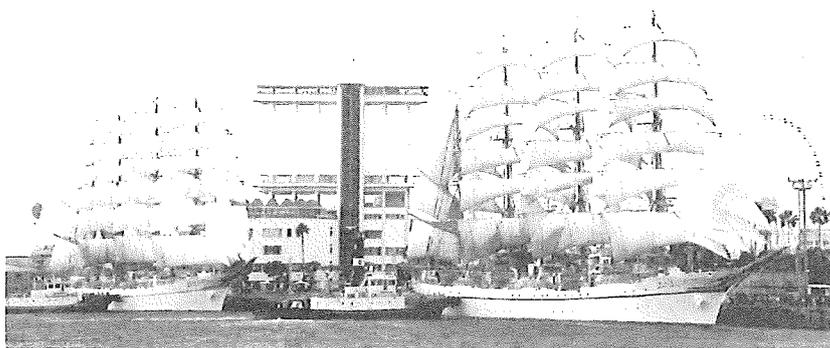


世界港湾の動き

IAPH日本フォーラム

第16号(5周年記念号)

2008.7



名古屋港開港100周年祭にあわせ同時寄港した「日本丸」「海王丸」(2007.11.9)名古屋港管理組合提供

- 国際港湾協会日本会議設立5周年記念にあたり
 国際港湾協会日本会議会長 (財)名古屋港埠頭公社理事長 染谷昭夫
 国土交通省港湾局長 須野原豊
- 国際港湾協会日本会議5周年レポート
 (1) 5年間の活動を振り返る - 国際港湾協会事務総長 井上聡史
 (2) 写真で見る50年の歩み
 (3) “次の5年に向けて”
 1. 会員の声
 2. 抄訳者の声
 3. 校閲者の声
- 日本会議活動報告 日本会議事務局長 高見 之孝
 抄訳のまとめ「Ports & Harbors」記載文献の分野別紹介
 IAPH日本フォーラム第2号～15号
- IAPHの動き 国際港湾協会事務総長 井上 聡史
- Ports & Harbors 掲載文献の紹介(15編)
- カレンダー
 (1) 国際港湾関連行事 カレンダー 国際港湾協会
 (2) 港湾関連行事カレンダー 国土交通省港湾局国際企画室
- 事務局だより 日本会議事務局
- 付録 会員一覧

国際港湾協会日本会議

国際港湾協会日本会議

IAPH 日本フォーラム

第 16 号 (5 周年記念号)

目 次

I)	国際港湾協会日本会議設立 5 周年記念挨拶	会長 染谷 昭夫	1
II)	国土交通省港湾局長 祝辞	局長 須野原 豊	2
III)	国際港湾協会日本会議 5 周年レポート		
	①5 年間の活動を振り返る—国際港湾協会 事務総長 井上聰史		3
	②写真で見る 5 カ年の歩み		11
	③ “次の 5 年に向けて”		
	③-1 会員の声		
	* 「国際港湾協会 (IAPH) との出会い」 東洋大学名誉教授	赤塚 雄三	16
	* 「世界的教養人を目指す学徒」 日本大学理工学部教授	新井 洋一	18
	* 「世界経済の一層の発展に向け、国際港湾の協力・連携を」 北九州市港湾空港局長	伊藤 和央	18
	* 「港の散歩道」 (株) ldes	加藤 寛	19
	* 「国際港湾協会日本会議の次の課題」 日本会議副会長	栢原 英郎	20
	* 「国際港湾協会日本会議創立 5 周年を祝して」 北陸地方整備局次長	小山 彰	20
	* 「国際港湾協会日本会議創立 5 周年によせて」 東京都港湾局長	斉藤 一美	21
	* 「北東アジアの国際物流拠点を目指して」 新潟県交通政策局長	高橋 総一	21
	* 「日本のプレゼンスの向上が必要」 (財) 国際臨海開発研究センター	成瀬 進	22
	* 「国際港湾協会日本会議に期待する」 (有) ピーエスネット顧問	廣田 孝夫	22
	* 「南イ パレルモ港の話」 (財) 国際港湾協会協力財団 会長	藤野 慎吾	23
	* 「日本から世界へ」 国際港湾協会終身会員	前田 進	23
	* 「IAPH 日本会議への期待」 名古屋港管理組合 専任副管理者	山田 孝嗣	24
	③-2 抄訳者の声		
	* 「抄訳活動で自分も向上」 国土交通省近畿地方整備局 港湾課管理第二係	小野 朋子	25
	* 「抄訳について」 九州地方整備局港湾計画課	黒木 英明	25
	* 「抄訳にあたって」 国土技術政策総合研究所	柴崎 隆一	25
	* 「抄訳の難しさ」 国土交通省航空局飛行場部 関西国際空港・中部国際空港監理官付	鈴木 崇弘	26
	③-3 校閲者の声		
	* 「校閲雑感」 大本組 常務執行役員	上田 寛	27
	* 「抄訳の校閲を担当して」 五洋建設 (株) 常務執行役員	大内 久夫	27
	* 「抄訳ボランティアにエール」 (株) 栗本鐵工所 顧問	笹嶋 博	28
	* 「校閲をしてみて」 国際港湾協会日本会議 事務局長	高見 之孝	29
IV)	日本会議活動報告 抄訳のまとめ「Ports & Harbors」記載文献の分野別紹介 IAPH 日本フォーラム第 2 号～第 15 号		30
V)	IAPH の動き 国際港湾協会 事務総長	井上 聰史	34
VI)	Ports & Harbors 掲載文献の紹介 (15 編)		
	(1) Open Forum 論文		
	① 08 年 1 月号 「P12-13 リスクを配慮した保安対策」 四国地方整備局 高知河川国道事務所計画課 企画係長	西尾 裕二	38
	② 08 年 3 月号 「P14-15 積極的なイメージの普及促進」 国土交通省港湾局 技術企画課 係員	廣瀬 敦司	42
	(2) Feature 記事		

③	08年1月号 「P20-21 ロング・サプライ・チェーンの弱点」 沖縄総合事務所 那覇港湾・空港整備事務所 係長	佐藤 勇二	45
④	08年1月号 「P22-24 全てを連結する」 中国地方整備局 港湾空港部港湾計画課 係長	上野 太地	48
⑤	08年1月号 「P30-31 港湾に関する対話の進展」 在エジプト日本国大使館 一等書記官	石原 洋	51
⑥	08年1月号 「P32-33 将来をつかめ」 総合政策局 国際業務室 国際調整係長	多田 清富	55
⑦	08年1月号 「P34-35 小さな島、大きい野心」 中部地方整備局 名古屋港湾空港技術調査事務所設計室 設計第二係長	木原 弘一	59
⑧	08年3月号 「P18-19 海運は、適切な改善を行っているか？」 九州地方整備局 関門航路事務所 係長	古島ひろみ	63
⑨	08年3月号 「P20-22 スマートソリューションを求めて」 国土交通省港湾局 計画課地域事業係 係員	石松 和孝	67
⑩	08年3月号 「P34-35 競争から協力へ」 近畿地方整備局 総務部経理調達課契約管理係 係員	中村 達夫	71
⑪	08年3月号 「P36-37 黒海における輝かしい未来」 関東地方整備局 東京空港整備事務所 企画広報室 企画第二係長	石澤 典大	74
⑫	08年3月号 「P38-39 激しい競争の中で」 九州地方整備局 港湾空港部港湾計画課 課長補佐	牧野 武人	78
(3)	Cover Story 記事		
⑬	08年1月号 「P26-27 マラッカ海峡の大切な考え方」 総合政策局建設業課入札制度企画指導室 調査係長	菅野 昌生	82
⑭	08年3月号 「P26-29 未来への新しいイニシアティブ」 国土交通省港湾局 国際企画室 係長	原口 祐子	85
⑮	08年3月号 「P30-32 ビスカパトナム港と環境に優しい鉄鉱石荷役」 航空局飛行場部関西国際空港・中部国際空港監理官付 課長補佐	鈴木 崇弘	90
VII)	カレンダー		
	(1) 国際港湾協会 (IAPH) 関連行事カレンダー 国際港湾協会本部事務局		93
	(2) 港湾関連行事カレンダー 国土交通省港湾局国際企画室		
VIII)	事務局だより 日本会議事務局長	高見 之孝	94
付録	会員一覧		95



貢献への気概

IAPH 日本会議会長
染谷昭夫

IAPH 日本会議は設立 5 周年を迎えた。いま、この会議は順調に活動を続けており、このことを関係者ととともに喜びたいと思う。

国際交流の目的は、国の違いを乗り越えて、お互いが親交を深めることにある。それはビジネスに役立つことにもつながる。その意味で、交流はお互い様の精神が基本であり、つねに受益と貢献の両面に着目する必要がある。この会議が設立されたのは、日本の港湾人がこれらの両面にアプローチしやすくするためであった。

IAPH 活動の成果を日本のために活かすのは、日本の港湾界にとって大事なことだ。この受益の面は、IAPH 日本会議の目的の 1 つである。

さらに、国際交流では世界に貢献することが大切だ。

IAPH 活動に参画してあげる成果は、世界の港湾界への貢献となる。会議の開催地となるのも貢献だ。貢献の仕方はいくつもある。それらはただちに具体的な見返りを貢献者にもたらすとは限らない。しかし貢献は感謝と尊敬を生み、長い目で見れば貢献者への揺ぎない信頼につながっていく。半世紀前に IAPH の創設を主導した日本人たちは、偉大な貢献者として、いまでも世界の港湾人から感謝と尊敬を受けていることを思い起こす。

この会議は、IAPH 本体に設けられた専門委員会での活動状況に関する報告会を毎年催してきた。この報告会は、国際港湾協会協力財団が催すセミナーと合わせて開いてきたので、日本人が IAPH 活動全体の状況を知るよい機会となっている。

専門委員会での活動家は、世界各地で開かれる IAPH の会議に、日程をやりくりして積極的に参画している。おかげで、日本人活動家による IAPH への貢献は目に見える形で増えた。これは、活動家の努力に加えて、活動家を支える関係機関の理解によって実現したことであり、この機会に感謝と敬意を表したいと思う。

また、機関誌「IAPH 日本フォーラム」には、IAPH の「Ports and Harbors」の記事を日本語で掲載している。そのためにボランティアを募集して行なってきた記事の翻訳を通じて、嬉しい発見があった。

翻訳の引き受け手がなくて困ったことはついぞなかったのだ。事務系も技術系もいるが、国土交通省の若い職員から申し出が大部分を占める。これは、若い世代の港湾人の中に、国際交流への関心と貢献への気概をもつ人が多いことを示している。国際交流の人材の層の厚さの確認でもあり、心強く喜ばしいことである。これらの記事が多くの方々に読まれ、活用されることを望みたい。

日本会議が順調な推移をたどったのは、多くの人たちの努力と理解の賜物である。5 周年を記念して、その一部の個人と機関に感謝状を贈る。あえて貢献の労苦をとった人たちを公にする滅多にない機会と思うからである。



IAPH日本会議設立5周年にあたって

国土交通省 港湾局長 須野原 豊

IAPH 日本会議設立5周年おめでとうございます。日本と世界の港湾関係者の架け橋となるべく2003年4月に設立されたIAPH日本会議の役割は5周年を迎えた今、ますます重要なものになっていると感じております。

この5年を振り返ってみますと、日本を取り巻く世界の港湾情勢は大きく変化してきました。経済のグローバル化が進展し、効率的な物流体系が求められる中、世界の主要港におけるコンテナ貨物量は年々増加しました。特にGDPが毎年10%近い伸びを示す中国を初めとした東アジア・東南アジア諸国の経済成長に伴い、アジアの主要港におけるコンテナ取扱量の伸びは著しいものとなりました。日本においても中国を中心とした東アジアとの物流の急激な増加に伴いコンテナ貨物量は増大しています。また、2004年7月1日に発効した改正 SOLAS 条約(海上保安安全条約)によって世界中の港湾で新たなセキュリティ確保が求められることとなり、日本においても世界基準の港湾保安に対応してきたところです。

一方、最近の日本をとりまく世界の経済情勢を見てみますと、中国やロシアといった新興経済圏の台頭により原油や食料の価格が高騰し、これが船価や海上輸送運賃の上昇など日本経済や物流体系にも大きな影響を及ぼしています。

また、世界規模で議論されている地球温暖化対策について、港湾・海運の分野でもIMOにて温室効果ガスの削減方策について議論が進められており、国土交通省港湾局でも港湾から排出される温室効果ガスの削減にむけた取組について検討を始めております。

このように港湾をとりまく世界情勢は時々刻々と変化し、四方を海で囲まれた我が国にとっては、世界の港湾の最新情報について敏感であることが必要とされています。貴会議は国際港湾協会を活用し情報を発信して、日本の港湾関係者が世界で活躍できる場を提供すべく設立されたと認識しております。貴会議が世界に羽ばたく日本の港湾関係者に大きな役割を果たし、また、世界の港湾の最新情報を今後とも発信いただくことをお願い申し上げるとともに、会員の皆様方の益々のご活躍とご健勝を祈念し、挨拶とさせていただきます。

国際港湾協会日本会議 5 周年レポート

① — 5 年間の活動を振り返る —

国際港湾協会事務総長
国際港湾協会日本会議理事
井上 聰 史

国際港湾協会日本会議(以下、「日本会議」と呼ぶ)が 2003 年 4 月に設立され、今年で満 5 周年を迎えた。多くの方々の支援と参画により日本会議の活動が徐々にしかし確実に定着しつつある。設立から関与する者の一人として、これまでに頂戴したご支援、ご協力に心から感謝申し上げる次第である。

5 周年と云う最初の節目にあたり、染谷会長から日本会議の最初の 5 年間における活動をまとめるよう指示を頂いた。ここに改めて日本会議の設立に至る背景や経緯、その後の主要な活動を振り返り、これからの活動に関する討議にいささかでも資することを期待するものである。

1. なぜ、国際港湾協会日本会議の設立なのか

2003 年 4 月という時期に、何故、日本会議が設立されたのか。見方はいろいろ可能であろうが、少なくとも 3 つの要因が大きく絡み合って実現に向かったものと云えよう。これを地の利、時の利、人の利に準えて、次のように捉えることができる。

- 地の利：国際本部を東京に置く IAPH

国際港湾協会(以下、IAPH と呼ぶ)は日本に国際本部事務局を設置する数少ない国際団体の一つである。また IAPH には、港湾をとりまく幅広い課題に取り組む専門委員会が設けられ活発な活動を行っており、世界中の港湾や海運に関する情報が東京にある本部事務局に集まっている。

さらに IAPH は世界の港湾管理者を代表して、国際海事機関(IMO)、国際労働機関(ILO)、世界関税機関(WCO)等の国際機関から諮問団体に指定され、極めて活発な活動を展開し高い評価を得ている。

これらの事務局が東京にあることを積極的に利用し、専門委員会活動の成果の活用や頻繁な情報交換を通して、日本の港湾経営の舵取りに大いに役立てようとの認識が高まっていた。

- 時の利：グローバル化の中での港湾経営

世界経済が文字通りグローバル化する中で、日本の港湾をめぐる環境は大きく変化し始めていた。中国を筆頭に近隣のアジア諸国の急激な経済発展と港湾整備の進捗にともない、我が国港湾の国際競争力の強化が課題となっていた。

また、欧米諸国の港湾も自らの国際競争力強化のため、船舶の大型化への対応、EDIの導入等の情報化、民間資本の導入、管理運営制度の改革への取り組みなどを急速に進めていた。

さらに、港湾のセキュリティやテロ対策、環境対策など、港湾に直接関係する各種の取り組みを国際的な議論の場で決める事項が急速に増えつつあった。

こうした中で状況の中で、我が国港湾界が世界の港湾管理者の集まりであるIAPHの活動に積極的に参画し、最新で正確な情報を収集分析し、迅速に対応していくことが重要であるとの認識が、かつてないほどに高まっていた。

- 人の利：日本人のIAPH会長就任

当時、名古屋港管理組合副管理者の染谷昭夫氏が、2001年5月モンリオール総会より、日本人としては原口忠次郎氏に次いで二人目、34年振りにIAPH会長に就任されていた。染谷会長はIAPHの運営や国際的な活動に取り組む一方で、日本の港湾関係者に対してIAPHの重要性を熱心に説いて廻ったのである。

また、国土交通省港湾局においても金澤寛局長、村田進技術参事官を始めとしてIAPH活動の重要性、有用性を評価し、日本の港湾界の積極的な参画を推進すべしとする考えが強まっていた。

一方、日本の港湾界は染谷IAPH会長を支えるべく、日本港湾協会の栢原英郎理事長を中心にその活動を活発化させており、2003年5月に任期満了を迎える染谷会長の退任後も、この勢いを維持拡大することが重要との判断が高まっていた。

2. 日本会議設立以前のIAPH活動への取り組み

日本の港湾界はIAPHの創設を中心的に推進し、その後の半世紀を通して発展を支えてきたにもかかわらず、近年における日本のIAPH活動への参画は必ずしも際立ったものとは云い難く、多くの課題を抱えていた。

- 日本が提唱し支援し続けたIAPH

IAPHは、云うまでもなく、戦後間もなく日本の港湾界が世界に提唱し幾多の困難の末に設立した国際団体である。当時の日本港湾協会の松本学会長、運輸省の秋山龍事務次官、黒田静夫港湾局長、神戸港管理者である原口忠次郎神戸市長などが中心となり、1952年（昭和27年）に第1回世界港湾会議を神戸市で開催し、恒久的な世界の港湾団体を設立しようと提案したことに端を発する。

日本港湾協会設立 30 周年の記念事業として、松本会長が長年温めて来た港湾の国際交流という構想の実現に取り組んだものである。国際的な支援の取り付けに奔走し 3 年後の 1955 年(昭和 30 年)に、ようやく 14 カ国の主要港湾の参加を得てロスアンゼルスで IAPH 設立総会を開き、その第一歩を歩みだすのである。

その後も、1970 年代にはニクソンショック、第一次オイルショックによるドルの下落など、国際的な通貨変動により IAPH は財政的に存続の危機に陥った。日本の港湾、海事関係者は 1973 年(昭和 48 年)、この窮状を救済すべく(財)国際港湾協会協力財団を設立し、1981 年(昭和 56 年)名古屋総会の開催時に IAPH の財政基盤の安定化が確認されるまで、財団が IAPH 本部業務を直接引き受け遂行したのである。そして今日、財団はなお IAPH 本部の業務を側面支援する傍ら、国内における IAPH 活動の啓発に努めている。

- IAPH 日本会同の開催

日本港湾協会は、港湾関係者の国際的な港湾情報の共有や積極的な IAPH を含む国際活動への参加を図るため、すでに 1991 年(平成 3 年)に「国際問題委員会」を協会内に常設委員会として設置した。

とくに 1999 年(平成 11 年)に染谷氏が IAPH 第一副会長に就任した時期に、日本港湾協会栢原理事長の呼びかけにより、2 年後の IAPH 会長選を視野に IAPH 日本会員の結束と行動の場として「IAPH 日本会同」を設け、年に一回の集会を開催することとした。同時に、IAPH 会長候補として就任後の具体的な行動計画を検討するため「IAPH 戦略委員会」がその下部組織として立ち上がった。OCDI 三橋郁夫調査役と日本港湾協会の村田利治審議役が「日本会同」事務局を務めた。また、名古屋港埠頭公社の笹嶋博理事が検討作業の中心を担った。

さらにその後、染谷会長の退任後も IAPH 日本会員の活動拠点となる恒常的な組織を作るべきとの判断から、その具体化に向けた各種の検討が「日本会同」及び「戦略委員会」の中で重ねられた。

- IAPH 活動への参加バリアー

さて、IAPH 活動に対する日本の港湾関係者の参加を難しくしているバリアーは今日でも依然として少なからず存在しているが、とくに当時、強く認識された問題について触れておく必要がある。

一つは英語によるコミュニケーションの問題。IAPH の共通語は英語と規定されており、会議、打ち合わせ、文書、資料は全て英語による。このため、会議参加を躊躇するのみならず、本部から送付する貴重な情報や資料も、国内での日常業務にタイムリーに活用されにくい状況にあった。少なくとも当分の間、IAPH の膨大な英文資料や情報を咀嚼、翻訳して、日本語による情報、資料の提

供が必要不可欠であろうと判断された。

また、IAPHの各種会議は世界の会員港湾を持ち回りで開催されるため、日本からの海外出張が前提となる。経費節減を厳しく求められる中で、多額の海外旅費を確保することは年とともに困難さを増している。また、各分野の課題に精通した港湾人が専門委員会に参加することに同意した際にも、旅費の手当てまでを各人の所属する組織に求めることは難しく、何らかの措置が必要であると考えられた。

また、専門委員会への参画は、会議出席に加えて委員会作業の分担を伴い、相当の作業が発生する。これを国内で支える組織的な体制がないため、すべて委員個人の努力と負担によることとなり、継続的な参加を難しくさせていた。また、委員の活動成果を公式に発表し伝えるチャンネルが存在しないことも、参加する委員の意欲を弱め不満を招いていた。このため日本の港湾関係者の委員会参加を活発にするため、委員を支援する体制整備が求められていた。

さらにIAPHは世界の会員港湾や組織が本部事務局と直接に繋がる仕組みをとっているため、日本会員の活動を定常的に支援する国内組織が存在して来なかった。しかし東京にあるIAPH本部は国際業務の中心であり、日本会員だけに対応することは会則上も困難である。とくにIAPH日本代表理事の選出や会議の日本招致の調整などを行うためにも、PIANC日本部会に相当する国内組織の必要性が痛感されていた。

3. そして日本会議の誕生

こうした問題意識の高まりと熱心な検討作業を経て、やがて2003年4月22日、日本会議誕生のその時を迎える。

- 設立総会の開催

日本会議設立の発起人には、国土交通省港湾局長金澤寛氏を始め、IAPH日本代表理事ないし理事代理を務める横浜港安武啓揮局長、名古屋港染谷昭夫副管理者、神戸港小柴善博局長、大阪港五十嵐英男局長、苫小牧港成瀬進副管理者、さらに日本港湾協会/国際港湾協会協力財団の藤野慎吾会長が名を連ねた。

当日は、日本港湾協会会議室において、北九州市港湾局の中尾憲司部長の司会により開会し、発起人を代表して安武横浜市港湾局長が挨拶を行い、日本港湾協会栢原理事長を議長に選出した後、小柴神戸市みなと総局長が日本会議設立の趣旨説明を行い、出席者から満場一致の賛同を得て設立を決定した。

総会には約80名の港湾関係者が全国から集まり、会場が溢れるばかりの盛況であった。来賓の国土交通省金澤港湾局長が「港湾行政においても国際競争力、国際協調がキーワードとなっており、世界の港湾の動向に対する洞察なしに港湾を語れなくなり、日本会議の誕生はIAPHと云う「宝の山」を本当の意味で港

湾関係者が利用、活用していく拠点づくりである」と挨拶された。

- 運営体制

設立総会において、日本会議の役員として、IAPH 会員である港湾管理者、公益法人や学識経験者を含む理事 16 名、監事 2 名、顧問 1 名が選出された。また理事の互選により会長に IAPH 会長でもある染谷名古屋港副管理者、副会長に IAPH 正会員を代表して安武横浜港湾局長と IAPH 賛助会員を代表して栢原日本港湾協会理事長が選出された。

染谷初代会長は、就任挨拶の中で日本会議が 4 つの役割を果たすことを強調した。日本からの IAPH への積極的な参加、IAPH 活動の成果を日本のために活用、国際港湾社会への発信、そして IAPH 日本会員及び関係者の研鑽、交流であり、これらは、主要な活動の柱として日本会議の規約に盛り込まれた。

会員の構成は、日本の IAPH 会員（正会員、賛助会員）を日本会議の「正会員」とし、その他の団体で日本会議の目的に賛同する者（港湾管理者、企業、公益法人など）を「賛助会員」とした。また、本会の目的に賛同する個人を「個人会員」とした。また、日本会議の運営は会費収入によることとし、年会費は正会員 1 口 20,000 円、賛助会員 1 口 50,000 円、個人会員 5,000 円と決定した。しかし、日本港湾協会から、当面の間、大口の会費登録により支援を仰ぐこととなった。

事務局は、(財)国際港湾協会協力財団の本部スペースを無償で借用し設置し、初代事務局長に蓮見隆氏が就任した。その後、2005 年 9 月から笹嶋博氏が第二代事務局長を務め、2007 年 4 月から高見之孝氏が第三代事務局長に就いている。

4. 主要な活動と実績

- 会員状況と財政

2008 年 7 月時点で、正会員 43、賛助会員 1、個人会員 55 名である。港湾関係者の理解により、設立以来、正会員、賛助会員は安定した推移を示し、個人会員は大きく増加した。また、この 5 年間、毎年約 250 万円ほどの会費収入をもって、以下にのべる主要な活動を安定的に行って来た。

- IAPH 日本会員の意思決定

IAPH では、各国が正会員の数に応じて当該国を代表する理事 1~3 名を選出する仕組みになっている。理事会は総会に次ぐ IAPH の最高決定機関であり、予算や人事、会務の主要事項を全て審議、決定する。現在、約 100 名の理事が IAPH 理事会を構成しており、各理事には理事代理が任命されている。日本は最大の 3 名の理事枠が与えられており、日本の IAPH 会員によって選出することになって

いる。この原則に基き、日本会議の設立後は、その総会において日本代表理事及び理事代理の選任を行ってきた。

また、2006年10月に IAPH 常任理事会（EXCO）を日本で開催する際には、日本会議として静岡市での開催を決定し、静岡県、静岡市、中部地方整備局の協力により盛會裏に実施することが出来た。

- 専門委員会への参加と活動の強化

IAPH 専門委員会への参加を積極化することは、日本会議設立の大きな目的でもあった。多くの方々の理解と支援により、この5年間で専門委員会活動における日本のプレゼンスは大きく改善することが出来た。現在、日本を代表して IAPH 会員である港湾管理者から5名、関係団体から6名が、6つの専門委員会に参加している。

とくに後者については、日本港湾協会、日本埋立浚渫協会、国際臨海開発研究センター、沿岸技術研究センター、港湾空間高度化環境研究センター、港湾空港建設技術サービスセンターの6団体が、特別な自主研究の形で取り組みを進めてもらい、専門委員会への参加活動が強化された。

さらに毎年、日本会議が専門委員会活動報告会を開くことにより、日本からの委員が各委員会の活動状況や成果を直接説明する貴重な場を提供してきた。加えて、年3回発行する日本会議機関誌「IAPH 日本フォーラム」を通して、各委員による活動報告を行っている。

- IAPH 活動成果の活用、普及

設立以来、機関誌「IAPH 日本フォーラム」を毎年3月、7月、11月と3回発刊してきた。このため機関誌編集委員会が日本会議内に組織され発刊までの企画、編集を行っている。委員長には歴代の国土交通省港湾局国際企画室長（設立時は国際業務室長）の藤田佳久氏、鈴木勝氏、古市正彦氏が就任し、横浜市、OCDI、IAPH からも委員が参加している。

機関誌の基本的な構成は、各理事の巻頭言に始まり、事務局長の活動報告、そして IAPH 事務総長の「IAPH の動き」、さらに専門委員会委員による活動報告などと続く。大きなハイライトは、IAPH 機関誌 Ports & Harbors に掲載された文献（論文や記事）の抄訳の連載である。

この P&H 文献抄訳には、国土交通省の本省及び地方組織また全国の港湾管理者にお願いし、若手港湾人約150名によるボランティアの抄訳グループが編成されている。この方々の自主的な取り組みによる抄訳作業の積み重ねの成果として、毎号の掲載が可能になっている。さらに、抄訳内容の確認のため4名（笹嶋博氏、大内久夫氏、上田寛氏、高見事務局長）の方に校閲作業をお願いして

いる。

今回、日本会議 5 周年記念事業として、これまで機関誌に発表してきた総計約 150 篇の抄訳をテーマ別に分類し、一枚の CD に納めたものを作成し、会員のみならず広く港湾関係者に配布することとした。

5. 今後の取り組み

この 5 周年総括レポートの締めくくりとして、日本会議のこれからの課題について若干の私見を述べることをお許し頂きたい。

- 国内での IAPH 会議の開催、IAPH 地域会議への参加

2 年に一度開催される IAPH 総会には、日本会議会員を始め多数の日本の港湾関係者が参加している。しかし、日本会議の設立目的に謳う世界の港湾とのネットワークを拡大するためには、総会に限らずさらに積極的に交流の機会を拡大することが重要である。たとえば、日本会議として IAPH 理事会や専門委員会、地域会議などを日本国内で開催することも一法である。とくに毎年持ち回りで開催する地域会議は、アジア・オセアニアの港湾管理者と交流する絶好の機会であり、国内招致のみならず各国での開催にもより活発な参加が望まれる。

- 若い会員の参加拡大

将来の日本の港湾界を支える若手の港湾人にとり、日本会議が世界の港湾との交流の窓口となる役割を果たすことが重要となっている。本来、IAPH の活動の舞台にも若手がもっと参加できるような環境づくりを行うべきであるが、せめて国内における日本会議の活動に若手の港湾人を積極的に参加させる組織的な取り組みが不可欠である。現在の日本会議の中心となっている方々には、様々な機会を活用して、若手港湾人の入会や活動への参加を積極的に呼びかけて頂きたい。

- 港湾経営に関する国際的な動向分析、周知

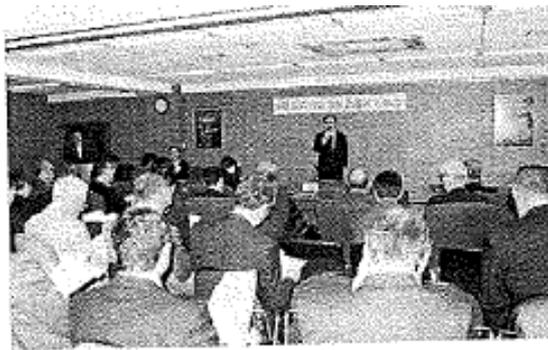
これまでの 5 年間は、IAPH 活動に関する情報の国内提供を組織的に実行することに日本会議の活動の力点を置いてきた。今後は、さらに一歩進めて日本会議がより主体的に世界の潮流を理解分析し日本の港湾経営のための研鑽の場を提供することが重要となっている。こうした日本会議の活動には、是非とも若手の港湾人に積極的に参加してもらい、日本の港湾の本格的な国際化を目指して行きたい。

- 日本の港湾の海外への発信

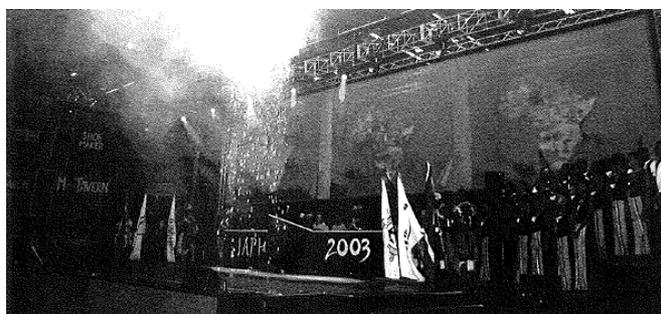
また、日本会議の設立時からの目標でもある、世界の港湾界へ日本から情報

発信する取り組みに着手する必要がある。この 5 年間は、まさに情報の収集と国内への配信が中心であったが、これからは日本の港湾の動向や政策を世界に積極的に伝えていかねばなるまい。真に重要な港湾の情報は、一方的な情報入手だけが続けている国や港湾には提供され得ないと覚悟する必要がある。やはり相互交流による人的ネットワークの中でこそ、核心を突く情報が初めて得られる。その意味でも、日本の港湾の今を、日本会議の活動を通して世界に発信していくことを真剣に取り組む時である。(了)

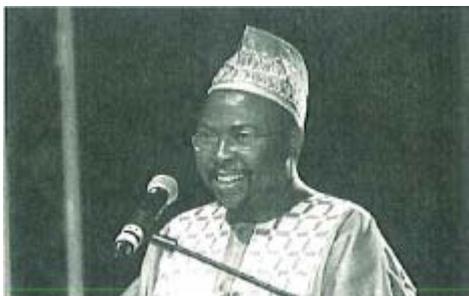
国際港湾協会日本会議設立 5 周年記念特集
② “写真で見る5カ年の歩み”



2003 年4月 22 日 国際港湾協会日本会議設立総会 (社)日本港湾協会会議室会場



IAPH Conference 23rd Durban (南アフリカ) May 24-30, 2003 オープニングセレモニー



ホスト港、南アフリカ港湾庁 Gama 局長



国際港湾協会 染谷会長(Durban 総会) May24-30,2003



ケープタウン港湾局表敬訪問 May 2003



2003年7月28日
日本会議 第2回理事会 国際港湾協会会議室



専門委員会 会場:アジュール竹芝



2004年5月25日
日本会議第2回総会 ロイヤルホール横浜



2004年5月25日
日本会議第3回理事会



2004年8月6日 アジュール竹芝
国際港湾協会日本会議専門委員会活動報告会



宮地 豊氏



飯島昭美氏



成瀬 進氏



柳生忠彦氏



徳平隆之氏

2005年1月14日

「国際港湾協会 50周年記念東京フォーラム」

2005年1月14日東京、経団連会館にて「国際港湾協会 50周年記念東京フォーラム」が国際港湾協会と(社)日本港湾協会主催で開催された。



国土交通省北側大臣、シュトルイス会長夫妻



基調講演: ソニー大賀名誉会長



50周年記念 懇親会
(経団連会館)
2005年1月14日



2005年4月27日 国際港湾協会会議室
第4回国際港湾協会日本会議 理事会



2005年4月27日 アジュール竹芝
第3回国際港湾協会日本会議 総会



Conference 24th Shanghai May 21-27, 2005

シュトルイス会長から表彰状を受ける藤野氏



上海総会 May, 2005 日下氏、藤野氏



IAPH 中間年理事会 フォーラムとパネスディスカッションに
April 9-12, 2006 インド, ムンバイ 詰め掛けた聴衆で溢れる会場



IAPH 常任理事会 静岡市 成瀬氏、古市氏
2006年10月9日~12日



Conference 25th Houston April 27-May 4
April 27-May4, 2007



左から Cheung, Yeun-Sei 氏 Lloyd Menweg 氏、
染谷会長、日下宏氏



Houston 総会 April 27-May4, 2007
栢原氏、笈氏



Houston 総会 April 27-May4, 2007
橋間氏、村田氏、門司氏

日本会議歴代事務局長



初代事務局長 蓮見 隆
(2003年4月～2005年8月31日)



2代目事務局長 笹嶋 博
(2005年9月～2007年3月31日)



現在事務局長 高見 之孝 (後列一番左)
(2007年4月～)

国際港湾協会日本会議設立 5 周年記念特集

国際港湾協会日本会議設立 5 周年にあたり、会員の皆様に投稿をお願いいたしました。表題は国際港湾協会日本会議「次の 5 年に向けて」ですが、表題の枠にとらわれることなく、今まで会員として様々な形で協力していただいた方々に、苦労話や、思い出、感想、日本会議への提案や期待等を募集いたしました。多くの方々から投稿頂き、感謝申し上げます。

③ “次の 5 年に向けて”

③—1 会員の声

国際港湾協会 (IAPH) との出会い

東洋大学名誉教授 赤塚 雄三

1972 年、私はパキスタン・カラチ港東埠頭の修復拡張プロジェクトに対する世界銀行融資調査団に港湾技師として参加しましたが、これが IAPH との長い付き合いの発端となりました。1970～80 年代は、パキスタンに限らず、インド亜大陸諸港は強力な港湾労働組合の影響下にあり、ストライキによる港湾閉鎖が数ヶ月に及ぶ事も珍しくなかった時代でした。カラチ港は西パキスタン(1973年独立のバングラデシュが東パキスタン)唯一の海港で、その長期閉鎖は国家経済を文字通り麻痺させたものでした。問題の根本的な解決を目指して第2の港湾開発計画が取り上げられ、日本政府はパキスタン政府の要請に応じて、港湾開発可能性調査を実施しました。候補地はカラチ港東南 50～100kmに展開する広大なインダス川河口デルタの一角にあるピテイクリーク奥部モハメッド・ビン・カシムでした。

現 JICA の前身、海外技術協力事業団が、港湾開発可能性調査団を組織して本格的な現地調査を実施したのが 1970～71 年で、その団長は故佐藤肇氏(元運輸省港湾局長、当時の IAPH 事務総長)でした。カラチ港の修復拡張プロジェクトに着手した世界銀行調査団には現地到着まで予想できなかった展開で、カラチ港の需要予測に直接的な影響を及ぼす事態が懸念されました。事態を重く見た世界銀行はカシム港開発計画の実態把握に乗り出し、私はワシントンへの帰途日本に立ち寄り、情報収集を図る事になりました。霞山会館の IAPH 本部を訪れ、佐藤事務総長にお会いしたのが、IAPH との長い交流の発端となりました。佐藤さんは、カシム港開発計画の詳細だけでなく、カラチ港と競合すると同時に相互補完の機能を持つ事、国家経済のリスク回避の意義、正常な労使慣行樹立への貢献等、多面的な視点から懇切に教示して下さいました。佐藤さんとの面談結果は世界銀行調査団報告書に詳細に記述され、世界銀行カラチ港融資は当初計画通りに実現しました。

その後、私はマレーシア:コタキナバル港、サンダカン港、フィリピン:マニラ港、カガヤンデオロ港、ザンボアンガ港、等の開発プロジェクトも担当する事になり、東京が

ぐっと身近になりました。現地調査の帰途、IAPH 本部の佐藤さんを尋ねて、アジア諸国における港湾開発プロジェクトの情報をベースに、港湾計画や建設手法等について、ご教示を仰いだものでした。その後、ADB 融資のカシム港や世界銀行融資のカラチ港、イスラマバードの運輸通信省を度々訪れ、パキスタン港湾界の方々と交流を深める機会に恵まれました。その発端が佐藤さんとの出会いであった事に宿命めいたものを感じます。

IAPH 世界港湾会議の出席は、1977 年のヒューストン会議が最初で、OCDI 調査研究部長の頃でした。1976 年創立の OCDI にとって、本格的海外調査活動の展開には、国際港湾界の情報収集と人的ネットワークの構築が必須と考えられていた時期でした。当時の企画部長・前田進氏の発案で、一月余りに及んだナイジェリア出張からの帰国予定を変更してヒューストンに赴き、世界港湾会議に出席しました。一週間の滞在中、情報収集と人的ネットワーク構築に専念したヒューストン会議が初の世界港湾会議出席となりました。

1978 年にアジア開発銀行勤務となりましたが、国際機関である ADB が特定の学会や協会の会員になる道は当時も現在もありません。しかし、ADB の代表が特定の学会や協会の会議に出席する事自体は閉ざされている訳ではありません。そこで、IAPH 世界港湾会議出席が ADB の融資活動に有用な旨を力説し、上司説得を試みました。その結果、1981 年の IAPH 名古屋総会に ADB 代表としての出席が承認されただけでなく、その後の総会にも港湾・鉄道・通信部長が ADB 代表として出席する事も認められました。83 年：バンクーバー、85 年：ハンブルグ、87 年：ソウル、の世界港湾会議にも連続して出席し、序に配偶者同伴（費用個人負担）の道も開拓しました。

88 年の ADB 退職後も、東京大学や埼玉大学勤務の合間を縫って、89 年：マイアミ、91 年：バルセロナ、93 年：シドニー、95 年：シアトルの世界港湾会議に出席し、国際港湾界の最新情報に触れ、開発途上国からの友人達と旧交を温めたものでした。マニラの ADB からは後任部長の関聡氏が出席し、私が ADB 時代に構築した人的ネットワークを引き継ぎ、更に拡大して、新規プロジェクト開拓に励んでおられました。

1972 年に、佐藤さんとの出会いで始まった IAPH との交流は既に 36 年余りになりました。事務総長も日下さんを経て井上さんに引き継がれ、世界港湾会議の常連メンバーの顔触れも徐々に替わっていますが、この間に交流を重ねた多くの方々は、私の人生を豊かにして呉れました。IAPH の皆様に心からの感謝の気持ちを込めて本稿を終える次第です。

世界的教養人を目指す学徒

日本大学理工学部教授 新井 洋一

昨日の家人との約束も忘れるのに、五〇年も前の中学校の国語の時間の一場面をありありと覚えている。年取ったものだ。ある生徒が質問した。「先生、あのう、生徒手帳の『われらの信条—我らは世界的教養人としての深い知性と高い徳性を磨かんとする学徒の集まりである。学問に対する情熱と道義に対する渴望は我らの生命である』というのは何のことですか？」先生の答えはこうである。「それはな、はっきりすると教育委員会なんかいろいろうさいので、ここだけだがなあ、この間の世界を相手にした戦争で日本が負けたのは、兵隊は強かったが指導者があまりにも世界の情勢を知らなかったことが原因なんだ。しかしもう一度戦争する時には勝たにやいかん。そのために必要な人材として君たちを育てるとことなのだ。」その時の先生の顔には、戦死した戦友への悔しい思いと新たな日本を創っていかうとする強い情熱があった。今でも昨日のように想い出される。国際港湾日本会議には、私はこれまであまり役に立っていないが、機会あれば世界的教養人を目指す学徒としてご協力したいと心ひそかに決意している。会議のますますの発展を祈念します。

世界経済の一層の発展に向け、国際港湾の協力・連携を

北九州市港湾空港局長 伊藤 和央

国際港湾協会日本会議の創立5周年を心からお慶び申し上げます。

20世紀後半から顕著になった経済のグローバル化の進展につれ、地域経済の発展を支えるエンジン役としての港湾の役割はますます高まってまいりました。今、振り返りますと、経済発展に港湾が重責を担い、しかも港湾相互の協力・連携が求められる時代にあって、「国際港湾協会」そして同協会「日本会議」が誕生したことは誠にタイムリーであり、設立にあたってご苦労された皆様に改めて感謝の念を表します。

2003年の日本会議創立の翌年、私ども北九州市も日中韓10都市を構成員として「東アジア経済交流推進機構」を創設いたしました。その後、物流の活性化を目的に、本市は仁川・天津・青島・煙台の各港とパートナー港提携を行うとともに、この6月には釜山港との間に国際フェリーを就航させました。港湾連携の歩みが、成果として現れたものと思っております。

世界経済の持続ある発展に向けて、今後ますます国際港湾の協調が必要とされる時代を迎え、国際港湾協会日本会議のますますのリーダーシップと発展を期待いたしております。

港の散歩道

(株)Ides 加藤 寛

港の活動を遠くから眺め、潮風を吸い、海と空の広がりを感じる気ままな散歩は気持ちがいい。歩道の右も左も波穏やかな海、時には野生の動物に出会い歩みを止める、そんな港の散歩道が好ましい。アメリカの西海岸、カナダとの国境に近いベリンガム市。古い港町でありレンガ造りの歴史的建造物が多数残っているフェアハーベン地区と、製紙工業で栄えたベリンガム地区の両地区を結ぶ5Km 区間の海の上に、または海辺に散歩道が造られている。フェアハーベンは、アラスカ・マリン・ハイウェイの最南端のターミナルであり、毎週木曜の朝にフェリーが入港し街が賑わう。旅客ターミナルを基点として遊歩道が北へ伸びており、最初の区間は木製の古い栈橋を再利用した海上栈橋構造としている。栈橋区間の終点の芝生広場からは陸地になり、深い樹の下を小道が海岸に沿って走り、ベリンガム地区の中心部近くに至る。新緑色に体が染まる。この散歩道は朝夕のジョギング、通勤のサイクリング、学校の授業の場として付近の住民に大いに利用されている。小雨が煙るなかグースが 2 列縦隊で音もなく海面を滑り、また陸の歩道では数匹の仔ウサギが草叢から姿を現し、私たちを見つめていた。



国際港湾協会日本会議の次の課題

日本会議副会長 栢原英郎

あつという間の5年であったが、その間、染谷会長をはじめとする直接的な関係者の努力で、時間と共に活動が充実していることは、大変喜ばしいことと、感謝したい。

さて、次の5年の課題である。IAPHへの港湾管理者の参加がかねてからの課題である。しかし、地方財政の厳しさ、2年程度で担当が変わる人事システムでは意義を感じずる迄にはいかず、目覚ましい進展を見ていない。

そこで、やや遠回りでも、港湾所在市長のIAPH総会への参加を計画してはどうか。意欲的な首長さんが多く、何よりも任期が4年であり、少なくとも同一人物の2回の総会への参加が可能である。必要なら日本会議が音頭をとり、共同の展示ブースを設け、ポスターの展示、港(街)の資料配布など、積極的参加目的をつくっても良い。殆どが港湾協会の評議員であろうから、参加費も割り引かれる。私自身、理事となって1994年にシドニー総会、翌年のコペンハーゲンでの中間年理事会を経験して、目から鱗が落ちた。

総会の楽しく意義深い一連の行事を経験すれば、港湾管理者に向かって参加を勧める応援団になっていただけたらと思う。早速、来年のジェノバ総会からツアーを組むのはいかがであろうか。

国際港湾協会日本会議創立5周年を祝して

北陸地方整備局次長 小山 彰

IAPH-JP5周年おめでとうございます。

IAPH-JP 設立に先立つ半年ほど前の準備会合に、地方の港湾管理者の立場で出席しました。私自身は無力でしたが、その後多くの方々のご尽力により会議が設立され、当初の役割を立派に果たしておられることに敬意を表する次第です。

港湾局国際・環境課在籍中には、グローバル化する環境問題に最も敏感に反応し、意志を持って情報を発信しているのが IAPH であることを教えて頂きました。IMO を中心とした港湾や海事・海洋の環境問題に係る議論に対し、港湾管理者の立場から主張する IAPH の最新情報を提供して頂きました。環境問題はもはや国内だけに留まる側面は小さくなっています。世界を覽ないと政策を見誤ります。

今後、行政側がより一層密な情報交換をしていく必要があるのではと痛感しているところです。

今後とも IAPH-JP が、IAPH 活動の支援を通じて、日本の存在感を高めていただくことを祈念いたします。

国際港湾協会日本会議創立 5 周年によせて

東京都港湾局長 齊藤 一美

日本の港湾管理者が国際的な場で活発に活動するため、これまで有意義なご支援をいただき、誠にありがとうございます。東京都港湾局は、国際港湾協会及び国際港湾協会日本会議の会員として、引き続き様々なご協力を心より期待しております。

東京港の外貿コンテナ取扱個数は、堅調な伸びを見せ、平成 19 年は、372 万 TEU(速報値)を記録し、十年連続で日本一となっています。しかし、昨今の港湾を取り巻く世界情勢は大きな変化を見せ、東アジア諸港が国際貿易港としての地位を高めており、また船舶の大型化が急速に進展する等、わが国の港湾と取り巻く状況は一段と厳しさを増しており、迅速な対応が求められています。

こうした状況のもと、東京港、横浜港、川崎港の三港は、本年 3 月、東京湾の国際競争力の強化を図るため、京浜港として実質的に一つの港となることを目指して、京浜港として広域連携の仕組みづくりの検討を進めていくことになりました。

東京港は首都にある港湾という強みを生かすとともに、広域連携をより一層強化し、競争力のある使い易い港づくりを着実に進め、今後もあらゆる面で日本をリードする港を目指してまいります。

北東アジアの国際物流拠点を目指して

新潟県交通政策局長 高橋 総一

新潟県には、外貿定期コンテナ航路が就航する日本海側唯一の中核国際港湾である新潟港と直江津港があります。背後に高速交通網を有し、主要都市へのアクセスに優れた港として、今まさに発展を遂げているところです。

特に新潟港は、経済発展が著しい中国の各港を始め、釜山港や東南アジアの主要港との貿易拡大により、全国平均を大きく上回る勢いでコンテナ取扱量を増やしてきました。

また、これまで輸入超過が課題でしたが、平成 19 年には、紙製品の輸出量が大幅に増加するなど、将来展望として明るい材料が出てきている状況にあります。

こうした状況を背景に、現行の航路の拡充に加え、ロシア極東向け航路をはじめとした航路開設等の取組を強化し、コンテナ取扱量の増加はもちろん、人、もの、情報の対岸交流をさらに発展させていきたいと考えています。

今後も、県内港湾の利用促進と活性化に向け、新規航路の誘致や官民共同でのポートセールス、新たなバースの整備など、北東アジアにおける国際物流拠点の形成を図るために全力で取り組んでいきたいと考えています。

日本のプレゼンスの向上が必要

(財)国際臨海開発研究センター 成瀬 進

最初に、IAPH 日本会議を5年間にわたり運営されてきた関係者のご努力に敬意を表したいと思います。

この5年間を振り返ると、私は2006年までは IAPH の常任理事として、また現在も IAPH 技術委員会の一つである「港湾計画・開発委員会」の委員長として活動を行って来ました。幸い、委員会の成果としてこの春に1, 2冊の報告書を出版することができ、委員会活動に関しては(報告書の内容は別として)ある程度の評価をしてもらえるのではないかと考えています。但し、委員会活動の実情は寂しいものがあるのが実態です。委員の方々がなかなか動いてくれず、委員長が「一人相撲」をとっている感じがしないでもありません。

他の委員会も多かれ少なかれ同じような状況を抱えているらしく、今年の4月にフランスで開催された理事会の際には、事前に各委員会の委員長だけの会議を持ち、委員会委員長の立場から IAPH の全体活動への注文を出そうということになりました。委員会により状況は異なるのですが、委員会で情報を収集するだけではなく、積極的にインプットをしてくれる委員はどここの委員会でも歓迎されるようです。

日本の会員のプレゼンスに関しては、総会の時はたくさんの方々が参加され、大いに盛り上がるのですが、その他の会議特に委員会活動に関しては、プレゼンスが小さいような気がします。次の5年に向けて、ぜひ多くの日本の IAPH 会員が、「継続的に」かつ「インプットを行う」会員として委員会に参加されるようになることを祈るものです。

国際港湾協会日本会議に期待する

(有)ピーエスネット顧問 廣田孝夫

日本に本部事務局がある IAPH は港湾と港湾利用者との関係、国際条約、環境問題など、港湾管理運営上の共通問題を考える組織となり、毎年の理事会、専門委員会や、隔年の総会などで多岐にわたる検討課題が論議されてきました。

しかし、本部事務局は性格上日本の国内会員のみ直接サービスを行うことが困難であったこと、また日本の国、地方のおもな行政事務が港湾整備に重点がおかれ、他国の港湾管理者のように、直接港湾作業の責任を持たなかったことにより、IAPH の検討課題についてはやや関心が薄かったような気がします。

しかし、近年港世界の湾民営化が進展し、港湾管理者が直接作業をする港は少なくなり、おもに施設やふ頭用地を提供するランドロード(地主)となり、一方わが国でもターミナルオペレーター方式の導入など、港湾管理者の抱える課題も従来とはかなり変

化しつつあります。また環境、保安の問題も一層重要となり、我が国と世界の港湾の共通の課題も増えてきました。

このような背景のもとで、5年前に国際港湾協会日本会議が創設された結果、日本会員に IAPH の活動の内容を詳しく紹介できるようになり、日本の港湾も世界に開かれて今後ますます発展することが期待されます。

南イ パレルモ港の話

(財)国際港湾協会協力財団 会長 藤野 慎吾

3月中旬、観光でイタリア南部に旅行した。シチリア州都で非常に美しい街といわれる港町パレルモに泊まったとき、港が近いというので、地図を片手に見学に出かけた。大きな野菜市場の雑踏を経て、15分近く行くと、潮の香りや、木々の合間にコンテナの山やクレーンが見えて港に 来たことが判った。

より近づくと付近一帯は高さ2m位の古いコンクリートの擁壁に囲まれ、その頭部は有刺鉄線が張り巡らされていて、埠頭地帯に入ったり中を覗いたりできる状態ではない。どこかに入り口でもあるに違いないと左右1km位移動してみると、錆びついた大きな錠前のかかった頑丈な鉄柵門があって、「部外者接近厳禁」を宣言しているようであった。

市民に開かれた港づくりというとき、本来自分たちの神聖な職場に一般素人が出入りするのには困るという意見について、徐々に相互の歩み寄りができつつあるとき、セキュリティ問題が持ち上がり、新たな妥協の姿を模索しているのが現状だと思っている。

この港は市民の接近を拒んでいるのか、国際紛争の歴史に鑑みセキュリティ第一なのか、説明不足なのか、いずれであろうか。

日本から世界へ

国際港湾協会終身会員/日本会議個人会員 前田 進

私は港湾局建設課の補佐官(国際協力担当)の時に、佐藤 肇港湾局長のお供をして IAPH 第4回総会に参加する機会を得ました。また、このロンドン総会と時を同じくして派遣された、岡部 保計画課長を団長とする欧米の港湾調査団の一員でもありました。

この総会で、私は恥を忍んで下手な英語でハンブルグ港の代表の方に質問しました。この直後ハンブルグ港を訪問した時、“あのとき質問したのはお前だな”という感じで迎えられました。IAPH の活動に関心を深め、個人会員として入会したのはその後、間

もない頃と記憶しています。

閑話休題、IAPH の機関誌を毎月拝見していますが、日本からの発信が非常に少ないと感じています。

私は、日本会議は国際港湾協会協力財団と共に IAPH を応援する立場にあると理解していますので、そのような方向に活動の主体を向けるべきではないか、即ち、日本の港湾情報を世界に向けて発信することに重点を置くべきだと思います。

活字が小さいのには難儀しますが、IAPH の機関誌も昔と比べて読みやすくなりましたので、海外の情報を翻訳して会員に知らせることが主となっているような活動は、この際再考されたらどうかと思います。

IAPH 日本会議への期待

名古屋港管理組合専任副管理者 山田 孝嗣

IAPH との関わりは、約 35 年前に港湾局建設課国際係(当時)に配属された時に始まる。

関わりと言っても、雑誌「Ports & Harbors」の目次を翻訳し供覧する事や、政府会員会費の予算要求等の業務であった。その後は IAPH 活動に関わることは皆無であったが、一昨年の6月に現職に就任してから遅ればせながら IAPH 活動に参加させてもらっている。

静岡での常任理事会やヒューストン総会への出席を通じ、世界の港湾代表者との交流の機会を得、各港湾との円滑な情報交換が可能になった。また、港湾管理者間の繋がりによって、海外ポートセールス等ビジネス面での接点も広がるなど、短期間の経験ではあるが IAPH 会員としての恩恵を実感しているところである。さらに、理事会や総会と同時に開催される技術専門委員会への出席を通じて、安全・保安あるいは環境といったグローバルな取り組みが求められる課題について、世界の主要港湾での具体的な取り組みについての情報(空気や風)が得られることは、日常業務を遂行する上で多いにプラスになっている。このような情報を国内で得ようとすればかなりの労力と時間がかかるはずである。

しかしながら、国外でのすべての活動に参加できる訳ではないので、IAPH 国内会議には国内にあっても様々な面で「世界の港湾を取り巻く空気を読める場」としての活動を期待したい。

③—2抄訳者の声

抄訳活動で自分も向上

近畿地方整備局 港湾管理課 管理第二係 小野 朋子

私が抄訳の応募をしたのは、学生の頃から親しんでいた英語を、業務の上で少しでも生かすことができたら、という思いからでした。しかし、いざ取り組んでみると、港湾分野の知識やバックグラウンドなどへの認識の不足など、まだまだ未熟なところがあったため、どのように訳せばよいのかと頭を悩ませたことも多々ありました。その際は、自ら調べてみたり、添削が返ってきた際に、新たに教えられたりと、港湾にたずさわる職員として、大変貴重な経験をさせていただいたと感謝しております。

抄訳について

九州地方整備局港湾計画課 黒木英明

この抄訳を始めたきっかけは、物流会社への民間出向で物流に関する海外の方々に日常的に触れたことです。民間出向した先は、通関から船舶代理店、荷役など港に関わる業務を幅広く行っており、仕事では中国・韓国の方々を顧客としてやり取りしたり、外国船のアラブ系船長と書類のやり取りをしたりすることもありました。

そのような中、国柄によって港湾情勢が全く違ったことが非常に印象的でした。中国では貨物の取り扱いが荒く、梱包が甘い貨物は中身が抜き取られることもしばしばですし、アメリカでは貨物の梱包が解けて従業員が怪我でもしたら訴訟問題に発展してしまいます。

私にとって抄訳を行うことは、様々な各国港湾情勢の違いを感じた、物流の現場を思い起こし、世界に繋がる港湾を整備しているのだという大義を再認識させられ、現在の業務に活気を与えてくれるサプリメントとなっています。

抄訳にあたって

国土技術政策総合研究所 主任研究官 柴崎隆一

今回、多数抄訳を担当したものを対象として表彰をしていただけたとのこと、まことにありがとうございます。ただ、私自身としては、自分の研究テーマ(アジアを中心とした国際物流、特に背後輸送との結節等について)に関係がある記事の場合に手を挙げて翻訳してただけですので、楽しく翻訳をさせていただいた記憶しかありません。ただ、以前にも増して忙しくなってきたことを理由に、最近抄訳

をご無沙汰してしまっていることが、やや心苦しい今日この頃です。

このような翻訳を行ったり、海外の学会や調査に出かけたりする際に感じるもののひとつに、「我々は世界に向かって情報発信しているか」ということがあります。一昨年、半年ほど中国に滞在していた際に、中国国内の情報を得るのに中国語でしか書かれていない文献が多く苦労しましたが、よく考えてみると日本も同じ状況にあるのではないかと思います。自分のできる範囲でいえば、簡単なところでは英語のHPを作るとか、あるいは積極的に研究や実務の成果を英語で発信するなどが考えられますが、意識的に取り組まないといふ英語での発信は後回しになってしまうと自戒しています。そういう点での刺激を、IAPHの活動からこれからも受けたいと思っています。

抄訳の難しさ

航空局空港部関西国際空港・中部国際空港監理官付 鈴木崇弘

港湾は国際インフラだといいいながら、世界の港湾の情報を取り扱うメディアはほとんどなく、情報に触れる機会は少ない。そんな中、「IAPH日本フォーラム」は世界の港湾に関する話題が満載の貴重な存在だ。港湾にかかわる者として、すこしでも外国の港湾のことを知ることができたらと思い、抄訳の案内を頂くたびに応募している。

英語を日本語に訳すという行為は意外と難しい。英文記事が意味する内容を把握するところまでは辞書を引き引き何とかなる。しかし、その次のステップ、つまり頭の中では理解できているその内容を日本語で表現していくところが一番難しい。抄訳後の文章が意味不明で記事としての体裁をなしていないなんて毎回のことだ。推敲を重ねていくうちに原文の意味からそれていってしまうことも多い。抄訳にあたっては、日本語で文章を書く技術がもっとも大事なのではないだろうかとつくづく感じる。

逆に、日本語を英語に訳す方がよっぽど気が楽だったりする。所詮、英語は外国語。できあがった文章の細かなニュアンス、微妙な言い回しのよしあしなど理解できないので、どんなにひどい文章ができてあまり深く考えこまずにすんでしまうというだけなのだが。

③—3 校閲者の声

校閲雑感

大本組常務執行役員 上田 寛

IAPH事務局からのお話を受け機関紙の英訳記事の校閲をお手伝いしております。お聞きしますと、これらの英訳は国土交通省の若い現役の皆さんを中心としたボランティアの方々が受け持っていていただいているとのこと。国際業務に関心を持つ関係者の一人としてその姿勢に感謝しておりますし心強くも思っております。

さて、これまでに何篇かの訳を校閲しました。英訳の対象になる記事が世界の港湾を巡る最新の話題を取り扱っておりますから、業界の専門用語があったり、固有の組織名が出てきたり、ビジネスの背景がわからないと内容が理解できなかつたり等々…訳者の皆様がいろいろご苦労されている様子がわかります。

記事の性格から、皆さんが日ごろ身近にしている英和辞典には載っていない単語や表現がかなり多く含まれていると思います。私はこの点に関してはインターネットの様々な検索サイトを積極的に活用するようお勧めします。当然、日本語訳が無い英語での解説も多く少し面倒な作業になるとは思いますが、このあたりは英訳の醍醐味ではないでしょうか。

これからも若い皆さん方と連携してボランティア英訳活動を楽しみながら続けてゆきたいと思っております。よろしく願います。

抄訳の校閲を担当して

五洋建設(株)常務執行役員 大内 久夫

抄訳の校閲を担当して約1年が過ぎようとしています。この間、出来る限り抄訳者の文章を活かしながら校閲することを心がけてきましたが、いつも一番悩むのは、日本語のスタイルをどうするかと言うことです。抄訳の対象は、港湾や海運に関係したトピックスの紹介記事であり、「です・ます調」はおかしいと思い、これは事務局にお願いして「だ・である調」に統一していただきました。この統一後も、日本語は訳者それぞれによって異なるので、どうしても自分の好みで手を入れることが多くなり、これで良いのか自問自答しています。また、当該分野の専門家でなくても理解できる、わかりやすい日本語になっているかも気になり、この点からの修正提案も心がけています。以上のことから、抄訳者の文章をどの様に修正したのか解るように見え消しにした校閲文と、それを更に解りやすさの観点から校閲者流に手直した文の2つを提示し、最終的には抄訳者の判断にお任せするようにしています。

なお、私自身の英語力に限界があるため、英文のニュアンスや意味が不明の箇所

が出てくるのは避けられず、こうした時には知人のネイティブに確認し、正確にすることを心がけています。

抄訳ボランティアにエール

栗本鐵工所 顧問 笹嶋 博

まだ若い頃、港湾技術研究所で上司から「勉強の為だからこれを何月何日までに訳しておけ」と命じられて分厚い英文の論文を手渡されたが、専門用語が多くて難しく思った。また、Ports & Harbors も、Open Forum が特に難しかったと覚えている。最近の若い人はボランティアで抄訳に手を挙げてくれている。動機は色々だろうが、自分から勉強しようと意欲的な人達である。日本会議の大切な人材だ。

日本会議の事務局を担当していた時、本省が受持っていた校閲の仕事を事務局も分担して引継ぐこととなった。また、会員サービスを向上させるため、抄訳論文の本数を増加させることが編集委員会で決められ、事務局をやめてからもボランティアで校閲のお手伝いをさせて頂いている。

抄訳ボランティアの動機は色々だろうが、抄訳の出来具合も色々である。英文の和訳も大変だろうが、校閲も結構時間がかかる。

最近のボランティアの訳文を見ていると、真面目に取り組んでいる努力は読み取れるが、日本語の訓練が出来ていないものも見られる気がする。電子メールの利用で、上司から日本語のチェックを受ける訓練が少なくなっているのでは無いかと気に係る。昔は技術次長室で赤鉛筆で真赤になるまで文書を直されたものだ。

抄訳者の努力に敬意を払いつつ、出来るだけ真面目に日本語の文を直す校閲に努めている。抄訳ボランティアからは、「自分の文章を原型無いほど直しおって」と怨まれているのではないかと気に掛かるが。

Ports & Harbors の英文はかなり専門性がある。母国語で書かれた記事では、少し走った文章も見られる。また継続して追っていないと新しい造語について行けない。訳文では日本語訳の定着している機関の名称などもある。最近インターネットの利用でこれらの造語、専門用語も調べ易くなった。読者層を意識した訳文や注意書きが必要である。

先輩から文章は拙速になってはいけない。書き上げた文を一日机の引出しにしまっておいて、翌日見直すくらいの注意が必要だと昔言われたことがあるが、人に見て頂く文章はそれだけの心配りが必要である。

自動翻訳のソフトは未だ開発途上にある。合成音声での応答より、生の声が心地良いのではないか。抄訳のボランティアの機会は未だ多く残っている。校閲者の訂正にめげることなく今後ともチャレンジを続けて頂きたい。グーの音も出ない訳文を期待している。

校閲をしてみても

IAPH 日本会議 事務局 高見 之孝

私は人に誇れるほど英語が出来ると思っていない。むしろ、どうかなと校閲しながら、自問自答することが多い。先輩で、英語を母国語のように扱う方に、意見を求めることもある。翻訳は英語と国語の問題で、翻訳は出来ても表現できる日本語が的確でないとなれば翻訳は無残なものになる。ある本で読んだが、英語は分析的であり、日本語は情緒的という。いずれにしても、翻訳者の主体性を尊重して校閲しているが、どうしても過去の体験の違いからか、翻訳の内容が異なることになる。細かく言えば限がなくなり、直しだすと止まらなくなる。人は、色々な表現があり、考え方があり、それでこそ人それぞれだと思い、抄訳を直すのを遠慮したこともあったが、若手の方が海外でより成長するための材料だと思い直し、最近では本人の個性を大切にしながら、これだけは伝えたいと思うことは、出来るだけ修正するようになった。自分の外国の経験からして、抄訳者の翻訳を読むたびに、頑張れとエールを送りながら、国際人は英語力だけでなく、母国の文化と人としての品格が問われることを忘れずに、益々精進してもらいたいと思う。

日本会議活動報告

5周年にあたり、日本フォーラム2号－15号に掲載した150本ほどの論文、記事をCDに再録したリストです。抄訳のまとめ「Ports & Harbors」記載文献の分野別紹介(IAPH日本フォーラム 2号-15号)

国際港湾協会日本会議は、年3回機関誌IAPH日本フォーラムでPorts & Harborsの抄訳を掲載しています。これらの抄訳及び校閲は、全国の港湾関係有志のボランティアにより行われています。

日本フォーラム	頁	分類	Ports & Harbors	抄訳論文/記事
第2号 2003.11 (第2号より掲載)	P.9-16	G5	(02年5月号掲載) Open Forum論文	環境問題が港湾の管理・開発に与える影響 The Impact of Environmental Issue on Port Management and Development
	P.17-24	B1	(02年7/8月号掲載) Open Forum論文	インド港湾行政の再構築 Restructuring of Port Administration in India
	P.25-30	F1	(02年9月号掲載) Open Forum論文	パートナーシップと資源－9.11後の世界における港湾の鍵 Partnerships and Resources Key to Port in the Post - 9/11 Environment
	P.31-35	F1	(02年9月号掲載) Open Forum論文	港湾・海上安全対策 9月11日の同時多発テロから1年経過後 Port & Maritime Security One year after the September 11th Attacks
	P.36-41	H3 H4	(02年10月号掲載) Open Forum論文	コンテナ輸送におけるトレンディーモードスプリット Trends in Container Transport - the modal split
	P.42-47	B1	(02年10月号掲載) Open Forum論文	オーストラリアから見た港湾産業界の変化 An Australian Perspective on Change in the Port Industry
	P.48-52	I3	(02年11月号掲載) Open Forum論文	ITのための進歩したシステム Advanced Systems for Information Technology
	P.53-58	B1 B3	(02年12月号掲載) Open Forum論文	競争とグローバル化－港内・間の競争に関するアントワープ港湾局の見解 Competition and Globalization - The View of the Antwerp Port Authority on Competition in and among ports
	P.59-65	E1	(03年3月号掲載) Open Forum論文	海上安全対策 - 積極的に先取りすべきか否か - Maritime Safety - to Be or Not to Be Proactive -
	P.66-70	I2	(03年6月号掲載) Open Forum論文	ITの未来に飛び出したアフリカにおける1つの成功物語 An African Success Story of a Leap into Information Technology Future
第3号 2004.3	P.26-34	G5	(03年9月号掲載) Open Forum論文	GPAアプローチ: 港湾活動による沿岸域での地形変化と生物生息地の破壊から来る影響を最小化する方法 Minimising the Impact of Physical Alteration and Destruction of Habitat on the Coast and Near Shore Environment from Port and Harbour Activities: A GPA Approach
	P.35-40	E4 F1	(03年10月号掲載) Open Forum論文	港湾労働者の安全と健康に対するILOの活動 Work of the International Labour Organization (ILO) Concerning Security, Safety & Health in Ports
	P.41-43	F1	(03年11月号掲載) Open Forum論文	香港におけるデジタル潮流地図(DTSA)の活用 The Application of Digital Tidal Stream Atlas (DTSA) in the Port of Hong Kong
	P.44-49	G2 L1	(03年12月号掲載) Open Forum論文	MARPOL 条約に基づく廃棄物受け入れ施設: モンバサ港 MARPOL Waste Reception Facility: Mombasa
	P.50-53	E1	(03年3月号掲載) Open Forum論文	海上安全対策 - 積極的に先取りすべきか否か - (後編) Maritime Safety - to Be or Not to Be Proactive -
	P.54-63	C1	(02年6月号掲載) Open Forum論文	中国の港湾開発 現在と将来 Port Development in china at present and in the future
第4号 2004.7	P.35-47	G5	(04年1/2月号掲載) Open Forum論文	ヒューストン港・ベイポート開発プロジェクト - 環境との調和とミティゲーション Bayport Container & Cruise Terminal Project - Environmental Management and Mitigation
	P.49-59	D2	(04年3月号掲載) Open Forum論文	アルテンヴェルター コンテナターミナル The Container Terminal Altenwerder
	P.61-66	C3 C9	(04年4月号掲載) Open Forum論文	競争関係下での協調と協力 Partnership in a Competitive Environment
	P.67-72	I3	(04年5月号掲載) Open Forum論文	保安強化された物流網における港湾 WCO(世界税関機構)における最近の成果 Ports in the Secure Supply Chain Recent Developments in the WCO
第5号 2004.11	P.12-14	E2	(03年11月号掲載) Port Health and Safety News	危険物の安全な受け入れ、貯蔵、積載と運送 Safe receipt, keeping, handling and onward transmission of dangerous goods
	P.15-17	E2	(04年12月号掲載) Port Health and Safety News	港湾における火災事故と緊急対応 Fire and Fires Emergencies in Ports
	P.18-22	G2	(04年5月号掲載) IAPH Announcements & News	バラスト水管理条約について Ballast water Management Convention
	P.23-25	L1 G1	(04年6月号掲載) IAPH Announcements & News	船舶の排出ガス規制に関する「MARPOL 付属書VI」、2005年5月発効 Ship Emission Control-MARPOL Annex VI enters into force in May 2005
	P.26-32	N3 C6	(04年6月号掲載) Open Forum論文	東アジア・北米間のコンテナ輸送 Container Transport between East Asia and North America
	P.33-39	C8	(04年7/8月号掲載) Open Forum論文	シアトル港におけるクルーズ産業の発展 - 経験から学んだこと Launching Seattle's Cruise Ship Industry - Lessons Learned
	P.40-43	L2	(04年4月号掲載) IAPH Announcements & News	事故船等の緊急避難場所問題について Places of Refuge
	P.44-50	L2	(04年7/8月号掲載) IAPH Announcements & News	万国海法会会議(5月31日-6月4日、バンクーバー)報告 Places of Refuge CMI conference in Vancouver May 31-June 4, 2004
	P.51-55	A2 C1	(04年1/2月号掲載) World Port News	チャールストン港 Port of Charleston
	P.56-60	A2	(04年4月号掲載) World Port News	タリン港 Port of Tallinn
P.61-64	A2	(04年5月号掲載) World Port News	ナナイモ港 Port of Nanaimo	

日本フォーラム	頁	分類	Ports & Harbors	抄訳論文/記事
第6号 2005.3	P.40-43	E4	(04年4月号掲載) Port Health and Safety News	港湾における安全衛生に関するILOの新基準 New ILO Code on Safety and Health in Ports
	P.44-47	E1	(04年6月号掲載) Port Health and Safety News	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 Current safety aspects of solid bulk cargos
	P.48-51	E2	(04年11月号掲載) Port Health and Safety News	IMO危険物、固体貨物、コンテナ小委員会の話題 Some of issues debated at the recent IMO Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers Sub Committee meeting
	P.52-53	G4	(04年12月号掲載) Port Health and Safety News	IAPH 欧州事務局報告: 船舶廃棄物港湾受入施設フォーラム、海運/港湾調整会議 Reports from IAPH Europe Office: Interkanko Port Reception Facilities Forum, Inter-Industry Shipping and Ports Contact Group
	P.54-61	H4	(04年9月号掲載) Open Forum論文	港湾背後圏の拡張と輸送形態の多様化 Intermodal Integration to Expand Port Hinterlands
	P.62-66	F4	(04年12月号掲載) Open Forum論文	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 Container Control Pilot Program —United Nations Office on Drugs and Crime working in partnership with World Customs Organization
第7号 2005.7	P.38-43	B3	(04年11月号掲載) Open Forum論文	港湾間の競調関係—その動機と戦略的意味 Port Co-opetition: Motivations and Strategic Implications
	P.44-46	C5	C13 (05年3月号掲載) Feature記事	腐食との戦い Fighting the rot
	P.47-49	A2	C1 (05年3月号掲載) Feature記事	フリーマントル港のバラ積み貨物施設の拡張 Bulking up at Fremantle
	P.50-54	D2	(05年3月号掲載) Feature記事	上海港 — 技術革新がもたらした効率性向上 Shanghai — efficiency through innovation
第8号 2005.11	P.36-39	B1	(05年7月号掲載) Open Forum論文	ポートオーソリティーは主導権をとらなければならない Port authorities must take the lead
	P.40-43	C6	(05年5月号掲載) Feature記事	行き詰まり All bunged up
	P.44-46	C1	(05年7月号掲載) Feature記事	マースフラクテ2、産みの苦しみ Growing pains at Maasvlakte 2
	P.47-50	G1	(05年5月号掲載) Cover Story記事	港と船の間の空気をきれいにする Clearing the air between ports and shipping
	P.51-52	G1	(05年5月号掲載) Cover Story記事	ロサンジェルス港その活動をクリーンに LA cleans up its act
第9号 2006.3	P.45-47	F1	(05年9月号掲載) Open Forum論文	責任のギャップに気をつけよう Beware of the liability gap
	P.48-51	H3	(05年11月号掲載) Open Forum論文	未来への信念 Faith in the future
	P.52-55	C2	(05年9月号掲載) Feature記事	水力の選択 Hydraulic options
	P.56-57	D2	D3 (05年9月号掲載) Feature記事	ロボットの台頭 Rise of the robots
	P.58-60	F1	(05年9月号掲載) Feature記事	隠された脅威を突き止める Tracking hidden threats
	P.61-64	H2	(05年9月号掲載) Feature記事	内陸での取組を報告します Looking inland for relief
	P.65-68	D2	I1 (05年11月号掲載) Feature記事	ロッテルダム港の物流革命 Rotterdam's logistics revolution
	P.69-72	F1	(05年11月号掲載) Feature記事	伝統港における新しい戦略 New tricks for an old port
	P.73-76	M1	(05年11月号掲載) Feature記事	ハリケーン「カトリーナ」と「リタ」の金額はいくらか？ What price Katrina and Rita?
	P.77-81	G2	(05年11月号掲載) Feature記事	方策を探らなければ・・・ We have to find a way...
	P.82-87	M1	(05年11月号掲載) Cover Story記事	風が吹いた時 When the wind blew.
P.88-91	M1	(05年11月号掲載) Cover Story記事	試験に対する備え Putting preparedness to the test	
第10号 2006.7	P.59-61	G1	(06年1月号掲載) Open Forum論文	大気をきれいに保つ Keeping clean
	P.62-64	G4	(06年3月号掲載) Open Forum論文	不均衡に注意を払え Mind the gap
	P.65-67	D1	D2 (06年1月号掲載) Feature記事	物流は高雄へ Logistics deliver for Kaohsiung
	P.68-69	E1	(06年1月号掲載) Feature記事	EU全体を網羅するセーフ・シー・ネット A safe 'seanet' around the EU
	P.70-71	N2	(06年1月号掲載) Feature記事	合併で不確実性にさらされる港湾 Merger spell uncertainty for ports
	P.72-75	F1	(06年1月号掲載) Feature記事	セキュリティ神話を埋葬する Laying security myths to rest
	P.76-79	C1	C2 (06年3月号掲載) Feature記事	港湾整備における環境保全 The greening of ports
	P.80-83	M4	(06年3月号掲載) Feature記事	嵐にさらされる港 Any ports in a storm
	P.84-86	C1	(06年3月号掲載) Feature記事	ポーランドの港湾計画の進化 Polish port plan progresses
	P.87-89	B2	(06年3月号掲載) Feature記事	民営化に向けた準備 Preparing for privatization
	P.90-93	C6	H3 (06年1月号掲載) Cover Story記事	キャパシティ2015年 — ぎゅうぎゅう詰めの貨物はヨーロッパの港湾へと向かう Capacity 2015 — squeezing traffic into Europe's ports

日本フォーラム	頁	分類	Ports & Harbors	抄訳論文/記事	
	P.94-99	K3	(06年3月号掲載) Cover Story記事	利益・環境・そして人々への配慮ー港湾に必要な視点 Profit, planet, and people —pointers for ports	
	P.100-103	K3	(06年3月号掲載) Cover Story記事	港湾に求められる企業の社会的責任 CSR comes to ports and harbors	
第11号 2006.11	P.51-54	C2	(06年5月号掲載) Open Forum論文	外部の者を信じてみませんか Choosing to trust outsiders	
	P.55-57	L2	(06年7月号掲載) Open Forum論文	襲われた船へ与えられた天国 Providing havens for striken ships	
	P.58-60	C7	(06年5月号掲載) Feature記事	巨大鉱石運搬船が復活する Very large ore carriers make a comeback	
	P.61-62	C2	(06年5月号掲載) Feature記事	不安定な壁への対策 Antidote to unstable walls	
	P.63-65	G1	(06年5月号掲載) Feature記事	パワーゲーム The power game	
	P.66-69	B3 G1	(06年5月号掲載) Feature記事	環境に配慮した無駄のない手法 Lean toolkit for green fixes	
	P.70-73	C6	(06年5月号掲載) Feature記事	フランスの巨大ターミナルオープン French fanfare for a giant terminal	
	P.74-77	F1	(06年7月号掲載) Feature記事	警備会社はどれだけ信頼できるか。 How secure are the security firms?	
	P.78-81	M1 M3	(06年7月号掲載) Feature記事	見通しのつかない保険料 Stormy outlook for premiums	
	P.82-85	B1	(06年7月号掲載) Feature記事	港湾プラス女性のネットワーク Ports+women network	
	P.86-89	C1	(06年7月号掲載) Feature記事	革命であり、進化ではない。 Revolution not evolution	
	P.90-92	G4	(06年7月号掲載) Feature記事	適正に受け入れること Receiving adequately	
	P.93-99	C1	(06年5月号掲載) Cover Story記事	ポスト・パナマックス? その言葉は嫌いだ! Post-Panamax? I hate that term!	
	P.100-104	C1	(06年5月号掲載) Cover Story記事	52.5億ドルのパナマ運河拡張計画 Panama's \$5.25Bn cut	
	P.105-109	H3	(06年7月号掲載) Cover Story記事	高速の輸送路で In the fast lane	
	第12号 2007.3	P.19-22	J1	(06年9月号掲載) Open Forum論文	(訓練の)革命に向けて Hasta la (training) revolucion
		P.23-26	M1 M3 N4	(06年11月号掲載) Open Forum論文	緊急事態に備えること Preparing for emergencies
P.27-30		C1 C6 N3	(06年9月号掲載) Feature記事	港湾は世界貿易の成長の代価を払う Ports pay for world's trade growth	
P.31-33		I1 I2	(06年9月号掲載) Feature記事	未来への順応性 Flexibility for the future	
P.34-37		C1 C6	(06年9月号掲載) Feature記事	10億ドルの解決策 A billion dollar solution	
38-41		A2 C6	(06年9月号掲載) Feature記事	メガシップ(超大型船)はカリブ海に来るのか? Are mega ships coming to the Caribbean?	
P.42-45		A2 C1 H3	(06年9月号掲載) Feature記事	河川が海港を育てる~上海港と揚子江~ River feed the seaport	
P.46-48		C7 N3	(06年11月号掲載) Feature記事	ガスへの取り組み Getting to grips with gas	
P.49-51		J1 J2	(06年11月号掲載) Feature記事	港湾の規模拡大及び有能な労働者規模の拡大 Expanding the skill base as well as the port	
P.52-54		E5	(06年11月号掲載) Feature記事	あなたの近くの港での外国籍船の検査 Inspecting foreign flag ships in a port near you	
P.55-58		L3	(06年11月号掲載) Feature記事	海難残骸物の除去 Clearing away the wrecks	
P.59-62		C1 C6	(06年11月号掲載) Feature記事	韓国、釜山港の野望 South Korea thinks big through Busan	
P.63-66		C7 E3	(06年11月号掲載) Cover Story記事	ビンツルはさらに大きくなる Bintulu gets even bigger	
P.67-70	C7 E3	(06年11月号掲載) Cover Story記事	安全性に焦点を置く Putting safety in focus		
第13号 2007.7	P.27-29	C6	(07年1月号掲載) Open Forum論文	再構築によって私たちはビジネスの準備ができた Restructuring Leaves Us Ready for Business	
	P.30-32	E1	(07年1月号掲載) Feature記事	入港は時間通り Getting in on time	
	P.33-35	E1	(07年1月号掲載) Feature記事	動き続ける Keep on moving	
	P.36-38	N1 N3	(07年1月号掲載) Feature記事	NEWの構想 Plotting a NEW course	
	P.39-41	C6 H2	(07年1月号掲載) Feature記事	ベネルクス連合がデュースブルクを育てる Benelux tie —up pays off for Duisburg	
	P.42-44	A2 C6 N2	(07年1月号掲載) Feature記事	躍進するシンガポール 吼え続けるマライオン Booming Merlion continues to roar	
	P.45-47	C1 C6	(07年1月号掲載) Feature記事	15,000TEU 型コンテナ船 Morocco plans for 15,000teu ships	
	P.48-51	C6 D1	(07年3月号掲載) Feature記事	限界を超えた荷役 Lifting capacity beyond the limits	
	P.52-54	D1 D2 D3	(07年3月号掲載) Feature記事	人的作業を取り除く Eliminating the human factor	

日本フォーラム	頁	分類	Ports & Harbors	抄訳論文/記事
	P.55-57	G2	(07年3月号掲載) Feature記事	アマモ場の再生 Planting an antidote
	P.58-60	A2	C6 (07年3月号掲載) Feature記事	暗闇からの脱却 Out of the shadows
	P.61-63	A2	C6 (07年3月号掲載) Feature記事	物流大動脈の障害を取り除くための2.360億米ドル \$236Bn to unclog the arteries
	P.64-69	A2	C1 (06年9月号掲載) C6 Cover Story記事	インドが抱く、10億ドルの野心 India sets a billion dollar ambition
	P.70-73	C6	H1 (07年1月号掲載) H4 Cover Story記事	港湾はロジスティックへ Ports get logistical
	P.74-77	G1	G2 (07年3月号掲載) G5 Cover Story記事	純粋さと単純を目指して Aiming for the pure and simple
	P.78-80	G1	G5 (07年3月号掲載) Cover Story記事	騒音管理の高まり Turning up the volume control
第14号 2007.11	P.42-44	B2	C6 (07年5月号掲載) Open Forum論文	莫大な投資を利益に変える Turning heavy investments into profits
	P.45-48	B1	B2 (07年7月号掲載) B3 Open Forum論文	港湾マーケティング協力における問題 Port marketing-a question of co-operation
	P.49-51	C2	(07年5月号掲載) Feature記事	輻輳した航路の維持 Keeping a busy waterway clear
	P.52-54	A2	C7 (07年5月号掲載) Feature記事	問題が発生しているバルク貨物輸送 Troubles come in bulk
	P.55-57	A2	C7 (07年5月号掲載) Feature記事	巨大な州の巨大な港 Giant ports for a giant state
	P.58-60	C3	C6 (07年5月号掲載) D1 Feature記事	自動化は労働者不足を補う Automation fills the labour gaps
	P.61-63	C3	D1 (07年5月号掲載) C6 Feature記事	アントワープ 複合輸送を選択 Antwerp Opts for intermodal
	P.64-67	H3	(07年5月号掲載) Feature記事	近海海運への解答 Shortsea solutions
	P.68-71	F1	F2 (07年7月号掲載) Feature記事	ビジネスの保安 Securing business
	P.72-75	F1	F2 (07年7月号掲載) F3 Feature記事	セカンド・チャンス A SECCONDD chance
	P.76-79	M1	N4 (07年7月号掲載) Feature記事	危険戦略の管理 Managing the risk strategy
	P.80-82	N4	(07年7月号掲載) Feature記事	港を動かし続ける Keeping the ports working
	P.83-85	C1	C4 (07年7月号掲載) C6 Feature記事	成長への準備 Poised for growth
	P.86-88	F1	F2 (07年5月号掲載) Cover Story記事	物流チェーンをつなぎ合わせる Joining up the links in the transport chain
第15号 2008.3	P.34-35	B1	B2 (07年9月号掲載) B3 Open Forum論文	繋がる価値連鎖 Linking the value chain
	P.36-39	H4	(07年11月号掲載) Open Forum論文	回廊を港へつなぐ Connecting corridors to ports
	P.40-42	C1	C3 (07年9月号掲載) C6 Feature記事	休まない港 Keep on working
	P.43-45	I1	(07年9月号掲載) Feature記事	地域社会をつなぐ Connecting the community
	P.46-49	A2	C1 (07年9月号掲載) C6 Feature記事	黒海コンテナブーム Black Sea box boom
	P.50-53	G1	(07年9月号掲載) Feature記事	停泊中の船舶への電源供給 Power to ships in port
	P.54-57	J1	(07年11月号掲載) Feature記事	物流を支える訓練課程 Training for trade
	P.58-60	C5	(07年11月号掲載) Feature記事	微生物による見えない脅威 The unseen threat from microbes
	P.61-64	C2	C5 (07年11月号掲載) Feature記事	大型化への対応 Making them fit for the big ones
	P.65-67	C1	C6 (07年11月号掲載) Feature記事	ロッテルダム 将来の貿易に140億ドルを投資 \$ 14Bn spend at Rotterdam for future trade
	P.68-71	F1	F3 (07年11月号掲載) Feature記事	今こそ総合的な取り組みを All together now
	P.72-74	C3	(07年9月号掲載) Cover Story記事	スペインのウォーターフロント On the (Spanish) waterfront
	P.75-79	J1	(07年11月号掲載) Cover Story記事	生産性を向上するためのトレーニング Training for Productivity

国際港湾協会 (IAPH) の最近の活動

<2008 年 3 月～2008 年 6 月>

国際港湾協会 事務総長 井上聡史

はじめに

2008 年の IAPH 中間年理事会がフランス北部のダンケルクで、4 月 14 日から 17 日まで開催された。26 カ国から約 90 名の関係者が参加した。15 日には 8 つの専門委員会が開催され、16 日には理事会による会務事項の審議に引き続き、欧州とくにフランスにおける港湾開発の諸課題をめぐる討議セッションが設



けられた。また 17 日は将来のエネルギー需給と港湾への影響をめぐるセッションで多くの外部専門家の発表と活発な討議が行われ、午後にダンケルク港の視察が行われた。今回、日本からは、港湾計画開発委員会委員長の OCDI 成瀬常務、法律委員会委員の神戸大学中川教授が出席された。

ダンケルク理事会－主要な議題

1. ジェノバ総会の準備

IAPH 世界港湾会議は、昨年秋のクアラルンプール常任理事会で新しいプログラムの枠組みが決定し、2009 年のジェノバ総会から新方式に移行することとした。大きな変更点は会期が従来の 7 日から 5 日(ただし最終の 5 日目は港湾視察でオプション)へと短縮されたことである。

ジェノバ総会は 2009 年 5 月 25 日(月)～29 日(金)まで、以下のような全体プログラムで開催される。つまり、5 月 25 日(月)は 8 つの専門委員会が 3 つのグループに別れて午前、午後、委員会を開催する。これには、正式に登録した委員以外にも関心のある IAPH 会員は誰でも出席できるので、積極的な参加を期待する。26 日(火)午前には基調講演を含む開会式及び理事会を行い、昼食の後、セッション I が行われる。27 日(水)の午前は、初めての試みとしてセッション II と III を並行開催する。参加者はテーマに応じてどちらかのセッションを一つ選び参加する。午後は通常の形式に戻りセ

セッションⅣが行われる。28日(木)午前は最終のセッションⅤを行い、午後は新しい会長選出など IAPH 総会に引き続き、閉会式さらに新体制のもとでの理事会が開催される。29日(金)午前はジェノバ港の視察を希望者の参加により行い、すべての日程を終える。

総会プログラム概要

	午前	午後	夜
5月25日(月)	専門委員会	専門委員会	歓迎レセプション
5月26日(火)	開会式、理事会	セッションⅠ	
5月27日(水)	セッションⅡ/Ⅲ	セッションⅣ	釜山ナイト
5月28日(木)	セッションⅤ	総会、閉会式、理事会	晩餐会
5月29日(金)	港湾視察		

各セッションのテーマとトピックスについて、開催地であるジェノバ港湾庁から次の通りの概案が提案され承認された。

セッションⅠ: グローバル化時代の挑戦

- (1) グローバル化と世界経済 (2)地球温暖化への対応

セッションⅡ: 港湾経営と戦略

- (1) 港湾管理者にとっての挑戦 (2)資金調達とコンセッション

セッションⅢ: セキュリティ、安全、環境保全

- (1) 港湾とサプライチェーン・セキュリティ(2)環境、安全、海洋保全

セッションⅣ: グローバル・ロジスティクスと港湾

- (1) ロジスティクス・チェーンと港湾 (2)ロジスティクス・ハブとしての港湾

セッションⅤ: 港湾の革新的、調和ある将来

- (1) 革新的な港湾サービスの高度化 (2)旧港地帯の都市的再生

7月初旬には、これら総会の概要を案内した最初のアナウンスメントが配布され、参加登録手続きが開始される。総会ホームページ(<http://www.iaphconference.com/>)も併せて更新され、オンラインでの登録手続きが可能となる。

2. 船舶事故の損害補償をめぐる国際条約の批准促進

船舶事故による港湾施設や海域環境への影響、被害に対する補償に関連する下記の4つの国連条約について、その重要性の国際的な理解を高めるとともに、各国政府に対し速やかな批准を訴え、条約の早期発効と締結国での施行を促すことを決議した。

- HNS 条約(危険物質及び有害物質の海上運送に関連する損害に対する責任及び補償に関する国際条約(1996 年))
- バンカー条約(燃料油による汚染損害についての民事責任に関する条約(1971 年))
- WRC 条約(海難残骸物の除去に関する条約(2007 年))
- LLMC 条約(海事債権についての責任の制限に関する条約(1976 年)の 1996 年議定書)

これら条約の早期批准により、港湾関係者は船舶事故による港湾施設への被害に関して補償責任の明確化、手続きの迅速化がもたらされる。また、懸案となっている Places of Refuge 条約にむけた検討の促進につながることを期待される。

3. 港湾の地球温暖化対策

地球温暖化をめぐる国際的な議論が高まる中で、港湾の大気汚染対策についても新たな検討や取り組みが急速に進んでいる。IAPH では、一昨年のムンバイ理事会で特別決議を採択し、昨年のヒューストン総会で基本的な取り組み方を決議した。ダンケルク理事会では、IAPHが開発し公開した Tool Box が紹介され、環境委員会委員長から内容の説明がなされた。

(1) IAPH 港湾大気汚染対策ガイドの策定と Web ベースの公開

今年3月に IAPH ホームページ上で IAPH 港湾大気汚染対策ガイドライン (Tool Box for Port Clean Air Program) を、会員非会員を問わず利用できるように公開した。是非、<http://www.iaphworldports.org/toolbox%201/toolbox%201.htm> にアクセスして頂きたい。

港湾の大気汚染の発生源となる入港船舶、ターミナル機器、サービス船舶、搬出入トラック、港湾建設機器などについて、取り得る対策とその効果や限界を述べるとともに、総合的な港湾の大気汚染対策の策定ステップを解説し、主要港湾での取り組み事例も紹介している。船舶への陸電供給は一つ的手段にすぎず、荷役システムの改善や港湾の建設工事に伴う排ガス削減、各種自然エネルギーの活用などにも取り組む必要がある。

港湾の大気汚染の状況は、それぞれの港湾を取り巻く汚染排出源の構造や港湾活動の特徴、地形や気象条件などにより千差万別であるため、単一の共通な対策を国際的に推奨するのではなく、各港湾の条件にもっとも効果的な対策を総合的に組み合わせて取り組むことが肝要である。

(2) 陸電供給の国際技術基準の策定

次に、IMO や海運界からも国際的な混乱の可能性が懸念されている、船舶とターミ

ナルの間の電力接続に関する国際的な技術基準の策定を急ぐ。欧州や米国西海岸の港湾などを中心に個別の陸電供給システムが導入されつつあり、IAPHはISOに協力し技術基準作成のWGを設け作業してきたが、その後、国際電気標準会議(IEC)に、主たる検討の場が移りつつある。本年末には素案がまとまる見通しである。

(3) 世界港湾気候会議の開催とフォローアップ

地球温暖化対策としてCO₂削減に港湾として正面から取り組むことが求められている。このため、去る4月のダンケルク理事会では、IAPHの専門員会を動員して取り組むことを決議した。C40と呼ぶ世界の主要な大都市が温暖化対策に取り組む運動を展開しているが、この一環としてロッテルダム市及びロッテルダム港が今年7月に世界港湾気候会議(World Port Climate Conference: WPCC)を開催する。IAPHとしてもこの会議の成功に向けて最大限の支援を提供し、この会議で採択予定される基本方針の実現にむけて世界の港湾社会をリードしていくこととした。

今後、IAPH港湾環境委員会が中心となり、WPCC参加の世界の主要な港湾さらに全米港湾協会や欧州海港協会など地域の港湾協会と連携して、港湾の地球温暖化対策への取り組みを強化していく。

(4) 船舶の排気ガス規制の強化

MAPORL条約の付属書VIが2005年5月に発効し、すでに船舶の排気ガス規制は世界規模で開始している。SECA(SO_x排出規制海域)では硫黄分1.5%以下、その他の一般海域では硫黄分4.5%以下の燃料のみの使用が義務付けられた。しかし、国際世論の高まりの中で更なる規制強化が求められ、各国政府は今年2008年4月のIMO海洋環境委員会で新しい基準の導入に合意した。使用が認められる船舶燃料の硫黄分を、一般海域では2012年から3.5%以下、2020年から0.5%以下とし、ECA(NO_xやPMも含む排気規制海域)では2010年3月から1.0%以下、2015年1月から0.1%以下とした。

Ports & Harbors 掲載文献の紹介

Open Forum 記事 2008 年 1 月号



抄訳者 西尾氏

リスクを配慮した保安対策

Keeping security measures risk-based



概要

米国による輸入コンテナの 100%スキャン施策に対しての欧州の動向と様々な問題点、疑問に対しての質問についての欧州海運機構事務局長 パトリック・バーホーベンによる論。

米国の取扱う輸入コンテナを 100%スキャンする提案により海事全体が狼狽した。パトリック・バーホーベンは論じる。

コンテナの 100%スキャンの道を開く米国法律(2007 年 8 月 3 日にジョージ W ブッシュ大統領によってサインされた 2007 年の 9・11 委員会条例の実施方針)は世界中の港湾と船社業界にかなりの狼狽を引き起こした。その法律は 2012 年 7 月 1 日付で

施行され、米国行きコンテナ全てを出発港でスキャンしなければならないため、欧州連合とその加盟国から強い反発がでた。

他の欧州海運組織と協力することに決めた欧州海事組織(ESPO)は、船主、荷主及び海運業者等により組織されており、100%スキャン措置に対抗する欧州委員会(EC)の行動を支持する。

欧州の港湾管理委員会では保安が日々の活動の重要な要素として定着していると、疑いの余地もない。欧州は実際、ISPS Code に補完的な法的枠組みを開発する事によって港湾の保安について先駆けていた。この指示は、コードの原則は、ターミナルのみのような港湾施設だけでなく、港湾と指定された地域にも、等しく確実に適用される。

さらに、この指示は全ての欧州港湾委員会の管轄下である港湾全域について、保安評価と保安計画によって確実に警備される事を要求し、指定された保安要員によって監督することが義務づけられている。

ESPO は、この指示の迅速な対応を故意に遅らせている加盟国に対して指示に従うべきであると促している EC に同意する。その結果、ESPO で連合を組む欧州連合と 800 の貿易港はその安全保障問題を非常に深刻に受け止めている。その点で、EU は世界的な社会を脅かすテロリズムに対する戦うことを示し、それ自体が米国との誠実な同盟国であることを証明している。

欧州の議員と欧州の港は十分な保安対策とは、リスクを配慮した評価に基づくべきであると確信し、連合を組む。これは、必要な保安対策とは、港や輸送業務の効率と適切なバランスが保たれるということである。

広く認められた従来の保安対策に反し、米国行きのコンテナ全てをスキャンするというこの要求は従来のバランスを崩す恐れがある。この結果、欧州(米国以外全て)の港湾において、投資、混雑、お役所的仕事で、港は多大な影響を受けるということである。

多数の質問がスキャン施設の有効性、港湾業務やサプライチェーンへの影響、それらの複雑な法律問題に対して起こる。しかしながら、セキュリティに対する実際の利益は非常に限られているであろう。100%スキャンを導入するコストは、米国と貿易する荷主と海運業者がほぼ負担することとなる。

EC への報告で、ESPO は予見出来る問題を詳細に述べた。我々は、コンテナスキャンに関して、現在ある技術で1日の内に出来る限りのスキャン容量だけしか許容する事は出来ないと指摘した。

放射線を検出する機械は、花崗岩やタイルなどの材料に含まれる自然放射線に対しても反応を起こす。その場合、人力による検証が必要となり、それには時間と莫大な労力を費やすこととなる。

人間と環境に対しての有害な影響を避けるために、放射線物質は通常、放射線漏れを防ぐ様に設計されている特殊なコンテナによって輸送される。この保護は、放射

能拡散兵器を隠すのに役立つ、検出を免れるたくらみに使われるかもしれない。

多くのスキャン施設が港湾施設のランドサイドで利用可能だが、他の船から直接別の船に積み替えられるコンテナをどう調べるのかが問題である。

2006年に制定された米国 SAFE Port 条例は Secure Freight Initiative のもとでスキャンの概念を確認するため世界中のいくつかの港でパイロットプログラムを確立した。かかわった欧州の港はサウサンプトンだ。このパイロットプログラムはまだどこの港においても終了しておらず、結果についてまだ新しい条例にもりこまれていない。

様々なサプライチェーンセキュリティイニシアティブは世界税関機構(WCO)と authorised economic operator concept(AEO)(貨物のセキュリティ管理とコンプライアンスの体制が整備された事業者に対して簡易な通関手続きを認める制度)との仕事を含んだ EU により国際的、そして EU レベルの両方で進行している。これらは、100%スキャン措置よりも効果的であり、リスクを配慮したアプローチを提供する。

従って、我々は EC がこれらのイニシアティブに集中して努力をし、一方的な米国による措置ではなく、例えば EU-US Transatlantic Dialogue,WTO,WCO やその他の機関の様な国際的にふさわしい欧州の輸送、貿易と港湾セクターによる関係を奨励した。

十分なセキュリティレベルと効率的な運営の両方を保証出来る有益な解決法を望んでいる。

ポジティブな結果がなければ、港湾活動への影響は大規模なものになるであろう。スキャンを行う場合、手順としてまず、米国向けのコンテナと他の国向けのものを隔離し、プレロードスキャンを容易にするための場所におかなければならない。

スキャンするためには、米国向けのコンテナは今までより早めに港湾施設へ運搬しなければならないし、スキャンの後には、関連当局からの許可を待つため、貨物を安全に保管する必要がある。そのためには、コンテナを隔離するための余分なターミナルスペースを供給しなければならないが、多くの港ではこのスペースを簡単に準備する事が出来ないだろう。

スキャン操作は港湾従事者だけでなく、点検を行う当局にも余分な労働力を強いるだろう。

さらに、サプライチェーンの円滑な活動に対しても影響があるだろう。これらの作業を行うためには莫大な資金が必要で、この資金が EU 加盟国、EU 及び米当局から用意されることはまずないだろう。結局、100%スキャン措置を導入するためのコストのほとんどは米国と貿易をしている荷主が負担しなければならない。

米国の輸出業者が輸出貨物を仕切りする必要がないなら、ESPO は米国以外に拠点を置く輸出業者を差別する事になると考えている。港とターミナルでコストを発生させることとは別に、スキャン措置はサプライチェーンの遅れを強いる。それにより既存の混雑問題が増大する。

その他の問題は我々の組織によって強調された。例えば責任の所在が明確でな

い。誰がスキャン操作を実施するのか？誰がスキャン施設を購入し、操作し、維持するのか？コンテナがスキャンされ、そのコンテナの出荷を容認できると誰が証明するのか？

証明されたコンテナが米国で事件を引き起こしたならば、原因は何であるかが不明になる。我々は、米国を通過するコンテナの保安に対する位置づけを知りたい。それと、今のところ最後の質問：米国以外の港で使用されるスキャン施設について、標準規格の規格条件を誰がつくるのか？今までのところ、答えより多くの質問がでる。

パトリック・バーホーベン 欧州海運機構事務局長

Moreinfo: WWW.espo.be; WWW.worldshipping.org; WWW.wcoomd.org; ec.europa.eu

(四国地方整備局高知河川国道事務所計画課 西尾 裕二)

(国際港湾協会日本会議 事務局長 高見 之孝)



抄訳者 廣瀬氏

積極的なイメージの普及促進

Promoting a positive image



オープンフォーラムの新ラウンドの初めに、P&H は、コンテナ海運が世界中で広く認知させるための新たな取り組みについての見解をアイヴァイン・コールディング氏に尋ねた。

世界大手のうち24社のコンテナ海運会社が、協働して海運産業のイメージを向上させるために、先進的な活動を始めた。世界的に大きな影響力を持つ海運業に関する情報を世の中へ発信するために、コンテナ海運情報サービス(CSIS)が設立された。

コールディング氏は「一般の人々は、世界の海運業についての認識が浅い。しかし、世界の海運産業なしには我々が知っている様な現在の生活は成り立たない。」と述べた。また、彼はこうも続けた。「コンテナ海運はすばらしい産業であり、すべての産業に影響を及ぼすものである。我々の産業は、国家、市場、事業や人のそれぞれを密接に結びつけており、昔には実現することができなかった規模での商品の売買を可能とした。」

「消費者は、年間を通して安価な価格の商品を幅広く選ぶことができるという恩恵を受けており、製造業者、農業従事者や小売業者は、費用効率が高い輸出入を行うことで、これまで以上に幅広い相手からの利益を得ることになる。」

「それでも長い間、コンテナ海運業は、公の場でその役割について多くを述べてこなかった。そろそろ海運業が果たす役割についてアピールをする時期にきていると感じている。そして、第三者機関である市場調査協会も、そのことの必要性を裏付けている。」とコールディング氏は述べている。

CRIS は、単純、魅力的でかつ適切な言葉によってコンテナ海運会社が行っていることへの関心を高めてもらうために、幅広い顧客との交流を図ることを目的としている。人々がコンテナについての情報を得るのは、海難事故の時だけという現状を考えると、

重要なことは、海運業がもたらす多くの利益を全ての人々が理解できるように、コンテナ海運業がどのようなものか、より解りやすいものにしなくてはならない。

CSIS の設立によって、主要なコンテナ船社は、海運業の時事的な話題についての情報が幅広く求められていることを知った。この新しいサービスは、海運業に日々の暮らしの中で世界中の人々にもたらしている便益について、より多くの人々に理解してもらう手段を与えることになる。しかし、コンテナ海運業は、自分たちが世界中に数多くの方法で影響を及ぼしていること、および環境、保安、国際化や技術革新といった分野に興味を示す人が増加していることが分かった。従って、CSIS はこれらの分野にも焦点をあてることになるであろう。

第一段階として、CSIS は幅広い人々にアピールするようデザインされた公開のウェブサイトを立て上げた。それは、コンテナ輸送が日常生活に影響を与える方法に焦点をあて、より関心の強い時事的な内容についても説明する。

CSIS は技術革新に関して、50 年前では考えられなかった、非常に効率的な輸送形態になっていったという、コンテナ海運業の断続的な進化について明らかにしている。多くの場合、一般の人々はトラックでコンテナが運ばれているのを目にしている。規格化されたコンテナ、船、その他の交通機関への円滑な接続、これらが外見上単純に組み合わせられると、非常に効率的で、我々の日々の生活において非常に大きな役割を果たす。コンテナ船社は、世界中の輸送に関するボトルネックを解消する方法を見つけるために、技術革新やターミナルとの連携を続けている。

異なる輸送形態が環境に与える影響についての大きな議論が、世界中の公的な場で行われている。CSIS は、船舶による輸送が世界の商品を大量に運ぶ最も環境に配慮した方法であると指摘している。

そして、海運業は環境負荷を低減させるために熱心に努力している。例えば、コンテナ船社は船舶の航行速度を減速させることによって燃費を向上させ、燃料の品質にも配慮している。また、海水の抵抗を減少させるような革新的な船舶設計をすることによって燃料消費を低減させることにも取り組んでいる。また、今日では耐用年数を超えた後は、コンテナ船で 98%、鉄製のコンテナでは 100%のリサイクルが可能となっている。

勿論、保安に関する問題は、海運業にとって最重要の問題であり、起こりえる脅威に対して港湾管理者とともに対策を立てている。CSIS は、世界のより多くの人々がこれらの共同で行っている努力に認識を深め、こうした努力によって安心感が得られることが重要であると確信している。保安に関する最新の情報の配信は、保安を実現するための助けになる。

一般の人々が使用する多くの商品はコンテナ船によって運ばれて来るが、これを理解しているか、あるいは海運業が世界貿易を発展させたことについて評価をする人は少ない。最近10年で消費は劇的に増加した。そして、それに合わせて世界中で輸送貨物量も大幅に増加した。

大量輸送のスケールメリットは、商品のコストを下げることになり、消費者にとって利益となる。消費者は、輸送費が最終店頭価格のわずかしか占めていないことを、わずかの事例から知ることができる。例えば、700 ドルのテレビをヨーロッパからアジアまではわずか 15 ドルの輸送費用しかかからず、1kg のコーヒーの場合では 15 セントの輸送費用に過ぎない。

港湾を含む海運業がもたらした大きな規模の経済の結果によって、輸送費用が安価に抑えられ、これによって世界中の生産者と消費者がお互いを見つけられるようになった。

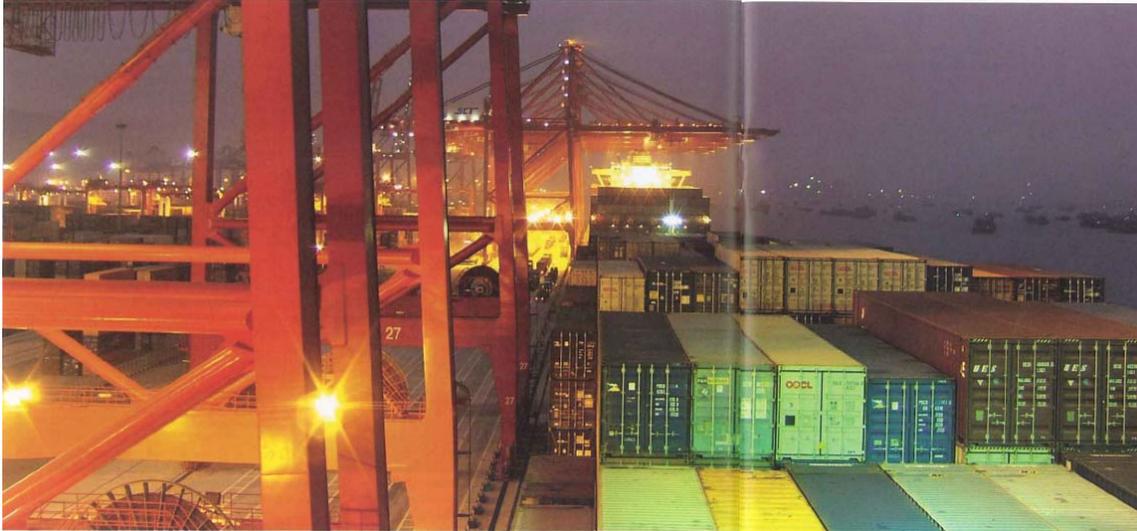
コールディング氏は「我々が行っていることを世界中の消費者に理解させることは、大きな仕事である。それは一晩では成せるものではないが、我々はその道を歩み始めた。」と述べた。もちろん、他の産業組織にもその産業組織の姿を、自分たちの特定の顧客に理解させるという役割がある。我々は、それら他の産業と争うことはせず、それらが行っている業務を補完して、拡大させようとする。」と述べた。

海運業は、CSIS の設立によって、より多くの人々が持つ海運業のイメージを改善すること(商業海運業界に関連する全ての者に利益を与えるものとして)を狙っている。

この先進的な取り組みが、世界的な海上輸送チェーン内の他の機関の刺激となって、コンテナ海運業界の積極的な面に気付く機会を増やすと共に、それを強調するキャンペーンの一部として、CSIS をまねる、あるいはそのテーマのいくつかをフォローアップするウェブサイトを立ち上げることが望まれる。

(抄訳者:国土交通省港湾局技術企画課 係員 廣瀬 敦司)

(校閲:五洋建設株式会社 常務執行役員 大内 久夫)



ロング・サプライ・チェーンの弱点

Long supply chain weaknesses

作 者: Bridget Hogan

抄訳者 佐藤氏

中国は現在、世界経済の原動力となっているが、遠くアメリカやヨーロッパの市場において、大幅に不均衡なロング・サプライ・チェーンを作りあげた。

ブリジット・ホーガン氏は、その影響について分析する。

特に海上コンテナ輸送による安価な輸送・物流コストは、ロング・チェーンの進展により認められたが、現在、この手法は以前ほど強力でなく、危ぶまれている。

ロンドンを拠点とするコンサルタント: Drewry Supply Chain Advisors は、アメリカ、イギリスでの特定の衣料市場について調査して、公開されるべき良い点があることを示している。

海外仲介市場から小売店が調達した製品(英国向けのルーマニア市場、米国向けならメキシコ市場)であれば、より速くサプライ・チェーンは効果を挙げるだろう。

Drewry 社は男性用シャツの製品引渡しの末端価格を比較し、“中国製衣料によるサプライ・チェーンでは競争にならない?”と題して、白書に調査結果を発表した。

サプライ・チェーンの実行を、より高度な技術力を持って対処できれば、幾つかの地域でロング・サプライチェーンは実現できたと、Drewry チームは結論付けた。

その結果、彼らはサプライ・チェーンを短縮化する”物流機会費用”を見つけ出す。

これらの費用は、高級な品揃え、欠品、売上の減少、古くなった在庫品による所得

損失を補填している。

男性用シャツのアメリカとイギリスへの輸入を検討するにあたり、Drewry 社は中国は、決して有利ではない地理的な位置にあり、市場参入への負担になっているが、低級の商品管理と海上輸送費ではあるが、直接引き渡すことでのコスト削減で競争力を高めた、との認識をもった。

今日の中国では、商品価値のライフサイクルのコストが含まれると、男性用シャツの輸出に際して、メキシコやベトナムに比べ、実質利益は殆ど無い、と白書は結論づける。

中間地点の沿岸国からの発送を持つ供給ネット網は、より速い輸送と比較的安い労働賃金の両方をもたらしている。

全ての製品に適用できないが、より近い発送もとの輸送戦略は、より一般的になりつつある。

このような状況下において、アメリカでは、中国からの非常に安価な海上輸送と張り合う、メキシコのトラック輸送との価格競争がみられた。

Drewry 社では代表的に、シャツ 1 枚あたり 0.12\$ で輸送費の約 1.5% であることがわかった。

この話はイギリスにとっても同様である。

Drewry 社では、ルーマニアのトラック輸送費は、中国の船便と比べて競争力があることがわかった。

海上輸送費はシャツ 1 枚あたり約 0.11\$ であるが、海上輸送の商品価値のライフサイクルからのコストは、一枚あたり 1.42\$ となる。

一方で、より短い配送手段であるトラック輸送の商品価値のライフサイクルのコストは、シャツ 1 枚あたり 0.27\$ にまで削減された。

衣料品の輸送に影響する他の要因として、中国から輸送される貨物の 10% を占める衣料や繊維の衣料品が、他地域に移管されるのではないかと Drewry チームは推測している。

顧客の需要に迅速に対応したい小売業者を抱える大通りの商店街では、中国工場から輸送される最低発注量では、柔軟な契約ができない。

さらに、主要市場が中国から遠くにある場合、この要求に応えるには時間がかかる。

イギリスからの受注では、物流原理における例として、中国からの 40 日に比べ、ルーマニアからは 8 日で納品する。

関税規則と輸入税を配慮すると、小売業者と供給者がサプライ・チェーンに関心を寄せるのは時間の問題、と Drewry チームは言う。

この研究に利用される男性用シャツより、一層、流行に左右されやすい女性用ウェアの在庫期間は 8 週間しかない、と Drewry 社は言う。

過去の研究は、長距離と衣服の注文に要するコストとの関係を示している。

Purdue 大学の David Hummels 氏による見積もりによれば、一日かかるごとに 1% から 5% の範囲内で、その国から物をもたらす可能性が下がっていく、と述べている。

また、彼は毎日の出荷時間の短縮は 0.8% の商品価値があると、見積もった。

衣料品の短い製品寿命にもかかわらず、依然として荷主が購買動向を変えているという証拠は殆どない。

イギリスのシャツ市場で上位を占める調達国は、バングラデシュ、中国、インド及びインドネシアである。

米国でお気に入りの調達国は、中国の香港、バングラデシュ、インドネシア及びインドである。この市場において、メキシコは 7 位でしかない。

ところが、異なった販売戦略をもった衣料小売業者がヨーロッパ大通で成功を収めた、と Drewry 社は指摘している。スペインを拠点とする Zara 社は、新製品開発に 2 週間を要し、年に 10,000 点もの商品を販売する、と主張する。

週 2 回、在庫が補充される。これにより会社は、在庫を低く抑え、頻繁に新製品を導入し在庫補充している。

Zara 社は、ヨーロッパの直販店と手を結び、スペインで衣料品の大部分を生産している。

実態は、港湾の近隣を幾つかの操業拠点としたか、港湾と連携した物流を中心としている。

イギリスでは、多くの小売業者が遠方の納入業者に最初の発注をするかもしれないが、次第に、ハンガリーなどの近隣の国へ再発注するであろう、と Drewry 社は述べる。

生産コストは高いかもしれないが、7~10 日間のリードタイムが与えられる。

さらに、輸入税が免税なのが魅力である。

ルーマニアやメキシコなどの中間市場に切り替えれば、港湾、海運及び物流は”深刻な影響”を被るだろう、と Drewry 社は意見を述べている。

”輸送の時間と信頼性は大変重要である”と、Philip Damas 調査員は述べた。

「輸入業者と船会社は、直接的な物流コストを重要視しなくなりつつある。」

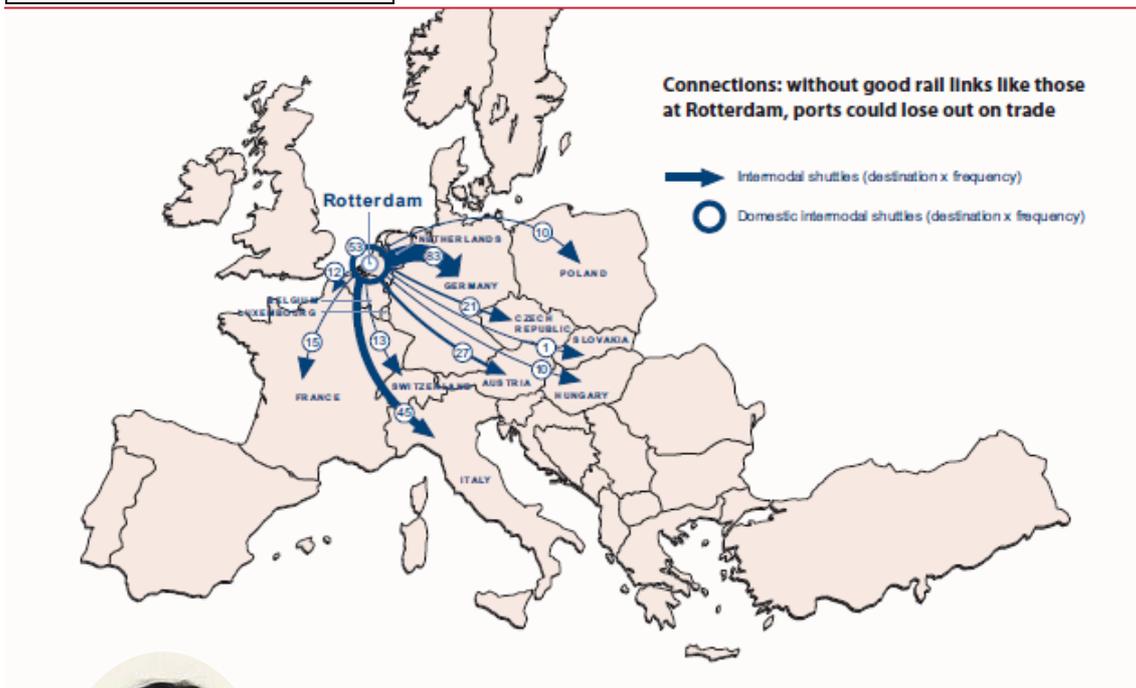
これらの取引を保持するためには、船会社と港湾の双方が、幅広い用途を含む新たな解決策を導く必要がある。

Damas 社は、船舶が入港したときに、優先貨物を積むコンテナは最初に作業されると言う新たな対応が必要と述べている。これは、空港で優先貨物があるように、ファーストクラスのチケットで購入するようなものである、と Damas 社は述べている。

(抄訳者:内閣府沖縄総合事務局)

那覇港湾・空港整備事務所中城湾港出張所 佐藤 勇二)

(校閲:国際港湾協会日本会議 事務局長 高見 之孝)



抄訳者 上野氏

Linking it all up

全てを連結する

世界銀行の調査では港湾物流サービスがサプライチェーンの連結のスピードアップにどれほど役立つか報告している。P&H レポート

海と陸の国際物流をスムーズに結節することだけが港湾の施設ではない。港湾はサプライチェーンや高速貨物輸送の重要な一部であることが認識されつつある。

港湾の役割は世界銀行の物流サービスの報告書で紹介されており、その効果は世界経済の物流、国際競争力へ直結していると報告されている。驚くべきことではないが、最も発達したシステムは先進国の中に存在する。発展途上国では現代の物流を有効に利用することが難しいことが分かっている。

世界銀行は1例として内陸のチャドを挙げている。シンガポールからチャドの首都ンジャメナまでの20フィートコンテナの輸入には10週間の期間と6,500ドルの費用を要する。しかし、西ヨーロッパや中央ヨーロッパの内陸の国々へのコンテナ輸入には約4週間の期間と3,000ドル未満の費用しかかからない。シンガポールからチャドの港湾デュアラまでの費用と期間は西ヨーロッパの諸港と基本的には同程度である。なぜ、費用と期間で大きな違いが発生するのか。

世界銀行は、その答えは良好なアクセス、高度なサービス、荷役オペレーションの

環境にあると報告している。これは、ルアーブルの8ヘクタールの物流センターのような施設で、運営されている内陸輸送に利用しているシームレス、ペーパーレスのシステムを指している。ヨーロッパにおける輸送は3日もかからない。さらに価値を高め、さらにビジネスを生み出すため、運航業者は、荷主の内部仕分け業務のようなさらなるサービスの提供が可能としている。

しかし、チャドではプロセスが異なっており、コンテナをデュアラからンジャメナまで輸送するのに5日しか必要ないにもかかわらず、5週間もの期間を要する。輸送効率の向上は成長のための重要な政策目標になったと言われている。物流サービスにおいて定時性を確保し、低コストを実現するためにはどのような国においても税関の能力、内陸における輸送、物流サービス、情報システム、港湾の能力など全てが重要になります。各国が更なる飛躍のための国際的な新たな機会を作り出せるかどうかは、この貿易の競争力にかかっている。

欧州委員会は、物流部門がEUにおけるGDPの14%に寄与すると算定している。ヨーロッパ物流協会会長マルコ ソーゲッティは“20年前この状況は想定されていなかった”と指摘している。彼は近い将来鉄道による物流は増加すると予想しており、さらに全ての積み替えはコストを最小にする必要があり、ヨーロッパでは困難であると言っている。

“道路には単一の市場であるが多様性は無い”。鉄道は主に官営であり、他の鉄道会社との競争を恐れたため、鉄道輸送においては税関を免除したり、物流における障害を取り除くための努力をしてこなかった。

鉄道による輸送は市場に近い港湾の多様性を増加させ、内陸での陸上輸送を減らすことになる。そして鉄道による輸送の需要はさらに増加している。しかし、どの港湾においても鉄道輸送への需要を満たすことが出来ているだろうか？ロッテルダムは確かに他の港湾より鉄道網を構築出来ている。

ヨーロッパの化学製品輸送グループのバスチはロッテルダム港に南ドイツとイタリアに国際輸送が可能な新たな鉄道ターミナルを開設し、さらに将来的には東ヨーロッパやその他の方面への接続も計画している。

新たな鉄道拠点はバスチの環ヨーロッパ国際ネットワークで重要な役割を果たし、地方における生産者や海上運送者にモーダルシフトによる海上での市場の拡大をもたらしている。そして混雑した道路輸送から船や水上での輸送に切り替わっている。ターミナルでの取扱能力を12万TEUからさらに増加する計画にしている。

まず、バスチは鉄道でのサービスをフランクフルトとイタリアで開始し、さらに鉄道と近距離の海上輸送によるイタリア、南ドイツ、スイス、オーストリア、ロシアやイギリスやスカンジナビアを含む南東ヨーロッパへのサービスも開始した。さらにスペインやポルトガルへの近海輸送も目指している。

ロッテルダム港湾局のCEOハンスシュミットは近海輸送、化学製品輸送、鉄道輸送の戦略的に強化する必要があると考えている。

他の港湾を拡大することが難しいことがわかっている。例えば、ノルウェーではベンゲル港とオスロ港で鉄道の施設を拡大が計画されている。これらの施設のある場所はかつて都市から離れていたが、住宅地が次第に近づき、今では鉄道施設の拡大に反対がある。ノルウェー国立鉄道協会ヨーバンバーケット上級顧問アイナ フォス インデハルスは鉄道輸送能力の拡大には大きい戦いがあると言っている。ターミナルの能力の欠如はネットワーク能力の成長の障害になっている。ヨーバンバーケットはアルナブルでの 21.5 億ノック(3900 万ドル)の開発計画を開始したがっている。しかし、計画段階でこれらの問題があるため、最終的に投資するか不明確になっている。



(中国地方整備局港湾空港部港湾計画課 上野 太地)
(国際港湾協会日本会議 事務局長 高見 之孝)



港湾に関する対話の進展



Breakthrough in port dialogue

EC(欧州委員会)の新しい港湾政策の提案が産業を発展させ、ボトルネックの解消の助けとなるとの希望がある Bridget Hogan 氏は、新しいガイドラインの背後に何が あるかを調査した。

抄訳者 石原氏

EC は、過去 30 年の間、新しい港湾政策の導入に苦労し、これまで成功しなかった。しかしながら、現在、EC に変化の兆しが見える。2006 年での政策提案における最終段階での失敗は、衝撃的なものであった。港湾労働条件についての政策提案に怒った港湾労働者は長期的なストライキを組織して抵抗した。そして、欧州議会への議会工作は泥仕合化してきたのである。

この事態に困惑した EC は、労働組合から環境団体まで、港湾管理者から船主、ターミナル・オペレーター、船社まで、地域のすべての領域、産業のすべての分野の関係者を取り入れた一連のワークショップや協議を開始した。

その協議文書から判断するに、EC は提示された政策が港湾への法的規制を導入するものではなく、関係者の柔軟な選択に任せるガイドライン的性格とすることで、その内容のいくつかを受け入れるように産業界の同意を得ようとしている模様である。

港湾管理者、労働組合、ターミナル・オペレーター、船主、船社、運送業者と環境団

体の代表は、ウォーターフロント会議で新しい提案を議論するために、ブリュッセルで会談した。本会議に意欲満々で臨んだ Jean Trestour 氏 (EC の交通エネルギー一部局 (DG TREN) の海運交通政策ユニット長) は、出席者に対し「本議題は極めて重要な案件であり、関係者間で対決することが許されるようなものではない。」と言った。

地域の商品の約 90% を取り扱っている港湾の実態を評して、Trestour 氏は「港湾は、最も重要な交通分野である。我々は、我々の港湾すべてを、より効率的に利用しなければならない。」と述べた。

彼は、提案された港湾政策により港湾が沿岸輸送、フィーダーサービス輸送、内陸水運、鉄道及び道路を含む他の輸送形態と連携してより有効に機能を発揮し、港湾を中心とした効果的な「交通輸送網」ができることを期待している。政策は、まだ完全には合意されていない。Patrick Verhoeven 氏 (ヨーロッパ港湾機構 (ESPO) 事務総長) は、港湾が拡大するために克服しなければならない環境規制に関するハードルを簡易化するように委員会に要求した。彼は、10 月に発表された港湾に関する新たな法制度の中の環境問題にかかわる規制を EC がさらに厳しくするのかどうかを知りたい。

当初、EC は、2008 年に港湾拡張の環境問題に関する法規制内容を簡易化するためのガイドラインを導入すると発表していた。しかしながら、そのガイドラインの設定期限は現時点では撤回されたようである。

「これは、緊急課題である」と、Verhoeven 氏は指摘する。「我々は現状のフレームワークを簡略化するためにさらに作業を進める必要がある。」彼は、重要な特定課題として、浚渫に関する環境規制の曖昧さを指摘した。

「浚渫土砂については 2 つの法的側面からその安全性の確保について規制が議論されている。しかし、我々はこれらの 2 つの規則が官僚主義による屋上屋を重ねるようなものにならないようしなければならない。」ヨーロッパ港湾機構は、この点について、新たに提案されている港湾政策に関して文書で意見を述べた。

Trestour 氏は、ガイドラインが本課題を明確化するために作成されるであろうと述べた。この課題については、港湾サイドが警戒している浚渫が環境に及ぼす影響について規制方針を持つ環境部局との議論が残されている。

浚渫土に関する 2 つの法規制とは、水質に関する法規制と廃棄物に関する法規制である。問題の核心は、汚染された浚渫土が廃棄物として分類されるということである、そして、廃棄物の処分を規定している規則は『汚染された』土の処分を網羅している規則と大きく異なっている。

Feport (ターミナルオペレーター協会) 事務総長 Diego Terelincx 氏は、港湾の混雑問題に対し「我々は課題を解決したいが、EC が我々の手を握り、我々に解決策を与えてくれるのを待っている時間がない。」と認識している。

DG TREN の主幹理事 Giovanni Mendola 氏は、この問題に対する今後の解決方策について報告をおこなった。ターミナルに係る賃料と一緒に、港湾使用料と公的

資金のあり方について研究されることになっている。

一年間にわたる協議の結果、ヨーロッパのいくつかの特定の地域にある港湾、特にハブ港湾の間に確かに競争があることが示されたことは成果であった。「ヨーロッパ北部にあるルアーブル港とハンブルグ港の間の競争は激しい」と述べた。

しかし、彼は、ターミナル・オペレーターにより支払われている賃料が見せかけの市場価格を招いているのではないかと疑問を感じた。

彼は、また、公的資金と港湾使用料との関係や防波堤、岸壁といった基本施設やスーパーストラクチャーに公的資金を投ずることが港湾間の競争に及ぼす影響について調査したいと考えている。DG TREN は、コンサルタント会社選定のための調査を始めた。そして、年半ば前にはレポートの準備が整うように、第1四半期中に調査と協議を始める意向であった。

ところが、この取り組みは気の無い反応を受けた。その反応とは、港湾施設のために国から助成は限定的でよく、インフラストラクチャーについては不要であるが、鉄道と道路にはさらに公共投資が必要であるというものであった。

労働組合の観点から、Phillippe Alfonso 氏(ヨーロッパの交通労働者同盟の海事部門の担当者)は、EC がその画一的な手法を断念したことが励みになると言った。しかし、彼は、また、それが「失われた好機」であると感じ、十分に明確でない政策と長期展望や戦略の欠如を非難した。

彼は、開発がどの程度の早さでなされているかについて知っていた。そして、かつて無い規模の大型船が港湾を利用している実態について指摘し、「この傾向は、持続可能な発展や廃棄物などへの配慮から発しているのではなく費用対効果の視点のみによっている。」と述べている。一方で彼は、海上交通が今後さらに増大すると小規模な港湾に必然的に移されてゆくだろうと付け加えた。「もし、そのようになるのなら、これは望ましい傾向であるだろう」と、彼が言った

Jacques Barrot 氏(交通委員会の副委員長と港湾政策の立案者)は、以前にヨーロッパ港湾機構の会議で「ヨーロッパは、港湾を必要とし、そして、港湾は、ヨーロッパを必要とする。」と言った。彼は、彼がヨーロッパの港湾政策が「展望と具体策そして対話」に基づかなければならないと感じると付け加えた。

Barrot 氏は、ワークショップを主催したアントワープやハンブルグのような港湾からの情報提供を称賛した。そして、彼は港湾に関してなされている議論がひいては欧州委員会の全体的な新しい物流政策アプローチの一部を形成することになることを確信している。

更なる情報：<http://ec.europa.eu>;www.espo.be;

www.feport.be

EC 港湾政策の構成要素

- 障壁のないヨーロッパ海運空間
 - 港湾使用料の透明化
 - 環境保護
 - 社会的対話
 - 都市と港湾との対話
 - 年1回の港湾開放日
 - 船舶技術サービス
 - 労働連合
 - 港湾従事者の安全と健康
-
- 懸案事項
- 港湾料金の透明化
 - 環境規制
 - 地域周辺の競争阻害
 - ロジスティック政策の融合

(抄訳者:エジプト大使館一等書記官 石原 洋)
(校閲:株式会社大本組 常務執行役員 上田 寛)



Fighting for the future

将来をつかめ

抄訳者 多田氏

P&H でのトニー・スリン (Tony Slinn) 氏の報告にあるように、カナダにおける大型港湾の開発は、貿易を支え続けるための国家政策の決定に影響を与える。

デルタポート: 写真中央のコンテナヤードは岸壁が左方向に拡張される予定である。

単なる事実報道だけでは把握できないカナダの港湾を巡る動きの全容を報告する。バンクーバー港湾局は、港湾都市の約40km南に位置するロバーツバンクのデルタポートにおいて 2期に分けてコンテナ取扱容量の拡張を行っている。

第1期の計画として既存のコンテナターミナルに第3バースを追加すると取扱能力は40万TEU増加し130万TEUとなる。そして、第2期の計画として新たな第2番目のターミナルの整備も念頭にある。

バンクーバー港はブリティッシュ・コロンビア州及びカナダ最大の港湾として、国内海上貨物の約33%に相当する年間530億カナダドル(554億ドル)以上の貨物を取扱がある。バンクーバー市では拡大している東南アジアからの貿易に対応するための拡張が必要とされている。貿易の拡大には港湾の拡張は必要ではあるがそれだけで事が解決するわけでない。

拡張計画が最初に論ぜられた2004年には、バンクーバー港湾局のCEOであるゴードン・ヒューストン(Gordon Houston)長官は連邦政府を訪問し、年間約300億ドルの環太平洋諸国との貿易が問題となっていることを指摘し、国家運輸戦略の形成を求めた。

彼の発言は、「カナダは基本的には貿易国家であり、偉大な国家であるが、全ての偉大な貿易国家は近代的で効率的な輸送ネットワークを持つべきである。もし輸送ネットワークがない、またこのことが港湾開発を阻害するのであれば、連鎖効果は州や国家経済の回復と成長に致命的なものとなるだろう。」

「バンクーバーの輸送システムは顕在化はしていないが深刻な問題を抱えている。我々は、負担の大きな施設に対し早急に投資をする必要がある。そのような側面を受け入れないことが問題である。」という内容であった。この状況はスティーブン・ハーパー(Stephen Harper)氏が首相になりデビッド・エマーソン(David Emerson)氏を国際貿易相に任命した2006年に変化した。当初、エマーソン氏は太平洋ゲートウェイ大臣と言われ11億ドルの予算を与えるなど、政府はトレードゲートウェイの概念を支持した。

このアジア-太平洋のゲートウェイや回廊イニシアティブという政策はアジアから北米向けコンテナ輸入におけるカナダのシェアを増加させる目的でカナダ政府により進められている。

これは、ブリティッシュ・コロンビア州のロウアーメインランド市、プリンス・ルパート市の港湾、主要道路及び鉄道のカナダ西部、アメリカ越境の要所となるカナダ南部及びカナダの空港への延伸接続を含む交通インフラネットワークを考慮するものである。

カナダの太平洋側の港の開発においては、中国及び東南アジアからの輸送のために、アメリカのロングビーチ港、ロサンゼルス港、メキシコのマンサニリ港、ラサロ・カルデナス港との競争のためさらに効果的な対応が期待されている。

これを受けて、2007年にカナダでの2007年～2015年における建設計画に対し335億ドルの予算が計上され、同計画ではバンクーバー市の利益とBC州北部にあるプリンス・ルパート市の港湾の改革が期待された。(P&Hの2007年11月号を参照)

エマーソンは昨年バンクーバーで開催されたカナダ海運会議(CMC)の基調演説者であり、発言内容は手加減のないものであった。「古い貿易モデルは機能しないだろう。これは、立派な、誠実な、友好的なカナダにとってもはや十分ではない。我々は最

新の科学により体系化されるべき統合されたネットワークに参入する必要がある。」

「国際化は立ち去っていかないし、隠れるところはどこにもない。」彼は付け加えて述べた。「政府は消極的な傍観者となってはならない、我々は、カナダが新たな世界で生き残ることができるよう経済枠組みを立ち上げるべきである。」

「しかしながら、ゲートウェイ政策単独では不十分である。」彼は続けた。「我々は、韓国、シンガポール、インド、中国そしてベトナムと貿易協定について協議しているところである。カナダはアジア及びアメリカとの貿易で負けており、その遅れを取り戻しているところである。カナダは目標を新しいレベルに上げ、さらなるリスクをとり積極的に活動するべきである。」

「チャンスは今である。」と結論づけた。「我々はこの分野では出遅れており、遅れを取り戻すために倍の早さで行動する必要があること、そして、この機会に失敗すると二度と遅れを取り戻せないかもしれないことを認識している。」2007年から2015年のカナダにおけるインフラ整備政策はハーパー首相(premier Harper)により再構築された連邦政府の計画政策全体のレビューを含んでいる。「私は、それぞれのプロジェクトが重複すること無く独自の目的を有しているか否かを念頭において主要プロジェクトをチェックする委員会の議長となる予定である。」とエマーソン氏は述べた。

ブリティッシュ・コロンビア州政府交通局長のケビン・ファルコン(Kevin Falcon)氏は「BC州は北米における太平洋のゲートウェイであるが州政府がそれをもたらすための十分に大胆な行動を起こさない限り何も変わらない。」と述べた。「連邦政府は港湾と鉄道にわたって所管しているが、実際に、それらについて綿密な作業を行っているのは州政府である。」

結果として、過渡期のバンクーバー港湾局 CEOとしてのヒューストン長官による、連邦政府及び州政府の戦略は、ロウアーメインランド市の3つの港湾(フレーザー、ノース・フレーザー及びバンクーバー)の協力である。「これまで3つの港湾がそれぞれ連携することなく活動していたことは全く理解できない。」ファルコン氏は続けて述べた「協力することにより様々な資源を共有することが非常に容易になる。事は簡単である。障害を取り払って、2008年には取りかかるべきである。」

特に中国との貿易が増大されたことでバンクーバー港拡張計画は重要となった。同時にバンクーバー港湾局は、2020年までに総取扱貨物量は1億7百万トンに達すると予測している。特に最も増加率の高いビジネスセクターであるコンテナ貨物の取扱量は2020年までに現在量の300%以上に増大し、80億カナダドルの経済効果が期待できる。そして、ほとんどは輸出関連であるバルク貨物と違って、コンテナの輸出入はほぼ同じでバランスがとれている。

200万 TEU の取扱能力が想定されているロバーツバンクの第2ターミナル(CT2)の3つのコンテナバースの建設については、まだ、その実施スケジュールが決定されていないが、既に、計画立案、環境許可、財政面、建設・運営についてバンクーバー港湾局と提携する4企業として、APM ターミナルノースアメリカ/SNC ラバリン社、DP

ワールド社、ハチソンポートデベロップメント社、PSA アメリカ社が2007年7月に最終候補となった。

バンクーバー港湾局は2008年早々にも第2コンテナターミナルの提携企業の最終決定を行う見込みであり、その時に、両者は概念的な環境計画について作業を始める予定である。しかしながら、もし第2コンテナターミナルがその時点でまだ実施に至っていないとしても、既存の第1ターミナルの第3バースの建設は計画どおりとなる。

マイク・ベーカー(Mike Baker)氏はカナダ最大のコンテナ港湾を運営している TSI ターミナルシステムの運営責任者であり、同社では2006年にはデルタポートとメインポートであるバンタームにおいてバンクーバー港全体の約75%となる188万 TEU のコンテナを取り扱っている。これらの港湾にある3つのバースには、現在7基の super post-Panamax 型のコンテナクレーンと28機の新型タイヤ式ヤードクレーンを備えている。

「既存ターミナルに建設中の第3バースは130万 TEU の取扱量を有する予定であり、すでに輸入コンテナ100%検査のための放射線検査機器を導入している。カナダ運輸省は使用マニュアルの作成を行っている。」と彼は述べた。

デルタポートでは、16台の最新リーチスタッカー、レールヤードには6機のレールマウント式ガントリクレーンと603箇所の冷蔵コンテナプラグを含む設備を有しており、さら40万 TEU のコンテナを取り扱う設備を十分に備えていると想定している。

懸念事項は第2コンテナターミナルが計画された取扱能力に達する2020年までに、デルタポートの道路や鉄道ネットワークが全く不適切な状態であることである。そのため、バンクーバー港湾局は多くの影響力のある者と共に、短期と長期のオプションについて調査を続けているのである。

ターミナルの60%は鉄道で40%がトラックであることから、Canadian National Rail (CN) 社の関わりは不可欠である。ジム・フート(Jim Foote)氏は CMC の副社長として述べた。「最近の過去5年間はネットワークの再構築に年間平均15億カナダドルを費やしてきている。2007年は16億カナダドルとなる見通しである。我々の戦略は、より安全な方策に沿ったインフラ投資を続けることである。その投資が港湾からのコンテナ流入の支援となるだろう。」彼は続けた。「我々の目標は利用者にとって明確に統合されたシームレスなサービスを提供することである。我々は一步を踏み出さなければならぬ、我々がしなければ誰かがするだろう。」

(抄訳者:総合政策局 国際業務室 多田 清富)
(校閲:株式会社大本組 常務執行役員 上田 寛)

小さな島、大きい野心

Small island,
big ambitions



抄訳者 木原氏



概要

モーリシャスがアフリカとアジアをつなぐトランシップ港の役割を再構築するために、ポートルイスを魅力ある港に整備している。そのために関税を低く保ち、岸壁を 14m 化するなど様々な整備を行っている。そして、ポートルイスを南半球のロジスティックの主要港にするために未来に向けて 1 歩を踏み出す必要がある。

モーリシャスはアフリカとアジアをつなぐトランシップ港の役割を再構築している。

モーリシャスは、今日、裕福な観光客の『パラダイスランド』として知られているが、昔は、インド洋に浮かぶ海上交通の要衝の島と呼ばれていた。理由は、モーリシャスがアフリカの北東部の半島とインドをつなぐ海上交通の要の位置にあったためである。スエズ運河が開通してその役割がなくなってしまった後は、船社は法外に高いポートルイス港の港湾料金を払わなくて済むことになった。そして、同港の役割は自国の貨物の取扱いに特化してきた。輸入は燃料、食物とインドの労働者であり、輸出は砂糖であった。

今日、ポートルイスの機能が、再度、見直されてきている。過去の間違いは繰り返されない、モーリシャス港湾局 (MPA) の局長である Shekur Suntah が主張した：「国内で発生する全ての貿易貨物の 99 パーセントはこの港を通り抜けるため、私達はできるだけ関税を低く保たなければならない。」そして、現在この戦略は成果をあげ、港はかつて

無かったほどの賑わいを見せている。

つい最近まで、全ての島は、砂糖キビに所得のほとんどを依存していたのである。将来的には国内で砂糖を精製しコンテナ化して輸出する計画が検討されているが、現在も砂糖キビ積出専用ターミナル(BST)は港湾の南部分を占有している。しかしながら、砂糖キビの輸出は最早最大の収入源ではなくなっている。経済の多様化のおかげで、現在は織物とシーフード製品が輸出貨物の太宗に成っている。これらの製品の大部分は、多目的ターミナル(MPT)のターミナル I とターミナル II で取り扱われている。

本当の革命はモーリシャスコンテナターミナル(MCT)のターミナル III で起こっている。2005/2006 会計年度のトランシップ貨物 2001 年の 3,874teu から 80,720teu まで急上昇した。その後年間取扱量はさらに 28%増しの 103,310teu に達している。記録的な年間取扱量である 120,000teu には 2007 年末にはとどくと思われる。7 月時点の取扱量は前年比 63%増となっている。

ポートルイスの魅力は、低い関税もさることながら、24 時間運営、ISPS 対応安全対策、とりわけ、岸壁の深さである。岸壁の深さは、ポートルイスを使用している主要な船社 Marsk、MSC 及び CMA CGM の要求によって整備されたと、Suntah が説明した。「2003 年以降、彼らはポートルイス周辺の航路に大型船を導入したいと私達に話してくれた…それで、私達は 14.5m までの航路浚渫及び岸壁の 14m 化を行った。結果、サハラ以南のアフリカでケープタウンに次ぐ 2 番目に深い水深を持つコンテナ港となった。2006 年の 11 月に浚渫を完了し、12 月には船社は第 4 世代及び第 5 世代のコンテナ船を寄港し始めた。」

昨年、岸壁の稼働率が最高 96%となったが、この成功は結局新たな問題を生み出した。Cargo Handling 社(CHC)の代表取締役である Archimede Lecordier は、「問題は港湾利用の増大によって船の待ち時間が増加しているということである。」ことを認めた。競争世界において小さな港は船を待たせ続けることができない。「Marsk と MSC は港湾に対し大変厳しい注文をつけてくるが、私達は彼らの要求に応えなければならない…私達には選択する余地がない。モーリシャスのような小さな国でも世界で 1 位、2 位の船社を引きつけることに成功しているのである。この利点を保つための唯一の方法は、低価格で上質のサービスを提供することである。」と彼は説明した。

船の待ち時間を減少させる方策として、岸壁のオープン利用システムを試行したが、その効果は十分ではなかった。Suntah は「他の港湾がこれまでに経験してきたあらゆる問題がポートルイスにおいても見られるようになってきた。混雑問題もそうである。」と述べている。現在はバースの占有使用システムが導入され、ある程度の成果をあげているところである。MCT の混雑をなくすために、2007 年 3 月からコンテナ船をターミナル II に移動させた。「私達は 1 カ月当たり 2 隻を取り扱っていたが、現在では 20 隻まで増加した。しかし、ターミナルに十分な荷役機械が装備されてないことが問題である。」と Suntah は言った。

それに応じるように、MPA と CHC は、荷役機械にかなりの投資を進めている。つい最

近 2 基の新しい岸壁荷役用のクレーンが調達され、CHC 所有の岸壁クレーンは合計で 5 基になったところである。そして、ヤードのコンテナ取扱い能力を 400,000teu から 700,000teu まで能力をあげるために 7 月に現有の RTG4 基に、もう 4 基を追加配置する予定である。MCT の一部で、石油埠頭は 5 月の完成に向けて形ができています。またその時期までには MCT を毎年の台風による水害から防ぐための対策工事が完成する。

昨年後半、Costa Crociere はインド洋「フライ&クルーズ」プログラムの基地としてポートルイスを使い始めた。これを受けて、MPA は他の旅行会社にもモーリシャスの中継基地とするよう要請しているところである。9 月から遊覧船は Les Salines にある専用岸壁を利用することになり、これまでのように「ターミナル I」にある穀物サイロ間の空きスペースに旅客を降ろすようなことは必要なくなるであろう。MPA の副営業マネージャーである Nomita Seebaluck は、旅客ターミナルがビジネスと余暇開発に中核的な役割を果たすようになるだろうと説明した。芸術家たちは、古いはしけ運搬用の岸壁を改造して Caudan ウォーターフロントを創出し、そこにホテル、レストラン、オフィスと海洋博物館をつくる構想を提案している。。。

1 億 6,750 万ドルを投資する 3 年整備計画の目玉に、2,000 万ドルを投資しての MPT の機能アップ(岸壁奥行きを 28m 広げて、コンテナ取扱能力を 35 万 teu にまで引き上げる)と MCT の岸壁延長を 300m 増加するプロジェクトが含まれている。急成長している魚介類ビジネスの基地を 2010 年までに、砂糖ターミナルの南にある Bain des dames の新しい港区に移す。現在の手狭な Trou Fanfaron の建物は今後利用しないことになる。800m の岸壁の他に冷凍コンテナ用のヤード、上屋そして 30,000m² の冷凍貯蔵庫等のための 30ha の埋立地の造成がこのプロジェクトの特長であろう。

長期的には砂糖ターミナルの海寄りに位置する Fort William に新しいコンテナターミナル整備することが考えられている。暫定案として岸壁延長 700m で取扱能力 80 万 teu 規模のターミナルが想定されているが、MPA と CHC はこの計画はあくまでも貿易の伸びが十分見込まれることが前提のものであることを強調している。取扱貨物量の増加のほとんどはトランシップ貨物に期待されている。Lecordier は説明した:「経済成長と港湾の貨物量には直接的な因果関係がある。私達は、国の経済成長をコントロールすることはできない。モーリシャスは小さな島であるため、経済成長は必然的に制限される。私達がトランシップ貨物に集中している理由は、その量がわが国の経済規模を超えて十分存在するからである。」

現在、ポートルイスは政府が所有権を持つランドロード・ポートである。MPA と CHC は、政府が 100%株式を保有する国営企業である。CHC はコンセッション契約によりポートルイスのすべてのターミナルの運営権を有する唯一の会社である。ポートルイスの管理運営に関し、民間の資本と専門家が注入されるべき時期であることについて先ごろ政府と国営企業が同意する珍しい事態が起きた。世界銀行の国際金融公社の支援により、MCT と MPT のそれぞれについて、管理運営を担当する戦略的なパートナーを選定する作業をしているところである。

Suntah は「すべての作業が順調に進めば、戦略的なパートナーは、2008 年内に MCT と MPT それぞれの管理運営をおこなっているであろう。」説明した。Lecordier は、「どの企業がパートナーとして選定されるかを聞かれても、私は名前を言えない。しかし、一流の経営者は、ポートルイスで当該業務を行うことに興味がある。」と説明した。彼はさらにコメントを続ける。「この仕事の魅力は、選別されたパートナーには独立した裁量権が与えられ MPA から CHC から干渉されないということである。」

MPA の Suntah は「これはモーリシャスにとって得がたい重要なチャンスである。それはポートルイスの取扱貨物量が増大することにより規模の経済メリットを享受し、結果として港湾料金を下げることができるからである。そして、この国に海外投資を呼び込むことにつながるからである。」と言った。

Lecordier は、港の見通しに期待している。「私達は、トランシップ貨物の誘致に大成功してきている。私達は、現在、未来に向けて更なる 1 歩を踏み出すことが必要である。それはポートルイスを南半球のロジスティックの主要港にすることである。私には、ポートルイスがトランシップ貨物取扱量 140 万 teu のマルタのようになれない理由が一つも見当たらない。」

港湾計画

施設	施設の詳細	金額	完成時期
Port developments			
What	Details	Cost	Completion
Two new STS cranes		\$13.3M	Dec 2007
Oil jetty	For tankers up to 55,000dwt	\$18.8M	May 2008
Four new RTGs			July 2008
Cruise berth	For vessels up to 250m long	\$11.7M	Sep 2008
Fishing port Phase 1	Dredging, 30ha reclamation	\$40M	2010
Fishing port Phase 2	800m quays, 9m depth	\$28.5M	end 2010
Terminal II upgrade	28m wider, 350,000teu capacity	\$20M	medium term
MCT extension	300m longer quayline	\$18.3M	medium term
New container terminal	700m quays, 800,000teu capacity		long term

港湾施設

ターミナル	岸壁延長	深さ	岸壁数
Port facilities			
Terminal	Tot quay length	Depth	Quays
I (Quays A, D, E)	515m	9–12m	3
II (Multi Purpose Terminal)	673m	12.2m	4
III (Mauritius Container Terminal)	560m	14m	1
Bulk Sugar Terminal	198m	12.2m	1
Trou Fanaron	315m	5.5–7m	2

(抄訳者:中部地方整備局名古屋港湾空港技術調査事務所設計室 木原 弘一)

(校閲:株式会社大本組 常務執行役員 上田寛)



抄訳者 古島氏

海運は、適切な改善を行っているか？

Is shipping cleaning up its act?

P&Hが知っているように、港における船舶発生廃棄物の処理問題は、複雑で、異論が多く、コストのかかる課題のままである。

高度の処理技術とは、船舶活動によって発生する廃棄物のほとんどを船上で処理できることを意味する。今や廃水を15ppm以下のIMO適合レベルで処理することができるが、更に大部分の船、特にクルーズ船はその環境への影響を減らすために、船上で焼却炉とコンパクトクラッシャーを備えている。

港湾管理者も、船上のシステムで処理できない汚物を受け入れる適切な施設を完備する必要がある。通常の船舶運航中に発生する食べ物のゴミ、一般廃棄物及び排水、貨物の残留物、汚水、油性混合物と有害液体物質は、処理が必要である。多くの港が、提供する施設の使用料、使用の可否、タイプに関する情報を含む廃棄物管理計画を策定している。

それでも、港における船舶発生廃棄物の処理問題には、課題が残ったままである。

大きな課題は、現在の海洋汚染防止条約の規定が港湾に十分な解決策の提供を求めることを規定する一方で、船から港へのゴミの引き渡しに対してインセンティブ(奨励策)を提供していないことである。デンマークに本社を置く廃棄物管理サービスプロバイダ Grontmij-Carl Bro社の港湾環境局プロジェクトディレクター Jens Peter Ohlenschlagerによれば、この結果、いくらかの不誠実な船はいまだに不法に廃棄している。

「何隻かの船は違法投棄を続けている。いくつかの港は十分な設備を提供せず、経費の透明性もなく、そして料金システムは複雑である。」と、彼は言った。産業界全体の関心事と解決策の多くが、ヨーロッパ海上保安庁のために作成されたCarl Bro社の報告の中で簡潔に詳述されている。

報告では、港での船舶発生廃棄物受け入れ施設の利用の可否や利用方法について述べられている。著者は、その全体像が「非常に複雑で、まばらで、場合によっては、混乱している」ことを発見した。彼らの結論は、港湾管理委員会(PAs)が様々な解釈を行ったにより、EU が船舶および港湾におけるしっかりした廃棄基準を確立させることを目的とした通達59/2000が、その意図した目的に達しなかったことを示唆している。これによって、多くの関係者—すなわち、船、海運業者、廃物のオペレーターと環境当局の間に、混乱が生じた。

「従って、大部分の港湾と船舶は、中央政府もしくは自治体がガイドラインを提示しない場合には、より詳細で明確な統一されたガイドラインを定めるよう強く要望した。」と、レポートは結論づけた。

Carl Bro社は提言する；

- 港湾管理委員会の廃棄物管理の役割に関するガイドライン
- コスト回収方法の詳細(計算の原則と方法及び料金を含む)
- 廃棄物のオペレーターに対する契約のフレームワーク
- 詐欺を避けるための共通の配達証明書

英国では、英国港湾連盟が管理する21ヶ所で、規則は厳しく実施されており、海洋汚染防止条約またはEUの規則を無視する者を港湾管理者が起訴することはまれではない。しかし、英国港湾連盟は、民間の港湾管理者が規制を強化するべきだといふどの様な提案にも強く反対する。

Peter Barnham(英国港湾連盟の持続可能な開発部マネージャー)が言った。「我々は、すべての船が到着前に廃棄物処理要請を行うことを期待している。そして、我々は常に彼らの廃棄物を処理するための施設を提供している。しかし、英国港湾連盟は規制を行わない。英国港湾連盟に[規制の実施]を求める動きがあった。しかし、規制者になることは我々の役割でない。この実施のために、より大きな責任を民間港湾が背負わされることを私は望まない。英国港湾連盟ではなく、政府がそれを実施する必要がある。」

以前ティルバリー環境グループにいたRichard Traffordは、廃棄物管理プロセスを

規制すること、特に発展途上国がそれを行うことは、「でたらめになる」と信じている。彼は、現在のシステムはそれ自体が「不正」を招きやすいままにしていると言った。そして、一部の船舶運航者が違反ルートを通して船の廃棄物を処分するか、港に廃水をポンプで排出するのを『見て見ぬふりをしてもらう』ために、港湾当局に公然と『裏金』を提供するのを見たと言った。

船舶運航者は、当然のことながら、状況をかなり違って見ている。彼らの目には、港が提供していると言う「十分な施設」は、ただ存在しないか、最も利用したい時に使えないものに見える。寄港順番と航行計画がしばしば直前までわからないので、問題は特に不定期航路にとって深刻である。いくつかの港では、これらの施設はその他の内陸産業にもサービスを提供する契約業者が提供している。「我々は、汚水収集車を呼ぶために、これらの契約者に対し、1週前に通告をする必要がある。」と、1人の船舶マネージャーがP&Hに話してくれた。「しかし、用船主が船をどの様に使うかを告げる時に、我々が知るはその目的地だけである。それも到着のわずか12時間前になることがある。」

船舶運航者もまた、一般ゴミを処分するためのコストについて不満を言う。多くの異なる課金方法が使用されているが、それらすべてが公正ではないように見える。一部の小規模沿岸貿易船のオーナーは、彼らがたった1、2袋の小さな包装廃棄物と生ゴミを処分するだけのために数百ドルも請求されたと言う。

この点に関して、IMOは更に対策が必要であると認識しており、問題に対する行動計画をたてることに取り組んでいる。IMOは、加盟国に今年(3月)末に行われるMEPC 57において、地域ごとの取り決めに改善する方法に関する意見の提出を求めた。

この計画には、以下の提案が含まれている；

- 報告義務
- 港湾受け入れ施設の情報に関する条項
- 廃棄物輸送の技術的問題の識別
- ゴミ分別条件の標準化
- 封じ込めの検証
- 船内廃棄物のタイプと量の再検討チェック
- 港湾のゴミ受け入れ施設のタイプと容量の再検討
- 港湾受け入れ施設に関するIMOの包括的なマニュアルの改訂
- 港湾受け入れ施設の良好な運営のための手引き書の開発

今のところ、ほんの少しの加盟国だけが、IMOの国際統一船舶情報システム(GISIS)の一部である港湾受け入れ施設データベース(PRFD)に情報を入力した。(下表参照) PRFDが受け入れ施設の供給を改善するためには、これらの施設がこの業界によって普段から使用されなければならない。これを達成するためには、世界中の受入施設の広範囲なデータが必要である。これには、船籍登録国と港湾所在国の管理組織の窓口が含まれていることが望ましい。

船上廃棄物処理の解決策、特に油性液体処置システムにも、非難が集中した。2006年にIMOの付属書13、MEPC 107(49)を改訂して以来、この規定の最善の順守方法について多少の混乱が見られた。

これ以前の解決策には、遊離油だけが含まれており、乳化油から発生する汚染物質は入っていなかった。しかし、現在は乳化油も含まれているので、MEPC60に適合していた油水分離(OWS)システムは、MEPC107には適合しないかもしれない。なぜならば、乳化物処理の分離過程は、水を遊離油と分離することとまったく異なるからである。OWSは、機械的かつ化学的に乳状化された油を15ppm未満まで除去しなければならない。新しいガイドラインには、油性廃液を最小にする油水分離、油性排水と“きれいな”排水の分離収集、油性ビルジ水と油性残留物を処理する統合化システムの規定供給の規定が盛り込まれることになりそうである。

詳しくは <http://gisis.imo.org> を参照

報告された受入施設		
2008年1月現在		
付属書1		
油性のビルジ水	57ヶ国	1,309施設
油性残留物(スラッジ)	55ヶ国	1,088施設
油タンク洗浄(汚水)	56ヶ国	878施設
汚染バラスト水	54ヶ国	906施設
タンク清掃によるスケールとスラッジ	51ヶ国	741施設
化学物質を含む油性混合物	41ヶ国	721施設
付属書2		
化学物質/NLS	34ヶ国	862施設
付属書4		
汚泥	12ヶ国	296施設
付属書5		
ゴミ	15ヶ国	363施設
付属書6		
オゾン除去物質	3ヶ国	22施設
排気ガス洗浄残留物	3ヶ国	33施設
参照: 港湾受け入れ施設データベース、GISIS		

(抄訳者:九州地方整備局 関門航路事務所 係長 古島 ひろみ)

(校閲:五洋建設株式会社 常務執行役員 大内 久夫)



スマートソリューションを求めて

Smart solutions sought

抄訳者 石松氏

巨大な船の建造は1年に満たないが、それを取り扱う港を建設するにはより長い年月を要する。港は厳しい環境基準を満たしながらどのようにして生産性を増やすことが出来るのか？。P&H がスマートに考える。

ロボット工学は、20 年間以上に渡り多くの産業を変化させてきた。多くの製品やアプリケーションは、車の製造や採鉱等の多様な陸上の産業に役立てられている。

今日、これらアプリケーションの背後にある考えは、「埠頭側で」と言うことが正しくないとしても「その背後のヤード」においては、ゆっくりと影響を与えてきている。目標は生産性を改善すること、コンテナをより早く処理すること、内陸への配送をより効率的に行うことである。しかし、これには別のメリットもある。

コンテナの処理量が増大し続けるにつれて、ターミナルにはできるだけ多くのコンテナを処理するためにクレーンが必要となる。ターミナルトラクターがコンテナの荷役をするクレーンの下で手動で位置決めをすると、それを待つことにより時間ロスが生じ

るので、この処理能力はしばしば小さくなる。解決方法は、ヤードでの活動の自動化である。

港における自動化は目新しいものではなく、20年以上にわたり市販されていた製品もある。しかし、港湾でのロボット工学の広がりやゆっくりと限定されたものであることを考えると、いまだに開発中の分野であり、将来の可能性も大きい。ロッテルダム、ブリスベン、ハンブルグ及びアントワープのように、革新が進められている所もある。これらの地域では、ヤードでのコンテナ取扱はターミナルの処理能力を増やすために自動化されている。発展が世界貿易の成長に追いつくためにはしばらく時間を要するかもしれないが、ターミナルは荷役の流入に対抗するために負担が増大している。近代的な機械は燃料が少なくて済み排出ガスも少ないので、うまく利用すれば環境にも恩恵をもたらすだろう。

他にも改良することが出来る部門があり、それは安全性である。これは Kalmar Industries の新しい CEO がやり遂げると決心したことの1つである。Pekka Vauramo は、フィンランドの鉱業グループの Sandvik Materials Handling から Kalmar に入社した。Sandvik において自動化された地下採掘装置の新製品を開発した Vauramo は、港にも鉱業のような他の産業で見られる安全性の向上策が有効であるとの第一印象を持ったと P&H に話した。

安全性は主要な課題でなければならず、ハイレベルな社会的責任を見せなければならぬ大規模オペレーターにとっては特にそうである、と彼は述べた。彼は鉱山業と同じように、自動化は港産業に大きな生産性と安全性を約束することを示したいと考えている。

「自動化にはポテンシャルがあり、私たちはこれに投資している。しかし、マーケットは今のところ存在していない。私たちはターミナルオペレーターと緊密に自動化に取り組んでいる。」と彼は言った。

「自動化されたエリアは手動で操業しているエリアと分離されている。工程において人が介入するのは監督と遠隔操作に限定され、荷物との直接的な関わりを減らしている。」と彼は説明した。

自動化に移行するとの決定によって、ターミナルの工程見直しの促進が可能となり、安全安心対策を高めると共に手順やプロセスの改善に繋がる。

Kalmarは、BrisbaneとHamburgで二つの自動化プロジェクトを経験している。Antwerpでは、Gottwaldが積極的であった。他の港は、これらのプロジェクトがどのように成功するかを見ているが、どのような規模でも自動化をすすめることには時間がかかる。

Brisbaneでは、フィッシャーマンアイランドの7・9バースにおいて、Patrick Stevedoreの自動化ストラドルキャリアーを採用して、最高記録レベルの生産性を上げていると報告されている。8月には、オーストラリアの港湾就労者は、平均して1時間当たり21個のコンテナを移動し、1か月で32000リフトというすばらしい記録を達成した。ターミナルマネージャーのMatt Hollambyは、6か月前のオペレーションと比べると1時間あたり

の取扱量としては目覚ましい改善であると述べた。

Patrick Stevedore の目標は 1 時間あたり 25 個のコンテナを動かすことであり、Hollamby は今年早々にこれを成し遂げるものと期待している。自動化ストラドルキャリアー開発の監督をしているPTSの社長である Andrew Zerk は、2007 年の第二四半期には 30%生産性が改善されたと言った。

Hamburgでは、CTBが運営するHHLAの新しいヤードの第一期—5つのブロック—は、今年中に引き渡されるだろう。もう3ブロックをカバーする第二期事業は昨年11月に発表された。

HHLA は、オペレーションの見直しによって、CTB の取扱い能力を 260 万から 520 万へと倍増させると計画している。従来型のストラドルキャリアーを用いたコンテナ貯蔵ヤードは、CTB が半自動化される 2015 年までに、レール型スタッキングクレーンシステムに移行されるだろう。

CTB の常務である Christian Blauert は、2015 年までにターミナルは、長さ方向 44 個(330m)x幅方向 10 個の 5 段積みがある形で運用されるだろうと述べた。それぞれのブロックには、幅方向 10 個の 5 段積みのブロックの上を往復運動することが可能な 2 基の小型のレール型スタッキングクレーンと、これらの小型のクレーンの上を移動することが可能な、より幅が広く高さがあるスタッキングクレーンが設置される。

Gottwald 製のレール型スタッキングクレーンは DP World の Antwerp Gateway Terminal で使用されている。DP World においてヨーロッパ、アフリカのプロジェクト・テクニカルサービス部長である Bruno De Jonghe は、最初のクレーン群は生産性、安全性、信頼性、コストを改善し、環境に優しいオペレーションを支援したと言った。

彼は、グループで計画されたターミナル拡張においてはより自動化が進むであろうと断言した。ターミナルは、自動化によって高い生産性を成し遂げることを狙っていると彼は述べた。Gottwald は、このクレーンによる運営は他の場合の運営と比較して 18%のスペースを節約できると考えている。

一方、ロッテルダムで規模を拡大している Maasvlakte の整備において、HPH グループの一部である ECT は、ユーロマックスターミナルの全自動化を行うつもりである。Gottwald が開発したソフトウェアは、衝突のないルート検索やハイスピードでのコンテナ取扱、正確な位置決めや効率的なマネージメントを保証するためにテストされている。





(抄訳者:国土交通省港湾局計画課地域事業係 石松 和孝)
(校閲:五洋建設株式会社 常務執行役員 大内 久夫)



抄訳者 中村氏

【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)。

ロッテルダムの多くの企業は、競合するアントワープとはひとつの統合された出入り口と考えていると語った。

競争から協力へ

Time to move beyond competition

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きている。

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
サンペドロ湾	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
ヘエルゴランド湾	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。

Peter de Langen: ロッテルダム・エラスムス大学 運輸、港湾、地域を専門とする経済学者

Theo Notteboom: ITMMA 会長

更に詳しい情報は www.portsinproximity.com を参照されたい。

(抄訳: 近畿地方整備局総務部経理調達課契約管理係 中村 達夫)

(校閲: 栗本鐵工所 顧問 笹嶋 博)



黒海における輝かしい未来



The future's bright on the Black Sea

黒海にあるブルガリアのヴァルナ「Varna」港は、順調な貿易と新しい経済状況に上手く対応するため、近代的化を進めてきている。P&H のトニー・スリン(Tony Slinn)が報告する。

抄訳者 石澤氏

ヴァルナは、近年のブルガリアの EU への加盟、爆発的なコンテナ交通の増加、そしてブルガリア国内の市場経済への転換の恩恵を受けている。コンテナ取扱量は、2001年の45,000TEU から2006年の94,000TEU へと2倍以上になり、また、バラ積み貨物及び一般雑貨貨物量も増大したことにより、総港湾取扱貨物量は同期間に580万トンから790万トンに押し上げられた。

ヴァルナ港は、3つの港区から成っている。西ヴァルナ港区、東ヴァルナ港区、そして、海岸沿いに遠く離れた小さな衛星港であるバルチカ(Balchik)港区である。バルチカ港は、2006年に国から25年間の港湾運営特権を取得した運営者が運営する港で、ブルガリア初の民営化された港となり、新たな歴史が刻まれた。

しかし、ヴァルナ港の大半のインフラ施設は、ブルガリアの他の港と同様に30年を超えている。だから、施設の近代化と拡張が必要なのである。ヴァルナ港の理事であ

り、また、黒海・アゾフ海港湾協会会長でもあるダナイル・パパゾフ(Danail Papazov)氏は、ヴァルナ港は地域のクロスロードに位置していると指摘する。“優れた”鉄道や道路との接続は、約16のコンテナラインとともにヨーロッパ、ロシア、ウクライナ、中央アジア、中東及び東南アジア間における流通貨物の便利な橋渡しとなっていると彼は言う。

ヨーロッパを横切る10本の輸送回廊のうち、4本はブルガリア内を通過している。このうちのいくつかの回廊は、ヨーロッパ・コーカサス・アジア輸送回廊(TRACECA)がベースとなっている。これは、昔のシルクロードを真似て、連続した鉄道で中央アジアとヨーロッパとを結ぶことを狙ったEUの野心的な計画である。

回廊ルートで、ヴァルナにメリットがあるのは、

●回廊Ⅶ(ドナウ川—2, 300km)

ヴィデン(Vidin)、ロム(Lom)、ローズ(Rousse)、ヴァルナ(オプション)、そして黒海を抜けて CIS 諸国、TRACECA ルートを通りアジアへ。

●回廊Ⅷ(1, 300km)

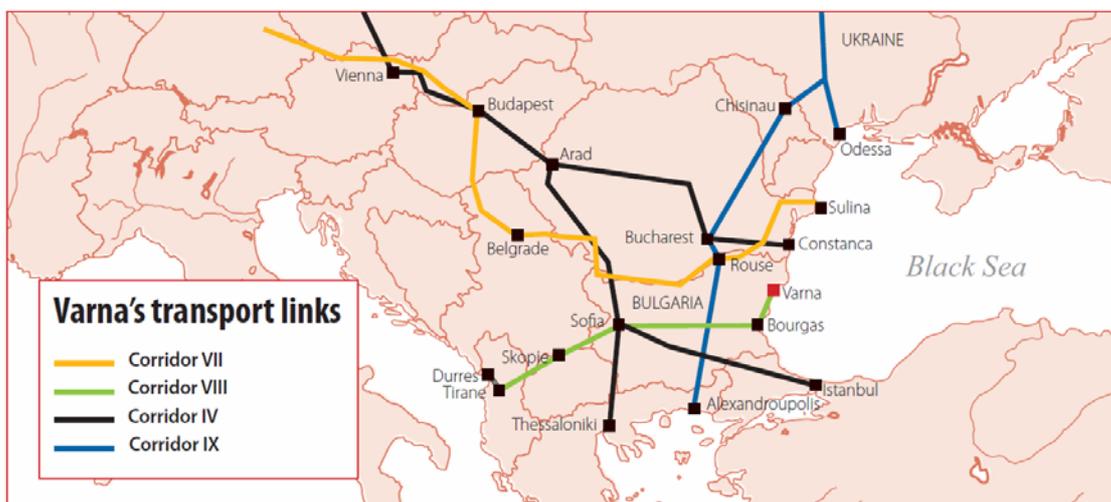
ドゥレス(Durres)、チラナ(Tirana)、スコウジェ(Skopje)、ソフィア(Sofia)、プロブディブ(Plodiv)、ボーアガス(Bougas)/ヴァルナを通り、黒海を抜けて CIS 諸国、TRACECA ルートを通りアジアへ。

●回廊Ⅳ(1, 600km及び支線)

ドレスデン(Dresden)、ブダペスト(Budapest)、アラド(Arad)、クライオヴァ(Kraiova)、ロム、ソフィア、ゼサロニキ(Thessaloniki)/プロブディブ(Plovdiv)、ハスコボ(Haskovo)、イスタンブール(Istanbul)

●回廊Ⅸ(3, 400km及び支線)

ヘルシンキ(Helsinki)、サント(Saint)、ピータズバーグ(Petersburg)、キエフ(Kiev)/オデッサ(Odessa)、キシネブ(Kishinev)、ブチャレスト(Bucharest)、ローズ/ヴァルナ、(TRACECA)、ディミトログラド(Dimitrovgrad)、アレクサンドロポリス(Alexandroupolis)



ヴァルナ港とロシアのカブカズ(Kavkaz)港の間で、運送貨物や鉄道ワゴンを運ぶ新たなフェリーサービスが計画されており、ヴァルナ港としては、ブルガリアとロシア、CIS 諸国との貿易が促進されることを期待している。しかしながら、カブカズ港は、大型船を受け入れるための水深が十分ではない。つまり、108個のワゴンを積むことができるブルガリアの鉄道フェリーは、そこに係船することができないのである。係船が可能になるそれまでの間の方策として、現在のルート(ヴァルナ⇄イリチベスク(Ilychivesk)⇄ポチ・バツミ(Poti Batumi))のフェリーラインの効率と互換性を改良して、能力を拡大させる予定だ。

ブルガリアは、運輸形態を道路から他の形態に変換するという EU の動きを利用して、複合一貫輸送チェーンの中で、水運の発展に有利な状態をブルガリアの港湾管理者、港湾運営者とともに作り上げる事に熱心である。

ドナウ川の上流、中流を通してブルガリアのドナウ(Danube)港、そして、ヴァルナからロシアのノボロツシスキ(Novorossiysk)を結ぶルートに、新しい RORO 船サービスの可能性を評価する研究が、ロシアの専門家達と協力して始められた。これは、経済面・環境保護面で EU に利益があるため、うまくいくとブルガリアは確信している。

ヴァルナでは、穀物、化学肥料及び液体化学物質等のバラ貨物が取り扱われていた。寄港するクルーズ船が増加しているため、港に対して楽観的な見方が増えてきている。近年の活況は、2000年に成立したその分野を設立する法律により後押しされたものである。港やターミナルの独立した運営免許を認めるというポートサービスの自由化は、既存施設の改良や港湾経営における市場原理の導入という改革の刺激をもたらした。

政府が調整した港湾開発国家計画(NPPD)の主要な目的は、ヨーロッパのメインの回廊を通る通過貨物をもっと引きよせ、そして、安全や保安、環境といった課題に取り組む方策を取ることである。更に、NPPD は、港の機能を都市の中心から移す考えを奨励している。

このことは、ヴァルナ港において、東港区のコンテナターミナルが、クルーズ船や旅客ターミナルの新造や拡充、マリーナを含んだ商業やレクリエーションエリアに変更されることを意味している。パパゾフ氏は、その2段階プロジェクトに10億ユーロ(15億ドル)かかると見積もる。

西港区は、商業の中枢になるだろう。この港区は、海側の東港区からヴァルナ湖とベロスラヴ(Beloslav)という町を横切って、2つの浚渫された航路を抜けると到達する位置にある。西港区には、既にバラ貨物と一般雑貨ターミナルがあり、コンテナターミナルには2基のガントリークレーンが設置されている。東港区にあるコンテナ施設は1つである。

そして、新たなコンテナターミナルの計画もあり、「2015年までには、我々は新ターミナルで100万 TEU まで取扱うこととしている。」とパパゾフ氏は P&H のインタビューで話した。「我々は、ジプシー地区と呼ばれる東港区から3.5km離れたヴァルナ湖

の北の岸に新コンテナターミナルを建設している。何故その場所かって？ それは、我々は何年もの間その土砂を浚渫しており、泊地の水深は既に18mもあるからです。」

新ターミナルは延長800mの岸壁と3基のガントリークレーンを持ち、5,500TEU級のコンテナ船を3隻同時に取扱うことが可能となる。また、現在、水深11.5mの航路は水深13mに浚渫される予定である。黒海の港として、ヴァルナ港は別のアドバンテージをも持っている。「我々の港には潮の満ち引きが無いのだ。」とパパゾフ氏は指摘した。「もし、今日、水深13mまで浚渫するならば、10年後も同じ水深に保つことができるのである。」

「環境影響評価は完了しており、今年中には現地着工し、36カ月から48カ月で完成すると見込んでいる。2012年までには、新ターミナルが供用を開始することとなっている。」と彼は続け、「これはBOTプロジェクトであり、我々に取って利益のあるものである。具体的な交渉が今も続いている。」と付け加えた。

ヴァルナは、ドナウ川での複合一貫輸送の可能性という更なるカードをも持ち合わせている。「我々は、ヴァルナとバージターミナルがあるローズを鉄道で結ぶという計画を持っている。おそらく、シリストラ(Silistra)(ブルガリアの北東、ドナウ川下流の南側に位置する)とも結ぶこととなる。」「これは、複線の鉄道線の新設と2段積みコンテナ車両の運行を意味している。道路はコンテナ車で溢れるが、川を利用することでこの混雑は緩和するだろう。」と続けた。

「それは6～7年後の計画だが、我々にとって大きなチャンスでもある。」とパパゾフ氏は締めくくった。

(抄訳者: 関東地方整備局 東京空港整備事務所 石澤典大)

(校閲: 栗本鐵工所 顧問 笹嶋 博)



激しい競争の中で

In the fast lane

抄訳者 牧野氏

ブローニュシュルメール港(Boulogne-sur-Mer)におけるプロジェクトは、地主型の港湾管理者がどうすれば変革のきっかけとなることができるかを示している。道路輸送と競い合う高速貨物船の拠点港について、ブリジット・ホーガンが報告する。

近距離海上輸送が道路輸送と競争するための方法はただ1つ、速く運ぶことである、とブローニュ港の開発責任者であるアラン・ルソー(Alain Rousseau)氏は強く主張する。

ブローニュ港とカレ港は所有権が政府からノール・パ・ドゥ・カレ地域共同体(Conseil Regional Nord Pas de Calais)へ移されたこともあり、もはや自治港湾ではない。各々の港は、その地域の商工会議所(CCI: Cambre de Commerce et d'Industrie)により運営されている。これによってブローニュ港を高速貨物サービスの拠点港にするというルソー氏が策定した 2013 年までの精力的な開発プロジェクトへの道が開かれたと考えられる。

この取り組みは、2003年に運送業者が港湾管理者に対して、道路輸送経費と運営上の問題(事故、道路混雑、通行料金や運行制限等)の増大による業務活動への影響に関して不満を訴えたことによって始まった。

ルソー氏はこれらの問題がブローニュの主要産業である海産物加工産業を危機にさらすことを恐れた。実際、ブローニュは西ヨーロッパの海産物加工産業において誰もが認める拠点であり、約240社が、港で働く人々の10%におよぶ6,600人を雇用している。

ルソー氏は運送業者と話しあった。そして、運送業者は道路輸送から海上輸送を基本とする複合一貫輸送システムへと貨物を移す準備ができていると言った。しかし、運送業者は既存の道路輸送を基本とする輸送システムと同等またはそれ以上の速さでサービスを提供できる代替輸送システムを要求した。

この要求はルソー氏にとって難問であった。欧州連合(EU)は海上高速輸送網(MoS:Motorways of the Sea)を推進していたが、既存のRORO船は時速35km以下であった。「少なくとも倍のスピードが必要だ」と彼は言った。

道路輸送に対する規制がますます強化されつつあり、世間からは環境面であまり芳しくないものとみなされている中、ルソー氏の見解では、RORO輸送の将来はドライバーが同乗するトラックよりもむしろ、ドライバーなしのトレーラーが担うものになると見ている。もしそうなれば、ヨーロッパのトラック輸送は様変わりし、長距離トラック貿易は大手の会社に引き継がれるであろう。

それでも、このプロジェクトはルソー氏が高速船(HSC)の話を知り、始まりそうにもなかった。メーカーによると軍用技術に基づき開発され、HSC160と命名された高速船は、平均時速60km(32ノット)で道路輸送と直接競争が可能である。

設計者によるとHSCはどのような気象条件下でもサービス速度を維持することが可能である。そしてブローニュ港がプロジェクトを推進し始めた頃から、ヨーロッパの道路の平均速度は減少している。

ルソー氏の計画は、ブローニュ港を高速海上輸送ネットワークのハブ港にすることを目指している。

計画ではフランスの港湾とスペインのサンタンデル(Santander)及びヴィゴ(Vigo)、ノルウェーのドラメン(Drammen)、そしてイギリスのシェアネス(Sheerness)への航路が予定されている。

ブローニュ港の主導によって進められる国際的な協力は、海上高速輸送網計画によってEUの支援を受けた。2005年と2006年に、各港湾はHSC船が必要とするインフラを整備するという覚書に署名した。

昨年、ルソー氏のチームは、ブローニュでHSC拡大を進めるための必要な調査を終えた。港に新たな命を吹き込むために、新たな旅客ターミナルとカジノ等の設備等のために約40haの土地が開発されている。

しかし、ブローニュ港が守りたいものは海産物の取引である。約38万トンの海産

物が、ブローニュ港で取り扱われており、その多くが港で加工される。しかし、EU の漁獲割当てにより、地元の漁獲高はわずか 4 万トンである。

地元船団に許された漁期はわずか 6 ヶ月であり、毎年漁獲高は減少している。ルソー氏はブローニュ港が海産物取引の変革に港を適応させるための準備をする必要があると言った。輸入海産物は、世界中、特にノルウェー、アイスランド、スコットランド及びロシアから港の処理工場に入ってきており、その 95%は陸路を通じて入ってくる。

それでルソー氏は海産物という最も重要な貨物の輸送の割合を海上輸送に可能な限りシフトして、それによって港の貨物量の更なる増大を促進しようと頑張っている。港湾地区は再編成され、そして、ロジスティクス機能、ハブ港としての機能及びフェリー旅客施設を含む三段階にわたる拡張計画が進行中である。

約 15ha の土地は、在来船及び HSC 船の両方に対応したロジスティクスと RORO 施設のために開発されている。港からの鉄道アクセスは改善される見込みであり、ルソー氏は鉄道網がミラノまで延伸されることを期待している。

財政当局は、2012 年までの 2 億ユーロ (2 億 9300 万ドル) の投資に同意した。6 千 5 百万ユーロを投じた最初の新しい RORO 埠頭は、2009 年 4 月から供用される。新しい RORO ターミナルの埠頭は在来型の RORO 船と HSC 船に対応可能であり、複数の利用者が利用予定である。

ロジスティクスエリアでは、民間投資が鉄道アクセスの整備を進展させるために確保された。ここでの規則はより多くの輸入品を扱うスーパーマーケットのためのものである。最近では、貿易品の輸入元がスペインからイタリアに切り替わりつつあるとのことである。

ルソー氏によると、HSC プログラムの特徴は、港がプロジェクトの推進をコントロールするというやり方にあるとのことである。「たとえば我々は、船の融資を行うことに積極的であった」と、彼は説明する。港は、カイス・デュ・デポ(Caisse des Depots (国立銀行))からの船の融資に関する政府支援を得た。

港は自らのために船を建造する準備もできていると、ルソー氏は断言する。「我々は、今や船のための資金を所有している。我々は出資し、そして、船は船主によって買われるか、我々からチャーターすることができる。」

P&H が印刷にまわされた頃、ルソー氏は将来の船主との交渉を行っていた。彼は、欧州航路のために平均 8 千万ユーロの船舶の建造の発注が近いうちに発表されると予想している。

港湾管理者はこのプロジェクト成功のため中心となり、供給者として、また貨物を生み出す者として、さらに関係する港の技術的な利用可能性を調べつつ輸送の必要性をまとめた。

「我々は、輸送網をあらゆる面から見る必要があった」と、彼は言った。「我々は、技術的な問題を整理する必要があった。船を埠頭に着けることができず港で 3 時間遅れるということだけで、高速海上輸送を提案できなかった。」

そのほかに、政府及びEUの問題に対処しなければならなかった。「これに関係する多くの層の仕事ある」と、ルソー氏は語る。「確かなことは、港湾管理者は自分たちの港の貨物量を維持し、伸ばしていく必要があるということだ。我々は、ヨーロッパの近海海上輸送の開拓者であると感じている。」

詳しい情報はこちら :www.HSC-international.com;www.boulogne-hub.com;
www.portboulogne.com

P38の絵の説明:将来の鳥瞰図:新港は在来のro-ro船とHSC船の両方が利用する
P39の囲み:「これは港湾管理者がその貿易量を拡大するために何を行う必要があるかを示すものである。我々は欧州の近海輸送の開拓者である。」

高速船 HSC 160 の特徴

速度:32 ノット/時

トレーラー1台当たりの運航コスト:1ドル/km

道路輸送とのコスト比較:直行輸送に比べ20%減

全長:160m

全幅:51m

喫水:5.15m

積載能力:トレーラー86~94台

載貨重量トン:2,511トン(DWT)



(抄訳者:九州地方整備局港湾空港部港湾計画課 課長補佐 牧野 武人)

(校閲:栗本鐵工所 顧問 笹嶋 博)



抄訳者 菅野氏

マラッカ海峡の大切な考え方

Malacca Strait milestone

経済的にも戦略的にもマラッカ海峡は世界で最も重要な航路の1つである。ここでは、航行安全や保安を維持するためのコストをユーザーに負担させるためのその努力について、Cheah Kong Wai が説明する。

【マラッカ海峡の主要な港湾の1つ、ポートケランの戦略】

この必要不可欠な航路の価値を軽視することは困難である。インド洋と南シナ海を結んでいるマラッカ海峡は、2006年には、65000隻を超える300総トン以上の船舶が通過しているが、これは、世界の原油の供給量の約半分、貿易量として1/3を輸送していることになる。日本のような東アジア経済の好況により、中国と韓国は、エネルギーの輸入を直接マラッカ海峡に依存している状況にあり、エネルギー獲得に精力的な巨大企業に原油の供給を維持するためには、マラッカ海峡への依存の状況が重要であると西アジアの輸出業者はみている。

マラッカ海峡は、定期的に2つの海を往復する軍艦にとっても最も短く便利な航路で

ある。このことは、安全や保安の点から、区域外の大国を魅了する付加的かつ戦略的な特徴となっている。それから、マレーシア、インドネシア、シンガポールという3つの国に、経済的、環境的、政策的に影響を及ぼす国家的、地域的な課題がある。マラッカ海峡では、国際的かつ国家的な立場をバランスさせることが求められているのである。

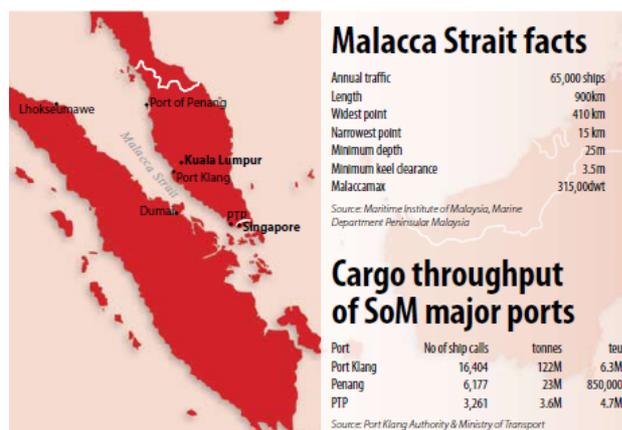
マラッカ海峡は、1999年から2006年の間に海上交通の貿易量が46%も上昇しており、国際貿易の最前線にある。より小さい船舶や海峡間の交通、漁船を含めた統計をとると、この交通量はさらに高い。従って、マラッカ海峡の交通渋滞の可能性が予測されている。

マレーシアの主要港、タンジュンペラパス港、ポートケラン港、ペナン港はマラッカ海峡に位置している。マラッカ海峡からの荷揚げは、マレーシア全国の漁獲高の53%を占め、相当多くの経済活動を担っている。海洋公園を有するランカウイ島やペナンやパンコール、ポートディクソンのビーチのような観光客に人気のスポットもまたマラッカ海峡にあり、2006年には950万人の観光客が訪れている。

マレーシアにとってマラッカ海峡の経済的重要性は明確である。区域外の大国にとって地理学的に利益があつて、戦略的な航路として認識されている。そのため、沿岸の3国の大切な仕事は、マラッカ海峡を利用する船舶の航海の安全と海事保安の提供に努めることである。

マレーシアは、国際的な責任にあふれた熱心な国家である。というのも、国連海洋法会議の第43条に関して、航行の安全を支援するために近代的航行援助施設の導入と維持及びそれらのためのシステムの体制を整備しているためである。これらには、自動識別システムや船舶記録システムへの投資も含まれている。

マレーシアは、当該地にこれらのシステムを設置するのに2億ドル以上費やしており、さらに5000万ドルを過去10年に渡ってシステムのアップグレードと維持に投じてきた。1年間の維持費用は約630万ドルである。これらの数字は財務的に献身的なマレーシアが、マラッカ海峡に面している国家の責務を背負っていることを示す。



では、港湾の利用者はどうだろうか。国連海洋法会議の第43条では、利用国が航行の安全や環境保護に関して、沿岸国と協力することを奨励している。

しかしながら、これまでは、日本のみが沿岸国によって実施されてきた航路プロジェクトに対して、相当な額を支払い、財政的に貢献してきた。これに関連して、マラッカ

海峡を定期的に往復する船舶のうち約8割は、ただ中継引渡しするのみであり、そこを通行する特権に対して何も払っていないのは大変興味深い。彼らはサービスを享受するが、それに対する対価を払っていないのである。

マラッカ海峡においては、歴史的に散発した海上強盗や海賊行為といった種類の犯罪は 1977 年のアジア金融危機のあとに起こった報告件数の増加の結果、利用国にとっての心配の種となった。

事件件数は、2000 年に最も多く 37 件まで増加した。こうした危機に関連して、通航量と事件件数を比較すると、攻撃されるリスクはほんの 0.02%に過ぎない。

しかしながら、2001 年 9 月 11 日の同時テロが起きてから、海事保安アナリストが浮遊式爆弾としての船舶の利用やテロや海賊の関係について主張し始めたときに、マラッカ海峡の問題がさらに心配の種となった。テロと海賊の関連性は、事実に基づかない見当違いの論であり 9.11 の後遺症によるものと見られる。

保安問題が取り上げられたことにより、沿岸三国は、新規に組織された海上警備行動と共同航空偵察サービスが創設された。同時に、マレーシア領土自治権と海上の協調性が妥協され得ないものであることが、領域外の大国に対して明確となった。

これらの対策は、効果的なものとなった。海賊事件報告件数は、2007 年には2件まで減少したのである。完全な海賊事件の根絶は現実的ではないが、事件件数は低い状況を保つことになる。

利用者や利用国がマラッカ海峡の航行安全や環境保護に協力すべきであるとの要請は、これまで積極的にはなされなかった。単に沿岸国だけに、中継引渡しの航行船舶のための安全や保安の高度化を提供することに期待するのは、公正を欠いている。

このような対策の投資は高く、メンテナンスコストの上昇は財政的な負担となる。しかしながら、海賊やテロの脅威は、沿岸国に対して、国際海事機関とともに利用国と再び話し合いを持つ機会やプラットフォームを提供している。

過去3年の間、国連海洋法会議の第43条のもとでの協力が議論されてきた。利用国は、今では支援するための協調的な機構に同意している。また、財政的な支援、その他の適切な手法やプロジェクトについてもサポートしている。これは、航行安全や環境保護にも貢献することになる。

このような方針のもとに、協力が即時に実施され、直接的であろうとなかろうとマラッカ海峡に利害のある者全ての利益が保持されることが、マレーシアの熱烈な希望なのである。

Dato Cheah Kong Wai: マレーシア海事大学総長

(抄訳者:総合政策局建設業課入札制度企画指導室 調査係長 菅野 昌生)

(校閲:国際港湾協会日本会議 事務局長 高見 之孝)



抄訳者 原口氏

未来への新しいイニシアティブ

New initiatives for the future

今年、今後の港湾開発手法に関する地域協定が、アフリカ及び発展途上国で制定されつつある。ブリゲット・ホーガン(Bridget Hogan)が報告する。

概要

アフリカ諸国において、港湾開発に関する環境対策の協定が見直されつつある。それをふまえ、国連環境計画(UNEP)は環境問題が深刻なモーリシャスで試行プロジェクトを実施している。

アフリカと黒海周辺の海岸の開発を対象とした、環境についての協定の見直しが、2月に、アフリカ諸国の専門家の中で結論に達し、見直し作業は年内に完了することとなった。また、協定は港湾やターミナルの開発を実施する際に遵守しなければなら

ない共通の手続きを設定しており、1984年に導入された一連の施策を更新するものである。

IAPHも参加している国連環境計画(UNEP)によるイニシアティブもある。これは、2004年に公表された港湾開発の基本方針で、港湾開発による環境への影響について、港湾管理者の意識を高めることを目的としている。

世界の海岸線の約半分は開発の対象となり得る。国連は、開発対象の大部分は、港湾のような産業プロジェクトによるものと見積もっており、十億以上の人々がこのような都市部の沿岸地域に住んでいる。

このような背景により、108ヶ国の政府とECは、陸上活動に起因する環境への悪影響から海洋環境を保護、保存するための協定である「陸上活動からの海洋環境保護に関する世界行動計画(GPA)」とそのコミットメントのワシントン宣言を、1995年に承認した。UNEPが主として活動し、GPAの協力事務所を設立することとなった。

GPA担当官のトップであるアンジャン・ダッタ博士(Dr.Anjan Datta)は、法整備のガイドラインがUNEPによって作成されたと説明した。最近の活動としては、沿岸管理と沿岸域の総合化についての協定の見直しを行っている。この協定において、港湾の新規開発及び既存の港湾施設の管理はどちらも重要な要素となっている。

各国の法律に共通の枠組みを与えるため、計画は地域レベルで実施されている。また、UNEPは、地域の共同体に対し、海岸及び海洋環境に関して拘束力があり、影響を及ぼす協定の議論を進めるための支援を行っている。

現在議論されている協定は3つあり、1つめは黒海が対象(テヘラン条約)、2つめはアフリカ東部が対象(ナイロビ条約)、3つめは西部および中央アフリカを対象(アビジャン条約)である。それらの草案は2008年2月に合意されており、ダッタ博士は、本年末までに批准されると確信している。

協定の草案では港湾開発に影響を与える下記の分野の規制に主眼をおいている。

- ・有害な活動
- ・排出
- ・ホットスポット(多数の絶滅危惧種が存在する場所)
- ・環境品質目標

その結果として策定される地域の行動計画は、予防、汚染者による負担の原則、環境影響評価(EIA)および戦略的環境評価のガイドラインといった予防原則に基づき作成されている。

UNEPは、地域協定によって、その地域の各国が統一性を持って作業できるように促しているとダッタ氏は強調した。改定協定に基づき、各国政府は、EIAの実施や河川流域など国境を越えた地域について統一的な管理手法を用いるため、協力していかなければならない。

新協定は、その協定に規定されている共通のガイドラインや基準を取り込む法律作成のタイムテーブルも設定するものとなる。この改定協定は、現在各国の法務省によって精査がなされているところであるとダッタ氏は言った。

新しいルールは、モニタリングやアセスメントとともに、浚渫や港湾運営、施設の拡張等に関する情報やデータを収集すべきであるとしている。

この計画は、多くの国が協定や国際海事機関(IMO)が定める様なその他の国際規約を遵守する努力をするか否かに左右される。

港湾に関しては、我々はIMOと協力して作業を行っていると言った氏は説明した。例えば、マルポール(MARPOL:海洋汚染防止条約)における受け入れ施設などである。廃棄物受け入れ施設が整備されていないと海岸が汚れることとなるが、未だ多くの国の港湾において廃棄物を取り扱う能力が不足している。

UNEPは、モーリシャスにおいて、そこを訪れる多くの貨物船やクルーズ船などから発生する廃棄物の処理について支援を行うプロジェクトを実施している。モーリシャスは、多くの観光客が訪れるにもかかわらず、国土面積は小さい。寄港する船からは多くの廃棄物が発生しているが、ポートルイス(Port Louis)には廃棄物を取り扱う容量が不足しているうえに、埋め立てる余地もないと言った氏は観測している。

この点が、法律作成と施行における問題点の一つである。たとえ船社が法律に従ったとしても、港湾が廃棄物を受け入れられないということだ。

容量と厳格な規則実施の両方の不足を解決するプログラムが開発中である。南アフリカの人々がモーリシャスのパイロットプロジェクトを視察している。このような地域間での専門知識の交換は、我々が推奨しているもう一つの取り組み方であると言った氏は続けた。

UNEPはプロジェクト支援の為に専門家呼び寄せの財政的支援も行っている。しばしば政府には、専門的知識が不足しているため、民間との協力も推奨している。

モーリシャスのプロジェクトで得られた知識については、セイシェルのような小さな島国にも適用できると考える。

プログラムは、まず広域で作業を行い、その次に範囲をせばめ、最後には国レベルでの作業を行うという方針である。この方針のもと、UNEPは世界的、地域的な民間セクター、IAPHや、国際浚渫会社協会(IADC)、欧州中央浚渫協会(CEDA)、PIANCとともに活動していきたいと考えている。また、UNEPはIMOの海洋環境保護委員会にも出席している。

民間セクターはアドバイザーとしての役割を担うことが望ましい。UNEPは、民間セクターからの提案を歓迎するし、課題を継続して議論する為、さまざまなレベルに働きかける。もちろん、政府代表としての立場からの提案についても歓迎する。

モーリシャスの港湾局長であるシェクール・スンタ(Shekhur Suntah)氏によると、モーリシャスの海上輸送の玄関口であるポートルイスでは、海面上昇とサイクロン対策が問題となっている。港湾施設は過去にサイクロンにより重大な被害を受けた。

外海に面しているため、近代的なモーリシャスコンテナターミナル(MCT)は、最も被害を受けやすい地域である。今年の初めには、洪水によりオペレーションが中断した。荷役会社の会長であるダン・ディマ(Dan Dhima)氏は、多目的ターミナルにおいては、荷役設備を多くするよりも港湾施設を保護する施設を充実させた方が、取扱量が増加すると言っている。とりあえず、嵐を乗り越える対策を、MCTに導入しているところである。

MCTはときどき洪水にみまわれる。コンテナ取扱量が多いため、ロンドンやテムズのように、岸壁の背後にコンテナ貨物を防護する防御壁の設置を決定した。既にコンサルタントの選定は終了しており、2008年6月までには事業が開始するとスタ氏は説明した。

港湾局は荷役業者と共同で、サイクロン対策として、貨物を後方に移動させること、また、現在建設中で、2008年5月に供用となるオイル棧橋を4m高くする事業を進めている。

環境対策は最重要課題である。港湾局は環境憲章があり、港湾の緊急対策と環境を所管する部署があるため、汚染を防ぐ装備が充分備わっており、「グリーンポート」を推進している。

数年前から提案されている、島の南東部のマエボーグ(Mahebourg)で第2の港湾を開発するプロジェクトの可能性に関して、「環境保護指定」という言葉が使われている。

港湾局は2つの調査を行ってきたが、環境に関する問題が1点ある。予定地には、国際的に認知されたマングローブ林が存在するためである。コンサルタントはマエボーグを再度訪問したが、なお結果は否定的で、石炭等の貨物の取扱が可能な港湾開発地としてアルビオンなどの様な他の代替地を探しているとスタ氏は説明した。

「ここでのすべての開発プロジェクトは政府による環境影響評価を受けなければならない。法律は、環境について厳しく取り締まっており、全てのプロジェクトは法を固く守らなければならない。モーリシャスは小さな島国で、主要産業は観光であるため、美しい環境を保持し尊重していくことが重要である。」とMCTの荷役業者の専務アルキメデ・レコルディア(Archimede Lecordier)氏は言った。

しかし、モーリシャスの法律は、環境問題を厳しく取り締まっていないと筆者は考える。例えば、主要な開発を実施する前に、EIAが求められているにも関わらず、過去のプロジェクトでは必ずしも全てで実施しているわけではない。しかしながら、モーリシャスの経済が観光による収益により依存してきているため、環境保護は避けられない課題となっている。

最近では、環境の影響を受けやすい地域を海洋環境保護地域と設定し、サンゴ礁保護のため、サンゴ砂の採取や爆発物を用いた漁が禁止された。また、蚊の繁殖地であるとして1930年代から絶滅されてきたマングローブ林の再植林がいくつかの地域で行われることとなった。

ポートルイスにおける港湾拡張に関する様々な計画は、環境の影響を受けやすい地域に被害を与えるのではないかと、言う人もいる。北方拡張計画は、島の餌場のため、すでに計画から外された。

クルーズ船の新ターミナルは、数年前、埋立てられた土地に建設されることになっている。また、長期計画であるコンテナターミナルの計画地であるフォート・ウィリアム(Fort William)地区は、環境保護地域の境界地にある。バイン・デス・ダマス(Bain des Dames)地区の漁港は、フォートビクトリア(Fort Victoria)発電所の隣に建設されることになっており、大きな環境問題は持ち上がらないだろう。

アルビオンでの石炭ターミナルの提案は、居住区に近いうえ、ウエストコーストの観

光開発に影響を及ぼすため、まだまだ議論が必要である。湾内の漁業資源や、サンゴは過去20年間で顕著に減少していることは、考慮すべき事実である。より詳しい情報はwww.gpa.unep.orgを参照されたい。

写真1



写真1の説明：
マエボークのマングローブ：
サイクロンを考慮して建設されるだろう
開発がポートルイスに集中
するなら繁栄するであろう

写真2

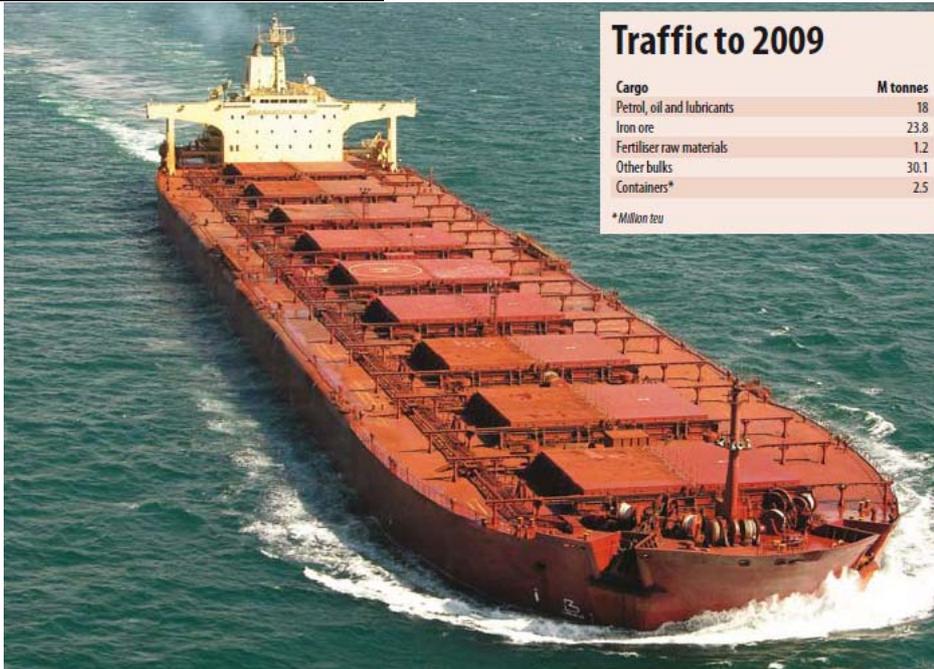


写真2の説明：変化する世界への対応：
ポートルイスの石油栈橋は海面上昇と
サイクロンを考慮して建設されるだろう

コラム1の内容：ケーススタディ1、南アのダーバン港：トランスネット・ナショナル港湾局(Transnet National Port Authority)は南アフリカの最大の港であるダーバン港を2.83億ドルかけて拡張する計画を立てている。完成は2009年中中期までの予定である。内港の航路は130m幅から240mに拡張予定である。また、港湾への入港アクセス航路は300mに拡幅される。港湾の水深は平均5m増深され、アクセス航路で19m、内港航路で17m、内港および泊地で15.5mと成る。全体で1,000万立米の浚渫が行われる。契約の条件として、観光客が多く訪れる近くの海岸を防護するため、浚渫による海底土砂の攪拌を出切るだけ少なくすることが命じられている。

コラム2の内容：セナガル野ダカール港：拡張計画の第1期計画として既存コンテナターミナルに第3のコンテナバース、延長290m、埋立地に貯蔵施設、7.5万平米の建設が計画されている。港湾へのアクセス航路と旋回泊地を11mから13mに増深するため、これまで約60万立米の土砂が浚渫された。港湾管理者は爆薬の使用を禁止したため、アトランティック(ATLANTIC)浚渫会社は、この仕事を実施するのにクラムシェルとバックホー浚渫船を選定した。浚渫土砂は底開式バージ船に寄せられ、タグ曳航で沖合いの指定投棄場へ運ばれる。浚渫は今年の終わりには完了する予定である。

(抄訳者:国土交通省港湾局 国際企画室 係長 原口 祐子)
(校閲:栗本鐵工所 顧問 笹嶋 博)



ビスカパトナム港と環境に優しい鉄鉱石荷役

Visakhapatnam and its green iron ore solution

抄訳者 鈴木氏

ベンガル湾に位置するビスカパトナム港はインドの12の主要港の一つであり、鉄鉱石の輸入拠点、コンテナや液化石油ガスの取扱拠点となっている。この港の管理者は南アジアの貿易拠点となることを目指して、同港の取扱貨物量を2020年までに1.7億トンに向上させる19億インドルピー(4800万米ドル)のプロジェクトを実施している。

ガンガバラムの新港の第一段階の拡張事業は4月までには運営が開始されることとなる。ケープサイズ以上の船舶を受け入れる容量を有したこの深水港は完全に機械化される予定である。鉄鉱石岸壁の建設は完了し、一方で石炭岸壁1バースとドライバルク岸壁3バースの建設が実施されている。航路は水深15mまで浚渫され今月(3月)末には20mまで増深される予定である。もともとの港湾は26岸壁を有し、そのうち19はインナーハーバーに位置するが、2006年から2007年にかけて5640万トンを取り扱っており、この取扱貨物量は2008年から2009年にかけて7560万トンまで増加する見込みである。

ビスカパトナム港トラスト(VPT)は環境管理の専門家チームを有し、港湾地区にお

ける環境管理システム標準に対するISO140001の認定も受けているなど、環境配慮の歴史をもっている。



organisms living
the biodiversity c
livelihoods of loc
Consideration
ambient air, noise
water, marine se
economic status
We examined t
including discha
and road vehicle
dredging for all
development, po
sampling locatio
site-specific or lo
The present
turbidity of coast
reversible. There
from rainwater is
is not used for
water is not purr
mitigated by app
The impact on
low and the curr
to change. Harb
for the outer har
appreciable effec
One focus of st

環境問題に対する同港の認識は、港湾開発を念頭に置いて早くも2003年に作成された港湾地区に対するレポート「環境ゾーニングと土地利用計画」の中で強調されている。

主要取扱貨物は鉄鉱石、鉄ベレット、使用済み肥料、肥料の原料、燃料炭、調理用石炭、コークス、アルミナ、原油、石油製品である。鉄鉱石の主要輸出先は日本と中国である。

新施設が整備される前であっても、VPTは以下のような環境対策方策を実施している。

- ・飛散物、水、音、地盤汚染の軽減
- ・液体危険廃棄物の廃棄
- ・固体生物医療品廃棄物の廃棄

大気汚染、水質汚染、港湾産業からの排出物にかかる環境監視システムは、アンドハラ大学、州の汚染監視委員会、国立船舶設計研究センターと共同で、トラストによって運営されている。

VPTは6カ所で浮遊粒子状物質、PSPM、二酸化硫黄、窒素酸化物、風速を含む環境大気質の定期的観測を行う大気監視システムを導入した。

年4回、9つの地点、すなわち、漁港区、外海、LPG岸壁、ターニングサークル(外海)、鉄鉱石岸壁、内海岸壁入口、棧橋、ターニングサークル(内海)と二つの鉄鉱石岸壁で水質汚濁の観測を実施している。

ガンガバラム開発にかかる環境影響評価(EIA)調査は、プロジェクトエリアの緩衝地域の設置を含んだものである。この314平方キロメートルの範囲のうち、わずか3.05平方キロメートル、つまり1%が港湾地区となっている。

この研究は筆者もメンバーの一員であったコルカタのインド港湾管理機関によって実施された調査では、岸壁拡張のもたらす影響と主要な浚渫のもたらす影響を検討している。この開発により海底近くに住む生物、ベントス、プランクトンの生物多様性に関する現況が変化する可能性があると考えられた。また、地元の漁師の生計に影響を与えたと考えられた。

外気、騒音、表層水、地下水、沿岸水、海洋堆積物、水生生態系、現場周辺の緩衝地帯の社会経済情勢の影響にも考慮がなされた。

我々は鉄道や自動車からの鉄鉱石の荷卸し、コンベアベルトの操作、浚渫を含む、影響因子となりうる10の主要な活動についても検証した。

計画中のプロジェクトにかかる10の主要な活動のすべてについて、74地点で評価をおこなったところ、その影響は一般に低く、その現場に特異的もしくは局地的であり、

短期で回復可能なものと解った。

現在の拡張計画は一時的に沿岸の海水の濁度を変化させるかもしれないが、その影響は回復可能なものである。貯蔵庫から流れ出した雨水の土壌への局地的な浸出が発生するかもしれない。しかし、土は農業に使われるわけではなく、飲料水は土からくみ上げられるわけではないことから、適切な手法によって緩和をはかることができる。

表層水による影響は低いと予想され、現在の土地利用形態を変化させるほどとは考えられない。心強いことに、外洋港湾プロジェクトの予想される影響度は感知できるほどのものではない。

この調査の一つの着目点は、地元の漁業関係者に負の社会経済的な影響を与えるか否かを評価することであった。しかし、漁村、スラム街、それ以外の都市域200世帯の調査結果では、逆に、港湾開発による増収により利益が発生するというものだった。

鉄鉱石取り扱い施設の開発は確実に地域全体の経済に貢献する。影響評価で確認された10の活動は労働需要の増加による経済情勢の改善により社会の中下層を直接援助することとなる。

この環境管理計画の一部として同港は422,000本の苗木を植え、このうち約350,000本が生存している。港湾をとりまく緑地帯の合計は約243ヘクタールとなった。

同港は、飛散物を抑制し大気環境を向上させるため、回収水を利用し、貨物ヤードと舗装に連続的なスプリンクラーシステムを設置している。自動化された飛散物抑制システムは3つの石炭ヤードに172のスプリンクラーとともに導入された。さらに3つの貨物地区にシステムを今年拡張する計画があり、鉄鉱石取り扱いに伴う飛散物による汚染を防止するため、運搬ルートの分岐施設にスプリンクラーを設置する。

新たな外洋港湾での活動による悪影響に対処するためVPTは4つの重要な要素、すなわち大気汚染、水質汚濁、騒音、港湾周辺の緑地帯のメンテナンスを制御することに注力する予定である。これらは港湾の環境が公害のないままであることを確実にし、その結果、地元住民により良い生活を提供するものである。

(抄訳者:航空局飛行場部関西国際空港・中部国際空港管理官付鈴木崇弘)

(校閲 港湾局国際・環境課 国際企画室)

(1) 国際港湾協会(IAPH)関連行事カレンダー

2008年

4月14日-17日	Mid-term Board 中間年理事会	ダンケルク(フランス)
4月15日	IAPH 専門委員会合同会議	ダンケルク(フランス)
7月23日	日本会議理事会、総会	東京
同上	日本会議 IAPH 専門委員会報告会	東京
同上	IAPH日本セミナー	東京
10月29日-31日	アジア/オセアニア地域会議	大連(中国)
12月15日-18日	アフリカ/ヨーロッパ地域会議	ジプチ

2009年

5月25日-29日	第26回世界港湾会議	ジェノバ(イタリア)
5月25日	専門委員会合同会議	ジェノバ(イタリア)
7月予定	IAPH日本セミナー	東京
同上	日本会議理事会、総会	東京
同上	日本会議 IAPH 専門委員会報告会	東京
10月予定	アジア/オセアニア地域会議	未定
12月予定	アジア/ヨーロッパ地域会議	ハンブルグ(ドイツ)

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

(2) 港湾関係行事カレンダー

国土交通省 港湾局国際・環境課 国際企画室提供

平成20年8月～平成20年12月行事カレンダー

- 8月31日～9月20日 JICA 集団研修 ASEAN 地域特設港湾保安セミナー
- 8月25日～8月28日 APEC交通ワーキンググループ31(ペルー・リマ)
- 9月 APEC港湾保安セミナー(マレーシア・クアラルンプール)
- 10月19日～10月20日 ExCom(執行委員会)、Council(評議員会)
- 10月19日～11月22日 JICA 集団研修 港湾戦略運営セミナー
- 10月29日～10月31日 IAPHアジア・オセアニア地域会議(中国・大連)
- 11月中旬 北東アジア港湾局長会議・港湾シンポジウム(中国・北京／大連)
- 11月26日～12月5日 IMO第58回海洋環境保護委員会

事務局便り

今回国際港湾協会日本会議創立 5 周年記念を行うことになった。

国際港湾協会の歴史は古く、1955 年に設立され、いまや 53 年になる。一方国際港湾協会日本会議は 2003 年 4 月 22 日に設立され、今年は 5 年目である。親である国際港湾協会(IAPH)の事務局は日本にあり、口はばった言い方であるが IAPH は日本人が育てたといっても言い過ぎではないと思う。どれもこれも、世界の港湾の先端を走るという私達の大先輩の意気込み、息吹、情熱を感じる。この息吹の原点は、“国際貿易を通じて世界平和を“である。今誰もが一人一人平和を願っている。だがなかなか平和が訪れたと感じる人が少ない時代だと感じる。私達大先輩がそれを 50 年前に見越したのか、予測したのか、世界平和をスローガンに国際港湾協会を設立した。5 周年記念の資料を紐解くたびに、何と言う慧眼だと感じる。

「宮本 武蔵」は見切りの達人だそうであるが

“遠くのことを近くに見、近くのことを遠くに見る”慧眼がないと、近くのことを近くに見て、遠くのことを遠くに見ると当然切られてしまうのであろう。遠くの利益より、今の利益を追求しがちな現代の世相を目にするたびに、大先輩の偉さに敬服する思いである。

私達は、利益をどうしても優先する。ある会社にいた体験では、一緒に経営に携わった優秀な外国の幹部は、今の利益を大切にし、将来出るかどうか判らないものを当てにしない。つまり長期間利益を生まないままお金を寝かせないのである。日本的経営は、今つらくても我慢し、将来利益に通じる事業をこつこつ行うことを信条とする。海外の経営者も人によるが、西洋的経営とのギャップを感じる一瞬である。

世界の趨勢が、効率や利益や売り上げに向かっている一方、今回のサミットでの討議のポイントは

- ① 食料、原油価格の高騰 ② 気候変動問題と貿易拡大 ③ アフリカ開発 ④ ジンバブエ情勢 だそうである。

食料、原油価格の高騰、および気候変動と貿易拡大は、経済と環境の問題に象徴されるが、両者は相反するものがあり、バランスある結論がどこで落ち着くのか、今後の討議であろう。いずれにしても、バランスある中で、フランスのドゴール大統領が以前言ったように

“政体は交代し、思想は流転する、しかし人類が求める平和は変わらず、普遍的なもののために何をなすべきかを問え”といったように、国際港湾協会日本会議は、港湾を通してどのように普遍的平和を実現するか、5 周年記念にあたり、もう一度と問い直す時期なのかもしれない。

国際港湾協会日本会議 事務局 高見 之孝

会員一覧

(平成20年7月現在)

正会員

国土交通省港湾局	国土技術政策総合研究所
独立行政法人港湾空港技術研究所	石狩湾新港管理組合
苫小牧港管理組合	宮城県土木部港湾課
新潟県港湾空港交通局	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	静岡県建設部港湾局
名古屋港管理組合	四日市港管理組合
大阪市港湾局	神戸市みなと総局
広島県土木局空港港湾部	北九州市港湾空港局
福岡市港湾局	鹿児島県土木部港湾空港課
那覇港管理組合	東京港埠頭株式会社
(財)横浜港埠頭公社	(財)名古屋港埠頭公社
名古屋コンテナ埠頭株式会社	(財)大阪港埠頭公社
(財)神戸港埠頭公社	(社)日本港湾協会
(社)日本埋立浚渫協会	(社)港湾荷役機械システム協会
(財)国際臨海開発研究センター	(財)沿岸技術研究センター
(財)港湾空港建設技術サービスセンター	(財)港湾空間高度化環境研究センター
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
みらい建設工業株式会社	りんかい日産建設株式会社
若築建設株式会社	(株)不動テトラ
前田建設工業株式会社	

賛助会員

和歌山下津港 整備・振興促進協議会

個人会員

赤司淳也	(人事院職員福祉局電子推進室参事官)
赤塚雄三	(東洋大学名誉教授)
新井洋一	(NPO リサイクルソリューション理事長)
井上聰史	((財)国際港湾協会協力財団理事長)
上田 茂	(鳥取大学工学部土木工学科教授)
上原泰正	(北日本港湾コンサルタント株式会社顧問)
大久保喜市	((社)日本港湾協会名誉会員)
大村哲夫	((財)港湾空間高度化環境研究センター理事長)
大山高明	(日本海事新聞社代表取締役)
奥村樹郎	(前国際航路協会日本部会事務局長)
小谷 拓	(財)沿岸技術研究センター審議役)
小原恒平	((財)沿岸技術研究センター審議役)
笥 隆夫	((社)日本港湾協会専務理事)
角 浩美	(静岡県建設部港湾局長)
金子 彰	(東洋大学国際地域学部国際地域学科教授)
栢原英郎	((社)日本港湾協会会長)
菊池宗嘉	((有)MBC インターナショナル取締役社長)

木本英明 (東亜建設工業(株)特別顧問)
 國田 治 ((財)国際臨海開発研究センター調査役)
 後藤七郎 (苫小牧港開発株式会社常務取締役調査開発部長)
 小山 彰 (国土交通省港湾局北陸地方整備局次長)
 権田邦雄 ((株)パシフィック コンサルタンツ インターナショナル 港湾開発部)
 佐々木宏 (茨城県土木部港湾振興監)
 笹嶋 博 (株)栗本鐵工所 名古屋支店顧問)
 佐藤清二 (関西国際空港(株)計画技術部長)
 佐藤恒夫 ((社)日本港湾協会、港湾政策研究所研究部長)
 杉岡一男 (Office Sugioka 代表)
 染谷昭夫 ((財)名古屋港埠頭公社理事長)
 高崎治郎 (カリフォルニア州 ロングビーチ港湾局 日本代表)
 高橋英俊 ((株)日本港湾コンサルタント 作業船港湾機械部長)
 竹内良夫 (関西国際空港(株)顧問)
 戸田敏行 (東三河地域研究センター常務理事)
 中嶋雄一 (北海道開発局室蘭開発建設部次長)
 成瀬 進 ((財)国際臨海開発研究センター常務理事)
 難波喬司 (国土交通省港湾局計画課長)
 根本 勝 (小名浜埠頭(株)常務取締役)
 野田節男 ((株)シーラム・エンジニアリング顧問)
 野村 剛 ((社)日本作業船協会専務理事)
 橋間元徳 ((社)ウォーターフロント開発協会理事)
 蓮見 隆 (NPO みなとサポート理事)
 廣田孝夫 ((有)ピーエスネット顧問)
 久田成昭 (国土交通省港湾局港湾経済課港湾情報化推進室課長補佐)
 藤田武彦 (国土交通省中国地方整備局局長)
 藤田佳久 (内閣府政策統括官(経済社会システム担当)付参事官(社会基盤担当))
 藤野慎吾 ((財)国際港湾協会協力財団会長)
 古市正彦 (国土交通省港湾局国際・環境課国際企画室長)
 堀川 洋 ((社)日本港湾協会内 港湾政策研究所副所長)
 前田 進 (国際港湾協会終身/個人会員)
 御巫清泰 ((社)日本港湾協会名誉会長)
 水谷 誠 (国土交通省港湾局振興課海洋利用開発室長)
 宮地陽輔 ((財)港湾空港建設技術サービスセンター理事)
 村田利治 ((株)日本港湾コンサルタント 港湾計画研究所長)
 山田孝嗣 (名古屋港管理組合専任副管理者)
 輪湖健雄 ((株)日本港湾コンサルタント代表取締役社長)
 汪 正仁 (立命館アジア太平洋大学大学院経営管理研究科教授)

正会員 43団体
 賛助会員 1
 個人会員 55名
 合計 99会員

国際港湾協会日本会議編集委員

委員長 古市正彦(国土交通省港湾局国際・環境課国際企画室長)

委員	井上聰史(国際港湾協会事務総長)
委員	鈴木寿一(横浜市港湾局振興事業課長)
委員	伊藤博信(財)国際臨海開発研究センター-研究主幹)
委員	池町 円(国土交通省港湾局国際・環境課国際企画室課長補佐)
事務局	大總 学(国土交通省港湾局国際・環境課国際企画室 国際業務係長)
事務局	高見之孝(国際港湾協会日本会議事務局長)
事務局	栗屋洋子(国際港湾協会日本会議事務局)