

# 港湾関連用語集



平成17年3月  
静岡県清水港管理局

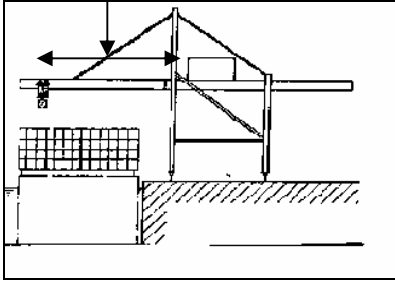
# 索引

<b>【あ行】 1 ~ 5 ページ</b>	ガントリークレーン
アウトリーチ	岸壁
赤道	喫水（吃水）
アメニティ	機能施設
アンカリング	基本施設
アンローダー	基本水準面（DL）
イーコマース	強制水先
委託加工貿易	協定
一般港湾運送事業	共同運航
インコタームズ	グラブ（浚渫）船
インセンティブ	係船柱
インターモーダルジャンクション	公共空地
インランドデポ	公共施設（貨物）
上屋	港長
曳船	公有水面
エヌブイオーシーシー（NVOCC）	港湾
FEU	港湾 EDI
FCL	港湾運送事業法
エプロン	港湾管理組合
MHWL	港湾管理者
MLWL	港湾区域
LCL	港湾計画
オーバーパナマックス	港湾施設
押船	港湾ストライキ
乙仲（海貨業者）	港湾台帳
<b>【か行】 6 ~ 16 ページ</b>	港湾荷役
海貨業者	港湾施設の技術上の基準
海岸管理者	港湾法
海岸法	港湾隣接地域
海岸保全区域	国際海上コンテナターミナル
開港	五建
関税	56 条港湾
完全満載	混載

コンソーシアム（共同運航）	スピードリミッター
コンテナ	スプレッド
コンテナインベントリー	スペースチャーター
コンテナ貨物大型 X 線検査装置	スルーBL
コンテナ化率	スロットチャーター
コンテナターミナル（CT）	セミコンテナ船
コンテナ埠頭	船舶代理店
コンテナフレートステーション（CFS）	専用施設（貨物）
コンテナ保険	総合物流業者
コンテナリゼーション	総合物流施策大綱
コンテナヤード（CY）	総合保税地域
<b>【さ行】 17～22 ページ</b>	総トン数（G/T）
サーチャージ	SOLAS 条約
3 PL	<b>【た行】 23～27 ページ</b>
載貨重量トン数（DWT）	ターミナルオペレーター
サイドスラスタ	耐震強化岸壁（耐震バース）
サプライチェーンマネジメント（SCM）	大水深コンテナバース
シーアイキュー（CIQ）	タグボート
シーアンドエア	多目的国際ターミナル
色彩計画	地方港湾
事前協議制度	綱取り
自動車航送船	TEU
自動車輸送専用船	TSL
シャーシ	DST
シャーシ方式	堤防
ジャストインタイム（JIT）	テルファー
重要港湾	天端
純トン数（N/T）	同盟
純トン数（N/T）	特定港
スエズ運河	特定重要港湾
スエズ運河トン数	特別会計制度
スーパーガントリークレーン	トランジットタイム（T/T）
スーパー中枢港湾	トランシップ
ステベ	トランスファクレーン
ストラドルキャリア	トランパー



ドルフィン	不陸
<b>【な行】 28 ページ</b>	フルコンテナ船
NACCS ( 貨物通関情報処理システム )	プレジャーボート ( PB )
荷役	プレジャーボートスポット ( PBS )
荷役機械	別送申告
ノットダウン	便益関税
ノット	便益置籍船
<b>【は行】 29 ~ 36 ページ</b>	防舷材
バース	法線
H.W.L	ポートオーソリティー
斛	保税運送
パナマックス	保税地域
ハブ港	ボックスシェイプ船
パブリックアクセス	ポンツーン
バルク貨物	<b>【ま行】 37 ~ 40 ページ</b>
バンカリング	マーシャーリングヤード
バンニング	マニフェスト
PSW	マリーナ
PNW	満載排水トン数
PFI 方式	水切り
避難港	水先法
樋門	モーダルシフト
ファズ	<b>【や行】 41 ~ 42 ページ</b>
ファズ法	矢板
フィーダーサービス	油濁損害賠償保障法
ブーム	ユニットロード
フェルケール博物館	輸入促進地域 ( FAZ )
フォアマン	横持ち
不開港	余裕水深
複合一貫輸送	<b>【ら行】 43 ~ 44 ページ</b>
物流専門不動産投資会社	ライナー
船荷証券 ( B/L )	陸閘
フライ&クルーズ	臨港地区
フリータイム	臨時開庁
フリートレードゾーン ( FTZ )	冷凍 ( 冷蔵 ) 運搬船


L.W.L	
ロジスティクス	
LOLO 船	
RORO 船	
<b>【わ行】 44 ページ</b>	
ワンストップサービス	
<b>【別表】 45 ページ</b>	
保税地域の種類	


用語	解説
あうとリーチ アウトリーチ (outreach)	<p>海上コンテナ荷扱い用クレーンのカンチレバーフレーム等がオーバーハングした長さをいう。清水港では、最も古い袖師1号クレーン(昭和 48 年竣工)は、36.85m、最近の新興津1・2・3号クレーン(平成 14 年竣工)は、51.5m である。</p> <p>(アウトリーチ)</p> 
あかみち 赤道	<p>道路法の適用がない道路(里道)のことで赤線ともいう。この名称は、旧土地台帳法施行細則に規定する地図(いわゆる公図)上で、赤色に着色されていたことに由来する。なお、里道については、1876 年 6 月 8 日付け太政官達 60 号により、一般交通の用に供されている道路を「国道」「県道」及び「里道」に分類したが、1919 年 4 月に旧道路法が施行され、里道の中で重要なものが市町村道として認定された。しかし、その他の里道は道路法が適用されない「認定外道路」として国有財産法上の公共用財産として管理されることとなった。また、河川法が適用又は準用されない水路を青道(青線)というが、この呼称も赤道と同様の理由による。</p>
あめにてい アメニティ (amenity)	<p>一般的な意味は、場所や建物などの心地よさあるいは快適さであるが、都市計画上は特に生活環境あるいは都市の「快適」、「快適性」の意味に用いている。この言葉を都市計画的な意味を持った専門語として使い始めたのはイギリスである。住区の「快適」とは、道路や上下水道、公園などの生活環境施設の整備に加えて、日照や緑、プライバシー、景観、清潔さなどの生活に潤いを与える要素の充足があって初めて確保されるものである。</p> <p>清水港においては快適性を高めるため「みなと色彩計画」により、港の景観が自然(特に海と富士山)になじむ色で彩られるようにしている。</p>
あんかりんぐ アンカリング (anchoring)	<p>船舶が係留のためにアンカー(錨)を打つこと。</p>

用語	解説
<p>あんろーだー アンローダー (unloader)</p>	<p>クレーンの一種で、岸壁において本船から鉱石や石炭などのバラ貨物を陸揚げする機械をいう。清水港では、富士見埠頭と日軽金、J オイルミルズの専用埠頭にある。</p> <p>(富士見埠頭チップアンローダー)</p> 
<p>いーこまーす イーコマース (e-commerce)</p>	<p>電子商取引のこと。</p> <p>インターネット通販等で、一般にも馴染み深いものになりつつある。</p>
<p>いたくかこうぼうえき 委託加工貿易</p>	<p>生産コスト削減のため、海外の工場に原材料を輸出し加工生産を委託、加工された製品を自国に輸入する貿易の形態のこと。</p> <p>コスト削減策としては海外への工場進出も行われているが、それよりも安価でスピーディーなため、特に広東省を始めとする中国の工場を相手として盛んに行われている。しかし相手先企業に図面や金型を渡す場合もあるため、技術を盗まれるという問題も生じているようである。</p>
<p>いっばんこうわんうんそうじぎょう 一般港湾運送事業</p>	<p>港湾運送事業法に基づく一種事業(元請け)のこと。具体的には「荷主又は船会社から委託を受けて港湾で船舶貨物の受け渡し行為を営み、これに伴う船内、沿岸荷役を一貫して手がける」ことで、海運貨物取扱業や荷役事業も含まれる。従来は免許制であったが 2000 年 11 月の法改正で清水を含む主要 12 港は許可制になった。</p> <p>乙仲(おつなか)</p>
<p>いんこたーむず インコタームズ (incoterms)</p>	<p>International Rules for the Interpretation of Trade Terms (貿易条件の解釈に関する国際規則)</p> <p>ICC(国際商業会議所)によって制定された貿易取引条件の内容に関する統一的な解釈基準。1936 年に制定された後、たびたび改定され、現在は「Incoterms 2000」が最新となっている。</p>
<p>いんせんていぶ インセンティブ (incentive)</p>	<p>和訳すると、「奨励」「報奨」という意味で、港湾用語では、港湾の利用の内容に応じて料金を減額したり、奨励金を払ったりすることである。</p> <p>清水港のインセンティブは、平成 17 年度に大幅に改定され、全ての外航定期コンテナ船に対し、下記のような内容となっている。</p> <p>入港料を 50%減免</p> <p>3万総tを超える船に対し、3万tを超える分の岸壁使用料を 50%減免</p> <p>取扱 500 個以上の船舶に対し、コンテナクレーンの使用料を 5%減免</p> <p>岸壁使用が 2～8 時間未満の場合、岸壁使用料を 20%減免</p> <p>袖師 1・2 号機を利用した場合、コンテナクレーンの使用料を 20%減免</p>

用語	解説
<p>いんたーもーだるじゃんくしょん            インターモーダル            ジャンクション            (intermodal junction)</p>	<p>船とトラックや鉄道といった異なる交通機関(モード)の間でスムーズに貨物の受け渡しができる機能を有するターミナルをいう。フェリーや RORO 船、内航コンテナ船といったユニットロードターミナルと高規格臨港道路が連結されているほか、貨物の仕分け等を行える複合施設が併設されている必要がある。</p> <p>博多港では全国から鉄道コンテナや内航船で集めた貨物を博多・上海間 26.5 時間で結ぶ高速 RORO 船で上海まで輸送しており、JR の貨物ターミナルと RORO 船のターミナルが隣接している。</p> <p>大阪港や神戸港においても四国や九州向けの内航 RORO 船ターミナルにトラックがスムーズに入れるようになっており、コンテナの積み下ろしの手間がない分、スピーディーな運搬が可能になっている。</p> <p>TSL や駿河湾フェリーも RORO 船といえるが物流には殆ど活用されていない。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>(大阪港 RORO 船乗船状況)</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>(博多港の RORO 船)</p>  </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>(鉄道輸送される海上コンテナ)</p>  </div>
<p>いんらんどでぽ            インランドデポ            (inland depot)</p>	<p>港湾や空港以外の内陸部にある貿易貨物輸送基地のことで、貨物の集配、通関業務、保管などが行われる。多くの貿易貨物がコンテナ化されている現在、主としてコンテナの集配、コンテナへの荷詰め・取出しなどを行うフレートステーション機能を有し、貨物流動の効率化とコンテナ貨物輸送の拡大を目的としている。</p> <p>浜松内陸コンテナ基地は、清水港のインランドデポになるが工場でのコンテナ詰めが増えたため、フレートステーションではなく税関支署のような使い方をしている企業が多いといわれている。</p> <p>京浜港への荷物流出を防ぐため、東部地区にもインランドデポ設置の要望がある。</p>

用 語	解 説
うわや 上屋 (shed)	<p>荷揚げした貨物や船に積み込む貨物の荷捌きや一時保管を行うための施設のことで、通常はエプロンのすぐ背後に設置される。貨物の保管を目的とする倉庫とは異なる。</p> <p>エプロン (清水港日の出4号上屋)</p> 
えいせん 曳船 (puller boat)	<p>元々は文字通り自走できない船や材木を曳くための船のことを指していたが、近年ではタグボートの日本語訳として使われることもある。</p> <p>タグボート</p>
えぬびいおーしーしー エヌブイオーシーシー (NVOCC) (Non-Vessel Operating Common Carrier)	<p>自らは本船を運航しないが、他社船の船腹の一部を借りて、荷主から集めた荷を集荷して輸送責任を負う利用運送事業者。船を持たないため、初期投資が少なく済む・航路変更が容易等のメリットがあるが、現在のように満船状態が続いている状態の時は、船腹スペースを確保するための費用が当初計画よりもかさむという欠点もある。</p>
えふいーゆー FEU (Forty-foot Equivalent Units)	<p>40 フィートコンテナに換算したコンテナ個数の単位をいう。</p> <p>実際に物流で使われているコンテナは 40 フィートのもが多いが、コンテナ取扱い個数の報告等では、20 フィートコンテナに換算した単位 (TEU) が主に使われている。</p> <p>TEU</p>
えふしーえる FCL ( Full Container Load )	<p>FCL 貨物とは1コンテナ単位にまとめられている貨物を意味する。料金は1コンテナ単位となる。</p> <p>LCL</p>
えぶろん エプロン (apron)	<p>接岸施設の陸側にあつて、背後の上屋や野積場などまでのスペースをいう。コンテナバースでは、ガントリークレーンが走行し、本船へのコンテナの積みみや、本船からの陸揚げが行われ、重車両が頻繁に移動するため、重舗装が施されている。なお、航空輸送では空港内での貨物の積み下ろしや航空機への給油を行うために航空機が停止する場所を示す。</p> <p>(新興津エプロン)</p> 

用 語	解 説
えむえいちだぶるえる <b>MHWL</b> (Monthly-Highest Water Level)	平均満潮面。大潮、小潮を含んだすべての満潮の平均値をいう。
えむえるだぶるえる <b>MLWL</b> (Monthly-Lowest Water Level)	平均干潮面。大潮、小潮を含んだすべての干潮の平均値をいう。
えるしーえる <b>LCL</b> ( Less than Container Load )	LCL 貨物とは 1 コンテナ単位に満たない小口の貨物を意味する。料金は容積単位となってくる。小口貨物を仕向け地別に1コンテナ分集めるのは横浜・東京のような大規模港のほうがたやすいため、県内の小口貨物もかなり両港に流れているものと推測されており、それを清水に取り込むことが課題となっている。  <b>FCL</b>
おーばーばなまっくす <b>オーバーパナマックス</b> <b>(over panamax)</b>	近年までの大型コンテナ船はパナマ運河を通過できるよう幅を 32.2m に押さえたもの(パナマックス型)が最大だったが、最近幅が 32.2m 以上の幅の広いコンテナ船も出現しており、こうした船の総称のこと。 オーバーパナマックス型の船で日本からニューヨーク等のアメリカ東海岸に荷物を運ぶ場合、南米を廻っていかなくてはならないため、パナマ運河経由より 2週間ほど余計に日数がかかる。よってオーバーパナマックス型の船の場合、東海岸向けの荷物はロサンゼルス等の西海岸で降ろして、鉄道で運ぶ場合もある。この場合、パナマ運河経由と同等か短い日数で運ぶことができる。  <b>パナマックス</b>
おしぶね <b>押船</b> <b>(pusher barge)</b>	舳(はしけ)の船尾を押していくための船のことで、舳と一体となりプッシャー・バージと呼ばれている。 <b>舳(はしけ)</b> <b>(浚渫船を押す押し船(神戸港))</b> 
おつなか(かいかぎょうしゃ) <b>乙仲(海貨業者)</b> <b>(agent)</b>	もともとは旧「海運組合法」の乙種海運仲立業の略称である。同法は 1947 年に廃止されたが、古くからの習慣で現在の港湾運送事業法における「一般港湾運送事業者」(いわゆる海貨業者)のことを乙仲と呼ぶ場合がある。 荷主から委託を受け、船社・代理店との交渉や通関書類の作成・提出等を行なう仲介業務が主で国土交通大臣の免許が必要である。  <b>港湾運送事業法</b>

用 語	解 説
かいかがょうしゃ <b>海貨業者</b> (agent)	乙仲参照
かいがんかんりしゃ <b>海岸管理者</b> (coastal management body)	海岸法により指定された海岸保全区域について、海岸行政の主体として管理を行うべき者であり、海岸保全区域の占用の許可行為の制限等の行政処分と、海岸保全施設に関する工事、維持等の行為を行う。海岸管理者は、都道府県、市町村、港湾管理者及び漁港管理者である。 清水港の海岸管理者は、港湾管理者としての静岡県である。 港湾管理者
かいがんほう <b>海岸法</b>	津波、高潮、波浪その他海水又は地盤の変動による被害から海岸を防護し、もって国土の保全に資することを目的として、1956年(昭和31年)5月12日に法律第101号として制定された。なお、1999年に改正され、2000年4月1日に改正海岸法が施行された。
かいがんほぜんくいき <b>海岸保全区域</b> (shore protection area)	津波、高潮、波浪その他海水又は地盤の変動による被害から海岸を防護し、もって国土の保全に資する必要があると認められる海岸の一定区域をいう。海岸管理者がこれを指定することができるが、指定する区域は、海岸法の目的を達成するために必要な最小限度の区域(原則として、陸地においては満潮時の水際線から50m、水面においては干潮時の水際線から50m)とされている。
かいこう <b>開港</b> (open port)	関税法(昭和29.4.2 法律第61号)第2条第1項第11号に基づき、貨物の輸出及び輸入並びに外国貿易船の入港及び出港その他の事情を勘案して政令で定める港をいう。本県では清水港、田子の浦港、御前崎港が該当する。 清水港は1899(明治32)年に開港し1999(平成11)年に100周年を迎えた。 不開港
かんぜい <b>関税</b> (duty)	外国貨物を輸入する際、一定の税率に基づいて税関に支払われる税金のこと。関税支払いが確認されて輸入許可となる。関税の納税義務者は原則としてその貨物の輸入者(荷主)であり、申告納税方式により税額が確定される。従価税がほとんどで、わが国ではCIF価格に対して課税される。
かんぜんまんさい <b>完全満載</b> (Full and Down)	容積、質量ともにバランスがとれ、無駄のない理想的な満載状態のこと。なお、Fullは容積ベースでの満載、Downは重量ベースの満載のことである。 

用語	解説
<p>がんとりーくれーん ガントリークレーン (gantry crane)</p>	<p>車輪により地上のレール上を走行する構造のクレーンを言う。橋桁の上をトローラー又はジブクレーンが往復して、貨物の積み卸しを行う。橋桁を走行脚の外側に張り出すことで、貨物の積み卸し範囲を広くすることができるという特徴を持つ。コンテナ埠頭に設置されるものが代表的である。</p> <p>清水港では、袖師第一埠頭の5基に加え、新興津埠頭に6段18列積コンテナ船対応型の3基を設置し、荷役作業効率が大幅にアップした。</p> <p>なお、新興津のクレーンは想定される東海地震に備えて耐震使用になっている。</p> <p>(新興津ガントリークレーン) <span style="margin-left: 100px;">(博多港のガントリークレーン)</span></p>  <p>アームを上げた状態だと 高さは105m!</p>
<p>がんべき 岸壁 (wharf)</p>	<p>船舶を係留する設備と係留した本船・舢舨に貨物を積み込んだり、取り卸したりする場所(エプロン)を有する港湾施設のこと。岸壁はいくつかのバースで構成されているが、清水港では岸壁とバースを同一視(岸壁の数とバースの数が一致)している。(本来ならば岸壁の数よりバースの数の方が多い)</p> <p>エプロン、バース</p>
<p>きつすい 喫水(吃水) (draft)</p>	<p>船の水線下の深さを表す言葉で、満載喫水線からキール(竜骨)の上面までの(draft)距離を型喫水(molded draft)、キール下面までの距離を満載喫水(full load draft)という。</p> <p>船首、中央、船尾には喫水を表す目盛りが記されており、この目盛りは船底のキールからの高さであり、日本の船舶は10mごと(数字は20cmごとであるが字の大きさが10cmであり、10cmごとと同じ)に記されている。</p> <p>清水港の場合、一番深い新興津埠頭では喫水15mなので最新の8,000TEU級の船でも対応できる。</p>  <p>喫水を計測する際、通常は船主と船尾を測るが、大型船の場合は中央部も測る。</p>

用 語	解 説
きのうしせつ 機能施設	<p>港湾施設のうち、荷さばき施設(荷役機械, 荷さばき地, 上屋等)・旅客施設(旅客乗降用固定施設, 待合所等)・保管施設(倉庫, 野積場, 貯木場等)を機能施設という。機能施設の内、荷役機械や上屋については港湾管理者の起債で整備されるのが一般的である。</p> <p>(日の出 50tジブクレーン) <span style="float: right;">(折戸貯木場)</span></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>* 荷さばき施設</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>* 保管施設</p> </div> </div>
きほんしせつ 基本施設	<p>港湾施設のうち、水域施設(航路, 泊地等)・外郭施設(防波堤, 水門, 陸閘, 胸壁等)・係留施設(岸壁, 係船浮標, 棧橋, 物揚場)・臨港交通施設(臨港道路, 駐車場等)を基本施設という。基本施設整備は直轄工事(国土交通省)または公共工事(国費補助)で行われるのが一般的である。</p> <p>(三保胸壁) <span style="float: right;">(臨港道路江尻高架橋)</span></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>* 外郭施設</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>* 臨港交通施設</p> </div> </div>
きほんすいじゅんめん 基本水準面(DL) (Datum Level)	<p>潮汐により水面がほぼ最低まで低下したときの面のこと。海図に記載されている水深及び各地の潮汐予報値を記載した潮汐表の基準面も基本水準面となっている。岸壁の水深は、これを基準として表記される。ちなみに陸地に表示される海拔は東京湾平均水面(TP)を基準とし、清水港の基本水準面は東京湾平均水面より78cm低くなっている。</p>
きょうせいみずさき 強制水先	<p>わが国では、外航船の出入の多い港や水域は水先区として設定されている。全国で 39 の水先区が設定され、これにより不慣れな船舶であっても水先業務の提供を受けて安全かつ効率的に運航できるようになっている。このうち、特に潮流などの自然条件が厳しく、海上交通の輻輳する水域や港においては水先人を要請するか否かは船長の判断に船長の判断に委ねられておらず、水先法により一定基準以上の船舶に対して水先人の乗船が義務付けられている。これを「強制水先」と呼ぶ。現在、東京湾、伊勢湾、大阪湾、瀬戸内海の一部水域、関門海峡、佐世保港および那覇港に合計 11 の強制水先区が設定されている。清水港には強制水先区がなく、船舶側の判断で水先の有無が判断できるメリットがあるが、強制水先区については規制緩和の動きもある。</p>



用 語	解 説
<p>こうきょうしせつ(かもつ) 公共施設(貨物)</p>	<p>港湾施設において、公共事業で作られ、公共セクター(港湾管理者、埠頭公社等)が管理・運営する施設を公共施設といい、これらの公共施設で取り扱われる貨物を公共貨物という。公共施設には上屋・荷さばき地、野積場などがある。</p> <p>港湾管理者、上屋</p>
<p>こうちょう 港長 (harbor master)</p>	<p>港長は特定港(港則法の適用される港である)に置かれ、港内における船舶交通の安全の確保及び港内の整頓を図るための種々の規制に関する職権を行使する。港長は海上保安部長など海上保安庁職員の中から任命される。本県では、清水海上保安部長が特定港である田子の浦港及び清水港の港長を務めている。</p>
<p>こうゆうすいめん 公有水面 (public water area)</p>	<p>河、海、湖、沼その他の公共の用に供する水流又は水面で国の所有に属するものをいう。その要件として</p> <p>水流又は水面であること、 公共の用に供するものであること、 国の所有に属するものであること</p> <p>の3つが必要である。</p> <p>港湾における公有水面の占用使用や埋め立てについては、港湾法、公有水面埋立法等の規制を受ける。</p>
<p>こうわん 港湾 (harbors)</p>	<p>港湾を機能又は用途の上から一般的に区分すると、商港、工業港、観光港、漁港及び避難港に区分されるが、港湾管理行政上の区分としては港湾法に基づく特定重要港湾、重要港湾、地方港湾及び避難港がある。</p> <p>本県では 15 港のうち、14 港(清水港、田子の浦港、御前崎港、熱海港、伊東港、下田港、手石港、松崎港、宇久須港、土肥港、沼津港、榛原港、相良港、浜名港)は静岡県が港湾管理者となっており、大井川港については大井川町が港湾管理者となっている。</p>
<p>こうわんいーでいーあい 港湾 EDI (Electric Data Interchange of harbor)</p>	<p>EDI とは電子申請システムのことで、港湾 EDI とは国と港湾管理者が共同で開発した港湾諸手続を電子情報で処理するためのシステム。</p> <p>わが国の港湾諸手続はかつて申請書類が煩雑な上、複数の省庁に書類を持参しなければならなかったため、手続きの簡素化・情報化が強く求められてきた。この要望に応えるため、開発されたものである。</p> <p>通関業務のシステムである「Sea NACCS」との連携も進みつつある。</p>
<p>こうわんうんそうじぎょうほう 港湾運送事業法</p>	<p>港湾運送に関する秩序を確立し、公共の福祉を増進することを目的として制定された法律である。なお港湾運送とは、貿易貨物の船舶への積卸し、はしけ運送・荷さばきおよびこれに付随する業務を総称したことをいう。</p> <p>内容は、港湾運送の免許申請方法および免許の基準、運賃、罰則などがもりこまれている。</p>
<p>こうわんかんりくみあい 港湾管理組合</p>	<p>港湾法に基づく港湾管理者の一形態。複数の地方自治体が地方自治法に基づいて共同で設立した港湾の共同管理組織。名古屋、四日市、苫小牧などが港湾管理組合によって管理されている。</p>




用語	解説
<p>こうわんかんりしゃ 港湾管理者 ( port management body )</p>	<p>港湾法第2条の規定に基づき、港湾を全体として開発し、保全し、これを公共の利用に供し、港湾という営造物の性質や用法に従って、これを善良に管理する地方公共団体をいう。清水港の港湾管理者は、静岡県である。</p>
<p>こうわんくいき 港湾区域 ( port area )</p>	<p>営造物としての港湾を管理運営するために、必要最小限度の区域について、国土交通大臣又は都道府県知事が認可した水域であり、港湾管理者が港湾法により管理権を行使する区域のひとつである。(他に、臨港地区及び港湾隣接地域がある。)港湾区域の認可による法的効果は、港湾施設となるか否かの地域的範囲を画すこと、港湾管理者が業務を行う地域的範囲を画すこと、工事等の許可を行う地域的範囲を画すこと、入港料を徴収する場合の港湾の地域的範囲を画すことなどがある。</p> <p>清水港の港湾区域は、平成 17 年 5 月 1 日に 清水灯台 (N35° 00'38"、E138° 31'50") から八木間村 (-) 三等三角点 (244.37 メートル) の方向に 600.00 メートルの点まで引いた線、同点から 2° 59'07" に引いた線及び陸岸に囲まれた海面 巴川千歳橋下流の河川水面 の区域 (面積 1,272ha) となる。</p>
<p>こうわんけいかく 港湾計画</p>	<p>港湾法第3条の3第1項の規定に基づき、重要港湾の港湾管理者に策定が義務づけられている計画で、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する事項を内容とする。港湾計画の内容として、港湾法施工令(昭和 26 年政令第4号)第1条の5で定められている事項は次のとおりである。</p> <p>港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全の方針 港湾の取扱貨物量、船舶乗降客数その他の能力に関する事項 港湾の能力に応ずる水域施設、係留施設その他の港湾施設の規模及び配置に関する事項 港湾の環境の整備及び保全に関する事項 その他港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する重要事項</p> <p>現在の清水港港湾計画は平成 16 年に改定されたものである。</p>
<p>こうわんしせつ 港湾施設 ( port facilities )</p>	<p>港湾法上の港湾施設とは、港湾区域及び臨港地区内にある法第2条第5項第1号から第11号までに掲げる施設並びに港湾の利用又は管理に必要な第12号から第14号までに掲げる施設のことで、水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設、航行補助施設、荷捌き施設、旅客施設、保管施設、船舶役務用施設、港湾公害防止施設、廃棄物処理施設、港湾環境整備施設、港湾厚生施設、港湾管理施設、移動式施設、港湾役務提供用移動施設、港湾管理用移動施設がある。一方、「港湾の施設」は、この限定された港湾施設を意味するのではなく、社会通念上の港湾すなわち海陸交通の結節点としての活動やマリナーなど港湾を利用する人々の活動が行われている全ての港湾において、これらの港湾を形成する施設が対象とされる。</p>

用 語	解 説
こうわんすとらいき 港湾ストライキ	<p>港湾で働く労働者で組織する全国港湾労働組合と経営者側の日本港運協会の間で、賃金交渉や制度改定等をめぐる交渉が決裂しストライキが行われる時がある。この場合、コンテナヤードのゲートが封鎖されたり、荷役が拒否されたりする。アメリカのロサンゼルス・ロングビーチは 2004 年に港湾ストライキの影響で港が大混雑に陥った。</p> <p>コンテナヤード</p>
こうわんだいちょう 港湾台帳	<p>港湾管理者が、港湾の管理運営を行っていく上で必要となる港湾施設等の基礎的な情報を取りまとめたものであり、港湾法第 49 条の 2 で港湾管理者が調製しなければならないと規定されている。</p> <p>港湾台帳の内容については、法施行規則第 14 条に規定されている。民間施設を含む全港湾施設を登載している。</p>
こうわんにやく 港湾荷役	<p>船内、沿岸、舳(はしけ)の各荷役作業部門及び接岸荷役、沖荷役などの各種形態の総称。いずれも本船貨物の揚げ積み作業を直接手がけるもので、コンテナ化の進展により在来船のバラ積み貨物荷役が次第に減り、また、コンテナパースの整備が進み、沖荷役も減少するなど港湾荷役も輸送革新の進展で大きく変わってきている。</p> <p>舳(はしけ)</p>
こうわんのしせつの ぎじゅつじょうのきじゅん 港湾施設の 技術上の基準	<p>港湾における安全の確保を図るために、港湾法第 56 条の 2 に基づき国土交通省令で定められている基準のこと。1973 年(昭和 48 年)に港湾法の一部が改正され、港湾の施設の技術上の基準を制定する条項が追加されたもので、港湾の施設はこの技術上の基準に適合するように建設し、改良し又は維持しなければならないとされている。また、平成 11 年 4 月「港湾の施設の技術上の基準を定める省令の一部を改正する省令」を公布・施行した。</p>
こうわんぼう 港湾法 ( port and harbor law )	<p>交通の発達及び国土の適正な利用と均衡のとれた発展に資するため、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路を開発し及び保全することを目的として、1950 年 5 月 31 日法律第 218 号として制定された。なお、平成 12 年 4 月 1 日に改正法が施行された。</p>
こうわんりんせつちいき 港湾隣接地域 ( area adjacent to the port )	<p>水域である港湾を保全し、水域にある港湾施設を維持し、港湾の背後地を保全するために、港湾区域に隣接する地域において港湾管理者が指定した地域のこと、港湾区域に隣接する 100m 以内の地域をいう。</p> <p>港湾区域又は港湾施設を良好な状態に維持・保全するためには、港湾区域に隣接する一定範囲の土地における行為・利用等を規制することによって、港湾の開発、利用及び保全に支障が生じないよう措置し、港湾の機能を十分に発揮させるために指定される。港湾隣接地域の指定による法的効果は、港湾区域と同じように港湾管理者が港湾法第 37 条第 1 項に定める許可権を行使し得る地域的範囲を画すこと、海岸法により指定される海岸保全区域と重複する場合、港湾管理者が当該海岸保全区域の海岸管理者となること、公共空地の国有財産法上の所管区分が国土交通省となることなどがある。</p> <p>港湾施設、港湾区域、港湾管理者、海岸保全区域、海岸管理者、公共空地</p>

用語	解説
<p>こくさいかいじょう          こんてなーみなる          国際海上          コンテナターミナル          (international          container terminal)</p>	<p>岸壁水深 12m 以上で、ターミナルの奥行きが概ね 300m 以上あり、かつ、高効率な荷役機械を備えたコンテナターミナルをいう。</p> <p>清水港においては袖師埠頭と新興津埠頭が国際海上コンテナを扱うターミナルであるが、現状では「国際海上コンテナターミナル」と位置付けるには奥行きが足りない。今後、港湾計画に基づき整備されると新興津埠頭は奥行きが 300m を超える「国際海上コンテナターミナル」のサイズになる。</p> <p>(神戸港の国際コンテナターミナル) (博多港のコンテナターミナル)</p> 
<p>ごけん          五建</p>	<p>旧運輸省第5港湾建設局の略。五港建(ごこうけん)ともいう。</p> <p>平成 13 年 1 月 6 日付で国の省庁再編があり、現在は国土交通省の中部地方整備局という。静岡市清水日の出町7番2号に清水港湾事務所がある。</p>
<p>ごじゅうろくじょうこうわん          56 条港湾</p>	<p>港湾区域の定めのない港湾で、港湾法第 56 条に基づき、都道府県知事が水域を公告した港湾をいう。</p> <p>全国に 65 港あるが、規模的には小さな港湾である。静岡県内にはひとつもないが、例をあげると長崎県には 22 港ある。(2004 年 4 月現在)</p> <p>港湾区域</p>
<p>こんさい          混載          (consolidation)</p>	<p>コンテナ輸送においては、コンテナ一個に満たない複数の荷主の LCL 貨物を 1 個のコンテナに詰め込んで輸送すること。</p> <p>地方港では、同一地域向けの LCL 貨物を 1 コンテナ分集めるのは難しいため、横浜・東京等の大規模港において取り扱うことが多い。</p> <p>貨物の小口化が進んでいる中、混載貨物の取扱い増加を図ることは清水港の課題の一つである。</p> <p>LCL</p>
<p>こんそーしあむ          コンソーシアム          (共同運航)          (consortium)</p>	<p>一般的には財政援助のための国際借款団または大資本合同のことだが、海上物流の世界におけるコンソーシアムとは、設備投資をなるべく抑え効率よく多頻度の定期的輸送サービスを提供するため、船社間が企業連合を組んだり、複数船社がそれぞれの配船スペースを相互に交換し協調配船・共同運航することを意味する。</p> <p>1995 年以前は強固な企業連合を組織したり、メンバー間での運賃プール制、船腹調整も行なわれたりしていたが、同年に欧州委員会で定められた「コンソーシアム規則」でこのような形態は独禁法違反で認められなくなったため現在は共同運航の形が殆どである。なお、アメリカでは企業連合的なコンソーシアムはそもそも独禁法で禁止されていた。</p> <p>共同運航、同盟</p>

用語	解説
<p>コンテナ (container)</p>	<p>もともとは「容器」を意味するが、一般には貨物特に雑貨輸送の合理化のために開発された一定の容積をもつ輸送容器をいう。各種の輸送機関に適合性を持ち、かつ反復使用に耐える強度を持っている。</p> <p>国際大型コンテナと国内コンテナに大別され、それぞれ国際標準化機構(ISO)並びに日本工業規格(JIS)による定義があり、また、構造強度に関する規定が設けられている。材質は以前は鋼などであったが最近ではアルミ製のものが主流になっている。</p> <p>サイズは通常、長さで表示され、海上コンテナは 20、40 フィートのものが主流である。ただし、最近の船舶によるコンテナ輸送においては、40 フィートを超えるものも用いられている。また、コンテナの幅と高さはそれぞれ 8 フィートが標準であったが、最近では高さが 8 フィートを超えるもの(ハイキューブコンテナ)も使用されるようになってきている。</p> <p>JR コンテナは 12 フィートが主流で海上コンテナとの互換性がなかったが、最近では 12 フィートコンテナを 40 フィートフラットラックコンテナの中に積み込むなどの工夫により海路・鉄路の一環輸送も試みられている。</p> <p>コンテナは、輸送する貨物により用途別に分類されており、ドライコンテナ(一般貨物)、リーファーコンテナ(冷凍貨物)、タンクコンテナ(液体貨物)、バルクコンテナ(ばら物貨物)、オープントップコンテナ、フラットラックコンテナ、動物コンテナなどがある。</p> <p>清水港においては、2004 年に 20 フィートコンテナ換算で 518,742 個(TEU)のコンテナが取り扱われている。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>(タンクコンテナ)</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>(リーファーコンテナ)</p>  </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>(リーファーコンテナ用コンセント)</p>  </div>
<p>コンテナインベントリー (container inventory)</p>	<p>コンテナの動静を把握し、修繕費、保管料、デテンションチャージ(コンテナ延滞料金)などのコストを最小限に抑え、もっとも効率的に運用・管理すること。</p>

用語	解説
<p>こんてなかもつおおがた えつくすせんけんさそうち コンテナ貨物大型 X線検査装置</p>	<p>コンテナをコンテナシャーシに載せたまま内部の貨物を透視検査できる大型のX線検査装置。申告された内容が正しいかどうか検査をする。また、社会悪物品(麻薬、覚せい剤、拳銃など)の国内への流入を阻止するという目的もある。検査後必要があれば、同敷地内の開披検査場で直接検査を行う。清水港では、名古屋税関が興津埠頭に平成16年3月に設置。コンテナ1本あたり約20分間で検査できる。2時間以上かかっていた検査時間が大幅に短縮された。</p> <p>(大型X線検査装置入口) (進入側X線トンネル)</p>  <p>* コンテナを積んだトラックが検査装置の中へ入っていく。</p>
<p>こんてなかりつ コンテナ化率 (use of container rate)</p>	<p>定期貨物量全体に占める定期コンテナ貨物量の割合をいう。清水港における平成15年の輸出貨物全体に占める重量あたりのコンテナ化率は97.1%で殆どコンテナ化されている状態であるが、輸入貨物においては木材チップやLNG等、専用船で運ばれる荷物が多いため、コンテナ化率は20.5%に留まっている。</p>
<p>こんてなたーみなる コンテナターミナル(CT) (Container Terminal)</p>	<p>コンテナ埠頭を参照。</p>
<p>こんてなふとう コンテナ埠頭 (container terminal)</p>	<p>コンテナの海上輸送と陸上輸送を結ぶ接点となる港湾施設の総称のこと。エブリン、コンテナヤード、フレートステーション、メンテナンスショップ(コンテナの修理場)、コントロールタワー、ゲートなどの固定施設と、本船荷役・コンテナ貨物の授受、保管などのための一連の荷役用稼働施設が配備されていて、一般にコンテナターミナルと呼ばれている。</p> <p>その規模は接岸するコンテナ船の大きさや接岸頻度、荷役方式によって異なる。</p> <p>清水港では、新興津岸壁と袖師6～8号岸壁がコンテナ埠頭である。</p> <p>(新興津コンテナ埠頭)</p> 



用語	解説
<p>こんてなふれーとすてーしょん  <b>コンテナフレート  ステーション  (CFS)</b>  (Container Freight Station)</p>	<p>通常は、コンテナターミナルの一部に設置される荷捌き用の施設をいう。輸出される貨物(主として小口貨物)の荷受け、行先別の仕分けやコンテナ詰めを行ったり、輸入された混載貨物を仕分けて配送するまでの手続や作業が行われる。施設の一部を保税上屋として通関も行われる。</p> <p>近年は、CFS を利用せず工場で直接コンテナの積み下ろしを行なう企業が増えており、清水においても公営のCFSを廃止して、税関のX線検査場用地とした。</p> <p>しかし、取扱いが増している LCL(小口混載)貨物の受け入れのためには、CFSが必要との意見もある。</p> <p>(興津国際流通センター)</p> 
<p>こんてなほけん  <b>コンテナ保険</b></p>	<p>コンテナ自体の保険、コンテナ所有者の第三者に対する損害賠償責任保険、コンテナ運営者の荷主に対する賠償責任保険の三種を総合した保険の呼称。</p>
<p>こんてなりぜーしょん  <b>コンテナリゼーション  (containerization)</b></p>	<p>コンテナ化による一貫輸送システムの確立をいう。</p>
<p>こんてなやーど  <b>コンテナヤード(CY)</b>  (Container Yard)</p>	<p>本船に積み卸すコンテナと輸送用のシャーシを受け渡したり保管したりする場所で、コンテナターミナルの大半の面積を占める。</p> <p>清水港においては CY が袖師、興津、新興津と3つにわかれてしまっており効率が悪い。将来的には埋め立てにより一体化を図る計画になっている。また、トレーラーシャーシ保管場所を立て掛け式にするなどの工夫によりCYの狭さを補っている。</p> <p>日本では大規模港においても5段積みまでであるが、海外では8段積みを行なっているところもある。</p> <p>シャーシ  (神戸港のコンテナヤード)                      (清水港の立て掛け式シャーシ置き場)</p>  

用語	解説
さーチャーじ サーチャージ (surcharge)	<p>割増運賃のこと。定期船の運賃は通常、基本運賃・割増運賃・付帯料金からなる。このうち割増運賃は、貨物の形状・港湾事情・経済事情等の理由によって運送原価の高くなる特殊貨物や特定港向け貨物に課せられる。CAF (Currency Adjustment Factor 通貨変動による為替差損(益)を調整する割増(引)料金)、BAF (Bunker Adjustment Factor 燃費の高騰(低落)があった場合の付加(割引)料金)はその一種。近年イラク戦争等で燃料価格が急騰しているためBAFの割増が激しい。</p> <p>なお、土木技術部門では上載荷重をかけて地固めすることをサーチャージという。</p>
さーどばーていーるじすていくす 3PL (third party logistics)	<p>キャリア(実運送人)でも荷主(メーカー、卸売、小売)でもない第三者が物資の移動、梱包、ラベル貼り、配送、在庫管理など資材の調達から製品の小売段階に至るまでのロジスティクス業務を荷主に代わり行うこと。物流改革、システム構築などのソリューションを提供し、包括して物流業務を受託することも含む。</p>
さいかじゅうりょうとんすう 載貨重量トン数(DWT) (Dead Weight Ton)	<p>船舶が満載喫水線まで貨物、燃料、清水などを積載したときの重量と軽貨状態の重量との差を載貨重量トンという。ほぼ、載貨重量トン数の90%の貨物が積載できる。</p>
さいどすらすたー サイドスラスター (side thruster)	<p>船舶の横方向に推力を出し、操船性を向上させることにより離着岸を容易にするとともに、離着岸時間の短縮を図る目的で装備されるもので、プロペラ式とウォータージェット式がある。</p> <p>(サイドスラスター)</p>  <p>* プロペラ式</p>
さぶらいんちえーんまねじめんと サプライチェーンマネジメント (SCM) (Supply Chain Management)	<p>商慣行の見直し、eコマースの推進や取引単位の標準化等による企業間連携を通じて、消費から生産までの情報と物の流れを効率化し、消費者ニーズを反映した商品をスピーディーに適正な価格で提供するための仕組み。供給連鎖管理とも呼ばれる。</p>
しーあいきゅー シーアイキュー (CIQ)	<p>Custom(税関)、Immigration(出入国管理)、Quarantine(検疫)の略。開港の基本条件で日本の主要港のほとんどはCIQ体制が整備されている。</p> <p>開港</p>
しーあんどえあ シーアンドエア (sea and air)	<p>国際的な輸送において、船舶と航空機とを結合して輸送する方式。日本からの主要ルートは、</p> <p>北米西岸までを船舶で輸送、そこから中南米、欧州へ空輸            香港、シンガポールを中継地点として、欧州、オセアニアへ空輸            ロシア沿岸諸港を中継地点として欧州、中近東へ空輸</p>


用語	解説
<p>しきさいけいかく 色彩計画 ( Shimizu port color plan )</p>	<p>自然景観と人工景観が調和するように考えられたガイドプラン。清水港では『清水港・みなと色彩計画』として、世界に誇れる個性的で魅力的な美しい港を形成することを目指し、平成 3 年度、色彩・景観に関する専門家と地元企業の代表者等により『清水港・みなと色彩計画策定委員会』が組織された。港全体のシンボルカラーをアクアブルーとホワイトに決め、港内各地域を機能と特徴から 8 つのゾーンに区分し、ゾーンごとのイメージカラーを設定している。平成 11 年度には県都市景観賞優秀賞、全建賞((社)全日本建設技術協会)、平成 13 年度には中部の未来創造大賞大賞(国土交通省中部地方整備局等)、平成 15 年度には水辺のユニバーサルデザイン大賞 2003 優秀賞を受賞している。清水港色彩計画には補助金制度は無く、事業者の自主的な活動により進められている。</p> <p>(色彩計画以前)                      (色彩計画以後)</p> 
<p>じぜんきょうぎせいで 事前協議制度 (prior consultation system)</p>	<p>コンテナ船の就航や利用パス変更、荷主の物流センター建設などに際して港湾労使が産別協定に基づき港湾労働者の雇用と職域に影響があるかどうかを事前に話し合うシステムで、港湾労使の諾否で決定する。</p>
<p>じどうしゃこうそうせん 自動車航送船 ( ferry boat )</p>	<p>海上運送法による免許又は許可を受けて、自動車航送を行う船舶をいう。俗にいう(カー)フェリーのことである。清水港からは防災船希望(清水～下田)と駿河湾フェリー(清水～土肥)が就航している。</p>
<p>じどうしゃゆそうせんようせん 自動車輸送専用船 (PCC) ( Pure Car Carrier )</p>	<p>最近では PCTC(Pure Car and Track Carrier)の方が用いられる。船内が何層ものデッキに分かれた自動車を専門に運ぶための船。清水港では以前 PCC による完成自動車の積出しが行われていたが、現在は行われていない。(静岡県では御前崎港で行われている。)</p>
<p>しゃーし シャーシ ( Chassis )</p>	<p>フレームにエンジンや駆動装置、車軸などが取付けてあるものをいう。海上コンテナ用トレーラーを一般にシャーシと呼ぶ場合もあり、これは普通のトレーラーのように床板や荷箱及び自走装置が整備されておらず、フレームがむき出しになっている。</p> <p>(シャーシ置場)</p> 




用 語	解 説
シャーシほうしき シャーシ方式 (chassis system)	<p>米国の船会社シーランド社(現マークスシーランド社)が採用しているターミナルオペレーション方式で、コンテナをヤードの土場に直接置かず、必ずシャーシに載せておくことをいう。この状態であれば、特殊な荷役機械が必要とならず、荷役による作業の渋滞や運転上の危険がなくなるというメリットがある一方で、コンテナと同数のシャーシを必要とするために費用がかさむことと、広いヤード面積を確保しなければならないというデメリットがある。</p> <p>ストラドルキャリア, トランスファークレーン            (コンテナ搭載のシャーシ)</p> 
じゃすといんたいむ ジャストインタイム(JIT) (Just In Time)	<p>「必要なもの」を「必要な量」だけ「必要な時」に「必要な所」へ届ける仕組みをいう。和製英語。「かんぱん方式」の名のもとトヨタ自動車がか社的に採用したのが始まりで、わが国の実践的物流理論として世界中に広まった。これは、生産の場だけでなく、流通における配送、宅急便における配達分野でも威力を発揮する一方で、それがもたらす労働力不足や交通渋滞、排気ガス公害などの面で再検討を迫られている一面もある。</p>
じゅうようこうわん 重要港湾	<p>国の利害に重大な関係を有するものとして、港湾法施行令第1条で定められた全国125か所(特定重要港湾23港を含む)の港湾をいう。(2004年4月現在)本県では田子の浦港、清水港及び御前崎港が該当する。</p> <p>港湾、特定重要港湾</p>
じゅんとんすう 純トン数(N/T) (Net Tonnage)	<p>船の旅客又は貨物の輸送の用に供する場所の大きさを表し、主に税金徴収の基準として使用される。総トン数から機関室、船員室等の稼働容積でない部分の容積を控除したもの。</p> <p>総トン数(G/T)</p>
すえずうんが スエズ運河 (Suez canal)	<p>1869年に開通した水平式海洋運河。全長162.5km、幅160~200m、水深14.5m。</p>
すえずうんがとんすう スエズ運河トン数 (SCNT) (Suez canal net tonnage)	<p>略してSCNTとも言う。1973年の万国トン数会議で定められた純トン数規則をもとに、スエズ運河当局独自の控除基準を加えて算出する。二重底船の船底にバンカー油を積載した場合、その部分の控除を認めない等、パナマ運河や各国の規則とも異なる独自のものである。</p>
すーぱーがんとりーくれーん スーパーガントリー クレーン (super gantry crane)	<p>積載能力4000TEUを超える超大型コンテナ船の荷役に対応できるコンテナ荷役用のガントリークレーン。超大型船は横幅が大きく、艙内の段積みが高く甲板の段積みの最上段が大型船より高いため、荷役には通常のガントリークレーンよりアウトリーチが長くリフトの高いスーパーガントリークレーンが必要となる。</p>



用語	解説
<p>すーばーちゆうすうこうわん スーパー中枢港湾</p>	<p>他国の国際コンテナ港湾との国際競争に打克つための「国際海上コンテナ輸送における構造改革モデル港湾」を言う。現在、阪神港・京浜港・伊勢湾の3港湾が指定を受けている。阪神港とは大阪・神戸を、京浜港とは東京・横浜・川崎を、伊勢湾とは名古屋・四日市の各港を指す。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>(大阪港)</p>  <p>* ワールドトレードセンター</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>(神戸港)</p>  <p>* ポートアイランド</p> </div> </div>
<p>すてべ ステベ (stevedore)</p>	<p>港湾運送事業法に規定する船内荷役業を行う業者の総称。荷役作業は船舶とその貨物について豊富な経験と知識を有し、通常、請負契約により本船の指揮監督のもとに荷役作業を遂行するステベ所属の監督であるフォアマン、作業員であるロングショアマン、デッキマン、ウインチマンなどが 10 名程度で1グループを作っており、このグループのことをギャングという。</p>
<p>すとらどるきゃりあ ストラドルキャリア (straddle carrier)</p>	<p>クレーンによって船舶に積み卸されるコンテナの荷役と運搬を同時に行うことのできるトラックを言う。コンテナをヤードに多段積みしたり、シャーシに直接積み卸することができる。これによるヤード内でのコンテナハンドリングをストラドルキャリア方式という。マトソン社のホノルル港ダイヤモンドヘッドターミナルで初めて採用された。</p> <p style="text-align: center;">シャーシ方式, トランスファークレーン</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>(ストラドルキャリア)</p>  <p>* 運搬中</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>(ストラドルキャリア)</p>  <p>* 移動中</p> </div> </div>
<p>すびーどりみッター スピードリミッター (speed limiter)</p>	<p>自動車の速度制限装置のこと。高速道路における大型貨物自動車による事故防止を図るため、国土交通省が道路運送車両の保安基準の一部を改正し、平成 15 年 9 月 1 日以降に新規検査等を受ける大型貨物自動車から装着を義務付けた。(使用過程車についてはそれぞれ適用時期が異なる) 高速道路の大型車の最高速度が 80km なことから 90km で作動する。</p>

用語	解説
すぶれっだ スプレッタ (spreader)	<p>直接コンテナをつかむ鋼製機械部品。コンテナクレーンなどに装備され、20ft、40ft、45ft 等の ISO コンテナ対応で伸縮機能装置付きの機械。4隅にツイストロックピンがついておりコンテナの鍵穴に入って 90 度回転することで固定する。コンテナ荷役の最前線で活躍しているため歪みや鋼板亀裂などが起こりやすい。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>(スプレッタ)</p>  <p>* コンテナクレーン用</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>(荷役中のスプレッタ)</p>  <p>* トランスファークレーン</p> </div> </div>
すぺーすちゃーたー スペースチャーター (space charter)	<p>船会社が他の船会社と共同で船を供出し、お互いの船舶の船腹を借り合うことで、コンテナ船を運航する場合の投資負担を軽くするため日本の海運業界が開発した。スロットチャーターと違い他の船社の船腹を利用しても自社の BL が発行できるが、スロットチャーターと同一視している会社・メディアも多い。</p> <p>船荷証券(B/L)、スロットチャーター</p>
するーびーえる スルーBL (through bill of lading)	<p>通し船荷証券のこと。複数の輸送人や運送手段を利用して、積地から揚地まで単一責任でカバーする B/L。これにより港のない内陸地でも B/L を切ることができる。</p> <p>船荷証券(B/L)</p>
すろっとちゃーたー スロットチャーター (slot charter)	<p>船会社が自船を運航せず単に他の船社の船腹を借りること。スペースチャーターとの違いは自船供出の有無であるが、スペースチャーターとスロットチャーターを同視している会社・メディアも多い。</p> <p>スペースチャーター</p>
せみこんてなせん セミコンテナ船 (semi-container ship)	<p>コンテナのみを輸送するがセルガイドを有していない船舶、又はコンテナ貨物とそれ以外の貨物を輸送する船舶をいう。</p> <p>フルコンテナ船</p>
せんぱくだいりてん 船舶代理店 (shipping agent)	<p>海運会社の業務であるところの船舶の入港手続きや運行、集荷などの事務手続きを、海運会社との間の委託契約に基づき、その諸事務を代行する業者のこと。</p>
せんようしせつ(かもつ) 専用施設(貨物)	<p>港湾施設において、もっぱら特定企業の活動に資する施設であり、これらの専用施設で取り扱われる貨物を専用貨物という。</p> <p>公共施設(貨物)</p>

用語	解説
<p>そうごうぶつりゅうぎょうしゃ 総合物流業者</p>	<p>国内、国際を問わず、海陸空にまたがる貨物の輸送を一手に引き受けることのできる業者のこと。</p>
<p>そうごうぶつりゅうしきたくたいこう 総合物流施策大綱</p>	<p>政府は1997年4月4日に閣議決定した大綱。1996年12月に閣議決定した「経済構造の変革と創造のためのプログラム」を受けて通産・運輸・建設・農水省と警察庁が策定したもので、荷主や物流会社・地方公共団体・日本物流団体連合会からヒアリングをしている。</p> <p>大綱は、国際競争力・低コスト・環境問題への対応のテーマを実現するために、各省庁が協力して国際ハブ港湾・ハブ空港や主要幹線鉄道の貨物輸送力増強などインフラ整備 需給調整を廃止などの規制緩和により物流効率化を進めるペーパーレス化やコンテナの標準化などの物流システム高度化などを進めることが必要としている。</p> <p>ハブ港</p>
<p>そうごうほぜいちいき 総合保税地域</p>	<p>貿易に関する施設が集積され、かつ公益性を有する法人が管理する地域のこと。総合保税地域では、外国貨物の荷捌き・保管・加工・展示等の複合作業を「保税」状態のまま(関税、消費税などが保留されたまま)一貫処理できるため、納期の短縮、輸送コストの削減を図ることができる。また、外国貨物の管理についても簡素化されており、ジャスト・イン・タイムでの輸入物流システムの構築も可能となる。</p> <p>保税地域</p>
<p>そうとんすう 総トン数(G/T) (Gross Tonnage)</p>	<p>係留施設使用料、入港料、水先料金、船舶検査料、各種の統計などの基準として使用される。IMCO(政府間海事協議機関、現在のIMO)において、「1969年の船舶のトン数測度に関する国際条約」(1982年7月発行)の制定により、計測の仕方が初めて世界的に統一された。</p> <p>従来の総トン数は、船体内部の総容積から二重底区画、上甲板より上にある航海、安全、衛生に関する場所等を控除した容積1,000/353立法メートル(100立法フィート)を1トンとして表したものであった。新総トン数は二重底や操舵室を控除するといったことはないが、外板の内側全ての容積が算定され従来のトン数よりも大きくなるため一定の係数を掛けてトン数を算出している。</p> <p>純トン数(N/T)</p>
<p>そーらすじょうやく SOLAS 条約 (international convention for the Safety Of Life At Sea)</p>	<p>国際海上人命安全条約ともいう。多くの犠牲者を出したタイタニック号の海難事故を契機に1914年に締結された国際条約で、それまで各国がそれぞれの国内法で規定していた船舶の安全性確保等を内容としたもの。海上の安全確保を目的とした常設政府間協力機関であるIMO(国際海事機関)が、2002年12月にSOLAS条約を改正し、2004年7月1日(改正条約発効日)までに国際貨物船等並びにこれらの船舶が使用する港湾施設において保安対策を実施することを義務化した。</p> <p>清水港ではこの条約により外航船の入港する岸壁にフェンスを張り、そこに監視カメラを設置した。</p>

用語	解説
<p>たーみなるおぺれーたー ターミナルオペレーター (terminal operator)</p>	<p>ターミナルオペレーションを行う組織。ターミナルオペレーションとは、コンテナターミナルにおける本船荷役を中心とした一連の作業をいう。コンテナ船の動性、集配状況、陸上輸送やCFS内の作業状況、コンテナの需給などの情報を把握し、本船荷役、ヤード内の作業、受渡し計画を立て、それらを実施する。また、ターミナルオペレーションを行うには港湾運送事業法上の免許が必要である。</p> <p>コンテナターミナル、CFS、港湾運送事業法</p>
<p>たいしんきょうかがんぺき 耐震強化岸壁(耐震バース)</p>	<p>大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送を確保するために、通常の岸壁より耐震性を強化して建設される岸壁をいう。</p> <p>清水港では東海地震に備え、新興津岸壁を含む7つの岸壁が耐震強化されている。</p>
<p>だいすいしんこんてなばーす 大水深コンテナバース</p>	<p>一般的に、水深14mを確保したコンテナ埠頭のことをいう。</p> <p>以前は水深14m確保していれば十分に対処できたのだが、船の大型化にともない水深が14~15mの岸壁が必要となってきた。</p> <p>清水港では新興津コンテナバース(水深15m)があてはまり、平成15年7月から運用が開始された。</p> <p>最近では10,000TEU積みの超大型コンテナ船の出現に備えて、水深16m以上のコンテナ埠頭も各地で建設されている。</p>
<p>たくぼーと タグボート (tug boat)</p>	<p>港内において、大型船が入出港するのを助ける船。大型船は小回りが利かないので岸壁への接岸・離岸などの作業を手伝う。最近の船は自力で接岸・離岸が可能であるが、安全かつスムーズに入出港するためタグボートが活躍している。また、タグボートには曳船(引船)タイプと押船タイプがあり、清水港には6隻のタグボートがある。</p> <p>曳船(えいせん) (タグボート)</p> 
<p>たもくてきこくさいたーみなる 多目的国際ターミナル</p>	<p>岸壁水深が10m以上で、多様な荷姿の外貿貨物を取り扱うターミナルをいう。</p>
<p>ちほうこうわん 地方港湾</p>	<p>重要港湾以外の港湾で、概ね地方の利害に関係する全国956か所(2004年4月1日現在)の港湾をいう。本県では熱海港、伊東港、下田港(避難港)、手石港、松崎港、宇久須港、土肥港、沼津港、榛原港、相良港、浜名港、大井川港(町営港)の12港が該当する。</p> <p>港湾、重要港湾</p>

用語	解説
つなとり 綱取り (mooring)	船を係留する際、船に結び付けられている綱(もやい)をブイや岸壁のビットに繋ぐ作業。綱を結ぶことでアンカーと共に船を固定する。大きな船になると、接岸時に何本も綱が投げられ、専門の作業員がそれをビットに結びつける。 係船柱(ビット)
ていーいーゆー TEU (Twenty-foot Equivalent Units)	20ft.(コンテナの長さ 約6m)換算のコンテナ取扱個数の単位をいう。コンテナ輸送では、大きさの異なるコンテナが使用されているため、輸送量をコンテナの数で表す際に20ftのコンテナに換算して表示している。40ftコンテナ1個をTEUを使い表示すると2TEUとなる。 なお、40ftコンテナ1個はFEU (forty-foot equivalent units)で表されるが、統計上はTEU換算で表示されることが殆どである。 FEU
ていーえすえる TSL (Techno Super Liner)	速力50ノット(時速約93km)、貨物積載重量1,000トン、航続距離500海里(約930km)以上、波浪階級6程度の荒れた海でも安全に航行でき、耐航性に優れていることを目標に開発された超高速船のこと。本県では平成8年にTSL(実験船)を購入、改造し「希望」と命名、防災船として、また、清水港～下田港を結ぶフェリーとして稼働している。ちなみに、波浪階級6とは波の高さが4～6m、波がかなり高い状態のことを指し、「希望」は波の高さ4mで、航行を中止する。  (防災船「希望」) 
ていーえすていー DST (Double Stack Train)	ダブルスタックトレインの略。北米の大陸横断鉄道にて輸送されるコンテナ2段積みの列車のこと。1両で2FEUを積むことができ、1列車最大560TEUの輸送が可能である。北米内陸部だけでなく東海岸へもパナマ運河を通過するより早く到着することができる。また、DSTを利用すればパナマ運河を航行する必要がないため、現在のアジア～北米航路の船舶はパナマ運河を航行できない超大型船、オーバーパナマックスが主流となっている。 オーバーパナマックス  (ダブルスタックトレイン)  (ダブルスタックトレイン拡大部) 

用語	解説
<p>ていぼう 堤防 (embankment)</p>	<p>水陸の境界又はその付近に設けられ、港湾においては、海水の浸入・波浪から背後地域を護り、又は陸岸の崩壊を阻止して港湾区域を保護する施設である。</p> <p>港湾区域</p> <p>(折戸堤防) (三保堤防)</p> 
<p>てるふぁー テルファー</p>	<p>旧国鉄清水港線・清水港駅に設置されていた木材用のクレーン(空中運搬車)のこと。高さ約 11m、全長約 110mの電動クレーンで輸入木材を軽々持ち上げ、素早く貨車に積み込む最新施設は人手に頼っていた港湾荷役の時間短縮に貢献した。国内では清水・神戸・名古屋にあったが、現存するものは清水港だけであり、有形文化財に指定されている。1928 年から 1967 年まで使用されたが、現在はドリームプラザ前「清水マリンパーク」で展示されており、日没から午後 10 時までにはライトアップされている。</p> <p>港湾荷役</p> <p>(テルファー)</p> 
<p>てんば 天端</p>	<p>防波堤・岸壁などの構造物の頂部のことで、天端の高さを天端高(てんばだか)という。</p> <p>岸壁</p>
<p>どうめい 同盟 (conference)</p>	<p>ある一定の定航路でそこに配船する複数の船社が安定サービスの提供を目的に、運賃、サービス等について協定を結んだ国際カルテル組織のこと。特に運賃に対する取り決めがメインとなるため運賃同盟とも呼ばれる。</p> <p>船社間の過当競争による輸送の不安定化を防ぐため、世界的に独占禁止法の適用除外とされていたが、荷主側からの要望もあり EU 等で見直しが図られつつある。</p> <p>同盟に属する船社を同盟船社、属さない船社を盟外船社と呼ぶが、最近では運賃を自由に定め、コスト競争力に勝る盟外船の伸びが著しく、定期船航路におけるシェアが拡大している。</p> <p>コンソーシアム、協定、共同運航</p>

用 語	解 説
<p>とくていこう 特定港</p>	<p>港則法第3条第2項において「喫水の深い船舶が出入できる港又は外国船が常時出入する港であって、政令で定めるものをいう」と定められた港のこと。危険物積載船舶をはじめ・多数の船舶が出入し・錨地の指定・夜間入港の制限・泊地移動の制限・航路の航行規制、危険物積載船舶に対する規制等の特別な措置を講ずる必要がある港である。 本県では、田子の浦港と清水港が該当する。</p>
<p>とくていじゅうようこうわん 特定重要港湾</p>	<p>2004年4月1日現在で全国に125ある重要港湾のうち、外国貿易の増進のために特に重要なものとして、港湾法施行令第1条の6で定められた全国23か所の港湾をいう。 本県では1952年(昭和27年2月)に清水港が指定を受けている。 港湾、重要港湾</p>
<p>とくべつかいけいせいど 特別会計制度</p>	<p>清水・御前崎・田子の浦の3港の会計は、特別会計で経理されている。一般会計と区分して経理することで、財政状況や受益と負担の関係を明確に示すことができ、弾力的かつ効率的な運営が可能となる。港湾管理者に企業的意識を持たせ、損益率を明確化し財政基盤強化を図られている。特別会計で経理しているものは、港の管理運営に要する経費と準公営企業に係る施設等の整備費及びこの公債費である。</p>
<p>とらんじつと・たいむ トランジットタイム(T/T) (Transit Time)</p>	<p>船積み地から特定の仕向け港/地点までの輸送所要日数(時間)。</p>
<p>とらんしつぷ トランシップ (transshipment)</p>	<p>積荷港から荷卸港まで、同一船舶で運送されずに、途中の港で積み替えされることをいう。A国から積み出された貨物が、B国の港湾で他船に積み替えられてC国へ運送される場合、この貨物をトランシップ貨物又は外貿フィーダー貨物という。清水港では釜山でトランシップされる例が一般的に見られる。</p>
<div data-bbox="699 1464 895 1503" data-label="Caption"> <p>帆船「日本丸」</p> </div> <div data-bbox="604 1523 997 1785" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="655 1800 946 1839" data-label="Caption"> <p>実習生のセイルドリル</p> </div> <div data-bbox="724 1848 876 1883" data-label="Text"> <p>2004.11.14</p> </div>	

用語	解説
<p>とらんすふあくれーん トランスファクレーン ( transfer crane )</p>	<p>コンテナヤード内でコンテナを多段に積み重ねたり、シャーシへの積み卸しを行う橋型クレーンのことをいう。タイヤ式と軌道走行式とがある。岸壁とヤード間はシャーシによってコンテナを運搬する。これによるヤード内でのコンテナハンドリングをトランスファクレーン方式といい、アムステルダム港で初めて採用された。</p> <p>小さな港ではストラドルキャリアが使用されるが、清水港のコンテナヤードではトランスファクレーン方式が取られている。</p> <p>ストラドルキャリア ( 新興津トランスファクレーン )</p> 
<p>とらんぱー トランパー ( tramper )</p>	<p>定期船に対し、特定の航路を定めずに、貨物の有無により不定期に運行される船舶のことをいう。これにより運送される貨物は原油、石炭、鉱石、穀物など、大口で運賃負担割合の少ない貨物を主な輸送対象としており、トランパー(不定期)貨物と呼ぶ。</p> <p>ライナー</p>
<p>どるふいん ドルフィン ( dolphin )</p>	<p>水中に群杭を打ち、あるいは柱状体を設置して船舶を繋ぐ係留施設をいう。杭式ドルフィン、鋼矢板式ドルフィン、ケーソン式ドルフィン等がある。</p>

クリスタルハーモニー





アメリカのクリスタルクルーズ社が誇る豪華クルーズ客船。  
2004.5.14 寄港  
2005.4.26 寄港予定

飛鳥



日本船籍で最も大きいクルーズ客船。  
2004.12.15 寄港

用 語	解 説
<p>なっくす NACCS (貨物通関情報処理システム) (Nippon Automated Cargo Clearance System)</p>	<p>輸出入貨物の通関関連業務の迅速化、効率化を目指した通関情報処理システム。設立、運営主体は官民共同出資による通関情報処理センター(TEL03-3564-7221 HP : <a href="http://www.naccs.go.jp/">http://www.naccs.go.jp/</a>)。航空貨物を対象とする通関情報処理システムを Air NACCS、海上貨物を Sea NACCSと呼ぶ。もともとは航空貨物輸送向けに構築されたシステムであるが、平成3年、海上運送貨物に係る通関業務の迅速化をはかり Sea-NACCSとして稼働を開始。当時は限定された地域での開設であったが、平成11年システムを変更。現在では全国の地域を対象とし、輸入にあっては船舶の入港から海上貨物の取卸、輸入申告・許可、国内への引取りまで、また、輸出にあっては海上貨物の保税地域への搬入から、輸出申告・許可、船舶への船積み、出港までの一連の税関手続き及び関連民間業務をオンラインで繋ぐシステムとなっている。</p>
<p>にやく 荷役</p>	<p>鉄道貨車、船舶、トラックにおける貨物の積み下ろし作業のほか倉庫の入出庫作業のこと。港湾では船内、沿岸、艇、筏など細分化されているが、コンテナ化によって大型クレーン荷役など機械荷役が定着。自動車専用船もロールオン・ロールオフ方式が一般化しているほか、パレタイズ、ユニタイズといった荷役の合理化・効率化・迅速化が進んでいる。</p>
<p>にやくきかい 荷役機械</p>	<p>荷物の搬送、積み付け、仕分けなど、物流の結節点で発生する作業に使用する機械の総称である。港湾における荷役機械には貨物の荷姿に応じて様々な形式があるが、主なものに石炭や鉄鉱石あるいは穀物などのバラ貨物を船舶から陸揚げするアンローダーと、コンテナ貨物の荷役を行うコンテナクレーンがある。</p> <p>アンローダー (袖師の荷役機械)</p> 
<p>のっくだうん ノックダウン (knocked down)</p>	<p>部品を輸出し、現地で組み立てて販売する方式のことで、略して KD 方式という。自動車の海外現地工場向け部品供給に呼称される場合が多い。ちなみに CKD(Complete knock-down)とは現地調達をまったくしないノックダウン方式のことである。</p>
<p>のっと ノット (knot)</p>	<p>船の速さの単位で、1ノットは1時間に1マイル(海里又は浬と書かれ、緯度(Knot, kt)1分の長さ=1,852m)航行する速さである(ex:20ノット=約37km/h)。なお、アメリカで大リーグ投手の球速や自動車のスピード表示等に使われているマイルは海上のマイルとは別物で、1マイル=1.60934キロである。</p>

用語	解説
ばーす バース (berth)	船舶が荷役を行うために接岸停泊する場所。その延長は対象とした船舶により異なるが、新興津国際コンテナターミナルでは1バース 350mである。 バースには、荷役スペースとしてのエプロンがある。
はい うおーたー れべる H.W.L (High Water Level)	望望平均満潮面。望(新月)望(満月)の日から前2日後4日以内に現れる各月の最高満潮面を平均した水面である。清水港の工事用基準面からの値は、1.64 である。工事設計上では、1.65 である。 L.W.L(ローウオーターレベル) (清水港潮位実況図) 
はしけ 舩 (barge)	河川や港内、あるいは近距離の港間を航行し、一般雑貨、原材料、コンテナなどを運ぶ小型船。動力装置を持たない被曳船が一般的だが、大型貨物やプラントを積載して外航用に投入された自走式のものもある。
ばなまっくす パナマックス (panamax)	パナマ運河を航行することができる最も大型の船舶をいう。幅が 32.3m、長さが 294m 以内の船で、5 万トンから 8 万トン級クラスの船になる。Panama と maximum の合成語である。近年は更なる大型化が進んでいる。 オーバーパナマックス パナマ運河の紹介 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>パナマ運河の構造</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・パナマ運河は3ヶ所の閘門(ロック)と3つの人造湖をつないだ全長約 80km からなり最小水深は約 13m で閘門の幅は 110 フィート(約 33.5 m) である。最小航路幅はゲイラード水路の約 192m で、以前この部分は一方通行しかできなかったが、2001 年 11 月に約 3 億ドルかけて 40 メートル拡幅し 192m となり通行能力は 20% 増した。運河通峡の平均所要時間は 9 時間で 1 日平均 37 隻、年間 1 万 3 千隻以上の船が航行する。</li> </ul> <p><b>パナマ運河の開通日</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1914 年 8 月 15 日</li> </ul> <p><b>パナマ運河を通航可能な船</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員: 106 feet (32.3 m)</li> <li>・全長: 965 feet (294.1 m)</li> <li>・喫水: 39.5 feet (12.0 m)</li> </ul> </div>


用語	解説
<p>はぶこう ハブ港 ( hub port )</p>	<p>ハブとは車輪の中心(車軸)の意味である。変じてハブアンドスポーク方式のハブ機能を持つ拠点大型港のこと。国際海上コンテナ輸送において、船社の基幹航路が就航する主要港(メインポート)のうち、物流の中核拠点として船社が位置付ける港で、大型コンテナ船の寄港が可能で、近隣の港湾から貨物の積みおろし(フィーダー輸送)のできる必要がある。</p> <p>ハブ港には多数の定期航路が就航しており、経由するコンテナ貨物はここで基幹航路から支線航路へと積替え(トランシップ)られたり、逆に支線航路から基幹航路に積み替えられたりして各地に輸送される。</p> <p>代表的なハブ港として、香港、シンガポール、釜山等が挙げられる。日本では震災前の神戸港がそうであったが、震災後はその機能を釜山等アジアの大型港湾に奪われている。</p> <p>(釜山港)</p> 
<p>ぱぶりっくあくせす パブリックアクセス ( public access )</p>	<p>港湾におけるパブリックアクセスとは、一般の人々が海や港へ自由に、安全に、かつ快適に行き来し、海や港の持つ魅力を十分に満喫すること。具体的には、「海水に触れる」、「潮の匂いや波音を楽しむ」、「海や港を眺める」、「釣りをする」、「マリンレジャーを楽しむ」などの行為をいう。</p> <p>清水港では、日の出、三保、折戸等が主なスポットとなっている。</p> <p>(海釣り公園)</p>  <p>(日の出マリンパーク)</p> 
<p>ばるかかもつ バルク貨物 ( bulk cargo )</p>	<p>穀物、塩、石炭、鉱石のように、粉粒体のまま包装せずに積み込まれる貨物をいう。ばら積み貨物ともいい、これを運搬する船をバルクキャリア(ばら積み船)という。</p> <p>清水港では、富士見埠頭で穀物・チップ・セメントが袖師第2埠頭でチップが取扱われている。</p>

用 語	解 説
ばんかりんぐ バンカリング (bunkering)	<p>船が燃料を補給すること。</p>  <p>* 横浜港にてバンカリングしている豪華客船「ダイヤモンドプリンセス」</p>
ばんにんぐ バンニング (vanning)	<p>コンテナへ積込荷役をすること。バン詰めともいう。            清水港では上屋でのバンニングの他、大きな工場では工場内で、県西部では浜松内陸コンテナ基地(インランドデポ)でバンニングすることもある。</p> <p>インランドデポ            (興津第一埠頭)</p>   <p>* 上屋でのバンニング                      * 上屋でのデバンニング</p>
びーえすだぶる PSW ( Pacific SouthWest )	<p>北米太平洋岸南部地域。カリフォルニア州諸港で、Long Beach、Los Angeles、San Francisco、Oakland などが主要港。</p>
びーえぬだぶる PNW ( Pacific NorthWest )	<p>北米太平洋岸北部地域。オレゴン州以北の諸港を指し、Portland、Tacoma、Seattle、Vancouver B.C.などが主要港。</p>
ぴーえふあいほうしき PFI方式 ( Private Finance Initiative )	<p>民間の資金やノウハウを活用して、効率的な公共施設の整備やサービスの充実を促す新しい事業手法のことをいう。            港湾関係では、コンテナターミナルの施設整備や運営を PFI 方式で行うことが考えられ、現実に平成 12 年 3 月には茨城県の常陸那珂港が同方式でターミナル運営することを決定しており、同港ではターミナル施設の利用効率向上と公的財政負担の軽減を目指すこととしている。また、平成 16 年 5 月には北九州市でも北九州港響灘地区での新コンテナターミナルの施設整備と運営を PFI 方式で行うことを発表した。</p> <p>コンテナターミナル</p>
ひなんこう 避難港	<p>地方港湾のうち、小型船の避難港として指定された港湾をいう。全国で 35 か所あるが、本県内では下田港が避難港に指定されている。</p> <p>港湾、地方港湾</p>

用 語	解 説
<p>ひもん 樋門</p>	<p>水門と同じ目的で、堤防を横切って設けられる通水路で、水門より通水断面が小さい。樋門と樋管の区別は判然としないが通水断面の特に小さいものを一般に樋管と呼んでいる。長さの長い樋門などでは、樋管の周辺の地下水による堤防崩壊を防止するため「うなぎ止め」と呼ばれる中間遮水壁を設ける。</p>
<p>ふぁず ファズ (foreign access zone)</p>	<p>輸入促進地域の項参照</p>
<p>ふぁずほう ファズ法</p>	<p>正式名称は「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」で、港湾又は空港及びその周辺の地域において行われる輸入の促進に寄与する事業及び対内投資事業者の事業を支援するための措置を講ずることにより、国民経済及び地域社会の国際経済環境と調和のある健全な発展を図り、併せて国民生活の向上及び国際経済交流の促進に寄与することを目的として、1992年(平成4年)に制定された。</p> <p>輸入促進地域</p>
<p>ふいーだーさーびす フィーダーサービス (feeder service)</p>	<p>コンテナ船は、その輸送効率を高めるために特定の主要港湾のみに寄港し、主要港湾以外で発生する貨物については、主要港湾で積替輸送を行っている。この場合の主要港湾と寄港しない港湾との間の内航船、自動車、鉄道などによるコンテナ貨物の支線輸送をいう。</p>
<p>ぶーむ ブーム (boom)</p>	<p>デリッククレーンやジブクレーンなどにおいて、垂直支柱の下部に一端を置き、斜めに立てられた棒のことで、棒の先端に滑車に取り付けられていて荷物をつり下げるようになっている。</p> <p>(冷凍マグロ運搬船)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
<p>ふゐるけーるはくぶつかん フェルケール博物館 (Verkehr museum)</p>	<p>清水港日の出地区にある博物館。バス停の名前にもなっている。フェルケールとはドイツ語で「交通」という意味である。港にちなんだ催事でいつも賑わっている。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>(博物館正面)</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>(別棟の缶詰記念館)</p>  </div> </div>

用語	解説
ふぁあまん フォアマン (foreman)	荷役監督。船会社と荷役についての打合せを行い、本船に乗船し、船会社並びに1等航海士の指示に基づき、荷役作業及び荷役全般の指揮にあたる。なお、報道によれば、Los Angeles 港のフォアマンは年収 10 万ドルを超える高給取りである。
ふかいこう 不開港	税関が設置されていないため外国貿易貨物の取扱いができず外国貿易のための貨物船(航空機)が入港できない港。このような港に外航船が入港しようとする場合は当該港を管轄する税関から許可を得なければならない。 開港
ふくごういっかんゆそう 複合一貫輸送 (intermodal transport)	特定の貨物が船舶、鉄道、自動車、航空機など種類の異なる二つ以上の輸送手段により、相次いで運送される場合を複合輸送あるいは複合運送というが、この場合、荷送人の戸口で詰められ、かつ封印された貨物を、輸送の中継地で一度も開封することなく、荷受人の戸口まで単一の運送人の一元的な責任管理のもとに届けることをいい、コンテナの普及により一般的になった。
ぶつりゅうせんもんふどうさん とうしがいしゃ 物流専門不動産投資会社	土地を購入又は借受し、そこに建物をたて、建物の賃貸料を利回りとして計算して収益をあげる会社を不動産投資会社というが、物流専門不動産投資会社とは、物流センターの建設、リースに特化した会社のことである。
ふなにしょうけん 船荷証券(B/L) (Bill of Lading)	船主が荷主との間の輸送条件を明示した運送書類のことで、船社が輸送を引き受け、指定された港で正当な荷受人に貨物を引渡すことを約束した有価証券。通関が終了して船社に持ち込まれた貨物に対して船社が輸出荷主に対して発行する船荷証券のこと。船社への海上運賃の支払いや、輸出業者が貨物を現金化するために用いられる。
ふらいあんどくーず フライ&クルーズ (fly and cruise)	主に海外でのクルーズ船による旅行のために、乗船地までの移動(往復又は片道)に航空機を利用する旅行形態をいう。 清水港では周辺に空港がないことから実績はない。
ふりーたいむ フリータイム (free time)	揚げ地において CFS や CY から貨物を引き取る際、保管料(デマレッジ = Demurrage)の支払いを免除される一定期間のこと。この期間を過ぎると保管料が課せられる。 フリータイムが短い場合、空のコンテナを置いておくだけで保管料が積み上がって行くため、船会社はコンテナの回転をよくすることに苦慮している。 CFS(コンテナフレートステーション)、CY(コンテナヤード)
ふりーとれーどぞーん フリートレードゾーン(FTZ) (Free Trade Zone)	自国貿易振興を目的として、輸出入貨物に関税を課さないとして国により指定された地域。主に港湾・航空の周辺エリアにある。 フォーリントレードゾーンともいう。
ふりく 不陸	表面に凹凸のあること。

用語	解説
<p>ふるこんてなせん フルコンテナ船 (full container ship)</p>	<p>コンテナのみを輸送する目的で専用のセルガイド(コンテナの位置決めを容易にするとともに、固定装置を兼ねている。また、コンテナが傾斜したり、集中荷重がかかったりしないような構造になっている)を有する船舶をいう。</p> <p>セミコンテナ船 (袖師埠頭に入港したフルコンテナ船)</p> 
<p>ぶれじゃーぼーと プレジャーボート (PB) (Pleasure Bort)</p>	<p>スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット、モーターボート及びその他の船舶をいい、これらのものの内5トン未満のものを小型プレジャーボートという。清水港では1,187隻(平成15年時点)のPBが在籍しており、一部の無断係留されるPBが長らく問題となっていたが、新港湾計画に基づくマリーナ整備により、既存マリーナと合せて1,300隻の収用が可能となるため、全てのPBが恒久施設へ係留されることとなる。</p> <p>(ヨット) (ボート)</p>  
<p>ぶれじゃーぼーとすぽっと プレジャーボートスポット (PBS) (Pleasure Bort Spot)</p>	<p>プレジャーボート用の簡易な係留施設をいう。緊急的な放置艇対策として、港湾内の運河や水路等の既存の静穏水域を活用して整備される。清水港内では暫定係留施設を25箇所設定している。</p> <p>(折戸) (巴川)</p>  

用語	解説
べっそうしんこく 別送申告	わが国に出入国する者が携帯品とは別に、別便で送る個人用品及び職業用具の税関への申告をいう。海外引越しの家財品がこれに当たる。
べんえきかんぜい 便益関税	関税には、法律で定められた国定税率と条約で締結された協定税率とがあるが、便益関税とは協定税率の適用を受けない特定国(または地域)からの輸入貨物について、協定税率を下回らない範囲内で有利な税率を適用するという国内法上の制度である。
べんぎちせきせん 便宜置籍船 (flag of convenience)	船主がパナマ、リベリア、キプロスというような外国に船籍を移管、登録することをいい、こうした船舶を便宜置籍船と呼ぶ。船籍の受け入れ国にかかわる税金が安価なことなどから先進海運国によって利用されている。
ぼうげんざい 防舷材 (fender)	<p>船舶が接岸するとき、または係留中に風や波で動揺する時、船体と係留施設との間に衝撃力が働くので、船体及び構造物の損傷を防ぐために、係留施設に設ける設備のこと。ゴム、スプリング等で作られている。小型船用のものは古タイヤや木材を用いることもある。清水港で代表的なものは、型、サークル型、円筒型、セル型がある。新興津埠頭や袖師第2埠頭にはゴム防舷材に受衝板(プラスチック)がついているセル型が設置されている。</p> <p>(新興津防舷材)</p> 
ほうせん 法線	<p>一般に細長い構造物の位置を代表して示す地形図上に引かれた線で・特に河川に關係の深い言葉である。堤防法線は、河川堤防の表法肩の地形図上での線で、低水法線は計画低水路の法肩線である。「岸壁の法線」の様に構造物のとおりを示す場合にも使われる。</p> <p>平成 15 年 6 月に供用開始した新興津コンテナターミナルは、岸壁法線から 55 m までが直轄施工(清水港湾事務所)であり、その背後地が静岡県(清水港管理局)による施工となっている。</p> <p>堤防、岸壁</p>
ぽーとおーそりていー ポートオーソリティー (port authority)	<p>一般に、空港や港湾を一体で民主的に管理運営する独立行政組織の事をいう。欧米の港湾でよく見られる組織であるが、わが国の港湾の管理運営組織は、地方公共団体または地方自治法上の一部事務組合が多く、ポートオーソリティーに当たる港務局があるのは新居浜港だけである。</p> <p>清水港の管理運営組織は地方公共団体の静岡県である。</p>
ほぜいうんそう 保税運送 (transportation in bond)	<p>税関長の許可を得て、積み地や荷揚げ地以外の保税地域で通関する場合の外国貨物としての保税地域など相互間の輸送をいう。特に陸上輸送については OLT(OverLand Transport)という。</p> <p>保税地域</p>

用 語	解 説
ぼぜいちいき 保税地域 (bonded area)	<p>保税とは「外国貨物の輸入許可未済状態」という意味で、関税徴収の確保を目的とするとともに、輸出入貨物を法の規制下に置くことにより秩序ある貿易取引を保証することを目的として設けられた一定地域を保税地域という。保税地域は関税法第29条で定められており、指定保税地域、保税蔵置場、保税工場、保税展示場及び総合保税地域の5種類がある。(別表参照)</p> <p>清水港には指定保税地域・保税蔵置場が多く、2005年2月1日時点で総合保税地域はない。保税展示場は外国貨物を展示する場合、税関長から許可を受ける。許可が取れば様々な特恵を受けることができる。</p> <p>総合保税地域</p>
ぼくすしえいぶせん ボックスシェイプ船 (box shape ship)	<p>木製などの内装材で箱型に仕切った在来船の船倉構造を持つ船。従来の在来船倉は構造材がむき出しとなっているが、ボックスシェイプはビスや突起物がないため、荷痛みを嫌う新聞用ロールペーパー、コーヒーなど袋詰め貨物、アルミ地金などの輸送に適する。</p> <p>清水港では北米航路の一部に導入されている。</p>
ほんつーん ポンツーン (pontoon)	<p>木製、鋼製、鉄筋コンクリート製の箱船で、浮き桟橋の本体となるものをいう。浮き桟橋そのものをいうこともある。甲板、床版、側壁はボックスラーメン構造で、全体として剛性に富み、かつ、水密性を十分に持つものである。甲板上にはマンホール、ビルジホール、チェーンホール、通気孔、防舷材、フェアリードなどを有している。</p> <p>(水上バス発着所) (マリンビル前浮き桟橋)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>(日の出)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(まさき)</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>* 清水港管理局の船</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>* 清水港湾事務所の船</p> </div> </div> <p>マリンビル前にはこの他に税関の「あしたか」や静岡県警察の巡視艇が係留されている。</p>


用語	解説
<p>まーしゃりんぐやーど マーシャリングヤード (marshalling yard)</p>	<p>コンテナヤードの一部で、コンテナ船に直接積み込むコンテナを荷役順序により配列したり、コンテナ船から卸されたコンテナを受け入れる場所をいい、コンテナヤード面積のかなりの割合を占める。清水港ではガントリークレーンのある袖師第一埠頭と新興津埠頭の最前面及び興津第二埠頭の一部がマーシャリングヤードとなっている。</p> <p>コンテナヤード(CY)、ガントリークレーン (袖師第一埠頭のマーシャリングヤード)</p> 
<p>まにふゑすと マニフェスト (manifest)</p>	<p>本船積載貨物を積地、揚げ地、船荷証券番号別に、貨物明細、受荷主等を記載した積荷の一覧表目録。通関上の必要書類で、各国揚げ地税関は本船入港のさい、船長署名入りマニフェストの提出を求め揚げ荷貨物の全貌を把握して、貨物の取締り及び課税を行う。</p>
<p>まりーな マリーナ (marina)</p>	<p>プレジャーボートの利便に供することを目的とする港湾をいう。プレジャーボートの係留、保管その他のサービスを提供する。清水港には民間マリーナが4箇所あり、新港湾計画では2箇所の公共マリーナの整備が計画されている。</p> <p>プレジャーボート (折戸マリーナ)</p>  <p>* 民間マリーナ</p>
<p>まんさいはいすいとんすう 満載排水トン数 (full-load displacement)</p>	<p>船が水に浮かんでいるときは、水線下の体積と等しい水を排除し、排除された水の重量と船の重量が同じになる。この排除された水の重量を排水トン数といい、満載吃水線まで沈んだときの重量を満載排水トン数という。</p> <p>ちなみに貨物、燃料、水、乗組員、食料などを含まない重量を軽貨排水トン数、その差を重量トン数といい、積載可能重量を重視する貨物船でよく使われるが、客船では容積建ての総トン数、純トン数が使われる。</p> <p>総トン数、純トン数</p>
<p>みずきり 水切り</p>	<p>船の貨物を陸揚げすることの職業語。とくに重量物の接岸荷役作業に使われる。</p>

用語	解説
みずさきほう 水先法	わが国の港または水域で水先をすることができるものの資格を定め水先業務の適正かつ円滑な遂行を確保することで船舶航行の安全を図るとともに船舶の運航効率の増進をすることを目的とした法律。300 総トン以上の外国船や日本籍の外航船の強制水先などが規定されている。1949 年施行。 強制水先
もーだるしふと モーダルシフト (modal shifts)	輸送の方式(モード)を転換すること。具体的には、トラックによる貨物輸送を船又は鉄道に切り換えようとする運輸省の物流政策をいう。トラック運転手の不足や過度のトラック輸送がもたらす交通渋滞や大気汚染を解消するため、特に大量一括輸送が可能となる幹線輸送部分を内航海運や JR 貨物による輸送に転換すること。 清水港においては、内航海運に関しては京浜港等とフィーダー輸送実績がある。JR 貨物に関しては横浜港で清水港～横浜港の鉄道輸送を検討しているが、清水港でも静岡県港湾物流促進戦略策定調査委員会において施策を検討している。

### 清水次郎長 ( 1820 ~ 1893 )



江戸時代末期の侠客(キョウカ)。本名は山本長五郎。実父は駿河(スガ)国(現静岡県)有渡郡清水港美濃輪の舟持ち高木三寿郎、8歳のときその弟の米商山本次郎八の養子となる。通称次郎長は次郎八の相続人という意味である。幼くして悪党の評があり、15歳のとき養母の金をもって江戸に走った。時あたかも天保の飢饉(キツ)がおこり、次郎長は浜松で米を買い占め、清水港に売って暴利を得、この金で養父に謝罪した。1835 [天保6]年養父が死亡し養母が駆落ちしたところから、博打(バクチ)に手を出し、一時は賭場(トウ)の争いから仲間に重傷を負わせて他国に逃げた。ふたたび清水に帰ったのも、喧嘩(ケンカ)、博打で名をあげ、黒駒の勝蔵、江尻の熊五郎ら400人余りの博徒の盟主となったと伝えられる。1868 [明治1]年東海道総督府判事、伏谷如水から旧悪を許され帯刀の特権を与えられ、街道取締りを命ぜられてからは政府との交渉が多くなった。彼とその子分の物語は浪花(ナギ)節、講談などで好んで語られるが、とくに有名なのは伊勢荒神山の決闘である。1893 [明治26]年6月12日風邪がもとで74歳で死去。墓は清水の梅蔭寺にあり、墓銘は榎本武揚の筆による。

用語	解説
やいた 矢板 (sheet pile)	<p>土や水を止めるために地中に打ち込む板状の杭をいい、鋼矢板(steel sheet pile)、木矢板(timber sheet pile)、コンクリート矢板(concrete sheet pile)などの種類がある。岸壁を作る時にも鋼矢板が使われる場合があり、海水による腐食(錆)対策が重要となる。</p> <p>岸壁</p> 
ゆだくそんがいはいしょうほしょうほう 油濁損害賠償保障法	<p>船舶に積載されていた油によって油濁損害が生じた場合における船舶所有者の責任を明確にし、及び油濁損害の賠償を保障する制度を確立することにより、被害者の保護を図り、あわせて船舶による油の海上輸送の健全な発達に資することを目的とする。2005年に改正され被害者保護の充実、保障契約を締結していない船舶に対する入港規制・禁止、罰則を定め規定した。油濁による海洋汚染の地元自治体負担を軽減するための改正だが、油濁賠償保険の加入率の低い北朝鮮船の入港を制限するという狙いもあるといわれている。北朝鮮船同様、加入率の低いロシア船対策として政令により保険会社以外の保障(水産加工会社など)でも可とした。</p>

## 静岡県の港湾

(漁港は除く)




特定重要港湾




重要港湾



地方港湾

用語	解説
<p>ゆにとろーど ユニットロード (unit load)</p>	<p>雑貨などの物品を一つにまとめ、船舶や自動車、鉄道などの貨物積載方法及び積載状態(積載量)による経済性・効率性を高め貨物輸送全体の効率化を図る貨物をいう。代表例としてはコンテナやパレット、シャーシを用いた貨物輸送がある。ユニットロードの効果としては、機械荷役を可能とすることによる荷役効率や輸送機関の運用効率の向上が図られることのほか、物品の破損・紛失の防止、包装費の節約などがあげられる。ユニットロードに対応する船舶輸送としては、フェリーボート、コンテナ船及び RORO 船によるものがある。</p> <p>コンテナ、シャーシ、フェリー、コンテナ船、RORO 船</p>
<p>ゆにゅうそくしんちいき 輸入促進地域 (FAZ) (Foreign Access Zone)</p>	<p>外国貿易港湾や国際空港及びその周辺地域に輸入品の荷捌き・保管施設、展示場、情報センター、卸売施設などの輸入インフラを集積する地域で、地域活性化の狙いも持つ。「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」に基づいて地域指定される。第三セクター等が事業の中心となり、産業基盤整備基金によるこの第三セクター等への出資のほか、日本開発銀行を通じての融資等も行う。1992年度(平成4年度)に初めて全国で7地域が指定され、現在では21地域が指定されている。略してFAZ(ファズ)という。</p> <p>本県では、清水港及びその周辺地域を輸入促進地域として「静岡県地域輸入促進計画」を策定し、平成8年3月に通商産業省、運輸省、農林水産省、自治省の所管4省から承認を受けている。FAZ事業の事業主体としては、静岡県、旧清水市、地元経済界が中心となり、第三セクター「清水港振興株式会社」を平成8年4月に設立し、輸入の拡大・促進を図ることとしている。</p> <p>FAZ、FAZ法 (清水港振興(株)所有の興津流通センター)</p> 
<p>よこもち 横持ち (drayage)</p>	<p>コンテナヤード等で人力あるいは移送用機器を使用して貨物を必要な場所へ運ぶこと。一般には最終届け先以外の輸送のことを横もちというが、引越・宅配などでは車から最終需要者の窓口までの輸送のことをいい、そのうちビル等の高所への輸送のことを縦持ちという。清水港は港域が狭いため五大港に比べ港内の横もち料金が安くなっている。</p> <p>コンテナヤード</p>
<p>よゆうすいしん 余裕水深 (keel clearance)</p>	<p>船底と海底面との隙間のことで、航路や泊地の計画では対象船舶の喫水に若干の余裕水深(約10%)を加えて、その水深を決定する。ボトムクリアランスともいう。</p>

用 語	解 説
らいなー ライナー (liner)	<p>定期船。特定の航路に定期的に運行される船舶のことをいい、これにより運送される貨物をライナー貨物という。清水港ではコンテナ船は基本的に定期船であるが、穀物輸送船等の在来船は基本的に不定期船である。</p> <p>トランパー(不定期船)</p>
りっこう 陸閘	<p>防潮施設の種類で陸上ゲートのこと。陸上交通利用のため、防潮堤等の一部を切り開いてゲートを造り、高潮時にはゲートを閉め高潮を防止するもの。清水港においては、陸閘の電動化が進められ、津波防災ステーションの整備により4階防災室で陸閘の遠隔操作ができるようになっている。</p>  <p>(巴3号陸閘)</p>
りんこうちく 臨港地区	<p>港湾の管理運営を円滑に行うため、港湾区域(水域)と一体として機能すべき陸域(陸地)をいう。都市計画法の規定により臨港地区として定められた地区又は港湾法の規定により港湾管理者が運輸大臣の認可を受けて定めた地区をいう。港湾は、船舶が利用し港湾施設が設置される水域と、その水域に接続して貨物の取扱いや生産活動等の港湾活動が行われる陸域が一体となって初めて、その機能が十分に発揮できるものであることから、港湾区域を地先水面とする一定の地域に指定される臨港地区において、港湾管理者が一定の規制を行うことにより、港湾の機能の確保ができるようにしている。臨港地区の指定による法的効果は、港湾施設となるか否かの地域的範囲を画すこと、港湾管理者が行うことのできるある種の業務の地域的範囲を画すこと、工場等の新增設等についての届出を行う必要のある地域的範囲を画すこと、構築物の建設等の制限を行う必要のある地域的範囲を画すこと、港湾環境整備負担金を負担させることのできる地域的範囲を画すことなどがある。</p> <p>清水港の臨港地区(陸域)は483haである(平成17年5月1日時点)。</p>
りんじかいちょう 臨時開庁	<p>税関の執務時間(月～金の8:30～17:00)外に臨時に執務を行うこと。予め税関に対して申請し、開庁に伴う手数料を支払わなければならないが、清水港は国際港湾交流特区に認定されているため、特区地域内では手数料が半額で済む上、平日17時～19時、土曜日8:30～17:00については通年開庁しており利便性が高い。</p> <p>シーアイキュー(CIQ)</p>
れいとう(れいぞう)うんばんせん 冷凍(冷蔵)運搬船 (reefer)	<p>冷凍または冷蔵貨物を運搬する専用船。積荷によって保冷温度がことなるため、果物や野菜を運ぶ冷蔵運搬船、魚や肉を運ぶ冷凍運搬船に大別される。日本に輸入されるマグロの約半分は清水港で揚がっており、そのうちの大半は冷凍運搬船を利用している。なおこのマグロの冷凍運搬船は、外航資格を持つ貨物船であり、内航資格の漁船とは分類が異なる。</p>

用 語	解 説
ろー うぉーたー れべる L.W.L (Low Water Level)	朔望平均干潮面。朔(新月)望(満月)の日から前2日後4日以内に現れる各月の最低干潮面を平均した水面である。清水港の工事事業基準面からの値は、0.04 あり、工事設計上では、0.00 である。 H.W.L(ハイウォーターレベル)
ろじすていくす ロジスティクス (logistics)	ロジスティクスはもともと軍事用語であり、兵站(戦っている最前線の部隊へ物資の供給や必要な連絡線を確保する後方支援の役割を指す)ということであったが、現在では原材料の調達から製品が顧客の手に渡るまでの過程を“ものの流れ”という視点から総合的にマネジメントすることである。
ろる(ろ-ろ-)せん LOLO船 (Lift On Lift Off ship)	クレーンを使って荷物を積み卸し(垂直荷役方式)する船舶をいい、コンテナ船が代表的なものである。この場合、クレーンは岸壁に設置されたものと船舶自体に供えつけられたものがある。 (岸壁に設置されたクレーンを使用する LOLO(コンテナ)船) 
ろる(ろ-ろ-)せん RORO船 (Roll On Roll Off ship)	貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す(水平荷役方式)ために、船尾や船側に車両用の渡板やゲートをもつ船舶をいう。 清水港では駿河湾フェリー及び希望がこれに当たる。 (RORO 船への車両の積み込み) 
わんすとつぷさーびす ワンストップサービス (one stop service)	一度の手続きで、必要とする関連作業をすべて完了させられるように設計されたサービス。港湾では船積書類と港湾管理者・港長・税関・検疫所に提出する書類をデータを共有することにより一度で完了させること。 清水港では独自の清水港 VAN により船積書類の多くが電算化されていることに加え、2004 年には Sea-NACCS とつながったため、他港よりワンストップサービス化が進んでいる。 NACCS(ナックス)

別表 保税地域の種類(一覧)

	指定保税地域	保税蔵置場	保税展示場	総合保税地域	保税工場
指定・許可権者	財務大臣の指定	税関長の許可	税関長の許可	税関長の許可	税関長の許可
外国貨物に関する機能	積卸・運搬・一時置き	積卸・運搬・蔵置			保税作業
	内容の点検・改装・仕分けその他の手入れ				
	見本の展示、簡単な加工 その他これらに類する行為 (税関長の許可を受けたものに限る)	展示・使用 及びこれらに類する行為	展示又はこれ に関連する 使用	保税作業	
許可の期間		10年以内	10年以内	税関長が必要と認める期間	10年以内
外国貨物を蔵置できる期間	入れた日から1ヶ月以内	入れた日から3ヶ月以内 (若しくは最初に置くことが承認された日から2年以内)	当該保税工場に入れた日から3ヶ月以内 (若しくは置くことが承認された日から2年以内)	保税展示場の許可期間	当該総合保税地域に入れた日から3ヶ月以内 (若しくは置くことが承認された日から2年以内)
外国貨物を廃棄する場合	税関長への届出必要				
見本の持ち出し	税関長の許可必要				
貨物の収容能力の増減等	所有者が国・地方公共団体 税関長との協議が必要	これらの保税地域の許可を受けた者は、保税地域の貨物の収容能力を増加し若しくは減少し又は改築・移転その他工事をしようとするときは、あらかじめその旨を税関に届け出なければならない。			
	所有者が上記以外 税関長の承認が必要				



編集・発行

静岡県清水港管理局内プロジェクト用語集作成委員会  
〒424-0922 静岡市清水区日の出町 9 番 25 号  
TEL (0543) 53-2201 FAX (0543) 54-0380  
<http://www.portofshimizu.com/index.html>