

附属資料 6 調査対象港湾の概要

(1) エンセナダ港

○主要港湾施設

・外郭施設

突 提 L = 855 m、天端幅 6 m、石積

防波堤* L = 1,660 m (ただし 1,590 mより先は切れている)

天端幅 8.9 m、天端高さ 6.45 m、石積

* 設計波は 4.15 mだが、実際は 6.90 mの波がきたということで、石(公称 8~12 t、実際は 15~20 tあるとのこと、直背後の山より採石)が飛ばされ、越波による野積場、倉庫(No.4)の浸水等の被害が出たとのこと。

なお、飛ばされた石がいまだに野積場に一部残っている。

防波堤は以前の計画ではさらに 120 m延伸することになったが現時点では削られている。静穏度上はあったほうが望ましいとのこと。

・主要岸壁

No.1 外貿埠頭 370 m D = -10 m

外貿、観光船用

No.4 内貿埠頭 156 m D = -6 m

内貿用、現在は漁船用としても使用

No.3 } 204 m

漁船用埠頭 漁船用

No.2 } 440 m D = -6 m

内貿用、漁船用

(図面番号)

・倉庫

No.1 100 m × 30 m 内貿用

サービス公社

No.2 102 m × 30 m

ANDSA(倉庫会社)専用貸

No.3 121 m × 30 m

サービス公社

No.4 116 m × 43 m

フェルティメックス(肥料会社)専用貸

・上屋

315 m × 98 m 綿花用、ただし現在は機械置場としても使用

• 旅客用待合室 新設

㊦ サービス公社のテリトリーとしては上記施設のほかに港奥部に漁船用棧橋（図面番号5）と漁船修理用棧橋（図面番号22）がある。

なお、その北側は政府系企業による造船所（修理中心。約500tまで陸あげ可能。ほかに小型船（50～60t）の製造）がある。この造船所は民間に売りに出ており買い手の目安もあるとのこと。

○港勢

〔概要〕

本港は、メキシコの綿花の輸出をアメリカ（ロングビーチ、ロサンゼルス）からではなく、自国から出すことを目ざして計画された港。

かつては、3カ月間に70万パッケージ（1パッケージ200kg）の輸出実績（7割は日本向）があるが、綿花輸出減少等により貨物量も減少。

1981年の116万トンとピークに減少。86年は95万トン。コンテナ取扱は83年以来なし（コンテナ船が入るには50個の荷が必要だが、それだけの荷はないとのこと）。

貨物を増やすためにアメリカから陸送で入ってくる貨物について詳しく調べたりしているが、まとまった貨物がないので、なかなかむずかしいとのこと。

取扱貨物の特徴としては、全体95万トンのうち、移入が86万トンと約9割を占め、しかもそのうちの8割が鉱産バラ荷（セメント原料の石灰石）である。

〔内貿〕

上述のように本港の大宗貨物は、近郊のセメント工場の原料になる石灰石で約60km離れたところから5,000tの船3隻で移入している。また、製品はすべて陸送で出しているとのことである。

なお、この貨物はすべてセメント会社の専用棧橋（公共岸壁の対岸にある）でセメント会社独自で荷役を行っている。

ほかにはセドロ島（かんづめ工場あり）との間の雑貨輸送がある。

〔外貿〕

外貿は約6万トンとわずかであり、そのうちの約7割が輸入である。その主なものは農産品バラ荷（砂糖ほか）である。

〔漁業〕

まぐろ漁やアンチョビー漁が盛ん。まぐろ船（大型）約70隻、アンチョビー船35隻（小型、最大でも200t）あり。日本等へも輸出あり。今後伸びる可能性あり。

〔旅客〕

85年約13万人、86年約7万7千人の実績あり。現在は、ロス（木、土曜日；1万6,000トン、平均700人）及びサンディエゴ（土、日、月曜日；90トン、平均40人）の2航路。

5月頃からはロス航路が2隻から3隻体制になる。

このため、サービス公社は旅客船用待合室を新設。

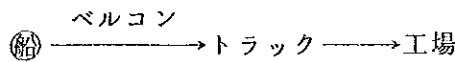
〔背後圏〕

北部一帯(ティファナ、メヒカリ……)とのこと。

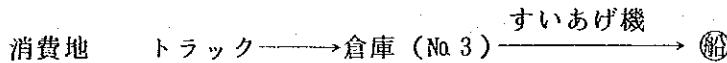
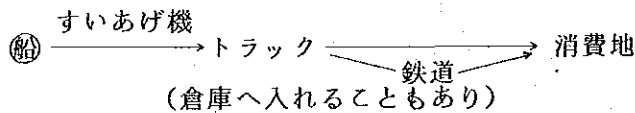
○荷役方法

〔方式〕……ヒアリングによる。

① セメント会社へ入る石灰石 (SCTの許可を得てセメント会社独自に荷役)

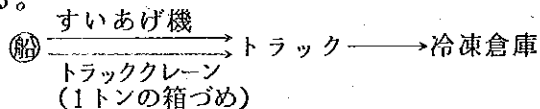


② 農産バラ (飼料等)

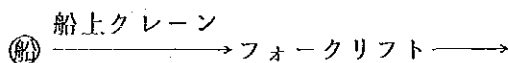


③ 魚

漁業会社が港奥部に各々すいあげ機を設置(設置料を払っている)して荷役を行っている。



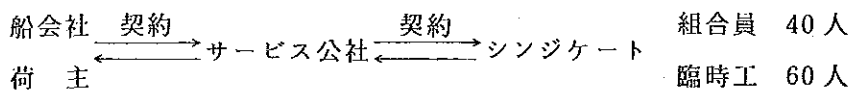
④ 雑貨 (細い鉄筋; ラサロからの入)



⑤ 肥料 (ラサロから今年5万4,000トン予定)



○荷役契約



2年ごとに契約更改、ただし料金は1年ごとに。

陸上運送についてはユーザーが各々運送会社(クロムという自動車組合)と契約。

セントラル・デ・カルガ(グアイマス港にはある)といったものをつくる考えはあるとのこと。

荷役に関する組合は以下のとおり。

船の中の荷役……C T M

船と港との荷役……サービス公社(クロムの権利を買い取った)

港と中の荷役……CROM

○維持管理

- 小さいメンテナンス……サービス公社
- 大きいメンテナンス（修理）……DGP ……上屋の修理
（再構築）……DGOM ……栈橋の修理
- 浚渫^{*} ……浚渫事業部
（↑ DGOMより金を払う）

* 漂砂の影響はなく、浚渫の必要性はほとんど必要ないと港湾局は考えているが、船長等からの要請もあり、少し行っているとのこと。

荷役機械はアメリカに近く、また、港湾地域はフリーゾーン(保税区域)なので基本的にはアメリカ製。修理も早い。

○サービス公社

株主；政府	99%
リニアメヒカーナ(船会社)	1%

○研修

SCTの中に研修部門あり。

各公社が独自のプログラムをつくり、SCTより講師を派遣してもらって実施。本港でも行っている。

○将来計画

[公社による将来の取扱貨物の考え]

• 農産バラ

コナスボと協力して食用オイルを扱う。 12万トン（輸入）

• 冷凍まぐろ

日本との契約を増やす 2万 → 50万トン（輸出）
5年後

• セメント

青い十字架(セメント会社)の荷をラスベガスへ 月 3,000 トン（輸出）

綿花

32万5千パック（6万5千トン）

エンセナダでコンテナを用意できないとロングビーチ経由日本となる。

上記貨物をすべて扱うことになっても施設の現状では十分と考えている。

[その他公社の考え]

鉄道があればバラ荷が動かせるようになるので有利。たとえば小麦(今はグアイマス)をもってこれるのではないか。

コンテナを扱うにはまとまった荷が必要であるが、現状ではむずかしい。

将来コンテナバース等新規開発空間としては、現施設の対岸（砂がついたまわりを石

積でかこっている。一部はまだ水域)が考えられる。

○今後の課題

取扱貨物は、石灰石の移入(専用貨物)をのぞくと数十万トンしか公共貨物がなく、施設量と比べても非常に少ない。今後はいかに貨物を増やすかが重要な課題。

水産物については今後伸びるとされており、訪問時にも大型まぐろ船が数隻けい留されていた。

また、観光船も増加することであり、公社も待合室を新設するなど力を入れている。

今後は、国境地帯のマキナドーラ等の進展にあわせて原材料や製品の取扱港として考えていくことも重要であろう。現に、ソニーの関係者が港を見にきたこともあるとのことであった。

ただし、エンセナダ港の貨物についてはアメリカの港湾との間の国際競争といった面もあり、検討はむずかしいと考えられる。

施設の拡充は当面必要ないと考えられるが、防波堤については適切な断面の検討に基づき、早急に復旧を図ることが望まれる。

MOVIMIENTO GLOBAL POR TIPOS DE CARGA

船 船 数
NUMERO DE
BUQUES

計 計
TOTAL

608

内 貨
CABOTAJE

950,946

外 貨
ALTR A

889,347

外 貨
ALTR A

輸出入別	雑貨 CARGA GENERAL	農産品 AGRICOLA	鉱産品 MINERAL	石油及び同製品 PETR Y DERIVS	流動物 FLUIDOS	その他 OTROS	鮮食料品等 PERECEDEROS	合計 TOTAL
IMPORTACION 輸入	13,871	30,992	-	-	-	-	50	44,913
EXPORTACION 輸出	750	-	-	-	-	-	15,936	16,686
輸出入トントン数 TONELADAS TOTALES	14,621	30,992	-	-	-	-	15,986	61,599
船 船 数 NUMERO DE BUQUES	14	2	-	-	-	-	19	35

内 貨
CABOTAJE

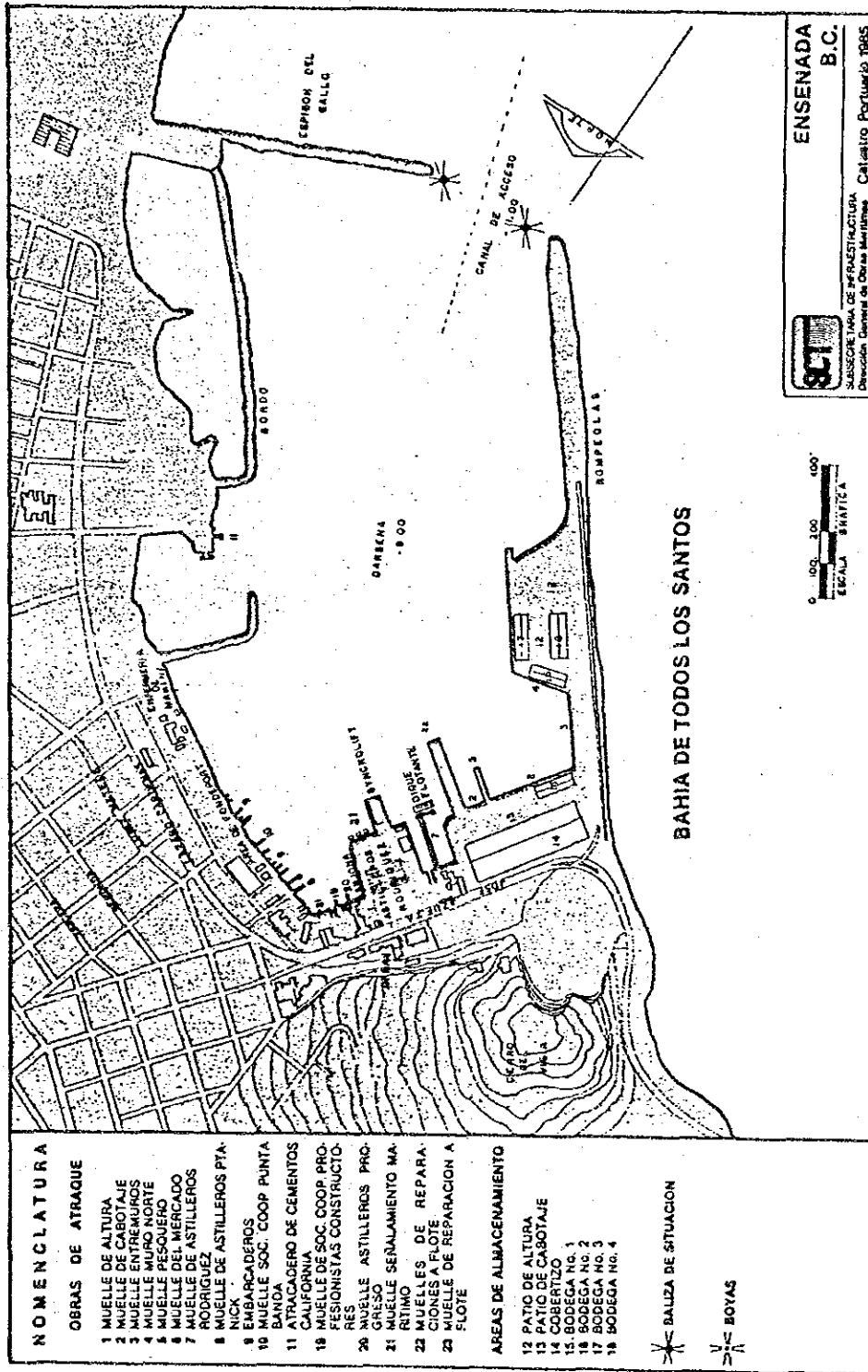
移出入別	雑貨 CARGA GENERAL	農産品 AGRICOLA	鉱産品 MINERAL	石油及び同製品 PETR Y DERIVS	流動物 FLUIDOS	その他 OTROS	鮮食料品等 PERECEDEROS	合計 TOTAL
ENTRADA 移入	4,430	-	719,092	-	-	-	136,213	859,735
SALIDA 移出	2,679	25,435	-	1,481	-	-	17	29,612
移出入トントン数 TONELADAS TOTALES	7,109	25,435	719,092	1,481	-	-	136,230	889,347
船 船 数 NUMERO DE BUQUES	48	4	243	*	-	-	278	573

* BUQUES CONTABILIZADOS EN OTRO TIPO DE CARGA

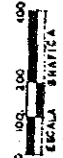
品目別取扱量の推移
SERIE HISTORICA POR TIPOS DE CARGA

MOVIMIENTO/CARGAS	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
IMPORTACION 輸入	45,009	74,703	14,969	70,898	24,604	12,543	44,913
① CARGA GENERAL	44,565	74,703	14,969	70,727	24,604	12,545	13,871
② PERECEDEROS	444	-	-	171	-	-	50
③ GRANEL AGRICOLA	-	-	-	-	-	-	30,992
EXPORTACION 輸出	57,028	52,868	35,366	7,694	932	8,002	16,686
CARGA GENERAL	55,403	51,003	32,325	6,369	932	1,852	750
PERECEDEROS	1,625	1,865	3,041	1,325	-	6,150	15,936
ENTRADA 移入	818,258	990,779	903,513	899,757	776,749	911,264	859,735
CARGA GENERAL	6,024	4,061	6,143	4,736	3,166	5,721	4,430
④ GRANEL MINERAL	669,472	798,777	702,016	768,666	667,237	747,619	719,092
⑤ FLUIDOS PETR Y DERIVS	-	-	-	44,248	-	-	-
PERECEDEROS	142,762	187,941	195,354	82,107	106,346	157,924	136,213
SALIDA 移出	13,970	41,336	23,945	31,172	54,559	56,062	29,612
CARGA GENERAL	8,990	40,873	23,803	30,896	10,589	3,923	2,679
GRANEL AGRICOLA	4,529	-	-	-	34,796	50,200	25,453
GRANEL MINERAL	-	-	-	-	8,950	-	-
FLUIDOS PETR Y DERIVS	-	-	-	-	-	1,905	1,481
PERECEDEROS	451	463	142	276	224	34	17
計							
T O T A L	934,265	1,159,686	977,793	1,009,521	856,844	987,873	950,946

①=雑貨、②=生鮮食品等、③=農産バラ荷、④=鉱産バラ荷、⑤=石油及び同製品



ENSENADA B.C.
 SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA
 Dirección General de Obras Marítimas
 Cálculo Portuario 1985



NOMENCLATURA

OBRAS DE ATRAQUE

- 1 MUELLE DE ALTURA
- 2 MUELLE DE CABOTAJE
- 3 MUELLE ENTREMUROS
- 4 MUELLE MURO NORTE
- 5 MUELLE PESQUERO
- 6 MUELLE DEL MERCADO
- 7 MUELLE DE ASTILLEROS RODRIGUEZ
- 8 MUELLE DE ASTILLEROS PTA. NICK
- 9 EMBARCADEROS
- 10 MUELLE SOC. COOP PUNTA BANDA
- 11 ATRACADERO DE CEMENTOS CALIFORNIA
- 18 MUELLE DE SOC. COOP. PRO. PESQUEROS CONSTRUCTO.
- 20 MUELLE ASTILLEROS PRO. GREGO
- 21 MUELLE SEÑALAMIENTO MARITIMO
- 22 MUELLES DE REPARACIONES A FLOTE
- 23 MUELLE DE REPARACION A FLOTE

AREAS DE ALMACENAMIENTO

- 12 PATIO DE ALTURA
- 13 PATIO DE CABOTAJE
- 14 COBERTIZO
- 15 BODEGA NO. 1
- 16 BODEGA NO. 2
- 17 BODEGA NO. 3
- 18 BODEGA NO. 4

 BALIZA DE SITUACION

 BOYAS

(2) グアイマス港

○主要港湾施設

No. 2 バース	- 8.53 m	コンテナ船
No. 3 バース	- 6.70 m	内 貿 (鉄道あり)
No. 4 バース	- 8.84 m	バラ荷 (鉄道あり)
No. 5 バース	- 9.75 m	銅インゴット積み出し、肥料
No. 6 バース (サイロ直結)	- 9.75 m	農産バラ、アスファルト燃料 (鉄道あり)

No. 6 バースの背後には穀物サイロあり。ほかに上屋・倉庫等あり。

また、フェリー埠頭や pemex の専用埠頭もある。

○主な事業。

No. 1 バース等の整備や、ヤードのアスファルト舗装等。

○港勢

1986年の取扱貨物量は約 490 万トン。移入が約 310 万トンあるが、そのほとんどは石油及び燃料物。その他主要貨物は、穀物の輸入、銅の輸出、穀物の移出等である。

コンテナは86年実績で約 1,500 TEU あり、増加傾向にあるとのことである。

入港船舶数は月平均 3 隻、バース待ちはほとんどない(昨年 1 年間で 3 ~ 4 隻)。

○背後圏等

コンテナ(入)はエルモシージョのマツダ、フォード用。クエルナバカの日産用もロスから少し入っている。

コンテナ(出)は日本向豚肉(ソノラ州)、綿花。

家畜飼料はオーストラリア、アメリカ、カナダ、アルゼンチン等より輸入してトラック(8割方)でソノラ州へ。

小麦はラサロ・カルデナスやサリナ・クルスへ移出。

○荷役方法

・農産及び鉱産バラの陸あげ

本船から船上クレーンを使ってホッパーに入れ、その直下に待機しているトラックまたは貨車に直接積み込む。

・農産バラ荷の船積み

サイロからコンベアにより直接船積み。

・鉱産バラ荷

ベルトコンベアにより船積み。

・コンテナ

本船上のクレーンを使用(グアイマス港にクレーンはない。トランステナーはある)。

○荷役契約

サービス公社の業務の範囲は船からおろしてトラックや鉄道にのせるまで。それ以降はユーザーが行い、公社はあっせん等のサービスも行わない。

ユーザー(船社・荷主)は埠頭内での荷役(船内も含む)に関する契約を公社と結ぶ。公社は組合(シンジケート)との契約に基づき作業員の手配を行う。

ユーザーはトラック輸送の場合はカーゴセンター(小さな輸送会社を集め窓口を一本化したもの)と、鉄道輸送の場合は鉄道会社と契約。

グアイマスの公社は港内しか運送できないが、ラサロとタンピコの公社は港外まで運ばれるという違いがある。

グアイマス港では毎朝10時に公社、運送会社、カーゴセンター、ユーザー等で会議を開いて翌日のプログラムを決めている。

船会社からは24~48時間前に公社へ連絡入るので、その間に機械、人数等を分析して手配。

組合には常雇(登録労働者)56人と臨時雇とがある。臨時雇は組合を通して手配してもらう。

組合の中には二つのシンジケートCROM(港内)とCTM(船内)あり。

公社と組合との契約は2年ごと。ただし料金は毎年更改。

○維持管理

小規模な維持・保守……………公社

大規模な維持・保守……………DGP

補修等……………DGOM

(浚渫は浚渫公社が実施)

毎年度末に3者で会議(開発委員会か)を開いて各々の分担を決める。そのあと、それぞれの予算局に要求(このときCNCPは調整機能のみ果たすとのこと)。

○情報化

コンピュータルームあり。公社は財務管理、給与計算等に使用。DGPは港湾統計に利用。

港湾情報処理のための利用は、1日の入港隻数が1~3隻ということもあり、とくに考えていない。

○サービス公社

株主は政府(大部分)及び民間(船会社、セメント会社、組合等90人)。

○研修

労働者等への研修計画は各公社独自に策定し、CNCPの研修部でオーソライズする。講師等の手配は研修部が基本的に行う。

○問題点（ヒアリングによる）

- No 2～4 バース近辺の浚渫の必要性。

ここはロスの丘ともいわれた所を削りとして岸壁としたため砂がたまりやすいという説明であった。

- ヤード整備の必要性。

埋立終了後30年ぐらしかたっていないので現在も沈下があるので、その分ヤードを補修する必要あり。

- 鉄道の整備。

No 2 及び No 5 バースに引き込み線を敷設して、本船から直接積み込めるようにする必要があるとのこと。

ただし、グアイマスへきている鉄道は支線であり、直接他地域へ行けないという問題あり。

○今後の課題

訪問時にも大型船がNo 3～5の各バースで荷役をしており、港の利用の活発さがうかがえた。

天然の良港(防波堤不用)であり、かつ、商港、工業港、観光港、漁港等の機能が分散配置されており、将来の発展の可能性が高いと考えられる。造船所及び漁港の活動も活発なように感じられた。

荷役効率はメキシコの中でも高いという説明どおり、さほど大きな問題は感じられなかったが、岸壁背後での活動がかなり混みあっている様子であったので、改善の余地は考えられる。

特にコンテナについては、エルモシージョの自動車工場等をはじめ要請が高まっているとのことであり、コンテナ取扱施設の早急な整備が求められる。現在はNo 2 バースがコンテナを扱っているが、ここに鉄道を引き込む考えがあるとのことであった。それだけでなくヤードが手狭なところに鉄道が入ってくると荷役の妨げになるのではないかと考えられ、十分な検討が必要であろう。

(参考)

グアイマス港 (Puerto de Guaymas) ヒアリング

質問項目	回答要旨	根拠・出所等
<p>I 一般</p> <p>1. 問題点</p> <p>2. 緊急性</p> <p>3. 優先度</p>	<p>(a) No 2 ~ No 4 バース近辺の浚渫の必要性 ……No 2 ~ No 4 バースの立地場所は、以前は Cerro de la Ardilla (リスの丘)の一部であり、そこを削りとりて岸壁を建設したため、砂等がたまりやすいという説明であった。なお、リスの丘以外の部分は以前は海域であり、埋立てにより埠頭を造成したとのことである。</p> <p>(b) ヤードの整備の必要性……1950年に埋立てを開始したが、埋立て完了後30年ぐらしかたっていないので、現在も地盤沈下があり、その分ヤードの舗装をしていかなければならない。</p> <p>(c) 鉄道の整備の必要性……No 2 及び No 5 バースに鉄道引込線を敷設して、本船からまたは本船に直接揚積みできるようにする必要があるとのこと。</p> <p>(a) 上記(a)・(b)の問題点については、必要に応じて予算措置をし、対処している、</p> <p>(b) 上記(c)の問題点については、現在までのところ具体的な計画や予算措置はなされていないようである。</p>	<p>現地での説明</p> <p>〃</p> <p>〃</p> <p>〃</p>
<p>II. 港湾施設</p> <p>(1) 各港湾の規模・レイアウト・将来計画</p> <p>(2) 老朽施設の有無</p> <p>(2)-1 老朽施設の種類と程度</p> <p>(2)-2 更新のための予算措置</p>	<p>(a) メキシコシティにおいて、DGOMより入手予定。ただし、一部は入手済み。</p> <p>(a) 荷役機械の老朽度の資料はCNCPのHector Lopey局長のところで保有している。</p> <p>(b) 岸壁・上屋については質問の時間なし。DGOMでわかると思われる。</p> <p>(c) 荷役機械については、グアイマス港湾サービス公社で予算措置をする。</p>	<p>現地での説明</p> <p>Programa Institucional 1988 (1988年事業計画書)</p>

Ⅲ 港湾活動		
(1) 取扱貨物量 ・施設別 ・品目別	(a) 個々の施設ごとの取扱貨物量のデータは持っているが、膨大な量になるので、港湾統計には載せていない。 (a) 港湾統計に出ている。	現地での説明 Movimiento de Carga y Buques (貨物船舶の動き)
(2) 施設別荷役方式及び荷役時間	(a) 品目別・機械化別の荷役効率(例えば、一時間当たりの取扱トン数)が港湾統計に出ている。	
(3) バースの特別な利用方式	(a) 2号バース — コンテナ 3号バース — 内貿 4号バース — バラ荷 5号バース — 銅インゴット、肥料 6号バース — 農産バラ荷(サイロと直結している)	現地での説明
(4) 荷役の流れ	(a) 農産及び鉱産バラ荷の陸揚げ 本船からクレーンを使って、ホッパーに直に陸揚げし、ホッパーの真下にトラックまたは貨車を待機させ、そのまま陸送する。 農産バラ荷の船積み サイロから機械(名称不明)を使って直に船積みする。 鉱産バラ荷 ベルトコンベアを使って船積みする。 (b) コンテナ 本船からの揚積みは、本船に設置されている荷役機械を使用する(コンテナを本船から揚積みできるクレーンはグアイマス港にはない。ただし、トランステナーはある。メキシコ製とのこと。	” ”

<p>IV 港湾運送</p> <p>(1) 料率表、収入の帰属先、料率の決定・変更方法</p> <p>(2) 公社と船社・荷主の関係</p> <p>(3) 背後地との輸送</p> <p>1. 輸送機関別割合</p> <p>2. 特定の輸送者の有無</p> <p>3. 背後交通との連けい度</p> <p>4. 手配する者</p>	<p>(a) 港湾料金は、政府の収入となる入港料等と公社の収入となる荷役料金とがあるので、シティにてCNCPより入手予定。</p> <p>(a) 船社・荷主より埠頭内での荷役作業（船内荷役を含む）の依頼を公社が受け、公社が作業員の手配をする。</p> <p>(a) 港湾統計にのっている。</p> <p>(a) 公社は背後交通手段のあっせん等の業務は行っていないが、グアイマス港にはセントラル・セルビシオ・デ・カルガ（貨物サービスセンター）という組織があり、そこに依頼すればトラック・鉄道の手配をしてくれるとのこと。</p> <p>(b) 荷主または船社が直接、貨物サービスセンターに依頼する。</p> <p>(c) グアイマス港では、月曜～土曜の10時に翌日の荷役作業プログラムについて会議を開いているとのことである。参加者は、公社、港湾利用者、貨物サービスセンター等である。（労働者の参加の有無？）</p>	<p>現地での説明</p> <p>現地での説明</p> <p>レンディミイェント</p> <p>現地での説明</p> <p>〃</p> <p>〃</p>
<p>V 港湾労働</p> <p>(1) 労働組合の意義</p> <p>(2) 労働者数、雇用形態</p> <p>(3) 民間企業の介入の有無</p>	<p>(a) 質問せず。</p> <p>(a) 常用（登録労働者）56人 非常用 約200人 非常用の労働者は、組合を通して、あっせんしてもらう。</p> <p>(a) なし。組合が一つの会社のようなもの。グアイマス港には、CROMとCTMという二つの組合がある。 （二つの組合の作業分担は、一つが船内荷役、他の一つが船内荷役を除く港湾運送事業だと思われるが、現在のところ不明。）</p>	<p>現地での説明</p> <p>〃</p>

<p>(4) 公社と組合との契約</p>	<p>(a) 契約期間は2年で、双方で異議がなければさらに2年間更新する。ただし、賃金の改定は毎年行っている。</p> <p>(b) 契約者には常用労働者の名簿(登録制)、給与、作業能率の目標等が記録されているとのこと。(契約者のコピー入手済み)</p> <p>(c) 公社はCROMとCTMと別個に契約を結んでいるとのことである。</p>	<p>現地での説明</p> <p>”</p> <p>”</p>
<p>VI 施設の維持管理</p> <p>(1) 維持管理主体等</p> <p>(2) 浚渫</p>	<p>(a) 小規模な維持・保守 — 公社 大規模な ” — GDP 補修等 — DGOM</p> <p>(b) 毎年末に上記三者で会議を持ち、予算要求主体、額等を調整している。</p> <p>(a) 浚渫作業はすべて Servicios Dragados (浚渫公社)が行う。</p>	<p>”</p> <p>”</p> <p>”</p>
<p>VII その他</p> <p>(1) 公社の財務状況</p> <p>(2) 情報化への取り組み</p> <p>(3) 労働者の訓練及び研修</p>	<p>(a) 貸借対照表、損益計算書等の資料を入手済み。</p> <p>(a) 公社の財務管理及び港湾統計の作成等のために、現在コンピュータを利用している。</p> <p>(b) 港湾情報処理のためのコンピュータ導入については、貨物量がそれほど多くないこともあって、現在のところ、必要性は感じていないし、検討もしていないとのこと。</p> <p>(a) 今年度の研修予定表を入手済み。</p>	<p>1 Reunión del Consejo de Administración 1988 (1988年第1回理事会)資料、年4回理事会開催。</p> <p>現地での説明</p> <p>”</p> <p>1 Reunión del Consejo de Administración 1988</p>

<p>(4) 施設利用の多目的化等</p> <p>(5) 船社等の意見</p>	<p>(b) 通常、労働者等への研修計画は、各公社が独自に策定し、それをCNCPの研修部に持って行きオーソライズするという形をとるらしい。講師等の手配は研修部が基本的に行う。</p> <p>(a) 質問の時間なし。</p> <p>(a) 船社からの苦情はほとんどない。例えば予想以上に荷役作業に時間がかかったとかの。また、実際に、船席指定待ちのケースもほとんどない。</p> <p>(b) メキシコの船会社からは法外な注文が出ることはある。例えば、それほど多量のコンテナを取り扱っているわけではないのに、ガントリークレーンを設置しろとかいうような。</p>	<p>現地での説明</p> <p>現地での説明</p> <p>”</p>
<p>公社方式の開始等</p>	<p>① 1970年、エチエベリア大統領の時に、港湾管理近代化の方策として、CNCPの設置、埠頭内荷役の公社方式が採用された。</p> <p>② それ以前は、船社・荷主が労働組合に直接荷役作業を依頼しており、タリフもなく、港によって料率も一定しておらず、公平化または公正化の欠如、信用力の低下(特に対外的)を招いていた。</p> <p>③ 3カ月ごとの理事会の開催は、1987年1月から始まった。</p> <p>④ 公社の株主構成は現在、政府90～95%、民間5～10%程度であり、民間には個人株主として93人の労働者が入っている。</p> <p>⑤ 当初の株主構成は政府51%、民間49%であったが、その後公社増資分の政府引受け等により現在に至っている。</p> <p>⑥ エルモシージョ市(グアイマスから車で2時間程度)に、フォードとマツダの合弁企業があり、将来生産規模の拡大が予定されているため、コンテナの取扱いが増えるとのこと。</p>	

MOVIMIENTO GLOBAL POR TIPOS DE CARGA

寄港船舶数
NUMERO DE
BUQUES

671

内外計トン数
TOTAL

4,930,701

内貿トン数
CABOTAJE

4,125,367

外貿トン数
ALTRAJA

805,334

外貿
ALTRAJA

輸出入別 TIPOS DE MOVIMIENTO	バラ荷 GRANEL		流動物 FLUIDOS		合計 TOTAL
	雑貨 CARGA GENERAL	農産品 AGRICOLA	石油及び同製品 PETR Y DERIVS	その他 OTROS	
IMPORTACION 輸入	10,320	243,742	32,247	83,958	370,267
EXPORTACION 輸出	23,989	-	410,842	-	435,067
合計トン数 TONELADAS TOTALES	34,309	243,742	443,089	83,958	805,334
船舶数 NUMERO DE BUQUES	15	15	45	4	* 79

内貿
CABOTAJE

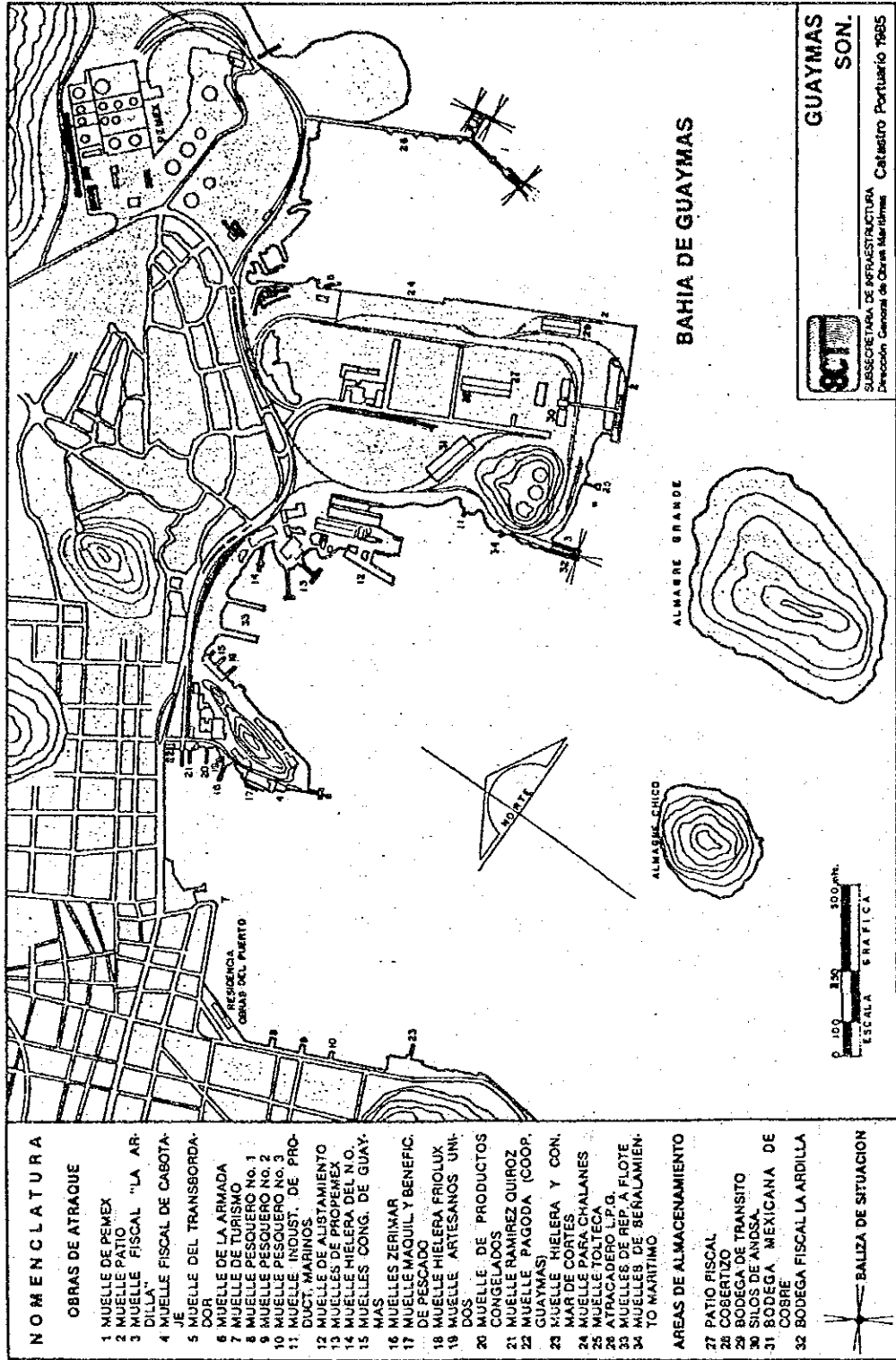
移出入別 TIPOS DE MOVIMIENTO	バラ荷 GRANEL		流動物 FLUIDOS		合計 TOTAL
	雑貨 CARGA GENERAL	農産品 AGRICOLA	石油及び同製品 PETR Y DERIVS	その他 OTROS	
ENTRADA 移入	32,679	-	172,289	2,900,447	3,105,415
SALIDA 移出	97,289	284,389	43,049	577,650	1,019,952
合計トン数 TONELADAS TOTALES	129,968	284,389	215,338	3,478,097	4,125,367
船舶数 NUMERO DE BUQUES	200	16	33	275	* 592

* BUQUES CONTABILIZADOS EN OTRO TIPO DE CARGA
記載する

品目別取扱量の推移
SERIE HISTORICA POR TIPOS DE CARGA

MOVIMIENTO/CARGAS	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
IMPORTACION 輸入	1,365,663	1,394,597	852,814	1,110,251	1,244,279	1,001,790	370,267
① CARGA GENERAL	27,063	29,971	23,506	4,530	15,482	24,485	10,320
② GRANEL AGRICOLA	1,214,882	1,144,820	657,512	1,073,493	1,007,439	771,870	243,742
③ GRANEL MINERAL	123,768	219,806	146,271	32,228	42,014	84,250	32,247
④ FLUIDOS PETR Y DERIVS	—	—	25,525	—	179,344	121,185	83,958
⑤ OTROS FLUIDOS	—	—	—	—	—	—	—
EXPORTACION 輸出	399,820	533,785	383,906	402,120	595,227	411,762	435,067
CARGA GENERAL	119,775	105,585	23,506	27,382	37,617	12,815	23,989
GRANEL AGRICOLA	—	—	—	—	—	—	—
GRANEL MINERAL	280,045	428,200	360,400	374,738	557,610	398,947	410,842
⑥ PERECEDEROS	—	—	—	—	—	—	236
ENTRADA 移入	3,052,124	3,062,917	2,980,036	2,714,015	2,630,574	2,646,115	3,105,415
CARGA GENERAL	30,552	38,066	31,297	29,859	27,348	22,950	32,679
GRANEL AGRICOLA	884	—	23,813	—	—	—	—
GRANEL MINERAL	—	21,000	5,244	64,318	70,550	166,524	172,289
FLUIDOS PETR Y DERIVS	3,020,688	3,003,851	2,919,682	2,619,838	2,532,676	2,456,641	2,900,447
PERECEDEROS	—	—	—	—	—	—	—
SALIDA 移出	184,827	164,249	327,011	936,383	924,362	704,967	1,019,952
CARGA GENERAL	45,173	42,160	34,995	73,550	109,917	96,027	97,289
GRANEL AGRICOLA	22,420	47,189	168,262	502,460	259,544	96,600	284,389
GRANEL MINERAL	1,000	—	27,447	54,956	25,696	52,597	43,049
FLUIDOS PETR Y DERIVS	116,234	74,900	96,307	305,417	529,205	455,841	577,650
OTROS FLUIDOS	—	—	—	—	—	3,250	15,150
PERECEDEROS	—	—	—	—	—	652	2,425
計							
T O T A L	5,002,484	5,155,548	4,543,767	5,162,769	5,394,442	4,764,634	4,930,701

①=雑貨、②=炭産バラ荷、③=鉱産バラ荷、④=流動物(石油及び同製品)、⑤=その他の流動物、⑥=生鮮食品等



NOMENCLATURA

OBRAS DE ATRAQUE

- 1 MUELLE DE PEMEX
- 2 MUELLE PATIO
- 3 MUELLE FISCAL "LA ARDILLA"
- 4 MUELLE FISCAL DE CABOTAJE
- 5 MUELLE DEL TRANSBORDA-DOR
- 6 MUELLE DE LA ARMADA
- 7 MUELLE DE TURISMO
- 8 MUELLE PESQUERO No. 1
- 9 MUELLE PESQUERO No. 2
- 10 MUELLE PESQUERO No. 3
- 11 MUELLE INDUST. DE PRO-DUCT. MARINOS.
- 12 MUELLE DE ALISTAMIENTO
- 13 MUELLES DE PROPHEMEX
- 14 MUELLE HIELERA DEL N.O.
- 15 MUELLES CONG. DE GUAY-MAS
- 16 MUELLES ZERIMAR
- 17 MUELLE MAQUIL Y BENEFIC. DE PESCADO
- 18 MUELLE HIELERA FRIOLUX
- 19 MUELLE ARTESANOS UNI-DOS
- 20 MUELLE DE PRODUCTOS CONGELADOS
- 21 MUELLE RAMIREZ QUIROZ
- 22 MUELLE PAGODA (COOP. CUAYMAS)
- 23 MUELLE HIELERA Y CON. MUELE CORTES
- 24 MUELLE PARACHALANES
- 25 MUELLE TOLTECA
- 26 ATRACADERO P.G.
- 27 MUELLES DE REP. A FLOTE
- 28 MUELLES DE BEÑALAMEN-TO MARITIMO

AREAS DE ALMACENAMIENTO

- 27 PATIO FISCAL
- 28 COBERTIZO
- 29 BODEGA DE TRANSITO
- 30 SILOS DE ANDSAI
- 31 BODEGA MEXICANA DE COBRE
- 32 BODEGA FISCAL LA ARDILLA



GUAYMAS SON.
 SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA
 Direccion General de Obras Maritimas. Catastro Portuario 1985

(3) マサトラン港

1) 公社業務

マサトラン港には、PEMEX、フェリーサービス、漁港、観光埠頭サービス、及び一般貨物サービスの五つの機能があるが、サービス公社は漁港区のうち国によって建設された施設で不特定利用者サービスを提供している埠頭上の荷役、観光バス(1バス)及び一般貨物バスに接岸する観光船に対する岸壁・旅客ターミナル間バス輸送サービス、及びターミナル管理、五つある一般貨物バスにおける荷役並びに船舶に対する引船、綱取り、ゴミ回収、その他業務を担務している。フェリーサービスはフェリー公社によっている。観光船の観光船バスと一般貨物バス間の使い分け基準は、船型と横移動スクリーン装備の有無によっている。

また、公社はマサトラン港以外に同じ州内に位置するトコロバンボ港においても荷役サービスを提供しているが、現状のトコロバンボ港の取扱貨物は大部分がセメントの移入である。

2) 現在の問題点

- ① マサトラン港は近海でとれた冷凍マグロの輸出港としての役割を持っている。取扱貨物量は増えているが、平均利用率が10~20%と極めて低く、これの有効活用あるいは施設容量見直しが必要。
- ② 冷凍マグロや馬肉の取扱いが近年減少しているが、この背景には品質保持や陸揚げ後の荷役効率化の観点より冷凍コンテナ化が不可欠との外国のバイヤー及びその意向を受けての船社からの要請がある一方で、マサトラン港ではこういったサービスを提供できていない。

また、1987年末よりラパスへの食糧品輸送用の内貿コンテナサービスが開始した。

以上より、コンテナ荷役サービスの向上が不可欠であるが、具体的シナリオは有していない。

- ③ 現在、マサトランと内陸のドゥランゴ(DURANGO)を結ぶ鉄道サービスがなく、内陸部の農産物バラはアメリカへ陸上で輸送されているが、港の発展のためには背後圏の輸送路の確保が必要。

MOVIMIENTO GLOBAL POR TIPOS DE CARGA

外 貨 貿 易	内 貨 貿 易	合 計	船 船 数
A L T U R A	C A B O T A J E	T O T A L	N U M E R O D E B U Q U E S
652,243	1,632,102	2,284,345	564

外 貨 貿 易

TIPOS DE MOVIMIENTO	パ ラ 荷		流 動 物		合 計		
	雜 貨	農 産 品	石 油 及 び 同 製 品	其 他			
	CARGA GENERAL	AGRICOLA	MINERAL	PETRY DERIVS	OTROS	PERECEDEROS	TOTAL
IMPORTACION 輸入	33,625	205,173	252,416	112,629	-	-	603,843
EXPORTACION 輸出	25,949	-	-	-	10,000	12,451	48,400
輸出入計	59,574	205,173	252,416	112,629	10,000	12,451	652,243
TONELADAS TOTALES	18	17	12	6	1	14	68
MUMERO DE BUQUES							

内 貨 貿 易

TIPOS DE MOVIMIENTO	パ ラ 荷		流 動 物		合 計		
	農 産 品	礦 産 品	石 油 及 び 同 製 品	其 他			
	CARGA GENERAL	AGRICOLA	MINERAL	PETRY DERIVS	OTROS	PERECEDEROS	TOTAL
ENTRADA 移入	172,004	-	53,885	1,116,620	-	23,398	1,365,907
SALIDA 移出	237,162	-	-	-	-	29,033	266,195
移出計	409,166	-	53,885	1,116,620	-	52,431	1,632,102
TONELADAS TOTALES	410	-	3	83	-	*	496
MUMERO DE BUQUES							

* BUQUES CONTABILIZADOS EN OTRO DE CARGA

品目別取扱量の推移
SERIE HISTORICA POR TIPOS DE CARGA

MOVIMIENTO/CARGAS	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
IMPORTACION 輸入	852,015	969,849	583,302	739,719	512,223	592,887	603,843
① CARGA GENERAL	61,697	91,298	87,204	42,172	61,896	70,970	33,625
② GRANEL AGRICOLA	701,808	729,693	225,717	635,525	379,000	414,123	205,173
③ GRANEL MINERAL	88,510	148,858	213,430	62,007	71,327	107,794	252,416
④ FLUIDOS PETR Y DERIVS	-	-	56,951	-	-	-	112,629
⑤ PERECEDEROS	-	-	-	15	-	-	-
EXPORCIACION 輸出	123,991	79,000	51,657	39,776	57,280	43,597	48,400
CARGA GENERAL	69,879	66,142	29,586	31,415	26,040	21,754	25,949
⑥ OTROS FLUIDOS	42,750	5,557	13,952	-	25,882	19,979	10,000
PERECEDEROS	11,362	7,301	8,119	8,361	5,358	1,864	12,451
ENTRADA 移入	1,725,617	1,704,644	1,911,828	1,787,059	1,823,838	1,909,168	1,365,907
CARGA GENERAL	135,786	146,941	186,488	173,339	163,586	187,581	172,004
GRANEL AGRICOLA	3,355	-	3,284	-	-	-	-
GRANEL MINERAL	44,472	68,049	102,597	59,287	104,484	184,311	53,885
FLUIDOS PETR Y DERIVS	1,525,590	1,472,342	1,605,655	1,538,098	1,540,691	1,515,466	1,116,620
PERECEDEROS	16,114	17,312	13,804	16,345	15,077	21,810	23,398
SALIDA 移出	184,385	201,844	210,550	217,262	230,227	285,899	266,195
CARGA GENERAL	172,568	188,241	201,396	195,556	207,476	258,211	237,162
PERECEDEROS	11,817	13,603	9,154	21,706	22,751	27,688	29,033
計	2,886,008	2,955,337	2,757,337	2,783,826	2,623,568	2,831,551	2,284,345

①=雑貨、②=農産パラ荷、③=鉱産パラ荷、④=石油及び同製品、⑤=生鮮食品等、⑥=その他の流動物

(4) マンサニージョ港

本港は、基本的には JICA の F/S レポートに従って整備が進められていた。本調査の背景にはメキシコの内・外貨の不足があるわけであるが、マンサニージョ港については、現大統領の出身地でもあるということで他港に比べ資金が集中的に投入されている模様。ただ、2日間という短期間の本港視察ではあったが、船舶が接岸しているバースも少なく、上屋の使用スペースも一部にすぎず、それにもかかわらず施設整備が進められているという利用面と施設整備面のギャップが感じられた。これは、オペレーション上に問題があるためか、たまたまそうであったのかは不明であるが、その後のサービス公社との協議においては、将来需要に関し強気の発言もみられた。

1) 施設の老朽化について

JICA F/S の勧告に従い、旧港区(外港区)については一般の貨物の取扱いをやめ、代りに観光埠頭化の方向で利用が行われているが、同埠頭については老朽化が一部で見られ、これの対策が必要とのことである。また、旧港区には依然貨物輸送用の引込線があるが、これも市街地に近く交通混雑の原因となるので撤去したいとの意向が示された。観光埠頭化のためには、時に高波等による越波で旅客の安全性確保の手当が必要である。

2) 港内荷役作業

サービス公社は現在港内の荷役作業を主たる業務としているが、船舶への積卸しは雑貨の場合は船主側、バラ荷のときは荷主側により直接行われるケースもある。つまり、港内荷役作業は公社による一元的実施がルール化されているわけではない。

港湾背後への輸送機関分担については、鉄道が30%、自動車によるものが70%である。特にバラ荷はサイロ等の不備もあって鉄道への直積みが大半である。このことは、貨物の目的地の保管能力等が原因となって港内で貨車が停滞、荷役作業がストップする等の非効率を惹きおこしている。トラック輸送は、民間トラック業者が登録する荷役サービスセンターにエージェント等が輸送の依頼を行い、同センターは輸送業務を加盟トラック業者に平等に割振る。トラックの場合も、荷主サイドの引取り能力不足より港内にトラックが停滞する等の問題がある。

3) 労働組合について

サービス公社自身は荷役労働者を保有せず、全てを労働組合に委託している。労働組合とはメキシコの労働法に沿って合法的に組織される労働者のグループで、労働省に業種別に登録されるものである。港湾荷役については各港別に組合が組織されている。マンサニージョ港には約300人の組合員がおり、これは、船内荷役要員と沿岸荷役要員に2分されている。また、夫々に約10のギャングが構成されていて、1ギャング約15人程度となっている。サービス公社は、荷役が必要が生じたら組合に対し労働者派遣要請を行い、両者の

契約に基づき労働者が派遣される。賃金は、労働者の人数や作業時間に関係なく、取扱貨物量に応じて労働者に対し直接支払われる。全ての荷役労働者の給与差はなく、裏返せば、全労働者が港内荷役に要求される全ての技術、例えばフォークリフトの運転技術を有しているということである。

また、労働組合は雇用主、この場合はサービス公社と労働時間、最低賃金、作業衣、保険等種々の面で交渉できる権利が与えられており、期限付きの要求書を公社に提出してこれが実現されないときはストライキを起こしたりする。このときは労働省が仲裁に入るが、このような事態は港湾ユーザーにとって当該港の利用意欲を低下させることにもなり、問題である。今回の協議では、労働組合の存在がどの程度、港湾サービスの低下や荷役の非効率に結びついているのかを十分把握できなかったが、オペレーションの改善を大きなテーマの一つとする本格調査においては十分検討すべき事項であろうと考えられる。

然らば、何故にサービス公社自身が直接荷役労働者を抱えないかという質問に対しては、組合以外の者は荷役させない、つまり、労働組合であるからこそ、上記の強い立場を維持できるため、これ以外の雇用形態はそもそも組合として容認しないということが理由であるとの説明を受けたが、オペレーション改善のために将来的には公社の労働者自身による荷役というシナリオもあり得ると考えられ、その前提として、他業種の場合も含めて、そもそもその対立経緯、背景にさか上って、組合について詳細に検討する必要がある。

4) タリフについて

港湾荷役に関する各種料金は、港湾オペレーションに密接に関係すると考えられ、本格調査に於てはタリフの現況を評価し、必要な勧告を行う必要がある。

タリフの変更手続は全国共通であるが、その水準は各港別に異なっている。タリフの変更手続は公社より通信運輸省へ許可申請を行い、同省は大蔵省の了解を得て決定することになる。タリフテーブルは入手済みであるが、荷役の難易度、時間帯によって異なっている。

5) メンテナンスについて

メンテナンス体制は大きく二つに区分される。施設面については、本来実施主体は国であるが、実態は国が費用を出し、公社が実施する。荷役機械については、公社の金で公社自身がメンテすることとなっていて、このためのワークショップやスペアパーツ倉庫を所有している。また、荷役機械については、マニュアルに従って定期点検を実施している。

維持浚渫は、国の費用で浚渫サービス公社が実施することとなっているが、マンサニージョ港では維持浚渫の必要はない。

6) コンピュータリゼーションについて

現在実施中の電算化の対象は、貨物の取扱い及び経理面の二つである。前者については、港内に存在する貨物の諸情報が全て計算機に入力済み、後者については港湾料金と給与処理

が中心とのことである。今後は、オペレーション効率化のため電算化の範囲を拡大するとともに、CNCPと各港湾サービス公社を結ぶ情報ネットワークを確立したいとのことである。その方針については、CNCPと国立自治大学とでソフト整備につき協議中とのことであるが、現時点では具体的なものは何もない。

7) 訓練システム

荷役機械関係では、メーカーサイドが荷役機械販売後公社職員を訓練し、その後公社が労働者をトレーニングするというシステムがある。計算機については、メキシコシティで開催されるメーカーによる訓練会場へ要員を派遣するシステムがある。いずれも、機械類の取扱い方法に関する訓練にすぎない。

8) 施設の専用使用について

バースを長期間特定荷主用に使用する際は、荷主が手当てした荷役機器を当該バースに設置することを許可している。セメントや農産物で例があるが、この場合は料金も下げている。このことにより施設の利用効率を高めることができる。

また、公社所有の荷役機器を特定荷主が専用的に利用することもでき、これは公社自身の判断で可能。但し、港内敷地を専用利用する際には、荷主等より要請を受けた公社は管理運営局に協議した上で許可が出される。但し、いずれの場合も荷役作業は公社によることが条件となっている。

9) 公社財務等について

独立採算でやっており、これまで赤字はない。資本金は98%が国、残り2%が労働者や一般個人の出資となっている。

収入支出項目や財務関係表は別添のとおり。

10) 問題点について

マンサニージョ港では農産及び鉱産バラ荷物の取扱いが多いが、直積の割合が大きいことから上記で述べたように貨車等の滞留、貨物の滞留ひいては生産性の低さに結びつき、これが最大の問題であるとの指摘がなされた。これを解決するには、一時保管用にサイロ等を整備することが考えられるが、資金的にも問題があり、施設整備へ直結する解決策以外のオペレーション改善の方法も必要と考えるが、具体的にはよくわからない。日本の港のような高い生産性を発揮するシステム体制を本格調査に期待したいとのことである。

次に、近い将来コンテナ化に対応するためには、国際水準に達したコンテナ荷役サービスが必要と考えるが、この内容についても不明であり、本格調査で方向づけを期待するとの希望があった。なお、現在は日墨海運同盟でマンサニージョ港には外航船が直接入っており、今後ともマザーポートとしての位置づけを維持、発展させていきたいとのコメントもあった。

11) その他

船社サイドから何か具体的要望はないかとの問いに対しては、当方の視察時の印象とは異なるが、先方回答をそのまま示すと、倉庫及び上屋のスペースを大きくしてほしい、荷役機器を増加してほしい、との要望が出されているとのことであった。

品目別取扱量
MOVIMIENTO GLOBAL POR TIPOS DE CARGA

外貨
A L T U R A

内貨
C A B O T A J E

合計
T O T A L

船舶数
N U M E R O D E B U Q U E S

429

3,923,731

1,709,403

2,214,328

外貨
A L T U R A

TIPOS DE MOVIMIENTO	バラ荷 GRANEL		流動物 FLUIDOS		計 TOTAL
	雑貨 CARGA GENERAL	農産品 AGRICOLA	石油及び同製品 PETR Y DERIVS	その他 OTROS	
IMPORTACION 輸入	115,905	252,264	83,966	1,307,308	2,504
EXPORTACION 輸出	99,787	-	342,692	-	7,851
合計トン数 TONELADAS TOTALES	215,692	252,264	426,658	1,307,308	10,355
船舶数 NUMERO DE BUQUES	150	14	49	35	2
					2,051
					452,381
					1,761,947

内貨
C A B O T A J E

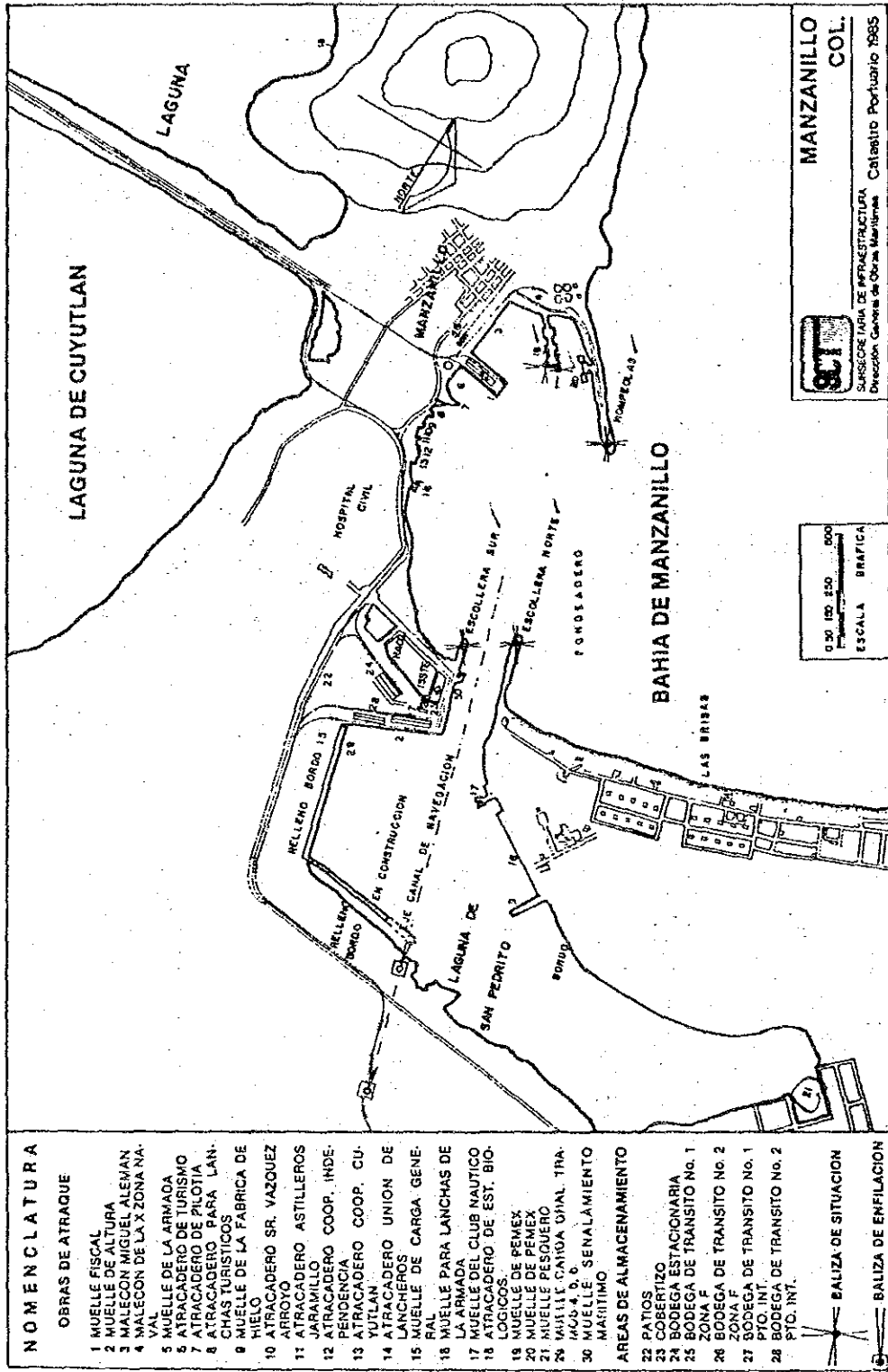
TIPOS DE MOVIMIENTO	バラ荷 GRANEL		流動物 FLUIDOS		計 TOTAL
	雑貨 CARGA GENERAL	農産品 AGRICOLA	石油及び同製品 PETR Y DERIVS	その他 OTROS	
ENTRADA 移入	3,070	206,238	18,868	1,306,651	-
SALIDA 移出	41,650	-	-	132,926	-
合計トン数 TONELADAS TOTALES	44,720	206,238	18,868	1,439,577	-
船舶数 NUMERO DE BUQUES	11	9	1	158	-
					179
					1,534,827
					174,576

* BUQUES CONTABILIZADOS EN OTRO TIPO DE CARGA

品目別取扱量の推移
SERIE HISTORICA POR TIPOS DE CARGA

MOVIMIENTO/CARGAS	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
IMPORTACION 輸入	1,240,978	1,259,392	930,711	794,877	739,995	1,211,811	1,761,947
CARGA GENERAL	403,688	404,782	268,892	178,431	289,622	220,428	115,905
GRANEL AGRICOLA	731,437	730,574	189,861	553,303	184,007	274,778	252,264
GRANEL MINERAL	104,964	122,917	105,632	42,149	70,772	87,080	83,966
FLUIDOS PETR Y DERIVS	—	1,119	259,806	16,789	189,637	626,743	1,307,308
OTROS FLUIDOS	889	—	6,520	4,203	5,957	—	2,504
PERECEDEROS	—	—	—	—	—	2,782	—
EXPORTACION 輸出	109,677	88,505	62,149	76,613	100,602	141,689	452,381
CARGA GENERAL	100,169	75,166	39,757	75,657	75,907	77,539	99,787
GRANEL AGRICOLA	—	—	—	—	—	—	—
GRANEL MINERAL	—	—	—	—	—	63,719	342,692
FLUIDOS PETR Y DERIVS	—	—	—	—	—	—	—
OTROS FLUIDOS	9,508	13,389	22,392	—	24,565	—	7,851
PERECEDEROS	—	—	—	956	130	431	2,051
ENTRADA 移入	1,418,762	912,984	1,919,447	2,560,954	2,749,584	2,768,398	1,534,827
CARGA GENERAL	42,822	16,197	19,952	519	32	26,611	3,070
GRANEL AGRICOLA	—	—	—	—	102,833	86,717	206,238
GRANEL MINERAL	72,701	22,446	81,131	192,268	142,210	130,502	18,868
FLUIDOS PETR Y DERIVS	1,303,239	874,341	1,818,364	2,368,167	2,504,509	2,524,568	1,306,651
SALIDA 移出	512,980	164,066	507,239	596,262	486,120	548,032	174,576
CARGA GENERAL	23,145	39,916	23,402	43,720	61,281	30,673	41,650
GRANEL AGRICOLA	—	—	—	—	—	—	—
GRANEL MINERAL	—	—	—	—	—	1,538	—
FLUIDOS PETR Y DERIVS	489,835	124,150	483,837	552,542	424,839	515,821	132,926
OTROS FLUIDOS	—	—	—	—	—	—	—
計	3,282,397	2,424,947	3,319,546	4,028,706	4,076,301	4,669,930	3,923,731

①=雑貨、②=農産バラ荷、③=鉱産バラ荷、④=石油及び同製品、⑤=その他の流動物、⑥=生鮮食料品等



NOMENCLATURA

- OBRAS DE ATRAQUE**
- 1 MUELLE FISCAL
 - 2 MUELLE DE ALTURA
 - 3 MALECON MIGUEL ALEMAN
 - 4 MALECON DE LA X ZONA NAVAL
 - 5 MUELLE DE LA ARMADA
 - 6 ATRACADERO DE TURISMO
 - 7 ATRACADERO DE PILOTIA
 - 8 ATRACADERO PARA LANCHAS TURISTICAS
 - 9 MUELLE DE LA FABRICA DE HIELO
 - 10 ATRACADERO SR. VAZQUEZ APROYO
 - 11 ATRACADERO ASTILLEROS JARAMILLO
 - 12 ATRACADERO COOP. INDEPENDENCIA
 - 13 ATRACADERO COOP. CUYUTLAN
 - 14 ATRACADERO UNION DE LANCHEROS
 - 15 MUELLE DE CARGA GENERAL
 - 16 MUELLE PARA LANCHAS DE LA ARMADA
 - 17 MUELLE DEL CLUB NAUTICO
 - 18 ATRACADERO DE EST. BIOLOGICOS
 - 19 MUELLE DE PEMEX
 - 20 MUELLE DE PEMEX
 - 21 MUELLE PESQUERO
 - 22 MUELLE CANCHA GIAL TRAMARINO
 - 23 MUELLE SENALAMIENTO MARITIMO
- AREAS DE ALMACENAMIENTO**
- 24 PATIOS
 - 25 COBERTIZO
 - 26 BODEGA ESTACIONARIA
 - 27 BODEGA DE TRANSITO No. 1 ZONA F
 - 28 BODEGA DE TRANSITO No. 2 ZONA F
 - 29 BODEGA DE TRANSITO No. 1 PTO. INT.
 - 30 BODEGA DE TRANSITO No. 2 PTO. INT.
- BALIZA DE SITUACION**
- BALIZA DE ENFILACION**

(5) ラサロ・カルデナス港

1) 港勢

本港はメキシコ国太平洋湾岸のほぼ中央バルサス河の河口に位置し、メキシコシティからは最短距離に位置する港湾である。本港の特色は地形的には、日本の鹿島港と同様の掘込港湾であり、背後にPEMEX(石油公社)、FERTIMEX(肥料公社)、製鉄会社等が立地する工業港である点においても、鹿島港と類似している。したがって、サービス公社の管理する公共バースにおいても、直背後の立地企業に関連する貨物が多く取り扱われている。また、1981年にはコンテナバース(1バース、286m、-13m)が完成し、ガントリークレーンが設置されている。

2) 貨物量

1986年において1,848千トンが扱われており、うち輸入1,047千トン、輸出440千トン、移入334千トン、移出27千トンである。輸入のうちの大半は鉱石であり、工業港としての特色を反映している。一般雑貨は輸入91千トン、輸出399千トン、移入0千トン、移出0千トン、計490千トンであり、そのうちコンテナは輸入18千トン、輸出43千トン、計61千トンで太平洋岸ではサリナ・クルス港に次ぐコンテナ取扱量となっている。

3) 自然条件

本港は、サン・アドレアス断層により、河口の30m程度沖側より、急速に深くなっており、港口部に防波堤が建設されていないにもかかわらずヒアリングによれば稼働率は100%といわれており、バース前面での波高は20cmが最大である。

また、バルサス河の10km上流ではダムにより水量が調整されており、流下土砂による維持浚渫は過去に一度行われただけである。ただし、サン・アドレアス断層に近いことから、地震の影響を受けやすく、本調査団視察時においても穀物サイロ、上屋、コンテナヤード等の被災状況が確認できた。

したがって、自然条件としては、地震による影響を除けばほとんど問題がないといえる。

4) 施設概要

施設の諸元は以下に示すとおりであり、各施設とも1970年代の後半以降に建設されたものであるため、現在のところ、老朽化の問題は発生していないと思われる。

また、各施設のレイアウト的にも、特に問題はないものと思われる。

○外郭施設

北防波堤	1976年完成	L = 310 m	B = 5.8 m	H = + 5.34 m	8 t 石積
南防波堤	1975年完成	L = 200 m	B = 8.24 m	H = + 4.7 m	6 t 石積
突堤(浸食対策)	東側5本、西側13本	200~250mおき	L = 65~75 m		1979年までに完成
プーラ突堤	1978年完成	L = 260 m	H = + 4.95 m		1 t 石使用
護岸	1982年完成	L = 3,050 m			

○水域施設

港 口	B = 150 m	D = -14 m	
航 路	L = 1,400 m	B = 150 m	D = -12.5 m
内港航路第1	L = 500 m	B = 80 m	D = -14 m
" 第2	L = 2,000 m	B = 80 m	D = -3 m 浚渫中
泊地(前港)	358 ha		D = -27 m
泊地(内港)	32 ha		D = -14.5 m 直大直径 600 m

○係留施設

雑貨埠頭(TUM)	1979年完成	L = 506 m	B = 36.5 m	H = +3.15 m	
					D = -12 ~ -13 m
鉄鋼埠頭	1979年完成	L = 702 m	B = 25.5 m	H = +4.0 m	
					D = -14 m 10 t/m ²
第1穀物埠頭(外貿)	1982年完成	L = 324 m	B = 16 m	H = +4.0 m	
					D = -14 m
第2 " (外貿)	1983年完成	L = 150 m	B = 30.5 m	H = +4.0 m	
					D = -14 m
コンテナ埠頭	1981年完成	L = 286 m	B = 36.5 m	H = 3.15 m	
					D = -13 m 10 t/m ²
漁港	1982年完成	L = 464 m			
練習船用埠頭	1982年完成	L = 50 m	H = +2.5 m	D = -6.5 m	
Feltimex 埠頭 (専用)	1981年完成	L = 582 m	B = 25 m	H = +3.8 m	
					D = -13 m 10 t/m

○保管用地

鋼材置場 2カ所	540 m × 38 m	95 m × 38 m	A = 24,130 m ²
雑貨置場	1979年完成	A = 150 m × 40 m = 6,000 m ²	
コンテナ置場	1981年完成	A = 270 m × 258 m = 69,660 m ²	10 t/m ²
上 屋	1979年完成	A = 114 m × 30 m = 3,420 m ²	
サイロ	1983年完成	Capacity 8万 t (穀物用)	

5) コンテナヤード

コンテナは1バースであり、年間取扱いが61千トンであることから、施設のにも十分な余裕があるといえる。本港は、CNCP ロブレド委員長の発言にもあるとおり、太平洋岸のコンテナ取扱港の中核として位置づけられているが、メキシコシティまでのアクセス道路が十分整備されていないため、その地理的な優位性及び十分な港湾としての能力を発揮できない状況にあるといえる。

6) 背後の立地企業

本港の工業用地は同国の港湾開発基金(日本でいえば企業局に相当)により造成されたものであり現在のところ、以下の企業の立地が進んでいる。

- SICARTSA 製鉄所
- FELTIMEX (肥料公社)
- PEMEX (石油公社)
- NKS、PMT (型鋼、鋼管製造)

7) 研修センター

ラサロ・カルデナス港においては、港湾公社職員、組合員及びFELTIMEX、PEMEX等の埠頭のオペレーションを行っているスタッフに対し、オペレーション研修プログラムを実施している。研修は同港の研修センターにおいて行われ、同センターでは実習船、荷役機械を用いて、貨物のハンドリング、機械オペレーションについて研修を行っている。

8) ラサロ・カルデナス港の問題点

以上述べてきたように、施設、計画、自然条件の点において重大な問題点はないものと判断される。ただし、コンテナ施設が十分に活用されていないため、同港の解決すべき点としては、コンテナバースの活用があげられるが、これも、同港に特化した要因でなく、一般的な要因によるものと思われる。

Puerto: LAZARO CARDENAS, MICH. ラサロ・カルデナス港
 MOVIMIENTO GLOBAL POR TIPOS DE CARGA
 品目別取扱量

外 貨 質 量 計 船 船 数
 A L T U R A 1,486,985 内 貨 質 量 計 T O T A L 1,848,804 226
 C A B O T A J E 361,819

外 貨 質 量
 A L T U R A

TIPOS DE MOVIMIENTO	バラ荷 GRANEL		流動物 FLUIDOS		計 TOTAL
	雑貨 CARGA GENERAL	農産品 AGRICOLA	石油及び同製品 PETR Y DERIVS	その他 OTROS	
IMPORTACION 輸入	90,885	31,839	924,117	-	1,046,866
EXPORTACION 輸出	398,832	-	24,446	15,700	440,119
TONELADAS TOTALES	489,717	31,839	948,563	15,700	1,486,985
NUMERO DE BUQUES	149	1	26	2	* 178

内 貨 質 量
 C A B O T A J E

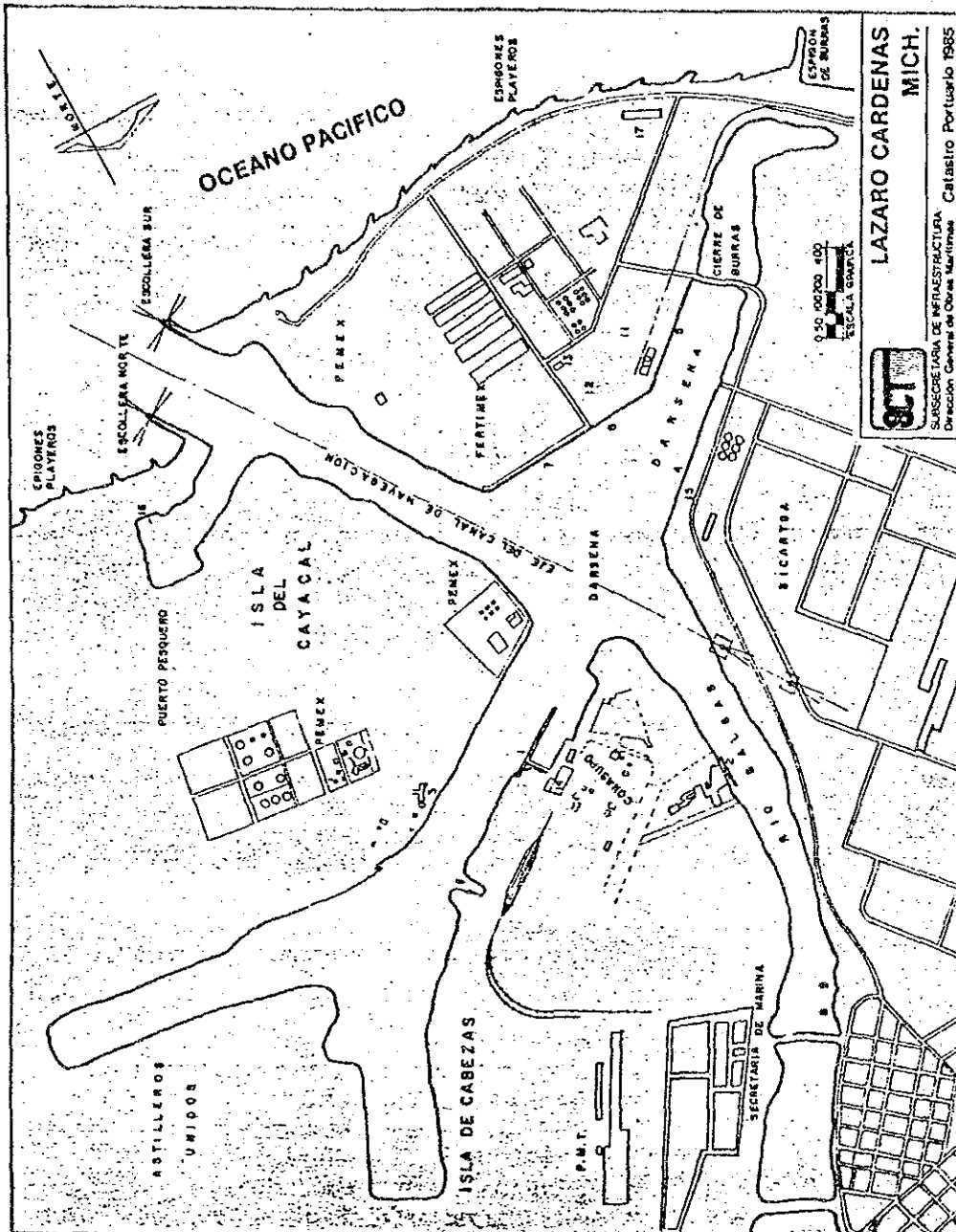
TIPOS DE MOVIMIENTO	バラ荷 GRANEL		流動物 FLUIDOS		計 TOTAL
	雑貨 CARGA GENERAL	農産品 AGRICOLA	石油及び同製品 PETR Y DERIVS	その他 OTROS	
ENTRADA 移入	16	126,652	-	207,712	334,380
SALIDA 移出	80	-	6,359	21,000	27,439
TONELADAS TOTALES	96	126,652	6,359	207,712	361,819
NUMERO DE BUQUES	3	6	1	37	48

* BUQUES CONTABILIZADOS EN OTRO TIPO DE CARGA

品目別取扱量の推移
SERIE HISTORICA POR TIPOS DE CARGA

MOVIMIENTO/CARGAS	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
IMPORTACION 輸入	784,840	1,039,334	700,775	343,485	412,679	854,660	1,046,866
① CARGA GENERAL	11,139	121,589	103,340	174,313	97,771	70,276	90,885
② GRANEL AGRICOLA	150,052	221,122	106,444	—	—	98,702	31,839
③ GRANEL MINERAL	632,649	696,623	490,991	169,172	314,908	686,682	924,117
④ PERECEDEROS	—	—	—	—	—	—	25
EXPORTACION 輸出	127,765	6,939	179,254	385,392	309,930	279,764	440,119
CARGA GENERAL	3,281	2,097	158,687	347,896	297,501	177,819	398,832
GRANEL MINERAL	102,885	—	—	24,417	—	94,689	24,446
⑤ OTROS FLUIDOS	21,599	4,842	20,567	10,831	11,710	6,016	15,700
PERECEDEROS	—	—	—	2,248	719	1,240	1,141
ENTRADA 移入	139,545	228,474	401,477	548,427	326,824	247,558	334,380
CARGA GENERAL	1,720	4,200	—	7,736	877	4	16
GRANEL AGRICOLA	28,253	54,086	247,728	446,819	201,359	123,813	126,652
GRANEL MINERAL	—	23,300	—	—	—	—	—
⑥ FLUIDOS PETR Z DERIVS	109,572	146,888	153,749	93,872	124,589	123,741	207,712
SALIDA 移出	31,937	46,189	59,975	20,591	15,474	3,101	27,439
CARGA GENERAL	27,690	41,403	34,187	16,683	11,337	3,101	80
GRANEL MINERAL	4,247	4,786	25,788	3,908	4,137	—	6,359
OTROS FLUIDOS	—	—	—	—	—	—	21,000
計							
T O T A L	1,084,087	1,320,936	1,341,481	1,297,895	1,064,907	1,885,083	1,848,804

①=雑貨、②=農産バラ荷、③=鉱産バラ荷、④=生鮮食品等、⑤=その他の流動物、⑥=石油及び同製品



LAZARO CARDENAS MICH.
 SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA
 Direccion General de Obras Maritimas. Catastro Portuario 1985



NOMENCLATURA

- OBRA DE ATRAQUE**
- 1 MUELLE DE TERMINAL DE GRANIOS
 - 2 MUELLE DE CENTRO DE CARGA
 - 3 MUELLE DE PEMEX
 - 4 MUELLE DE METALES Y MINERALES
 - 5 MUELLE DE CARGA GENERAL
 - 6 MUELLE DE CONTENEDORES
 - 7 MUELLE DE FERTIMEX
 - 8 MUELLE MUNICIPAL
 - 9 ATRACAQUERO DE S.C.T.
 - 16 MUELLE PESQUERO

- AREAS DE ALMACENAMIENTO**
- 10 BODEGA DE TRANSITO
 - 11 PATIO DE CARGA GENERAL
 - 12 PATIO DE CONTENEDORES
 - 13 OFICINAS TORRE DE CONTROL
 - 14 COBERTIZO
 - 15 AREA DE MANIOBRAS DEL MUELLE DE METALES Y MINERALES
 - 17 BODEGA DE CONSOLIDACION

- BALIZA DE SITUACION
- BALIZA DE ENFILACION

(6) サリナ・クルス港

1) 港勢

サリナ・クルス港は今世紀の初頭(1904年)に建設された港である。1914年に、パナマ運河が建設される以前は、メキシコ港側のコアッツァコアルコス港とともに、ランドブリッジとしての機能を果たしていた港である。本港は、外港地区にコンテナバース、LPGバース(PEMEX)、内港地区に漁港区、軍港区、一般雑貨用施設を有し、施設としてバラエティに富んでいる。同港は、コンテナ取扱量、港湾全体の貨物量において、太平洋側で第1位の港湾である。

2) 貨物量

1986年において、輸入51千トン、輸出7,618千トン、移入189千トン、移出6,058千トン、計13,918千トンが取り扱われている。このうち輸入では一般雑貨、輸出・移出では石油製品が99%を占めており、また移入では一般雑貨、農産品が約半数ずつを占めている。石油製品の取扱量は13,490千トンと、95%以上のシェアを占めている。一般雑貨の外資234千トンのうちコンテナは213千トンであり、外資貨物のほとんどがコンテナとなっている。

したがって、港の機能としては、PEMEXのLPGバースで石油製品、コンテナバースで外資貨物、残りの数万トンを他の公共埠頭で扱っていることになる。

3) 自然条件

同港周辺は潮流、風速とも強く、自然条件としては厳しいといえる。同港の北側に建設された防波堤は東側に土砂の堆積がみられ、漂砂の影響がみられる。

4) 開発計画

同港の東側にはPEMEXにより大規模な石油受入基地が計画され、防波堤の一部が建設されているが、同国の経済危機の影響を受け、現在は、建設が中止されている。なお、同基地建設後も、同港のPEMEXバースは続けて使用される計画であり、この石油基地建設計画は同港に隣接するものであるものの、同港の港湾計画に対する影響はないものと思われる。

5) 背後圏

同港で取り扱う石油製品は直背後に立地するPEMEXを需要家とするものであり、背後圏としての広がりはないが、コンテナ貨物はメキシコシティ周辺(日産自動車工場)までを含んでおり、相当な広がりを持っている。しかしながら、サービス公社でのヒアリングによると、ラサロ・カルデナス港との背後圏の競合を強く意識しており、両港の立地条件を考慮すると、今後、コンテナ貨物の背後圏を検討する際は、両港の背後圏の競合が重要な問題を持つものと思われる。また、サリナ・クルス港に関していえば、メキシコ湾岸のタンピコ・アルタミナ、ベラクルス港との競合問題も指摘されるであろう。

6) サービス公社の経営

同港の公共埠頭をオペレーションしているサービス公社は、サリナ・クルス港とともにコアッツァコアルコス港をもオペレーションしている。これは両港がランドブリッジとしての機能をおこなって果たしていたためであるが、現在のところ、サリナ・クルス港部門の収支は黒字、コアッツァコアルコス港部門の収支は赤字となっている。

この原因としては、①コアッツァコアルコス港のコンテナバースは本船が寄港しないため、全くオペレーションしていないため、同港はオペレーション効率のよいコンテナバースからの収入を失っている(ヒアリングでは船社協定によるボイコットを理由としてあげていた)、②コアッツァコアルコス港では、組合がタリフ徴収を行っており、サービス公社が重要な収入源を失っていることによる。

しかしながら、ヒアリングでは、サリナ・クルス港においても、収入源として効率の高いコンテナの優先的ハンドリングにより一般貨物のハンドリングが後回しになっているとの問題点も指摘された。

7) 施設概要

各施設の諸元は以下に示すとおりであり、内港地区のほとんどの施設が20世紀初めに建設されたものであるため、老朽化が随所にみられる。

○外郭施設

東防波堤	1906年完成	L = 984m	B = 6m	H = +7m	
	1981年改修	石及びコンクリート作り			
西防波堤	1904年完成	L = 330m	B = 6m	H = +7m	
		石及びコンクリート作り			
内港東防波堤		L = 245m	B = 9.5m	H = +4m	5 t 石積
〃 西防波堤		L = 472m	B = 9.5m	H = +4m	〃
石油港東防波堤	1982年完成	L = 1,365m	B = 10m	H = +4m	16 t 石積
〃 西防波堤(建設中)		L = 860m	B = 10m	H = +4m	〃
その他突堤(Espigon) 3本					

○水域施設

港 口	B = 70m	D = -12m	
航 路	L = 500m	B = 100m	D = -12m
前港泊地	A = 400,000 m ²	有効 A = 150,000 m ²	D = -4 ~ -12 m
旋回泊地	A = 300m × 185m = 55,500 m ²	D = -9.5m	最大直径 185m
商港泊地	A = 215,000 m ²	D = -12m	

○係留施設

保税埠頭 S - 1	1904年完成	L = 484 m	B = 60 m	H = + 3.6 m
	1982年改修	D = -10 m	3 t/m ²	
" S - 2	1904年完成	L = 465 m	B = 60 m	H = + 3.6 m
		D = -10 m	3 t/m ²	
造船修理埠頭 No 1	1958年完成	L = 168 m	B = 23 m	H = + 3.6 m
		D = -3 m	2.5 t/m ²	
" No 2	1973年完成	L = 215 m	B = 30 m	H = + 3.6 m
		D = -4 m	2.5 t/m ²	
コンテナ埠頭	1981年完成	L = 275 m		H = + 3.61 m
		D = -12 m		
漁船埠頭	1981年完成	L = 210 m	B = 8 m	H = + 2.7 m
		D = -5 m		
専用埠頭	9 埠頭	海軍埠頭 1		

○保管施設

野積場	A = 127 m × 33 m = 4,191 m ²
コンテナ用地	A = 260 m × 204 m = 53,040 m ²
上屋 No 1	1906年完成 127 m × 32 m = 4,064 m ² 3 t/m ²
上屋 No 2	1906年完成 127 m × 32 m = 4,064 m ² "
上屋 No 3	1906年完成 107 m × 32 m = 3,424 m ² "
上屋 No 4	1906年完成 127 m × 32 m = 4,064 m ² "
上屋 No 5	1906年完成 127 m × 32 m = 4,064 m ² "

その他専用野積場、上屋あり。

そのため、問題点としては、内港地区と外港地区の境を形成している公共埠頭の沈下があるほか、上屋の老朽化が大きな問題となっている。現在、サービス公社では、上屋の建て替えを検討している。

8) その他の問題

防波堤の埋没、施設の老朽化の他にヒアリングにおいて明らかにされた問題点としては、コンテナバース前面の水域が狭あいである。

港湾周辺は平野がなく、かつ、背後都市と隣接しているため、保管施設等の新規拡張が難しい、航行援助施設が不備であるため、港のオペレーションが12時間に限られている等がある。したがって同港は、太平洋岸で最も重要な港湾であるとともに、様々な問題点を有する港湾であるといえる。

品 目 別 取 扱 量
MOVIMIENTO GLOBAL POR TIPOS DE CARGA

外 貨 貿 易	内 貨 貿 易	計	船 舶 数
A L T U R A	C A B O T A J E	T O T A L	N U M E R O D E B U Q U E S
7,668,870	6,248,699	13,917,569	454

外 貨 貿 易
A L T U R A

TIPOS DE MOVIMIENTO	バラ 荷		流 動 物		計		
	雑 貨	農 産 品	石 油 及 び 同 製 品	そ の 他			
	CARGA GENERAL	AGRICOLA	MINERAL	PEREY DERIVS	OTROS	PERECEDEROS	TOTAL
IMPORTACION 輸入	50,844	-	-	-	24	50,868	
EXPORTACION 輸出	182,635	-	-	7,434,068	1,299	7,618,002	
TONELADAS TOTALES	233,479	-	-	7,434,068	1,323	7,668,870	
NUMERO DE BUQUES	55	-	-	40	*	95	

内 貨 貿 易
C A B O T A J E

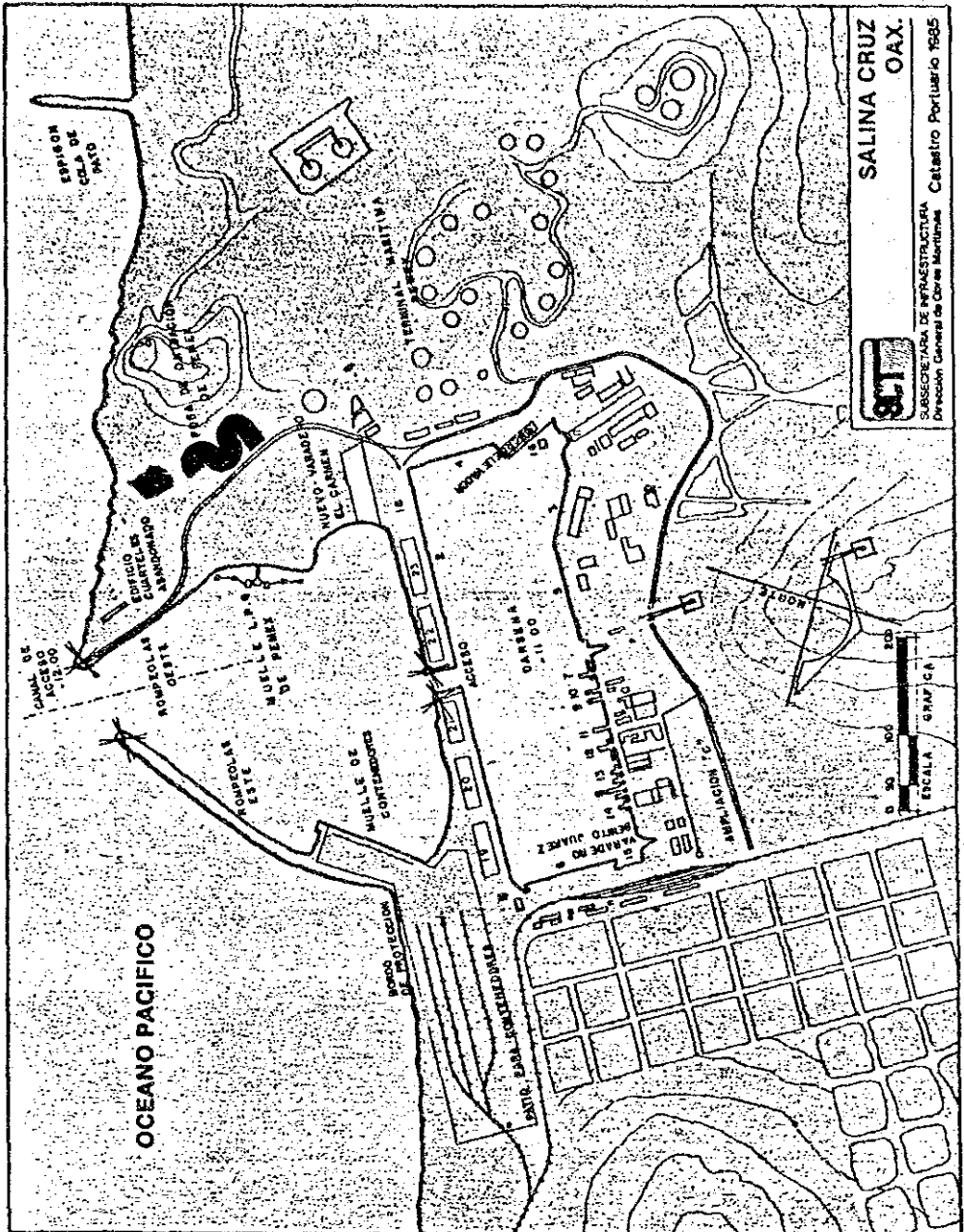
TIPOS DE MOVIMIENTO	バラ 荷		流 動 物		計		
	雑 貨	農 産 品	石 油 及 び 同 製 品	そ の 他			
	CARGA GENERAL	AGRICOLA	MINERAL	PEREY DERIVS	OTROS	PERECEDEROS	TOTAL
ENTRADA 移入	91,334	98,118	-	-	-	189,452	
SALIDA 移出	2,404	-	-	6,056,843	-	6,059,247	
TONELADAS TOTALES	93,738	98,118	-	6,056,843	-	6,248,699	
NUMERO DE BUQUES	22	13	-	324	-	359	

* BUQUES CONTABILIZADOS EN OTRO DE CARGA

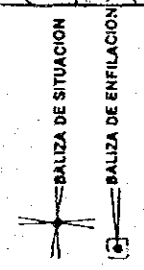
品目別取扱量の推移
SERIE HISTORICA POR TIPOS DE CARGA

MOVIMIENTO/CARGAS	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
IMPORTACION 輸入	127,660	80,549	13,042	22,400	13,506	26,149	50,868
① CARGA GENERAL	27,209	32,816	13,042	22,400	13,387	26,071	50,844
② GRANEL AGRICOLA	100,451	—	—	—	—	—	—
③ GRANEL MINERAL	—	47,733	—	—	—	—	—
④ PERECEDEROS	—	—	—	—	119	78	24
EXPORTACION 輸出	18,054	86,963	2,834,531	5,705,275	6,515,310	6,559,717	7,618,002
CARGA GENERAL	2,110	12,201	71,833	109,347	175,457	172,304	182,635
⑤ FLUIDOS PETR Y DERIVS	15,944	72,435	2,761,506	5,594,805	6,339,324	6,384,353	7,434,068
PERECEDEROS	—	2,327	1,192	1,123	529	3,060	1,299
ENTRADA 移入	74,332	77,409	92,163	158,133	243,887	193,458	189,452
CARGA GENERAL	41,142	73,516	57,927	73,866	155,618	109,584	91,334
GRANEL AGRICOLA	33,190	3,445	34,236	84,267	88,140	88,874	98,118
PERECEDEROS	—	448	—	—	129	—	—
SALIDA 移出	6,970,755	7,240,130	6,575,747	6,331,160	6,140,124	6,651,821	6,059,247
CARGA GENERAL	15,355	15,879	23,456	7,912	7,235	2,183	2,404
FLUIDOS PETR Y DERIVS	6,955,400	7,223,509	6,552,291	6,322,748	6,132,889	6,649,638	6,056,843
PERECEDEROS	—	742	—	500	—	—	—
計							
T O T A L	7,190,801	7,485,051	9,515,483	12,216,968	12,912,827	13,431,145	13,917,569

①=雑貨、②=農産バラ荷、③=鉱産バラ荷、④=生鮮食料品等、⑤=石油及び同製品



NOMECLATURA	
OBRAS DE ATRAQUE	
1	MUELLE ZONA FRANCA
2	SECC. No. 1 ZONA FRANCA
3	SECC. No. 2 ZONA FRANCA
4	MUELLE REPARACIONES A FLOTE No. 1
5	MUELLE REPARACIONES A FLOTE No. 2
6	MUELLE DE LA ARMADA
7	MUELLE PESQUERO
8	MUELLE PROPHEX 1
9	MUELLE PROPHEX 2, 3, 4
10	MUELLE COOPERATIVA "LA VENTOSA"
11	MUELLE DE "PESCA INDUSTRIALIZADA"
12	MUELLE COOP. "MARIASCOS DEL PACIFICO"
13	MUELLE COOP. "PROGRESISTA MENA"
14	MUELLE COOP. "SN. MAR. TIN"
15	MUELLE CONGELADORA DE MARIASCOS DEL PACIFICO
16	MUELLE ATRACADERO INECA
17	DUQUE DE ALBA DEL SIN. CRO-ELEVADOR
18	DIQUE SECO
AREAS DE ALMACENAMIENTO	
19	PATIO EN ZONA FRANCA
20	BODEGA No. 1
21	BODEGA No. 2
22	BODEGA No. 3
23	BODEGA No. 4
24	BODEGA No. 5
25	BODEGA No. 6



SALINA CRUZ OAX.
 SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA
 Direccion General de Obras Maritimas
 Catastro Portuario 1985

(7) コアッツァコアルコス港

1) 港勢

コアッツァコアルコス港は、メキシコ湾岸のコアッツァコアルコス河の河口に面し、公共埠頭8バースから成る港湾である。コアッツァコアルコス河の対岸には、PEMEXの石油港であるパハリトス港が立地している。

2) サリナ・クルス港との関係(ランドブリッジ構想)

今回、本調査団がメキシコ湾岸の同港を視察したのは、同港がサリナ・クルス港とランドブリッジ構想において密接な関係があるとのアドバイスをCNCPから受け、サリナ・クルス港との関係を重視したためである。したがって、同港についての現状を分析する以前にランドブリッジ構想に対する評価を与える必要がある。ランドブリッジ構想とは、現在パナマ運河によって行われている太平洋、大西洋間の輸送を、2港での貨物ハンドリング、両港間の保税状態のままの陸上輸送による海陸一貫輸送により代替しようとする構想である。両港は現在のパナマ運河開通以前は、事実上、一般貨物のランドブリッジとしての機能を有していたが、現在のランドブリッジ構想はパナマでオーバフローする貨物(特にコンテナ)をターゲットとしているものである。したがって、ランドブリッジを実現するためには、両港施設のほか、鉄道、道路の大規模整備が必要となるが、現在のメキシコ国の経済状態では鉄道の電化、道路の車線拡充(4車線化)は望むべくもなく、過去にSCT内部の委員会で決定した際も、道路の路肩整備、鉄道ヤードの新設がもりこまれた程度であり、また、コアッツァコアルコス港はコンテナ船の入港がないために、現在、ランドブリッジとしての機能は全く果たされていないのが現状である。

ヒアリングによれば、コアッツァコアルコス、サリナ・クルス両港を所管するサービス公社は、収入の増大につながるためランドブリッジの実現に望みをつないでいるようではあったが、現在の中央政府の判断としては、ランドブリッジ構想は凍結の状態であり、予備調査団としても同様の判断を下している。

したがって、予備調査団の結論としては、太平洋岸のサリナ・クルス港と、メキシコ湾岸のコアッツァコアルコス港はコンテナを除く一般貨物の背後圏の競合以外にあえて検討すべき問題はないと判断している。

3) 現況

同港の施設の諸元は以下に示すとおりであるが、港のレイアウトとしては河川に面した公共埠頭が一連となっており、計画上の問題は特にはないと思われた。

ヒアリングで特に指摘された事項としては、同港の組合問題があげられる。同港の荷役料金は他のサービス公社と異なり、タリフの収入はサービス公社でなく同港の組合の収入源となっており、サービス公社の収支が極端に悪化している。これは、同国でサービス公社設立以前に公共埠頭の荷役を行っていた荷役組合は、各港にサービス公社が設置されて

いくに従い、タリフの徴収権限がサービス公社に移行されていったが、同港は隣接する PEMEX石油港の影響もあり、組合が強力であるために、いまだに、タリフ徴収権限がサービス公社に移行されていないからである。

○外郭施設

東防波堤	1905年完成 改修多年に亘る	L = 1,440 m	B = 10 m	H = + 2.6 m
西防波堤	1905年完成 改修多年に亘る	L = 905 m		H = + 2.6 m

○水域施設

港 口	内幅 B = 100 m	D = -15 m
航 路	内幅 B = 100 m	L = 2,200 m D = -10.3 m

○係留施設

No. 1 埠頭	1982年完成	L = 218 m	B = 21 m	H = + 2.14 m	D = -10 m
No. 2 埠頭	1905年完成	L = 156 m	B = 18 m	H = + 1.99 m	D = -10 m 8 t/m ²
No. 2 A 埠頭	1905年完成	L = 94 m	B = 20 m	H = + 2.0 m	D = -10 m
No. 3 埠頭	1905年完成	L = 126 m	B = 16 m	H = 2.14 m	D = -10 m 8.5 t/m ²
No. 3 A 埠頭	1905年完成	L = 121 m	B = 18 m	H = + 2.14 m	D = -10 m 8.5 t/m ²
No. 4 埠頭	1905年完成	L = 127 m	B = 18 m	H = + 2.18 m	D = -10 m 8.5 t/m ²
No. 4 A 埠頭	1905年完成	L = 123 m	B = 20 m	H = + 2.18 m	D = -10 m 8.5 t/m ²
No. 5 埠頭	1905年完成	L = 128 m	B = 22 m	H = 2.31 m	D = + 2.3 m 8.5 t/m ²
No. 6 埠頭	1905年完成	L = 185 m	B = 21 m	H = + 2.28 m	D = -10.5 m 8.5 t/m ²
No. 6 A 埠頭	1905年完成	L = 81 m	B = 9.5 m	H = + 2.28 m	D = -10 m 8.5 t/m ²
No. 7 埠頭	1905年完成	L = 288 m	B = 9.5 m	H = + 2.28 m	D = -10 m 4.5 t/m ²

No. 8 埠頭 1982年完成 L = 200 m B = 21.6 m H = + 2.19 m
D = - 10 m

内貿新埠頭 1976年完成 L = 60 m B = 17.45 m H = + 2.5 m
D = - 9 m 6 t/m²

その他 河渡し埠頭2本、パイロット用埠頭1本、専用埠頭9埠頭

○保管施設

野積場 A 1976年完成 A = 2,265 m²

” B 1976年完成 A = 3,248 m²

” C 1977年完成 A = 1,625 m²

コンテナ用地 1982年完成 A = 360 m × 100 m = 360,000 m²

コンテナ用地(輸送用) 1982年完成 A = 17,640 m²

冷凍コンテナ用地 1983年完成 A = 240 m × 50 m = 12,000 m²

野積場 D 1977年完成 A = 2,810 m²

” E 1979年完成 A = 3,326 m²

” F A = 3,255 m²

” G A = 5,568 m²

” H A = 5,051 m²

” No. 1 A = 3,383 m²

” No. 2 1978年完成 A = 8,796 m²

ファレス上屋(CONASUPO) A = 1,260 m²

No. 1 上屋 A = 3,686 m² 4 t/m²

No. 2 上屋(トウモロコシ、カカオ、コーヒー) A = 5,141 m² 4 t/m²

No. 3 上屋(マイズ、コーヒー、カカオ、機械) A = 4,478 m²

No. 4 上屋(一般雑貨) A = 2,495 m²

内貿旧上屋 1954年完成 A = 365 m² 3 t/m² 穀物の貯蔵

その他専用上屋 6棟

4) 本調査への取り組み

同港はメキシコ湾岸の港湾であり、サリナ・クルス港との関係において、本調査への取り組みが決定されるべきと考えるが、両港を連結するランドブリッジ構想が凍結され、しかも、実現には相当の年月が必要であることに加え、コアッツァコアルコス港でオペレーションを行うサービス公社の組合問題は非常にセンシティブなものであることから、本調査の対象とはならないと判断している。また、この点については、メキシコ側も合意済みである。

Puerto : COATZACOALCOS, VER. コアツツァコアルコス港
 品 自 別 取 扱 量
 MOVIMIENTO GLOBAL POR TIPOS DE CARGA

船 船 数
 NUMERO DE
 BUQUES 394

計 算
 TOTAL

内 貨
 CABOTAJE

外 貨
 ALTUR A

1,766,515

2,067,643

外 貨
 ALTUR A

TIPOS DE MOVIMIENTO	パ ラ 荷 GRANEL		流 動 物 FLUIDOS		計 TOTAL
	雑 貨 CARGA GENERAL	農 産 品 AGRICOLA	石 油 及 び 同 製 品 PETR Y DERIVS	そ の 他 OTROS	
IMPORTACION 輸入	73,417	249,138	124,479	17,009	40,852
EXPORTACION 輸出	36,245	-	254,331	65,593	905,451
TONELADAS TOTALES	109,662	249,138	378,810	82,602	946,303
NUMERO DE BUQUES	32	22	21	37	67
					179
					504,895
					1,261,620

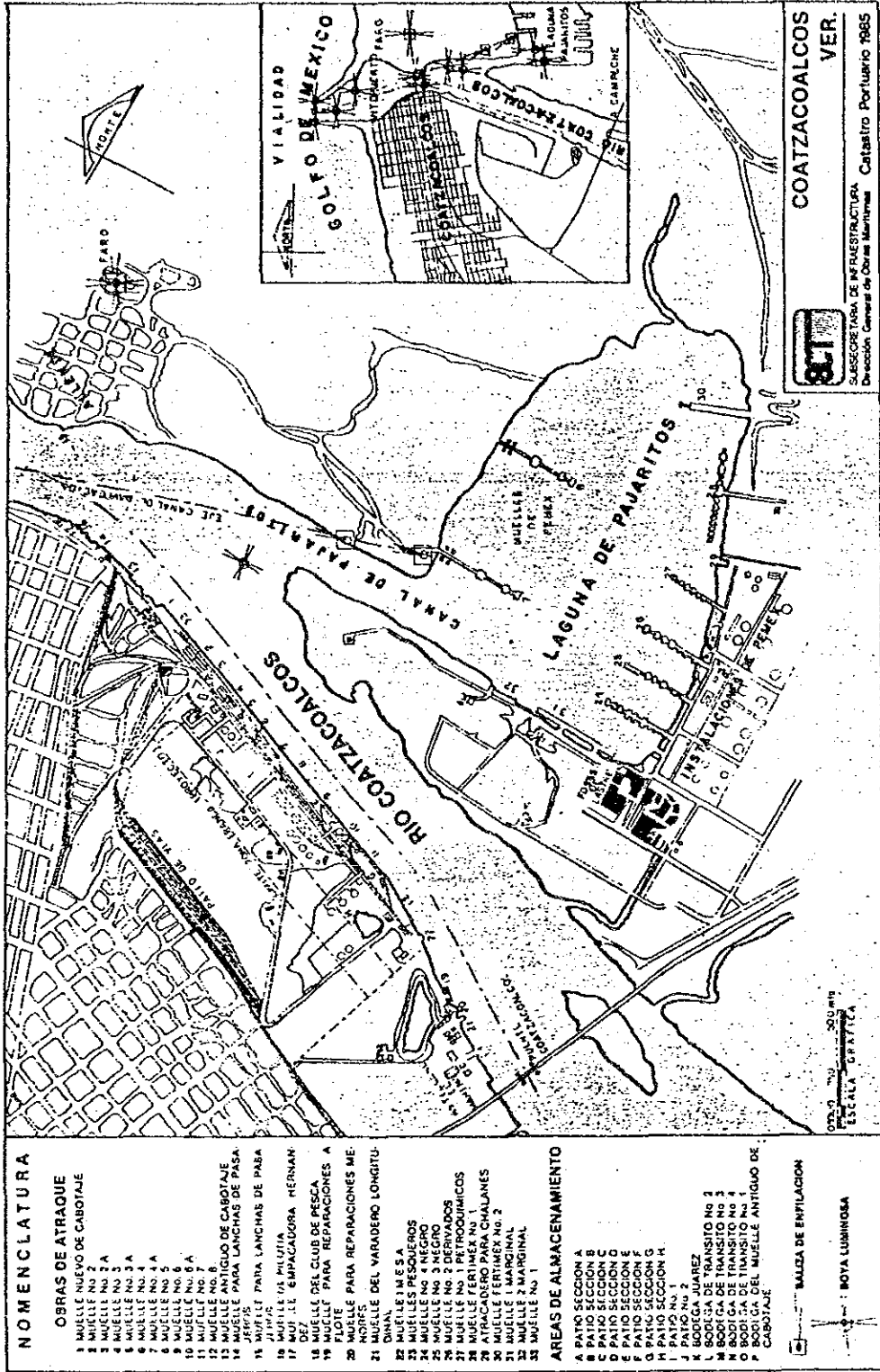
内 貨
 CABOTAJE

TIPOS DE MOVIMIENTO	パ ラ 荷 GRANEL		流 動 物 FLUIDOS		計 TOTAL
	雑 貨 CARGA GENERAL	農 産 品 AGRICOLA	石 油 及 び 同 製 品 PETR Y DERIVS	そ の 他 OTROS	
ENTRADA 移入	12,670	3,348	72,946	-	104,177
SALIDA 移出	15,690	12,711	-	-	79,586
TOMELADAS TOTALES	28,360	16,059	72,946	-	183,763
NUMERO DE BUQUES	16	8	13	-	178
					193,141
					106,987
					301,128
					215

品目別取扱数量の推移
SERIE HISTORICA POR TIPOS DE CARGA

MOVIMIENTO/CARGAS	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
IMPORTACION 輸入	1,134,556	1,168,146	683,199	737,891	559,112	431,705	504,895
① CARGA GENERAL	457,219	563,338	300,678	180,921	65,496	29,740	73,417
② GRANEL MINERAL	220,850	262,698	168,154	120,951	107,410	127,310	124,479
③ GRANEL AGRICOLA	376,807	288,891	202,502	436,019	386,206	252,743	249,138
④ FLUIDOS PETR Y DERIVS	37,270	29,593	8,968	—	—	5,355	17,009
⑤ OTROS FLUIDOS	42,410	23,626	2,897	—	—	16,557	40,852
EXPORTACION 輸出	1,261,743	1,338,642	1,092,583	1,100,717	1,005,769	1,004,770	1,261,620
CARGO GENERAL	—	—	—	—	31,437	42,123	36,245
GRANEL MINERAL	40,836	73,536	23,802	45,485	40,831	—	254,331
GRANEL AGRICOLA	161,929	320,555	253,461	232,463	43,689	—	—
FLUIDOS PETR Y DERIVS	—	685	10,714	40,010	59,253	37,291	65,593
OTROS FLUIDOS	1,058,978	943,766	804,606	782,759	830,559	925,148	905,451
⑥ PERECEDEROS	—	—	—	—	—	208	—
ENTRADA 移入	600,816	636,933	515,411	224,020	151,207	121,228	193,141
CARGA GENERAL	4,126	2,003	4,439	14,039	45,700	27,607	12,670
GRANEL MINERAL	399,530	544,779	433,271	123,744	30,322	75,851	72,946
GRANEL AGRICOLA	—	19,711	—	—	—	7,423	3,348
OTROS FLUIDOS	197,160	70,440	77,701	86,237	75,185	9,510	104,177
FLUIDOS PETR Y DERIVS	—	—	—	—	—	837	—
SALIDA 移出	78,947	52,971	35,506	2,057	28,239	68,491	107,987
CARGA GENERAL	47,179	23,137	9,139	2,057	28,239	63,112	15,690
GRANEL MINERAL	—	—	—	—	—	—	—
GRANEL AGRICOLA	—	—	—	—	—	—	12,711
OTROS FLUIDOS	31,768	29,834	26,367	—	—	5,379	79,586
計	3,076,062	3,196,692	2,326,699	2,064,685	1,744,327	1,626,194	2,067,643

①=雑貨、②=鉱産バラ荷、③=農産バラ荷、④=石油及び同製品、⑤=その他の流動物、⑥=生鮮食料品等



NOMENCLATURA

OBRAS DE ATRAQUE

- 1 MUELLE NUEVO DE CABOTAJE
- 2 MUELLE NO. 2
- 3 MUELLE NO. 3
- 4 MUELLE NO. 3 A
- 5 MUELLE NO. 3 A
- 6 MUELLE NO. 4
- 7 MUELLE NO. 4 A
- 8 MUELLE NO. 5
- 9 MUELLE NO. 6
- 10 MUELLE NO. 6 A
- 11 MUELLE NO. 7
- 12 MUELLE NO. 8
- 13 MUELLE ANTIGUO DE CABOTAJE
- 14 MUELLE PARA LANCHAS DE PASA
- 15 MUELLE PARA LANCHAS DE PASA JIPIAS
- 16 MUELLE DE PILUTA
- 17 MUELLE DE EMPACADORA MERNAM
- 18 MUELLE DEL CLUB DE PESCA
- 19 MUELLE PARA REPARACIONES A FLOTE
- 20 MUELLE PARA REPARACIONES MERNAM
- 21 MUELLE DEL VARADERO LONGITU.
- 22 MUELLE JIMESA
- 23 MUELLES PESQUEROS
- 24 MUELLE NO. 4 NEGRO
- 25 MUELLE NO. 3 NEGRO
- 26 MUELLE NO. 2 DERIVADOS QUIMICOS
- 27 MUELLE FERTIMEX NO. 1
- 28 ATRACADERO PARA CHALANES
- 29 MUELLE FERTIMEX NO. 2
- 30 MUELLE 1 MARGINAL
- 31 MUELLE 2 MARGINAL
- 32 MUELLE NO. 1

AREAS DE ALMACENAMIENTO

- A PATIO SECCION A
- B PATIO SECCION B
- C PATIO SECCION C
- D PATIO SECCION D
- E PATIO SECCION E
- F PATIO SECCION F
- G PATIO SECCION G
- H PATIO SECCION H
- I PATIO No. 2
- J PATIO No. 2
- K BODEGA JUAREZ
- L BODEGA DE TRANSITO No. 2
- M BODEGA DE TRANSITO No. 3
- N BODEGA DE TRANSITO No. 4
- O BODEGA DE TRANSITO No. 1
- P BODEGA DEL MUELLE ANTIGUO DE CABOTAJE

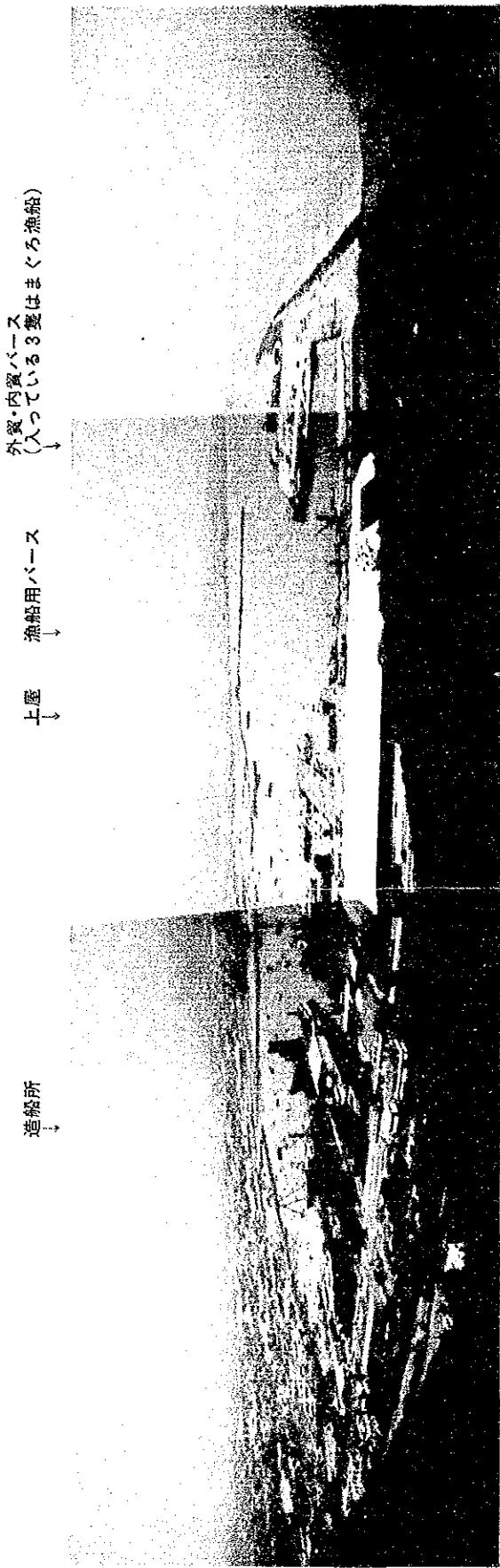
MUELLE DE ENFILACION

- BOYA LUMINOSA

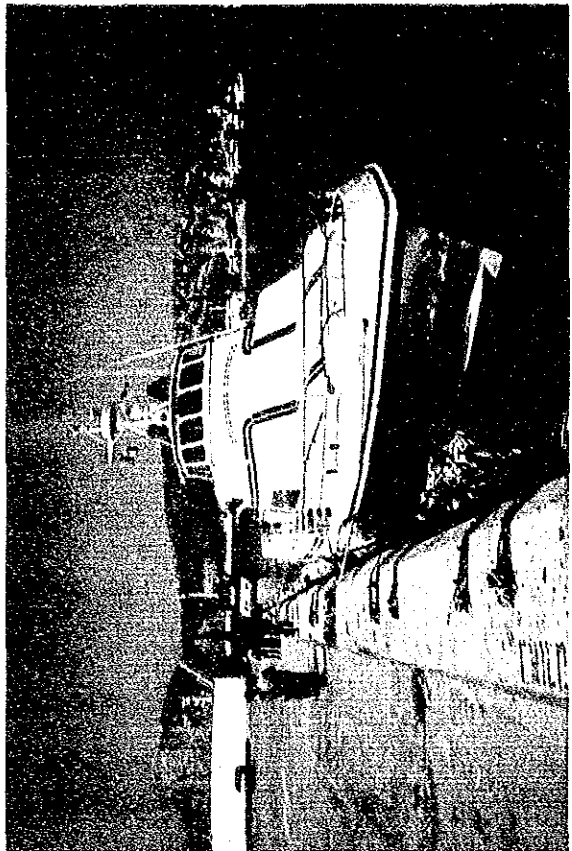
0 100 200 300 400 500 METROS
ESCALA GRAFICA

COATZACOALCOS VER.
SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA
DIRECCION GENERAL DE OBRAS MARITIMAS
Catastro Portuario 1985

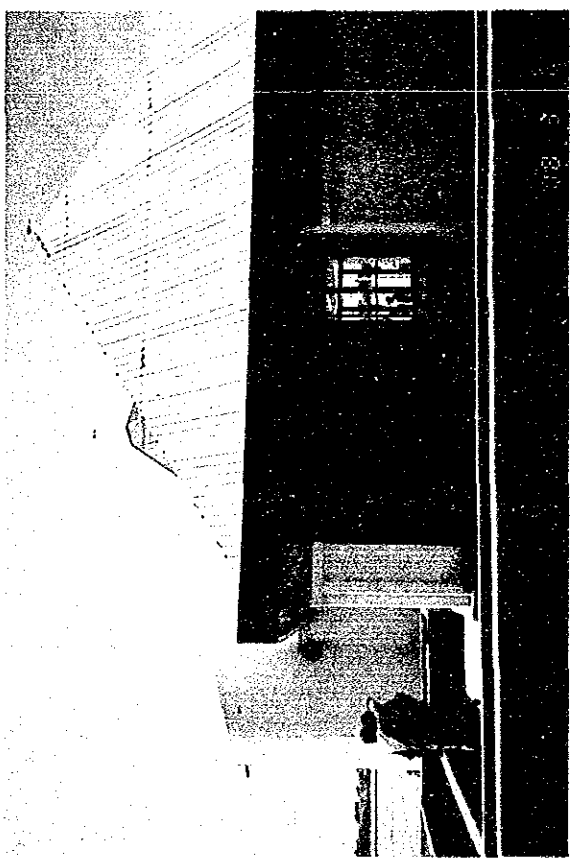
附属資料7. 現地写真



▲エッセナーダ港全景



▲サンディエゴからの観光船

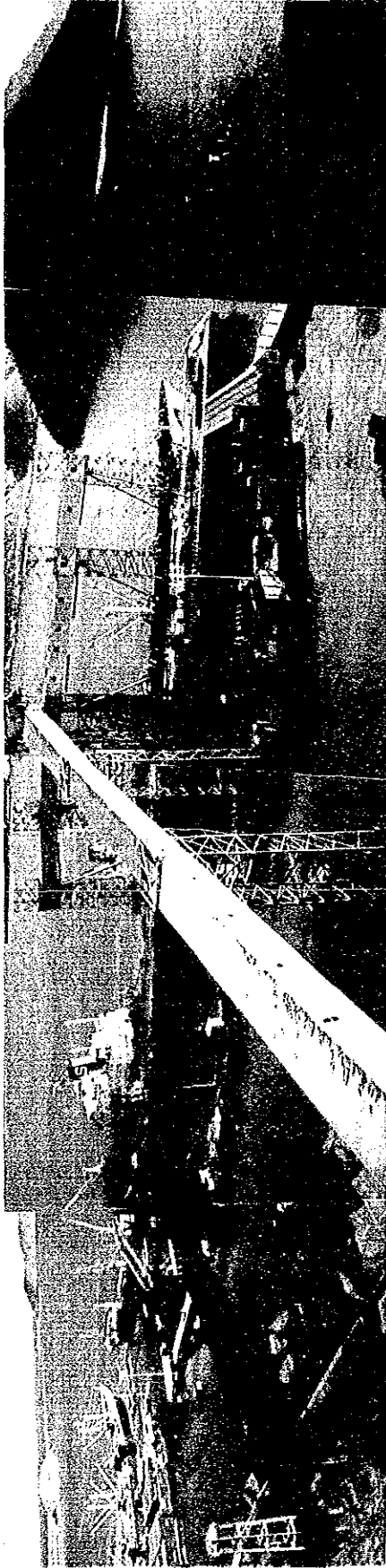


▲エッセナーダ旅客待合室

No.4ベース
鉱産バラ
船上クレーン→ホッパ→トラック

No.5ベース
鉱産クレーン
船上クレーン→シュート→トラック

No.6ベース
穀物
サイロへ



▲グアイマス港(サイロ屋上より海側を望む)

硫酸タンク
↓

造船所
↓

フェリー
↓

No.2ベース
↓

Pemex
石油さん
↓



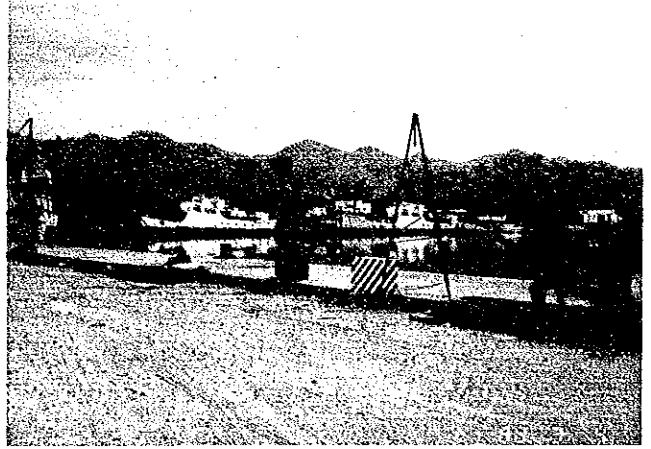
▲グアイマス港(サイロ屋上より陸側を望む)

グアイマス港

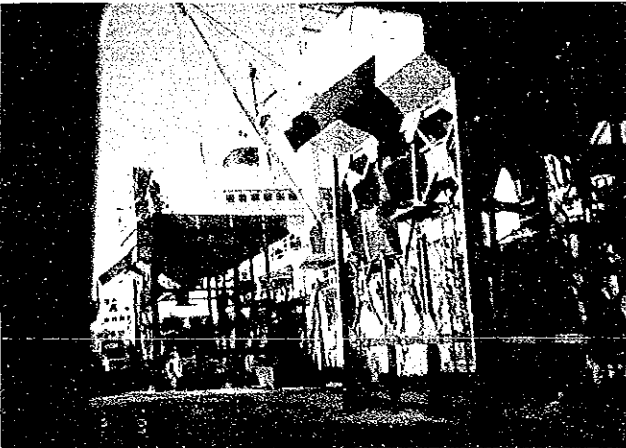


▲上屋及びサイロ

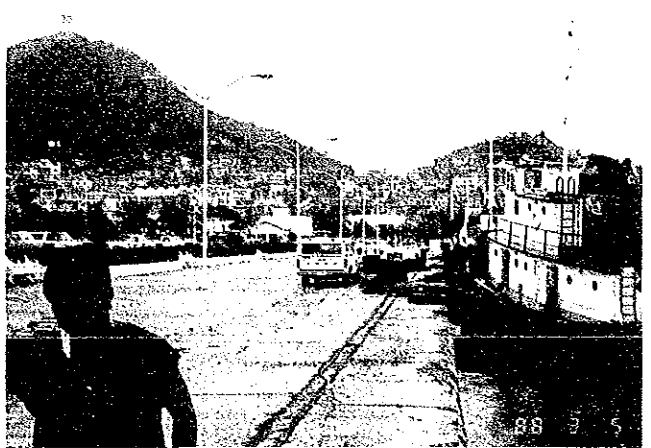
マンサニージョ港



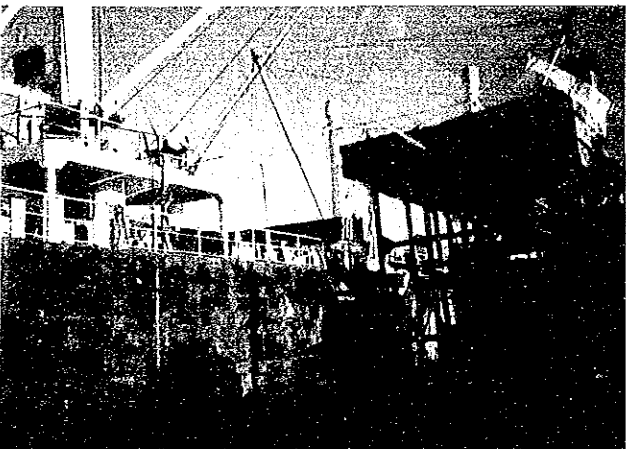
▲マンサニージョ港漁港区



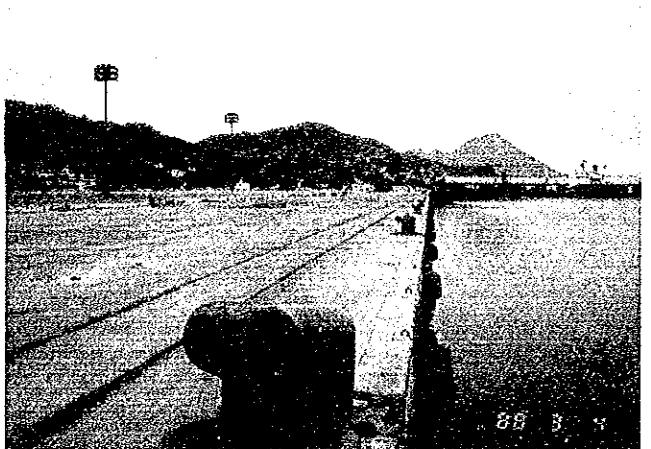
▲No. 4 バース
(船上クレーンからホッパーへの積みおろし)



▲外港区と市街地



▲No. 4 バース
(鉱産バラ荷物の積み込み)



▲ヤード及びバース

マンサニーヨ港



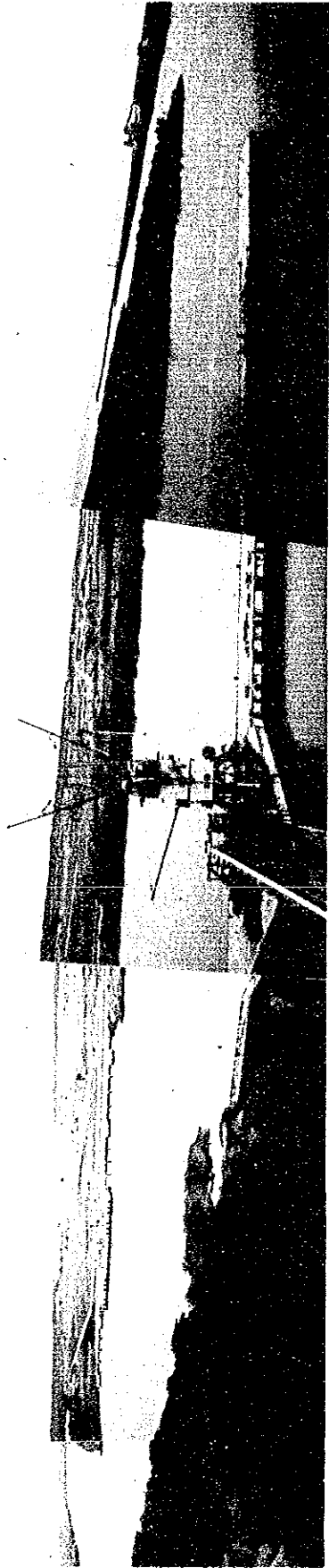
▲全景(1)



▲全景(2)



▲ワークショップ



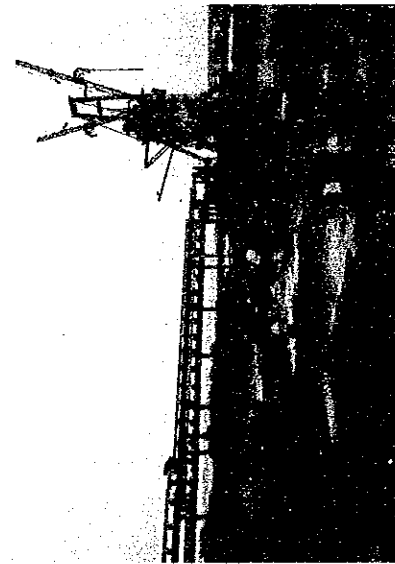
▲ラサロ カルティナス港全景(1)



▲ラサロ カルティナス港全景(2)



▲ラサロ カルディナス港コンテナヤード



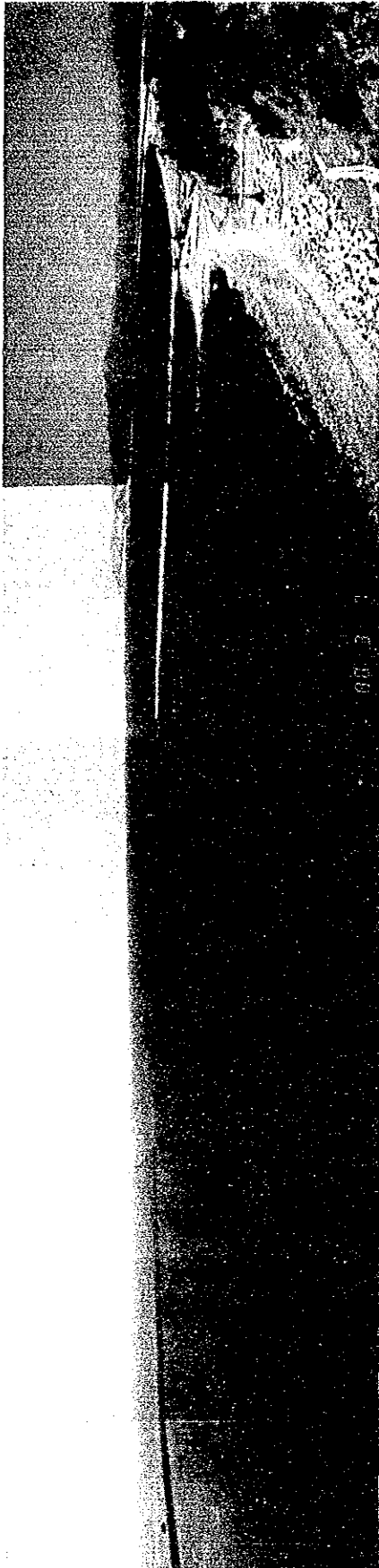
▲穀物パース



▲鉄鋼パース



▲公共パース



▲サリナ クルス港工業予定地



▲サリナ クルス港全景

附属資料 8. 国家開発計画

メキシコ合衆国全体の将来計画の基本となるものが「国家開発計画(1983～1988)」(入手済み)であり、すべての開発計画はこれに基づいて行われている。具体的には、その下にさらに「通信運輸(省)計画」(入手済み)があり、その中に「全国港湾開発計画(国家計画の港湾版)」(入手済み)がある。港湾の開発については、まさにこの「全国港湾開発計画」に基づいて行われているとのことであり、ヒアリング時にCNCPのロブレド委員長が述べた太平洋岸におけるコンテナ、農産バラ、鉱産バラ各々のメジャーポートの配置構想についても、この計画の中で位置づけられており、そのような結論に至った分析結果は明示されていない。

以下に、前述したロブレド委員長によるメキシコ側の基本的考え方を述べておく。

『マザーポート(メジャーポート)の配置については我々は基本的には以下のように考えている。

① コンテナのマザーポート

コンテナは工業開発と密接に関連しており、メキシコにおける工業地域との関連でコンテナのマザーポートは決められる。したがって我々がマザーポートと考えているのはラサロ・カルデナスとサリナ・クルス港である。長期的には北部でグアイマス港かトコロバンポ港をマザーポートとしたい。ちなみにメキシコ湾側ではタンピコ・アルタミラとベラクルス港、長期的にはもう1港ということでコアッツァコアルコス港を考えている。

② 農産バラのマザーポート

これらは内陸の農産地と主要な穀物の輸入先(カナダ、アメリカ、アルゼンチン、ブラジル、……)とで決められ、グアイマス港とラサロ・カルデナス港を考えている。メキシコ湾側ではタンピコ港とベラクルス港、少し小さいがспан港を考えている。

③ 鉱産バラのマザーポート

鉱産バラの輸出は鉱山と密接に関係しており、グアイマス港を考えている。一方、ラサロ・カルデナスは輸入(石炭と鉄鉱石)のマザーポートと考えている。メキシコ湾側ではコアッツァコアルコス(イオウ中心)、ベラクルスとアルタミラ(セメント、クリンカの輸出)がある。各港ともマザーポートを希望するのはわかるが、コンテナ等船会社からは港をしぼる必要がある。したがって上記のような配置で進める考えである。』

附属資料 9. CNCP、DGP、DGOM関連資料

(1) CNCP関係

① 港湾管理近代化計画（1983年）……（入手済み）

各港の機材メンテナンス計画を策定したものであり、これに基づき現在、改善を実施中である。また同時に、公社のサービス改善のため、荷役サービスにとどまらず、飲料水や燃料の供給、曳船のサービス改善の指導等も行っている。

なお、本計画の目次（日本語訳）を資料11(4)として示す。

② 港湾機材現状調査……（一部入手済み）

〔第1部〕……現状調査

各港の機材一覧及びその評価並びに廃棄、修理、更新の判定等。老朽度調査も実施している。

〔第2部〕……購入計画

上記並びに港湾貨物量の動向を考慮して昨年より策定しており、これに基づき実際の購入も行っている。なお、この中にはミニコンのCNCP及び各公社への導入計画も含まれている。これはコンピュータを使って機材部品の管理や公社の種々の情報のデータベース化を図ろうとするものである。

なお、本調査の目次（日本語訳）を資料11(5)に示す。

③ 共同対策プログラム

CNCPとDGPが共同で作成したもの（次項で述べる）。

(2) DGP関係

① 共同対策プログラム

従来、荷役が十分効率的に行われていなかった点に鑑み、CNCPとDGPが共同で作成したものであり、これに基づきサービス公社の効率改善を指導している。各サービス公社は3カ月ごとに「役員会報告」（後述）として港湾活動についての報告を行うが、これをもとにプログラムのフォローアップを行っている。また、役員会でもプログラムの実施状況が重要な議題となっている。

上記についてはSCTと各公社との間で共同対策プログラムの契約を結ぶことによって行われている。これは一種のノルマを公社に与えるということである。

このプログラムはサービス公社の責務、DGP、（CNCP）の責務、及び両者間の契約を示したものであり、港湾の管理・運営に関する考え方がわかる。

② 貨物・船舶動向（Movimiento de Carga y Buques 1986）……（入手済み）

日本の「港湾統計」にあたるもので毎年出されており、港湾における貨物、船舶の動向を全国レベル及び各港湾別にかなり詳細にとらえることができる基本的資料である。

なお、目次を資料11(6)に示す。

④ その他の統計データについて

DGPにおいては港湾統計のデータベース化を実施しており、本格調査において要望する必要なデータについては、いかようにでもDGPにおいて電算出力することであった。たとえばバース別取扱貨物量のデータは前記統計②には出ていないが、必要であるなら作業時間はかかるが、アウトプットは可能とのことである。

⑤ 港湾オペレーション計画システム

CNCPと共同で港湾オペレーションの分析プログラムを作成中であり、2カ月後ぐらいには完成することであった。これは、港湾オペレーションを分析評価して港の実状と港のもつキャパシティとを比較することによりその港の発展の可能性をさぐるものであり、ベーシック・メリット(ORの一手法かと思われる)を用いたプログラムとのことであった。

DGPよりは、このプログラムの活用に関しても便宜供与の申し出があったが、現時点では内容等まったく不明であり、扱いは今後検討することになる。

(3) DGOM関係

① 港湾施設開発計画……………(入手済み)

主要港について各々策定された短期・中期・長期の港湾計画で、基本的には我が国の港湾計画資料と同様と考えてよい。

計画立案プロセスは、審議会のようなオーソライズの過程はなく、DOGMM担当者が1週間ほど現地へ出向き、港湾開発委員会やユーザーと意見交換を行うとともにDGP、DGMM等と協議して策定される。なお、オーソライズに関しては、前述の「国家開発計画」の範囲でつくられたものであり、問題ないとの見解であった。

本計画は

第1 ……診断

各港の施設の現状の分析、評価。背後圏の分析

第2 ……予測

貨物量予測。現地調査も含めた港湾及び背後圏の経済調査

第3 ……施設の将来計画のオールタナティブ。短・中・長期の予測に基づく開発のオールタナティブの作成

の3段階で構成されている。

また、その目次は一般には下記のとおりとなっている。

○目次は一般に下記のとおり(各港別)

第1章 港湾開発基本政策

(国家目標、メキシコ全体の中での位置づけ、港湾インフラ開発計画)

第2章 背後地と地域経済開発計画

(港湾開発効果分析、自然条件、社会経済条件、交通網(中・長期)、背後圏都市の分析)

第3章 現状分析

(港湾施設、自然条件、港湾サービス、貨物の流れ等の分析)

第4章 (経済開発地域に関する)予測

(自然条件、人口、経済活動、都市道路、交通体系等の予測)

第5章 港湾サービス需要予測

(貨物、漁業、観光等の予測)

(港湾開発のオルタナティブ(けい留施設、倉庫、将来開発のための保有地域等)

第6章 まとめ、(一般戦略)

(一つの短期・中期案の提示、長期の理想像)

② 港湾施設台帳……………(入手済み)

我が国の「施設台帳」と同様、全国の港湾の外郭、水域、けい留、荷さばき、保管等各施設の現況をとりまとめたもの。

(4) サービス公社関係

① 役員会報告資料……………(入手済み)

3カ月ごとに開かれるサービス公社の役員会提出資料であり、各サービス公社ごとに作成される。

内容としては、重点施策、業務改善報告、貨物統計、予算に対する実施進捗状況、オペレーション能率、機材、労働者使用状況、施設の維持状況、企業収支など、港の活動全般について広くかつ詳細にとりまとめられている。本格調査においても有用と思われる。

(資料11.(3))

② 事業計画書……………(入手済み)

各年度当初に作成されるサービス公社の事業計画である。

目次の日本語訳と資料11.(8)に示す。

附属資料 10. 収集資料リスト

	資料の名称	部数	収集先名称又は発行機関
	(メキシコシティ)		
1	メキシコ国港湾取扱貨物量		
2	2-1~2-9 各港別貨物 (エンセナダ、グアイマス、マサトラン、マンサニージョ、 ラサロ・カルデナス、サリナ・クルス、コアッツァコアルコス、 タンピコ・アルタミラ)		
3	関係機関組織図		
4	新TOR (日本語訳)		
5	Program director de desarrollo infraestructure Portuaria Lazaro Cardenas	Resume Vol.1~3	SCT, Subsecretaria de infraestructura
6	" Guaymas	Resume Vol 1~2	
7	" Ensenada	Vol. 1~3	
8	" Salina Cruz	Vol. 1~4	
9	" Manzanillo	Resume Vol. 1~5 Anney	
10	" Mazatlan	Resume Vol. 1~3 Anney	
11	Indicadores de Rendimiento Portuario 1986 Systema Portuario Nacional		SCT, Subsecretaria de operation
12	Movimiento de Carga y Buques 1986 Systema Portuario Nacional		"
13	" 1985		"
14	Estadisticas del Movimiento Portuario Nacional de Carga y Buques 1983		"
15	" 1984		"
16	Movimiento de Cargo Comparative ENERO-1988		"
17	" ENERO - DICIEMBRE		"
18	Catastro Portuario (Litoral and Pacifico)		SCT, Subsecretaria de Infraestructura
19	" (Litoral de Golfoy Caribe)		"
20	Diagnostico y Prescripcion de la Infraestructura Instalaciones y servicios de Puerto de Salina Cruz		"

21	1 Reunion del Consejo de Administracion	1	Sarcos Portuarios de Guaymas
22	Programa Institucional	"	"
23	Programa de Modernizacion de la Administracion Portuaria (港湾管理近代化計画)	"	CNCP (2冊分)
24	Equipamiento Portuario Fase II, Salina Cruz 1987	"	" (2冊分)
25	The Fifth State of the National Report (Mexico City the News)	"	新聞資料
26	Programa de Trabajo Para 1988	"	SCT
27	CNCP 設置法 (和文訳つき)	"	公報
28	CNCP 研修プログラム	"	Computer Out put (CNCP)
29	開発委員会省令	"	公報
30	サービス公社設置法	"	CODGO de Comercio
31	関係機関組織図 (DGP, SCT, DGOM 人数つき)	"	SCT
32	Q/N Table-1	"	CNCP 他
33	Trafico de Contenedores origen-destino 1988	"	DGP
34	CNCP 組織図	"	CNCP
35	関連地域地図 (7枚)	"	
36	Plan Nacional de Desarrollo 1983-88	"	
37	Programa Nacional de Comunicaciones y Transportes 84-88	"	
38	Estadísticas del Comercio Exterior de Mexico, Número 9		
39	"	Número 3	
40	Sistema de Cuentas Nacionales de Mexico		
41	Cuaderno de Informacion Oportura		
42	Boletin Mensual de Informacion Economica Vol. x		
43	"	Vol. xii	
44	Sistema de Cuentas Nacionales de Mexico 60-85		
45	Encuesta Industrial Mensual		
46	Estadísticas de Finanzas Públicas 70-85		
47	Anos de Indicadores Económicos Y Sociales de Mexico		
48	Estadísticas Históricas de Mexico, Tomo I		
49	"	" II	
50	Industria Mineromatalúrgica		
51	Encuesta Sobre Establecimientos Comerciales (C. Mexico)		
52	"	(C. D. Guadalajara)	

- 53 Avance de Información Económica (Empleo)
- 54 " (Balanza Comercial)
- 55 Encuesta Industrial Mensual
- 56 Encuesta Sobre Establecimientos Comerciales (C. D. Monterrey)
- 57 Datos Básicos Sobre la Población de Mexico 1980-2010
- 58 Programa de desarrollo de la infraestructura
Portuaria 1884-1988,
Vol. 1~2, Summary

(エンセナダ港)

- 1 図面 (1/2000) DGOM
- 2 I REUNION DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION サービス公社
1988年第1回理事会資料 (3カ月毎に開かれる理事会用資料)
- 3 サービス公社組織図
- 4 公社と組合との契約書
- 5 TARIFA GENERAL DE MANIOBRAS NUM. I
タリフ
- 6 港湾施設概要 (7港分)
(港湾施設台帳よりの抜粋)

(グアイマス港)

- 1 EL PUERTO DE GUAYMAS Y EL ESTADO DE ARIZONA 1987. 5. 22 1 グアイマスサービス公社
(ポートセールス用資料) 寄贈
- 2 PROGRAMA DE ACCIONES CONCERTADAS DE LA DERECTION GENERAL DE SERVICIOS PORTUARIOS DE GUAYMAS S.A. DE C. U. Y DE SU ORGANA DE GOBIERNO
(グアイマス港サービス公社とその政府監督機関との間で締結された行動計画)
- 3 公社と組合との契約書 "
- 4 グアイマス港の荷役タリフ "
- 5 施設概要
(港湾施設台帳よりの抜粋)
- 6 グアイマス港計画平面図
- 7 El Puerto de Guaymas Y el Estado de Arizona

(マサトラン港)

- 1 マサトラン港施設概要
- 2 公社埠頭施設配置図
- 3 “ 岸壁配置図
- 4 港内水深図(1～7)
- 5 サービス公社年間貨物量(輸移出入別、月別)
- 6 マサトラン港 “
- 7 トコロバンボ港 “
- 8 サービス公社品目別(輸移出入別)年間取扱貨物量
- 9 マサトラン港冷凍品輸出货量
- 10 “ 取扱貨物量
- 11 “ コンテナ取扱量
- 12 “ 観光船隻数及び観光客数
- 13 サービス公社組織図
- 14 “ 職員数
- 15 原因別荷役ロス時間(1～11)
- 16 荷役機械稼働時間一覧(1～12)
- 17 船主側より商工会議所への港湾改善要望書
- 18 “ “ に係る新聞社への投稿
- 19 同掲載記事
- 20 タリフ一覧
- 21 トコロバンボ港図面(1～4)

(マンサニージョ港)

- 1 施設一覧
- 2 全体図
- 3 内港平面図
- 4 取扱貨物量(1～4)
- 5 取扱貨物タイプ別効率表
- 6 貨物タイプ別輸送機関分担
- 7 貨物タイプ別使用荷役機械分担
- 8 埠頭別取扱貨物量
- 9 タリフ(1～2)
- 10 公社組織図

- 11 '87 公社損益一覧
- 12 '87 公社労働者数及び給与

(ラサロ・カルデナス港)

- 1 施設一覧
- 2 貨物量データ
- 3 港湾公社作成資料集
- 4 FONDEPORTパンフレット (港湾開発基金)
- 5 計画平面図
- 6 サービス公社組織図
- 7 " タリフ (1987. 7月)
- 8 " " (No. 2) (1987. 7月)
- 9 " " (1987. 11月)

(サリナ・クルス港)

- 1 施設一覧
- 2 貨物量データ
- 3 コンテナフロー図

(コアッツァコアルコス港)

- 1 施設一覧
- 2 貨物量データ
- 3 サリナ・クルス、コアッツァコアルコスサービス公社組織図
- 4 コアッツァコアルコス港平面図

メキシコ合衆国大統領ルイス・エチェベリーア・アルバレスは、メキシコ議会が私に次の法令を提出したことを国民に知らせる。

法令：

メキシコ合衆国議会は、CNCP 設置法を定める。

第1条：CNCPを設置する。その目的は、海および河川の港湾における海運、港湾活動、サービスを調整するためである。例えば、港湾における輸送手段、主だったものから補足的なサービス、他の通信連絡網に関係するサービスが効果的に運営されるように調整する。

CNCPは、港において、上にのべた内容に関係する政府諸機関が、その各々の職務を全うするよう調整する責任がある。

第2条：(CNCPの構成メンバー)

CNCPは、大統領府の代表者がCNCPのPresidentとなる。そして、農業牧畜省、通信運輸省、国務省、大蔵省、工商省、国家資源省(現在のエネルギー、鉱山省)、保健省、労働省の該当次官が、そして、観光局長が構成メンバーとなる。

又、次の公共団体は、各1人代表者をCNCPのメンバーとして送る。：メキシコ貿易インスティテュート、メキシコ石油、メキシコ国鉄、国有倉庫会社、CONASUPO、メキシコ自由港委員会。

同様に、港湾労働者の組織の中から、任命された4人が、又、商業会議所の代表者1人、工業会議所の代表者1名が、又、税関ブローカー(Agente Aduanal)組合の代表1名、運送会社の代表1名、メキシコ輸出入貿易組合と貿易輸送ユーザー委員会の代表1名、外貿船舶会社の代表1名、内貿船舶会社の代表1名、船舶代理店の代表1名、組合(Cooperativas)連盟の代表1名が、CNCPに発言権を有するメンバーとして参加する。

第3条：各代表1人につき、1人の補欠を指命し、その報酬は、各所属団体、機関がカバーする。

第4条：CNCPのメンバーの任命、解任はその指命権を有する者が自由に行うことができる。

第5条：CNCPの決議事項の遂行のために、Executive調整委員、書記官がいる。彼らは大統領が任命する。書記官は、Executive調整委員の補佐的役割を有し、Executive調整委員が不在の時は、彼の代行をする。

第6条：Executive調整委員は、CNCPの目的を遂行するための代表者である。

第7条：CNCPはその業務遂行に必要な職員を有す。この職員はISSSTE(国家公務員共済組合)に属す。

第8条：CNCP、ならびにCNCPの地方代表機関の経費は国家予算から出る。

第9条：委員会は、構成メンバーの半数以上の出席があって成立する。Executive 調整委員は発言権はあるが、投票権はない。決議は出席者の過半数の投票によって決まるが、大統領は権定権(キャスティングボート)を有す。

第10条：CNCPは、その業務を各港の Delegado Coordinador(調整委員)を通じて行う。この調整委員(D.C)はCNCPによって任命され、Executive 調整委員に直接に属するものである。

第11条：Executive 調整委員は、CNCPが任命する調整委員が一時的に欠けた場合、それを補う目的で、調整委員を任命できる。

第12条：各港の調整委員(D.C)は、調整委員会(Junta Coordinadora)と諮問委員会(Comision Consultiva)によって補佐されている。その内容は次のとおり。

- I 調整委員会のメンバーは、第2条であげた政府機関の代表者からなり、その業務は、各港において、輸送、交通、税関、国内への人の出入り、検疫、観光等に関する問題にかかわる関係当局が、その職務を効率よく遂行するために一番よい方法を検討し、提案することである。
- II 諮問委員会の構成メンバーは、中央政府からはなれた機関の代表者である。たとえば、国営企業、労働者、利権を譲りうけた企業(Concesionario)、許可証所持者、ユーザー等、一般に港湾活動に直接関係する団体の代表よりなる。そしてその役割は、各港の開発、運営について意見を述べたり、方法を提案することである。

第13条：各港の調整委員会は、次の基本事項にのっとって作動する。

- I 港の調整委員によって主宰される。
- II 少なくとも月に一回、定期的に集まる。
- III CNCPが承認する内部規定に従って運営される。

第14条：各港の諮問委員会は次の基本事項にのっとって運営される。

- I 港の調整委員によって主宰される。
- II 定期的な、少なくとも月に一回集まる。そして、全体で、あるいは委員会方式によって活動する。
- III 諮問委員会のセッションには、真に興味のある人はだれでも参加できる。ただし、事前にどういうことを計画しているのかを記述した申請書を調整委員に提出しなければならない。
- IV 諮問委員会のメンバー数は不定である。各港の性格によって決まる。
- V 実施するセッションを列挙する。
- VI CNCPが承認する内部規定によって運営される。

SECRETARIA DE LA PRESIDENCIA

LEY que crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

LUIS ECHEVERRIA ALVAREZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el H. Congreso de la Unión se ha servido dignarme el siguiente

DECRETO:

"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

LEY QUE CREA LA "COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS"

ARTICULO 1o.—Se crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos con el objeto de coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios; los medios de transporte que operan en ellos, así como los servicios principales auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento.

La Comisión será el órgano encargado de coordinar en los puertos, el ejercicio de las atribuciones que correspondan a las diversas dependencias del Ejecutivo Federal, en las materias a que se refiere el párrafo anterior y en cuanto a bienes del dominio marítimo.

ARTICULO 2o.—La Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, estará integrada por un representante de la Secretaría de la Presidencia, que será el Titular del Ramo y que fungirá como Presidente de la misma; y un representante de cada una de las Secretarías de Agricultura y Ganadería, Comunicaciones y Transportes, Gobernación, Hacienda y Crédito Público, Industria y Comercio, Marina, Patrimonio Nacional, Salubridad y Asistencia y del Trabajo y Previsión Social, que serán los Subsecretarios correspondientes, así como por el Secretario General del Departamento de Turismo.

También formarán parte de la Comisión, con voz y voto, un representante de cada uno de los siguientes organismos públicos: Instituto Mexicano de Comercio Exterior, Petróleos Mexicanos, Ferrocarriles Nacionales de México, Almacenes Nacionales de Depósito, Compañía Nacional de Subsistencias Populares y Junta Directiva de Puertos Libres Mexicanos.

Asimismo se invitará a participar en la Comisión con voz y voto, a cuatro representantes que designen de común acuerdo las Organizaciones de trabajadores portuarios, cualquiera que sea su personalidad jurídica; un representante de la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio; un representante de la Confederación de Cámaras Industriales; un representante de la Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana; un representante de las empresas autorizadas de autotransporte de servicio público federal; un representante designado de común acuerdo entre la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana y el Consejo Nacional de Usuarios del Transporte para el Comercio Exterior; un representante de los navieros nacionales de altura; un representante de los na-

vieros de cabotaje; un representante de los agentes consignatarios de buques; y un representante de la Confederación Nacional de Cooperativas.

ARTICULO 3o.—Por cada representante propietario, se designará un suplente, y los emolumentos de uno y otro serán cubiertos por las entidades de que procedan.

ARTICULO 4o.—Los miembros de la Comisión serán nombrados y removidos libremente por quien tenga la facultad de designarlos.

ARTICULO 5o.—Para el cumplimiento de los acuerdos y resoluciones de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos habrá un Vocal Coordinador Ejecutivo y un Vocal Secretario, que serán designados por el C. Presidente de la República.

El Vocal Secretario lo será de la Comisión, tendrá el carácter de auxiliar del Vocal Ejecutivo, y lo substituirá en sus ausencias temporales.

ARTICULO 6o.—El Vocal Coordinador Ejecutivo, será el Delegado de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, para el cumplimiento de sus fines.

ARTICULO 7o.—La Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, tendrá el personal que requiera para el ejercicio de sus funciones, el cual quedará incorporado al régimen del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado.

ARTICULO 8o.—Los gastos que demande el funcionamiento de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos y sus delegaciones, serán con cargo al Presupuesto de Egresos de la Federación.

ARTICULO 9o.—La Comisión funcionará con la asistencia de su Presidente y de la mayoría de los miembros, siempre que incluya la mitad de los representantes de las dependencias del Ejecutivo de la Unión, así como del Vocal Coordinador Ejecutivo, que tendrá derecho a voz pero no a voto. Las resoluciones se tomarán por mayoría de votos de los presentes y el Presidente tendrá voto de calidad.

Las resoluciones de la Comisión que haya pedido el Presidente de la República y las que a juicio de aquélla lo ameriten, serán sometidas a dicho alto mandatario por conducto del Presidente de la Comisión.

ARTICULO 10.—La Comisión Nacional Coordinadora de Puertos ejercerá sus funciones en los puertos por conducto de Delegados Coordinadores, que serán nombrados por la propia Comisión y dependerán directamente del Vocal Coordinador Ejecutivo.

ARTICULO 11.—El Vocal Coordinador Ejecutivo podrá designar Delegados Coordinadores, con objeto de que suplan las faltas temporales de los titulares que designe la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.

ARTICULO 12.—El Delegado Coordinador de cada puerto, será auxiliado por una Junta Coordinadora y una Comisión Consultiva, como sigue:

I.—Las juntas coordinadoras se integrarán con un representante de cada una de las dependencias del Poder Ejecutivo señaladas en el artículo 2o; y tendrán como funciones estudiar y proponer la mejor forma de coordinar en cada puerto sus atribuciones sobre problemas relacionados con el trans-

porte, tráfico, manejo aduanal, entrada y salida de personas al país, de sanidad y cuarentena, de turismo y, en general, con las atribuciones a cargo de cada una de dichas dependencias.

II.—Las comisiones consultivas, se integrarán por los representantes de los organismos descentralizados; empresas de participación estatal; trabajadores, cualquiera que sea su tipo de organización; concesionarios; permisionarios; usuarios y; en general, de los sectores directamente interesados en las actividades portuarias y tendrán como funciones opinar y sugerir medidas para el desarrollo, operación y funcionamiento de cada puerto.

ARTICULO 13.—La Junta Coordinadora de cada puerto funcionará de acuerdo con las siguientes bases:

I.—Será presidida por el Delegado Coordinador del Puerto.

II.—Se reunirá periódicamente, cuando menos una vez por mes.

III.—Se regirá por el reglamento interior que apruebe la Comisión Nacional Coordinadora.

ARTICULO 14.—La Comisión Consultiva de cada puerto, funcionará con arreglo a las siguientes bases:

I.—Estará presidida por el Delegado Coordinador del Puerto.

II.—Se reunirá periódicamente por lo menos una vez al mes y actuará en pleno o por medio de comités.

III.—Podrá concurrir a sus sesiones cualquier persona que acredite un interés legítimo, previa solicitud al Delegado Coordinador, en la que expresará el o los asuntos que pretenda plantear.

IV.—El número de miembros de cada Comisión Consultiva será variable, según lo exijan las características del puerto.

V.—Se levantará acta poratenuada de las sesiones que realice.

VI.—Se regirá por el reglamento interior que apruebe la Comisión Nacional Coordinadora.

ARTICULO 15.—El Delegado Coordinador decidirá los asuntos de su competencia en los términos dispuestos por esta Ley, y en su caso remitirá a las distintas dependencias del Ejecutivo aquellos asuntos que les corresponda atender.

TRANSITORIOS.

ARTICULO PRIMERO.—La presente Ley entrará en vigor treinta días después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

ARTICULO SEGUNDO.—Dentro de los sesenta días siguientes a su designación, el Delegado Coordinador de cada Puerto convocará a las dependencias del Ejecutivo Federal que se relacionan en el artículo 12, fracción I, para que, por conducto de los representantes que acrediten ante el mismo, concurren a la reunión constituyente de la respectiva Junta Coordinadora.

Constituida la Junta Coordinadora, formulará en el término de treinta días su Reglamento Interior, que tendrá carácter provisional en tanto se apruebe el definitivo por la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos dentro de los sesenta días subsiguientes.

ARTICULO TERCERO.—Los Delegados Coordinadores de Puertos seguirán, en lo conducente, procedimiento análogo al establecido en el artículo anterior, para constituir las Comisiones Consultivas. Desde su reunión constituyente éstas podrán integrar los Comités facultados por el artículo 14 fracción II.

Constituida la Comisión Consultiva, se procederá como dispone el segundo párrafo del artículo precedente.

México, D. F., a 23 de diciembre de 1970.—José Rivera Pérez Campos, S. P.—José F. Rivas Guzmán, D. F.—José Castillo Hernández, S. S.—Constitúmosc Santa Ana, D. S.—Rúbricas".

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y para su debida publicación y observancia expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los veintisiete días del mes de diciembre de mil novecientos setenta.—Luis Echeverría Álvarez.—Rúbrica.—El Secretario de la Presidencia, Hugo Cervantes del Río.—Rúbrica.—El Secretario de Agricultura y Ganadería, Manuel Bernardo Aguirre.—Rúbrica.—El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Eugenio Méndez Decourto.—Rúbrica.—El Secretario de Gobernación, Mario Mexa Palencia.—Rúbrica.—El Secretario de Hacienda y Crédito Público, Hugo B. Margán.—Rúbrica.—El Secretario de Industria y Comercio, Carlos Torres Miano.—Rúbrica.—El Secretario de Marina, Luis M. Bravo Carrera.—Rúbrica.—El Secretario del Patrimonio Nacional, Heracio Flores de la Peña.—Rúbrica.—El Secretario de Salubridad y Asistencia, Jorge Jiménez Cantú.—Rúbrica.—El Secretario del Trabajo y Previsión Social, Rafael Hernández Ochoa.—Rúbrica.

DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL

LEY de Ingresos del Departamento del Distrito Federal para el ejercicio fiscal de 1971.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

LUIS ECHEVERRÍA ALVÁREZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

Que el Congreso de la Unión se ha servido digna

DECRETO:

"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos decreta:

LEY DE INGRESOS DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL PARA EL EJERCICIO FISCAL DE 1971.

ARTICULO 1o.—Los ingresos del Departamento del Distrito Federal en el ejercicio fiscal de 1971, serán los que se obtengan por los siguientes conceptos:

LIBRO IV

TÍTULO ÚNICO

De las maniobras en los puertos

Art. 272. Las maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba, acarreo y en general las que auxilien y complementen el comercio marítimo y el transporte por agua, dentro de los recintos portuarios y en las zonas bajo jurisdicción federal sometidas a la autoridad marítima, son servicios portuarios conexos y su prestación requiere permiso de la Secretaría de Marina, la cual los expedirá, según correspondá, para maniobras de servicio público o de servicio particular.

Tendrán preferencia para la obtención de los citados permisos, las empresas cuyo objeto social sea la prestación de servicios portuarios; los armadores y navieros, consignatarios de buques, agentes aduanales y en general quienes realicen actividades que requieran de estos servicios.

Las relaciones entre permisionarios y sus trabajadores se regirán por las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo.

LEYES Y CÓDIGOS DE MÉXICO より

仮 訳

第4巻第1章 港湾の操業について

272条 荷積み、荷下ろし、荷揚げ、倉敷料、積み換え、底荷、運搬の操業、及び一般に海上商業が補助すること、更に港湾構内や港湾当局に帰属する周辺の地に於ける海上交通は港湾業務の一環であり、その課役を行うには港湾局の許可が必要である。

上記許可を獲得する場合には、社会的目的を有する事業者、即ち船主、荷受人、税関その他一般的にこれら業務を必要とする活動を行う者は港湾を使用することが出来る。

許可証所持者とその被雇用者の関係は労働法の定めに従うものとする。

附属資料 11. (3) サービス公社の役員会報告(目次)(グアイマス港)

(I Reunion del Consejo de Administracion)

CONTENIDO:

- I **Apertura de la Sesión y aprobación del Orden del Día** 会議開会、議事進行順序の承認
- II **Aprobación, en su caso, del acta de la Sesión Anterior** 前回会議議事録の承認
- III **Informe del Director General** General Director 報告
- IV **Informe sobre el cumplimiento de acuerdos** 決議事項遂行報告
- V **Asuntos Generales** その他 一般
- VI **Anexos** 添付物

附属資料 11. (4) 港湾管理近代化計画調査(目次)

(Programa de Modernización de la Administración Portuaria)

CONTENIDO 内容 (1/2)

- 1.- Marco de referencia 背景
- 2.- Reorganización 再編成
 - 2.1 Organización administrativa 管理組織
 - 2.2 Productividad y desarrollo 生産性と開発(発展)
 - 2.3 Seguridad e higiene 安全性と衛生
 - 2.4 Capacitación y adiestramiento 研修と訓練
 - 2.5 Política de relaciones obrero patronales 労働者・雇用者関係の方針
 - 2.6 Instructivo para la elaboración de los informes
de los gerentes de las empresas de servicios portuarios
al consejo de administración 役員会に提出するサービス会社の
報告書作成手引
- 3.- Sistema computarizado コンピューターシステム
- 4.- Análisis presupuestal y financiero 予算・財務分析
 - 4.1 Programación presupuestal y financiera 予算・財務・計画
 - 4.2 Tarifas タリフ
 - 4.3 Constitución del capital social 公社資本の設定
- 5.- Equipamiento e instalaciones 施設・機材
 - 5.1 Equipamiento 材料
 - 5.2 Conservación y mantenimiento de instalaciones concesionadas
譲渡施設の保全とメンテナンス
- 6.- Sistema de administración del recinto fiscal autorizado
保税地区の管理システム
- 7.- Concesiones y servicios 譲渡業務とその他業務
 - 7.1 Nuevas concesiones y servicios 新しい譲渡業務と業務
 - 7.2 Promoción 振興

C O N T E N I D O 内 容 (2/2)

- 1.- **Modelo de la empresa de servicios portuarios de Lázaro Cárdenas** ラサロ・カルデナス・サービス公社 モデル

- 2.- **Instructivo para la elaboración de los informes de los gerentes de las empresas de servicios portuarios al consejo de administración** 管理審議会（役員会）に提出するサービス公社の報告書の作成マニュアル

- 3.- **Sistema computarizado** コンピューターシステム

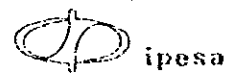
- 4.- **Conservación y mantenimiento de instalaciones concesionadas** 譲渡施設保護とメンテナンス

- 5.- **Sistema de administración del recinto fiscal autorizado** 保税地区の管理システム

EQUIPAMIENTO PORTUARIO FASE II 港湾機材

I N D I C E 目次

- I. PARTE 第1部
 - 1. EQUIPO. 材料
 - 1.1 EMPLEADO POR MANIOBRAS. 荷役機材
 - 1.2 EMPLEADO POR TIPO DE CARGA. 貨物品目的機材
 - 1.3 RENDIMIENTO POR TIPO DE EQUIPO. 機材別効率
 - 1.4 UTILIZACION DE EQUIPOS POR TIPO DE CARGA.
貨物別機材利用率
 - 2. RENDIMIENTOS. 効率
 - 2.1 CALCULO DE RENDIMIENTOS TEORICOS FACTIBLES. 効率計算
 - 3. CAPACIDADES. 能力
 - 3.1 CAPACIDAD DE MANEJO DE CARGA CON PRÁCTICAS ACTUALES. 貨物取扱実績能力
 - 3.2 CAPACIDAD DE MANEJO DE CARGA CON RENDIMIENTOS TEORICOS. 貨物取扱理論上能力
 - 4. COMPARACIONES. 比較
 - 4.1 COMPARACION DE CAPACIDADES REAL CONTRA TEORICO. 実際と理論上の能力の比較
 - 4.2 COMPARACION DE CAPACIDADES TEORICAS Y PROBABLE PARA LOS ANOS 1988 - 1992.
1988-1992年の理論上能力比較



5. PROGRAMA DE EQUIPAMIENTO. 機材計画

5.1 SUBPROGRAMA DE RECONSTRUCCION. 再建築準計画

5.2 SUBPROGRAMA POR VIDA UTIL U OBSOLESCENCIA
OPERATIVA. 有効年数、老朽化準計画

5.3 SUBPROGRAMA DE AMPLIACION Y MODERNIZACION
PARA NUEVAS CARGAS. 新貨物の拡大、近代化準計画

II. PARTE 第2部

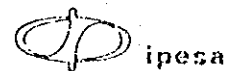
1.1 INVENTARIO DE REFACCIONES. 部品リスト

2.1 COMPARACION REFACCIONES EXISTENTES CON LOS
DE USO PROBABLE. 現存部品とたぶん使用されるだろう部品の比較

2.2 ANALISIS DE EXISTENCIA DE REFACCIONES CONTRA
NECESIDADES PRESENTES. 現存部品と現実の必要性の分析

2.3 AVALUO ESTIMADO DE REFACCIONES. 部品の予想評価

3.1 PROGRAMA DE ADQUISICION DE REFACCIONES PARA
PARQUE ACTUAL. 部品購入計画



SECRETARIA
DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



SUBSECRETARIA DE OPERACION
Direccion General de Operacion
y Desarrollo Portuario

Movimiento de Carga y Buques 1986
Sistema Portuario Nacional

I n d i c e g e n e r a l

PRESENTACION	3
COMENTARIOS	4
CUADROS Y RESUMENES A NIVEL NACIONAL	10
Comparativos de carga operada 1985 - 1986	10
Comercio Exterior Nacional	12
Contenedores operados en tráfico de altura	16
Movimiento global de carga en tráfico de altura y cobotaje	17
Carga operada por buques nacionales y extranjerfos	19
PUERTOS DEL PACIFICO	21
Rosarito, B. C.	21
Ensenada, B. C.	24
Isla de Cedros, B. C.	35
Santa Rosalia, B. C. S.	38
San Marcos, B. C. S.	40
San Carlos, B. C. S.	43
La Paz, B. C. S.	49
San Juan de la Costa, B. C. S.	52
Cabo San Lucas, B. C. S.	54
Guaymas, Son.	57
Mazatlan, Sin.	67
Topolobampo, Sin.	77
Vallarta, Jal.	80
Manzanillo, Col.	88
Lázaro Cárdenas, Mich.	99
Acapulco, Gro.	111
Salina Cruz, Oax.	121



PUERTOS DEL GOLFO Y CARIBE 132

Altamira, Tamps.	132
Tampico, Tamps.	137
Tuxpam, Ver.	155
Veracruz, Ver.	167
Coatzacoalcas, Ver.	185
Pajaritos, Ver.	195
Minatitlán, Ver.	201
Ios Bocas, Tab.	204
Frontero, Tab.	206
Cd. del Carmen, Camp.	208
Campeche, Camp.	212
Cayo Arcas, Camp.	214
Progreso, Yuc.	217
Yukulpetén, Yuc.	224
Las Coloradas, Yuc.	229
Cozumel, Q. R.	231
Morelos, Q. R.	236
Isla Mujeres, Q. R.	238

MOVIMIENTO DE TURISMO POR VIA MARITIMA 240

Comentarios	240
Movimiento de pasajeros en cruceros	241
Cuadro comparativo del tráfico de cruceros 1985 - 1986	242
Movimiento de pasajeros en transbordadores	243
Cuadro comparativo del tráfico de transbordadores 1985 - 1986	244
Serie histórica del tráfico de transbordadores 1978 - 1986	245

Indicadores de Rendimiento Portuario 1986
 Sistema Portuario Nacional
 Departamento de Operaciones

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

 SUBSECRETARIA DE OPERACION
 Direccion General de Operación y Desarrollo Portuario

I N D I C E

P R E S E N T A C I O N	I
Situación geográfica de los principales Puertos Nacionales	II
ANALISIS POR PUERTO	
Ensenada, B.C.	1
San Carlos, B.C.S.	27
Cabo San Lucas, B.C.S.	43
Guaymas, Son.	49
Mazatlán, Sín.	71
Pto. Vallarta, Jal.	101
Manzanillo, Col.	108
Lázaro Cárdenas, Mich.	157
Acapulco, Gro.	159
Salina Cruz, Oax.	167
Altamira, Tamps.	209
Tampico, Tamps.	223
Tlaxpan, Ver.	249
Veracruz, Ver.	265
Coahuacoaleos, Ver.	289
Cd. del Carmen, Camp.	311
Progreso, Yuc.	315
Cozumel, Q. Roo.	335
CONCENTRADOS	
Rendimientos por tipo de carga	342
Via de la carga	343
Contenedores	343
Utilización de maquinaria	345
Gráfica de buques y tonelaje	346
Gráfica de rendimientos operacionales	347
Reporte de cruceros turísticos	348
Reporte de accidentes	355
Las cuatro fases que integran el Sistema Estadístico Operacional	361
Principales reportes que integran el Sistema Estadístico Operacional	362
Clasificación de las cargas en cuanto a su operación	363
Clasificación de las demoras	364
Claves de los principales usuarios	365

附属資料 11. (8) サービス公社事業計画書(目次)(グアイマス港)

(Programa Institucional)

I N D I C E		目次
I.	PRESENTACION	紹介
II.	OBJETIVOS	目的
III.	PROGRAMA - PRESUPUESTO 1988	1988年計画 - 予算
1.	METAS	目標
	- OPERACIONALES	運営面
	- PRESUPUESTALES	予算面
	- MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES PORTUARIAS	港湾施設メンテナンス
2.	ACCIONES	活動
	- DE CARACTER OPERACIONAL	運営面
	- DE CARACTER ADMINISTRATIVO	管理面
	- DE CARACTER FINANCIERO - PRESUPUESTAL	財務面 - 予算面
IV.	CONCLUSIONES	結論

JICA