国土交通

no.140

2016.10~11

MLIT

Ministry of Land, Infrastructure,Transport and Tourism

特集

多様な住み方を支える住宅政策

業務密着ルポシリーズ

現場力 運輸安全委員会 事故調査官

訪れたいまち 北海道富良野市

国土交通省

国土交通 No.140

MLIT Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

2016.10~11 平成28年9月発行（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） ●編集協力：日経印刷株式会社

●印刷：株式会社白橋 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 ISSN 1346-7107

VEGETABLE OIL INK

国土交通省

10月は土地月間

土地は、貴重な資源であり、
私たちの生活や企業活動にとって
不可欠な基盤です。
国土交通省では、土地が適正に利用されるよう、
10月を「土地月間」と定め、
広報活動等を通じて国民の皆様に
理解を深めていただけるよう活動しています。

10月1日は「土地の日」です

主唱:国土交通省　協力:土地月間実行委員会　地方公共団体

このほかに10月を「住生活月間」と定め、住生活に関わる情報も提供しています。

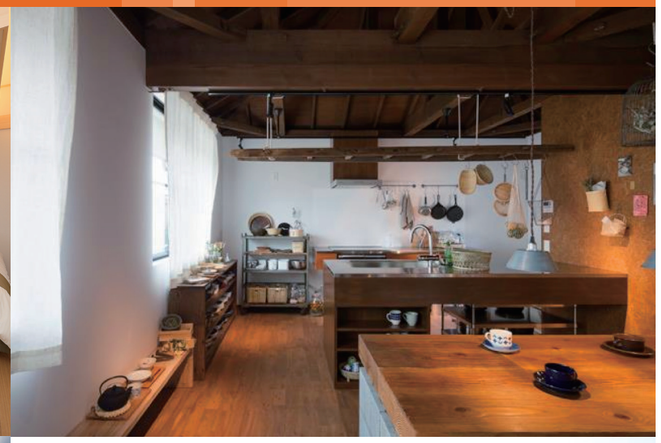
10月は住生活月間

主催:国土交通省・地方公共団体・住生活月間実行委員会

特集

多様な住み方を支える　住宅政策

　近年の少子高齢化・人口減少の急速な進展は、わが国の住宅事情にも大きな影響を及ぼすことが予想されています。
　人口減少に伴う世帯数の減少は、新築住宅の着工戸数の減少にもつながり、今後の住宅政策はこうした社会経済情勢の変化を踏まえた対策が急務となりました。
　こうした中、空家等対策の推進に関する特別措置法の施行、既存住宅活用の促進など、少子高齢化・人口減少時代の課題に対応するため、さまざまな施策を打ち出しています。
　人生の大半を過ごす場であり、子育てやくつろぎの空間として重要な基盤である住宅。今、大きな転換点にある住宅政策について特集します。



国土交通（140号）　目次

特集

多様な住み方を支える住宅政策

総論
少子高齢化・人口減少社会に向けた
新たな住宅政策の方向性を示す …… 4

金融と連携した既存住宅流通の取り組み
良質な住宅ストック形成のための
市場環境整備 …… 8

自治体が取り組む空き家対策
民間等とも連携した前橋市の空き家対策
特定空家に対する積極的な取り組み …… 10

［ 業務密着ルポシリーズ ］
現場力 FILE41
運輸安全委員会 事故調査官 …… 12

［ もっと知りたい !! VOL .3 ］
【特別公開】
航空事故調査に欠かせない必須アイテム …… 17

［ シリーズ探訪・探求 ］
訪れたいまち 第37回
北海道富良野市 …… 18

［ コレって何? ］
主計士
～海上保安庁の料理番～ …… 21

［ イベント・ルポ ］
子ども霞が関見学デー …… 22

CONTENTS

少子高齢化・人口減少社会に向けた新たな住宅政策の方向性を示す

急速な少子高齢化・人口減少を見据え新しい「住生活基本計画」を策定

住宅の「量」から「質」の時代に——。人口が増加から減少へと転ずるに伴い、住宅政策についても「量」から「質」への見直しが求められるようになってきました。こうした本格的な少子高齢社会、人口・世帯減少社会の到来を目前に控え、現在および将来における国民の豊かな住生活を実現するため、平成18年6月に「住生活基本法」が制定されました。この法律に基づき国土交通省は、同年に「住生活基本計画」を策定し、政策評価や社会経済情勢の変化などを踏まえて、おおむね5年ごとに見直しを行っています。

本年3月に現状と今後10年間の課題を整理し、平成37年度までの住宅政策の指針として新たな「住生活基本計画」を閣議決定しました。

3つの視点と8つの目標を明確化し具体的な数値目標も盛り込む

新たな「住生活基本計画」では、方向性や内容が国民の皆さまに分かりやすいことを意識して策定されました。さまざまな事象や課題を「居住者」「住宅ストック」「産業・地域」の3つの視点から整理し、「結婚・出産を希望する若年世帯・子育て世帯が安心して暮らせる住生活の実現」「急増する空き家の活用・除却の推進」などの8つの目標を設定しました。さらに今後10年間における具体的な施策の数値目標を「成果指標」として明確化し、これを実現していこうとしています。

空き家などを活用した子育て世帯向け住宅の供給に併せキッズルームを整備

第1の視点 居住者

若年・子育て世帯や高齢者世帯を含め誰もが安心して暮らせる住生活の実現へ

1 子育て世帯と予備軍の居住環境整備で希望出生率1.8の実現へ貢献

さまざまな社会問題を引き起こす少子高齢化。その原因は、出生率の低下にあります。昭和59年に1・81であった出生率は、平成17年には1・26まで大幅に低下し、その後も1・3〜1・4程度で推移しています。希望出生率1・8※の実現に向けて、結婚・出産を希望する若年・子育て世帯が望む住宅を選択・確保できる環境づくりが必要となっています。

子育て世帯など特に住宅の確保が必要な世帯について、公営住宅への優先入居の取り扱いや持ち家取得のための支援などを行います。また、世代間で子育てを支え合う環境として、三世代同居や近居の促進、地域への子育て支援施設の立地誘導などコミュニティや地域ぐるみで子育てができる環境づくりを支援していきます。

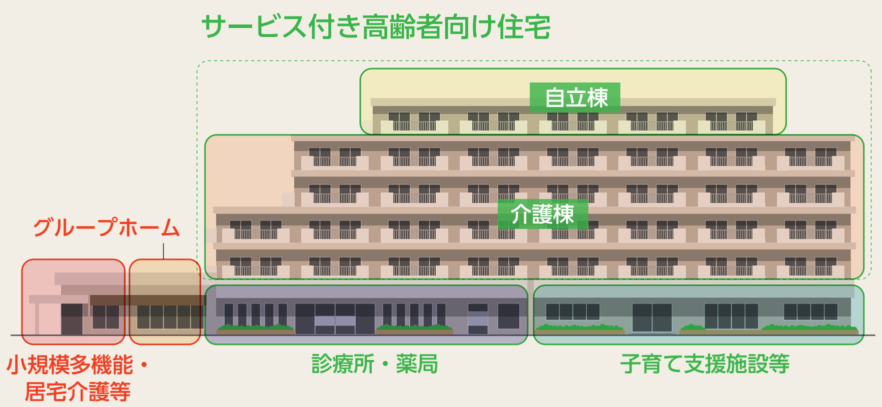
※ 平成27年9月安倍首相が新政策「新・3本の矢」を打ち出し、新・第2の矢「夢をつむぐ子育て支援」として「希望出生率1.8の実現」を掲げた。

2 高齢者が自立して暮らすための高齢者向け住まいの供給や多様なサービスを利用できる住環境の実現へ

若年層の支援と同時に、早急な対策が必要なのが高齢者向け住宅の改善・供給です。高齢者の受け皿となる住環境の整備が急がれています。

そこで、高齢者も自立して生活できる住環境の実現に向けて、バリアフリーやヒートショック対策の推進が必要です。また、多様な住宅関連サービスの在り方を考える必要もあります。国土交通省では、その指針として「新たな高齢者向け住宅のガイドライン」を整備します。

また、高齢者生活支援施設を併設したサービス付き高齢者向け住宅の供給促進や、UR団地の地域医療福祉拠点化など、若年世帯・子育て世帯と同様に、地域ぐるみで高齢者が自立し生き生きと暮らせる環境づくりを支援します。



サービス付き高齢者向け住宅とは、高齢者にも借りやすく、また住みやすいように対応した賃貸住宅。住居内はバリアフリーで、生活相談員が常駐したり、入居者の安否確認や医療・介護など様々な生活支援サービスを受けたりすることができる。

3 住宅の確保に特に配慮が必要な方も安心して暮らせる住宅の確保を

低額所得者、高齢者、障がい者や一人親・多子世帯などの子育て世帯、生活保護受給者、外国人、ホームレスといった方々にとっても、住宅の確保にはいろいろな障壁がある場合があります。

そうした方々が安心して暮らせる住宅を確保できる環境を実現するために、民間賃貸住宅へ円滑に入居するための相談窓口として、地方公共団体、賃貸住宅管理業者、家主、居住支援を行う団体などから構成される「居住支援協議会」の設置・活動を支援します。それとともに、公営住宅やUR賃貸住宅などの公的賃貸住宅を適切に供給していきます。また、空き家の活用を促進するとともに、民間賃貸住宅を活用した新たな仕組みの構築も含めた住宅セーフティネット機能を強化していきます。

第2の視点 住宅ストック

住宅という大切な財産を価値あるものとして活かすために

4 既存住宅を資産として次の世代に承継

「マイホームを持つことが目標!」——すごろくに例えるなら住宅の「購入」が「ゴール」でした。しかし、次の世代への相続時に空き家になることも少なくありません。住宅は、適切な維持管理やリフォームを実施することで、ゴールを超えて次世代に受け継がれる「資産」となります。また、そうした住宅をライフステージに応じて住み替えていくことで、既存住宅流通・リフォーム市場の活性化も図れると考えられます。

また、既存住宅に対し「住宅の質がよくない」「見た目がよくない」といったイメージがあり、また、PR方法についても、消費者に効果的に訴求できていないといった課題があります。そのため『市場で評価される既存住宅にする』『既存住宅でも安心という評価に変える』ため、消費者に既存住宅の魅力を分かりやすく伝えるための取り組みを推進し、既存住宅流通・リフォーム市場を活性化していきます。

5 建て替えやリフォームなどで安全で質の高い住宅ストックに更新

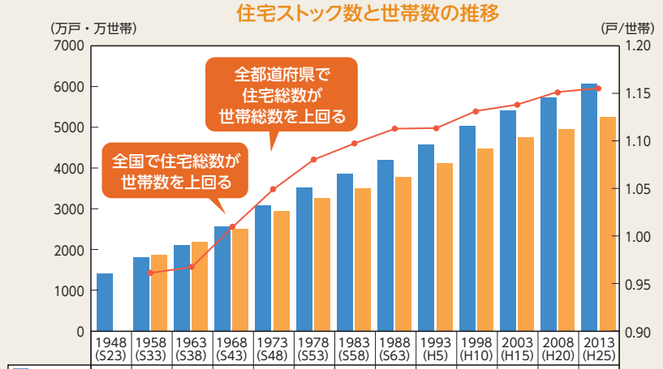
既存住宅の流通促進のためには、住宅ストッ

クが安全で良質であることが前提となります。そのためには、約6000万戸の既存住宅の質をリフォームなどにより向上を図ることが重要です。特に大地震が国内各地で頻発している昨今では、人の生命・身体を守るため、全国に約900万戸あると推計されている耐震性が不十分な住宅の解消が最大の目標の一つです。その他にも省エネ性を満たさない住宅やバリアフリー化されていない住宅などの建て替えやリフォームなどにより、安全で質の高い住宅ストックに更新していきます。

また、マンションの老朽化も課題となっています。マンションは所有者が持ち分に応じて土地を共有し、建物を区分所有するという独特の所有形態によって成り立っています。そのため、マンションが老朽化した場合に改修や建て替えなどをする場合には、多数の区分所有者の合意が必要となります。合意形成がうまく進まないと耐震化などの工事も困難になり、マンション全体の質の低下や老朽化が進展することになります。

そこで、適切な維持管理や建て替え、改修を促進するため、空き家が多いマンションにも対応できる合意形成や団地型マンションの円滑な建て替えを促進するための新たな仕組みづくり、管理組合の担い手不足の対応、管理費や修繕積立金の確実な徴収や、長期修繕計画の設定などの管理適正化に関する取り組みの支援を行っていきます。

住宅ストック数と世帯数の推移

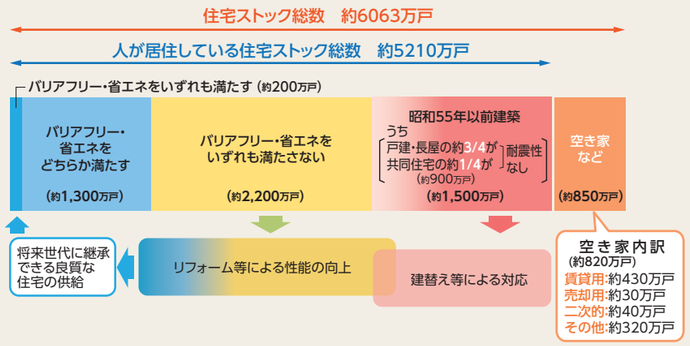


	1948 (S23)	1958 (S33)	1963 (S38)	1968 (S43)	1973 (S48)	1978 (S53)	1983 (S58)	1988 (S63)	1993 (H5)	1998 (H10)	2003 (H15)	2008 (H20)	2013 (H25)
L 住宅数	1391	1793	2109	2559	3106	3545	3861	4201	4588	5025	5389	5759	6063
R 世帯数		1865	2182	2532	2965	3284	3520	3781	4116	4436	4726	4997	5245
1世帯当たり住宅数		0.96	0.97	1.01	1.05	1.08	1.10	1.11	1.11	1.13	1.14	1.15	1.16
空室率(%)	–	–	–	4.0	5.5	7.6	8.5	9.4	9.8	11.5	12.2	13.1	13.5

出典：住宅・土地統計調査（総務省）

住宅ストック概要

（ 耐震性・バリアフリー・断熱性の対応状況ごとのストック数を推計 ）



6 空き家の増加を100万戸抑える

8〜9ページに既存住宅流通の取り組みを紹介しています

世帯数の減少により、人が住んでいない「空き家」のさらなる増加が見込まれています。放置されたままでは倒壊などの危険が生じるだけではなく、防災・治安・衛生面での課題が顕在化する恐れがあります。平成25年時点で、売却用、賃貸用としても管理されていない（使われる予定のない）空き家は約318万戸でしたが、民間シンクタンクによると、平成35年には約500万戸に達すると予想されています。新たな「住生活基本計画」では空き家を賃貸、売却、他用途に活用するとともに、計画的な解体・撤去を推進するなど、さまざまな施策を総合的に講じることによってその増加を約100万戸抑制し、400万戸程度にすることを目標にしています。

基本的な施策としては、前述のような既存住宅流通の他、空き家を活用した地方移住や二地域居住の促進、古民家の再生・活用促進、福祉や子育て支援施設への転用の促進などです。また、民間事業者と協働した空き家活用が進むよう、空き家の所有者などの情報開示方法の充実について検討を進めていきます。さらに、放置されている空き家については「空家等対策の推進に関する特別措置法」などを活用した計画的な解体・撤去を進めていきます。

第3の視点 産業・地域

住生活産業の成長と魅力ある住宅地を目指す

7 新しい価値を生み出し強い経済の実現に貢献する住生活関連ビジネスを成長させる

良質な住宅をつくり、既存住宅としても市場で高く評価され流通させていく上で、その担い手の確保・育成は非常に重要です。

そこで地域経済を支える地域材を用いた良質な木造住宅の供給や伝統的な技術の継承、CLT（直交集成板）などの新たな建築材料を活用した新しい工法の普及を促進します。また、既存住宅の維持管理、リフォームや空き家管理などの既存住宅流通・リフォーム市場の活性化を促進し、市場規模を20兆円に拡大することを目指します。さらに、子育て世帯・高齢者世帯など幅広い世帯のニーズに応える、住生活関連の新たなビジネス市場の創出・拡大を促進していきます。

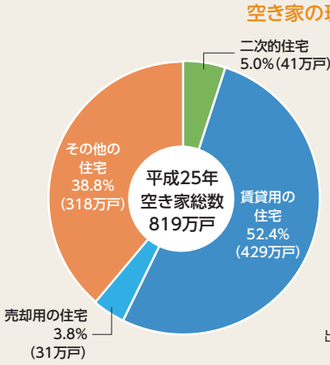
8 地域全体の取り組みで住宅地の魅力を維持・向上する

地域の自然、歴史、文化その他の特性に応じて、個々の住宅だけでなく、居住環境やコミュニティをより豊かなものにすることも重要です。そこで、高齢者や子育て世帯が安心して居住できる住宅地形成のため、住宅団地の建て替えなどの再生時に、高齢者・子育て向け施設の敷地や建物内への誘致を図っています。

今後も、安心・健康・省エネでバリアフリーにも配慮した、歩いて暮らせるまちづくり「スマートウェルネス住宅・シティ」の推進をはじめ、住宅地の魅力を向上する取り組みを行っていきます。

良好な景観と居住者の利便性向上を図った住宅地域の形成

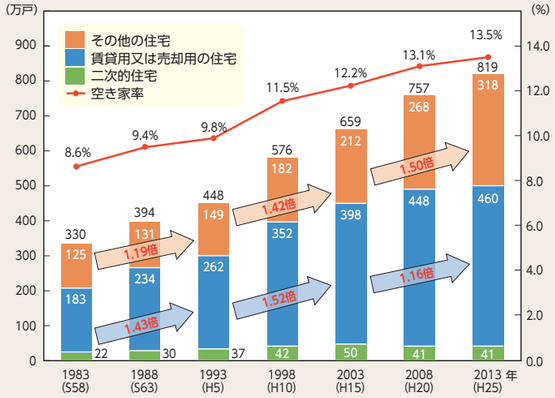
空き家の現状



●二次的住宅：別荘およびその他（たまに寝泊まりする人がいる住宅）
●賃貸用または売却用の住宅：新築・既存問わず、賃貸または売却のために空き家になっている住宅
●その他の住宅：上記の他に人が住んでいない住宅で、例えば転勤・入院などのために、居住世帯が長期にわたって不在の住宅、建て替えなどのために取り壊すことになっている住宅など

出典：住宅・土地統計調査（総務省）

種類別空き家の推移



出典：住宅・土地統計調査（総務省）

樹木に覆われて家があることも分からない状態。倒壊する恐れもあり危険。

また、地方圏においては特に空き家の増加が著しいため、空き家対策を総合的に推進し、地方創生に貢献していきます。

10〜11ページに自治体における空き家対策の取り組みを紹介しています

金融と連携した
既存住宅流通の
取り組み

良質な住宅ストック形成のための市場環境整備

既存住宅の流通促進・リフォーム市場の活性化を図るためには、良質な住宅ストックが適正に資産価値として評価され、維持管理やリフォームを行う誘因が働く構造に転換していくことが必要です。

このため国土交通省は、長寿命化などの取り組みを行った住宅が市場において適正に評価される流通・金融なども含めた一体的な仕組みの開発などに支援を行い、住宅市場の好循環を促していきます。

この支援は、住宅ストック維持・向上促進事業のうち「良質住宅ストック形成のための市場環境整備促進事業」として本年5月に公募し、7月に39の団体を選定しました。

選定された団体の一つである、常陽銀行、つくば市、大手住宅メーカーなどが参画した「マイホームリース推進協議会」が行う既存住宅流通の取り組みについて、推進役である常陽銀行の執行役員地域協創部長 池田重人氏にお話を伺いました。

常陽銀行 執行役員
地域協創部長 池田重人氏

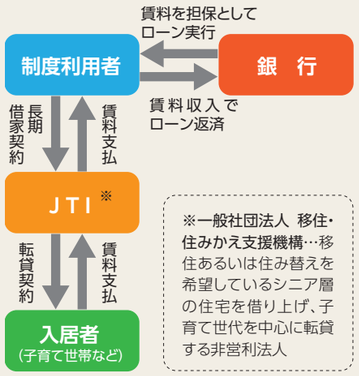
地域の住居問題を起点に地方創生を意識した取り組みを推進

常陽銀行は、地域密着型の地方銀行として従前より地方創生事業を推進し、平成26年4月には地域協創部を設置して、空き家問題など地域の構造的な問題解決に取り組んできました。

空き家問題は全国的な問題となっていますが、既存住宅の流通に対する障壁が大きな原因となっています。売却するにも建物の価値はほぼ20年間でゼロとなり、貸すにしても適正な品質維持やリフォームが行われていなければ賃料も見込めません。その結果、空き家になるという状況に陥ってしまいます。

そのような問題に「一般社団法人 移住・住みかえ支援機構」との提携のもと、賃料を財源としたリバースモーゲージローンを提供するなど、既存住宅の流通拡大を推進してきました。さらに県外からの移住者に対し、茨城県が実施する「いばらきふるさと県民登録制度」の特典として長寿命住宅を対象とする、残価保証型居住プラン『ゆとりライフ』を提供しています。移住などで住まなくなった家の家賃を保証し、二重ローンの解消や退職後の返済負担の軽減などを通じて、茨城県への移住・二地域居住の推進を支援しています。これまでの取り組みから、空き家などに対して「地域の課題解決」という地方銀行の役割を強く意識するようになりました。こうした意識を自治体や他業種の企業と共有するうちに連帯が生まれ「マイホームリース推進協議会」の設立に至ったのです。

賃料返済型リバースモーゲージの仕組み

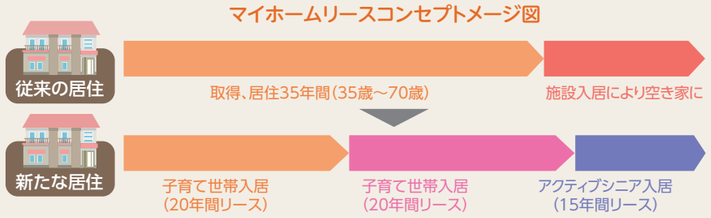


ライフステージの変化に合わせ住宅の期間所有と住み替えを実現

現在、住宅を新たに取得する際には、生涯その住宅を保有して住み続けることが前提となっていますが「マイホームリース推進協議会」が目指す事業は、従来にはない新しい住み方です。大手住宅メーカーが建築する長寿命住宅を対象として「新築分譲と賃貸の利点を生かしたグレードの高い住宅を一定期間だけ期間所有する」ということが可能となります。住宅を購入する場合と比較して安価なコスト負担で、かつ住み替えもスムーズです。さらに、賃貸とは異なり、入居者の費用負担で内装や設備を自分の好みに合わせて施工して住むことが可能となります。

このスキームが生まれた背景には、住宅のニーズと供給のアンバランスがあります。子育て世帯が住宅を購入する場合、終身居住が前提ですが、子育て期は20年程度です。子どもが自立した後の夫婦二人世帯にとっては部屋が広く、さらに将来、高齢者施設などに入居することになれば空き家になってしまいます。また建物の躯体は50年以上の耐用が可能なのに対し、内装や設備は10～20年ほどです。つまり、ライフステージの変化に対応して内装や設備をリフォームしながら、複数世帯の反復利用によって、住宅の価値を長期間にわたって保持できるというわけです。こうしたスキームが可能になったのも、モノを購入するより、ニーズに応じて期間所有することを好むというように、若い世代を中心にモノの所有に対する価値観が変化していることが大きいと思います。

マイホームリースコンセプトメージ図

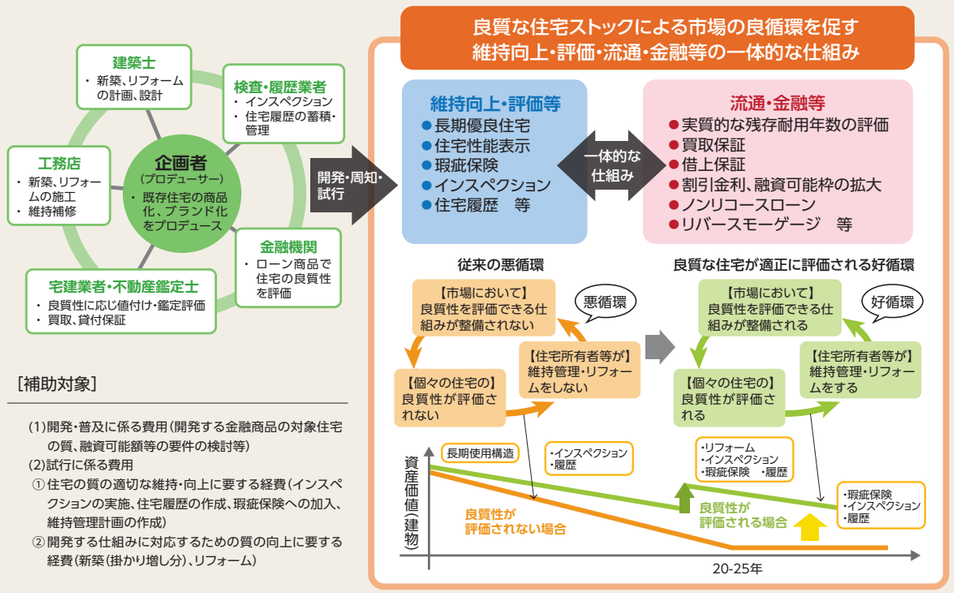


新築住宅のマイホームリースはつくば市竹園地区からスタート

マイホームリース推進協議会による施策は、現在つくば市が再開発を検討している竹園地区を対象に予定しています。つくば市は大学や研究機関が多く、若い世代の流入により2035年まで人口が減らないと予想されているまれな地域です。その一方で、竹園地区は整備されてから40年以上たち、建物の老朽化が進み、再整備の必要性が高まっています。そこで大手住宅メーカーの賛同のもと、高品質な長寿命住宅を建設し「マイホームリース」として提供することを予定しています。生活に不可欠な施設の造成や移転なども行い、住み続けられる街に再整備していこうと計画し始めたところです。竹園地区を成功事例として他の地域にも展開し、さらには既存住宅の活用も含めた取り組みへと発展させていきたいと思っています。

つくば市竹園地区

良質住宅ストック形成のための市場環境整備促進事業



［補助対象］

(1)開発・普及に係る費用（開発する金融商品の対象住宅の質、融資可能額等の要件の検討等）
(2)試行に係る費用
①住宅の質の適切な維持・向上に要する経費（インスペクションの実施、住宅履歴の作成、瑕疵保険への加入、維持管理計画の作成）
②開発する仕組みに対応するための質の向上に要する経費（新築（掛かり増し分）、リフォーム）

自治体が取り組む
空き家対策

民間等とも連携した前橋市の空き家対策
特定空家に対する積極的な取り組み

相続などを機に増加する空き家
生活環境の悪化を及ぼす深刻な問題に

人口減少や核家族化、既存住宅の老朽化、社会的ニーズの変化などに伴い、日本全国で空き家が増加しています。

特に相続を機に空き家化するケースは多く、相続人の不在や相続による権利関係の複雑化などの家族・親族間の問題もあるといわれています。また、相続登記には期限も罰則もないため、後回しにしたまま放置してしまうという例もあります。

さらに、従前は不動産の所有者にかかる固定資産税は、上物さえ建っていれば住んでいなくても「住宅用地の特例」により税金が安くなるケースもあり、これも空き家が放置される原因にもなっていました。

しかし、こうした空き家は、安全性・防犯性の低下、防災力の低下、ゴミの不法投棄などによる衛生環境の悪化、景観の阻害など、生活環境を脅かすものとなっています。

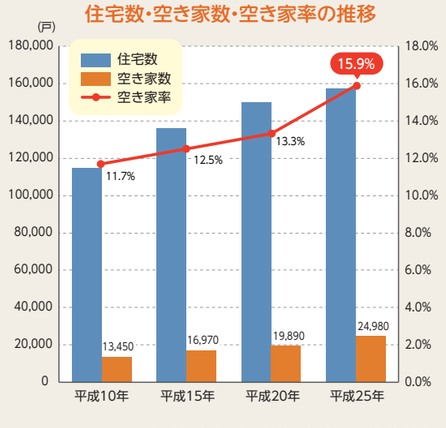
そこで、政府は平成27年5月「空家等対策の推進に関する特別措置法（以下、空家法）」を全面施行し、不適切な状態にある空き家などを「特定空家等」として、最終的には市町村長の権限で行政代執行を含む対応が可能となりました。

空家法全面施行に合わせて条例を改正
群馬県内初の略式代執行を実施

群馬県の県庁所在地である前橋市も、空き家対策は深刻な課題です。

前橋市の空き家率は平成25年に15・9%。平成20年から平成25年の空き家増加率を見ると、全国では0.4ポイント増なのに比べ、前橋市は2.6ポイント増と、数字の上からも深刻な状況でした。また、市内には複数の倒壊危険のある空き家があり、差し迫った問題となっていました。

前橋市における
住宅数・空き家数・空き家率の推移



住宅・土地統計調査（総務省）より前橋市作成

そこで国に先んじて、平成25年7月「前橋市空き家等の適正管理に関する条例」を施行しました。しかし「条例の制定で管理不全な状態にある空き家に対する助言・指導、勧告、命令は実施したのですが、罰則や強制力がないため、実効性に乏しいものになっていたことは否めませんでした」と前橋市建設部の持田一浩氏は話します。

前橋市建設部　持田 一浩 氏

こうした取り組みの中、平成27年5月に空家法が全面施行されたことから、これに対応するため同年6月に先の条例を全部改正し「前橋市空家等対策の推進及び空家等の活用の促進に関する条例」を施行しました。また8月には、市長の他、警察、消防、弁護士、司法書士、土地家屋調査士、宅地建物取引業者、建築士、自治会役員、公募市民など15名からなる「前橋市空家等対策協議会」を設置し、12月には「前橋市空家等対策計画」を策定しました。

この前橋市空家等対策計画の策定にあたり、最初に取り組んだのは『特定空家等に対する前橋市の事務の流れ』の作成でした。

「特定空家等に対する措置として、〝空き家情報の把握〟から始まり〝代執行〟に至るまでのフローについては、第1回目の協議会で承認していただきました。これを機に、本格的な特定空家等対策に着手しました」（持田氏）

本年7月に県内で初めて略式代執行による特定空家等の撤去を実施するなど、積極的な対策に取り組んでいます。

（一社）群馬県宅地建物取引業協会
副会長・前橋支部長
手嶋 正昭 氏

群馬県宅建協会前橋支部は、全日不動産協会群馬県本部と共に前橋市と空き家の利活用に関する協定を結んでいます。具体的には、空き家利活用センターを通じて紹介された案件に対し、アドバイスを行ったり、場合によっては物件の仲介を行ったりしています。補助金制度は、所有者にとってもメリットがあり、放置していた空き家を利活用するきっかけにもなっています。公民が連携することで、行政は市場の情報を利用でき、事業者は市民や市の動向を知ることができるので、センターの取り組みはまさに“三方良し”だと感じています。

私たちも以前から空き家の問題が、近い将来大きな社会問題になるのではと懸念していました。市内には人通りの多い場所に倒壊の恐れのある空き家があり、安全上の問題のほか景観にも悪影響を及ぼしていましたが、行政の取り組みにより、ようやく撤去に至るなど、早速、空家法施行の効果が表れていると感じています。前橋市のキャッチフレーズは「水と緑の詩のまち」です。空き家が景観を損ねることのないように、私たちも制度の周知に努めています。

前橋市空き家利活用センターを設置
空き家の総合窓口として情報を一元化

また平成27年4月に、空き家に関するあらゆる市民の相談を受けるための総合窓口「前橋市空き家利活用センター」を設置しました。従前は、環境衛生面での相談は環境部、利活用の相談は建設部と窓口が分かれていましたが、窓口を一元化し、建設部にセンターを設置することで市民の利便性が高まりました。

市庁舎内に設けられた「前橋市空き家利活用センター」。常に相談に応じられるように窓口を設置。

同年5月には不動産関連団体と「空き家の利活用の促進に関する協定」を締結し、7月には「空き家利活用ネットワーク」を開始するとともに、空き家対策補助制度も導入しました。

ここまで空き家対策に積極的な理由は何か――それは「必要に迫られているから」と持田氏は話します。「空き家問題は自治体によって温度差があるのではないでしょうか。前橋市は人口減少対策も視野に入れ、空き家の利活用と定住促進をつなげる施策も実施しています」（持田氏）

「とにかくできることは全てやる！」

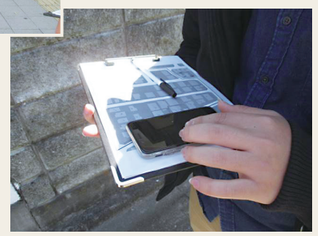
積極的な姿勢で、前橋市は空き家問題に取り組んでいます。

本年7月に前橋市内で行われた略式代執行。撤去費用は市が負担するが、今後法的な手続きにより、費用が回収できないか検討している。

撤去前

撤去後

平成27年7月から空き家データベース作成のための実態調査を前橋工科大学へ委託。実態把握だけではなく、発生傾向の分析など、大学が持つノウハウを活かした研究にも取り組んでいる。



平成27年度は、前橋駅周辺半径2kmに位置する23町で調査を実施。アプリや地図を使って、目視による全棟調査を行った。

運輸安全委員会 事故調査官

輸送交通のエキスパートとして 事故原因の究明と再発防止を支える

大量・高速輸送が求められる現代において、輸送交通の事故防止は社会の最重要テーマの一つです。今回は、航空や鉄道、船舶事故の原因究明と再発防止、安全強化に取り組む運輸安全委員会において、航空・鉄道・船舶それぞれの事故調査の最前線で活躍する事故調査官たちを紹介します。

事故原因の徹底究明を通じて再発の防止を目指す調査機関

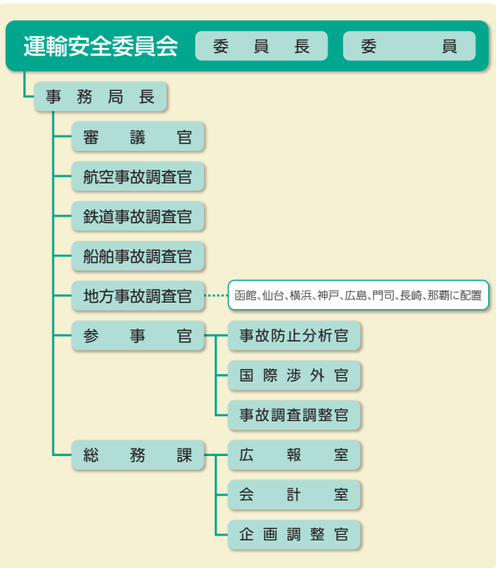
人類の長い歴史を通じて、輸送交通機関の発達は常に社会や経済、そして産業の発展の礎となってきました。とりわけ近代以降の急速な技術の発達は、航空機や高速鉄道、大型船舶による人々の移動や物資の輸送を可能にしてきました。しかし同時に、そうした大量輸送インフラは、ひとたび事故が発生すれば多くの被害や犠牲者を生むことにもなります。

残念ながら、全ての事故を完全に防ぐことはできません。しかし、その原因を徹底的に究明し、再び同じような事態を招かないための備えや、万が一事故が発生しても、被害を最小限に食い止めることは可能です。運輸安全委員会は、そうした輸送事故の原因を明らかにし、再発を防止するために、それまでの航空・鉄道事故調査委員会と海難審判庁の原因究明機能を統合・発展させる形で、平成20年に設置された機関です。

輸送交通のエキスパート集団がさまざまな側面から事故に対応

運輸安全委員会は、航空・鉄道・船舶それぞれの分野の工学、技術の専門家でもある委員によって構成されています。その委員会を支える事務局に、実際の事故現場などでの調査に携わる「事故調査官」や、その調査結果を詳細に分析し、事故防止に向けた知見を提供する「事故防止分析官」などが配置されています。彼らも各分野のエキスパートであり、さまざまな輸送事故の原因究明にあたっています。また、事務局には事故被害者への情報提供や支援、関係機関との連絡・調整、国際協力などの担当者もおり、運輸安全委員会は、個別の航空・鉄道・船舶事故の原因を明らかにするだけでなく、より広い視点から輸送事故に対処していくための体制が整えられています。

運輸安全委員会組織図



部会の様子

事故調査から得られた結果や知見を幅広く提供中

国民の皆さまに広く紹介すべき事故の事例や分析結果をまとめた「運輸安全委員会ダイジェスト」は、印刷物やインターネットを通じて事故の再発防止や安全啓発に活用され、海外向けに英語版も発行されています。また「船舶事故ハザードマップ（J-MARISIS）」は、地図上に事故や危険情報を表示するサービスで、海上交通の安全性向上を目的として提供されています。

さらに各種団体や学校などへ出向き、輸送事故の防止や被害の軽減に役立つ知識を紹介する「出前講座」も開催しており、国民の皆さまから直接意見や要望を聴かせていただく貴重な場にもなっています。

◀ 運輸安全委員会ホームページ
http://www.mlit.go.jp/jtsb/

運輸安全委員会では、事故等調査報告書の検索や船舶事故ハザードマップを提供しています。また、事故調査官も募集しています。事故調査官に興味を持たれた方は、運輸安全委員会ホームページまでアクセスしてみてください。

調査現場では先入観を持たず 正確で冷静な原因究明を心掛ける

航空事故調査官　向（むかい）優美

航空管制技術官の経験を評価され 女性航空事故調査官第1号として着任

航空事故調査官は現在22名が活動していますが、平成27年に着任した向は、運輸安全委員会初の女性航空事故調査官です。今年でちょうど入省20年目。航空保安大学校を卒業した後、長らく航空管制技術官として無線施設や情報処理システムの管理運用などに携わってきました。そんなある日、航空事故調査官をやってみないかと声を掛けられました。

「航空保安大学校時代の担当教官が航空事故調査官の経歴をお持ちだったこともあり、事故原因の究明という仕事にも強い関心を覚えて、お受けすることにしました」

初出動の事故現場に衝撃を受け 改めて事故防止の大切さを実感

もともと飛行機好きで、空に関わる仕事がしたいとの思いから航空保安大学校を志望したというだけあり、職務の内容は違っても異動そのものに抵抗はなかったと言います。

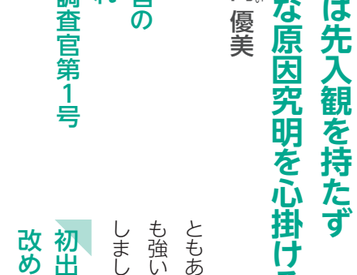
とはいうものの、それまでは航空管制関連の業務がメイン。航空機の機体や操縦に関する知識などはほとんどありません。それだけに、先輩の指導を受けながら新しいことを次々に学んでいけるのがとても新鮮で興味深いと語ります。

中でも、現場に出動して、事故や重大インシデント※の実際のありさまに触れることは大きな刺激となったとのこと。

「着任して最初に担当したグライダーの墜落事故で、ここまで機体が破損してしまうという現実に大きな衝撃を受けました。テレビのニュースなどでは決して見ることのない生々しい状況を目の当たりにして、改めて事故防止の大切さを実感することができました」

この経験から、向は事故調査にあたって「先入観を持たないこと」を大切にしていると明かします。

「事故によってはテレビ報道の方が早い場合がありますが、そこから得た情報をうのみにしてしまうと事故現場での視野が狭くなるおそれがあります。あくまでニュースは情報の一つとして、事故の本当の原因や防止策を正確に見極めるよう努めています」



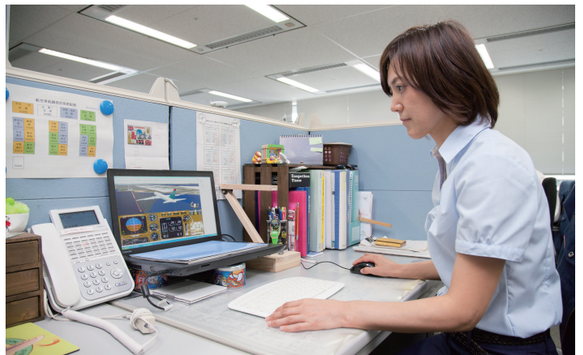
航空事故調査の様子

一層のスキルアップを目指して 今秋には国際会議への出席も

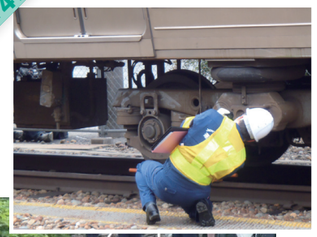
事故調査官は、いったん事故や重大インシデントが発生すれば、すぐに現場に派遣されます。家庭の主婦であり、現在は2人の中学生の母親でもある向ですが、子どもたちは母親の仕事をきちんと理解していて「気を付けて行ってらっしゃい」と見送ってくれるとか。休日には子どもたちとゲームをしたり、娘と一緒に料理教室に通ったりと、子どもたちと過ごす時間が何よりのリフレッシュになると言います。

「まだまだ多くの方に支えていただかなくてはいけませんが、できるだけ早く自立できるよう、いろいろな知識を身に付けて、少しでも皆さんのお役に立ちたいと願っています」と語る向。今年の9月にはパリの会議で〝国際デビュー〟を果たすなど、周囲からの期待も高まっています。

※重大インシデント：事故が発生する「おそれ」があると認められる事態



現場から戻ると調査の分析、結果報告と作業が続く



鉄道事故調査の様子

鉄道事故調査の現場は 新しい発見や知見との出会いの連続

鉄道事故調査官　長田（ながた）実

鉄道技術一筋のキャリアを 事故調査という 新たな分野で活かす

長田はこれまで30年以上にわたり、鉄道技術一筋に打ち込んできたエキスパートです。国鉄時代の鉄道管理局および現業機関、そして民営化後の鉄道関係の研究機関で、ATC（自動列車制御装置）など車上の運転保安機器の安全技術を始め、鉄道車両の制御技術の専門家としてキャリアを重ねてきました。その長田が鉄道事故調査官の公募を経て入省したのは、平成25年10月のこと。その動機を「これまで自分なりに積み重ねてきた技術や知識を、社会に役立てる方面に活かしてみたかった」と語ります。以前にも2年間、運輸安全委員会へ出向し、鉄道事故調査官の経験があったことも第二の就職を後押ししました。

車両の形式が膨大な 鉄道の事故は 現場一つ一つが新たな勉強の場

航空や船舶事故の調査との違いについて長田は「鉄道事故調査は、車両形式の種類が非常に多いことが特徴です」と語ります。鉄道・軌道の場合、JRから民営鉄道、路面電車など、その車両形式や構造、制御方式などは多岐にわたります。さらに年式の違いまで含めれば、その数は膨大なものとなり、とても平時から全ての情報を把握しておけるものではありません。このため事故発生の際も、詳細は実際に現場に行ってみないと分からないことの方が多いと言います。

調査した事故の情報を担当者間で共有

知識を、社会に役立てる方面に活かしてみたかった」と語ります。以前にも2年間、運輸安全委員会へ出向し、鉄道事故調査官の経験があったことも第二の就職を後押ししました。

車両の形式が膨大な 鉄道の事故は 現場一つ一つが新たな勉強の場

航空や船舶事故の調査との違いについて長田は「鉄道事故調査は、車両形式の種類が非常に多いことが特徴です」と語ります。鉄道・軌道の場合、JRから民営鉄道、路面電車など、その車両形式や構造、制御方式などは多岐にわたります。さらに年式の違いまで含めれば、その数は膨大なものとなり、とても平時から全ての情報を把握しておけるものではありません。このため事故発生の際も、詳細は実際に現場に行ってみないと分からないことの方が多いと言います。

鉄道技術一筋のキャリアを 事故調査という 新たな分野で活かす

長田はこれまで30年以上にわたり、鉄道技術一筋に打ち込んできたエキスパートです。国鉄時代の鉄道管理局および現業機関、そして民営化後の鉄道関係の研究機関で、ATC（自動列車制御装置）など車上の運転保安機器の安全技術を始め、鉄道車両の制御技術の専門家としてキャリアを重ねてきました。その長田が鉄道事故調査官の公募を経て入省したのは、平成25年10月のこと。その動機を「これまで自分なりに積み重ねてきた技術や知識を、社会に役立てる方面に活かしてみたかった」と語ります。以前にも2年間、運輸安全委員会へ出向し、鉄道事故調査官の経験があったことも第二の就職を後押ししました。

「一つ調査を経験するたびに、そこで得た知見や情報を『他の案件においても活用しよう』と考えています。そういう意味では、一つ一つの調査が新たな勉強の場だと思っています」

中でも難しいのは、事故当時の現象が再現しない場合です。そうした場合には、消去法を基本として調査を行っていくことになります。事故の当事者などの口述を丹念に集め、列車の運行状況の記録データと共に、それらの内容の整合性を一つずつ確認し、事実認定していくという地道な作業が要求されます。

「とにかく正確な情報を集め、事実を突き止めることが重要です。一つの事象でも、いろいろな観点から見ていくことで、さまざまな「気付き」の機会があることが分かる場合があります。そうやって多層的に事故を食い止めるための知見を積み重ねていくのです」

正確な調査と 迅速な保全解除のために いつでも出動できる気構えを

休日には、日帰りで山歩きなどを楽しむという長田。旅行も好きで、以前はいろいろなところに出かけていましたが、事故調査官として着任してからは、いつ発生するか分からない事故や重大インシデントを考え、長期の旅行などはなるべく控えるようになったと明かします。

「鉄道事故の初動調査は、調査と保全解除をいかに両立させるかも重要です。原因究明に必要なことを漏れなく正確かつ詳細に調べながら、一方ではできるだけ早期に運行再開を目指さなくてはなりません。そのために、適切な判断を迅速に下せるように備えたいと思っています」との言葉に、ベテランの自負がのぞきます。

時には体当たりコミュニケーションで 言葉の壁を超えた事故調査も

船舶事故調査官　牧野 真人

航海士10年の経験を基に船舶事故調査官に応募

子どもの頃から船が大好きだったという牧野は、10年ほど航海士として民間の貨物船に乗務していた経験を持っています。

運輸安全委員会に入ったのは、平成26年4月のこと。船舶事故調査官の公募を経て入省しました。船舶事故調査官には航海士など〝船乗り〟経験者はかなり多く「やはり事故調査では、船での実務経験が役立つ場面が少なくありません。しかし一方では、それらが先入観になってしまう危険もあり、そこを常に意識して調査に当たるように心掛けています」と語ります。

言葉の壁を超えた信頼関係で外国船の事故調査を完遂

船舶事故調査官になってから2年の間に、牧野にはとりわけ強く印象に残る調査案件がありました。一般に船舶の公用語は英語が用いられますが、その事故の当事者たる乗組員は英語が堪能でなく、十分な意思疎通が難しかったのです。急遽その乗組員の母国語の通訳を探したものの、あいにく手配がつきませんでしたが「このまま帰国させてしまったら、後から詳しい話を聞くことは難しいと考え、何としても対面で話せる今のうちに口述聴取を取りこぼしなく完遂させようと決心しました」

幸い乗組員の宿泊先が近かったこともあり、初動から1週間、疑問が湧くたびに乗組員の宿泊先に通い詰め、話を聞くことを繰り返しました。

「通訳がいないので、翻訳機を使ったり、片言の英語でやりとりしました。それでも分からないときは、絵を描いたり身振り手振りを交えたりと、とにかく必死で話を聞き出しました」

この熱意が伝わったのか、次第に相手から積極的に調査に協力してくれるようになったと言います。牧野は「普通ならば話したくない自分のミスも、きちんと話してくれました。人間的な信頼関係を築けたことが、最終的に満足のいく調査結果につながったという達成感がありました」と改めて感慨を語ります。

当事者の気持ちをイメージすることが真の事故原因の発見につながる

牧野が、事故調査の現場で大切にしていることがいくつかあります。その一つが「自分がもし当事者だったら」をイメージすることです。

「相手の話を聞いて整理した後、それをイメージして当事者の気持ちになってみるのです。さらに考えるだけでなく、実際に事故船舶の操舵輪や航海計器の前に立ってみると、それまで見えなかった事故の背後要因が見えてくるということも珍しくありません。例えば船橋から見た風景から死角の存在に気づくなど、やはりその場に身を置いてみることの大切さを痛感します」と語る牧野。かつて航海士として培った経験や勘が、事故調査にも活かされているのは間違いありません。

船舶事故調査の様子

船舶にも運航を記録するレコーダーが設置されている。そのレコーダーに記録された運航データや操舵室での会話音声を聞き、状況を分析する。

もっと知りたい!! Vol.03

事故調査官

特別公開

航空事故調査に欠かせない必須アイテム

事故はいつ、どんな場所で発生するか予測不可能！当然ながら、事故調査官が向かう現場は、実にさまざまです。特に航空事故の場合、山岳地帯などアクセスが困難な場所や、現場が広範囲にわたることもしばしば。そこで今回は、航空事故調査官が現場に出動する際に必ず持って行く必須アイテムを紹介します。

① **GPS装置**：GPS情報を使って、自分のいる位置や調査対象の位置を高精度に測定・記録できる　②**レーザー距離計**：離れた場所の対象物の距離や角度を測定。GPSとの連動機能を備えているので、測定したデータを緯度・経度の位置情報と組み合わせて記録することも可能　③**デジタルカメラ**：GPS機能を搭載しているので、撮影場所などの記録も可能　④**懐中電灯**：暗いところや夜間では必需品です　⑤**マグネット（方位磁石）**：調査現場で方角を知るために使います　⑥**ルーペ**：小さな破片や手がかりとなるものを拡大　⑦**メジャー**：距離を測ったり、物の寸法を測るのも重要です　⑧**鏡**：柄は伸縮自在。狭いところや裏側もこれで見ることができます　⑨**ICレコーダー**：関係者へのインタビュー記録などに使用　⑩**腕章**：現場は、消防、救急、警察など多くの人が活動。運輸安全委員会の事故調査官であることを周囲に示す大事なサインです　⑪**救急セット**：さまざまな障害物のある事故現場。思わぬ怪我にも対応できるよう常に携帯

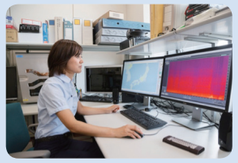
航空事故調査の効率を大きくアップさせたGPS

GPSが登場するまで、位置記録はメジャーとマグネット（方位磁石）を使用して測っていましたが、GPSによって、より迅速で精度の高い事故分析が可能になりました。墜落事故の場合は、機体がぶつかった場所をすべて記録していくことで、墜落までの軌跡をたどることができます。また広い範囲に散らばった破片の位置を記録して分析することで、どの方向に力が働き、どのように飛散したかといったことも明らかにできます。

山奥の墜落現場に向かうためにはトレッキングシューズも重要アイテム

航空事故調査官には本格的な登山用トレッキングシューズも支給されています。現場によっては、現地の救助隊や警察に同行して山奥まで分け入ることも珍しくありません。登山の専門家たちに遅れずついて行くために、普段からオフィスでもエレベーターを使わずに階段を昇り降りして基礎体力をつけている事故調査官もいるそうです。

現場調査後はフライトレコーダーを解析し“事実”を解明



データを解析する向調査官

大型航空機には、機体の姿勢や動きなど飛行中の情報を記録するFDR（フライト データ レコーダー）と、コックピット内の音声や通信を録音するCVR（コックピット ボイス レコーダー：右下写真）の搭載が義務づけられています。耐熱、耐衝撃構造のカプセルに収められたICチップには、最大で約1,000種類の飛行情報と約2時間の音声が記録され、万が一の場合には、これらのデータを取り出して解析し事故原因を究明します。“事実”を正確に知るために、データには非常に高い信頼性が求められ、1機のFDRデータを2台の解析装置で検証して、整合性を確認します。

通称ブラックボックスと呼ばれるフライトレコーダー。実はどんな現場でも見つけられやすいよう鮮やかなオレンジ色。

第37回
シリーズ探訪・探求

訪れたいまち

北海道富良野市（ふらの）

癒やーと活力あふれるまち
～富良野～

鮮やかな紫色で丘陵を染め上げるラベンダー。雄大な山並み。これらがつくりだす美しい景観に、感動と癒やしを求めて訪れる人が絶えない北海道富良野市。北海道のほぼ中心に位置し「北の国から」をはじめとする数々のドラマの舞台にもなっている人気の地だ。

中心街ににぎわいを

国内外に多くのファンを持ち、年間188万人（平成27年度実績）の観光客が訪れる富良野市。しかし観光客のほとんどは郊外の観光スポットに足を運ぶだけで、市の中心街を訪れる人はごくわずかであった。人口減少の影響も加わり「観光地富良野市」としての華やかなイメージとは裏腹に、市の中心部からは活気が失われ、「このままではまちが死んでしまう。何とかしなければ」と危機感を抱き立ち上がったのが、富良野商工会議所の有志と、ふらのまちづくり株式会社の社長・西本さんだ。郊外に訪れる観光客を中心街へいざない、まちなかを回遊させる策として、平成22年に商業施設「フラノマルシェ」をオープン。全国的に評価の高い地元の農産物やスイーツ・スーベニアなどを扱うお店を多数そろえるとともに、まち全体を紹介するインフォメーション機能も持たせた施設は、「地元食文化とタウン情報の発信基地」となり人々は集まった。そして富良野市の中心街に〝にぎわい〟が復活したのである。

ルーバン・フラノ構想
～ちょっとおしゃれな田舎まち～

「何とかしたい」――この思いは、まちなかのにぎわいの復活にとどまらず「住む人が誇りと愛着を持てるまち」にしたいという熱い思いへと変化し、富良野市中心市街地活性化基本計画のコンセプト「ルーバン・フラノ構想」へと発展した。「ルーバン」とは「ルーラル（田舎）」と「アーバン（都会）」を合わせた造語で、「都会の快適性」と「田舎の魅力」を併せ持つ〝ちょっとおしゃれな田舎まち〟を意味する。「質の良いサービスなどを提供すべく都会的な感性を持って、快適で心豊かな田園都市を自分たちの手で育んでいこう」という市民の思いが込められている。

この構想をもとに第一期事業として「フラノマルシェ」を先行開業し、まちの玄関口・まちなかのにぎわい滞留拠点として観光客と地元の人々を集客。来客数は年々増え続け、オープンからの5年間で361万人以上※にものぼった。その波及効果は大きく、100名近くの雇用を創出するとともに、周辺の地価上昇といった結果ももたらした。平成27年には第二期事業として、構想のメイン事業である「ネーブルタウン」が完成。超高齢化社会に対応する「歩いて暮らせるまち（＝コンパクトシティ）づくり」をコンセプトに、商業、マンション、クリニック、介護付有料老人ホーム、認可保育所など、利便性と機能性を持つ三世代交流の集積拠点が誕生した。

人々が集う「まちの縁側」

ネーブルタウンの中には四季を通して老若男女が集える、全天候型多目的交流空間（アトリウム）「タマリーバ」が設けられている。

「かつての日本には、どの家にも〝縁側〟があり、そこではさまざまな人との会話を通した豊かな人間関係が育まれていました。コミュニティ崩壊の危機が叫ばれている今、まちづくりに求められているのは大勢の人々が世代や立場を超えて楽しく交流する場だと考えました」（西本さん）

フラノマルシェを含む施設内には、アトリウムの他にもくつろげる憩いの場が多数あり、そこには子どもたちの楽しそうにはしゃぎ回る声が響き、その様子を優しく見守る親、そして、おじいちゃん、おばあちゃんの姿があった。たくさんの笑顔と元気があふれる空間は、まさしく「まちの縁側」として、地元の人にも富良野を訪れた人にも愛される場となっている。

民と官による最強タッグ
～オール市民で取り組むまちづくり～

富良野市のまちづくりは、民間が主体となった行政との協働連携のもと、多くの市民も巻き込んだ熱心な取り組みが大きな特徴としてあげられる。その背景には富良野というまちが持つ高いポテンシャルがあり、それが原動力となっているという。恵まれた自然環境と地域資源、高い地域ブランドイメージ…。「これらの『まち力』をうまく活かすことができれば、富良野市はもっと良くなるはずだ」と市民有志たちは奮闘し、幾多の難題をもクリアし

野菜王国ふらのの旬な採れたて野菜

富良野産の小麦や牛乳を使った焼きたてパンは、市民の心をわしづかみ！

ジェラートふらの

はなや日々色

スパイシーなワイン「罠の晩酌」

しぼりたての味「ふらの牛乳」

イメージキャラクター
トマ★P

フラノマルシェ／マルシェ2

※ ネーブルタウンにマルシェ2がオープンした平成27年は、この年だけで両施設合わせた来客数は118万人

主計士

～海上保安庁の料理番～

全国を11のブロック（管区本部）に分けて海上保安業務を行っている海上保安庁。それぞれの管区本部の下には海上保安部署、航空基地などを置き、巡視船艇や航空機を配備。日々海の平和を守るために奮闘しています。

船の料理人！

巡視船艇には、航海、機関、通信などを担当する海上保安官のほか、「主計士」と呼ばれる海上保安官も乗り組んでいます。

主計士とは、庶務や物品管理、そして船艇で乗組員の食事の調理を担う主計科の職員です。海が荒れる中、大きく揺れる船内でも料理を作り上げる主計士は、まさに“船の料理人”といっていい存在です。長い航海では乗組員の体調を整える上でも船内の食事は重要です。そのため主計士には料理のレパートリーの多さも求められます。もちろん料理の味もとても重要。腕の良い主計士は全国でも有名で、異動時期には有名主計士の配属先について乗組員たちの話題にもなるほどです。

撮影／米田堅持

主計士への道

主計士の多くは、京都府舞鶴市にある海上保安学校で第一歩を踏み出します。学校では全ての海上保安官に必要なさまざまな法律、語学などを学び幅広い知識・技能を修得するとともに、武道などにより体力も練成。加えて総務や経理、そして主計士として必要な船舶衛生、調理技術などを学びます。学校に入るまで料理経験のない学生がほとんどで、調理技術の習得も一苦労。調理実習を幾度も重ねます。学校卒業後は巡視船艇に勤務し、海上保安官として海上での警備や救難といった業務を行いながら、習得した調理技術で乗組員の食事を作ります。

乗組員を支える”船飯（ふなめし）”

多岐にわたる分野で過酷な業務をこなす海上保安官。そんな海上保安官たちを支えているのが船での食事”船飯”です。本年3月まで巡視船艇に乗り組み、捜索救難や犯罪捜査取締り業務を行うほか、船飯を作っていた庭村翠は「揺れ動く船の中で何人もの海上保安官の食事を作るのは大変です。ですが皆の『今日のご飯何?』『おいしい!』の声を聞くと、やる気スイッチが瞬時に起動します」と語ります。また「自分の作った船飯が海上保安官の力となり、日々の業務へとつながっているというやりがいを直接肌で感じる仕事です」とも続けました。

海上保安業務においてなかなか耳にしない主計という業務。しかし海の安全を守る業務の裏には、こうした職員の活躍があるのです!

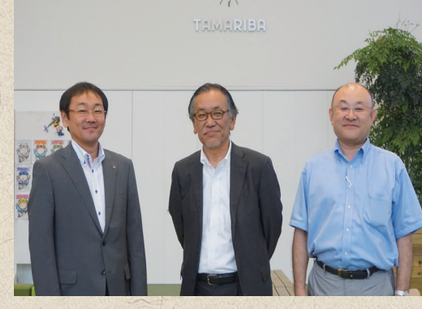
撮影／小野信彦
お正月の”初”船飯に乗組員全員で舌鼓

私たち主計士が作った船飯レシピが、海上保安庁HPや各メディアなどでも取り上げられレシピ本も出ています。海上保安庁のおいしい船飯、是非ご家庭でも楽しんでいただけるとうれしいです。

海上保安学校船舶運航システム課程
主計コース卒業生　庭村　翠
（現　第五管区海上保安本部総務部総務課勤務）

海上保安庁　おいしい　船飯　検索

八角や紹興酒を使った本格的な「牛バラシチュー」は乗組員からも大好評



ネーブルタウン内「タマリーバ」にて
（左から）
富良野商工会議所 木川田さん
ふらのまちづくり（株） 西本さん
富良野市役所 黒﨑さん

大臣賞を受賞した。市の職員である黒﨑さんは「多様なニーズを捉えるマーケティングや採算性を問われる分野などは民間の力を。ハード面や公共性の高いものは行政の力を。フラットな関係性を保ちながらも、それぞれが得意とすることを活かしあえています」と富良野流まちづくりの長所を教えてくれた。西本さんも「行政頼みのまちづくりの時代は終わりました。これからは民間と行政が互いにがっちりとタッグを組み、オール市民でまちづくりを進める時代です。まちは地域とコミュニティが育っていくものです。子どもたちが自慢できるまちになるよう、これからもまい進していきます」と熱く語ってくれた。

まちづくりとは一筋縄ではいかないもの。それがうまくいっているのは、富良野市の民と官の連携体制が単なる連携ではなく、互いに信頼し尊敬し合っているからではないだろうか。皆がしっかりと同じ方向を向いているからこそ歯車がしっかりかみ合い、最強のタッグが生まれる。そしてそれが魅力あふれる富良野のまちを育てていくのだろう。

地元をこよなく愛し、情熱と抜群の行動力を持った人たちがいる限り、富良野市はより良いまちへと進化し続ける。人々に癒やしと元気を与えてくれる富良野市。次に訪れる時には、どんな新しい姿を見せてくれるか楽しみだ。

富良野市 見どころ

ふらのジャム園

富良野名産品

「ニングルテラス」森の中のショッピングロード

ふらのワイン工場

ドラマロケ地

『北の国から』より「五郎の石の家」。毎年多くの“北の国からファン”が訪れる場所。

『優しい時間』の主舞台となった「森の時計」。カウンター席で自らひいた豆のコーヒーを味わおう。

ご当地グルメ

「富良野オムカレー」富良野の恵みをギュっと盛り込んだ、ご当地グルメ。今年は誕生10周年!

自然

北の峰ゴンドラ山頂では、運がよければ雲海が見られます。目の前に広がる雲の海は絶景の一言!

イベントルポ

子ども霞が関見学デー（7月27日・28日）

今年も各府省庁などで開催された「子ども霞が関見学デー」。強い日差しの中にもかかわらず、3500人を超えるたくさんの子どもたちとそのご家族が国土交通省を訪れてくれました。

国土交通省では「国土交通大臣とおはなししよう」をはじめとした、各局などが用意した全23の趣向を凝らしたプログラムで子どもたちをお迎え。2日間とも会場は大盛況となり、子どもたちの楽しそうな笑顔に接することができました。

来年以降も、さらに子どもたちが国土交通省に親しみを持ってくれるような楽しいイベントになるよう頑張ります!

職人さんになってみよう！

かわいい未来の職人さんたち

ライジャケ・オン

ライフジャケットを正しく身に着けて川遊び

国土交通大臣とおはなししよう

石井大臣とパシャリ

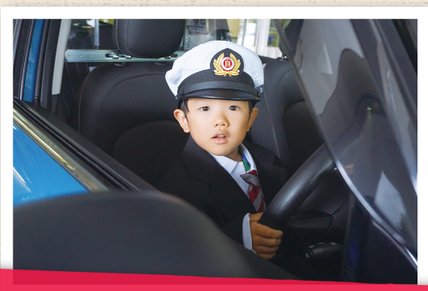
発見しよう！ 屋上と地下探検で！

普段見ることの出来ない緑あふれる屋上庭園と、地震から建物を守る特殊な構造を持った地下免震装置を探検しました

鉄道シミュレータ

運転士さんになって出発進行

タクシーはどんな仕事をしているの？



僕も運転できたよ！

迫力ある建設機械に大はしゃぎ

乗ってみよう！「はたらくくるま」！

2日間たくさんの子どもたちで大にぎわいでした

来年も待ってるよ!!