

第4章 人と環境にやさしい海上運送を目指して

第1節 安全で信頼できる海上運送のための取組み

1. 旅客輸送の更なる安全強化

(1) 海上運送法の適用拡大

第2節1.(2)にあるように、平成12年10月の海上運送法の改正により、旅客運送の安全確保の観点から海上タクシーやRORO船等の旅客定員12名以下の船舶による旅客運送事業や外航旅客船事業に対して、新たに安全規制、利用者保護規制が適用される。このように、市場原理のみに委ねることが困難な部分については規制を継続することによって、利用者の利益を保護することが期待されている。



今治港を出港する海上タクシー

(2) 安全のための新たな取組み - 運輸安全イニシアチブ

近年、輸送の事故・トラブルが相次いで発生している状況に鑑み、運輸省では安全の確保に万全を期すべく、「運輸安全戦略会議」を設置し検討を行ってきた結果、平成12年2月に今後取り組むべき方策を「運輸安全行動計画（運輸安全イニシアチブ）」としてとりまとめた。今後、本計画に基づき、事業者だけでなく利用者の安全意識高揚も図りつつ、安全対策をより一層推進していく方針としている。

海運分野においては、次の措置を実施することとしている。

指導・監督の徹底と安全規制・基準の適正化

- ・最近の旅客船等の事故事例を踏まえ、運航管理者の教育の改善、運航管理規定の遵守の徹底等により運航管理体制を充実
- ・海上タクシー等へ安全規制の適用を拡大

事故・インシデント情報の収集・分析・活用

- ・インシデント*を含む事故事例及び分析結果の有効活用を図るため、運航管理規程等における報告のあり方、運航管理者研修等における活用法について検討

安全に係る情報公開の推進

・旅客船事業者

インターネット、利用者窓口等を利用して、運航管理体制、事故等への対応措置、安全性向上に係る取り組み状況等に関する情報の公開を推進

・行政

白書や窓口での閲覧、インターネット等を利用して、国による安全確保の取り組み状況、事故等を含めた安全に関する情報の公開・提供を推進。

* インシデント

事故に至るおそれの大きかった事態。

2. Y2K問題対策

海運分野におけるY2K問題では、船舶に搭載されている航海機器、無線機器等に異常が発生して安全な航海に支障が生じるトラブル、LNG船の貨物艙や冷凍コンテナといった積み荷の管理システムに異常が生じるトラブル、陸上の予約システムや貨物の管理システムに異常が生じるトラブルが予想された。

このため、平成10年夏から1年半にわたり、運輸省、海運及び船用工業の事業者団体、各事業者が協同してY2K問題に取り組んだ。

(1) 機器の総点検と修正

Y2K問題対策は平成10年6月に「コンピュータ西暦2000年問題関係省庁連絡会議」が内閣に設置され、これを受けて海上交通局においても海運分野のY2K問題への取り組みを開始した。当初の課題は、海運関係者がY2K問題を正しく理解し対応の必要性を認識することであった。このため、海上交通局では平成10年6、8月に相次いで通達を出し、周知徹底に努めた。さらに同年10月には、海運関係者に対して、マイクロチップを使用した機器の点検実施と平成11年6月までの修正完了を要請する通達を出した。その後、点検と修正の実施状況を3ヶ月ごとに調査したが、この取り組みを通じて各事業者にはY2K問題への認識が深まるとともに、トラブルが生じる可能性のある機器の洗い出し等の検討が進められた。特に大手船社の対策が先行したことから、夏以降その情報が官民の検討会にフィードバックされ、中小船社まで対策を徹底していく際の有力な参考情報が得られた。

さらに、平成11年4月には主要船社3者に対して、年末年始に機器に異常が生じた際の対応策等をまとめた「危機管理計画」の策定を要請し、7月にその報告を受けた。

(2) 対策のチェック

平成11年8月から9月にかけて3度にわたり、運輸省と海運、船用工業の事業者団体、事業者により「船舶運航に関する2000年問題対策連絡会」が開催された。そこでは、各事業者の取り組みを持ち寄り知識を相互に交換することを通じて対策が十分であるかをチェックするとともに、海運分野における対策メニューをとりまとめた。これにより、対策の遅れていた事業者に必

要な準備が示され対応が促された。

このような過程を経て、9月21日に年末年始に運航を予定している旅客船事業者が運輸省に対して2000年問題対策の完了報告を行った。鉄道、航空においても同様の報告がなされ、これを受けて運輸大臣が「主要交通分野における2000年問題対策の完了報告」(いわゆる「安全宣言」)を公表し、利用者の不安や誤解を回避することに努めた。

(3) 年末年始の対応

海運分野における年末年始の対応においては、万が一船舶に事故が発生した場合最大限迅速に情報を把握することに重点を置いた。これは、海運は公共交通機関であり、運航状況に対する社会の関心もとりわけ高いことから、事故発生時には国民への正確な情報提供が無用な社会不安を回避するために重要と考えられたためである。そこで、日付変更時に運航している旅客船の情報を最優先に収集することとして、事業者及び旅客船協会の協力を得て、日付変更後直ちに各旅客船から報告を受けた。運輸省においても、運輸大臣以下職場に待機し不測の事態に備えるとともに、日付変更後の0時45分に記者会見を行い、安全運行を発表した。

結局、海運分野ではY2Kによる事故は発生せず、1年6ヶ月間の準備の成果が効を奏したといえる。

第2節 人にやさしい旅客輸送のための取組み

1. バリアフリー法の制定

我が国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展し、平成27年には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となる高齢社会が到来すると予想されている。また、障害者等が障害のない人と同様に生活し、活動できる社会を目指すノーマライゼーションの理念に基づいて、公共交通サービスが健常者と同様に利用できるようにするいわゆる「交通バリアフリー」の要請が高まってきた。

このような状況を踏まえ、交通のバリアフリー化を推進するための施策を総合的に講じることが必要であることから、運輸省は、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律案」いわゆる「交通バリアフリー法案」を第147回国会に提出し、同法が平成12年5月10日に成立した。これにより、旅客船分野においても、今後新たに整備される旅客船及び旅客船ターミナルについて必要な構造や設備の整備が進められることとなる。

今後は、同法に基づき、バリアフリー化に向けた基本方針及び具体的な設備基準等が定められる。一般旅客定期航路事業者は、旅客船ターミナルの新設・大改良、船舶の新規導入の際に、これらの基準に適合することが求められることとなる。さらに、市町村が一定規模の旅客施設を中心としたバリアフリー化のための基本構想を策定する場合には、これに従って旅客ターミナルに必要な措置を講じることとなる。

2. バリアフリー化の基準の考え方

旅客船は、水の侵入を防ぐために扉に段差を設ける等、人命の安全を第一とする考え方から最もバリアフリー化が遅れている分野であるといえる。また、既存の船舶を改造することは技術的にも、経済的にも困難が伴うため、本法の施行日（公布後2年を超えない日を予定）以降に建造する旅客船についてバリアフリー化が義務付けられることになる。

バリアフリー化の基本的な考え方は、高齢者等が旅客ターミナルを経てタラップを登り、船内に入る経路はもちろんのこと、船舶の乗降口から優先旅客席（バリアフリー対応の席、寝台）にいたる少なくともひとつの経路や、

優先旅客席から主要な旅客設備(トイレ、食堂など)までの少なくともひとつの経路についても、障害者等が必要とする構造・設備を備えることである。

バリアフリー法により定められる具体的な設備基準は、旅客船やターミナルが航路や運航の態様さらには岸壁の形状や潮の干満の差などによりその大きさや構造が異なるため、できる限り実状に即したきめの細かい基準を定める必要がある。

3. 支援策

バリアフリー化が費用に見合う増収を前提としないものであるため、現在、運輸施設整備事業団との共有で整備される旅客船のバリアフリー設備の整備に必要な金利の軽減を行っているほか、離島航路事業者がバリアフリー化を含む要件を満たした船舶を事業の用に共する場合の固定資産税の軽減措置を行っている。また、交通エコロジー・モビリティ財団が新たに設置するエレベーター、エスカレーター等を設置する旅客ターミナルや船舶について、その設置費用の20%の補助を行っている。



バリアフリー化が進む旅客船(「かもしか」)、蟹田～脇野沢航路

第3節 環境にやさしい物流への取り組み

1. モーダルシフトの推進

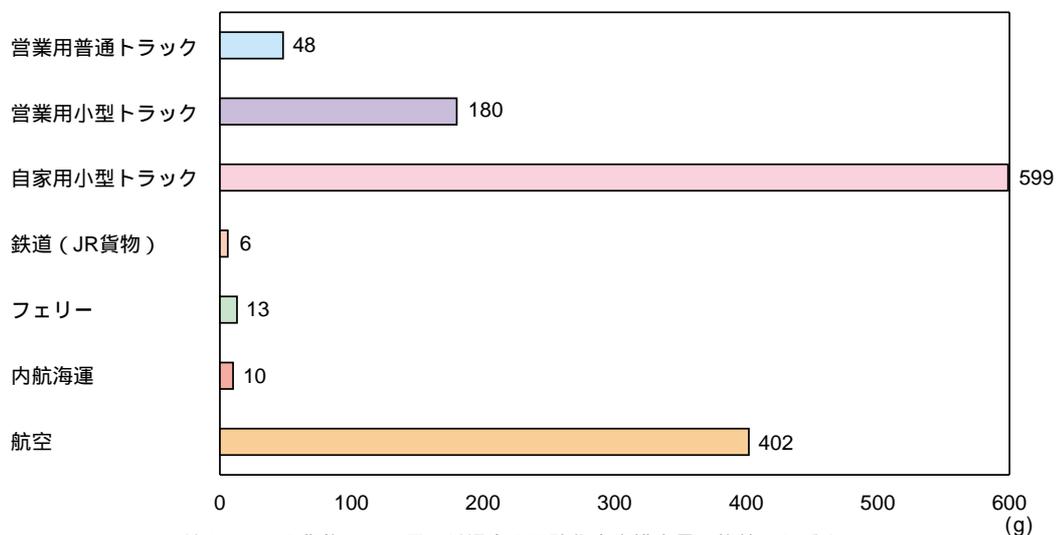
(1) モーダルシフトの必要性

我が国の国内貨物輸送において、近年、地球環境問題、道路交通混雑等の物流をめぐる制約要因が顕著となる中で、将来にわたり円滑な物流を確保していくためには、トラック輸送に過度に依存しない物流システムを構築することが求められている。このため、従来より、単位輸送量当たりのエネルギー効率が高く、環境に対する負荷が低い大量輸送機関である内航海運、鉄道への輸送モードのシフト（いわゆる「モーダルシフト」）が課題とされてきた。

特に、CO2対策・地球温暖化防止対策が議論された平成9年の気候変動枠組み条約第3回締約国会議（COP3、いわゆる「京都会議」）を契機に、モーダルシフトの重要性が再認識され、「総合物流施策大綱」（平成9年4月閣議決定）、「地球温暖化対策推進大綱」（平成10年6月閣議決定）等においてCO2排出量の少ない内航海運の利用促進を図ることが盛り込まれた。

運輸省においても、「運輸省物流施策アクション・プラン」（平成11年8月運輸省貨物流通本部改定）において、内航海運・鉄道による輸送の特性があると考えられる長距離雑貨輸送において内航海運・鉄道の利用率を2010年に50%を超える水準に向上させることを目標に掲げ、取り組みを進めてきた。

図表 2-4-1 貨物輸送機関の二酸化炭素排出原単位



(注) 1トンの貨物を1km運んだ場合の二酸化炭素排出量を換算した重さ

(2) モーダルシフト推進施策

内航海運の利用促進策として、運輸施設整備事業団の共有建造方式を活用した内航RORO船、内航コンテナ船や旅客フェリー等のいわゆるモーダルシフト船の建造支援やこれらの船舶に対応した内貿ターミナルの拠点的整備、複合一貫輸送推進インフラ事業等を進めてきている。

平成10年度の補正予算で政府が運輸施設整備事業団を通じて講じたモーダルシフト船の建造促進措置は、これを利用して建造されたブルーハイウェイラインの超高速貨物フェリー「さんふらわあ とまこまい」が昨年9月に東京～苫小牧航路に就航し、高速化による時間短縮とダイヤ設定の工夫によるサービスの利便性の向上により大幅に利用率を向上させ、モーダルシフトの推進に大きな効果を上げた。このことが高く評価され、「さんふらわあ とまこまい」は東京～苫小牧航路に同時に就航した川崎近海汽船の「ほっかいどう丸」とともに、日本経済新聞社の「99年日経優秀製品・サービス賞 最優秀賞・日本経済新聞賞」と(財)日本造船協会の「シップ オブ ザ イヤー '99」を受賞した。



「さんふらわあ とまこまい」

また、昨年8月の危険物荷役制限の緩和により、従来ほとんど不可能であったフェリーによる危険物輸送が可能になったことから、一部の航路において徐々にではあるが海上輸送へのシフトが進んでいる。こうした規制緩和により、危険物輸送についても今後一層の海上輸送へのシフトが期待される。

平成12年度においては、10月に改正海上運送法の施行により需給調整規制が廃止され、旅客フェリー事業への自由な参入が可能になることを踏まえ、各地域において「内航海運活性化プラン」が策定されるなど、海上輸送へのモーダルシフトを更に推進するための関係者による一層の取り組みを促すこととしている。

また、従来の船舶の倍以上のスピードで大量の旅客や貨物を安定して輸送できる画期的な超高速船テクノスーパーライナー(TSL)については、平成12年度予算等において、その事業家に向けた支援措置が盛り込まれたところである。これにより本年度にはTSL保有・管理する会社が設立され、平成14年度にはTSL第1船が就航する予定であり、更なるモーダルシフトの推進が期待されている。

2. 環境にやさしい船舶の利用促進

(1) エコシップの建造促進

地球温暖化防止対策としてモーダルシフトが進められる一方で、船舶そのものが環境に与える負荷を軽減する取り組みも進められている。

前述の「地球温暖化対策推進施策大綱」においても、船舶についてエネルギー消費原単位を2010年までに1995年比で約3%改善し、エネルギー消費効率の向上を図ることとされている。

このため、政府としても平成11年度補正予算及び平成12年度予算において運輸施設整備事業団を通じてエコシップ(エネルギー消費効率に優れた船舶)の建造促進措置を講じているほか、環境への負荷の低い次世代型のエンジンの開発等にも取り組んでいる。

(2) クオリティ・ SHIPPINGの取り組み

一方、船舶については、通常の航行に伴う排出行為や、事故が起きた際の積み荷の流出等海洋環境に与える影響の大きさがかねてより大きな問題とされてきた。このため、海洋汚染の未然防止対策や、海洋汚染事故への対応についてMARPOL73 / 78条約、ロンドン条約、OPRC条約等の国際的なルールが取り交わされており、これを日本国内で担保するため「海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律」を定めて様々な規制措置を講じているほか、ダブルハルトンカーへの税制・金融面での優遇措置等も講じているところである。

しかしながら、便宜置籍国等においては自国船舶が条約の基準に適合することを確保するという旗国の責任を十分に果たしていない状況も見受けられる。これら条約の基準に適合しないいわゆるサブスタンダード船は、ナホトカ号のように大規模な海洋汚染事故を引き起こす可能性が高いため、その排除への取り組みは極めて重要である。

ヨーロッパにおいては、昨年12月にフランスのビスケー湾で起きたエリカ号の事故など、サブスタンダード船による事故が相次いでおり、このため船舶の安全性向上による質の高い海上輸送(クオリティ・SHIPPING)への気運が高まっている。このような中で、フラッグステートコントロール(旗国による管理)やポートステートコントロール(寄港国による管理)等の国による規制に加え、それを補完する形で海事関係業界側から自主的に質の高

い船舶の利用を促進するような環境を作り出そうとする動きが見受けられ、具体的にはクオリティー・ SHIPPING・キャンペーンとして展開されている。

この動きは世界的な広がりを見せており、本年3月にはアジア太平洋地域で初めてとなるセミナーがシンガポール政府の主催によりシンガポールで開催された。我が国から土井運輸審議官が参加したのを始めとして、オランダ、カナダ等各国の海事関係政府機関等の要人が参加し、意見交換等を行ったところである。



良質な船舶の使用を推進

<コラム> ~ 島に行ってみませんか ~

「離島」という言葉から皆さんはどのような印象を持たれるのでしょうか。遠い、不便、といった印象を漠然とお持ちの方も多いのではないかと思います。確かに船で2時間を超える島は少なくありませんし、100メートルおきに24時間営業のコンビニエンスストアがあるわけでもありません。

しかしながら、島には便利さと引き替えに都市部で失われてしまった個性的かつ純日本的な伝統・文化に満ちあふれ、世界自然遺産に指定された屋久島のように、島ならではの豊かな自然環境が残されているものも少なくありません。残念ながら、その魅力が十分に知れ渡っていないこともあり、島に行かれる方々の数はあまり増えていないのが現状です。本文にもあるように運輸省では、本年3月にこのような離島観光や離島航路の活性化等に資するため、「しま航路シンポジウム～離島の魅力再発見～」を開催したところです。

折しもハッピーマンデーの導入により連休が取りやすくなっています。次の旅行計画は、ちょっと目先を変えて、島に行ってみませんか。日本が世界に誇る伝統・文化、豊かな自然に触れ、島での生活を体験することによって、あなたの休日がより実りあるものとなることでしょう。



(「フェリーけらま」、泊～渡嘉敷航路)

(第1回しま航路スナップ大賞一般の部佳作、秦貫一郎氏撮影)