

以下の通り IAPH 事務総長から表記国際港湾協会技術委員会の再編に伴う事務手続きの連絡がありました。

以下事務総長からの連絡レターです

上海総会での国際港湾協会の技術委員会再編の決定に従い、2005年 10月 5日から 7日、米国ロスアンジェルスで開催された理事会で、再編された技術委員会の任務と 2005年から 2007年の作業計画が決定され、国際港湾協会のメンバーに広報されたところです。その任務および作業計画・期待される成果並びに各委員会の議長・副議長は添付表の通りです。

1. 新委員会への専門委員となる応募

技術委員会の再編に伴い、新規に技術委員会に参加を希望される会員、従来から技術委員会に参加されていた専門委員いずれも新たに以下のホームページから参加希望の応募用紙をダウンロードして、本部事務局に送付する必要があります。この参加希望の応募用紙への希望者は、個人名で参加希望を記入する必要があります。国際港湾協会事務総長は、応募用紙の提出を受け、各委員会の議長の同意を取る手続きを行い、結果を各応募者に返事を出します。

1) 委員会に参加することが期待されている方の資格

組織あるいは個人が IAPH の正会員であれば、組織のどなたでも委員会の専門委員として応募できます。ただし、委員は、オンラインによるものを除き、少なくとも年 1回ないし 2回開催される委員会に自身の費用で積極的に参加できる方を期待しています。

2) 委員会の選択

委員会は 3つのグループに分割されています。各グループは、同時に平行して開催される可能性があります。ですから異なったグループに属する 2つ以上の委員会に登録されると同時に開催される委員会に参加することが困難な状況が生じることがありますので、選択にはご注意ください。

3) 従来専門委員として参加されていた方

従来技術委員会の専門委員として登録されていた方も再度今回応募しなおして

頂く必要があります。自動的に従来の委員会のメンバーとして登録されることはありませんので、引き続き技術委員会に参加を希望される方は特にご注意願います。

2. 従来技術委員会のメンバーで IAPH の正会員でない方の為に

従前の委員会で登録され、所属組織が正会員でない方も従前通りオブザーバーの資格で技術委員会へ参加されることを歓迎致します。その方も上記正会員と同様の手続きを取って頂く必要があります。

全委員会は、計画された活動を出来るだけ早く開始する必要がありますので、出来るだけ早い対応を取って頂くようお願い申し上げます。

疑問の点が有りましたら、関係する委員会の委員長・副委員長または IAPH 事務総長にご連絡頂きますようお願いいたします。

IAPH 事務総長 井上 聡

2005 年 10 月 20 日

以上事務総長レターの引用

以上日本会員の皆様も再編に伴う手続きを早急に行って頂く必要があります。

日本会議事務局では、会員の皆様の便宜の為仲介のお手伝いを致します。別添資料に記載頂きますれば、事務総長につなぎを取りますので早急に手続きをお願い申し上げます。

国際港湾協会 日本会議

事務局長 笹嶋 博

電話：03-5403-2770 FAX：03-5403-7651

E-メール：sasajima@kokusaikouwan.jp

以下に、専門委員会参加、委員登録の申し込み用紙を添付してありますので、FAX で申し込まれる場合は、コピーをしてご利用下さい。

申し込み用紙の中の各委員会の興味がある項目の番号は、次章の IAPH の動きの作業計画に記載されている番号です。

専門委員会へのメンバー希望申請用紙

別添の専門委員会の任務と2005年から2007年間の作業計画をご覧になって以下の項目に記入の上日本会議事務局へ送付して下さい。日本会議事務局からIAPH本部事務局へ申請致します。

質問1	<p>どの委員会に参加を希望されますか。 複数の委員会参加も可能です。 右の にチェックを入れて下さい。</p>	<p>グループ1</p> <p>1.人的資源開発委員会 2.通信および地域社会委員会</p> <p>グループ2</p> <p>3.港湾安全および保安委員会 4.港湾環境委員会 5.法規委員会</p> <p>グループ3</p> <p>6.港湾計画および開発委員会 7.港湾運営およびロジスティクス委員会 8.貿易手続き簡易化および情報システム委員会</p>
質問2	<p>質問1で参加を希望された委員会でのどの作業計画の項目に興味があり関与したいですか。 参加希望委員会の作業計画の興味があるトピックの にチェックを入れて下さい。 複数の項目へのチェックも可能です。</p>	
	委員会名	作業計画のトピック
	1.人的資源開発委員会	<p>1. 2. 3. 4. 5.</p>
	2.通信および地域社会委員会	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9.</p>
	3.港湾安全および保安委員会	<p>1. 2. 3. 4. 5. 6. 7.</p>

4.港湾環境委員会	1. 2. 3. 4. 5. 6. 7.
5.法規委員会	1. 2. 3. 4. 5. 6.
6.港湾計画および開発委員会	1. 2. 3. 4. 5.
7.港湾運営および ロジスティックス委員会	1. 2. 3. 4.
8.貿易手続き簡便化および 情報システム委員会	1. 2. 3.
コメントと質問	
名前(必須)	
組織(必須)	
役職、部局(必須)	
電話番号	
FAX 番号	
メールアドレス(必須)	

4. 国際港湾協会 日本専門委員会会議 新旧専門委員の顔あわせ会議 平成 17 年 11 月 7 日 IAPH 本部事務局会議室で開催

IAPH 専門委員会の再編に伴う専門委員の登録の手続きを継続中であるが、専門委員の変更に伴う新旧専門委員の顔あわせを行い、日本専門委員の引継ぎや新しく決まった各委員会の作業計画に対し、日本の専門委員を支援する体制を議論するため日本専門委員会会議を開催した。

専門委員の登録の案内が IAPH 井上事務総長から IAPH 会員に送付されたのが、10 月 20 日、日本会議事務局からの案内が 10 月 21 日であり、新専門委員が全て確定している状況には無く、また、日程調整の都合から全日本専門委員が参集することは出来なかったが、以下のメンバーで顔あわせ会議を開催した。



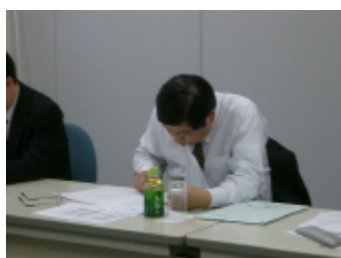
井上国際港湾協会
事務総長



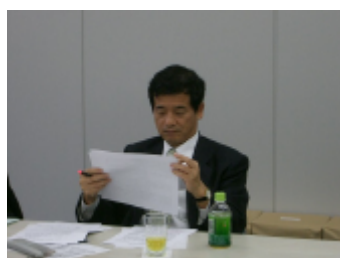
成瀬委員(東北地方整備局
副局長)



中嶋委員(港湾空間高度
化環境センター)



寛委員(日本港湾協会
専務理事)



村田委員(若築建設常務:
埋立浚渫協会)



金子委員(東洋大学教授:
沿岸技術研究センター)



細川委員(独法港空技研
理事)



鈴木国際業務室長(国土
交通省港湾局建設課)



飯島前委員(前沿セン
ターシニアアドバイザー)

と笹嶋日本会議事務局長、栗屋日本会議事務局員である。

この時点までに専門委員への登録調整を行い、あるいは連絡調整を頂き、あるいは業務の都合等で欠席となられた方々は、以下の通りである。

上田委員(大本組顧問;臨海センター)、中川委員(神戸大教授:スコープ)、山田委員(名古屋港管理組合副管理者)、奥田委員(大阪市港湾局長)、風間委員(横浜市港湾整備部長)、柳生前委員(佐伯建設、埋浚協会)、小笹前委員(日本工営)

会議次第は、1) 専門委員の自己紹介、2) IAPH の専門委員会見直しと今後の作業、3) 専門委員会の最近の動きについて、4) 日本専門委員の取り組むべき課題と支援体制について、5) その他である。

議事概要は、以下の通りである。

議事次第に沿って、新委員および前委員の紹介の後、井上事務総長より議題2) について説明があった。

委員会の再編の経緯は、上海総会で委員会の数が多く、複数の委員会に参加している委員から複数の委員会にかちあうこと無く参加出来る仕組み作りの議論があった、10月5日～7日ロスアンジェルス理事会で、委員会再編、委員長および副委員長決定、各委員会の役割および2005年～2007年の作業計画が決定された旨報告があった。

委員再編の概要は、10 専門委員会を 8 委員会に再編したこと。関連する委員会をグループ毎に集め 3 グループとし、グループ内の複数の委員会には参加がし易い仕組みとした。従来、専門委員会は役割のみを決め、作業内容は委員長が決めていたのを改め、作業計画を決定した。

具体的な再編の内容は、本誌の「IAPH の動き」の専門委員会再編図および「専門委員会の任務と2005年～2007年作業計画表」に示した通りである。以下に専門委員会に参加する日本専門委員の登録現状表を示す(下記の表は2005年11月11日現在で決定している方を示した[事務局注])。

IAPH 専門委員会に参加する日本委員のリスト

(2005年11月11日現在)

委員会名	新委員	確認	手続き	旧委員
Group-1 通信および訓練グループ				
1.人的資源開発委員会	小柴(神戸港)	未		小柴(神戸)
2.通信および地域社会委員会				中山(名古屋)
Group-2 港湾の安全、保安および環境グループ				
3.港湾安全および保安委員会	寛(日本港湾協会)			寛(日本港湾協会)
	山田(名古屋港)			中山(名古屋港)
4.港湾環境委員会	村田(若築埋浚協会)			柳生(佐伯)
	細川(独法港空研)			細川(国総研)

				小笹(日本工 営)
5.法規委員会	中川(神戸大;SCOPE)			中川(神戸 大)
Group-3 港湾開発、運営および 便利化グループ				
6.港湾計画および開発委員会	成瀬(東北地整)			成瀬(国交 省)
	上田(大本;OCDI)			
	奥田(大阪港)			奥田(大阪 港)
	風間(横浜港)			櫻井(横浜 港)
7.港湾運営およびロジスティク ス委員会	金子(東洋大 CDIT)			飯島(CDIT)
	仙波(大阪港)			仙波(大阪 港)
	山縣(北九州港)	未		山縣(北九州 港)
	久慈(北九州港)	未		久慈(北九州 港)
8.貿易手続き簡易化および情 報システム委員会	中嶋(WAVE)			中嶋(WAVE)
				安武(横浜 港)

敬称略

表中所属組織と団体名が併記してある委員は、団体から委員会開催(年2回程度)の旅費支援が得られている委員である。これら、ご支援を頂いている交易法人には、国際港湾協会に本会議として深く感謝申し上げる次第である。

その後、各委員から各作業内容の質問等多くなされたが、議題4)と関連するため議題4)にとりまとめた。

議題3)について、ロスアンジェルスでの委員会に参加された成瀬委員、箕委員から委員会の状況報告がなされた。報告内容は、本機関誌の「IAPH 専門委員会活動報告」に記載されている通りである。

議題4)について、日本会員が重点的に取り組むべき課題、専門委員への支援体制についての議論に入った。また、港湾管理者が積極的に委員会活動が行える支援策について様々な意見が述べられた。

出席者から指摘のあった取り組むべき課題は、以下の通りである。

6. 港湾計画および開発委員会では、作業計画第2項目、第4項目が重要で

ある。

4. 港湾環境委員会では、港湾管理者にフィードバック出来る情報が多くあり、港湾管理者の協力が必要である。

7. 港湾運営およびロジスティックス委員会では、作業計画第1項目が港湾管理者に直接関連する項目で重要である。

8. 貿易手続き簡便化および情報システム委員会では、作業計画第1項目および第2項目が重要である。

5. 放棄委員会に関しては、中川教授は会議に出席出来なかったが、作業計画第1項目、第4項目および第6項目が重要であるとのコメントをメールで頂いた。

支援体制については、鈴木国際業務室長のご尽力で、国土交通省の関係課での情報支援が得られることとなっているが、過去に各専門委員に本省の支援グループを付けたが、活用出来なかった苦い経験が有るので、日本会議の事務局を活用して支援が実のあるものとする事が確認された。

また、港湾関連諸団体には、旅費の支援を頂いているが、各団体が調査などで実施している課題で、IAPHの専門委員会での議論に活用できる中身の協力も取付ける必要があるとの意見も出された。

更に、どのような仕組みなら港湾管理者にも積極的に参加していただけるかなど港湾管理者の意見を聴取する宿題が日本会議事務局に出された。

今回の日本専門委員会議は、初めての試みであり、今後、日本会議事務局に専門委員会に関する相談事を何でも言って頂いて、日本会議の専門委員支援体制の強化を図って参りたい。

なお、本会議の資料および議事録については、参加頂いた専門委員および関係者以外に、従来、専門委員としてご活躍頂いていたが、11月10日時点で専門委員への申し込み登録を済ませていない方および関係者にも同日付けで送付させて頂いたので申し添えておきます。

5. 「Ports & Harbors」抄訳

今月の抄訳は、2005年5月号と7月号のOpen ForumとFeatures、Cover Storyの中から10編の記事を選び、ボランティアの抄訳者からの募集を待ったが、4編からの応募があり、選ばれた記事の関係から日本会議事務局でも1編を抄訳し、5編を記載した。ご協力頂いたボランティアの方々は以下の通りである。紙面を借りて感謝申し上げます。

ポートオーソリティは主導権をとらなければならない(05年7月号)：

東北地方整備局 港湾計画課 課長補佐 鈴木崇弘様

行き詰まり(05年5月号)：

近畿地方整備局 和歌山港工事事務所 経理課 中村達夫様
 マースフラクテ2、産みの苦しみ(05年7月号):

近畿地方整備局 和歌山港工事事務所 工務課 大總 学様
 港と船の間をきれいにする(05年5月号):

(九州地方整備局 熊本港湾・空港整備事務所 総務課 古島 ひろみ様

また、従来、抄訳された内容を原文と照合し、校閲する作業を国土交通省港湾局建設課国際業務室にお願いしていたものを国際港湾協会日本会議事務局でも分担することとした為、校閲機関名を各記事に記載することとした。

抄訳は、IAPHの記事を読み流していたが、より鮮明に記事の内容が理解できるというおほめの反応もあり、抄訳者の努力に報いる何らかの評価が必要ではないかとの意見があった、抄訳者の顔写真を載せる、優良抄訳者を日本セミナーに招待するなど今後色々な意見をまとめて参りたい。今回は、これまでの抄訳者の一覧表を下記に記すに留めた。

各号に掲載した抄訳者リスト

所属機関	抄訳者氏名	2号	3号	4号	5号	6号	7号	8号	回数
近畿地方整備局 港湾事業課	1 佐藤 文郎								4
近畿地方整備局 総務部人事課	2 坂上 朋子								3
中部地方整備局 港湾計画課	3 安谷 覚								3
九州地方整備局 熊本港湾・空港整備事務所	4 古島 ひろみ								4
国総研 港湾システム研究室	5 柴崎 隆一								2
港湾局 環境整備計画室	6 福元 正武								2
港湾局 環境・技術課	7 田中 創								2
国総研 港湾計画研究室	8 安部 智久								1
横浜市港湾局	9 加藤 晴子								3
近畿地方整備局神戸港工事事務所	10 竹内 信夫								1
北陸地方整備局新潟港湾空港技術調査事務所	11 小野 木宴子								2
港湾局 建設課国際業務室	12 鈴木 健之								1
九州地方整備局 港湾管理課	13 野村 浩嗣								3
近畿地方整備局 和歌山港工事事務所	14 黒川 文宏								1
横浜市港湾局	15 三上 裕、荻原 浩二、柿本 達郎、 小野 史絵、鈴木 朝子								2
関東地方整備局 東京空港整備事務所	16 永岡 勝典								1
港湾局建設課付	17 渡邊 弘								1
近畿地方整備局 和歌山港工事事務所	18 大總 学								3
中部地方整備局 港湾計画課	19 福井 聡								2
中部地方整備局 港湾空港部 港湾事業課 補助係	20 木原 弘一								1
近畿地方整備局 和歌山港湾事務所 経理課 経理係	21 中村 達夫								2
東北地方整備局 港湾計画課 課長補佐	22 鈴木 崇弘								1

また、上記表からも明らかな様に、抄訳者は、基本的には国土交通省の若手の職員を中心としたボランティア名簿に登録されている方々へ、国土交通省港湾局建設課国際業務室から抄訳希望者募集のご案内を発送し募っているが、港湾管理者の若手職員の方々にお願いしてはどうかという案もあり、ご意見をお願いしたい。

6.会員募集活動

前号から会員加入を頂いた方々は、付録の会員名簿に示す様に以下3名の個人会員の方々であった。

蓮見 隆 (株)佐藤渡辺顧問)

村田利治 (若築建設(株)常務執行役員)

難波喬司 (国土交通省関東地方整備局港湾空港部長)

正会員46団体、賛助会員1団体、個人会員50名の総計97会員と未だ少ない会員数で運営しているため、会員確保に努力を傾注する必要がある。会員から会員拡充の協力申し出も有り、今後広報活動、募集活動など推進して参りたい。

国際港湾協会 (IAPH) の動き

< 2005 年 7 月 ~ 10 月 >

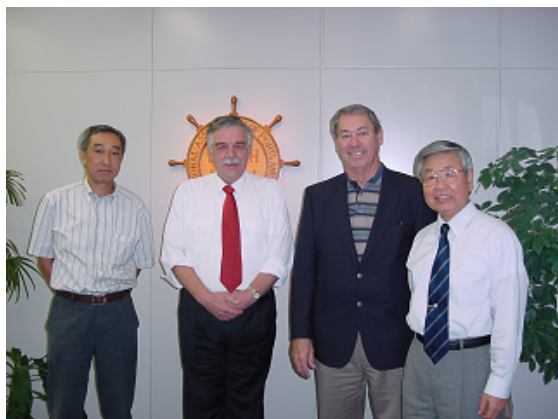
国際港湾協会 事務総長
井上聰史

1. 新会長、第二副会長、相次いで本部を訪れる

上海総会で IAPH 会長に選出された米国ヒューストン港のトップ、トーマス・コーネギ - 新会長は、就任後初めて 7 月 31 日から 8 月 3 日までの予定で東京の国際本部を訪れた。事務総長等と協会運営に関わる主要な事案について精力的な打ち合わせをおこなった。

また、国土交通省鬼頭港湾局長を表敬訪問するとともに、(財)国際港湾協会協力財団が主催する IAPH 日本セミナーに出席し、「港湾社会の課題と IAPH」と題して講演をおこなった。(講演の内容は、当財団発行の資料「第 18 回 IAPH 日本セミナー」に収録。関連記事：IAPH Ports & Harbors 9 月号)

さらに、9 月 7 日から 10 日には、上海総会でアフリカ・ヨーロッパ地域担当の IAPH 第二副会長に選出されたケニア港湾庁部長のギチリ・ドゥア氏が本部を訪れ打ち合わせをおこなった。ドゥア氏は、これまで副会長であった南ア港湾庁長官ガマ氏が同国鉄道庁長官に就任したため、同地域を代表する副会長職をめぐる選挙により選ばれたもの。



トーマス・コーネギ - 新会長
(右より二人目)



ギチリ・ドゥア第二副会長

2. ロスアンゼルスで常任理事会を開く

例年、IAPH 常任理事会は 10 月に開催される。常任理事会 (Executive Committee: Exco) は、各国の会員を代表する世界の理事約 100 名の中から選挙により選ばれた 18 名の常任理事および会長、第 1~3 副会長、直前会長、事務総長によって構成される。常任理事会は総会、理事会が決定した基本方針に基

き、協会の運営にかかわる事案の審議を行い、実施の進め方を決定する。今回は、日本からはアジア・オセアニア地域を代表する常任理事の国土交通省の成瀬進氏、安全・保安委員会の委員である日本港湾協会の笈隆夫氏が出席した。

今年は、IAPH50周年を記念して、発祥の地である米国のロスアンゼルスで10月4日から7日までの日程で開催した。約50名の常任理事および新しい専門委員会関係者が集まり、盛会裏に終了した。とくに、米国運輸長官のノーマン・ミネタ氏、ロスアンゼルス市長のアントニオ・ビジャレイゴサ氏が来賓として出席し講演された。さらに、50年前、IAPH第1回総会の議長を務めた当時のロスアンゼルス港の港湾理事会長ロイド・メンベック氏が高齡を押して出席され、集まったIAPH関係者から盛大な歓迎を受けた。



談笑するロイド・メンベック氏、IAPH会長、ノーマン・ミネタ運輸長官(写真左より)

常任理事会で審議された主要な事項について概要を以下に報告する。なお、詳細の報告は、IAPHより近々会議報告が関係資料とともに取りまとめられ配布の予定である。

(1) 専門委員会の作業計画

上海総会の理事会で決定をみた専門委員会の再編をうけて、新しい専門委員会のミッションと作業計画(2005-2007年)を審議の上、決定した。また、各委員会の委員長、副委員長を決定した。これに基き、IAPHの全会員に対して専門委員会への積極的な参加登録を呼びかけることとなった。詳細は、3.に後述する。

(2) 港湾関連の国際事案

昨年IMOで採択されたBallast Water Management Conventionの紹介とMARPOL条約により港湾への設置が義務づけられている船舶廃油処理施設の未整備問題が議論された。また、ISOで作業が進んでいるロジスティクス・チェーンの保安に関する基準(28000シリーズ)について、欧州代表事務所から説明があり討議された。最後に、法規委員会委員長から、国際避難港に関わる国際条約化の動向について紹介があり、IAPH

の基本的なスタンスの確認がされた。

(3) 上海総会の終了報告

上海港の陸社長から、本年 5 月に開催した IAPH 上海総会の総括報告がなされた。会長から、ホスト港の絶大な努力と貢献にたいして改めて感謝の意が表された。

(4) 米州機構港湾委員会との協力協定

米国ワシントンに本部を持ち中南米やカリブ諸国をも含む多国間政府機関である米州機構(Organization of American States)の港湾委員会(Committee on Inter-American Ports)と、IAPH は協力協定を結び、相互の協力を今後活発に実施していくこととした。

(5) ハリケーン・カトリーナ及びリタ被災への見舞い

本年 8 月末から 9 月にかけて、米国ガルフ沿岸には強力なハリケーン・カトリーナおよびリタが続けて上陸し、1000 名を越す死者を出すなど米国史上最悪の自然災害を引き起こした。壊滅的な被害を被ったニューオーリンズ市および港湾をはじめ被災者に対し、IAPH として見舞いの決議を行った。

(6) 特別発表および討議

ロング・ビーチ港のナッツ女史から、同港の包括的な環境対策計画「グリーン港湾政策」の紹介がなされた。とくに船舶への陸電供給システムをはじめ、港湾における排気ガスによる大気汚染の削減の取り組みが詳しく説明された。

また、昨年 7 月に実施されて 1 年を経た ISPS コードへの取り組み状況や問題点など港湾セキュリティについて、ロスアンゼルス、ロング・ビーチ両港を港長である米国沿岸警備隊責任者、日本港湾協会の算理事、ロッテルダム港のモレマ部長、リガ港のロギノフ局長から発表がなされた。

さらに、近年のコンテナ取扱いの急増により、世界の主要港湾が直面する港湾の混雑問題とそれへの対応について、発表と議論がなされた。上海港湾会社の陸社長、ロス・アンゼルス、ロング・ビーチ両港が設立したピアース社のワーゴ社長、ハンブルク港のハーティエン計画部長が、それぞれの取り組みについて紹介した。

(7) 新しい広報活動

50 周年記念の一環として、IAPH 活動を会員のみならず世界の海事関係者や経済関係者にひろく広報するため、「IAPH 年報」をはじめ出版した。また、IAPH ホームページの機能強化と使いやすさの向上を目指して、その改定作業に着手することとした。

(8) 今後の会議日程

12 月 4 日 - 7 日まで、アフリカ/ヨーロッパ地域会議を汎アフリカ港湾協力の総会に併せてケニアの首都ナイロビで開催する。今年 1 月に開催した東京フォーラムを皮切りに、世界各地で IAPH50 周年記念行事を展開してきたが、そのフィナーレを計画している。

また、来年 2006 年の中間年理事会はインドのムンバイで開催することと決定しているが、インド港湾協会ラジャン専務から計画の概要が説明された。

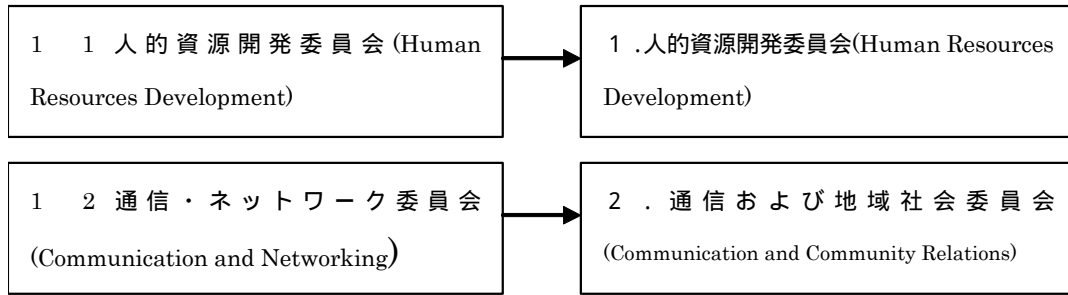
さらに、来年の秋には日本で常任理事会を開催することになる。開催地はムンバイ理事会までに確定することとし、時期は 10 月の第 2 週を目途に準備することと決定した。

3 . 専門委員会、新体制で参加募集スタート

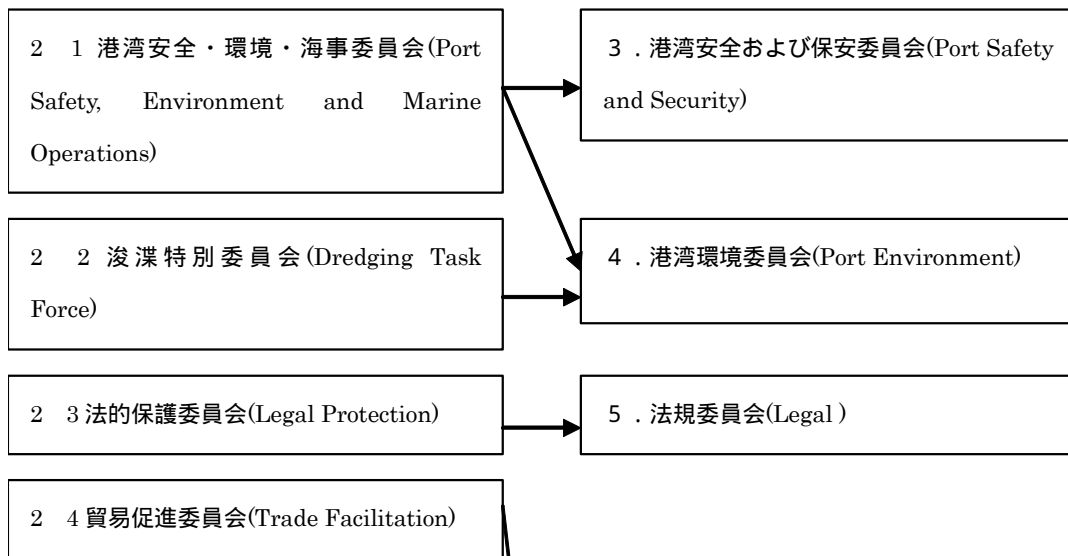
上述のように、IAPH 専門委員会は機構改革され一層の活性化を図ることになった。ロスアンゼルス常任理事会で新しい作業計画も詳細にまとめたため、正会員、賛助会員すべての協会会員に対し、これらの内容を伝えるとともに積極的な参加を求めて委員登録の手続きを開始している。IAPH 日本会議では、少しでも理解の便を図るため IAPH 関係資料を和訳し日本会員に配布したところである。

専門委員会の新しい構成は、3 つの大きなグループに別れて 8 つの委員会が次のように設置された。これまで 10 委員会であったものを再構成した。各グループは第 1 から第 3 までの副会長が全体委員長を務め、それぞれの委員会に委員長、副委員長を置くこととした。通常の作業は専門委員会ごとに進め、春の総会/中間年理事会および秋の常任理事会開催に併せて、グループ単位に委員会の合同会議を開催する。そのため、出席する委員は関係する委員会の活動にも参加することが出来、委員会相互の活動の連携も向上することが期待されている。

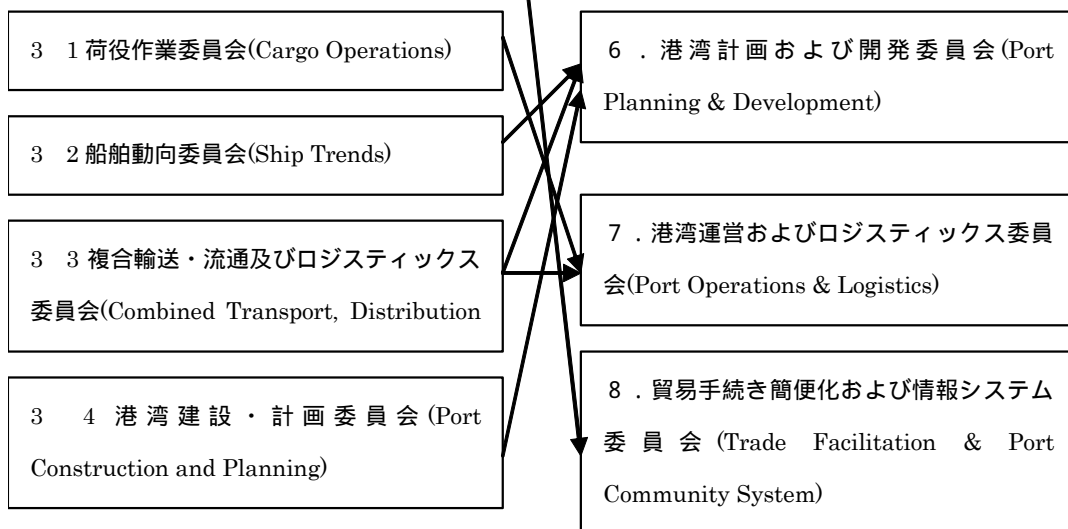
グループ 1：通信および訓練グループ(Group for Communication & Training)



グループ 2：港湾の安全、保安および環境グループ
(Group for Port Safety, Security & Environment)



グループ 3：港湾開発、運営および簡便化グループ
(Group for Port Development, Operations & Facilitation)



専門委員会再編成図

専門委員会の任務と2005年～2007年作業計画表

任務	2005～2007年の作業計画のテーマ
グループ1.通信および訓練グループ	
1.人的資源開発委員会	
<p>1. 発展途上港に対する職員の能力向上を支援する</p>	<p>1. 奨学金計画のこれまでの基金受領者に関しその結果を調査し役員会に示す報告書を作成する</p> <p>2. 長期計画委員会と共同して研修プログラムを評価し、協会に伝える計画を考案する</p> <p>3. 協会が調査し承認した研修プログラムのリストを作成する</p> <p>4. 研修に応募し費用の援助を受ける為の手続きをウェブサイト掲載する</p> <p>5. 2007年総会で「秋山賞」受賞を与えられる様エッセイ・コンテストを組織し実施する</p>
2.通信および地域社会委員会	
<p>1. 協会の内部、外部のコミュニケーションに関する見なおしと改善を行う</p> <p>2. 地域社会とのコミュニケーションをどの様に取り扱うかについて会員の為に知識ベース (knowledge base)を構築する</p>	<p>通信 伝達 広報関係の作業計画</p> <p>1. 新 P&H 機関誌の評価を1年間の発行後に行い、改良すべき事項を提案する</p> <p>2. P&H 機関誌の年間編集計画をチェックし、勧告を行う</p> <p>3. 協会の「ブランディング」管理</p> <p>a) ブランディングを一貫性を持って管理するための方針と手順を検討する</p> <p>b) 本部とともに新ブランディングの手引を作成する</p> <p>4. IAPH 担当者(Coordinator)の役割強化</p> <p>a) 担当者のリストの最新化を監視する</p> <p>b) 担当者(次席の担当者を含む)の役割を明確に定義し伝達する</p> <p>c) IAPH 担当者の会員組織の窓口としての役割を強化する</p> <p>5. 会員港湾が環境に対して実施している取組みを広く外部に伝える</p> <p>地域社会コミュニケーションの作業計画</p> <p>6. 地域社会コミュニケーションに関するケーススタディや最良の実施例などの諸情報をウェブの会員限定領域に掲載する</p> <p>7. 地域社会コミュニケーション(記事と出版)と最良の実施例に関する記事や出版物のリストを含む類似の領域を設置する</p> <p>8. 興味のある記事の発見とその情報を IAPH 本部に P&H 機関誌への情報として伝える</p> <p>9. 地域社会との関係をどの様に取り扱うかに関し、会員の為に知識データベースを構築する</p>

グループ2 .港湾の安全、保安および環境グループ

3 .港湾安全および保安委員会

- | | |
|--|--|
| <p>1 .港湾の安全、保安に係わる要請、対応および実施例に関する最新の関連情報を収集し、会員の為その情報を分析し要約する</p> <p>2 .国際海事機関 [IMO]、国際労働機関 [ILO]、国際標準化機構 [ISO]、世界税関機関 [WCO]、などの国際機関の議題に上っている港湾安全、保安関係の事柄に関し分析を行い協会の見解と対応を提案する</p> | <p>1 . 港湾の安全と保安に関連する国連その他の国際機関における動向や国際、地域、国家レベルでの動向に関し、港湾産業への影響に焦点を当てた論評や報告書を作成する</p> <p>2 . 港湾の安全と保安に関する情報の参考文献について注釈付きリストを作成し、これを更新する</p> <p>3 . ISPS コードの実施に関する問題を特定し、改正の提案や最良の実施例に関し協会に情報を提供する</p> <p>4 . ロジスティックチェーンの保安に関する展開を監視し、最良の実施例を収集する</p> <p>5 . 港湾における液化天然ガスの取扱いに関する技術的及びその他の動向を監視し、最良の実施例を収集する</p> <p>6 . 港湾における危険物取扱いに関し、動向を監視し、最良の実施例を収集するとともに、船舶間の積替えとコンテナ燻蒸についての最良の実施例を収集する</p> <p>7 . 港湾安全に関する技術的組織 (国際航路会議 [PIANC]、国際荷役調整協会 [ICHCA]、国際港長協会 [IHMA]、石油会社国際海事評議会 [OCIMF])との協力を強化する</p> |
|--|--|

4 .港湾環境委員会

- | | |
|---|---|
| <p>1 .大気質、浚渫・浚渫土砂投棄、土質改良、バラスト水、生物生息環境、船舶ゴミおよび廃油処理施設など、港湾に影響を及ぼす環境分野の動向を監視する</p> <p>2 .国際海事機関[IMO]、国際航路標識機関 [IALA]、国連開発計画 [UNCTAD]、国際労働機関[ILO]などの様々な国際機関で、港湾環境に関するIAPHの取るべき立場について協会に提案する</p> <p>3 .「グリーン港湾」の枠組を開発する</p> <p>4 .IAPH とPIANC との協定書に基づき、PIANC の作</p> | <p>1 . 国際海事機関のロンドン条約委員会と海洋環境保護委員会におけるIAPHを代表する意見に関して提案を行う</p> <p>2 . IAPH も参加する船舶廃油処理施設フォーラムにより開発された「不適切な港湾廃油処理施設に取組む行動計画の草案」と国際海事機関の国別実施活動に関する小委員会の活動を監視する</p> <p>3 . 港湾環境管理に関する参考文献の注釈付きリストを作成する</p> <p>4 . 国際的に港湾を調査し、実施中あるいは検討中の港湾環境政策を収集、分析する。その査結果を要約し、IAPH ウェブサイトに載せるため本部に提供する</p> <p>5 . その他の分野の「グリーン」計画に関する情報を収集し、それらの計画が如何にして開発され、何を行おうとしており、そしてその計画の利益は何かを分析する。(例えば、米国のエネルギーと環境設計のリーダーシップ計画[LEED]、欧州海港機構 [ESPO]のエコ港湾など)</p> <p>6 . 船舶に対する陸電供給の為の船と陸上の電気接続に関するIAPHの仕様を開発し推進する</p> |
|---|---|

<p>業グループへ IAPH の会 員が活発に参加すること など PIANC 環境委員会 と協力する</p> <p>5. 全米港湾協会 [AAPA]、 欧州中央浚渫協会 [CEDA]、浚渫協会世界 機関[WODA]、合衆国陸 軍工兵隊[USACE]、国 際浚渫会社協会[IADC] その他の機関や浚渫組 織との連絡を密接に続 ける</p>	<p>7. 「グリーン港湾」を目指した IAPH の取組みについて理 事会に素案を提供する(「なぜ IAPH が取り組むか」や 「便益は」など)</p>
<p>任務</p>	<p>2005～2007 年の作業計画のテーマ</p>
<p>5. 法規委員会</p>	
<p>1. 法規的な観点から港湾 管理者の集団的な利益 が問題となる事柄に関し 発議し、追跡し、研究し IAPH が取るべき行動に ついて提言する</p> <p>2. IAPH に関連する法的仕 組を創設する国際的な 場、特に国際海事機構 [IMO]の法律委員会の 動向を監視し、必要に応 じて調整を求める</p> <p>3. IAPH の他の専門委員会 に対して、国際機関によ り推進される国際的な法 的仕組や法的事項に付 いて支援を提供する</p>	<p>1. 法規データベースの更新</p> <p>2. 避難港問題の追跡</p> <p>3. 国連国際貿易法規委員会[UNCITAL]の追跡</p> <p>4. バラスト水条約の追跡</p> <p>5. 海難残骸物除去の条約案の追跡</p> <p>6. 国際的な法的枠組を適切に理解するため他の専門委 員会および協会員を支援する意見や報告書を作成す る</p>
<p>グループ 3 .港湾開発、運営および簡便化グループ</p>	
<p>6 .港湾計画および開発委員会</p>	
<p>1. 港湾施設の開発、計 画、設計、建設および維 持に属する情報を監視 し、収集し、分析し報告 する</p>	<p>1. 客船ターミナルの開発の計画ガイドラインを作成する</p> <p>2. 海運貨物・港湾取扱貨物、特にコンテナ貨物について の様々な予測を比較・検討し、貨物の動きに関する最 も確からしいシナリオについての報告をまとめる</p> <p>3. 中国、インドにおける港湾開発の状況を各港湾協会と 会員港湾の協力を得て取りまとめる</p> <p>4. 津波防護対策を研究しガイドラインを作成する</p> <p>5. 国際航路会議[PIANC]の作業グループと航路の寸法 形状に関し共同作業を行う</p>

7. 港湾運営およびロジスティクス委員会	
<p>1. 港湾を複合輸送のリンクやロジスティクスチェーンの結節点と考えて港湾サービス、港湾運営、港湾およびターミナル管理の改良に係る情報を監視し、収集し、分析し報告する、更に提言を行う</p>	<p>1. 港湾のロジスティクスチェーンの中での役割を強化する様々な事業や政策を検討し報告する。また、その役割を改良するための提言を作成する</p> <p>2. 「ドライポートあるいは内陸ターミナル」の開発に関する分析に焦点を当て、複合輸送チェーンにおける港湾の役割を強化する様々な事業や政策を検討し報告する、また、その役割の改良に関する提言を作成する</p> <p>3. 港湾の効率を改良する勧告を提言し、より良い港湾との意味有る比較が可能となる様に港湾ターミナルの生産性を計測するための基準を開発する</p> <p>4. モーダルシフトなど近距離海運の利用を促進する様々な政策を分析し報告する</p>
8. 貿易手続き簡便化および情報システム委員会	
<p>1. 貨物と船舶の動きを円滑にするのに必要な情報処理と情報の流れについて技術動向とその港湾への影響に関する情報を提供する</p> <p>2. 港湾産業の貿易手続き簡便化に影響する国際組織での動向を監視し、協会の取るべき立場について情報を提供する</p>	<p>1. 国際海事機関の国際海事交通簡便化委員会 [FAL/IMO]、国際税関機構[WCO]、国連貿易簡素化電子ビジネスセンター[UNCEFACT]、および欧州連合[EU]などの国際あるいは地域組織での貿易手続き簡便化および港湾情報システムの最近の動向に関する関連事項を監視し分析する</p> <p>2. 最先端の港湾情報システムの例を分析し、すぐれた実施例について報告する</p> <p>3. IAPH の IT 賞を見なおし改良案を提言する</p>

専門委員会に議長・副議長表

委員会	委員長	副委員長
専門委員会		
通信および訓練グループ	調整議長 :第 1 副会長 オー・シー・ファン (O.C. Phang) クラン港 マレーシア	
人的資源開発委員会	エディ・ブルーニクス (Eddy Bruyninckx) アントワープ港湾局 ベルギー Eddy.bruyninckx@haven.antwerpen.be	空席
通信および地域社会委員会	ジョセ・ペロ (José Perrot) ルアーブル港 フランス Jose.perrot@havre-port.fr	アブドル・ラヒム・アブドル・アジズ (Abdul Rahim Abd Aziz) ペナン港 マレーシア rahim@penangport.gov.my
港湾の安全、保安および環境グループ	調整議長 :第 2 副会長 ギチリ・ドゥア (Gichiri Ndua) ケニア港湾局 ケニア	
港湾安全および保安委員会	ピーター・モレマ (Peter W. Mollema) ロッテルダム港 オランダ Peter.mollema@portofrotterdam.com	リチャード・ロリチ (Richard Lolich) 米国海事局 (MARAD) 米国 Richard.Lolich@dot.gov
港湾環境委員会	ジェラルディン・ナッツ (Geraldine Knatz) ロングビーチ港 米国 rebaza@polb.com	デイビッド・パドマン (David Padman) クラン港湾局 マレーシア david@pka.gov.my

委員会	委員長	副委員長
法規委員会	フランス・ヴァンゾーレン (Frans van Zoelen) ロッテルダム港 オランダ F.van.Zoelen@portofrotterdam.com	ジャッキー・ブラムス (Jacques Braems) ダンキルク港湾局 フランス jbraems@portdedunkerque.fr
港湾開発、運営および簡便化グループ	調整議長 :第 3 副会長 バーナード・グロスクロス (Bernard S. Groseclose Jr.) 南カロライナ州港湾局 米国	

港湾計画および開発委員会	成瀬 進 国土交通省 日本 Naruse-s2q5@pa.thr.mlit.go.jp	ウオルガング・ハーティエン (Wolfgang Hurtienne) ハンブルグ港湾局 ドイツ Wolfgang.hurtienne@hpa.hamburg.de
港湾運営およびロジスティックス委員会	ホセ・ルイス・エストラダ (José Luis Estrada) スペイン港湾庁 スペイン jlestrada@puertos.es	ヨセフ・バサン (Yoseph Bassan) イスラエル港湾局アシュドッド港 イスラエル yossib@israports.org.il
貿易手続き簡便化および情報システム委員会	サンティアゴ・ガルシア・ミラ (Santiago Garcia-Milà) バルセロナ港湾局 スペイン iaphtfc@apb.es	ブーウ・オン・カンゲ (Boo Won Kang) 釜山港 韓国 bwkang@busanpa.com

日本の IAPH 会員におかれては、専門委員会がさまざまな課題に関する最新の情報を交換し、国際的なネットワークを広げる絶好の機会であるだけでなく、会員の所属される港湾や企業、団体の国際的なプレゼンスを高めるうえで大きな役割を果たしていることなどをご理解され、これまで以上に活発な参画をお願いする次第である。

専門委員会への参加登録申し込み

国際港湾協会日本会議 事務局長 笹島 博

Tel : 03 - 5403-2770 Fax:03-5403-7651 Email:sasajima@kokusai kouwan.jp

安全保安委員会

(1) IAPH専門委員会第2グループ会合出席報告

日本港湾協会理事 笥 隆夫

平成17年10月4-7日にかけて米国ロサンゼルス市で開催された国際港湾協会専門委員会第2グループ会合(安全保安委員会、環境委員会および法務委員会)に出席しましたので以下の通り報告します。また、IAPH50周年記念行事として、あわせて開催された特別講演会にも参加しましたのでこれについても報告します。

1. ロサンゼルス会合の概要

- 1) 日 程 平成17年10月5日
- 2) 場 所 ロサンゼルス市マリーナホテル会議室
- 3) 出席者：ンドゥア第2副会長(ケニア港湾庁)
ファンデ・ラー、ファンデル・クリュイト(IAPHヨーロッパオフィス)
カマラ(コナクリ港)、ジャック(ダンケルク港)、モリソン(豪ニューサウスウェールズ海運庁)、ディオップ(ダカール港)、ファンデル・ウェイデ(アムステルダム港)、キセワ(ケニヤ港湾庁)、ファン・ゾーレン、モレマ(ロッテルダム港)、ナッツ(ロングビーチ港)、シュトリュイス直前会長、徳井(IAPH事務局)及び笥
- 4) 次回会合 平成18年4月9-12日ムンバイ中間会合開催時期に合わせて
- 5) 議事の概要

議論のポイント

上海総会で決定された方針に従い、従来の安全環境海事委員会(+浚渫タスクフォース)と法的保護委員会を、第2グループ(安全保安環境グループ)傘下の三委員会(安全保安委員会、環境委員会および法務委員会)に再編するため、各委員会の担当任務および作業計画を立案すること。

特に、作業方法、スケジュール、期待される効果を明示することが、議長から要請されました。

港湾環境委員会(委員長：ロングビーチ港ナッツ女史)

LA/LB港をはじめ北米西岸港湾における環境問題への積極的取り組み状況を反映して、ナッツ委員長からは、環境関係の政策及び対策実施事例の情報収集、普及及び途上国港湾に対する支援やIMOロンドン条約関連委員会をはじめとする国際機関への意見表明や協力などに加えて、各港湾の環境政策実施状況を評点付けしてある種のインセンティブを付与する「グリーンポート・プログラム」や、陸電供給プラグ・リールの規格などの「規格標準化」についても、この委員会で取り組もうとする積極的提案がありました。

グリーンポート・プログラムについては、主としてロッテルダム勢から、環境対策は港固有の事情に左右されるもので、統一的に評点付けすることは実務的にも困難であるし、意義も薄いと反対意見があり、他分野類似例の調査やその港湾への活用策について研究を続けることにされました。また、規格標準化については、ヨーロッパオフィスから ISO や各国工業規格・標準などへ実績を踏まえて採択されるようにしないと、普及上の支障になるとの指摘がありました。

北米西岸港では中国貿易の急増を背景に港湾混雑への対応とその裏面での船舶排気ガス対策、港湾荷役機械・車両の混雑・騒音・排気ガス対策などについて、積極的な取り組みを行っています。陸電供給プラグの規格については、中国船社の新造船投入に合わせて船側の対応を実現したり、北米西岸諸港で同一規格の共通採用などの努力を重ねてきているために、このような実務的動きを世界に広げていく（またそのイニシャチブをとる）という発想が委員長には強いものに対して、ヨーロッパ勢は標準化・規格化については国際機関で、ベストプラクティスは各港湾の固有の事情に応じて各々が、という立場に立つ傾向があります。



バージからの代替電源供給の様子

環境面では日本の各港湾における取り組みの広報については、非常に高く評価されるべき対策実施例があるにもかかわらず、これらを含めた各港の環境政策について、必ずしも広報を積極的に行っていない面があるかも知れません。委員長が作業計画を検討するために、世界中の主要港のホームページを検索したところ、日本の港湾には環境(政策)が項目だてされていない港湾が多かったと指摘されました。インターネット時代では、委員会会合への出席だけでなく、普段の広報活動の延長線上で、国際貢献が可能ということをも、もう少し意識すべきかも知れません。

安全保安委員会（委員長：ロッテルダム港ピーター・モレマ氏）

港湾の安全及び保安に関する規制・制度、取り組み事例など広範な情報収集及び普及ならびに各種国際機関に対する意見表明及び参加協力を継続実施。委員会会合は総会、中間会合、常任理事会の日程にあわせて年2回は開催する方向。

保安問題については、1)ISPS 実施上の課題をフィードバックして、IMO などに制度改善・変更をフィードバックすること、2)サプライチェーン全体の保安対策の動きの情報収集と活用など、また、安全問題については、1)LNG 船荷役安全対策についての情報収集と活用、2)危険物荷役安全対策、沖取り荷役やコンテナ薫蒸の実施例情報収集などが、当面の検討項目としてリストアップされました。

これらの活動を進める上で、PIANC、ICHCA、IALA、などの国際機関などとの緊密な連携が強調されています。ヨーロッパオフィスを中心にしたこれら機関との協力体制を継続することが、この委員会のバックボーンというような扱いです。

委員会メンバーについては、技術的検討における専門家参加の必要性から準会員の積極的勧誘が必要で、機関誌やウェブサイトを通じて周知公募することになりました。前 PSEMO(港湾安全環境海事委員会)のメンバーは引き続き委員として招請することとされました。

前 PSEMO(港湾安全環境海事委員会)委員長のファンデ・ラー氏から、とりまとめに代えて、現在のサプライチェーン保安対策に関する各機関のイニシャチブとその相互関係について発表がありました。一つは、WCO(世界税関機構)で進められている保安対策の「柱」(文字通り Pillars と呼ばれています)の流れ、もう一つは、米沿岸警備隊(USCG)の ISO グループが進めている検討の流れです。

保安対策の各種イニシャチブと相互関係

WCO Pillars	Custom to Custom Custom to Company	C-TPAT
USCG/ISO	ISO28001 Best practices in SCM security Management system for SCM security ISO28000	ISO28004
IMO/ILO	self assessment guideline (port facility security) IMO-MSA circ. 1131	

法務委員会

ロッテルダム港ゾーレン氏が委員長。

この委員会の任務は他の専門委員会の(法的)支援役であり、今回の第

2 グループへの再編は関係の深い委員会とのシナジー効果もあり、有効との委員長発言がありました。

委員会プロパーの作業としては法務データベースの作成があげられます。現在は、データベースは英語版のみとなっていますが、これを、まず仏、西語に翻訳し、次の段階で中、露、アラビア語、日本語に翻訳することを検討することが話題になりました。非公式ではありますが、仏、西の出席者からは各々の国による協力については可能との前向きの発言がありました。費用の負担・支援方法についても議論が行われました。仮に、IAPHの予算が投入される場合には、データベースへの自由アクセスは会員に限定するのが筋との議論がありました。一方で、このデータベースを会員勧誘の武器に活用できるのではないかとの議論もありました。

この委員会の活動を支えるデータベース作成・翻訳・更新などについては、作業分担協力が不可欠で、各会員の協力が要請されました。

この委員会の前身は、法的保護委員会との名称でしたが、会員活動におけるライアビリティや法的権利保護などの受け身のテーマのみが課題ではないので、今回の再編にあわせて「法務委員会」に改称することにされました。

常務理事会

以上の議論結果を、各委員長が常任理事会に報告、ほぼ、提案通りに承認されました。

他のグループ所属委員会も含めた担当任務及び作業計画については、事務局よりの報告をご覧ください。

2．特別講演「グリーンポート政策について」(10月6日)

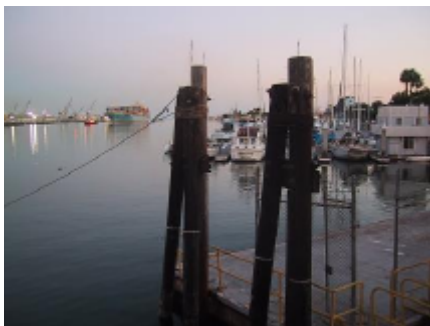
ロングビーチ港ナッツ女史から、同港のグリーンポート政策についての紹介がありました。

隣接するロサンゼルス港とならんで環境政策には積極的な取り組みを行っています。環境政策にもともと先進的なカリフォルニア州に属していることもありますが、中国貿易のゲイトウェイ港湾として「混雑」する両港としては、貨物のスムーズな取り扱いには、道路混雑問題の解消、騒音振動問題、排気ガス対策、生態系保護を含めた水環境対策、エネルギー対策などを総合的に進めることが、一番持続可能で経済効果も大きいという認識に立っているようです。(日本港湾協会機関誌「港湾」平成17年4月号にも関連記事が出ていますので、参照ください。政策パンフレットについては、国際港湾協会事務局なり、日本港湾協会までお問い合わせ頂ければ、コピーをご覧いただくことが可能です。)

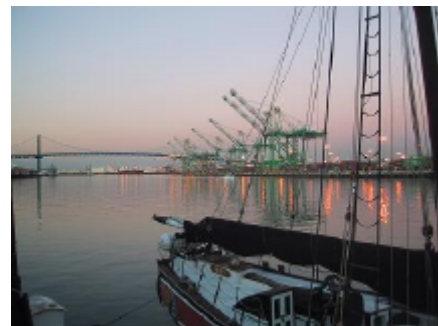
地域ぐるみの環境への取り組みについて、印象に残ったことを何点か報告したいと思います。第一には、いわゆる環境対策よりも幅広い取り組みとして、オフピーク荷役奨励政策が導入されていたことです。地元の港湾荷役・運送関

連企業で構成される PierPASS と称する非営利団体を通じて、ピーク時（午前 3 時から午後 6 時まで）の貨物に対して、1TEU あたり 40 米ドル、40-footer など大型コンテナについては 1 個あたり 80 米ドルの「交通量緩和料金」を徴収し、オフピーク時荷役に伴うターミナルオペレータの負担増の支援に充当する制度です。

（この団体の責任者から、この制度の概要について特別講演がありました。）平成 17 年 7 月末から運用開始になったそうです。ロサンゼルスといえば道路混雑で悪名の高いところですが、制度導入で目に見える変化が起きているようです。貨物取り扱いの効率性向上面だけでなく、結果としての大気環境への改善効果もあわせて高く評価しているようです。



18 時以降の本船入港



マリーナの対岸にコンテナターミナル!!

第二には、港湾関連車両や機関車のディーゼルから LNG 対応への切り替えにも積極的に取り組んでいることでした。一方で、より排気ガス負荷を減らすための鉄道ターミナル計画(内陸部への鉄道コンテナ輸送も相当のシェアがあるようです)について、隣接コミュニティの公聴会が新聞報道されていましたが、ヤードに集中出入りする車両の騒音・排ガスなどで紛糾している様子でした。環境意識の高い地域での港湾行政が直面する課題として、LA/LB 港のグリーンポート政策を推進する背景がよく理解できました。

不断の努力を積み重ねた結果として、港を案内する説明者のコメントにも、改善された生態系と港との共生を誇りにしている様子がよく伝わってきました。



多用される環境配慮型構造護岸



港内ブイに寝そべるアシカの群れ

3. 特別講演「港湾保安対策 施行後一周年」(10月7日)

4名から発表がありました。

日本の取り組みについては、筆者が発表しました。国内法制化の概要、国の財政支援措置、研修、訓練・演習の状況、ASEAN各国に対する人材育成・技術協力などについて説明しました。自身の経験をもとに、RSOを置かない日本の取り組みで、日本港湾協会やNPO港湾保安対策機構などの法人が講習の提供や、保安規程関連の調査協力で果たした役割と、先進港が発展途上港に支援協力をして地域ぐるみの保安対策の底上げを図ることの重要性を指摘しました。

ロッテルダム港のモレマ氏からは、同港の保安対策の概要について説明がありました。他のヨーロッパ各港もほぼ同様の状況とのコメントがありました。他の取り締まり官庁、地元市役所などとの連携体制、港湾施設保安対策から港湾地帯全体の保安対策、さらにはサプライチェーン全体の保安対策への協力に向けた取り組みの継続強化などの重要性について力点を置いての説明でした。

リーガ自由港のロジノフ氏からの発表では、同港の保安対策の枠組み、体制、実施状況についての説明が行われました。準備段階でのロッテルダム港(トレードパートナー)の指導協力についてもふれられていました。

USCG ロサンゼルス・ロングビーチ港責任者ネフェンジャー氏からは、立ち入り検査や不審船の拘束実績を含めたこの一年間の実施状況報告が行われました。

4. 雑感

世界中の港湾管理者がそれぞれに抱える課題点への取り組みについて、お互いの経験を踏まえて協力し合うことで、より効果的・効率的な取り組みができる事柄が沢山あるし、日本が培ってきた経験の中に、そのような形で還元できる成果が多々あると実感しました。かつて、私たちも国際活動を通じて恩恵に浴してきたことはたくさんあると思います。そろそろ、学び取る場としてだけでなく、世界の港湾の発展、そしてそれを通じた平和の実現のために、もっと積極的に国際港湾協会の活動に貢献することを、日本の港湾関係者、とりわけ港湾管理者の皆様方をお願いしたいと思います。

とくに、これから情報の共有については即時性、同報性が重要視されることになると思いますが、各種会合へ継続参加による人脈形成のみならず、日頃のウェブサイトを通じた情報発信、情報交換などでも国際貢献できることはたくさんあります。専門委員会再編を契機に、是非積極的な取り組みをお願いします。

(2) 港湾計画・開発委員会の今期活動予定について

2005年11月

東北地方整備局 成瀬進

1 . 会議での議論の内容

LA で開催された常任理事会と同時に開催された専門委員会は、通常の個別の専門委員会ではなく、それぞれの委員会の今後2年間(正確には2007年春までの1年半)の活動方針を議論するキックオフミーティング的なものである。

私が委員長を務めることとなった港湾計画・開発委員会(従来の名称は港湾計画・建設委員会)については、港湾荷役など他の二つの委員会とともに、第三副会長が議長となって今期の活動方針について議論された。また、この場での議論は翌日の常任理事会にも報告され、港湾計画・開発委員会の活動方針は委員長提案どおり了承された。

以下に、常任理事会で了承された港湾計画・開発委員会の今期(2007年春の総会まで)の活動内容を報告する。

2 . 港湾計画・開発委員会の今期の活動内容

旅客船ターミナルの計画ガイドラインの作成

- ・ 以前の港湾計画・建設委員会からの継続プロジェクトである。
- ・ 現在は、米コンサルタントの協力を得て、委員長がドラフトをとりまとめ中である。
- ・ 年末までのドラフトレポートをとりまとめ、以前の委員会メンバーの意見を入れて、最終レポートを2006年の理事会までに作成する。

コンテナ物流の予測に関するプロジェクト

- ・ 世界のコンテナ物流の予測情報を収集・分析する本プロジェクトを今期の本委員会のメインプロジェクトと位置付けている。
- ・ 世界のコンテナ物流に関する長期予測(国際機関、民間コンサルタントなどが実施したものを)を幅広く収集し、その手法、前提、予測結果などについて比較する。また、地域ブロックに関する予測も収集する。
- ・ 委員会メンバーのコメント等を踏まえて、予測を様々な観点から評価する。
- ・ 最も確度の高い(高そうな)予測を特定し、可能であればその予測に対応した地域ブロックごとの港湾施設の需給関係についても分析する。

BRICs 諸国の港湾開発

- ・ 港湾需要が急増し港湾界で重要度が増してきていながら、一方であまり情報のない国々の港湾の状況についてとりまとめデータブックを作成する。
- ・ 委員長が統一的なデータ収集フォーマットを提示し、関係国に協力を求める。
- ・ 当面、インドで開催される IAPH 理事会に合わせ、インドの港湾に関するセミナーを開催する。
- ・ また、中国の港湾については、委員会の中国メンバーを中心にデータブックのとりまとめを行う。
- ・ ブラジル、ロシア(その他も対象国とする可能性あり)については、IAPH メンバーが限定されていることから、今期は調査アプローチについて検討するにとどめ、データブックの作成は次期のテーマとする。

津波対策

- ・ 津波のメカニズム、津波対策施設、情報伝達システム、避難計画などを含む津波対策に関する情報を収集する。
- ・ 津波対策に関するセミナーを2006年秋の常任理事会開催時と併せて日本で開催し、その成果をとりまとめる。
- ・ 津波に関心の強いアジア・オセアニアの地域理事会が2006年始めにパキスタンで開催される予定であり、可能であればこの際にも委員会として何らかのアクションを取ることを検討中である。

PIANC との共同作業の推進

- ・ PIANC が設立した「航路緒元の検討WG」に参加し、港湾管理者の立場から意見を発信し、ガイドライン作成に協力する。

ポートオーソリティーは主導権をとらなければならない

Port authorities must take the lead

Dr Peter de Langen

最近、大半のポートオーソリティーは土地と基本的施設を民間セクターに提供し、それ以外の運営についても民間企業に任せるといって、地主としての位置づけをとっている。

厳密に言えば、教科書的な意味での地主型港湾はターミナル運営に参画しないし、クレーンや倉庫などの様々な港湾施設に投資しないものである。しかしながら、多数のポートオーソリティーは基本的な地主港湾の原則に忠実であるものの、実際には土地と最低限の施設を提供するのみでなく投資も行い、「港湾クラスター」全体によい効果を与えている。

「港湾クラスター」とは海港において船や貨物の到着に関連するすべての企業からなるもので、港湾周辺に存在するものである。この記事において、港湾クラスターに含まれる企業とは、ターミナルオペレーター、内陸物流企業、倉庫会社、港湾産業、海事法律家のようなサービス業者を含んでいる。

ポートオーソリティーの港湾クラスターの支配人としての役割は、「共同で解決しなければならない問題」を港湾の円滑な運営のための組織的な責任として解決することである。港湾クラスターに存在する多数の民間会社が、共同投資により利益をうけるが、フリーライダー（ただ乗り）問題により、そのような共同投資はほとんど実現しない。対照的に、ポートオーソリティーは港湾使用料や土地の賃貸料からそのような投資をするための原資を生み出すことができるのである。

そのような投資がなされている港湾においては、使用量や賃貸料は比較的高いかもしれないが、港湾情報システム、マーケティング、教育施設、革新プログラムの質は高いものとなる。

ポートオーソリティーが港湾クラスター全体の便益のために投資を行った 2、3 のすばらしい例として、たとえば、ロッテルダム、バルセロナのポートオーソリティーは、「港湾共同体システム」に投資している。ロッテルダムは、さらにニューヨークと同様、他の国々の港湾代理人にも投資している。一方で、バルセロナやハンブルクは内陸ターミナルにも出資している。人事的な見地では、ニューオリンズとルアーブルは港湾クラスター全体の雇用者向けのトレーニングや教育プログラムに投資している。

大きく様々な機能を持った港湾において、これらの投資は少ない港湾収入に比べてきわめて効率的である。受身のポートオーソリティーはそれらの投資を

しないということを意味し、結果として内陸ゲートの混雑や高価な情報料、労働者不足に伴う高労働者コスト、非効率的港湾マーケティング、もしくは港湾マーケティングが存在しないなど、「共同で行動しなければならない問題」につながるものである。

<資金マネジメント>

ポートオーソリティーは、地区の支配人としての役割を務めるために、二つの能力を備える必要がある。一つは投資判断を正しくする能力、二つ目は投資を効率的に実施する能力である。双方とも港に存在する民間企業の参加が必要とされる。

民間企業のサポートなしに、港全体に対してベストなやり方を見つけ出したり、プロジェクトが効率的に動いているかについて確信をもって進めたりすることは事実上不可能に近い。それゆえに、効率的な港湾クラスター運営のためは、ポートオーソリティーと民間企業のパートナーシップや責任の共同分担が必要となる。

しかし、プロジェクトの実施や費用の支払いを行う前に、ポートオーソリティーは、その投資がいくつかの基本的な条件に適合するかを検討する必要がある。まず、その投資が港湾クラスター全体に対して外部的な便益があるか、すなわちその投資が港湾クラスターにおけるさまざまな企業の競争力に寄与しなければならない。

二番目に、全体便益（ポートオーソリティー自身と港湾クラスターに存在する企業の便益）が投資の全体コストを上回らなければならない。

民間企業が投資を行う意向がない場合、ポートオーソリティーは投資額について、ゴミ回収などサービスへの直接課金によりできる限りの額を回収しなければならない。

それが不可能な場合、ポートオーソリティーは港湾使用料や土地賃貸料からの収入を浚渫などへの投資額に使うことができる。民間企業が投資に寄与したい場合、投資はパブリック・プライベート・パートナーシップ（PPP）として編成されるべきである。それらのパートナーシップは、内陸のターミナル施設など、パートナーシップ自身が提供するサービスに課金したり、マーケティングなど特段の課金なしに投資を行うこともできる。

ポートオーソリティーが地区支配人としての役割を務めることによる、港湾クラスターおよび経済全体への利益を念頭に置くと、ポートオーソリティーの組織は効率的に地区支配人としての役割を果たせるようなかたちになっていなければならない。

このことは、ポートオーソリティーの2つの重要な組織的特色を示している。すなわち、ポートオーソリティーの所有形態（民か官か）と地理的な観点（集権的か非集権的か）である。

<官か民かの観点>

公的なポートオーソリティーの必要性に対する古くからの議論は完全に正しいものとはいえない。ターミナル運営や土地賃貸における独占という民営のポートオーソリティーが引き起こすと思われる問題については、比較的簡単に規制によって防ぐことができるためである。

港湾施設の一部は公共財としての役割を果たさなければならないという議論も納得しうるものではない。民間企業への補助金は、公共財提供へ政策的選択肢として広く受け入れられている。

同じように、公的な計画が必要であるという議論も十分ではない。民間の計画能力が公的機関の計画能力に劣るという理由は何もない。

安全性の観点は、明らかに公的機関の港湾運営への参画の理由となるが、特定の安全管理者のほうが、公的パブリックオーソリティーよりも安全確保上、よりよい手段といえるかもしれない。

実際、港湾クラスター運営者としてのポートオーソリティーのあり方について考えることにより、公的なポートオーソリティーの必要性が説明しうる。民間ポートオーソリティーは実際のところ、全体の便益のための投資をする傾向にはない。というのも、それらの投資はポートオーソリティーの財務状況の改善よりも別の企業の収益を改善することにつながるものであるからである。

この議論からすれば、民間ポートオーソリティーは港湾クラスター全体便益のための投資が必要ないときのみ適切なものであるということになる。実際、単一ユーザー、もしくは少数のユーザーによって使われている港には当てはまるものかもしれない。しかし、それら以外の港においては、経済学的な見地から、港湾クラスター全体にとってポートオーソリティーの公的な所有がよりよい形態である。

イギリスにおいては、なぜロンドン港が公営で、フェリクストウ港が民営かということの説明するのに上記の論理が使われる。「運営権」はロンドン港において民間企業によって自主的に解決されていない「共同で行動しなければならない問題」の一例であり、公営ポートオーソリティーによって扱われているものである。対照的に、フェリクストウ港は一者によって使われている港であり、「共同で行動しなければならない問題」が特に存在しないものとなっている。

<国営と地域、市営かの観点>

ポートオーソリティーが港湾クラスターの支配人としての役割を果たすことができるようにすることは、適切な地理的な集中性にも関係してくる。一つの港湾クラスターは一つのポートオーソリティーによって管理されるべきである。

行き過ぎた集権化（たとえば、使用料設定、徴収、投資決定を国立ポートオーソリティーが行うなど）は、三つの理由から有効ではない。一つ目として、すべての収入が中央で回収されることから、各港を管理する支局において、効率的に港湾運営を行うインセンティブが限定されてしまうことにある。そのた

め、運営状況の監視コストが高つくことになる。

二つ目は、投資額と使用料のレベルが地方レベルで決定できないことである。つまり、港湾使用料が、受益できるサービスのレベルに沿った形で最適化されないということである。

三つ目は、政治的動機に基づいた投資判断が増えるということである。各港への投資が、各港それぞれの使用料収入に基づいてなされず、国家機関によってなされることから、地方支局を含む地方港関連者が投資を得るために陳情などのロビー活動をすることになる。これにより、実質的に、国立ポートオーソリティーは投資プロジェクトのコストと便益について客観的なアセスメントをすることができなくなる。

反面、行き過ぎた分権化も2つの理由から同じく有効ではない。ポートオーソリティーの管轄範囲が狭すぎる場合、管轄範囲の外側への新規投資によりよい効果が得られると思われても、それが実施できなくなる。これは、常に変遷する地理的条件の変化により、新しい場所における新しい港湾施設投資が必要となるということかもしれない。

二つ目に、管轄範囲の狭いポートオーソリティーは規模の経済利益を生み出すことができない。コンテナターミナル、貨物情報追跡システム、内陸施設、港湾内情報システムなど、同じような施設にそれぞれのポートオーソリティーが投資することになる。

それゆえ、適切な地理的な観点は、一つのポートオーソリティーが一つの港を管轄することである。この場合、港湾クラスターの企業はポートオーソリティーの業績を改善するというインセンティブをもつことになり、これが企業とポートオーソリティーの間の協力体制をより強固なものにする。これは、すでにロッテルダム、ミシシッピ川下流、マルモ、コペンハーゲンで実際に存在するものである。

最適な状況は、一港に一つのポートオーソリティーが存在し、港湾クラスター全体の便益を上げるための投資量を明らかにし、効率的に投資を行うために、官民協力が可能であれば周辺民間企業とできる限り協力していくことである。この公的ポートオーソリティーは直接的であれ間接的であれ、投資コストを港湾クラスターに存在する企業から回収していくであろう。

それらの力をもったポートオーソリティーは急速にその港の比較競争性を生み出していくことになるであろう。

(抄訳者 東北地方整備局 港湾計画課 課長補佐 鈴木崇弘)
(校閲 国土交通省 港湾局建設課 国際業務室)

行き詰まり

All bunged up

(概要)

現在、世界の多くの港は、増え続けるコンテナ貨物によって深刻な混雑状態に陥っている。様々な要因によって引き起こされたこの事態は、各国の経済活動に悪影響を与えるほどの大きな問題となっているが、根本的な解決は一朝一夕になされるものではない。この難局を乗り切るには、コンテナ輸送事業に関わるすべての関係者が力を合わせていくことが必要である。

「増加する港の混雑の問題を解決する魔法の薬はない」とディーン・ダビソン(Dean Davison)は、本誌に語った。

世界のコンテナ輸送産業は、ここ数年増え続けるコンテナの混雑に苦しんでいる。1960年代後半に国際コンテナ輸送が開始されて以来、コンテナ国際輸送量は毎年増え続けている。事実、1980年以来、世界のコンテナ取扱量は、平均で毎年9.5%の伸びを見せており、伸び率は継続的に貿易伸び率を数パーセント超えている。

加えて、2002年初頭の中国の世界貿易機関(WTO)への加入と、その結果生じた生産パターンの変化によって世界のコンテナ物流は更なる加速を起こし、その取扱量はここ数年でまた急激に上昇している。

しかしながら、この成長は諸刃の剣である。コンテナ取扱量の増加により海運船舶の利用率は上がるが、既存の港湾施設にとってこれはかなりの負担となっている。

おそらく2004年における世界のコンテナ港の混雑は歴史上最悪のものであり、2005年のピークシーズンにはよりひどい事態になると懸念される。

混雑自体は何も目新しいことではないが、2004年のそれが以前のものとは大きく異なっているのは先進国が過去最悪の遅れを経験したということである。アントワープ、ロスアンジェルス、ロングビーチ、モントリオール、ロッテルダム、シンガポール、サウスハンプトン、バンクーバーといった何百万TEU級のコンテナ港湾が貨物取り扱いにおいて大変厳しい難局を経験したのである。さらに悪いことに、長きに亘って最新式の貨物処理施設への投資を行ってきたと賞賛されていたにも拘らずこの状況が起こったのである。

不満の原因

この状況に至る多くの潜在的な理由がある。しかし、一般的には港湾管理者やターミナル運営会社が自分たちの施設や資源にのしかかる需要を正しく予測し、対応することが出来なかったせいだとされている。とりわけ中国の輸出の増加についてはかなり過小評価がされており、このことによって中国からの

製品を輸入している主要港(ロスアンジェルス、ロングビーチ、ロッテルダム)が最も多くの影響を受けることとなったのである。

他方、過去3年間のブラジルでの爆発的な輸出の増加は国内の港に対する過小投資も重なって国中で重大な問題を引き起こし、イタジャイ、サントス、サンパウロが最もひどい混雑に陥ったのである。

加えて、港湾管理者の中には超大世代のコンテナ船のサービスが増加することに対して十分な対応をしてこなかったのもあるように思われる。このような超大コンテナ船は、輸出入、積替えなどの作業に長い時間のかかるものであり、このことにより岸壁やヤードに負担がかかることとなる。

ヨーロッパでの混雑の大半はインフラの問題によるものであったが、アメリカにおいては労働力不足が唯一最大の課題であった。夏季には、ロスアンジェルス港やロングビーチ港では一日当たり40人から50人の労働力不足が伝えられ、結果としてそれぞれの船に割り当てられるクレーン数が少なくなり、荷積降し時間が長くなって、岸壁の占有時間も長くなってしまったのである。

どんな原因であったにせよ、ヨーロッパと北米の混雑は限られたゲートのキャパシティや、問題を抱えた鉄道施設、混雑した道路、トラック運転手の不足といった陸側の問題が合わさって起こったものである。結果としてターミナルの正常な貨物の流れに支障をきたし、結局はヤードでの渋滞が生じたのである。

問題解決

単純に言えば、港の混雑によって経済活動が遅滞し、国際市場での国家の総合的な競争力は低下する。コンテナの入出港に遅れが生じれば流通システム全体に悪い影響が出て最終的に行き詰まり状態を引き起こすのである。

2004年の9月、10月に南カリフォルニアで起こったこの問題の極みは、通常ならば35から50隻の待ちであるのに、90隻以上の船舶が停泊地で待たされたというものであった。この時は通常時に比べ入出港に著しく時間がかかっており、普段なら2,3日で済むところを8日から10日間もの停泊を余儀なくされた。

輸送にかかる経路を変更するという考えられるが、通常、輸送というものは常に最適なルートを選択して行われており、これを変更すればより多くの時間やコストを費やす結果となる。

新しい港の建設や港の処理能力を上げるということは分かりやすい解決方法であるが、実行には時間がかかり、即座に効き目のではない。新規建造は費用と時間のかかる選択肢であり、環境や資金の問題が先に解決されないといけない。

どんなケースにおいても港の処理能力を向上させようと思えば、陸上のインフラに負荷がかかり、輸送システムにおける混雑の問題がまた明らかとなってくるのである。また、より処理能力の高い施設の建設が常に可能なわけではない。例えば、南カリフォルニアのロスアンジェルスでは必要な土地が足りず、高価で時間のかかる埋立て事業によって新たな埠頭300および400を完成させたのである。しかしこの問題は地球規模の問題であり、全ての場所で同じよう

にいくわけではない。

単純に代替施設を建設しようとするのではなく、港には、まず既存の施設や労働体系をより有効に使い現在の能力をフル活用することが求められている。

飴と鞭

ヨーロッパでは2004年、CMA、CGM、Mediterranean Shipping Company、OOCLによってフィーダー輸送が活発となったが、これはイギリスの輸出入貨物を北ヨーロッパ諸港を経由するフィーダー輸送を視野に入れたものであった。この動きはサウスハンプトンやフェリックストウの混雑とも部分的に関連しているが、また、陸側の問題や運転手不足にも起因している。さらに、バージ船の運航者は、ライン運河のあちこちで深刻な遅れに直面し、7月と8月の一番ひどい時期には、ロッテルダムやアントワープで平均2、3日縛りつけられていた。通常のライン川曳航待ちは、24時間から36時間である。

またインド政府は、ジャワーハルラルネルー港の悪化する混雑に対して、一時的に「沿岸航海法」の規制緩和を行い、外国の運送業者にインド国内の港間の国際貨物の取次ぎを許可することで対応した。さらに隣接するムンバイ港の関税を下げ、そちらの港を使うよう奨励した。

他に考えられる対応策としては、荷出し人や受取り人に余裕を持ったスケジュールを立ててもらい、倉庫により多くの在庫を抱えてもらう、いわゆる「安全弁」という考え方もある。

将来の展望

ここ数年のコンテナ業界に打ち寄せている増加の波はすぐには収まりそうも無く、この混雑の問題も速やかな解決を迎えるようには思われない。

毎年の世界中のコンテナ港のコンテナ処理業務量は、2005年、2006年にそれぞれ12.1%、8.5%の伸びが予測されている。その先についてDrewry Shipping Consultantは2007-2009年において成長率は6~7%に落ちると予測している。これはコンテナ輸送の浸透による成長率の鈍化と中国へのアウトソーシングの先細りを想定したものである。

コンテナ取扱貨物量について言えば、2004年には3億56百万TEUだったものが、2005年には3億99百万TEU、2006年には4億33百万TEUになっているという見積もりがあり、2014年には、7億3百万TEUが世界の港で取扱われ、今日のほぼ2倍の数字になるものとも予測されている。

既に国内の港で高利用されているインドは、混雑する高い危険性を抱えている。新しいターミナル施設の着工が遅れているのは、部分的にはやっかいな役所主義、時間のかかる入札制度および許可手続きのせいであるとも言える。

世界的なベースで言えば、明確な答えは新しいコンテナターミナルの建設であるということになる。しかし、骨の折れる計画と環境制約が足を引っ張っており(特に北米とヨーロッパにおいて)新しい港の建設にはより時間がかかり、より実現困難なものとなっている。

港湾施設には、例えばダブルスプレッダ - のガントリークレーンやターミナ

ルの生産性を上げる為の情報システムなどの新しいテクノロジーが必要とされている。しかし決定的なことに、新しい投資は熟練した人材の雇用が必要になる。コンテナがターミナルに留まる無駄な時間を減らすことや利用率を高めることにも注意が払われるべきであるが、これらは輸入業者にとっては魅力的な事柄ではない。

その他の状況を改善する為の提案は、港への出入りの為のトラック専用レーンの建設である。このシステムはイタリアのラスペツィアにおいて Contship Italia Group によって成果を上げている。

さらに、内陸に有るコンテナデポットをより活発に利用することにより、沿岸のターミナルを空けて、インターモーダルと鉄道のさらなる活用を図るという考えもある。

おそらく長期的かつ効果的な解決を図るためには、サプライチェーンのあらゆるグループがこのプロセスに参加するかどうかを決め手となる。つまり、この混雑状況を完全に解決させるには、海運業者、港湾管理者、ターミナルオペレーターがロジスティックプロバイダー、トラック運送業者、鉄道関係者、政府とともにあらゆるレベルで協力体制を取っていくことが必要である。

Dean Davison はロンドンを基盤に活動する Drewry Shipping Consultants の上級顧問であり、海運やインターモーダル、港湾活動を専門としている。詳細は www.drewry.co.uk にて。

2004 年は、世界の最大級のコンテナ港湾のいくつかで、深刻な混雑が起こり世界中にコンテナの山が積み上げられた。

2004 年に混雑の著しくみられた港湾は以下の地域の港湾である。

- ・ 米国南カリフォルニア
- ・ 北ヨーロッパのベネルックス、英国
- ・ 地中海、特にハブ港であるイタリアのジオイアタウロウ港、ギリシャのピラエウス港、マルタのマルサックスロック港
- ・ インド
- ・ 西アフリカと南アフリカのダーバン
- ・ ブラジル、特にサオフランシスコドサルとサントスの南部港湾

(抄訳者 近畿地方整備局 和歌山港湾事務所 経理課 中村達夫)
(校閲 国際港湾協会 日本会議事務局)

マースフラクテ 2、産みの苦しみ

オランダ、ロッテルダム港は驚異的な伸びを示す貨物に対応するため、人工島であるマースフラクテ 2 を建設中です。計画の修正により、若干の工事の遅れがありますが、2012年の稼働を目指して整備が進められています。

ロッテルダムの報道資料：

驚異的な成長をサポートするための拡大計画について、

世界で 2 番目に大きい港、ロッテルダム港はいまだ成長を続けており、昨年の港の貨物処理能力は全体で 7%、コンテナに限れば 16%の伸びを示しました。今年も昨年以上の伸びが予測されており、第一四半期においては、昨年と同じ時期と比較しても 18%の伸び率となっています。

この喜ばしいニュースは同時に、港が取り扱える貨物量の限界、という課題をもたらします。この課題に対処するため、新たな投資が行われる予定であり、多くの会社では、追加雇用や何百万ユーロという設備投資が予定されています。港のあるスポークスマンは「ヨーロッパで最も巨大なこの港は目標に向かってトランシップの能力を上げ続けて行く」と断言しています。

この意見に沿うように、トランシップコンテナ専用のユーロマックスターミナルが 2007 年末までにマースフラクテに建設され、これにより今後中期的には十分なキャパシティーを備えることとなります。しかし、その先にはロッテルダムが埋立地において更なる港を拡張していくという、マースフラクテ 2 (MV2) という名の長期計画があります。これは現在の港と工業地帯を直接結ぶというプロジェクトですが、メインポートの拡大計画の一部であり、また、地域全体の社会環境の向上を目指す大きな計画の一部でもあります。

進捗と遅延

メインポートの強化（スキポール空港とロッテルダム港）、という政府の責務は、それ相応の理由により、オランダにおける重要な政策と考えられています。直接的、または間接的にロッテルダム港は相当な付加価値とそれによる雇用をもたらすためです。

ロッテルダム港湾局 (RPA) は、このプロジェクトに関するすべてのコストとリスクの責任を負っており、その費用は現時点で約 29 億ユーロと見積もられています。

オランダ政府は港の発展に関与していくため、RPA における重要な役割に 2006 年から加わって行く予定であり、また、公共施設整備費をカバーするため、プロジェクトに 7.26 億ユーロを拠出します。

MV2 の大きな目的は、ロッテルダムに更なる大きなキャパシティーを加えることです。拡大計画のディレクターであるロナルド・ポール氏は、P & H に

「初期分譲予定の企業用地は1000ヘクタール、または4マイル四方の広さであり、水深20mを備えた岸壁は世界でもっとも活気のある航路に直接アクセスできる場所に位置している。ロッテルダムは21世紀への発展に向けて新たなスペースを提供できる。」と述べました。

様々な要素があるからこそ新たな港の整備が進められていくわけですが、その中でもポール氏は世界的な貿易の拡大と中国経済の爆発的な拡大を重要視しています。

そして、「オランダはこれに対しての準備を怠ってはいけません。準備の遅れは、すぐに他港に対して取り返しのつかない遅れとなる。そうなればロッテルダムは抜港され、再び貨物を取り戻すことは、たやすいことではない。だから、われわれは潜在的な顧客の要望に応えるためにも成長を続ける必要がある。」とポール氏は断言します。

しかし、ロッテルダムは1月に寄せられたオランダ政府からの方針により、急速な拡大計画に、わずかではありますが行き詰まりを見せています。これは港湾基本計画の計画決定手続きであるPKBプラス中の細部計画決定条項の修正を求めるものでした。このことは、その結果として、少なくとも18ヶ月の工程の遅れが暗黙の了解として認められていたとも言えます。

当時、ロッテルダム港からは細部計画条項は、計画決定の一要素であり、用途地域計画の採択のように、より下部の組織によってなされる計画決定過程の後段で決められるべきものである。港湾基本計画自体は細部計画条項を決定していなくとも影響を受けず、政府の政策に適合しつつけるのであるが、こうしたことで様々なプロジェクトの細部の要素が実施されるか否かが不確かになった。」と公式に発表されています。

計画と建設準備

MV2は埋め立ての準備や建設等すべてを外注し、その運営はロッテルダム港湾局が実施する予定です。港湾局によると、リスクと計画の管理は、最も優れた過去の事例と国際基準に基づいています。

MV2の準備は本格化しており、MV2に関心がある企業を誘致するための手続きは5月にスタートし、2007年、初めての契約が結ばれるはずで

ポール氏は、クライアントの需要が発展の原動力であるという信念をもちています。彼によれば、「何年も空き地になるような無駄な投資を行うつもりはない。クライアントの需要次第で建設の進捗度を決定するからだ。」と述べています。

オランダ運輸大臣は8月末に国会にてこの計画を示す予定であり、次の18ヶ月で空間的な計画と環境を含めた法的手続きが完了することになります。

港湾局は、入札の方針である「設計から建設まで」というアプローチに従い、単独の企業に全体的なデザインから埋め立てまで請け負わせると公表しました。

6月中旬の期限までに、15の企業が入札に申し込みました。港湾局は、これらの企業名を公表しないかわりに、申し込み企業はすべて主要国際コンテナ

ターミナルオペレーターと有力船社である、と発表し、現在各企業と公式協議を行っております。

土地の埋め立ては North Sea に護岸を建設して土地を造成します。

事業はすべての入札手続きが完了しだい即開始されます。ポール氏によれば「2008年春に着手し、その4年後には最初の企業がMV2で貨物を取り扱い始める」とのことです。

プロジェクトは正確な時計の様に動き続けると断言し、「我々は港の処理能力を着実に成長させ、MV2においても、すぐに利用可能であるより多くの土地を提供することができる。今後も我々を求めてほしい。」と述べています。

マースフラステに関する更なる情報については、ウェブサイト www.maasvlakte2.com まで。

(抄訳者 近畿地方整備局 和歌山港湾事務所 工務課 大總 学)
(校閲 国土交通省 港湾局建設課 国際業務室)

目次

This month's cover feature investigates efforts to control the impact of shipping emissions on the environment.

今月の巻頭特集記事は、船の排気ガスの環境への影響を規制する取組みについての研究です。

1. 港と船舶間の空気をきれいにする 24 ページ

2. ロスはその活動をきれいにします... 米国西海岸の冷アイアン化 26 ページ

イエテボリはグリーンでいこう... 冷アイアン化に対する抽選 28 ページ

港と船の間の空気をきれいにする

Clearing the air between ports and shipping

本誌は、船からの排気ガスを制限する新たな海洋汚染防止条約の“Annex VI” についての問題点と要件を詳しく調べた

2005 年 5 月 19 日、排気ガスをきれいにし、港の内外でのよりきれいな大気環境をつくる目的で、新たに厳しい船舶排気制度が実施された。新鮮な空気を吸うことは喜ばしいことであるが、この法律は海運業者と港湾運営者にとって広範囲にわたる多くの課題を有している。

新しい規制は、国際海事機関、海洋環境保護委員会(IMO MEPT)によって案がまとめられ、73 年、78 年大会から海洋汚染防止条約 Annex VI として施行された。

この長くて読みにくい頭文字をつづった言葉と立法上の専門用語は、「船舶による大気汚染防止のための規制」と簡単にサブタイトル付けされ、また単に Annex VI としても知られている。

最初 1973 年に海洋汚染防止条約の形成で議題にあがり、それからつい最近の 1997 年に最終的に同意に至るのであるが、Annex VI によって制限を受ける大気質の統制の課題は、長くて困難な課題であった。しかし、発電所、車両や船舶の排気ガス中の酸化窒素(NOx)と二酸化硫黄(SO₂)にその原因の大部分が有るといふ酸性雨の研究の増加と時間をかけた環境に関するロビー活動の強化に伴い、海運業者が方針に従うことは時間の問題だった。

Annex VI は実現するまでに時間を要したかもしれないが、この時間は限界と排気ガスをきれいにするための必要条件を議論しつくし、海運業者が説得に応じるための時間をもたらし、また十分な国がこの法律を批准するに必要な定足数を確保するために用いられた。

空の限界

sky 's the limit

1990年にまでさかのぼると、ノルウェーは、船が毎年空気中に450万から650万トンのSO₂を噴出しているという見積もった論文を海洋環境保護委員会に提出した。これは全世界が排出する硫黄のおよそ4%に相当した。NO_xの排出はそれを上回り、500万トンに達し、全世界の排出ガスのおよそ7%を示していた。

はるか海上では、問題は微々たるものであると思われていた。しかし、イギリス海峡やマラッカ海峡の様な比較的束縛された環境では、大気汚染は顕著に悪化していた。同様に、様々な研究によってNO_x排出が港湾周辺で局所的な健康問題において、酸性雨への苦情に責任を負うのと同じ様に相当な責任を負うものであることが明らかとなっていった。

さらにまた、環境保護主義者は、オゾン層の破壊に関係があると海運業界を激しく非難していた。ノルウェー政府は、海運業者はオゾン層破壊物質(ODS)排出に関し相当な責任があるとの見解を示した。毎年、海運業界は、6,000トン以上のクロロ フロロカーボン(全世界の3%)を主にエアコンと冷却装置によって排出し、消化活動設備によって400トン以上ものハロン(全世界の10%超)を排出しているということであった。

これらの排気ガスの排出を減らす技術が存在するのは明らかであったが、その装置の取り付けを強制する法律は無く、対策を取る必要は無かった。であるからAnnex VIが導入される必要があるのである。

これらの研究に従って、海洋汚染防止条約の最新のアネックスはNO_xとSO₂排気物の排出に厳しい限度を定めて、その上オゾン層破壊物質の放出を禁止した。これらの規制の下では、エンジンは低速回転時(170rpm未満)にキロワット時当たり17グラム、あるいは2,000rpm以上でキロワット時当たり9.8グラム以上を排出するものは生産出来ない。SO₂放出を減らすために、燃料は、硫黄含有量4.5%を越えるものは用いることは出来ない。

欧州連合(EU)内においては、2007年までに年間50万トン以上のSO_xを海運業界から減らすことを定めている。EU声明によるとこれは「長期にさらされることにより少なくとも2,000人が失う命を減少させ、短期にさらされることにより750人が失う命を減らし、また呼吸疾患により入院する人を300人減少させること」に匹敵する。

ポンプで払う

Pay at the pump

車を所有している誰でも、燃料ポンプがここ数年で変わり、クラシックカーのための鉛を元にもどしたガソリンから、低硫黄、ハイオク、高性能ガソリンまで、大部分の国で、あきれるほど多種多様な燃料が現在提供されていることに気付くだろう。海運も状況は同様であり、現在船に利用できる様々なタイプと品質の燃料が、長い間利用可能であった。

低硫黄燃料の選択が排気ガスを減らす一番良い方法であるから、この多様性

は、新排ガス規制にとって大変重要である。Annex VI の下では、これら燃料は、より厳しく監視されることとなるため、海運業者には、多くの新しい規制と管理上の努力が必要となった。

例えば、船は、適切な機関から承認をもらって登録された会社からのみ正しい品質の燃料を積み込むことが出来るが、燃料の正確な硫黄含有量と燃料の構成を報告するため、燃料の領収書を保持しておかなければならない。この領収書は、それから少なくとも3年間の間、船内で保管しておかなければならない。それに加えて、燃料供給者は、船長とともに受け入れた船のマニホールで燃料のサンプルを取り、それをシールしてサインし、少なくとも12ヶ月は保持しておかなくてはならない。

かなり単純であるけれども、特定の地域では問題が複雑になっている。バルト海とイギリス海峡を含む地域は、SO₂排出規制宣言地域であり、ここでは、硫黄含有量が最大でたったの1.5%の燃料だけが許可される。それであるから、これらの地域で貿易する船は、単に低硫黄燃料だけで運用するか、あるいは多様な燃料タンクを持つ方法を採用する必要がある。そのどちらが高価であり、適切な地域で適切な燃料で走っているかを確かめるためには多くの法で規制を受けた状況での試験値が集められることとなる。

北ヨーロッパのSO₂排出規制宣言地域の近くより、むしろ西アフリカや南アメリカのような燃料の産出が集中する地域で、世界的な超低硫黄燃料不足が大きいとの懸念が、Det Norske Veritas Petroleum Servicesを含む多くの船舶評論家によって表明された。これは明らかに、実際の海運業者自身と、燃料積み込み港に関する巨大物流のドミノ倒し効果であるといえる。

規制実施管理

Enforcement Control

Annex VI は、2005年5月19日以降に建造される総トン数400トンを超える船で、船籍が協定に調印した国の船に適応される。この日以前に建造された船に対しては、適合するまでの時間的余裕の窓口が開かれている。

建造中または2000年1月1日以降建造されるどんな船も主ディーゼルエンジンはこの規制に適合したものでなければならない。主エンジンの改造も同様である。この主エンジン改造条項は、チューニングあるいは改良によって出力が増加するか大規模に取替えられて、その為規制の対象となったエンジンを意味する。

それに加えて、調印国はこれらの要件を将来修正する権利が有り、これは、より小さい船を含むことで、このことは必要であると考えられている。

アネックスの遵守を確実にする責任は調印国にあり、2005年5月19日以降、各国は領海内を航行する外国船に海洋汚染防止条約の要件に従うように要求することが可能になる。これらの船は、勿論後に、その船自身の国において認可される必要がある。

毎年の定期検査、5年ごとのオーバーホール定期検査の定期的な査定に従って証明書が認可される。港での検査は、随時行われるであろう。これら検査は、

船のエンジンからの排気ガスだけでなく、消化活動装置、冷却システムメンテナンス、燃料庫、焼却炉などを含んでいる。

狙いは船にあるが、港にも大気汚染を減らすことの役割があるという認識が暗にある。このように、当局の役目は、低硫黄燃料を用いる車や環境に優しいドックサイドクレーンを用いて港周辺における自らの排気規制を行う暗黙の義務である。

(抄訳者九州地方整備局 熊本港湾・空港整備事務所 総務課 古島 ひろみ)
(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)

ロスアンジェルス港その活動をクリーンに

LA cleans up its act

ロスアンジェルス港が直面してきた伝統的な大気質問題に長く影響してきた排出ガス問題について、本誌のウイルソン・ワトソンがこの汚染問題の解決の試みについて調査した

政治家と環境保護主義者にロスアンジェルス港の空気清浄化をせつつかれて、この地域の 2 港は、トラック、設備および入港船からの排出ガスを減少させる総合的な計画に着手した。

「冷アイアン化」 船舶エンジンの停止と陸電によるジェネレーター利用は、既にロスアンジェルスで成功しつつあるし、まもなくロングビーチでの使用されることとなるであろう。

ロスアンジェルス港は特にスモッグに影響を受けやすい。なぜなら、車、船舶及び工場からの排ガスは、太平洋からの卓越風と地域を取り囲む幾つかの山嶺により閉じ込められやすいからである。環境保護主義者は、港湾のスモッグの根本原因は、ホテル船であると不平を言う。これは、港湾とその周辺に排気ガスを次々放出している。そしてトラックも問題という、これは交通や貨物の積み下ろしのため何時間も停滞しているからだ。

両港は問題を軽減する様々な対策を計画している。その政策とは、古い、汚染しやすいクレーンや貨物運搬機会を新しいものと取り替えたり、完全な「冷アイアン化」システムとゲートのオープンをトラックが地域の高速道路上の混雑ピーク時を避けることが出来る様に調整すること等である。

ロスアンジェルスの多くのこの活動の中心に活動家市長のジェームス・ハーンがいる。彼は、長年スモッグで窒息している市内の様々な利害関係者に排出ガスの減少を開始させるように圧力をかけ続けてきた。3 月に開催された港湾で現在行われている努力を見直す会議で、ハーンは、「私は、自分の子供や隣人が呼吸する空気をきれいにすると宣言し、私の排出ガス減少計画が達成されるまでは休むことはない」と述べた。

空気質タスクフォース、これは昨年秋に初めて結成されたもので、3 月中旬に 2 日間かけて陸上及び海上排出ガス減少計画の見なおしを実施した。タスクフォースは、2025 年までの港湾の成長予測に対して、空気質を改善するための 60 以上にのぼる制御対策を分析した。タスクフォースが次ぎに提案するのは、港湾が成長し続けても、港湾関係の Nox と粒子状物質放出を 2001 年のレベルにもどすことを想定した政策概要である。

プラグにつなぐ

Plugging in

チャイナ SHIPPING は、ロスアンジェルス港で代替海事電力 (AMP) 冷アイアン化システムにサインした最初の船会社である。港のピア 100 で、代替海事電力は 8 億ドルを超える費用で整備し、2004 年 6 月から稼働を始めた。その時以来、8 台の代替海事電力受入装置を有するチャイナ SHIPPING のコンテナ船が数え切れないほど多くこのピアに着岸したと、港のスポークスマンであるセルカ・アダムス・ロペス氏は本誌に語った。代替海事電力に加えて、チャイナ SHIPPING では、昨年、更に大気汚染を防止するため、きれいに燃焼するディーゼルを備えた新船を整備し、カリフォルニアの港に寄港する船舶は全て新船とすることを宣言した。

しかし、新ターミナルに第 1 番目に着岸した船舶は、日本郵船のアトラスであり、その年の終わりまでには、この船の母港をロスアンジェルス港とする予定であり、その時までには、日本郵船ターミナルに代替海事電力装置を整備する予定である。日本郵船によると、アトラスがバースから電力を受けると毎年 NOx で 31 トン、粒子状物質で 1.4 トンの排出ガス減少に貢献することとなる。新日本郵船ターミナルは、その第 2 世代のもので、ボルトを調整するトランスを備えており、仲介物のバージを必要としないものである。

同時に、ロングビーチ港は、英国石油西海岸生産と共同して、その最初の冷アイアン化ターミナルを起こしつつある。

(抄訳者 国際港湾協会 日本会議 事務局)

本記事は前記事と関連する為事務局で抄訳を行った

トランスナショナルの時代

新井 洋一 日本大学総合科学研究所 教授

『これからは国際化の時代や。商売はな、多少問題がある頃が勝負のしどころやで』

「21世紀は国家の輪郭はもっと曖昧なものになるだろう。世界は相互に連結したものとなるだろう。あるいは好むと好まざるとにかかわらず、『トランスナショナルの時代』を体験する」と哲学者スティーブン・トゥールミンは教えている。

私の国際体験といえば、実は国内体験が中心だ。それをやや一方的だが、トランスナショナルの体験と捉えてみたい。印象深いのは1998年から「株式会社マイカル国際物流センター」に関ったことだ。

私はこの国際物流の会社の代表取締役社長となった。その頃、年間売上2兆円に及ぶ物販事業を営んでいた親会社のマイカルでは、ロジスティクス（物流情報担当）の常務として裏方の業務を総括していた。会社は、海外の商品をよりローコストでよりクイックに扱えるシステムを持つことが会社の競争力をつけるという判断から、川崎港に設立した。しかし、川崎に国際物流倉庫をつくることは、事務方を飛び越して会社のオーナーである会長が決定した。

会社概要は、川崎港のかわさきファズの敷地の中に、かわさきファズ株式会社から、一万坪の物流倉庫を借り受け、運営する業務内容であった。株主は30%が三井物産で、残りの70%がマイカルの出資によるものであった。ここに海外から輸入する商品を集中し、全国へ配送を行う国際物流の総合的な拠点の形成を目指し、20年間の賃貸契約を結んだ。倉庫は丸ごと1棟、マイカルの設計思想に基づき建設された。いわばオーダーメイドであり、流通面からは十分検討されてレイアウトが決められていた。

この時のかわさきファズ側のマイカルに対するビジネストークは、

当社は外洋コンテナターミナルを直近の前面に持ち、移送距離は最短の倉庫です。最新鋭のコンテナターミナルと提携でき、横持ちの無い高度な物流サービスが実現できます。

わが国発の本格的総合保税地域です。通関のスピードアップ、自前の総合保税対策など総合保税地域のメリットを最大限に活用できます。このような機能は港に立地しているからです。

といった内容だった。会長はこれをそっくり信じ、即決してしまったようだ。

私たちは後で会長に、「なんでここに立地してしまったのか。」とややいやみを言ったが、その時は「新井はん、商売というものはなあ、いろいろ問題があるというぐらいが勝負のしどころや。」「あんたもそういう考えをもたな、これから金持ちにはなれまへんで。」と逆に説教をされた。ちょっとあぶない話の好きな、憎めない人だった。私をマイカルに引っ張ったのも彼だったが……。今は故人となってしまった。

『わしが荷主や。誰から金をもらってるかわかっとるんか』

その後、ここに、海外からの輸入商品を集中させることを試みた。予想通りというか当たり前だが、前面のコンテナふ頭から直接センター搬入された貨物は、私がやめる5年間は一つもなかった。それでもファズ側はビジネストークが間違っているとは認めなかったが、今はどうだろう。それだけでなく、港特有の様々な煩わしい特性がかかってきた。例えば従業員は港関係者が指定する者を一定数採用しろとか、支払う賃金は指定する金額にしろとかであった。これは港湾については素人のマイカルの部長には理解できなかった。「なにをあほなことを言うてくるんや。」という発想だった。市の担当者も港関係者との板ばさみとなり、「マイカルさん、直接話してください。」という場面もあった。元気のいい大阪育ちの部長は明るく会合に出掛けていき「あんたら誰から金をもらっているか、わかっとるんか。わしが荷主や。物流は荷主が一番大切なんや。」と啖呵をきって帰ってきたが、なんの解決にもならなかった。

しかし、この部長の発想は国際的というかビジネスでは常識で、物流業に限らず全てのビジネスは全従業員が自分の会社は誰からお金をもらっているのか、すなわち「お客」は誰か、「マーケット」は誰かということを知っておくことは基本的なことだ。以前テレビ番組で、ある大港湾を持つ市長とその港の代表者であると紹介された港関係の企業の社長が対談していた。何気なく聞いていたが、その社長が「市長さん、この港は、港で働く人が世界で一番幸せな港ですよ」と自慢していた。しかし私はこれに引っかけた。なぜ「荷主が世界一幸せな港ですよ」という発想が出てこないのか。この社長にとっては港で働く人が港のお客なのか。港湾物流の客は荷主ではないのか。荷主の金を会社で分けているのではないか。これではだめだ。わが国の港の国際競争力の強化などは、いつまでたっても実現しないと感じた。

しばらくしてまた元気のいい部長が夜中に電話をかけてきて「川崎の組合がストをすると言いよります。」そして、「道路が使えんようになるのとのこと、そんなことが起るんですか。」という内容だった。調べてみると、かわさきファズ株式会社に、川崎港港湾労働組合協議会からスト通告があり、その中で、かわさきファズ株式会社に係る貨物の搬出入の全面阻止行動を通告してきていた。理由は、国際貨物が予定のように集まらないのはけしからん、といったことのようにだったがよくわからなかった。手前勝手な理屈と思った。なんとかしたいのはむしろこちらも同様だった。小売業は、一日物流が止まると、数十億円の損失に繋がる。信用の失墜にもなる。切れ目ない円滑な物流を維持するために、現場は文字通り血のにじむような緊張と努力を積み重ねている。そこにこの通告である。弁護士と相談すると、道路が港湾施設であることからやってやれないことはないかもしれないという頼りない返事だった。万が一を考え、スト中、物流の一部を別の場所の倉庫に移す検討を開始した。また同時に関係者には、損害が発生した場合には、損害賠償を請求させてもらうことがある、その額は数十億にのぼる可能性があることも説明した。実際ストは実施されなかったが、事前の準備費用は会社としての損失となった。

その後もいろいろあった。例えば、倉庫の中では24時間の物流活動を行っ

ており数百人の従業員が働いていたが、ふと気がつくると許可なく我が物顔で倉庫の中を安全対策と称して歩き回る集団がいた。流通倉庫の中は会社の戦略が見える場所であり、機密性の高い部分である。ここに管理者の許可もなくこの誰かがわからない第三者が侵入するということはビジネスルールに反する。見つけ次第追い出せと言っていたが、現場はトラブルを避け、なあなあにした。

いずれにせよ、港湾区域に立地して良いことがなかったと言ってしまうと仲間外れにされる。そこで良いことを思い出してみると、人里離れた大変広い臨港道路は倉庫に入りきれないほどトラックが集中する時でも、誰からも文句がこない駐車場の機能をはたし、内陸の市街地にある倉庫に比べ、大変有利だった。また、港湾管理者にも実情をわかってもらい、なにかと励ましていただき、気持ちが安らぐこともあった。

『これからは国際調達の時代や。中国担当は何をしとんだ』

国際物流ビジネスに関係しているというとエリートが携わる先端的な仕事集団のように受け止められる面があるが、実際はかなりアバウトな面があった。内部の話になるが、当時ユニクロが中国で安い労賃を元に安い衣料を大量に製作し、これを日本に持ち込み急速に売上を伸ばし利益を上げており、ユニクロモデルと言われていた。この手法は別に目新しいことではなかったが、ユニクロはこれを総合的なシステムに組み上げ独自のブランドを育て、生産から消費までをシームレスに繋ぎ合わせた。マイカルの中にも、「我々はすでに同じことをやっている」という自負心のようなものが漂っていたが、システム化はしていなかった。そこに会長が「これからは国際調達の時代やないか。ユニクロに負けたらあかん。」の大号令をかけ「中国担当は何をしとんや。」という業務命令を発した。国際グループはこれに軽率かつすばやく反応した。香港にいた衣料購入担当者（国際バイヤーと呼んでいたが）は、勢いにまかせて安いズボンをどっと買ってしまったようだ。その荷物が川崎の倉庫に突然現れた。現場から「コンテナ6本分のズボンが届いております、とうてい倉庫に入りきれませんわ。」という報告があった。担当バイヤーは国際化の先頭に立ち企業政策を先取りし誉めてもらおうと、はりきって大量に購入したのだろう。

ちょっと蛇足だが、この会社では「政策」という言葉が好きだった。政策商品、政策物流、政策店舗など、なにかとこの文字を付けた。これは、「トップダウンで文句を言うな」「新しいことでリスクはあるが、いずれ会社を助けることになる。」「挑戦」しろ。失敗もあるだろう。その時はまた考え直せ」「長い目で見ろ」といった意味があった。民間は「政策」という言葉にこのようなイメージを重ねているのか、と思った。しかしマイカルはその後この「政策思想」「挑戦思想」で行き詰まった。いずれにせよ、「大量のズボン」は政策商品ということで、皆が納得していたようだった。

後日このバイヤーとは香港で会った。一体どんなタイプだろうと気になった。彼は日本では到底はずかしくて着れないようなバランスを欠いた洋服に身を包み、昼は商品を検品しているという倉庫に案内してくれたり、夜は怪しげなカラオケ屋に連れて行ってくれたりと張り切っていた。しかし、その頃は本社

では鉛筆一本でも無駄にしないという緊縮経営が始まっていたが、海外グループにはその雰囲気はまったく感じられなかった。彼は国際バイヤーとしてのキャリアは評価されていたが、社内では適当な仕事が見当たらないといった評価だったようだ。憎めない明るいキャラクターを持っていた。この会社では国際担当は、大小こういった性格があったというやや偏見かもしれない。いずれにせよ、軽率でかつ決断が早いことは共通していた。普通の神経ではやっていけない仕事なのだろうか。私には無理だと思った。倉庫のズボンは結局、全国にばら撒いても1シーズンでは処理できず、結果的にはかなり高い物となったと思う。こういった行き違いは、ロジスティックスのシステムの不備という形で捉えられ、その後これを契機に「見える物流」のシステムが開発され、外国からの商品は常時、今どこにあるのかがわかるプログラムが共有された。

『川崎のクレーンにはいつもカラスがとまっているやおまへんか』

当時の社長の仕事は、時々家主であるかわさきファズ株式会社に出向き、担当者に家賃をまけてくれと頼むのが大切な仕事であった。そのときにいろいろと思惑違いを述べた。中でも前面にあるコンテナふ頭に貨物が入らないことが最大のこちらの切り札であった。担当部長は川崎ファズに、「おたくのクレーンにはいつもカラスがとまっているやおまへんか。いつ来ても動いているのは見たことおまへん」といやみを言って家賃交渉をしていた。このコンテナヤードはわが国で初めての全自動システムだと自慢していたが、このシステムが動いたことはなかった。

会社側というか内部でも、様々な思惑違いがあった。倉庫の構造については国際物流センターだからストックが多いだろう、ということから大変高い天井高とした。しかし通常の流通倉庫となったため、クイックな物流が主になった。上半分は空気のみが在庫されることになり、不経済な倉庫となった。

当初は、担当課長は張り切って各種の自動化の機器を導入したが、砂利道を所々舗装したようなシステムになり、割高になった。結局「カゴ車」と「カヨイバコ」を数千台から、もしくはそれ以上導入し、これを情報系に組み込んだシステムが最も効率的だった。

また倉庫は、従業員がそれほど働かないという設計だったが、これも店と直結する総合物流センターになり、結果は大人数が24時間働いたため、従業員のロッカーや休憩所などは大幅に不足し、さらにエアコンディションも取り入れてなかったため、夏は最上階は40度を越える気温になり、労働基準環境局から、冷房装置を入れるようにという指導を受けた。また、従業員の通勤のための公共輸送機関(バス)も当初は十分に整備されず、港ではほとんど人が訪れないマリオンという港湾市民施設の所でバス路線が終わり、そこからは本数が少なく、乗り換えの路線だった。駅から遠いためパートの人件費は市内よりも割高なものとなった。川崎市には毎年のように陳情したが、実現には数年かかった。さらには従業員は、昼飯はかわさきファズの食堂は遠いこともありほとんど利用せず、弁当屋の売り込む弁当を食すことが日常であり、食事の場所が足らなくなった。反面、自動販売機は予想外の収益をあげた。私の携わっ

た国際物流センターがこのような状況であった。こういった思惑違いはここだけの特殊なケースと言い切れるだろうか。私には同じようなことが他の場所でも、これからも起るのではないかと心配でならない。

「港湾ロジスティクス・ハブの形成」政策など、わが国の港湾政策の中心になっており、私は大いに親しみと期待を持っているが、その一方でなにやら一抹の不安を感じるのは私の生来の心配性のためだと思うが、ぜひよく検討してもらいたい。しかし、あまり心配性では「金持ち」にはとうていいなれないのだろうとは思いますが、そこが難しいところだ。

『トランスナショナルに見れば定年はありません。

しかし退職はあります。能力をみがきなさい』

話は終わりにしたいが、先々週安切符を買い、女房と二人でアメリカのロスアンゼルスへ行った。目的は 83 歳の世界的な哲学者であるスティーブン・トゥールミンが元気なうちに行っておこうというものであった。彼は 21 世紀の思想について、リーダー的存在だ。NHK が 20 世紀の知の偉人で特集もした。世界を理解するには、国の概念よりも「トランスナショナル」という考えが必要になってくると教えてくれた人だ。到着した翌日はスケジュールもなく、私が金持ちになった時に家を建てる参考にしたいと、女房と二人でビバリーヒルズ豪邸巡りという浮ついたツアーに、なんと 100 ドルも払って参加した。しかし、家は全く見えず、この森の向うに誰々さんの家がありますという内容であった。森づくりの参考にしかならなかった。それにしてもアメリカの金持ちの家は広い。

翌日、トゥールミンの自宅に招待された。トゥールミンは 83 歳であるにもかかわらず現役の大学教授であり、「アメリカには定年はないのですか」と聞くと「年齢によって人の能力を定めることは「差別」である。年齢は本人の努力で変えられるものではないではないか。定年という考えは国際的には通用しない。年をとって辞めるといふ人がいれば、それは能力が仕事に合わなくなったと考えるべきだ。当然年を取らなくても退職はある。私は毎年審査を受け、今でも現役だ。あなたも常に能力を磨き、現役を続け、能力が無くなった時点でやめなさい」という話であった。まさに「ジョブ・デスクリプション」の世界だ。

ちなみにトゥールミンの家はビバリーヒルズの裾野に広がる歴史的な町並みの中にある。いかにもエリートが住む町の一角であり、庭にはプールがあり、家の周囲に白いいバラが咲き乱れていた。私はもともと勉強が嫌いなのにこの後 20 年も続けるなど、えらいこっちゃなあとつぶやきながら退散した。

日本会議の新入会員に成って

(株)佐藤渡辺 顧問 蓮見 隆

平成17年9月1日 思い出一杯の国際港湾協会日本会議事務局長の仕事すべてを終了し、笹嶋さんに引継ぎをした後、改めて新入会員として受け付けをしていただきました。今後とも皆様方のお仲間としてよろしくお願い申し上げます。

平成15年4月22日 国際港湾協会日本会議設立総会が行なわれ、以前から港湾局等からの依頼もあり、事務局長を拝命してからあっという間に2年半が過ぎました。

設立総会に当たってはIAPHの井上事務総長さんをはじめ国際港湾協会協力財団や元々の母体が(社)日本港湾協会の国際問題委員会に有ったため、(社)日本港湾協会の方々にはすっかりお世話様になりました。設立総会も日本港湾協会の会議室をお借りして行なわれ、次ぎの日から、竹芝の国際港湾協会協力財団のフロアで机や椅子、小さな携帯用のパソコンまで借用して仕事が始められました。

何をするにもお金が必要で、とりあえず現金100,000円を家から用意し総会費用の支払い等仕事を始めました。必要な文房具や事務用品を買う暇もなく、或るものは家から持ち込みました。昭和47年5月15日沖縄が復帰し、宮古島の沖縄総合事務局管内の平良港工事事務所に転勤を命ぜられ時も、何も無い所から始めたことが懐かしく思われます。

その日から出来るだけ多くの方に日本会議の設立主旨を説明しご賛同をいただき、会費をお預かりしていかないことには事業予算は執行できません。染谷会長さん井上事務総長さんには主な所は既にその辺の段取りはしていただいてありましたが、なお井上さんと二人で勧誘分担を決めてお誘いを始める事が第一の仕事と成りました。

事業予算は“取らぬ狸の皮算用”では執行出来ないの、私の所属している当時(株)渡辺組の営業に出かける時等は常に鞆の中にIAPHや日本会議の規約と入会申込書を常備しておきました。日本会議は勿論の事、国総研等にはIAPH本部の説明もしっかりさせていただきその結果IAPH本部の会員勧誘まで成立させていただいた事が本当に良い思い出と成りました。

2年に1回の国際港湾協会の総会も南アのダーバンと中国上海での2ヶ所にお手伝いをさせていただきました。私自身国際会議には興味も有り、(社)日本マリーナ・ビーチ協会時代にロサンゼルスでの「マリーナの国際会議」では港湾局との共同論文「日本のマリーナ事情」の発表もさせていただいていますのでIAPHの総会も興味深々でした。総会では論文発表やテクニカルツアーのみに出席させていただきましたが、夜のイベントを含め会員の皆様方と共に大変有意義な経験をさせていただき本当に有難う御座いました。

ところで日本会議の活動の中で「IAPH 日本フォーラム」機関誌の発行があり、その主なものとして「Ports & Harbors」の抄訳が有りますが、現在港湾局の各地方整備局、港湾管理者等の若い方々にしていただいています。私も若い時代に横浜調査設計事務所時代御巫さんから翻訳を依頼された事等を思い出します。その見直しに毎号国際業務室の鈴木専門官(当時)に徹夜で作業をしていただき感謝しています。その原稿を編集する私も当事パソコンの機能・能力の未だ十分でない事も有り且つ抄訳は本意を捉え読みやすい文章に心がけるべく徹夜に近い事をせざるを得なかった事も有りました。

最近の1年間は国際港湾協会日本会議と会社の仕事をするのにパソコンを3ヶ所(IAPH・榊渡辺組・家)に置いて実施していましたが、何と云っても効率の良さではIAPH事務所(但しエアコンは休日等は余り効かない)での作業であり、榊渡辺組が休みに入る真冬の正月休み中の仕事は厚手のズボンをはいて、盆休みで真夏の日曜日の仕事は殆んど裸にて作業をしたことが今では懐かしい思い出になりました。

事務局長一人で且つ本来の会社の仕事を同時にするには大変な仕事量になってしまいました。港湾局、各港湾管理者、各協会及び民間会社の事務・経理或いは財務関係者である窓口の方々と各者各様の事務様式と手続きが有り、榊渡辺組が休みになると溜まったメールや手紙で一つ一つ処理をしていきました。そして会長印の必要な書類等請求書の作成発送を時期を余り違わず行はなければならず時間との勝負でありました。

会員の皆様にはいろいろとご迷惑をお掛けしました事を紙面を借りましてお詫び申し上げます。しかしお蔭様をもちまして初期の複雑な事務手続きも一たん決定させていただけた現在は大変スムーズに進めさせていただいており感謝申し上げる次第です。

日本会議の事務も今年の春からは国際港湾協会協力財団の栗屋さんが協会のみならず日本会議の事務の一部をお手伝いしてくださる事に成り万事OKとなりました。日本会議の仕事は完全に軌道に乗りましたし、皆様のお陰で事業を行う予算もほぼ安定してまいりました。

染谷会長、副会長、理事の皆様始め、素晴らしい会員(正・賛助・個人)の皆様のお陰で猛烈な忙しさの中に、国際港湾協会のスタッフ全員の方々と共に有意義で楽しい仕事をさせていただきましたことに深く感謝申し上げます。次第です。

本来この様に重要な仕事はしっかり人員と資金を準備して行うべきであり、元港湾局長OBの方からもその辺は大丈夫かとのご指摘も現在では会員の皆様のお陰様で徐々に良い方向に向かっています。

最後に先日8月1日の専門委員会報告会懇親会では花束を69歳にさせていただく名誉によくし、恥かしさと嬉しさで満ち溢れました。染谷会長さん、鬼頭港湾局長さんはじめ多くの会員の方々からは、ねぎらいのお言葉をいただき

本当に有難うございました。

今後は「国際港湾協会」・「日本会議」と言う素晴らしい組織を企画された諸

先輩方の意図を汲み、OBとしてまた会員として何らかのお手伝いができる事に喜びを感じつつ、私の出来ることをさせて頂こうと思っています。どうぞ今後とも相変わりがせぬようご指導の程お願い申し上げます。



日本会議事務職員栗屋さんから「花束受領」

(写真は国際港湾協会協力財団 加藤氏提供)

会員の声

青春という名の詩（サンフランシスコNapaの思い出）

菊池 宗嘉　MBC インターナショナル社長
IAPH Life Supporting Member
Bintulu Port Marketing Consultant

今年の夏、サンフランシスコ港湾の近く金門橋を渡りカルフォルニア有数のワインの産地 Napa Valley を訪ねました。ちなみに日本に輸入されるカルフォルニアワインはナパ渓谷地方の産です。Golden Gate Bridge の下方、アルカポネ等の収容で名があり現在は観光地のアルカトラス島 を横にサンフランシスコ港を行き来するコンテナ船が多数あります。

今春 IAPH 上海世界港湾総会でのサンフランシスコ港湾局の皆さんとの会話を思い出しつつ Golden Gate Bridge からコンテナ船の往来を眺め、途中、God Father で有名な映画監督コッポラ氏所有のワイナリーで4種類のワインを試飲、サンフランシスコから2時間のドライブで Napa に到着。その夜の Dinner Party で各国の知人、友人達とナパワインで懇談時、はからずも簡単なスピーチを頼まれました。席上ワインの助けもあり、私の好きな詩の一つアメリカの無名の詩人、南北戦争時の実業家サムエル・ウルマンの青春の詩を朗読したところ、すばらしい、感動したとの声と同席のアメリカ人、メキシコ人、カナダ人、英国人からありました。マッカーサー元帥が戦時中軍営で壁に飾り、日本では松永安左エ門訳等でご存知の方もあろうかとおもいます。80歳になっても青春を謳歌するウルマンの詩は生きる喜びと静かな感動を与えてくれます。サムエル・ウルマンは1840年生まれ、1860年リンカーン大統領就任、南北戦争で南軍に従軍2度負傷、84歳で無くなるまでアラバマ州バーミンガムで実業と教会の普及に努め、80歳で自費出版の青春の詩だけが残り幻の詩人として知られています。

英文と日本語訳の一部を紹介します。訳は詩の受け取り方、各々の人生、青春によって自由です。

Youth 青春 :

青春とは人生のある期間ではなく、心の持ち様を言う。

薔薇の面差し、くれないの唇、しなやかな肢体ではなく、

逞しい意思、豊かな想像力、燃える情熱をさす。

青春とは人生の深い泉から湧き出る清新さをいう。

ときには、20歳の青年よりも60歳の人に青春がある。

月を重ねただけで人は老いない。

理想を失うとき初めて老いる。

歳月は皮膚にしわを増すが、情熱を失えば心はしばむ。

60歳であろうと16歳であろうと人の胸の中には驚異に魅かれる心、おさな児のような未知への探究心、人生への興味の歓喜がある。

あなたの心の中に私の中に見えざる靈感を司さどる基地がある。
人から、神から美、希望、喜悦、勇気、力の靈感を受け続ける限り
あなたは若い。
靈感が途絶え、精神が皮肉の雪に覆われ、悲観の氷にとざされる時、
20歳であろうと人は老いる。
頭を高く上げ希望の波をとらえる限り、80歳であろうと人は青春にして
逝くことができる。

Youth: by Samuel Ullman

Youth is not a time of life; it is a state of mind; it is not a matter
of rosy cheeks, red lips
and supple knees; it is a matter of the will, a quality of the imagination,
a vigor of the emotions;
it is the freshness of the deep springs of life.
Youth, this often exists in a man of sixty more than a boy of twenty.
Nobody grows old merely by a number of years.
We grow old by deserting our ideals.
Years may wrinkle the skin, but to give up enthusiasm wrinkles the soul.
Whether sixty or sixteen, there is in every human being's heart the
lure of wonder,
the unfailing child-like appetite of what's next and the joy of the
game of living.
In the center of your heart and my heart there is a wireless station;
so long as it receives messages of beauty, hope, cheer, courage and power
from men and from the Infinite, so long you are young.
When the aerials are down, and your spirit is covered with snows of
cynicism and the ice
Of pessimism, then you are grown old, even at twenty,
but as long as your aerials are up, to catch the waves of optimism, there
is hope you may
die young at eighty.

(Samuel Ullman, Birmingham Alabama, 1840年生まれ、1860年南北戦争、南軍リー将軍のもとに従軍、1924年84歳にて死す。マッカーサー元帥はたそがれ迫る晩年、全文を在郷軍人会で一部書き換えて朗読。老兵は死なず消え去るのみ)



サンフランシスコ港の筆者



コッポラ氏所有のワイナリーで乾杯

リヴォルノみなと歩き

加藤 寛

(株)国際開発システム IDS 常務取締役

もう 20 年近く以前のことであるが、ヨーロッパのリゾートやウォーターフロントを紹介する雑誌の中の一枚の写真が私の目を引きつけた。白い船体のヨットが多数舳っている傍に歴史を感じさせる石造りの丸い塔がすっと立っていた。港の出入口を護る城門らしいその塔の堅牢さと丸みを帯びた姿の美しさはもちろんのこと、海に浮かぶヨットと城という組み合わせの妙に、しばらくの間見とれてしまったことを覚えている。いつの日か自分の目でしっかりと見てみたいと願った。

城や砦を配置し、海からの出入口をしっかりと護っているという日本の港の事例を、私はあまり知らない。近代以前の日本において海運が発達していなかったわけではないだろうが、わが国は鎖国政策を堅持する中央集権国家が 3 百年にもわたり統治するという安定国家であった。このことが、港は護らねばならないところであるという意識を希薄なものにさせ、港と城との組み合わせを今では新鮮なものとして感じさせているのかもしれない。しかしながら、港は強風や大波などの自然の猛威とともに外敵からも護るべき所であるという潜在意識は、同じ進化を遂げてきた人類に共有されている遺伝子のひとつなのではなかろうか。自然からも敵からも護られているという安心感が精神的な安定を呼び、周囲の風景をやさしく感じさせてくれるのかもしれない。

長男が受験生の立場を卒業した頃、何気なく、「イタリアにでも行きたいね。行くかい？」と誘ってみたところ、すぐに「行く、行く」と返事が返ってきた。自分自身イタリア行きに強い執着を持っていたわけではないためすぐに実行に移すこともなく、ズルズルと年月がたち、いつの間にか約束を果たしていない居心地の悪さを感じるようになってしまった。今年の暮れからは長男も就職活動を始めるという。そうであるならば、この辺で約束を果たしておかないと、不渡りになってしまいそうだ。彼の予定を見て、まだ夏の暑さが残る頃に出かけることにした。条件は一つ、「お父さんのみなと歩きにも、つきあうこと」。

ジェノバからフィレンツェに向かう途中で、リヴォルノに立ち寄ることにした。リヴォルノ港は、ジェノバ港、ナポリ港に次ぐイタリアで 3 番目に大きい港であり、旅客 200 万人、総貨物量 2,700 万トン、うちコンテナ 60 万 T E U を取り扱っている。年間 300 隻以上のクルーズ船の寄港する観光港であり、フィレンツェやトスカーナ地方、サルデーニャ島などを背後圏とする流通港湾であり、また石油化学工業等が立地する工業港湾でもある。16 世紀にメディチ家により港の建設が始まり、港と街の賑わいを図るために、世界中の誰もが当

地で自由に生業を行い、住むことができる自由港であることを 1590 年には定めており、この制度が 1860 年まで続いたという。斜塔で有名なピサまでは、今でも運河が通じている。港とともに発展した街（旧市街地）は港の直背後に広がっており、函館の五稜郭のように五角形の城壁によって守られ、周囲には運河がめぐらされている。運河は当時の貿易商人にとって富の源泉であり、運河沿いには歴史的建造物が多く立ち並んでいる。運河に囲まれた中は碁盤目の道路が縦横に走っており、道路によって区切られた一つの升目の面積が新興地域に比べてごく小さく、地図を見るとすぐに判別できる。

旅行鞆を引き摺りながら列車を降り、リヴォルノ中央駅の駅舎を出ると、駅前にはロータリー広場になっていた。当てにしていたバスの姿はなく、中央駅は街の中心部からも、港からも離れているようである。時間の節約のためにタクシーを拾い、「港の旅客ターミナル」へとお願ひした。運転手さんは、「何処へ行く船か」とかイタリア語交じりの英語で色々聞いてくるが、「船に乗るのではなく、ちょっとターミナルを見たいだけ」と日本語交じりの英語で答えると、少し困ったような表情を浮かべていた。それでも車を走らせ、市街地のわき道を抜け、ぐるぐると回ったあとで広大な埋立地に建つ小奇麗な 2 階建ての建物の前で止まった。「これが海の駅（マリタイム・ステーション）です」と言う。所要約 10 分、料金は 12 ユーロであった。

港の中に鉄道引込み線が入っており、その終点に「海の駅」が建っている。この建物は旅客ターミナルとして最近建てられたものらしく、待合室、食堂、バー、銀行、救急室、駐車場等が設備されている。小段を上った玄関正面にインフォメーション窓口があり、3 人のお嬢さん方がおしゃべりに夢中であったが遠慮なく話しかけ、市内地図をいただいた。漫画ちっくなショッピング・マップであった。お昼もとうに過ぎていたので、一階の食堂でパスタと特大ソーセージの昼食をいただいた。この食堂は、旅行者だけではなく、港の中のオフィスで働いている人たちも利用しているようであり、私達がカウンターに並んだ頃にはほとんどのメニューが売れ切れていた。食堂の窓からは、フィレンツェ泊地の穏やかな水面が望まれる。

「海の駅」の近くの旅客船埠頭には、「クルーズターミナル」と壁に大書された大きな建築物が岸壁に沿って建っているが、建物全体がひっそりとしており、活動の気配が感じられない。船客の乗降活動がない時間帯であったためだろうか。この建物を右手に見ながら、16 世紀に造られた「メディチ家の港」と呼ばれている地区の方へ護岸沿いに歩いていると、遮断機が突然下りてきて道路を通せんぼしてしまった。すると、その遮断機の向こう側にある橋がゆっくりと水平に回転を始め、橋台から離れた。橋が架かっていた水路の奥の船溜りから漁船が数隻隊列を組んでこちらに近づき、橋台付近に佇む私の目の前を通過して沖合へ行ってしまった。遮断機の操作や橋の開閉、漁船の集合、通過等は誰がどのようにコーディネートしているのだろうか。私達にとっては非日



常的な光景が、極めて日常的な所作で進んでおり、そのギャップを楽しんでいる自分がある。

この回転橋の袂にあり、今も船溜まりに出入りする漁船やボートを見守っているのが1521年に造られたといわれているヴェッキア城であり、一般には「古い城」と呼ばれ親しまれている。この要塞は海賊

の襲撃から「メディチ家の港」を護るために築造されたものである。「古い城」と呼ばれるのは、旧市街地の北端にもうひとつの城「新しい城」があり、これと区別するためではあるが、新しい城として16世紀のなかばに築造されている。「古い城」と「新しい城」は運河とトンネルによって今でも結ばれているという。その運河にはたくさんのプレジャーボートが係留されている。

税関ビルの前をとおり「メディチ家の港」の中央方向にさらに進むと、突堤式の棧橋が2本海に突き出ている。「古い城」に近い方の棧橋の基部には、「コンセッションに付き立ち入り禁止」の看板が立てられており、もう一方の棧橋は出入りが自由となっている。先端には、ベンチが数個設置されており、年配のご夫婦と



と思われる方が、じっと海に目を向けている。視線の先には、白い船体の客船が2隻静かに停泊している。コルシカ島やサルデーニャ島と結んでいるのであろうか。港口に目を転じると、工業港区にあるトスカーナ・ドックに向かうコンテナ船がデッキを満載にして、左から右へと横切っていった。「メディチ家の港」の岸壁沿いは、ここでも大小のプレジャーボートによって埋め尽くされており、3隻のタグボートもここでは肩身が狭そうだ。1304年に起源を持ち(現在のものは復元されたもの)ナショナル・モニュメントとして指定されている灯台が、港口付近に遠望される。リヴォルノのどの旅行案内書にも、「メディチ家の港」がリヴォルノ市内で最も景色の良いところとして紹介されている。みんなに見られている港はさぞかし幸せだろうなあと思うし、そんな港を誇りに思っている人々をもうらやましく思う。

20世紀の末にイタリアの主要港は民営化され、リヴォルノ港においても

1996年に各ターミナルは民間セクターによって運営されるように改革された。またそれを機に、リヴォルノ港では土地や建物の利用の転換が図られ、人を中心に据えたウォーターフロント開発が進められ、現在進行中のものである。同港の歴史的な中心地である「メディチ家の港」においても、南側岸壁に沿って複合ターミナルとおぼしき建物が建設中であった。港の改革は、メリハリをもって、今後一層進むものと思われる。



リヴォルノ港は、特異な平面形状をした防波堤によっても、港湾関係者の目をひきつける。横浜港や大阪港において明治時代に建設された曲線防波堤も埋め立ての進行等によって今では目立たない存在になってしまっているが、建設当初は防波堤の美しいカーブが人目を引いたに違いない。ここリヴォルノ港の防波堤は、

カーブの形状が同上のものとは異なるほか、曲線部と直線部が直行に近い形で接続されている。その謂れと効果について知りたいと思う。また、リヴォルノの旧市街地の運河沿いには大きな中央市場があり、その中には多数のレストランが軒を並べているようだ。たまたま日曜日だったため閉場しており、天井の高い壮大な建物の周囲を歩き回ることしかできなかった。食べ歩きを趣味としている親子としては、はなはだ残念なことであった。さらに、市の南の方には美しいビーチと水族館、海辺のプロムナードがあるという。今回は数時間だけの訪問であったが、改めて訪ねてみたい港町である。

ところで、長男はリヴォルノの港と街を4時間ぐらい歩いたのちに、中央駅に徒歩で戻る途中で、道端にへたり込んでしまった。二十数キロの荷物が詰まったドラム缶のような形の布製バッグを肩から担ぎ、勝手気ままに動き回る父の港歩きに後ろから黙ってついてきたが、もう一歩も歩けなくなってしまったのだ。リヴォルノ中央駅にも、海の駅にも、手荷物の一時預け所はありません。リヴォルノに出かけるときは、是非とも身を軽くして行ってください。

(最初の2枚の写真は著者撮影、最後の1枚はリヴォルノ・ポート・オーソリティのホーム・ページより)

ウラジオストックを旅して

佐々木 宏

(財)国際臨海開発研究センター 企画部長

“ウラジオストック”、「東方を征服せよ。」というロシア語が由来の都市名である。ウラジオストックは日本海沿岸に位置するロシア沿海地方の州都であり、日本からシベリアへの玄関口である。第26回 APEC 運輸ワーキンググループはウラジオストックでの開催となった。ロシアで開催される初めての運輸ワーキンググループ、事前の情報では、入国の際の税関の申告が面倒であるなどロジに不安を感じる話の数々が・・・。「今回は何があっても驚かないで行こう。」とのS室長の言葉で旅立つこととなった。

さて、ウラジオストックへの旅は、日程の関係もあり、新潟空港から約1時間半のフライトである。当初、ぼろぼろのツポレフ機を想定していたが、何とテレビモニタが自動的に開閉する最新の機材でびっくり。定刻から少し遅れて夜7時半頃、無事ウラジオストックに到着すると、経度の関係でまだ夕暮れ前だった。VIPルームにかかる“Welcome APEC”の横断幕を見て、これは聞いていた話とは随分違うかと期待すると、ぬか喜びはここまで。警備員にVIPルームへ向かう通路から通常の入国審査の行列に戻されると、延々と待つこと1時間以上。そもそもターミナルの入国審査の待合室が小さすぎ、またゲートが4つしか無い。満席の中型旅客機の乗客をさばくにはあまりにも施設容量が小さすぎる。やっと入国審査を終えると、いよいよ問題の税関申告。パソコンを始めとする電子機器、所持金等を正確に記入し、係員のサインとスタンプをもらい出国時まで取っておかないと、場合によっては持ち出しが出来なくなるとのこと。新潟空港のターミナルであらかじめ入手しておいた税関申告書を提出すると、案の定サインもスタンプもくれず、「No Problem!」。これは怪しい。食い下がってサインとスタンプをもらおうとしても取り合ってもらえない。別の日本からのグループも「日本大使館のHPにサインとスタンプを必ずもらうよう書いてある。」と食い下がると、ひと悶着の後ようやくサインとスタンプを押してくれた。この間何分かったか記憶がない。ようやく入国ゲートを出ると、ロシア側のガイドが待っていてくれた。

車を飛ばすこと1時間、目指すホテル・ウラジオストックに到着。夜中の11時前くらいになっていただろうか。韓国のメンバーが先に到着していて、顔なじみの皆さんとしばし歓談。すると、あれ？行列がさっぱり進まない。一体何をしているのかとフロントを見ると、女性が二人、何やら難しそうな顔をして、手続きをしている。イライラしながら待っていると、韓国のメンバーのチェックイン終了まで約1時間、いよいよ我々の番だ。やっと解った。チェックイン時にクレジットカードで決済をしているのだが、その機械、見たところ電話回線の遅い機械が1台しか無い。パスポート確認の手続きと合わせて一人当たり10分程度を費やし、結果的に全員が終わるまでに1時間以上かかるという具

合だ。お迎えをいただいた領事館のA副領事が、言いにくそうに「食事を予約してあるのですが・・・」。結局、夕食にありついたのは午前1時。ぐったりと疲れた1日だったが、さすがにこのときのビールはおいしかった。食事も純ロシア料理という感じでスープなどなかなかの味。

翌日、ロシア側のガイドが迎えに来てくれて、バスにて運輸ワーキンググループ会場のウラジオストク経済大学へ移動。街並みはヨーロッパ風。白い壁のウラジオストク駅が見える。港町によくある丘の多いところ。時々街並みから青い海が覗く。ガイドさん達は昨日空港に出迎えてくれた人たちである。きれいな若い女性が2人と男性1人。話を聞くと、今回ロシア側は、同大学の学生からボランティアを募り、各国の代表団にガイドとして随行する手配をしているとのこと。学生さんたちもこれに参加することで、一定の単位をもらえるしくみのようだ。ウラジオストク市内では基本的にロシア語しか通じないので、これは非常に気の利いたアレンジである。また、APECのような国際会議に学生が参加するというのも、教育という意味で非常に良いことだと感じ入った。ところでこのボランティア、大半が女性で、しかも美人がやけに多い。スタイルも良くシャラポワがあちこちにいるような感じ。かなり短いミニスカートや、おへそが覗くなど、服装も派手目。聞けば、こちらは日照が少ないので夏場は肌を露出する服装が多いとのこと。昼食は大学の食堂でとるのだが、ウエイトレスをしてくれる白いブラウスに黒のミニスカートの女性達もどうやら学生さんのようである。

閑話休題、ウラジオストク経済大学のレセプションホールでオープニング・セレモニー。なかなか立派な施設だ。ロシア政府からは運輸大臣がモスクワからお見えになっており、ロシア側の気合が感じられた。今回から、我が国が議長国を勤める港湾専門家会議と海運イニシアティブが統合され、海運・港湾専門家会議となって新たなスタートとなった。S室長以下、出席者の努力が実り、今後の活動方針の議論、津波セミナーと無事議事が進む。特に津波セミナーには、米国出身のリード・シェパードと呼ばれる運輸ワーキンググループ全体の議長も出席され、「この取り組みは極めて重要。」と応援の言葉をいただいた。

さて3日目のテクニカル・ツアー。午前中は海上交通の管制センターの見学。丘の上にある真新しい建物で、内部も立派な調度である。ほぼ360度の眺望が得られる空港の管制塔のようなコントロールルームから、周辺の様子が一望できた。ウラジオストク市街の中心からは少し外れて、もっぱら航路部分が眺望できる立地となっているようだ。入り江の真ん中に潜水艦が浮かんでいる。市街の近くに古い潜水艦を博物館にして見学できる施設があるとは聞いていたが、現役の軍艦かただの飾りか分からないが、無造作に浮かんでいる様には少し驚いた。さらにバスで移動し、ウラジオストク港の旅客ターミナル前から海事学校の練習船(帆船)によるウラジオストク港の見学に出航した。ターミナルの前面にジブクレーンが並び、ターミナルに平行して貨物鉄道が走っている。貨物もごっちゃに取り扱っている様子。さて、本日の昼食は、この練習船の上でいただくとのこと。午後1時を回り、そろそろおなかもすいてきた。随分待ってようやく出航。それでも帆船に乗った楽しさで、しばし港の様子や出

航の雰囲気を楽しんでいると、しばらくして船の中の案内が始まり、船内をぐるっと見学した後、大きな会議室のようなところに全員が集められて、この帆船のいわれや、規格などの概要説明が始まった。ちょっと待って、もうすぐ3時ですよ。お昼も食べてないんだけど。他のメンバーも、説明者のちょっとした説明ミスにブーイングに近い質問(野次?)を浴びせかけ、ロシア側担当者も説明をそこそこに切り上げ、ようやくデッキの上での昼食会場に案内された。帆船のデッキを白い布で区切った即席のパーティ会場だったが、なかなか良い雰囲気。メニューもオードブルのようなものが多いが、種類も豊富でとてもおいしい。ビールにワイン、もちろんウォッカもある。空腹も手伝って皆楽しそうに食事をほおぼる。しばらくすると、海事学校の学生さん達による展帆訓練が行われた。何人かの船員の卵達がマストによじ登り、帆のロープを解くと、一斉にロープを引っ張る。なかなか威勢がいい。でも、よく見るとずっこけたり、ちょっとサボっていたり、やっぱり学生さんという感じ。帆船はいつの間にか湾の入り口に差し掛かり、美しい緑と白波、さわやかな風が心地良く感じられた。

さて、最終日。全てのメニューを終えて、開放感に浸りながらさよならパーティに出席。パーティの出し物は、学生さんたちの様々なダンスや歌。プロと言われても疑いようのない、実にレベルの高い内容。時に格調高く、時にコミカルに、休む間もなく我々を楽しませてくれる。特に目を奪われたのは、スーパーモデルのようなスタイルの良い女性達が行うファッションショー(なのだと思う)。鮮やかな、時にセクシーなコスチュームに身を包み、歌やダンスと交互に何度も登場。最後はステージに皆が集まって、ダンスタイム。最近のAPEC 運輸ワーキンググループでは恒例のよう。ディスコのような雰囲気的时候は少しは踊ってみたが、後はとてもついていけない。やはり国際会議に出るのであればダンスの素養ぐらいは身に付けておくべきか。ガイドをしてくれた女性達も踊っているのをうらやましく眺めながら、パーティは盛況のうちに幕を閉じた。パーティが終わって、宴の余韻に浸りながら帰りのバスに乗り込む。明日帰国するのを少し寂しく感じながら、ホテルに向かった。



入り江に浮かぶ潜水艦



展帆訓練の様子



ウラジオストックの旅客ターミナル



船上パーティのメニュー



ロシア人美女
(これはウエルカム・パーティ)

(1) 国際港湾協会(IAPH)関連行事カレンダー

2005 年

8月1日	IAPH日本セミナー	東京
8月1日	日本会議専門委員会報告会	東京
10月5-7日	常任理事会	ロスアンジェルス(米国)
	IAPH50周年記念行事	ロスアンジェルス(米国)
12月4-8日	アフリカ/ヨーロッパ地域会議	ナイロビ(ケニア)
12月4-8日	IAPH50周年記念行事	ナイロビ(ケニア)

2006 年

2月	アジア/オセアニア地域会議	カラチ(パキスタン)
2月	アフリカ/ヨーロッパ地域会議	シネス(ポルトガル)
4月9-12日	中間年理事会	ムンバイ(インド)
	専門委員会合同会議	ムンバイ(インド)
4月予定	日本会議理事会、総会	東京
夏	IAPH日本セミナー	東京
同上	日本会議専門委員会報告会	東京
10月	常任理事会	未定(日本)
10月	専門委員会合同会議	未定(日本)

2007 年

4月27日 -		
5月4日	第25回世界港湾会議	ヒューストン(米国)
4月28日 - 29日	専門委員会合同会議	ヒューストン(米国)
4月予定	日本会議理事会、総会	東京
夏	IAPH日本セミナー	東京
同上	日本会議専門委員会報告会	東京

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

(2)港湾関係行事カレンダー

港湾関連国際行事カレンダー 平成17年(2005)年11月～平成18年3月

11月

8日 G8 ローマリヨン&CTAG 会合(ロンドン)(11日まで)

25日 JICA 集団研修 港湾戦略運営セミナー閉講

12月

6日 PIANC (国際航路協会)評議会(ベルギー・ブリュッセル)

平成18年1月

23日 IMO STW37 (訓練当直基準小委員会)会合(ロンドン)(27日まで)

11日 国際交通セキュリティー大臣会合(東京)(13日まで)

2月

未定 日ASEAN 第3回PTG会合&維持管理WS(インドネシア)

3月

16日 第4回世界水フォーラム(メキシコ)(22日まで)

20日 ICHICA (国際荷役調整協会)国際会議(シンガポール)(23日まで)

未定 APEC 第27回運輸WG(ベトナム)

事務局だより

9月1日から前事務局長蓮見 隆氏の後を引継いで、事務局長を拝命しました笹嶋 博です。どうぞ宜しくお願い致します。新人事務局長で何かとご迷惑をかけると思いますが、ご容赦お願い申し上げます。

基本的には、栗本鐵工所の承認を頂きまして、毎週1日火曜日には、IAPH本部事務局のある竹芝のサウスタワー7階で仕事をしています。週1度の勤務だと連絡が遅れることも有るので、メールを栗本にも転送出来るようにしておいて欲しいという染谷会長の御示唆もあったので、IAPH本部事務局の永井さんをお願いして、IAPH日本会議事務局宛のメールは、栗本鐵工所のコンピューターに自動転送出来る様になっています。この逆は否で、栗本鐵工所宛のメールはIAPH日本会議の事務局には自動転送されません。栗本鐵工所の外注コンピューターシステム会社の職員に入社早々他のメールアドレスへの転送をお願いしたのですが、出来ない仕組みになっていて(?)不便です。ですから、私へのメールは、以下のIAPH日本会議事務局長宛メールだけにさせて頂くと、IAPH日本会議関係のメールが1本にまとめられるので宜しくお願いします。

9月からこの事務局だよりを書いている11月13日まで約2ヶ月半が過ぎましたが、未だバタバタしているという状況です。本誌の原稿の編集は、慣れていない事とIAPH日本会議のパソコン、栗本鐵工所のパソコン、東京の自宅のパソコン、名古屋の自宅のパソコンと4台でやっているのもデータの持ち運びに失敗して思わぬ時間がかかってしまいました。実は、事務局便りは、原稿の編集が全て終わってから書こうと思っていたのですが、IAPH日本会議のパソコンからデータを一部持帰り忘れ、完全に終了していない状況でこの事務局だよりを書いています。

第1回目の機関誌編集に際し感じたことは、次の様な事柄です。

「Ports & Harbors」抄訳および校閲は、結構大変です。なぜかというところ、「Ports & Harbors」は、IAPH会員への機関誌であり、現場で使われている言葉は、ほぼ常識のように使われ詳細な説明が無いのがほとんどです。ですからおかしな訳になるとインターネット検索を行ってその周辺の事情を調べる必要が有ります。例えば、All bunged upの中で使われている「for line haul tonnage」(05年5月号p19右、下から23-24行目)は、「引き舟の船舶待ち」と理解しましたが不安なところです。また、Growing pains at Maasvlakte 2の中で使われている「material policy decisions」はロッテルダム港の「Core planning decision-plus」の中身を覗いてみないと良く解らなくなってしまいます。

専門委員会の任務と作業計画の日本語版の作成は、苦労しました。専門委員会の状況が良く解らない状況での和訳は不可能です。井上事務総長に首っ引きで完成させましたので、誤りは少ないと思いますが、総長には多大な時間を使ってもらいました。

「会員の声」には、幸い5編のご投稿を得ました。本当に有難うございま

す。バタバタしておりましたので、申し訳なかったのですが、5名の方にお礼の連絡も致しておりません。この場を借りまして厚く御礼申し上げます。

会員獲得に関しては、未だ精力的に動いておりませんが、個別にお願いしていこうと思っておりますので、会員の皆様におかれましても勧誘をお願い申し上げます。下記の事務局へメール頂ければ入会申し込み書その他関係資料を送付致します。

新任のご挨拶や会員各位へは、メールで連絡を積極的にとって参りました。メールの連絡で困るのは、本当に見て頂いているのかという心配です。新任ご挨拶のメールに数人の方から返事を頂きました。1行でもお返事を頂くと安心できるのですが。宜しく申し上げます。

会長からの御示唆で、IAPH 日本会議のホームページを作成することと致します。現在、国際港湾協会協力財団の日本語のホームページが設けられていますが、ここを間借りして作成する予定です。まだ、これから勉強しないとはいけません。会員各位のアイディアなど事務局に寄せて頂けると有り難いと思っております。

国際港湾協会 日本会議 事務局連絡先

事務局長 笹嶋 博 sasajima@kokuwaikouwan.jp

事務局員 栗屋 洋子 y_kuriya@worldports.org

電話：03-5403-2770 FAX：03-5403-7651

(文責 笹嶋 博 IAPH 日本会議 事務局長)

付録 会員状況

(平成 17 年 11 月 7 日現在)

正会員

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

賛助会員

和歌山下津港整備・振興促進協議会

個人会員

赤司淳也	(東北地方整備局港湾空港部長)
赤塚雄三	(東洋大学名誉教授)
新井洋一	(日本大学理工学部総合科学研究所教授)
井上聡史	(国際港湾協会事務総長)
上田 茂	(鳥取大学工学部土木工学科教授)
上原泰正	((社)寒地港湾技術研究センター- 理事長)
大久保喜市	((社)日本港湾協会名誉会員)
大村哲夫	(国土交通省中部地方整備局長)
奥村樹郎	(国際航路協会日本部会事務局長)
小谷 拓	((独)港湾空港技術研究所海洋・水工部長)
小原恒平	(国土交通省港湾局建設課長)
勝海 務	(国土交通省近畿地方整備局神戸港湾事務所長)
角 浩美	((財)国際臨海開発研究センター- 第二調査部長)
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)日本港湾協会理事長)
菊池宗嘉	((有)MBC インタ- ナショナル取締役社長)
木原 力	((株)間組専務執行役員)
木本英明	(東亜建設工業(株)代表取締役副社長)
國田 治	((財)国際臨海開発研究センター- 調査役)
後藤七郎	(苫小牧港開発株式会社常務取締役調査開発部長)

近藤健雄	(日本大学理工学部海洋建築工学科教授)
佐々木宏	(財)国際臨海開発研究センター-企画部長)
佐藤清二	(国土交通省河川局防災課災害対策室長)
佐藤恒夫	(社)日本港湾協会港湾政策研究所)
染谷昭夫	(財)名古屋港埠頭公社理事長)
高橋英俊	(富士電機システムズ(株)社会営業本部担当部長)
竹内良夫	(株)竹内事務所代表取締役社長)
戸田敏行	(東三河地域研究センター-常務理事)
中嶋雄一	(財)港湾空間高度化環境研究センター-情報研究部長)
成瀬進	(国土交通省東北地方整備局副局長)
難波喬司	(国土交通省関東地方整備局港湾空港部長)
根本勝	(小名浜埠頭(株)常務取締役)
野田節男	(三菱重工業(株)顧問)
野村剛	(社)日本作業船協会専務理事)
橋間元徳	(財)神戸港埠頭公社理事長)
蓮見隆	(株)佐藤渡辺顧問)
廣田孝夫	(株)国際開発システム-IDS顧問)
久田成昭	(株)商船三井 定航部港湾タ-ミナルグル-プ主任)
藤田武彦	(国土交通省中国地方整備局副局長)
藤田佳久	(国土交通省中部地方整備局港湾空港部長)
藤野慎吾	(財)国際港湾協会協力財団会長)
堀川洋	(内閣府沖縄振興局振興第三課長)
前田進	(株)日本港湾コンサルタント代表取締役社長)
御巫清泰	(社)日本港湾協会会長)
水谷誠	(国土交通省関東地方整備局東京港湾事務所長)
宮地陽輔	(国土交通省九州運輸局次長)
元野一生	(国土交通省博多港湾空港整備事務所長)
村田利治	(若築建設(株)常務執行役員)
輪湖健雄	(株)日本港湾コンサルタント代表取締役副社長)
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)

正会員 46団体
 賛助会員 1
 個人会員 50名
 合計 97会員

国際港湾協会日本会議編集委員

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