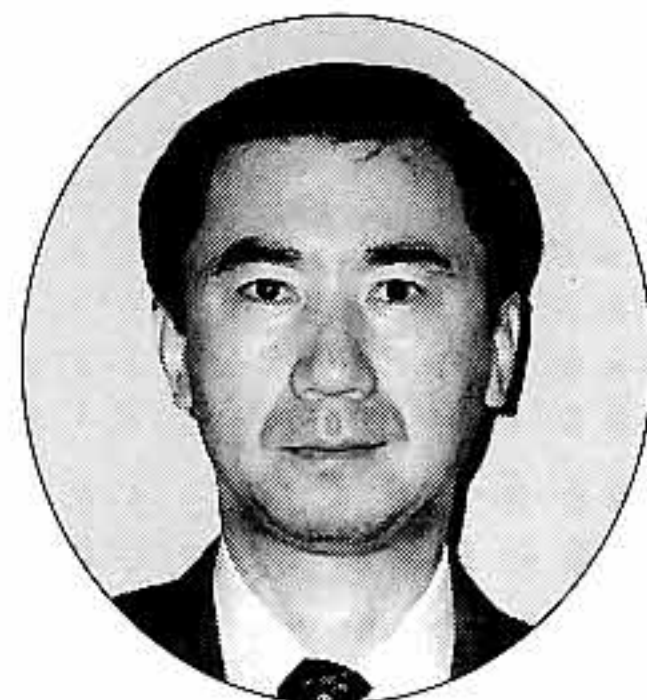


巻頭エッセイ

機械化施工技術の発展に向けた 港空研の新体制



浜田賢二

独立行政法人 港湾空港技術研究所 施工・制御技術部長

江戸時代末期の嘉永6年(1853)6月、浦賀沖に突如黒船出現。かつて無理矢理覚えた歴史年代の語呂合わせ暗記法を思い出すと、ペリーは上陸後、「イヤゴミの多い国はイヤでゴザる。」と言ったとか、言わなかったとか。これを契機として日本の鎖国政策は崩れ、開国、そして欧米の列強を目標とした近代化への道を邁進することとなったのは多くの人々の知るところです。今年(2003)は、このペリー来航150周年の節目にあたり、横須賀市では、開国以来育まれてきた文化・歴史資産、地域資源を活用した「開国の街よこすか」を広く内外にアピールするとともに、今後新たな文化、技術が創造され、21世紀の新たな発展が始まるものと期待しています。

ペリー提督が上陸を許可され、合衆国大統領の親書を浦賀奉行に渡したとされる久里浜には、伊藤博文の筆によるペリー上陸記念碑が建立されており、そこから「開国橋」を経由して約0.8km北東の地に、独立行政法人(以下、独法)「港湾空港技術研究所(略称、港空研)」があります。

港空研は、中央省庁等の再編に伴い、21世紀最初の2001年に国土交通省港湾技術研究所から分離、独立したものであり、港湾・海岸・空港の整備等に関する調査、研究及び技術の開発を行い、その成果を施設整備の効率的かつ効果的な実施に活用するとともに、関連する技術の向上を図ることが法文に目的として明記されています。独法制度は、国の関与や制限を最小限にとどめ、組織運営の自主性や自律性を高めるために導入されたものであり、組織編成や人員配置が独自の判断で自由に行えるようになるとともに、主務官庁から配算される運営費交付金を自らの判断で配分し、支出することができるようになりました。ただし、これらについては透明性、効率性、公共性等が確保されていることが必要で、説明責任を負うことはもちろんであり、業務実績についても目標の達成度について、毎年主務官庁に設置された評価委員会の厳しい評価を受けなければなりません。

港空研では、上記の独法化の利点である組織運

営の自由度を活かし、研究室構成員の変更やプロジェクト毎の部・研究室を越えた連携など、要請に対応した研究体制を構築してきましたが、独法となって3年目となる平成15年度には、これまでの発想を変えた組織再編を行いました。港湾工事における機械化施工の高度化を主として研究している施工・制御技術部について、限られた要員で社会的・国家的要請に的確に応えるため、重点研究領域に研究テーマを集約し、研究室の枠組みは維持するものの、研究分野に対応したグループ制を意識した新体制をスタートさせました。

この中では、以下の3項目を重点的に取り組むべき研究分野として設定しています。

- ①施工・水中観測の効率化、高精度化、ロボット化
- ②海上流出油による汚染の防除
- ③港湾への高度情報化技術(IT)の応用

特に上記②については、国内ではトップクラス、世界でも有数の実際の油が使用可能な流出油回収実験施設を政府の補正予算により平成15年度に完成させ、海上及び沿岸部の迅速な流出油回収システムの開発、流出油の海・気象による特性変化等に関する研究を集中的に実施する計画としています。また、ロボット、IT等は技術の進歩が速く、これらの多様な最新技術の有効な活用方策を統括するため、新技術研究官を新設しました。なお、港湾の重要な基本的技術の一つである浚渫・埋立に関する研究は、広義に解釈して上記①の実施分野として今後も継続して取り組むこととしております。

かつて開国のきっかけとなったペリー来航から150年の節目に、期せずして施工・制御技術部も新体制がスタートすることとなりました。研究業務についても、実績評価、情報公開、説明責任等、行政と同様な責務が課せられ、公務員といえども厳しい生存競争にさらされることとなりますが、社会や経済のグローバル化が進展するなかで、関係機関との連携を強化し、世界に通用する港湾の施工技術の発展に貢献してゆきたいと考えています。