

# 国土交通

no.149

2018.4~5

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

MLIT

特集

## 飛躍する空港



現場力 国土地理院 基本図情報部 画像調査課

訪れたいまち 山梨県北杜市

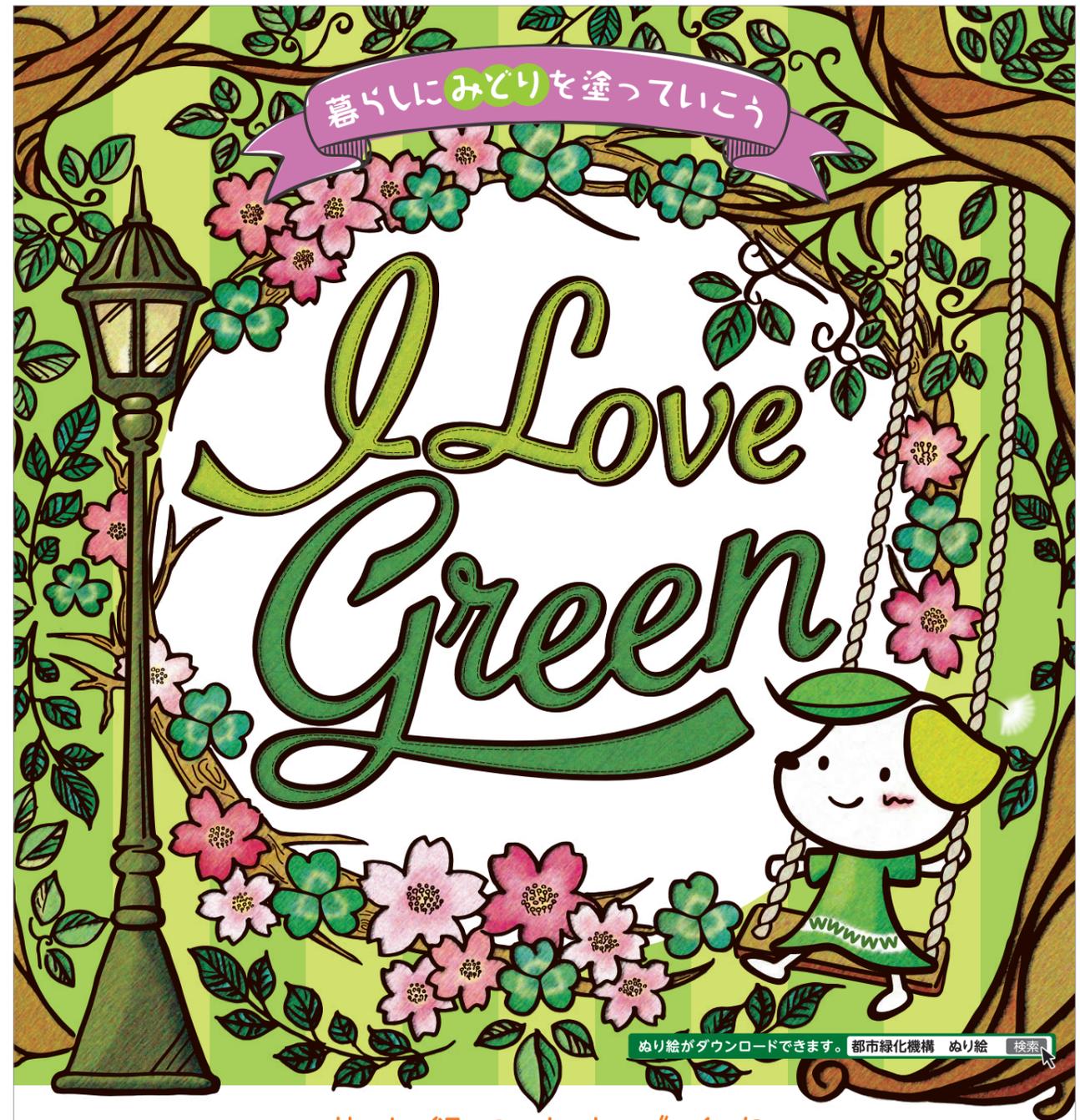
国土交通省

国土交通 No.149

MLIT 2018.4~5 平成30年3月発行(隔月発行)  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

● 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)  
● 編集協力：日経印刷株式会社

ISSN 1346-7107



ぬり絵がダウンロードできます。都市緑化機構 ぬり絵 検索

### 花と緑のまちづくり 春の都市緑化推進運動

2018.4/1-6/30

主催 国土交通省 / 都道府県 / 市町村 企画制作 公益財団法人 都市緑化機構  
協力 都市緑化推進運動協力会 わたしたちは花とみどりで東日本大震災・熊本地震の復興支援をいたします。

- 一般社団法人 建設広報協会 ● 公益財団法人 日本花の会 ● 一般社団法人 日本公園緑地協会 ● 一般社団法人 日本造園建設業協会 ● 一般社団法人 日本植木協会
- 一般財団法人 日本緑化センター ● 一般財団法人 公園財団 ● 一般社団法人 日本造園組合連合会 ● 一般財団法人 沖縄美ら島財団 ● 一般財団法人 日本造園修景協会
- 一般社団法人 日本屋外広告業団体連合会 ● 一般社団法人 ランドスケープコンサルタンツ協会 ● 公益社団法人 日本家庭園芸普及協会
- 一般社団法人 日本公園施設業協会 ● 公益財団法人 国際花と緑の博覧会記念協会 ● 一般社団法人 日本運動施設建設業協会 ● 公益財団法人 都市緑化機構



このポスターは、宝くじの社会貢献広報事業として助成を受け作成されたものです。

「国土交通」はホームページでもご覧になれます <http://www.mlit.go.jp/page/kouhoushi.html>  
ご意見・ご感想などはこちらまでお寄せください e-mail : [hqt-kouhoushi@ml.mlit.go.jp](mailto:hqt-kouhoushi@ml.mlit.go.jp)





特集

# 飛躍する空港

四方を海に囲まれたわが国では、訪日外国人旅行者の9割以上が航空機を利用して訪れています。空港は日本の玄関口ともいえます。急増する訪日外国人旅行者や航空需要に対応するため、今、空港の機能強化をすべくさまざまな施策が実施されています。特に東京国際空港（羽田空港）と成田国際空港（成田空港）の首都圏空港は、「日本と世界」「首都圏と地方」をつなぐ要衝であり、国際競争力の強化や地域活性化などのために急ピッチで取り組みが進められています。

今回の特集では首都圏空港の機能強化のほか、地方空港における取り組みや空港運営の民間委託、航空イノベーションの推進などの施策について紹介します。

## 「明治150年」の取り組み

本年は、明治元年（1868年）から起算して満150年に当たります。

明治以降、近代国民国家への第一歩を踏み出した日本は、明治期において多岐にわたる近代化への取り組みを行い国の基本的な形を築き上げ、また、日本の良さや伝統を生かした技術や文化も生み出しました。政府では「明治150年」を節目として、改めて明治期を振り返り、将来につなげていくためにさまざまな取り組みを行っています。

国土交通省においても、関連民間団体などと連携し多様な「明治150年」関連施策を推進します。

### 国土交通省の主な取り組み

- 明治期の公共土木施設などに関連するインフラツーリズムの推進
- 明治期の歴史を探访する旅の開発
- 明治記念大磯邸園（仮称）の整備
- 明治期の地図などのデジタルアーカイブ化の推進および展示
- 明治以降に刊行された海図の収集、デジタルアーカイブ化の推進および展示 など



明治150年

検索

<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/meiji150/portal/>



## 国土交通（149号） 目次

### 特集 飛躍する空港

総論 増大する航空需要に向けて 全国の空港を機能強化	4
飛行経路の見直しなどで発着容量を拡大し 日本全国と世界を結ぶネットワークを強化 東京国際空港（羽田空港）	8
第3滑走路の増設などにより発着容量を拡大し 国際競争力を高める 成田国際空港（成田空港）	10
「業務密着ルポシリーズ 現場力 FILE 50」 国土地理院 基本図情報部 画像調査課	12
「もっと知りたい!! VOL.12」 地図を作るのに必要な空中写真 撮影計画から完成まで	16
「シリーズ探訪・探求 訪れたいまち 第46回」 山梨県北杜市	18
「コレって何?」 安心R住宅	22
「MLIT TOPICS」 民泊の制度が変わります	23

# CONTENTS

コラム1

成田空港が創出する快適おもてなし空間

成田空港では、利便性・快適性の向上に加え、おもてなしやにぎわいの創出にも取り組んでいます。昨年、訪日外国人旅行者に対し日本での滞在を安心かつ快適に過ごしていただくための情報やサービスを提供する「ビジター・サービスセンター」を第1ターミナルに新設するとともに、到着時免税店を各ターミナルにオープンしました。現在、第1ターミナル3階(出国手続き後)において、商環境のさらなる拡充を目指し新たに17店舗を整備する工事を行っています。他にも、全ターミナルにおいて



ビジター・サービスセンターでは訪日外国人向けのサービスや情報をワンストップで提供。内装は木目と白を基調に、「水引き」のモチーフをアクセントに取り入れた、温かみがありかつモダンなデザイン。

トイレの全面リニューアルを実施しています。特に利用者が多い11カ所のトイレについては最新式の機器が備えられた「デザイントイレ」とする整備を進めています。また、日本文化に触れることができるイベントを開催するなどソフト面でも「日本にまた来たい」と思っていただけのような「おもてなし」の演出を行っています。



昨年8月にリニューアルした第2ターミナル到着ロビーのデザイントイレ。利用頻度の低い和式トイレをなくし、大型カートも入れる個室も用意。円柱の背後に多機能トイレを左右対称に配置。



甲冑の着身体験など、「日本ならではの」イベントを開催

「訪日誘客支援空港」として認定し、地方空港への国際線就航を支援

観光ビジョンに掲げる目標達成に向けては、首都圏空港以外の拠点となる空港の機能強化も必要不可欠です。

関西国際空港および大阪国際空港においては、平成28年4月から空港運営の民間委託が開始されており、「スマートセキュリティ」シス

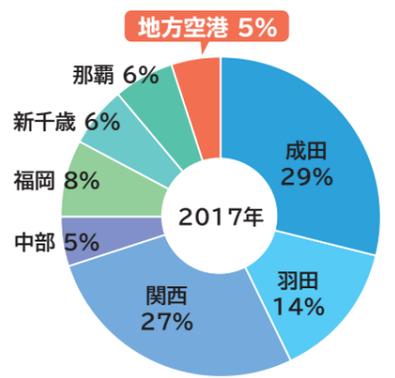
（羽田空港の機能強化策は8～9ページ、成田空港は10～11ページで紹介します）

「訪日誘客支援空港」として認定し、地方空港への国際線就航を支援

観光ビジョンに掲げる目標達成に向けては、首都圏空港以外の拠点となる空港の機能強化も必要不可欠です。

関西国際空港および大阪国際空港においては、平成28年4月から空港運営の民間委託が開始されており、「スマートセキュリティ」シス

地方空港\*の訪日外国人受け入れ割合



出典：法務省出入国管理統計

テムの導入など、民間の創意工夫を生かした機能強化に取り組んでおり、中部国際空港においてはLCC（格安航空会社）専用ターミナル（平成31年度上期供用開始予定）などの整備を進めています。

また、新千歳空港、福岡空港、那覇空港においては滑走路の増設やターミナル地域の再編事業などを軸に、国際線対応力の強化に力を注いでいます。

さらに、「地方イン・地方アウト」の誘客を促進することも大変重要です。このため、昨年7月、地方自治体などが訪日客誘致や国際線就航促進の取り組みを行う全国27の地方空港を「訪日誘客支援空港」として認定し、国際線着陸料割引などの新規就航・増便への支援や、搭乗橋などの旅客の受け入れ施設整備への支援などを行っています。このうち17の空港で合計33路線99便/週（昨年12月31日現在）の国際旅客定期便の新規就航・増便が実現し、また、昨年の地方空港の入国外国人数は145万人で前年比約34%の増加率となりました。今後、引き続き、地方空港への国際線就航促進に取り組めます。

\* 主要7空港（羽田、成田、関西、中部、新千歳、福岡、那覇）以外の空港

総論

増大する航空需要に向けて 全国の空港を機能強化

政府が平成28年3月に策定した「明日の日本を支える観光ビジョン」（以下、観光ビジョン）で、訪日外国人旅行者数2020年4000万人、2030年6000万人という目標が掲げられました。訪日外国人旅行者の9割以上が航空機を使って日本を訪れています。この目標を達成するためには、空港の機能強化が不可欠であり、これにより国際・国内のネットワークが強化され、わが国の国際競争力の強化や、人口減少が進む地方の活性化にもつながります。

国土交通省では、首都圏空港を中心とした空港の機能強化や、航空イノベーションの推進などに取り組んでいます。

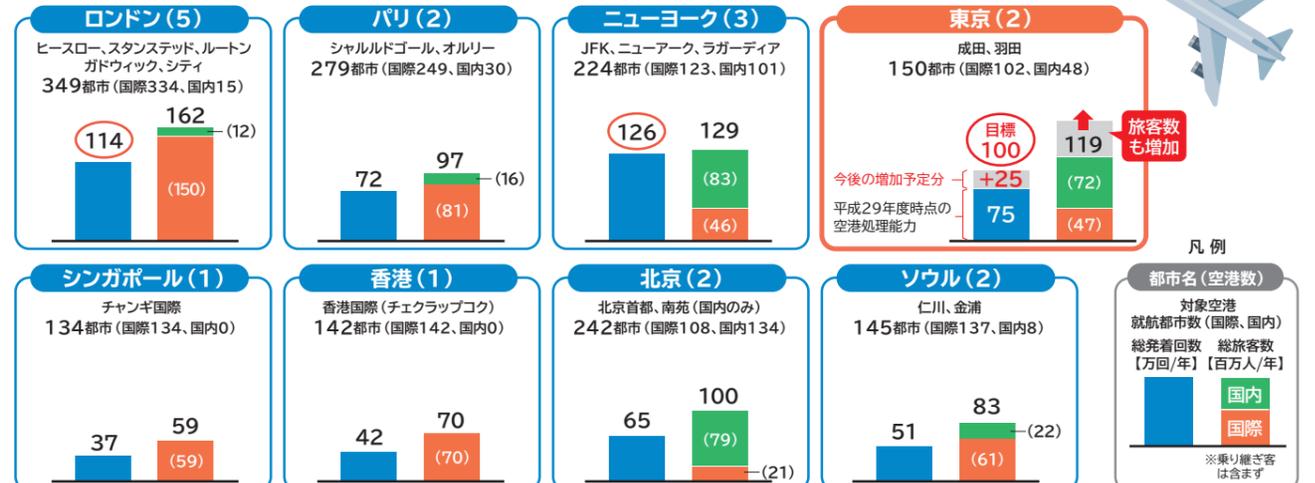
地元の理解を得て 首都圏空港を機能強化し、世界最高水準の発着容量を目指す

観光ビジョンの目標を達成するためには、空路で入国する外国人の4割強が利用する、東京国際空港（羽田空港）と成田国際空港（成田空港）の首都圏空港の機能強化が必要不可欠です。

首都圏空港の発着容量は現在年間約75万回ですが、約100万回へ増加させることを目標としています。現在も、アジア地域の主要都市ではトップクラスの発着容量を誇っていますが、今後100万回が実現すれば、ロンドン（114万回）、ニューヨーク（126万回）に匹敵する世界最高水準の発着容量になります。首都圏空港の機能強化は、観光ビジョンの目標達成や、2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催のためだけでなく、わが国および首都圏の国際競争力の強化、また、日本全国の地域活性化のためにも必要です。

世界の主要な44都市を対象に都市の力を表すさまざまな分野を総合的に評価した「世界の都市総合力ランキング2017」（森記念財団発表）で、東京はロンドン、ニューヨークに次ぐ世界第3位の評価を得ました。前年と同じ順位でしたが、訪日外国人の増加や、国際線の直行便就航都市数の増加などにより、2位との差を縮めました。分野別で見ると、交通・アクセス分野が前年11位から大きく上昇したものの6位にとどまっており、さらにランカッ

世界各都市内の空港の就航都市数・発着回数・旅客数



（出典）・発着回数、旅客数：ACI Annual World Airport Traffic Dataset, 2017 Edition (2016年のデータ) ・就航都市数：OAG 時刻表 (2017年3月26日～4月2日の定期旅客便のデータ)

昨年9月に航空機からの落下物事案が続けて発生したことを踏まえ、落下物の未然防止策および万一事案が発生した場合の対応の強化の両面から、これまで講じてきた落下物対策をさらに強化するため、昨年11月から有識者や実務者などから構成される「落下物防止等に係る総合対策推進会議」を開催し、関係者が一丸となって検討を進めています。

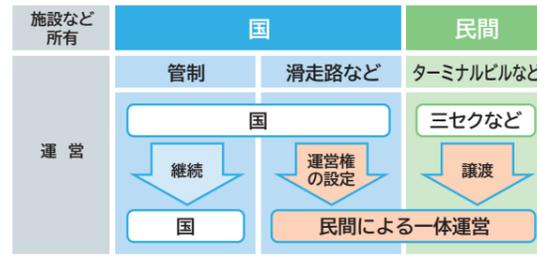
具体的には、まずは点検・整備を徹底するなど、未然防止策の徹底が重要となります。この観点からは、「国内航空会社および日本に乗り入れる外国航空会社が遵守すべき落下物防止対策基準の策定」「あらゆるチャネルを通じた未然防止策の徹底」「空港管理者による駐機中の機体チェック体制の構築」などに取り組んでいきます。

また、事案が発生した場合の対応の強化という観点からは、「警察などの協力も得て落下物に関する情報収集の強化」「落下物の原因者である航空会社に対して行う処分などの具体的な内容や手続きの検討」「関係する航空会社が連帯して補償する救済制度の加入促進や見舞金制度の創設」などに取り組んでいきます。

落下物対策の強化について

この会議では、FAST TRAVELと地上支援業務の省力化・自動化の推進に向け、官民一丸となって航空イノベーションに取り組みむ体制について確認しました。今後も官民一丸となって航空イノベーションの推進に向けて取り組んでいきます。

空港経営改革の概要（国管理空港の場合）



このような課題を解決するため、国土交通省では、国（地方自治体が設置し管理する空港においては地方自治体）が土地などの所有権を留保しつつ運営権を設定し、民間事業者が航空系事業と非航空系事業を一体経営する「コンセッション方式」を活用した空港経営改革の取り組みを進めています。

空港運営を民間委託することで、民間の能力を活用した運営の効率化を図り、着陸料などの空港利用料金の引き下げや、空港の特徴を生かした機動的で柔軟な料金設定を通じた航空ネットワークの拡充を図ることができるようになります。また、空港施設そのものの魅力アップや客集客力を強化することや、空港を核とした地域の活性化も期待されます。

平成28年7月に国管理空港として全国で初めて民間委託された仙台空港で

「コンセッション方式」を活用し、空港運営の民間委託を推進

わが国の空港は施設によって運営主体が分離しており、例えば、国が設置し管理する国管理空港の場合、航空系事業（滑走路や誘導路、管制塔など）は国、非航空系事業（空港ターミナルビルや駐車場など）は地方自治体が出資する第三セクターなどが運営しています。このような状況では、物販や飲食などの収入を原資に着陸料を引き下げて就航路線・便数を拡充するといった、一体的・機動的な運営を行うことができません。

は、LCCなどの誘致を行い、民間委託1年後の国際線の旅客数が前年比約1.7倍に増加しました。また、東北地方の観光地と直結するバス路線が開設するなど空港アクセスも向上しています。

本年4月からは高松空港と神戸空港の民間委託が開始されます。今後も、福岡空港、北海道内の7空港、熊本空港などの民間委託の実現に向けて手続きを進めていきます。

官民一体で航空イノベーションを推進

航空需要の拡大に加え、空港間競争の激化やセキュリティを巡る脅威、インフラの老朽化など、空港をめぐる新たな課題も発生しています。一方で、生産年齢人口の減少を背景に空港で働く職員の人手不足などが懸念されています。これらに対応し、利用者目線で世界最高水準の旅客サービスを実現するため、先端技術の活用による空港運用・管理の高度化を図る「航空イノベーション」を推進しています。

航空イノベーションの推進にあたり、「官民」や「民」の協調が特に不可欠な分野として次の分野を当面の取り組み分野としています。

FAST TRAVEL（ファストトラベル）の推進

物預かりの自動化、保安検査の高度化など、ストレスフリーで快適な旅行環境に向けた空港での諸手続や動線の円滑化を図る。

②地上支援業務の省力化・自動化  
航空機の牽引や乗客輸送用のバスなどに無人車両を導入するなど、地上支援業務の省力化と自動化を図る。

国土交通省では本年1月、定期航空協会および全国空港ビル協会と共同で、第1回「航空イノベーション推進官民連絡会」を開催しました。

バリアフリーへの取り組み

昨年2月に政府が決定した「ユニバーサルデザイン2020行動計画」では、東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けたさらなるバリアフリー化を行うとともに、全

国のバリアフリー水準の底上げを目指すこととされています。

国土交通省では、空港が全ての利用者にとってより便利で快適な施設となるよう、引き続きバリアフリー施策を推進していきます。

コラム2

羽田空港におけるユニバーサルデザインの実施

羽田空港では、UD（ユニバーサルデザイン）の考え方にに基づき誰もが使いやすいターミナルづくりを推進しています。中でも国際線ターミナルは、設計段階から有識者や航空会社、鉄道事業者などの関係事業者などによる「UD検討委員会」を設置し、そこでの意見や提案を設計・施工に反映しました。特に施工段階では、トイレや案内サインなどについて38回にもわたるワークショップを開催し、障がいのある方や子育て中の方へのヒアリングや実証検証などを行いました。供用開始後も、隔年で「UD検討委員会」を開催し、必要に応じた改善を実施してスパイラルアップを行っています。今後は最新のICT（情報通信技術）を活用した情報UDを充実させ、さらなる利用者の利便性・快適性向上に努めています。



案内カウンターは車いす利用者にも配慮したデザインに。航空機の座席まで利用できる車イスの貸し出しもしている。



さまざまなお客様の利用を考慮し、機能的な機器配置がされている多機能トイレ。緊急時に光るフラッシュライトは一般用トイレにも設置。



段差をなくしたステップレス搭乗橋

UDフォントを採用するなど判読しやすいように工夫されているフライトインフォメーションボード。反射防止のためガラスはいれていない。



※ 新千歳、稚内、釧路、函館、旭川、帯広、女満別

出典：成田国際空港株式会社、法務省 HP



オープンハウス型  
住民説明会の様子

また、落下物対策については、落下物防止対策基準の策定や駐機中の機体チェックを羽田空港で特に強化して行なうなどの総合的な対策が検討されています。

↓落下物対策については7ページ「総論」参照

できる限り多くの方々のご理解をいただくことが重要です。そのため、これまで東京・神奈川・埼玉の計66会場で開催したオープンハウス型住民説明会を実施し、機能強化の必要性や実現方法、平成28年7月に策定した「環境影響等に配慮した方策」の進捗状況などに加え、騒音や落下物への対策、新飛行経路に関する情報を説明するなど、丁寧な情報提供に取り組んできました。このうち騒音対策については、「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」（騒防法）による教育施設などに対する騒音防止工事の助成基準を新たに見直し、従来の学校や病院などの施設に加え、家庭的保育事業を行う施設などについても助成の対象とする予定です。併せて、航空機の騒音を常時モニタリングする騒音測定局の増設なども行う予定です。

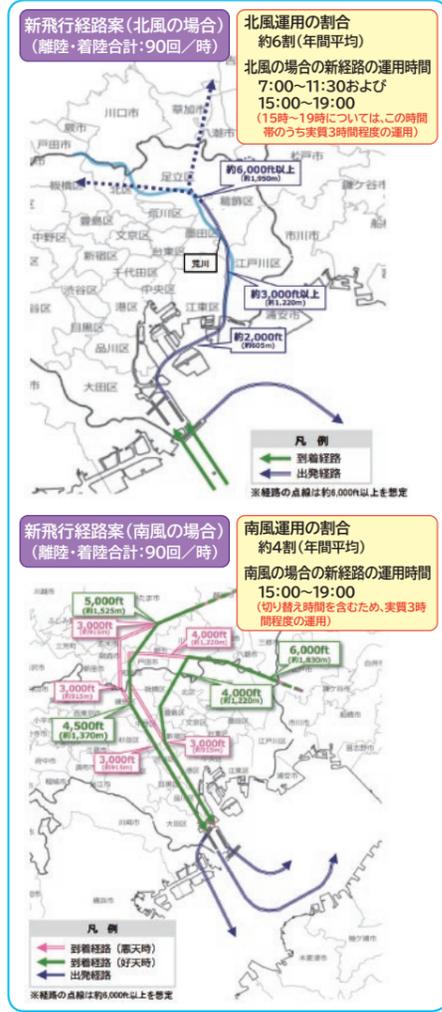
ターミナルを拡充するとともに、既存施設の有効活用という観点から、現在国内線専用である第2ターミナルの南側を増設し、国際線対応施設（CIQ施設、免税店、チェックインカウンター、手荷物受取場など）を設け、これに伴う見合いの国内線対応施設を第2ターミナルの北側に増設

羽田空港のターミナルビルの拡充箇所



このような空港ターミナルの拡充とあわせて、エアポートホテルや産業交流施設、羽田空港と先端産業が集積する川崎側を結ぶ連絡道路の建設など、多くのプロジェクトが計画されており、利便性のさらなる向上が期待できます。国土交通省としては、飛行経路の見直しなどによる機能強化に取り組みとともに、周辺プロジェクトと連携してその効果を高めたいと思います。

滑走路運用・飛行経路の見直し案



今後さらに関係自治体と連携して、オープンハウス型住民説明会の利点を生かした双方の対話を行いながら、ホームページやメディアを活用した広報などで引き続き情報提供を行い、機能強化についてご理解

する整備計画を、国土交通省、CIQ官庁、ターミナル運営会社などが協力しながら進めています。また、国際線旅客数の増加への対応にあたり、既に高い評価を受けているバリアフリー



第2ターミナル南側の増改築工事の様子

※ 説明パネルなどの展示と併せ、担当者が参加者の意見などに対して適切に説明をさせていただくとともに、意見などを伺う形式



- 羽田空港の概況
● 種別 国管理空港
● 運用時間 24時間
● 利用時間 24時間
● 滑走路 4本
● 旅客ターミナル 3カ所 (国内2、国際1)

訪日外国人旅行者の増加を受け  
期待される空港の機能強化

都心から近く、24時間運用であることから、海外の主要都市と東京を結ぶ直行便の需要に対応した国際空港としての機能強化が期待されている羽田空港は、豊富な国内線ネットワークと連携することで「日本全国と世界をつなぐ」という役割も担っています。

訪日外国人旅行者数2020年4000万人という目標が観光ビジョンで掲げられる中、羽田空港の国際線旅客数は平成22年10月の国際線定期便の就航開始から年々増え続けています。さらに、他国や航空会社から就航したいというリクエストも多く、現在、羽田空港はフル稼働している状況です。

このニーズに応え、わが国の国際競争力を高めるためにも、羽田空港の国際線増便が欠かせません。48都市を結ぶ国内線ネットワークと連携することで、海外・国内の交流が活性化され、地方への波及効果も期待されます。

しかし、新しい滑走路を造ったとしても、東京湾上空は大変混雑しているため、発着容量

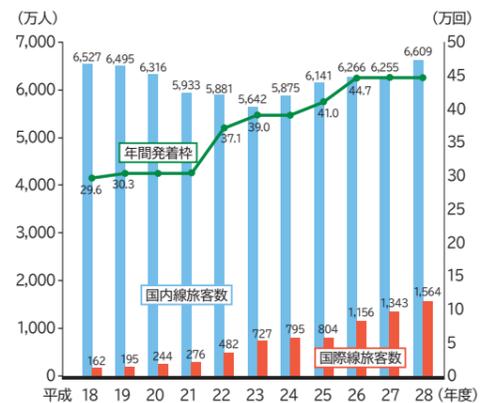
をほとんど増やすことができません。そこで、既存の滑走路の使い方や飛行経路を見直すことにより発着容量を増やす機能強化方策が検討されています。

飛行経路の見直しなどで  
2020年には深夜・早朝時間帯以外の  
国際線の発着容量が約1.7倍に

平成26年7月に首都圏空港機能強化技術検討委員会により取りまとめられた、「首都圏空港機能強化の技術的な選択肢」において、羽田空港については滑走路処理能力の再検証や滑走路運用・飛行経路の見直しにより、現在年間約45万回の発着容量を年間約4万回拡大できることが分かりました。これにより、昼間の国際線の便数が1日あたり約80便から約130便へと50便ほど増やせることとなります(深夜・早朝も含めると110便から160便)。

年間約4万回拡大に向けた方法の一つとして、発着需要の多い時間帯に限り、飛行経路を見直す方策が検討されています。飛行経路は風向きに応じて変わりますが、北風の場合においては荒川上空を飛行する出発経路を、南風の場合に

羽田空港の旅客数・発着容量の推移



おいては空港北側の陸域からの到着経路や川崎方面への出発経路をそれぞれ新飛行経路として設定することで、国際線増便を実現することができま。

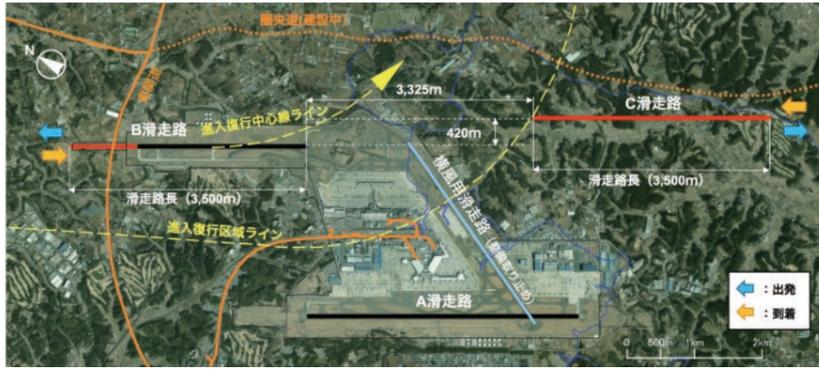
国土交通省では平成28年に、この増便が日本全国に与える経済波及効果などについて、約400億円の総事業費に対して、年間約6500億円もの経済波及効果があり、約530億円の税収が増加し、そして約5万人の雇用が増加すると計算しています。

丁寧な情報提供に向けて  
住民説明会を実施

羽田空港の機能強化を実現するためには

対応を含めたユニバーサルデザインのさらなる推進や、国際線から国内線へのスムーズな乗り継ぎ、訪日外国人旅行者への「おもてなし」の演出など、快適性・利便性を高めるための取り組みを進めるとともに、ロボット・ICT技術の活用や、ボディスキャナーなどの最新保安検査機および入国審査における顔認証ゲートの運用開始など、最先端技術の導入も積極的に進めています。

滑走路の具体的な位置(四者協議会での合意事項)



四者協議会合意のもと  
発着容量の拡大へ

成田空港の年間発着容量を30万回から50万回まで拡大するための更なる機能強化策については、国土交通省、千葉県、空港周辺の9市町、成田国際空港株式会社（NAA）で構成される「成田空港に関する四者協議会」（以下、

も管制官が航空機の位置を精密に把握できるようにになったことから、2本の滑走路を独立に運用する同時並行離着陸を行うことができるようになります。これにより、時間値が64回から最大68回へと4回増加しました。さらに、着陸後の航空機が滑走路から離脱する時間を短縮するために、高速離脱誘導路を整備することによって、時間値が4回増加する見込みであり、2020年までに年間4万回の発着回数の増加を見込んでいます。

四者協議会にて平成27年9月から検討を開始し、国土交通省とNAAは平成28年9月に開催された四者協議会で、「第3(C)滑走路の増設」や、「夜間飛行制限の緩和」、「B滑走路の延伸」などの機能強化策を提案しました。夜間飛行制限については、これまで地域住民の環境への配慮から、午後11時から午前6時までの7時間としていましたが、国際競争力の確保の観点から、その緩和について提案したものです。成田空港の更なる機能強化の必要性やそれに伴う環境対策・地域共生策などについて、延べ200回を超える住民説明会を実施し理解を求めた結果、本年3月13日に開催された四者協議会において、更なる機能強化策について最終的に合意が得られました。夜間飛行制限の緩和については、第3滑走路供用までの当面の間はA滑走路において制限時間を午前0時から午前6時までの6時間とし（東京オリンピック・パリンピック競技大会の開催までには実施）、供用後は制限時間を午前0時から午前5時までとする。各滑走路の運用時間を「午前5時から午後10時」と「午前7時から午前0時半」の2種類とする「スライド運用」を採用し、飛行経路下における静穏時間をそれぞれ7時間確保しました。今後、合意内容について、必要な手続きを経た上で事業に着手することとしています。

東京五輪に向けて  
利便性・快適性も追求

成田空港の国際競争力向上のためには発着

容量の拡大のほかに、さまざまな対応が必要とされています。その一つが、急成長するLCCへの対応です。平成27年に、LCCのニーズに合わせた第3ターミナルの供用を開始しました。このターミナルは、設備・構造を簡素化して航空会社や利用者の利用料を抑えており、年間750万人の旅客取扱能力を持っていますが、LCCの乗り入れが平成29年には旅客便の発着回数の3割を超えるほどに増加しており、今後増えることが予測されています。

また、旅客数とともに貨物の取扱量も増えており、これに対応するため、昨年3月には貨物ビルのリニューアル工事などを行い、処理能力が年間240万トンに拡大しました。

一方、施設の老朽化に伴う更新や利便性向上が求められるエリアも多く、第1および第2ターミナルの大規模リニューアル工事やCIQ官庁施設の整備などを、国土交通省、CIQ官庁、NAAなどが協力しながら進めています。東京オリンピック・パリンピック競技大会に向けて「Tokyo2020アクセシビリティ・ガイドライン」を踏まえ、誰にとっても、より快適で利用しやすい施設整備を進めることも、日本の文化の体験イベントの開催など「おもてなし」を感じていただける取り組みを進めています。



天井に化粧ボードを貼らず、はりや配管がむき出しとなっている第3ターミナル



成田空港の概況

- 種別 会社管理空港(会社が設置し管理する空港)
- 運用時間 24時間
- 利用時間 6時~23時
- 滑走路 2本
- 旅客ターミナル 3カ所(国内・国際共用3)

海外110都市(平成29年11月時点)と結ばれた航空ネットワークを強みとし、アジアと北米をつなぐ結節点としての役割を担う成田空港は、国際旅客の需要が増えている中で、わが国の国際線基幹空港としての重要性が高まっています。また、近年では、仁川空港(韓国)などのアジアの主要国際空港との空港間競争が激化しており、世界から選ばれる空港となるためには利便性を高め国際競争力を確保していく必要があります。

成田空港の航空取扱量推移



就航需要に応えるため時間値を向上  
成田空港の国際競争力を高めるには、発着容量の拡大が必須です。成田空港では航空会社の需要が一部の時間に集中してしまう状況があり、現在需要に応えきれない時間帯が発生しているため、時間値(航空機が1時間あたりに発着できる数を示した値)を向上させる必要があります。

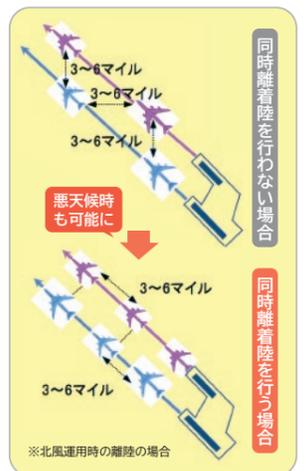
平成23年10月より2本の滑走路から同時に発着できる同時並行離着陸方式を導入していますが、平成27年に管制機能の高度化(管制装置「WAM:Wide Area Multi-iteration」を導入)を実施し、悪天候時であつて

アジア・太平洋地域の  
航空網の要衝として  
求められる空港の機能強化

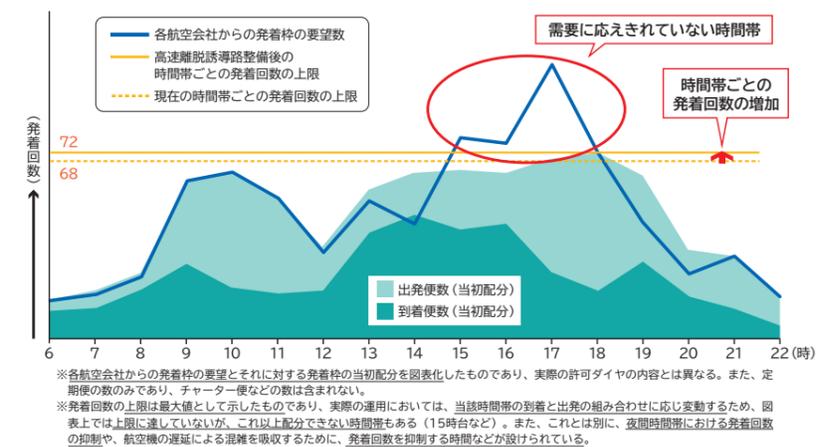
回数や旅客数、貨物の取扱量は年々増加傾向にあり、これに対応した空港の機能強化が求められています。

第3滑走路の増設などにより発着容量を拡大し  
国際競争力を高める  
成田国際空港(成田空港)

管制機能の高度化による  
同時離着陸のイメージ



高速離脱誘導路整備後の1日の発着枠配分状況イメージ図  
(時間帯ごとの発着回数と航空会社の需要)



※ 企業数、路線および便数に係る制限を二国間で相互に撤廃すること。

## 国土地理院 基本図情報部 画像調査課

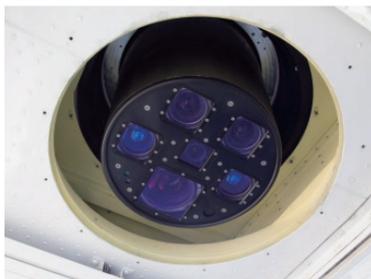
国土地理院が作成する地図は、全ての地図の基礎。紙やデジタル画像で提供され、ハザードマップや観光マップ、地図アプリなどを作る際のベースの地図として幅広く活用されています。

この地図作成の第一歩である空中写真を撮影する職員を紹介します。

# 空中から地上を捉え続けて半世紀 日々変化する国土の姿を地図に残す



機内に設置された空中写真撮影用のデジタル航空カメラ



撮影時に機体下部のカメラ孔が開き、垂直写真撮影が行われる

るように平行移動しながら垂直

写真を撮影して

いきます。また、

撮影中は、GN

SS衛星からの

電波と、高精度

の慣性計測装

置により、0.005秒間隔で機体の位

置と姿勢を計測します。

画像調査課長補佐の南

秀和と機動撮影係長の原

田知明は、昨年4月から

現職に就きました。原田は

「くにかぜⅢ」の導入にも

携わっており、約6年ぶり

の撮影業務に「くにかぜⅢ

には、やはり格別の愛着が

あります」と話します。

機動撮影係の業務は、南

と原田以外に係員3名の

計5名体制で行っています。

「くにかぜⅢ」への乗務は

2名で行い、1名が撮影、1

名が撮影補助を担当しなが

ら、互いに確認し合うダブ

り

### 地図作成の大本 「空中写真撮影」

国土地理院（本院、茨城県つくば市）は、測量と地図作成を主な業務としています。国土地理院が作成する「基本図」は、わが国の形状・地形・地名・交通・建物などの基本的な情報を整備した地図であり、全ての地図の基礎としての役割を担っています。山奥深くから絶海の孤島まで、全国土を隙間なく隅々までカバーする地図は「基本図」のほかにありません。

江戸時代に伊能忠敬が足かけ17年をかけて全国を歩いて測量したように、古くは人が現地まで赴き計測して地図を

作成していました。しかし、現代では、測量用の航空機で空から真下を撮影した空中写真を用いて地図を作成しています。

国土地理院の測量用航空機「くにかぜⅢ」に画像調査課機動撮影係の職員が搭乗し、基本図を作るための空中写真撮影を行います。

「くにかぜⅢ」が運用を開始したのは、平成22年6月です。昭和35年（1960年）就航の「くにかぜⅠ」、昭和58年（1983年）就航の「くにかぜⅡ」までは、海上自衛隊に運航を委託していましたが、「くにかぜⅢ」からは運航を民間に委託しています。

### 二人一組で行われる空中写真撮影 天候次第で長時間に及ぶことも

「くにかぜⅢ」には約2億画素の高性能なデジタル航空カメラが搭載されており、隣り合う空中写真が約60%重な

ルチエック体制をとっています。

取材当日は、東京都の東村山地域の

撮影が行われました。この日の撮影高

度はおよそ2000mでしたが、多くの

撮影では高度3000mを超えるため、

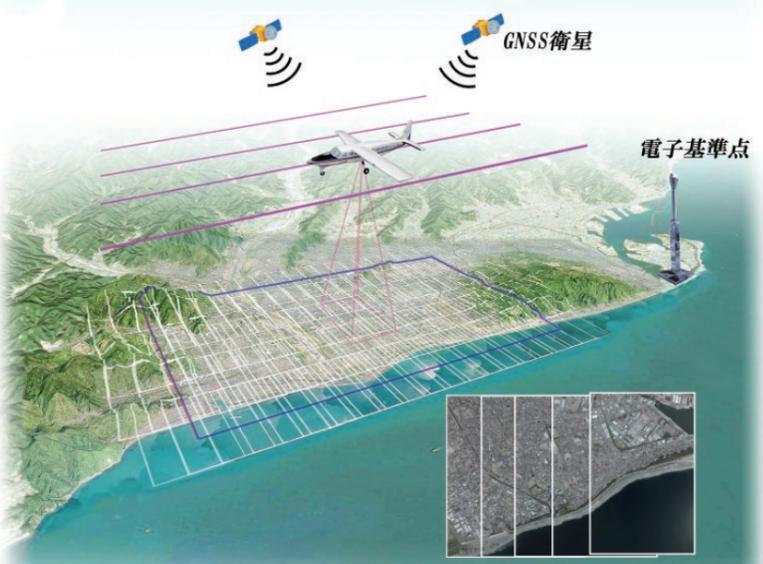
その際は、酸素マスクを着用しての作業

となります。

フライト中の機内で撮影担当の原田

は、設置されたモニター画面に表示さ

れるサムネイル（画像を縮小し、見本と



垂直写真撮影は航空機を計画したコース上に一直線で飛行させ撮影する。隣り合う写真が重なるように撮影するので、この重複部分では写真を立体的に見ることができるとともに、写ったあらゆる場所の位置や標高を正確に求めることができる。



機動撮影係長  
原田 知明



画像調査課 課長補佐  
南 秀和

機動撮影係は、国土地理院の中で人数が最も多い係です。通常の撮影業務を行うほかに、災害時の空中写真撮影も対応します。災害が起きたときにはすぐにフライトしなくてはならないので、土日祝日も当番を決めて緊急時に備えています。

南は業務にあたって、安全管理を最優先していると言います。

「災害現場での撮影は、どうしても、もっと多くの情報を届けなければという気持ちから、前のめりになりがちで

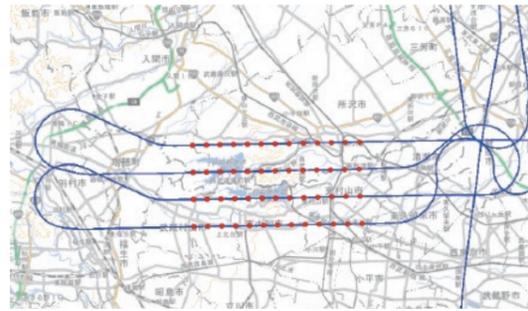
### 乗務員の安全管理も大切な仕事



エンジンの音などにより声がかき消されてしまうため、マイク付きのヘッドホンを装着して、会話する



現地確認や当日の天候を記録するため、デジタルカメラでの撮影も行う



取材時の飛行経路(青線)と撮影位置(赤点)を画面に表示したもの。撮影後は作業時のGNSS衛星の受信状況に問題がないか、解析した結果が規定の制限値内に収まっているかどうかなどの確認も行う。

して表示したものを確認しながら、パイロットへ指示を出し、計画どおりに撮影を済ませていきます。刻々と変わりゆく上空の状況に応じて、臨機応変な対応が求められるため、パイロットとのコミュニケーションは、ミッション成功の

ための重要なポイントの一つです。

1回のフライトは平均すると3時間程度ですが、雲や光の状態でうまく撮影できない時や、周辺を飛行するほかの航空機の状況によっては、上空で旋回しながら待機することもあります。また、撮影地区が広い場合や、複数の地区を連続して撮影する時などもあり、長い場合は5時間以上地上に降りてこない日もあるといます。場合によっては、後日へ仕切り直しになることも少なくありません。

### 撮影の計画から仕上げまで およそ1カ月にわたる作業

降機後、「本日は良い写真が撮れました」と笑顔を見せる南。この日は2



機内に設置されているモニターには、今回撮影する地区の計画が示されており、現在位置もリアルタイムで表示される。このモニターを見ながら撮影記録を取っていく。

す。私たちの仕事は、撮影担当職員だけでなく、パイロットや整備士など、さまざまな人が関わっています。全員が無理すぎないように、安全面での注意には特に気を付けています。

また原田は、「天候に左右される業務なので、日程の再調整も視野に入ながら、任務を遂行することに気を使います。日本全土が撮影範囲なので北海道から沖縄までフライトしますが、災害時の緊急出動にも対応できないはいけません。機体や人員のマネジメントも含めて考える必要があります」と語ります。

### 西之島の撮影は 新たな国土を測る仕事

地図作成の起点となる機動撮影係の業務は、責任も重いです。やりがいも大きいと二人は話します。

「入省以来、現場で地図作成に関わってきましたが、自分が担当した地図が公表されたときにやりがいを感じます。現在は空中写真の撮影に携わっているということで、やりがいもより大きくなっています」(原田)。

平成25年11月から噴火が始まり、島の地形が大きく変化した東京都小笠原村の西之島では、現在、およそ1年の間

時間のフライト予定でしたが、天候条件も良く順調に撮影することができ、1時間半ほどで完了しました。原田は「昨年は天候が良くない日が多くて苦労していますので、一番気になることは天候です」と話します。

機動撮影係の業務は、年度計画を基に各地区の撮影の計画を立てるところから始まります。計画された撮影範囲をくまなくカバーできるように、航空機のコースと撮影ポイントを組み立て、パイロットと相談しながら、計画をブラッシュアップします。



進んでいますので、それほど単純にはいきませんが、一地区の撮影に1カ月ほどかかります」(原田)。

撮影した写真データは、SSD (Solid State Drive) と呼ばれる記録装置に取り込まれます。これを降機時に機内のカメラから取り出し、本院にある解析用パソコンにダウンロードして画像処理を行った後、検査します。

「撮影直後のサムネイル表示では確認できなかった雲やハレーションなどが映り込んでいる場合があります。また、地面に雲影が入っていないかも確認します。これらを「障害」として記録し、再撮影が必要なものとそうでないものに分けます。写真を検査した後、成果物として整理するところまでが、機動撮影係の業務です」(南)。

※ 特に強い光が当たった部分の周囲が白くぼやけて写る現象



撮影後、画像が保存されたSSDを取り出す原田。このあと本院で画像処理作業が行われる。

### 日々の撮影が国土の記録 “地図に残す仕事”のやりがい

機動撮影係のほかにも南は、緊急撮影係、三次元地理情報係、写真図係を統括しています。小学生の頃から地図を眺めることが好きだったという南は、「飛行機にも気象にも関われる画像調査課の業務が本当に楽しいです。空中写真撮影業務は、これまで積み重ねてきた経験や日々進歩する最新の技術そして、運航会社の安全な運航と着実な整備があつてこそ成り立つものです。日々撮影しているものが、その時点の国土の情報として残る。国土の記録が国の財産になっていくところが、大きなやりがいです。地図に残す仕事、だと思っています」と話します。

国土地理院が明治以来150年にわたって積み重ねてきた膨大な地理空間情報は、地理院地図にまとめられています。パソコンやスマートフォン、タブレットから無料で利用することができます。常に最新の情報が反映されています。



雲もなく視界も良好だった空中写真撮影(くにかぜⅢより取材班撮影)

「空中写真は、地図を作る過程の一部でもあります。デジタル画像解析により、撮影した瞬間の三次元の正確な位置が与えられます。一人でも多くの人に活用していただくため、その価値が十分生かされるような活用方法を提案できるように日々の業務を行っています」と話します」(南)。

昭和35年(1960年)から続く空中写真撮影。日々変わりゆく国土を映し出し地図に残す任務は、これからも続いていきます。

### 空中写真を仕上げる

#### 地図ができるまで

国土地理院が作っている地図には「基本図」と、基本図の上に断層や地形分類、土地利用などの情報を上乗せた「主題図」があります。ここでは「基本図」が生まれるまでの流れについて紹介します。

#### ①空中写真撮影

測量用航空機「くにかぜⅢ」で、空から真下を撮影します。隣接する写真と重なるように撮影すると図化作業の際に地上を立体的に見ることができるようになります。



#### ②現地調査

空中写真だけでは読み取ることが難しいもの(建物の種類、塀や石垣などの構造物や植生など)は現地に行って調査します。



#### ③図化

地図に表記する必要な情報を取得するため、重なり合うように撮影した空中写真、あるいはオルソ画像を用いて図化を行います。隣り合った2枚の空中写真を使用する場合には、「デジタルステレオ図化機」という特殊なコンピュータにセットし、写真上の道路や建物の形状を立体的に見ながら、なぞるようにしてデータを描きます。また、高さの計測も可能となるので、道路や建物と同じように等高線を描くことができます。



#### ④編集

図化したデータに道路・鉄道種別などの情報や地図記号や注記(〇〇市など)を加えて、分かりやすい地図に編集していきます。



#### ⑤点検

作成した地図を印刷し、表現に誤りがないか、一枚一枚人の目で確認します。修正が必要な地図は正しい表現に直し、再度点検します。



#### ⑥公表

2万5千分1地形図や20万分1地勢図など、さまざまな縮尺の地図として公表されます。

新鮮な地図をより早く提供するため、道路などの整備者・管理者から提供される工事図面などを基により効率的な地図作成も行っています。



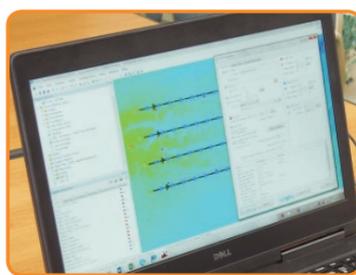
フィルムで撮影していた時の空中写真です。色合いが一番自然なのは、階調が豊かなフィルムで撮影された写真です。

つなげたときに違和感がないようにしなければならぬので、画像処理の工程は特に気を遣います。画像処理でもっとも大変なのは、天候状況により同日に2回に分けて撮影したり、同じコースを別日に撮影したりするときです。その場合、同じコースなのにまったく違う色合いの写真がで上がるので、これを調整するのは、なかなか大変で時間もかかります。

#### 手作業による地道な色調整

色調整するときには目安にしているのは、道路や木の緑の色です。不自然に見えないかどうか、一つひとつ確認しながら色調を決め、全体を見渡しながら整合性をとって

ココを詳しく!



画面上に表示されたコースと撮影点を確認し、微調整を加えたら撮影計画は完成です。このデータを、くにかぜⅢに持ち込んで撮影を行います。

空中写真を撮影するときには、立体的な情報を得られるよう、各写真は隣り合う上下・左右の写真と重なり合う必要があります。このため、作業規程が決まっている各写真の重複割合や、撮影地区の標高など必要な数値をパソコンに入力して計



算結果を出します(上写真)。計画に基づき撮影 計画が定まったら予定地区の撮影担当を決め、くにかぜⅢに搭乗して空中写真を撮影します。(撮影の様子は12ページの「現場力」をご覧ください。)撮影が終わると、担当者が4個の記録装置に分けて保存した写真データを本院に持ち帰ります。

#### 4色に分かれた写真データを合成して画像調整

空中写真は、より高い解像度を得るためにR(赤)G(緑)B(青)、PAN(白黒)の4つのレンズで撮影しており、これらを一枚の写真に合成し、さらに色調整を行う作業を行います。

画像処理システムは1台しかありません。撮影条件やコースの状況により、画像処理にかかる時間はまちまちですが、色調整に時間がかかるので、ほかの地区で撮影された空中写真と作業が重なると、順番待ち

いく、まさに手作業です。

また、出来上りの写真は、より自然な状態を再現するよう心掛けています。そのとき参考になるのが過去にフィルムで撮影したアナログ写真で、常に手元において参考にします。

画像処理専用のソフトはくにかぜⅢに搭載しているデジタル航空カメラに連動しているものを使うので、カメラが替わると作業に必要なソフトも変わります。カメラは5年ごとに更新されるので、機種が変わった場合は、ソフトの勉強も一からやり直すことになります。

撮影条件やコースにもよりますが、撮影データが到着してから画像処理を完了するまで、1地区あたり1週間程度かかります。担当者が作成した画像は係員同士で確認後、係長がさらに点検します。その

紹介します



算結果を出します(上写真)。

#### 計画に基づき撮影

計画が定まったら予定地区の撮影担当を決め、くにかぜⅢに搭乗して空中写真を撮影します。(撮影の様子は12ページの「現場力」をご覧ください。)撮影が終わると、担当者が4個の記録装置に分けて保存した写真データを本院に持ち帰ります。



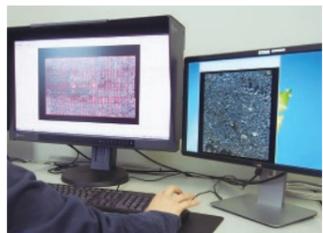
4個の記録装置に分けて保存したデータをこのパソコンにダウンロードし、1枚の写真に合成します



赤緑青の画像

高解像度の白黒画像(赤青緑の倍以上の解像度)

ベースとなる白黒画像と、赤緑青の3画像を合成



左のモニターが撮影した全域。赤い線はそれぞれの写真1枚に写った範囲を表しています。右のモニターはそのうちのある地点の1枚を表示したものです。



高解像度のカラー画像

後、品質管理の担当者が検査し、課長の最終確認を経て、空中写真の最終成果として完成し、作業は完了となります。

「写真」から、正確な位置を持った「画像情報」へ 完成した写真は、この時点では単に空から撮影した写真の集まりでしかありません。また、地形の起伏によるゆがみや建物の倒れこみなどもあります。地図と正確に重ねるために、地形補正や画像のゆがみを除く処理を行い、位置の情報を与えて、撮影地区全体を継ぎ目なく一枚につなげます。この過程を経てつくられた画像は「オルソ画像」と呼ばれ、地図の更新に用いられるほか、国土地理院ホームページの「地理院地図」で提供しており、一般に広く利用されているさまざまな位置情報と重ね合わせることもできます。

※ くにかぜⅢでの撮影時にシャッターを切った瞬間の「飛行機の位置」と「姿勢情報」、写真に写った場所を地上で測量した「水平位置」と「高さ」のデータ。

# 第46回 シリーズ探訪・探求 訪れたいまち 山梨県北杜市



北杜市の特産品

産となっており、これらは市内3カ所にある道の駅や観光施設などで購入できる。

## 広域で連携した観光

首都圏からの国内旅行者を中心に年間約400万人が訪れる北杜市だが、さらなる観光客誘致の取り組みとして特に力を入れていることが、長野県の富士見町、原村と連携した「八ヶ岳観光圏」の形成である。

「観光圏」とは、自然・歴史・文化などにおいて密接な関係のある観光地を一体とした区域であり、区域内の関係者が連携し、地域の幅広い観光資源を活用して、観光客が滞在・周遊できる魅力ある観光地域づくりを促進するものである。現在、全国で13の地域が観光庁から認定されている。



一般社団法人  
八ヶ岳ツーリズムマネジメント  
代表理事 小林 昭治さん

八ヶ岳観光圏の事業推進母体となっている一般社団法人八ヶ岳

ツーリズムマネジメント小林昭治代表理事に伺った。「八ヶ岳観光圏の特徴は、上層部には主峰である赤岳や権現岳など鋭く切り立つ峰々、下層部には東西約31km南北約41kmと広大なスケールの裾野が広がり、『山岳』『高原』『里山』『田園』とそれぞれのエリアが特徴を持っているところにあります。圏域内の約1000mの標高差を車で30分ほどで移動できる『標高1000mの立体空間』のため、花や新緑・紅葉などが織りなす日本の四季を同時に2シーズン味わうことができます。また、過ごしやすく優れた自然環境や景観の中で、青空や星空の魅力を提供できるエリアでもあります。首都圏から約2時間という距離も魅力となっています。」

八ヶ岳観光圏は「1000mの天空リゾート八ヶ岳」をブランドコンセプトに掲げ、さまざまな取り組みを行っている。

その一つに「標高サイン」の掲示がある。これは、観光施設や地元のお店など2000m以上の至る所にその場所の標高を掲示して、来訪者や地域住民自らが八ヶ岳観光圏のコンセプトである標高1000mの立体空間(標高差)を体感してもらおう試みである。

また、この圏域は1月中旬から2月中旬にかけて特に冷え込みが厳しいため、来

## 自然環境に恵まれた 「山紫水明」のまち 北杜市

山梨は古名を「月見里」と呼ばれていたといわれ、月見里の中でも美しい星空を望むことができる地として、北杜市はいつからか「星見里」ともいわれるようになった。雄大な山々や清らかな水、動植物などの自然環境に恵まれ、先人より受け継いだ美しい自然を生かしたまちづくりを進めている。

### 魅力ある360度の山岳景観

山梨県の北西部に位置し、八ヶ岳、南アルプスなどの美しい山々に囲まれ、県で最も大きな面積の北杜市。古くは旧甲州街道の宿場として栄えた「台ヶ原宿」や樹齢約2千年といわれる「山高神代ザクロ」など歴史に触れられる見どころがまたある。



北杜市役所 観光課  
仲山 直樹さん

北杜市の魅力について、市役所産業観光部観光課の仲山直樹さんに伺った。「北杜市の魅力はたくさんありますが、なんといっても北に八ヶ岳、西に甲斐駒ヶ岳から連なる南アルプス、東に瑞牆山・茅ヶ岳、南に富士山を望

む360度の山岳景観(山)にあります。八ヶ岳高原大橋など、富士山の眺望スポットも数多くあり、この地では『富士山と八ヶ岳の背くらべ』の話も伝わっています。また、国蝶であるオオムラサキ(紫)の生息数、ミネラルウォーター(水)の生産量、年間2500時間以上の日照時間(明)がいずれも日本一を誇っており、まさに『山紫水明』の地です。」

※北杜市の美しい景観は、21ページで紹介しています。

他にも風土を生かして生産される浅尾ダイコン、明野金時などの地場野菜やお米、ブルーベリー、トマト、リンゴなどの農作物、清らかな水を生かした、日本酒、ウイスキー、ワインなどが特



国蝶「オオムラサキ」

訪者が少なくなる時期である。弱みであるその寒さを強みと捉え、毎年開催されているのが、その日の気温で割引率が変わる「寒いほどお得フェア」である。観測点(北杜市の清里駅前観光案内所)の朝10時の気温に応じて対象商品が、5〜0.1度の際は10%、0〜マイナス4.9度の際は30%、マイナス5度以下の際はなんと50%も割引になる。「圏域内の飲食店など75店舗が参加しており、今や風物詩ともいえるイベントとなっています(小林代表理事)。

### 世界的な名水の地を目指す

平成26年6月に、人と自然の共存活動に率先して取り組んでいる地域として南アルプスがユネスコエコパークに登録された。この登録を機に、北杜市と水資源の保全活動を積極的に行う企業が互いに手を結び、南アルプス地域を起点に「世界に誇る水の山」としてその価値を世界に広め、市民と共に地域活性化を目指していく、ブランド推進プロジェクト「世界に誇

他にも、八ヶ岳の満天の星が織り成す星空をナビゲーターが案内する「スターオアシス八ヶ岳」など、圏域ならではの魅力を体感できる滞在コンテンツやプログラムも行っており、「対面での間

く、ブランド推進プロジェクト「世界に誇

## 八ヶ岳観光圏



八ヶ岳観光圏の中でも多くの方が訪れる山梨県立「まきば公園」



圏域内の各所に掲示されている「標高サイン」



「寒いほどお得フェア」はテレビでも紹介された

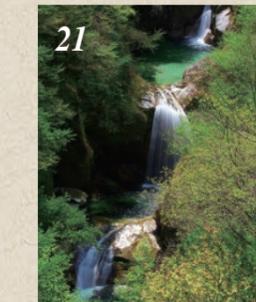
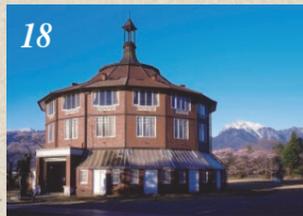
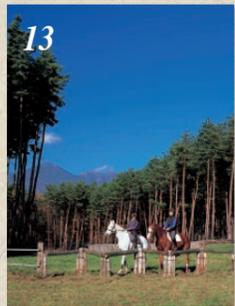
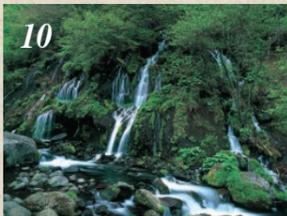
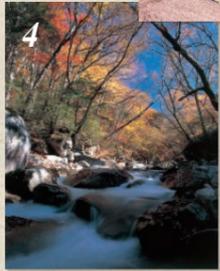
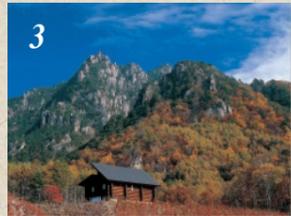


北杜市から望む山々

# 北杜24景

## ～大自然の夢風景～

北杜24景は、北杜市の美しい景色を後世に伝えるため、市民の投票によって選定されたものです。選りすぐりの景色の中で、あなたはどんな物語を描きますか？



- 1 茅ヶ岳広域農道からの大ロケーション
- 2 太陽の里、ひまわり畑とフラワーセンター
- 3 みずがき山自然公園からの瑞牆山
- 4 増富温泉と渓谷美
- 5 津金の三代校舎と海岸寺と石仏群
- 6 長澤の鯉のぼりと花の森公園
- 7 高原大橋からのハヶ岳と川俣川渓谷
- 8 清里高原とポールラッシュ通り
- 9 東沢大橋とまきば公園からの景観
- 10 吐竜の滝と川俣川渓谷
- 11 谷戸城址からの田園風景と金生遺跡
- 12 レインボーラインと富士見坂からの大パノラマ
- 13 馬と高原
- 14 三分一湧水と平山郁夫シルクロード美術館
- 15 信玄禱道と石仏
- 16 JR 小海線(ハイブリッド車両)とハヶ岳
- 17 大イザクラと南アルプス
- 18 清春芸術村、桜と甲斐駒ヶ岳
- 19 旧甲州街道台ヶ原宿
- 20 名水公園を渡るがと甲斐駒ヶ岳
- 21 名水、尾白川渓谷
- 22 山高神代ザクラと真原の桜並木
- 23 武川米の郷、田園風景
- 24 精進ヶ滝と石空川渓谷



清冽な水が流れる尾白川  
渓谷の「千ヶ淵」



“世界に誇る「水の山」”PRマスコットキャラクター「ミズクマ」



昨年7月に開催された「水の山未来トーク」の様子

### 世界に誇る「水の山」プロジェクト

「水の山」を開始した。白く美しい山肌の甲斐駒ヶ岳は、マグマが地下で固まりできた花崗岩が100万年以上の時を経て持ち上げられることで誕生し、その砕けた花崗岩の地層が天然のろ過装置となり、ゆっくりとくぐり磨かれた水は適度なミネラルを含んだ清冽な天然の地下水となっている。市役所観光課の仲山さんは「北杜市には70力所を超える湧水や滝が確認されています。その湧水の多くが地域の歴史と密着し、武田信玄公に由来のある三分一湧水など今もなお飲料水や生活用水、田

畑の農業用水の水源として利用されており、地域の方々の保全により守られていまます。これからも、この地がなぜ水に恵まれ、水をどのように生かし、受け継いでいくのかなどの啓発活動や市民と協働した清掃などの保全活動を積極的にを行い、世界的な名水の地を目指したいと考えています」と語った。

### 自然と人の共生を考える活動

南アルプスなどの山々に囲まれ水が豊かであるが故に、ひとたび台風や大雨になると河川に多くの水が流れ災害が発生する恐れもある。

昭和34年(1959年)と昭和57年(1982年)に発生した台風により、白州・武川地域は大規模な土砂災害に襲われた。この災害の伝承と防災思想の普及や渓流環境の保全を目的に、NPO法人甲斐駒清流懇話会が活動を行っている。

この会は、地元企業、行政関係者、学識経験者、地元住民が一体となり組織された約60名からなる団体で、昭和34年に発生した土砂災害の復興工事完成を記念して大武川の橋のたもとに建立された公園「ゆらみず」を拠点としてさまざまな活動を行っている。



NPO法人甲斐駒清流懇話会事務局長 遠山 若枝さん

遠山若枝事務局長は「平成27年から、県内外の方を対象として災害意識の大切さを周知する『防災フェア・ゆらみず祭り』を開催しています。また、毎年夏には地元小学校の児童や保護者を招き、地域の自然環境と郷土の文化や災害の歴史と防災について学習する『砂防校外授業』も行っています」と語った。

「砂防校外授業で学んだことが、特に子どもたちには防災上の大切な教訓になります。魚の生態の学習や降雨体験車への試乗、災害体験者の講話など内容が盛りだくさんで、親子そろって貴重な体験ができると思います」(遠山事務局長)。

甲斐駒清流懇話会のもう一つの大きな活動が「甲斐駒清流ウォーク」である。これは、白州・武川地域を流れる大武川・尾白川の河川沿いを中心に、地域の歴史や文化を学びながら実際に歩いて、防災施設の見学と渓流環境を楽しむイベントで、観光名所の紹介やまちの活性化に役立っている。

「こういった自然と人の共生の大切さについて普及啓発を図ることも、河川清掃を通じて地域の美化に貢献しているとして、水資源行政の推進にあたって特に顕著な功績のあった個人・団体を国土交



自然環境や防災などについて学習する「砂防校外授業」



防災施設の見学と渓流環境を楽しむイベント「甲斐駒清流ウォーク」

### NPO法人甲斐駒清流懇話会の活動

災害意識の大切さを周知する「防災フェア・ゆらみず祭り」



# 民泊の制度が変わります

～住宅宿泊事業者の届け出がスタートしました!!～

## 民泊の急速な広がり

民泊とは、住宅（一戸建て住宅や共同住宅など）の全部または一部を活用して、旅行者などに宿泊サービスを提供することをいいます。

ここ数年、訪日外国人旅行者数が伸びている中、日本でも急速に普及しています。多様な宿泊ニーズへの対応だけでなく、空き家の有効利用といった地域活性化の観点からも注目されていますが、宿泊者の安全面・衛生面が必ずしも確保されていないことや、騒音やゴミ出しによる近隣住民とのトラブルの発生などが問題となっています。

こうした状況を踏まえ、一定のルールを定め、健全な民泊の普及を図る目的で、住宅宿泊事業法（民泊新法）が制定され、本年6月15日から施行されます。

## 届け出開始

民泊新法では、民泊事業者を「住宅宿泊事業者」「住宅宿泊管理者」「住宅宿泊仲介業者」の3つに区分し、それぞれの役割や義務を規定しています。

住宅宿泊事業者は、都道府県知事または保健所設置市などの長に届け出れば、「住宅」を活用することを前提として、年間180日を限度に民泊が提供できるようになります。

厚生労働省と国土交通省は昨年12月、法の解釈や留意する事項などをまとめた「住宅宿泊事業法施行要領（ガイドライン）」を作成しました。

都道府県などでは、民泊事業者の届け出・登録の申請を3月15日から受け付けています。



特区民泊で利用されている部屋  
(株式会社 百戦錬磨 提供)

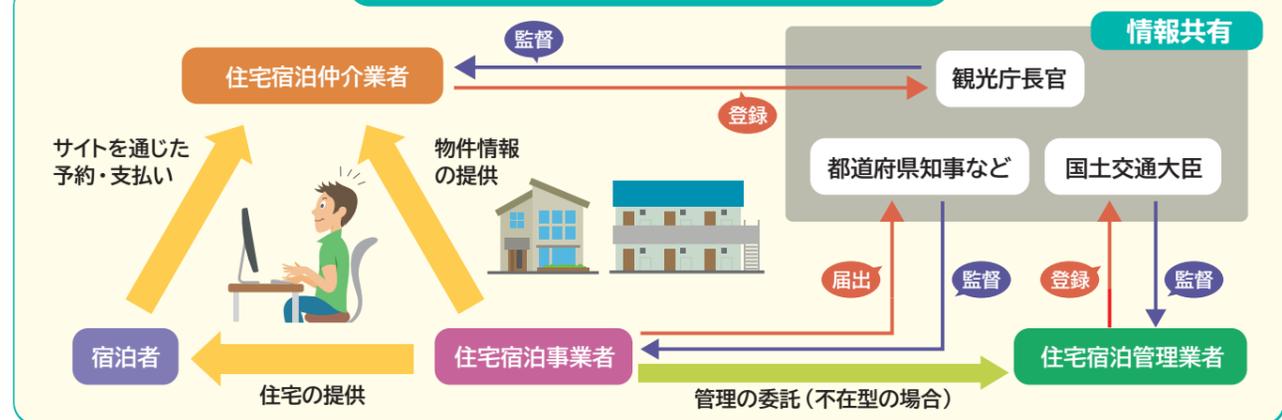


## 民泊のこれから

今後、民泊には「旅館業法に基づく簡易宿所」「特区民泊（国家戦略特別区域法に規定される国家戦略特別区域外国人滞在施設経営事業）」「民泊新法に基づく民泊」の3つが併存することになります。民泊を行いたい事業者がそれぞれの特性に応じて制度を選択し、旅行者の多様化する宿泊ニーズに応えることが期待されます。

一方で、民泊事業者や宿泊者だけでなく、地域住民にもそれぞれの制度・運用ルールの違いによる特性や相違点を周知し、民泊に対して理解していただくことが必要であり、今後、「民泊制度ポータルサイト」などを通じて広く周知していきます。

## 民泊新法の基本的枠組み



民泊に関する制度や届け出の方法などについては、「民泊制度ポータルサイト」をご覧ください。  
民泊制度 検索 <http://www.mlit.go.jp/kankocho/minpaku/>



# 安心R住宅

「住みたい」「買いたい」既存住宅の流通促進

## 「安心R住宅」とは？

「安心R住宅」とは、これまでの既存住宅（中古住宅）のマイナスイメージを払拭するため一定の条件を満たした住宅の広告に、国の関与のもとでロゴマークを付けて、物件選びに役立つ情報を消費者の皆さまへ分かりやすく提供する仕組みです。

既存住宅には、「新築に比べて安い」「実際の住宅を見て検討できる」という良さがありますが、「不安」「汚い」「分からない」というマイナスイメージが強く既存住宅を選びにくい状況でした。

そこで、国土交通省では、耐震性などの条件を満たし、リフォームなどについての情報提供が行われる既存住宅に対し、国の関与のもとで不動産業者などが加盟する団体が「安心R住宅」のロゴマークを付与できるようにしました。

## 「安心R住宅」の要件

「安心R住宅」では、ロゴマークを付与するために「安心」「きれい」「分かりやすい」の3つの要件を設けています。まず、「基礎的な品質があり『安心』として、昭和56年（1981年）6月以降の耐震基準（いわゆる新耐震基準）

や既存住宅売買瑕疵保険<sup>かし</sup>の検査基準に適合していることとしています。

次に、「リフォーム工事が実施されていて『きれい』として、リフォーム工事によって「汚い」イメージが払拭されている（リフォーム工事を実施しない場合は、費用情報を含むリフォーム提案書が付いている）とともに、外装、主たる内装、水廻りの現況の写真を閲覧できることとしています。

最後に、「情報が開示されていて『分かりやすい』として、検査済証や点検記録などの有無を示した「安心R住宅調査報告書」を不動産業者から入手でき、希望すれば詳細な情報が開示されることとしています。

これらに加え、制度の内容やトラブルについて、事業者団体の相談窓口へ相談することができます。

## 4月1日から開始！

「安心R住宅」のロゴマークを使用した既存住宅の広告が、いよいよ本年4月1日から始まります。ぜひ「安心R住宅」のロゴマークを目印に、「住みたい」「買いたい」と思える既存住宅を探してみてください。

※購入した既存住宅に、構造耐力上主要な部分、雨水の浸入を防止する部分に隠れた瑕疵があった場合、補修費用などが支払われる保険

## 既存住宅ならではの良さ

- 新築に比べて安い
- 実際の住宅を見て検討できる
- あらかじめ周辺環境を確認できる
- リフォームによって自分のニーズに合わせられる

## 従来の既存住宅のマイナスイメージ

- 「不安」品質が不安、不具合があるかも
- 「汚い」見た目が汚い、設備が古い
- 「分からない」選ぶための情報が少なく分らない

## 安心R住宅

### 1 基礎的な品質があり「安心」

- 新耐震基準に適合
  - インスペクション（建物状況調査など）の結果、既存住宅売買瑕疵保険の検査基準に適合
- (インスペクションのイメージ)
- 
- (一戸建て住宅の場合)

### 2 リフォーム工事が実施されていて「きれい」

- リフォーム工事によって従来の既存住宅の「汚い」イメージが払拭されている
  - リフォーム工事を実施していない場合は、費用情報を含むリフォーム提案書がある
- (外装、主たる内装、水廻りの現況の写真を閲覧できる (現況の写真イメージ))
- 
- 広告などで写真を見て、実施済みのリフォーム工事の内容を確認できる など

### 3 情報が開示されていて「分かりやすい」

- 広告時に点検記録などの保管状況が示され、さらに求めに応じて詳細情報が開示される (情報開示イメージ)
- 広告時の情報開示 商談時に詳細情報を開示
- 
- 今までに実施した点検や修繕の内容が分かる  
●どんな保険・保証が付くかが分かる など

事業者団体が相談窓口を設置していて、トラブルがあっても相談できる など

## 「住みたい」「買いたい」と思える既存住宅を選択できる

「まんがでわかる!安心R住宅」はこちら! [http://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku\\_house\\_tk2\\_000038.html](http://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/jutakukentiku_house_tk2_000038.html)