

# 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。

また、バリアフリー法に基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」を、平成23年3月31日に改正し、32年度末までに3,000人/日以上旅客施設をすべてバリアフリー化するなどの新たな目標を定めた。

#### (1) 公共交通機関のバリアフリー化

バリアフリー法に基づき、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等の支援を実施している。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22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 <sup>(注1)</sup>	全体に対する割合
鉄軌道駅	2,808	2,160	76.9% (82.9%) <sup>(注2)</sup>
バスターミナル	40	35	87.5%
旅客船ターミナル	7	7	100.0%
航空旅客ターミナル	21	19	90.5% (100%) <sup>(注2)</sup>

(注) 1 「段差の解消」については、バリアフリー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 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(事実的な段差解消)

○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 <sup>(注)</sup> の数	全体に対する割合
鉄軌道車両	52,548	24,004	45.7%
バス	59,359		
低床バス		27,177	45.8%
うちノンステップバス		15,298	25.8%
福祉タクシー	—	11,165	—
旅客船	791	142	18.0%
航空機	514	361	70.2%

(注) 「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、公営住宅やUR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化を推進している。

図表 II-6-1-2 「バリアフリー法」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	21
認定件数(年度)	11	120	229	320	382	366	332	232	280	367	386	348	331	289	255	184
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	4,432

資料) 国土交通省

##### ②歩行空間のユニバーサルデザイン

バリアフリー法に基づき、駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路において、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・傾斜・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ユニバーサルデザインを推進している。

##### ③都市公園等におけるバリアフリー化

バリアフリー法に基づく義務付けや支援制度により、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、スロープ、手すりの整備等を進めている。

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

新婚・子育て世帯に適した住宅・居住環境を確保するため、良質なファミリー向け賃貸住宅の供給を促進するとともに、住宅金融支援機構の証券化支援事業を利用した融資等により、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、住宅の供給や良好な住宅市街地等の環境整備を行っている。

②テレワークの推進

情報通信機器を活用した場所と時間にとらわれない柔軟な働き方であるテレワークは、職住近接の実現による通勤負担の軽減や、仕事と生活の調和（ワーク・ライフ・バランス）の実現、災害時等における事業継続性の確保等の効果が期待されている。

政府は、平成22年5月に「新たな情報通信技術戦略」を策定し、その中で様々な働き方を希望する者の就業機会の創出及び地域の活性化等に資する「テレワークの推進」を位置付け、関係各省が連携して、テレワークの一層の普及拡大に向けた環境整備、普及啓発等を推進することとされた。

国土交通省では、企業のテレワーク普及・推進を図るためのセミナー等を開催するとともに、テレワークによる働き方の実態やテレワーク人口の定量的な把握、大都市圏郊外部等におけるテレワークセンター等の普及に向けた取組みを行った。

③育児支援輸送サービスの推進等

自宅と保育所・学校間の子どもの送迎をタクシーによって行う育児支援輸送サービスの需要に対応し、登下校時の安全確保を図る観点から、育児支援輸送サービスを行うタクシー運転者向けの接客マナーに関するガイドブックを公表している。

(2) 子どもがのびのびと安全に成長できる環境づくり

子どもを始めとした公園利用者の安全・安心を確保するため、「プールの安全標準指針」、「都市公園における遊具の安全確保に関する指針（改訂版）」について各施設管理者へ周知を行うとともに、「都市公園安全・安心対策緊急総合支援事業」により、地方公共団体における公園施設の安全・安心対策を重点的に支援している。

3 高齢社会への対応

(1) 高齢者が安心して暮らせる生活環境の整備

「高齢者の居住の安定確保に関する法律」に基づき、高齢者向け優良賃貸住宅は、平成22年3月末で34,612戸が管理されており、高齢者の入居を拒まない賃貸住宅は、23年3月末で87,217戸（うち高齢者専用賃貸住宅は51,059戸）が登録されている。また、バリアフリー化された公営住宅等の供給とライフサポートアドバイザーによる日常の生活相談、緊急対応等のサービスを併せて提供するシルバーハウジング・プロジェクトを21年度までに869団地（23,298戸）において実施している。

さらに、22年度に高齢者等居住安定化推進事業を創設し、先導的な高齢者向けの住まいづくり・まちづくりに関する取組み等を支援しているほか、公的賃貸住宅団地を地域の福祉拠点として再整備することに取り組んでいる。このほか、グループホーム<sup>注</sup>等、福祉、介護等と連携した新たな住まい方に対し、公的賃貸住宅を活用した支援を行っている。また、22年5月に同法の一部を改正する法律が施行され、高齢者専用賃貸住宅等に床面積や設備に係る登録基準を設定し、都道府県による指導監督の強化を行った。

また、23年度においては、バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携して、高齢者を支援するサービスを提供する「サービス付き高齢者向け住宅」の登録制度を創設し、その供給促進のため、整備費等に対し支援を行うこととしている。

注 高齢者、障害者等が自立して地域社会で生活するための共同住居

(2) 高齢社会に対応した輸送サービスの提供

高齢者や障害者等の移動制約者の病院・施設への通院等のニーズに対応するため、福祉タクシー<sup>注1</sup>導入の促進を図っており、平成21年度末現在13,107両が運行されている。また、福祉輸送普及促進モデル事業により一定の地域において、共同配車センターの設置や計画的な福祉車両の導入等の取組みが行われる場合に、地方公共団体と協調して支援を行っている。さらに、18年10月には改正「道路運送法」により、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、バス事業者やタクシー事業者による対応が困難であり、地域の関係者が自家用有償旅客運送の必要性について合意した場合に、NPO等による福祉有償運送や過疎地有償運送を可能とする登録制度が施行されており、21年度末現在、2,399団体において実施されている。

4 歩行者移動支援の推進

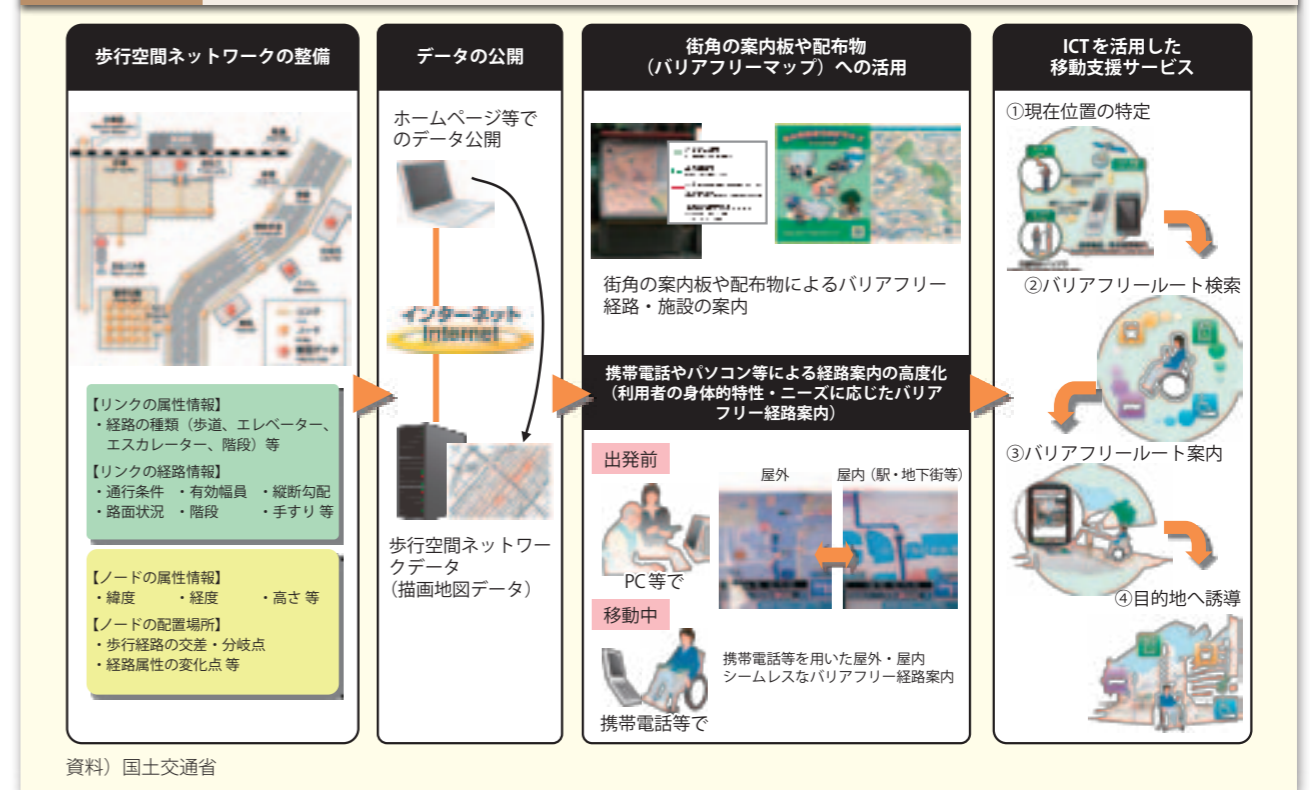
急速に進展する少子高齢化社会に向けて、ICT<sup>注2</sup>等を活用し、高齢者や障害者を始め、誰もが移動に関する情報を入手し、積極的に活動できるバリアフリー環境をソフト施策の面から推進することが不可欠である。

このため、ICT等を活用した高齢者、障害者等の移動制約者に対する歩行者移動支援サービスの普及・展開や高度化に向け、仕様の標準化や段差、スロープ等のバリア情報を含んだ歩行空間ネットワークデータの整備促進等、移動支援に必要な環境整備を行っている。

また、モデル事業等の知見をノウハウ集の形で整理した。

さらに、これらの歩行者移動支援施策を一層推進するため、外部有識者を含めた勉強会を開催し、検討を行っている。

図表 II-6-1-3 歩行空間ネットワークデータの活用イメージ

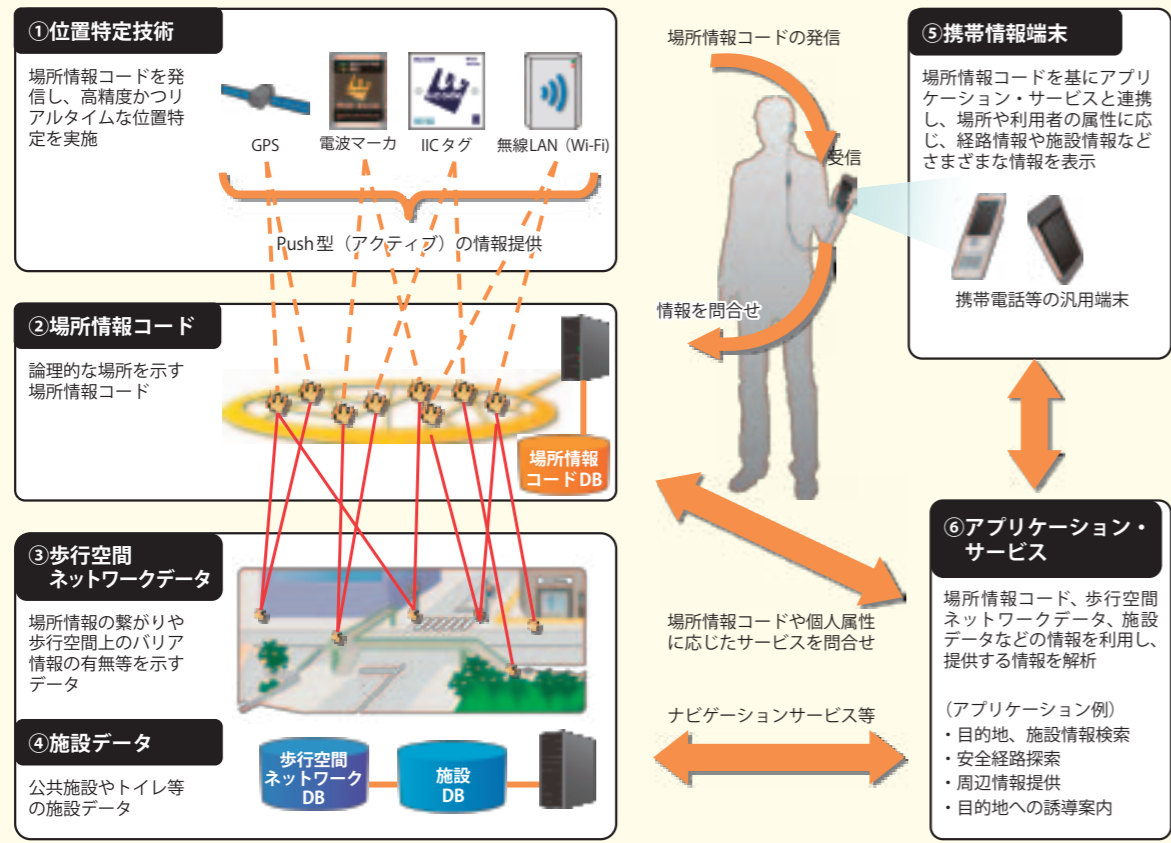


資料) 国土交通省

注1 車いすや寝台（ストレッチャー）のまま乗降できるリフト等を備えた専用のタクシー車両や、訪問介護員等の資格を有する者が乗務するタクシー車両

注2 Information and Communication Technology

図表 II-6-1-4 歩行者の移動支援システムの構成



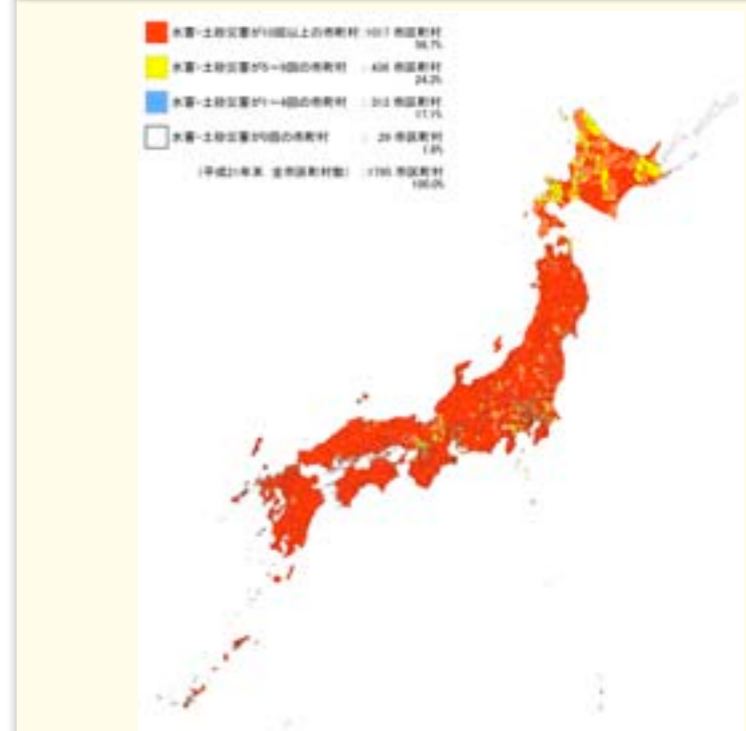
## 1 災害に強い安全な国土づくり・危機管理に備えた体制の充実強化

### (1) 水害対策

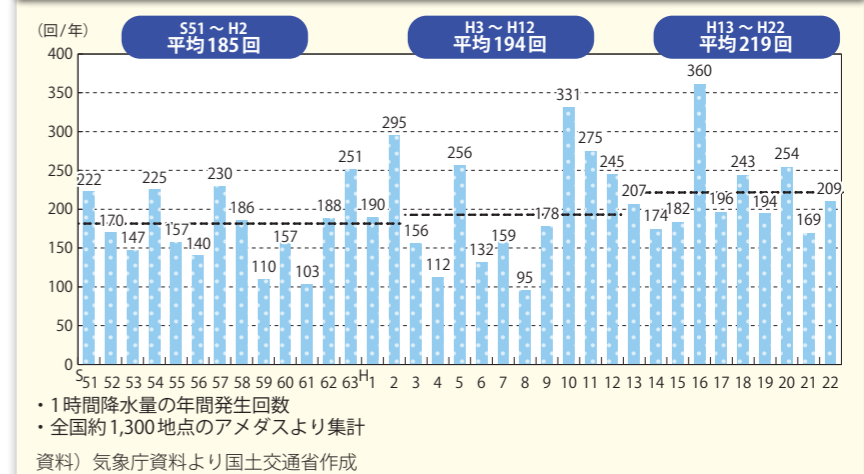
我が国の大都市は洪水時の河川水位より低い低平地に位置しており、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。これまでに洪水を安全に流下させるための河道の拡幅、築堤、放水路の整備や、洪水を一時的に貯留するダムや遊水地等の治水対策を進めてきたことにより、治水安全度は着実に向上してきているが、海外の先進国と比較すると、目標とする安全度や施設等の整備率は、依然として低い状況にある。

また、過去30年では、1時間降水量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22年には、7月の梅雨前線による大雨や10月の前線による奄美地方の大雨等において1時間降水量80ミリを超える猛烈な雨が降り、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併せて、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る。

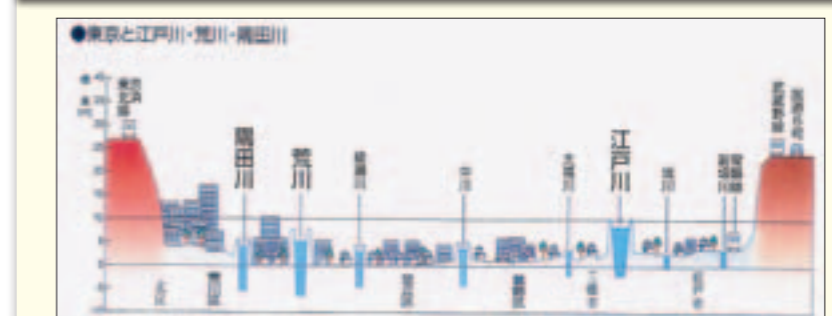
図表 II-6-2-1 平成12年～21年 水害・土砂災害の発生件数



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



## 第2節 自然災害対策

我が国の国土は、気象、地形、地質等が極めて厳しい状況下であり、毎年のように水害・土砂災害等の自然災害が発生している。平成22年においても、梅雨前線による大雨等により各地で被害が発生した。また、近年、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おり、自然災害から国民の生命・財産を守ることは重要な課題である。

図表 II-6-2-4 治水安全度等の国際比較

国名	河川名等	治水安全度の目標 <sup>(注1)</sup>	整備率 <sup>(注2)</sup>
米国	ミシシッピ川下流	概ね1/500程度 <sup>(注3)</sup>	約94% <sup>(注4)</sup>
英国	テムズ川	1/1,000 <sup>(注5)</sup>	100% <sup>(注5)</sup>
オランダ	国の中枢を含む沿岸部	1/10,000 <sup>(注6)</sup>	約94% <sup>(注7)</sup>
日本	荒川	1/200	約40%

1/200の大雨が30年間に発生する確率：約14%  
70年間に発生する確率：約30%

- (注) 1 治水安全度の目標：治水施設の整備の目標としている洪水の年超過確率  
2 整備率：河川整備の計画に基づき、必要となる堤防等のうち、整備されている堤防等の割合  
3 "Sharing the Challenge: Floodplain Management into the 21st Century", Report of the Interagency Floodplain Management Review Committee to the Administration Floodplain Management Task Force, p.60, 1993.  
4 "Report of the secretary of the army on civil works activities for FY 2005", Department of the Army, p.41-81,82, 2006.5  
5 "Strategic Environmental Assessment Environmental Report Summary", Environment Agency, p.2, 2009.4.  
6 "Flood Defence Act 1996" (<http://www.safecoast.org/editor/databank/File/Flood%20Defence%20Act%201996.pdf>)  
7 "Water in Focus 2004 Annual report on water management in the Netherland", Ministry of Transport, Public Works and Water Management in co-operation with the partners of the National Administrative Consultation on Water. (<http://www.rijkswaterstaat.nl/rws/riza/waterinbeeld/wib2004e/index.html>)

### 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、築堤、河道掘削、放水路等の治水施設の整備を計画的に実施している。また、既存ダムと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の有効活用にも取り組んでいる。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侵食に対して安全性が不十分なものについては、強化対策を推進している。

#### 堤防、洪水調節施設等の整備



### 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築堤等の実施、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

治水施設の整備は長時間を要し、整備途中で災害が発生する危険性がある。そのため、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に、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推進している。

### ④ 内水対策

内水氾濫による浸水を排除し、都市の健全な発達を図るため、下水管や排水機場等の整備を進めている。しかしながら、近年の計画規模を大きく上回る集中豪雨の多発、都市化の進展による雨水流出量の増大、人口・資産の集中や地下空間利用の拡大等による都市構造の高度化等により都市部における内水氾濫の被害リスクが増大している。このため、「下水道浸水被害軽減総合事業」や「総合内水対策緊急事業」等を活用し、地方公共団体・関係住民等が一体となって、雨水流出抑制施設を積極的に取り入れるなどの効率的なハード対策に加え、降雨情報の提供、土地利用規制や内水ハザードマップの作成等のソフト対策、止水版や土のう等の設置や避難活動といった自助の取組みを組み合わせた総合的な浸水対策を推進している。

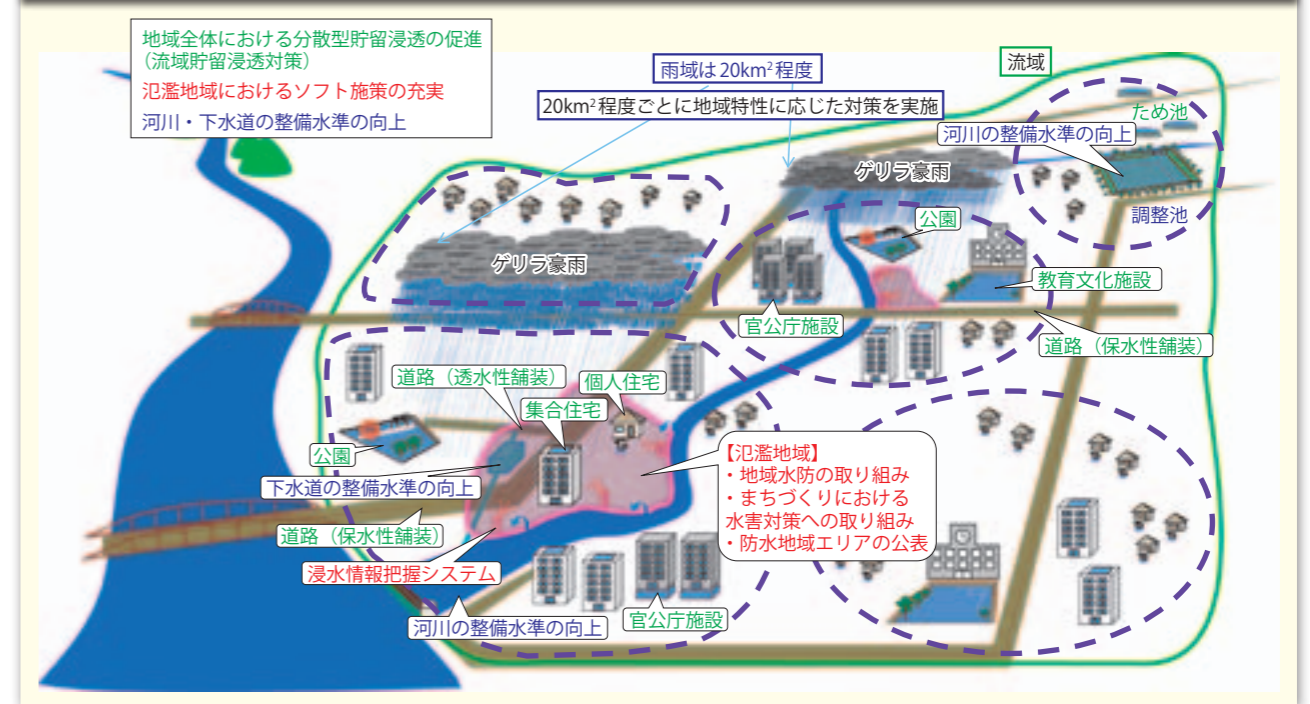
### ⑤ 流域一体となった総合的な治水対策の推進

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り、「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。さらに、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。

### ⑥ 計画規模を上回る集中豪雨等への対応

1時間に50ミリ、100ミリを超えるような局地的な大雨に対して、国民が安心して暮らせるよう、河川管理者が実施する河川整備や調節池等の対策、下水道の整備、道路等の関係者及び住民が行うべき住宅敷地内への貯留浸透施設の設置等地域ごとの集中的な対策と役割分担を定めた「100ミリ/h安心プラン（仮称）」を策定し、地域における総合的な豪雨対策を推進している。

図表 II-6-2-5 100ミリ/h安心プラン（仮称）概念図



### ⑦ 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、淀川等の大川において、堤防幅等による堤防強化対策を推進している。

⑧河川の適切な維持管理

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把握し、その変化に応じた適切な維持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、河川維持管理計画に基づく計画的な維持を推進するとともに、施設の長寿命化を図っていく。

⑨河川情報の提供

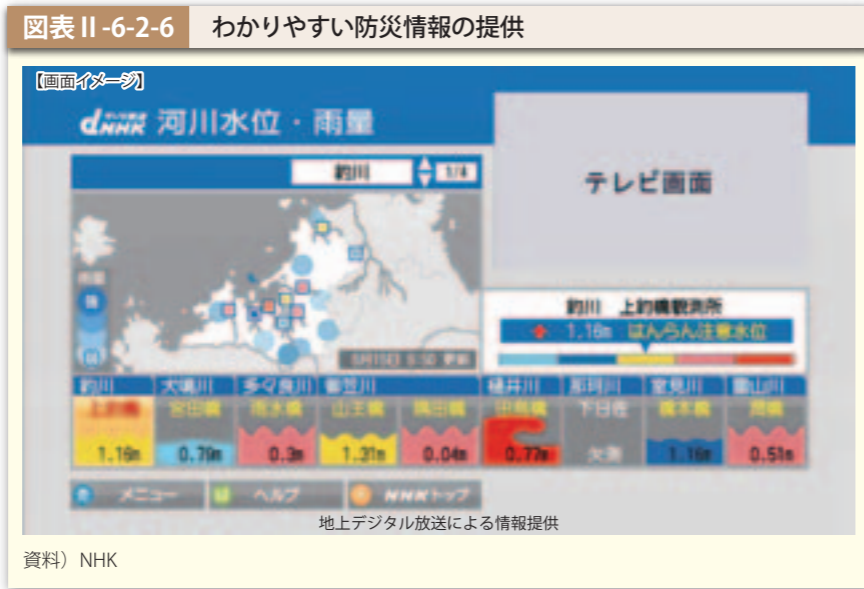
洪水等による被害を軽減するために、「川の防災情報」において、国民向けに水位・雨量、洪水予報、水防警報等の河川情報をリアルタイムで提供している。大河川では、洪水予報河川を指定し、洪水予報（はん濫注意情報・はん濫警戒情報等）の周知等を行っており、主要な中小河川は、避難勧告発令の目安となる避難判断水位（特別警戒水位）への到達情報の周知等を行う水位周知河川（水位情報周知河川）として指定している。平成22年12月末現在、洪水予報河川は405河川、水位周知河川は1,503河川が指定されている。また、22年3月末までに3大都市圏等（関東、北陸、中部、近畿）に、XバンドMP（マルチパラメータ）レーダ<sup>注</sup>を設置し、同年7月にはインターネットを通じて、従来より詳細かつリアルタイムの降雨観測情報の提供を開始したほか、九州全域において地上デジタル放送による水位・雨量情報の提供が開始されるなど、きめ細やかな河川情報の提供を推進している。

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。23年3月現在、549市区町村において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。

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。23年3月現在、549市区町村において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。

⑩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においても、専門的な技術指導を受けることができるよう支援しており、平成22年度は、全国25箇所に50名を派遣している。



コラム XバンドMP（マルチパラメータ）レーダによる局地的な大雨の対策等について

近年、神戸市の都賀川や金沢市の浅野川等、局地的な大雨（いわゆるゲリラ豪雨）や集中豪雨による浸水被害が頻発しています。このため、国土交通省では、このような水害に対し、適切な水防活動や河川管理を行うため、平成22年3月末までに3大都市圏等（関東、富山・石川、中部、近畿）に11基のXバンドMPレーダを設置し、同年7月には、豪雨時の避難行動や防災活動等に役立てて頂くことを目的に、降雨観測情報（web画像）の一般への配信を開始しました。

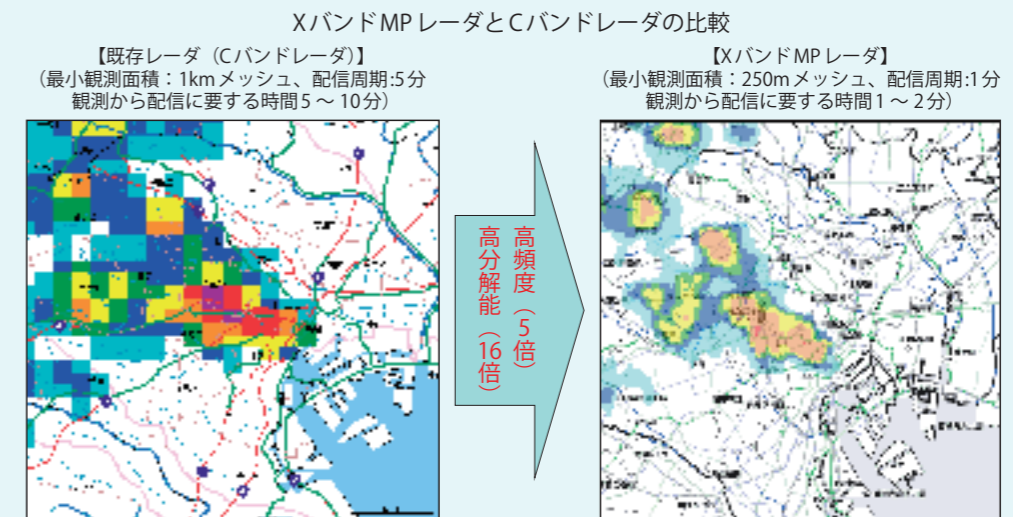
〈<http://www.river.go.jp/xbandradar/>〉

また、栗駒山周辺、新潟、静岡、岡山、広島、九州北部及び桜島周辺の7地域においても、新たに計15基のXバンドMPレーダの整備を進めており、既存4地域と合わせて、23年度より試験運用を開始する予定です。

(1) XバンドMPレーダによる観測

XバンドMPレーダによる観測により、従来のCバンドレーダではとらえることの困難であった降雨についても、詳細かつリアルタイムでの観測が可能となります。

配信画像については、豪雨時の避難行動や地下街等の浸水しやすい地域等における防災活動に役立てて頂くため、それぞれの地域ごとに広域図と拡大図により現況の降雨状況が確認できるとともに、履歴画像（30分前から現況まで）により降雨域の移動状況が確認できるようにしています。



※Cバンドレーダ（定量観測半径120km）は広域的な降雨観測に適するのに対し、XバンドMPレーダ（定量観測半径60km）は観測可能エリアは小さいものの局地的な大雨についても詳細かつリアルタイムでの観測が可能。

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

(2) 観測情報の河川管理等への活用

XバンドMPレーダから得られる詳細な降雨情報等を活用し、ゲリラ豪雨等による河川の水位上昇やはん濫等の危険度予測の高精度化の取組みを進めています。

また、XバンドMPレーダについては、実況降雨の詳細な観測のほか、3次元の雨や風の分布の把握が可能であり、気象庁や大学、民間企業等との連携を図ることにより、降雨予測技術の高度化や、洪水予測技術の高精度化等の技術開発を推進します。

はん濫危険度予測イメージ



の整備を推進している。

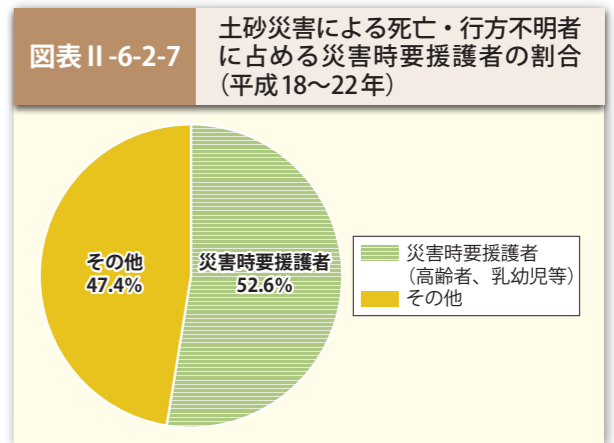
②土砂災害発生地域の緊急防災対策

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。

また、「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。



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22年度は、六甲地区（兵庫県）等13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、荒廃流域を復元するとともに、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、著しい土砂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、警戒避難体制の構築やハザードマップの作成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やハザードマップの整備を促進している。

(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22年度は、この制度により危険住宅35戸が除却され、危険住宅に代わる住宅15戸が建設された。

⑦大規模な土砂災害への対応

河道閉塞（天然ダム）、火山噴火に伴う土石流、地すべり等といった大規模な土砂災害が急迫している状況において、市町村が適切に住民の避難指示の判断等を行えるよう、平成23年5月から改正「土砂災害防止法」を施行し、国及び都道府県が緊急調査を行い、その結果に基づき、土砂災害が想定される土地の区域及び時期の情報を市町村に提供することなどにより、土砂災害から国民の生命・身体の保護を図ることとしている。

(2) ダム事業の検証

平成22年9月に、全国の83のダム事業（84施設）を対象として、国土交通大臣から検討主体（関係各地方整備局等、（独）水資源機構、関係各道府県）に対し、ダム事業の検証に係る検討を行うよう、指示又は要請を行った。これは、「今後の治水対策のあり方に関する有識者会議」における討議を経て、取りまとめた「中間とりまとめ」を踏まえて、指示又は要請を行ったものであり、あわせて、検討の手順や手法を定めた「ダム事業の検証に係る検討に関する再評価実施要領細目」を通知した。これらに基づき、各検討主体において、「関係地方公共団体からなる検討の場」の設置、複数の治水対策案の立案、各評価軸による評価等が進められている。

(3) 土砂災害対策

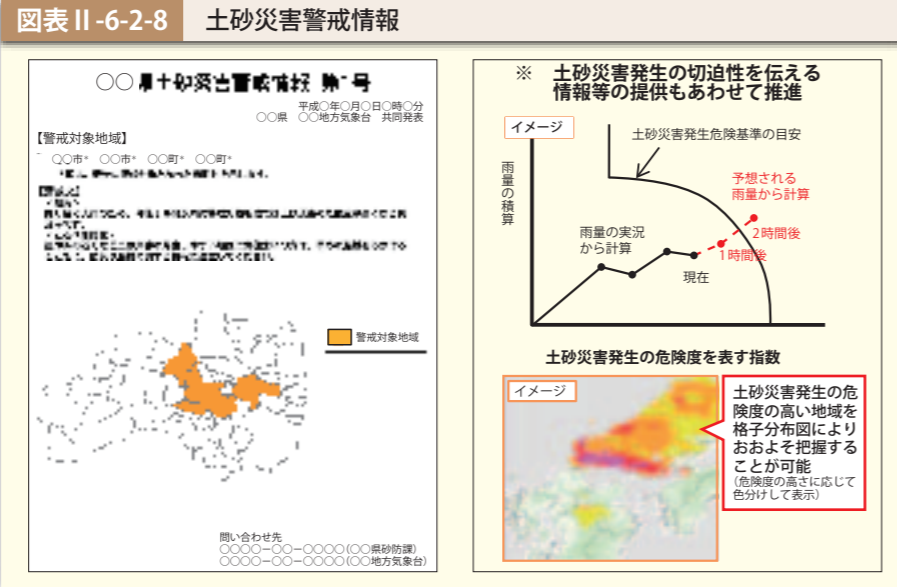
我が国では、集中豪雨や地震等に伴う土石流、地すべり、がけ崩れ等の土砂災害が、過去10年（平成13年～22年）の年平均で約1,000件以上発生しており、多大な被害が発生している。このため、特に対策の必要な重点箇所に対する砂防施設整備や、自助、共助、公助による安全かつ確かな警戒避難体制の整備等、土砂災害による犠牲者を減らすための、ハード・ソフト一体となった効率的な土砂災害対策を推進している。

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、流域全体にわたり甚大な被害をもたらすおそれがある。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

⑧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。



コラム 深層崩壊推定頻度マップの公表

1. 深層崩壊とは

深層崩壊は、山崩れ・崖崩れ等の斜面崩壊のうち、すべり面が表層崩壊よりも深部で発生し、表土層だけでなく深層の地盤までもが崩壊土塊となる比較的大規模の大きな崩壊現象です。古くは、明治22年8月に奈良県十津川村で発生し、総崩壊土砂量約2千万 $m^3$ 、死者約1,500名に及びました。近年では、平成9年7月に鹿児島県出水市で発生した針原川の土石流により、崩壊土砂量約15万 $m^3$ 、死者21名の被害をもたらしました。22年7月には鹿児島県南大隅町で深層崩壊による土石流が発生しましたが、既設砂防堰堤の効果、事前の避難により幸い人的被害はありませんでした。また、20年6月の岩手・宮城内陸地震により、岩手県一関市、宮城県栗原市において15箇所の天然ダムが形成されるなど、地震においても深層崩壊が発生しています。



2. 深層崩壊に関する国土交通省の取組み

(1) 深層崩壊に関する全国マップの公表

深層崩壊に関する全国マップの作成にあたっては、明治時代以降に豪雨又は融雪により発生した深層崩壊のうち、比較的大規模なもの（平均崩壊深がおおむね5m以上かつ崩壊土量が10万 $m^3$ 以上）でかつ精度の良い記録が残っているものを対象とし、122事例について整理しました。地質年代と形成過程及び崩壊密度の関係を整理した上で全国平均に対する崩壊頻度を算出し、日本全国の深層崩壊発生頻度を「特に高い」、「高い」、「低い」、「特に低い」の4つに分類した「深層崩壊推定頻度マップ」を平成22年8月に公表しました。



(2) 深層崩壊に関する溪流レベルでの調査

全国マップの公表に引き続き、当面、深層崩壊の推定頻度の「特に高い」地域（国土の8%程度）を中心に深層崩壊発生のおそれがある溪流の抽出を行っています。深層崩壊に関する溪流レベルでの調査結果については、精査が終了次第、順次公表する予定です。

(4) 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年より活発な噴火活動が続いており、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があるため、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緊急対策を円滑に行うための調査を22年度から実施している。さらに、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36火山を公表している。

桜島の噴火状況（平成21年10月）



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、関連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。

### ③気象庁における取組み

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的確な発表に努めている。平成22年度末には、火山噴火予知連絡会で監視・観測体制の充実等が必要とされた47火山について常時観測体制を整備するとともに、噴火警戒レベルを新たに新潟焼山、焼岳、伊豆東部火山群の3火山に導入し、計29火山の噴火警戒レベルを発表している。

### ④海上保安庁における取組み

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。さらに、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。

### ⑤国土地理院における取組み

#### (ア) 火山活動観測・監視体制の強化

全国の活動的な火山において、電子基準点(GPS連続観測施設)、光波測距連続観測装置(APS)等の火山変動測量やGPS火山変動リモート観測装置(REGMOS)等による機動観測を実施し、地殻の三次元的な連続監視を行っている。平成23年1月から本格的なマグマ噴火が始まった霧島山(新燃岳)においても火山活動の監視を行っている。また、陸域観測技術衛星「だいち」を用いて火山活動、地すべり及び地盤沈下に伴う地殻変動を面的に把握している。

#### (イ) 火山噴火等に伴う自然災害に関する研究等

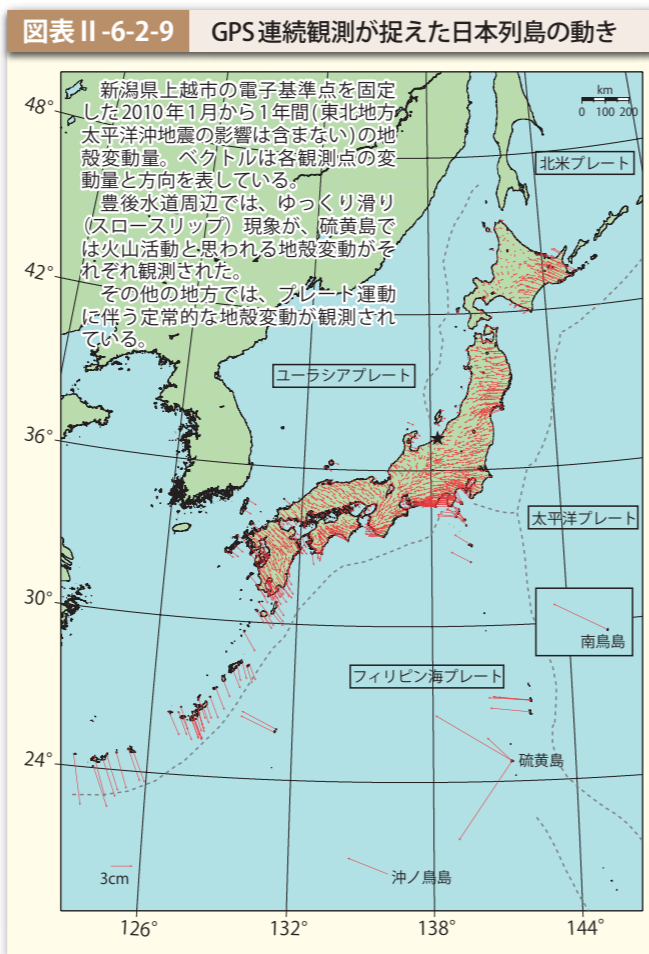
GPS、干渉SAR<sup>注</sup>による地殻変動観測により火山活動の発生メカニズムを解明するとともに、観測と解析の精度を向上する研究を行っている。

### (5) 津波・高潮・侵食等対策

#### ①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、海岸堤防整備等のハード対策や津波警報等の迅速かつ的確な発表等の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。また、一部の津波・高潮対策や海岸保全施設の老朽化対策について、平成22年度においては、社会資本整備総合交付金により整備されている。さらに、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。

注 人工衛星で宇宙から地球表面の変動を監視する技術



### 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・ソフト両面にわたる高波災害対策に係る考え方を踏まえ、離岸堤等の設置や水防警報海岸の指定の促進等、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併せ海岸侵食対策を推進している。

### ④津波・高潮にかかる防災情報の提供

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、津波警報、津波情報等の迅速かつ的確な発表に努めている。平成22年度には、港湾局のGPS波浪計3箇所、港湾局及び気象庁の沿岸観測点7箇所の潮位データの津波情報への活用を新たに開始し、気象庁が監視するGPS波浪計の観測点は11箇所に、沿岸の観測点は172箇所になった。

また、チリ中部沿岸の地震等による津波を受け、津波警報の精度向上のため、遠地津波データベースの改善を進めている。

高潮対策については、市町村の防災担当者がよりの確な防災対応を実施できるよう、22年5月より高潮警報・注意報の市町村単位での発表を開始した。

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

### (6) 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かかわらず、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。

### (7) 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るとともに、政府の「新成長戦略」及び「住生活基本計画」においては、住宅の耐震化率を32年までに95%とする新たな目標を定め、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。22年度は、住宅・建築物の耐震化緊急支援事業として、住宅の耐震改修等に対する緊急支援や緊急に耐震化が必要な建築物等への耐震診断・耐震改修に対する支援を実施している。

#### 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の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。宅地においても、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など、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。平成23年3月に変更した住生活基本計画（全国計画）において、地震時等に著しく危険な密集市街地の面積を32年度までにおおむね解消することとされている。

この実現に向け、国土交通省では、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、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あわせた耐火建築物等への共同建替え、避難や消防活動の向上を図る狭あい道路の拡幅等のきめ細かな対策等による、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収容し、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7地域で実施している。

### ⑥防災拠点となる官庁施設等の整備の推進

官庁施設は、来訪者等の安全を確保するとともに、大規模地震発生時に災害応急対策活動の拠点として機能を十分に発揮できるよう、総合的な耐震安全性を確保する必要がある。このため、官庁施設の耐震化の目標を定め、計画的かつ重点的に整備を推進しており、平成22年度は中央合同庁舎第1号館本館（霞が関地区）の耐震改修等を実施している。

### ⑦公共施設等の耐震性向上

河川事業においては、いわゆるレベル2地震動（関東大震災や兵庫県南部地震級の地震動）においても河川構造物が果たすべき機能を確保するため、耐震点検を実施している。

海岸事業においては、社会資本整備総合交付金に位置付けられている海岸耐震対策緊急事業によって、海岸堤防等の耐震対策が支援されている。

図表 II-6-2-10 密集市街地の整備イメージ



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、新千歳空港、仙台空港、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、地震時においても下水道が果たすべき機能を確保するため、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を図る「防災」と被災を想定して被害の最小化を図る「減災」を組み合わせた総合的な地震対策を推進している。

### ⑧大規模地震に対する土砂災害対策

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、実際に天然ダム等が発生し、決壊に伴う土石流により、国民の生命及び身体に重大な被害が生じるおそれがある場合に、市町村が適切に住民の避難勧告等を行えるよう、土砂災害の想定される区域や発生時期に関する情報を提供することにより、危機管理体制の構築等を行うとともに、首都直下地震、東南海・南海地震等の将来起り得る大規模地震等に起因する大規模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気象庁における取組み

地震による災害の防止・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、地震情報等の迅速かつ的確な発表に努めている。

緊急地震速報については、（独）防災科学技術研究所の大深度地震計データの活用による発表の迅速化に係る課題を整理するとともに、平成23年2月に新設観測点の活用を開始し、緊急地震速報の迅速化や精度向上を図った。

また、22年度には、48回の緊急地震速報（警報）を発表し、テレビやラジオ、携帯電話等を通じて国民に提供した。

### ⑩海上保安庁における取組み

地震調査研究に資するため、将来の海溝型巨大地震の発生が予想される日本海溝や南海トラフ等の太平洋側海域において、海底地殻変動を観測している。また、沿岸域及び南関東の離島において、GPS観測による地殻変動を監視している。

### ⑪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

全国及び地震防災対策地域等において、電子基準点1,240点によるGPS連続観測、GPS測量、水準測量等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。

#### （イ）地震に伴う自然災害に関する研究等

GPS、干渉SAR、水準測量等測地観測成果から、地震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、国土の基本的な地理情報データ及び過去の災害履歴や震度の情報を組み合わせて解析し、緊急災害時における迅速な災害情報の取得・提供に関する研

究開発を行っている。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研究を目的として、各省庁や公共機関等が観測した潮位記録の収集・整理・提供を行う海岸昇降検知センターを運営している。

(8) 雪害対策

①冬期道路交通の確保（雪寒事業）

「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（雪寒事業）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。

(9) 防災情報の高度化

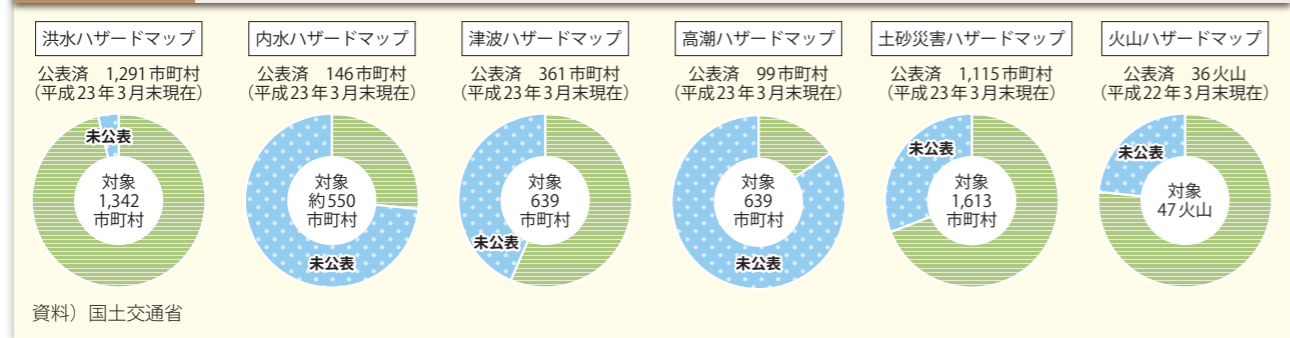
①防災情報の集約

「国土交通省防災情報提供センター」<sup>注1</sup>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等の情報を集約・提供しているほか、災害対応や防災に関する情報がワンストップで入手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をとれるよう、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<sup>注2</sup>を開設している。

図表 II-6-2-11 ハザードマップの整備状況



③市町村を対象区域とした警報・注意報の発表等

気象庁では、平成22年5月から、市町村の防災担当者や住民が警戒の対象地域となっていることを自ら明確に認識できるよう、市町村を対象区域とした、きめ細かい警報・注意報を発表している。

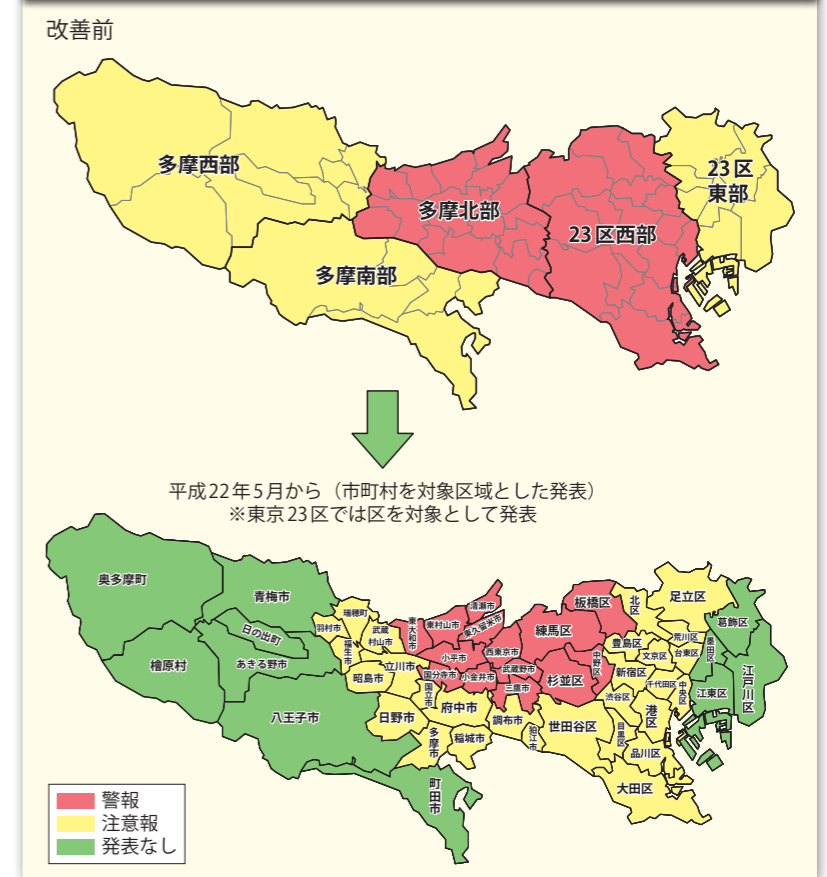
注1 <http://www.mlit.go.jp/saigai/bosaijoho/>

注2 <http://www1.gsi.go.jp/geowww/disapotal/index.html>

これにより、災害への警戒・注意が必要な市町村に対して、これまでよりも時間帯を絞って警報・注意報を発表するなど、一層効率的に防災活動を支援できるようになった。また、大雨警報発表時に、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発表することとした。

さらに、竜巻・雷・局地的な大雨等、狭い範囲に発生する激しい気象現象からの被害を最小限にするため、局地的な激しい現象を対象に、ナウキャストと呼ばれる短時間予測情報（1時間先までの分布図形式の予報）を発表している。22年5月からは、降水を予報する「降水ナウキャスト」に加えて、発達した積乱雲に伴う激しい突風を予報する「竜巻発生確度ナウキャスト」及び雷を予報する「雷ナウキャスト」を発表している。

図表 II-6-2-12 警報・注意報発表地域のイメージ



(10) 災害発生時の危機管理体制の強化

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緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）による災害対応

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22年度は、22年7月の梅雨前線等の大雨による被害を受けた広島県庄原市、9月の台風第9号により被害を受けた静岡県小山町、10月の停滞前線に伴う集中豪雨による被害を受けた鹿児島県奄美地方に449名の隊員を派遣し、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実施した。

TEC-FORCE隊員による復旧工法の指導  
(平成22年7月広島県庄原市 梅雨前線豪雨)



## ②国土交通省業務継続計画（BCP）

首都直下地震時の重要業務継続を確保するために作成した「国土交通省業務継続計画」に基づき、訓練の実施等を通じて、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、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ネットワークを構築している。また、迅速な災害対応のため、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、活用している。

## ④実践的な危機管理訓練の実施

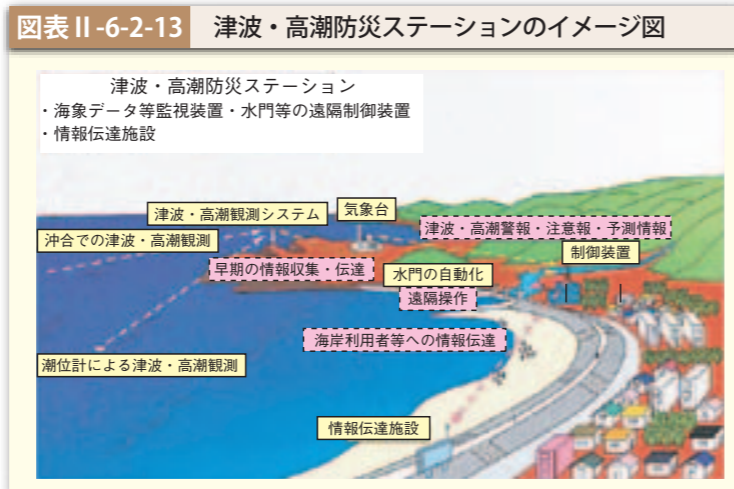
災害対策要員の能力の向上を図るため、ロールプレイング方式の実践的な危機管理訓練を積極的に実施している。また、地域住民・企業、NPO等のより一層の参加促進、避難場所・避難経路の確認を行うなど、より実践型、参加型の水防演習を実施した。

## ⑤海上での初動対策の準備

海上保安庁では、災害発生時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。

## (11) ICTを活用した既存ストックの管理

光ファイバ網の構築により、ICT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・操作を実施するなど、管理の高度化を図っている。さらに、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の整備については、社会資本整備総合交付金によって支援している。



## (12) 公共土木施設の災害復旧等

平成22年は、全国で8,417箇所、約1,005億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、豪雨等の自然現象により災害を受けた地域や公共交通に係る重大な事故が発生した箇所等において、緊急に再度災害防止及び事故再発防止のための事業を実施した。

## (13) 安全・安心のための情報・広報等ソフト対策の推進

安全・安心の確保のために、自然災害を中心として、ハード面に限らずソフト面での対策の取組みを進めるため、「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。平成22年度は、1年間の取組内容の確認・進捗状況の点検に併せて、状況変化に応じた目指すべき姿や施策の効果等を視野に入れながら、必要に応じた目標の再設定を行った。

## 2 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変電所施設の改修事業に対し、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、災害発生時における迅速かつ正確な被害状況の把握や緊急輸送に役立てるため、国と港湾管理者により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防救難体制の充実・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するため、改正「建築基準法」に基づく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などにより、建築確認・検査の厳格化が図られている。

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ため、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。しかしながら、その後の我が国経済全体が厳しい状況におかれ、住宅着工が再び低水準で推移したことなどを踏まえ、22年6月より、建築確認審査の迅速化・

申請図書の簡素化を図るため、建築確認手続等の運用改善が施行された。また、「建築基準法の見直しに関する検討会」を開催し、構造計算適合性判定制度、建築確認審査の法定期間、厳罰化のあり方を中心とした制度の見直しについて検討を行い、同年12月に同検討会の取りまとめを公表した。

また、改正「建築士法」に基づく一定規模以上の建築物について構造・設備設計一級建築士による設計への関与の義務付けについて、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。

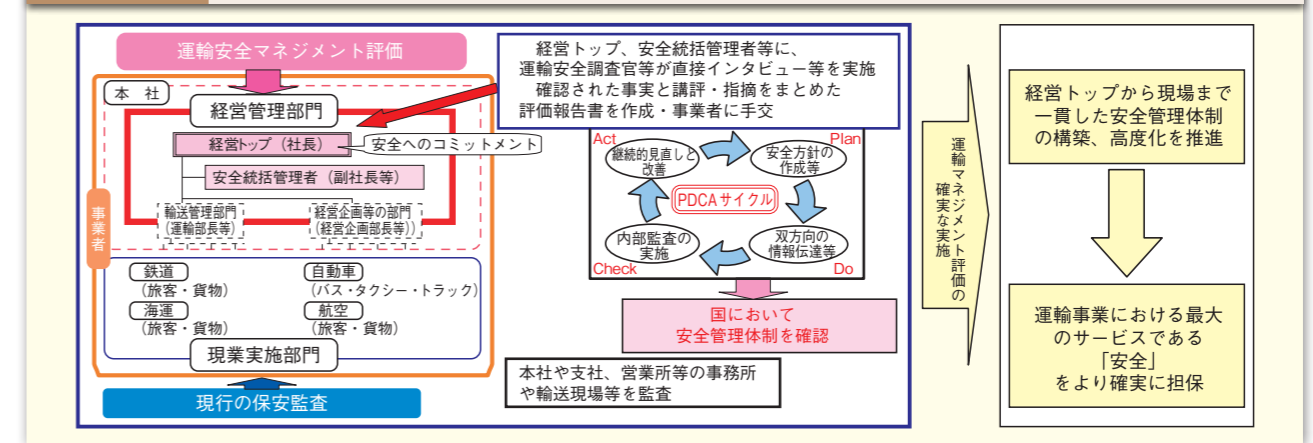
さらに、新築住宅に瑕疵が発生した場合においても確実に瑕疵担保責任が履行され、消費者が安心して住宅を購入できるよう、建設業者及び宅地建物取引業者に対し、資力の確保（住宅瑕疵担保保証金の供託又は住宅瑕疵担保責任保険契約の締結）を義務付ける「特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律（住宅瑕疵担保履行法）」に基づき、住宅瑕疵担保責任保険法人における保険引受体制の整備に引き続き取り組む一方、消費者に対する普及啓発等、制度の浸透に向けた取り組みを行っている。

(2) 昇降機や遊戯施設の安全性の確保

迅速な事故現場の調査、報告書の作成を行うため、機械・電気系の専門家の追加等事故調査体制を強化するとともに、社会資本整備審議会に設けた昇降機等事故調査部会において、昇降機や遊戯施設の事故に係る原因解明と再発防止対策の検討を行っている。さらに、平成22年12月から、地方における事故へも対応できるよう地方公共団体及び地方整備局職員を対象とした昇降機や遊戯施設の事故調査を行うための研修を行い、職員の育成に取り組んでいる。

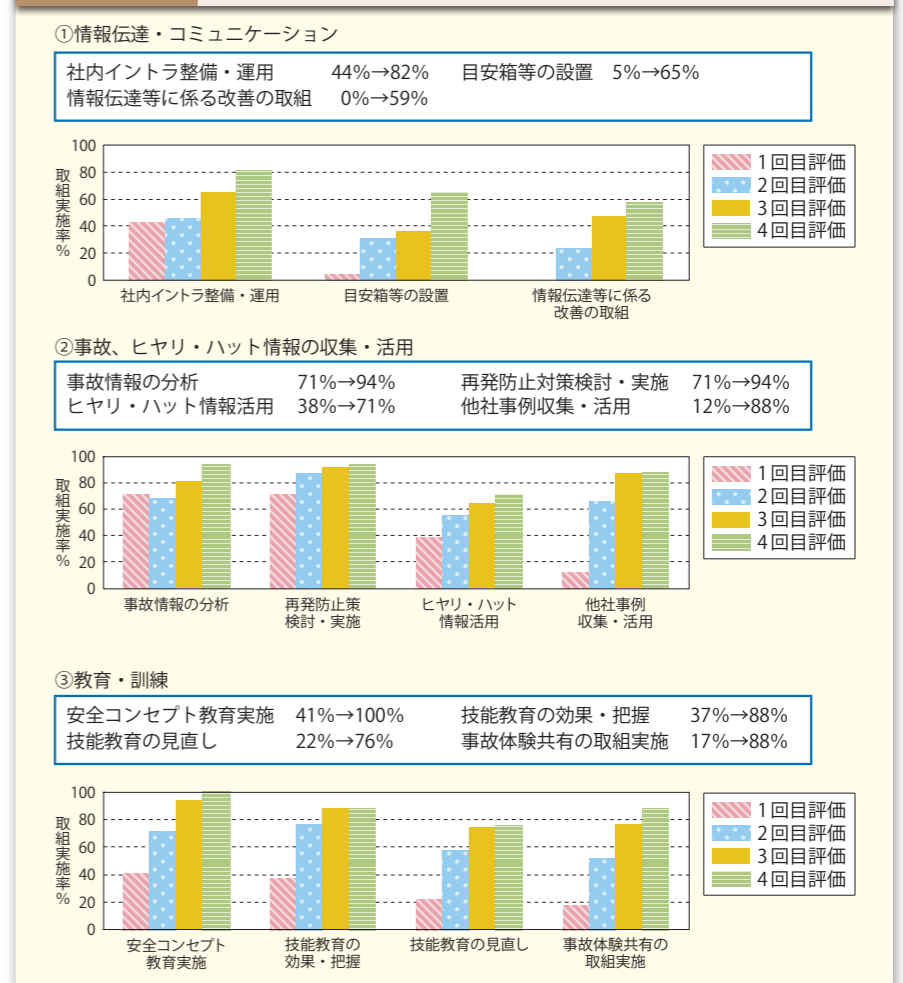
参考例を示すガイドラインを策定したほか、21年10月から22年9月末までに、運輸安全マネジメント評価を延べ1,238社（鉄道215社、自動車98社、海運908社、航空17社）に対して実施した。

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



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・訓練の充実等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。このような取組みを一層効果的なものとするため、運輸事業者に対するセミナーの地方展開及び運輸安全取組事例の情報収集の強化等運輸安全情報発信の充実を図っている。

図表 II-6-4-2 大手事業者における運輸安全マネジメント制度の導入効果 (平成21年10月～平成22年9月)



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

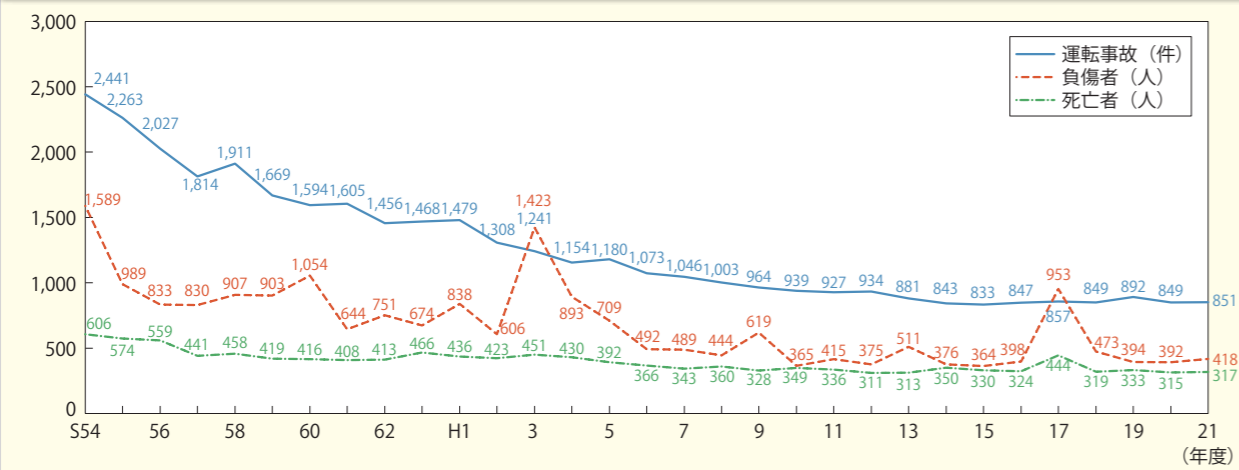
平成17年上半期に公共交通機関において多発したヒューマンエラーに起因すると見られる事故・トラブルを受け、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（運輸安全一括法）」に基づき、陸・海・空の運輸事業者に対し、「安全管理規程」の作成・届出、「安全統括管理者」の選任・届出等が義務付けられている。これにより、事業者が経営トップ主導により現場までが一丸となった安全管理体制を構築し、国がその実施状況を確認する「運輸安全マネジメント評価」を行う運輸安全マネジメント制度が導入されている。この制度は、品質管理に関する国際規格であるISO9001等のマネジメントシステムで推奨される事項等を参考にしており、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、公共交通機関等のより一層の安全の確保を図ろうとするものである。

また、これまでの「運輸安全マネジメント評価」や各種の調査研究を通じて得られた安全管理体制の構築・改善に関する情報や知見を踏まえ、「運輸安全マネジメント評価」を適正に実施するための基本方針を見直すとともに、運輸事業者における安全管理体制の構築・改善に係る取組みの進め方の

## 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等を実施してきた結果、長期的には減少傾向<sup>注</sup>にあり、平成13年度からは800件台で推移している。

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



(注) 1 死亡・負傷者数の主な原因は、踏切事故、公衆の線路内立入、ホームからの転落等である。  
 2 平成17年度に乗客が死亡した事故は、2件（JR西日本福知山線列車脱線事故、JR東日本羽越線列車脱線事故）発生しており、12年3月の営団日比谷線列車衝突事故以来。  
 資料) 国土交通省

### (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て改正された「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等に基づき、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などの対応を行った。

また、17年12月の羽越線列車脱線事故を受け、「鉄道強風対策協議会」を設置し、鉄道における気象観測、運転規制、防風対策のあり方等、強風対策についてソフト・ハードの両面から検討を進め、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などに関して、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。

注 JR西日本福知山線脱線事故があった平成17年度など、甚大な人的被害を生じた運転事故があった年度の死傷者数は多くなっている。

### (3) ホームドアの整備促進

視覚障害者等を始めとしたすべての駅利用者の安全性向上を図ることを目的に、線路への落下を防止するホームドア（可動式ホーム柵を含む。）の設置を促進している（平成22年3月末現在で38路線449の駅で設置）。国土交通省としても鉄道事業者をメンバーとする「ホームドアの整備促進等に関する検討会」を開催し、その整備方針策を検討しているところであり、この結果を踏まえ、より一層の整備促進を図ることとしている。



## 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23年から24年に予定されているSOLAS条約<sup>注1</sup>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<sup>注2</sup>の排除のため、ポートステートコントロール（PSC）<sup>注3</sup>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た航行管制・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723箇所で行った。また、避難港の整備を下田港等6港で行っている。

平成22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」が施行され、海上交通センターによる情報提供や勧告といった航行援助の充実強化、地形や潮流といった各海域に応じた新たな航法の設定等の規定の措置が行われた。同法の施行に当たり、船舶の操船者等に新たな制度の主旨及び内容を理解してもらうため、日本語のみならず、英語、中国語、韓国語、ロシア語によるパンフレットを発行・配布するなど、幅広い周知に努めた。また、この改正により、海上交通センターの運用管制官が行う情報提供等の業務が拡大・高度化されたことに対応するため、体制の強化を図った。

このほか、海図等の充実を図り国際標準化を進めるとともに、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等を刊行している。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。

STCW条約<sup>注4</sup>に準拠した船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づき、船舶職員の資格を定め、人的な面から船舶航行の安全を確保している。22年6月には、船員が備えなければならない新たな知識の

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 「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」海上における人命及び財産の安全を増進すること並びに海洋環境の保護を促進することを目的として、船員の訓練及び資格証明等について定められた国際条約

追加等を内容とした改正STCW条約（マニラ改正）が採択され、29年に全面的に施行されることとなっている。また、水先制度については、水先を行うことができる者の資格を定め、船舶交通の安全を図っている。19年より等級別免許制を導入するとともに、人材の安定的確保の観点から、これに対応した養成教育を開始し、後継者の確保、育成を図っている。

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」<sup>注1</sup>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、我が国産業界及び日本財団から航行援助施設基金<sup>注2</sup>への協力を行っている。22年10月の同メカニズムにおける第3回協力フォーラムにおいて、我が国は、同基金の安定的な発展を図るためには、基金への安定した拠出を確保すること、沿岸国にとって利用しやすいものであること、沿岸国の協力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、同メカニズムができる以前から唯一協力を行ってきたことを通じて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・行方不明者のうち約4割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の普及・啓発に努めている。また、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は、ライフジャケット非着用者が着用者の約5倍と高く、ライフジャケット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、LGL<sup>注3</sup>に対する支援やライフジャケット着用推進モデルマリーナ等<sup>注4</sup>の指定を行うとともに、関係省庁や地方公共団体と連携し、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航空基地等への配置の拡充、救急救命士が実施する救急救命処置を保障するメディカルコントロール体制の充実・強化、高性能化した巡視船艇・航空機の整備等、救助・救急体制の充実・強化を図っている。さらに、関係省庁、地方公共団体、民間救助団体等との連携についても充実・強化を図っている。

注1 国連海洋条約第43条の精神に基づき、国際海峡における沿岸国と海峡利用国の協力のあり方を世界で初めて具体化したもので、協力フォーラム、プロジェクト調整委員会、航行援助施設基金、の3要素で構成されている。

注2 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

注3 漁業者の家族等が行う、ライフジャケット着用推進を図る地域の活動のこと。Life Guard Ladies（女性着用推進員）の略

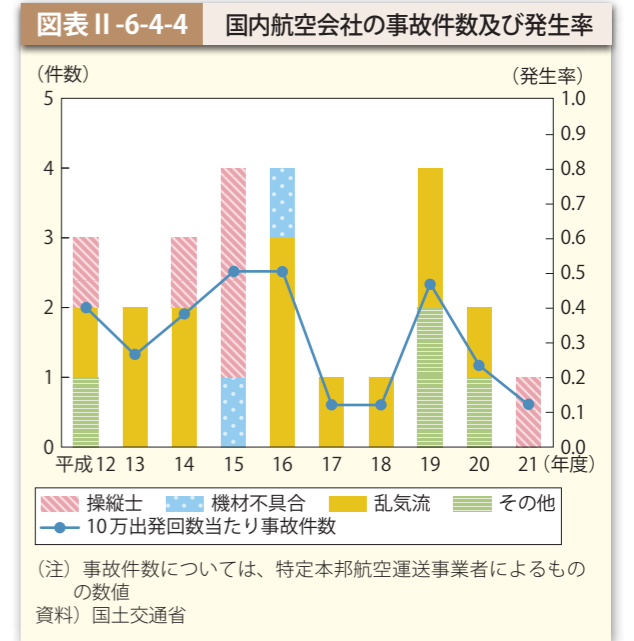
注4 ライフジャケットの常時着用を率先して推進しているマリーナや漁業協同組合のこと。地域におけるライフジャケット着用の推進及び安全意識の啓発へつなげる拠点として指定。

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、規範遵守を監督する従来の安全行政から、各主体の安全パフォーマンス（指標）を継続的に評価し、航空全体として安全パフォーマンスの向上が図られるよう、総合的な安全マネジメントを行っていく次世代型安全行政への転換を図っている。

(1) 航空の安全対策の強化

特定本邦航空運送事業者<sup>注</sup>において、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22年度は、これらの義務付けを小規模航空運送事業者や整備事業者に拡大する制度改正を行うとともに、引き続き安全情報の一元管理、情報共有を図り、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

安全性を確保しつつ、首都圏空港・空域の容量拡大による航空交通サービスの充実を図るため、羽田空港においては、平成22年10月より4本の井桁配置の滑走路を使用し、他の滑走路に離発着する航空機の間隙を縫って航空機の離発着を行う、これまでと全く異なる運用方式を導入しており、今後は44.7万回の年間発着容量の実現に向け、D滑走路供用後の新たな運用方式の慣熟を着実に進める。

また、成田空港においても30万回の年間発着容量の実現に向け、現行の2本の滑走路を前提としつつ、騒音影響区域を広げずに発着能力を拡大するため、世界的にも例が少なく、我が国では初となる同時平行離着陸方式を導入するなど、新たな運用方式の導入・慣熟を進める。

さらに、管制指示に対するパイロットの復唱のルール化等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する視覚的な表示・伝達システムの整備等のヒューマンエラー対策を推進する。

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、27件の航空事故等調査報告書を公表し、このうち平成21年3月にエンジンの不具合により、航空機が鹿児島空港に緊急着陸した重大インシデントについては、設計・製造国政府に対し、エンジン部品製造過程における品質管理の改善を図る必要性等について安全勧告を行った。

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

また、12件の鉄道事故等調査報告書を公表し、このうち同年8月に島根県で発生した列車脱線事故については、他の事故事例から講ずべきとされた再発防止対策の趣旨を理解して、自社の安全対策を実施していくことの必要性等についての所見を示した。

さらに、1,284件の船舶事故等調査報告書を公表し、このうち同年4月に沖縄県西表島沖で発生した旅客負傷事故については、原因関係者に対し、安全管理規程等に係る安全教育や荒天時安全運航マニュアルの作成及び遵守について勧告を行ったほか、22年5月には、居眠りによる船舶事故の発生状況を踏まえ、居眠り防止装置の義務化等、居眠り防止のための施策を検討するよう、国土交通大臣に意見を述べるなど、船舶事故等に関連して1件の勧告を行うとともに、3件の意見を述べた。

このほか、公表した報告書の概要や分析結果について解説したニュースレターを作成するなどにより、同種事故の再発防止のための周知活動に努めている。

一方、海難審判所では、22年には330件の裁決を行い、海技士等432名に対する業務停止及び戒告の懲戒を実施し、海難の発生防止に努めている。

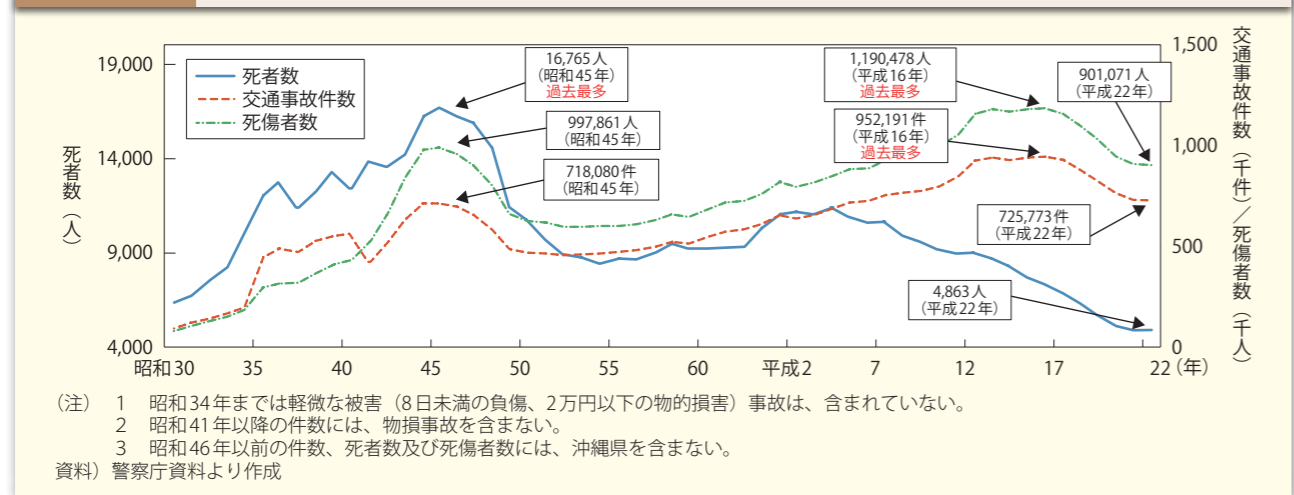
## 6 公共交通における事故による被害者・家族等への支援

公共交通における事故による被害者・家族等に対する心のケア等のサポートについては、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定等もあり、被害者・家族等から国としての対応の必要性が指摘されてきたところであり、平成20年通常国会における国土交通省設置法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議等においても、その重要性にかんがみ検討するよう求められたところである。これらを踏まえ、21年度からご遺族代表、有識者等からなる検討会を開催し、国の役割を明確にするとともに、コーディネーターとしての国土交通省の活動のあり方等について検討を行った。その検討結果に沿って、今後、国土交通省における体制整備や要員の育成、関係事業者の体制整備等を進めていくこととしている。

## 7 道路交通における安全対策

平成22年の交通事故死者数は、10年連続で減少し、4,863人（対前年比1.0%減）となったが、近年下げ止まりの傾向である。また、交通事故死者数の約半数を65歳以上の高齢者が占めるほか、約90万人が交通事故で死傷しており、依然として厳しい状況である。このため、更なる交通事故の削減を目指し、警察庁等と連携して各種対策を実施している。

図表 II-6-4-5 交通事故件数及び死傷者数等の推移



### (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、死傷事故の71%が全体の22%の区間に集中していることを踏まえ、幹線道路対策では、選択と集中、市民参加・市民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進している。

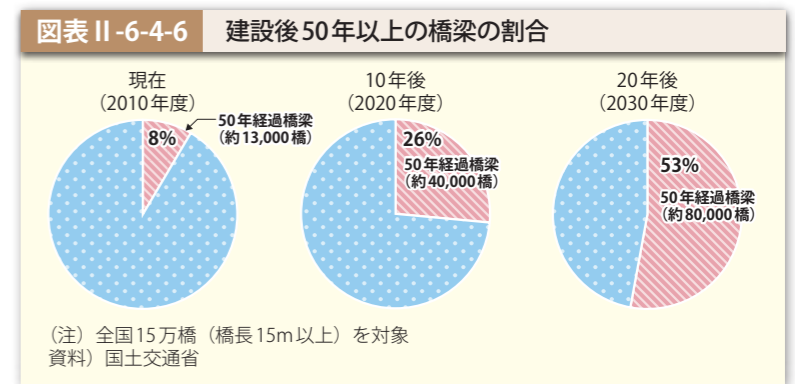
また、「あんしん歩行エリア」を中心とする歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な交通事故対策を地域住民の主体的参加の下で実施している。

### (2) ITSスポットを活用した高速道路上における安全運転支援

平成23年1月から3月にかけて全国の高速道路上に設置するITSスポットを活用した安全運転支援を推進している。

### (3) 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4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。



### (4) 自動車の総合的な安全対策

#### ① 事業用自動車の安全対策

事業用自動車の安全対策として、自動車運送事業者に対し、運行管理者の設置や運転者の適性診断受診等を義務付けている。加えて、「今後10年間で事故死者数・人身事故件数の半減」、「飲酒運転ゼロ」を目標として掲げた「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、更なる安全対策を実施している。また、目標の確実な達成に向け、点呼時におけるアルコール検知器の使用義務化やデジタル式運行記録計等の導入支援のほか、「事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議」を定期的実施することで、PDCAサイクルに沿った継続的な取組みを進めている。

#### ② 今後の車両安全対策の検討

平成18年の交通政策審議会報告書において掲げられた事故死者数等の削減目標の目標年を迎えたことを受けて、22年10月に交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会技術安全WGを設置し、今後5~10年先を念頭においた新たな目標の策定、目標達成に向けて取り組むべき事項及び方向性について具体的な検討を開始した。

③安全基準の拡充・強化

車両の安全性の更なる向上のため、平成22年12月に「道路運送車両保安基準細目告示」を改正し、横滑り防止装置（ESC）及びブレーキアシストシステム（BAS）の乗用車への装備を義務付けることとした。また、ハイブリッド車等は構造的にエンジン音がなく、危険を感じるという意見を受け、「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、その対策の普及に向けた検討を行っている。

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21年度の間自動車190車種、チャイルドシート101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期先進安全自動車（ASV）推進計画を進めており、衝突被害軽減ブレーキ等の実用化されたASV技術の本格的な普及促進、出会い頭衝突防止システムや右折時衝突防止システム等の通信を利用した次世代の安全運転支援システムの実用化に向けた検討を進めている。さらに、19年度から大型車用衝突被害軽減ブレーキに対する補助を行っており、22年度からは補助対象として、ふらつき警報等を追加した。



⑥リコール制度の充実・強化

自動車リコール制度については、よりユーザーの視点に立ったものとなるよう情報収集体制及び調査分析体制の一層の強化について検討を行ってきた。また、平成22年8月に内閣府消費者委員会から提出された「自動車リコール制度に関する建議」について真摯に検討を進めるとともに、23年1月に開催された第44回消費者委員会において、ユーザーからの不具合情報の収集を強化するため、各自動車メーカーのホームページや市町村等の広報誌等で自動車不具合情報ホットラインの一層の周知を図ったことなどの実施状況の説明を行った。

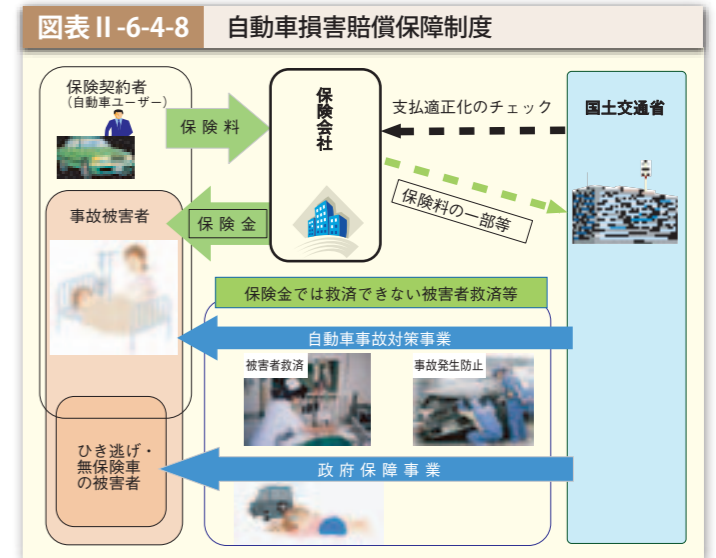
⑦自動車検査の高度化

不正な二次架装<sup>注</sup>の防止やリコールにつながる車両不具合の早期抽出等に資するため、情報通信技術の活用による自動車検査の高度化を進めている。

注 部品等を取り外した状態で新規検査を受検し、検査終了後に当該部品を再度取り付けて使用する行為など

(5) 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、クルマ社会の支え合いの考えに基づき、自賠責保険の保険金支払い、ひき逃げ・無保険車事故による被害者の救済（政府保障事業）を行うほか、重度後遺障害者への介護料の支給や療護センターの設置等の被害者救済対策事業を実施するものであり、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セキュリティに関する多国間取組み

2006年（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に参加し、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。

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22年の海賊事案は219件と21年（218件）とほぼ同数であるが、依然として世界全体の約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、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律（海賊対処法）」に基づき、海賊行為を我が国にとっての犯罪行為とし、保護対象を我が国のみならず、あらゆる国々に拡大し、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ると同時に、P-3C哨戒機2機による警戒監視活動が行われている。国土交通省においては、引き続き、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く。

また、海上保安庁では、海賊対処行動発令によりソマリア沖に派遣されている海上自衛隊の護衛艦に、海賊行為があった場合の司法警察活動を行うため、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へいするなど、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等により、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いる。同海域での海賊発生件数は、12

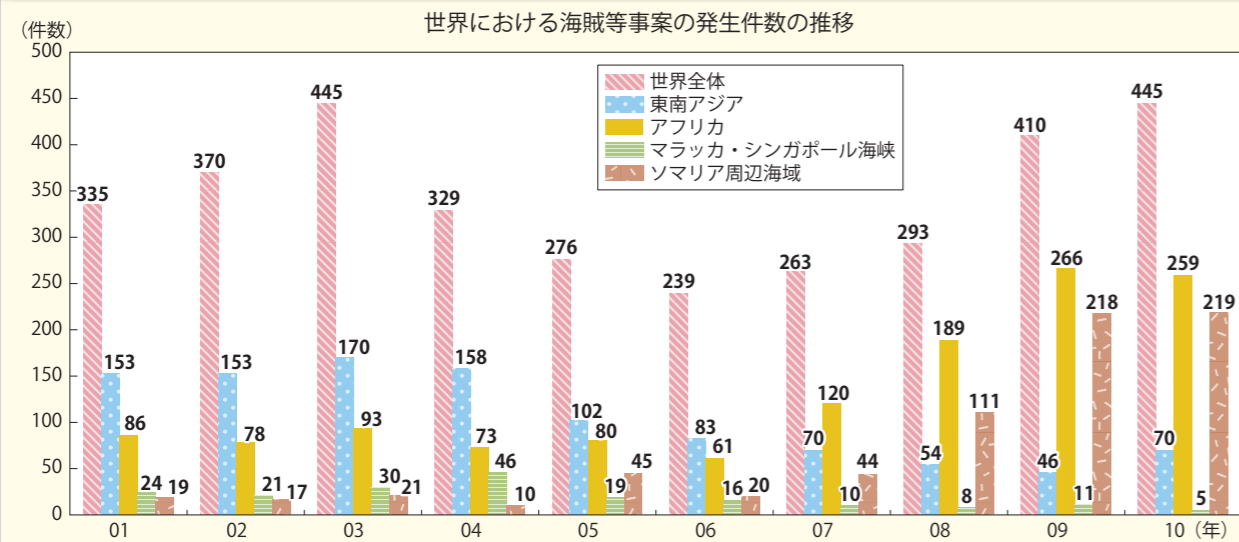


年以降、減少傾向にあったものが、22年には、南シナ海及びインドネシアでの件数の急増を受け、再び増加に転じており、当該海域の海賊問題についても、引き続き対策が必要な状況である。

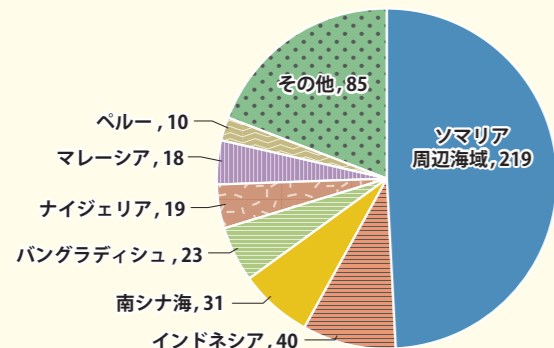
図表 II-6-5-1 日本関係船舶の海賊等事案発生状況 (2010年)



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及び海域別の発生状況 (2010年)



海域別の発生状況 (2010年)



(注) 1 マ・シ海峡及びソマリア周辺海域の件数は、それぞれ東南アジア、アフリカの内数である。  
 2 2000年から2008年までのソマリア周辺海域の件数は、ソマリア及びアデン湾・紅海の件数の合計。  
 3 2009年より、IMBの年次報告書における整理から、ソマリア周辺海域の件数は、ソマリア及びアデン湾・紅海の件数にアラビア海、インド洋、オマーンにおける海賊事案をソマリア周辺海域の海賊事案として計上している。  
 資料)「国際海事局 (IMB) 年次報告 (2010)」より作成

コラム 国土交通省の海賊対策

1. アデン湾における護衛活動

アデン湾における商船に対する我が国の護衛活動は、護衛艦が船団を直接エスコートする方法により実施されています。



広大な海域における海賊対処をより効果的に行うため、P-3C哨戒機による上空からの警戒監視活動が併せて行われており、アデン湾を航行する無数の船舶の中に、不審な船舶がないかどうか確認作業を実施するとともに、護衛活動に従事する護衛艦2隻や他国の艦艇、そして周囲を航行する民間船舶に情報提供を行っています。

海賊対処法に基づく我が国の護衛活動により、平成21年7月28日から23年3月31日までに、1,639隻の船舶及び計3万8千人以上の船員の護衛が実施され、我が国のみならず、広く各国の船主等から感謝の声が届いています。

国土交通省は、アデン湾における海賊対処に関し、護衛活動の申請窓口と対象船舶の選定を担当しており、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、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、引き続き海賊対策に取り組んでいます。

2. 海上保安庁が海賊対処法違反で海賊4名を逮捕

平成23年3月5日、日本関係船舶であるオイルタンカー「グアナバラ」がアラビア海（オマーン沖）の公海上を航行中に4名の海賊に襲撃される事案が発生しました。海賊4名は米軍に拘束され、グアナバラ号乗組員は船内の退避区画に避難していたため全員無事でした。海上保安庁では、海上自衛隊の護衛艦に同乗している海上保安官8名が中心となって、米軍から海賊4名を引き取り、護衛艦上で逮捕しました。その後、海上保安庁の航空機により海賊4名を日本まで移送し、同年3月13日に、東京海上保安部が東京地方検察庁に送致し、後日、起訴されました。本件は、21年7月の海賊対処法の施行以来、同法違反で逮捕した初めての事件となりました。

事件発生位置



グアナバラ号



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。

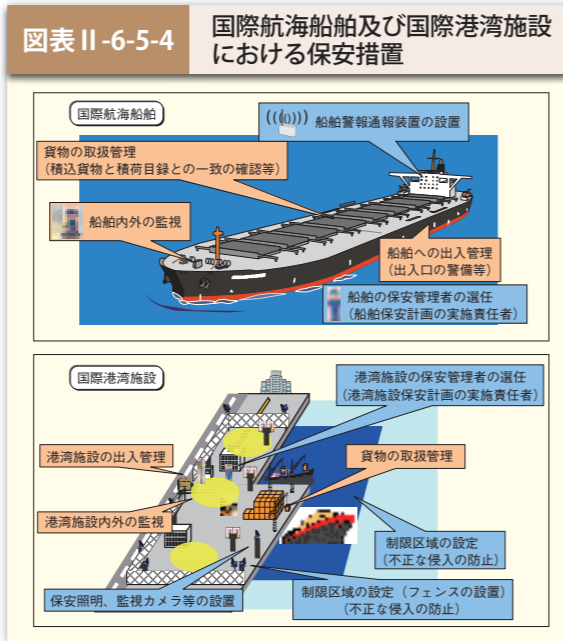
①鉄道におけるテロ対策の推進

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」<sup>注</sup>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。



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」に基づく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、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、車両及び人の侵入対策としてフェンス等の強化に加え、侵入があった場合にも迅速な発見ができるよう、センサーの設置拡充を行っている。また、「航空保安に関するアジア太平洋大臣会合」で採択された共同宣言を踏まえ、従来の検査機器では発見困難な爆発物を検知するボディスキャナーの実証実験を成田国際空港で行い、新たな検査機器として位置付けた。今後も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。

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

速な発見ができるよう、センサーの設置拡充を行っている。また、「航空保安に関するアジア太平洋大臣会合」で採択された共同宣言を踏まえ、従来の検査機器では発見困難な爆発物を検知するボディスキャナーの実証実験を成田国際空港で行い、新たな検査機器として位置付けた。今後も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。

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錠強化等を行っている。道路関係施設では、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。

コラム 日本APEC開催期間中のテロ対策について

平成22年に我が国で開催された日本APECにおいては、安全対策に万全を期するため、国土交通省においても、利用が集中する公共交通機関、重要施設、人出が予想される施設等を中心にテロ対策の強化・徹底を図るとともに、テロ対策訓練を実施するなど、不測の事態に備えて対策を講じました。



また、海上保安庁においても、海上警備の強化等を実施するなど、関係省庁が緊密に連携しながら、政府一体、官民一体となった総合的なテロ対策を推進し、会議の安全開催を実現しました。

(3) 自動車に関する犯罪防止策

自動車の登録情報の不正取得や悪用を防ぐため、平成19年11月から登録事項等証明書の交付請求手続を厳格化し、所有者等の個人情報を取得する際は、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おそれがあるため、米国でのC-TPAT<sup>注1</sup>の実施や世界税関機構(WCO)におけるAEO制度<sup>注2</sup>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) テロ対策の推進

テロの未然防止措置として、臨海部の原子力発電所、石油コンビナート等の危険物施設、米軍施設等に対する巡視船艇・航空機による所要の警備を行っている。また、ゴールデンウィークや夏休み、年末年始等の旅客の移動が活発となる期間には、人が多く集まる旅客船ターミナルの警戒を重点的に実施している。国際港湾においては、港湾危機管理(担当)官を中心に関係機関等と連携して、水際対策を実施している。

テロの未然防止のためには、関係機関はもとより民間との連携が重要であり、海上保安庁では、海事関係者や事業者等に自主警備の強化を働きかけるとともに、不審情報の提供依頼等を行い、地域と連携した取組みを強化している。

#### (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、各種訓練を実施するとともに、関係機関等との情報交換を緊密に行い、不審船・工作船の早期発見に努めるとともに、不審船対応能力の維持・向上に努めている。

#### (4) 海上犯罪対策の推進

最近の海上犯罪の主な特色として、非漁業者が安易に行うものから暴力団が資金源として組織的に行うものまで多岐にわたる国内密漁事犯や、経費削減のため、夜陰に乗じて廃棄物を不法投棄する等の海上環境事犯が依然として発生していることが挙げられ、その形態も悪質・巧妙化している。

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、暴力団や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ている。

各種海上犯罪については、依然として予断を許さない状況にあり、海上保安庁では、巡視船艇・航空機等の効率的かつ効果的な運用等による監視取締りや、犯罪情報の収集・分析、立入検査を強化するとともに、国内外の関係機関との情報交換等、効果的な対策を講じ、厳正かつ的確な海上犯罪対策に努めている。

### 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

近年、尖閣諸島周辺海域等において、中国・台湾活動家による尖閣諸島の領有権主張活動や中国・台湾公船による我が国領海内での国際法上認められない「はいかい」等、我が国の主権を侵害する事案が発生している。また、東シナ海等の排他的経済水域において、中国による資源開発や我が国の同意を得ない海洋調査活動等、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、排他的経済水域における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

## 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・旧式化が進む巡視船艇・航空機の代替整備等において、緊迫化する国際情勢等への的確な対応を念頭に、荒天下航行能力、夜間搜索監視能力等を備えた1,000トン型巡視船を始めとする巡視船艇及び航続性、夜間搜索監視能力等を備えたヘリコプターを整備している。また、遠方海域・重大事案等に的確に対応するため、被害制御・長期行動能力等を備えた、しきしま級巡視船及び搭載ヘリコプターを整備している。さらに、巡視船への運用司令科の設置や巡視艇の複数クルー制の拡充等、海上保安体制の強化に取り組んでいる。

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

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、総合海洋政策本部の総合調整の下、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」の運用を行っている。

### (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」へ提出した。

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・南鳥島における取組み

#### ① 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km<sup>2</sup>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る。

#### ② 沖ノ鳥島・南鳥島における活動拠点の整備

平成22年6月に施行された「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（低潮線保全法）」等に基づき、海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が安全かつ安定的に行われるよう、南鳥島において、船舶の係留・停泊・荷さばき等が可能な活動拠点の整備を進めている。また、沖ノ鳥島においても、今後、同様の整備を進めていく。

図表 II-6-5-5 遠隔離島における活動拠点の整備等

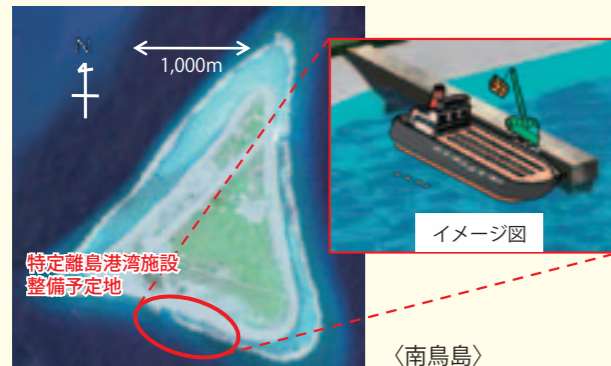
- ・「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律」が平成22年6月に施行。本法において、遠隔に位置する離島に船舶の係留・停泊、荷さばき等が可能な港湾の施設（特定離島港湾施設）を国が設置・管理する旨規定。
- ・海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が本土から遠く離れた海域においても安全かつ安定的に行われるよう、特定離島港湾施設の整備を推進。

#### 【今後の対応】

- 南鳥島については、平成22年度に現地着工、平成27年度の完成を目指す。
- 沖ノ鳥島については、平成23年度に現地着工、平成28年度の完成を目指す。



〈南鳥島及び沖ノ鳥島の位置〉



〈南鳥島〉



〈沖ノ鳥島〉

## 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。22年4月には、国際情勢にかんがみ、措置の期間を23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」が22年6月に公布、同年7月に施行された。国土交通省及び海上保安庁では、関係行政機関と合同訓練を実施するなど、密接な連携を図りつつ、同法による措置の実効性の確保に努めている。

### (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<sup>注</sup>」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など、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などとしている。

## 6 感染症対策

### (1) 鳥インフルエンザへの対応

鳥インフルエンザは、平成16年2月に山口県において発生が確認されて以来、散発的に発生が確認されていたが、22年10月に北海道稚内市の野鳥の糞から鳥インフルエンザウイルスが検出されたのを皮切りに各地の野鳥において感染が確認された。また、鳥根県、宮崎県、鹿児島県などの家禽において疑似患畜が確認されたため、殺処分などの対策がとられた。国土交通省においても、必要な対策を講じるために「国土交通省鳥インフルエンザ対策本部」を設置し、現地への連絡要員の派遣、散水車・照明車等の機材提供、直轄国道上での車両消毒用マットの設置等地方公共団体等が行う防疫対策への協力を行った。

### (2) 口蹄疫への対応

口蹄疫については、平成12年の発生事例を最後に近年、発生は認められなかったが、22年4月に宮崎県川南町において発生が確認され、最終的に発生事例は292を数え、牛・豚等の殺処分の累計は約29万頭に上った。国土交通省においても、現地対策本部要員の派遣、散水車・照明車等の機材提供、直轄国道上での車両消毒用マットの設置等地方公共団体等が行う防疫対策への協力を行った。また、口蹄疫により甚大な被害を受けた宮崎県に対する政府の口蹄疫対策本部による復興支援策の取りまとめに協力した。

注 平成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。