

第6章 安全・安心社会の構築

第1節 自然災害対策

1 災害に強い安全な国土づくり

(1) 気候の変動と災害リスクの増大

我が国の国土は、気象、地理的に極めて厳しい条件下にあり、自然災害から国民の生命・財産を守ることは最も基礎的な課題であると言える。「気候変動に関する政府間パネル（IPCC）」第4次評価報告書では、地球温暖化に伴う大雨の頻度の増加、台風の強度の増大、海面水位の上昇等が予測されており、洪水や土砂災害、高潮災害等の災害リスクの増大が懸念される。このため、長期的視点に立った予防的な施設の整備や、地域づくり、危機管理の観点も踏まえた気候変動への適応策の立案と確実な実施が必要である。

(2) 治水対策

近年頻発している記録的な集中豪雨は、河川堤防の決壊や土石流等による深刻な被害をもたらし、最近では、平成16年に2兆円を超える水害被害が発生した。水害に強い地域づくりは、地域の自立的発展と活性化を支える大前提であることを踏まえ、予防対策を重点的に実施するとともに、再発防止を徹底する。また、ハード・ソフト一体となった減災対策を推進している。

①水害予防対策の推進

水害は一度発生すると、多くの人命・財産が失われ、地域経済活動に多大な影響を与えるだけでなく、事後的な対応にも復旧費用等の多大なコストを要する。このため、水害を未然に防ぐ対策として、治水施設の量的整備や堤防の浸透対策等の質的整備を重点的に実施している。

②大規模水害の再発防止対策

水害による被災箇所の復旧工事を行うだけでは、同規模の洪水で再び被災する可能性がある。このため、大規模水害を受けた地域を対象に、河川の流下能力を向上させる改良工事や内水排除のための排水機場の能力強化等の対策を短期間かつ集中的に実施し、再発防止を徹底している。

③洪水はん濫が発生した場合におけるはん濫域での減災対策

一方、現況の治水施設の能力を超える洪水が発生した場合でも被害を極力回避・軽減するための減災対策を推進する必要がある。

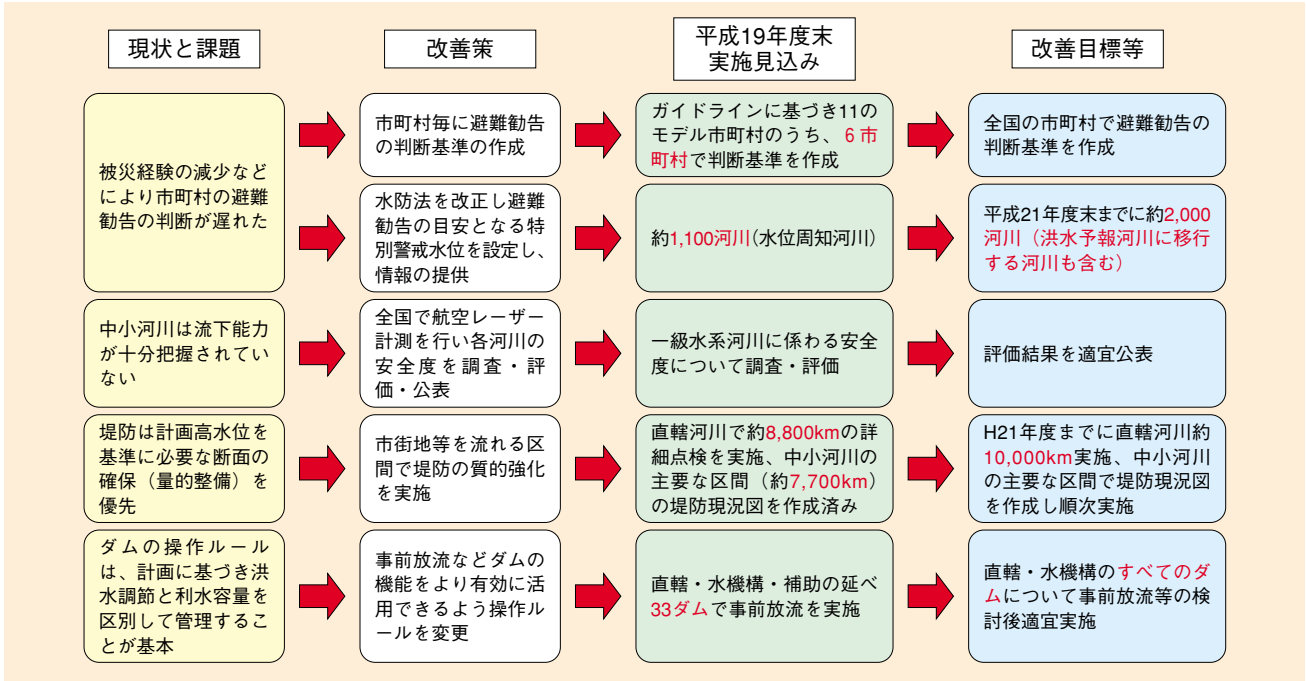
具体的には、土地の利用状況等を踏まえつつ、輪中堤や二線堤の整備のほか、ハザードマップの整備や災害情報の収集・提供等のハード・ソフト一体となった対策を地方公共団体等と協力して進めている。

また、防災拠点を結ぶ広域ネットワークの確保に向け、道路、堤防、河川敷等を活用していく。

④豪雨災害対策緊急アクションプランの実施

平成16年を始めとする近年の豪雨災害の課題を踏まえ、緊急に対応すべき事項を同年12月に取りまとめた。各種施策について時限や数値目標を設けてその具現化を図っている。

図表Ⅱ-6-1-1 豪雨災害対策緊急アクションプランの主な項目の実施状況



図表Ⅱ-6-1-2 「特定都市河川浸水被害対策法」の概要

(3) 都市型水害対策

①流域一体となった総合的な治水対策の推進

都市部の河川流域での浸水による都市機能の麻痺や地下街の浸水を防ぐため、河川管理者、下水道管理者、地方公共団体が共同して流域水害対策を講じる枠組みである「特定都市河川浸水被害対策法」による取組みを推進している。

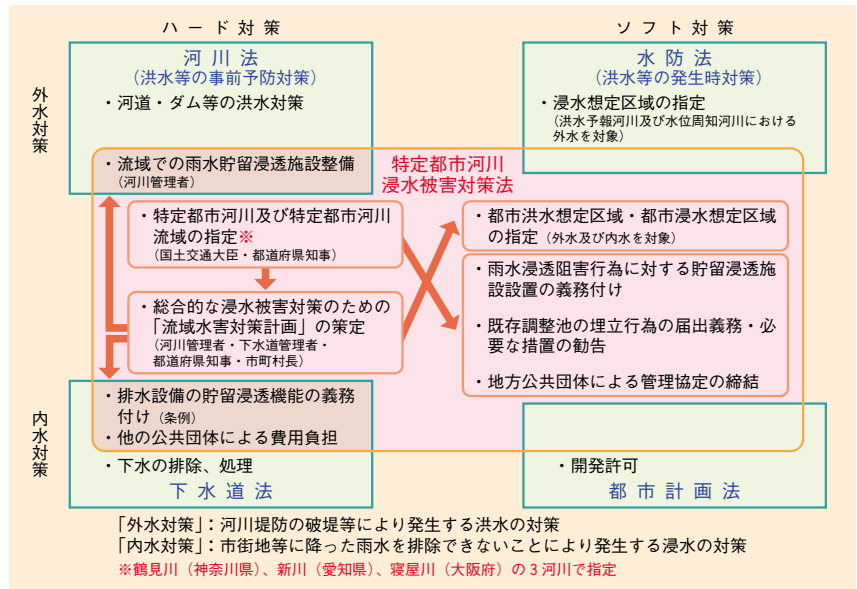
②雨水の貯留・浸透の推進

都市の浸水被害をできる限り

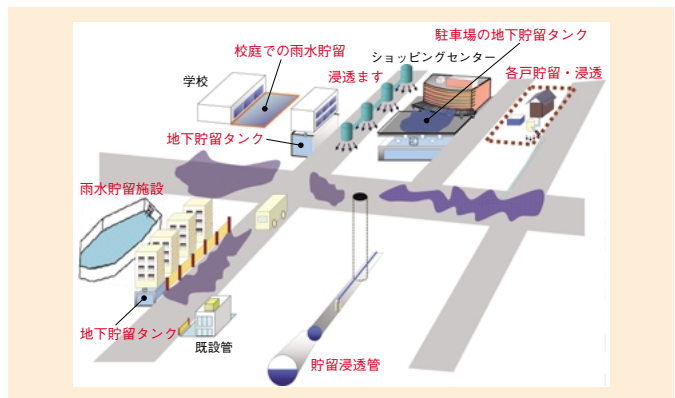
軽減させるためには、雨水の排除のみならず、地域全体で雨水の流出抑制を目的とした貯留浸透に取り組むことが重要であるため、河川管理者、下水道管理者等関係部局が連携して雨水貯留浸透を推進している。

③計画規模を上回る集中豪雨等への対応

近年、激しい集中豪雨等の頻発により、都市において深刻な内水はん濫被害が発生している。このため、平成18年度に創設した下水道総合浸水対策緊急事業により、対象地区を



図表Ⅱ-6-1-3 雨水貯留浸透による雨水対策のイメージ



限定し、短期間で重点的な施設整備を行うとともに、ソフト対策と自助を組み合わせることにより、総合的かつ効率的な浸水対策を推進している。

④大都市の壊滅的被害の防止

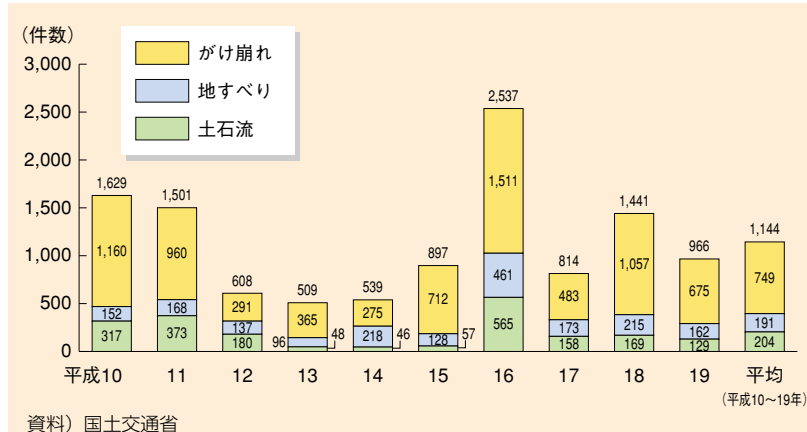
流域に人口・資産等が高密度に集積している荒川（東京都区域）、淀川（大阪府区域）等の大河川では、壊滅的被害から大都市圏を防御する高規格堤防（スーパー堤防）や、堤防拡幅等による堤防強化対策を推進している。

（４）土砂災害対策

我が国では、集中豪雨や地震等に伴う土石流、地すべり、がけ崩れ等の土砂災害が、過去10年の年平均で1,000件以上発生しており、多大な被害を与えている。また、自然災害による犠牲者のうち、土砂災害によるものが大きな割合を占めている。

このため、特に対策の必要な重点箇所に対する砂防施設整備や、自助、共助、公助による安全かつ的確な警戒避難体制の整備等、「土砂災害による死者ゼロ」の実現を目指して、ハード・ソフト一体となった効率的かつ効果的な土砂災害対策を推進している。

図表Ⅱ-6-1-4 過去10年（平成10～19年）の土砂災害の発生件数



平成19年新潟県中越沖地震で発生した土砂災害（新潟県柏崎市）



①根幹的な土砂災害対策

荒廃した山地を源流域に持つ河川は、そこから流れ出す土砂により流域全体に渡って甚大な被害をもたらす。このような土砂災害を未然に軽減し、広域的な国土保全を図るため、砂防関係施設の整備を推進している。

②土砂災害発生地域の緊急防災対策

土砂災害発生箇所及び周辺地域を含めた集中的な砂防関係施設の整備により、近年甚大な土砂災害が発生した地域の再度災害防止対策を強力に推進している。

③都市山麓における土砂災害対策

都市域における土砂災害に対する安全性を高め、緑豊かな都市環境を創出するため、市街地に隣接する山麓斜面に一連の樹林帯（グリーンベルト）の形成を推進している。平成19年度は、六甲地区（兵庫県）等16地区において実施している。

④警戒避難と一体となった土砂災害対策

少なくとも土砂災害から人的被害を回避するため、住民の避難のための支援体制を強化するとともに、砂防施設の整備による避難場所等の保全を推進している。

⑤土砂災害防止法の推進

(ア) 土砂災害警戒区域等の指定の推進

「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律（土砂災害防止法）」に基づき、土砂災害が発生するおそれのある「土砂災害警戒区域」を明らかにし、当該区域における警戒避難体制の整備を図るとともに、著しい土砂災害が発生するおそれのある「土砂災害特別警戒区域」において、一定の開発行為の制限、建築物の構造規制等のソフト対策を講じている。

平成19年12月末現在、全国で土砂災害警戒区域は57,739箇所、土砂災害特別警戒区域は24,917箇所が指定されている。

また、「土砂災害警戒避難ガイドライン」を策定し、市町村の土砂災害に対する警戒避難体制の整備を支援している。

(イ) 危険住宅の移転の支援

がけ地の崩壊等により住民の生命に危険を及ぼすおそれのある区域において、危険住宅を移転する者に対し、「がけ地近接等危険住宅移転制度」等により支援を行っている。平成18年度は、この制度により危険住宅53戸が除却され、危険住宅に代わる住宅47戸が建設された。

(5) 地震対策

①住宅・建築物の耐震・安全性の向上

阪神・淡路大震災や平成16年（2004年）新潟県中越地震のほか、福岡県西方沖を震源とする地震等の大規模地震が頻発しており、大規模地震はいつどこで発生してもおかしくない状況にあるとの認識が広まっている。こうした状況を背景に、17年10月に「建築物の耐震改修の促進に関する法律（耐震改修促進法）」が改正され（18年1月施行）、国の基本方針において、住宅や多数の方が利用する建築物の耐震化率を現状（17年）の75%から27年までに少なくとも9割とする目標を定め、建築物に対する指導等の強化や計画的な耐震化の促進を図っている。この法改正により、各都道府県は耐震改修促進計画の作成が義務付けられ、19年8月までにすべての都道府県において計画が策定された。

また、18年度税制改正において住宅・建築物に係る耐震改修促進税制を創設するとともに、耐震診断・耐震改修に対する補助を行う住宅・建築物耐震改修等事業において、緊急輸送道路沿道建築物や避難路沿道等分譲マンションに対し補助率のかさ上げ等を行うなど、支援制度の拡充を図っている。

②宅地耐震化の推進

平成18年に「宅地造成等規制法」等が改正され、大規模地震による大規模盛土造成地の被害の防止対策を講じるとともに、宅地耐震化推進事業により、「宅地ハザードマップ」の作成や大規模盛土造成地の耐震化を促進している。

③被災地における住宅・建築物及び宅地の危険度判定の実施

住宅・建築物においては、被災後の余震等による倒壊等から生じる二次災害を防止するため、被災後速やかに応急危険度判定を実施できるよう、業務マニュアルの整備や全国連絡訓練等により都道府県と協力して体制整備を図っている。平成19年3月の能登半島地震では、7,700棟、同年7月の新潟県中越沖地震では、34,048棟の応急危険度判定を実施した。

宅地においては、被災後の円滑かつ適切な危険度判定の実施のため、19年10月に「被災宅地危険度判定実施要領」を改正した。なお、同年7月の新潟県中越沖地震では、2,082箇所の危険

度判定を実施した。

④密集市街地の緊急整備

防災・居住環境上の課題を抱えている密集市街地の早急な整備改善は喫緊の課題である。都市再生プロジェクト第三次決定（平成13年12月）及び住生活基本計画（全国計画）においては、特に大火の可能性が高い危険な密集市街地（重点密集市街地、東京・大阪各約2,000ha、全国約8,000ha）を重点整備し、23年度までに最低限の安全性を確保することとされている。

この実現に向け、国土交通省では、（ア）幹線道路沿道建築物の不燃化による延焼遮断機能と避難路機能が一体となった都市の骨格防災軸（防災環境軸）や避難地となる防災公園の整備、（イ）防災街区整備事業、住宅市街地総合整備事業等による老朽建築物の除却と合わせた耐火建築物等への共同建替え等による、密集市街地の防災性の向上と居住環境の整備を推進している。

さらに、19年3月には「密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律」が改正（同年9月施行）されるとともに、認定建替計画に係る税制上の特例措置を講じるなど、危険な密集市街地の整備改善を戦略的に推進している。

⑤オープンスペースの確保

安全・安心な都市づくりを図るため、地震災害時の復旧・復興拠点や生活物資等の輸送中継基地等となる広域防災拠点・地域防災拠点、周辺地区からの避難者の収容や市街地火災等から避難者の生命を保護する広域避難地、地域周辺の集結場所や消防救護活動の拠点等として機能する一次避難地となる防災公園等の整備を推進している。

また、防災公園と周辺市街地の整備改善を一体的に実施する防災公園街区整備事業を桃井中央公園（東京都）等9地域で実施している。

⑥総合的な耐震安全性を確保した防災拠点官庁施設の整備の推進

総合的な耐震安全性を確保した官庁施設の新営及び耐震改修を推進しており、平成19年度は、災害応急対策活動の拠点として重要な官庁施設等の耐震診断結果及び耐震化の整備目標を公表するとともに、中央合同庁舎第1号館本館（霞が関地区）等の耐震対策を推進している。

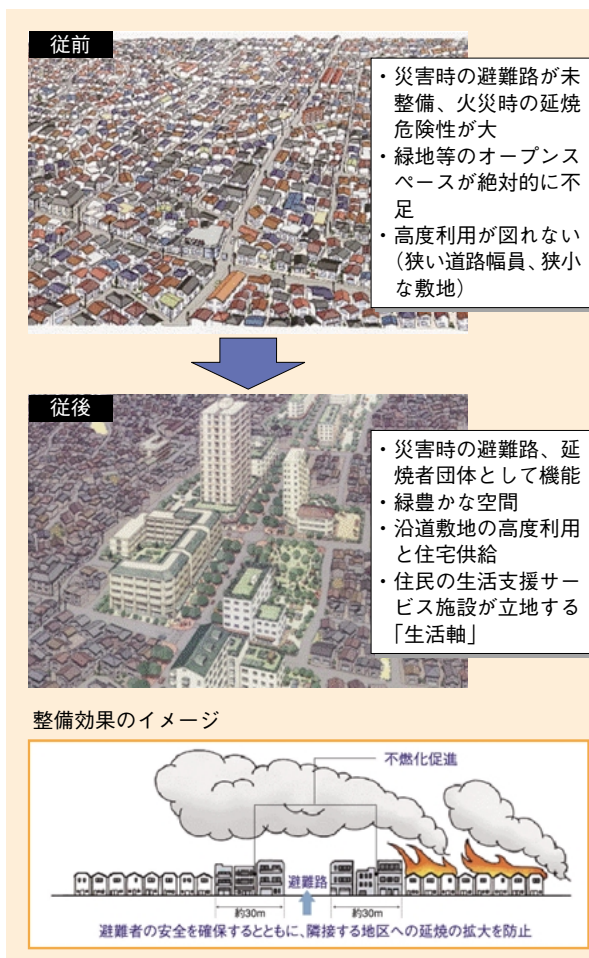
⑦公共施設等の耐震性向上

河川事業においては、いわゆるレベル2地震動（関東地震や兵庫県南部地震級の地震動）に対する河川構造物の耐震性能を確保するため、耐震点検・耐震対策を実施している。

海岸事業においては、平成19年度に海岸耐震対策緊急事業を創設し、ゼロメートル地帯等に地域中枢機能集積地区を有する海岸の耐震対策を緊急的に実施している。

道路事業においては、地震による被災時には、円滑な救急・救援活動、緊急物資の輸送、復旧

図表Ⅱ-6-1-5 防災環境軸



活動に不可欠な緊急輸送道路を確保し、新幹線や高速道路をまたぐ橋梁の落橋等による甚大な二次被害を防止する必要がある。このため、緊急輸送道路等の橋梁のうち特に優先的に耐震補強が必要な橋梁について、落橋・倒壊を防止する緊急対策を実施している。

港湾事業においては、大規模地震発生時に、避難者や緊急物資等の輸送を確保するため、耐震強化岸壁を整備するとともに、緊急輸送ルートに接続する臨港道路の耐震補強、緑地等のオープンスペースの整備を推進している。

空港事業においては、19年度は、耐震対策コスト縮減のため、実物大の空港施設を用いた液化実験を実施するとともに、東京国際空港（羽田）の誘導路の耐震化や拠点空港等における耐震調査を実施しており、引き続き、耐震化を促進している。

下水道事業においては、下水道地震対策緊急整備事業により、消毒機能等地震時においても下水道が最低限有すべき機能を確保するための耐震化や避難地におけるトイレの確保等を、緊急かつ重点的に実施している。

⑧大規模地震に対応する土砂災害対策

首都直下地震、東南海・南海地震等の将来起こりうる大規模地震等に起因する土砂災害から被害を軽減するための土砂災害対策を推進している。

（6）津波・高潮・侵食等対策

①総合的な津波対策の推進

スマトラ島西方沖の地震及びインド洋大津波を受けて開催した「津波対策検討委員会」の提言を踏まえ、津波危機管理対策緊急事業により、ハード整備とソフト対策を合わせ、被害の最小化を目指した津波対策を推進している。

②ゼロメートル地帯の高潮対策

米国のハリケーン・カトリナによる大規模な高潮災害を受けて開催した「ゼロメートル地帯の高潮対策検討会」の提言を踏まえ、防護施設の着実な整備と信頼性の確保に最重点を置いた浸水防止対策を進めている。また、津波・高潮危機管理対策緊急事業により、被害の最小化を目指したゼロメートル地帯の高潮対策を更に推進している。

③菜生海岸災害を教訓とした堤防等の緊急補強対策

平成16年台風第23号の高波による高知県菜生海岸^{なばえ}での高潮災害を踏まえ、同様な危険性を有する施設において、おおむね5年間で壊滅的被害の防止対策を行うこととしている。

④海岸侵食対策の推進

土砂供給量の減少、各種構造物の設置等による沿岸方向の土砂の流れの変化等様々な要因により全国各地で海岸侵食が生じ、特に近年は早いペースで侵食が進行している。河川、海岸、港湾、漁港等の各事業者と連携し、異常堆積土砂の除去対策と合わせ海岸侵食対策を推進している。

⑤港内における船舶津波対策の推進

全国の「港則法」の特定港（84港）を中心に「船舶津波対策協議会」を設置しており、関係機関の協力の下、各港において船舶津波対策の充実を図っている。

（7）雪害対策

①冬期道路交通の確保（雪寒事業）

「積雪寒冷特別地域における道路交通の確保に関する特別措置法」に基づき、安全で安心な生

活を支え、地域間の交流・連携を強化するため、道路の除雪・防雪・凍雪害防止の事業（雪害事業）を進めている。また、豪雪時における通行止めや除雪状況等の情報の共有及び提供の一元化、除雪の効率化等を図るため、道路管理者等の関係機関による情報連絡本部の設置を進めている。

②豪雪地帯における雪崩災害対策

全国には、約21,000箇所の雪崩危険箇所があり、集落における雪崩災害から人命を保護するため、雪崩防止施設を整備するハード整備を推進するとともに、雪崩が頻発する地域においては、総合雪崩対策モデル事業により警戒避難体制の整備等のソフト対策を実施している。

③雪対策砂防モデル事業の実施

豪雪地帯において、雪崩等による土砂流出防止の砂防えん堤、流雪機能を発揮できる低水路等の整備を行っており、平成19年度は、^{そうしゅない}庄珠内川（北海道）等7箇所で実施している。

④消流雪用水導入事業の実施

豪雪地帯において、治水機能の確保と合わせ、水量の豊富な河川から市街地を流れる中小河川等に消流雪用水を供給するための導水路等の整備を実施している。

（8）火山砂防対策

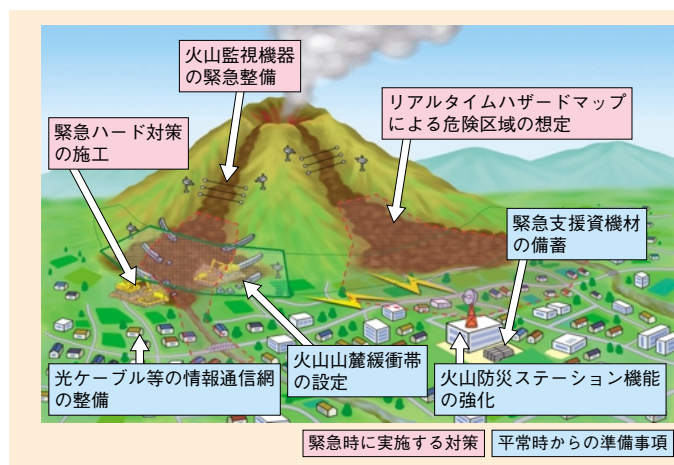
①活発な火山活動に伴う土砂災害への対策

噴火等の活発な火山活動に伴う火山泥流や土石流等の広域かつ大規模な土砂災害への対策として、砂防えん堤等の整備を実施している。また、光ファイバ網の整備等により、火山活動や土砂災害に関する情報を関係機関と共有し、防災活動を行う体制を整備している。

②火山噴火緊急減災対策砂防計画の策定

火山噴火による被害を軽減するため、関係機関と連携して、火山毎の緊急ハード対策の施工やリアルタイムハザードマップによる危険区域の設定等の火山噴火時の緊急対応等、ハード・ソフト対策からなる火山噴火緊急減災対策砂防計画の策定を推進している。

図表Ⅱ-6-1-6 火山噴火緊急減災対策に関する計画のイメージ図



2 災害に備えた体制の充実

（1）安全・安心のための情報・広報等ソフト対策の推進

近年多発した自然災害や事件・事故に対応するため、安全・安心に関する情報や広報等のソフト面での具体的な対策として、平成18年6月に「国土交通省安全・安心のためのソフト対策推進大綱」を策定した。19年6月時点で、大綱に掲げている100を超える施策について進捗状況の点検を行い、着実に各種施策に取り組んでいる。

（2）防災情報の高度化

自然災害に伴う人命等の被害をできるだけ軽減するため、ハード整備に加え、関係機関が連携して防災情報を収集・活用し、的確な危機管理活動を可能とするとともに、国民の的確な判断や避難行動等につながる情報をわかりやすく提供するなど、災害に対する安全性を高めるための総

合的なソフト施策を推進している。

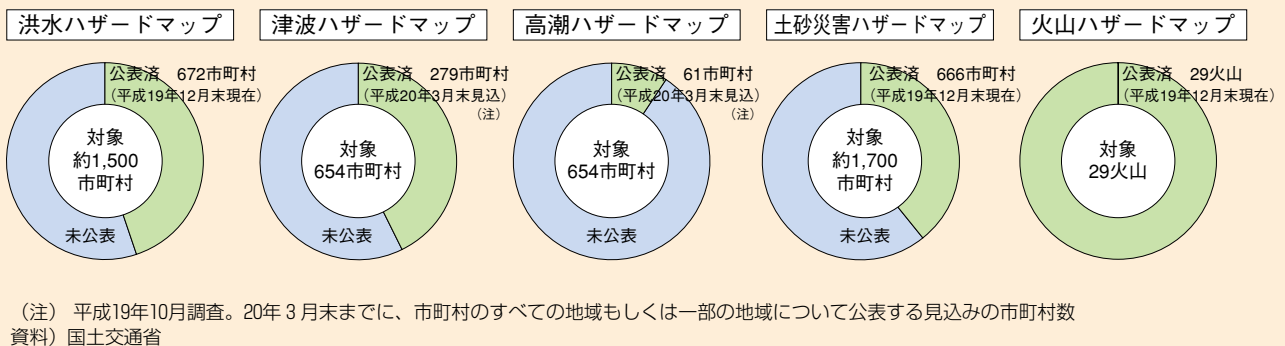
①防災情報の集約

ホームページ「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、国土交通省が保有する雨量情報や災害対応等の情報を集約・提供している。また、地理情報システム（GIS）を活用し、気象、河川の水位、潮位、地殻変動の蓄積データ等を利用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がとれるよう、避難場所、避難経路等を住民にあらかじめ周知することが重要である。このため、市町村によるハザードマップの作成・配布を促進するとともに、平成19年より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を開設している。^(注2)

図表Ⅱ-6-1-7 ハザードマップの整備状況



洪水ハザードマップについては、17年に「水防法」が改正され、洪水ハザードマップの作成を義務化し、作成に関する手引き等を示している。あわせて、河川はん濫時の浸水深や避難所等の洪水関連標識を電柱等に表示する「まるとまちごとハザードマップ」を18年より推進している。

津波・高潮ハザードマップについては、東海地震、東南海・南海地震等の大規模災害対策の一つとして、関係省庁が連携して、作成マニュアルや事例集を示している。

土砂災害ハザードマップについては、ハザードマップに関する調査を充実させるため「土砂災害防止対策基本指針」を18年に変更するなど、土砂災害警戒区域等の指定に合わせてハザードマップの整備を促進している。

火山ハザードマップについては、火山活動による社会的影響の大きい29火山を公表している。

③洪水等に関する防災情報の提供

洪水に対する注意喚起や円滑な避難等に資する情報提供を行うために、大河川では洪水予報河川を指定し、洪水予報（はん濫注意情報・はん濫警戒情報等）の周知等が行われている。しかしな

まるとまちごとハザードマップ



（注1）<http://www.bosaijoho.go.jp/>

（注2）<http://www1.gsi.go.jp/geowww/disapotal/index.html>

がら、平成16年の水災では洪水予報の難しい中小河川において被害が多発したことから、17年の「水防法」改正を受け、洪水予報河川以外の主要な中小河川を、避難勧告発令の目安となる避難判断水位（特別警戒水位）への到達情報の周知等を行う水位周知河川（水位情報周知河川）として指定した。19年12月現在、洪水予報河川は317河川、水位周知河川は1,109河川が指定されている。

なお、両河川では浸水想定区域の指定・公表が義務付けられ、19年12月末現在、926河川で指定・公表している。

洪水時等に河川管理者から提供される防災情報では、住民にとってわかりにくい特殊な用語等が用いられていたことから、これを改善するとともに、住民、市町村の防災担当者、報道機関等に正確に理解され、受け手の的確な判断や行動につながる情報とするため、19年度より洪水予報の発表形式等を改善した。

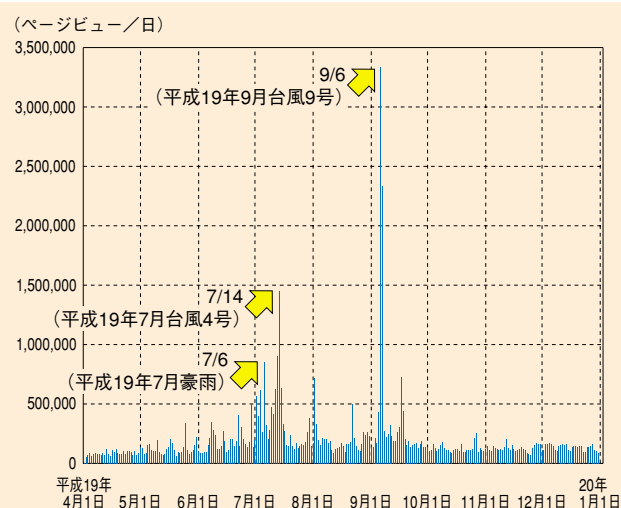
また、インターネットや携帯電話を通じた情報提供を目的として「川の防災情報」^(注)を開設し、一般向けに即時の水位・雨量、洪水予報、水防警報等の河川情報の提供を行っている。19年9月の台風第9号接近時には、一日当たり約330万件の利用があるなど、河川情報の提供に役立っている。

図表Ⅱ-6-1-8 改善する主な防災情報用語

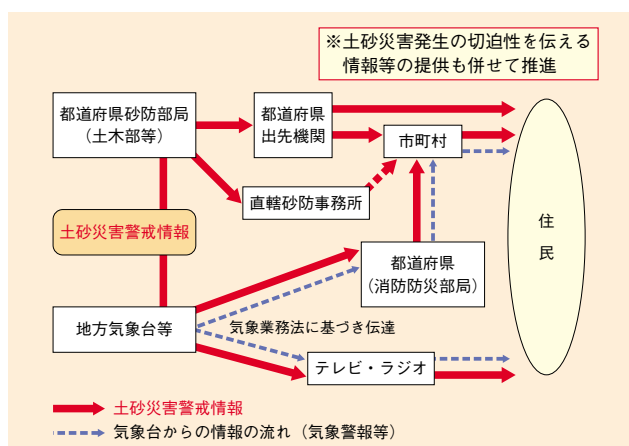
	現 状	改 善
水位情報で用いる用語	危険水位	はん濫危険水位
	特別警戒水位	避難判断水位
	警戒水位	はん濫注意水位
	指定水位	水防団待機水位
河川の洪水警報等※で用いる用語	洪水情報	〇〇川はん濫発生情報 〇〇川はん濫危険情報
	洪水警報	〇〇川はん濫警戒情報
	洪水注意報	〇〇川はん濫注意情報
	高水数	河川数
その他の用語 <特殊な用語>	排水機場	排水ポンプ場
	破堤	堤防の決壊
<音声で理解できない用語>	沿川	川沿い

※国土交通大臣等と気象庁長官が共同で個別の河川ごとに行う洪水警報等

図表Ⅱ-6-1-9 インターネット「川の防災情報」アクセス状況



図表Ⅱ-6-1-10 土砂災害警戒情報の伝達経路図



さらに、18年度から市町村の防災体制支援を目的として「市町村向け川の防災情報」を開設している。

なお、国土交通省では、災害時においても回線が輻輳せず、安定した情報伝達を可能にする光ファイバ専用回線のネットワーク網を全国に整備し、19年度末で約400の地方公共団体と接続している。

(注) <http://www.river.go.jp> [インターネット版]、<http://i.river.go.jp> [携帯版]

④土砂災害警戒情報の発表

土砂災害警戒情報は、大雨による土砂災害のおそれがある場合に市町村長が避難勧告等を発令する際の判断や住民の自主避難の参考となるよう、都道府県と気象庁が共同で発表し、都道府県消防防災部局等を通じて市町村等に提供する情報である。平成19年度末までにすべての都道府県で提供を開始した。

⑤防災気象情報の高度化

気象庁では、竜巻等の突風対策のため、気象ドップラーレーダー等を活用した「竜巻注意情報」の提供を平成20年3月より開始した。22年度には「突風等短時間予測情報（仮称）」を提供する予定である。また、多発する台風等の気象災害を踏まえ、警報・注意報については20年度に新しい発表基準を採用し、さらに22年度からは市町村単位に細分化して発表する予定である。

⑥緊急地震速報の提供と利活用の促進

緊急地震速報は、震源に近い地震計で観測された地震波を用いて、地震の震源・規模及び各地の震度等を即座に推定して発表するものである。国民は、これを強い揺れが到達する前に受信し、適切な対策をとることにより、地震被害の軽減を図ることができる。

気象庁では、事前の周知・広報、利活用の準備期間を経て、平成19年10月1日に一般への提供を開始した。今後はテレビやラジオでの放送のほか、全国瞬時警報システム（J-ALERT）を利用した防災行政無線、施設等の館内放送、携帯電話等により国民や施設管理者等へ提供され、様々な分野で利活用が進むことが期待される。

さらに、19年12月の「気象業務法の一部を改正する法律」の施行により、緊急地震速報は地震動の予報・警報として位置付けられ、その確実な提供が確保されることとなった。

（3）地域の防災力の向上

①高齢者や乳幼児等の災害時要援護者対策

病院、老人ホーム、幼稚園等の災害時要援護者関連施設における危険箇所について、砂防えん堤等の土砂災害防止施設を重点的に整備している（平成19年度は約910箇所で実施）。また、「土砂災害防止法」に基づき、土砂災害特別警戒区域等内への災害時要援護者関連施設等に係る開発行為の制限等を推進している。さらに、「水防法」に基づき市町村が災害時要援護者関連施設への洪水予報等の伝達方法を策定するに当たり、都道府県と連携してアクションプログラム等による支援を行っている。

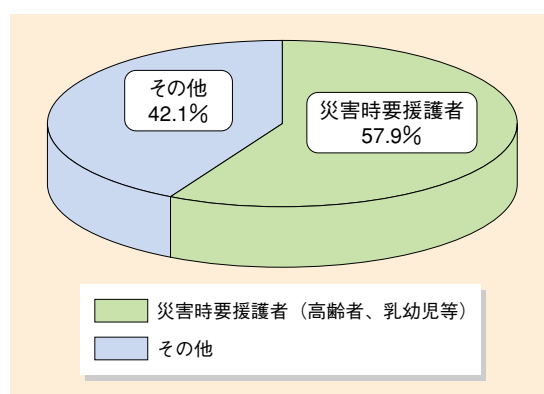
②水防体制の強化

平成19年2月に、水防団等の技術力の向上を支援するため、市町村等の要請を受けて水防訓練・講習会等に水防専門家を派遣する「水防専門家派遣制度」を創設した。これにより、水防技術の指導者が不足する市町村等でも、専門的な技術指導を受けることができるようになった。

③防災教育の推進

災害の被害軽減に資する防災教育を支援するため、小学生の学習指導用マニュアルを提供し、学校や市民団体等の要望に応じた講師の派遣や教材の提供等を積極的に実施している。

図表Ⅱ-6-1-11 土砂災害による死亡・行方不明者に占める災害時要援護者の割合（平成15～19年）



（４）災害発生時の迅速な初動体制の確立

国土交通省では、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（気象庁）、災害時の施設点検・応急復旧等の対応（施設管理関係部局）、海上における救助活動（海上保安庁）等を行うとともに、職員の非常参集、災害対策本部の設置等の初動対応体制を構築している。また、地方公共団体等への応援・支援メニューに基づき、関係機関等への応援も積極的に実施している。

①国土交通省業務継続計画（BCP）の作成

首都直下地震時の重要業務継続のため、平成19年6月に中央省庁として初めて「国土交通省業務継続計画（BCP）」を作成した。今後、策定した計画に基づく訓練の実施、地方支分部局への展開等を行い、業務継続力の向上を図っていく。

②災害情報の一元管理

大規模災害発生時には、国土交通省防災センターを拠点とし、各種の災害情報を一元的に集約して迅速な災害対策を行うとともに、防災関係機関との連絡・調整、広報等総合的な防災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

災害時の情報連絡体制を確保するため、本省、各地方支分部局、関係機関等の間で、光ファイバと多重無線通信回線を用いた信頼性の高い自営ネットワークを構築している。また、迅速な災害情報収集、応急復旧等のため、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配備し、災害対応に活用している。

④実践的な危機管理訓練の実施

災害対応を擬似体験するロールプレイング方式の実践的な危機管理訓練を積極的に実施し、災害対策要員の能力の向上に取り組んでいる。また、地域住民・企業、NPO等のより一層の参加促進、避難場所・避難経路の確認を行うなど、より実践型、参加型の水防演習を実施するとともに、平成19年5月には土砂災害に対する全国統一防災訓練を実施した。

⑤危機管理対応の充実・強化

地球温暖化に伴う災害リスクの増大に対し、危機管理対応を充実・強化するため、緊急災害対策派遣隊（TEC-FORCE）を創設し、人員・資機材の派遣体制等の整備を進めている。

⑥海上での初動対策の準備

海上保安庁では、災害発生に迅速に対応できるよう巡視船艇・航空機を配備し、24時間体制をとっている。また、災害発生時には対策本部等を設置し、巡視船艇・航空機による被害状況調査や救助活動等を迅速かつ的確に実施するなど、災害発生時の初動体制を確立している。

（５）地震・火山活動等の監視体制の充実

①気象庁における取組み

（ア）地震・津波対策

地震・津波による災害の防止・軽減を図るため、全国の地震活動を24時間監視し、地震・津波情報の提供、津波警報等の発表等を行っている。平成19年度は、東海、東南海・南海地震の監視体制強化のため、ケーブル式海底地震計の整備計画を進めた。また、日本海溝・千島海溝地震観測体制の強化のため、自己浮上式海底地震計の整備を行った。さらに19年7月より、地震発生後10～20分程度で地震断層の解析を行うことで、津波警報等の解除や注意報等への切り替

えの迅速化を図っている。

(イ) 火山対策

火山噴火災害の防止・軽減を図るため、全国4箇所の火山監視・情報センターにおいて全国の火山活動を24時間体制で監視し、噴火警報等の迅速かつ的確な発表に努めている。

平成19年度には、噴火警報の発表開始、避難等の防災対応を踏まえて区分した「噴火警戒レベル」の導入等、防災情報の改善を図った。

②海上保安庁における取組み

(ア) 海底地殻変動等の監視

巨大地震の震源となる可能性のある日本海溝、相模トラフ及び南海トラフ周辺において、地殻変動を観測している。また、地震及び火山噴火の予知に資するため、南関東の離島において、GPSにより島しょ等の動きを監視している。

(イ) 海底火山噴火に係る観測等

海底火山の噴火の前兆として周辺海域に認められる変色水等の現象を観測し、一般航行船舶に情報を提供している。また、海底火山噴火予知の基礎資料とするため、総合的な調査を実施し、海域火山基礎情報の整備を行っている。

③国土地理院における取組み

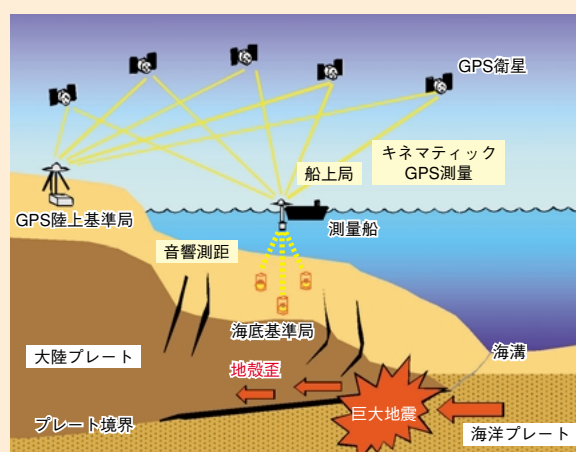
(ア) 地殻変動観測・監視体制の強化

全国の電子基準点を1,238点に増設し、GPS連続観測による国土の監視を図るとともに、陸域観測技術衛星「だいち」を用いた地殻変動の監視を強化している。

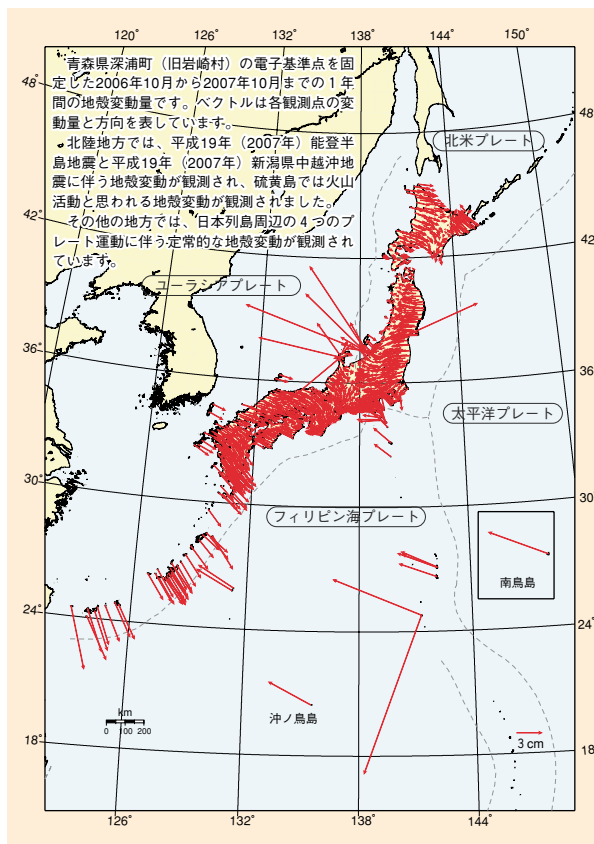
(イ) 地震、火山噴火等に伴う自然災害に関する研究等

GPS、干渉SAR^(注)、水準測量等測地観測成果から、地震・火山噴火の発生メカニズムを明らかにしている。また、航空機レーザ測量データやGIS等を利用した解析システムを活用し、地形変化による自然災害の軽減に資する研究・技術開発を行っている。さらに、関係行政機関・大学等と地震予知に関する各種データ・情報を交換し、検討を行う地震予知連絡会を運営している。そのほか、海岸昇降検知センターを運営し、各省庁や公共機関等が設置している潮位観測施設の記録から地殻活動を検出し、地震予知研究に役立てている。

図表Ⅱ-6-1-12 海底地殻変動観測概要



図表Ⅱ-6-1-13 GPS連続観測が捉えた日本列島の動き



(注) 人工衛星で宇宙から地球表面の変動を監視する技術

（6）ICT化による既存ストックの管理の高度化

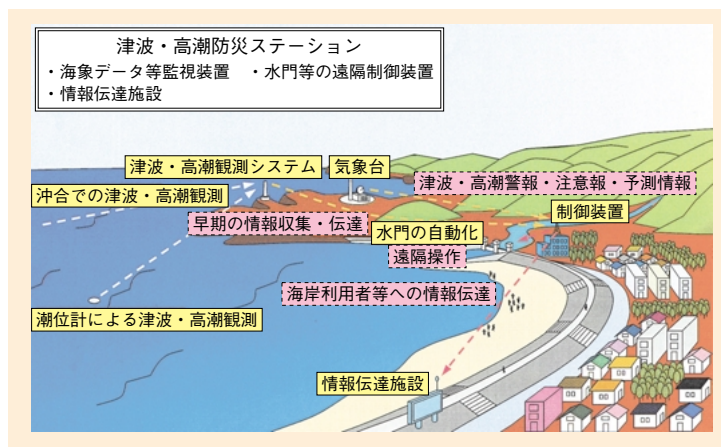
光ファイバ網の構築等により、ICTを活用した公共施設管理、危機管理の高度化を図っている。

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・排水機場等の管理の遠隔操作、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・操作をするなど管理の高度化を図っている。

さらに、海岸の状況を把握するための光ファイバ網やCCTV等の整備を図り、海岸利用者等への安全情報の早期提供を行うとともに、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を整備している（平成18年度末現在7地域供用）。

図表Ⅱ-6-1-14 津波・高潮防災ステーションのイメージ図



（7）公共土木施設の災害復旧等

平成19年は、能登半島地震、新潟県中越沖地震、台風第4号・9号・11号、前線による大雨等により、全国で約1万5千箇所、約2,550億円にも及ぶ国土交通省所管施設の被害が発生している。

これらの自然災害による道路、河川、港湾等の被害について、被災直後より現地に災害査定官や専門家を派遣し、復旧・復興及び再度災害防止に向けた技術的支援等を行うとともに、事業採択までの手続を極力短期間で実施し、被災地の迅速な復旧に努めている。

また、住民の安全・安心の確保を図るため、災害対策等緊急事業推進費による年度途中の機動的な予算措置により、洪水・高潮・地震・津波等の自然現象により災害を受けた地域、公共交通に係る重大な事故が発生した箇所等において、緊急に実施すべき事業の迅速な立ち上げや推進を図っている。

3 災害に強い交通体系の確保

（1）多重性・代替性の確保等

大規模災害時において、利用者の安全・交通機能の確保、全国的な輸送活動への影響の極小化を図るとともに、人員・傷病者、緊急物資等の輸送や避難を行うため、災害に強い交通体系の整備を推進している。さらに、災害発生時に迅速かつ的確に緊急輸送・代替輸送が確保されるよう、輸送事業者、施設管理者等とも協力しつつ緊急輸送ネットワークの充実に努めている。

（2）道路防災対策

豪雨・地震・津波・豪雪等の災害に対して、安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、防災対策、震災対策及び雪寒対策を進めている。また、災害時においても道路利用者の利便性を図り、安全で円滑な道路交通を確保するため、インターネット等を活用した道路の災害情報の提供を進めている。

(3) 各交通機関等における防災対策

①鉄道

JRが行う落石・雪崩対策や海岸保全等の防災事業、独立行政法人鉄道建設・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火災検知装置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。

②港湾

災害発生時に収集した被害情報を国と港湾管理者の間で発信・共有することにより、迅速かつ効率的な復旧事業や、緊急輸送の確保に役立てるため、「港湾施設災害復旧支援システム」の改良を進めている。

③航空

国際民間航空条約の基準に準拠した空港消防救難体制の充実・強化や「空港緊急計画」の策定を推進するとともに、空港管理者と消防機関、医療機関及び空港内事業者との応援協定の締結推進を図っている。

第2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17年11月に明らかとなった構造計算書偽装問題は、一級建築士が構造計算書を偽装し、多数のマンション等の耐震性に大きな問題を発生させ、居住者等の安全と居住の安定に大きな支障を与えただけでなく、国民の間に建築物の耐震性に対する不安を広げ、また、建築確認・検査制度及び建築士制度への国民の信頼を大きく失墜させることとなった。

このような事件の再発を防止し、法令遵守徹底と建築士等による適正な建築活動の確保を図り、国民が安心して住宅の取得や建築物の利用ができるよう、早急に制度の見直しを図っている。

18年6月には、建築確認・検査制度を見直すため、①高度な構造計算を要する一定規模以上の建築物等に対する構造計算適合性判定の義務付け等による建築確認・検査の厳格化、②特定行政庁の立入検査の実施等による指定確認検査機関の業務の適正化、③建築士等に対する罰則の大幅強化等を内容とする「建築物の安全性の確保を図るための建築基準法等の一部を改正する法律」が成立し、19年6月に施行された。また、18年12月には、建築士制度の抜本的見直しを行うため、①建築士に対する定期講習の受講義務付け等による建築士の資質・能力の向上、②一定規模以上の建築物について構造設計一級建築士等による法適合チェックの義務付けによる構造設計等の適正化、③管理建築士の要件強化、設計受託契約等の締結前の重要事項説明の実施等による建築士事務所の業務の適正化等を内容とする「建築士法等の一部を改正する法律」が成立した。

また、住宅取得に対する不安が強まる中、新築住宅に瑕疵が発生した場合においても確実に瑕疵担保責任が履行されるよう、19年5月には、①建設業者及び宅地建物取引業者に対する資力の確保（住宅瑕疵担保保証金の供託又は住宅瑕疵担保責任保険契約の締結）の義務付け、②国土交通大臣による住宅瑕疵担保責任保険契約の引受けを行う法人の指定、③住宅瑕疵担保責任保険契約に係る新築住宅に関する紛争の処理体制の整備等を内容とする「特定住宅瑕疵担保責任の履行の確保等に関する法律」が成立した。

なお、改正建築基準法の施行後、建築確認手続が遅延し、建築着工が大幅に減少するなどの影響があったため、設計側・建築確認審査側双方の関係者に対するきめ細かな情報提供や技術的支

援等を進め、さらに、構造設計について個別に相談に応じるサポートセンターの開設、構造計算適合性判定機関の業務の効率化等により、影響を一時的なものにとどめるよう取り組んでいる。

(2) エレベーター及び遊戯施設に係る事故への適切な対応

平成18年6月の東京都港区のエレベーターにおける死亡事故等を受け、社会資本整備審議会建築物等事故・災害対策部会は、P波感知型地震時管制運転装置の義務化等を内容とする「エレベーターの地震防災対策の推進について」を建議し、同年9月には安全基準・定期検査報告制度の見直し等を内容とする中間報告「エレベーターの安全確保について」を取りまとめた。これらや、同年5月に大阪府吹田市で発生したコースターにおける死亡事故等、近年の事故多発を受け、国土交通省では、エレベーター及び遊戯施設の安全確保について具体的な施策の検討を行っている。

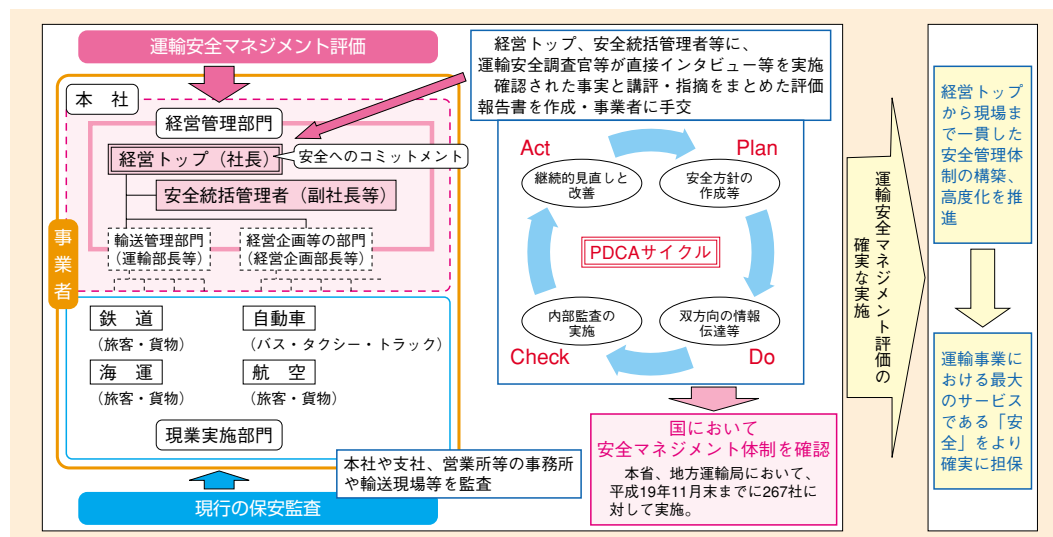
第3節 交通分野における安全対策の強化

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 公共交通機関における安全管理体制の構築

平成17年4月のJR西日本福知山線列車脱線事故等、ヒューマンエラーに起因すると見られる事故・トラブルの多発を受け、18年10月に「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する

図表Ⅱ-6-3-1 新たな運輸安全マネジメント評価の実施イメージ



法律（運輸安全一括法）」が施行され、陸・海・空の運輸事業者に対し、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を図るため、「安全管理規程」の作成・届出、「安全統括管理者」の選任・届出等を義務付けられた。

また、国土交通省では、経営トップや安全統括管理者等が行う安全管理体制への取組み状況について、「安全管理規程に係るガイドライン」に沿って評価し、更なる安全の確保に資する「運輸安全マネジメント評価」を新たに実施し、事業者に対して改善方策の助言等を行っている。

運輸安全マネジメント評価は、いわゆるPDCAサイクルによる取組みの向上を図るもので、従来からの保安監査と車の両輪となって実施することにより、公共交通機関のより一層の安全の確保が図られる。

19年12月末までに、本省と地方運輸局等を併せてのべ314社（鉄道98社、自動車99社、海運100社、航空17社）に対して運輸安全マネジメント評価を実施した。さらに、より一層の安全の確保に向け、同年度からは、地方運輸局等における評価を本格的に開始するとともに、大規模又は社会的影響の大きな事業者について2回目の評価を開始した。

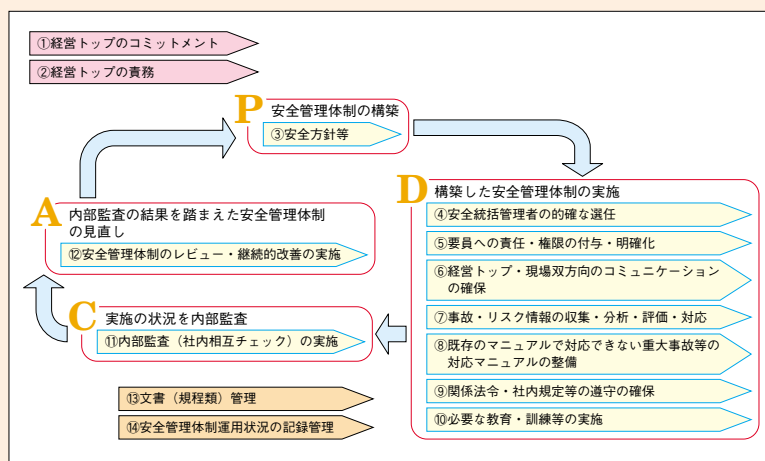
コラム

運輸安全マネジメント評価開始から1年を迎えて

平成18年10月に開始した運輸安全マネジメント評価は、企業等の品質管理の自己評価基準であるISO9000シリーズを参考にした制度で、いわゆる指導・処分といった性格のものではなく、安全確保のための助言等を中心に事業者との対話を重視し、取組みの向上を図るものです。具体的には、「安全管理規程に係るガイドライン」の14項目に沿って評価を行います。

国土交通省は、制度開始後1年が経過した19年9月に、これまでの評価結果の全体概要を次のとおり取りまとめました。

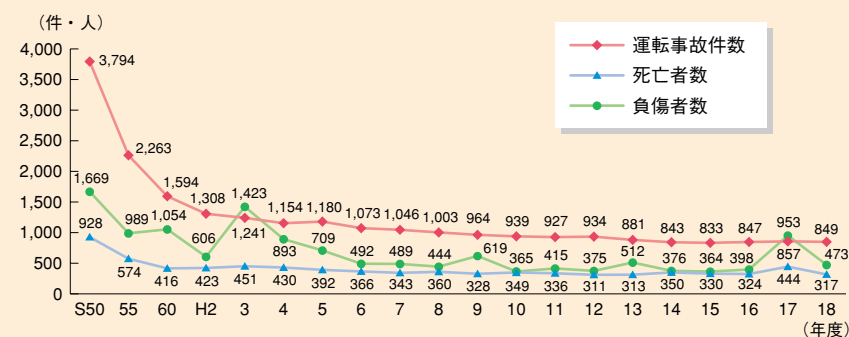
- (1) 経営トップのリーダーシップの下、「安全管理規程」の作成・届出、「安全統括管理者」の選任・届出等の基本的な枠組みはおおむね構築されている。
 - (2) 一方で、制度が始まって間もないことから、安全管理体制の構築・改善に必要な取組み（ガイドライン③、⑦、⑧、⑩、⑪、⑫）について、多くの事業者が取組み途上である。
- 今後は、評価を行った事業者からの意見等を踏まえ、シンポジウム等による本制度の周知・啓発、模範となる取組み事例の収集・提示、各種研修の受講等を通じた評価員の能力の充実・強化等を図っていきます。



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、踏切事故防止対策の推進、自動列車停止装置（ATS）の保安設備の整備・改良等安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に減少傾向^(注)が続いている。

図表Ⅱ-6-3-2 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) 1 死亡・負傷事故の主な原因は、公衆の線路内立入、踏切事故、ホームからの転落等である。
 2 平成17年度に乗客が死亡した事故は、2件（JR西日本福知山線列車脱線事故、JR東日本羽越線列車脱線事故）発生しており、12年3月の営団日比谷線列車衝突事故以来

(注) 死傷者数については、JR西日本福知山線列車脱線事故等の影響により、平成17年度は大幅な増加となっている。

（１）鉄軌道の安全の確保

JR西日本福知山線列車脱線事故等を契機として、近年発生した事故等も踏まえ、急曲線等に対してATS等の速度制限装置の設置の義務化等を新たに盛り込んだ「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等の一部改正を行い、平成18年7月に施行した。また、「運輸安全一括法」の施行により、鉄軌道事業者においては、安全統括管理者に加え「運転管理者」の選任・届出等が義務付けられることとなった。

また、航空・鉄道事故調査委員会からの建議を受け、19年9月には、鉄軌道事業者に対し、インシデント（事故のおそれがある事態）等の把握及び活用方法の改善、列車無線による交信の制限等の指導を行った。

さらに、17年12月に発生したJR東日本羽越本線列車脱線事故を受け、全国の鉄軌道事業者に対して、風速計の緊急総点検の実施及びその結果を踏まえた当面の強風対策の実施を指示し、その上で、風速計を新たに370箇所設置するなど、鉄道における強風観測体制の一層の強化を図っている。

このほか、鉄軌道事業者に対して、輸送の安全を確保する取組みが適切であるかどうか等に関して、保安監査を引き続き実施すること等により、事故防止を図っている。

（２）踏切事故防止対策の強化

「踏切道改良促進法」及び「第8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、踏切遮断機や高規格化保安設備（障害物検知装置等）の整備等を推進し、踏切事故の防止に努めている。

3 海上交通における安全対策

過去5年間を見ると、海難に伴う死者・行方不明者数は、減少傾向にあるが、海難に遭遇した船舶の隻数（海難船舶隻数）は、ほぼ横ばいで推移していることから、更なる安全対策の推進が必要である。

（１）船舶の安全性の向上及び船舶航行の安全確保

①船舶の安全性の向上

船舶の安全に関しては、国際海事機関（IMO）を中心に国際的な基準が定められており、現在は、平成20年から22年に予定されているSOLAS条約^{（注1）}の改正に対応するため、損傷時・非損傷時の船舶の復原性能、消防設備・防火構造・救命設備やレーダー等の航海設備の性能要件についての国内法令改正等に取り組むとともに、技術的な規制の効果を客観的に評価する「船舶の総合的安全評価」を実施している。

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

さらに、18年3月に策定した「内航船舶の代替建造推進アクションプラン」に基づき、船舶の推進機関等の状態を陸上から遠隔監視・診断する「高度船舶安全管理システム」の実用化・普及に向けて取り組んでいる。

（注1）海上における人命の安全のための国際条約

（注2）国際条約の基準に適合していない船舶

（注3）寄港国による外国船舶の監督

②船舶航行の安全確保

船舶の高速化等海上交通環境の変化に対応し、船舶航行の安全を確保するため、船舶自動識別装置（AIS）を活用した次世代型航行支援システムの整備等を行うなど、航路標識の改良・改修を306箇所、避難港の整備を下田港等6港で実施している。平成19年度からは、交通政策審議会海事分科会において、AISの整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策についての検討が行われている。また、海図等の充実を図るとともに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を刊行した。衝突事故原因の大半を占めるヒューマンエラーの防止を図るため、「協調型航行支援システム（SCAS）」^{（注1）}の調査研究等を実施している。加えて、Class-B AIS等の簡易型電子航海機器の有効性評価を開始した。さらに、近年、我が国近海において、水中翼型超高速船^{（注2）}が航行中に流木や鯨類と衝突する事故が相次いでいることから、18年4月より「超高速船に関する安全対策検討委員会」を開催し、ハード及びソフト面から事故防止に向けた方策について検討している。19年度からは、交通政策審議会海事分科会において、AISの整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策についての検討が行われている。

また、最近の事故発生状況等を踏まえ、酒気帯び状態での航海当直防止や超高速船のシートベルト着用徹底等のための運航労務監理官による監査を強化している。さらに、19年7月に発生したクレーン船による高圧送電線切断事故等を契機として、クレーンを安全な位置に保持させるべく航海の際の船長の遵守事項を見直し、同年12月に「船員法施行規則」を改正し（20年1月施行）、同種事故の再発防止を図っている。

水先制度に関しては、水先人供給源不足、船舶交通の安全確保及び海洋環境の保全への要請の高まり等、近年における水先制度をめぐる社会情勢の変化に対応するため、免許制度の改革・養成教育の充実強化等を内容とする「水先法」が改正（19年4月1日施行）された。これを受け、水先人養成施設及び水先免許更新講習として3機関を登録し、1級水先人養成施設における水先人養成課程が開始されるなど、新制度の適切な運用を図っている。

また、輸入原油の8割以上が通航する我が国にとって極めて重要な海上輸送路であるマラッカ・シンガポール海峡については、2007年（平成19年）9月にシンガポールで開催された「マラッカ・シンガポール海峡に関する会議」において、国連海洋法条約に規定された国際海峡における沿岸国と利用国の協力を具体化した「協力メカニズム」の設立が合意された。我が国はこれに参画し、官民連携して同海峡の安全対策に積極的に協力していくこととしている。

（2）乗船者の安全対策の推進

乗船者が、死者・行方不明者となる原因の大多数は海中転落によるものである。転落時に生還するためには、まず海に浮いていることが重要で、その上で速やかな救助要請を行う必要がある。このため、海上保安庁では、ライフジャケットの常時着用、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」の有効活用を3つの基本とする自己救命策確保キャンペーンを実施して普及・啓発に努めている。

ライフジャケットについては、平成15年から19年までの5年間で小型船舶から海中転落した事故者の生存率が、着用の場合82%、非着用の場合28%であることから明らかなように、その着用が死者・行方不明事故の防止に大きく寄与している。このため、大型連休や夏休み期間中

（注1）操船意思を相手船に伝達することにより、相手船と協調して衝突回避を可能とする新たな航行支援システム

（注2）高速航行をする際に、水中翼から得られる揚力で海面上に船体を持ち上げて航行する船舶

の集中的な安全推進活動を実施するなど、ライフジャケット着用を促進している。

(3) 救助体制の強化

海上保安庁では、迅速な救助を行うため、24時間体制で遭難周波数の聴守及び緊急通報用電話番号「118番」の運用を行うなど、事故の発生情報の早期把握に努めている。

また、海難及び人身事故に迅速かつ的確に対応するため、ヘリコプターの機動性、搜索能力、吊り上げ救助能力等を活用した機動救難体制の充実強化、高性能化を図った巡視船艇・航空機の整備、救急救命士の養成、洋上救急体制の充実等救助体制の強化を図っている。

一方、マリンレジャー振興等の拠点である「海の駅」に緊急輸送支援機能を付加し、地域の防災・救難体制の強化を推進している。

図表Ⅱ-6-3-3 機動救難士の業務フロー



(4) 海難の原因究明と発生の防止

海難審判庁では、海難の発生防止に寄与するため、迅速な調査及び審判による海難の原因究明に努めるとともに、所掌事務の遂行を通じて得られた海難の発生の防止のため講ずべき施策について意見を述べることをしているが、平成19年度には国土交通大臣に対し「酸欠等乗組員死傷事故防止」、防衛大臣に対し「潜水艦と船舶との衝突防止」、水産庁長官に対し「遊漁船の海難防止」について意見を提出した。

また、裁決等を活用し、「海難分析集」の発行、定期情報誌「マイアニュースレター」や外国人船員向けの同英語版「MAIA DIGEST」による情報提供、海難防止講習会等を通じ、海難防止策の普及の徹底に努めている。

さらに、国際海事機関（IMO）における「事故調査コード」^(注) 条約化の議論に積極的に参加したほか、再発防止のための施策の検討に寄与する重大な海難の審判結果を報告するなど、国際的な取組みに協力している。

なお、平成20年2月19日、野島埼の南方海上で、漁船「清徳丸」と海上自衛隊の護衛艦「あたご」が衝突し、漁船の船体が2つに分断され、漁船の乗組員2名が行方不明になった。海上保安庁では事故発生時から搜索救助活動等を実施し、海難審判庁では海難の原因究明と発生の防止のための調査を実施している。

(注) 海難調査の共通手法、各国間の協力方法等を定めた「海上事故及び海上インシデントの安全調査のための国際標準と勧告方式に関するコード」のこと

4 航空交通における安全対策

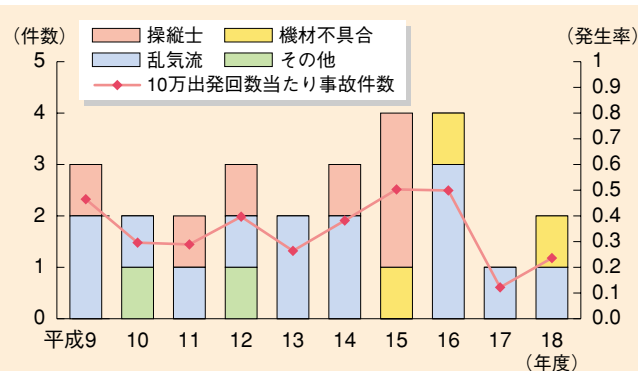
(1) 航空の安全対策の強化

我が国の航空会社^(注)における乗客の死亡事故は昭和61年以降発生していないが、平成17年以降、安全上のトラブルが続発した状況にかんがみ、航空会社に対する安全管理体制の構築の義務付け、安全上のトラブルの報告制度の創設、航空会社に対する監査体制の強化等の対策を講じてきた。

今後は、安全上のトラブルの発生原因や傾向を分析するためのシステムの構築、航空従事者の教育訓練方式の確立等、引き続き予防的安全対策を積極的に推進していく。

また、航空会社に対する監査を抜き打ちを含め高頻度で実施することにより、航空会社の実態・問題点等の的確な把握に努め、必要な安全対策に反映することとしている。

図表Ⅱ-6-3-4 国内航空会社の事故件数及び発生率



(注) 事故件数については、特定本邦航空運送事業者の数値（自然死等によるものを除く）

(2) 安全かつ円滑な航空交通のための航空保安システムの構築

大都市圏拠点空港等の整備の進捗と周辺諸国の経済発展により、日本上空の航空交通量は増加していく見込みである。このような中、安全確保を最優先としつつ、円滑かつ効率的な運航を図るため、主に以下の取組みを実施している。

①広域航法（RNAV）の本格導入

平成19年9月に国際民間航空機関（ICAO）の基準に準じたRNAVをアジアで初めて導入した。今後は順次、主要な空港や航空路にRNAV経路を設定し、飛行経路の複々線化による容量の増大、経路短縮による飛行時間や燃料費の削減、運航条件の改善等による空港就航率の更なる向上を図っていくこととしている。

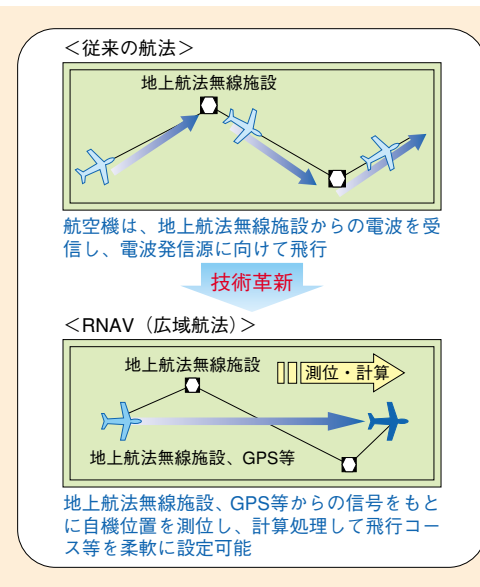
②航空交通管理（ATM）機能高度化

シミュレーションを用いた空域・経路構成の評価や再設計により空域構成の最適化を図るとともに、自衛隊等の訓練試験空域等への民間機の通過等空域の柔軟な利用を進めている。加えて、交通流や交通量の予測・制御精度の向上を図るなど、ATMセンターの機能を充実・強化し、きめ細かな交通整理を行うことで全国の航空路の混雑緩和や空中待機の減少を進めている。

③新たな航空保安システムの整備

多様な管制支援機能を付加した次期管制卓システムを整備する（平成21年度までに順次導入）など、新たなシステムの導入を図っている。

図表Ⅱ-6-3-5 RNAV（広域航法）



(注) ここでいう航空会社とは、特定本邦航空運送事業者（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

5 運輸安全委員会の設置

多様化・複雑化する航空・鉄道・船舶の事故において、専門的知見の共有と有効活用による原因究明機能の高度化及び原因関係者への勧告を行うことによる再発防止機能の強化を図るため、航空・鉄道事故調査委員会と海難審判庁の原因究明機能を統合して「運輸安全委員会」を設置することとし、そのための法案を第169回国会に提出した。

6 道路交通における安全対策

平成19年の交通事故による死者数は、昭和28年以来54年ぶりに5千人台まで減少したが、死傷者数は依然100万人を超えるなど、国民の約100人に1人が死傷する深刻な状況である。

このため、幹線道路と生活道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策を推進するとともに、安全・安心な歩行空間や自転車走行環境の整備を推進する。

(1) 幹線道路における交通事故対策の重点的実施

特定の区間に事故が集中する幹線道路では、事故の発生割合の高い区間（要対策区間：レッドゾーン）の中から、対策実施区間を優先的に選択し、予算を集中して投資することで、効果的・効率的な交通事故対策を推進しようとする「レッドゾーン戦略」を推進する。

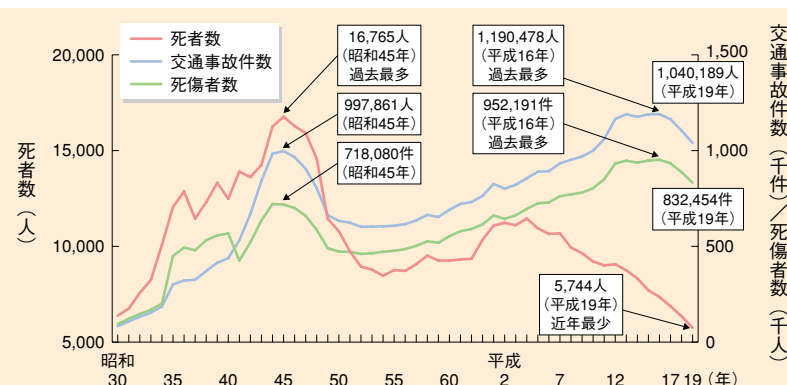
また、警察庁と連携して指定した「事故危険箇所」（平成15年7月に3,956箇所）について、重点的・集中的な交通事故対策を実施している。

(2) 安全で安心な道路サービスを提供する計画的な橋梁等の管理

今後、高齢化した橋梁が急増していくことから、安全で安心な道路サービスを確保するため、橋梁の定期的な点検により早期に損傷を発見し、事故や架け替え、大規模な修繕に至る前に対策を行う予防保全を計画的に実施する。

また、市区町村が管理する橋梁のうち約8割が予防保全を実施していない状況であることを踏まえ、予防保全への円滑な転換を図るため、技

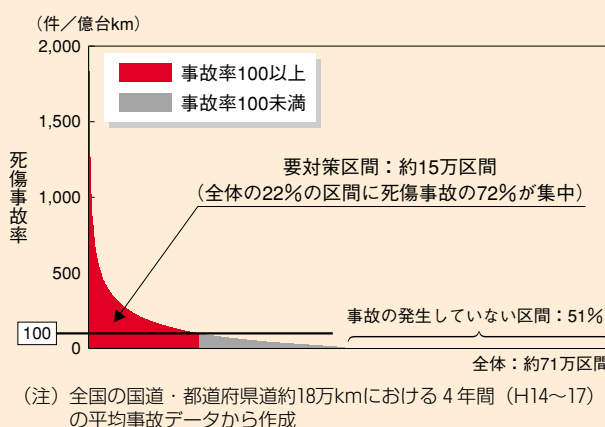
図表Ⅱ-6-3-6 交通事故件数及び死傷者数等の推移



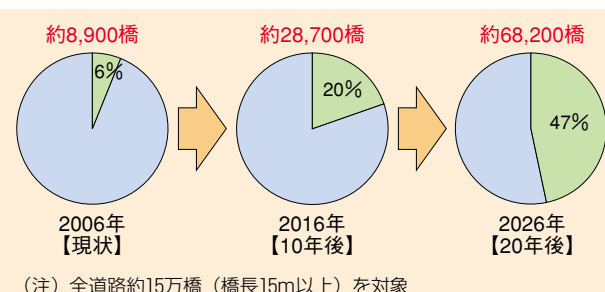
- (注) 1 昭和34年までは軽微な被害（8日未満の負傷、2万円以下の物的損害）事故は、含まれていない。
2 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。
3 昭和46年以前の件数、死者数及び死傷者数には、沖縄県を含まない。

資料）警察庁資料より作成

図表Ⅱ-6-3-7 全国（国道・都道府県道）死傷事故率



図表Ⅱ-6-3-8 建設後50年以上の橋梁の割合



術的支援や長寿命化修繕計画の策定支援等所要の措置を講じる。

(3) 自動車の総合的な安全対策

①事業用自動車の安全対策

事業用自動車の交通事故件数（軽貨物を除く）は、年間約6万1千件（平成18年）であり、事業用自動車に係る交通事故防止は緊急の課題となっている。

平成19年2月に大阪府吹田市で発生した貸切バスによる重大事故を契機として、貸切バス事業者を対象とした重点監査を実施するとともに、「貸切バスに関する安全等対策検討会」において、安全性の確保・質の向上に向けた方策を同年10月に取りまとめた。

このほか、監査の強化、行政処分 of 厳格化、運行管理者制度の徹底等を強力に推進している。

②今後の車両安全対策の検討

平成18年6月に交通政策審議会報告書が取りまとめられ、22年までに死者数を2,000人削減（対11年比）、負傷者数を25,000人削減（対17年比）することが目標に掲げられた。これを踏まえ、これまで進めてきた衝突後被害軽減対策に加え、予防安全対策の普及・拡大を図ることとしている。また、全国で飲酒運転による事故が多発し、大きな社会問題となっていることから、飲酒運転事故防止対策の一環として、アルコールインターロック（注1）に関する技術的要件の検討を行っている。

③安全基準の拡充・強化

平成19年1月には、大型貨物自動車等の前部潜り込み防止装置について、同年11月には、ハイブリッド車等高電圧を使用する自動車の安全性について基準化を行った。また、予防安全技術の効果評価に関して、ドライブレコーダ（注2）等の活用方策を検討している。

④自動車アセスメントによる安全情報の提供

自動車とチャイルドシートに関する安全性能の評価結果を公表し、安全な自動車等の選択や製作者のより安全な自動車の開発を促進している。平成12年度から18年度の間自動車148車種、チャイルドシート57種類の評価結果を提供することにより、自動車等の安全性能の向上に貢献している。

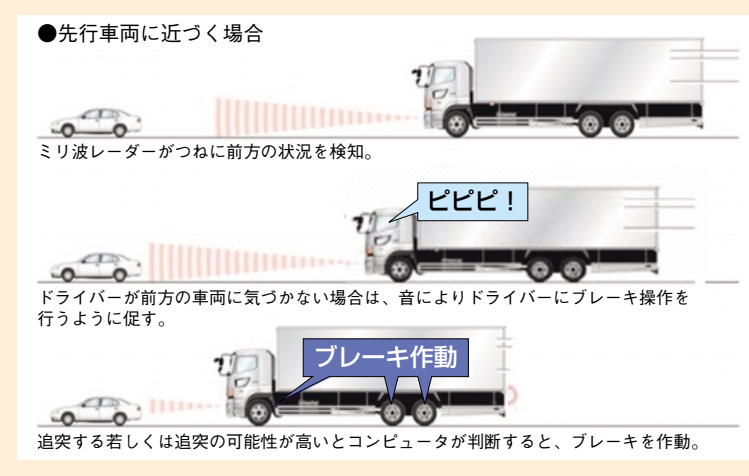
⑤先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進

ASVの開発・実用化・普及を促進すべく、平成18年度から産・学・官の協力体制で第4期ASV推進計画を進めるとともに、19年度から大型車用衝突被害軽減ブレーキに対する補助を行っている。

⑥リコール制度の充実・強化

自動車メーカーによるリコールに係る不正行為の発覚を受け、平成16年度に再発防止対策を取りまとめ、

図表Ⅱ-6-3-9 大型車用衝突被害軽減ブレーキの作動例



（注1） 飲酒状態の有無を判断し、飲酒状態にある場合にはエンジンを始動させないようにする装置

（注2） 事故や急ブレーキ作動時の車両の状態を映像及び減速度等のデータで記録する装置

情報収集体制、監査体制及び技術的検証体制を順次強化し、リコール制度の着実な運用に努めている。また、学識経験者や自動車ユーザー等が参画するリコール検討会を開催し、制度や運用の改善等について検討している。

⑦不正な二次架装等の排除

不正な二次架装^(注)による積載量や乗車定員の増し等に対応するため、不正を行った者に対して警告書の交付や改修指示等を厳正に行っている。

⑧自動車検査の高度化

より確実な自動車検査の実施のため、ICT化された自動車検査情報の活用等による検査の高度化を進めている。

(4) 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、自賠責保険、政府の保障事業、被害者救済対策事業等により交通事故被害者の保護に大きな役割を担っている。また、被害者保護の充実を図るため、保険会社に対し、被害者等への保険金支払いに係る情報提供を義務付けるなどの支払適正化の措置を講じている。

第4節 危機管理・安全保障対策

第6章

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国際交通セキュリティ大臣会合における成果の具体化

国際的な交通セキュリティの確保のため、我が国が平成18年1月に東京で開催した「国際交通セキュリティ大臣会合」に基づき、「陸上交通セキュリティ国際ワーキンググループ」が創設され、G8ハイリンゲンダム・サミット「テロ対策に関するG8首脳宣言」において歓迎された。同グループの第2、3回会合を、それぞれ19年10月と20年2月に日本で開催し、陸上交通におけるテロ対策について議論を行った。

一方、航空保安検査に関するフォーラムを19年6月に、航空貨物保安に関するワークショップを20年3月に日本で開催し、航空セキュリティの更なる向上に主体的に取り組むとともに、G8、IMO、ICAO及びAPEC等における交通セキュリティに関する議論へ参加し、セキュリティ対策の国際的な連携・調和に向けた取組みを進めている。

②海賊対策

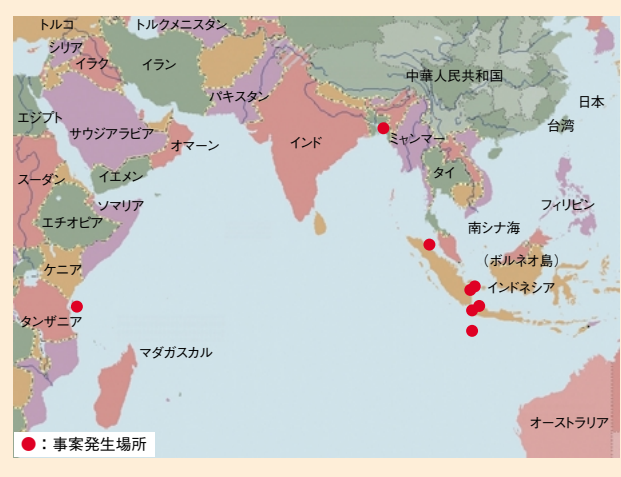
海上保安庁を始め国土交通省では、図表に示すような海賊等事案の発生状況を受け、平成18年3月の「海賊等対策会議」において策定された「海賊・海上武装強盗対策の強化について」を踏まえて、日本関係船舶における自主警備対策の推進等を図っている。19年3月にはフィリピン、インドネシア等の海事政策担当者を招聘して「海賊被害防止対策セミナー」を開催し、海事セキュリティの強化等について意見交換を行った。

また、海上保安庁では、12年から毎年、東南アジア周辺諸国へ巡視船・航空機を派遣し、連携訓練等を通じて沿岸国海上保安機関に対する人材育成、技術供与等の協力を行うなど、19年

(注) 自動車の一部部品を取り付けない又は取り外した状態で新規検査を受検し、自動車検査証の交付を受けた後に、当該部品を取り付けて使用者に納車する行為

1月に設置した「海賊対策室」を中心に、各国との相互協力及び連携を強化している。

図表Ⅱ-6-4-1 日本関係船舶における海賊等事案の発生場所（2006年）



図表Ⅱ-6-4-2 最近の海賊等事案の発生状況

年	2001年 (平成13年)	2002年 (平成14年)	2003年 (平成15年)	2004年 (平成16年)	2005年 (平成17年)	2006年 (平成18年)
東アジア	178 (4)	175 (12)	193 (11)	173 (7)	117 (9)	88 (6)
インド洋	86 (3)	66 (0)	96 (1)	41 (0)	51 (0)	53 (1)
アフリカ	80 (0)	70 (2)	89 (0)	70 (0)	73 (0)	62 (1)
中南米	23 (3)	67 (1)	72 (0)	46 (0)	26 (0)	31 (0)
その他	3 (0)	5 (1)	2 (0)	0 (0)	0 (0)	6 (0)
合計	370 (10)	383 (16)	452 (12)	330 (7)	267 (9)	240 (8)
運航区分	航行・停泊・不明	航行・停泊・不明	航行・停泊・不明	航行・停泊・不明	航行・停泊・不明	航行・停泊・不明
全船舶(IMO)	147, 222, 1	102, 277, 4	207, 237, 8	145, 184, 1	110, 153, 4	77, 134, 29
日本関係船舶	0, 10, 0	0, 16, 0	2, 9, 1	4, 3, 0	6, 3, 0	2, 6, 0

(注) 数字は、上段：全船舶の件数（国際海事機関の資料による。）
 (下段)：日本関係船舶（日本籍の外航船舶及び日本の船社の運航する外国船舶）の件数（国土交通省の調査による。）

③港湾保安対策

平成19年2月に「日ASEAN港湾保安向上行動計画」を承認し、同計画に基づき、日ASEANが参加する行動訓練や各種マニュアルの整備を実施するなど、ASEAN諸国の港湾保安対策を推進している。

④海上におけるテロ対策・PSIへの取組み

国際社会の平和と安定に対する深刻な脅威となっている大量破壊兵器、その運搬手段及びそれらの関連物資の拡散を阻止することを目的とする「拡散に対する安全保障構想」(PSI)に、我が国も積極的に参加している。海上保安庁は、関係会合への出席や、海上阻止訓練への巡視船・職員の派遣等により、PSIに貢献している。

(2) 公共交通機関等におけるテロ対策の徹底・強化

国土交通省では、重大事件発生時の初動体制を整えるとともに、多客期にはテロ対策の徹底指示や点検を実施するほか、各分野ごとに次のとおりテロ対策に取り組んでいる。

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、国土交通省では、鉄道事業者等と「鉄道テロ対策連絡会議」を開催し、「危機管理レベル」の設定・運用、「鉄道テロへの対応ガイドライン」の策定を行うとともに、「見せる警備・

図表Ⅱ-6-4-3 「見せる警備・利用者の参加」を軸とした鉄道テロ対策



利用者の参加」^(注)を軸としたテロ対策を推進している。また、主要国との鉄道テロ対策の情報共有等にも積極的に取り組んでいる。

②船舶・港湾におけるテロ対策の推進

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」の施行を受け、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PSCを通じて、海事保安の確保に取り組んでいる。

また、同法が適用されない内航船舶や内航船舶が利用する港湾施設においても、警戒強化、不審物等への注意喚起、ゴミ箱の集約等のテロ対策の実施を指導している。

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未然防止に万全を期すため、平成17年4月以降、旅客及び手荷物の保安検査、航空機の保安強化、空港警備強化等を柱とする新しい航空保安体制に移行するとともに、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。

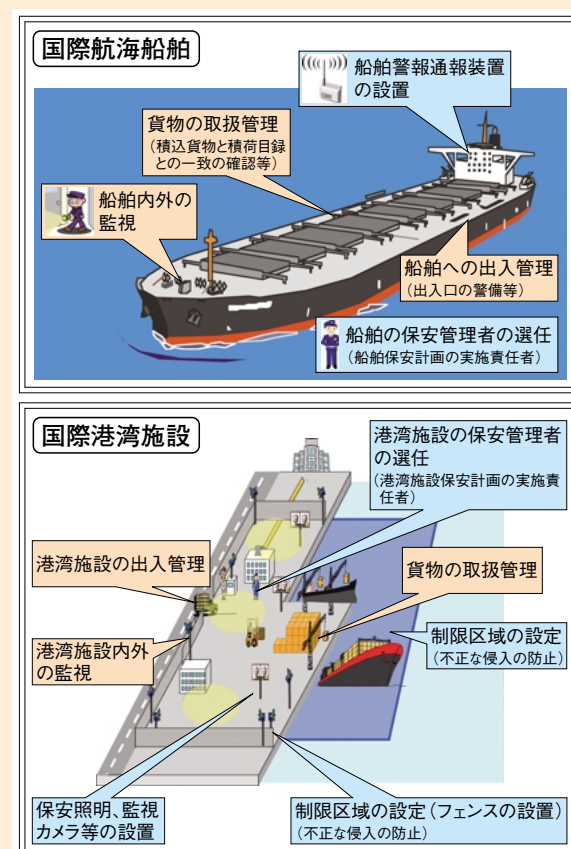
このような状況の中、18年8月英国において、液体性爆発物を使用した航空機爆破テロ計画が未然に摘発される事案が発生したことから、我が国においても19年3月から日本発国際線への液体物機内持込制限を実施した。また、同年4月以降、神戸空港における車両侵入に加え、東京国際空港（羽田）、宮崎空港においても不法侵入事案が発生したことから、各空港においては、車両侵入想定箇所へのガードレール・杭等を設置拡充するとともに、人の侵入に対応するため、フェンスの強化に加え、侵入があった場合にも侵入者の迅速な発見・捕捉ができるよう、センサーの設置を拡充した。

また、19年6月の英国グラスゴー空港車両突入事案、同年9月の独フランクフルト空港等への爆弾テロ未遂事案等、航空保安をめぐる情勢は依然として厳しい情勢にあることから、航空保安対策については引き続き強力に推進していくこととしている。

④自動車におけるテロ対策の推進

バス及びバスターミナルの事業者に対し、主要バスターミナルの巡回警戒、車内の点検、監視カメラによる監視、利用者への不審物発見に係る放送による協力要請の実施等を指示している。また、トラック、タクシー、レンタカーの事業者に対し、車内の点検等のテロ対策の実施を指示している。

図表Ⅱ-6-4-4 国際航海船舶及び国際港湾施設における保安措置



(注)「見せる警備」…テロの未然防止を図るため、人々の目に触れる形で警備を行う施策

「利用者の参加」…テロに対する監視ネットワークを強めるため、一人一人の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

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での巡回強化や、サービスエリア・パーキングエリアのゴミ箱の撤去・集約等を行っている。

また、国営公園では、巡回強化、はり紙掲示等の注意喚起等、工事現場では、看板設置等の注意喚起等を行っている。

（３）自動車に関する犯罪防止対策

①登録事項等証明書の交付請求手続の厳格化

自動車の登録事項等証明書の不正取得・悪用を防ぐため、平成19年11月から、証明書の交付請求の際に、原則自動車登録番号のほかに車台番号の明示を義務付けた。

②港湾における盗難自動車の不正輸出防止対策

「港湾における盗難自動車の不正輸出防止のためのスキーム」の推進に向け、中古自動車不正輸出防止の実証実験による課題を踏まえ、関係機関と盗難車検出手法を検討することとしている。

（４）物流におけるセキュリティと効率化の両立

米国同時多発テロ以降、国際物流においてもセキュリティ強化が求められている。一方、セキュリティ強化は円滑な物流を阻害するおそれがあるため、米国でのC-TPAT^{（注1）}の実施や世界税関機構（WCO）におけるAEO制度^{（注2）}に係るガイドラインの策定等、物流分野におけるセキュリティと効率化の両立に向けた取組みが先進国や国際機関を中心として行われている。

我が国においても、日本版AEO制度の構築を進めており、特にサプライチェーン（供給連鎖）を構築する物流事業者についてもAEO認定の対象とすべく取組みを進めている。

（５）情報セキュリティ対策

経済社会活動全般のICTへの依存度の高まりに伴い、情報セキュリティ対策への取組みの重要性が増している。国土交通省においても、政府の「情報セキュリティ政策会議」で決定された方針に基づき、情報漏洩の防止対策等、国土交通省の情報セキュリティ対策及びICT障害による事業停止を防止するためのガイドラインの策定等、重要インフラ（鉄道・航空・物流）に係る情報セキュリティ対策を推進している。

2 事故災害への対応体制の確立

船舶、航空機、鉄道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といった事故災害等が発生した場合には、災害の状況等を勘案し、国土交通省の災害対策本部（特に交通分野における大規模な事故災害の場合は政府の非常災害対策本部等）を設置し、情報の収集・集約、関係行政機関等との災害応急対策の総合調整等を行い、迅速かつ的確な災害対策を実施している。

（注1）米国への輸入貨物に関係する事業者を対象に、高度なセキュリティ対策が確認された事業者を通関上優遇する制度

（注2）サプライチェーンにおいて高度なセキュリティ措置を講じている輸出入者等を税関がAEO（認定優良事業者）として認定し、通関手続の簡素化等の利益を付与する制度

海上における事故災害への対応については、巡視船艇・航空機の出動態勢の確保、防災資機材の整備等を行うとともに、合同訓練を実施するなど関係機関等との連携強化を図っている。平成19年4月から船舶所有者等に対する有害液体物質等の防除措置の義務付け等がなされ、有害液体物質等に対して迅速かつ効果的に対処し得る体制の充実を図ることとしている。また、大規模油流出事故への対応として、国内に3隻の大型浚渫兼油回収船^{しゅんせつ}を配備し、我が国の周辺海域の現場までおおむね48時間以内に到達できる体制を構築している。

3 海上保安体制の強化

(1) 業務体制の充実強化

老朽・旧式化が進んだ巡視船艇・航空機を緊急かつ計画的に代替整備し、併せて高性能化を図るとともに、しょう戒等による情報を一元的に集約し分析・評価等を行うシステムの構築等を進め、巡視勢力の効率的・機動的な運用を図ることとしている。また、沿岸部の365日24時間即応体制を確保するため、「空き巡視艇ゼロ」を目指して、平成20年にCL型巡視艇1隻のみが配属されている34部署の巡視艇の乗組員に複数クルー制を導入した。

(2) テロ対策の推進

テロの未然防止措置として、臨海部の米軍施設、原子力発電所、石油備蓄基地等の重点警備対象施設に対する巡視船艇・航空機による所要の警備を行っている。特に原子力発電所の警備においては、関係事業者、警察等との情報交換や共同訓練等を実施している。また、国内の主要航路を航行する旅客船等への海上保安官による警乗等を実施するとともに、海賊対策のため東南アジア周辺海域に派遣している巡視船・航空機によるテロにも備えたしょう戒を実施し、我が国関係船舶の安全確保を図っている。

さらに、高性能化により対応能力の強化を図った巡視船艇・航空機の整備を推進するとともに、関係機関との連携を強化し、海上テロ対策に取り組んでいる。

(3) 不審船・工作船対策の推進

不審船・工作船は、我が国領域内における重大凶悪な犯罪に関与している疑いがあり、その目的や活動内容を明らかにするためには、確実に不審船を停船させて立入検査を実施し、犯罪がある場合の犯人逮捕等適切な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なっている。

海上保安庁では、これまでの不審船・工作船事案を踏まえ、立入検査を目的として不審船を停船させる際に行う射撃について、人に危害を与えたとしても違法性が阻却されるよう「海上保安庁法」を改正し、巡視船艇・航空機の防弾化や武器の整備、高速・高機能の巡視船の整備を図っている。また、防衛省との共同対処マニュアルに基づき、早期の情報共有や、不審船対処に係る自衛隊との共同訓練を実施している。

(4) 海上犯罪対策の推進

国内における薬物・銃器犯罪、来日外国人による凶悪犯罪の多くは、国際犯罪組織が関与する密輸・密航事犯に端を発していると考えられるため、政府において、これらの事犯を水際で阻止すべく、「犯罪対策閣僚会議」等により対策を講じてきた。海上保安庁においても、犯罪情報の

収集・分析、監視取締りの強化等により、摘発水準の向上を図るとともに、警察、税関等の国内関係機関や中国、フィリピン、ロシア等の国外関係機関との情報交換等、効果的な密輸・密航対策を講じている。

また、最近の国内密漁事犯は、悪質・巧妙化の一途をたどっており、貴重な水産資源の枯渇を招くのみならず暴力団等の資金源になるとともに、外国漁船による我が国領海及び排他的経済水域における不法操業は、我が国の漁業秩序を著しく乱す行為である。これらに対し、関係機関等と連携して、監視・取締体制を強化している。

さらに、海域への廃棄物の不法投棄、汚水の不法排出等の海上環境事犯が続発しており、なお一層関係機関等と連携協力して悪質事業者等に係る情報共有体制を構築するとともに、監視取締体制の効率化・強化を図ることとしている。

4 我が国の海洋権益の保全

(1) 海洋権益を保全するための警備活動

我が国を囲む領海、排他的経済水域等においては、一部境界が未画定であることに起因する問題が生じているが、海洋権益の保全のためには、領土の保全のみならず、海洋における秩序の維持が極めて重要である。

海上保安庁では、我が国の領海及び排他的経済水域において、巡視船艇・航空機によるしょう戒を行い、我が国の権益を侵害する外国船舶等に対し、厳正に警備を行っている。

一例として、平成19年10月に、中国人活動家が抗議船に乗船し、尖閣諸島の領有権主張活動を行ったが、巡視船による厳正かつ適切な対応により上陸を阻止している。

(2) 日本海における海洋調査への取組み

平成18年以来、日韓が主張するそれぞれの排他的経済水域（EEZ）が重複している水域（重複水域）内の海底地形に、韓国が韓国語名称を国際登録しようとする動きがある。18年4月、海上保安庁はこの動きへ対応するため同重複水域内の海底地形調査を計画したが、韓国側が反発、外交交渉の結果、韓国が同年6月の国際会議「海底地形名小委員会（SCUFN）」への地名提案を見送ることになったことから、我が国は調査を中止した。19年、韓国が重複水域内の海底地名を再び7月のSCUFNへ提案する動きが見受けられたものの、最終的には見送られた。

この問題に関連し、18年、我が国が毎年実施してきた日本海等における放射能調査のうち重複水域の調査について、韓国側の反発を受け、外交交渉の結果、同年10月に海上保安庁の測量船と韓国の調査船により共同で調査を行った。また、19年にも外交経路による調整の結果、同年9月に日韓共同で同調査を実施した。

海上保安庁は、引き続き日本周辺海域における適正な海図の作成に努めるとともに、我が国領海、EEZの海洋管理を的確に行うため、調査データの不足している水域において、海洋調査を優先的、重点的に実施していく。

(3) 大陸棚の限界画定のための調査の推進

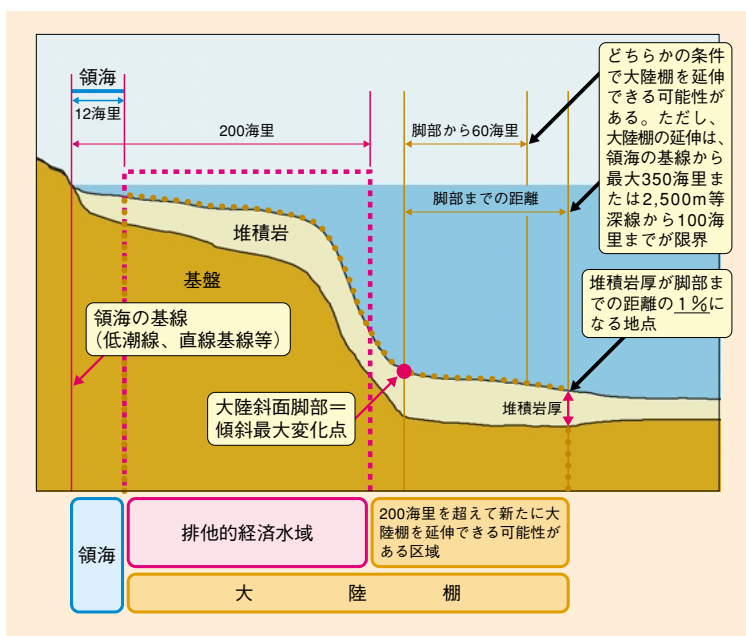
国連海洋法条約は、沿岸国の200海里までの海底等を大陸棚とするとともに、海底の地形・地質が一定条件を満たす場合、200海里を超えて大陸棚を設定することが可能であるとしている。そのためには、「大陸棚の限界に関する委員会」へ大陸棚の地形・地質に関するデータ等を提出

し、同委員会の勧告に基づいて大陸棚の限界を設定する必要がある。我が国は、平成21年5月までに委員会へデータ等を提出するため、総合海洋政策本部の総合調整の下、関係省庁が連携し、大陸棚の限界画定に必要な調査等を推進している。海上保安庁は、19年度、南鳥島周辺等における精密海底地形調査、大東島周辺海域及び南鳥島周辺海域における地殻構造探査を実施した。

(4) 沖ノ鳥島の保全

沖ノ鳥島は、我が国最南端の領土であり、国土面積を上回る約40万km²の排他的経済水域の権利の基礎となる極めて重要な島であることから、国土保全・利活用の重要性にかんがみ、国の直轄管理により十全な措置を講じるとともに、その前提の上に可能な利活用策を検討していく。

図表Ⅱ-6-4-5 国連海洋法条約による大陸棚の定義



5 安全保障と国民の生命・財産の保護

(1) 国民保護計画による武力攻撃事態等への対応

平成16年に施行された「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」は、武力攻撃事態等における避難、救援、被害最小化のための措置等について定めたものであり、17年3月に政府が策定した「国民の保護に関する基本指針」を受け、同年10月に、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」を作成した。この計画では、武力攻撃事態等において、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としている。また、海上保安庁においては、捜索、救助・救急活動、指定公共機関等の運送力不足時における避難住民・緊急物資の運送等を実施することとしている。

(2) 北朝鮮問題への対応

平成18年7月の北朝鮮による弾道ミサイルの発射や同年10月の北朝鮮による核実験実施発表への対応として、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づき、北朝鮮船籍船舶全船の入港禁止の措置を実施している。本措置については、その後の国際情勢にかんがみ、期間を20年4月13日まで延長した。海上保安庁では、本措置の確実な実施を図るため、北朝鮮船籍船舶の入港に関する情報の確認等を実施している。さらに、北朝鮮からの輸入禁止に係る措置等が継続されていることから、関係機関との密接な連携の下、必要に応じ、入港した船舶に対し立入検査を実施するなど、適切に対処しており、19年3月には、経済産業大臣の承認を得ずに北朝鮮産のアサリを中国籍貨物船により不正に輸入した事案を摘発した。