

国際港湾協会日本会議

IAPH 日本フォーラム

(第 28 号)

目 次

I)	巻頭言 立命館アジア太平洋大学 経営管理研究科教授	汪 正仁	1
II)	日本会議活動報告 日本会議事務局長	高見 之孝	4
III)	国際港湾協会の最近の活動 事務総長	成瀬 進	9
IV)	Ports & Harbors 掲載文献の紹介(11 編)		
	(1) Open Forum 論文		
	① 2012 年 3 月号「P12-13 海運には世界標準が必要」		11
	九州地方整備局 苅田港湾事務所 総務課	古島ひろみ	
	(2) Feature 記事		
	② 2012 年 1 月号「P18-19 重量の心配」		14
	九州地方整備局 北九州港湾・空港整備事務所	野村 浩嗣	
	③ 2012 年 1 月号「P28-29 洪水との戦い」		18
	近畿地方整備局 神戸港湾事務所	田辺 祐基	
	④ 2012 年 3 月号「P20-21 アントワープのバグのない VTS」		22
	東北地方整備局港湾計画課	田中 拳	
	⑤ 2012 年 5 月号「P18-19 ケニアは見込みを 2 倍にする」		26
	近畿地方整備局 港湾物流企画室	八木 翼	
	(3) Cover Story 記事		
	⑥ 2012 年 1 月号「P22-23 幸福への対話」		29
	近畿地方整備局 神戸港湾事務所	大總 学	
	⑦ 2012 年 1 月号「P24-25 社会の要請に応えるみなとづくり」		32
	近畿地方整備局 舞鶴港湾事務所総務課	中村 達夫	
	⑧ 2012 年 1 月号「P26-27 地域及び港湾の相互利益」		36
	中部地方整備局 港湾空港部 港湾計画課	木原 弘一	
	⑨ 2012 年 3 月号「P32-33 北欧は岐路にたっている」		40
	九州地方整備局港湾計画課	吉本 幸太	
	⑩ 2012 年 5 月号「P26-27 中国における港湾の効率性向上について」		47
	港湾局 計画課	是松 恭介	
	⑪ 2012 年 5 月号「P30-31 マラッカは回復を計画する」		50
	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課	松岡 晋是	
V)	会員の声		
	IAPH イスラエル港湾会議に参加して—イスラエル雑感— MBC International 取締役社長 菊池 宗嘉		53
VI)	カレンダー		58
	(1) 国際港湾協会 (IAPH) 関連行事カレンダー	国際港湾協会	
VII)	事務局だより	日本会議事務局長	59
	付録 会員一覧		61

巻 頭 言



立命館アジア太平洋大学

汪 正仁

東アジア地域は第二次世界大戦後、世界の他の地域を上回る勢いで経済発展を遂げてきた。東アジア地域の経済成長を支える最大の源は同地域全体の貿易の隆盛である。1960 年から 1970 年にかけての日本を除く東アジア地域は、世界市場においてはまだ「ニッチ」であり、その経済活動も極めて限られたものに止まっていた。

しかし、1985 年 9 月にアメリカのニューヨーク市のプラザホテルで行われた「プラザ合意」(Plaza Accord) に伴う世界の通貨調整を契機に、日本を中心とした外国企業の東アジア地域への生産拠点シフトおよび同域内における現地工場間の部品調達が活発になり、同地域における国際貿易が加速的に拡大した。この動きによって東アジア地域は、生産、物流のヒエラルキー（階層性）の中で日本が中心となり、近隣諸国をその周辺に従えろといった生産、物流過程の上での「二重構造」を形成した。さらにこの構造の生成を経て、東アジア経済の新たな「三重構造」が現れて来た。すなわち、アジア NIES が日本を追い、ASEAN 諸国と中国がアジア NIES を追うという「重層的追跡」は「雁行形態」と呼ばれ、その波及効果の過程で、東アジア地域全体の経済成長を盛り上げた。

東アジア地域の経済成長を支える最大の要因は、言うまでもなく、国際貿易の隆盛である。東アジア地域全体の国際貿易が拡大するに伴い、同地域内の貿易も伸長し、東アジア地域におけるコンテナ物流の荷動きも従来の南北間の動きに加えて、東西間の動きが活発になってきている。

このことは、主要港湾のコンテナ取扱量が増加している実情から顕著にみることができる。2000 年～2010 年を例に取ってみると、世界のコンテナ取扱量上位 10 港湾のうち 8 港（上海、シンガポール、香港、深圳、釜山、寧波、広州、青島）、つまり、5 分の 4 は東アジアの港湾によって占められている（東京港は 2010 年には、27 位となった）。

この中には、香港（1997 年に英国から中国に返還）を含む中国の港湾は 6 つ、すなわち、3 分の 2 が入っており、特に 2003 年から上海港は釜山港を追い抜き、

世界第3位となった。また、上海港は2007年から香港に取って代わり、世界第2となり、さらに2010年にはシンガポールを追い抜き、世界首位のコンテナ取扱港（29,070,000TEU）となった。こうした上海港をはじめとする中国の主要港湾におけるコンテナの荷動きから、近年は、中国の経済急成長を遂げることが窺える。

1985年のアジア NIES（台湾、韓国、香港、シンガポール）のコンテナ取扱量が世界に占めるシェアは14.9%であったが、2009年には16.2%となった。特に注目すべきところは中国である。同期間（1985年～2009年）に世界のコンテナ取扱量に占める中国のコンテナ取扱量は0.8%（446千TEU）から190.4倍増の18.5%（84,937千TEU）に急増した。

アジア NIES に日本、ASEAN 4 カ国（フィリピン、インドネシア、マレーシア、タイ）と中国を加えれば、世界のコンテナ取扱量に占める東アジアのシェアは、1985年の28.5%（15,928千TEU）から2009年には13.0倍増の45.3%（186,457千TEU）にも達している。こうした実績から、世界のコンテナ荷動き量の中心は欧米からアジアにシフトしつつあることが窺える。

これに呼応して、船社によるアジア域内航路への参入が一層増加し、同航路は、アジア／北米、アジア／欧州、欧州域内、および欧州／北米の各航路とともに「五大航路」を形成するに至っている。こうした情勢の下で、近年、東アジアにおける国際物流も大きく変化してきている。

その具体例としては、東アジアにおける国際港湾の開発・拡張、国際空港、陸・海・空「三位一体」の国際一貫複合輸送、日系物流企業の役割、船社の経営戦略の再編、1998年の米国「外航海運改革法」（OSRA of 1998）の実施に伴う北米航路における海運同盟の役割の衰退、グローバル・アライアンスの結成、アジア域内航路の「運賃同盟・協議協定」、日系物流企業の東アジアへの積極的な進出に伴う国際物流の隆盛、「陸海空三位一体」複合一貫輸送機能の一層の強化を図る香港の「港湾・空港開発戦略」（PADS）、などが挙げられる。

こうした近年発生した国際物流の事情をより知りたいと考えている産官学界の諸氏や学生諸君に多少とも資するところがあれば幸甚と思い、拙著『**最新図解 東アジア国際物流の知識 改訂版**』（天同堂 2012年3月）を出版する運びに至った。

一方、近年、東アジアにおける主要港湾の開発・拡張、管理、運営も大きな変化を遂げている。例えば、東アジア主要港湾の管理・運営の民営化、北東アジアのハブ港湾と空港を目指す韓国の光陽港、釜山新港と仁川国際空港の開発、日本の中部国際空港の開発、中国中部と南部沿岸のハブ港を目指す上海・洋山港と塩田港の建設、中台間三通（通商、通信、通航の直接化）に伴う直行航路の開設を見込んだ台湾・台北港の開発、香港の中継機能の一部を代替する台湾・

高雄港 CT. No. 6 の建設、華南経済圏のハブ機能の一層の強化を図る香港の赤鯼角国際空港の建設、アジアにおける最先端技術のシンガポールの Pasir Panjang コンテナターミナルの開発、マレーシア南部におけるシンガポール港と匹敵する Port of Tanjung Pelepas の開発、なども注目されている。

これらの諸事情については、2013 年に出版する予定の拙著『最新図解 国際物流の知識～陸海空の世界』（天同堂 2013 年 1 月）、『最新図解 21 世紀のアジア国際物流』（天同堂 2013 年 5 月）に詳しく紹介されている。

今後、世界の三地域では、「生産拠点としての東アジア」と「消費地としての日本、欧米」という産業構造が存在し続けるとみられる。こうした構造が存在する限り、東アジアと先進国の日本、欧米間の貿易・国際物流は不可欠である。また、日本とアジア域内の水平分業と垂直分業体制が一段と進行し、そこで、東アジアの国際物流の一層の隆盛が見込まれている。

国際港湾協会 日本会議 活動報告

国際港湾協会 日本会議事務局長
(社)海洋調査協会 第二技術部長
高見 之孝

1. 平成 24 年 4～6 月： 7 月 18 日の理事会、総会の準備 平成 24 年

第 13 回 理事会

第 11 回 総会

二つの会が開催されるため、その準備に取り組む。

2. 平成 24 年国際港湾協会日本会議第 13 回理事会、第 11 回総会の議題について

議題—1. 23 年度 事業報告

- 1) 理事会の開催
- 2) 10 回総会の開催
港湾局よりの来賓の調整
総会の開催場所の予約と会議内容調整
- 3) 会員募集活動
- 4) 機関誌「IAPH 日本フォーラム」の発行
- 5) 論文抄訳の公開

議題—2. 平成 22 年度 収支決算報告及び監査報告

決算報告のために決算書の作成

監査報告書の作成

議題—3 平成 24 年度 事業計画 及び 収支予算

1. 23 年度 事業計画

- 1) 第 28 回国際港湾協会ロサンジェルス総会出席
平成 24 年 5 月 5 日～10 日
- 2) 第 13 回理事会の開催 平成 24 年 7 月 18 日
理事の変更に伴う理事の選任手続き(人事異動や退任による手続き)
- 3) 11 回総会の開催 平成 24 年 7 月 18 日
理事の選任に伴う会長、副会長の選任
IAPH 日本代表理事/理事代理の選任

今回は多数の変更が生じるため、関係各社との調整

4) 会員募集活動

5) 機関誌「IAPH日本フォーラム」の発行

2. 平成 24 年度予算

3. 8 月発行の日本フォーラム作成準備

巻頭言及び表紙の写真掲載のための、関係者との（一般に正会員：港湾管理者）調整

今回従来の open forum、cover story を優先して抄訳してきたが、今回は今の時点で必要と思われる記事を中心に選択した。抄訳後は、一部港湾の O.B.の方に、校閲してもらっている（笹嶋様、上田様、大内様、須野原様）。

No.	記事名	概略
01	The Weight worry (Feature)	安全、過積載
02	Happy talking(Cover story)	広報、交流
03	Due to public demand(Cover story)	広報、交流
04	Mutual benefits for community and ports(Cover story)	広報、交流
05	Fighting the flood(Feature)	自然災害、気候変動
06	Shipping needs global standards(Open Forum)	港湾の保安、環境
07	Antwerp's bug-free VTS(Feature)	港湾の安全、航行安全
08	North Europe keeps its edge(Cover story)	港湾の計画と整備ユネサール
09	Kenya doubles its prospects	港湾の整備、浚渫
10	China to drive up efficiency	港湾の計画と整備
11	Malacca plans for the rebound	港湾の計画と整備

4. 会員募集活動

- ① WHAT(World Ports and Transport)クラブにて菊池様が IAPH の紹介して頂く
- ② 地方整備局で IAPH の活動紹介(雑誌の購入をお願いする)

5. 論文抄訳の公開

	Page	記事名	概略	採用	分類
1	12--13	Seeking a transparent (Open Forum)	国際物流とサプライ・チェーン、世界経済・貿易動向	○	H5,N3
5	20--21	Proximity prompts activity (Feature)	各国の港湾、コンテナターミナル	○	A2,C6
6	22--23	Work on the wild side (Feature)	港湾整備事業、コンテナターミナル、環境評価	○	C1,C6,C11
8	28--29	The port,a citizen of its city (Cover story)	港湾間の交流、企業の社会的責任	○	K1,K3
9	30--31	Contact with the community (Cover story)	港湾間の交流、企業の社会的責任	○	K1,K3
10	32--33	Getting to know (Cover story)	港湾間の交流、企業の社会的責任	○	K1,K3
12	36--37	Receiving and refusing refuse (Feature)	船舶廃棄物受け入れ施設		G4
				6	
Ports & Harbors 11月号抄訳候補					
2010 vol 55 no.6					
	Page	記事名	概略	採用	分類
13	11--12	Keeping up (Open forum)	大気汚染、国際物流とサプライ・チェーン	○	G1,H5
17	20--21	Ready for electric sign-off (Feature)	貿易手続きと簡便化	○	I3
18	22--23	Knowledge-sharing at every level (Cover story)	港湾情報システム	○	I1
19	24--25	All aboard the PCS (Cover story)	港湾情報システム	○	I1
20	26--27	Spider in the logistics web (Cover story)	港湾情報システム	○	I1
23	4	Emissions control pushes up prices	大気汚染、沿岸海運、世界経済・貿易動向	○	G1,H3,N3
24	8	Natural gas ideal for ECAs	大気汚染、沿岸海運、世界経済・貿易動向	○	G1,H3,N3

	Page	記事名	概略	採用	分類
1	① 12--13	Securing a region's economy (Open Forum)	保安	○	F1
2	② 17--18	After the earthquake (Feature)	自然災害、経済効果	○	M2,M3,C9
3	④ 20--21	Watching their weight (Feature)	港湾荷役、労働者の安全	○	D3,E4
4	⑥ 24--25	Partnerships for profit (Cover story)	港湾の管理体制、ターミナルの効率	○	B1,D1
5	⑦ 26--27	Private perspective (Cover story)	港湾の民営化	○	B2
6	⑧ 29--30	Concessions for capacity (Cover story)	港湾の民営化	○	B2
				6	
Ports & Harbors 7月号抄訳候補					
2011 Vol 56 No 4					
	Page	記事名	概略	採用	分類
7	① 10--12	Cross-border security (Open Forum)	港湾の保安	○	F2
8	④ 16--17	Debt for development (Feature)	資金調達	○	C4
9	⑤ 18--27	Going beyond the vision (Cover story)	プサン総会報告	○	N1、N3、A1
10	⑦ 32--36	Rebuilding faith in Japan's ports (Feature)	津波	○	M3
	⑧ 38--39	Rethinking maritime security (Feature)	港湾の保安	○	F2,F5

6. その他

エルサレム会議で採択された新 IAPH ビジョン、ミッション、 および目的の
英文と日本語訳

IAPH Vision, Mission and Objectives to achieve the mission

IAPH ヴィジョン・ミッション・ミッションを達成するための具体的目標

May 2012

Vision

ヴィジョン

The Global Ports' Forum for Industry Collaboration and Excellence
世界の港湾の相互協力と港湾界の向上を目指す世界港湾フォーラム

Mission

ミッション

Promoting the interest of ports worldwide through strong member relationships, collaboration and information-sharing that help resolve common issues, advance sustainable practices and continually improve how ports serve the maritime industries.

会員相互の協力関係と共通問題の解決にむけての情報共有を強固にすることで世界港湾の利益の増進を図り、また持続可能な港湾の発展を推し進め、さらに港湾が海事産業全般にどう貢献できるかを常に追い求めること。

The Objectives to be attained by IAPH in order to achieve the mission

ミッションを達成するための具体的目標

- Strengthen relationships among the member ports by facilitating interaction, dialogue, problem-solving and formulation of best practices.
会員間の交流・対話を促進し、問題解決に通じる成功事例を数多く生み出すことにより、会員港相互の関係を強化すること。
- Leverage member expertise through strong technical committees and programs that create platforms focused on resolving complex port and maritime industry concerns and building greater efficiency and

sustainability for ports worldwide.

強化された専門委員会活動の推進と複雑な港湾・海事に関わる問題を解決する共通の場を創造すること、及び世界港湾の一層の効率性向上と持続可能性の実現を通じて、会員の専門知識を向上させること。

- Promote and demonstrate IAPH members' leadership and commitment to a cleaner, safer and more environmentally sustainable industry for the benefit of the global community.

世界全体の利益として、よりクリーンで安全で、さらには環境保全上持続可能な港湾産業の構築を目指し、それを追求する強い意思とリーダーシップを世界に表明すること。

- Proactively coordinate with other international maritime and related organizations (such as IMO, UNCTAD, WCO, PIANC, etc.) and advocate for global solutions to issues that impact IAPH members.

IMO, UNCTAD, WCO, PIANC 等の他の海事関係の国際団体と積極的に協力し、会員港に影響を及ぼす地球規模の問題解決に向けての提言をすること。

国際港湾協会の最近の活動

[2012 年 4 月～2012 年 7 月]

国際港湾協会 事務総長 成瀬 進

1. IAPH 中間年総会（5 月 21 日～24 日、イスラエル国エルサレム）

1) 概要

5 月 21 から 24 日の間、イスラエルのエルサレムにおいて中間年総会（これまでは中間年理事会と呼称）が開催された。主催はイスラエルのすべての港湾のオーナーである Israel Ports Development and Assets Co. Ltd.（国有会社）である。主催者の努力が実り、中間年総会としては異例の 200 人規模の大きな会議となった。このうち日本からは 20 人程度が参加した。理事会では会務の報告がなされ、2011 年度の決算が承認された他、5 の決議文が採択された。

- －IAPH の Vision Statement, Mission Statement, Objectives を新しく規定した。
- －IMO のバラスト条約等の批准を各国に促した。
- －ESPO との MOU を締結した。
- －IAPH Women's Forum の設立が決まった。
- －主催者への感謝の決議がなされた。

同時にポートフォーラムが開催され、様々な課題に対する意見表明とこれに関する活発な議論が行われた。フォーラムの詳細は IAPH の雑誌 Ports& Harbors を参照されたい。

2) IAPH の Vision Statement など

他の組織（団体及び会社などを含めて）と異なり、IAPH は長い間 Vision Statement など団体を象徴するステートメントなしで過ごしてきたが、これらを早急に整備すべきことがブサン総会で議論された。その後長期計画員会を中心に詳細な検討がなされ、通信を含む多くの議論を経て、エルサレムの理事会で以下の 3 つのステートメントが決議された。

- The New IAPH VISION Statement :

The Global Ports' Forum For Industry Collaboration and Excellence.

- The New IAPH MISSION Statement:

Promoting the interest of ports worldwide through strong member relationships, collaboration and information-sharing that help resolve common issues, advance sustainable practices and continually improve how ports serve the maritime industries.

- The Objectives to be Attained by IAPH In Order to Achieve the Mission:

- * Strengthen relationships among the member ports by facilitating interaction, dialogue, problem-solving and formulation of best practices.
- * Leverage member expertise through strong technical committees and programs that create

platforms focused on resolving complex port and maritime industry concerns and building greater efficiency and sustainability for ports worldwide.

- * Promote and demonstrate IAPH members' leadership and commitment to a cleaner, safer and more environmentally sustainable industry for the benefit of the global community.
- * Proactively coordinate with other international maritime and related organizations (such as IMO, UNCTAD, WCO, PIANC, etc.) and advocate for global solutions to issues that impact IAPH members.

3) ESPO との MOU の締結

ESPO(European Sea Ports Organization)は主に EU 内の港湾の政策等を調査し、EU 政府への提言などを行っている。IAPH は ESPO と従来より相互に情報交換など行って来たが、今回正式に MOU を締結しさらに関係を強化することとした。MOU の締結は PIANC, AAPA, OAS-CIP に続き、IAPH にとって 4 機関目である。

4) IAPH Women's Forum の設立

港湾産業内の女性の地位向上とそのための施策の展開のため、Women's Forum を立ち上げることにした。第 1 回会合をエルサレムで開催し、20 名を超える女性会員の参加を得た。

今後、LA 総会に向け、具体的な活動内容を固める予定である。事務局としては女性を優先した研修補助制度等運用で貢献の予定である。

5) 技術委員会の新設等

“Port Finance & Economics Committee”が設立された。委員長には、Mr. Dov Frohlinger(Israel Ports) 氏が就任した。

また、WPCI に“LNG Fuelled Vessels and Ports”，が正式に設立され、Ms. Tessa Major (Port of Antwerp) がリーダーとなることが決まった。

2. IAPH 本部の活動状況

事務総長が韓国済州等で開催された IMO London Convention ワークショップやこれも韓国で開始された East Asian Seas Congress 等に講師として参加した。

人事異動等により空席の発生した常任理事(EXCO members)の選挙を実施した。

海運には世界標準が必要 Shipping needs global standards



抄訳者 古島氏

IMO新事務局長関水康司氏は、世界的サプライ・チェーンの中での持続可能な海上輸送についての彼の持論をP&Hに展開する。



不確実性の時代といわれる中で、数少ない確実なものは、世界が相互に依存する時代に入っていて、もはや引き返せないということだろう。21世紀の巨大グローバル企業にとって、国境や地域連合はあまり大きな意味をなしていない。自動車からファッションまで、電子機器から医薬品まで、更にそれ以上の商品にとって、ブランドはもはや、今日の均質化した巨大な消費主義世界では国家的な意味合いを持たない。

このような状況になったことについては、多くの要因が重なっている。貿易と資本の移動に対する段階的規制緩和が火をつけた形ではあるが、通信、コンピューター関連や輸送などの分野での技術の進歩が火に油を注いだ。そして、それらは品質の向上と低価格の両立によって実現した。それは、歯止めのきかない国際化に後押しされて活発になっている。

今日、国際貿易は、ほとんどの国が完全自給自足を主張できないところまで進化してきた。程度の差こそあっても、すべての国はお互いに生産物を輸出し、不足する物資を輸入しており、国内生産のみに依存することは出来なくなっている。

これらすべてを支えているのは、世界的サプライ・チェーンであり、その中で、海運と港湾産業が、活発に結びついている。常に海運業界は、長距離に及ぶばら積み輸送や船舶技術の発達、各国が手を携えて確立させた国際貿易システムによってひたすら効率の良い輸送手段を提供し続けてきた。天然資源を利用し、それを人類全

体にとって有益な製品に変え、必需品を作り、それによって最終消費財を利用し、消費することは、海運の共通の糸で結ばれている。生産者、メーカー、そして市場は海運を通して繋がっている。それは常にそうだったし、今後もそれほど変わることはないだろう。

海運は高い費用対効果をもたらすだけでなく、相対的に見て安全・確実で環境面においても優れている。海運は、国際的かつ進歩的であり、エネルギー、原材料、食料品、そして工業製品を大量にしかも確実に世界中に輸送可能であり、その上価格面でも満足のいくものを提供している。

私が海運について話をするとき、実際の貨物の動向や船舶の管理・運用に不可欠なすべての付随的活動を包括的に盛り込んだ話をしている。海上交通管理システムと国際通信システム、港湾と多様な交通機関との接続のような活動全てが多面的セクターを構成している。少し視野を広くして見れば、造船と分類、船籍と管理、船舶修理、船舶のリサイクル、海事教育訓練、これらは全部、同じ傘下にあるといえるし、搜索救助業務、海上保安機関、沿岸警備隊、海事法執行機関なども同様である。

明らかなのは、海運業界の持続可能な発展、ひいては海事関係全体の発展無くしては、世界経済の持続可能な発展並びに成長はあり得ないということだ。そして、近年の世界的な経済問題にも拘わらず、長期的にみて発展は避けられないと思われる。世界の人口は70億人を突破し、依然として購買力を増強し続けていることを認識すべきだ。

もちろん、楽観主義と熱狂に対して、多大な思考力を必要とする等しく重要な機会がある。

エネルギー効率と排出ガス規制－温室ガス排出削減と監視を目的にIMOが確立したエネルギー効率設計指標など－は技術革新と新技術の出現の機会を提供し、また、海運業者にとっても運用コストの大幅な削減をはかるチャンスをも提供する。新しい革新的な交通システムの開発はもうひとつの例である。

先進国か新興国か、先進経済か新興経済か否かを問わず、各国政府は、海運及び海事産業並びに国際社会とともに、協働して、必要な投資を行い、海上輸送システムの将来を支える行動をとるべきである。

そうすることにより、近年もっとも脅威となっている海賊行為を含んだ安全保障上の危機を防ぎ、適切に支援された、環境に優しい海運が保証される。海運の持続可能な発展を達成するためには、海事政策への協調的なアプローチを確立することが重要である。エネルギー効率、新技術と技術革新、海上の安全、海上交通管理と海事インフラの開発を鍵として、世界標準の原理によって支えられなければならない。

くわしくは、www.imo.orgをご覧ください。

The challenges that face us

私たちが直面している課題

世界全体のサプライチェーン内における海上輸送部門の持続可能な発展は不可欠である。しかし、それを達成することは決して簡単ではなく、克服すべきいくつかの課

題がある。

それは次のとおり。

- 過剰な規制、とりわけ船舶に対する規制が地域によって偏っている、もしくは一方的であること
- 海上保安上の脅威
- 海賊行為や武装した強盗
- 国際航路用に建造された最新鋭の船舶を操船出来る有能な船員、特に高級船員の不足、たとえば、より厳密な排出規制に適合する環境負荷が少ない燃料を使用する最先端のエンジンに精通した高い技術を持つ機関士
- 港湾や旅客ターミナル、陸上交通輸送との接続、船舶交通管理システム、海洋ゾーンの監視と制御のメカニズムなど海事関係インフラの不足
- 引き続く汚染の脅威
- まとまりがあり、結合された海上交通政策の欠如

写真：

「国際的かつ進歩的な海運は信頼性のある手頃な価格での大量輸送を提供している。」

関水康司 IMO事務局長

(抄訳 九州地方整備局苅田港湾事務所総務課 品質管理係 古島ひろみ)

(校閲 元日本会議事務局長 笹嶋 博)



抄訳者 野村氏

The weight worry 重量の心配

誤って申告されたコンテナの重量と不適切な積み付けは、かねてから港湾運営者を悩ませてきた。TT Club の危機管理責任者 Peregrine Storrs-Fox 氏がその危険性を強調する

サプライチェーンにおけるコンテナの安全に関する先だっでの IAPH 決議は喜ばしいものだ。コンテナ内の荷の積み付け、船上への積み込み方法、そして申告された重量に関して、より厳密な管理を行うことが根本的に必要である。

コンテナに過大な量の荷を詰め込むことが深刻な問題であることが、ますます明らかになってきた。2007 年、MSC Napoli に搭載されたコンテナの調査では、同船の甲板積貨物の 20% について、コンテナの申告された重量と実際の重量とに 3 トン以上の相違が見られた。

コンテナの重量を正しく申告する責任が荷主にあることも明らかで、それは

IMO の SOLAS 条約で承認済みの事実である。TT Club は既存の指針が IMO の海上安全委員会によって更に強化されることに強い関心を持っており、同委員会はコンテナ重量の確認に必要な情報を明確化する手段を開発することで合意している。

後者は、むしろ荷主の責務を重くし、サプライチェーン全体に活力を与えるべく機能するだろう。コンテナが正確に計量されていると保障することは困難だと荷主は不満を言うかもしれないが、多くの場合、それは割合に簡単なことである。理屈としては、単装貨物のコンテナ重量を計算するのは容易なはずで、1品あたりの重量にパレット上の個数を乗じ、パレット重量にパレット使用数を乗じたものを加え、荷敷きとコンテナ自体を加えればよいのだ。

この方法が未だに標準となっていないのは、40余年に渡り、概算重量や不正確な重量が目こぼしされてきたためだ。まさに人々はそれを許容し続けてきたのだが、その理由は、あいにくなことに、誤申告されたコンテナ重量によるトラブルに向き合おうとする利害関係者がいなかったことにある。また最近まで、この問題に焦点を合わせた検討もされてはいなかった。

いい加減に積み込まれた、あるいは重量超過のコンテナによる事故の事案は続いており、それは港湾内や船上での脅威にとどまらず、陸上の輸送形態、特に道路上の人命に対する重大な危険にもなっている。この主張を広める障害の一つは情報の不足で、件数、地理的範囲、事案の重大性といった客観的データの欠如である。

2011年9月、最大手のコンテナ輸送会社のグループが貨物事案通報システム(CINS)を導入したことで、何らかの改善が期待できそうになってきた。グループでは現在データベースを構築中である(Maritime Update, p34 参照)。より多くの定期航路事業者がCINSに加入し、データベースを利用しているのを見るのは心強い。なぜなら、それは不当な安全問題につながりかねない事案の傾向、荷の種類や積み付け方法に焦点を絞る重要な手掛かりを提供するものだからだ。

重量の誤申告や粗雑な積み込みが、特定の荷や世界の特定の地域でより多く見られることははっきりしている。最近 TT Club の注目を引いた一例は、大理石ブロックの輸送に20フィート型ドライ・バン・コンテナを使用することで、以前はブレイクバルク(重量貨物)として、あるいはフラット・ラック・コンテナに載せて輸送されていたものだ。しかし、最近の貨物貿易でコンテナの取扱が普及していくに連れ、さらに多様な商品が輸送されるようになり、新たな懸念を生み出している。

ターミナルビークルに牽引されたトレーラー上の20フィートコンテナが突然横転したのはその一例である。調査の結果、そのコンテナには最大搭載量を2.9トンも超える二つの大きな大理石ブロックが積み込まれていたことが判明した。さらに、そのブロックはコンテナの片側に積まれ、アンバランスになっていた。全重量は十分にビークルの能力内で、その最大スピードは時速30kmとなるよう装置制御され、ターミナル内の運行には何の物理的障害もなかったことから、重量と荷の詰め込みの二つが原因となって事故が引き起こされ

たものと論理的に結論された。

コンテナは修理不能、荷の10～20%は損傷し、ターミナルビークルも相当の損害を受けた。

一般的に、日々何百ものコンテナの荷積みをする大手の多国籍輸出業者は、たいていの場合は適切な作業をしている。このような輸出業者が誤申告をしたり、不適切なコンテナの積み込みをするのを見ることは滅多にない。中小の、あるいは取扱いの少ない輸出業者の場合、さらには、複数の荷主による混載貨物のコンテナの場合に、より問題が起こりがちだ。

必ずしも無知だけがこのような事例の原因になっているわけではなく、私たちは、コンテナが重量オーバーで海運業者に断られた荷主が、受け入れ先を求めて他の業者を探し回っているという情報を耳にしたこともある。これはもはや怠慢以前の問題である。

港湾のターミナルはこの問題に関して重要な役割を担っている。私たちは、港湾にコンテナの重量を測定させる法的規制を課すことが必要だとは思っていないが、港湾の要所にチェックポイントを設ければ、はるかに明確さが増すのは間違いない。このようなチェックを行うのに理想的な場所は、コンテナがトラックや貨車から下されるインゲートであろう。もしコンテナが海から港に入ってくるのであれば、当然の計量ポイントはガントリークレーンによる船舶から岸壁への荷役時である。

このような重量測定の制度は二つの疑問を提起する。第一に、港湾は危険な重量の、あるいは偏って積み付けされたコンテナをどう処理すればよいのか？第二に、(この問題についてIMOレベルで合意があったとして)各国の政府機関には法律を施行し、このようなチェックを確立するに足るリソースがあるのか？例えば、英国においては、公的支出の削減により海難事故調査局の人員と予算は既に20%も減少している。

重量超過のコンテナに関係する安全問題は、公表を恐れる海運会社の対応によって幾らか緩和されるかもしれない。しかしながら、いかに新しいSOLASの規制が導入されようと、必要な確認手続きが実施できないとなれば無意味であろう。

【P19 左下】

IMO が選択肢を秤に

本誌(or H&P)が2011年11・12月号の36ページでお伝えしたとおり、コンテナの計量がIMOで議論されている。危険物・固体貨物・コンテナ小委員会は、前回の会議DSC16でこの問題を議論し、SOLAS条約の改正を求めた。

国際海運会議所と世界海運評議会によるベストプラクティスの提案が、目に見える効果を上げてこなかったことから、SOLASに規則を盛り込むようIMOが乗り出したものである。

【P19 右上】

「特定の種の荷、世界の特定の地域について、重量の誤申告や粗雑な積み込み

が起こりがちであることに、ほとんど疑いはない」

（抄訳者：九州地方整備局 北九州港湾・空港整備事務所 野村浩嗣）
（校閲 元日本会議事務局長 笹嶋 博）



Fighting the flood
(洪水との戦い)

抄訳者 田辺氏

気象変動により、世界の洪水に瀕する事情が変化してきている。2070 年代までには洪水リスクがある人、資産は大きく増加傾向にあり、とりわけ先進国より発展途上国にその傾向は強いようである。

このリスクを避けるためには、緩和と順応である。気象変動を緩和するような対策より地盤沈下を防ぐような対策をすることの方が有効であり、すべての都市が様々な対策を進めていかなければならないし、その対策とその効果についての情報交換が必要である。

港町は気象変動のための計画が必要である。

サウサンプトン大学の環境工学部のロバートニコルズとスーザンハンソンによると災害対策は適用応答の重要要素になるだろうとのことである。

沿岸部の都市域と港町にとっては、海抜レベルの上昇の影響を含む危機が主要

な焦点となっている。これは例えば、2005 年、ニューオーリンズで起こったハリケーンカトリーナや 2011 年、バンコクの一部で起こった河川の洪水の結果によって証明されていることであり、これらの被害は高潮や地盤沈下に関連するものであった。

メトロフランスと経済協力開発機構の同僚と一緒に、2008 年から主な港町の海岸氾濫の危機に瀕する可能性の評価を実施してきた。危機に瀕する可能性は、防護施設のない場合の氾濫に会う人の数と資産により計測することにし、最悪のケースを想定している。これらの研究は 2005 年時点で 100 万人以上の人口を有する世界中の 136 の港町を対象として実施した。彼らは、気象変動、人為的な地盤沈下、人口増加、経済成長や都市化といった一連の重要な要因が 2070 年代までの氾濫に瀕する可能性に与える影響を考慮している。

そのデータの分析によると、2005 年において、大きな港町の相当数の人がすでに海岸氾濫にさらされているということを示している。約 4 千万人の人々、これは世界人口の 0.6%あるいはおよそ研究対象の 136 都市の全人口の 10 人に 1 人が 100 年に一度の海岸氾濫にさらされていることになるだろう。2005 年時点でより多く海岸水害の危険にさらされていると推計される上位 10 都市はムンバイ、広州、上海、マイアミ、ホーチミン、コルカタ、グレーターニューヨーク、大阪-神戸、アレキサンドリア、ニューオーリンズである。これらの都市は先進国と発展途上国のほぼ半々に分かれている。

また、気象変動によりもたらされる経済的な影響を見てみると、都市の財産が重要になっているような先進国のほうにかなり傾いているということも分かった。資産が危機に瀕している上位 10 都市はマイアミ、グレーターニューヨーク、ニューオーリンズ、大阪-神戸、東京、アムステルダム、ロッテルダム、名古屋、タンパーセイントピーターズバーグ、バージニアビーチである。それらの都市は危機の瀕している資産全体の 60%を含んでいることになるが、これらの都市は 3 ヶ国だけに集中している。つまりアメリカ、日本、オランダである。2005 年時点で評価すると、全都市において、危機に瀕している資産の世界価値は 3 兆ドルであると見積もられ、これはアメリカドルベースで世界の GDP の 5%程度に相当する額である。

2070 年代における沿岸域の水害を上記と同じ重要要素の影響を考慮して実施した。これらのシナリオは影響要素の変化程度をハイケースとした。すなわち、可能性のある変化の最大値に基づいたものであった。2070 年までに危機に瀕する全人口は、人口増加、気象変動(海面レベルの上昇と荒天の増加)と地盤沈下の影響を組み合わせた結果、2015 年における推定値の 3 倍以上増加し、およそ 1 億 5 千万人となった。これらのシナリオ下での上位 10 都市はコルカタ、ムンバイ、ダッカ、広州、ホーチミン、上海、バンコク、ラングーン、マイアミ、ハイフォンである。このシナリオにおいては、東アジア、東南アジアの都市が大勢を占めている。

危機に瀕する資産はずっと増加し、2070 年代までには 35 兆ドルに届く勢いで、これは現在のレベルの 10 倍以上である。我々の調査によると資産の観点から最もリスクに瀕する 10 都市は、マイアミ、広州、ニューヨーク-ニューアーク、コルカタ、上海、ムンバイ、天津、東京、香港、バンコクであり、これらの都市はすべてアジアと北アメリカに位置している。

都市化の影響も考慮して、人口と経済の成長は、氾濫の危機に瀕する機会が世界的に増加する最も重要な要素である。その相対的な影響程度要性は地域により違いはあるが、気象変動や地盤沈下はこの危機に瀕する状態をかなり悪化させている主要な要因である。2070 年代のシナリオにおける上位 10 都市が証明しているように、氾濫の危機に瀕する機会は発展途上国において急速に上昇している。これは発展途上国においては前述の影響要因の変化が大きいことや海岸氾濫平原において新たな開発が今後すすめられてゆくという事実を反映しているためである。

この氾濫リスクの増加に対する世界の反応は緩和と順応だ。これら 2 つの幅広い戦略は補完しあっている。例えば排出量を減らすといった気象変動に対する緩和は、時間とともに気象変動の影響が変化している状況下では、2070 年までに起こるであろう危機に瀕する機会の減少に相対的にほとんどメリットはないということがわかっている。

例えば、地下水低下のような人が誘発する地盤沈下の緩和はとりわけ港町のデルタ地帯においてはメリットになり得る。そのような政策は、今日急速に地盤沈下を起こしているマニラ、ジャカルタのような都市であったり、そこまでの程度ではないがバンコクであったりアジアの多くの都市にとってメリットになり得る。

上記に記したアジアの大都市圏を含むすべての港町は、人口や資産の増加が予期されるために今後数十年以上にわたり拡大された氾濫順応戦略を適用する必要があるだろう。

順応対策の組み合わせとしてはおそらく水害対策施設の建設や機能増強、効率的な土地利用計画、氾濫復興のための改善された建物規則も含まれることになるだろう。人口や資産の水被害暴露の高さや避けることのできない残りのリスクは世界規模の都市水害が繰り返されると言い換えられる。それゆえ災害準備は順応計画の重要な要素なのである。

氾濫マネジメントやリスク分析には港や他の機関の事前対策評価が必要である。我々の調査によると気象変動の緩和は 2070 年代にまで限られた恩恵を提供することになるだろうということを示している。短い期間でそれらの挑戦に取り組むことは困難であるかもしれないけれど、人が誘発する地盤沈下の緩和はもっと恩恵を提供するであろう。なぜなら、その効果はすぐにあらわれるものだからである。どんな順応戦略でも多面的である必要があるし、我々は港町を含む都市がひとつの戦略よりもむしろ順応措置のポートフォリオを適応するであろうことを期待する。

洪水被害が増加しているのことに對する先取的な反応に関して都市間で情報交換することはすべての関係者にとって互いに有益なものになるであろう。模範的なネットワークは、今公式に C40 グループとして知られている大きな都市の気象指導グループを含んでいて、このグループは国や国際的なレベルで他の都市ネットワークを展開している。

詳細：<http://live.c40cities.org>;
www.unctad.org;www.iaphworldports.org

(近畿地方整備局 神戸港湾事務所 田辺 祐基)

(校閲:株式会社大本組 上田 寛)



Antwerp's bug-free VTS Scott Berman
アントワープ港の船舶交通管制を支える管制補助システム
(APICS2)

抄訳者 田中氏

■ 概要

ベルギーのアントワープ港には、入り組んだ航路や潮位変動といった特徴があり、複雑な船舶交通のネットワークを有している。そのため、円滑な管制のために膨大な情報を処理する必要があり、APICS と呼ばれる管制システムが導入されている。現在、アントワープ港湾局は APICS システムの更新を計画しており、新しいシステムは関係他機関との情報共有、関連情報の可視化等を通して、大幅にグレードアップされる。

■ 本文抄訳

港湾の構造や船舶交通はそれぞれの港の複雑な事情があり、船舶の航行管制を補助する電子システム（以下、VTS「Vessel Traffic Management System」）を構築する上では、この複雑性にうまく対処しなければならない。現在、アントワープ港湾局が

VTS の更新に進めているが、当局が直面している課題は、とりわけ複雑で手ごわい。

アントワープ港では、APICS2 (Antwerp Port Information and Control System) と名付けられた VTS の導入が数カ月後に計画されている。具体的な日付は未公表だが、3月中に行われる最後の動作試験を経て本格稼働する予定だ。APICS2の開発は数年にわたったが、最新のソフトウェアを組み込んでおり、旧バージョンと同様に、フランダース-オランダ海事局(北海から港内に至るまでのスケルト川の管制を担う)が運用する管制システムと接続している。最終的には、船舶交通の安全性と効率性の向上が目標である。

アントワープ港は内陸に位置しているため、次に掲げる複雑な航路体系に留意する必要がある。

- ・潮汐により影響を受けるスケルト川の区間(スケルト川はベルギーとオランダの国境をまたいでいる)
 - ・多くのサービス提供者
 - ・7つの水門(現在、さらに1つの水門を整備中)、年 40,000 回の水門の開閉動作
- さらに、変化しやすい風向きや視界、港への4つの異なるエントリーポイント、合計 1,037 個のバースと総延長 1,055km の鉄道線路の保有といった特徴も有している。

管制官兼 APICS2のプロジェクトマネージャーである Willem Serre によると、アントワープ港に入港する船舶の 80~90%がオランダ領を通過するが、アントワープ港湾局は、オランダ領内の水路に対する管制権を持っていない。このような国境をまたぐ力学は他港の VTS ではほとんど見られないものである。

Serre 氏によると、APICS2は広範囲のデータ収集による透明性の向上とより速い事前計画が可能であり、ユーザーやオランダの管制当局(en route)にとっても有益なシステムである。入港船舶のほとんどが管轄外の水域を通過することから、当局にとっては、なるべく早い段階で効率的にデータを交換し、船舶航行についても連携を図ることが決定的に重要である。

同じく管制官である Marnix Delee は、アントワープ港に適した既存 VTS は存在しないと指摘している。Delee 氏によると、潮汐の影響があるので、大型船が入港する際に水門を開く準備が整っていない状況が発生させてはならない。そのため、水門の制御が非常に重要となっている。

APICS2は 1989 年から改良されている APICS の更新版である。APICS システムは 855 のユーザーを抱えており、6,500 のソフトウェア、12 を超えるインターフェースを有している。アントワープ港の交通管制に欠かせないツールであるといえる。当局ホームページでは、「APICS がなければ、アントワープ港での日々の活動が混乱に陥るだろう。」と表現されている。

6,500 個のプログラムを同一のシステム上で動作させるのは難しいタスクであるが、同時にシステムの改良余地が大きいともいえる。そのため、さらなる改良を通して、アクセス可能でバグがない高性能なシステム構築が求められている。

APICS の更新が必要な理由はメインフレームソフトにもある。現行の APICS では AS400 というメインフレームを使っているが、来年中にメーカーのサポートが切れることとなっており、アントワープ港湾局ではソフトの切り替えを進めている。

APICS2のインターフェースは既に稼働しており、橋梁や水門の状況、税関、船舶動静、潮位、風向き等に関する情報を他機関に提供している。Serre 氏によると、利害関係者は独立したシステムを運用しているが、必要性に応じて提供しているものについて、取得申請を行うことで、ハブとなる情報通信システムを通して APICS2に接続できるようになっている。さらに、APICS2では、多くの情報が可視化されており、ユーザーが瞬時に港の状況を把握できるようになっている。

将来的には利害関係者は、最終的には Zeehaven 水門の近くに設置されているアントワープ調整センターで使われているシステムを利用することになるだろう。新しいセンターを設置する計画もある APICS2は様々なコンピューター技術と製品の集積でもある。これらの技術が要求レベルの高い現実の港湾環境の中でどのように導入されたかは、また別の話だ。

当局は APICS2の段階的な導入を計画しており、Serre 氏によると、開発業者は、システムの導入に必要な予算に応じて計画を策定しているが、具体的な額は明らかになっていない。アントワープ港の特徴にぴったり合ったシステムを構築するため、当局では APICS2の開発を担う下部組織 Amaris を設立した。Amaris は総勢 44 名で構成されており、その内 26 名が APICS2担当である。

APICS2関連のアプリケーションが順次公表されており、アプリケーションの開発には、主要なスポンサーやユーザーもデータ等の提供や動作試験へ参加を通して参画している。ユーザー等のフィードバックを得ることでアプリケーションの完成度を高めることができる。APICS2は 140 個のアプリケーションを備えており、既に利用開始されている。

これらのアプリケーションのは抽象的になりがちなので名前には趣向が凝らされており、歴史上の探検家の名前が使われている。例えば、Vespucci というソフトがあるが、Vespucci とは、イタリア人の探検家であり投資家でもあった Amerigo Vespucci のことである。Vespucci は商取引に関連した機能を持っており、年度末にサービスが開始される予定である。

Amaris では、2月より、ユーザー向けの APICS2説明会を ACC の研修センターで開

いている。

APICS2の本格稼働までの準備期間が3年間とされていたため、開発チームは期限までにシステムを管制させるため、難しい意思決定を迫られる場面に、数多く遭遇してきた。例えば、すべてのはしけに対してAIS搭載が義務付けられたが、アントワープ港では1年間に約100,000隻のはしけが港内を航行し航跡データの数も300,000個に上る。Serre氏は、「集荷の状況を把握するためには、港湾の運営主体や航路管制当局の間でAPICS2を介した迅速で漏れのない情報共有を実現しなければならない」と語っていた。こうした取り組みは、バージと本船のACCにおける情報共有が必要となるが、必要な情報インフラの整備が完了するのは2014年以降になる見込みである。

もう一つ議論となっているのが船の遅れの数、長さ、曳船の数を減らし燃費を向上するためのインジゲーターを完備することである。また、Delee氏によると、APICS2には、維持管理にも役立つものであり、水門や橋梁の長期補修での場合の代替交通ルートを決定することができる。

アントワープ港湾局にとってAPICS2は一大プロジェクトであるが、Serre氏の言葉からは、APICS2の全体を視野に入れていることが伺われる。Serre氏は最後に、最新鋭のVTSが優れているとしても、天候等の不確実性が常に存在しており、日々の円滑な船舶交通を約束するためには、現場で働く人々の経験や専門性が必要不可欠である、と指摘した。

APICS2は、こうした専門家に対し、必要な補助的役割を果たすことが期待されている。

■図表の抄訳(VTSの発展)

物流を最適化するため、APICS2は次のような特徴を備えている。

- ・関係者間(水門管理者や港運業者等)での迅速かつ包括的な情報共有システム
- ・AISに代表されるような船舶航行状況の把握機能、レーダー機能付きのAIS
- ・荷役効率低下に対するアラート機能、入港船舶の貨物情報収集システム
- ・有害物質に関する情報の収集および活用機能

(抄訳 港湾局計画課 田中拳)

(校閲 国土交通省港湾局国際企画室)



抄訳者 八木氏

Kenya doubles its prospects
～ケニアは見込みを 2 倍にする～

ケニアの主要港であるモンバサでは、2011 年に、設計上の取扱可能量より大幅に多い貨物の取扱があったが、運営している会社の柔軟な対応により乗り切った。しかし、将来、さらに取扱量が増加すると予想されるので、それに対応できるような港にするために、水深を深くする、航路を拡張する、岸壁延長を長くするといった工事を行っている。

ケニアの主要港であるモンバサは、港のコンテナの取扱可能量を増やすためやより大きな船（喫水や船長の両方の点で）を寄港させるための浚渫や建設を実施している。

国有であるケニア港湾公社（KPA）によって管理されているモンバサ港は、最近の世界的な経済危機の中にあって、PMAESA（東、南アフリカの港管理協会）の地域において最も発展している港だろう。2011 年には、総取扱量が 19,950,000 トンに到達し、設計上での港の最大取扱可能量である 22,000,000 トンにかなり近づいている。また、コンテナ輸送においては、2011 年に 770,804 TEU が取り扱われおり、これは、港の設計上の取扱可能量がわずか 250,000 TEU という事から考えると異常な数字である。

民間の会社によって運営されている他の多くのコンテナターミナルと違い、モンバサ

でのコンテナ荷役は公社自身によって行われている。港が、現在の設計上の取扱可能量よりもっと多くのコンテナを取り扱う事ができたという事実は、KPA の経営力の柔軟さと巧みさを証明している。

公社の戦略は、例えば、一般的な貨物船バースでコンテナ船の積み降ろしをさせるというように、港のすべての岸壁延長を使うことによって、さまざまな用途で使う事を許した。これらの場合においては、船自身に付いているクレーンで積み降ろしするというような、ある程度の発想力が必要とされた。

他の方法は、コンテナの保管や荷役を民間の会社と契約することだった。これにより、コンテナを降ろした後すぐに船が港を出る事を可能にした。

これらの方法により、KPA は最近の需要増加をしのいできたが、それらは、長い期間持続可能ではなく、特に港のすぐ後背地だけではなく、ウガンダ、ルワンダ、北タンザニア、ブルンジ、コンゴ民主共和国さらに南スーダンやエチオピアの一部地域といった、さらに奥背後圏の貿易の増大に伴う貨物増にまで対応することはできない。これらの国での政治的、経済的な発展に伴い、大幅な貨物輸送の増大が期待できる。

KPA は、これらの傾向に気づき、もっと荷役できる能力やもっと大きな船を受け入れる能力が必要という要求に応える事ができるしっかりした基礎を創るという 3 つの計画を実行する事を決めている。これらの3つの計画とは、広範囲にわたる浚渫、コンテナバースの延長及び新しいターミナルの整備である。

より大きな船の寄港を可能にするために、KPA が港への主航路の水深を 13.5m から 15m に深くする事だけではなく、最も浅いところの航路幅を 300m にするという事を主な要件とする浚渫工事を実施してきた。この増進計画は、2007 年に JPC によって行われたフィージビリティ調査に始まっている。工事は Van Oord Dredging and Marine Contractors 社と契約し 2011 年 6 月に着工した。

計画の一端として、外から港に繋がる航路や船回し場、4~18 のバースやそれに繋がる航路、将来のバースや新しいコンテナターミナルで浚渫も行われるだろう。

現在のコンテナターミナルのバースは、11m の深さに、また、アクセス航路は 15m に浚渫されている。加えて、新しいコンテナターミナルのバースは、航路と同じ深さである 15m の喫水にするだろう。船回し場もまた、15m の深さで、直径 500m 浚渫される。

このプロジェクトにおいて、Van Oord 社はドラグサクシオン浚渫船の Volvox Delta や、新型で強力な自航式ポンプ浚渫船の Athena を導入した。

浚渫する必要があった約 7,000,000 m³のうち 6,500,000 m³は軟質土で、500,000 m³は硬質土であり、後者は主にサンゴであった。

6,500,000 m³の軟質土は、Volvox Delta によって浚渫し、沖合の処分場に処分した。また、サンゴは最初アテナによって砕き、その後、ドラグサクシオン浚渫船で処理し、新しいコンテナターミナルの最初の埋立として岸に埋め立てた。浚渫は 4 月には完成すると予想されている。

2 つある陸部の計画の内の一つは、モンバサの現在のコンテナターミナルの岸壁を長くすることであった。この岸壁は、長さ 600m で、元々 180m までの長さのコンテナ船を同時に 3 隻受け入れることが出来る設計をされていた。しかし、近年、コンテナ船の大きさが大きくなっており、モンバサに寄港する船の平均的な長さは 200~225m に近

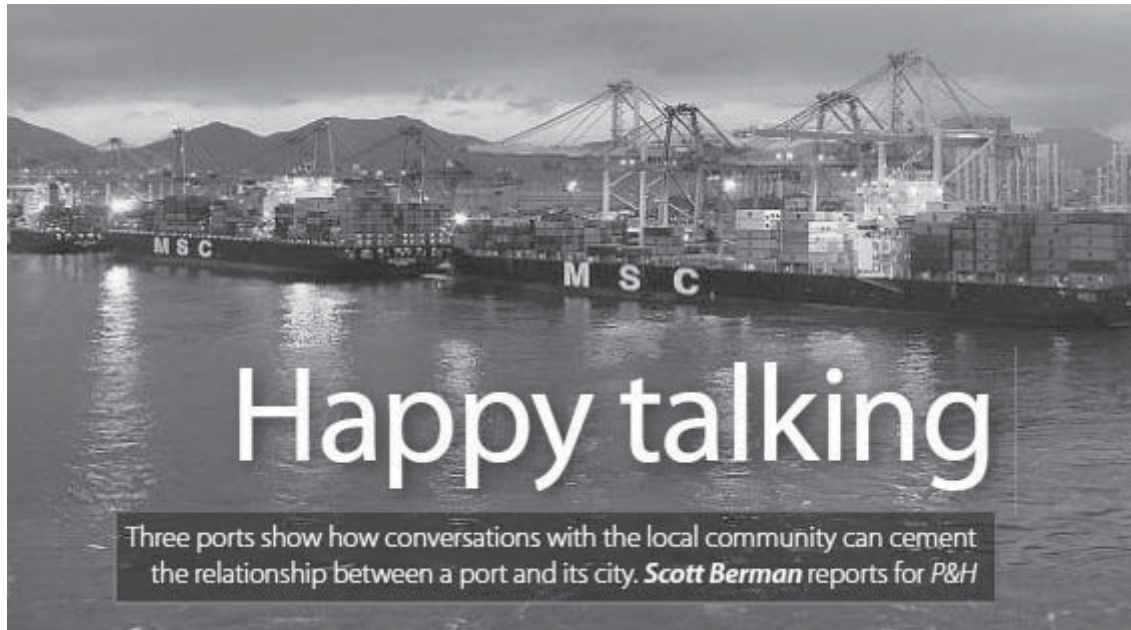
づいている。そこで、KPA は、岸壁延長を 240m 伸ばす必要があると判断した。

いわゆるバース 19 は、岸壁の長さの追加が、同時に 235m までの船を 3 隻停泊させることができるターミナルになるだろう。

受注者である China Road & Bridge 社によって行われている岸壁を長くする作業は、2013 年の終わりまでには完成すると予想されている。

(近畿地方整備局 港湾物流企画室 八木 翼)

(校閲:株式会社大本組 上田 寛)



抄訳者 大總氏

Happy talking (幸福への対話)

概要

港湾の開発にあたって港湾当局は、対話を通じて地域社会との関係を強固にする戦略を進めている。ここでは、3つの港を例にあげ、その対話戦略を紹介する。

港とこれを取り巻く地域社会は、様々な問題を解決するため、特に多くの話し合いの場を持つようになっている。両者の対話は、地域における習慣や組織の違いに応じて、幅広い範囲で行われている。

いくつかの港がもつ地域との関係戦略は、それぞれの環境においてレベルの違いはあるにせよ、一般市民からの具体的な提案を受け入れるものである。

韓国の釜山においては、港湾当局、市当局と港湾周辺の住民との間で、定期的な会合が開催されている。釜山港は今、重要な時期を迎えている。釜山港は 92 億ドルをかけて 25km 離れた場所にコンテナターミナルと配送基地を建設中であり、完成後には、70%以上のコンテナが、釜山市街地にある港から新ターミナルに移ることとなる。その結果、新たな空間が発生する旧北港地区の臨海部では、78 億ドルをかけ

て、国際クルーズターミナルの建設を含んだ再開発計画が実施されている。

これら複合施設計画の実施のため、中央政府の援助を受けている港及び釜山市当局の間で、高いレベルでの調整が必要とされている。

釜山港湾公社のマーケティング・アシスタントであるリアノン・シェファードは、「北港地区再開発計画は、釜山港を市民に返還し、公共スペースを創り出し、コンテナに起因する交通渋滞を解消するものである。」と説明した。地域との関係は市の所掌ではあるが、市民団体の要望を受入れ、当局の提案とそれに対する意見を互いに理解するため、再開発計画に係る全ての主要な決定事項は、港湾公社と市の間で開催される定期会合等で取り扱われる。

シェファードによれば、今回の計画と建設工事は当初“多様性でまじりあったものに対する反応のきっかけとなった”を促進するものとなり、これらのパブリック・ミーティングが地域と港の関係を育成する助けとなった。なぜなら良くしたことは明白で、地域団体からのサポートは、時間がかかるものであり、今は極めてまえむきであるからである。

シドニー港における協力は、釜山港における地域との強力な関係構築、といった点では共通するものの、また異なったアプローチで展開されている。地域の関係者が参加する3つの連絡会議は、港に関連する活動を取り扱っている。

シドニー港の安全総括マネージャーであるシェーン・ホブデイは、安全会議と環境会議の二つの会議の議長を務めており、会議は地域社会にとって、シドニー港に関する情報を共有し、意見を集約する。ホブデイによれば、会議からの意見プラス近隣からの情報公開日からの反応が、船揚場や駐車場、レクリエーションエリア、歩行者用の橋の建設につながったと述べた。

ホブデイは、地域との良い関係は港湾工事を実施した建設会社と港との関係によって育まれたと言う。シドニー港は建設会社に地元が懸念することを説明続けた。寄せられた問題に対しては、速やかに効率的に対処するよう努めてきたと述べた。なお、ホブデイは IAPH の港湾保安と環境グループの議長も務めている。

ニュージーランドのネルソン港における地域関係プログラムは、港において環境活動に関するリーダーを養成するという広義な目標を持っている。ネルソン港の施設マネージャーであるマット・マクドナルドによれば、この目標を達成することは、地域の人々にとって、魅力なことであると述べた。5 月に釜山で開催された IAPH 釜山論文コンテストでマクドナルドは、「あなたの港をグリーン・ポートにするための成功戦略」と題した論文を発表し、表彰された。

マクドナルドは、港と都市の近接が、時折、緊張関係を生みだすことを認めている。故に、両者の間で良い関係を作り出すことは必須だと認識し、港湾当局は地域社会の問題を解決するために、地域住民参加型である委員会を積極的に設立してきた。

市から権限委託を受けた港湾騒音連絡会議は、3 人の市民と 3 人の港湾当局と市から報酬を受け取る独立した議長で構成されており、同会議は、港における騒音問題と苦情のレビューに関する政策を制定した。港湾当局は、半年毎に委員会から送付される郵送物を活用して市民から委員を募集しており、委員会における投票で新たな委員が選出される。

環境諮問会議は、正式なものではないが、薫蒸コンテナで用いられる化学薬品の取扱いや危険物の輸送等を所掌している。環境諮問会議は、改善策や政策、市民

への定期的な情報提供を提案していく役割を果たしていると、マクドナルドは述べた。この委員会には、港湾当局職員、地方議会のスタッフ、保全農業漁業省、船社、船舶代理店、輸出業者からの代表と本件に関心をもつ地元のグループの代表で構成されている。

これら二つの会議の働きは、港湾当局による環境騒音モニタリング装置の購入、燻蒸施設の換気システム整備、職員への手当、コンサルタント、プランナー、弁護士への報酬確保、公害の軽減、影響を受ける家屋の買い取り等を実現させた。マクドナルドによれば、環境への影響を緩和するため、将来にわたり 100 万ドルの予算を計上しているとのことである。

港湾当局は地域の首長との会合や経済界との連絡会を継続的に行っている。また、地域の教育や文化行事等のスポンサーもつとめ、地元を対象とした情報誌を年に2回発行している。また港湾局長は、ヨットやプレジャーボートの所有者等との関係を密に保ち、ラジオの広告や地域の新聞を通じて常に存在をアピールするといった幅広いコミュニケーションを続けている。

マクドナルドによれば、この事前活動と参加性といった取り組みは、ネルソン港を取り巻く関係者とチャンネルを持つことになり、先手をうって港をより良い方向に導き続ける助けとなる。

開発を遅らせるどころか、この様な地元とのコミュニケーションに関する戦略は、港とそれを取り巻く地域社会の間に信頼と相互利益の創造に資するものとなる。

(近畿地方整備局神戸港湾事務所 大總 学)

(校閲 (社)海洋調査協会 高見 之孝)



抄訳者 中村氏

**Due to public demand
社会の要請に応えるみなとづくり**

（概要）

港湾が立地する地元自治体及びそこに暮らす住民とどのように関わり、理解、協力を得ていくかについて、ヨーロッパの 3 港の取り組みを例にとり、その意図、戦略、効果を読み解いていく。

（見出し）

港が果たす役割に対し地元自治体からサポートを受ける為に採った戦略について、ヨーロッパの 3 つの港の関係者が P&H 誌に語りった。

多くのヨーロッパの港は、都市の中心部やその近郊に拠点を置いている。今日、気候変動の影響や住民に対する港の責任への理解が深まるにつれ、地元住民はその要求を増大させている。このことから 17 もの港が「港湾における社会統合に関する賞」へエントリーすることにより、各港のそういったとらえ方をアピールしたがっていたとしても驚くことではない。賞は、欧州港湾協会（以下、「ESPO」という。）により運営され

ており、2011 年のテーマは「港が広く一般とコミュニケーションするための創造的な戦略」であった

受賞したのは国際港湾協会 (IAPH) 会員であるストックホルム港の一連の活動で、審査員からは「港のコミュニケーション・キャンペーンにおける最高の実践的マニュアル」と評された。ESPO 事務局長パトリック・バーホーベン (Patrick Verhoeven) は本誌に対し「ストックホルム港のプロジェクトを見れば、外部の利害関係者とのコミュニケーションには顧客とのそれとはまったく異なるアプローチが必要だということが分かる。」と語る。「一般市民は退屈な統計や事実には興味を持たない。もっとクリエイティブなアプローチが必要だ。一般市民と情報交換するには、年に一度、一般公開日やフェスティバルを開催することではなく、目に見える形で港やその周辺で暮らし、働く人々に港の役割を理解してもらうための不断的努力が必要なのだ。」と強調する。

他に賞の候補者リストに入った 2 つの港、ギリシャのテッサロニキ港とスロベニアのコペル港も広範な目標に向けた長期的なプロジェクトである点、世論を掴もうとしている点でストックホルム港のエントリーと類似した特性を備えていた。3 つの港はどれもコミュニティへの接触にあたってインターネットを利用し、若い世代に向けた新しい試みを行った。

ストックホルム港の「ポートヴィジョン 2015」と呼ばれる戦略は 1990 年代に始まり、その名のとおりに 2015 年まで続く計画だ。しかし、プロジェクトの一環として採られている戦略が今や通常業務になろうとしていることから港の広報担当カミラ・ストランペル (Camilla Strümpel) はそれで終わりだとは考えていない。「やっとこの仕事の影響力の大きさが理解できるようになった。今後はますます日常的な業務の一部となっていくだろう。」と彼女は言う。

ストックホルムにとって成長が不可欠であることが明白となったとき、新しい試みは始まった。多くの港町同様、港湾施設のいくつかは宅地造成に適した地域や、商業業務地区にあり、港と都市がともに規模の面でも機能の面でも協力して成長する必要があった。情報の普及と政治家や一般市民の間で都市に対する港の価値についての認識を強化することを通じて、港が「社会的統合を創造する活発なコミュニケーション・プロジェクト」と説明するこの戦略を造り上げることが取り決められたのだ。

コペル港の「港との共生プロジェクト」も同様の理由で進展していった。管理委員会のトップであるグレガー・ヴェセルコ (Gregor Veselko) は「10 年以上前に処理量の増加とスペース不足に直面した我々は海と陸両方向に港を拡げていこうとした。」と話す。

「港の拡張と都市空間の維持の間に健全なバランスとれるよう、我々は自身に高い目標を課した。それは、双方向のコミュニケーション手段を持ち、誠実な関係を保持することで港を都市と結びつけ、(私たちに) 不可欠である共存へのより良い理解をもたらすものだ。」

コペル港は経済的合理性と創造性を兼ね備えた地元住民への接触方法を探している。プロジェクトには、その後政府の承認を得る国家空間計画に「ポータルサイト」リヴィング・ウィズ・ザ・ポート」、世論調査に港の環境活動の促進とガイド・ツアーや一般公開日が含まれている。

プロジェクトの強みの 1 つは港湾活動が地域環境に与える正と負両面の強い影響に対する透明性の高い情報の提供であるとヴェセルコは考えている。「我々は直径 10 ミクロン未満の微粒子の毎時のレベルと騒音放射についてオンライン上で発表している。ストックホルム同様このプロジェクトには完了の日はない。港そのものと一緒に発展していく長期のプロジェクトとして始まったこの計画には明確な終わりというものはないのだ。」

テッサロニキ港湾局の最高責任者(MD)であり、局長の相談役であるジョージ・ヴァンゲリス(George Vangelas)はコミュニティとの協働に利点を見いだすためには多くのお金をかける必要がないと考えている。約€75,000 の費用を投じたテッサロニキ港のプロジェクトは結果として貴重な利益をもたらした。「我々は相互の利益のために協力し、生産的な方向で共存する方法を学んだ。経済的に厳しい状態にあっても、港は地元自治体との関係をよりよくするために行動すべきだ。」

プロジェクトは主に 3 つのグループ―若者、より一般的な大衆、港の利害関係者―にターゲットを絞った。植林や学生訪問、隔月で発行する無料の会報からフェイスブック・ページの開設等が実施された。2010 年 8 月にその他のものも含む試みが実施されて以来、市民は港の日々の活動に対しより関心を示すようになり、様々な組織や利害関係者、関係機関との協力は以前より円滑になったと彼は説明する。「私たちには自分たちが暮らし、造り上げる都市の利益を最大化しようという共通の目標があるのだ。」

期間中に 3 万人以上が港を訪れたこのプロジェクトは 2011 年 7 月、公式に終わりを迎えた。「学校訪問のようにプロジェクトの活動のなかには引き続き稼働中のものもある。2011 年 8 月から 2012 年 7 月の間に我々は若者によりターゲットを絞った活動をすでに実行している。」

ストックホルム港のストラネルは指摘する。「これはロケット科学の話ではなく、莫大な予算をかける必要はない。それよりも自分たちのビジネスが影響を及ぼす人々と対話をし、彼らが私たちに求めるものに耳を傾け、肌で感じる勇気を持つことなのだ。」彼女は港の労働者に誇りを持たせることも重要であると付け加えた。なんと言っても「彼らは港のことを世間に伝える最高の大使なのだから。」

<別表>

ストックホルム港ポートヴィジョン 2015

プロジェクトはそれぞれにたくさんの活動を含む 6 つのカテゴリーから構成される。

■協働―若者にストックホルム近くの島々への旅行や航海の機会を与える基金や組織との協働や島々の商業地区を支えるマーケティング戦略の発展

■デジタルプレゼンス―船舶運航情報や寄港する船舶の写真、提供中のサービスやデジタルポートマップを掲載した一般市民向けウェブサイトの開設、フェイスブック・ページや寄港船舶が分かる iPhone アプリ

■展示やイベント―貿易や海運業、事業活動の相関の関連を促進するための国立海洋博物館への後援、荷役を促進する戦略特区に設置できるコンテナでの可搬性展示施設、一般開放日やその他展示会

■港湾区域へのアクセス改善―ボート・サービスや埠頭の遊歩道、港湾倉庫の商業

利用の促進

■環境計画－硫黄と一酸化窒素排出削減や廃棄物管理への財政的なインセンティブを含む船舶輸送による環境破壊低減の促進、国内投資や共同戦略。

■利害関係者との対話－市議会への年次訪問や地域の住民や顧客に対する調査の実施

(抄訳者: 近畿地方整備局舞鶴港湾事務所総務課品質管理係 中村達夫)

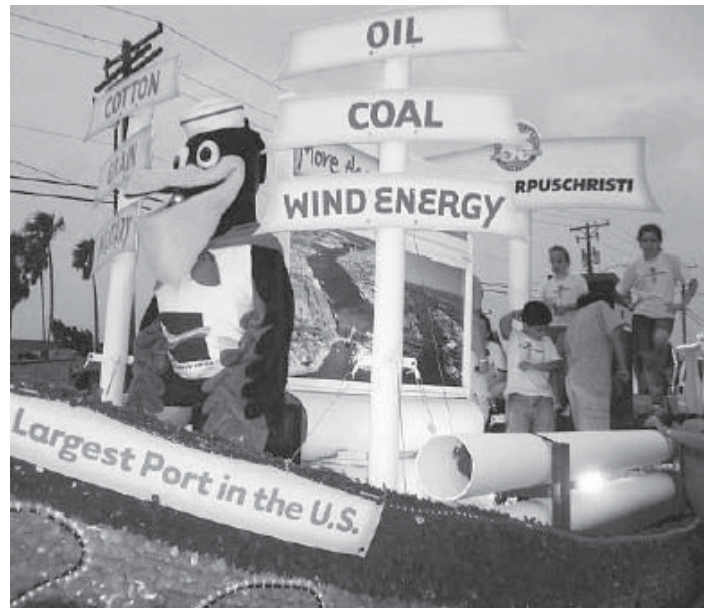
(校閲 (社)海洋調査協会 高見 之孝)



抄訳者 木原氏

**Mutual benefits for
community and ports**

地域と港湾の相互利益



概要

経済が振るわないことから、雇用を更に増やしたり、米国のいくつかの港湾と都市の間の教育的な結びつきを一層大きくする動きが出ていることについて、ジョン・ギャラガーが報告する。ジャクソンビル港の施設整備計画は承認手続きがより効率化されればすぐに恩恵を受け、より早く新しい雇用を創出するだろう。

メキシコ湾の米国側に位置し約 300 キロ離れているヒューストン港とコーパスクリスティ港では、港湾と地域住民が恩恵を受けるために教育を利用している。

抄訳

経済が振るわないことから、雇用を更に増やしたり、米国のいくつかの港湾と都市の間の教育的な結びつきを一層大きくする動きが出ていることについて、ジョン・ギャラガーが報告する。

経済の回復見込みが短期的にはっきりせず乏しい中で、米国の港湾とその港湾がある都市は、雇用増大に繋がるパートナーシップを作り上げる努力を再び始めている。

今まで以上に野心的な計画の一つは全米市長会議によって新しく設置された特別調査委員会である。この委員会は、自分たちの港からより多くの貨物を輸出することによって、都市に雇用を創出する方法を調査することになる。全米市長会議は4月10日にこの取組の陣頭指揮を執らせるために、フロリダ州ジャクソンビル市長のアルビン・ブラウンを任命した。ブラウンはジャクソンビル港湾の最高経営責任者（CEO）であるポール・アンダーソンと連携し、現地でこの取組を監督する。

「全米市長会議が港湾に一定の位置づけをしたことに私は興奮している。私が人々に思い出してもらいたいこととして最近よく述べることの1つは、アメリカのすべての主要な都市は港湾のまわりで成長したことであり、この都市と港湾のグループに我々のために提唱してもらうことは大きな前進である。」と、アンダーソンは Ports&Harbors に述べた。

海事調査会社のマーティン・アソシエイツによると、Jaxport として知られているジャクソン港湾はすでに 65,000 人の雇用を支えており、都市や地域のために1年に190億ドル以上を創出している。

全米市長の計画の一部には、米国の港湾都市が市民に州の議員や連邦政府の議員に、港湾建設計画の承認や資金手当の手続きをより効率化してもらうよう要請してもらうようもっと働きかけてことが含まれる。このような計画に必要なゾーニングと環境の承認を得るには、資金を得るための闘争を含まずに10年以上かかることがあり得るからである。

「4,500 万ドルで共同一貫輸送コンテナ積替施設を整備する Jaxport の計画は、承認手続きがより効率化されればすぐに恩恵を受けるであろうし、また都市により早く新しい雇用を創出するだろう。」とアンダーソンは述べた。「我国はペースの速いグローバル市場で競争しているが、承認手続きがこうしたグローバル市場のために設計されていなかったし、十分な速度で進化していかない。」と、彼は主張した。「もし我々が手続きに関して、より優れた制度を作ることができ、市長が資金手当のための融資支援を行ってくれば、我々は25～30%雇用創出を加速させることができる。」

メキシコ湾の米国側に位置し約300キロ離れている二つの港湾では、港湾と地域住民に恩恵を与えるために教育を利用している。3年前、ヒューストン港は港湾で働くことができる証明書を学生に与えるために地元の高校、地域短期大学、大学と連携した海事課程を開始した。その見返りに、ヒューストン

港は地域の雇用予備要員の補給路を確保する。

ヒューストン地域の高校や大学では、500 人以上の生徒達が水先案内人、タグボート会社、米国沿岸警備隊ですぐに働くことができる証明書をもって、来年、卒業する。「我々は雇用機会を創出し、労働者グループと共に経済を刺激している。」と、港湾局中小企業開発担当副局長のギルダラミレス・ヒューストンは P&H に述べた。

「我々は、必ずしも全員が 4 年制大学の学位を取得しようとしていないことを認識している。ここでは、4 年制大学の学位を修得しなかった者に対しても、高卒の証明書と当該港湾主催の証明書があれば、年間約 6 万ドルを支払う仕事があることになる。」

コーパスクリスティ港は、さらに教育のサプライチェーンにまで手を伸ばしている。港湾はポッカという巨大なアニメの茶色いペリカン(コーパスクリスティ港湾局のマスコット)を用いて、地元の小学生が中退しないように励まし、港湾に親しむようにしている。この計画の一環として、港湾労働者が学校の課外活動を支援している。

「経済発展とインフラ整備は我々の主要な優先事項であるが、我々は 2 番目の優先事項であった地域への働きかけも進めたかった。」と、港湾広報部長のパトリシア・カルデナスは P&H に述べた。また、「我々はその働きかけを地元へのプレゼントと考えている。その上、港湾労働者はそれを楽しんでいる。」と、彼は述べた。

しかし、ポッカは地元の子供達にとって、明らかに最も魅力あるものである。ポッカは約 10 年前に製作され、港湾が地元の催し物に派遣している。そして、ポッカは新学期の最初の日の子供達を歓迎している。また、彼は、夏の海水浴シーズンに開催される年に1回の都市のバックニア期間の1ヶ月間、パレードの山車に乗っている。港湾の山車は、進行中の特定のプロジェクトに応じて、異なるテーマを毎年採用している。「それは、我々が行っていることについて子供達に教育するためのもう一つの方法である。」とカルデナスは述べている。

港湾は、現在、仕事の認識を持たせることを目的として、高校を導入することを目指していると、彼女は述べた。「もし我々に時間と人手があったら、我々は子供達を港湾に連れて行って[1日中、後を付いて廻らせることによって]労働者の様子を見聞させることができる。これによって、子供達はその職

業に興味を持つかどうか、日常的に起きていることについてもっと知りたいかどうかを知ることができる。」

ジャクソンビルは「市民の声を聞く」

より多くの雇用を創り出すことを目的として、都市と港湾の間での全国的な活動の先頭に立つためにジャクソンビルの市長が指名される数ヶ月前、ジャクソンビルの経済界は既に、雇用創出源として港湾を紹介するために地元の活動を始めていた。6月に北東部フロリダ州の建築、工学、建設産業のメンバーが「皆さんの声を聞かせて」というキャンペーンを開始し、ジャクソンビル周辺の催し物を主催し、重要な港湾プロジェクトの資金調達を支援するために公選された役職者に働きかける手紙を書くことを市民に要請した。

主催者は初開催のイベントで 5000 人以上の手紙を集め、現在、フロリダ州の州都のタラハシーやワシントン D.C.で、議員に手紙を手渡すことを計画している。

10月にジャクソンビルの川岸で、200人を呼び込むために地元の高校マーチングバンドと無料のホットドッグを組み合わせた催しを開催した。「それは本当に楽しい時間であった。また、我々にメディアの前で市民と議員に港湾支援を思い出させる機会を与えてくれた。」と、イベントを開催した市議会議員のレイ・ホルトは Ports&Harbors に述べた。

「我々はこのイベントでやるべきことはやった。例えばあなた方が港湾関連事業と関連がないとしても、我々がこれらの港湾浚渫プロジェクトの2～3件をやり遂げることができるならば、我々の貨物の容量を拡張することができる。それは 30,000 人以上の人がジャクソンビルへ移動してくることを意味する。そして、その人達はあなたの顧客にもなるであろう。」と、彼は述べた。

(抄訳者 中部地方整備局港湾空港部港湾計画課係長 木原弘一)

(校閲:五洋建設株式会社 大内 久夫)



**North Europe keeps its edge
北ヨーロッパは優位性を保つ**

抄訳者 吉本氏

A study commissioned by northern European ports has confirmed that prevailing deepsea routes are the most efficient means of moving containers in and out of the continent.

北部ヨーロッパの港によって委託された研究は、広く普及している遠洋ルートは、大陸への発着コンテナを移動させる最も効率的な方法であると確認した。

Every day in 2009 the equivalent of three 10,000teu vessels passed through the Suez Canal from eastern Asia loaded with boxes for Europe. Instead of calling at Mediterranean ports, 70% of ships continued into the Atlantic Ocean, with most delivering their loads in northern Europe.

2009 年では毎日 30,000TEU に相当する船が貨物を積み東アジアからヨーロッパへ向けてスエズ運河を通っている。地中海諸港に寄る代わりに、船の 70% は大西洋へ航

海を続け、北ヨーロッパへそれらの貨物を届ける。

This detour adds 4,000km to the sea journey for goods destined for European markets.

One might conclude that there must be a quicker or more efficient route, particularly as ports compete for shrinking Asia– Europe container volumes. The North Adriatic Ports Association (NAPA) has marketed its member ports in Italy, Slovenia and Croatia as offering scheduling, environmental and cost advantages over northern European destinations. Giuseppe Parrello, president of Ravenna Port Authority, told a Munich conference last year that using Adriatic ports to import Asian cargoes could reduce overall carbon emissions.

この回り道は、ヨーロッパ市場行きの品物のために海の長旅に 4,000km を加える。ある人は、より速く、あるいは、より効率的なルートがあるに違いないと結論付けるかもしれない。特に各港がアジアとヨーロッパ間の減少するコンテナ取引高を奪い合うなかでは。北部アドリア海港湾協会(NAPA)は、北ヨーロッパ諸港に対しての寄港予定、環境、コストの優位性について、イタリア、スロベニア、クロアチアの中で、会員諸港に関して調査した。ラベンナ港湾管理委員会の社長、Giuseppe Parrello は昨年ミュンヘン会議で、アジアの貨物を輸入するために、アドリア海の港を利用する事は、全体として二酸化炭素の排出を減らす事ができる、と言った。

But Dutch transport analyst NEA has challenged this assumption in a new study which shows that current deepsea freight networks serving north European ports are close to being the most efficient models. The balance of container traffic among European ports, commissioned by the Rotterdam, Antwerp and Hamburg port authorities, found that, thanks to a “persistent combination of inland and maritime factors”, longer journeys were more efficient in terms of cost and CO2 emissions.

しかし、オランダの輸送アナリスト、NEA は、北ヨーロッパの港を利用するに役立つ現在の遠洋輸送ネットワークはもっとも効率的なモデルに近いことを示す新しい研究によってこの仮説に反論した。ロッテルダム、アントワープ、及びハンブルク港湾管理委員会によって委任されたヨーロッパ港の中でのコンテナ輸送のバランスは、「内陸、海上輸送の優れた接続」のおかげで、より長い輸送は、コストと CO2 放出の観点からより効率的であることがわかった。

“We teamed up with our competitors Antwerp and Hamburg Port Authorities because we had the same feeling that we wanted to clarify claims being made in Brussels about freight handling,” Port of Rotterdam spokesman Minco van Heezen explained to Ports & Harbors. “The effect of industry demand and geography has perhaps been underestimated by those who want to spread cargo evenly over Europe. The Alps and Pyrenees are there; it’s quite simple.”

「輸送取り扱いに関するブリュッセルで出されている主張を明確にしたいという同じ

感情を抱いたので、私たちは、競争相手であるアントワープとハンブルクの港湾管理委員会と組みました」とロッテルダム港のスポークスマン、Minco van Heezen は、Ports & Harbors へ説明した。「ヨーロッパを超えて、平等に貨物を広げたい人々によって、産業海からの要求と地理的な繋がりの影響は、おそらく過小評価された。アルプス山脈とピレネー山脈がそこにはあるため、それは、実に単純に理解できる。」

The NEA report studied container flows in 2005 and found that while northern Europe had 56% of the total population of the two regions, it attracted 63% of containerised import trade. When NEA narrowed its focus to central Europe, the north claimed 69% of the population and 72% of containerised imports. The report said the pattern was repeated for export container flows, although volumes were smaller.

NEA 報告書は 2005 年にコンテナの流れを研究し、北ヨーロッパは 2 つの地域の総人口の 56%を占める一方で、コンテナによる輸入貿易の 63%を引きつけていたと分析した。NEA が中央ヨーロッパへその焦点を絞ると、北ヨーロッパの港は人口の 69%およびコンテナによる輸入品の 72%を占めていた。量がより小さかったが、このパターンは輸出コンテナも同様であった。

NEA used previous research to measure ship and rail use against shipping providers' costs, emissions, infrastructure costs and full optimisation (including all internal and external costs). The models showed that ideally, when all costs and emissions were considered, northern ports should handle 65% of container traffic and southern ports 35%. NEA estimated that northern ports actually handle 68% of total import and export container trade and southern ports handle 32%.

NEA は海運業を提供する人のコスト、排出物、インフラのコスト、十分な最適化(全ての内的、外的費用を含む)に対して、船とレール使用を計測するために、従来の研究を使った。すべてのコストと排出物が考慮に入れると、そのモデルは、理想では北部地域の港はコンテナ輸送の 65%、南部地域の港は 35%を扱うべきであると示した。NEA は、北部地域の港が総輸入および輸出コンテナ貿易の 68%を実際に扱い、南部地域の港が 32%を扱う、と推測した。

“If all continental maritime containers were transported via the optimal port of loading or unloading, the distribution of cargo amongst the northern and southern ports would remain broadly similar to the existing pattern,” the report concluded. NEA portrayed the split as a natural one, because cargo generation and attraction rates are higher in the northern part of the continent and the geography of the Alps and the Rhine waterways act as physical barriers and channels, strengthening the position of the northern ports.

「もし全ての海事コンテナが最適な積荷する港あるいは荷降ろしする港を経由して輸送されたら、北部・南部ポート中の貨物の分配は既存のパターンに概して変わらないでしょう」とその報告書が結論を下した。貨物の発生および魅力の度合いが大陸の

北部で高く。地政学的にアルプス山脈が物的障壁となる。また、ライン運河が航路として働くので、北部の港の地位を強くするため、理想と実態の差は自然なものとして NEA は判断した。

One of the report authors, Sean Newton, told P&H he was surprised to discover that the longer sea routes were more efficient in terms of CO2 emissions. “The simultaneous modelling of internal, external, inland and maritime costs was new for us, and we had no preconceived ideas about those results. Therefore it was an interesting conclusion that scale, ship-speed, load factor and inland modal split all contribute to compensate for longer sea distances. Clearly further efficiencies can be realised, but factors such as the persistent east-west imbalance of trade cannot be solved by ports and shipping lines.”

報告書著者のうちの 1 人、Sean Newton は、より長い航路が CO2 排出の点からより効率的だったことを発見して彼は驚ろかされたと P&H に伝えた。「内部、外部、内陸、海事のコストに関する連立は、私たちにとって新しかった。また、私たちは、それらの結果に関する先入観を持っていなかった。したがって、それは、より長い海上輸送距離を補うために規模、船の速度、積荷率および内陸の輸送分担比率がすべて寄与するという面白い結論だった。さらなる効率を実現できることは明白だ。しかし、継続する東(ロシア)と西(ヨーロッパ)の貿易の不均衡のような要因は港と海運会社によって解決することができない。」

Bernhard Zampolin, of Hamburg Port Authority, told P&H that the disadvantages of alpine railway links made Hamburg attractive for European importers and exporters. “You can go from Hamburg to Prague with 90 wagons,” he said, “But if you go over the Alps, for example from Koper or Venice, the mere steepness requires two locomotives, fewer wagons and the whole advantage of being closer to the market is consumed by the terrain and the need for more fuel.” NEA analysts also examined east-west transport shifts and other factors such as intermodal expansion and transport bottlenecks.

ハンブルク港湾管理委員会の Bernhard Zampolin は、アルプスにおける鉄道網の不利な状況によってハンブルク港はヨーロッパの輸入業者および輸出業者に魅力的映ったと P&H に伝えた。「90 の貨車でハンブルクからプラハへ行くことができる」と彼は言った。「しかし、例えばもし、アルプス山脈をコペルまたはヴェニスから越えれば、単なる急勾配は 2 台の機関車、より少ない貨物ワゴン、そして、地形およびより多くの燃料の必要によって市場に近接しているという大きな利点を必要とする。」NEA アナリストはさらに東と西の輸送シフト、および各種の輸送機関を統合した複合一貫輸送や交通のボトルネックのような他の要因を検討した。

NEA observed shipping companies deploying larger container vessels to reduce costs from east Asian routes. “Clustering of activity, scale economies and deep water

at the north European main ports permit the use of ships with the lowest unit costs available,” the report explained. “The ability of the northern main ports to combine transshipment and hinterland functions contributes further to the scale effect.”

NEA は、東アジアのルートからコストを下げるために、船会社がより大きなコンテナ船を展開させているのを観察した。北のヨーロッパの主要港における経済活動の集積、経済規模および大水深化は、利用可能な岸壁の最も深い船の使用を可能にする。」とその報告書が説明した。「北部主要港が積み替えと後背地の機能を組み合わせる能力は規模の経済による効果にさらに寄与する。」

Zampolin said northern ports benefited from the increasing size of container ships. “For example, Maersk may have a very big container ship with an extremely efficient engine and lots of teus. Then automatically, even with [the added distance through] the Strait of Gibraltar and the English Channel, you have such an advantage as to carbon dioxide costs that the whole balance will not tip by going to Venice and sending container traffic over the Alps.”

Zampolin は、北部の港はコンテナ船の増大するサイズから利益を得たと言った。「例えば、Maersk には非常に効率的なエンジンおよび多くの TEU を積み込める非常に大きなコンテナ船があるかもしれない。それならばシブラルタルおよびイギリス海峡を通過して、自動的に航行距離が追加されたとしてもヴェニスへ行きアルプス山脈を超えてコンテナ輸送を送るより、二酸化炭素コストによる優位性のように、全体で見ると有利になる。」

The report has come out at a time when all European ports are competing for Asia-Europe container business. Yet the ports of Rotterdam, Antwerp and Hamburg have experienced record throughputs.

その報告書は、すべてのヨーロッパの港がアジアとヨーロッパ間のコンテナビジネスを競争している時に現れた。そうした状況でも、ロッテルダム、アントワープおよびハンブルクの港は史上最高の取扱量となった。

In 2011 the Port of Rotterdam increased its cargo throughput 0.8% to 433M tonnes, 3M tonnes more than the previous record year (2010). The Port of Antwerp handled 187M tonnes of freight last year, which it said was an increase of 5% on 2010, and a record year for containers at 8.6M teu. Meanwhile, Hamburg reported above-average throughputs for the first nine months of 2011, with 6.8M teu moved.

2011 年には、ロッテルダムのポートが、その貨物処理能力を 433M トン(前の記録年(2010)よりも 3M トン多い)まで 0.8% 増加させた。アントワープ港は、187M トンの輸送貨物を扱っており、それは 2010 年に対して 5% の増加であったと言われ、また、コンテナでは 8.6M TEU で過去最高の年であった。その間に、ハンブルクは 6.8M TEU の動きと共に、2011 年の最初の 9 か月の間は、平均以上の取扱量であった。

Zampolin said the study demonstrated that the system of 70% of freight heading north was properly balanced. Rotterdam's van Heezen said the study was useful to northern ports as it proved there was no need to shift traffic artificially towards the south. "At the moment it's not viable to use public money to create competition. If other ports improve their facilities and commercial drive to gain market share, that's real competition. We like the latter, we oppose the former."

Zampolin は、北部港湾を利用する 70%の貨物は適切に分担されている事を研究が実証したと言った。ロッテルダムの van Heezen は、南部港湾へ交通を人為的に変える必要がなかったことが証明できたものとして、その研究が北部の港にとって有用であると言った。「現在、競争を生み出すために公金を使用することは実行可能ではない。もし、他の港が市場占有率を獲得するためにそれらの設備および営業活動を改善するなら、それは本当の競争である。私たちは後者が好きである。前者に反対する。」

The southern ports were not completely convinced by the NEA study. Luca Antonellini, head of planning at Ravenna Port, told P&H that he had some doubts about the flat rate of growth assumed by NEA "without attention to routes, countries' traffic balance etc". He said the NAPA ports have commissioned their own report on the European container market and anticipates it will provide a riposte to the NEA study.

南部地域の港は、NEA 研究によって完全に納得したわけではなかった。Luca Antonellini(ラヴェンナ港の計画をする長)は、NEA によって前提とされた「ルート、国々の交通バランスなどへの考慮なしで。」成長率ゼロについて、疑問を抱くと P&H に伝えた。彼は、NAPA 諸港がヨーロッパのコンテナ市場に関する彼ら自身の報告書を委託され、それが NEA による研究に対する半トンになるだろうと予想する。

NEA researcher Newton stressed that Mediterranean ports remain important and are likely to benefit from growth in eastern European economies. "We think it's not right to think only in terms of a fixed-sum struggle between the north and south coastlines – competition comes from all directions. There are great opportunities for port development in the south, but these mainly arise from developments in the immediate hinterland and are not really at the expense of the north." P&H

NEA 研究者 Newton は、地中海の港が重要であり続け、東ヨーロッパ経済の成長から利益を得るだろう、と強調した。「私たちは、北部および南部の海岸線地域の間で決まった量の貨物を争うと言う点からのみ考えることは正しくないと思う。競争はすべての方向から来る。これからは南部地域の港湾発展にとって大きな機会があるが、しかし、これらは、主としてすぐ隣接する背後地の発展から生じるもので、北部地域の犠牲から生じるものではない。」P&H

(九州地方整備局 港湾計画課 吉本幸太)
(校閲 国土交通省港湾局国際企画室)



抄訳者 是松氏

China to drive up efficiency (中国における港湾の効率性向上について)

中国中央政府(北京)においては、コンテナ港湾の供給過剰に対処するとともに、バルクターミナルの混雑を解消することを目標とした 5 箇年計画の達成が求められている。中国特派員の Bouko de Groot が報告する。

現在の 5 箇年計画のもと、中国中央政府において、港湾とその背後のインフラの効率性の向上が求められている。単独プロジェクトとして港湾が計画、整備された時代は終わった。現在の理想は、港湾が都市や産業、鉄道、内陸の水路と連携して、お互いの利点を最大限発揮することである。

現計画の一環として、鉄道省及び運輸省は緊密に連携すべく協定を締結している。中国の多くの港湾においては、港湾に接続する鉄道がほぼ未整備であり、コンテナ貨物やバラ貨物の殆どがトラックで陸上輸送されている。例えば、上海洋山深水港においては、内陸への鉄道が未だ接続されていない。

中国では河川を活用した輸送にまだまだ改善の余地がある。長江においては、航路をより深く広くするための浚渫が上流から下流まで続けられており、長江を往来する船は大きく現代的なデザインなものが標準化している。船の通行する環境は改善されており、河川沿いには最新の管理技術が投入されている。



一方、はるか南に位置する珠江においては、まだやるべきことが多い。“最重要課題は、川上の水門やダムの問題を解決すること。”先日、珠江水運開発研究所副所長の Jianhua Ren は記者団に語った。中国中央政府は、南部地方各地を接続するこの幹線に大きな期待をしている。雲南省及び貴州省は、広東省の後背地として機能し、発展できるように開放すべきである。現在の珠江デルタにおいては、インドネシアから石炭を大量に輸入して電力を賄っているが、今後、珠江を活用した電力用資源の輸送も実現するだろう。マラッカ海峡を通らずミャンマーから雲南省へ陸路で原油を輸送するルートの計画は、この川の開発促進の新たな原動力になるだろう。“現時点において、上流の船は下流に行くことはできず、その逆も同様である。雲南省や貴州省からの船は、珠江の大きな航路に入れない。”と Ren は説明した。航行可能な河川は 17%にも満たなく、その支流のごくわずかが開発されているに過ぎない。港湾は小さく非効率なものがほとんどである。

“船舶の標準化の度合いが低く、企業の多くは小規模で散在しており、全体の組織化のレベルは極めて低い。”と今後の大きな課題について Ren は説明した。

過去に同様の問題により、長江の発展が妨げられたことがあった。輸出に依存することのない経済を作り上げていくうえで、中国の河川港は重要な役割を担うだろう。中国中央政府の金融危機以前の楽観主義や反危機的な投資により大きな恩恵を受けた沿岸のコンテナターミナルへの依存性は未だに圧倒的であり、比較的に重要性を維持している。おそらく過度であり、今までの供給過剰が現在の問題になっている。

主要 4 地域を見ながら、港湾物流コンサルタント GHK Economic and Management Consultants のトップ Jonathan Beard は、上海で開かれた権威ある海事フォーラムにおいて、珠江デルタにおける過剰な容量は、国際トランシップで吸収できる見込みはないと説明した。

福建省における過剰な容量は、中国本土と台湾の貿易が更なる成長を遂げることで、おそらく吸収されるだろう。長江デルタにおいては、“重要な国際トランシップを除いても、中期的に容量は逼迫する。”と Beard は話した。渤海湾北部は“多くの階層の市場が作られた土地であるが、全体的に見て、短期的には容量が過剰である。”と付け加えた。ただし、中長期的には不足に転じる可能性もある。APM Terminals は同様の見解を持っていると P&H に話した。

中国の大水深コンテナターミナルは新造の巨大化した船舶を受け入れる準備をしてくれているが、バルクターミナルは遥かに遅れをとっている。最近になって中国中央政府が港湾を管理し戻したのは、超大型船舶の係留を受け入れるためなのかもしれない。この発表は、375,000dwt の非常に大きな鉱石船(VLOCs)やそれ以上の規模の船舶について、中国中央政府で最高水準の議論がされていることを示してい

る。

“世界的な傾向として船舶のサイズは大型化しており、VLLOCs が拒まれることはないだろう。”と中国港湾開発研究所の副チーフエンジニアの Yunfei Chen は P&H に話した。“しかしながら、対応したターミナルの建設により時間を要する。”と彼は付け加えた。

浚渫はいくつかの港湾で実施されている。“港湾建設の事業費や鉄鉱石ユーザーとの距離を考慮すると、VLLOC ターミナルとしてより競争力があるのは、大連及び青島、寧波-舟山である。”と Chen は言う。彼は準備が整うまでどれくらいかかるか発言を避けていたが、昨年途中、P&H に対して、2011 年が中国初の VLLOC を見る年になるだろうと正確に予告した。

中国において 300,000dwt 対応のターミナルは 10 施設以下でほとんど北部にあり、多くの港湾が後を追っている。良くないことに、南部では 200,000dwt 対応のターミナルもない。一般的に中国のバルク港湾は小規模で、貯蔵能力が不足しており、後背地のインフラも不十分である。

中国中央政府ではこの計画の 5 年間での変革が求められている。可能な限り、大口荷主と大規模な港湾がお互い近接するように配置されている。VLLOCs を活用する理由と同様に流通コストを削減するため、中国の鉄鋼会社の 40% は沿岸部の都市か揚子江沿いに立地する。付加価値として、これらの施設は新しくなることで、以前より環境に優しいものになるだろう。

中国中央政府においては、効率的な代替容量を確保する観点から、国や省、地元がともに働けるよう連携して、2015 年の現在の計画終了前に実を結び始める必要がある。

(抄訳 国土交通省 港湾局 計画課 是松 恭介)
(校閲 (社)海洋調査協会 高見 之孝)



抄訳者 松岡氏

Malacca plans for the rebound マラッカ沿岸の港は回復に備えて計画する

■概要

コンテナ取扱量の低迷が無限に続かないことを前提に、シンガポールとマレーシアの港が期待されるコンテナ取扱量の回復と船舶のために多額の投資を行っている、ヴィンセント・ウィーは報告する。

マラッカ海峡沿いの港は常に戦略的な位置から利益を得ており、優れた相互接続性と安全な港という伝統的な強みに依存しながら、大型コンテナ船輸送の現代に繁栄している。海峡の南端のシンガポールから北端のペナン港までの港は全て、将来に備えて港の拡張に投資をしている。

シンガポール港は 2011 年に合計 2,994 万 TEU の取扱貨物量があり、世界で 2 番目のコンテナ港である。主要な港湾オペレーターの PSA シンガポールターミナルズ

は、これらのコンテナのほぼ全てにあたる 2,937 万 TEU を取り扱っており、その 85% はトランシップされる。PSA は、タンジョン・パガー、ケッペル、ビナンとパジルパンジャン(2)の 5 つのコンテナターミナルで合計 54 のコンテナバースを運営している。他のコンテナは、バルク貨物が主要な貨物であるジュロン港によって取り扱われた。

喫水 16m のバースと埠頭に 22 列まで届くクレーンを持つパジルパンジャンは、世界最大のコンテナ船を収容することができる。しかしながら、PSA は常に将来のために計画し、現在の景気後退にかかわらず、既にその拡張計画のペースを速めている。この拡張計画は、PSA シンガポールターミナルの総処理能力を年間 3,500 万 TEU の半分以上あげることを想定したものであり、さらに 15 バースを整備する。

フェーズ 3 と 4 は、2013 年までに完了する予定であり、別に 16 バースを追加し、総容量を 5,000 万 TEU/年にするものである。これらの新しいバースは、成長するアジア域内貿易の中で PSA のハブとしての地位を維持すると共に、最新の 18,000TEU 超大型コンテナ船のために備えたものである。

国境を越えてマレーシアに移ると、国境近くにあるタンジュンペラパス港(PTP)が、取扱量がマレーシア最大のターミナルである。同港は、2011 年に 12 バースのターミナルで 750 万 TEU を取扱い 2010 年比で 15%の伸びを示したが、今年は取扱貨物量を 11%成長させる野心的な目標を持っている。

PTP は、はじめて通年運用を行った 2000 年に、マースクに PTP の株を提供することでシンガポールから主要な顧客マースクを奪い取り物議を醸した。2002 年にはエバーグリーンがマースクに続いた。ごく最近では、2011 年に同港に日本の商船三井や川崎汽船、中国船社、韓進海運、STX Pan Ocean、Sinokor and Heung A を含む新たな船社が就航し、全体で 26 の船社が PTP に寄港している。

タンジュンペラパス港は翌年に 840 万 TEU から 1,000 万 TEU に容量を増やすために、もう 2 バース増設する予定である。発展の次の段階では、更に将来を見越して、8 バースを追加し、容量を 1,500 万 TEU 以上に拡大する計画である。アジア-北ヨーロッパ間の『デイリーマースク』ルートのサービスポートの 1 つとして、2013 年にデンマークの巨大で画期的なトリプル E クラス船を受け入れ始めるとき、これらの容量は重要な後押し材料となる。

クラン港は、マラッカ海峡の中央に位置し、コンテナ取扱に関してマレーシア内で最大で最も忙しい港である。この港には、2 つのターミナルがあり、ノースポートは 12 バースで 490 万 TEU/年の容量、そしてウエストポートは 6 バースで 840 万 TEU/年の全体容量がある。ウエストポートは 2011 年に 640 万 TEU を取り扱ったが、次の 2 年以内に 1,000 万 TEU に容量を上げるために更なる拡大を予定している。またその新しい施設が操業を始める時、それらは最大のマースク船を取り扱うこともできる。

クラン港の現在の2つのターミナルは2016年までの需要に対応すると想定されているが、そのオペレーター達は将来の需要を見越して、第3のターミナルを造るために政府承認を待っているところである。

まだ国際貿易の変動を受けるが、マラッカ海峡沿いの港の全体的な見通しは良いと、フロスト・アンド・サリヴァン・アジア・パシフィック・トランスポーテーション・アンド・ロジスティクス・プラクティス社の副会長ゴーパル R は確信している。「アジア内貿易航路は、米国とヨーロッパの展開に敏感でない。アジアは主に東南アジアの経済によって動かされている。その東南アジアの経済は、過去5年間を通して貿易量が複合成長率で10%以上であった。」と彼は P&H に話した。

実際、ゴーパルは東アジア-東南アジア貿易航路上の取扱量は、現在、他の地方（例えば南アメリカ、ペルシャ湾またはアフリカ）による取扱量より多いと述べた。「アジア内貿易はシンガポールとマレーシアの対外貿易の重要な部分を占めており、全貿易のおよそ70%を占める。」と彼は指摘した。

シンガポール、マレーシアそれぞれと米国、ヨーロッパ間の貿易量が10-12%であるのに対して、シンガポール・マレーシアとその他アジアの貿易量は71%を占めることから、ゴーパルは、ヨーロッパ向けの貿易量が幾分減少したとしても、マラッカ海峡沿いの諸港を支えるアジア内貿易量は2011年の伸びを維持すると見ている。

ゴーパルが港湾の将来について課題と見ているものの中に、船社が継続する景気低迷に対処するのに四苦八苦しているので合併が行われ、その結果、取扱量が減少する可能性があることがある。「合併後は、より利益をもたらすようにするために運航する航路と頻度を合理化することになるかもしれない。これは、もし需要が落ちる場合にそのルートが利益をもたらさないならば、取扱量が減少する可能性に繋がりうる。」と彼は言った。しかしながら、長期において取扱量は再び増加するかもしれない。

将来に対するもう一つの懸念は、アジア内部貨物輸送のためのアジア内の陸上輸送モードの開発であると、彼は言った。強制的な経済とコスト削減の新しい時代の中、荷主はアジア域内貨物の代替輸送を考えている。鉄道は海上コンテナ貨物輸送にとって強い競争者であるとみなされる。しかし、陸上輸送モードがどのように海上貨物輸送量に影響を及ぼすかは明らかでない。

最後に、マラッカ海峡の主要港にとって大きな出来事は、18,000TEU 超大型コンテナ船の出現である。それらを見捨てる余裕を持つことのできる港はない。そして、最も小さな港以外でそれらを受け入れることができる港は全て、それらの到来に備えて港の機能をアップグレードしている。

(中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課松岡 晋是)
(校閲:五洋建設株式会社 大内 久夫)

会員の声

IAPH イスラエル港湾会議に参加して ーイスラエル雑感ー

菊池宗嘉

IAPH(国際港湾協会)日本会議理事

Marine Consultant (Safe STS)

MBC International 取締役社長

5月のイスラエルはドライな初夏であった。

IAPH の中間港湾会議、役員会がイスラエル港の主催で異色の形で催され日本からは男女17名もの参加、世界から200名余の参加者があり、予想外に盛大で成功裏に終わった。事務局、関係部門の事前の十分なる準備、根回しのお蔭である。

出発前はややリスクも感じ、緊張感をもって参加したが、インチョン空港で名古屋港の副管理者、山田さん、韓国代表の釜山港役員の Park さん達韓国勢5名と合流し、心強い思いであった。

安息日の夜間到着の為、交通機関、サービスも休みと聞いて心配した。

IAPH イスラエル港の受け入れ態勢は万全で VIP 待遇のサービスを受け、テルアヴィブ空港のタラップを降りると名前のカードを掲げた空港の受け入れスタッフが外交官専用の税関コーナーに案内、専属の車で約50分のドライブでエルサレム、5ツ星の David Citadel(ダビデの砦)ホテルに到着。IAPH とあってかアップグレードの部屋に案内され、3000年の歴史を誇るこれぞダビデ王、ソロモン王以来の歴史の町エルサレムかと事前の杞憂は消えた。

会議には顔なじみの各国の港湾人と毎日、会議、会食、パーティ等で夫婦共で合流、又とない交流の場でもあった。

小委員会で港湾の安全、環境、法律問題、管理、IT 問題等、個別の部屋で自由にテーマを追って参加できるのも便利である。

イスラエル最大のコンテナ港、地中海の外洋に面し IT 管理を誇る Ashdod 港の視察は有意義であった。

世界遺産の美しい庭園を背後に持つ坂の港、Haifa 港とは対照的に平地で工業団地として発展している。

世界最古の港と言われソロモン王時代の宮殿の物資も運んだヤーフォ港視察も歴史を感じさせる。

IAPH 会議で企画される同伴者を含めたソーシャル プログラムも豊富で楽しくその国の歴史、生活文化を知る有意義なツアーである。

イスラエル政府が外国人に与える最高の賞、ヤド、バシエム賞がある。

第2次大戦で約600万人ものユダヤ人が虐殺された、その追悼記念館がエルサレムの郊外の丘にある。

一記憶せよ、忘るるなかれ一、これがヤドバシエムの追悼記念館である。

シンドラーもその一人であるが、日本人で一人だけこのイスラエル政府最高の賞を受けた杉原千畝の碑と記念の木がこの丘にあると聞きソーシャルプログラムの一行で訪ねた。

杉原千畝はリトアニアの領事であったが、逼迫した世界情勢の中ドイツの手を逃れた多数のユダヤ人が日本経由の避難を求め、ビザの発行を求め、領事館に殺到した。

杉原は本国外務省にビザ発行の許可を求めたが、ドイツと同盟の当時の日本状況はそれを認める体制ではなかった。

杉原は人道的立場から無視できない旨、再度の許可を外務省に打電したが外務省の許可は無理であった。

一晩考えて杉原が幸子夫人に漏らした一言は、自分を頼ってくる者を見捨てるわけにはいかない、さもないと神、人の道にそむく一、覚悟を決め夫人と相談した杉原は外務省の訓令を無視し、ビザを書きまくった。

杉原一家に退去命令がでて家族でカナウスを待つ汽車が発車する直前まで、プラットフォームでも。

一枚のビザで一家族が救われ、6,000人以上のユダヤ人がこのビザで命を救われたと言われる。

終戦後帰国した杉原が外務省に呼ばれ、告げられたのはあなたの職はないのです、やめて頂きたい、例の件もあってかばいきれないと。

50歳前の働きざかり、二人の子供を抱えこれからの人生の時の依願退職は無念であったに違いない。

以来、杉原家は外務省との縁を絶った。が、ユダヤ人達は命の恩人杉原を忘れなかった。

一人の命を救う者は全世界を救う一ユダヤの古い格言がある。

草の根を分けても戦犯を探す一方、命の恩人杉原を探しだし、外国人に与える最高の賞、一諸国人の中の正義の人一ヤドヴァシエム賞が与えられた。

杉原亡き後、国会でも正義派議員により外務省のこの処置が取り上げられた。

幸子夫人家族につらい思いをさせたとして正式にお詫びをして故郷八百津町、人道の丘に杉原千畝顕彰の館ができ、外務省資料館でも顕彰のプレートを設置したのは河野洋平氏が外務大臣の時であった。

洋平氏は早稲田政経の後輩、外務大臣として先輩の名誉挽回をはかり、このような先輩を持って誇りと思うと述べている。

シンドラーの記念樹の奥の細道をガイドと探す中、道辺の奥に杉原千畝の記念樹と碑があった。

杉原に代わり、幸子夫人が植樹に参加されたと聞くその木は大きく成長している。

同行のアメリカ、オーストラリア、ユダヤ等各国夫人達からも印象に残る杉原の話と記念樹で

あったと後で感謝された。

母校早稲田でかつて、総長が卒業式で大隈老侯の早稲田精神を示した人として、著名な成功者ではなく無名の杉原千畝を紹介したことがあった。

校庭のイスラエル大使館、ポーランド大使館、リトアニア大使館協力の寄贈碑には、一外交官としてではなく人間として当然の正しい決断をした一杉原千畝、と刻んである。

イスラエルでユダヤ人の運命の分かれ道に人道の立場で決断をした一人の日本人がいたことを知り感動する。

会議の後、この機会にと専属ガイドをお願いして夫婦でイエス、キリストの遺跡と5つの世界遺産等イスラエルの半分をドライブして回った。

イエス生誕の地ベツレヘム、30歳までを過ごしたナザレ、数々の奇跡と山上の垂訓のガリラヤ湖畔、ハルマゲドンの遺跡等、海面下420Mと世界で最も低地の死海は海水の10倍、33%の塩分とミネラル豊富な塩水の美容は10年若返ると言われたが効果は？

死海では試しに浮かんで本を読んでみた。発砲スチロールの感じ、一寸風が吹くと流される。対岸のヨルダンまで流されると困る。

20世紀最大の考古学上の発見と言われる、死海を背景にした死海聖書写本の地クムラン遺跡、ヘロド王の築いた世界遺産マサドでは39度Cの灼熱の中、3000年の歴史の中をさまよった。

イエスがバプテスマのヨハネから洗礼を受けたとされるヨルダン川ではロシアの家族が、洗礼を受けていた。

対岸にはマシンガンを持ったヨルダン兵、手前には銃を片手にイスラエル兵と、道の両端にはDanger Mines(危険、地雷)の警告標識が立っている。

ゴラン高原をドライブ中、シリアとイスラエルの戦争時の戦車を散見、地雷を避けながら入植者はワインと野菜畑を経営し眼下には国連の平和維持部隊、日本からも自衛隊の参加するキャンプがある。

ワインと野菜に魚の多いイスラエルは男子の平均年齢、81歳と日本の男性より高い。

然しリスクと隣り合わせの平和はコストがかかる。

マリアゆかりの教会前ではマシンガンを持った少女兵達のグループ、驚きと感動の旅であった。

歴史の宝庫、ワインに野菜と果物、魚が豊富で物価の高い緊張の国イスラエル、残念なことに未だ臨戦体制である。

IAPHガイドの補佐で少女兵として2年の兵役任期を終えた、リタの言った言葉が心に残る。

これから大学でアジア経済を学び、日本に行くのが夢であると。夢はいつか叶えられる。

平和のくる日を祈りつつ帰国の途についた。



Ashdod 港のセミナーと視察



2015 年の IAPH ホスト港、ハンブルグの代表と



Welcome Party で韓国政府代表ブサン港の Park さんと共に



杉原千畝顕彰の記念樹と碑（諸国人の中の正義の人と刻んである）



IAPH の参加者全員の植林風景



マリアの教会前、銃を持つ少女兵のグループ



イエスが洗礼を受けたヨルダン川（ロシアの家族、対岸のヨルダン兵は銃を片手に）

IV IAPH 行事カレンダー（主要なもの）

2012 年

10 月 22-24 日 アメリカ地域会議 モビール、アラバマ州

12 月 10-12 日 アフリカ・ヨーロッパ地域会議 ブラザビル、コンゴ

2013 年

3 月 18-20 日 アジア・オセアニア地域会議 アブダビ、UAE

5 月 6-10 日 IAPH 総会、ロスアンジェルス、カリフォルニア州

2014 年

春 中間年総会、シドニー、オーストラリア

2015 年

6 月 1-5 日 IAPH 総会、ハンブルグ、ドイツ

事務局便り

今回イスラエルで中間年理事会が開かれた。 会員の声で、日本会議の菊池様が書いておられますが、元外交官の杉原様のことである。日本人の中に、素晴らしい人がいたものだと思うにつけ、我々がこのグローバル化の時代に忘れてしまった人類愛を改めて思い起こす必要があると感じた。

エルサレム会議で採択された新 IAPH ビジョン、ミッションは、

IAPH Vision, Mission to achieve the mission

IAPH ヴィジョン・ミッション・ミッションを達成するための具体的目標

Vision

ヴィジョン

The Global Ports' Forum for Industry Collaboration and Excellence

世界の港湾の相互協力と港湾界の向上を目指す世界港湾フォーラム

Mission

ミッション

Promoting the interest of ports worldwide through strong member relationships, collaboration and information-sharing that help resolve common issues, advance sustainable practices and continually improve how ports serve the maritime industries.

会員相互の協力関係と共通問題の解決にむけての情報共有を強固にすることで世界港湾の利益の増進を図り、また持続可能な港湾の発展を推し進め、さらに港湾が海事産業全般にどう貢献できるかを常に追い求めること。

であると決定された。

今回の抄訳(2012年1月号)の“Happy taking 幸福への対話”、“Due to public demand 社会の要請に応えるみなとづくり”にあるように、

Far from hindering development, strategic community relations programmes such as those can help develop trust and create win-win situations for both the port and its surrounding community. 開発の妨げになるどころか、戦略的地元関係促進計画は、港とそれを取り巻く方たちとの間に信頼と相互利益を作り出す手助けとなる。

It is not rocket science and does not have to cost a fortune. It is more about having the courage to pursue a dialogue with those who our business affects, listen to what they need from us and feel is important. It is also important to foster employees' pride in the port, as, after all, they are our ambassadors.これはロケット科学の話でも、お金がかかるものでもない。私たちのプロジェクトによって影響を受ける人たちとの対話に努め、私たちから何を求めているかに耳を傾け、感じ取る勇気をもつことがより大切である。また港の職員に誇りを持たせることも重要である。結局のところ彼らが私たちの外交大使であるからである。

まさに相互理解、相互の協力、広く言えば人類愛が大切な時代になったと思われる。最近ソユーズで宇宙に行っている星出さんのニュースを見た。地球に帰還するほとんどの宇宙飛行士は地球を見ながら、自分が地球人類の一員だと感じるようになるという。どの宇宙飛行士もこの地球の美しさと、かけがいのない星地球を見て、自分は地球の一員であり、人類は家族との思いを深くして、この地球を大切にしなければならないと感じて帰還するようである。

今回のオリンピックでの最後の歌がジョン・レノンのイマジンであった。

Imagine there's no countries	想像してごらん 国境なんて存在しないと
It isn't hard to do	そう思うのは難しいことじゃない
Nothing to kill or die for	殺す理由も、死ぬ理由もない
And no religion too	宗教なんてものも存在しない
Imagine all the people	想像してごらん すべての人々が
Living life in peace	平和のうちに暮らしていると
Imagine no possessions	想像してごらん 所有なんて存在しないと
I wonder if you can	君にもそういう考えができるかしら
Imagine no possessions	想像してごらん 所有なんて存在しないと
I wonder if you can	君にもそういう考えができるかしら
No need for greed or hunger	貧困になったり飢えたりする必要はない
A brotherhood of man	兄弟同志なのだから
Imagine all the people	想像してごらん すべての人々が
Sharing all the world	この世界を分かち合っているのだと
You may say I'm a dreamer	僕のことを単なる夢想家だと思うかもしれない
But I'm not the only one	でも 僕ひとりだけじゃないんだ
I hope someday you'll join us	いつの日にか 君も仲間に加わってくれよ
And the world will live as one	そうすれば、この世界はひとつになって動くだろう

米連邦準備制度理事会のバーナンキ議長は、経済統計の国際会議で“GDP が景気回復を示しても、現実には多くの個人や家庭が困難に直面している。個人が感じている豊かさを直接的に示す指標を追及すべきで、多様な指標として、健康、教育、治安、家庭や地域社会との良好な関係、雇用の安定などを示す指標も大切である”と言っていた。今回のエルサレムでの採択されたミッションにのっとり、私達国際港湾に携わるものが、世界的な環境変化：地球の温暖化(異常気象、砂漠化、大洪水等)、地震、世界的な経済状況悪化(ヨーロッパの金融不安、株価の低迷、世界経済低迷等)、利益、売り上げ至上主義、にどう生きていくかを問われる時代にあると感じる。

国際港湾協会日本会議 事務局長 高見之孝

会員一覧

(平成 24 年 7 月現在)

正会員

国土交通省港湾局	国土技術政策総合研究所
独立行政法人港湾空港技術研究所	石狩湾新港管理組合
苫小牧港管理組合	宮城県土木部港湾課
新潟県交通政策局	富山県土木部港湾空港課
東京都港湾局	川崎市港湾局
横浜市港湾局	静岡県交通基盤部港湾局
名古屋港管理組合	四日市港管理組合
神戸市みなと総局	広島県土木局空港港湾部
北九州市港湾空港局	福岡市港湾局
那覇港管理組合	東京港埠頭株式会社
(財)横浜港埠頭公社	(財)名古屋港埠頭公社
名古屋コンテナ埠頭株式会社	大阪港埠頭株式会社
神戸港埠頭株式会社	(社)日本港湾協会
(社)日本埋立浚渫協会	(社)港湾荷役機械システム協会
(財)国際臨海開発研究センター	(財)沿岸技術研究センター
(財)港湾空港建設技術サービスセンター	一般財団法人 みなと総合研究財団
株式会社 Ides	五洋建設株式会社
東亜建設工業株式会社	東洋建設株式会社
若築建設株式会社	(株)不動テトラ
前田建設工業株式会社	

賛助会員

和歌山下津港 整備・振興促進協議会

個人会員

赤司淳也	(人事院職員福祉局次長)
赤塚雄三	(国際港湾協会 賛助会員)
新井洋一	(NPO 法人リサイクルソリューション理事長)
井上聰史	(政策研究大学院大学 客員教授)
岩崎三日子	(関西国際空港施設エンジニアリング(株)代表取締役専務)
上原泰正	(北日本港湾コンサルタント株式会社 代表取締役)
大内久夫	(五洋建設株式会社 常務執行役員)
大久保喜市	((社)日本港湾協会 名誉会員)
大村哲夫	(一般財団法人 みなと総合研究財団 理事長)
奥村樹郎	(国際港湾交流協力会 事務局長)
小谷 拓	(深田サルベージ建設(株) 理事)
小原恒平	(みらい建設工業株式会社 副社長)
寛 隆夫	(若築建設(株) 専務執行役員)
角 浩美	(国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所 所長)
金子 彰	(東洋大学 国際地域学部国際地域学科教授)
栢原英郎	((社)日本港湾協会 名誉会長)
菊池宗嘉	((有)MBC インターナショナル 取締役社長)
木本英明	(港湾学術交流会 会長)

國田 治	((財)国際臨海開発研究センター 調査役)
坂田和俊	(一般財団法人 日本気象協会)
小松 明	(一般財団法人 国際臨海開発研究センター 調査役)
小山 彰	((財)国際臨海開発研究センター 調査役)
佐々木宏	(国土交通省港湾局海洋・環境課 海洋利用開発室長)
笹嶋 博	(元国際港湾協会日本会議 事務局長)
佐藤清二	(横浜市港湾局企画調整部 部長)
篠原正治	(大阪港埠頭株式会社 常務取締役)
杉岡一男	(Office Sugioka 代表)
須野原豊	((株)神戸製鋼所 常任顧問)
染谷昭夫	(国際港湾協会日本会議 会長)
戸田敏行	(東三河地域研究センター 常務理事)
中嶋雄一	(公益社団法人 日本海難防止協会 調査役)
中尾 成邦	(東亜建設工業株式会社 特別顧問)
成瀬 進	(国際港湾協会 事務総長)
西田仁志	((株)本間組 常務執行役員)
野村 剛	((社)日本作業船協会 専務理事)
橋間元徳	((社)ウォーターフロント開発協会 理事)
蓮見 隆	(NPO みなとサポート理事)
久田成昭	(国土交通省港湾局産業港湾課課長補佐)
藤田郁夫	(株)不動テトラ 副社長)
藤田武彦	(独立行政法人港湾空港技術研究所 理事)
藤田佳久	(那覇港管理組合 常勤副管理者)
藤野慎吾	(全国浚渫業協会 会長)
堀川 洋	((社)日本港湾協会 事務局長)
前田 進	(国際港湾協会終身/個人会員)
水谷 誠	(復興庁参事官)
宮地陽輔	(鹿島道路(株)執行役員)
村田利治	(復建調査設計株式会社 顧問)
山田孝嗣	(名古屋港管理組合 専任副管理者)
横井博志	((株)間組)
輪湖健雄	((株)日本港湾コンサルタント 代表取締役社長)
汪 正仁	(立命館アジア太平洋大学大学院 経営管理研究科教授)

新入会員

正会員	39 団体
賛助会員	1
個人会員	51 名
合計	91 会員

国際港湾協会日本会議編集委員

委員長	村岡 猛(国土交通省 港湾局 国際・環境課 国際企画室長)
委員	成瀬 進(国際港湾協会 事務総長)
委員	宮元厚二(横浜市港湾局 賑わい振興課 担当課長)
委員	鈴木 勝((財)国際臨海開発研究センター 研究主幹)
委員	山本大志(国土交通省 港湾局 国際・環境課 国際調整官)

事務局
事務局

高見之孝(国際港湾協会日本会議 事務局長)

對木 努(国土交通省 港湾局 国際・環境課 国際企画室国際業務係長)