

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25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
鉄道駅	3,457	2,829	81.8%
バスターミナル	52	43	82.7%
旅客船ターミナル	16	14	87.5%
航空旅客ターミナル	33	28	84.8% (100%) ^(注2)

(注) 1 「段差の解消」については、バリアフリー法に基づく公共交通移動等円滑化基準第4条、(移動経路の幅、傾斜路、エレベーター、エスカレーター等が対象)への適合をもって算定。
2 障害者等が利用できるエレベーター・エスカレーター・スロープの設置（事実的な段差解消）

○車両等

	車両等の総数	移動等円滑化基準に適合している車両等 ^(注) の数	全体に対する割合
鉄道車両	52,669	29,385	55.8%
ノンステップバス	45,495	18,672	41.0%
リフト付きバス	13,499	485	3.6%
福祉タクシー	-	13,856	-
旅客船	706	173	24.5%
航空機	537	479	89.2%

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

(2) 居住・生活環境のバリアフリー化

①住宅・建築物のバリアフリー化

高齢者、障害者等が地域の中で安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう、一定のバリアフリー性を満たした住宅を取得する際の（独）住宅金融支援機構のフラット35 Sにおける融資金利の引き下げ、バリアフリー改修工事に対する支援等によって住宅のバリアフリー化を促進しているほ

か、公営住宅や都市再生機構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整備に対する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、施設利用者が円滑かつ快適に利用できるよう、不特定かつ多数の者が利用する施設については「バリアフリー法」に基づく建築物移動等円滑化誘導基準に規定された整備水準を確保するなど、高度なバリアフリー化を目指した整備を推進している。その際、高齢者、障害者等の施設利用者の意見を施設整備に反映するなどの取り組みを行っている。

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年	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
認定件数(年度)	11	120	229	320	382	366	332	232	280	367	386	348	331	289	255	184	208	130	196
認定件数(累積)	11	131	360	680	1,062	1,428	1,760	1,992	2,272	2,639	3,025	3,373	3,704	3,993	4,348	4,432	4,640	4,770	4,966

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、身近な自然空間である河川、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子育て世帯に適した住宅確保等の支援

子育て世帯に適した住宅・居住環境を確保するため、高齢者等が有する比較的広い住宅を子育て世帯等向けの賃貸住宅として活用する住み替え制度を支援しており、これにより（一社）移住・住みかえ支援機構のマイホーム借上げ制度が推進されている。また、子育て世帯向けの賃貸住宅（地域優良賃貸住宅）の整備及び家賃低廉化や、公的賃貸住宅と子育て支援施設等との一体的整備に対して、地方公共団体を通じて支援している。

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。

また、平成25年6月14日に閣議決定された「世界最先端IT国家創造宣言」においては、「就業継続が困難となる子育て期の女性や育児に参加する男性、介護を行っている労働者などを対象に、週一回以上、終日在宅で就業する雇用型在宅型テレワークにおける、労働者にやさしいテレワーク推奨モデルを産業界と連携して支援し、28年までにその本格的な構築・普及を図り、女性の社会進出や、少子高齢化社会における労働力の確保、男性の育児参加、仕事と介護の両立などを促進する」とこととされるなど、これまで以上にテレワークの普及促進に取り組むこととしている。

関係省庁では、テレワークが様々な働き方を希望する人の就業機会の創出及び地域の活性化等に資するものとして、テレワークの一層の普及拡大に向けた環境整備、普及啓発等を連携して推進している。

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、業務の効率化・高付加価値化による生産性の向上及び国際競争力の強化や災害時の事業継続性の向上等に資する多様な働き方を実現する施策（テレワークの普及・推進等）の検討等を行った。

（2）子どもがのびのびと安全に成長できる環境づくり

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24年度までに891団地（23,813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、サービス付き高齢者向け住宅の整備や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24年度末現在16,025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

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

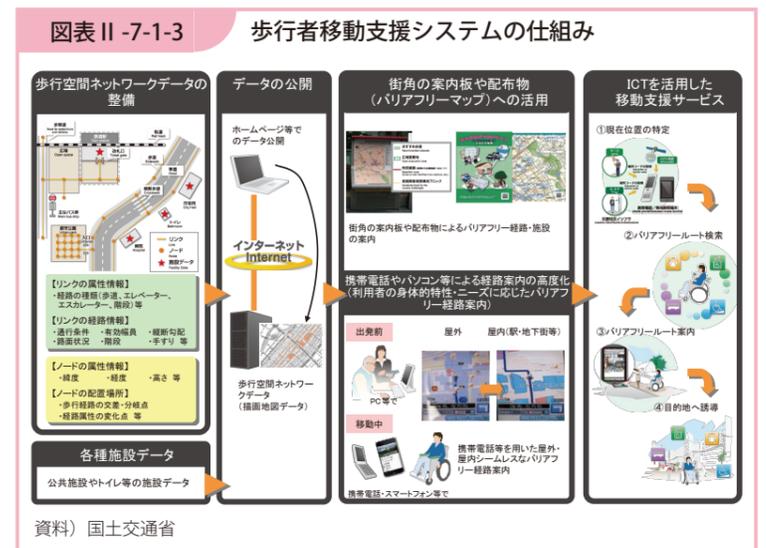
注2 車いすや寝台（ストレッチャー）のまま乗降できるリフト等を備えた専用のタクシー車両や、訪問介護員等の資格を有する者が乗務するタクシー車両

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、福島県福島市をはじめ全国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25年においても、台風第18号や台風第26号等により各地で甚大な被害が発生した。また、気候変動による外力の増大や東日本大震災の経験等を踏まえ、自然災害対策に備えた国土の全域にわたる強靱な国づくり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、ソフト対策を適切に組み合わせつつ、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。特に発生が懸念されている南海トラフ巨大地震や首都直下地震に対して、国土交通省として実施する活動を早急に取りまとめる必要がある。

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）南海トラフ巨大地震、首都直下地震への対応

南海トラフ巨大地震により、関東から九州の広範囲において、強い揺れが発生し、巨大な津波が短時間で沿岸域に襲来することが想定されている。死者は最大で32万人にのぼり交通インフラの途絶

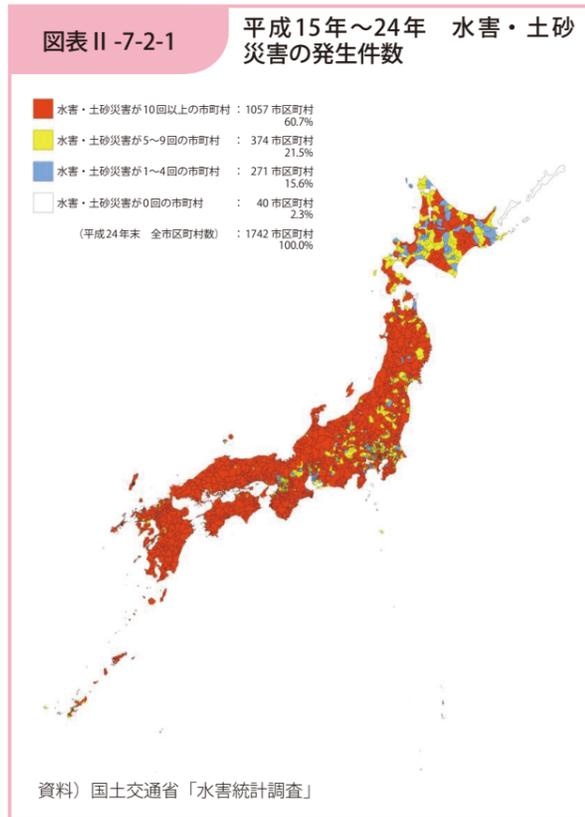
や沿岸の都市機能の麻痺等の深刻な事態が発生する。また、首都直下地震により、首都圏全域で強い揺れが発生することが想定されている。建物の倒壊や火災が発生し、密集市街地で甚大な人的被害が生じるとともに、政治・経済・行政の中核機能が被災することで、国民生活や経済活動にも甚大な影響が発生する。現地での対策の担い手となる国土交通省においては、省の総力をあげてこれらの事態に対処すべく、平成25年7月に国土交通省南海トラフ巨大地震・首都直下地震対策本部を立ち上げ、26年4月1日に首都直下地震対策計画及び南海トラフ巨大地震対策計画を策定した。また、南海トラフ巨大地震については、地方ブロックごとに、より具体的かつ実践的な地域対策計画を策定した。

(2) 気候変動への対応

地球温暖化の進行に伴い海面水位の上昇、大雨の頻度増加、強い台風の増加等が予測されており、これにより水害、土砂災害、高潮災害等が頻発、激甚化するとともに、降水量の変動幅が拡大することに伴う渇水の頻発や深刻化が懸念されている。また、近年、現況の治水安全度や計画規模を上回る外力により災害が頻発している。最近の多様な被害形態を有する災害や、地球温暖化に関する新たな知見等を踏まえ、「社会資本整備審議会河川分科会気候変動に適応した治水対策検討小委員会」において、今後取り組むべき適応策のあり方について検討を行うなど、関係する主体が連携して取組みを進めていく。

(3) 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、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。これまで、洪水を安全に流下させるための河道の拡幅、築堤、放水路の整備や、洪水を一時的に貯留するダム、遊水地等の治水対策を進めてきたことにより、治水安全度は着実に向上してきている。しかしながら、台風第18号による由良川、桂川での氾濫や山口県・島根県での集中豪雨による被害など、各地で水害が発生している。頻発する集中豪雨等による被害を防止・軽減するため、予防的な治水対策や再度災害防止対策を引き続き推進するとともに、「国土交通省水災害に関する防災・減災対策本部」を設置し、地下街・地下鉄等における浸水対策の推進や水防体制の強化、タイムライン（防災行動計画）の作成など、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、既設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。

また、「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」においては、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、河川から離れた地域の安全度も高めるため、施設の計画規模を上回る洪水に対しても決壊しない高規格堤防の整備を実施している。

② 水害の再度災害防止対策

近年、甚大な水害を受けた地域においては、同規模の洪水で再び被災することがないように、河川の流下能力を向上させるための河道掘削や築堤等の実施、内水氾濫を防ぐための排水機場の整備等の対策を短期集中的に実施し、浸水被害の防止、軽減に努めている。

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 -7-2-2 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

コラム

「ダム再生」～既設ダムの再開発による有効活用～

ダムは様々な形でその役割を果たしています。既存施設の有効活用を図る観点から、既設ダムの一層の活用が求められており、国土交通省では、「ダム再生」を推進しています。ダム再生とは、既設ダムを改築などして、ダ

ムの容量の拡大、放流能力の拡大、運用の変更、堆砂対策や水質対策など既設ダムの有効活用を図るものです。

ダム再生を行っている事例として、鶴田ダム再開発事業が最盛期を迎えています。本事業

業は、平成18年7月に鹿児島県北部の川内川流域で発生した豪雨災害を受け、既設の鶴田ダム治水機能の強化を図るため、洪水調節容量の拡大や放流能力の増強等を実施するものです。洪水調節機能を向上させるため、ダム堤体に直径6mの穴をあけて新しい放流管を設置することになりましたが、施工にあたっては、既設ダムの治水・利水の機能を維持したまま工事を実施する必要があります。そのため、最大65mの水深下での水中作業を伴うなど、新たにダムを建設するのとはまた違った難しさがあります。これだけの大水深かつ長期の水中施工を伴うダム堤体の削孔工事は我が国初めてであり、現在、29年度の完成に向けて鋭意事業を推進しているところです。

「ダム再生」は我が国のダムのみならず海外のダムへの適用も期待されており、積極的に

その紹介を行っています。例えば、25年8月に、米国シアトルで開催された国際ダム会議において、パネル展示等を行いました。また、27年度にノルウェーで開催予定の国際ダム会議大会での議題として、日本が提案した既設ダムの有効活用に関するテーマが決定されました。今後とも我が国の先進的な技術を活かし、積極的な国際展開を図っていきます。

また、国土交通省では民間ツアー会社と連携し観光ツアーの一部にダム見学を組み合わせる「ダムツーリズム」を推進しています。こうしたダムツアーでは管理中のダムだけでなく、前述の鶴田ダムのような「ダム再生」の工事中のダムも対象にしており、日々進むコンクリート打設の様子などまさに今しか見られない現場を見ていただけるよう、積極的に広報を図っていきます。

鶴田ダム再開発（川内川水系）



必要な洪水調節容量を確保するため、ダムを運用しながら、大水深（約65m）での放流管の増設等を行う。

ダムツーリズムとPRパンフレット



ダムツーリズムPRパンフレット「ダムを見に行こう」
http://www.mlit.go.jp/river/dam/main/dam/dam_tourism.html

資料) 国土交通省

(ア) 総合的な治水対策

近年、流域の都市開発による不浸透域の拡大に伴う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

近年、短時間の局地的な大雨等により浸水被害が多発していることから、計画を超えるような局地的な大雨に対しても住民が安心して暮らせるよう、河川と下水道の整備に加え、住民（団体）や民間企業等の参画の下、浸水被害の軽減を図るために実施する総合的な取組みを定めた計画を「100mm/h安心プラン」として登録し、浸水被害の軽減対策を推進する取組みを実施している。

(ウ) 土地利用と一体となった治水対策

近年、浸水被害が著しい地域であり、土地利用状況等により、連続した堤防を整備すること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治水対策を地方公共団体等と協力して推進している。

図表 II -7-2-3 富山県高岡市における100mm/h安心プランに基づく対策事例

背景

- 高岡市街地は過去から多くの浸水被害に見舞われ、近年、平成24年7月豪雨時も床上179戸、床下348戸の浸水被害が発生
- 近年、局地的豪雨が顕在化し、甚大な被害が多発
- 富山県での時間雨量50mm以上の観測回数が増加している。
- 富山県内15気象台観測所データより
558~H4年 1.1回/年 → H15~H24年 3.4回/年
- 市街地の拡大により、排水量が増加 → 浸水危険度が増大

治水・浸水対策については、これまで取り組んできているところであるが、いまだ十分な整備水準にあるとは言えない。

- ・地久子川(河川)整備進捗率(計画1/50): 51% (H24末)
- ・住宅ポンプ場改修事業: 平成25年度着手
- ・市街地の風火により、雨水の貯留・浸透機能を発揮する田畑が減少している。
- ・市街地内部の組織の割合: 19.2% (562) → 12.1% (319)

高岡市の取組み

頻発する局地的豪雨による早期な治水対策が急務
総合的な治水対策について、関係部局からなる
高岡市浸水対策連絡協議会で検討

高岡市浸水対策連絡協議会 (H24.11~)

組織	
土木部河川課・都市計画課	部 局
農林水産部農村整備課	
知事政策局防災・危機管理課	
高岡土木センター、高岡農林復興センター	
総務部総務課危機管理室	
産業振興部農地林務課	
都市整備部下水道課	
建設部土木維持課	

○河川・下水道整備における相互連携検討
○流域対策の物理的な効果の検討、評価
(雨水貯留槽、水田貯留等)
○総合的な治水対策について、様々な視点で検討・評価
⇒「高岡市緊急浸水対策行動計画」を検討し、策定

今後の取組み

- 緊急浸水対策行動計画に基づき、個別対策について各施設管理者が整備を推進
- 流域対策の個別施設等の整備に向けた関係機関との具体的な協議を開始
- ソフト対策を含めた被害軽減対策の実施に向けた支援

資料) 国土交通省

Column

台風第18号による洪水に対し、治水事業が効果を発揮

台風第18号の接近・通過に伴い、平成25年9月15日から16日にかけて四国から北海道の広い範囲で記録的な大雨となり、各地で浸水被害、河川の氾濫、土砂災害等が発生し、全国で死者6名、行方不明者1名、また四国

から北海道の広い範囲で浸水家屋10,000棟以上など、大きな被害が発生しました。一方、全国174の国土交通省所管ダムが洪水調節を行うなど、各地で治水事業の効果も発揮されました。

注 住宅等がある区域の周囲を取り囲む堤防

ダムの洪水調節により京都市内の甚大な浸水被害の発生を防止

京都府の淀川水系桂川では、大規模な出水が発生し、日吉ダムでは管理開始以降最大の流入量を記録しましたが、ダムの洪水調節により、下流へ流す水量を最大で約9割低減しました。

この洪水調節により、京都市嵐山地区（渡月橋付近）では、渡月橋の損傷の拡大を防止するとともに、浸水戸数をほぼ半減できたと推定されます。

また、下流の京都市の鴨川合流点付近においては、水位が堤防天端まで上昇し右岸側で越水が生じましたが、日吉ダムの洪水調節と水防団や自衛隊等による懸命な水防活動によ

り、堤防の決壊を免れていた状況です。仮に日吉ダムが無く、この付近の右岸側で堤防が決壊した場合、約13,000戸の浸水、約1.2兆円の被害が発生したものと推定されます。

堤防整備により浸水被害を防止

青森県の岩木川右岸の板柳地区は、かつては堤防の無い区間でしたが、11年から堤防整備及び河道掘削に着手し、25年3月に総延長8.1kmの堤防が完成しています。

台風第18号による洪水では、計画高水位を上回ったものの、懸命な水防活動等により堤防は決壊しませんでした。堤防が整備されていたことにより、約3,100ha（約5,900戸）の浸水被害を防いだものと推定されます。

<日吉ダムの事例>
欄干まで水に浸かる渡月橋（9月16日午前9時頃）



ダムによる水位低減効果



資料) 国土交通省

<板柳堤防の事例>
市街地を洪水から守った板柳堤防



H25.9.17 10:37撮影

(工) 内水対策

内水氾濫による浸水を防除し都市等の健全な発達を図るため、下水管きよや排水機場等の整備を進めている。しかしながら、近年、計画規模を上回る局地的な大雨等の多発、都市化の進展による雨水流出量の増大、人口・資産の集中や地下空間利用の拡大等による都市構造の高度化等により都市部等における内水氾濫の被害リスクが増大している。このため、下水道浸水被害軽減総合事業や総合内水緊急対策事業等を活用し、地方公共団体・関係住民等が一体となって、雨水流出抑制施設を積極的に取り入れるなどの効率的なハード対策に加え、降雨情報の提供、土地利用規制や内水ハザードマップの作成等のソフト対策、止水板や土のう等の設置や避難活動といった自助の取り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の周知や水防技術の習得を図るなど、人命と財産を守り、被害を最小限にとどめるための水防体制の強化に向けた支援を行っている。

全国各地で豪雨災害が多発する一方、水防団員の減少等による地域の水防力の弱体化が進む中、多様な主体の参画により地域の水防力の強化を図るため、平成25年6月に「水防法」を改正し、①河川管理者と水防の連携強化、②浸水想定区域内の地下街等、要配慮者利用施設、大規模工場等における自主的な避難確保・浸水防止計画の取組みの推進、③水防協力団体の指定対象及び業務内容の拡大などについて規定した。

⑤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によって国民経済上重大又は相当な損害が生じるおそれのある河川を洪水予報河川として指定し、気象庁長官と共同して水位又は流量を示した洪水予報（氾濫注意情報・氾濫警戒情報、氾濫危険情報、氾濫発生情報）の周知等を行っている。また、洪水予報河川以外の主要な河川を水位周知河川として指定し、洪水時に避難判断水位（特別警戒水位）への到達情報の周知等を行っている。平成26年3月末現在、洪水予報河川は417河川、水位周知河川は1,555河川が指定されている。

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1}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、26年3月までに全国50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2}の整備を行っている。インターネット上でも雨量情報の提供を行っており、26年3月末現在、35基での観測体制を構築している。

⑥浸水想定区域の指定

洪水時の円滑かつ迅速な避難を確保し、又は浸水を防止することにより、水災による被害の軽減を図るため、「水防法」に基づき、河川が氾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、洪水が発生した場合でも住民が適切な避難行動をとることができるよう、洪水予報や水位到達情報の伝達方法、避難場所その他避難の確保を図るために必要な情報等を住民に周知するため、市町村に対する洪水ハザードマップ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3}の開設を行っている。

注1 <http://www.river.go.jp> [インターネット版]、<http://i.river.go.jp> [携帯版]

注2 既存のレーダに比べ、より高頻度（1分ごと）、高分解能（250mメッシュ）での観測が可能。また、これまで5～10分程度かかっていた配信に要する時間を1～2分に短縮。

注3 <http://www1.gsi.go.jp/geowww/disapotal/index.html>

浸水想定区域については、洪水予報河川及び水位周知河川の約98%において指定・公表済みであり、洪水ハザードマップについては、浸水想定区域を含む市町村の約97%で作成済みである（平成26年3月末現在）。

25年6月の「水防法」の改正により、浸水想定区域において、市町村地域防災計画に定められた地下街等、要配慮者利用施設、大規模工場等の所有者又は管理者が自衛水防の取組みとして避難確保・浸水防止計画の作成、訓練の実施、自衛水防組織の設置を行うこととなった。国土交通省では、地域の水防力の強化を図るため、同法に規定する浸水防止計画に基づき取得した浸水防止用設備に係る税制上の支援のほか、全国の地方整備局等の河川関係事務所に設置した災害情報普及支援室を相談窓口として事業者等による自衛水防の取組みに対する支援を行っている。

⑦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いる。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すべてについて、平成28年度までに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。

25年6月の「河川法」の一部改正に伴い、河川管理施設又は許可工作物の管理者が、河川管理施設又は許可工作物を良好な状態に保つよう維持、修繕すべきことを明確化するとともに、政令において多種多様な河川管理施設等の維持、修繕に関し、管理者が共通して遵守すべき最低限の技術的基準が定められたところである。

⑧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、治水対策上の支障（河川工事実施の支障、洪水時の流下阻害、河川管理施設の損傷等）やその他の河川管理上の支障（燃料漏出による水質汚濁、河川利用の支障等）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。

平成25年5月には、放置艇（不法係留船）の解消に向けて「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」を策定した。25年12月には河川法施行令を改正し、河川に船舶等を放置する行為を禁止した。（施行は26年4月1日）

（4）土砂災害対策

我が国は急峻で複雑かつ脆弱な地質が広く分布していることから土石流、地すべり、がけ崩れの土砂災害危険箇所は約52万箇所存在し、集中豪雨や地震等に伴う土砂災害が、過去10年（平成16年～25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的確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。

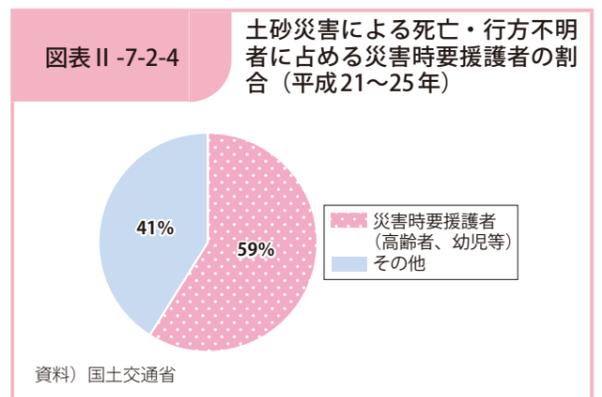
また、「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律（土砂災害防止法）」に基づき、土砂災害特別警戒区域等内への災害時要援護者関連施設等に係る開発行為の制限等を実施している。

④市街地に隣接する山麓斜面における土砂災害対策

土砂災害の起こりやすい山麓に隣接する市街地に対し、土砂災害の防止及び緑豊かな生活環境の創出を目指して健全な樹林帯（グリーンベルト）を保全、育成することにより、安全で自然豊かな都市空間を創出している。

⑤地域防災力向上に資する土砂災害対策

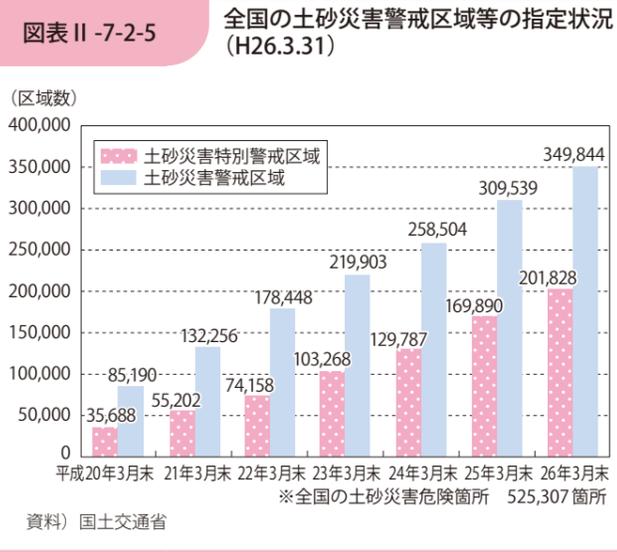
土砂災害により社会・経済的に壊滅的な被害が生じやすい中山間地域において、各集落における警戒避難体制の強化や、人命保全上、重要な施設・防災基幹集落の保全を推進している。



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、当該区域において、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25年度は、この制度により危険住宅28戸が除却され、危険住宅に代わる住宅18戸が建設された。

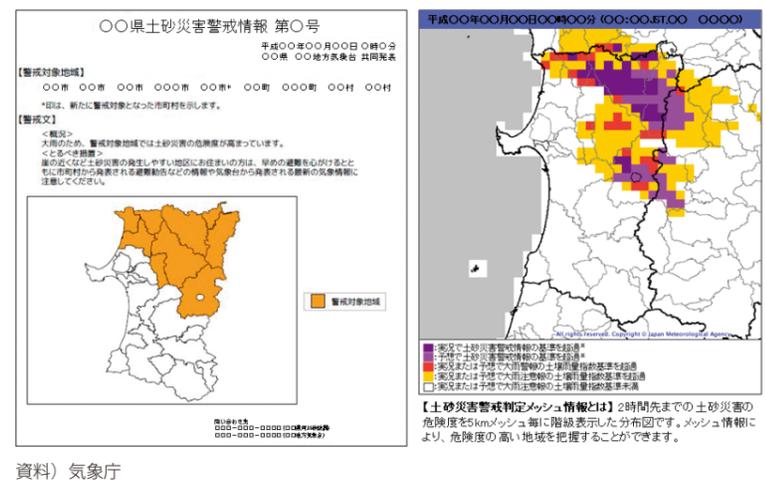
⑦大規模な土砂災害への対応

大規模な土砂災害はひとたび発生すれば甚大な被害となることが多く、災害の事象に応じた予防対策・災害対応を効率的に実施することが重要である。

深層崩壊に対しては、深層崩壊の危険度評価マップを用いた警戒避難体制の整備や予防的対策の検討に加え、振動センサーや衛星画像等の技術を駆使した監視、警戒システムの整備を進めている。

河道閉塞（天然ダム）、火山噴火に伴う土石流、地すべり等の災害が急迫している状況においては、市町村が適切に住民の避難指示の判断等を行えるよう、国土交通省や都道府県が緊急調査を行い、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を行う必要があり、訓練などや関係機関との連携強化に努める。平成25年は、火山活動による降灰が顕著な桜島及び霧島山（新燃岳）、23年台風第12号に伴う豪雨による河道閉塞が継続している奈良県の熊野川（十津川）流域及び和歌山県の日置川流域で実施し、監視・観測情報を関係機関へ随時提供した。

図表 II -7-2-6 土砂災害警戒情報及び土砂災害警戒判定メッシュ情報



⑧土砂災害警戒情報の発表

大雨による土砂災害発生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。

コラム

特別警報の運用開始

極めて甚大な被害が発生した「平成23年東北地方太平洋沖地震」による津波や、「平成23年台風第12号」による紀伊半島を中心とする大雨などの災害において、気象庁は警報をはじめとする防災情報により重大な災害への警戒を呼び掛けたものの、災害発生の危険性が住民や地方自治体に十分に伝わらず、必ずしも住民の迅速な避難に繋がらない例がありました。気象庁ではこの事実を重く受け止め、災害に対する気象庁の危機感を伝えるために、25年8月30日より「特別警報」の運用を開始しました。

特別警報は、警報の発表基準をはるかに超える現象に対して発表し、その発表基準は、地域の災害対策を担う都道府県知事及び市町村長の意見を聴いて定めています。大雨、暴風、高潮、波浪、暴風雪、大雪については、数十年に一度の現象が予想された場合に、そ

れぞれの現象名に特別警報を付した名称で発表します。一方、津波、火山現象、地震動については、従前の大津波警報、噴火警報（居住地域）^注、震度6弱以上を予想した緊急地震速報を特別警報と位置づけ、それぞれ「大津波警報」、「噴火警報（居住地域）」、「緊急地震速報」の名称で発表します。

また、特別警報については、より確実かつ迅速に多くの住民へ伝達されるよう、都道府県から市町村への通知、市町村から住民への周知の措置が、それぞれ義務となっています。

なお、「特別警報が発表されない」は「災害が発生しない」ではありません。今まで通り「重大な災害が起こるおそれのある」場合には警報を発表します。大雨等においては、時間を追って段階的に発表される気象情報、注意報、警報等を活用して、早め早めの防災対応、安全確保行動をとっていただくことが重要です。

現象	特別警報の発表基準
大雨	台風や集中豪雨により数十年に一度の降雨量となる大雨が予想され、若しくは数十年に一度の強度の台風や同程度の温帯低気圧により大雨になると予想される場合 ^(注)
暴風	暴風が吹くと予想される場合 ^(注)
高潮	数十年に一度の強度の台風や同程度の温帯低気圧により高潮になると予想される場合 ^(注)
波浪	高波になると予想される場合 ^(注)
暴風雪	数十年に一度の強度の台風と同程度の温帯低気圧により雪を伴う暴風が吹くと予想される場合 ^(注)
大雪	数十年に一度の降雪量となる大雪が予想される場合 ^(注)
津波	高いところで3メートルを超える津波が予想される場合（大津波警報を特別警報に位置づける）
火山噴火	居住地域に重大な被害を及ぼす噴火が予想される場合（噴火警報（居住地域）を特別警報に位置づける）
地震（地震動）	震度6弱以上の大きさの地震動が予想される場合（緊急地震速報（震度6弱以上）を特別警報に位置づける）

(注) 実施に当たっては、降水量、積雪量、台風の中心気圧、最大風速などについて過去の災害事例に照らして算出した客観的な指標を設け、これらの実況および予想に基づいて判断をします。この「数十年に一度」の現象に相当する指標は気象庁ホームページに掲載しています。資料) 気象庁

注 噴火警戒レベルを運用している火山では「噴火警報（居住地域）」（噴火警戒レベル4または5）を、噴火警戒レベルを運用していない火山では「噴火警報（居住地域）」（キーワード：居住地域厳重警戒）を特別警報に位置づけています。

(5) 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い発生する火山泥流、火砕流、降雨による土石流などによる火山災害に備え、被害を最小限に食い止めるため土石流を捕捉・抑制する砂防堰堤・床固工、土石流を安全に流下させる溪流保全工（導流工）や導流堤の整備を進めている。加えて継続的かつ大量の土砂流出により適正に機能を確保することが著しく困難な設備は、除石等を行い機能の確保に努めている。また、火山地域は脆弱な地質であり、平成25年台風第26号で甚大な被害が発生した伊豆大島のように降雨による土砂災害発生への恐れも高いことから、砂防堰堤などの施設整備を推進している。

火山泥流等は大規模な土砂災害となる傾向があるが、あらかじめ噴火位置や規模を正確に予測することが困難である。このため、前述の施設も活用しつつ、火山噴火時の減災を図るため、想定される火山活動と影響範囲の推移に応じた機動的な対応を円滑に実施するための「火山噴火緊急減災対策砂防計画」の策定を、火山活動が活発かつ社会的影響が大きい29火山について進めている。また、火山活動から住民等の円滑な避難が行えるよう、市町村が策定する「火山防災マップ」の作成支援を行う。

② 気象庁における取組み

火山噴火災害の防止と軽減のため、全国の火山活動の監視を行い、噴火警報等の迅速かつ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通じて、噴火警戒レベル（平成26年3月末現在30火山で運用中）の設定・改善を進めている。

③ 海上保安庁における取組み

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、海底地形、地質構造等の基礎情報の整備を行うとともに、伊豆諸島海域においてGNSS連続観測を実施し、地殻変動を監視している。

平成25年11月に39年振りに噴火を開始した西之島火山については、航空機により火山活動と島の変化の状況を継続して監視している。

コラム

小笠原諸島の西之島付近で39年ぶりに噴火

平成25年11月20日、小笠原諸島に属する西之島の沖合において、海上自衛隊の航空機が噴煙を視認したとの報を受け、海上保安庁の航空機が直ちに現場に赴いたところ、西之島の南東沖で噴火が起きており、直径約100mの新島が形成されていることを確認しました。西之島では、昭和48年から49年にかけての噴火以来、39年ぶりの噴火になります。

海上保安庁では、航海安全確保のため、直ちに航行警報を発出して付近航行船舶に注意を呼びかけるとともに、観測結果を火山噴火予知連絡会に報告するなど、噴火災害の防止に努めました。その後、新島からは盛んに溶岩が流出し、周辺の海を埋め立てて拡大を続けた結果、25年12月26日には新島が直径約500mとなり、西之島に接続したことが確認されました。26年3月24日現在、西之島の火

山は今なお活発に活動を続けています。火山活動により新たな陸地が形成されると領土及び領海等が広がる可能性があります。領海や排他的経済水域の範囲は海上保安庁が刊行する大縮尺海図に記載される低潮線^注が基線となります。今後、火山活動が沈静化し安全が確認された段階で精密な水路測量を行い、新たに形成された陸地を海図に記載した段階で領海等の新たな範囲が確定します。

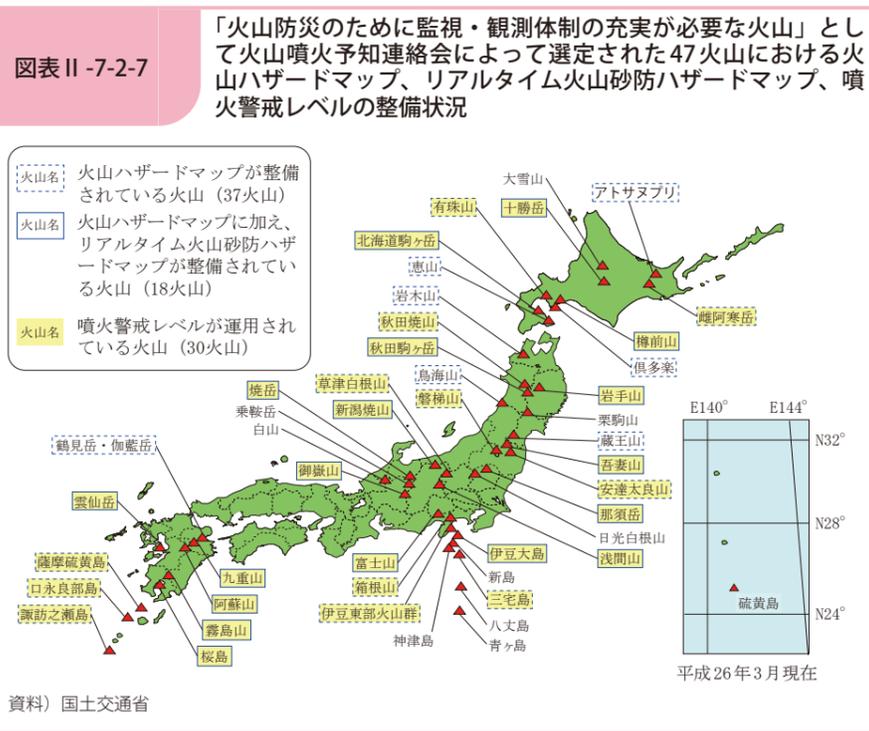
我が国で戦後、海底火山の活動で新島が形成された事例は4件ありましたが、西之島新島を形成した昭和48年の西之島での噴火を除くと、火山爆発や波浪の影響によりすべて短期間で消滅してしまいました。今回新たに形成された陸地は主に固結した溶岩からなるため浸食には強いと考えられますが、この陸地がどのような運命をたどるのか、海上保安庁は今後も監視・観測を続けていきます。

噴火の様子



資料) 海上保安庁

注 水面が最低水面に達した時の陸地と水面との境界をいう。



資料) 国土交通省

④国土地理院における取組み

(ア) 火山活動観測・監視体制の強化

全国の活動的な火山において、電子基準点(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。

(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。

(6) 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、漁港の各管理者間で連携し、サンドバイパス^{注3}やサンドリサイクル^{注4}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等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。

(7) 津波対策

①津波対策の推進

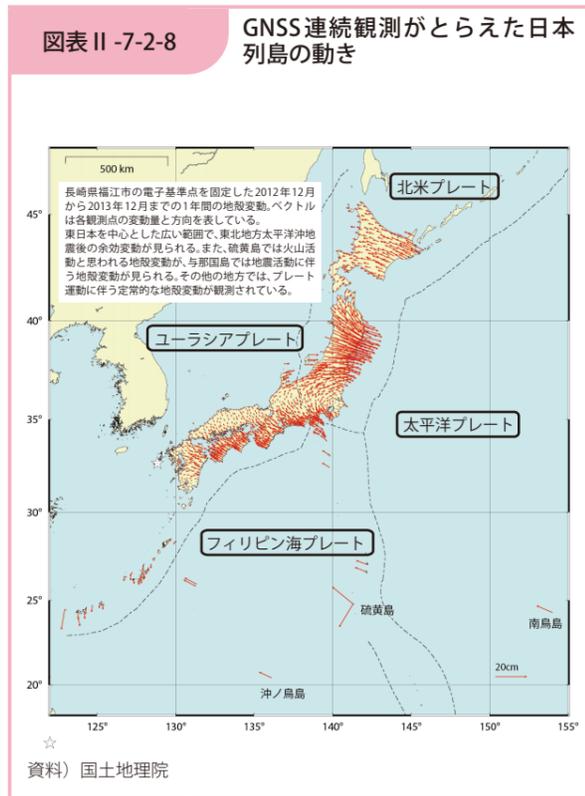
南海トラフ巨大地震等による大規模な津波災害に備え、最大クラスの津波に対してはハードとソフトの施策を組み合わせた多重防御による津波防災地域づくりを進めており、津波浸水想定の設定や津

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

注3 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4 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



波災害警戒区域等の指定、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の見直しを進めている。

比較的発生頻度の高い津波を対象に必要な海岸堤防等を整備するほか、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・陸閘等の管理運用体制の構築や自動化・遠隔操作化を促進する。

また、防災・減災対策の強化及び適切な海岸管理を進めるため、「海岸管理のあり方検討委員会」を開催し、平成26年1月に今後の海岸管理のあり方を取りまとめた。

港湾においては、大規模地震が発生した際にも港湾機能を維持するため、津波来襲時の大型船の待避場所の確保、重要な拠点に至る航路機能の確保などの事前防災・減災対策を推進している。

さらに、全国の「港則法」の特定港(86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、水門等の自動化・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、変更を行った河川整備基本方針、同基本方針に沿って策定・変更を行った河川整備計画に基づき地域と連携しつつ、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で、人命保護のため津波発生時の空港利用者等の避難方法等を定めた津波避難計画を策定し、計画に基づく津波避難訓練等の取組みを引き続き実施していく。また、津波被災後に空港機能を早期に復旧するための計画を策定し、計画に基づく関係機関との協力体制構築等の取組みを推進していく。

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。また、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、新しい津波警報等を平成25年3月より運用している。

26年3月末現在、気象庁は、東北地方太平洋沖に設置した3箇所のブイ式海底津波計を含め、36箇所の海底水圧計、16箇所のGPS波浪計、172箇所の沿岸の津波観測点を監視し、津波警報の更新や津波情報等に活用している。

さらに、国土交通省では関係省庁と連携し、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。

船舶の津波対策に役立てるため、海上保安庁では、南海トラフ巨大地震の新しい想定（24年8月：内閣府）に基づいて、港湾域において予想される津波の挙動を示した津波防災情報図を作成・提供している。

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、都市計画の基礎的なデータを活用した避難施設等の適正な配置を行うための方法を取りまとめた技術的な指針を策定し、平成25年6月に公表した。

港湾の津波避難対策については、堤外地で活動する就労者等が津波等の災害時に安全に避難・退避できるよう、港湾の特殊性を考慮した津波避難対策のあり方の検討を行い、「港湾の津波避難対策に関するガイドライン」の策定を行った。また、地方自治体が整備する津波避難施設については、防災・安全交付金等の活用により、整備の促進を図っている。引き続き港湾における津波避難対策の取り組みを推進していく。

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在り方について」が答申され、本答申で示されたハード・ソフトの対策の組み合わせによる津波対策の考え方を踏まえ、営繕関係基準類の改定等を行った。官庁施設を運用管理する機関と連携しつつ、総合的かつ効果的な津波対策を推進している。

（8）地震対策

①住宅・建築物の耐震・安全性の向上

平成25年11月に施行された改正「建築物の耐震改修の促進に関する法律」に基づき、住宅や多数の人が利用する建築物の耐震化率を27年までに少なくとも9割、住宅の耐震化率を32年までに95%とする目標を定めるとともに、不特定多数の人が利用する大規模建築物等に対する耐震診断結果の報告の義務付け、建築物の耐震性に係る表示制度の創設等により耐震化の促進を図っている。

住宅・建築物の耐震化に係る補助については、社会資本整備総合交付金等により支援を実施しているが、25年度からは、診断義務付け対象建築物について、通常の支援に加え、重点的かつ緊急的に支援する仕組みを実施している。

②宅地耐震化の推進

大地震時における大規模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いる。また、既存宅地については、滑動崩落や液状化による被害を防止するため、宅地耐震化推進事業により、変動予測調査や防止対策の地方公共団体等への支援等を実施している。

③被災地における宅地の危険度判定の実施

宅地において、二次災害を防止し、住民の安全確保を図るため、被災後に迅速かつ的確に危険度判定を実施できるよう業務マニュアルを整備するなど、都道府県・政令市から構成される被災宅地危険度判定連絡協議会と協力して体制整備を図っている。

④密集市街地の改善整備

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改善整備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（全国約6,000ha）を平成32年度までにおおむね解消することとしている。

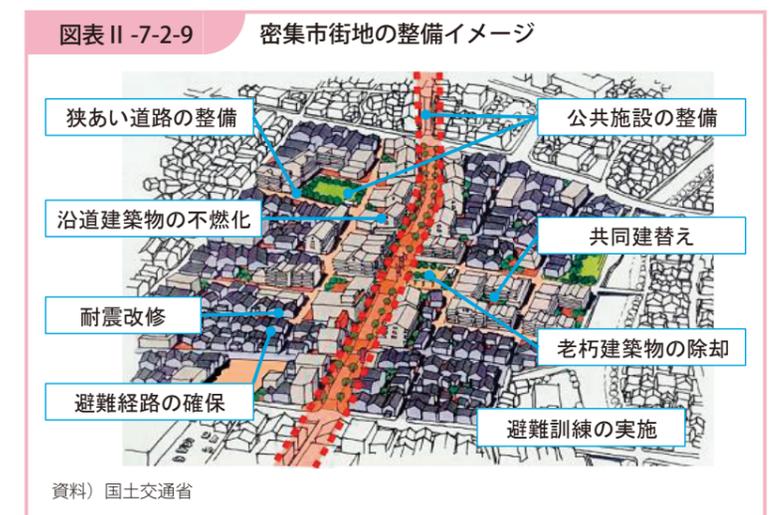
この実現に向け、幹線道路沿道建築物の不燃化による延焼遮断機能と避難路機能が一体となった都市の骨格防災軸（防災環境軸）や避難地となる防災公園の整備、防災街区整備事業、住宅市街地総合整備事業等による老朽建築物の除却と合わせた耐火建築物等への共同建替え、避難や消防活動の向上を図る狭あい道路の拡幅等のきめ細かな対策等による密集市街地の防災性の向上と居住環境の整備を推進している。

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6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25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、耐震照査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。

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。また、無電柱化については、平成25年6月の道路法等の改正により、緊急輸送道路等の防災上重要な道路において、道路管理者が占用の禁止・制限ができる制度や、国が地方公共団体を通じて電線管理者に対して無利子貸付できる制度を創設した。

港湾事業においては、南海トラフの地震や首都直下地震等の甚大な被害が想定される災害に対し、機能不全に陥らない経済社会システムを確保し、我が国の競争力を向上させ、国際的な信頼を獲得するため、災害の切迫性や港湾機能の重要度に応じて国内外の広域ネットワークの拠点となる港湾施設の耐震・耐津波性の向上やコンビナート港湾の強靱化を図っている。

空港事業においては、地震等被災時に救急・救命活動や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おいて、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、南海トラフ地震、首都直下地震等の大規模地震に備えて、主要駅や高架橋等の鉄道施設の耐震対策を推進している。また、本州四国連絡橋（本四備讃線）の耐震補強を着実に実施し、南海トラフ地震等による被害を回避・軽減するとともに、本州と四国を結ぶ鉄道ネットワークの確保を図る。

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

南海トラフ地震、首都直下地震等の大規模地震に備え、地震により崩壊する危険性が高く、防災拠点、重要交通網、避難路等への影響、孤立集落発生の要因等が想定される土砂災害危険箇所について、土砂災害防止施設の整備、警戒避難体制の整備等、ハード・ソフト一体となった効果的な土砂災害対策を推進する。また、地震後の降雨等に伴う二次災害の発生に備え、土砂災害防止施設・危険箇所および河道閉塞等の土砂災害発生箇所等について、斜面崩壊等による被害想定箇所に関するリスク評価に基づき、地震発生後、緊急的に重点的な点検・調査を行い、崩壊等が確認された場合には迅速な応急対策を行う体制の構築を推進する。

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、全国の地震活動及び地震防災対策強化地域にかかる地殻変動を24時間体制で監視し、緊急地震速報、地震情報、東海地震に関連する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・通信回線の強化を行うとともに、予想精度の向上や情報発表の迅速化を図るため、計算システムのソフト改修、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等を進めている。

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に資する有効な情報を提供するため、平成25年3月より、長周期地震動に関する観測情報を試行的に発表している。さらに、長周期地震動に関する予報の技術的検討を開始したところである。

⑩海上保安庁における取組み

巨大地震発生メカニズムの解明のため、海溝型巨大地震の発生が将来予想されている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、沿岸域及び伊豆諸島において、GNSS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強化地域等において、電子基準点等約1,300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空間情報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、災害時における迅速な情報の取得・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、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年に都市再生安全確保計画制度を創設した。これは、全国で62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。25年に、備蓄倉庫に対する課税の特例措置を創設するとともに、主要駅周辺における避難者・帰宅困難者の安全確保のための支援も可能となるよう予算措置の拡充を行った。

⑬地下街の安心安全対策

都市内の重要な公共的空間である地下街は、大規模地震発生時に避難者等の混乱が懸念されるとともに、施設の老朽化も進んでいることから、利用者等の安心避難のための防災対策を推進するため、地下街の安心避難対策ガイドラインを策定した。

コラム

建築物の耐震改修の促進に関する法律（耐震改修促進法）の改正

・地震による人命、経済的損害を防ぐためにここ数年の間に、平成19年7月の新潟県中越沖地震、20年6月の岩手・宮城内陸地震、23年3月の東北太平洋沖地震など大地震が頻発しており、我が国において、大地震はいつでもどこで発生してもおかしくない状況にあるとの認識が広がっています。さらに、東海地震、東南海・南海地震、首都直下地震などは、発生切迫性が指摘され、ひとたび地震が発生すると被害は甚大なものになると想定されています。

中央防災会議では、特に発生切迫性の高い大規模地震について被害想定を実施し、被害想定をもとに減災目標を定めること等を内容とする地震防災戦略の策定を進めています。

防災戦略において、建築物の耐震化は、死者数及び経済被害額をおおむね半減するという減災目標の達成のための最も重要な課題とされ、緊急かつ最優先に取り組むべきものとして位置づけられています。そこで、建築物の耐震化を強力に促進するべく「耐震改修促進法」を改正し25年11月25日に施行しています。



阪神・淡路大震災（H7）

資料）国土交通省

・今回の改正のポイント

- 1 耐震診断の義務化・耐震診断結果の公表
昭和56年以前のいわゆる旧耐震基準により

建築等が行われたもののうち、病院、店舗、旅館等の不特定多数の方が利用する建築物及び学校、老人ホーム等の避難に配慮を必要とする方が利用する大規模な建築物等の所有者には、耐震診断を行いその結果を報告することを義務付けし、報告された耐震診断の結果については公表することとしました。

2 すべての建築物の耐震化の促進

現行の建築基準法令の耐震関係規定に適合しないすべての建築物の所有者に対して、耐震診断と必要に応じた耐震改修の努力義務を創設しました。

3 耐震改修計画の認定基準の緩和と認定に係る容積率・建ぺい率の特例

耐震改修計画の認定基準を緩和し、認定対象となる増改築工事の範囲の限定をなくしました。また、増築を伴う耐震改修工法によって、当該建築物が容積率・建ぺい率制限に適合しなくなる場合において、やむを得ないと認められ、認定された範囲内で、容積率・建ぺい率制限を緩和する特例措置を設けました。

4 耐震性に関する表示制度

すべての建築物を対象に、建築物が耐震性を有している場合に、その旨を利用者の視認しやすい場所や広告に任意に表示することができる制度を創設しました。

5 区分所有建築物の耐震改修の必要性に係る認定

耐震改修の必要性の認定を受けた区分所有建築物について、大規模な耐震改修を行おうとする場合の決議要件を、3/4から集会の普通決議である過半数により耐震改修を行うことができることとしました。

耐震改修の一例：外付け鉄骨フレーム

資料）国土交通省

新たに認定対象となる耐震改修工法の一例

新たに補強
増築された部分
改修前のバルコニー幅

表示制度の様式

基準適合認定建築物

この建築物は、建築物の耐震改修の促進に関する法律第22条第2項の規定に基づき、国土交通大臣が定める基準に適合していると認められます。

建築物の名称
建築物の位置
認定番号
認定年月日
認定者

（9）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、平成25年11月に「積雪寒冷特別地域道路交通確保五箇年計画」を閣議決定するとともに、雪寒指定道路の見直しを行い、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、24年7月に北陸雪害対策技術センターを設置し、全国の雪害対策に関する研究・開発、人材育成、自治体等への支援、国民への情報提供・啓発を推進している。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共有体制の整備を進めている。

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。

（10）防災情報の高度化

①防災情報の集約

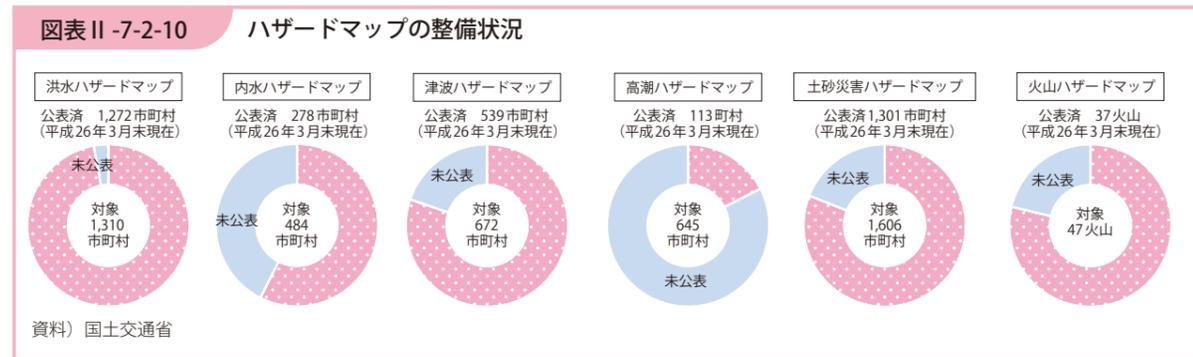
「国土交通省防災情報提供センター」^注では、国民が防災情報を容易に入手・活用できるよう、保有する雨量等の情報を集約・提供しているほか、災害対応や防災に関する情報がワンストップで入手で

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

きるようにしている。

②ハザードマップ等の整備

災害発生時に住民が適切な避難行動をとれるよう、避難場所、避難経路等を住民にあらかじめ周知すべく市町村によるハザードマップの作成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。



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・降水に対して「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。また、竜巻等の突風に対しては竜巻注意情報を発表し、注意を呼びかけている。

一方、平成23年台風第12号による紀伊半島の大雨災害では、気象庁は大雨警報等により重大な災害への警戒を呼びかけたものの、更に降り続く記録的な大雨によって災害発生危険性が著しく高まっていることを有効に伝える手段がなく、市町村長による適時的確な避難勧告・指示の発令や住民の迅速な避難行動に必ずしも結びつかなかった。このため、25年5月に「気象業務法」を改正し、同年8月30日から「特別警報」の運用を開始した。同年9月16日には、台風第18号による福井県、滋賀県及び京都府の豪雨に対して、運用開始後初めて大雨特別警報を発表した。

(11) 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、危機管理体制のさらなる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が有する資機材、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。

①TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）による災害対応

TEC-FORCEとは、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

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

公共団体等が行う、被災状況の迅速な把握、被害の発生及び拡大の防止、被災地の早期復旧その他災害応急対策に対する技術的な支援を円滑かつ迅速に実施することを目的に平成20年度に設置されたものである。25年度は、7月の山口・島根豪雨、9月の台風第18号、10月の台風第26号による大島町土砂災害等に対して、被害を受けた41都道府県、113市町村へ約1,600名の隊員、延べ約6,100人・日を派遣し、発災直後から被災状況の把握や被害拡大防止などの技術的な支援を実施した。また、25年度は、TEC-FORCE創設以来最大の派遣回数を記録している。

コラム

東京都大島町における大規模土砂災害の対応
～TEC-FORCEによる支援活動・土砂災害対策の強化について～

台風第26号は平成25年10月16日に伊豆大島で24時間降水量824mmの観測史上最大の豪雨をもたらしました。

この豪雨により、東京都大島町元町地区に流れ込む大金沢上流で広範囲にわたり表層崩壊が発生し、大量の土砂と流木が流域界を超えて元町神立地区を始めとする住宅地に流れ込んだため、死者・行方不明者39名、全半壊家屋111戸にのぼる甚大な被害が発生しました。

国土交通省においては、甚大な災害が発生した東京都大島町へ、迅速に土砂災害の専門家及びリエゾン（現地情報連絡員）を派遣し、被害情報の収集、町からの必要な支援内容の把握に全力を挙げるとともに、関東・中部・近畿地方整備局に配備する防災ヘリコプターにより、上空から大規模な土砂災害を確認し、関東・北陸・中部・九州地方整備局からTEC-FORCEを日最大84名、延べ約1,300人・日を現地に派遣しました。

収集した被害情報をもとに、10月16日夕方に自衛隊輸送機にて、本省・関東地方整備局のTEC-FORCE第1陣を派遣、翌17日より現地被害状況調査を開始、翌18日には北陸・中部・九州地方整備局のTEC-FORCEが合流し、現地活動を実施しました。

現地での活動は、更なる降雨による二次被害防止のため、早急に人命等に影響を及ぼす

恐れのある土砂災害危険箇所等の緊急点検を実施し、その結果をもとに東京都や大島町のほか、行方不明者の捜索活動にあたっていた自衛隊や警察、消防へ逐次助言・情報提供を行いました。

特に、台風第27号通過後における住民への避難指示解除へ向けた土石流危険箇所の緊急点検においては、降雨直後の土石流危険渓流を徒歩で点検するという極めて過酷な現場条件のなかでの活動となりました。この結果、降雨前の状況から大きな変化がなかったため、この点検結果を町及び捜索活動を実施する関係機関へ報告し、避難指示の解除や捜索活動再開の判断材料として活用されました。

また、捜索活動にあたっては、国土交通省が保有する照明車により夜間作業への支援を実施しました。

さらに、土石流危険箇所をモニタリングする監視カメラを5箇所に設置し、土石流監視体制を構築・整備を行い、映像を衛星通信により本省はもとより、東京都、大島町、内閣府へ配信を行ったほか、東京都に対してワイヤーセンサーによる泥流監視体制の構築へ向けた技術支援を実施しました。

国土交通省では、今回の災害や24年7月九州北部豪雨等の土砂災害によって、土砂災害の危険性が高いと想定されていなかった場所でも多数の犠牲者が出ていることを踏まえ、

学識経験者による「土砂災害対策の強化に向けた検討会」を開催し、土砂災害に対する

ハード、ソフト対策について総合的な検討を進めています。

照明車による夜間照明支援



調査結果を踏まえ大島町長へ助言



東京都伊豆大島町での災害のメカニズム



資料) 国土交通省

被災現場での監視カメラの設置



②業務継続体制の強化

政府全体の業務継続に関する計画（政府業務継続計画）が決定されたことを受け、国土交通省業務継続計画（第2版）について、これまでの取り組みをフォローアップし、平成26年4月1日に国土交通省業務継続計画（第3版）を取りまとめた。さらに、物資の備蓄や本省の指示を待たず他の地域からの応援体制を確保（TEC-FORCEの即時出動）する等しながら、業務継続体制の強化を図っているところである。

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・広域的な防災訓練の実施

起こり得る最悪シナリオを想定し、関係機関との連携や全国の地方整備局からのTEC-FORCE派遣

等の実践的な防災訓練を積極的に実施した。また、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、多数の団体が一体となった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。

(12) 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。

(13) 公共土木施設の災害復旧等

平成25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、山口・島根県を中心とした7、8月の豪雨や台風第18号、第26号等の大規模な災害が全国的に多発したことにより、約2,197億円（15,197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、特に被害が集中した自治体に対し、早期復旧を支援するため、災害復旧の迅速化に向け、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5千万円未満に拡大、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1千万円未満に拡大するなど、査定の簡素化を行うことにより、事業採択までの事務手続を大幅に短縮した。

さらに、台風第18号及び梅雨前線等に伴う豪雨、低気圧に伴う強風・豪雪・波浪、崖崩れ及び融雪等の自然災害により被害を受けた地区（30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。



資料) 国土交通省

(14) 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、空港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最少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、災害時には緊急輸送道路としていち早く救援が可能となるなど、「命の道」として機能するようしっかりつないでいく。

(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、道路施設への防災機能強化（道の駅及びSA・PAの防災機能の付加、避難路・避難階段の整備）を進めるとともに、平成25年6月の道路法等の改正に基づく、速やかな道路啓開の実施のための民間企業等との災害協定の締結や、道路管理者間の協議会による啓開体制の構築を進めることとしている。また、特に大規模災害時には、官民が保有する車両の通行実績等（ビッグデータ）を活用し、災害発生状況を迅速かつ的確に把握する取り組みを推進し、災害情報の提供に関する仕組みについて検討している。

さらに、東日本大震災による津波により壊滅的な被害を受けた地域等において、復興計画に位置付けられた市街地整備に伴う道路整備や、高速道路ICへのアクセス道路等の整備を推進している。また、津波被害を軽減するための対策の一つとして、標識柱等へ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、災害時にも地域の最低限の経済活動を維持するため、また被災した施設の早期復旧を図るため、港湾広域防災協議会等を設置し、国・港湾管理者・港湾利用者等が協働して、港湾の広域的な連携を通じた港湾機能の継続及び災害時の早期復旧のための協力体制の構築を推進している。

空港については、地震等被災時に救急・救命活動や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お

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空港で、人命保護のため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、計画に基づく津波避難訓練等の取組みを引き続き実施していく。また、津波被災後に空港機能を早期に復旧するための計画を策定し、計画に基づく関係機関との協力体制構築等の取組みを推進していく。

(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1169箇所）（平成26年3月14日時点）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

平成19年に施行された改正「建築基準法」により、建築確認・検査の厳格化が図られたが、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・申請図書の簡素化等を図るため、22年及び23年の2度にわたって建築確認手続等の運用改善を実施した。

24年8月に国土交通大臣が社会資本整備審議会に対し、「今後の基準制度のあり方」について諮問し、同年9月より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特に見直し要請の強い項目について優先し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、同年11月に改正「建築物の耐震改修の促進に関する法律」が施行されている。

また、「木造建築関連基準等のあり方」及び「効率的かつ実効性ある確認検査制度等のあり方」については、26年2月に第二次答申を取りまとめている。これに基づき、「建築基準法の一部を改正する法律」が26年5月に成立したところである。

建築士に係る施策としては、20年に施行された改正「建築士法」に基づき、建築士に受講が義務付けられている定期講習について、講習内容の充実や受講促進に向けた取組みを行っている。

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組みを行っている。

(2) 昇降機や遊戯施設の安全性の確保

昇降機（エレベーター、エスカレーター）や遊戯施設の安全性の確保のため、事故原因究明のため

の調査を引き続き行うとともに、「石川県内エレベーター戸開走行事故調査中間報告書」に付された意見を踏まえ、同様の事故の再発防止に向けた取り組みを進めている。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

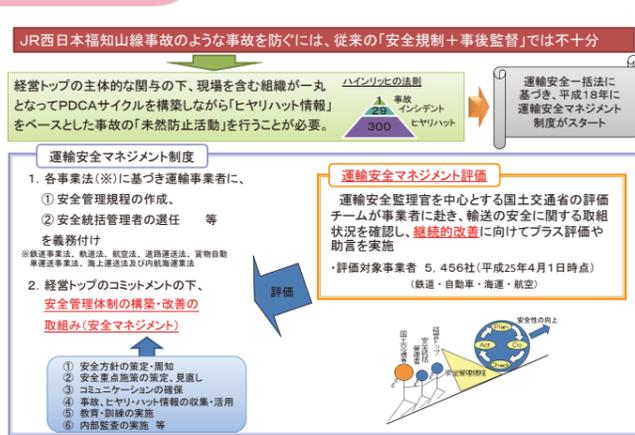
安全の確保は交通分野における根本的かつ中心的な課題であり、ひとたび事故が発生した場合には多大な被害が生じるおそれがあるとともに、社会的影響も大きいことから、事故の発生を未然に防ぐため、各種施策に取り組んでいる。

1 公共交通機関等における安全管理体制の構築・改善

各交通モードにおいて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平成18年10月に導入された「運輸安全マネジメント制度」は、運輸事業者に「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、国がその取り組み状況を確認し、プラス評価や助言をすることで、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。

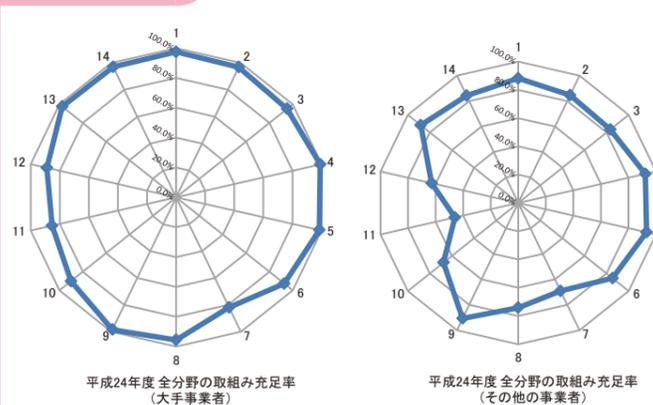
24年10月から25年9月末までに、運輸安全マネジメント評価を延べ510社（鉄道103社、自動車90社、海運299社、航空18社）に対して実施した。この結果をみると、依然、大手事業者とその他の事業者では制度に係る取り組み状況の差が大きい。このため、全モード共通の方針として、①効果が高いと見込まれる分野に重点を置いたメリハリのある評価の実施、②大手・中堅事業者については、評価の高度化及び事業者による取り組みの内容の実効性・有効性に重点を置いた評価の実施、③中小事業者について

図表 II -7-4-1 運輸安全マネジメント制度の概要



資料) 国土交通省

図表 II -7-4-2 大手事業者とその他の事業者の取り組み状況の相違 (平成24年度)



(注) レーダーチャート中の1～14は平成22年3月に策定・公表した「運輸事業者における安全管理の進め方に関するガイドライン～輸送の安全性のさらなる向上に向けて～」の項目番号に対応する番号であり、各項目の取り組みの充足率を示している。

資料) 国土交通省

は官民連携の手法も活用した制度の一層の普及・啓発について重点的に取り組みの充実・強化を図っている。

具体的には、関越道高速ツアーバス事故を受け25年4月に策定された「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」の一環として、25年10月にバス事業者について運輸安全マネジメント実施義務付け対象を一定規模以上（保有車両200両以上）の事業者に加えて、全貸切バス事業者等（約4,500者）に拡大したことを踏まえ、新たな評価対象事業者に対する効果的な評価を行うこととしている。また、25年7月には民間機関等が実施するセミナーを国土交通省が認定する仕組みを構築し、民間機関等の活力とノウハウを活用した事業者に対する制度のさらなる浸透・定着を図っている。

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、自動列車停止装置（ATS）等の運転保安設備の整備や踏切対策の推進等を行ってきた結果、長期的には減少傾向^注にあるが、近年は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) 鉄軌道の安全性の向上

過去の事故等を踏まえて、必要な基準を制定するなどの対策を実施し、これを鉄軌道事業者が着実に実行するよう指導するとともに、保安監査等を通じた実行状況の確認や、監査結果等のフィードバックによる更なる対策の実施を通じて、鉄軌道の安全性の向上を促している。

① JR西日本福知山線列車脱線事故等を契機とした対策

「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づけた。

② JR東日本羽越線脱線事故を契機とした対策

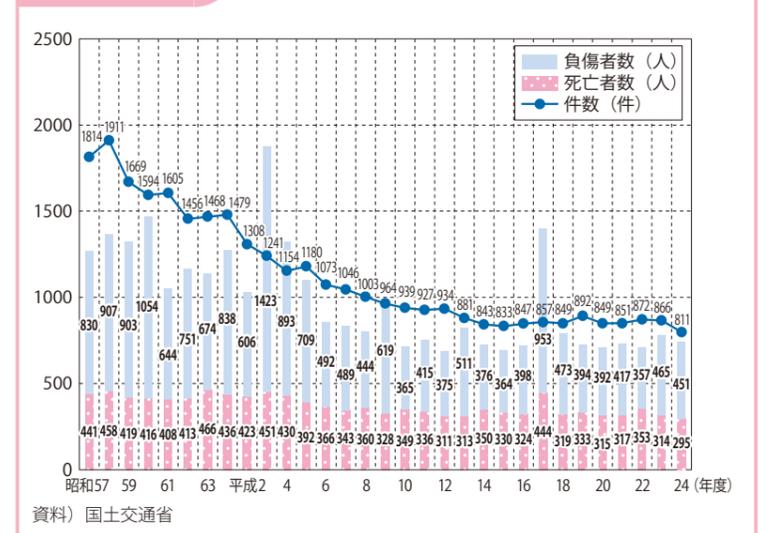
「鉄道強風対策協議会」を開催し、強風対策についてソフト・ハードの両面から検討を進め、風速計を新たに増設するなど、鉄道における強風観測体制の一層の強化等を図った。

③ JR貨物函館線列車脱線事故を契機としたJR北海道の安全確保に向けた対策

詳細についてはコラムを参照。

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。

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



資料) 国土交通省

コラム

JR北海道の安全確保に向けて

平成25年9月に、JR北海道函館線大沼駅構内において、JR貨物の貨物列車の脱線事故が発生しました。

この事故を契機として、JR北海道では、脱線事故現場を含め多数の現場において、整備基準値を超える軌道変位を補修することなく放置していたことが判明し、さらに、検査データを改ざんするという鉄道事業者としてあってはならない事態が発覚しました。

国土交通省では、JR北海道の問題点を洗い出すため、従来の土木、電気、車両、運転の技術部門に加え、経営体制を含む幅広い観点から、また、期限を設けず無通告での実施という方法も一部採用して、3回にわたる異例の特別保安監査を実施しました。

この特別保安監査の結果については、総合

的かつ抜本的な対策を講ずるため、「JR北海道の安全確保のために講ずべき措置—JR北海道の再生へ—」として取りまとめ、26年1月に公表しました。JR北海道において必要な措置を速やかに講ずるよう「鉄道事業法」に基づく事業改善命令及びJR会社法に基づく監督命令を行うとともに、その実行性を確保するため26年1月から5年程度の間、常設の監査体制を整備するなどの対応をとっています。

JR北海道が運営する鉄道は、北海道の生活・経済を支える基幹的な輸送機関であり、直ちに代替し得るものがないため、JR北海道において、日々の輸送の安全をしっかりと確保するとともに、総合的かつ抜本的な措置の着実な実行を確保し、JR北海道の再生を図って参ります。

(2) 踏切対策の推進

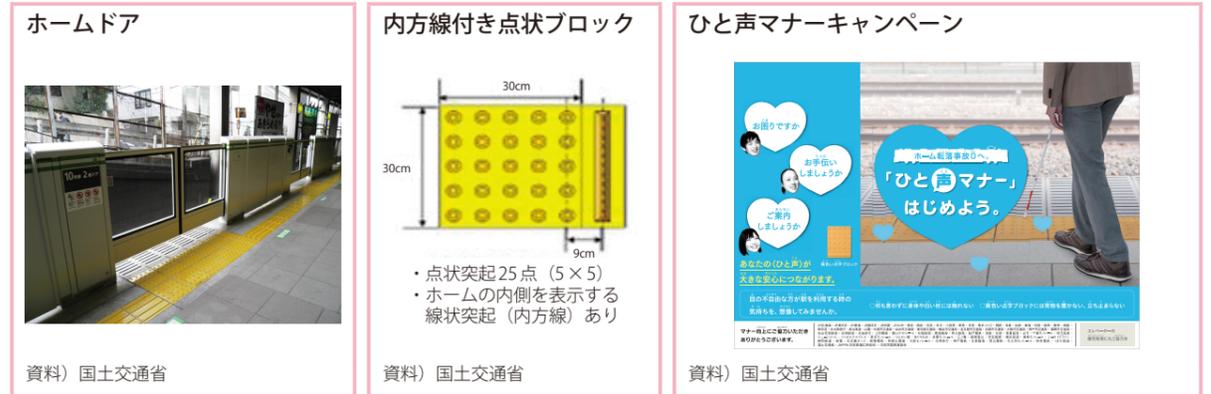
都市部を中心とした「開かずの踏切」^注等は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、早急な対策が求められている。このため、道路管理者と鉄道事業者が連携し、「踏切道改良促進法」及び「第9次交通安全基本計画」に基づき、立体交差化、構造の改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、踏切遮断機等の踏切保安設備の整備等により踏切事故の防止に努めている。

平成25年度は、「踏切道改良促進法」に基づき、立体交差化すべき踏切道とし7箇所、拡幅等の構造改良をすべき踏切道として25箇所、保安設備を整備すべき踏切道として50箇所の指定を行うとともに、連続立体交差事業等による踏切除却や歩道拡幅等の速効対策を推進した。

(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25年度末現在、583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、視覚障害者等への声かけを推進する「ひと声マナー」をキャッチフレーズとした鉄道利用マナーUPキャンペーンを展開する等ソフト面の対策にも取り組んでいる。

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



資料) 国土交通省

資料) 国土交通省

資料) 国土交通省

3 海上交通における安全対策

我が国の周辺海域では、毎年2,500隻前後の船舶事故が発生している。ひとたび船舶事故が発生すると、尊い人命や財産が失われるばかりでなく、我が国の経済活動や海洋環境にまで多大な影響を及ぼす可能性があるため、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25年12月には、SOLAS条約^{注1}の改正に伴う復原性計算機の備え付け義務化等、国内法令の整備等を実施した。

25年6月にインド洋で発生したバハマ船籍の大型コンテナ船MOL COMFORT号折損事故に関し、コンテナ運搬船安全対策検討委員会を開催し、大型コンテナ船の安全対策を検討している。12月、当面の安全対策等を内容とする中間報告書を取りまとめ、公表した。

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、26年4月に向けて国内法において所要の改正作業をしている。また、水先制度については、水先を行うことができる者の資格を定め、船舶交通の安全を図っているところであるが、後継者の確保が課題となっており、人材の安定的確保を図りつつ、必要な養成教育を着実に推進している。

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、25年には310件の裁決を行い、海技士、小型船

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

舶操縦士及び水先人計402名に対する業務停止（1箇月から2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。

海難防止対策としては、沿岸域情報提供システム（MICS）、灯浮標をプラットフォームとした気象情報提供システムによる情報提供、海難防止施策の効果的な連携を図ることを目的とした関係省庁海難防止連絡会議の開催、関係機関等が連携した「全国海難防止強調運動」等を展開している。また、小型船舶の海難防止に向け、関係省庁と連携した海難防止講習会の開催、地域に応じた各種海難防止キャンペーンを実施している。

25年10月の交通政策審議会海事分科会において「船舶交通の安全・安心をめざした取組み（答申）」が取りまとめられ、船舶交通安全政策の方向性と具体的施策が示された。この中で、大規模災害発生時における船舶の安全かつ円滑な避難と被害の極小化、平時における船舶の管制信号待ちや渋滞の緩和のため、東京湾において交通管制業務の一元化を図ることとしている。

加えて、狭水道における通航船舶の安全性や運航の効率性の向上を図るため、来島海峡において、詳細で正確な潮流観測を行ない、面的なシミュレーションによる潮流情報の提供システム構築を進めている。

海図については、電子海図情報表示装置（ECDIS）普及に伴い、重要性の増した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。

航路標識については、船舶交通の環境及びニーズに応じた効果的かつ効率的な整備を行っており、25年度に233箇所の改良・改修を実施した。

また、東日本大震災により被災した航路標識158基のうち、復旧が完了していない41基（26年3月時点）については、今後、港湾や防波堤の復旧に合わせて復旧していくこととしている。

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。25年10月の同メカニズムにおける第6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。

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

コラム

第3次交通ビジョン ～船舶交通の安全・安心をめざした取組み～

我が国の周辺海域では、毎年2,500隻前後の船舶事故が発生しています。ひとたび船舶事故が発生すると、尊い人命や財産が失われるばかりでなく、我が国の経済活動や海洋環境にまで多大な影響を及ぼすことがあります。平成25年10月、交通政策審議会海事分科会で取りまとめられた「船舶交通の安全・安心をめざした取組み（答申）」では、おおむね5年間における船舶交通安全政策の方向性と具体的施策（7つの課題と3つの目標）が示されました。

海上保安庁では、この答申を「第3次交通ビジョン」と位置づけ、目標達成に向けた施策を推進します。

7つの課題

- (1) ふくそう海域^{注1}の安全対策
- (2) 準ふくそう海域^{注2}の安全対策
- (3) 港内船舶交通の効率化・安全対策
- (4) 小型船舶の安全対策
- (5) 航路標識の整備・管理のあり方

- (6) 大規模災害発生時における船舶交通の安全対策
- (7) 戦略的技術開発

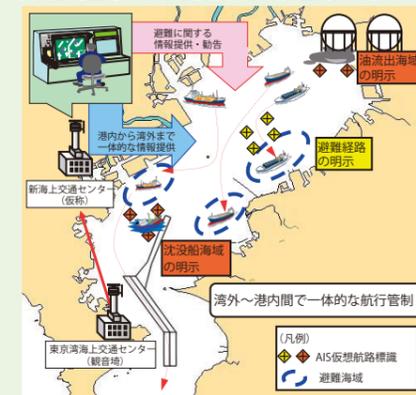
3つの目標

- (1) ふくそう海域における衝突・乗揚事故の低発生水準の維持
- (2) 港内等における衝突・乗揚事故の減少
- (3) 小型船舶における事故の減少

また、様々な取組みを関係機関と連携し総合的に推進することで、長期的には、2020年代中に現在の船舶事故隻数を半減させることを目指します。

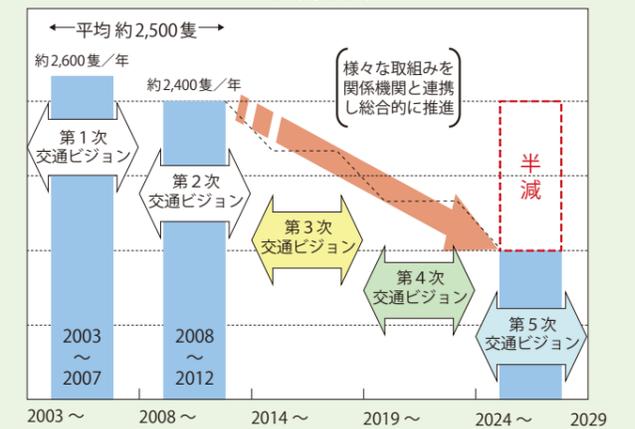
さらに、交通政策審議会海事分科会に船舶交通安全部会を設置し、毎年1回程度、第3次交通ビジョンに掲げた施策の実施状況の確認、次年度の施策の進め方や次期交通ビジョン策定など、長期的な視点に立った船舶交通安全政策のあり方を引き続き、検討していきます。

大規模災害発生時における船舶交通の安全対策の施策イメージ



(注) AIS仮想航路標識とは、近傍のAIS陸上局から信号を発信し、実在しない航路標識を表示させる仮想航路標識
資料) 海上保安庁

長期的な目標



注1 東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港（海上交通安全法適用海域又は港則法適用海域）

注2 ふくそう海域を結ぶ東京湾湾口～石廊崎沖～伊勢湾湾口～潮岬沖～室戸岬沖～足摺岬沖の各海域を経て瀬戸内海に至る海域

(2) 乗船者の安全対策の推進

乗船者の事故における死者・行方不明者のうち約5割は海中転落によるものである。転落後に生還するためには、まず海に浮いていること、また、その上で速やかな救助要請を行うことが必要である。このため、海上保安庁では、ライフジャケットの常時着用、防水パック入り携帯電話等の適切な連絡手段の確保、海上保安庁への緊急通報用電話番号「118番」の有効活用の3つを基本とする自己救命策の普及・啓発に努めている。また、小型船舶（漁船・プレジャーボート等）からの海中転落による乗船者の死亡率は、ライフジャケット非着用者が着用者の約4倍と高く、ライフジャケットの着用が海中転落事故からの生還に大きく寄与している。このため、LGL^{注1}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2}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、機動救難士、潜水士等の救助技術・能力の向上を図るとともに、救急救命士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航空安全プログラム（SSP）

平成26年4月から導入することとなったSSPを実効あるものとしていくため、航空の安全性を定量的に測定するために用いる指標（安全指標）及び目標値（安全目標値）の設定を含む年度計画を制定した上で、安全情報の収集・分析及び各分野の関係者と共有、業務提供者に対する検査等の航空の安全性の向上のための活動を実施していく。今後、一連の活動自体をPDCAサイクルで不断に見直し、その質の向上を図っていく。

また、業務提供者等に対して、一定の違反を伴う事象（航空事故等を除く。）については、対話を経て、内部的に改善措置を講じることを認める（当該対話において業務提供者等から適切な是正措置等が示された場合は、不利益処分等を実施しない。）ことにより、業務提供者が安全管理システム（SMS）を確立することを支援する。

注1 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2 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。

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り、予防的安全対策を推進するとともに、国内航空会社の参入時・事業拡張時の事前審査及び抜き打ちを含む厳正な立入検査を通じた体系的な監査を的確に実施している。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してきたところである。

③国産ジェット旅客機の安全性審査

現在開発が進められている国産ジェット旅客機プロジェクトに対し、設計・製造国政府として、安全・環境基準への適合性の審査を進めているところであり、同審査を適切かつ円滑に進めるため、審査体制の構築・拡充や、米国・欧州の航空当局との密接な連携を実施している。

④ボーイング787型機バッテリートラブル対応

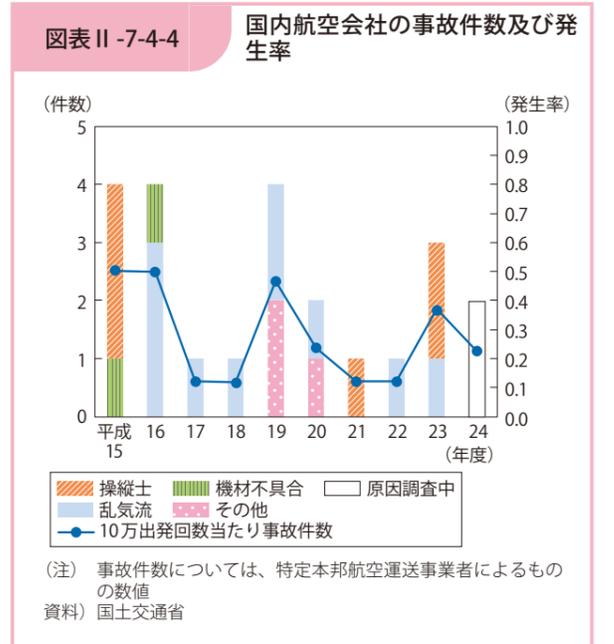
平成25年1月にボーイング787型機のバッテリートラブルが発生し、数ヶ月にわたる運航停止を招いた。本事案については、米国等関係国の航空関係者と緊密に連携し、その原因究明及び再発防止策を検討したうえで、バッテリーの改修に加え利用者等に対する適切な情報開示を航空会社に要請するなど、安全・安心を確保するための措置を講じ、25年5月に有償運航を再開した。その後、26年1月に地上駐機中の787型機で類似のトラブルが発生したが、損傷等の影響の範囲は限定的で、運航中に発生しても安全な運航が継続できる事案であった。引き続き、関係者と緊密に連携し対応していく。

(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。

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



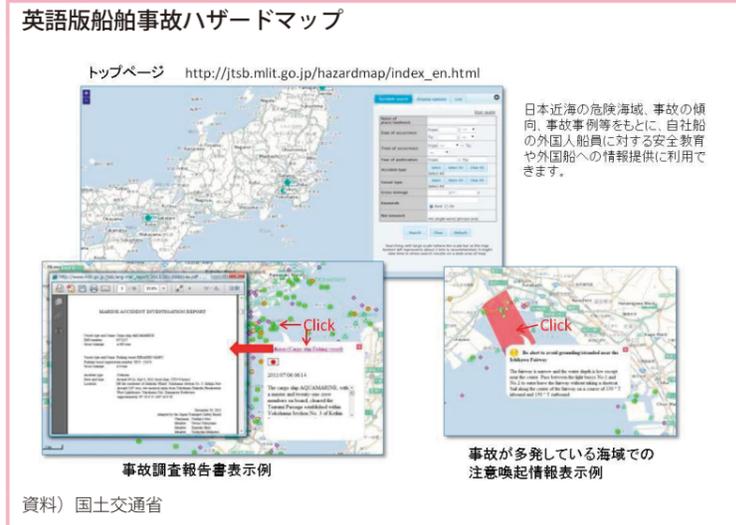
5 航空、鉄道、船舶事故等における原因究明と再発防止

運輸安全委員会は、近年、我が国商船隊のほとんどが外国人船員によって運航されていること、また、日本近海では外国船籍による事故が多発していることから、外国人船員を対象に平成25年9月から英語版船舶事故ハザードマップ（J-MARISIS）の運用を開始した（今後は、世界各地の船舶事故がわかるグローバル版の運用を開始する予定）。

事故調査等に関しては、23件の航空事故等調査報告書を公表し、このうち23年7月に北海道で発生した基本計器飛行訓練中の航空機が山腹に衝突し、3名が死亡、1名が重傷を負った事故については、国土交通大臣に対し、原因関係者の安全管理体制を自律的かつ着実に運用できるまでの間、安全管理態勢の取組状況の実態を確実に把握するとともに指導を行う等の勧告を行うなど、航空事故等に関して4件の勧告・3件の安全勧告を行った。

また、21件の鉄道事故等調査報告書を公表し、このうち23年5月に北海道で発生した列車脱線事故について、原因関係者に対し、踏面擦傷、剥離の長さの範囲が使用限度を超えたとして扱うべき車輪を使用することがないよう、車輪踏面の状況を把握するための適切な検査時期及び検査手法を確立し、その管理を徹底することの勧告を行うなど、鉄道事故等に関して3件の勧告を行った。

さらに、1,151件の船舶事故等調査報告書を公表し、このうち24年9月に宮城県金華山沖で発生した衝突事故については、国土交通大臣及び水産庁長官に対し、漁船の船舶所有者等に対するAISの有用性の一層の周知その他早期普及に必要な施策の検討、船舶事故ハザードマップ等から、船舶が航行する海域における漁船の操業状況の入手、活用について意見を述べるなど、船舶事故等に関連して4件の勧告を行い、2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いる。

25年度においては、重大な公共交通事故発生時に、被害者の搬送先病院等における支援活動及び相談窓口の周知活動を実施した。また、平時においては、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、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の策定促進等を行った。今後も、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25年の交通事故死者数は、13年連続で減少し、4,373人（対前年比0.9%減）となったが、交通事故死者数の65歳以上の高齢者の割合が52%を超えるほか、78万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。

(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、都道府県公安委員会と連携し、面的な速度規制と組み合わせた車道幅員の縮小、路側帯の拡幅、歩道整備、車両速度を抑制するような物理的デバイスの設置等の対策を行うなど、面的かつ総合的な交通事故抑止対策を推進している。

(2) 通学路の交通安全対策の推進

通学路については、平成24年4月に相次いだ集団登校中の児童等の事故を受け、学校や教育委員会、警察等と連携した「通学路緊急合同点検」を実施しており、その結果に基づく対策への支援を重点的に実施している。

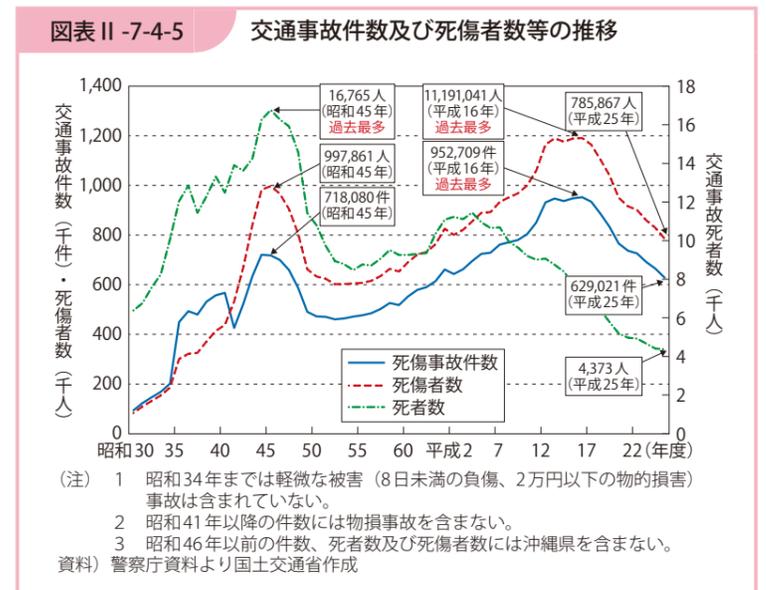
さらに、継続的な通学路の安全確保のため、市町村ごとの「通学路交通安全プログラム」の策定などにより、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組みを推進している。

(3) 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、道路上の落下物等の注意喚起及び積雪や越波等の状況に関する情報を自動車のカーナビ等に提供することにより安全運転支援を推進している。

(4) 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。事故後の「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」において、落下の発



生原因や再発防止策について報告書を25年6月18日に取りまとめた。

今後、橋梁等の道路構造物が急速に高齢化することを踏まえ、道路構造物の適切な管理のための基準類のあり方について調査・検討することを目的として、「道路メンテナンス技術小委員会」が設置され、点検、診断、修繕等の措置や長寿命化計画等の充実を含む維持管理のメンテナンスサイクルの構築について、中間取りまとめがなされた。

また、道路の適切な管理を図るため、点検を行うべきことの明確化や、道路構造物への影響が大きい大型車両の通行を誘導する道路を指定する制度の創設、制限違反車両の取り締まりの強化などを内容とする改正道路法を公布し、政令において、改築・修繕の代行の対象となる施設等はトンネル、橋等とすることや、道路の維持・修繕に関する技術的基準等を定めた。

橋梁・トンネルなどは、5年に1度、近接目視で点検する等、道路管理者の義務を明確化する省令を、26年3月31日に公布した。

さらに、26年4月14日に、社会資本整備審議会道路分科会においてとりまとめられた「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」を受けて、今後、メンテナンスサイクルの確定（道路管理者の義務の明確化）を図るとともに、メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築することとしている。

(5) 「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」の着実な実施

平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受けて、25年4月に「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」を策定し、高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化や交替運転者の配置基準の設定を既に実施したほか、その他の各措置についても25・26年度までの2年間にわたって迅速かつ着実に実施し、また、実施状況について随時フォローアップ・効果検証を行うことにより、バス事業の安全性向上・信頼の回復に向けた取組みを集中的に進めている。

- (参考)「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」のポイント
- ・高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化
- ・交替運転者の配置基準の設定

- ・中小事業者への安全管理規程等の届出の義務付け
- ・悪質事業者への集中的な監査・処分の厳格化
- ・安全コストが反映された運賃・料金制度への移行

プランの実施効果等に関するチラシを利用者に配布

一斉点検の様子（平成24年7月新宿）

資料) 国土交通省

(6) 国際海上コンテナの陸上運送の安全対策

国際海上コンテナの陸上運送の安全対策を充実させるため、新たな「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」等を取りまとめ、これに基づく取組みを平成25年8月より開始するとともに、実施状況等について安全対策会議でフォローアップすることとしている。

(7) 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、事業用自動車の事故死者数・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や運行管理の高度化に資する機器の導入支援等の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

平成27年から市場導入が予定されている燃料電池自動車の世界最速普及を目指すべく、燃料電池自動車の安全基準の整備を行った。また、大型車に備える衝突被害軽減ブレーキの義務付範囲を拡大

コラム

バス事業の安全性向上・信頼回復に向けた取組みについて

平成24年4月29日未明、関越道において高速ツアーバスが道路左側の防護壁に衝突し、乗客7名が死亡、38名が重軽傷を負うという重大な事故が発生しました。

国土交通省は、事故直後に「事故対策本部」を設置して情報収集を行うとともに、被害者相談窓口において、被害者の方々からの相談・要望に対応しました。

また、事故の発生後、速やかに高速ツアーバス事業者に対する緊急重点監査を実施したほか、利用者通報窓口を開設するなど、24年7月までにバス事業の安全性確保のための「緊急対策」を策定・実施し、夏の多客期に全国のバス乗降場所等において法令遵守状況を

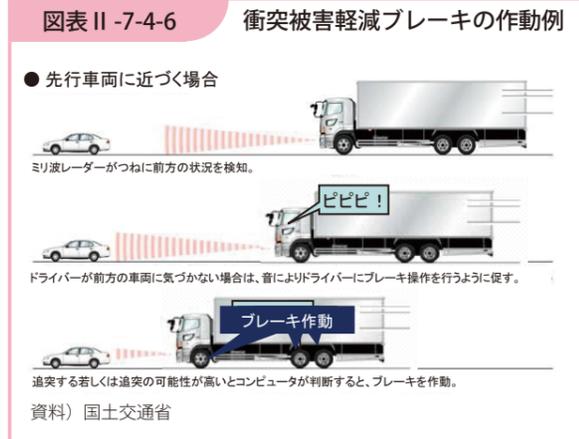
確認するための一斉点検を実施しました。

その後、24年度中に「バス事業のあり方等に関する検討会」を行い、その検討結果を踏まえ、25年4月に「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を策定・発表しました。同プランに基づき、高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化、過労運転防止のための交替運転者の配置基準の設定、安全コストが反映された運賃・料金制度への移行等の各措置について、25・26年度の2年間にわたって迅速かつ着実に実施し、また、実施状況について随時フォローアップ・効果検証を行うことにより、バス事業の安全性向上・信頼の回復に向けた取組みを集中的に進めます。

するとともに基準の強化を図った。更に、チャイルドシートの安全性向上のため、これまで実施していた前面衝突基準・後面衝突基準に加え、側面衝突基準を導入した。

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。この一環として、平成25年10月にITS世界会議東京2013を開催し、車車間通信・歩車間通信を利用した安全運転支援システムの公道デモを実施した。



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25年度においては、自動車14車種、チャイルドシート6機種の評価を新たに行った。

⑥リコールの迅速かつ着実な実施・ユーザー等への注意喚起

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）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。

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、「エアブレーキを装備したトラックではブレーキのバタ踏みは危険です！」及び「自動車用緊急脱出ハンマーの性能確保と使用方法の周知について」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25年度のリコール届出件数は303件及び対象自動車数台数は7,978,639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。

(8) 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、

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

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施設の設置等の自動車事故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。



(9) 機械式立体駐車場の安全対策

機械式立体駐車場で死亡事故等が発生している状況にかんがみ、安全対策検討委員会において、事故等の発生状況や要因の分析等を行い、安全確保と適正利用について、関係団体等へ要請を行っている。

第5節 危機管理・安全保障対策

1 犯罪・テロ対策等の推進

(1) 各国との連携による危機管理・安全保障対策

①セキュリティに関する国際的な取組み

主要国首脳会議（G7/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25年の海賊事案は15件と、自衛隊を含む各国海軍等による海賊対処活動の継続、商船側によるベスト・マネジメント・プラクティス（BMP）^{注1}に基づく自衛措置の実施、商船への武装警備員の乗船等、国際社会による海賊対策の効果により前年に比べ減少したものの、海賊を生み出す根本的な原因となるソマリア国内の貧困等の問題は解決しておらず、依然として商船の航行にとって予断を許さない状況が続いている。

このような状況の下、我が国としては、「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、アデン湾において海上自衛隊の護衛艦により、通航船舶の護衛及びCTF151^{注2}の中でのゾーンディフェンス^{注3}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。

注1 国際海運会議所等、海運に関連の深い各種団体により作成された、ソマリア海賊による被害を防止し又は最小化するための自衛措置（海賊行為の回避措置、船内の避難区画（シタデル）の整備等）をまとめたもの。

注2 海賊対処のための多国籍の連合任務。

注3 艦艇が特定の海域の中にとどまって警戒監視を行うことにより、航行する船舶を海賊行為から防護する活動。

国土交通省においては、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ているほか、25年11月に施行された「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法」に基づく民間武装警備員による特定警備が実施されることにより、日本籍船の航行安全の確保に万全を期していく。

海上保安庁では、ソマリア周辺海域における海賊対策として、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・アデン湾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ジブチ、オマー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。

また、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、近年、増加傾向にあり、依然として根絶されていないことから、当該海域に対して、引き続き対策が必要な状況である。

図表 II -7-5-1 日本関係船舶の海賊等事案被害発生状況(平成25年)



資料) 国土交通省

③港湾における保安対策

ASEAN諸国を対象に、研修、専門家会合等を通じて、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

米国同時多発テロ事件(平成13年9月)以降、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)など、交通機関等を標的としたテロ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、各分野ごとにテロ対策に取り組んでおり、多客期にはテロ対策の徹底指示や点検を実施している。

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



資料) 国土交通省

①鉄道におけるテロ対策の推進

駅構内の防犯カメラの増設や巡回警備の強化等に加え、「危機管理レベル」の設定・運用を行うとともに、「見せる警備・利用者の参加」注を軸としたテロ対策を推進している。また、主要国との鉄道テロ対策の情報共有等にも積極的に取り組んでいる。

②船舶・港湾におけるテロ対策の推進

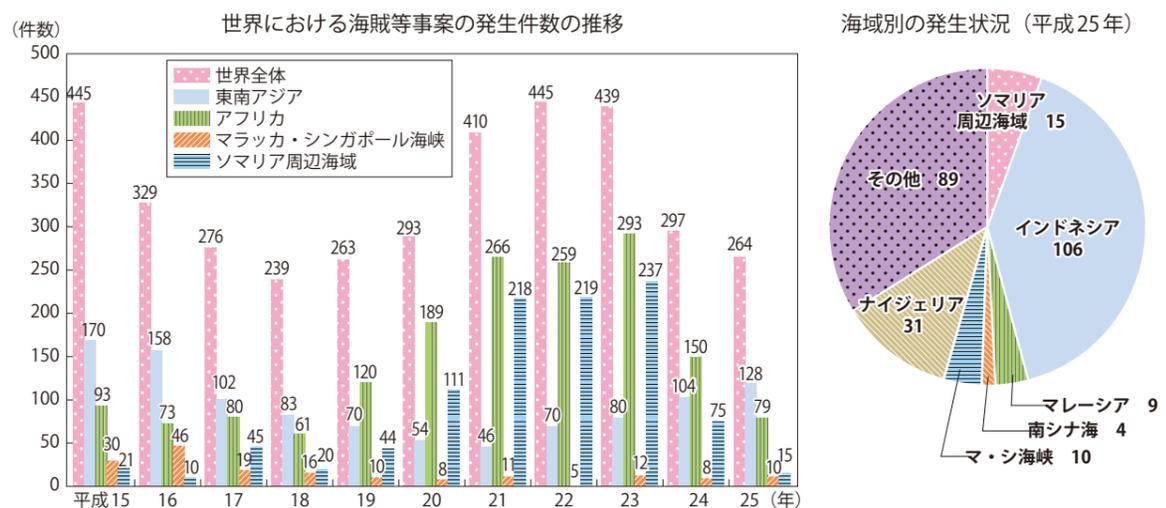
「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に基づく国際航海船舶の保安規程の承認・船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶・国際港湾施設に対する立入検査及びポートステートコントロール(PSC)を通じて、保安の確保に取り組んでいる。また、国際港湾施設に対する立入検査結果及び海外における保安水準等を踏まえ、保安対策をより一層徹底している。

③航空におけるテロ対策の推進

我が国では、航空機に対するテロ防止に万全を期すため、国際民間航空条約に規定される国際標

注 「見せる警備」…テロの未然防止を図るため、人々の目に触れる形で警備を行う施策
「利用者の参加」…テロに対する監視ネットワークを強めるため、一人一人の鉄道利用者にテロ防止のための意識を持ち行動することを促す施策

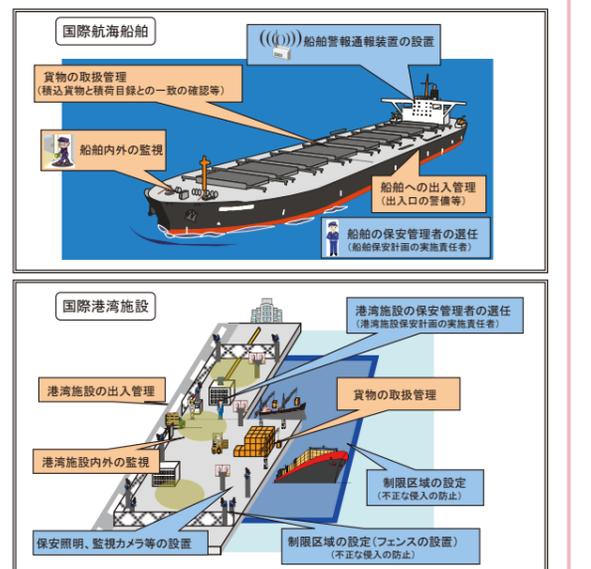
図表 II -7-5-2 世界における海賊等事案の発生件数の推移及び海域別の発生状況(平成25年)



(注) 1 マ・シ海峡及びソマリア周辺海域の件数は、それぞれ東南アジア、アフリカの内数である。
2 平成15年から20年までのソマリア周辺海域の件数は、ソマリア及びアデン湾・紅海の件数の合計。
3 21年より、国際海事局(IMB)の年次報告書における整理から、ソマリア周辺海域の件数は、ソマリア及びアデン湾・紅海の件数にアラビア海、インド洋、オマーンにおける海賊事案をソマリア周辺海域の海賊事案として計上している。

資料) 国土交通省

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



資料) 国土交通省

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、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強化策を講じている。また、国際会議等に積極的に参加し、最新の保安対策等について、我が国の状況を紹介するなど、主要国との情報交換に努めている。

④自動車におけるテロ対策の推進

多客期におけるテロ対策として、車内の点検、営業所・車庫内外における巡回強化、警備要員等の主要バス乗降場への派遣等を実施するよう、関係事業者に対し指示している。

⑤重要施設等におけるテロ対策の推進

河川関係施設では、河川点検・巡視時の不審物等への特段の注意、ダム管理庁舎及び堤体監査廊等の出入口の施錠強化等を行っている。道路関係施設では、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

自動車のナンバープレートの不正使用防止に封印制度^{注1}が役立つとともに、自動車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^{注2}の交付請求手続に際し、請求者の本人確認、車台番号の明示等を義務付けている。

(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2}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3}を導入している。その後、米国からの更なる保安強化の要求に基づき、円滑な物流の維持にも留意しつつ同制度の改定を行った。新制度については、24年10月より米国向け国際旅客便搭載貨物について適用が図られており、26年4月からはすべての国際旅客便搭載貨物についても適用拡大される予定である。

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)。

^{注1} 自動車の検査・登録制度のひとつ。ナンバープレートの取り外し防止等のため、ナンバープレートを固定するボルト上にアルミ製のキャップ状のものを被せる。

^{注2} サプライチェーンにおいて高度なセキュリティ措置を講じている輸出入者等を税関がAEO（認定事業者）として認定し、通関手続の簡素化等の利益を付与する制度

^{注3} 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

(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。

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、迅速かつ的確な情報の収集・集約、関係行政機関等との災害応急対策が実施できるよう体制整備を行っている。

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

尖閣諸島周辺海域では、中国公船による領海侵入が執拗に繰り返されるなど、緊迫した状態が続いている。海上保安庁では、大型巡視船14隻相当による尖閣領海警備専従体制を確立するため、監視能力・制圧能力等を備えた1,000トン型巡視船の整備等の着実な推進のほか、石垣港における拠点機能を強化するため巡視船艇の係留施設の整備や本庁・管区本部及び巡視船艇間における迅速かつ的確な情報共有・伝達を通じた運用司令機能の強化等を実施するとともに、新たに就役する巡視船の乗組員等を配置する。加えて、更なる情勢の変化にも的確に対応し得る体制を確保するため、大型巡視船6隻の整備等に着手する。

(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・銃器犯罪の中には、暴力団や国際犯罪組織が関与する密輸事犯と密接な関係を有しているものもあり、また、国際犯罪組織が関与する密航事犯も発生している。

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、尖閣諸島周辺海域においては、中国・台湾公船による領海侵入事案や中国・台湾活動家等による領有権主張活動事案が発生している。特に平成24年9月、尖閣諸島のうち三島（魚釣島、北小島、南小島）を取得・保有して以降、中国公船が常態的に尖閣諸島周辺海域に接近し、領海侵入事案も発生しているほか、活動家による領有権主張活動も活発化している。

また、東シナ海等の我が国排他的経済水域において、外国海洋調査船による我が国の同意を得ない調査活動が確認されている。

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、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」を運用している。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」を運用している。

(3) 大陸棚の限界画定に向けた取組み

平成20年11月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基礎となる極めて重要な島であることから、基礎データの観測・蓄積や護岸等の損傷について点検、補修等を行っている。引き続き、2つの小島だけでなく環礁全体の保全を図るため、国の直轄管理により十全な措置を講じる。

② 低潮線の保全

「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（低潮線保全法）」等に基づき、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（南鳥島・沖ノ鳥島）における活動拠点の整備

「低潮線保全法」等に基づき、本土から遠隔の地にある南鳥島・沖ノ鳥島において、海洋資源の開発・利用など排他的経済水域等の保全及び利用に関する活動拠点として、船舶の係留・停泊、荷さばき等が可能となる港湾施設の整備を進めている。



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25年4月には、国際情勢にかんがみ、措置の期間を27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、関係行政機関と密接な連携を図りつつ、同法による措置の実効性の確保に努めている。

なお、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並びに25年2月12日の北朝鮮の核実験実施事案においては、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等対策については、平成24年5月に「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。）が公布、25年4月に施行された。特措法では、感染拡大を可能な限り抑制し、国民の生命及び健康を保護し、並びに国民生活及び国民経済に及ぼす影響を最小とする観点から、①事業者一般については、予防及び対策に協力するよう努め、まん延により生ずる影響を考慮し、その事業実施に関し適切な措置を講ずるよう努めなければならないこと、②特定接種の対象となる登録事業者は、発生時においても、国民生活・経済の安定に寄与する業務の継続に努めなければならないこと、③指定公共機関等は、発生時に新型インフルエンザ等対策を実施する責務を有する旨規定され、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、それぞれその業務計画で定めるところにより、旅客及び貨物の運送を適切に実施するため必要な措置を講じなければならないこととされている。

25年6月には、特措法に基づく新型インフルエンザ等対策政府行動計画（以下「政府行動計画」

という。）が閣議決定され、新型インフルエンザ等対策の実施に関する基本的な方針、各発生段階における、実施体制、サーベイランス・情報収集、予防・まん延防止、医療、国民生活及び国民経済の安定の確保に関する対策が盛り込まれている。

これを受け、国土交通省においても、国土交通省新型インフルエンザ等対策行動計画を25年6月に改定し、特措法で新たに盛り込まれた各種の措置の運用等について、①運送事業者である指定（地方）公共機関の役割等、②新型インフルエンザ等緊急事態宣言がされた場合における対応、③法定化された特定接種の対象となり得る業種等を新たに規定し、④行動計画の対象を新感染症に拡大した。この他、海外発生期では、国内でのまん延をできる限り遅らせるための水際対策に協力し、検疫空港・港が集約される場合には、集約が円滑に実施されるよう、空港・港湾管理者等の協力を促し、国内発生早期以降では、緊急の必要がある場合には、医薬品、食料品等の緊急物資の運送要請等を行うこととしている。

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