

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大雨警報・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。

また、平成30年7月豪雨を踏まえ、大雨が予想された場合に危機感が住民や社会に確実に伝わり、避難等の防災行動につながっていくよう、河川・砂防部局等との緊密な連携の下、防災気象情報の伝え方についてさらなる改善方策をまとめた（7-8 コラム 防災気象情報の伝え方に関する検討会参照）。

（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。

①TEC-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4月に設置されたものである。30年度は、7月豪雨、北海道胆振東部地震等、数多くの自然災害が発生し、被災した自治体へ、のべ約17,000人・日を派遣し、被災状況の迅速な把握や調査、二次災害防止対策、緊急排水や道路啓開など被災地の早期復旧・復興を支援した。

（ア）平成30年7月豪雨への派遣

TEC-FORCEをのべ11,673人・日を派遣（7/3～9/21）し、被災状況調査や災害応急対応にあたった。大規模な浸水被害を受けた岡山県倉敷市真備町においては、排水ポンプ車23台を配備し、24時間体制で緊急排水を実施することで、約1,200haの浸水を3日で概ね解消した。また、市街地や道路・河川等に堆積した土砂や流木・がれき等の撤去を支援した。

（イ）平成30年北海道胆振東部地震への派遣

TEC-FORCEをのべ3,064人・日を派遣（9/6～10/15）し、被災状況調査や災害応急対応にあたった。土砂流入により河道が閉塞した厚真川においては、遠隔操作式バックホウを全国から派遣し、24時間体制による土砂撤去を実施することで、10日間で土砂撤去を完了した。また、道道・町道の道路啓開や応急復旧等を行い、被災箇所への緊急車両等の通行を迅速に確保した。

②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30年5月に国土交通省業務継続計画（第4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。

③災害に備えた情報通信システム・機械等の配備

災害時の情報通信体制を確保するため、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30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。

④実践的・広域的な防災訓練の実施

水防団をはじめ、災害時の協定を締結している建設関連業者等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、本省や気象庁、各地方整備局、運輸局等が参加した「南海トラフ地震に関連する情報（臨時）」の発表を想定した初めての大規模な訓練や、「防災の日」（9月1日）に際して、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、「津波防災の日」「世界津波の日」（11月5日）に際して、関係機関、地域住民や外国人留学生などが参加し、避難訓練やTEC-FORCEによる緊急排水訓練、道路啓開訓練等を大津波防災総合訓練において実施し、津波への対応力向上を図るとともに、我が国の防災の知識や技術を世界に向け発信した。

⑤海上保安庁による災害対応

海上保安庁では、被害が海上に及ばない場合でもその機動力を活かし、巡視船艇・航空機や特殊救難隊等の救助勢力を24時間体制で運用し、災害発生後には直ちに人命救助や沿岸部の被害状況調査等を実施している。また、被災自治体等に海上保安官を派遣した情報収集や被災者支援を実施している。

平成30年7月豪雨では、被災者、行方不明者の搜索、患者や医師の搬送、海上漂流物等の回収、航行警報による情報提供及び孤立地域や断水地域への物資輸送、給水支援を実施した。

台風第21号では、関西国際空港連絡橋への船舶衝突事故を始めとする多数の海難のほか阪神港で

図表 II-7-2-16 海上保安庁による災害対応の状況



航空機による要救助者の搬送



巡視船による給水支援

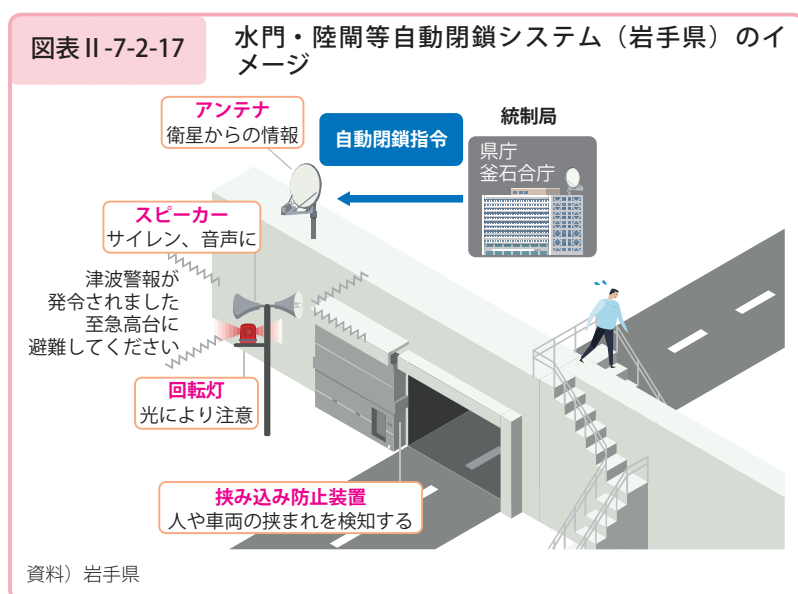
はコンテナの海上流出や多数の中古車両の火災等が発生し、海難船舶からの吊り上げ救助、流出コンテナ等の回収、航行警報による情報提供及び消火活動等を実施した。

北海道胆振東部地震では、被害状況調査、被災者・行方不明者の捜索のほか、日本赤十字社からの要請に基づく医師等の搬送、国土交通省緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）の搬送及び巡視船による携帯電話等への給電支援を実施した。

（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、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、水門・陸閘等を安全かつ迅速、確実に閉鎖するため、衛星通信等を利用した水門・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30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、6月の大阪府北部を震源とする地震、平成30年7月豪雨（西日本豪雨）を中心とした梅雨前線に伴う豪雨、8月の台風第20号、9月の台風第21号、平成30年北海道胆振東部地震、10月の台風第24号など、全国的に災害が頻発したことにより、約7,364億円（28,687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、早期道路啓開により迅速な救助救援活動やライフラインの復旧を支援するとともに被災調査等を実施したほか、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。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効率化を開始する運用を平成29年から行っており、平成30年7月豪雨（西日本豪雨）において国土交通省として初めて適用し、平成30年北海道胆振東部地震においても適用した。

あわせて、平成30年7月豪雨においては、環境省と連携し、宅地に堆積したがれきや土砂を一括して撤去できるスキームを導入する等、関係機関が緊密に連携することにより、市町村が行う土砂等の撤去の迅速化が図られた。また、早期道路啓開による迅速な救助救難活動及びライフラインの復旧支援や、関係機関が連携し緊急交差点改良やバス専用レーン設置等の交通マネジメントを行って、通勤通学や物流機能を確保した。

これらの他に、平成30年7月豪雨や台風第21号に伴う豪雨等の自然災害により被災した地域等51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、村道栃の木～立野線の復旧工事を引き続き実施している。

(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。

コラム

高速道路4車線化による効果について

1. 高速道路の被災状況

平成30年7月豪雨は、九州、中国、四国、近畿、東海地方の多くの地点で記録的な大雨となりました。高速道路では24路線が被災し、被災による通行止めが約700kmに及びました。東西の大動脈である山陽道では、広島県内の本郷IC～広島東IC間の複数箇所において、道路区域外から多量の土砂・流木が流入し通行止めとなりました。また、高知県では、新宮IC～大豊IC間において沿道斜面からの崩落土砂により、上り線の橋梁上部工が押し流される大きな被害を受けました。



2. 高速道路4車線化による効果について

高速道路は災害時の人命救助や被災地への支援物資輸送のため、早急な交通開放と円滑な交通の確保が求められます。

本線に土砂・流木が流入し、通行不能となった山陽道（河内IC～広島IC）では、片側2車線のうち1車線を優先的に啓開することにより被災後3日でコンビニ等への物資輸送車両を通行可能とし、7日で一般車両に通行開放することができました。

また、上り線橋梁上部工が流出した高知道は、4車線であったことから、被災のない下り線を対面通行とすることにより、通行止めから1週間で交通機能を確保することができました。

このように、今回の豪雨被害において、高速道路が4車線であったことにより、迅速な応急復旧を行い、早期に交通機能を確保することができました。

山陽道片側1車線の優先啓開



高知道下り線を利用した対面通行



(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、「通れるマップ」により関係機関に情報共有・提供を実施している。

その他、平成30年3月の「道路法」の改正を踏まえ、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を導入している。

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

「無電柱化推進計画」（平成30年4月国土交通大臣決定）及び「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」（平成30年12月閣議決定）に基づき、緊急輸送道路等災害の被害の拡大の防止を図るために必要な道路の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。

（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ている。

また、土砂災害等からの鉄軌道の安全確保を図るため、トンネル、雪覆、落石覆その他の災害等防止設備等の点検、除雪体制の整備及び災害により列車の運転に支障が生ずるおそれのあるときには当該路線の監視等の適切な実施など、災害に強く安全な鉄道輸送の確保のために必要な対応を行っている。

さらに、近年、地域に深刻な影響を与える大きな災害が続いていることから、総理の指示により重要インフラの緊急点検を実施し、鉄道においては、①河川橋梁の流失・傾斜対策、②斜面からの土砂流入防止対策、③地下駅・電源設備等の浸水対策、④地震による落橋・桁ずれ、高架橋等の倒壊・損壊対策を対応方策としてとりまとめた。これを踏まえ、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」を2018年度から2020年度までの3か年集中で実施することとしている。また、対策の実施にあたっては、鉄道施設総合安全対策事業費補助に豪雨対策を追加し、対策に必要な経費の一部を補助することとした。

被災した鉄道に対する復旧支援については、2018年6月に鉄道軌道整備法が議員立法により改正され、一定の要件を満たせば、黒字の鉄道事業者の赤字路線についても助成対象になるなど、要件の緩和が行われた。本改正法に基づき、平成23年7月新潟・福島豪雨により被災したJR只見線の復旧費用に対する支援を行った。

また、大阪府北部を震源とする地震を踏まえ、駅間停車列車における乗客の早期救済等に係る取り組みを推進した。さらに、台風の来襲に備え、鉄道事業者各社が行った「計画運休」の対応等について、関係者が情報共有を行うとともに今後の計画運休のあり方等について検討を行うため、「鉄道の計画運休に関する検討会議」を開催し、中間とりまとめを行った。

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。平成30年7月豪雨においては、流木等が大

量に発生し、航路・泊地の閉塞等が生じたことから、本制度に基づき、港湾管理者である呉市の要請を受け、呉港の一部の港湾施設を国が管理し、迅速な漂流物の回収等を実施した。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、平成30年の台風第21号や北海道胆振東部地震による空港での災害を踏まえ、大規模自然災害発生時にも航空ネットワークを確保するための方策を検討し、アクセス交通を含めた空港機能の維持・復旧を目的とした空港BCP再構築等のソフト対策や浸水対策等のハード対策を推進している。

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、平成31年1月現在で、6事業者11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、新たな支援制度を創設しています。

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、基本的には国1/4、地方自治体1/4、鉄道事業者1/2）。

また、平成30年6月に鉄道軌道整備法が改正され、赤字会社の赤字路線に加え、激甚災害その他特に大規模な災害を受けた黒字会社の赤字路線に対しても、補助を行うことができること、並びに一定の要件を満たす場合には、補助率を嵩上げすることができる制度が追加されました。

更に復旧工事関係については、平成30年7月豪雨災害において被災した鉄道施設の1日も早い復旧を図るため、関係者からなる「鉄道の復旧に関する連絡調整会議」を設置し、道路や河川等の関連する事業と連携・調整することにより、被災鉄道の運転再開時期の前倒しを実現しました。

○平成30年7月豪雨災害において被災した鉄道施設の1日も早い復旧を図るため、関係者からなる「鉄道の復旧に関する連絡調整会議」を設置し、道路や河川等の関連する事業と連携することにより、被災鉄道の復旧工事工程を調整。

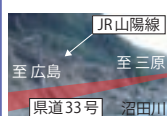
鉄道の復旧に関する連絡調整会議

○メンバー
国土交通省関係部局（大臣官房、水管理・国土保全局、道路局、鉄道局）、鉄道事業者

○早期復旧できた事例

**JR山陽線
（三原・白市間）
運転再開：
11月中→9月30日**

並行する県道33号及び沼田川の敷地を鉄道復旧のための工事用作業ヤード等として提供。



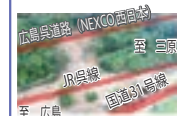
**JR山陽線
（柳井・下松間）
運転再開：
9月末→9月9日**

並行する国道188号4車線のうち2車線を鉄道復旧のための工事用作業ヤードとして提供。



**JR呉線（呉・坂間）
運転再開：
11月中→9月9日**

NEXCO西日本が鉄道用地上の土砂を一体的に撤去・搬出。国道31号用地を土砂仮置き場として提供。



資料）国土交通省

（５）円滑な支援物資輸送体制の構築

首都直下地震や南海トラフ巨大地震等の広域かつ大規模な災害が発生し、物流システムが寸断された場合、国民生活や経済活動へ甚大かつ広域的な影響が生じることが想定される。

また、被災者の生活の維持のためには、必要な支援物資を迅速・確実に届けることが重要であり、平成28年熊本地震等においてラストマイル輸送の混乱等、課題が顕在化したことを踏まえ、ラストマイルを中心に課題や原因分析、その対策について検討し、地方公共団体向け「ラストマイルにおける支援物資輸送・拠点開設・運営ハンドブック」を策定・周知した。

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、建築物の質の向上や安全・安心を担う建築士を将来にわたって安定的かつ継続的に確保するため、30年12月に公布された「建築士法の一部を改正する法律」の施行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、30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「制度施行10年経過を見据えた住宅瑕疵担保履行制度のあり方に関する検討会」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ている。

（２）昇降機や遊戯施設の安全性の確保

昇降機（エレベーター、エスカレーター）や遊戯施設の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

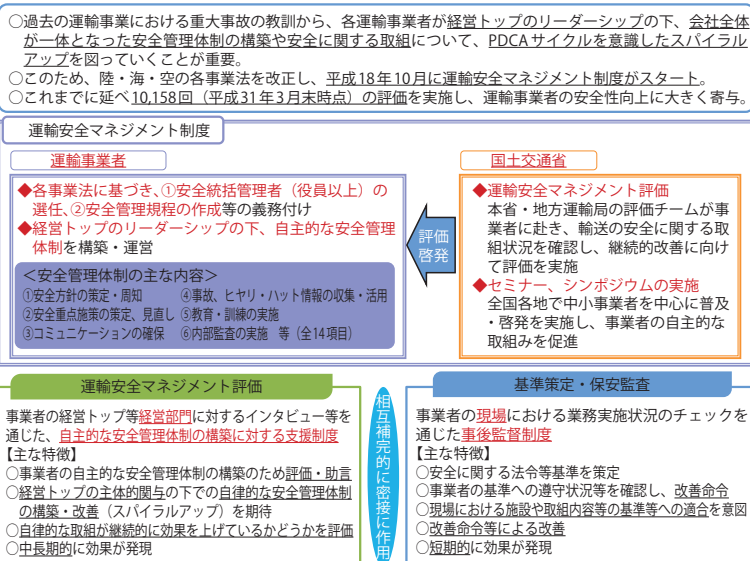
「運輸安全マネジメント制度」は、運輸事業者が安全統括管理者の選任と安全管理規程の作成を義務付け、経営トップのリーダーシップの下、会社全体が一体となった安全管理体制を構築することを促し、国土交通省が運輸安全マネジメント評価（運輸事業者の取組み状況を確認し、必要な助言等を行うもの）を行う制度であり、JR福知山線列車脱線事故等の教訓を基に、平成18年10月に導入されたものである。

30年度においては、運輸安全マネジメント評価を延べ1,028者（鉄道65者、自動車780者、海運163者、航空20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、30年度において3,057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、30年度において10,489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、

図表 II-7-4-1 運輸安全マネジメント制度の概要



資料）国土交通省

図表 II-7-4-2 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

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みの一層の展開の必要性、未だ取組みの途上にある事業者への対応と取組み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、令和3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ており、30年度には未実施事業者2,707者のうち741者の評価を行った。また、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安統管フォーラム（安全統括管理者会議）を29年10月に創設し、「横の連携」の場づくりを図っている。さらに、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・改善に向けた取組みを支援することを目的とした国土交通大臣表彰を29年5月に創設し、運輸安全マネジメントに関する取組みに優れた事業者に対して毎年10月に表彰を行っている。

引き続き、運輸安全マネジメント制度の取組みの強化・拡充を図っていく。

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1}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。

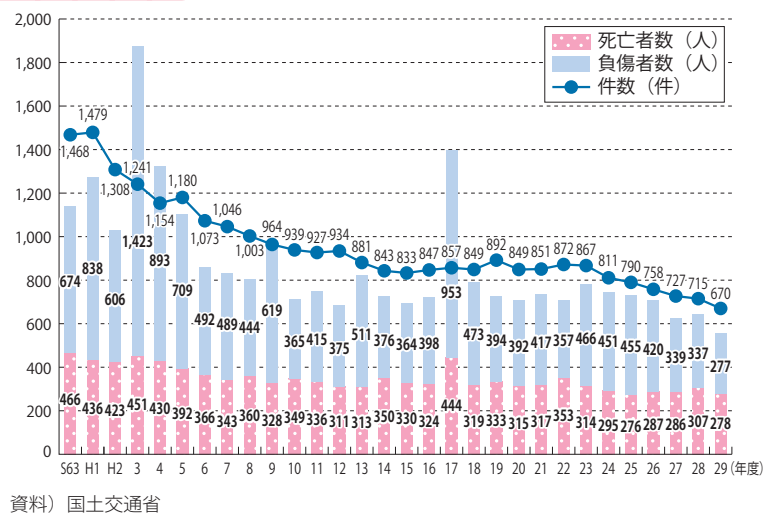
（1）鉄軌道の安全性の向上

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。

また、鉄軌道事業者に対し、計画的に保安監査を実施するほか、重大な事故、同種トラブル等の発生を契機に臨時に保安監査を実施するなど、メリハリの効いた効果的な保安監査を実施することにより、保安監査の充実を図っている。

図表Ⅱ-7-4-3

鉄軌道交通における運転事故件数及び死傷者数の推移



（2）踏切対策の推進

都市部を中心とした「開かずの踏切」^{注2}等は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、早急

^{注1} 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。

^{注2} 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

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30年度は、改正した「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176箇所を指定し、平成29年度までに指定した824箇所と合わせ、1,000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29年度末現在、725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。こうした取組みにより、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。

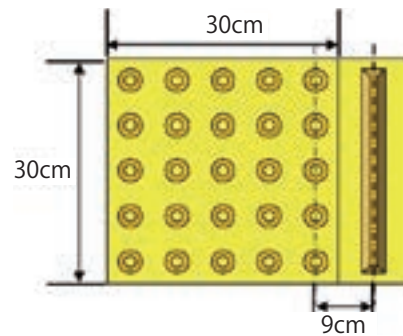
さらに、30年12月開催の第8回検討会では、中間とりまとめのフォローアップとして、駅ホームの安全性向上に関する鉄道事業者の取組み状況をとりまとめて共有するとともに、自治体、鉄道事業者における好事例の水平展開を図ることにより、鉄道事業者をはじめ関係者の更なる取組みの促進を図った。

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

（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7月に必要な対応策等を取りまとめた。

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2,000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を検討が、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

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

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ており、30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たことを踏まえ、各種イベントにおいて規制の説明やリーフレットの配布を行うなど、関係省庁、団体と連携して周知啓発を図った。

②船舶航行の安全確保

STCW条約^{注1}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7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等に対しては、「海難審判法」に基づく調査、審判を実施しており、30年には303件の裁決を行い、海技士、小型船舶操縦士及び水先人等計410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7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。

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2}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月に運用を開始するとともに、船舶交通がふくそうしている東京湾口海域において、船舶交通の整流化を図るため、平成31年3月1日から、海上交通安全法に基づき海上保安庁長官が経路を指定し、バーチャルAIS航路標識を活用した安全対策を開始した。

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

注1 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2 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

刊行しており、平成30年度は、海上交通安全法第25条第2項に基づく東京湾に新たな経路が指定されたことに伴い、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おり、30年11月5日からは、スマートフォン向けの運用も開始した。また、水路通報・航行警報はもとより、気象海象や船舶通航量等の様々な情報を提供する海洋状況表示システム（海しる）を4月から運用を開始した。

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

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、平成30年度に471箇所の改良・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

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

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。

コラム

関西国際空港連絡橋へのタンカー衝突事故を踏まえた再発防止の取組み

平成30年9月4日、台風第21号が非常に強い勢力で関西地方に上陸しました。荒天を避けるために関西国際空港周辺海域に錨泊していたタンカーが走錨し、同空港連絡橋に衝突しました。これにより、船舶交通の安全が阻害されるとともに、同空港へのアクセスが遮断されるなど、人流・物流に甚大な影響が発生しました。

これまで海上保安庁では、同空港周辺海域における荒天時の錨泊について、関空島の陸岸から3海里（約5.6km）以上離れるよう海域利用者に対して指導を行ってきました。また、同空港連絡橋への衝突前には、大阪湾海上交通センター等から当該タンカーを含む複数の船舶に対し、船舶電話等により累次にわたり走錨注意の指導を行いました。事故発生後は、当該タンカーに取り残された乗組員2名を吊り上げ救助し、民間のタグボートと連携の上、乗組員11名を救助するとともに、直ちに原因調査及び再発防止対策の検討を始めました。

同年10月、「荒天時の走錨等に起因する事故の再発防止に係る有識者検討会」を設置し、有識者を交えた再発防止策の検討を開始しました。同年12月末に中間報告が取りまとめられ、「関西国際空港周辺海域における荒天時の走錨等については、法規制をもって再発防止にあたるべき」との提言がなされたことを踏まえ、平成31年1月31日より同空港周辺海域での法規制の運用を開始しました。また、平成31年3月19日の報告で、「海域を取り巻く環境等を勘案しつつ、海事関係者及び関係地方公共団体等とともに、検討が必要な海域の事故防止対策を進めていくべき」との提言を受け、関西国際空港周辺以外の海域における再発防止のための対策を検討していきます。

さらに、海上保安庁では、「重要インフラの緊急点検の結果及び対応方策（平成30年11月27日重要インフラの緊急点検に関する関係閣僚会議報告）」を実施し、その結果を踏まえ今後、海域監視体制の強化が必要な海域について、走錨^注等に起因する重大事故の発生を防止するための対策を実施していきます。



注 風などの船に働く外力が、錨が船を一定の場所に留める力より大きいとき、錨が海底をすべってしまうこと。

(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37%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。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6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とがわかる。また、通報時に携帯電話のGPS機能を「ON」にしていることで、緊急通報位置情報システムにより遭難位置を迅速に把握することができ、救助に要する時間の短縮につながる。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の確保及び携帯電話のGPS機能「ON」についての周知・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医学的・管理的観点から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・強化を図っているほか、洋上における傷病者の救急体制を一層充実させるため、消防機関の救急隊員と同様の研修を修了した特殊救難隊員及び機動救難士等を「救急員」として指名し、消防機関の救急隊員と同様の範囲内で応急処置を実施して、適切に救急救命士を補助することが可能となる「救急員制度」を創設した。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

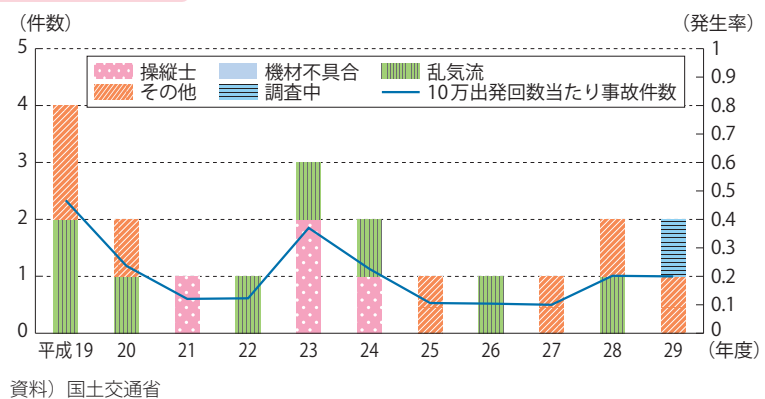
① 航空安全プログラム（SSP）

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、

図表 II-7-4-7 国内航空会社の事故件数及び発生率



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30年の報告数は前年より5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、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。

航空機からの落下物については、平成29年9月に落下物事案が続けて発生したことを踏まえ、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、30年3月に「落下物対策総合パッケージ」を策定した。同パッケージに基づき、同年9月に「落下物防止対策基準」を策定し、本邦航空会社のみならず、日本に乗り入れる外国航空会社にも対策の実施を義務付けた。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。引き続き、「落下物対策総合パッケージ」に盛り込まれた対策を関係者とともに着実かつ強力に実施することにより、落下物ゼロを目指して最大限取り組む。

平成30年10月末から航空会社において飲酒に係る不適切事案が連続して発生したことを受け、航空会社に対し法令遵守の徹底等について指導を行うとともに、30年11月より「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」を開催し、飲酒に関する基準等を策定した。これらが適切に実施されるよう、航空会社等に対し指導・監督を行う。

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MRJ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。現在米国を拠点に飛行試験や地上試験が実施されており、平成31年3月には、航空局のパイロットが操縦して行う飛行試験を開始したところである。また、MRJの就航後を見据え、国と航空機メーカーとが連携して安全性確保のための措置を講ずることを盛り込んだ「航空法及び運輸安全委員会設置法の一部を改正する法律案」を31年3月に国会に提出した。

令和2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進めるとともに、航空機の安全確保に万全を期すための制度整備に取り組んでいく。

^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

④無人航空機の安全対策

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」(昭27法231)が平成27年12月に施行され、30年度には28,855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「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」において取りまとめられた「空の産業革命に向けたロードマップ2018～小型無人機の安全な利活用のための技術開発と環境整備～」に沿って、「無人航空機の日視外及び第三者上空等での飛行に関する検討会」において、離島・山間部での補助者を配置しない目視外飛行を可能とするための要件をとりまとめ、平成30年9月に航空法に基づく許可・承認の審査要領を改訂し、10月には荷物配送に向けた目視外補助者無し飛行について承認を行った。

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等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等、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、運輸安全委員会からの勧告を踏まえた安全啓発リーフレットの作成・配布並びに操縦士への理解確認、小型航空機操縦士向けの定期的な安全啓発メールマガジンの配信などの追加対策を講じてきた。また、30年4月に、小型航空機操縦士の一層の技量・知識向上、安全意識の徹底を図るため、ビデオ教材を作成し、航空局ホームページ等に掲載するとともに、安全講習会での活用を推進するなどの取組みを進めた。加えて、事故調査や訓練・技量審査などへの活用検証のため、簡易型飛行記録装置(FDM)の実証実験を開始した。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。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、関係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等の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30年度は、東京国際空港、福岡空港、神戸航空交通管制部等にそれぞれ新たな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30年度中、航空26件、鉄道14件、船舶914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。

30年度に調査を終えた航空事故等については、29年6月に立山連峰で小型機が墜落し、搭乗者4名が死亡した事故についての調査報告書を30年8月に公表するなど、37件の調査報告書を公表した。

鉄道事故等については、29年10月に大阪府で橋脚の沈下及び傾斜に伴い発生した南海電気鉄道の列車脱線事故についての調査報告書を31年1月に公表し、国土交通大臣に意見を述べるなど、12件の調査報告書を公表した。

船舶事故等については、30年9月に大阪府泉州港で錨泊中の油タンカーが走錨し、関西国際空港連絡橋に衝突した事故についての調査報告書を31年4月に公表するなど、864件の調査報告書のほか、30年9月及び10月の台風接近・通過時に、大阪湾及び東京湾で錨泊し事故に至らなかった船舶へのアンケート回答や動静を分析した「非常に強い台風時の走錨による事故防止対策」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。また、船舶の安全航行に活用できるよう事故発生場所の位置情報等をデータ形式で提供している。

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>



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。

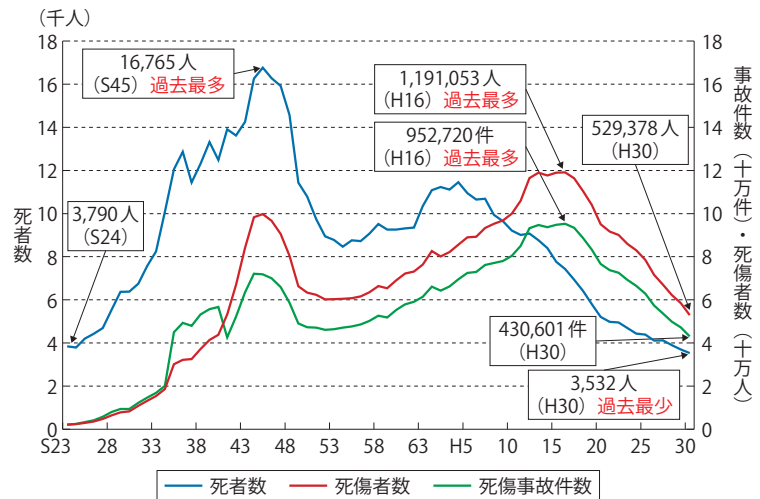
30年度においても、公共交通事故発生時に、被害者等へ相談窓口を周知するとともに被害者等からの相談を聞き取って適切な機関を紹介し、平時には、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定の働きかけ等を行った。

28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故について、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。

7 道路交通における安全対策

平成30年の交通事故死者数は、昭和45年のピーク時の16,765人から3,532人（対前年比162人減）まで減少し、昭和23年以降の統計で最少となった平成29年を更に下回った。しかし、高齢運転者による交通事故が多発するとともに、約半数が歩行中・自転車乗用中に発生し、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



資料）警察庁資料より国土交通省作成

（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等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、ハ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、自転車対歩行者の事故件数が過去10年で約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み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の課題を効率的に解消するため、重要インフラの緊急点検を踏まえた、土砂災害等の危険性の高い箇所に加え、速度低下や事故防止・リダンダンシー確保の観点から、課題のある区間について計画的に4車線化等を実施していく。このうち、高速本線及び並行する一般道路ともに土砂災害等の危険性が高い箇所を対象として、事前通行規制や高速本線の被災履歴、交通事故の観点も考慮し、財政投融资を活用して、暫定2車線区間の4車線化等に着手していく。また、4車線化の事業中箇所等を除き、土工部については、概ね5年でワイヤーロープを設置していく。

高速道路での逆走事故対策として、インターチェンジやジャンクション部等でラバーポールや大型矢印路面表示の設置といった物理的・視覚的な抑止対策等を進めた。また、対策のより一層の推進をはかるため、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検証を実施し現地展開を開始した。

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・安心の確保を進めている。

（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、平成26年より、全国の橋やトンネルなどについて、国が定める統一的な基準により、5年に1度の頻度で近接目視による点検を行っている。

30年度までの点検結果を踏まえ、31年度からの二巡目点検の実施に向け、新技術の活用による点検方法の効率化や損傷や構造特性に応じた着目箇所の絞り込みなど、定期点検要領の見直しを行った。

また、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など各種支援を実施するとともに、30年度から更なる財政支援として、大規模修繕・更新補助制度における都道府県・政令市の事業要件を緩和したほか、地方公共団体が単独で実施する事業についても地方財政措置（公共施設等適正管理推進事業債（長寿命化事業））の対象を拡充した。

さらに、高速道路の老朽化に対応するため、大規模更新・修繕事業を計画的に進めているほか、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、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、30年3月の道路法改正により、道路占有者の維持管理義務を明確化し、道路占有者において物件の維持管理が適切になされるよう取組みを実施しているほか、道路の老朽化に著しい影響を与える過積載を防止するため、荷主にも責任を分担する仕組みの導入等に取り組んでいる。

（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」を着実に実施しており、対策については検討委員会でフォローアップを行っている。

（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・改善に関する取組みを促進するため、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みの実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を、30年は、自動車運送事業者780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。

その他、平成30年7月に長時間労働に対する抑止力を強化するため、過労運転防止関連違反に係る行政処分の処分量定の引き上げを行った。

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。

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

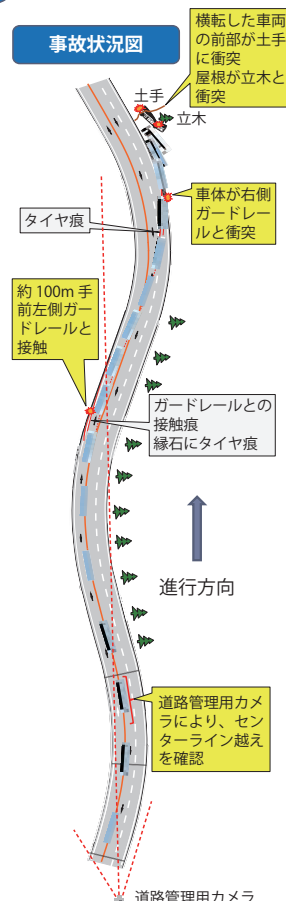


（長野県警察提供）

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

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み等に対し支援を行っている。

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、31年3月までに33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

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、これらの安全性能を評価し結果を公表している。平成30年度より、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等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において、自動運転に係る基準等について検討を行う各分科会等の共同議長又は副議長として議論を主導している。自動運転の主要技術である自動ハンドルについて、平成30年10月には車線変更に関する基準を発効し、手放しの状態での車線維持等に関する基準策定に向けて検討を開始するなど、着実に国際基準の策定を進めている。また、国内においても、30年4月に策定された自動運転に係る制度整備大綱を踏まえ検討を実施し、31年1月にとりまとめた、自動運転車等の設計・製造過程から使用過程にわたる総合的な安全確保に必要な制度のあり方に係る交通政策審議会報告書に基づき、「道路運送車両法の一部を改正する法律案」を閣議決定し、国会に提出する等、必要な制度整備に取り組んでいく。

⑥自動車型式指定制度

複数の自動車メーカーにおける、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30年3月にとりまとめられた「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」の中間とりまとめ等を踏まえ、30年10月に道路運送車両法に基づく省令の一部改正等を行い、これまで通達において規定されていた完成検査員の選任に係るルールを省令等に規定した他、完成検査の記録を書き換えできなくする措置や、型式指定制度の適正な運用の確保のための勧告制度に係る規定を新設した。また、完成検査における不適切な取扱いを行っている自動車メーカーに対する是正措置命令の創設等を行うための「道路運送車両法の一部を改正する法律案」を31年3月に国会に提出した。

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。さらに、自動車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、「衝突被害軽減ブレーキは万能ではありません！」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30年度のリコール届出は、自動車は408件で対象台数は822万台、チャイルドシートは1件でその対象は5,022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、平成30年7月には、このとりまとめに基づく「設置後の点検等による安全確保」の推進に向けて、「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」を策定した。

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。

IMOにおいて、我が国、米国等の共同提案に基づき、「海事サイバーセキュリティに関するガイド

^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

ライン」が平成29年に策定されており、海事分野におけるセキュリティ対策の指針として国際的に広く活用されている。

18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。

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30年）



資料) 国土交通省

②海賊対策

国際海事局 (IMB) によると、平成30年における海賊及び武装強盗事案の発生件数は201件であり、地域別では、ソマリア周辺海域が3件、西アフリカ（ギニア湾）が82件及び東南アジア海域が60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、不審な小型ボートに追跡され銃撃を受け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」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。

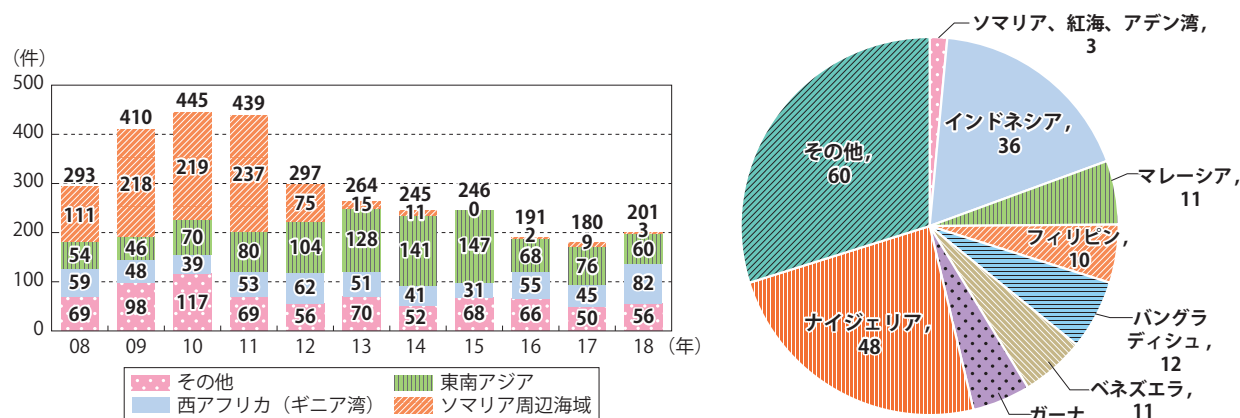
東南アジア海域等においては、巡視船や航空機を派遣し、寄港国海上保安機関と海賊対処連携訓練や意見・情報交換を行うなど連携・協力関係の推進に取り組んでいる。

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。

^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。

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）」



Ⅱ

第7章

安全・安心社会の構築

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、省内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

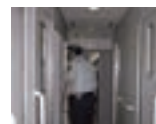
駅構内及び車両内の防犯カメラの増設・高度化や巡回警備の強化等に加え、「危機管理レベル」の設定・運用を行うなどテロ対策を推進している。また、平成30年6月に発生した、東海道新幹線車内殺傷事件を受けて、新幹線において緊急に講ずべき当面の対策を取りまとめ、対策を逐次実施した。

図表Ⅱ-7-5-3

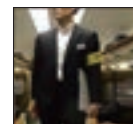
「東海道新幹線車内殺傷事件等を受けて新幹線において緊急に講ずべき当面の対策」のポイント

○自主警備の強化

- ✓警備員による警乗本数及び区間を拡大
- ✓社員等による警乗・巡回を実施



（写真1）新幹線車内を警乗する警備員



（写真2）新幹線車内を巡回する社員

○防犯・護身用具、医療用具の適切な車内配備

- ✓全国の新幹線で防犯・護身用具を導入、医療用具を増備



（写真3）新幹線車内に導入済みの防護盾



（写真4）新幹線車内に導入済みの防刃手袋・防刃ベスト



（写真5）車掌室に導入済みの医療用具

○刃物類の持込規制の明確化

- ✓適切に梱包されていない刃物が持込み規制の対象である旨を鉄道運輸規程（省令）に規定

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

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るとともに、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。また、仙台など13空港に新たにボディスキナーを導入するとともに、高性能な爆発物自動検出機器について、成田国際空港をはじめ一部の主要空港等に導入するなど航空保安対策の強化に取り組んでいる。さらに、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

防犯カメラの設置、不審者・不審物発見時の警察への通報や協力体制の整備等、テロの未然防止対策を推進している。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推進している。

⑤重要施設等におけるテロ対策の推進

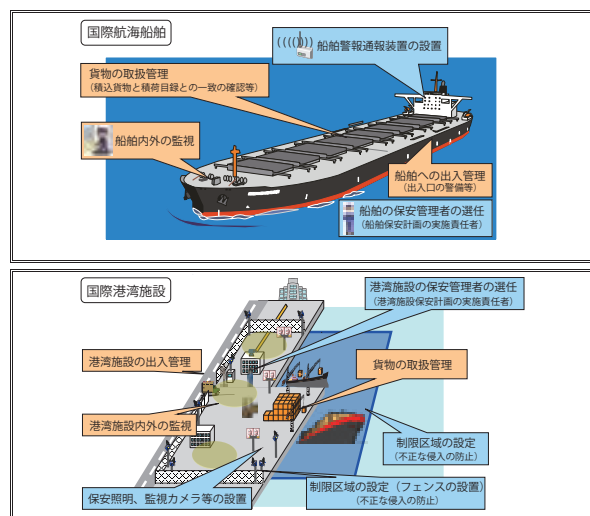
河川関係施設では、河川巡視時等の不審物等への特段の注意、ダム管理庁舎及び堤体監査廊等の出入口の施錠強化等を行っている。道路関係施設では、高速道路や直轄国道の巡回時の不審物等への特段の注意、休憩施設のごみ箱の集約等を行っている。国営公園では、巡回警備の強化、はり紙掲示等による注意喚起等を行っている。また、工事現場では、看板設置等による注意喚起等を行っている。

（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

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 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

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実践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複雑化・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等に向け、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・空港・鉄道・物流）とともに、情報セキュリティ対策の強化に取り組んでおり、特に重要インフラ事業者が情報の共有・分析や対策を連携して行う体制である「交通ISAC」（仮称）の創設に向けた支援を行っている（平成30年度から仮運用を開始）。

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・大型浚渫兼油回収船等の出動体制の確保、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重要インフラ施設に対して、巡視船艇・航空機による警戒監視を行っているほか、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警戒を実施している。

また、ソフトターゲットに対するテロ対策は、それらの施設の運営者等の事業者と連携しテロの未然防止策を推進することが不可欠である。このため海上保安庁では、関係機関と海事・港湾業界団体が参画する「海上・臨海部テロ対策協議会」を設置し、テロ対策について議論・検討を行うなど、2019年G20大阪サミット及び関係閣僚会合や2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会

注 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

等を見据え、官民一体となったテロ対策を推進している。

（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。また、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

「海上保安制度創設70周年記念観閲式及び総合訓練」及び「海上保安制度創設70周年記念式典」を挙行

海上保安庁は、戦後間もない昭和23年（1948年）5月、「正義仁愛」の精神の下、大戦により暗黒と化した日本の海に灯りを灯すべく発足し、以来、国民の安全・安心を守るため日夜業務に従事し、平成30年で海上保安制度創設70周年を迎えました。

この節目の年に当たり、海上保安庁では、平成30年5月19、20日の両日、東京湾羽田沖において「海上保安制度創設70周年記念観閲式及び総合訓練」を実施しました。全国各地から集結した巡視船艇24隻、航空機12機に加え、国内外関係機関所属の船艇等や米国沿岸警備隊の巡視船が参加し、観閲式のほか、ヘリコプターによる編隊飛行訓練や人命救助、テロ容疑船捕捉・制圧訓練など緊張感に満ちた総合訓練を行いました。19日には、高円宮妃殿下並びに絢子女王殿下のご臨席を仰ぐとともに、石井国土交通大臣が出席し、20日には、安倍内閣総理大臣及びあきもと国土交通副大臣が出席しました。2日間で約5700名にもものぼる皆様に乗船いただき、観閲式及び日頃の訓練の成果をご覧いただくとともに、海上保安業務への理解を深めていただきました。

また、6月に挙行了した「海上保安制度創設70周年記念式典」では、天皇皇后両陛下のご臨席を仰ぎ、安倍晋三内閣総理大臣、大島理森衆議院議長、伊達忠一参議院議長、大谷直人最高裁

判所長官から祝辞を賜るとともに、アメリカやケニアなど9ヶ国の海上保安機関や世界海事機関、国際航路標識協会、国際水路機関など4機関からのビデオメッセージが上映されました。また、「70年の歩み」と題した映像やパネル展示により、今の海上保安庁の礎が披露されました。式典を通じて、海上保安庁では海上保安制度に与えられた使命を改めて認識するとともに、海上保安官一人一人が全力でその責務を遂行していく決意を新たにしました。



記念式典

資料) 海上保安庁



観閲式の様況



総合訓練（高速機動訓練）

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

我が国では、平成18年7月の北朝鮮による弾道ミサイル発射及び同年10月の北朝鮮による核実験実施を受け、同月、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づき、全ての北朝鮮籍船舶の入港禁止措置を実施した。また、28年には、北朝鮮による累次の挑発行動を受け、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き等により確認された第三国籍船舶・日本籍船舶、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の追加が行われている。海上保安庁では、本措置の確実な実施を図るため、これら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、即応体制の強化、北朝鮮に対する監視・警戒態勢の継続を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、情報伝達の自動化へのシステム改修を行い、我が国周辺の船舶への迅速な情報伝達を図っている。

（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・観光庁では、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、国土地理院では、地理空間情報を活用した被災状況や避難施設等に関する情報を関係省庁等と連携して国民に提供すること、気象庁では、気象情報等について関係省庁等と連携して国民に提供すること、海上保安庁では、警報の伝達、避難住民の誘導等必要な措置を実施すること等を定めている。

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なるようにするため、国土交通省を含む指定行政機関は自ら新型インフルエンザ等対策を的確かつ迅速に実施し、並びに地方公共団体及び指定公共機関が実施する対策を的確かつ迅速に支援することにより、国全体として万全の態勢を整備する責務を有するとされている。

このため、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において、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。このほか、海外発生期において、国内でのまん延をできる限り遅らせるため関係省庁が実施する水際対策に協力し、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すこととし、国内発生早期以降に緊急事態宣言が出された場合には、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、毎年、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関係省庁が実施する検疫の集約化への協力等、必要な対応を確認している。

さらには、30年9月9日、岐阜県の養豚場において、我が国では、4年以来26年ぶりとなる豚コレラの発生が確認され、その後、31年3月31日までに岐阜県と愛知県を始め関連農場を含め5府県での発生が確認されている。国土交通省では、県等関係自治体が実施する防疫措置に必要となる資機材の提供、同自治体が行う防疫措置についての所管事業者に対する協力要請、人には感染しないこと等の正確な情報提供を旅行者に対して行うよう、旅行業関係協会に対する指示をするなど、更なる感染拡大の防止のため、関係省庁と緊密に連携して可能な限りの対応を講じている。