

港を動かし続ける Keeping the ports working

港・ターミナルによって提出されている多数の保険請求の原因は、人的エラーである。P&H が起こっていることを解明する。



米国を中心に港における事故発生およびこれに伴う保険請求が非常に増加しており、保険会社や港湾管理者は憂慮している。この背景には、貿易の増加による港とその設備の限界的な使用がある。こうした状況下において、各港は業務中断への有効な対処法の確立、リスク管理および損害保険の適切な利用法が求められている。

昨年9月以来、スルー・トランスポート相互保険組合 (TT Club) の港・ターミナルグループは、保険請求数の急激な増加に気付いている。保険組合は、この事故発生数の増加がトレンドなのかどうか見極めを迫られている。

詳細な分析によって、請求は人的エラーと関連していることが分かった。マーケティング部長のラン・ラッシュ氏によれば、この関連は強く、「請求の増加は、交易量の信じがたい増加に起因していると言うほか無く、これによってインフラストラクチャーにかかる負担が増大している。」と述べた。

グループの研究によって、港とターミナルが取扱量の増加により重圧にさらされていることから、ヤード使用率が高くなり、設備が酷使されていることが分かった。

組合理事長のポール・ニーグル氏は、大型事故の保険請求の金額が予想外に上

昇し、2006年には純請求額が109%上昇し、1億2120万ドルになったと話した。彼は、この「驚くべき増加」は、大部分が港とターミナルにおける年末にかけての請求見積りの急激な増加によるものであると述べた。

多くの船社と港は、交易量の急成長に対処するため限界容量まで操業しており、このため船が岸壁や荷役装置に衝突するケースが増えている。ニーグル氏はさらに、同組合では、特に米国において、港での死亡および負傷による請求が増えている、と付け加えた。

現在、TT Club 会員の事故率を下げるための支援計画についての業務が集中している。ラッシュ氏は、港湾従業員も又、より忙しく働いており、彼らはいくつかの港で、手続き上の規則が容量不足の巻き添えを食っていると感じている、と説明した。

「確かにほとんど全ての港において容量を上げなければならないという状況が、設備を限界まで使わせ、頻繁に故障させている。」と彼は言った。この状況はまた、港のインフラストラクチャーに対しても重圧を課している。

「一港で4,000個のコンテナを降ろすこれらの大きな船が意味するところは、毎日港のゲートに来る車両の数の急増である。これは200-300台に達することもある。インフラストラクチャー全体の問題に関わる要素は数多く存在する。」



Photo: Joachim Afieldt

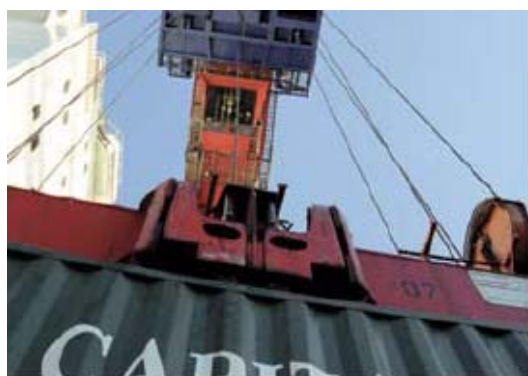


Photo: Joachim Afieldt



Photo: Joachim Afieldt

(写真:アラバマ州モービル湾で、ジム・メキシコ3号がコンテナクレーンに衝突した)

請求も一層複雑になってきている。「この20年以上にわたり、港湾産業のリスクの特徴に大きな変化はない。」とラッシュ氏は説明した。「変化したのは、契約法制の複雑化と、それに関わる司法的解決である。」

ラッシュ氏は、かつてないほど複雑になってきている分野の一つは、業務中断の補

償 - 港湾に関わる保険会社が直面するもっとも厄介な問題 - だと主張する。「これは最も扱いにくい分野である。他の全ての請求は業務中断より前に処理される。」

通常、事故の前後における行動を調査するため、法廷会計士が呼ばれなければならない。ラッシュ氏は「こうした議論は永遠に続く。」と付け加えた。

カリフォルニアの港湾役員と市職員の何人かは最近、ますます多くの港湾管理者にとって業務中断が関心事になっていると主張した。ロングビーチでの Future Ports 学会では、自然災害やテロ攻撃後の経済・ビジネスの復旧について、あまりにも小さな注意しか払われていないことが述べられた。ロスアンゼルス港の業務部次長であるジョン・ホームズ氏は「もしロスアンゼルス・ロングビーチが閉鎖されたら、カナダおよびメキシコを含む西海岸の全ての港によっても、あふれた貨物を取り扱えないであろう。我々は港をどのように復旧させるか考えておかなければならない。」と言った。

ロスアンゼルス市議会議員のジャニス・ハーンは「私は非常に危惧している。我々は、安全保障の観点から我々を保護するために莫大なエネルギーを注いできた。我々が復旧についての計画を持つことは重要である。」と付け加えた。

ホームズ氏は、ロスアンゼルス港の各事務所が使用不能になることを想定して、ロスアンゼルス港がカリフォルニアの外に緊急管理・通信センターを設立したと言う。

グローバル・インサイトの上級経済研究員であるポール・ビンガムは、1980 年には外国貿易の米国経済に占める割合は 12%であったが、今やほぼ 30%となり、港が米国にとってより重要な存在になったと述べた。

各港は購入する保険についてしっかりと見ている。彼らは経営上のリスク増大だけでなく、保険料の上昇にも直面している。どのタイプの補償を買うべきか常に明白というわけではなく、間違った決断は経営陣に厄介な金銭的不利益を押しつけかねない。

例えば、港が蒙る示談金・補償・損害などのため、定期的に保険をかけることは、しごく真っ当な方法であろう。しかし、たとえ港の負債がなくなり補償の命令を受けなくても、依然として一部は結局戻らないような、多額の裁判費用はかかるかもしれない。

各港が、損失を最小化し留保するためにできることは全てやり続けることは確かであり、多くは、損失を特定して除去または減少させることで、高い免責金額のついた保険を買うことができる。これにより、発生頻度の低い破滅的な事象への保険を維持しながら、港が内部でコントロールまたは負担することができる頻繁な小さい損失のために追加の保険料を払うことが避けられる。

詳しい情報: www.ttclub.com

(抄訳者: 米本清 (国土技術政策総合研究所・港湾研究部 研究官 米本 清)

(校閲: 五洋建設株式会社 常務執行役員 大内 久夫)