

平成17年度 国土交通白書の概要

総合政策局 政策課
情報管理部調査室

去る4月11日に「平成17年度国土交通白書」が閣議配布、公表されました。本白書は、第Ⅰ部「安全・安心社会の確立に向けた国土交通行政の展開」及び第Ⅱ部「国土交通行政の動向」から構成されています。本稿は、そのうち、第Ⅰ部の概要を掲載したものです。

第Ⅰ部 安全・安心社会の確立に向けた国土交通行政の展開
～真の「安全・安心大国」を目指して～

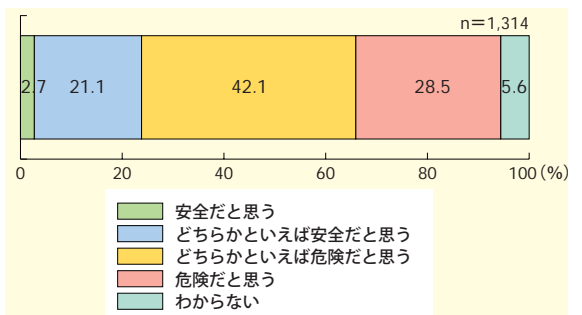
第1章 安全・安心をめぐる状況

「安全・安心に関する国民の意識の高まり」

～国民の7割以上が今の日本は危険だと認識

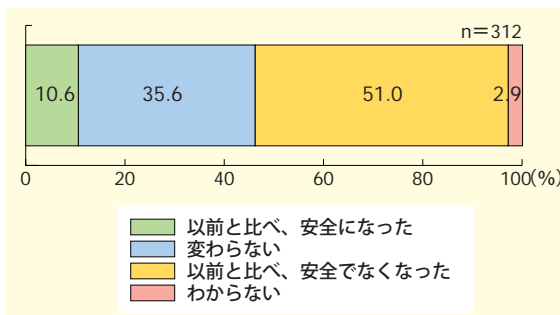
国土交通省は、平成17年12月に国民の意識調査を実施しました。

＜今の日本における自然災害、事故及びテロに対する安全性＞



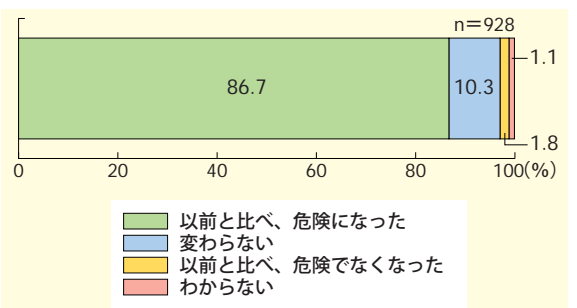
＜以前と比べた安全度の変化＞

(今の日本は安全であると感じている人への質問)

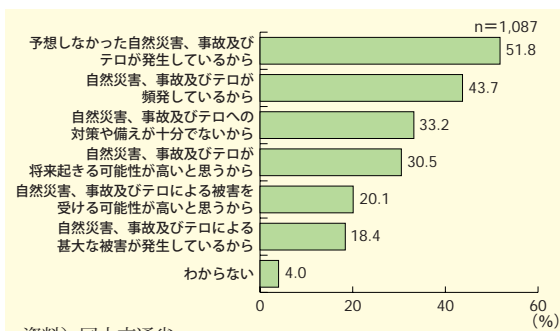


＜以前と比べた危険度の変化＞

(今の日本は危険であると感じている人への質問)



＜今の日本は「危険だ」又は「以前と比べ、安全でなくなった」と思う理由(複数回答)＞



自然災害、事故及びテロに対して、今の日本が「危険だ」と思う、「どちらかといえば危険だ」と回答した人の割合は7割を超え、その理由としては、「予想しなかった自然災害、事故及びテロが発生しているから」などが多くなっています。

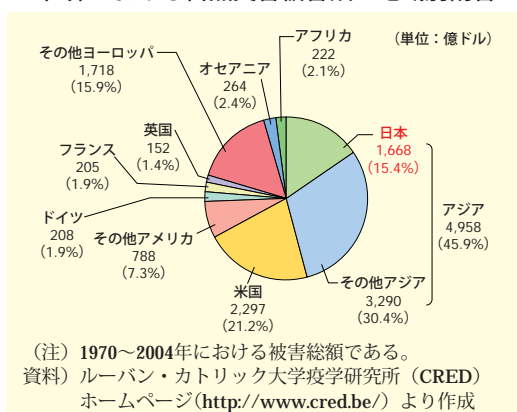
（海岸線が長く、津波の被害を受けやすい地勢）

日本は、総延長約35000kmに及ぶ長い海岸線を有しています。諸外国と比較しても、国土面積当たりの海岸線延長は、米国の約45倍、韓国の約4倍、英国の約2倍等となっています。

（世界有数の地震国）

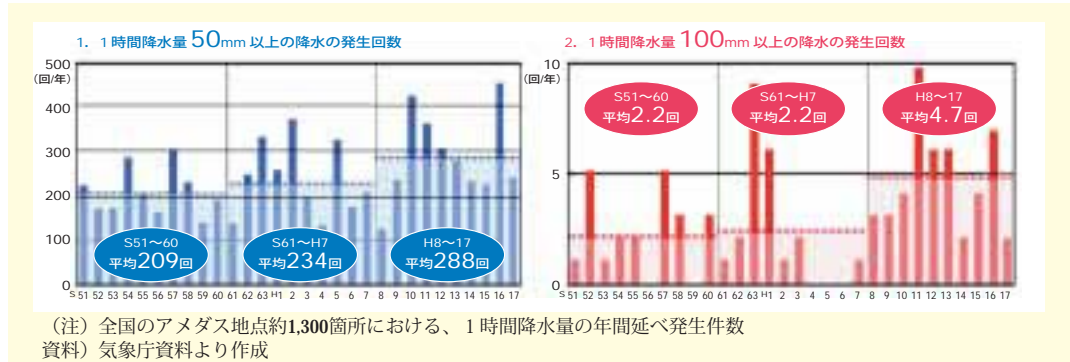
日本は世界有数の地震国であり、1995年(平成7年)から2004年(平成16年)におけるマグニチュード6.0以上の地震回数が全世界の22.2%を占めています。

＜世界における自然災害被害額の地域別割合＞

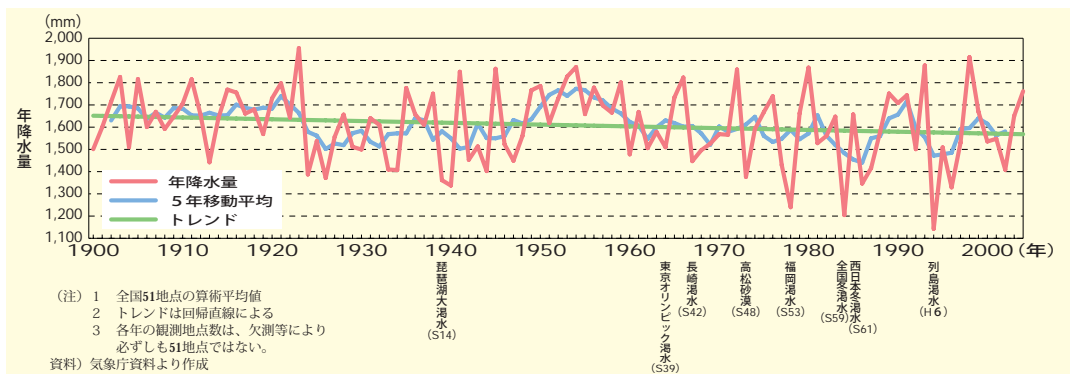


「安全・安心を脅かす事例の多発」
○自然災害の頻発
①脆弱な国土
アジアは世界の中でも自然災害が特に多い地域であり、その被害も大きくなっています。アジアに属している日本は、国土・自然条件から、地震、台風、集中豪雨等の自然災害に対し脆弱な国土となっています。

<1時間降水量50mm・100mm以上の降水の発生回数の推移>



<年降水量の推移(1900~2004年)>



<土砂災害の状況(新潟県山古志村(現長岡市))>



<がけ崩れの状況(福岡市西区玄界島)>



平成17年には、一般の人々が地震発生の可能性は低いと考えていた地域で直下型地震が発生しました。

平成16年から17年にかけて、全国各地において地震による被害が発生しました。中でも、阪神・淡路大震災以来の震度7を観測した16年10月の新潟県中越地震による被害は甚大であり、現在なお仮設住宅での生活を余儀なくされている被災者が多数存在しています。

国土交通省では、河道や道路等の災害復旧事業を直轄事業として実施するなど、災害復旧活動や救援・支援活動等を行っています。

平成16年には、高潮による浸水被害が発生した台風第16号、首都圏の地下鉄・地下街で浸水被害が発生した台風第22号、平成に入って最大規模の人的被害が発生した台風第23号等過去最多の10個の台風が日本に上陸しました。また、中小河川での破堤等により浸水被害・土砂災害が発生した新潟・福島豪雨や福井豪雨等全国各地において、1時間に50mmや100mmを越す集中豪雨が降るなど、これまでの記録を超える降雨量を観測しました。この結果、激甚な水害・土砂災害が全国各地で多発しました。

平成16年から17年にかけて、全国各地において地震による被害が発生しました。中でも、阪神・淡路大震災以来の震度7を観測した16年10月の新潟県中越地震による被害は甚大であり、現在なお仮設住宅での生活を余儀なくされている被災者が多数存在しています。

国土交通省では、河道や道路等の災害復旧事業を直轄事業として実施するなど、災害復旧活動や救援・支援活動等を行っています。

平成16年には、高潮による浸水被害が発生した台風第16号、首都圏の地下鉄・地下街で浸水被害が発生した台風第22号、平成に入って最大規模の人的被害が発生した台風第23号等過去最多の10個の台風が日本に上陸しました。また、中小河川での破堤等により浸水被害・土砂災害が発生した新潟・福島豪雨や福井豪雨等全国各地において、1時間に50mmや100mmを越す集中豪雨が降るなど、これまでの記録を超える降雨量を観測しました。この結果、激甚な水害・土砂災害が全国各地で多発しました。

① 地震
 ② 地震、台風、集中豪雨等の頻発

(台風、集中豪雨等による水害・土砂災害に対して脆弱な国土)
 日本は水害・土砂災害に対して脆弱な国土です。近年、集中豪雨については、発生回数が増加傾向にあります。また、長期的に見ると、年降水量については、1960年代半ば頃から、少雨の年と多雨の年の変動幅が拡大傾向にあります。

大雨の発生数が増加する傾向にあるのは、近

年進行しつつある地球温暖化の影響が現れている可能性があります。

(雪害を受けやすい地勢)
 冬型の気圧配置の下、シベリアからの季節風が日本海上で水分の供給を受け、脊梁山脈の風上側である日本海側を中心に、都市を含む各地で大雪が降り、特に日本海側の山間部は、世界的な豪雪地帯として知られています。

<津波による被害状況(インドネシア・アチェ州・チャラン南方海岸)>



資料) 応用地質(株)提供
 緊急援助隊救助チームに職員を派遣しました。

国土交通省は、各国政府からの要請に応え、津波対策や復旧・復興活動の専門家を現地へ派遣し、海上保安庁も、国際海上保安隊救助チームに職員を派遣しました。

した福岡県西方沖を震源とする地震、エレベーターでの閉じ込めや鉄道の運転停止等が発生した千葉県西部を震源とする地震、スポーツ施設で天井落下事故が発生した宮城県沖を震源とする地震等により、各地で被害が発生しました。

海外では、平成16年12月に、スマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波により、インド洋沿岸国に甚大な被害が発生しました。

＜円山川の堤防が決壊し浸水した状況（兵庫県豊岡市）＞



＜五十嵐川の堤防が決壊し浸水した状況（新潟県三条市）＞



＜土砂災害の状況（鹿児島県垂水市）＞



＜集中豪雨により浸水した状況（東京都杉並区）＞



トリーナ等ハリケーンが続発し、各地で甚大な被害が発生しました。

また、平成17年から18年にかけては、17年12月上旬以降、北極からの寒気が数回にわたって南下したため日本各地で低温となり、日本海側の各地は暴風を伴った大雪に見舞われ、記録的な積雪となりました。この降雪によって、積雪による家屋等の倒壊、屋根の雪下ろし作業に伴う事故等の被害が発生しています。

○事故・トラブル・事件の続発
（鉄道事故）

平成17年に土佐くろしお鉄道列車脱線事故（3月）、JR西日本福知山線列車脱線事故（4月）、JR東日本羽越線列車脱線事故（12月）と、乗客・乗務員に死者が生じる鉄道事故が発生しました。これらを受け国土交通省では、急曲線における速度超過防止用ATS等の緊急整備等鉄道輸送の安全向上策を推進していくこととしており、航空・鉄道事故調査委員会では現在事故原因等について調査を進めています。

また、東武伊勢崎線竹ノ塚駅構内の踏切事故（3月）のようなピーク時1時間当たりの遮断時間が40分以上のいわゆる「開かずの踏切」における死傷事故も発生しました。これを踏まえ国土交通省では踏切対策のスピードアップを図っていくこととしています。

（航空分野における安全上のトラブル）

平成17年に入ってから、新千歳空港、小松飛行場等において立て続けに発生した管制指示違反、客室乗務員の非常口扉操作忘れ、誤った高度計の指示に従った飛行、福岡空港におけるエンジントラブルによる引き返し等、我が国の航空会社において重大な事故につながるかねないヒューマンエラーや機材不具合に起因する安全上のトラブルが続発しました。国土交通省では日本航空グループに対して事業改善命令の発出等の措置を講じるとともに、航空会社の監視・監督の強化を実施・検討しています。

また、東京国際空港（羽田）閉鎖滑走路における管制ミス、新潟空港及び宮崎空港における飛行計画の承認の授受に関するトラブル、大阪国際空港において管制官から着陸許可が発出されなかった事案等管制関係のトラブルも続発しました。国土交通省では管制業務監査等を行い再発防止に努めています。

平成17年は、台風の上陸数こそ少なかったものの、台風第14号に見られるように、豪雨による土砂災害が多発し、各地で甚大な被害が発生したほか、首都圏では、記録的な集中豪雨により、各地で浸水被害が発生しました。国土交通省は、以上の台風や集中豪雨等に対して、職員を現地に派遣するとともに、洪水予警報及び水防警報を発令したほか、現地調査・情報収集等を実施しました。また、洪水等により激甚な災害が発生した地域については、再度の災害を防止するため、河川の改修を緊急に実施しています。

米国では、ニューオリンズ市を始めとするメキシコ湾岸沿いで壊滅的な高潮被害をもたらしたハリケーン・カ

＜JR西日本福知山線列車脱線事故現場＞



＜JR東日本羽越線列車脱線事故現場＞



（船舶・バスによる事故）

＜熊野市沖タンカー衝突現場＞



＜磐越自動車道におけるバス横転事故現場＞



船舶関係では、フェリーの防波堤衝突事故（5月）、熊野市沖におけるタンカー衝突事故（7月）、バス関係では、磐越自動車道における高速バス横転事故（7月）等が発生しました。これらを受け国土交通省は、監査・行政処分等を実施しました。

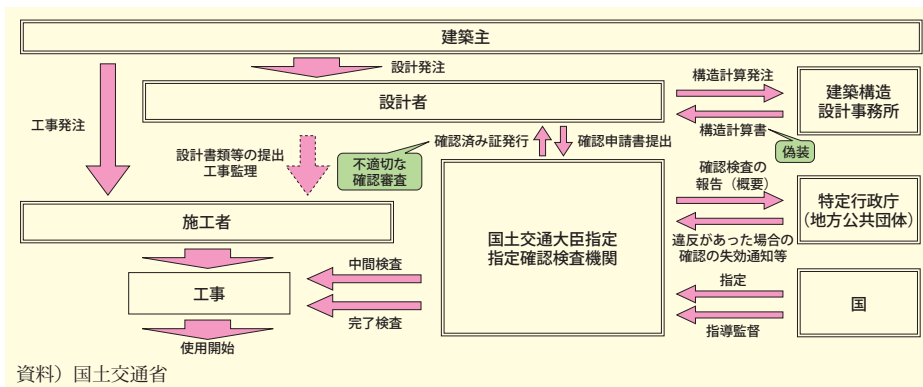
ペイン・マドリッドでの列車同時多発爆破テロ事件、2005年（平成17年）7月の英国・ロンドンでの地下鉄等同時多発爆破テロ事件等公共交通機関を標的としたテロ事件が全世界で発生しており、同年3月のマラッカ海峡での日本籍船襲撃事件等のいわゆる海賊事件も発生しています。国土交通省は、公共交通機関に係る緊急点検の指示等テロ対策を実施するとともに、海上保安庁と共同で情報収集等を行い海賊事件に対応しました。

＜公共交通機関を標的とした近年の主なテロ事件＞

年	月	日	テロ事件	概要
2004 (平成16)	2	6	ロシア・モスクワ地下鉄列車爆破テロ事件	ロシア・モスクワの地下鉄車内で爆弾が爆発し、約40名が死亡、130名以上が負傷した。
	2	27	フィリピン・マニラ湾フェリー爆破テロ事件	フィリピン・マニラ湾においてフェリーが炎上し、約100名が死亡・行方不明となった。
	3	11	スペイン・マドリッド列車同時多発爆破テロ事件	スペイン・マドリッドにおいて複数の列車が同時に爆破され、約190名が死亡、1,600名以上が負傷した。
	8	24	ロシア・航空機2機同時爆破テロ事件	ロシア・モスクワ南方トゥーラ州及び南部ロストフ州で2機の国内線旅客機が同時に爆破され、乗員・乗客90名が死亡した。
	8	31	ロシア・モスクワ地下鉄列車爆破テロ事件	ロシア・モスクワの地下鉄駅近くで自爆テロが発生し、10名が死亡、約50名が負傷した。
2005 (平成17)	7	7	英国・ロンドン地下鉄等同時多発爆破テロ事件	英国・ロンドンにおいて地下鉄3カ所とバス内で爆発が発生、約60名が死亡、約700名が負傷した。
	7	21		英国・ロンドンにおいて地下鉄駅3カ所とバス内で爆発があったが、負傷者はいなかった。

資料) 国土交通省資料、海上保安庁「海上保安レポート」、警察庁「警察白書」、防衛庁「防衛白書」、外務省「外交青書」より作成

＜構造計算書偽装問題の関係図＞



資料) 国土交通省

＜国土交通省によるアスベスト対策の実施状況（平成18年2月末現在）＞

	調査件数	吹付けアスベスト等の使用が確認された件数	対策の実施状況
① 鉄道駅（旅客用スペース）	201社	20駅	15駅については飛散防止対策済み 吹付けアスベスト等が露出している5駅については、事業者において、現状では飛散する状態にないことが確認されているが、除去等の飛散防止対策を実施中で、平成17年度内には完了する予定
② バスターミナル（旅客用スペース）	2,253社	4バスターミナル	1バスターミナルについては飛散防止対策済み 他の3バスターミナルについては、ビニールによる被覆等の対策済み。平成17年度内に除去工事等を実施する予定
③ 空港ターミナル（旅客用スペース）	95空港	2空港	全て飛散防止対策済み
④ 国家機関の建築物	84,276棟	936棟	325棟については飛散防止対策（封じ込め等）実施済み 直ちに飛散による被害が発生するおそれ小さいと考えられるが、残る施設については飛散防止対策等を実施（官庁営繕部等所管の緊急に対応するものについては平成17年度補正予算を計上）
⑤ 公共住宅	40,200団地（247,401棟）	228団地（809棟） ※この他除去済みのもの26団地	220団地については飛散防止対策（封じ込め等）実施済み 残り8団地については、直ちに飛散するおそれ小さいと考えられるが、適切かつ迅速に対策を実施（うち、現時点で4団地は着手済、残り4団地は今後対策予定） 地方公共団体と連携して除去等の対策を推進。多数の者が利用する建築物について吹付けアスベスト等の除去等を支援するため平成17年度補正予算を計上。住宅については、既存制度により支援。また、建築物における吹付けアスベスト等の使用を規制することを内容として建築基準法を改正（第164回国会冒頭に一括法案として提出、18年2月10日公布）
⑥ 民間建築物	254,689棟	13,099棟 ※この他除去済みのもの3,250棟	

(注) 1 「吹付けアスベスト等」とは、吹付けアスベスト及びアスベストを含有する吹付けロックウールをいう。
2 ①～⑥のアスベスト対策の実施調査については、逐次フォローアップをしていく予定
3 ⑥の吹付けアスベスト等の使用が確認された件数については調査件数254,689棟のうち、民間建築物の所有者等から189,971棟の報告があったものを基に集計したものと

○構造計算書偽装問題の発生
建築物の構造計算書偽装問題に関し、国土交通省においては、関係省庁や関係地方公共団体と一体となって、「構造計算書偽装問題に関する関係閣僚による会合」で取りまとめた「構造計算書偽装問題への当面の対応」に基づき、マンション居住者等の安全と居住の安定確保に向けた取組みを進めるとともに、現行制度の検証及び再発防止策の検討等を実施しました。

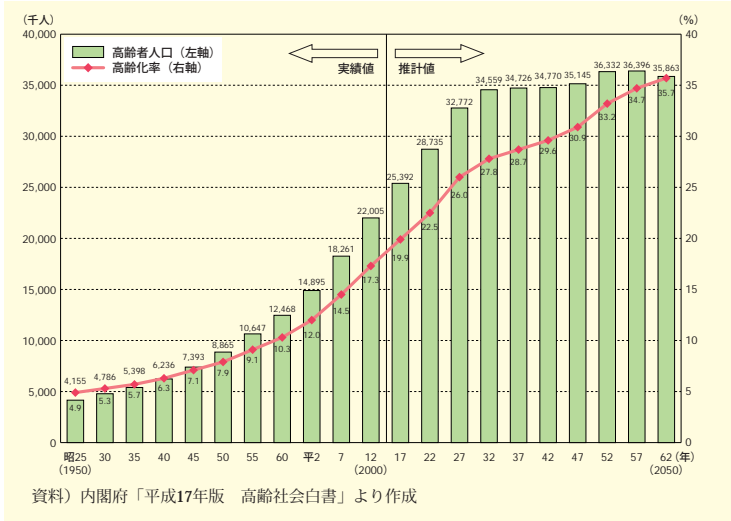
○アスベスト問題の広がり
平成17年6月、アスベスト（石綿）による健康問題が、それを取り扱う労働者だけでなく多くの国民の問題であることが広く知られるようになり、社会的な問題となりました。平成17年12月に政府として取りまとめた「アスベスト問題に係る総合対策」を踏まえ、国土交通省としても、今後の被害を未然に防止するための対応、隙間のない健康被害者への対応、及び国民の有する不安への対応として、各種対策を実施しています。

第2章 社会構造の変化等もたらす安全・安心に関する新しい課題

国土交通省は、これまで、自然災害に備えた地震対策や治水対策等を実施するとともに、事故に対する行政と事業者による総合的な安全対策を実施してきた結果、国民の安全・安心の向上に相当程度成果を上げてきましたが、予想しなかった事例の発生等を背景として多くの国民が今の日本は危険だと感じています。

近年、大規模地震発生等の切迫性が高まっていることや施設能力を超える豪雨が発生しているといった自然的条件の変化が見られるとともに、自然災害、事故、テロ等我が国内外において発生している事例については、社会構造の変化等に伴って顕在化してきた課題が存在しています。このため、真の安全・安心社会を確立するためには、このような課題に適切に対応していく必要があります。

<高齢化の推移と将来推計>

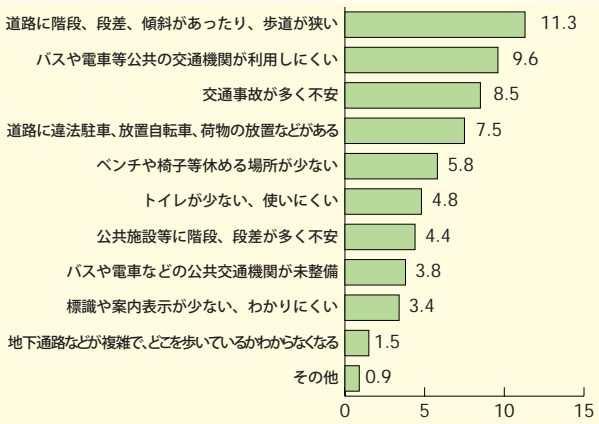


資料) 内閣府「平成17年版 高齢社会白書」より作成

故 (高齢者の交通事故)
 高齢者の運転免許保有者が増加し、車は高齢者の生活の足となっていきます。高齢者人口の増加に伴い、今後更なる高齢者による自家用車利

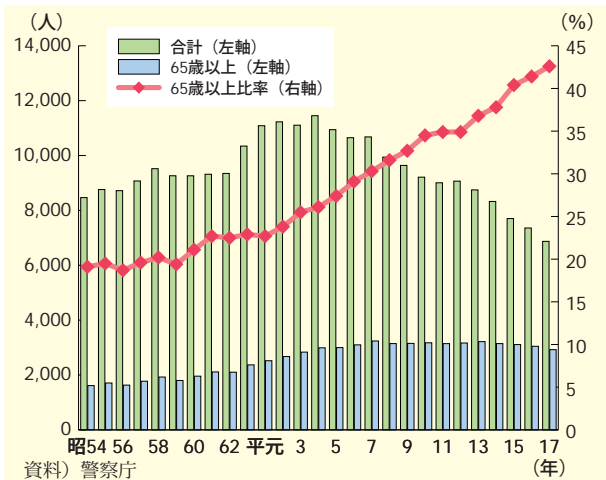
能かという視点からの環境整備も重要です。
 (安全・安心に外出等ができる環境の整備)
 高齢者が外出するに当たって障害となるものとして、道路や公共交通機関の使いにくさを挙げる割合が高くなっており、これらを早急に改善する必要があります。
 また、居住環境を高齢者の自立や介護に配慮したものにするのが求められています。
 さらに、子育て支援のため、妊産婦、子ども及び子ども連れの人が安全に、かつ、安心して外出・移動等が可能なという視点

<高齢者(60歳以上)の外出時の障害(複数回答)>



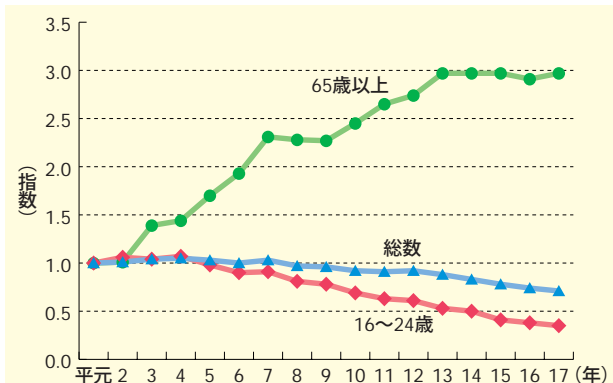
資料) 内閣府「高齢者の日常生活に関する意識調査」(平成16年11~12月調査)より作成

<年齢層別交通事故死者数の推移>



資料) 警察庁

<自動車運転者(第1当事者)の若者・高齢者別死亡事故発生件数の推移>



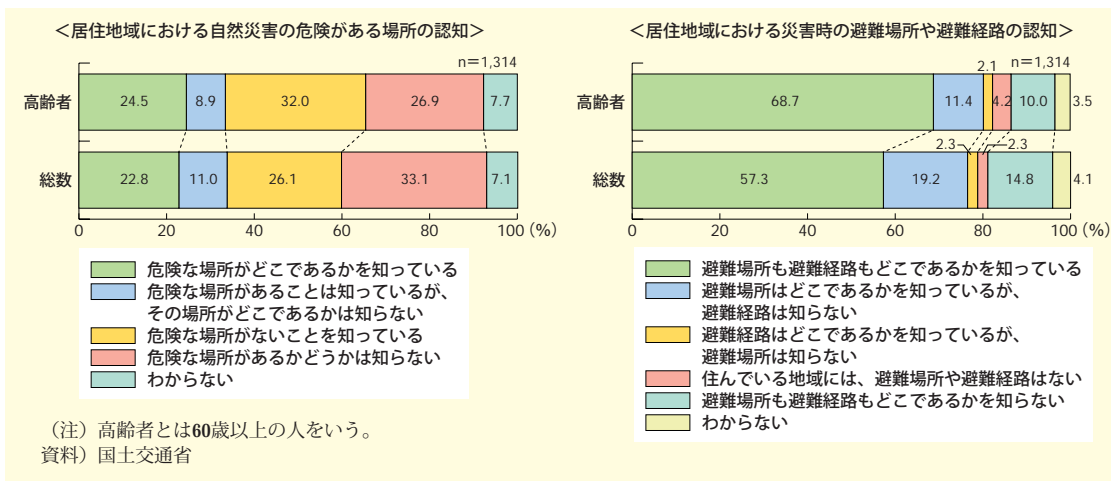
(注) 平成元年を1とした指数
 資料) 平成16年までは内閣府「平成17年版 交通安全白書」、17年は警察庁資料より作成

「少子高齢化に伴う課題」

平成16年10月1日現在の我が国の65歳以上の人口(高齢者人口)は約2,488万人(総務省推計)で、総人口に占める割合(高齢化率)は約19・5%となっています。一方で、我が国の合計特殊出生率は、第2次ベビーブーム期(昭和46年~49年)以降約30年にわたりおおむね低下を続け、平成16年には1・29となっています。また、年間の出生数についても、17年には約107万人(厚生労働省推計)と過去最低の数値となっています。

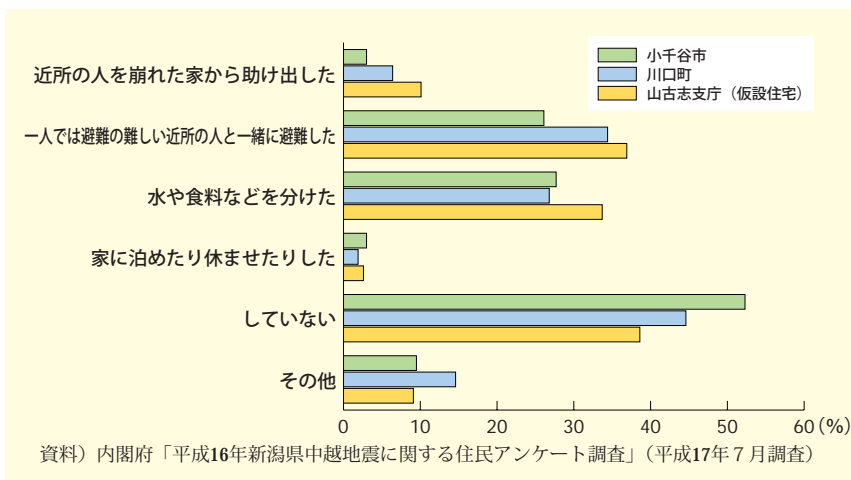
用の増加が予想される中、高齢者に関する交通事故の状況は深刻さを増しています。

<「居住地域における自然災害の危険がある場所の認知」及び「居住地域における災害時の避難場所や避難経路の認知」>



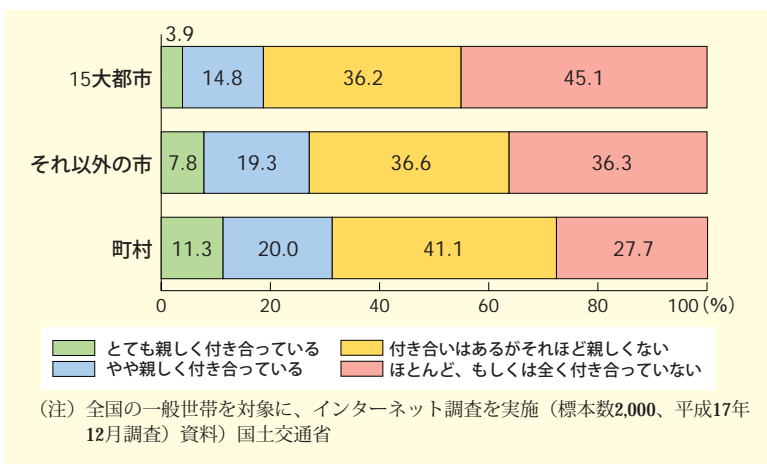
○少子高齢化を踏まえた災害時の安全・安心
(高齢者が避難するに当たっての課題)
災害発生時に適切かつ迅速に避難できるよう、平常時より、実際に自然災害が発生した場合を想定して、居住地域における自然災害の危険がある場所を把握しておくとともに、避難経路及び避難場所をあらかじめ決めておくことが肝要です。

<平成16年新潟県中越地震における援助行動(複数回答)>



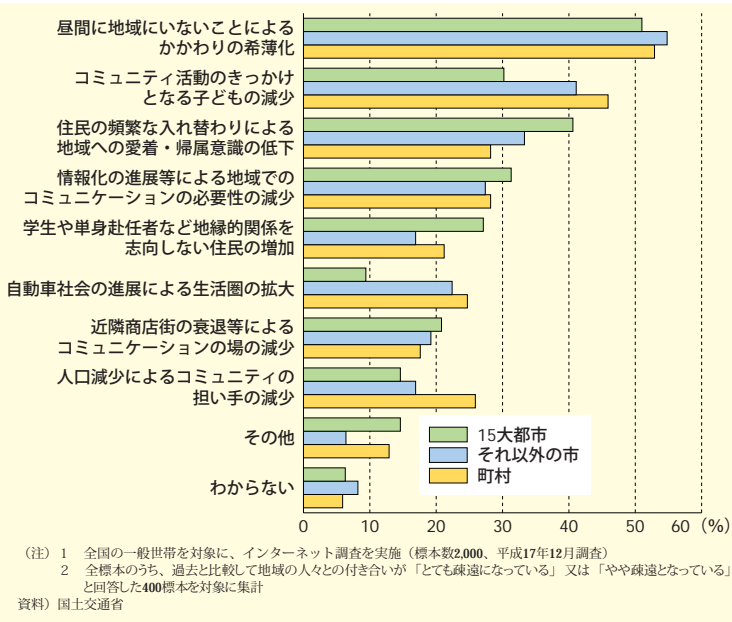
(高齢者の避難の支援に関する課題)
高齢者が適切かつ迅速に避難するためには、家族や近所の住民といった周りにいる人々による支援も有効です。今後は、若年・中年層の防災に対する意識の高揚及び積極的な参加を促していくなど、高齢者を支援する体制を充実させていくことが重要です。

<地域の人々との付き合い>



「地域コミュニティの衰退に伴う課題」
地縁的なつながりによる地域コミュニティは、地域住民が助け合って生活を営む基盤であるとともに、災害発生時における地域の安全・安心の確保に重要な役割を果たしてきました。しかし、社会の変化に伴って、地縁的なつながりが希薄化し、地域コミュニティが衰退する傾向にあります。ただし、地域における安全・安心の確保に資する新たな動きが一部に見られます。
○都市部、地方部における地域コミュニティの衰退
15大都市においては、地域コミュニティはかなり衰退しているとともに、町村部においても、15大都市ほどではないものの、地域コミュニティが衰退している状況にあります。

＜地域の人々との付き合いが疎遠な理由（複数回答）＞



（都市部、地方部共通の地域コミュニティの衰退要因）
都市部、地方部に関係なく、郊外化の進展等に伴い、居住地域と職場・学校等が分離し、主に昼間における地域とのかかわりが少なくなっています。

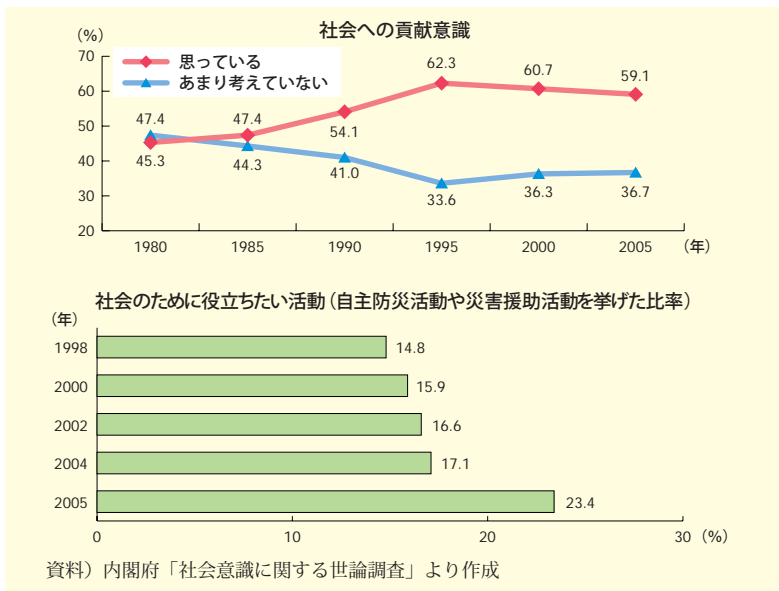
（都市部における地域コミュニティの衰退要因）
都市部では、地方部からの人口の流入が進んだことや、住民の頻繁な流出入により、地域への愛着・帰属意識が低下している可能性があります。また、単身世帯やワンルームマンション等の増加等、地縁的なコミュニティ活動を志向しない世帯も増えつつあります。

（地方部における地域コミュニティの衰退要因）
地方部では、若年層を中心に都市部への人口流出が目立ち、過疎化や高齢化が進行していることから、地域コミュニティの担い手の減少を引き起こしています。また、

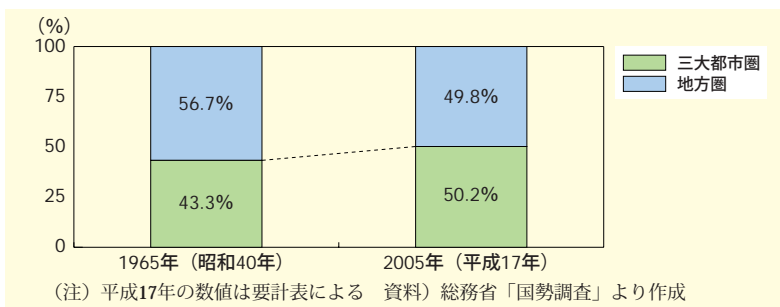
学校の行事等を通じてコミュニティ活動のきっかけとなる子どもの減少も顕著になっています。さらに、自動車社会の進展に伴い生活圏が拡大したことも、地域とのかかわりが少なくなっている要因の一つと考えられます。

○地域コミュニティに関する新たな動き
NPOやボランティア等による活動が盛んになりつつあります。

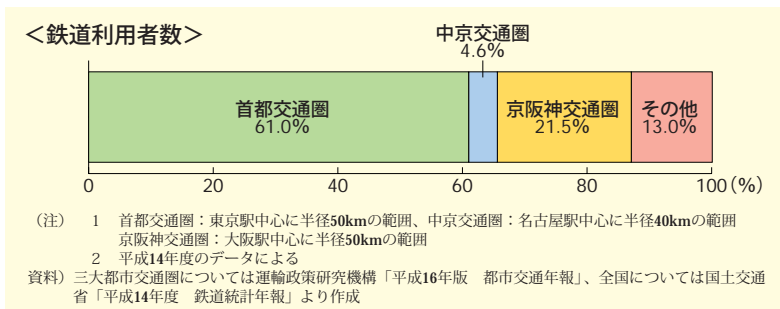
＜社会への貢献意識の推移＞



＜都市部における人口の集中状況＞



＜都市部への交通の集中状況＞

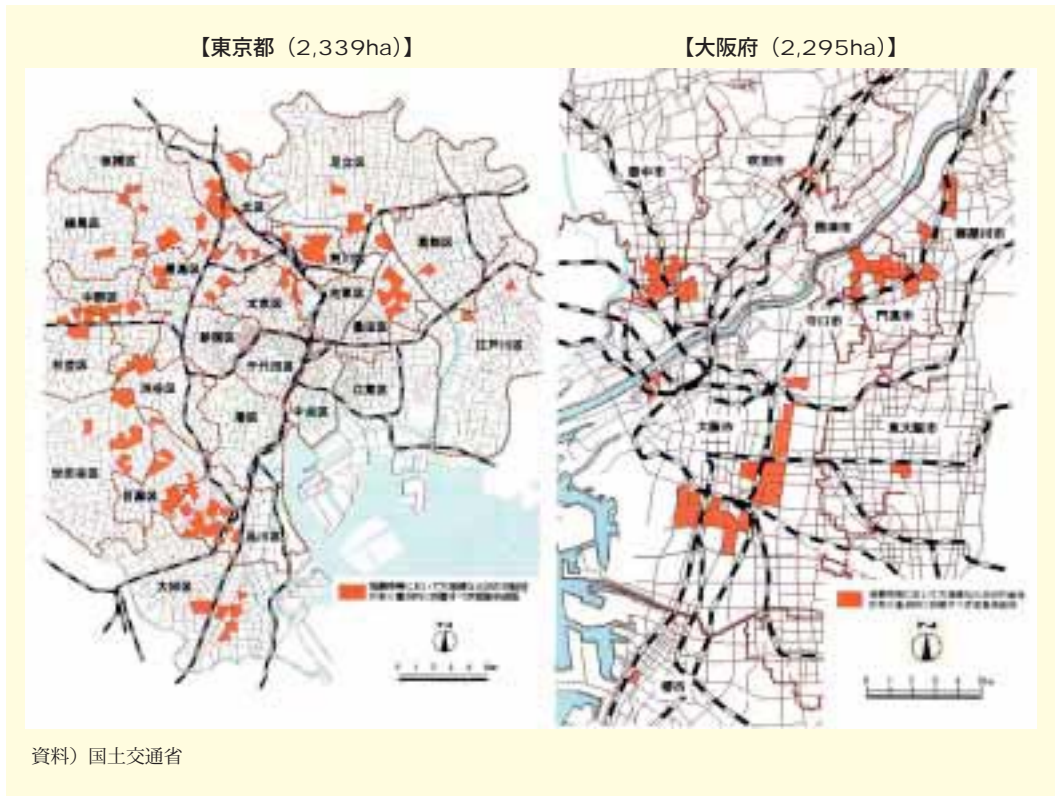


○人口や交通等の集中
我が国は、高度経済成長期において、地方部から都市部に人口が移動した結果、都市部を中心に、人口、資産等の集中が生まれました。また、人口等の集中に伴い、交通も都市部に集中しています。

（「団塊の世代」への期待）
高齢化に伴う地域コミュニティの衰退が懸念される一方で、中・高年齢ほど地域コミュニティへの参加意欲が強い傾向にあります。いわゆる「団塊の世代」層の人々が、間もなく定年を迎えて時間にゆとりができるようになれば、今後の地域コミュニティの新たな担い手として期待できます。

「人口や交通等の集中、孤立集落の発生に伴う課題」

<「地震時等において大規模な火災の可能性があり重点的に改善すべき密集市街地」の分布状況（東京都、大阪府）>



○都市部における自然災害に対する脆弱性の高まり

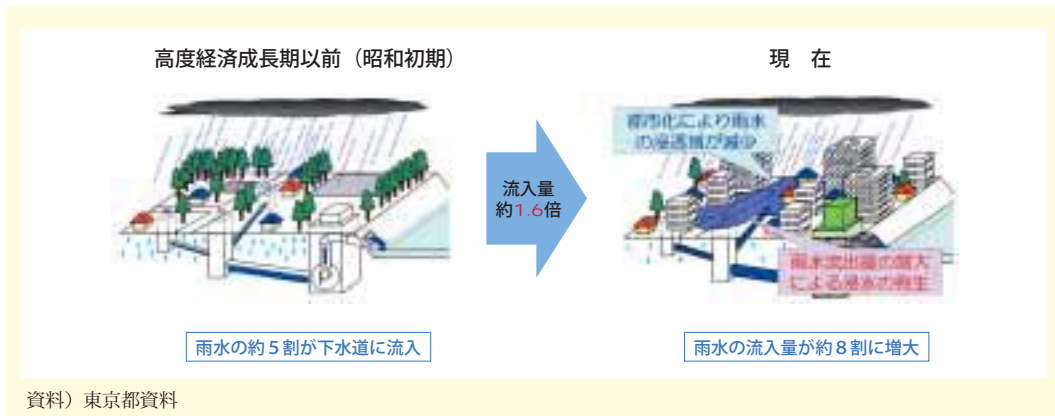
(1) 密集市街地における地震火災等の発生

密集市街地は、狭小な敷地に、老朽化した木造建築物が高密度に建て並んでおり、細街路が多く、公園等のオープンスペースが少ないこと等により、地震発生時に家屋の倒壊や同時多発火災・大規模な延焼を起こす可能性が高まっています。

(2) 内水被害の拡大

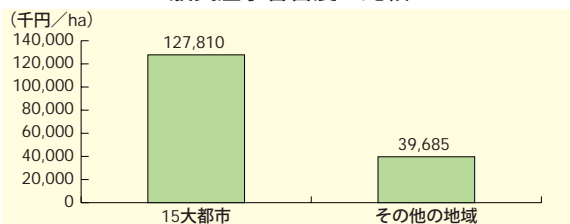
都市の形成に伴い、多くの地域で地表面がコンクリートやアスファルト等で被覆されたため、雨水が地下に浸透しにくくなっており、短時間に大量の雨が降ると、一度に雨水が下水道等の排水施設へ流入し、河川へ排出処理されない事態が生じています。この結果、都市部においては、内水被害が多発しており、その被害額も大きくなっています。

<東京都における下水道への雨量流入量の変化>



また、水害による被害を見ると、単位面積当たりの被害額は、15大都市とその他の地域を比較した場合、資産が集中している前者が後者よりも著しく大きくなっています。

<15大都市とその他の地域における一般資産水害密度の比較>



(注) 1 一般資産水害密度＝一般資産被害額/宅地等の浸水面積
 2 1994～2003年の10箇年平均
 3 営業停止損失を含む。また、価格は平成7年価格である。
 4 15大都市：東京都区部及び14政令指定市、その他の地域：15大都市以外の地域

資料) 国土交通省

(3) 地下施設への浸水の発生

都市部では土地の高度利用が進み、地下街や地下室の設置が増加しています。このような地下施設は、集中豪雨や洪水によって短時間に浸水し水没する危険性をはらんでおり、逃げ遅れや閉じ込め等によって財産のみならず人命までもが危険にさらされる可能性があります。

(4) 高層建築物における被害の発生

都市部では土地の高度利用が進み、高層建築物が増加しています。これに伴い、平成17年3月の福岡県西方沖を震源とする地震により事務所ビルの窓ガラスが割れ路上に落下した事例や、同年7月の千葉県北西部を震源とする地震によるエレベーターの運転休止によって人が長時間閉じ込められた事例等、高層建築物における被害が生じています。

(5) 大規模被害の可能性

人口、資産、交通等が集中している都市部においては、前述の脆弱性に関連して、地震等の自然災害が発生した場合、その被害が甚大になり得るとともに、膨大な数の帰宅困難者の発生が予測されます。

○交通の集中下における事故・トラブルとその影響

(都市部の交通機能における事故・輸送障害等の影響)

平成17年7月23日に発生した千葉県北西部を震源とする地震、同年8月2日の東京国際空港(羽田)の電源設備の障害等、交通の集中している都市部の鉄道や空港においていったん事故、輸送障害等が発生し、運行(航)再開までに時間を要した場合は、多くの利用者に影響を及ぼすこととなります。

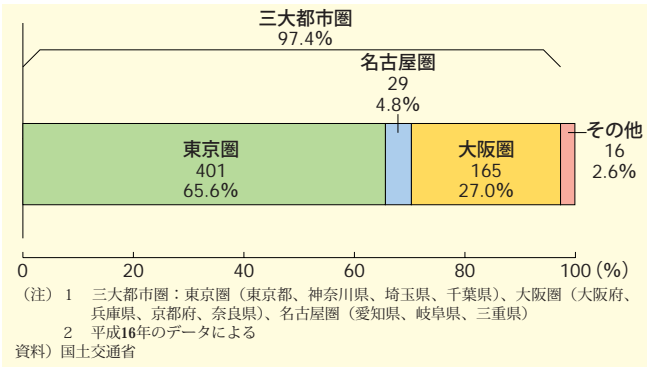
さらに、現在交通機能の多くの機能が情報システムに依存するようになってきており、サイバー攻撃等の意図的要因、人為的ミス等の非意図的要因、さらには地震等の自然災害等によりITの機能不全が発生し、サービスの停止や機能の低下が起きる危険性が大きくなっています。このようなIT障害が交通ネットワークの中核である都市部の交通機能において発生した場合、社会経済に与える影響は特に大きくなると考えられます。

(都市部における踏切対策の必要性)

ピーク時1時間

当たりの遮断時間が40分以上のいわゆる「開かずの踏切」の95%以上が三大都市圏に集中しており、交通の集中する都市部における踏切事故の防止及び交通の円滑化の観点から、「開かずの踏切」等の解消に向けた踏切対策の強化・スピードアップが求められています。

<全国の「開かずの踏切」に占める三大都市圏の割合>



○孤立集落の発生

安全・安心の確保について都市部特有の課題がある一方で、都市部以外の地域においても地域特性に伴う課題を抱えています。

我が国の国土の約7割の面積を占める中山間地域や沿岸地域においては、自然災害が発生した場合、地形条件、交通アクセス等から孤立集落がしばしば発生してきました。自然災害によって孤立した集落は、周辺とのアクセスが寸断されているため、集落全体の救出・救助・救援・復旧活動に支障が生じます。さらに、中山間地域においては人口減少や少子高齢化が進んでおり、孤立可能性のある集落においても、高齢化に伴い地域の防災力が低下していることが懸念されます。

したがって、自然災害によって孤立する可能性がある集落について、災害発生時における他の地域とのアクセスの確保を図るとともに、寸断された場合の対処方針も検討しておく必要があります。

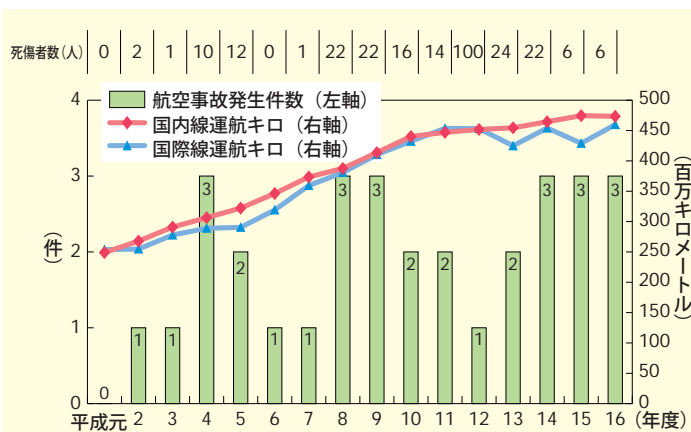
「企業を取り巻く環境の変化、技術の高度化等に伴う課題」

最近統括している交通分野における事故・トラブルの背景として、企業を取り巻く環境の変化、技術の高度化等に伴い、ヒューマンエラーが発生しやすい状況となっていることが指摘されています。

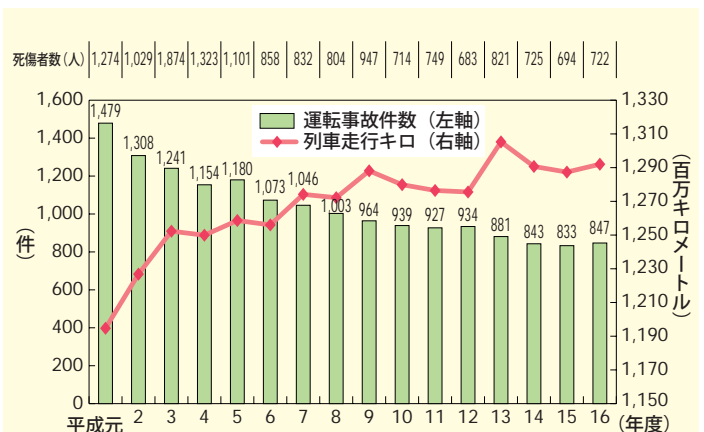
○国民の運輸の安全に対する信頼の揺らぎ

輸送モード別に交通分野における事故件数と死傷者数の推移を見ると、交通量が増加している中で、全体として事故件数、死傷者数共に顕著な増加は見せていませんが、最近事故・トラブルが続発し、国民の運輸の安全への信頼が揺らいでいます。

<航空事故件数、死傷者数及び運航キロの推移>



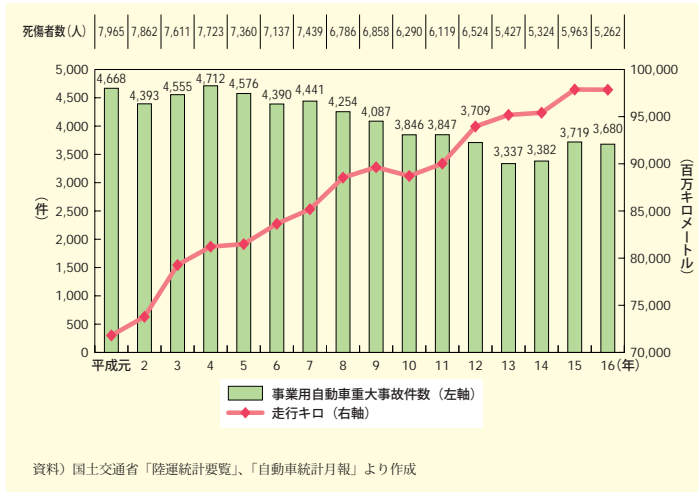
<鉄道運輸事故件数、死傷者数及び列車走行キロの推移>



資料) 国土交通省資料、国土交通省「鉄道輸送統計調査」より作成

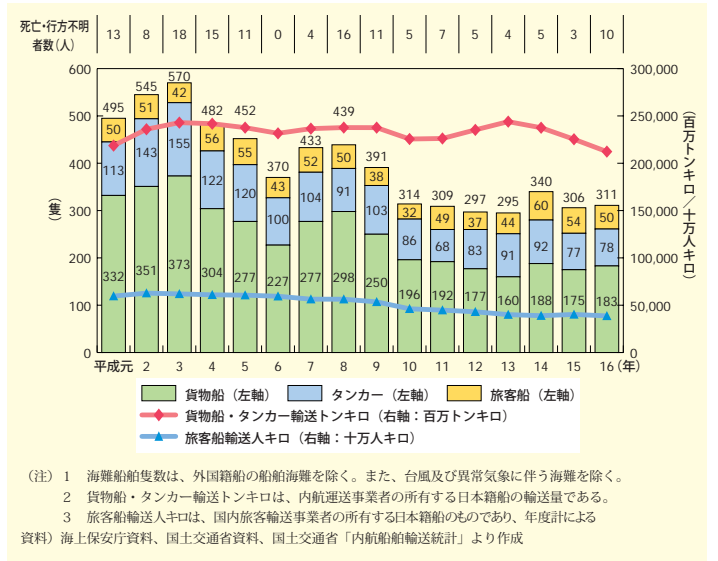
(注) 1 航空事故発生件数、死傷者数(自然死を除く。)は、特定本邦航空運送事業者の航空事故発生件数、死傷者数に限る。
2 国内線運航キロ及び国際線運航キロは、特定本邦航空運送事業者の中で航空輸送統計調査の対象となった事業者に限る。
3 平成11年度以前の事業者については、12年度からの改正航空法の特定期間航空運送事業者に該当するもの
資料) 国土交通省資料、国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

<事業用自動車の重大事故件数、死傷者数及び走行キロの推移>



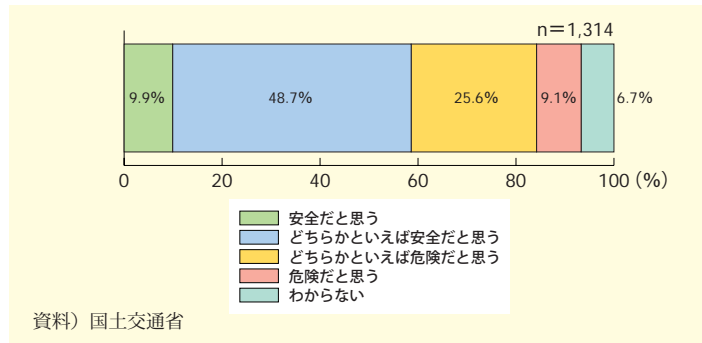
資料) 国土交通省「陸運統計要覧」、「自動車統計月報」より作成

<海難船舶隻数(事業用)、海難に伴う死亡・行方不明者数及び輸送トンキロ・人キロの推移>



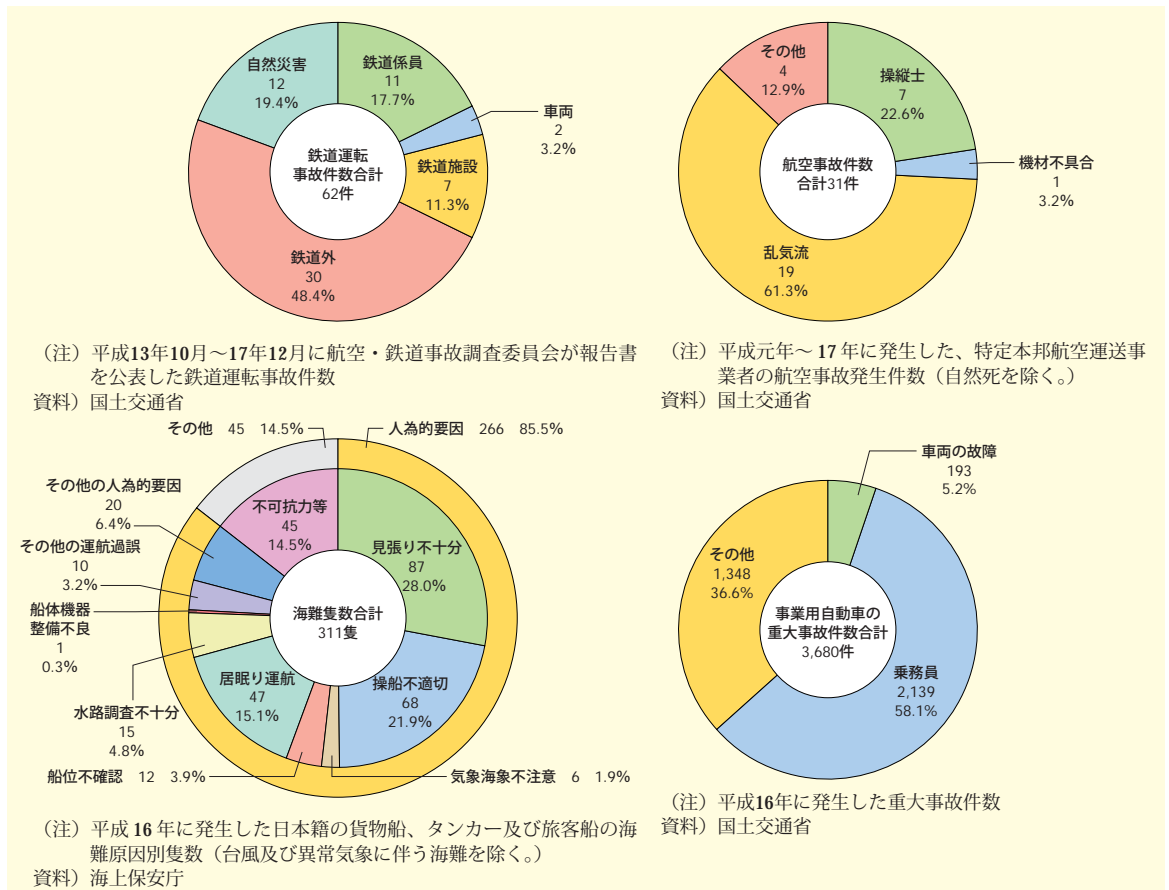
(注) 1 海難船舶隻数は、外国籍船舶の船舶海難を除く。また、台風及び異常気象に伴う海難を除く。
 2 貨物船・タンカー輸送トンキロは、内航運送事業者の所有する日本籍船舶の輸送量である。
 3 旅客船輸送人キロは、国内旅客輸送事業者の所有する日本籍船舶のものであり、年度計による
 資料) 海上保安庁資料、国土交通省資料、国土交通省「内航船舶輸送統計」より作成

<公共交通機関の安全性について>



平成17年12月に実施した意識調査によると、公共交通機関を「危険だと思う」、「どちらかといえば危険だと思う」と回答した人の合計が3分の1を超えています。

<輸送モード別事故原因>



○ヒューマンエラー関連事故の続発
最近続発している公共交通関連の事故・トラブルについては、ヒューマンエラーとの関連が指摘されており、実際に輸送モード別に事故原因の内訳を見ると、人為的要因によるものが一定の割合を占めています。

このような状況を踏まえ、国土交通省が設置した「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」の中間とりまとめでは、陸・海・空の各輸送モードに横断的なヒューマンエラーの事故防止に係る問題点の整理と課題の抽出が行われました。

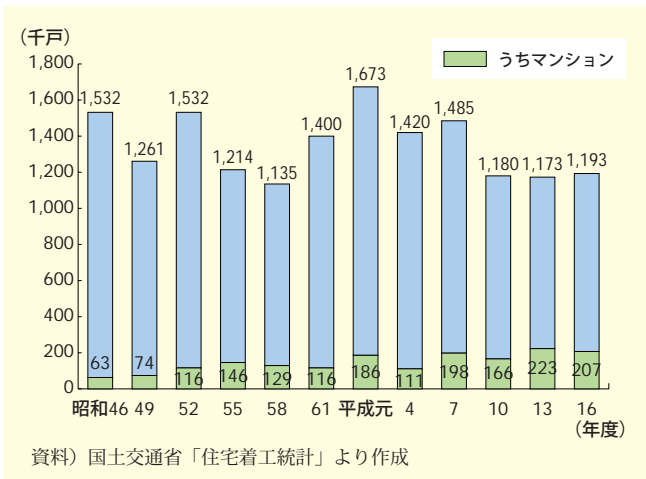
○ヒューマンエラー事故防止に向けた課題

ヒューマンエラーによる事故を防止するための課題としては、①経済のグローバル化、価値観の多様化、熾烈な競争、雇用の流動化等社会状況の大きな変化を背景とした「不安全行動を容認する職場環境・企業風土」の課題（組織的課題）、②人間の負担を軽減してエラーの発生を抑制すべく導入された高度技術システムが、人間にとって何らかの意味で「わかりにくいシステム」となっているなどの「人間と高度技術のミスマッチ」の課題（技術的課題）の2つが挙げられます。

【建築物の安全・安心を脅かす課題】

住宅、マンション等の建築物は、国民生活の最も基本的な基盤であり、自然災害から生命・財産を守る役割を担うものです。

＜新設住宅着工戸数の推移＞



(住宅の耐震化)

地震による住宅の倒壊を防ぐために住宅の耐震化を早急に図ることが重要です。

(構造計算書偽装問題)

構造計算書偽装問題を受けて、建築物の耐震性に対する国民の不安が広がるとともに、建築確認・検査制度等への信頼が大きく揺らいでいます。

(1) 構造計算書の偽装の有無や建築物の耐震性等の調査

建築物の耐震性に対する国民の不安の払拭に向けて、構造計算書に係る偽装の有無や耐震性等の調査を早急に進めることが必要であり、その結果について取りまとめた上で、速やかに可能な限り公表していくことが必要です。

(2) 建築確認・検査制度等の総点検と再発防止策の検討

建築確認・検査は、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、平成10年の「建築基準法」改正により民間機関も行うものとされました。この結果、完了検査の実施率が上昇（10年度：約38%→16年度：約73%）するとともに、違反建築物件数が大幅に減少（10年度：1,228件→16年度：778件）するなど、建築確認・検査の民間開放そのものは合理的な政策選択であったと考えられます。

しかしながら、今回の偽装問題の判明により、指定確認検査機関だけでなく特定行政庁においても十分な審査が行われていなかった事実が明らかになるとともに、一部の指定確認検査機関及び特定行政庁において審査上の不備が確認されました。このため、今回の問題は、民間開放に伴い発生した問題ではなく、建築確認・検査制度そのものに内在する問題と言わざるを得ません。

このような状況にあって、社会資本整備審議会建築分科会においては、建築確認・検査制度等の点検と再発

防止策の検討を行い、平成18年2月、中間報告を取りまとめました。この中間報告で掲げられた課題は以下のとおりです。

- ① 建築確認・検査制度の課題
- ② 指定確認検査機関制度の課題
- ③ 建築士制度の課題
- ④ 瑕疵担保責任制度の課題
- ⑤ 住宅性能表示制度の課題
- ⑥ 確認申請書等の保存期間の課題

(悪質リフォーム問題)

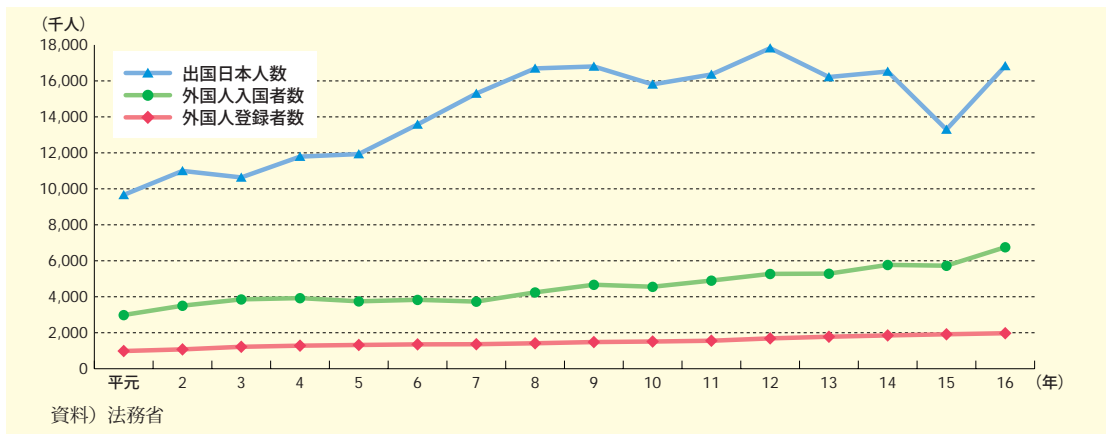
悪質な「訪問販売によるリフォーム工事」による消費者被害が社会問題となつています。

国民の豊かな住生活を実現するためには、住宅ストックの有効活用が重要であるため、消費者が安心して適切なリフォームを実施できるよう、各都道府県・政令指定市ごとにリフォーム相談窓口を設置するなど、関係府省が連携して環境整備を総合的に進める必要があります。

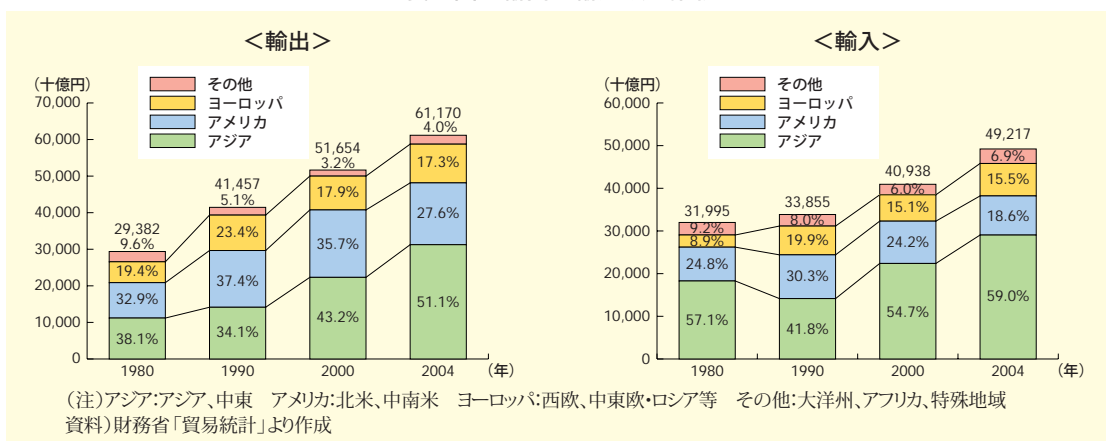
(不正改造問題)

全国チェーンのビジネスホテルにおいて、完了検査後、車いす使用者用駐車施設の撤去や、指定された容積率を超える増築が行われ、結果として関係規定に違反した状態で建築物が使用されていたという事案が判明しました。本件については、違反是正や処分等厳正に対処するとともに、バリアフリー化に対する意識の低さに対し、「心のバリアフリー」を推進することが必要です。

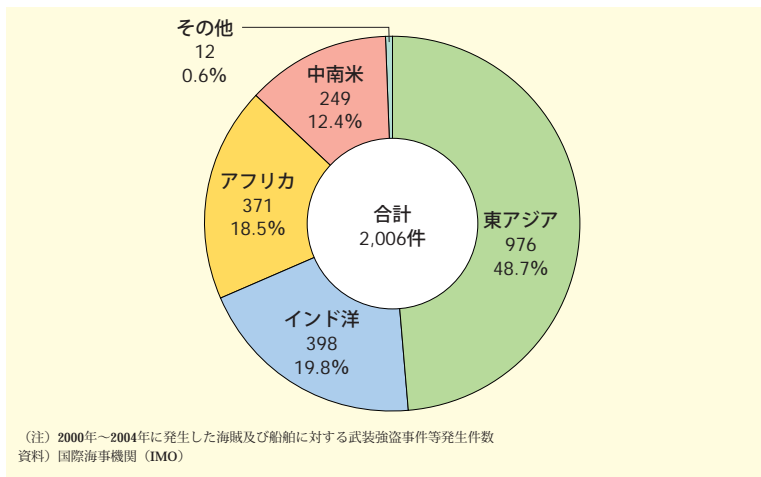
＜出国日本人数・外国人入国者数・外国人登録者数の推移＞



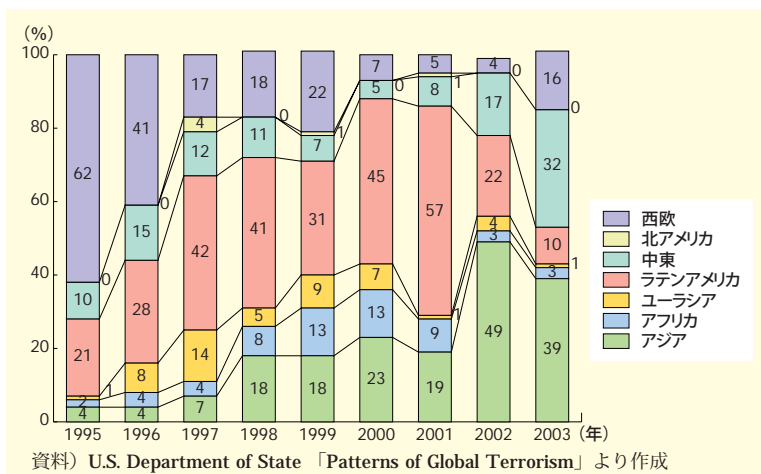
＜我が国の輸出・輸入額の推移＞



＜海賊及び船舶に対する武装強盗事件の海域別発生状況＞



＜テロ事件地域別割合の推移＞



「経済活動の広域化・グローバル化に伴う課題」
経済活動の広域化・グローバル化に伴い、我が国と海外を行き来する人や物の流れは年々増大し、我が国に在留している外国人も増加しています。さらに、我が国と海外、特に東アジアとの相互依存関係が急速に進展しており、経済的な結びつきが強まっています。

○海上における安全・安心確保の必要性
我が国と海外との間の物流が増大している中で、我が国の貿易は主に海上輸送により行われており、海上における安全・安心の確保は重要な課題です。そのような中、我が国の物流にとって重要な東アジア海域での海賊事件の発生件数は依然として多くなっています。また、密輸・密航に端を発していると考えられる薬物乱用、銃器を使用した強盗・殺人、不法入国者を含む来日外国人による犯罪等が多発し、これまでに我が国沿岸海域において、重大な犯罪に関与している疑いのある不審船・工作船事案も発生していることから、我が国領域内の安全・安心確保の観点から

も、海上における適切な監視・取締対策を講じる必要があります。
○テロ事件発生懸念
平成17年10月、インドネシア・バリ島において日本人を含む多くの死傷者が生じる爆弾テロ事件が発生するなど、近年アジア地域でのテロ事件発生割合が高くなっており、テロ事件の脅威は我が国の周辺地域にまで及んできています。
海外との間の人流・物流が増大している中、我が国においてもテロ対策の重要性は増しています。今後も国民生活や経済活動を支える重要な基盤である陸・海・空の交通機関や空港、港湾、ダム等の重要施設等におけるセキュリティの向上等に全力を挙げて取り組み、テロ事件の未然防止と安全確保に努める必要があります。

○自然災害発生に対する備えの必要性

我が国は自然災害が多発する国土条件にあり、地震の発生は国内における経営リスクの一要因となっており、さらに、近年、経済活動のグローバル化の進展に伴い、海外に進出する企業が増加しており、進出先で発生する自然災害による被害も経営リスクの一要因になっています。

以上より、企業にとって、国内及び海外での自然災害発生に備えることが重要です。

「有害物質の使用に伴う課題」

これまで様々な産業活動や日常生活の中で数万種に上ると言われる多種多様な化学物質や天然鉱物等が使用され、生活に利便を提供してきました。しかし、これらの物質の中には利便性が高い反面、人体や環境に悪影響を及ぼす危険性を有するものもあります。

実際に、1960年代から1970年代の高度経済成長期においては、経済活動において使用・排出されていた水銀やカドミウム等の有害化学物質によって四大公害を始めとする公害問題が発生し、国民の健康や生活環境に多大な害を及ぼしました。また、1970年代から1980年代には、冷媒等として長期間使用されてきたフロン類によるオゾン層の破壊が確認され、有害な紫外線の増加による人の健康や生態系への影響が懸念されました。こうした事例は、有害物質による悪影響が顕在化した事例といえ、関係化学物質の使用禁止等により社会全体で対策を講じてきました。

しかし、アスベストのように、各時点においてその当時の科学的知見に基づき対応を行ってきましたが、完全な科学的確実性が無くても深刻な被害をもたらすおそれがある場合には対策を遅らせてはならないという、国際的にも認知されている「予防的アプローチ」の考え方が浸透していなかったため、これに基づく対応が講じられなかった事例が見受けられます。

アスベスト問題等有害物質による人の健康

や地球環境への悪影響を未然に防止するためには、環境リスクについての評価を行い、適切な環境リスク対策を行う必要があります。また、経済協力開発機構(OECD)、世界保健機構(WHO)、国連環境計画(UNEP)等の国際機関の活動に日本も積極的に参加することが求められています。

「社会資本の老朽化に伴う課題」

我が国の社会資本は、社会的ニーズに応じて着実に整備が進められてきました。しかし、我が国においても、高度経済成長期を中心に大量に整備・蓄積されてきた社会資本が順次老朽化していくことを考慮すると、適切な維持管理・更新を行わなければ、安全性が損なわれるおそれがあります。

〈道路の老朽化の事例〉

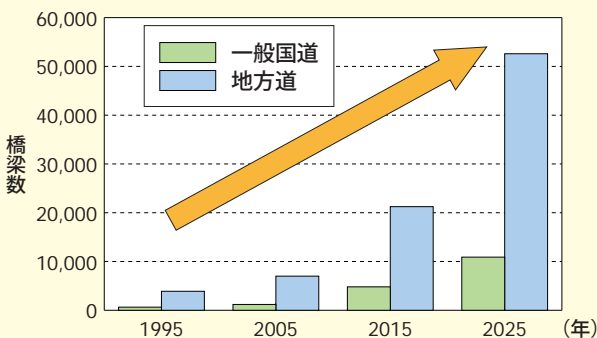
塩害による主桁PC鋼材の破断



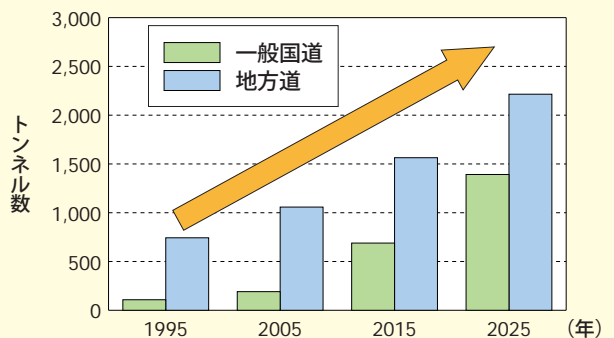
RC床版の疲労による抜け落ち



建設後50年以上の橋梁数



建設後50年以上のトンネル数



(注) PC鋼材：コンクリートに圧縮力(プレストレス)を導入するための鋼材
RC床版：自動車等を直接支える鉄筋コンクリート製の床
資料) 国土交通省

【真の「安全・安心大国」への道】

少子高齢化、人口や交通等の集中、経済活動のグローバル化等の社会構造の変化等に伴って顕在化した新しい課題については、新たな視点からの取組みが必要です。

真の安全・安心社会を確立するためには、「自助」、「共助」、「公助」の考え方に代表されるように、行政だけでなく個人や地域、企業等すべての主体が連携し、社会全体で取り組むことが必要です。

その際、生活の豊かさや利便さ等を追求すると、それに伴って危険性が高まる面があり、また、安全・安心の確保には、社会・経済活動にとってコストがかかり、利便さや時間を犠牲にしなければならない面があるという認識を持つことが重要です。

国土交通省としては、

- ①限られた財源や人員を、安全・安心の確保に最優先で活用する。
- ②施策にスピード感を持って取り組むとともに、常に施策を点検し、不断の見直し・改善を行う。
- ③自然災害、事故等を未然に防止することを最優先としつつも、常に不測の事態を想定し、被害を最小化する危機管理対策を講じる。
- ④国民の安全・安心を脅かす危険に関する情報については、国民がわかりやすい形で開示する。

との基本姿勢の下、安全・安心社会の確立に向けた施策を省を挙げて推進していくこととします。

以上のような取組みにより、真の「安全・安心大国」の実現を目指していかなければなりません。

「防災・減災対策の総合的な実施」

自然災害に対し、防災対策を強化していくことは重要であり、とりわけ、被害軽減に資する減災対策を早急に実施していく必要があります。その際、目標期限を示して強力に取組みを進めていくことが重要です。

そのため、ハード整備に加え、防災情報の適切な提供等により災害に対する安全性を高めるなど、総合的なソフト対策の充実を図ることも必要です。

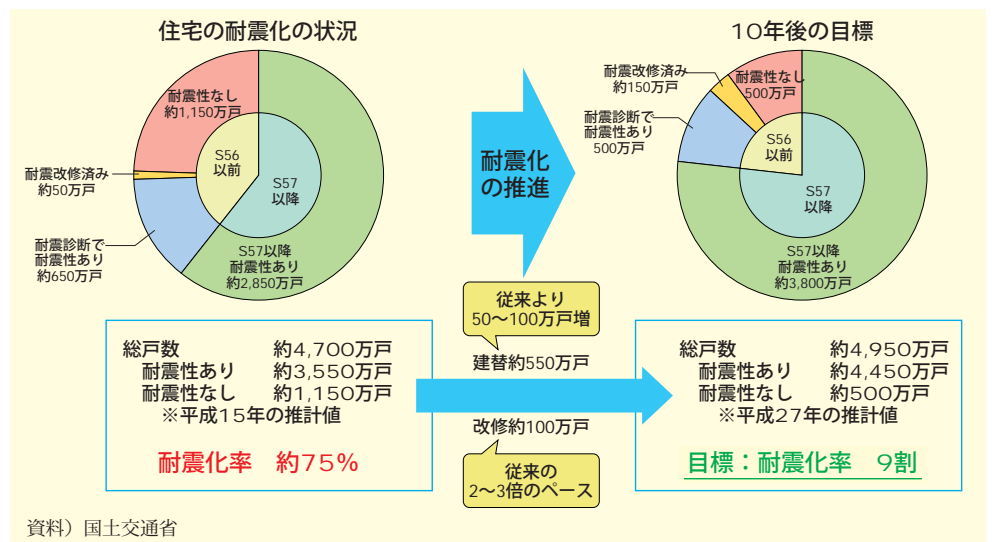
○地震対策の推進

平成18年を「耐震元年」と位置付け、被害軽減の最も効果的な対策である住宅・建築物、交通インフラ、緊急輸送道路等建造物の耐震化、密集市街地の重点整備、帰宅困難者への情報提供、孤立集落における対策、実効性のある事業継続計画（BCP）の策定、円滑かつ迅速な復興を進めるなど、地震発生時に被害が発生・拡大しないための取組みを行う必要があります。

○津波対策の推進

近年、東海、東南海・南海地震等海溝型地震の発生可能性の高さが指摘され、それに伴う大規模な近地津波の発生が想定されていることから、津波に備えた堤防等既存施設の機能確保や津波発生時における避難対策を始めとする津波被害が発生・拡大しないような取組みを行うことが必要です。

<住宅の耐震化の目標>

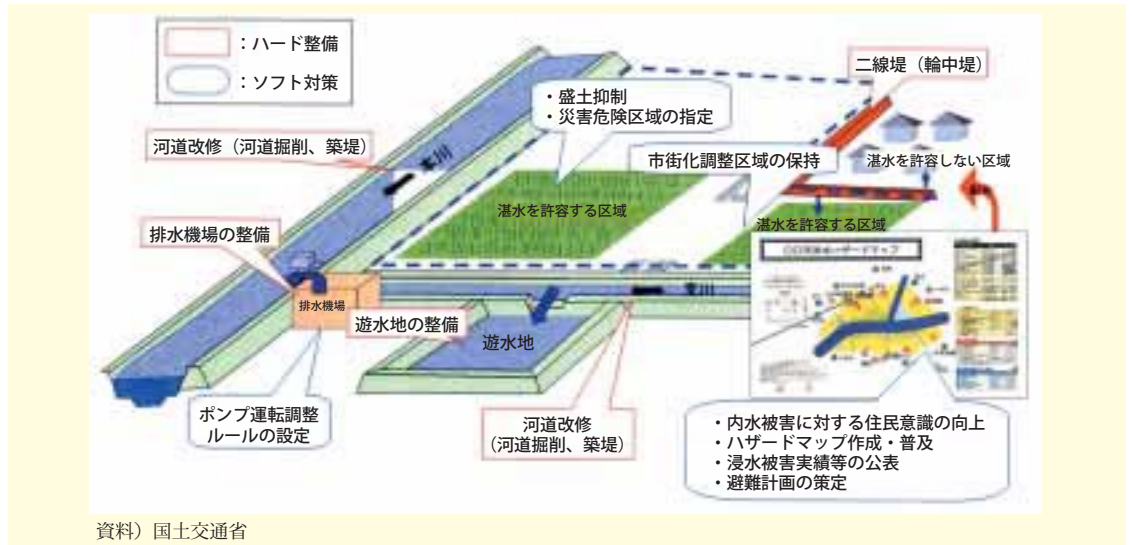


○豪雨・高潮災害対策の推進

近年、気候変動の影響等により施設能力を超える豪雨が発生しており、またゼロメートル地帯には人口や資産が集積していることから、防護施設の整備を進め、信頼性の確保を図るため十分な管理を行うことが重要です。

一方で、財政制約の中、施設整備には時間がかかり、施設の整備途上での被災が有り得ること等から、床上浸水や土石流を始めとする豪雨災害や高潮災害が発生した場合でも被害が発生・拡大しないような取組みも併せて行う必要があります。

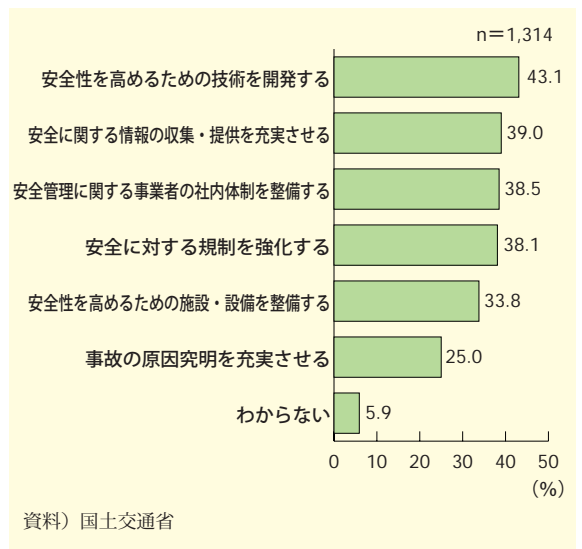
＜ハード整備とソフト対策が一体となった内水対策＞



資料) 国土交通省

【官・民共同による運輸の安全性確保・向上への取組み】
 ○安全風土の確立に向け事業者に期待される取組み
 平成17年12月に実施した意識調査によると、公共交通機関の安全性を高めるために必要な対策として、行政による対策の充実強化を求める回答も多くなっています。一方、事業者における体制整備を求める回答も多くなっています。

＜公共交通機関の安全性を高めるために必要だと思う対策（複数回答）＞



事業者が安全確保の重要性を再認識し、安全風土の構築に向けて、経営のトップから利用者に直に接する現場まで一体となった取組みを行うためには、経営トップのリーダーシップの下で、安全管理マネジメント構築の構築を始めとする以下に掲げる取組みを不断に行うことが強く期待されます。

- 安全管理マネジメント態勢の構築と継続的取組み
- ・経営トップのコミットメントの明確化
- ・基本方針の確立・明確化
- ・事業に伴う安全に関するリスクの洗い出し（リスクアセスメント）
- ・把握した安全に関するリスクの優先順位付けと対応策の検討・実施
- ・社内体制の整備及び責任と権限の明確化
- ・コミュニケーション・情報共有のための適切なプロセスの確立
- ・効果的な内部監査の実施（外部人材の活用を含む）
- ・経営トップの関与の下での定期的な見直しと継続的な改善措置の実施
- 安全風土を構築するための教育・研修の実施
- 危機発生時の対応方針の確立
- 適切な健康管理（身体適性、運動適性、日常管理）の実施

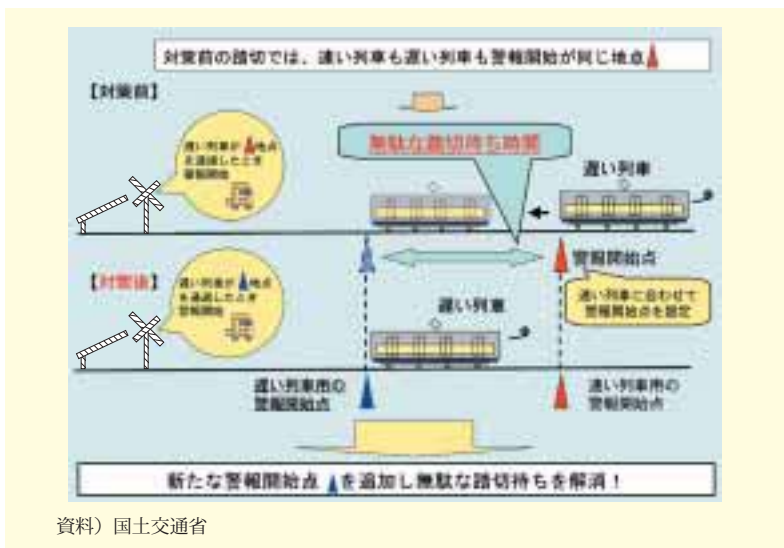
○行政による事業者監視体制の強化と環境整備
 事業者の安全確保に対する取組みをより確実にするため、これまでの現場中心・定点チェック中心であった行政手法の転換を図り、従来から実施してきた保安（安全）監査に加えて、事業者内における安全管理の取組みについても、事業者の自主性、自己責任原則を基本としつつ、それを補完する形で「経営トップのコミットメントはあるか」、「プロセスとして機能しているか」等について行政による評価を行うなど、以下のような行政手法について検討・実施する必要があります。

- ・交通事業者における安全管理を含む内部管理態勢の適切性を評価するプロセスチェック（安全管理マネジメント評価）を実施
- ・専門的・体系的な保安（安全）監査の充実・強化
- ・各輸送モードの特性に応じた実効あるインセンティブ等の導入
- ・安全監視要員の充実・強化、モード横断的な安全監視組織の設置等組織体制の強化
- ・外部の組織による第三者的チェック機能の活用

事業者監視体制の強化に加えて、事業者が事故防止に取り組むための環境を整備することも行政の果たすべき重要な役割です。具体的内容としては以下のような事項について検討・実施する必要があります。

- ・安全管理マネジメントに係るガイドラインの作成
- ・事業者における人材育成・教育研修に対する支援
- ・安全情報の収集・分析の強化とその結果に基づいた安全基準の見直し等予防的対策の実施
- ・航空・鉄道事故調査委員会の組織・体制の充実・強化等事故原因の究明の徹底と適時適切な情報の公表

<遮断時間を短縮する「賢い踏切」のイメージ>



資料) 国土交通省

○踏切対策の強化・スピードアップ
最近の「開かずの踏切」での死傷事故の発生等も踏まえ、踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、連続立体交差事業等の「抜本対策」と、踏切部歩道の拡幅、横断歩道橋等の整備、遮断時間の短縮を図る高度な踏切遮断機（「賢い踏切」）の導入等の「速効対策」を両輪として、「開かずの踏切」対策を始めとした踏切対策のスピードアップに努めることが重要です。

「ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた施策の推進」

○日常生活における対策の実施

（だれもが安全で円滑に利用できる公共交通の実現）

高齢者、障害者、妊産婦、子ども、子ども連れの外国人を含めたすべての人が円滑に利用できる公共交通の実現を図るべく、駅等の交通結節点における利便性向上、乗継円滑化及び情報提供の高度化を重点的に進める必要があります。

また、事業者におけるノンステップバス等の導入を更に促進するとともに、通常の公共交通によっては対応することが困難な、高齢者、障害者、乳幼児等の安全な移動へのニーズにきめ細やかに対応するため、福祉タクシー、スペシャルトランスポートサービス（STS）等、ドア・ツー・ドアの輸送サービスの提供を充実させることが求められています。

（だれもが安全で暮らしやすいまちづくり）

過度に自動車に依存することなく、歩いて暮らせるまちづくりに向けて、街なか居住を進め、徒歩圏内に生活関連施設等が近接するコンパクトなまちづくりを推進することが重要です。

また、福祉部局を始め関係部局とも連携し、多様な居住の場の整備や不足する高齢者、障害者、子育て家族等が必要とする施設のまちなか等での整備を支援し、地域における居住・福祉・にぎわい等生活機能の創出を図る必要があります。

（ITを活用した情報提供の充実）

すべての人が安全・安心に生活・移動できる環境を構築するため、「移動経路」、「交通手段」等の情報を提供する自律移動支援システムの実用化に向けた研究開発等、ユビキタス・ネットワーク技術等の活用による情報提供の充実に向けた取組みを進める必要があります。

（一体的・総合的なバリアフリー施策の推進）

すべての人が安全・安心に生活し、社会参加できるようにするためには、自宅から交通機関、まちなかまで、ハード・ソフト両面にわたり連続したバリアフリー環境の整備を推進する必要があります。また、国民一人一人が高齢者、障害者等の困難を自らの問題として認識し、その社会参加に積極的に協力する「心のバリアフリー」を推進することも求められます。

○災害時要援護者を考慮した対策の実施

高齢者、障害者、外国人等の災害時要援護者が、迅速かつ適切に避難ができるよう、避難情報の早期提供や避難誘導体制の見直し・再整備を行うことが重要です。

また、災害時要援護者は避難そのものが困難であることが多いため、災害時要援護者関連施設周辺等の防災基盤を優先的に整備することも必要です。

「連携の強化」

○NPOや企業と連携した地域防災力の向上

自然災害による被害を軽減するためには、地域住民がNPOや企業と連携して地域防災力を向上させることが重要です。そのためには、自らの身の安全は自らが守るという意識啓発を行う必要があります。

（自主防災組織による取組み）

「共助」の例である自主防災組織は、地域によって状況に大きな差が見られます。自主的な防災活動を効果的かつ組織的に行うためには、地域ごとに自主防災組織を整備し、NPO等と連携を図りながら大規模災害を想定しての防災訓練の積み重ね等を行う必要があります。

（企業における防災の取組み）

企業においては、事務所・事業所の耐震化や風水害への備えを行うなど、「自助」による取組みを行うとともに、災害時に可能な限り短時間で重要な機能を再開するための事業継続計画（BCP）をあらかじめ策定しておくことが望まれます。

また、企業は「共助」として、防災について地域貢献を果たすことが重要です。

（国における地域防災力強化に向けた支援）

防災NPOや防災ボランティアのネットワーク化を図り、自主防災組織等の先進的な取組みを紹介するなど、国も地域の防災力が高まるよう積極的に支援を行う必要があります。

以上のことから、個人レベルでは「自助」に取り組むとともに、「共助」として、自治会、商店街、PTA、NPO、企業等が連携し、主体的に対策を講じることにより、地域防災力を高めることが重要です。また、可能な限り平常時の取組みとして防災を定着させる必要があります。

○地方公共団体との連携の強化

自然災害への対応について重要な役割を担う地方公共団体が、国、地域住民、NPO、企業等と今まで以上に連携を図ることにより、地域における防災力を高めることが重要です。

（地方公共団体における防災の取組み）

地方公共団体は、地域における防災力を向上させるため、地域住民等が自主的な防災活動を円滑に実施するための支援を行う必要があります。また、避難路の整備等を国、地域住民、NPO、企業等と連携しながら実施する必要があります。さらに、災害時において地域にとって必要な企業に

よる貢献については、地域防災計画や協定によりあらかじめ明確に位置付けておく必要があります。

（災害時における国から地方公共団体への支援）

災害対策用ヘリコプター等の機械や情報通信ネットワーク等を活用し、広域的に地方公共団体を始めとする関係機関を支援するとともに、被災した建築物の応急危険度判定に協力するなど、災害時において国は積極的に地方公共団体を支援する必要があります。

○防犯対策等とまちづくりの連携・協働

まちづくりに関係する多様な主体が、防犯等地域の安全・安心に係る情報を共有し、相互に連携・協働することにより、犯罪等に対し安全・安心なまちづくりを推進しています。

そのためには、通学路周辺、住宅地、商店街等の地域特性に応じ、照度や見通しの確保等、防犯に配慮した公施設等の整備・管理を促進するとともに、防犯パトロール、防犯カメラの設置、地域の路線バスのスクールバスとしての活用等を行うなど、とりわけ子ども等の安全・安心な環境の確保を図る必要があります。また、住宅の防犯性能を評価するシステムを普及させるなど、安全・安心の確保に向けた新たな仕組みの構築を図る必要があります。

○テロ対策、海賊対策等における連携の推進

（関係機関等との連携強化）

テロ事件や密輸・密航事件等の国際組織犯罪を未然に防止するためには、ヒト・モノが出入りする我が国の国際空港、国際港湾等における水際対策の強化が特に重要であり、国際物流分野では、セキュリティ強化と物流効率化の両立を目指した施策の検討が必要です。

さらに、鉄道、バス等の国内交通機関においても、関係機関及び民間事業者等の関係者が、密接な連携を図り

ながらテロ事件の未然防止対策を検討・実施することが求められます。

また、我が国周辺海域の安全・安心の確立のためには、老朽・旧式化した海上保安庁の巡視船艇・航空機等の代替整備を推進するとともに、関係機関等との緊密な情報交換や、共同対応能力の向上等に引き続き努めていくことが必要です。

海賊対策についても、日本関係船舶における効果的な自主警備対策の推進、緊急情報伝達体制の整備等、関係機関と民間事業者等の関係者が一体となった取組みを推進することが重要です。

（国際的連携・協力）

我が国は、テロ対策等国際交通のセキュリティ確保に関し、より積極的で広範にわたるハイレベルでの国際的な協力を促進するため、平成18年1月、東京において国際交通セキュリティ大臣会合を主催しましたが、そこで合意された方向性に基つき、今後とも国際的な取組みを進めていくことが重要です。

＜国際交通セキュリティ大臣会合＞



また、海上保安庁では、海賊・海上テロ対策に関し、アジア海上保安機関長官級会合の開催等連携のための枠組み作りを進めるとともに、各国海上保安機関との連携訓練等を実施し、関係各国との連携・協力関係を強化してきましたが、今後も更なる相互協力・連携強化を進めていくことが重要です。

さらに、事故への対応に関しても、海洋における有害液体物質・危険物の流出事故への対応体制等について国際的な協力・連携を強化していく必要があります。

また、我が国における災害の経験等を踏まえ、技術協力や専門家の派遣等を行い、海外における災害対策の強化を図る必要があります。

「建築物の安全・安心に対する信頼の回復」

構造計算書偽装問題は、居住者等の安全と居住の安定に大きな支障を与えただけでなく、国民の間に建築物の耐震性に対する不安を広げています。

こうした中で、平成18年2月、社会資本整備審議会建築分科会が中間報告を取りまとめ、建築物の安全性確保のための施策に関し、以下の方向を打ち出しました。これらを踏まえ、偽装問題の再発防止に向けた制度の見直し等を的確に行うことにより、建築物の安全・安心に対する国民の信頼の回復を図っていくことが必要です。

（建築物の安全性確保のため早急に講ずべき施策）

- (1) 建築確認・検査の厳格化
- (2) 指定確認検査機関に対する監督の強化等
- (3) 建築士等に対する処分・罰則の強化
- (4) 住宅の売主等の瑕疵担保責任の充実等
- (5) 建築士及び建築士事務所、指定確認検査機関に関する情報開示制度の充実、強化
- (6) 図書保存期間の延長

（施策の実現に向けて引き続き検討すべき課題）

- (1) 建築士制度に係る課題
- (2) 国及び都道府県、特定行政庁における監督体制、審査体制の強化と建築物のストック情報の充実等

国土交通省では、同中間報告を踏まえ、確認検査の厳格化、罰則の強化等を内容とする「建築物の安全性の確保を図るための建築基準法等の一部を改正する法律案」を第164回国会に提出しました。また、専門分野別の建築士制度の導入等建築士制度に係る課題等その他の課題についても、引き続き検討し、夏頃までに方針を取りまとめ、所要の改正を行っていくこととしています。

「技術の開発や導入・活用の促進」

安全・安心な社会の実現に向けて取り組むべき課題を解決するには、政策による手段のみならず、科学技術による手段が重要です。

今後は、様々な要素技術をすりあわせ・統合、高度化し、国民の暮らしへ還元する科学技術（社会的技術）と、政策による手段との相互補完・連携により社会的な重要課題を解決し、「新たな社会基盤」の構築を目指すこととしています。

（重点的に取り組むべき研究開発）

自然災害による被害の防止・軽減を図るため、地域防災力の向上及び早期復旧・想定外事象への適応を技術研究開発の焦点として重点的に取り組んでいきます。

（通信基盤の高信頼化）

自然災害による被害の軽減を図るためには、災害発生時における迅速な情報の収集・提供が極めて重要です。

（緊急地震速報について）

緊急地震速報は、震源に近い観測点で得られた地震波を使って、震源の位置や地震の規模を求め、各地での主要動（大きな揺れ）の到達時刻や震度を推定し、主要動が到達する前に発表するものです。緊急地震速報については、適正な利活用を行うことにより、地震や津波による被害の軽減に有効です。

（予防安全型技術の開発）

交通分野においては、運転者側の潜在的危険状態（未だ危険は発生していないが、通常からは逸脱している状態）への移行を早期に検出し、通常状態への復帰を促進する技術、運転者の状況認識の強化（気づきの支援）を図る技術、運航（行）管理側からの状況把握・支援を可能とする技術等、ヒューマンエラー事故を防止する「予防安全型技術」の開発を行うことが求められています。

（ITSに関する技術開発・普及促進）

高度道路交通システム（ITS）は、最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築するものであり、道路交通の安全性向上にも寄与するものです。中でも走行支援道路システム（AHS）は、ITを活用して道路と車両を連携させて運転者の安全走行を支援するものであり、一層の研究開発が求められています。

また、産・学・官の協力の下、エレクトロニクス技術等の新技術を活用し、高知能化を図ることにより安全性を格段に向上させた先進安全自動車（ASV）技術の開発・普及の促進を行っています。今後は、通信技術の活用により安全性を向上させたASVの実用化を推進するとともに、ASVの効果評価を踏まえた普及策の検討を進める必要があります。

〔鉄道、航空、海運の安全に関する技術開発・導入〕

鉄道に関しては、運転士の誤操作に対するバックアップ設備の充実の観点から、曲線、線路終端部等重大な事故を起こすおそれのある箇所への速度制限装置の設置及び運転士の異常時に列車を自動的に停止させる装置の設置を行い、脱線等が発生した際の二次被害防止の観点から、防護無線の信頼性向上に努め、事故原因究明による再発防止の観点から、事故時の運転状況を把握するための記録装置の設置等を行い、安全性の向上を図る必要があります。

航空に関しては、交通量の増大に適切に対応できるように、人工衛星等の技術を活用して空域や航空路の容量を拡大する次世代航空保安システムの構築を図る必要があります。

海運に関しては、衝突予防援助装置（ARPA）、船舶自動識別装置（AIS）等船員の作業を補佐・分担する技術の導入促進を図るとともに、操船作業の負担を評価し、作業を適正化するための作業分析技術等の研究を推進する必要があります。

〔交通機関におけるテロ対策等強化のための技術開発〕

交通機関を標的としたテロ事件の危険性や、テロ事件に使用されるような危険物等が一般の貨物に紛れて運搬される危険性が指摘されており、このような事態の未然防止のため、危険物の検知能力を向上させる次世代検査技術の研究開発や、新技術を用いた保安検査機器の実用化等を進めていくことが求められています。

〔重要インフラにおける情報セキュリティ対策〕

IT障害に伴い国民生活や社会経済活動に重大な影響を及ぼすおそれのある鉄道・航空・物流といった重要インフラにおける情報セキュリティ対策として、分野横断的な対策強化、情報セキュリティ水準の向上、情報共

有・提供体制の強化等に関係機関や関係事業者と連携しつつ取り組む必要があります。

〔有害物質の危険性への対応〕

有害物質の危険性に対応し、国民の安全・安心を確保するためには、適切な環境リスク対策を講じるとともに、今般のアスベスト問題における反省すべき点を踏まえた対応が重要です。

有害物質については、健康等への被害を未然に防止することが重要です。そのため、今後「予防的アプローチ」の考え方に基づく対応を行う必要があります。

また、アスベスト問題における過去の関係省庁の連携は必ずしも十分でなかったことを踏まえ、化学物質の有害性等に係る新たな知見について、関係省庁が情報交換や意見交換を行うとともに、個別物質についての検討が必要となった場合には、連絡会議等において検討していきます。

〔社会資本の適切な維持管理・更新の推進〕

今後、これまで整備されてきた社会資本が順次、老朽化していく中で、安全の確保等その本来の役割を果たし続けるためには、維持管理・更新を計画的かつ効率的に行っていくことが必要です。適切な維持管理・更新と、新たなニーズに対応した新設投資のバランスをどのようにとるかについて、十分な検討が必要です。

また、維持管理・更新を進めていくに当たっては、ライフサイクルコスト（生涯費用）が最小となるよう計画的な補修を推進すること、一層のコスト縮減を図ること、民間も活用しながら効率的な維持管理を図ること、適切な管理水準で維持管理を行うこと、社会資本の更新時期の平準化を図ること、人口減少を踏まえた施設の更新のあり方を検討すること等が必要です。

さらに、地方公共団体においても維持管理・更新が大きな課題となっていることから、国において地方におけ

る維持管理・更新の体制や技術的支援のあり方等を検討する必要があります。