

(8) 防災情報の高度化

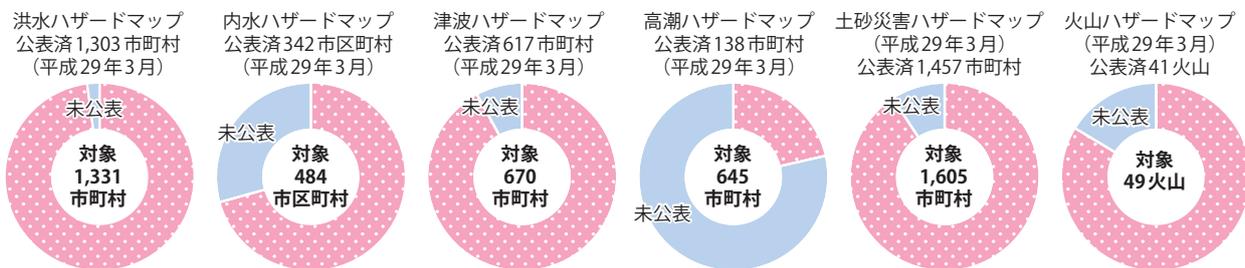
① 防災情報の集約

「国土交通省防災情報提供センター」^{注1}では、国民が防災情報を容易に入手・活用できるよう、保有する雨量等の情報を集約・提供しているほか、災害対応や防災に関する情報がワンストップで入手できるようにしている。

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、市町村によるハザードマップの作成及び住民への周知・活用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2}を開設している。

図表 II-7-2-13 ハザードマップの整備状況



③ 防災気象情報の改善

気象庁では、気象災害を防止・軽減するために、特別警報・警報・注意報や気象情報等を発表し段階的に警戒や注意を呼びかけるとともに、実際にどこで危険度が高まっているかリアルタイムで予測し地図上で確認できる土砂災害警戒判定メッシュ情報や洪水警報の危険度分布等を提供している。また、国土交通省や都道府県と共同で土砂災害警戒情報、指定河川洪水予報を発表している。

平成27年7月の交通政策審議会気象分科会の提言を受け、29年5月に警報級の可能性等の提供を、同年7月に大雨・洪水警報の危険度分布の提供を開始した。

(9) 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、迅速な情報収集、災害時の施設点検・応急復旧、海上における救助活動、被災自治体の支援等の初動対応体制を構築しているが、災害対応のさらなる迅速化・高度化を図るため、「統合災害情報システム (DiMAPS)」等を用いて災害初動期の情報収集・共有体制を強化するなど、災害対応力の向上を図っている。

① TEC-FORCE (緊急災害対策派遣隊) による災害対応

TEC-FORCE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、被災状況の把握、被害の拡大の防止、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。29年度は、7月の九州北部豪雨、

注1 「国土交通省防災情報提供センター」ウェブサイト：<http://www.mlit.go.jp/saigai/bosaijoho/>

注2 「国土交通省ハザードマップポータルサイト」：<http://disaportal.gsi.go.jp/>

7月22日からの梅雨前線に伴う豪雨、台風第18号、台風第21号、台風第22号等、数多くの自然災害が発生し、被害を受けた26道府県、72市町村へ約1,300名の隊員、のべ約5,000人・日を派遣し、発災直後から被災状況調査、二次災害の防止、道路啓開など被災自治体を支援した。

②平成29年7月九州北部豪雨での初動対応

国土交通省では、7月5日から福岡県及び大分県の被災自治体にリエゾンを派遣し、現地の被災状況や支援ニーズの把握にあたり、TEC-FORCEの派遣調整等を行った。TEC-FORCEは7月5日から現地に入り、翌6日以降は全国の地方整備局等のTEC-FORCEが活動を開始した（8月16日までに2県11市町村でのべ3,648人・日）。TEC-FORCEは、福岡県、大分県の自治体所管施設約1,800箇所の被害状況を調査し、自治体への復旧工法等の企画・提案、捜索機関への進入路等の技術的助言を行うとともに、激甚災害指定の見込み公表の早期化に貢献した。さらに、土砂災害危険箇所等約1,300箇所のうち約570箇所の緊急点検を支援し、二次災害の防止に貢献するとともに、県が管理する国道211号、県道52号の道路啓開を実施し、緊急車両の通行確保に貢献した。

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、29年8月には、「首都直下地震におけるTEC-FORCE活動計画」を策定し、首都直下地震発生時の広域的な応援体制を強化した。

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おり、平成29年度に発生した災害時においてこれらの災害対策用機械を現地へ派遣し、復旧活動の支援等を行った。

⑤実践的・広域的な防災訓練の実施

水防団をはじめ、関係機関が連携した水害対処能力の向上を図るため、地方整備局等においては、大規模水害時におけるタイムラインを考慮し、状況に応じた水防活動、情報伝達、応急復旧等を実施するなど、実践的な訓練を総合水防演習において実施した。また、首都直下地震を想定した緊急災害対策本部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、津波への対応力の向上を図るため、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大規模津波防災総合訓練において実施した。また、「津波防災の日（11月5日）」が、「世界津波の日」である趣旨を踏まえ、同訓練において外国人留学生、海外政府関係者等の訓練参加や領事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、救助活動等に迅速に対応できるよう、巡視船艇・航空機等を24時間体制で運用しており、平成28年度の熊本地震では、発災後直ちに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、給水・食料支援等の住民支援を実施した。29年度は、7月の九州北部豪雨において、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、計40名の孤立者救助を実施した。

(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、津波等による災害に対して、衛星通信等を利用した水門・陸閘等を安全かつ迅速、確実に閉鎖するため、存置が必要な水門・陸閘等の自動化、遠隔操作化について、防災・安全交付金により支援している。

(11) 公共土木施設の災害復旧等

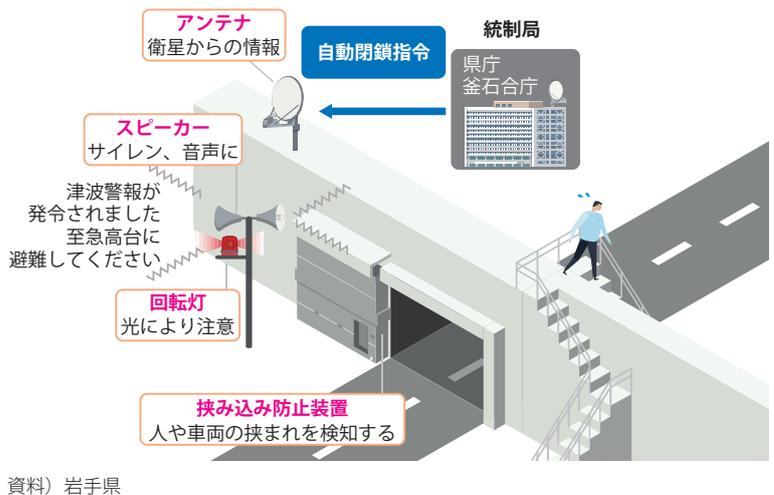
平成29年の国土交通省所管公共土木施設（河川、砂防、道路、海岸、下水道、公園、港湾等）の被害は、7月の九州北部豪雨を中心とした梅雨前線に伴う大雨及び台風第3号による豪雨、8月の台風第5号、9月の台風第18号及び豪雨、10月の台風第21号及び台風第22号など、全国的に災害が頻発したことにより、約4,237億円（13,855箇所）が報告されている。

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を派遣し道路啓開や被災調査等を行うとともに、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。加えて、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、災害査定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効率化を開始する運用を平成29年から行っている。

さらに、九州北部豪雨を受け、大規模かつ広範囲に土砂埋塞している箇所について、掘り返すこと

図表II-7-2-14 水門・陸閘等自動閉鎖システム（岩手県）のイメージ



なく公共土木施設を「全損（すべて壊れているもの）」として扱うこととし、被災自治体が迅速に災害査定を受けることを可能とし、本格的な災害復旧事業に早期に着手できることとした。また、著しい土砂埋塞に伴う激甚な災害について、川幅を広げるなどの改良的な復旧事業に対し、いわゆる「一定災」を活用できるよう取り扱いの拡充を行い、被災自治体における、査定設計書の作成などの事務手続き及び地方負担の軽減をはかることとした。これに加え、九州北部では、甚大な被害を受けた河川において、ハード・ソフト一体となった対策を緊急的に進める「九州北部緊急治水対策プロジェクト」として、今後概ね5年間で緊急的・集中的に治水機能を強化する改良復旧工事等を河川事業・砂防事業が連携しながら実施するとともに、危機管理型水位計（洪水時に特化した水位計）の設置、浸水実績や地形情報等を活用したまちづくりの検討を支援していく。

これらの他に、梅雨前線や台風第18号に伴う豪雨等の自然災害により被害を受けた44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。

また、平成28年熊本地震で被災した道路について、国道57号を北側復旧ルートで復旧を推進するとともに、道路法及び大規模災害復興法による直轄権限代行で、国道325号阿蘇大橋、県道熊本高森線、村道柘の木～立野線の復旧工事を引き続き実施している。

この他に、被災した高速道路については、終日車線規制が行われていた九州自動車道の益城熊本空港IC～松橋ICの約17kmが29年4月に復旧したことにより、全線で交通が復旧した。

（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、道路啓開計画の実効性を高めるため、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、バイク隊やカメラ、UAV（無人航空機）などに加え、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。

その他、災害時における迅速な救急救命活動や緊急支援物資の輸送などを支えるため、重要物流道路及びその代替・補完路において国による道路啓開・災害復旧の代行制度の拡充等の措置を講ずる「道路法等の一部を改正する法律」が平成30年3月30日に成立した。

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措置や固定資産税の特例措置を実施している。

また、「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、無電柱化の推進に関する施策の総合的、計画的、かつ迅速な推進を図るための無電柱化推進計画の策定を進めた。

（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・雪崩対策等の防災事業や、開通以来30年が経過する青函トンネルについて、（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構が行う先進導坑や作業坑に発生している変状への対策等に対し、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、熊本地震の教訓を踏まえ、非常災害時に港湾管理者からの要請に基づき、国が港湾施設の管理を行う制度が平成29年6月に創設された。本制度や港湾BCPを踏まえた防災訓練等を関係機関と連携して実施することより、災害対応力強化に取り組んでいる。

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空港における地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画の策定を推進している。

（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、民間物流事業者の施設やノウハウ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、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30年3月31日時点1,458施設リストアップ）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ている。引き続き官民の連携・協力体制の構築を全国的に推進し、円滑な支援物資物流を実現するための実動訓練等を実施することとしている。

コラム

頻発化・甚大化する災害に対する鉄道の復旧に関する取り組み

近年、全国各地で相次いで発生した自然災害で、鉄道にも甚大な被害が生じました。平成30年4月現在で、4事業者9路線が運休しています。

国土交通省では、これまでも自己の資力のみによっては速やかな復旧が困難な場合には、鉄道軌道整備法に基づき、復旧費用を補助することにより、速やかな復旧を促すこととしています。また、東日本大震災で被災した三陸鉄道のように被災規模や経営状況に応じて個別に支援を行ってきましたが、今後、東日本大震災や熊本地震のような、災害で甚大な被害を受けた鉄道の復旧を強力に支援するため、平成29年度補正予算において新たな支援制度を創設しました。

当該制度は、対象災害の規模や、復旧後の事業を持続可能なものとするための事業構造の変更等一定の条件を満たす路線について、経営が厳しい鉄道事業者が著しく異常かつ激甚な災害を受けた場合、国と地方の負担割合を1/2ずつとするものです（現行制度は国1/4、地方自治体1/4、鉄道事業者1/2）。災害復旧に要する費用を速やかに確保する必要があることから、今後の災害にも適用可能なものとなっています。

また、自然災害による鉄道の施設の被害が頻発し、甚大化していることを踏まえ、災害復旧事業を安定的かつ機動的に行う観点から、平成30年度予算より鉄道の災害復旧予算を68百万円より910百万円に増額しております。

南阿蘇鉄道災害復旧工事着工式



南阿蘇鉄道の被害状況（立野駅～長陽駅間）



コラム

さいたま市と連携した避難所までの災害時支援物資輸送訓練～ラストマイルも含めた円滑な支援物資輸送の構築に向けて～

平成28年4月の熊本地震では、支援物資の輸送拠点として、物流事業者の管理する施設が活用され、民間の物流施設を活用することの有用性や発災時における民間事業者の協力の必要性が改めて認識されたところです。

一方、避難所の手前である市町村の物資拠点まで物資が来ているにも関わらず、避難所に物資が届かないといういわゆる「ラストマイル」が課題となりました。

II

第7章

安全・安心社会の構築

さいたま市は、熊本地震を踏まえて、市の物資輸送拠点として、佐川急便（株）の物流施設を活用するための協力協定を締結するなど、物流事業者との連携に積極的に取り組んでいます。

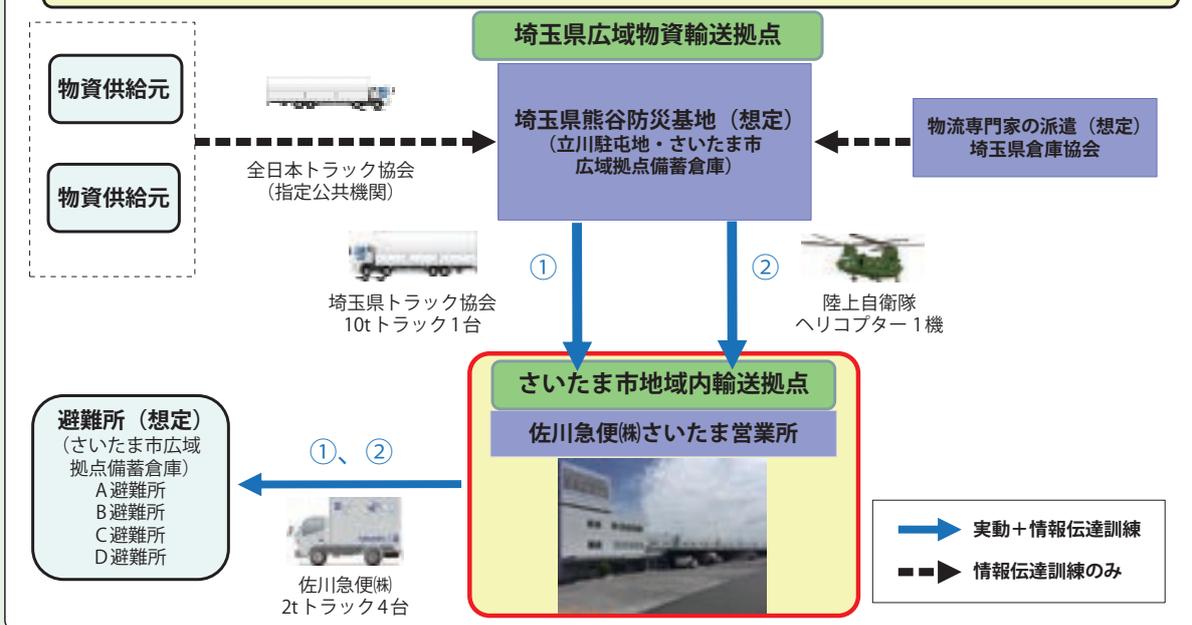
そこで、さいたま市と連携し、物流事業者等の協力を得て避難所までの円滑な物資輸送体制確保に向けた訓練を行うことで、関係者の連携強化や対応力向上を図ることとしました。

訓練では、（一社）埼玉県トラック協会及び佐川急便（株）の協力を受けた埼玉県の広域物資輸送拠点から避難所までの一貫したトラック輸送を行ったことに加え、さいたま市内の道路交通網が機能しない場合を想定し、陸上自衛隊の支援を受けた広域物資輸送拠点からさいたま市の地域内輸送拠点までのヘリコプターによる輸送も行いました。

さいたま市の地域内輸送拠点である佐川急便（株）の大型配送センターでは、大型トラック及びヘリコプターで運ばれた支援物資の仕分けを行い、避難所向けトラックに積み込む作業が行われました。

○支援物資輸送訓練概要

- ・実施日：平成30年1月11日（木） ※一部情報伝達訓練は、1月10日（水）に実施
- ・以下の2パターンによる支援物資輸送の実動訓練及び情報伝達訓練を行う。
 - ①広域物資輸送拠点から避難所までの一貫したトラック輸送。
 - ②さいたま市内の道路の被災を想定し、広域物資輸送拠点から地域内輸送拠点まで自衛隊ヘリコプターによる空輸。



資料) 国土交通省

今回の訓練では、豊富な物流ノウハウを有する佐川急便（株）の協力により、同社施設をさいたま市の物資拠点として活用することで、円滑な支援物資輸送が可能であること確認するとともに、関係者の連携を強化することができました。なお、さいたま市では、同社施設を地域防災計画の中で「災害時支援物資輸送拠点」として位置付けています。

物流事業者の知見を生かし、国、自治体、民間事業者等が連携して円滑かつ確実な支援物資輸送体制を実現するため、今後もこのような取組を全国各地に広げるべく、災害に強い物流システムの構築に努めてまいります。



資料) 国土交通省

第3節

建築物の安全性確保

II

第7章

安全・安心社会の構築

(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、「特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律」に基づき、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）を義務付けることとし、消費者への普及啓発等に取り組んでいる。

なお、29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「住宅瑕疵保険制度のセーフティネットに関する検討会」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、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 運輸事業者における安全管理体制の構築・改善

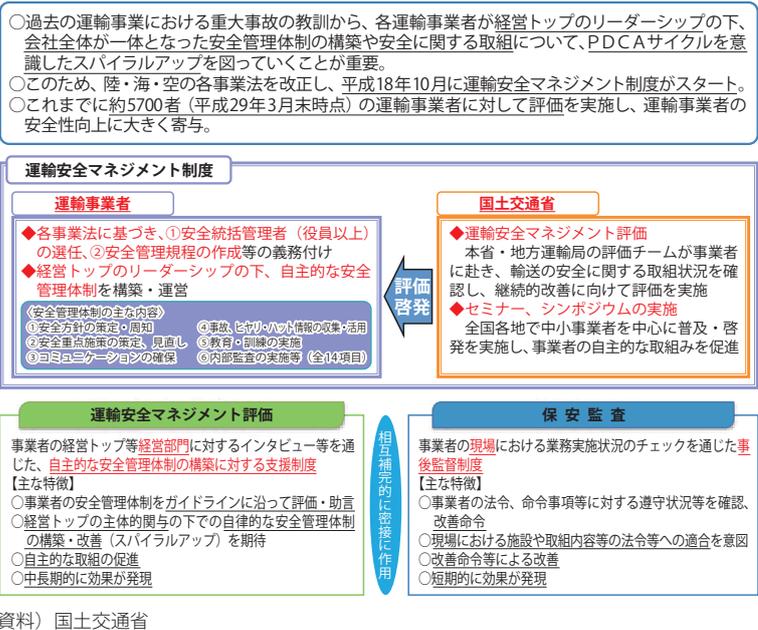
「運輸安全マネジメント制度」は、運輸事業者(運輸事業者)に安全統括管理者の選任と安全管理規定の制定を義務付け、経営トップのリーダーシップの下、会社全体が一体となった安全管理体制を構築することを促し、国土交通省が運輸安全マネジメント評価（運輸事業者の取組状況を確認し、必要な助言等を行うもの）を行う制度であり、JR福知山線列車脱線事故等の教訓を基に、平成18年10月に導入されたものである。

29年度においては、運輸安全マネジメント評価を延べ1,094者（鉄道63者、自動車818者、海運196者、航空17者）に対して実施した。

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、29年度において3,183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、29年度において13,493人がセミナーを受講した。

28年10月に運輸安全マネジメント制度の開始から10年が経過し、一定の効果が表れてきている一方で、自動車輸送分野における取組の一層の展開の必要性、未だ取組の途上にある事業者への対応と取組の深化を促進する必要性、効果的な評価実施のための国の体制強化の必要性等の課題が存在することから、こうした課題について運輸審議会において審議し、29年7月に答申を得た。同答申を踏まえて、

図表 II-7-4-1 運輸安全マネジメント制度の概要



- ・33年度までにすべての貸切バス事業者の安全管理体制の確認
- ・今日的な課題である人手不足による職員の高齢化、輸送施設等の老朽化、自然災害、テロ・感染症等への対応についての経営トップの認識の深度化、組織全体としての取組を促進
- ・運輸事業者の安全統括管理者や安全管理部門同士が交流を深めるための「横の連携」の場づくりを目指した安全統括管理者会議（安全統括管理者フォーラム）の創設
- ・運輸事業者における安全文化の構築・定着、継続的な見直し・改善に向けた取組を支援するための国土交通大臣表彰の創設

等の取組を行い、運輸安全マネジメント制度の一層の強化・拡充を図ることとした。

図表 II-7-4-2 運輸安全マネジメント制度の今後のあり方について（運輸審議会答申（平成29年7月））

審議内容	
◆自型自動車輸送分野における取組の一層の展開の必要性 ◆未だ取組の途上にある事業者への対応と取組の深化を促進する必要性 ◆効果的な評価実施のための国の体制強化の必要性 等	
答申内容	
I 自動車輸送分野における措置	
1. 貸切バス事業者の安全性向上のための重点的な措置	2. 自動車輸送分野における取組を促進するための方策
①今後5年間で全ての貸切バス事業者の安全管理体制を確認 ②貸切バス事業者が行政処分を受けた場合、運輸安全マネジメント評価を事業許可更新の要件化	①トラック事業者、タクシー事業者の適用範囲を拡大（300両以上保有→200両以上保有） ②努力義務事業者に対する各種インセンティブの付与
II 全分野共通の措置	
3. 運輸事業者の取組の深化を促進する方策	4. 国の体制の強化
①事業環境や社会環境の変化（職員の高齢化、テロ・感染症等の新たなリスク等）に対し、経営トップの認識と組織全体としての対応を促進 ②安全統括管理者会議の創設 ③国土交通大臣表彰制度の創設 ④中小規模事業者の取組を容易にする方策を促進	評価を実施する国の職員の人材育成の強化 5. 情報通信技術の運輸安全マネジメント分野への活用 ビッグデータ解析、IoTやAIの技術進歩等の情報通信技術活用の検討

資料）国土交通省

2 鉄軌道交通における安全対策

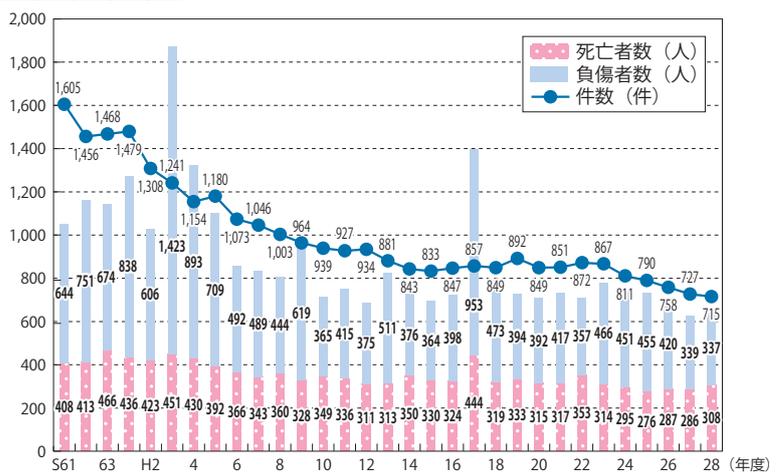
鉄軌道交通における運転事故件数は、自動列車停止装置（ATS）等の運転保安設備の整備や踏切対策の推進等を行ってきた結果、長期的には減少傾向^注にあるが、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、引き続き安全対策の推進が必要である。

（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

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

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。

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。

JR北海道に対しては、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29年度は、「踏切道改良促進法」に基づき、改良すべき踏切道として、新たに237箇所を指定し、平成28年度に指定した587箇所と合わせ、824箇所となった。指定した踏切道については、地方踏切道改良協議会を順次開催し、道路管理者と鉄道事業者が、地域の実情に応じた踏切道対策の一層の推進を図った。

今後も、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、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28年度末現在、686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。

28年8月26日には「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を開催し、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い、同年12月に中間とりまとめを公表した。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

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

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。

さらに、29年7月開催の第7回検討会では、駅ホームの安全性向上に関する鉄道事業者の取り組み状況をとりまとめて共有し、好事例の水平展開を図ることで鉄道事業者をはじめ関係者の更なる取り組みの促進を図った。

(4) 鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方の検討

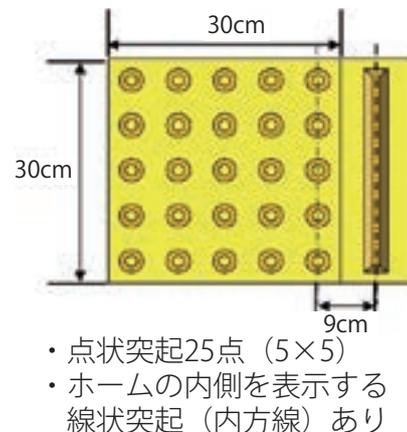
新幹線の台車き裂、架線損傷による輸送障害、雪害による列車の長時間立ち往生など、近年続発している鉄道の輸送トラブルに対して、台車検査のあり方の見直し、輸送障害の再発防止や影響軽減等の対策について検討するとともに、その背景にあると考えられる少子化や職員の高齢化などの構造的な要因について分析・検討を行うため、「鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方検討会」を開催し、平成30年2月に第一回会合を行った。同年夏を目途に必要な対応策等を取りまとめる。

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



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。

IMOにおいて、ヒューマンエラーの防止等による海上安全の向上のため、最新のICT技術を活用した自動運航船に係る国際ルールの検討が、我が国等の提案に基づき行われることになった。

また、近年旅客フェリーの火災事故が世界的に多発していることが指摘されており、IMOにおいて旅客フェリーの火災安全対策の検討を進めている。我が国としても国内の火災事例に基づく対策をIMOに提示して、議論に貢献している。

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、29年度も引き続き、全国のフェリー事業者に対して指導を行った。

また、小型船舶の安全対策として、関係省令の改正によって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が義務付けられることを踏まえ、ポスター・リーフレット及び周知啓発映像を作成し、関係省庁、団体と連携して周知啓発を図った。さらに、スマートフォンを活用して事故防止を図るため、異なるスマートフォンアプリ間で位置情報を共有する仕組みの検討を行った。

II

第7章

安全・安心社会の構築

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、海難全体の約8割を占める小型船舶の事故件数減少を目的として、遵守事項の周知徹底を図り、違反者への再教育講習を行っている。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おり、水先人の安定的な確保を目的に設置した水先人の人材確保・育成等に関する検討会第2次とりまとめを踏まえ、平成30年1月に法令を一部改正し、試験事項の一部合格制度を新設する等により、水先人への応募をより活性化させる取組みを行っている。

職務上の故意又は過失によって海難を発生させた海技士、小型船舶操縦士及び水先人に対しては、「海難審判法」に基づく調査、審判を実施しており、29年には316件の裁決を行い、海技士、小型船舶操縦士及び水先人計423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。

海上保安庁では、平成15年以来、おおむね5年間に取組むべき船舶交通安全政策の方向性と具体的施策を「交通ビジョン」として位置づけており、平成30年4月に新たな「第4次交通ビジョン」を策定し、より広く海上安全を確保するための各種施策を推進している。

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、発生した海難を日々分析し、その結果を踏まえ、関係機関や民間団体と連携の上、船舶の種類や活動シーズンに応じた事故防止対策に取り組んでいる。

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。

また、情報不足に起因する海難を防止するため、広く国民に対し「海の安全情報」^注等による情報提供を実施している。

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、東京湾海上交通センターと千葉港、横浜港、川崎港及び東京港の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新たな海上交通センターを横浜に設置し、平成30年1月に運用を開始した。

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おり、平成29年度は、東京湾における海上交通管制一元化に係る海上交通安全法等の一部を改正する法律の施行に伴い、関係する東京湾の海図へ反映を行った。

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。

図表 II-7-4-6 東京湾における一元的な海上交通管制の構築

東京湾海上交通センターと4港内交通管制室の一元化



資料) 国土交通省

注 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

また、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。

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、29年度に257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、沿岸国及び利用国による「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、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に協力するため、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。

II (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43%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、その上で速やかに救助要請を行うことが必要である。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8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確保の周知・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・管理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。

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

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年度より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。

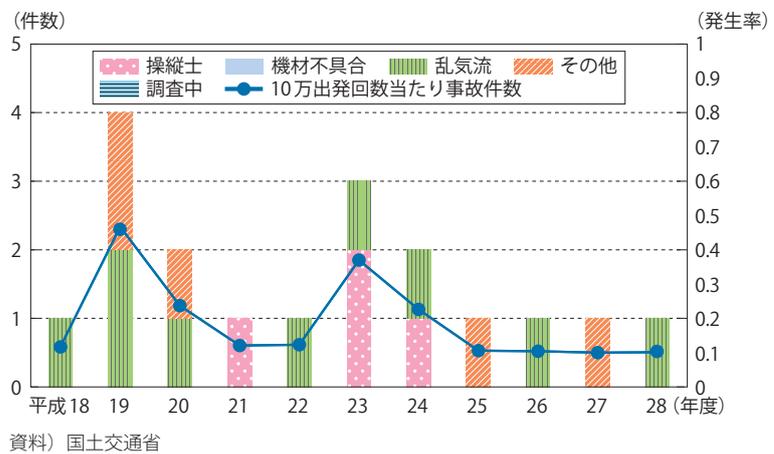
また、報告が義務づけられていない航空の安全情報を更に収集し、安全の向上に役立てるため、26年7月より航空安全情報自発報告制度（VOICES）を運用しており、空港の運用改善等に向けた提言が得られている。周知活動の効果もあり29年度の報告数は前年度より2割程度増加しているが、引き続き安全情報の重要性の啓蒙を通じ、制度の更なる活用を図るとともに、得られた提言を活用して安全の向上を図ることとしている。

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。

平成29年9月に航空機からの落下物事案が発生したことから、落下物の未然防止対策及び事後の迅速な事案究明・対応等を推進するため、同年11月より有識者や実務者等から構成される「落下物防止等に係る総合対策推進会議」を開催している。同会議において、30年3月に航空会社が遵守すべき落下物防止対策基準案を取りまとめたところである。また、29年11月より、国際線が多く就航する空港を離着陸する航空機に部品欠落が発生した場合、外国航空会社を含む全ての航空会社等から報告を求めている。

図表 II-7-4-7 国内航空会社の事故件数及び発生率



^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

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。現在4機の飛行試験機が米国に空輸され、飛行試験や地上試験が実施されており、国土交通省からも職員を米国に常駐させる等により、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。平成32年半ばに予定されている初号機納入に向け、引き続き、適切かつ円滑な安全性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、飛行する空域や飛行方法などの基本的なルールを定めた改正航空法が平成27年12月に施行され、29年度は12月末時点で14,065件の許可・承認を行った。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、29年3月に「航空機、無人航空機相互間の安全確保と調和に向けた検討会」を設置した。同検討会の議論を踏まえ、航空機と無人航空機、無人航空機同士の衝突回避策等について、中間取りまとめを行った。さらに、同年9月に国土交通省・経済産業省において「無人航空機の目視外及び第三者上空等での飛行に関する検討会」を設置し、無人航空機の目視外飛行に関する要件を30年3月に取りまとめた。

⑤小型航空機の安全対策

小型航空機については、従来から操縦士に対する定期的な技能審査制度の構築などの対策を実施してきたが、平成27年7月に東京都調布市で発生した住宅への墜落事故など、近年事故が頻発している状況にある。これを受け、国土交通省航空局は、全国主要空港における安全講習会の開催、小型航空機の整備士を対象とした講習会を新たに開催、自家用機の航空保険加入の促進などの追加対策を講じてきたところ。また、調布墜落事故の事故調査報告書が29年7月に公表され国土交通省に対する勧告が発出されたことを受け、同勧告内容を踏まえた安全啓発リーフレットを作成・配布し、定期的な技能審査を通じて操縦士の理解を確認するなどの取組みを進めた。今後とも、28年12月から定期的で開催している「小型航空機等に係る安全推進委員会」を通じて、有識者や関係団体等の意見を踏まえながら、小型航空機の総合的な安全対策を一層推進していくこととしている。その他、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ては、(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29年度は、鹿児島空港及び宮崎空港に空港管制処理システムを導入した。

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29年度中、航空31件、鉄道14件、船舶873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。

29年度に調査を終えた航空事故等については、27年7月に調布市で小型機が住宅に墜落し、搭乗者2名と住民1名が死亡、搭乗者3名と住民2名が負傷した事故についての調査報告書を29年7月に公表するなど、31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、28年4月の熊本地震に伴い発生した九州新幹線列車脱線事故についての調査報告書を29年11月に公表するなど、28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、28年12月に島根県松江市美保関灯台北方沖で漁船大福丸が転覆沈没し、乗組員4名が死亡、5名が行方不明となった事故についての調査報告書を29年11月に公表するなど、966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」をはじめ、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」及び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」を公開している。

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。

29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を聞き取って適切な機関を紹介し、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。

28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故においては、被害者等を対象とした再発防止に向けた対策の説明及び意見の聴取のための会合を開催するとともに、継続的に遺族会との意見交換会を開催するなどの対応を実施した。

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>



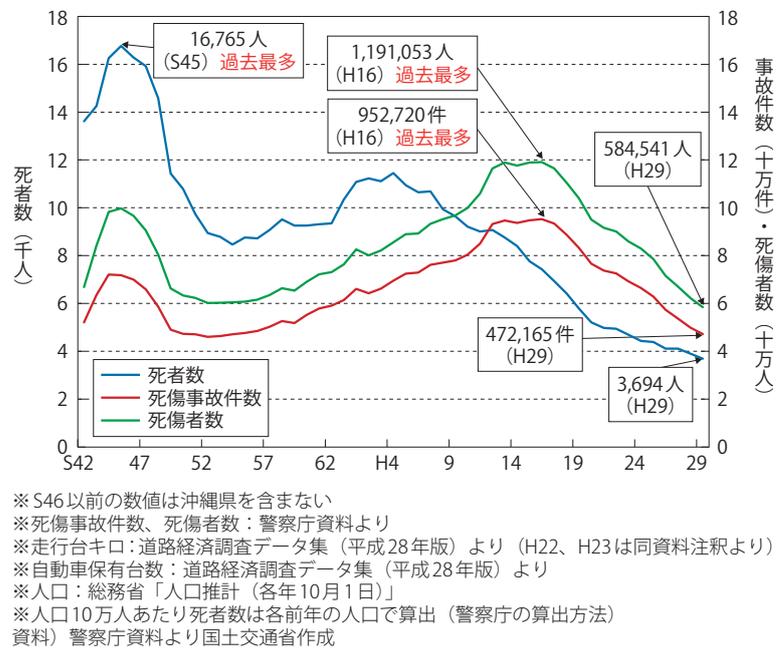
事故情報表示例

資料) 国土交通省

7 道路交通における安全対策

平成29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以下の3,694人（対前年比210人減）まで減少し、昭和23年以降の統計で最少となった。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) 道路の交通安全対策

① ビッグデータを活用した幹線道路・生活道路の交通安全対策の推進

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、幹線道路に比べて死傷事故件数の減少割合が小さい生活道路については、車両の速度抑制や通過交通進入抑制による安全な歩行空間の確保等を目的として、ETC2.0などのビッグデータを活用して急減速や速度超過等の潜在的な危険箇所を特定し、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定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、自転車対歩行者の事故件数が過去10年で1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。

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高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組み

高速道路ネットワークの効果的・効率的な利用に向けて、利用者視点のもと、新技術等を活用した高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組を計画的に推進していく。具体的には、暫定2車線区間における走行性や安全性等の課題を効率的に解消するため、データにより、課題のある箇所を特定し、4車線化や付加車線の設置を進める。また、当面整備する暫定2車線区間については、対面交通の安全性を確保するため、ワイヤロープの設置について、高速道路会社が管理する全国12路線約100kmの区間で正面衝突事故の防止効果や走行性・維持管理性等の課題の有無について検証している。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、高速道路会社が民間企業から公募・選定した新たな逆走対策技術について、平成30年度からの実用化等により、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。

これらの安全・安心に係る具体的な施策について、安全・安心計画（仮称）として中期的な整備方針をとりまとめ、計画的かつ着実に推進していく。

また、現下の低金利状況を活かし、財政投融资を活用して、橋梁の耐震強化対策の加速による高速道路の安全・安心の確保を行う。

（2）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1万本存在し、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、平成25年に道路法を改正し、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おり、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、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するとともに、29年度から新たな財政支援として、大規模修繕・更新補助制度の対象事業に集約化・撤去を拡充した。

さらに、高速道路の老朽化に対応するため、26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。

その他、占用物件の損壊による道路構造や交通への支障を防ぐため、道路占用者による物件の維持管理義務、当該義務違反者への措置命令権限を規定する「道路法等の一部を改正する法律」が平成30年3月30日に成立した。

（3）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、同年6月に取りまとめた85項目に及ぶ「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」を着実に実施している。

(4) 「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した。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。

(5) 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年に策定した「事業用自動車総合安全プラン2009」に代わる新たなプランとして、「事業用自動車総合安全プラン2020」を29年6月に策定し、32年までの事業用自動車の事故による死者数を235人以下、事故件数を23,100件以下とする新たな事故削減目標の設定を行い、その達成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

「運輸安全マネジメント制度」を通じて、自動車運送分野における安全管理体制の構築・改善に関する取組を促進するため、トラック事業者及びタクシー事業者に対する運輸安全マネジメント制度の適用範囲を保有車両台数300両以上の事業者から同200両以上の事業者に拡大した（関係規則の一部改正省令を平成30年4月1日に施行）。また、33年度までにすべての貸切バス事業者の安全管理体制を確認することとした。国が事業者による運輸安全マネジメントに関する取組の実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を、29年は、自動車運送事業者818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、平成28年11月より、事故を惹起するおそれの高い事業者を抽出・分析する機能を備えた「事業用自動車総合安全情報システム」の運用を開始した。

さらに、貸切バスについては、軽井沢スキーバス事故を受け取りまとめた総合的対策に基づき、法令違反を早期に是正させる仕組みの導入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、平成28年12月より実施するとともに、29年8月より、民間の調査員が一般の利用者として実際に運行する貸切バスに乗車し、休憩時間の確保などの法令遵守状況の調査を行う「覆面添乗調査」を実施している。

④飲酒運転の根絶

事業用自動車の運転者による酒気帯び運転や覚醒剤、危険ドラッグ等薬物使用運転の根絶を図るため、点呼時のアルコール検知器を使用した確認の徹底や、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。

⑤IT・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行った。

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

「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28年1月15日に長野県北佐久郡軽井沢町で発生した、貸切バスの転落事故などの特別重要調査対象事案等について、30年3月までに25件の報告書を公表した。

図表 II-7-4-10 事故調査報告書

事業用自動車事故調査報告書 概要

～貸切バス（大型）の転落事故～
（長野県北佐久郡軽井沢町 国道18号（碓氷バイパス））

事故概要

- ・平成28年1月15日1時52分頃、長野県北佐久郡軽井沢町の国道18号碓氷バイパスにおいて、乗客39名を乗せて走行中の貸切バスが、約4m下の崖に転落した。
- ・この事故により、貸切バスの乗客13名並びに運転者及び交替運転者の合計15名が死亡し、乗客22名が重傷を負い、乗客4名が軽傷を負った。
- ・事故は、碓氷バイパスの長い上り坂が入山峠で終わり、一転して連続する下り坂を約1km下った地点で発生した。貸切バスは、片側1車線の下り勾配の左カーブを走行中、対向車線にはみ出し、そのまま道路右側に設置されていたガードレールをなぎ倒し、横転しながら約4m下に転落した。

事故地点の航空写真

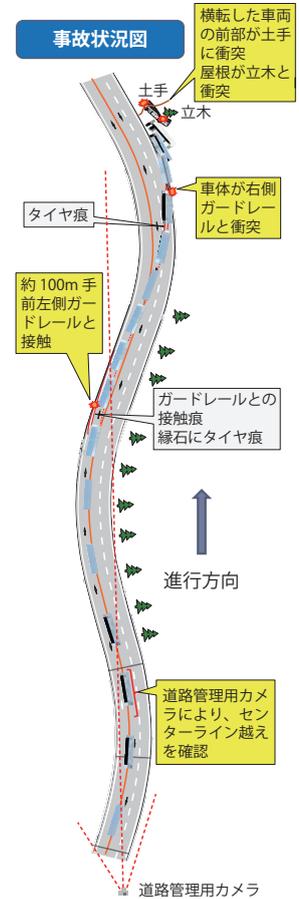


（長野県警察提供）

原因

- ☆事故は、貸切バスが急な下り勾配の左カーブを**規制速度を超過する約95km/hで走行**したことにより、カーブを曲がりきれなかったために発生したものと推定される。
- ☆事故現場までの道路は入山峠を越えた後にカーブの連続する下り坂となっているが、貸切バスの運転者は、本来エンジンブレーキ等を活用して安全な速度で運転すべきところ、**十分な制動をしないままハンドル操作中心の走行を続けたもの**と考えられ、このような通常の運転者では考えにくい運転が行われたため車両速度が上昇して車両のコントロールを失ったことが、事故の直接的な原因であると考えられる。
- ☆同運転者は事故の16日前に採用されたばかりであったが、事業者は、同運転者に健康診断及び適性診断を受診させていなかった。また、大型バスの運転について、同運転者は少なくとも5年程度のブランクがあり、大型バスでの山岳路走行等について運転経験及び運転技能が十分でなかった可能性が考えられる。このような同運転者に事業者が**十分な指導・教育や運転技能の確認をすることなく運行を任せ**たことが事故につながった原因であると考えられる。
- ☆運行管理者は、**運行経路の調査をしないまま、不十分な運行指示書を作成・使用**しており、**運行前の始業点呼を実施せず**、運行経路や休憩場所の選定が**運転者任せ**になっていた。
- ☆事業者は、インバウンド観光の増加などでツアーバスの需要が大きく伸びた時期に事業参入しており、事業規模の急激な拡大に運転者の確保・育成が追いつかず、**安全を軽視した事業運営を行ってきた**ことが事故につながった背景にあると考えられる。

事故状況図



再発防止策

- （貸切バス事業者）
- ☆運転者の選任にあたっては、運行形態に応じた指導・監督を行った上で**十分な能力を有することを確認**
 - ☆運転者に法令で義務付けられた健康診断及び適性診断を確実に受診させ、**個々の運転者の健康状態に応じた労務管理、運転特性に応じた適切な指導監督**
 - ☆運転者に対し、**車両の構造や運行経路に応じた安全な運転の方法等を教育**するとともに、添乗訓練を行い、運転者の運転技能等を十分に確認・評価
 - ☆運行管理者には、運転者に対して**点呼を確実に実施**するとともに、運行経路や発着時刻等を明記した運行指示書を手交し、**安全な運行に必要な運行指示を徹底**
 - ☆運転者に、夜間の就寝時を含め乗客に**シートベルトの着用**を促すよう徹底
- （国土交通省）
- ☆**監査制度を充実強化**し、監査において指摘された法令違反について、事業者が**適切な是正**を行っているかを確認
 - ☆貸切バスの**事業許可更新制**を導入し、安全管理体制が確保されているかを確認
 - ☆民間機関を活用し、監査を補完する巡回指導等の仕組みを構築し、全貸切バス事業者に対し、年1回程度の頻度で安全管理状況をチェック

資料）国土交通省

⑦運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進

平成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ケート調査等を行った。また、事業者による運転者の脳検診受診等を促進するため、30年2月に「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」を策定した。

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。

(6) 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、高齢運転者による事故防止対策として、29年3月の関係省庁副大臣等会議における中間取りまとめに基づき、衝突被害軽減ブレーキについて、国連の場において国際基準の策定に向けた検討を行うとともに、基準の策定に先立ち、国による性能認定制度を創設するなど、「安全運転サポート車（サポカーS）」の普及啓発・導入促進に取り組んだ。

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、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において策定した国際基準を国内に導入することを通じ、シートベルト非装着警報装置の義務付け対象座席を拡大するなど、保安基準の拡充・強化を図った。また、公道を走行するカートについては、他の交通からの視認性の向上及びシートベルトの設置等の安全確保策について検討を行った。

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年度より開始した第6期ASV推進計画において、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取り組んだ。

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、これらの安全性を評価し結果を公表している。平成29年度より、車線逸脱抑制装置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

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が29年3月に成立したことを受けて、これを国内に導入した。また、国内においても、高度な自動運転システムを有する車両が満たすべき安全性についての要件や安全確保のための方策について検討を開始した。

図表 II-7-4-11 車線逸脱抑制装置



資料) 国土交通省

⑥自動車型式指定制度

複数の自動車メーカーによる型式指定車の完成検査における不適切な取扱いを受け、平成29年11月にタスクフォースを設置し、自動車メーカーにおける完成検査の確実な実施と不正の防止、国土交通省の立入検査のあり方について、見直すべき点がないか検討を行うこととした。

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、「お子さまの安全を脅かす未認証チャイルドシートにご注意！」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29年度のリコール届出件数は377件及び対象台数は770万台であった。

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。

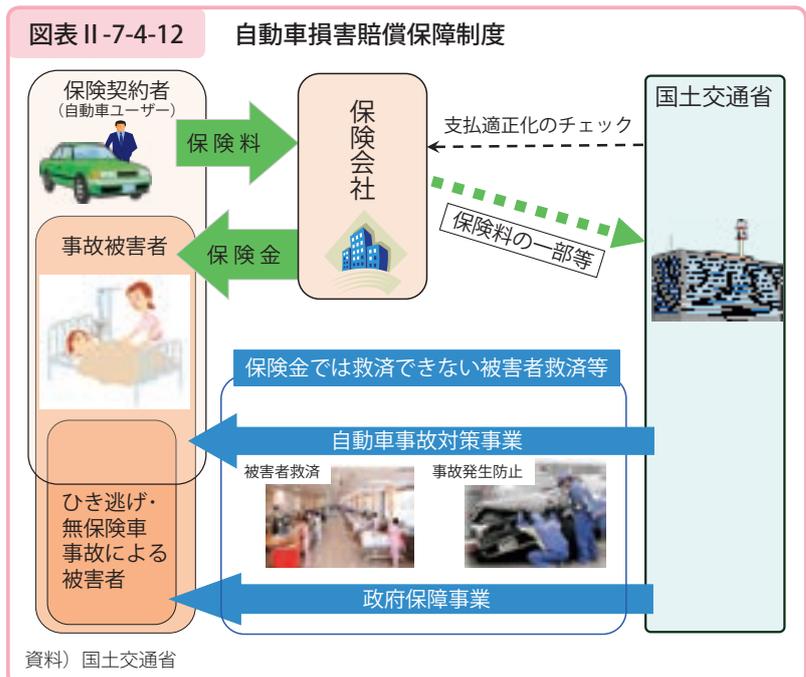
(7) 被害者支援

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



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

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。

(8) 機械式立体駐車場の安全対策

機械式駐車装置の安全性に関する基準について、国際的な機械安全の考え方に基づく質的向上と多様な機械式駐車装置に適用するための標準化を図るため、平成29年5月にJIS規格を制定した。

また、同年12月に社会資本整備審議会「都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループ」で、今後の機械式駐車装置の安全確保に向けた施策の具体的方向性についてとりまとめた。

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。海事分野では、我が国はIMOにおいて、海事サイバーセキュリティに関するガイドライン案を米国等と共同で提案していたところ、平成29年6月のIMO会合において、同案に基づき作成されたガイドラインが承認された。

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29年における海賊及び武装強盗事案の発生件数は180件であり、地域別では、ソマリア周辺海域が9件、西アフリカ（ギニア湾）が45件及び東南アジア海域が76件となっている。

20年以降、ソマリア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）^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、29年には25年以来4年ぶりにハイジャック事案が発生しており、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

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。

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（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、同周辺海域沿岸国の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処連携訓練や意見・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・協力を貢献している。

図表 II-7-5-1

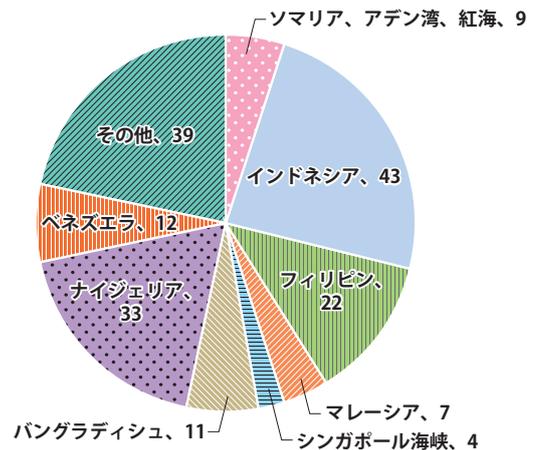
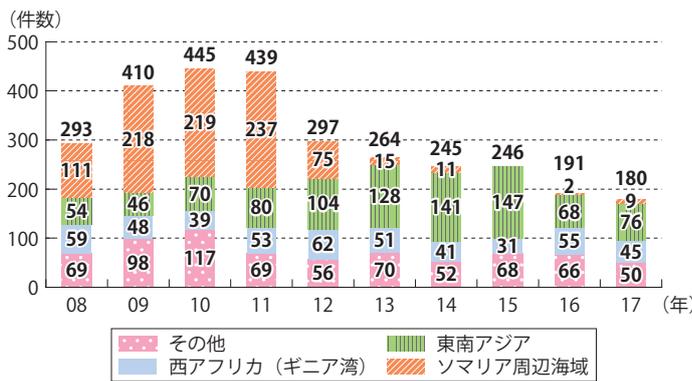
国土交通省に報告された日本関係船舶の海賊及び武装強盗被害発生状況（平成29年）



資料) 国土交通省

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29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年にあつてはソマリア、アデン湾及び紅海で発生している事案、また22年から25年にあつてはソマリア、アデン湾及び紅海、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

日ASEANの港湾保安専門家による会合等、諸外国との港湾保安に関する情報共有等を通じて、地域全体の港湾保安の向上を図る。

(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極め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、2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けて、セキュリティ対策の推進を目的とする「テロ対策ワーキンググループ」（座長：国土交通副大臣）を設置するとともに、その下に「ソフトターゲットテロ対策チーム」を設け、省横断的に検討を進めている。今後も、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

駅構内及び車両内の防犯カメラの増設・高度化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

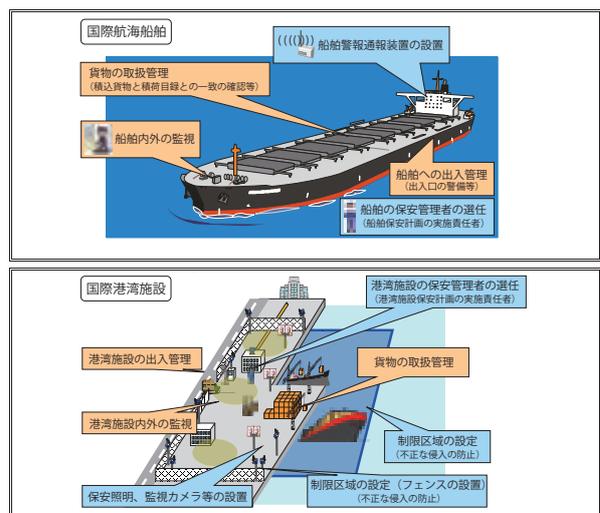
②船舶・港湾におけるテロ対策の推進

「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、引き続き、警察や海上保安庁等も交えた保安設備の合同点検を実施し、一層の保安対策の強化を図る。

③航空におけるテロ対策の推進

我が国では、航空機に対するテロ防止に万全を期すため、国際民間航空条約に規定される国際標準に従って、航空保安体制の強化を図っている。

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

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、29年度には那覇、鹿児島など8空港に新たにボディスキャナーを導入するとともに、高性能な爆発物自動検出機器類について、東京国際空港をはじめ一部の主要空港等に新た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を開始し、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を拡大した。

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。

(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

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

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、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、サイバー攻撃への対処態勢の充実・強化等の取組みを推進しており、特に重要インフラにおいては、事業者間で情報の共有、分析や対策を連係して行う体制「交通ISAC」（仮称）の平成30年度からの仮運用開始を予定している。

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、テロ対処訓練の実施促進、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、海上・臨海部テロ対策協議会の開催等、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むとともに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、テロ対策の強化について検討を行っている。

（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、海上環境事犯では、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事犯も発生している。さらに、外

国漁船による違法操業事犯でも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が発生しており、密輸・密航事犯では、国際犯罪組織が関与するものも発生している。このように各種海上犯罪については、その様態は悪質・巧妙化しており、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

国内初の瀬取りによる金地金密輸入事件等を摘発

海上保安庁では、平成29年5月に関係機関と合同で、瀬取り（洋上における積荷の受け渡し）による金地金密輸入事件を摘発しました。

この事件では、来日中国人及び日本人が、小型船舶を利用して、東シナ海海上において国籍不詳の船舶から金地金約206kgを瀬取りし、佐賀県唐津市の漁港に密輸入しようとしていました。これは、「国内初」の瀬取りによる金地金密輸入事件であり、一件当たりの押収量は「過去最大」となりました。

また、同年10月には中国人乗組員及び香港人乗客等によるクルーズ船を利用し、金地金約27kgを沖縄県那覇市の港に密輸入した事件も摘発しています。

これらの摘発により、平成29年における金地金の年間押収量は過去最大となる約233kgとなりました。

このほか海上保安庁では、海上からの覚醒剤等の密輸に対して取締りを徹底し、小型船舶を利用した瀬取り、海上コンテナ貨物への隠匿による密輸入事犯を摘発しています。

摘発時の状況



資料) 国土交通省

押収した金地金（約206kg）



資料) 国土交通省

コラム

大和堆で急増する北朝鮮漁船等に厳正に対処
～日本漁船の安全確保～

日本海中央部の大和堆（やまとたい）は、イカやカニなどの好漁場です。大和堆は大正15年に当時の海軍水路部の測量艦「大和」が精密な測量をしたことで大和堆と名づけられました。

日本海の平均的な水深はおよそ1,700mですが、かつて日本海拡大時に発生した海嶺の跡である大和堆の水深は浅く、最浅部は236mです。海の中の山脈と言える大和堆にぶつかった海流が、栄養豊富な深海水の湧昇を引き起こすことで、魚のえさとなるプランクトンが増殖するため、大和堆は日本有数の好漁場となります。

近年、大和堆周辺の我が国の排他的経済水域では、違法操業を行っている北朝鮮漁船等が急激に増加し、日本漁船の安全を脅かす状況になっています。

海上保安庁では、航空機による監視に加え、日本漁船の安全確保や北朝鮮漁船等の違法操業への対応などのため、平成29年7月上旬から大型巡視船を含む複数隻の巡視船を同海域に派遣し、延べ1,900隻以上の北朝鮮漁船等に対して、汽笛や大音量の音声などによる退去警告を実施するとともに、そのうち、300隻以上に対して放水措置を実施し、大和堆周辺の我が国の排他的経済水域から退去させました。

海上保安庁では、引き続き、水産庁等の関係機関と緊密に連携して、厳正に対応することとしています。

大和堆の略図



資料) 国土交通省

北朝鮮漁船に放水する巡視船



資料) 国土交通省

警告を受けて退去する北朝鮮漁船



資料) 国土交通省

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。特に、北朝鮮の弾道ミサイルが我が国周辺に飛来する可能性がある場合などには、我が国周辺の航空機や船舶に対して直接、又は、事業者などを通じて情報を伝達し、注意を促すこととしている。なお、海上保安庁では、我が国周辺の船舶への情報伝達の自動化に向け、システムの改修を進めることとしている。

(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・観光庁、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年からは国土交通省新型インフルエンザ対策等対策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。