

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/日以上の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、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化やノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシーの導入等に対する支援措置を実施している。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23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	2,813	2,401	85.4%
バスターミナル	37	34	91.9%
旅客船ターミナル	6	6	100.0%
航空旅客ターミナル	20	19	95.0%
			(100%) (注2)

(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（注）の数	全体に対する割合
鉄軌道車両	52,871	26,180	49.5%
バス	59,195		
低床バス		29,216	49.4%
うちノンステップバス		16,534	27.9%
福祉タクシー	—	12,256	—
旅客船	753	136	18.1%
航空機	499	406	81.4%

(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サービス付き高齢者向け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。官庁施設については、高度なバリアフリー庁舎の整備や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	22
認定件数(年度)	11	120	229	320	382	366	332	232	280	367	386	348	331	289	255	184	208
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	4,640

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・障害者をはじ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」に基づく基準や支援制度により、出入口や園路の段差解消、高齢者や障害者等が利用可能なトイレの設置等を進め、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。

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、(独)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一体的整備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

情報通信技術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、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、多様な働き方を実現するテレワークセンターについて、社会実験の実施等による立地促進方策等の検討、企業のテレワーク普及・推進を図るためのセミナーの開催等、テレワーク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

子どもをはじめとした公園利用者の安全・安心を確保するため、「都市公園における遊具の安全確保に関する指針(改訂版)」、「プールの安全標準指針」について各施設管理者へ周知を行うとともに、社会資本整備総合交付金等により、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

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・プロジェクトを平成22年度までに877団地(23,538戸)において実施している。

また、高齢者等居住安定化推進事業において、先導的な高齢者等向けの住まいづくり・まちづくりに関する取り組みなど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^{注1}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。

(2) 高齢社会に対応した輸送サービスの提供

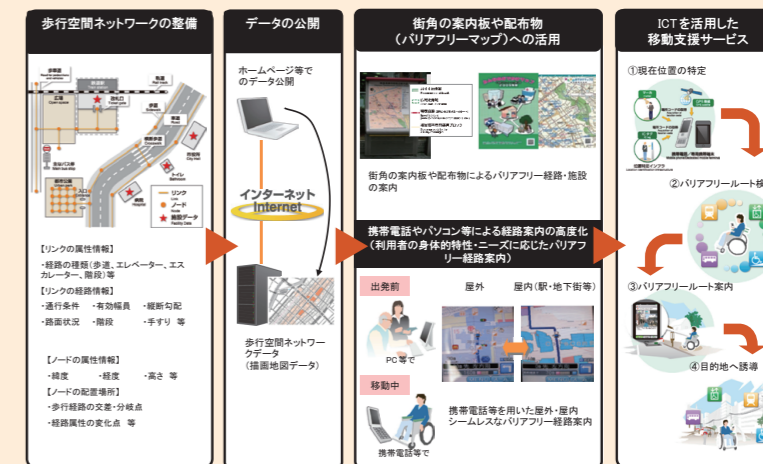
高齢者や障害者等の移動制約者の病院・施設への通院等のニーズに対応するため、福祉タクシー^{注2}導入の促進を図っており、平成22年度末現在14,201両が運行されている。また、23年度から地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、地域で必要と認められた福祉タクシー車両の導入について支援を行っている。さらに、18年10月には改正「道路運送法」により、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、バス事業者やタクシー事業者による対応が困難であり、地域の関係者が自家用有償旅客運送の必要性について合意した場合に、市町村による市町村運営有償運送やNPO等による福祉有償運送や過疎地有償運送を可能とする登録制度が施行されており、22年度末現在、2,984団体において実施されている。

4 歩行者移動支援の推進

ユニバーサル社会に向けて、高齢者や障害者をはじめ、誰もが積極的に活動できるバリアフリー環境の構築をソフト施策の面から推進することが重要であり、外部有識者を含めた勉強会を通じて、バリアフリー経路案内等にも活用できるICT(情報通信技術)による歩行者移動支援の推進を行っている。

このため、銀座をはじめ全国4箇所で開催している実証実験事業等から得られた知見をもとに、歩行者移動支援サービスの効率的な維持更新、民間と

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

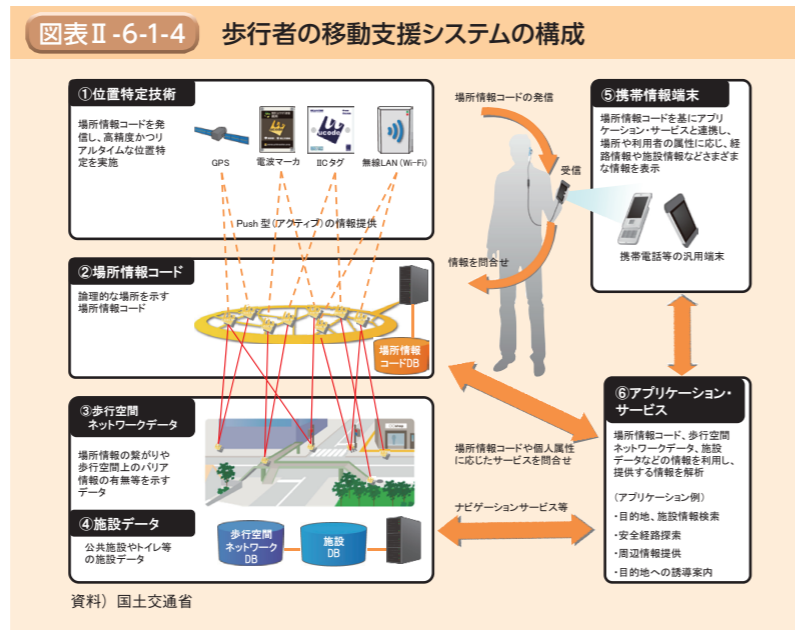


資料) 国土交通省

注1 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

注2 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

公共のコスト負担ルール等の課題と方向性について検討し、地方公共団体等が円滑に導入可能なガイドライン案の作成等を進めている。



も大きな影響を与えることから、それを未然に防止する予防的治水対策が重要である。そのため、河川整備基本方針等に基づき、築堤、河道掘削、ダム、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、強化対策を推進している。

高規格堤防は、施設の計画規模を上回る洪水に対しても決壊しない堤防であり、また、まちづくり事業と一体となって、地域住民の人命を守る安全で良好な住環境を形成するとともに、広域避難場所の確保につながるものである。なお、高規格堤防については、平成22年10月の事業仕分けを踏まえ、一旦白紙にしてゼロベースで検討を行い、「人命を守る」ということを最重視し、そのために必要な区間として「人口が集中した区域で、堤防が決壊すると甚大な人的被害が発生する可能性が高い区間」としたところである。引き続き、円滑な事業推進を図るための諸方策を検討することとしている。

②水害の再度災害防止対策

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。

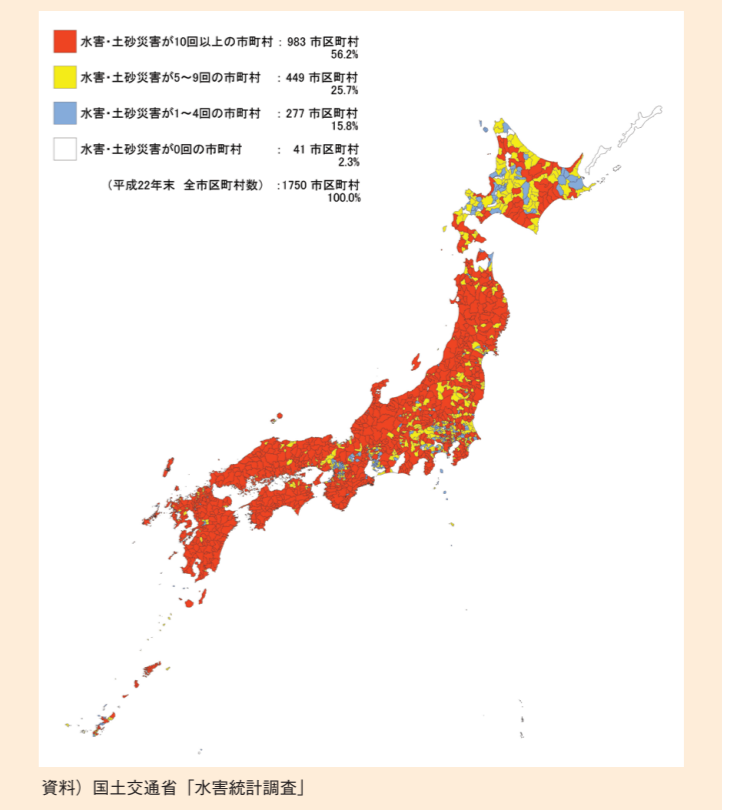
③流域の特性等を踏まえた様々な治水対策

我が国の国土はそもそも災害に脆弱な構造であるが、近年気候変動による海面の上昇や豪雨の発生頻度の増加等、新たなリスクが増加している。これらに対応するため、地域の特性を踏まえた多様な手法により安全・安心の確保を図っている。

(ア) 総合的な治水対策

近年の都市部及び都市周辺地域の開発の進行に伴う人口の集中、洪水時の河川への流出量の増大等により、治水安全度の低下が著しい都市河川においては、河川の整備に加えて流域の持つ保水・遊水機能の確保、災害の発生のおそれのある地域での土地利用の誘導及び警戒避難体制の確立等の総合的な治水対策が重要である。その一環として雨水貯留施設の整備を促進するため、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。

図表II-6-2-1 平成13年～22年 水害・土砂災害の発生件数



図表II-6-2-2 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 ^{注1}	整備率 ^{注2}
アメリカ	ミシシッピ川下流	概ね1/500程度 ^{注3}	約94% ^{注4}
イギリス	テムズ川	1/1,000 ^{注5}	100% ^{注5}
オランダ	国の中枢を含む沿岸部	1/10,000 ^{注6}	約94% ^{注7}
日本	荒川	1/200	約54%

(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 Netherlands", 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/nws/riza/waterinbeeld/wib2004e/index.html)
 資料) 国土交通省

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23年においては、東日本大震災や、平成23年7月新潟・福島豪雨、台風第12号、台風第15号による記録的な大雨等により各地で甚大な被害が発生した。また、気候変動の影響や、近年の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。

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

平成23年3月の東日本大震災では多くの人命・資産が失われ、住民の生活や経済活動等に甚大な被害が発生した。また、7月の新潟・福島豪雨、9月の台風第12号及び台風第15号ではいずれも1,000ミリを超える雨量が記録されるなど、各地で甚大な水害・土砂災害が発生した。特に台風第12号では、紀伊半島において降りはじめからの総降水量が多い所で1,800ミリを超え、複数の箇所河川閉塞^注が発生し、下流域の住民の安全が脅かされた。

我が国の大都市の多く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、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、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、大規模災害についても的確に対応するため、東日本大震災から得られた教訓である「災害に上限はない」こと、「人命が第一」であることの重要性を再認識し、ハード・ソフト施策を適切に組み合わせた防災・減災対策をより一層推進する。

①予防的な治水対策

いったん水害が発生すると、その復旧・復興に多大な時間と費用を要するだけでなく、社会経済活動に

注 大雨や地震で斜面が崩れ、崩落した土砂が河川をせき止める現象。「天然ダム」「土砂ダム」などとも呼ばれる。上流の水位が上昇し越流した場合、大規模な土石流や洪水氾濫が発生することがある。

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、「特定都市河川浸水被害対策法」に基づき、河川管理者、下水道管理者及び地方公共団体が協働して、雨水貯留浸透施設の整備、雨水の流出の抑制のための規制等の流域水害対策を推進している。

(イ) 局地的な大雨（ゲリラ豪雨）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、下水道の整備及び住民が行う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」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。

(ウ) 土地利用と一体となった減災対策

土地利用状況等により、連続した堤防を整備するのに比べて効率的かつ効果的な場合には、輪中堤の整備等と災害危険区域の指定等による土地利用規制とを組み合わせる土地利用と一体となった減災対策を地方公共団体等と協力して推進している（平成24年度は4河川で実施）。

(エ) 内水対策

内水氾濫による浸水を排除し、都市等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等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緊急対策事業等を活用し、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、止水板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。

④ハード対策と一体となったソフト対策

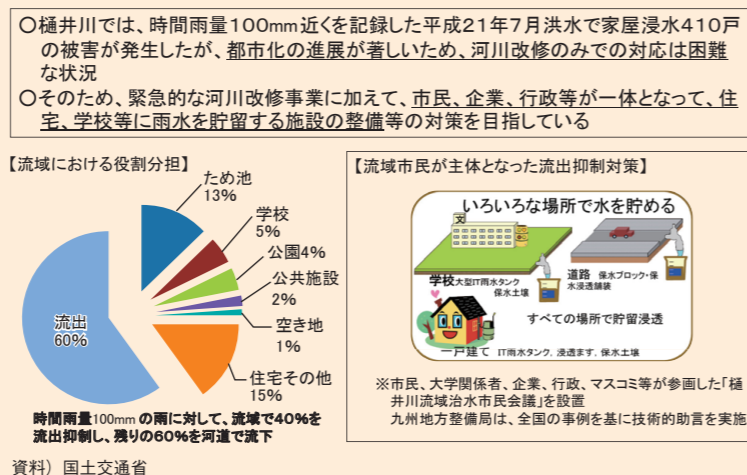
(ア) ハザードマップ等の整備・周知

水害に対する危険性を周知し、効果的な住民の避難の確保を図るとともに適正な土地利用を促すため、「水防法」に基づき、河川がはん濫した場合に浸水が想定される区域（浸水想定区域）を指定し、想定される浸水の深さ等を公表している。

また、洪水ははん濫が発生した場合でも住民が円滑かつ迅速な避難行動がとれるよう、浸水に関する情報や、避難場所、避難経路等の避難に関する情報を住民に周知するため、洪水ハザードマップを作成する市町村に対し、「洪水ハザードマップ作成の手引き」の公表や全国の河川事務所等に設置している災害情報普及支援室による作成や周知の技術的支援等を推進するとともに、国土交通省のホームページ上に全国の洪水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を開設している。

浸水想定区域については、対象河川の約98%の河川で指定・公表済みであり、洪水ハザードマップについ

図表Ⅱ-6-2-3 樋井川における100^{ミリ}/h安心プランに基づく対策事例



ては、浸水想定区域内の約96%の市町村で作成済みである（平成22年度末現在）。

(イ) 洪水時の予報・警報の発表や河川情報の提供

国土交通大臣又は都道府県知事は、流域面積が大きい河川で洪水等によって国民経済上重大又は相当な損害が生じるおそれのある河川を洪水予報河川として指定し、気象庁長官と共同して水位又は流量を示した洪水予報（はん濫注意情報・はん濫警戒情報等）の周知等を行っている。また、平成17年の「水防法」の改正により、国土交通大臣又は都道府県知事は洪水予報河川以外の主要な中小河川を水位周知河川（水位情報周知河川）として指定し、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っている。24年3月1日現在、洪水予報河川は407河川、水位周知河川は1,522河川が指定されている。また、「水防法」に基づき、市町村が災害時要援護者関連施設及び地下街等への洪水予報等の伝達方法を定めるに当たり、都道府県と連携して支援を行っている。なお、24年3月現在、581市区町村において対象となる災害時要援護者関連施設が、64市区町村において対象となる地下街等が、市町村地域防災計画に定められている。

「川の防災情報」^{注1}において、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に収集、加工・編集し、河川管理者、市町村、住民等に提供を行っており、洪水時の警戒や避難等に役立てられている。

近年、増加する集中豪雨や局所的な大雨（いわゆるゲリラ豪雨）による水害や土砂災害等に対して、適切な河川管理や防災活動等に役立てるために、局所的な雨量をリアルタイムに観測可能なXバンドMPレーダ^{注2}の整備を進めている。22年7月より一般配信中の関東、富山・石川、中部、近畿の4地域に加え、栗駒山周辺、新潟、岡山、広島、九州北部、桜島周辺の6地域については23年7月より、静岡地域については23年9月より、それぞれ試験運用による降雨観測情報の一般配信を開始した。

また、地上デジタル放送による水位・雨量情報の提供について、22年に九州全域で開始され、23年には三重県、大阪府、兵庫県、奈良県、沖縄県において開始されるなど、きめ細やかな河川情報の提供を推進し、情報機器操作に不慣れた住民等の迅速かつ的確な避難判断や避難行動に役立っている。

⑤水防体制の強化

都道府県や水防管理団体と連携し、出水期前に堤防等の合同巡視や情報伝達訓練、水防技術講習会、水防訓練等を実施し、水防上特に注意を要する箇所の周知や水防技術の習得を図るなど、人命と財産を守り、被害を最小限にとどめるための水防体制の強化に向けた支援を行っている。

東日本大震災を踏まえて「水防法」を改正し、「水防法」の目的に「津波」を明記し、水防計画については、津波の発生時の水防活動等危険を伴う水防活動に従事する者の安全の確保が図られるように配慮されたものでなければならないことと定めた。また、著しく激甚な災害が発生した場合には、国土交通省自らが浸入した水の排除等の水防活動を行うことができることとした「特定緊急水防活動」を創設した。

⑥河川の戦略的な維持管理

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。

これまで河川整備が進められてきた中で、堤防、堰、水門、排水機場等の管理対象施設が増大し、更にそれら構造物の老朽化が進行している。このような状況下で、河川を一層効果的・効率的に維持管理していくために、平成23年5月に「河川砂防技術基準維持管理編（河川編）」を策定し、当該技術基準に基づいて河川ごとに河川維持管理計画を作成し、維持管理を行う計画型管理へ本格的に移行した。

また、23年6月に河川構造物に関する長寿命化及び更新に関する施策として当面取り組むべき方向を「河

注1 <http://www.river.go.jp> [インターネット版]、<http://i.river.go.jp> [携帯版]
注2 既存のレーダに比べ、より高頻度（1分ごと）、高分解能（250mメッシュ）での観測が可能。また、これまで5～10分かかっていた配信に要する時間を1～2分に短縮

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

川構造物長寿命化及び更新マスタープラン」として取りまとめた。今後の維持管理では、点検等により劣化状態やその進行を監視して適切な時期に対策を行う状態監視型の保全手法への移行を図りつつ、計画的に施設の長寿命化や更新を図っていく。また、そのような保全を施設ごとにきめ細かく検討して進めていくために、小規模な施設を除き、長寿命化計画を策定していく。さらに、長寿命化のために必要な技術開発等を進めていく。

許可工作物についても同様に老朽化が進行している状況を踏まえ、設置者による適切な維持管理が進むよう、23年5月に「許可工作物技術審査の手引き」及び「許可工作物に係る施設維持管理技術ガイドライン(案)」を作成した。

(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。24年3月現在で24のダム事業(24施設)について検証が終了し、うち継続が17(17施設)、中止が7(7施設)となっている。

これらのうち、ハツ場ダム建設事業については、我が国の中枢機能の集積地域でありながら洪水に対して脆弱な利根川流域の安全性を確保する上で重要かつ効果的な施設であるなどの認識の下、23年12月に対応方針を「継続」と決定している。

(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14年~23年)の年平均で約1,000件以上発生しており、多大な被害が生じている。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

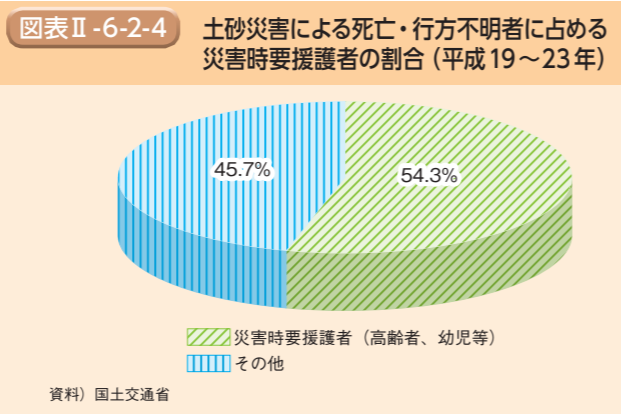
荒廃した山地を源流域に持つ河川は、そこから流れ出す土砂により、流域全体にわたり甚大な被害をもたらすおそれがある。このような土砂災害から国土を保全し人命保護を図るため、砂防関係施設の整備を推進している。

② 土砂災害発生地域の緊急的な土砂災害対策

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 市街地に隣接する山麓斜面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23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 地域防災力向上に資する土砂災害対策

土砂災害により社会・経済的に壊滅的な被害が生じやすい中山間地域において、各集落における警戒避難体制の強化や、人命保全上重要な施設・防災基幹集落の保全を推進している。

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を促進している。平成23年度は、この制度により危険住宅32戸が除却され、危険住宅に代わる住宅21戸が建設された。

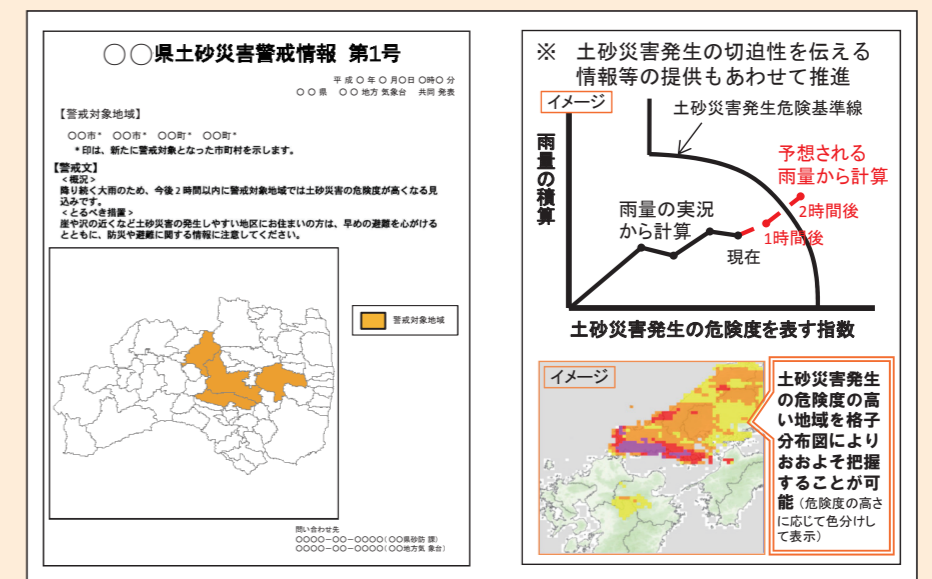
⑦ 大規模な土砂災害への対応

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月に改正「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・身体の保護を図っている。

⑧ 土砂災害警戒情報の発表

大雨による土砂災害発生の危険度が高まった時に、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-6-2-5 土砂災害警戒情報



コラム 台風第12号により紀伊山地で発生した河道閉塞対応

1. 緊急調査の実施

台風第12号に伴う豪雨により、紀伊半島では平成23年8月30日からの総降水量が多いところで1,800ミリを超えるなど記録的な豪雨となり、この影響で、奈良県・和歌山県において17箇所の河道閉塞が発生しました。

このうち、規模が大きく決壊により下流域で重大な土砂災害が想定された5箇所の河道閉塞について、改正「土砂災害防止法」に基づき近畿地方整備局が23年9月6日から緊急調査を行いました。主な調査内容は、ヘリコプターで上空から、河道閉塞の高さ等の測定、湛水や下流集落の状況等の現地確認と重大な土砂災害が想定される区域・時期を明らかにするための数値解析等です。

2. 土砂災害緊急情報等の通知及び周知

緊急調査結果を基に、奈良県、和歌山県及び関係市町村へ土砂災害緊急情報、随時情報の通知及び一般への周知を行いました。この情報を基に関係市村において避難指示の発令等が行われています。なお、重大な土砂災害が想定される区域・時期の予測に際し、水位計、監視カメラ、雨量計等を設置して観測を行い、その情報は関係市村等へ提供し、ホームページでも公開しています。

河道閉塞の高さの測定状況



資料) 国土交通省

投下型水位計の設置状況



重大な土砂災害が想定される区域



3. 緊急工事の着手

決壊や氾濫のおそれが高い河道閉塞箇所等において、仮排水路設置やポンプ排水等の緊急工事を国で実施しているほか、各県により土砂の崩壊等危険な状況に緊急に対処するための砂防設備等の整備を実施しています。

コラム 大規模崩壊監視警戒システム

平成23年台風第12号では「深層崩壊」と呼ばれる大規模な土砂崩れが多発しました。今回の災害を教訓に被害を未然に防ぐことができるよう、深層崩壊が発生した場合にその場所や規模の情報を早期に把握・共有するシステムが不可欠であると考えます。

そこで、関係自治体と連携し、振動センサーや衛星画像解析等の各種技術を駆使して大規模崩壊を監視・警戒するシステムを世界で初めて紀伊山地に導入し、展開することとしました。

1. 降雨状況の把握

深層崩壊は累積雨量と関連性があると考えられ、雨量レーダーを用いて、広域的な降雨状況を把握します。

2. 振動センサー（崩壊位置、概略規模推定）

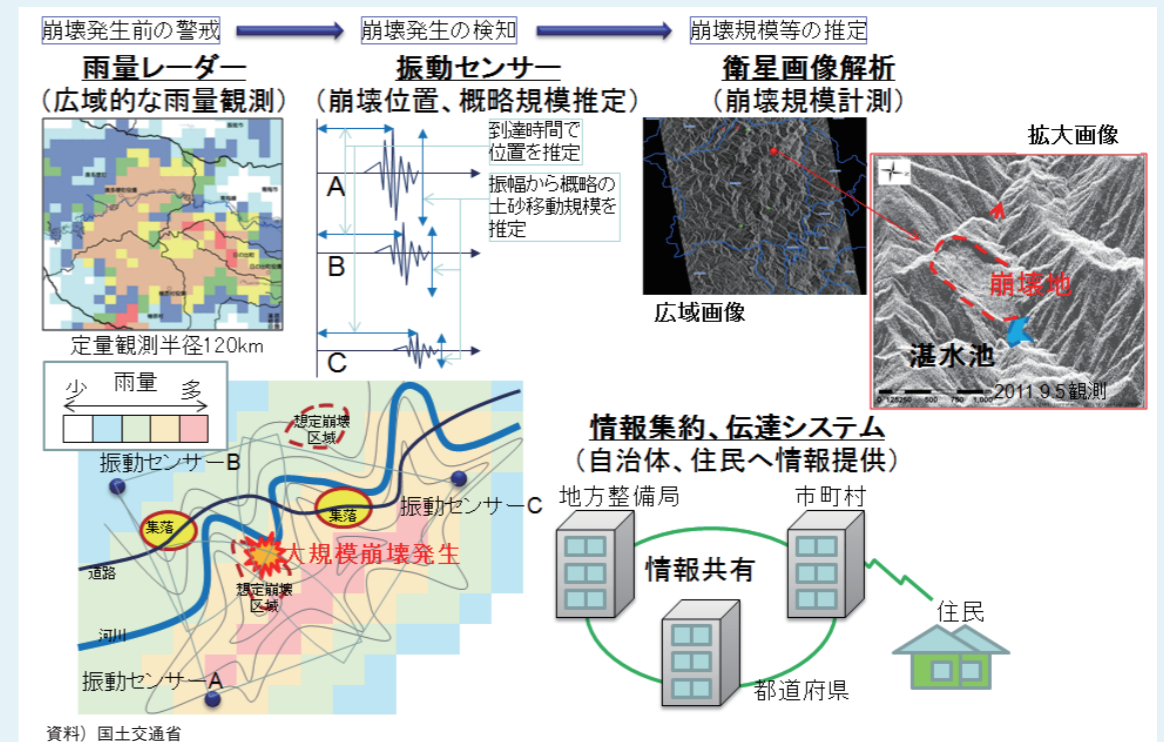
大規模な土砂移動が発生した場合に、あらかじめ設置した振動センサーで波形を検知し、発生位置を推定し

ます。

3. 衛星画像解析（崩壊規模計測）

衛星合成開口レーダーで大規模崩壊の発生が推定される地域を撮影し、その画像解析を行うことで、夜間や悪天候に関係なく大規模崩壊の発生状況を把握します。

以上より、大規模崩壊発生の場所や規模を従来と比べ早期に検知及び把握できるようになり、その情報を関係自治体や住民にいち早く提供することで早期避難に役立てていきます。



(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、噴火活動に応じた機動的な対策を行うための直轄火山砂防事業を

霧島山（新燃岳）の噴火状況（平成23年1月）



資料) 国土交通省

24年度より実施することとしている。霧島山（新燃岳）では、23年1月から噴火活動が活発になり、相当程度の降灰が確認されたため、改正「土砂災害防止法」に基づく緊急調査を実施し、土砂災害が想定される区域及び時期の情報を市町村へ提供した。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37火山を公表している。

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、関連機関と連携して火山ごとに、砂防堰堤の整備や緊急除石等の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、全国の火山活動の監視を行い、噴火警報等の迅速かつ確かな発表に努めており、火山噴火予知連絡会によって「火山防災のために監視・観測体制の充実等が必要な火山」として選定された47火山については、観測施設を整備し、24時間体制で活動状況を監視している。また、各火山の火山防災協議会における避難計画等の共同検討を通じて、平成24年3月末現在、計29火山で噴火警戒レベルの導入・改善を進めている。

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。

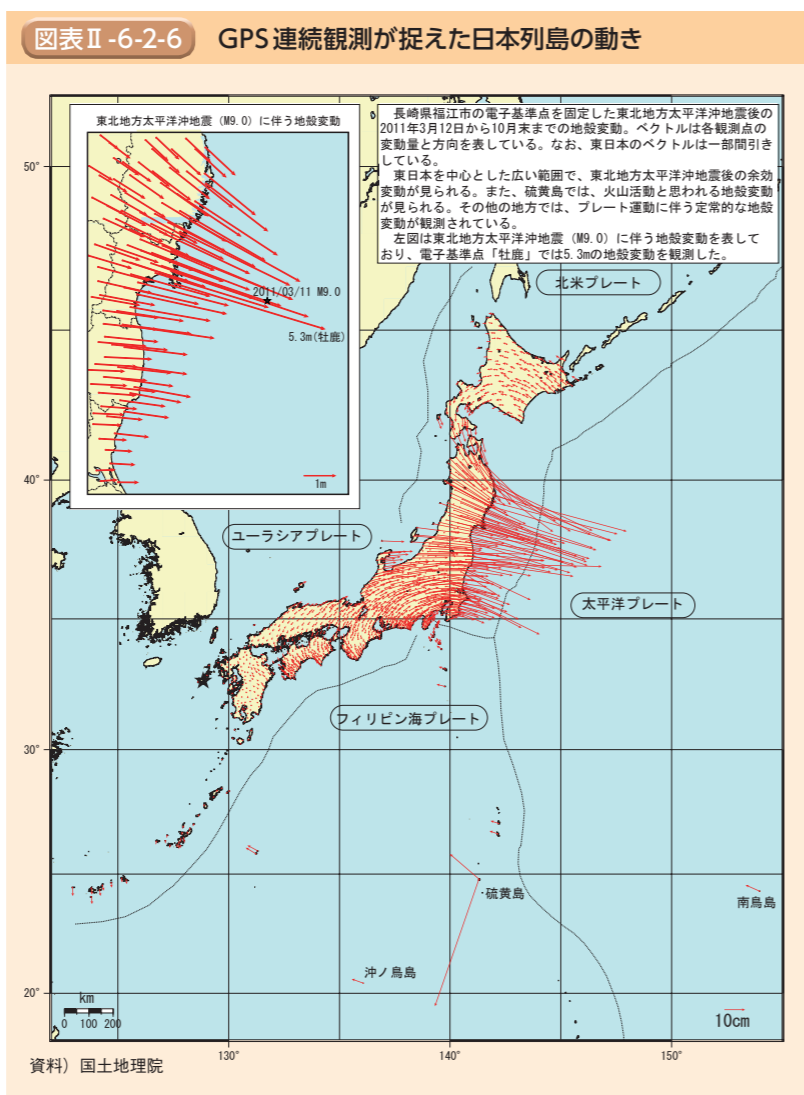
⑤国土地理院における取組み

(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）、自動測距測角装置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。さらに、平成22年度からは、他機関のGPS観測データを合わせた統合解析を実施し、火山周辺の地殻のより詳細な監視を行っている。23年1月から本格的なマグマ噴火がはじまった霧島山（新燃岳）においても火山活動の監視を行っている。

(イ) 火山噴火等に伴う自然災害に関する研究等

GPS、干渉SAR^注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させる研究を行っている。



注 人工衛星で宇宙から地球表面の変動を監視する技術

(5) 津波・高潮・侵食等対策

①津波・高潮対策の推進

南海トラフ巨大地震等による大規模な津波・高潮災害に備え、海岸堤防整備等のハード対策や津波警報等の迅速かつ確か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、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23年度においては、海岸保全施設整備事業や社会資本整備総合交付金、地域自主戦略交付金により整備している。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。

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、気象庁は、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確かな発表に努めている。東日本大震災においては、国土交通省のGPS波浪計において津波による海面の急激な上昇を観測したことを受け、気象庁は、津波警報の対象となる区域の拡大や津波の高さ予想の引き上げを行った。この経験を踏まえ、平成23年度には、国土交通省のGPS波浪計4箇所、沿岸観測点2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15箇所、沿岸の観測点は173箇所になった。

高潮対策については、市町村の防災担当者がよりの確かな防災対応を実施できるよう、気象庁では高潮警報・注意報の市町村単位での発表を行っている。

また、東日本大震災を踏まえ、広帯域強震計整備による巨大地震の規模の早期把握等により、津波警報の改善を進めるとともに、被災者と被災地域の復興作業を支援するため、被災地域を対象に高潮等に関する情報の提供を行っている。

また、関係省庁と連携し、南海トラフ巨大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。

⑤津波避難対策

将来、南海トラフ巨大地震をはじめとする巨大地震の発生による津波被害が懸念されることから、津波想定浸水域の都市圏におけるパーソントリップ調査等の都市計画の基礎的なデータを活用し、津波防災まちづくりの推進に資する基礎調査を実施するとともに、避難路、避難施設の適正な配置を評価するための方法の検討を行った。

(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、降雨の変動幅の拡大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、渇水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。23年度は、「減災」の考え方にに基づき、「逃げる」という視点も含めた対策を実施した。重点的に耐震化が必要な緊急輸送道路沿道の住宅・建築物、避難路沿道の住宅・建築物、避難所等への耐震診断・耐震改修に対する支援を行っている。

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」等により技術基準を強化しており、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な調査や防止工事を実施している。

③被災地における宅地の危険度判定の実施

宅地において、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

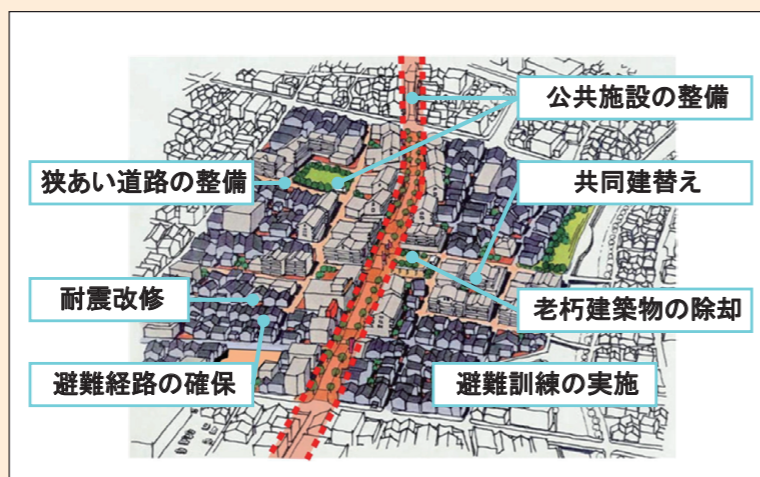
防災・居住環境上の課題を抱えている密集市街地の早急な整備改善は喫緊の課題である。平成23年3月に変更した住生活基本計画（全国計画）において、地震時等に著しく危険な密集市街地の面積を32年度までにおおむね解消することとしている。

この実現に向け、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合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隘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

図表Ⅱ-6-2-7 密集市街地の整備イメージ



資料) 国土交通省

図表Ⅱ-6-2-7 密集市街地の整備イメージ

整備改善を一体的に実施する防災公園街区整備事業を西河原公園（大阪府）等9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

官庁施設については、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施設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23年度は中央合同庁舎第1号館別館（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地震動においても堤防、水門等の河川構造物が果たすべき機能を確保するため、耐震点検を実施するとともに、必要な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を確保するため、緊急輸送道路等の重要な道路について、橋梁の耐震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、地震等被災時に緊急輸送の拠点となるとともに、航空ネットワークの維持、背後県経済活動の継続性確保において重要と考えられる航空輸送上重要な空港等について、必要な管制機能を確保するための庁舎等及び最低限必要となる基本施設等の耐震化等を実施している。

鉄道事業においては、阪神・淡路大震災の被害等を踏まえ、大規模地震において倒壊を防ぐため、高架橋柱や地下トンネルの中柱、複数路線が接続するなどの機能を有する主要な鉄道駅の耐震化を推進している。

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、23年4月から開催した「今後の土砂災害対策を考える会」では、東日本大震災による被害等への対応の検討に加え、今後想定される東海地震や東南海・南海地震等大規模地震の発生の可能性が高まっている地域において、施設の耐震化、情報ネットワークの強化、重要交通網や生活インフラ、地域の防災拠点、避難場所等の保全等、土砂災害による被害の軽減と地震発生時の地域の自立性の確保に資する施設整備を推進するなどの検討を図っていくこととした。

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、東日本大震災での経験を踏まえ、より適切に情報発表できるよう、地震観測点の電源・通信回線の強化や計算システムのソフト改修等を行っている。さらに、予想精度の向上や情報発表の迅速化を図るため、関係機関が海域や地中深くに設置した地震計のデータを計算システムに取り込む準備を進めている。

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、海溝型巨大地震の発生が将来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、異常な降雪時において大型車の立ち往生等が発生した場合、引き続き流入する交通による著しい渋滞を防ぐため、各都道府県警察と連携の上、早い段階で通行止め措置を行い、除雪作業を集中的に実施することで、迅速に交通を確保することとしている。さらに、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

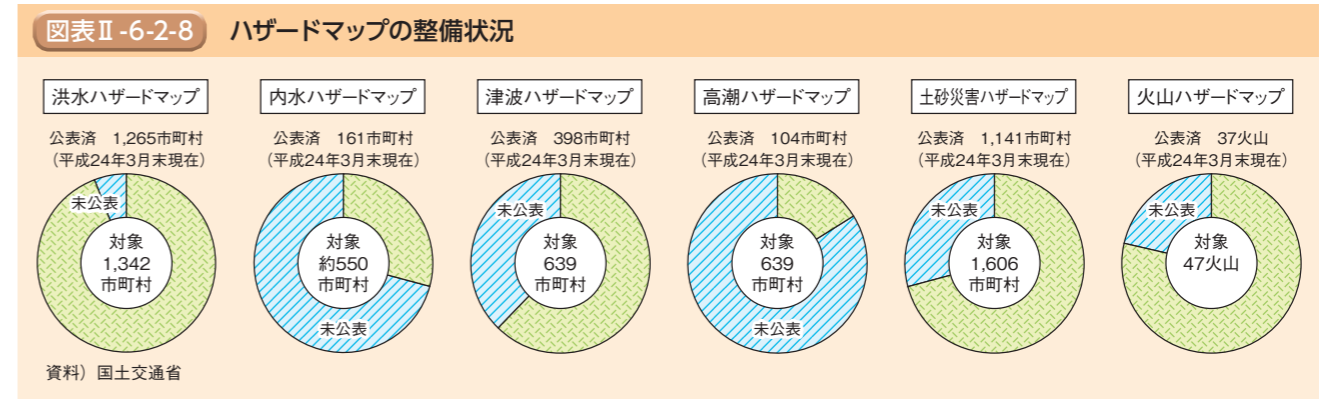
①防災情報の集約

「国土交通省防災情報提供センター」^注では、国民が防災情報を容易に入手・活用できるよう、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^注を開設している。



③防災気象情報の改善

気象庁では、それまで複数の市町村をまとめた広い地域に対して発表していた警報・注意報を、平成22年5月から、より細かく市町村ごとに発表している。また、大雨警報については、「大雨警報（土砂災害）」と「大雨警報（浸水害）」として、対象災害に応じて発表している。これにより、市町村の防災担当者や地域の住民にとって、警報や注意報がどの市町村に発表されているのかが分かりやすくなり、警戒すべき時間帯もより絞られるなど、一層効率的に防災活動に活用できるようにした。

また、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）を発表しており、23年6月からは、携帯端末でも情報を確認できるようになった。

(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ところであるが、東日本大震災における災害対応を踏まえ、危機管理体制の強化を図ることとしている。また、被災した自治体等に対して、国土交通省及び関係団体等が有する資機材、マンパワー、ノウハウ等を活用した応援・支援をより積極的に推進する。

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23年度は、東日本大震災に際し、延べ18,115人日（24年1月11日現在）、23年7月の新潟・福島豪雨により被害を受けた新潟県と福島県に延べ262名、同年9月の台風第12号では、奈良、和歌山、三重の3県に延べ5,185名の隊員がそれぞれ派遣され、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。

②業務継続力の向上

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

災害時の情報通信体制を確保するため、本省、地方支分部局、関係機関等の中で、マイクロ回線と光ファイ

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

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

バを用いた信頼性の高い情報通信ネットワーク整備に加え、災害現場からの情報収集体制を強化するために衛星通信回線を活用した機動性の高いシステムを整備している。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全国の地方整備局、事務所等に配備し、大規模災害が発生した際には全国の地方整備局、事務所等からも迅速な応援派遣を実施できる体制をとっている。

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等の実践的な危機管理訓練を積極的に実施しているほか、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、参加型の水防訓練等を実施した。

さらに、東日本大震災では、大規模災害時における関係機関の連携の重要性があらためて認識されたため、地方支分部局等を中心に地域ブロックの防災関係機関が連携し、巨大地震等大規模災害に備えた情報共有・実働訓練についても取組みを進めている。

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24時間体制で配備している。また、災害の規模に応じて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。

24時間体制での排水作業状況(宮城県石巻市富士川)



資料) 国土交通省

地元自治体への助言(岩手県大槌町の災害対策本部)



台風第12号 TEC-FORCE隊員による奈良県御杖村土砂災害(河道閉塞)調査



コラム 災害に強い通信網(東日本大震災・紀伊半島大水害における通信システムの運用)

国土交通省では、多重無線(マイクロ)回線と光ファイバ回線による通信基盤と機動性の高い移動通信や衛星通信、ヘリコプター映像伝送システム等を運用して災害時の迅速な情報収集、災害復旧活動を支援しています。

東日本大震災においては、通信網の一部施設に被害はありましたが、発災直後から非常用発電機によって電力を確保し、東北地方整備局や河川国道事務所、被災現場等との通信を確保して、情報の収集・連絡に活用し、道路啓開等の緊急対応を支援するとともに、本省緊急災害対策本部とのテレビ会議による情報交換・共有等を行いました。

地震や津波で大きな被害のあった沿岸地域では一般電話や携帯電話の使用が困難となり、被災した地方自治体等が外部との通信手段を失い孤立したため、TEC-FORCEの情報通信班として北海道開発局を含め全国の地方整備局から衛星通信車やKu-SAT等の通信設備、運営要員を派遣、展開して自治体の通信手段を確保し、災害対策の支援を行いました。17市町村や被災現場等に通信機材延べ2,500台・日、職員延べ1,000人・日を超える長期間に及ぶ派遣がなされました。

また、9月の台風第12号による紀伊半島大水害では、大規模な土砂災害や河道閉塞が発生して被災自治体が孤立したり、復旧や捜索活動において二次災害の危険が大きく河道閉塞箇所の監視が必要となったため、近畿ほか4地方整備局からTEC-FORCEとして衛星通信車等を派遣して通信の確保、監視カメラによる映像監視を行い、専用通信網やインターネットで映像のリアルタイム配信を行いました。

国土交通省の専用通信網は大規模災害時にも確実、迅速に運用されることが求められており、東日本大震災や紀伊半島大水害等の経験を踏まえて、より一層の信頼性の向上や円滑な運用体制の確保に努めていきます。

衛星通信車



資料) 国土交通省

Ku-SAT(小型可搬衛星通信設備)



配信映像(河道閉塞)



五條市 赤谷 堰止め湖

コラム 平成23年の災害におけるTEC-FORCE等の活動

東日本大震災では、全国の地方整備局等から隊員を被災地に派遣し、被災状況の調査や被災自治体の早期復旧に向けた支援を実施しました。特に、大規模な地震津波により太平洋沿岸部が広域にわたり浸水し、十分な被災状況の調査や被災者の捜索・救難活動が満足にできない状況となったため、関係機関と協議し、地形や浸水状況など周辺状況を考慮した上で、排水ポンプ車の設置場所や台数、工程など効率的な排水計画を立て、緊急排水を実施しました。また、通信回線が完全に喪失し外部との連絡が絶たれた市町村に平成23年3月14日から衛星通信車や小型可搬衛星通信設備(Ku-SAT)を設置し、応急対策を円滑に実施する第一歩となる通信機能を確保しました。さらに、大きな津波被害を受けた沿岸部への緊急輸送道路の確保のため、東北地方整備局は、南北の幹線である東北道、国道4号から太平洋沿岸主要都市へのアクセスルートを開く「くしの歯」作戦を実施し、同年3月12日には11本、15日までに15本の東西ルートを啓開しました。

紀伊半島大水害では、地上ルートの確保の困難な河道閉塞箇所等について、災害対策用ヘリコプターを用いて上空から広域的な被災状況調査を実施しました。また、河道閉塞箇所等においてKu-SAT等の設置により被災現場との情報通信回線を確保し関係自治体への映像提供を行うなど、決壊の危険性の高い河道閉塞箇所における警戒避難体制の構築支援を実施しました。孤立した集落に対しては現地踏査等による調査結果をもとに被災したアクセスルートの応急復旧方針を立案し、自治体への助言を行いました。

新潟・福島豪雨においても、信濃川、阿賀野川沿川の浸水被害を軽減させるための排水支援や映像監視のためのKu-SATの設置等を実施しました。

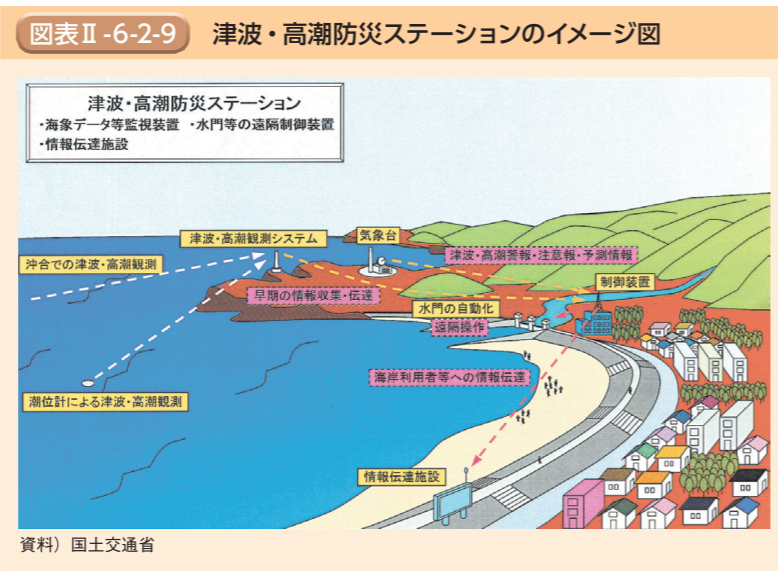
このほか、大規模災害が発生した際には、地方整備局等から災害情報連絡担当官(リエゾン)として職員を直ちに被災自治体へ派遣し、情報収集及び国土交通省との連絡調整を行っています。東日本大震災では13都道府県55市町村へ、台風第12号では9道県22市町村へリエゾンを派遣し、TEC-FORCE等の調整や緊急支援物資の要望聴取を行うとともに、二次災害防止や応急・復旧対策に関する技術的助言等自治体支援のための対応を実施しました。

例年がない大規模な災害対応の経験を踏まえ、今後の大規模災害発生時に応急対策活動を迅速・的確に実施できるよう、TEC-FORCE活動計画の作成、関係機関等と連携した広域的な防災訓練の実施等、より一層の活動体制の強化に取り組んでいきます。

(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や地域自主戦略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23年の国土交通省所管公共土木施設（河川、道路、海岸、下水道等）の被害は、東日本大震災、新潟・福島豪雨、台風第12号、台風第15号等の大規模な災害が多発したことにより、過去最高であった16年の約1兆1,165億円をはるかに超える、約2兆5,752億円（39,593箇所）が報告されている。

	被害報告額	被害箇所数
東日本大震災	約2兆1,577億円	18,086箇所
新潟・福島豪雨	約890億円	3,245箇所
平成23年台風第12号	約1,783億円	6,527箇所
平成23年台風第15号	約735億円	5,555箇所
その他	約767億円	6,180箇所
平成23年災害合計	約2兆5,752億円	39,593箇所
(参考) 過去5年平均	約2,063億円	13,408箇所
(参考) 平成16年災害合計	約1兆1,165億円	53,130箇所

資料) 国土交通省

これらの自然災害による被害について、被災直後より現地にTEC-FORCE等を派遣し、迅速な復旧・復興及び二次災害防止に向けた技術的助言等を行った。

また、東日本大震災等の大規模災害に速やかに対応できるよう、災害査定の平面図を航空写真等で代替し復旧計画図を標準断面図で作成する、実地によらず机上で査定できる限度額を通常の300万円未満から3億円未満に拡大するなどの査定の簡素化を行い、事業採択までの事務手続を大幅に簡素化・短期間化するなど、被災地の迅速な復旧に努めている。

また、東日本大震災や新潟・福島豪雨、台風第12号、台風第15号等の自然災害により被害を受けた地区や公共交通に係る重大な事故が発生した箇所等（97件）に災害対策等緊急事業推進費を執行し、住民の安全・安心の確保に資するため、緊急に再度災害防止対策等を実施した。

(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きたが、平成23年度は、東日本大震災を受けて、ソフトとハードの調和的かつ一体的な検討が必要となる状況が顕在

化したことから、社会資本整備重点計画・国土交通省防災業務計画の見直しの動向を見据えた上で検討することとした。

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（斜面・盛土対策等）、震災対策（耐震補強等）及び雪寒対策（防雪施設の整備等）を進めるとともに、交通施設への防災機能の付加（道の駅、SA・PAの防災拠点化・緊急連絡路の整備・避難階段の整備）を進めている。

また、特に大規模災害時には、管理者ごとに情報を提供するなど、利用者にとって分かりにくい形で情報提供がなされている面があることから、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、道路管理者等の情報を集約し、インターネット等を活用して道路の災害情報を利用者にとって分かりやすい形で情報提供する仕組みを検討している。

さらに、東日本大震災による津波により壊滅的な被害を受けた地域等において、復興計画に位置付けられた市街地整備に伴う道路整備や、高速道路ICへのアクセス道路等の整備を推進している。

(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、列車制御施設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、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等により、建築確認・検査の厳格化が図られた。

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、建築確認審査の迅速化・申請図書の見直し等を行うため、建築確認手続等の運用改善（第一弾：22年6月、第二弾：23年5月）を実施した。また、「建築法体系勉強会」（23年2月から24年3月）において、「建築基準法」等の建築法体系全体の目指すべき基本的方向について検討を行い、24年3月に建築法体系の見直しに向けた基本的視点を取りまとめた。

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、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、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平成22年度から行い、職員の育成に取り組んでいる。

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年上半年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、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事業者が構築

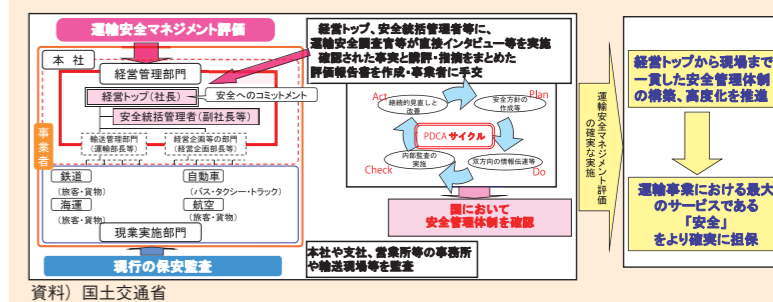
し、国がその実施状況を確認する「運輸安全マネジメント評価」を行う運輸安全マネジメント制度が導入されている。この制度は、品質管理に関する国際規格であるISO9001等のマネジメントシステムで推奨される事項等を参考にしており、安全最優先の方針の下、経営トップ主導によって構築した安全管理体制を国が評価し、輸送の安全のため

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とし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。

22年10月から23年9月末までに、運輸安全マネジメント評価を延べ1,415社（鉄道158社、自動車97社、海運1,147社、航空13社）に対して実施した。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。

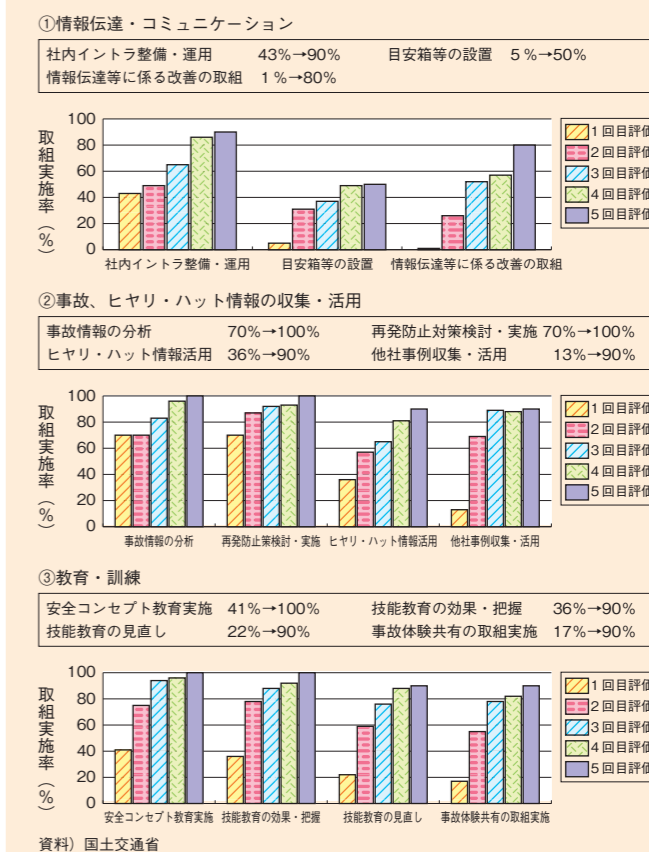
22年度に行った政策レビュー等を踏まえ、運輸審議会運輸安全確保部会での審議を経て、23年12月に「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」を公表した。この政策ビジョンにおいては、今後の国の安全確保政策の方向性として、①依然として啓発・普及の必要性が高い中小事業者については、従前からの第三者認証機関による安全マネジメント評価実施に加えて、啓発普及活動の段階において、保険会社等の民間リスク管理ビジネスとの連携推進、②大手・中堅事業者に対しては、運輸安全マネジメント評価において事業者の取組内容の実効性・有効性に重点を置くとともに、各交通モードの担当局による安全監査においても安全管理規程が現場で実際に機能しているのかという視点により重点を置くこと等を通じて、事業者による安全管理の実効性の確保③マネジメント評価を行う人材についての職員育成プログラムの強化等の検討、の三点について示しており、今後はこれらの取組みを進めることで、安全確保政策の更なる高度化・深化を目指すこととしている。

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



資料) 国土交通省

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22年10月～平成23年9月)



資料) 国土交通省

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^{注1}にあり、平成13年度からは横ばいで推移している。

(1) 鉄軌道の安全性の向上

平成17年4月の福知山線列車脱線事故等を契機として、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」を改正し、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設置を義務付けている。

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等を図っている。

このほか、鉄軌道事業者に対して、輸送の安全を確保するための取組み、施設・車両の管理・保守、運転の取扱い等が適切であるか等について、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) 踏切対策の推進

都市部を中心とした「開かずの踏切」^{注2}等は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、早急な対策が求められている。このため、道路管理者と鉄道事業者が連携し、「踏切道改良促進法」及び「第9次交通安全基本計画」に基づき、立体交差化、構造の改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、踏切遮断機等の踏切保安設備の整備等により踏切事故の防止に努めている。

平成23年度は、「踏切道改良促進法」に基づき、立体交差化すべき踏切道として7箇所、拡幅等の構造改良をすべき踏切として24箇所、歩行者等立体横断施設を整備すべき踏切として1箇所、保安設備を整備すべき踏切として23箇所の指定を行った。

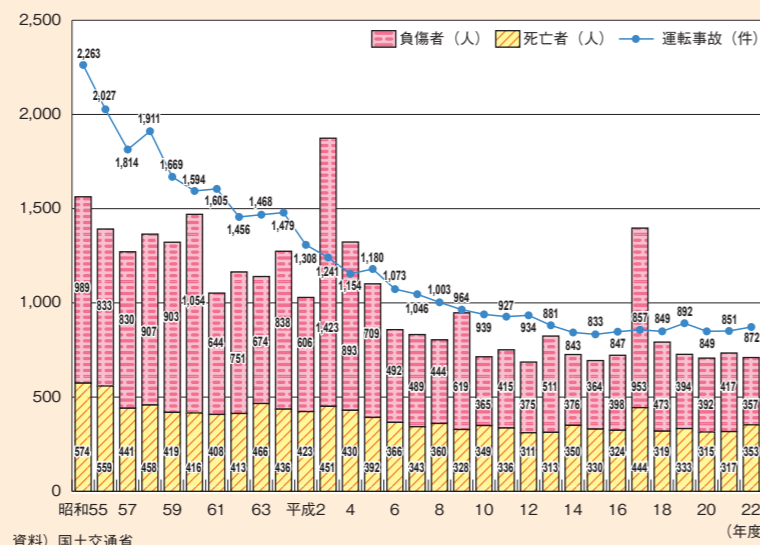
(3) ホームドアの整備促進

視覚障害者等をはじ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、線路への転落を防止するホームドアの設置を促進している（平成23年度末現在、519駅で設置）。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」を設置し、23年8月に中間取りまとめを行った。これを踏まえ、ホームドアや内方線付き点状ブロックの整備促進、車両ドア位置の不一致等の課題に対応した新しいタイプのホームドアの技術開発等ハード面の対策とともに、鉄道利用者による視覚障害者等への声かけを推進する

注1 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。

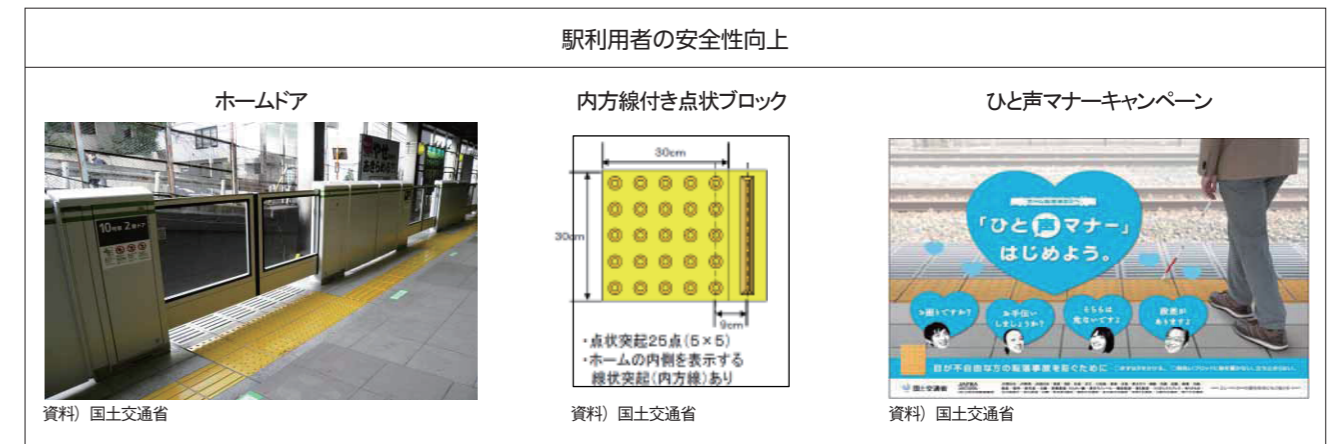
注2 電車の運行本数が多い時間帯において、遮断時間が40分/時以上となる踏切

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



資料) 国土交通省

「ひと声マナーキャンペーン」等ソフト面の対策にも取り組んでいる。



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24年から25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

STCW条約^{注4}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。平成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。

職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士、小型船舶操縦士及び水先人に対しては、「海難審判法」に基づき調査、審判を実施している。23年には347件の裁決を行い、海技士、小型船舶操縦士及び水先人計469名に対する業務停止（1箇月から3箇月）及び戒告の懲戒を行い、海難の発生防止に努めている。

22年7月の「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律」により、海上交通センターの運用管制官が行う業務内容が拡大・高度化されたことに対応するため、訓練用シミュレータによる運用管制官に対する研修の充実を図るとともに、運用管制官に対する指導・監督を行う統括運用管制官を配置し、同センターの体制の強化を図った。

航路標識の整備については、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

注1 1974年の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

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等を図る必要があることから、航路標識等の改良・改修を385箇所を実施したほか、東日本大震災により被災した航路標識156基のうち、応急的に復旧している標識59基と未復旧6基（24年4月16日時点）については、今後、港湾や防波堤の復旧に合わせて復旧していくこととしている。また、避難港の整備を下田港等5港で実施している。

加えて、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ほか、東日本大震災により被災した主要15港湾について、海図の改訂を進めている。また、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。

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」^{注1}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（公財）日本財団から航行援助施設基金^{注2}への協力を行っている。23年10月の同メカニズムにおける第4回協力フォーラムにおいて、我が国より、同海峡の重要性、日本が行ってきている貢献等を説明し、同基金の安定的な発展を図るためには、基金への拠出のあり方等について今後とも継続的に検討を行うべきである旨提言した。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5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4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^{注3}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^{注4}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を図られるよう、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。また、安全な航空交通のための航空保安システムの構築にも取り組んでいる。

(1) 航空の安全対策の強化

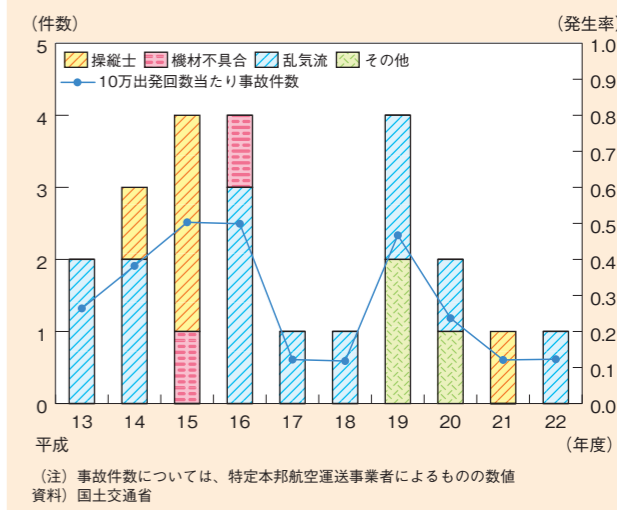
特定本邦航空運送事業者^注において、乗客の死亡事故は昭和61年以降発生していないが、安全上のトラブルに適切に対応するため、航空会社に対し、安全管理体制の構築や安全上のトラブルの報告を義務付けているほか、専従組織により抜打ちを含む厳正な監査を実施している。平成23年4月には、これらの義務付けを小規模航空運送事業者や整備事業者に拡大するよう制度改正を行い、引き続き安全情報の一元管理、情報共有を図り、予防的安全対策を推進している。また、我が国に乗り入れる外国航空機に対して立入検査等による監視を強化するとともに、国産旅客機開発プロジェクトに対しても、製造国政府として安全性の審査の適切かつ迅速な実施に努めている。

(2) 安全な航空交通のための航空保安システムの構築

航空保安業務に係る重大インシデントはヒューマンエラーに起因するものが大半であることから、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している。

また、航空機事故等における小型航空機の割合は依然高いことや災害対応、急患輸送等小型航空機に対するニーズが高まっていることから、その運航上の特性を考慮した低高度航空路や出発及び到着・進入方式の設定等のための検討も実施している。

図表Ⅱ-6-4-4 国内航空会社の事故件数及び発生率



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23年8月より委員長による月例会見を開始し、調査の進捗状況や事故防止に有益な情報について、タイムリーかつ積極的に情報発信するとともに、24年3月には、委員会のミッション・行動指針及びアクションプランを策定し、信頼性を高め、真に必要なとされる事故調査を実現するよう、業務改善に取り組んでいる。



事故調査等に関しては、19件の航空事故等調査報告書を公表し、このうち22年10月に北海道で発生した降下中の航空機が地表面に接近した重大インシデントについては、国土交通大臣に対し、管制官を支援するシステムの導入を促進する旨の意見を述べるなど、航空事故等に関して2件

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

の意見を述べた。

また、15件の鉄道事故等調査報告書を公表し、このうち同年10月に長崎県で発生した、車両存在区間に別の車両が進入した重大インシデントについては、原因関係者に対し、規定・基準等に関する社員教育を行うとともに、安全管理体制の充実及び効果的な施策の推進について勧告を行った。

さらに、1,138件の船舶事故等調査報告書を公表し、このうち同年6月に静岡県で発生したカッター^注転覆事故については、原因関係者に対し、事故を想定した救助体制等を定め、定期的に訓練を実施させるとともに、救助機関等との連携強化を図ることなどについて勧告を行うなど、船舶事故等に関連して3件の勧告・9件の安全勧告を行い、3件の意見を述べた。

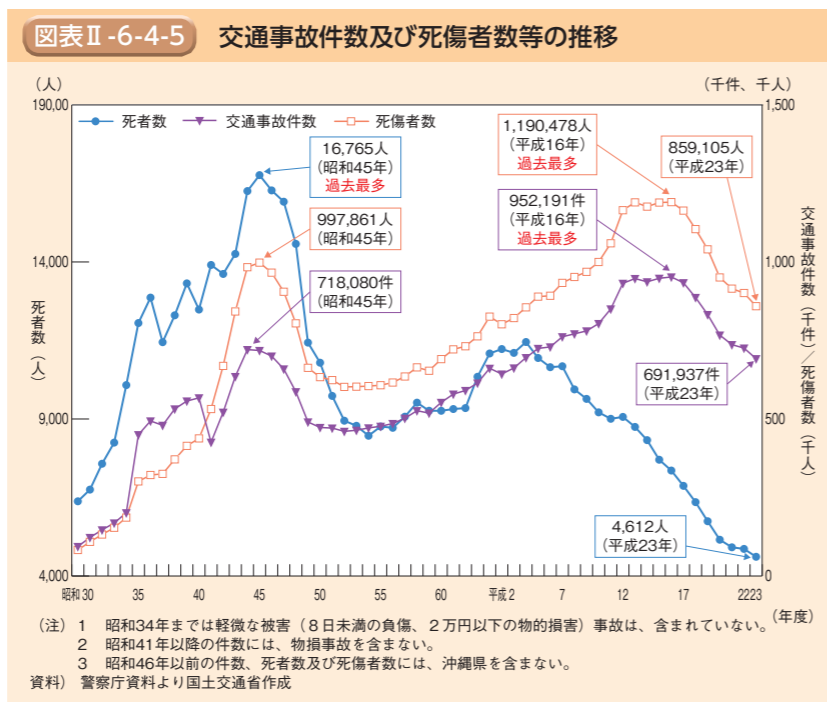
6 公共交通における事故による被害者・家族等への支援

公共交通事故による被害者等への支援については、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において、必要な措置の検討が求められたこと等を踏まえ、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、23年度に取りまとめを行った。

この取りまとめを受けて、公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、24年4月に、公共交通事故被害者支援室を設置することとしている。同支援室では、①万が一、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能等を担うことを目指して、今後、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、業務マニュアルの検討、外部の関係機関とのネットワークの構築、交通事業者による被害者等支援計画の策定促進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23年の交通事故死者数は、11年連続で減少し、4,612人（対前年比5.2%減）となった。しかしながら、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、86万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。



注 主として船員の基礎訓練用に使われた大型ボート。漕ぎ手は6～12人程度

(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

近年、道路整備の進展や社会情勢の変化等を受けて、歩行者、自転車等の多様な利用者が安全に安心して共存できる道路環境が求められている。幹線道路については事故危険箇所対策、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」等、生活道路においてはあんしん歩行エリア、自転車通行環境整備モデル地区等の各種施策を推進している。

特に、道路での交通事故死者数の3分の2を占める幹線道路については、「事故ゼロプラン」により選択と集中、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、安全な歩行空間を確保するため、都道府県公安委員会が実施する速度規制と連携した歩道整備、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8月より、全国の高速道路上においてITSスポットサービスを開始しており、事故多発地点や道路上の落下物等の注意喚起、積雪や越波等の状況の事前提供を行うことにより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。このような状況を踏まえ、「早期発見・早期補修の予防保全」による道路ストックの長寿命化を実現するため、高速道路から市町村道までの道路橋について、定期点検に基づき長寿命化修繕計画を策定し、予防的な補修等を計画的に進めている。また、地方公共団体では、約2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

安全運行を確保するため、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、平成20年から30年までの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、点呼時におけるアルコール検知器の使用を義務化したほか、トラックにおける運行記録計の装着義務付け範囲拡大に関する検討を開始するなど、更なる安全対策を実施している。また、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23年6月に取りまとめられた交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会の報告を踏まえ、少子高齢化への対応、歩行者等の事故防止・被害軽減対策、新たなモビリティへの対応、大型車がからむ重大事故対策を中心に車両安全対策の推進に取り組んでいる。

③ 安全基準の拡充・強化

平成23年5月に、歩行者の被害軽減を図ることを目的とした歩行者脚部保護の基準を導入するとともに、既存のガソリン車等を電気自動車に改造するいわゆる「コンバージョンEV」に対して感電防止の基準を整

備した。また、ハイブリッド車や電気自動車の安全性に関し、静音性対策や車両に搭載するリチウムイオン蓄電池等の世界統一基準の策定作業等に取り組んでいる。

④自動車アセスメントによる安全情報の提供

ユーザーによる安全な自動車等の選択や製作者によるより安全な自動車及びチャイルドシートの開発を促すことを目的に、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ている。平成23年度においては、衝突安全性能総合評価から新たな安全性能総合評価を導入し、自動車の乗員保護性能及び歩行者保護性能について総合的に評価を行ったところである。

⑤先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進

産学官の協力体制の下、先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進を図っており、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、車車間通信システムや路車間通信システムといっ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。

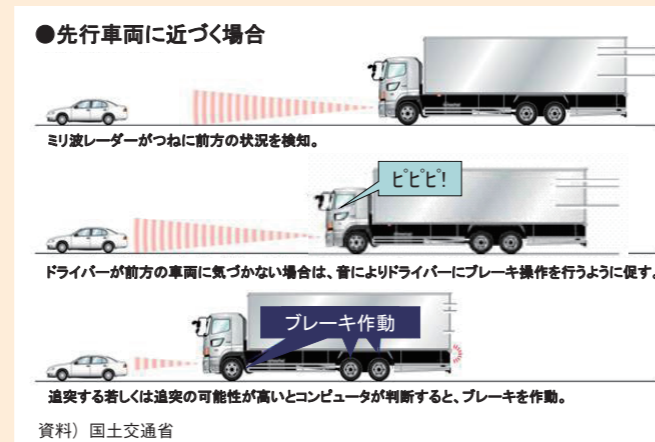
⑥リコール制度の充実・強化

自動車リコール制度については、より一層ユーザーの視点に立ったものとするため、情報収集体制及び調査分析体制の強化を目的とした組織体制の強化を実施した。具体的には、技術検証体制を強化するとともに、従前のリコール対策室を、リコール届出・勧告等を担う「リコール監理室」と、不具合情報の能動的な調査分析等を担う「不具合情報調査推進室」に改組・拡充した。また、国土交通省に寄せられた不具合情報や事故・火災情報等を分析した結果、ユーザーへの注意喚起が必要な事案や適切な使用及び保守管理、不具合発生時の適切な対応を促進するために必要な事項について、ユーザーへの情報提供を実施した。具体的には、自動車のバッテリー等の誤った取付けによる火災及び自動車の後付電装品の取付けによる火災事案等について報道発表を行い、ユーザー等への注意喚起を行った。

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。

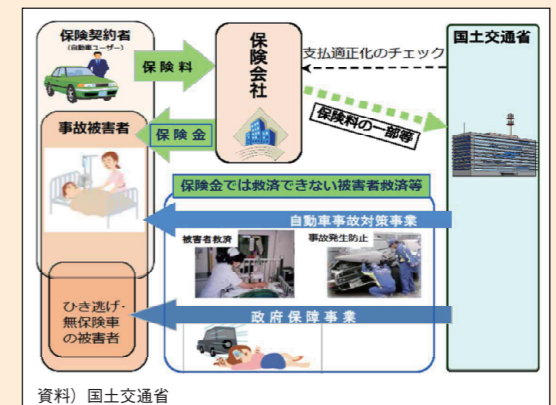
図表Ⅱ-6-4-6 大型衝突被害軽減ブレーキの作動例



(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。

図表Ⅱ-6-4-7 自動車損害賠償保障制度



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国際的な取組み

主要国首脳会議（G8）、国際海事機関（IMO）、国際民間航空機関（ICAO）、アジア太平洋経済協力（APEC）等の国際機関における交通セキュリティ分野の会合やプロジェクトに参加し、我が国のセキュリティ対策に活かすとともに、国際的な連携・調和に向けた取組みを進めている。

平成18年（2006年）に我が国がその創設に尽力した「陸上交通セキュリティ国際ワーキンググループ（IWGLTS）」には現在16箇国以上が参加しており、陸上交通のセキュリティ対策に関する枠組みとしてさらに発展が見込まれている。

また、日米、日EUといった二国間会議も活用し、国内の保安向上、国際貢献に努めている。

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23年の海賊事案は237件と、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船舶のみならず、あらゆる国々の船舶に拡大し、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を行うと同時に、P-3C哨戒機2機による警戒監視活動を行っている。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。

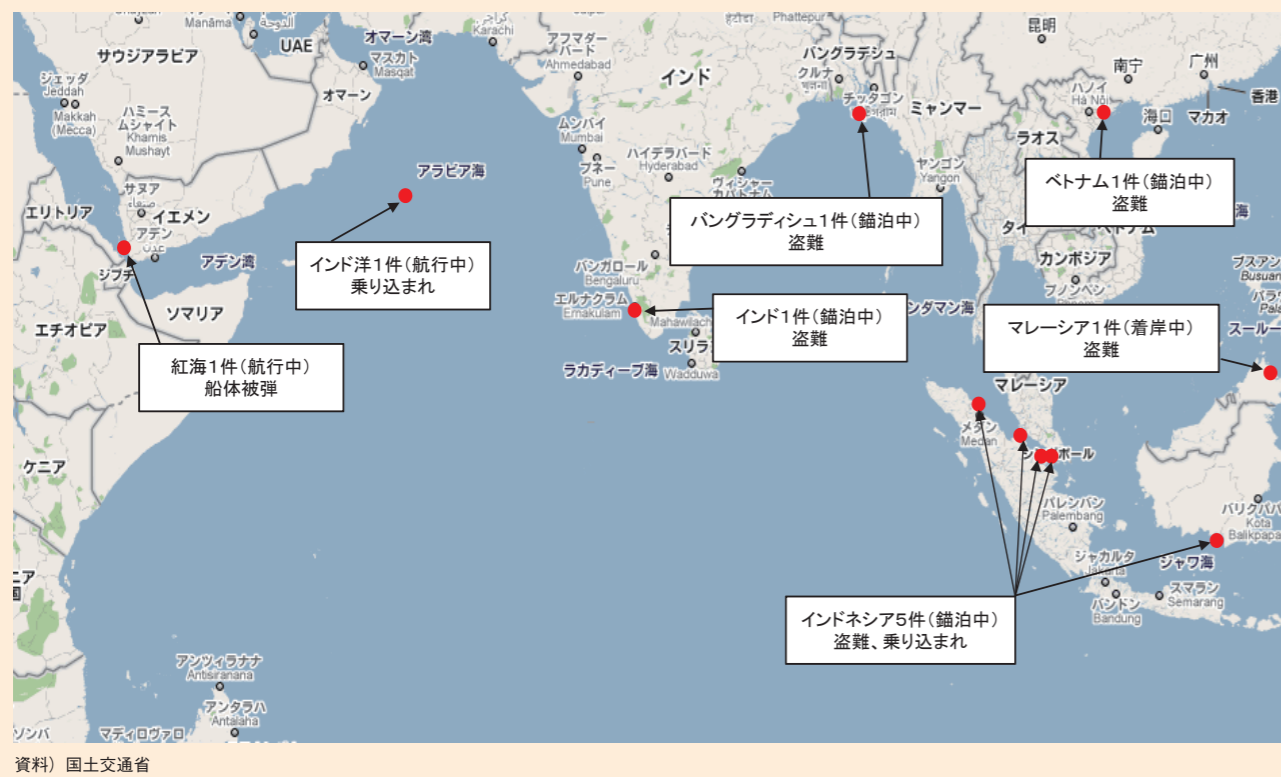
海上保安庁では、海賊行為があった場合の司法警察活動を行うため、海賊対処行動発令によりソマリア沖に派遣されている海上自衛隊の護衛艦に海上保安官8名を同乗させているほか、(独)国際協力機構（JICA）の海上犯罪取締り研修等にイエメン等ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関の職員を招へいするなど、当該沿岸国の海上保安機関の能力向上支援を実施している。

東南アジア周辺海域における海賊対策としては、平成12年から毎年、巡視船派遣による連携訓練や研修

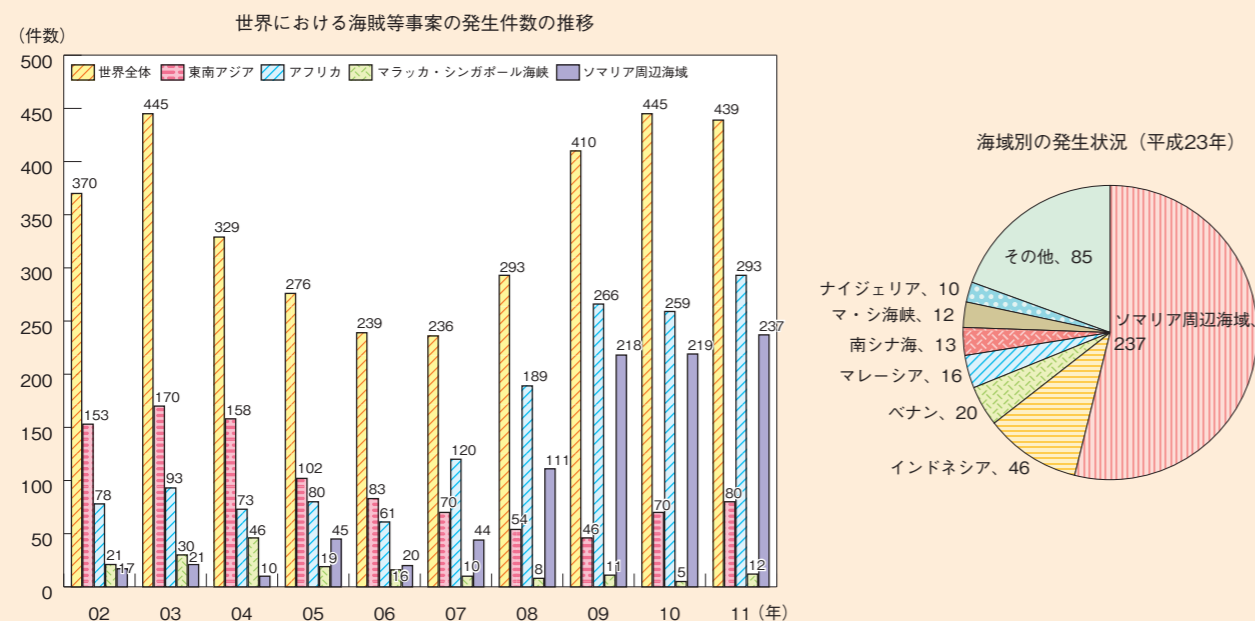
注 部品等を取り外した状態で新規検査を受検し、検査終了後に当該部品を再度取り付けて使用する行為等

を実施しているほか、JICAの枠組みを利用した専門家派遣や本邦への招へい研修を実施し、当該沿岸国の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、ピーク時の12年に比べると減少傾向にあるが、依然として根絶されていないことから、当該海域に対して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（平成23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（平成23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 2002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、国際海事局（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) 国土交通省

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、諸外国と情報共有しつつ、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

近年、米国同時多発テロ事件（平成13年9月）、ロンドン同時爆発テロ事件（17年7月）、インド・ムンバイ連続テロ事件（20年11月）をはじめとする各種重大事件が世界各地で発生している。また、23年には、9・11米国同時多発テロから10年を迎えた。このような情勢を踏まえ、重大事件が発生した際に迅速に対応するとともに、平時においても、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、「危機管理レベル」の設定・運用を行うとともに、「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。

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ポートステートコントロール（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

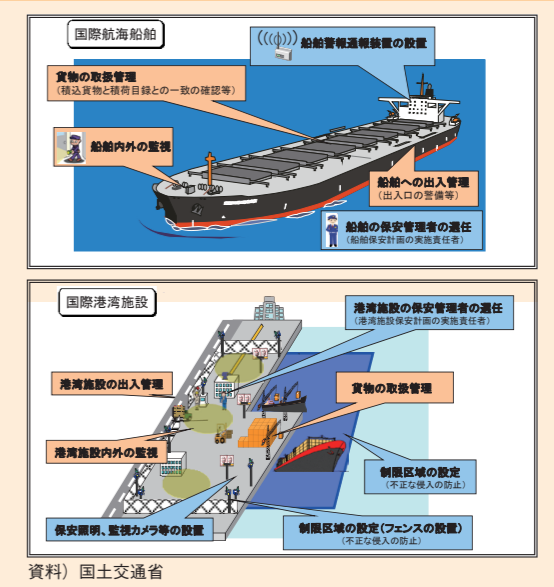
我が国では、航空機に対するテロ防止に万全を期すため、国際民間航空条約に規定される国際標準に従って、航空保安体制の強化を図っている。このような状況の中、我が国内外でのテロ・不法侵入等の事案に対応し、液体性爆発物の機内への持ち込みを防ぐために国際線への液体物機内持込制限を実施する一方、各空港においては、車両及び人の侵入防止対策としてフェンス等の強化に加え、侵入があった場合に迅速な対応ができるよう、センサーを設置するなどの対策を講じている。

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、一人一人の鉄道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

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の実施



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



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、高速道路や直轄道路の巡回時の不審物等への特段の注意、休憩施設のゴミ箱の集約等を行っている。国営公園では、巡回警備の強化、はり紙掲示等による注意喚起等を行っている。また、工事現場では、看板設置等による注意喚起等を行っている。

(3) 自動車に関する犯罪防止策

自動車の登録情報の不正取得や悪用を防ぐため、登録事項等証明書の交付請求手続により所有者等の個人情報取得する際は、請求者の本人確認のほか、原則として、自動車登録番号に併せ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

米国同時多発テロ事件以降、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^{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出入管理情報システムの導入を推進しており、22年度末から試行運転を開始している。

(5) 情報セキュリティ対策

社会経済活動全般のITへの依存度が高まる中、政府機関等への標的型メール攻撃を始めとするサイバー攻撃の顕在化に伴い、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。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の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の重要インフラ(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

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

の総合調整等を行い、迅速かつ確か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、油等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、我が国を取り巻く国際情勢を踏まえた海上警察権の強化や今後の大規模災害への的確な対応を念頭に、災害対応能力、荒天下航行能力、夜間捜索監視能力等を備えた1,000トン型巡視船をはじめとする巡視船艇及び航続性、夜間捜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。

(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。

また、「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」に基づき、入港する船舶に対し関係機関と連携して立入検査等を実施している。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実施している。

(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、非漁業者が安易な気持ちで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密漁事犯が多岐にわたるほか、処理費用の経費削減を目的として廃棄物を海上に不法投棄する等の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

航事犯と密接な関係を有しているものと考えられている。

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・航空機を効率的かつ効果的に運用することで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、尖閣諸島周辺海域では、多数の外国漁船が領海内に入域し操業する事案のほか、中国・台湾公船による領海侵入事案、中国・台湾活動家による領有権主張活動事案が発生している。

また、東シナ海等の我が国排他的経済水域において、中国・台湾等の海洋調査船による我が国の同意のない海洋調査活動等が確認されるなど、我が国の海洋権益を脅かす諸外国の活動が活発化している。

海上保安庁では、こうした緊迫化する情勢に対して、海上警察権の強化に向けた海上保安官等の執行権限の充実強化等の制度改正を進めるほか、巡視船艇・航空機による領海警備や我が国排他的経済水域における監視警戒活動を的確に行い、我が国の主権の確保、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、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。さらに、海上保安庁では保有する自然情報（海底地形、海流、水温等）や社会情報（港湾区域、漁業権区域等）を一般ユーザーが活用できるよう、地図上に複数の情報を重畳表示する「海洋政策支援情報ツール（海洋台帳）」を整備した。

(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国連の「大陸棚限界委員会」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) 沖ノ鳥島の保全、低潮線の保全及び活動拠点の整備等

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る。

② 低潮線の保全

「低潮線保全法」等に基づき、低潮線保全区域を全国185箇所にて政令で指定し、区域内で行為規制を実施している。また、防災ヘリコプターや船舶等による巡視や衛星画像等を用いた低潮線及びその周辺の状況の調査を行い、低潮線保全区域内における制限行為の有無や自然侵食による地形変化を確認することにより、排他的経済水域及び大陸棚の基礎となる低潮線の保全を図る。また、低潮線の保全を確実に効率的に実

施していくために、関連情報を適切に管理する。

③ 遠隔離島（沖ノ鳥島・南鳥島）における活動拠点の整備等

「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、遠隔に位置する離島において、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。南鳥島においては平成22年度、沖ノ鳥島においては23年度に建設に着手しており、今後とも整備を進めていく。



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、北朝鮮船舶船舶全船の入港禁止の措置を実施している。23年4月には、国際情勢にかんがみ、措置の期間を24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、北朝鮮船舶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国連安保理決議第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。

なお、23年12月19日の北朝鮮の金正日国防委員会委員長死亡報道を踏まえ、国土交通省としても情報の収集と連絡を含めた即応体制を強化し、不測の事態に備えた対策等を徹底し、以後も監視・警戒体制を継続している。

(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^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を定めている。

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。

6 感染症対策

新型インフルエンザ対策については、平成23年9月20日に政府行動計画が改定されたことを受け、国土交通省行動計画についても同日改定し、病原性の程度に応じた対策の機動的な実施、縮小等を可能にするとともに、運送事業者等社会機能維持事業者の協力を含め、省内一体となった取組み体制と対策を改めて明らかにした。当該改定の主なポイントは、①病原性が高い新型インフルエンザの発生・流行に備え、運送事業者等社会機能維持の対策を強化し、②都道府県ごとに発生状況を「地域未発生期」「地域発生早期」「地域感染期」の3段階に分けて対応することとし、③鳥インフルエンザ対策を追加したことである。

政府行動計画に基づき、海外発生期において、海外からの新型インフルエンザの侵入経路を制限・監視するため、国内検疫実施場所が集約される場合に、それが円滑に実施されるよう、空港・港湾管理者等の協力を促し、また、国内感染期において、医薬品、食料品等の緊急物資の運送要請についての支援を行う。

また、社会機能維持者たる運送事業者等は、新型インフルエンザの発生前から事業継続計画の策定等の準備を積極的に行うことが重要であり、発生時には、事業継続計画を実行し、その活動に努めることとされており、運送事業者が事業継続及び感染拡大防止対策を実施していくため、事業継続計画の策定支援等必要な支援を行っていく。

なお、新型インフルエンザ対策については、政府行動計画の実効性を高めるため、関係省庁で法案が検討されている。