

## 独立行政法人の発足 ～海上技術安全研究所、海技大学校、 航海訓練所、海員学校～

国土交通省の海事関係機関は、中央省庁等改革の一環として、平成13年4月に船舶技術研究所（海上技術安全研究所に名称変更）海技大学校、航海訓練所、海員学校の4つの機関が独立行政法人となった。

独立行政法人とは、国民生活及び社会経済の安定等の公共上の見地から確実に実施されることが必要な事務及び事業であって、国が自ら主体となって直接に実施する必要のないもののうち、民間の主体にゆだねた場合には必ずしも実施されないおそれがあるもの又は一の主体に独占して行わせることが必要であるものを効率的かつ効果的に行わせることを目的として、設立される法人をいう。（独立行政法人通則法第2条第1項）

また、業務は、国土交通大臣から中期目標を指示され、それを達成するための中期計画・年度計画を作成し、実施する。このように、国の関与・統制を必要最小限とし、業務運営の自主性、自立性を高めることにより、機動的、弾力的な対応が可能となり、真に国民のニーズに合致した行政サービスの提供が可能となる。さらに、その業務実績等については、独立行政法人評価委員会の評価を受けるとともに、財務諸表等については会計監査人の監査を受けるなど、効率的で透明な運営が確保される。



航海訓練所 練習船「日本丸」

## 改正海上運送法の施行（12年10月）

平成12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、需給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た。

これに合わせて生活航路については、規制緩和により、かえって利用者利益が損なわれることのないよう指定区間制度を新設し、平成12年4月の告示で全国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国土交通大臣が指定するものであり、不採算航路の切り捨て、運賃の高騰、航路事業の突発的な休止等を防止しながら規制緩和の成果を活かそうとするものである。

また、海上タクシーやRORO船等の旅客定員12人以下の船舶による旅客運送事業や外航旅客運送事業についても、新たに、社会的ルールとして必要な安全規制・利用者保護規制（「運航管理規程の届出」、「運賃・料金・運送約款の公示」、「保険契約締結命令」等）を適用することとした。

このように、いわゆる「海上タクシー」も、一般旅客船と同じ土俵での競争が求められることとなったことを受けて、事業者が海上タクシー協会等の事業者団体を組織化する動きが現れている。国土交通省としても事業者への法遵守の徹底が利用者の拡大につながることで、ニューサービスの振興という観点から海上タクシーを業務としている事業者の共通の課題に取り組む必要があることから、このような事業者団体の組織化について積極的に支援している。



（自動車航送貨物定期航路から一般旅客定期航路へ移行した函館～青森航路）

## 港湾荷役の効率化・サービスの向上を目指して ～港湾の24時間フルオープン化の推進～

港湾運送（荷役）については、これまで港湾運送事業法に基づく需給調整規制等により、その安定的確保、秩序の維持等が図られてきたが、近年、アジア地域における港湾の国際競争が激化する中で、事業者間の競争が生まれにくく、船社、荷主のニーズにあったサービスが提供されにくいという問題が顕在化してきた。

旧運輸省は、平成9年12月の行政改革委員会最終意見、平成11年6月の運輸政策審議会海上交通部会答申を受け、平成12年2月、主要9港における需給調整規制廃止等を内容とする港湾運送事業法の一部を改正する法律案を国会に提出した。同法案は同年5月に成立、公布され、同年11月1日より施行された。改正法に基づく新規参入や運賃料金の多様化により、港湾荷役の更なる効率化・サービスの向上が進む一定の環境が整備された。

こうした状況の下、平成12年度に旧運輸省は、中央及び規制緩和対象9港において、港運事業者、船社、荷主、港湾管理者、関係行政機関等関係者による「港湾物流効率化推進調査」を実施し、各港の特性に応じた作業の共同化の促進、港湾の24時間フルオープン化の推進等の結論を得た。また、平成13年4月には、日曜荷役の恒久的実施、祝日の平日並み夜間荷役の実施、コンテナターミナルのゲートオープン時間の延長等について港運労使間の合意が図られ、港湾の24時間フルオープン化の実現に向け大きく前進した。

「経済構造の変革と創造のための行動計画（第3回フォローアップ）」（平成12年12月閣議決定）及び「新総合物流施策大綱」（平成13年7月閣議決定）において、港湾の24時間フルオープン化の推進等が盛り込まれた。国土交通省としては、我が国港湾の活性化、国際競争力強化等を通じた物流のより一層の効率化のため、引き続き港湾の24時間フルオープン化の実現等港湾荷役の更なる効率化・サービスの向上に向けた関係者の取組みを積極的に支援していくこととしている。

## 大きく一步を踏み出した 海洋環境汚染防止への取組み

### ダブルハルトンカーの促進

平成9年1月に日本海で発生したナホトカ号事故を契機に、我が国としては、老朽船による油流出事故の再発防止を図るため、国際海事機関（IMO）に対し寄港国による外国船舶の監督（PSC）の強化等様々な防止策を提案する等、積極的に対応を行ってきた。さらに、平成11年12月、フランス西海岸沖で起きたタンカー「エリカ号」事故では、船体折損により多量の重油が流出し、フランス沿岸に重大な海洋汚染の被害を与えたため、欧州諸国が中心となり、現存するシングルハルトンカーをフェーズアウト（段階的削減）し、ダブルハル（二重船殻）化を促進する条約改正案を推進してきた。

平成13年4月に行われたIMO/MEPC46（第46回海洋環境保護委員会）においては、MARPOL条約附属書 第13G規則の条約改正案が採択され、上述のシングルハルトンカーのフェーズアウトの促進について国際的に実施されることになった。

従来は、原油等を輸送する一定条件のシングルハルトンカーについては、原則船齢30年でフェーズアウト又はダブルハル化することが義務づけられていた（最も若い船舶で2026年まで使用可能であった）が、今回の改正により船齢で最大25年まで、最終年限としては原則2015年の各船の建造日までと大幅に前倒しとなった。さらに、2010年を越えてシングルハルトンカーを使用する場合、CAS（Condition Assessment Scheme）と呼ばれる検査が課せられることになった。

### TBTの船舶への使用規制

船底塗料に含まれるTBT等の有機スズ系化合物（以下「TBT船底塗料」という。）が海洋環境に悪影響を及ぼす問題に対し、我が国等からTBT船底塗料の使用について世界規模での規制が必要であるとの提案がなされ、審議の結果、TBT船底塗料の使用禁止、新条約による強制力を持った規制の実施について大筋合意された。最終的には、平成13年10月にロンドンのIMO本部で行われる外交会議において採択される予定である。我が国は、既にTBT船底塗料の使用を禁止している国として、積極的に各国をリードし、早期発効に向け対応を行っている。

## メガフロート空港の実現に向けて

メガフロートの研究開発は、造船・鉄鋼17社からなるメガフロート技術研究組合により、平成7年度から開始され、平成10年度からの3年間は、空港等の具体的利用を想定した高度な研究開発が実施された。

平成11年8月、横須賀沖に長さ1000m、幅60m(一部121m)、深さ3mの空港モデルが現地工事3ヶ月という短工期で完成した。その後、約350回にわたる航空機による計器進入実験(ローパス実験)、約250回にわたる航空機の離着陸実験が実施され、同組合は、これらの実証結果をもとに、4000m級の大型空港の試設計を行った。

国土交通省内に設置されたメガフロート空港利用調査検討会(座長 吉田宏一郎東海大学教授)は、平成13年3月の最終検討会において、これら一連の研究開発により、空港利用のための課題がすべて解消されたことを確認し、4000m級の滑走路を有するメガフロート空港が技術的に可能であると結論付けた。

平成13年3月末、設立当初の研究目標の達成に伴い、同組合は解散し、メガフロート技術は、財団法人日本造船技術センターに継承され、様々なニーズに対応してメガフロートプロジェクトの設計・計画から実施までトータルなサポートを実施できる体制が整備された。

近い将来、メガフロート技術が我が国の社会構造を変革する大きな礎石となり、社会発展に寄与することが切望されている。



メガフロート

## 新技術の開発への取組み

### 次世代内航船（スーパーエコシップ）

国土交通省は、研究費の全額を独立行政法人海上技術安全研究所に委託し、平成13年度から17年度の5ヵ年計画で、スーパーマリンガスタービンの搭載や最適船型の開発等により、環境負荷の低減（NOx 1/10、SOx 2/5、CO<sub>2</sub> 3/4）、貨物倉の拡大（約20%）、静音（騒音 約1/100）、輸送効率の向上（約10%）等を実現する次世代内航船の研究開発を、同研究所を核とした産・官・学の連携体制にて研究開発を実施する。

平成13年度は、ガスタービン対応型新船型及び電気推進式二重反転ポッドプロペラの開発に着手する。

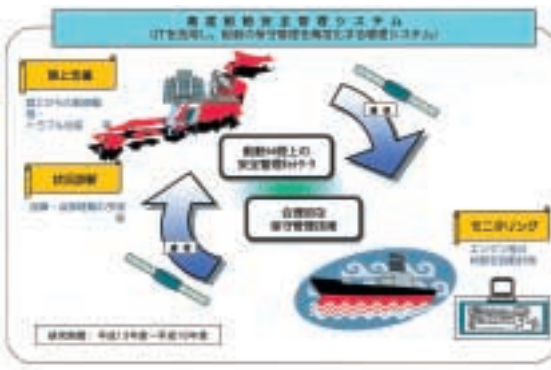


スーパーエコシップ

### 高度船舶安全管理システムの研究開発（海のITS）

国土交通省では、海上輸送の新生に向けた施策として、関係部局が連携のもと、「ITを活用した次世代海上交通システム（海のITS）」の構築を推進している。

海事局においては、航行の安全性と海上物流の効率性の飛躍的向上を図



るため、最新のIT技術を活用し、船舶の保守管理を高度化する「高度船舶安全管理システム」の研究開発を、平成13年度より4年間の計画でスタートした。

## プレジャーボートの利用振興に向けた取組み

### 小型船舶登録制度の創設

多くの国民が所有するようになった総トン数20トン未満の小型船舶について、放置艇の適正な保管場所への誘導や不法投棄の未然防止、多重売買等のトラブルの防止や信用販売の円滑化を図る観点から、所有権を公証するための小型船舶の登録等に関する法律が制定された。

法律の概要は、～ のとおりである。

総トン数20トン未満の小型船舶に登録・測度を義務付ける。

登録・測度の事務実施に当たっては、小型船舶検査機構が行う。

その他（国籍証明書制度、手数料納付義務、罰則）

また、法律施行後、所有権公証により第三者への対抗がなされ、3年後には全ての小型船舶の所有者が判明することにより、所有者確知情報による水域管理の振興や施策等が図られる。

### F R P 廃船高度リサイクルシステム構築プロジェクトの推進

F R P 製プレジャーボートの廃船は、適正な処理方法が確立されておらず、処理が困難であったが、平成12年度にセメント原燃料としてリサイクル利用する実証実験を実施した結果、F R P 廃材の再利用が可能であることが確認された。今後は、引き続き事業化に向けた技術的課題の克服や、経済的なりサイクルシステムを構築するための検討を行っていく。

### 身体障害者に対する小型船舶操縦士の門戸拡大

身体障害者の海洋レジャー・スポーツへの参加のニーズの高まりを受け、これまで制約のあった身体障害者による免許取得について、平成13年中に取得要件の大幅な緩和を行う。これにより、例えば、車椅子が必要な場合でも上肢に一定の運動能力があれば取得の可能性が開けることになる。



身体障害者による機付ヨットの操縦

## モーターボート競走における 三連勝式投票法等の導入

平成12年2月9日、モーターボート競走法施行規則が改正され、同年秋以降、三連勝単式（3連単）、三連勝複式（3連複）及び拡大二連勝複式（拡連複）の3種類の投票法が新たに導入された。これらの投票法は、1着又は1着と2着を当てていた今までの投票法とは違い、3着までのボートを当てるもので、それぞれ次のような特徴がある。中でも三連勝単式と三連勝複式投票法は、競馬や競輪、オートレースにはない新しい投票法である。

3連単...1着、2着及び3着のモーターボートを順位通りに当てる投票法。2連単の的中率が30分の1であるのに対し、3連単は120分の1と、理論上の的中する可能性が4分の1になる一方、配当が4倍になる。しかも、人気割れるため、万舟券（100倍以上の配当）の可能性が高まる。

3連複...1着、2着及び3着のモーターボートを順位にかかわらず当てる投票法。理論上の的中率が20分の1と2連単よりも的中する可能性がやや高くなる。しかし、買い目が絞りにくく、人気割れやすいため、高い人気の組合せでも、一定の配当が望める。

拡連複...1着から3着までに入る2つのモーターボートを順位にかかわらず当てる投票法。選んだ2隻が1-2着、1-3着及び2-3着となった場合に的中となる。これにより、的中率が15分の3となり、的中しやすいのが魅力である。



モーターボート競走