

第6章

安全・安心社会の構築

第1節 ユニバーサル社会の実現

1 ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化の実現

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえた「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」に基づき、旅客施設等（旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物等）の新設等の際の「移動等円滑化基準」への適合義務、既存の旅客施設等に対する適合努力義務を定めるとともに、この「バリアフリー法」に基づいたバリアフリー整備目標を策定し、ハード・ソフト両面での一層のバリアフリー化に取り組んでいる。現在の同整備目標は、令和7年度までを期限としているものであり、8年度以降の新たな整備目標の策定に向けて、令和6年5月から障害当事者団体や有識者等が参画する検討会における議論を開始した。

また、事業者による障害のある人への合理的配慮の提供を義務化する「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」の令和6年4月の施行に合わせて、障害当事者及び事業者双方の関係者と意見交換を経て改正した「国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針」及び「国土交通省における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応要領」を施行した。

また、令和6年7月、交通分野の取組にジェンダーの視点を取り入れる「ジェンダー主流化」の推進について、国際的な議論を国内に

紹介するため、「ジェンダーと交通」セミナーを開催した。同セミナーでは、国際交通フォーラム（ITF）による国際的な議論や取組の紹介とともに、我が国交通企業の経営幹部から、女性の移動ニーズを取り入れた交通サービスの提供や、交通分野で働く従業員や管理職への女性参画の促進について、各社の取組が共有され、今後の課題と展望について議論が行われた。

（1）公共交通機関のバリアフリー化

「バリアフリー法」に基づき、公共交通事業者等に対して、旅客施設の新設・大規模な改良及び車両等の新規導入の際に公共交通移動等円滑化基準への適合を義務付け、既存施設については同基準への適合努力義務を課すとともに、その職員に対し、バリアフリー化を図るために必要な教育訓練を行うよう努力義務を定めている。また、一定の要件を満たす公共交通事業者等に対して、施設整備、旅客支援等を盛り込んだハード・ソフト取組計画の毎年度報告・公表を義務付ける制度等により、ハード・ソフト対策を一体的に推進している。さらに、旅客船ターミナル、鉄道駅等の旅客施設のバリアフリー化やノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシー等の車両の導入等に対する支援措置を実施している。

また、鉄道における精神障害者割引について、鉄道事業者に対して導入の働きかけを行っ



【関連データ】
公共交通機関のバリアフリー化の現状
URL : <https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html>

た結果、令和7年4月にJR旅客会社及び大手民鉄全社等での導入が実現することとなった。

(2) 居住・生活環境のバリアフリー化

①住宅・建築物のバリアフリー化

高齢者、障害者等が地域の中で安全・安心で快適な住生活を営むことができるよう、一定のバリアフリー性を満たした住宅を取得する際の独立行政法人住宅金融支援機構の【フラット35】Sにおける融資金利の引下げ、バリアフリー改修工事に対する支援等によって住宅のバリアフリー化を促進しているほか、公営住宅や建替え事業によって新たに供給する都市再生機構賃貸住宅については、バリアフリー化を標準仕様とするとともに、民間事業者等によるサービス付き高齢者向け住宅の整備に対する支援等を実施している。

また、公共施設や店舗等については、「バリアフリー法」に基づく建築物移動等円滑化基準への適合義務付け制度や容積率の特例措置のほか、「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」の周知等を通じてバリアフリー化を促進している。官庁施設については、不特定かつ多数の者が利用する施設について

「バリアフリー法」に基づく建築物移動等円滑化誘導基準を満たした整備を推進している。

令和6年には建築物移動等円滑化基準及び建築物移動等円滑化誘導基準のうち、「車椅子使用者用便房」、「車椅子使用者用客席」及び「車椅子使用者用駐車施設」の設置数に係る基準を改正（7年6月より施行）した。

②歩行空間のバリアフリー化

駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、高齢者・障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、踏切道におけるバリアフリー対策、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進している。

③都市公園等におけるバリアフリー化

都市公園等において、出入口や園路の段差解消、高齢者や障害者等が利用しやすいトイレの設置等のバリアフリー化を推進するため、「バリアフリー法」に基づく基準やガイドラインを定めるとともに、それに基づく公園施設の整備を支援している。

2 少子化社会の子育て環境づくり（こどもまんなかまちづくり等）

こどもや子育て世帯が安心・快適に日常生活を送ることができるよう、こどもや子育て世帯の目線や、住宅を起点とした「近隣地域」といった視点に立った、「こどもまんなか」の生活空間を形成することが重要である。この考え方にに基づき、子育てを住まいと周辺環境の観点から支援する「こどもまんなかまちづくり」を進めるとともに、子育てにやさしい移動支援等こどもや子育て当事者を社会全体で支える機運を醸成するための取組を実施している。

(1) 仕事と育児との両立の支援

①子育て世帯に適した住宅確保等の支援

子育てにやさしい住まいの拡充に向けて、子育て環境の優れた公営住宅等や、子育て世帯に向けた民間の空き家等の活用を進めるとともに、全期間固定金利の住宅ローン【フラット35】におけるこどもの人数に応じた金利引下げ、入居や生活に関する相談等を行う居住支援法人への支援等、住宅支援の強化に取り組んでいる。



【関連リンク】

建築物におけるバリアフリーについて

URL : https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/jutakukentiku_house_fr_000049.html

また、公的賃貸住宅と子育て支援施設等との一体的整備に対して、地方公共団体を通じて支援しているほか、こどもの安全確保や、親の孤立・孤独防止に資する共同住宅の整備や子育て世帯に適した住宅・居住環境を確保するため、高齢者等が有する比較的広い住宅を子育て世帯等向けの賃貸住宅として活用する取組を支援している。

②テレワークの推進

令和6年6月21日に閣議決定された「デジタル社会の実現に向けた重点計画」等において、テレワークの推進が位置付けられている。テレワークは、働き方を変えるだけでなく、人々の日常生活における時間の使い方に大きな変化をもたらすものであり、その更なる導入・定着は不可欠である。

国土交通省では、総務省、厚生労働省、経済産業省とともにテレワーク関係4省をはじめとする関係府省庁や関係団体からなる「テレワーク月間実行委員会」において、毎年11月を「テレワーク月間」と定め、テレワークの普及促進に向けた広報等を集中的に実施しており、周知ポスターやチラシによるPRのほか、テレワーク関連イベントの開催等を行った。

また、新たな働き方・住まい方への対応として、職住近接・一体の生活圏の形成に向け、テレワーク拠点整備等の推進を行ったほか、テレワークによる働き方の実態やテレワーク人口の定量的な把握を行った。

(2) こどもがのびのびと安全に成長できる環境づくり

「こどもまんなかまちづくり」を加速化させ

る観点から、こどもの遊び場の確保や、親同士・地域住民との交流機会の創出に資する都市公園の整備を推進している。また、こどもをはじめとした公園利用者の安全・安心を確保するため、「都市公園における遊具の安全確保に関する指針（改訂第3版）」等の指針について周知を行うとともに、地方公共団体における公園施設の改築等を支援している。

(3) 高速道路のサービスエリアや「道の駅」における子育て応援

全国的高速道路のサービスエリア及び「道の駅」において、24時間利用可能なベビーコーナーや妊婦向け優先駐車スペース等の子育て応援施設の整備を実施しており、高速道路の商業施設のある全てのサービスエリアについては整備が完了した。

(4) 子育てにやさしい移動支援に関する取組

公共交通機関における子連れの方等への優先的な取扱いに関する取組として、鉄道・バス車内におけるベビーカー利用に適したフリースペース、駅構内における乳幼児用設備やこども用トイレ等の設置を促進している。タクシーにおいても、(一社)全国子育てタクシー協会による子育てタクシードライバーの研修・育成に取り組んでいる。また、公共交通機関・商業施設におけるベビーカーの利用環境改善を図るため、ベビーカー使用者及び周囲の利用者に対し、お互いの理解促進や協力を求めるベビーカー利用に関するキャンペーンを実施している。



【関連リンク】
子育て支援の取組について
URL : https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000092.html

3 高齢社会への対応

(1) 高齢者が安心して暮らせる生活環境の整備

バリアフリー化された公営住宅等の供給とライフサポートアドバイザーによる日常の生活相談、緊急対応等のサービスを併せて提供するシルバーハウジング・プロジェクトを実施している。また、高齢者や子育て世帯等の多様な世帯が安心して健康に暮らすことができる住環境を実現するため、スマートウェルネス住宅等推進事業等において、サービス付き高齢者向け住宅の整備、住宅セーフティネット制度に基づく住宅確保要配慮者専用賃貸住宅等への改修、先導的な高齢者等向けの住まいづくり・まちづくり及び高齢者や子育て世帯等の生活支援施設等を

導入する再開発事業に関する取組等を支援している。

(2) 高齢社会に対応した輸送サービスの提供

高齢化が進展する我が国では、高齢者、障害者等の自立した日常生活や社会参加の機会を確保し、全ての人々が安心して生活することができるユニバーサル社会の実現が求められており、高齢者や障害のある人等の輸送をより便利にするため、地域公共交通確保維持改善事業補助金や税制特例等を活用し、ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシー・福祉タクシー等の導入を促進している。

4 歩行空間における移動支援サービスの普及・高度化

移動支援サービスの普及・高度化に向けて、令和6年7月に歩行空間ネットワークデータ整備仕様を改定したほか、バリアフリー施設等データ整備仕様の策定に向けた検討を行った。また、データ整備プラットフォームの試行運用

開始に向けた準備として、現地実証等の対応を行った。そのほか、施策普及のための広報の取組の一環として、令和7年1月に第2回「歩行空間DX研究会シンポジウム」を開催した。

第2節 自然災害対策

我が国の国土は、気象、地形、地質等が極めて厳しい状況下にあり、毎年のように地震、津波、風水害・土砂災害等の自然災害が発生している。令和6年も1月1日の能登半島地震から始まり、9月にも再び能登半島で豪雨災害が発生したほか、7月の梅雨前線や台風第10号等、

多くの災害が発生した。また、気候変動の影響による水害・土砂災害の激甚化・頻発化、南海トラフ巨大地震・首都直下地震等の巨大地震の発生等も懸念されることから、自然災害対策の重要性はますます高まっている。

1 防災減災が主流となる社会の実現

(1) 総力戦で挑む防災・減災プロジェクト

近年、毎年のように全国各地で地震災害や水

災害、火山災害等あらゆる自然災害が頻発し、甚大な被害が発生しており、今後も気候変動の



【関連リンク】
歩行空間ナビ・プロジェクト - ほこナビ -
URL : https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/sogoseisaku_soukou_mn_000002.html

影響によって水災害の更なる激甚化・頻発化が懸念される中、国民の命と暮らしを守り、我が国の経済成長を確保するためには、防災・減災、国土強靱化等の取組をさらに強化する必要がある。

こうした状況を踏まえ、これまでの災害を教訓とし、あらゆる自然災害に対し、国土交通省として総力を挙げて防災・減災に取り組むべく、国土交通大臣を本部長とする「国土交通省防災・減災対策本部」を設置した。「国民目線」と「連携」をキーワードとして施策の検討を進め、令和2年7月に「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」として主要10施策を取りまとめた。

その後、令和3年6月には「住民避難」と「輸送確保」、4年6月には「再度災害の防止」と「初動対応の迅速化・適正化」、令和5年6月には、「首都直下地震等の大規模地震対策の強化」と「デジタル等の新技術を活用した防災施策の推進」を、特に強化すべきテーマとして設定し、プロジェクトを取りまとめた。

これまで、プロジェクトのPDCAサイクルを回しながら、施策の実行に必要な予算要求や制度改正を行い、プロジェクトに盛り込んだ防災・減災対策を着実に推進するとともに災害対応等を踏まえ、プロジェクトの充実・強化を図るなど、継続的に取組を推進し、施策の進捗状況等を踏まえ、防災業務計画等への反映を図っている。

令和6年度プロジェクトでは、「能登半島地震を踏まえた防災対策の推進」をテーマとして設定し、「(1) 発災後に被害の影響を軽減するための応急対応」、「(2) 被害を未然に防止するための事前対策」の2つに分けて取りまとめた。引き続き、災害対応を踏まえ、プロジェクトに

ついて不断の見直しや改善を行い、防災・減災に関する取組の更なる充実・強化を図っていく。

(2) 気候変動を踏まえた水災害対策「流域治水」の推進

気候変動による災害の激甚化・頻発化を踏まえ、これに対応した治水計画への見直しを行うとともに、施設管理者が主体となって行う河川整備等の事前防災対策を加速化させることに加え、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う「流域治水」への転換を推進し、総合的かつ多層的な対策を行っている。

(ア) 気候変動を踏まえた計画の見直し

河川・下水道分野では、計画的に事前防災対策を進めるために、気候変動の影響による将来の降雨量の増加等を踏まえた治水計画への見直しを順次進めている。

海岸分野では、平均海面水位の上昇や台風の強大化等を踏まえ、「海岸保全基本方針」の変更（令和2年）や海岸保全施設の技術上の基準の見直し（令和3年）を実施した。これを受け、各都道府県において気候変動を踏まえた海岸保全基本計画の見直しを実施している。

また、砂防分野では、土砂災害発生数の増加等の課題・解決の方向性をまとめた「気候変動を踏まえた砂防技術検討会 令和5年度版とりまとめ」を受け、これに基づいた適応策を検討している。

(イ) 流域治水の加速化・深化

河川管理者等が主体となって行う治水事業等を強力に推進するとともにあらゆる関係者が協働して、流域全体で治水対策に取り組む「流域



【関連リンク】

総力戦で挑む防災・減災プロジェクト

URL : <https://www.mlit.go.jp/river/bousai/bousai-gensaiproject/bousai-gensaiproject.html>



【関連リンク】

気候変動を踏まえた治水計画のあり方 提言 改訂版【概要】

URL : https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai_blog/chisui_kentoukai/pdf/r0304/00_gaiyou.pdf

治水」を推進する。流域治水では、集水域と河川区域のみならず、氾濫域も含めて一つの流域として捉え、地域の特性に応じ、堤防整備や河道掘削、ダム、遊水地、砂防堰堤等の整備といった、①氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策に加えて、②被害対象を減少させるための対策や、③被害の軽減、早期復旧・復興のための対策をハード・ソフト一体で総合的、かつ、多層的に進めることとしている。

具体的には、各水系で重点的に実施する治水対策の全体像を取りまとめた「流域治水プロジェクト」について、気候変動の影響による降雨量の増大を踏まえ、流域治水の取組を更に加速化・深化させるため、令和5年度から令和6年度にかけて、気候変動を踏まえた計画への見直しに加え、まちづくりや内水対策等の流域対策を充実させた「流域治水プロジェクト2.0」に見直しを行った。また、流域治水の実効性を高めるため、「特定都市河川浸水被害対策法」に基づく特定都市河川を全国の河川に拡大し、ハード整備の加速に加え、国・都道府県・市町村・企業等のあらゆる関係者の協働による水害リスクを踏まえたまちづくり・住まいづくり、流域における貯留・浸透機能の向上等を推進している。

（3）南海トラフ巨大地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震への対応

南海トラフ巨大地震が発生した場合、地震発生後数分から数十分で津波高10m以上の巨大な津波が関東から九州の太平洋側に押し寄せ、沿岸部を中心に広域かつ甚大な被害の発生が想定される。

また、首都直下地震が発生した場合、強い揺

れに伴う建物の倒壊や火災により、特に密集市街地で甚大な被害の発生が想定される。

さらに、日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震が発生した場合、巨大な津波が、北海道から千葉県にかけての太平洋沿岸に襲来し、甚大な被害の発生が想定される。特に、冬季には積雪寒冷地特有の対応が必要となる。また、南海トラフ及び日本海溝・千島海溝沿いでは、M7クラス以上の地震が発生した後に続けてM8クラス以上の大規模地震が発生する可能性があり、被害が拡大する恐れがある。

これらの切迫する地震に対し国土交通省では、「応急活動計画」と「発生に備え推進する対策」の2本柱で構成される「国土交通省南海トラフ巨大地震対策計画」、「国土交通省首都直下地震対策計画」及び「国土交通省日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震対策計画」について、近年の地震における知見等を踏まえ、適宜計画を見直ししながら、地震防災対策を推進している。

（4）複合災害への備えの強化

令和6年1月に発生した能登半島地震からの復旧・復興の途上にあった被災地では、同年9月に発生した記録的な豪雨により、再度、甚大な被害が発生した。

南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の大規模地震の発生が切迫していること、気候変動による水害・土砂災害の発生頻度が高まっていることを踏まえると、先発の自然災害の影響が残っている状態で後発の自然災害が発生することで、単発の災害に比べて大きな被害が発生するという「複合災害」は、今後、その発生頻度が高まっていくことが想定される。

このため、能登半島での地震、大雨を教訓と



【関連リンク】
「流域治水」の基本的な考え方
URL : https://www.mlit.go.jp/river/kasen/suisin/pdf/01_kangaekata.pdf



【関連リンク】
国土交通省における南海トラフ巨大地震、首都直下地震、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震対策
URL : <https://www.mlit.go.jp/river/bousai/earthquake/index.html>

して、複合災害への備え等を強化するべく、「能登半島での地震・大雨を踏まえた水害・土砂災害対策検討会」を令和7年1月に設置し、複合災害等による被害を効率的・効果的に防止、軽

減させるため、複合災害の発生に備えるための先発の自然災害発生後の応急対応及び地震後の豪雨によって発生した土砂・洪水氾濫等、土砂、流木等への備えについて、検討を行っている。

2 災害に強い安全な国土づくり・危機管理に備えた体制の充実強化

(1) 水災害対策

我が国の大都市の多くは洪水時の河川水位より低い低平地に位置しており、洪水氾濫に対する潜在的な危険性が極めて高い。これまで、洪水を安全に流下させるための河道拡幅、築堤、ダムの整備等の治水対策により、治水安全度は着実に向上してきている。しかしながら、令和6年も、7月の梅雨前線や台風第10号、9月20日からの大雨等の能登半島での豪雨等により水災害が発生しており、近年毎年のように水災害が発生している。今後の気候変動の影響による水災害の頻発化・激甚化も踏まえ、河川・ダムの整備等を加速化するとともに、流域全体を俯瞰し、国・都道府県・市町村、地元企業や住民等あらゆる関係者が協働してハード・ソフト対策に取り組む「流域治水」の取組を強力に推進する必要がある。

①計画的に実施する治水対策

気候変動等に伴う水害の激甚化・頻発化を踏まえて、事前防災対策を計画的に実施することが重要である。このため、築堤、河道掘削、遊水地、放水路、ダム等の整備を計画的に推進している。そのうち、既存ストックの有効活用として、ダムの貯水容量を増加させるためのかさ上げや放流設備の増設による機能向上等のダム再生、大雨が見込まれる場合に利水容量の一部を事前に放流して空き容量を確保する事前放流等に取り組んでいる。

また、人口・資産が高密度に集積している首都圏・近畿圏のゼロメートル地帯等の低平地において、堤防決壊による甚大な被害を回避するため高規格堤防の整備を実施している。高規格

堤防はまちづくりと一体となって整備を行い、幅を広くなだらかな勾配で堤防を整備することにより、堤防の決壊を防ぐとともに、高台の避難場所としての機能や良好な住環境・都市空間が提供されるなど多様な効果の発揮が期待される。

②地下空間を活用した治水対策の推進

気候変動の影響による水害の激甚化・頻発化に対応するため、全国の水系で河川整備基本方針等の見直しを進めているが、新たな河道掘削等の治水対策は、地形条件、社会的影響等から一定の限界があることも想定される。

治水対策の一つとして河川の地下空間の活用は有効な対策となり得るが、活用状況は限定的であることから、効率的な整備や維持管理に向け、最新の技術的知見を集積することを目的に、「浸水被害軽減に向けた地下空間活用勉強会」を設置し、令和6年6月に「浸水被害軽減に向けた地下空間活用のあり方」に関する提言が取りまとめられた。

引き続き、提言を踏まえ、施工、維持管理も踏まえた基準類の充実等を図るとともに地下空間を活用した治水対策を推進していく。

③水害の再度災害防止対策

激甚な水害の発生や床上浸水の頻発により、人命被害や国民生活に大きな支障が生じた地域等において、再度災害の防止を図るため、河川の流下能力を向上させるための河道掘削や築堤等を短期集中的に実施している。

④流域の特性等を踏まえた様々な治水対策

(ア) 流域関係者が連携した流域での取組

集水域においては、公共に加え、民間による雨水貯留浸透施設の整備促進や水田に降った雨を一時的に貯留する取組（「田んぼダム」）、ため池の活用、また特定都市河川流域における貯留機能保全区域の指定等により流域での貯留を強化し、河川への雨水の流出を抑制することで氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策を推進しており、令和6年度に全国で初めての貯留機能保全区域の指定がなされた。また、氾濫域における土地利用や住まい方についての対応も重要である。例えば、災害危険区域の指定や、特定都市河川流域における浸水被害防止区域の指定等により、災害リスクを抱えた地域において発災前の段階からより安全なエリアへの住居や施設の移転、人口動態や土地利用等を踏まえた居住誘導、立地適正化計画の防災指針に基づく居住の安全性強化等の防災対策を推進し、安全なまちづくりを促進していく。

(イ) 内水対策

近年、計画規模を上回る局地的な大雨等の多発や、都市化の進展による雨水流出量の増加等、内水氾濫の被害リスクが増大している。このため、河道掘削等の水位を下げる取組や、雨水幹線やポンプ施設等の下水道整備をはじめ、雨水流出抑制対策等のハード対策の加速化に加え、特定都市河川制度を活用した浸水リスクが高い区域における土地利用・住まい方の工夫、内水ハザードマップの作成、止水板や土のうの設置等のソフト対策の充実により、流域のあらゆる関係者が一体となった総合的な浸水対策を推進している。

⑤水防体制の強化

水防管理団体等と連携し、出水期前に洪水に対しリスクの高い区間の共同点検を実施するとともに、水防技術講習会、水防演習等を実施し、水防技術の普及を図るなど、水害による被

害を最小限にするための水防体制の強化に向けた支援を行っている。

また、市町村地域防災計画に位置付けられた浸水想定区域内の地下街等（建設予定・建設中のものを含む。）、要配慮者利用施設、大規模工場等における避難確保・浸水防止計画作成等の取組を支援している。

⑥自衛水防の取組の推進

市町村地域防災計画に定められた高齢者施設等の要配慮者利用施設については、「水防法」及び「土砂災害防止法」により、当該施設管理者等には洪水等に対する避難確保計画の作成及び避難訓練の実施が義務付けられている。また、令和3年の「水防法」及び「土砂災害防止法」の改正により、要配慮者利用施設における避難の実効性確保のため、避難確保計画や避難訓練の結果報告を受けた市町村長が施設管理者等に対して必要な助言・勧告を行うことができる制度が創設された。国土交通省としては、水災害の防止・軽減を図るため、こうした自衛水防の取組を推進している。

⑦洪水時の予報・警報の発表や河川情報の提供

国土交通大臣又は都道府県知事は、流域面積が大きい河川で洪水によって国民経済上重大又は相当な損害が生じるおそれのある河川を洪水予報河川として指定し、気象庁長官と共同して水位又は流量を示した洪水予報を発表している。令和5年5月31日に公布された「気象業務法及び水防法の一部を改正する法律」により、国から都道府県に対して都道府県管理河川の水位予測情報を提供する仕組みが構築され、都道府県管理河川でもバックウォーターを考慮した長時間先の水位予測情報の活用が可能となることにより、新たな洪水予報河川の指定促進、洪水予報の早期化が期待される。また、洪水予報河川以外の主要な河川を水位周知河川として指定し、洪水時に氾濫危険水位（洪水特別警戒水位）への到達情報を発表している。令

和6年3月末現在、洪水予報河川は429河川、水位周知河川は1,803河川が指定されている。さらに、国が管理する洪水予報河川を対象に洪水情報のプッシュ型配信も行っている。このような河川を対象にした情報のほか、洪水によって災害が起こるおそれがある場合に、国土交通省令で定める予報区を対象に気象庁は洪水警報等を発表している。

雨量観測については、適切な施設管理や防災活動等に役立てるために、高分解能・高頻度に集中豪雨や局地的な大雨を的確に把握できる国土交通省XRAIN（高性能レーダー雨量計ネットワーク）での観測を行っており、インターネット上でもほぼリアルタイムにレーダー雨量情報の提供を行っている。

また、国管理河川においては、災害の切迫感をわかりやすく伝えるため、雨量や観測水位を基に、河川の上下流連続的な水位を推定し、堤防等の高さとの比較により危険度を表示する、洪水の危険度分布（水害リスクライン）を公表している。また、洪水予報河川以外の河川を対象に、河川の上流域の降雨が地表面や地中を通して河川を流れ下る流量を指数化し、過去の災害時の指数値と比較して洪水危険度を表した「洪水キキクル（洪水警報の危険度分布）」を公表しており、これらの洪水危険度を気象庁ウェブサイトにおいて一体的に表示している。なお、この「洪水キキクル（洪水警報の危険度分布）」においても、危険度が上昇したときに、希望者向けのプッシュ型通知を民間事業者と協力して実施している。

河川の水位やカメラ画像、洪水予報、水防警報等の河川情報や、河川の水位に影響を及ぼす雨量等の気象データや気象警報等の発表状況については、国土交通省「川の防災情報」ウェブサイトより、リアルタイムで河川管理者、市町村、住民等に提供を行っており、洪水時の警戒

や避難等に役立てられている。

また、河川の水位等の河川情報をデータ配信し、民間企業によりウェブサイトやアプリを通じて配信する等、メディア等と連携した防災情報の発信を推進するとともに、アプリ等を活用して離れて暮らす家族の住む地域の防災情報をプッシュ型で入手し、直接電話をかけて避難を呼びかける「逃げなきゃコール」等により、住民の適切な避難行動等を支援する取組の高度化を図っている。

⑧水害リスク情報の充実

令和3年の「水防法」改正により、住宅等の防護対象のあるすべての一級・二級河川について、想定最大規模の降雨に対応した洪水浸水想定区域の指定・公表の対象に追加された。

都道府県が実施する洪水浸水想定区域の指定・公表及び市町村が実施する洪水ハザードマップの作成・公表について、防災・安全交付金により支援する。

洪水浸水想定区域については、全ての洪水予報河川及び水位周知河川で指定・公表済みであり、それ以外の住宅等の防護対象のある一級・二級河川（以下「中小河川」という。）の約52%^{注1}において指定・公表済みである。洪水ハザードマップ（想定最大規模の降雨）については、中小河川の洪水浸水想定区域が指定されている市区町村の約70%^{注2}で作成済みである。

ハザードマップは、住民の避難に役立つことが期待されており、ハザードマップを見ながら、避難先の確認や避難準備をするなど、住民一人ひとりが取るべき行動を時系列で整理する「マイ・タイムライン」の作成支援を行っている。その一方で、情報の理解には一定のハードルがあるとともに、利用者の多様な特性に対応する必要があるため、ハザードマップのユニバーサルデザインに関する検討会を行い「わか

注1 令和6年9月末現在。

注2 令和6年9月末現在（洪水浸水想定区域が指定されている河川が存在する市区町村において、1河川以上の浸水想定区域図に対応したハザードマップを公表している市区町村数）。

る・伝わる」ハザードマップのあり方について報告書を取りまとめ、公表するとともに、「水害ハザードマップ作成の手引き」を改定し、市町村へ周知している。この取組の一環として「重ねるハザードマップ」のウェブサイトを改良し、誰でも簡単に災害リスクと災害時に取るべき行動が分かるよう公開している。

また、浸水範囲と浸水頻度の関係をわかりやすく図示した「水害リスクマップ（浸水頻度図）」について外水に加え内水も考慮したものの整備を推進し、水害リスク情報の充実を図り、防災・減災のための土地利用等の促進を図る。

さらに、このような水害リスク情報等の提供を通じて、民間企業における「気候関連財務情報開示タスクフォース」（TCFD）への対応等の気候変動リスク開示の取組を支援する。

⑨災害伝承の取組

水災害から命を守り、被害を最小化するためには、住民一人ひとりが水災害リスクを「自分事」として考え、主体的な避難行動や防災行動をとっていただくことが重要であるとの観点から、「地域で発生した災害の状況をわかりやすく伝える施設」や「災害の教訓を伝承する語り部といった活動」等を「NIPPON防災資産」として、内閣府防災担当大臣及び国土交通大臣が認定する制度を令和6年5月に新たに創設し、9月には、22件（優良認定：11件、認定：11件）を初めて認定した。本認定制度を通じ、各地域において、過去の災害の教訓や今後の備えに対する理解を深めてもらうことで、水害リスクの自分事化を図るとともに、地域の防災力の更なる向上につなげていく。

⑩河川の戦略的な維持管理について

樋門、水門、排水機場等の河川管理施設が洪水時等に所要の機能を発揮できるよう、施設の状態を把握し、適切な維持管理を行う必要がある。河川整備の推進により管理対象施設が増加

してきたことに加え、今後はそれら施設の老朽化が加速的に進行する中、「河川法」では、管理者が施設を良好な状態に保つように維持・修繕し、施設の点検を適切な頻度で行うことが明確化されている。

このことから、河川管理施設等の維持管理は、機能に支障が生じてから対策を行う従来の事後保全型から、点検等により状態を把握して適切な時期に対策を行う予防保全型への転換を図りつつ、主要な河川構造物については長寿命化計画を策定し、計画的に施設の修繕や更新等を行うこととしている。あわせて、長寿命化のために必要な技術開発等を進めるとともに、中小河川についても適切な維持管理が進むよう、維持管理に関する技術基準等の検討を都道府県等と連携して進めている他、各地方整備局等に相談窓口を設け、技術支援等を行っている。

⑪河川における不法係留船対策

河川において不法係留船は、河川管理上の支障（河川工事実施の支障、洪水時の流下阻害、河川管理施設の損傷、燃料漏出による水質汚濁、河川利用の支障等）となるため、その所有者等に対し、適法な係留・保管施設への移動を指導するとともに、必要に応じて所有者に代わり行政代執行等を実施して、不法係留船の解消に取り組んでいる。

なお、これまでの放置艇対策を踏まえ、令和6年3月に「三水域（港湾・河川・漁港）におけるプレジャーボートの適正な管理を推進するための今後の放置艇対策の方向性」を策定し、取組を推進しているところである。

⑫道路における洪水・冠水対策

道路においては、近年の豪雨被害を踏まえ、渡河部の橋梁や河川に隣接する道路構造物の流失防止対策を行うとともに、各道路管理者、警察、消防等とアンダーパス等の冠水危険箇所に関する情報を共有し、情報連絡及び通行止め体

制を構築するとともに、冠水の警報装置や監視施設の整備、ウェブサイト^{注3}による冠水危険箇所の公開等を推進している。

⑬上下水道の耐水化

水道では、近年頻発する豪雨等に伴い発生する浸水被害や、給水停止のおそれが強く、かつ重要性の高い浄水場に対し、防水扉の整備を図る等、大規模かつ長期的な断水のリスクを軽減させる対策を実施している。下水道では、令和

元年東日本台風や令和2年7月豪雨において、河川からの氾濫や内水氾濫の発生により、下水処理場、ポンプ場の浸水に伴う機能停止等の被害が発生したことを踏まえ、耐水化を検討する上での浸水深の設定方法や効率的・効果的な対策手法等を通知するとともに、令和3年度までに耐水化計画を策定し、早期にポンプ設備等の耐水化を目指すとともに、浸水への備えを盛り込むなどのBCP（業務継続計画）の見直しを実施している。

(2) 土砂災害対策

我が国は、平地が少なく急峻な地形と脆弱な地質が広く分布しており、さらに経済の発展・人口の増加に伴い、丘陵地や山麓斜面にまで宅地開発等が進展している。その結果、土砂災害のおそれのある箇所は令和6年3月末時点で約70万か所存在することが明らかとなっており、多くの人々が土砂災害の危険に曝されている。また、豪雨や地震等に伴う土砂災害

は、過去10年（平成26年～令和5年）の平均で、1年間に約1,499件発生しており、6年も1,433件の土砂災害が発生し、死者が56名となるなど、多大な被害が生じている。

今後の気候変動に伴う降雨の増加による土砂災害の頻発化・激甚化や令和6年能登半島地震・9月20日からの大雨を踏まえ、従来の土砂災害防止施設整備による事前防災対策や、土砂災害警戒区域等の指定及び標識の設置等による土砂災害リスクに関する周知に加えて、林野

図表Ⅱ-6-2-1 いのちとくらしを守る土砂災害対策の推進



部局と連携した流域流木対策や、防災まちづくりの計画と一体的に実施する土砂災害対策、道路や上下水道施設等の公共インフラ・ライフライン保全対策等、関係部局と連携した効率的・効果的な土砂災害対策を推進している。

また、人工衛星等を活用した土砂災害状況等の把握も強化しており、令和6年能登半島地震・9月20日からの大雨では、宇宙航空研究開発機構（JAXA）との協定に基づいて人工衛星による被災地域の緊急観測を実施し、土砂移

注3 「道路防災情報ウェブマップ」ウェブサイト：

https://www.mlit.go.jp/road/bosai/doro_bosaijoho_webmap/index.html

動等が発生したと推定される箇所を早期に把握し、地方整備局による迅速な被災状況調査を実施した。

①根幹的な土砂災害防止施設の整備

近年の大規模な土砂災害では、人命だけでなく道路やライフライン等の公共インフラが被災し、応急対策や生活再建に時間を要する事例が多数生じている。土石流や土砂・洪水氾濫等の大規模な土砂災害から、人命はもちろん地域の社会・経済活動を支える公共インフラ・ライフラインを保全するため、土砂災害防止施設の整備を推進している。

②土砂災害発生地域における緊急的な土砂災害対策

土砂災害により人命被害や国民の生活に大きな支障が生じた地域において、安全・安心を確保し、社会経済の活力を維持・増進していくため、再度災害防止を目的とした土砂災害防止施設の集中的な整備を推進している。

③要配慮者の円滑かつ迅速な避難の確保

自力避難が困難な高齢者や幼児等は、日本の人口の約3割（総務省統計局『人口推計（2023年（令和5年）10月1日現在）』より算出）にもかかわらず過去20年間の土砂災害による死者行方不明者の約半分を占めている。このため「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、土砂災害警戒区域内に位置する要配慮者利用施設のうち、市町村地域防災計画に名称

及び所在地等を定められた施設の管理者等に対し避難確保計画の作成及び計画に基づく訓練の実施・報告を義務づけている。また、それらの報告を受けた市町村長が施設管理者等に対して必要な助言・勧告を行うことができる制度とすることで、施設利用者の円滑かつ迅速な避難の確保が図られるよう支援を行っている。

④市街地に隣接する山麓斜面における土砂災害対策

山麓斜面に市街地が接している都市において、土砂災害に対する安全性を高め緑豊かな都市環境と景観を保全・創出するために、市街地に隣接する山麓斜面にグリーンベルトとして一連の樹林帯の形成を図っている。

⑤道路の法面・盛土の土砂災害防止対策

高度化された点検手法等により把握した災害リスク等に対し、法面・盛土対策を実施している。

また、令和6年能登半島地震を踏まえた盛土対策を実施している。

⑥地域防災力向上に資する土砂災害対策

土砂災害リスクが高い地域において、地域社会の維持・発展を図るため、人命を守るとともに、避難場所や避難路、役場等の地域防災上重要な役割を果たす施設を保全する土砂災害防止施設の整備を推進している。また、リスク情報の提示等、避難体制の充実・強化に係る取組や、「ダイナミック SABO プロジェクト」により砂防を活用した防災啓発・地域活性化の取組に対して支援している。



【関連リンク】

砂防設備の効果事例

URL : https://www.mlit.go.jp/river/sabo/shisetsu_kouka/koukajirei/index.html



【関連データ】

土砂災害による死者・行方不明者に占める高齢者、幼児等の割合（平成17年～令和6年）

URL : <https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html>



【関連リンク】

ダイナミック SABO プロジェクト

URL : https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sabo/dynamic_sabo.html

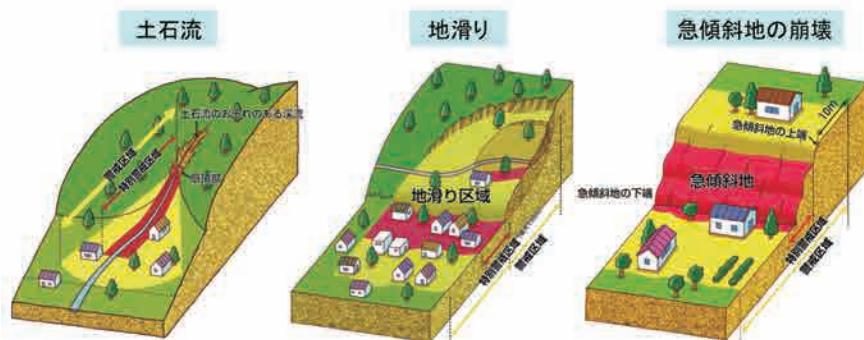
⑦土砂災害警戒区域等の指定等による土砂災害対策の推進

「土砂災害防止法」に基づき、土砂災害が発生するおそれがある土地の区域を明らかにするため、法に基づく基礎調査を行い、土砂災害により住民等の生命又は身体に危害が生ずるおそれのある区域を土砂災害警戒区域に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれのある区域を土砂災害特別警戒区域に指定している。土砂災害警戒区域にかかる基礎調査は令和元年度末までに一通り完了し、それらの箇所については3年度末までに区域指定をおおむね完了している。また、近年の土砂災害の発生状況等を踏まえた社会資本整備審議会からの答申を受け、2年8月に土砂災害

対策基本指針を変更し、土砂災害警戒区域等の指定基準を満たす箇所の抽出精度を向上させるため、今後の基礎調査においてより詳細な地形図データを用いることとした。さらに、土砂災害警戒区域等の認知度向上を図るため、標識の設置等の取組を推進している。

土砂災害警戒区域においては、市町村地域防災計画に避難場所、避難経路等に関する事項を定める等により警戒避難体制の整備を図るとともに、土砂災害特別警戒区域においては、一定の開発行為の制限、建築物の構造規制等を図るなどのソフト対策を講じている。また、警戒避難体制の整備やハザードマップの作成のためのガイドラインや事例集を示し、市町村における土砂災害に対する取組を促進している。

図表Ⅱ-6-2-2 土砂災害警戒区域等のイメージ図



⑧大規模な土砂災害への対応

河道閉塞（天然ダム）や火山噴火に伴う土石流等のおそれがある場合には、「土砂災害防止法」に基づく緊急調査を行い、被害が想定される土地の区域及び時期の情報を市町村へ提供している。近年、雨の降り方の激甚化・頻発化に

伴い土砂災害が発生しているため、緊急調査を含め災害対応力向上を図る訓練や関係機関との連携強化を推進している。

⑨土砂災害警戒情報の発表

大雨による土砂災害発生の危険度が高まった



【関連リンク】
警戒避難体制の構築
URL : <https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sabo/keikaihinan.html>



【関連リンク】
土砂災害警戒情報・土砂キキクル（大雨警報（土砂災害）の危険度分布）
URL : <https://www.jma.go.jp/jma/kishou/known/bosai/doshakeikai.html>



【関連リンク】
土砂災害警戒情報
URL : https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sabo/sabo_ken_link.html

時に、市町村長が警戒レベル4避難指示を発令する際の判断や住民の自主避難の参考となる情報を対象となる市町村等を特定し、土砂災害警戒情報として都道府県と気象庁が共同で発表している。さらに、都道府県知事に対しては、土砂災害警戒情報の関係市町村長への通知及び一般への周知を義務付けており、情報伝達体制の確立を図っている。また、土砂災害警戒情報を補足する情報として、土砂災害発生の危険度をより詳細に示したメッシュ情報等を提供している。

(3) 火山災害対策

① 活発な火山活動に伴う土砂災害への対策

火山噴火活動に伴い発生する火山泥流や降雨による土石流等に備え、被害を防止・軽減する砂防堰堤や導流堤等の整備を進めている。また、継続的かつ大量の土砂流出により適正に機能を確保することが著しく困難な施設は、除石等を行い機能の確保を図っている。

火山噴火活動に伴う土砂災害は、大規模となるおそれがあるとともに、あらかじめ噴火位置や規模を正確に予測することが困難であることから、被害が大きくなる傾向にある。このため、活発な火山活動等があり噴火に伴う土砂災害のおそれがある50火山を対象として、事前の施設整備とともに噴火状況に応じた機動的な対応によって被害を軽減するため「火山噴火緊急減災対策砂防計画」の策定、及び訓練等を通じ見直しを進めている。また、「活動火山対策特別措置法」においては、火山防災協議会の構成員となる都道府県及び地方整備局等の砂防部局が、噴火に伴う土砂災害の観点から火山ハザードマップの検討を行うこととなった。その

ため、「火山砂防ハザードマップ（火山ハザードマップのうち、土砂災害に関するもの）」を整備することにより、火山防災協議会における一連の警戒避難体制の検討を支援している。

火山噴火の際に噴火前後の比較による迅速な状況把握を可能とするため、測量用航空機に搭載したSAR観測機器を用いて、全国の活動的な火山を対象とした周期的な観測を実施している。

また、火山噴火リアルタイムハザードマップシステムの整備を行い、浅間山や富士山をはじめとした16火山を対象に運用するなど（令和6年度末時点）、噴火時に自治体を支援する取組を推進している。

② 活発な火山活動に伴う降灰対策

道路においては、噴火に伴う路上への降灰が交通の支障になるなど、社会的影響が大きいことから、路面清掃車による迅速かつ的確な除灰作業を行うための体制整備を推進している。

③ 気象庁における取組

火山噴火災害の防止と軽減のため、全国111の活火山について、火山活動の監視を行い、噴火警報等の迅速かつ的確な発表に努めている。そのうち50火山については、観測施設を整備し、24時間体制で火山活動を監視している（常時観測火山）。

また、平成26年9月の御嶽山の噴火災害を踏まえた「活動火山対策特別措置法」の改正等による火山防災協議会の必須構成員として、警戒避難体制の整備に必要な事項である噴火警戒レベルについて、常時観測火山のうち火山災害警戒地域が指定されている49火山で運用する



【関連リンク】
火山噴火緊急減災対策砂防計画策定済み火山
URL : https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sabo/kazan_kinkyugensai_all.pdf



【関連リンク】
火山の監視
URL : <https://www.jma.go.jp/jma/kishou/intro/gyomu/index92.html>

とともに改善を進めている。

④海上保安庁における取組

南方諸島及び南西諸島の海域火山について、航空機による変色水等の観測を行い、航行船舶に情報を提供している。また、海域火山の活動状況を把握するための基礎資料とするため、測量船による海底地形、地質構造等の調査を行っている。

令和6年7月18日に、須美寿島において、火山活動の活発化を示す変色水を観測したため、航行船舶への情報提供として航行警報を発出した。9月18日の観測では、変色水の規模がさらに拡大したため、航行警報を再度発出した。その後9月24日に鳥島近海（須美寿島付近）を震源とする地震と津波が発生した。海上保安庁では直ちに震源付近の航空機観測を実施し、火山噴火等で見られる軽石等は浮遊しておらず、船舶の航行に影響がないことを確認した。なお、同地震・津波と須美寿島で観測された変色水との関連性は不明である。海上保安庁では、今後も海域火山観測を実施していく。

⑤国土地理院における取組

（ア）火山活動観測・監視体制の強化

全国の活動的な火山において、電子基準点（GNSS^{注4}連続観測施設）や可搬型GNSS連続観測装置（REGMOS）等によるGNSS連続観測、自動測距測角装置による連続観測を実施し、地殻の三次元的な監視を行っている。さらに、他機関のGNSS観測データを合わせた統合解析や、陸域観測技術衛星2号（だいち2号）のデータを使用したSAR干渉解析^{注5}により、火山周辺の地殻変動をより詳細に監視している。



【関連リンク】
日本列島の地殻変動
URL : <https://www.gsi.go.jp/kanshi/>

（イ）火山周辺の地理空間情報の整備

火山特有の地形等を詳細に表した火山基本図や火山の地形分類を表した火山土地条件図の整備・更新を行っている。

（ウ）火山噴火等に伴う自然災害に関する研究等

GNSSや干渉SAR等の観測と解析の精度を向上する研究や、それらの観測データの解析結果から火山活動のメカニズムを解明する研究を行っている。

（4）高潮・侵食等対策

①高潮・高波対策の推進

頻発する高潮や高波による災害等から人命や財産を守るため、海岸堤防の整備等のハード対策を行うとともに、「水防法」に基づく水位周知海岸及び高潮浸水想定区域の指定等のソフト対策を推進しており、令和3年には高潮浸水想定区域の指定対象を拡大し、浸水リスク情報の空白域を解消するために、「水防法」が改正された。この「水防法」改正を踏まえ、高潮浸水想定区域図作成の手引きを改定した。7年3月末までに23都道府県で高潮浸水想定区域図が公表されている。

また、物流・産業・生活機能が集積し、様々な関係者が存在する港湾において、気候変動に伴う高潮・高波の増大への適応を図るため、すべての関係者が気候変動への適応水準や適応時期に係る共通の目標等を定めるとともに、協定等に基づきハード・ソフト一体の各種施策を進める「協働防護」を推進する。

②海岸侵食対策の推進

様々な要因により全国各地で海岸侵食が生じていることから、離岸堤・突堤等の整備や養浜

注4 Global Navigation Satellite System：全球測位衛星システム。

注5 人工衛星で宇宙から地球表面の変動を監視する技術。

等に加え、河川、海岸、港湾、漁港の各管理者間で連携したサンドバイパス^{注6}やサンドリサイクル等^{注7}の侵食対策を進めている。

③高潮にかかる防災気象情報の提供

気象庁では、高潮による災害のおそれがある場合には高潮特別警報、高潮警報、高潮注意報を発表して警戒・注意を呼びかけるとともに、高潮にかかる防災気象情報の改善を進めている。台風や発達した低気圧等の接近に伴う高潮災害では、潮位が上昇する前に風が強まり屋外への立退き避難が困難な状況となることがあり、暴風が吹き始める前に避難を完了することが重要である。このため、警戒レベル4避難指示を発令する目安となる高潮警報について、暴風が吹き始める時間帯も考慮して十分なリードタイムを確保して発表する運用をしている。

(5) 津波対策

①津波対策の推進

南海トラフ巨大地震等による大規模な津波災害に備え、最大クラスの津波に対しては「津波防災地域づくりに関する法律」に基づき、ハードとソフトの施策を組み合わせた多重防御による対策を進めており、津波浸水想定の設定、ハザードマップの作成、津波災害警戒区域等の指定、推進計画の作成、避難計画の立案等において地方公共団体を支援している。

また、地方公共団体の津波防災地域づくりに関する取組を支援する相談窓口を国に設け、ワンストップで相談・提案を行う体制を構築している。

海岸の津波対策においては、堤防の損傷等を軽減する機能を発揮する粘り強い構造の海岸堤防等の整備や耐震化、水門・陸閘等の統廃合や自動化・遠隔操作化等のハード対策を行うとともに、水門・陸閘等の安全かつ確実な操作体制

の構築等のソフト対策を推進している。水門・陸閘等については、「海岸法」において操作規則の策定を義務付けるとともに、平成28年4月に補訂した「津波・高潮対策における水門・陸閘等管理システムガイドライン」により、現場操作員の安全の確保を最優先した上で、津波・高潮等の発生時に水門等の操作を確実に実施できる管理体制の構築を図っている。

港湾の津波対策においては、大規模津波発生時にも港湾機能を維持するため、「粘り強い構造」の防波堤の整備や航路啓開訓練、大規模災害発生後における緊急物資・救援部隊の輸送等の海上支援ネットワークの形成等、防災・減災対策を推進している。また、津波防災等の分野で顕著な功績を挙げた方々を表彰する「濱口梧陵国際賞」授賞式を開催し、津波防災に係る普及啓発活動を行っている。

道路の津波対策においては、避難誘導標識システムの整備、地域住民の方々と避難訓練等を実施し、防災機能の強化を図っている。

空港の津波対策においては、津波被災の可能性のある空港において、津波被災後に早期に緊急物資・人員の輸送拠点機能を確保するための、地震・津波に対応する避難計画・早期復旧計画を策定し、計画に基づき避難訓練等の取組や関係機関との協力体制構築等の取組を推進している。

鉄道の津波対策においては、南海トラフ巨大地震等による最大クラスの津波からの避難の基本的な考え方（素早い避難が最も有効かつ重要な対策であること等）を踏まえた津波発生時における鉄道旅客の安全確保への対応方針と具体例等を取りまとめており、鉄道事業者における取組を推進している。

そのほか、切迫する巨大地震・津波等に備え、津波浸水リスクの高い地域等において、河川堤防のかさ上げ、液状化対策、復興まちづく

注6 海岸の構造物によって砂の移動が断たれた場合に、上手側に堆積した土砂を、下手側海岸に輸送・供給し、砂浜を復元する工法。

注7 流れの下手側の海岸に堆積した土砂を、侵食を受けている上手側の海岸に戻し、砂浜を復元する工法。

りの事前準備等を推進している。

②津波に係る防災情報の提供

津波による災害の防止・軽減を図るため、気象庁は、全国の地震活動を24時間体制で監視し、津波警報、津波情報等の迅速かつ的確な発表に努めている。また、海底津波計、GPS波浪計及び沿岸の津波観測点のデータを監視し、津波警報の更新や津波情報等に活用している。令和6年度には、「長時間継続する津波に関する情報提供のあり方検討会」の報告書を踏まえて解説の充実等を実施したほか、令和6年11月から、国立研究開発法人防災科学技術研究所が高知県沖から日向灘に整備した「南海トラフ海底地震津波観測網（N-net）」沖合システムの津波観測データの活用を開始し、津波警報等の更新、津波情報の発表の迅速化や精度向上を図った。

今後の取組として、聴覚障害者や遊泳中の方等への情報伝達手段として「津波フラッグ（赤と白の格子模様の旗）」の全国的な周知・普及を一層推進する。

船舶の津波対策に役立てるため、海上保安庁は、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震等による津波の挙動を示した津波防災情報図を作成、提供した。

③津波避難対策

将来、南海トラフ巨大地震をはじめとする巨大地震の発生による津波被害が懸念されることから、都市計画の基礎的なデータを活用した避難施設等の適正な配置を行うための方法を取りまとめた技術的な指針を平成25年6月に策定し、公表するとともに、都市防災総合推進事業等を通じて、地方公共団体が実施する避難場所・避難経路等の整備を支援している。

④避難地となる防災公園等の整備

立地適正化計画に定める防災指針等において津波又は風水害からの避難地としての機能を確

保することが位置付けられた防災公園等の整備を推進している。

⑤官庁施設における津波対策

「津波対策の推進に関する法律」（平成23年法律第77号）の制定を受け、「大津波等を想定した官庁施設の機能確保の在り方について」（平成25年2月社会資本整備審議会答申）において、津波襲来時における人命の安全確保、防災拠点としての機能維持と行政機能の早期回復を図ることを目標とし、ソフト対策（避難計画の策定等）とハード対策（改修等）の一体的な実施により津波防災機能強化を図る考え方が示された。同答申を踏まえ、官庁施設を運用管理する機関と連携しつつ、官庁施設の総合的かつ効果的な津波対策を推進している。

（6）地震対策

①住宅・建築物の耐震・安全性の向上

令和17年までに耐震性が不十分な住宅を、12年までに耐震性が不十分な要緊急安全確認大規模建築物を、それぞれおおむね解消とする目標等を掲げ、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」に基づく、耐震診断の義務付けのほか、地方公共団体と連携し、耐震化に向けた普及啓発、耐震診断・耐震改修等に要する費用の補助、税制優遇、融資等による支援を行っている。ブロック塀等については、所有者等に向けた安全点検チェックポイントの周知を行うとともに、耐震診断や除却・改修等に要する費用への支援等により、安全確保の推進を図っている。

②宅地耐震化の推進

地震等による盛土造成地の滑動崩落や宅地の液状化による被害を防ぐため、宅地耐震化推進事業により地方公共団体が実施する変動予測調査を支援するとともに、大規模盛土造成地における宅地被害の再度災害防止等、宅地の安全性確保についての対策を支援している。

③被災地における宅地の危険度判定の実施

地震等により被災した宅地における二次災害を防止し、住民の安全確保を図るため、被災後に迅速かつ的確に宅地の危険度判定を実施できるよう、都道府県・政令市から構成される被災宅地危険度判定連絡協議会と協力して体制整備を図っている。

④密集市街地の改善整備

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改善整備は喫緊の課題であり、「地震時等に著しく危険な密集市街地（危険密集市街地）」（約1,662ha、令和6年度末）について令和12年度までに最低限の安全性を確保し、おおむね解消することとしている。

また、地域防災力の向上に資するソフト対策について、令和7年度までに、すべての危険密集市街地で実施されることを目標とし、令和5年度末に実施地区率100%を達成している。

この実現に向け、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、防災街区整備事業、住宅市街地総合整備事業、都市防災総合推進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建替え、避難や消防活動に資する狭あい道路の拡幅等のハード対策及び感震ブレイカーの設置や防災マップの作成、訓練の実施等の地域防災力の向上に資するソフト対策を推進している。

⑤オープンスペースの確保

防災機能の向上により安全で安心できる都市づくりを図るため、地震災害時の復旧・復興拠点や物資の中継基地等となる防災拠点、市街地火災等から避難者の生命を保護する避難地等として機能す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実施している。

⑥防災拠点等となる官庁施設の整備の推進

官庁施設については、災害応急対策活動の拠点としての機能を確保するとともに人命の安全を確保する必要があることから、官庁施設の耐震基準を満足する割合を令和7年度までに100%とすることを目標とし、所要の耐震性能を満たしていない官庁施設について、耐震改修等による耐震化を推進している。また、地方公共団体をはじめとする様々な関係者との連携の下、大規模災害の発生に備え、防災拠点等となる官庁施設の整備を推進している。

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地震動においても堤防、水門等の河川構造物が果たすべき機能を確保するため、耐震照査を実施するとともに、必要な対策を推進している。

道路事業においては、地震による被災時に円滑な救急・救援活動、緊急物資の輸送、復旧活動に不可欠な緊急輸送を確保するため、緊急輸送道路上の橋梁及び同道路をまたぐ跨道橋、ロッキング橋脚橋梁の耐震補強対策や無電柱化を実施している。

海岸事業においては、ゼロメートル地帯等において地震により堤防等が損傷し、大規模な浸水が生じないように、また、南海トラフ地震等において、津波到達前に堤防等の機能が損なわれないよう、施設の機能や背後地の重要度等を考慮して、耐震対策を推進している。

港湾事業においては、災害時に陸上輸送機能が低下した場合でも、必要となる緊急物資輸送を実施できるようにするとともに、発災直後から企業活動の継続性を確保するため、耐震強化



【関連リンク】
密集市街地の整備改善について
URL : <https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/house/content/001887685.pdf>

岸壁の整備、臨港道路の耐震化及び民有港湾施設の耐震化支援等を推進している。

空港事業においては、地震発生後における緊急物資等輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持及び背後圏経済活動の継続性確保と首都機能維持に必要となる滑走路等の耐震対策を実施している。

鉄道事業においては、首都直下地震や南海トラフ地震等の大規模地震に備え、地震時における、鉄道ネットワークの維持や鉄道利用者の安全確保等を図るため、主要駅や高架橋等の鉄道施設の耐震対策を推進している。また、令和4年3月に発生した福島県沖を震源とする地震による東北新幹線の脱線及び施設被害を契機に立ち上げた検証委員会の中間とりまとめを踏まえ、地震に対する更なる安全性の向上に向けた対策を推進するため、5年3月に「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」等を改正し、新幹線鉄道については7年度、新幹線鉄道以外については9年度までに前倒しする形で、優先的に耐震補強を進めている。

上下水道事業においては、地震時においても上下水道が果たすべき役割を確保するため、重要な上下水道施設の耐震化を図る「防災」と、被災を想定して被害の最小化を図る「減災」を組み合わせた総合的な地震対策を推進している。上下水道施設の耐震化にあたっては、能登半島地震の教訓を踏まえ、浄水場や下水処理場等の「急所施設」や、避難所等の重要施設に接続する水道・下水道の管路等について、「上下水道耐震化計画」を策定することにより、計画的・集中的に進めている。

⑧大規模地震に対する土砂災害対策

南海トラフ地震等の大規模地震に備え、防災拠点や重要交通網等への影響、孤立集落の発生が想定される土砂災害警戒区域等において、ハード・ソフト一体となった総合的な土砂災害対策を推進している。

また、大規模地震発生後は、関係機関と連携

を図り、災害状況等を迅速に把握するとともに、応急対策を的確に実施することが重要である。このため、衛星等を活用した状況把握の迅速化や関係機関等と実践的な訓練を行うなど危機管理体制の強化を図っている。

⑨気象庁における取組

地震による災害の防止・軽減を図るため、全国地震活動及び南海トラフ沿いの地殻変動を24時間体制で監視し、緊急地震速報、地震情報、長周期地震動に関する情報、南海トラフ地震に関連する情報、北海道・三陸沖後発地震注意情報等の迅速かつ的確な発表に努めている。

令和6年度には、令和6年能登半島地震の継続する地震活動に対して地震情報等を適切に発表するとともに、令和6年8月8日の日向灘の地震及び令和7年1月13日の日向灘の地震に対して南海トラフ地震臨時情報等を適時・適切に発表した。また、阪神・淡路大震災から30年等、節目を捉えて、各種情報や地震・津波への備えについて普及啓発を推進した。

⑩海上保安庁における取組

巨大地震発生メカニズムの解明のため、海溝型巨大地震の発生が将来予想されている南海トラフ等の太平洋側海域において、海底地殻変動観測を実施し、想定震源域におけるプレート境界の固着状態の把握に努めている。これまでの観測で南海トラフの強固着域の沖側における「ゆっくりすべり」の検出及び東北地方太平洋沖地震後の経時的な地殻変動メカニズムの理解に貢献している。

⑪国土地理院における取組

(ア) 地殻変動観測・監視体制の強化

全国及び南海トラフ沿いの地域等において、電子基準点等約1,300点によるGNSS連続観測、だいち2号の観測データを使用したSAR干渉解析、水準測量等による地殻変動の監視を強化している。

(イ) 防災地理情報の整備

主要な活断層が存在する地域や、人口や社会インフラが集中している地域を対象に、活断層の位置情報及び土地の自然条件等に関する防災地理情報を整備・更新している。

(ウ) 地震に伴う自然災害に関する研究等

GNSS、干渉SAR、水準測量等の測地観測成果から、地震の発生メカニズムを解明するとともに、観測と解析の精度を向上する研究を行っている。また、国土の基本的な地理空間情報と震度を組み合わせて解析し、災害時における迅速な情報の提供に関する研究開発及び評価を行っている。さらに、観測・研究に携わる機関が参加し、地殻活動（地震活動・地殻変動等）のモニタリング結果と地震発生の予知・予測に関わる研究についての情報交換とそれらに基づく学術的な検討を行う地震予知連絡会、地殻変動研究を目的として関係行政機関等が観測した潮位記録の収集・整理・提供を行う海岸昇降検知センターを運営している。

⑫帰宅困難者対策

大都市において大規模地震が発生した場合、都市機能が麻痺し多数の帰宅困難者が発生することが予想されることから、人口・都市機能が集積した地域における滞在者等の安全確保のため、平成24年に都市再生安全確保計画制度を創設し、都市再生緊急整備地域（全国54地域：令和7年3月末現在）において、都市再生安全確保計画の作成や、都市再生安全確保施設に関する協定の締結、各種規制緩和等により、官民の連携による都市の防災性の向上を図っている。また、主要駅周辺等も補助対象地域としている都市安全確保促進事業により、都市再生安全確保計画等の作成や計画に基づくソフト・ハード両面を総合的に支援している。加えて、帰宅困難者等への対応能力を都市機能として事前に確保するため、「災害時拠点強靱化緊急促進事業」により、防災拠点の整備を支援している。

⑬災害時の業務継続機能の確保

大都市の業務中枢拠点において、世界水準のビジネス機能・居住機能を集積し、国際的な投資と人材を呼び込むためには、大都市の災害に対する脆弱性を克服していくことが必要である。このため、災害に対する対応力の強化として、災害時の業務継続に必要なエネルギーの安定供給が確保される業務継続地区の構築を行うため、エネルギー面的ネットワークの整備を推進している。

⑭地下街の安心安全対策

都市内の重要な公共的空間である地下街は、大規模地震等災害発生時に利用者等の混乱が懸念されるとともに、施設の老朽化も進んでいることから、「地下街の安心避難対策ガイドライン」を策定し、利用者等の安心避難のための防災対策を推進している。

(7) 雪害対策

①冬期道路交通の確保（雪寒事業）

冬期の道路交通確保のため、道路管理者と関係機関で構築した情報連絡本部等で策定したタイムラインに基づき、出控え等の行動変容を促すとともに、必要に応じて、並行する高速道路と国道の同時通行止めを含む計画的・予防的な通行止めや集中除雪等を実施している。また、立ち往生等の発生が懸念される箇所の事前把握や消融雪施設等の整備、除雪機械の確保や適切な配置、AI技術を活用したカメラ画像の解析による交通障害自動検知の推進、関係機関及び民間企業との災害時における協定の締結等を推進している。さらに、通行止めが長時間見込まれる際は乗員保護を実施することとしている。

②豪雪地帯における雪崩災害対策

全国には、約21,000か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、雪崩防止施設の整備を推進している。

③大雪に関する防災気象情報の提供

気象庁では大雪による災害の防止や交通障害等の雪による社会的な混乱を軽減するために、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ている。5日先までに警報級の大雪が予想されている時には、「早期注意情報（警報級の可能性）」を発表して注意を呼びかけ、冬型の気圧配置により日本海側で数日間降雪が持続するようなどきなどで精度良く予測が可能な場合には48時間先からの24時間予想降雪量を情報発表して、早めの対策を呼びかけている。社会的影響の大きい災害が起こるおそれのある時には、そのおおむね3～6時間前に「大雪警報」を発表して警戒を呼びかけ、短時間に顕著な降雪が観測され今後も継続すると見込まれる場合には、「顕著な大雪に関する気象情報」を発表し大雪への一層の警戒を呼びかけている。

加えて、積雪の深さと降雪量について24時間前の状況から6時間先までの面的な分布を一体的に確認できる、「今後の雪（降雪短時間予報）」を気象庁ホームページで公開しており、外出予定の変更や迂回経路の選択等の行動判断を支援する資料となっている。

（8）防災情報の高度化

①防災情報の集約

「国土交通省防災情報提供センター」^{注8}では、国民が防災情報を容易に入手・活用できるよう、保有する雨量等の情報を集約・提供してい

るほか、災害対応や防災に関する情報がワンストップで入手できるよう公開している。

②ハザードマップの整備

災害発生時に住民が適切な避難行動をとれるよう、市町村によるハザードマップの作成及び住民への周知・活用を促進するとともに、防災に役立つ様々なリスク情報や全国の各種ハザードマップを検索閲覧できるハザードマップポータルサイト^{注9}を整備し、公開している。

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リアルタイムで予測し地図上で確認できるキキクル（大雨・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。

令和6年度は、線状降水帯による大雨の半日程度前からの呼びかけについて、対象地域をこれまでの地方単位から府県単位に絞り込んで呼びかけを行う運用を開始した。また、防災気象情報の複雑化が指摘されていることを踏まえ、河川・砂防・海岸部局等との緊密な連携の下、「防災気象情報に関する検討会」を開催し、防災気象情報全体の体系整理について、令和6年6月に検討成果を取りまとめた。



【関連データ】
ハザードマップの整備状況
URL : <https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html>

注8 「国土交通省防災情報提供センター」ウェブサイト：<https://www.mlit.go.jp/saigai/bosaijoho/>

注9 「ハザードマップポータルサイト」：<https://disaportal.gsi.go.jp/>

Column コラム

防災気象情報の体系整理

シンプルでわかりやすい防災気象情報の再構築に向け、情報の体系整理や個々の情報の見直し・改善方策、情報のより一層の活用に向けた取組等について検討を行うため、気象庁と国土交通省水管理・国土保全局が共同で、学識者、報道関係者等を構成員とする「防災気象情報に関する検討会」（以下、「検討会」という。）を令和4年1月から開催し、令和6年6月に検討の成果が取りまとめられました。

検討会では、住民の避難行動の参考となる「警戒レベル相当情報」の整理を中心に議論が行われました。現行の警戒レベル相当情報には、洪水等、土砂災害、及び高潮に関する情報がありますが、これらには、情報名称がわかりにくい、同じ現象を対象とした情報でも相当する警戒レベルによって発表主体や発表基準が異なる、といった課題がありました。

検討会ではこのような課題を踏まえ、①わかりやす

い情報名称案、②現象ごとの情報発表基準の考え方の統一、③関係機関が協力した情報発表、④新たな技術を活用した情報の高度化、等が議論されました。結果、表に示す通り、各警戒レベルに一つの情報を位置付け、その名称については、相当する警戒レベルを連想しやすい名称となるよう、住民アンケートを実施の上、この結果を重視し、社会に定着した「特別警戒」「警戒」「注意報」のワードを活かしつつ名称の「横並び」を揃える形を基本とする案が示されました。

このような新たな警戒レベル相当情報を含む、検討会の取りまとめを受けた新たな防災気象情報について、気象庁及び国土交通省水管理・国土保全局では、令和8年度出水期の運用開始を目指して準備を進めています。加えて、利用者が情報の意味合いを適切に理解できるよう、周知広報活動についても着実に進めてまいります。

検討会により示された警戒レベル相当情報の体系整理と名称案

	発表単位	洪水に関する情報 「洪水危険度」	大雨浸水に関する情報 「大雨危険度」※1	土砂災害に関する情報 「土砂災害危険度」	高潮に関する情報 「高潮危険度」
		氾濫による社会的影響大の河川（洪水予報河川、水位周知河川）の外水氾濫	内水氾濫及び左記以外の河川の外水氾濫	基本的により市町村ごと	沿岸ごと又は市町村ごと※2
警戒レベル相当情報※4	5相当	レベル5 氾濫特別警戒※3	レベル5 大雨特別警戒	レベル5 土砂災害特別警戒	レベル5 高潮特別警戒※3
	4相当	レベル4 氾濫危険警戒	レベル4 大雨危険警戒	レベル4 土砂災害危険警戒	レベル4 高潮危険警戒
	3相当	レベル3 氾濫警戒	レベル3 大雨警戒	レベル3 土砂災害警戒	レベル3 高潮警戒
	2	レベル2 氾濫注意報	レベル2 大雨注意報	レベル2 土砂災害注意報	レベル2 高潮注意報

・ 情報名称の最終決定は、法制度や実際の情報の運用、伝え方なども踏まえ、気象庁・国土交通省が行う。

※1 警戒レベル相当情報への位置づけについては、関係機関で今後の課題として検討。

※2 発表単位をどうすべきについては、情報利用者の視点も踏まえつつ、引き続き関係機関で検討。

※3 洪水予報河川または水位周知河川、高潮に関する情報の対象沿岸において氾濫の発生を確認した場合、その旨を氾濫特別警戒または高潮特別警戒の文章情報等に明記。

※4 警戒レベル相当情報とは、国・都道府県が発表する防災気象情報のうち、居住者等が自ら行動をとる際の判断に参考となる防災気象情報と5段階の警戒レベルとを関連付けるものである。警戒レベル相当情報が発表されたとしても必ずしも同時刻に同じレベルの避難情報が発令されるものでない。



【関連リンク】

防災気象情報に関する検討会

URL : https://www.jma.go.jp/jma/kishou/shingikai/kentoukai/bousaikishoujouhou/bousaikishoujouhou_kentoukai.html

（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

制を構築するとともに、災害対応の更なる迅速化・高度化を図るため、「統合災害情報システム（DiMAPS）」等を用いて災害初動期の情報収集・共有体制を強化するなど、災害対応力の向上を図っている。

① TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）による災害対応

令和6年度はこれまで17の災害に対して、のべ約8,000人・日のTEC-FORCEの派遣を行っている。

このうち、7月25日からの大雨では、秋田県や山形県で土砂崩れや浸水等の被害が発生し、被災自治体へTEC-FORCEを派遣したほか、9月20日からの大雨では、土砂崩れや浸水等による道路寸断、断水、停電が発生したため、石川県の奥能登地域の被災自治体へTEC-FORCEを派遣した。

これらの災害においては、警察、消防、自衛隊による救命救助活動の支援や被害拡大防止のために道路啓開や排水ポンプ車による湛水排除を行ったほか、被災自治体の被害状況や支援ニーズの把握のためのリエゾンやJETT等の派遣、支援ニーズに応じた散水車（給水装置付）による給水支援や照明車による避難所への電源支援等、防災ヘリコプター等による広域被災状況調査やドローン等を活用した効率的な被災状況調査等を実施し、被災地の早期の復旧を支援した。

令和6年能登半島地震に対して、継続して支援ニーズの把握や被災状況、給水支援等を実施し、被災地の早期の復旧・復興を支援した。

また、能登半島地震での対応等も踏まえ、高度な専門性を有する官民の多様な主体との連携や資機材・装備品等の強化など、TEC-FORCE等の災害対応力の強化に取り組むこととした。

② 業務継続体制の確保

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とともに、業務停止が社会経済活動に重大な影響を及ぼす業務の継続性を確保することを目的に、令和6年12月に国土交通省業務継続計画（第5版）を取りまとめた。また、業務の継続体制確保に向け、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している。

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通信機器や臨時回線を構築可能なi-RAS、公共BBといった通信機器も全国に配備し、機動性の高い運用体制を整えている。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、移動型衛星通信設備（Car-SAT）、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6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

「水防月間」（5月、北海道は6月）において、全国9か所にて各地域の特性に応じた総合水防演習を実施し、水防技術の向上・伝承及び水防団の士気高揚を図るとともに、幅広い主体の参加による地域社会全体の防災意識の向上、災害対処能力の更なる向上を図った。

さらに、「津波防災の日」「世界津波の日」（11月5日）に際し、11月4日に和歌山県和歌山市下津港を含む4会場で国・府県・市町の参加の下、南海トラフ巨大地震を想定した大規模津波防災総合訓練を実施し、住民等の避難訓練、救助訓練等に加え、能登半島地震での教訓も踏まえ、海上輸送をした重機を用いた、道路啓開訓練等を行った。

⑤ 海上保安庁による災害対策

海上保安庁では、組織力・機動力を活かし、海上で発生した災害のほか、陸域で発生した災害に対しても巡視船艇・航空機や特殊救難隊等を出動させ、人命救助や被害状況調査を実施するとともに、被災地域の状況やニーズに合わせ

情報発信を行いつつ、被災者支援を実施している。

令和6年も自然災害による被害が各地にもたらされ、行方不明者の搜索のほか、多数の漂流物等に関する航行警報や海の安全情報による情

報提供、さらには、電気等のライフライン確保のため、協定に基づく電力会社の人員及び資機材の搬送や、給水支援による被災者支援を実施した。

図表Ⅱ-6-2-3 海上保安庁による災害対応の状況



⑥地方整備局及び北海道開発局の体制の確保

国土交通省の現場を支える地方整備局及び北海道開発局は、災害からの復旧・復興や新たな社会資本整備等に努めてきたところであり、近年の激甚化・頻発化する自然災害やインフラ老朽化対策に対応する中で、その役割や地域からの期待も大きくなっている。

一方で、地方整備局等については、避難につながる迅速な情報提供や災害発生時の機敏な初動対応等、国民の命と暮らしを守るための的確な対応を行う上で多くの課題に直面している。

こうした中、数多くの自然災害からの復旧・復興や、防災・減災、国土強靱化への取組等に対応するため、地方整備局等に必要な体制を確保していく。

(10) ICTを活用した施設管理体制の充実強化

危機に備えるため、ICTを活用した公共施設管理体制の充実強化を図っている。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ほか、排水機場等の河川管理施設や下水処理

場・ポンプ場等の遠隔監視・操作、河川の流況や火山地域等の遠隔監視を実施するなど、管理の高度化を図っている。

さらに、津波・高潮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6年の国土交通省所管公共土木施設（河川、砂防、道路、海岸、水道、下水道、公園、港湾等）の被害は、「令和6年能登半島地震」や「令和6年梅雨前線豪雨」等、全国的に災害が頻発したことにより令和7年3月末時点で約1兆6,316億円（13,625か所）と報告されている。

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、本省防災課の職員や技術専門家を派遣し、復旧方針、工法等の技術

的助言等、被災自治体への支援を実施している。

大規模災害時においては、災害時に急増する業務を円滑に遂行することが困難な状況となるため、様々な災害査定の効率化（机上査定限度額の引上げ、設計図書の簡素化等）やデジタル技術の活用を行っている。特に石川県においては、地震と豪雨の2つの激甚災害が発生したことを受け、机上査定限度額の更なる引上げや2つの災害の一体的な査定の実施等により、被災地域における迅速な災害復旧に向け取り組んだ。

また、災害復旧においては、原形復旧のみならず、再度災害を防止するため、施設の機能を強化する改良復旧の観点から取り組んでいる他、特に技術職員が不足する市町村における、新たな査定方式として「早期確認型査定^{注10}」の本格運用を開始した。

さらに、農林水産省及び環境省と連携し、宅地、道路、農地等にまたがって堆積した土砂等の一括撤去が可能なスキームを構築し、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に努めている。加えて、地方公共団体からの要請に基づき、直轄権限代行による災害復旧事業を支援している。

このほか、「令和6年梅雨前線豪雨」等により被災した地域や事前防災・減災対策を図る必要の生じた地域等76地区において、緊急的かつ機動的に防災・減災対策等強化事業推進費を配分し、住民等の安全・安心の確保を図っている。

（12）盛土による災害防止に向けた取組

①盛土による災害防止に向けた対策の推進

令和3年7月に静岡県熱海市伊豆山で発生した土石流災害を契機とする盛土による災害防止対策については、同年12月に有識者会議である「盛土による災害の防止に関する検討会」において取りまとめられた提言を踏まえ、危険な

盛土箇所に関する対策や、危険な盛土等を規制するための新たな法制度の創設等、関係府省の緊密な連携の下、提言に位置付けられた施策の推進に全力で取り組んでいる。

②盛土の安全確保対策の推進

盛土等を行う土地の用途やその目的にかかわらず、危険な盛土等を全国一律の基準で包括的に規制する「宅地造成及び特定盛土等規制法」の円滑な運用のため、農林水産省及び林野庁と連携し、基礎調査実施要領や盛土等の安全対策に必要なガイドライン、不適切な盛土等の対策のためのガイドライン等の内容周知に加え、地方公共団体への必要な助言や情報提供等を行った。

引き続き、本法に基づく規制が実効性を持つて行われるよう、地方公共団体が行う盛土等に伴う災害の防止のための基礎調査や、危険な盛土等に対する安全性把握調査、安全対策等の取組を支援するなど、盛土等による災害防止に向けて取り組む。

（建設工事から発生する土の搬出先の明確化等）

盛土等に伴う災害防止を促進するため、盛土等の行為に関する規制（盛土規制法）と併せて、建設発生土の搬入・搬出プロセスに着目し、必要な対策を講ずる。具体的には、工事の発注段階で建設発生土の搬出先を指定するなど指定利用等を進めるとともに、「資源有効利用促進法」等に基づく計画制度の強化やストックヤード運営事業者登録制度の創設により搬出先の明確化を図っている。令和6年6月からは、建設発生土が不法・危険な盛土等に利用されることがないように、建設発生土を搬出する工事を請け負う元請業者等が、最終搬出先まで確認することの義務づけを実施している。

引き続き、制度の浸透・徹底が図られるよ

注10 申請時は積算を不要とし、従来の査定よりも更に早い段階で被災確認を行うことで、手戻りのないシームレスな設計を実現し、災害復旧工事着手等のスピードアップを図る査定方式。

う、元請業者や登録ストックヤード運営事業者等に対し、制度浸透状況の調査や制度周知等に取り組む。

3 災害に強い交通体系の確保

(1) 多重性・代替性の確保等

風水害・土砂災害・地震・津波・噴火・豪雪・原子力災害等が発生した直後から、救命・救助活動等が迅速に行われ、社会経済活動が機能不全に陥ることなく、また、制御不能な二次災害を発生させないこと等を目指し、高規格道路の未整備区間の整備及び暫定2車線区間の4車線化、高規格道路と代替機能を発揮する直轄国道とのダブルネットワークの強化、災害時の道路閉塞を防ぐ無電柱化等を推進し、災害に強い道路ネットワークの構築を進め、鉄道・港湾・空港等の施設の耐災化、地震を想定した代替海上輸送に関する訓練の実施や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。

(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、災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築、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や、令和6年能登半島地震を踏まえた盛土対策（法面・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

(13) 災害危険住宅移転等

自然災害の発生した地域又は災害のおそれのある区域内の住居について、防災集団移転促進事業や、がけ地近接等危険住宅移転事業により移転を促進している。

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）等を進めるとともに、大規模地震に備えた道路啓開計画の実効性を向上するため、令和7年4月に改正された「道路法」（昭和27年法律第180号）等に基づき、令和7年度内に、法定協議会での協議を経た上で、地方整備局単位の道路啓開計画を策定する。更に、啓開計画策定の指針を示したガイドラインを策定し、必要な内容を盛り込んだ計画作りを推進し、計画に基づいた実践的な啓開訓練を実施する。また、平成26年11月の「災害対策基本法」の改正を踏まえ、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、発災時には、道路管理用カメラ等による状況把握や官民のプローブデータ等も活用した「通れるマップ」により関係機関に通行可否情報の共有・提供を実施している。

能登半島地震においては、防災道の駅「のと里山空港」（石川県輪島市）が支援物資の集配拠点や道路啓開活動の拠点として機能したほか、停電や断水状況下でも使用可能な防災コンテナ型トイレを防災道の駅「うきは」（福岡県うきは市）より被災地へ派遣するなど、「道の



【関連リンク】
防災集団移転促進事業の概要
URL : <https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001609106.pdf>



【関連リンク】令和6年1月8日プレスリリース
「水道施設の早期復旧を支援するため地方整備局等の職員を被災地に派遣」
URL : https://www.mlit.go.jp/report/press/mizukokudo13_hh_000549.html



【関連リンク】令和6年1月5日プレスリリース
「水道施設の早期復旧を支援するため職員を被災地に派遣」
URL : https://www.mlit.go.jp/report/press/mizukokudo13_hh_000548.html

駅」が防災拠点としての役割を果たした。

また、令和6年3月までに、近年の自然災害の頻発化・激甚化を踏まえ、災害時に防災拠点としての利用以外の禁止・制限等が可能となる防災拠点自動車駐車場として、道の駅366か所、SA・PA 146か所を指定した。能登半島地震においては、防災拠点自動車駐車場に指定されている道の駅「千枚田ポケットパーク」の駐車場の一部で道路法に基づく一般利用の制限を行い、道路復旧作業に活用した。

このほか、地方公共団体のニーズを踏まえた、津波や洪水による浸水から避難するため、道路の高架区間等の活用が可能な箇所において、避難階段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。

(3) 無電柱化の推進

道路の防災性の向上や安全で快適な通行空間の確保、良好な景観の形成、観光振興の観点から、無電柱化推進計画に基づき無電柱化を推進しており、道路事業等実施時の原則無電柱化、狹隘道路等への占用制限の拡大、既設電柱の占用制限等の取組を行う。

今後は市街地等で防災上重要な区間を優先しつつ、観光地等にも配慮し整備を推進する。また、「無電柱化のコスト縮減の手引き(R6.3)」の活用、新技術・新工法の導入促進によるコスト縮減や設計・施工・関係者調整等を一体的に実施する一括発注等によるスピードアップに取り組む。

(4) 各交通機関等における防災対策

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や令和元年房総半島台風により空港機能やアクセス機能が喪失し、多くの

滞留者が発生したことを踏まえ、このような大規模自然災害による多様なリスクに対し、アクセス事業者を含めた関係機関が一体となって対応する「統括的災害マネジメント」の実現による自然災害に強い空港作りを目指している。

そのため、耐震対策や浸水対策等のハード対策に加え、ソフト対策として「統括的災害マネジメント」の考え方を踏まえ、各空港で策定された空港BCP^{注11}に基づき、災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による空港BCPの実効性強化に取り組んでいる。

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、独立行政法人鉄道建設・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、風水害・雪害等からの鉄軌道の安全確保を図るため、トンネル、雪覆、落石覆そのほかの災害等防止設備等の点検や、除雪体制の整備、災害により列車の運転に支障が生ずるおそれのある場合の当該路線の監視等の適切な実施、適切な計画運休等の実施等、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。加えて、近年、豪雨災害が激甚化・頻発化していることを踏まえ、貨物鉄道ネットワークも含めた豪雨対策等を推進している。

さらに、令和2年12月に取りまとめられた「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき、豪雨対策や浸水対策、耐震対策、老朽化対策を7年度までの間に集中的に実施することとしている。

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、地震や豪雨等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おいて、事

注 11 空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係機関の役割分担等を明確化した空港の事業継続計画(A2 (Advanced/Airport) -BCP)。

業構造を変更し、公的主体が鉄道施設を保有する場合に、国の支援を手厚くし、復旧を強力に支援している。

港湾については、「令和6年能登半島地震を踏まえた港湾の防災・減災対策のあり方」（令和6年7月交通政策審議会答申）において、災害時の海上からの円滑な輸送のため、災害時の海上支援ネットワークの形成のための防災拠点機能の確保を進めていくことが必要とされたところ、港湾施設の耐震化の更なる推進や、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、地方港湾を含めた港湾BCP・広域港湾BCPの策定・改訂やそれに基づく防災訓練の実施、衛星・ドローン・カメラ等を活用した港湾における災害関連情報の収集・集積の高度化等、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等

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。被災者の生活の維持のためには、必要な支援物資を確実・迅速に届けることが重要であることから、災害時における円滑な支援物資物流を実現するため、引き続き、地方ブロックごとに国、地方公共団体、物流事業者団体等の関係者が参画する協議会等の開催、物流専門家の派遣を含む地方公共団体、物流事業者団体等との災害時協力協定の締結の促進、「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」の活用促進に向けた周知、新たな民間物資拠点のリストアップの促進を行った。また、災害時等におけるサプライチェーンの維持、円滑な支援物資の流通確保のため、非常用電源設備の導入を推進し、物流施設の災害対応能力の強化を図るため、非常用電源設備導入の支援を行っている。

第3節 建築物の安全性確保

（1）住宅・建築物の安全性の確保

構造・防火安全性等が確保されたストック形成、既存ストックの有効活用等の観点から、建築基準及び関係規定等の適切な運用及び見直しに継続的に取り組んでいる。

具体的には、近年のビル火災等を踏まえ、令和4年12月に「直通階段が一つの建築物等向けの火災安全改修ガイドライン」を策定するとともに、5年度より建築物の火災安全改修に係る支援制度を新たに設けるなど、既存建築物の火災安全対策の推進に取り組んでいる。また、4年6月公布の改正建築基準法が7年4月に施

行され、省エネ化に伴い重量化している建築物の構造安全性を確保するために、木造2階建て住宅等の構造審査が始まる。

さらに、令和6年能登半島地震による被害の発生を受けて、6年2月に建築構造の専門家等からなる「令和6年能登半島地震における建築物構造被害の原因分析を行う委員会」を国立研究開発法人建築研究所とともに設置し、被害の特徴と要因の分析を行うとともに、対策の方向性を示した中間とりまとめを6年11月に公表した。



【関連リンク】

令和6年能登半島地震における建築物構造被害の原因分析を行う委員会
URL : <https://www.nilim.go.jp/lab/hbg/iinkai/notohantouzisininnkai/notoiinkai.html>



【関連リンク】

脱炭素社会の実現に資するための建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律等の一部を改正する法律（令和4年法律第69号）について
URL : https://www.mlit.go.jp/jutakukentiku/build/r4kaisei_shoenehou_kijunhou.html

(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を引き続き進める。

第4節 交通分野における安全対策の強化

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西日本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6年度においては、運輸安全マネジメント評価を、のべ277者（鉄道43者、自動車95者、海運128者、航空11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6年度において2,910人が受講した。加えて、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6年度において5,338人がセミナーを受講した。そのほか、運輸事業の安全に関するシンポジウム等も実施した。

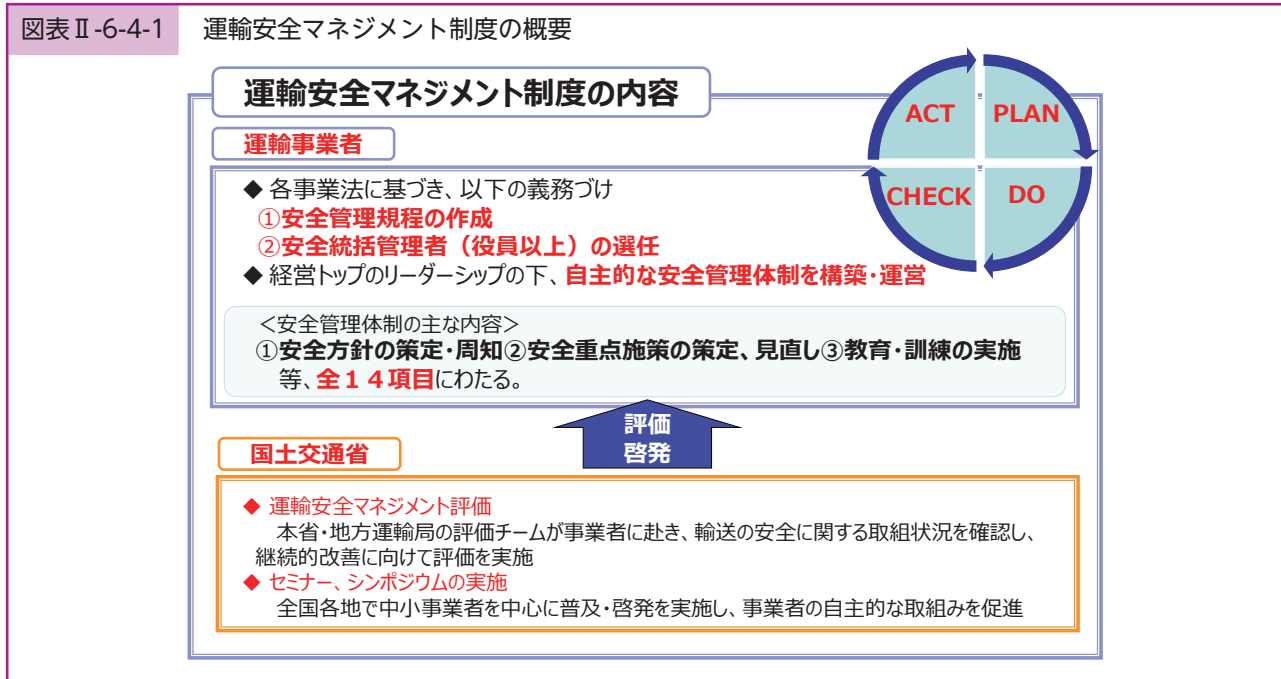
さらに、知床遊覧船事故を受け、小型旅客船

事業者に対し、運輸安全マネジメントの取組の強化を通じ、経営トップの安全意識の底上げ・向上を図ることや、効果的な評価実施のため国の体制強化を図ることが急務となっている。特に、小型旅客船不定期航路事業者に対しては、令和5年3月に策定した「小型旅客船事業者に対する運輸安全マネジメント評価の実施方法について」に基づき、経営トップの交代があった事業者や重大な事故を発生させ又は行政処分を受けた事業者等の評価を優先するとともに、令和9年度末までにすべての事業者の評価を実施しており、令和6年度は24者に対して実施した。

加えて、テロへの対応について、先進事例の情報収集を行い集約した知見を事業者間で共有し、その対応が求められる事業者を中心に評価を実施するとともに、感染症への対応についても、効果的な手法を検討し評価を実施した。

また、昨今の自然災害の頻発化・激甚化を受け、運輸安全マネジメント制度の中に自然災害対応を組み込むことにより運輸事業者の取組を促進するため、運輸安全マネジメント評価においては、「運輸防災マネジメント指針」を活用し、防災マネジメントに関する評価を実施している。これらの取組により、運輸安全マネジメント制度の強化・拡充を図った。

図表Ⅱ-6-4-1 運輸安全マネジメント制度の概要



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にあるが、ひとたび列車の衝突や脱線が発生すると、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。

（２）踏切対策の推進

都市部を中心とした「開かずの踏切」^{注12}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11次交通安全基本計画」に基づき、立体交差化、歩道拡幅等の構造改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、特定道路等を優先とした踏切道におけるバリアフリー対策、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6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117か所を指定した。指定した踏切道をはじめ、課題のある踏切道については、地方踏切道改良協議会等を適宜開催し、道路管理者と鉄道事業者が、地域の実情に応じた踏切対策の一層の推進を図った。

また、災害時の管理方法の指定制度に基づき、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道と

注12 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。

して16か所を指定した。指定した踏切道については、道路管理者と鉄道事業者が、災害時に長時間遮断が生じないように、連絡体制や優先開放の手順等の管理方法の策定に向けた協議を行い、取組を推進した。さらに、道路管理者と鉄道事業者が連携して作成・公表している「踏切道安全通行カルテ」を更新し、踏切対策の「見える化」を進めた。

令和7年度は、引き続き、改良すべき踏切道を国土交通大臣が機動的に指定し、立体交差化や構造改良、踏切周辺道路の整備、第4種踏切道等の統廃合、踏切保安設備の整備、踏切道への車両進入抑制対策等の早期効果発現対策、特定道路等を優先とした踏切道におけるバリアフリー対策等を推進し、特に構造改良においては、列車と車両等の衝突による事故を減らすため、狭小な踏切道や歩道が無い踏切道の拡幅、事故が多発する構造等に課題のある踏切道の対策等を含めた総合的かつ一体的な対策を推進する。また、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道として指定した緊急輸送道路上等の踏切道について、管理の方法の策定や定期訓練等の取組を推進するとともに、災害時の踏切優先開放等の措置を確実に実施する取組を促進する。あわせて、改良後の踏切対策の評価により、着実なフォローアップを実施する。加えて、指定された改良すべき踏切道以外についても、第4種踏切道を横断する歩行者の安全対策の観点から、安全対策を簡易かつ効果的に実施できる設備の導入を推進する。

（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整備を促進しており、「交通政策基本計画」（令和3年5月28日閣議決定）及び「移動等の円滑化の促進

に関する基本方針」（2年12月25日）に基づき、令和7年度までに、優先度が高い3,000番線、うち平均利用者数が10万人/日以上以上の駅で800番線を整備することとしている。5年度末時点において、駅全体で2,647番線、うち平均利用者数が10万人/日以上以上の駅で559番線が整備された。この整備目標の達成に向け、都市部では鉄道駅バリアフリー料金制度（7年3月末時点で17社より届出）、地方部では予算措置による重点的支援と、それぞれの特性に応じた措置を活用しながら、全国の鉄道駅のバリアフリー化を推進していくこととしている。

図表Ⅱ-6-4-2 ホームドア



（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の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・補強を支援するとともに、広域的・戦略的なインフラメンテナンス実現に向け、鉄道事業者の技術力向上、検査業務体制の再構築を推進している。

3 海上交通における安全対策

(1) 船舶の安全性の向上及び船舶航行の安全確保

① 知床遊覧船事故を受けた安全・安心対策

令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を受け、国土交通省では、このような痛ましい事故が二度と起きることがないように、旅客船の安全・安心対策として、抜き打ち監査の実施や通報窓口の設置等の対策を行うとともに、改正海上運送法に基づき、6年4月に船員の資質の向上に係る制度を導入したほか、7年4月より改良型救命いかだ等の旅客船への搭載を義務化するなど、各対策を着実に進めている。利用者の皆様に安心してご乗船いただけるよう、各対策の進捗に応じフォローアップも行っていくことにより、引き続き、旅客船の安全・安心対策に万全を期していく。

② 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、我が国はIMOにおける議論に積極的に参画している。また、我が国で航行する船舶の安全を確保するため、日本籍船に対する船舶検査を実施し、国際基準等への適合性を確認している。ヒューマンエラーの防止による海上安全の向上や船員の労働環境改善が期待される自動運航船については、令和12年頃までの本格的な商用運航の実現を目指し、6年6月に設置された「自動運航船検討会」を通じて国内制度の検討・整備を進めるとともに、IMOにおける国際ルール策定作業を主導している。

③ 船舶航行の安全確保

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（STCW条約）に準拠した「船員法」及び「船舶職員及び小型船舶操縦者法」に基づき、船員に必要な資格・教育訓練等を定めるとともに、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するとともに、運航労務監理官による監査を通じて、関係法令の遵守状況等の確認を行い、関係法令に違反していることが判明した事業者等に対して、行政処分等を行うことにより再発防止を図っている。また、小型船舶の安全確保のため、小型船舶操縦者が遵守すべき事項として、酒酔い等操縦の禁止、危険操縦の禁止、ライフジャケットの着用等を義務づけており、これらについて、小型船舶乗船者を中心に規制内容の説明やリーフレットの配布を行う等、関係省庁、団体と連携して周知・啓発を図るとともに、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、水先人免許の資格を定め、水先業務の適正かつ円滑な遂行を確保することにより、船舶交通の安全を図るとともに、水先人の安定的な確保・育成に向けた施策を推進している。

海難審判所では、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「海難審判法」に基づく調査、審判を実施しており、令和6年には230件の裁決を行い、海技士、小型船舶操縦士及び水先人等計308名に対する業務停止（1から2か月）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、5年間ごとに取り組むべき海上安全行政の方向性と具体的施策を「交通ビジョン」として位置付けており、令和5年3月に策定された「第5次交通ビジョン」に基づき各種施策を推進している。

令和6年における船舶事故の特徴として、船舶種類別では、プレジャーボート、漁船、貨物船の順で船舶事故隻数が多く、プレジャーボートの船舶事故隻数は約5割を占めている。また、プレジャーボートの船舶事故について事故種類別でみると、運航不能（機関故障）が最も

II

第6章

安全・安心社会の構築

多く発生しており、プレジャーボートの船舶事故全体の約2割を占めている。

このため、海上保安庁では、プレジャーボートの機関故障対策として、海事局等の関係機関と連携し海難防止講習会や訪船指導等のあらゆる機会を通じて、発航前検査のみでなく、整備事業者等による定期的な点検整備の実施及びユーザーによる整備記録の管理を呼び掛けている。

また近年、カヌー、SUP（スタンドアップパドルボード）、ミニボート等のマリンレジャーが盛んになっている状況を踏まえ、関係機関、民間団体、販売店等の事業者及び海難防止活動に協力的なマリンレジャー愛好家と連携し、広く安全啓発活動を実施している。

このほか、海上保安庁が運用している総合安全情報サイト「ウォーターセーフティガイド」において、マリンレジャーの事故防止のための情報を掲載し、周知することで愛好者の安全意識の向上を図っている。

加えて「海の安全情報」では、避難勧告等の緊急情報、全国各地の灯台等で観測した気象現況等の海難防止に資する情報を海事関係者からマリンレジャー愛好者まで幅広く提供している。

平成30年9月の台風21号の影響により発生した関西国際空港連絡橋への船舶衝突事故を受け、走錨事故対策のために、令和5年度までに大阪湾北部海域の監視及び情報提供体制の強化を完了したほか、3年7月に施行された「海上交通安全法等の一部を改正する法律」に基づき6年の台風接近時においても、大型船等の一

定の船舶に対する、湾外等の安全な海域への避難等の勧告制度やバーチャルAIS（Automatic Identification System：船舶自動識別装置）航路標識の緊急表示制度を運用するなどして、船舶交通の安全確保に努めた。

また、来島海峡航路西側海域において、令和3年及び5年に死者・行方不明者を伴う船舶同士の衝突事故が相次いで発生したことから、同種事故の再発防止の徹底を図るため、6年7月から来島海峡航路西口の入出航に係る経路を指定するとともに安芸灘南航路第四号灯浮標を廃止した。引き続き、同海域における安全対策を推進していく。

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。このほか、航路、港湾施設、潮汐等に関する情報を水路書誌として刊行するとともに、水路通報、航行警報等により最新の情報提供を行っている。

航路標識については、海水の浸入を防止する対策及び電源喪失時における予備電源設備の整備等、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6年度に292か所の改良・改修を実施した。

我が国にとって輸入原油の9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13}の下、我が国として航行援助施設基金^{注14}への資金拠出等の協力を行っている。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13 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14 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。

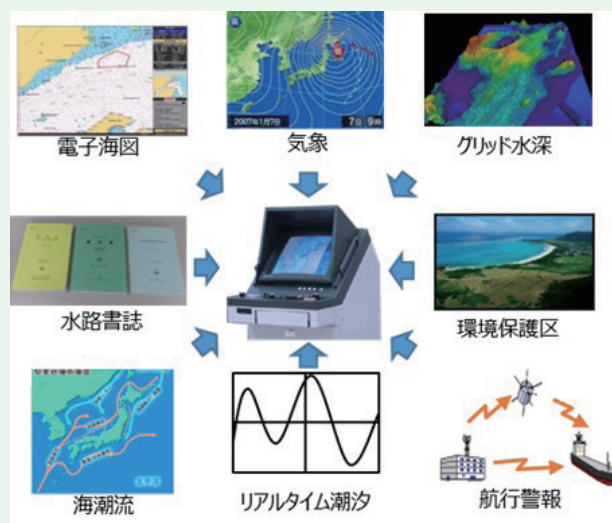
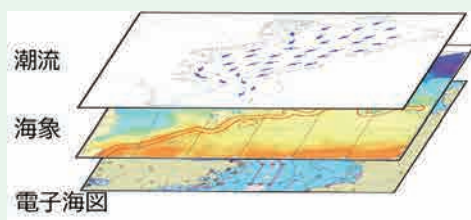
Column コラム

次世代航海情報の利活用に向けて

近年海洋分野でもDXが進んでいます。

海洋分野のDXを支えるべく、国際水路機関は、電子海図にリアルタイムデータを含む様々なデータを重畳できる次世代航海情報の新規格「S-100シリーズ」を開発しています。国内でも（一財）日本船舶技術研究協会及び産官学の団体が、日本財団の助成により内航船の無人化・省人化に資する航海情報サービス（海

洋ダイナミックマップ）の研究開発を進めており、海上保安庁が提供する航海情報への期待が高まっています。海上保安庁は令和6年度より同協会の連絡会に参加し、関係機関との連携・調整を行っており、国内・国際動向を踏まえつつ、次世代航海情報の提供を目指して海洋分野のDXに貢献します。



次世代航海情報では、電子海図上に様々な情報を重ね合わせることが可能

（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4割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4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分かる。また、通報時に携帯電話のGPS機能を「ON」にしていることで、緊急通報位置情報通知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、海での痛ましい事故を起こさないために①ライフジャケットの

常時着用、②防水パック入り携帯電話等の連絡手段の確保、③118番・NET118の活用という「自己救命策3つの基本」のほか「家族や友人・関係者への目的地等の連絡」について講習会やメディア等を活用して周知・啓発を行っている。

（3）救助・救急体制の強化

海上保安庁では、迅速かつ的確な救助・救急活動を行うため、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、海上において発生した海難や人身事故に適切に対応するため、特殊救難隊、機動救難

II

第6章

安全・安心社会の構築

士、潜水土等の救助技術・能力の向上を図るとともに、救急救命士及び救急員が実施する救急救命処置等の質を医学的・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構築、巡視

船艇・航空機の高機能化、関係機関及び民間救助組織との連携を推進するなど、救助・救急体制の充実・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）

国土交通省航空局は、航空事故等を継続的に低減するために国際民間航空条約第19附属書に従い、航空安全プログラム（SSP）を定め、平成26年から実施しており、関係省庁や航空業務提供者と協力して安全に関する法令及び規定類の策定、安全情報の収集、分析及び共有、監査及び検査活動、安全文化に係る啓蒙活動を行っている。また、我が国の航空の安全上の課題を特定し、これに対処するための具体的取組等を取りまとめた、我が国における国家航空安全計画（NASP）（仮称）を策定することとしている。

そのほか、報告が義務づけられていない航空の安全情報の収集のため、平成26年より航空安全情報自発報告制度（VOICES）を運用しており、航空の安全性向上に向けた提言が得られている。

②航空輸送安全対策

本邦航空会社において、航空機に起因する乗客の死亡事故は昭和61年以降発生していない^{注15}が、安全上のトラブルに適切に対応するため、会社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、事業参入時・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、外国航空会社に対しても、日本に乗り入れる航空機に対する立入検査等により、航空機の運航及び機体の安全性について監視している。

航空機からの落下物対策については、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、平成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すべての航空会社等から報告を求めている。報告された部品欠落情報については、原因究明の結果等を踏まえて国として航空会社への情報共有や指示、必要に応じて落下物防止対策基準への対策追加等を実施しており、再発防止に活用している。引き続き「落下物対策総合パッケージ」に盛り込



【関連リンク】
航空安全プログラムについて
URL : https://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk2_000005.html



【関連データ】
本邦航空会社の事故件数及び発生率
URL : <https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html>

注 15 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業者に係る事故に限る。

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。

平成30年10月末以降、本邦航空会社の航空従事者の飲酒に係る不適切事案が相次いで発生したことを踏まえ、31年1月から令和元年7月にかけて厳格な飲酒基準を策定し、こうした基準が適切に遵守されるよう、監査等を通じて指導・監督を実施してきたところである。しかしながら、最近においても運航乗務員等の飲酒に係る不適切事案が発生したことを踏まえ、飲酒検査体制の強化、アルコール教育の適切な実施（効果測定含む。）及び組織的な飲酒傾向の把握等が図られるよう、引き続き指導・監督を実施していく。

③航空機等の安全性審査

国土交通省では、米国・欧州の航空当局等と密接に連携するとともに、安全性審査を担当する職員の能力維持・向上等を図ることにより、「空飛ぶクルマ」を含む国産及び輸入航空機の安全・環境基準への適合性の審査を適切かつ円滑に実施している。また、無人航空機について、産業界及び諸外国の動向を踏まえた基準の策定や、機体の審査等を実施している。

④無人航空機等の安全対策

無人航空機については、「航空法」において、

飛行禁止空域や飛行の方法、これらの空域における飛行や規定の飛行の方法によらない飛行のための許可・承認等の基本的なルールを定めている。また、令和4年には、無人航空機の所有者等の把握や安全上問題のある機体の排除を通じた飛行の更なる安全性向上を図るために、機体登録を義務化し、レベル4飛行^{注16}の実現のために、機体認証制度や操縦者技能証明制度等を導入した。これらの取組に加え、5年にはレベル3.5飛行^{注17}の制度を導入したとともに、7年3月に多数機同時運航^{注18}を安全に行うためのガイドラインを策定し、無人航空機の事業化を推進している。また、いわゆる「空飛ぶクルマ」については世界各国で機体開発の取組が進められているが、我が国においても、都市部での送迎サービスや離島や山間部での移動手段、災害時の救急搬送等の活用を期待し、世界に先駆けた実現を目指している。7年の大阪・関西万博における二地点間運航の実現に向けて、機体や運航の安全基準、操縦者の技能証明や離着陸場に関する基準に基づき、安全性の審査を実施するとともに、6年度には交通管理に必要な情報提供・モニタリング等を行うための施設整備等を進めた。今後、万博以降の運航拡大に向けて、多様な機体や高度な運航等に対応するための制度整備等を進めていく。

注16 レベル4飛行：有人地帯（第三者上空）での補助者なし目視外飛行。

注17 レベル3.5飛行：デジタル技術の活用（機上のカメラによる歩行者等の有無の確認）により補助者や看板の配置といった従来の立入管理措置を撤廃するとともに、無人航空機の操縦ライセンスの保有及び保険への加入により道路や鉄道等の横断を伴う飛行を容易とする飛行形態。

注18 多数機同時運航：操縦者が操縦者よりも多数の無人航空機を自動操縦等により同時運航させること。

Column コラム

大阪・関西万博における空飛ぶクルマの運航の実現に向けた取組について

大阪・関西万博は、イノベーションの誘発や社会実装の推進のための様々な挑戦の場とする「未来社会の実験場」をコンセプトに、最先端のモビリティ技術を会場内外で実証・導入することで、スマートモビリティを推進、社会実装につなげていくこととしております。

「空飛ぶクルマ」は、そのコンセプトを体現する重要なプロジェクトと位置付けられており、国内外の複数の機体による万博会場周辺の飛行や万博会場内外の

二地点間運航を実現することで、空飛ぶクルマが実際に運航される姿を国内外に発信し、社会受容性の向上や更なる事業発展につながることが期待されています。

国土交通省としても、安全性の審査や交通管理のための施設整備等、運航の実現に向けた取組を進め、空飛ぶクルマの社会実装による「空の移動革命」の実現を目指しています。

大阪・関西万博における空飛ぶクルマの各社準備状況

2025年4月3日現在

※今後の機体開発状況等により準備状況は変更となる場合がある。

運航事業者	SkyDrive	丸紅		ANAホールディングス / Joby Aviation	Soracle (住友商事・日本航空のJV) ※日本航空から承継
使用機体	 SkyDrive(日) SD-05 (SKYDRIVE) 〔 航続15km 定員3名 〕	 LIFT Aircraft(米) HEXA 〔 航続25km 定員1名 〕	 Vertical Aerospace(英) VA1-100 (VX4) 〔 航続160km 定員5名 〕	 Joby Aviation(米) Joby S4 〔 航続160km 定員5名 〕	 Archer Aviation(米) M001 (Midnight) 〔 航続160km 定員5名 〕
使用予定ポート	【中央突堤：大阪港バーティポート】 	【夢洲会場：EXPO Vertiport】 	【尼崎フェニックスパーティポート】 	【夢洲会場：EXPO Vertiport】 	【夢洲会場：EXPO Vertiportでの展示】 
運航形態 運航時期 (各社ホームページ参照)	・開閉日での機体展示 ※飛行調整中 ・夢洲-中央突堤間の2地点間または周回飛行等 ・運航時期：4月(開閉日) 7~8月	・夢洲会場ポート内を飛行 ・運航時期：4~7月 ※飛行及び展示について調整中	・会場-尼崎フェニックス間の2地点間運航等 ・運航時期：10月 ※調整中	・夢洲会場ポートを拠点に湾岸周辺エリアを飛行 ・運航時期：9月下旬~10月13日(閉会日)	・展示時期：調整中 ・会期後実証運航予定* *2026年内に大阪府内各地域での実証運航を検討中。

(公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会公表資料より引用)



【関連リンク】

2025 年大阪・関西万博アクションプラン Ver. 7

URL : https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/expo_suisin_honbu/pdf/apver7_honbun.pdf

【関連リンク】

大阪・関西万博における空飛ぶクルマの各社検討 (2025 年 4 月 3 日現在)

URL : <https://www.expo2025.or.jp/wp/wp-content/uploads/eaeeefa7047a393cf8e6bba86b8fbbe0a.pdf>

⑤ 小型航空機の安全対策

平成28年12月に有識者や関係団体等から構成される「小型航空機等に係る安全推進委員会」を立ち上げ、「新技術の活用」、「操縦士に対する指導監督の強化」及び「安全情報の発信強化」の三つの柱で、安全対策を推進している。

「新技術の活用」においては、令和5年8月に「小型航空機用FDM導入ガイドライン」を策定し、同ガイドラインによりFDMの普及促進に取り組んでいる。「操縦士に対する指導監督の強化」では、特定操縦技能審査を行う技能審査員への指導・監督を強化しているほか、安全講習会の開催、違反者への行政指導等により、操縦士の技能向上や法令遵守を徹底している。また、メールマガジンやSNSによる安全情報の発出、実際に発生した事故等の概要や対

策、教訓等を盛り込んだ安全啓発動画や空港ごとの最終進入時に注意すべき点や地上走行する際の注意すべき点をまとめた参考動画の配信等により、「安全情報の発信強化」を図っている。

(2) 安全な航空交通のための航空保安システムの構築

航空の安全・安心確保のため、令和6年6月24日に公表された「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」の中間取りまとめで提言された対策を着実に講じていく。また、将来的な航空需要の増加も踏まえたデジタル技術等の活用による滑走路誤進入検知システムの強化、航空交通管理の高度化に向けた調査・研究を推進していく。

5 航空、鉄道、船舶事故等における原因究明と事故等防止

運輸安全委員会は、独立性の高い専門の調査機関として、航空・鉄道・船舶の事故及びインシデント（事故等）の調査により原因を究明し、国土交通大臣等に再発防止及び被害の軽減に向けた施策等の実施を求めている。

令和6年度中、調査対象となる事故等は、航空35件、鉄道14件、船舶623件発生した。また、同年度中、航空28件、鉄道13件、船舶699件の調査報告書を公表した。

① 令和6年度中に調査報告書を公表した主な事案

航空事故等では、令和5年1月、成田国際空港で、貨物機が駐機位置への移動のための地上走行中、駐機場の凍結路面で滑り、地上作業車両に衝突して機体が損傷した事案について、駐機場に散布された凍結防止剤の散布範囲及び散布量が十分ではなく、当該機の走行速度が路面の状態に適した速度ではなかったことによ

り発生したことを明らかにした（6年9月公表^{注19}）。また、制度改正の後、初の無人航空機（ドローン）に係る報告書を公表した（6年8月公表^{注20}）。

鉄道事故等では、令和5年6月、高知県で、線状降水帯による豪雨で斜面が崩壊し、線路内へ流入した土砂に列車が乗り上げて脱線した事案について、雨量が規制値に到達しても速やかに運転規制を行わず、様子を見てから判断することが常態化していたこと等により発生したことを明らかにした。この事案の再発防止を図るため、当該事業者に対し、規制値の雨量を観測したときは、運転状況を常に監視している運転指令員から速やかに運転規制の通告ができる仕組みを構築すること等を勧告した（6年7月公表^{注21}）。

船舶事故等では、令和5年8月、沖縄県宮古島市下地島沖で、ダイビング船が転覆した事案

注19 報告書 <https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2024-7-2-JA603A.pdf>

注20 報告書 <https://jtsb.mlit.go.jp/aircraft/rep-acci/AA2024-6-2-JU32367E6C22.pdf>

注21 報告書概要 <https://jtsb.mlit.go.jp/railway/p-pdf/RA2024-2-1-p.pdf>

について、波が打ち込みやすい船尾形状への変更のほか、甲板上への潜水器材の積載による復原性の低下、船長による気象・海象の悪化前に避難する判断の遅れ等の複合的な要因により発生したことを明らかにした。また、ダイビング船の事故防止に役立つ情報を簡潔にまとめた安全啓発資料^{注22}を関係者に提供した（6年9月公表^{注23}）。

②事故等防止に関する普及啓発活動

事故等の再発防止に係る安全提言や各種統計に基づく分析及び参考にすべき事事故例をまとめた「運輸安全委員会ダイジェスト」等を発行しており、また安全啓発のための特集ページ^{注24}をホームページ上で作成、公開している。船舶事故等調査報告書については、地図上から検索できる「船舶事故ハザードマップ」^{注25}（モ

バイル端末対応）や船舶の機関故障部位から検索できる「機関故障検索システム」^{注26}を公開している。

③デジタル技術の活用

多様な交通分野で情報化・自動化等が進んでおり、また次世代モビリティの実用化が計画されている中、より適確な事故調査・原因究明を行うため、最新技術に関する情報を調査・研究し、事故等調査能力の強化を推進する。

また、ドローン、3Dスキャン装置、CTスキャン装置等を活用し、より多様な事故現場又は事故対象物品に対して高精度なデータを取得するなど、今後も新たな調査手法の導入により科学的かつ客観的な解析能力の強化を推進する^{注27}。

6 公共交通における事故による被害者・家族等への支援

令和6年度においても、公共交通事故発生時には、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ている。

平成28年に発生した軽井沢スキーバス事故や令和4年に発生した知床遊覧船事故については被害者等との意見交換会や情報提供の場を設けるなどの支援を継続して実施している。

7 道路交通における安全対策

令和6年の交通事故死者数は、2,663人で前年比15人、0.6%の減少となった。しかし、交通事故死者の約半数が歩行中・自転車乗用中で、その約半数が自宅から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。

注22 安全啓発資料 https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/keihatuleaflet/images/diving%20ship_leaflet.pdf

注23 報告書概要 <https://jtsb.mlit.go.jp/ship/p-pdf/MA2024-9-2-p.pdf>

注24 安全へのツール <http://jtsb.mlit.go.jp/bunseki.html>

注25 船舶事故ハザードマップ <https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap.html>

注26 機関故障検索システム <https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/etss/>
小型船舶機関故障検索システム https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/s_etss/

注27 運輸安全委員会年報 2025

https://jtsb.mlit.go.jp/bunseki-kankoubutu/jtsbannualreport/annualreport_2025/jtsbannualreport_2025.html

(1) 道路の交通安全対策

①ビッグデータ等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、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、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、警察庁と国土交通省は、「ゾーン30プラス」として設定し、人優先の安全・安心な通行空間の整備を推進している。

具体的には、警察と道路管理者は検討段階から緊密に連携して、最高速度30キロメートル毎時の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、ハンプや狭さくの設置等による車両の速度抑制対策や通過交通の進入抑制対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良等を推進している。これらの交通安全対策の立案等に当たっては、急減速や速度超過等の潜在的な危険箇所を見える化するため、ビッグデータ等の活用を推進している。また、自転車対歩行者の事故件数が近年増加傾向であり、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通学路等の交通安全対策の推進

通学路については、平成24年に発生した集団登校中の児童等の死傷事故を受け、通学路緊急合同点検を実施し、学校、教育委員会、道路管理者、警察等の関係機関が連携して、交通安全対策を実施した。その後、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」の策定等により、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組を推進

しており、「通学路交通安全プログラム」に位置付けられた交通安全対策事業への支援を重点的に実施している。

また、令和元年に発生した園児等の死傷事故を受け決定された「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」（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も重点的に実施している。

さらに、令和3年6月に発生した下校中の小学生的死傷事故を受け決定された「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」（3年8月4日関係閣僚会議決定）に基づき通学路合同点検を実施し、この結果を踏まえ、学校、教育委員会、警察、道路管理者等の関係者が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進している。また、こどもの安全性を更に高めるべく、小学校周辺のゾーン30内にある通学路に着目し、事故の状況、交通規制、自動車走行速度等のデータ分析・評価を基に、ゾーン30プラスの導入等の面的な対策を、警察や学校、地域等とも連携して実施する。

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

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、利用者視点の下、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、正面衝突事故防止対策として、土工部及び中小橋においては令和4年度にワイヤロープ設置が概成しており、長大橋及びトンネル区間においては、車両の逸脱防止性能等を満たす区画柵を全国51か所（約

14km)の実道で令和3年度より試行設置し、効果検証を推進していく。

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、逆走事案発生箇所の約4割を占める分合流部・出入口部等へのカラー舗装や路面標示等の対策を推進、また、道路管理設備(CCTV等)の充実やDX関連技術の進展等の変化を踏まえ、道路管理設備を活用した逆走検知や車両側で逆走検知、通知できる新規技術の実用化を推進する。

(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等について、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。30年度までに実施した橋梁、トンネル等の一巡目点検の結果、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が完了したものが約66%(令和5年度末時点)に留まることを踏まえ、「道路メンテナンス事業補助制度」により計画的かつ集中的に支援している。

今後、地方公共団体が計画的に措置できるよう、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。

(3) バスの重大事故を受けた安全対策の実施

平成28年の軽井沢スキーバス事故等を踏まえ、二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、安全対策を取りまとめ、着実に実施してきた。令和4年10月には静岡県 の県道において観光バスが横転し、乗客が亡くなる痛ましい事故が発生したところ、貸切バスの安全性向上に関する関係法令等の改正を行い、令和6年4月より貸切バスの安全対策の強化を開始した。引き続き、事業者に対する指導や監査により法令遵守を改めて徹底し、必要な安全対策を講じていく。

(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

「事業用自動車総合安全プラン2025」を令和3年3月に策定し、7年までに事業用自動車の事故による24時間死者数を225人以下、重傷者数を2,120人以下、人身事故件数を16,500件以下、飲酒運転を0件とする事故削減目標を掲げ、その達成に向けた各種取組を進めている。

① 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全の確保を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとの特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組について評価し、更なる事故削減に向け、必要に応じて見直しを行う等、フォローアップを実施している。

② 運輸安全マネジメントを通じた安全体質の確立

平成18年10月より導入した「運輸安全マネジメント制度」により、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を、令和6年度は自動車運送事業者95者に対して実施した。特に、平成29年7月の運輸審

議会の答申を踏まえ、令和3年度までにすべての事業者の運輸安全マネジメント評価を行うとした貸切バス事業者については、すべての評価を終了した。その後、新規許可を受けた貸切バス事業者や一定規模以上の貸切バス事業者について優先的に評価を実施している。

(5) 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

第11次交通安全基本計画（計画年度：令和3～7年度）を踏まえ、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会において、今後の車両の安全対策のあり方、車両の安全対策による事故削減目標等について審議され、令和3年6月に報告書が取りまとめられた。報告書では「歩行者・自転車等利用者の安全確保」、「自動車乗員の安全確保」、「社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止」及び「自動運転関連技術の活用・適正利用促進」を今後の車両安全対策の柱とするとともに、12年までに、車両安全対策により、年間の30日以内交通事故死者数を1,200人削減、重傷者数を11,000人削減するとの目標が掲げられた。また、高齢運転者の事故防止対策として、ペダルの踏み間違い等、運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、「安全運転サポート車（サポカー）」の普及促進に取り組む等により、先進的な安全技術を搭載した自動車の性能向上と普及促進に取り組んだ。さらに、ペダル踏み間違い時加速抑制装置について性能評価・公表を行っており国際基準について日本が議論を主導し、合意された。

②安全基準等の拡充・強化

自動車の安全性の向上を図るため、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）において日本が副議長を担うなど議論を主導しており、例えば、事故時のデータを記録する「事故情報計測・記録装置（EDR）」について、国連

基準化を通じ、バスやトラック等の大型車への搭載を義務付けるなど、保安基準の拡充・強化を行った。さらに、障害物の手前で停止中に誤ってアクセルを踏み込んだ時に急発進や急加速を抑制する、日本発の技術である「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は、日本が提案、国際議論を主導し、令和6年11月に国連基準の合意に至った。引き続き、自動車の安全性向上に向けて、更なる安全基準の拡充・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、先進技術を搭載した自動車の開発と普及を促進し、交通事故削減を目指す「先進安全自動車（ASV）推進プロジェクト」では、令和3年度から7年度の5年間にわたる第7期ASV推進検討会において「自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進」を基本テーマに掲げ、6年度は、誰もが使用する技術となったASVの正しい理解・利用の徹底と効果的な普及を図るための動画の作成、ドライバー異常時対応システム作動時の車外への報知性改善のためのガイドライン改訂に向けた検討等を行った。

④自動車アセスメントによる安全情報の提供

安全な自動車及びチャイルドシートの開発やユーザーによる選択を促すため、これらの安全性能を評価し結果を公表している。令和6年度は、6車種について、衝突安全性能、予防安全性能等の評価に取り組み、「自動車安全性能2024」として結果を公表した。さらに交差点に対応した衝突被害軽減ブレーキ及び新しいオフセット前面衝突（相手車への加害性を考慮した対向車との部分衝突）について、評価を開始した。

⑤自動運転の実現に向けた取組

より高度な自動運転の実現に向け、国連

WP.29における議論を主導し、令和6年6月、自動運転車が有すべき機能要件や自動運転車の認証方法に関する国際ガイドラインが策定された。

また、自動運転機能等の故障による事故を防ぐため、令和6年10月より自動車の検査に電子装置の機能確認（OBD検査）を導入した。

⑥自動車型式指定制度

自動車型式指定制度においては、保安基準への適合性及び生産過程における品質管理体制等の審査を独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所と連携して実施し、自動車の安全・環境性の確保を図っている。令和6年度の自動車型式指定件数は1,360件、装置型式指定件数は401件であった。

また、近年相次いで発覚した型式指定申請における不正事案を踏まえ、審査・監査の強化をはじめとした不正事案の抑止、早期発見のための手法について、多角的に検討を行い、必要な措置を講ずることとしている。

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

設計・製造過程における問題を原因とした自動車の事故・トラブルを未然に防止するため、リコール制度を運用し、自動車製作者等から届出された情報について、ウェブサイト等を通じて発信している。令和5年度のリコール届出件

数は349件、対象台数は810万台であった。

この制度の的確な運用のため、不具合情報等について、自動車製作者等及びユーザーからの収集に努めるとともに、安全・環境性に疑義のある自動車について、独立行政法人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い、自動車製作者等への確認・指導を行っている。

また、収集し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。令和5年度は、電動車の加減速時における特性についての啓発動画を作成し、注意喚起を行った。冬季の冬用タイヤやチェーンの適切な使用については、季節に合わせた報道発表やX（旧Twitter）を通じて、ユーザー等への注意喚起を行った。

⑧自動車の整備・検査の高度化

令和2年4月に施行された「道路運送車両法の一部を改正する法律」により、高度な整備技術を有するものとして国が認証を与えた整備工場（認証工場）でのみ作業が可能な整備の範囲を拡大することで、自動車の使用者が安心して整備作業を整備工場に委託できる環境作りを進めている。具体的には、これまで「対象装置の取り外しを行う整備（分解整備）」がその対象であったのに対し、対象装置に「自動運行装



【関連リンク】
自動車の型式指定制度等の概要
URL : <https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001610987.pdf>



【関連リンク】
車の異常を連ラクダ！自動車のリコール・不具合情報サイト
URL : <https://www.mlit.go.jp/RJ/>



【関連リンク】
令和4年度の自動車不具合情報について
URL : <https://renrakuda.mlit.go.jp/renrakuda/common/data/r4-defects.pdf>



【動画】
電動車等の特性を理解して運転しましょう～電動車を運転するときの注意点をビデオで解説します～
URL : <https://youtu.be/b6xSocRravE>

置」等を加えるとともに、取り外しは行わずとも制動装置等の作動に影響を及ぼすおそれがある作業を対象に含め、特定整備と改称した。

また、自動運転機能等の先進安全技術の機能確認を行うため、令和6年10月より自動車の検査に電子装置の機能確認（OBD検査）を導入した。

（6）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では、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とともに、自動車事故対策事業として、ひき逃げ・無保険車事故による被害者の救済（保障事業）や、重度後遺障害者への介護料の支給や療護施設の設置・運営等（被害者保護増進等事業）を実施している。今後も「被害者保護増進等事業に関する検討会」を通じた施策の効果検証等を踏まえ、被害者支援等の更なる充実に取り組むとともに、自動車事故被害者への情報提供の充実、自動車損害賠償保障制度に係る自動車ユーザーの理解促進にも取り組み、安全・安心なクルマ社会を実現していく。

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。

（7）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規格を制定しており、令和5年5月に更なる安全性向上を図るため、ワイヤーロープの強度及び安定性に関する基準等について一部改正した。

また、平成29年12月の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」取りまとめを踏まえ、30年7月に策定した「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」について、近年、機器等の交換が適切に実施されなかったことによる機械式駐車設備の事故が発生している状況を踏まえ、令和3年9月に指針の一部見直しを行っており、機械式駐車装置設置後の点検等による安全確保を推進している。

第5節 危機管理・安全保障対策

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、海洋状況表示システム（海しる）を通じて提供している。



【関連リンク】
自動車の電子的な検査（OBD検査）について
URL：https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_OBD.html

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

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・フォーラム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・調和に向けた取組を進めている。平成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か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6年における海賊及び武装強盗事案の発生件数は98件であり、地域別では、ソマリア周辺海域が8件、西アフリカ（ギニア湾）が18件及び東南アジア海域が72件となっている。

平成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28}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により、近年は低い水準で推移していた。しかしながら、令和6年1月以降同海域で海賊事案が続発するようになり、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、日本船舶の航行安全の確保に万全を期していく。

海上保安庁においては、ソマリア沖・アデン湾における海賊対処のために派遣された護衛艦に、海賊行為があった場合の司法警察活動を行うため海上保安官を同乗させ、海上自衛官とともに海賊行為の監視、情報収集等を行っている。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。

東南アジア周辺海域等においては、巡視船や航空機を派遣し、公海上でのしょう戒のほか、寄港国海上保安機関等と連携訓練や意見・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。

③ 中東地域における対応

我が国に輸入される原油の9割以上を中東地域に依存しており、中東地域における船舶の安全確保は必要不可欠である。しかしながら、中東地域においては、高い緊張状態が継続しており、令和元年6月13日には、オマーン湾において、我が国海運事業者が運航する船舶が攻撃を受ける事態が発生した。

また、令和5年11月19日には、紅海において、我が国海運事業者が運航する船舶が「拿捕」される事案が発生した。「拿捕」事案以降

注 28 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。

も紅海・アデン湾を通航する船舶への攻撃が相次いだ。

我が国としては、令和6年11月に閣議決定にて一部変更した「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」を踏まえ、引き続き、更なる外交努力や航行安全対策の徹底、自衛隊による情報収集活動を行い、我が国関係船舶の航行安全の確保に万全を期していく。

(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を進めることは重要な課題である。本年4月からの大阪・関西万博や令和9年3月からの国際園芸博覧会の開催を見据え、国土交通省では、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など、引き続き、関係省庁と連携しつつ、取組を進める。

①鉄道におけるテロ対策の推進

令和3年10月に発生した京王線車内傷害事件等を受けて同年12月に取りまとめた対応策等を踏まえ、各種非常用設備の表示の共通化ガイドラインの運用、非常時の通報装置の活用や危険物の持ち込み制限の利用者への呼びかけ実施等に取り組んでいる。また、他人に危害を及ぼすおそれのある行為等を抑止する効果を高めるため、「鉄道運輸規程及び軌道運輸規程の一部を改正する省令」を令和5年10月に施行し、新幹線や利用者の多い在来線の新造車両に車内防犯カメラの設置を義務付けた。また、大阪・関西万博開催に備えて2025年2月に「鉄道テロへの対応ガイドライン」を一部改正し、鉄軌道事業者に対して列車内への危険品持込み規制の内容について利用者に周知するよう指導した。

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からの船舶保安情報の確認、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。

海上保安庁においては、多客期における旅客ターミナル、フェリー等の警戒強化を実施するとともに、官民が参画する「海上・臨海部テロ対策協議会」を開催するなど、官民一体となったテロ対策を推進する。

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や航空法に基づき策定している危害行為防止基本方針等に従って、関係者と連携を図りながら、航空保安対策を推進している。具体的には、各空港において、車両及び人の侵入防止対策としてフェンス等にセンサを設置するなど、侵入があった場合の迅速な対応を可能とする対策を講じているほか、先進的な保安検査機器の導入を促進するなど航空保安検査の高度化を図っている。

加えて、令和2年7月に「重要施設の周辺地域の上空における小型無人機等の飛行の禁止に関する法律」に基づき8空港^{注29}を対象空港として指定し、当該空港周辺での小型無人機等の飛行を禁止するとともに、これに違反して飛行する小型無人機等に対する退去命令や飛行妨害等の措置を警察官等により行うことができるよう体制整備を行っている。また、上記8空港以外の空港についても、同年9月より、空港の機能を確保する観点から、空港の設置者に対し、空港周辺における無人航空機の飛行等の行為に関し、行為が禁止されていることの周知や場周

注29 新千歳空港、成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、大阪国際空港、関西国際空港、福岡空港、那覇空港。

警備の一環としての巡視の実施、違反行為が確認された場合の連絡体制の構築等を義務付け、空港の設置者においてこれらの実施のための体制整備を行っている。

④自動車におけるテロ対策の推進

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、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。さらに、バスジャック対応訓練の実施等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・砂防・海岸等の点検・巡視時における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点検・巡視時における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。都市公園関係施設では国営公園における、巡回警備の強化、貼り紙掲示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

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30}を運用している。

また、主要港のコンテナターミナルにおいては、トラック運転手等の本人確認及び所属確認

等を確実かつ迅速に行うため、出入管理情報システムを導入し、平成27年1月より本格運用を開始しているほか、CONPAS（新・港湾情報システム）における入場受付にもPS（Port Security）カードを活用することでゲート処理時間の短縮を図っている。また、感染症が流行した際においても、港湾物流事業を継続する必要があるため、セキュリティを確保しつつ本人確認及び所属確認等を非接触に行えるよう出入管理情報システムの改修を進めている。

さらに、令和5年7月の名古屋港のコンテナターミナルに対するサイバー攻撃事案を受け、港湾の情報セキュリティ対策等の強化を図るため、港湾運送事業法、サイバーセキュリティ基本法及び経済安全保障推進法の観点から制度的措置を講じたほか、港湾運送事業者等のサイバーセキュリティ対応能力の向上に係る支援に取り組んでいる。

(4) サイバーセキュリティ対策

近年、重要インフラ事業者を中心とした民間企業へのサプライチェーン・リスクを突いた攻撃やゼロデイ攻撃等、新たな脅威が増大している。

国土交通省においては、所管する独立行政法人や重要インフラ事業者等とともにサイバーセキュリティ対策の強化に取り組んでおり、内閣サイバーセキュリティセンター（NISC）等との連携の下、サイバー攻撃への対処態勢の充実に強化等の取組を推進している。

2 事故災害への対応体制の確立

海上における船舶の海難に伴って発生する油等の汚染や難破物除去等の損害に関し、船舶油濁等損害賠償保障法により、船舶所有者等の賠

償責任、船舶所有者に対する保険者との保障契約締結義務が課せられており、地方運輸局等において、保障契約証明書の交付、入港予定の外

注30 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。

航船舶から通報される保障契約情報の確認により、無保険船舶の排除を行うとともに、船舶の海難等からの被害者保護を図り、海上輸送の健全な発達に寄与している。

また、タンカーの事故により油濁損害が発生した際、船舶所有者等の賠償責任を超える被害

に対する補償を行うなどの国際的な枠組みである国際油濁補償基金（IOPCF）において、我が国は主要拠出国として、基金の運営をリードし、世界各地で発生する油濁損害対応に大きく貢献している。

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・航空機による監視警戒を行っているほか、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も重点を置いた警戒を実施している。

また、新たなテロの脅威として、ドローンを使用したテロの発生も懸念されていることから、関係機関と連携して不審なドローン飛行に関する情報を把握するとともに、ドローン対策資機材を活用するなど複合的な対策を講じている。

さらに、テロ対策については、官民の連携が重要であるところ、海上保安庁では、官民が参画する「海上・臨海部テロ対策協議会」を定期的に開催しており、令和7年の大阪・関西万博など、ソフトターゲットへのテロ対策を官民一体となり推進している。

（2）不審船・工作船対策の推進

不審船・工作船は、覚醒剤の運搬や工作員の不法出入国等の重大犯罪に関与している可能性が高く、我が国の治安を脅かすこれらの活動を未然に防止することは重大な課題である。

海上保安庁では、巡視船艇・航空機により不審な船舶に対する監視警戒を行うとともに、海上自衛隊との共同訓練を含む各種訓練を通じて事案対処能力の維持・向上にも努めている。引き続き、関係機関等との連携を一層強化して、不審船・工作船に対して厳格に対処していく。

図表Ⅱ-6-5-1 フェリーターミナルにおける警戒の様子



（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結託した組織的な形態で行われるものや、暴力団が資金源として関与するもの等が見受けられる。海上環境事犯では、発覚を逃れるため沖合に廃船を不法投棄するものや、企業が設備整備への投資を惜しんで汚水を不法排出するもの等が発生している。外国漁船による違法操業事犯では、我が国領海内において徘徊していた外国漁船が、巡視船艇の停船命令に従わずに逃走し、海上保安官による立入検査を忌避した事件が発生している。密輸事犯では、海上貨物への隠匿や瀬取りにより、一度に大量の違法薬物や金地金を密輸する事件が発生しており、密輸手法の多様化が伺える。密航事犯では、旅客船に潜伏した不法出国等が発生している。

このような各種海上犯罪については、その様態が悪質・巧妙化しており、依然として緊張感

をもった取締りが求められているところ、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、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づき、すべての北朝鮮籍船舶、北朝鮮の港に寄港したことが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入港禁止措置の対象とされているが、令和7年4月8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9年4月13日まで延長することが決定された。

国土交通省・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・海上保安庁及び気象庁では、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、弾道ミサイル等発射事案や核実験においても、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等が我が国周辺に発射された場合等には、我が国周辺の航空機や船舶に対して直接、又は、事業者等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指示の伝達、避難住民の誘導等必要な措置を実施することを定めている。

(3) 総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備

令和4年12月に閣議決定された国家安全保障戦略に基づき、国土交通省は関係省庁と連携して、総合的な防衛体制の強化に資する公共インフラ整備に取り組んでいる。この取組では、自衛隊・海上保安庁が平素から必要な空港・港湾を円滑に利用できるよう、インフラ管理者との間で「円滑な利用に関する枠組み」を設け、これらを「特定利用空港・港湾」とし、「特定利用空港・港湾」においては民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁の艦船・航空機の円滑な利用にも資するよう、必要な整備や既存事業を促進することとしている。また、令和7年

4月1日時点で、全国で11空港及び25港湾を

「特定利用空港・港湾」としている。

5 重篤な感染症及び影響の大きい家畜伝染病対策

(1) 感染症対策

感染症対策については、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・新型コロナウイルス等対策については、「新型インフルエンザ等対策特別措置法」において、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、新型インフルエンザ等対策について国土交通省が行うべき対応や、地方公共団体や所管の指定公共機関に対する支援の内容等を規定している。

令和6年度においては、新型インフルエンザ等対策について政府が行うべき対応を示した「新型インフルエンザ等政府行動計画」が新型コロナウイルス感染症対応の経験を踏まえ抜本的に改定された（令和6年7月閣議決定）こと

等を受け、「国土交通省新型インフルエンザ等対策行動計画」についても水際対策の内容を見直すなど所要の改定を行った。

(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、26年ぶりとなる豚熱の発生が確認され、令和7年3月31日までに、24都県で計97事例の発生が確認されている。また、6年10月、北海道の養鶏場において、我が国では前年度に引き続き高病原性鳥インフルエンザの発生が確認され、6年シーズンでは14道県で51事例の発生が確認されている。

国土交通省では、地方公共団体が実施する防疫措置に必要となる資機材の提供、同地方公共団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を行うなど、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。