

I. IAPHニュース —港湾安全—

① (04 年 4 月号掲載)

Port Health and Safety News 'New ILO Code on Safety and Health in Ports'

港湾安全ニュース 「港湾における安全衛生に関する ILO の新基準」

Mike Compton
マイク・コンプトン

2003 年、IMO と ISPS コードが関係する海事保安について、国際的に極めて重要な動きがあり、それは 12 月の ILO で山を迎えたが、その陰では、もうひとつの構想が同じ歩調で進められていた。本稿をご覧ください。頃には、新しい「港湾における安全衛生に関する実施基準」の策定手続きが終わり、印刷準備も最終段階に入っていることだろう。安全衛生に関するこの ILO 基準は港湾産業において広く参考資料として活用されているが、本稿では、これまでに取られてきた措置を振り返り、その過程で、新基準の内容について若干のご説明をすることとしたい。

新基準の背景と必要性

国連の関係専門機関の中であって、IMO は船員の安全全般を所管し、一方、ILO は荷役と港湾作業一般に従事する者の安全を所管している。周知のとおり、IMO はロンドンに、ILO はジュネーブに本部を置いており、IMO と同様に、ILO は様々なレベルの法的文書を通じて機能している。主要なものは、条約、勧告、実施基準及び指針の 4 レベルである。港湾労働に関する安全衛生は 1929 年に採択された条約で初めて取り上げられ、1932 年には早くも改正がなされている。(ILO 32)

まさにこの条約は、世界中で港湾労働者保護に関する国内法の基本とされ、長年にわたり時代の流れに堪えてきた。それというのも、貨物取扱いの形態も長年のあいだ変わることがなかったためである。しかし、やはり変化は起こり、1979 年に ILO はより適用範囲の広い条約 (ILO 152) を新たに作り出した。最初の二つの条約が本質的に非常に規範的だったのに対し、新しい条約は、例えば危険物の安全な取扱いなどについて、達成すべき原則を規定することを意図していた。条約を補完するのは勧告 (#160) であるが、原則を実現するための詳細な指針は実施基準の中に見出される。ILO は 1958 年に最初の基準を策定し、1977 年に第 2 次改訂版を発行した。細部について公表した指針は 1976 年に策定されたものだが、指針と基準が共に時代遅れとなり条約の趣旨にそぐわなくなったことが、この数年の間に一層顕著になってきた。

改定のための措置

以上から、基準と指針は改定が必要であると2002年に判断され、ILOは、IC HCA Internationalの安全委員会に設置されたILOの諮問小グループの提言を受け、この二つを統合して新たな基準を作成することを決定した。草稿の作成がコンサルタントに委嘱され、要請どおり、それは2003年6月6日に提出された。次に、ILO事務局は草稿を国連公用語であるフランス語とスペイン語に翻訳し、ILOに加盟する180ヶ国の社会的パートナーすべてに配布するよう手配した。ILOは、使用者、労働者及び政府という三つの社会的パートナーと共に活動しており、各国においては、それぞれのパートナーに意見照会がされた。これは、法的文書を新規に作成し、あるいは改定する際の標準的手続きの一環である。

専門家グループ会合

次のステップとして、8日間にわたる専門家グループ会合が12月にジュネーブで開催された。これまでと同様に、専門家グループは社会的パートナー（各パートナーから12名）と世界各地の代表者で構成された。専門家達は助言者の同席を認められており、8月8日に総勢で約50名が集まり、改定の作業に着手した。要請に応じてグループに助言するため、コンサルタントも配属された。基準と指針を改定し統合することは大変な仕事だった。旧基準と旧指針の大部分は現在でも有効なもので、完全に削除できる箇所はほとんどなかった。しかし、同時に、安全衛生の一般的概念は非常に拡大されており、その影響は他の各産業と同じように、港湾産業にも及んでいたのである。その結果、検討事項は増えており、全作業分野における課題をより幅広く網羅する必要があった。従って、専門家グループが検討すべき改定文書は、旧版と比べてかなり紙数が増えていた。（旧版も、やはり、当初の版より厚かったのだが）A4版にして約230ページが、世界中の社会的パートナーから寄せられた意見と共に、専門家グループを待ち構えていた。結果的には、ほとんどすべての点について全グループ間の合意が形成された。すべての社会的パートナーにとって、安全衛生は合意されてしかるべき共通の関心事であり、数多い検討事項の中でも、意見が対立するものはごく限られていた。そこでも一致点は見出され、専門家グループによる8日間にわたる奮闘の結果は、港湾における安全衛生についての合意文書として実り、今では、3月のILO理事会において承認される運びとなっている。本稿をご覧いただく頃には、既に承認済みとなっている見込みである。その発行は2004年の秋に予定されている。

新基準の草案

新基準の草案はILOのホームページに掲載されている。1章から5章までは次の項目に関するものである。

- ・序論、対象範囲及び定義

- ・ 総則
- ・ 港湾の基本施設、設備及び装置
- ・ 荷役施設及び変速機の設備に関する条項
- ・ 荷役施設及び変速機の安全な使用に関する条項

これらの章見出しは、旧基準の冒頭の章と同様のものであるが、より幅広い事項を対象にしている。例えば、第 2 章は、責任、安全衛生管理、労働安全システム、安全衛生組織規定に関する重要な部分である。（このように、IMO の「港湾地域における危険貨物の安全運送等諸活動のための勧告」と同様の手法が用いられている）この 25 年間で専用ターミナルの進展が非常に顕著になっているが、それは第 3 章に反映され、設備と装置の特殊化の傾向についても第 3 章と第 4 章に反映されている。

重要な変更

とりわけ重要な変更は、特に、陸上及び海上における作業、危険物、緊急時対応及び衛生に関する章の中に見出される。RORO、コンテナ、ドライバルク、リキッドバルク、林産品、くず鉄、鋼材、車両など、港湾で目にする多様な貨物取扱いの大部分について、記述されていることがお分かりいただけよう。IMDGコードはIMOにおいて強制要件となったため（そして、SOLAS条約に調印したすべての国の船舶は、それに従う義務があるため）、水際に関することであれば、幅広く記述しておくことが適切である。船舶と陸上間のシームレス化が進むなか、このように、条約（危険物の安全な取扱い）の原則を達成するための、より積極的で明確な考え方が示されている。

また、近年、衛生問題が大きく取り上げられるようになったことから、専門家グループは、新基準の中で、一つの章をこれに割り当てている。よって、第 9 章の中には、燻蒸、粉塵貨物、騒音、疲労、ガス、振動、人間工学を含む様々な記述が見出される。職場の医療保険施設と救急手当の条項についても指針が与えられた。緊急事態対応についても、一層充実した内容となった。港湾におけるすべての緊急事態は、場合によっては、孤立し、あるいは危険に曝された状況に置かれた者を救出する必要があるところで発生してきた。救出が必要な者の中には、地上 33 m の運転室内の運転手、様々な高所または地上より低い位置にいる整備員、緊急脱出用のリフト装置を備えていないバラ荷船倉内の荷役作業者が含まれている。このような状況は現実には発生してきたものであり、加えて、海中からの救出作業は昔ながらの課題である。さらに深刻な緊急事態は、貨物、特にコンテナやRORO車両内の危険物に起因するもので、もちろん、遭難し、環境への脅威となった船舶が入港してくる可能性も忘れてはならない。強風、低気温、高気温、洪水、地震、そして火山噴火さえもが大規模な緊急事態の原因となり得る自然事象である。緊急事態の類型毎に別個の対応を考えるのではなく、あらゆる事態に備えた対応策を設けるには一定の配慮を必要としたが、第 11 章はそれを念頭に記述したものである。

実際のところ、環境問題は完全に条約の対象外であるが、その重要性を考慮し、専門家グループは新基準の貨物取扱いの項目の中で、若干の助言を与えることが適切だと判断した。専門家グループが理事会に提案した重要な規定は、技術革新と技術開発に関するものである。もし先例に従うとすれば、新基準は2031年まで見直しされないこととなるが、現在の変化の速さを考えると、それでは明らかに不適切である。そのため、一定の技術革新や技術開発について検討し、それを基準に追加する必要性と追加方法を決定するため、ILOが専門家小グループを召集できるよう、新しい規定が提案されている。非常に賢明な規定である。

本改定にあたっては多大な労力が注ぎ込まれたが、新基準が、将来に向けて安全で衛生的な作業の一助となり、荷役業界に貢献することとなれば幸いである。

九州地方整備局 港湾管理課長補佐 野村 浩嗣

② (04 年 6 月号掲載)

Port Health and Safety News No. 4

''Current safety aspects of solid bulk cargos''

固体ばら積み貨物の運送の安全管理に関する最近の話題

概要 昨今、船舶と人命の安全性が国際的に議論されている。この記事は、船上における固体ばら積み貨物の安全性の課題を軸に、主として、IMO（国際海事機関）とB L U 規約の発展の経過を考察するものである。

海上で輸送される最も重量の大きな貨物の一つである固体ばら積み貨物は、毎年 20 億トン以上もの輸送量があった。

残念なことに、過去 20 年間で、そのような貨物を運送する船舶が、続けて遭難する傾向が衰えず、IMO において多くの解決策が国際的に承認されるにいたった。そのうちの一つは、特に「港湾」に対するものであった。これから展開する記事は、そういった方策やそれを取り巻く国際的な議論、そして今後の傾向を吟味するものである。

海上におけるバラ貨物輸送船の遭難

1978 年から 97 年にかけて、毎年平均して 82 名の船舶乗組員が、固体ばら貨物船の遭難によってその命を落とした。この間、もっとも死者の数が多かったのは 1981 年日本の南海上において台風の影響で沈没したダービーシャー号であり、数年間物議をかもした。ピーク時として、1990 年には 94 名の人命とともに、20 隻の船舶が遭難し、1991 年にはさらに 24 隻の船舶と、154 名の人命が失われた。幸運なことに、1991 年が過去最悪な年であって、その後の被害の水準は低下の一途をたどり、2002 年には、被害の数は船舶 5 隻、人命 4 名にまでに回復した。したがって、昨年遭難した 10,000 dwt 以上の 4 隻のバラ貨物船では船員の死傷者が全くでなかったという直近の IMO 会議での発表は、非常に喜ばしいものであった。このことは、海上輸送における多くの改良を示すものであり、そして IMO の職員から、その加盟国、各関連団体、国際船舶機構、船主、船員にいたるすべての人々が、その間多大な努力を払ったおかげであることは明らかである。

港湾の役割

港湾もまたその改良に貢献している。1997 年の IMO で採択された方策の一つは、

固体ばら貨物の荷揚げ、荷下ろしから生じる、船舶の構造への損害に関係するものであった。そして、新しい IMO の規約である、「固体ばら貨物の安全な荷捌き」が練られ、採択されるにいたった。その BLU 規約は、ご存知のとおり、IMO の中では助言的な効力を持つ位置づけにあり、密接に関連した二つの対策に基づいているのである。第一に、荷揚げであろうと荷下げであろうと、荷捌きの過程には二人の人間が携わるべきであって、一人は船主で、もう一人は、ターミナルの代表者といった新しい地位にいる者である。第二の対策は、荷捌きの計画は、実際に作業が始まる前に、その両者によって工夫され、承認されるべきだということである。そして、計画の進行や、変更は、担当者であるその両者の合意のもとでのみ成立するべきなのである。BLU 規約は 1998 年に採択され、今や、6 年間続いている。その規約は穀物以外のすべての固体ばら貨物にあてはまる。

ばら貨物の定義

ばら貨物を定義すると、それは、液体状のものか、あるいは途中におけるいかなる包装をも経ずに、船倉に運び込まれるものといえる。そして、BLU 規約は総重量が 500 トン以上の船舶で運送されるすべての貨物に適応している。それゆえ、明らかに言えることは、この BLU 規約が毎年何百万トンという原材料を取り扱う目的でつくられた大きなターミナルだけでなく、一回限りの積み込みのために移動可能な設備を持ってくるような小規模な波止場、そしてその中間にある種類も大きさも多種多様なターミナルの、すべてに適応するということである。また、この規約は、鉄鉱石や石炭から鉄くず、セメント、その他多くのばら材料にいたるまで、非常に多くの種類の貨物に適応している。

BLU 規約の今後のさらなる発展

現在、IMO において、BLU 規約を強制力のあるものにしようという考慮がされている。明らかに、この件に関しては、2005 年までにはこの規約を EU 内で強制的なものにしようという指令を採択するという、EU の決定によって、拍車がかかけられているのである。もちろん、それまでに EU はその地域で 25 カ国の加盟国を有することが予想され、また、そのほとんどの国が海事との関わりを持ち、海上あるいは内陸の港湾を所有しているのである。興味深いことに、EU 指令には、BLU 規約にはない追加的な要求が含まれている。船舶が国際安全運営規約 (ISM) に従うことという前提に基づいて、類似規定とされたものが、ターミナルに課されている。これは、ISO9001:2000 基準の規定である。この二つの基準が全く同一ではないという事実はいかなる異論を生むこともなく、この指令は採択されたのである。指令の主な部分が、次の年に強制力を持ったあと、ターミナルが ISO9001:2000 の基準を獲得するまでにはさらに一定期間が認められている。他の国の強制団体もまたさらに、この BLU 規約に法的な強制力を与えてきたし、現在も与えている。筆者が分かっている限り、IMO によってこの EU の追加規定が BLU 規約に追加される

という提案はなく、実際そうすることは最も困難なことであろう。というのも、BLU 規約の権限は、一般的に考えて内陸には拡大適応しないからである。今後、非常に明らかで、考えられうる変化は、穀物貨物の免除規定を削除することである。元来の主張は、すでに IMO 穀物規定があるというものであった。この規定は長年その地位を保持し続けてきており、SOLAS のもとでその強制力を誇ってきたのである。それは、穀物は流動体として流れうる可能性があるということに言及しており、それを阻止するために何らかの対策がなされなければ、多くの船舶がその安定性を失い、沈没してしまうのである。しかしながら、穀物規定は BLU 規約が扱う問題点を取り扱っていないという指摘がなされているので、穀物がたとえ双方の規約の規定事項扱になったとしても、何の矛盾も生じないであろう。

穀物貨物とその派生物はトン数も大きく、免除規定が存続することについては納得のいく理由はないように見えるので、それが削除されるのは時間の問題であろう。

IMO のさらなる発展

もちろん目標は、いかなる船舶も人命も失われないという確固たる事実を確立することであるが、さらに言えば、それは単に一年かぎりの目標というわけではなく、持続的な観点での目標なのである。したがって、IMO は乾燥ばら貨物の損害をさらに削減するための対策に基づいて活動し続けている。現在懸案中で、港湾とターミナルに関わるであろう対策の一つは、船倉への反復荷揚げに対する禁止令である。この目標を達成するために、SOLAS に追加すべき適切な用語を見つける間に、「空の船倉」の意味を明確化することの必要性が分かってきたのである。そしてそうすることは事実、当然の成り行きであった。もう一つの対策は、ターミナル代表者への指針文書である。これは、1997 年における新しい概念であったということは覚えておくべきことである。そして、多くの大規模な貨物バースがその概念に即、適応した一方、多くのより小規模な貨物ターミナルが、いまだその概念に適応していないと考えられている。したがって、今後詳細な助言が必要且つ、有効であると思われる。

現状

BLU 規約は強制力を持つわけではないが、確かな助言力を持っている。その結果、BLU 規約の範囲にあるすべてのターミナルはその規約を遵守しているということを、明確にするべきである。そうすれば、さらにその事実を記録できるのである。BLU 規約の全体的な目標は、ばら貨物運送船が荷揚げや荷下げの過程で、危険な影響を受けることなく、そして BLU 規約を遵守しているという証拠が、そのことを裏付けるということなのである。

その他の論点

港湾やターミナルに関する限り、固体ばら積み貨物の安全問題に対してはその他にも論点があり、例えば、塵埃、危険な性質の原材料、重量、陸上と狭い場所への運搬と貯蔵、といったものである。これらの問題は、他の記事において考察しようと考えている。

この新しいシリーズものの記事は、港湾運営の安全性にまつわる、トピック性の高い問題の議論を目的としており、港湾がどのような対応をするべきかについて、实际的な指針を与えるものと考えています。

この記事に対しての質問や、この議論に対する追加的な指摘を示したいという読者の方は、直接 e-mail (mike@portsafety.demon.co.uk) にて Mike Compton までご自由にお問い合わせください。

近畿地方整備局総務部経理調達課 小野 朋子

③ (04 年 11 月号掲載)

Port Health Safety News No.5「港湾安全ニュース NO.5」

‘Some of issues debated at the recent IMO Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers Sub Committee meeting’

「IMO 危険物、固体貨物、コンテナ小委員会の話題」

Mike Compton

マイク・コンプトン

筆者は、港湾における安全に関連する最近の審議に的を絞った記事をシリーズで続けており、今回はIMOの「危険物、固体貨物及びコンテナ小委員会」で最近議論された幾つかの議題を取り上げています。

IMO (国際海事機関)

IMO (国際海事機関) にはMSC (海上安全委員会)、MEPC (海洋環境保護委員会)、FAL (国際海上交通の簡易化委員会) といった3つの政策委員会があり、貨物の取り扱いや運営に関しては、MSCがこれに関する問題を取り扱っています。また、それを取り扱う小委員会はいくつかありますが、もっとも関係があるのはDSC小委員会 (危険物、固体貨物及びコンテナ小委員会) でしょう。最近、ロンドンのIMO本部で1週間の会議が開催されましたが、ここで議論された幾つかの問題を押さえておくために、今月はこの会議に関する話題を取り上げたいと思います。

DSC/9 (第9回DSC小委員会)

2004年9月27日から10月1日まで、第9回DSC小委員会がIMO本部のあるロンドンで開催されました。ここではIAPH (国際港湾協会) メンバーにも関係するであろうと思われる幾つかの議題が取り上げられ、そのほとんどが実質的に会期中にとりまとめられました。とりまとめられた議題は、承認を得るためMSCに提出され、承認を得た後、IMOにより発刊されることとなります。12月に第79回MSC会議、来年の5月には第80回MSC会議の開催が予定されており、第9回DSC小委員会の開催最終日までにとりまとめ上げられた議題のみが、優先議題として第79回MSC会議で審議されることとなります。IAPHメンバーに関係する議題としては、DSC小委員会において、IAPHとICHCA (国際荷役調整協会) の共同提案が受け入れられ、その中で提案された発議が承諾されました。この件も一つの事例としてあげられますが、この2つの組織の活動内容はよく似ていて、国際社会においても日常的に共同的に活動し、今回の会議にも両組織は出席しています。

DANGEROUS GOODS（危険物）

会議の中で行われた調査では、第32回改正版となるIMDGコードの2004年度版が10月の8－14日頃から入手可能となることが明らかにされました。それゆえに、もう現時点ではストックされているはずなので、関係者は必要に応じて、コードのコピーや印刷物を注文しておかなければなりません。来年は移行期間として、第31回改正版と第32回改正版の併用となりますが、後者については2006年1月より強制化となります。また、この会期中に第33回改正版が2006年の秋にむけて採択、発行できるように方向付けられました。

BC CODE（固体ばら積み貨物の安全実施規則）

小委員会で扱われたその他の危険物問題として、BCコードの大きな見直し、今回の会期中に行われました。BCコードはIMDGコードと同等のもので、後者が容器に入れ包装して運送される危険物を取り扱うのに対して、前者は航行中の船舶や乗組員に危険を与えうる固体ばら積み貨物を扱っています。かつてBCコードはIMDGコードの補完的役割でしたが、現在は分離され、別のものとしてIMOより公開されています。それは強制的なものではありませんが、DSCは強制力をもたすことについての確固たる意向を持ち、それにむけての試験的なタイムテーブルを考えています。強制力を発揮させるためには、多くの複雑な手順を踏まなければならないため、2010年以前に達成しそうではありませんが、何が、いつ強制化となるのか、この変更はIMDGコードのタイミングと調和をとることになるでしょう。相当な準備が必要です。この案件は、第80回MSC会議で承認されるよう議題として挙げられる予定です。

INSPECTION PROGRAM（検査方法）

小委員会では、IAPHとICHCA Internationalが共同作成した提案書を議論しました。これは、海事管理者が実施する“危険物を運ぶ海上コンテナ検査方法”の範囲を確認するため調査を、事務局により実施することを提案したものです。これは最近の委員会で提案されたことで、会議に提出された検査のレポートの中に、数は少ないのですが、完全に間違った状況把握があったという事実から生じたものです。去年は5カ国で、そして今年もまた昨年と同じ国ではないものの、同様に5カ国で確認されました。このような状況は、IMDGコードがかなりの程度で順守されていないことを示す一つであり、小委員会は前述のような発議の開発に努めるよう求め、1999年にMSCサーキュラーが発刊されました。この提案は採択され、優先手続きとして第79回MSC会議で承認に向かうことになるでしょう。その後、2005年6月上旬を回答日として、1月から始動されなければなりません。これにより、来年の会議に間違った状況把握は出てこなくなるでしょう。

REVISION OF SAFE TRANSPORT OF DG IN PORT AREAS RECOMMENDATION (港湾区域における危険物の安全輸送の見直し勧告)

その他の発議ですが、危険物に関することです。1973年に港湾区域における危険物の安全な取り扱いを示した勧告文書が発刊され、1980年、1995年の改訂を経て、現在のものとなっています。この記事の著者は1992年から1994年の間、この作業の議長をつとめていました。最近の海事保安においては、港湾における活動にIMDGコードの強制性を関係させる必要に拍車がかけられたため、“港湾区域における危険物の安全輸送の勧告”の完全改訂が進められています。この改訂が完了する可能性のある次の第10回DSC小委員会では、これがよく議論されることになるでしょう。IAPHはこの変更案について非常に注意深く検討するであろうと期待を込めています。

固体ばら積み貨物

BCコードの改正に加えて、会議での採択が考えられている議案としては、IMOで1997年に採択され、1998年に発刊されたBLUコード（ばら積み船安全荷役実施基準）に関するもので、これは、固体ばら積み貨物運送船の高い損失率の削減をねらった包括的対策パッケージの一部です。BLUコードは貨物の船積みや荷卸しの過程に関心を有しており、その過程において二者を全体的な責任を負う者と特定していますーそれは船長とターミナル代表者です。前者はよく理解されている一方で、後者については新しい考え方で、つい先日DSCでは、ターミナル代表者とその役割についてのガイダンスを承諾しました。海における損失に対しては飛躍的に改善されており、この要因の一部としては、BLUコードの存在であることは間違いありません。特にこの新しいガイダンスはすべてのばら貨物と、すべての500グロストン以下のバラ積み貨物運送船に適用されます。それゆえ、大規模ターミナルだけでなく、小規模や中規模なターミナルにも同等に適用されます。現在、BLUコードは（EUの中ですぐに強制化になるとしても）適用が推奨されているだけですが、たとえどの様な大きさであっても、すべてのターミナルの範囲においてBLUコードの適用を保証することができます。また穀物は適用外であり、（ただし、すでに陸上にある穀物についてはIMO穀物コードが強制化となっている）現在のコードでは穀物について適用させることはできないので、適用外から取り除く動きがあります。ゆえに、穀物ターミナルのオペレーターは適用となったときの対策として、BLUコードの実施を考慮しておくようアドバイスを受けています。このガイダンスは第80回MSCにおいて承認、発行される予定です。

コンテナ

貨物取り扱いに関する主要なIMOの条約は1972年に採択された（ただし、完成したのは1982年）the Container Safety Convention（安全なコンテナ輸送国際条約:CSC）で、この条約には貨物コンテナの日常的検査、適切な保守などに関する条項が備えられてい

ます。また、この条約は、条約締結国での検査においてコンテナがCSCの安全承認プレートを用意していないことがわかった場合、コンテナの荷役を停止ができるようになっています。もし、コンテナがPeriodic Examination Programme(定期検査プログラム:PES)の対象であれば、その日付が書かれているので、すなわち期限切れがなくなります。よく知られていることですが、コンテナがApproved Container Examination Programme(認可されたコンテナであるための検査プログラム:ACEP)を必要とするならばプレートにACEPのマークが必要となります。しかしながら、検査官がコンテナの荷役を停止できることはよく知られていません(もしコンテナが安全に対して危険であることが明白であるということが認められる重大な証拠があれば:第6条第1項)。このような、明らかに安全でないコンテナが実態として確認されとの意見がスペインから提出され、この実態に対処できるガイダンスの作成を行うことが採択されました。その結果、ここ何週間の間に通信によるやりとりにおいてガイドラインの作成作業が進められ、小委員会にて承認されました。ISOの基準に基づいて、ガイダンスは、輸送を続けることが危険であると思われる基準を規定しており、来年5月の第80回MSC会議で承認され、2005年の夏に発行する見込みです。このガイダンスは、一般的な義務の下で作業を行う中で、ターミナルオペレータや、その他コンテナを取り扱う人の安全を確保するために、役立つこととなるでしょう。また、このガイダンスは、すべてのコンテナの検査を義務付けているのではなく、もしコンテナを取り扱う人たちが、重大な構造的欠陥に気付いた場合の対処も示しています。

近畿地方整備局和歌山港湾事務所保全課 大總学

④ (04 年 12 月号掲載)

Reports from IAPH Europe Office :
IAPH 欧州事務所報告

Peter van der Kluit

インタータンコ港受入施設フォーラム (2004 年 9 月 21 日 ロンドン)

ピーター ファンデル クルイト

概要

インタータンコ港受入施設フォーラムが開催され、港湾における船舶からの廃棄物の受け入れ処理に関係する問題について提議された。港湾で船舶からの廃棄物を処理するために必要となる事前通知文書の標準化について討論され、他機関の廃棄物処理について報告された。

船社部門、受入施設部門、IMO と EU における代表港湾の代表者で構成されているフォーラム (第 3 回) が行われた。フォーラムは港湾における船舶からの廃棄物の処理に関係する問題を提議した。船社は利用できる適当な受入施設が不十分だとまだ不平を言っているが、加盟国による IMO への報告システムはその改善に役立っていない。報告体制は再び加盟国の間で問題にされるであろう。

フォーラムの存在は参加組織による共同提案によって公式に IMO へ報告されることになっている。

提議される問題は、港湾で船舶からの廃棄物を処理するために必要となる事前通知文書の標準化を含んでいる。EMSA (ヨーロッパ海上保安庁) は現存の廃棄物処理計画を収集し、モデル廃棄物処理計画を作成するつもりである。IMO は廃棄物受入施設のオンラインデータベースの更新中である。これは主として加盟国の問題であるが、IMO としても港や他機関もかかわる必要があると考えている。ISO はゴミ処理のために標準化されたピクトグラフを開発中であると報告された。このすべてが IAPH 加盟国にとって重要であることは明白であり、私達は引き続き話題を追跡し、その後の状況について報告を続けるであろう。

船社と港湾業界間の連絡会議（２００４年９月２２日 ロンドン）

概要

年２回の船社と港湾関係組織の業界間連絡会議が開催された。係船索と係船索の破断に関連した危険性について討論され、ISPS Code の実施に影響される多くの予期しない側面について報告された。

船社と港湾関係組織の業界間連絡会議は、情報、意見を交換するため、IMO と共同行動をとるべきかどうかを確認するために年２回おこなわれる定期的なスケジュールの１つであった。係船索と係船索の破壊に関連した危険は議題で再発した問題であった。係船索は ISM 過程に含まれるようになり、点検基準は産業界の基準を基に作成されると思う。

セキュリティが今回の議題において重要事項であることは明白であった。ICS はメンバーから情報を収集し、ISPS Code の実施に影響される多くの予期しない側面を報告した。なかでも下船する船員、もっと正確に言うと下船を許可されない船員に関係があった問題と船員がライフボートを港で試そうとしたときの問題があった。船の位置を読むために岸壁に下りた船員は“港からの不法入国”のために逮捕された。これらすべての問題は１２月に行われる IMO の MSC の注意をひくであろう（記事項目の１つである第 79 回 IMO MSC 船社の共同報告書を参照して下さい）。会議では、アメリカ（沿岸警備隊）が ISO PAS の開発に同一のアメリカの沿岸警備隊員が関わっているにもかかわらず、ISO PAS と同じ目的をもっている一少なくとも私達の見方では一書類を日本と一緒に MSC の方へ提出するという妙な状況について議論した。ICS はこの日米共同提案に対する意見をもうすでに作成中である。

IAPH PSEMO 委員会は１１月４－５日にマレーシアのペナン島で開催されたミーティングでこの問題をどう理解し、どう対応するかを討論した。また、今年１２月に開催される第 79 回 IMO MSC における IAPH 代表としての IAPH の立場を確立する目的をもって討論した。

中部地方整備局港湾空港部 港湾事業課 補助係：木原 弘一

Open Forum 論文

① (04 年 6 月号掲載)

Intermodal Integration to Expand Port Hinterlands — 『「港湾背後圏の拡張」による「複合一貫輸送の進展」』、—

(この論文の原文は、大韓民国光陽で、2004 年 4 月 22～24 日に開かれた第三回国際光陽港フォーラムで発表されたものであり、今回、IAPH のために若干修正したものである。)

Dong-Woo Ha

UNESCAP 交通観光課 経済担当官

ドン・ウーハ

アジア太平洋地域は世界で一番人口が多く、かつ貧しい人の割合が一番大きい。この地域では、産業発展が沿岸部を中心に行われており、そのため港の重要性、海運の重要性は非常に大きい。そのような中、海運と陸運を組み合わせ、後背地へ迅速に貨物を運ぶ複合一貫輸送に関する研究が進んできた。

ケーススタディとして、オーストラリアのブリスベン港と、ニュージーランドのメトロポート内陸港を取り上げた。両港とも鉄道やトラックとの連携を進め、寄港船舶を増やし、貨物量を大幅に増やすことに成功した事例である。

結論として、広い範囲の貨物を取り込むためには、効率的・効果的な複合一貫輸送を進め、コストやリードタイムを削減することが重要である。

○ 序論

国連アジア太平洋経済社会委員会 (UNESCAP) はアジア太平洋地域において、国連事務局のアジア太平洋地域の地域本部となっている。1947 年に中国の上海に設立し、1949 年にはタイのバンコクに移転した。UNESCAP は 53 カ国の正会員と、9 カ国の準会員で構成されている。

アジア太平洋地域は、さまざまな対照的な特性を含んでいる。UNESCAP は非常に広大な地域を抱えており、西はトルコまで、東は太平洋のキリバス共和国まで広がっている。北限はロシア連邦、南限はニュージーランドとなっている。地理的な範囲も広く、小さな島国から、陸に囲まれた国まで含んでいる。世界に通じた大都市から、歩いてしか到達できないような小都市まで含んでいる。先進国、発展途上国だけでなく、経済が過渡期にある国や、後発発展途上国までも含む。

2002 年時点で 38 億人が住んでおり、アジア太平洋地域は世界で最も人口の多い地域である。世界の貧乏な階層の 67% もの人がアジア太平洋地域に住んでおり、この地域の

21%の人々は一日1ドル以下、50%の人々は一日2ドル以下という非常に貧しい中で生活していると考えられている。不均衡な経済成長、社会的発展や所得再配分機能によって、この地域での貧困の悪循環が続いてしまっている。

ルールに基づく国際貿易システムの導入や、交通や通信における急激な技術面・運営面での変化に伴い、最近のグローバル化の波によって、国際貿易、投資、観光、経済成長が進んだ。1970年代、80年代には、世界の経済成長は平均2.6%であったが、海外貿易量は3.8%の伸びを示していた。1990年代には、GDP成長率に対する国際貿易成長率は変化した。GDP成長率が年間2.9%だったのに対し、国際貿易成長率は6.7%であり、およそ2.3倍であった。

多くの国がこれらの発展で利益を得る中で、中にはまだまだ発展せず、貧しいままの国もあった。これらの後進発展途上国においては、交通や通信ネットワークは世界中とアクセスしていなかった。というのは、社会基盤や物流体系が整っておらず、コストが上昇し、競争力が落ちていたからである。

○ アジア太平洋地域における海運と港湾の発展

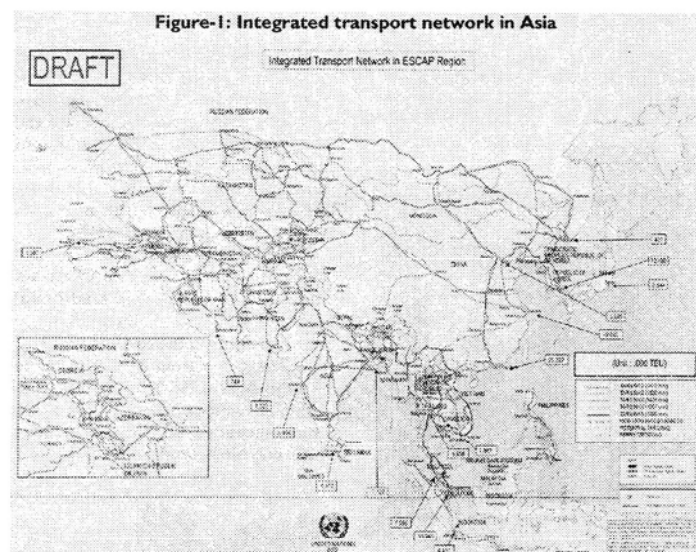
伝統的に、ほとんどのアジア諸国は輸出入を海上輸送に頼っている。というのは、産業発展が臨海部で行われているからである。

よって、世界中の40%の船がアジア太平洋の国々により運行されている一方、世界貿易の金額ベースで26%しかアジア太平洋の国々を発着していないのは、驚くべきことではない。さらに、世界のコンテナ取扱量のうち50%がアジア太平洋の港で扱われている。また、世界のコンテナ取扱量上位6港はESCAP地域にあり、世界の上位30港のうち、19港はアジアの港である。

アジア地域と太平洋地域における港や船舶の重要性を考へて、UNESCAPは定期的にコンテナ取扱量の予測を行っている。計画状況を、政府や船社、域内の港湾管理者による詳しい意思決定に反映していく。

一番最近の研究¹⁾は、2001年に発表したもので、予想される海運発展のシナリオを、さまざまな計画と照らし合わせながら詳細に分析したものである。この研究は外貿コンテナ流動を調査しており、2011年までのESCAP地域のコンテナ輸送や港の必要整備量を中長期的に予測することを目的としている。

2001年の研究によると、ESCAP地域内の港で扱われる外貿コンテナ量は、1999年の95万TEUから、2011年には



216 万 TEU に伸びると予想されている。一年あたりの平均伸び率は 7.1% である。

さらに、現在、K M I や A P E C と協力して、新しい研究が進められており、2004 年の終わりまでには、各地のセミナーでの議論用に、需要予測試算結果を用意できるだろう。

注 1) 参考文献：国連「海運環境が変化する中での地域間海運と港湾の発展戦略」2001 年

注 2) 詳しくは、APEC プロジェクトデータベース参照

(<http://203.127.220.68/apcp1.nsf/websearch/B12BEFD0C5B0AD7348256DF800183295?OpenDocument>)

○ 新しい課題：広がりゆく港湾の背後圏

その港がハブ港であるかフィーダー港であるかにかかわらず、港を通過するコンテナ量の増加に伴い、陸上輸送との境界が非常に重要になってきており、港後背地への迅速かつ効率的な複合一貫輸送が求められている。

ここ 10 年の間、UNESCAP 主導のもと、「アジア高速道路」や「アジア横断鉄道」などを例とするアジアにおける国際輸送ネットワークが調査され、形成されてきた。そして、その貨物取り扱い容量は増加し続けている。ここに来ての新しい課題は、今度は鉄道、トラック、船舶などの異なるモードの輸送を組み合わせることで、一貫した輸送システムを推進することである。そうすることで商品の移動を容易にし、制度上や容量の上での障害を克服することができる。障害は港でのリードタイムを増やし、商品の配送コストを増加させ、競争力を低下させている。

2001 年 11 月にソウルで行われた社会基盤整備に関する大臣会議において求められたので、国際複合一貫輸送の統合、推進は UNESCAP の取り組みの中で最優先されることになった。はじめに、アジアにおける総合的な輸送ネットワークの草案図（図－1）に示されているような、アジア高速道路とアジア横断鉄道の主要港への延伸及び一体化が取り組まれている。（図 1：アジアにおける統合された輸送ネットワーク図）

複合一貫輸送の習熟度は、UNESCAP 地域内でも国によって大きく違っている。中には、アメリカ合衆国やヨーロッパと対等な複合一貫輸送サービスを提供している港をもつ国もある。しかし内陸の輸送基盤や制度整備が十分でないので、大抵のアジアの港では後背地の市場へ物を運ぶことが難しく、その結果比較的小さくまとまった後背地が形成されている。

新しい課題は、複合一貫輸送を推進することで、従来の後背地市場を超えたところまでアジアの港が効率的に結びつきを強めていくことである。

○ ケーススタディ³⁾

・ ブリスベーンの複合ターミナル

1990 年には、多くのアジアやヨーロッパからの船は、ブリスベーン市場向けの貨物を運んでいたにもかかわらず、ブリスベーン港に立ち寄ることは少なかった。

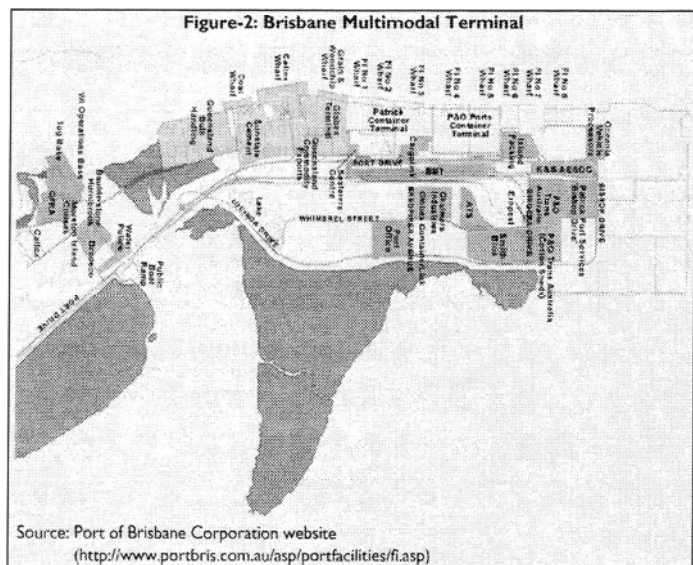
州政府所有のブリスベーン港湾公社（PBC）は、南行の貨物をシドニー港やメルボルン

港などからひきつけるには、東南アジアからの高付加価値な電子製品製造業者に注目すればよいと気づいた。そういった荷主にとって、東南アジアの出発点とブリスベーンの距離がより短い4)ということは、高付加価値商品により早く小売業者の棚に並べることができるという利点があったからだ。この利点は、ブリスベーンからニューサウスウェールズやビクトリアといった、より南方の市場までの陸上輸送コストに勝る価値があると思われた。

1994年には、PBCはブリスベーン複合ターミナル（BMT）を設立し、ブリスベーン都市外の従来取り込めなかった貨物を取り込もうとしていた。BMTは、埠頭間および鉄道・トラックとの接点となっており、鉄道は二重軌間になっていてクイーンズランドと他州の両方へのアクセスを可能にしている5)。フィッシャーマン島の中心に位置しているので、パトリック社およびP&Oポーツ社のコンテナターミナルや主要なコンテナヤード、倉庫、一般貨物、自動車輸出入地域に近く、バルク貨物の施設も近くにある。州および国の鉄道システムと直結しており、輸出入コンテナ貨物が、コンテナターミナルから効率的に出し入れすることができた6)。

当初、BMTは5年間の契約でクイーンズランド州営鉄道にリースされていた。BPCが1999年にBMT事業の業務を受け継いだ際、BPCは、複合一貫輸送の成功に影響を与える主要因の一つとして、ターミナルを通過するコンテナの動きに関する情報の質および正確性があると気づいた。BPCが複合一貫輸送ターミナルの管理・運營業務を引き継いだとき、船荷所有者から鉄道会社への輸出貨物を受け取ったという通知の伝送が非常に遅く、不正確でしかも不完全であったため、船荷の積み下ろし業者が効率的・効果的に目的の船へコンテナを積むことが困難であった。港への到着時間、コンテナの中身や重さ、積まれる船に関する情報が不正確だと、コンテナの輻輳、生鮮貨物への損害、コンテナのあて先間違い、二重にコンテナを扱うことなどが発生する。

コンテナに関する不確かな情報の転送問題に対処するため、港運営会社はコンテナ詰めを行っている船荷主と直接交渉した。その後鉄道会社や、ブリスベーン港の荷役業者とも話し合い、マルチモーダルターミナルが情報伝達ルートの中に含まれるようにし、また情報の流れを電子的に扱えるようにした。これらの改善点を推し進めるため、複合一貫輸送ターミナルの管理者としてBPCは、ターミナルを通るコンテナの輸送スケジュール管理も始めた。それは、鉄道会社に鉄道の到着時間帯、出発時間帯を割り当てることで行われた。BPCはこの割り当てを、複合一貫輸送を成功させるには必須のことであ



と考えていた。そうすることで、コンテナを港からスケジュールどおりに搬入、搬出できると同時に、ヤードに滞留し混雑の原因となるコンテナ数を最小限化できるからである。

ブリスベーン港の複合一貫輸送のコスト低減化に貢献しているもう一つの要因として、ブリスベーンと南方都市の間にユニット列車を用いたことが挙げられる。港から一つの行き先までの一回の輸送を、30個の貨車からなるかたまりでコンテナを輸送することにしたのだ。

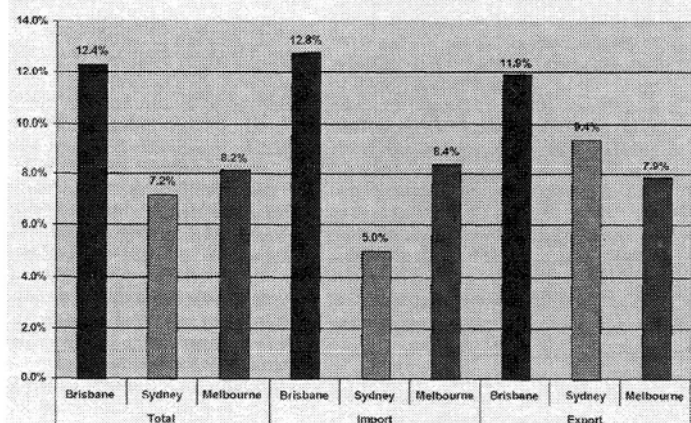
さらに、複合一貫輸送ターミナルは輸出輸入コンテナの事前受け取り・事前配送場所となっており、港を通過するコンテナの動きは非常に改善された。

複合一貫輸送ターミナルによってブリスベーン港に取り込まれた貨物の中には、南方へ向かうアジアからの貨物で、ブリスベーンで船から貨物を降ろし、列車でシドニー、メルボルン、アデレードまで運び、その間に船はニュージーランドの港へ向かい、アメリカ輸出向けの貨物を載せる、という流れでコスト削減を図る貨物もあった。

同様に、以前はシドニーやメルボルンで船から下ろされ、電車やトラックでブリスベーンまで運ばれてきていた輸入貨物は、今ではブリスベーン港へ直接船で送られ、ブリスベーン内やクイーンズランド中の都市へ列車やトラックを通じて配送されるようになった。この新しい貿易手法の結果、ブリスベーン港背後には新しい倉庫や配送センターの需要が発生し、クイーンズランドの各都市への輸送や、ブリスベーン・南方州間の輸送の両方に非常に競争力あるサービスを提供できるようになった。

BPC が BMT の管理業務を引き継いでから、従来貨物を取り込んでいた地域の外からも貨物を取り込めるようになった。その結果、図3（ブリスベーン、シドニー、メルボルン港のコンテナ取扱伸び率の比較）に示すように、ブリスベーン港のコンテナ貨物取扱量は、1998/99年7)の357,703TEUから、2002/2003年には570,256TEUに増加し、年間平均伸び率は12.4%に達し、シドニーの7.2%やメルボルンの8.2%をしのぐものになった。

Figure-3: Container throughput growth of Brisbane, Sydney and Melbourne (1998/99-2002/03)



Source: Compiled with data from Port of Brisbane Corporation, Sydney Ports Corporation and Port of Melbourne Corporation.

注3) このケーススタディは、2004年の終わりに完成し、出版された「港の背後地を広げるための輸送物流施設の改良：政策指針」に基づいている。

注4) ブリスベーン港が持つ有利な点というのは、他のオーストラリアの都市に比べて東南アジアに より近いということだった。たとえば、シンガポールとブリスベーンは航路上で3,842マイル離れているが、これはシドニーとシンガポールの距離よりも431マイル近い。

注5) オーストラリアの鉄道システムは、19世紀に英国政府が発展させてきた。そのころ、オーストラリアは多くの独立した行政植民地から成っていた。その結果、州毎に鉄道軌間幅が違っている。国家として重要と考えられていた鉄道路線では、徐々に標準的な軌間幅に置き換えられてきたが、クイーンズランドの中の州内鉄道路線では、標準よりも狭い軌間幅のまま運行されていた。それゆえ複合一貫輸送ターミナルは「二重の鉄道軌間幅」となっている。標準軌、狭軌の両者に対応するために。

注6) ブリスベン港のウェブサイト：<http://www.portbris.com.au>

注7) 会計年度は7月1日～6月30日である

・ ニュージーランドのメトロポート内陸港

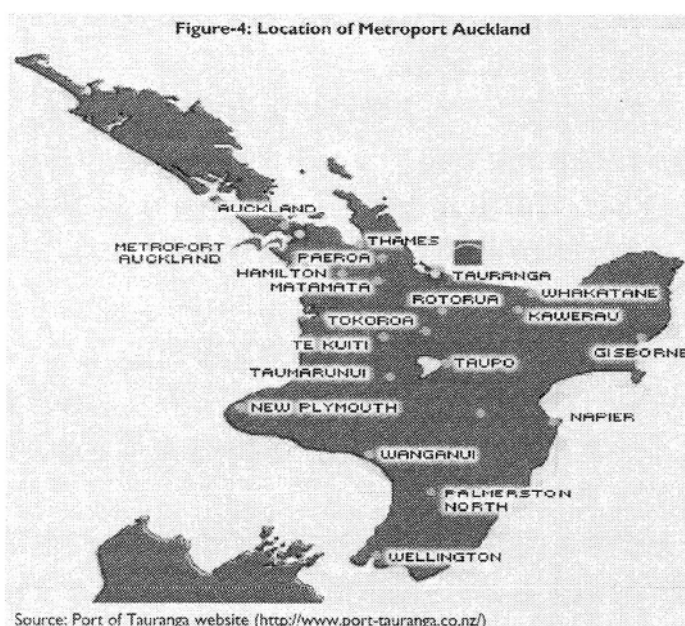
ニュージーランドでは、1960年、70年代に、当時商業の中心であった4都市にコンテナターミナルが設立された。オークランド、ウェリントン、リトルトン、ダニーデンの4都市である。その論理は、「船は主要な輸入施設のある港に立ち寄る」ということである。輸出貨物は、輸入施設の整った4港へ集められるということである。

その整理の結果、プレンティ湾に面し非常に生産性の高い地域であるタウランガの近くに立地する輸出業者は、時には、タウランガ港の横を通過してオークランド港まで貨物を輸送するのに大変高額な陸上輸送コストを負担しなければならなかった。しかし、その輸出業者には選択肢がほとんどなかった。というのは、船は、ニュージーランドの人口の30%を抱え、輸入を独占していた、オークランド港にしか立ち寄らなかったからである。

オークランドでは、コンテナ輸送交通量増加による道路渋滞によって、輸出貨物を港まで輸送するために非常に混雑した回廊地帯を通らなければならない製造業者を含む、中心部の商業地域における事業に深刻な問題をもたらしていた。

コンテナ船社の基幹航路が直接立ち寄るという財政的・経済的便益を得る機会を逃してしまっていたので、タウランガ港は主に輸入貨物を取り扱う港に立ち寄る配船スケジュールそのものを変えることを狙った。その考えというのは、それまでと違って、輸出貨物に特化しているタウランガ港経由の航路を開設してもらい、輸入貨物の方をタウランガ港で下ろし、それをオークランドの産業・商業の中心地へ輸送するというものであった。

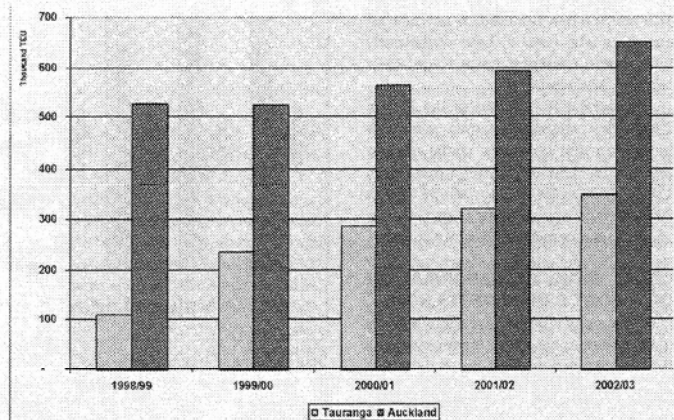
1999年に、タウランガ港は「メトロポート・オークランド」という内陸複合輸送施設を開設した。タウランガ港からは220km離れているが、オークラ



ンド港からはわずか数 km しか離れていない。トランズレールと合意して、専用のシャトル鉄道をタウランガと南オークランドの間で運行することになった。タウランガ港の競争相手の背後圏内に内陸ターミナルを設立するという決断は、プレンティ湾の背後圏を超えて貨物を取り込んでいくことを狙っているこの港の戦略と一致していた。

メトロポートを使うと契約した船社は、タウランガ港へ寄港する。オークランドの混雑した工業地域へ向かう輸入貨物は、タウランガコンテナターミナルで荷下ろしされ、220km 離れた複合輸送施設へ鉄道で輸送され、その後最終目的地へトラックや鉄道を使って輸送される。オークランド発の輸出貨物は、その逆の過程をたどる。メトロポートに集められ、タウランガへ鉄道で輸送され、そして船へ載せられる。オークランドの産業地帯の中心部にメトロポートの複合輸送施設が存在するという戦略的な位置取りは、船社やトラック会社に評判がよかった。というのは、オークランドの産業中心地に近い上に、アクセスがよく、リードタイムが短縮できるからである。

Figure-5: Container throughput growth of Ports of Tauranga and Auckland (1998/99-2002/03)



Source: Compiled with data from Port of Tauranga Limited and Ports of Auckland

タウランガ港経由の輸出貨物が伸びているのは以下の二つの理由がある。一点目はメトロポート経由の貨物で、二点目はワイカト（ハミルトンの近く）とプレンティ湾（タウランガとロトルアの近く）から発生している、メトロポートを使っていない乳製品輸出貨物である。この乳製品輸出貨物は、かつてオークランドから船積みされていたが、現在では乳製品工場からタウランガ港へ直接輸送されている。このサービスによって、輸出業者は以前オークランド港までの陸送にかかっていた大変高いコストを省くことができるようになった。

このタウランガ港の戦略による成果は、図6（サプライチェーンのつなぎ役としての港）に示されている。コンテナ荷動きは、1998/99年の112,141TEUから、2002/03年には349,796TEUに増加し、一年当たり32.9%の伸びを示している。それに対して、オークランドの伸びは毎年5.4%である。

○ 結論：港の役割の見方に対する変化

グローバル化によってもたらされた変化の中でも、最も際立っていたのは、ビジネスにおいて競争力ある強みを発展させ、維持するために物流が非常に重要だということである。

ビジネスにおいては、サプライチェーンマネジメント（SCM）や、オーダーに対してすばやく応える能力、配達にかかる時間を徐々に短くしていく能力が必要不可欠になった。

これは、輸送コストや取扱いの手間を日々減らそうと努力することで生まれる。複合一貫輸送ターミナル・施設がより使われることによって、コスト削減・リードタイム削減の目標に近づくことができる。

このことは、港の役割に対する見方を変えることを必要としている。完全には達成されていない変化である。伝統的に、港は輸送の結節点であり、そこでは商品が単に保管されているだけである。付加価値ロジスティック（VAL）サービスには、現存する「単なる保管サービス」を超えた役割・機能がある。多くの先進港は、優れた輸送サービスを提供できるすばらしい輸送体系の中心地となっている。

しかし中には、港が最終目的地ではなく、供給地から配送地まで、港湾区域をはるか越えて広がるサプライチェーンの中の一つのつながりであるということに気づかない港湾管理者もあるだろう。貨物がどの経路を使って運ばれるかを決めるのは、港内の施設性能だけではなく、顧客のニーズを満たす一連の物流体系におけるすべての要素にかかっている。

持続力のある、競争力のある優位点を持つために、港は顧客に効率的な荷役システムを供給し、サプライチェーンの双方向において作業を集約することでコストを抑え、サプライチェーンの性能を上げていくような付加価値のあるサービスを提供するべきである。（図7：港湾の競争力ある有利点のマトリックス）

後背地の市場や貨物優位圏以外の地域から発生する貨物を取り込むことに成功した二つのケーススタディから、非常に重要な教訓を学ぶことができる。彼らの成長戦略を吟味すると、彼らは船舶と鉄道やトラックの間の一連の輸送においてできるだけ効率的に貨物輸送を行っている。それは、最小のリードタイム、最小のコストで顧客まで貨物を輸送するためである。

どのような港であっても、単独では成果を出すことができない。港は、非常に広い範囲の輸送・ロジスティクス機関と協力・協定を結んで発展していかなければならない。たとえば、集約された複合一貫輸送を手がけている鉄道会社、内陸中枢配送センター、3PL、トラック会社、道路建設業者など。融通の利く責任あるデリバリーサービスの協定と同様に、道路と鉄道を相互につなぐことができなければ、荷主や船社を港へ呼び込んだり、内陸や遠くの市場へ港を使ってもらったりすることはできないだろう。

ここで述べた見解は、あくまで作者の見解であり、必ずしも国際連合の見方を反映したものではないことを付け加えておく。

中部地方整備局 港湾空港部 港湾計画課 福井 聡

② (04 年 12 月号掲載)

“Container Control Pilot Program – United Nations Office on Drugs and Crime
working in partnership with World Customs Organization”

「国際犯罪防止のためのコンテナ管理パイロット・プログラム始動
国連薬物統制犯罪防止事務所／世界税関機構」

(概要) 今日、世界的に広く活用されているコンテナ輸送。それを悪用した組織的な犯罪に対抗する為のコンテナ管理パイロット・プログラムが始動している。各国政府から異なる分野の専門家が集まり、予算、人員、ノウハウの不足している途上国でも安全なコンテナ貿易が行われるような管理システムの確立を目指し、実際に成果を出し始めている。このような活動は今後世界のより多くの港にも広がっていきこうとしている。

コンテナ管理パイロット・プログラム

違法ドラッグの売買、組織化された国際犯罪、テロリズムに対する世界的な戦いの新たな始まり

国連薬物統制犯罪防止事務所と世界税関機構はエクアドル政府及び、フランス、ドイツ、イタリア、スペインの代表者たちとエクアドルのグアヤキル港におけるコンテナ管理パイロット・プログラムに乗り出した。

このプログラムは麻薬の売買やその他の違法行為の防止に役立つ効果的なコンテナ管理をエクアドル、セネガルの両政府が設立することを補助するものである。グアヤキル港とダカール港には異なる法的執行機関（例：税関、警察）の役人で構成された共同港湾管理チームが作られる。彼らは海上輸送コンテナを介して行われる違法な薬物の売買やその他の国際犯罪、テロリズムに対抗する活動の為に専門の知識、技術を備え、訓練を受けている。

このプログラムの目的には適法な商業貿易が組織化された犯罪目的に利用されるのを防ぐ為、政府と貿易業者の間に協力関係を築くという一面もある。

この枠組みの中でWCOとUNODCは互いに協力し、2つの港がリスク・アセスメントの基準を満たし、より効果的に国際犯罪を検知し、防止する為の手助けをする。

商業コンテナの違法行為目的での悪用

ここ数年の商業コンテナを介した貿易量の増加には目を見張るものがあり、2012年までにその数は現在の2倍に達すると見込まれている。今日では年間2億2000万个以上のコンテナが地球上で輸送されている。

不正な目的の為の海運やその他輸送機関でのコンテナ貨物の悪用は明らかに増加して

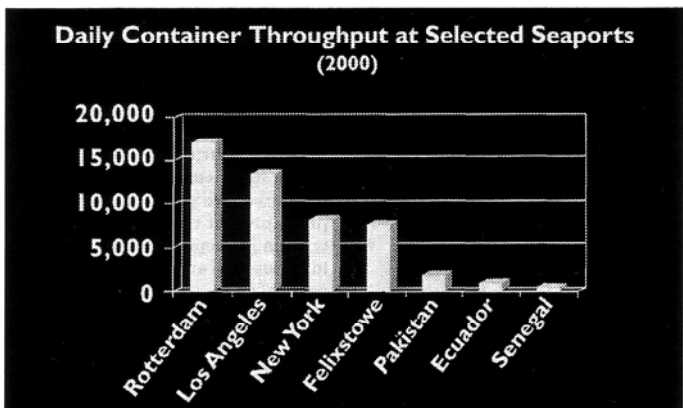
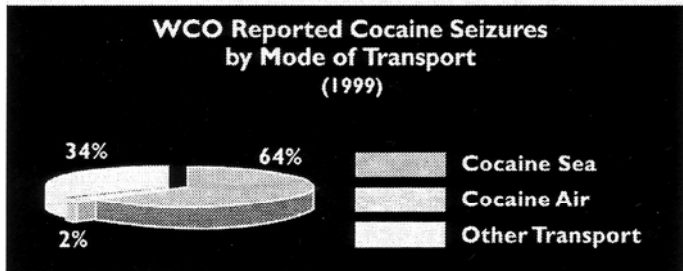
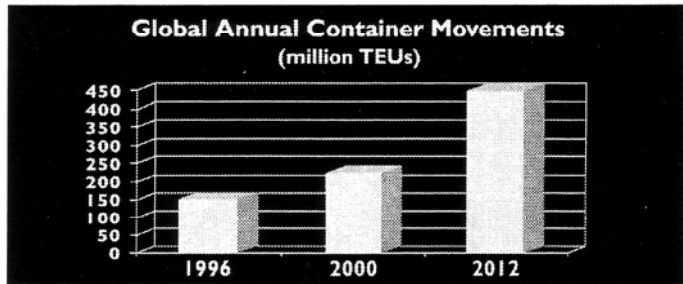
おり、とりわけ違法薬物の売買や禁制品の密輸に顕著である。

しかし、盗品や偽造品、武器、爆発物、危険薬物の売買、人身売買に関わるコンテナに対応する人間は不足している。

これらの非合法的な活動はすべて国際貿易の機能を悪用しており、サプライ・チェーンのセキュリティを脅かし、合法的な貿易活動に挑戦するものである。日々の港の処理量の範囲はコンテナにして5万個に及び迅速な処理が要求されるが、政府の専門家がひとつひとつの商業コンテナを十分に点検するにはあまりに時間がかかり過ぎる。

ゆえに、港の管理者は合法的なサプライ・チェーンが余計な混乱を来さないよう適切な管理体制と法の執行を確実にするため、高度なプロファイリング・システムと最新式の管理技術を必要としている。

途上国、とりわけ不法取引の中心となっている地域ではこのような制度を確立するための援助を求めている。国際的なコンテナ・パイロット・プログラムはこれらのニーズに対応している。



コカインとアフガンヘロインの重要密売ルートに沿った試験港

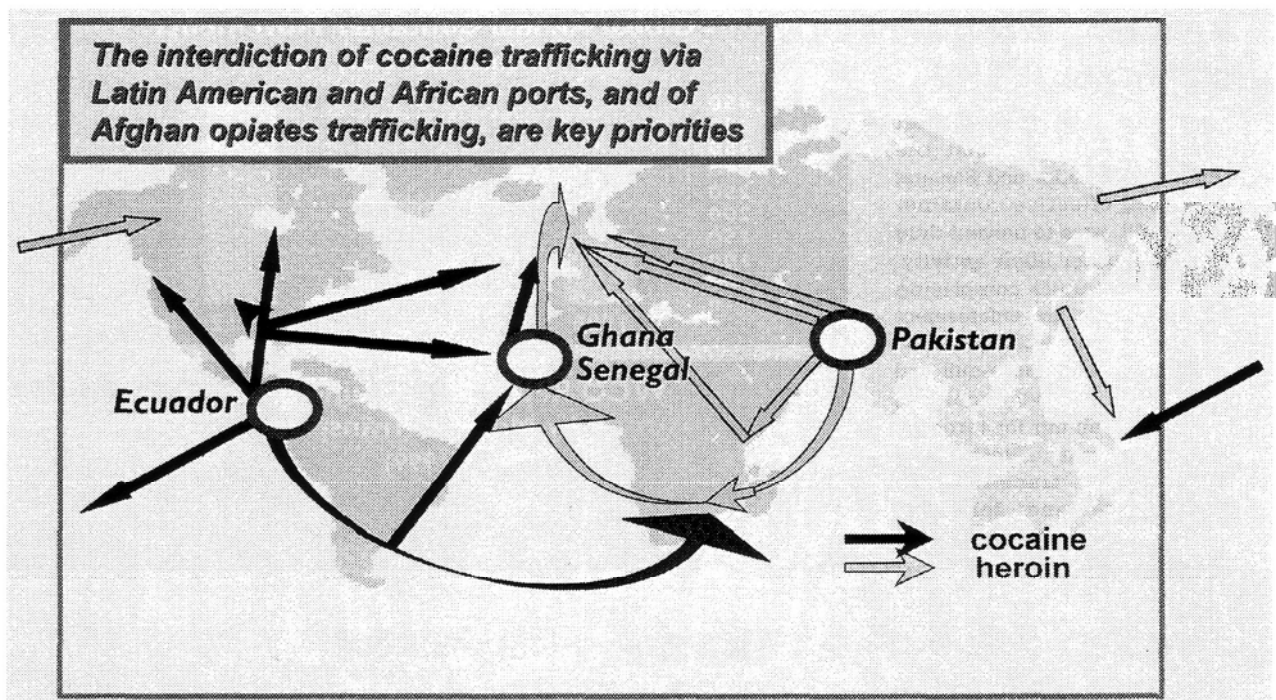
このプログラムにおける4つの試験港は南米産のコカイン、アフガニスタンのアヘン、そして東南アジアのヘロインのコンテナ輸送の中心地に当たっている。このルートはコカの葉をコカインに、アヘンをヘロインに精製する為の原料の輸送ルートにもなっており、アフリカがそのルートとなる頻度も上がってきている。海洋コンテナにおいて押収された麻薬とその原料は以下の物を含む：

2001 年、スペイン	エクアドル産コカイン 3 t
2001 年、ポルトガル	ウルグアイ産コカイン 1 t
2002 年、エクアドル	ヨーロッパ向けコカイン 2.5 t
2002 年、エクアドル	アメリカ向けコカイン 2.4 t
2002 年、南アフリカ	ペルー産コカイン 0.36 t

2004 年、パキスタン	アフガニスタンヘロイン積載の国外向けコンテナの押収
1998 年、カラチ	無水酢酸（韓国）
2001 年、イラン	無水酢酸（韓国）15.6 t
1999 年、オーストラリア	ヘロイン0.2 t
2004 年、ベルギー	大麻樹脂（ダカール経由）1.5 t
2001 年、ベルギー	モロッコ産カンナビス12.7 t
2001 年、ジブチ	アンフェタミン錠剤 260万錠
2001 年、ダーバン	プラチナ（盗品）37 t

上記の押収物に加え、最近では組織化された犯罪から生じた大量の現金の密輸を防いでいるとの報告もある。

同じように、爆発物や危険物の売買、また人身売買を企てるコンテナも阻止している。



プログラムの内容

港湾管理は2004年、エクアドルとセネガルで始まる。異なる執行機関から集められた専門家による管理チームが結成され、彼らは専門的なアドバイスをし、訓練を施し、技術を与えることによってプロファイリング技術を各港に導入していく。これらをもとに、正確な捜査技術を持つ訓練されたスタッフによって焦点となる管理は行われる。要約すれば試験港におけるプロジェクトは以下のようなものになる：

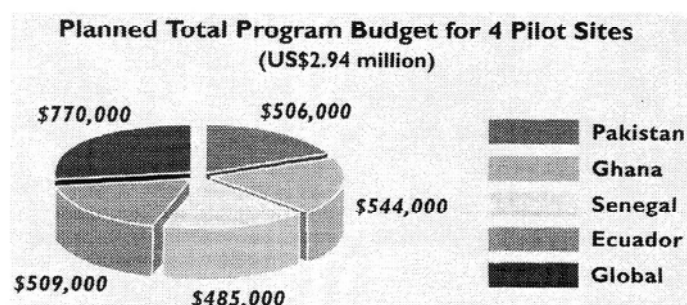
港での活動

- ・ 執行機関における MoU の締結
- ・ 港湾管理チーム（税関／警察）の結成
- ・ （下記の事柄に関する）責任者とメンバーの訓練
 - － 監督、管理、内部監査
 - － 情報処理
 - － 検閲、捜査
 - － 貿易業と財界との協調
- ・ 基礎知識の準備
- ・ 現場での恒常的な監視、指導

UNODC と WCO は港での直接的な対策に加え、双務的な参加者の活動と関連する国際組織が調和して働くよう、また成果によってより上級の専門家レベルで定期的な再評価が可能であるように世界レベルでの施策も引き受けている。プログラムの目的は貿易関係の利権を持つものと当局との間に新しい協力関係を築くことである。これは信頼と意識の強化であり、協力し、時には機密情報を交換し合うことへの同意である。比較的歴史が浅いにも関わらず大変深刻なこの犯罪パターンを監視するのに必要とされる新しい分析技術の発展にもこのプログラムは寄与している。そして分析の結果として特定の問題のある地域での対抗策を作るのに役立っている。

世界レベルでの活動

- ・ 専門家による定期的な再評価、指導
- ・ 貿易業界と財界との新しい協力関係
- ・ 当局間の協調
- ・ データ／情報の交換
- ・ コンテナ犯罪の分析と報告
- ・ 港湾管理の基本業務の発展



結論：

比較的控えめな投資ながらも、このプログラムは反組織化犯罪の方策に重要な貢献をしている。

アフリカの港における以前のより小規模なプロジェクトでも数ヶ月で結果を出しており、新しいチームの中には活動を開始して数週間で麻薬、密輸品、盗品等を押収すると

いう成果を上げたものもある。税関、警察、その他行政機関の協力関係のレベルはあがっており、

押収後の共同捜査や、押収された積荷の背後にあるネットワークに対抗する為の国際協調もこのプロジェクトの成果のひとつである。これらの新しい組織に基づいて双務的な協調がもたらされ、共同事業は出発、通過、到着、それぞれの港を通じて行われる。このようにして途上国も世界的な施行に参加できるようになる。同じように重要なのは貿易や海運の団体がこのプログラムに関わり、直接的な協力や各港の当局との情報交換を活発化させていることである。そのような協力関係を元手に、犯罪を可能に足る強力な要素を形作る公共及び民間の港湾区域における汚職に対抗する確固たる手段が用意されていく。UNODC は 2005 年にはこの活動をパキスタンからガーナに、そして十分な参加者と資金が揃えば、このプログラムを世界の他の港へも広げていきたいと考えている。

近畿地方整備局 港湾事業課 技術審査係 中村 達夫