

### 3 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・事業継続に資する緊急輸送体制の確立を図ることにより、多重性、代替性を確保するとともに、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

大規模災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、代替性確保のためのミッシングリンクの整備、防災対策（斜面・盛土対策等）、震災対策（耐震補強等）、雪寒対策（防雪施設の整備等）、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、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推進している。また、平成26年11月の「災害対策基本法」の改正を踏まえ、速やかな道路啓開に資する、道路管理者による円滑な車両移動のための体制・資機材の整備を推進している。

さらに、ETC2.0プローブ情報及び民間プローブ情報等のビッグデータを活用し、早期の被害状況の把握による初動強化を推進している。

なお、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) 無電柱化の推進

地震等の災害発生時に電柱が倒壊することにより、緊急車両等の通行に支障をきたすことを回避するため、無電柱化を推進している。また、緊急輸送道路を対象に電柱の新設を禁止する手続きを開始するとともに、固定資産税の特例措置が創設された。

#### (4) 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、災害時にも港湾機能の継続及び地域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BCPを策定するとともに、港湾広域防災協議会等を設置し、国・港湾管理者・港湾利用者等の協力体制の構築を推進している。

空港については、各空港が所在する地域の防災関連計画及び他空港との連携等を視野に入れた災害対策のあり方を検討した上で、空港における地震・津波に対応する避難・早期復旧計画を策定するための「ひな型」の策定を行った。

### (5) 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1,254箇所）（平成28年2月29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年の二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月には、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た。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」が施行された。

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、同年2月に第二次答申を取りまとめた。これに基づき、27年6月に「建築基準法の一部を改正する法律」が施行された。

建築士に係る施策としては、同年6月に施行された「建築士法の一部を改正する法律」に基づき、設計・工事監理業務の適正化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も確実に瑕疵担保責任が履行されるよう、建設業者等に資力確保（保証金の供託又は瑕疵保険の加入）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、保険引受体制の整備や消費者への普及啓発等に取り組んでいる。

なお、27年度に同制度の今後の見直しに向けた継続的な検討の場として、有識者による「住宅瑕疵担保履行制度の新たな展開に向けた研究委員会」を新たに立ち上げ、これまでの課題のフォローアップや、今後の見直しに向けた意見交換を行った。

### (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）や遊戯施設の事故原因究明のための調査並びに地方公共団体及び地方整備局職員を対象とした安全・事故対策研修を引き続き行うとともに、建築基準法令において、定期検査制度の一部改正及び昇降機の適切な維持管理に関する指針等の公表を行い、安全性の確保に向けた取組みを進めた。

## 第4節 交通分野における安全対策の強化

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

### 1 公共交通機関等における安全管理体制の構築・改善

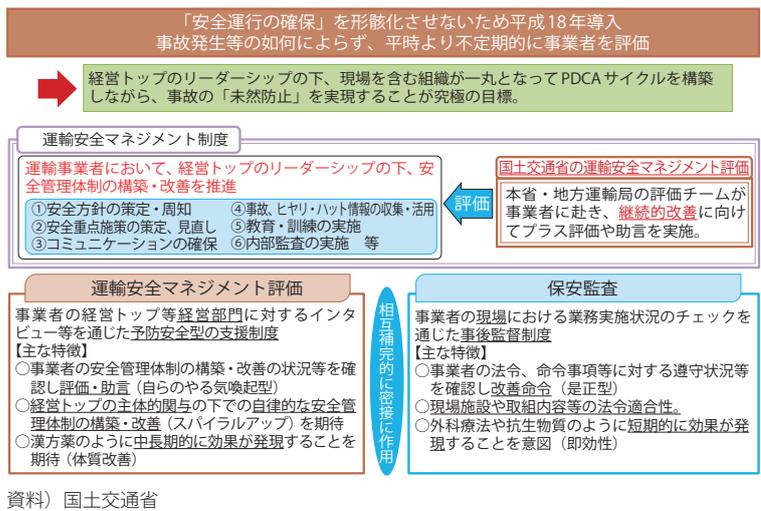
各交通モードにおいてヒューマンエラーに起因すると見られる事故・トラブルが多発したことを契機に平成18年10月に「運輸安全マネジメント制度」が導入された。これは、「安全管理規程」の作成や、「安全統括管理者」の選任等の制度と相まって、運輸事業者において、経営トップの主体的な関与の下で現場を含む組織が一丸となって安全管理体制を構築・強化し、国がその状況を確認して、評価や助言をすることで、安全管理体制をPDCAサイクルによって継続的に向上させるものである。

27年度においては、運輸安全マネジメント評価を延べ534者（鉄道77者、自動車198者、海運244者、航空15者）に対して実施した。

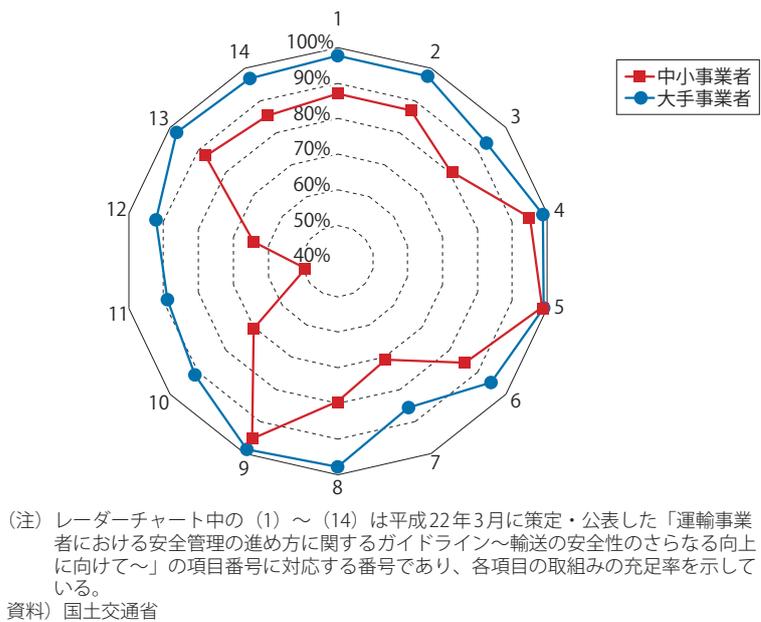
また、25年10月に同制度の実施の義務付けを全貸切バス事業者等に拡大（約4,200者）したことを踏まえ、これまで膨大な小規模貸切バス事業者等に対する効率的かつ効果的な評価手法を新たに検討し、試行的に実施してきたところ、28年度より、この効率的かつ効果的な評価手法を用いて、小規模貸切バス事業者に対する評価を本格化することとしている。

さらに、同制度への理解を深めるため、国が運輸事業者を対象に実施する運輸安全マネジメントセミナーについては、27年度において2,468人が受講した。また、中小事業者に対する同制度の一層の普及・啓発等を図るため、25年7月に創設した認定セミナー制度（民間機関等が実施する運輸安

図表 II-7-4-1 運輸安全マネジメント制度の概要



図表 II-7-4-2 大手事業者とその他の事業者の取組み状況の相違（平成26年度）



全マネジメントセミナーを国土交通省が認定する制度) に関しては、27年度において6,874人がセミナーを受講した。

運輸安全マネジメント制度については、今後さらに制度の実効性向上を図るとともに、そのコンセプトをすべての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図ることとしている。

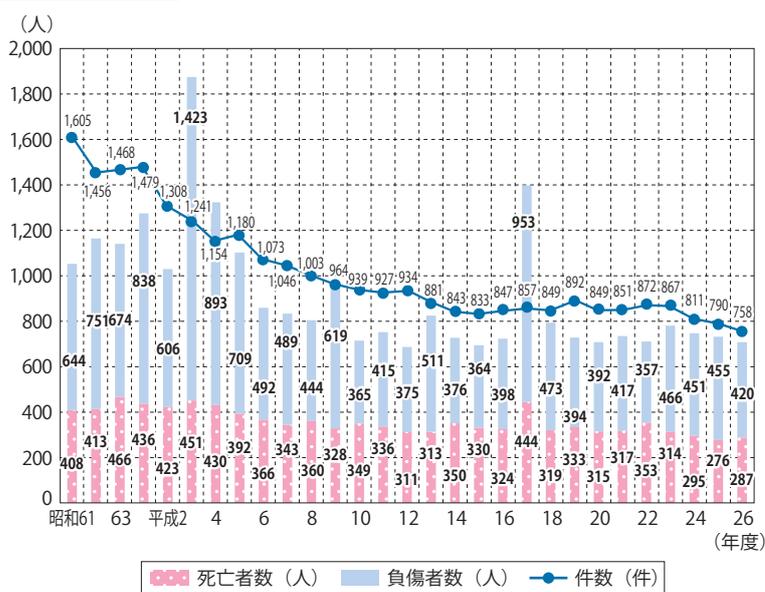
## 2 鉄軌道交通における安全対策

鉄軌道交通における運転事故件数は、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<sup>注</sup>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。

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

#### 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づけた。

#### ② JR貨物函館線列車脱線事故を契機とした対策

JR北海道に対し、平成26年1月に事業改善命令・監督命令として「JR北海道が講ずべき措置」の実施を命じており、定期的な報告、常設監査体制(5年間)等を通じて、確実に実行するよう、監督・指導を行っている。

また、26年度に実施した保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、鉄道事業者に対し、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施している。

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。

## (2) 踏切対策の推進

都市部を中心とした「開かずの踏切」<sup>注</sup>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27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道として3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等の抜本対策や歩道拡幅及び保安設備の整備等の速効対策を推進した。

また、道路管理者と鉄道事業者が連携し、踏切の諸元や対策状況、事故発生状況等の客観的データに基づき、「踏切安全通行カルテ」の作成を開始した。踏切道の現状を「見える化」しつつ、今後の対策方針等を取りまとめ、踏切対策を重点的に推進していくこととした。

平成28年度は、改正した「踏切道改良促進法」に基づき、国土交通大臣による改良すべき踏切道を指定する制度を活用し、課題のある踏切は鉄道事業者・道路管理者で改良の方法が合意されていなくとも指定を行うとともに、地域の関係者と連携した協議会での検討のもと、カラー舗装等の当面の対策や駐輪場整備等の踏切周辺対策など、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員し、踏切対策の更なる促進を図る。

## (3) ホームドアの整備促進

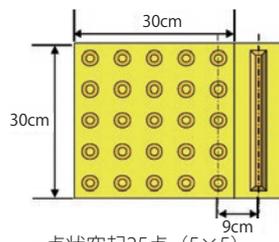
視覚障害者等をはじめとしたすべての駅利用者の安全性向上を図ることを目的に、駅からの転落等を防止するホームドアの設置を促進している（平成26年9月末現在、621駅で設置）。「移動等の円滑化の促進に関する基本方針」（23年3月）、「交通政策基本計画」（27年2月）、「社会資本整備重点計画」（27年9月）等を踏まえ、ホームドアや内方線付き点状ブロックの整備促進、車両ドア位置の不一致等の課題に対応した新しいタイプのホームドアの技術開発等ハード面の対策とともに、視覚障害者等への声かけを推進する「ひと声マナー」をキャッチフレーズとした鉄道利用マナーUPキャンペーンを展開する等ソフト面の対策にも取り組んでいる。

図表 II -7-4-4 ホームドア



資料) 国土交通省

図表 II -7-4-5 内方線付き点状ブロック



- ・点状突起25点 (5×5)
- ・ホームの内側を表示する線状突起 (内方線) あり

資料) 国土交通省

図表 II -7-4-6 ひと声マナーキャンペーン



資料) 国土交通省

注 列車の運行本数が多い時間帯において、踏切遮断時間が40分/時以上となる踏切

### 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27年12月には、SOLAS条約<sup>注1</sup>附属書等の改正に伴う機関区域内の脱出設備（出入口及びはしご）に係る要件の変更、甲板上にコンテナを積載する船舶に対する消防設備の新設等、国内法令の整備を実施した。

25年6月の大型コンテナ船折損事故を受けて、日本で検討を行った大型コンテナ船の構造安全対策を27年6月にIMOに提案し、船級の国際統一規則に反映されることが決定した。

また、サブスタンダード船<sup>注2</sup>の排除のため、ポートステートコントロール（PSC）<sup>注3</sup>を実施している。

27年7月に北海道苫小牧沖で発生したフェリーの火災事故を受けて、国土交通省では、海上保安庁・運輸安全委員会による調査に並行して、海上運送法に基づく調査を実施した。その結果、消火活動における課題が判明したことから、27年9月に火災・消防に関する専門家からなるフェリー火災対策検討委員会を開催し、28年3月、フェリー事業者による消火活動の備えを強化するための有効な消火手順、消火設備の特性、訓練の方法などをまとめた手引き書を取りまとめて公表した。現在、手引き書を活用して、全国のフェリー事業者に対して指導を進めている。

##### ② 船舶航行の安全確保

STCW条約<sup>注4</sup>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、国内法を一部改正し、その周知徹底を図っている。また、「水先法」に基づき、水先人の資格を定め、船舶交通の安全を確保している。将来必要となる水先人を安定的に確保するため、交通政策審議会海事分科会での基本政策部会とりまとめ等を踏まえ、近隣の中小規模水先区間の相互支援に必要な免許取得の円滑化等に取り組んでいる。

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、27年には347件の裁決を行い、海技士、小型船舶操縦士及び水先人計483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。

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

図表 II-7-4-7 湾内における一元的な海上交通管制の構築



資料) 国土交通省

海難防止対策としては、新たにスマートフォン用サイトを構築した沿岸域情報提供システム(MICS)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。

また、海上保安庁では、津波等の非常災害発生時において、船舶を迅速かつ円滑に安全な海域に避難させるとともに、平時において、混雑を緩和し、安全かつ効率的な船舶の運航を実現するため、東京湾における海上交通センターと各港内交通管制室を統合のうえ、これら業務を一体的に実施する体制を構築しているところである。その運用に併せて、非常災害発生時の海上交通機能の維持等のために所要の制度改正にも取り組んでいる。

加えて、狭水道における船舶の安全性や運航の効率性の向上のため、来島海峡において、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)の普及に伴い、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

刊行するとともに、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を刊行している。さらに、東日本大震災により被災した主要15港湾の海図については、平成27年10月までに震災後の測量成果により全面改訂を行った。

水路通報・航行警報については、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、27年度に388箇所の改良・改修を実施した。さらに船舶自動識別装置（AIS）を活用し、航海用レーダー画面上にシンボルマークを仮想表示させるバーチャルAIS航路標識の運用を平成27年11月から、明石海峡及び友ヶ島水道において開始した。

さらに、（研）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。

我が国にとって輸入原油の8割が通航する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、沿岸国及び利用者による「協力メカニズム」<sup>注1</sup>の下、航行援助施設基金<sup>注2</sup>への資金拠出等の協力を行っている。これに加え、平成27年10月からは、我が国と沿岸3国（インドネシア、マレーシア及びシンガポール）が共同で同海峡の水路測量調査を新たに実施しており、我が国としても、海事関係団体からの資金拠出及び専門家派遣による技術協力をを行っている。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。

## （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44%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5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、海上保安庁では、LGL<sup>注3</sup>の活動に対する支援や海難防止講習会等を通じてライフジャケット着用の周知・啓発に努めている。

## （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、緊急通報用電話番号「118番」の運用を行っているほか、「海上における遭難及び安全に関する世界的な制度（GMDSS）」により、24時間体制で海難情報の受付を行うなど、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

注1 国連海洋法条約第43条に基づき沿岸国と海峡利用国の協力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及び航行援助施設基金委員会の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 ライフジャケット着用を呼びかける漁業者の家族のこと。Life Guard Ladies（女性ライフジャケット着用推進員）の略

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に関する目標とその達成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26年4月から実施している。さらに27年度においては、航空安全当局としての今後5年間の安全目標とその達成のため実施するべき安全施策の方向性を整理した、「航空安全行政の中期的方向性」を策定したところである。今後は、これに基づき「航空安全プログラム実施計画」を毎年度策定し、安全目標の達成に取り組むこととしている。

また、報告が義務づけられていない航空の安全情報を更に収集し、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）を運用しており、空港の運用改善に向けた提言等が得られている。27年度は、周知活動の効果もあり報告数は前年度より多く推移しているが、引き続き安全情報の重要性の啓もうを通じ、報告数の更なる増加を図るとともに、得られた提言を活用して安全の向上を図ることとしている。

#### ②航空輸送安全対策

特定本邦航空運送事業者<sup>注</sup>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かつ体系的な立入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。

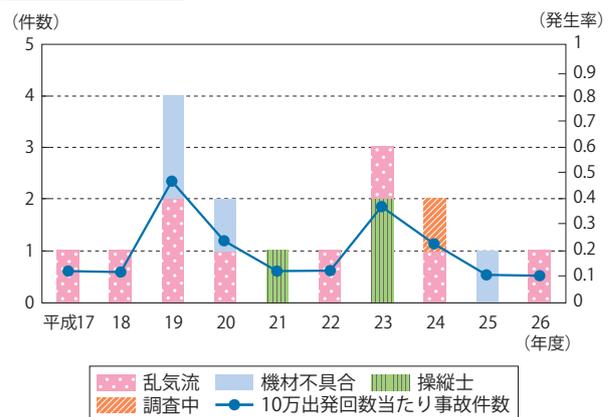
#### ③国産ジェット旅客機の安全性審査

我が国初となる国産ジェット旅客機の開発に伴い、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。平成27年6月に開始された試験機による地上走行試験の結果を含め、初飛行に向けて設計者が行った強度試験、機能試験、解析等の結果を基に、国土交通省において試験機が飛行試験を実施するための安全性の確認を行

**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

図表 II-7-4-8

国内航空会社の事故件数及び発生率



資料) 国土交通省

い、同年10月末に飛行許可を行った。その後、同年11月に初飛行が無事行われた。今後、試験機5機を使用した飛行試験を実施し基準への適合性や性能の確認を行う予定であり、国土交通省は引き続き審査を継続していく。

#### ④無人航空機の安全対策

昨今、急速に普及しているドローンなどの無人航空機は、空撮や農薬散布、インフラ点検等の様々な分野で利用が広がっており、今後も一層の利活用が期待されている一方、落下事故など、安全上の課題も発生していた。そのため、平成27年9月に改正「航空法」が成立、同年12月に施行され、無人航空機を飛行させる空域及び飛行の方法等、無人航空機に関する必要最小限の交通ルールが緊急的に導入された。

さらに、同年12月からは「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」が開催され、技術の進歩や利用の多様化の状況等を踏まえながら、関係者の意見を十分に聴取し、利用促進にも配慮して、更なる無人航空機の安全確保に向けた制度設計のあり方の検討を進めている。

## コラム

### 無人航空機（ドローン・ラジコン機等）の安全な飛行に向けて

平成27年12月から、無人航空機の飛行ルールを定めた改正「航空法」が施行されました。飛行ルールの概要は以下のとおりです。詳細については、国土交通省ウェブサイト（[http://www.mlit.go.jp/koku/koku\\_tk10\\_000003.html](http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000003.html)）でご確認いただけます。

#### 【概要】

##### ①対象となる機体

「人が乗ることができない飛行機、回転翼航空機、滑空機、飛行船であって、遠隔操作又は自動操縦により飛行させることができるもの」のうち、機体の重量（バッテリーのある場合はこれを含む。）200g以上のものが対象となります。

（無人航空機の例）



（ドローン（マルチコプター））



（ラジコン機）



（農薬散布用ヘリコプター）

##### ②飛行禁止空域

以下の空域では、有人の航空機に衝突するおそれや地上の人等に危害を及ぼすおそれが高いため、無人航空機を飛行させる場合には、国土交通大臣の許可が必要です。

- ・ 空港等の周辺（進入表面等）の上空の空域
- ・ 地表又は水面から150m以上の高さの空域
- ・ 国勢調査の結果を受け設定されている人口集中地区の上空

### ③飛行の方法

飛行させる場所にかかわらず、無人航空機を飛行させる場合には、国土交通大臣の承認を得た場合を除き以下のルールによる必要があります。

- ・日中（日出から日没まで）に飛行させること
- ・目視（直接肉眼による）範囲内で無人航空機とその周囲を常時監視して飛行させること
- ・人（第三者）又は物件（第三者の建物、自動車等）との間に距離（30m）を保って飛行させること
- ・祭礼、縁日など多数の人が集まる催し場所の上空で飛行させないこと
- ・爆発物など危険物を輸送しないこと
- ・無人航空機から物を投下しないこと

### ④許可・承認の申請について

飛行禁止空域における飛行又は飛行の方法によらない飛行を行おうとする場合、飛行開始予定日の少なくとも10日（土日祝日等を除く。）前までに、国土交通省へ申請が必要です。申請の様式や方法、事前相談については、上記ウェブサイトをご確認ください。



資料) 国土交通省

## (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

運輸安全委員会の調査対象となる事故等は、平成27年度中、航空39件、鉄道14件、船舶893件発生しており、事故等調査を行っている。

平成27年度に調査を終えた航空事故等について、30件の調査報告書を公表した。主なものは、24年7月に那覇空港で着陸進入に使用中の滑走路に別の離陸機が誤進入した重大インシデントについての調査報告書であり、27年5月に公表した。

同様に鉄道事故等について、21件の調査報告書を公表した。主なものは、24年9月と26年6月にJR北海道江差線で発生した貨物列車脱線事故についての調査報告書であり、27年12月に公表した。また、この公表に合わせて、貨物列車走行の安全性向上に向けて、関係者が連携して検討を進めるよう国土交通大臣に対して意見の陳述を行った。

同様に船舶事故等について、974件の調査報告書を公表した。主なものは、26年5月に姫路港南方沖で油タンカー聖幸丸が爆発炎上し、乗組員5名が死傷した重大事故についての調査報告書であり、27年12月に公表した。

運輸安全委員会は、誰でも、船舶事故等の多発地点や事故等調査結果をインターネット上の電子地図に重ね合わせて検索できる「船舶事故ハザードマップ」の機能を拡充し、スマートフォンやタブレット端末で現在地付近の情報を素早く検索できる「船舶事故ハザードマップ・モバイル版」を27年6月から運用開始した。

図表 II-7-4-9 船舶事故ハザードマップ・モバイル版

トップページ <http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/mobile/index.html>



事故情報表示例

資料) 国土交通省

## 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。

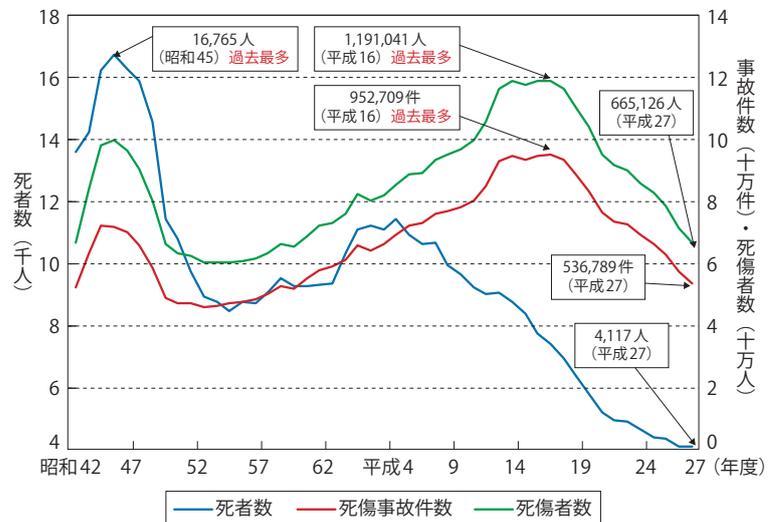
27年度においても、公共交通事故発生時に、被害者等へ相談窓口を周知するとともに被害者等からの相談に対応した。また、平時においても、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定の働きかけ等を行った。

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27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4,117人（対前年比4人増）まで減少したものの15年ぶりに増加に転じた。また、高齢者が交通事故死者数の半数以上を占め、約半数の2,160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。

図表 II-7-4-10 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以前の数値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

道路の機能分化を推進することで自動車交通を安全性の高い高速道路等へ転換させるとともに、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都道府県公安委員会と連携した「事故危険箇所」の対策や「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」により、効果的・効率的に事故対策を推進している。

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、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、ハンプ・狭さく等の標準仕様を策定するとともに、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、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

我が国では世界に先駆けて、全国の高速度道路上の通信スポットと車載器を活用した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。また、重大事故につながる可能性が高い高速道路での逆走に対し、IT技術の活用や自動車メーカー等民間と連携した効果

的な対策を検討している。

#### (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

全国約72万の橋梁のうち、市町村管理が約7割（約48万橋）を占めている。米国では市町村レベルが管理している橋梁は約1割に過ぎず、極めて多くの橋梁を管理している日本の市町村は、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。

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、同年4月14日に、社会資本整備審議会道路分科会において取りまとめられた「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、同年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、直轄診断を実施し、その結果に応じた修繕代行業等の国の技術支援や、大規模修繕・更新に対する補助制度の創設など、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。

また、高速道路の老朽化に対応するため、同年6月の「道路法」等の改正により新たに業務実施計画等に位置づけた大規模更新・修繕事業を計画的に進めている。

#### (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、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) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

平成21年から30年までの10年間で、「事業用自動車の死者数・人身事故件数を半減」、「飲酒運転ゼロ」を目標として策定した「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い、業態毎の事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策の実施や運転者の体調急変に伴う事故防止対策の浸透・徹底、監査情報や事故情報など各種情報を活用した事故防止対策の実施等の新たな施策を追加し、更なる事故削減に向けた各種取組を進めている。

#### ① 運輸安全マネジメントを通じた安全体質の確立

平成18年10月より導入した「運輸安全マネジメント制度」により、事業者が社内一丸となった安

全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を、27年において146者に対して実施した。

### ②自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行っている。

また、法令違反等を行う悪質な事業者に対しては、重点的かつ優先的に監査を行う等、効率的・効果的な監査を実施するとともに、28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を受け、全国の貸切バス事業者に対し、街頭監査及び集中的な監査を緊急実施した。

さらに、監査情報や事故情報等の統合及び分析機能の強化を図り、事故を惹起するおそれの高い事業者を抽出することにより、事故の未然防止のための監査機能の強化を図るため、「事業用自動車総合安全情報システム」の開発を進めている。

### ③飲酒運転の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認の徹底や、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、講習会や全国交通安全運動、年末年始の輸送等安全総点検なども活用し、機会あるごとに事業者や運行管理者等に対し指導を行っている。

### ④IT・新技術を活用した安全対策の推進

自動車運送事業者における交通事故防止のための取組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等に対し支援を行っている。また、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムを検討している。

### ⑤業態毎の事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、トラックの新たな免許区分である準中型免許の創設を踏まえ、初任運転者向けの指導・監督の拡充を図った。

### ⑥事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

平成26年に警察庁と連携して設置した「事業用自動車事故調査委員会」において、客観性があり、より質の高い再発防止策の提言を得るため、社会的影響の大きな事業用自動車の重大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い、特別重要調査対象事案等について8件の報告書を公表した。

### ⑦運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進

26年4月に改訂した、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知徹底を図るとともに、

同マニュアルで推奨している、睡眠呼吸障害、脳疾患、心疾患等の主要疾病の早期発見に寄与する各種スクリーニング検査をより効果的なものとして普及させるため、27年9月に、「事業用自動車健康起因事故対策協議会」を立ち上げ、普及促進方策等を検討している。

#### 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。

#### (7) 軽井沢スキーバス事故を受けた対策

28年1月15日、長野県軽井沢町の国道18号線碓氷バイパス入山峠付近において、貸切バス（乗員乗客41名）が反対車線を越えて道路右側に転落、乗員乗客15名（乗客13名・乗員2名）が死亡、乗客26名が重軽傷を負う重大な事故が発生した。二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、徹底的な再発防止策について検討するため、有識者からなる「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を開催し、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえつつ、抜本的な安全対策について、貸切バス事業者に対する事前及び事後の安全性のチェックの強化や、旅行業者等との取引環境の適正化、利用者に対する安全性の「見える化」等の観点から議論を進めている。

28年3月29日には、再発防止策についての「中間整理」をとりまとめ、その検討の熟度に応じ、複数回にわたり法令違反を是正・改善しない事業者に対する事業許可の取消し等の厳しい処分の実施といった「速やかに講ずべき事項」、貸切バス事業者の安全情報提供の仕組みの構築やドライバー異常時対応システムの普及促進といった「今後具体化を図るべき事項」、運行管理者等の在り方の見直しといった「引き続き検討すべき事項」の3つに整理した。

「速やかに講ずべき事項」については、実施可能なものから速やかに実施に移すとともに、「今後具体化を図るべき事項」、「引き続き検討すべき事項」については、引き続き、同委員会での議論を行い、今夏までに再発防止に向けた「総合的な対策」をとりまとめ、確実に実施に移していく。

#### (8) 自動車の総合的な安全対策

##### ①今後の車両安全対策の検討

第10次交通安全基本計画（計画年度：平成28～32年度）の策定にあわせて、交通事故の現状や自動車技術の発展を踏まえつつ、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全ワーキンググループにおいて、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術を活用した安全対策の推進など、今後の車両安全対策に関する検討を行った。

##### ②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、10項目の国際基準を国内へ導入し、電柱等との側面衝突を模擬した試験要件やバッテリー式電気二輪自動車等の安全基準等を新たに整備した。また、燃料電池二輪自動車に関する安全基準を世界に先駆けて策定した。

### ③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、第5期ASV推進計画の取りまとめとして、ドライバー異常時対応システムや通信利用型運転支援システムに関するガイドラインを策定した。

図表II-7-4-11

衝突被害軽減ブレーキ



資料) 国土交通省

### ④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、これらの安全性能を評価し結果を公表している。平成27年度より、車両周辺視界情報提供装置（リアビューモニター）の評価を新たに開始した。

### ⑤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）の下に設立された自動操舵専門家会議において、日本は共同議長を務め、高速道路での自動運転を可能とする自動操舵の基準を提案するなど、自動運転に関する国際基準の策定を主導している。

### 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確実な実施のため、自動車メーカー等及びユーザーからの情報収集に加えて、装置メーカー等からの情報収集体制の強化を図るとともに、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・指導を行い、安全・環境性に疑義のある自動車については（独）自動車技術総合機構（平成28年3月31日までは（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/](http://www.mlit.go.jp/RJ/)）について周知活動を積極的に行っている。

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について、ユーザーへの情報提供を実施している。

なお、平成27年度のリコール届出件数は368件及び対象台数は1,899万台であった。

### ⑦自動車検査の高度化

不正な二次架装<sup>注</sup>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。

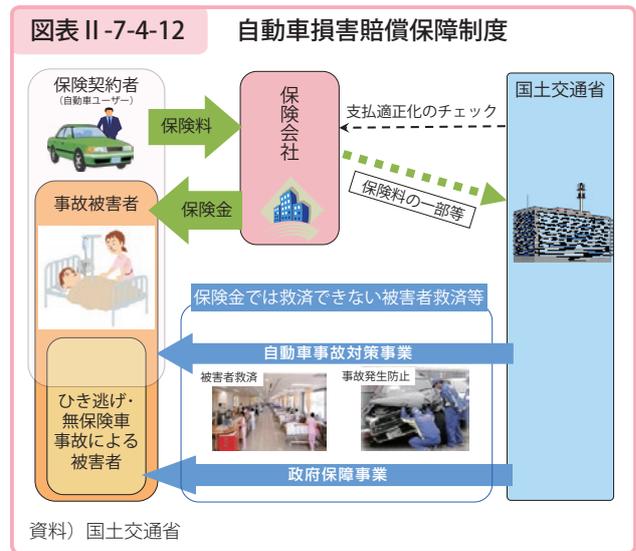
注 部品等を取り外した状態で新規検査を受検し、検査終了後に当該部品を再度取り付けて使用する行為等

(9) 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。

(10) 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、機械式駐車装置の安全性の更なる向上を図ることを目的に、機械式駐車装置の安全基準のJIS規格化について、業界団体とともに検討を進めている。



II

第7章

安全・安心社会の構築

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27年における海賊及び武装強盗事案の発生件数は246件であった。地域別では、東南アジア海域が147件及び西アフリカ（ギニア湾）が31件となっており、ソマリア沖・アデン湾周辺海域は0件であった。

20年以降、ソマリア沖・アデン湾周辺海域において凶悪な海賊事案が急増したが、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）<sup>注</sup>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の取組みにより、近年は低い水準で推移している。しかしながら、不審な船舶から追跡される事案が依然として発生しており、商船の航行にとって

注 国際海運会議所等国際海運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）を定めたもの。

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担うほか、一定の要件を満たす日本籍船舶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。

海上保安庁においては、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、ソマリア沖・アデン湾周辺海域沿岸国に航空機を派遣し関係国海上保安機関と海賊護送訓練等を、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するなどしている。さらに、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）に基づいて設置された情報共有センター（ISC）へ職員を派遣するなど国際的連携協力への貢献も積極的に行っている。

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及び武装強盗被害発生状況（平成27年）



資料) 国土交通省

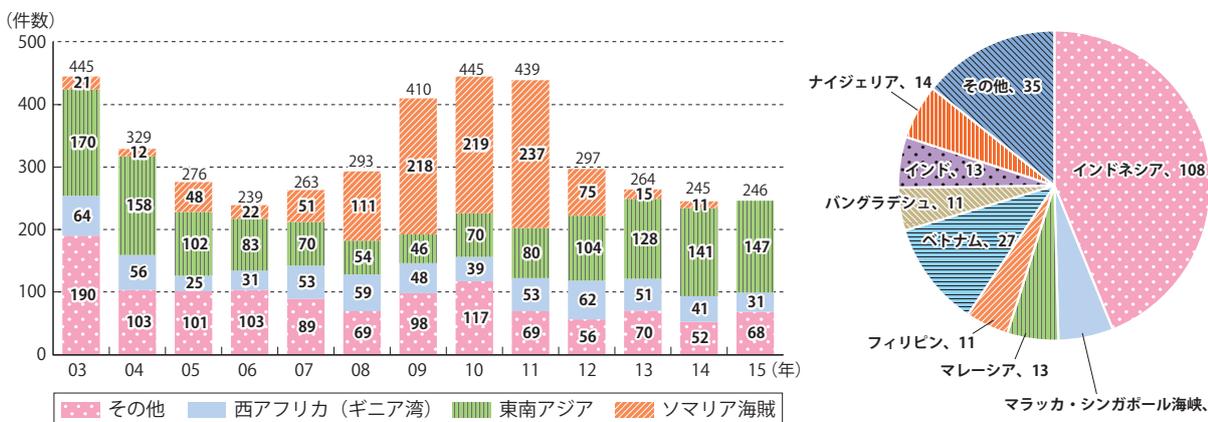
II

第7章

安全・安心社会の構築

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）」



(注) 1 ソマリア周辺海域の件数は、平成15年から21年、26年においてはソマリア、アデン湾及び紅海で発生している事案、また22年から25年においてはソマリア、アデン湾及び紅海の件数にアラビア海、インド洋及びオマーンで発生している事案を計上。  
 2 西アフリカの件数は、アンゴラ、ペナン、カメルーン、コンゴ、ガボン、ガーナ、ギニア、ギニア・ビサウ、コートジボアール、リベリア、ナイジェリア、コンゴ共和国、セネガル、シエラ・レオネ、トーゴで発生している事案を計上。

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

中東における「ISIL」勢力拡大の中、シリアやチュニジアにおいて邦人殺害事案（平成27年1月、2月、3月）、エジプトにおいてロシア機墜落事案（27年10月）、パリ・ブリュッセルにおいて連続テロ事件（27年11月・28年3月）が発生するなど、国際的なテロの脅威は依然として深刻である。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



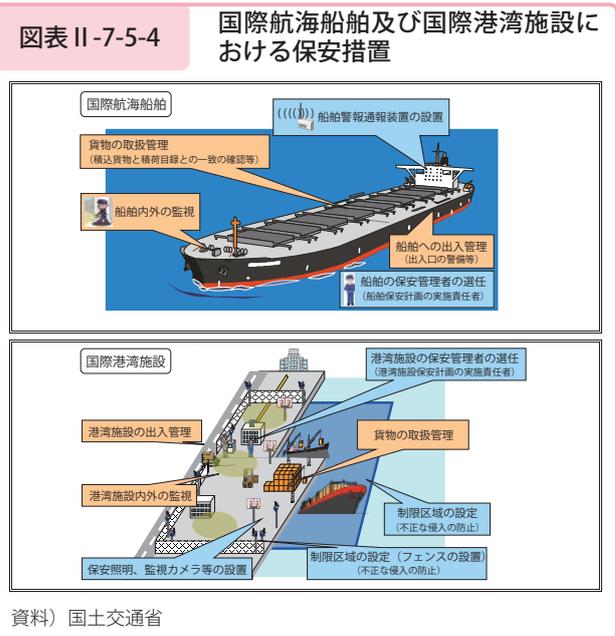
①鉄道におけるテロ対策の推進

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」<sup>注</sup>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月よりすべ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、空港における保安検査の高度化の一環として、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会までに、先進的なボディスキャナーを国内の主要空港に導入することとし、運用評価試験を実施するなど航空保安対策の強化に取り組んでいる。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、高速道路や直轄国道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<sup>注1</sup>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<sup>注2</sup>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月より本格運用を開始している。

**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

#### (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。また、2020年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を控え、より一層の対策強化が求められている。

このため、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強化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、内閣サイバーセキュリティセンターとの連携の下、サイバー攻撃を想定した対処訓練の実施等を通じた各分野の対処能力の向上を図っている。

## 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

尖閣諸島周辺海域における領海警備や外国漁船取締りに万全を期すとともに、離島・遠方海域を含む我が国周辺海域における様々な不審事象、不法行為等に隙のない十分な対応を行うため、新型ジェット機、規制能力強化型巡視船の整備を着実に進めるほか、老朽化したヘリ搭載型巡視船等巡視船艇・航空機等の高性能化を図ったものへの代替整備や関連施設の整備等も計画的に進める。

### (2) テロ対策の推進

テロの未然防止措置として、原子力発電所や石油コンビナート等の臨海部重要施設に対して、巡視船艇・航空機による監視警戒を行っているほか、多くの人が集まる旅客ターミナル、フェリー等のいわゆるソフトターゲットに重点を置いた監視警戒を実施している。

また、事業者等に対する自主警備の徹底の指導、乗客等に対するテロへの危機意識の向上や不審事象の早期通報の呼びかけ、合同テロ対策訓練の実施等、関係機関や地域との緊密な連携のもと、官民一体となってテロ対策に取り組んでいる。

さらに、平成28年に開催される伊勢志摩サミットや、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けテロ対策の強化を図る。

### (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

最近の海上犯罪の傾向として、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、処理費用の支払いを逃れるために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、その態様も悪質・巧妙化している。さらに、外国漁船による違法操業事案も依然として発生しており、取締りを逃れるために、夜陰に乗じて違法操業を行うものなど、その態様も悪質・巧妙化している。その他、密輸・密航事犯の中には、国際犯罪組織が関与するものも発生している。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。

## 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27年4月には、国際情勢にかんがみ、措置の期間を29年4月13日まで延長した。また、28年1月に核実験が実施され、同年2月に「人工衛星」と称する弾道ミサイルが発射されたこと等を受け、同月19日に同法に基づく閣議決定を実施し、同日以後に北朝鮮の港に寄港したことが我が国の法令に基づく手続等によって確認された第三国籍船舶に対し、本邦の港への入港を禁止することとした。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、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、累次の北朝鮮関係事案の発生を踏まえ、情報の収集と連絡を含めた即応体制を強化して不測の事態に備えた対策等を徹底し、北朝鮮に対する監視・警戒体制を継続しているところであり、28年1月6日の核実験及び同年2月7日の「人工衛星」と称する弾道ミサイル発射事案においても、大臣指示により、情報収集や必要な情報提供を行うなど、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、警報及び避難措置の実施の伝達、避難住民の誘導等必要な措置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。

## II

### 第7章

#### 安全・安心社会の構築