

② 熊本地震での初動対応

国土交通省は、平成28年4月14日21時26分に発生した地震（M6.5、最大震度7）を受け、直ちに非常体制を発令するとともに、第1回非常災害対策本部会議を開催した。被災地では、地震発生直後から河川、ダム、砂防、道路の施設等を点検するとともに、九州地方整備局から被災自治体にリエゾンを派遣し、TEC-FORCE等の派遣調整、現地の被災状況、支援ニーズ等の把握にあたった。さらに、翌朝には、防災ヘリによる上空からの被害概況調査を実施するとともに、リエゾンの情報等をもとに、TEC-FORCEが自治体所管施設の被害状況調査を開始した。また、土砂災害危険箇所の緊急点検などの二次災害防止、道路啓開等を実施した。TEC-FORCEは20年の創設後初めて、北海道から沖縄までの全国の地方整備局等から隊員を派遣し、28年4月22日には一日最大440人の隊員及び83台の災害対策用機械を派遣するなど、その後の迅速な災害復旧に貢献した。

③ 業務継続体制の強化

首都直下地震発生時に防災対策業務を遅滞なく実施するため、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、首都直下地震を想定した職員非常参集訓練等を毎年実施するなど、業務継続体制の強化を図っている。また、28年8月には、南海トラフ地震発生直後から、TEC-FORCEと災害対策用機械等を迅速かつ円滑に派遣し、災害応急活動を実施するため、「南海トラフ巨大地震におけるTEC-FORCE活動計画」を策定するなど、自治体への支援体制の強化も図っている。

④ 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、本省、地方整備局、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、大規模災害が発生した場合、全国の地方整備局等に配備している災害対策用ヘリコプター、衛星通信車、排水ポンプ車、照明車等の災害対策用機械を迅速に派遣できる体制をとっている。

⑤ 実践的・広域的な防災訓練の実施

地方整備局等での総合水防演習において、消防や自衛隊等の関係機関の参加のもと、情報伝達訓練、救命・救助訓練、水防団による水防活動訓練等を実施し、水害への対応力の向上を図っている。また、南海トラフ地震を想定した緊急災害対策本部の運営訓練を実施するとともに、地方整備局等において首都直下地震や南海トラフ巨大地震を想定した道路啓開訓練等を実施し、大規模地震への対応力の向上を図っている。さらに、大規模津波防災総合訓練において、南海トラフ巨大地震による津波来襲を想定し、避難訓練やTEC-FORCEによる緊急排水訓練等を実施し、津波への対応力の向上を図っている。また、「津波防災の日（11月5日）」が、平成27年12月の国連総会本会議において「世界津波の日」に制定されたことを受け、同訓練において留学生など外国人の訓練参加や大使館等の視察等を実施し、我が国の防災の知識や技術を世界に向け発信した。

⑥ 海上保安庁による災害対応

海上保安庁では、災害発生時、救助活動等に迅速に対応できるよう、巡視船艇・航空機等の体制を24時間確保しており、平成28年度は、4月の熊本地震において、発災後直ちに巡視船艇・航空機等

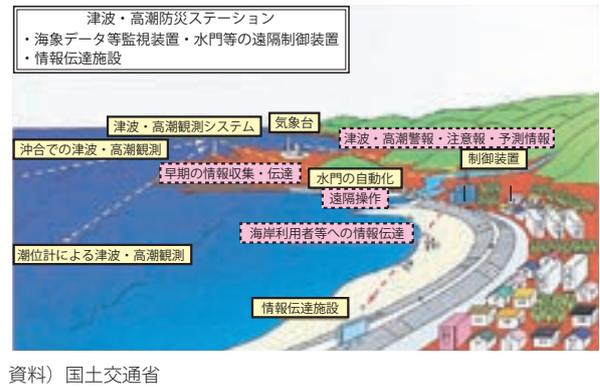
による沿岸部の被害状況調査を実施するとともに、負傷者、入院患者等の緊急搬送を実施したほか、給水・食料支援等の住民支援を実施した。

(10) 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、防災・安全交付金等により支援している。

図表 II -7-2-14 津波・高潮防災ステーションのイメージ図



(11) 公共土木施設の災害復旧等

平成28年の国土交通省所管公共土木施設（河川、砂防、道路、海岸、下水道、公園、港湾等）の被害は、4月の熊本地震、6月の梅雨前線豪雨、8月の台風第9号及び第10号等の影響による北海道や岩手県の記録的な大雨、9月の台風第16号、10月の鳥取県中部地震など、全国的に頻発したことにより、約5,878億円（15,400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、被災直後から現地にTEC-FORCEを派遣するとともに、災害復旧や改良復旧の計画立案を支援するため、本省災害査定官を派遣し、復旧方針、工法等の技術的助言など、被災自治体への支援を実施した。

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、これまで、様々な災害査定の効率化（机上査定限度額の引上げ、採択保留金額の引上げ、設計図書の簡素化など）を個別災害ごとに関係機関と協議を行い、実施してきた。

しかしながら、今後想定される大規模災害発生時における被災地域のより迅速な復旧・復興に備え「大規模災害時における公共土木施設災害復旧事業査定方針」を制定し、29年から運用することとした。具体的には、災害査定の効率化として実施する内容をあらかじめ定め、政府の激甚災害指定の見込みが立った時点で速やかに開始し、災害査定終了までの期間を大幅に短縮するもので、昭和32年の「公共土木施設災害復旧事業査定方針」制定以降60年ぶりの制度制定である。会議室で書類のみで行う机上査定の対象限度額を通常の300万円未満から自治体の被災状況に応じ、最大で1億円未満へ引き上げることや航空写真や標準的な断面図等の活用により測量・設計期間を短縮する設計図書の簡素化など、査定の効率化（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、28年台風第7、10、11号等に伴う豪雨・暴風等の自然災害により被害を受けた24地区に、住民等の安全・安心の確保に資する再度災害防止対策等を実施するため、緊急に災害対策等緊急

事業推進費を配分した。

(12) 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。

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、災害により地域が孤立しやすいなどの災害面からの弱点を克服するために必要なものであり、計画的に整備を推進していく。

(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、平成28年4月より、緊急輸送道路を対象に電柱の新設を禁止する措置や固定資産税の特例措置を実施している。さらに、同年12月に「無電柱化の推進に関する法律」が成立し、施行された。

(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とともに、被災した施設の早期復旧を図るため、港湾BCPを策定し、港湾広域防災協議会等により国・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、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、「空港における地震・津波に対応する避難・早期復旧計画（ひな型）」に基づき取組みを推進している。

（5）災害に強い物流システムの構築

東日本大震災や熊本地震では、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。このため、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取組みとして、支援物資物流の拠点としての民間物流施設の活用推進（平成29年3月31日時点1,400箇所リストアップ）や、物流事業者団体と自治体との災害時の協力協定の締結を進める等、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。

コラム

熊本地震や平成28年の台風で被災した鉄道への復旧支援について

（1）南阿蘇鉄道

南阿蘇鉄道は、平成28年4月に発生した熊本地震により、犀角山トンネルや公益社団法人土木学会から推奨土木遺産に認定されている第一白川橋りょうをはじめ、多くの鉄道施設に被害が発生しました。

被災した鉄道施設について、国土交通省が28年7月から復旧方法の検討等に関する調査を実施し、29年4月に取りまとめた調査結果では、鉄道施設の復旧は、設計着手から最長で5年程度、復旧費は約65～70億円となっています。

この調査結果を踏まえ、現在、南阿蘇鉄道や地元自治体と協力しながら、早期復旧に向けてどのような支援が可能か検討しているところです。

（2）JR北海道

平成28年8月に発生した台風によりJR北海道の根室線や石勝線等で被害が発生しました。流失した橋りょうの中には明治40年に建設され、供用開始から100年を超える下新得川橋りょうや清水川橋りょうも含まれていました。

国土交通省では、平成28年11月、JR北海道の経営状況や老朽化等の状況を踏まえ、災害復旧事業費補助等を活用して支援することとしました。

根室線東鹿越駅～新得駅間を除き、同年12月下旬までに運行を再開しています。

南阿蘇鉄道 犀角山トンネル内の亀裂



資料) 国土交通省「南阿蘇鉄道の災害復旧調査結果について(4月16日公表)」

JR北海道根室線 清水川橋りょう流失



資料) JR北海道

II

第7章

安全・安心社会の構築

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、28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」において、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のほか、昇降機の適切な維持管理に関する指針等の積極的な活用及び既設エレベーターへの戸開走行保護装置の設置の促進等についての周知を行い、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

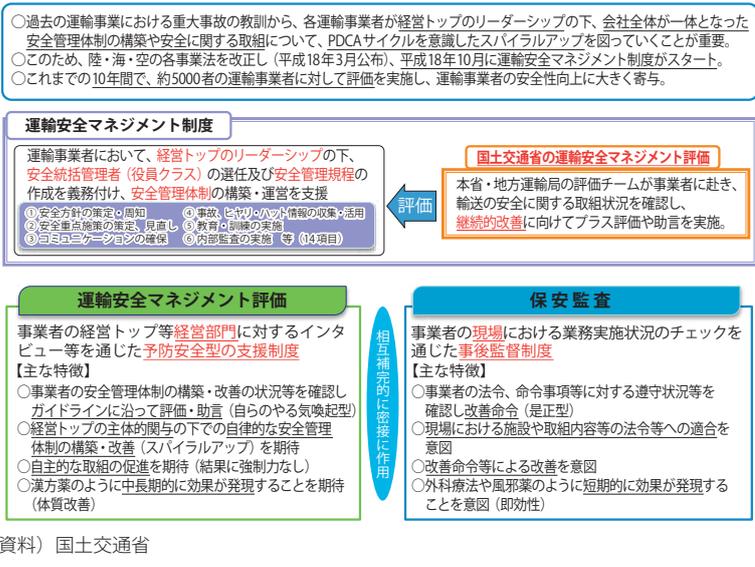
各交通モードにおいてヒューマンエラーに起因すると見られる事故・トラブルが多発したことを契機に平成18年10月に「運輸安全マネジメント制度」が導入された。これは、「安全管理規程」の作成や、「安全統括管理者」の選任等の制度と相まって、運輸事業者において、経営トップの主体的な関与の下で現場を含む組織が一丸となって安全管理体制を構築・強化し、国がその状況を確認して、評価や助言をすることで、安全管理体制をPDCAサイクルによって継続的に向上させるものである。

28年度においては、運輸安全マネジメント評価を延べ932者（鉄道59者、自動車640者、海運223者、航空10者）に対して実施した。

28年10月、同制度の導入から10年が経過したことを受け、「運輸安全マネジメント10周年強化月間」と位置づけ、「運輸事業の安全に関するシンポジウム2016～運輸安全マネジメント制度導入後10年の総括と今後10年の方向性について～」や「運輸安全マネジメント10周年記念セミナー」等、今後のあり方を巡る議論も含め、制度の更なる浸透・定着に向け、取組みを行った。さらに、同制度の効果と課題を総括し、今後の展開のあり方を検討するため、運輸審議会運輸安全確保部会において議論が開始された。

また、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、28年度において3,789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全

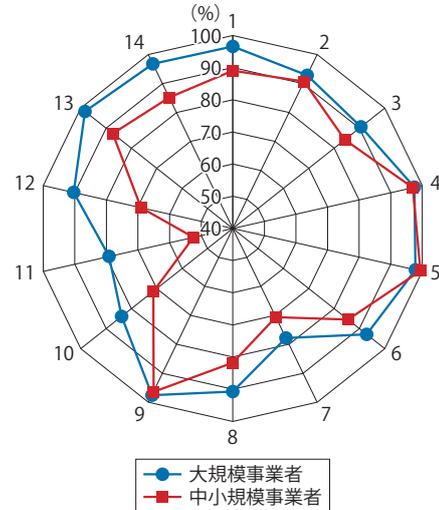
図表 II-7-4-1 運輸安全マネジメント制度の概要



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、28年度において7,043人がセミナーを受講した。

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27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

2 鉄軌道交通における安全対策

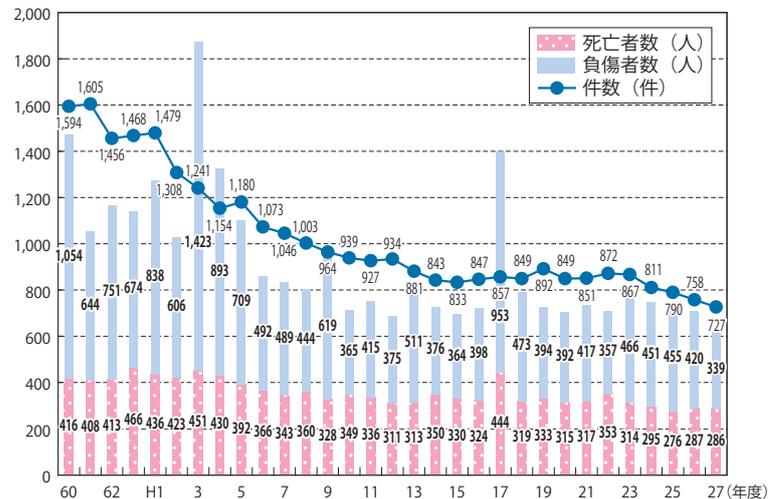
鉄軌道交通における運転事故件数は、自動列車停止装置(ATS)等の運転保安設備の整備や踏切対策の推進等を行ってきた結果、長期的には減少傾向^注にあるが、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、引き続き安全対策の推進が必要である。

(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



(注) JR西日本福知山線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者数は多くになっている。
資料) 国土交通省

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になっている。

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」を平成18年7月に改正し、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。なお、法令により整備の期限が定められたものの整備については、28年6月末までに完了した。

② 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

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。

（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10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28年度は、改正した「踏切道改良促進法」に基づき、課題のある踏切について、鉄道事業者と道路管理者で改良の方法が合意できていなくても国土交通大臣が指定できることとされたことを受け、従来の指定を大幅に上回る587箇所の指定を行った。

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、緊急に対策の検討が必要な踏切として1,479箇所を抽出し、それらについて「踏切安全通行カルテ」の作成・公表を行った。

今後は、地域の関係者と連携した「地方踏切道改良協議会」での検討のもと、従来の対策である立体交差化、構造改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備に加え、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27年度末現在、665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等ソフト面の対策にも取り組んできた。

こうした中、28年8月15日に発生した東京地下鉄銀座線青山一丁目駅における視覚障害のある人

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

の転落死亡事故を受けて、同年8月26日に「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を設置し、ハード・ソフト両面からの転落防止に係る総合的な安全対策の検討を行った。同年12月の中間とりまとめにおいては、ハード対策として、10万人以上の駅について、車両の扉位置が一定している、ホーム幅を確保できる等の整備条件を満たしている場合、原則として32年度までにホームドアを整備することとした。また、整備条件を満たしていない場合に、新しいタイプのホームドアの導入や、車両の更新により扉位置を一定させる等整備条件を満たすための方策の検討を行い、新しいタイプのホームドアにより対応する場合は、概ね5年を目途に整備又は整備に着手することとした。10万人未満の駅については、駅の状況等を勘案した上で、10万人以上と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合に整備することとした。こうした取組により、交通政策基本計画において、32年度に約800駅としている整備目標について、できる限りの前倒しを図ることとなった。

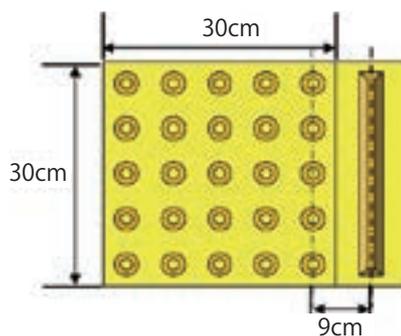
また、同中間とりまとめにおいては、1万人以上の駅に30年度までに内方線付き点状ブロックを整備することとしたほか、主なソフト対策として、ホームドア未整備駅における駅員等による視覚障害のある人への誘導案内の実施、視覚障害のある人が明確に気づく声かけをはじめとした駅員等による対応の強化、旅客による声かけや誘導案内の促進等、心のバリアフリーの理解促進等、駅における盲導犬訓練等への協力についても盛り込まれた。

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

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2,200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) を中心に国際的な規則及び基準が定められており、我が国はIMOにおける議論に積極的に参画している。

平成28年11月に開催されたIMO会合においては、近年旅客フェリーの火災事故が多発していることが指摘され、今後IMOで旅客フェリーの火災安全に関する基準を見直すことになった。我が国

も国内の火災事例を踏まえた新しい火災対策を紹介するなどしていく。

また、29年1月には、極海特有の危険性を考慮した極海コード及び液化天然ガス（LNG）等の低引火点燃料を使用する船舶のための国際ガス燃料船コードの義務化等国際的な基準の改正に伴い、国内法令の整備を実施した。

このような国際規則・基準が我が国に入港する外国船舶によって遵守されることを確保し、サブスタンダード船^{注1}を排除するため、ポートステートコントロール（PSC）^{注2}が実施されている。

国内の船舶安全対策に特化した取り組みとしては、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、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、28年度は、全国のフェリー事業者に対して説明会等を開催するとともに、手引き書を活用し指導を行った。

また、小型船舶の安全対策として、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則を改正し、30年2月1日から、原則としてすべての乗船者にライフジャケットの着用を義務付けることとしたほか、スマートフォンを活用して事故防止を図るため、スマートフォンアプリに求められる安全要件をガイドラインとして取りまとめた。

②船舶航行の安全確保

STCW条約^{注3}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るとともに、小型船舶操縦者の資格及び遵守事項について定め、人的な面から船舶航行の安全を確保している。また、小型船舶の事故件数減少を目的として、平成28年7月に法令を一部改正し、遵守事項の違反点数付与対象の拡大を実施するとともに、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、28年には372件の裁決を行い、海技士、小型船舶操縦士及び水先人計477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。

船舶事故の原因は、見張り不十分、操船不適切といった人為的な要因が約8割を占めることから、海上保安庁では、これら不注意による事故を防止するため、関係省庁・関係機関と連携のうえ、船舶を直接訪問しての指導や、海難防止講習会を実施するなど、操船者の安全意識の向上を図っている。

また、情報の把握不足による海難を防止するため、広く国民に対し「海の安全情報」^{注4}等による情報提供を実施しており、28年8月には、竜巻の注意喚起を促す情報等を追加し、「海の安全情報」の機能を拡充した。

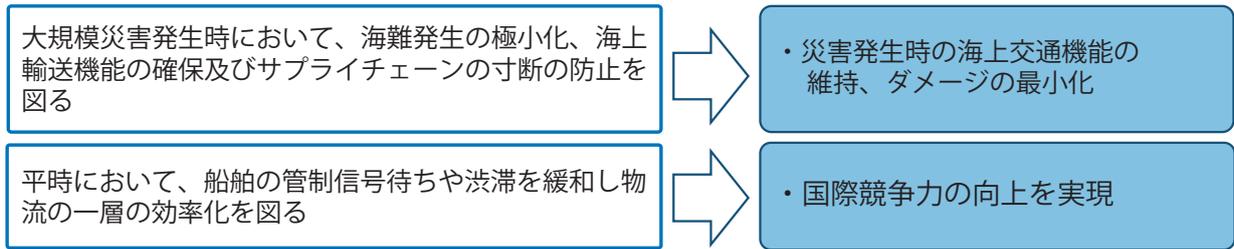
注1 国際条約の基準に適合していない船舶

注2 寄港国による外国船舶の監督

注3 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ている。

注4 全国各地の灯台等で観測した風向、風速、波高等の局地的な気象・海象の現況、海上工事の状況、海上模様が把握できるライブカメラの映像等をインターネットにより提供し、また、海上保安庁が発表する緊急情報等を電子メールで配信するサービス

図表 II-7-4-6 一元的な海上交通管制の構築



海上交通管制の一元化のイメージ



資料) 国土交通省

II

第7章

安全・安心社会の構築

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の構築を進めている。平成28年5月には非常災害発生時の海上交通機能の維持等のために必要な制度を創設する海上交通安全法等の一部を改正する法律が成立した。

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、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している。さらに、東日本大震災により被災した港湾の海図については、27年度までに実施した主要港湾に続き、29年2月までに地方港湾及び漁港の改訂を行った。

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、

28年度に286箇所^{注1}の改良・改修を実施した。

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割以上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」^{注1}の下、我が国として航行援助施設基金^{注2}への資金拠出等の協力を行っている。これに加え、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）において、28年7月に日ASEAN統合基金事業（JAIF）として承認された同海峡の水路測量調査を協力して実施するため、我が国としても、海事関係団体からの専門家派遣による技術協力等を行っている。今後も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周知・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、様々な機会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について、医学的観点から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、民間航空の安全に関する目標とその達成のため

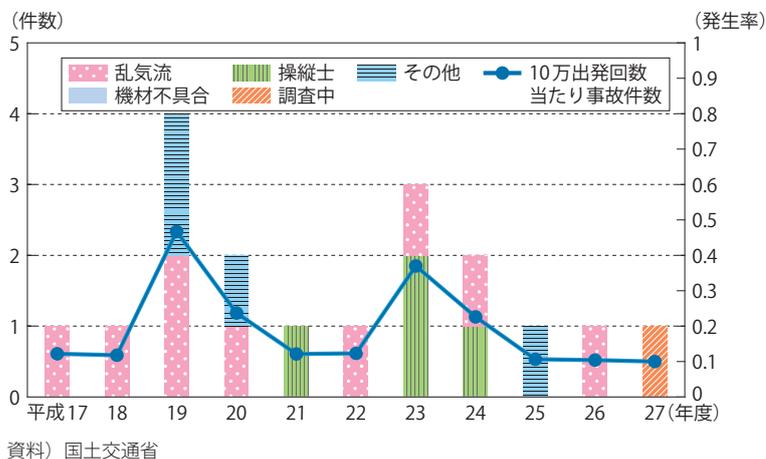
注1 国連海洋法条約第43条に基づき沿岸国と海峡利用国の協力を世界で初めて具体化したもので、協力フォーラム、プロジェクト調整委員会及び航行援助施設基金委員会の3要素で構成されている。

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

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、今後5年程度に実施す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」を策定しているが、近年自家用の小型航空機等の事故が頻発していることを踏まえ、28年度に小型航空機に係る更なる安全対策の方向性を追加したところである。

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、空港の運用改善等に向けた提言が得られている。28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蒙を通じ、制度の更なる活用を図るとともに、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。

図表 II-7-4-7 国内航空会社の事故件数及び発生率



II

第7章

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適切かつ円滑に実施するため、審査体制を構築・拡充するとともに、米国・欧州の航空当局と密接に連携した審査を行っている。平成28年8月には、設計者が初飛行以降に行った飛行試験の結果や運航・整備体制等の確認を行い、米国での試験飛行の実施のために必要な航空法上の許可を行った。その後、北米を拠点とした飛行試験も進められており、国土交通省からも職員を米国に派遣する等により、飛行試験も含めた開発活動の監視・監督を行っているところである。今後も、開発の進捗に合わせ、引き続き適切かつ円滑な審査を継続していく。

④無人航空機の安全対策

無人航空機については、飛行する空域及び飛行の方法等の基本的なルールを定めた改正航空法が平

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

成27年12月10日に施行された。施行後1年間（27年12月10日～28年12月9日）に、人口集中地区上空での飛行等によるもの及び空撮を目的とするものなど、10,120件の許可・承認を行ったところである。また、関係府省庁、メーカー、利用者等の団体から構成される「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」において28年7月にとりまとめられた「小型無人機の更なる安全確保に向けた制度設計の方向性」に基づき、技術開発等の動向を踏まえつつ制度の検討・整備を進めるとともに、改正航空法の適切な運用、ガイドラインの周知等により引き続き安全を確保していく。

⑤小型航空機の安全対策

近年の小型航空機の航空事故における原因としては、操縦操作や判断が不適切なもの、気象状態の把握や判断が不適切なもの、出発前の確認が不適切なもの等人為的な要因によるものが多い。このような小型航空機の事故の防止を図るため、法令及び安全関係諸規程の遵守、無理のない飛行計画による運航、的確な気象情報の把握、操縦士の社内教育訓練の充実等を内容とする事故防止の徹底を指導するとともに、近年の事故事例等も踏まえ小型航空機対策を様々な視点からきめ細かく進めて行く。平成26年度から、操縦者に対して、操縦等を行う日前の2年間のうちに、離着陸時の操縦や非常時の操作等の操縦技能及び知識が維持されているかどうかの審査を義務付ける特定操縦技能の審査制度が施行されており、当該制度の適切な運用を図っている。また、小型航空機を運航することの多い自家用操縦士に対しては、操縦士団体等が開催する安全講習会への参加を呼びかけるとともに、講師の派遣等小型航空機操縦士を対象とした講習会への積極的な支援を行っている。さらには、平成28年12月に有識者で構成される「小型航空機等に係る安全推進委員会」を立ち上げ、小型航空機のさらなる安全対策についての検討を継続的に進めることとしている。また、超軽量動力機、パラグライダー、スカイダイビング、滑空機、熱気球等のスカイレジャーの愛好者に対し、（一財）日本航空協会、関係スポーツ団体等を通じた安全教育の充実、航空安全に係る情報提供など、スカイレジャーに係る安全対策を行っている。

（2）安全な航空交通のための航空保安システムの構築

航空機の安全運航及び定時運航を図り、かつ管制業務等の円滑な実施を支援するため、既存のシステムを統合した新たな管制情報処理システムの整備を引き続き進めていく。

平成28年度は、函館及び仙台空港における管制情報処理システムの運用開始に向けて、システムの整備及び管制官の訓練等を実施した。

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28年度中、航空25件、鉄道32件、船舶763件発生しており、原因究明と再発防止等を目的とした調査を行っている。

平成28年度に調査を終えた航空事故等については、27年4月に広島空港で着陸進入中に航空保安施設に衝突し、乗客26名、乗務員2名が負傷した事故についての調査報告書を28年11月に公表するなど、30件の調査報告書を公表した。

同様に鉄道事故等については、27年4月にJR東北線（山手線）で発生した電柱が線路上へ転倒した重大インシデントについての調査報告書を28年7月に公表するなど、21件の調査報告書を公表した。

同様に船舶事故等については、26年12月に浜田港西北西方沖で漁船第一源福丸が転覆沈没し、乗

組員4名が死亡、1名が行方不明となった事故についての調査報告書を28年7月に公表するなど、893件の調査報告書を公表した。

運輸安全委員会は、船舶事故等の多発海域や事故等の調査結果をインターネット上で電子地図に表示し検索できる「船舶事故ハザードマップ」を25年から公開している。また26年には、国際的な船舶の安全航行に資するよう世界11か国の情報を加えた「船舶事故ハザードマップ・グローバル版」の運用を開始し、さらに27年には、スマートフォンやタブレット端末に対応した「船舶事故ハザードマップ・モバイル版」の運用を開始した。

図表 II -7-4-8

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。

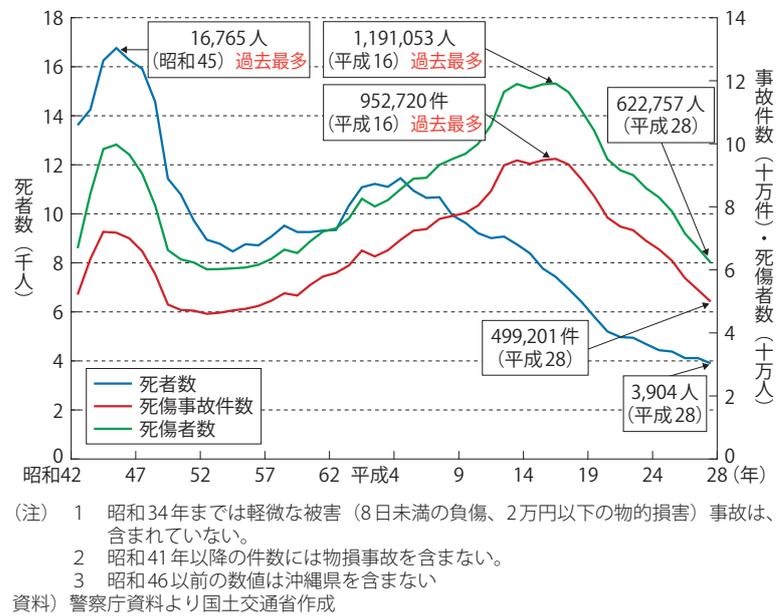
28年度においても、公共交通事故発生時に、被害者等へ相談窓口を周知するとともに被害者等からの相談に対応するとともに平時には、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定の働きかけ等を行った。

また、28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故については、本省の相談窓口を24時間化するとともに、関東運輸局、北陸信越運輸局に地方相談窓口を設置し、被害者等からの相談等に対応したほか、再発防止に向けた対策の説明及び意見を聴取する会合を開催する等の対応を実施した。

7 道路交通における安全対策

平成28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3,904人（対前年比213人減）まで減少し、昭和24年以来67年ぶりに4千人を下回った。しかし、高齢運転者による交通事故が多発するとともに、約半数の1,870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-7-4-9 交通事故件数及び死傷者数等の推移



(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、幹線道路に比べ死亡事故件数が安定した減少傾向になっていな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に、ETC2.0などのビッグデータを活用して速度超過箇所や急ブレーキ箇所等の急所を事前に特定し、都道府県公安委員会と連携を図りながら、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、ランプや狭さくの設置等の効果的な対策を行うなど、総合的な交通事故抑止対策を推進している。

また、自転車対歩行者の死傷事故件数が過去10年で2割の減少にとどまっている状況であり、車道通行を基本とする自転車と歩行者が分離された形態での整備を推進している。

反対車線への飛び出しによる死亡事故の発生確率が高い、暫定2車線の高速道路については、安全確保に向けた機動的な4車線化や付加車線の設置検証に加え、正面衝突事故防止対策として、ワイヤロープの設置検証を全国約100kmで実施する。

(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、全国の高速度路上の路側機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、「高速道路での今後の逆走対策に関するロードマップ」に基づき、IC・JCT部等での物理的・視覚的対策や、逆走車両を自動検知、警告、誘導する技術の実用化に向けての取組み等により、2020年までに高速道路での逆走事故をゼロにすることを目指している。

(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

全国には道路橋が約73万橋、道路トンネルが約1万本存在するが、高度経済成長期に集中的に整備した橋梁やトンネルは、今後急速に高齢化を迎える。

こうした状況を踏まえ、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などを内容とする「改正道路法」を平成25年に公布し、政令において、道路の維持・修繕に関する技術的基準等を定めたほか、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。

また、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、メンテナンスサイクルを回す仕組みの構築に取り組んでいるところであり、特に、多くの施設を管理する地方公共団体に対しては、全都道府県に設置している「道路メンテナンス会議」を活用したメンテナンスに関する技術情報の共有、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実施、国の職員による直轄診断・修繕代行事業の実施、大規模修繕・更新に対する補助制度での支援など各種支援を実施しているところである。

さらに、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ほか、28年10月には、跨線橋の計画的な維持及び修繕が図られるよう、あらかじめ鉄道事業者等との協議により、跨線橋の維持又は修繕の方法を定めておくべき旨の省令を公布し、第三者被害の予防及び鉄道の安全性確保等に取り組んでいる。

(5) 軽井沢スキーバス事故を受けた対策

平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、6月3日に取りまとめた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に掲げられた再発防止策について、実施可能なものから速やかに実施している。

コラム

軽井沢スキーバス事故を受けた対策について

平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故により、13人の将来ある若者の命が突然に奪われました。今回のような悲惨な事故を二度と起こさないという強い決意のもと、6月に「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を取りまとめました。

また、総合的な対策のうち、早期に法律上の措置が必要な、貸切バスの事業許可の更新制の

導入、民間指定機関が貸切バス事業者の巡回指導等を行うための負担金制度の創設、罰則の強化等を内容とした道路運送法の改正を臨時国会で行い、全会一致で可決、成立し、28年12月20日から一部施行しています。

○総合的な対策の実施状況

これまでに、監査に当たっての処分基準の厳格化、下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置等、総合的な対策に掲げた85項目の対策のうち、80項目が実施済みです。



道路運送法改正の概要

①事業許可の更新制の導入

- 貸切バス事業者が**安全に事業を遂行する能力**を有するかどうか**5年ごとにチェック**

②不適格者の安易な再参入・処分逃れの阻止

旅客自動車運送事業に関し、

- 事業の許可について、
 - 欠格期間の延長**（現行：2年⇒改正後：**5年**）
 - 許可取消を受けた会社の**子会社等**、処分逃れを目的として**監査後に廃業した者**等の参入を制限
 - 運行管理者（※）の資格者証の交付について、
 - 欠格期間の延長**（現行：2年⇒改正後：**5年**）
- （※）乗務員の労務管理や車両の日常点検等の運行管理の責任を担う者
- 休廃業を30日前の**事前届出**へ（現行：事後届出制）

③監査機能の補完・自主的改善の促進

- 貸切バス事業者に対して**民間指定機関による巡回指導等**を行うため、当該機関による貸切バス事業者からの**負担金徴収の制度を創設**

④罰則の強化

- 輸送の安全確保命令に従わないバス事業者に対する**法定刑の強化、法人重科の創設**
 （現行：100万円以下の罰金（違反者・法人）⇒改正後：懲役1年・150万円以下の罰金（違反者）、1億円以下の罰金（法人））



総合的な対策

総合的な対策	主な実施項目	全体：80 / 85項目 着手済
(1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化	<ul style="list-style-type: none"> 初任運転者等に対する指導監督内容の拡充 ドライブレコーダーによる映像の記録・保存義務付け等 運行管理者の資格要件の強化 運行管理者の必要選任数引上げ 夜間・長距離運行時の乗務途中点呼義務付け 補助席へのシートベルトの装着義務化 	26 / 27項目 着手済
(2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等	<ul style="list-style-type: none"> 法令違反の是正指示後30日以内の是正状況確認監査の実施 複数回にわたり法令違反を是正しない事業者の事業停止・事業許可取消 輸送の安全に関わる処分量定の引上げ 使用停止車両割合の引上げ 悪質性や事故の重大性等を勘案した事業許可取消等（一発取消し）の導入 運行管理者に対する行政処分基準の強化 事業許可の更新制の導入、安全投資計画、事業収支見積書の作成義務付け 輸送の安全確保命令に違反した者に対する罰則の強化 事業許可・運行管理者資格・整備管理者資格の欠格事由の拡充 	21 / 21項目 着手済
(3) 監査等の実効性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 適正化機関の活用による監査の重点化 	8 / 10項目 着手済
(4) 旅行業者、利用者等との関係強化	<ul style="list-style-type: none"> 下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置 旅行業界・貸切バス業界の共同で、手数料等に関する第三者委員会の設置 安全情報の国への報告義務付け 	19 / 20項目 着手済
(5) ハード面の安全対策による事故防止の促進	<ul style="list-style-type: none"> ドライバー異常時対応システムの研究・開発促進 車体へのASV搭載状況表示 車体構造の強化 デジタル式運行記録計等の導入支援 	14 / 15項目 着手済

国土交通省としては、国や貸切バス事業者をはじめとする関係者が「総合的な対策」に盛り込まれた事項を着実に実施していくことが、貸切バスの安全・安心な運行の確保を図るために極めて重要と考えており、着実にフォローアップを行い、再発防止の取組を徹底して参ります。

(6) 「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組みを推進していく。

(7) 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みを進めている。

① 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みについて評価し、更なる事故削減に向け、必要に応じて見直しを行う等、フォローアップを実施している。

② 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、28年において537者に対して実施した。

③ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

自動車運送事業者における関係法令の遵守及び適切な運行管理等の徹底を図るため、悪質違反を犯した事業者、や重大事故を引き起こした事業者等に対する監査の徹底及び、法令違反が疑われる事業者に対する重点的かつ優先的な監査を実施している。

また、28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を受け、同年6月に取りまとめられた総合的対策により、法令違反を早期に是正させる仕組みや行政処分を厳格化して違反を繰り返す事業者を退出させるなどの措置を同年12月より実施した。

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」の運用を開始した。

④ 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、IT点呼の対象を一定の条件を満たしたGマーク営業所以外の営業所や遠隔地にも拡大し、アルコール検知器使用の実効性の向上を図った。また、事業用自動車の運転者による覚醒剤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、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。

⑤ IT・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等に対し支援を行っている。また、健康や過労運転に起因した事故の未然防止のため、運転特性や体調管理等に関する情報について、ビッグデータとして集積、活用し、運転者の体調に即した運行経路の設定が可能になる等の事故防止運行モデルの検討を開始した。

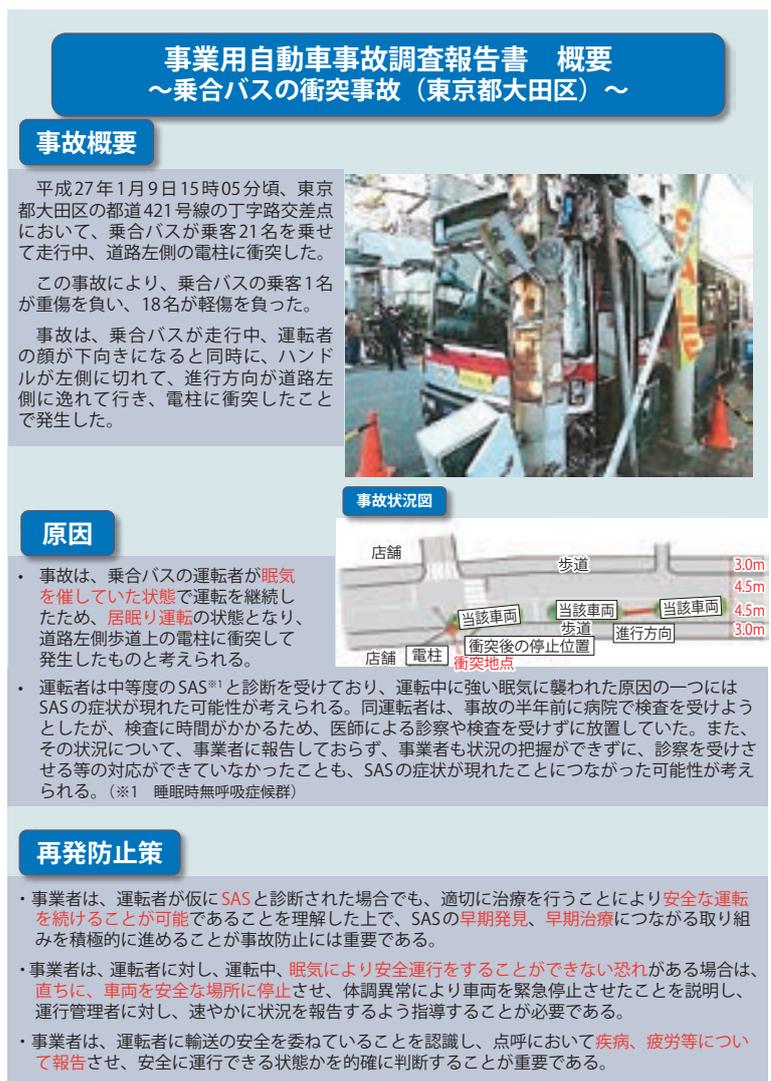
⑥ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

「事業用自動車事故調査委員会」において、社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故について、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析を行っているところであり、平成27年1月9日に東京都大田区で発生した、乗合バスが信号機の柱に衝突した事故などの特別重要調査対象事案等について19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」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、普及に向けた課題を整理するための事業者へのアン

図表 II-7-4-10 事故調査報告書



ケート調査等を行った。

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。

(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

平成28年6月に取りまとめられた交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の報告を踏まえ、子供・高齢者の安全対策、歩行者・自転車乗員の安全対策、大型車がからむ重大事故対策、自動走行など新技術への対応を中心に車両安全対策の推進に取り組んでいる。また、昨今相次いでいる高齢運転者による事故防止対策として、関係省庁とともに29年1月に設置した副大臣等会議において、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載した自動車の普及啓発・導入促進を図るための方策について幅広く検討を進め、同年3月に中間取りまとめを行った。

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、11項目の国際基準を国内へ導入し、ハイブリッド自動車等に備える車両接近通報装置や、前照灯の自動点灯に関する安全基準等を新たに整備した。

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、平成28年度より第6期ASV推進計画を開始し、路肩退避型等発展型ドライバー異常時対応システムの技術的要件等の検討に着手した。

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28年度より、対歩行者衝突被害軽減ブレーキ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。自動操舵のうち、自動駐車機能及び自動車線維持機能の国際基準については、平成29年3月のWP29において成立した。

図表 II-7-4-11 対歩行者衝突被害軽減ブレーキ



資料) 国土交通省

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）自動車技術総合機構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、リコール改修を促進するため、ウェブサイトやソーシャル・メディアを通じたユーザーへの情報発信を強化した。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ている。

また、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。特に、「トレーラのブレーキ引き摺りによる火災にご注意！」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28年度のリコール届出件数は364件及び対象台数は1,585万台であった。

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。

(9) 被害者支援

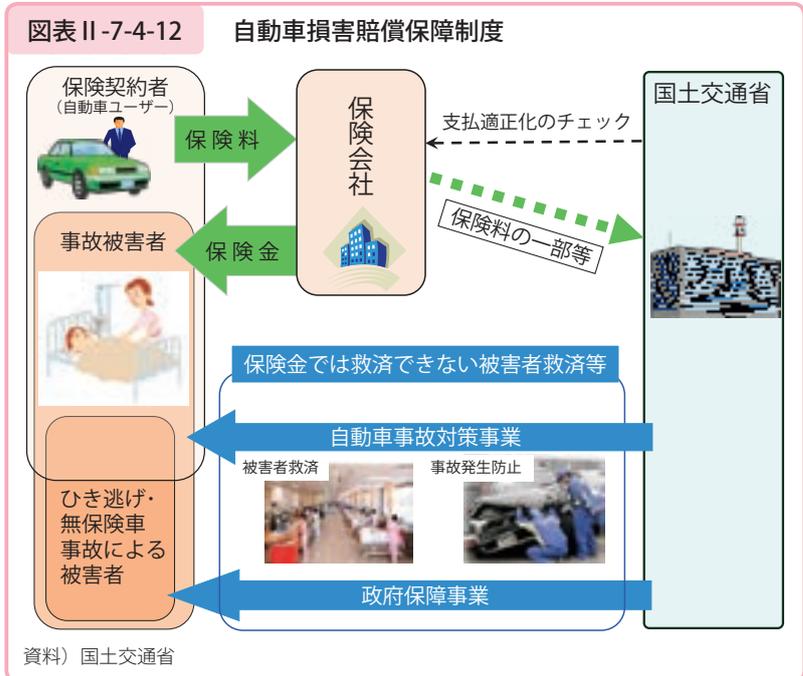
①自動車損害賠償保障制度による被害者保護

自動車損害賠償保障制度は、クルマ社会の支え合いの考えに基づき、自賠責保険の保険金支払い、ひき逃げ・無保険車事故による被害者の救済（政府保障事業）を行うほか、重度後遺障害者への介護料の支給や療護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。

②交通事故相談活動の推進

地方公共団体に設置されている交通事故相談所等の活動を推進するため、研修や実務必携の発刊を通じて

相談員の対応能力の向上を図るとともに、関係者間での連絡調整・情報共有のための会議やホームページでの相談活動の周知を行うなど、地域における相談活動を支援している。これにより、交通事故被害者等の福祉の向上に寄与している。



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

(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、「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」の手引きを策定し、安全対策と適正利用について関係団体等へ要請を行った。また、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規格化を進めている。

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）、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28年6月に開催されたIMO会合においては、我が国は米国等と共同で、海事サイバーセキュリティのリスクマネジメントに関するガイドライン案を提案していたところ、同案を踏まえた暫定ガイドラインが作成され承認された。我が国においては、同ガイドラインを基に事業者が実施する具体的なセキュリティ対策を検討している。

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28年における海賊及び武装強盗事案の発生件数は191件であり、地域別では、ソマリア沖・アデン湾周辺海域が2件、西アフリカ（ギニア湾）が55件、東南アジア海域が68件となっている。

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（BPM）^注

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28年）



資料) 国土交通省

注 国際海運会議所等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。

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。

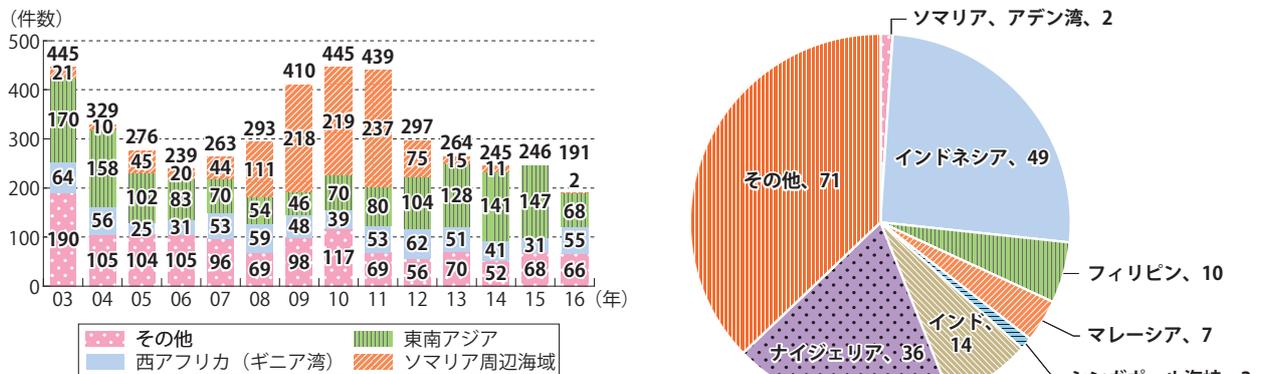
このような状況の下、我が国としては、「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」に基づき、海上自衛隊の護衛艦1隻により、アデン湾において通航船舶の護衛を行うと同時に、P-3C哨戒機2機による警戒監視活動を行っている。国土交通省においては、船社等からの護衛申請の窓口及び護衛対象船舶の選定を担うほか、一定の要件を満たす日本船舶において民間武装警備員による乗船警備を可能とする「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法」を着実に運用し、日本船舶の航行安全の確保に万全を期していく。

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の司法警察活動を行うため海上保安官8名を同乗させ、海上自衛官とともに海賊行為の警戒及び情報収集活動に従事させている。また、同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の間で海賊の護送と引渡しに関する訓練等を実施している。

東南アジア海域等においては、巡視船や航空機を派遣し、寄港国海上保安機関と海賊対策に関する連携訓練や意見・情報交換を行うなど連携・協力関係の推進に取り組んでいる。

加えてこれらの海域の沿岸国の海上保安機関職員に対し研修等を行うなど法執行能力向上のための支援に積極的に取り組んでいるほか、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機関を通じた国際的連携・協力に貢献している。

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28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、ベナン、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

国際的なテロの脅威は依然として深刻な状況であり、公共交通機関や重要インフラにおけるテロ対策の取組みを進めることは重要な課題である。国土交通省では、平成28年5月に開催された伊勢志摩サミット首脳会議の際には、公共交通事業者との合同訓練を実施したほか、所管事業者による自主点検の実施を要請するなど、官民一体となったテロ対策を実施した。今後も、ラグビーワールドカップ2019及び2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据えて、所管の分野においてハード・ソフトの両面からテロ対策を強化する等、引き続き、関係省庁と連携しつつ、取組みを進める。

① 鉄道におけるテロ対策の推進

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

図表 II -7-5-3

「見せる警備・利用者の参加」を軸とした鉄道テロ対策の実施



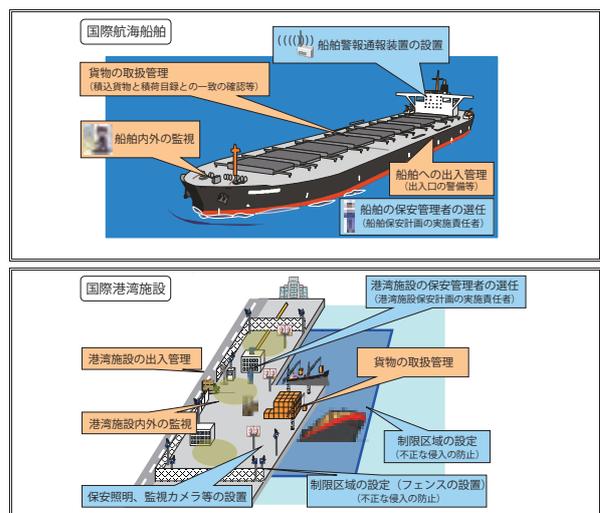
資料) 国土交通省

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



資料) 国土交通省

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等を国内の主要空港等に導入する予定で、28年度には、ボディスキャナーを羽田、成田、関西、中部、新千歳、福岡など8空港に導入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^{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

近年、政府機関及び事業者等へのサイバー攻撃が高度化・巧妙化しており、情報セキュリティ対策の重要性が増している中、2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、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、所管独立行政法人、所管重要インフラ事業者（航空・鉄道・物流）を含めた情報セキュリティ対策について、情報システムの機能強化の他、サイバー攻撃への対処態勢の充実・強化等の取組みを内閣サイバーセキュリティセンターとの連携の下、推進している。

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、防災資機材や救助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 海上における治安の確保

(1) 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。

平成28年度については、伊勢志摩サミット等の開催に伴い、重点的にテロ対策の推進を図ったほか、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、テロ対策の強化を検討中である。

(2) 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。

(3) 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。

コラム

覚醒剤の年間押収量が過去最大の約1,314kgを記録

海上保安庁では大量の覚醒剤を密輸する事犯を相次いで摘発しており、平成28年における年間押収量は約1,314kg（末端密売価格約919億円相当、使用回数約4,380万回相当）となりました。これは、過去最大であった平成11年の約785kgを大幅に上回っています。

一件当たりの押収量としても、平成28年5月に沖縄県那覇市で摘発したマレーシア籍ヨット船長等（台湾人）による大量覚醒剤密輸入事件において、覚醒剤約597kgを押収しており、平成11年10月に鹿児島県南さつま市（旧笠沙町）で押収した過去最大の押収量約564kgを上回る形となっています。

海上からの覚醒剤の密輸に対して、海上保安庁では小型船舶を利用した洋上瀬取り（洋上における積荷の受け渡し）、海上コンテナ貨物への隠匿等、一度に大量の覚醒剤を密輸する事犯を相次いで摘発しているほか、クルーズ船に乗船した訪日外国人旅行者による国内持込みによる密輸事犯も摘発しました。

押収した覚醒剤等



資料) 国土交通省

密輸に関与した船舶



II

第7章

安全・安心社会の構築

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

我が国は、平成18年10月の北朝鮮による核実験を実施した旨の発表を始めとする我が国を取り巻く国際情勢に鑑み、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づき、北朝鮮に関連する特定

船舶の入港禁止措置を実施している。28年1月、北朝鮮は核実験を実施し、また、2月には「人工衛星」と称する弾道ミサイルを発射した。これらを踏まえ、政府は、同月19日閣議において、入港禁止の対象としていた北朝鮮籍船舶に加え、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り確認された第三国籍船舶を追加することを決定し、また、4月1日の閣議においては、国際連合安全保障理事会の決定等に基づき制裁措置の対象とされた船舶を追加することを決定した。さらに、9月、北朝鮮が核実験を実施したこと等を踏まえ、12月9日の閣議において、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り確認された日本籍船舶を追加することを決定した。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。

国土交通省では、累次の北朝鮮関係事案の発生を踏まえ、関係省庁との密接な連携の下、即応体制を強化し、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、核実験や弾道ミサイル発射事案においても、関係する情報の収集や必要な情報の提供を行うなど、国民の安全・安心の確保に努めている。

II

第7章

安全・安心社会の構築

(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。

特に新型インフルエンザ等対策については、「新型インフルエンザ等対策特別措置法（「特措法」）」が平成24年5月に公布、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、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。

また、25年から、毎年、新型インフルエンザの国内発生を想定した情報伝達訓練を実施しており、加えて、28年には国土交通省新型インフルエンザ等対策推進本部の運営訓練を実施し、新型インフルエンザ国内感染拡大時における必要な対応を確認した。

II

第7章

安全・安心社会の構築