

## 海事局の誕生

平成13年1月、省庁再編の一環として海上交通局と海上技術安全局を統合して海事局が誕生する。昭和59年に当時の船舶局と船員局が統合されて海上技術安全局が誕生して以来の、大幅な海事関係行政組織の再編である。

今般の中央省庁改革の目的である行政の総合性、戦略性、機動性を強化する観点から、海上交通局が所掌する海上交通事業と海上技術安全局が所掌する船舶に係る製造、安全・環境、船員分野等を一体的に所管し、海事行政を総合的かつ効果的に推進することを期待した組織改正である。

今後は、テクノスーパーライナー（T S L）等新技術の実用化、小型船舶安全・振興総合対策、海事産業競争力強化に資する規制の合理化といった、海上交通局、海上技術安全局の所掌に跨る重要かつ大きな課題に、企画立案能力を強化して積極的に取り組んでいくこととしている。



T S L 超高速カーフェリー完成予想図

## 改正港湾運送事業法の成立 ～ 効率よく使いやすい港を目指して～

港湾運送事業に関しては、事業免許制・料金認可制により、安定的な港湾運送の確保、悪質な労務供給事業者の排除等が図られてきたところであるが、一方で事業の活力が損なわれ、その弊害も生じてきたことから、平成9年12月、行政改革委員会は、需給調整規制の廃止等の大幅な規制緩和と港湾運送の安定化策の実施が必要であること等を内容とする意見を取りまとめた。これを受け運輸省においては、平成10年5月より運輸政策審議会においてその具体的な進め方等について審議し、平成11年6月に最終答申を得た。

この答申を実現するため、港湾運送事業法の一部を改正する法律案が本年2月に国会に提出され、同5月11日に可決、成立し、同17日に公布された。

この改正には、主要9港における事業免許制から許可制への変更（需給調整規制の廃止）等の規制緩和措置の他、悪質事業者の参入防止のための欠格事由の拡充並びに罰則の強化、過度のダンピング防止のための料金変更命令制度等が盛り込まれている。

改正法は11月1日に施行されることとなっており、主要9港の港湾運送事業の規制緩和が実施されることになる。

また、法改正に併せて港湾運送事業の効率化、サービスの向上を図るため、事業協同組合化等による集約・協業化を進めていくこととしている（第2部第3章第1節参照）。



サービス向上や効率化が期待される港湾運送

## バリアフリー法の成立

本年5月に「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」いわゆる「交通バリアフリー法」が成立した。

この法律は、高齢者、身体障害者等が障害のない人と同等に公共交通機関を利用できるようにする施策を総合的に講じることを目的としている。従って、同法の適用対象は陸海空すべての交通モードであり、政府はバリアフリー基準を定めるとともにバリアフリー化の意義・目標、事業者が講ずべき措置などについて「基本方針」を定め、市町村は、相当数の旅客が利用する旅客ターミナルを中心とした重点整備地区について、基本方針に基づいた重点的かつ一体的な整備についての「基本構想」を作成することとしている。

交通事業者はこれらに従ったバリアフリー設備等の整備を行うこととなるが、交通のバリアフリー化を進めるためには、ハード面の措置とともに国民の協力と理解が不可欠であるという観点から、政府は広報活動等を行うこととしている。

海上交通分野では、新たに設置する旅客ターミナル及び新規に導入する船舶のバリアフリー化が義務付けられることになる。



バリアフリー化が進む旅客船（トイレ、スロープ等、「ニューたいよう」、郷の首～福江航路）

## 海賊対策国際会議の開催 ～ 海賊から船を守るために～

船舶や乗組員に対する窃盗・強盗事件等（いわゆる「海賊行為」）は、依然として全世界で発生して安全運航に対する重大な脅威となっており、しかも、近年、再び増加傾向にあるため対策の強化が求められている。特に、平成11年（1999年）10月には、日本の船会社が運航し、日本人船長、機関長が乗り込んだパナマ船籍の貨物船アランドラ・レインボウ号が、インドネシアを出港した後、武装集団の襲撃を受け、船を乗っ取られるという事件が発生したが、本件は、日本人が海外でシージャック事件に巻き込まれた初めての事例であり、社会に大きな衝撃を与えた。幸い乗組員は、後日全員無事に保護されたものの、かかる凶悪かつ組織的事件に早急な対処が必要となっている。

このため、運輸省では、外務省、海上保安庁と協力してASEAN諸国等アジア地域16ヶ国と地域、国際機関、船主団体をはじめとして、広く官民の海事関係者の参加を得て、本年4月に東京において「海賊対策国際会議」を開催し、海賊問題に関して、自主警備対策の充実、国際的な情報連絡・連絡体制の確立等、対策の柱を「東京アピール」としてとりまとめるとともに、これに基づき海事政策当局及び船会社や船員等民間の海事関係者がそれぞれ取り組むべき具体的な行動指針を記した「海賊対策モデルアクションプラン」を策定すること等により、海賊対策の充実、強化を図ったところである。



海賊対策国際会議の様相

## モーダルシフトに資する高速船の就航

近年、地球環境問題、道路混雑等の物流をめぐる制約要因が顕著となっており、これに対応して、運輸省は、幹線貨物輸送をトラックからより環境にやさしい輸送機関である鉄道・海運に転換するモーダルシフトの推進に積極的に取り組んでいる。

しかし、内航海運による輸送は、トラックに比して輸送時間が長いケースが多く、近年のサービスの高速化に対する利用者ニーズの高まりもあり、この点が内航海運の利用促進を阻害する一因とも言われていた。

昨年9月に東京～苫小牧航路に就航したブルーハイウェイラインの「さんふらわあ とまこまい」と川崎近海汽船の「ほっかいどう丸」は、航海速力の飛躍的向上により、従来30時間を要していた東京～苫小牧間を20時間で運航し、ダイヤ設定の工夫によるサービスの利便性の向上と併せ、東京～北海道間の物流においてトラックに対しても競争力のある輸送体制を構築した。

この結果、高速船導入前に比して大幅に利用率が向上し、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、同船は日本経済新聞社の「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(社)日本造船学会の「シップ オブ ザ イヤー '99」を受賞した。

今後ともモーダルシフトを阻害する要因を克服する事業者の積極的な努力と工夫により、利用者利便に応じたサービスの提供がなされ、モーダルシフトが促進されることが期待されている。

( 第2部第4章第3節「環境にやさしい物流への取り組み」参照 )



「ほっかいどう丸」

## 外国人承認船員の誕生

国際船舶における日本人船長・機関長2名配乗体制の実現は、国際船舶のコスト競争力の向上に寄与する画期的な制度として平成9年5月の海運造船合理化審議会報告により提言されて以来、官労使の間で一体となって取り組んできた課題である。

平成10年5月には、船舶職員法の改正により外国資格の受有者を運輸大臣の承認により船舶職員として受け入れる制度（いわゆる「承認制度」）が創設され、昨年5月に同改正が施行されたことにより、日本人船長・機関長2名配乗体制を可能とする法制度が整備された。本年1月には、同制度に基づく承認試験がフィリピンにおいて初めて実施され、48名の外国人承認船員が誕生した。これを受け、3月には我が国外航海運大手3社（日本郵船、商船三井、川崎汽船）が運航する3隻の国際船舶において外国人承認船員の配乗が実現した。

今後とも本制度が活用されることにより、国際船舶のコスト競争力の向上が図られ、日本籍船の維持・確保が図られることが期待されている。（第2部第2章第2節「我が国外航海運の国際競争力の強化」参照）



フィリピンでの講習風景

## コンピュータ西暦 2000 年問題対策

コンピュータ西暦 2000 年 (Y2K) 問題では、海運は重要な公共交通機関の一つとして、特に重点的に対策が講じられた。

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」が内閣に設置されて以降、海運分野でも、マイクロチップを使用した機器の点検実施、万が一機器に不具合が生じた場合の対応を定めた危機管理計画の策定といった対策が官民の連携により進められた。

平成 11 年 8、9 月には、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、情報交換や対策メニューのとりまとめがなされた。更に同年 9 月 21 日には、年末年始に運航予定の旅客船事業者について、鉄道、航空と併せて「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」)が運輸大臣から発表された。

こうした準備を経て迎えた 12 月 31 日は、運輸大臣以下職場に待機し不測の事態に備えたが、大きな混乱はなく日付変更後の 0 時 45 分には運輸大臣が記者会見を行い、安全運航を発表することができた。海運分野では Y2K による事故は発生せず、また利用者に混乱が生じなかったことは、1 年 6 ヶ月間の準備の何よりの成果であった。



Y 2 K 訓練の様子 (毎日新聞社提供)

## 生活輸送を守る指定期間制度の導入について

本年10月より改正海上運送法が施行され、一般旅客定期航路事業への参入に関しては、需要調整規制が廃止され、運賃の設定も届出制に移行する等の規制緩和が行われる。

これに合わせて生活航路については、規制緩和によりかえって利用者利便が損なわれることのないよう指定期間制度を新設し、本年4月3日の告示で全国276区間が指定された。

指定区間は、離島等の住民が生活を営むために船舶による輸送が必要な区間について関係都道府県知事の意見を聴いて運輸大臣が指定するものであり、不採算路線の切り捨て、運賃の高騰、航路事業の突発的な休廃止等を防止しながら需要調整の廃止等規制緩和の成果を活かそうとするものである。



住民の足を支える生活路線（「たちばな2」、見島～萩航路）

（第1回しま航路スナップ大賞一般の部グランプリ、三谷栄治氏撮影）