

国土交通

2012.6-7 No.115

-  安心・安全
-  河川
-  環境
-  観光
-  官民協働
-  危機管理
-  気象
-  航空
-  港湾
-  国際
-  建設・不動産
-  地震・火山
-  自動車
-  住宅・建築
-  船舶
-  地図・測量
-  鉄道
-  土地
-  道路
-  防災
-  北海道開発
-  まちづくり

特集 港が日本を強くする



みんなで防ごう
土砂災害



山の津波にも
注意!!

国土交通省 国土政策部土砂災害対策課 〒100-8302 東京都千代田区千代田1-1-1
 国土交通省 国土政策部土砂災害対策課 〒100-8302 東京都千代田区千代田1-1-1
 国土交通省 国土政策部土砂災害対策課 〒100-8302 東京都千代田区千代田1-1-1



ひなばしを
きめよう



主催 国土交通省・都道府県

後援 内閣府、消防庁、文部科学省、厚生労働省、林野庁、全国知事会、全国市長会、全国町村会、NHK、一般社団法人日本新聞協会、一般社団法人日本民衆放送連盟、(社)全国治水砂防協会、一般財団法人砂防・地すべり技術センター、一般財団法人砂防フロンティア整備推進機構、(NPO)砂防広報センター、全国各地すべりかけ崩れ対策協議会、(社)斜面防災対策技術協会、(財)建設技術研究所、(社)建設広報協議会、砂防ボランティア全国連絡協議会

土砂災害防止月間 6/1→30

がけ崩れ防災週間 6/1→7



ISSN 1346-7107

本誌はホームページでもご覧になれます。 <http://www.mlit.go.jp/page/kouhoushi.html>



特集

港が日本を強くする

四方を海に囲まれた日本。年間10億トンもの貿易貨物は、99.7%が船で運ばれ、港は日本の経済や国民生活を支えています。我が国の成長戦略を牽引し、国際競争力の強化、地域経済を支える産業物流の効率化及び企業活動の活性化を促進するために、いま、港湾で行っている取り組みをご紹介します。



神戸港のコンテナターミナル(PC-15~17)。コンテナ船が5隻同時に着岸中。

Ports in Japan are getting powerful.

CONTENTS

特集 港が日本を強くする

戦略的な港湾対策で、国際競争力を強化……4

日本経済の発展を見据え、動き始めた阪神港……6

巨大バルク輸送船へ対応する木更津港……10

日本海側は機能ごとに拠点港を形成……11

業務密着ルポシリーズ 現場力……12 海難審判所

シリーズ 探訪・探究 訪れたいまち……16 岡山県真庭市

教えて国土交通省！……20
大地を見つめる国土地理院……21
道の駅……22
MLIT NAVI……23

国土交通 2012.6-7

MLIT
Ministry of Land, Infrastructure,
Transport and Tourism

■平成24年5月発行 No.115(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/株式会社文化工房

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、本文記載記事の無断転載を禁じます。

01 戦略的な港湾対策で、国際競争力を強化

国土交通省成長戦略会議で、港湾の国際競争力強化に向けた政策がスタートしたのは平成21年。現在、海洋国家日本の復権を目指して多様な取り組みを始めている。その意義と展望とは……?



釜山や上海、大陸沿岸では、ここ30年間で取扱個数は大きく増加している。単位のTEUは20フィートコンテナを1、40フィートコンテナを2とするもの。



港湾局 計画課企画室 課長補佐 有本彰男

東アジアの主要港として 選択される港湾を目指し

現在、世界経済のグローバル化やアジアを中心とした新興国の経済成長により、海上を輸送する国際貨物は大きく増加を続けている。主に製品や半製品を扱うコンテナ船は大型化が進み、港湾におけるコンテナ取り扱い個数は、全世界では1999年からの10年間で2.3倍。日本を除くアジアでは世界平均を上回る2.8倍に増えている。その一方で、日本は1.3倍にとどまっている。

港湾局計画課の有本彰男課長補佐は、「釜山港を始めとするアジア主要港のハブ（拠点）機能強化により、日本発着の貨物がアジア主要港で欧米の基幹航路に積み替え輸送（トランシップ）されています。2008年のデータでも日本発着貨物の18%が奪われています」と話す。釜山港や上海港などでのトランシップの増加は、大型コンテナ船が接岸できる施設、国際基幹航路の多さ、営業力の強さなど

によるものだ。

日本にとっては、諸外国との輸送時間・コストの増大や、積み替え時のトラブルによる輸送の遅れ、積み替え港でのストライキなどによる輸出入の安定性への懸念など多くの問題点がある。

一方、穀物、鉄鉱石、石炭などバルク貨物（梱包されていないバラ積み貨物）を運ぶ船舶も大型化している。超大型の鉱石輸送船の場合、接岸に必要な岸壁水深は、23mになる。2014年の完成を目指してパナマ運河の拡張工事が進められており、これに対応して登場する穀物輸送船も更なる大型化が進展する見込みだ。近隣のアジア諸国では、大水深岸壁の整備が進んでいるが、現在、日本には対応できる港湾はほとんどない。つまり我が国では、船舶の大型化による輸送コストの低減効果が享受できないのが現状だ。

「このままでは日本の国際コンテナ基幹航路の便数は減少し、輸送コストの増加で製品の価格にも影響し、国内立地産業の国際競争力も低下してしまいます。また、資源や食糧の安定的な供給にも不安が生じ、我が国の産業の海外流出も加速されるでしょう」と有本。

日本の港湾整備と競争力強化は火急の課題なのだ。

港湾運営の民営化スケジュール

22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
公社民営化 H23.4.1					
特別港湾運営会社指定 H24年度					
経営統合					
【大阪港】埠頭公社	埠頭会社	特別港湾運営会社	特別港湾運営会社	特別港湾運営会社	【阪神港】港湾運営会社
【神戸港】埠頭公社	埠頭会社	特別港湾運営会社	特別港湾運営会社	特別港湾運営会社	
民間人トップ 民間出資					
特別港湾運営会社指定 H24年度					
経営統合					
【東京港】埠頭公社	埠頭会社	特別港湾運営会社	特別港湾運営会社	特別港湾運営会社	【京浜港】港湾運営会社
【横浜港】埠頭公社	埠頭会社	特別港湾運営会社	特別港湾運営会社	特別港湾運営会社	
公社民営化 H24.4.1 民間人トップ 民間出資					

国際コンテナ戦略港湾に 阪神港、京浜港を選定

大型化が進む輸送船に対応し、アジアの主要国と遜色のないコストサービスなどの実現を目指すため、「選択」と「集中」に基づいた港湾機能の強化が始まっている。

ひとつは平成22年8月に選定した国際コンテナ戦略港湾の整備だ。「戦略港湾」として阪神港（大阪港・神戸港）と京浜港（東京港・横浜港・川崎港）の2カ所に集中し、欧米との基幹航路のコンテナ輸送拠点としてハード・ソフト一体となった施策を実施。ハブ機能を強化し、2015年に東アジア主

要港でのトランシップ率を半減、2020年には東アジア主要港に選ばれる港湾を目指します」

ハード面としてはまず、水深・広さとも超大型船に対応するコンテナターミナルの整備を進める。また、国内各港からアジアで積み替えられているコンテナを日本から直接目的地に輸送するには、ハブ港での貨物集約が必要だ。そこで民間企業や港湾管理者と協働し、新規内航航路を立ちあげるなど内航フィーダーを促進。地方港湾の荷役機械の整備なども支援するほか、港湾運営の効率化や内航フィーダー集荷に寄与する事業者への優遇を行っていく。

内航フィーダーとは

国際コンテナ戦略港湾において、大型コンテナ船による欧米向け基幹航路に接続するため、国内各港と戦略港湾との間で貨物を船により輸送すること。主な航路としては瀬戸内海の各港と阪神港を結ぶものがある。この他にも鉄道やトラックにより貨物を集約する鉄道フィーダー、トラックフィーダーがある。

国際バルク戦略港湾に 国内10港を選定

また、バルク貨物においては平成23年度、扱う貨物ごとに国際バルク戦略港湾を選定。穀物は釧路港など5港、鉄鉱石は木更津港など3港、石炭は小名浜港など3港を選定し、我が国の産業・国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧などの安定的かつ安価な供給を確保するため、物流コストの低減化や港湾機能の効率化などを進めている。2015年までには現在主力になっている大型船舶、さらに2020年までには今後登場する最大級の輸送船舶の満載での入港にも対応しうる港湾機能を整備する計画だ。

ソフト面で最も大きな変革といえるのが、港湾運営の民営化である。「これまでは港湾管理者や地方自治体が出資した埠頭公社が運営していましたが、現在では大阪港・神戸港・東京港・横浜港それぞれで民営化を進めています。今年度中に民間出資の特別港湾運営会社を設立し、27年度までには阪神港と京浜港2社の港湾運営会社に統合する計画です」

民間の視点による港湾の二元的な運営を行うことで、臨機応変な営業活動や関連事業の自由な展開など、港湾運営活性化への期待は大きい。



神戸港

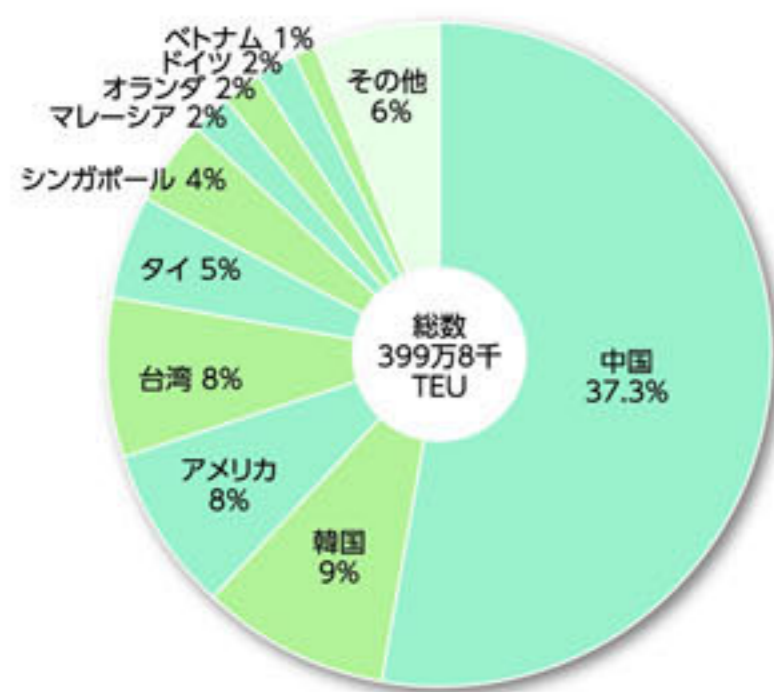
阪神港のコンテナターミナル

現在の阪神港。神戸港は西日本における北米欧州航路の拠点港で、ポートアイランド、六甲アイランドに大型コンテナターミナルを配備。大阪港はアジア近海航路の拠点港。夢洲、咲洲の大型コンテナターミナルを中心に定期コンテナ船が就航している。



大阪港

阪神港における貿易相手国別のコンテナ取扱貨物個数及び割合(平成22年)



※平成22年港湾統計年報「第5表 輸出コンテナ仕向国別表及び輸入コンテナ仕出国別表」をもとに近畿地方整備局作成。
※コンテナ取扱貨物個数は、輸出及び輸入の合計。

アとのネットワークが豊富であるなど、それぞれに特長がある。

阪神港の国際コンテナ取扱量は、428万TEU(平成23年)。平成20年のリーマンショックにより一時落ち込んだとはいえ順調に回復を遂げている。

しかし、それでもまだ日本発着貨物の18%がアジア主要港で積み替えられ輸送されているという現状——。これを打開するための国際コンテナ戦略港湾としての大きな目標が「釜山対策」である。

「中国・四国地方など瀬戸内海各港の貨物を釜山港まで運び、欧米の基幹航路に積み替える」という海上輸送の形態が、ここ10年ぐらいで進展してきました。釜山では国策として港湾施設などを整備し、日本の各港から貨物を集めるためのポートセールスにも力を入

水深16mの岸壁で大型船の寄港が可能に

具体的な取り組みがすでに始動している。まず、ハード面では「国際コンテナ戦略港湾としての機能を強化するためのインフラ整備」。大型コンテナ船に対応でき、釜山港などアジア主要港に比肩する水深・広さを持つ大型コンテナターミナルの整備である。

神戸港ではポートアイランド、六甲アイランド、大阪港では夢洲、咲洲に主要コンテナターミナルが配備されている。



近畿地方整備局 港湾空港部 地域港湾空港調整官 上原修二

ポートアイランドは総面積443haの敷地を有する人工島で、周囲が港湾施設、中心部に住宅・学校・病院など都市機能が集約された海上文化都市だ。



阪神港での荷役作業。コンテナの種類は、主に全長20フィート・40フィートの2タイプがある。コンテナターミナルでは、列をなすトラックの荷台に次々とコンテナが積載されていく。



02

日本経済の発展を見据え、動き始めた阪神港

平成22年に国際コンテナ戦略港湾に選定された阪神港。港湾の国際競争力を強化し、アジア主要港から積み替えられているコンテナ貨物を取り戻し、基幹航路の維持・強化を図る新たな取り組みが、いま始まっている。

背景の異なる港湾から成り立つ阪神港

神戸港は、大阪湾の北西部に位置し、神戸市臨海部の東西約20kmを港湾区域とする天然の良港である。

奈良時代に僧行基によって築かれ、平安時代に平清盛が大規模な修築を行った「大輪田泊」に端を発する。清盛は、約40haの人工島「経ヶ島」を建設。以来、日宋貿易の拠点としての役割を果たすなど、国際貿易港・神戸港として現在に至っている。

一方の大阪港は古くは難波津と呼ばれ、天下の台所・大阪を支え続けてきた。この両港が、平成22年8月、「阪神港」として、国際コンテナ戦略港湾に選定された。

「簡単に言えば、貨物の取り扱いにおいて、神戸港は輸出を中心とした港。大阪港は輸入中心の港です。神戸港は、中国・四国地方など瀬戸内海を中心とした西日本全域の産産を背後圏に持ち、製品を輸出する港なのに対し、大阪港は府下を中心とした大都市圏の消費をまかなう港として成長してきたのです」と語るのは、近畿地方整備局港湾空港部地域港湾調整官の上原修二。

また、就航する国際コンテナ航路についても、神戸港は欧州や北米など長距離の基幹航路が充実する一方、大阪港は中国、韓国、シンガポールなどアジア

ここに大型コンテナ船に対応する最先端の港湾機能がある。

コンテナ船が停泊したり、コンテナの保管や荷役を行ったりする場所をコンテナターミナルと呼ぶ。PCI15からPCI18までのコンテナターミナルの岸壁は16mの水深を確保。全長300mクラスの大型コンテナ船が寄港できるように整備されている。特にPCI15から17までは連続して二つのターミナルとして利用可能で、複数の船が効率よく貨物の積み下ろしを行うことができる。

さらに船が大型化することによって増大するコンテナ貨物を一時集積しておくコンテナヤードでも効率的な荷役作業を行うための整備も行われている。

また、夢洲でも水深16mのコンテナターミナルの整備が進められており、現在も埋立が行われているコンテナターミナル背後の用地は、将来、物流機能を支える一大拠点となることが期待されている。

「設備の充実は今後も行っていきます。岸壁や航路をさらに深く、コンテナヤードの容量向上も実施。そして、船が大型化することで船幅も大きくなり、荷役するためのガントリークレーンもよりリッチ(クレーンのアーム部)が長いものへと大型化しなくてはなりません。すべてに影響するので簡単なこと

よる埠頭会社を設立。今年度から民間企業として港湾運営会社による運営を行い、3年後をめどに阪神港の港湾運営会社として統合を目指す。「これからは阪神港へ貨物を集めるため、民間による知識・経験を活かし、各港へ営業するポートセールスにも力を入れていかなくてはなりません。そして主要コンテナ埠頭の運営も含め、港湾運営会社として、民の視点で一体的に港湾運営を行うことで国際競争力の強化を図っていきます」

昨年度はポートセールスの一環で「阪神港セミナー」として、地方の荷主企業、船社を対象に、阪神港のメリットを伝える説明会も開催。初の試みだったという。

日本の貨物を日本の港で取り扱うために

さまざまな施策を通じて、阪神港では2015年に年間コンテナ取扱量を490万TEU、2020年には590万TEUという目標を掲げている。

「高い目標ではありますが、実現できる範囲だと思っています。アジア主要国に全体の貨物取扱量で対抗しようとするのではなく、日本の貨物は日本で取り扱いたいというのが目的です」

阪神港における神戸港と大阪港の距離は近く、わずか約15km。釜山港と釜山新港は阪神港より離れていないが



六甲アイランド地区RC-4とRC-5に着岸し、荷役作業を行う大型コンテナ船。

ら、1つの港湾として機能している。今後、神戸港と大阪港が1つになることで、アクセス面でのメリットの高い阪神港は、釜山港を始めとするアジア主要国に引けを取らない港湾が形成されるはずだ。

そして上原はこう語った。

「港の国際競争力の強化は喫緊の課題です。港の繁栄は、産業・経済発展にも大きな影響があります。港が経済成長の妨げとなつてはいけません。——今が正念場です」



コンテナターミナルに入場する前のトラック。列をなし、ゲートへの入場を待つ。



コンテナが整然と積まれた阪神港のコンテナターミナル。岸壁にある大型のガントリークレーンで、荷役作業を行う。



コンテナターミナルのゲート。各トラックはここで入場手続を済ませる。

西日本内航フィーダー合同会社

国と協調して利便性の高いサービスを

国際コンテナ戦略港湾の施策に歩調を合わせ、阪神港に拠点を持つ民間港運会社7社による合同会社が設立された。内航フィーダーの活性化で集荷強化に向けた、その思いを同った。

東アジア主要港でトランシップされているコンテナ貨物を奪還し、阪神港へ転換するため、平成22年12月に設立。平成23年5月から運航を開始したが、西日本内航フィーダー合同会社だ。「現在、門司港・徳山港・松山港など西瀬戸航路、水島港・徳島港など東瀬戸航路の運航を週1回の頻度で行っています」と語るのは代表職務執行者・佐能博樹さん。定例の運航を行いつつ、ポートセールスをして寄港地を増やし、新たな顧客を開拓することを目標としている。

同社では「エメラルド号」など大型コンテナ船を2船保有。貨物の大量輸送が可能となり輸送費が抑えられる。その

強みもあり、先頃新たに広島海田港、山口の宇部港にも運航を拡大できるようになった。今後は北部九州も視野に入れ営業活動を行っていく。「内航フィーダーと外航基幹航路は車の両輪のようなもの。両者のスムーズな接続が我が国の主要港湾の国際競争力の強化につながると考えています。今後も国と協調しながら利便性の高いサービスを行っていきたいですね」現在はまだ途上だが、これから阪神港の大きな力となっていくに違いない。



積載量314TEUを誇る大型コンテナ船「エメラルド号」。今年中には3船目の大型船を導入する予定。



会社のメンバーは4名。(左から)船舶業務リーダー・宮崎雅彦さん、船舶運航部リーダー・藪貴和さん、代表職務執行者・佐能博樹さん、管理総務部リーダーの中井文雄さん。

ではありませんが、最高水準のインフラの整備は大切です」

一方、ソフト面の施策にも取り組んでいる。まず、国内各地から阪神港に貨物を集めるための施策としての内航フィーダー輸送の充実。平成21年度から、西日本各港からの新たな航路開設への支援を行った。また平成23年度からは新たに、アジア諸港からの貨物の奪還を目的に据えた「国際コンテナ戦略港湾フィーダー機能強化モデル事業」を開始。現在、民間企業7社により設立された「西日本内航フィーダー合同会社」への支援を実施し、阪神港へのコンテナ貨物の更なる集荷に取り組んでいる。

また、物流コストの削減、利便性向上のため、平成21年度から平成23年度まで、コンテナターミナルのゲートオープン時間を従来の16・30分から20・00までに拡大するモデル事業を実施した。平成23年10月から平成24年3月までは、神戸港の共同デポを活用し、ゲートオープン時間を24時間にする取り組みもあわせて実施。この取り組みを受け、平成24年4月からは、民間3社が、引き続きゲートオープン時間を拡大する取り組みを続け、荷主などへの利便性向上が図られている。

そして、阪神港では港湾運営の民営化も着々と進んでいる。昨年度までに神戸港、大阪港ともに民間人トップに



巨大バルク輸送船へ対応する木更津港

資源、エネルギー、食糧などの世界的な獲得競争が進む中、海上輸送の世界でもバルク輸送船の大型化が進んでいる。大型船の入港を可能にすべく、国際バルク戦略港湾として国内10港を選定。そのひとつ、木更津港では、国・県企業協働で港湾機能強化に取り組んでいる。

航路・岸壁の整備と共同配船がカギに

穀物、鉄鉱石・石炭の三大バルク（ばら積み）貨物を対象とした国際バルク戦略港湾。水島港・福山港と共に鉄鉱石を取り扱う拠点として選定されたのが千葉県の木更津港。

取り扱うバルク貨物は鉄鉱石、天然ガス、石炭などで、輸入貨物は年間約4500万t。そのうち約1600万tが新日本製鐵君津製鉄所の鉄鉱石だ。千葉県県土整備部港湾課の井口雄一課長は「国際バルク戦略港湾の2015年までの目標である10〜20万t船への対応はすでにできていました。さらに、ここを拠点に全国の連携港湾へ共同配船するという本県の提案も選定の理由だ」と話す。

共同配船とは、海外から来る超大型で満載時に23mの水深が必要となる貨物船の積み荷の一部を木更津港で荷下ろしし、喫水を上昇させることで、水深23m未満の全国各地の連携港湾に航行させるというもの。木更津港を中心



木更津港に寄港したバルク輸送船から、原料荷揚げ作業中。



千葉県県土整備部港湾課 課長 井口雄一さん



新日本製鐵君津製鉄所のある木更津港の全景。



関東地方整備局千葉港湾事務所 所長 藤元一男

国際バルク戦略港湾に選定された10港

穀物
「釧路港」「鹿島港」「名古屋港」「水島港」「志布志港
鉄鉱石
「木更津港」「水島港・福山港
石炭
「小名浜港」「とくやまぐらまつ」「徳山下松港・宇部港



日本海側は機能ごとに拠点港を形成

太平洋側では戦略港湾を選択して集中施策を行うのに対し、日本海側港湾では役割の明確化と港湾間の連携により機能強化を図る。対岸諸国の経済発展を取り込み、国際競争力を強化し、日本海側地域の経済発展を図る取り組みだ。

地理的優位性のもと大陸との密な航路を

中国・韓国・ロシアなど日本の対岸諸国は著しい経済発展を続けている。中国はいまや日本の最大の貿易相手国。地理的に近い日本海側港湾と中国・ロシアとのコンテナ貨物取扱量の年平均伸び率は、太平洋側に比べても大きい。しかし、量では80〜90%を太平洋側の港湾が占めているのが現状だ。

「中国では、海に接しない内陸部（東北3省）の貨物の多くは大連に輸送され、輸出入しています。また、日本海側港湾を通じて中国・ロシアに輸送されるコンテナは、太平洋側港湾に比べて釜山でトランシップ輸送されている割合が高く、地理的特性が活かされていないのが現状です」と港湾局産業港湾課の滝川尚樹係長。

「実際は有利な位置にあるはずの日本海側の各港湾の役割を明確化し、必要な機能を強化して、対岸諸国の発展を日本の成長に取り入れることが機能別に拠点化を図る大きな目的です」



港湾局 産業港湾課 産業連携企画室 産業港湾第一係長 滝川尚樹

際フェリー・国際RORO船「国際定期旅客」「外航クルーズ」「原木」「LNG」「リサイクル貨物」の機能別に19港を日本海側拠点港に選定。このうちの日本海側港湾と比較して総合的な発展の可能性が高い5港を総合的拠点港として選定した。今後は必要な支援施策を集中し、計画の進捗状況について長期的なフォローアップを行っていく。

特に貨物車両をそのまま積めるフェリーやRORO船は、小港湾でも荷役が可能。コンテナ輸送に比べ積荷の震動衝撃が少なく、定時性にも優れている。「英国と欧州大陸間では多くのフェリー・RORO船航路があります。将来的には、日本海も同様に大陸との航路を形成していくポテンシャルがあると思います。また、クルーズなどの分野で港湾背後圏の観光をアピールし、活性化を図っていきたいですね」

さらに東日本大震災のように、太平洋側が被災した場合の代替港としても、日本海側港湾の役割は重要だ。「日本海側の潜在能力は非常に高い。将来を見据え、各港湾と協力し、競争力強化を図っていきます」



海難審判所 海難の調査と審判を通して 船の事故発生防止をめざす

周囲を海に囲まれ、大小多くの船が頻りに行き交う日本。発生した船舶事故を取り扱う専門機関・海難審判所の仕事とは？

海難審判所の審判廷で。右が小寺審判官、左が今泉理事官。

水上を運航する船舶の多様な事故を審判する

わが国は、四方を海に囲まれ、物資の輸送や漁業など、昔から船舶とのかかわりが深い。また昨今は余暇を楽しむためにプレジャーボートを使う人たちも増え、さらに船が身近となり、事故も多発している。

船舶に関連した事故は海難が発生し、日本の免許を持つ海技士や小型船舶操縦士、水先人に故意や過失があった場合は、海難審判法に基づく審判によって行政処分を行う。

審判の対象となる「海難」とは、海はもちろん、川や湖など水上で起きた船舶に関連した事故をさす。具体的に、船舶同士または岸壁への衝突、浅

瀬への乗揚、転覆や火災など船舶の一部でも損傷すれば海難となる。また船舶に損傷がなくても、高波により船体が大きく揺れ転倒した乗客の負傷、船内でのガス中毒や酸欠による乗組員の死傷も同様。さらに荷崩れで船体が傾斜して危険な状態に陥る、燃料切れで漂流するなど船舶の安全、運航の阻害も海難として扱う。

船舶の定義も広く、大型タンカーからプレジャーボートをはじめ、水上オートバイまで、人や物をのせて水上を運航するすべての船をいう。

多種多様な事故を海難として扱っているのだ。

審判を行うのは、国土交通省の特別の機関である海難審判所。東京にある「海難審判所」は重大な海難（別

表）についての審判を行い、全国8カ所の「地方海難審判所（支所を含む）」ではそれ以外の各管轄区域で起きた海難を取り扱う。

いずれも所長以下、刑事裁判での裁判官にあたる審判官、検察官にあたる理事官、事件に関する書類の作成などを行う書記などで構成されている。

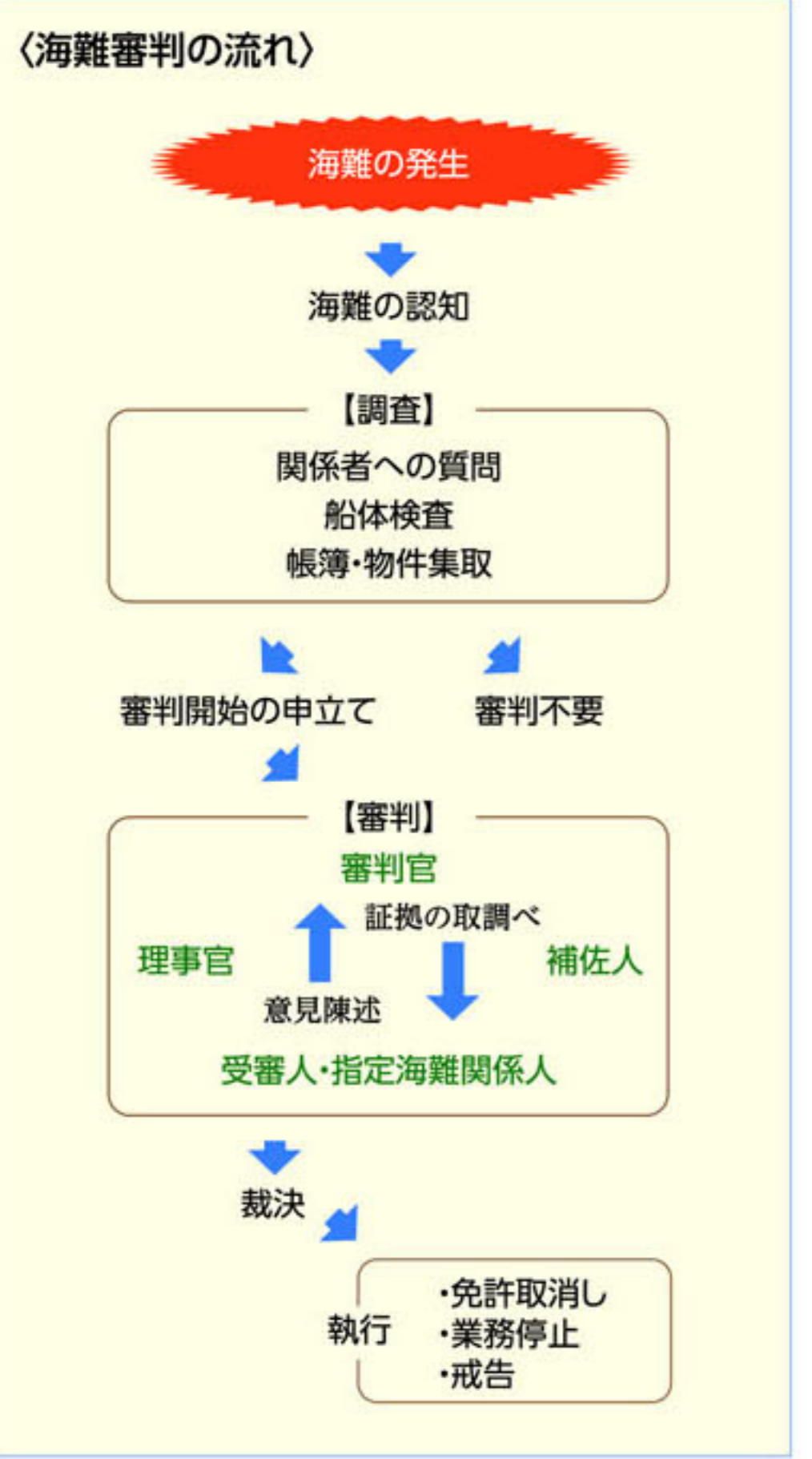
海難審判とはどのように行われるのか、今泉豊光理事官と、小寺俊秋審判官に話を聞いた。

話を聞くことから始まる 緻密な調査がポイント

「海難審判というのは行政処分を行う仕組みです。船舶に関する免許を持つ人が、故意または過失によって海難を生じた場合に、調査の上、戒告、業務停止、免許取消しの懲戒、すなわち行政処分を行います。刑事や民事の裁判とは別個のものです」と今泉理事官。

刑事裁判ではないので刑罰は科さず、民事裁判のように損害賠償などを命ずることもない。あくまでも、海難を発生させた当事者が持つ免許に対してどう処分するかを審判する。

「自動車での免許停止や取消しなどの行政処分を船に置き換えたものと考えてください。ただし、道路上の交通事故と違って、水の上には事故の痕跡が残りません。特に、広い海洋上では、事故現場を特定し、その時に何が



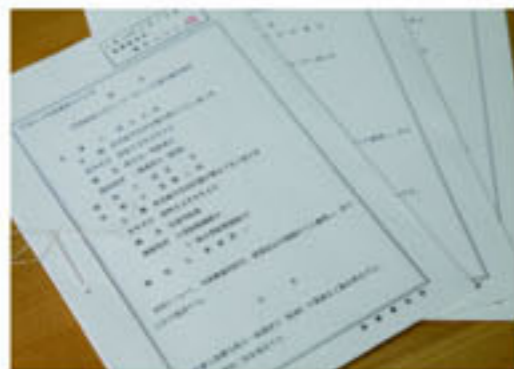
海難審判所 理事官
今泉豊光
海上保安大学校卒業後、海上保安官として全国8カ所に勤務。平成10年に旧海難審判庁入庁。審判官、理事官を歴任し、22年より現職。



海難審判所では全国の重大案件を扱う。

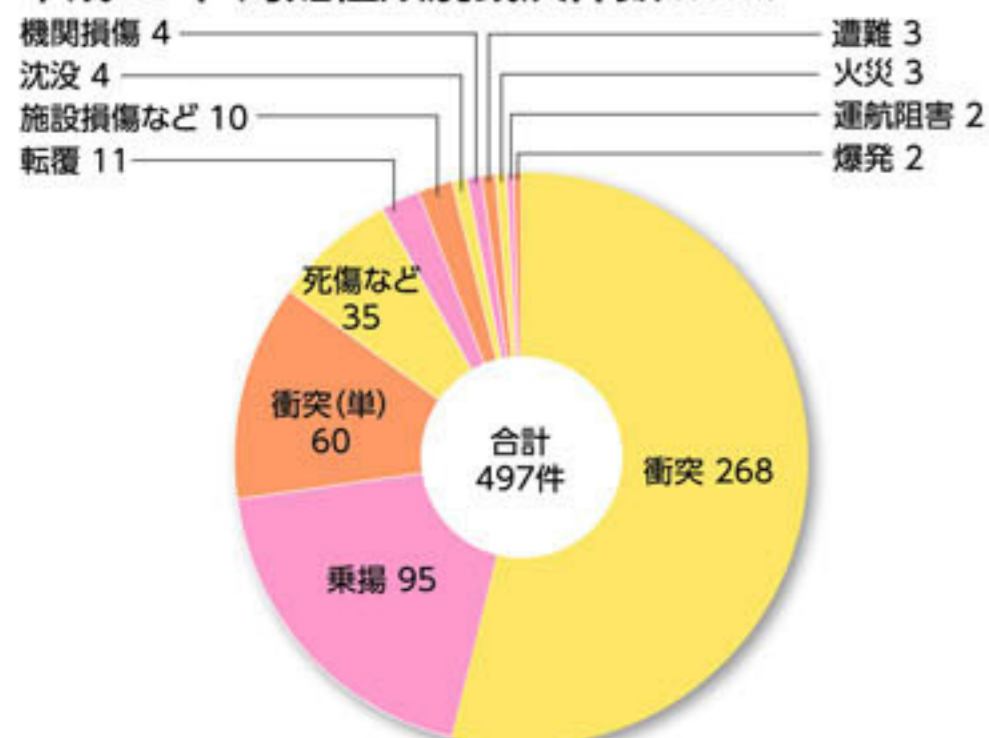
- 〈重大な海難とは〉
- 旅客のうち、死亡者若しくは行方不明者または2人以上の重傷者が発生したもの
 - 5人以上の死亡者または行方不明者が発生したもの
 - 火災または爆発により運航不能となったもの
 - 油等の流出により環境に重大な影響を及ぼしたもの
 - 次に掲げる船舶が全損となったもの
 - ・ 人の運送をする事業の用に供する13人以上の旅客定員を有する船舶
 - ・ 物の運送をする事業の用に供する総トン数300トン以上の船舶
 - ・ 総トン数100トン以上の漁船
 - 上記に掲げるもののほか、特に重大な社会的影響を及ぼしたものとして海難審判所長が認めたもの

海難審判所 審判官
小寺俊秋
神戸商船大学卒業後、航海訓練所の航海士、船長(教官)として勤務。平成12年に旧海難審判庁入庁。審判官、理事官を歴任し、23年より現職。



審判官が作成する裁判原本。かつては和紙を使っていた。現在も長期保存に耐えるよう、紙のこよりで綴じている。

平成23年 海難種類別裁判件数 (単位:件)



常に海難のトップを占めるのが衝突。岸壁や橋樑、岩場、漂流物などにぶつかる単独事故も多い。乗撞事故とともに、見張りの不十分や居眠りが主要な原因だ。またプレジャーボートなどでは不慣れた操船が事故を招くこともある。



海難審判を担当する審判官、理事官、書記課メンバー。中央は藤江哲三所長。

※水先人：複雑な水域事情などについて、専門的な知識を持つ船舶操船の専門家として、船長に針路や速力などをアドバイスする。



霞が関の国土交通省内に設けられている海難審判所の審判廷。奥に審判官が3人、手前に受審人と指定海難関係人が座る。



受審人席には海図や定規、模型船などを置き、海難発生時の状況を具体的に検証していく。



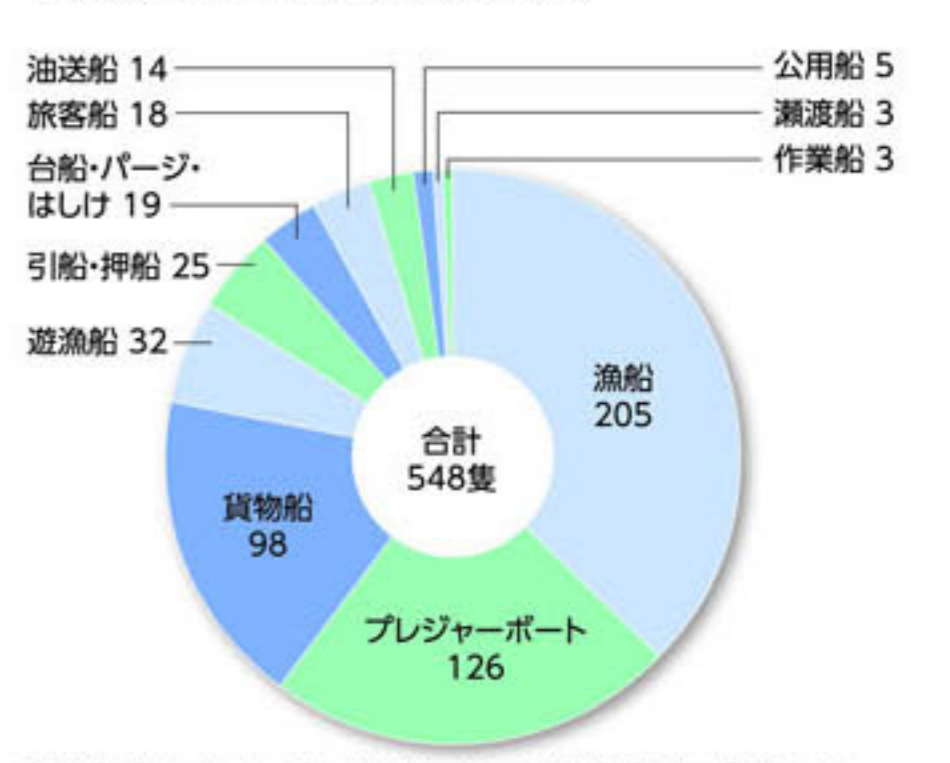
海難審判所では3人の審判官の合議制(地方海難審判所では通常1人)。審判後に裁判の方向性について意見交換を行う。

判期日前にできることは現場調査などに制約されるが、審判が始まれば関係者への尋問や鑑定を行うなどあらゆる手段で証拠を調べ、確認していく。審判は公開の審判廷で開かれる。審判官、書記が列席し、理事官の立ち会いのもと、審判を受ける受審人と指定海難関係人、それを補佐する補佐人(刑事裁判での弁護人に相当)が出廷。口頭弁論で証拠調べや意見陳述を行い、必要に応じて鑑定人や証人を呼ぶこともある。審判官は納得のいくまで調べを進め、結審後に判決を言い渡す。審判は1回で終わることもあるが、数回にわたり開廷することもある。船の事故では、当事者ですら事故の起こった場所や状況などを特定できないこともある。また、当事者が船舶

の知識に通じているとも限らない。「真実を探り出すためには、客観的な証拠に加えて、やはり23年間船に乗っていた経験が生きていると思います。相手(事故の当事者)の話に対し、「こうすることもできたのでは?」と考えることができるのです」(小寺) 判決は、戒告、業務の停止、免許の取消し、懲戒なしのいずれか。判決書を受審人に送付し、免許証、免状を提出させるなど、判決で言い渡した懲戒を理事官が執行する。「船の仕事をする受審人にとっては、たとえ1カ月の業務停止であっても十分な重さでしょう」(小寺) 立件する理事官と判決を行う審判官。立場の違う両者であるが、利害の対立する関係ではない。両者とも事故が起きることを「予見」できなかったのか、事故が起きることを「回避」できなかったのかを追及することを常に意識して同じ目的に向かい、それぞれの業務を行っている。海難審判の目的は、行政処分を受けた受審人に過失を自覚させること。また、的確に過失を認定することで同様の海難の再発を防止し、ひいては人命・財産の安全確保や環境保全に寄与することである。

現場力

平成23年 申立て隻数 (単位:隻)



海難審判申立てに至った隻数では、例年漁船が圧倒的に多い。これは沿岸域で操業している数がきわめて多数なためでもある。事故を起こしやすいのは漁船という意味ではない。※プレジャーボートには、モーターボート、水上オートバイ、ヨット、手漕ぎボート、カッターを含む。



理事官による船体検査の様子。船底の損傷箇所を調べ、証拠写真を撮影していく。



船内の火災現場の調査を行う理事官。関係者の証言をもとに、出火元を調査する。



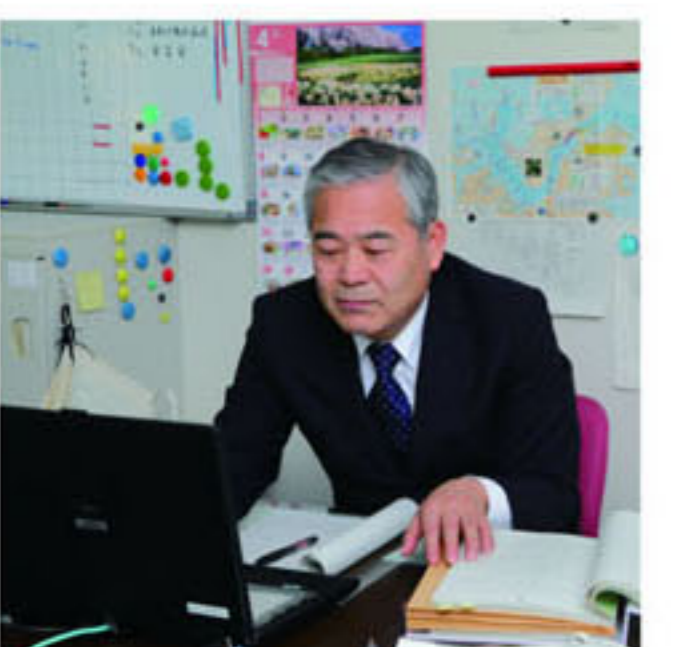
上/ 錨を下ろして沖に停泊している間に海岸まで流されてしまった貨物船。左/ 高速で航行中、防波堤に衝突して船首を破損した遊漁船。

起き、どういった過失があったのかを証明することは大変に難しいのです。また、気象が原因の海難が起きても、同じ気象条件は再現ができません。そこで審判官や理事官には、船舶の運航、船体の構造や海洋に関する深い知識が求められるのです。今泉理事官は以前海上保安官を、小寺審判官は航海訓練所練習船の船長(教官)を務めた。2人とも長年の海上勤務経験を踏まえ、各地の地方海難審判所での理事官と審判官を歴任して現在に至っている。「理事官と審判官の両方を経験することで互いの仕事を理解し、スムーズな審判を行うにはどういった証拠が必要なのかも分かります」と小寺審判官。海難審判では、関係機関からの通報や報道で海難発生を認知すると、理事官がただちに事実関係の調査を開始する。船舶関係の免許を持つ当事者の職務上の故意または過失によつて起きた事故であるかどうかを判断するためだ。理事官の調査は、関係者への聴き取り、船舶や現場の検査、関係機関からの報告や資料の精査など、内容は多岐にわたる。事故の直後は、犯罪捜査を行う海上保安官や、事故防止と被害の軽減のため科学的な分析などの原因究明を行う運輸安全委員会も調査に入るが、理事官の仕事は、自分で調べることが

「話を聞くには、事故から少し時間を置いたほうがいいこともあります。気持ちも落ち着き、冷静に話してもらえます。もちろんなかなか口を開いてくれないケースもあります。死傷を伴う事故などは非常に詳しい話になりますから。悩みを聞いたり雑談したり、相手が話しやすいように気を遣います」(今泉) 知識と経験を基に関係者への聴き取りや調査を積み重ねる。そして、職務上の故意や過失を認めると、必要な証拠を揃え、審判開始の申立てを行う。

海難審判を通して 船舶の安全な運航に寄与

申立てを受けた審判官は、まずは理事官から提出された膨大な二件書類(申立ての証拠書類)を精査する。疑問があれば自分で調査することもあ。客観的に審判に臨むため、第二回審



海難審判所内の理事官室が、今泉ら4人の理事官の職場。調査に向いた後は、ここで書類をまとめる。



蒜山高原。



訪れたいまち

第14回 岡山県真庭市



真庭市は高原や農村、町並みなど景観に配慮したまちづくりを行っている。名も知られない田舎の風景が、「どこか懐かしい心癒される風景」となって生まれ変わり、どこにでもありそうな静かなまちに多くの観光客が訪れるようになった。

2005年五町四村が合併した真庭市は、岡山県北中部に位置する。岡山道・中国道米子道の開通により、山陰地方とのアクセスはよい。半面、当時、有名な観光地が少なく地場産業も低迷しており、観光客や人口の流出などが起るのではないかとこの危機感から、地元の若手リーダーが集まり、21世紀の真庭塾という勉強会を始めたのは1993年。

今ある地域の財産や資源を活用してまちの空洞化を防ぐため、さまざまな試みが行われていた。

真庭遺産

まちには、天然記念物や史跡などの文化財に指定されてはいないけれど、ずっと残しておきたいと思わせる茅葺き屋根の家、黒塀、白壁、神社、桜、川、大きな木、田んぼ、水源の森——が点在していた。それは、まるで民話から抜け出したような風景だった。自然災害も少なく、四季の変化に富み、温泉や森林など自然の恵み豊かな暮らしやすい風土でもあった。

世界遺産が話題になる一方で、暮らす人がいなくなった古民家が廃屋となり、日本独自の温かい農村の原風景がひとつ消えかけていた。朽ち果てて行く家をなんとかして保存したいと考え、観光カリスマの徳永巧氏が地元の町おこしグループや自然保護団体、有識者などに呼びかけ、真

庭遺産研究会が発足した。「主役ではない、脇役かもしれないが、人と自然との関係を語り続け、トータルとして、日本の魅力を発信してきた地域の財産を『真庭遺産』と呼んでいます。掘り起こし多くの人が知ってもらえたら残して活用する知恵やアイデアも生まれるだろうと考えました。

それらを文化財、生態系、景観、歴史的資源などとして捉え、活用しながら保護保全を進めています。その活動の中でたとえば古民家を建てる職人さんの技術やノウハウなども次の世代へ伝承されています」(徳永氏)

掘り起こされた「真庭遺産」は現在1000以上あり、個々の風景は新聞などでも紹介されている。

自然景観の保護活動を新しい観光のスタイルに

北部は鳥取県と接し、蒜山高原にはジャージー牛の放牧風景が広がる。高原に開けた農村にログハウスではなく民家が佇む風景は、日本のスイスといったところか。

「大山隠岐国立公園に隣接する蒜山は、山里の風景を持ちながら高原の景色を併せ持つ貴重な地域です。日本はヨーロッパなどと比べて森も発達していて、水田、古民家など世界に誇れる自然環境を持っています。

保護活動そのものがエコツーリズムと



勝山河畔家並みの風景。

して旅行やレクリエーションにもなりません。夏は自然体験、冬はスキー、雨が降ったら温泉や田舎暮らし体験に変更するなど季節や天候に応じて柔軟な旅行を企画する工夫も大切です」(徳永氏)

変化に富んだ自然や昔懐かしい景色を再生したことで、希少な野生生物が生育するようになり生物多様性も高まった。津黒いきものふれあいの里や湯原温泉(旅館組合・観光協会)と連携して国の特別天然記念物オオサンショウウオの保護と観光を結びつけた取り組みも行っている。

また、地域固有の自然や風土を保存するために地元農家などが主体となって自然体験型の観光事業を展開する新しい雇用への期待も高まっている。

暖簾がちなぐ町並み

南部にはかつて出雲街道の宿場町として栄えた勝山町並み保存地区がある。白壁や格子窓の続く古い家

の軒先に、暖簾がかかり風情ある町並みが続く。

これは勝山にUターンしてきた草木染作家の加納容子氏が築260年の古い実家に自分で作った暖簾をかけたところ反響を呼び、1996年頃から町内の希望者にオリジナル暖簾を作り始めたもの。市で製作費の一部補助をした結果、800メートルの道に商家・民家を合わせて100枚以上の暖簾がかかるようになった。家業や季節毎にメッセージや物語がこめられた暖簾は、まちの風物詩になった。高齢者世帯も多い昨今では、数日暖簾がかかっていると隣人から「どこか具合でも悪いの？」と声がかかる。毎年、3月3日を含み五日間開催する、勝山のお雛まつりは、今年で14回目。今では160軒余りの家が参加する大イベントだが、最初は「もしよかつたら、軒先にお雛様を飾ってもらえませんか」と数件のお宅に声をかけたのが始まりだと言う。

節分が過ぎると、家々でお雛まつりの準備が始まり、ご近所同士のコミュニティも深まる。ろうそくや桃の花を飾り、保育園児が作ったほのぼのとしたお雛様から代々伝わる由緒ある雛形も飾られる。ここに暮らし、心からおもてなしをする土地の人とのふれあいを楽しみに訪れるリピーターも多い。

町民自らNPO法人勝山町並み

●「観光カリスマ」とは

従来型の個性のない観光地が低迷する中、各観光地の魅力を高めるためには、観光振興を成功に導いた人々のたくいまれな努力に学ぶことが効果的と考えられます。観光庁では、各地で観光振興の核となる人材を育てていくため、その先達となる人々を「観光カリスマ」として選定し、経歴や実績などを紹介しています。

検索 観光カリスマ一覧



「観光カリスマ」徳永巧氏(右)。「掘り起こしに関しては、彼は本当にええ目をもつとよよ。その感性は素晴らしい。地元の間でもこんな所あったかなあ、というような何でもない所に目をつける」真庭市在住・村澤賢典氏(左)



山間にみる茅葺き民家。



元郵便局にかかる暖簾。



自動車修理店の暖簾とひな人形。

●都市景観大賞「美しいまちなみ賞」とは

地方公共団体とNPOなどの協働で美しいまちなみの形成を行っている優れた地区を表彰し紹介することにより、全国に良好な景観をもった都市空間の形成が進んでいくことを目指しています。(H13~22年度、H23年度~「都市空間部門」「景観教育・普及啓発部門」)



加納容子氏デザインの草木染暖簾が続く勝山地区。平成21年度都市景観大賞「美しいまちなみ大賞」受賞。緑の暖簾は散髪屋さんの櫛をイメージ。赤の暖簾は料亭で使われていた重箱の蓋のデザイン。

CLOSE UP

MLITレポート

全国各地で働く国土交通省職員が地元を紹介します。

Reporter
中国地方整備局
岡山国道事務所
計画課長
岡本 雅之



中 国地方整備局では中国経済連合会と連携して「夢街道ルネサンス」という取り組みを行っています。これは、中国地方の旧街道を活かし、地域住民が主体となって歴史や文化、自然を活かした個性あるまちづくりを行っている地区を認定しているもので、現在34地区、岡山県内で7地区が認定されています。

岡山国道事務所では、ホームページなど各種メディアを活用して認定地区の活動を紹介しています。また、認定地区の場所や活動内容が書かれているパンフレットを道の駅の情報コーナーなどで配布し、道の駅を起点とした周辺地域の観光に役立てていただいています。

目的地に向かって移動するだけでない「楽しみながら巡る」新しい街道を歩きにいらっしやいませんか？



夢街道ルネサンス認定地区

1 萩往還	10 出雲街道新庄宿	19 青石畳通り
2 西国街道	11 出雲街道津山城東むかし町	20 吹屋往来とと道
3 八橋往来	12 鹿野往来	21 草津まち歴史の散歩道
4 智頭往来	13 木綿街道	22 若桜清流通り
5 風待ち海道	14 ますだ歴史浪漫街道	23 備前福岡七小路往来
6 出雲街道勝山	15 銀山街道上下宿	24 岩国往来
7 二葉の里歴史の散歩道	16 いにしへの里三次物怪・でこ街道	25 豊田ほたる街道
8 天領江津本町藝街道	17 石州街道出口通り	26 山陽道矢掛宿
9 境往来	18 毛利侯御殿湯街道	27 吉備野みちくさ小道
		28 街道 東城路
		29 城下町長府夢街道
		30 琴ノ浦歴史街道
		31 ながと大内湯けむり街道
		32 津田侯殿様街道
		33 美郷町石見銀山街道
		34 西国街道・海田市

検索 夢街道ルネサンス



「ひるぜん焼そば」(イメージ)。

2011年B1グランプリin姫路でゴールドグランプリを受賞した「ひるぜん焼そば」は、好評です。夜限定販売でお酒に合う、旨い焼そば、目玉焼

食文化で話題を呼んでいるのが、昔から各家庭で作られていた味噌だれとキャベツ、鶏肉を使った「ひるぜん焼そば」。これを広く全国に発信し、

観光連盟、真庭市が連携し、窓口の本化とバイオマス事業による地域づくりをテーマとした新たな産業観光を創出した。

未来遺産を育む

市は、バイオマスタウンに認定され、森林など生物資源を活用した持続可能な循環型社会を目指している。地元の集材メーカーでは、集材を作る課程で生じる木屑をペレットストーブの燃料として活用する技術を開発した。視察のため、国内外から年間延べ二万人が訪れていたことに着目し、「バイオマスツアー真庭」をスタート。関連事業所、真庭観光連盟、真庭市が連携し、窓口の本化とバイオマス事業による地域づくりをテーマとした新たな産業観光を創出した。

2011年B1グランプリin姫路でゴールドグランプリを受賞した「ひるぜん焼そば」は、好評です。夜限定販売でお酒に合う、旨い焼そば、目玉焼

どこにもある風景でもそれは、日本にしかない風景で、日本人はもちろん、外国から来た観光客が憧れる日本らしい風景だった。

自立心旺盛で心豊かな真庭人は、伝統的な日本の景観と日々の生活を愛おしみながら、地域資源を保存・再生し、文化資源を醸成させた。

美しい自然は人に感動を呼び、懐かしいのどかな風景は安らぎを与え人が訪ねてくることになった。町に人が訪れるようになった。

大切なものは何か、幸せはどこにあるのかを語りかける真庭のまちに未来遺産が満ちていた。



バイオマスツアー真庭。バイオマス事業による地域づくりをテーマとしたバスツアーを企画し、産業観光の創出と地域振興に貢献する。第4回新エネ大賞優秀普及啓発活動部門「経済産業大臣賞」受賞。

※木製ペレットを燃料とし、熱効率が高く二酸化炭素を発生しないため環境にも人にも優しいストーブ。

真庭市 Guide Map

江戸時代の宿場町。がいせん桜通りは「夢街道ルネサンス」に、その両側を流れる小川(水路)は「残したい日本の音風景百選(環境省)」に選ばれている。

清涼自然学校。川下りを楽しみながらオオサンショウウオの棲む旭川を観察する。

高さ110m、幅20m、滝の規模は西日本一で、「日本の滝百選」に選ばれている。

中上流域の河原部分からはどこでも湯が湧く。共同露天風呂「砂湯」は全国露天風呂番付の西の横綱と評される。

夕景の醍醐桜。(落合)岡山県の天然記念物で推定樹齢1,000年の名木。

旧遷喬(せんきょう)尋常小学校。明治40年建築のルネサンス風木造校舎。土日祝日には学校給食体験有り(要予約)。「ALWAYS 三丁目の夕日」やNHK連続テレビ小説「カーネーション」のロケ地として有名。校庭(エスバstrand)で毎月第3日曜日は軽トラ市で賑わう。

大地を見つめる国土地理院



日本は地震、津波、火山、台風など自然災害の大変多い国。この国土で安心安全な生活を送るためには、国土の実情を表した地図が不可欠じゃ。

国土地理院が提供している2万5千分の1地形図は、統一した規格で全国をカバーしている縮尺の最も大きな基本図で、飛行機を用いて撮影した空中写真を使って、写真測量という方法でつくっています。

また、この2万5千分の1地形図を基にして、20万分の1地勢図をはじめ各種目的に応じた地図を作成し、領土の保全、防災・災害対応等に必要基礎資料を提供しています。

この基本図が、市町村、学校教育、レクリエーションなど多方面に利用されているんだね!



地図ができるまで

① 対空標識設置

地図作成区域を測量して、位置のわかる点に対空標識を設置します。

② 空中写真撮影

地図作成区域内を専用のカメラを積んだ飛行機(航測機)で飛びながら、対空標識が写るように60%ずつ重ね合わせて垂直写真を撮影します。



航測機による空中写真撮影

③ 現地調査

地図作成区域内の*地物や名称を、現地で確認するなどの情報収集をします。

*地物…地上にあるすべての物(河・山・植物・橋・鉄道・建築物など)の概念のこと。

④ 図化

撮影した空中写真と立体図化機という機械を使って立体画像を作ります。これを基に地図に表示する等高線や道路などの情報を取得し、図を描きます。

⑤ 編集(原図)

描かれた図を、規則に従って編集し、地図の原図を作成します。

①で設置した“写真に写った対空標識”の位置を計測することで正確な地図ができるのじゃよ。



⑥ 提供

原図から印刷用の版を作り、印刷機で地図を印刷し、刊行図として提供します。

現在では、空中写真も専用のデジタルカメラで撮影し、図化や編集にはコンピューターを使う方法が地図づくりの主流となっています。また、飛行機が行けない離島などでは、人工衛星から撮影した画像を用いて、地図の作成や更新を行います。

教えて国土交通省!

総合政策局の担当者に聞きました

Q 「エレベーターにドアが2つあるのは?」

駅のエレベーターを降りるとき、乗ったドアと違う背後のドアが開いて最初は驚いたのですが、最近はドアが2カ所についているエレベーターをよく見かけるようになりました。なぜドアが2つもあるのですか。

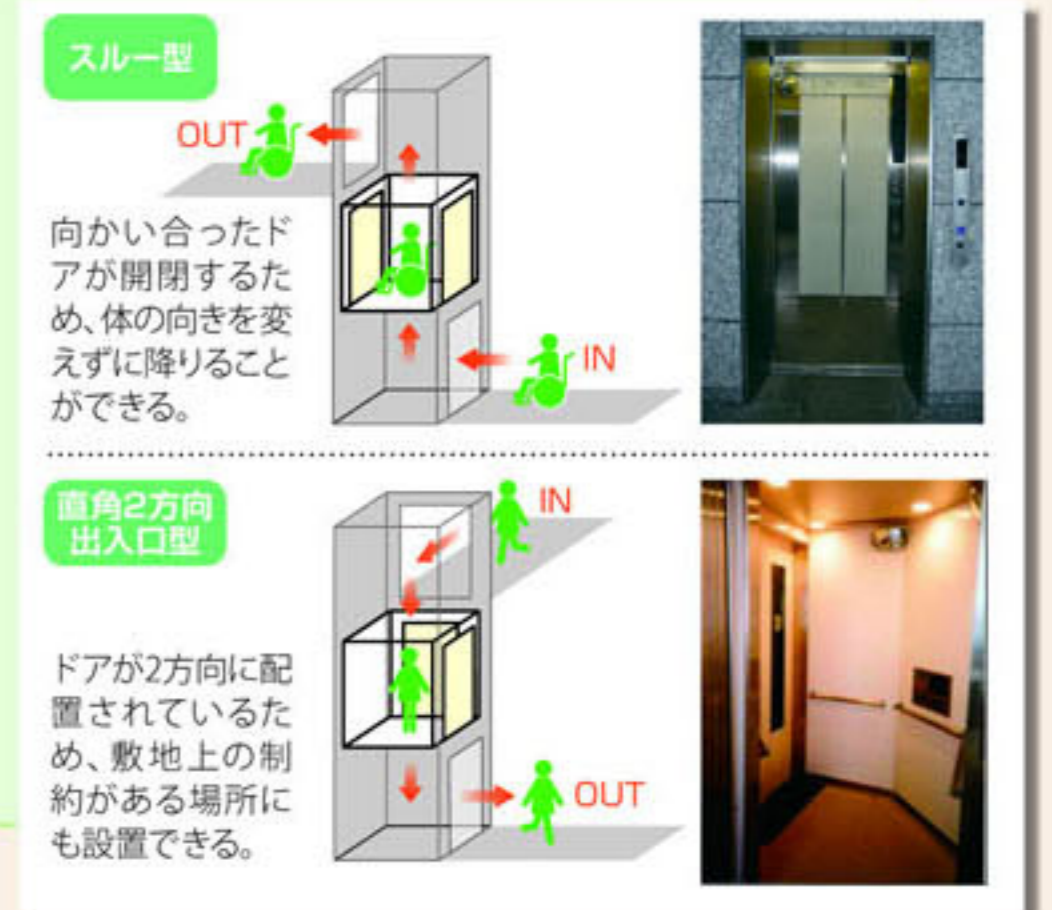
(新潟県・団体職員)

A エレベーターはすべての利用者の方にとって効果的な垂直移動手段です。ドアが2カ所についているエレベーターには、前後方向にドアがついている「スルー型」とL字型にドアがついている「直角2方向出入口型」があります。

スルー型エレベーターは、車いす利用者など移動に制約のある方がエレベーターの中で向きを変えずに利用できるように配慮されたものです。また、直角2方向出入口型エレベーターは、駅の改札階からホーム階に移動した際、そのままの方向ではホームから転落するおそれのある箇所に設置されています。いずれも、設置場所の敷地上的制約にも配慮しています。

ロビー付近や内部には、ガラス窓や手すり、鏡、文字表示、点字表示、音声案内などが整備され移動のサポートをしています。

国土交通省では、車いす利用者の方や目や耳の不自由な方、お年寄り、ベビーカーを押している方、子どもなど全ての方が、安全かつ安心して移動できるように、これからもバリアフリー化を推進していきます。



水管理・国土保全局の担当者に聞きました

Q 「地面のひび割れの原因は何?」

秋にはきれいだった通学路の表面に、春になったらたくさんのひび割れができていました。これは一体何ですか? (山形県・中2)

A これは低温によりアスファルト舗装が損傷する災害「凍上災(凍上現象による災害)」だと思われませんが、原因・現象は2つあります。

①冬期の低温によってアスファルト舗装面下の土壌中に大きな霜柱が発生し、地面が隆起することで舗装面にひび割れができる。

②春の雪解け時に①で発生した霜柱が溶け、土壌中の水分が増えアスファルト舗装面を支える力が低下。その上を車が通ることなどでアスファルト塗装が沈下し、ひび割れなどができる。

①や②のような凍上災が発生すると、通行に支障をきたしたり、事故が起きるおそれが出てきます。

凍上現象は北海道や東北地方などの寒冷地だけでなく、四国や九州地方などの温暖な地域でも冬期に低温気象にさらされる山岳地帯などで発生することがあります。

今冬は、異常な低温による凍上災が、北日本を中心とする多くの地方公共団体から報告されました。自然災害により被災した公共土木施設を迅速・確実に復旧するため、

関係機関と調整の上「公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法」に基づき支援を行います。なお、全国規模での凍上災は平成18年以來6年ぶりとなることから、災害査定官を現地に派遣し、希望する地方公共団体を対象に申請にあたっての技術的助言を行う現地講習会を開催しています。



アスファルト舗装面にできた亀甲状のひび割れと、舗装が剥がれてできた穴。

01 農地・森林を相続したら「土地届け」

現在、全国で、所有者がわからない農地や森林が増えることが懸念されています。所有者がわからないと速やかな災害復旧工事ができなかつたり、一定規模をとりまとめた効率的な利用を図る際の阻害要因となります。

この度国土交通省が行った調査から、居住地と異なる市町村に農地・森林を所有している方のうち、16.4%の所有者が、相続時に登記や届け出などの手続きを何も行っておらず、所在確認が難しい状況にあることがわかりました。

次世代により良い状態で国土を引き継ぐため、相続した農地・森林のある自治体へ「届け出」、「登記」を行うとともに、土地を活用する意志の有無を伝えていただくようお願いいたします。

検索 農地・森林土地届け

お問い合わせ 国土政策局総合計画課国土管理企画室
TEL: 03-5253-8111 (内線29364)
FAX: 03-5253-570



パンフレット「土地届け」では、農地・森林の相続についてわかりやすく解説しています。

災害地の復旧もスムーズに

町で土砂崩れがおきると、二次災害を防ぐために急いで復旧工事をします。その際、土地の所有者と連絡をとらなければなりません。登記が明治時代から変わっておらず、名義人も既に亡くなっているという土地がざらです。昨年一筆の土地ですべての相続人を探し回り、現在の所有者をみつけるのに結局半年以上かかってしまいました。みんなが「土地届け」をしてあげればもっと早くに復旧が出来るのに。

放棄地がにぎやかに

社員研修で環境教育をしたい企業が実習の現場として私が放置していた畑や森林を借りてくれました。その会社の社員やその家族がやってきて間伐をしたり、キノコ狩りしたり、山菜採りをしてくれました。時々私も地主さんとして出かけて行って道案内するのですが、みんなと仲良くなって、毎年同じ顔を見るのが楽しみになりました。子どもたちとの再会も楽しみです。



02 5月1日から予約制度導入! 復興支援・住宅エコポイント

平成24年5月1日以降に復興支援・住宅エコポイントの発行申請をするためには、事前に予約が必要です。

ただし、平成24年4月30日までに工事完了し、同年5月31日までにポイント発行申請をする場合は、予約不要です。

予約申込は、工事計画の決定後（新築の場合はエコポイント対象住宅証明書などの交付後、リフォームの場合は原則として工事請負契約の締結後）から申請前までに行う必要があります。

予約申込が完了すると予約通知が届きます。工事完了後に、届いた予約通知を添付してポイント発行申請をしてください。

予約申込書類や郵送先など詳しい内容はホームページでご確認ください。

検索 復興支援・住宅エコポイント

お問い合わせ 住宅エコポイント事務局
TEL: 0570-200-121 ナビダイヤル(有料)
(IP電話など03-4334-9256(有料))
※いずれも受付時間は9:00~17:00(土・日・祝日含む)

03 POSITIVE OFF

観光庁では、ワーク・ライフ・バランスや豊かなライフスタイルの実現を目的に、“休暇を取得して外出や旅行などを楽しむことを積極的に促進し、休み(オフ)を前向き(ポジティブ)にとらえて楽しもう”という「ポジティブ・オフ」運動を提唱・推進しています。

現在、規模や業種に関わりなく多くの企業や団体にご賛同頂き、さまざまな取り組みを行っています。

運動の一環として、賛同企業3老舗のお菓子を1つに詰めた「おやつぶくろ」が販売されました。詳しくはホームページをご覧ください。



3老舗の伝統と遊び心が詰まった「旅のお供」。

検索 ポジティブ・オフ

お問い合わせ 観光庁 観光経済担当参事官室
TEL: 03-5253-8111
(内線27211、27203、27220)
FAX: 03-5253-1563

詳しい情報はこちらから

- 01 農地・森林土地届け <http://www.mlit.go.jp/common/000205858.pdf>
- 02 復興支援・住宅エコポイント <http://fukko-jutaku.eco-points.jp/>
- 03 ポジティブ・オフ <http://www.mlit.go.jp/kankoch/positive-off/>



1/ 緑豊かなキャンプ場。2/ 子どもも大人も楽しめる五右衛門風呂。3/ 冬のピンネシリの様子。4/ 山小屋風の駅舎。

ACCESS MAP



道の駅 vol.6

ピンネシリ

Pinneshiri

オートキャンプが楽しめる「道の駅ピンネシリ」

「道の駅ピンネシリ」は、廃線になった旧天北線敏音駅の跡地に設置された道の駅で、北海道最北端に位置する登山の登山口となつていいます。緑に包まれたオートキャンプ場は、電源や野外炉が完備されたキャンピングカーサイトと一般のカーサイト、ファイヤーサークルやトイレ、炊事棟も整備されています。道の駅の真向かいには町営の温泉施設もあります。また、五右衛門風呂や新のかまどなど昔の生活を宿泊体験できる「ふるさと生活体験館」もあり、子ども連の人気を集めています。ほかにもカヌー、砂金堀り、鍾乳洞の洞窟探検、野鳥観察、地元食材を使った食品加工体験など、いろいろな楽しみ方があります。

駅長に聞きました!

鳥田 博 駅長
スイスのアルプス地方の山小屋をイメージして建てられた道の駅ピンネシリの裏には秀峰ピンネシリがそびえており、1年中通して登山客を受け入れていきます。山頂からは日本海に浮かぶ利尻富士が見渡せ、晴れた日は日本海に浮かぶオホーツク海が見え、さわやかな風が吹いてきます。6月17日は山開きを予定しており、登山マラソンなど色々なプログラムを用意しております。秋には道の駅前広場で「自然めぐみフェア」を催し、秋の収穫物の販売をします。是非、当道の駅にお越しください。

DATA

- 北海道枝幸郡中頓別町字敏音知 72-7
TEL: 01634-7-8510
- 営業時間 / 9:00 ~ 17:00
- 定休日 / 無休 (12/31 ~ 1/3は休み)
- http://www.hokkaido-michinoeki.jp/data/32/each.htm



オートキャンプ場を備えた道の駅

つぐ高原グリーンパーク

日本でもトップクラスのサイト数を誇り、天文台(宿泊施設利用者限定・要予約)や遊具などの施設も充実しています。夏休み中はニジマスのつかみ取り、冬は白銀世界でそり遊びなどを楽しむことができます。
<http://www.green-park.net/>



大人も子どもも楽しめるニジマスつかみ取り。

てんきてんき丹後

サマーシーズンとウインターシーズン制。聖徳太子とその母の像が佇む後ヶ浜やジオスポットの立岩まで歩いて行くことができ、オートキャンプだけでなく車中泊やバイク、自転車でお越しの際にもご利用ください!
<http://tenkitenki-mura.jp/>



道の駅の裏に広がる透明度の高い後ヶ浜。