

第7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た「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）」により、施設等（旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等）の新設等の際の「移動等円滑化基準」への適合義務、既存の施設等に対する適合努力義務を定めるとともに、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、平成32年度末までの整備目標を定め、バリアフリー化の推進を図っている。

また、市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進しているとともに、バリアフリー化の促進に関する国民の理解を深め、協力を求める「心のバリアフリー」を推進するため、高齢者、障害者等の介助体験や疑似体験を行う「バリアフリー教室」等を開催しているほか、バリアフリー施策のスパイラルアップ（段階的・継続的な発展）を図っている。

(1) 公共交通機関のバリアフリー化

「バリアフリー法」に基づき公共交通事業者等に対して、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への適合努力義務が課されているとともに、その職員に対し、バリアフリー化を図るために必要な教育訓練を行うよう努力義務を定めている。さらに、旅客船、鉄道駅等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。

図表II-7-1-1 公共交通機関のバリアフリー化の現状

平成24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3,000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 | 3,442 | 2,788 | 81.0% |
| バスターミナル | 51 | 41 | 80.4% |
| 旅客船ターミナル | 15 | 13 | 86.7% |
| 航空旅客ターミナル | 28 | 25 | 89.3% (100%) ^(注2) |

(注) 1 「段差の解消」については、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（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 「実質的な段差の解消」（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）については、平成13年3月末までに100%達成。

○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 | 52,715 | 27,854 | 52.8% |
| ノンステップバス | 46,025 | 17,661 | 38.4% |
| リフト付きバス | 13,075 | 438 | 3.3% |
| 福祉タクシー | — | 13,099 | — |
| 旅客船 | 727 | 150 | 20.6% |
| 航空機 | 509 | 438 | 86.1% |

(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、不特定多数の者や主に高齢者、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助成制度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-7-1-2 「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 | 23 |
|--------------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 認定件数 (年度) | 11 | 120 | 229 | 320 | 382 | 366 | 332 | 232 | 280 | 367 | 386 | 348 | 331 | 289 | 255 | 184 | 208 | 130 |
| 認定件数 (累積) | 11 | 131 | 360 | 680 | 1062 | 1428 | 1760 | 1992 | 2272 | 2639 | 3025 | 3373 | 3704 | 3993 | 4248 | 4432 | 4640 | 4770 |

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、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、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、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備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

都市公園の整備に当たっては、安全で安心した利用のため「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ている。また、身近な自然空間等としての河川、港湾等の魅力を誰もが享受できるよう、まちづくりと一体となった水辺整備の支援や港湾における旅客船ターミナルのバリアフリー化への支援を行っている。

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、(独)住宅金融支援機構の証券化手法を活用した融資等により、良質な持家の取得を支援するとともに、賃貸住宅については、地方公共団体が子育て世帯向けの賃貸住宅の整備及び家賃低廉化に対し助成を行う場合（地域優良賃貸住宅制度）には、地方公共団体を通じて支援している。また、公的賃貸住宅と子育て支援施設との一体的整備を推進している。

②テレワークの推進

情報通信技術を活用した場所や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。

「新たな情報通信技術戦略」（平成22年5月策定）において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、官民連携によ

るテレワークセンターの汎用化に向けた推進方策等の検討、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23年度までに882団地（23,679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組み等を支援しているほか、公的賃貸住宅団地を地域の福祉拠点として再整備することに取り組んでいる。このほか、グループホーム^{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・施設への通院等の需要に対応するため、福祉タクシー^{注2}導入の促進を図っており、平成23年度末現在15,092両が運行されている。また、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導入の支援とともに、24年度から高齢者等を含む様々な人が利用しやすいユニバーサルデザインタクシーについても国の認定を受けた標準仕様の車両に対して自動車重量税・自動車取得税の特例措置を実施している。さらに、改正「道路運送法」に基づき、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、23年度末現在、2,959団体において実施されている。

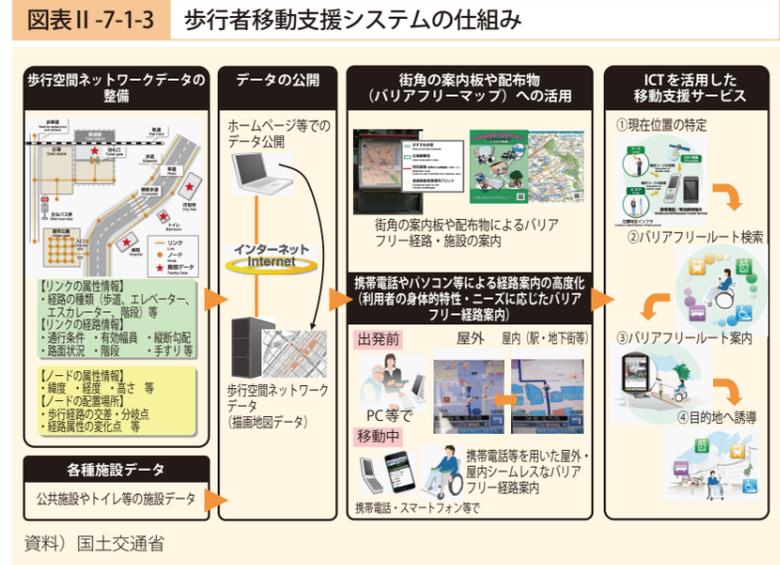
4 歩行者移動支援の推進

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

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同居
 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

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、北海道旭川市をはじめ全国5箇所で実施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。



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、毎年のように地震、津波、水害・土砂災害等の自然災害が発生している。平成24年においても、平成24年7月の九州の豪雨災害等により各地で甚大な被害が発生した。また、気候変動への対応や東日本大震災の経験を踏まえ、自然災害対策の重要性はますます高まっており、老朽化対策、事前防災・減災対策を抜本的に強化し、命と暮らしを守るために緊急に必要とされているインフラ整備を着実に推進する必要がある。

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) 気候変動への対応

今後20年から30年の間に実施する気候そのものの変化と変動性を緩和させる緩和策の規模にかかわらず気温が上昇し、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おり、これらに伴う洪水や土砂災害、高潮災害、渇水等の被害を回避・低減させる適応策が必要である。適応策の実施に当たっては、関係する主体が連携して、長期的視点に立った予防的な施設の整備に加え、避難、危機管理等を中心とした取組みを進め、持続可能で強靱な社会を目指していく。

(2) 水害対策

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、洪水はん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。しかしながら、平成24年7月の九州の豪雨災害により矢部川の直轄管理区間で堤防が決壊するなど、大きな被害があったほか、各地で水害・土砂災害が発生し、新たな課題も明らかになっている。引き続き、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

大規模な水害が発生すると、人的、経済的被害が発生するなど、社会経済活動に大きな影響を与え、その復旧・復興には、多大な時間と費用を要することから、それを未然に防止する予防的な治水対策が重要である。そのため、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のダム再生技術を活用した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。

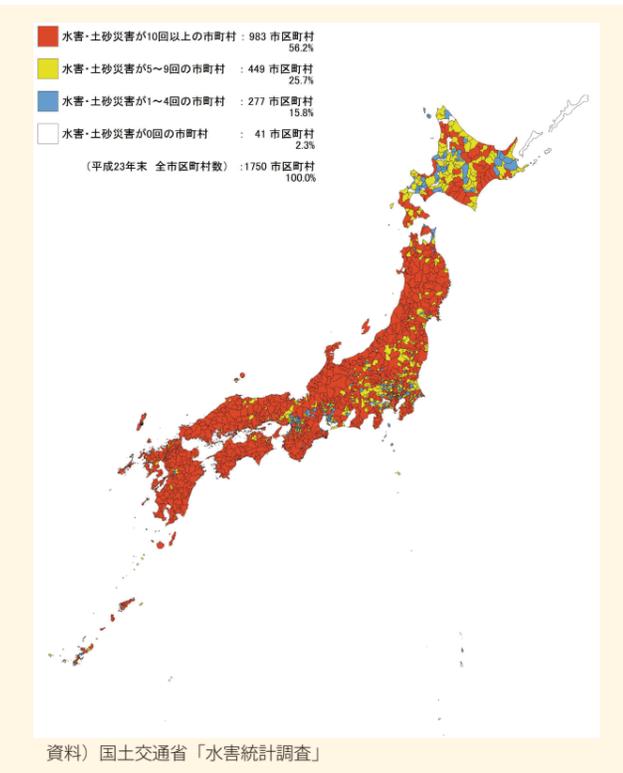
② 水害の再度災害防止対策

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、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、内水はん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

流域の開発に伴う治水安全度の低下が著しい河川や、従来から浸水被害が著しい既成市街地の河川においては、流域の持つ保水、遊水機能の確保が重要である。このような河川では流域対策の推進を図るなど、流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。

図表 II-7-2-1 平成14年～23年 水害・土砂災害の発生件数



図表 II-7-2-2 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) |
|------|------------|-----------------------------|----------------------|
| 米国 | ミシシッピ川下流 | おおむね1/500程度 ^(注3) | 約94% ^(注4) |
| 英国 | 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 2008”, Department of the Army
 5 “Strategic Environmental Assessment Environmental Report Summary”, Environment Agency, p.2, 2009.4.
 6 “Flood Defence Act 1996” (http://www.safecoast.org/editor/databank/File/Flood%20Defence%20Act%201996.pdf)
 7 “Water in Focus 2004 Annual report on water management in the Netherland”, Ministry of Transport, Public Works and Water Management in co-operation with the partners of the National Administrative Consultation on Water. (http://www.rijkswaterstaat.nl/rws/riza/waterinbeeld/wib2004e/index.html)
 資料) 国土交通省

(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、税制措置等により、地域の関係主体が一体となって、雨水の流出抑制や民間による被害軽減対策を推進している。

さらに、都市部において浸水による都市機能の麻痺や地下街の浸水被害を防ぐため、「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^注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。

(エ) 内水対策

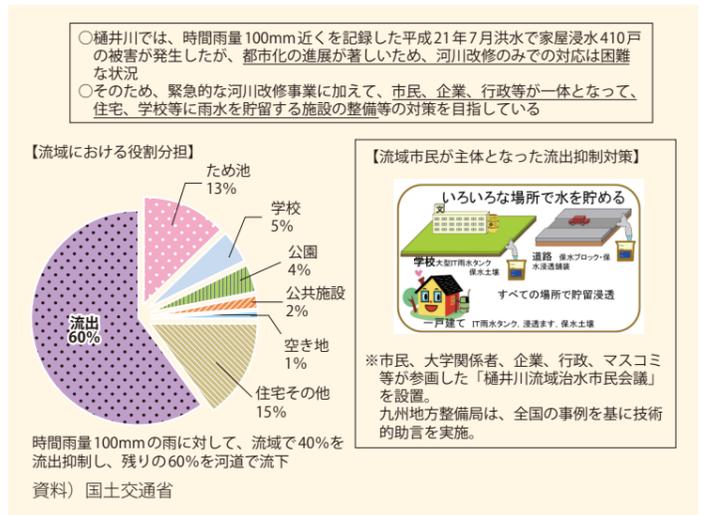
内水はん濫による浸水を防除し、都市等の健全な発達を図るため、下水管や排水機場等の整備を進めている。しかしながら、近年の計画規模を大きく上回る集中豪雨の多発、都市化の進展による雨水流出量の増大、人口・資産の集中や地下空間利用の拡大等による都市構造の高度化等により都市部等における内水はん濫の被害リスクが増大している。このため、下水道浸水被害軽減総合事業や総合内水緊急対策事業等を活用し、地方公共団体・関係住民等が一体となって、雨水流出抑制施設を積極的に取り入れるなどの効率的なハード対策に加え、降雨情報の提供、土地利用規制や内水ハザードマップの作成等のソフト対策、止水板や土のう等の設置や避難活動といっ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

図表 II-7-2-3 樋井川における100^{ミリ}/h安心プランに基づく対策事例



注 住宅等がある区域の周囲を取り囲む堤防

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、洪水予報等の伝達方法その他避難の確保を図るために必要な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する作成や周知の技術的支援や、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^{注1}の開設を行っている。

平成24年度には、平成24年7月の九州の豪雨災害等により全国で70万人以上の住民に避難勧告等が出された中で避難が遅れたり、ヘリコプターで救出されたりするなど、適切な避難行動がとられていない実態等を踏まえ、住民の的確な避難行動につながるような実践的な洪水ハザードマップを市町村が作成できるよう、「洪水ハザードマップ作成の手引き」を全面改定し、25年3月に公表した。

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ては、浸水想定区域内の約95%の市町村で作成済みである（25年3月末現在）。

④ 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、洪水時に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、洪水予報河川以外の主要な中小河川を水位周知河川として指定し、洪水時に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。平成25年3月末現在、洪水予報河川は415河川、水位周知河川は1,554河川が指定されている。

また、市町村が地下街等及び要配慮者利用施設への洪水予報等の伝達方法を定めるにあたり、都道府県と連携して支援を行っている。なお、25年3月末現在、65市町村において対象となる地下街等が、541市町村において対象となる要配慮者利用施設が市町村地域防災計画に定められている。

河川の水位、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、ウェブサイト「川の防災情報^{注2}」において、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。

また、放送局等と協力して地上デジタルテレビのデータ放送により、河川の水位や雨量情報を提供する取組みを進めており、25年3月までに全国49放送局にて提供が開始されている。

雨量観測に当たっては、従来のレーダ雨量計（Cバンドレーダ）・地上観測網に加え、近年増加する集中豪雨や局地的大雨（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、リアルタイムでより詳細な雨量観測が可能なXRAIN（国土交通省XバンドMPレーダネットワーク^{注3}）の整備を進めている。インターネット上でも雨量情報の提供を行っており、24年7月までに27基での観測体制を構築している。

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、水防演習等を実施し、水防上、特に注意を要する箇所等の周知や水防技術の習得を図るなど、人命

注1 <http://www1.gsi.go.jp/geowww/disapotal/index.html>

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

注3 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。

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。

また、東日本大震災を踏まえて「水防法」を改正し創設した国土交通省自ら水防活動を行う特定緊急水防活動を、平成24年7月の九州の豪雨災害及び同年8月の近畿中部地方の大雨で発生した災害において実施した。

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経年劣化等が進行している。このような状況下で、「河川砂防技術基準維持管理編（河川編）」に基づいて計画的に維持管理を進めていくこととしており、国の管理河川については、平成24年6月に「河川維持管理計画」を作成した。また、河川構造物については、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ることとしており、社会資本整備重点計画において、国の管理する主要な河川構造物について、28年度までに100%長寿命化計画を作成することとしている。あわせて、長寿命化のために必要な技術開発等を進めていくとともに、都道府県等の管理河川についても適切な維持管理が進むよう、中小河川の技術基準に関する検討を連携して進めるとともに、各地方整備局等に常設の相談窓口を設け、技術支援等を行っている。

近年、バイオマス資源として注目されている河川の草や木について、民間に幅広く活用できるようにするため、公募型の採取試行ガイドラインを作成し、試行を開始することとしている。

24年7月には国土の保全や地域社会の安全を持続的に確保していくことを目的に、社会資本整備審議会河川分科会の下に「安全を持続的に確保するための今後の河川管理のあり方検討小委員会」を設置し、今後の河川管理のあり方に関する検討が行われたところである。

⑦ 河川における不法係留船対策

河川における不法係留船は、河川工事実施の支障、洪水時の流下阻害や河川管理施設の損傷の原因となっている。また、燃料の漏出による水質事故や水質汚濁等の原因となるおそれがあるほか、市民の利用の支障、騒音の発生、景観悪化等の原因となっている。このような不法係留船については、適法な係留施設への移動の指導、撤去を進めている。

コラム

河川堤防の緊急点検結果に基づく緊急対策

平成24年7月の九州の豪雨災害では、各地でこれまで経験したことのないような大雨となり、死者・行方不明者はあわせて34名にのぼったほか、多数の住家等被害が発生するなど甚大な被害が発生しました。

直轄管理河川においては、10河川で既往最高水位を突破し、筑後川水系花月川と矢部川水系矢部川で河川堤防が決壊したほか、河川堤防を越水するなど、計7河川ではん濫が起きました。直轄管理河川の堤防決壊による大規模災害としては、16年度の円山川（兵庫県豊岡市）以来という事態でした。

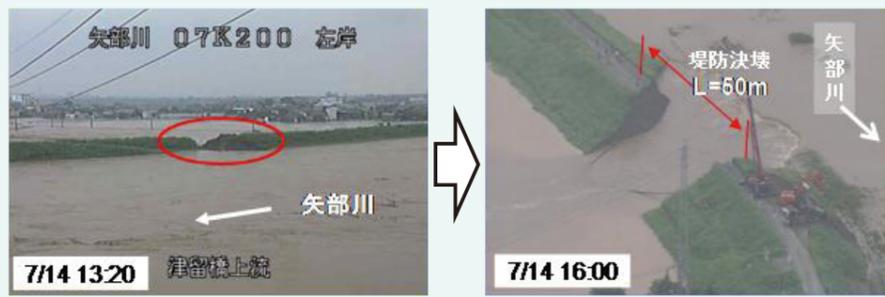
今回の被災メカニズムについて、筑後川水系花月川の決壊は、急流河川特有の河川水の浸食・洗掘によるものと考えられています。また、矢部川水系矢部川の決壊は、水位のピークを過ぎてか

ら発生したものであり、決壊箇所以外でも、堤防裏の水田から噴砂を伴う漏水箇所が見つかっていました。そのため、学識者らによる「矢部川堤防調査委員会」を設置し、被災メカニズムについて詳細な検討を行いました。その結果、矢部川堤防の決壊は、地層構成、出水時の外力等の要因が複合的に重なった事による基礎地盤からのパイピングが主たる原因と考えられました。

平成24年7月の九州の豪雨災害で様々な被災形態が見られた状況を踏まえ、要因別に3つの被災形態（①浸透による堤防決壊、②河岸侵食・護岸欠損、③流下能力不足による越水被害）に対する安全性について、全国の堤防を対象に緊急的な総点検を実施し、結果を24年9月に取りまとめ、公表しました。

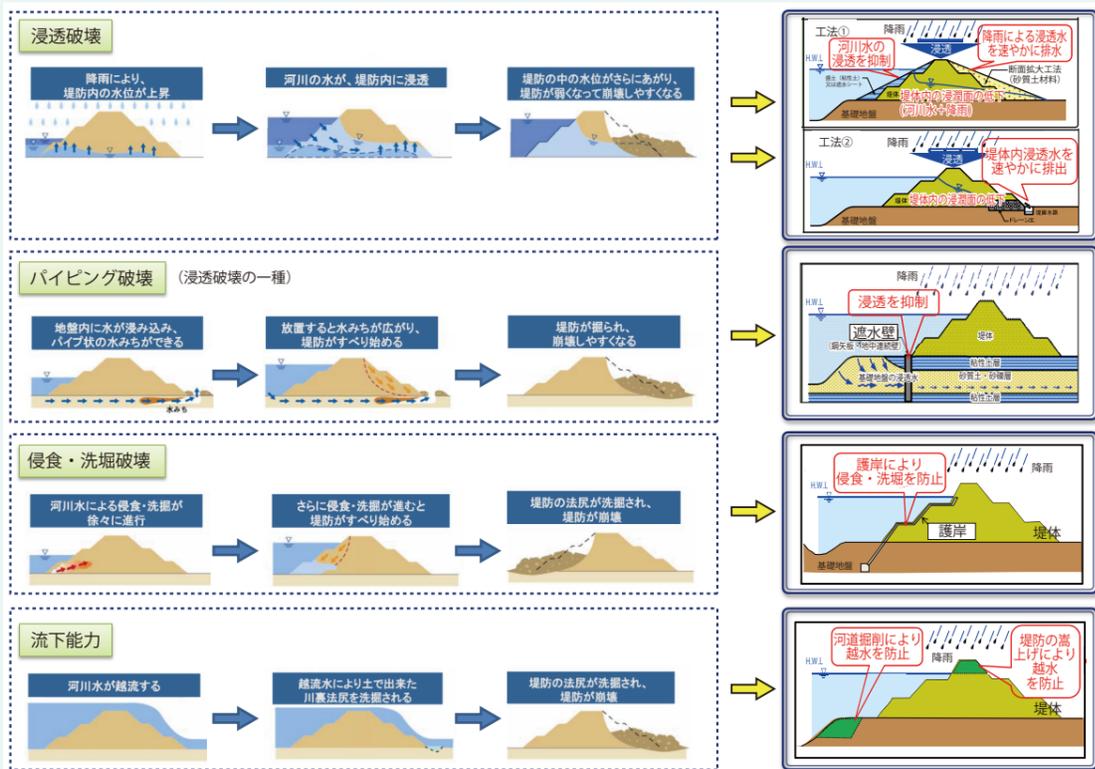
今回抽出した全国の河川における要対策箇所については、特に緊要性の高い区間から優先して、ドレーン工、遮水工等の浸透対策、根固め工、護岸工等の侵食対策、築堤・河道掘削等の流下能力対策といった各種対策に着手したところであり、今後も引き続き対策を推進していきます。

矢部川水系矢部川の堤防決壊状況



資料) 国土交通省

堤防の決壊メカニズムと緊急対策イメージ



資料) 国土交通省

(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～24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土砂災害発生地域における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土砂災害危険箇所について、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24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

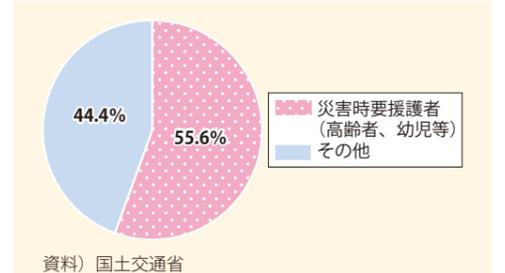
土砂災害により社会・経済的に壊滅的な被害が生じやすい中山間地域において、各集落における警戒避難体制の強化や、人命保全上、重要な施設・防災基幹集落の保全を推進している。

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

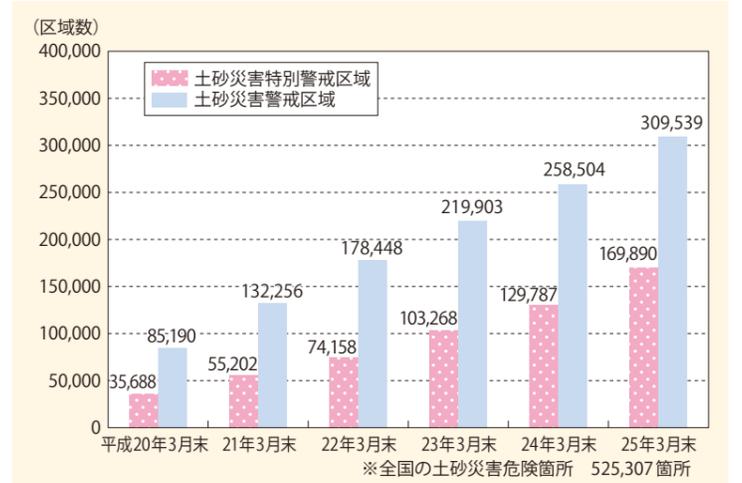
「土砂災害防止法」に基づき、住民等の身体等に危害が生ずる土砂災害が発生するおそれのある土砂災害警戒区

図表 II-7-2-4 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20～24年）



資料) 国土交通省

図表 II-7-2-5 全国の土砂災害警戒区域等の指定状況



資料) 国土交通省

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、建築物に損害が生じ、住民等の身体等に著しい危害が生ずる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、警戒避難体制の整備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24年度は、この制度により危険住宅22戸が除却され、危険住宅に代わる住宅16戸が建設された。

⑦ 大規模な土砂災害への対応

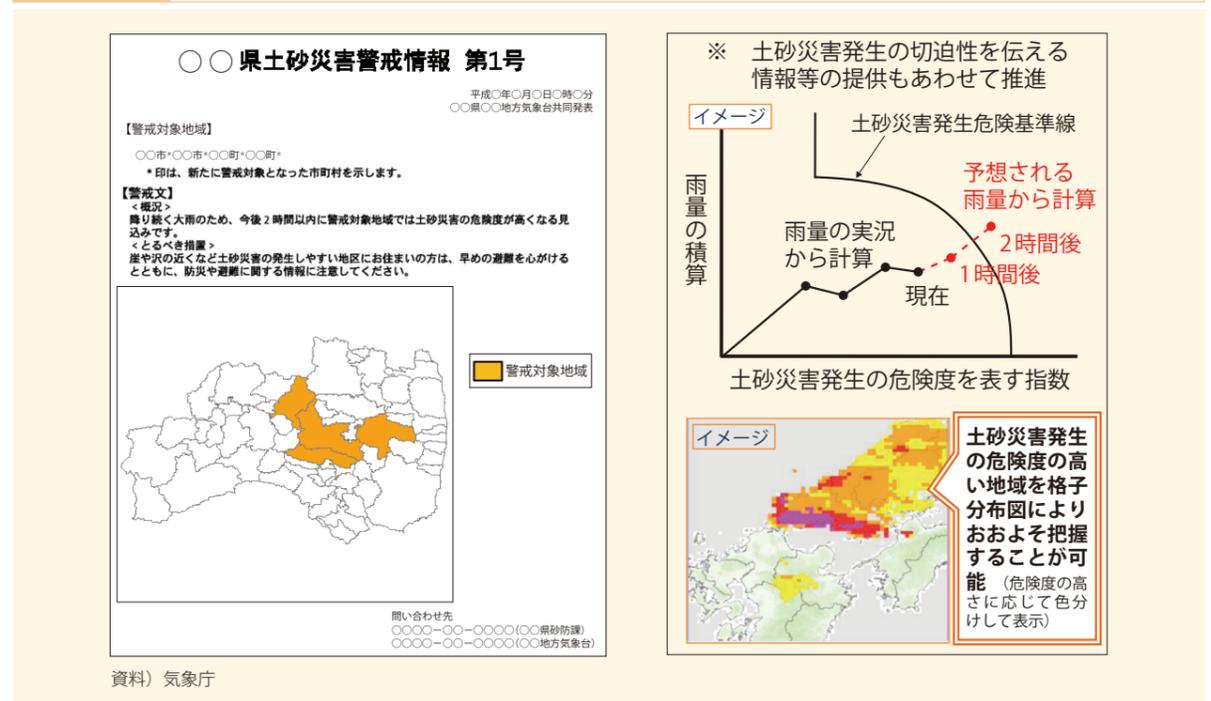
河道閉塞（天然ダム）、火山噴火に伴う土石流、地すべり等といった大規模な土砂災害が急迫している状況において、市町村が適切に住民の避難指示の判断等を行えるよう、平成23年5月に改正「土砂災害防止法」を施行し、国及び都道府県が緊急調査を行い、その結果に基づき、土砂災害が想定される土地の区域及び時期の情報を市町村に提供することなどにより、土砂災害から国民の生命・身体の保護を図っている。

また、深層崩壊に関し、対策施設や警戒避難対策の検討等に活用するため、24年9月に深層崩壊の発生危険度の溪流単位で評価したマップを公表した。

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。

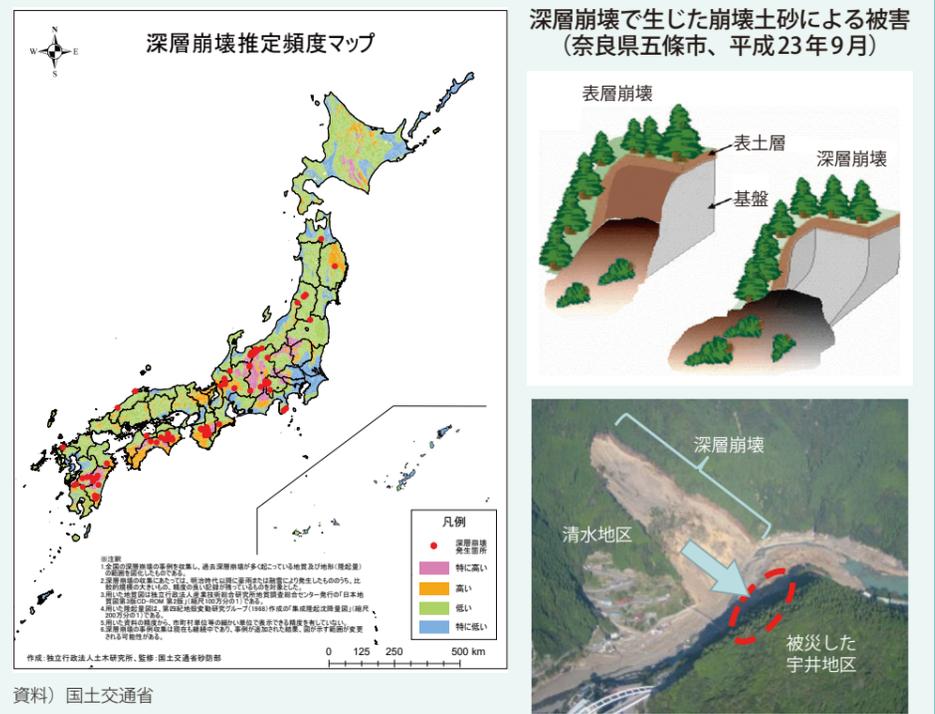
図表II-7-2-6 土砂災害警戒情報



コラム 深層崩壊対策への取組み

深層崩壊とは、山地及び丘陵地の斜面の一部が表土層（風化の進んだ層）だけでなく、その下の基盤まで崩壊する現象です。深層崩壊は土砂災害の中でも発生頻度が低いですが、崩壊規模が比較的大きいことが多く、平成20年岩手・宮城内陸地震や平成23年台風第12号による紀伊半島における河道閉塞等、大きな被害を引き起こすことが多いため、更なる調査研究や防災対策を進める必要がありました。

そこで、22年8月に過去の深層崩壊発生箇所と地形・地質条件との関連を統計的に分析した「深層崩壊推定頻度マップ」を公表し、さらに、24年9月、深層崩壊の推定頻度が特に高い地域を中心に、地質条件等が同質の一定区域内における深層崩壊の相対的な危険度を示した「深層崩壊溪流レベル評価マップ」を公表しました。



深層崩壊に対する今後の取組みとして、深層崩壊推定頻度マップにおいて深層崩壊の発生推定頻度が特に高いと評価された地域を中心に、深層崩壊の警戒避難体制の強化に向けて大規模な崩壊の発生を検知するセンサーの設置を進めます。あわせて、モデル地区を設定し、深層崩壊溪流レベル評価マップを用いて、適切な避難路、避難場所及び避難方法を設定するなどの警戒避難体制の整備や対策の優先順位の設定等、深層崩壊に対するハード対策及びソフト対策の検討を行っていきます。

(4) 火山災害対策

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24年度より実施している。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。

霧島山（新燃岳）の噴火状況（平成23年1月）



資料) 国土交通省

② 火山噴火緊急減災対策砂防計画の策定

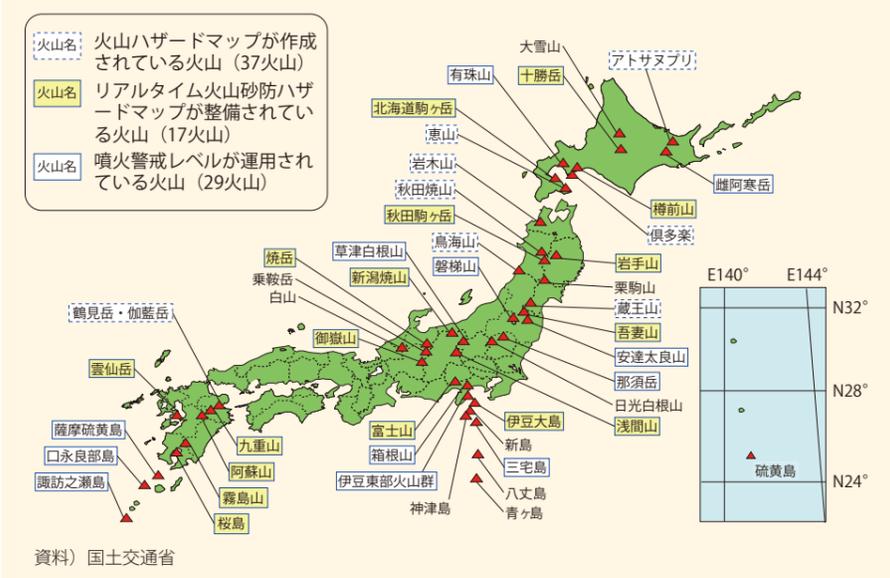
火山噴火時の土砂災害による被害を軽減するため、関連機関と連携して火山ごとに、砂防堰堤の整備や緊急除石等の緊急ハード対策の施工やリアルタイム火山砂防ハザードマップによる危険区域の設定等の緊急対応等、ハード・ソフト対策からなる火山噴火緊急減災対策砂防計画の策定を推進している。

③ 気象庁における取り組み

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的確な発表に努めている。特に「火山防災のために監視・観測体制の充実等が必要な火山」として火山噴火予知連絡会によって選定された47火山については、観測施設を整備し、24時間体制で火山活動を監視している。また、各火山の火山防災協議会における避難計画の共同検討を

図表II-7-2-7

「火山防災のために監視・観測体制の充実等が必要な火山」として火山噴火予知連絡会によって選定された47火山における火山ハザードマップ、リアルタイム火山砂防ハザードマップ、噴火警戒レベルの整備状況



資料) 国土交通省

通じて、噴火警戒レベル（平成25年3月末現在29火山で運用中）の設定・改善を進めている。

④ 海上保安庁における取り組み

海域火山噴火の前兆として、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、海域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り組み

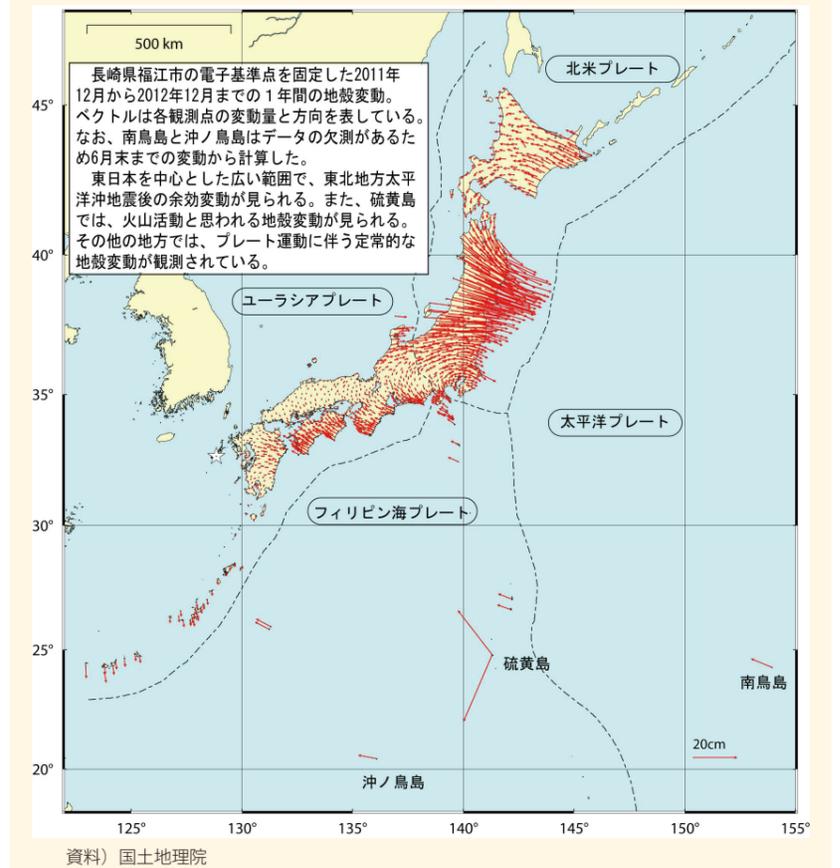
(ア) 火山活動観測・監視体制の強化

全国の活動的な火山において、電子基準点（GNSS^{注1}）連続観測施設、自動測距測角装置等の火山変動測量やGNSS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、他機関のGNSS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。24年4月に大きな隆起を観測した硫黄島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

GNSS、干渉SAR^{注2}による地殻変動観測により火山活動の発生メカニズムを解明するとともに、観測と解析の精度を向上する研究を行っている。

図表II-7-2-8 GNSS連続観測がとらえた日本列島の動き



資料) 国土地理院

(5) 高潮・侵食等対策

① 高潮・高波対策の推進

頻発する高潮や風浪による高潮・高波災害等から人命や財産を守るため、海岸堤防等の整備・補修や水防警報の発令等ハード・ソフト両面から施策を進めている。

② 海岸侵食対策の推進

様々な要因により全国各地で海岸侵食が生じていることから、河川、海岸、港湾、漁港の各管理者

注1 Global Navigation Satellite Systems：全球測位衛星システム

注2 人工衛星で宇宙から地球表面の変動を監視する技術

間で連携し、サンドバイパス^{注1}やサンドリサイクル^{注2}等による対策を進めている。

③高潮にかかる防災情報の提供

市町村の防災担当者がよりの確に防災対応を実施できるよう、気象庁では高潮警報・注意報を市町村単位で発表している。

また、東日本大震災により地盤沈下が発生した地域の被災者や復興作業を支援するため、天文潮位（潮位の予測値）をまとめた「毎時潮位カレンダー」の公開等、高潮に関する情報提供を行っている。

（6）津波対策

①津波対策の推進

南海トラフ巨大地震等による大規模な津波災害に備え、最大クラスの津波に対してはハードとソフトの施策を組み合わせた多重防御による津波防災地域づくりを進めており、津波浸水想定の設定や避難計画の立案等において地方公共団体を支援してきている。

また、東日本大震災を教訓に、関係省庁と連携し、ハザードマップの作成マニュアルを見直した。比較的発生頻度の高い（数十年から百数十年に一度）津波を対象に、必要な海岸堤防等を着実に整備するほか、耐震対策を進めている。その際、津波が天端を越流した場合でも堤防の効果が粘り強く発揮できるような構造の海岸堤防、防波堤等の整備を推進し、また、人口・機能が集積する三大湾の港湾においては比較的発生頻度の高い津波を想定した防護水準の確保を検討し、さらに、水門・陸閘等の自動化・遠隔操作化を促進する。

さらに、全国の「港則法」の特定港（85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。

河川津波対策については、東日本大震災における堤防の液状化や津波の河川遡上による被害、水門操作員の被災等を踏まえ、河川堤防のかさ上げ、堤防等の耐震・液状化対策、水門の自動化・遠隔操作化等を引き続き推進していく。

また、東北地方における4つの水系について、東日本大震災の教訓を踏まえた地震・津波対策の考え方や、地震に伴う地盤沈下等による河口周辺の地形変化を踏まえ、「河川整備基本方針」の変更を行うとともに、同基本方針に沿った「河川整備計画」の策定・変更を行い、地域と連携しつつ、河口部の河川堤防の整備等、地域の復興・まちづくりに向けた取組みを推進していく。

空港の津波対策については、南海トラフ巨大地震等による大規模な津波災害に備え、津波被災の可能性のある空港については、人命保護のために津波避難計画の策定を実施した。引き続き、津波被災後に空港機能を早期に回復させるために早期復旧対策の検討を進めていくこととしている。

鉄道の津波対策については、東日本大震災における、津波発生時の避難誘導などの状況を検証するとともに、南海トラフ巨大地震等による最大クラスの津波からの避難の基本的な考え方（素早い避難が最も有効かつ重要な対策であること等）を踏まえた津波発生時における鉄道旅客の安全確保への対応方針と具体例等を取りまとめ、鉄道事業者における取組みを推進している。

②津波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的確な発表に努めている。

^{注1} 海岸の構造物によって砂の移動が断たれた場合に、上手側に堆積した土砂を、下手側海岸に輸送・供給し、砂浜を復元する工法

^{注2} 流れの下手側の海岸に堆積した土砂を、侵食を受けている上手側の海岸に戻し、砂浜を復元する工法

東日本大震災によって明らかになった課題を受け、気象庁は、マグニチュード8を超える巨大地震の場合には「巨大」という言葉を使った大津波警報で非常事態であることを伝えるなど、新しい津波警報等の情報文の運用を平成25年3月より開始した。

また、津波警報の発表をより確度の高いものとし、迅速かつ確実に行うため、巨大地震でも測定可能な広帯域強震計を国内に整備（全国80箇所）するとともに、海底津波計（ブイ式）を東北地方太平洋沖の3箇所に設置し、津波警報の更新や沖合の津波情報への活用を開始した。

25年3月末現在、気象庁は36箇所の海底水圧計、15箇所のGPS波浪計、173箇所の沿岸の津波観測点を監視し、津波情報に活用している。

さらに、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。

③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、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た津波想定浸水域の都市圏における避難路、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。

④津波被害軽減の機能を発揮する公園緑地の整備

東日本大震災の教訓を踏まえ、地方公共団体が復興まちづくり計画の検討等に活用できるよう「東日本大震災からの復興に係る公園緑地整備に関する技術的指針」を平成24年3月に取りまとめ、公園緑地が多重防御の1つとしての機能、避難路・避難地としての機能、復旧・復興支援の機能、防災教育機能の4つの機能を有するものとし、減災効果が発揮されるための公園緑地の計画・設計等の考え方を示している。

⑤官庁施設における津波対策

官庁施設は、災害応急対策活動の拠点施設として、あるいは、一時的な避難場所として、人命の救済に資するものであるため、津波等の災害発生時において必要な機能を確保することが重要である。

平成25年2月に社会資本整備審議会より、大津波等を想定した官庁施設の機能確保のあり方について答申されたところであり、本答申で示されたハード・ソフトの対策を組み合わせた津波対策の考え方を踏まえ、官庁施設を運用管理する機関と連携しつつ、津波対策を総合的かつ効果的に推進している。

（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）」に基づく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、「住生活基本計画」等においては、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。24年度は、住宅・建築物安全ストック形成事業において、住宅の耐震改修等に対する補助額の加算や住宅・建築物の耐震改修等に係る時限拡充措置の延長等、住宅・建築物の耐震化に対する支援の強化を行った。

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。また、液状化への対応等について技術的な検討を行っているところである。

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。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平成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あい道路の拡幅等のきめ細かな対策等による密集市街地の防災性の向上と居住環境の整備を推進している。

⑤オープンスペースの確保

防災機能の向上により安全で安心できる都市づくりを図るため、地震災害時の復旧・復興拠点、生活物資等の中継基地等となる防災拠点や周辺地区からの避難者や帰宅困難者を収容し、市街地火災等から避難者の生命を保護する避難地等として機能する防災公園等の整備を推進している。また、防災公園と周辺市街地の整備改善を一体的に実施する防災公園街区整備事業を新川防災公園（東京都三鷹市）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24年度は神戸地方合同庁舎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、津波到達前に機能を損なわないよう、大規模地震対策地域において耐震対策を推進している。

図表II-7-2-9 密集市街地の整備イメージ



道路事業においては、地震による被災時に円滑な救急・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、橋梁の耐震補強対策や無電柱化を実施している。

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、背後圏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、発災時における鉄道利用者の安全等の確保を図ることを目的に、首都直下地震等の大規模地震による倒壊を防止するため、高架橋柱、地下トンネルの中柱、橋りょう及び複数路線が接続するなどの主要ターミナル駅等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・耐津波化を図る「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23年7月に取りまとめた「今後の土砂災害対策の方向性」に基づき、東日本大震災による被害等への対応に加え、今後想定される南海トラフ巨大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、地震発生後の速やかな救急・復旧活動に不可欠な重要交通網や生活インフラ、地域の防災拠点、避難場所等を土砂災害から保全するための抜本的な対策を推進している。

⑨気象庁における取組み

地震による災害の防止・軽減を図るため、全国の地震活動を24時間体制で監視し、緊急地震速報、地震情報等の迅速かつ的確な発表に努めている。

緊急地震速報については、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。

また、長周期地震動による人的・物的被害の早期把握といった地震直後の初動対応のために有効な情報を提供することを目指して、その情報の具体的な内容について検討を進め、平成25年3月より、長周期地震動に関する観測情報の発表を試行的に開始した。

⑩海上保安庁における取組み

地震調査研究に資するため、海溝型巨大地震の発生が将来予想されてい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GNSS連続観測、GNSS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

GNSS、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調査・観測・研究結果等の情報交換とそれらに基づく学術的な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、関係行政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。

⑫帰宅困難者対策

大都市において大規模地震が発生した場合、都市機能が麻痺し東日本大震災以上の帰宅困難者が発生することが予想されることから、都市機能が集積した地域における避難者・帰宅困難者の安全確保のため、平成24年4月に「都市再生特別措置法」を改正し、都市再生安全確保計画制度を創設した。これは、全国で63の地域が指定されている都市再生緊急整備地域において、都市再生緊急整備協議会を開催し、都市再生安全確保計画の作成や、都市再生安全確保施設に関する協定の締結、各種規制緩和等により、官民の連携による都市の防災性の向上を図る制度である。

また、パーソントリップ調査等のデータを活用し、帰宅困難者の広域的な流動等を推計するとともに、交通結節施設等の都市交通施設における帰宅困難者の受入れのあり方や経路網の評価等の検討を行った。

(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

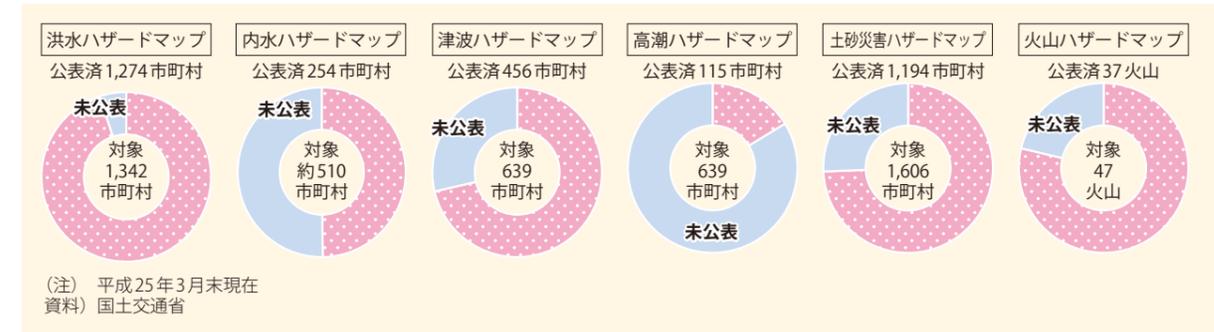
「国土交通省防災情報提供センター^注」では、国民が防災情報を容易に入手・活用できるよう、保有する雨量等の情報を集約・提供しているほか、災害対応や防災に関する情報がワンストップで入手できるようにしている。

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

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及び住民への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。

図表II-7-2-10 ハザードマップの整備状況



③防災気象情報の改善

気象庁では、警報・注意報を市町村ごとに発表するとともに、竜巻・雷・局地的な大雨等、狭い範囲に発生する激しい気象現象に対して「ナウキャスト」という1時間先までの分布図形式の予報を発表し、携帯端末でも情報を確認できるようにしている。

一方、平成23年台風第12号による紀伊半島の大雨では、大雨警報や土砂災害警戒情報を発表した後、更に降り続いた記録的な大雨について気象情報で強い警戒を呼び掛けたが、気象庁の危機感が防災機関や住民には十分伝わらなかった経験を踏まえ、24年6月27日から、「記録的な大雨に関する気象情報」の中で“これまでに経験したことのないような大雨”等の表現を用いて災害が切迫している状況であることを短い文章で分かりやすく伝えるように改善した。

また、暴風や強風災害への警戒を呼びかける気象情報では、瞬間的に吹く強い風への警戒を呼びかけるため、24年6月18日から、「予想最大風速」に加えて「予想最大瞬間風速」を記述するといった改善を行った。

コラム 記録的な大雨に関する気象情報の提供

- 記録的な大雨に関する気象情報の発表
平成24年7月11日から14日にかけて九州北部地方に甚大な災害をもたらした「平成24年7月九州北部豪雨」が発生し、その中で気象庁は、“これまでに経験したことのないような大雨”という表現を使った「記録的な大雨に関する気象情報」を初めて発表しました。この情報は、各地の洪水等の映像と共に報道で大きく取り上げられました。
- 記録的な大雨に関する気象情報の運用に至るまで
紀伊半島を中心に甚大な被害をもたらした平成23年台風第12号による大雨に際して、各地の

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

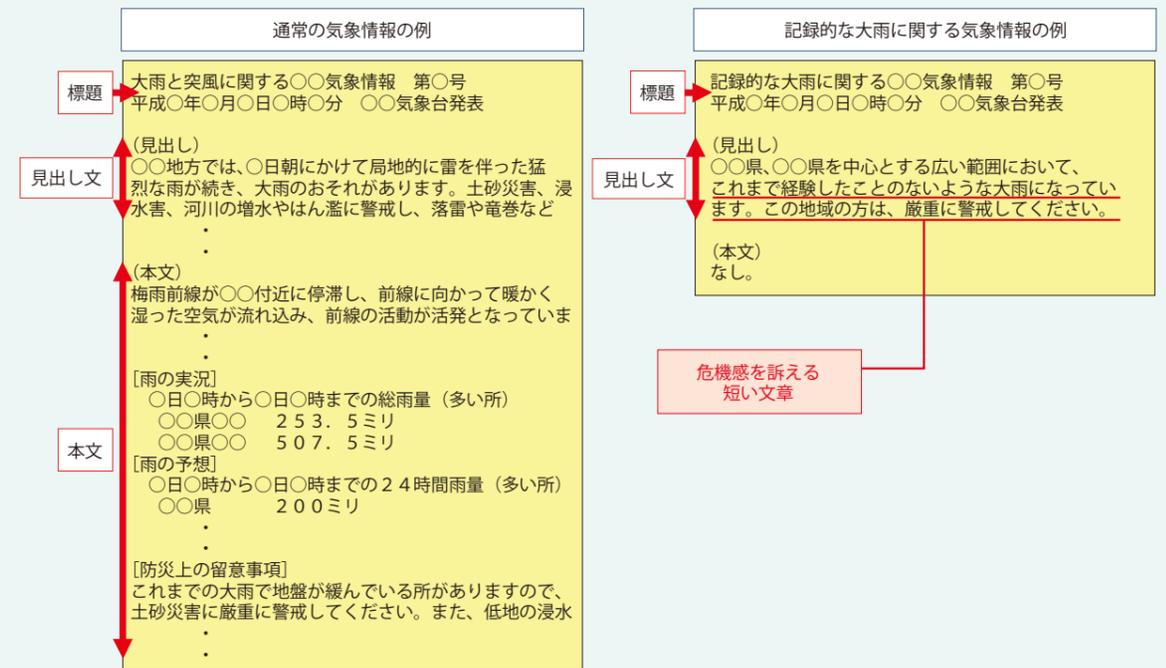
気象台は大雨警報や土砂災害警戒情報を発表し、さらに、降り続く大雨に対して気象情報で防災機関や住民に最大級の警戒を呼びかけました。しかし、市町村への事後の聞き取り調査によって、これらの情報では気象台の持つ危機感が防災機関や住民に十分伝わっていなかったという課題が明らかとなりました。

この課題に対して直ちに実施できる改善として、平成24年6月27日より「記録的な大雨に関する気象情報」の発表を開始しました。

3. 記録的な大雨に関する気象情報とは？

気象台では、気象警報・注意報に先だって1日から数日程度前から注意を呼びかけたり気象警報・注意報を補完するために気象情報を発表します。一方、重大な災害が差し迫っている状況では、防災機関において情報が輻輳し、気象台の発表する気象情報の内容を吟味している余裕がないという指摘があります。そこで、非常に切迫した状況に対して、数値等を極力用いず、危機感を訴える短い文章のみによる気象情報を作成することにしました。この気象情報の一つが「記録的な大雨に関する気象情報」です。

この気象情報は、おおよそ50年に1度程度という非常にまれな大雨が広い範囲で降り続く場合に発表します。



資料) 国土交通省

(10) 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、被災した地方公共団体等に対して、国土交通省及び関係団体等有する資機材、マンパワー、ノウハウ等を活用した支援等をより積極的に推進する。

① TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）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、TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）を派遣する体制を整えている。平成24年度は、6月から7月の九州豪雨により被害を受けた福岡県、大分県、熊本県及び鹿児島県に延べ717名を派遣したほか、8月13日から続く大雨（宇治・大津豪雨）への派遣等、延べ272名を派遣し、被災地の迅速な復旧及び再度災害防止に向けた技術支援を実施した。

② 業務継続力の向上

首都直下地震時等に継続すべき優先業務を継続するための取組みを推進する「国土交通省業務継続計画」について東日本大震災の経験を踏まえて見直しを行うとともに、参集や災害対策本部運営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、国土交通本省、地方支分部局、関係機関等の間で、マイクロ回線と光ファイ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に全国の地方整備局、事務所等に配備している防災ヘリコプター、衛星通信車、排水ポンプ車、照明車等の災害対策用機械の拡充を図り、大規模災害が発生した場合には、迅速に派遣できる体制をとっている。

④ 実践的・広域的な危機管理訓練の実施

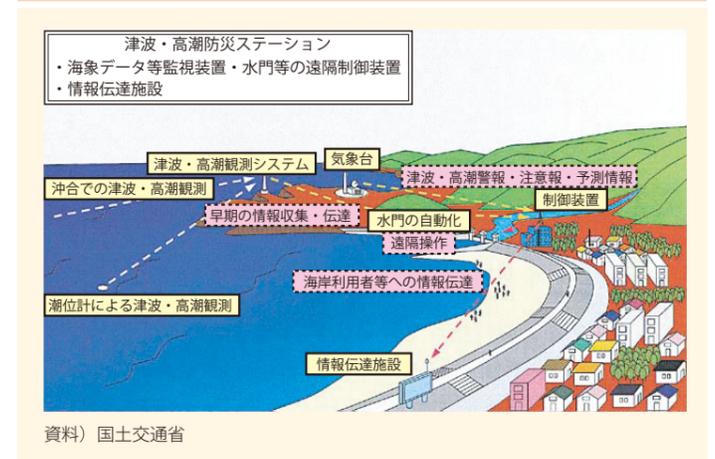
災害対策要員の能力向上を図るため、ロールプレイング方式等の実践的な危機管理訓練を積極的に実施しているほか、地域住民・企業、NPO等のより一層の参加促進、ハザードマップを活用した避難訓練を行うなど、より実践型、参加型の水防演習等を実施した。

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とした指定地方行政機関、消防機関、自衛隊等、多数の団体が合同で各種訓練を実施するなど、巨大地震等大規模災害に備えた広域的な防災体制の充実強化を図る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。

図表II-7-2-11 津波・高潮防災ステーションのイメージ図



資料) 国土交通省

(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等により支援している。

(12) 公共土木施設の災害復旧等

平成24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、凍上災、九州北部豪雨等の大規模な災害が多発したことにより、約2,314億円（13,837箇所）が報告されている。

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、九州北部豪雨等の甚大な災害に速やかに対応できるよう、災害査定における総合単価の使用限度額を通常の1千万円未満から2千万円未満に拡大、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600万円未満に拡大するなど、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・短期間化し、被災地の迅速な復旧に努めている。

さらに、九州北部豪雨を含む梅雨前線による豪雨や強風に伴う波浪、豪雪等の自然災害により被害を受けた地区（84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、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であること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を踏まえ、検討を行っている。

2 災害に強い交通体系の確保

(1) 多重性・代替性の確保等

鉄道、港湾等の施設の耐災化や救援・復旧活動に資する緊急輸送体制の確立を図ることにより、多重性、代替性等を確保し、災害発生時の全国的な輸送活動への影響の極小化及び利用者の安全確保に努めている。

道路ネットワークは、つながって初めて機能するものであり、災害時の代替路を確保しなければ、今後想定される大規模災害には対応できないということが、東日本大震災や豪雨災害から得た教訓であると認識された。

災害に強い広域ネットワークを構築するため、今後想定される地震、津波発生時や豪雨・豪雪時に現道が寸断することにより広域交通に影響を及ぼすおそれがある区間について、代替路の確保のための主要都市間等を連絡する高規格幹線道路等の整備を推進している。

(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（道の駅及びSA・PAの防災拠点化、緊急連絡路・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構築した。

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。また、津波被害を軽減するための対策の一つとして、標識柱等海拔表示シートを設置し、道路利用者に海拔情報の提供を推進している。

(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。

空港については、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、背後圏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。また、南海トラフ巨大地震等による大規模な津波災害に備え、津波被災の可能性のある主な空港については、津波発生時の空港利用者等の避難方法を定めた津波避難計画を策定した。引き続き、津波被災後に空港機能を早期に回復させるために早期復旧対策の検討を進めていく。

(4) 災害に強い物流システムの構築

東日本大震災では、円滑な支援物資物流を確保する観点から、民間物流事業者のノウハウや施設の活用の重要性が認識されたところである。この教訓を踏まえて、国、地方公共団体、物流事業者等で連携して災害に強い物流システムの構築に向けた検討を実施し、発災時に物資拠点として活用可能な民間物流施設のリストアップ（全国で934箇所）や当該施設への非常用電源設備、非常用通信設備の導入支援等、官民の連携・協力体制の構築を全国的に推進しているところである。

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

建築士等による法令遵守の徹底と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、建築確認手続の停滞が生じ、建築確認件数が大幅に減少するなどの影響があったことなどを踏まえ、建築確認審査の迅速化・申請図書簡素化等を図るため、二度にわたって建築確認手続等の運用改善を実施した。

また、今後の建築基準制度のあり方について、平成24年8月に社会資本整備審議会に諮問し、24年9月に同審議会建築分科会に設置された建築基準制度部会において検討を進めている。このうち、住宅・建築物の耐震化促進方策のあり方については、25年2月に第一次答申を取りまとめ、これに基づき、「耐震改修促進法の一部を改正する法律案」が第183回通常国会に提出されたところである。

建築士に係る施策としては、改正「建築士法」に基づき、建築士に受講が義務付けられた定期講習について、講習内容や受講促進に向けた取り組みを行っている。

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

平成24年10月の石川県金沢市のエレベーター死亡事故を受け、社会資本整備審議会昇降機等事故調査部会において、事故原因究明のための調査を行い、25年2月には「石川県内エレベーター戸開走行事故調査中間報告書」を取りまとめるなど、昇降機や遊戯施設の事故に係る原因究明と再発防止対策の検討を行っている。さらに、地方公共団体及び地方整備局職員を対象に昇降機や遊戯施設の事故調査を行うための研修を実施し、職員の育成に取り組んでいる。

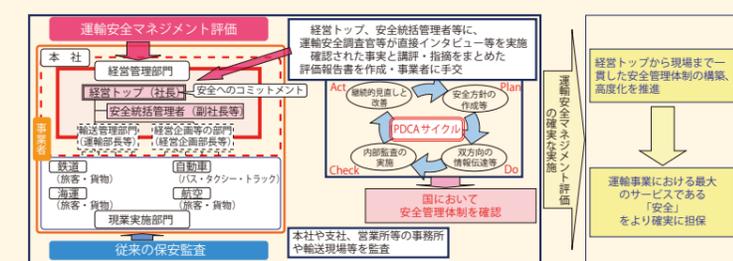
第4節 交通分野における安全対策の強化

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

公共交通機関におけるヒューマンエラーに起因すると見られる事故・トラブルが多発したことを契機に導入された「運輸安全マネジメント制度」は、運輸事業者が「安全管理規程」の作成・届出、「安全統括管理者」の選任・届出等を義務付けるとともに、経営トップの主体的な関与の下で現場

図表 II-7-4-1 運輸安全マネジメント評価の実施イメージ



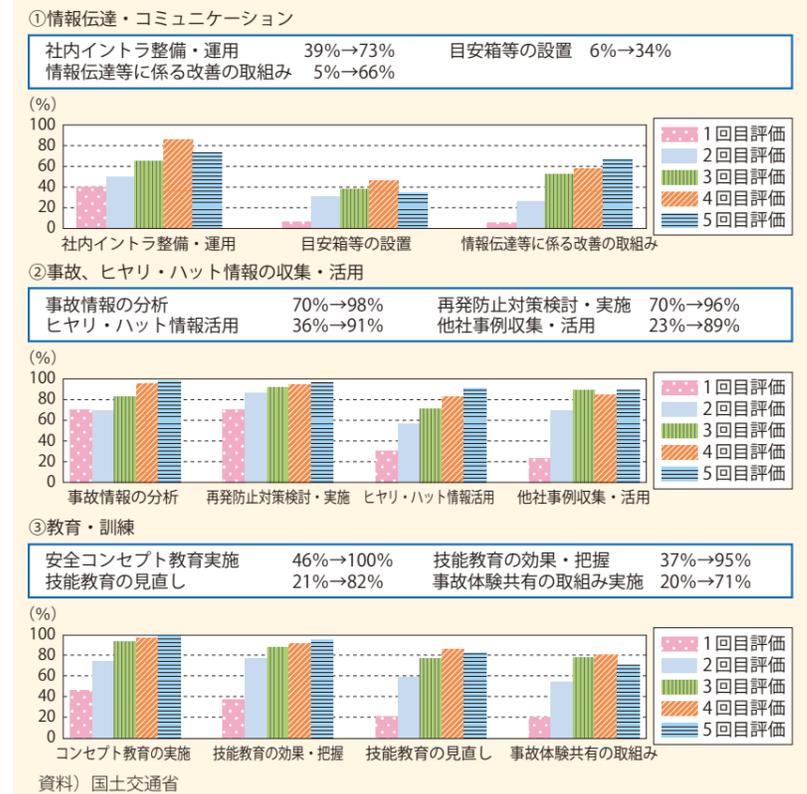
資料) 国土交通省

を含む組織が一丸となって安全管理体制の構築・強化に取り組んでもらい、その取り組みを国が評価することで、安全管理体制をPDCAサイクルによって継続的に向上させるものである。

平成23年10月から24年9月末までに、運輸安全マネジメント評価を延べ915社（鉄道114社、自動車87社、海運697社、航空17社）に対して実施した。これまでの評価結果によると、制度導入以降、事業者の運輸安全マネジメントに係る取り組みが充実する傾向にあり、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。

また、運輸審議会運輸安全確保部会での審議を経て、23年12月に取りまとめた「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」においては、今後の安全確保政策の方向性として、①中小事業者については、依然として啓発・普及の必要性が高く、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を図ること、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り組み内容の実効性・有効性に重点を置くとともに、事業者による安全管理の実効性を確保すること、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、の三点が示された。これを受け、公共交通の安全規制の実効性確保に向けて、事故・インシデント等のデータ収集・分析に基づく安全規制の検証システムを構築するとともに、運輸安全マネジメント制度の高度化と中小事業者に対する啓発・普及を推進するなど、国・事業者等それぞれの主体的な取り組みの強化を図ることとしている。

図表 II-7-4-2 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18年10月～24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[※]にあり、近年は横ばいで推移している。

注 JR西日本福知山線列車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。

(1) 鉄軌道の安全性の向上

JR西日本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、JR東日本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などについて、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

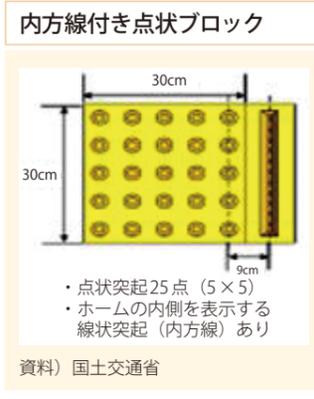
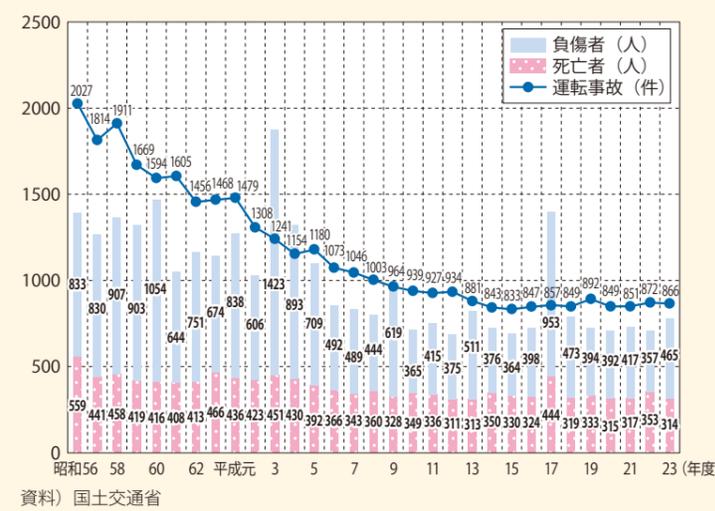
都市部を中心とした「開かずの踏切^注」等は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、早急な対策が求められている。このため、道路管理者と鉄道事業者が連携し、「踏切道改良促進法」及び「第9次交通安全基本計画」に基づき、立体交差化、構造の改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、踏切遮断機等の踏切保安設備の整備等により踏切事故の防止に努めている。

平成24年度は、「踏切道改良促進法」に基づき、保安設備を整備すべき踏切として3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、駅からの転落等を防止するホームドアの設置を促進している(平成24年度末現在、564駅で設置)。「移動等の円滑化の促進に関する基本方針」(23年3月)、「社会資本整備重点計画」(24年8月)等を踏ま

図表II-7-4-3 鉄軌道交通における運転事故件数及び死傷者数の推移



注 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

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「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、IMOにおける議論に積極的に参画するとともに、平成24年7月には、SOLAS条約^{注1}の改正に伴う電子海図情報表示装置の備え付け義務化等、国内法令の整備等を実施した。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おり、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、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」に基づく調査、審判を実施しており、24年には316件の裁決を行い、海技士、小型船舶操縦士及び水先人計411名に対する業務停止(1箇月から4箇月)及び戒告の懲戒を行うなど、海難の発生防止に努めている。

「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律」(22年7月)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、統括運用管制官による運用管制官に対する指導・監督を実施し、同センターによる適切な情報提供業務を行っている。

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め、新たな情報技術を活用した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264箇所で行ったほか、東日本大震災により被災した航路標識158基のうち、応急的に復旧している標識47基と未復旧3基(25年3月末時点)については、今後、港湾や

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



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、電子海図情報表示装置（ECDIS）搭載義務化を踏まえ、電子海図の更なる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)日本財団からは航行援助施設基金^{注2}への協力を行っている。24年9月の同メカニズムにおける第5回協力フォーラムにおいて、我が国より、同海峡の重要性、我が国が行っ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、他の利用国等から広く基金への拠出を募ることが大切である旨提言した。今後も引き続き、同海峡の第一の利用国として、同メカニズムが創設される以前から唯一協力を行ってきたことを通じて培った我が国の知見と沿岸国との良好な関係を活かし、官民連携して同海峡の安全対策に積極的に協力していくこととしている。

(2) 乗船者の安全対策の推進

乗船者の事故における死者・行方不明者のうち約4割は海中転落によるものである。転落後に生還するためには、まず海に浮いていること、また、その上で速やかな救助要請を行うことが必要である。このため、海上保安庁では、ライフジャケットの常時着用、防水パック入り携帯電話等の適切な連絡手段の確保、海上保安庁への緊急通報用電話番号「118番」の有効活用の3つを基本とする自己救命策の普及・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、迅速かつ確かな救助を行うため、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を増強、救急救命士

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。

が実施する救急救命処置の質を保障するメディカルコントロール体制の充実・強化、巡視船艇・航空機の高機能化等、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。

4 航空交通における安全対策

(1) 航空の安全対策の強化

① 国家安全プログラム（SSP）

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、航空会社や空港管理者等の安全管理の取組みとその安全達成度合を国が継続的に監視・評価し、安全監督を行う仕組みである国家安全プログラム（SSP）の導入に向けた検討を進めている。

② 航空輸送安全対策

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、航空会社等における安全管理体制の強化を図るとともに、安全監査等を通じた航空会社に対する監視・監督を的確に実施し、予防的安全対策を推進している。

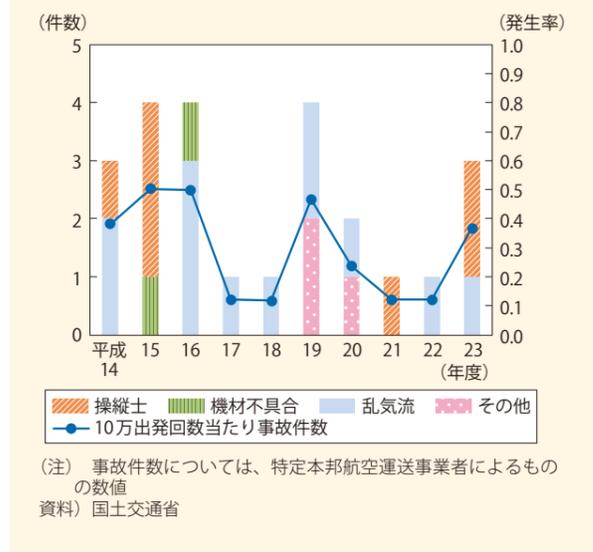
また、オープンスカイ政策の推進による外国航空会社の乗り入れの増加等を踏まえ、我が国に乗り入れる外国航空機に対して立入検査等による監視を強化するとともに、国産旅客機開発プロジェクトに対しても、製造国政府として安全性の審査の適切かつ迅速な実施に努めている。

(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、災害対応、急患輸送等ヘリコプターを含めた小型航空機に対する需要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。

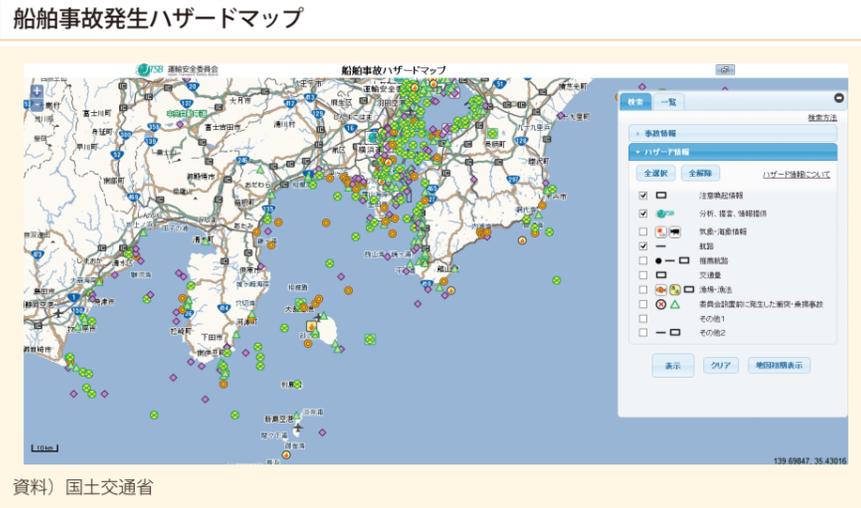
図表II-7-4-4 国内航空会社の事故件数及び発生率



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

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、船舶事故等の発生場所や分析情報等について、インターネットで、①報告書検索を容易にし、活用を促進する、②予定航路、操業場所等でのリスクを容易に確認できる、③操船・操業時等に注意すべき事項等を提供することを目的とした「船舶事故発生ハザードマップ」を公開した。



事故調査等に関しては、22件の航空事故等調査報告書を公表し、このうち平成23年1月に熊本県で発生した上昇中の航空機が山腹に衝突したと推定される事故については、国土交通大臣に対し、有視界飛行方式^注における空中飛行事故を防止するため、最新気象情報に基づき全経路で有視界気象状態維持可能と判断した場合のみ出発するなどについて、操縦者団体や操縦者個人への周知の徹底を図る旨の勧告を行うなど、航空事故等に関して1件の勧告・1件の安全勧告を行い、3件の意見を述べた。

また、13件の鉄道事故等調査報告書を公表し、このうち23年6月に北海道で発生した、信号機が停止現示にならない事象が複数回発生した重大インシデントについては、原因関係者に対し、異常発生時に適切な対応を取ることができる教育訓練を継続実施し、安全対策について検討するとともに、必要な措置を講ずることについて勧告を行った。

さらに、1,136件の船舶事故等調査報告書を公表し、このうち23年9月に石川県で発生した引船転覆事故については、関係行政機関の長に対し、安全に対する総合的な管理体制を構築すること及び原因関係者に対し、引船の曳航作業の安全確保のための措置を講じ、その報告を求め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6件の勧告・2件の安全勧告を行い、4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の確保を図るため、平成24年4月に公共交通事故被害者支援室を設置した。同支援室では、①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としており、24年度においては、関越道高速ツアーバス事故等の被害者等への対応を行った。

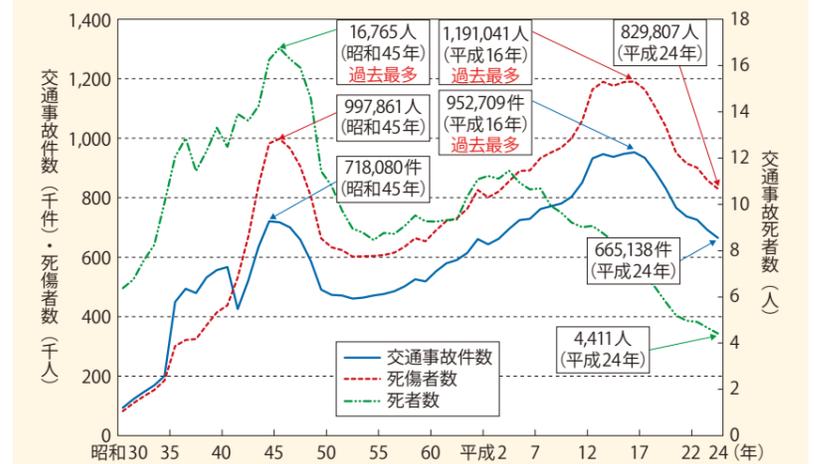
注 航空機の飛行方式の一つ。十分な視界が確保されるような気象状態では、パイロットは空港及び空港周辺で航空交通管制の指示を受けるだけで、あとは独自の判断で自由に飛行できる。これを有視界飛行方式 visual flight rules とい、略してVFRとも呼ばれる。この方式による場合、飛行計画を最寄りの空港事務所に提出するだけで飛行でき、VFRに規定された高度であれば、自由にコースを選ぶことができる。

また、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、業務マニュアルの策定、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成ガイドラインの策定等を行うとともに、関係者からの助言により、同支援室の機能を充実させ、公共交通事故の被害者等への支援の取組みを着実に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24年の交通事故死者数は、12年連続で減少し、4,411人（対前年比5.4%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、83万人が交通事故で死傷しており、依然として厳しい状況である。このため、更なる交通事故の削減を目指し、警察庁等と連携して各種対策を実施している。

図表II-7-4-5 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) 警察庁資料より国土交通省作成

(1) 効率的・効果的な交通事故対策の推進

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。交通事故死者数の約7割を占めている幹線道路については、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」により市民参加・市民との協働の下、効果的・効率的に事故対策を推進するなど、事故の危険性が高い箇所等について重点的に対策を実施している。

また、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等において、安全な歩行空間の確保等を目的として、面的な速度規制と連携した車道幅員の縮小・路側帯の拡幅、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抑制対策を推進している。

(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道路施設の管理

平成24年12月2日に、9名の尊い命が犠牲となった中央自動車道笹子トンネルの天井板落下事故が発生した。この事故を受け、「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」を開催し、落下の発生原因の把握や、再発防止策等について専門的見地から検討している。

加えて、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、重大な損傷発生危険性が高まる懸念がある。このような状況を踏まえ、道路ストックの持続的、戦略的な維持管理・更新を図るため、高速道路から市町村道までの道路橋等について、長寿命化修繕計画等に基づく道路ストックの点検、診断、補修を実施し、予防的な補修等を計画的に進めている。また、地方公共団体の橋梁では、約1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) 高速ツアーバス事故を受けた安全対策強化

平成24年4月に関越道において発生した高速ツアーバス事故を受け、緊急重点監査や過労運転防止等の緊急対策を実施したほか、高速ツアーバスを企画実施する旅行会社等が乗合バス事業の許可を取得し、道路運送法に基づく安全確保の責任を負う新高速乗合バスへの移行の促進等を行った。

(5) 自動車の総合的な安全対策

① 事業用自動車の安全対策

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する「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、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等、更なる安全対策を実施している。

② 今後の車両安全対策の検討

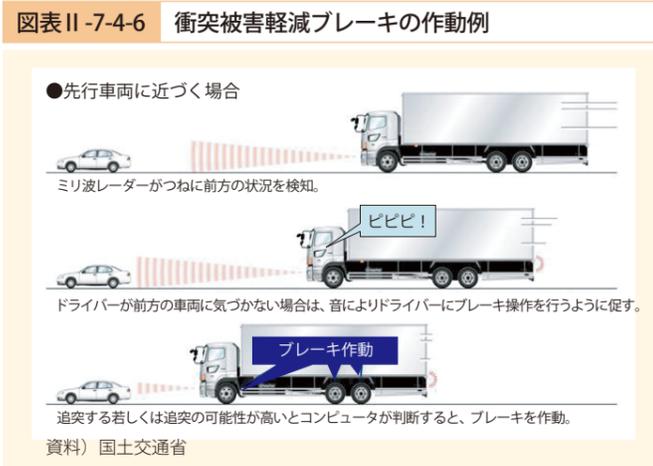
第9次交通基本計画（平成23年3月策定）においては、27年までに交通事故死者数を3,000人以下とする目標が設定されている。この交通事故削減目標の達成に向けて、「安全基準等の拡充・強化」、「先進安全自動車（ASV）推進計画」及び「自動車アセスメント」の3つの施策を有機的に連携させ、車両安全対策の推進に取り組んでいる。

③ 安全基準等の拡充・強化

大型貨物車やバスについては、事故発生時に被害が大きくなる傾向があることから、衝突被害軽減ブレーキの基準化・義務付けを進めており、平成24年3月には大型貨物車について、25年1月にはバスについて基準を策定した。また、「新たなカテゴリー」の乗物である軽自動車よりも小さい二人乗り程度の超小型モビリティについては、公道走行が可能となるよう、25年1月に認定制度を創設した。

④ 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・実用化・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歩車間通信システムといった通信利用型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。



⑤ 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及びチャイルドシートの選択や製作者による、より安全な自動車等の開発を促すことを目的に、自動車等に関する安全性能の評価結果を公表している。平成24年度においては、自動車12車種、チャイルドシート9機種の評価を新たに行った。

⑥ リコール制度の充実・強化

自動車のリコールの迅速かつ着実な実施のため、自動車メーカー等及びユーザーからの情報収集に努め、自動車メーカー等のリコール業務について監査等の際に確認・指導するとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人交通安全環境研究所において現車確認等による技術的検証を行っている。また、ユーザーからの不具合情報の収集を強化するため、「自動車不具合情報ホットライン」(www.mlit.go.jp/RJ/) について周知活動を積極的に行った。

自動車リコール制度をより一層ユーザーの視点に立ったものとするため、これまで情報収集体制及び調査分析体制を強化してきたところである。

さらに、国土交通省に寄せられた不具合情報や事故・火災情報等を公表し、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。特に、「チャイルドシートの肩ベルトの調整を忘れずに！」及び「乗用車のアームレスト等の可動部にお子様指等を挟み込まないように注意しましょう」について報道発表等を通じ、ユーザー等への注意喚起を行った。

なお、平成24年度のリコール届出件数は308件及び対象自動車数台数は5,612,979台であった。

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。

(6) 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。



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

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）に創設された「陸上交通セキュリティ国際ワーキンググループ（IWGLTS）」には、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、更なる発展が見込まれているほか、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・アデン湾における平成24年の海賊事案は75件と、主要海運国による自国籍船への民間武装警備員乗船等の効果により前年に比べ減少したものの、依然として憂慮すべき状況である。

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。

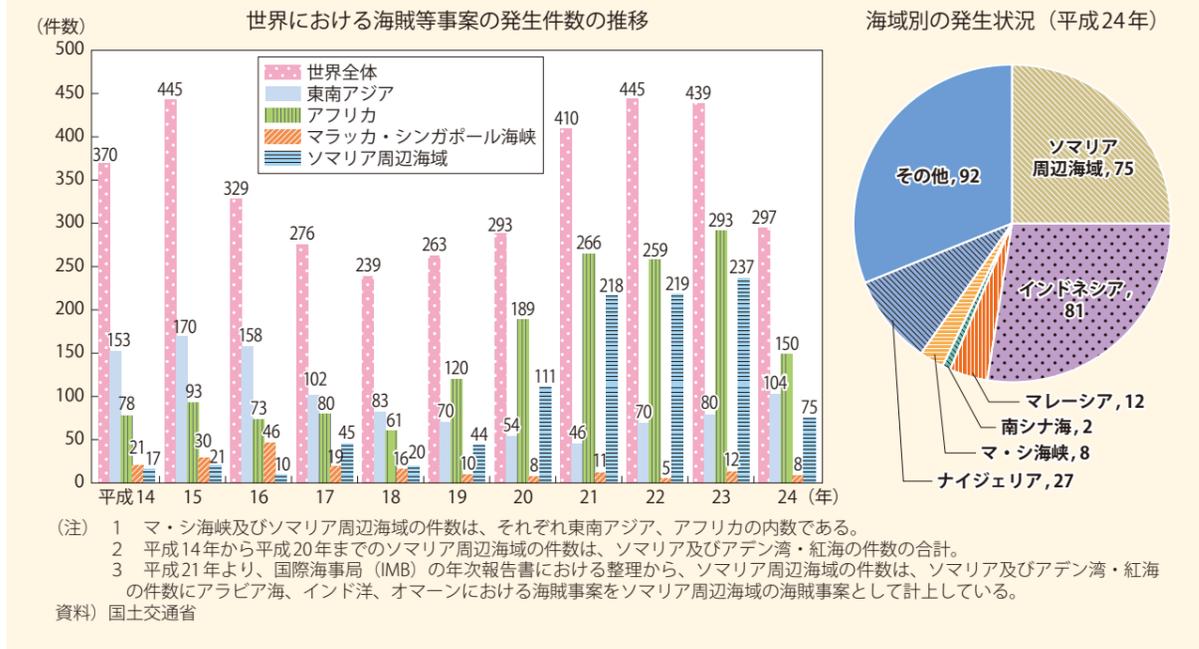
海上保安庁では、海賊行為があった場合の司法警察活動を行うため、海賊対処行動発令によりソマリア沖に派遣されている海上自衛隊の護衛艦に海上保安官8名を同乗させているほか、（独）国際協力機構（JICA）の海上犯罪取締り研修等にイエメン等ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関の職員を招へいするなど、当該沿岸国の海上保安機関の能力向上支援を実施している。

図表II-7-5-1 日本関係船舶の海賊等事案被害発生状況（平成24年）



資料) 国土交通省

図表II-7-5-2 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24年）



東南アジア周辺海域における海賊対策としては、巡視船派遣による連携訓練や研修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我が国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（12年）に比べると減少しているが、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。

③港湾における保安対策

ASEAN諸国を対象に、研修、専門家会合等を通じて、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こととしている。

(2) 公共交通機関等におけるテロ対策の徹底・強化

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。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。

図表II-7-5-3 「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



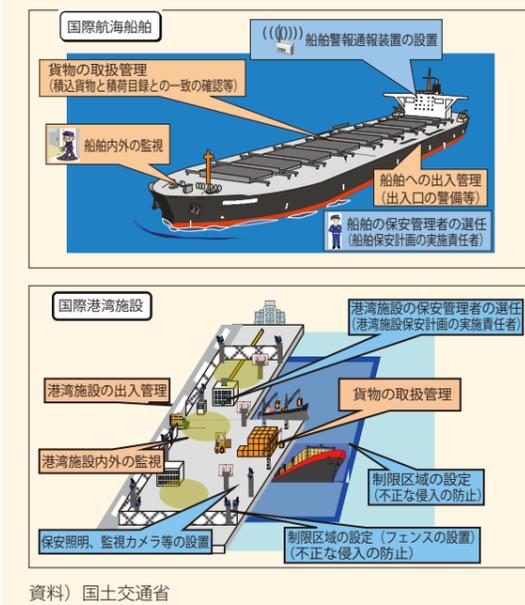
②船舶・港湾におけるテロ対策の推進

「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、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おり、更に平成24年10月からは国際線旅客に対するランダム接触検査を実施することにより、金属探知機で検知できない爆発物等の機内持ち込みを防止する新たな強化策を講じている。

図表II-7-5-4 国際航海船舶及び国際港湾施設における保安措置



注 「見せる警備」…テロの未然防止を図るため、人々の目に触れる形で警備を行う施策
 「利用者の参加」…テロに対する監視ネットワークを強めるため、一人一人の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

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際し、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

国際物流においても、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、物流事業者等に対してAEO制度^{注1}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。平成23年度からは、AEO取得事業者が関与する輸出申告について、保税地域外で「許可」を取得できること等が可能となっている。

航空貨物に対する保安体制については、荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護することを目的に、ICAOの国際基準に基づき制定されたKS/RA制度^{注2}を導入している。24年10月からは、米国向け航空貨物の保安強化への対応及び円滑な物流の維持のため、同制度を改定し、更なる保安対策の強化に取り組んでいる。

また、主要港のコンテナターミナルにおいては、トラック運転手等の本人確認及び所属確認等を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いる。（22年度末から試行運転を開始）。

(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はじ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、国土交通省の情報セキュリティ対策及びIT障害による事業停止を防止するためのガイドラインの策定等、重要インフラ（鉄道・航空・物流）に係る情報セキュリティ対策を推進している。

また、国土交通省や所管事業者等へのサイバー攻撃発生に備え、初動体制の整備、被害拡大の防止等に努めている。

注1 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
注2 航空機搭載前までに、特定荷主（Known Shipper）、特定航空貨物利用運送事業者又は特定航空運送代理店業者（Regulated Agent）又は航空会社においてすべての航空貨物の安全性を確認する制度

2 事故災害への対応体制の確立

鉄道、航空機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等の事故災害が発生した場合には、災害の状況等を勘案し、国土交通省の災害対策本部（特に交通分野における大規模な事故災害の場合は政府の非常災害対策本部等）を設置し、情報の収集・集約、関係行政機関等との災害応急対策の総合調整等を行い、迅速かつ的確な災害対策を実施している。

海上における事故災害への対応については、巡視船艇・航空機の出動体制の確保、防災資機材の整備等を行うとともに、合同訓練を実施するなど、関係機関等との連携強化を図っている。また、油及び有害液体物質等による汚染事故に対しては、対応資機材等を充実させ、迅速かつ効果的に対処し得る体制の強化を図るとともに、油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

我が国の領海警備に関する情勢の変化にかんがみ、領海侵入等に適切に対処するため、領海警備のために必要な規制能力・監視能力、速力等を備えた1,000トン型巡視船及び追跡・捕捉能力、監視能力等を備えたヘリコプター等を整備しているほか、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。また、今後発生が予想される大規模災害への対応を念頭に、災害対応能力を備えた巡視艇等を整備している。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、前述のように、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など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。特に、尖閣三島の取得・保有以降、台風等の荒天時を除き、中国公船が常態的に同周辺海域を徘徊し、領海侵入事案の発生件数も増加している。

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、平成24年9月、「海上保安庁法及び領海等における外国船舶の航行に関する法律の一部を改正する法律」が施行された。加えて、領海警備体制の強化を図り、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おり、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戦略的かつ継続的に実施している。また、内閣官房総合海洋政策本部事務局の総合調整の下、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、海洋に関する様々な自然情報（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、地図上に自由に重ねて表示できるウェブサービス「海洋台帳（海洋政策支援情報ツール）」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月に我が国が国連海洋法条約に基づき、国連の「大陸棚限界委員会」へ提出した、200海里を超える大陸棚に関する情報について、同委員会は24年4月20日に勧告を採択した。勧告では、我が国の国土面積の約8割に相当する大陸棚の延長が認められた一方で、一部海域では審査が先送りされたため、海上保安庁では、内閣官房総合海洋政策本部事務局の総合調整の下、関係省庁と連携して、引き続き、大陸棚の画定に向けた対応を行っていくこととしている。

(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、全国185箇所の低潮線保全区域を政令で指定し、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、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とともに、低潮線の保全を確実にかつ効率的に実施していくために、関連情報を適切に管理している。

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、今後も引き続き整備を進めていくこととしている。



同法による措置の実効性の確保に努めている。

なお、北朝鮮の指導者交代等を踏まえ、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。また、24年4月13日及び同年12月12日の北朝鮮の「人工衛星」と称するミサイル発射事案においては、情報収集と情報提供等、国民の安全・安心の確保に努めた。

(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」及び「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。

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改定し、病原性の程度に応じた対策の機動的な実施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求め、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、海外から国内へ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すとともに、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っている。また、社会機能維持者である運送事業者等においては、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こととしている。

また、新型インフルエンザ等に対する対策の強化を図り、国民の生命及び健康を保護し、国民生活及び国民経済に及ぼす影響が最小となるようにすることを目的とした新型インフルエンザ等対策特別措置法（以下「特措法」という。）が24年5月に公布された。特措法は、発生時において、事業者一般は対策に協力し、事業実施において適切な措置を講じるよう努める責務を有するとされ、登録事業者においても、国民生活・経済の安定に寄与する業務の継続に努める責務を有し、運送事業者である指定公共機関等は、新型インフルエンザ等緊急事態において、その業務計画で定めることにより、旅客及び貨物の運送を適切に実施するための必要な措置を講じる責務を有する旨規定された。

なお、対策の円滑な推進のため、25年5月の同法施行に向けて、政府の新型インフルエンザ等対策有識者会議が開催されているところである。

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。

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

北朝鮮による弾道ミサイルの発射や核実験実施等への対応として、「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おり、平成24年4月には、国際情勢にかんがみ、措置の期間を25年4月13日まで延長した。海上保安庁では、本措置の確実な実施を図るため、北朝鮮船籍船舶の入港に関する情報の確認等を実施している。また、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の「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」に基づき、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、