



Sailing Ahead

2025年12月



🌟 PIANC本部一同から、年末年始のご挨拶申し上げます 🌟

2025年の貢献に対して、執行委員会メンバー、各WG・各Comメンバー、
そして世界中の関係者の皆さまに心より感謝申し上げます。

来年も引き続き、皆さまとともに活動を進めていくことを楽しみにしています！



今後のPIANCイベントにご参加ください！

PIANC 「北海」 会議及び年次総会2026

PIANC NORTH SEA CONFERENCE & AGA 2026

2026年5月11日-15日



ウェブサイト開設済, 事前登録も可能です！

2026年1月より正式登録受付開始！

事前登録受付中, 日程確保を
ウェブサイト [こちら](#)！

PIANC 第11回COPEDEC 2027

PIANC-COPEDEC XI

2027年2月21日～26日



第1回お知らせダウンロード [こちら](#)！

または ウェブサイト参照(下記クリック)

[ウェブサイト こちら](#)！



※日本部会事務局(注)
論文アブストラクト提出締切が
2026年1月末に延長されています
(当初締切は2025/12/15)

PIANC 各WG及び委員会からのニュース

内陸水路委員会(InCom)からのニュース

内陸水路委員会(InCom)とESCAPとの会合(於 タイ・バンコク)

東南アジアにおけるPIANC会員拡大の継続的な枠組みに基づき、PIANC本部事務総長([Geert Van Cappellen](#))、PIANC本部副会長([Calvin Creech](#))、内陸水路委(InCom)委員長([Philippe Rigo](#))、内陸水路委副委員長([Gensheng Zhao](#))からなるPIANC代表団は、UNESCAP(国連アジア太平洋経済社会委員会)本部において、UNESCAP、MRC(メコン川委員会)、PIANCインドネシア部会([Raja Oloan Saut Gurning](#)教授)と数回にわたり実りある協議を実施しました。



一連の会議では、Weimin Ren氏の主導のもとでUNESCAP交通部門との協力関係の発展及び深化が議論の中心となりました。UNESCAPは最近「アジア太平洋地域における内陸水路交通開発に関するESCAP-PIANC共同作業文書」を発表しています。同文書は[こちら](#)からご覧いただけます(同文書の「仮訳(一部)」[8～9頁参照](#))。

PIANCは、この広大な地域が直面している戦略的な課題の解決に貢献できることは非常に喜ばしく考えています。特にGeert Van Cappellen事務総長から、UNESCAP側でPIANC受入れをご担当されたMs Azhar Jaimurzina Ducrest, Mr Gyu Serb Kim両氏に感謝の意を表します。

加えて、2027年6月14日から18日にインドネシア・南スマトラ州パレンバン市にて開催されるPIANCスマート・リバーズ会議の計画検討を開始しています。世界中から300～400名の参加を想定する本会議では、河川工学の専門家、政策立案者、港湾管理者当局、民間セクター、学識関係者、河川等に関するコミュニティが一堂に会し、知見やイノベーション共有を行います。



[Geert Van Cappellen](#), [Calvin Creech](#)
PIANC本部事務総長, PIANC本部副会長

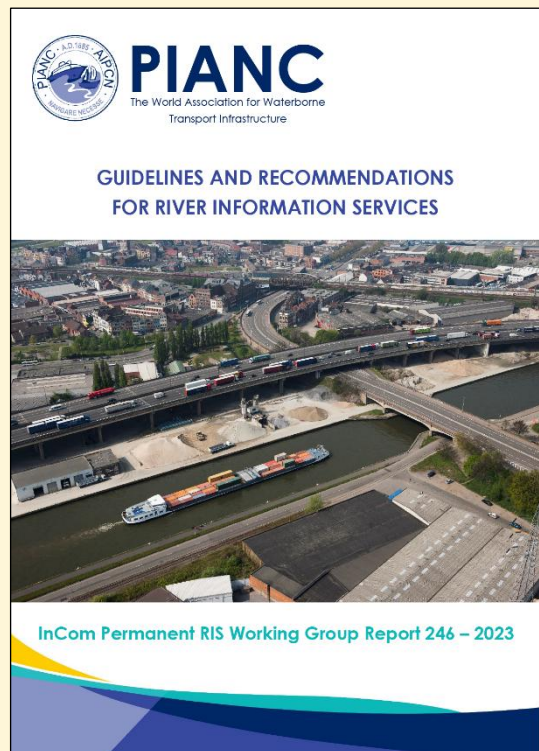
河川情報サービス(RIS)の標準化：アフリカの水路におけるデジタル化の緊急性

アフリカ全域にわたり、港湾及び内陸水路は急速に進化していますが、それらのデジタル化基盤については、しばしば遅れがみられます。断片化されたデータ、手作業の報告、限定的なリアルタイムの可視化などは共通の課題として依然として残っています。技術者や運営者にとり、これらは安全上のリスク、業務効率性の低下、グローバル物流チェーンとの統合化の機会を逃すことにつながっています。

河川情報サービス(RIS, River Information Services)が解決策を提供します。PIANCが主導して策定したWG 246ガイドライン(2023年)において整理されたRISは、よりスマートで安全かつ環境に優しい内陸航行のための整合化された枠組みです。単なる技術のみではなく、水路を相互運用可能なデータ駆動型システムへと変革する基準となっています。

[続きを読む...](#)

(リンク先記事「仮訳」[10～12頁参照](#))



[Tauqeer Ahmed](#)

WG 246

国際協力委員会(CoCom)からのニュース

国際協力委(CoCom)会議 2025年11月11日



CoComは、2025年11月11日にオンライン会議を開催しました。本オンライン会議では、[PIANC-COPEDEC XI 2027](#)の最新情報、ターゲット対象国への取組み、今後の改善点など幾つかの重要な議題を取り上げました。

会議の報告については、[こちら](#)もご覧ください（リンク先報告「仮訳」[13頁参照](#)）。

[Mohammadreza Allahyar](#)

CoCom共同委員長

海港委員会(MarCom)からのニュース

第3回 PIANCアフリカ・ウェビナー(WG 224 漁港計画 'Planning of Fishing Ports')



3rd PIANC AFRICA WEBINAR
MarCom WG 224: 'Planning of Fishing Ports'

DATE 22 January 2026 at 16h30 to 18h00 SAST / UTC+2

Join PIANC Africa for a focused webinar on the updated guidance for planning and upgrading fishing harbours. **Martin Mannion**, Chair of PIANC WG 224, will unpack practical recommendations on resilient layouts, maintenance, institutional arrangements, and integrating market systems and ICT/IoT—relevant to both greenfield projects and existing harbour upgrades.

HOST:
Tauqeer Ahmed
Head, Engineering
Centre
of Excellence, TNPA

SPEAKER:
Martin Mannion
Port Consultant/
Expert, Mannion
Marine Limited

Registration Link:
<https://bit.ly/4iUicbm>

WG 224(漁港計画)に係るアフリカ・ウェビナーは2026年1月22日16時30分より開催(南アフリカ標準時/UTC+2)

PIANCコミュニティからのニュース

各国部会や各国支部からの活動実績報告や今後のイベントの共有のお知らせ

PIANC 豪州・ニュージーランド部会からのニュース



[豪州・ニュージーランド部会からのニュース](#)

PIANC ベルギー部会からのニュース



[PIANC 世界航路会議\(コンGRES\)2028に向けAIMと契約調印](#)

PIANC ドイツ部会からのニュース



- [ドイツから多数参加 PIANCスマートリバーズ2025](#)
- [第3回PIANC-HTGフォーラム](#)
- [PIANCドイツの前回会合](#)

PIANC スペイン部会からのニュース



「自然との共生」の原則に基づく解決策に関する会議

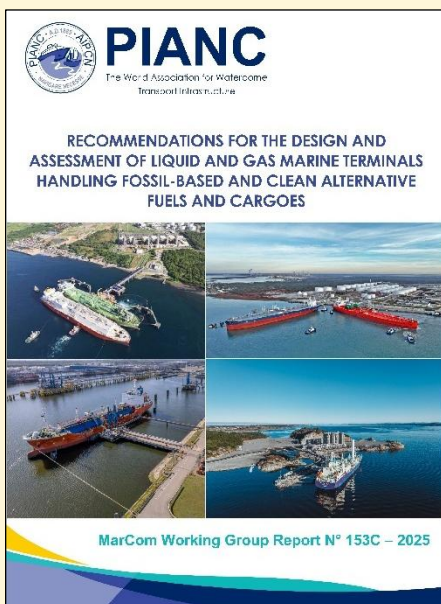
PIANC 米国部会からのニュース



- 新任のPIANC Com委員のご紹介
- PIANC若手技術者の参加勧誘
- よい休暇をお過ごしください

出版物

最新の発刊



以下の報告書が2025年12月に出版されました。

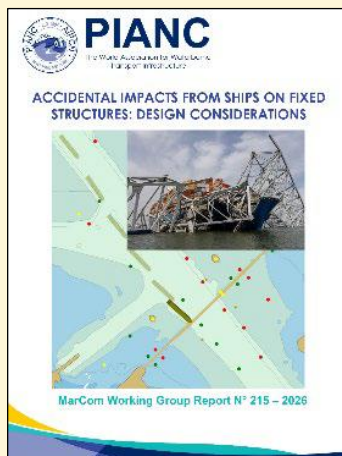
PIANC WG 153c(海港委員会(MarCom))：‘クリーン代替燃料および化石燃料ベースの貨物を扱う海上液体・ガスターミナルの設計および評価に関する提言(Recommendations for the Design and Assessment of Liquid and Gas Marine Terminals Handling Fossil-Based and Clean Alternative Fuels and Cargoes)’

PIANC会員は無料ダウンロード！

ウェブショップからの購入！

上記ウェブショップ紹介文
(プレスリリース)の「仮訳」 14頁参照

近日発刊



次の報告書は2026年1月に発刊予定です。

PIANC WG 215(海港委員会(MarCom))：‘固定構造物と船舶の衝突の影響：設計上の考慮事項(Accidental Impacts from Ships on Fixed Structures: Design Considerations)’

以下はPIANCのプラチナパートナーです：



ソーシャルメディアでPIANCをフォローしてください：

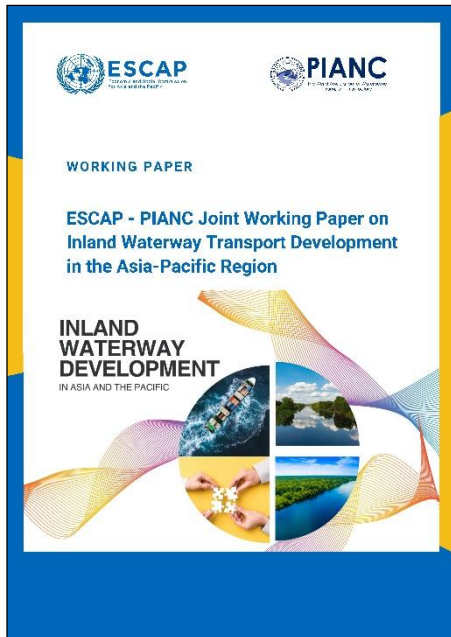


ニュースレターのご購読をご希望ですか？ メール設定は [こちらから](#)

PIANC公式サイト：<https://www.pianc.org/>

PIANC会員になるには（右記、日本部会へご連絡を） info@pianc-jp.org

<https://www.pianc.org/join-pianc/>



ESCAP-PIANC 共同作業文書の目次

要約

- I. はじめに
 - 1.1 ESCAPとは?
 - 1.2 PIANCとは?
 - 1.3 共同作業文書の目的
- II. アジア太平洋地域における内陸水路の開発の促進に向けて:
現状の課題と優先的な行動
- III. 持続可能で強靱な内陸水路インフラ
 - 3.1 持続可能な水上交通インフラ開発のメカニズム
 - 3.2 強靱性
- IV. 内陸水路交通のデジタル化戦略
 - 4.1 地域デジタル化戦略の(実現可能な)目標
- V. 内陸水路の等級・分類
 - 5.1 アジア太平洋地域における内陸水路の等級・分類の(実現可能な)目標
- VI. 自然河川の水路の航行性の管理
- VII. 水路インフラ-構造ガイドラインと基準
- VIII. ガバナンス:国際水路・河川委員会-成功への鍵
- IX. アジア太平洋地域における内陸水路の開発のための
結論と優先順位**
- X. 参考文献
 - 10.1 ESCAP側の参考文献
 - 10.2 PIANC側の参考文献
 - 10.3 その他の参考文献
 - 10.4 デジタル化に関する参考文献
 - 10.5 内陸水路の等級・分類に関する参考文献

要約

国連アジア太平洋経済社会委員会(ESCAP)と世界航路協会(PIANC)による本共同作業文書では、アジア太平洋地域における内陸水路交通(IWT)の戦略的な重要性について分析、その持続可能な発展に向けたロードマップを提示するものである。

広大な河川・水路システムを有し、低炭素物流への需要の増大にもかかわらず、内陸水路交通(IWT)は依然として十分な利活用がなされておらず、地域高速道路や鉄道を管理する枠組みに匹敵するような調整された地域的な枠組みが欠如している。本文書では、特に気候変動対策、インフラの強靱化、包括的な経済成長の促進における内陸水路交通の持続可能な開発目標(SDGs)への貢献の潜在的可能性を強調している。

本文書では、分断されたガバナンス、インフラの不足、技術基準の不統一、気候変動への脆弱性などを含む主要な課題を特定している。これらの課題に対応するため、内陸水路の共通の等級・分類システムや、整合のとれた設計基準に支えられた内陸水路開発のための地域メカニズムの構築を提言する。水路と港湾・道路・鉄道を連結する統合型マルチモーダル・ネットワーク構築や、強靱性と環境性能を確保する「自然との共生」等の持続可能性の原則適用を提言する。

効率性と安全性の向上のため、河川情報サービス(RIS)、スマート港湾技術、相互運用可能なデータプラットフォームの導入提案によるデジタル化が重要な要素として提起されている。

IX. アジア太平洋地域における内陸水路の開発のための結論と優先順位

ESCAP事務局とPIANCは、以下の行動がアジア太平洋地域における内陸水路交通(IWT)の開発促進に有意義な貢献をもたらすことに合意する：

- 持続可能性と強靱性に関連するPIANCのアプローチ及びイニシアティブ(例：自然との共生(WwN)、気候変動ワーキンググループ)に関する知識共有と指針の提供
- SDGsに基づく内陸水路及び港湾への指針や研修の提供
- 持続可能性に関連するプロジェクト経験の共有
- 内陸水路交通の開発を支援する地域ガイドラインに係る共同作業の創出

国連ラテンアメリカ・カリブ経済委員会(ECLAC)とPIANC(WG 201, 2018年)の協力事例では、ラテンアメリカの内陸水路交通の開発促進には、共通の内陸水路の等級・分類、内陸港湾および内陸水路の航行可能性と技術上の基準(設計ガイドライン)ならびに各河川の流域における水路(中央)委員会(ライン川中央航行委員会(CCNR)、メコン川委員会)の必要性を示している。

メコン川等の河川における内陸水路交通の持続可能かつ強靱性のある発展には、物理的・経済的・政治的・生態学的・社会的配慮を中心に据えた包括的な戦略が必要となる(PIANC WG 203「持続可能な内陸水路－社会環境影響に関する内陸水路の管理者向けガイド」参照)。

鍵となる提言には、浚渫、水路および港湾の改良の選択などのインフラ投資による航行可能区間の更新改良や、一貫性ある基準の確立や計画立案を促進するための共通の内陸水路の等級・分類システムの確立などを含む。

地域協力の強化は極めて重要であり、法的権限、紛争解決や利害関係者のコミュニケーション改善をとおしたMRC等のメコン川関連機関の権限の強化、あわせて「重複の回避」「流域の総合管理の推進」のための瀾滄江・メコン(Lancang-Mekong)協力等との相乗効果の促進などが必要となる。加えて、アジア太平洋地域全体(メコン川流域を含む)における内陸水路交通のための包括的な協力メカニズムの確立が必要であり、ベストプラクティスの共有、共通課題への対応、共通の利益を反映する包括的かつ総合的な流域管理計画の策定を通じ推進する。また専門門家の作業部会(WG)を設置し、地域の交通輸送の共同運営の定期的な支援・促進を図るとともに、この広域的な地域枠組みの効果的な実施と持続可能性を確保する。

複合輸送ネットワークの構築の支援は、水路と道路・鉄道インフラを接続させるもので、環境にやさしい旅客・貨物輸送や関連する燃料等の補給インフラに対する環境技術やインセンティブを含む革新的かつ持続可能な資金調達手法により支えられ、効率性と環境面の持続可能性の向上を可能とする。

専門研修等による能力向上とデジタルプラットフォームによるガバナンスの透明性は、包括的なステークホルダー参加を確保し、腐敗を抑制する。さらに明確な規制や環境保護措置の下での港湾運営・物流分野における十分に管理された官民パートナーシップにより、民間投資の誘致、地域の経済成長の促進を図る。

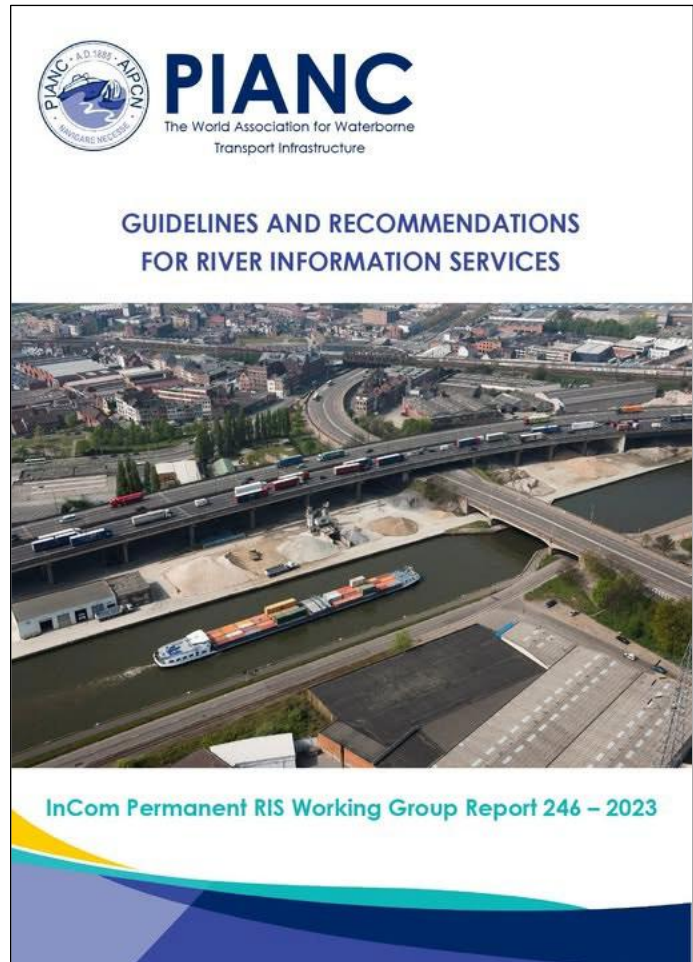
総じて、アジア太平洋地域全体にまたがるインフラ整備、政策、制度面の取り組みをあわせて、内陸水路を重要な経済回廊へと変革し、地域全体の持続可能で包括的な発展の促進が可能となる。

河川情報サービス(RIS)の標準化：アフリカの水路におけるデジタル化の緊急性

著者：Tauqeer Ahmed氏, Piet Creemers氏, Jan Gillisen氏, Ibrahim Famuyiwa氏

アフリカ全域にわたり、港湾及び内陸水路は急速に進化していますが、それらのデジタル化基盤については、しばしば遅れがみられます。断片化されたデータ、手作業の報告、限定的なリアルタイムの可視化などは共通の課題として依然として残っています。技術者や運営者にとり、これらは安全上のリスク、業務効率性の低下、グローバル物流チェーンとの統合化の機会を逃すことにつながっています。

河川情報サービス(RIS, River Information Services)が解決策を提供します。PIANCが主導して策定したWG 246ガイドライン(2023年)において整理されたRISは、よりスマートで安全かつ環境に優しい内陸航行のための統合化された枠組みです。単なる技術のみではなく、水路を相互運用可能なデータ駆動型システムへと変革する基準となっています。



PIANC WG 246 報告書(河川情報システムの指針及び提言)

RISが不可欠な理由

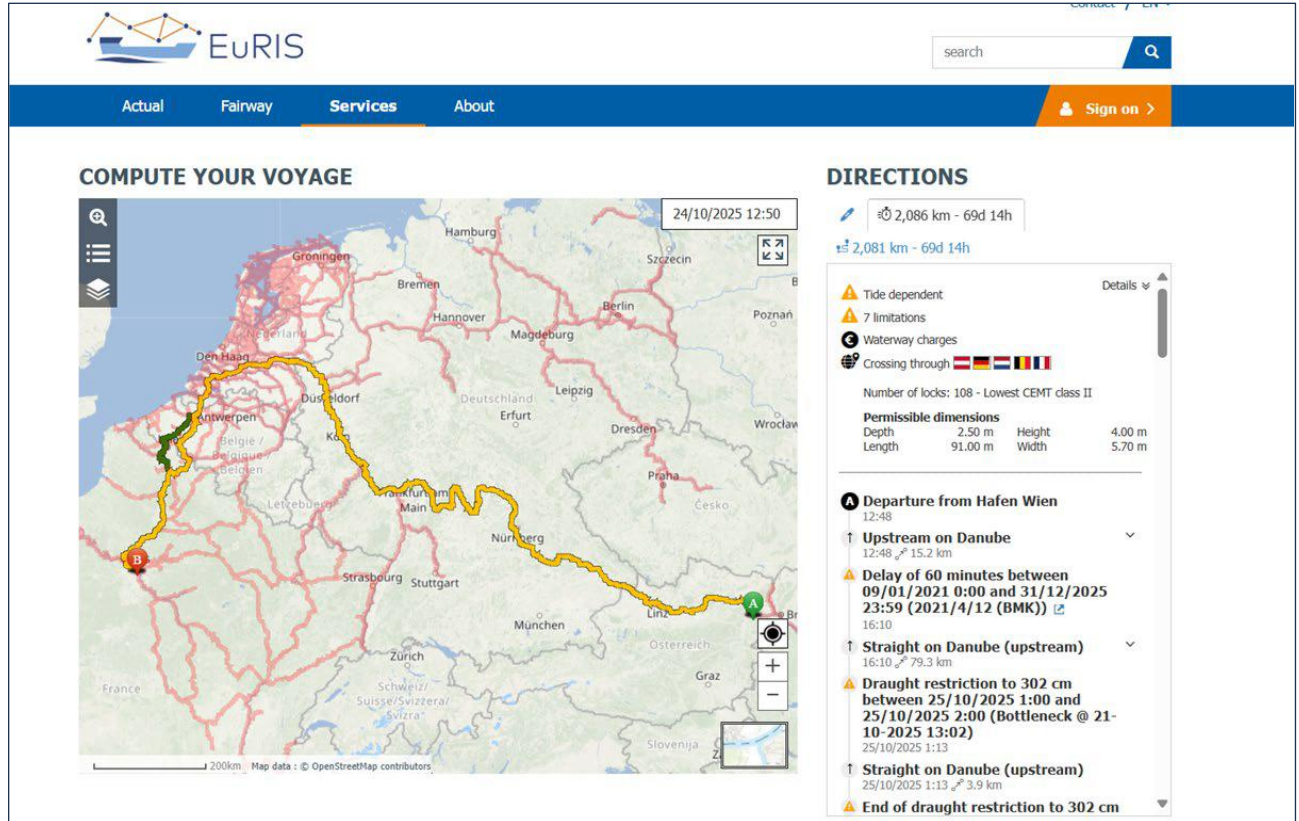
RISサービスを2つのカテゴリーに分類します：

- 交通関連サービス：航行路情報サービス(FIS, Fairway Information Services), 交通情報サービス(TIS, Traffic Information Services), 交通管理(TM, Traffic Management), 緊急事態支援(CAS, Calamity Abatement Support)は、閘門、橋梁、水位、船舶移動に関するリアルタイムデータを提供し、安全と緊急対応に不可欠です。
- 輸送関連サービス：航行計画(ITL, Information for Transport Logistics), 法令順守(ILC, Information to support Law compliance), 水路使用料(CHD, Information on Waterway Charges and Harbour Dues), 統計報告(ST, Statistics Information)により、物流の最適化と規制への対応を実現します。

港湾および内陸水路においては、これらのサービスが「予測可能となる船舶到着」「効率的なバース割り当て」「データ駆動型計画」の基礎となります。アフリカにおいてRISは、リアルタイムの条件に基づいたシームレスに貨物が移動を可能とする水路・鉄道・道路間のシンクロ・モーダル物流への入口となります。

欧州のベンチマーク：EuRIS

欧州のEuRISポータルは、実用中のRISの例を示しています。27,000kmの水路をカバーするEuRISは、航行路データ、運航者向け通知、水文気象情報のフィード、航海計画ツールを単一プラットフォームに集約したものです。さらにオープンAPIを提供し、開発者による運航者や物流事業者向けアプリの構築を可能としています。この相互運用性がRISの特徴であり、標準化されたデータモデルと調和されたサービスが国境を越えて機能します。



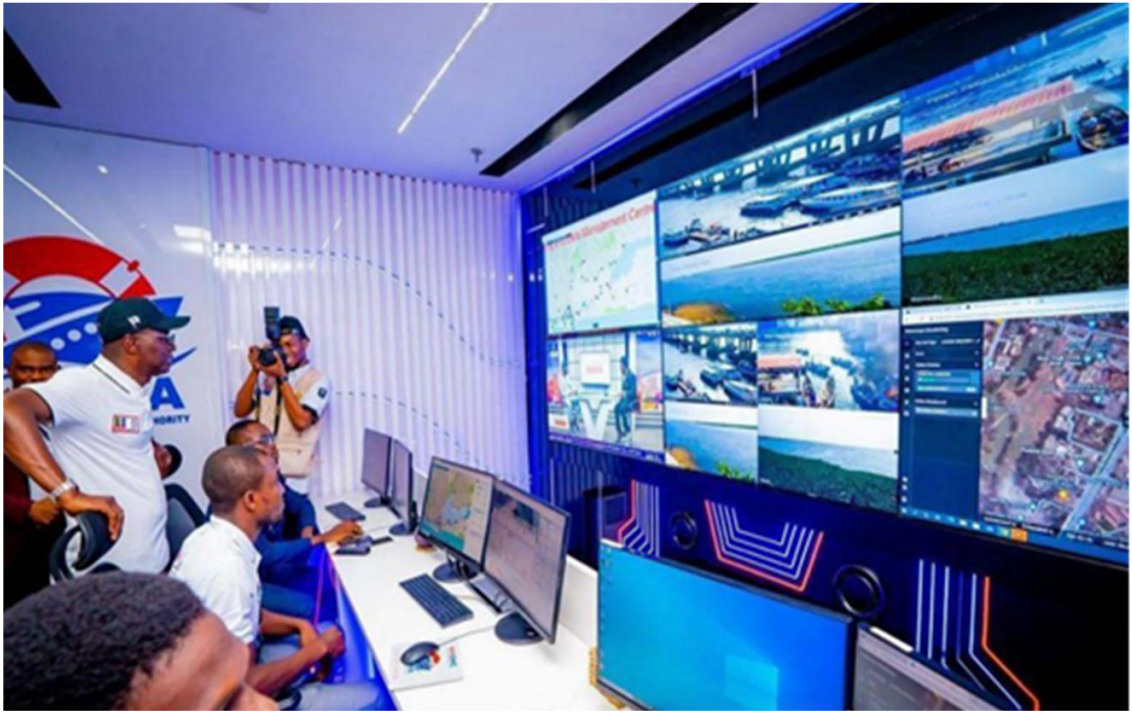
ウィーンからパリまでの航路提示中のEuRIS

アフリカでの成功証明：ラゴスWDMC

より身近な事例では、ラゴス州水路管理者(LASWA)は水路監視・データ管理センター(WDMC, Waterways Monitoring and Data Management Centre)の運営を開始しました。本事例は、船舶追跡可能なIoTシステム、通信障害ゾーン向けの衛星通信、領域認識可能なPTZカメラ、水深・潮位データ用の地理ポータルを統合したスマート指令システムです。WDMCはラゴス全体の混雑したフェリーネットワークにおける事故対応、法令順守の徹底、乗客の信頼性を向上させました。

WDMCは、RIS(河川情報システム)の完全実装ケースではないものの、そのアーキテクチャはRISの原則(データの集中管理、リアルタイム監視、気象サービスや陸上ITSシステムとの統合)に沿っている。リソースの制約があるアフリカの港湾・水路にとって、本事例は拡張可能なデジタル化の青写真として、安全面とコンプライアンス面から着手し、マルチモーダルの相互運用へと拡大する道筋を示しています。

監視とコンプライアンスを超えて、WDMCはリアルタイム気象情報のフィードとフェリー輸送データのAPI連携を可能にし、航行上のアドバイスや運用上の分析を提供することで計画立案の改善と乗客の安全性の向上を図ります。これにより、ラゴスは内陸水路管理へのスマートデータ・ソリューションの適用という主導的な立場を確立しました。



ラゴス州水路管理者(LASWA) WMDMC管理室

標準化の可能性

RISは標準化により発展します。EUのRIS指令とPIANC WG 246ガイドラインは調和されたサービスの枠組みを提供し、IMOのe-NavigationとIHOのS-100枠組みは、水路測量と航行データのグローバルな相互運用性を保証します。アフリカの技術者にとり、これらの標準の適用はシステムの成熟を加速させ、港湾を国際物流回廊への統合に向けた位置づけに押し上げます。

展望：水路を超えて

RISは単なる水路ソリューションを超えたデータを中心とするインフラ管理のパラダイムです。調和サービス、オープンデータ交換、リアルタイム意思決定を支援するという原則は、道路・鉄道ネットワークにも同様に適用されます。高速道路、鉄道運行管理システム、内陸水路交通が共通のデータ空間を共有する未来を想像してみよう—輸送チェーン全体で時間、コスト、排出量を最適化する未来を。

重要なポイント

RIS標準化は選択肢ではなく戦略です。アフリカの港湾・水路にとり、RISは安全性の強化、効率性の解放、持続可能性目標の達成に必要な運用知能を提供します。技術者としての私達の課題は明確です：RIS導入を推進し、標準化を提唱し、データがコンクリートと同様に重要となるシステムを設計することです。

国際協力委(CoCom)会議 2025年11月11日

CoComは、2025年11月11日にオンライン会議を開催しました。本オンライン会議では、PIANC-COPEDEC XI 2027の最新情報、ターゲット対象国への取組み、今後の改善点など幾つかの重要な議題を取り上げました。



PIANC-COPEDEC XI 2027

会議の会長による報告を受け、CoComは以下の措置について合意した：

1. 主要な締切日の延長

フェローシップ申請及びアブストラクト提出の締切を2026年1月31日まで延長する。アブストラクト暫定リストは2025年12月15日までに論文選定委員会(PSC)へ提出する。

2. 合同委員会会議

PSC, FAC, IOC, LOCによる合同会議を2026年3月最終週(3月23日～28日)に開催する。

ターゲット対象国のレビュー：グローバル規模の会員獲得の強化

PIANCターゲット対象国の簡易レビューを実施した。複数のCoCom委員により各地域における進捗状況を共有、各国部会の支援及び、資格会員(QM)ステータスの獲得サポートの取組みが強調された。

特に、ペルーとチリについては資格会員になる申請の最終段階にある。

今後の改善の機会

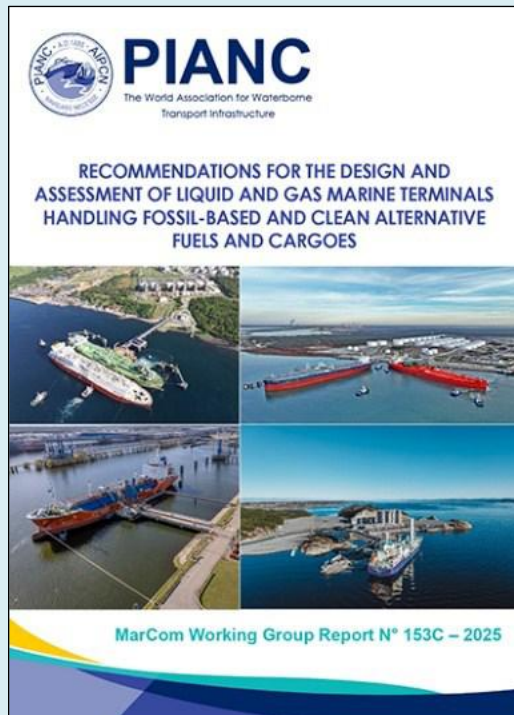
CoComは過去1年間の成果を振り返り、今後の有効性と影響力を高める機会について議論した。提案は、協力の強化、コミュニケーション改善、発展途上国の部会への支援強化に焦点を当てた。

ProCom(振興委員会)との協力強化

ProComとの協力関係を深化してきた取組みを踏まえ、CoComは、両委員会に所属する委員を連絡担当として指名し、より効果的な調整を促進することに合意した。

Mohammadreza Allahyar

CoCom共同委員長



プレスリリース

2025年12月17日

‘クリーン代替燃料および化石燃料ベースの貨物を扱う海上液体・ガスターミナルの設計および評価に関する提言(Recommendations for the Design and Assessment of Liquid and Gas Marine Terminals Handling Fossil-Based and Clean Alternative Fuels and Cargoes)’

海港委員会(MarCom) WG 153C

価格：非会員 431ユーロ／会員 無料 (421頁)

<https://bit.ly/3MGkP4M>

PIANC **WG報告書153C**は、液体・ガス貨物及び燃料を取扱う全世界の海上ターミナル設計に関する決定的かつ包括的なガイドラインです。石油・ガス・クリーン燃料の業界における既存の資料を再掲するのではなく、今回の指針・報告書は関連する全ての参照資料を引用しつつ、重要な箇所に必要に応じ指針、考察、知見を追加しています。本報告書は関連業界・産業のために、関連業界関係者によりとりまとめられました。2010年頃に結成した当初のWG(作業部会)は、石油・石油化学ターミナルに特化して、PIANC **WG報告書153**として2016年に刊行されました。

この当初のWG報告書は、「石油会社国際海事評議会(OCIMF, The Oil Companies International Marine Forum)」との公式な姉妹機関協定の基礎となりました。同様に、より簡易な協力関係が「国際ガスタンカー運航者および基地操業者協会(SIGTTO, The Society of International Gas Tanker and Terminal Operators)」との間で形成されています。

2022年にはPIANC **WG報告書153B**として大幅な改訂版が刊行、LNGおよび浮体式LNGターミナルの海上インフラが組み込まれました。この際の改訂では、浮体式LNGターミナル・インフラに連動する係留船舶の固有要件への対応とともに、この業界の変化と進歩を反映するため第18章の多くを更新しました。例えば、コンセプト選定の情報となる有用なガイダンスを導入しました。

2025年以降も、世界中で数多くの海上ターミナルが開発中で、幅広い範囲で進化を続けるクリーン代替燃料・貨物の取り扱いに対応しています。これまでのWG報告書が主に火災・爆発リスクを伴う貨物に焦点を当てていたのに対し、クリーン代替燃料・貨物に関連するリスクとしては、例えばアンモニアの毒性や液化CO2の窒息性などを含みます。

PIANC **WG報告書153C**は、急速に進展する業界として、業界全体の合意に基づく指針の必要性という不可欠なニーズに応えるものです。