

（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。令和元年度は、8月の前線に伴う大雨や令和元年東日本台風等、数多くの自然災害が発生し、被災した自治体へ、のべ約35,000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、道路啓開や代替輸送など被災地の早期復旧・復興を支援した。特に、令和元年東日本台風及び低気圧による大雨では、東日本を中心に34都道県303市町村へのべ3万人・日を越える隊員を発災直後から派遣し、被災状況調査や災害応急対応にあたった。被災状況調査では、ドローンなどICT技術を活用し被災した地方公共団体所管の公共土木施設を調査した。また、各地の浸水被害を解消するため、約200台の排水ポンプ車を派遣し24時間体制で緊急排水にあたり、10月中に浸水を概ね解消した。この他、建設企業と一体となり市街地や道路等に堆積した土砂撤去を支援した。輸送支援では、「しなの鉄道」等の被災した鉄道に代わる通勤・通学手段を確保するため、新幹線、バス等の代替輸送の確保を支援した。

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、令和元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、「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、和歌山県、大阪府等の地元自治体や関係機関が参加し、地域住民や地元総領事館などが参加し、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規模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、災害発生後には被害が海上に及ばない場合でも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。

令和元年8月の前線に伴う大雨では被害状況調査、機動救難士による孤立者の吊上げ救助を実施した。また、鉄工所から大量の油が流出した佐賀県大町町に機動防除隊を派遣し、自治体及び関係機関と緊密に連携し油の回収作業への協力を行った。

令和元年房総半島台風では、不測の事態に備え即応体制を強化するとともに、羽田空港や東京湾アクアライン等の周辺海域において、錨泊制限等を行い、重要施設に対する走錨等に起因する事故を未然に防止した。

また、令和元年東日本台風では、宮城県、福島県、長野県などに海上保安官を派遣し情報収集等にあたりとともに孤立者等の吊上げ救助、行方不明者の捜索、流出油の回収作業等を実施した。そのほか、航行警報や海の安全情報による船舶等への情報提供及び巡視船艇による給水や入浴支援等を実施した。

(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、水門等の遠隔監視・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。

図表 II-7-2-15 海上保安庁による災害対応の状況

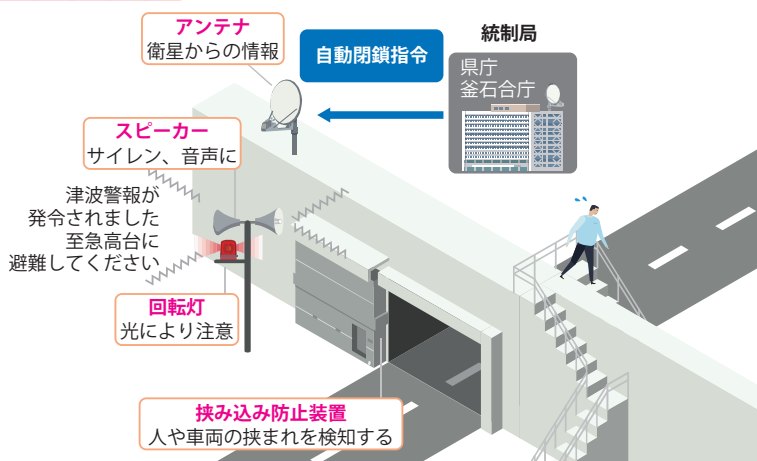


航空機による要救助者の搬送



巡視船による給水支援

図表 II-7-2-16 水門・陸閘等自動閉鎖システム（岩手県）のイメージ



資料) 岩手県

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

令和元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月の山形県沖を震源とする地震、令和元年8月から9月の前線等に伴う大雨（台風第10号、第13号、令和元年房総半島台風及び第17号の暴風雨を含む。）、10月の令和元年東日本台風、第20号及び第21号の暴風雨による災害など、全国的に災害が頻発したことにより、約6,999億円（17,495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、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、実施した。加えて、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、令和元年東日本台風、第20号及び第21号の暴風雨による災害においても適用した。令和元年東日本台風においては、被災地方公共団体より要請のあった河川3水系15河川、道路6箇所について、直轄権限代行による災害復旧事業を実施している。あわせて、環境省や防衛省と連携し、宅地内やまちなかに堆積した廃棄物や土砂を一括して撤去できるスキームを活用する等、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。

これらの他に、8月前線や令和元年東日本台風に伴う豪雨等の自然災害により被災した地域等40地区に、住民等の安全・安心の確保に資する再度災害防止対策等を実施するため、緊急に災害対策等緊急事業推進費を配分した。

(12) 安全・安心のための情報・広報等ソフト対策の推進

安全・安心の確保のために、自然災害を中心として、ハード面に限らずソフト面での対策の取り組みを進めるため、「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、レーザープロファイラ等を活用した土砂災害等の危険箇所の把握及び防災対策（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）、土砂災害リスクに応じた通行規制基準の導入検討を進めるとともに、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、バイクや自転車、カメラの活用に加え、UAV（無人航空機）による迅速な状況把握やETC2.0等の官民ビッグデータなども活用した「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、国土交通大臣が地方管理道路の道路啓開・災害復旧を代行できる制度を拡充する道路法の改正について、令和2年2月に閣議決定した。

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、道路利用者への海拔情報の提供を推進している。

また、令和元年房総半島台風においては、道路啓開と併せて、大規模停電からの復旧を支援するため、経済産業省と連携して東京電力が支援を必要とする箇所に対し、建設事業者と電気事業者のマッチングを行い、電線の復旧作業等の加速化を支援した。併せて、北海道開発局より、給水装置付きの散水車を派遣し、千葉県内において給水支援を実施した。

(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、緊急輸送道路のほか幅員が著しく狭い歩道等も対象に電柱の新設を禁止する措置や道路事業等に合わせた道路上の電柱の設置抑制、地方公共団体が実施する無電柱化への重点的な支援を実施している。

(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年以上が経過す

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、平成30年度に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」を平成30年度から令和2年度までの3か年集中で実施している。また、令和元年東日本台風等により、地域鉄道においても橋梁の流失や隣接斜面の崩壊、電気設備等の浸水等の被害が多数発生したため、3か年緊急対策で実施している上記①、②、③について、対象を拡大し、地域鉄道においても対策を実施している。

被災した鉄道に対する復旧支援については、鉄道軌道整備法に基づく災害復旧事業費補助により、地震や豪雨などの災害で被災した鉄道の早期復旧を支援している。また、特に大規模な災害で甚大な被害を受けた鉄道については特別な支援制度により、復旧を強力に支援している。

コラム

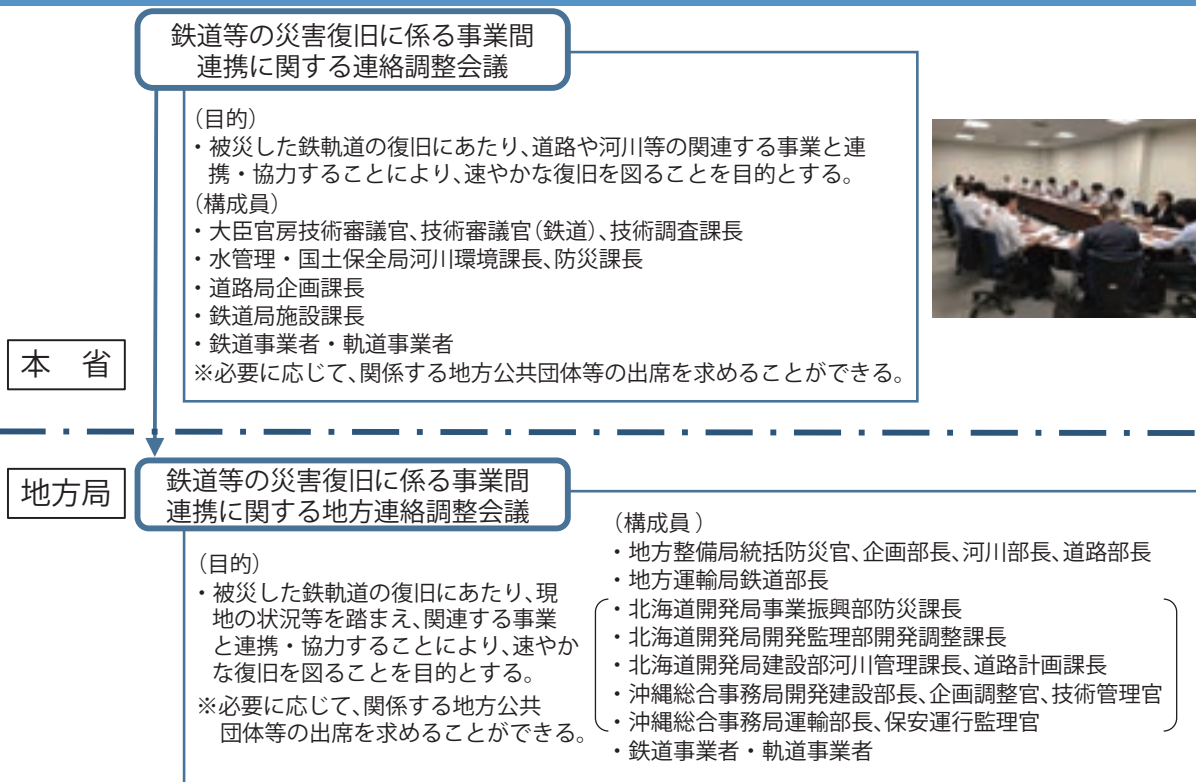
頻発化・甚大化する災害に対する鉄道の復旧に関する取り組み

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、令和2年3月末現在で、4事業者4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、令和元年東日本台風のような特定の大規模な災害で甚大な被害を受けた鉄道について、一定の要件を満たす場合には、国の支援を手厚くする制度を適用し、復旧を強力に支援しています。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）。

更に復旧工事関係については、令和元年東日本台風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「鉄道等の災害復旧に係る事業間連携に関する連絡調整会議」を開催し、道路、河川及び治山等の関連する事業と連携・調整することにより、被災鉄道の速やかな復旧を促進しています。

鉄道等の災害復旧に係る事業間連携に関する検討体制



II

第7章

安全・安心社会の構築

港湾については、令和元年房総半島台風及び令和元年東日本台風をはじめとする近年の台風による港湾での被害等を踏まえ、想定を超える高波・高潮・暴風が来襲した場合でも被害を軽減させるため、有識者による委員会を開催して「自助」「共助」「公助」が一体となった総合的な防災・減災対策について検討を行っている。また、大規模災害時でも港湾機能を維持するため、関係機関と連携し、防災訓練の実施や港湾BCPの改善を図る等、災害対応力強化に取り組んでいる。

(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る中、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。

これを受け、平成30年度に有識者、業界団体等で構成する検討会を実施、策定した「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」を活用し、地方公共団体と連携した実践的な訓練を実施する等、円滑な支援物資輸送を実現するための取組みを実施した。

また、令和元年房総半島台風、令和元年東日本台風等の大規模災害時においては、政府によるプッシュ型支援物資輸送に係る調整を実施した。

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。

「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。

「建築物・市街地の安全性の確保」、「既存建築ストックの活用」及び「木造建築を巡る多様なニーズへの対応」については、30年2月に第三次答申を取りまとめた。これに基づき、令和元年6月に「建築基準法の一部を改正する法律」が全面施行された。

また、2年3月には、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、建築士試験の受験機会を拡大する内容を盛り込んだ「建築士法の一部を改正する法律」が施行された。

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、平成30年度より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い、令和元年10月に報告書を取りまとめた。

(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。

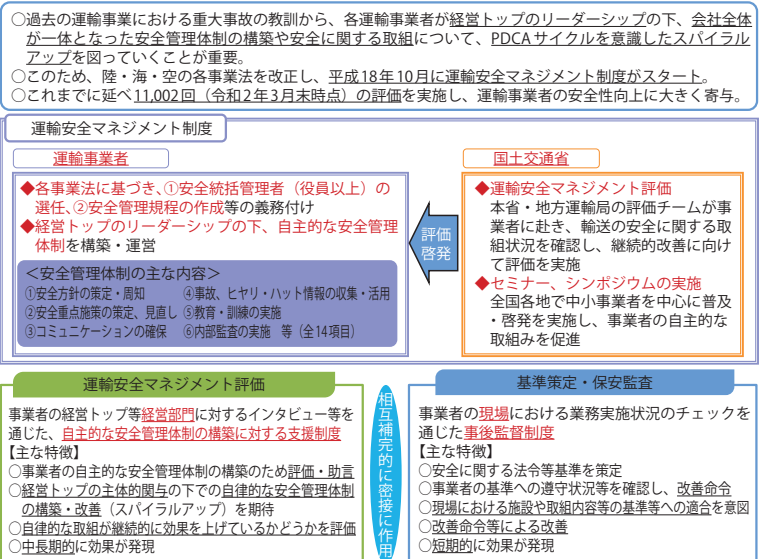
1 運輸事業者における安全管理体制の構築・改善

「運輸安全マネジメント制度」は、運輸事業者の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。

令和元年度においては、運輸安全マネジメント評価を延べ844者（鉄道49者、自動車631者、海運146者、航空18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、令和元年度において2,944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、平成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、令和元年度において6,859人（4月～12月末）がセミナーを受講した。

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	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	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	評価を実施する国の職員の人材育成の強化
②安全統括管理者会議の創設	5. 情報通信技術の運輸安全マネジメント分野への活用
③国土交通大臣表彰制度の創設	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
④中小規模事業者の取組を容易にする方策を促進	

資料）国土交通省

運輸安全マネジメント制度においては、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している。このため平成29年7月に運輸審議会の答申を踏まえて、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、令和元年度には未実施事業者1,867者のうち579者の評価を行った。また、事業者への効果的な評価実施のため、小規模海運事業者に対して新たな評価実施要領の制定を行った。さらに取組みの深化を図るため、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）を平成29年10月に創設し、平成30年からは地方開催も行い、「横の連携」の場づくりを図ることとしている。加えて、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平成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表彰を行っている。

これらの取組みを行うなど、運輸安全マネジメント制度の取組みの強化・拡充を図っている。

2 鉄軌道交通における安全対策

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

（1）鉄軌道の安全性の向上

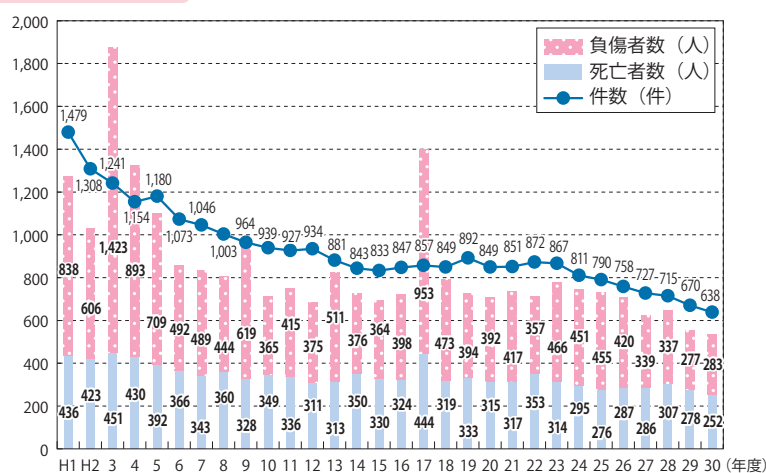
過去の事故等を踏まえて、必要な基準を制定するなどの対策を実施し、これを鉄軌道事業者が着実に実行するよう指導するとともに、保安監査等を通じた実行状況の確認や、監査結果等のフィードバックによる更なる対策の実施を通じて、鉄軌道の安全性の向上を促している。

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



^注 JR西日本福知山線列車脱線事故があった平成17年度など、甚大な人的被害を生じた運転事故があった年度の死傷者数は多くなっている。

（２）踏切対策の推進

都市部を中心とした「開かずの踏切」^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。

令和元年度は、「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129箇所を指定し、平成30年度までに指定した1,000箇所と合わせ、1,129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。また、踏切対策の好事例の収集・提供を行い、指定した踏切道の対策検討を支援した。

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、ホーム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30年度末現在、783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。

平成31年3月より、学識経験者、視覚障害者団体、消費者団体の参画の下、「ホームドア整備に関するWG」を設置し、今後のホームドア整備の考え方等について検討を重ね、令和元年7月に「ホームドアの更なる整備促進に向けた提言」を公表した。

本提言においては、これまで優先整備の対象としてきた10万人以上の駅について、コストや車両の扉位置が揃っていない等の課題により、整備済み駅数が123駅／279駅（平成30年度末現在）となっていることから、引き続き優先的に整備を推進していく必要があるとしている。

また、10万人以上の駅には複数の番線があるものの、整備済み番線数は353番線／1,219番線（平成30年度末現在）に留まっていることから、今後は番線ごとの整備状況にも着目して計画的に整備を推進していく必要があるとしている。なお、番線ごとの整備の推進に当たっては、視覚障害者に対してホームドアの有無の誤認を与えないようにするための配慮が求められるとしている。

さらに、ホームドア整備にかかる多額の費用が、普及に当たり大きな課題となっていることから、安全性に十分配慮しつつ整備費用を低減させる、新たなタイプの軽量型ホームドア等の整備を促す政策的誘因の検討が必要であるとしているほか、その実用化・導入に当たっては、視覚障害者への事前の意見聴取や、ホームドアの形状、動作等の情報に関して、事前に十分な周知に努めることが盛り込まれた。

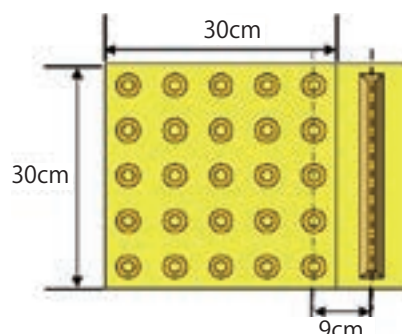
注 列車の運行本数が多い時間帯において、踏切遮断時間が40分／時以上となる踏切

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

II

第7章

安全・安心社会の構築

(4) 鉄道施設の戦略的な維持管理・更新

鉄道の橋梁やトンネル等については、法定耐用年数を超えるものも多く、老朽化が進んでおり、これらの鉄道施設を適切に維持管理することが課題となっている。鉄道利用者の安全確保及び鉄道の安全・安定輸送の確保を図るため、地域の人口減少が進み経営環境が厳しさを増す地方の鉄道事業者に対して、鉄道事業の継続性等を確認した上で、将来的な維持管理費用を低減し長寿命化に資する鉄道施設の改良・補強を支援している。

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進められており、令和元年6月には、我が国等の提案に基づき実証運航に関する暫定指針が策定された。

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。同年6月には、我が国及び欧州諸国等の提案に基づき、旅客フェリーの火災対策に関する暫定指針が策定された。

令和2年1月には、衝突や座礁等により船体が損傷を受けた場合に転覆や沈没を防ぐための要件等を定めた国際的な基準の改正に伴い、国内法令の整備を実施した。

このような国際規則・基準が我が国に入港する外国船舶によって遵守されることを確保し、サブス

タンダー船^{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ており、令和元年度も引き続き、全国のフェリー事業者に対して指導を行った。

さらに、30年末のクルーズ船のグアム島での岸壁接触事故において、乗組員が酒気帯び状態であったことが確認されたこと等を受け、アルコール検知器を用いた検査体制の導入等の海運分野における新たな飲酒対策をとりまとめ、令和元年8月に公表し、これらが適切に実施されるよう、事業者等に対し、指導・監督を行っている。

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、令和4年2月から違反点数が付与されることを踏まえ、今年度も引き続き、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隻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、水先業務の安定的な提供や人材の確保・育成に向けた施策を推進している。

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、31年には304件の裁決を行い、海技士、小型船舶操縦士及び水先人等計400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。

特に近年、モーターボートや水上オートバイ等の従来からの小型船舶に加え新たなウォーターアクティビティが出現し、活発化している一方、免許や検査を要しないミニボート等では、十分な海事知識を有しないまま海を利用し、海難に遭遇する事案が発生している。この対策として、各ウォーターアクティビティを安全に安心して利用するための適正な装備品、基本的な技能及び知識等について、

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。

関係機関等の合意を経て策定した「ウォーターセーフティガイド」^{注1}にまとめ、利用者への周知啓発を図っている。また、気象海象等の情報不足による海難を防止するため、「海の安全情報」^{注2}等により広く国民へ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月から運用している。

海図については、電子海図情報表示装置（ECDIS）の普及に伴い、重要性の増した電子海図の更なる充実を図っている。また、外国人船員に対する海難防止対策の一環として英語表記のみの海図等を刊行しており、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）の運用を31年4月から開始した。

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、海水の浸入を遮断する対策及び電源喪失時における予備電源設備の整備など、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、令和元年度に455箇所の改良・改修を実施した。

II

第7章

安全・安心社会の構築

注1 国の関係機関や民間の関係団体などが参加する意見交換会において、合意・推奨された事故防止のための情報を取りまとめた総合安全情報サイト。現在、水上オートバイ編、カヌー編、SUP編、ミニボート編、遊泳編、釣り編を公開している。

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ているほか、海上保安庁が発表する緊急情報等を電子メール配信サービスにより提供している。

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

II

第7章

安全・安心社会の構築

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。

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

コラム

荒天時の走錨等に起因する事故の防止

平成30年9月4日に発生した、関西国際空港連絡橋へのタンカー衝突事故を受け、同年10月より開催された「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」の提言を踏まえ、船舶交通の安全確保の観点から、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するとともに、同空港周辺海域以外の海域における同種事故再発防止のための対策を検討してまいりました。

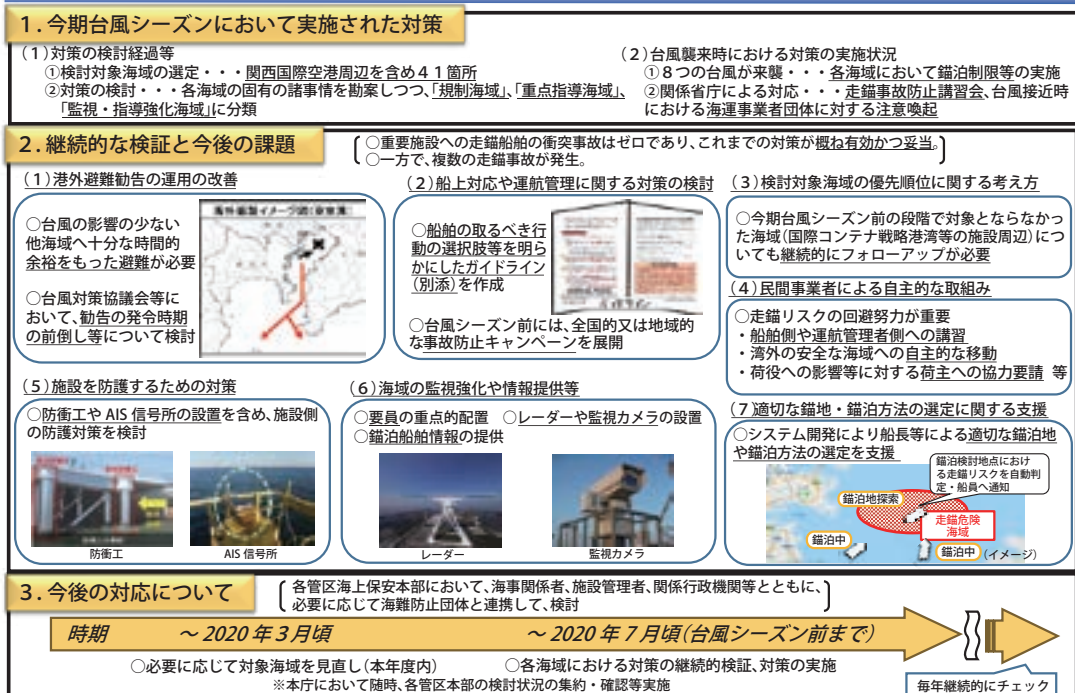
検討に際しては、各海域を取り巻く環境（錨泊実態や地形など）や固有の諸事情（海上施設の種別や社会的影響など）を考慮することとし、31年4月、関西国際空港周辺海域を含めた全国で41箇所の重要施設（交通やライフライン等の断絶、代替手段がないことによる不利益等をもたらす施設）の周辺海域を選定し、これらの海域での荒天時における錨泊制限等の安全対策を講じました。

令和元年の台風シーズンにおける、全国41箇所の重要施設に対する走錨等に起因する事故はゼロであり、その対策の効果が認められましたが、令和元年房総半島台風では、重要施設とはなっていない橋梁への衝突事故が発生しました。

このような状況を踏まえ、走錨に伴う事故防止対策の強化等について、有識者検討会において更なる議論が行われ、時間的余裕を持った避難の推奨や荷役への影響に伴う荷主への協力要請、重要施設の追加も含めた対策の継続的な検証、走錨事故を防止するためのガイドラインの作成・周知、海域監視体制の強化、適切な錨地・錨泊方法の選定に関する支援など、ソフト・ハード両面の対策を一体的に推進することが重要との提言がなされています。

これらの提言を踏まえ、海上保安庁では引き続き関係機関・団体と連携し、官民一体となって走錨事故防止対策を推進してまいります。

「第2次報告書」の概要 ～荒天時の走錨等に起因する事故の再発防止について～



（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38%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3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早期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」や「NET118」^注の有効活用の3つを基本とする自己救命策3つの基本及び携帯電話の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、潜水土等の救助技術・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」の運用を開始した。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。

注 聴覚や発話に障がいを持つ方を対象に、スマートフォンなどを使用した入力操作により、海上保安庁への緊急時の通報が可能となるサービス。

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令和元年の報告数は前年より30%程増加しているが、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。

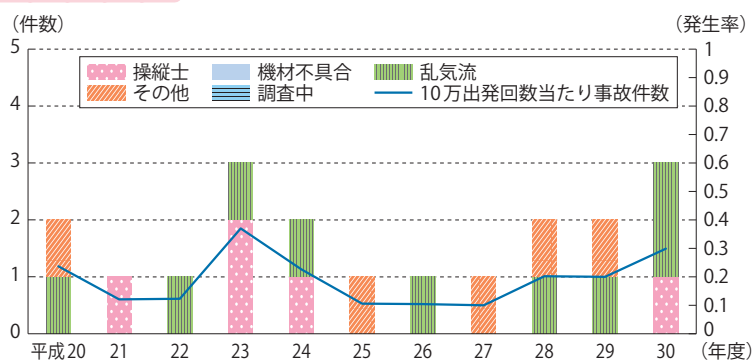
②航空輸送安全対策

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、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ており、本邦航空会社は31年1月から、外国航空会社は同年3月から適用している。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。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していく。

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、操縦士の飲酒に関する基準等を31年1月

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

に策定したほか、航空法改正による飲酒に関する罰則強化を行ったが、その後も引き続き飲酒事案が発生したことから、飲酒量の制限や出勤前検査による自己管理徹底の指示等の追加対策を講じた。また、同年7月には操縦士以外の客室乗務員、運航管理者、整備士等についての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スペースジェットの開発に伴い、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。また、令和元年6月には、スペースジェットの就航後を見据え、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（令和元年法律第38号）」が第198回国会で成立し、関連規定の整備や必要な体制の整備を行っている。

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環境整備に取り組んでいく。

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36,895件の許可・承認を行った。また、令和元年9月18日に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が一部施行され、アルコール摂取時の飛行禁止や飛行前確認の実施等の無人航空機の飛行に係る遵守事項が追加されたほか、国土交通大臣による無人航空機の飛行を行う者等に対する報告徴収・立入検査権限が創設された。また、同日付で、航空法施行規則等の改正が施行され、主要な空港である新千歳空港、成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港、福岡空港、那覇空港については、新たに進入表面若しくは転移表面の下の空域又は空港の敷地の上空の空域が無人航空機の飛行禁止空域に追加された。引き続き、航空法やガイドライン等により、安全を確保するとともに、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2019～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、2022年度の有人地帯での目視外飛行（レベル4）の実現のための基本方針策定に向け、令和元年11月に中間とりまとめを実施した。

⑤小型航空機の安全対策

小型航空機については、これまでも操縦士に対し定期的な技能審査を義務付ける制度を導入する（平成26年）などの取組みを進めてきたが、東京都調布市における住宅への墜落事故など、近年、事故が頻発しており、更なる安全確保に向けた抜本的な対策が必要である。

このため、国土交通省では、全国主要空港における安全講習会の開催などの追加対策を講じるとともに、平成28年12月に立ち上げた「小型航空機等に係る安全推進委員会」を定期的に開催し、有識者や関係団体等の意見を踏まえながら今後の小型航空機の安全対策の構築に係る調査・検討を進めている。具体的には、定期的な安全啓発メールマガジンの配信、SNSを活用した安全啓発動画の配信、

航空安全情報ポータルへの設立などの注意喚起・安全啓発のための安全情報の発信強化を図っている。また、小型航空機用に開発・販売されている簡易型飛行記録装置（FDM）に係る実証実験を平成30年度より開始しているが、令和元年度からその対象機に自家用機等を追加し、当該機器による事故調査、訓練・審査、リスク分析等への活用策の検討・調査を加速している。さらには、操縦士に対する定期的な技能審査制度の実効性向上を図るため、標準的チェックリストの策定や操縦技能審査員に対する指導・監督の強化などを進めている。

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、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。

令和元年度は、関西国際空港、大阪国際空港、中部国際空港、那覇空港、長崎空港、熊本空港、鹿児島空港、大分空港、札幌・東京・福岡航空交通管制部、航空交通管理センター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、令和元年度中、航空29件、鉄道19件、船舶1,060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。

元年度に調査を終えた航空事故等については、29年8月に奈良県山添村で小型機が墜落し、搭乗者2名が死亡した事故についての調査報告書を元年7月に公表するなど、26件の調査報告書を公表した。鉄道事故等については、30年11月に北海道新札幌駅構内で信号機が倒壊した重大インシデントについての調査報告書を元年12月に公表するなど、16件の調査報告書を公表した。

船舶事故等については、30年10月に山口県の大島大橋に貨物船が衝突した事故についての調査報告書を元年10月に公表するなど、1,000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」のほか、機関故障の部位・部品から調査報告書を検索できる「機関故障検索システム」を公開している。

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。

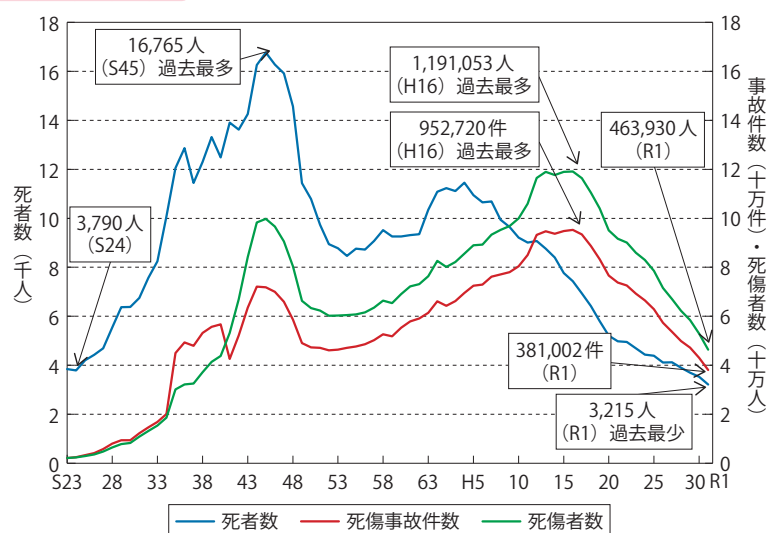
令和元年度においても、公共交通事故発生時に、被害者等へ相談窓口を周知するとともに被害者等からの相談を聞き取って適切な機関を紹介し、平時には、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定の働きかけ等を行った。

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

令和元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3,215人（対前年比317人減）まで減少し、3年連続で戦後最少を更新した。しかし、高齢運転者による交通事故が多発するとともに、交通事故死者の約半数が歩行中・自転車乗用中で、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



(注) 死者数とは、交通事故発生から24時間以内に亡くなった死者数

(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年でほぼ横ばい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未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策の推進

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」（令和元年6月18日関係閣僚会議決定）に基づき行われた緊急安全点検の結果を踏まえた交通安全対策事業への支援を重点的に実施している。

④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

令和元年9月に策定した「高速道路における安全・安心基本計画」等を踏まえ、利用者視点のもと、新技術等を活用しつつ、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、時間信頼性の確保や事故防止、ネットワークの代替性確保の観点から選定した優先整備区間の中から財源確保状況も踏まえ、計画的に4車線化等を実施していく。また、令和4年度（高速道路会社管理区間は2年度）までに、土工部へのワイヤーロープの設置を概成していく。

また、世界一安全な高速道路の実現を目指し、事故多発地点での集中的な対策に取り組むだけでなく、高速道路での逆走事故対策として、平成30年度に民間企業から公募・選定した逆走対策技術の積極的な展開や、東北道 旧蓮田サービスエリアでの実験を通じ、画像認識技術等を活用した路車連携技術の開発を推進する。

さらに、災害時の通行止め時間の最小化によるネットワークの信頼性の飛躍的向上を実現するため、現下の低金利状況を活かし、財政投融資を活用して、橋梁の耐震強化対策を加速するとともに、土壌雨量指数等を考慮した新たな通行規制基準の導入を推進する。

休憩施設の不足解消や使いやすさの改善に向けた取組みとして、休憩施設の駐車マス数の拡充に加え、普通車・大型車双方で利用可能な兼用マスの設定、高速道路外の休憩施設への一時退出を可能とするサービスや、駐車場予約システムなどを導入する。

（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度の頻度で点検を行っている。

橋梁、トンネル等の一巡目点検が平成30年度末に概ね完了し、橋梁では次回点検までに措置を講ずべきものが全国に約7万橋存在する。このうち、地方公共団体管理の橋梁では修繕に着手したもの

が約20%に留まることを踏まえ、令和2年度より、「道路メンテナンス事業補助制度」を創設し、措置が進むように計画的かつ集中的に支援していく。

今後、地方公共団体が計画的に措置ができるよう、具体的な対策内容を盛り込んだ長寿命化修繕計画の策定・公表を促すとともに、直轄診断・修繕代行による支援、地域単位での一括発注の実施、修繕に係る研修の充実等、技術的にも支援していく。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、道路占用者の維持管理義務を明確化し、道路占用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、違反車両の荷主を特定するための仕組みを平成31年4月から導入した。

（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、令和2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、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、令和元年度は、自動車運送事業者631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て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。また、令和元年11月に貨物自動車運送事業法の改正により新設又は改正された事項の違反行為に対し、新たに処分量定の新設を行うとともに、運行管理者が不在等の悪質な法令違反が確認された場合に、早期改善を促すため行政処分の基準等の改正を行った。

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。

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。

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

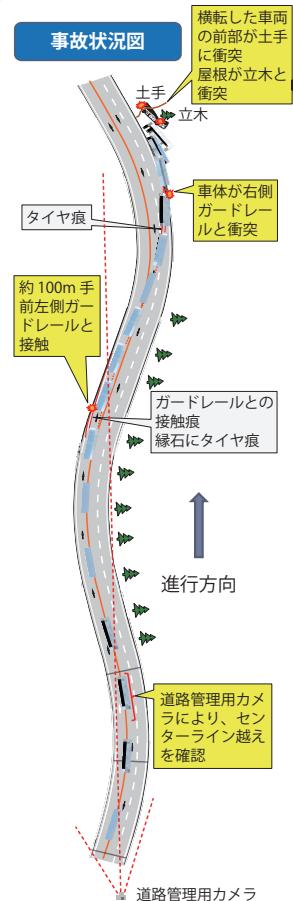


（長野県警察提供）

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

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、令和2年3月までに40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

睡眠呼吸障害、脳疾患、心臓疾患等の主要疾病の早期発見に有効と考えられるスクリーニング検査を普及させるための検討が必要となる、事業者における同検査の普及状況や課題等を把握するため、同検査の実施状況等についてのアンケート調査を行っているほか、事業者の運転者に実際にスクリーニング検査を受診してもらい、受診後の運転者に対する事業者の対応等を調査するモデル事業を実施している。また、各種スクリーニング検査の受診促進のため、「事業用自動車健康起因事故対策協議会」において「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」をとりまとめ、平成30年2月に公表し、令和元年7月には、「自動車運送事業者における心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」をとりまとめ、公表した。

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。

II

(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、側方衝突警報装置の義務付け、乗用車等への衝突被害軽減ブレーキの義務化など、保安基準の拡充・強化を行った。引き続き、衝突被害軽減ブレーキの対自転車要件を拡充するなど、保安基準の拡充・強化を図っていく。

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。令和元年度より、夜間における対歩行者の衝突被害軽減ブレーキの評価対象について、街灯のない環境の評価にまで拡大した。

⑤自動運転の実現に向けた取り組み

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。衝突被害軽減ブレーキに関する国際基準が令和元年6月に成立するなど、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、レベル3及び4の自動運転車の安全確保を図るため、令和元年5月に「道路運送車両法の一部を改正する法律」が成立し、国が定める安全基準の対象装置に「自動運行装置」が追加され、当該装置に係る安全基準を策定した。

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、「適切な完成検査を確保するためのタスクフォース」における平成30年3月の中間とりまとめ等を踏まえ、完成検査の記録を書き換えできなくする措置や勧告制度に係る規定の新設等を内容とする同年10月の省令改正に加え、令和元年5月には、道路運送車両法の一部を改正し、完成検査における不適切な取扱いに対する是正措置命令等の創設、当該命令等を行うための報告徴収・立入検査に対する虚偽報告等に適用される罰則の強化を行った。

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、「「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」の作動をビデオで解説します」、「水深が床面を超えたら、もう危険！ー自動車が冠水した道路を走行する場合に発生する不具合についてー」及び「「衝突被害軽減ブレーキがあれば、安心」ではありません。ー衝突被害軽減ブレーキには機能の限界があり、状況によっては作動しませんー」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、令和元年度のリコール届出件数は415件、対象台数は1,053万台であった。

⑧自動車の整備・検査の高度化

道路運送車両法の一部を改正する法律（令和元年法律第14号）により、分解整備の範囲を対象装置の取り外しを行うものに限らず、対象装置の作動に影響を及ぼすおそれがある整備又は改造に拡大するとともに、対象装置として、自動運転車に掲載される「自動運行装置」を追加し、その名称を「特定整備」に改める改正を行い、自動車の使用者が安心して先進技術の整備を整備工場に委託できる環境作りを進めている。

また、平成31年3月にとりまとめられた「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」最終報告書を踏まえ、新たに電子的な検査を導入するための体制整備を進めている。

(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。

図表 II -7-5-1

国土交通省に報告された我が国船舶運航事業者の運航する外国籍船の海賊及び武装強盗被害発生状況（令和元年）



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。

②海賊対策

国際海事局（IMB）によると、令和元年における海賊及び武装強盗事案の発生件数は162件であり、地域別では、ソマリア周辺海域が0件、西アフリカ（ギニア湾）が64件及び東南アジア海域が53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。

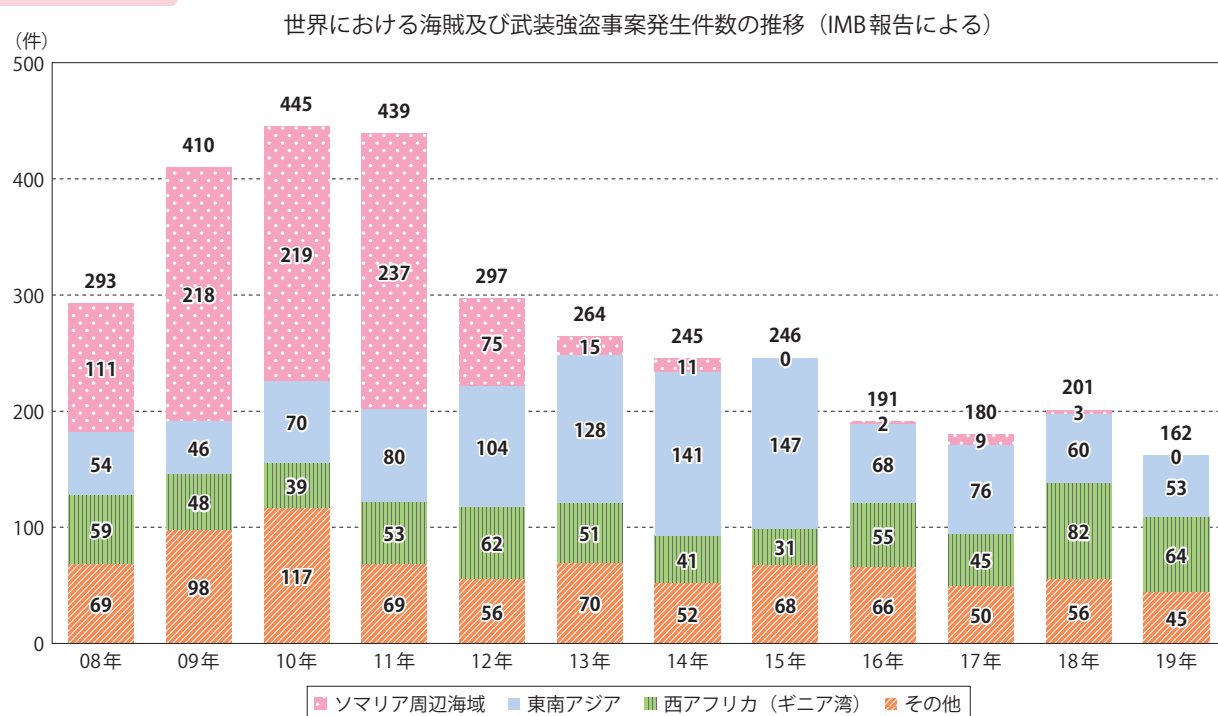
東南アジア海域等においては、巡視船や航空機を派遣し、寄港国海上保安機関と海賊対処連携訓練や意見・情報交換を行うなど連携・協力関係の推進に取り組んでいる。

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・協力に貢献している。

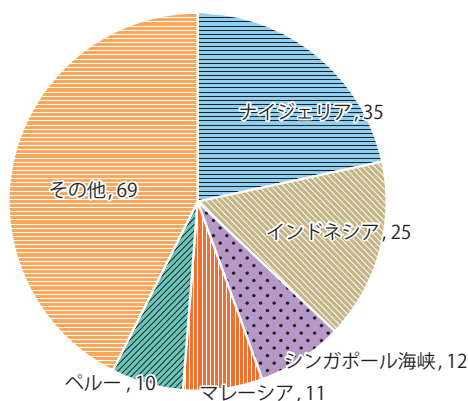
注 国際海運会議所等海運団体により作成されたソマリア海賊による被害を防止し又は最小化するための自衛措置（海賊行為の回避措置、船内の避難区画（シタデル）の整備等）を定めたもの。

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
「令和元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）」



令和元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）



③中東地域における対応

我が国に輸入される原油の8割以上は中東地域からのものであり、中東地域を航行する船舶の航行の安全を確保することは重要である。令和元年6月13日、オマーン湾を航行していた我が国関係船舶が攻撃を受ける事案が発生した。本事案について、国土交通省では、被害状況等について情報収集に努めるとともに、海運事業者団体に対して、安全航行の徹底について注意喚起するなどの対応を行い、関係省庁で連携して事態に対応した。その後、我が国としては、同年12月27日の閣議決定「中東地域における日本関係船舶の安全確保に関する政府の取組について」に基づき、更なる外交努力や

航行安全対策の徹底とあわせて、情報収集態勢を強化するため、自衛隊による情報収集活動を行っている。国土交通省においても、防衛省・自衛隊から情報共有を受けつつ関係業界との綿密な情報共有や適時の注意喚起等に引き続き取り組み、我が国関係船舶の航行安全の確保に万全を期していく。

④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、「東京2020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。東京2020大会ではこれらの取組みに加え、更なるセキュリティ水準の向上を図るため、危険物検知の新たな警戒手法の導入等を検討するための実証実験（危険物探知犬・旅客スクリーニング装置）を実施し、導入可能性について検討を進めている。

図表Ⅱ-7-5-3 東京2020大会中の鉄道駅への新たな警戒手法について

○新たな警戒手法の鉄道駅への導入

✓危険物検知手法（危険物探知犬、旅客スクリーニング装置）について関係者間で検討を進めている。



(写真1) 駅構内を巡回する探知犬等

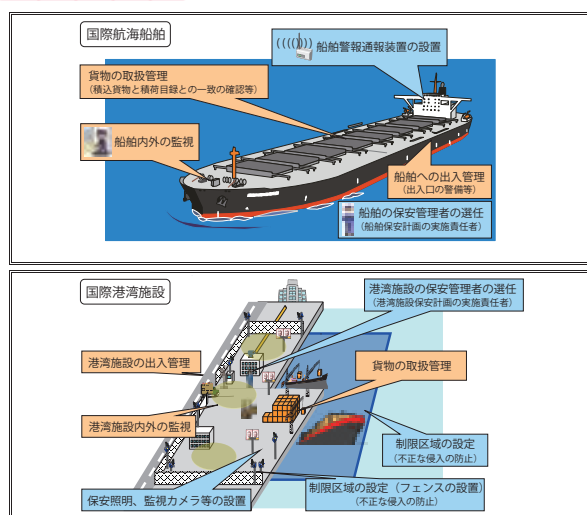


(写真2) 危険物検知を行う警備員

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。

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

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。「テロに強い空港」を目指し、ボディスキャナーや高性能X線検査装置等の高度な保安検査機器の導入の促進に加え、令和元年9月から、航空機搭乗前の保安検査（上着検査、靴検査、爆発物検査）を強化するなど航空保安検査の高度化を図っている。

加えて、無人航空機らしき物体の目撃情報を受け滑走路を閉鎖する事案が相次いで発生したことから、主要空港への無人航空機検知システムの早期導入など、こうした事態への対応強化を進める。

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

河川関係施設等では、河川・海岸等の点検・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。

注1 貨物のセキュリティ管理と法令遵守の体制が整備された貿易関連事業者を税関が認定し、通関手続の簡素化等の利益を付与する制度

注2 航空機搭載前までに、特定荷主（Known Shipper）、特定航空貨物利用運送事業者又は特定航空運送代理店業者（Regulated Agent）又は航空会社においてすべての航空貨物の安全性を確認する制度

（４）情報セキュリティ対策

近年、政府機関及び事業者等へのサイバー攻撃が複雑化・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、東京2020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「一般社団法人交通ISAC」の設立に向けた支援を行った（2020年4月に設立）。

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。

その他、船舶から流出等した燃料油による汚染損害及び座礁船舶等の難破物の除去等の費用に係る損害について、これらの損害の被害者へ賠償が確実に実施されるよう、令和元年5月、船舶油濁損害賠償保障法を改正し、被害者保護の充実を図っている。

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」を開催し、テロ対策について議論・検討を行うなど、2021年に予定されている、東京2020大会等を見据え、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。

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及び日本籍船舶並びに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が追加され、31年4月9日の閣議において、国際情勢にかんがみ、当該入港禁止措置の期限を令和3年4月13日まで延長することが決定された。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ほか、関係行政機関と緊密に連携し、「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」に基づく対北朝鮮輸出入禁止措置の実効性確保に努めている。

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迅速に情報を伝達し、注意を促すこととしている。

（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・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等を定めている。

5 重篤な感染症及び影響の大きい家畜伝染病対策

(1) 重篤な感染症対策

重篤な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。

① 新型インフルエンザ等対策

「新型インフルエンザ等対策特別措置法」（特措法）においては、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。

国土交通省では、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、特措法の各種措置の運用等について、(ア) 運送事業者である指定（地方）公共機関の役割等、(イ) 新型インフルエンザ等緊急事態宣言時の対応等を規定している。

また、毎年、国土交通省新型インフルエンザ等対策本部の運営訓練を実施し、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。

なお、特措法については、新型コロナウイルスの発生を踏まえ、新型コロナウイルス感染症もその対象とする改正が行われている。

②「新型コロナウイルス感染症対策」については、「特集 新型コロナウイルス感染症への対応」を参照

③ エボラ出血熱感染症対策

アフリカのコンゴ民主共和国において、エボラ出血熱の感染地域が拡大したことを受け、令和元年7月18日に世界保健機構（WHO）が「国際的に懸念される公衆衛生上の緊急事態宣言（PHEIC）」を宣言した。また、同年8月4日には、我が国において感染が疑われる患者が確認（検査の結果、陰性であることが判明）されたこともあり、国土交通省では、空港、港湾施設における検疫実施の円滑化について関係事業者に対する協力要請、エボラ出血熱に関する注意喚起を旅行者に対して行うよう、旅行業関係協会に対し指示するなど、関係省庁と緊密に連携して必要な対応を講じている。

(2) 影響の大きい家畜伝染病対策

影響の大きい家畜伝染病対策については、平成30年9月、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CSF（豚熱）の発生が確認され、その後、岐阜県と愛知県を始め8府県での発生が確認されている。国土交通省では、県等関係自治体を実施する防疫措置に必要な資機材の提供、同自治体が行う防疫措置についての関係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必要な対応を講じている。