

世界港湾の動き

# IAPH日本フォーラム

第36号

2015.4



名古屋港管理組合提供

- 巻頭言 名古屋港管理組合 港営部長 中山 武彦
- 日本会議活動報告 日本会議事務局長 高見 之孝
- 国際港湾協会の最近の活動 IAPH 事務総長 成瀬 進
- Ports & Harbors 掲載文献の紹介 (10 編)
- カレンダー  
(1) 国際港湾協会 (IAPH) 関連行事 カレンダー 国際港湾協会
- 事務局だより 日本会議事務局
- 付録 会員一覧

国際港湾協会日本会議

# 国際港湾協会日本会議

## IAPH 日本フォーラム

(第 36 号)

### 目 次

I)	巻頭言	名古屋港湾管理組合 港営部長	中山武彦	1
II)	日本会議活動報告	日本会議事務局長	高見 之孝	3
III)	国際港湾協会の最近の活動	IAPH 事務総長	成瀬 進	32
IV)	Ports & Harbors 掲載文献の紹介(10 編)			
	(1)Open forum 記事			
	① 2015 年 1/2 月号「P8-9 シンガポールのスリング(お酒)のように LNG が広がっている」	九州地方整備局 長崎港湾・空港整備事務所 企画調整課	石松 和孝	35
	(2)Feature 記事			
	② 2014 年 11/12 月号「P20-21 EU の保安ための共通の認識」	近畿地方整備局 舞鶴港湾事務所	田辺 祐基	38
	③ 2014 年 11/12 月号「P24-25 トラック輸送改善への取り組み」	四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課	藤井 大地	42
	④ 2014 年 11/12 月号「P28-29 変貌するブジュンブラ港」	中国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課	菅原 法城	46
	⑤ 2014 年 11/12 月号「P30-31 シンガポールは大型港湾建設の第1期を乗り出す」	近畿地方整備局 港湾事業企画課	寺本 健太郎	50
	⑥ 2015 年 1/2 月号「P16-19 2015 年の展望「海上輸送革命により繋がり合う港湾」	港湾局産業港湾課	木下 拓真	53
	⑦ 2015 年 1/2 月号「P30-31 ニカラグアの一大計画」	関東地方整備局 港湾空港部 港湾物流企画室	伊庭 健一郎	60
	⑧ 2014 年 11/12 月号「P23 部分から全体へ」	中部地方整備局 港湾計画課	野上 雄介	63
	⑨ 2015 年 1/2 月号「P4 北九州市がグリーンアフォードに調印」	関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課	中村大樹	65
	(3) Cover story 記事			
	⑩ 2015 年 1/2 月号「P14 LNG 需要の高まりへ対応を急ぐ港湾」	近畿地方整備局 神戸港湾事務所 品質管理課	中村 達夫	68
V)	カレンダー			71
	(1) 国際港湾協会 (IAPH) 関連行事カレンダー		国際港湾協会	
VI)	事務局だより		日本会議事務局	72
	付録 会員一覧			75



## 巻頭言

### 名古屋港 ～きらめき愛される港へ いつも挑戦～



名古屋港管理組合  
港営部長 中山武彦

#### 【歴史】

名古屋港は、明治中期以降、中部圏の地場産業が飛躍的に発展し、築港の声が高まったことから遠浅の海を浚渫し、1907年に開港した伊勢湾の最北端に位置する港です。

名古屋港の歴史は「浚渫」と「埋立」の歴史であり、特に1950年代以降、後背地のものづくり産業を支えるため南部・西部臨海工業地帯が造成され、南部には製鉄、石油精製などの重工業が、また西部には製材などの軽工業が立地し、今日の名古屋港の原型が築かれました。

#### 【現況】

##### ○産業の港

現在の名古屋港は、土地造成によりできた4市1村(名古屋市、東海市、知多市、弥富市、飛鳥村)にわたる広大な陸域(4,215万㎡)と水域(8,185万㎡)を有し、世界約160の国・地域と結ばれています。

2014年の総取扱貨物量は2億759万トンで13年連続日本一となり、貿易額は17兆913億円、貿易黒字額では5兆6583億円と日本の稼ぎ頭の港となっています。主な輸出貨物は、完成自動車、自動車部品、鋼材、産業機械等であり、主な輸入貨物はLNG、鉄鉱石、原油、石炭等です。特に完成自動車の輸出については、世界有数の取扱台数である143万台が輸出されました。また、外貿コンテナ貨物は257万TEUで国内3位となっています。

名古屋港は、中部圏のものづくり産業を物流面で支えるため、コンテナ貨物のみならずバルク貨物、完成自動車を取扱う「国際産業戦略港湾」として位置づけられており、利用者の幅広いニーズに対応した、更なる物流の効率化や産業立地の推進を進めております。

##### ○親しまれる港

産業の港としての印象の強い名古屋港ですが、環境にやさしく、人々に親しまれる港づくりにも力を入れています。年間200万人が訪れる名古屋港水族館を中核とするガーデンふ頭緑園や、金城ふ頭においては国際展示場を始め名古屋市によりモノづくり文化交流拠点の形成

が進展しています。

また、近年の訪日外国人観光客増加とアジアを中心としたクルーズ人口の増加を見据え、名古屋港への客船寄港は、港周辺にとどまらず、背後地域への経済波及効果も期待されることから、関係団体と連携を図りながら、客船誘致に向けた取り組みを行っています。

## 【国際交流】

### ○ IAPH との関わり

名古屋港は 1956 年東京に IAPH 本部が設置されて以来、IAPH 会員として半世紀以上にわたり同協会の活動に積極的に関わっています。1981 年に IAPH 第 12 回名古屋総会の開催し、2000 年には第 1 回アジア・オセアニア地区会議を開催しています。

また 1973 年からは常任理事として執行部に参画し、さらに 2001 年～2003 年までは当時名古屋港管理組合専任副管理者であった染谷昭夫氏が IAPH 第 24 代会長として、世界の港湾をリードしてきました。

### ○ 海外港湾との連携

名古屋港では IAPH で培った海外港湾との密接な関係を活かして、海外主要港と連携をすすめています。1959 年、ロサンゼルス市港湾局と港同士の姉妹提携を始めました。1983 年に豪州のフリマントル港、1985 年にボルチモア港、1988 年にアントワープ港、2010 年にシドニー港と姉妹港提携書に調印し、それぞれの港と相互交流、情報交換を進めています。

また、港湾ビジネスの拡大の目的とした「パートナーシップ港提携」を新たに創設し、2011 年に上海国際港務(集団)(SIPG)、2012 年にタイ港湾公社、2013 年にゼーブルージュ港湾公社と提携を行っています。さらに、中国港湾とは、中国交通運輸部との協定により、1985 年から毎年研修生を受け入れ、港湾の管理、運営等について研修を実施しています。

## 【おわりに】

環境問題や保安対策など港湾を取り巻く諸問題は、世界規模での対応・連携が必要となっていますが、名古屋港では地域間の経済的な結びつきの強化のためにも、世界の港湾と Face to Face での交流ができる IAPH は、人脈づくりが容易であり、港湾の利用促進の手段としても非常に有効な機会であると位置づけています。日本会議の会員の皆様におかれましても、自港の発展のために、IAPH へのさらなるご理解とより積極的な活用をお勧めいたします。

## 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  
高見 之孝

Best regards from Hamburg,  
your IAPH 2015-Team

[www.iaph2015.org](http://www.iaph2015.org)



IAPH はご存じの通り、NGO(Non-profit-making and non-governmental organization) headquartered in Tokyo (東京に本部がある)で有るが、良く見ないと当たり前のように映っているもので、知らない事が多い。

今回 29 回ハンブルグでの会議で、IAPH 改革について、具体的な内容が議論されると聞いている。今まで IAPH の定款みていたが、何気なく見ていて流れていたような気がした。

もう一度見てみようと、ここに一部を掲載する。

# 国際港湾協会 定款および細則

国際港湾協会 本部事務局

定款,細則の制定・改正の年月日と かかる制定・改正がなされた場所の一覧表

種 別	年 月 日		場 所
制 定	1955.11. 7	第 2 回国際港湾会議にして第 1 回 IAPH 総会	米国、ロスアンゼルス
改 正	1959. 6.22	第 2 回総会	メキシコ、メキシコシティ
	1963. 5. 4	第 3 回総会	米国、ニューオルリンズ
	1964. 9.14	通信による正会員会議	
	1965. 5.14	第 4 回総会	英国、ロンドン
	1967. 5.10	第 5 回総会	日本、東京
	1969. 3. 8	第 6 回総会	豪州、メルボルン
	1971. 6.12	第 7 回総会	カナダ、モントリオール
	1972. 8.26	通信による正会員会議	
	1973. 5.11	第 8 回総会	オランダ、アムステルダム/ロッテルダム
	1975. 2. 1	通信による正会員会議	
	1975. 5.13	第 9 回総会	シンガポール
	1977. 4.25	第 10 回総会	米国、ヒューストン
	1979. 5.14	第 11 回総会	フランス、ル・アーブル/ドーヴィル
	1981. 5.25	第 12 回総会	日本、名古屋
	1983. 6.10	第 13 回総会	カナダ、バンクーバー
	1985. 5. 6	第 14 回総会	独国、ハンブルグ
	1987. 5. 1	第 15 回総会	韓国、ソウル
	1988. 4.28	常任理事会	象牙海岸、アビジャン
	1989. 4.24	第 16 回総会	米国、マイアミ
	1990. 5.10	常任理事会	豪州、フリーマントル
	1990. 9.10	常任理事会	通信会議
	1991. 5. 6	第 17 回総会	スペイン、バルセロナ
	1993. 4.19	第 18 回総会	豪州、シドニー
1994. 6. 1	常任理事会	デンマーク、コペンハーゲン	
1995. 6.12	第 19 回総会	米国、シアトル・タコマ	
1997. 6. 5	第 20 回総会	英国、ロンドン	
1999. 5.17	第 21 回総会	マレーシア、クアラルンプール	
2003. 5.27	第 23 回総会	南ア、ダーバン	

#### 註記

これは、2003年5月に開催された第23回国際港湾協会総会（国際港湾会議）の本会議で採択された IAPH の定款・細則を翻訳したものである。

IAPH の公用語は英語であることから、英文を“正文”とし、日本語による本訳本は、“副本”である。

## 定 款

条 文	
<b>第 I 章 名称</b>	<p>本会は、国際港湾協会と称する。</p>
<b>第 II 章 目的</b>	<p>本会の目的は次のとおりとする。</p> <p>(a) 世界の全ての港湾の間の良好な関係および協力を発展推進すること。</p> <p>(b) 港湾の開発、組織、管理、運営に関する新技術の情報を交換する事により港湾の効率を増進すること。</p> <p>(c) 共通の関心問題について、共通の立場、政策および計画を公式に表明し、かかる立場を地域的および国際的討議に提出することを促進すること。</p> <p>(d) 世界的に港湾における諸条件と効率を改善するため、政府間の機関及び他の国際機関の中にあつて本会の会員の正当な利益と権利を保護するための諸手段を考案すること。</p> <p>(e) 全ての港湾の事情、その開発及び水上輸送の促進について、定期刊行物、雑誌もしくはその他の手段に依つて出版することにより、有益な広報を増進すること。</p> <p>(f) 船主、船会社、陸上輸送機関及び水上輸送に関連あるその他の期間と協力して水上・海上輸送と海運指向・関連産業の発展の為に港湾の進歩を継続的 努力により促進し、よつて世界の平和と人類の繁栄に寄与すること。</p>
<b>第 III 章 事業</b>	<p>本会は、前章の目的を達成するため、次の事業を行う。</p> <p>(a) 決議、議案、委員会報告および委員会議事録に表明された本会の活動成果を港湾ならびに港湾に関連のある政府機関および民間の運営者に配布すること。</p> <p>(b) 公的および私的の国際機関、協会および機関と、相互に国際的関心のある事項について本会の見解に関し、これ等の団体とより効果的な交信を維持する目的をもって交渉関係を樹立し、強化すること。</p> <p>(c) 本会の会員および関係者の便益のために、港湾に関する情報を世界各地より蒐集し、これを整理して配布する為の1つまたは複数のセンターを設置すること。</p> <p>(d) 港湾およびその他の臨水施設の組織、管理、開発、運営、利用、経営ならびに振興に 関係する本会員の中から委員会(複数)を設置すること。</p> <p>(e) 国際港湾協会の総会を細則の定めるところにより開催すること。</p> <p>(f) 総会の議事録、協会機関誌または他の刊行物および本会が承認する港湾に関する特別の刊行物を出版すること。</p> <p>(g) 本会の目的を達成し実現するために必要なその他の事業を行うこと。</p> <p>上記の事業を行うに際し、本会は、立法者もしくは政府職員と直接交渉することに</p>

	<p>より、 または第三者に立法者もしくは政府職員と直接交渉するよう要求することなどにより、如何なる国家、政府、領土もしくは行政区域の法律もしくは政府規則もしくは条例の採用、廃止もしくは改革を求めてはならない。</p> <p>ただし、このことは本会が、商業に影響を及ぼす法律、規則および条例を研究すること、 または、それらの採用、廃止もしくは改革が望ましいとの見解および結論を公表することを 妨げるものと解釈してはならない。</p>
<b>第IV章 会員</b>	<p>(a) 本会の会員は、その細則に定めるところにより、本会の目的を支持し促進することに 関心を有するすべての公私法人、個人、港務庁、委員会、機構、協会及びその他の団体（官公私であると法人であると否とを問わず）をもって構成する。</p> <p>(b) 本会の会員は、細則の規定により 1種またはそれ以上の種別に区分することができる。会員をそれぞれの種別に格付けすること、その選任の方法ならびに各種別の会員の 権利、特権および義務は細則の定めるところによる。</p>
<b>第V章 役員</b>	<p>(a) 本会の役員は、会長、細則の定める夫々の地域から一名の副会長、事務総長および細則の定めるその他の役員よりなる。</p> <p>(b) 事務総長は立法的および行政的組織の書記および会計の事務に通常付随する任務を総括的に遂行するものとし、本部事務局の職員に対し責任を負う。</p> <p>(c) 本会の役員、理事会および委員会の資格、選任もしくは指名の方法、任期、権限および義務については細則の定めるところによる。</p>
<b>第VI章 理事会</b>	<p>(a) 本会に理事会を置く。理事会は、本会の政策作成機関とし、総会中の本会の全行為に 対し総括的な監督責任を負う。</p> <p>(b) 理事会の資格、選任もしくは指名の方法、任期、権限および義務、理事会開催の方法 および時期については細則の定めるところによる。</p>
<b>第VII章 常任理事会</b>	<p>(a) 本会に常任理事会を置く。常任理事会は本会の最高執行機関とし、特に総会と総会の 間の機関の活動について監督および総括的指導の責任を負う。</p> <p>(b) 常任理事会の資格、選任もしくは指名の方法、任期、権限および義務、常任理事会の 開催の方法および時期については細則の定めるところによる。</p>
<b>第VIII章 総会</b>	<p>本会の総会は、本会の最高意思決定機関である。</p> <p>総会の間隔、時期および場所は、細則の定めるところによる。ただし緊急の場合、理事会は 多数決によって総会を取止め、延期または開催の時期もしくは場所の変更を行うことができる。</p> <p>総会を開催する目的は、本会の会員相互の間に、良好・友好的な関係を醸し出し、港湾行政、組織運営にかかわる新規の技術・手法についての情報交換を盛んにし、以って本会の繁栄に資するような方策を建てることを可能ならしめることにある。</p>

<p><b>第IX章</b> 表決権の行使</p>	<p>投票権を有する本会の会員は、票決によって処理することを適当とする事項について、細則の定めるところにより、適法に開かれた本会の総会において、通常の方法による投票か、または通信による投票にあつては、委任状により、または細則に定めるような他の形態による方法のいずれかによりその権利を行使することができる</p>
<p><b>第X章 細則</b></p>	<p>投票権を有する本会の会員は、必要または有益と考えられる場合は、この細則に違反または矛盾しない限り、本会の業務の管理および規制ならびに本会の解散における資産の処分に関する規定を含む細則を採択する権限を有し、なお、かかる細則を、細則の規定するところにより変更または改正することができる。</p>
<p><b>第XI章</b> 定款の改正</p>	<p>この定款は、如何なる総会においても、票決権を有する本会正会員総数の3分の2の投票によって改正することができる。ただし、かかる改正の通知は、当該総会の議題に含まれていなければならない。</p>

# 細 則

## 条 文

### 第 I 章 会員と地域

<b>第 1 条 会員の種別</b>	<p>本会の会員は、正会員、臨時会員、賛助会員および名誉会員に種別される。</p> <p>常任理事会は、事務総長によって前もってなされた新会員の種別を精査し、承認、否認もしくは訂正し、本章によって各会員の種別を決定する任務と権限を有する。</p>
<b>第 2 条 正会員</b>	<p>本会の正会員は、公共および政府部局、港務庁、委員会、機関、管理者および機構ならびに他の団体で、公共、民間を問わず、法人たると否とに拘らず、公共の利益のために、1 港もしくは数港の計画、開発もしくは運営に関して、または突堤、埠頭、ターミナル、もしくはその他港湾施設の建設、運営もしくは維持または改善に関して、支配権、管轄権もしくは権限を行使し、または責任義務を負う者とする。</p>
<b>第 3 条 臨時会員</b>	<p>臨時会員の地位は、本会の会員でない港湾管理者に、下記のような条件のもとに、一度だけ付与されるもので、既に臨時会員であった者には、その限りでない。</p> <p>臨時会員の地位は、申込みの日（但し、一定の手続きを完了した日）から起算して 12 ヶ月、または、次の総会終了日の日まで何れか長い期間に限り、付与されるものとする。</p> <p>かかる期間が過ぎた後は、当該臨時会員は、本会の定款・細則に定める条件を十分に満たした正会員として加入するか、または、臨時会員の地位は消滅し、本会の会員の地位を失うものとする。</p> <p>臨時会員は、入会申込みにあたって、SDR 600 を会費として支払うものとする。</p> <p>臨時会員は、本会の正会員が享受する全ての印刷物・刊行物を、享受する特権を有する。</p> <p>臨時会員は、本会の総会に出席する事ができ、投票権を除いて、本会の正会員が行使する全ての特権を行使することができる。</p>
<b>第 4 条 賛助会員</b>	<p>本会の賛助会員は A、B、C、D、E の五種類とする。</p> <p>A 級賛助会員は、第 1、第 2、第 3 の部門に分類される。</p> <p>第 1 部門は、船社、港湾荷役会社、倉庫業ならびに港湾施設借受者および運営者の如き港湾の利用者とする。</p> <p>第 2 部門は、港湾関連製品の製造者、港湾そして流通業港、海貨をも扱う陸運業を含む貨物関係サービスの提供者の如き港湾関連事業者などとする。ただし、港湾コンサルタントを除く。</p> <p>第 3 部門は、港湾コンサルタントとする。</p> <p>B 級賛助会員は、正会員の資格を有しない各種の政府機関、委員会または協会とする。</p> <p>C 級賛助会員は、製鉄もしくは石油精製などとの関連において運営されている私有もしくは専用港とする。</p> <p>D 級賛助会員は、港湾業に関係ある教育もしくは新聞雑誌事業に従事している公私法人、個人もしくは機関ならびに営利的な港湾関連事業に関係のない個人とする。</p>

	<p>E級賛助会員は、正会員もしくは賛助会員の役員もしくは従業員である個人、または正会員たる組織を引退した個人とする。</p> <p>賛助会員の会費は、この細則の付録として、巻末に表示されている。</p>																													
<p><b>第5条</b>  <b>名誉会員と</b>  <b>創立名誉会員</b></p>	<p>本会の名誉会員は、港湾の管理もしくは開発の分野において、または本会に対して功績のあった者であってこの名誉を受ける資格を有するものとして本会によって選ばれる個人とする。</p> <p>名誉会員は、本会の会費を支払う事を免じられる。</p> <p>本会の創立名誉会員は、本会の設立に功労があった者であって総会に於ける本会議の決議により創立名誉会員に指名された個人とする。</p>																													
<p><b>第6条</b>  <b>会費</b></p>	<p>1. 正会員</p> <p>正会員は、次の表により年間の港湾取扱貨物トン数に応じて、会費口数を登録するものとする。</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2">トン数</th> <th rowspan="2">会費口数</th> </tr> <tr> <th>万トン以上</th> <th>万トン未満</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>100</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>100</td> <td>200</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>200</td> <td>500</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>500</td> <td>1,000</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>1,000</td> <td>2,000</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>2,000</td> <td>4,000</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>4,000</td> <td>7,000</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>7,000</td> <td></td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table> <p>本条の意味するところのために：</p> <p>本条でいう「取扱トン数」は、外航、内航もしくは湖、河川、運河のいずれによるを問わず、会員の港湾もしくは港湾区域に出入した貨物をメトリック・トンで表示したものとする。</p> <p>この貨物取扱トン数は、一般雑貨については100%、乾貨バルクおよび液体バルク貨物については20%の重み付け評価をして計算するものとする。</p> <p>本条でいう「SDR」は、International Monetary Fund（国際通貨基金）により設定された通貨システムの中で使用されている Special Drawing Rights（特別引出し権）を意味するものとする。</p> <p>当該港湾施設の運営を他のものと契約している正会員は、港湾のトン数に基づく会費を支払うものとする。</p> <p>ただし、契約者がすでに正会員であり、かつ取扱トン数に応じた口数の会費を払っている場合には、当該会員は、会費の計算に当り、契約者が支払っている取扱トン数を、少なくとも1口を引き受ける事を最低条件として、減じる事ができる。</p> <p>各正会員は、奇数年の7月1日に、直前の歴年間港湾取扱トン数の報告書を事務総長に提出するものとする。</p> <p>各正会員の登録口数は、このトン数によって計算されるものとし、年次途中において取扱トン数の変動があっても、次期のトン数報告に基づくまでは変更しないものとする。</p>	トン数		会費口数	万トン以上	万トン未満		100	1	100	200	2	200	500	3	500	1,000	4	1,000	2,000	5	2,000	4,000	6	4,000	7,000	7	7,000		8
トン数		会費口数																												
万トン以上	万トン未満																													
	100	1																												
100	200	2																												
200	500	3																												
500	1,000	4																												
1,000	2,000	5																												
2,000	4,000	6																												
4,000	7,000	7																												
7,000		8																												

	<p>正会員は、定款の第4章にもとづき、登録口数につき一口当り年間 1,070.00 SDR の会費を支払うものとする。</p> <p>前項の規定に拘らず、公共もしくは政府の機関であって純然たる政府機能を行行使し、港湾の運営に関して何等の任務を有しない正会員は、取扱トン数に基づく口数によらずに、次の要領にしたがって、会費を支払うものとする。</p> <p>(a) その管轄下にある主要港が既に正会員であって取扱トン数に基づいて会費を支払っているときにあっては1口を支払うものとする。</p> <p>(b) その管轄下にある主要港が正会員でない時は、その主要港が正会員であるならば取扱トン数に基づいて支払うことになる口数を越えない範囲で、その取扱トン数に応じた複数口を支払うものとする。</p> <p>会員は、割当てられた会員種別に不服があるときは、その決定の確認、取り消しもしくは修正の機能を有する常任理事会に対し、その決定を訴えることができる。</p> <p>正会員および賛助会員は、本条各項に定める口数の外に任意の口数を登録する権利を有する。</p> <p>2. 賛助会員</p> <p>賛助会員の年会費は、この細則の付録として表示されている。</p> <p>本細則の改正に関わる第50条の規定は、第14条の第2項の規定を準用することによって、本条には適用されない。</p>
<p><b>第7条</b> <b>会員の特権</b></p>	<p>正会員、臨時会員および賛助会員は、登録口数1口につき代表1名の割合で、総会に出席する特権を有する。</p> <p>本細則で言う「代表」とは、正会員、臨時会員もしくは賛助会員として本会の総会にその会員を代表するため、その代表として任命された者であり、かつ総会の資格審査委員会に対し、本会の常任理事会が適当・妥当と認めた様式での資格を証明する書面の提出した者とする。</p> <p>各正会員は、総会に提出される全ての事項を考察して発言する特権を有し、登録された会費口数もしくは代表の人数に拘らず、一票の投票権を行行使する権利を有する。正会員で会費を、1年を越えて滞納しているものは投票を行う特権を有しないものとする。</p> <p>臨時会員、賛助会員および名誉会員は、総会に提出される全ての事項を考察して発言する特権を有する。このすべての事項には次項が含まれる。討論に参加し、総会委員会、協会事項委員会、もしくは技術委員会の委員に任命されること。ただし、決議もしくは議案を動議し、指名を行い、もしくは指名を支持し、もしくは投票を行う特権は有しない。</p> <p>本会の各会員は、各総会の公式議事録一冊および協会機関誌もしくは他の刊行物があれば登録会費1口につきその1冊を受領する権利を有する。</p>
<p><b>第8条</b> <b>会員の受付・入会</b></p>	<p>入会の申込みは、登録申込みの会費口数を記載し、希望する会員種別の最初の1年に相当する会費を添えて、事務総長に提出されねばならない。この会費は、会員が入会した年の残余機関の会費に相当するものとみなされる。</p> <p>事務総長は、かかる申込みを受けるや速やかに処置せねばならない。事務総長は、正会員の会員資格に対する申込みを処置するに先立ち、必要とあれば、その申込者の居住国もしくは主たる</p>

	<p>営業所が所在する国の理事に対してその申込書を送り、その申込みが適格である否かを決定するについて助言を求めるものとする。</p> <p>事務総長は、その申込みの処置に当たって、上記理事の意見を考慮するものとする。かかる申込みが事務総長によって承認されたときは、その申込者は本会に入会したものとみなされる。もし入会しないときは、会費は返還されねばならない。</p> <p>事務総長は、また本細則の第1章第1条に則って、会員を種別せねばならない。事務総長が承認した会員の入会情報は、速やかに常任理事会、理事会に報告され、そして次期総会において会員に報告され、また協会機関誌、もしくは他の刊行物があれば、それに発表されねばならない。</p> <p>名誉会員は、総会の決議によって選任されねばならない。</p>
<b>第9条 会員資格の 喪失・退会</b>	<p>本会の会員資格は、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 会員が年会費を2年間滞納した時、事務総長によって喪失せしめられる。</li> <li>2. 正当な事由があるときは理事会の決議により喪失させることができる。</li> <li>3. 総会の決議または理事会が決議し正会員の通信による投票の過半数によって採択されたとき喪失させることができる。</li> <li>4. 会員の自由意志、会員組織の消滅、個人にあつてはその死によつても喪失する。</li> </ol> <p>会員資格を喪失した会員は、本会の資産の如何なる部分にたいしても何等の権利もしくは請求権を有しない。</p> <p>如何なる会員資格の喪失は、会員獲得委員会に報告され、さらに時期総会において会員に報告され、協会機関誌もしくは他の刊行物があればそれに発表されねばならない。</p>
<b>第10条 本会の地域</b>	<p>本細則に記載されている地域とは、次のとおりである。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. アフリカノヨーロッパ地域〔ヨーロッパおよびアフリカ。(マダガスカルならびに地中海およびエーゲ海に面するアジア諸国を含む)</li> <li>2. アメリカ地域〔北アメリカおよび南アメリカ。(ハワイを含む)</li> <li>3. アジア地域(前号1以外のすべてのアジア諸国、オーストラリア、ニュージーランド、および大洋州)</li> </ol>
<b>第II章 理事会</b>	
<b>第11条 理事会の構成</b>	<p>理事会は、職権によりその議長となる本会の会長、直前会長、第1副会長、第2副会長、第3副会長、総会副会長(1名もしくは複数名)、10名以下の正会員を有する国より選ばれる1名の理事、10名を超え20名以下の正会員を有する国より選ばれる2名の理事、20名を越える正会員を有する国より選ばれる3名の理事、および理事会の承認により1名もしくはそれ以上の賛助会員のみを有する国より選ばれる1名の理事をもって構成する。</p> <p>前項の規定に拘わらず、1989年4月24日現在、その様な地位を有するすべての正会員は、前項に従い本会の理事を引き続き選任する資格を有するものとする。</p>
<b>第12条 理事の選任</b>	<p>それぞれの国の正会員は、第2章第10条の定めるところにより、理事及び理事1名につきそれぞれ1名の副理事を選任するものとする。</p>

<p><b>および解任</b></p>	<p>また、賛助会員のみを有するそれぞれの国にあつては、1名の理事および1名の副理事が選任され、かつ本会の理事会の理事となるためには、第2章第11条の規定により、定例または通信による理事会の承認を受けるものとする。</p> <p>かかる選任行為・選挙は、各国の会員による定例会議もしくは通信会議によって行われるものとする。また、かかる選任は、この定款および細則に抵触しない任期もしくは選任される地位に関する事項について各国の会員が定め条件と制限をもって、任意の時期に、および時々行われるものとする。ただし、かかる選任は、総会と総会の間において各国の会員により、少なくとも1回以上、各総会の30日以前に行われるものとする。</p> <p>前項に従い選任される各理事および各副理事の任期は、それぞれの選任条件で規定された期間、もしくはその期間の定めが無い時は、かかる選任の後の総会に続く総会の閉会日までとし、いずれの場合も、後任者が選任され就任する時までとする。</p> <p>各国の会員による選任の結果は、選任された者の名前と当該個人に関する記述事項のほか、特定の任期を含めて事務総長に通知するものとする。選任される理事および副理事は、再選される資格を有する。また選任と同じ手続きによって解任することができる。</p> <p>選任された理事が欠員となったときは、副理事がその職を襲い、また理事会の定例または通信による会議において、理事が欠席の際には、かかる理事の欠席期間に限って、副理事が理事の職を代行する。</p> <p>副理事の職に空席が生じたときは、その副理事が選任されたと同一の手続きによって、できる限り速やかに補欠選挙を行うものとする。</p>
<p><b>第13条 理事・副理事の 資格</b></p>	<p>理事会の委員として理事または副理事の職務を行うためには、当該理事または副理事は、正会員の役員もしくは従業員で無ければならない。</p> <p>かかる理事または副理事が正会員の役員もしくは従業員たる資格を失ったときは、その職に欠員が生じたものとみなす。</p>
<p><b>第14条 理事会の権限と 責務</b></p>	<p>理事会は、この定款および細則の定めるところに従い、また総会において、もしくは通信により採択された議案もしくは決議にもとづいて、下記の権限と責務とを有するものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本会の政策を策定、決定すること、ならびに、一般的に、常任理事会による本会の業務行動を監督すること。</li> <li>2. 第6章に規定する会費を決定すること。</li> <li>3. 総会に関し、本細則の関連条項に則り、登録料、時期、場所、議題を承認すること。</li> <li>4. 定款もしくは細則の改正を準備し、総会に提案すること。</li> <li>5. 総会の名誉会員の委員会に対し、本会の名誉会員として選出されるべき功労者の氏名を提案すること。</li> <li>6. 事務総長を任命することおよび解任すること。</li> <li>7. 本細則の第22条に則り、本会の法律顧問団（複数）を任命すること、ならびに、その1名をかかかる法律顧問団の委員長、さらの他の1名を副委員長に任ずること。</li> <li>8. 予算書および決算書を準備し、総会の会期中もしくは会期前に協会に提案すること。</li> <li>9. 細則第25条の定めるところにより、2年の予算年に対する本会の帳簿および勘定の監査を調達</li> </ol>

	<p>もしくは契約すること。また監査報告書を総会中もしくは総会の前に会長宛に提出させること。</p> <p>1 0. 理事会が適当もしくは便宜と認めるときは、特に総会と総会との期間中、理事会の権限および責任ならびに事務総長に対する監督義務を常任理事会に代理せしめるかもしくは委任すること。</p> <p>1 1. 本会の定款、細則の規定ならびに理事会および常任理事会の、責任、任務の実施と施行に必要な規定、規則を提案すること。</p> <p>1 2. 総会の開催に先立ち、総会の期間中に総会議長の肩書きを保持し、本会議を除く総会のあらゆる会議を主宰する議長（1名もしくは複数名）を任命すること。</p> <p>1 3. 指名委員会の委員を任命し、当該委員会の指名について意見・推薦を附して、総会の全体会議に送付すること。</p> <p>1 4. 本会の協会事項委員会・技術委員会等の義務、権限を、時に応じて必要とされる設定・改廃すること。</p> <p>1 5. 総会において採択された議案もしくは決議にもとづいて、本会が適時決定するその他の権限を行使すること、およびその他の任務を遂行すること。</p>
<b>第15条 理事会の会議</b>	<p>理事会は、少なくとも年1回、そして総会が開催される奇数年にあつては、総会の開会日前、もしくは開会日に開くものとする。</p> <p>それ以外の理事会の会議は、会長もしくは理事総数の8分の1を越える理事によって招集することができる。かかる会議は定例会議として開催される。ただし、会長もしくは理事の過半数が決定したときは通信により会議を開催することができる。</p> <p>事務総長は、理事会の理事に対し、定例会議については60日前に、通信による会議については15日前に会議開催について書面により通知するものとする。</p>
<b>第16条 理事会の 定足数と行為</b>	<p>理事会の各理事は、本人出席たると同一地区の他の理事に宛てた委任状による出席たるとを問わず、理事会のいずれの会議においても、1票の投票権を行使する資格を有するものとする。</p> <p>本人出席たると同一地区の他理事に宛てた委任状による出席たるとを問わず、かかる出席理事総数の3分の1をもって、いかなる定例会議における議決のための定足数とする。</p> <p>通信による理事会の場合は、本細則に特定の定めのない限り、本人出席たると同一地区の他理事に宛てた委任状による出席たるとを問わず、かかる出席理事総数の過半数をもって決議をすることができ、理事会の権利と義務を行使することができる。</p> <p>理事会の定例会議において、会長が欠席したるときは、副会長が、本細則の第23条に記載されている順位、序列に則って、会を主宰し、理事会の会長としての権利と義務を行使することができる。</p> <p>理事会は、会長、副会長のすべてが不在であるときには、当該理事会を一時的に主宰する議長を選出することができる。</p>
<b>第三章 常任理事会</b>	
<b>第17条 常任理事会の構成と任務</b>	<p>本会に、職権上の委員と選任委員をもって構成される常任理事会を設置する。</p> <p>理事会は、職権上の委員にして理事会の議長となる本会の会長、職権上の委員である直前会長および副会長（複数）、総会副会長（複数の場合もあり）、さらに本会の理事会によって確認・認知された各国</p>

	<p>の理事・副理事の中から選出された常任理事にして理事または副理事である6人からなるアフリカ・ヨーロッパ地域からの理事、4人からなるアメリカ地区からの理事、そして8名からなるアジア・大洋州地区からの理事を以って構成される。</p> <p>常任理事会の委員の任期は、その選出の総会の終了時より時期総会の終了時までとし、その後任者が就任する時までとする。</p> <p>常任理事会の委員に欠員が生じたときは同じような手続きによって、出来る限り速やかに補欠の選出を行うものとする。</p>
<p><b>第18条</b> <b>常任理事会の会議</b></p>	<p>常任理事会は、必要に応じてその権限を行使し、任務を果たすよう少なくとも年に1回は会議を開催するものとする。</p> <p>常任理事会の会議は、会長もしくは2名の常任理事会の委員によって招集され、かかる常任理事会の会議は、会長もしくは委員の過半数の決定によって通信による会議とする場合を除き、定例会議として開催するものとする。</p> <p>事務総長は、常任理事会の各委員に対して、定例会議にあつてはその60日前に、通信による会議にあつてはその15日前に書面により会議開催の通知をするものとする。</p> <p>常任理事会の委員は、本人出席か同一地区の他の常任理事を代理人とする委任状による出席とを問わず、常任理事会の会合において、一票を投じる権利を有するものとする。</p> <p>常任理事会の定例会議にあつては、本人出席か同一地区の他の常任理事を代理人とする委任状による出席とを問わず、出席委員の3分の1以上、もしくは通信による会議にあつては、全委員の過半数によって採択された決議によってその権限と任務を行使するものとする。</p> <p>常任理事会は、その定例会議において、会長、第1副会長、第2副会長、第3副会長が欠席したときは、当該会議において一時的に主宰する議長を選出する事ができる。</p>
<p><b>第19条</b> <b>常任理事会の権限と任務</b></p>	<p>常任理事会は、定款および細則の規定に従い、また本会によって採択される議案もしくは決議に基づいて、次の権限を有し、かつ任務を負うものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本会の主要な執行機関として、業務の執行権限および管理責任ならびに事務総長の監督を行使すること。</li> <li>2. 財務委員長と協議して収支予算案を編纂し準備すること。ならびに関連する協会事項委員会と協議して必要な新しい政策案ならびに総会議題を編纂し準備すること。</li> <li>3. 予算にもとづいて本会の財務を管理すること。</li> <li>4. 緊急の場合は、第7章第24条の規定の範囲内において、採択された予算の微少修正を行うこと。ただし、かかる変更は遅滞無く理事会に報告するものとする。</li> <li>5. 本会の業務に関して理事会に対し適時勧告を行うこと。</li> <li>6. 総会で採択された議案もしくは決議または理事会がその権限と任務の範囲内において行った決議に基づいて委任されたその他の執行権限を行使し、またその他の管理上の任務を遂行すること。</li> <li>7. 定例会議において、本会の財政上の要求を満たす必要があるとき、増減が1割を越えない範囲で会費を修正すること。</li> </ol>

#### 第IV章 事務総長および本部事務局

<p><b>第20条</b> 事務総長の 任命と本部 事務局の構成</p>	<p>本会の書記事務および財務事務を管理するため本部事務局を置き、事務総長をしてその管理・監督に当らしめるものとし、その所在地は東京とする。</p> <p>本部事務局は、事務総長、2名の事務総長代理、1名または複数名の補佐役、ならびに必要・複数名の職員から構成される。事務総長は、事務総長代理、補佐役ならびに職員の任免権を有する。</p> <p>事務総長は、理事会の決議を以って任命される。常任理事会の一般的な指揮、監督のもとに、本協会の日常業務を執り行う責務を負う。</p> <p>事務総長は、理事会の過半数の決議によって解任されるが、それに先立って、理事会、もしくは理事会が設定する委員会による解任の原因と思量されている要因について討議する為の会合を持つ機会を与えられなければならない。事務総長は、本部事務局が所在する国に定住する者でなければならない。</p> <p>理由の如何を問わず事務総長の居所が上記の要件を満たさなくなったときは、事務総長職に欠員が生じたものとする。</p> <p>事務総長は、事務総長が一時不在のとき、もしくは何らかの理由によって事務総長が空席になるときは、1名の事務総長代理を事務総長事務取扱に指名せねばならない。</p>
<p><b>第21条</b> 事務総長の 任務</p>	<p>事務総長は、下記の任務を遂行するものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 立法および行政機関の事務に通常付随する任務を遂行すること。すなわち、(a) すべての総会において、理事会および常任理事会に対して、また委員会を含む可能な限りのすべての会議において、事務局としての役割を行う、または事務総長が不在もしくはその役割を行うことができないときは、その事務局の役割を行う1名の事務総長代理を指名するものとする。(b) 本会の会員、理事会、常任理事会の通信によるすべての会議に対して通信事務局としての役割を行うものとする。</li> <li>2. 本会、理事会および常任理事会の議事録、帳簿、記録、文書および通信書類の公式保管を行うこと。</li> <li>3. 会費、寄付金および料金を集金し、受領し、本会の基金を受領、管理、支出し、また立法および行政機関の会計局に通常付随する任務を行うこと。</li> <li>4. 予算に従いかつその範囲内において財務諸表を調製し、勘定の支払いを承認すること、そして、</li> <li>5. 本会の財務、予算事項、総会の議題、委員会の作業計画等について理事会および常任理事会に対して適時勧告を行うこと。</li> </ol>
<h4>第V章 法律顧問</h4>	
<p><b>第22条</b> 法律顧問の 任命および 任務</p>	<p>理事会は、正会員に関連ある有資格者の中から9名を越えない法律顧問団を任命し、その中の1名をその委員長、他の1名を副委員長に任命するものとする。可能な限り、かかる任命は本会の定める地域を反映したものであるとする。</p> <p>法律顧問団の任務は、本会、理事会、常任理事会、事務総長および決議・議案委員会の要請に</p>

	<p>応じて、書面による議案、決議の立案および校訂ならびに定款および細則の規定、決議および本会の業務に関連あるその他の事項の法律解釈および法律の意味に関して、法律の助言および援助を提供するものとする。</p>
<p><b>第VI章 会長および副会長</b></p>	
<p><b>第23条 会長および副会長の選任と任務</b></p>	<p>本会に、その最高位の執行者たる会長をおくものとする。会長は、総会の本会議を主宰し、理事会および常任理事会の定例会議においてその職権によって議長となり、また総会の議長（1名もしくは複数名）が任命されないときもしくは総会議長が不在もしくは不能のとき、総会の本会議以外の会議を主宰するものとする。</p> <p>本会に、第1副会長、第2副会長、および第3副会長をおくものとする。副会長はアメリカ地域、アフリカ／ヨーロッパ地域およびアジア地域から各1名を選出するものとする。各副会長は職権にもとづき理事会および常任理事会の一員となるものとする。</p> <p>第1副会長は、総会または理事会もしくは常任理事会の会議において、会長が不在の間は、総会における会長の権限と任務を行使し、または理事会の議長もしくは常任理事会の議長の権限と任務を行使し、その会議を主宰するものとする。</p> <p>第2副会長は、総会または理事会もしくは常任理事会の会議において、会長、第1副会長の両名とも不在の間は、総会における会長の権限と任務を行使し、または理事会の議長もしくは常任理事会の議長の権限と任務を行使し、その会議を主宰するものとする。</p> <p>第3副会長は、総会または理事会もしくは常任理事会の会議において、会長、第1副会長、および第2副会長が不在の間は、総会における会長の権限と任務を行使し、または理事会の議長もしくは常任理事会の議長の権限と任務を行使し、その会議を主宰するものとする。</p> <p>会長、第1副会長、第2副会長および第3副会長は、それぞれ正会員の代表もしくは代理人であることを要し、それぞれ総会の最終日もしくはそれ以前に、この細則に規定されている方法により、本会の会員によって選任された者で、かかる者は、選任された総会の終了時から次期総会の終了時まで、かつ後任者が選任され就任するまでその任にあるものとする。</p> <p>この細則でいう「代理人」とは会員の役員もしくは従業員であつて、細則第7条で定義された「代表」以外の者をいうものとする。</p> <p>各地域の副会長は、総会の開催日に少なくとも90日先立って、担当地域の理事会を招集し、当該地域から選出される次期副会長について、その候補者の立て方、選出の方法について合意、策定し、さらに当該地域を代表して副会長になるべき公式な単一または複数の候補者の指名と当該地域の会員による選挙に附さねばならない。本細則に別段の定めが無い限り、第16条の理事会の権限・行為ならびに定足数規定は、当該地域理事会の会合ならびに選挙に適用されるものとする。</p> <p>選挙を行うに先立って、当該選挙のプロセスと公式な単一または複数の候補者の指名リストは、その適法性、許容性そしてその確認を得るための目的を以て法律顧問に、提出されるものとする。法律顧問団の確認を得た後、その写しは、事務総長に送付されるものとする。</p> <p>選挙に引き続き、選出された候補者の氏名は、指名委員会に送付され、さらに指名委員会は、さら</p>

	<p>にその氏名を理事会に提出・報告することとする。</p> <p>本会の隔年総会において、理事会は、指名委員会の報告する各地域から選出された候補者について閲覧・検討し、然る後に総会の全体会議において、出席会員に対して、地域毎の選挙の結果を報告し、第9章第39条の規定にされる次期会長の選出と副会長の指名についての推薦をするものとする。</p> <p>会長、副会長職は、かかる職の地域に関する代表・継承順序にもとづき、なるべく、第1章第10条に規定された3地域を順次代表するように選拔され、選任されるものとする。</p> <p>継承順序にもとづき、会長の候補者は、選挙に附されるためを以って、前述の全体会議に提出される。</p> <p>会長、第1副会長、第2副会長、もしくは第3副会長が死亡、辞任、不適格、他の職務への就任などの理由により欠員となったときは、可及的速やかに理事会の選挙により残任期間の補充を行うものとする。</p> <p>1) 会長の欠員にあつては、かかる事態の発生と同時に会長代行となる第1副会長が招集する理事会による選挙。</p> <p>2) 副会長の欠員に会つては、かかる事態の発生と同時に当該地域担当副会長代行となる会長が招集する理事会による選挙。</p> <p>本細則における本条以外の規定に拘わらず、若し、会長もしくは第1副会長もしくは第2副会長もしくは第3副会長が、正会員の代表もしくは代理人たる地位を終りたる時、常任理事会の判断によって、下記のような条件が充たされるならば、その地位を、本来想定されている期日までの間、継続的に保持し、任期を完了することができる。</p> <p>それら条件とは、</p> <p>(a) その役員が港湾の管理もしくは運営に少なくとも5年間従事してきたこと。</p> <p>(b) その役員が国際港湾協会の事柄に、委員会、理事会および総会進行を通じて、少なくとも4年間積極的に参加してきたこと。</p> <p>(c) その役員の新しい地位もしくは変更になった地位が、個人と国際港湾協会の利益の衝突を生じないこと、もしくはその役員の国際港湾協会における義務の遂行に妨げとならないこと、かつ</p> <p>(d) その役員が最近まで所属していた正会員が、その役員の任期の完了について反対しない旨書面で意思表示がなされること。</p> <p>次期総会の主催港（1港もしくは複数港）が決定したときには、直ちに正会員による本会議の決議によって、次期総会が終了するまでの間、主催港を代表する総会副会長（一名もしくは複数名）を、総会の決議によって任命することができる。かかる役員は、職権上の理事会ならびに常任理事会の委員となり、来るべき総会の準備に備える責務を有する。</p>
<p><b>第七章 財務</b></p>	
<p><b>第24条</b> 会計年度と 予算</p>	<p>本会の会計年度は、各暦年の1月1日より同年の12月31日までとする。</p> <p>予算は、奇数年に始まる会計年度および次年度を含む2会計年度毎に、事務総長が、財務委員長の勧告を十分考慮の上、編成・作製され、理事会に提出され、その了承を得た上で、総会において採択され</p>

	<p>るものとする。</p> <p>事務総長は、かかる予算が総会において正式に採択されるまでは、常任理事会の承認を得て、仮決算において予想した支出を基礎とする月別の仮予算を編成し、執行することができる。</p> <p>採択済みの予算に、事務総長は、常任理事会の承認を得て、第 III 章、第 9 条の第 4 項に規定されているような方法で、相当な変更を加えることができる。</p>
<b>第 25 条 収入と支出</b>	<p>支出は、次の収入科目から生ずる本会の資金をもって充当されるものとする。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 会員の会費</li> <li>2. 寄付金および贈与、および</li> <li>3. 本会の資産および事業から生ずる収入</li> </ol> <p>事務総長は、理事会の承認を得て、本会の全資金の預入れ先を指定し、理事会が適時指定する方法と権限にもとづいて予算に従い、もしくは理事会の（もしも理事会がその権限を常任理事会に委任したときは、常任理事会の）承認を経て、予算の範囲内で上記資金からすべての支出を行うものとする。</p> <p>すべての小切手、手形、現金支払い指図書および約束手形は、事務総長もしくは事務総長代理もしくは事務総長が予め適法に権限を与えた事務総長補佐が署名し裏書きするものとする。</p> <p>毎 2 会計年度の終了後、本会の帳簿および勘定書は、理事会（もしも理事会がその権限を常任理事会に委任したときは常任理事会）が直接選抜き雇傭した中立にして免許を有し、もしくは認証された公認会計士（1 人もしくは複数の）、または同等の人によって監査され、その監査結果は、理事会および常任理事会に直接報告されるものとする。上記の監査は、理由の如何を問わず、その帳簿および勘定書の作成・保管の任にある者により、もしくはそのような者の意向を戴する者によって行われてはならない。事務総長は、上記監査によって認証された財務諸表を理事会および常任理事会に対し提出するものとする。</p>
<b>第 26 条 会費の支払い</b>	<p>年会費は、会員として入会が認められた月、日の如何に拘わらず、1 年分の会費（この会費には入会申込み手数料などは含まれない）を前納するものとし、以後、毎年前納するもので、その支払いは、毎年 2 月 1 日以前になされなければならない、それ以後は、滞納になるものとする。会費は送金手数料を会員が負担して、事務総長に送金するものとする。</p>
<b>第 VIII 章 総会</b>	
<b>第 27 条 総会の 公式名称</b>	<p>本会の総会は、総会もしくは理事会もしくは委員会のあらゆる公式会議の議事録、もしくは刊行物において、“国際港湾協会第何回(数字を挿入)総会”と呼称する。</p>
<b>第 28 条 総会の時と 場所</b>	<p>本会の総会は、可能な限り 2 年に 1 回開催され、その時日と場所は、理事会によって、かかる 総会開催の 1 年以上前に決定されるものとする。</p> <p>事務総長は、かかる決定後 1 カ月以内に、全会員に書面をもってその時と場所を通知しなければならない。</p>
<b>第 29 条 総会への</b>	<p>総会に参加する会員およびその「代表」ならびにその「代理人」は、総会の登録料、自身の往復の旅費および総会中の滞在費を負担するものとする。</p>

参加費用	
第30条 総会議題の 主題	<p>すべての会員は、総会の議題に加えることを希望する主題もしくは事項を提出する特権を有するものとする。かかる提案は、事務局による準備作業の終了と理事会による総会の議題の決定がなされる以前に、書面をもって、本部事務局に提出されなければならない。</p> <p>事務総長は、全会員に対して、理事会が決定した議題を、その準備作業の終了と理事会による総会の議題の決定がなされた後1ヶ月以内に、書面をもって通知する。</p> <p>総会に提出されるために受理された論文・報告書などの文書は、主催港（ホスト）が、登録時に提供物の一部として全出席者に配付するものとする。ただし提出文書は主催港が指定した期日までに到達したものに限り。</p>
第31条 総会の構成	<p>総会は、全出席会員、会員の代表および委任状を有する者による本会議（複数）をもって構成し、総会期間中、本会の最高政策作成主体となるものとする。総会は、また、役員、委員長、アドバイザー、国連機関との公式連絡員の本人もしくは書面による本会議への報告を含むものとする。総会は、さらに本細則に従って総会議題の日程に含まれる、もしくは総会開催中に会長が決定する討論会、委員会およびその他の会議、ならびに催しをもって構成することができる。</p> <p>ここにいう「本会議」とは、本会の全会員が出席する資格を有する会議をいう。</p>
第32条 総会議長 および副議長	<p>会長は、総会において本会議を主宰する。理事会は、主催者に諮りその推薦を考慮に入れて総会議長（1名または複数）を任命するものとする。総会議長は、総会議長を補佐する副議長（若干名）を任命する権限を有するものとする。</p> <p>総会議長が任命されないとき、もしくは総会議長及び副議長が不在のときは、本会の会長が、本会議以外の諸会議をも主宰するものとする。会長が、総会の本会議もしくは他の会議に出席できないときは第1副会長が、もしくは第1副会長が不在のときは第2副会長が、もしくは第1、第2副会長が不在のときは第3副会長が会議を主宰し、会長の権限と任務を行使するものとする。</p>
第33条 議案および 決議の付託	<p>すべての決議および議案は、決議・議案委員会の審議と総会の本会議への提出の推薦を得るため、決議・議案委員会に付託されるものとする。この細則の第39条の規定により、決議および議案についての本会の討論および公式処置は、かかる決議および議案が、決議・議案委員会によって総会の本会議に報告されなければ、有効にして適法とはならないものとする。</p>
第34条 討論、討議 および発言の制 限	<p>総会において、別に定めのない限り、会員、代表もしくは代理人による同一事項の討論および討議は、総会に先立って事務総長が提案する規則に照らし、その発言に制限を受ける。会員、代表もしくは代理人は、報告事項に関し、当該議題に関する討論の終了後、時間の許す限り発言することができる。</p> <p>総会開催中の本会議、討論会もしくは委員会で発言する者は、議事録記載を容易にするため、予め発言概要を提出するものとし、総会提出論文の著者はその要約を読みあげるものとする。</p>
第35条 総会の用語	<p>総会の用語は、少なくとも2カ国語とし、その1つは英語とする。主催者が英語以外の1つもしくは複数の言語を公式言語とする国にある場合、主催者は、理事会によって主催者として選出されたのち、なるべく速やかに、総会の第2言語を事務総長に通知するものとする。</p>
第36条	<p>信任された代表、もしくは委任状所持者を含む正会員の3分の1の出席をもって、定款第IX</p>

<p><b>本会議での 投票と定足数</b></p>	<p>章にもとづく総会本会議における議事運営の定足数とする。</p> <p>投票資格のある正会員の投票は、総会の会議において、信任された代表、もしくは書面による委任状所持者によって行われるものとする。</p>
<p><b>第37条 総会の報告書</b></p>	<p>各総会およびその本会議、討論会の詳細なる報告書は、総会終了後、6カ月以内に事務総長がこれを作成するものとする。</p>
<p><b>第IX章 委員会など</b></p>	
<p><b>第38条 技術委員会 (特別または 専門委員会) - その任命、 義務、権利、報 告、勧告</b></p>	<p>本会は、その定款の第II章に記載・規定される目的を追求する為に、内部事項委員会、技術委員会ならびにその他の委員会または専門化グループを設置する。本条の下記に記す規定は、内部事項委員会、技術委員会のみならず、特段の規定が本細則に無い限り、その他の委員会または専門化グループにも適用される。</p> <p>かかる委員会の委員長は、会長によって任命され、委員会の委員は、当該委員長との相談の上、事務総長が任命される。</p> <p>本会には、常時少なくとも、「財務」、「定款・細則」、「会員獲得」ならびに「長期計画・再検討」のそれぞれの件に関わる4委員会が設置される。理事会は、その決議により、かかる内部事項委員会、技術委員会を、該当する委員長の推薦、討議を経て、廃止する権限を有し、かかる廃止は、次の総会の終了をもって発効するものとする。</p> <p>内部事項委員会の委員の任命に当たって、事務総長は、会長と計り、可能な限り第1章第10条に規定された3地域の平衡ある代表が実現・保持されるよう配慮するものとする。技術委員会の場合には、かかる地域からの平衡ある代表は好ましいが、1地域もしくは2地域から委員を追加任命することは許容されるものとする。</p> <p>各協会事項委員会および各技術委員会は、総会において、前回の総会以降行った研究およびその他の活動について、その提案および勧告と共に活動報告を行うが、かかる提案・勧告は、決議・議案委員会に提案され、同委員会によって審議され、もって決議・議案委員会によって本会議に報告・提案されるものとする。</p> <p>各協会事項委員会および各技術委員会は、会長、理事会および常任理事会に検討を求める為、ならびに事務総長により全会員に配布を行うために、何時でも、しかし常任理事会から求められれば遅滞無く、その中間報告書を事務総長に提出することとする。</p>
<p><b>第39条 総会委員会一任 命、任務 および権限</b></p>	<p>本会の総会においては、下記の総会委員会を設けるものとし、その委員は、以下に定める場合を除き、会長が、総会の開催日もしくは開催日前に、総会開催中を任期として、任命するものとする。かかる総会委員会とは、指名委員会、決議・議案委員会、資格審査委員会、名誉会員委員会、ならびに、設置が妥当と思量されるかまたは設置することが望ましいとされる委員会である。</p> <p>1. 指名委員会</p> <p>指名委員会は、本会の会長、第1副会長、第2副会長、第3副会長の指名を準備し、それを理事会に提出するものとする。理事会は、総会の最終日もしくは最終日前の本会議に、その指名を提出し、この本会議において会長、第1副会長、第2副会長、第3副会長の選任が行われるもの</p>

とする。投票の資格ある会員、代表もしくは代理人は、議場から指名する特権を有するものとする。理事会および議場からの指名は、この細則の第6章第23条の要件を満たさなければならない。

総会の第1日目までに、この細則の第1章第10条に規定する3地域のそれぞれから3名ずつ計9名の委員からなる指名委員会が理事会によって選任されるものとする。3地域のいずれかの地域からの出席が十分でないか、または他の正当もしくは十分な理由により、3名ずつ9名の委員を任命することが不適当もしくは不可能のときは、9名になるように、会長が、委員を追加任命するものとする。

## 2. 決議・議案委員会

決議・議案委員会は、定款細則委員会の委員長または副委員長と2名の委員、さらに1名または2名の法律顧問からなり、総会開催の少なくとも48時間前に、なるべくなら少なくとも60日前に、会長が、これを設置・組織し、その委員を任命するものとする。本委員会は、定款・細則委員会の報告および適正な措置を求める勧告を検討するほか、決議および議案を審議・校訂し、付託された事項に関する決議および議案を準備し、総会の最終日もしくは最終日前の本会議において、かかる決議および議案についての勧告を行うものとする。

決議・議案委員会は、総会が開催される日よりも前の日もしくは総会が開催される日に、会長もしくは当該委員長が指定した時と場所で、少なくとも1回、会議を行わなければならない。

委員会開催の日および場所は、本会の会員、もしくはその代表、もしくは委任状所持者に対して、郵便で、またはホテルその他総会が開催される場所へ通知を掲示するか、またはその他適当なる方法で通知されるものとする。しかし、会員、その代表もしくは委任状所持者が委員会開催の実際の適知を入手できなかったとしても、そのことによって委員会の会議もしくは委員会のとった行為が無効とはならないものとする。

もし会長により決議・議案委員会の委員に任命された者が、当該委員会の会議に出席できないときは、会長は随意にその他のものを代りに任命することができる。

決議・議案委員会の会議を開催するときは、なるべく他の委員会の会議もしくは議事儀典については、これを同時並行的に行わないものとする。本会の会員には決議・議案委員会の会議に出席し、当該委員会の審議事項について意見を述べることを奨めるものとする。

会員が提案するすべての決議および議案は、決議・議案委員会の会議の当日もしくはその前に、提案者が採択を希望する形式に作った書面によって当該委員会に提出されるものとする。

決議・議案委員会は、かかるすべての決議および議案を審議し、それぞれの決議および議案について、当該委員会がその採択を勧告するか、もしくは修正して採択することを勧告するか、もしくは採択反対を勧告するか、もしくはそれについて何も勧告しないか、いずれかの報告を本会議に対して行うものとする。加えて、決議・議案委員会の報告には、委員会自身が提案もしくは創出する決議を含むものとする。

決議・議案委員会は、会議の終了後、できるだけ速やかに、その報告および勧告を準備し、事務総長は、その複写を、代表、代理人および委任状所持者が近づける便利な場所に掲示し、出来れば増刷した複写をこれらの人々に配布するものとする。

	<p>本会議において、次の場合を除き、いかなる決議もしくは議案も動議、票決もしくは採択されないものとする。</p> <p>(a) 決議・議案委員会が、修正つきもしくは修正なしで採択を勧告する決議および議案。</p> <p>(b) 決議・議案委員会の会議当日もしくはその前に提出されたが、委員会が採択を勧告しない決議および議案</p> <p>(c) 上記の (a) , (b) の決議および議案について同一事項に厳密に限定の上、これを修正する動議。</p> <p>決議・議案委員会の報告が先ず受理され、当該委員会が推薦する決議もしくは議案が票決されるものとする。しかるのち当該委員会の会議当日もしくはその前に提出されたが推薦されなかった決議および議案の採択について議場から動議を行うことができる。</p> <p>前述の規定は、休会もしくは散会の動議、閉会の動議、あらゆる委員会もしくは常任理事会に参加すること、申慰もしくは感謝の決議、または議事進行の手続きもしくは方法に関係あるその他の動議には適用されないものとする。</p> <p>決議・議案委員会の会議のあと、かつ最終本会議の散会の前に、会員の行為を必要とし、かつその行為が本細則の第40条に定める通信による投票まで延期することができない事態が生じたときは、動議、票決、もしくは採択することができる決議および議案を限定している本細則第38条の前述の規定は、最終本会議における投票において出席正会員の3分の2の票決により保留することができる。この場合、会員の行為を提案する決議もしくは議案は、決議・議案委員会に付託することなく議場から動議、票決、および採択することができる。</p> <p>3. 資格審査委員会</p> <p>資格審査委員会は、本会の総会において会員の特権を行使する代表及び理事会の理事として行動する者の資格を審査し、決定する権限と任務を有するものとする。</p> <p>総会の第1日目より前に、各会員は、細則の第7条の規定に則って、会員の特権を行使する権限を与えられた信任状を資格審査委員会に提出しなければならない。いかなる代表も、かかる通知を委員会に提出し、承認されない限りは、その特権を行使する資格を有しないものとする。</p> <p>4. 名誉会員委員会</p> <p>名誉会員委員会は、(理事会が提案する個人を含む) 港湾の管理もしくは開発の分野において、もしくは本会の発展に対して功績があり、本会の名誉会員に選任すべく委員会が思量かつ推薦する個人の名前を検討し、本会議での選任のためかかる本会議に報告するものとする。</p> <p>5. その他の委員会</p> <p>理事会は、理事会が必要もしくは適当と考え、もしくは本会議において決定されるその他の総会委員会を設置し、その権限と任務を規定する権限を有するものとする。かかる総会委員会の委員は、会長が任命するものとする。</p>
<p><b>第40条</b> <b>総会委員会の構成・報告</b></p>	<p>各総会委員会は、他に定めのない限り、任命権者が決定する6名を下回らない数の委員をもって構成され、各委員会の委員は、なるべく第1章第10条の規定する3地域が衡平に代表されるよう選任されるものとする。</p>

	各総会委員会は、指名委員会を除き、1名の委員長と委員会が決定する若干名の副委員長を選出するものとする。各総会委員会は、総会に対し勧告を含むもしくは含まない報告を行うものとする。
<b>第X章 通信会議および通信による投票に関する規則</b>	
<b>第41条 通信による 会議および 投票</b>	本会業務の執行のため、本会の会員、理事会、常任理事会、法律顧問団、協会事項委員会および技術委員会は、定例会議のみならず通信会議において、業務を執行することができる。
<b>第42条 通信会議の 招集</b>	<p>本会の会員、または理事会の通信による会議または投票は、会長、または理事会の総員の過半数によって、招集され、その日を決定されるが、その手続きは、第III章第15条および28条の規定によって、事務総長がこれを執り行い、記録されるものとする</p> <p>常任理事会の公式・定例または通信による会議とその日程は、会長、または常任理事会委員の過半数の意思によって決定されるが、その手続きは、第III章第18条および28条の規定によって、事務総長がこれを執り行い、記録するものとする。</p> <p>技術委員会、法律顧問委員会の公式・定例または通信による会議とその日程は、会長、またはかかる委員会の委員長、または委員の過半数、または、法律顧問委員会の委員の過半数の意思によって決定されるが、その手続きは、事務総長がこれを執り行い、記録するものとする。</p>
<b>第43条 通信会議の 通知</b>	<p>本会の如何なる定例・公式会合または通信による投票の招集通知は、理事会、常任理事会、または、内部（協会）事項委員会、技術委員会ならびに法律顧問団のそれであれ、事務総長が、自らが受け入れ可能な通信手段、テレグラム、ファクシミリ、電子的通信、電子メールまたはその他のデータ通信手段によって、書面をもって、かかる理事会、常任理事会、委員会の会議に関係する者に、少なくとも予定されている通信会議の日の15日以前に通知されねばならないし、かつその通知は：</p> <p>a) 通信による上記会議の招集方法を記載していること。</p> <p>b) 通信による上記会議の日程を記載していること。</p> <p>c) かかる会議において票決されるべき事項に連続番号を付した議題ならびに票決のため提案される決議もしくはその他の行動を記した文書を同封・包含していること、ならびに</p> <p>d) 本会の会員、理事会、常任理事会もしくは協会事項委員会もしくは技術委員会の委員または法律顧問が、かかる通信による会議の議題に記載された事項の一部もしくは全部に対して、その投票を登録できるように議題の各事項に符号した連続番号を付した投票用紙を同封・包含していること。</p>
<b>第44条 通信会議に おける投票</b>	<p>本会の会員、理事または常任理事会もしくは協会事項委員会もしくは技術委員会の委員または法律顧問はつぎの場合は、通信による公式会議においてある事項に関して投票を完了したものとみなす。</p> <p>a) もし、かかる者が、細則の第16条、第18条および第36条に定められたように、その投票結果を定められた期日の深夜12時前までに、事務総長が容認できる手段で通知した場合。</p>

	b) もし、かかる者が、a) 項に規定する方法により規定の時間内に、その投票結果を事務総長に通知し得なかった場合、かかる事案に関する投票は、賛成したものとみなすものとする。
<b>第45条 通信会議に おける過半数</b>	通信による会議において、理事会、常任理事会、協会事項委員会、技術委員会、法律顧問のそれであり、過半数の票をもって採択された決議をもって、その各々の権限および任務を行使することができるものとする。
<b>第46条 通信会議 および投票の通 知</b>	本会の会員、理事会、常任理事会、協会事項委員会もしくは技術委員会、または他の委員会、専門化グループおよび法律顧問団の場合であり、本会の定款および細則ならびに諸規則に十分に則って行われた通信会議に、提案され、採択されたいかなる決議もしくはその他の票決は、かかる本会の会員、理事会、常任理事会、協会事項委員会、もしくは技術委員会および法律顧問団の定例会議において採択された決議、もしくはその他の票決と同等の拘束力および効力を有するものとする。
<b>第 XI 章 解散</b>	
<b>第47条 解散の方法</b>	本会は、定款の改正と同じ手続きによつてのみ解散することができる。
<b>第48条 解散に伴う 清算</b>	解散の場合、本会の資産は、本部事務局が所在する国において会計事務を行っている者の中から、理事会が指名する個人、会社もしくは法人によつて清算されるものとする。かかる清算は、当該国の法律に従つて実施されるものとする。
<b>第49条 最終資産の 分配</b>	清算及び本会のすべての法的債務支弁後に残された本会の最終資産は、解散決定時に定められた方法によつて分配されるものとする。如何なる会員も、会員の資格を理由として、最終資産に関して、何等の権利もしくは請求権も有しないものとする。ただし、分配の方法によつて、かかる権利もしくは請求権が与えられている場合は、その限りではない。
<b>第 XII 章 細則の改正</b>	
<b>第50条 細則の改正</b>	<p>本会の細則は、第I章、第6条に記載される項目を除き、次の方法により改正することができる。</p> <p>(a) 総会において投票権を有する出席会員、代表および他の正会員の委任状を所持する者など代理出席者を含む者の過半数の票決による。ただし、かかる改正の（複数を含む）提案は、第VIII章第28条の規定により、前もつて全会員に通知された総会の議題に含まれていなければならない。</p> <p>(b) 理事会提案の改正事項については、投票権のある会員の通信による過半数の票決による、または、</p> <p>(c) 総会の本会議において提案される改正事項については、総会において投票権を有する出席会員、代表および他の正会員の委任状を所持する者などの代理出席者を含む者の3分の2の票決による。</p>
<b>第 XIII 章 特別港湾開発技術援助基金</b>	
<b>第51条</b>	(a) 本会に、特別港湾開発技術援助基金（以下、基金という。）を設置するものとする

**特別港湾開発技術援助基金**

- (b) 基金の収入は、特別会費としての正会員の寄付により確保され、人的資源開発委員会（以下、委員会という。）の必要かつ適当と認める推薦に基いてのみ、会長が支出するものとする。
- (c) 本会の正会員で「先進港」と自認するものは、それらの国内法規に抵触せず、またその他の事情に差支えがないと考えるときは、また理事会が適時、特別会費を必要とするとの決定に従って、下記の表よりそれぞれ適当として選んだ種別に従い、事務総長に特別会費を支払うものとする。

1.	1,000 米ドル	2.	750 米ドル
3.	500 米ドル	4.	250 米ドル

事務総長は、かかる特別会費の徴集が適当・妥当と決定されたときは、先進港に対して上記表に従って幾つかの申込みを希望するかを照会するものとする。

- (d) 上記 (b) 並びに (c) にも関わらず、本会のいかなる会員、さらには本会の会員でない如何なる者であっても、基金に自主的に寄付し、事務総長に対し送金することができる。
- (e) 委員会は、開発途上の会員港よりアドバイザーの派遣もしくは開発途上港の職員に対する先進港による訓練供給の要請を受けたときは、かかる計画を綿密に調査し、もし研修費、滞在費その他の費用を支弁する経済援助の財源がその他にないときは、委員長から事務総長に対して、本章の規定に従い、必要資金を用立てるよう要請するものとする。
- (f) 事務総長は、各総会の本会議および常任理事会に対し、本細則に従って基金の収入、支出および残額を報告するものとする。
- (g) 事務総長は、基金が使い果たされる前に、理事会に対し特別会費の募集の呼びかけを検討するよう勧告するものとする。
- (h) 基金は、また港湾業務に携わる個人の訓練の一助となる書物もしくはその他の刊行物の発行および配布のために使用することができる。

以上ですが、これの I 部の英文を掲載します。

# **The Constitution and By-Laws**

**The International Association of  
Ports and Harbors  
2003**

## **THE CONSTITUTION OF THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS AND HARBORS**

### **Article I – Name**

The name of this organization shall be THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORTS AND HARBORS.

### **Article II – Objects**

The objects of this Association are:

- (a) To develop and foster good relations and collaboration among all ports and harbors of the world.
- (b) To promote and increase the efficiency of ports and harbors by exchanging information relative to new techniques or technologies on port development, organization, administration and management.
- (c) To facilitate the formulation of common positions, policies or plans on questions of common interest and to present such positions at regional and international discussions.
- (d) To initiate measures designed to protect the legitimate interests and rights of Association members within intergovernmental and other international organizations in order to improve conditions and efficiency in ports on a worldwide basis.
- (e) To promote favorable publicity by publication through journals, magazines or other media of all port affairs and the development and encouragement of waterborne transportation.
- (f) To foster by continued action the progress of ports and harbors, in the interest of waterborne transportation and marine-oriented industrial development in general, in cooperation with shipowners/shipping lines, all modes of land transportation and any other bodies concerned with waterborne transportation, thereby promoting peace in the world and the welfare of mankind.

### **Article III – Undertakings**

This Association shall carry out the following undertakings in order to accomplish the objects specified in Article II:

- (a) The dissemination to ports and harbors, and governmental agencies and private operators thereof, of the accomplishments of this Association as expressed in resolutions, bills, reports of committee, and the published proceedings thereof;
- (b) The establishment and strengthening of relations with public and private international organizations, associations and agencies on matters of mutual international interest and with the purpose of maintaining more effective communication with these bodies regarding the views of this Association;
- (c) The establishment of a center(s) for the collection, tabulation and distribution of information concerning ports and harbors from throughout the world for the benefit of members of this Association and other interested persons;
- (d) The establishment of committees from among the membership of this Association relating to the organization, administration, development, operation, utilization, management and promotion of ports, harbors and other waterfront facilities;
- (e) The holding of conferences of the International Association of Ports and Harbors as provided in the By-Laws;
- (f) The publication of the minutes of Conferences, official Association journal or other publication and other special publications concerning ports and harbors, as may be authorized by this Association;
- (g) The assumption of other undertakings necessary to achieve and realize the objects of this Association.

In carrying out said undertakings, this Association shall not endeavor to secure the adoption, revocation or modification of the laws or governmental rules or regulations of any nation, state, territory or political subdivision by direct communication with legislators or governmental officials or by requesting others to communicate directly with legislators or governmental officials; but this shall not be construed to prevent this Association from studying laws, rules and regulations affecting commerce or from making public its views and conclusions as to the desirability of the adoption, revocation or modification thereof.

#### **Article IV - Membership and Classification of Members**

(a) The membership of this Association shall, subject to the provisions of the By-Laws, consist of all public and private corporations, individuals, boards, commissions, organizations, associations, and other bodies (whether governmental, public or private, and whether incorporated or unincorporated) interested in supporting and promoting the objects of this Association.

(b) The members of this Association may be divided into one or more classes, and the qualifications for membership in each class, the method of acceptance thereto, the rights, privileges, and duties of the members of each class, shall be as provided for in the By-Laws.

#### **Article V – Officers**

(a) The officers of this Association shall consist of a President, one Vice-President from each region as defined in the By-Laws, the Immediate Past President, the Conference Vice- President(s) and the Secretary General and such other officers as may be provided by the By-Laws.

(b) The Secretary General shall generally exercise such duties as usually pertain to the Offices of the Secretary and Treasurer of legislative and administrative organizations and will be responsible for the Head Office staff.

(c) The qualifications, method of selection or appointment, terms and powers and duties of the officers of this Association shall be as provided in the By-Laws.

#### **Article VI - Board of Directors**

(a) This Association shall have a Board of Directors, which shall be the policy-making Body of the Association, as well as being responsible for general supervision over all Association proceedings and have a general oversight of the Executive Committee.

(b) The qualifications, method of election or appointment, terms, powers and duties, and manner and time of holding meetings of the Board of Directors shall be as provided in the By-Laws.

#### **Article VII - Executive Committee**

(a) This Association shall have an Executive Committee, which shall be the chief executive body of the Association, and generally responsible for supervision and direction of activities.

(b) The qualifications, method of election or appointment, terms, powers and duties, and manner and time of holding meetings of the Executive Committee shall be as provided in the By-Laws.

#### **Article VIII - Conferences**

A Conference shall constitute the supreme policy making body of the Association.

Conferences of this Association shall be held at such intervals and at such times and places as may be provided by the By-Laws; provided that in case of emergency the Board of Directors may cancel, postpone or change the date or place of holding a Conference by a majority vote thereof.

The purpose of holding a Conference is to develop and foster good relations and collaboration among the members of this Association and allow them to exchange information related to new techniques or

これらの英文が変更になると思われるが、大変な作業であろう。事務局は、英文のを理解し特に法律用語は、read between the lines が大変とだと思ふ。

聞いた話であるが、他国籍の会社と契約すると、日本人では慣れない思考があり、戸惑うことが多いと聞くが、成瀬事務局長の御苦勞がわかるような気がする。

参考として、現在の IAPH の目標は

#### **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。

## 国際港湾協会の最近の活動

### この一年を振り返って

国際港湾協会 事務総長 成瀬進

この1年間の IAPH の活動を振り返ってみたいと思います。

IAPH 関連イベントとして4月にシドニーで中間年総会が開催された。また、事務総長が OECD International Transportation Forum の招きによりドイツ国ライプチヒで開催された船舶の大型化と港湾に与える影響に関する Workshop に参加した。また7月には当財団が開催する IAPH 日本セミナーが、IAPH 会長 Gilfillan 氏を招待して開催された。

さらに、9月にはバルセロナにおいて IAPH の組織変更のための少人数会合が開催された。この会議ではシドニー中間年総会で決議された改革の具体的な内容が議論され、中間的な結論が得られた。また、11月にケニア国モンバサで PAPC (アフリカ港湾総会) に合わせて IAPH のアフリカ・ヨーロッパ地域会議が開催された。

これらに加え、この報告ではここ2年間 IAPH の最重要課題となっている組織規約の全面改正について、現時点での進捗状況を報告する。

#### 1. IAPH シドニー中間年総会

##### ① 中間年総会

4月上旬に開催されたシドニー中間年総会には35カ国から約200名の参加者があり、中間年総会としてはこれまでの最大規模となった。

パナマ運河庁からは、運河の拡張工事が2015年末までに終了する見通しであることが報告されたほか、イタリアで座礁した客船コスタコンコルディアの引き上げに係る計画や工事の概要が紹介され、参加者の大きな関心を集めた。さらに、コンテナ船の大型化の見通しやコンテナターミナルの自動化など技術的な話題が提供された。

なお、会議後パナマ側から運河拡張工事完成後の2016年に中間年総会を誘致したいとの申し出があり、現在この方向で中間年総会開催の調整中である。

##### ② 理事会

IAPH 理事会が開催され、2013年の決算や主な人事案件などについて了解を得た。

また、IAPH の組織改革に関しては、理事会の決議文の形で、内部規則改正に関する正式な意思決定を行った。要点は以下の通りである。

- ・ 理事会は、「理事会と常任理事会を統合して、カウンスル(Council)を設立して意思決定の簡素化を図る」ことを承認する。
- ・ 理事会は、「会長が具体的な IAPH 規則の改正のため小グループを設立し原案を草稿する」ことを承認する。(その後これを受けて、9月にバルセロナで小委員会を開催。)
- ・ 理事会は、「上記で得られた原案を2015年6月開催のハンブルグ総会に諮り了解を求める」方針を確認する。
- ・ 理事会は、「規則改正に当たり、オフィサーの選任方法及びそれぞれの任期等(現行の2年任期、副会長のローテーション制等)について再検討する」ことを承認する。

## 2. OECD Transportation Forum Workshop

標記の会議がフランスの運輸大臣の司会で開催された。

IAPHからは、以下について課題を提起した。

- ・ 大型船受け入れに関わる港湾インフラ整備の必要性
- ・ 大型船の受け入れと港湾荷役効率向上の必要性
- ・ 大型船寄港による小頻度寄港と大量貨物発生が港湾荷役労働に与える影響への配慮
- ・ 大型船の事故対策計画立案の必要性

関係者として参加した加盟国の大臣及び副大臣、港湾管理者及び船会社等から様々な意見が提起され議論された。

## 3. IAPH 日本セミナー

当財団が主催する IAPH 日本セミナーが 7 月 24 日に東京で開催された。セミナーには我が国港湾管理者等から 100 名近い参加があった。

シドニー港からは IAPH 会長 Gilfillan 氏が出席し、我が国とオーストラリアの FTA 締結とこの条約が両国港湾へ与える影響及び IAPH の組織改革に関する講演が行われた。事務総長の現況報告のほか、京都大学古市教授が、最近話題となっている北極海航路と我が国の港湾の可能性について講演を行った。

## 4. 組織改革少人数会合

シドニー中間年総会で決議された IAPH 改革について、会長に指名された約 10 名のコアメンバーがバルセロナに集まり具体的な内容を議論した。議論の結果、結論を得たものは以下の通りである。

- ・ 最高意思決定機関として「カウンスル」を設立する。メンバーは約 23 名で会長、副会長、事務総長、及び技術委員会委員長等とする。会長の選出、カウンスル組織の改編、IAPH 組織規則の改正等の会員総会事項を除いて、予算、決算の承認及び人事案件など、IAPH の日常的運営のほぼすべての事項はカウンスルで決定できるものとする。
- ・ IAPH の全会員からなる「会員総会」(AGM: Annual General Meeting) は、毎年開催する。
- ・ 会長は、現職会長及び副会長から、IAPH の正会員の選挙により選出する。任期は一期 2 年であるが再任を妨げない規定を盛り込む。
- ・ 副会長は各地域の IAPH 正会員の選挙により選出する。現行と異なり、副会長の序列はなく、すべての副会長が地域を代表して同等の権限を有する。
- ・ 現在の 3 地域（「アジア・オセアニア」、「アフリカ・ヨーロッパ」、「南北アメリカ」）をさらに細分化し、6 地域に区分する（従って、副会長は 6 名選出される）。
- ・ 2 年に一度の「世界港湾総会」とこれを開催しない中間年の港湾総会を開催するシステムは変更しないが、開催地の地域輪番制は廃止する。

## 5. アフリカ・ヨーロッパ地域会議

2 年に一度開催されるアフリカ港湾総会 (PAPC) に合わせて、モンバサで IAPH 地域会議

を開催した。今年の PAPC には、西アフリカでのエボラ熱問題にもかかわらず、約 200 名のアフリカ港湾組織の幹部が出席した。

IAPH 地域会議では、IAPH の組織改革の途中経過や今後予定される副会長選挙、及び今後のアフリカの港湾のあり方等について熱心な議論が行われた。

## 6. IAPH Awards

総会に向け 5 つの Award (秋山賞、ハンブルグオープン、環境、IT、港湾コミュニケーション) について、既に応募が締め切られ現在担当技術委員会で審査中である。残念ながら、日本の会員からの応募はなかった。

## 7. 組織規約改正の進捗状況

- ・ IAPH がシドニーで雇用した法律コンサルタントによる新規約の第一次案は 1 月末に完成し、会長推薦によるコアメンバーで検討の結果、幾つかの論点が明らかになった。
- ・ 以下については合意が得られている。現在「Constitution」と「By-Laws」の 2 本立てになっているものを「Constitution」のみの構成とする、条文を可能な限り簡素化しわかりやすくする、少人数の Council を創設しほとんどの意思決定を委ねる、総会時に開催する各種の特別委員会をできる限り廃止する等について。一方、未だ合意に至っていない点も多い。
- ・ 今後の論点としては、6 つの地域割の仕方 (例えば、中南米は正会員が 7 団体しかおらず独立した地域としては扱えない等々)、事務総長の CEO としての権限範囲、会員権利の範囲 (特に名誉会員)、会議での委任状の妥当性と定足数のあり方、総会と中間年総会の呼称問題、及びさらに細部の規約解釈問題等多岐にわたる。
- ・ このため、4 月 7, 8 日に東京で主に法律関係者の会議を開催する予定であるが、この会議には会長、副会長が出席しないため、最終案の決定には至らない見通しである。
- ・ 一方、ハンブルグ総会まで 2 カ月程度の猶予しかなく、事前に会員への周知も必要なことから、一部幹部からは拙速は避けハンブルグ総会以降の改正もやむを得ないとの判断も出ている。
- ・ この場合、現 Constitution では、Constitution は 2 年に一度の総会時の全員会議でしか改正できないこととなっており (副会長選挙等その他は、通信投票等が認められているが)、現行のままでは 2017 年までのバリ総会まで持ち越しとなる。
- ・ このため、ハンブルグ総会で規約の全面改正の提案を断念する場合は、この改正を速やかに行う手段として現 Constitution の部分的改正を行い (通信決議を認める条項を追加し)、今年末などできるだけ早い時期の新規約への全面改正を目指すこととなる。

## 8. IAPH 行事カレンダー (主要なもの)

2015 年 6 月 1-5 日 IAPH 世界港湾総会、ハンブルグ、ドイツ

2016 年 5 月 17-20 日 IAPH 中間年港湾総会 パナマ国

2017 年 5 月 IAPH 世界港湾総会、デンパサール (バリ島)、インドネシア



シンガポールのスリング（お酒）のように LNG が広がっている  
Singapore sLiNG



抄訳者 石松氏

シンガポール LNG 社の CEO である John Ng は、どのようにして国を代表する都市としてエネルギー供給を確保できるのか、またいかにして国を代表する都市として LNG のハブ基地になれるのかという展望について意見を述べている。

シンガポール LNG ターミナルの発達は、世界中からの天然ガスの輸入を可

能としている。ターミナルは、輸出入に対応した独自の設計であり、世界で最大級のLNG運搬船に対応することが可能であり、マレーシアやインドネシアなどの周辺諸国へのLNG船による再輸出する役割も果たすことができる。

シンガポールLNGターミナルは2つの保管タンクとガスへの気化装置を備えた年間取扱容量3.5Mトンの施設が2013年5月に稼働した。3つ目のタンクと新たな気化機能を備えた施設の建設は完了し稼働している。それにより年間6Mトンのターミナル取扱量となっている。これは近い将来に新しい輸入業者を獲得するにあたって十分な取扱量であろう。

3つ目のタンクの完成前でさえ、ターミナルの送り出しや貯蔵能力を更に拡大する計画は進行中であった。その増設計画の内容は年間6Mトンから9Mトンへターミナル取扱量を増加させるため施設を追加することと、4つ目のタンクを建設することである。

SamsungC&T社はターミナル開発の3フェーズを使命とされていることに加え、4つ目のタンク建設を担っている。それにより2018年までには年間取扱量が11Mトンまで増加するだろう。

ターミナルの拡張計画は260,000m<sup>3</sup>の容量をほこる4番目のLNG貯蔵タンクや、そのタンクが世界で最大であること、そして世界で最も大きいLNG船のQ-Maxから満載貨物を荷役することができることが特色であろう。

将来の需要やビジネスチャンスによって、ターミナルの基盤的となるデザインは更に拡大している年間12mトンへの処理能力や1.5Mm<sup>3</sup>へのトータル貯蔵能力の可能性を許容しており、そうなるべきである。

アジアのガスハブとしてのシンガポールの発展を裏付けるものとして、さまざまな外的・内的要因がある。

外的要因として、例えば、増加傾向は世界中でLNGの供給と需要があると考えられており、供給は主に西側で、需要は主にアジアである。今日、世界的なLNG需要の約74%はアジアであり、今後の成長が期待される。

このLNGに対するアジアでの需要の伸びによりシンガポールが発展する可能性がある。LNGの需要が地域で大きくなればなるほど、私たちのようなターミナルの必要性が増し、LNGの貯蔵やバルク貨物や再輸出を促進させることが可能となる。

内的要因として、シンガポールは主な貿易ルートの中継地点として地理的に非常により場所であり、それに加え、既に世界的な貿易港、商業都市、多くの石油貿易を行う都市となっている。私たちはまたLNGターミナルを持っていることで、将来的に建設することは輸出入に対する効率的な荷役や保管、再荷役を可能とする。

利用者数や市場での取引数の増加は金銭の動きを活発にし、市場の成長を促すだろう。私たちは金銭の流動性を受け入れるべきである、なぜならばそれは価格の安定と供給の安全性を助ける。

しかしながら、アジアのガスハブになるためにシンガポールが取るべき確実な期間を答えることは難しいだろう。それゆえに多くの可能性があり、シンガ

ポールの発展を早めるかもしれないし、遅れさせるかもしれない。

私としては、政府はシンガポールのすべての戦略と経済利益について考える必要があるだろうし、それにより LNG セクター成長戦略がうまくいくだろう。そのことによって政府は直に市場をオープンにすることを決断するかもしれないし、スローペースで成長することを選択するかもしれない。

さまざまな地球規模の関心事は、アメリカのシェールガス革命、LNG 輸出国における政治動向、フラッキングに対する環境面からの反対のような役割を果たすかもしれない。

シンガポールは LNG 産業へ進出したばかりであり、経験や実践に関しては初期段階である。それゆえに、LNG セクターの成長を促すために正しい能力を身につけることに力を注ぐ必要があるだろう。

(抄訳者 九州地方整備局 長崎港湾・空港整備事務所 石松和孝)

(校閲者 国際港湾協会日本会議 事務局 高見 之孝)

# Common ground for EU security



*P&H* visited Port of Lisbon in June to learn more about the EU SUPPORT project and an AUV specifically designed for port surveillance

EUの保安のための共通の認識  
Common ground for EU security



抄訳者 田辺氏

P&HはEUSUPPORTプロジェクトと港の監視のために特別に設計されたAUVについてもっと学ぶため6月にリスボンの港を訪問した。

4年間の港の安全性向上として知られるEUのセキュリティープロジェクト(SUPPORT)は今年6月に終了した。このプロジェクトにはヨーロッパの委員会FP7安全研究プログラムからも1部出資されていた。このプロジェクトはヨーロッパの港湾は安全管理や訓練の共通モデルが欠如していると一部の人が感じ、

誰もが ISPS コードをわずかに違ったものと解釈していることから開始されたものである。

このプロジェクトに取り組むために、21 の利害関係者から成るプロジェクトグループが、最良の実施例に基づき、1 組の安全管理モデルを構築した。このモデルは個々の港の必要性に応じてカスタマイズされ得るものである。これは 3 つの研究領域から構成されているものである。アクセス管理、港の安全管理システム (PSMS) と水域管理である。実際、EU の規制や公開された基準に焦点を当てた一連の訓練プログラムがこの中に含まれている。陸側の要素には改善されたアクセス管理、モニタリング、探査及び監視体制の開発が含まれている。一般的な狙いは、EU における安全性向上のための手助けをすることである。

イギリスの海洋コンサルタンツグループである BMT グループは、6 月にリスボンの港で開催されたイベントのスポンサーを務めており、そのイベントには P & H も招待されていたのだが、その中でプロジェクトの一環として、特に港のことを念頭に置いて（囲み参照）、新たな自律水中機の進水を展示した。BMT は SUPPORT プロジェクトにおいて、プロジェクトコーディネーターでありかつパートナーである。

リスボンの港は、このプロジェクトのもう一つのパートナーであるが、その機器から直接利益を得ることができる。リスボン港の安全及び保安部長であるマリオ・オリベイラ (Mario Oliveira) 部長は、そのイベントで、テージュ (Tejo) 川の南北両岸に沿って港を形成しているターミナルの地理的な広がりがあるので、その地域の至る所で安全がモニターされていることを確かにするという課題があると P & H に語った。

その理由は、リスボンが SUPPORT の PSMS モデルの開発に興味を示しているからである。そのモデルにはリスクと脆弱性の評価と管理対策に関するガイドラインが述べられている。その対策とは、全職員のスクリーニングとスタッフのバックグラウンドのチェック、囲いをする、侵入警告、CCTV システム、改良された安全訓練、認識プログラム、管理訓練である。

オリベッテイ氏が強調した他の側面は、アクセス管理を含むランドサイドの保安である。アクセス管理には、アクセス監視、モニター、発見と監視体制があり、積荷の取扱いと検査に関する SUPPORT の働きである。オリベイラ氏は、我々は全ターミナル施設においてトラックのカードアクセスを導入しようとしており、そうなることを期待していると語った。

このプロジェクトは公式には結論を得てはいるが、BMT グループの上席研究員であるルーク・スペラー（ Luke Speller）氏は、その要素は開発を続けねばならないと P&H に述べた。例えば、PSMS の様々な側面が改良され、商業的な利用のため準備されつつあると彼は言った。

PSMS は港において、利用の実用性及び利用可能性のため、最も多くの関心が持たれているプロジェクトの 2 つの要素の 1 つであるとスペラー氏は言った。もう一方の領域は水域脅威の発見のための AUV に関する研究である。AUV は新たに現れる脅威に対処したり、それが無ければ高くつく仕事を行う能力に関心が払われてきたと彼は言った。

このプロジェクトはヨーロッパの港のことを念頭に置いて開発されてきた。それ故にシステムに関する情報の幾つかは EU 特有の規制やガイドラインに関係している。そのシステムに関する情報の多くは世界的に通用するものであるが、PSMS のような領域のものは海外の港で有効なものとなるように拡張される必要があるとスペラー氏は述べた。

①更なる情報：

[www.support-project.eu.mypsms.com/default.aspx?articleID=3297](http://www.support-project.eu.mypsms.com/default.aspx?articleID=3297)

## 水中での保安

港のために特別に設計された自律型水中機（AUV）は 6 月にリスボンの港で記者発表された。それは水域安全研究の一部であり、SUPPORT プロジェクトの 3 つの要素の一つである。そのプロジェクトは 6 月に終了している。

現在のプロジェクトコーディネーターである BMT は、リスボン港湾局と一緒に、更なる AUV 研究に興味を持っている団体を探しているところである。一旦財政支援が確約されると、製品を市場に持ち込むのに 4 年はかかるであろうと、BMT の研究員ダニエル・ロイソーン（Daniel Roythorne）氏は P&H に語った。

AUV はブリストル・ロボティクス（Bristol Robotics）研究所とソーナー・シム（SonarSim）の協力のもと、BMT グループによって開発されており、最初からとりわけ港を対象として設計されている。AUV は 24 時間の監視及び探査が可能で、情報処理機能を持ったアルゴリズムを利用して脅威となるものをモニターしチェックする。

開発が進められると、現在利用されている他の AUV に取って代わって、より

安価な AUV を提供する。それは長さが 1.8m で前と後ろに 2 つのスラスターがあり、小さな回転サークルで簡単に操作できるものであると P&H は言われた。ファイバーガラスの船体で、100m の深さの圧力まで耐えられるが、港においては 18m 以浅での利用が想定されている。

より広範囲の監視ができるように、異なったセンサーが AUV に搭載することが出来る。これは、安全性に対する制限が設けられているというわけではなく、むしろ水路や環境調査にも用いることができるという意味であると P&H は記者会見で学んだ。BMT の上級プロジェクトマネジャーのジェニー・レインバード (Jenny Rainbird) 氏は P&H に対して、人が行くべきではない場所、例えば、汚染された場所や爆弾のような安全性を脅かす疑いがある場所のような所を対象とするのが理想的であると言った。

AUV の開発は SUPPORTS 水域安全研究の一部となり、それはまた CCTV やオーディオセンシングをも含むものである。

(抄訳者 近畿地方整備局 舞鶴港湾事務所 田辺 祐基)

(校閲 前日本会議事務局長 笹嶋 博)

# Keep on trucking

Innovative software designed to co-ordinate truck loading and unloading in real time is due to be trialled by three ports in Greece, potentially leading to time and cost benefits and reduced congestion, reports **Stephen Cousins**



抄訳者 藤井氏

Keep on trucking  
トラック輸送改善への取り組み

トラックへの貨物の積み卸しをリアルタイムで調整する革新的なソフトウェアがギリシャの3港で試行される予定であり、それにより時間と費用の低減、渋滞の緩和につながる可能性がある。Stephen Cousins が報告する。

港やコンテナターミナルでのトラックの渋滞は、深刻な世界的問題である。益々大型化するコンテナ船の寄港、船が着く時刻や荷下ろしにかかる時間の予測が難しいこと、そして利用可能なシャーシ不足などの心配がこの問題をより悪化させている。

ロサンゼルス港、ロングビーチ港、ニューヨークニュージャージー港、ノーフォーク港等のアメリカ合衆国の主要港湾では、混雑が大きな問題となっており、ゲートに並ぶ車の列が1マイルほどになることが珍しくなく、しばしば船

積みの遅延を起こし、顧客を失望させる結果となっている。

ギリシャのパトラ港、アレキサンドルポリ港、ピレウス港のような小さい規模の港でも、同様の問題が起こっており、これらの港ではそれぞれが革新的な e-トランスポートソリューションである EcoTAURuS の導入を決めた。

欧州の研究開発計画である EcoHubs の一環として、運送物流企業である Inlecom Solutions によって開発されたこのソフトウェアは、ターミナルや一貫輸送のオペレータ、トラック運送会社、トラック運転手、運行管理者が利用することを意図したものである。これは、複合輸送ターミナルにおいてトラックが貨物の積み卸しすることをリアルタイムで調整・最適化することによって、輸送作業を効率化することを目的としている。

EcoTAURuS は、港湾ターミナルグループを取り巻く様々な関係者によって運営されるトラック予約システムを統一し、複合ターミナルオペレーティングシステム (TOS) やトラック運転手のモバイルインターフェイスを含む情報源から個別トラック情報データを一元管理するものである。このシステムは、低コストでクラウドを用いた Ecohubs Ecosystem 上で運用されており、インターネットブラウザ（閲覧ソフト）やスマートフォンからシステムへアクセスし利用できる。

パトラ港公社 (PPA) は、南東欧州回廊の複合一貫輸送チェーンにおいて重要な役割を果たしており、ブルガリア、トルコ、地中海の東側沿岸国からのトラック輸送を行っている。

PPA は、既存のターミナルと港の南部で建設中である完成が間近に迫った新港計画の効率や環境への優しさを高めるために EcoTAURuS を導入することにした。

同港の広報担当は本誌に、「運営のコストを大きく下げること、より大きな収益面を改善することを期待している。当面、PPA は例えばトラックやトレーラーの駐車などといった港湾敷地の利用によって得ていた収入源を失った。しかし、ISPS（保安）のモニタリングや自動化事業ルールを支援することを含め、港湾内の効果的な監視によって大きな利益が得られるだろう」と語った。

トラック運送会社の視点からも、コストの縮減はあるはずである。コストの縮減は資産利用を増やすことによって可能である。港の広報担当は港を通過するトラックの動きはいつも同じではなく、夏の高需要が重大な交通渋滞を引き起こすと指摘する。

港湾公社は本誌に、「現在は運用の準備しているところである。我々のチームは EcoTAURuS の実施チームと協働しており、PPA の現在の仕事の流れと関係者の要求に基づいて追加的な機能を明確にすることに取り組んでいる。」と語った。

環境への効果についても楽観的であり、「我々の試算によれば、直接効果として、入港待ちの間港の外をぐるぐる回っているトラックの排出する CO<sub>2</sub> を考慮に

入れなくても、トラックのアイドリングだけで年間4トンのCO<sub>2</sub>排出がある。」と述べた。

一方、東部にありトルコとの国境に近い、より小規模なアレクサンドロポリス港（PoA）は、貨物輸送におけるボトルネックを避けるためにこのシステムの導入を決定した。港の技術アドバイザーである Panagiotis Pogkas は、「PoA のような小さな港は能力を最大限活用する必要がある。我々は、船が着いた時に積み替え作業がより効率的になるようにするために、サプライチェーン下流側の動きを同期させる必要がある。海側でも陸側でもスペースが限られており、高度な取扱能力の計画、迅速な船の荷役、荷下ろしと荷積みの調整、輸送モード間の調整の向上が求められている。」と述べた。

ピレウス港湾公社がこのシステムを採用の決定をした背景には、環境に関する懸念と取扱能力改善に対する努力があると広報担当は説明し、「我々は保安の向上や環境パフォーマンスの点で課題に直面している。我々はトラックと貨物のために、進んだ情報を活用した新しいアクセスコントロールシステムと共に EcoTAURuS を試したいと思っている。特に EcoTAURuS は、我々が港周辺のトラック交通の混雑を緩和すること、トラックをより有効に活用すること、混雑による排気ガスを減らすこと、市民に与える不快感を低減することを支援してくれるだろう。」と語った。

包括的な EcoHubs プロジェクトには、ヨーロッパで14の協力者がいる。EcoTRAuS は、事業や技術の革新を含む、一連の補完的業務の一つであり、EcoHubs Ecosystem 上で提供されることになっている。

## EcoTAURuS の機能

このソフトウェアは以下の統合した機能を備えている。

- 個別指令管理：多様な情報源から個別トラックへの指令情報を検索、送信、公開する
- 多数のターミナルや他のシステムの統合、ID（識別情報）、スロットの空き状況、TOS（ターミナルオペレーティングシステム）で作られる事象などの収集の許可
- 移動指令管理：多くの情報源から得た移動指令情報の検索の更新、送信と公開の許可
- トラック運転手のモバイルインターフェイス：移動情報を多様な情報源から受け付けること、個別トラック情報を報告すること、通知を受け取ることを可能にし、GPS データを送信する
- 個別トラック情報の更新、交通状況やターミナルの状況の通知サービス

個体

(抄訳者 四国地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 藤井 大地)

(校閲者 日建工学株式会社 大内 久夫)



Transforming Bujumbura Port  
変貌するブジュンブラ港



抄訳者 菅原氏

内陸の国ブルンジは、ブジュンブラ港の段階的な開発に向けたマスタープランを発表した。(Shem Oirere が報告)

このプランは、JICA の援助及び民間投資で、内陸のブジュンブラ港を東アフリカ最大の貨物専用港にする計画である。今後 16 年にわたり、短期的投資、長期的投資の両方を行うものであると Ruhibi 氏(運輸・公共事業大臣の運輸管理アドバイザー)は言った。同氏は、8月27日に開催された第5回アフリカ中・東地区道路・鉄道インフラサミットにおいて、「短期的投資には、1. 2 km のブエンジ雨水運河のつけ替え、コンテナターミナルの建設、船舶修理施設の建

設、現状の貨物バースの改修、スプレッダー、荷捌き地を備えたコンテナの積み降ろしを行うクレーンの設置を行う。加えて、必要な時にばら荷を扱うための数種類のバケットを備えた旋回クレーンをできるだけ早い機会に混載バース上に設置することも計画している。」と発言した。

インフラサミットの参加者に対して彼は、「ダルエスサラームからのコンテナ貨物は増加している。このコンテナ貨物は、タンザニア鉄道株式会社のブロックトレインサービス<sup>(注1)</sup>によってキゴマ港 (Kigoma Port) まで輸送された後、タンガニーカ湖をフェリーでブジュンブラ港や隣国ザンビアのムプルング港まで輸送される。タンガニーカ湖は、ザンビア、ウガンダ、ブルンジ、ルワンダ、コンゴ民主共和国に面しており、二つの港以外にもっと小さな港がいくつかある。」と話をした。

また、「コンテナ取扱量の急増により、ブジュンブラ港において最新のコンテナ取扱機器や取扱スペースが必要となった。ブジュンブラ港は、内陸国であるルワンダ、コンゴ共和国、コンゴ民主共和国、ウガンダ、ザンビアのために、タンガニーカ湖の南部や北部へ貨物を運ぶのに最も理想的な港の1つである。」と述べた。

ブジュンブラ港の開発計画の目的は、港湾施設を改修すること、新規の港湾施設を建設すること、港内で船を修繕する機能を持たせることで、それによって貨物取扱能力を拡大し、輸送コスト低減を図りつつ航行の安全性も高めることである。

「ブジュンブラ港の年間総取扱量は2015年に151,600トン、2020年に296,100トン、2025年に300,900トン、2030年に397,900トンに達すると見込まれている。現在はザンビアのムプルング港一港からだけで年間110,000トンの輸入貨物を取り扱っている。二つの港の間での貨物輸送のボトルネックは、ムプルング港での船への積載能力の制限によるものである。この港はバース延長が20mしかなく、船への荷揚げ、船からの荷下ろしのためのクローラクレーンが1基しかない。ムプルング港の混載貨物取扱の最大能力は、年間195,000トンであり、例えばバースが60mに延長されるとしても、その時にはバルク貨物の需要はこの取扱能力を超えてしまっているであろう。また効率性を高めるために、今後6年間貨物のコンテナ化を進めていくことも計画している。」と Ruhlbi 氏は話した。

現在、ブジュンブラ港の取扱貨物の90%が輸入貨物であり、その40%がトラックで運ばれている。ブジュンブラ港には3つの岸壁(一般貨物用、コンテナ用、石油用)がある。バース延長400mの一般貨物岸壁には4基の5トン軌道式ジブクレーン、5つの2,000m<sup>2</sup>倉庫、一般貨物用岸壁の対岸には、100mのコンテナ岸壁には固定式の50トン旋回式クレーンがある。

しかし、既存のクレーンはスピードが遅く、コンテナ用スプレッダーも無いことから、効率的ではないと Ruhibi 氏は言う。

ブジュンブラ港で受け入れるキゴマ港からの貨物の大半は国際コンテナ貨物で、この取扱にはどちらの港にも外洋航行用のコンテナを取り扱う施設と機器を備えている必要がある。

ブジュンブラ港の営業許可取得者 (concessionaire) である Brundi Global Port Service Company Brundi (Global Group of Companies (56%)、Secombi SA (28%)、Government of Brundi (9%)、Afro Lines SU (7%) のコンソーシアム) は、「現在の施設では早ければ来年にも想定される貨物の増加に対処できなくなる。現在、一般貨物バースには4基のクレーンがあるが、短いブームを持った、操縦席が低く荷下ろしが容易な新しいクレーンへ順次取替えるべきであると述べている。

新しいクレーンは、港湾運営全体のためにできれば多目的クレーンとすべきである。1959年に購入した重量貨物・コンテナ用のクレーンは現在使用不可能で、早急に新規のものと代える必要がある。

JICA もまた、ブルンジ、コンゴ、ウガンダの経済成長予測によって、ブジュンブラ港の既存の貨物やコンテナ用の機器に過大な圧力がかかり得ることや、より高い取扱能力を持った最新の荷役設備が必要であるとの意見を表明した。また、ブルンジは近年経済成長が3～5%の間で堅調に推移し、日用雑貨、建設資材等の輸入量が今後も増加する見込みであることを7月のプロジェクト概要で発表した。

特に、ザンビアのムプルング港からのアフリカ南部の輸入貨物は2006年に57,000トンだったものが、2010年には110,000トンにまで増加した。ニッケル資源の開発により輸出量の増大も想定されており、経済成長を一層確実なものとするために、輸送のための効率的な手段が求められている。

JICA は、「ムプルング港と、ダルエスサラームーキゴマ間のタンザニア中央鉄道の計画的改良等により、ブジュンブラ港の貨物は2012年に241%増加すると予測している。またこれらのプロジェクトによって得られる効率化により、ダルエスサラーム港からのコンテナ輸送コストは約18%減少すると想定されている。ブジュンブラ港を改良するプロジェクトは、物資輸送を効率化し、ブルンジや周辺国の経済発展に繋がると想定されている。」と述べた。

Ruhibi 氏は8月27日にダルエスサラームで講演し「7月にJICAが資金援助を供与して以降、ブジュンブラ港の最優先すべき事業は、ブエンジ雨水運河のつけ替えである。この事業を実施することで、ブジュンブラ港はメンテナンスコストを抑えられるので、経済的な運営が可能になる。また、事業を実施しな

いと、コンテナターミナルの岸壁前面は浅くなり、船の修繕施設の船台は堆積物で埋まってしまう。」と述べた。

そして、「毎秒約 11.55 m<sup>3</sup>の雨水が、堆積物や土砂、碎石などを含んで流れ込むので、港湾の水域の水深を確保するための維持浚渫が繰り返し必要になる。」と付け加えた。

一般貨物用バースの修復はまだ決まっていないが、この工事には、最も大きい船(満載喫水 3.6m)を満載入港させるために 3.83m の水深とするための約 7,000m<sup>3</sup>の維持浚渫が必要となる。この数値は、0.6m のクリアランスと将来の堆積量 0.5m 分が含まれている。

Ruhibi 氏は、「岸壁前面の浚渫は、計画水深 3.83m より 1m 程度浅くなった時、必要となる。」と説明した。

満載時に最大喫水が 3.6m の MV Teza という船は、適切な余裕水深で入港出来ない。Batralak SA が所有する船長 60m のこの船は、タンガニーカ湖で最大の船舶で積載量が 40 TEU ある。

また、ブジュンブラ港のマスタープランは、船の検査や修繕のための設備の建設も盛り込んでいる。

(抄訳者 中国地方整備局 港湾空港部港湾計画課 菅原 法城)

(校閲者 日建工学株式会社 大内 久夫)

#### 注 1 : ブロックトレインサービス

コンテナ専用貨車から成る一編成の列車で、ルートが予め確定されており、ルート途上の列車編成替えを無くし、納期の短縮を実現し、定時性を高めたサービスを提供するもの。ブロックトレインは元々韓国などの荷主が自社のロシア国内製造拠点向けにプロジェクト単位で数量をコミットすることによって編成していた専用貨物線サービスとして利用が開始された。複数荷主向けのコンテナ単位混載のブロックトレインサービスもあり、この場合、少量貨物を輸送したい顧客も、1 コンテナから利用可能である。



Singapore embarks on first phase of mega-port construction  
シンガポールは大型港湾建設の第1期を乗り出す。  
都市国家は大型港湾の建設を準備している。



抄訳者 寺本氏

シンガポールは市西部の Tuas 工業地帯に一つのターミナルに完全な積替機能を移転するだろう。

新たな港湾は今日の約2倍以上の年間6,500万Teuを取り扱うだろう。第1期計画は、Tanjong Pasir、Keppel、Paul Braniの中央に位置しているターミナルの貸出満了の2027年までに約8年間予定されている。

現在シンガポールには5つのターミナル（Brani、Keppel、Tanjong Pasir、Pasir Panjang Terminal 1、Pasir Panjang Terminal 2）がある。

「1箇所に港を集約することで我々はより効率的かつスケールメリットを得ることが可能になる」シンガポール交通大臣Lui Tuck Yewは言う。

「Tanjong Keppel、Pulau Braniでの市ターミナルのための港湾貸出は2027年に満了するだろう」彼は説明した。「この流れで、我々は経済戦略委員会で推

薦されたように、集約された港湾の建設の実現可能性を研究している」

Lui は、Tuas は大水深で静穏な水域かつ、大規模工業地帯と国際航路に近接するふさわしい位置を準備すると言う。

Tuas は国際ハブ港での長期的需要を満たすために、年間 6,500 万 Teu 取り扱うことができ、さらなる先進技術の導入の機会や将来の要求に応じるための過程を提供することができる。

海岸工学は建設工事の一部になるだろう。Tuas Finger One 棧橋の拡張は、韓国で 2 番目に大きい Samsung C&T、Hyundai & Construction、日本からは五洋建設、そしてオランダの浚渫会社 Boaskalis、Van Oord からなる共同体に発注されている。

ケーソン製作と延べ 3.6km にわたる防波堤据付をする Samsung C&T は P&H に、計画をとりまとめるために専門技術がどのように手助けしたのか説明した。

始めに Samsung C&T は特殊な船（ケーソンを海に運ぶための船渠）を 2 隻所有している。重量は 20,000t 以上で、おのおのの船渠は世界最大級の一つである。

Samsung C&T は P&H に言った、「我々がケーソン製作の完成に不可欠な船渠を所持するように、我々は技術とコスト競争を兼ね備える。」

防波堤や地下水以下の基礎形成として海岸工学プロジェクトとしてよく用いられるケーソンは基本的に高さ 2-30m のコンクリートの箱である。

ベトナムなどの Samsung C&T の専門工業地帯で製作されたケーソンは、水に沈められ、砂と石で満たし、コンクリートの蓋で覆われる。

同社は言った。「我々はその計画に近い追加的な土地を埋め立てするだろう。ケーソンは現地で製作されるだろう。」

超大型船舶が係留可能な港湾建設は大規模ケーソンの使用が必要である、つまり巨大構造物を製作及び運搬が可能になることで、我々に海上工事における優位性を与える。

同社は同様に Incheon 港の新しいコンテナターミナルの 750m 岸壁の建設のためにケーソンを使用し、ベトナムの Son Dung 港でも同様に行っている。

Samsung C&T によると、ケーソン製作には 4 つの段階がある。まず始めに鉄筋を組み立て、ケーソンの基本的な構造を形成する。次にケーソンの基礎を形成し、それから壁部はガントリータワーを使いながら形成される。最後のステップはコンクリートを打設し、硬化することができる。

一度硬化したら、ケーソンは現地において船渠で運搬される。

ケーソンが重すぎてクレーンで吊ることができないときは、船渠は工場製作地の横で係留され、水圧原動機が船上にあるケーソンを押しするために使われる。

同社は長距離砂運搬での経験を要求され、同様にシンガポールの Ayer Merbau

埋立計画でも取り組んだ。「我々は競争者とは異なった技術を持っている。」そのようにコメントした。

計画設計から調達、建設、運営、そして維持の開発計画のあらゆる段階が同社で運営されている。

「各段階を遂行するために必要となる人材を確保するために、我々は従業員を海外研修に送り込み、長期計画のもと座学教育センターに送り込む。何年も、技術への投資が増えている間は、我々は雇用と能力育成の投資に重きを置いている、そうすることで我々は土木工学市場の最前線にいることが可能になる。」そのように言った。

775 万ドル案件で出資率が 29%である Hyudai E&C は共同体の最大出資者である。五洋建設と Samsung はそれぞれ 28%で、Boskail は 15%である。

Boskail は P&H に述べた。「この案件のために必要となる 24.5 万 m<sup>3</sup> の大半が長距離バルク船によって供給されると予定されている。我々が展開する設備は砂の供給と砂がどこから来るのかによるだろう。」

韓国の最大共同体である Hyudai E&C は、工事が 2019 年 1 月に予定されている完成に 53 ヶ月要すと見積もっている。その会社は環境浚渫と浚渫のモニタリングが専門である。

Hyudai E&C は浚渫技術についてそれ以上明らかにしない一方、2014 年の年報で、海洋港湾ビジネスはその社の土木環境部門にとって 3 つの成長要因であると述べている。

「海洋港湾ビジネスは、浚渫と港湾セクターに市場の指導力の改善に急激に重点する、それゆえ新たな案件を得るのと同様に中長期の開発計画の設置も意図している。」年報で述べている。

(抄訳者 近畿地方整備局 港湾事業企画課 寺本健太郎)

Feature 2015年1/2月

## Outlook 2015: Aligning ports with shipping evolution

P&H considers the drivers of six significant port developments from across the globe

**F**rom Europe to Asia to the Americas, common themes emerge for the major port expansion projects of 2015.

On the container front, ports are prepping for the dramatically larger ships being rapidly delivered by yards and the new routes to be opened by canal expansions. Larger vessels are also creating more demand for the transshipment hub-and-spoke model.

In the liquid bulk sector, terminal developers are reacting to tectonic shifts in the sources of production.

There is nothing new about ports aligning facility upgrades with new realities in shipping. But in 2015, the evolution of box vessel size and the reversal of tanker flows will be unusually extreme.



2015年の展望「海上輸送革命により繋がり合う港湾」  
Outlook2015: Aligning ports with shipping evolution



抄訳者 木下氏

P&Hが、世界の6つの主要港湾における開発の動きについて考察する。

ヨーロッパからアジア、北米、南米まで、主要な港湾における2015年の拡張計画に共通の方向性がある。

コンテナ業界では、各港湾が船舶の超大型化とパナマ運河拡大による新たな輸送ルートの出現への対応を進めている。また、船舶の大型化に伴いハブアン

ドスポークモデルの中継港の重要性が高まっている。

液体バルク業界では、製品原料の構造変化への対応に反応している。

市場の変化にあわせて港湾施設を整備するのは従来と変わらない。しかし、2015 年はコンテナ船の大型化とバルク貨物の逆転がこれまでにないスピードで進むであろう。

## Incheon 仁川港

仁川港からソウルに運ばれる貨物の着実な増加に伴い、仁川港は港湾施設の拡張を計画している。そのため、仁川港は大型船と旅客船にとってますます魅力的な港湾となりえる。

仁川港港湾庁はコンテナバースを増やすことで、10,000TEU 級のコンテナ船を呼び込もうとしている。2007 年、朝鮮半島西岸の港湾は 4,000TEU 以下のコンテナ船でなければ入港できなかった。

仁川港を上回る釜山港は、韓国最大のコンテナ港湾である地位を確固たるものにしようとしている。同港は、北東アジア最大のハブ港でもある。

昨年、仁川港では第 1 段階の港湾開発が完了し、新たに 2 つのターミナルが整備された。新しい 2 つのターミナルには、6 つのコンテナバースと、複数の 10,000TEU 級のコンテナ船が係留できる 1.6km の岸壁がある。

新たに整備された 2 つのターミナルのうち、A ターミナルは韓国の物流企業サン・クワン (Sun-Kwang) が、B ターミナルは韓国最大の海運会社韓進 (Hanjin) が運営する。これらのターミナルは 480,000 m<sup>2</sup> の敷地を持ち、各ターミナルは延長 800m、水深 16m の岸壁を備え、年間 120 万 TEU のコンテナを取り扱うことができる。

続く第 2 段階の港湾開発では、仁川港港湾庁 (IPA) は、2030 年までに 37 のコンテナ岸壁を整備し、総岸壁延長を 4.35km に拡張したいと考えている。現代建設とサムスン物産は合併会社を設立し、浚渫工事を行っており、浚渫工事が出た土砂を埋め立て地の造成に使っている。

IPA は P&H のインタビューに次のように答えた。「仁川港の長期的な目標としては、15,000TEU 級の船舶の受入を目指している。ただし、この長期的な目標は、船舶の大型化と中国との貿易の増大が続いた場合の話である。加えて、仁川港は全黄海地域のハブ港となることを目的として開発を進めている。我が社では、仁川港の岸壁水深を 16m まで掘り下げることで 15,000TEU 級のコンテナ船の係留を可能にする。しかし、岸壁水深を掘り下げる工事には、さらに時間が必要である。」

IPA は仁川港のセールスポイントを次のようにまとめた。仁川港は韓国の首都

ソウルから 30km の距離にあり、その GDP は韓国全体の 48%を占める。また、仁川港は大都市ソウルの背後圏の国際貿易に対応しており、中国やアジア域内との貿易に特化したサービスを提供している。

仁川港は過去 5 年間でコンテナ取扱量が 8.1%増加しており、IPA は今後も成長が持続すると考えている。

### Singapore シンガポール港

シンガポール港は、同港のトランシップ機能をチュアス (Tuas) 工業地域のターミナルに集約しようとしている。この集約により、年間のコンテナ取扱量は 6500 万 TEU (現在の約 2 倍) に達する。この集約プロジェクトの第一段階が約 8 年以内には開始される予定であり、タンジュン・パガール (Tanjong Pagar)、ケッペル (Keppel)、プラウ・ブラニ (Pulau Brani)、パシール・パンジャン (Pasir Panjang) にある 5 つのターミナルの貸付期限である 2027 年の前に実行されなければならない。

シンガポール運輸大臣のルイ・タック・イユー (Lui Tuck Yew) 氏は、「シンガポール港の機能を一カ所に集約することで、より効率的になりスケールメリットの恩恵を受けやすくなる。」と言う。

集約プロジェクトにより、トランSHIPメントのためにターミナル間を移動するコンテナを無くすことで、トランSHIPメント時間の短縮、ビジネスコストの削減が実現できることとなる。

ルイ・タック・イユー氏いわく、チュアス工業地域は集約プロジェクトを実行するのに最適な場所とのことである。なぜなら、チュアス工業地域の水域は周囲を囲まれ静穏で、十分な水深が有り、また地理的にも、主要な工業地帯と国際的な航路の両方に近接している。国際的なハブ港であるシンガポール港の長期的需要にも対応する年間 6,500 万 TEU までを扱えるようになる。

イユー氏はシンガポール港の将来について次のように予想している。「新しいハブ港は、今よりもさらに大型で複雑であろう未来のコンテナ船に対応する必要がある。我々は、LNG やその他の代替燃料等を用いた動力の船舶の大型化に対応しなければならないであろう。」

また、チュアス工業団地への集約により、既存のターミナル (市内のターミナル及びパシール・パンジャンターミナル) の再開発の可能性も生じる。現代建設、サムスン物産、五洋建設、ボスカリス、バン・オオドからなる企業連合は、チュアス工業団地の第一ピアー拡張工事に従事してきた。

また、シンガポール港はターミナルの自動化に舵をきっている。シンガポールの主要な港湾運営会社である PSA インターナショナルは、MPA (海事港湾庁)

と了解覚書に調印し、「新技術を開発するための港湾技術研究開発プログラム」への追加投資を決めた。了解覚書には、PSA インターナショナルと MPA が今後 5 年間に海事革新及び技術基金にそれぞれ 1500 万シンガポールドル（1190 万米ドル）の追加投資することが記されている。「海事革新及び技術基金」への初期投資である 790 万米ドルと合わせ、総額 5,000 万シンガポールドルが研究プログラムにつきこまれることになる。

## Houston ヒューストン港

テキサスのヒューストン港の熱狂的な建設の目的は、アメリカの他の港湾と異なりコンテナ船大型化への対応ではない。大型化への対応は拡張計画である程度見られるが、アメリカ国内のエネルギー生産の急拡大に対応するための新しいターミナル整備がより重要になっている。

これまでのヒューストン港は、原油と製品を輸入するハブ港であり、化学製品を輸出するハブ港であった。しかし、最近のヒューストン港は石油精製品と LPG の輸出が急増しており、エタンについても直に輸出が始まる情勢にある。

輸出物品が急増し、多様化することで、ヒューストン運河沿いに立地する新しいターミナルへの投資が盛んになっている。2014 年 11 月時点で、水路に沿った新しいドックに 45 の投資のあったと伝えられている。

2014 年 10 月、キンダー・モルガン (Kinder Morgan) 氏はヒューストン運河沿いに立地するパサデナ (Pasadena) 及びガレナ・パーク (Galena Park) ターミナルに 2.4 億ドルを投じると発表した。キンダー・モルガンのジョン・ジュロッサー (John Schlosser) 社長は「我が社はヒューストン運河沿いに 9 つの船舶ドックを持っている。我々は引き続きガルフ湾における燃料輸出市場への燃料輸送の強い需要を感じている。」と言う。

エンタープライズ・プロダクト・パートナー (Enterprise Product Partners (EPP)) はヒューストン運河沿いにおける複数の整備プロジェクトを発表した。2015 年の第 1 四半期には、第 1 フェーズの LPG 輸出ターミナルの整備が完了する見込みであり、月間取扱可能量が 750 万バレルから 900 万バレルに増加する。また、非常に大型の LPG 船が係留可能な第 2LPG ターミナルは、2015 年第 4 四半期に工事完了予定であり、月間取扱可能量は 600 万バレルである。また、月間 720 万バレルの取扱への拡大ターミナルは 2016 年の第 3 四半期に運用開始予定である。これまでに類をみないプロジェクトに船社は強い関心を示しており、EPP はエタンターミナルの拡張工事を既に検討している。

この間、コンテナ船が通行可能な水深を確保するための浚渫工事に 8,000 米ドルがつき込まれている。ベイポートの埠頭は 2015 年中期に水深を 12.2m から

13. 7mに掘り下げる整備が完了予定である。また、バーバース・カット (Barbours Cut) のコンテナターミナルでは、水深を 13. 7mに掘り下げる工事が最近完了したところである。

ヒューストン港港湾庁の専務理事であるロジャー・グエンサー (Roger Guenther) 氏は「これらの工事は大型船への対応を確実に進めるための莫大な取組の一部です。」と言っている。

### Callao カヤオ港

ペルーのカヤオ港は、急速に貨物取扱能力を増強し、取扱貨物の増加に備えている。

ここ 5 年間に渡るペルーの港湾民営化政策により、カヤオ港は大きな変革を遂げた。第一段では、南埠頭を DP ワールド (DPW) に運営権を譲渡し、DPW は 2012 年から新しいターミナルを運営している。その後、北埠頭を APM ターミナル (APMT) にも運営権を譲渡し、APMT が運営する新しいターミナルの整備が現在、5 段階の第 2 段階にある。

第 2 段階では、新しい事務所、航路、16m 岸壁、コンテナヤードの拡張、穀物用地下コンベヤー、新しい機器 (スーパーポストパナマックスクレーン 4 基、タイヤ式トランスファークレーン 12 機が 2014 年の中期に配備) の導入が実施されている。取扱可能量は年間 80 万 TEU から 160 万 TEU に倍増する。

APMT のかヤオ港北ターミナルに対する総投資額は、2021 年までに 7. 5 億ドル以上になる。北ターミナルの整備により、年間 290 万 TEU のコンテナ貨物と、1500 万トンのバルク貨物の取扱が可能になる。

APMT スポークスマンのトム・ボイド (Tom Boyd) 氏は「カヤオ港は世界最大の船舶に対応した大水深港になる。カヤオ港はアジアとの貿易において非常に魅力的なハブ港である。」と語っている。

一方、DPW は南ターミナルにさらに 1 億ドルを投資し、水路の拡張を追加する予定である。ペルー国港湾庁 (APN) によると、2013 年の DPW のコンテナ取扱量は 1, 348, 418TEU であり、APMT かヤオは 507, 602TEU である。DPW のかヤオコンテナ取扱量は 2012 年比で 4. 1%減、APMT のコンテナ取扱量は 23. 2%減であった。

2 つのターミナル合わせると、カヤオ港のコンテ取扱量はペルー全体の 90% を占めており、南アメリカ西海岸で最大、南アメリカ大陸で 3 番目の取扱量となっている。ボイド氏によると、APT M はカヤオ港全体のコンテナ取扱量が今後 5 年で 2 倍に増加すると確信している。

APMT の専務取締役であるヘンリック・クリステンセン (Henrik Kristensen) 氏は、カヤオ港はラテンアメリカの貿易と開発の新たな中心地になると見込んでいる。

## Maasvlakte 2 マースフラクテ 2

高性能な2つのコンテナターミナルがマースフラクテ 2 地区で直に供用される。ドバイ・ポート・ワールド (Dubai Ports World-led Rotterdam World Gateway (ターミナルオペレータ)) は、今年中にターミナルの運営を始める予定であり、一方、APM ターミナルズ (ターミナルオペレータ) の設備は2015年第2四半期までには供用する予定である。

これらの工事の完了により、ロッテルダム港は充実した設備を備え、今まで問題となっていた貨物の滞留を解消すると見込まれている。最新鋭のコンテナターミナルは段階的に供用が開始されるが、計画されていたスケジュールよりも若干の遅れが生じている。

2つの高度に自動化されたターミナルが供用されるにあたり課題もあり、特に、港湾労働者組合であるFNV ボンドゲノッテン (Bondgenoten) から港湾での仕事への影響に対し反発が大きい。ロッテルダム港湾庁の代表取締役である亜ラード・ガステレイン (Allard Gastelein) 氏いわく、新ターミナルの供用により、700から1300人の港湾労働者が影響を受ける可能性が高いとのことである。

彼は、問題の根底はターミナルの自動化にあるとしながらも、影響を緩和しようと努めており、解雇されうる労働者に次の仕事を見つける手助けを行っている。彼が最も望んでいるのは、貨物量の増加により新たな雇用が創出されることである。

ガステレイン氏は、ますます多くの大型船 (18,000TEU~20,000TEU) が行き来する極東アジア-ヨーロッパ航路を、ロッテルダム港の北西ヨーロッパの代表港としての立ち位置を確かにするチャンスと見ている。ロッテルダム港の狙いは船舶の第1港及び最終港になることである。すなわち、満載の船舶がロッテルダム港に寄港した後に近隣の他港に寄港し、極東アジアに出港する船舶が荷積みのためにロッテルダム港に寄港するという形を目指している。しかし、これを実現するためには、船社へのポートセールが重要である。

カステレイン氏は、ロッテルダム港が今後も全ての貨物に関して発展していくと考えている。加えて、ロッテルダム港の新たな分野の開拓に注目しており、新ビジネスの採択とその過程で環境への総合的な影響を考慮するじょとしてしている。

## Mombasa モンバサ港

昨年9月、アフリカ東海岸に位置するケニアのモンバサ港において、ケニア港湾庁が7機のハイブリッド RTG クレーンを含む重量物取り扱い施設を配備した。巨大なクレーンは同港の港湾拡張・高度化工事を象徴しており、これにより現在、貨物の処理能力不足が喫緊の課題となっているモンバサ港のコンテナ貨物取扱能力と物流能力の向上が期待されている。

2014 年末までには、さらに5機の RTG クレーンが配備される予定で有り、併せて12機のカルマー E-one2 型 RTG クレーンとなり、その価格は一機2,100万米ドルである。

クレーンは、45トンの貨物を荷役可能であり、横に6+1個、縦に1~5個の荷積みが可能である。ハイブリッドクレーンはディーゼルエンジンとエネルギー貯蓄機能を備えている。全機が自動ガントリー運転システム、荷積み積み上げシステムと遠隔モニタリング解析システムを搭載している。RTG クレーンに加えて、モンバサのキリンディニ（Kilindini）港は来年の初頭に3機のガントリークレーンを稼働させる。

KPA 専務のギチリ・ヌダ（Gichiri Ndua）氏は2014年の10月までにモンバサ港で取扱貨物量は前年比8.3%増の1580万トンに達したことを明かした。彼はモンバサ港の2014年の取扱貨物量が2013年の2231万トンから14%増の2550万トンに達すると予想している。コンテナの取扱量について言えば、2013年の945,000TEUから980,000TEUに増加すると予想している。さらに、トランシップ貨物の増加が最も大きく、2013年の100,372TEUから186.3%増の287,339TEUになると予想している。KPAでは、貨物の取扱量増加の要因が市場の拡大と港湾機能の強化にあると考えている。

ケニアにおけるさらなる拡張計画は、東アフリカの国々にも良い影響を与える。ラム（Lamu）港で3つの岸壁の建設が最近契約された。3つの岸壁の整備費は4.7億ドルであり、地元住民への立ち退き料を払う必要もある。

HIS イーストアフリカのシニアエコノミストマーク・ボールンド（Mark Bohlund）氏いわく、「モンバサ港の拡張工事は同港の貨物の滞留を緩和するだけでなく、コンゴ、ルワンダ、ウガンダ、エチオピア、南スーダン等の内陸の国々の貨物の滞留の緩和にもつながる。」

（抄訳者 国土交通省港湾局産業港湾課 木下 拓真）

（校閲 前日本会議事務局長 笹嶋 博）

# Nicaragua's grand plan

Nicaragua's grand plan  
ニカラグアの一大計画



抄訳者 伊庭氏

ニカラグア運河の大規模建設計画は、建設業界にとって大いなる機会をもたらすことになる。ニカラグア悲願の運河建設が実現できるかは、デベロッパーが400~500億ドルの資金を調達できるかにかかっている。それはパナマ一国のGDPに相当するほどの大金である。

活火山や地震地帯への立地、パナマ運河やスエズ運河との熾烈な競争、予測不能な世界貿易の流れなど、運河建設には多くのリスクがあると投資家は見ている。その中で、香港企業HKND（HKニカラグア運河開発投資会社）に注目が集まっている。

一大プロジェクトの中身は、国家政策担当大統領秘書官 ポール・オキスト氏によって明かされている。ニカラグア運河は太平洋と大西洋を結ぶ単なる水路

ではない。パナマ運河の強みの一つに、太平洋側の入口に Balboa・PSA ターミナルが、大西洋側の入口に Cristobal・CCT ターミナルがあり、どちらもコンテナ船の荷役が可能である。ニカラグアは、このパナマ運河のモデルを追従する見通しである。

ニカラグア運河では、太平洋側の入口の Brito に、コンテナ 195 万 TEU/年、石油製品 280 万トン/年を取り扱える港湾の建設を計画している。カリブ海側では、入口の Punta Gorda に、コンテナ 265 万 TEU/年、石油製品 280 万 TEU/年を取り扱える港湾を建設する構想である。

未だ資金調達されていないニカラグア運河だが、278km が 2019 年 12 月に供用される予定である。湖を横切る区間は 105km に及ぶ。プロジェクトの中には、カリブ海側に Atlanta 湖と呼ばれる、35.9km の新しい湖が建設される予定である。そのため、水域が 140.9km、新たに陸を掘る区間は 137.1km となる計画である。また、太平洋・大西洋の両側で、全長 500m、幅 60m、水深 27.6m の閘門が建設される予定で、HKND は China Railway Construction (中国鉄建)、オーストラリアの MEC Mining、ベルギーの閘門会社 SBE などから協力を得ている。

オキスト氏によれば、ニカラグアの戦略は地理的利点や豊富な水資源を利用することである。パナマ運河は最大 13,000TEU 級のコンテナ船が利用できる予定だが、ニカラグア運河はそれより大型船が利用できる予定である。しかし、彼はパナマ運河と比較して一つの欠点を認めた。ニカラグアは海運立国ではなく、海事産業を育成する必要がある。

ニカラグア運河はチャイナマネーによって投資され、中国人労働者が建設に携わり、中国船社優遇の運営がされるのではないかと、という海運業界の見方があるが、オキスト氏はきっぱりと否定した。中国が全額を融資することもできたが、中国、日本、韓国、ウォール街、ロンドン、フランクフルト、さらにはベネズエラやブラジルなど幅広い融資が必要である。彼らは運営及び建設に入札して協力してくれる会社を世界中から必要としている。

ニカラグア運河の運営・建設にはニカラグア及び中央アメリカの会社に優先権が与えられることになる。これらの企業は大きな契約を結ぶには規模が小さいが、グローバル企業と組むインセンティブを与えることができる。

ニカラグアの法律に基づき、運河オーソリティをつくり、中立かつ広く公共の用に供することを条件に、HKND に BOT 方式での運営を認めた。またオキスト氏は、中国船社の利用が優遇されることはないとした。

HKND は 50 年間の施設リース権を与えられた。ニカラグアは、初めのうちは全体の 1%を運営するが、以後 10 年間で 10%を増加させ、ニカラグアは 10 年間で 1 億ドルの収益を得る見込みである。ニカラグア運河オーソリティは、全ての契約を承認する予定だが、ニカラグアがプロジェクトのコントロールを失うこと

はないとオキスト氏は述べている。

フィジビリティスタディが無ければ誰も融資をしないし、融資が無ければフィジビリティスタディを作ることはできない。ニカラグアが直面した初期の課題を挙げて、オキスト氏は説明した。それはハイチに続くラテンアメリカ・カリブ海の最貧国の問題である。

オキスト氏は、中国投資家など世界金融への優遇について明らかにした。ニューヨーク、ロンドン、フランクフルト、東京の投資銀行は参加を募ろうとしている。しかし一方で、中国の銀行・企業も興味を示している。資金が足りなければ、他の手段を選択することができる、プロジェクトに懐疑的な人々は、投資のタイミングを逃してしまうだろう、とオキスト氏は述べた。

(抄訳者 関東地方整備局港湾空港部港湾物流企画室 伊庭 健一郎)



抄訳者 野上氏

From part to whole  
部分から全体へ

Titus Zheng 氏の報告によると、海振華重工（ZPMC）は世界のコンテナクレーン市場の 70%以上を占めた後、自動化ターミナルの統合手法の提供に注力注いでいる、という。

貨物利用運送事業者から転身した世界最大のコンテナクレーンメーカーである上海振華重工（ZPMC）は長年、自動化コンテナターミナルにおける個体足場を追及している、と本誌に語った。上海に本社を置く同社は、国際貿易の伸びが鈍化する中で、従来のコンテナクレーンや他の荷役機械の世界的な需要はもはや、過去 10 年間のような高い水準に到達しないだろうということを長い間認識してきた。同社の見通したその変化の様は、自動化コンテナターミナルにある。上海振華重工は、自動化ターミナルの統合手法の提案を行う会社を立ち上げるために自動化ターミナルのコア技術の開発に注力している。同社は数年

にわたり、すでに中国の連雲港、曹妃、上海のそばの長興島の製造拠点で手法の試作テストを実施している。中国初の箱型ターミナルでもある厦門 Ocean Gate コンテナターミナルの自動化ターミナルに 2014 年 10 月に上海振華重工の手法を第 1 弾として導入予定である、と同社は語った。16 列対応のガントリークレーン、18 台の無人先導機、自動荷役システムを備えた厦門コンテナターミナルにおける自動化ターミナルの建設が、2013 年 3 月に始まった。上海振華重工によると、厦門の自動化ターミナルの動作効率は、従来型のターミナルよりも 26%ほど全体のシステムコストが低く、現行の世界のコンテナターミナルの平均よりも少なくとも 20%以上高いと試算している。ヤードでの運営効率は現行よりも少なくとも 25%は上昇するだろう。上海振華重工によって過去 2 年間で行われた建設プロジェクトの中で現れた課題等に対し、厦門でのプロジェクトの完成後には自動化ターミナルのマーケットリーダーになるだろうと同社は確信している。同社は、自動化ターミナルの提供に向けて、上海の洋山深水港や青島港と協議をしている。上海国際港湾によると、洋山深水港整備の第 4 フェーズにおいて、限られた土地に自動化箱型ターミナルを導入する予定だ。加えて同社は、2014 年上半期には、4.6%増の 1.1 億ドル相当の新規受注を受けた。同社は 2014 年中に 2.8 億ドル規模の新規受注を期待している。7 月 30 日に、上海振華重工は上海の Peel Ports Group の関わっているリバプール第 2 自動化計画に対して 8 つの岸壁クレーンと 22 の自動ガントリークレーンの提供を行う締結をした。この荷役機械は 2015 年 9 月から供用予定だ。

(抄訳者 中部地方整備局 港湾計画課 野上 雄介)

(校閲者 国際港湾協会日本会議 高見 之孝)



抄訳者 中村氏

Kitakyushu signs up to Green Awards  
北九州市がグリーンアフォードに調印

北九州市が東アジアで初めて環境保護の新規参入を促す「グリーンアフォード・プログラム」加入し、昨年11月のセレモニー後の記者会見で発表された。

グリーンアフォードのインセンティブ提供者として、グリーンアフォード財団認定のLNG船の入港料を10%減免するものである。

北九州市が日本で最も緑豊かな都市の1つであることを考慮すると、この金字塔を打ち立てたことは、決して驚くべきことではない。数年前に環境都市プログラムのモデル都市として、OECDに4つの都市の1つとして選ばれ、さらに、

未来都市計画として日本政府からも認定されている。

北九州市は港湾当局とともに、環境計画を維持し、港湾の質、安全性さらには環境保護の改善に取り組み、実際に卓越した成果を挙げている。

グリーンアフォード・プログラムに加盟することは、北九州市の環境保護に対する強い想いを表す上に、高品質の船舶や機能を使用していることを示す信頼のおける証となる。このことは同様に、北九州港がより安全性もあり環境にも優しい海上輸送を拡大させている先進的事例として、日本国内のみならず、東アジアの各港においても認められることが期待されるものである。

“グリーンアフォードの主な目的は、船舶の環境保護への質を向上させることにあるので、グリーンアフォード・プログラムは自ずと北九州市の精神にあっている。”とグリーンアフォード財団重役のジャン・フライセン氏は *P&H* に対し語る。

“北九州港の加入は、我々のアジア進出における懸け橋となり、確実に南アジアに対しても影響をもたらすものである。グリーンアフォードにおいて、北九州は我々のプログラムの形を変えていくものであると考える。”

関係者の1つである国土交通省九州地方整備局もこの偉業を歓迎している。

“環境戦略の重要性が向上することにより、環境負荷の少ない高規格荷役設備を投入し、沿岸海洋環境を創造し守っていくことで、環境にやさしい港造りに熱心に取り組むことができる。”と語る。

今のところグリーンアフォードに認証された LNG 船社のみが利益を得ており、そのことは、北九州市がクリーンなエネルギー源を促進させていることによるものである。LNG に対する国の促進意欲に伴い、北九州市も新しい LNG のターミナルが必要と考えられるので、LNG 船社の増加が期待させる。

フライセン氏は、*P&H* に対し次のように語っている。“LNG 船社に対する減免措置はほんの始まりにすぎないと北九州市長と港湾当局の重役は共に明言している。彼らは、他の船型に対するインセンティブ拡大の将来性を見出し続けるだろう。”

グリーンアフォードは、プログラムに積極的に参加する日本を含めたアジアの港を歓迎するのと同様に、他の船型に対するインセンティブ拡大を期待している。

水域の制御や管理の事業を行うバン・ヘック・エンジニアリングも最近グリーンアフォード事業に参入した。2014年12月1日からこの会社はグリーンアフォード認定保持者とインセンティブ提供者の両方に減免措置を行っており、この事業に対して新たなアプローチを見出している。

グリーンアフォード・プログラムは、安全かつ高品質の事業を行っており、

グリーンアフォードに認定された船舶にインセンティブを与える会社、そして、港に適したグローバルネットワークの拡大に期待するものである。

(抄訳者 関東地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 中村大樹)

(校閲者 国際港湾協会 日本会議 高見 之孝)

# Ports rush to meet LNG demand surge

Momentum is building as plans are laid for LNG bunkering at US ports, reports **John Gallagher**



Ports rush to meet LNG demand surge  
LNG 需要の高まりへ対応を急ぐ港湾

抄訳者 中村氏

今年操業開始する LNG 船の需要にこたえるため、アメリカの港湾は燃料補給構想を現実化するための方策を緊急に進めている。2014 年 10 月、LNG 燃料供給会社 LNG アメリカは、LNG 燃料補給業者の Buffalo Marine 社とアメリカ・メキシコ湾岸での LNG 燃料補給ネットワークを構築することに合意したと発表した。LNG アメリカの狙いはアメリカの主要港を対象とした LNG 船燃料補給のハブ・アンド・スポーク方式の供給システムを開発することだ。

一方で先頃、Tenaska NG Fuels 社と Waller Marine 社はグレーター・バトンルーージュ港の 32ha の敷地でルイジアナ州初の天然ガスの液化／補給基地の開発から建設、所有そして運営までを行う計画を発表した。

2017 年第 1 四半期の操業開始が計画されるこの事業では、ミシシッピ川下流域で大気汚染の少ない代替船用燃料として LNG を供給する。当初から 1 日あたり 200,000 ガロン (760,000 リットル) の LNG を生産することが可能で、市場の需要を満たすべく速やかに増産が可能となる。

LNG バンカリングの需要は米国籍の操船社がこの種の燃料を積極的に採用することで高まりを見せている。

2015 年後半から 2016 年前半にかけて、アメリカのコンテナ船運航会社 Totem Ocean Trailer Express (TOTE) が世界初となるであろう天然ガス燃料コンテナ船を就航予定だ。フロリダ州ジャクソンビルを母港とし、アメリカプエルトリコ間に投入される。

「我々の計画は船舶からの排出ガスの削減に留まらず、他の海運会社に対し LNG 船活用の刺激となり LNG 補給の拠点を指すものだ。」TOTE のプロジェクト・マネージャー、ベン・クリスチャンは Ports&Harbors 誌にこう語った。

アメリカの港がアジアやヨーロッパの LNG 計画に追いつくためにはそのような拠点の構築が必要なのだ。例えば 2014 年 11 月、韓国・蔚山港は 2015 年 1 月からの LNG 供給基地の開発開始を発表した。保管倉庫兼供給基地が建設されれば LNG 船は錨泊することなく海上で燃料補給が可能となる。

ベルギーのアントワープ港は、2016 年までにはしげが陸上基地から LNG の供給を受けられるようになるはずだと言う。「陸上ローリーからの LNG 補給の可能性は既に存在するが、供給基地が建設されれば、いつでもはしげが利用できるようになる」と 2014 年 11 月に発表した。

アメリカの港で LNG バンカリングのインフラ計画が推し進められたきっかけは 2015 年 1 月 1 日に施行された規制—アメリカ及びカナダの沿岸 370km では燃料中の硫黄含有量を 0.1%以下にしなければならない—である。LNG は低硫黄燃料の代替品なのだ。しかし、規制が充分でなかったことがアメリカの港で LNG バンカリングのインフラ整備を進める障害となった。

米国籍の船舶保護を任務とする連邦海事局 (MarAd) はアメリカでは LNG が船用燃料として比較的新しい存在であることから、全国的なインフラ整備にあたっては、安全面並びに法規制ギャップを含む課題があると指摘した。

2014 年、連邦海事局はそれらのギャップのなかで、天然ガス燃料船が広く受け入れられる為に最も重要なことの 1 つがバンカーバージに対する明確で合理的な要件設定だと指摘した。「LNG バンカー船からの Ship-to-Ship での供給は大型船で必要とされる量の LNG 供給方法として好ましくとても実用的な方法と見なされている。LNG バンカー船を用意できるかどうか重要だ。」米国沿岸警備隊 (USCG) は LNG バンカリングに関するドラフトガイダンス策定に向けて民間からのアドバイスを求めている。

国際港湾協会では LNG バンカリング政策を進展させるため USCG に対して一連の広範囲な「バンカーチェックリスト」の採用を要請した。

(抄訳者 近畿地方整備局 神戸港湾事務所 品質管理課 中村 達夫)

(校閲者 大本組 上田 寛)

## IAPH 行事カレンダー（主要なもの）

2015 年 6 月 1-5 日	IAPH 世界港湾総会、ハンブルグ、ドイツ
2016 年 5 月 17-20 日	IAPH 中間年港湾総会 パナマ国
2017 年 5 月	IAPH 世界港湾総会、デンパサール（バリ島）、インドネシア

事務局たより

前回 35 号で結びに書きましたが

昨年の掲載で P3 記事が比較的多く掲載されたが、その最後の結論は以下のよう  
に結んでいる。

「より大きな同盟下での、船舶の大型化の推進と、顧客力の集合化によって、港湾と  
ターミナルオペレータによる競争が激化している。競争のためには、高い水準の生産  
性や顧客サービス、あるいは格安の価格に加えて、より大きなインフラへの投資を増  
加させることが必要である。しかし、これらの必要条件は、多くの貨物量の安定性や  
顧客の困り込みを無しに、成功が保証されるものではない。

勝者は理想的な円陣を構築し、更なるサービスや連携に挑むことができるのだろうか。  
敗者は端役として、これらの巨大ハブや主要港とをつなぐ役割となるのか。ある  
いは敗者が生産性を確保しながら、他の市場を開拓することができるのだろうか。時  
間経てば分かることだろう。」

この状況で、混沌とした世界情勢では、勝ち残りが厳しいと思われる。IAPH の過  
去のフォーラムの中で以下のような記事がある。

### 競争から協力へ

#### Time to move beyond competition

##### 【概要】

これまで競合関係にあった近接する大規模港が、国際競争力強化の為に協力の  
道を模索している。ロッテルダムとアントワープでの調査事例をもとに、管理者、利用  
者それぞれの視点からそのような試みの現状やこれからの展望について考察する。

隣り合った港はこれまで常にライバル関係にあったが、21 世紀において、もはやそ  
れは最良の関係とは呼べない。ピーター・デ・ランガン(Peter de Langen) とセオ・ノッ  
テboom(Theo Notteboom)が解説する。

調査は、近接港の進化する関係を調べることから始まり、アントワープとロッテルダ  
ムで行われた港湾利用者に対する調査で、この問題に価値ある光が当たった。最初  
の調査結果はアントワープとロッテルダムで行われた『近接する港』会議で発表され  
ている(P&H1 月号でレポート済み)。

この調査と会議は、ロッテルダムのエラスムス大学とアントワープ大学の ITMMA(ア  
ントワープにおける輸送と海事マネージメントに関する学会)によって行われた。この  
両大学は、協力がもたらす利点の理解を深めるにあたって、重要な役割を果たしてい  
る。その利点とは以下のものである。

- 安全、環境規制と港湾の方針の統一
- より大きな市場と購買層の獲得
- 後背地への優れたアクセス
- より有効な資産活用
- 規模の利益
- より専門的な組織の形成

協力には、公共の利点だけでなく、商業的な利点もある。世界の大港湾の多くはそれぞれ近接しており、我々は関係者すべてが港湾産業の国際化に対応するためにどのような変化が必要とされているかを調査してきた。

ロッテルダムとアントワープあるいはロサンゼルスとロングビーチの間に見られるような激しい競争関係は、世界中のどの地域で見られる。また、そのような競争は、間違いなくそれらの港の効率と生産性向上の一助となってきた。

アントワープとロッテルダムは、ヨーロッパにおける彼らの競争力の高さが、両港が近接していることによって生まれる競争のエネルギーに少なからず負っていると認められるだろう。

しかし、港湾産業の変化は、そのような競争関係に影響を与えた。従来よく見られたモデルが港湾同士の競争関係に基づくものであったのに対し、現在、港湾産業における民間企業はよりグローバルな視点を持つようになっている。

例えば、ロッテルダムとアントワープで調査した企業の約 1/4 は、両方の港に進出しており、その他の多くも、特定の港の競争力にはそれほど関心を持たない多国籍企業の支店である。

マーケットの有力者の持つ戦略的な提携と協力関係に裏打ちされた購買力は港同士を競争させて漁夫の利を得る為に利用される。その為、地方出の港湾管理者は、国際的に活動するユーザーの投資と貨物の流れを引き寄せるために、しばしば近隣の競合港の管理者との激しい闘いの中に置かれる。

近接する港はしばしばある程度相補的な関係にあり、それはそれぞれの港を相当量の貨物が行き来していることに表れている。ロッテルダムとアントワープで調査した企業の 60%以上がもう一方の港へ貨物を送り出しており、70%以上が他の港湾内の顧客を持ち、さらに 58%が他の港湾内の納入業者と取引を行っていた。

過去 5 年間、主にサービス提供と顧客面、インフラ面で、2 つの港の統合が進んだことは具体的な数字に表れている。一方、労働市場と技術革新の為にネットワークの統合は、遅れ気味である。

ロサンゼルスとロングビーチから広大な後背地へとつながるアラメダ回廊のように、近接港はインフラを共有する利点がある。時には、隣り合った港同士が共通の他港と競争関係になることもあり、例えば、ロッテルダムとアントワープは、両港ともドイツや地中海の港と競争している。

別表		
港湾群名	コンテナ港湾	距離(km)*
珠江デルタ	香港、深圳、広州、中站、九洲	130
マラッカ海峡	シンガポール、ポート・クラン、タンジュンペレパス	340
揚子江デルタ	上海、寧波	180
ラインスヘルデ デルタ	ロッテルダム、アントワープ、ゼーブルージュ、アムステルダム	105
渤海湾	大連、青島、天津	350
サンパドロ湾	ロサンゼルス、ロングビーチ	10
韓国 2 大ハブ港	釜山、光陽	135
ヘールゴランド湾	ハンブルグ、ブレーメルハーフェン、ヴィルヘルムスハーフェン	95
東京湾	東京、横浜、清水	50
*港湾群における競合港間の最長距離		

我々の調査では、近接した港をそれぞれ別の港では無く、ひとつのまとまった出入り口と見なすユーザーもあり、補完的な特徴がみられる所では、協力の機会を探ることには価値があるだろう。1つの成功例は、両港の施設を管理する統合した組織を作ったコペンハーゲン／マルモ港(CMP)である。CMPは統合によって交通量が増加し、利益を増加させた。

他方で、重要な問題に対する共通の動きが、個別のものからより幅広い港湾地域としてのものに移り変わって行くことで、協力へ向けた小さな前進が見られた。ここで言う重要な問題とは、特に、船、鉄道、パイプライン、道路を含む後背地とのネットワーク、港湾の社会システム、環境問題、安全と保安対策、知識向上と技術革新に関するものである。

ロッテルダムとアントワープの港湾関連企業は利益の共通する特定の分野で両港の協力関係がさらに進むことを望んでいるが、それは決して簡単なことではない。調査回答者は、協力に対する主な障害として、2つの港の歴史的背景、更にフランドル地方とネーデルランド地方の文化的な違いをあげている。

港湾を群とならせることに港湾管理者が成功するか否かは、彼らがサプライチェーンの取引関係において効果的な統合を実現させることができるか否かにかかっている。

すべての港湾地域のロジスティックス能力に影響を与える特定の問題について近隣の港と協力していくことは、今起こっている変化の一部である。政策立案者と政府、港湾管理者、マーケットはそれぞれ、港と港湾関連企業のさらなる統合の為の手助けが可能であり、近接港は、互いの経験や取り組みそして優れた実績から学ぶことができるだろう。

## 会員一覧

(平成27年4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
横浜港埠頭株式会社	名古屋港埠頭株式会社
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	<b>境港管理組合(新規)</b>
(公社)日本港湾協会	(一社)日本埋立浚渫協会
(一社)港湾荷役機械システム協会	(一財)国際臨海開発研究センター
(一財)沿岸技術研究センター	(一財)港湾空港総合技術センター
(一財)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

### 個人会員

赤司淳也	(横浜港埠頭株式会社戦略担当理事)
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	((一財) 港湾空港総合技術センター専務理事)
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	(日建工学株式会社)
大村哲夫	(株)日本港湾コンサルタント 取締役会長)
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)
笥 隆夫	(若築建設(株) 専務執行役員)
角 浩美	((公社)日本港湾協会 港湾政策研究所長代理兼政策研究部長)
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	((公社)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)
國田 治	((一財)国際臨海開発研究センター 調査役)
坂田和俊	((一財) 日本気象協会 執行役員・参与)
小松 明	((一財) 国際臨海開発研究センター 調査役)
小山 彰	((一財)国際臨海開発研究センター 調査役)
鈴木純夫	(株式会社 Ides 常務取締役)

佐々木 宏 (一般財団法人沿岸技術研究センター 企画部長)  
 笹嶋 博 (元国際港湾協会日本会議 事務局長)  
 篠原正治 (阪神国際港湾(株) 理事)  
 須野原 豊 ((公社)日本港湾協会 理事長)  
 染谷昭夫 ((公財)国際港湾協会日本会議 会長)  
 高島正之 (横浜港埠頭株式会社 代表取締役社長)  
 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 ((一社)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)  
 藤井 敦 (横浜港埠頭株式会社理事 経営戦略室 担当部長)  
 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 (日立造船株式会社 顧問)  
 藤田佳久 (神戸製鋼所 常任顧問)  
 堀川 洋 (三井造船鉄鋼エンジニアリング株式会社 技師長)  
 前田 進 (国際港湾協会終身/個人会員)  
 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 (名古屋港埠頭株式会社 取締役相談役)  
 汪 正仁 (立命館アジア太平洋大学大学院 経営管理研究科教授)

#### 新入会員

正会員 40 団体  
 個人会員 44 名  
 合計 84 会員

#### 国際港湾協会日本会議編集委員

委員長 中崎 剛 (国土交通省 港湾局 産業港湾課 国際企画室長)  
 委員 成瀬 進 (国際港湾協会 事務総長)  
 委員 今村 裕一郎 (横浜市港湾局 賑わい振興課 担当課長)  
 委員 中川 研造 (国土交通省 港湾局 産業港湾課 国際調整官)  
 事務局 高見 之孝 (国際港湾協会日本会議 事務局長)  
 事務局 加地 淳志 (国土交通省 港湾局 産業港湾課 国際企画室国際協力係長)