

# 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ている。バリアフリー法により、令和3年4月には、東京2020大会のレガシーとしての共生社会の実現に向け、国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の障害者高齢者施設等の適正利用の責務や公共交通事業者等の役務の提供方法に関する遵守義務の創設など、移動等円滑化にかかる「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフト対策を強化する改正「バリアフリー法」が全面施行された。

この「バリアフリー法」に基づき、令和3年度から7年度までを目標期間としたバリアフリー整備目標を策定し、地方部を含めたバリアフリー化、聴覚障害及び知的・精神発達障害に係るバリアフリーや心のバリアフリーの推進等をはじめハード・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。

##### (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に適合させることを義務付け、既存施設については同基準への適合努力義務が課されているとともに、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、平成30年の「バリアフリー法」改正により、公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組みを推進するため、一定の要件を満たす公共交通事業者等が、施設整備、旅客支援等を盛り込んだハード・ソフト取組計画を毎年度作成し、国土交通大臣に提出するとともに、その取組状況の報告・公表を行うよう義務付ける制度を新たに設けるなど、既存の設備を含む更なるハード対策、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進している。さらに、旅客船、鉄道駅等の旅客ターミナル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。

##### (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35Sにおける融資金利の引き下げ、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



【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>

り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。

## 2 少子化社会の子育て環境づくり

### (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みを支援している。また、子育て世帯向けの賃貸住宅（地域優良賃貸住宅）の整備及び家賃低廉化や、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。

さらに、子どもの安全・安心の確保や、子育て期の親同士の交流機会の創出に資する共同住宅の整備に対し支援している。

#### ② テレワークの推進

令和3年12月24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、

#### 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、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。

テレワークの推進が位置づけられており、新型コロナウイルス感染症拡大防止と社会経済活動の維持の両立を持続的に可能とするためにも、テレワークの推進は必要である。

国土交通省では、総務省、厚生労働省、経済産業省や関係者団体等とともに、東京2020大会の開会式が予定されていた7月24日<sup>注1</sup>を「テレワーク・デイ」と定め、東京2020大会が開催された令和3年は、大会期間を含む7月19日～9月5日を「テレワーク・デイズ2021」としてテレワークの実施を呼びかけ、1,531団体、約92.2万人が参加した。

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。



【関連データ】  
「バリアフリー法」に基づく特定建築物の建築等の計画の認定実績  
URL: <https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html>

注1 令和2年3月30日に、東京オリンピックは令和3年7月23日から開催されることが決定された。

## (2) 子どもがのびのびと安全に成長できる環境づくり

子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2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長寿命化計画の策定や、当該計画に基づく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

全国の高速道路のサービスエリア及び国が整備した「道の駅」において、子育て応援の目的から24時間利用可能なベビーコーナーの設置、屋根付きの優先駐車スペースの確保等を実施しており、高速道路のサービスエリアについては整備が完了した。

## 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（スマートウェルネス住宅）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み等を支援している。

### (2) 高齢社会に対応した輸送サービスの提供

市町村やNPO等による自家用車を使用した有償運送を可能とする自家用有償旅客運送が、令和3年度末現在3,140団体において実施されている。自家用有償旅客運送は、営利事業として行われているバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難であり、かつ、地域の旅客輸送の確保に必要な輸送であることについて地域の関係者間で協議が調っている場合に、実施できることとなっている。

## 4 歩行者移動支援の推進

バリアフリー情報等の新たな需要が見込まれる自動走行ロボット等の普及など社会環境が変化しているため、「ICTを活用した歩行者移動支援の普及促進検討委員会」において新たに提言を取りまとめた。また、ロボット実証を通して、バリアフリー情報等と自動走行ロボットとの親和性を確認するとともに、アイデアコンテストやシンポジウムを通して移動支援サービスの普及を促進した。

図表Ⅱ-6-1-1 自動走行ロボット走行実証の様子



## 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4年も、8月の大雨や9月の台風第14号及び台風第15号等により、全国各地で河川の氾濫及び内水等による浸水被害や土砂災害

による被害等が生じた。また、気候変動の影響による水害・土砂災害の頻発・激甚化、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、火山災害など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月にも、「住民避難」と「輸送確保」のための対策を中心に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4年6月に、3年7月の熱海市の土砂災

害や4年3月の福島県沖を震源とする地震などの災害の教訓も踏まえ、プロジェクト全体の充実・強化を図った「令和4年度 総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」を取りまとめた。本プロジェクトでは、特に、3年度災害対応で明らかになった課題等を踏まえ、強化すべきテーマとして激甚化・頻発化する災害等に対し、同様の被害を繰り返し発生させないという観点から「再度災害の防止」と、一刻も早く、被災地の状況を把握し、通常の平穏な暮らしを取り戻すことができるようにという観点から「初動対応の迅速化・適正化」の2つを設定した。

また、施策の充実・強化に当たっては、関係省庁や企業等も含めた更なる連携促進、リスクコミュニケーション、デジタルトランスフォーメーション（DX）の3つのツールを積極的に活用することとした。

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い、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

気候変動の影響による将来の降雨量の増加等を考慮して治水計画を見直すことが重要である。

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、堤防整備や河道掘削、ダム、遊水地等の整備を加速するとともに、現況施設能力や河川の整備の基本となる洪水の規模を超える洪水に対しても氾濫被害をできるだけ軽減するよう、降雨量の増加等を踏まえた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。今後は、気候変動の影響を明示的に考慮した海岸保全対策へと転換していく。

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中間とりまとめ」を受け、これに基づいた適応策を検討している。

#### (イ) 流域治水の推進

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、①氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策、②被害対象を減少させるための対策、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、全国109の全ての一級水系で策定・公表された「流域治水プロジェクト」に基づくハード・ソフト一体となった事前防災対策に取り組むとともに、令和3年11月に全面施行された、流域治水関連法の中核をなす改正「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



【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](https://www.mlit.go.jp/river/shinngikai_blog/chisui_kentoukai/pdf/r0304/00_gaiyou.pdf)



【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](https://www.mlit.go.jp/river/kasen/suisin/pdf/01_kangaekata.pdf)

トラフ巨大地震対策計画」及び「国土交通省首都直下地震対策計画」について、近年の地震における知見等を踏まえ、適宜計画を見直しながら、地震防災対策を推進している。

日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震対策については、令和4年5月に「日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に係る地震防災対策の推進に関

する特別特措法」が改正されたことを受け、同年11月に「国土交通省日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震対策計画」の改定を行った。この計画では、積雪寒冷地特有の課題を考慮した避難路・避難場所の整備や後発地震への注意を促す情報の発信の実施などを位置付けており、今後、対策を推進していく。

## 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4年8月の大雨や9月の台風第14号及び台風第15号等、近年毎年のように水害が発生している。今後の気候変動による水害の頻発化・激甚化も踏まえ、河道掘削、築堤、ダムや遊水地などの河川整備等の加速化を図るとともに、流域全体を俯瞰し、国・都道府県・市町村、地元企業や住民など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頻発・激甚化を踏まえて、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。

#### ③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み

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貯留（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する。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る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、都市化の進展による雨水流出量の増大等における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みや、下水道浸水被害軽減総合事業等を活用し、地方公共団体、関係住民、民間の事業者等が一体となって、雨水流出抑制施設を積極的に取り入れるなどの効率的なハード対策に加え、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規制、内水ハザードマップの作成等のソフト対策、止水板や土のう等の設置、避難活動といった自助の取組みを組み合わせた総合的な浸水対策を推進している。

#### ④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づ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みを支援している。

#### ⑤自衛水防の取組みの推進

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みを推進している。

#### ⑥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。すべての国の洪水予報では、令和4年6月から想定を上回る降水による急激な水位上昇に対応できるよう運用方法を改善した。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。4年3月末現在、洪水予報河川は428河川、水位周知河川は1,756河川が指定されている。さらに、現在国が管理する洪水予報河川の全109水系を対象に洪水情報のプッシュ型配信も運用開始している。このような河川を対象にした情報のほか、気象庁からは、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XRAIN（国土交通省高性能レーダ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、雨量や観測水位をもとに、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、洪水危険度を同一画面上でひとめで確認できるよう、令和5年2月から気象庁ウェブサイトにおいてこれらの一体的な表示を開始した。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、河川カメラ、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、アプリ等によりプッシュ型で離れて暮らす家族の住む地域の防災情報を入手し、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みの高度化を図っている。

### ⑦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全ての一級・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、洪水予報河川及び水位周知河川の約100%<sup>注2</sup>において指定・公表済みであり、洪水ハザードマップについては、この浸水想定区域を含む市町村の約99%<sup>注3</sup>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いる一方、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できていないため、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において「わかる・伝わる」ハザードマップのあり方について検討を行っている。この取組の一環として重ねるハザードマップを改良し、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にすることとしている。

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)」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。

### ⑧河川の戦略的な維持管理

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

注2 令和4年3月末現在

注3 令和4年3月末現在



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。

### ⑨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、平成25年5月に「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」を策定し、令和元年9月には、対策の効果を検証するため、三水域（港湾・河川・漁港）合同による「プレジャーボート全国実態調査」の結果を公表した。また、3年3月には放置艇解消に向けた対策の実効性を高めるための方策を「プレジャーボートの放置艇対策の今後の対応について」としてとりまとめ取組みを推進しているところである。

### ⑩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<sup>注4</sup>による冠水危険箇所の公開等を推進している。

### ⑪下水道の耐水化

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・効果的な対策手法など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4年3月末時点で約68万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25年～令和4年）の平均で、1年間に約1,440件発生しており、4年も795件の土砂災害が発生し、死者が4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、林野部局と連携した流木対策や、まちづくりの計画と一体的に実施する土砂災害対策等、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。

注4 「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](https://www.mlit.go.jp/road/bosai/doro_bosaijoho_webmap/index.html)

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4年8月の大雨等では、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根幹的な土砂災害対策

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要配慮者を守る土砂災害対策

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（2021年（令和3年）10月1日現在）』より算出）にも関わらず過去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。

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



【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](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15年～令和4年）  
URL : <https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html>

#### 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。

#### 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く、土砂災害の発生による地域住民の暮らしへの影響が大きい中山間地域において、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、リスク情報の提示など土砂災害警戒区域等における避難体制の充実・強化に係る取組みに対して支援している。

#### ⑦土砂災害防止法に基づく土砂災害対策の推進 (ア) 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

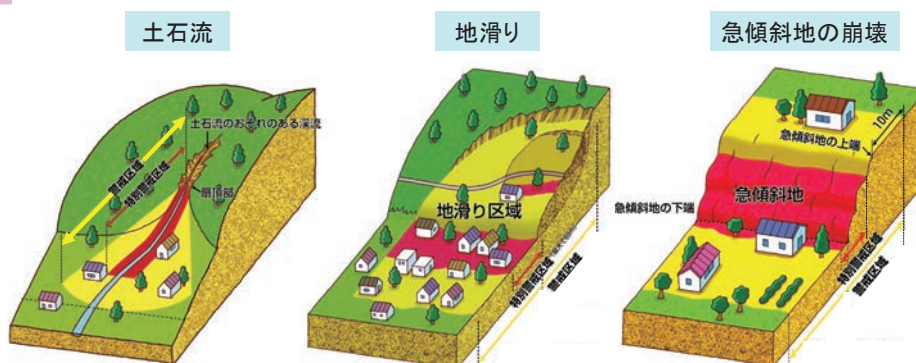
「土砂災害防止法」に基づき、土砂災害が発生するおそれがある土地の区域を明らかにするため、法に基づく基礎調査を行い、土砂災害に

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概ね完了している。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みを推進している。

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、土砂災害に対する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、市町村における取組みを促進している。

さらに、土砂災害警戒情報を警戒レベル4避難指示の判断に資する情報と明確に位置付け、都道府県知事から関係市町村長への通知及び一般への周知を義務付けるなど、情報伝達体制の確立を図っている。

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。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49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」の策定を進めている。また、改正「活動火山対策特別措置法」が平成27年12月に施行され、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、浅間山や富士山を始めとした14火山を対象に運用するなど（令和4年度末時点）、噴火時に自治体を支援する取組みを推進している。

### 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確か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み

火山噴火災害の防止と軽減のため、全国の火



【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](https://www.mlit.go.jp/mizukokudo/sabo/sabo_ken_link.html)



【関連リンク】  
火山防災のために監視・観測体制の充実が必要な火山  
URL：<https://www.mlit.go.jp/river/sabo/pdf/hmkinkyugensailevel.pdf>

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。特に「火山防災のために監視・観測体制の充実等が必要な火山」として火山噴火予知連絡会によって選定された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、火山災害警戒地域に指定されている49火山全てで運用するとともに改善を進めている。

#### ④海上保安庁における取組み

海域における火山活動に伴う現象として、周辺海域に認められる変色水等を観測し、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、海底地形、地質構造等の基礎情報の整備を行っている。

令和3年8月の噴火により約35年ぶりに新島が形成された福德岡ノ場では、引き続き変色水が確認されるなど火山活動は活発であり、4年8月には、海徳海山付近の海域で浮遊物を伴う変色水を認めた。また、西之島についても、平成25年の再噴火以来、噴火と休止を繰り返していることから、今後もこれら海域火山の火山活動の監視観測を実施していく。

#### ⑤国土地理院における取組み

##### (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<sup>注5</sup>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<sup>注6</sup>により、火山周辺の地殻変動をより詳細に監視している。

##### (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データ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。4年3月末までに20都道府県で高潮浸水想定区域図が公表されている。

また、港湾の堤外地には物流・産業機能が集中していることから、これらを高潮・高波による被害から守るため、令和元年房総半島台風による被害も踏まえ、港湾管理者や港湾で活動す



【関連リンク】  
GNSS 連続観測がとらえた日本列島の動き  
URL : <https://www.gsi.go.jp/kanshi/>

注5 Global Navigation Satellite System : 全球測位衛星システム

注6 人工衛星で宇宙から地球表面の変動を監視する技術。

る企業等の関係者が連携した高潮・高波対策に取り組む。

## 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<sup>注7</sup>やサンドリサイクル等<sup>注8</sup>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。また、警報級の現象が5日先までに予想されるときに、その可能性を[高]又は[中]で知らせる高潮の早期注意情報(警報級の可能性)の運用を令和4年9月8日に開始した。これは、高潮災害への心構えを高める警戒レベル1の情報である。

## (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支援、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、地方自治体の津波防災地域づくりに関する取組み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、迅速な沖合退避や係留強化に資する海・船の視点から見た港湾強靱化の検討等、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」授賞式を令和3年に続き開催し、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



【関連リンク】

海岸保全施設(堤防、離岸堤等)の整備により駿河湾沿岸の高波被害を防止

URL: [https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo\\_kyoujinka/kouhou/koukahakijirei/pdf/koukahakijirei/jirei1-8.pdf](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/kokudo_kyoujinka/kouhou/koukahakijirei/pdf/koukahakijirei/jirei1-8.pdf)

**注7** 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8** 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。

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みや関係機関との協力体制構築等の取組みを推進している。

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みを推進している。

その他、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、復興まちづくりの事前準備等を推進している。

## ②津波にかかる防災情報の提供

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。

今後の取組みとして、聴覚障害者や遊泳中の方等への情報伝達手段として「赤と白の格子模様の旗（津波フラッグ）」の全国的な周知・普及をさらに進めるほか、津波発生が予想された際に適切な避難行動を促進するための、津波避難の緊急性がより分かりやすく伝わるような津波到達予想時刻のビジュアル化による提供や、津波発生後の適切な救助活動等の応急対策を支援するための津波警報・注意報の解除見込み時間の提供に向けた準備を進めている。船舶の津波対策に役立てるため、海上保安庁は、南海トラフ巨大地震、首都直下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、提供している。

## 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。

港湾においては、地方公共団体等による津波避難計画の策定や津波避難施設の整備を促進している。また、津波等からの退避機能を備えた物流施設等を整備する民間事業者に対しても、一般財団法人民間都市開発推進機構による支援を行っている。

## ④津波被害軽減の機能を発揮する公園緑地の整備

東日本大震災の教訓を踏まえ、地方公共団体が復興まちづくり計画の検討等に活用できるよう「東日本大震災からの復興に係る公園緑地整備に関する技術的指針」を平成24年3月に取りまとめ、公園緑地が多重防御の1つとしての機能、避難路・避難地としての機能、復旧・復興支援の機能、防災教育機能の4つの機能を有するものとし、減災効果が発揮されるための公園緑地の計画・設計等の考え方を示している。

## ⑤官庁施設における津波対策

官庁施設は、災害応急対策活動の拠点施設として、あるいは、一時的な避難場所として、人命の救済に資するものであるため、津波発生時において必要な機能を確保することが重要である。

平成25年2月に社会資本整備審議会より答申を受けた「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」において示されたハード・ソフトの対策の組み合わせによる津波対策の考え方を踏まえ、官庁施設を運用管理する機関と連携しつつ、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12年までに耐震性が不十分な住宅を、7年までに耐震性が不十分な耐震診断義務付け対象建築物を、それぞれおおむね解消とする目標を達成するため、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」に基づき、耐震診断義務付け対象建築物の耐震診断結果の公表等により耐震化の促進を図っている。

住宅・建築物の耐震化については、耐震診断及び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うとともに、耐震診断義務付け対象建築物については、重点的な支援を実施している。

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対する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1,990ha、令和3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、全ての危険密集市街地で実施されることを目標としている。

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



【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/001485928.pdf>



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、災害時に陸上輸送が遮断された場合でも緊急物資の海上輸送機能を確保するとともに、発災直後から企業活動の維持を図るため、耐震強化岸壁の整備、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や航空ネットワークの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踏まえ、学識経験者等による検証委員会を設置し、脱線・

逸脱防止対策や構造物等の耐震対策等、これまで進めてきた新幹線の地震対策について検証を進めている。このうち、構造物等の耐震対策については、同年12月に中間とりまとめを公表し、同年3月の地震において比較的大きな軌道沈下が発生した高架橋と同様の新幹線の高架橋の柱については、7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。

下水道事業においては、地震時においても下水道が果たすべき役割を確保するため、重要な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。

### 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み

地震による災害の防止・軽減を図るため、全国の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、南海トラフ地震に関連する情報等の迅速かつ的確な発表に努めている。また、令和4年12月より「北海道・三陸沖後発地震注意情報」の運用を、5年2月より地震発生直後の迅速な救助活動を支援するため、より詳細な推計震度分布情報の提供を開始した。

長周期地震動については、令和5年2月より観測情報のオンライン提供及び長周期地震動の予測を含めた緊急地震速報の発表を開始した。

### ⑩海上保安庁における取組み

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。特に、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（令和元年度）、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（3年度）に貢献している。

### ⑪国土地理院における取組み

#### （ア）地殻変動観測・監視体制の強化

全国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、活断層図等、土地本来の災害リスク評価の基礎とな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、関係行政機関・大学等と地震予知に関する調査・観測・研究結果等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、都市機能が麻痺し東日本大震災以上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52地域：令和5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、我が国大都市の弱みである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（雪害事業）

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、出控えなど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などを実施している。また、立ち往生等の発生が懸念される箇所的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箇所の雪崩危険箇所があり、集落における雪崩災害から人命を保護するため、雪崩防止施設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時間先までの予報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」<sup>注9</sup>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。

### ②ハザードマップ等の整備

災害発生時に住民が適切な避難行動をとれるよう、市町村によるハザードマップの作成及び住民への周知・活用を促進するとともに、全国の各種ハザードマップを検索閲覧できるハザードマップポータルサイト<sup>注10</sup>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



【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9 「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10 「ハザードマップポータルサイト」：<https://disaportal.gsi.go.jp/>

砂災害警戒情報、指定河川洪水予報を発表している。

令和4年度は、3年4月に取りまとめられた防災気象情報の伝え方の改善策と推進すべき取組みとして、線状降水帯による大雨に関する半日程度前からの呼びかけや大雨特別警報（浸水害）の指標の改善等、防災気象情報がより一層避難をはじめとする防災対策に役立てられるような取組みを実施した。他方、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」という有識者検討会を開催し、防災気象情報全体の体系整理や個々の防災気象情報の抜本的な見直しを行うべく、検討を進めている。

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

#### ① TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）による災害対応

令和4年度は、主に4年8月の大雨及び台風第14号等の災害に対し、TEC-FORCEを派遣し被災自治体を支援した。

令和4年8月の大雨では、停滞した前線等の影響により、東北・北陸地方の日本海側を中心に記録的な大雨となり、各地で土砂災害や河川の氾濫、浸水被害が発生した。国土交通省では、1道18県27市町村へTEC-FORCEを派遣し、各地の河川氾濫箇所等において、排水ポンプ車による浸水排除や被災状況調査を実施するなど、被災地の早期の復旧・復興を支援した。

令和4年9月には、九州を中心に西日本で記録的な大雨や暴風をもたらした台風第14号により、宮崎、熊本県内で多数の孤立の発生や、各地で土砂崩れや浸水等の被害が発生した。国土交通省では、1道2府31県33市町村へTEC-FORCEを派遣し、専門家による被災した橋梁等の応急措置及び復旧方針等の技術的助言や、被災状況調査を実施するなど、被災地の早期の復旧・復興を支援した。

これらの被災状況調査では、オンラインでの被災状況の集約などを可能とするiTEC（TECアプリ）やドローン等を活用し、活動の効率化や調査結果の迅速な共有等に効果を発揮した。

#### 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、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。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4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)から6月にかけて、全国7箇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、実践的なシナリオによる災害対処能力のさらなる向上を図った。

「防災の日」(9月1日)には、首都直下地震を想定した国土交通省緊急災害対策本部運営訓練を実施したほか、地方整備局等において自治体とのTV会議等による情報伝達訓練等を実施し、大規模地震への対応力の向上を図った。さらに、「津波防災の日」「世界津波の日」(11月5日)に際し、高知県高知市、南国市で国・県・市の参加のもと、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、道路・航路啓開や緊急排

水訓練等を行った。

#### ⑤海上保安庁による災害対応

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4年も自然災害による被害が各地にもたらされ、行方不明者の捜索のほか、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など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など、国民の命と暮らしを守るための

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、国土強靱化への取り組み等に対応するため、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

危機管理に備えた公共施設管理体制の充実強化のため、ICTを活用した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4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、4年8月の大雨等や令和4年台風第14号、第15号の暴風雨等など、全国的に災害が頻発したことにより、約3,892億円（9,812箇所）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ている。

また、大規模災害時において、様々な災害査定効率化（机上査定限度額の引上げ、設計図書簡素化等）を実施したことにより、被災地域において迅速な災害復旧が図られている。災害査定においては、ドローン等のデジタル技術の活用やリモート査定を行うことで、災害査定効率化が図られている。さらに、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。あわせて、環境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に努めている。加えて、令和4年度は、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

事業や応急組立橋の貸出しによる早期の交通確保を支援している。

この他、令和4年8月の大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99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) 安全・安心のための情報・広報等ソフト対策の推進

安全・安心の確保のために、自然災害を中心として、ハード面に限らずソフト面での対策の取組みを進めるため、「国土交通省安全・安心のためのソフト対策推進大綱」に基づき、毎年、進捗状況の点検を行ってきたが、東日本大震災を受けて、ソフトとハードの調和的かつ一体的な検討が必要であることが顕在化したことから、社会資本整備重点計画・国土交通省防災業務計画の見直しを踏まえ、検討を行っている。

### (13) 盛土による災害防止に向けた取組み

#### 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、提言に位置づけられた施策の推進に全力で取り組んでいる。

#### ②盛土の総点検

令和3年8月11日に、農林水産省、林野庁、国土交通省、環境省の関係局長等による連名で、都道府県知事に対し盛土の総点検を依頼し、4年3月末時点において、全国の総点検対象となる約3.6万箇所のうち、ほぼ全ての盛土について目視等による点検完了の報告があった。

### ③宅地造成及び特定盛土等規制法の施行に向けた対応

盛土等による災害から国民の生命・身体を守るため、令和4年5月に「宅地造成等規制法」を抜本的に改正し、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」を公布した（令和5年5月26日に施行）。

法施行後の円滑な運用のため、農林水産省及び林野庁と連携し、規制区域の指定等のための基礎調査実施要領や盛土等の安全対策に必要なマニュアル、ガイドライン等の策定を行っている。

引き続き、本法に基づく規制が速やかに、かつ、実効性を持って行われるよう、地方公共団体による早期の規制区域指定のための基礎調査の実施や危険な盛土に対する安全性把握調査、安全対策等の取組みを支援する等、盛土による

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等の指定利用等を進めるとともに、「資源有効利用促進法」等に基づく建設発生土の計画制度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る。

#### (14) 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の移転について、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。

## 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などを目指し、高規格道路のミッシングリンクの解消及び暫定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（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、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なども活用した「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。

また、令和5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354箇所、SA・PA 146箇所を指定した。

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、令和3年5月に策定した無電柱化推進計画に基づき、無電柱化を推進しており、沿道区域における届出・勧告制度の運用開始、道路事業や市街地開発事業等の実施時に原則無電柱化、将来の電力需要が見込める場合の道路整備と同時の管路等の整備、緊急輸送道路等の既設電柱に対する優先順位を決めた早期の占用制限の開始等の取組を行う。

### (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<sup>注11</sup>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、落石覆その他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、令和2年12月にとりまとめられた「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おいて、事業構造を変更し、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。

### (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に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

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)。



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において、物流専門家の派遣を含む都道府県と物流事業者団体との災害時協力協定の締結の促進や、平成30年度に策定した「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」（以下、「ハンドブック」）の周知、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、令和4年度においては、新型コロナウイルス等感染症対策を踏まえた物資輸送拠点の設営等、新たな課題に対応したハンドブックの改訂を行うとともに、大雨や大雪等、予見可能な災害におけるサプライチェーンの維持を図るため、荷主と物流事業者の連携体制の構築等、大規模地震以外の災害等にも対応可能なBCP策定ガイドラインを策定した。

### 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。

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。

#### (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

#### 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、運輸事業者による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4年度においては、運輸安全マネジメント評価を延べ294者（鉄道63者、自動車119者、海運99者、航空13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4年度において2,321人が受講した。さらに、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4年度において6,202人がセミナーを受講した。その他、運輸事業の安全に関するシンポジウム等も実施した。

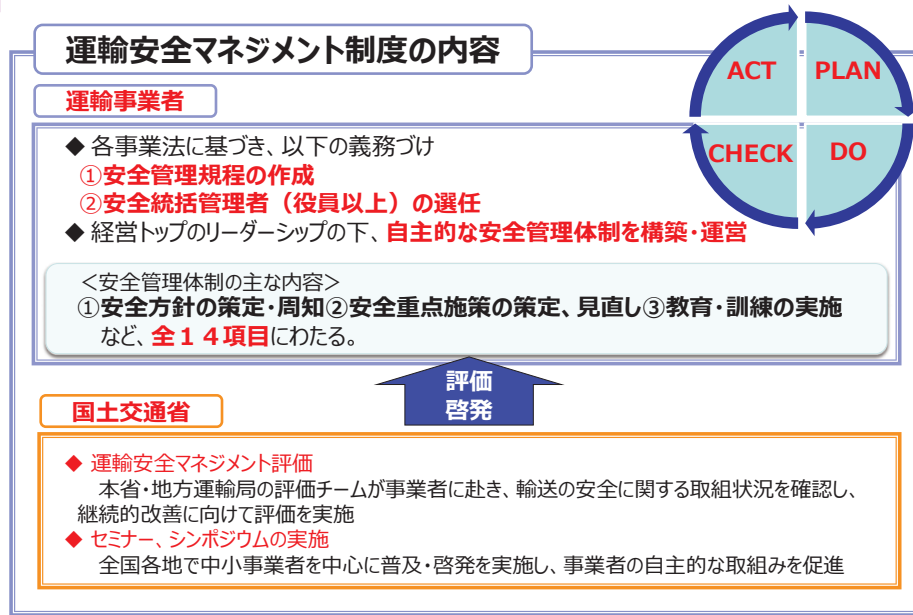
運輸安全マネジメント制度においては、知床遊覧船事故を受け、小型旅客船事業者による運輸安全マネジメントの取組の強化を通じ、経営

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。このため、事業規模、経営状況等の態様や運航環境等に即してメリハリをつけた小規模事業者のための評価手法を検討した上で、今後概ね5年間を目途に小型旅客船不定期航路事業者の運輸安全マネジメント評価を実施することとした。

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みを促進するため、令和2年7月、「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト」の一環として、運輸事業者が防災マネジメントに取り組む際のガイダンスとなる「運輸防災マネジメント指針」を策定・公表したところであり、以後の運輸安全マネジメント評価においては、同指針を活用し、防災マネジメントに関する評価を実施している。これらの取組みにより、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<sup>注12</sup>にあるが、一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

注12 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。

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」<sup>注13</sup>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、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4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85箇所を指定した。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して191箇所を指定した。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、取組みを推進した。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「踏切安全通行カルテ」を更新し、踏切対策の「見える化」を進めた。このほか、視覚障害者の踏切内での事故を受け令和4年6月に改訂した「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の周知に加え、詳細な仕様や構造の検討を進めるとともに、

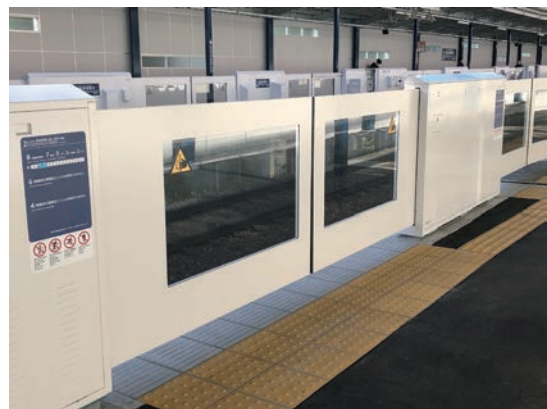
踏切道におけるバリアフリー対策を推進した。

令和5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、立体交差化や踏切周辺道路の整備、踏切保安設備の整備、踏切道におけるバリアフリー対策の推進などの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、法指定を進めるとともに、指定された踏切道における管理の方法の策定を目指し、災害時の適確な管理の促進を図る。併せて、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。

## (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、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。3年度末時点において、駅全体で2,337番線、うち平均利用者数が10万人/日以上以上の駅で406番線が整備された。この整備目標の達成に向け、都市部においては、鉄道駅バリアフリー料金制度（3年12

図表Ⅱ-6-4-2 ホームドア



注13 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。

月創設。5年3月末時点で16社より届出)を活用するとともに、地方部においては、支援措置を重点化することにより、全国の鉄道駅のバリアフリー化を加速化していくこととしている。

#### (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、毎年約2,000隻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。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。また、コロナ禍を踏まえ、ITを利用した遠隔検査を推進する等、引き続き船舶検査手続き等の非接触化に努めている。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ほか、我が国海事産業の国際競争力等に資するものと考えられる自動運航船については、令和7年(2025年)までの実用化を目指し、「自動運航船の安全ガイドライン」の策定等各種の取組を進めている。

また、IMOにおいても自動運航船に係る国際ルールについて検討が進められており、令和4年5月には、我が国等の提案を基にした具体的な条文の策定に向けた作業が開始されたところ

ろ、国内での実証事業の成果等も活用し、引き続きIMOにおける議論をリードしていく。

##### ② 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は、行政処分等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。

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4年には290件の裁決を行い、海技士、小型船舶操縦士及び水先人等計381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」として位置づけ、令和5年3月に新たな「第5次交通ビジョン」を策定し、これに基づき各種施策を推進していく。

令和4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6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海難種類別でみると、運航不能（機関故障）が最も多く発生しており、船舶事故全体の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を減少させるため、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ネ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ネ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、マリネ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

マリネ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、大阪湾海上交通センターにおいては、大阪湾北部海域の監視体制強化をすべく、レーダー施設等の整備を進めている。さらに、「海上交通安全法等の一部を改正する法律」が令和3年7月に施行されたところ、4年9月の台風接近時には、船舶に対する湾外等の安全な海域への避難を勧告する制度及びバーチャルAIS航路標識の緊急表示制度をそれぞれ施行後初めて運用し、船舶交通の安全確保に努めた。加えて、走錨対策の一環として、船員が錨泊予定地における自船の走錨リスクを判定し、リスクに応じた走錨対策（錨泊地や錨泊方法の変更等）の実施を促すスマートフォン等向けのアプリである「走錨リスク判定システム」を開発、3年7月に無料公開し、普及促進を図った。

海図については、電子海図情報表示装置（ECDIS）の普及に伴い、重要性の増した電子海図の更なる充実を図っている。また、外国人船員に対する海難防止対策の一環として英語にも対応した海図等を刊行している。この他、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4年度に407箇所改良・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」<sup>注14</sup>の下、我が国として航行援助

注14 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。

施設基金<sup>注15</sup>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。

## （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6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<sup>注16</sup>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、機動救難士、潜水士等の救助技術・能力の向上を図るとともに、救急救命士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。

また、令和4年4月に発生した北海道知床沖の遊覧船事故を受け、捜索救助に係る関係機関との調整機能の強化や自衛隊への災害派遣要請の迅速化を図るとともに、釧路航空基地に新たに機動救難士を配置するなど、迅速かつ的確な救助・救急体制の強化に取り組んでいる。

## 4 航空交通における安全対策

### （1）航空の安全対策の強化

#### ①航空安全プログラム（SSP）

航空局は、国際民間航空条約第19附属書に従い、民間航空の安全に関する目標とその達成のために講ずべき対策等を航空安全プログラム

（SSP）として定め、平成26年から実施している。今般、国際民間航空機関（ICAO）におけるSSPに関する動向を踏まえ、安全目標に対する進捗度合いの評価のために統計的手法を導入するなど、我が国SSPの有効性を向上させ

**注15** 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。

**注16** 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。

るための改正を行うこととしている。

また、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、空港の運用改善等に向けた提言が得られている。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<sup>注17</sup>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が、安全上のトラブルに適切に対応するため、航空会社等における安全管理体制の強化を図り、予防的安全対策を推進するとともに、国内航空会社の参入時・事業拡張時の事前審査及び抜き打ちを含む厳正かつ体系的な立入監査を的確に実施している。また、我が国に乗り入れる外国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の監視を実施している。

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全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。令和3年度から2か年度にわたり、客室乗務員による飲酒検査での不正、アルコール検知、飲酒事案の虚偽報告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航空機の安全性審査

国土交通省では、設計・製造国政府としての責任を果たすべく、審査職員の能力維持・向上を図るとともに、米国・欧州の航空当局との密接な連携等により、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取り組んだ。

## ④無人航空機・「空飛ぶクルマ」に係る環境整備

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に加え、飛行禁止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場合の許可・承認などの基本的なルールが定められている。また、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無人航空機の飛行の更なる安全性向上を図るため、令和4年6月から無人航空機の機体登録が義務化された。更に、有人地帯（第三者上空）での目視外補助者なし飛行（レベル4飛行）の

**注17** 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。

実現のため、同年12月から機体認証制度や操縦者技能証明制度等が導入された。5年3月に、まずは山間部において、レベル4飛行が開始されたところ、今後は安全性確保を前提としつつ段階的に人口密度の高いエリアへ拡大していく。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なされているが、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、災害時の救急搬送などの活用を期待し、次世代モビリティシステムの新たな取り組みとして、世界に先駆けた実現を目指している。令和7年の大阪・関西万博における飛行の開始を目指し、「空の移動革命に向けた官民協議会」において機体や運航の安全基準、操縦者の技能証明基準、交通管理などについて検討を行っている。

#### 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、定期的なメールマガジン、SNSによる安全情報・安全啓発動画の配信などの情報発信強化のほか、操縦士に対する技能審査制度の実効性向上のため、チェックリストの記載・保存の義務化や操縦技能審査員に対する指導・監督強化などを図っている。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年度より行い、令和4年度は、これまでの実証実験から得られた活用策の検討結果を踏まえ当該機器の普及促進を図るための導入ガイドラインの検討を行っており、策定に向け取り組んでいる。

#### (2) 安全な航空交通と交通容量増大に対応するための航空保安システムの構築

安全性を確保しつつ、ポストコロナの航空交通の増大に対応しながら、脱炭素化(カーボンニュートラル)の実現に向け、航空機の運航前及び運航中において運航効率の高い経路及び高度を航行するため、今後、航空情報や運航情報など航空機の運航に必要な情報の共有を実現するシステムの運用を開始するとともに、運用サービスの拡充を順次計画している。

## 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・船舶の事故及び重大インシデント(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4年度中、調査対象となる事故等は、航空34件、鉄道14件、船舶844件発生した。また、同年度中、航空22件、鉄道13件、船舶

861件の調査報告書を公表した。

#### ① 令和4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2年12月、旅客機が上昇中、左側エンジンのファンブレードが破断した事案について、疲労破壊による破断に至った要因の分析を行い、亀裂を検出するには検査手法及び検査間隔が不十分であったことが



関与したことなどを明らかにした（4年8月公表<sup>注18</sup>）。

鉄道事故等では、令和3年10月、千葉県北西部を震源とする地震により新交通システムの列車が脱線した事案について、地震の揺れが列車にどのように影響して脱線に至ったか要因の分析を行い、軌道経営者に対し、事故現場付近の施設に、地震動の影響により列車の案内輪が案内軌条に乗り上げないようにする対策を講ずることなどの勧告<sup>注19</sup>を行った（5年2月公表<sup>注20</sup>）。

## ②事故等防止に関する普及啓発活動

令和4年11月、ウェブサイトで公開している調査報告書の検索機能の向上のため、複数モード横断検索機能の追加などを行った<sup>注21</sup>。また、各種統計に基づく分析や紹介すべき事故事例をまとめた「運輸安全委員会ダイジェスト」を発行したり<sup>注22</sup>、地図上から船舶事故等調査報告書を検索できる「船舶事故ハザードマップ」を提供する<sup>注23</sup>など啓発活動を行っている。

## ③無人航空機の事故等調査の開始

令和3年6月に「運輸安全委員会設置法」が改正され、運輸安全委員会の調査対象に無人航空機に係る重大な事故等が加わったことを受け、4年7月に「運輸安全委員会設置法施行規則」を改正し、その詳細を定め、同年12月5日に施行した<sup>注24</sup>。

## ④旅客船の浸水事故に係る事故調査と対策

令和4年4月23日、北海道知床沖で旅客船が沈没し、乗員乗客計26名が死亡・行方不明

となる重大事故が発生した。本件については、運輸安全委員会が事故原因究明等のための調査を実施しているところ、同年12月15日に本船の浸水から沈没に至るメカニズム等についてまとめた経過報告を公表するとともに、早急に講じるべき再発防止策について、国土交通大臣に意見を述べた。二度とこのような事故を起こさないよう、有識者からなる「知床遊覧船事故対策検討委員会」を設置し、同年12月に再発防止対策として「旅客船の総合的な安全・安心対策」が取りまとめられた。

本事故を受け、監査の実効性を向上させるため、新たに設置した通報窓口に寄せられる情報も活用しつつ、抜き打ち・リモートによる監査を実施したほか、運航労務監理官の能力の向上に取り組んだ。また、船舶検査の実効性を向上させるため、日本小型船舶検査機構（JCI）の検査方法を総点検・是正し、強化を図るとともに、JCIに対する監督を強化した。さらに、限定沿海を航行する旅客船の法定無線設備から携帯電話を除外するとともに、改良型救命いかだ等の安全設備導入補助に必要な予算を令和4年度補正予算で措置した。また、令和4年12月の運輸安全委員会の経過報告を受け、限定沿海区域を航行区域とする小型旅客船に水密隔壁の設置等を義務付けることを決定するとともに、小型旅客船運航事業者に対し、船首甲板開口部の閉鎖確認を含む発航前検査の確実な実施や結果の記録、避難港の再確認、避難港の活用に関する教育・訓練を実施するよう指導し、その結果を確認した。

今後とも、抜き打ち・リモートによる監視強化や行政処分等の違反点数制度の創設など監

**注18** 報告書概要 <http://www.mlit.go.jp/jtsb/aircraft/p-pdf/AI2022-5-1-p.pdf>

**注19** 委員会は、必要があると認めるときは、航空事故等、鉄道事故等若しくは船舶事故等の防止又は航空事故、鉄道事故若しくは船舶事故が発生した場合における被害の軽減のため講ずべき措置について原因関係者に勧告することができる（運輸安全委員会設置法第27条第1項）。

**注20** 報告書概要 <https://www.mlit.go.jp/jtsb/railway/p-pdf/RA2023-2-1-p.pdf>

**注21** 複数モード横断検索 <https://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/cross/index.php>

**注22** 安全へのツール <https://www.mlit.go.jp/jtsb/bunseki.html>

**注23** 安全情報 <https://www.mlit.go.jp/jtsb/enzen.html>

**注24** 関係法令 <https://www.mlit.go.jp/jtsb/kankei.html>

査・処分の強化、地域の関係者による協議会の設置等に取り組んでいく。また、安全統括管理者・運航管理者に対する試験制度の創設、小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業者に対する事業許可更新制度の創設、届出事業の登録事業化の導入等を通じた事業者の安全管理体制の強

化や、旅客船の船長に必要な特定操縦免許取得の厳格化等を通じた船員の資質の向上、船舶の使用停止処分の創設等に関する法律改正事項を盛り込んだ「海上運送法等の一部を改正する法律」が令和5年4月に成立したことを受け、同法の施行に向けて政省令等の整備を進めていく。

## 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4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た。

平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス

事故については、継続的な遺族会との意見交換会の開催や、遺族会が開催する安全を誓う集いについて関係者とともに支援を実施している。また、令和4年4月に発生した知床遊覧船事故に関しては、事故発生直後から相談窓口を24時間体制としたほか、被害者ご家族への説明会を開催する等、ご家族と相互に連絡を取り合う体制を継続し、ご家族への支援を実施している。

## 7 道路交通における安全対策

令和4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2,610人（対前年比26人減）まで減少し、警察庁が保有する昭和23年からの統計で、戦後最少を更新した。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。

### (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、交通事故死者数の約半数以上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、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た。

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



【関連データ】  
交通事故件数及び死傷者数等の推移  
URL : <https://www.mlit.go.jp/statistics/file000010.html>

を「ゾーン30プラス」として設定し、ハンブ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、急減速や速度超過など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過去10年でほぼ横ばい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、警察など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」（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の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」（令和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。なお、通学路合同点検の結果、抽出された対策必要箇所

における交通安全対策を対象とする個別補助制度を創設し、重点的に支援している。

## ③高速道路の安全性、信頼性や使いやすさを向上する取組み

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、正面衝突事故防止対策として、長大橋及びトンネル区間において、車両の逸脱防止性能等を満たす区画柵を全国6箇所（約1km）の実道で令和3年度より試行設置し、効果検証を実施しており、今後、試行設置箇所を約13km拡大し、引き続き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、高速道路出入口部の一般道のカラー舗装や画像認識技術を活用した路車連携技術の実用化を推進する。

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を継続していくとともに、令和4年8月から高速道路機構および高速道路会社が行う有識者委員会にて今後の対応方針を検討し、対策を推進する。

## (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。

平成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46%（令和3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。

### （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、安全対策をとりまとめ、着実に実施してきた。他方、令和4年8月に名古屋市の高速道路において乗合バスが、同年10月には静岡県の県道において観光バスがそれぞれ横転し、乗客が亡くなる痛ましい事故が発生したところ、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するとともに、事故調査等を通じて明らかになる事実関係も踏まえつつ、再発防止に向けた対策を検討していく。

### （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

輸送の安全の確保を図るため、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

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4年度は自動車運送事業者119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年度までに全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、同年度において、229者の評価を実施し、代表者変更により越年した1者についても4年度に評価を行い、全ての貸切バス事業者の評価を終了した。

#### 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、同年12月より実施するとともに、29年8月より、民間の調査員が一般の利用者として実際に運行する貸切バスに乗車し、休憩時間の確保などの法令遵守状況の調査を行う「覆面添乗調査」を実施している。

#### ④ 飲酒運転等の根絶

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。

また、令和4年3月には、飲酒傾向の強い運転者に対して適切な指導・監督が実施できるよう、運送事業者による運転者への指導・監督時の実施マニュアルにおいて、アルコール依存症関係の記載を拡充した。

#### ⑤ IT・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。さらに、輸送の安全確保の根幹を成す運行管理について、ICTの活用による運行管理の高度化に向けた検討を進めており、令和4年7月から、遠隔の営業所等間で点呼を行う遠隔点呼を実施できるようにし、また、5年1月から、乗務後の点呼を自動点呼機器により行う乗務後自動点呼を実施できるようにした。

#### ⑥ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

「事業用自動車事故調査委員会」<sup>注25</sup>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、令和元年9月5日に神奈川県横浜市神奈川区で発生した大型トラックの踏切事故などの特別重要調査対象事案等について、5年3月までに53件の報告書を公表した。

#### ⑦ 運転者の健康起因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による健康起因事故を防止するため、疾病の早期発見に有効とされる各種スクリーニング検査の普及に向けモデル事業を行っているほか、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、視野障害に関する運転リスク及び眼科検診の受診や治療継続の必要性について周知するため、運転者の視野障害が原因となる事故の抑止に向けて事業者が取組むべき内容をまとめた「視野障害対策マニュアル」を令和4年3



【関連リンク】  
大型トラックの踏切事故（横浜市神奈川区）  
URL: <https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/pdf/1943102-outline.pdf>

注25 【参考】事業用自動車事故調査委員会ウェブサイト  
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/jikochousa/report1.html>

月に策定し公表した。

### 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推進すべく、平成25年6月に関係者間での確実なコンテナ情報の伝達等について記載した「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」の改訂及びマニュアルの策定を行い、地方での関係者会議や関係業界による講習会等において本ガイドライン等の浸透を図るなど、関係者と連携した安全対策に取り組んでいる。

## II (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など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とともに、3年11月以降の国産新車乗用車から順次衝突被害軽減ブレーキの装着義務化を進める等により、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。

### 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）において策定した国際基準を国内に導入することを通じ、大型車に備える衝突被害軽減ブレーキの検知対象の対歩行者の追加を含む性能要件の大幅強化及び大型車への車両後退通報装置（バックアラーム等）の装備義務化など、保安基準の拡充・強化を行った。引き続き、自動車の安全性向上に向けて、更なる保安基準の拡充・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、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、事故実態の分析を通じ、①運転者の意図と反した誤った操作及び、認知ミスによる明らかに誤った操作よりも、システムの安全操作を優先する安全技術、②車両間の通信により、遮蔽物のある交差点での出会い頭の事故等を防止する安全技術、③歩行者等の交通弱者と通信を行い、交通弱者が被害者となる事故を防止する安全技術等がより安全に寄与する事故形態の検討を行った。

### 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4年度は、13車種を対象に、衝突安全性能評価と予防安全性能評価を統合した「自動車安全性能2022」の結果を公表した。さらに自転車に対応した衝突被害軽減ブレーキについて、評価を開始した。

### ⑤自動運転の実現に向けた取組み

高速道路でのより高度な自動運転の実現に向

け、国連WP29における議論を主導し、令和4年6月に車線変更、高速度域に対応した自動運転機能等についての国際基準の改正が合意された。

また、令和6年10月より開始される「OBD検査<sup>注26</sup>」の導入に向けて、検査の合否判定に必要なシステムの開発など、環境整備を進めた。さらに、レベル4の自動運転技術に対する審査手法を構築するため、シミュレーション等を活用した安全性評価手法等の策定のための調査を実施した。

### 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、自動車の安全性と環境性能の確保を図っている。なお、令和4年度の自動車型式指定件数は1,831件、装置型式指定件数は580件であった。

また、一部メーカーによる、型式指定申請時の排出ガス性能や燃費性能を確認する試験における不正行為を受け、同種の型式指定に係る不正事案を防止するため、監査の強化等に取り組むとともに、型式指定に係る試験の効率化に向けた検討を行うこととしている。

### 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

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の強化等のため、「自動車不具合情報ホットライン」についての改修を行った。なお、令和4年度のリコール届出件数は383件、対象台数は465万台であった。

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。令和4年度は、ブレーキホールドの正しい操作方法や誤った操作について動画を作成し、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ツイッターを通じて、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「自動運行装置」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



【関連リンク】  
自動車のリコール・不具合情報  
URL : <https://www.mlit.go.jp/RJ/>



【動画】  
正しく使おうブレーキホールド～正しい使用方法や注意点について～  
URL : <https://youtu.be/bJ0PRP1b5GY>

注26 OBD（On Board Diagnosis）検査：自動車に搭載された電子装置の故障や不具合の有無の検査

# Column コラム

## 「交通事故被害者ノート」による自動車事故被害者へのアウトリーチ

国土交通省では、自動車事故被害者ご本人やそのご家族などが、事故の概要等の記録を残していただくこと、警察、独立行政法人自動車事故対策機構（ナスバ）や自治体、民間被害者支援団体などで行われている支援制度を知っていただくことなどを目的とした「交通事故被害者ノート」を作成しました。

令和4年12月より国土交通省及びナスバのウェブ

サイトにPDFデータの配布を行うほか、全国の都道府県にある犯罪被害者の方向けの総合的対応窓口等にて冊子の配布を行っております。

国土交通省としては、「交通事故被害者ノート」が必要とする事故被害者の方々のお手元に届き、不安の解消やサポートにつながるよう、周知に取り組んでいます。



交通事故被害者ノート

【関連リンク】自賠責ポータル：<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anken/04relief/index.html>  
 自動車局：<https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidoshajiko.html>  
 ナスバ：<https://www.nasva.go.jp>

## II

### 第6章

#### 安全・安心社会の構築

を対象に含め、特定整備と改称した。

また、「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た、令和6年10月開始予定の新たな電子的検査を導入するための体制整備を進めている。

### (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。

令和4年度には、被害者支援等を安定的・継

続的に実施するため、「自動車損害賠償保障法」を改正した。本改正を踏まえ、被害者支援等のさら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、新たな仕組み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規格を制定した（令和5年5月 一部改正）。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、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。

さらに、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ふまえ、令和3年9月に指針の一部見直しを行った。

## 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。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4年における海賊及び武装強盗事案の発生件数は115件であり、地域別では、西アフリカ(ギニア湾)が21件及び東南アジア海域が70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)<sup>注27</sup>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、不審な小型ボートから追跡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」については、令和4年12月に同法施行令改正を行い、対象船舶を拡大したところ、その的確な運用を図り、日本籍船のより一層の航行安全の確保に万全を期していく。

**注 27** 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。

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、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約9割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。中東地域は、高い緊張状態が継続しており、航行船舶に対する事案も発生し、令和元年6月13日には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ている。

我が国としては、令和4年11月1日に元年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みについて（令和3年12月24日一部変更）」を一部変更し、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っている。国土交通省においても、関係省庁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。今後のG7広島サミットや大阪・関西万博などの大型国際イベントの開催等も見据え、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

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を共通化するガイドラインの運用や、非常時の通報装置の活用や危険物の持ち込みについての利用者向けの呼びかけの実施等に取り組んでいるほか、車内防犯カメラの設置の基準化について検討を進めている。

### ②船舶・港湾におけるテロ対策の推進

「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」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。

### 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っている。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ほか、高度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。また、令和4年3月に施行された「航空法」等の一部を改正する法律によ

り、旅客等に対する航空機搭乗前の保安検査の受検義務付け、危害行為の防止に関する施策の基本となるべき方針（「危害行為防止基本方針」）の策定など航空保安対策の確実な実施に係る制度が整備されたところ、これらに基づき関係者と連携を図りながら、保安対策を推進している。

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<sup>注28</sup>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とる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、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

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。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。

#### （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<sup>注29</sup>の普及を促進している。

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<sup>注30</sup>を導入している。

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に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、平成27年1月より本格運用を開始している。加えて、COMPAS（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た。また、新型コロナウイルス感染症への対応の一環として、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。

#### （4）情報セキュリティ対策

近年、情報セキュリティのサプライチェーンリスクが指摘される中、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ますます高まっている。

国土交通省においては、所管する独立行政法

注28 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。

注29 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。

人や重要インフラ事業者等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、内閣サイバーセキュリティセンター（NISC）との連携

の下、サイバー攻撃への対処態勢の充実・強化等の取組みを推進している。

## 2 事故災害への対応体制の確立

鉄道、航空機等における多数の死傷者を伴う事故や船舶からの油流出事故等の事故災害が発生した場合には、国土交通省に災害対策本部を設置し、迅速かつ的確な情報の収集・集約、関係行政機関等との災害応急対策が実施できるよう体制整備を行っている。海上における事故災害への対応については、巡視船艇・航空機・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。

## 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、平成29年度から官学民が参画する「海上・臨海部テロ対策協議会」を定期的で開催しており、令和5年のG7広島サミット等や令和7年の大阪・関西万博に向けて、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、覚せい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

図表Ⅱ-6-5-1 テロ対策訓練の様子



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不審船対処能力の維持・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・工作船の早期発見に努め、発見時には厳格に対処していく。

### (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ものや、暴力団が資金源として関与するものなどが見受けられる。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ものや、外国漁船による違法操業事犯において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いる。密輸事犯では、一度に大量の違法薬物を海上コンテナ貨物に隠匿して密輸する事件が相次いでおり、密航事犯では、貨物船等か

らの不法上陸などが発生している。

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、依然として予断を許さない状況にあるが、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5年4月7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7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が我が国周辺に発射された場合などには、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、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、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。

なお、特措法は、新型コロナウイルス感染症もその対象としている。

#### ② 新型コロナウイルス感染症対策

令和元年12月に中国武漢市で感染が広がった新型コロナウイルス感染症について、我が国でも2年1月15日に最初の感染者が確認され、政府は同年1月30日に新型コロナウイルス感染症対策本部（以下「政府対策本部」という。）を設置した。同日、国土交通省に「国土交通省新型コロナウイルス感染症対策本部」（以下「省対策本部」という。）を設置、5年3月末まで45回の省対策本部を開催し、国内における感染防止対策、水際対策等に省を挙げて取り組んだ。

#### (ア) 国内における感染防止対策

令和2年5月には、事業者及び関係団体による自主的な感染予防対策を進めるため、感染拡大予防ガイドラインを策定することとされ、国

土交通省所管の分野においても、5年3月末時点で50のガイドラインを策定・公表している。

また、新型コロナウイルスのワクチン接種について、国土交通省の関係業界団体への接種促進を呼びかけるほか、オミクロン株対応ワクチンの職域接種の実施にあたり、事業者と政府の間の調整等を行った。

#### (イ) 水際対策

令和4年度における新型コロナウイルス感染症に対する水際対策については、国内においてウィズコロナに向けた新たな段階へ移行していることや、G7各国による水際措置の撤廃が進んでいることなどを踏まえ、保健医療体制にかかる負荷に配慮する最低限の措置を残しつつ、緩和を進めてきたところである。国土交通省としては、関係省庁と連携して、外国人の新規入国制限の見直し、入国者総数の上限撤廃、空港・海港における国際線受入の再開等の水際対策に取り組んだ。

### (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、その後、令和5年3月31日までに、18県で86例の発生が確認されている。また、4年10月、岡山県の養鶏場において、我が国では前年度に引き続き鳥インフルエンザの発生が確認され、その後26道県において、5年3月31日現在、国内で82例の鳥インフルエンザの陽性事案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な資機材の提供、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。