

第6章 安全・安心社会の構築

第1節 ユニバーサル社会の実現

1 ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化の実現

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」に基づき、公共交通機関や建築物等のバリアフリー化、施設間の経路の一体的・連続的なバリアフリー化、心のバリアフリーの促進、高齢者や障害者等関係者の参画による段階的な発展を目指すスパイラルアップの導入等、ハード・ソフト両面における施策を充実し、ユニバーサル社会の実現に取り組んでいる。

(1) 公共交通機関のバリアフリー化

バリアフリー新法に基づき、旅客施設の新設・大規模な改良及び車両等の新規導入の際に移動等円滑化基準に適合させることを義務付け、既存施設については同基準の適合への努力義務を課すとともに、市町村が策定する基本構想に即した一体的なバリアフリー化を推進している。また、鉄道駅へのエレベーター等の設置、路面電車における低床式車両（LRV）の導入、標準仕様の認定を受けたノンステップバスに対する補助を実施している。さらに、国民一人ひとりによる高齢者、障害者等に対する理解と協力、すなわち「心のバリアフリー」の促進を図るため、高齢者、障害者等の介助体験・疑似体験を行う「バリアフリー教室」の開催等ソフト面の施策についても積極的に推進している。

図表Ⅱ-6-1-1 公共交通機関のバリアフリー化の現状

平成21年3月31日現在
○旅客施設（1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上のもの）

	総施設数	移動等円滑化基準（段差の解消）に適合している旅客施設数 ^(注1)	全体に対する割合
鉄軌道駅	2,816	2,007	71.3%
バスターミナル	43	36	83.7%
旅客船ターミナル	8	7	87.5%
航空旅客ターミナル	21	19	90.5% (100%) ^(注2)

(注) 1 「段差の解消」については、バリアフリー新法に基づく公共交通移動等円滑化基準第4条、(移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象)への適合をもって算定。
2 航空旅客ターミナルについては、障害者等が利用できるエレベーター・エスカレーター・スロープの設置は既に平成13年3月末までに100%達成されている。

○車両等

	車両等の総数	移動等円滑化基準に適合している車両等 ^(注1) の数	全体に対する割合
鉄軌道車両	52,225	21,570	41.3%
バス	59,973		
低床バス		25,038	41.7%
うちノンステップバス		13,822	23.0%
福祉タクシー	—	10,742	—
旅客船	906	149	16.4%
航空機	507	326	64.3%

(注) 1 「移動等円滑化基準に適合している車両等」は、各車両等に関する公共交通移動等円滑化基準への適合をもって算定。

資料) 国土交通省

(2) 居住・生活環境のバリアフリー化

①住宅・建築物のバリアフリー化

高齢者、障害者等の自立や介護に配慮したバリアフリー住宅の取得や改良について支援を行っているほか、公共賃貸住宅についてはバリアフリー化を標準仕様とするとともに、民間事業者等による高齢者向けの優良な賃貸住宅の供給の促進に取り組むなど、高齢者、障害者等が地域の中で安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう支援等を実施している。

また、不特定多数の方や主として高齢者、障害者等が利用する建築物で、一定規模以上のものを建築する場合には、バリアフリー新法に基づくバリアフリー化の義務付けや、所定の基準に適合した認定特定建築物に対する税制上の特例、補助等の支援措置を行っている。官庁施設においても、高度なバリアフリー庁舎の整備、既存庁舎のバリアフリー改修を実施している。

図表Ⅱ-6-1-2 「バリアフリー新法」に基づく特定建築物の建築等の計画の認定実績

年度	平成6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
認定件数(年度)	11	120	229	320	382	366	332	232	280	367	386	348	331	289	255
認定件数(累積)	11	131	360	680	1,062	1,428	1,760	1,992	2,272	2,639	3,025	3,373	3,704	3,993	4,248

資料) 国土交通省

②歩行空間のバリアフリー化

バリアフリー新法に基づき、駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路について、高齢者・障害者を始めとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差解消、勾配の改善、立体横断施設へのエレベーターの設置等による歩行空間のバリアフリー化を推進している。

③都市公園等におけるバリアフリー化

バリアフリー新法に基づく義務付けや補助制度により、出入口や園路の段差解消や高齢者や障害者等が利用可能なトイレの設置等を進め、高齢者や障害者等が安全で安心して利用できる都市公園の整備を進めている。また、身近な自然空間として河川、港湾等の魅力を誰もが享受できるように、スロープ、手すりの整備等を推進している。

車いす使用者に配慮した花壇の設置事例
(海の中道海浜公園)



2 少子化社会の子育て環境づくり

(1) 仕事と育児との両立の支援

①新婚・子育て世帯に適した住宅確保等の支援

良質なファミリー向け賃貸住宅の供給促進とともに、住宅金融支援機構の証券化支援事業を利用した融資等の活用により、新婚・子育て世帯に適した良質な持家の取得を支援している。また、公的賃貸住宅については、保育所等の子育て支援施設との合築や併設を推進しているほか、事業主体により、子育て世帯等に対し当選倍率を優遇するなどの対応を行っている。さらに、職住近接で子育てしやすい都心居住、街なか居住を実現するため、良好な住宅の供給や住宅市街地などの環境整備を行っている。

年、都市化や高齢化の進展等に伴い、自然災害対策の重要性はますます高まっている。

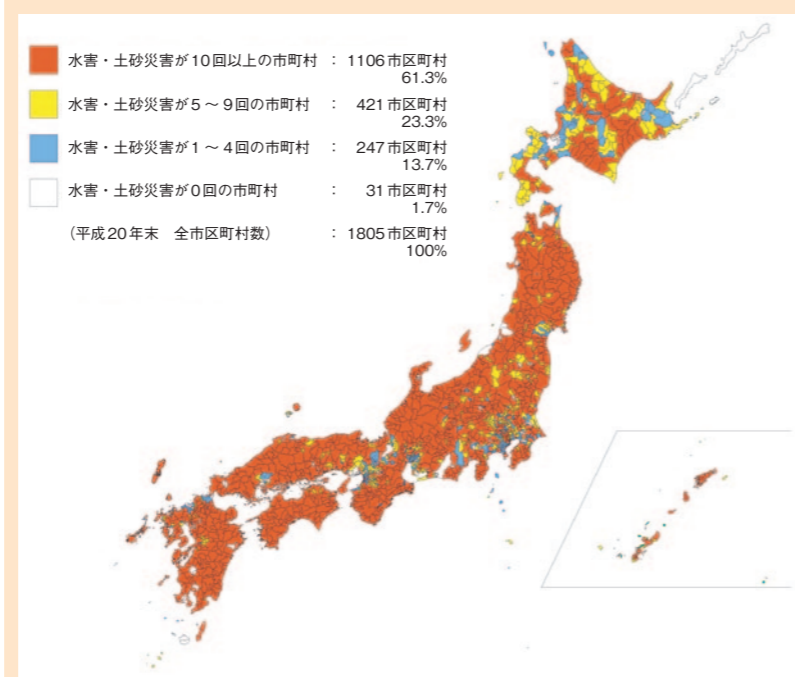
1 災害に強い安全な国土づくり

(1) 治水対策

我が国は、国土の約1割の洪水氾濫域に、人口の約半分、資産の約3/4が集中しており、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。これまでに洪水を安全に流下させるための河道の拡幅、堤防、放水路等の整備や、洪水を一時的に貯留するダムや遊水地の整備等の治水対策を進めてきたことにより、治水安全度は着実に向上してきているが、海外の先進国と比較すると、目標とする安全度や施設等の整備率は、依然として、低い状況にある。

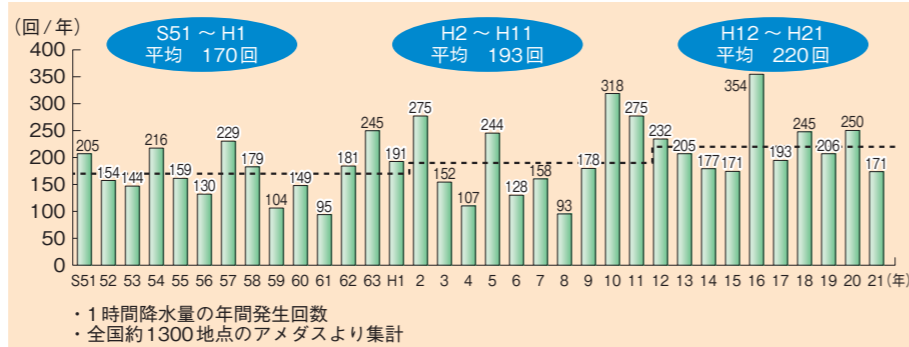
また、過去30年では、時間雨量50ミリを超えるような大雨の発生回数が増えており、平成21年には、平成21年7月中国・九州北部豪雨や台風第9号において時間雨量100ミリを超える降雨により、各地で甚大な被害が生じた。このため、災害を未然に防ぐための治水施設の整備とあわせて、万が一災害が発生した場合にも被害を最小にとどめるための減災対策を進めていく必要がある。

図表Ⅱ-6-2-1 平成11年～20年 水害・土砂災害の発生件数

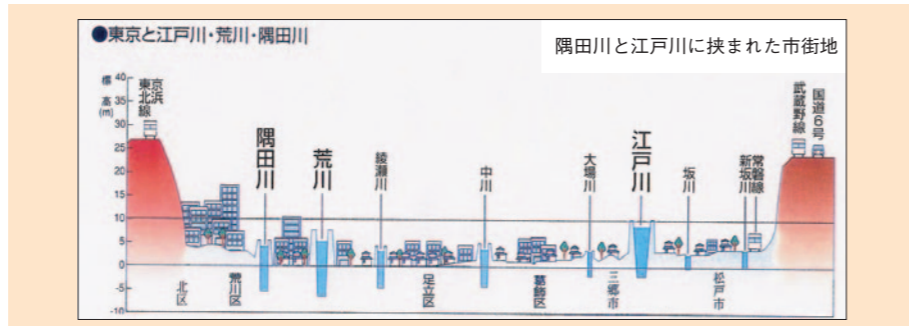


資料) 水害統計

図表Ⅱ-6-2-2 1時間降水量50mm以上の年間発生回数(1,000地点あたり)



図表Ⅱ-6-2-3 首都圏の土地利用の状況



平成21年台風第9号による佐用川の被害状況



図表Ⅱ-6-2-4 各国の治水対策

国名	治水安全度の目標	整備率
米国 ^(注1) (ミシシッピ川下流)	1/500	約94%
英国 ^(注2) (テムズ川)	1/1,000	100%
オランダ ^(注3) 国の中枢を含む沿岸部	1/10,000	約94%
日本 (荒川)	1/200	約40%

(注) 1 ・Sharing the Challenge :Floodplain Management into the 21st Century, Report of the Interagency Floodplain Management Review Committee to the Administration Floodplain Management Task Force,1993
2 Annual Report Fiscal Year 2005,DEPARTMENT OF THE ARMY Management Guidance for the Thames Estuary ,Thames Estuary Partnership
3 ・Flood Risks and Safety in the Netherlands (Floris) Floris Study -Full report, 2005
・Water in Focus 2004 Annual report on water management in the Netherland

① 予防的な治水対策

水害が発生すると、多くの人命・財産が失われ、地域の経済活動に甚大な影響を与えるだけでなく、被災地の復旧・復興にも多大な時間と費用を要する。このため、水害を未然に防ぐために河川整備基本方針及び河川整備計画に基づき、堤防の築造、河道掘削、遊水地、地下調整池等の治水施設の整備を計画的に進めている。また、既存ダムの再開発や複数ダムにおける容量再編等により既存施設を有効に活用している。さらに、既設の堤防については、洪水時における浸透破壊や地震に対する安全性の点検を実施し、強度が不十分なものについては、強化対策を推進している。

② 水害の再発防止対策

近年、甚大な水害を受けた地域においては、同規模の洪水で再び被災することがないように、河川の流下能力を向上させるための河道掘削や堤防整備等の河川改修工事、内水氾濫を防ぐための排水機場の整備等の対策を短期集中的に実施し、洪水への不安解消に努めている。

③ 洪水氾濫が発生した場合の減災対策

河川が氾濫した場合にも被害を最小限にする減災対策を推進するため、輪中堤や二線堤等の整備、ハザードマップの整備、水位・雨量情報、洪水予測等の防災情報の高度化を図るなど、ハード・ソフト一体となった対策を地方公共団体等と協力して進めている。

④ 河川の適切な管理

整備された河川管理施設等が洪水時等に本来の機能を発揮することができるよう、河川や施設等の状況をモニタリングし、その変化に応じた適切な管理を実施している。また、今後、老朽化した堰や水門、排水機場等の河川管理施設数が増加することから、施設の長寿命化を図るため、維持管理計画に基づく施設の計画的な維持更新を推進する。

(2) 都市型水害対策

① 流域一体となった総合的な治水対策の推進

都市部において浸水による都市機能の麻痺や地下街の浸水被害を防ぐため、河川管理者、下水道管理者及び地方公共団体が協働し、「特定都市河川浸水被害対策法」に基づく流域水害対策を推進している。

②雨水の貯留・浸透の推進

都市部の浸水被害を軽減させるため、雨水の排除のほか、地域全体で雨水の流出抑制を目的とした貯留・浸透に取り組むことが重要である。このため、雨に強い都市づくり支援事業や流域貯留浸透事業等により、地域の関係主体が一体となって、雨水の流出抑制や民間による被害軽減対策を推進している。

③計画規模を上回る集中豪雨等への対応

都市化の進展による雨水の浸透量の減少や、近年の下水道の計画規模を大きく上回る集中豪雨の多発、地下街・地下室等の設置といった土地利用の高度化等により、都市部の内水氾濫の被害リスクが増大している。このため、平成21年度は下水道浸水被害軽減総合事業を創設し、関係主体が一体となって、雨水貯留浸透施設の整備等の流出抑制対策に加え、内水ハザードマップの作成・公表等の総合的な浸水対策を推進している。

④大都市の壊滅的被害の防止

流域に人口・資産等が高密度に集積している荒川（東京都区域）、淀川（大阪府区域）等の大河川において、堤防が破堤した場合の壊滅的被害の発生を回避する高規格堤防（スーパー堤防）整備や、堤防拡幅等による堤防強化対策を実施している。

（3）できるだけダムにたよらない治水

人口減少社会、少子高齢化、さらには厳しい財政という3つの制約要因の中で、「できるだけダムにたよらない治水」への政策転換を進めるとの考えに基づき、今後の治水対策について検討を行う際に必要となる、幅広い治水対策案の立案手法、新たな評価軸及び総合的な評価の考え方等を検討するとともに、さらにこれらを踏まえて今後の治水理念を構築し、提言することを目的として、平成21年12月から「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」を開催している。同会議では、22年夏頃に中間とりまとめを公表し、これを踏まえて個別ダムの検証が行われる予定である。また、同会議では引き続き今後の治水理念について議論を深めるとともに、23年夏頃に提言を取りまとめる予定である。

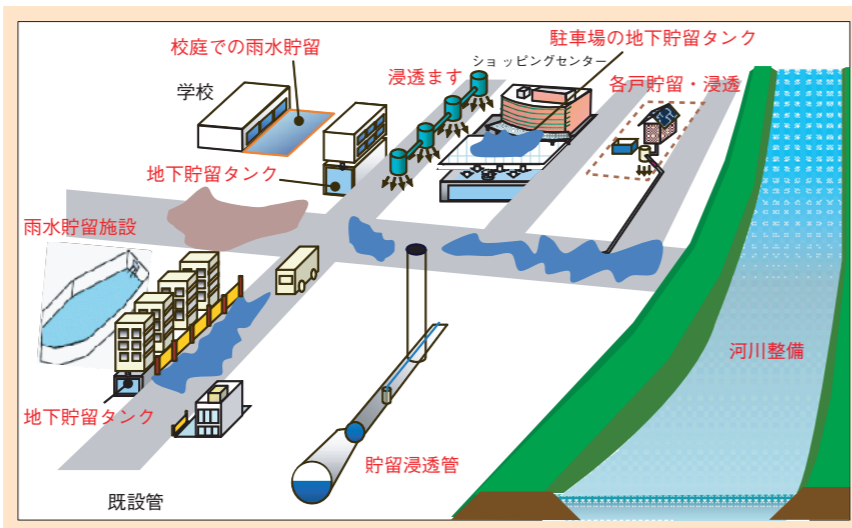
（4）土砂災害対策

我が国では、集中豪雨や地震等に伴う土石流、地すべり、がけ崩れ等の土砂災害が、過去10年（平成12～21年）の年平均で約1,000件以上発生しており、多大な被害を与えている。また、自然災害による犠牲者のうち、土砂災害によるものが大きな割合を占めている。このため、特に対策の必要な重点箇所に対する砂防施設整備や、自助、共助、公助による安全かつ確かな警戒避難体制の整備等、土砂災害による犠牲者を減らすための、ハード・ソフト一体となった効率的な土砂災害対策を推進している。

①根幹的な土砂災害対策

荒廃した山地を源流域に持つ河川は、そこから流れ出す土砂により流域全体に渡って甚大な被害をも

図表Ⅱ-6-2-5 流域一体となった総合的な浸水対策の推進



たらず。このような土砂災害から国土を保全し人命保護を図るため、砂防関係施設の整備を推進している。

②土砂災害発生地域の緊急防災対策

土砂災害発生箇所及び周辺地域を含めた集中的な砂防関係施設の整備により、近年甚大な土砂災害が発生した地域の再度災害防止対策を推進している。

③災害時要援護者を守る土砂災害対策

病院、老人ホーム、幼稚園等の災害時要援護者関連施設が存在する危険箇所について、砂防堰堤等の土砂災害防止施設を重点的に整備している。

④都市山麓における土砂災害対策

都市域における土砂災害に対する安全性を高め、緑豊かな都市環境を創出するため、市街地に隣接する山麓斜面に一連の樹林帯（グリーンベルト）を形成することを推進している。平成21年度は、六甲地区（兵庫県）等19地区において実施している。

⑤里地里山地域における土砂災害対策

里地里山地域においては、荒廃流域を復元し斜面からの土砂流出を抑制するための対策を推進し、自然環境や生物多様性の保全を図っている。

⑥土砂災害防止法の推進

（ア）土砂災害警戒区域等の指定の推進

「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律（土砂災害防止法）」に基づき、土砂災害が発生するおそれのある土砂災害警戒区域を指定し、当該区域における警戒避難体制の整備を図るとともに、著しい災害が発生するおそれのある土砂災害特別警戒区域において、特定の開発行為の制限、建築物の構造規制等のソフト対策を講じている。また、警戒避難のためのガイドラインや事例集を示し、市町村の土砂災害に対する警戒避難体制の整備を支援している。

（イ）危険住宅の移転の促進

崩壊の危険があるがけ地に近接した危険住宅については、がけ地近接等危険住宅移転事業の活用等により移転が促進されている。平成20年度は、この制度により危険住宅40戸が除却され、危険住宅に代わる住宅31戸が建設された。

コラム

災害時の避難に支援が必要な人々の関連施設を守る土砂災害対策

平成21年7月22日、山口県防府市で発生した土石流により、特別養護老人ホームの入居者7名が死亡するなど、土砂災害により甚大な被害が発生しました。このことにより、改めて災害時要援護者施設等、迅速な避難が困難な人々が入居する施設等の保全の更なる推進と、自主防災組織レベルでの警戒避難体制の強化の必要性が明らかになりました。

1 迅速な土砂災害対策の実施

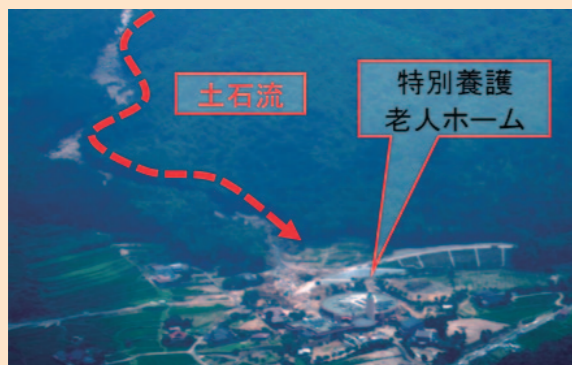
平成21年3月31日に国土交通省令が改正され、大規模な自然災害が発生した場合、各事務所の所掌事務及び管理区域にかかわらず、各事務所が緊急に砂防工事等を行うことが可能となりました。山口県防府市を中心とする土砂災害への対策に関し、山口県からの要請を受けて、上記改正規則を初めて適用し、直轄砂防災害関連緊急事業を実施しました。

2 土砂災害の危険のある災害時要援護者関連施設等への対応

災害時要援護者関連施設への土砂災害対策は、これまでも重点的に実施してきたところですが、山口県防府市の土砂災害を契機に地域住民（施設管理者）、市町村や都道府県等の協力を得て、全国の災害時要援護者関連施設等がある危険箇所の総点検を実施しています。

点検調査結果に基づき、各都道府県や国により、特に保全対策が必要な箇所について、砂防堰堤等の整備を実施するとともに、地域住民と市町村、都道府県が連携して、「危険な区域の明示」「確実な情報の伝達」「防災訓練の実施」を柱に、実践的な警戒避難体制の強化を図るなど、ハード・ソフト一体となった対策を行っています。

平成21年7月 山口県防府市で発生した土石流災害



防府市真尾地区（特別養護老人ホーム）被災状況



(5) 火山砂防対策

①活発な火山活動に伴う土砂災害への対策

噴火等の活発な火山活動に伴う火山泥流や土石流等の広域のかつ大規模な土砂災害への対策として、砂防堰堤等の整備を実施している。桜島では、平成21年は活発な噴火活動が続き、9月以降は弱い降雨強度及び少ない連続雨量でも土石流が発生する傾向にあるため、継続的に監視・観測及び砂防堰堤の除石等を実施している。また、浅間山では中規模噴火がいつ発生してもおかしくない状況であり、今後噴火活動が活発化した場合に必要となる緊急対策を円滑に行うための調査を22年度から実施する。

②火山噴火緊急減災対策砂防計画の策定

火山噴火時の土砂災害による被害を軽減するため、関係機関と連携して火山ごとに、緊急ハード対策の施工やリアルタイムハザードマップによる危険区域の設定等の緊急対応等、ハード・ソフト対策からなる火山噴火緊急減災対策砂防計画の策定を推進している。

浅間山 平成21年2月



(6) 津波・高潮・侵食等対策

①総合的な津波・高潮対策の推進

インド洋大津波や米国のハリケーン・カトリーナによる大規模な被害を受けて、ハード整備とソフト対策を合わせた総合的な津波・高潮対策を推進している。平成21年度は、海岸堤防等老朽化対策緊急事業により、老朽化調査、老朽化対策計画の策定、計画に基づく対策工事を一体的に推進している。

②高波災害への対応

平成20年2月の富山県等における激しい高波による浸水被害等の発生を受け、災害発生のメカニズムの検証や今後の対策のあり方等の検討を行い、ハード・ソフト両面に渡る高波災害対策に係る考え方を踏まえ、関連施策を推進している。

③海岸侵食対策の推進

土砂供給量の減少、各種構造物の設置等による沿岸方向の土砂の流れの変化等様々な要因により全国各地で海岸侵食が生じ、特に近年は早いペースで侵食が進行している。河川、海岸、港湾、漁港等の各事業者と連携し、異常堆積土砂の除去対策と合わせ海岸侵食対策を推進している。

④港内における船舶津波対策の推進

全国の「港則法」の特定港（84港）を中心に「船舶津波対策協議会」を設置しており、関係機関の協力の下、各港において船舶津波対策の充実を図っている。

(7) 気候変動への対応

地球温暖化に関しては、気温が上昇し、大雨の頻度の増加、台風の強度の増大、海面水位の上昇等が予測されているため、今後20年から30年の間に実施される緩和策の規模に関わらず、洪水や土砂災害、高潮災害等の悪影響を低減するための適応策が必要である。治水対策や港湾政策においては、関係機関等が役割分担しつつ、長期的視点に立った予防的な施設の整備に加え、地域づくり・危機管理等を中心とした適応策の実施により、災害に適応した強靱で持続的な社会を目指していく。

(8) 地震対策

①住宅・建築物の耐震・安全性の向上

改正「建築物の耐震改修の促進に関する法律（耐震改修促進法）」に基づき、国の基本方針において、住宅や多数の人が利用する建築物の耐震化率を平成15年の75%から27年までに少なくとも9割とする目標を定め、建築物に対する指導等の強化や計画的な耐震化の促進を図っている。21年度は、住宅・建築物安全ストック形成事業において、住宅・建築物の耐震改修に係る補助率の引き上げ等の拡充や、地方公共団体の持続的取組みに向けた体制整備に寄与する事業に対する助成を行うとともに、住宅に係る耐震改修促進税制について適用期限を5年延長するなど、住宅・建築物の耐震化の促進を支援している。

②宅地耐震化の推進

大地震時における盛土の滑動崩落による被害を軽減するため、新規盛土宅地については改正「宅地造成等規制法」等により技術基準が強化されており、既存宅地については宅地耐震化推進事業により、造成宅地防災区域の指定等に必要となる調査や防止工事を実施している。

③被災地における住宅・建築物及び宅地の危険度判定の実施

住宅・建築物においては、余震による被災建築物の倒壊等の二次災害を防止するため、被災後速やかに応急危険度判定を実施できるよう、業務マニュアルの整備や全国連絡訓練等により都道府県と協力して体制整備を図っている。宅地においては、二次災害を防止し住民の安全確保を図るため、被災後に迅速かつ的確に危険度判定を実施できるよう業務マニュアルを整備する等、都道府県・政令市から構成される被災宅地危険度判定連絡協議会と協力して体制整備を図っている。

④密集市街地の緊急整備

防災・居住環境上の課題を抱えている密集市街地の早急な整備改善は喫緊の課題である。都市再生プロジェクト第三次決定及び住生活基本計画（全国計画）において、特に大火の可能性が高い危険な密集

市街地（重点密集市街地、東京・大阪各約2,000ha、全国約8,000ha）を重点整備し、平成23年度までに最低限の安全性を確保することとされている。この実現に向け、国土交通省では、（ア）幹線道路沿道建築物の不燃化による延焼遮断機能と避難路機能が一体となった都市の骨格防災軸（防災環境軸）や避難地となる防災公園の整備、（イ）防災街区整備事業、住宅市街地総合整備事業等による老朽建築物の除却と合わせた耐火建築物等への共同建替え等による、密集市街地の防災性の向上と居住環境の整備を推進している。

⑤オープンスペースの確保

防災機能の向上により安全で安心できる都市づくりを図るため、地震災害時の復旧・復興拠点、生活物資等の中継基地等となる防災拠点や周辺地区からの避難者や帰宅困難者を受容し、市街地火災等から避難者の生命を保護する避難地等として機能する防災公園等の整備を推進している。また、防災公園と周辺市街地の整備改善を一体的に実施する防災公園街区整備事業を外語大跡地公園（東京都）等9地域で実施している。

⑥総合的な耐震安全性を確保した防災拠点官庁施設等の整備の推進

総合的な耐震安全性の確保の観点から平成21年度は、災害応急対策活動に必要な官庁施設及び一般官庁施設について、その耐震性の現況及び今後の耐震化の目標を公表するとともに、中央合同庁舎第1号館本館（霞が関地区）等の耐震対策を推進している。

⑦公共施設等の耐震性向上

河川事業においては、河川構造物の耐震性能の一層の向上を図るため、いわゆるレベル2地震動（関東地震や兵庫県南部地震級の地震動）を踏まえた耐震点検・対策を推進している。

海岸事業においては、海岸耐震対策緊急事業により、ゼロメートル地帯等に地域中枢機能集積地区を有する海岸の耐震対策を緊急的に実施している。

道路事業においては、地震による被災時には、円滑な救急・救援活動、緊急物資の輸送、復旧活動に不可欠な緊急輸送道路を確保するため、緊急輸送道路のうち、広域応援部隊等が移動するための県庁所在地間を結ぶ道路について、橋梁の重大な損傷を防止する対策を実施している。

港湾事業においては、大規模地震発生時に避難者や緊急物資等の輸送を確保するため、基幹的広域防災拠点や耐震強化岸壁を整備するとともに、緊急輸送ルートに接続する臨港道路の耐震補強、緑地等のオープンスペースの整備を推進している。

空港事業においては、地震災害時の空港機能の確保を図るため、東京国際空港（羽田）、仙台空港、

図表Ⅱ-6-2-6 防災環境軸



新千歳空港・新潟空港・大阪国際空港（伊丹）等の耐震化を実施している。

下水道事業においては、防災拠点等のトイレ機能や処理場の消毒機能等地震時に下水道が果たすべき機能を確保するため、平成21年度は下水道総合地震対策事業を創設し、防災拠点等と処理場とを接続する管きょや水処理施設等の耐震化等を重点的に実施している。

⑧大規模地震等に対応する土砂災害対策

平成20年（2008年）岩手・宮城内陸地震により発生した河道閉塞（天然ダム）への対策として、河道掘削等の応急対策に引き続き、21年度より直轄特定緊急砂防事業を実施している。

また、このような災害の頻発を受け、21年12月に有識者等により提言された「特殊な土砂災害等の警戒避難に関する法制度について」等に基づき、実際に天然ダム等が発生した場合の危機管理体制の構築等、首都直下地震、東南海・南海地震等の将来起こり得る大規模地震等に起因する大規模な土砂災害から被害を軽減するための土砂災害対策を推進している。

（9）雪害対策

①冬期道路交通の確保（雪害事業）

「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」に基づき、安全で安心な生活を支え、地域間の交流・連携を強化するため、道路の除雪・防雪・凍雪害防止の事業（雪害事業）を進めている。また、豪雪時における通行止めや除雪状況等の情報の共有及び提供の一元化、除雪の効率化等を図るため、道路管理者等の関係機関による情報連絡本部の設置を進めている。

②豪雪地帯における雪崩災害対策

全国には、約21,000箇所の雪崩危険箇所があり、集落における雪崩災害から人命を保護するため、雪崩防止施設のハード整備を推進している。

③消流雪用水導入事業の実施

豪雪地帯において、治水機能の確保と合わせ、水量の豊富な河川から市街地を流れる中小河川等に消流雪用水を供給するための導水路等の整備を実施している。

2 災害に備えた体制の充実

（1）安全・安心のための情報・広報等ソフト対策の推進

自然災害や事故等に対応するため、安全・安心に関する情報提供、災害時の業務継続計画等のソフト面での対策として、平成18年に策定した「国土交通省安全・安心のためのソフト対策推進大綱」に基づき、毎年進捗状況の点検を行っている。21年6月時点で大綱等に掲げている110施策のうち77件（70%）が達成された。

（2）防災情報の高度化

人命等の被害をできるだけ軽減するため、ハード整備に加え、関係機関が連携して防災情報を収集・活用し、的確な危機管理活動を可能とするとともに、国民の的確な判断や避難行動等につながる情報をわかりやすく提供するなど、災害に対する安全性を高めるための総合的な情報施策を推進している。

①防災情報の集約

「国土交通省防災情報提供センター」^(注)では、国民が防災情報を容易に入手・活用できるよう、国土交通省が保有する雨量情報や災害対応等の情報を集約・提供している。また、地理情報システム（GIS）

(注) <http://www.mlit.go.jp/saigai/bosaijoho/>

を活用し、気象、河川の水位、潮位、地殻変動の蓄積データ等を利用できるようにしている。

②ハザードマップ等の整備

災害発生時に、住民が適切な避難行動がとれるよう、避難場所、避難経路等を住民にあらかじめ周知すべく市町村によるハザードマップの作成・配布を促進するとともに、全国の各種ハザードマップを検索閲覧できるインターネットポータルサイト^(注1)を開設している。

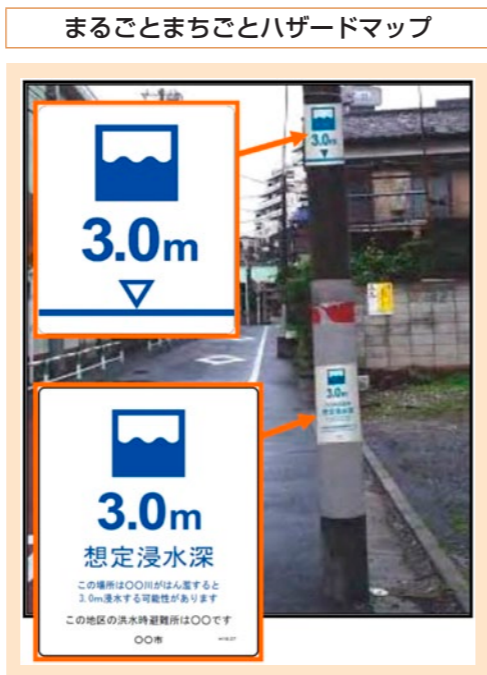
洪水ハザードマップの作成は「水防法」により義務化されており、作成に関し手引き等を示している。また、河川氾濫時の浸水深や避難場所等の洪水関連標識を電柱等に表示する「まるとまちごとハザードマップ」を推進している。

内水ハザードマップについては、浸水被害を軽減するためのソフト対策としての重要性にかんがみ、作成の手引きを示し、地方公共団体における早期作成等を支援している。

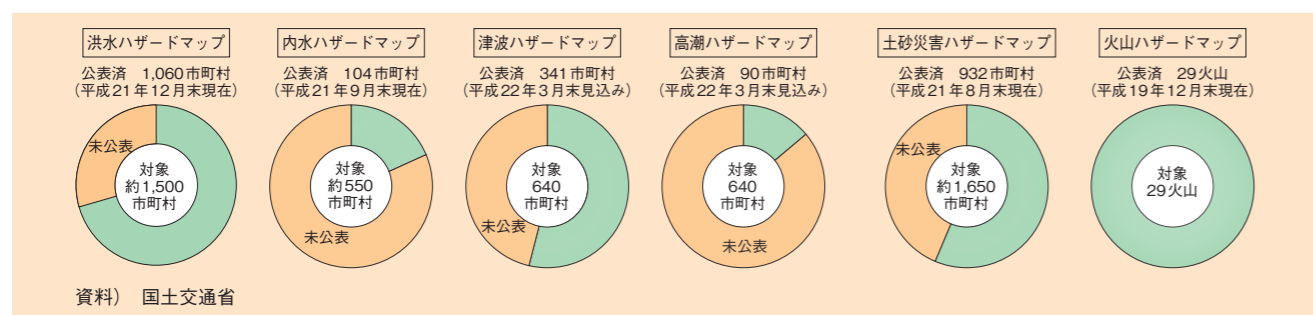
津波・高潮ハザードマップについては、東海地震、東南海・南海地震等の大規模災害対策の1つとして、関係省庁が連携して、作成マニュアルや事例集を示している。

土砂災害ハザードマップについては、「土砂災害防止対策基本指針」に基づき、土砂災害警戒区域等の指定に合わせてハザードマップの整備を促進している。

火山ハザードマップについては、火山活動による社会的影響の大きい29火山を公表している。



図表 II-6-2-7 ハザードマップの整備状況について



③洪水時に関する防災情報の提供

洪水に対する注意喚起や円滑な避難等に資する情報提供を行うために、大河川では洪水予報河川を指定し、洪水予報（氾濫注意情報・氾濫警戒情報等）の周知等が行われている。また、それ以外の主要な中小河川は、避難勧告発令の目安となる避難判断水位（特別警戒水位）への到達情報の周知等を行う水位周知河川（水位情報周知河川）として指定している。平成21年12月現在、洪水予報河川は365河川、水位周知河川は1,414河川が指定されている。

また、水位・雨量、洪水予報、水防警報等の提供を目的として、「川の防災情報」^(注2)において、一般向けに即時の河川情報の提供を行っている。21年9月末の台風時には、一日当たり約400万件近くのアクセスがあるなど、洪水時の警戒や避難等において役立てられている。

(注1) <http://www1.gsi.go.jp/geowww/disaportal/index.html>

(注2) <http://www.river.go.jp> [インターネット版]、<http://i.river.go.jp> [携帯版]

さらに、XバンドMPレーダ^(注)

網の整備、洪水予測の高精度化を図るとともに、21年4月に地方整備局に水災害予報センターを開設し、関係自治体等への河川情報提供の強化を図るなど、局地的大雨や集中豪雨への対策を推進している。

④土砂災害警戒情報の発表

大雨による土砂災害のおそれがある時に、市町村長が避難勧告等を発令する際の判断や住民の自主避難の参考となるよう、土砂災害警戒情報を都道府県と気象庁が共同で発表し、都道府県消防防災部局等を通じて市町村等に提供している。

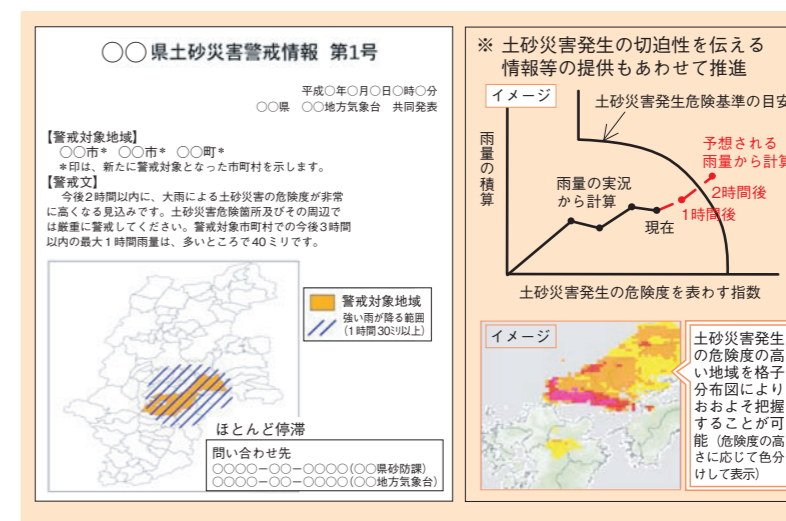
図表 II-6-2-8 わかりやすい防災情報の提供



地上デジタル放送による情報提供

ワンセグ放送による情報提供

図表 II-6-2-9 土砂災害警戒情報について



⑤防災気象情報の高度化

気象庁では、平成21年5月から台風進路予報を5日先までに延長し、早期の防災準備活動の支援の充実を図った。また、同年6月に交通政策審議会気象分科会において取りまとめられた「局地的な大雨による被害の軽減に向けた気象業務のあり方について」を受け、新たに作成した防災気象情報の利活用の手引きを用いて教育機関等への安全知識の普及啓発等を行うとともに、気象ドップラーレーダーの追加整備、気象レーダーの観測間隔の短縮化により監視能力の向上を行った。

(注) 既存のレーダに比べ、より高分解能（250m～500mメッシュ）かつ高頻度（1分ごと）の観測が可能

コラム 市町村を対象とした警報・注意報の発表等について

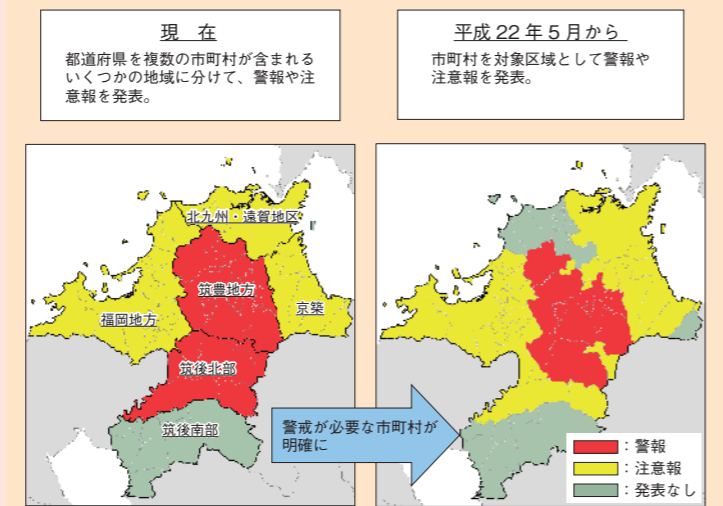
平成16年に発生した梅雨前線や台風による度重なる甚大な風水害等を契機に、国土交通省政策レビューにおいて、気象庁は、警報等の発表基準を避難勧告等の判断基準に適合させること、対象区域をより明確にして発表すること等の防災気象情報の改善方策を取りまとめました。これは、同時に関係省庁が協力して進めていた避難勧告、避難指示等の判断基準や災害時要援護者への支援のあり方等の検討結果も踏まえたものとなっています。

具体的な措置として、気象庁では、大雨及び洪水警報・注意報が気象災害時の防災対応により有効に活用できるよう、発表基準に、土砂災害や洪水災害の危険性をより適切に表現できる新たな指標を導入するなどの改善を行いました。さらに、市町村長が行う避難勧告等の判断や住民の自主的な避難行動をよりきめ細かく支援するため、22年5月下旬から次のように改善します。

(1) 警報・注意報を発表する対象が個々の市町村になります

大雨や洪水などによる災害への警戒・注意を呼びかける警報・注意報の発表は、これまで都道府県内をいくつかに分けた区域を対象に行われていました。しかし、災害をもたらす現象は、地域的、時間的に限定されて集中的に発生することが多いことから、警戒の必要な区域をより明確にするため、個々の市町村を対象に発表します。

対象区域を市町村としてきめ細かく警報・注意報を発表するイメージ（福岡県の例）



また、大雨や洪水、高潮の警報・注意報の発表は、個々の市町村の災害特性等を反映した基準により行われます。

(2) 大雨警報発表時に、特に警戒すべき事項を警報名に続いて明記します

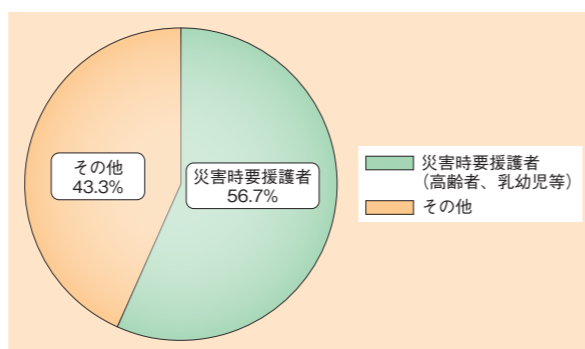
“大雨警報”は、浸水や土砂災害などへの警戒を呼びかけるものですが、これまで、警戒を要する災害の種類が分かりづらかったため、特に警戒を要する災害を、“大雨警報（土砂災害）”、“大雨警報（浸水害）”のように警報名と併せてお知らせします。

(3) 地域の防災力の向上

① 高齢者や乳幼児等の災害時要援護者対策

「土砂災害防止法」に基づき、土砂災害特別警戒区域等内への災害時要援護者関連施設等に係る開発行為の制限等を実施している。さらに、「水防法」に基づき市町村が災害時要援護者関連施設への洪水予報等の伝達方法を策定するに当たり、都道府県と連携して支援を行っている。平成21年12月現在、487市区町村で対象となる災害時要援護者施設を、市町村地域防災計画に定めている。

図表Ⅱ-6-2-10 土砂災害による死亡・行方不明者に占める災害時要援護者の割合（平成17～21年）



② 水防体制の強化

水防団等の技術力の向上を図るため、市町村等の要請を受けて水防訓練・講習会等に水防専門家を派遣する「水防専門家派遣制度」に基づき、水防技術の指導者が不足する市町村等でも、専門的な技術指導を受けることができるよう支援している。

(4) 災害発生時の危機管理体制の強化

国土交通省では、自然災害への対処として、災害に結びつくおそれのある自然現象の予測（気象庁）、災害時の施設点検・応急復旧等の対応（施設管理関係部局）、海上における救助活動（海上保安庁）等を行うとともに、職員の非常参集、災害対策本部の設置等の初動対応体制を構築している。また、地方公共団体等への応援・支援メニューに基づき、関係機関等への応援も積極的に実施している。

① 危機管理体制の強化

大規模自然災害が発生し、又は発生するおそれがある場合において、被災地方公共団体等が行う被災状況の迅速な把握、被害の発生及び拡大の防止、被災地の早期復旧その他災害応急対策に対する技術的な支援を円滑かつ迅速に実施するため、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）を派遣する体制を整えている。平成21年度は平成21年7月中国・九州北部豪雨、台風第9号、8月11日の駿河湾を震源とする地震において1,287名の隊員等を派遣し、被災地の迅速な復旧及び再度災害防止に向けた技術支援を行った。



② 国土交通省業務継続計画

首都直下地震時の重要業務継続のため「国土交通省業務継続計画」に基づき、訓練の実施、業務継続力の向上を図っている。

③ 災害に備えた情報通信システム・機械等の配備

災害時の情報連絡体制を確保するため、本省、各地方支分部局、関係機関等の間で、光ファイバと多重無線通信回線を用いた信頼性の高い自営ネットワークを構築している。また、迅速な災害情報集約、応急復旧等のため、災害対策用ヘリコプター、衛星通信車、排水ポンプ車、照明車等の災害対策用機械を配備し、災害対応に活用している。

④ 実践的な危機管理訓練の実施

災害対応を擬似体験するロールプレイング方式の実践的な危機管理訓練を積極的に実施し、災害対策要員の能力の向上に取り組んでいる。また、地域住民・企業、NPO等のより一層の参加促進、避難場所・避難経路の確認を行うなど、より実践型、参加型の水防演習を実施した。さらに平成21年6月には土砂災害に対する全国統一防災訓練を実施するとともに、「大規模土砂災害危機管理計画」に基づく天然ダム対応危機管理訓練を行った。また、同年7月には静岡県静岡市において大規模津波総合防災訓練を実施した。

⑤ 海上での初動対策の準備

海上保安庁では、災害発生に迅速に対応できるよう巡視船艇・航空機を配備し、24時間即応体制をとっている。また、災害発生時には対策本部等を設置し、巡視船艇・航空機による被害状況調査や救助活動等を実施するなど、迅速かつ的確に対応している。

(5) 地震・火山活動等の監視・情報発表体制の充実

① 気象庁における取組み

(ア) 地震・津波対策

地震・津波による災害の防止・軽減を図るため、全国の地震活動を24時間体制で監視し、緊急地震速報、津波警報、地震・津波情報等の迅速かつ確かな発表に努めている。平成21年度には、港湾局のGPS波浪計6箇所、港湾局及び海上保安庁等の検潮所5箇所の潮位データの津波情報への活用を開始し、気象庁が監視するGPS波浪計の観測点は8箇所に、検潮所は165箇所になった。

(イ) 緊急地震速報

改正「気象業務法」に基づき、地震動の予報・警報として確かな提供を行ってきており、平成21年12月末までに12の地震に緊急地震速報（警報）を発表し、テレビやラジオ等を通じて国民に提供した。地震から身を守るには日頃からの訓練が重要であり、同年6月と12月に全国的な訓練を実施した。特に12月の訓練では、中央官庁や地方公共団体向けに加え、初めて一部の一般利用者の受信端末向けに訓練用緊急地震速報を配信した。また、同年8月には、緊急地震速報の迅速化や精度向上のため、新設観測点の活用やマグニチュード推定式の改良を実施した。

(ウ) 火山対策

火山噴火災害の防止と軽減のため、全国4箇所の火山監視・情報センターで全国の火山活動を24時間体制で監視し、噴火警報等の迅速かつ確かな発表に努めている。平成21年8月からは、火山噴火予知連絡会で監視・観測体制を充実すべきとされた47火山について、地中埋設（ボアホール）型の地震計・傾斜計等の観測機器の整備を進めている。

② 海上保安庁における取組み

(ア) 海底地殻変動等の監視

巨大地震の震源域である日本海溝、相模トラフ及び南海トラフ周辺において、地殻変動を観測している。また、地震及び火山噴火の予知に資するため、南関東の離島において、GPSにより島しょ等の動きを監視している。

(イ) 海底火山噴火に係る観測等

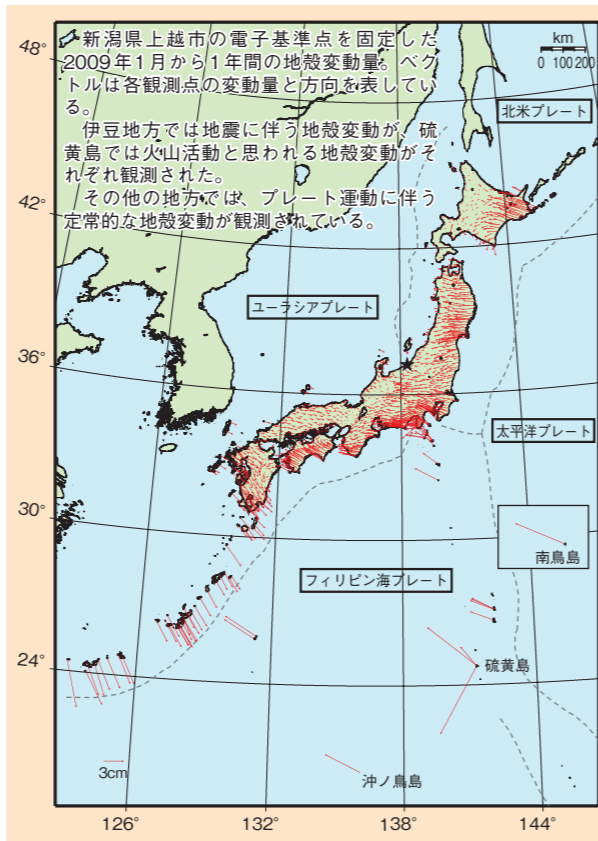
海底火山の噴火の前兆として周辺海域に認められる変色水等の現象を観測し、航行船舶に情報を提供している。また、海底火山噴火予知の基礎資料とするため、総合的な調査を実施し、海域火山基礎情報の整備を行っている。

③ 国土地理院における取組み

(ア) 地殻変動観測・監視体制の強化

全国の電子基準点1,240点を運用し、GPS連続観測による国土の監視を図るとともに、陸域観測技術衛星「だいち」を用いた地殻変動の監視を強化している。

図表Ⅱ-6-2-11 GPS連続観測が捉えた日本列島の動き



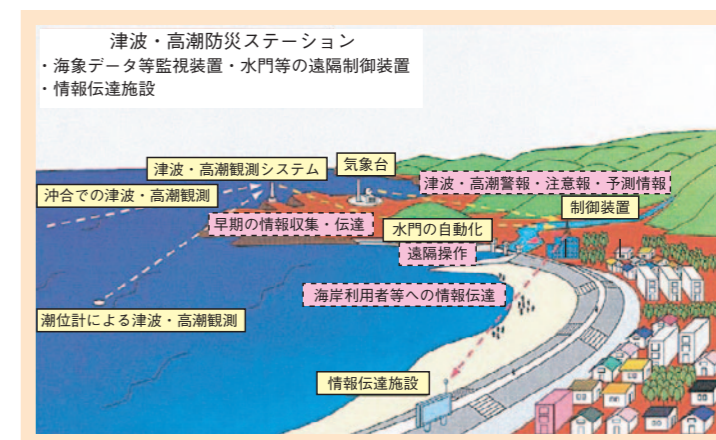
(イ) 地震、火山噴火等に伴う自然災害に関する研究等

GPS、干渉SAR^(注1)、水準測量等測地観測成果から、地震・火山噴火の発生メカニズムを解明するとともに、観測と解析の精度を向上する研究を行っている。また、航空機レーザ測量データや高分解能衛星画像をGIS等で解析することにより、地形変化による自然災害の軽減に資する研究・技術開発を行っている。さらに、関係行政機関・大学等と地震予知に関する各種データ・情報を交換し、検討を行う地震予知連絡会、及び地殻変動監視のために各省庁や公共機関等が観測した潮位記録の収集・整理を行う海岸昇降検知センターを運営している。

(6) ICT化による既存ストックの管理の高度化

光ファイバ網の構築等により、ICT^(注2)を活用した公共施設管理、危機管理の高度化を図っている。具体的には、光ファイバを活用した道路斜面の継続監視による管理の高度化、インターネット等を活用した防災情報の提供等安全な道路利用のための対策を進めている。また、水門・排水機場等の管理の遠隔操作、河川の流況や火山地域等の遠隔監視のほか、下水処理場・ポンプ場等の施設間を光ファイバ等で結び、遠隔監視・操作をするなど管理の高度化を図っている。

図表Ⅱ-6-2-12 津波・高潮防災ステーションのイメージ図



さらに、海岸の状況を把握するための光ファイバ網及びCCTV等の整備を図り、海岸管理者等への安全情報の早期提供を行うとともに、水門等の施設を迅速かつ一元的に操作し津波・高潮被害の未然防止を図る津波・高潮防災ステーションを整備している。（平成20年度末現在8地域供用）

(7) 公共土木施設の災害復旧等

平成21年は、全国で10,610箇所、約1,227億円の国土交通省所管施設の被害が発生している。これらの自然災害による道路、河川、港湾、下水道等の被害について、被災直後より現地に緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）等を派遣し、復旧・復興及び再度災害防止に向けた技術的支援等を行うとともに、事業採択までの手続を極力短期間で実施し、被災地の迅速な復旧に努めている。

また、住民の安全・安心の確保を図るため、災害対策等緊急事業推進費を執行して、豪雨や台風の自然現象により災害を受けた地域等において、緊急に再度災害防止のための事業を実施した。

3 災害に強い交通体系の確保

(1) 多重性・代替性の確保等

大規模災害時において、利用者の安全・交通機能の確保、全国的な輸送活動への影響の極小化を図るとともに、避難や人員・傷病者、緊急物資等の輸送を行うため、災害に強い交通体系の整備を推進して

(注1) 人工衛星から地表面の変動を監視する技術

(注2) 我が国では、情報通信技術を表す言葉として「IT (Information Technology)」の語が広く普及しているが、国際的には、「ICT (Information and Communications Technology)」の語が広く定着している。今後のユビキタスネットワーク社会においては、誰でも簡単にネットに接続することにより、多様で自由かつ便利な「コミュニケーション」を実現していくことが重要であることから、原則ICTを使用する。

いる。さらに、災害発生時に迅速かつ的確に緊急輸送・代替輸送が確保されるよう、輸送事業者、施設管理者等とも協力しつつ緊急輸送ネットワークの充実に努めている。

(2) 道路防災対策

豪雨・地震・津波・豪雪等の災害に対して、安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、防災対策、震災対策及び雪寒対策を進めている。また、災害時においても道路利用者の利便性を図り、安全で円滑な道路交通を確保するため、インターネット等を活用した道路の災害情報の提供を進めている。

(3) 各交通機関等における防災対策

鉄道については、旅客会社等が行う落石・雪崩対策や海岸保全等の防災事業、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う青函トンネルの機能保全のための地震検知装置等の改修事業に対し、その費用の一部を助成し、災害に強い、安全かつ安定的な鉄道輸送の確保を図っている。

港湾については、迅速かつ効率的な復旧事業や、緊急輸送の確保に役立つため、国と港湾管理者により、災害発生時に収集した被害情報の発信・共有体制の強化を図っている。

航空については、国際民間航空条約の基準に準拠した空港消火救難体制の充実・強化や「空港緊急計画」並びに空港管理者と消防機関、医療機関及び空港内事業者間における応援協定に基づく連携強化を図っている。

第3節 建築物の安全性確保

(1) 住宅・建築物の生産・供給システムにおける信頼確保

平成17年11月に明らかとなった構造計算書偽装問題に係る事件の再発を防止し、法令遵守徹底と建築士等による適正な建築活動の確保を図り、国民が安心して住宅の取得や建築物の利用ができるようになるため、19年6月には、高度な構造計算を要する一定規模以上の建築物等に対する構造計算適合性判定の義務付け等による建築確認・検査の厳格化等を内容とする「建築物の安全性の確保を図るための建築基準法等の一部を改正する法律」が施行されている。

改正建築基準法施行後、建築確認手続が停滞し、住宅着工が大幅に減少するなどの影響があったが、設計側・建築確認審査側双方の関係者に対するきめ細かな情報提供や技術的支援等を進め、新しい建築確認手続は一定程度定着した。さらに、22年3月には、建築確認審査の迅速化・申請図書の簡素化を図るため、建築確認手続等の制度の見直しを実施した。

また、18年12月に成立した「建築士法等の一部を改正する法律」について、20年より一部が施行されているが、新たに、一定規模以上の建築物について構造設計一級建築士等による設計への関与を義務付ける部分について、21年5月に施行された。これに伴い、幅広い周知や建築設計サポートセンターの支援等円滑な施行に取り組んでいる。

さらに、新築住宅に瑕疵が発生した場合においても確実に瑕疵担保責任が履行され、消費者が安心して住宅を購入できるよう、建設業者及び宅地建物取引業者に対し資力の確保(住宅瑕疵担保保証金の供託又は住宅瑕疵担保責任保険契約の締結)を義務付ける「特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律(住宅瑕疵担保履行法)」が21年10月に施行された。これについては、保険法人における保険引受体制の整備に取り組む一方、資力確保や届出義務の実効性確保のための事業者を対象とした講習会の

実施や、全都道府県での説明会やパンフレットの配布等を通じた消費者に対する普及啓発など、制度の浸透に向けた取り組みを行っている。

(2) 昇降機や遊戯施設の安全性の確保

平成18年6月の東京都港区のエレベーターにおける死亡事故等を踏まえ、21年2月、社会資本整備審議会建築物等事故・災害対策部会に、新たに昇降機等事故対策委員会を設置し、事故情報・不具合情報の分析、再発防止の観点からの事故発生原因解明に係る調査、再発防止対策等に係る調査・検討を行い、必要な技術基準の見直し等を行っている。また、国土交通省は、同年9月に、エレベーターの安全装置等に係る技術基準の見直しを行った。

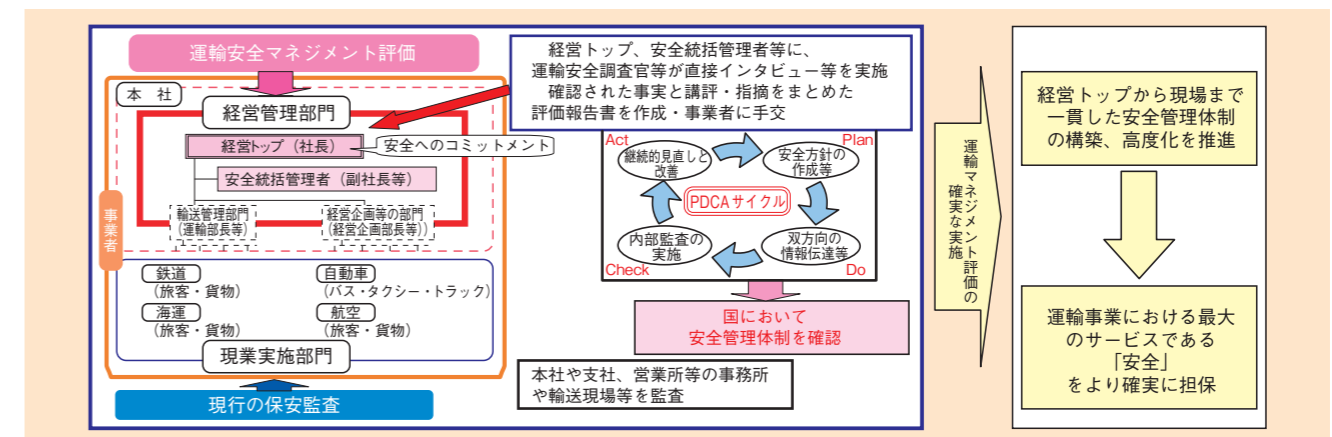
第4節 交通分野における安全対策の強化

安全の確保は交通分野における根本的かつ中心的な課題であり、ひとたび事故が発生した場合には多大な被害が生じるおそれがあるとともに、社会的影響も大きいことから、事故の発生を未然に防ぐため、各種施策に取り組んでいる。

1 公共交通機関における安全管理体制の構築・改善

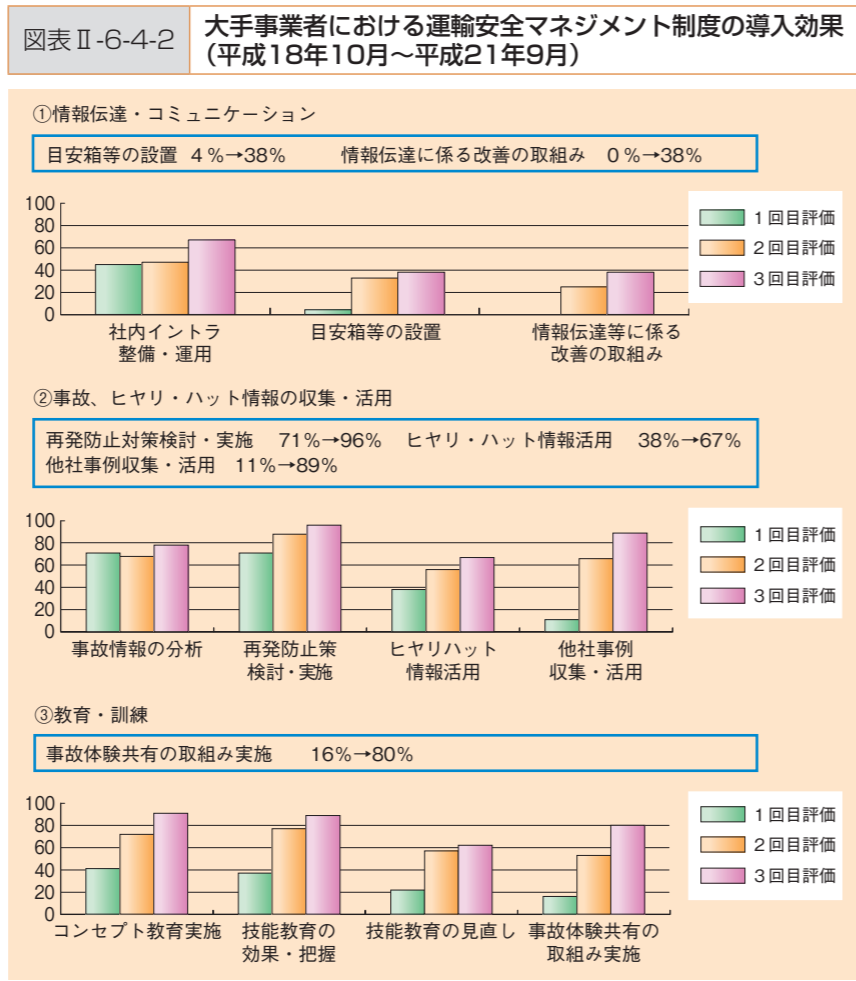
平成17年上半期に公共交通機関において多発したヒューマンエラーに起因すると見られる事故・トラブルを受け、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律(運輸安全一括法)」に基づき、陸・海・空の運輸事業者に対し、「安全管理規程」の作成・届出、「安全統括管理者」の選任・届出等が義務付けられている。これにより、事業者が経営トップ主導により経営トップから現場までが一丸となった安全管理体制を構築し、国がその実施状況を「安全管理規程に係るガイドライン」に沿って確認する「運輸安全マネジメント評価」を行う運輸安全マネジメント制度が導入されている。この制度は、品質管理に関する国際規格であるISO9001等のマネジメントシステムで推奨される事項等を参考にしており、安全最優先の方針の下、経営トップ主導によって構築した安全管理体制を国が評価し、輸送の安全のための取組みをPDCAサイクルによって継続的に向上させるもので、従来からの保安監査と車の両輪になって実施することにより、公共交通機関のより一層の安全の確保を図ろうとするものである。20年9月から21年8月末までに、運輸安全マネジメント評価を延べ832社(鉄道177社、自動車151社、海運487社、航空17社)に対して実施した。

図表Ⅱ-6-4-1 運輸安全マネジメント評価の実施イメージ



21年度は、小規模事業者がより効果的に安全管理に取り組むことができるよう、小規模事業者向けのガイドラインを6月に策定するとともに、多くの事業者が取り組み途上であるリスク管理の方法を示した「事故、ヒヤリ・ハット情報の収集・活用の進め方（自動車モード編、海運モード編）」を作成するなど、本制度の浸透・定着に向けた事業者支援を行った。また、制度導入後、これまでに実施した評価結果を総括したところ、事業者の運輸安全マネジメントに係る取り組みは大きく変化し、社内における情報伝達やコミュニケーションの充実、事故やヒヤリ・ハット情報の収集・活用の促進、教育・訓練の充実などについて特に顕著な改善が見られ、本制度導入による効果が現れてきている。

このような取り組みを一層効果的なものとするため、メルマガ「運輸安全」のリニューアル、運輸安全取組事例サイトの開設、事故等の事例から得られる教訓集の作成等運輸安全情報発信の充実を図った。



2 鉄軌道交通における安全対策

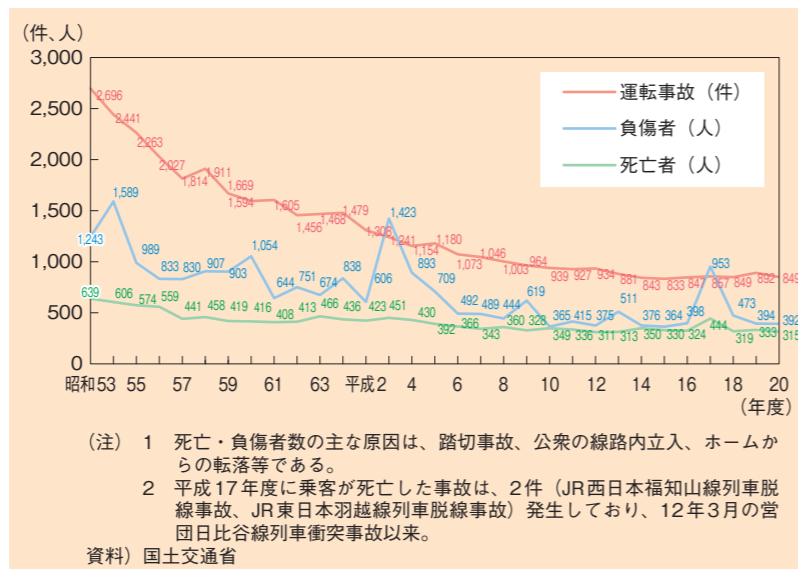
鉄軌道交通における運転事故件数は、踏切事故防止対策の推進、自動列車停止装置（ATS）等の保安設備の整備や改良などを実施してきた結果、長期的には減少傾向^(注)にあり、平成13年度からは800件台で推移している。

(1) 鉄軌道の安全の確保

平成17年4月の福知山線列車脱線事故等を契機として、近年発生した事故等も踏まえ、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等の一部改正により設置の義務付けを行った曲線部等における速度制限機能付き自動列車停止

(注) 死傷者数については、JR西日本福知山線脱線事故等の影響により、平成17年度は大幅な増加となっている。

図表Ⅱ-6-4-3 鉄軌道交通における運転事故件数及び死傷者数の推移



装置（ATS）、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の整備を促進する等の対応を行った。

また、17年12月の羽越線列車脱線事故を受け、全国の鉄軌道事業者に対して、風速計の緊急総点検の実施及びその結果を踏まえた強風対策の実施を指示し、風速計を新たに増設するなど、鉄道における強風観測体制の一層の強化を図っている。このほか、鉄軌道事業者に対して、輸送の安全を確保する取組みが適切であるかどうか等に関して、保安監査等を実施することにより、事故防止を図っている。

(2) 踏切事故防止対策の強化

「踏切道改良促進法」及び「第8次交通安全基本計画」に基づき、立体交差化、構造改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、踏切遮断機や高規格化保安設備（障害物検知装置等）の整備等を推進し、踏切事故の防止に努めている。

3 海上交通における安全対策

過去5年間を見ると、海難に伴う死者・行方不明者数は、減少傾向にあるが、海難に遭遇した船舶の隻数（海難船舶隻数）は、ほぼ横ばいで推移していることから、更なる安全対策の推進が必要である。

(1) 船舶の安全性の向上及び船舶航行の安全確保

①船舶の安全性の向上

船舶の安全に関しては、国際海事機関（IMO）を中心に国際的な基準が定められており、現在は、平成22年から23年に予定されているSOLAS条約^(注1)の改正に対応するため、国内法令改正等に取り組んでいる。また、サブスタンダード船^(注2)の排除のため、ポートステートコントロール（PSC）^(注3)を実施している。

②船舶航行の安全確保

船舶の高速化等海上交通環境の変化に対応し、船舶航行の安全を確保するため、新たな情報技術を活用し、航行管制・情報提供システムの充実強化を図るため、航路標識の改良・改修を610箇所を実施した。また、避難港の整備を下田港等6港で実施している。

平成21年7月に「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律」が公布され、船舶の危険防止のための航行援助の充実や海域特性に応じた新たな航法の設定等が講じられることとなった。22年7月1日の施行に向けては、21年11月に、第19回交通政策審議会海事分科会が開催され、同法による新制度の施行のため、新たな航法の設定を行う海域や船舶の危険防止のための航路外での待機の指示を行う船舶の大きさ等の基準の考え方について答申を受け、適切な運用を実施するための準備を進めている。

このほか、引き続き海図等の充実を図るとともに外国人船員に対する海難防止対策の一環として英語表記のみの海図を刊行している。また、衝突事故原因の大半を占めるヒューマンエラーの防止を図るため、「協調型航行支援システム（SCAS）」^(注4)の調査研究等も実施している。加えて、Class-B AIS等の簡易型電子航海機器の有効性評価を開始した。さらに、(独)海上技術安全研究所に設置した「海難事故解析センター」において、事故解析に関する高度な専門的分析や重大海難事故発生時の迅速な情報分析・情報発信を行っている。

また、衝突海難の84%は「見張り不十分」と関連して発生していることを踏まえ、航海当直において

(注1) 海上における人命の安全のための国際条約

(注2) 国際条約の基準に適合していない船舶

(注3) 寄港国による外国船舶の監督

(注4) 操船意志を相手船に伝達することにより、相手船と協調して衝突回避を可能とする新たな航行支援システム

見張り機能の向上を図るために、20年9月より自動操舵装置の適正使用促進に向けた実務検討会を開催し、21年7月にガイドラインを策定・公表した。

水先制度に関しては、近年における水先制度をめぐる社会情勢の変化に対応するため、水先法及び関係法令の改正を行い、東京湾、伊勢三河湾及び大阪湾水先区を統合した。これにより船艇費等の削減、乗継ぎの解消による混雑の緩和が見込まれ、より船舶交通の安全の確保及び運航能率の増進が期待される。

さらに、輸入原油の8割以上が通航する我が国にとって極めて重要な海上輸送路であるマラッカ・シンガポール海峡については、「協力メカニズム」の下、我が国政府として同海峡沿岸国の支援要請プロジェクトに協力するとともに、我が国産業界等及び日本財団から航行援助施設基金^(注)への協力を行ったところである。21年10月の同メカニズムにおける第2回協力フォーラムにおいても我が国は、同メカニズムを持続可能な枠組みとするよう沿岸国・利用国・民間セクターが連携して更なる努力をしていくことが重要である旨提言した。今後も引き続き、同海峡の世界一の利用国として、これまで培った知見と沿岸国との良好な関係を活かし、官民連携して同海峡の安全対策に積極的に協力していくこととしている。

(2) 乗船者の安全対策の推進

乗船者の事故における死者・行方不明者のうち半数以上は海中転落によるものである。転落後に生還するためには、まず海に浮いていること、また、その上で速やかな救助要請を行うことが必要である。このため、海上保安庁では、ライフジャケットの常時着用、防水パック入り携帯電話等の適切な連絡手段の確保、海上保安庁への緊急通報用電話番号「118番」の有効活用の3つを基本とする自己救命策確保キャンペーンを実施して普及・啓発に努めている。ライフジャケットについては、平成21年における小型船舶（漁船・プレジャーボート等）からの海中転落による乗船者の死亡率が、着用の場合15%、非着用の場合48%であることから明らかなように、その着用が海中転落事故からの生還に大きく寄与している。このため、大型連休や夏季期間中には集中的な安全推進活動を実施するほか、年間を通じてライフジャケット着用を推進している。

(3) 救助体制の強化

海上保安庁では、迅速かつ的確な救助を行うため、24時間体制で遭難周波数の聴守及び緊急通報用電話番号「118番」の運用を行うなど、事故発生情報の早期把握に努めている。また、特殊救難隊、潜水士等の救助技術・能力の向上を図るとともに、ヘリコプターからの降下・吊り上げ救助技術、潜水能力、救急救命処置能力を兼ね備えた機動救難士の配置の拡充、救急救命士による救急救命処置の質を医学的観点から保障するメディカルコントロール体制の充実・強化、高性能化を図った巡視船艇・航空機の整備等、救助・救急体制の充実・強化を図っている。加えて、マリンレジャー振興等の拠点である「海の駅」を活用した地域の防災・救難体制の強化について検討を行っている。

(注) マラッカ・シンガポール海峡に設置されている灯台等の航行援助施設の代替又は修繕等に要する経費を賄うために創設された基金

4 航空交通における安全対策

航空事故や安全上のトラブル等の発生を未然に防止するため、ヒヤリ・ハット等の情報の収集・分析を行い、リスクを低減する予防的な安全の取組みを、組織的に継続して実施する安全管理体制を、航空会社の運航・整備業務、空港の運用及び航空保安業務に導入・促進し、航空交通の安全性の維持向上を図っている。

(1) 航空の安全対策の強化

特定本邦航空運送事業者^(注)においては、乗客の死亡事故は昭和61年以降発生していないが、安全上のトラブルに適切に対応するため、航空会社に対し、安全管理体制の構築や安全上のトラブルの報告を義務付けているほか、専従組織により抜打ちを含む厳正な監査を実施している。平成21年4月には、安全上のトラブル情報、検査・監査記録等を一元的に管理し、関係者間で共有するシステムの運用を開始し、予防的安全対策を推進している。また、我が国に乗り入れる外国航空機に対して立入検査等による監視を強化するとともに、国産旅客機開発プロジェクトに対しても製造国政府として安全性の審査の適切かつ迅速な実施に努めている。

(2) 安全な航空交通のための航空保安システムの構築

① 滑走路誤進入対策の強化

滑走路誤進入事案の再発を防止するため、管制官とパイロットのコミュニケーションの齟齬の防止や管制官とパイロットに対し視覚的に表示・伝達するシステムの整備等ソフト・ハード両面にわたる対策を推進するとともに、外部有識者からの助言を得て更なる再発防止策を取りまとめ、着実に実施している。

② 空港における鳥衝突（バードストライク）防止対策

バードストライクによる事故等を防止するため、バードパトロール方式の実施等により鳥の防除を行うとともに、新たに「DNA／羽毛鑑定による鳥種特定調査」の実施による鳥類の生態に関する監視体制の強化等を図り、更なるバードストライク防止対策を実施している。

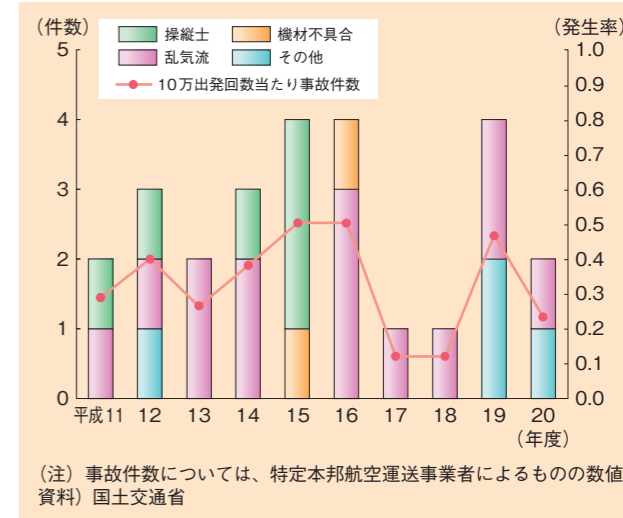
5 航空、鉄道、船舶事故等における原因究明と再発防止

運輸安全委員会は、平成19年8月に那覇空港で発生した航空機炎上事故について、主翼のスラットを格納した際、脱落部品により破孔を生じ、そこから燃料が漏れ、火災が発生したと推定されるとの報告書を公表し、製造国政府等に対し、整備作業指示策定に係る指導等について安全勧告を行った。

また、20年2月に神奈川県で発生した鉄道物損事故について、運転士のマスコン操作によらない異常な力行^{りっこう}が発生したと推定されるとの報告書を公表し、国土交通大臣に対し、鉄道事業者、車両メーカー等におけるノイズによる車両の誤動作情報の共有と故障防止のノウハウ蓄積をすべき等の意見を述べ

(注) 客席数が100又は最大離陸重量が5万キログラムを超える航空機を使用して航空運送事業を営む本邦航空運送事業者のこと

図表 II-6-4-4 国内航空会社の事故件数及び発生率



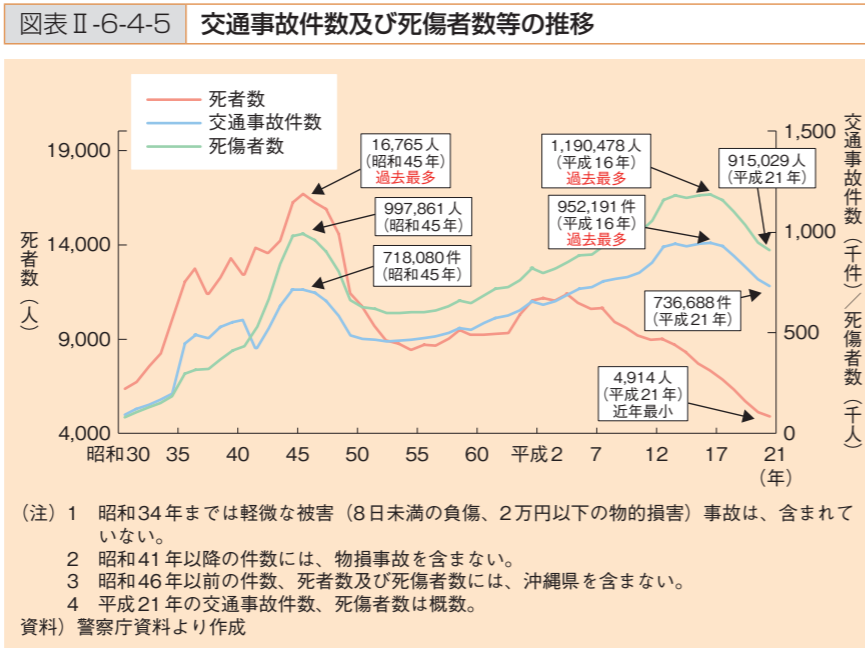
た。

また、同年9月に新潟県沖で発生した遊漁船沈没事故について、機関の振動等により船底の窓の留め具が折損し同窓が離脱した可能性があるとの報告書を公表し、水産庁長官に対し、遊漁船業者への発航前検査の指導等について意見を述べた。

さらに、公表した報告書の概要や分析結果の解説等を掲載した定期情報誌を発行するなど、同種事故の再発防止に努めている。

6 道路交通における安全対策

平成21年の交通事故死者数は、9年連続で減少し、昭和27年以来57年振りに4千人台にまで減少したが、65歳以上の高齢者が交通事故死者数全体の約半数を占めている。このため、道路の特性に応じた交通事故対策を進めることとして、事故の発生割合の高い区間における重点的な対策、通学路における歩行空間の整備、自転車利用環境の整備等を推進している。

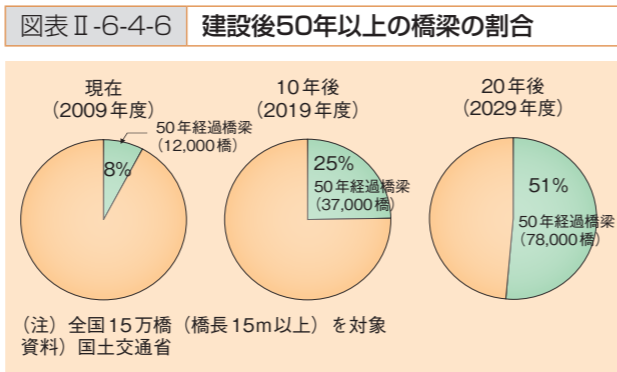


(1) 幹線道路と生活道路における交通事故対策の重点的実施

幹線道路については、事故が特定の区間に集中していることから、地域の意見も聞きながら、「事故危険箇所」を含め、事故の発生割合の高い区間において重点的に事業を実施している。生活道路については、人優先の安全・安心な歩行空間を形成するため、「あんしん歩行エリア」や「くらしのみちゾーン」を含め、小学校等に通う多くの児童が利用するなど、事故の危険性の高い通学路等において重点的に事業を実施している。

(2) 安全で安心な道路サービスを提供する計画的な橋梁等の管理

今後、高度経済成長期に集中して建設された多くの橋梁等、高齢化した道路ストックが急増し、重大な損傷発生の危険性が高まることが懸念される。このため、高速道路から市町村道までの道路橋について定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」を計画的に実施して長寿命化を実現し、安全・安心な通行を長期にわたり確保していく。また、地方公共団体では、約6割の市区町村において、人材、技術、資金の不足等の問題により、定期的な点



検が実施できていない状況を解消するため、点検の責務及び技術基準の明示や技術支援、財政支援等の措置を講じている。

(3) 自動車の総合的な安全対策

① 事業用自動車の安全対策

「今後10年間で事業用自動車の死者数、人身事故件数半減」、「飲酒運転ゼロ」を目標として平成21年3月に策定した「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、メールマガジン「事業用自動車安全通信」の創設、監査方針・行政処分基準の強化、安全マネジメント評価対象事業の拡大及び第三者機関による安全マネジメント評価の実施等のほか、事故速報等の報告範囲の拡大等を内容とする自動車事故報告規則の改正などを実施した。また、目標を確実に達成するため、「事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議」を同年10月に設置・開催し、今後も関係者間で施策の進捗状況、目標の達成状況等を確認することとしている。

② 今後の車両安全対策の検討

平成18年6月の交通政策審議会報告書において、22年までに死者数を2,000人削減(対11年比)、負傷者数を25,000人削減(対17年比)することが目標に掲げられた。これを踏まえ、今後、目標の達成状況の評価を行うとともに、新たな車両安全対策の目標について検討を行うこととしている。

③ 安全基準の拡充・強化

ハイブリッド車等は構造的に音がしなくて危険を感じるという意見が自動車ユーザーや視覚障害者団体等から寄せられていることから、平成22年1月に「ハイブリッド車等の静音性に関する対策のガイドライン」を策定した。また、事故分析の拡充・強化のためドライブレコーダ^(注)データの収集・管理・活用方法について検討している。

④ 自動車アセスメントによる安全情報の提供

自動車とチャイルドシートに関する安全性能の評価結果を公表し、ユーザーの安全な自動車等の選択や製作者のより安全な自動車及びチャイルドシートの開発を促している。平成12年度から20年度の間自動車178車種、チャイルドシート95種類の評価結果を提供することにより、自動車等の安全性能の向上に貢献している。

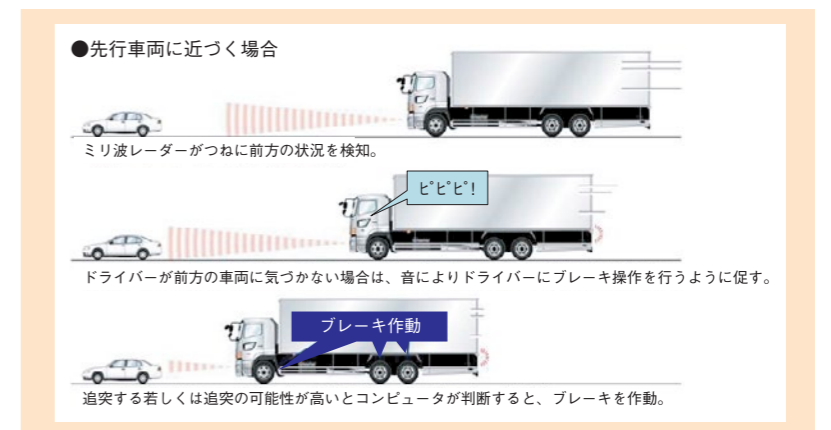
⑤ 先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及の促進

平成18年度から産学官の協力体制で第4期ASV推進計画を進めているところであり、大型車用衝突被害軽減ブレーキに対する補助を行っている。

⑥ リコール制度の充実・強化について

自動車メーカーによるリコールに係る不正行為に対する再発防止対策に基づき、情報収集・監査体制の強化及び技術的検証等、リコール制度の着実な運用に努めているところであるが、今後、よりユーザー目線に立ったものと

図表Ⅱ-6-4-7 大型衝突被害軽減ブレーキの作動例



(注) 事故や急ブレーキ作動時の車両の状態を映像及び減速度等のデータで記録する装置

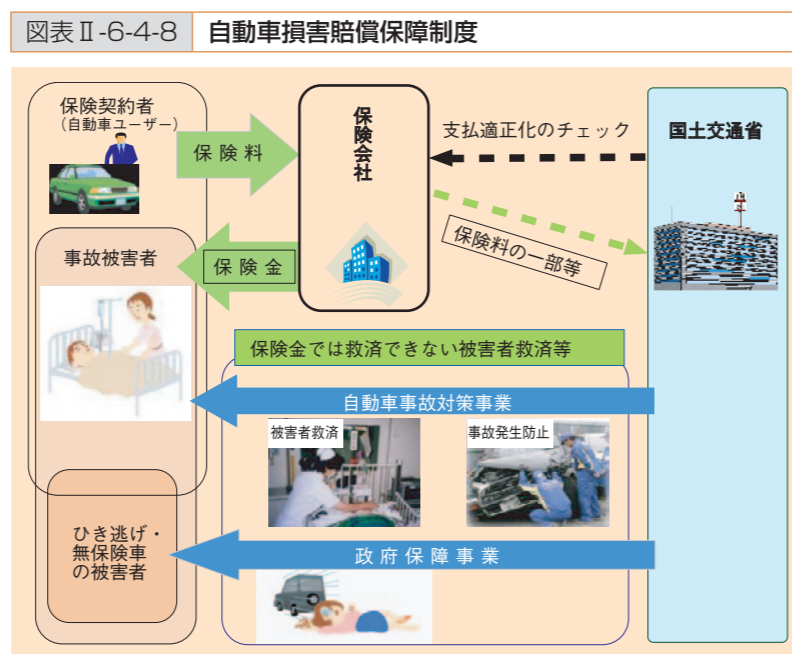
なるよう検討を行っている。また、不具合に対するユーザーの関心を高め、適切な使用や保守管理及び不具合発生時の適切な対応が促進されることを目的とし、メーカーから報告があった自動車の不具合に起因する事故・火災情報を平成21年6月から公表している。

⑦自動車検査の高度化

不正な二次架装^(注)の防止やリコールにつながる車両不具合の早期抽出等を図るため、ICT化された自動車検査情報の活用等による自動車検査の高度化を進めている。

(4) 自動車損害賠償保障制度による被害者保護

自動車損害賠償保障制度は、自動車の所有者等の負担で、自賠責保険、政府の保障事業、被害者救済対策事業等を行うものであり、交通事故被害者の保護に大きな役割を担っている。



第5節 危機管理・安全保障対策

1 犯罪・テロ対策等の推進

(1) 各国との連携による危機管理・安全保障対策

①国際交通セキュリティ大臣会合における成果の具体化

陸上交通については、平成18年に我が国主催で開催された「国際交通セキュリティ大臣会合」に基づき創設された「陸上交通セキュリティ国際ワーキンググループ (IWGLTS)」において、陸上交通セキュリティに関する情報を共有し、各国間の協力強化を推進している。また、G8、IMO、ICAO、APEC等における交通セキュリティに関する議論へ参加し、セキュリティ対策の国際的な連携・調和に向けた取組みを進めているところである。

②海賊対策

世界の海上輸送路の要衝であるソマリア沖・アデン湾において、銃火器で武装した海賊が商船を襲撃する事件が平成20年頃から急増しており、同海域における21年の海賊事案は217件（20年：111件）と前年の約2倍、世界全体の約5割を占めている。このような状況の下、我が国としては、国連海洋法条約

の趣旨にかんがみ、21年6月「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」を成立させ、海賊行為を我が国にとっての犯罪行為とし、その処罰規定を設けるとともに、保護対象を我が国のみならず、あらゆる国々に拡大させた。21年7月から同法に基づき、海上自衛隊の護衛艦により、アデン湾において通航船舶の護衛が行われている。国土交通省においては、船社等からの護衛申請の窓口及び護衛対象船舶の選定を一元的に実施し、日本関係船舶等の防護に万全を期すとともに、外国船舶に対する国際貢献を果たしている。

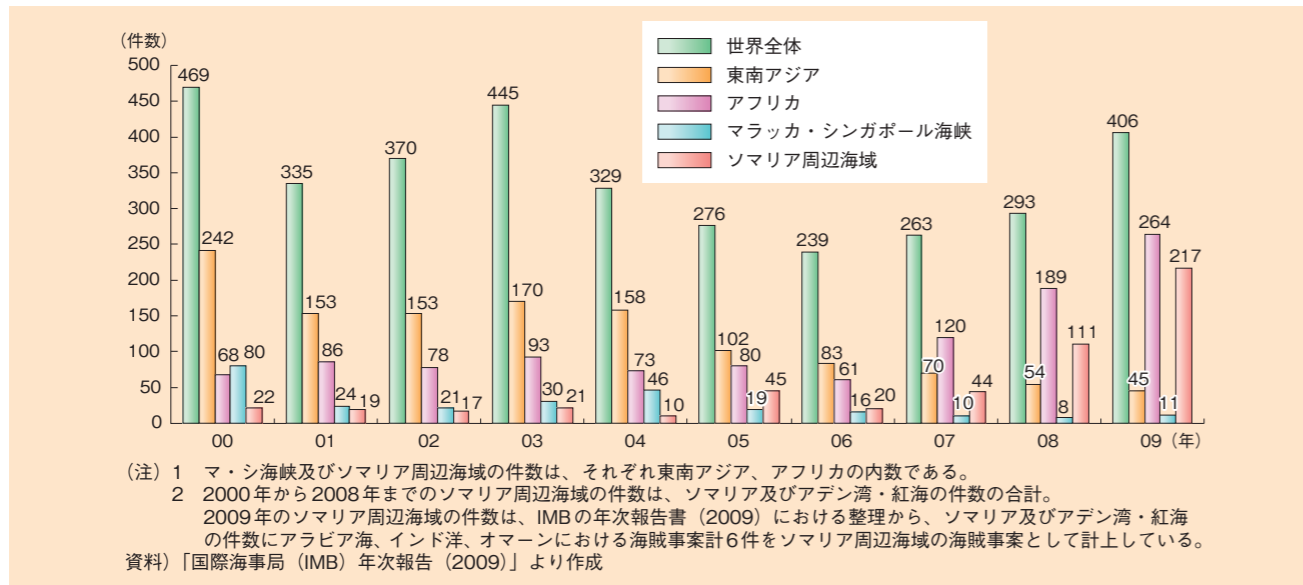
また、海上保安庁では、海賊対処行動命令による護衛艦のソマリア沖派遣に際し、海賊行為があった場合の逮捕・取調べといった司法警察活動を適切に行うため、海上保安官8名を同乗させているほか、JICAの海上犯罪取締り研修等にイエメン等ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関の職員を招聘するなど、当該沿岸国の海上保安機関の能力向上支援を実施している。東南アジア周辺海域における海賊対策としては、12年から毎年、巡視船派遣による連携訓練や研修の実施などにより、沿岸国海上保安機関に対する人材育成、技術供与等の能力向上支援を実施しており、これにより同海域での海賊発生件数は、ピーク時（12年）には242件であったものが、21年には約1/5の45件となるなど、一定の成果を上げている。

図表Ⅱ-6-5-1 日本関係船舶における海賊等事案の発生場所等（2009年）



(注) 自動車の一部部品を取り付けない又は取り外した状態で新規検査を受検し、自動車検査証の交付を受けた後に、当該部品を取り付けて使用者に納車する行為

図表Ⅱ-6-5-2 世界における海賊等事案の発生件数の推移



定・運用、「鉄道テロへの対応ガイドライン」の策定を行うとともに、「見せる警備・利用者の参加」^(注)を軸としたテロ対策を推進している。また、主要国との鉄道テロ対策の情報共有等にも積極的に取り組んでいる。

図表Ⅱ-6-5-3 「見せる警備・利用者の参加」を軸とした鉄道テロ対策



②船舶・港湾におけるテロ対策の推進

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」による国際航海船舶の保安規程の承認・船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶・国際港湾施設に対する立入検査及びPSCを通じて、保安の確保に取り組んでいる。また、国際港湾施設に対する立入検査結果及び海外における保安水準等を踏まえ、保安対策をより一層徹底している。

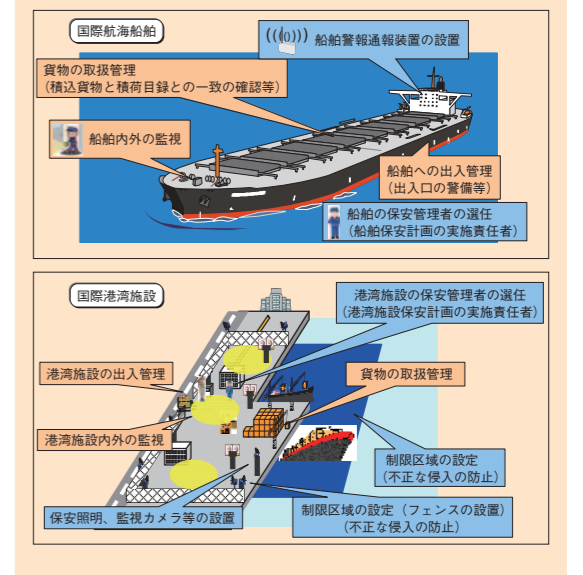
③航空におけるテロ対策の推進

我が国では航空機に対するテロ未然防止に万全を期すため、平成17年4月以降、旅客及び手荷物の保安検査、航空機の保安強化、空港警備強化等を柱とする新しい航空保安体制に移行するとともに、国際民間航空条約に規定される国際標準に従って、航空保安体制の強化を図っている。このような状況の中、我が国内外でのテロ・不法侵入等の事案に対応し、液体性爆発物の機内への持ち込みを防ぐために国際線への液体物機内持込制限を実施する一方、各空港においては、車両侵入想定箇所へのガードレール・杭等を設置拡充するとともに、人の侵入に対応するためフェンスの強化に加え、侵入があった場合にも侵入者の迅速な発見・捕捉ができるよう、センサーの設置を拡充するなど、航空保安対策について引き続き強力に推進していくこととしている。

④自動車におけるテロ対策の推進

多客期におけるテロ対策として、車内の点検、営業所・車庫内外における巡回強化、警備要員等の主要バス乗降場への派遣等を実施するよう、関係事業者に対し指示している。

図表Ⅱ-6-5-4 国際航海船舶及び国際港湾施設における保安措置



(注)「見せる警備」…テロの未然防止を図るため、人々の目に触れる形で警備を行う施策
「利用者の参加」…テロに対する監視ネットワークを強めるため、一人一人の利用者にテロ防止のための意識を持ち行動することを促す施策

コラム

アデン湾における海賊対策

平成21年6月、アデン湾での海賊対処における自衛隊活動の新たな根拠法が成立し、海上警備行動において護衛の対象とならなかった日本に関わりのない外国船舶も対象とした海賊行為からの護衛が行われています。国土交通省は、アデン湾における海賊行為からの護衛に関し、防衛省等関係省庁と協力し、日本関係船舶及び日本人の安全に万全を期すことはもちろん、新たに外国船舶も護衛対象とすることにより、国際貢献に寄与すべく、海賊対策に取り組んでいます。21年7月から22年3月までに、計80回の護衛活動により、計627隻の船舶、計1万3千以上の乗組員の護衛を実施し、日本のみならず、広く各国の船主等から感謝の声が届いています。



③港湾における保安対策

ASEAN諸国を対象に、研修、専門家会合等を通して、港湾における保安対策に係る人材育成を実施している。また、米豪等とも協働しつつ、国際港湾における保安水準向上のための取組みを一層推進していく。

(2) 公共交通機関等におけるテロ対策の徹底・強化

国土交通省では、重大事件発生時の初動体制を整えるとともに、多客期にはテロ対策の徹底指示や点検を実施するほか、各分野ごとに次のとおりテロ対策に取り組んでいる。

①鉄道におけるテロ対策の推進

駅構内の防犯カメラの増設や巡回警備の強化等に加え、国土交通省では、「危機管理レベル」の設

⑤重要施設等におけるテロ対策の推進

河川関係施設では、河川点検・巡視時の不審物等への特段の注意、ダム管理庁舎及び堤体監査廊等の出入口の施設強化等を行っている。道路関係施設では、不審車両、不審物等への特段の注意を払うため、高速道路や直轄道路の巡回強化、休憩施設のゴミ箱の撤去・集約等を行っている。国営公園では、巡回強化、はり紙掲示等の注意喚起等を行っている。また、工事現場では、看板設置等の注意喚起等を行っている。

(3) 自動車に関する犯罪防止策

自動車の登録事項等証明書の不正取得や悪用を防ぐため、平成19年11月から証明書の交付請求手続を厳格化し、原則として、自動車登録番号のほかに車台番号の明示を義務付けている。

(4) 物流におけるセキュリティと効率化の両立

米国同時多発テロ以降、国際物流においてもセキュリティ強化が求められている。一方、セキュリティ強化は円滑な物流を阻害する恐れがあるため、米国でのC-TPAT^(注1)の実施や世界税関機構(WCO)におけるAEO制度^(注2)に係るガイドラインの策定等、物流分野におけるセキュリティと効率化の両立に向けた取組みが先進国や国際機関を中心に行われている。我が国においては、平成20年度よりサプライチェーンを構成する物流事業者等をAEOの対象に追加しており、同制度の普及を促進するとともに、諸外国のAEO取得に向けた支援を行っている。また、主要港のコンテナターミナルにおいて、トラック運転手等の本人確認及び所属確認を全国共通のカードや生体認証により、確実かつ迅速に行うための出入管理情報システムの導入を推進している。

(5) 情報セキュリティ対策

社会経済活動全般のITへの依存度の高まりに伴い、情報セキュリティ対策への取組みの重要性が増している。国土交通省においても、政府の「情報セキュリティ政策会議」の方針に基づき、情報漏洩の防止対策等、国土交通省の情報セキュリティ対策及びIT障害による事業停止を防止するためのガイドラインの策定等、重要インフラ(鉄道・航空・物流)に係る情報セキュリティ対策を推進している。また、国土交通省や所管事業者等へのサイバー攻撃発生に備え、初動体制の整備、被害拡大の防止等に努めている。

2 事故災害への対応体制の確立

船舶、航空機、鉄道等における多数の死傷者を伴う事故や船舶からの油流出事故といった事故災害等が発生した場合には、災害の状況等を勘案し、国土交通省の災害対策本部(特に交通分野における大規模な事故災害の場合は政府の非常災害対策本部等)を設置し、情報の収集・集約、関係行政機関等との災害応急対策の総合調整等を行い、迅速かつ的確な災害対策を実施している。

海上における事故災害への対応については、巡視船艇・航空機の出動体制の確保、防災資機材の整備等を行うとともに、合同訓練を実施するなど関係機関等との連携強化を図っている。また、油及び有害

(注1) 米国への輸入貨物に係る事業者を対象に、高度なセキュリティ対策が確認された事業者を通関上優遇する制度

(注2) サプライチェーンにおいて高度なセキュリティ措置を講じている輸出入者等を税関がAEO(認定優良事業者)として認定し、通関手続の簡素化等の利益を付与する制度

液体物質等による汚染事故に対しては、対応資機材等を充実させ、迅速かつ効果的に対処し得る体制の強化を図るとともに油防除に必要な沿岸海域環境保全情報を整備し提供している。

3 海上保安体制の強化

(1) 業務体制の充実強化

老朽・旧式化した巡視船艇・航空機を緊急かつ計画的に代替整備し、併せて高性能化を図るとともに、しょう戒等により得た情報を一元的に集約し分析・評価等を行うシステムを構築し、巡視勢力の効率的・機動的な運用を図っている。また、遠方海域・重大事案への対応体制を強化するため、被害制御・長期行動能力等を備えたしきしま級巡視船を整備することとしている。さらに、沿岸部の365日24時間即応体制を確保するため、「空き巡視艇ゼロ」を目指して、既に導入した62部署に加え、21年度は全国25部署に複数クルー制を導入した。

(2) テロ対策の推進

テロの未然防止措置として、臨海部の米軍施設、原子力発電所、石油備蓄基地等の重要施設に対する巡視船艇・航空機による所要の警備を行っている。特に原子力発電所の警備においては、関係事業者、警察等との情報交換や共同訓練等を実施している。また、ゴールデンウィークや年末年始等の人の往来が活発となる期間には旅客船ターミナルの警戒等を実施するとともに、海賊対策のため東南アジア周辺海域に派遣している巡視船・航空機によりテロにも備えたしょう戒を実施し、我が国関係船舶の安全確保を図っている。さらに、高性能化により対応能力の強化を図った巡視船艇・航空機の整備を推進するとともに、関係機関との連携を強化し、海上テロ対策に取り組んでいる。

(3) 不審船・工作船対策の推進

不審船・工作船は、我が国領域内における重大凶悪な犯罪に関与している疑いがあり、その目的や活動内容を明らかにするためには、確実に不審船を停船させて立入検査を実施し、犯罪がある場合の犯人逮捕等適切な犯罪捜査を行う必要がある。このため、不審船・工作船への対応は、関係省庁と連携しつつ、警察機関である海上保安庁が第一に対処することとなっている。

海上保安庁では、これまでの不審船・工作船事案を踏まえ、巡視船艇・航空機の防弾化や武器の整備、高速・高機能の巡視船の整備を図るとともに、防衛省との共同対処マニュアルに基づき、早期の情報共有や不審船対処に係る自衛隊との共同訓練を実施している。

(4) 海上犯罪対策の推進

最近の海上犯罪の特色として、大量覚せい剤密輸事犯の続発、潜水器を使用して地元漁業者が保護・育成してきた魚介類を根こそぎ捕獲するもの等、悪質・巧妙化の一途をたどる密漁事犯の増加、廃棄物の不法投棄等の海上環境事犯の増加、小型船舶の無検査航行等の海事関係法令違反の増加が挙げられる。このように、海上における各種犯罪の発生は依然予断を許さない状況にあることから、海上保安庁では、巡視船艇・航空機等現有勢力の効率的かつ効果的な運用、関係機関との緊密な連携等により監視取締りの強化を図っている。また、国内における薬物・銃器犯罪、来日外国人による凶悪犯罪の多くは、国際犯罪組織が関与する密輸・密航事犯に端を発していると考えられるため、これらの事犯を水際で阻止すべく、犯罪情報の収集・分析、監視取締りの強化等により、摘発水準の向上を図るとともに、警察、税関等の国内関係機関や中国、韓国、フィリピン、ロシア等の国外関係機関との情報交換等、効

果的な密輸・密航対策を講じている。

4 我が国の海洋権益の保全

(1) 海洋権益を保全するための警備活動

我が国周辺海域では、東シナ海における中国の資源開発、中国・台湾活動家による尖閣諸島の領有権主張活動、東シナ海等における我が国の同意を得ない海洋調査活動など我が国の海洋権益を脅かす事案が発生している。海上保安庁では我が国の領海における主権を確保するために領海警備を的確に実施していくことに加え、領海の外に広がる広大な排他的経済水域での資源開発活動や海洋調査活動の監視活動を行うことにより、我が国の海洋権益の保全に努めている。

(2) 領海及び排他的経済水域における海洋調査の推進及び海洋情報の一元化

我が国の領海及び排他的経済水域には、調査データの不足している海域が存在している。海上保安庁では、この海域において、海底地形、地殻構造、領海基線等の海洋調査を重点的に実施し船舶交通の安全や我が国の海洋権益の保全、海洋開発等に資する基礎情報の整備を推進している。また、海洋基本計画に基づく施策の一環として、内閣官房の総合調整の下、関係省庁等の協力を得て、各機関が保有し提供している海洋情報の所在を一元的に収集・管理・提供する「海洋情報クリアリングハウス」^(注)を海上保安庁に構築し、平成22年3月からインターネット上で運用を開始した。

(3) 大陸棚の限界画定に向けた取組み

平成20年11月、我が国は、国連海洋法条約に基づき、我が国周辺の200海里を超える大陸棚に関する情報を「大陸棚の限界に関する委員会」へ申請し、21年9月に審査が開始された。海上保安庁では、総合海洋政策本部の総合調整の下、関係省庁と連携して同委員会における審査に対応している。

(4) 沖ノ鳥島の保全

沖ノ鳥島は、我が国最南端の領土であり、国土面積を上回る約40万km²の排他的経済水域の権利の基礎となる極めて重要な島であることから、国土保全・利活用の重要性にかんがみ、国の直轄管理により十全な措置を講じるとともに、その前提の上に可能な利活用策を検討していく。

5 安全保障と国民の生命・財産の保護

(1) 北朝鮮問題への対応

平成18年7月の北朝鮮による弾道ミサイルの発射や同年10月の北朝鮮による核実験実施発表への対応として、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づき、北朝鮮船籍船舶全船の入港禁止の措置を実施している。21年4月には、国際情勢にかんがみ、措置の期間を22年4月13日まで延長した。海上保安庁では、本措置の確実な実施を図るため、北朝鮮船籍船舶の入港に関する情報の確認等を実施している。また、21年5月の北朝鮮による核実験実施を受けて採択された安保理決議第1874号等による対北朝鮮輸出入禁止措置の実効性を確保するため、「国際連合安全保障理事会決議第千八百七十四号等を踏まえ我が国が実施する貨物検査等に関する特別措置法案」を第173回国会に提出した。

(注) 海洋情報クリアリングハウス <http://www.mich.go.jp/>

(2) 国民保護計画による武力攻撃事態等への対応

武力攻撃事態等における避難、救援、被害最小化の措置等について定めた「武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律」、「国民の保護に関する基本指針」を受け、国土交通省、国土地理院、気象庁及び海上保安庁において「国民の保護に関する計画^(注)」を定めている。国土交通省では、地方公共団体等の要請に応じ、避難住民の運送等について運送事業者である指定公共機関との連絡調整等の支援等を実施すること等、海上保安庁では、捜索、救助・救急活動、指定公共機関等の輸送力不足時における避難住民・緊急物資の輸送等を実施すること等としている。

6 新型インフルエンザ対策

近年、東南アジアを中心に鳥インフルエンザ(H5N1)が流行しており、ヒトに感染し死亡する例も報告されている。このようなウイルスが変異し、ヒトからヒトへ感染する能力を獲得した場合、世界的な大流行(パンデミック)が起り、大きな健康被害とこれに伴う社会的影響をもたらされるものと懸念されている。このような状況の中、平成21年4月、メキシコを中心として新型インフルエンザ(A/H1N1)が発生した。同年5月には国内でも感染が広がり、同年6月、世界保健機関(WHO)は、新型インフルエンザの警戒レベルについて、パンデミックを意味するフェーズ6に引き上げた。国土交通省では、この対策として、対策本部を設置するとともに感染防止対策等について取りまとめ、所管事業者等に対し、対応マニュアルの策定を促す等の対応を行った。

また、鳥由来の新型インフルエンザ(H5N1)対策として、対策推進本部の設置や「国土交通省新型インフルエンザ対策行動計画」を設けている。さらに、21年12月には、発生時における執務体制のあり方等を定めた「国土交通省新型インフルエンザ(H5N1)業務継続計画」を策定した。

海上保安庁でも「海上保安庁新型インフルエンザ対策行動計画」を設けている。さらに、22年3月には、「海上保安庁新型インフルエンザ(H5N1)業務継続計画」を策定した。

また、国土交通政策研究所においては、関係機関や経済団体等と協力して、鉄道輸送における新型インフルエンザ感染拡大防止策の検討を行ったところである。

(注) 20年10月の観光庁設置に際し、国土交通省の同計画を「国土交通省・観光庁国民保護計画」に変更した。