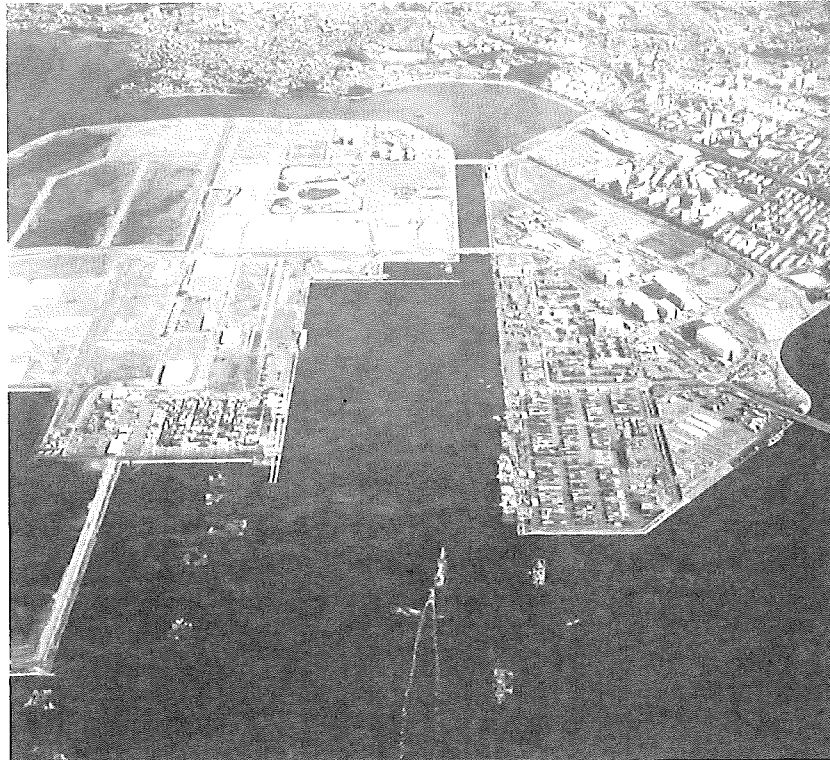


世界港湾の動き

IAPH日本フォーラム

第 9 号

2006.3



- 巻頭言 日本会議理事 福岡市港湾局長 中島 紹男
- 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 日本会議事務局長 笹嶋 博
- Ports & Harbors 掲載文献の紹介 (12編)
- 特別寄稿 平成17年の台湾旅行 大久保喜市
- 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 国土交通省港湾局国際業務室
日本会議事務局
- 付録 会員一覧

国際港湾協会日本会議

国際港湾協会日本会議

IAPH日本フォーラム

(第9号)

目 次

） 巻頭言	日本会議理事 福岡市港湾局長 中島 紹男	1
） 日本会議活動報告	日本会議事務局長 笹嶋 博	3
） IAPHの動き	国際港湾協会事務総長 井上聰史	34
） IAPH専門委員会活動報告	日本会議事務局長 笹嶋 博	39
） Ports & Harbors 掲載文献の紹介 (12篇)		
(1) Open Forum 論文		
05年9月号 「責任のギャップに気をつけよう」		45
05年11月号 「未来への信念」		48
(2) Features 記事		
05年9月号 「氷力の選択」		52
05年9月号 「ロボットの台頭」		56
05年9月号 「隠れされた脅威をつきとめる」		58
05年9月号 「内陸での取組みを報告します」		61
05年11月号 「ロッテルダム港の物流革命」		65
05年11月号 「伝統港における新しい戦略」		69
05年11月号 「ハリケーン「カトリーナ」と「リタ」の金額はいくらか？」		73
05年11月号 「方策を探らなくては...」		77
(3) Cover Story 記事		
05年11月号 「風が吹いた時」		82
05年11月号 「試練に対する備え」		88
） 特別寄稿		
平成17年の台湾旅行	大久保 喜市	92
） 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	100
(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	101
） 事務局だより	国土交通省港湾局国際業務室	102
付録 会員一覧		105

表紙写真：(福岡市港湾局提供)



巻 頭 言

国際港湾協会日本会議の発展を期待します

国際港湾協会日本会議 理事
福岡市港湾局長 中島 紹男

国際港湾協会日本会議事務局の皆様におかれましては、日頃から協会運営等にご尽力され、多大なる成果を挙げられていることに対し、深く敬意を表します。

昨年5月に開催された国際港湾協会第24回上海総会に参加させていただいた際には、国際港湾協会事務局の皆様はもちろん、日本会議事務局、また会員の皆様のお力添えを得て、各国の主要港の港湾管理者と、フェイスツーフェイスの交流の機会を頂戴したことに感謝いたします。博多港は近年、上海港、大連港、天津港、広州港と友好港等の関係を締結しておりますが、各港の関係者が一堂に会する機会は他になく、非常に有意義な交流を持つことができました。

西暦57年に中国後漢の光武帝から贈られた「漢倭奴国王」の金印が物語るとおり、約2000年前から今日まで、福岡・博多のまちは中国や韓国など東アジアとの活発な交易のなかで発展してまいりました。

現在でも、博多港のヒト・モノの国際的な往来、またその順調な伸びを語るうえで、最も重要なキーワードは「東アジア」です。

近年、東アジアは目覚ましい経済発展を遂げており、それに伴って我が国の貿易のパートナーとしての重要性を増しています。一方、アジアを睨んだビジネス展開が可能な九州地域では、自動車・半導体関連製造業をはじめとした、アジアとの分業やアジアへの輸出を意図した産業集積が順調に進んでいます。東アジアと歴史的に深い関係にあり、地理的にも最も近い中枢国際港湾である博多港は、東アジア地域との準国内物流化や水平分業化を支えるサプライ・チェーン・マネジメントの進展を支え、その一極をなす港湾を目指して、港湾施設の整備や物流ITシステムの構築をはじめとした、使いやすいみなとづくりを進めております。

将来を見通し、みなとづくりを進めていくなかで、世界の先進的な港湾整備や物流システム等に関する生きた情報の収集は不可欠です。日本会議では、こういった貴重な情報を機関紙などを通じて提供されており、これは我々港湾管理者にとって得がたいものであると認識しております。

最後になりましたが、会員各港及び事務局の皆様のご健勝を心からお祈り申し上げます

とともに、国際港湾協会と我が国の港湾管理者を結ぶ架け橋として、日本会議がますます発展されることを、切に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.機関誌「APH 日本フォーラム」編集委員会 2006 年 2 月 22 日

14:00 ~ 16:00 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 9 号」の編集構成の決定と「同第 10 号」の編集方針その他について検討を行った。

まず、2006 年 3 月末発行予定の「第 9 号」は、前回の編集委員会の決定に従って、巻頭言を日本会議の理事である中島 紹男福岡市港湾局長にお願いしていたが編集委員会に間に合わせて提出頂いていたので配布して検討頂いた。表紙の写真も巻頭言をお願いした港湾のものを採用する様に勤めることとなった。

日本会議の活動報告については、本日の編集委員会、2005 年 11 月の国連開発計画（UNCTAD）の港湾保安にかかる調査への協力、専門委員会の日本委員への支援、メーリング・リストの作成、日本会議ホームページの作成状況、会員募集状況、IAPH 機関誌「Ports & Harbors」抄訳、文章による臨時理事会および総会などを報告することとなった。

IAPH の動きについては、井上 聡史国際港湾協会事務総長より、2005 年 12 月 4 日 ~ 8 日ケニアのナイロビで開かれた地域会議と 50 周年記念事業の最終事業、50 周年記念事業のまとめ、2006 年 2 月 14 日 ~ 17 日パキスタンのカラチで開かれたアジア・アセアニア地域会議などを報告願うこととなった。

専門委員会報告では、新メンバーの紹介や日本人委員のメンバー紹介などを行うこととなった。

IAPH 機関誌「Ports & Harbors」の抄訳については、05 年 9 月号、11 月号の記事の内 12 編について抄訳を実施したのでこれを記載することとなった。国土交通省港湾局国際業務室のご尽力で、「港湾国際学術協力者リスト(抄訳ボランティアのリスト)」の拡充を行ってもらい総数 120 名にのぼる抄訳ボランティアを登録頂いたので、今回の抄訳候補 12 編について全ての抄訳を実施することができた。さらに次号で優先的に抄訳をお願いするボランティアが 2 名残る状況であった。記事の選定に付いては、従来から会員に抄訳して欲しい記事の募集を行っているが、希望が出てこない状況である。従って、従来通り、編集委員会で選定を行うこととなった。基本的には、IAPH 機関誌「Ports & Harbors」一号につき 5 編の記事を選定するが、「Ports & Harbors」の内容により柔軟に対応することとなった。また、メーリングリストやホームページで抄訳してほしい記事の募集について検討することとする。今回 12 編の記事を抄訳するため、この抄訳の校閲の分担を国土交通省港湾局国際業務室と国際港湾協会日本

会議事務局で各 5 編を担当し、会員で前国際港湾協会日本会議事務局長である(株)佐藤渡辺の顧問蓮見 隆氏にボランティアをお願いしたところ快く 2 編の校閲を担当して頂けることとなった。また、抄訳ボランティアの努力に報いる為、抄訳者の顔写真を記載することとなった。

特別寄稿については、日本会議の会員で、(社)日本港湾協会名誉会員である大久保喜市氏が台湾とのかかわりをまとめた「平成 17 年の台湾旅行」を投稿頂いたので、これを記載することとなった。

会員の声は、編集委員会までに投稿 0 であり、この分析を行ったが、投稿頂いた方々の原稿が重厚であり、1 ページの気楽な海外旅行記事などの投稿を行おうと思った人が恐れをなして居られるのではないかとの意見も有り、個別の督促は行わずに主旨を詳述したメーリングリストを使った宣伝を行い、3 月 15 日まで出てくる会員の声に期待することとなった。

カレンダーについては、従来通り IAPH 本部事務局および港湾局国際業務室に IAPH 関連行事カレンダー、港湾関係行事カレンダーの原稿をお願いすることとなった。

事務局だよりについては、IAPH 日本会議事務局の感想の他、抄訳ボランティアの再編を行ってもらった港湾局国際業務室にも抄訳の手引きなどの事務局の感想を記載してもらうこととなった。

付録として会員一覧を最後に付けるのは、従来と同様である。

2006 年 7 月末発行予定の日本会議機関誌「第 10 号」の編集方針についての議論は以下の通りである。「第 10 号」巻頭言は、日本会議の理事の順番から編集委員会の委員長である国土交通省港湾局国際業務室長 鈴木 勝氏となる。室長には、巻頭言を引き受けて頂いた。

日本会議の活動状況は、例年であれば理事会および総会の開催や専門委員会報告会などとなるが、会長との意見交換会で、総会および理事会を国際港湾協会協力財団の IAPH 日本セミナー（第 19 回）とあわせて実施してはどうかという意見があった。しかし、今年の IAPH 常任理事会の開催が静岡県で 2006 年 10 月に開催され、IAPH 日本セミナーがこの時期に開催されるため、IAPH 常任理事会に参加される方の移動や時期から日本会議理事会と総会を IAPH 日本セミナーと共同で実施することは物理的に困難と考えられる。また中間年理事会がインドのムンバイで 4 月 9 日～12 日にかけて開催され、これに合わせた専門委員会合同会議が開催されるため 5 月以降であれば専門委員会の活動報告は可能である。従って、日本会議の理事会および総会を 6 月ころに開催することを検討することとなった。

IAPH の動きについては、上記インドのムンバイで開催される中間年理事会などの内容を井上 聡史 IAPH 事務総長に報告願うこととなった。

専門委員会報告は、インドのムンバイで開催される専門委員会合同会議の状況を参加される各専門委員をお願いすることとなった。

IAPH 機関誌「Ports & Harbors」の抄訳は、2006 年 1 月号および 3 月号につい

て概ね 10 編の記事を選定するが、3月号は未発行であり、文書による臨時の編集委員会で選定することとなった。

特別寄稿および会員の声については、シンガポールで3月開催される I C H I C A 総会やプサン新港への出張者、香港・深せんへの出張者など井上事務総長、国土交通省港湾局国際業務室、O C D I などから依頼して頂くこととなった。また、港湾管理者からの投稿を促す方策についての議論があった。

その他の項目として、メーリングリストの活用について議論を行ったが、立上げ時の参加希望以来、九州運輸局の宮地次長が唯一メーリングリストへの投稿であり、メーリングリストの機能と効用の宣伝を図る必要が有る。当面、事務局からの連絡に用いることで致し方無いとの意見もあった。

また、現在作成中の日本会議ホームページは、I A P H 協力財団の日本語のホームページの一部を借用して作成するが、財団ホームページのトップページのレイアウトを若干変更し、日本会議への入口とすることとなった。財団のホームページは、現在利用しているプロバイダーとの契約がこの3月にも終了することから、新たなプロバイダーとの契約を実施手続き中であり、この新プロバイダーへの現状ホームページへの移転後、日本会議のホームページ組入れが実施できることとなるため、3月下旬から4月初旬となる予定である。日本会議のホームページには会員の個人情報、メーリングリストなど会員専用の部分を設ける必要が有るが、機関誌の情報などは一般に公開する方向で作成することとなった。

更に現在文章で実施中の人事異動に伴う I A P H 日本代表理事および理事代理の変更、日本会議理事の変更についての理事会および総会の途中結果が報告された。

また、日本会議の会員募集、I A P H 会員の減少などの現状の問題と宣伝方法についての議論がなされた。

最後に、再度会員の声の投稿勧誘を各委員積極的に行うことが確認された。

2. 国連開発計画(UNCTAD)の港湾保安 ISPS コード費用関係調査への協力

2005年11月国連開発計画の事務総長より港湾保安の ISPS コード実施にともなう費用関係の調査の協力依頼が国際港湾協会になされたが、国際港湾協会も港湾安全および保安専門委員会で ISPS コード実施に関する問題点など研究していることから協力を行うこととし、11月18日 IAPH 事務局から会員諸港湾に調査票が発送された。

国際港湾協会日本会議は、日本会議の会員各港湾に対する支援サービスの一貫として、国連開発計画の調査票を和文表記し、会員港湾から和文で回答された内容を英文になおし、国連開発計画に回答票を送付するとともに IAPH 事務局にその写しを送付するサービスを実施した。

国連開発計画の調査票の和文付きのものは、以下の票の通りである。

UNCTAD SURVEY QUESTIONNAIRE
ISPS コードに関する国連開発計画調査質問用紙
International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)

Information provided will be treated confidentially and will be published in an aggregated format only 記入して頂いた情報は機密情報扱いとし、集計された情報のみ発表いたします。

Part I 第1部 General information 一般情報

1. Please provide a profile of your port or your organization.

あなたの港湾組織に付いての情報を記入して下さい。

Please indicate which of the following most accurately describes your organization.

あなたの組織を最も適切に表現している項目にチェックを入れて下さい。

A port 単独港湾

An organization managing ports 複数港を管理

Other, please specify: その他の場合以下に詳述して下さい。

.....
.....

If applicable, please specify the number of ports managed by your organization:

.....

該当する場合は、あなたの組織が管理している港湾数を記入して下さい。

Your port or ports managed by your organization are:

あなたの港湾は以下のどの分類に属しますか。

Publicly owned and operated 公共で所有かつ運営

Publicly owned and privately operated 公共で所有、民間で運営

Privately owned and operated 民間で所有かつ運営

Other, please specify: その他の場合以下に詳述して下さい。

.....
.....

Annual revenues for year:were/are..... USD (\$)

年間総収入 were/are..... EURO (£)

were/are..... Other

Please specify:

	その他通貨	その通貨単位	
Annual throughput for year:	総船舶隻数 was/is	Ships 隻数	<input type="checkbox"/>
年間総港湾取扱量	総港湾取扱貨物量 was/is.....	Tonnes トン数	<input type="checkbox"/>
	総コンテナ取扱量 was/is	TEU	<input type="checkbox"/>
	総旅客数 was/is	Passengers	<input type="checkbox"/>

Number of port facilities subject to the ISPS Code (ISPS Code port facilities):

ISPS コード対象の港湾施設の数

2. Please specify the proportion of ISPS Code port facilities located within your port or ports managed by your organization that hold approved Port Facility Security Plans.承認された港湾施設保安計画を何%の港湾施設が備えていますか。

0% <input type="checkbox"/>	Up to 50% <input type="checkbox"/>	Up to 99% <input type="checkbox"/>	100% <input type="checkbox"/>
	50%以下	99%以下	

3. If the proportion of ISPS Code port facilities holding an approved Port Facility Security Plan is less than 100%, please specify the main reason or reasons.100%達成されていない場合、その主原因は何ですか。

Lack of resources 資金や資材が不足	<input type="checkbox"/>
Lack of guidance 手引が不足	<input type="checkbox"/>
ISPS Code requirements too complex/vague ISPS コード要件が曖昧または複雑	<input type="checkbox"/>

Other, please specify: その他の場合、以下に詳述して下さい。

.....

.....

Further comments, if any:もし有れば更にコメントして下さい。

.....

.....

.....

.....

4. Please indicate whether your port or organization has already introduced or is planning to introduce security-related measures to supplement the mandatory provisions of the ISPS Code.あなたの組織または港湾は、ISPS コード必須条項以上の保安対策を既に導入したり、計画中かお尋ねします。(日本の場合はYesに該当)

Yes	No
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

If yes, please check all that applies: 上記質問に「Yes」の方は、以下の質問にお答え下さい。

Apply in part or in whole Part B of the ISPS Code

ISPS コードの パート B の全体あるいは部分に対応 (日本の場合は、このケースに該当)

Apply the ISPS Code requirements to the entire port area or corporation

全港湾領域あるいは全会社について ISPS コード要件に対応

Apply the IMO/ILO Code of Practice

IMO/ILO 実施コードに対応

Apply additional national government's requirements

追加の政府要件に対応

Apply additional industry associations' requirements

追加の協会要件に対応

Other, please specify: その他の場合、詳述して下さい。

.....
.....

Please answer Parts II and III as applicable and, to the extent possible, express figures reported in United States dollars (USD/\$), EURO (€) or your national currency.

パート およびパート に付いては、可能な限り価格を米ドル、ユーロまたは貴国の通貨でお答え下さい。

Part II 第二部

Compliance costs

ISPS コード遵守費用

In order to take into account expenditures made in the period leading up to 1 July 2004 deadline, for the purposes of the present questionnaire, the period of analysis is 2003 to present. 2004 年 7 月 1 日までの期間を考慮する為、2003 年から現在までの期間について、以下の質問にお答え下さい。

5. Please estimate the total initial "one-off" expenditures required by your port or ports managed by your organization in order to comply with the requirements of the ISPS Code. Please specify the currency used. あなたの港湾または組織で、ISPS コードを遵守する為、費やした「一度限りの」総初期投資費用をお答え下さい。費用の価格単位を記入して下さい。

Total expenditures: 総費用 ドル、ユーロ、または円

6. Please estimate the total annual "recurring" expenditures required by your port or ports managed by your organization in order to operate and maintain the security regime established by the ISPS Code. Please specify the currency used. **あなたの港湾または組織で、ISPS コードを遵守する為、「毎年発生する」総年間維持費用をお答え下さい。費用の価格単位を記入して下さい。**

Total annual expenditures:..... **ドル、ユーロまたは円
総年間維持費用**

7. Please specify, to the extent possible, the distribution and proportion of total initial and annual expenditures identified above. **下記項目別に上記総費用の割合を可能な限り記入して下さい。**

	% of initial "one-off" 1度限りの総 初期投資の何%	% of annual "recurring" 毎年発生する総 年間維持費の何%
Infrastructure インフラ(基盤施設)
Equipment 設備
Information technology 情報技術
Personnel and staff time 人件費
Training, exercises and drills 訓練
Administrative/Procedural 管理/手続き
Port operations 港湾運営
Upgrade security to levels 2 and 3
保安レベル2 または 3 へ向上		

Other, please specify: **その他の場合、以下に詳述下さい。**

.....
.....

Further comments, if any: **もし有れば更にコメントして下さい。**

.....
.....
.....

8. Please indicate whether your port or ports managed by your organization have, since the implementation of the ISPS Code, experienced any of the following: **あなたの港湾または組織で、ISPS コードの実施以降、変化した項目はありますか。**

	Yes	No	If yes, please explain and, if possible, quantify: 「Yes」なら詳細と出来れば量をお答え下さい。
Reduced theft 窃盗減少	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reduced criminal activity	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
犯罪行為減少			
Increased efficiency 効率向上	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Increased throughput	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
取扱量増加			
Increased competitiveness	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
競争力増加			
Increased use of information	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
and communications technology			
情報および通信技術の使用増加			
Delays 遅れ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reduced competitiveness	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
競争力減少			

Other, please specify: **その他の場合、詳述して下さい。**

.....

Further comments, if any: **もし有れば更にコメントして下さい。**

.....

9. Please indicate whether your port or organization has introduced or plans to introduce a cost-recovery scheme and/or has reviewed or plans to review its pricing strategy in order to recoup expenditures made or budgeted. **あなたの港湾または組織で保安費用回収あるいは料金改定を実施または計画中ですか。**

Yes No

10. If yes, please specify the agency or body implementing the cost-recovery scheme. **上記質問に「Yes」と回答された方は、費用回収計画を実施する組織は以下のどの組織ですか。**

Government ministry or department Port operator
政府の省庁 **港湾の運営者**

Terminal operator Port authority
ターミナルの運営者 **港湾管理者**

Other, please specify: **その他の場合具体的に記述して下さい。**

.....

.....

11. Please indicate how the cost-recovery scheme and/or revised pricing strategy is or will be applied. Please specify the currency used. **費用回収あるいは料金改定はどの分野を対象に実施または計画中ですか。価格の単位を記入してください。**

Yes No
Applies to ships: Dues 入港料 Amount:
船を対象に料金改定 Tariffs 諸サービス料 Amount:

Yes No
Applies to cargo:
貨物対象に料金改定

Import 輸入	Export 輸出	Transshipment 中継
Full TEU 実入り <input type="checkbox"/>	Amount..... <input type="checkbox"/>	Amount..... <input type="checkbox"/>
Empty TEU 空コン <input type="checkbox"/>	Amount..... <input type="checkbox"/>	Amount..... <input type="checkbox"/>
Tonne トン <input type="checkbox"/>	Amount..... <input type="checkbox"/>	Amount..... <input type="checkbox"/>
Value 価格 <input type="checkbox"/>	Amount..... <input type="checkbox"/>	Amount..... <input type="checkbox"/>

Yes No
Applies to passengers: Amount:

旅客対象に料金改定

Other, please specify: **その他の場合、以下に詳述して下さい。**

.....
.....

12. Please specify the proportion of total initial and annual expenditures expected to be recovered annually by way of the cost-recovery scheme. **費用回収計画で回収可能な費用は、初期投資費用、年間維持費用の何%ですか。**

Initial expenditures: Up to 50% Between 50% and 80% Over 80%

初期投資費用

Annual expenditures: Up to 50% Between 50% and 80% Over 80%

年間維持費用

Further comments, if any: **更にコメントがあればご記入下さい。**

.....
.....
.....
.....

13. Please indicate whether you have received or expect to receive funds in order to assist your port or ports managed by your organization in complying with the ISPS Code. **あなたの港湾または組織が ISPS コードを遵守するにあたり、補助金を受けあるいは受ける予定ですか。**

Yes No

14. If yes, please specify the sources, types and amount of funds received or expected. Please indicate the currency used. **上記質問に「Yes」とお答えの方は、その助成主体、その補助金のタイプおよび額についてお答え下さい。額については単位をご記入下さい。**

Sources: **受元**

Private **民間**

National/local governments **国・地方政府**

International organizations **国際組織**

Regional organizations **地域組織**

Other, please specify: **それ以外の場合、具体的にお書き下さい。**

.....
.....

Types and amount: Grants Amount:

タイプ及び額 **補助金（返済不要）** **額**

Cost-sharing agreement Amount:

費用分担協定 **額**

Other, please specify: **その他の場合、具体的にお書き下さい。**

.....
.....

15. If applicable, please indicate the manner in which initial and annual expenditures are or will be funded. **該当する場合は、初期費用、年間維持費の補助の方法を記述下さい。**

	Yes	No	% of initial expenditures 初期費用の何%	% of annual expenditures 年間維持費の何%
a) General port's revenue fund 港湾一般会計の収入として	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Direct government funding 直接の政府補助として	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Specific cost recovery scheme 特別の費用補助スキームとして	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Other, please specify: **その他の場合、下記にご記入下さい。**

.....
.....

16. Finally, please summarize the overall impact of the ISPS Code on your port or ports managed by your organization. **最後にあなたの港湾または組織で、IASP コードに関する全般的な影響をご記述下さい。**

.....
.....
.....

.....
.....
.....

17. Please provide any additional comments that may assist the secretariat in completing the study (Please attach additional sheets if necessary):調査実施に役立つ追加のコメントをご記入下さい。(必要ならば、追加の用紙にご記入頂いてもかまいません。)

.....
.....
.....
.....
.....

Contact details:回答者へコンタクトする為に必要な記入者名メールアドレス等ご記入下さい。

Thank you for your cooperation. Please be assured that the information submitted via this questionnaire will be treated confidentially and used exclusively for the purposes of the study. Results will be published without attribution and will be reported in an aggregated format only.

ご協力有難うございました。この質問状へ回答された内容は、機密情報として取扱い、調査の目的以外に使用致しません。調査結果で貴港または組織の属性が明らかとなることは無く、集計結果のみが報告されます。

Please return the completed questionnaire no later than 30 December 2005 to: 2005年12月30日までに記入された質問用紙を下記宛先までメールでご提出下さい。

Mail to: Mr. Peter Faust
UNCTAD
Head, Trade Logistics Branch, SITE

Palais des Nations
CH-1211, Geneva 10

Email to: hassiba.benamara@unctad.org

Facsimile: + 41 (0) 22 917 0050

- Please copy to IAPH Secretariat: IAPH 本部事務局にコピーを御送付下さい。

Email to: unctad-survey@iaphworldports.org

Facsimile: +81-3-5403-7651

以上和文付き調査票

日本会議のサービスに対し、日本の 8 港湾管理者、公社が回答を返してくれた。また 1 港湾管理者は、直接英文での回答を返してくれた。

全世界では、43 港湾管理者、公社が回答を返送した。我国は、全 9 港と全回答者の約 1/4 を占める回答となった。アフリカ・ヨーロッパ地域では、18 港 (アフリカ 2 港、ヨーロッパ 16 港)、アメリカ地域は、3 港、アジア・オセアニア地域では、22 港の回答があった。

IAPH が取りまとめた調査結果の概要は、以下の通りである。

(1) ISPS コード実施状況

- 1) 完了率 :ほぼ全ての港湾で承認された港湾保安計画の 100%を実施していることが明らかとなった。しかし、2005 年 11 月現在、保安施設の 94%しか完成を見ていないことも明らかとなった。
- 2) ほとんど全ての港湾で ISPS コードの強制事項以上の措置を取っていることも明らかとなった。約 80%の港湾が地域に拘わらずパートB の措置を取っていると答えた。約半数の港湾が全港湾区域について ISPS コード遵守を行っていたことが明らかとなった。この事に関しては、興味深いことに同一の国内でも異なった対応が取られている結果となった。IMO/ILO 実施コードに対応している港湾は、30%強であった。この事に関しても同一の国内でも異なった対応となっていた。約半数の港湾で国独自の追加措置に対応していた。産業協会の独自の追加措置に対応していたのは、限られた数港に過ぎなかった。

(2) ISPS コード遵守のための費用と港湾運営への影響

- 1) 各港湾で初期投資費用と維持費用への投資額は非常に異なっており、またインフラ、設備などへの初期投資への配分、年間維持費の使用配分も非常に異なっていた。初期費用の内インフラに多くを費やしていた港湾は 43 港中 13 港で次ぎに設備、情報技術および人件費の順となっていた。維持費用では 43 港中 19 港が人件費を第 1 に多く費やしたと回答し、以下訓練、設備運転コスト(多分電気代)となっていた。
- 2) ISPS コード遵守による効果に関する質問に対して 43 港中 23 港が窃盗減少に効果有りとしており続いて情報および通信技術の使用増加、犯罪行為減少を効果有りとしていた。しかし、残り 18 港に関しては、窃盗減少効果なしとしているがこれは必ずし

もISPSコード遵守の効果無しと考えるよりISPSコード実施以前から窃盗対策が浸透していたといえるのかもしれないということには注意を払うべきである。また、ほんの数港しか否定的な回答、例えば、遅れや競争力減少を挙げていることは港湾の視点から好ましいことである。全体的印象としては、実施以来積極的に好効果を認めてもおらず否定的な影響も無くむしろ港湾全体にとってむしろ中間的と観測される。

(3) ISPSコード遵守の財源と費用回収

- 1) 費用回収計画についてはヨーロッパとアジア・オセアニア地域では異なった考えを持っており、ヨーロッパの16港中12港、75%の港湾が費用回収計画を持っているのに対し、アジア・オセアニア地域では22港中4港のみがその様な計画を持っていると答えているということである。ヨーロッパの港湾でこの計画を持っている港湾の内5港は船舶と貨物両方に、7港が船舶または貨物の一方に、4港は旅客にも追加の費用負担を求めるといったものであった。しかしその費用回収計画は、過激なものでは無く、どの港も初期費用・維持費用の80%を超える回収を考えているものでは無かった。
- 2) 他の機関からの費用回収に関しては、ヨーロッパの港湾では、一つの国の1港を除いてその様な補助を受けておらず、米国では全ての港湾で補助を受けており、アジア・オセアニア地域では9カ国の内3カ国で補助を受けているという結果であった。地域・国に拘わらずこれら補助は全て国または地方政府からの補助金であった。

(4) 結論

確実な結論を導き出すには少なすぎる回答であるが、回答頂いた港湾については、財政的にも技術的にも著しく否定的な影響・困難が生じているとは認められなかった。

3. メーリングリスト(Mailing List)の作成と活用

日本会議に登録されているメールアドレスを使って2005年11月25日メーリングリストを作成した。突然の大量メールの配信で困惑された方もあったと思うので、メーリングリストの仕組み、意図、その活用の仕方などをまとめておくこととする。

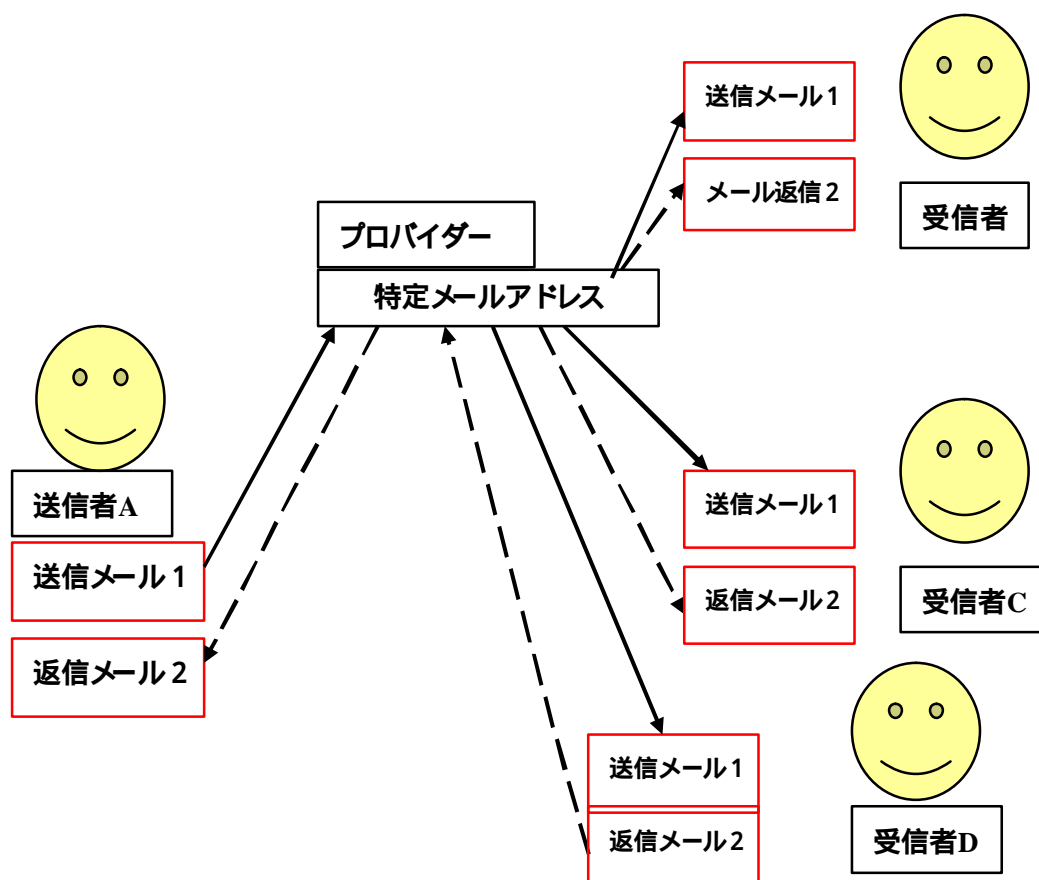
(1)メーリングリストの仕組み

メーリングリストとは、電子メールを使ったインターネット活用法のひとつの方法で、複数の人に同じメールを配信できる仕組みである。

情報技術(IT)の進展とともに、現代では電子メールを使わないと事務所での仕事が進められない様な時代となってきている。通常の電子メールは、電話をかけるのと同様にメールを送る相手のメールアドレスを送信先に指定して相手に直接メールを送る。即ち、通常の電子メールによるメールのやり取りは、1対1でお互いにメールを交換し合うことになっている。

一方、メーリングリストでは、ある特定のメールアドレスの宛先にメールを送ると、送られたメールは、特定のメールアドレスと関係付けて登録されている人(実際には登録されたメールアドレス)全員に配送されることとなる。この送られてきたメールに返信するとその返信メールも登録されている人全員に配送される仕組みとなっている。

図メーリングリストの仕組み



このメーリングリストの特徴を利用するとグループの中の意見交換を容易に行うことが可能となる。例えばある特定のテーマを決めてそのテーマについてグループのメンバーの意見を交換することが容易に行える訳である。

電子メールを複数の人に送る方法としては、別に、同報配送という方法がある。これは、電子メールの宛先を一つのグループでくくって名前を付け、そのグループ名をアドレス帳に登録しておいてそのグループアドレスにメールを送るとグループの構成員全員に同じメールが配送されるというものである。この同報配送という方法は、そのグループアドレスを作成した人、例えば事務局などから一方的にメールを送ることが出来るが、グループの構成員が他の構成員全員にメールを送ろうとするとグループ化したアドレス帳を皆が持つ必要がある。一方メーリングリストでは、一方的なメールの配信も行えるし、構成員からもグループの全構成員にメールを発送できるというものである。従って、メーリングリストはグループの構成員の意見を聞くとか、議論を進めるのに非常に有効な方法である。

(2)メーリングリスト作成の意図と利用方法

2005年11月25日にYahooの無料のメーリングリスト機能を活用して国際港湾協会日本会議のメーリングリスト(jp-IAPH)を開設したが、その意図は、2005年12月1日メーリン

グリスト(第 31 番目のメッセージ)で事務局からお知らせした様に以下の通りである。

メーリングリスト作成の目的

国際港湾協会日本会議の会員相互の活発な意見交換の場を提供するため。

国際港湾協会日本会議事務局からのご案内を事務局が容易に行える様にするため。

また、同メッセージでお知らせした様に全員に宛てたメッセージではなく、メーリングリストの管理者(日本会議事務局)へのメールは、メーリングリストを用いるのでは無く、sasajima@kokusaikouwan.jp(日本会議事務局のメールアドレス)へ送って頂きたい。

更に本メーリングリストは、日本会議に登録された折のメールアドレスに基づき作成している為、議論には参加したくない方で事務局からの連絡のみ受取りたい方、メーリングリストによるメールが届いていない方は、事務局に連絡を頂きたい。

また、メーリングリスト開設を無償で利用出来るYahooで行った為、過去のメッセージを読むためには、YahooのIDを取得(無料)して、ログインする必要がある。このID取得方法は、Yahooのホームページ(<http://www.yahoo.co.jp/>)を開いて、そのホームページの右側にある「個人ツール」の右にある「ログイン」をクリックして、「Yahoo! JAPAN ID を取得へ」からID取得の手続きを取ることができる。

また、11月25日メーリングリストメッセージ(第2番目のメッセージ)で事務局からお知らせした「jp-IAPHメーリングリスト開設について」の通り、メーリングリストが迷惑メールとならない様にするためのルールが定められている。以下第2番目のメッセージからこれを引用する。

jp-IAPHメーリングリスト開設について(お知らせ)

- 1) 代表者 :メーリングリストの代表者 :国際港湾協会 日本会議事務局長笹嶋博
- 2) 管理者 :メーリングリストの維持、運営にたずさわる人 :同上
- 3) メーリングリストの参加者 :国際港湾協会日本会議の正会員、賛助会員および個人会員、IAPH本部事務局、日本会議事務局、国土交通省建設課国際業務室のメンバーが管理者により登録されています。参加をする為には、管理者にメールをして頂き、管理者がメーリングリストの参加者に登録する必要があります。管理者のみへの連絡は、sasajima@kokusaikouwan.jp お願いします。
- 4) このメーリングリストは、国際港湾協会日本会議の関連情報の交換に利用して頂くため管理者が作成したものです。
- 5) このメーリングリストのメールアドレス : jp_IAPH@yahoogroups.jp にメールをして頂くと参加者全員にメールが発送されます。この場合、管理者の承認は必要有りません。自由に参加者全員にメールが送れます。
- 6) Yahooの無料メーリングリストを使って管理者が作成していますので、投稿メールに添付できるファイルの容量は1MB以内です。
- 7) このメーリングリストは、会員間でのコミュニケーションを行うことが原則で、会員に有意義なメールをお願いします。

- 8) 宣伝等は、会員に有意義なもののみお願いします。
- 9) 日本会議に関連しない情報、例えば選挙運動、公序良俗に反するメールの発送には使えません。また、特定の個人・団体を誹謗中傷する発言、他人の名誉を傷つけたり迷惑をかける発言、プライバシーの侵害となる発言、他者に損害を与える恐れのある発言には、十分ご注意下さる様お願いします。

112505

国際港湾協会 日本会議 事務局長

笹嶋 博

e-mail :sasajima@kokusaikouwan.jp

TEL:03-5403-2770 FAX:03-5403-7651

CellPhone:090-5799-0190

以上第 2 番目のメッセージ引用終了

ルールを守って活発な利用をお願いします。

現在 (2006 年 3 月 2 日)まで 34 通のメッセージが寄せられている。参加表明以外では、九州運輸局の宮地次長が 2 回情報提供頂いており、木本氏がこれに返信を寄せられている。皆様の活発な利用をお願いします。

また、会員の皆様への提案やアンケートを取ったり、専門委員会活動の意見聴取などにも使えると思う。また、ウィークリーマガジンや最近のニュース配信など日本会議のホームページの代わりとして利用する方法も有る。事務局への提案など会員の意見集約を図る道具としての活用も可能である。

事務局からは、現在まで 4 通のお知らせを発信している。第 2 「jp- IAPH メールングリスト開設について」、第 14 「国際港湾協会日本会議機関誌第 8 号の完成」、第 30 「メールングリストに関するお詫びとお願い」、第 32 「会員に皆様へ事務局からのお願い」である。最後のものは、機関誌第 9 号への会員の声、特別寄稿の原稿募集、「Ports & Harbors」抄訳希望記事の提案募集案内である。これら過去のメッセージは Yahoo ID 取得で読むことができる。

現在、次節で説明する様に日本会議のホームページを直営で作成中であるが、このメールングリストは、会員のページに移行し、将来的には、ホームページのプロバイダーのメールングリストに変更することを考えている。

当面、事務局からのメッセージの手段としても活発に活用していく予定である。

4. 日本会議のホームページ開設

日本会議のホームページを国際港湾協会の日本語ホームページの中で作成中である。国際港湾協会に日本語のホームページは、国際港湾協会協力財団が提供しており、そのトップページの番地 URL は <http://www.kokusaikouwan.jp/index.htm> である。日本会議のホームページへの入口は、このトップページの以下の場所となる予定である。

The image shows a screenshot of the IAPH website homepage. At the top left is the IAPH logo: "IAPH International Association of Ports and Harbors". To its right is an aerial view of a port. Further right, it says "国際港湾協会協力財団提供" (Provided by International Association of Ports and Harbors Cooperation Foundation). Below these are several navigation buttons: "IAPHとは" (What is IAPH), "主な活動" (Main Activities), "本部事務局" (Head Office Secretariat), "最新情報" (Latest Information), and "サイトマップ" (Site Map). In the center is the IAPH logo featuring an anchor and the text "INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS AND HARBORS". Below this is the large text "国際港湾協会". To the right is an aerial view of a port with a large ship. Below the main navigation are more buttons: "世界の会員港" (World Member Ports), "関連団体" (Related Organizations), "国際港湾協会 日本会議" (IAPH Japan Conference), "国際港湾協会 協力財団" (IAPH Cooperation Foundation), "会員申込" (Membership Application), and "お問い合わせ" (Contact Us). At the bottom right, there is a green digital display showing "009887".

上記トップページの国際港湾協会日本会議をクリックすると、日本会議のトップページにリンクする。日本会議のホームページでは、全内容を一般にオープンにするものと、会員独自の制限をかけたページに分けるが、個人情報を含む内容（メーリングリスト、会員の連絡先など）以外は、一般にオープンとすることにした。日本会議のホームページは、概ね以下のようになる。

日本会議ホームページのトップページ

国際港湾協会日本会議のホームページによろそ

国際港湾協会日本会議は、2003年4月に設立された若い組織です。

日本の港湾管理者や港湾関係者が国際的な場で活発に活動出来る様に支援することを目的に設けられました。

その為、国際的な港湾の動きや最新の港湾に関する情報を日本語で提供しています。
現在、機関誌『IAPH 日本フォーラム』を年 3 回 (7 月、11 月、3 月)発行しており、この中で
国際港湾協会の機関誌『Ports & Harbors』の主要な記事の抄訳を行っています。

また、会員相互の海外の情報交換を活発にするため、会員の声、研究成果の発表、メー
リング・リストによる意見交換などを実施しています。

日本会議の活動に興味の有る方は是非会員になって頂きたいと思えます。

ホームページ設置に際して、会長の挨拶を以下に示しています。

会長の挨拶

日本会議の会長、副会長、理事などの役員を示しています。

役員

組織と運営の方法を示しています。

組織及び運営

その設立趣意書は、以下に記載されています。

日本会議設立趣意書

この趣意にご賛同される会員を広く募集しています。
会員規約および会員申し込み書は、以下の通りです。

入会ご希望の方は、会員申込書に必要事項をご記入の上下記の日本会議事務局までお
申込み下さい。

会員規約

会員申込

最新のニュース

国際港湾協会日本会議は、機関誌『IAPH 日本フォーラム』を発行していますが、その最新
号および過去の機関誌は以下の通りです。

機関誌

機関誌には、国際港湾協会日本会議の活動状況や国際港湾協会 (IAPH)の動きが紹介さ

れている他、IAPHの専門委員会活動が報告されています。専門委員会に付いては、以下をご覧ください。

専門委員会

会員の方は、以下のページにお進み下さい。会員ページをご覧になるには、IDとパスワードが必要ですので、会員の方でIDとパスワードを未取得の方は、下記事務局へご請求下さい。

会員のページ

国際港湾協会では、会員間の議論を活発にする為のメーリングリストを作成しています。

サイトマップ

平成18年2月1日現在

国際港湾協会日本会議事務局

nipponkaigi@kokusaikouwan.jp

以上日本会議ホームページのトップページ引用

日本会議のホームページ作成は、日本会議事務局の直営作業でホームページビルダーを使い準備を進めてきました。2006年2月立上げを目標に進めてきましたが、国際港湾協会協力財団が現在契約しているプロバイダーの容量と契約のタイミングから3月末か4月上旬になる予定です。本機関誌がお手元に届くころには開設されていると思いますのでご期待下さい。勿論、多くの部分で工事中となっておりますがご容赦頂きたいと思えます。

5. 臨時理事会および総会の開催

通常毎年4月に日本会議の理事会および総会を開催(昨年度は2005年4月27日開催)しているが、2006年度については、4月9日～12日にインドのムンバイにおいてIAPHの中間年理事会が開催されるため、新年度(4月より新年度に入る)の日本会議理事会および総会をこのIAPH中間年理事会までに開催する時間的余裕が無い。しかし、昨年(2005年)の理事会および総会以来の人事異動に伴うIAPH日本代表理事および理事代理の変更については、このIAPHの中間年理事会までに日本会議の理事会および総会に図る手続きを完了しておく必要がある。

従って臨時に文書による日本会議の理事会および総会を開催することとした。併せて、日本会議の理事の変更についてもこの臨時の理事会および総会に図った。

- (1) 臨時理事会の開催

理事会は、規約第 18 条により会長が必要と認めたときに召集することになっているので、2005 年 1 月 27 日付けで、2 月 10 日までの議論の時間を設け、FAX およびメールにより以下の理事会召集と議案文を会長より発送した。
以下文書による臨時理事会の会長の召集文を引用する。

日本会議各理事宛

時下益々ご清祥のこととお喜び申し上げます。日頃より国際港湾協会日本会議の活動にご協力賜り、感謝に絶えません。

国際港湾協会日本会議も 3 年目を迎え事務局の体制も変わり、日本会議のホームページの立上げやメーリングリストの創設など、活動を活発化させ日本会員を支援する体制にも変化を加えようとしているところです。

今回、文書による理事会および総会を臨時に開催する必要が生じたのでご案内申し上げます。

1. 経緯

IAPH 日本代表理事は、平成 17 年 4 月 27 日開催の第 4 回理事会、第 3 回総会で以下の様に決定を見ています。

(敬称略)

職名	所属	氏名
理事	国土交通省	成瀬 進
理事代理	東京都港湾局	成田 浩
理事	名古屋港管理組合	染谷 昭夫
理事代理	横浜市港湾局	中根 忠*
理事	大阪市港湾局	奥田 剛章*
理事代理	神戸市みなと総局	小柴 善博*

* 印は、同日の理事会で承認、総会で決定した新理事及び理事代理

この第 3 回総会での日本代表理事および理事代理の決定から現在までの人事異動に伴う変更手続きを中間年理事会(平成 18 年 4 月 9 日インドのムンバイで開催予定)までに行う必要があるため、臨時の日本会議理事会および総会を文書で開催し、交替を円滑に進めたいと存じます。

併せて、日本会議の理事の変更手続きも行いたいと思います。

2. 基本的考え方

(1) IAPH 日本代表理事

この間の異動で、名古屋港管理組合の染谷昭夫氏が退任となり、後任として山田孝嗣氏が専任副管理者として就任されました。また、東京都港湾局の成田浩氏が退任となり、後任として津島隆一氏が港湾局長に就任されました。

この異動に伴う日本代表理事および理事代理の変更に付き、残り任期期間中(2007年5月4日次期総会終了まで)に限定して、各後任者を新理事および新理事代理に変更したいと思いをします。

(2) 日本会議理事

染谷昭夫氏は、元 IAPH 会長であり、長年に亘る IAPH 活動の経験から日本会議を指導する立場で、日本会議発足以来、理事、会長を務めています。また、この間、名古屋港を代表する立場からも理事の職責を務めてきました。

今回の異動に伴いまして、新たに名古屋港を代表する理事として、名古屋港管理組合の山田孝嗣氏に役員に加わって頂きたいと思いをします。これにより日本会議の理事数は 17 名となり国際港湾協会日本会議の規約第 9 条の理事数 20 名以内に抵触することはありません。

また、この間の異動により、他の日本会議理事の変更がありますので、併せて変更手続きを行いたいと思いをします。理事の任期は 2007 年 3 月 31 日までです。

3. 変更の手続き

次の 2 件につき書面により理事会の議決を得た後、総会に諮ることとします。

(1) IAPH 日本代表理事および理事代理の変更

各日本会議の理事におかれましては、別紙投票用紙 1 で採否をご記入の上、国際港湾協会日本会議事務局宛平成 18 年 2 月 10 日までに回答頂きます様お願い申し上げます。

(2) 日本会議の理事の変更

各日本会議の理事におかれましては、日本会議の理事の変更につきまして、別紙投票用紙 2 で採否をご記入の上、国際港湾協会日本会議事務局宛平成 18 年 2 月 10 日までに回答頂きます様お願い申し上げます。

平成 18 年 1 月 27 日

国際港湾協会日本会議会長

染谷昭夫

文書による臨時理事会の会長の召集文を引用終了。
以下別添投票用紙 1および投票用紙 - 2 を引用する。

(理事用)

(投票用紙 - 1)

IAPH 日本代表理事の変更について

(案)

異動に伴う日本代表理事、理事代理を以下の通り変更することを理事会として承認し総会に提案する。但し、新理事及び理事代理の任期は、前任者の残存任期期間とする。

(敬称略)

新日本代表理事	山田孝嗣(名古屋港管理組合専任副管理者)
旧日本代表理事	染谷昭夫(前名古屋港管理組合専任副管理者)

新日本代表理事代理	津島隆一(東京都港湾局長)
旧日本代表理事代理	成田浩(前東京都港湾局長)

以下の にチェックを入れてください。

上記案に賛成する、

もしくは _____ を推挙する。

平成 18 年 __ 月 __ 日

回答理事 : 貴組織名、所属 : _____

ご芳名 : _____

以上投票用紙 1引用終了。

(理事用)

(投票用紙 - 2)

国際港湾協会日本会議理事の追加および変更について

(案)

異動に伴う日本会議理事を以下の通り追加および変更することを理事会として承認し総会に提案する。但し、新理事の任期は、前任者の残存任期期間とする。

役職	新組織所属	旧組織所属	新役員名	旧役員名
会長	名古屋港埠頭公社理事長	名古屋港管理組合専任副管理者	染谷昭夫	染谷昭夫
理事	国土交通省東北地方整備局副局長	国土交通省北海道港政課長	成瀬進	成瀬進
理事	新潟県港湾空港局長	新潟県港湾空港局長	内山克彦	森川雅行
理事	東京都港湾局長	東京都港湾局長	津島隆一	成田浩
理事	名古屋港管理組合専任副管理者	追加	山田孝嗣	追加

(敬称略)

以下の にチェックを入れて下さい。

上記案に賛成する、

もしくは _____ を推挙する。

平成 18 年 ___ 月 ___ 日

回答理事 : 貴組織名、所属 : _____

ご芳名 : _____

以上投票用紙 2 引用終了。

(2) 臨時理事会の結果

1月27日から2月10日までの間、1名の理事を除く全理事より、原案に賛成する旨の回

答を得た。理事会の定足数は、規約第 18 条によると過半数であるので、原案は理事会の承認を受けたので、総会に図ることとなった。

(3) 臨時総会の開催

総会も規約第 14 条によると会長が召集することとなっている。従って、以下に示す会長の総会の召集文をFAX およびメールにより2月 14 日発送し、文書による臨時総会を2月 14 日から28 日の間実施した。

以下会長の臨時総会召集案内文および議案を引用する。

日本会議各会員宛

時下益々ご清祥のこととお喜び申し上げます。日頃より国際港湾協会日本会議の活動にご協力賜り、感謝に絶えません。

国際港湾協会日本会議も 3 年目を迎え事務局の体制も変わり、日本会議のホームページの立上げやメーリングリストの創設など、活動を活発化させ日本会員を支援する体制にも変化を加えようとしているところです。

今回、文書による総会を臨時に開催する必要が生じたのでご案内申し上げます。

なお以下の原案に付いては、平成 18 年 1 月 27 日から2月 10 日にかけて文書で開催されました臨時理事会の承認を得ています。

1.経緯

IAPH 日本代表理事は、平成 17 年 4 月 27 日開催の第 4 回理事会、第 3 回総会で以下の様に決定を見えています。

(敬称略)

職名	所属	氏名
理事	国土交通省	成瀬 進
理事代理	東京都港湾局	成田 浩
理事	名古屋港管理組合	染谷 昭夫
理事代理	横浜市港湾局	中根 忠*
理事	大阪市港湾局	奥田 剛章*
理事代理	神戸市みなと総局	小柴 善博*

* 印は、同日の理事会で承認、総会で決定した新理事及び理事代理

この第3回総会での日本代表理事および理事代理の決定から現在までの人事異動に伴う変更手続きを中間年理事会(平成18年4月9日インドのムンバイで開催予定)までに行う必要があるため、臨時の日本会議理事会および総会を文書で開催し、交替を円滑に進めたいと存じます。

併せて、日本会議の理事の変更手続きも行いたいと思います。

2. 基本的考え方

(1) IAPH 日本代表理事

この間の異動で、名古屋港管理組合の染谷昭夫氏が退任となり、後任として山田孝嗣氏が専任副管理者として就任されました。また、東京都港湾局の成田浩氏が退任となり、後任として津島隆一氏が港湾局長に就任されました。

この異動に伴う日本代表理事および理事代理の変更に付き、残り任期期間中(2007年5月4日次期総会終了まで)に限定して、各後任者を新理事および新理事代理に変更したいと思います。

(2) 日本会議理事

染谷昭夫氏は、元 IAPH 会長であり、長年に亘る IAPH 活動の経験から日本会議を指導する立場で、日本会議発足以来、理事、会長を務めています。また、この間、名古屋港を代表する立場からも理事の職責を務めてきました。

今回の異動に伴いまして、新たに名古屋港を代表する理事として、名古屋港管理組合の山田孝嗣氏に役員に加わって頂きたいと思います。これにより日本会議の理事数は17名となり国際港湾協会日本会議の規約第9条の理事数20名以内に抵触することはありません。

また、この間の異動により、他の日本会議理事の変更がありますので、併せて変更手続きを行いたいと思います。理事の任期は2007年3月31日までです。

3. 変更の手続き

次の2件につき平成18年1月27日から2月10日にかけて開催された書面による理事会の承認を得たので、総会に諮ることとします。

(1) JAPH 日本代表理事および理事代理の変更

各日本会議の会員におかれましては、別紙投票用紙 1で採否をご記入の上、国際港湾協会日本会議事務局宛平成 18 年 2 月 28 日までにご回答頂きます様お願い申し上げます。

(2) 日本会議の理事の変更

各日本会議の会員におかれましては、日本会議の理事の変更に付きまして、別紙投票用紙 2で採否をご記入の上、国際港湾協会日本会議事務局宛平成 18 年 2 月 28 日までにご回答頂きます様お願い申し上げます。

平成 18 年 2 月 14 日

国際港湾協会日本会議会長

染谷昭夫

以上会長の臨時総会召集案内文および議案の引用終了。

以下投票用紙 - 1および投票用紙 - 2 の引用。

(日本会議会員用)

(投票用紙 - 1)

IAPH 日本代表理事の変更について

(案)

臨時理事会での承認を受けて、異動に伴う日本代表理事、理事代理を以下の通り変更することを総会として議決する。但し、新理事及び理事代理の任期は、前任者の残存任期期間とする。

(敬称略)

新日本代表理事 山田孝嗣(名古屋港管理組合専任副管理者)
旧日本代表理事 染谷昭夫(前名古屋港管理組合専任副管理者)

新日本代表理事代理 津島隆一(東京都港湾局長)
旧日本代表理事代理 成田浩(前東京都港湾局長)

以下の にチェックを入れてください。

上記案に賛成する、

もしくは _____ を推挙する。

平成 18 年__月__日

回答会員：貴組織名、所属：_____

ご芳名：_____

以上投票用紙 - 1の引用終了。

(日本会議会員用)

(投票用紙 - 2)

国際港湾協会日本会議理事の追加および変更について

(案)

臨時理事会での承認を受け、異動に伴う日本会議理事を以下の通り追加および変更することを総会として議決する。但し、新理事の任期は、前任者の残存任期期間とする。

役職	新組織所属	旧組織所属	新役員名	旧役員名
会長	名古屋港埠頭公社理事長	名古屋港管理組合専任副管理者	染谷昭夫	染谷昭夫
理事	国土交通省東北地方整備局副局長	国土交通省北海道港政課長	成瀬進	成瀬進
理事	新潟県港湾空港局長	新潟県港湾空港局長	内山克彦	森川雅行
理事	東京都港湾局長	東京都港湾局長	津島隆一	成田浩
理事	名古屋港管理組合専任副管理者	追加	山田孝嗣	追加

(敬称略)

以下の にチェックを入れて下さい。

上記案に賛成する、

もしは を推挙する。

平成 18 年 ___ 月 ___ 日

回答会員：貴組織名、所属： _____

ご芳名： _____

以上投票用紙 - 2 の引用終了。

(4) 臨時総会の結果

理事会召集案内時の会員総数は、正会員 46、賛助会員 1、個人会員 51 で総計 98 となっているため、総会の定足数は規約第 16 条により、総数の 3 分の 1 以上であるから 33 となっている。2 月 14 日から 28 日までの間、議案 1 および議案 2 について各総計 67 の賛成票を投じて頂いた。定足数を満足しており投票頂いた方は皆賛成であり、規約第 16 条により出席会員の過半数で議決出来ることから、原案どおり議決した。

(5) 結果の公表

以上の様に IAPH 日本代表理事および理事代理並びに日本会議理事の変更原案が日本会議の理事会で承認および総会で議決されたため、メーリングリストを用いて会員各位に報告を行った。

6. 会員募集活動

日本会議の運営は、基本的に会員の会費により賄われている為、会員の募集活動は、重要事項である。日本会議の 1 理事による勧誘や事務局長の個人的な関係から色々な勧誘活動を行っているが、成果が上がっていない状況である。また、地方財政の逼迫から、新年度より脱会される会員などもあり、各理事および会員の活発な勧誘協力をお願いしたい。

7. IAPH 機関誌「Ports & Harbors」の抄訳

今号の抄訳は、Ports & Harbors の 2005 年 9 月号および 11 月号の Open Forum と Features、Cover Story の中から 2005 年 9 月号は前回の編集委員会で 5 編を選定し、11 月号については、臨時に開催した編集委員会(メールによる編集委員会)で 7 編を選定、合計 12 編に付いて抄訳ボランティアの募集を実施した。事務局便りおよび編集委員会の記述に有る様に、抄訳ボランティアの強化(総勢 120 名とした)によって全 12 編の抄訳者が決定した。

決定した抄訳者と記事は、以下の通りである。

Ports and Harbors September 2005 Vol50 No4

記事名	名前	所属	役職
P12-13 Hydraulic options	小野 朋子	近畿地方整備局 総務部経理調達課経理第二係	係 員
P15 Rise of the robots	鈴木 崇弘	東北地方整備局 港湾空港部港湾計画課	課長補佐
P16-17 Tracking hidden threats	石崎 力	東北地方整備局 港湾空港部 釜石港湾事務所	補償調査官

P20-21 Beware of the liability gap	野村 浩嗣	九州地方整備局 港湾空港部 港湾管理課	課長補佐
P28-29 Looking inland for relief	古島 ひろみ	九州地方整備局 熊本港湾・空港整備事務所	総務係主任

Ports and Harbors November2005 Vol50 No5

記事名	名前	所属	役職
P12-13 Rotterdam's logistic revolution	堀川 雅弘	近畿地方整備局 港湾空港部 港湾管理課	助成係長
P18-19 New tricks for an old port	大總 学	近畿地方整備局 和歌山港湾事務所 工務課	第一工務係長
P20-21 Faith in the future	藤木 敏治	九州地方整備局 港湾空港部広報室	広報係長
P22-24 When the wind blew	中村 達夫	近畿地方整備局 和歌山港湾事務所経理課経理係	経理係員
P25-26 Putting preparedness to the test	高橋 哲雄	四国地方整備局 港湾空港部 港湾管理課	助成係長
P28-29 What price Katrina and Rita?	菅野 昌生	港湾局 建設課 国際業務室	国際調整係長
P30-32 We have to find a way...	黒川 文宏	近畿地方整備局 和歌山港湾事務所 海洋環境課	事業係長

また、今回の抄訳から抄訳者の努力に報いる為、抄訳者の顔写真を載せることとしたが、辞退された方も多かった。港湾関係の仲間に顔を覚えてもらうことも有意義と思うので積極的に顔写真を載せる様にして欲しいと思います。

更に今回抄訳記事の数を12編に拡大したことから 校閲を から までを国土交通省港湾局国際業務室が、 から までを国際港湾協会日本会議事務局が分担した。また、および については、前国際港湾協会日本会議事務局長 (株)佐藤渡辺 顧問 蓮見隆氏がボランティアで引受けて頂いた。この場を借りて感謝申し上げます。

国際港湾協会(IAPH)の動き

<2005年11月~2006年3月>

国際港湾協会 事務総長
井上聰史

1. 世界を巡る IAPH 創立 50 周年記念行事

昨年 2005 年は IAPH50 周年を記念する大きな節目の年であった。世界の IAPH 会員や海事関係者の皆様のご支援を得て、50 周年を祝うさまざまな行事を世界各地で企画、実施してきたが、去る 12 月アフリカはケニアの首都ナイロビで開催した祝賀イベントをもってすべて無事に終了することができた。ここにご協力いただいたすべての方々に心から感謝申し上げる次第である。

報告に代えて昨年各地で行った 50 周年記念行事を簡単に振り返って見ることにしよう。

(1) 1月14日：東京

日本が IAPH の創設を提唱しその発展に大きく貢献したこと、さらにその本部を東京に置くことから、IAPH 創立 50 周年を祝う世界各地の記念行事の皮切りとして、「50 周年記念東京フォーラム」が 1 月 14 日に開催された。会場となった日本経団連会館には、IAPH 側からシュトルイス会長はじめ各国からの常任理事や専門委員会関係者、また国内から関係官庁、港湾管理者、関係団体、企業などの代表さらに国内 IAPH 会員など、全体で 400 名を越す参加者が集い盛会な催しとなった。北側国土交通大臣にご出席いただきお祝いの言葉を賜った。ソニー大賀名誉会長の基調講演に続き、港湾の新たな挑戦をめぐるパネルディスカッションが行われた。また、夕刻の祝賀交流会では琴の演奏や鬼頭局長も参加された国土交通省居合道部の技披露など日本の文化や伝統を味わいつつ参加者は大いに親交を深めた。(詳細は第 6 号参照)



左より金沢総括技術審議官、北側大臣、シュトルイス会長夫妻、コーネギ 第 1 副会長



祝杯を上げる泉議員、シュトルイス会長、金沢審議官、染谷元会長、オー・シー・ファン第 2 副会長

(2) 2月2日：テヘラン

IAPH アジア及びオセアニア地域の会員がイランの首都テヘランで地域会議を開催するのに併せて、50周年祝賀行事が行われた。16カ国から約40名の会員が集まり、地元の港湾海事関係者約200名を加えて、1月31日から2月4日まで活発な発表と討議がなされた。2月2日の夕刻には、盛大な50周年祝賀レセプションが行われ、イラン各地の民族音楽や舞踊が披露され、遅くまで交流を楽しんだ。



ケーキカットする
井上総長



古都イスファンを視察する参加者



(3) 3月10日：ロンドン

欧州では、ロンドン港湾局と連合英国港湾との協力を得て、記念行事の準備が早くから進められた。3月10日夕刻、テムズ河沿いの有名なサマセット・ハウスを会場にヨーク公（アンドリュー王子）を来賓にお招きし、IAPH50周年祝賀レセプションを開催した。ヨーク公はIAPHへの祝辞の中で「港湾の役割は重要だが、一般の市民にはなかなか理解されないのので、理解増進に関係者が力をあわせて取り組む必要がある」と強調された。3月9日から11日まで開催したアフリカ・ヨーロッパ地域会議に出席していた70名を超えるIAPH会員に加えて、ロンドンに本部を置く国連機関や海事団体からも多くの関係者が参加し成功裏に終えた。



左よりヨーク公と井上総長



昨年限りで退職したIAPHヨーロッパ事務所
担当クルイト夫妻とガマ第3副会長

(4) 5月23日：上海

初めて中国で開催するIAPH総会が折しも50周年の年となった。躍進著しい上海で

の開催のため、世界約 60 力国から 700 名を越える会員や港湾関係者が参加した。地元の方々も交え 1000 名を上回る大規模な総会の開会セッションのなかで、50 周年記念式典をとりおこなった。中国政府の交通大臣及び上海市長から祝辞と講演を頂き、また IAPH の 50 年の歩みを映像でまとめた「IAPH: Uniting the World's Ports」を上映した。記念の特別講演が世界最大の船社マースクの副社長トムセン氏によっておこなわれた。また、国際港湾協会協力財団の永年の貢献に感謝し、藤野会長に記念の品を贈呈した。(詳細は第 7 号参照)



贈られたチャイナ服姿の染谷元会長夫妻と上海港ルー・ハイフ局長夫人



シュトルイス会長から感謝状を受ける藤野氏

(5) 10 月 7 日：ロスアンゼルス

アメリカ地域での記念行事は、IAPH 誕生の地である米国西海岸のロスアンゼルスに“里帰り”する形で実施することとした。開催にはロスアンゼルス港及びロングビーチ港両港さらに新会長のヒューストン港の大変な協力を得た。10 月 4 日から 7 日までの日程で常任理事会を開催するのに併せたため、約 50 名の IAPH 常任理事及び専門員会関係者が集まった。10 月 7 日午前には、米国運輸長官ノーマン・ミネタ氏がワシントン DC から駆けつけ記念講演をしていただいた。ロス市長の祝辞に続いて、丁度 50 年前に IAPH 第 1 回総会の議長を務め第 3 代会長にも就かれたロイド・メンベック氏が高齢を押し出席され、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、コーネギ-IAPH 会長、ノーマン・ミネタ米運輸長官(写真左より)



シートン LA 港湾局長代行(左)と IAPH 役員

(6) 12月7日：ナイロビ

世界各地で開催してきた50周年行事のフィナーレとして、ケニアの首都ナイロビで盛大にとりおこなわれた。全アフリカ港湾協力協会(PAPC)の年次総会及び IAPH アフリカ・ヨーロッパ地域会議の開催に併せて開催し、アフリカ各地やヨーロッパさらにアジアなどから300名を越える会員と関係者が集まった。ムーディ・アオリ副大統領から IAPH50周年への祝辞と将来への期待が力強く述べられ、参加者一同これからの協会活動のさらなる発展に誓いを新たにした。12月7日の夕刻、ナイロビ国立自然公園の林の中に特別に設けられたテントの中で、記念レセプションが民族色豊かなプログラムとともに行われた。参加者はケニア各地の音楽や舞踊を心行くまで楽しみながら夜が更けるのを惜しんだ。



ナクル湖国立公園にて



民族衣装を着た井上総長、ファン第1副会長、シュトルイス直前会長(左から)

2. 活発な地域会議の開催

(1) アフリカ・ヨーロッパ地域会議(ナイロビ)

上述のように12月5日から8日まで、ナイロビで地域会議をケニア港湾庁の主催で開催した。恒例のPAPC年次会議との合同開催であり、参加者は全アフリカを中心に極めて広範に及び地元の港湾関係者も交えると300名を越える盛会であった。セキュリティ、環境保全、企業社会責任(CSR)などを各セッションで討議した。

(2) アジア・オセアニア地域会議(カラチ)

アジア・オセアニア地域の会議は2月13日から15日に、パキスタンのカラチでカラチ港湾局の主催で開催された。地元も含め300名強の盛会であった。海外20カ国から約50名の参加で、うちIAPH会員は30名ほどであった。日本からは残念ながら赤塚先生を除いて参加者は無く、むしろ韓国から釜山港湾庁、仁川港湾庁、釜山コンテナ埠頭会社など積極的な参加が目立った。カラチ港の外港部に建設するコンテナターミナル、カーゴ・ビレッジ、ウォーターフロント再開発など、新しいプロジェクトに関する発表も含め、各セッションは極めて活発であった。



(3) アフリカ・ヨーロッパ地域会議(リガ)

3月1日から3日にかけて、バルト海沿岸の国ラトビアの首都リガで、アフリカ・ヨーロッパ会員の地域会議がリガ港湾庁の主催で開催された。厳冬の時期にもかかわらず、40名近い会員や参加者を得て、地元の港湾関係者とともに排ガス規制や環境保全、欧州各地域の港湾動向、サプライチェーン・セキュリティなどさまざまなテーマを取り扱った。同国大統領及び運輸大臣にも出席いただき講演を賜った。



IAPH 専門委員会活動報告

1. 専門委員会日本委員の紹介

機関誌第 8 号でご紹介した専門委員会の日本委員がその後の参加表明で確定したので、以下にリストを掲載しておく。4 月にインドのムンバイで開催される中間年理事会に併せて開催される専門委員会合同会議に参加するための準備を進めておられる日本委員も多いと聞いている。

IAPH 専門委員会に参加する日本委員のリスト

(2006 年 3 月 8 日現在)

委員会名	日本委員
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)
2. 通信および地域社会委員会	
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	箕(日本港湾協会)
	山田(名古屋港)
4. 港湾環境委員会	村田(若築埋浚協会)
	細川(独法港空研)
	箕(日本港湾協会)
5. 法規委員会	中川(神戸大,SCOPE)
	箕(日本港湾協会)
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(国交省東北地整)
	上田(大本,OCDI)
	奥田(大阪港)
	風間(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)
	仙波(大阪港)
	山縣(北九州港)
	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)

(敬称略)

また、日本委員に対しては、我国の対応などに関して、国土交通省を含む関係機関からの支援が必要である場合、日本会議事務局にご相談頂きたい。また、2. 通信および地域社会委員会には、日本委員がいない状況であるので、是非何方か手を挙げて頂くと有りがたいと思う。

2. 専門委員会の委員長および副委員長

機関誌第8号でご紹介した専門委員会の委員長および副委員長の一部の方は未定であったが、その後決定を見ているので以下にリストを掲載しておく。また、IAPH 機関誌「Ports & Harbors」05年11月号に委員長の顔写真などの紹介記事があるので、併せて紹介しておく。

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	ミレイル・フランシネ・バコ (Mireille Francine Backo) 西および中央アフリカ港湾管理協会事務総長 ナイジェリア mfbacko@yahoo.com
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・ハーティーエン (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・ルイズ・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・カング (Boo Won Kang) 釜山港 韓国 bwkang@busanpa.com

(敬称略)

(1) 通信および地域社会委員会ジョセ・ペロ委員長



ジョセ・ペロ委員長

「通信手段の発展によって、もうお隣さんだけが親しい間がらではなくて、同じ事柄に関心を持った世界中の人々と気軽に話ができる環境が整っている。」とジョセ・ペロ委員長は語る。「国際港湾協会の会員は、危機や港湾活動の本当の便益、地方や地域および国家に港湾が及ぼす影響などの世界の港湾の最新のニュースに遅れを取らない様に活発に活動する必要がある。」「本委員会は、異なった地域、異なった国および港湾に関連する異なった産業からの活発な活動家を求めている。委員の必要条件？通信の経験、メールアドレスを持っていること、それと1週間に1時間だけ委員会の活動に時間を使ってくれることだ。見かえりとして世界中の経験、友人のネットワークが得られる。是非、本委員会に参加して下さい。」

(2) 法規委員会のフランス・バン・ゾーレン委員長



フランス・バン・ゾーレン
委員長

「我が委員会は新委員を広く求めている」とフランス・バン・ゾーレン委員長は語る。「本委員会の見なおした任務は、一般的に国際港湾協会の大望、特に委員会の大望を反映した次ぎの項目に要約される。」「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。また、他の専門委員会の法的事項に関し支援を提供するものである。」と強調した。

「2005年から2007年の作業計画のテーマは、以下のものを含んでいる。つまり、

避難港問題、国連国際貿易法規委員会 (Uncital)、バラスト水条約・海難残骸物除去の条約案に関する追跡、港湾に影響する国際海事条約の法規データベースの更新、

国際海事機構の法規委員会の追跡と必要に応じて意見を具申すること。」「すべての事態に対応する上で必要なのは人手であり、理事会に部下を法規委員会の委員として参加する様説得することを期待する。」「法規委員会の委員になるということは、様々な法的課題に遭遇する機会に恵まれ、他の港湾組織でこれを解決しているかを知る機会にも恵まれる。異なった環境と異なった背景を有するユニークな熟練の法律家と一緒に仕事をする機会にも恵まれる。だけでも参加する意義の有る刺激的な事柄である。」「将来的には、一般的な IAPH の政策に特別の法的要素を取り入れ様と考えている。」であるからフランス委員長は、委員会に参加するバックグラウンドのある仲間の委員就任を歓迎し、奨励している。「避難港の関係書類から、異なった専門分野を結合した知識が必要と分かった。また、成果のケーキは異なったオープンで焼かれるー即ち、個々の港湾が IAPH の考えを自国の国家権威に推薦する活発な行動を起こせばそれは可能ということである。」

(3) 港湾計画および開発委員会の成瀬進委員長



成瀬 進委員長

我々の任務は、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、報告することである。」と成瀬進委員長は語る。

我々は会員各港湾が最も関心の高い現在の課題をテーマとして捉えており、2005年から2007年の作業計画を以下の5つにしている。即ち、

旅客ターミナルの開発の計画ガイドラインを作成する—これは従前の計画委員会から持ち越してきたものである。世界のコンテナ貨物の予測—これは、現存する様々な長期コンテナ貨物予測データの収集と分析を行うことである。ブリックス (BRICs :ブラジル・ロシア・インド・中国・南アフリカ :日本会議事務局注) 諸国の港湾開発、津波防護対策および国際航路会議の作業グループと航路設計のガイドラインを作成することである。興味がありますか？あれば是非委員に参加して下さい。我々の議論が面白くエキサイティングであることは間違いありません。」

(4) 港湾安全および保安委員会のピーター・モレマ委員長



ピーター・モレマ委員長

健全な港湾開発は、安定的なビジネス環境、地域社会からの支援、個々の権威からの承認が必要である。」とピーター・モレマ委員長は語る。

従って、全ての港湾および海事運営において安全で安心できる港湾作業環境は、前提条件である。事故、保安事件、大惨事は人命の喪失、過酷な港湾運営の中断あるいは環境破壊につながるもので、いずこにおいても耐えがたいものである。」委員長は続けて、「今日の市場の需要とテロの脅威についての全地球規模の状況

を考えると、港湾管理者にとってこれは困難な仕事である。」「これこそ IAPH が、この課題 : 港湾安全および保安に関する専門委員会を設けた理由である。そして、ロスアンジェルス

の常任理事会で、本委員会の任務が以下の様に決定を見た。即ち、
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、会員の為にその情報を分析し要約する。

国際海事機関、国際労働機関、国際標準化機構、世界税関機関、その他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。

常任理事会では、2005年から2007年の作業計画を決定したが、その焦点は、国連およびその他の国際機関での安全と保安に関する動向、ISPS コード実施に関連する動向、およびサプライ・チェーンの保安に関する動向である。」更に委員会は、液化天然ガスの取扱いに関する動向を監視し、最良の実施例を収集するとともに、危険物取扱いに関し、その動向を監視し最良の実施例を収集する。特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。」委員長は加えて、「港湾安全に関する技術的組織との協力を強化する。」と語った。「そしてこれら港湾の安全と保安に関する情報の参考文献について

注釈付きのリストを作成し IAPH ウェブサイトに載せる。」と述べた。

結論として、委員会の委員長として、私は、IAPH 正会員および賛助会員の熱心な支援と専門知識を必要としており、港湾安全と保安に関する世界のすばらしい専門家との共同作業を待ち望んでいる。」と結んだ。



責任のギャップに気をつけよう

Beware of the liability gap

Captain Barry McGrath は、港湾と港湾施設保安職員を惑わしかねない ISPS コードの意味的な欠陥と定義について警告を発している。

周知のとおり、船舶及び港湾の国際保安 (I S P S) コードが発効するまでに、すべての船舶と港湾は単にコードに適合するだけでなく、適合していることを示すことを求められた。

業界では広く証書交付と承認が行われたが、単に港湾施設が適合証明を取得しただけでは、すべての保安要件が整ったことにはならないのが悲しい現実である。しかしながら、この文書は国際的にも適合の証であると受け止められている。

つまり、書面上は適合しているように見えるのだが、ISPS の実施から 1 2 ヶ月以上が経過して、いまだに多くの港湾がコードの精神への適合には程遠く、完全に適合したと胸を張って言えるまでには多くの時間を要するだろうということだ。

証書が交付されているにもかかわらず、いまだに港湾とその請負業者によって行われてる ISPS 作業の量を見れば、それは歴然としている。

埠頭保安規程が事務所に備えられており、保安規程や別の形の適合資料を検査する PFSO (埠頭保安管理者) がいたとしても、それを支えるインフラが整備されていなければ無意味であることは言うまでもない。

混乱したメッセージ

入港船舶の適合性を確認するための PFSO が選任されていても、船舶から見て当の港湾施設が適合してないことが明白であれば、明らかに矛盾した状況である。

しかし、港湾において保安を改善することは容易で、非常に効果的なものとするのが可能であり、特に陸上部では、フェンス、照明、カメラ、追加要員などのインフラを用い、すべての多様な要素を統合すれば、一つの効果的な保安体制となる。国家の安全が危険に曝されていると締約国政府が判断すれば、保安も一層強化されるだろう。

しかし、このような中であって、PFSP が完全に実施されていないことが明らかにな

れば、PFSO は困難な立場に置かれる。それは、彼がコードに基づく法的責任を有し、恐らくは締約国の国内法令に基づく責任を負わされるといふ、誰も望まない不愉快な地位を与えられているためだ。

最前線において、通常は短時間のうちに、多くの場合は状況を完全に把握できない中で、もっぱら単独で決断をしなければならないのは、彼ら PFSO や海上で同様の任務につく船舶保安管理者なのである。情報面での更なる支援、保安規程の実行、そして法的責任についての説明が、すべての海事保安職員に提供されるべきである。

コードに適合させ、それを証明する主な責任は、これまで動く結節点としての船舶にかかっていたが、コードが双務的であることを忘れてはならない。港湾は必要な保安計画を早急に完成させ、自分達に課せられた実施義務の履行を促進しなければならない。

ISPS に掲げられた PFSO の義務と責任を精査すると、保安管理者に要求される事項には、彼または彼女が受けた訓練と経験の範囲を超えらると思われるものがあることが明らかになってきた。

その中で最も分かりやすいのは「差別的でないことを原則とした、保安に脅威を与えそうな人物の特性や行動的パターンの認識」である。一見、支障はなさそうに思えるが、この記述には「差別的でないことを原則とした」と「特性」という二つの留意すべき表現がある。

その上、パート B のセクション 18 .1 で概略を示された訓練要件では、PFSO は「適切な」知識を持ち、訓練を受けるものと規定している。「適切な」という言葉の用法は都合のよい言い回しであり、教えられるべき課題の範囲が明確でない。これでは業界全体の統一と共通の基準に到底つながらない。

さらに、承認された 2 ~ 3 日の訓練コースで非常に限られた訓練を受けた者が、差別的でないことを原則として、ある人物が如何に保安への脅威となっているかを判断できるという考え方は理解しがたい。

訓練コースに参加し、承認された証明書を受けることで、ISPS コードに関する限り、受講者はこの特別な任務を遂行する上で、その証明書を発行した締約国政府の基準を満たす資格を得たことになるから更に問題である。

脆弱性

証明書は海事保安職員の任務の全側面における能力の証と認められるため、いかなる保安事件においても、もし彼らが「差別的でない原則」に基づいて、ある人物が現実に保安に関する脅威か否か判断できなかった場合、それは PFSO による任務と責任の不履行とみなされる可能性がある。

保安職員が必要な訓練項目のうち何の項目を受講したか、通常は証明書に記載されていないのに、事件の後になって、PFSO は自分達が単に「適切な」とされる項目を受講しただけで、全必要項目の訓練を受けていなかったことをどうして証明できるだろうか？

無知は容認されないため、コードの要求事項の本則面に対処するにあたって、彼がほとんど或いは全く知識を有していなかったということは、抗弁として認められない。

さらに紛らわしいのは、「適切な... 特別な保安職務を持つ港湾施設の職員」は「保安に脅威を与えそうな人物の特性や行動的パターンの認識」も含め、職務を遂行するに十分な高度の知識を有するべきだというコードのセクション(18.2.3)である。

ここで、これらの施設職員には「差別的でない原則」の記述が適用されていないことに注目して欲しい。同様に、セクション18.3.3において、他のいかなる港湾施設職員についても「差別的でない」の項目は含まれていない。

タブーを破る

このような状況と、差別的でない原則に基づき判断せよという PFSO への要求にもかかわらず、港湾施設あるいは個人は、ISPS コードで求められた職務あるいは責任を全うしようとすれば、差別で訴えられる恐れさえある。実際、事件が起これば訴追の可能性があると漠然とした懸念よりも、この切実な懸念だけのために、彼らはコードの遵守をなおのこと躊躇するかもしれない。

特定国籍の乗組員による入港中の離船を全面禁止とすることを検討し、また事実上、それを実施している国もある。

厳密に ISPS コードに照らすと、このような制限を課すいかなる国も、明らかに国に基づく人種的な判断方法と差別的な根拠を用いていることから、暗黙の人種差別となっており差別的でない原則の要件に違反している。

実際のところ、上記のトピックが非常に小さな割合しか占めない3日間の集中コースに参加した者に、一体どうしてこのような機能を果たすことが期待できるだろうか。人種差別で責められることのない、有能で公平な態度は当然のことなのだが。更に悪いことに、半日コースに参加した他の港湾職員や、自分が指導員となる訓練をほとんど或いは全く受けていない PFSO に指導された港湾職員はどうなるだろうか？

この ISPS コードの職務と責任は現実的に全く実行不可能なのだから、コードに規定されてはいても遵守できる見込みのないことによって誰かが責任を負わされる前に、コードが改正される際には削除すべきである。

さらに、コードには、全港湾利用者が職務につく前にコースを終了する条件を付した必修の訓練プログラムを追加すべきである。また、港湾保安委員会の監督に基づく港湾管理者と他の全関係機関との調整プログラムもコードに追加すべきである。

(抄訳者 九州地方整備局 港湾管理課長補佐 野村浩嗣)
(校閲 国土交通省 港湾局建設課 国際業務室)



未来への信念

Faith in the future

ビルバオ港のホセ・アンジェル・コレス氏(Jose Angel Corres)は新しい近海輸送のターミナルを計画する。

彼のギャンブルは成功するのか？



復活を計画するホセ・アンジェル・コレス氏



ビルバオ港の位置と背後圏

19 世紀から 20 世紀の初頭にかけて、バスク地方と英国の間を鉄鉱石と石炭が往き来していた時代に、港湾労働者たちがかつてサッカーをしていた場所に、今、グッゲンハイム博物館が建っている。

ビルバオ港の会長であるコレス氏は、スペイン大西洋側の最も大きな港の国際的な再起を確実にするために、バスク地方は、他の北ヨーロッパ大西洋での貨物の目的地であると同時に主なコンテナ貿易のパートナーとして英国を見ていると語った。

巨大コンテナ船の集まる中継港としてビルバオ港が発展することを望んでいるコレス氏は西ヨーロッパの海上高速路を作るという計画を再考すると英国の港湾を含めて考えることになると言っている。国際的なオペレーターは極東から大西洋への貨物について、北ヨーロッパの大きな港湾での混雑が拡大するのを避けるため、代替の方法を探していると言っている。

東を見ると・・・

コレス氏は今、極東から北ヨーロッパ航路で8500TEUのコンテナ船が増大した結果として、現行の主要航路から中型船が移されてきており、ビルバオ港でもまた、この“カスケード効果”によって中型船が増大してきていることを認めている。

ビルバオの競争性を高めることが目的の非営利組織、ユニポートビルバオによってなされた試験研究で、極東から北大西洋への航路で貿易をしている2800TEUの船のオペレーターは直接北大西洋の大港湾を利用するよりも中枢港としてビルバオ港を使った方が大きな節約になると提案している。

北ヨーロッパの中枢港を使っているフィーダー船は、船が混雑し、荷役の待ち時間が増大したことでとても不幸であるとコレス氏は言う。に船会社のオーナーはスペインとフランスの単線航路をフィーダーするよりスペインとフランスの航路に英国の航路を加えることに興味を持っているとコレス氏は認めている。

ビルバオの海上交通の半分はヨーロッパ内の貿易であるが、中国の輸入品が2004年に著しく増加しており、コンテナの輸入品に関して中国は今、ビルバオ港にとって3番目に重要な国になっている。そして、ビルバオ港は、極東からの貨物のトランシップサービスを開始する船会社を探しているとコレスは付け加えた。

挑戦

2003年にオープンして成長し続けた、ビルバオ港のLNGターミナルと再ガス化ステーションの成功の後、バスク地方での港湾の挑戦の1つはコンテナ貨物を増加させることである。

コンテナ交通は昨年8%増加したが、ビルバオ港では2003年に14.5%の貨物量増加を見ている、これは主にLNG輸入量の増加によるものであった。

コレス氏は、スペインの地中海沿岸での港湾の成長に関心が無いのか？ある程度関心はあるが、彼は大西洋側の港湾の将来の役割を確信している。彼は水深20m、長さ910mのターミナルを計画しておりそのことが彼の考えを反映している。

ヨーロッパの消費者のほとんどはヨーロッパの大西洋側に住んでいる。これらの地域は過去において生産したほどには物を生産していない。しかし、彼らは物を消費し続けるだろうと彼は言う。

ビルバオ港でのトランシップは個々のフィーダーサービスの移転を伴うものとなると彼は考えている。

全世界規模でのトランシップサービスを行う巨大船社が寄港する港湾では、伝統的な個別のフィーダーサービスは排除される。なぜなら、巨大船社はフィーダーサービスを自分たちの船舶で行うことができるからだコレスは言う。

ビルバオ港の強みを付け加えると、背後圏の経済である。ユーロとドルの為替レートがユーロ高であるにもかかわらず、ビルバオからアメリカへの輸出は昨年伸び続けた。ドライバルク貨物 - 主として鉄鋼輸出であるが - は21%増加した。

これはバスク自治経済区で独自に行う関税、重量税などの経済産業変革の効果が現われてきたのである。

バスク自治経済区は2004年に3%の経済成長をした。バスク自治経済区での一人あたりのGDPはEUの平均値より高い。スペインでは総じて鋭く落ち込んでいるにも関わらず、バスク自治経済区における外国投資は135%の成長を遂げている。

バスク経済の歴史的かつ基本的に重要な要素である鉄鋼・自動車部門は過去10年以上に亘って国際市場で成長し続けているとコレスは言う。しかし、問題が残っている。

陸上輸送

「国の港湾への干渉は最小限にするべきだ。スペインの港湾法改定の前文に港湾は自給自足で運営するべきとある。しかし、スペインの輸送システムが、完全に再構築されない限り、輸出と港湾の生産性は改善されない」とコレス氏は言っている。

「私たちは大きい貨物を動かす運送会社を持っていない。1社の運送会社と契約する代わりに貿易業者は、1件しか取引先の無いような50の個人事業者と話さなければならない」と彼は訴える。それは近海の運輸の発展に影響を及ぼす。なぜなら、1日20トンの貨物を動かす個々の運送業者は、道路輸送のことだけを考え続けるだろう。大きい貨物量を動かす大きな運送業者がいれば、海運輸出の将来のの展望は明るくなるとコレスは信じている。

彼の望みはまるで叶うかのようである。私たちが記者のところに行ったとき、700台のトラックを扱う11の運送会社のスポークスマンである、ファン・アントニオ・メンディサバルは運送会社について語った。港運業者と陸上運搬業者の連合“シントラビ”は陸上輸送システムの改良を行う準備協定を結んだ。この動きは、9月21日に検察官がバスク高等法院で、シントラビが港湾の貨物の出入口でトラックの自由競争のルールを無視したという背任行為を告発した後に行われた。

新たなる協定のもとでは、シントラビは仕事と価格が維持される限り、貿易業者が自社のトラックと運転手を雇うことが出来ることを認めるだろう。これは、1台トラックの運搬業者が蝕まれていくことを意味する。

結論

コレス氏は、大西洋の海のモーターウェイが機能しない最後の障害があると信じている。その障害とは、船会社のオーナーが巨額の投資をしなければならないことだ。

現在の西ヨーロッパの海のモーターウェイ構想へのEUの援助提案は十分期が熟していない。

「船会社のオーナーはまだ投資をしていない。それは近海プロジェクトの経済的実行可能性の保証がないからだ」と彼はいった。

彼はプロジェクトが実現を見るという信念がある。その証拠は、彼が計画したターミナルである。彼が正しいかどうかは時がくれば分かる。

より詳しい情報が必要な方は、以下のホームページでEUの海のモーターウェイの仮報告書を

ご覧頂きたい。これには、可能なサービスとインフラの概観と道路輸送からのモーダルシフトが示されている。

http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/moterways_sea/potential.htm

フィーダーの成長

アントワープにてデルフィス (Delphis) が先月ダンケルクのネフティオウ (NFTDU) コンテナターミナルを週に2回訪問する新しいフィーダーサービスを開始した。これは、ダンケルク、ルアーブルとフェリックストウの間で、また、ダンケルクとロッテルダムの間でコンテナの定期輸送サービスを行うものである。

これは、デルフィス・チャンネル・コネクション (デルフィス社の連結航路) と呼ばれ、10月11日にダンケルクを最初に訪問したのは、フィンランド船籍の374TEUの船、MVサマラデンである。

船会社ダッチフィーダーラインズ (DFL) もまた、新しく週2回のアムステルダム、ハンブルク間のフィーダーサービスを開始した。DFLは、北西ヨーロッパでコンテナ交通を増やす目的でアムステルダムのUSAターミナルとハンブルグのルスハンサターミナルを使っている。

DFL社の専務であるフリッツ・ディックス氏 (Frits Dix) は、私がアムステルダムとハンブルクの間で車を運転していたとき、いつもハイウェイ上でコンテナトラックの壁の列を追い越していた。私は、このコンテナの1部分を引き付け自分の船にこのコンテナを積み込ませたい衝動に駆られていたとコメントしている。



DFL's USA Terminal in Amsterdam



Velazquez, linking Spain with the UK

英国の自信

マックアンドリュース (MacAndrews) は、スペインとの250年にわたる貿易で最も大きい船を導入した。

822TEU積みのフィーダーコンテナ船、ベラスクエズは今、ビルバオ (金曜)、ダブリン (月曜)、リバプール (火曜) の間で、マックアンドリュース社のウィークリーサービスを開始した。従前の450TEU積みのフィーダー船トエルテは、リバプール (木曜)、グリーンock (金曜)、ビルバオ (木曜) の間のウィークリーサービスに振り向けられた。

ベラスクエズは、重要な投資であり、150個の冷凍プラグを有し、18.5ノットのスピードが出る船で、イベリアとアイルランドの間で新鮮なものを運ぶというマックアンドリュースの仕事において重要な役割を担っている。

(抄訳者九州地方整備局 港湾空港部 広報室 藤木敏治)

(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)

水力の選択

Hydraulic options

P&Hはカナダのプリンスルパート港で得た経験をとおり、北アメリカにおける水力浚渫の役割を調査する。



写真 :プリンスルパート港での浚渫工事

概要 従来の浚渫に比べ、環境負荷が少なく、また低コストである「水力浚渫」が発達したことにより、港湾の運営にとってさまざまな利点挙げられるようになった。その結果、昨今、港湾そのものの効率化や競争力の強化への取り組みが、ますます活発に行われるようになってきた。

港湾施設の競争力や、運営の効率化を保とうとする世界中の港湾管理者は、しばしば埠頭の処理能力を増やしたり、航路の幅を広げたりして、より大きな船舶の航行やより多くの物流を活性化させることに重点を置き始めている。

このようにしてできた水深の深い埠頭や航路は、スクリーによる海底土砂の攪拌による制限を課す必要性を減らすことで、船舶の折り返し準備の時間を短縮し、船舶がより早く港湾に出入りできるようになったという、幸運な結果ももたらしている。

しかし、多くの施設で堆積という自然現象は避けられず、結果として定期的に浚渫を行う必要があるというのも事実なのである。P & Hが前回3つの記事で報告したように、水深を維持したりあるいは水深をより深くするための浚渫という固有の課題は、ときには港湾の運営を深刻に乱すこともあるのだ。

これに加え、環境的な懸念や規制もまた現実的な問題であり、水生生物やその生息地を保護するために、環境検査員は浚渫の行われる期間や使用される浚渫機械を制限することもありうるのである。

汚染堆積物はさらに課題を多くし、そして選択肢はいよいよ限られている。というのも、クラムシェル浚渫のような従来の堆積物除去のやり方では、しばしば受け入れがたいほどの膨大な汚染物質の流動を引き起こすからである。

こういったこと事実全体が意味することは、たとえ環境検査員が汚染物質を除去したいと考えていても、環境配慮の立場上そもそも浚渫は行いたくないという気持ちが強くなってしまっているのである。

これはカナダ西部のプリンスルパート港近郊の最近の出来事であった。問題は1977年に遡るのであるが、このとき、私有ドックの近くの産業変圧器が故障し、PCBを含有する石油が大量に海へと流出したのである。

検査員たちは汚染堆積物の再審議を命じ、浚渫に好意的ではあったが、汚染物質の流動に伴うより大きな問題発生の可能性を危惧して、実際は浚渫の容認には消極的であった。

この地域でさらに問題を複雑化するものの一つが、8 mにもおよぶ潮の干満差と2ノットにも及ぶ急流であった。

水力への移行

ヨーロッパにおいて、低汚濁性水力オーガー浚渫機が発達したことにより、2004年には多くの地域でその画期的な技術が適用され、このような問題への潜在的な解決策が新たに考案されるにいたった。

概要をごくシンプルに言うとするれば、この技術は非常に効果的であったと言える。浚渫の表面部分から水力浚渫機が水中ポンプに向かって泥しょう（土と水の混合物）を引き、その後それらをパイプラインを通して泥と水を分離する施設へと移動させるのである。

従来の浚渫技術とは異なり、堆積物は水中を通ることがないので堆積物の流動を最小限に抑えることができるのだ。

カナダの検査員は50,000 m³の堆積物を除去するべく、その技術を承認し再審議に対し公式許可を与えた。

この技術が受け入れられた主な理由は、濁りが少ない点と環境への負荷が減少した

点である。堆積物が汚染しているかどうかに関わらず、環境負荷が減少したことは有益なことなのである。

低汚濁性水力オーガーによる浚渫の際に堆積物が付着しやすい主な箇所は、浚渫機の頭部である。プリンスルパート港においては、浚渫機頭部の汚濁の抑制は、それ自体に取り付けられた窓の配置と、頭部が作動するときの緻密なコントロールによって管理されていた。このような浚渫は水の固体に対する比率が低い場合に可能で、汚濁の生成はさらに抑制されるのである。

このようなプリンスルパート港の経験は、新しい浚渫技術が浚渫に伴う様々な問題の解決にあたって、いかに役立っているかということを示しており、そのことは北アメリカにおいてこういった技術をより広く適用していく可能性を示してくれているのだ。

堆積物流動の抑制

検査員の立場から言えば、堆積物の流動が抑制されることは、水力浚渫にとってもっとも大きな魅力の一つであった。

オーガーの頭部で発生する濁りは、常に探知機と環境モニターによって記録されており、リアルタイムで濁りのデータを蓄積していたのである。もし仮に測量の結果、濁りの濃度が許容レベルを超えそうだと判定されれば、運転手はオーガーのスピードを落とすといったような迅速な対応がなされた。様々な変化も即座に探知されることがなく、ことが起こってから数時間あるいは数日後でないと、環境への影響が分からなかった過去に比べると、

このリアルタイムの観測は大きな進歩と言える。

このようにな迅速に対応できるということが、プリンスルパート港の取り締まり職員にとって特に魅力的なことなのだ。しかしこの過酷な費用便益分析社会においては、ローコストな水力浚渫はさらにまた、運転手にとっても魅力の大きいものであった。

水力浚渫の利点の一つはそのスピードであり、従来の方法の2倍になる可能性もある。言い換えれば、それだけ港湾の運営の中断が少なくなるのである。

また、除去すべきものにのみ集中するので、コスト削減にもなる。プリンスルパート港においては、バージや、浚渫機の頭部とブームに取り付けられたGPSシステムが浚渫機の動きをすべて記録していた。こうすることで、運転手は常に左右の基準面の5cm以内において、オーガーの頭部の位置を正確にコントロールすることができたのだ。

進む計画立案

三次元のコンピューター作成モデルを浚渫の青写真として利用することで、オーガー頭部の正確な位置取りによる、汚濁の主要箇所のみでの除去が可能となった。最悪な箇所に必要な処置を施すべきだと取り締まり職員が確信することで、堆積物全体を把握する必要がなくなり、ハイコストになることもなかったのだ。

さらに、特に海中における浚渫や港湾地域の管理業務において有益であるのに加え、こういった正確性のおかげで、杭や海面下にある、他の特別な付属品の付いた構造物に接近しながらでも、浚渫機は活動することができるのである。

従来の浚渫方法は、堆積物の中間媒介的な処理が必要であったが、水力浚渫は直接泥しょうを処理場へと移動させることができるので、さらにコストの節約が可能となる。

結果的には、この高感度技術によって港湾運営者は厳しい環境的な規制から解放され、浚渫の新たな可能性が見いだされることになるのだ。

プリンスルパート港の事例研究によると、一年の内で浚渫にとって最も良い時期は、サケの産卵時期によって非常に複雑になる。しかし、低汚濁の水力浚渫には環境的な利点が多いので、従来の浚渫が通常禁止されていた時期に、水力浚渫は法的許可を得ることが可能になった。

浚渫の可能性が開けたこと、環境リスクが減ったこと、そして申請が柔軟に行われるようになったという諸事情が重なり、浚渫の日々の活動維持が考慮されるようになった。このことによって、港湾は効率的に運営されるようになり、航路内の堆積物の位置を察知するといったような、迅速な問題解決能力への評価を高めることになったのである。

ここで紹介された浚渫にまつわる新しい技術は、今後港湾が競争力を維持していくことに対し、ますます大きな役割を担っていくであろう。

この報告書の筆者であるカロリナ・ヨハンソンとロバート・マクレナハンは、ゴールドアソシエイト技術コンサルタントの職員である。

(抄訳者 近畿地方整備局 総務部 経理調達課 小野 朋子)
(校閲 国土交通省 港湾局建設課 国際業務室)



ロボットの台頭

Rise of the robots

David Worwood

疲れることもなく、ストライキを起こすこともなく、ティータイムも必要としない自動移動装置は、科学小説の分野でよく使われる題材であった。しかしながら、オーストラリアのブリスベン港では、そのコンセプトは既に現実のものとなっている。

オペレーターの Stevedore Patric は完全に自動化されたストラドルキャリア方式のコンテナターミナルを 2006 年初頭までにゴーサインを出すことが予想される。小さな試験装置はこれまで、ブリスベン港フィッシャーマン島 7 号ふ頭で 3 年間稼働してきた。しかしながら、7 号から 9 号ふ頭までを包含した新しいターミナルが 1 月上旬に稼働予定であり、その時点までに、フィンランドの Kalmar Industries により製造された 18 台の自動化されたストラドルキャリアが年間 50 万 TEU ものコンテナを扱う能力を備えることになる。

現段階では手動運転のままとなる 4 つのガントリークレーンが船への積み込み、船からの荷揚げを行うことになる。今のところ、COSCO の船舶が 7 号ふ頭を利用しており、また、舗装部分が、COSCO P&O Nedlloyd, 商船三井、日本郵船、川崎汽船の北部中国エクスプレスサービスに対応できるようにするため、4 月までに多少拡張されている。

荷役量に首尾良く適合した新たなヤード技術により、試験サイトにおいて、岸壁クレーンは一貫して 1 時間あたり 23 個以上の取扱率を達成しており、最も多いときには 1 時間あたり 35 個を取り扱っている。

実際、この 7 号から 9 号ふ頭の自動ターミナルは、フィッシャーマン島の 1 号から 3 号ふ頭における Patric の現在のコンテナ取扱業務を引き継ぐ形となり、1 号から 3 号ふ頭は今後バルク貨物と自動車を取り扱うこととなる。

< 巨人の肩 >

コンテナ荷役機械の自動化は新しい現象ではなく、ヨーロッパの 3 つの主要コンテナターミナルにおいて、すでに別の技術が使われている。しかしながら、ヨーロッパにおける自動化の視点は、岸壁クレーンとの間の橋渡しのための自動化された誘導車両と一体となったレールマウント式ガントリークレーン (RMGs) に限られていると Patric Technology & Systems は述べている。

より高価なヨーロッパの仕様は、地下ケーブル、中継器など、多くの装置と基盤を

要求する一方で、Patric のロボットストラドルキャリアはターミナル内どこにでも移動可能であり、オペレーションの自由度も高い。

自動ストラドルキャリア (Autostrad) の開発は、Kalmar とシドニー大学の野外ロボット専門家によって 1996 年に開始された。フィッシャーマン島の 7 号ふ頭を Patric が試験サイトとして取得した 2001 年に開発プロジェクトは加速した。ドライバーを必要としないこのストラドルキャリアはミリ単位の波動レーダー、慣性運行、符号機、ディファレンシャル GPS をはじめとする高度な技術を用いて、正確に位置を定め、コンテナを持ち上げ、運ぶことができる。

<保障された対策>

ストラドルキャリアの大きさとスピードを考えると、安全性は考慮されなければならない重要な課題である。作業員はフェンスで囲まれたターミナル境界から中へ入ることを許されておらず、それらの物理的な境界が破られた場合、機械のエンジンは自動的に切れるように設定されている。実際、この多重安全装置には何重もの余裕を持たせてあり、Autostrad によるコンテナ取扱は、実際のところ、これまでの手動取扱よりも安全なレベルであると、開発者は考えている。

また、この自動ストラドルキャリアは迅速に部品を交換でき、不稼働時間を最小限にできるよう、モジュール式の設計になっている。さらに、それぞれのストラドルキャリアの状態は Kalmar のワイヤレス LAN ベースのリモートマシンインターフェイスを通して継続的に監視されている。加えて、このシステムは、問題が起きる前にそれを予測する形で機器の状態を分析している。

ブリスベン港の費用削減につながるということは、単に機械の面からだけではない。この技術は、ターミナルオペレーターにとって重要な要素である舗装の摩耗を最小限にすることもできるのである。

Patric はこの自動化による労働コスト削減を明らかにすることには消極的だが、論理的に考えると、それは顕著なものとなりうる。

それでも、順調に進んできたわけではなかった。ターミナルの舗装工事を行っていた会社である Henry Walker Eltin が予期しなかった経営危機に陥った 2 月にこのプロジェクトは 2 ヶ月ほど遅れることとなった。

その結果、舗装工事を完了させるため、Patric は別の契約先として Civdec と契約することとし、9 号ふ頭が 8 月終わりに完成することが見込まれている。

リーファー対応スペース、トラックプール、待機エリアを含んだフルスケールターミナルの第一段階が 9 月に開業する予定である。船社は 9 月から 11 月の間に順次移動し、4 番目と最終の岸壁クレーンが 12 月に移動する。残りのトラックプール、待機エリアは年末か 1 月初めに供用される見込みである。この先導的なプロジェクトが如何にうまく稼働するかは世界中の港からの注目を集めるに違いない。

(抄訳者 東北地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 鈴木崇弘)

(校閲 国土交通省 港湾局建設課 国際業務室)



隠された脅威を突き止める

Tracking Hidden Threat

Kathryn Bell (キャスリン・ベル)

従来のソナーでは港湾地域において十分な安全性を確保することが難しかったため、現在新世代の広周波数帯域ソナーの開発が世界中で行われている。それらのうち、イギリス・カナダ・アメリカ合衆国の製品を取り上げてその特徴を説明し、最先端の事例として移動物体を自動探知し三次元で表示するシステムの紹介を行う。



写真：キネティック社の「ブルーエッグ」港湾防護ソナーの頭頂部

世界中で港湾の安全性を高めるため、ダイバーの侵入について早期の警報を発せられるように、水面下の船体を「イメージ」する新世代ソナーの開発が行われている。

港湾や浅い沿岸水域では、ソナーはその浅い水深や海底の地形や変わりやすい音の特性のために、狭い射程しか得られないので、ダイバーは高い危険性を持つ船や施設に重大な脅威を与えうる。そのような場所こそが、ソナーの性能改善が求められる場所である。

このような状況に対して、狭周波数帯域ソナーシステムは、接近してくる脅威を確実に識別して反応し、適切な警報を発するのに必要な解像度や射程を提供しようとしている。

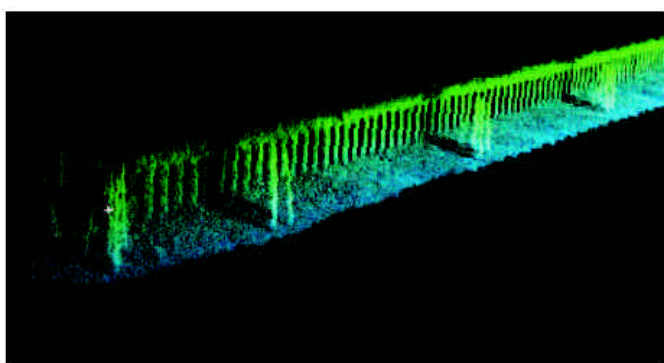
状況を把握する

現状を分析すると上記のような状況において、攻撃を受けやすい港において水面下の安全状況を向上させるために利用可能な広周波数帯域の製品は沢山あるが、ここではそ

の一例として、英国国防省の国防評価研究所から派生したキネティック社が現在開発している Cerberus Swimmer Detection Sonar (通称 ブルーエッグ) が挙げられる。

Cerberus は、キネティック社の統合港湾領域監視システムの核となる高解像度、広周波数帯域、自動探知機能のソナーでその変換器を 360 度並べることにより脅威探索が 800m まで可能となっている。それらで収集した情報は最新のソナーデータ処理を受け、既知の標的の軌跡を集めたデータベースと比較されることにより、潜在的な脅威か否か即座に判定される。その結果誤報の確率を低減し、保安チームが対応するための時間を最大化する。その他の特徴は、以下のとおりである。

- ・「港湾施設、船体、海底や防衛システムの一部などとして様々な場所に設置しうる。」
- ・自立したシステムで、一旦設置すると特定区画の遠隔監視が可能であり、また多数設置された場合は、広域ネットワークの節として機密領域を作り出すことができる。一単位は少なくとも 50 の標的を一度に追尾することが出来る。
- ・ソナーで得られる情報はデジタル化され、光ファイバーケーブルを通過して沿岸の処理施設へ送られ、方角や速度や行動パターンの分析から潜在的脅威か否か判定される。
- ・得られたデータは、オペレーターが把握しやすいようイメージ化される。その操作は簡単で熟練者でなくとも可能である。



コーダ社の Echoscope により探知された港湾壁



ロッキード・マーチン社の SDS



Cerberus の全体像

北米大陸の状況

似たようなシステムはカナダにもあり、ロッキード・マーチン・カナダ社の Swimmer Detection Sonar (SDS) を紹介する。

SDS は、港湾や、各施設や石油プラットフォームやパイプラインのような高価値資産や船体を水面下の侵入者から守るために開発された。詳細な仕様は公開されていないが、次のような特徴を備えている。

- ・「長射程」と呼ばれる操作の難しい環境でも侵入者を自動的に探知・識別し、追跡できる。

将来、反響度の高い塩水の中でも音響センサーから半径 500m 以内は侵入者を自動的に検知・識別し、追跡できるようになるという。

- ・レーダーや赤外線カメラや閉回路もしくは高感度 TV カメラのような地表観測機と

簡単に統合でき、完全な安全状況を提供できる。

- ・人間の侵入者と他の水中の動物とを区別できるので、誤報が生じにくい。また、固定して使うことも移動するものとして使うこともできる。

- ・対象範囲を継続的に監視し、危険自体が生じるとオペレーターに知らせる。システムは孤立した状態としても統合システムの一部としても使用できる。

港湾の保安や海上警備はカナダ国境南部でも大規模な市場が存在するので、アメリカ市場にも似たようなものがあったとしても驚くに値しない。例えば、カルフォルニアに拠点をおく C-Tech の CSDS-85 Omni Active Surveillance Sonar がある。CSDS-85 は制限領域に水面下から潜入を試みる侵入者を探知するよう開発された第三世代の高機能システムであり、そのソナーは現在、港湾監視や沿岸施設周辺の監視に使用されており、軍事用水路へのアクセスや高価値資産の防衛装置を監視している。その特徴は次のとおりとなる。

- ・ロッキード・マーチン社の製品と同様、海底や栈橋や船体に設置でき、複数のソナーシステムに組み込み連携させることができる。またパッシブ・ソナーや体表センサーやカメラを含む他のセンサーと組み合わせて、特定区域の戦略的概要を得ることができる。

- ・高解像度、リアルタイム表示、狭域垂直光線、自動対象探知、自動或いは手動の対象追尾機能、360 度視野角などを備える。これらはローカルでもリモートのコンソールからでも操作でき、その映像はビデオ録画される。

活発な技術革新

他には、最新式水面下探知ソナーシステムでコンバーク・メソテック社の SM2000 Defender underwater surveillance という最新ダイバー発見システムがあり、高価値資産防衛のために米国沿岸警備隊に配備されている。

対象追尾モジュールを統合した MS2000TT は、30 個までの対象を同時に探知・追跡し、魚、ダイバー、車両、もしくは未知物体かを判別する。脅威レベルが各対象に割り当てられ、整形されたデータは統合指令システムに送られる。防御ソフトは、認識され追尾対象となっているターゲットを全て表示し、それらをチャートに重ね合わせる。一度探知し敵意があると認識すると、標的に対し警報を発生し、その距離や方角に関する情報を収集する。

このように最近では移動する脅威に対しての認識が高まっており、その一例として、CodaOctopus Echoscope-HI Harbour Inspection Sonar というシステムが挙げられる。これは三次元音響ソナーで対象が固定、移動に関わらず 200m までなら即時に認識できる。二次元ソナーと異なり、Echoscope は最新ビーム形成技術を使用して広域をカバーし、移動している物体と静止している物体を区別できる。もし最初の走査で対象領域が決定されると、周波数を変えて検索領域を狭めていくのである。

(抄訳者 東北地方整備局 釜石港湾事務所 石崎 力)

(校閲 国土交通省 港湾局建設課 国際業務室)



内陸での取組を報告します

Looking inland for relief

スペインの首都向けの商品流通の合理化の過程を、ホセ・ルイス・エストラダが説明します。Jose Luis Estrada explains how goods flow has been streamlined into Spain's capital



ここからは港らしきものは見えないが、これは本当に 100マイル内陸にあるマドリッド近郊なのだ。

スペインの地図を見ると、一見してマドリッドが国土の中心に位置し、海からは遠く、国全体においてももっとも港湾の建設にふさわしくないことが解ります。

しかし、首都と沿岸交通拠点とを結ぶ試みとして、スペイン初となる陸上港湾を建設することになりました。

マドリッド陸上港湾は地元ではスペインのセコ・デ・マドリッド港 (PSM) として知られています。事実上このことによって、マドリッドに隣接するコスラダにある複合一貫コンテナ・ターミナルのむかしからの沿岸風景を来訪者は楽しむことができます。

PSM は、一般的に一つの海港と結ばれる世界の他の陸上港湾とは異なり、革新的独

創性を有しています。我が国の場合、競合する4つの港湾がこの事業に参加し、コストを分担し、相乗効果と生み出される規模の経済効果を引き出しています。

このように、PSMへはアルヘシラス、バルセロナ、ビルバオ、およびバレンシア港からの直結鉄道によって貨物が運ばれてきます。これらの4港湾が現在2,937,381TEUもの、本土スペインで最も多いコンテナ輸送を扱いますが、なかでもアルヘシラスが最大です。

PSM's vital statistics PSMの重要な統計資料

マドリッドの陸上港湾は、都市に本当の恩恵をもたらし、沿岸の港湾への負担を軽減しました。次の統計は、港湾の将来性への所感を述べたものです。

ターミナルは、現在12ヘクタール以上に広がり、なお広大化する可能性がある。

2台の列車格納庫と420mの配達用の軌道がある。

4つの鉄道用350m軌道 6つに増やすことが可能

750㎡の貨物駅

16,000 ㎡の 1700TEU を収納可能な空コンテナ用格納庫 現在建設中

現在の設備は RMG クレーン、空コンテナ用リフト、2 台の可動トラック、2つのリーチをもつ可動式クレーン、および 3 台のフォークリフトから成ります。

計画を見込んだターミナルの許容量は 1年間で 100,000TEU 以上

原案によると、PSMの開発会社の公式の目的は、「設計、建設、マーケティング、管理、PSMとして知られているコンテナ・ターミナルの開発・運営と、荷さばきと貨物輸送を促進するためのサービスの提供」です。

PSMは2001年9月に活動を開始して、2004年までにおよそ3万6531TEUに相当する2万2396個のコンテナを扱いました。

最初の4つの港湾の構想が成功したことで、首都との交通処理能力が許す限りにおいて、将来PSM施設に他の港湾も接続されることが計画されています。

Strategic overview 戦略の概観

PSMイニシアチブは、スペイン港湾システム全体と個々の港湾にとっての利益向上を促進するという2つの戦略的目標を念頭に設計されました。これらは、ヨーロッパにおけるトップレベルの物流基盤としてのマドリッドを広く知ってもらうという、もう一つの目的を満たすものです。さらに、そのイニシアチブは複合輸送を押し進めるEU方針に沿って、自動車輸送より鉄道輸送

の利用促進を意図していました。

この方針をはっきり示したことで、マドリッド陸上港湾はヨーロッパ横断複合輸送網の一部を構成するのです。

コスラダはマドリード都市圏との融合を理由にPSMの所在地として選ばれました。さらに、400万人、あるいは、より広い意味でのマドリッド供給エリアでいうと、750万人という住民のための、スペインで2番目に大きい大都市の生産と消費の拠点を運営するために理想的な位置です。

また、それは放射状に伸びた幹線道路網と都市間鉄道網の両方で成り立つ、優秀な国内外の複合輸送網の存在による恩恵でもあるのです。航空網もまた典型的で、PSMがマドリッドバラハス国際空港に隣接しています。

コスラダには物流サービス企業が集積し、コスラダ合同国際貨物センター（C I T I）、マドリッドバラハス航空貨物センター、貨物輸送専門のピカルバ口鉄道駅を含む現在進行中のいくつかの主要な開発計画の統合が可能となっています。

Owning up 白状します。

予想されたとおり開発の資金は安くありませんでした。そして陸上港湾の開発会社は、公共団体が過半数の所有権を有するセコ・デ・マドリッド港 SA です。

この企業の出資者は、州管理港湾の団体であるプエルト・デル・エスタド、アルヘシラス、バルセロナ、ビルバオ、バレンシアの各港湾管理者、マドリッド地方自治体、公社エンティダド・パブリカ・エンプレサリアル・デ・スエロ（SEPE）と最後にコスラダ地方評議会でした。

PSM に連結する 4 つの主要港湾とプエルト・デル・エスタドは、株式の 51% を保有しており、どこよりもこの港湾戦略を支援しています。

ターミナルの運営と、PSM と海上港の間の鉄道輸送の運営権は、RENFE 所有の民間企業 CONTE-RAIL SA に 10 年契約で委譲されました。後者は、スペインの国有鉄道運営団体であり、2005 年 1 月 1 日までのスペインで唯一対応しうる鉄道運営者でした。ドラガド S P L とプエルト・デル・エスタドは RENFE の株式の 4% を保持しています。

PSM は、CONTE-RAIL SA への運営委譲をとおして多くの主要なサービスを提供します。

陸上港湾のターミナルでは、コンテナの取り扱い、倉庫、運搬、軌道車取り扱い、列車編成、文書とデータを提供します。

サポート面では、PSM はまた、税関サービス、コンテナの統合と分割、コンテナの洗浄サービス、商品や空コンテナのための留置場を提供します。

港湾鉄道のターミナルでは、コンテナの取扱、列車の編成、資料とデータの供給を行います。さらに、その利権には、陸上と海上の港湾をつなぐ鉄道を供給する責任もあります。

注) Jose Luis Estrada is Director of Port Planning and Development, Puertos del Estado and Chairman of the IAPH Logistics Committee-see pg44

ホセ・ルイス・エストラダは港湾計画開発局、プエルト・デル・エスタドの局長であり、国際港湾協会後方支援委員会の委員長です。44 ページをご覧ください。

Soaking up the flow 補足説明

マドリッド陸上港湾に運び込む 4 つの港は、我が国最大のコンテナ処理能力を持っている。個別にわけられて、それらはそれぞれ驚くほど大量の流通が直接マドリッド郊外の貨物基地へと通過していきます。2004 年の分配数量は次のとおりでした。

アルヘラシス	6214TEU
バルセロナ	5682TEU
ビルバオ	3515TEU
バレンシア	21120TEU

(抄訳者 九州地方整備局 熊本港湾・空港整備事務所 総務係主任 古島 ひろみ)

(校閱 国土交通省 港湾局建設課 国際業務室)

ロッテルダム港の物流革命

Rotterdam's logistics revolution



写真：管制センター

(概要)

ロッテルダム港では、港湾における諸手続きの処理速度の向上のためポートインフォリンク (Port infolink) を導入し現在、成功を収めている。ポートインフォリンクはインターネット経由の情報交換システムであり、コスト削減はもちろん高い安全性や機能性を有しており、今後港湾にとって必要不可欠なものとなるだろう

ロッテルダム港における税関への届出及び船舶の申告手続きは10時間以上を必要としていた マリアン・レワンドウスキー (Marian Lewandowski *注1) はそれを20分に短縮した。

単一の港湾情報システム (PCS) がその最終の目標であるが、ロッテルダム港は、ポートインフォリンク (port infolink) によって港湾界をリードしている。ポートインフォリンクは、最先端の管制と物流センターであり、これは日々の港湾運営を変化させた。

PCSができる前までは、データのやり取りは2者間でEDI, FAX, email、電話で行われていた。

単一の港湾情報システムの試みは、様々な連絡形式を唯一の共通のXML形式に変化させたものであり、ポートインフォリンクはXenos terminalONE を利用している。しかし、この根本的な変化を理解するためにはもう少し説明が必要だろう。

背景

EDI、とりわけEDIFACT (EDI for administration, commerce and

transport)が1960年代から利用できるようになったので、船会社と港湾管理者が標準の電子データ交換によってデータ入力を少なくし、人為的な入力ミスを削減し、作業を簡略化し、システム運営経費を削減することが可能となると見込まれていた。しかし、高額な設備費用とメンテナンス費用のためこの見込みは実現ができなかった。その後、インターネットの出現によってもたらされた新しい通信プロトコール変換方法、トランザクションの安全性や最適連絡経路技術は、EDIに必要なであったコストと時間の双方を縮減した。

これまで、EDIは初期投資に30万から50万ドル、一千万件の処理をするための年間コストが10万から20万ドルもかかっていた。それがインターネットだと5万から10万ドルの直ぐに使えるアプリケーションソフト料金のみで業務を行えるだけでなく、第3者ネットワークも高額のメンテナンス費用をも不要となる。

コストの節約はインターネット手法の大きな目玉であり、取扱い件数にもよるが、投資費用はたった3か月で回収できることとなる。

追加利益

この結果から生じる直接的で膨大な利益の他に、港湾はコスト削減を競争の武器とできるし、電子処理の縮減は、eBusinessに参加している荷主にとって利益となる。また、港湾の低コスト化は更なる入港船舶の増加をもたらす、その迅速な手続きの処理は船舶の荷役時間を縮減していくこととなるだろう。それは港湾と荷主にとってより有利なものとなる。

さらに電子処理システムを電子政府(eGovernment)の税関システムを含む輸出入手続きシステムに統合することが出来れば更なる便益がもたらされるだろう。

信頼できるインターネット上での荷主と港湾のデータのやり取りは、手作業のemailやfaxを不要とする。なぜならデータはリアルタイムで自動的に港湾側に送信され、適切に変換され処理されるからである。その結果どうなるか？

さまざまな荷揚げの荷役機械の要求に迅速に対処できる。

正しい情報を正確にすばやく税関検査官に送ることができる。

必要な時に船荷をすばやく他の輸送機関に積み替えることができる。

畜産物の手続きを迅速に行える。

検査の必要な危険物に対し、担当者や政府の検査官がすばやく対応することができる。

変化への対処

柔軟性は、港湾における厳しい要件に対処し、EDIへの投資利益を効果的にするための鍵である。データ形式の変化、相手方の状況変化、変化するビジネスルールに適用していかない限り、それは長期的な実用性を持たないものとなる。

高い柔軟性を確保するには、セグメントが機能的で、さまざまな要素を単一的に扱える使いやすいインターフェースが必要だろう。例えば入力データの形式を必要に応じて異なった出力形式に変換できることが望ましい。

インターネットでのデータのやり取りにより、港湾は以下のことを行う必要はなくなるだろう。

複数の販売会社から複数の製品をつぎはぎすること

高額なプログラミング費用の支払い

高額なサービスとメンテナンス費用

バッチ処理によるデータの滞りへの対処

このことにより、従来の EDI や手動のデータ処理は、下記のような簡単で費用効率もよいものにとって代わった。

A：異なるプラットフォームを接続するさまざまなデータ変換の提供する。

B：受取側が事前に承認したデータ方式でない限り、データの送受信を行わないため、全てのプロトコル及びフォーマットで行われたデータのやり取りに信頼性が確保できる。

C：荷主と港湾の間で行われる特定のデータのやり取りについて、必要な通信プロトコル及びビジネスルールを決定し、それに基づき通信がなされる。

D：全てのデータのやり取りについて高い安全性を確保する。

E：受信データの認証が明らかでない場合、その認証が確認できるまで受信しないか中断をする。

F：ビジネスルールに基づく適切なデータを処理及び発出する。

港湾におけるビジネスは急速に発展しているが、同時に競争も激化している。ますます厳しくなる競争の中で成功を収めるためには、秒単位で変化するビジネスの要求に適応する能力と荷主に最速の荷役を提供することが必要である。

インターネットでのデータのやり取りはこれらをもたらすことができる。そして最後には EDI 及び EDIFACT の真の有効性を証明することになるだろう。

100 万のメッセージ

6月28日に100万番目のメッセージがロッテルダムの港湾情報システムに送られた。それはシステムを一般的に認めさせるものであり、主要な利益は以下のとおりである。

1：操作効率 - 関係者同士のリアルタイムでより多くの情報の交換、データ再利用、より良い作業計画ができる

2：コスト削減 - スタッフを増やす必要が無い

3：もっと安全な港湾に - リアルタイムでより多くの情報が入手できる

とりわけ港湾情報システムは、税関の申告用紙の縮減に寄与した。EDI PCS での貨物の申告は、余計な文書業務を削減し、750mもの高さに積み上げたほどの紙を節約するだろう。

結果、港運業者と荷役の代理人は、船からの情報をすばやく入手し貨物の申告を機能性の高い EDI から行うことができ、その上経済性に優れ、事務処理に係る膨大な紙を節約することができることになる。

トラック、はしけ、鉄道などの事前通知により、素早い荷役作業や効果的なゲートの運用、ヤード計画を行えるようになった。また港湾情報システムは、コンテナや貨

物の状況の情報を発信するため、後背地輸送の no-show(キャンセルもせずに現れないこと)の割合を削減することになる。

シュトルイス氏はロッテルダム港がポートインフォリンクのおかげで港湾の先駆者と成り得ていると強調する。将来、マーケットも自ら投資が必要となるであろう。

そして最後に港湾利用者の情報の共有化は、ミスの数やコンテナの問題を大幅に削減することとなった。

Port infolink? ポートインフォリンクって何?

ロッテルダム港のオペレーションセンターはソフトウェアやロジスティクスを提供するが、その支援サービスは、多くの企業においてリアルタイムでの貨物の出入りに係るサプライチェーンマネジメントを形成することをも含まれている。

「ポートインフォリンクによって、我々はデジタルインフラを提供しており、それは世界クラスの港湾には必須のものである。」と管理理事会の議長であり国際港湾協会の直前会長であるピーター・シュトルイス氏 (Pieter Struijs) は語る。彼はインフラ及び海事に係るロッテルダム港湾庁の副総裁でもある。彼はデジタルインフラがどのように利用されるべきかについて明確なビジョンを有しており、「港長や税関への届出や重要な手続きは港で行われ、その他の手続きはマーケット内で行われるべきだ」と主張している。

彼は「ロッテルダム港として、我々はこの開発と建設と維持に責任が有る。この利用は関係する会社の問題だ。」とし、「我々は、施設を提供し、効率レベルを高めるものであり、企業はそのことに金を支払うのである。勿論我々も港に投資を継続して行っている。」とコメントした。

港湾中でシュトルイス氏はポートインフォリンクに対する多くの感謝に直面している。直近のロッテルダム船舶代理店の協議会であるデルタリンクで、ポートインフォリンクは偉大な成功だと評しており、シュトルイス氏自身もこれを認めている。

さらに詳しい情報は、www.portinfolink.com まで。



船の貨物積降時間は短縮された



(*注1) Marian Lewandowski は Xenos Group における電子情報の専門家であり、製品のコンセプトから開発に至るまでを行う会社を設立し、ソフトウェア業界で 30 年以上売り上げを伸ばしてきた。また、産業会議とワークショップのレギュラースピーカーでもある。彼に連絡をとりたい場合は mlewandowski@xenos.com まで。

(抄訳者 近畿地方整備局 港湾空港部 管理課 堀川 雅弘)
(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)

伝統港における新しい戦略

New tricks for an old port

Brian Rodrick

(概要)

2004年7月1日にテロ対策セキュリティの一環として、国際的な船舶及び港湾施設の保安コード（ISPSコード）が実施された。300年の歴史をもつアイルランドのコルク港においても、コードを適用するに当たり様々な課題が生じた。この課題に伝統港はどのように対応したのか。その取り組みをブライアン・ロドリック（Brian Rodricks）（*注1）が紹介する。

300年以上の歴史をもつアイルランドのコルク港は、国際的な船舶及び港湾施設の保安コード（ISPSコード）に適應した港になるべく、多くの課題に直面している。ブライアン・ロドリックは答える。



車両ナンバー記録（VNPR）カメラはROROターミナルにいるすべての車両を記録する

安全に対する全ての脅威を事前に察知し抑止するために国際的な枠組みが構築されている中で、また、港湾関係者間の役割と責任を明確にするために、世界の港はISPSコードにもとづく検査をより一層厳しくするよう求められている。

このコードにおいて、船舶と港湾施設の安全を確実にする事とは、その場の状況に応じたリスク管理をすることである、とされている。そして、コルク港においても完全に統合されたセキュリティーシステムを用いて、これらの課題に取り組んでいるところである。

アイルランドで最も大きく、そして経済的にも重要な港であるコルク港は、1年に3000隻以上の船舶が利用し、その価値が350億ユーロを越える1千万トン以上の貨物を取り扱っている。これまでの300年以上に亘って、発展する船舶産業の要求に応えドラマテックな変化を遂げてきた。しかし、I S P Sへの適応はこれまでとは違った変化を意味しており、コルク港は次のような課題に対する答えを求めていた。

コードへの課題に適応することの可能性、しかし、可能としなければならない。

変化する状況への素早い対応と、将来の安全への要求に対して千年経っても通用する柔軟性を有すること。

これらを実現するため、安全のスペシャリストであるA D Tとの契約が交わされた。

課題

コルク港はコード適応へ効率的に取り組んでいくために、幾つかの独特な課題をA D Tに示した。

- 1). 4つのエリアで構成された15km²の広さをもつ巨大な港の監視は困難である。しかし、その港の持つ能力を制限することがないような集中リモートコントロールシステムを提案すること。
- 2). 残された時間が少ない中で、コルク港は効果的で能率的な管理体制を必要としている。最も混乱が少ない方法で変革を早急に実行したい。
- 3). この様にコルク港は今日のI S P Sコードが要求している上記2つを必要としているが、将来の変化にも対応可能なものを求めている。導入されるシステムは日々変化する港の発展とそれに伴う安全対策の変化に対応できるような最先端技術と柔軟性の2つが必要とされている。

解決策

A D Tが選ばれた理由の一つとして、安全面での解決策については通常と違った状況に対応可能な能力を持っているということである。すべての技術的な作業と電子化の作業はA D Tが担当した。今回のプロジェクトがあらゆる局面に対応できるように、A D Tのみで作業を行った。その理由は、コミュニケーションが円滑化され、よりスムーズにプロジェクトを実施するためである。

A D Tは現場の専門知識とノウハウを重視し、現地に専任のプロジェクトマネジャーを派遣する。専任のマネジャーは、プロジェクトをスムーズに進めていくと共に、彼らの親会社であるTyco Fire & Securityからの設備をスムーズに導入する役割を演じる。Tyco Fire & Securityは設備に関し、高度な知識を有しており、A D Tに対し強固な設備の供給関係を持っている。

コルク港システムの鍵となる特徴、つまり現地の地理的な挑戦に対応するものは、閉回路テレビシステム(CCTV)と入港制限である。

閉回路テレビシステム(The CCTV system)

閉回路テレビシステムは光ファイバーにより接続され、コントロール可能な24のカメラで構成されており、マイクロ波を利用することにより約3km離れた地点までデータを送信することができる。またコントロールオフィスにて画像を録画し、加えてRORO船に出入りするすべての車を自動的に記録する自動車ナンバープレート記録装置(VNPR)を備えている。

大水深岸壁への入場はまた、バリアコントロールと自動車ナンバープレート記録装置をもった交通管理システムで制御されている。登録されたナンバーを持つ車両のみが自動的に入場できるようになっている。

入港制限システム(The access control system)

入港制限システムは港全体に張り巡らされており、集中コントロール施設からドアや、バリア、ゲートや回転扉等のリモート制御管理が可能となっている。

現代科学技術がこのネットワーク化を可能としたことは、コルク港のシステムでも同様である。ハードウェアに光ファイバーとマイクロ波を利用した送信装置を標準的に備え、閉回路テレビシステムと入港制限を利用するこの港のネットワークは最高のレベルにある。数キロも離れた場所の情報が送信可能となったことにより、オペレーターは離れたところから港の監視をすることができるようになった。

更なる進化へ

セキュリティニーズの早い変革ペースや安全性向上の必要性を考慮して、高レベルの柔軟性をシステムに持たせること、それがこの港の次のリクエストであった。そして今、コルク港のシステムは、周囲の環境や要求の変化に対応し、成長する能力を持っている。

A D Tは今後5年間のメンテナンスサービスを実施することにより、システムが効果的に稼働することを保証している。

コルク港の港長であり副執行役員でもあるパット・ファルナン船長(Pat Farnan)は「A D Tを指名できたことに喜びを感じる。A D Tはノウハウと高い専門性を備え持ち、期待される以上のことを実行できる力がある。すべての技術的作業と電子化の作業に関する唯一の契約者として、このシステムを開発し管理する能力が認められてプロジェクトを引受けることとなった。」と述べ、また、「日常的に港を利用する船社、旅客は我々が今備えている強化された安全管理の恩恵を受けるだろう。」とも付け加えている。

安全に磨きをかける

海上警備に関するアメリカの国家的戦略がホワイトハウスのパネラーによって選定された。テロ対策と商取引のバランスを取るようにされた戦略には3つの強力な原則が含まれている。

- 1) 海の自由
- 2) 経済活動の流れを阻害しない
- 3) 国境の良好な監視

この戦略の目的は、a)テロや犯罪行為の阻止；b)人口中心地と主要施設の防護；c)最小のダメージ/攻撃を受けたあとの迅速な復興；d)海と海洋資源の保護である。

沿岸警備隊大佐、グレン・ウイルトツシャイアー (Glenn Wiltshire) は「この戦略は進行中」であると強調する一方で、「しかしながら、一つのテロリストによる攻撃により、全アメリカの港が閉鎖されるという産業界の恐れは取り除かれる。それどころか、アメリカ政府はこの戦略が「特定の脅威への対応、一方で経済活動はそれにより阻害されない」ということを認めている」と述べている。

戦略は完全に機密化されているが、29のシナリオが確認されている。ウイルトツシャイアーは、「脅威を和らげるための戦略が重要な要素である」と最後に付け加えた。

機密扱いとなっていない戦略は www.dhs.gov/interweb/assetlibrary/HSPD13_MaritimeSecurityStrategy.pdf で閲覧可能である

期待以上に・・

多くの船舶が2004年7月1日時点でISPSコードに従うことができないのでは、とさやかかれてはいたがその意見は覆された。」と東京MOUの岡田副事務局長は語っている。東京MOUとは、ポートステートコントロールを効率的に行うためにアジア太平洋地域における18カ国で構成された国際的枠組みである。パリMOUと共同でISPSコードの実施キャンペーンを行った。

計5,253隻の対象船舶に対して、検査官はコードが順守されているか標準検査項目に基づき検査を実施した。船員の資格、船の安全レベル、乗船へのチェック体制、船内の制限区域、乗組員間でのコミュニケーション、乗組員に対し船舶の安全計画に対して実効性のある訓練を実施しているか、などである。

5,253隻のうち()55隻が停船命令を受けた。

()239隻が安全関係の備品について再検査を受けるよう要請された。()364隻が管理不足を指摘された。()16隻が活動を制限された。()11隻がコード違反のため入港を拒否された。全体としては、ISPSに基づく停船命令は1.05%であった。これは同時期に実施された地域全体での検査の結果5.9%に対し少ないものであった。

ADTのアイランド担当であり、港湾の安全に関する最高責任者、リアン・ブリュー氏 (Lien Brew) は、「この契約は港湾におけるADTの保安能力を強化する一つのテストケースである。そして、我々の深い知識と専門性によって、ポートオペレーターが直面している港湾特有の課題を理解し、その本質を見抜き、この港湾に適した解決策を提供していくことができるのである」と感じている。

(*注1) ブライアン・ロドリックはADTの親会社であるタイコ・ファイアー・セキュリティ (Tyco Fire & Security) の国際海運市場マネージャーである。

(抄訳者 近畿地方整備局 和歌山港湾事務所 港務課 大総学)
(校閲 国際港湾協会 日本会議 事務局)



ハリケーン「カトリーナ」と「リタ」の金額はいくらか？

2005年に北アメリカを襲ったハリケーンは、著しく広範囲に渡る損害を引き起こした。

港湾も例外ではない。サム イグナルスキがその裏側をリポートした。



写真：米国沿岸警備隊がヘリより洪水のニューオリンズ調査

2006年、港湾やターミナルにおける保険の更新について、多くの保険引受業者の間で迅速な代替策をとることが困難であった。

ハリケーン・カトリーナは、ニューオリンズ港に洪水、ガルフポート港に暴風による被害をもたらし、レイクチャールズでは、ハリケーン・リタによりかなり激しい被害を受けた。穀物業界は、どれほどの農作物が平年どおり消費者の手に届くのか固唾を飲んで見守っている。

信じ難いことだが、海上保険市場は、船体や貨物、不動産、装置といったものに由来する損害を補償する責任を逃れるつもりである。というのもその額は1億5千万ドルかそれ以下なのである。この額は、2003年に釜山を襲った台風マエミによる被害で、支払われた金額に近いのだが、カトリーナやリタの見積額に比較すると極めて小さく見える。アメリカの海外エネルギー市場が高騰しているということもあるが、カトリーナでは50億ドル、ハリケーン・リタでは30億ドルと見積もられている。このこと

は、過去2年間のエネルギー市場に対する損害率が数千%に上昇していることを示す。

講ずべき措置

このような数字は、現在の保険業界で到底維持できるものではなく、劇的な変化によってもたらされたものである。港湾やターミナルの保険政策に携わる者は、今すぐにこの不測の事態を解決すべきである。

これは必ず行っているとのことだが、保険会社は全ての取引先を訪問している。時には何度も訪問する。そして、10年間海上保険のポートフォリオで十分な利益をあげられなかった多くの大手保険会社グループは、資本は他の場所で利用されるのが望ましいと断言するかもしれない。

保険が大きな買い物となることを回避するには、最後の手段として保険加入者は何をすることができるのか？ 回避のこの要求を最小限にすべき方法がある。2, 3例を挙げる。

トロール市場

これまで損害率の低かったトロール市場は、仲買人へ確固たる指示を行うべきである。それは、尋常でないほどすばらしいことなのである。おかしな話だが、とてつもない損害率を有しているトロール市場は、一般的に最良のトロール市場なのである。その間、良質の掛け金が維持される傾向にあり、その関係に満足感を得ているのである。また、トロール市場は保険市場がどのくらい予測不能なものなのか、それほど注意しているわけではない。

既に知られていることだが、主な保険会社の数社はハリケーン・カトリーナによって打撃を受けている。ITクラブ(大手保険会社の1社)は、全ての査定員、調査員にニューオリンズに現地入りすることを指示した。また、AIGが既に認めていることであるが、ハリケーンシーズンに被った被害額は、おおよそ10億ドルを優に上回っていると職員の1人は言う。これについては、ロイズ(ロンドン)も認めているところである。

TA 多額の控除

保険料の掛け金上昇によって、大損をしたくない保険加入者は、支出を抑制する1つの手段としてより多く控除してもらえるように考慮すべきである。保険加入者のドル交換は、市場の時事問題を踏まえて特に何かを操作しているわけではない。

港湾やターミナルオペレータはリスクに備えるため余裕はどのくらいあるのだろうか。100万ドルとも500万ドルとも言われている。保険会社の意識がリスクへの備えに集中していることは明らかである。

言い回しを厳格に

「借りものの従業員」といった損害賠償独特の言い回し、標準的な貿易の条件、また船主が用いる循環型損害賠償の言い回しを、保険加入者は調査すべきである。これは、大きな損害を被る時に最善とは言えない。なぜならば、それは船主の積荷証券は荷役の同意よりも隙がないためである。

囚われの協定

ターミナルや港湾が、囚われの協定という水の中につま先を浸して保険加入者を締め付けることは、息切れした保険引受人や重い主張の際には伝統的である。

船主は15年の大部分の間、そのようにしてきた。しかし、それ故にウオーターフロント企業は未だ古い手法がお好みのようである。

全体として、この秋（更新時期の前段階で）合意に至った。それは、海上保険市場における初期緩和策が2、3週間前の過程を全て中止にさせた(になる)ことである。



写真：廃墟 カトリ ナ襲撃まで沿岸警備隊基地として使われていた残骸を再調査する沿岸警備隊員

保険引受業者への講義

海上保険引受業者は利益を導くために、何をすることができるのだろうか。そのためには、業務のあり方を徹底的に見直す必要であろう。

ロイズの受取所得は半分以上アメリカに由来する。これは、得策とは言えず、過去に利益を上げたとしても、保険引受業者がリスクを分散させないことがどれ程危険かということを示している。リスクを拡散させることができるのが保険である。健全な海上保険引受業者の会計はおそらくこうである。米国に由来するものが全保険料収入の約1/4に制限し、残りは不安定要素の少ないヨーロッパやアジア太平洋地域に由来するものと思われる。さらに必要なことはといえば、海運市場の大口保険加入者が自然にそのように支払ってもらえるようにすることだろう。大規模港湾や船社に課す料金は、最もよい年に全く適合せず、自身で悪化させることになる。彼らは保険引受業者が規則的に法外な値段をふっかけられるという考えのもとに成長してきた。

大規模港湾や船社でビジネスを行って栄誉を受けた保険引受業者は、今後2～3年で減少してくることだろう。

とはいうものの、保険業界はとある方法で反応することに常に当てにされているかもしれない。バミューダのような場所では、多くの破滅する保険加入者が存在する。彼らは、申し分のなくそこに永住する。9.11後に形成されたもので、大金を支払わなければならない時期に直面している。しかも彼らが望む時よりも早くである。

終わりに

例え2005年のハリケーンシーズンが被害の決済として500億ドルから600億ドルまで求められたとしても、現在も世界を流通している保険基金の4500億ドルを著しく減らすことはないだろう。

嵐の季節の後に劣悪な環境に置かれる会社は中小企業が多い。初期の保険加入者は、保険再加入者に強く依存することになるだろうし、保険再加入者に請求されうる保険割増料を楽に払えないかもしれない。

このようにして、大口の保険加入者はより大きくなり、最適な地位に座っている経営者は儲けるためにうまく経営する必要がある。

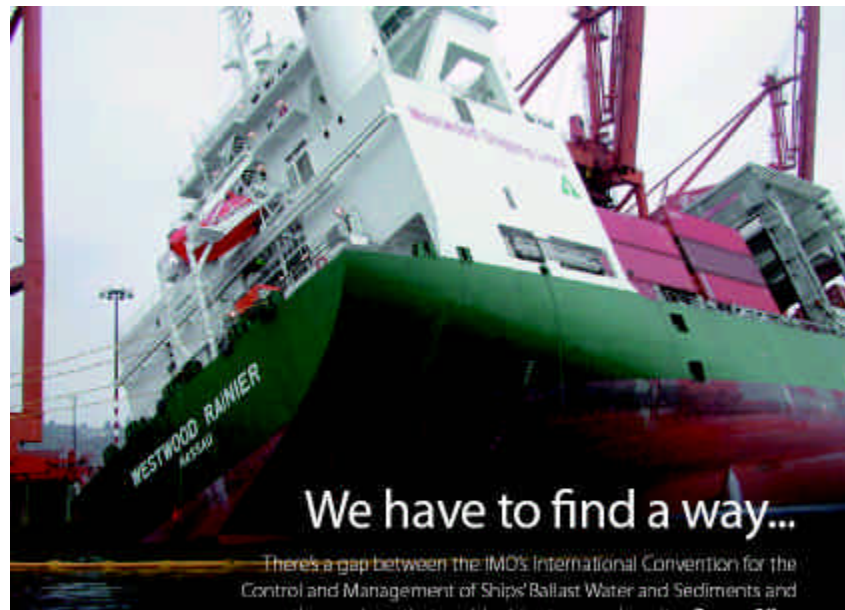
サム イグナルスキ はリインベンション社の共同創立者で、彼は運輸・海運保険問題に新しいアプローチで取り組んでいる。彼はまた Bow Wave というリスクと保険業界をねらいとしたインターネット上の週刊マガジンの編集者でもある。

(抄訳者 国土交通省 港湾局建設課 国際業務室 菅野 昌生)

(校閲 前国際港湾協会日本会議事務局長 (株)佐藤渡辺 顧問 蓮見 隆)

方策を探らなければ . . .

IMO の船舶のバラスト水及び沈殿物の規制及び管理に係る国際条約と条約要件を船舶に適用することができる製品の間には、大きなギャップが存在している。ペニー・アランによる報告。



そして、諸々の複雑な問題として、ヨーロッパ及び他地域において条約要件を満足する承認された製品となり得る独立した設備は未だ存在しない。

より一般的には、“バラスト水管理条約”として知られているその条約は、2004年2月に採択され、2009年から2016年までの期間に船舶に課せられたバラスト水管理に対する要旨の一連の規則と指針を述べている。

この一連の規則と指針は航海期間中の沿岸域水を開水域海洋水と交換することも含み、一般的に港湾間でのバラストタンク中の沿岸生物の移動を削減するために行なわれているバラスト水交換を対象とするものである。それは沿岸微生物と近沿岸域での生息確率がより低い海洋微生物を交換することにより、受入港湾を侵略する可能性のあるバラストタンク中の沿岸微生物の密度を削減するものである。

がしかし、(上記の)手順(法)の効能については疑念が存在する。

アンドリュー・ケンドリック、プリティシュ・マリタイム海洋沿岸技術部副部長は、「生態学的見地から我々は、方策を探らなければならないが、しかしバラスト水交換ではその方策にはならない。」と述べた。

そこには、様々な理由が存在する。

微生物の中には、バラストタンク中に留まり、最終的に独自の経路で他港湾に侵入

する可能性があるものが存在する。

多くの場合、大型船舶の定型的な形状では、バラスト水を海洋に排出するのは困難である。

多くの船舶は、カナダや米国内のように特定の海域の沿岸を航行し、バラスト水を交換する機会がない場合がある。

ケンドリックが言及するように、大型船舶が手順を実行したか否かバラスト水交換の効能を調査することは困難である。

したがって、2016年以降に関し、(現在)提起される問題は、条約はより一歩進んだ段階へ進んでしまっており、船舶のバラスト水交換の禁止を規定してしまっていることである。そして、仮に船舶が条約の将来的な要件を満足するならば、バラスト水管理は本質的要素であることを意味している。

要件を満たす

多種多様な製品及び製品の組み合わせが存在し、現在の市場においてそれは濾過、紫外線、電気的イオン化法を含むバラスト水を取り扱うものである。さらにノルウェーのメタフィル社や米国のマリンエンバイロメンタルパートナーズ社のような企業による広範囲な調査が実施されている現状である。がしかし、これらの企業が有意義な調査を実施しているが、未だ前述の製品が条約の要件を満足することができるか否か確立し、承認された具体は存在しない。

2009年の初期実施への助走段階において、メタフィル社の調査開発部長のアアジ・ビヨン・アンデルセンが思うに、“公認された定型装置の生存競争”であり、それ故、完成し、承認された具体はどのようなものであるかを探り当てることに集中している。アンデルセンによれば、利便性を主眼とした目的により、装置に対する適切な評価が得られ、それ故、責任を負う者、誰もが財政的な責務を負うことになるであろう。

メタフィル社は現在、ノルウェー水調査研究機関と王立オランダ海洋調査研究機関の2つの機関を開発に従事させるべく、交渉している。利便性に付随した財政的な影響のもと、ヨーロッパにおいて、アンデルセンは2, 3以上の承認された具体を探り当てることに疑念を感じている。

海洋を救う

条約の要求事項の中には、アンデルセンが“いったいどれくらいの微生物を排出、放流できるのか。”と述べた“厳格な要求事項” - バラスト水排水に対する指示でほぼ間違いなく、最も多く言及されたD - 2基準がある。

この基準は、2つの異なる大きさの微生物に関し、言及するとともに各々の大きさの微生物が生育及び再生できる排出許容量について明記している。

最小サイズ50 μm 以上の生物については、10個/ m^3 未満

最小サイズ10 μm 以上50 μm 未満の生物について10個/ m^1 未満

同様に、この基準はバラスト水中の細菌に対しても言及している。



写真提供 Dale Crisp: コンテナ貨物積載後バランスを取る為バラスト水を排出している P & O
ネドロイド船

しかし、どのように対応するか？

本誌にアンデルセンが語るには、「これらの要件を満足されることのできる技術は存在しない」とのことである。

少しも躊躇することなく、2016年の締め切りに対する準備として、メタフィル社は「条約の要件を満足すべき3段階の過程である」オーシャンセイバーを開発した。

1段階 大型微生物（50 μm 以上）の濾過による分離、そして元来の生息域へ汲み出す。

2段階 酸素レベルを減少させるために過飽和窒素水、その過程は、アンデルセンが考えるに、港湾間移動の合間にバラストタンク内で再生する微生物の再増殖に対抗する手助けともなり得るものである。

3段階 ここに記載されているのは、水の持つ特性を操作することによる流体力学的な空洞現象についてであり、元来は、水の衝撃により微生物の細胞膜を破裂するものである。

水は、通常酸素レベルに回復するため、十分酸素を含む空気を消費し排水される。とアンデルセンは述べており、同様にこの過程は船舶のバラストタンクの腐食を軽減

し得ると付け加えている。

オーシャンセイバーは、現在、自動車輸送船のフエフトルーパーとフェデラルウェルランドの2つの外国船舶で試行されており、このテストが完了すれば、既存及び新造外国船舶に適用が可能となるであろうとアンデルセンは論じる。

「我は、システムの統合の完成を確立するため、終わりなきテストを行なっている。」と彼は説明する。「そして確実にすべてが条約要件を満足するように行なうための広範な排水基準を実施するであろう。」

そして彼が必要とする全ては、捕らえ所のない具体を承認された型とすることである。

より詳しい情報は、www.oceansavor.no で得られます。

もつれた蜘蛛の糸

米国港湾施設の対する要求を計画立案している大型船舶操縦者は、仮に連邦規則が11月30日に成立したとして、26それともそれ以上の分割されたパラスト水規則に直面するであろう

サンフランシスコの審議員であるスーザン・イルストンは環境保護活動家とともに、大型船舶が水質浄化行動からの免除が一切ないことを歓迎することを既に行なっていた、そして現在彼女は、連邦政府ではなく、各々の州がパラスト水交換政策の管理を義務づける規則づくりを行っている。

ジョセフ・コックスはアメリカ船舶会議の議長であるが、彼の意向は、判定は環境保護庁と共に、政策策定部局に委ね、沿岸警備隊組織と共に実施することである。

「審議する者は、環境保護庁に画一された国家基準の履行を許可すべきである。」

と各州で異なる排水規則に直面するという大型船操縦者にとって悪夢に成り得るであろうことについて触れながら、彼は述べた。「我々は、この問題を解説する最適の人材を必要とする。」と本誌に語っている。

沿岸警備隊組織は同意し、報道官のジョー・シフレットは、「実施は連邦レベルで行われるべきである。」と述べており、併せて、沿岸警備隊は年間と通じてパラスト水排水に対し働いてきとことを付け加えた。現在、見積りによると、年間10,000種の生物種を含む7億トンのパラスト水が米国水域に排水された。

最近の沿岸警備隊の船内へのパラスト水の禁止(NOBOB)、この主導権は現在、大湖沼での利用の中にあるが、しかしパラスト水の取締部局に照会しながら、この場合、仲裁する非常の大きな湖沼の有する州(ニューヨーク、イリノイ、ミシガン、ミネソタ、ウィスコンシンそしてペンシルヴェニア)の中にある。そして遺憾なことに、コックスが述べるように、環境保護局は州がこのような部局を持つことに同意している。彼の意向は、審議員が厄介過ぎる無数のパラスト水規則に気づき、環境保護局に国家基準を策定するよう命令することである。環境保護局と協働で国家基準の策定を求めているのは、船舶議会、米国水路操縦者会、湖沼輸送協会、世界船舶協議会、そして国際大型クルーザー協議会である。

次年早期における審議の最終決定をコックスは期待している。

強固な新規則

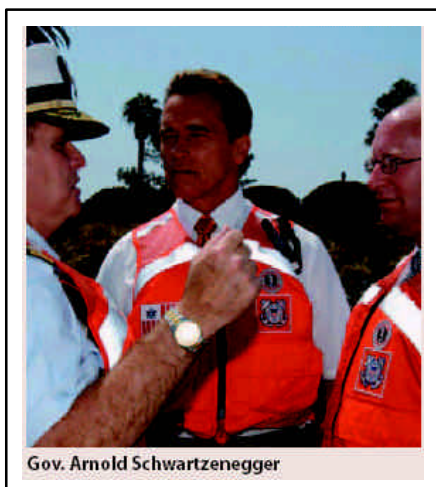
カリフォルニア水域を通過する商業大型船舶は、昨年、州がクルーザーに課した Marpol 条約基準より厳格な基準を受ける。

州知事のアー・ルドシュワルツネッカーは全海洋を往来する船舶からのゴミ焼却、汚水排水そして有害な

廃棄物に対する厳格な規則を課す議会法案第7111号に署名した。これはカリフォルニア沿岸3マイル以内で操業する間につき、船内で燃焼を行なっている船舶について除外され、汚水排水、下水、下水汚泥、油を含むビルジ水、有害廃棄物またはその他廃棄物を統制するものである。

最後に、2006年初頭、この法案は船長、船主、操船者、代理人もしくは州沿岸で操業する航行係の人間は寄港地、下水、汚水排水に関する情報を大型船舶のカリフォルニア内の出航もしくは寄港地からの出発を管理する協会に提供することを要求している。

(抄訳者 国土交通省近畿地方整備局和歌山港湾事務所 黒川 文宏)
(校閲 前国際港湾協会日本会議事務局長 (株)佐藤渡辺 顧問 蓮見 隆)



知事アーノルド・シュワルツネッガー



無数のバラスト水のルールは議論の余地があるとジョセフ・コックス氏は語る

風が吹いた時

When the wind blew.

(概要)

ハリケーン「カトリーナ」によってアメリカのメキシコ湾沿岸の港は甚大な被害を被った。復興には多額の資金、長い年月、そして何よりも関係者の協力が必要である。現在、各港は苦しい状況の中、それぞれの方法で再建への道を歩んでおり、たゆまぬ努力と広範な協力体制によって得られた様々な成果が報告され始めている。



写真：P & O ターミナルで被害状況をチェックするゲイリー・ラグランゲ氏

ハリケーンの被害を受けたニューオーリンズは不本意な理由から全世界で大きく報じられることになった。しかし、P&H 誌のアメリカ担当上級記者ウイル・ワトソン氏 (Will Watson) がニューオーリンズ港湾庁の長官 (CEO) ゲイリー・ラグランゲ氏 (Gary LaGrange) との独占インタビューのなかで発見したようにそこにはいくつかのサクセスストーリーも隠されていた。

米国のメキシコ湾沿岸にあるニューオーリンズ港とその周辺の港は未だ従前の生産性を取り戻そうともがいている最中である。ハリケーンカトリーナとリタがこの地域に大きな荒廃をもたらした後、かなりの復興が見られるものの、まだまだやるべきことが多く残されている。

クレンセント市港湾庁の長官ゲイリー・ラグランゲ氏が上院予算委員会に語ったところによると、復旧には多額の費用を要することになりそうだ。ニューオーリンズ港の施設復旧だけでも 17 億ドルが必要であり、その他の港もまたかなりの高額な援助が必要である。米国港湾管理者協会 (AAPA) の元会長でもあるラグランゲ氏はすべての関連する港の側に立って話をする責がある。

上院の担当部会での発言の中で、彼はメキシコ湾岸の各港がアメリカ合衆国陸軍工兵隊 (USACE) に要求する 4 つのポイントからなる計画を述べている。

暫定的な発電機の配置

ハリケーンによって被害を受けた栈橋の補修

公共港湾施設の構造物の被災および残存分析。及び、

陸軍工兵隊が米国連邦緊急事態管理庁 (FEMA) から受けられる資金の限度額引き上げの為の法整備。

ハリケーン後の調査によると、ニューオーリンズだけでも 38 万人分の仕事が直接的に港湾運営に結びついており、ニューオーリンズの生産性が完全に回復されない場合、そのうち 20 万以上の仕事が永久に失われる。ラグランゲ氏は何人かの有力な上院議員が彼の嘆願に対して大きな理解を示したと語り、アイオワ州のチャック・グラスレイ氏 (Chuck Grassley) 並びにモンタナ州のマックス・バウカス氏 (Max Baucus) の被災地への支援の約束は素晴らしいものであったと語った。

ラグランゲ氏は港の復興の多くの側面について本誌に語り、港の生産力は平時の 30% まで回復したと述べたうえで、下流の施設の大半が未だ正常に機能していないことを考えるとこれは誇るべき数字であるとした。これらの施設の補修だけでも、彼が港の復興に要するとした 17 億ドルのうち 7 億ドルが必要となる。しかし彼は、この下流のジレンマにも関わらず、上流の施設の処理能力は最大化するだろうと付け足し、数ヶ月で港の生産力は最大 85% まで回復することができると予測する。

再結集

ラグランゲ氏は、これまでのニューオーリンズの成功は間違いなくチームワークの賜物であり、運輸省長官のノーマン・ミネタ氏 (Norman Mineta) と海事管理局長代理 (acting maritime administrator) のジョン・ジャミアン氏 (John Jamian) に格別の賞賛を与えた。運輸省海事管理局は、ニューオーリンズに向けて数隻の船を送り、この船にガントリークレーンによる荷役を可能にさせる発電機から、500 人以上の港湾労働者の宿泊施設までのあらゆる物を提供してくれたことを挙げ、彼らの協力が不可欠であったと語った。

さらに、彼は、沿岸警備隊、陸軍工兵隊 (USACE)、米国海洋大気庁 (NOAA) 及び下流のミシシッピ川を再び通行可能とするのに尽力した地域の水先案内人への賛辞を即座に付け加えた。海外の港と同じくらいミシシッピ川上流との取引もあることに注目すれば、長引く河川の閉鎖によりニューオーリンズのみならずその他の沿岸域の利益も危険にさらされていたのだと彼は語った。

彼と同じように行政庁や水先案内人への賞賛を惜しまないのは、アメリカ合衆国国家安全保障局ルイジアナ支局長ジョージ・ダフィー氏 (George Duffy) である。彼が本誌に語ったところによるとカトリーナ襲来後数日間、その被害は過大に予測されていた。初期の報告ではミシシッピ川下流の穀物サイロは使用不能であるとされていたが、実際は電力の回復さえ待てば使用できる状態であった。

加えて、本来ならミシシッピ川の下流域は実際より数日早く再開することができており、その遅れは慎重になりすぎた海洋大気庁の船の不確かな調査のせいであるとした。バトンルージュ - とニューオーリンズ間では現在10機のエレベーターが稼働しており、河川のはしけと外洋航行の貨物船やタンカーとの間の何トンもの貨物の積み換えが回復している。



写真:賞賛を惜しまないのは、アメリカ合衆国
国家安全保障局ルイジアナ支局長ジョージ・
ダフィー氏



ナポレオン通りコンテナターミナルを視察する運輸省長
官のノーマン・ミネタ氏(左)とゲイリー・ラグランゲ氏

今後の挑戦

「最大のチャレンジは労働者をすべて取り戻すこと、つまり洪水で家を奪われ、退去を余儀なくされた家族に住居を確保することである」とラグランゲ氏はP&H誌に語った。

ハリケーン以降、戻ってきた労働者はわずか3分の1で、いまだ500～600の家族が海事管理局の用意した船で生活している。

彼はそれが一時的な解決策であることを前置きして、港の中に労働者とその家族が暮らせるような”村”を建設するため米連邦緊急事態管理局と交渉していると付け加えた。この計画は地域の住宅が供給可能となる次の段階でまで、政府所有のモジュールハウス(modular housing)や移動式住宅を使い、村を作り上げるといふものである。

ラグランゲ氏は「ニューオーリンズを再建するためには家族が必要だ。住居だけでなく、学校や小売店からみんながお祈りのできる教会まで様々な基本的サービスの復活が待たれている。」と話し、ハリケーンと洪水以来、保安も重要な課題となっていると語った。

嵐が過ぎてしばらくの間、街で安全な場所は港湾施設と河川に停泊する船舶上だけ

であり、彼はルイジアナ州警察が港湾管理ビルのフロアを作戦本部として利用していたことに触れ、「ここがどこよりも安全なのだ。」と語った。

人びとのこと以外にも、数年とは言わずとも、数ヶ月は要するであろう重要な仕事
が港にはある、とラグランゲ氏は言う。港の下流域の整備に必要な7億ドルのほか、
上流の施設の補修に2億ドル、主要な港湾区域を結ぶ4本の橋の修復に1億5千万ド
ルが必要とされている。要求した資金の残りはすでに計画段階に入っている運河の水
門の為のものである。

東部と西部

ニューオーリンズ東部には他の港が苦しんでいるなか、比較的うまくやっている港
がある。

アラバマ港の管理者ジェームス・リオン(James Lyon)は、モビール港は船舶の取扱
を再開しており、メキシコ湾岸地域向けの大量の建材がこの先数ヶ月以上に亘りやっ
てくるのを待っていると話す。また彼はこの予測は多くの港湾使用者との会談に基づ
いていると語った。

モビール港のスポークスマンであるジュディス・アダムス女史(Judith Adams)は
P&H誌に対し、モビール港は木材と合板の輸入 - 主にヨーロッパから - においてここ
数年漸進的な増加を見せており、それだけの処理能力があると語り、一方、ハリケー
ンの間に防舷材が制御不能な石油採掘装置のアプローチによってむしりとられたこ
とにより、E埠頭(木材取扱施設)の稼働再開が遅れていることにも言及した。さら
に半潜水装置は橋の下に係留される前の船舶にかするよう横からぶつけられE埠
頭以上のダメージを被ったことも付け加えた。

彼女は上屋と倉庫の被害が最小限のものであることを良いニュースとして挙げつつ
も、荷役設備を中心に、港では未だ多くの補修作業が進行中だと語った。

ハリケーンで最悪の被害を受けたのは多くの施設が全壊したミシシッピ州のガルフ
ポート港であった。しかし、そこでさえ現在活動を再開し始めており、港の貿易局長
代理エンリケ・フルタド氏(Enrique Hurtado)によると、ドール社(Dole)が南ア
メリカからフルーツの輸送を再開する頃には貨物の取扱も始まっている。

フルタド氏は「船舶は貨物の積み出しも行っている。」と語った。以降、チキータ社
(Chiquita)とクローリー社(Crowley)が限定的にサービスを再開しており、彼は
すべての定期航路の寄港がほどなく回復されることを願っている。多くの輸入品は修
理済みの倒壊した一連の上屋を経由せず、船から直接トラックに載せられている。ニ
ューオーリンズとは違い、ガルフポートにはたくさんの労働者がおり、あとはより多
くの荷物の到着を待つだけである。

ジョージ・ダフィ氏(George Duffy)によると、ルイジアナ州チャールズ湖の港で
は、多くの機能が完全には回復していないにも関わらずミシシッピ州パスカゴラ港
や近隣の造船所と同じく活動が再開されている。

楽観主義と激務

メキシコ湾周辺のすべての港の管理者は袖をまくり、貿易業者、港運業者、水先案内人、港湾労働者、そして地方、州、連邦の役人とともに、アメリカの沿岸地域が直面した最悪の荒廃と呼ばれる現状からの復活に向けて努力している。

要求は投資を行うことを選択した私企業から連邦政府の支出と税制優遇処置に向けられている。

国際港湾協会（IAPH）のト・マス・コーネギ - （Tom Kornegay）会長が管理するヒューストン港はカトリナの被害を免れ、リタがヒューストン港の航路へ向かうと予測されていたコースを東に逸れたたことで、その弾丸をもかわした。ヒューストン港は近隣の埠頭が沈黙していた間、コーネギ - 氏が次ぎの記事で語っているように、急いでその隙間を埋めた。

カトリナが去った後、コーネギ - 氏は、通常、ニューオーリンズやガルフポートに寄港している船に自分の港を開放し、国外への入出を求める貨物に許可を与え、多くの船舶がその申し出を受け入れた。

本当に協力体制の賜物である。

ニュー・ニュー・オーリンズ？

第3代大統領トーマス・ジェファソン（Thomas Jefferson）はミシシッピ川とニューオーリンズ港に関わる活動全体が極めて重要であることをよく理解していた。

そして今日、石油、ガス、精製所における都市の貢献を考えると、ニューオーリンズは再建されるべきである。しかし、どんな方法で？

悪名高いブッシュ大統領のコメント - ”誰も堤防の欠陥を予期することはできなかった” - に反して、誰もが堤防の欠陥の可能性のみならずハリケーンが襲来した際の危険性について認識していた。

ニューオーリンズは岩石と固い地盤に囲まれており、片方にポンチャートレイク湖、もう一方にミシシッピ川がある。海拔が平均 - 2.5 mであるニューオーリンズを守る湿地は1世紀前、最も近いメキシコ湾沿いの岸から50マイルのところまで広がっていた。それが今日では20マイルのところまで来ており、年間約25平方マイルのスピードで狭まってきている。

1998年、事態は最悪の状態にあり、危険への対応策として、140億ドルをつぎ込んで、沿岸の湿地帯を自然のハリケーン防壁としての役割を担うように整備し直すという計画”Coast 2050”が作成された。しかし、ブッシュ大統領が政権を取ってから予算はほんの少額が割り当てられるのみで、ブッシュ予算のなかで陸軍工兵隊への資金提供は毎年大幅に切り下げられていった。

カテゴリ5のハリケーンからニューオーリンズを守るための総合洪水調節システムを構築する計画がCoast 2050と協調して動き出した。これは都市に現存する（しかし老朽化している）堤防や運河壁、揚水システムの拡張、補強に加え、ポンチャートレイク湖の東端とメキシコ湾をつなぐ一組の狭い水路を閉じる強力な水門を建造し、カトリナのようなハリケーンがこの狭い水路を伝って大量の水を押し込み、湖、都市が水没することを防止するというものである。オランダでは大きな損害をもたらした1953年の大洪水のあと、北海の荒れを抑制するため同様の水門が建設され、それらは見事な効果をあげている。また別の考えもある・・・

チェサピーク湾のハートミラー諸島を例に挙げてみよう。何十年か前、陸軍工兵隊は河口付近で堆積した大量の沈泥を浚渫しこれを海洋投棄するだけでは単に航路が埋まってしまうのを早めるに過ぎないことに気がついた。そこで、現存する島々や選ばれた浅瀬の地域、新たな造成地のまわりの透過性堤防を設けその中に泥土を投入し始めた。P&H 誌の姉妹誌浚渫と港湾建設 (Dredging and Port Construction) はこのサクセスストーリーに関する記事を発表したところである。

このことをニューオーリンズに関する考察に応用してみる。都市でもっとも海拔の低い浅瀬の地域に、背後にあるミシシッピ川の川底から泥土を継続的に流し込む。そのうち都市は島になり、どんな嵐の大波が襲ってきてもその上に安全に顔を出す。

この方法の問題はこれを実施するには多くの年数を要するという点だ。再建までに多くの時間をかけることはできない。ではワシントン DC の建設方式を見てみよう。DC はかつて沼地であり、19世紀には配置の困難な場所であるとされていた。すべての高層建築は I-Beam を地中深く打ち込み、建物はコンクリート基礎でなくそのうえに建っている。ニューオーリンズを再建するためにその手法を使うということは、グランドレベルが最終的な目標値より15フィート低いところから再構築を始めるということである。新たなるニューオーリンズに資するための何かを探している人には街を助けるため、次の2つのことが求められるかもしれない。

古くからのアメリカの伝統である工場町という考えにのっとり労働者とその家族のための住宅のことも考慮に入れる。

昔からある地区と再建された地区とを結ぶ頭上高い輸送システム建設へ貢献する。

本腰を入れて取り組み、3年以内にニューオーリンズは力強く魅力的なライフスタイルを持った商業的に機能的な街になるかもしれない。また、より重要なことは以前より遙かに安全な街になるということだ。

果たしてそんな夢想家がいるだろうか？



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

試練に対する備え

Putting preparedness to the test

国際港湾協会会長のトム・コーネギー氏が、ハリケーン・カトリーナとリタの間にヒューストン港でとられた対応策の概要について、P&Hの独占取材に答える。



写真：期待（左から右に）新しいコンテナおよびクルーズターミナルの建設計画を見るジム・エドモンドPHA会長、マーク・ピンセント技師、スティーブ・デ・ウルフ技師、トム・コーネギー会長、

（概要）

先のハリケーン・カトリーナとリタの間にヒューストン港においてどのような対応策がとられたのか、そしてそれに対する考察が説明されており、その中で災害時にはそれに対する事前の準備と計画が重要であり、またそれらを常に改良していくことが必要である、ということが述べられている。

1900年9月8日、何の前触れもなくハリケーンがテキサス州ガルベストンの町を壊滅させ、37,000人の町で6,000名以上が死亡し、3,600戸以上の家屋が倒壊した。

これは、現在でもアメリカ史上もっとも死者の多かった自然災害である。風速毎時

140マイルのカテゴリー4の嵐によって、同国最大の綿の積出港にあったすべてのものが奪い去られた。その結果、商業資本は新たに掘られたヒューストン運河をのぼって内陸へ移動し、その結果1914年に深水港ヒューストン港が生まれた。

湾岸部の住民は、自然災害が地域社会の運命を変えてしまう力があることをひしひしと感じている。災害に備えた計画と準備こそが、生命を守り被害を最小限に抑える上で重要なのである。

カトリーナの襲来

2005年は、1851年からの観測史上最多のハリケーンが到来年となるかもしれない。1ヶ月たらずの間にカトリーナとリタの2つのハリケーンが、テキサス州、ルイジアナ州、ミシシッピ州とアラバマ州の沿岸を襲い、1,200名以上の死者と数十億ドルもの経済損失を引き起こした。まさにこう書いているときにもハリケーン・ウィルマがユカタン半島を襲っている（プレスに持ち込む頃にはハリケーン・アルファがハイチを襲っているかもしれない）。

カトリーナから保護するため、ヒューストン市とテキサス州は数十万人の避難民を施設に収容した。港務局職員はハリケーンの救済活動の一環として、6,390ドルをアメリカ赤十字社に寄付し、また湾岸部地域血液センターへの献血活動も行った。

港務局もヒューストン・カトリーナ救済基金に対し10万ドルの援助を行ったが、その基金はヒューストン市民等への職業訓練や中小企業支援、社会サービスなどの経済的支援に役立てられた。

そして、ハリケーン・リタが9月後半にヒューストン目指してやってきた。

リタの恐怖

カトリーナの破壊と惨劇から間もないということもあって、テキサス州沿岸の住民は空前の避難を行ったが、その一方で港務局と運河沿いの企業は最悪の事態に備えていた。

市と郡は素早くリーダーシップを発揮し、全地域に警戒を呼びかけ続けた。「我々にはハリケーンへの対応策があり、今それを遂行している。ヒューストンは米国のなかで最もその準備のできている都市だ」と市長のビル・ホワイト氏は語った。

上陸を数日後に控え、港務局はメディアに対し、公共施設は9月21日（水）の17:00に活動を停止すると発表した。ドックや倉庫には防護が施され、消防艇やしけのような港務局所有の船舶は安全な場所に避難させた。停電による燃料ポンプ停止を見越して車両には燃料が補給され、移動命令系統も確保された。

コンテナクレーン、設備その他の機械は、強風で飛んで人や物に被害が及ばないように縛り付けられた。コンテナについては、空コンテナのまわりや上を実入りコンテナで取り囲んで固められた。強風からの被害を防ぐため、埠頭上にある孤立した事務所は実入りコンテナや大型のゴミ容器で囲まれた。

港務局は、この嵐を港の中で乗り切るつもりの全ての海運業者に対して、暴風対策

や防災準備等のチェックリスト項目を実施するように助言した。ハリケーンに対処する上で特に重要ではない港務局の職員は、家族の世話や安全な場所へ家族と避難するために2日間の休暇が与えられた。

作戦本部の職員や港湾警察等の防災上必要な職員は、港にある共同センターで暴風を乗り切ることとなった。この施設は緊急時に使用できるように設計されているので、職員は市、郡、州あるいは連邦機関と常に連絡を取ることができた。市や郡の危機管理システムとヒューストン運河を監視している沿岸警備隊から情報を得ることができたので、職員は暴風の危機の間中十分な情報を得ることができた。

平常時には我々港湾はお互いに日夜競い合っているが、非常時にはお互いに十分助け合っている。コーパス・クリスティ港はリタへの備えとして我々に12台の新しい衛星携帯電話を貸してくれた。



写真 幸福なひととき 8月、トム・コーネゲイ(左)とトム・デレイ代表がヒューストン運河浚渫工事の完了を祝う

進路変更

風速が毎時175マイルまで上昇したハリケーン・リタは、上陸前に突然進路を変更し、ガルベストン湾を直撃せず我々の港の東側にあるボーモントやポートアーサー、レークチャールズ周辺に上陸した。しかしながら強風のためヒューストン市、テキサス州の沿岸部やテキサス州東部で130万戸が停電となった。

「ハリケーンはヒューストンを直撃しなかったが、停電による損失は非常に大きかった。停電によってポンプ場が機能を停止し、ベイタウン、ヒューストンの半分、運河沿いの工場への水の供給が危うくストップするところであった。電力は水がなくなる前に蓄えられていたが、ポンプ場にはもっと信頼できる予備電源を確保するようにしなければいけない」とハリス郡判事のロバート・エッケルスは語った。

「リタが通り過ぎ、ヒューストンで風が収まった直後の9月24日(土)、対応策に優先順位をつけるために電力の供給や被害状況の調査を開始した」と港務局の港湾警察部長であるラッセル・ウィットマッシュ氏は語った。その予備調査の結果、幸運なことにヒューストンの被害は最小限ですんだことが判明した。

維持管理担当の職員がハリケーンで飛散した残骸や木の枝等のゴミを片付けた。ヒ

ユーストン港務局の職員や港湾関係業者の職員は9月26日(月)には職場に戻り、次の日にはヒューストン運河が再開したためトラックが貨物を運び始めた。また、ハリケーンの直撃を受けたレイクチャールズ港の職員2人のために臨時のオフィススペースを提供した。情報伝達手段や電力が利用可能となったので、彼らは自分たちの港湾施設の復旧作業に必要な仕事をオンラインで行うことができた。これはほんの些細なことであるが、我々が近隣の港湾を手助けするためにできることである。

事後検討

港務局のハリケーンへの準備と対応策におけるあらゆる段階について、広範囲に検証する作業が現在行われている。職員は、ハリケーン・リタでの経験や港湾の利害関係者及び地域の危機対応の専門家の意見に基づいて、その準備と対応策の手順をより洗練し改良するための方法を検討している。

例えば、沿岸部住民の大量の避難により道路が混雑したことで、ヒューストン港の水先案内人が自動車で船舶から船舶へ移動することが困難であった。行政当局とより緊密な連携を行えば、今後住民の避難時に水先案内人が特別の地域道路の通行許可証を持つことで、より自由に道路を行き来でき、水先業務をよりスムーズに行うことが出来るようになるであろう。

共同センターは当初の計画通り機能した - 情報伝達手段が確保されていたので危機管理当局と連絡を取り続けることができ、また発電機のおかげであらゆる機器が機能し続けることができた。しかしながら、職員の仮眠計画は5日間過ごすには少々きつかったので、今後の災害時に長期滞在することを考え仮眠計画を検討する必要がある。

今回我々はハリケーンに際しての対応策をどのように改良していけばいいのかを学んだ。そして今後も、ハリケーン自身のことがさらに解明され、またそのハリケーンに対してより周到な準備をするために科学技術がさらに進歩していくのと同様に、我々はこの対応策を改良し続けていくつもりである。ヒューストン港はテキサス州、そして国家にとって最も重要な金融資産の一つである。毎年の訓練や継続的な計画の見直しによって、この重要な国家資産を守っていく能力が我々に有るということを確認している。

(抄訳者 四国地方整備局 港湾空港部 管理課高橋哲雄)
(校閲 国際港湾協会 日本会議事務局)

平成17年の台湾旅行

大久保 喜市

1. 私と台湾との関わり

昭和43年(1968年)、運輸省港湾局機材課長をして居たおり、わが国の政府に、中華民国政府から、「台湾の今後の経済発展の為に必要な国際貿易港を建設したいので、日本の技術協力を得たい。」との要請があり、日本政府は「海外技術協力事業団」(現・国際協力事業団)にこの事に対応させる事となり、事業団としては、元海上保安庁長官の柳沢米吉氏を団長とする「台湾新港計画調査団」を編成し、先ず現地調査に当たさせた。

その副団長として、昭和43年(1968年)8月19日から10月8日まで、台北に滞在し、高雄から西海岸を北上して淡水、基隆を經由し、東海岸、蘇澳、花蓮港までの臨海部を調査し、更に、12月16日から44年2月8日まで、台中に滞在し、梧棲鎮周辺の諸条件のを精査した。

当時、台湾には基隆港、高雄港、花蓮港の3国際貿易港があるが、花蓮港は地理的、地形的制約があり、基隆港も地形的に拡張の余地が少なく、高雄港は、以前に、柳沢団長が調査し提案した第二港口が開削された事により拡張整備が進められつつあったが、台湾の南部に偏って居るきらいがあり、将来の経済発展を見越した新国際貿易港を建設したいが、先ず、その場所を何処に選ぶべきかが課題であった。

この事については、利害関係が付き纏う人々に関与させられないという事で、日本の専門家による、科学的手法を駆使した検討により候補地を択び、その結果報告は、中華民国政府の経合会秘書長、交通部長、台湾省首席の3人が、調査団団長、副団長から直接聞く、と言う厳格なものであった。

しかし、限られた期限に、限られた調査団員でこれをこなすには、現地の優秀なスタッフの協力を得る必要があり、これまで、現地側と日本側との直接接渉に当たって来た、基隆港務局総工程師の王知励を長とする優秀なスタッフでカウンタ-パートを編成し、経合会に作業室を確保して貰い、諸計算には軍のコンピュータ-を使わせて貰い、また、候補予定地を上空から視察するために、台湾省首席専用のヘリコプタ-を台湾中部の西海岸上空から、海岸沿いに北端の上空を回り蘇澳の上空まで飛ばして頂いた。

二ヶ月余の現地調査の結果、第一候補地を、戦前「新高港」として築港にかかり、戦時中に中断し、漂砂で埋没し、小さな漁港としてわずかに利用されていた梧棲鎮周辺を択び、そこに築いた港湾で容量が不足するようになる事態に対しては、言わば第二候補地として淡水付近を択び、中華民国政府側に報告した。

これに対し、先方はこの両候補地について、土地売買禁止と建築規制措置を講ずべき地域の範囲を速やかに示して欲しいとの事で、急ぎこれを作成し、極秘文書として先方に届けた。

2. 台中港建設計画調査

中華民国政府が、梧棲鎮付近の新港候補地に、新国際貿易港を、「台中港」として建設することとし、引き続き建設計画についての技術協力を求めて来たので、前記調査団は、「台中港建設計画調査団」としてメンバ - を補強してこれに取り組むこととなり、私も 44 年 12 月 10 日から 45 年 1 月 20 日までの間、台北や台中で作業をしていたグループに加わり、その取りまとめと、港湾計画案の中華民国政府への説明を行った。

台中港付近は最大潮差が 6 メートルにも及び、冬季、北北東からの季節風が卓越し、そのため、海岸部の飛砂や漂砂に対する対策を考慮しなければならなかったが、昭和 55 年（1980 年）頃までには、年間約 800 万トンの外国貿易貨物を取り扱う事を想定し、北側の 大甲溪と南側の 大肚溪との間の約 13 キロメートルの空間に、3 バスのコンテナ埠頭を含め、穀物埠頭、木材埠頭、雑貨埠頭など、37 バスの大型船岸壁を確保できるような港湾計画を策定し、この計画区域の内、北東側には比さ防止林を、南西側には将来の工業用地を配したものであった。

この計画に沿って建設を進めるべく、港湾施設の詳細設計のための調査中に、日本と台湾の国交が途絶えてしまった。

台中港は我々が技術協力して策定した計画に沿って建設が進められているとの情報は得ていたが、国家公務員としては台湾に渡航することが出来ず、気になって居た。

3. 開港された台中港の視察

昭和 48 年（1973 年）に台中港は開港した模様であるが、私は、退官直後の昭和 54 年 2 月に現地を訪問した。

台北の松山国際空港に着くと、陳添順氏（嘗てのカウンタ - パ - トのコ - ディネータ - で、元日本の少年航空兵であった。）が出迎えてくれ、その夜は、カウンタ - パ - トの王知励氏等と再会し、の会食となった。

翌日、台中港を訪問したところ、現地には立派な「台中港務局」が建って居り、そこから眺めたところ、広大な港湾が開けて居た。

当日は、たまたま、桃園に出来た中山国際空港の竣工式で、それに出席していた陳鳴錚台中港務局長は、私共の歓迎晩餐会を催すために退き返して来て下さり、「台中港開港式には調査団員の皆様を招待すべく準備していたが、それが出来ず残念でした。

その折に用意していた記念品を団員の皆様にお渡しして欲しい。」と記念品を托された。

4. 淡樓会（台中港建設計画調査に参画したメンバ - の会）の台中港視察旅行

昭和 60 年（1985 年）8 月、台中港建設計画調査に参画した日本のメンバ - が、自らが関わった港湾が如何なったかを見たい、と、いう事で、陳添順氏と連絡を取り、台中港を視察したが、嘗てのカウンタ - パ - トのうち数名と台北で交歓し、退官して「栄民工程処」に勤務しているメンバ - が、翌日、車で台中港迄案内してくれた。

5. 港湾と地域開発について講演の講師として

昭和 66 年(1991 年)12 月 13 日 - 15 日。

嘗て、台中港務局長の陳鳴錚氏が会長をしている「中華民國港埠協会」からの要請で、「港湾と地域開発について」と言う演題で講演をして欲しいとの要請が、その事務局をしているチャイナ・ポ・ト・コンサルタントの陳国鋼氏(東北大学留学経験者)からあり、日本の新産業都市開発、工業整備特別地域整備の経緯と、苫小牧、鹿島など幾つかの日本の例と、フランスのマルセ - ユ・ホスの話、台中港の話等をした。

その頃、台湾の林寶琴女史が「西海岸的神話」と言う本を出版され、その中に、日本の「台湾新港計画調査団」の事が、団員名も含めて掲載されている事を知った。

その数年前、「国際航路会議協会」の機関紙に、アメリカの某コンサルタントが台中港の紹介記事を出しているのを見、その内容に、日本の調査団の事には全く触れず、恰も彼等が全てを計画し、建設の指導をしたように述べられていたので、協会事務局に訂正を申し入れたが、執筆者と直接話をするように、との事であり、放置していたが、「西海岸的神話」を見て、台湾の人には本当の事が判って頂いていることを知り、気分が晴れた。

6. 烏山頭水庫畔での八田与一墓前祭四高参拝団に参加

平成 7 年(1995 年)5 月 7 日 - 10 日。

嘉南水利組合が毎年、5 月 8 日の故八田与一氏の命日に、烏山頭水庫堰堤に設置されている八田与一夫妻の墓前で催している墓前祭に、四高同窓の有志が参拝団を編成して居る事を知り、それに参加し、台南、烏山頭水庫、日月潭、台北を訪問した。

四高と東大土木の後輩としての私は、土木技術者としての故八田与一氏の偉大さと、そのお人柄に感銘を受けると同時に、戦後、烏山頭水庫の放水路に身を投じて亡夫の後を追われた故外代樹夫人の事に胸を打たれ、また、嘉南の人々が、戦後 60 年以上も経った今なお、墓前祭を続けて居られる姿に、台湾の人々の心の温かさを痛感した。

なお、この墓前で、旧知の大変お世話になった東大での先輩、八田晃夫氏にお会いし、氏が故八田与一氏のご長男であることをはじめて知った。

7. 淡棲会の台中港視察旅行

平成 12 年(2000 年)8 月 12 日。

淡棲会のメンバ - の中で、計画提出後 30 年の台中港の姿を見たい、との声が出たので、関係者数名で、再度淡棲会としての台中港視察旅行が催された。

台中駅から台中港に至る途中の景観は 30 年前とは様変わりして居り、台中港が外国貿易港として機能していることを実感できた。

台中港付近の町造りも、我々が提案した都市計画にほぼ即して土地利用が進められつつあるように思われた。

我々が将来計画の予定地としていた所にはエバ - グリ - ンのコンテナ - 専用船の連続バ - スが築造され、既に稼動していた。

台中港務局はこれまでおおむね我々が提案した港湾計画の線に沿って開発と利用を進めてきた模様であるが、この段階に来て、更に大規模な拡張を図るべく、検討を進めつつあった。

8. 千葉銀杏会旅行部会の台湾旅行

千葉銀杏会旅行部会では、数年前から台湾旅行を計画していたが、日本の技術協力による鉄道新幹線が秋には開業する予定との新聞記事を見て、平成 17 年 11 月 3 日からから 6 日までの予定で、「嘉南大? 」と「鉄道新幹線」の視察を考え、東京大学台湾校友聯誼会理事長呉順昭氏のご協力を得て旅行計画を立て参加希望を募った。

その後、鉄道新幹線の開業見込みが 1 年延期となった為、鉄道新幹線視察を、日本の技術協力により建設された、「台中港」視察に切り替え、予定通りの期間で台湾旅行がお行われる事となり、これに参加した。

急遽の予定変更であったが、旧知の陳添順氏に電話で台中港視察の便宜供与をお願いしたところ、台中港務局長が快く受け入れてくれて、望外の歓迎晩餐会まで催していただいた。

「嘉南大? 」の視察については、呉理事長が、甘俊二国立台湾大学名誉教授と共に現地に同行下さり、徐金錫嘉南農田水利会会長と共に現地を視察の上、珊瑚潭の中にある島の総統別荘で歓迎昼食会を催してくださった。

台湾について

台湾は、台湾本島と澎湖列島など大小 79 の島々からなり、面積約 36,000 平方キロメートル、(九州の面積とほぼ同じ) に約 2,200 万人が住み、台湾本島は亜熱帯の緑におおわれて、「蓬莱の宝島」とも称されているが、今や、重工業、石油化学工業、その他の工業の発展も目覚ましい。

気候は、南北に長い地形の影響で、南と北ではかなりの温度差がある。

北部では 12 月から 3 月までの間は、季節風の影響で比較的に雨が多く、1 月末から 3 月中旬にかけては、北方の寒波の影響でなかり気温の下がることもある。

5 月中旬から 6 月中旬は梅雨の季節。

中南部では 5 月から 10 月までの夏季は、大体毎日スコ - ルが有り、昼間の暑さが和らぎます。

7 月、8 月、9 月は日本と同じ台風シ - ズンです。

南国といえども冬は多少冷えますが、平地ではめったに霜が降りる事が無く、3 千メートル以上の山岳地帯には、ときおり積雪を見ることがあります。

したがって、1 - 3 月には冷える日もあり、雨も多いので、旅装としては、一応コート・セ - タ - 類を準備された方が良いでしょう。

台湾と日本では 1 時間の時差があり、東京国際空港と台湾の中正国際空港 (桃園) との間は、飛行時間約 3 時間ですが、偏西風の影響もあり、10 時東京国際空港発の便が中正国際空港に到着するのは 12 時半となります。

台中港工務局では、予め陳添順氏が連絡しておいたお蔭で、副総工程司吳殿東氏と旧知の邱垂珍氏の出迎えを受け、港務局 5 階のブリ - フィングル - ムに案内され、前回御目にかかった事のある謝敏雄総工程司に引き合わされ、総工程司の挨拶の後、映画による説明（日本語）を受け、質疑に入ったところで、李龍文港務局長が外出から戻られ、挨拶をされ、各人に対し資料とお土産を配られ、港務局 6 階の展望ベランダに一行を導き、自ら説明をされた。又邱邱

台中港ではエバ - グリ - ンの連続バ - スも整備され、2002 年には、年間 120 万 TU のコンテナが取り扱われ、港湾取扱い貨物量は 1 億 2 千万トンに達し、年々増加しており、港湾施設の増設余地も充分あり、港内航路も水深 16 メートルに増深し、新たに南側に港口を開設する事を計画している。

台中港の計画は日本政府の派遣した海外協力事業団（団長は昭和 2 年東京大学卒業の柳沢米吉氏）と台湾政府のカウンターパ - ト（長は王知励氏）が 1970 年に策定した港湾計画で第 1 期計画で想定した 1980 年の港湾取扱い貨物量 800 万の 15 倍の規模に達し、将来計画を描いた場所の西側前面に、航路浚渫により発生する土砂を以って埋立地を造成し、その北側に第 2 の港口を設けようと計画して居り、高雄港が、港勢の発展を見越して第 2 港口を開設したのと同様の発想のように思う。（高雄港の第 2 港口建設調査団の団長も柳沢米吉氏で、台中港計画調査は、その数年後であった。）

17 時を過ぎ夕暮れ前に、と言うことで、吳副総工程司と邱垂珍氏の案内で、開港当初に出来ていた埠頭と、数年前に台湾中部地震で若干の被害を受けたが復旧した穀物埠頭を見、北防波堤ボ付け根で、漁港地区、北側海浜、北防波堤、港内航路を長めたが、太陽が将に西の水平線に沈むところであった。

18 時に梧棲鎮の新天地飯店で海鮮料理で夕食を摂る予定であったが、李台中港務局長が我々一行を夕食に招待したい、とのことで、場所は同じ新天地飯店（この店は、台湾の新港候補地調査に 1968 年訪れた折、昼食を摂った海鮮料理の食堂であったが、台中港の建設、開港と共に発展し、立派なビルになって居た。）であったので、朱氏と吳副総工程司の間で相談して貰い、台中港務局長の招宴を受けることとした。

18 時過ぎに全員揃い、李港務局長の挨拶と乾杯の発声で宴が始まり、三木会長からお土産の品を局長に贈呈し、中国流の「カンペイ」「カンペイ」の中、海鮮料理が次々と運ばれ、宴が盛り上がった。

李局長はマラソンをおやりになり、局の職員にも、退庁後ジョギングを勧めて居られるとの事で、今日は我々のために、局長は夕方のジョギングは休んでいるが、ジョギングをしている職員も居るとの事である。

20 時頃閉宴となり、台中港の方々に、大変な御好意に感謝しつつ、新天地飯店でお別れした。

バスで台中市内の長栄桂冠酒店（エバ - グリ - ンロ - レルホテル）に向かい、途中、台中駅に近いところで、鉄道で台北に帰る陳添順夫妻にお別れし、21 時頃ホテルに着いた。

烏山頭水庫と八田与一技師

明治 43 年東京帝国大学土木工学科を卒業した八田与一氏は、同年 8 月に 24 歳の若さで、台湾総督府内務局土木課の技手として台湾に渡った。

当時の台湾総督は、後藤新平総務長官の支持を受けて台湾に善政を布いた第 4 代総督児玉源太郎の次の、第 5 代佐久間左馬太であった。

八田技手は、着任早々台湾島内の視察を仰せつけられ、高雄港の工事を視察した後、後湾背後の土地がかなり低くなったので、市街地全体を土盛りして、雨が降っても水浸しにならないようにするという、とてつもないプランを上司に提出し、「もう少し、実現性のあるプランを出さないか。」と、上司から一喝されたというエピソードが残されている。

その後、八田技師が属する土木課のスタッフが、淡水河の上流の石門の地に取水口を設け、ほぼ 2,000 キロメートルの用水路を作り、用水路からの幹線・支線を通じて、あらゆる場所に貯水池を設け、雨水と河川の水を利用して、桃園台地を潤すべく全力を尽くし、大正 5 年に着工し、大正 14 年に竣工した。」

これは桃園?? と呼ばれ、この完成によって、34,500 ヘクタール余の不毛の地が実りあるものになった。

この工事での働きが上司から高く評価され、台湾南部の貿易港・高雄港の背後地域の殖産興業の発展に必要な水力発電のための水源実地踏査を、大正 8 年に命ぜられた。

この踏査により、台湾のほぼ中央の海拔 756 メートルの山にある「日月潭」が水力発電所をもうけるのに最適である事が判った。

更に副産物として、官田溪の水利事業に友なって、嘉南大平野を潤す事が出来るのを発見した。

大正 9 年に工事が始まると、34 歳の若き八田技師が嘉南大? の工事全体を指揮する責任者となりました。

「嘉南大? 」と言う台南県を流れる、曾文溪導水して支流の官田溪に造った「烏山頭水庫」と呼ばれる貯水ダムと、北を流れる台湾最大の河川、濁水溪からの取水の二つを水源として、15 万ヘクタールの農地を灌漑する施設全体をさす名称です。

広大な農地には、網の目のように、縦横に張り巡らされた給排水路がありますが、その総延長は 1 万 6 千キロメートルに達しますし、防潮堤の延長は 96 キロメートルもあります。

また、貯水能力 1 億 5 千万トンの水を溜めるためのダムは、全長 1,273 メートル、低部巾 303 メートル、頂部巾 9 メートル、高さ 56 メートルと言う巨大なものです。

八田技師は、このダムを、日本はもとより、アジアでも初の試みであったセミ・ハイドロリック工法（半水成式工法）で造りました。この、セミ・ハイドロリックダムと言うのは、コンクリートを其の中心部にほんの少し使うだけで、大部分は玉石、栗石。砂利、小砂、粘土で造った土堰堤で、つき固めるために水の力を利用するという珍しい工法です。

この工事で最も難工事と予想されたのは、巨大なダムの築造と、内径 5 メートル、

延長3千メートルの導水トンネルの掘削であったことから、八田技師は、全体の指揮を執るかたわら、この二つの工事監督も自ら勤めました。

また、この工事が、わが国で初めての大型土木機械を投入したものであるといわれている。

八田技師は、これだけの大規模な施設を造っても、すべての農地で米を作るには水量が不足するので、土木技術者でありながら、すべての農地に平等に水を配分すると同時に連作による地力の低下を防ぐための営農方法まで考え、水稻、砂糖黍、雑穀を年毎に栽培する「三年輪作給水法」を発案して実施した。

10年の工期を経て、「嘉南大？」は昭和5年に完成した。

八田技師は、完成を機に、工事期間中に不幸にも事故や風土病で亡くなった134人の仲間や家族の霊を慰めるために、「殉工碑」を建立した。

「殉工碑」には、八田技師自ら筆を執った碑文と、そこに刻まれた物故者の名前は、日本人、台湾人の別なく、共に力を合わせて努力した功に感謝し、死亡順に記されている。

また、完成の喜びに沸く工事関係者は、八田技師の功績を称えるために醸金で銅像を作る事を決めた。そして、翌6年にダム湖を望む地に八田与一氏の銅像を設置した。

この銅像は、正装での像を嫌った八田技師の意向を汲んで、工事中のダムを見ながら考えをめぐらしている作業服姿のもので、製作者は、同郷の彫刻家・都賀田勇馬です。

工事完成後、総督府に復帰した八田技師は、不足する技術者養成のための学校作りや、全島開発計画の作成に取り組んで居たが、昭和17年、南方開発派遣要員として、フィリピンの灌漑調査の命を受け、渡比のために乗船した大洋丸が5月8日の夜、東支那海で魚雷攻撃を受けて帰らぬ人となった。

昭和19年末、八田与一の銅像も供出されたが、敗戦直後に地元の農民が近くの倉庫でこれを見つけ出したが、戦後の混乱の中では元の場所に置くことが憚られて、嘗て八田技師が住んでいた家に密かに置かれていた。

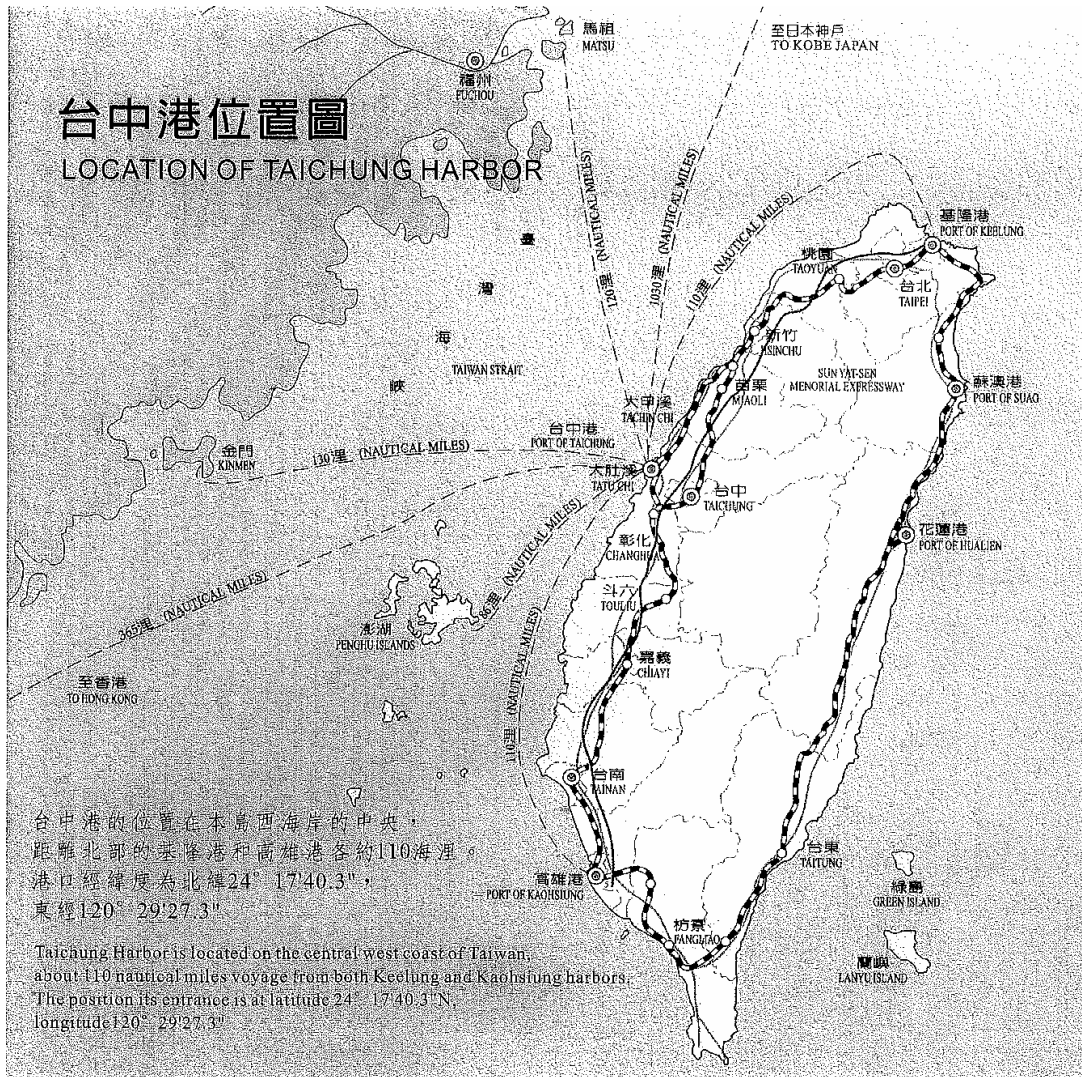
世情も落ち着きを取り戻した昭和56年に再び元の場所に設置された。

八田技師の夫人・外代樹山は、金沢市の生まれで、石川県立第一高等女学校を卒業し、大正6年8月に結婚して台湾に渡り、25年の生活で8人の子供に恵まれ、八田技師の良き伴侶として、其の活動を支え、共に暮らした日本人や台湾人に慕われていた。

八田技師亡き後も子供達と台湾で暮らしていたが、戦争末期、空襲の続く台北を離れ、烏山頭に疎開し、そこで日本の敗戦をむかえ、9月1日未明、夫が心血を注いで造り上げた烏山頭ダムの放水口に身をとうじ、夫と共に台湾の土になった。

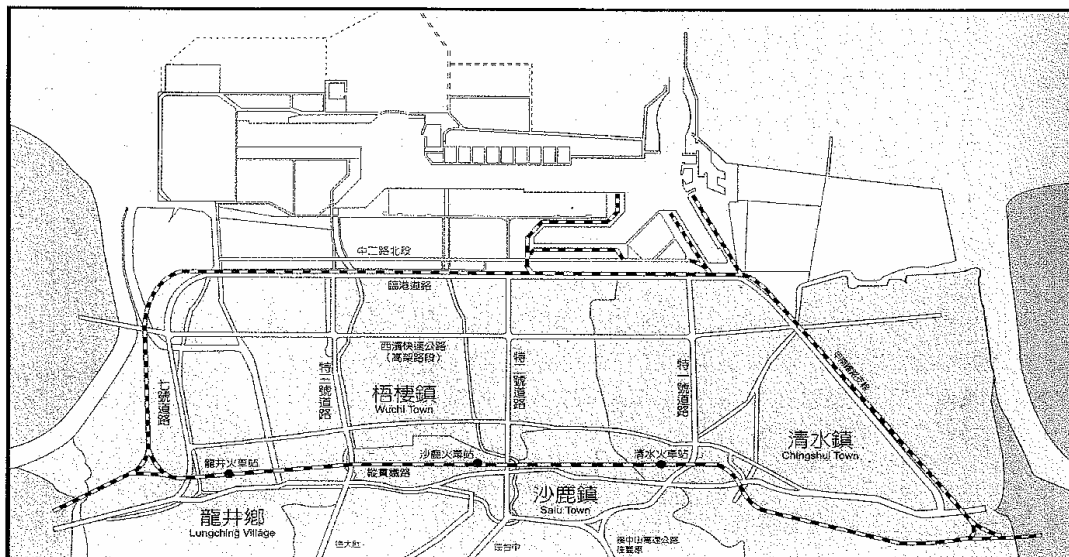
八田技師の後を追った外代樹の死は、嘉南の人たちに非常な驚きと悲しみを与え、敗戦の翌年12月に、嘉南の人たちの手で、ダムのほとりに夫妻の墓が建立され、翌22年5月8日の「八田与一の命日」に、この墓前で初めて夫妻の法要を行い、以来、半世紀を越える今も、嘉南の人たちの手で、毎年法要が続けられている。

以上



台中港交通圖

INLAND TRANSPORTATION NETWORK



(1) 国際港湾協会(IAPH)関連行事カレンダー

2006 年

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

2007 年

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

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

(2)港湾関係行事カレンダー

平成18年4月～平成18年8月 行事カレンダー

4月

24 - 28日 G8 ローマリヨン&CTAG 会合 (モスクワ)

5月

10 - 19日 IMO MSC81 会合 (ロンドン)

11 - 12日 PIANC (国際航路協会)評議会、総会 (ポルトガル・エストリル)

14 - 18日 PIANC (国際航路協会)国際航路会議 (ポルトガル・エストリル)

22 - 25日 APEC 第27回運輸WG (ベトナム・ハノイ)

6月

5日 JICA 集団研修 港湾開発・計画セミナー開講

19 - 22日 北東アジア港湾局長会議 課長級会合 (韓国・慶州)

7月

8月

国土交通省 港湾局建設課 国際業務室

事務局だより（１）

国土交通省 港湾局建設課 国際業務室より、事務局の一員として一言お礼のご挨拶をさせていただきます。

日頃より国際港湾協会日本会議の会員の皆様におかれましては、日本会議の活動、そして機関紙「IAPH日本フォーラム」への投稿等にご理解、ご協力をいただきまして有難うございます。お蔭様で「IAPH日本フォーラム」も今回で9号となりました。これもひとえに皆様のご尽力の賜物と存じます。

本誌におきまして「Ports & Harbors」の抄訳作業にご協力いただきました皆様にも厚く御礼申し上げます。お忙しい通常業務の合間を縫っての作業に頭が下がる思いです。ご努力に少しでも報いたいという気持ちから、ご本人の了解がいただけた場合には、顔写真を掲載させていただくことにしました。また今回から抄訳協力の依頼先を大幅に拡大し、若手で国際業務への関心が高いと考えられる方々に案内させていただきましたが、まだまだ漏れがあると思います。興味をお持ちの方は事務局まで是非ご一報ください。

会員間の情報伝達方法についても、事務局だより（２）で触れられているとおり、ITを活用した新たな取組を始めたところです。良いアドバイスがいただけましたら幸いです。今後とも日本会議の活動、そして機関紙「IAPH日本フォーラム」への活発なご参加をお願い申し上げます。

国土交通省 港湾局 建設課 国際業務室

事務局だより（２）

今回の事務局だよりは、国土交通省 港湾局建設課 国際業務室にもお願いして前半を書いて頂きました。と言いますのも国際業務室の大変なご苦勞で、「Ports & Harbors」の抄訳をやっていただくボランティアを 120 名まで増強して頂いたからです。

お蔭様で、「Ports & Harbors」の 12 編の記事を本号に掲載することが出来ました。有難うございました。抄訳者のご苦勞に少しでも報いる為、顔写真の掲載をお願いしましたが、残念ながら 5 人の方しか顔写真を提供頂けませんでした。顔を知ってもらうのは仲間を作る始まりですから恥ずかしがらずに顔写真の提供をお願いします。

ライブドアの堀江モンは、誤った方法で堀の中となりましたが、IT および ICT の利用・活用は滞ることは無いでしょう。特に IAPH 集団や日本会議の仲間にとって全世界にあるいは日本中に広がる仲間との情報交換や連絡並びに会議にとって非常に有意義な武器であることは間違い無いでしょう。このため事務局では、会員の皆様の便宜を図る為のメーリングリストやホームページの作成にこの間努力を傾注しました。会員の各位の意向に配慮せず道具立ての作成を進めましたので、混乱を招きましたことを事務局長として反省しております。本号に出来るだけ解り易く解説致しましたので、活用頂けると有りがたいと思います。

必要に迫られてメールや FAX による臨時の理事会と臨時の総会を開き、会員の皆様のご理解により絶大なご賛同を頂き、無事 4 月初旬にインドムンバイで開かれる中間年理事会に間に合わせる様 IAPH 日本代表理事の変更手続きを終えることが出来ました。ご協力に深甚なる感謝を申し上げます。これら IT を活用した方法と従来の規定との関連もご議論頂きたいことも多く有り、新年度の理事会および総会の議題としたいとも思っております。

お蔭様で、会員数は、正会員、賛助会員、個人会員を含め 98 会員となりましたが、お家の事情や事務局の努力不足も有り、中々会員数を増やすことが困難な状況です。日本会議の菊池理事には、新会員獲得の広報をやって頂き、感謝に耐えません。また、3 月 13 日に東京貿易センターで開催された「ワット」の会合で日本会議の PR のチャンスも設けて頂き、何人かの個人会員の参加が見込めそうな状況です。有難うございました。

特別寄稿では、大先輩の大久保様より台湾との拘りの集大成とも言うべき投稿を頂きました。内容の濃い寄稿ですのでメーリングリストを使った感想などご意見を寄せて頂ければ、事務局からつなぎをやりたいと思います。

今回、会員の声の投稿は、1 編も有りませんでした。前号の会員の声の投稿が皆様力作で会員の声の投稿規程を遥かに超えたものであったので、会員の声に投稿する気力を裂いたのではないかと心配しています。会員の声は、皆様の発信の道具で基本的には、1 ページです。特別寄稿も基本的には、5000 字程度の発信です。募集要項を再掲しておきますので、精力的に投稿をお願い致します。

メーリングリストに情報提供頂いた九州運輸局 j の宮地様、どしどし発信をお願いします。今回、メーリングリストの発信内容を本機関誌にも掲載しようか迷いましたが、まず、定着を図ることと考え、今回は日本会議の活動状況報告の中での説明に終始しました。このため、本号の全体を見ると日本会議事務局からの情報が分厚くなってしまい、これでは読んでもらえないのではないかと心配しています。

事務局に対するご批判、本機関誌への批判、提言何でも結構です。新人事務局長を教育するつもりで、どしどしご意見をお寄せ下さい。

何はともあれ、今3月15日です。前号より2日遅れでこの事務局だよりを書いています。残念ながら原稿が全部整ってはおりません。この意味では、1週間ほど発刊が遅れそうです。次号は、間に合わせねば・・・・・・・・

会員の声の募集は常時行っています。気楽に海外の渡航の経験を書いて頂きたいと思います。様式は、ホームページに投稿様式を出しますが、概略以下の通りです。宜しくお願いします。

会員の声投稿 様式

会員の声・・・・・・・・MSP ゴシックの12ポイントの活字で太字にして「会員の声」と記入下さい。

タイトル：投稿の内容を代表するタイトルを MSP ゴシックの12ポイントの太字に活字でセンターあわせで入れて下さい。次ぎに1行あけ、

著者：所属とポスト、改行して御氏名を記入して下さい。活字は、MSP ゴシックの12ポイント細字です。

本文：全体的に MSP ゴシックの12ポイントで記入して下さい。各章だてでは、表題を太字に、各節の始めは1字下げでお願いします。

様式は編集者の用語で説明しています。投稿して頂ける連絡を事務局に頂ければ、様式を指定したものをメールでお送りできます。宜しくお願いします。

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)

会員状況

(平成 18 年 3 月 15 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局、北九州市港湾空港局、福岡市港湾局、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	((財)国際港湾協会協力財団理事長)
上田 茂	(鳥取大学工学部土木工学科教授)
上原泰正	(北日本港湾コンサルタント株式会社顧問)
大久保喜市	((社)日本港湾協会名誉会員)
大村哲夫	(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)
筧 隆夫	((社)日本港湾協会理事)
勝海 務	(国土交通省近畿地方整備局神戸港湾事務所長)
角 浩美	((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、港湾政策研究所研究部長)
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)第二営業本部第四統括部顧問)
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	(内閣府沖縄振興局参事官)
前田 進	(株)日本港湾コンサルタント相談役)
御巫清泰	(社)日本港湾協会会長)
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 51 名
合計 98 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）