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に基づき、平成18年12月には、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の促進等に加えて、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の施策を盛り込んだ「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」が施行され、ハード・ソフト両面における施策の充実により、ユニバーサル社会の実現に取り組んでいる。

（1）公共交通機関のバリアフリー化

バリアフリー新法に基づき、旅客施設の新設・大規模な改良及び車両等の新規導入の際に移動等円滑化基準に適合させることを義務付け、既存施設については同基準の適合への努力義務を課すとともに、市町村が策定する基本構想に即した一体的なバリアフリー化を推進している。また、鉄道駅へのエレベーター等の設置、路面電車における低床式車両（LRV）の導入、標準仕様の認定を受けたノンステップバスに対する補助を実施している。さらに、国民一人ひとりによる高齢者、障害者等に対する理解と協力、すなわち「心のバリアフリー」の推進を図るため、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20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	2,797	1,881	67.3%
バスターミナル	40	31	77.5%
旅客船ターミナル	9	8	88.9%
航空旅客ターミナル	21	16	76.2%（100%）（注2）

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

○車両等

	車両等の総数	移動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	52,476	13,896	26.5%
バス	60,252		
低床バス		22,578	37.5%
うちノンステップバス		12,216	20.3%
福祉タクシー		10,514	―
旅客船	932	131	14.1%
航空機	504	302	59.9%

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

資料）国土交通省

（2）居住・生活環境のバリアフリー化

①住宅・建築物のバリアフリー化

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

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

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

年度	平成6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
認定件数（年度）	11	120	229	320	382	366	332	232	280	367	386	348	331	289
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

資料）国土交通省

②歩行空間のバリアフリー化

バリアフリー新法に基づき、駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路について、高齢者・障害者を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解消、勾配の改善、立体横断施設へのエレベーターの設置等による歩行空間のバリアフリー化を推進している。

③都市公園等におけるバリアフリー化

バリアフリー新法に基づき、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による都市公園のバリアフリー化を推進している。平成20年度より補助制度を創設し、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、手すりの整備等によるバリアフリー化を推進している。

車いす使用者に配慮した花壇の設置事例（海の中道海浜公園）

2 少子化社会の子育て環境づくり

（1）仕事と育児との両立の支援

①新婚・子育て世帯に適した住宅確保の支援

新婚・子育て世帯向けのゆとりある住宅の確保等のため、住宅金融支援機構の証券化支援事業等により支援しているほか、地域優良賃貸住宅制度、都市再生機構の民間供給支援型賃貸住宅制度等により良質なファミリー向け賃貸住宅の供給を促進している。

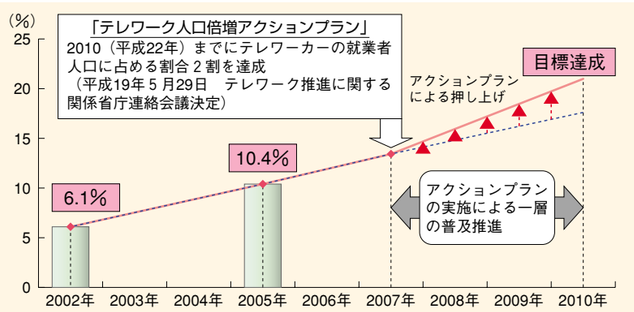
また、高齢者等所有の住宅を子育て世帯等に転貸するための「高齢者等の住み替え支援制度」や、大規模な公共賃貸住宅の建替え時に保育所等の一体的整備（19年度末現在579施設）を推進するなど、子育ての支援を行っている。

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、仕事と家庭の調和等の効果が期待されている。

政府は平成22年までにテレワーカー（注）の就業者人口に占める割合を2割とする目標を掲げ、19年5月に「テレワーク人口倍増アクションプラン」を策定しており、国土交通省ではテレワークセンターの実証実験を通して、テレワークに必要なIT機能や執務環境等について検証を行い、ワーク・ライフ・バランスの取れた生活の実現を図ることを目標としている。

図表Ⅱ-6-1-3 テレワーカーの就業者人口に占める割合（2002年と2005年の推計値をもとに推計）



資料）国土交通省

（注）テレワーカーとは、週8時間以上テレワークを実施した人をいう。

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、平成20年3月に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の策定を行った。

（2）子どもがのびのびと安全に成長できる環境づくり

平成19年3月には「プールの安全標準指針」を、20年8月26日には「都市公園における遊具の安全確保に関する指針（改訂版）」を策定し、それぞれ各施設管理者への周知を行うなど、子どもをはじめとした公園利用者の安全・安心を確保する取組みも推進している。

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20年3月末で30,159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、同年3月末で125,592戸（うち高齢者専用賃貸住宅は18,794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ともに、ライフサポートアドバイザーによる日常の生活相談、安否確認、緊急時における連絡等の生活支援サービスの提供を併せて行うシルバーハウジング・プロジェクトを、19年度までに837団地（22,561戸）において実施している。あわせて、公共賃貸住宅等と福祉施設の一体的整備（19年度末現在2,361施設）の推進、公共賃貸住宅団地等を地域の福祉拠点として再整備する「安心住空間創出プロジェクト」の推進に取り組んでいる。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。

さらに、住宅施策と福祉施策が連携し、生活支援・介護サービスが提供される高齢者向けの賃貸住宅の供給を促進すること等を盛り込んだ上記法律の改正案を21年1月27日に閣議決定し、国会に提出した。

（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19年度末現在12,272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」が施行され、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創設された。19年度末現在、2,377団体において実施されている。

（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

第2節 自然災害対策

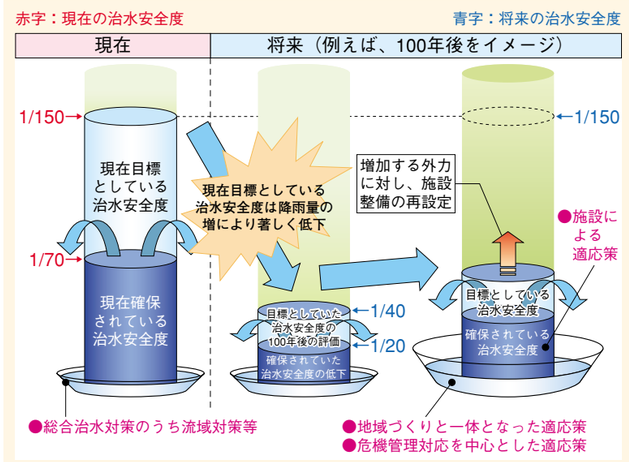
我が国の国土は、地形、地質、気象等のきわめて厳しい状況下にあり、自然災害から国民の生命・財産を守ることは最も基礎的な課題である。全国土の約７割を山地・丘陵地が占め、地震・火山活動も活発である上に、台風や豪雨に見舞われやすく、特に近年、人口・資産の都市への集積のため、災害時に大災害となる潜在的な危険性も高まる傾向にあり、その対策の重要性はますます高まっている。

1 災害に強い安全な国土づくり

（１）気候の変動と災害リスクの増大

地球温暖化に伴う大雨の頻度の増加、台風の強度の増大、海面水位の上昇等が予測される中、洪水や土砂災害、高潮災害等の災害リスクの増大が懸念される。IPCCは第４次評価報告書において、今後実施する緩和策の規模に関わらず気温の上昇等の影響が数世紀続くと予測しており、気候変動による悪影響を低減する適応策が必要であるとしている。このように、気候変動への対応は緩和策と適応策を車の両輪としてともに推進していく必要がある。このため、治水政策や港湾政策において、気候変動による影響を把握するためのモニタリングを強化するとともに、増大する災害リスクの評価を行う。これに基づき、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や、地域づくり・危機管理の観点から適応策の立案と確実な実施により、持続可能な社会・経済活動や生活を行うことができる、災害に適応した強靱な社会を目指していく。

図表Ⅱ-6-2-1 洪水に対する治水政策の重層化



（２）治水対策

近年頻発する記録的な集中豪雨は、河川堤防の決壊や土石流等による深刻な被害をもたらし、最近では、平成16年に２兆円を超える水害被害が発生した。水害に強い地域づくりは、地域の自立的発展と活性化を支える大前提であることを踏まえ、予防対策を重点的に実施するとともに再発防止を徹底している。また、ハード・ソフト一体の減災対策を推進している。

①水害予防対策の推進

水害は一度発生すると、多くの人命・財産が失われ、地域経済活動に多大な影響を与えるだけでなく、事後的な対応にも復旧費用等の多大なコストを要する。このため、水害を未然に防ぐ対策として、治水施設の量的整備や堤防の浸透対策等の質的整備を計画的に実施している。

②大規模水害の再発防止対策

水害による被災箇所の復旧工事を行うだけでは、同規模の洪水で再び被災する可能性がある。このため、大規模水害を受けた地域を対象に、河川の流下能力を向上させる改良工事や内水排除のための排水機場の能力強化等の対策を短期間かつ集中的に実施し、再発防止を徹底している。

③洪水はん濫が発生した場合におけるはん濫域での減災対策

現況の治水施設の能力を超える洪水が発生した場合でも被害を極力回避・軽減するための減災対策を推進する必要がある。具体的には、土地の利用状況等を踏まえつつ、輪中堤や二線堤の整備のほか、ハザードマップの整備や災害情報の収集・提供等のハード・ソフト一体となった対策を地方公共団体等と協力して進めている。また、堤防、緊急河川敷道路等を活用し、防災拠点と災害箇所等を結ぶ広域防災ネットワークを構築していく。

④豪雨災害対策緊急アクションプランの実施

平成16年を始めとする近年の豪雨災害の課題を踏まえ、緊急に対応すべき事項を同年12月に取りまとめた。各種施策について時限や数値目標を設けてその具現化を図っている。

図表Ⅱ-6-2-2 豪雨災害対策緊急アクションプラン（平成16年12月策定）の主な項目の実施状況

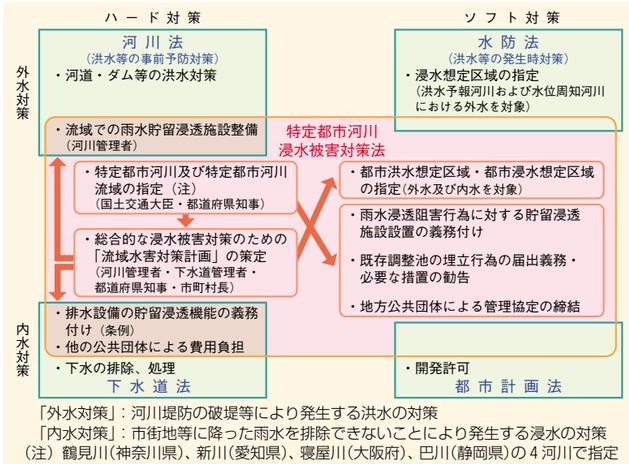
課題	改善策・目標	平成20年度末実施見込み
送り手情報から受け手情報への転換を通じた災害情報の提供の充実		
被災経験の減少などにより市町村の避難勧告の判断が遅れた	全市町村で避難勧告の判断基準を作成	ガイドラインに基づき11のモデル市町村のうち、10市町村で判断基準を作成
	水防法を改正し避難勧告の目安となる特別警戒水位を設定し、情報の提供（H21年度末までに2,000河川（洪水予報河川に移行する河川含む））	約1,277河川（水位周知河川）※H20.12現在
平常時からの防災情報の共有の徹底		
土砂災害警戒区域の指定は２県で213箇所とわずか	土砂災害警戒区域の指定の全国展開と土砂災害ハザードマップの作成・公表の義務付け（H22年度末までに約20万箇所を指定）	47都道府県で約14万箇所の土砂災害警戒区域等を指定
迅速かつ効率的な防災施設の機能の維持向上		
堤防は計画高水位を基準に必要な断面の確保（量的整備）を優先	市街地等を流れる区間で堤防の質的強化を実施（H21年度末までに直轄河川約10,000km実施、中小河川の主要な区間で堤防現況図を作成し順次実施）	直轄河川で約9,400kmの詳細点検を実施、中小河川の主要な区間（約7,700km）で堤防現況図を作成済み
ダムの操作ルールは、計画に基づき、洪水調節と利水容量を区分して管理することが基本	事前放流などダムの機能をより有効に活用できるよう操作ルールを変更（直轄・水機構の全てのダムについて事前放流等の検討後適宜実施）	直轄・水機構・補助の延べ36ダムで事前放流を実施

（３）都市型水害対策

①流域一体となった総合的な治水対策の推進

都市部の河川流域での浸水による都市機能の麻痺や地下街の浸水を防ぐため、河川管理者、下水道管理者及び地方公共団体が共同して流域水害対策を講じる枠組みである「特定都市河川浸水被害対策法」による取組みを推進している。

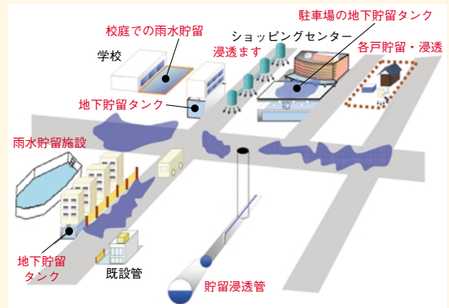
図表Ⅱ-6-2-3 「特定都市河川浸水被害対策法」の概要



②雨水の貯留・浸透の推進

都市の浸水被害をできる限り軽減させるためには、雨水の排除のみならず、地域全体で雨水の流出抑制を目的とした貯留浸透に取り組むことが重要である。このため、平成20年度に創設した雨に強い都市づくり支援事業等により、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-6-2-4 雨水貯留浸透による雨水対策のイメージ



③計画規模を上回る集中豪雨等への対応

近年、集中豪雨の頻発等により、都市において深刻

な内水はん濫被害が発生している。また、都市化の進展により資産の集中や地下空間利用の進展等都市機能の高度化が進み、内水はん濫の被害リスクが増大している。このため、平成18年度に創設した下水道総合浸水対策緊急事業により、対象地区を限定し、短期間で重点的な施設整備を行うとともに、ソフト対策と自助を組み合わせることにより総合的かつ効率的な浸水対策を推進している。

④局地的な大雨に対する管きょ内工事等の安全対策の強化

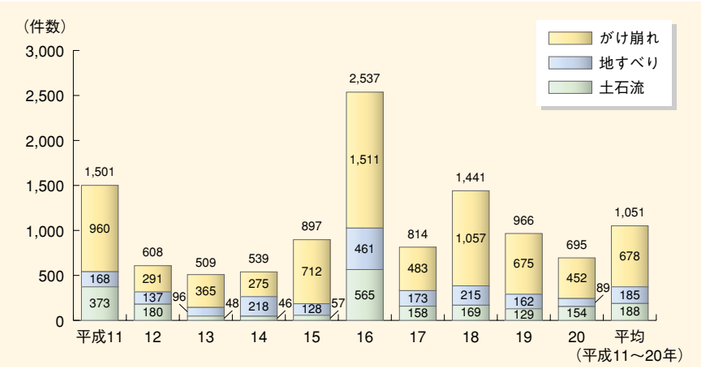
平成20年８月５日に東京都雑司ヶ谷幹線で発生した事故を踏まえ、雨水が流入する下水道管きょ内における工事等を安全に実施するため、予防対策の強化等を基本的な考え方として、「局地的な大雨に対する下水道管渠内工事等安全対策の手引き（案）」をとりまとめ、事故の再発防止に努めている。

⑤大都市の壊滅的被害の防止

流域に人口・資産等が高密度に集積している荒川（東京都区域）、淀川（大阪府区域）等の大河川では、壊滅的被害から大都市圏を防御する高規格堤防（スーパー堤防）や、堤防拡幅等による堤防強化対策を推進している。

（４）土砂災害対策

図表Ⅱ-6-2-5　過去10年（平成11～20年）の土砂災害の発生件数



資料）国土交通省

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11～20年）の年平均で約1,000件以上発生しており、多大な被害を与えている。また、自然災害による犠牲者のうち、土砂災害によるものが大きな割合を占めている。このように、依然として施設整備が追いつかず、安全が確保されていない箇所が多数存在し、さらに災害発生前の円滑な住民避難等ができていない状況である。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的確な警戒避難体制の整備等、「土砂災害による死者ゼロ」の実現を目指して、ハード・ソフト一体となった効率的な土砂災害対策を推進している。

①根幹的な土砂災害対策

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

②土砂災害発生地域の緊急防災対策

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

③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20年度は、六甲地区（兵庫県）等15地区において実施している。

④警戒避難と一体となった土砂災害対策

少なくとも土砂災害から人的被害を回避するため、住民の避難のための支援体制を強化するとともに、砂防関係施設の整備による避難場所や地域防災の核となる集落等の保全を重点的に推進している。

⑤土砂災害防止法の推進

（ア）土砂災害警戒区域等の指定の推進

「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律（土砂災害防止法）」に基づき、土砂災害が発生するおそれのある「土砂災害警戒区域」を明らかにし、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。平成20年12月末現在、全国で土砂災害警戒区域は108,393箇所、土砂災害特別警戒区域は42,498箇所が指定されている。また、「土砂災害警戒避難ガイドライン」を策定し、市町村の土砂災害に対する警戒避難体制の整備を支援している。

（イ）危険住宅の移転の促進

崩壊の危険があるがけ地に近接した危険住宅については、「がけ地近接等危険住宅移転制度」の活用等により移転が促進されている。平成19年度は、この制度により危険住宅36戸が除却され、危険住宅に代わる住宅34戸が建設された。

（５）地震対策

①住宅・建築物の耐震・安全性の向上

近年、大規模地震はいつどこで発生してもおかしくないとの認識が広まっていることを背景に、平成17年１月に「建築物の耐震改修の促進に関する法律（耐震改修促進法）」が改正され、（18年１月施行）、国の基本方針において、住宅や多数の方が利用する建築物の耐震化率を17年の75%から27年までに少なくとも９割とする目標を定め、建築物に対する指導等の強化や計画的な耐震化の促進を図っている。この法改正により、各都道府県は耐震改修促進計画の作成が義務付けられ、19年８月までに全ての都道府県において計画が策定された。

耐震診断・耐震改修等については、住宅・建築物耐震改修等事業等により支援しているところであるが、20年度には、一定収入以下の世帯の住宅に対する要件の撤廃、避難所等に対する補助率のかさ上げ等の拡充を行うとともに、事業用建築物に係る耐震改修促進税制の適用期限を延長するなど、支援制度の拡充を図っている。

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、平成18年に「宅地造成等規制法」等が改正され、新規盛土宅地についての技術基準が強化されるとともに、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。平成20年（2008年）岩手・宮城内陸地震では、4,043棟の応急危険度判定を実施した。

宅地においては、二次災害を防止し住民の安全確保を図るため、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、平成20年（2008年）岩手・宮城内陸地震の被災地では、378

箇所の危険度判定を実施した。

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のため、都市再生プロジェクト第三次決定（平成13年12月）及び住生活基本計画（全国計画）においては、特に大火の可能性が高い危険な密集市街地（重点密集市街地、東京・大阪各約2,000ha、全国約8,000ha）を重点整備し、23年度までに最低限の安全性を確保することとされている。この実現に向け、国土交通省では、（ア）幹線道路沿道建築物の不燃化による延焼遮断機能と避難路機能が一体となった都市の骨格防災軸（防災環境軸）や避難地となる防災公園の整備、（イ）防災街区整備事業、住宅市街地総合整備事業等による老朽建築物の除却と併せた耐火建築物等への共同建替え等による、密集市街地の防災性の向上と居住環境の整備を推進している。

図表Ⅱ-6-2-6 防災環境軸

整備効果のイメージ

⑤オープンスペースの確保

安全・安心な都市づくりを図るため、地震災害時の復旧・復興拠点や生活物資等の輸送中継基地等となる広域防災拠点・地域防災拠点、周辺地区からの避難者の収容や市街地火災等から避難者の生命を保護する広域避難地、地域周辺の集結場所や消防救護活動の拠点等として機能する一次避難地となる防災公園等の整備を推進している。また、防災公園と周辺市街地の整備改善を一体的に実施する防災公園街区整備事業を外語大跡地公園（東京都）等９地域で実施している。

⑥総合的な耐震安全性を確保した防災拠点官庁施設等の整備の推進

平成20年度は、災害応急対策活動に必要な官庁施設等について、耐震性の現況及び今後の耐震化の目標を公表するとともに、中央合同庁舎第１号館本館（霞が関地区）等の耐震対策を推進している。

⑦公共施設等の耐震性向上

河川事業においては、いわゆるレベル２地震動（関東地震や兵庫県南部地震級の地震動）に対する河川構造物の耐震性能を確保するため、耐震点検、耐震対策を実施している。

海岸事業においては、平成19年度に海岸耐震対策緊急事業を創設し、ゼロメートル地帯等に地域中枢機能集積地区を有する海岸の耐震対策を緊急的に実施している。

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

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

空港事業においては、地震災害時の空港機能の確保を図るため、羽田空港の耐震化を引き続き実施するとともに、仙台空港の耐震化に着手した。その他の空港についても庁舎・管制塔等の耐震診断を実施している。

下水道事業においては、避難地等におけるトイレ機能や消毒機能等地震時において下水道が果たすべき機能を確保するため、18年度に創設した下水道地震対策緊急整備事業により、避難地等と処理場とを接続する管きょや水処理施設等の耐震化等を緊急かつ重点的に実施している。

⑧大規模地震に対応する土砂災害対策

首都直下地震、東南海・南海地震等の将来起こり得る大規模地震等に起因する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。

コラム　平成20年（2008年）岩手・宮城内陸地震への対応

平成20年６月24日８時43分頃、岩手県内陸南部を震源とするマグニチュード7.2の大規模な地震が発生しました。この地震により、岩手県の奥州市、宮城県の栗原市で震度６強を観測したほか、各地で大きな被害が発生しました。国土交通省では、緊急災害対策派遣隊「TEC-FORCE（テックフォース）」の派遣、河道閉塞（天然ダム）への対応を通じて、被災状況の早期把握、被害拡大の防止等に大きく貢献しました。

また、海上保安庁では、県からの要請に基づいてヘリコプターにより、内陸部の孤立者153名の救助や食料、災害救助犬、災害対応人員等の搬送を実施しました。

１．TEC-FORCEの活動について

国土交通省は、大規模自然災害時に被害状況の調査、被害の拡大防止や被災地の早期復旧等に係る技術的支援を行うことを目的として、同年５月にTEC-FORCEを創設しました。

平成20年（2008年）岩手・宮城内陸地震においては、地震発生の当日から、現地へ隊員を派遣し（延べ1,499人・日）、被災状況の調査や施設点検、復旧工法の技術的指導等を行いました。また、照明車や衛星通信車、ポンプ車等の災害対策車両を派遣しました（延べ515台・日）。

２．河道閉塞（天然ダム）への対応

地震による土砂災害については、宮城県、岩手県、福島県、秋田県で計48件が報告され、死者10名、行方不明者８名の被害が発生しています。特に、岩手県一関市及び宮城県栗原市にまたがる栗駒山系一帯では15箇所の河道閉塞（天然ダム）を確認し、湛水後の越流等により閉塞箇所が侵食されて決壊又は土石流が発生する等の恐れがあったことから緊急的な対策が必要となりました。

河道閉塞への対策については、高度な技術力を要することなどから、岩手・宮城両県等からの強い要望を踏まえて直轄砂防災害関連緊急事業による緊急的な対策を直轄砂防事業施行区域外において初めて実施することとし、閉塞箇所への新たな排水路の設置や閉塞箇所下流における既設砂防えん堤の除石等により不安定土砂の安定化や流出土砂に対する堆砂容量の確保等を行いました。

また、「大規模な河道閉塞（天然ダム）の危機管理に関する検討委員会」を設置して危機管理を行うために必要な事項の提言を得るなど、地震への対応を通じて得られた課題を解決し、地震に起因する土砂災害の減災対策を強化していきます。

河道閉塞（天然ダム）の決壊等による危機管理体制の強化

迅速な初動対応を可能とすることにより、
河道閉塞（天然ダム）の決壊等による激甚な被害を回避

迅速かつ安全な河道閉塞（天然ダム）災害対応の確立

- ●迅速な初動活動のための基礎データの整備
  - ・レーザープロファイラー調査による詳細な地形データの取得　等
- ●迅速な対応が可能な組織・体制の整備
  - ・危機管理マニュアルの策定
  - ・緊急監視・観測ツールの開発・改良・配備（フロータブル水位計、簡易地形計測　等）
  - ・緊急搬送可能な重機（分解可能無人施工バックホウ　等）の開発・配備
  - ・緊急施工可能な工法の開発
- ●河道閉塞（天然ダム）災害の減災に寄与する砂防設備の整備

（6）津波・高潮・侵食等対策

①総合的な津波・高潮対策の推進

インド洋大津波や米国のハリケーン・カトリーナによる大規模な被害を受けて、ハード整備とソフト対策を合わせた総合的な津波・高潮対策を推進している。平成20年度には、老朽化対策が喫緊の課題であることから海岸堤防等老朽化対策緊急事業を創設し、老朽化調査、老朽化対策計画の策定、計画に基づく対策工事を一体的に推進している。

②高波災害への対応

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

③海岸侵食対策の推進

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

④港内における船舶津波対策の推進

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

（7）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、雪崩防止施設を整備するハード整備を推進するとともに、雪崩が頻発する地域においては、雪崩監視装置の設置や警戒避難体制の整備等のソフト対策を実施している。

③雪対策砂防モデル事業の実施

豪雪地帯において、雪崩等による土砂流出防止の砂防えん堤、流雪機能を発揮できる低水路等の整備を行っており、平成20年度は、白馬川（長野県）等20箇所で実施している。

④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。

（8）火山砂防対策

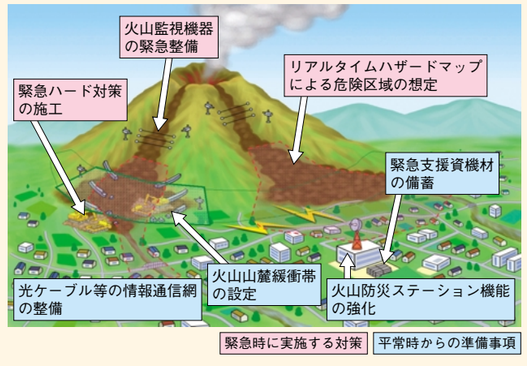
①活発な火山活動に伴う土砂災害への対策

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的かつ大規模な土砂災害への対策として、砂防えん堤等の整備を実施している。また、光ファイバ網の整備等により、火山活動や土砂災害に関する情報を関係機関と共有し、防災活動を行う体制を整備している。

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、関係機関と連携して火山毎に、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。

図表Ⅱ-6-2-7 緊急時への備え
～火山噴火緊急減災対策砂防計画の策定～



2 災害に備えた体制の充実

（1）安全・安心のための情報・広報等ソフト対策の推進

近年多発した自然災害や事件・事故に対応するため、情報・広報等ソフト面での具体的対策として、平成18年６月に「国土交通省安全・安心のためのソフト対策推進大綱」を策定した。20年６月時点で、大綱等に掲げている110施策について進捗状況の点検を行い、着実に各種施策に取り組んでいる。

（2）防災情報の高度化

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

①防災情報の集約

ホームページ「防災情報提供センター」(注1)では、国民が防災情報を容易に入手・活用できるよう、国土交通省が保有する雨量情報や災害対応等の情報を集約・提供している。また、地理情報システム（GIS）を活用し、気象、河川の水位、潮位、地殻変動の蓄積データ等を利用できるようにしている。

②ハザードマップ等の整備

災害発生時に、住民が適切な避難行動がとれるよう、避難場所、避難経路等を住民にあらかじめ周知すべく市町村によるハザードマップの作成・配布を促進するとともに、平成19年より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2)を開設している。

洪水ハザードマップの作成は「水防法」により義務化されており、作成に関し手引き等を示している。また、河川はん濫時の浸水深や避難場所等の洪水関連標識を電柱等に表示する「まるごとまちごとハザードマップ」を18年より推進している。

まるごとまちごとハザードマップ

（注１）http://www.bosaijoho.go.jp/
（注２）http://www１.gsi.go.jp/geowww/disapotal/index.html

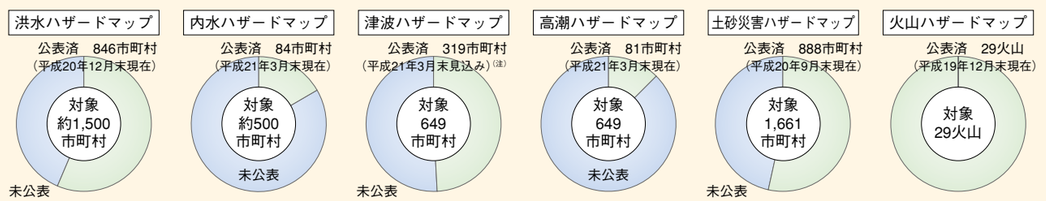
内水ハザードマップについては、浸水被害を軽減するためのソフト対策としての重要性に鑑み、20年度に作成の手引きを改定し、地方自治体における早期作成等を支援している。

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

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

火山ハザードマップについては、火山活動による社会的影響の大きい29火山において、それぞれ公表している。

図表Ⅱ-6-2-8　ハザードマップの整備状況について



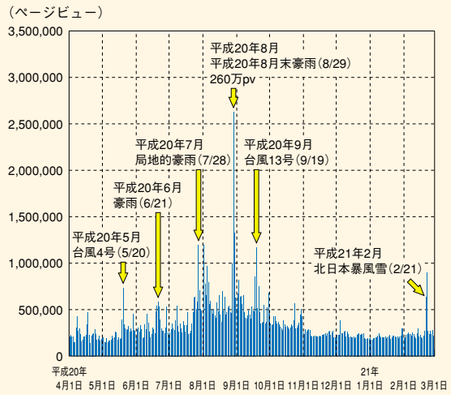
（注）平成21年２月調査。21年３月末までに、市町村のすべての地域または一部の地域について公表する見込みの市町村数
資料）国土交通省

③洪水時に関する防災情報の提供

洪水に対する注意喚起や円滑な避難等に資する情報提供を行うために、大河川では洪水予報河川を指定し、洪水予報（はん濫注意情報・はん濫警戒情報等）の周知等が行われている。それ以外の主要な中小河川は、避難勧告発令の目安となる避難判断水位（特別警戒水位）への到達情報の周知等を行う水位周知河川（水位情報周知河川）として指定している。平成20年12月現在、洪水予報河川は348河川、水位周知河川は1,286河川が指定されている。なお、両河川では浸水想定区域の指定・公表が義務付けられ、20年12月末現在、1,335河川で指定・公表している。

また、水位・雨量、洪水予報、水防警報等の提供を目的として、「川の防災情報」(注) において一般向けに即時の河川情報の提供を行っており、20年８月末豪雨時には、一日当たり約260万件のアクセスがあるなど、洪水時の警戒や避難等において役立てられている。18年度には市町村の防災体制支援を目的として「市町村向け川の防災情報」を開設し、市町村に対し河川情報の提供を行っている。さらに、災害時においても回線が輻輳せず、安定して情報を可能にする光ファイバ専用回線のネットワーク網を全国に整備し、20年度末で約450の地方公共団体と接続している。

図表Ⅱ-6-2-9　インターネット「川の防災情報」アクセス状況



資料）国土交通省

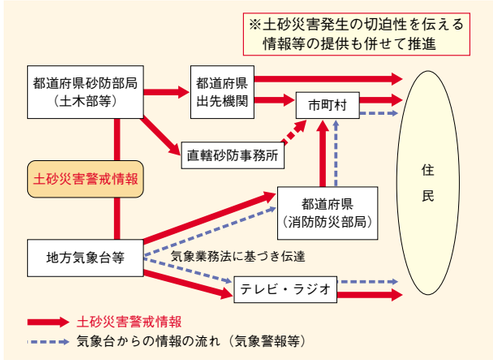
（注）http://www.river.go.jp［インターネット版］、http://i.river.go.jp［携帯版］

20年８月には社会資本整備審議会河川分科会及びユビキタス情報社会にむけた次世代の河川管理のあり方検討小委員会の提言を踏まえ、ICT技術を活用した防災情報の提供の更なる推進を図っている。

④土砂災害警戒情報の発表

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

図表Ⅱ-6-2-10　土砂災害警戒情報の伝達経路図

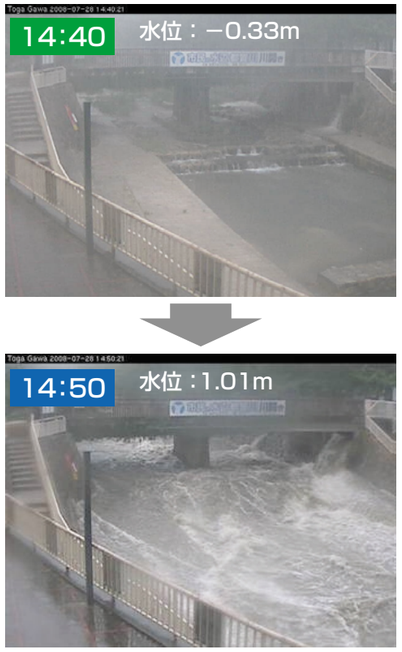


コラム　都市を襲う集中豪雨や局地的な大雨に備えるために

平成20年度は集中豪雨 (注１) や局地的な大雨 (注２) が多発した年でした。７月28日に集中豪雨により石川県金沢市において時間雨量114mm (注３) を記録し、床上浸水棟数が500棟を超える大きな被害が発生しました。また、同日に発生した局地的な大雨により兵庫県神戸市の都賀川では、水位が10分間に134cm上昇し、児童３名を含む５名が死亡する水難事故が発生しました。20年８月末豪雨では、愛知県岡崎市において１時間雨量146.5mm (注４) を記録し同地点の観測史上１位の値を更新するなどし、各地で記録的な浸水被害が発生しました。このように、近年、都市を襲う集中豪雨や局地的な大雨の急増が社会問題化しており、その対策が急務となっています。これに対応するためには、河川や下水道の平常時からの適切な維持管理に加え、ハード対策のみならず、ハザードマップ等防災情報の提供等によるソフト対策やそれを活用した住民の自助等を組み合わせた総合的な対策が求められています。

都賀川の水難事故は、水位が上昇し始めてから避難を始めたのでは、避難に必要な時間を十分に確保できない今までにない事象によるものでした。河川利用者は、自らの安全を自らが守ることが基本であり、このような事象に対応するためには、自らが雨の現況や気象予測等の情報を早めに収集することで危険を判断し、迅速な行動をとることが

都賀川（神戸市灘区）の急な増水
（平成20年7月28日）



資料）神戸市建設局河川モニタリングカメラシステム

（注１）集中豪雨：積乱雲が同じ場所で次々と発生・発達し、激しい雨が数時間継続することで起きる。
（注２）局地的な大雨：単独の積乱雲の発達によって、一時的に雨が強まることで起きる。
（注３）芝原橋雨量観測所（石川県）
（注４）岡崎地域気象観測所（気象庁）

重要です。このため、河川利用者の安全意識を高める啓発等の取組みを進めるとともに、危険の判断に必要な情報提供等を推進します。具体的には、局地的な大雨や集中豪雨による被害軽減のため、既設の観測設備を十分活用するとともに、実況監視を強化するための高解像度の気象レーダー整備に着手しています。また、都市部における浸水被害を軽減するため、浸水の恐れがある地区において、下水道管理者が有する降雨データや雨水管きょの水位データ等の情報提供や、それらを踏まえた止水板の設置等の住民の自助を推進しています。

「川の防災情報」(注1)では、レーダー雨量や水位情報等の時々刻々と変化する河川の状況に関する情報をパソコンや携帯電話から取得することができ、20年8月末豪雨の際には約260万アクセスを記録するなど、防災情報として活用されているところです。また、東京都下水道局でも、降雨レーダーを活用したリアルタイム情報提供システム(注2)を構築し、パソコンや携帯電話で閲覧できるようにしています。本サイトでは、降雨エリア・強度をリアルタイムで表示し、時間経過も把握できることから、一般住民でも、簡単に、今後の降雨エリア・強度を予想できます。降雨時には、数万件のアクセスがあると言われ、屋外で作業を実施する工事関係者、オープンテラスを設置した飲食店等、幅広く活用されています。

このような情報提供の事例が全国各地で増えてきており、今後とも、国土交通省では、適切な維持管理に加え、ハード対策のみならず、こうしたソフト対策や自助の取組みを推進することにより、総合的な対策を進めていきます。

⑤防災気象情報の高度化

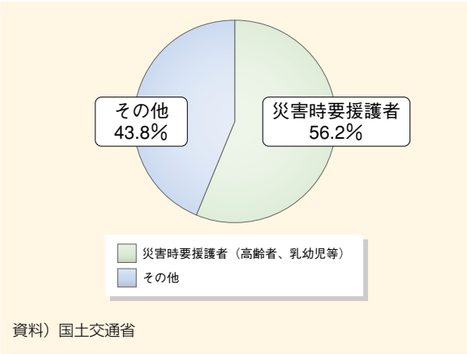
気象庁では、竜巻等の突風対策のための「竜巻注意情報」に加え、平成22年度には「突風等短時間予測情報（仮称）」を提供する予定である。また、多発する台風等の気象災害を踏まえ、22年度からは気象警報等を市町村単位に細分化して発表する予定である。さらに、局地的な大雨への対処として気象ドップラーレーダーの整備や気象レーダーの観測頻度を2倍にして監視能力の向上を図るとともに、情報の利活用を促進する周知広報や予測精度の向上にむけた技術開発を推進することとしている。

（3）地域の防災力の向上

①高齢者や乳幼児等の災害時要援護者対策

病院、老人ホーム、幼稚園等の災害時要援護者関連施設における危険箇所について、砂防えん堤等の土砂災害防止施設を重点的に整備している（平成20年度は約610箇所で実施）。また、「土砂災害防止法」に基づき、土砂災害特別警戒区域等内への災害時要援護者関連施設等に係る開発行為の制限等を実施している。さらに、「水防法」に基づき市町村が災害時要援護者関連施設への洪水予報等の伝達方法を策定するに当たり、都道府県と連携して支援を行っている。

図表Ⅱ-6-2-11 土砂災害による死亡・行方不明者に占める災害時要援護者の割合（平成16～20年）



資料）国土交通省

②水防体制の強化

平成19年2月に、水防団等の技術力の向上を支援するため、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」を創設した。これにより、水防技術の指導者が不足する市町村等でも、専門的な技術指導を受けることができるようになった。

③防災教育の推進

災害の被害軽減に資する防災教育を支援するため、小学生の学習指導用マニュアルを提供し、学校や市民団体等の要望に応じた講師の派遣や教材の提供等を積極的に実施している。

（4）災害発生時の迅速な初動体制の確立

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

①国土交通省業務継続計画（BCP）の推進

災害時の重要業務継続のため、平成19年6月に本省、20年6月までに全地方支分部局においてBCPを作成した。引き続き、計画に基づく訓練の実施、業務継続力の向上を図っていく。

②災害情報の一元管理

大規模災害発生時には、国土交通省防災センターを拠点とし、各種の災害情報を一元的に集約して迅速な災害対策を行うとともに、防災関係機関との連絡・調整、広報等総合的な防災体制の強化を図っている。

③災害に備えた情報通信システム・機械等の配備

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

④実践的な危機管理訓練の実施

災害対応を擬似体験するロールプレイング方式の実践的な危機管理訓練を積極的に実施し、災害対策要員の能力の向上に取り組んでいる。また、地域住民・企業、NPO等のより一層の参加促進、避難場所・避難経路の確認を行うなど、実践型、参加型の水防演習を実施した。さらに平成20年6月には土砂災害に対する全国統一防災訓練を実施しており、特に「大規模土砂災害危機管理計画」に基づき実施した天然ダム対応危機管理訓練は、直後に発生した平成20年（2008年）岩手・宮城内陸地震での災害対応に大きな効果があった。また、同年10月には宮崎県宮崎市において大規模津波防災総合訓練を実施した。

⑤海上での初動対策の準備

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

（5）地震・火山活動等の監視・情報発表体制の充実

①気象庁における取組み

（ア）地震・津波対策

地震・津波による災害の防止・軽減を図るため、全国の地震活動を24時間体制で監視し、緊急地震速報、津波警報、地震・津波情報等の迅速かつ的確な発表に努めている。平成20年7月に、港湾局のGPS波

（注1）川の防災情報（http://www.river.go.jp）
（注2）東京アメッシュ（http://tokyo-ame.jwa.or.jp/index.html）

浪計データ、港湾局及び国土地理院の潮位データの津波情報等への活用を開始し、気象庁が監視する津波観測点が107箇所から160箇所に増加した。また、同年10月には、東海・東南海地震の監視体制強化のために整備した新たなケーブル式海底地震計の運用を開始した。

（イ）緊急地震速報

平成19年10月に一般提供を開始し、同年12月には気象業務法を改正し地震動の予報・警報として確実な提供を行っている。20年12月末までに９つの地震に緊急地震速報（警報）を発表し、テレビやラジオ等を通じて国民に提供した。平成20年（2008年）岩手・宮城内陸地震では、地震検知後約４秒で警報を発表し、家庭等での身を守る行動やエレベーターや生産ラインの制御等に利活用され、所定の機能を発揮した。身を守る行動には日頃からの訓練が重要であり、同年７月と12月に関係機関とともに全国的な訓練を実施した。また、精度向上のため、観測点密度の低い島しょ部への地震計の整備等を行った。

（ウ）火山対策

火山噴火災害の防止と軽減のため、全国４箇所の火山監視・情報センターで全国の火山活動を24時間体制で監視し、噴火警報等の迅速かつ的確な発表に努めている。平成20年度には「噴火時等の避難に係る火山防災体制の指針」（中央防災会議報告）に基づき火山周辺の自治体等との連携強化を図るとともに、「噴火警戒レベル」の導入等を推進した。

②海上保安庁における取組み

（ア）海底地殻変動等の監視

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

（イ）海底火山噴火に係る観測等

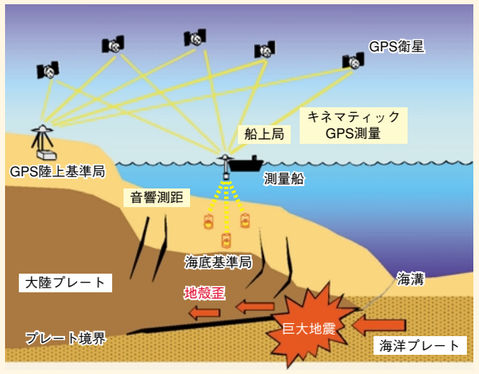
海底火山の噴火の前兆として周辺海域に認められる変色水等の現象を観測し、航行船舶に情報を提供している。また、海底火山噴火予知の基礎資料とするため、総合的な調査を実施し、海域火山基礎情報の整備を行っている。

③国土地理院における取組み

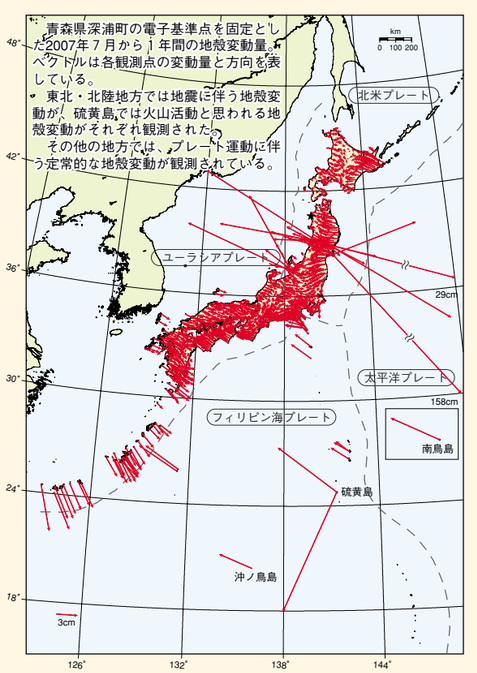
（ア）地殻変動観測・監視体制の強化

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

図表Ⅱ-6-2-12　**海底地殻変動観測概要**



図表Ⅱ-6-2-13　**GPS連続観測が捉えた日本列島の動き**



（イ）地震、火山噴火等に伴う自然災害に関する研究等

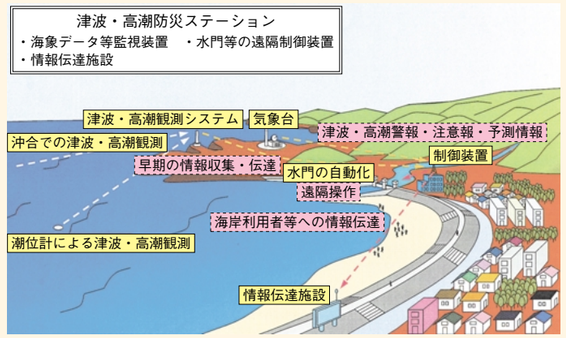
GPS、干渉SAR（注1）、水準測量等測地観測成果から、地震・火山噴火の発生メカニズムを明らかにしている。また、航空機レーザ測量データやGIS等を利用した解析システムを活用し、地形変化による自然災害の軽減に資する研究・技術開発を行っている。さらに、関係行政機関・大学等と地震予知に関する各種データ・情報を交換し、検討を行う地震予知連絡会を運営している。そのほか、海岸昇降検知センターを運営し、各省庁や公共機関等が観測した潮位の記録を収集・整理して、地震予知研究に役立てている。

（６）ICT化による既存ストックの管理の高度化

光ファイバ網の構築等により、ICT（注2）を活用した公共施設管理、危機管理の高度化を図っている。

具体的には、光ファイバを活用した道路斜面の継続監視による管理の高度化、インターネット等を活用した防災情報の提供等安全な道路利用のための対策を進めている。また、水門・排水機場等の管理の遠隔操作、河川の流況や火山地域等の遠隔監視のほか、下水処理場・ポンプ場等の施設間を光ファイバ等で結び、遠隔監視・操作をするなど管理の高度化を図っている。さらに、海岸の状況を把握するための光ファイバ網及びCCTV等の整備を図り、海岸利用者等への安全情報の早期提供を行うとともに、水門等の施設を迅速かつ一元的に操作し津波・高潮被害の未然防止を図る津波・高潮防災ステーションを整備している（平成19年度末現在７地域供用）。

図表Ⅱ-6-2-14　**津波・高潮ステーションのイメージ図**



（７）公共土木施設の災害復旧等

平成20年は、冬期風浪、平成20年（2008年）岩手・宮城内陸地震、８月末豪雨をはじめとする集中豪雨、台風第11・15号等により、全国で約5,481箇所、約1,400億円の国土交通省所管施設の被害が発生している。これらの自然災害による道路、河川、港湾、下水道等の被害について、被災直後より現地に災害査定官や専門官を派遣し、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による年度途中の機動的な予算措置によって、豪雨・高潮・地震・津波等の自然現象により災害を受けた地域、公共交通に係る重大な事故が発生した箇所等において、緊急に実施すべき事業の迅速な立ち上げや推進を図っている。

（注１）人工衛星で宇宙から地球表面の変動を監視する技術
（注２）我が国では、情報通信技術を表す言葉として「IT（Information Technology）」の語が広く普及しているが、国際的には、「ICT（Information and Communications Technology）」の語が広く定着している。今後のユビキタスネット社会においては、誰でも簡単にネットに接続することにより、多様で自由かつ便利な「コミュニケーション」を実現していくことが重要であることから、原則ICTを使用する。

3 災害に強い交通体系の確保

（1）多重性・代替性の確保等

大規模災害時において、利用者の安全・交通機能の確保、全国的な輸送活動への影響の極小化を図るとともに、避難や人員・傷病者、緊急物資等の輸送を行うため、災害に強い交通体系の整備を推進している。さらに、災害発生時に迅速かつ的確に緊急輸送・代替輸送が確保されるよう、輸送事業者、施設管理者等とも協力しつつ緊急輸送ネットワークの充実に努めている。

（2）道路防災対策

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

（3）各交通機関等における防災対策

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

港湾については、災害発生時に収集した被害情報を国と港湾管理者の間で発信・共有することにより、迅速かつ効率的な復旧事業や、緊急輸送の確保に役立てるため、「港湾施設災害復旧支援システム」の改良を進めている。

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」の策定を推進するとともに、空港管理者と消防機関、医療機関及び空港内事業者との応援協定の締結推進を図っている。

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、また、建築確認・検査制度及び建築士制度への国民の信頼を大きく失墜させることとなった。このような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、早急に制度の見直しを図っている。

19年６月には、高度な構造計算を要する一定規模以上の建築物等に対する構造計算適合性判定の義務付け等による建築確認・検査の厳格化等を内容とする「建築物の安全性の確保を図るための建築基準法等の一部を改正する法律」が施行された。なお、改正建築基準法施行後、建築確認手続が停滞し、住宅着工が大幅に減少するなどの影響があったが、設計側・建築確認審査側双方の関係者に対するきめ細かな情報提供や技術的支援等を進め、新しい建築確認手続きは一定程度定着してきている。

また、20年11月（一部は21年１月）には、建築士に対する定期講習の受講義務付け等による建築士の資質・能力の向上や、一定規模以上の建築物について構造設計一級建築士等の設計又は法適合確認の義務付けによる構造設計等の適正化等を内容とする「建築士法等の一部を改正する法律」が施行された。これに伴い、21年５月には新制度が開始されることから、幅広い周知やサポートセンターの設立等必要な技術者の確保に向けた取組みを進めている。

さらに、住宅取得に対する不安が強まる中、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、19年５月には、建設業者及び宅地建物取引業者に対し資力の確保（住宅瑕疵担保保証金の供託又は住宅瑕疵担保責任保険契約の締結）を義務付ける「特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律（住宅瑕疵担保履行法）」が成立した（21年10月施行（一部は20年４月施行））。これについては、大多数の利用が見込まれる保険制度について事業者の活動に支障を来たすことのないよう、保険法人における現場検査員の十分な確保等に努める一方、事業者を対象とした説明会の実施や、パンフレット・チラシの配布及びマスコミを通じた消費者に対する普及啓発にも精力的に取り組んでいる。

（2）エレベーター及び遊戯施設に係る事故への適切な対応

平成18年６月の東京都港区のエレベーターにおける死亡事故、19年５月の大阪府吹田市のコースターの死亡事故等を受け、社会資本整備審議会建築物等事故・災害対策部会は、「昇降機、遊戯施設等の安全確保について」を20年２月に取りまとめ、これをふまえて、国土交通省では、定期報告制度の充実・強化を図るとともに、エレベーターの安全装置等に係る技術基準の見直しを行った。

第4節 交通分野における安全対策の強化

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

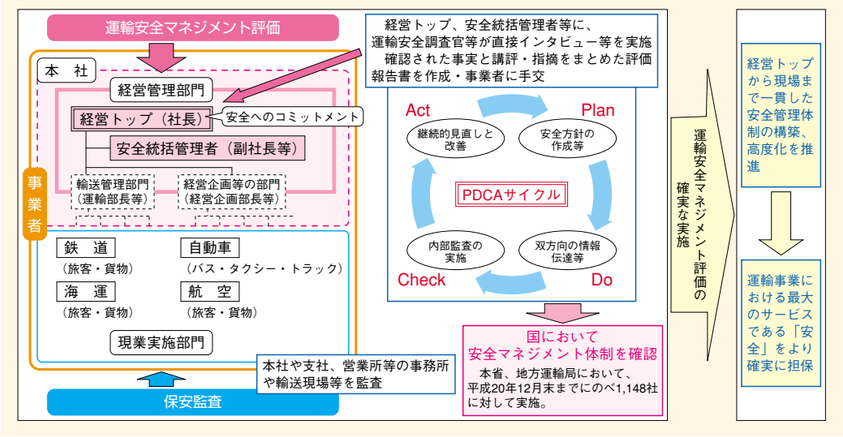
1 公共交通機関における安全管理体制の構築・改善

平成17年上半期に公共交通機関において多発したヒューマンエラーに起因すると見られる事故・トラブルを受け、18年10月に「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）」が施行され、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・届出等の義務付け等が行われた。これにより、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築が図られ、その取組み状況について、「安全管理規程に係るガイドライン」に沿って、誉めるところは誉め、改善が望ましいところは助言する、国と事業者がともに運輸事業の安全性を高めようという、従来の行政手法になかった新たな運輸安全マネジメント制度が導入された。

この制度は、企業等に対する「品質管理及び品質保証に関する国際規格」であるISO9000シリーズを参考にした制度で、いわゆるPDCAサイクルによる取組みの向上を図るもので、従来からの保安監査と車の両輪となって実施することにより、公共交通機関のより一層の安全の確保を図ろうとするものである。本制度による事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」については、20年12月末までに、本省と地方運輸局等を併せて延べ1,148社（鉄道279社、自動車263社、海運567社、航空39社）に対して実施した。また、大規模又は社会的影響の大きな事業者については、その取組み状況に合わせた適切できめ細かい３回目の評価を実施している。20年度は、本制度の浸透、定着を図るため、「運輸事業の安全に関するシンポジウム」を開催するとともに、事業者の要望を踏まえ、実践的なノウハウの習得を目的とする少人数制のセミナーを行った。

また、制度導入２周年を迎え、これまで実施した評価結果を総括し、他の事業者の取組みの参考となるよう全体概要（注１）を取りまとめた。これによると、各事業者の安全管理体制については、基本的な安全管理のための体制や関連規程類の整備等の枠組みについてはおおむね構築されている一方、その取組み内容については、事業者間・モード間で差があった。各モードの傾向としては、大手の鉄道会社、航空会社及び一部の海運事業者については、安全への取組みを着実に行っているケースが多いが、一方、地方鉄道・索道事業者、小規模の海運事業者や一部の事業者を除く自動車運送事業者は、総じて取組み途上にある。また、19年10月から一部の事業者で進めている２回目の評価では、初回評価で助言した点を踏まえ、輸送の安全のPDCAサイクルを適切に機能させ、安全に関する目標や計画の見直しと改善の仕組み及び内部監査の仕組みの構築等、着実に改善を進めている場合が多いことが確認できた。

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



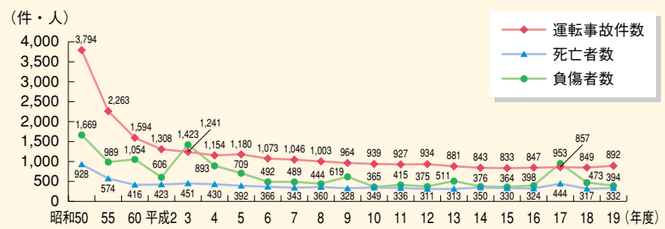
なお、評価を受けた事業者に対するアンケート調査の結果では、９割以上の事業者が、運輸安全マネジメント制度は有効であり、制度導入後の安全に係る取組みの変化等があると回答している。

今後は、運輸事業の安全性の一層の向上のため、さらなる制度の浸透・定着に向けた取組み、特に小規模事業者に対する技術的支援や評価員の評価に関する力量の充実・強化等を図ることとしている。

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）の保安設備の整備や改良対策を着実に実施してきた結果、長期的には減少傾向（注２）にあるが、近年、ほぼ横ばいで推移している。

図表Ⅱ-6-4-2　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・負傷事故の主な原因は、公衆の線路内立入、踏切事故、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

（注１）http://www.mlit.go.jp/common/000028716.pdf
（注２）死傷者数については、JR福知山線列車脱線事故等の影響により、平成17年度は大幅な増加となっている。

（１）鉄軌道の安全の確保

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、平成18年７月に施行した「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等の一部改正により、急曲線等に対してATS等の速度制限装置の設置の義務化等を行い、これらの整備を促進している。また、「運輸安全一括法」の施行により、安全統括管理者の選任を義務付ける等、安全管理体制の強化を図っている。加えて、19年９月には、鉄軌道事業者に対し、インシデント（事故のおそれがある事態）等の把握及び活用方法の改善、列車無線による交信の制限等の指導を行うとともに、車両の安全性の向上方策等について検討や研究を進めた。

また、17年12月の羽越線列車脱線事故を受け、全国の鉄軌道事業者に対して、風速計の緊急総点検の実施及びその結果を踏まえた強風対策の実施を指示し、風速計を新たに増設するなど、鉄道における強風観測体制の一層の強化を図っている。20年４月には、全国の鉄軌道事業者に対し、気象庁の暴風警報、竜巻注意情報等の気象情報を有効活用するよう指導を行った。このほか、鉄軌道事業者に対して、輸送の安全を確保する取組みが適切であるかどうか等に関して、保安監査等を実施することにより、事故防止を図っている。

（２）踏切事故防止対策の強化

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

3　海上交通における安全対策

過去５年間を見ると、平成16年から19年までは年々減少した海難に伴う死者・行方不明者数が20年には増加していることに加え、依然として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21年から22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むとともに、技術的な規制の効果を客観的に評価する「船舶の総合的安全評価」を実施している。また、サブスタンダード船（注２）の排除のため、ポートステートコントロール（PSC）（注３）を実施している。

②船舶航行の安全確保

船舶の高速化等海上交通環境の変化に対応し、船舶航行の安全を確保するため、船舶自動識別装置（AIS）を活用した次世代型航行支援システムの整備といった航路標識の改良・改修を964箇所で実施したほか、避難港の整備を下田港等６港で実施している。平成20年６月には、交通政策審議会海事分科会において、AISの整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方について答申がまとめられ、本答申を基本方針として施策の策定及び実施にあたっている。その一環として、危険防止のための航行

（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

援助の充実や海域特性に応じた新たな航法の設定等を内容とする「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案」を第171回国会に提出した。このほか、海図等の充実を図るとともに外国人船員に対する海難防止対策の一環として英語表記のみの海図を刊行した。衝突事故原因の大半を占めるヒューマンエラーの防止を図るため、「協調型航行支援システム（SCAS）」(注1)の調査研究等も実施している。加えて、Class-B AIS等の簡易型電子航海機器の有効性評価を開始した。20年９月には（独）海上技術安全研究所に「海難事故解析センター」が開設され、事故解析に関して高度な専門的分析を行うとともに重大海難事故発生時の迅速な情報分析・情報発信を行うこととしている。

また、衝突海難の84%は「見張り不十分」と関連して発生していることを踏まえ、航海当直において見張り機能の向上を図るためには自動操舵装置の適正な使用に向けた運用上の情報提供が重要であることから、20年９月に実務検討会を設置し、自動操舵装置適正使用ガイドライン等の策定に向け検討を行っている。

水先制度に関しては、近年における水先制度をめぐる社会情勢の変化に対応するため、水先法及び関係法令の改正を行ったところであり、20年４月に新水先料金制度が実質的に開始されるなど、新制度の適切な運用を図っている。今後、新水先料金制度の下、ユーザーによる水先人の指名制度の積極的活用により、適切な競争環境の中で各々の水先人がユーザーの意向を反映した多様な料金設定を行うことが期待される。

さらに、輸入原油の８割以上が通航する我が国にとって極めて重要な海上輸送路であるマラッカ・シンガポール海峡については、19年に、国連海洋法条約に基づき国際海峡における沿岸国と利用国の協力を世界で初めて具体化して創設された「協力メカニズム」の下、我が国政府として同海峡沿岸国の支援要請プロジェクトに協力するとともに、産業界等及び日本財団から航行援助施設基金(注2)への協力を行ったところであり、今後も引き続き、同海峡の最大の利用国として、これまで培った知見や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

乗船者が死者・行方不明者となる原因の半数以上は海中転落によるものである。転落時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」の有効活用を３つの基本とする自己救命策確保キャンペーンを実施して普及・啓発に努めている。ライフジャケットについては、平成16年から20年までの５年間で小型船舶から海中転落した事故者の死亡率が、着用の場合22%、非着用の場合72%であることからも明らかなように、その着用が死者・行方不明者を伴う事故の防止に大きく寄与している。このため、大型連休や夏休み期間中の集中的な安全推進活動を実施するなど、ライフジャケット着用を促進している。

（３）救助体制の強化

海上保安庁では、迅速な救助を行うため、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、事故の発生情報の早期把握に努めている。また、海難及び人身事故に迅速かつ的確に対応するため、潜水士等の救助技術・能力の向上を図るとともに、ヘリコプターの機動性、捜索能力、吊上げ救助能力等を活用した機動救難体制や救急救命士による高度な救急救命体制の強化、高性能化を図った巡視船艇・航空機の整備等救助・救急体制の充実・強化を図っている。加えて、マリンレジャー振興等の拠点である「海の駅」に緊急輸送支援機能を付加し、地域の防災・救難体制を推進している。

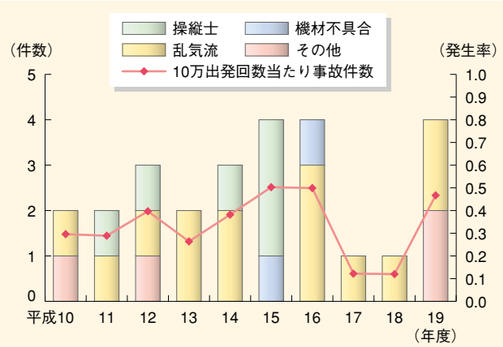
図表Ⅱ-6-4-3　機動救難士の業務フロー

4　航空交通における安全対策

（１）航空の安全対策の強化

我が国の特定本邦航空運送事業者(注)においては、乗客の死亡事故は昭和61年以降発生していないが、安全上のトラブルが続発した状況を受けて、平成18年10月より航空会社に安全管理体制の構築及び安全上のトラブルの報告を義務付けるとともに、航空会社に対する監査体制を強化し、抜打ちを含む厳正な監査を実施している。今後は、安全上のトラブルの発生原因や傾向を分析するシステムを活用し、予防的安全対策を更に推進することとしている。加えて、我が国に乗り入れる外国航空機に対しても、我が国の空港における立入検査等、監視を強化しており、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の安全性の審査を適切かつ迅速に実施することとしている。

図表Ⅱ-6-4-4　国内航空会社の事故件数及び発生率



（注）事故件数については、特定本邦航空運送事業者によるものの数値
資料）国土交通省航空局資料

（２）安全かつ円滑な航空交通のための航空保安システムの構築

大都市圏拠点空港等の整備の進捗と周辺諸国の経済発展により、日本上空の航空交通量は増加していく見込みである。このような中、安全確保を最優先としつつ、円滑かつ効率的な運航を図るため、主に以下の取組みを実施している。

（注１）操船意志を相手船に伝達することにより、相手船と強調して衝突回避を可能とする新たな航行支援システム
（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）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経営する本邦航空運送事業者のこと

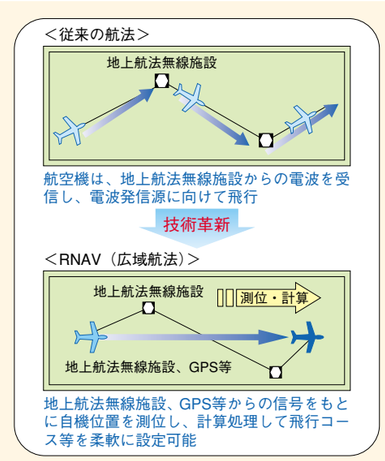
①広域航法（RNAV）導入の促進

平成19年９月より国際民間航空機関（ICAO）の基準に準じたRNAVを順次、主要な空港や航空路に導入している。引き続き、RNAV経路の設定を促進し、飛行経路の複々線化による容量の拡大、経路短縮による飛行時間や燃料費の削減、運航条件改善等による空港就航率の更なる向上を図っている。

②航空交通管理（ATM）機能高度化

シミュレーションを用いた空域・経路構成の評価や再設計により空域構成の最適化を図るとともに、自衛隊等の訓練試験空域等への民間機の通過等空域の柔軟な利用を進めている。加えて、交通流や交通量の予測や制御精度の向上等、ATMセンターの機能を充実・強化し、きめ細かな交通整理を行うことで全国の航空路の混雑緩和や空中待機の減少を図っている。

図表Ⅱ-6-4-5　RNAV（広域航法）



③滑走路誤進入対策の推進

滑走路誤進入事案の再発を防止するため、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、滑走路占有状態等を管制官やパイロットへ視覚的に表示・伝達するシステムの整備等ソフト・ハード両面にわたる対策を推進している。

5　航空、鉄道、船舶事故等における原因究明と再発防止

航空・鉄道事故調査委員会は、平成19年３月に高知空港で発生した胴体着陸事故について、航空機製造過程の不具合修理において、一部の部品の再取付けが行われなかったことによる可能性が高いとの事故調査報告書を20年５月に公表し、製造国政府に対して安全勧告を行った。また、17年12月の羽越線列車脱線事故について、転覆限界風速を超えるような局所的な突風を受けたのが原因とし、強風・突風対策の検討が必要である旨の事故調査報告書を20年４月に公表した。

一方、海難審判庁では、20年２月の護衛艦あたご漁船清徳丸衝突事件について、21年１月、あたごの動静監視不十分が主因である旨裁決し、連絡・報告体制及び見張り体制の強化を勧告した（20年10月以降は組織改編に伴い、海難審判所において審判を実施）。さらに、潜堤等の工作物に係る乗揚げ海難の再発防止の観点から、20年６月、海上保安庁長官に対し、最新の航海情報提供のための体制強化や、通航実態等を踏まえた灯浮標等の設置について意見を述べた。

6　道路交通における安全対策

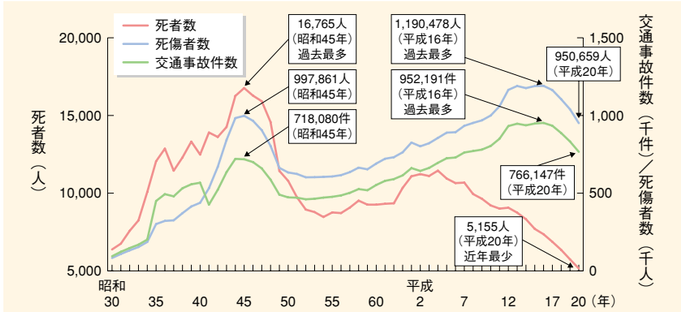
平成20年の交通事故死者数は、８年連続の減少となっているが、依然として国民の約100人に１人が交通事故で死傷しているなど、道路交通安全を取り巻く状況は厳しい。このため、道路の特性に応じた交通事故対策を進めることとして、事故の発生割合の高い区間における重点的な対策、通学路における歩行空間の整備、自転車利用環境の整備等を推進している。

（１）幹線道路と生活道路における交通事故対策の重点的実施

幹線道路については、事故が特定の区間に集中していることから、地域の方々の意見も聞きながら、「事故危険箇所」を含め、事故の発生割合の高い区間において重点的に事業を実施している。

生活道路については、人優先の安全・安心な歩行空間を形成するため、「あんしん歩行エリア」や「くらしのみちゾーン」を含め、小学校等に通う多くの児童が利用するなど、事故の危険性の高い通学路等において重点的に事業を実施している。

図表Ⅱ-6-4-6　交通事故件数及び死傷者数等の推移



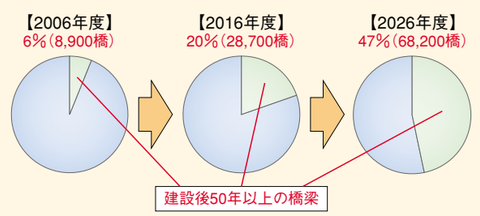
（注）１　昭和34年までは軽微な被害（８日未満の負傷、２万円以下の物的損害）事故は、含まれていない。
２　昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。
３　昭和46年以前の件数、死者数及び死傷者数には、沖縄県を含まない。
資料）警察庁資料より作成

（２）安全・安心で計画的な道路管理

今後、高度経済成長期に集中して建設された多くの橋梁等、高齢化した道路ストックが急増し、重大な損傷発生の危険性が高まることが懸念される。このため、高速道路から市町村道までの道路橋について定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」を計画的に実施して長寿命化を実現し、安全・安心な通行を長期にわたり確保する。

また、地方公共団体では、約７割の市区町村が、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。この状況を解消するため、点検の責務及び技術基準の明示や財政支援等の措置を講じていく。

図表Ⅱ-6-4-7　建設後50年以上の橋梁の割合



（注）全道路約15万橋（橋長15m以上）を対象
資料）国土交通省

（３）自動車の総合的な安全対策

①事業用自動車の安全対策

事業用自動車の交通事故件数（軽貨物を除く）は年間約５万７千件（平成19年）であり、減少が見られるものの未だその歩みは鈍く、交通事故防止が重要な課題となっている。このような状況を改善するため、中小規模事業者に対する安全マネジメント制度の浸透や、運行管理者の指導・監督能力の向上、監査の強化等を含む総合的な安全対策について検討を行った。

②今後の車両安全対策の検討

平成18年６月の交通政策審議会報告書において、22年までに死者数を2,000人削減（対11年比）、負傷者数を25,000人削減（対17年比）することが目標に掲げられた。これを踏まえ、これまで進めてきた衝突後被害軽減対策に加え、予防安全対策の普及・拡大を図ることとしている。

③安全基準の拡充・強化

平成19年12月には、呼気吹き込み式のアルコール・インターロック装置（注１）について技術指針（案）を、20年３月には、イベントデータレコーダ（EDR）（注２）について技術要件を策定した。また、予防安全技術の効果評価に関して、ドライブレコーダ（注３）の活用方策を検討している。

（注１）飲酒状態の有無を判断し、飲酒状態にある場合にはエンジンを始動させないようにする装置
（注２）衝突事故時の車両の安全装置の作動状況を記録する装置
（注３）事故や急ブレーキ作動時の車両の状態を映像及び減速度等のデータで記録する装置

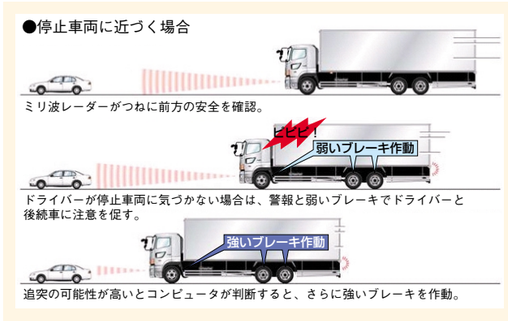
④自動車アセスメントによる安全情報の提供

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の開発を促進している。平成12年度から19年度の間に自動車163車種、チャイルドシート90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

ASVの開発・実用化・普及を促進すべく、平成18年度から産学官の協力体制で第４期ASV推進計画を進めており、20年度においては通信利用型安全運転支援システムの大規模実証実験を行った。また、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いる。

図表Ⅱ-6-4-8　大型衝突被害軽減ブレーキの作動例



⑥リコール制度の充実・強化について

自動車メーカーによるリコールに係る不正行為の発覚を受け、平成16年度に再発防止対策を取りまとめ、情報収集体制、監査体制及び技術的検証体制を順次強化してきており、20年度も引き続きリコール制度の着実な運用に努めている。また、学識経験者や自動車ユーザー等が参画するリコール検討会を開催し、必要に応じて制度や運用の改善を検討している。

⑦自動車検査の高度化

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

（４）自動車損害賠償保障制度による被害者保護

自動車損害賠償保障制度は、自賠責保険、政府の保障事業、被害者救済対策事業等により交通事故被害者の保護に大きな役割を担っており、被害者保護充実のため、保険会社に対し、被害者等への保険金支払いに係る情報提供を義務付けるなど支払適正化の措置を講じている。

第5節　危機管理・安全保障対策

1　犯罪・テロ対策等の推進

（１）各国との連携による危機管理・安全保障対策

①国際交通セキュリティ大臣会合における成果の具体化

我が国が平成18年１月に主催した「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」にて、鉄道セキュリティに関する情報の共有により、各国間の協力強化を推進している。第２、３回会合を日本で主催し、第４回会合は、米国にて開催された。

一方、航空保安検査に関するフォーラムを19年６月に、航空貨物保安に関するワークショップを20年３月に日本で開催し、航空セキュリティの更なる向上に主体的に取り組むとともに、G８、IMO、ICAO、APEC等における交通セキュリティに関する議論へ参加し、セキュリティ対策の国際的な連携・調和に向けた取組みを進めている。

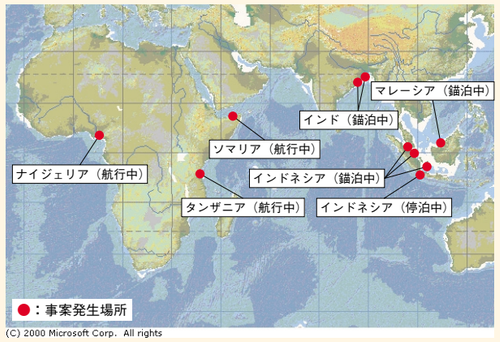
（注）自動車の一部部品を取り付けない又は取り外した状態で新規検査を受検し、自動車検査証の交付を受けた後に、当該部品を取り付けて使用者に納車する行為

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、海賊等が商船を襲撃する事件が頻発しており、我が国経済や国民生活に必要な物資の安定輸送に大きな影響を及ぼしかねない状況になっている。国連安全保障理事会は平成20年６月、10月及び12月にソマリア沖の海賊・武装強盗行為対策に関する決議を採択し、我が国も共同提案国として成立に貢献した。国土交通省としては、IMOの主導により、海賊対策に関する地域協力協定が早期に締結されるよう、周辺国のキャパシティビルディングのためのセミナー開催等に積極的に協力したほか、21年3月に発令された海上警備行動により自衛艦が護衛活動を円滑に実施できるよう、防衛省及び船舶運航事業者等との連絡調整を開始した。

また、海上保安庁では、海上警備行動発令のもと自衛艦がソマリア沖に派遣されるに際し、海賊に対する司法警察業務に的確に対応するため、海上保安官８名を同乗させている。さらに、東南アジア周辺海域における海賊対策として、12年から毎年、巡視船派遣による連携訓練や研修の実施などにより、沿岸国海上保安機関に対する人材育成、技術供与等の協力を行ってきているところであり、ソマリア沖海賊対策としても、JICAスキームによりイエメン沿岸警備隊等を招聘するなどしている。

図表Ⅱ-6-5-1　日本関係船舶における海賊等事案の発生場所（2007年）



図表Ⅱ-6-5-2　最近の海賊及び船舶に対する武装強盗事件等の発生状況

年	2002年（平成14年）	2003年（平成15年）	2004年（平成16年）	2005年（平成17年）	2006年（平成18年）	2007年（平成19年）
東アジア	175（12）	193（11）	173（7）	117（9）	88（6）	79（5）
インド洋	66（0）	96（1）	41（0）	51（0）	53（1）	40（2）
アフリカ	70（2）	89（0）	70（0）	73（0）	62（1）	120（3）
中南米	67（1）	72（0）	46（0）	26（0）	31（0）	25（0）
その他	5（1）	2（0）	0（0）	0（0）	6（0）	18（0）
合計	383（16）	452（12）	330（7）	267（9）	240（8）	282（10）

運航区分	航行	停泊	不明	航行	停泊	不明	航行	停泊	不明	航行	停泊	不明	航行	停泊	不明	航行	停泊	不明
全船舶(IMO)	102	277	4	207	237	8	145	184	1	110	153	4	77	134	29	104	114	64
日本関係船舶	0	16	0	2	9	1	4	3	0	6	3	0	2	6	0	3	7	0

（注）数字は、上段　：全船舶の件数（国際海事機関の資料による。）
（下段）：日本関係船舶（日本籍の外航船舶及び日本の船社の運航する外国船舶）の件数（国土交通省の調査による。）

③港湾保安対策

平成19年２月の「日ASEAN港湾保安向上行動計画」に基づき、日ASEANが参加する共同訓練や各種マニュアルの整備を実施するなど、ASEAN諸国の港湾保安対策の支援を推進している。

（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。

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

（写真１）駅構内に掲出された「危機管理ポスター」
（写真２）駅売店職員等「テロ防止協力者ワッペン」
（写真３）駅ホームのテロップ表示による不審物等発見に係る協力要請
（写真４）職員及び警備員による巡回警備
（写真５）「監視カメラ作動中」などの警戒メッセージを目立つように表示
（写真６）不審物等発見時の車内通報器の活用（説明ステッカーに通報事由として「不審なものを発見したとき」と明記）

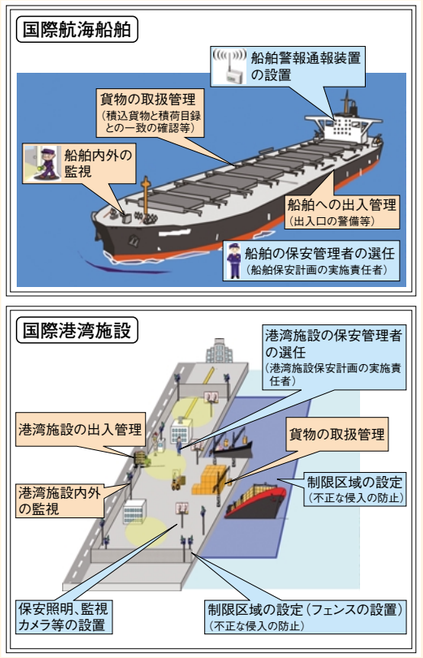
①鉄道におけるテロ対策の推進

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、鉄道事業者等と「鉄道テロ対策連絡会議」を開催し、「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」(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」による、国際航海船舶の保安規程の承認・船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶・国際港湾施設に対する立入検査及びPSCを通じて、海事保安の確保に取り組んでいる。また、同法が適用されない内航船舶や内航船舶が利用する港湾施設においても、警戒強化、不審物等への注意喚起、ゴミ箱の集約等のテロ対策の実施を指導している。

図表Ⅱ-6-5-4 国際航海船舶及び国際港湾施設における保安措置



③航空におけるテロ対策の推進

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

④自動車におけるテロ対策の推進

平成20年７月の東名高速道路における高速バスのバスジャック事件発生を受け、バス事業者と連携し、マニュアル見直しや緊急連絡装置等の整備の推進等について検討を行ったほか、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、高速道路や直轄国道での巡回強化及びサービスエリア・パーキングエリアのゴミ箱の撤去・集約等を行っている。また、国営公園では、巡回強化、はり紙掲示等の注意喚起等、工事現場では、看板設置等の注意喚起等を行っている。

（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、一人ひとりの利用者にテロ防止のための意識を持ち行動することを促す施策

コラム 北海道洞爺湖サミットにおける警備対策

我が国が議長国となって平成20年７月に開催された北海道洞爺湖サミットにおける警備対策としては、国土交通省関連として、公共交通事業者や重要施設管理者等へのテロ対策の徹底・強化の指示を始めとした以下の措置等がとられました。なお、関係機関の連携した取組みの結果、サミット開催期間中、特段の問題事案は発生しませんでした。

国土交通省では、今後とも日常の様々なテロ対策の施策のほか、多客期やこのような大きなイベント等での警備強化の取組みを図っていきます。

会議場周辺海域で警戒に当たる巡視船艇

- 公共交通事業者や重要施設管理者等における自主警備策の再徹底
- 利用者に対し、政府広報や事業者のポスター・車内放送等により、不審者・不審物への対応、危険物の持込禁止等について周知
- 船舶や空港において、乗客及び手荷物等についての保安検査の強化
- 保安対策を講じている国際港湾施設において、外国人船員の制限区域再入場時における身元確認を徹底
- 出発ロビーの旅客カウンターのみで行っていた本人確認を搭乗ゲートでも実施（サミット開催時期より恒久的措置化）
- 洞爺湖サミット会場上空周辺に飛行制限区域を設定
- 海上保安庁による洞爺湖サミット会場周辺海域及び東京湾をはじめ全国の重要施設等の警戒警備の強化

（３）自動車に関する犯罪防止策

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

（４）物流におけるセキュリティと効率化の両立

米国同時多発テロ以降、国際物流においてもセキュリティ強化が求められている。一方、セキュリティ強化は円滑な物流を阻害する恐れがあるため、米国でのC-TPAT (注１) の実施や世界税関機構（WCO）におけるAEO制度 (注２) に係るガイドラインの策定等、物流分野におけるセキュリティと効率化の両立に向けた取組みが先進国や国際機関を中心として行われている。我が国においては、平成20年４月より、特定保税運送制度を導入し、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、今後は同制度の普及促進を進めていく。また、全国のコンテナターミナルにおけるトラック運転手等の本人確認を共通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システムを構築している。

（注１）米国への輸入貨物に関係する事業者を対象に、高度なセキュリティ対策が確認された事業者を通関上優遇する制度
（注２）サプライチェーンにおいて高度なセキュリティ措置を講じている輸出入者等を税関がAEO（認定優良事業者）として認定し、通関手続の簡素化等の利益を付与する制度

（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」で決定された方針に基づき、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。

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っている。

3 海上保安体制の強化

（1）業務体制の充実強化

老朽・旧式化が進んだ巡視船艇・航空機を緊急かつ計画的に代替整備し、併せて高性能化を図るとともに、しょう戒等により得た情報を一元的に集約し分析・評価等を行うシステムの構築等を進め、巡視勢力の効率的・機動的な運用を図ることとしている。また、沿岸部の365日24時間即応体制を確保するため、「空き巡視艇ゼロ」を目指して、平成19年度に導入した34部署に加え、20年度は全国29部署に複数クルー制を導入した。

（2）テロ対策の推進

テロの未然防止措置として、臨海部の米軍施設、原子力発電所、石油備蓄基地等の重点警備対象施設に対する巡視船艇・航空機による所要の警備を行っている。特に原子力発電所の警備においては、関係事業者、警察等との情報交換や共同訓練等を実施している。また、国内の主要航路を航行する旅客船等への海上保安官による警乗等を実施するとともに、海賊対策のため東南アジア周辺海域に派遣している巡視船・航空機によりテロにも備えたしょう戒を実施し、我が国関係船舶の安全確保を図っている。さらに、高性能化により対応能力の強化を図った巡視船艇・航空機の整備を推進するとともに、関係機関との連携を強化し、海上テロ対策に取り組んでいる。

（3）不審船・工作船対策の推進

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

海上保安庁では、これまでの不審船・工作船事案を踏まえ、立入検査を目的として不審船を停止させる際に行う射撃について、人に危害を与えたとしても違法性が阻却されるよう「海上保安庁法」を改正し、巡視船艇・航空機の防弾化や武器の整備、高速・高機能の巡視船の整備を図っている。また、防衛省との共同対処マニュアルに基づき、早期の情報共有や、不審船対処に係る自衛隊との共同訓練を実施している。

（4）海上犯罪対策の推進

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

4 我が国の海洋権益の保全

（1）海洋権益を保全するための警備活動

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

（2）領海及び排他的経済水域における海洋調査の推進

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することとしている。

他方、日本海においては、平成18年以来、日韓が主張するそれぞれの排他的経済水域（EEZ）が重複している水域（重複水域）内の海底地形に、韓国が韓国語名称を国際登録しようとする動きがある。海上保安庁はこの動きへ対応するため同重複水域内の海底地形調査を計画したが、韓国側が反発、外交交渉等の結果、韓国が国際会議「海底地形名小委員会（SCUFN）」への地名提案を見送っていることから、我が国は調査を中止している。この問題に関連し、18年、我が国が毎年実施してきた日本海等における放射能調査のうち重複水域の調査について、韓国側の反発を受け、外交交渉の結果、同年10月に海上保安庁の測量船と韓国の調査船により共同で調査を行った。19、20年も外交経路による調整の結果、日韓共同で同調査を実施した。

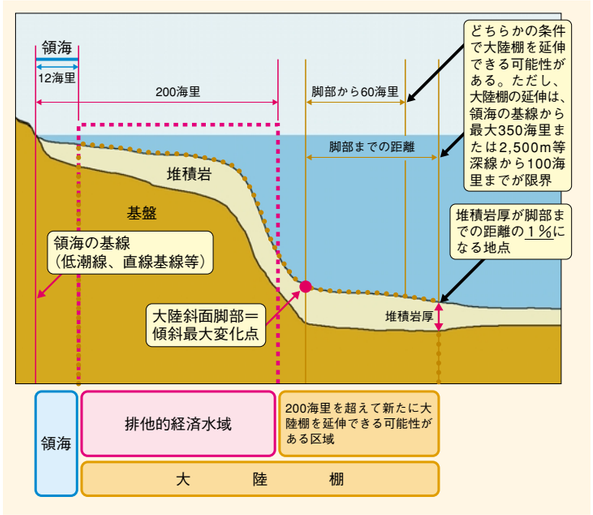
（3）大陸棚の限界画定のための調査の推進

国連海洋法条約は、沿岸国の200海里までの海底等を大陸棚とするとともに、海底の地形・地質が一

定条件を満たす場合、200海里を超えて大陸棚を設定することが可能であるとしている。そのためには、「大陸棚の限界に関する委員会」へ大陸棚の地形・地質に関するデータ等を提出し、同委員会の勧告に基づいて大陸棚の限界を設定する必要がある。海上保安庁は、「大陸棚画定に向けた基本方針」に基づいて必要な調査等を推進し、平成20年６月に全ての海域調査を完了した。また、同年10月に総合海洋政策本部において、我が国が延長を申請する大陸棚の限界が決定され、同委員会に申請文書が提出された。

今後、海上保安庁は、同委員会における審査への対応についても、引き続き総合海洋政策本部の総合調整の下、関係省庁と連携・協力し対応していくこととしている。

図表Ⅱ-6-5-5　国連海洋法条約による大陸棚の定義

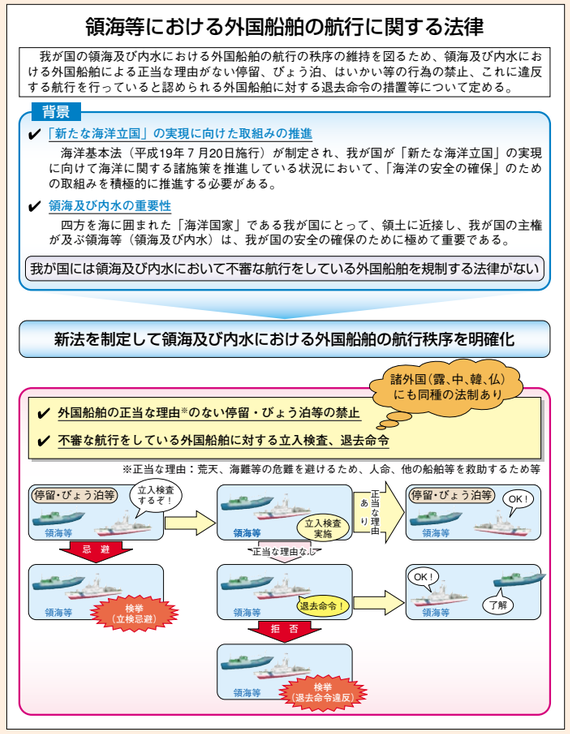


コラム　領海等における外国船舶の航行に関する法律の制定について

四面環海の海洋国家である我が国では物資輸送の多くを海上輸送に依存しています。こうした地理的、経済・社会的特性等から、海洋の安全を確保することは我が国の安全の確保にとって重要です。特に、領土に近接し、国際法上我が国の主権が及ぶ領海及び内水（以下「領海等」という。）は、我が国にとって重要な海域です。

しかしながら、領海等における外国船舶の航行の秩序が十分に維持できておらず、海洋法に関する国際連合条約において許容されない航行とされている、通常の船舶であれば行わないような不審な行動を領海等において行っている外国船舶が少なからず存在しており、このような外国船舶が関係している海難や犯罪の発生又はこれらの増加につながりかねない状況になっていました。

こうした状況を踏まえ、領海等の安全を確保するための法律として20年６月に「領海等における外国船舶の航行に関する法律」が成立しました。



（４）沖ノ鳥島の保全

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

5　安全保障と国民の生命・財産の保護

（１）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」（平成16年施行）、「国民の保護に関する基本指針」（17年３月閣議決定）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)」を作成しているが、国土交通省では、地方公共団体等の要請に応じ、避難住民の運送等について運送事業者である指定公共機関との連絡調整等の支援等を実施すること等、海上保安庁では、捜索、救助・救急活動、指定公共機関等の運送力不足時における避難住民・緊急物資の運送等を実施すること等を定めている。

（２）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。本措置については、その後の国際情勢にかんがみ、期間を21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。さらに、北朝鮮からの輸入禁止に係る措置等が継続されていることから、関係機関との密接な連携の下、必要に応じ、入港した船舶に対し立入検査を実施するなど、適切に対処している。

6　新型インフルエンザ対策

近年、東南アジアを中心に鳥インフルエンザ（Ｈ５Ｎ１）が流行しており、ヒトに感染し死亡する例も報告されているが、このようなウイルスが変異し、ヒトからヒトへ感染する能力を獲得する危険性が高まっている。このようなウイルスは、毎年流行するインフルエンザとは全く異なる新型のウイルスであり、ほとんどの人はこれに対する免疫がないことから、世界的な大流行（パンデミック）を引き起こし、大きな健康被害とこれに伴う社会的影響をもたらすものと懸念されている。我が国においても約2,500万人が罹患し、約64万人が死亡すると推定されている。

国土交通省では、平成20年３月に、「国土交通省新型インフルエンザ対策推進本部」を設置し、政府の行動計画（17年12月策定、21年２月改定）に基づき、国土交通省が行うべき対策等の概要として、「国土交通省新型インフルエンザ対策行動計画」を策定した。同計画では、海外で新型インフルエンザが発生した場合の検疫実施空港・港の集約化や国際航空機・旅客船の運航自粛等の水際対策、国内発生時の公共交通機関における対策や地域封じ込めへの対応等をとることとしている。

海上保安庁でも、同月「海上保安庁新型インフルエンザ対策行動計画」を策定し、関係省庁と連携した水際対策や発生国からの密入国者の監視取締り等に万全を期すこととしている。

また、国土交通政策研究所において、関係機関や経済団体等と協力して、鉄道輸送人員の抑制による新型インフルエンザ感染拡大防止策の検討を行っている。

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