

特集

交通ルネッサンスはじまる

「交通基本法」の制定に向けて、現在さまざまな取り組みが行われています。

すべての人が、より速く、より便利に、より安全に移動する権利を

明確にするこの法律は、私たちの生活をどう変えるのでしょうか。

今回の特集では、公共交通の先進国フランスの例とあわせて、「交通基本法」についてご紹介します。



表紙

歩くことから始まった私たちの移動手段は、科学の発達によって日々進化してきた。より速く、より多くのものを、より遠くへ…。

少子・高齢社会に入ったいま、新たな方向性が見えてきた。それが、生活の足＝公共交通の充実。

「すべての人が自由に移動できること」をめざして、交通ルネッサンスがはじまろうとしている。

CONTENTS

特集

交通ルネッサンスはじまる

対談 交通基本法がもたらす交通革命 04
前原誠司 × フィリップ・フォール
(国土交通大臣) (駐日フランス大使)

どこでも、だれでも、自由に、使いやすく 08
～日仏の公共交通、代表的な取り組み事例

交通基本法の制定と関連施策の
充実に向けて 10

エコ通勤はじめませんか。 11

業務密着 ルポシリーズ

現場力 12
File 4 船舶検査官

シリーズ探訪・探究

訪れたいまち 16
滋賀県彦根市

MLIT 歴史アーカイブス

コンテナリゼーションと港湾の役割 18

教えて国土交通省！ 20

はれるんのお天気教室 21

記者席から 22

MLIT NAVI 23

国土交通

2010.6—2010.7

●平成22年5月発行 No.103 (隔月発行)
●編集発行/国土交通省 大臣官房広報課
〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3 TEL 03-5253-8111 (代表)
ホームページ <http://www.mlit.go.jp/>
●編集協力/株式会社エフピーアイ・コミュニケーションズ

本誌の掲載文で、意見を述べた部分については、執筆者の個人的見解であることをお断りします。
また、本誌掲載記事の無断転載を禁じます。

対談 交通基本法がもたらす交通革命

前原 誠司(国土交通大臣) × フィリップ・フォール(駐日フランス大使)



人や物の移動に不可欠な「交通」。国土交通省では現在、そのあるべき姿や支援措置などについて規定する交通基本法の制定を検討しています。交通基本法によって私たちの生活はどう変わるのでしょうか。

30年前から交通基本法を施行しているフランスのフォール駐日大使を招き、前原大臣が意見を交換しました。

於：国土交通省大臣室・2010年4月26日
進行役：板谷和也(財団法人運輸調査局調査研究センター)



フランス交通基本法制定の経緯

板谷：まず、前原大臣にお聞きします。国土交通省では、交通基本法の制定に向けて昨年11月から交通基本法検討会で議論を重ね、先日にはその中間整理も発表されました。そもそも、交通基本法の検討にはどのような背景があるのでしょうか。

前原：日本は2004年から人口減少に転じ、また、少子・高齢化が急速に進展し、2050年には高齢化率が40%に達すると言われております。かつてない大きな社会経済構造の変動期を迎えているなかで、特に地方では、自分で車を運転できない人々の移動をどう確保していくかが重要です。利用者の減少で厳しい経営状態に陥っている公共交通をいかに維持するかという観点が必要になります。また、地球温暖化という国際的な問題を

フランスは交通基本法を制定することから始めた

いう「すべての利用者」にはすべての人が含まれます。つまり、体の不自由な人や子供を乗せたバギーを押す両親も含まれるということとを改めて明確にしました。すべての人が容易に公共交通にアクセスできるように、交通施設の改善などを順次進めています。

「移動権」とは何か

板谷：LOTTIの「誰でも同じように移動できる」というコンセプトには、重要な部分として「移動権」という考え方が背景にあります。日本で検討されている交通基本法案の中で、「移動権」はどのように位置付けられているのでしょうか。

前原：私の地元・京都のことですが、ある地域で「子どもたちが学校に通うのに利用するスクールバスを、昼間はお年寄りが病院、デイサービスへ行くのに転用させてもらいたい」と要望されたことがありました。初めは所管部署が違っていたので調整が難しかったのですが、一体となって知恵を働かせた結果、融通しあってニーズに応えることになった、ということがありました。

人々が日々暮らしていくうえで、「移動」は欠かすことができません。職場や学校に通い、買い物や病院などに行くためには安全・安心な交通手段が必要不可欠です。しかし、くるま依存社会のいま、マイカーを使える人と使えない人に、「交通格差」が生じ、特にお年寄りや体の不自由な方々には不便な社会となってしまいました。人々が社会参加の機会を制約され、活力のない暗い社会になってしまわないように、交通基本法を制定して国民の移動権の保障を規定し、その実現のため公共交通に対する支援

解決するため、鳩山総理が2020年までにCO2排出量を1990年比で25%削減すると宣言しています。この地球環境対策という観点、そして少子・高齢化という社会的背景に適切に対応していくため、国土交通省では、交通基本法の制定に向けて交通基本法検討会を順次開催し、各地の現場でがんばっている交通関係者や交通機関利用者の生の声をお聞きしながら、公共交通の活性化も含めた今後の交通のあり方を検討してきました。

板谷：フランスでは、ミッテラン政権下の1982年に世界で初めて国内交通基本法(以下、「LOTTI」)が制定されました。国民の移動する権利(以下、「移動権」)の明文化などの特色をもつこの法律によって、フランス国内では画期的に交通体系の充実が図られたそうですが、フランスの交通政策で大きく変わってきたのはどこなところですか。

また、LOTTI第2条には「移動権の尊重を前提とした交通政策の立案」が規定されています。「移動権の進歩的な実現により、交通利用者は、特に公共交通機関を利用することで、容易に、快適に、低コストで移動することができるようにすべき」とあります。また、「移動に困難を伴う人や、地域的に交通の便が悪い人に対しても配慮すべきである」とも付け加えられています。すべての施策において、移動権は優先されるという位置付けになっています。

ユニバーサルデザインの視点

板谷：車両の低床化といった「バリアフリーの観点」は非常に重要だと思います。ユニバーサルデザインの視点について、どのようにお考えでしょうか。

前原：日本はくるま依存社会であり、お年寄りや車をもたない人にとっては不便なことがあります。低床型の乗り物や、駅などの施設のバリアフリー化はいままでも進めてきましたが、これからも引き続き行っていき

日本でも移動権をきちんと位置づける必要がある



たいと思っています。

日本は地域ごとの特性がありますから、国が一律にすべてを決めるのではなく、使い勝手の良い制度が必要だと考えています。例えば、地域の実情に応じて「乗合タクシー」や「乗合バス」などを作ることができるといった制度を総合的に検討していく必要がありそうです。これまでのバスは、ある程度の乗客数で比較的大きな道路に設置された停留所を回っている、というイメージが強かった。最近では、小回りの効く小さなバスでかなり細かいルートをとったり、地域によっては希望の場所で乗り降りできる「自由乗降」ができるところも増えてきています。

フォール・フランスでもお年寄りは増加しており、バリアフリー化の必要性は国民全体に浸透しています。また、バリアフリー化の恩恵を受ける人は、体の不自由な方、お年寄りのみでなく、「骨折して松葉杖を使っている」など一時的に移動が困難な人も含むすべての人が対象とされています。

公共交通に関しては、例えば駅の新設、改修、拡張の際にはバリアフリー化が要求され、バスは低床バスが一般的となっております。鉄道もE.U.の流れを受けて自主的にバリアフリー化が進んでいます。

板谷・フランスでは、「移動権」の確保に向けた施策実現のために、どのように財源を確保しているのでしょうか。

フォール・パリ市内を含むイルドフランス地方の公共交通ということでは、3つ

CO₂排出量は年間3000万トンに達するとの推計もあります。仮にマイカー通勤すべてを鉄道・バスに転換できれば、1000万トン以上削減できます。CO₂排出量の少ないエコカーを増やしていくことも必要ですが、交通手段についてマイカーから環境負荷の少ない公共交通機関への転換を図っていくことも重要です。そのためには、国民のみならずへの啓蒙活動も大切ですし、赤字体質の公共交通をモラルハザードにならない程度に国が支えていくことも必要です。

国土交通省では現在、事業所における通勤交通のグリーン化を推進する取り組み「エコ通勤」を推進しており、ホームページなどで呼びかけるとともに、さまざまな施策を行っています。同時に、事業所だけではなく地域が中心となって環境にもやさしい地域公共交通の活性化に取り組む事業も支援しています。

板谷・フランスでは「持続可能な発展」をめざして省庁再編が行われ、また環境懇談会（環境グルネル）の取り組みの推進に見られるように環境重視の姿勢が強いですが、現在の状況はどうでしょうか。

フォール・フランスは、持続可能な発展をめざし、すべての政策において環境を重視する姿勢がはつきりとしています。

2007年に中央政府だけではなく地方政府、経営者団体、環境NGOなど幅広い層が地球温暖化防止のための具体的な施策を討議する環境グルネルを開催し、その後、法整備が進み、環境グルネル第1法は既に可決され、第2法は10年5月の議会で審議されています。環境グルネルのめざす方針

の財源があります。

ひとつめは、利用者が実際に支払う利用料金。これが全体の約40%にあたります。ふたつめは、事業者から「交通負担金」という目的税を徴収しています。これは企業が従業員に支払う賃金総額の約2%にあたります。これも全体の約40%に相当します。残りの20%は、地方自治体などの補助金によるものです。

日本の民主党のマニフェストを拝見すると、「あらゆる分野においてコストを削減する。そのための入札制度を導入する」とありますね。私は、フランスでは、交通分野の公共調達には、公開入札とする事が義務づけられているという事をぜひご紹介したいと思います。

フランスの公共交通は運営を民間に委託することが多いのですが、なるべく競争力を高めるために5から10年に一度再入札を行っています。機材の購入やインフラの建設についても、公共団体によって入札を行うことが義務づけられています。あらゆるレベルで民間

は「次世代のニーズを満たすための持続可能な成長を達成すること」です。建築、都市計画、交通、エネルギーと気候、生物多様性などの分野において大規模なプロジェクトが検討され、温室効果ガスの排出を2020年までに20%削減する方向性も打ち出されました。

交通分野においては、総距離2000kmに及ぶ高速鉄道の建設、パリを囲む環状地下鉄の建設、総距離1500kmに及ぶ地方都市のLRTとBRTの建設、パリとベルギーを結ぶ運河の建設など、具体的な目標を設定し、順次実施しています。

今後の交通体系のあるべき姿

板谷・今回の対談では非常に示唆的なお話をうかがうことができたと思います。最後に「今後の交通体系のあるべき姿」についてお聞かせ下さい。

前原・私は、交通基本法で移動権を保障されることで、人々の安全で安心な移動が確保され、外出機会の増えた人々の交流が盛んになり、最終的に心の通い合う活力のあ

と公共部門が協力することでコストを抑える努力がなされています。

例えば、フランスやヨーロッパでは、民間と協力してコミュニティサイクルを導入する街が増えています。しばしば、このシステムは民間事業者によって管理され、広告費によってまかなわれているため、自治体は一切出資しなくても良いのです。

「ベリブ」は、2007年にパリ市が導入したセルフサービスのレンタサイクル制度の名前です。パリ市は制度導入に際してアメリカとフランスの2つの広告代理店に競争入札させました。フランスでは、屋外に



Philippe FAURE

フィリップ・フォール

1950年6月13日トゥールーズ市生まれ。パリ政治学院、国立行政学院卒。外務事務官を経て81年ワシントン・フランス大使館広報部長、87年マドリード・フランス大使館一等参事官。民間企業経営を経て、2000年メキシコ・フランス特命全権大使、04年モロッコ・フランス特命全権大使、06年外務事務次官。08年2月から駐日フランス特命全権大使。



前原 誠司

まえはら せいじ

1962年4月30日京都市生まれ。京都大学法学部卒。京都府議会議員を経て、93年、衆議院議員総選挙において初当選。現在6期目（京都2区）。2009年9月より国土交通大臣、内閣府特命担当大臣（沖縄及び北方対策担当）。

る社会を実現することが理想だと思います。また、公共交通を主体とした環境負荷の少ない交通体系、人にも環境にもやさしい交通体系が構築される必要があります。

そのためには、地域住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を共に構想し、持続可能な方法・施策を作っていくことが基本です。国も地方と連帯することによってこれを支援していきたいと考えています。

フォール・まず、「持続可能な交通体系」という一言につきると思います。公共交通を主体とした、CO₂排出量の少ない環境にやさしい交通体系を構築するのは現代に生きる私たちにとって当然のことです。

おける広告や看板の掲示が制限されていますが、落札企業については、パリ市内の1600におよぶ街頭広告枠を優先的に割り当てられる代わりに、2万6000台の自転車の提供と1450箇所のレストラン（駐輪場）の運営管理を自社で行う義務を負う、というものです。

最終的にフランスの広告代理店が落札したのですが、さまざまな試行錯誤がありながらも、いまやパリの公共交通の顔として市民にも親しまれています。L.O.T.I.がそうであるように、状況に合わせてさらに改良されていくものと思います。

もともとフランスには伝統的に自転車文化があり、地方自治体でも同様の取り組みを続けてきたのですが、こと「ベリブ」に関しては、公共交通への民間活力の導入における大きな成功例として、世界中から注目されています。日本でも、富山ではすでに官民協力によってコミュニティサイクルが導入されていますね。

地球温暖化対策と公共交通

板谷・前原大臣にお聞きします。最初に大臣がおっしゃったように、地球温暖化対策という観点も、公共交通では避けて通れない重要なテーマです。これについてはどのようにお考えでしょうか。

前原・日本のCO₂排出量全体の約20%は運輸部門からですが、うち90%は車からのものです。特に、日本全国の就業者4割2750万人が通勤にマイカーを使い、その

さまざまな関係者が一体となった体制で事業を進め、徹底したコンセルタシオン（計画策定段階における市民と行政の協議）により、地域ぐるみで利用者利便を追求していくことが大切です。

そのうえで、今後の交通体系には4つの大きな方向性があると思います。

- ①フレキシブルであること、②スピーディーであること、③ローコストであること、④エコジカルであること、です。

最近、フランス人の通勤方法は大きく変わってきています。郊外の自宅から公共交通手段があるところまでマイカーで移動し、鉄道・バスなどに乗り換え、都心部の入口まで来たところでさらにレンタル自転車に乗り換え、最短距離を走ってスムーズに職場に到着、というスタイルです。これは先ほどの4つの方向性をすべて満たしています。最近10年の間に、フランスでは行動に大きな変化がありました。フランス人は環境に対して責任を果たすという意識が強くなったと思います。

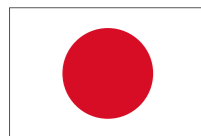
前原・フランスは交通基本法を施行してからすでに30年の実績があります。日本でも交通基本法を制定するときにきました。この法案が成立するためには、全員参加の過程が重要だと思っています。できるだけ多くの方々との意見を交わしながら、市民本位、住民本位の法案をつくっていきいたいと考えています。

そういった意味で、大使からお話をうかがえたことは大変有意義なことだと思います。今日うかがったことを参考にしながら、持続可能な交通体系を日本でもぜひ実現したいと思っています。

本日はありがとうございました。

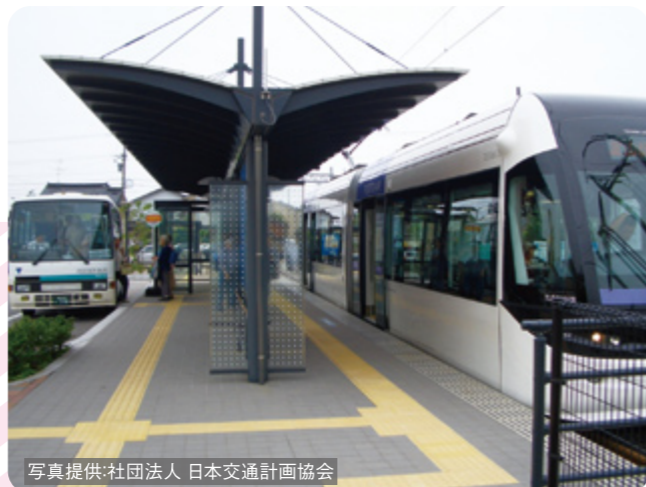
どこでも、だれでも、自由に、使いやすく

～日仏の公共交通、代表的な取り組み事例～



Japan

日本国内では、地域ごとの特性を踏まえた公共交通の取り組みが行われています。交通基本法の制定によって、さらに広がりを見せていくでしょう。



写真提供: 社団法人 日本交通計画協会

デマンド交通 (長野県安曇野市)

事前に電話などで予約した人の家や指定する場所を順次まわりながら、それぞれの目的地で降ろす「乗合いタクシー」方式の公共交通「あづみん」を実証運行中。平日午前8時～午後5時まで約1時間(状況によって30分)間隔で全市内を結ぶ。

http://www.city.azumino.nagano.jp/kurashi/bus/new_koutsu/index.html

LRTとバス (富山県富山市)

富山市は公共交通を軸としたまちづくりを進めており、LRTネットワークの形成はその中心となっている。車両や電停のバリアフリー化はもちろん、写真のようにLRTからバスに簡単に乗り継ぎできる施設など、意欲的な取り組みが行われている。

<http://www.t-lr.co.jp/>



離島航路 (長崎県五島市)

11の有人島と52の無人島で構成される五島市では、島を結ぶ航路が生活の足として不可欠。現在、身近で便利な“海の道”づくりに向け、航路の再編、利用拡大・利便性向上、経営効率化への取り組みが進められている。

http://www.city.goto.nagasaki.jp/pc/policy/pdf/renkei_plan.pdf



サイクルトレイン (上毛電気鉄道)

群馬県内を走る上毛電気鉄道では、列車内に無料で自転車を持ち込むことができるサイクルトレインを運行している。いくつかの駅には無料貸出自転車も設置され、沿線住民の行動範囲が広がるのはもちろん、観光客誘致にも一役買っている。

<http://www15.wind.ne.jp/~joden/index.htm>

「だれもが自由に移動できること」を目的に整備される公共交通。日本・フランス両国では、これまでそれぞれの国の実情に合わせたさまざまな取り組みが行われてきました。そうした取り組みも、時代の要請に合わせて日々新たな仕組みへと変化しています。現在、両国で行われている取り組みの中でも、特に注目されている公共交通の事例をいくつかご紹介します。



France

フランスの公共交通で特徴的なのは、近年LRTの整備が進んでいること。さらに、都市部ではレンタル自転車の導入も進むなど、官民一体となった取り組みが進んでいます。



コミュニティサイクル (ペリブ:パリ市)

「ペリブ」は、フランス語のVelo(自転車)とLiberte(自由)の合成語。24時間365日利用でき、パリ市内には平均300m間隔でスタンドが設置されている。利用料金は1日バス=1ユーロ(130円)～年間バス=29ユーロ(3,770円)。パリ市とJC Decaux社の協力により実現。



LRT Light Rail Transit

フランスでは一般に「トラム」と呼ばれるLRT。1980年代前半には3都市で営業しているだけだったが、2008年には18都市まで増加している。バリアフリーであることはもちろん、専用軌道による定時制、バスと比較した際の速さと輸送能力の高さ、都市計画上の美しさ、軌道面に芝生を敷設するなど、景観に配慮していることも特徴的だ。



写真提供: 社団法人 日本交通計画協会

BRT Bus Rapid Transit

道路内にバス専用レーンを設置することで、バスが渋滞に巻き込まれずスムーズに運行できる。鉄道などに近い定期性を確保できるため、利用者にとってもメリットが大きい。写真はフランス西部の都市ナントのBRT。



写真提供: 社団法人 日本交通計画協会

トランジットモール

中心市街地から車を排除し、歩行者とLRT・バスなどの公共交通を中心としたまちづくりを行うのが、トランジットモール。郊外から中心街へ人を呼び戻し活性化させる施策として、日本でも取り組みが始まっている。写真はフランス北東部の都市ストラスブール。

エコ通勤はじめませんか。

通勤手段の中でも、自家用車(マイカー)による通勤は、「周辺の道路渋滞」や「地球温暖化」といった問題の原因のひとつとなっています。国土交通省では、こうした問題に対処するために、通勤手段をマイカーから「電車やバス、自転車、徒歩など」への転換を促す「エコ通勤」を推進しています。

こんなにメリット!

地域にとって…

- ・周辺地域の通勤時間帯の渋滞緩和が期待できます。
- ・公共交通の利用者数の増加→公共交通サービス水準の向上などが期待できます。
- ・地球温暖化防止に寄与します。

事業所にとって…

- ・企業イメージの向上が図れます。(環境配慮行動としてISO14001、CSRへ位置づけ)
- ・マイカー通勤者のための駐車場経費の削減、社有地の有効利用につながります。
- ・従業員の健康増進、通勤時の事故減少、定時出勤などに寄与します。

従業員にとって…

- ・公共交通や自転車、徒歩での通勤は、健康増進にも役立ちます。
- ・渋滞に巻き込まれず通勤できます。
- ・交通事故にあふ確率が低減し安全に通勤できます。

エコ通勤ポータルサイト

国土交通省では、日本国内の各事業所が、「エコ通勤」に主体的に取り組む際に参考にするを想定して、「エコ通勤ポータルサイト」を作成・公開しています。



■エコ通勤ポータルサイト

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/ecommuters/>

「エコ通勤優良事業所認証制度」は、「ノーマイカーデー」の導入、「従業員への公共交通の情報提供」「徒歩・自転車通勤の奨励」「時差出勤制度」など、エコ通勤の取り組みを積極的に実施している事業所を対象としたものです。公共交通利用推進等マネジメント協議会(認証制度事務局)・国土交通省、交通エコロジー・モビリティ財団)に申請、認証を受けると、①事業所名などを認証制度ホームページなどで紹介 ②企業のホームページや広報誌、名刺などにロゴマークを入れることができる ③取り組み報告で二酸化炭

広がる「エコ通勤優良事業所認証制度」

素の排出削減量を報告すると、その削減量が京都議定書目標達成計画の実施報告に算入される ④特に優秀な取り組みを行った事業所は国土交通大臣表彰に推薦、といったことが可能となります。認証制度が始まって1年。現在、全国で200を超える事業所が認証を受けています。平成21年度は、日東電工(株)尾道事業所が、国土交通大臣表彰(交通関係環境保全優良事業者等表彰)に推薦され、表彰を受けました。

約2000人の従業員のほとんどがマイカーで通勤していました。このため、渋滞などで周辺地域の環境が悪化。これに対して、平成19年2月、尾道市営バスに運行委託する形で従業員専用の通勤バスを導入。21年4月には従業員専用バスを路線バス化し、一般に開放することで、周辺地域の住民の交通手段を確保しました。こうした取り組みの結果、「約900人の従業員がバスに転換(年間約1000トンのCO₂排出削減)」「通勤時の事故が減少(18年度36件→20年度21件)」「約90人/日の従業員以外の一般客が当該バスを利用(21年6月)」といった効果が得られました。



日東電工尾道事業所のバス通勤風景

交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて

—中間整理のポイント—

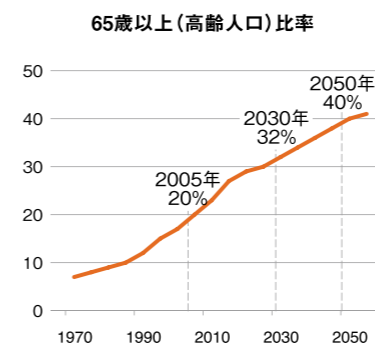
国土交通省では、2009年11月から順次開催してきた交通基本法検討会の中間報告を10年3月30日に発表しました。そのポイントをご紹介します。

※中間報告の内容については、以下の国土交通省ホームページでご覧になれます。
http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000019.html

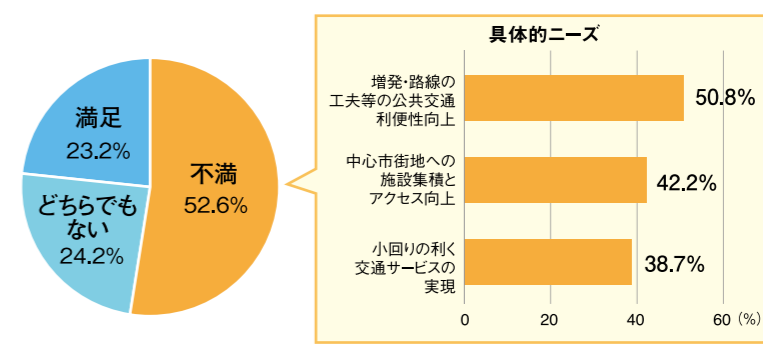
問題意識

- ・くるまを使える者と使えない者の間に発生している「交通の格差社会」を解消し、急速な高齢化が進むなかで人々の社会参加の機会を確保していくためには、移動する権利を位置づけていくことが必要ではないか。
- ・環境にやさしい交通手段に転換していくと同時に、交通網の充実により地域の活性化につなげていくことが必要ではないか。

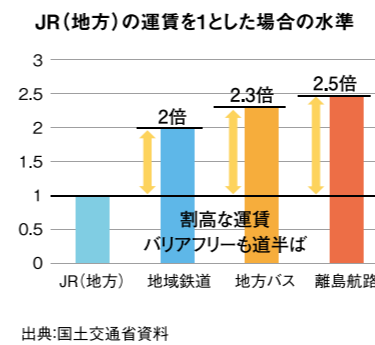
高齢化の進展



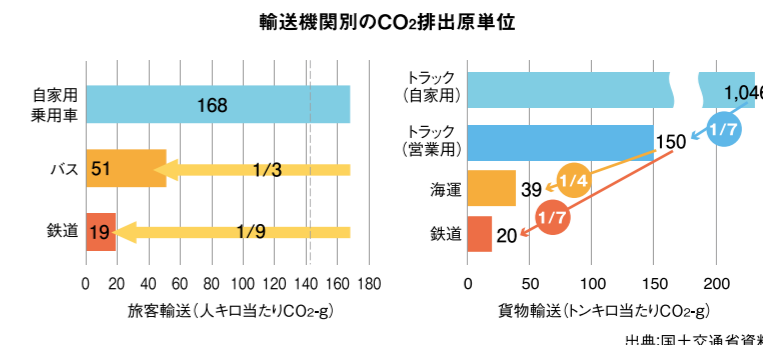
公共交通に対する不満度



公共交通の低いサービス水準



地球環境問題への対応の必要性



移動権の保障と支援措置の充実

- ・すべての人々が健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な「移動権を保障」すべき。それには、地域公共交通を維持・再生し、活性化することが必要。
- ・住民、自治体、交通企業などの地域の関係者が望ましい姿を構想し、持続可能な方策を構築することが基本。
- ・国の支援措置は地域の自主性を尊重することを基本に拡充・再構築が必要。
- ・国の補助制度は、予算を拡充するとともに、地域の協議会の自主的な取り組みに対して一括交付する仕組みへ。
- ・交通分野において、健康者が移動困難者を支え合う「共助」の視点を加え、「公助」の内容を大幅に拡充すべき。

環境にやさしい交通体系の実現

- ・経済的誘因(インセンティブ)等により、環境にやさしい交通体系の実現が必要。自転車、バス、路面電車、鉄道などが充実した「歩いて暮らせるまち」へ。
- ・法律、予算、税制を組み合わせた通勤交通のグリーン化を推進すべき。
- ・経済的誘因や交通規制の活用による都市部の渋滞対策が必要。
- ・効率的な輸送機関を荷主が選択する魅力や誘因の充実により貨物輸送の自営転換やモーダルシフトを推進。
- ・環境負荷の少ない都市・国土構造に誘導。

地域の活力を引き出す交通網の充実

- ・交通網の充実により、人々がたくさん集まり、「賑わい」のある、「住んでよし、訪れてよし」の魅力的なまちづくり、地域おこしへ。
- ・「幹線交通網の総点検」により、今後の幹線交通体系を総合的な視点から再検討。
- ・都市内、都市間の交通網は、日本国民のみならず、訪日外国人にとっても必要であり、世界の公共財。日本発の新しい交通技術を海外にも普及へ。

現場力

File 4 船舶検査官

四面を海で囲まれた日本は世界でも有数の海洋立国。食材やエネルギー、工業製品など、海上輸送が主力の分野は多い。最近では環境面から国内輸送での船舶へのモーダルシフトも注目されている。船舶が安全・安心に航行するために船の構造や設備などの検査を行っているのが、船舶検査官だ。その検査業務に密着した。



造船会社のドックへ

仙台から東へ電車と車で約1時間。港町・石巻の埠頭近くに石巻港湾合同庁舎がある。2階の海事事務所に入ると、船舶検査官・浅利和春(43)が出迎えてくれた。すでに作業着姿だ。「いま検査中の津軽海峡フェリー『びるご』は、一昨日函館から石巻港に入ってきました。13日間かけてさまざまな検査を行います。すでに沖での試験は一通り終わっていて、今日は船体の外板検査を行う予定です」。

石巻海事事務所には船舶検査官が2名在籍している。浅利と部下の菊池康裕(26)だ。今日の検査は2人で行うとのこと。検査の実施場所は、同じ石巻港湾地区にある造船会社(株)ヤマニシのドック施設。海事事務所からは車で10分ほどの距離だ。

ヤマニシに到着するとドック近くの建物に入って、まず今日の検査の書類確認が始まる。対応するのは、ヤマニシ品質管理室の阿部正明さん。阿部さんは造船一筋40年の大ベテランだ。「昔のフェリーは10年周期くらいで新造してたまんです。最近ほとんどん周期が延びて、いまの『びるご』は20年目ですね」(阿部さん)。

全乗組員が待機

書類確認を終えるとドックへ。「あれが『びるご』です」。浅利が指差す向こうに白い船体があった。ドックの際まで行くと、水が抜かれて船体全部が見える。でかい!びっくりしていると、阿部さんが「向こうの新造船は、もっと迫力があるでしょ」と笑う。えっ? 船? どこに? 『びるご』の向こうに見える大きな青い壁かと

思っていたものが、実は全長200メートル近くある自動車運搬船だった。世の中には全長300メートルを超えるタンカー船もあるわけで、これが特別大きいということではないのだが、すぐ目の前にあるとにかく巨大だ。

ドック脇の乗組員待機所と書かれた建物から男たちが出てきた。「船長の茂木です」。このフェリー会社では、船舶検査の際、船長以下全乗組員が立ち会うことになっているそうだ。「船員さんたちは、検査期間中さつき書類確認をした建物にずっと泊まり込んでいますよ。あそこの甲板でペンキ塗りをしているのも『びるご』の船員さんです。最近経費節減ってこともあるのか、船員さん自ら行う作業が増えました」(阿部さん)。

ドックの深さは8メートル。3階から地上を見下ろしたくらのイメージだ。急な階段を下って底まで降りる。右舷の船底部分から検査が始まった。菊池が先頭を進み、その後ろから浅利が付いていく。「基本的に菊池1人で何の問題もないんですが、一応私がお目付け役ということですね」(浅利)。

小さな漁船も検査対象

菊池はハンマーで外板を叩きながらゆっくり移動していく。ハンマーで叩くのは自働車の車検でもよく見る光景だ。腐食してないかなどを音で判断するのだ。さらに目視。時折顔を近づけて凝視したり、少し離れて全体を眺めたり。周囲には『びるご』の機関士やヤマニシの担当者が付き添い、事あるごとに菊池に説明をしている。右舷から船首方向に向かい、錨と錨鎖の

前へ。大きな錨の横に、船体から引き出された長い錨鎖が畑の畝のように並べられている。船舶は海底に下ろされた錨の形状および錨と錨鎖の重さにより船体を係留する。万が一腐食などで切れたりすれば大事故につながりかねない。菊池は鎖の上を渡り歩きながら慎重にチェックする。

さらに左舷で船底をチェックした後は、高所作業車のカゴに乗り込んで上部の外板検査。船底と同じようにハンマーで叩いたり、排水口に頭を突っ込んで懐中電灯で中をチェックしたり。最後に船尾に回って舵を検査し『びるご』の検査項目は終了。

ドックを出ると、今度はヤマニシの敷地内の端にある修理船台へ移動。岸に引き揚げられた漁船の検査を行うとのこと。『びるご』のような大型船舶はドックに入れる必要があるが、多くの漁船はそこまで大型ではないのでウィンチで岸に引っ張りあげることができる。今日の検査は舵につながったラダーストックという軸身の検査。『びるご』に比べるとスケールが小さいこともあって、あっという間に検査は終了した。

ヤマニシの事務室に戻ると、阿部さんと菊池、浅利で今日終了した検査内容を書類で再確認してサイン。「特に問題なかったですね。明日は機関部やりますんでよろしくお願いします」と浅利。午前9時半過ぎに始まった検査は、最後の漁船まで含めて2時間ほどで終わった。

迷子になりそうな機関室

翌日、再び朝9時半から検査が始まった。今日は浅利一人現場に入る。まずはドックの側にある修繕工場へ。円筒状



1. 石巻港湾合同庁舎。海事事務所のほか、海上保安署、税関支署、検疫所などが同居する。船舶検査官は明治初期までその歴史を遡ることができる伝統ある職務。「船舶安全法」と「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」に基づいて、船と船で使用する機器や設備並びに海洋環境にかかる検査を行う。 2. 石巻港に入港する『びるご』 3. ヤマニシでまず本日の検査内容を確認 4. 錨を検査する菊池康裕。岩手県釜石市出身の菊池は、毎日港で船を見ながら育ち、船の仕事に憧れて検査官になった



5. 船舶の最下部にあたる部分の検査 6. スクリュー部分。この回転が船舶の推進力となる 7. 8. 高所作業車に乗り込んだり、船底の開放部に体を入れ込んだり 9. 漁船のラダーストックのための検査
10. 検査後の書類確認 11. 検査後に交付される「船舶検査手帳」「船舶検査証書」。これがないと航行できない。国内間の物資の輸送を行っている貨物船や漁船については5年毎の定期検査と毎年行われる中間検査がある 12. 13. 現場では菊池が主に検査し浅利がフォロー 14. 海事事務所で執務中の浅利(右)と菊池。同じ大学の先輩後輩でもある 15. 普段はパーキングであるスペースに開いた穴から機関室が見える 16. 17. 修繕工場での検査 18. 19. 機関室内での検査 20. 浅利和春。「検査官になって最初に検査した船舶のことは一生忘れません」 21. 協力工場で。直射日光が当たらないようにシートで覆いながら検査 22. 整備中の船内で働く人は茶髪の若者からベテランまで年齢層が幅広い。所属も造船会社、フェリー会社、そして船舶検査官などさまざまだが、みな海の男としての誇りを持っている 23. すべての検査を終え、びびりかくなって函館に帰る「びびり」。総トン数6,706トン、全長134.60メートル、幅21.00メートル、輸送車両トラック65台または乗用車200台、輸送人員600名。船名はギリシア神話のゼウスとヘラの子に由来する

船舶検査官のキャリアパス



の金属部品が30個ほど並べられている。「これはエンジンのシリンドラーヘッドです。一個作るのに100万円くらいかかるんですよ(阿部さん)。という事は、目の前にあるものだけで3000万円分です。船舶の検査は、毎回エンジンを分解して行う。自動車とはサイズが桁違いだから、部品を置くスペースも広大だ。浅利が慎重に検査を進める。時折手で表面を撫でる。「手で触ると目視では見落としがちな微妙な磨耗具合なんか分かるんですよ(浅利)。工場内に並べられた他のエンジン部品も順々に検査を進めていく。整備をしていた作業員たちは手を止め浅利の検査にしばし注目。教師に採点される生徒のような感じだろうか。

工場での検査が終わるとドックに移動。船尾のランプウェイと呼ばれる自動車を駐車する部分の床が何箇所かはずされている。覗き込むと何やら複雑な機械がぎっしりと詰まっている様子。「じゃあ下に潜ります。時々迷子になる人がいるんで気をつけてくださいな」と言う浅利の後を、慌てて追いかける。

機関室の入口から一歩足を踏み入ると、オイルの匂いが漂う。機器や配管の間を縫うように通路が張り巡らされている。ここでも浅利は懐中電灯を使って機器内部を覗き込んだりハンマーで叩いてみたり。「びびり」の機関士たちやヤマニシのエンジニアなど7〜8人が一緒に移動していく。検査箇所は機関室内の上下左右あちこちにあり、本当に迷子になりそう。通路に面しているところはいいいのだが、機器の奥に入り込まなければならぬ箇所もある。「びびり」は船体が大

きいから楽な方です。小さい漁船の中には、「検査官に挑戦してるのか?」と思うような(笑)狭い機関室もあって、無理矢理体をねじ込むこともあります」と言う浅利に、「検査官は太っちゃいけないってことだね」と混ぜ返す阿部さん。

安全・安心な航行のために

機関室をぐるりと回ったところで「船内検査はこれで終了です」と浅利。今日の検査はこれで終わりかと思ったら、ヤマニシが協力会社に整備を委託している部品の検査があるという。

阿部さん運転の車でヤマニシから石巻港に沿って東へ。さまざまな町工場が立ち並び一角に協力会社があった。先ほど船内検査に同行していたメンバーもすでに到着している。ここでもさまざまなエンジン部品が検査を待っていた。浅利は一つひとつ丁寧に検査を進め、OKを出した。この後さらにもう1社別の工場で検査を行った後、再びヤマニシへ。書類確認とサイン、今後の検査項目・日程の確認。こうして浅利の本日の検査業務は終了した。

船舶はすべての輸送機関の中で最も低コストで人やモノを運ぶことができる。また効率性が高いため比較的環境負荷の低い乗り物でもある。しかし、ひとたび事故が起これば大事故につながる可能性が高い。そんな事故を未然に防ぐために、毎日日本のどこかで船舶検査官たちが検査を繰り返しているのだ。



訪れたいまち

滋賀県彦根市

琵琶湖の東に位置する滋賀県彦根市。いまでも江戸時代に旧彦根藩井伊家のお膝元として繁栄した城下町の面影を色濃く残す。今回は、歴史的風致維持向上計画の認定市であり、「優秀観光地づくり賞金賞(国土交通大臣賞)」も受賞している彦根を訪れてみました。

新幹線米原駅まいばらから在来線に乗り換えて一駅。古くから交通の要衝として栄えてきた町ということもあり、アクセスは思いのほかいい。

彦根駅の改札を出ると、まずは旧彦根藩初代藩主、井伊直政公の銅像がお出迎え。駅から西に真つすぐ延びる「駅前お城通り」の向こうには、雄々しい彦根城が建つ彦根山の青葉が見えている。



井伊直政公銅像
旧彦根藩初代藩主。徳川家康の側近として名高く、戦国屈指の精鋭部隊「井伊の赤鬼軍団」を編成。幕末まで井伊氏の軍装は赤が基本とされた。

彦根市は、国宝・彦根城を中心江戸時代の城下町の風情が色濃く残る町だが、近年は、住民主導のまちづくりにより、江戸町家風に統一した商店などが並ぶ「夢京橋キャッスルロード」や、大正ロマンをコンセプトとした「四番町スクエア」などが誕生し、新しい魅力を発信している。また、2007年の「国宝・彦根城築城400年祭」をきっかけに、市民団体などによる彦根の観光を盛り上げる動きが一層高まっている。

「私は彦根が好きなんです。俗化される時代が続き、だんだんと昔の町なみが薄れつつある中、彦根にはまだまだ細い路地があったりして楽しいんです。それに、一時は衰退した町を『彦根城』から『夢京橋キャッスルロード』、そして『四番町スクエア』へと、点から線、線から面へといった、人の流れを

招き猫の町のルーツ



いま日本で最も有名なゆるキャラ「ひこにゃん」。国宝・彦根城築城400年祭のメインキャラクターとして登場し、閉幕後は彦根市のキャラクターとして活躍。彦根とどう関係があるのか？調べてみると、江戸初期に旧彦根藩二代藩主の井伊直孝公が鷹狩りの帰りに寺(豪徳寺：東京・世田谷区)の前を通りかかると、白い猫がしきりに手招きして、突然の雷雨の難からお守りしたと伝えられている。それが日本の招き猫発祥と言われており、以来、豪徳寺は井伊家の菩提所として大いに栄えたそう。吉運を呼ぶ招き猫と彦根との関係に納得。「ひこにゃん」はその白い招き猫と井伊軍団のシンボルである朱塗りのかぶとを合体させて生まれたキャラクターなのだ。

彦根まちあるきのご案内は、われわれボランティアガイドにお任せください

ボランティアガイドの村田昌彌さん

散策マップ



夢京橋キャッスルロード
慶長8年(1603)の彦根城築城とちに行われた城下町の町割りはここから始まった。昭和60年(1985)から街路整備が実施されることになり、城下町の風情を失うことなく伝統的な町なみを再生することになった。その後、住民主導の新しいまちづくりは平成11年(1999)に整備を終えた。

意識したまちづくりで見事によみがえらせることができました。自分たちで守りよみがえらせた町という実感があり、この町に住んでいて良かったなと思うんです」という彦根観光協会常務理事の馬場さんの言葉には、住民が主体となって再生した町への深い愛着が伺われた。

彦根では、いまでも息づく旧城下町の伝統的なたたずまいや人々の活動を後世まで末永く守り育てるためのまちづくりを、地域住民とともに意欲的に取り組んでいる。地域に生きる人々の営みを感じるとき、その町の魅力が光を放ち輝き続ける。これからも、古くて新しい町彦根はますます進化と発展を遂げていくことだろう。

商店街有志たち、起ち上がる

いまは食文化をテーマににぎわいを見せる「四番町スクエア」。かつては空洞化が進み活気がなくなる中、起ち上がり再生させたのが旧市場商店街有志たち。隣接する「夢京橋キャッスルロード」の江戸時代からここへ来ると大正時代ヘタムスリップする。

「歴史的風致維持向上計画」とは

地域の歴史的な風情、情緒を活かしたまちづくりを支援する「歴史まちづくり法」(正式名称「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」)が平成20年11月に施行され、彦根市の歴史的風致維持向上計画が、平成21年1月に他の4市(金沢市、高山市、萩市、亀山市)とともに初めて認定された。

<http://www.mlit.go.jp/crd/rekimachi/nintei/nintei.html>

「優秀観光地づくり賞」とは

「優秀観光地づくり賞」(主催:日本観光協会/後援:国土交通省、総務省)は、観光による地域振興を積極的かつ効果的に推進し、他の地域の参考になるような観光地づくりの成果を生み出している団体などを表彰。各地におけるより良い観光地づくりがさらに推進されることを目的としている。

<http://yuusyuu.nihon-kankou.or.jp/>

彦根観光協会 TEL 0749-23-0001 FAX 0749-26-1919
<http://www.hikoneshi.com/>
彦根ボランティアガイド協会 TEL 0749-22-2954 FAX 0749-24-7498
<http://www.hikoneshi.com/guide/>

四方を海で囲まれ、なおかつ資源の乏しいわが国の経済の維持・発展は、今も昔も海上輸送抜きでは考えられません。

この海上輸送を支える港湾の歴史は古く、その昔、港は、津、湊、泊などと呼ばれており、河川の河口や湾や入り江といった船の停泊に都合の良い天然の地形が使われていました。やがて棧橋や岸壁が作られました。その後の海運の発達によって大型化する船に合わせて、港湾機能の充実が図られました。

そうした中、1950年代に登場した「コンテナ」は物資の輸送に非常に大きな影響を与えました。コンテナという規格化された箱を使うことにより、安全、確実、安定的に貨物を輸送することができるようになったのです。そして、なによりも大量の物資を一度に輸送することが可能となりました。しかし、必然的に大型コンテナ船の登場へと繋がっていき、これにより、受け入れ側である港も早急に整備する必要が出てきたのです。

そこで、今回は、これまでの港湾整備の歩みをたどってみたいことにしましょう。

物流の歴史を変えた

「コンテナ」の登場

1956年4月26日、米国のニューヨーク港で、クレーンが奇妙なアルミ製の箱58個を船に積み込みました。奇妙な箱は5日後にヒューストン港へ入港し、箱を待っていたトラックへと移され目的地へ向かって運ばれました。この奇妙なアルミ製の箱こそが「コン

競争力の衰退を招きかねない状況になりつつあるとの指摘もあります。

これからの港湾がめざすもの

コンテナ輸送が出現してからわずか50年余。海上輸送を取り巻く世界の状況は大きく変わり、日本の海上輸送は国際競争の嵐にさらされている状態です。今後、日本がアジアの、そして世界の主要港湾としてその存在感を示すためには、ソフト・ハード一体となった総合的な港湾政策の展開が必要です。そこで、国土交通省は、リードタイム^{※3}の短縮・港湾コストの低減により効率的な物流体系を構築することを目的に2004年度よりスーパー中核港湾プロジェクトを開始しました。

現在では、釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、コンテナ港湾について、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化していくことが求められており、そのための検討を進めているところとす。

※1 TEU：コンテナ取扱個数の単位。1TEUは20フィートコンテナ1個のこと。

※2 ハブ港・フィード・ポート：コンテナ船はその輸送効率を高めるために、特定の主要港湾にのみ寄港し、主要港湾以外で発生する貨物については、主要港湾で積替輸送を行っている。このうち主要港湾となるのがハブ港、それ以外がフィード・ポート。

※3 リードタイム：船舶の着岸からコンテナターミナルにおける貨物の受取りが可能となるまでの時間。

コンテナリゼーションと港湾の役割

国土交通省には、みなさんの生活の基盤を支えるため欠かせない仕事が多く存在します。それらが現在に至るまでの背景には、先人の知恵や技術を受け継いできた長い歴史があります。今回は、日本の流通の要所である「港湾」の歴史にせまります。

港湾局港湾経済課

テナ」。そして、これが商業ベースでの海上コンテナ輸送の始まりだと言われています。この海上コンテナ輸送が始まったことにより、3ヵ月後の荷役コストは約40分の1に激減したのです。コンテナ輸送により物流の革命が起きたと言っても過言ではありません。その後、コンテナ規格の整備なども進み、50年余が経た現在では、船舶は大型化の一途をたどり、今や1万4000TEU^{※1}クラスのコンテナ船が就航しています。

このコンテナ船の登場で港での荷役作業は効率化されましたが、その一方で、港の荷役設備は更新を迫られるようになりました。船舶の大型化により各国でもコンテナターミナルの整備が進められてきました。近年では大型船を運航する船舶の寄港地選別が進み、母船が寄港するハブ港^{※2}と、ハブ港からのフィード・ポート船が寄港するフィード・ポート^{※2}というように港機能の二極分化が広がりつつあり、ハブ港の地位確保のために主要港湾での国際競争も熾烈^{※3}になってきています。

わが国では、1950年に港湾に関する基本法である港湾法が制定されましたが、60年代終わり頃から、前述したコンテナ化の流れがわが国の「港湾」のあり方をも変え、コンテナターミナルの緊急整備が必要になりました。そこで1967年には京浜外貿埠頭公団および阪神外貿埠頭公団を設立するなど、港湾の管理形態も時代に合わせ変化しています。

危惧される国際競争力

近年、海上輸送量はアジア・欧米間を中心に急拡大しており、コンテナ船の大型化や、中国などの新興国を含めた東アジアにおけるコンテナ港湾間競争の激化と相まって、欧米基幹航路のわが国への就航が喪失してしまう可能性もあると危惧され始めました。

例えば、2006年に供用開始した釜山新港は高いサービス水準でわが国にも積極的に集荷を働きかけており、このまま近隣諸国に立ち後れることになることと産業の海外流出を加速させ国際



神戸港ポートアイランドII期地区(2008年11月撮影)

「コンテナターミナルの今と昔」

慶応3年12月7日(1868年1月1日)に開港した神戸港は、以来140年にわたり世界を代表する国際貿易港として発展を続けています。戦後は摩耶埠頭、ポートアイランド、六甲アイランドなどの建設が進められ、なかでも昭和42年に建設された摩耶埠頭は、その後のコンテナリゼーションの先駆けとして日本経済をけん引してきました。



1970年頃 神戸港摩耶埠頭

この教室では、気象庁マスコットキャラクターのはれるん  が、気象について教えてくれます。

4時間目は「梅雨の大雨」について学びましょう。

はれるんのお天気教室


中国から日本にかけての東アジア地域では、春と夏の季節の変わり目に梅雨という季節現象があります。梅雨は、夏本番に向けて水資源を補給してくれる大切なものですが、ときには集中豪雨をもたらすこともあります。テレビ、ラジオのほか、気象庁ホームページの「防災気象情報」をご利用いただき、災害に備えて早めの対策をとるように心がけましょう。



4時間目
梅雨の
大雨

5月になると、大陸の高気圧と太平洋高気圧との境目に東西にのびる梅雨前線が現れ、太平洋高気圧の勢力が強まるにつれて、ゆつくりと北上していきます。この前線の影響を受けて、沖縄や奄美地方では5月から6月にかけて、本州付近では6月から7月にかけての約一カ月半、曇りや雨の日が多くなります。梅雨の雨は、夏の水需要を支える貴重な水資源となります。一方、梅雨前線に向かって南の海上から湿った空気が大量に流れ込むと、前線付近で積乱雲が発達し、大雨となることがあります。最近では、平成21年7月19日から26日までの8日間に、九州北部と山口県で500ミリを超える大雨が降りました(図1、2)。これは、この地方で7月の一カ月間に降る雨の量の2倍に達します。この大雨により、各地で土砂災害や堤防決壊、家屋の浸水などの災害が発生し、多くの人的被害も出ました。

はれるんプロフィール



名前: はれるん
(気象庁マスコットキャラクター)
種別: 地球の自然(太陽、雲、雨)
所属: 気象庁総務部総務課広報室
趣味: 天気予報
仕事: 国民の気象庁に対する親近感を深めること。

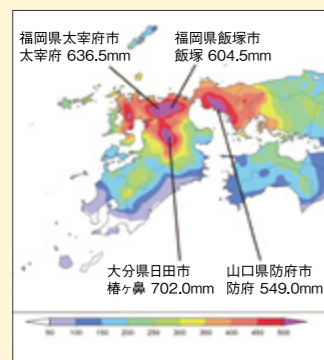


図2 総雨量
(平成21年7月19日～26日)

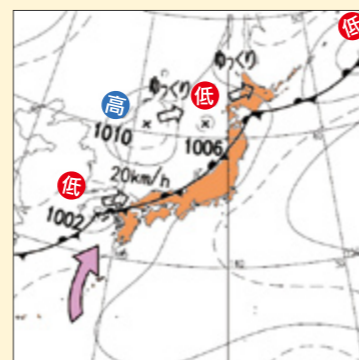


図1 平成21年7月26日12時の天気図
ピンクの矢印は、湿った空気の流れを示す。

この季節、地元の気象台や気象庁から出される注意報・警報などに十分注意して、災害に備えましょう。

教えて国土交通省!

国土交通省に寄せられた、普段の生活で感じたふとした疑問や質問などを紹介するこのコーナー。

今回は、川の汚染と線路に敷いている石に関する2つの質問にお答えしていきます。



河川局 担当者に聞きました。

川をきれいにするために身の回りのできることは?

海へ行くには少し遠いところに住む私にとって、川はとても心がなごむ場所です。しかし最近、水の汚れが気になっていて、それを見ると残念でなりません。川を少しでもきれいにしたいと思っていますが、川を汚している原因ときれいにするために私たちができることを教えてください。(群馬県・会社員)



川の汚れの原因には、家庭や工場といった特定できる場所から排出される汚れや、雨が降った時に市街地や農地などから雨水とともに流出してくる汚れなどがあり、川を取り巻く環境によって主な汚染源は異なってきます。そのうち、私たちの生活に深くかかわるものとしては、台所や洗濯、お風呂など家庭から排出される生活排水が挙げられます。

きれいな川にするために私たちができることとして、生活排水への対策があります。たとえば、調理くずなどを水と一緒に流さないようにすること、使用済みの油を水と一緒に流さず古新聞などに吸わせて処理すること、洗濯をするときに洗剤を適切な量で使用するなどが考えられます。毎日の暮らしの中のちょっとした心づかいや工夫で、生活排水による川の汚染を軽減することができますので、身の回りのできることから始めていきましょう。



鉄道局 担当者に聞きました。

線路の下に石を敷くのはなぜ?

電車が走る線路の下には石がたくさんありますが、それはなんのためですか?
(兵庫県・小4)



線路に敷いてある砂利(石)のことを「バラスト(ballast)」といいます。そのバラストを敷く理由は3つあります。

- ①電車の重さを分散させて、広く地面に荷重がかかるようにする。
 - ②電車が走るときの振動を少なくし、ゆれを吸収する。石と石が重なり合うことにより振動が少なくなります。
 - ③レールを固定する枕木をしっかりと支える。
- という大切な役割を持っています。

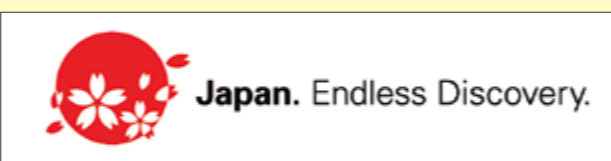


石にクッション性をもたせるためには、石と石の間にすき間をつくらなければなりません。そのために、石は角ばったゴツゴツしたものを使っています。時間の経過や列車の走行により、徐々にすき間がうまってきてしまうので、鉄道会社では時々石を補給したり、突き固めをしています。

訪日旅行促進事業(ビジット・ジャパン事業)

キャッチフレーズとロゴが新しくなりました。

訪日観光に対する認知度とイメージの一層の向上を図るため、これまでの“Yokoso! Japan”に代わって、新たなキャッチフレーズとロゴの使用を開始します。



“Japan. Endless Discovery.”
「尽きることのない感動に出会える国、日本」

新しいキャッチフレーズ・ロゴについて http://www.mlit.go.jp/kankocho/topics08_000016.html

より信頼できる安全な製品を選ぶために

平成21年度 チャイルドシートアセスメント結果公表!!



国土交通省と独立行政法人自動車事故対策機構は、チャイルドシートの安全性能の比較評価を平成13年度より実施していますが、この度、平成21年度の結果が出ました。大事なお子さんを守るため、ぜひ、参考してください。パンフレットは地方運輸局、運輸支局等と自動車事故対策機構の支所等にて配布しています。

チャイルドシートアセスメントについて
http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/02assessment/child_h21/index.html (国土交通省)
<http://www.nasva.go.jp/> ((独)自動車事故対策機構)

チャイルドシートアセスメント2009-2010
「子供を大切に思う親の チャイルドシート 選び方BOOK」

「観光統計を活用した実証分析に関する論文」 入賞論文公開中!

観光庁では、平成21年度、初めて「観光統計を活用した実証分析に関する論文」の募集を行い、このたび入賞論文が決定しました。

ホームページにて入賞論文「長官賞2編・審査委員会奨励賞1編」を公開しております。

「観光統計を活用した実証分析に関する論文」入賞論文 http://www.mlit.go.jp/kankocho/topics01_000020.html

ぶらり鎌倉

記者席から

読売新聞 栗原 健

光則寺のアジサイ、海蔵寺のハギ、東慶寺のロウバイ……。仕事でストレスがたまると、鎌倉に出かけます。湘南の海が近いから、東京よりも空が青く、山との対比が鮮やか。お気に入りの寺を巡れば、季節の移ろいを感じることもできます。

江ノ電に乗って車窓から海を眺めるのもよし、鎌倉山や源氏山といった見晴らしのいいところに登るのもよし。小町通りでおしこを飲んだり、地元の野菜を使ったフランス料理を食べたりするのも楽しいです。

旅や街歩きが大好き。遠出をしたいのですが、何かあったら、休日でもすぐに取材に出かけなければならぬ仕事柄、鎌倉は比較的にすぐ戻れる場所だということもあります。

学生時代も失恋や将来のことと悩むと、よく出かけた。友人からは、「また、ひとり鎌倉?」と言われたものです。当時から「趣味が年寄りのようだね」と言われていた私にとって、鎌倉は、ドイツ・ニールランドに匹敵する一大アミューズメントパークでした。

よく出かける寺の一つに、二階堂の瑞泉寺があります。JR鎌倉駅からバスに乗って、終点の大塔宮から歩いて10分。時代を感じさせる不ぞろいの石段や夢想疎石の庭園が有名な寺です。

構内のお堂に「どこもく地蔵」が鎮座しています。

昔、この地蔵堂の堂守が、参拝客もいない貧しい生活から抜け出して、他国に移り住もうと考えていました。すると、ある晩、夢枕に地蔵が現れ、「どこもく、どこもく」と言って去っていったそうです。

朝になって、僧から話を聞けば、「どこもくとは、『どこも苦』。今の境遇が辛いと言って逃げ出しても、苦勞はどこまでも付いてくるという意味でしょう」とのこと。その後、堂守は改心して、以前にも増して、地蔵堂を守り続けたという由来があるそうです。

取材の過程で、にっちもさっちもいかなくなることも多いだけに、どこもく地蔵を参拝すると、気持ちが引き締まります。普段とは違う町を歩く観光には、こういった効果もあるのではないのでしょうか。

国土交通省では、観光業の振興を成長戦略の一つに掲げています。将来の訪日外国人数を3000万人に増やそうと、観光ビザの要件緩和や、外国語に対応できるボランティアの充実、良質な旅行プランの提供といったおもてなし態勢の整備を進めています。

一方で、観光業を振興させるためには、日本人が旅を楽しむという文化をいかに育ませ

るかということも大きな課題です。さまざまな場面で、議論を呼んでいます。地域ごとに取得できる休日や週末の分散化も一つの考えであるかと思えます。けれど、もつと大きな問題は、旅行を楽しむ若者が減っていることでしょう。

観光庁の統計によると、20歳代の男性が国内の宿泊旅行をする回数は年間1.16回で、男性平均の1.44回を大幅に下回り、男性の世代別では最も少なくなっています。

原因は「幼い頃に、家族で旅行を楽しんだことがない若者が増えていることに加え、今の学生は自由に使えるお金と時間の余裕がない」から。さらに、将来への不安から、旅行に「留学や語学研修」、「知識や教養を高める」といった「御利益」を期待している人も増えているのだそうです。

目的を持って旅をするのも大事かもしれませんが、ふらっと出かける旅の楽しさを感じ

る機会も減っているのかもしれない。

先日まで、タモリが古地図を片手に、都内を歩く番組が放送されていました。溜池には江戸時代まで本当に大きな池があったとか、御茶ノ水の線路脇にある神田川は、洪水を防ぐために人工で流れを変えた部分なんだとか。興味深く見ていました。旅を楽しむきっかけは、ふとしたところに見つかるような気がします。

