

# 解説

## 「船旅の魅力再生のための懇談会」の開催について

「国内旅客船による「普段着の船旅」の魅力強化に向けて」

海事局 内航課

### 検討の背景

長・中距離フェリー、離島航路、河川湖沼の観光船などの国内旅客航路は、国内航空に匹敵する1・1億人の方が利用する国民の足として重要な役割を果たしてきましたが、本四架橋の開通などの道路網の充実、他の交通モードとの激しい競争、離島の人口減少等により、利用者の減少に歯止めがかかっていない状況です。

さらに、昨今の燃料油高騰による運航コストの急激な上昇が追い打ちをかけており、長距離フェリー航路の相次ぐ休廃止、離島航路の採算の悪化等が生じており、航路自体の存続も厳しい局面となっています。

一方で、我が国全体では、外客誘致の強化の必要性や都市再生・地域再生が叫ばれ、各地域、各交通モードで観光客の激しい誘致競争がなされていますが、外航の「飛鳥II」といった豪華クルーズ船の就航や、大阪の「なにわ探検クルーズ」や松江「堀川遊覧船」といった都市舟運の観光スリット化など、水辺の再生のツールとして船旅を活用しようという機運も盛り上がってきています。

### 検討の経過

そこで、観光や地域活性にご造詣の深い方々を有識者委員としてお招きし、旅客船の主要事業者も委員として、「船旅の魅力再生のための懇談会」を立ち上げ、外部の目から見た旅客船の強み、弱みの分析・課題への対応手法について議論を開始しました。

第一回を3月7日に開催して以来、3ヶ月にわたって、事業者委員からのプレゼンテーション、主要事業者からのヒアリング、5月には瀬戸内海のフェリー「おれんじ8」における船上懇談会など、短い期間で精力的にご議論いただき、6月中に中間とりまとめを行いました。



リーズナブルで高いサービスで架橋との競争に対応する豪華フェリー「おれんじ8」

中間とりまとめの概要

国内旅客航路においては、利用者の減少に歯止めがかからず、燃料油の急騰等で厳しい経営環境にあります。個々の旅客船事業者においては、地域、他の主体との連携等により、航路の活性化に成功している方々もいます。

しかし、旅客船事業者は必ずしも全国的なネットワークを持っていないため、船旅全体としては、ど



03

01 船内に入ると吹き抜けのロビーが広がり、船旅への期待感が高まる演出／02 上質の憩いを提供するくつろぎの空間フォアドラウンジ／03 心遣いの女性専用スペース



01



02

「船旅の魅力再生のための懇談会」メンバー（平成18年3月末現在）

（○は座長）

【有識者委員】

- |        |                                |
|--------|--------------------------------|
| 石山 醇   | 社団法人日本旅行業協会理事                  |
| 今村 まゆみ | フリーライター                        |
| 白井 純子  | 株式会社富士通総研取締役                   |
| 加藤 誠   | 株式会社JTB国内商品開発事業本部地域観光開発課長      |
| 斉藤 潤   | ジャーナリスト                        |
| 高松 正人  | 株式会社ツーリズムマーケティング研究所マーケティング事業部長 |
| 土屋 隆一郎 | 西日本旅客鉄道株式会社常務執行役員              |
| 藤崎 慎一  | 株式会社地域活性プランニング代表取締役            |
| ○安島 博幸 | 立教大学観光学部教授                     |
| 渡辺 広之  | 株式会社電通プロジェクト・プロデュース局次長         |

【旅客船事業者等】

- |        |                             |
|--------|-----------------------------|
| 一色 昭造  | 石崎汽船株式会社代表取締役社長             |
| 入谷 泰生  | 新日本海フェリー株式会社代表取締役社長         |
| 鮫島 宗和  | 社団法人日本旅客船協会会長・東海汽船株式会社取締役会長 |
| 関根 二夫  | リベラ株式会社取締役常務執行役員            |
| 瀬野 恵三  | 四国開発フェリー株式会社代表取締役専務取締役      |
| 高松 勝三郎 | オーシャン東九フェリー株式会社代表取締役社長      |
| 谷口 征三  | 日本長距離フェリー協会会長               |
|        | 阪九フェリー株式会社代表取締役社長           |
| 本田 隆文  | 社団法人日本旅客船協会理事長              |
| 守谷 慎一郎 | 東京都観光汽船株式会社代表取締役            |

【オブザーバー】

- |       |                |
|-------|----------------|
| 小野 芳清 | 大臣官房審議官        |
| 佐々木 良 | 総合政策局交通計画課長    |
| 若林 陽介 | 総合政策局観光地域振興課長  |
| 橋本 武  | 総合政策局旅行振興課長    |
| 田口 博之 | 都市・地域整備局離島振興課長 |
| 山口 清一 | 港湾局開発課長        |

ここにどんな航路があつて、どんな過ごし方ができるのかのイメージが湧かなかつたり、また、「安いが雑魚寝」といったマイナスの印象に留まっているのが現実です。

一方で、今後急増が指摘されている団塊世代のシニアや、船旅が比較的身近な西日本の船旅についての関東の市場の開拓など、業界全体で戦略を持って早急に取り組み、「国内旅客船による普段着の船旅」の底辺を底上げするために、取り組まなければならない課題が存在します。

そのために、国及び業界団体で一致協力して、旅客船事業者と旅行事業者、交通事業者、地域などの多様な主体との連携の強化

- ・「普段着の船旅」の魅力について戦略的な情報発信を行うべき

これらの提言を受けて、国土交通省としても、日本旅客船協会等業界団体と協力して、「普段着の船旅」の情報発信を強化するとともに、室蘭～直江津～博多の日本海を縦断する長距離フェリー航路において、金沢、境港・松江への寄港にともなつて、フェリーと地域、他の交通産業等との連携についての社会実験を9月初旬に実施するなど、連携のモデルを構築することとしています。

## 「安全マネジメント制度」の導入について

～旅客船・カーフェリー等の輸送の安全の確保に向けて～

海事局 運航労務課

### 現行の運航管理制度について

船舶の航行に関しては、「船」「乗組員」「航路」「港」等の要素がありますが、それぞれの要素を適切に組み合わせなければ、輸送の安全を確保することは出来ません。

事業としての輸送の安全を確保するためには、船舶及び陸上の運航に関連する各部門を有機的に機能させるための統括管理業務、即ち、「入出港前後及び航海中における船内の各種作業の適確な実施」「船舶その他陸上施設の安全性の確保」「乗組員及び陸上作業員の健全な資質の確保」に代表される運航管理業務が重要であるとされてきました。

そのため、従来からSOLAAS条約（海上人命安全条約）やSTCW条約（船員の訓練・資格証明・当直基準に関する条約）等に基づいて国内法を整備し、ハード、ヒ

### 運航労務監理官の主な仕事



船内における運航管理業務の実施状況の確認



事務所(左)及び操舵室(右)における関係書類等の確認

ューマン及び交通秩序等に関する規制を行ってきたほか、事業法である海上運送法及び内航海運業法においても、これらの法制で明確に規制の対象とされていなかった運航管理業務について、船舶運航事業者に対し、その責任として明確に位置付けるべく、各事業者内部における運航管理業務の実施の基準及び手続を明確に規定した文書（運航管理規程）を定めさせるとともに、その確実な実施を運航管理業務の統括責任者たる運航管理者に対して義務付けてきました（運航管理制度）。

また、各地方運輸局における運航労務監理官は、各事業者の運航管理業務の実施の基準及び手続が「運航管理規程」の形で適切に標準化され、かつ、これらが運航管理者を頂点とする組織で適正に実施されているか否かを実地に確認するべく、平素から監査を行ってきたところです。

### 現状における問題点

このような運航管理制度ですが、昭和45年の海上運送法への導入以降、各関係者の努力もあり、近年の旅客船の海難事故件数は、ピーク時の約半数程度で推移してきました。しかしながら、最近においても、旅客船の重大事故は相変わらず発生しています。

これらの事故については、多くの要因が重なって発生することが多いですが、適切な運航管理業務の実施により、事故を防止または被害を極小化できるものも多く、本来、事故抑止効果の高い運航管理制度が、「安全最優先の意識の形骸化」「経営・現場間及び各部門間における不十分な意思疎通・情報共有」「経営陣の安全確保に対する不十分な関与」等の背景により、組織内の的確に機能していません。こうしたケースが多いことが判明しています。

### 問題点の改善に向けた安全マネジメント制度の導入

国民（利用者）の公共交通機関の安全性に対する信頼が大きく揺らいでいる現在、このように、輸送の安全確保に係る業務の重要性が改めて浮き彫りとなったため、国土交通省では、各事業者に対し、運航管理業務を中心とする輸送の安全を確保するための業務をより確実に実施させることを目的として、旧来の運航管理制度の内容に、

## ■ 安全マネジメント制度の導入について

- 従来、船舶運航事業者に対しては、運航管理業務の実施の基準・手続を運航管理規程の形で標準化させ、運航管理者を責任者とする体制により、その確実な実施を義務付けることにより、輸送の安全を確保してきた。
- しかしながら、運航管理業務の不適切・不完全な実施に起因する事故が未だ多数発生しているため、各事業者に対し、新たに経営トップから現場まで一丸となった安全マネジメント態勢を構築させ、運航管理業務のより確実な実施を改めて図ることとした。

### 海上における輸送の安全確保の体系



### 安全マネジメント制度

#### 【安全マネジメント制度導入の目的】

経営トップの主導により安全管理体制を確立し、PDCAサイクルによる継続的な安全性向上を図る



#### ※PDCAサイクルとは

- ① 経営トップの主導により、安全に関する指針、目標等が設定されている。
- ② 経営陣の一員から安全統括管理者が選任され、各部門の明確な責任と権限のもと、十分な内部コミュニケーションが確保され、実施態勢が確立している。
- ③ 内部監査が機能している。
- ④ 適時適切な見直し、改善がなされている。

新たに導入  
運航管理業務をより確実に実施させるため

PDCAサイクル（計画—実施—評価—改善）の考え方を取り入れた安全マネジメント体制の構築を併せて要求する「安全管理規程」の作成を義務付けることとしました（本年10月1日施行予定）。

「安全管理規程」として新たに作成させることとなる内容は、次のようなものとなっております。

○経営トップは、輸送の安全確保が最大のサービスであるとする基本方針を示し、自らがこれにコミットメントすることを明確に宣言する。

○輸送の安全確保に関する統括管理者として、経営中枢レベルから「安全統括管理者」を選任し、以下を中心とする職務を確実に実施させる。

・全社的な経営方針、経営計画の作成に参画して安全を確保するために必要な設備投資、教育訓練の改善、人員増強等の措置を経営トップに具申することを通じて安全施策を経営に反

映させること。

・運航管理業務を確実に実施させるべく、運航管理者以下の運航管理要員、船長以下の乗組員及び陸上作業を指揮すること（文書記録・管理を通じた各業務の確実な実施等）

・さらに、組織内に安全最優先の意識を徹底させるため、安全マネジメント業務の確実な実施を強く働きかけること（内部監査の実施、全体的な安全管理体制の不具合の是正等）

○さらに、現場業務レベルの統括責任者として、「運航管理者」を選任し、運航管理業務の確実な実施を図らせる。

この安全マネジメントに係るPDCAサイクルについては、本来、事業規模の大小を問わず、すべての事業体において既に何らかの形で実施されているべきものであり、今回の法改正は、その実施の手順を規程の形で明示的に取り入れることを法的に義務付けたに過ぎないものですが、各事業者の経営トップのリーダーシップによる企業内の安全風土、安全文化の自主的な構築及び継続的改善を法的に義務付けるという意味で、画期的な制度となっております。

今後、個々の事業者は、国の定めるガイドラインに沿って、事業規模、事業実態等、その態様に即した形で安全マネジメント態勢を自主的に構築していくこととなりますが、国土交通省においても従来の運航管理業務監査の実施と併せて、各事業者の安全マネジメント態勢について、経営トップへのインタビュー等を通じ、評価活動を行うっていくこととしています。

安全マネジメント制度の導入により、輸送の安全確保のための取組みの継続的改善及び事業者内部全体における安全文化の構築が達成され、海難事故防止に向けて大きく寄与することが期待されています。

# 解説

## マリンレジャーの振興拠点 「海の駅」

海事局 船用工業課



「海の駅」ロゴマーク

### 「海の駅」のはじまり

瀬戸内海の豊かな自然環境と歴史や文化という貴重な地域観光資源を広く発信するとともにマリンレジャー振興を一層推進することにより、瀬戸内海の島々への観光客を誘致し、賑わいをもたせて地域経済の活性化と産業振興を図るため、平成12年3月に広島県豊町（現在の広島県呉市豊町）で「ゆたかの海の駅」が設置されました。この取組みは、周辺の自治体にも波及し、平成14年10月には瀬戸内十四市町及びマリーナ管理者等による「瀬戸内海 海の駅 設置推進会議」が設立され、相互に交流・連携を深め広域的な展開を図ることとなりました。

### 全国への設置・拡大

瀬戸内海での「海の駅」の設置・拡大をきっかけに、他の地域においても「誰でも、気軽に、安心して立ち寄り、利用できる、憩える（船を着けられる・陸に上げられる・船に乗れる）港（場）」という概念のもとに、既存のマリーナやフィッシャリーナ等がプレジャーボートによる来訪者のための一時係留設備（ピジターバース）やトイレ、またマリンレジャー等に必要となる情報が得られる施設等を備えたマリンレジャー振興拠点を「海の駅」と称し、現在では東北から九州までの各地に、平成18年6月1日現在で、71駅が設置されています。

### 「海の駅」を利用した特色ある取組み

これらの「海の駅」では、レンタルボートを利用したクルージングはもとより、セーリング教室やマリニックブックといったイベントの開催、朝市による海産物等の販売、地元漁船



各「海の駅」のご利用には事前予約が必要です。  
詳細情報は各推進会議のホームページへアクセス

#### 東日本「海の駅」設置推進会議

<http://www.kaikoukan.jp/>

|                    |              |
|--------------------|--------------|
| 1. いよづみの駅          | 0957-28-7811 |
| 2. きつづ海の駅          | 0438-23-2081 |
| 3. うらが海の駅          | 046-843-4123 |
| 4. かなづる海の駅         | 0485-68-0231 |
| 5. しんが海の駅          | 0538-22-5311 |
| 6. かなが海の駅          | 0438-68-2048 |
| 7. よこはま・かなざわ海の駅    | 045-778-7998 |
| 8. おなほま海の駅         | 0346-56-3000 |
| 9. ちよし海の駅          | 0479-29-7720 |
| 10. みらい・みさきの駅      | 046-881-8721 |
| 11. はまなこ・こさい海の駅    | 053-578-1114 |
| 12. あまづ・えのら海の駅     | 068-939-0311 |
| 13. ひらつか海の駅        | 0463-21-2066 |
| 14. はまなこ・わしご海の駅    | 033-578-2452 |
| 15. あおもり海の駅        | 017-783-4119 |
| 16. あきた海の駅         | 018-847-1821 |
| 17. おが海の駅          | 0189-28-2618 |
| 18. 伊りほんじよ海の駅      | 0184-24-8864 |
| 19. みやこ海の駅         | 0183-71-1120 |
| 20. みえ・かわげ海の駅      | 058-245-9001 |
| 21. たかはま海の駅        | 0566-54-5306 |
| 22. しま・ねむ海の駅       | 0599-52-1111 |
| 23. みかわ・みと海の駅      | 0533-78-3100 |
| 24. おまごり海の駅        | 0533-58-2800 |
| 25. しみず・みほ海の駅      | 0543-37-1113 |
| 26. えどがわ海の駅        | 03-3675-4701 |
| 27. おおあらい海の駅       | 029-267-5293 |
| 28. よこはま・しんやましの海の駅 | 045-624-8700 |

#### 近畿「海の駅」推進会議

<http://www.kaihoukan.jp/kyushu/yk/kyushu.html>

|                   |               |
|-------------------|---------------|
| 1. 日高の海の駅         | 38-4488-3719  |
| 2. びんがわの海の駅       | 3324-22-0264  |
| 3. いずみ市の観光マリーナ海の駅 | 3324-22-0118  |
| 4. 大井の海の駅         | 3754-88-8188  |
| 5. ともがわの観光マリーナ海の駅 | 3786-64-3226  |
| 6. 大井・しんがの海の駅     | 3783-448-0000 |
| 7. 志んがの海の駅        | 3786-22-0300  |



一層のプレジャーボートの利用振興や地域の活性化を図るため、こうした「海の駅」の利便性の更なる向上や「海の駅」ネットワークを利用した安全なクルージングルートの開発等により、新たなマリンレジャーの提供を「海の駅」を通じて進めていくこととしています。

今後の展開

等を活用した漁業や釣りの体験など、大人から子供まで、ボート免許がなくても訪れた方が楽しめるように、地域の特性を活かしたさまざまな取組みが実施されています。また、後背地にあるホテルやレストラン等の観光施設と連携して、地域観光の足がかりとしても活用されています。

## 「海の駅」全国マップ

**「海の駅」って何?**  
「海の駅」とはプレジャーボート等で海から、陸でも、いつでも、気軽に、安心して立ち寄り、利用できる、憩える港の場です。

平成14年に神戸内海「海の駅」設置推進会議による海の駅が誕生し、現在では合わせて6つの推進会議が設立され、全国で合計73駅が展開中です。統一した目的(クルージングレジャーの発展と発展、船舶産業の振興や地域の情報発信・交流・振興を図る)、定章(誰でも、気軽に、安心して立ち寄り、憩える港・場)及びロゴマーク等のもと相互に連携し、マリンレジャー愛好者の利便性の向上を促すことで、本格的なマリンレジャー文化の定着と発展を目指します。

### 兵庫県「海の駅」推進会議

<http://www.kbn.mlit.go.jp/marinestations/02/hiroosaki.html>

|                |              |
|----------------|--------------|
| 1. かつおの海の駅     | 0792-89-3928 |
| 2. こうべまの海の駅    | 078-705-3968 |
| 3. しんじのみの海の駅   | 0798-33-0881 |
| 4. こうべの海の駅     | 078-701-1030 |
| 5. 赤松の海の駅      | 0789-74-1000 |
| 6. べるばーとあしの海の駅 | 0787-36-8682 |
| 7. すもやせの海の駅    | 0790-24-0401 |
| 8. せらぎの海の駅     | 07832-4-0907 |

### 九州「海の駅」設置推進会議

<http://www.qst.mlit.go.jp/>

|             |              |
|-------------|--------------|
| 1. 久留米の海の駅  | 092-882-2288 |
| 2. ながさきの海の駅 | 095-843-3000 |
| 3. ながさきの海の駅 | 095-818-2370 |
| 4. びらかの海の駅  | 0959-67-3111 |
| 5. 熊本港の海の駅  | 0969-58-3043 |
| 6. 熊本港の海の駅  | 095-882-1828 |
| 7. 八幡宮の海の駅  | 0956-27-0880 |
| 8. 大分港の海の駅  | 0975-38-6187 |
| 9. 大分港の海の駅  | 0975-27-3118 |
| 10. 大分港の海の駅 | 0974-28-4500 |
| 11. 大分港の海の駅 | 097-211-4330 |

### 神戸内海「海の駅」設置推進会議

<http://www.ngt.mlit.go.jp/marha/>

|             |               |
|-------------|---------------|
| 1. 神戸港の海の駅  | 07850-11-2250 |
| 2. 神戸港の海の駅  | 07850-67-2860 |
| 3. 神戸港の海の駅  | 07823-60-4172 |
| 4. 神戸港の海の駅  | 07823-43-2330 |
| 5. 神戸港の海の駅  | 07823-03-2878 |
| 6. 神戸港の海の駅  | 078450-2-3120 |
| 7. 神戸港の海の駅  | 0783-000-0557 |
| 8. 神戸港の海の駅  | 07820-34-5000 |
| 9. 神戸港の海の駅  | 0782-22-2185  |
| 10. 神戸港の海の駅 | 0781-888-3100 |

### 四国「海の駅」設置推進会議

|            |              |
|------------|--------------|
| 1. 高松港の海の駅 | 087-871-2021 |
| 2. 高松港の海の駅 | 087-894-2321 |
| 3. 高松港の海の駅 | 087-892-8881 |
| 4. 高松港の海の駅 | 0875-82-2221 |
| 5. 高松港の海の駅 | 087-890-7716 |
| 6. 高松港の海の駅 | 0875-70-2000 |
| 7. 高松港の海の駅 | 087-48-0650  |

2006年1現在

## 循環型社会の実現に向けて

### ～FRP船リサイクルシステムの始動～

海事局 船用工業課

### FRP 廃船高度リサイクルシステム構築プロジェクト

FRP (Fiber Reinforced Plastic 繊維強化プラスチック)

は「軽くて強く、加工しやすい」特性からプレジャーボートや漁船などの構造材料に広く用いられています。しかし、FRPはその特性ゆえに廃棄処理が難しく、これまで適正な廃棄処理ルートが存在していない状況にあり、これがボート所有者等によるFRP船の不法投棄の一因とされ、社会的な問題となっていました。

こうした状況を受けて、FRP船の適正な処理ルートを確立し、不法投棄防止を図るとともに、循環型社会の形成に寄与するべく、「FRP廃船高度リサイクルシステム構築プロジェクト」を立ち上げ、平成12年度から平成15年度までの研究開発及び実証実験により、FRP船のリサイクル・リユース技術を確立しました。

### FRP船リサイクルシステムの運用開始

これらのプロジェクトの成果を踏まえ、検討を進めた結果、FRP船リサイクルシステムの早期実施とシステムの段階的な構築を図る観点から、FRP船の製造事業

者団体である(社)日本舟艇工業会が主体となって、廃棄物処理法の広域認定制度を活用してFRP船リサイクルシステムを構築することとなり、平成17年11月、同工業会は環境大臣から廃棄物処理法に基づく広域認定を受け、FRP船リサイクルシステムの運用を開始しました。なお、「FRPリサイクルシステム」の詳細等については、同工業会ホームページ (<http://www.marine-jbia.or.jp/recycle/index.htm>) をご覧下さい。初年度となった平成17年度は、プレジャーボートが多い西瀬戸内・北部九州の10県(岡山県、広島県、山口県、香川県、愛媛県、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県及び大分県)を対象にリサイクルが実施されました。

### 今後の展開

平成18年度は新たに19府県(富山県、石川県、福井県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、島根県、徳島県、高知県、宮崎県及び鹿児島県)を対象地域に加え、平成19年度までには全国で運用を開始する予定です。

本リサイクルシステムが認知され、「使用済みとなったFRP船はリサイクルするもの」ということがユーザー間で「常識化」されるよう周知広報を進め、FRP船の適正な廃棄処理を促進します。



リサイクルシステム全国展開予定

### FRP船リサイクルの工程



# 解説

## 海の安全について

「快適なマリッジジャーと海難ゼロへの願い」

海上保安庁 警備救難部  
交通部



### マリッジジャーの安全推進

平成17年におけるマリッジジャーに伴う海浜事故者数は792人であり、全体のほぼ半数は夏季（7、8月）に集中して発生しています。

海上保安庁では、事故者数減少のため、マリッジジャー愛好者に対して、自己救命策の確保（自己救命策三つの基本）について周知啓発活動を実施し、合わせて当庁ホームページや沿岸域情報提供システム（MICS）、「ミックス」と呼称し、当庁ホームページからアクセス出来ます）等を通じてマリッジジャーに有益な気象情報等の安全情報を提供しています。

#### （自己救命策三つの基本）

- 1 **ライフジャケットの常時着用** ↓ 浮力の確保  
磯釣りや海上でのレジャーを楽しむ際は、ライフジャケットを常時着用しましょう。
- 2 **携帯電話等の適切な連絡手段の確保** ↓ 速やかな救助要請  
防水パックに入れた携帯電話等適切な連絡手段を確保しましょう。
- 3 **海上保安庁への緊急通報用番号「118番」の有効活用**  
↓ 海のもしもは118番  
通報を受けた三庁は、他の救助機関と連携し救助に向かいます。

これから、夏

休みに入るに当たり、気分も開放的になり、気が緩みがちとなることから、安全に快適なマリッジジャーを楽しむためにも、①無理のない計画を立て、②お出かけ前に気象を確認するなど、身近なところから皆さんに実践していただきたいと思ひます。

もちろん、「自己救命策の確保」を忘れず実践して下さい。

### 『全国海難防止強調運動』

#### ① 全国海難防止強調運動

我が国の周辺海域においては、毎年3000隻近くの船舶が海難事故に遭遇し、多くの尊い人命や貴重な財産が失われています。海難を防止するためには、船舶所有者、運航者をはじめとする海事関係者、漁業関係者、マリッジジャー関係者など、船舶運航に直接関わる方々はもとより、海運漁業活動の恩恵を享受する国民の皆様にも、広く海難防止について関心を深めていただくことが重要です。

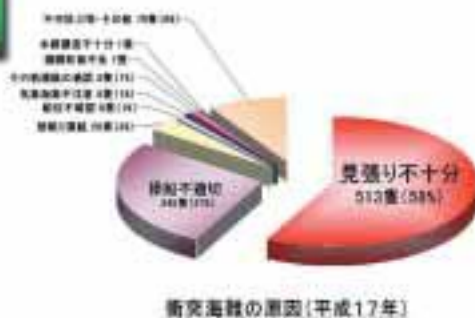
このため、海上保安庁では毎年7月16日から31日までの間、「海難ゼロへの願い」をスローガンに官民一体となつて「全国海難防止強調運動」を実施し、全国各地で開催される海難防止講習会や体験航海など、さまざまなイベントを通じて海難防止思想の普及、高揚に努めています。



数値は、漁船・プレジャーボート等からの海中転落者の生存率で過去5年間の平均です。

#### ② 平成18年度の重点事項は「見張りの励行」

昨年7月には、太平洋沿岸海域において衝突海難が連続9件発生しており、このうち熊野灘沖での内航タンカー同士との衝突海難や犬吠崎沖での内航貨物船及び外国船との衝突海難では、多数の死亡・行方不明者が発生しています。海難事故の約8割は、見張り不十分、操船不適切といった人為的要因によるものであり、特に衝突海難や乗揚げ海難の場合は、その多くが不十分な見張りが原因であることが明らかになっています。このため、今年度は、安全運航の基本である「見張りの励行」を重点事項に掲げ運動を推進いたします。



## みなとまちづくりの推進

美しく活力あるみなと空間の形成を目指して

港湾局 振興課

### みなとまちづくりとは

古くから、みなとは人・物の輸送、商売、交流、情報の中心地であり、多くのまちがみなとを中心とした「みなとまち」として発展してきました。しかし、産業が盛んになるにつれて、多くの地域で「みなと」と「まち」の隔離が生じ、さらに若者や企業の都心部への流出により地方のまちの活力の低下、みなとの賑わいの喪失が顕在化してきています。

このような中、みなとが元来有する開放感ある海の風景、潮の香り、歴史的施設など多くの魅力的な資源に再度着目し、まちの活性化を行おうとする取組みが現在全国各地で行われつつあります。国土交通省港湾局では、このようなまちづくりに対して支援を行うため、平成15年度から全国各地において住民、NPO、事業者、市町村、港湾管理者、国が一体となつて取り組む「みなとまちづくり」を推進しています。

「みなとまちづくり」とは、地域の個性ある発展を将来にわたって着実にすすめるため、みなとの既存ストックを住民・市民の立場から再評価するとともに、観光産業など



来場者で賑わう「やわたはま海鮮朝市」

の地域産業、海に開かれた特性などみなとの資源を最大限に活用し、市民の合意のもとで美しく活力あるみなと空間の形成を目指すものです。また、これに関連し、港湾局が行っている施策の一つとして、「みなとオアシス」があります。これは、みなとの資源を活用し、地域活性化を目指す住民参加型の継続的取組みに対して、市町村長等の申請を受け、「にぎわいの交流拠点」となる地区を「みなとオアシス」として地方整備局長が登録し、各種公的支援を講じるものです。現在全国で15港が「みなとオアシス」として登録され、さらに9港が仮登録されています（平成18年4月）。

### 歴史・文化を活用したみなとまちづくり

愛媛県八幡浜市は全国に先駆けて「みなとまちづくり」を行っているまちの一つです。

八幡浜港は、風波静穏な天然の良港として中世から利用され、明治10年に大阪とを結ぶ外輪船が就航、戦後は西日本有数の中間トロール漁業基地として、また、昭和39年には四国九州間初のフェリーが就航し、さらに基幹産業である温州みかんの集荷場がみなと近辺にあるなど、みなととまちが一体となつて発展してきました。しかし、近年多くの地域で見られるよう、中心市街地の求心力が低下し、年間47万人の四国九州間のフェリー利用者のほとんどが市街地まで流れて来ないようになってきました。

こうした状況を打破するため、地元幅広い分野の関係者24名からなる「八幡浜みなとまちづくり協議会」が平成15年に立ち上げられ、みなととまちの連携による「みなとまちづくり」の取組みが行われることとなりました。具体的には、フェリーターミナルと魚市場が隣接する立地特性を活かした「やわたはま海鮮朝市」を月1回実施し、商店街との連携により集客力の向上を図ることが目標とされました。その後の社会実験や利用者アンケート等を通して、湾内クルーズ等さまざまなイベントが海鮮朝市に合わせて継続的に取り組まれ、市外からも高い集客効果が得られています。これらの活動を受け、八幡浜港は平成17年8月に「みなとオアシス」に登録され、これを機に、フェリー乗り場にタッチパネル式情報検索システム、PRビデオを放映する大型ディスプレイ、ITフリースポットが設置されました。10月の登録記念イベントには8000人の来場者で賑わいました。



好評な湾内クルーズ

# 解説

## 新たな海辺文化の創造

地域が主体となった里浜づくり

港湾局 海岸・防災課

### 海岸のおかれた状況

戦後、我が国は毎年のように甚大な海岸災害を被っていたため、防災を最優先の課題とし、海岸線に堤防や護岸を築き、高潮や津波による脅威を軽減させてきました。しかし、その反面、海辺の環境は悪化し、海辺と人々のつながりも希薄になってしまったため、海岸災害の危険性や生物の多様性、風景のすばらしさなど、地域の人々が忘れてしまったものも少なくありません。

### 「里浜」とは

「里浜」は、一昔前は当たり前であった、多様で豊かな「海辺と人々のつながり」を現代の暮らしにかなう形で蘇らせた浜のことです。

「里浜づくり」は、自分たちの海岸の有りようを考えることであり、地域の自然と歴史を尊重し、海辺と人々のつながりを見つめ直すことから始まります。具体的な活動としては、海岸の清掃活動を行うこと、海岸の利活用の仕方を考えること、そこに存在する生物やその地域らしい風景を保全すること、更には、高潮や津波などの災害から自分たちをどう守るかを考えることなどがあります。こういった「里浜づくり」の取組みが、これまでの開発や整備のために失われたものを取り返すことにつながります。加えて、行政が提案する海岸整備などに関

し、地域住民と行政との協働により、地域にあった整備の方法・形を検討する素地が生まれ、好ましい事業の実施につながる効果も考えられます。

### 「里浜づくり」のみちしるべ

それぞれの地域の状況や海辺と人々とのつながりの濃淡、内容により、里浜づくりの進め方も自ら違うはずで、里浜づくりに王道はありません。

このため、「地域の人々」、「行政」、「専門家」といった個々の主体が、それぞれ自分たちの海辺について、何が問題か、何が大事か、自らの暮らしと海辺のつながりはどうあるべきかなどについて一から考え、議論し、活動していくことが必要です。

従って、マニュアル的な進め方のモデルはありませんが、先行する事例より里浜づくり活動の初期段階を中心に参考となる情報を抽出した『里浜づくり』のみちしるべ』を平成18年3月にとりまとめました。これを参考に、活動を始める地域が更に広がることを期待します。

詳しくは国土交通省港湾局HPをご覧ください。  
([http://www.mlit.go.jp/kowan/umibe\\_bunka/satohama.htm](http://www.mlit.go.jp/kowan/umibe_bunka/satohama.htm))



ビーチスポーツによる海辺の活性化 (和歌山下津港海岸)



清掃活動による景観の保全 (福井県敦賀港海岸)



海岸における地域文化の継承 (山形県加茂港海岸)

### 関係する主体の協働作業のイメージ

