

(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26年7月には、SOLAS条約^{注1}の改正に伴う騒音に対する保護要件の追加、36人以下の旅客船における隔壁及び甲板の防火要件の変更等、国内法令の整備を実施した。

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号折損事故を契機として、大型コンテナ船の安全対策を検討するためコンテナ運搬船安全対策検討委員会を開催し、27年3月に就航中の大型コンテナ船の安全対策を内容とする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、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）が採択されたことから、国内法の一部改正を行い、26年4月に施行した。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、26年には339件の裁決を行い、海技士、小型船舶操縦士及び水先人計424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。

交通政策審議会「船舶交通の安全・安心をめざした取組み（答申）」（25年10月）を踏まえ、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、東京湾における一元的な海上交通管制の構築を進めている。

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をインターネットで提供している。

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っている。また、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

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

行するとともに、26年度には、航法の複雑な海域について、航法等に関する理解促進のために英語版のルーティングガイドの刊行を開始した。さらに、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。

水路通報・航行警報については、26年6月から有効な情報を地図上に表示したビジュアル情報をインターネットで提供している。

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、26年度に354箇所^{注1}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28基（27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・情報発信を行うとともに、再発防止対策の立案等への支援を行っている。

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、船舶の航行安全確保が重要であり、「協力メカニズム」^{注1}の下、航行援助施設基金^{注2}への資金拠出等の協力を行っている。26年9月の同メカニズムにおける第7回協力フォーラムにおいて、我が国より、同海峡の同海峡の水路測量調査が行われてから16年が経過しており、その間潮流の影響で海底地形も変化していることから、同海峡の海図を改訂するため水路測量調査の再実施を提起した。これを受け、沿岸国は、沿岸3国技術専門家会議において、我が国と共同で水路再測量調査を実施することを決定した。今後も沿岸国との良好な関係を活かし、官民連携して同海峡の航行安全・環境保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55%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、その上で速やかに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3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の着用を推進している。

（3）救助体制の強化

海上保安庁では、迅速かつ的確な救助を行うため、24時間体制で遭難周波数の聴守及び緊急通報

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。

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、潜水土等の救助技術・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）

航空局は、国際民間航空条約第19附属書に従い、航空安全当局として民間航空の安全のために講ずべき対策等を定めた航空安全プログラム（SSP）を平成25年10月に策定し、26年4月から施行した。SSPにおいて航空局は、国の安全指標及び目標値の設定、航空の安全に係る基準等の策定、検査・監査、必要な処分等を行う。また、航空サービス提供者に対し、安全方針の策定、安全指標及び目標値の設定、安全情報の報告、教育訓練、安全に係るリスクの管理等の実施を求める。

また、航空の安全情報をさらに収集し、安全の向上に役立てるため、26年7月より、航空安全情報自発報告制度（VOICES）を開始した。VOICESにおいては、義務報告では捕捉が難しい「ヒヤリ・ハット経験」について広く航空関係者から自発的な報告を求め、情報源を秘匿の上専門家が分析し、その結果を航空関係者で共有することにより、航空事故の予防的対策に役立てることとしている。

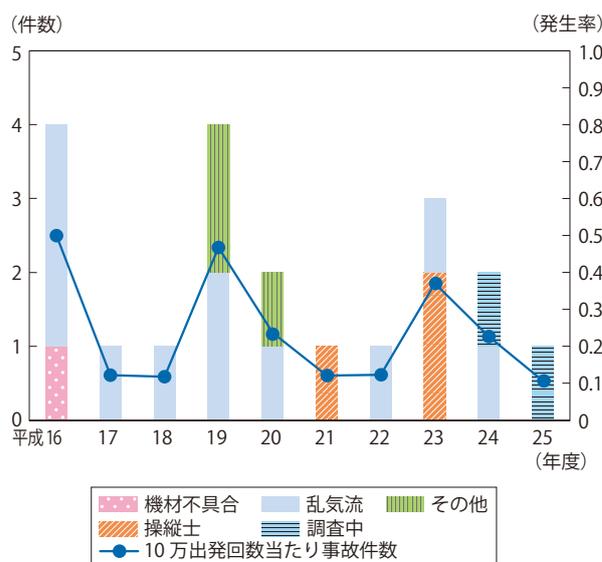
②航空輸送安全対策

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

平成26年10月には、国産ジェット旅客機の飛行試験初号機が、組み立てラインを外れ関係者に披露された。国土交通省では、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

図表 II-7-4-4 国内航空会社の事故件数及び発生率



資料) 国土交通省

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

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月に発生し、その後数ヶ月にわたる運航停止を招いたボーイング787型機のバッテリートラブルについては、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の措置を講じた。26年1月には、地上駐機中の787型機で類似のトラブルが発生したが、26年12月、前年の事案を踏まえて講じた是正措置が有効に機能したことが確認されたこと、利用者の更なる安心確保の観点から、引き続き米国等関係国の航空関係者と緊密に連携し対応していくことなどを内容とする調査結果を取りまとめ、公表した。

(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のため、視覚的な表示・伝達システムの整備等の対策を推進している。

また、災害対応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の設定等のための検討も実施している。

5 航空、鉄道、船舶事故等における原因究明と再発防止

運輸安全委員会では、平成26年4月から、海外で発生した船舶事故について、当委員会が調査した報告書（英語）に加え、外国（オーストラリア、米国、フランス、ニュージーランド、オランダ、カナダ及び英国）の船舶事故調査機関が公表した事故調査報告書を世界地図から探すことができる「船舶事故ハザードマップ・グローバル版」の運用を開始した。

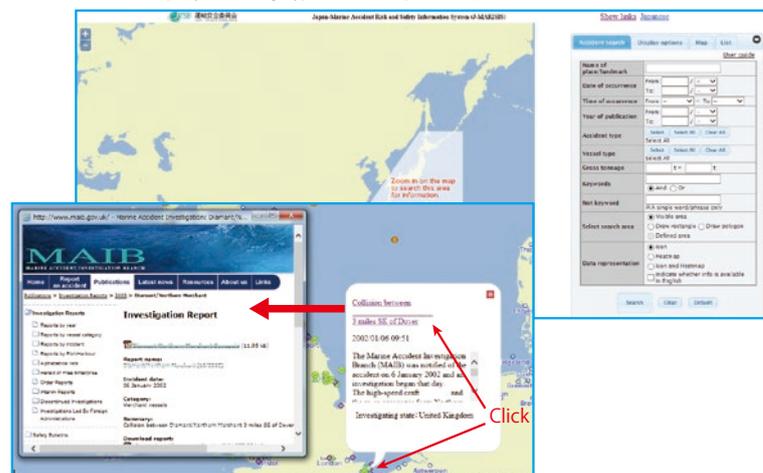
事故調査等に関しては、25件の航空事故等調査報告書を公表し、5件の勧告・2件の安全勧告を行った。このうち25年1月に、ボーイング

式787-8型機のメインバッテリーが離陸上昇中に熱暴走を起こしたため、高松空港に緊急着陸して誘導路上で非常脱出を行った重大インシデントについて、米国連邦航空局に対し、リチウムイオンバッテリーの技術基準の見直し等を行うよう安全勧告を行った。

また、18件の鉄道事故等調査報告書を公表した。このうち24年4月に北海道で発生した列車脱線事故の調査報告書を踏まえ、国土交通省は、コンテナ内の積荷の偏積を防止するための有効な方策を検討するための検討会を開催した。また、25年9月に北海道で発生した列車脱線事故の調査報告書

船舶事故ハザードマップ・グローバル版

トップページ http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/index_en.html



事故調査報告書表示例

資料) 国土交通省

では、軌道の検査及び整備の確実な実施等の再発防止策を提言した。

さらに、1,079件の船舶事故等調査報告書を公表し、6件の安全勧告を行った。このうち25年5月に北海道で発生した6人死亡の火災事故について、船舶所有者等に対し、非常用脱出経路が火災発生場所によって制限されることなく確保するように努めるべきなど安全勧告を行うとともに、カンボジア当局に対し、本船と同様な船舶を運航する船舶管理会社及び船舶所有者を指導するように安全勧告を行った。

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、被害者等に対し事業者への要望の取次ぎ、相談内容に応じた適切な機関の紹介などを行うこととしている。

26年度においても、公共交通事故発生時に、被害者等へ相談窓口を周知するとともに被害者等からの相談に対応した。また、平時においても、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の働きかけ等を行った。

今後も、関係者からの助言等により、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26年の交通事故死者数は、昭和45年のピーク時の1万6千人より4分の1の4,113人（対前年比5.9%減）まで減少したが、交通事故死者数の約半数の2,038人が歩行中・自転車乗車中に発生し、そのうち約半数が自宅から500m以内の身近な場所で発生するなど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、道路整備の進展等を受けて、自動車交通を安全性の高い高速道路等へ転換し道路の機能分化を図ることにより、生活道路を歩行者、自転車中心の空間に再生することが可能な時代となってきている。

また、交通事故死者数の約6割を占めている幹線道路については、安全性を一層高めるために「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重点的に対策を実施している。

一方、歩行者・自転車に係る死傷

事故発生割合が大きい生活道路については、幹線道路への交通転換を図り、車両の通過交通抑制並びに速度低減による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、ハンプ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) ITを活用した高速道路上における安全運転支援

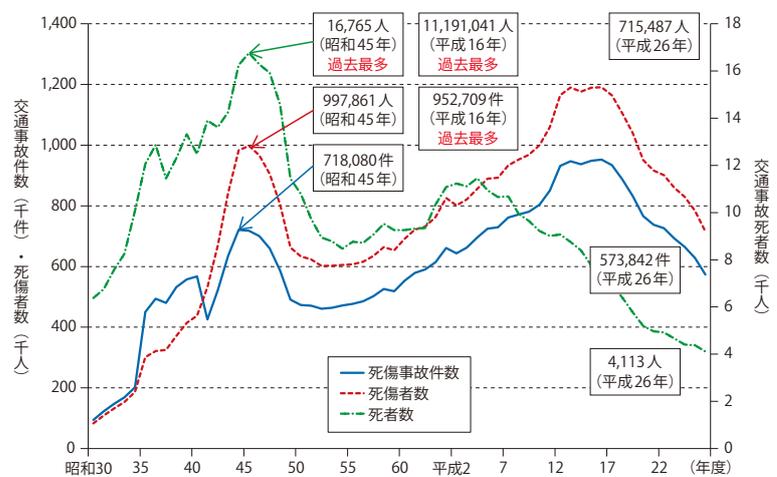
平成23年8月より、全国の高速道路上においてITSスポットや車載器を活用したETC2.0サービスを開始しており、事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起及び積雪や越波等の状況に関する情報を自動車のカーナビ等に提供することにより安全運転支援を推進している。

(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

全国には、約70万の橋があり、今後、急速に高齢化していくため、安全の確保のためには、約50万橋を管理する市町村をはじめ、橋梁等の維持修繕・更新にしっかりと取り組んでいく必要がある。

そこで、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。

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

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。

引き続き、26年7月迄に全都道府県で設置された「道路メンテナンス会議」を活用した定期点検の着実な推進、地域単位での点検業務の一括発注の実施、地方公共団体職員向けの研修の充実、直轄診断等の国の技術支援など、地方公共団体の実施する老朽化対策の支援についても、より一層積極的に取り組んでいるところである。

（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、25・26年の2年間にわたり、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等の措置を実施するとともに、その実施状況について随時フォローアップ・効果検証を行ってきた。引き続き、街頭監査の実施や継続的に監視すべき事業者の把握など本プランの各措置の実効性を確保し、バス事業の安全性向上・信頼の回復に向けた取り組みを推進していく。

（6）運転者の体調急変に伴う事故防止対策

平成26年3月3日に発生した北陸道高速バス事故を受け、従来からの運転者の健康管理に係る施策を見直し、4月18日に「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の改訂を含む「運転者の体調急変に伴うバス事故を防止するための対策」を策定した。同対策の道路運送事業者への着実な浸透を図り、運転者の体調急変に伴う事故の防止に取り組んでいる。

（7）事業用自動車の引き起こした事故の調査機能の強化

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析を行うとともに、客観性がありより質の高い再発防止策の提言を得ることが求められているところ。

このため、警察庁と連携して「事業用自動車事故調査委員会」を設け事故の調査機能の強化に取り組んでいる。

（8）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、平成25年6月に新たな「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」等を策定し、地方での関係者会議や関係業界による講習会等を通じ、ガイドライン等の浸透や関係者と連携した実効性の確保に取り組んでいる。

（9）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21年3月に策定した「事業用自動車総合安全プラン2009」について、26年11月に中間見直しを行った。人身事故件数・死亡者数半減等の30年の目標に向けて、今後も国土交通省・事業者な

ど関係者一丸となって、中間見直し後のプランの施策を着実に実施し、事業用自動車の安全・安心の確保を図っていく。

また、自動車運送事業者における交通事故防止のための取組みを支援する観点から、デジタル式運行記録計等の運行管理の高度化に資する機器の導入や、過労運転防止のための先進的な取組み等に対し支援を行っている。さらに、生体センサーやクラウドの活用など、多様な機能の進化、技術の進展の成果を統合し、次世代の運行管理を担うシステムのあり方を確立するための検討を開始した。

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）における目標（27年までに交通事故死者数を3,000人以下）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、車両安全対策を推進している。

③安全基準等の拡充・強化

自動車の安全性の向上を図るため、かじ取装置や応急用スペアタイヤ等に関する4つの国際基準を国内へ導入し、カーブでの走行性能や必要なハンドル操作力の上限、応急用スペアタイヤ装着時の制動性能等の要件を新たに整備した。また、二輪車に対する先進ブレーキシステム（アンチロックブレーキシステム（ABS）／コンバインドブレーキシステム（CBS））の装備義務付け、バス及びトラックに対する車線逸脱警報装置（LDWS）の装備義務付け等の基準強化を行った。

④先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進

産学官の連携により、衝突被害軽減ブレーキなど実用化されたASV技術の本格的な普及を促進するとともに、ドライバー異常時対応システムなど新技術の開発・実用化に向けた検討を進めている。

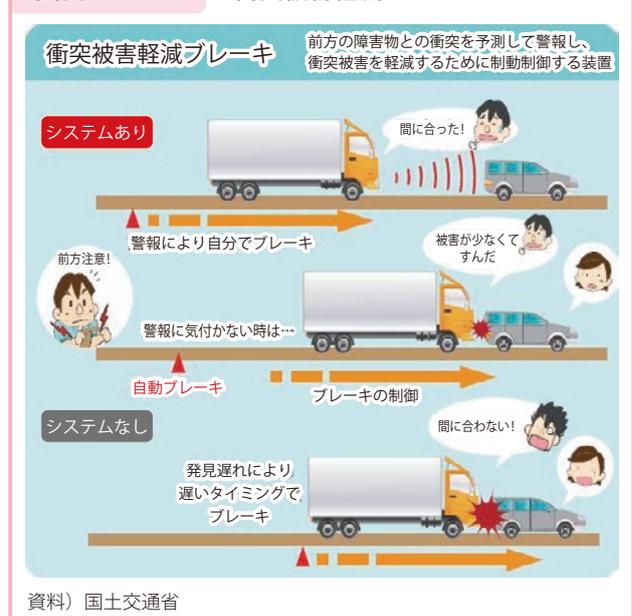
⑤自動車アセスメントによる安全情報の提供

安全な自動車及びチャイルドシートの開発やユーザーによる選択を促すため、安全性能を評価し結果を公表している。平成26年度より、衝突被害軽減ブレーキなど予防安全技術の評価を新たに開始した。

⑥自動運転の実現に向けた取組み

国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29）の下に自動運転分科会を立ち上げ、日本と英国が共同議長に就任した。また、車線維持支援装置に係る基準を提案するなど、先進技術に関する国際基準化を主導している。さらに国内においても、府省連携施策である戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）に基づき、通信利用型運転支援システムの実用化に向けた実証実験等の取組みを行っている。

図表 II-7-4-6 衝突被害軽減ブレーキ



⑦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技術的検証を行っている。また、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について、ユーザーへの情報提供を実施した。特に、「オートマ車でのエンストに注意！！」及び「スタッドレスタイヤは4輪全てに装着して下さい！！」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。

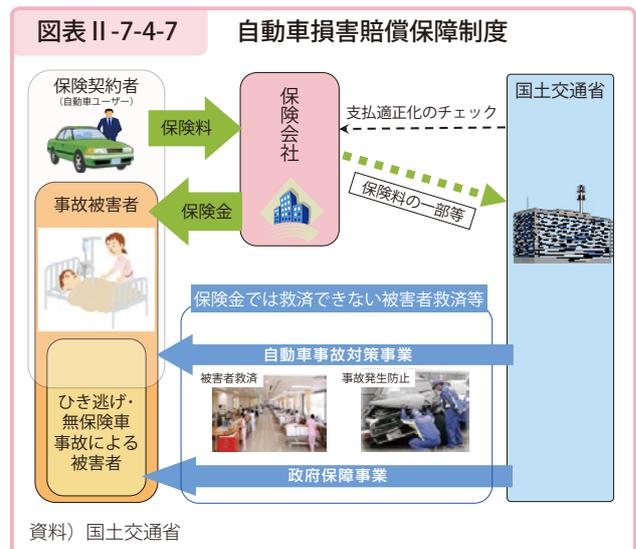
なお、平成26年度のリコール届出件数は355件及び対象台数は9,557,888台であった。

⑧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。

(10) 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。



(11) 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、安全対策ガイドラインを策定し、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。また、「駐車場法施行規則」の改正により、機械式駐車装置の安全機能についても審査を行う新たな大臣認定制度を導入した。

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

国際海事局（IMB）によると、平成26年におけるソマリア海賊事案発生件数は11件とされており、23年まで増加傾向にあった当該件数は、近年、低い水準で推移している。これは、各国海軍等による海賊対処活動、商船側によるベスト・マネジメント・プラクティス（BMP）^注に基づく自衛措置の実施、商船への民間武装警備員の乗船等、国際社会による海賊対策の効果とされているが、ソマリア周辺海域を航行する船舶が不審な船舶から追跡を受ける事案は引き続き発生しており、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、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、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、一定の要件を満たす日本籍船において民間武装警備員による乗船警備を可能とする「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（25年11月30日施行）」の運用を適切に行い、日本籍船の航行安全の確保に万全を期していく。

^注 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。

図表 II-7-5-1

国土交通省に報告された日本関係船舶の海賊等被害発生状況（平成26年）



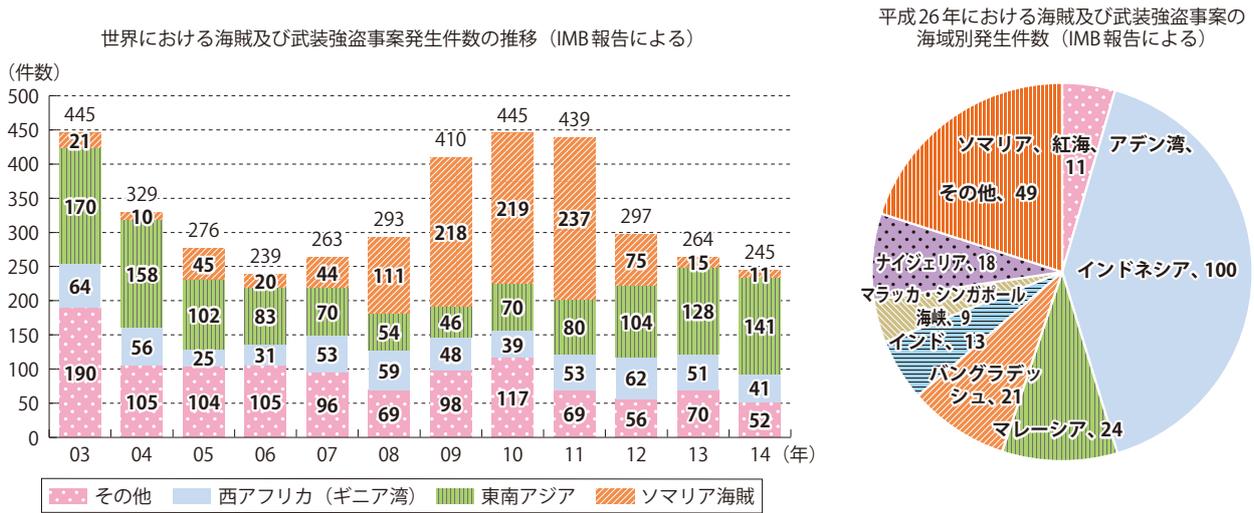
資料）国土交通省

海上保安庁では、ソマリア沖・アデン湾における海賊対処のために派遣された護衛艦に、海賊行為があった場合に司法警察活動を行うため海上保安官8名を同乗させている。

また、ソマリア沖・アデン湾や東南アジア海域等の沿岸国の海上保安機関職員の能力向上支援を行うとともに、関係国・関係機関との連携・協力関係の推進に取り組んでいる。具体的には、ジブチに航空機を派遣し同国沿岸警備隊と海賊護送訓練を、東南アジア海域等の沿岸国に巡視船・航空機を派遣し各国海上保安機関と海賊対策連携訓練、研修、講義等を実施しているほか、我が国に各国海上保安機関職員を招へいしたり、各国に短期専門家を派遣して研修を実施している。また、アジア海賊対策地域協力・情報共有センター（ReCAAP・ISC）等国际機関へ職員を派遣している。

ソマリア海賊事案発生件数は、低い水準で推移しているものの、ソマリア海賊による脅威は引き続き存在し、これまでの取組みを弱めれば状況は逆転する恐れがある。他方、26年には、東南アジア海域において、小型タンカーから石油製品が抜き取られる事案が増加していることや、近年、インドネシア領海及びその周辺における武装強盗事案等が増加していることから、今後とも沿岸国への能力向上支援等、ニーズに合わせた的確な対策が必要である。

図表 II-7-5-2 「世界における海賊及び武装強盗事案発生件数の推移（IMB報告による）」及び「平成26年における海賊及び武装強盗事案の海域別発生件数（IMB報告による）」



資料) 国土交通省

③ 港湾における保安対策

ASEAN諸国を対象に、研修、専門家会合等を通じて、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。また、本年1月以降、フランスにおけるテロ事件やシリア及びチュニジアにおける邦人殺害事件が発生するなど、国際テロの脅威が高まっている。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



① 鉄道におけるテロ対策の推進

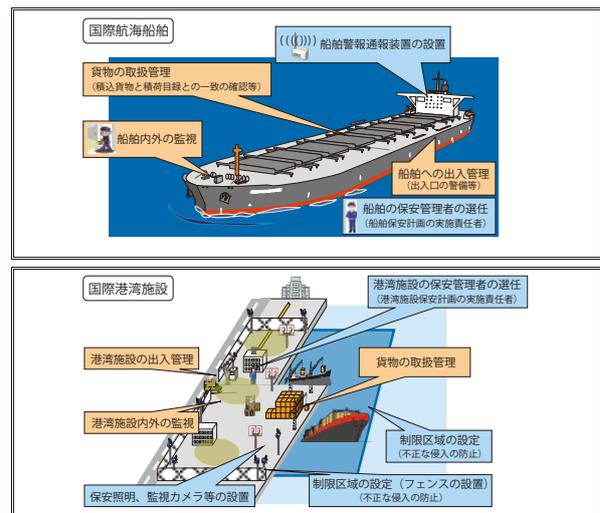
駅構内の防犯カメラの増設や巡回警備の強化等に加え、「危機管理レベル」の設定・運用を行うとともに、「見せる警備・利用者の参加」^注を軸としたテロ対策を推進している。また、主要国との鉄道テロ対策の情報共有等にも積極的に取り組んでいる。

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、平成26年7月より全ての国際港湾施設の出入りにおいて3点確認（本人確認・所属確認・目的確認）を実施するなど、保安対策をより一層徹底している。

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

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いる。さらに、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、金属探知器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とともに、バスジャック対応訓練の実施についても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) 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各国に広がりつつあり、我が国においても、物流事業者等に対してAEO制度^{注1}の普及を促進している。現在では、AEO輸出者により輸出申告される貨物や、保税地域までAEO保税運送者が輸送し、AEO通関業者に委託して輸出申告される貨物については、保税地域搬入前に輸出許可を受けることも可能となっている。

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。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い、平成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され、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た。

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、27年1月より本格運転を開始している。

(4) 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

注1 貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された貿易関連事業者を税関が認定し、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

サイバー攻撃の増加・巧妙化に伴い、情報セキュリティ対策の重要性が増している。

こうした中、国土交通省においては、政府の「サイバーセキュリティ戦略本部」の方針に基づき、情報システムの機能及びサイバー攻撃への対処態勢の充実・強化等の情報セキュリティ対策に取り組んでいる。また、重要インフラ分野（航空・鉄道・物流）の情報セキュリティ対策としては、IT障害からの防護に関するガイドラインの策定等を行っている。

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、国土交通省に災害対策本部を設置し、迅速かつ確かな情報の収集・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、合同訓練等を実施し、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

尖閣諸島周辺海域を常時徘徊する中国大型公船への対応に万全を期すため、海上保安庁では、大型巡視船による尖閣領海警備専従体制の確立に向け、監視能力等を備えた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強化のための係留施設の整備等や新たに就役する巡視船の乗組員等を配置する。また、更なる情勢の変化にも的確に対処し得る体制の確保のため、高性能化を図った巡視船への代替整備等を着実に進める。加えて、平成27年度からは、尖閣諸島周辺海域及び全国における隙のない海上保安体制の構築のため、新型ジェット機、規制能力強化型巡視船の整備や運航費の確保等を進めることとする。

(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、米軍施設等において巡視船艇・航空機による所要の警戒を行っている。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になる時期には、人が多く集まる旅客船ターミナル等において重点的に警戒を実施している。

また、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、不審情報の通報依頼等を行い、地域との連携に努めている。

(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、確実に停船させ、立入検査を実施し、犯罪がある場合は適切に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している。

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うことにより、不審船・工作船の早期発見及び対応能力の維持・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、外国漁船による違法操業事犯が増加しており、中でも中国サンゴ漁船の検挙隻数が増加している。また、国内密漁事犯では、密漁者と買受業者が手を組んだ組織的な形態で行われる場合や、暴力団が資金源として関与する場合などが見受けられるほか、処理費用の経費削減を目的として廃棄物を海上に不法投棄する等の環境事犯も依然として発生しており、その形態も悪質・巧妙化している。その他、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、厳正かつ的確な海上犯罪対策に努めている。

II

4 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」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。

5 感染症対策

感染症対策については、厚生労働省や内閣官房をはじめとする関係省庁と緊密に連携し対応しているところである。

特に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等を規定した。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。