

第10章 危機管理

第10章 危機管理	10-6
1. 犯罪・テロ対策等の推進	10-6
1. 1 犯罪・テロ対策の背景	10-6
1. 1. 1 国内における重大事件の発生	10-6
(1) 地下鉄サリン事件の発生（平成7年3月20日）（H7白書）	10-6
a. 概況.....	10-6
b. 対応.....	10-6
(2) 全日空857便ハイジャック事件（平成7年6月21日）（H7白書）	10-7
a. 概況.....	10-7
b. 対応.....	10-7
(3) 能登半島沖不審船事案(平成11年3月23日)（H11白書）	10-7
(4) 全日空61便ハイジャック事件（平成11年7月23日）（H11白書）	10-7
a. 概要.....	10-7
b. 対応.....	10-8
(5) 西鉄バスジャック事件（平成12年5月3日）（H12白書）	10-8
(6) 九州南西海域不審船事案（平成13年12月22日）（H13白書）	10-8
1. 1. 2 国際的なテロ事件の発生・リスクの増加	10-8
(1) 米国同時多発テロ事件（平成13年9月11日）（平成14年版外交青書）	10-8
(2) テロ事件・海賊事件（H17白書）	10-9
a. ロンドン地下鉄等同時多発爆破テロ事件（平成17年7月7日）	10-9
b. タグボート「韋駄天」襲撃事件（平成17年3月14日）	10-9
1. 2 犯罪・テロ対策の実施	10-11
1. 2. 1 海上犯罪対策	10-11
(1) 海上犯罪対策の推進（H13～19白書）	10-11
a. 国際組織犯罪対策への取組み.....	10-11
b. 悪質密漁事犯の根絶.....	10-11
c. 悪質・潜在海上環境事犯の根絶.....	10-11
(2) 海上犯罪対策の推進（H20～R1白書）	10-12
1. 3 テロ対策.....	10-13
1. 3. 1 各国との連携による危機管理・安全保障対策	10-13
(1) 安全かつ容易な海外渡航イニシアティヴ(SAFTI)への取組み（H16～18白書）	10-13
(2) 国際交通セキュリティ大臣会合（H17～20白書）	10-13
(3) 「陸上交通セキュリティ国際ワーキンググループ」の創設（H19～20白書） ..	10-13
(4) セキュリティに関する多国間の取組み	10-14
1. 3. 2 国内におけるテロ対策	10-14
(1) 国土交通省における分野横断的な対策	10-14
a. 米国同時多発テロ事件発生時の対応（H13白書）	10-14
b. ワールドカップサッカー大会に対するテロ対策（H14白書）	10-15
c. ハイジャック・テロ対策の推進（H14白書）	10-16
d. 保安対策の強化（H15白書）	10-16
e. 公共交通機関等におけるテロ対策の徹底・強化	10-16

1. 3. 3 個別分野における対策	10-18
(1) 航空分野.....	10-18
a. 航空保安対策（H1～6 白書）	10-18
b. 航空保安対策（全日空機ハイジャックへの事件へ対応）（H7～10 白書）	10-18
c. 米国同時多発テロ事件への対応（H13 白書）	10-19
d. 航空における保安対策の強化.....	10-20
e. 航空保安に係る国際的な連携・協力（H16、17 白書）	10-21
f. 航空におけるテロ対策の推進（H18～R1 白書）	10-21
g. 危険物輸送の安全基準の整備（H3～9 白書）	10-22
(2) 海上・港湾におけるテロ対策	10-22
a. 交通機関・重要施設等に対するテロ対策（海上関係）（H13、14 白書）	10-22
b. 不審船・工作船事案・テロ事案対処のための海上保安体制の強化（H15～20 白書）	10-23
c. テロ対策の推進	10-23
d. 船舶・港湾におけるテロ対策の推進（H14～R1 白書）	10-24
e. 港湾保安対策における国際協力（H18～R1 白書）	10-25
(3) 陸上交通に関するテロ対策（H14～16 白書）	10-25
a. 交通機関・重要施設等に対するテロ対策（陸上交通関係）	10-25
(4) 鉄道におけるテロ対策(H17～R1 白書)	10-26
a. 鉄道におけるテロ対策の推進.....	10-26
(5) 自動車分野におけるテロ対策	10-26
a. バスジャック対応（H12、13 白書）	10-26
b. 自動車におけるテロ対策の推進（H17～R1 白書）	10-26
c. 重要施設等におけるテロ対策の推進（道路関係）（H16～R1 白書）	10-27
d. 自動車における犯罪防止対策（H16～R1 白書）	10-27
(6) 物流分野におけるテロ対策	10-28
(7) 情報リスクの増加とセキュリティ対策	10-29
a. サイバーテロ対策（H14～16 白書）	10-29
b. 情報セキュリティ対策（H17～R1 白書）	10-29
2. 事故災害への対応体制の確立	10-30
(1) 航空保安システムの整備（H1 白書）	10-30
(2) 事故災害への対応（H13、14 白書）	10-30
a. ロシア宇宙ステーション「ミール」の軌道離脱計画に関する対応（H13 白書）	10-31
b. 大規模油流出事故に関する対応（H13、14 白書）	10-31
(3) 事故災害への対応体制の確立（H15～19 白書）	10-31
a. 大規模油流出事故に関する対応（H15～19 白書）	10-32
b. 放置座礁外国船に対する対応（H15～17 白書）	10-32
c. 有害危険物質流出事故に関する対応（H17 白書）	10-32
d. 首都圏大規模停電への対応（H19 白書）	10-32
(4) 事故災害への対応体制の確立（H20～R1 白書）	10-32
3. 海上における治安の確保	10-34
3. 1 国際協調・国際協力	10-34

(1) 外航海運に係る二国間、多国間の交渉 (H2、4 白書)	10-34
(2) 国際輸送の安全対策(海上安全対策の推進) (3.6 タンカー安全対策参照)	10-34
(3) 船舶や船員に関する国際基準への取組み (3.7 外国船舶の安全対策参照)	10-34
(4) 国際海事機関 (IMO)、国際労働機関 (ILO) への対応 (H25 白書)	10-34
(5) 海上保安分野での国際連携 (3.7 (8) 海上保安分野での国際連携参照)	10-34
(6) 「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて (R1 白書)	10-35
3. 2 マラッカ・シンガポール海峡等の航行安全	10-35
(1) 重要海峡等における円滑かつ安全な航行の確保 (H2、4 白書)	10-35
(2) マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策 (H6～17 白書)	10-36
(3) 船舶航行の安全確保 (H18～R1 白書)	10-37
3. 3 海賊対策.....	10-38
(1) 船舶に対する窃盗・強盗事件等への対応 (H11 白書)	10-38
(2) 海賊対応 (H12 白書)	10-38
(3) 海賊対策 (ソマリア沖の海賊事案への対応) (H19～20 白書)	10-40
(4) 海賊対策 (ソマリア沖・アデン湾への海賊事案への対応) (H21～24 白書)	10-41
(5) 海賊対策 (H25 白書)	10-41
(6) 海賊の発生状況 (H27～R1 白書)	10-42
3. 4 不審船対策	10-43
(1) 不審船対応 (H12～14、29 白書)	10-43
a. 高速特殊警備船等の配備.....	10-43
b. 海上保安庁法の改正.....	10-43
c. 九州南西海域不審船事案.....	10-43
d. 尖閣諸島周辺海域の中国公船航行	10-44
(2) 不審船・工作船事案・テロ事案対処のための海上保安体制の強化 (H15～21 白書) 0	
-45	
(3) 不審船・工作船対策の推進 (H22～R1 白書)	10-45
3. 5 核物質輸送に対する安全の確保	10-46
(1) 国際海上危険物輸送 (H1 白書)	10-46
(2) 核物質輸送に係る安全の確保 (H2～5 白書)	10-46
(3) 拡散安全保障イニシアティブ(PSI)の推進 (H15 白書)	10-47
(4) 拡散に対する安全保障構想(PSI)の推進 (H16～19 白書)	10-47
3. 6 タンカー安全対策	10-47
(1) 海洋汚染及び海洋変動 (O P R C 条約と国内対応) (H3 白書)	10-47
a. 国際的な海洋汚染防除体制の整備	10-48
b. 油タンカーの構造問題.....	10-48
(2) 海洋汚染対策 タンカー等に対する対策	10-48
(3) 海上安全対策の推進 (H6、7 白書)	10-49
3. 7 外国船舶の安全性対策 (保安関連)	10-49
(1) 船舶の安全性の向上	10-49
(2) 国際船舶安全管理 (I S M) コードへの対応	10-50
a. 船舶の安全運航の確保 (国際条約・基準への対応) (H7 白書)	10-50

b.	船舶の運航管理の適正化等（H8、9 白書）	10-51
c.	国際安全管理コードへの対応（H10 白書）	10-51
(3)	外国船舶の監督（ポートステートコントロール）	10-51
a.	外国船舶の監督（ポートステートコントロール）体制の整備（H5～7 白書）	10-51
b.	外国船舶の監督の推進（H8 白書）	10-52
c.	海洋汚染の防止（H13 白書）	10-52
(4)	東京MOU／PSC検査官研修（H5～12 白書）	10-52
(5)	海上保安分野での国際連携	10-52
a.	海上保安の分野での取組み.....	10-52
3. 8	海上保安体制の強化	10-54
(1)	国連海洋法条約の批准に伴う国内法の整備（H8 白書）	10-54
(2)	業務体制の充実強化	10-54
(3)	海上保安体制の強化（H25～29 白書）	10-55
(4)	海上保安体制強化の推進（R1 白書）	10-55
a.	近年の現況.....	10-55
b.	海上保安体制強化の推進.....	10-55
4.	安全保障と国民の生命・財産の保護	10-57
4. 1	国際緊張の高まりを踏まえた安全保障と国民保護（H20～R1 白書）	10-57
(1)	国民保護計画による武力攻撃事態等への対応	10-57
(2)	北朝鮮問題への対応	10-57
4. 2	有事法制,有事関連7法の制定.....	10-58
(1)	安全保障と国民の生命・財産の保護（H16～18 白書）	10-58
4. 3	領土・領海の維持	10-59
(1)	海底資源の開発、海洋開発に資する大陸棚の限界画定調査の推進（H14～R1 白書）	10-59
(2)	尖閣諸島等における領海警備の強化（H16 白書）	10-60
(3)	沖ノ鳥島の保全（H16～24 白書）	10-61
(4)	領海及び排他的経済水域における海洋調査の推進（H18～20 白書）	10-61
(5)	海洋権益を保全するための警備活動（H19 白書）	10-61
(6)	海洋基本計画の策定（H20 白書）	10-61
(7)	海洋権益を保全するための警備活動（H22～24 白書）	10-62
(8)	沖ノ鳥島・南鳥島における活動拠点の整備（H22～R1 白書）	10-62
(9)	低潮線の保全（H23～R1 白書）	10-63
(10)	日本海呼称問題への対応（H14、20 白書）	10-63
(11)	海洋基本計画の着実な推進（R1 白書）	10-63
5.	感染症対策.....	10-64
(1)	新型インフルエンザ対策（H20 白書）	10-64
(2)	鳥インフルエンザへの対応（H22 白書）	10-65
(3)	口蹄疫への対応（H22 白書）	10-65
(4)	感染症対策（H23～R1 白書）	10-65
6.	自然災害対策 ※09 防災にて記載.....	10-66

第10章 危機管理

1. 犯罪・テロ対策等の推進

1. 1 犯罪・テロ対策の背景

1. 1. 1 国内における重大事件の発生

(1) 地下鉄サリン事件の発生（平成7年3月20日）（H7白書）

平成7年3月20日午前8時頃、帝都高速度交通営団（営団）丸ノ内線、千代田線及び日比谷線の各列車内において、猛毒ガス（サリン）が発生し、乗客と営団職員11名の人命を奪い（7年11月現在）、多数の人々が負傷する事件が発生した。

運輸省としては、公共交通機関を狙い、不特定多数の人々を無差別的に殺傷するという事件の深刻さと重大性にかんがみ、直ちに鉄道局長を本部長とする「営団地下鉄有毒ガス事件に関する緊急対策本部」を設置し、鉄道事業者に対し、厳戒体制をとるよう指示等するとともに、事件の状況等の把握、情報の収拾等の対策を講じた。また、同日、全運輸事業者に対し、関係施設等の巡回等上記趣旨の徹底を内容とする指示を行った。

さらに、各鉄道事業者においても、防犯カメラの設置、自主的警備の継続、旅客への注意喚起を呼びかけるポスターの掲示等を行うとともに、緊急時における避難誘導の方法、不審物発見時における措置等に関するマニュアルの整備を行うなどの対策を講じた。

運輸省としては、日常生活に大きな不安と脅威を与えるこのような事件の再発防止の観点から、引き続き関係機関等と協力し、運輸関係事業者とともに、旅客の安全性の確保に努めることとした。

a. 概況

平成7年3月20日午前8時頃、帝都高速度交通営団（営団地下鉄）日比谷線、丸の内線及び千代田線の車両内に置き去られたポリ袋から有毒のサリンガスが流出し、築地駅、霞ヶ関駅等において、乗客と営団地下鉄職員の11人が死亡し（7年11月現在）、多数の人が負傷する惨事となった。また、事件の発生後、列車が運休したため、旅客の動きにも大きな影響が及んだ。

b. 対応

一般市民が利用する公共輸送機関を狙った事件の悪質さと重大性に鑑み、運輸省鉄道局では、事件後直ちに「営団地下鉄有毒ガス事件に関する緊急対策本部」を設置するとともに、職員4名を帝都高速度交通営団に派遣し、事件の状況等の迅速な把握と収集に努めた。更に同日午後には、運輸事務次官から、全運輸事業者に対して、①警察当局と協力して、関係施設を巡回する等により厳重に警戒するとともに、案内放送を通じて一般利用者の注意を喚起する等により不審者・不審物の発見に努める。②不審者・不審物を発見した場合は一般利用者の安全に万全を期するとともに、直ちに警察当局に連絡すること等を内容とする指示を行った。

また、今後の事件の再発を防止するため、鉄道事業者に対して、旅客の安全確保の観点から防犯カメラの設置、自主警備の継続等を行うよう要請を行うとともに、緊急時における避難誘導の方法、不審物発見時の措置等に関するマニュアルの整備に努めるよう指導を行った。

一方、政府においても、「サリン問題関係省庁連絡会議」を設置し、関係省庁の緊密な連携を確保し、事件の再発防止を図るとともに、被害の防止に必要な対策について検討することとした。

鉄道を対象としたテロ事件としては、この後も5月5日の営団地下鉄新宿駅における事件等が発生している。運輸省としては、内閣、警察等関係機関と協力し、こうした事件の発生の都度、

運輸関係事業者に対して、事件の再発防止、利用者の安全確保に万全を期すよう指導したり、海上保安庁の警戒態勢を強化するなどの措置を地下鉄サリン事件発生直後から引き続き実施している。また、事件発生時において迅速かつ的確な対応を行うことができるよう、連絡通報体制、必要な指示の伝達体制の整備を行った。

(2) 全日空 857 便ハイジャック事件(平成 7 年 6 月 21 日)(H7 白書)

a. 概況

7 年 6 月 21 日、羽田発函館行き全日空機 857 便(B-747SR 型、乗客乗員 365 名)機内において、男性乗客 1 名が乗務員にアイスピック状のドライバー及びサリン入りと称する袋等を見せるなどして脅迫し、同便を乗っ取るという我が国では 16 年ぶりのハイジャック事件が発生した。同便の函館空港着陸後に犯人は羽田空港へ飛行すること等を要求したが、着陸から 15 時間が経過した翌 22 日未明に警察官が機内に突入し、犯人を逮捕するとともに乗客乗員を無事解放した。

b. 対応

事件発生後、運輸省では直ちに関係省庁にその旨を通報するとともに航空局内に対策本部を設置して、函館空港対策本部等からの情報収集にあたり、官邸に設置された対策本部等と緊密な連絡・連携を取りつつ、政務次官の現地派遣や海上保安庁の巡視船艇及び航空機の緊急配備等を行い、事件解決に向けた所要の措置を講じた。また、同種事件発生の未然防止を徹底するとともに、万一発生した場合により速やかな解決が可能となるよう、ハイジャック防止策及び発生時対応策の強化充実に向け所要の検討を進めている。

(3) 能登半島沖不審船事案(平成 11 年 3 月 23 日)(H11 白書)

平成 11 年 3 月 23 日午前 11 時頃及び午後 1 時頃、海上自衛隊から能登半島沖の不審な漁船に関する情報を入手した。海上保安庁では、情報のあった漁船の確認作業に当たり、第二大和丸は兵庫県沖で操業中、第一大西丸は漁船原簿から抹消されていることを確認したため、情報のあったこれら船名の漁船 2 隻はいずれも不審船であると判断した。

これらの確認作業と並行して、巡視船艇・航空機を発動し、現場海域に巡視船艇 15 隻、航空機 12 機を出動させ追跡したところ、不審船は巡視船艇・航空機による度重なる停船命令を無視し逃走を続けたため、巡視船艇により威嚇射撃を実施した。しかし、不審船がこの威嚇射撃をも無視して高速で逃走を続けたため、海上保安庁の巡視船艇では速力及び航続距離の問題から追跡困難な状況となり、このような状況を受けて政府としての対策が検討された結果 24 日午前 0 時 50 分、自衛隊法第 82 条に基づく海上警備行動が発動されるに至った。

その後も、護衛艦とともに巡視船により不審船の追跡を継続したが、防衛庁から 2 隻の不審船は 24 日早朝までに我が国の防空識別圏を出域したとの情報を入手したことから、巡視船による追跡を断念した。

(4) 全日空 61 便ハイジャック事件(平成 11 年 7 月 23 日)(H11 白書)

a. 概要

平成 11 年 7 月 23 日、羽田発新千歳空港行き全日空 61 便(乗客 503 名、乗員 14 名)が離陸直後にハイジャックされた。同機は羽田空港に着陸し、犯人及び機長を除く乗客・乗員は無事

に降機したが、機長が犯人の凶刃に倒れ死亡した。

b. 対応

事件後直ちに、運輸省の指示を受けた航空会社等は、機内持ち込み手荷物の保安対策基準の引き上げ、本件で問題となった受託手荷物受取場から出発ロビーへの逆流防止措置等を実施した。その後、恒久的な逆流防止措置を含む航空保安措置の全面的な見直し・強化を行い、可能なものから逐次実施した。さらに、ハイジャック事件発生時の機内における対応マニュアルの見直しについて検討を進めた。

運輸省としても、航空会社等のハイジャック防止対策への取り組みを積極的に支援するため、国管理空港における保安検査機器の更新前倒しに補助するとともに、運輸省のハイジャック防止体制を強化することとした。

(5) 西鉄バスジャック事件（平成 12 年 5 月 3 日）（H12 白書）

運輸省は、12 年 5 月 3 日に発生した西日本鉄道（株）の高速バス（佐賀発・福岡行）バスジャック事件を踏まえ、（社）日本バス協会に対し、統一マニュアルの作成及び被害車両からの迅速な連絡通報手段の整備を中心に早急に対応策を検討するよう指示した。

(6) 九州南西海域不審船事案（平成 13 年 12 月 22 日）（H13 白書）

13 年 12 月 22 日に発生した九州南西海域不審船事案においては、防衛庁からの通報を受け、海上保安庁の巡視船等により、不審船の追跡及び威嚇射撃を行ったが、当該不審船は逃走を続けたうえ、自動小銃及びロケットランチャーのようなもので巡視船に対し攻撃、このため、巡視船 3 隻が被弾、海上保安官 3 名が負傷した。これに対し巡視船は正当防衛として不審船に応射、その後該船は沈没した。

当該不審船の国籍等に関しては不明であり、現在鋭意捜査中であるが、この種の事件に対しては、海上における公共の安全及び治安の維持を図るため、引き続き厳正に対処することとした。

1. 1. 2 国際的なテロ事件の発生・リスクの増加

平成に入り、国際的なテロ事件が頻発し、その中でも、米国同時多発テロ事件（平成 13 年）、ロンドン地下鉄等同時爆破事件（平成 17 年）、ムンバイ同時多発テロ事件（平成 20 年）など、航空機、鉄道などがターゲットとなった大規模な事件が相次いだ。

(1) 米国同時多発テロ事件（平成 13 年 9 月 11 日）（平成 14 年版外交青書）

9 月 11 日、4 機の米国国内線民間航空機がほぼ同時にハイジャックされ、米国の経済、軍事を象徴する建物に相次いで突入する自爆テロが行われた。2001 年の国際社会に最も衝撃を与えた米国同時多発テロである。

午前 8 時 45 分（日本時間午後 9 時 45 分）頃、ボストン発ロサンゼルス行きアメリカン航空 11 便がニューヨークの世界貿易センターの北棟ビルに突入した。続いて午前 9 時 3 分（日本時間午後 10 時 3 分）頃、ボストン発ロサンゼルス行きユナイテッド航空 175 便が南棟ビルに突入した。2 機の飛行機の突入により、二つのビルは午前 10 時頃ほぼ同時に倒壊した。

さらに午前 9 時 45 分頃、ワシントン発ロサンゼルス行きアメリカン航空 77 便がワシントンの国防省ビルに突入、建物の一部が倒壊、炎上した。

また、午前 10 時 10 分頃、ニューアーク発サンフランシスコ行きユナイテッド航空 93 便がピッツバーグ近郊の林に墜落した。

このテロによる犠牲者は合計 3062 名（2 月 25 日米当局発表）に上り、うち邦人死者・行方不明者は 24 名、うち遺体を確認されたのは 9 名（3 月 4 日現在）であった。

（「平成 14 年版外交青書」外務省、

https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/bluebook/2002/gaikou/html/honpen/chap01_02_01.html）

（２）テロ事件・海賊事件（H17 白書）

2004 年(平成 16 年)3 月のスペイン・マドリードでの列車同時多発爆破テロ事件、2005 年(平成 17 年)7 月の英国・ロンドンでの地下鉄等同時多発爆破テロ事件等公共交通機関を標的としたテロ事件が全世界で発生しており、同年 3 月のマラッカ海峡での日本籍船襲撃事件等の海賊及び船舶に対する武装強盗(注)(いわゆる「海賊」)事件も発生している。

α. ロンドン地下鉄等同時多発爆破テロ事件（平成 17 年 7 月 7 日）

2005 年(平成 17 年)7 月 7 日、英国・ロンドンにおいて、テロによる地下鉄及びバスでの爆破で約 60 名が死亡、約 700 名が負傷する事件が発

生し、同月 21 日にも再び地下鉄及びバスでの爆破事件が発生した。

これを受け国土交通省では、防犯カメラの増設、駅構内等における巡回警備の強化等公共交通機関に係るテロ対策の緊急点検と徹底を指示した。

β. タグボート「韋駄天」襲撃事件（平成 17 年 3 月 14 日）

平成 17 年 3 月 14 日、日本籍タグボート「韋駄天」がマラッカ海峡を航行中、武装集団に襲撃され、日本人の船長と機関長、フィリピン人乗組員の計 3 名が身代金目的に誘拐された。

国土交通省は、関係機関等からの情報収集を行い、翌 15 日には我が国外航海運船社に対し、本事件に関連した警戒の強化及び通報の奨励について海上保安庁との共同通達を発出し、注意を呼びかけた。一方、海上保安庁は、沿岸国海上保安機関に対し被疑船舶の搜索及び情報提供を依頼し、情報収集のために職員を現地に派遣した。3 月 20 日、連れ去られた 3 名はタイ南部サトゥン沖合でタイ海上警察によって無事保護された。

(注)海賊とは国連海洋法条約第 101 条において定義されている公海上の不法行為のことをいい、また、船舶に対する武装強盗とは国際海事機関(IMO)の定義によると、沿岸国の管轄権内における船舶、又は船舶内にある人、若しくは財産に対する不法な暴力行為、抑留、略奪行為、又はそれに係る脅迫のことをいう。

表 10-1 平成期の交通に関係する主なテロ事件

年月日	概要
88. 4. 5 (S63)	アラビア海上空を飛行中のバンコク発クウェート行きクウェート航空機422便で、武装集団が同機を乗っ取り、乗客2人を射殺したが、邦人らは解放
88.12.21 (S63)	パンアメリカン航空機爆破事件 英国・スコットランド上空を飛行中のロンドン発ニューヨーク行きパンアメリカン航空機103便で、リビア政府関係者が同機を爆破し、邦人乗客1人を含む乗員・乗客259人全員と墜落現場の住民
92. 4.10 (H4)	英国首都ロンドンの金融街シティで、「暫定アイルランド共和軍」(PIRA)が自動車爆弾を爆発させ、3人が死亡、邦人19人を含む91人が負傷
93. 2.26 (H 5)	米国・世界貿易センタービル爆破事件 米国東部・ニューヨークの世界貿易センタービル地下駐車場で、アフガニスタンの「アルカイダ」訓練キャンプで訓練を受けたラムジ・ユセフ(後に「アルカイダ」幹部となるハリド・シェイク・モハメドの甥(おい))らが、自動車爆弾を爆発させ、6人が死亡、邦人4人を含む1,000人以上が負傷
94.12.11 (H6)	フィリピン航空機内爆発事件 沖縄県南大東島付近の上空を飛行中のマニラ発セブ経由成田行きフィリピン航空機434便で、ラムジ・ユセフらによって同機内の座席下に仕掛けられた爆弾が爆発し、邦人1人が死亡、6人が負傷
95. 3.20 (H7)	地下鉄サリン事件 オウム真理教が、いずれも営団地下鉄(当時)霞ヶ関駅に停車する日比谷線、千代田線及び丸ノ内線の各列車内等でサリンを発散、気化させ、乗客ら13人(麻原に対する判決による)が死亡、
96.12. 3 (H8)	フランス首都パリの地下鉄ポール・ロワイヤル駅に到着した列車で、爆発が発生し、4人が死亡、邦人4人を含む86人が負傷
97.10. 1 (H9)	インド首都ニューデリー近郊のガジアバード駅付近で、走行中の夜行列車に仕掛けられた爆弾3個が相次いで爆発し、2人が死亡、邦人1人を含む約40人が負傷
01. 9.11 (H13)	米国同時多発テロ事件 米国東部・ニューヨークで、「アルカイダ」が、世界貿易センタービル2棟にハイジャックした米国旅客機2機を突入させたほか、1機を首都ワシントン郊外の国防総省に突入させ、更に1機は北東部・ペンシルバニア州ピッツバーグ郊外に墜落し、邦人24人を含む約3,000人が死亡
05. 7. 7 (H17)	英国ロンドン地下鉄等同時爆破テロ事件 英国首都ロンドンの地下鉄及びバスで、「アルカイダ」との関係が指摘される者らが自爆し、52人が死亡、邦人1人を含む約700人が負傷
08.11.26 (H20)	ムンバイ同時多発テロ事件 インド西部・ムンバイで、「ラシュカレ・タイバ」(LeT)(注30)とのつながりがあるとみられる武装集団が、タージマハル・ホテルを始め、鉄道駅、ユダヤ教施設、レストラン、病院等を襲撃し、邦人1人を含む約160人が死亡、邦人1人を含む約240人が負傷
16. 3.22 (H28)	ベルギー・ブリュッセルにおける連続テロ事件 ベルギー首都ブリュッセルの空港及び地下鉄駅で、爆発物が相次いで爆発し、32人が死亡、邦人2人を含む340人が負傷

出典：公安調査庁ホームページ「主な法人被害テロ事件等」より抜粋

https://www.moj.go.jp/psia/ITH/topics/Japanese_suffer.html

1. 2 犯罪・テロ対策の実施

1. 2. 1 海上犯罪対策

(1) 海上犯罪対策の推進 (H13～19 白書)

a. 国際組織犯罪対策への取組み

国内における薬物・銃器犯罪や、来日外国人による強盗やピッキング用具を使用した侵入等の多発は、国際犯罪組織が関与する密輸・密航事犯がその背景にあると考えられた。一旦薬物・銃器や密航者が国内に流入すればその取締りは困難を極めることから、国際組織犯罪の取締体制及び洋上、港湾等における監視取締体制を強化することによる水際での阻止が重要であった。

政府においては、「犯罪対策閣僚会議」等により対策を講じ、海上保安庁においても、犯罪情報の収集・分析の推進、監視能力等を向上させた巡視船艇・航空機による監視取締りを実施するとともに、警察、税関等の関係取締機関との情報交換、外国船舶に対する立入検査等を強化した。さらに韓国、ロシア及び中国の海上保安機関と情報交換、定期協議の開催等を積極的に実施し、効果的な密輸・密航対策を講じるとともに、平成16年10月には国連薬物犯罪オフィス(UNODC)の協力により、「薬物海上取締セミナー(MADLES2004)」を東京で開催し、参加したアジア各国の海上保安機関、薬物取締機関等と情報交換や海上取締りに関する技術移転等を行い、薬物密輸に対する国境を越えた統一的な海上取締体制の構築を図った。

b. 悪質密漁事犯の根絶

当時、国内密漁事犯は、組織化や供用船舶の高性能化により、悪質・巧妙化しており、水産資源の枯渇による食生活への影響にとどまらず、暴力団への資金供給や犯罪組織への少年の関与、密漁関係者の暗躍等による地域の治安悪化等、国民の安寧な生活に対する脅威となっていた。そのため、関係機関や地域住民等との連携協力、監視取締り実施時の追跡や情報収集を推進した。

また、外国漁船による我が国領海及び排他的経済水域における違法操業は、我が国がその貴重な水産資源を枯渇から守るために設定した漁業秩序を著しく乱す行為であり、厳正な対処が必要である。近年では違法操業を行う外国漁船が高速・高性能化していたことから、巡視船艇及び搭載する捕捉資器材等取締装備の充実整備等を図りつつ、国内外の関係機関とも連携した取締りを実施した。

c. 悪質・潜在海上環境事犯の根絶

当時、海洋環境保全をめぐる動きが活発になってきている反面、廃棄物等の陸上処理場のひっ迫や、汚水等の処理費用の負担を逃れようとする者が後を絶たないことから、海域への廃棄物不法投棄、汚水の不法排出等の海上環境事犯が続発していた。

環境に関する規制が強化されてきている中で、陸上における不法投棄が社会問題化している不正軽油の密造時に生ずる有害物質「硫酸ピッチ」の海洋投棄事犯も発生するなど、海上環境事犯が更に増加していくことが予想されたことから、国民の生活環境悪化の防止に万全を期すため、なお一層関係機関等と連携協力して悪質事業者等に係る情報共有体制を構築するとともに、監視取締体制の効率化・強化を図った。

（２）海上犯罪対策の推進（H20～R1 白書）

① H20、21 白書

当時の海上犯罪の特色として、薬物・銃器事犯の増加、潜水器を使用して地元漁業者が保護・育成してきた魚介類を根こそぎ捕獲するもの等、悪質・巧妙化の一途をたどる密漁事犯の増加、臨海工場からの汚水の不法排出等の海上環境事犯の増加、小型船舶の無検査航行等の海事関係法令違反の増加が挙げられた。

このように、海上における各種犯罪の発生は依然予断を許さない状況にあったことから、海上保安庁では、巡視船艇・航空機等現有勢力の効率的かつ効果的な運用、関係機関との緊密な連携等により監視取締りの強化を図った。また、国内における薬物・銃器犯罪、来日外国人による凶悪犯罪の多くは、国際犯罪組織が関与する密輸・密航事犯に端を発していると考えられたため、これらの事犯を水際で阻止すべく、犯罪情報の収集・分析、監視取締りの強化等により、摘発水準の向上を図るとともに、警察、税関等の国内関係機関や中国、フィリピン、ロシア等の国外関係機関との情報交換等、効果的な密輸・密航対策を講じた。

② H22～25 白書

当時の海上犯罪の主な特色として、非漁業者が安易に行うものから暴力団が資金源として組織的に行うものまで多岐にわたる国内密漁事犯や、経費削減のため、夜陰に乗じて廃棄物を不法投棄する等の海上環境事犯が依然として発生していることが挙げられ、その形態も悪質・巧妙化していた。

また、国内における薬物・銃器犯罪、来日外国人による凶悪犯罪の多くは、暴力団や国際犯罪組織が関与する密輸・密航事犯に端を発していると考えられている。

各種海上犯罪については、依然として予断を許さない状況にあり、海上保安庁では、巡視船艇・航空機等の効率的かつ効果的な運用等による監視取締りや、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。

③ H26～R1 白書

海上犯罪の主な特色として、外国漁船による違法操業事犯が増加しており、中でも中国サンゴ漁船の検挙隻数が増加していた。また、国内密漁事犯では、密漁者と買受業者が手を組んだ組織的な形態で行われる場合や、暴力団が資金源として関与する場合などが見受けられたほか、処理費用の経費削減を目的として廃棄物を海上に不法投棄する等の環境事犯も依然として発生しており、その形態も悪質・巧妙化していた。その他、国内における薬物・銃器犯罪の中には、暴力団や国際犯罪組織が関与する密輸事犯と密接な関係を有しているものもあり、また、国際犯罪組織が関与する密航事犯も発生していた。各種海上犯罪については、依然として予断を許さない状況にあり、海上保安庁では、巡視船艇・航空機を効率的かつ効果的に運用することで監視取締りや犯罪情報の収集・分析、立入検査を強化するとともに、国内外の関係機関との情報交換等、効果的な対策を講じ、厳正かつ的確な海上犯罪対策に努めた。

1. 3 テロ対策

1. 3. 1 各国との連携による危機管理・安全保障対策

(1) 安全かつ容易な海外渡航イニシアティブ(SAFTI)への取組み (H16～18 白書)

米国同時多発テロを受けて、G8 サミット等の場において交通セキュリティの確保が主要な問題として取り上げられており、平成 16 年 6 月の G8 シーアイランドサミットにおいて交通セキュリティ等の具体的な施策を行動計画として取りまとめた「安全かつ容易な海外渡航イニシアティブ(SAFTI)」について、国土交通省はその策定段階から積極的に対応しており、航空保安の優良な取組事例集の作成等その実施に取り組んだ他、G8 や APEC 等の多国間の枠組みにおける交通セキュリティに関する議論に積極的に参加した。また、米国及び欧州連合(EU)との間で、18 年 6 月、10 月に第 3 回日米、第 2 回日 EU 運輸保安会議を開催し、積極的な意見交換・政策協調を行った。

(2) 国際交通セキュリティ大臣会合(H17～20 白書)

平成 13 年 9 月の米国同時多発テロ以降、G8 や APEC 等の国際的な枠組みにおいてテロと闘うための政治的な意志が繰り返し確認され、交通分野では、国際民間航空機関(ICAO)及び IMO を通じてセキュリティ強化のための措置が講じられてきた。しかしながら、テロの脅威は依然として存在しており、国際交通セキュリティを確保するためには、より積極的で広範囲にわたる国際的な協調が重要である。このような問題意識に基づき、我が国は、18 年 1 月、東京において、主要国の交通セキュリティ担当大臣が一同に会する世界初の大臣会合である「国際交通セキュリティ大臣会合」を開催した。この大臣会合には、G8 諸国、中国、韓国、シンガポール、インドネシア、マレーシア、オーストラリア、EC(欧州委員会)、IMO、ICAO 及び WCO(世界税関機構)が参加し、海事、航空、陸上交通の各分野について「依然残るテロに対する脆弱性の克服」、「途上国等におけるテロ対策能力向上のための支援」、「セキュリティの強化と円滑な交通の両立」の課題について議論し、具体的な方向性を大臣声明として取りまとめ、また、各分野共通の事項について大臣宣言を発出し、テロとの闘いを継続する強い政治的メッセージを発信した。

平成 18 年 1 月に東京で主催した「国際交通セキュリティ大臣会合」は世界的に非常に高い評価を受けており、同年 7 月のサンクトペテルブルク・サミットにおいて発出された「テロ対策に関する G8 首脳宣言」においては、同大臣会合の成果、特に陸上交通分野において国際協力を強化する「陸上交通セキュリティ国際ワーキンググループ」の創設に対する支持が盛り込まれた。同ワーキンググループにおいては、鉄道テロの未然防止・被害軽減策についての国際的なベストプラクティスの策定等に取り組むこととした。また、液体爆発物、プラスチック爆弾等巧妙化する手口に対応した航空保安検査、大量かつ多種多様であり効率的な保安対策が容易でない航空貨物についてもベストプラクティスの策定、国際基準への反映を図るなど、同大臣会合の合意事項の具体化に向け取組みを進めた。

(3) 「陸上交通セキュリティ国際ワーキンググループ」の創設(H19～20 白書)

「陸上交通セキュリティ国際ワーキンググループ」の創設は G8 ハイリンゲンドラム・サミット「テロ対策に関する G8 首脳宣言」において歓迎され、同グループの第 2、3 回会合を、それぞれ 19 年 10 月と 20 年 2 月に日本で、第 4 回会合は、米国にて開催され、陸上交通におけるテロ対策について議論を行った。

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

(4) セキュリティに関する多国間の取組み

① H21～22 白書

2006 年（平成 18 年）に我が国主催で開催された「国際交通セキュリティ大臣会合」に基づき創設された「陸上交通セキュリティ国際ワーキンググループ（IWGLTS）」において、陸上交通セキュリティに関する情報を共有し、各国間の協力強化を推進している。また、G8、IMO、ICAO、APEC 等における交通セキュリティに関する議論に参加し、セキュリティ対策の国際的な連携・調和に向けた取組みを進めている。

② H23～27 白書

主要国首脳会議（G8）、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（2006 年）に我が国がその創設に尽力した「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さらに発展が見込まれている。また、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。

③ H28～R1 白書

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た。平成 28 年 6 月に開催された IMO 会合においては、我が国は米国等と共同で、海事サイバーセキュリティのリスクマネジメントに関するガイドライン案を提案していたところ、同案を踏まえた暫定ガイドラインが作成され承認され、海事分野におけるセキュリティ対策の指針として国際的に広く活用されている。

18 年（2006 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たほか、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。

1. 3. 2 国内におけるテロ対策

(1) 国土交通省における分野横断的な対策

a. 米国同時多発テロ事件発生時の対応（H13 白書）

平成 13 年 9 月 11 日に発生した米国同時多発テロ事件への対応にあたり、国土交通省としては、「国土交通省緊急テロ対策本部」（本部長：扇大臣）及び「海上保安庁国際テロ警備本部」（本部長：

縄野長官)を設置し、ハイジャック対策の見直し等により、交通機関、重要施設等に対するテロ対策の強化、安全確保を実施した。

対策本部では、有効な事前情報の入手及び関係者への迅速な伝達・指示、事件発生時の連絡、救助体制の再確認・周知を行うとともに、緊急時対応のためのマニュアルの整備・点検等を実施した。また、各分野において以下の未然防止措置を実施した。

(1)航空（※個別分野における対策参照）

(2)海上関係（※個別分野における対策参照）

(3)鉄道

新幹線等において、駅構内の防犯カメラによる監視、駅構内の巡回警備の強化、車内巡回の強化、運転室扉の施錠の徹底を行った。さらに沿線の巡回警備の強化、車両基地の入出場の管理及び巡回警備の強化等を実施した。

(4)バス

主要駅前のバス乗降場や大規模なバスターミナルに警戒要員を配置して駐車時や乗降時の警戒を強化するとともに、始業・終業点検時や起終点到着時の車内点検、営業所・車庫内外の巡回強化、ドアロックの徹底等を実施した。

(5)宅配便等

宅配便等の貨物を利用したテロに対しては、宅配便事業者に対して、荷受人からの不審貨物の連絡に対する適切な対応や不審貨物発見時の取扱いについて指示した。

(6)河川等

ダム等の河川管理施設等の管理体制の一層の強化や、河川、ダムにおける巡視の強化、遠隔監視カメラの設置等による監視体制の実施について指示した。また、貯水池等水源水域における毒物感知システムを導入した。

(7)道路

主要道路の管理強化、重要施設における点検強化を指示し、不審物に対して特段の注意を払うよう指示した。

(8)国営公園

国営公園管理の強化を指示した。

b. ワールドカップサッカー大会に対するテロ対策（H14 白書）

関係省庁連絡会議安全対策部会での決定に基づき、水際対策の徹底、旅客船事業者に対する X 線・金属探知器を用いた検査の徹底、航空機によるテロ等の防止対策の強化(空港等の警戒警備強化、保安検査の徹底等)、鉄道事業者及び自動車運送事業者等における駅、車両等に対する自主警備の強化、会場となった都市公園及び周辺の道路、河川等関連する施設のパトロールの強化等を図るとともに、交通事業者、警察機関等と緊急時の情報収集・連絡体制の構築等の強化を図った。

海上保安庁においては平成 14 年 5 月に本庁及び関係管区に安全対策本部を設置し、延べ巡視船艇約 1,800 隻、航空機約 230 機の勢力により海上安全対策を講じた。

1)テロ対策・フーリガン対策

フーリガンによる船内暴動やテロ等の未然防止、乗客及び乗組員の安全確保等事案発生時における迅速、的確な対応を図るため、武装海上保安官による日韓航路及び国内主要航路の旅客船への警乗、巡視船艇等による重要施設などの警備、特別警戒隊による主要港での警戒並びに旅客事業

者等に対する自主警備の強化の要請を行った。

2) 日韓海上保安当局との連携

日韓海上保安当局間長官級協議等の場において日韓海上警備合同訓練及び日韓航路の旅客船への警乗といった共同警備対策を決定し、これを実施した。

c. ハイジャック・テロ対策の推進（H14 白書）

平成 13 年 9 月 11 日の米国同時多発テロ以降、1 年以上が経過したが、14 年 10 月には、イエメン沖やインドネシアバリ島における爆発事件が発生するなど、テロ事件が多発しており、現在のテロ情勢は極めて厳しい状況にあった。

このため、米国同時多発テロ以降、講じてきたハイジャック対策、国内重要施設の警戒警備等の各種のテロ対策について再点検するとともに、引き続き、強化・推進した。

また、14 年 6 月 26、27 日に開催されたカナナスキスサミットにおいて「交通安全に関する G8 協調行動」が G8 首脳間で合意されるとともに、14 年 10 月 26、27 日に開催された APEC 首脳会合においては、APEC 域内の交通の安全確保等を盛り込んだ「テロリズムとの闘い及び成長の促進に関する APEC 首脳声明」が合意されるなどテロ対策の強化が求められていた。これらを受け、国土交通省においては各種対策に取り組んだ。

d. 保安対策の強化（H15 白書）

平成 13 年 9 月の米国同時多発テロ以降、世界的なテロ発生の緊張感が高まるなか、1) 航空会社等による空港警戒態勢の強化、空港管理者による空港警備の徹底、2) 鉄道等の公共交通機関における警備の強化、3) 道路、ダム、貯水池等の管理強化、4) 臨海部の米軍施設、原子力発電所、石油備蓄基地などの重要施設に対する巡視船等による警備強化等を引き続き実施した。

また、平成 15 年 6 月の主要国首脳会議(エビアン・サミット)における交通安全に係る G8 行動計画の採択、同年 10 月の APEC(アジア太平洋経済協力)におけるテロ対策強化に係る首脳宣言等を踏まえ、国際協調の下での国民生活の安全確保にも努めた。

e. 公共交通機関等におけるテロ対策の徹底・強化

① H16～24 白書

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

米国同時多発テロ事件（平成 13 年 9 月）、スペイン・マドリードでの列車爆破テロ事件（平成 16 年 3 月）、ロンドン同時爆発テロ事件（17 年 7 月）、インド・ムンバイ連続テロ事件（20 年 11 月）をはじめとする各種重大事件が世界各地で発生しており、23 年には、9・11 米国同時多発テロから 10 年を迎えた。このような情勢を踏まえ、重大事件が発生した際に迅速に対応するとともに、平時においても、多客期にはテロ対策の徹底指示や点検を実施するほか、各分野ごとにテロ対策に取り組んだ。

② H25 白書

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った。国土交通省では、2020 東京オリンピック・パ

オリンピック競技大会の開催に向けて、セキュリティ対策の推進を目的とする「テロ対策ワーキンググループ」（座長：国土交通副大臣）を設置するとともに、その下に「ソフトターゲットテロ対策チーム」を設け、省内横断的に検討を進めた。今後も、所管の分野においてハード・ソフトの両面からテロ対策を強化する等、引き続き、関係省庁と連携しつつ、取組みを進めることとした。

③ H26、H27 白書

フランスにおけるテロ事件、中東における「ISIL」勢力拡大の中、シリアやチュニジアにおいて邦人殺害事案（平成 27 年 1 月、2 月、3 月）、エジプトにおいてロシア機墜落事案（27 年 10 月）、パリ・ブリュッセルにおいて連続テロ事件（27 年 11 月・28 年 3 月）が発生するなど、国際的なテロの脅威は依然として深刻である。このような情勢を踏まえ、各分野ごとにテロ対策に取り組み、多客期にはテロ対策の徹底指示や点検を実施した。

④ H28～R1 白書

国際的なテロの脅威は依然とし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った。国土交通省では、平成 28 年 5 月に開催された伊勢志摩サミット首脳会議の際には、公共交通事業者との合同訓練を実施したほか、所管事業者による自主点検の実施を要請するなど、官民一体となったテロ対策を実施した。

さらに、国土交通省では、2020 東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催に向けて、セキュリティ対策の推進を目的とする「テロ対策ワーキンググループ」（座長：国土交通副大臣）を設置するとともに、その下に「ソフトターゲットテロ対策チーム」を設け、省横断的に検討を進めた。今後も、所管の分野においてハード・ソフトの両面からテロ対策を強化する等、引き続き、関係省庁と連携しつつ、取組みを進めることとした。

1. 3. 3 個別分野における対策

(1) 航空分野

a. 航空保安対策（H1～6 白書）

① H1～2 白書

我が国では、「よど号」事件を契機としてハイジャック防止対策を始めて以来、各空港において、凶器を航空機に持ち込まないためのX線検査装置や金属探知機を設置する等の保安対策を講じてきた。その結果、我が国においては、昭和55年以降ハイジャック事件は発生していなかったが、国際的には、近年航空機の爆破事件が続発しており、我が国としても平成元年より国際空港において受託手荷物に対するX線検査を開始するなど爆発物対策の強化を図った。また、平成元年12月16日に発生した中国民航981便ハイジャック事件に際しては、関係省庁との協力の下に現場機関と一体となって早期解決に取り組んだところであり、この事件を教訓として、ハイジャック等非人道的暴力事件処理対策の充実について、関係省庁と更なる検討を行った。

② H3～6 白書

近年、国際的には、航空機の爆破事件が続発しており、我が国としても、即位の礼を契機に平成2年11月より世界に先がけて主要国際空港における全ての受託手荷物のX線検査を実施するなど爆破防止対策の強化に努めた。

b. 航空保安対策（全日空機ハイジャックへの事件へ対応）（H7～10 白書）

ハイジャック等の航空機に対する不法行為を防止するため、運輸省では航空保安対策に関する指針等を定め、旅客やその機内持込手荷物等の検査を行う航空会社に対する指導等を行った。特に、平成7年6月21日に全日空機内でハイジャック事件が発生したことに鑑み、航空会社に対する指導等をより徹底強化した。今後もICAO等の動向を踏まえ、積極的に航空保安対策を推進した。

(d) 航空保安対策（全日空61便ハイジャック事件への対応）（H12、13 白書）

ハイジャックや航空機爆破等の不法行為を防止するため、防止対策の検討及び航空運送事業者に対する指導等を行い、航空保安対策を推進した。また、ハイジャック事件等の発生時に現場の映像・音声を本省航空局等へ伝送できるシステムの整備を推進した。また、11年7月23日に発生した全日空61便ハイジャック事件を踏まえ、事件の再発等を防止するため、航空保安措置の一層の見直し・強化策を実施した。

具体的には、地上における対策として、保安体制に関する外部からの投書等があった場合の対応マニュアルの策定、保安検査場における金属探知器等の更新、国内線受託手荷物検査の強化等を航空会社等に指示し、その実施を図った。

また、空港ビルにおける構造面での保安強化の在り方について、（社）全国空港ビル協会に関係者による検討委員会を設け、基本指針をとりまとめさせた。

さらに、機内における保安対策については、有識者による「航空機内における保安対談懇談会」において改善すべき事項がとりまとめられた。

c. 米国同時多発テロ事件への対応（H13 白書）

① 米国同時多発テロ事件発生後講じた措置（H13 白書）

米国同時多発テロ事件の発生を受け、航空会社等による空港警戒態勢を最も厳しいフェーズ E＝非常態勢に強化するとともに、空港管理者に対して空港警備の徹底を指示し、対イラク軍事行動、アルカイダをはじめとする国際テロ組織によるテロの脅威情報を踏まえ、引き続きこの体制を維持した。また、ハイジャック、航空機を利用したテロの未然防止対策として、航空機内への持込み禁止品の範囲を拡大し、従来の銃砲刀剣類等に加え、小型のナイフ、はさみといった凶器の持ち込みを法令上禁止するとともに、保安検査機器の追加配備、受託手荷物検査の全数検査等保安対策の強化を実施した。さらに、操縦室への侵入を防止するため国際標準に基づき、強化型操縦室扉を装備するよう義務付けるとともに、万一の事態が発生した場合に備え、飛行中の旅客機を迅速・的確に最寄り空港に着陸させるためのマニュアルを作成し、訓練を実施した。

また、国際港湾における水際対策・危機管理体制の強化とあわせて、全ての国際空港(25 空港)において「空港危機管理官・担当官」を配置するとともに、既存の「空港保安委員会」を活用し、水際対策・危機管理に取り組むこととした。

② 米国同時多発テロ事件発生後講じた措置（H14 白書）

航空会社等に対して空港警戒態勢の強化を指示するとともに、空港管理者に対しては空港警備の徹底を指示した。ハイジャック対策としては、国内線のみならず国際線における機内への一切のナイフ類等の持込禁止措置、その他航空保安対策の強化を指示した。また、受託手荷物検査機器の追加配備等検査機器の充実強化について必要な措置を講じるとともに、成田空港、関西国際空港及び羽田空港において保安検査場の整備等を行うこととした。更に、操縦室への侵入を防止するため操縦室扉の暫定的な強化策等を講ずるとともに、国際標準に基づき平成 15 年 11 月 1 日までの操縦室扉の恒久的強化を義務付け、我が国航空会社に対しては、可能な限り 15 年 4 月までに当該強化策を実施するよう要請した。また、万一の事態が生じた場合に備え、飛行中の旅客機を迅速・確実に最寄り空港に着陸させるためのマニュアルを作成した。

③ 国際的な連携・協力のリード（H13、14 白書）

航空の国際性にかんがみると、有効なテロ対策を展開していくためには国際的な協調が不可欠であると考えられた。そこで我が国は、米国同時多発テロ発生直後に開催された国際民間航空機関(ICAO)総会において、航空保安に係る閣僚レベル会議の早期開催、航空保安に関する国際的基準の見直し等の提案を行った。同総会では、これを踏まえた「民間航空機を破壊兵器として不正使用すること及びその他のテロ行為に対する宣言」が平成 13 年 10 月に決議された。

一方、技術協力では、毎年途上国の航空保安関係者を集めて航空保安セミナーを実施し、我が国の航空保安を紹介する等、各国の航空保安対策の改善に貢献した。

④ 小型機によるテロの未然防止措置（H14 白書）

小型航空機の運航者に対し、在日米軍施設周辺上空等における飛行自粛への協力を要請するとともに、航空情報(ノータム)を発出した。

また、航空機使用事業者等に対して、接触検査等による危険物の持ち込みの防止、機体及び農薬の空中散布装置等の管理を徹底するよう指示した。

d. 航空における保安対策の強化

① H16 白書

米国同時多発テロ事件以降、航空保安をめぐる情勢は依然厳しい状況にあり、平成 16 年 8 月にはロシア航空機 2 機同時墜落事件が発生するなど、航空保安対策の強化が急務となっていた。このため、航空会社等による空港警戒態勢については最も厳しい保安体制を維持するとともに、空港管理者に対して空港警備の徹底を指示し、航空保安体制の強化を図った。

平成 16 年 5 月から、全空港において随時の靴検査の徹底を指示するとともに、6 月から爆発物を自動的に探知する新しい手荷物検査システム(インラインシステム)を、11 月からは主要空港において液体物検査装置を導入し、危険物等の機内への持込防止対策の強化を図った。また、スカイ・マーシャル(警察官による航空機への警乗)については、SAFTI における合意等を踏まえ、航空機へのハイジャック・テロ犯に対する抑止力が期待できるとともに、航空保安の手段としても有効であることから、我が国においても平成 16 年 12 月より導入した。

さらに、薬物中毒者が、車両で空港のフェンスを突破し、滑走路を横断した羽田空港侵入事案が発生したことを教訓として、主要空港において場周柵の強化、センサーの設置等による侵入防止策を講じた。

今後、国際民間航空機関(ICAO)による国際標準の強化等を踏まえ、空港の保安体制に対する査察の強化、空港管理者等による保安措置に関する計画策定の法定化、空港内の特定の区域に立ち入る全ての者に対する保安検査の実施等、国際基準に合致した航空保安対策の実施を行うこととした。

② H17 白書

米国同時多発テロ以降、航空保安をめぐる情勢は依然厳しい状況にあり、ICAO が定める国際標準への適合や G8 シーアイランドサミットの合意の履行等から、我が国における航空保安対策についても、更なる充実・強化が必要となっていた。このような状況を踏まえ、従来、空港警戒水準の最高レベルであった「フェーズ E」を平成 17 年 4 月より「レベル I」として恒久化し、特定の便等に対する脅威が高まった場合のレベルとして、「レベル II」及び「レベル III」を新たに設定するとともに、航空保安対策基準の充実・強化、国の財政措置拡充等により航空保安体制の強化を図った。

また、平成 17 年 6 月からは、貨物ターミナルビルの立しょう警備を義務付けるなど空港における不法侵入対策を強化するとともに、同年 10 月から、航空貨物に対し、荷主から航空機に搭載するまでの間の一貫した保安対策を確保する制度(Known Shipper/Regulated Agent 制度)を導入するなど、航空貨物の保安対策を強化した。

さらに、空港内の特に重要な区域である空港ターミナルビル内の搭乗口や待合スペースに立ち入る航空会社職員や空港従業員等について、爆発物や危険物等が航空機内に持ち込まれることが無いよう保安検査を実施するとともに、空港の保安体制に対する査察の強化、航空貨物の X 線検査装置等による爆発物検査の導入等、ICAO の策定する国際標準等を踏まえた航空保安対策の推進を図っていくこととした。

e. 航空保安に係る国際的な連携・協力（H16、17 白書）

国際的なネットワークを有する航空において、実効性のあるテロ対策を展開していくためには国際的な協調が不可欠である。このため、ICAO は全世界的な航空保安体制の強化のため、航空保安行動計画を策定し、推進しており、我が国は、積極的に財政的及び人的貢献を行った。また、ASEAN 地域において、各国の連携・協力の強化に向けた専門家会合を開催しているほか、航空保安専門家を集めた航空保安セミナーの開催、保安検査機器の無償導入、保安検査体制に対する助言等の支援を実施した。

f. 航空におけるテロ対策の推進（H18～R1 白書）

① H18～21 白書

我が国では航空機に対するテロの未然防止に万全を期すため、平成 17 年 4 月にそれまでの最高水準の警戒体制を恒久化し、旅客及び手荷物の保安検査、航空機の保安強化、空港警備強化等を柱とする新しい航空保安体制に移行した。18 年 1 月には空港内で働く従業員等を対象にした保安検査を開始するとともに、同年 4 月には航空貨物に対する保安検査を強化するなど、国際民間航空条約に規定される国際標準に従って、順次、航空保安体制の強化を図った。

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

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

② H22～R1 白書

我が国では航空機に対するテロ未然防止に万全を期すため、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た。このような状況の中、我が国内外でのテロ・不法侵入等の事案に対応し、液体性爆発物の機内への持ち込みを防ぐために国際線への液体物機内持込制限を実施する一方、各空港においては、車両及び人の侵入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も迅速な発見ができるよう、センサーの設置拡充を行った。また、「航空保安に関するアジア太平洋大臣会合」で採択された共同宣言を踏まえ、従来の検査機器では発見困難な爆発物を検知するボディスキャナーの実証実験を成田国際空港で行い、新たな検査機器として位置付けた。

更に平成 24 年 10 月からは国際線旅客に対するランダム接触検査を実施することにより、金属探知機で検知できない爆発物等の機内持ち込みを防止する新たな強化策を講じた。また、国際会議等に積極的に参加し、最新の保安対策等について、我が国の状況を紹介するなど、主要国との情報交換に努めた。

さらに、空港における保安検査の高度化の一環として、2020 年東京オリンピック・パラリン

ピック競技大会までに、先進的なボディスキャナーを国内の主要空港に導入することとし、28年度には、ボディスキャナーを羽田、成田、関西、中部、新千歳、福岡など8空港に導入し、29年度には那覇、鹿児島など8空港、30～令和元年度には仙台など13空港に新たにボディスキャナーを導入するとともに、高性能な爆発物自動検出機器類について、東京国際空港をはじめ一部の主要空港等に新たに導入するなど航空保安対策の強化に取り組んだ。

g. 危険物輸送の安全基準の整備（H3～9白書）

危険物の輸送量の増加及び輸送物質の多様化に対応すべく、国際民間航空機関（ICAO）及び国際原子力機関（IAEA）において危険物輸送に関する安全基準の整備強化が進められていたが、これらの動向を踏まえ所要の基準の整備を図った。また、航空運送事業者については、危険物輸送に関する安全基準の遵守及び危険物輸送従事者に対する社内教育訓練の充実等を行うよう指導した。

（2）海上・港湾におけるテロ対策

a. 交通機関・重要施設等に対するテロ対策（海上関係）（H13、14白書）

① H13 白書

米国同時多発テロ事件の発生を受け、海上関係による未然防止措置として、臨海部の米軍施設、原子力発電所、臨海部の国際空港等の重要警備対象施設に対する巡視船艇・航空機による警備の強化、海事・漁業関係者等からの密航等海上犯罪に係る情報収集強化、警察・入管等関係機関と連携した立入検査のさらなる徹底を行った。また、生物剤・化学剤テロ対策等強化のため、検知器材・事件対応防護機材の増強を行うとともに、重要施設警備強化のための警備能力・即応体制の強化を図った。

また、不審物・不審者発見のための船舶・埠頭における巡回等管理の強化、不審物発見に係る旅客への協力要請放送、旅客船乗船者の出入りチェックの強化、関係船舶に対する航行安全情報の発出、緊急事態通報のワンタッチ化等による関係当局への速やかな連絡手段の整備等を行った。

② H14 白書

海上におけるテロの未然防止措置として、臨海部の米軍施設、原子力発電所、石油備蓄基地、LNG・LPG基地等の重要施設に対する巡視船艇・航空機による警備を強化した。あわせて、海賊対策のため東南アジア周辺海域に派遣している巡視船により、テロにも備えたしゅう戒を実施し、我が国への海上輸送路を航行する日本関係船舶の安全確保を図ることとした。

さらに、海事・漁業関係者等からの密航等海上犯罪に係る情報収集強化、警察・入管等関係機関と連携した立入検査の更なる徹底を行うとともに、生物剤・化学剤テロ対策等強化のため、テロ対処部隊の体制強化を行ったほか、重要施設の警備強化のため巡視船艇・航空機の整備等により警備能力・即応体制の強化を図った。

また、米国同時多発テロ事件以降、継続している不審物・不審者発見のための船舶・港湾施設における巡回等管理の強化、不審物発見に係る旅客への協力要請放送等による周知徹底、旅客船乗船者の出入りチェックの強化、緊急情報伝達体制の確保等の自主警備策を、情勢に応じて点検・強化した。

一方、国際的取組みとしては、国際海事機関(IMO)において船舶自動識別装置の搭載前倒し、

船舶保安計画、港湾保安計画の策定義務付け等、国際労働機関(ILO)において船員の本人確認等のテロ対策について検討されてきており、特に IMO 関係では、平成 14 年 12 月の条約採択会議において前述のテロ対策を内容とする SOLAS 条約の一部改正が採択され、16 年 7 月の発効に向け、我が国国内の体制整備等について関係者間で準備を進めた。

b. 不審船・工作船事案・テロ事案対処のための海上保安体制の強化（H15～20 白書）

海上におけるテロの未然防止措置として、臨海部の米軍施設、原子力発電所、石油備蓄基地、LNG・LPG 基地等の重要施設に対する巡視船艇・航空機による警備強化を継続した。また、特に原子力発電所においては、警察と現場において毎日情報交換を行うとともに事案発生時に的確に対応できるよう合同訓練を実施した。あわせて海賊対策のため東南アジア周辺海域に派遣している巡視船による、テロにも備えたしゅう戒を実施し、我が国関係船舶の安全確保を図った。

さらに、海事・漁業関係者等からの密航等海上犯罪に係る情報収集強化、警察・入管等関係機関と連携した立入検査の徹底を行うとともに、生物剤・化学剤テロ対策等強化のため、テロ対処部隊の体制強化を図った。また、不審物・不審者発見のための船舶・港湾施設における巡回、不審物発見に係る旅客への協力要請放送、旅客船乗船者の出入りチェック、緊急情報伝達体制の確保等の海事関係者による自主警備策を点検・強化した。

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

c. テロ対策の推進

① H21～28 白書

テロの未然防止措置として、臨海部の原子力発電所、石油コンビナート等の危険物施設、米軍施設等に対する巡視船艇・航空機による所要の警備を行った。また、ゴールデンウィークや夏休み、年末年始等の旅客の移動が活発となる期間には、人が多く集まる旅客船ターミナルの警戒を重点的に実施した。国際港湾においては、港湾危機管理（担当）官を中心に関係機関等と連携して、水際対策を実施した。

また、「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」に基づき、入港する船舶に対し関係機関と連携して立入検査等を実施した。国際港湾においては、港湾危機管理（担当）官を中心に関係機関等と連携して、水際対策を実施した。（平成 23 年白書）

テロの未然防止のためには、関係機関はもとより民間との連携が重要であり、海上保安庁では、海事関係者や事業者等に自主警備の強化を働きかけるとともに、不審情報の提供依頼等を行い、地域と連携した取組みを強化した。

平成 28 年度には、伊勢志摩サミット等の開催に伴い、重点的にテロ対策の推進を図った。

② H29～R1 白書

テロの未然防止措置として、原子力発電所や石油コンビナート等の重要インフラ施設に対して、巡視船艇・航空機による警戒監視を行ったほか、旅客ターミナル、フェリー等のいわゆるソフトターゲットに重点を置いた警戒を実施した。

また、ソフトターゲットに対するテロ対策は、それらの施設の運営者等の事業者と連携しテロの未然防止策を推進することが不可欠であるため海上保安庁では、関係機関と海事・港湾業界団体が参画する「海上・臨海部テロ対策協議会」を設置し、テロ対策について議論・検討を行うなど、2019年G20大阪サミット及び関係閣僚会合や2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会等を見据え、官民一体となったテロ対策を推進した。

d. 船舶・港湾におけるテロ対策の推進（H14～R1 白書）

① 港湾における効率的かつ効果的なセキュリティの実現（H14 白書）

当時、港湾を舞台とする盗難車輛の不正輸出やコンテナを利用した密航事件等が多発、増加及び悪質化する傾向にあり、その対策として水際でこれを阻止することが重要な課題となっていた。

また、米国同時多発テロ事件により、港湾におけるセキュリティの充実を求める声が国際的にも大きくなり、国際海事機関(IMO)において、海上人命安全条約(SOLAS 条約)が2002年12月に改正された。改正条約においては、外航船舶が使用する港湾施設において、施設ごとに、港湾施設保安評価、港湾施設保安計画の策定等が義務付けられたことから、2004年7月の条約発効に向けて、わが国港湾施設のセキュリティ確保に必要な施策を総合的に検討した。

② 空港・港湾における水際対策・危機管理体制の強化（H16、17 白書）

国際テロを始めとする国際組織犯罪を未然に防止するためには、ヒト・モノが出入りする我が国の「国境」である国際空港・港湾における適切な「水際対策・危機管理体制」が重要であり、施設管理者のみならず国土交通省、海上保安庁、警察、入国管理局、税関等の行政機関及び民間事業者などの連携強化が必要であると考えられた。

このため、内閣官房に「水際危機管理チーム」、各国際空港・港湾に「空港・港湾危機管理官・担当官」及び「空港・港湾保安委員会」を設置し、国際空港・港湾におけるこれらの関係機関の連携強化を図り、水際対策・危機管理体制の強化を図った。

③ 船舶・港湾におけるテロ対策の推進（H18～20 白書）

平成16年に「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（国際船舶・港湾保安法）」が施行され、国土交通省では、国際航海船舶の保安規程の承認・船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶・国際港湾施設に対する立入検査及びPSCを通じて、海事保安の確保について積極的に取り組んできた。

また、国際船舶・港湾保安法が適用されない内航船舶や内航船舶が利用する港湾施設においても、（ア）警戒の強化、（イ）はり紙等による不審物等への注意喚起、（ウ）ゴミ箱の集約等のテロ対策を実施するように指導した。

④ 船舶・港湾におけるテロ対策の推進（H21～R1 白書）

「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だ。また、国際港湾施設に対する立入検査結果及び海外における保安水準等を踏まえ、

保安対策をより一層徹底した。

また、国際港湾施設に対する立入検査結果及び海外における保安水準等を踏まえ、平成 26 年 7 月より全ての国際港湾施設の出入りにおいて 3 点確認（本人確認・所属確認・目的確認）を実施するなど、保安対策をより一層徹底した。

さらに、引き続き、警察や海上保安庁等も交えた保安設備の合同点検を実施し、一層の保安対策の強化を図った。（H29 白書）

e. 港湾保安対策における国際協力（H18～R1 白書）

① 港湾保安対策（H18～H20 白書）

平成 18 年 4 月に「日 ASEAN 港湾保安向上行動計画」を策定、平成 19 年 2 月に「日 ASEAN 港湾保安向上行動計画」を承認し、同計画に基づき、日 ASEAN が参加する行動訓練や各種マニュアルの整備を実施するなど、ASEAN 諸国の港湾保安対策を推進した。

② 港湾における保安対策（H21～28 白書）

ASEAN 諸国を対象に、研修、専門家会合等を通して、港湾における保安対策に係る人材育成を実施した。また、米豪等諸外国とも協働しつつ、国際港湾における保安水準向上のための取組みを一層推進した。

③ 港湾における保安対策（H29、R1 白書）

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った。

（3）陸上交通に関するテロ対策（H14～16 白書）

a. 交通機関・重要施設等に対するテロ対策（陸上交通関係）

① H14、15 白書

新幹線等において、駅構内の防犯カメラによる監視、駅構内の巡回警備の強化、車内巡回の強化、運転室扉の施錠の徹底を行うとともに、沿線の巡回警備の強化、車両基地の入出場の管理及び巡回警備の強化等を実施した。

また、バス車内、車庫、大規模ターミナル等に爆発物等の不審物が仕掛けられる事態に対応するため、始業・終業時等における車内の点検、営業所・車庫内外の巡回、終業後のドアロックを徹底するとともに、主要バス乗降場に警戒要員を配置して不審者、不審物に対する警戒強化等を実施するよう、テロ防止対策の実施状況の随時点検について指示した。

さらに、宅配便等(外国来貨物を含む)の貨物に爆発物等の不審物が混入される事態に対応するため、荷受人からの不審貨物の連絡時や営業所等で不審な荷物を発見した場合の対応について周知するとともに、テロ防止対策の実施状況の随時点検について指示した。

② H16 白書

引き続き新幹線等において、対策を実施した。

鉄道やバスにおいては、1)駅構内や大規模バスターミナル等における巡回の強化、2)車内放送や掲示物などによる不審物等への注意喚起等を実施した。特に、鉄道においては、スペイン・マ

ドリードでの列車爆破テロ事件を受け、全国の鉄道事業者に自主警備のさらなる徹底について指示を行ったほか、走行中の新幹線車内において不審な手荷物の所有者確認を実施するなどテロ対策の更なる強化を実施した。

（４）鉄道におけるテロ対策(H17～R1 白書)

α. 鉄道におけるテロ対策の推進

鉄道においては、従前から、鉄道事業者による駅構内の巡回警備等を実施していたが、国土交通省では、平成 17 年 7 月のロンドンにおけるテロ事件を契機に、平成 17 年 8 月に鉄道事業者や関係行政機関等で構成される「鉄道テロ対策連絡会議」を設置し、テロ発生の脅威に応じた対策を講じるための「危機管理レベル」の設定・運用を行うとともに、利用者に対して不審物等への注意を喚起する危機管理カードの配布等の「見せる警備・利用者の参加」(注)を軸とした新たな鉄道テロ対策を推進した。

また、主要国との鉄道テロ対策の情報共有等にも積極的に取り組んだ。(H19 白書より)

さらに、平成 30 年 6 月に発生した、東海道新幹線車内殺傷事件を受けて、新幹線において緊急に講ずべき当面の対策を取りまとめ、対策を逐次実施した。

（５）自動車分野におけるテロ対策

α. バスジャック対応 (H12、13 白書)

運輸省は、12 年 5 月 3 日に発生した西日本鉄道(株)の高速バス(佐賀発・福岡行)バスジャック事件を踏まえ、(社)日本バス協会に対し、統一マニュアルの作成及び被害車両からの迅速な連絡通報手段の整備を中心に早急に対応策を検討するよう指示した。同協会は、バスジャック対策検討会議を設置、検討を行い、7 月 17 日にバスジャック対策をまとめ、これに基づき、各ブロック(北海道、東北、関東、中国、九州)ごとに対応訓練を実施した。

また、バスジャック等の緊急事態が発生したことを外部に表示する装置のバスへの装備を可能とするため、道路運送車両の保安基準の一部を 13 年 8 月に改正した。

b. 自動車におけるテロ対策の推進 (H17～R1 白書)

① H17～20 白書

国土交通省では、バス事業者及びバスターミナル事業者に対し、主要バスターミナルの巡回警戒、車内の点検、監視カメラによる監視の実施、利用者への不審物発見に係る放送・ポスターによる協力要請の実施等を指示した。また、トラック、タクシー、レンタカーの各事業者に対しても、車内の点検等テロ対策を講じるよう指示した。

また、平成 20 年 7 月の東名高速道路における高速バスのバスジャック事件発生を受け、バス事業者と連携し、マニュアル見直しや緊急連絡装置等の整備の推進等について検討を行ったほか、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よう、関係事業者に対し指示した。

② H21～H29 白書

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関

係事業者に対し指示した。

③ RI 白書

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た。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た。

c. 重要施設等におけるテロ対策の推進（道路関係）（HI6～RI 白書）

道路関係施設では、不審車両、不審物等への特段の注意を払うため、高速道路や直轄道路の巡回強化、休憩施設のゴミ箱の撤去・集約等を行っている。

d. 自動車における犯罪防止対策（HI6～RI 白書）

① イモビライザー等盗難防止装置の普及促進と構造基準の策定

国土交通省では、盗難防止に最も有効とされるイモビライザー等盗難防止装置について、平成15年に構造基準を策定し、関係省庁及び関係団体と連携して普及促進策を講じた。

② 登録事項等証明書の交付等に当たっての厳格な運用

平成17年1月から開始した検査記録事項等証明書の交付について、登録事項等証明書の交付等と同様に、運転免許証の提示等による本人確認を実施した。

③ 盗難自動車情報に係る警察との連携及び不正輸出の防止

平成16年7月から、登録自動車を盗まれた所有者又は使用者からの運輸支局等への申出なしに、警察庁から直接、国土交通省に盗難自動車の情報提供が行われた。また、盗難自動車の輸出防止に資するよう抹消登録制度を整備するとともに、税関に対して自動車登録情報を提供した。

④ ナンバープレートの盗難及び不正利用の防止

ナンバープレートの盗難及び不正利用の防止のため、ナンバープレートに取り付ける封印について、平成15年5月から抜き取り荷重を大きくするとともに、16年9月から封印を引き抜こうとすると封印上部が円形に切り取られ、再使用できない新型封印の導入を開始した。

⑤ 自動車の輸出に係る抹消登録制度等の整備（HI7、18 白書）

盗難自動車の不正輸出防止等に資する輸出抹消登録制度が整備され、平成17年7月以降に輸出される自動車については事前に輸出抹消仮登録(又は輸出予定届出)手続を行うこととした。

⑥ 港湾における盗難自動車の不正輸出防止対策（HI7～18 白書）

港湾における盗難自動車の不正輸出を防止するため、伏木富山港において官民で構成する「盗難自動車不正輸出防止対策ワーキンググループ」を設置し、自動車輸出の実態調査及び課題の検討を行った。

平成18年度においては名古屋港をモデル港として、中古自動車の不正輸出防止のための実証実験を実施し、モデルスキームを確立した上で、全国展開を図ることとした。

⑦ 登録事項等証明書の交付請求手続の厳格化（HI9～RI 白書）

自動車の登録事項等証明書の不正取得や悪用を防ぐため、平成19年11月から証明書の交付請求手続きを厳格化し、所有者等の個人情報を取得する際は、原則として、自動車登録番号のほかに車台番号の明示を義務付けている。

（６）物流分野におけるテロ対策

① 物流におけるセキュリティと効率化の両立（H15～18 白書）

米国同時多発テロ以降、先進諸外国や国際機関において、犯罪やテロに強い国際社会の実現に向けた取組みが進められていたが、世界経済の発展に欠かすことのできない国際物流においても積極的な取組みが行われていた。特に、当時の国際物流の主役を担うコンテナ貨物については、輸出入検査を行う際、中身を直接確認できる数量に限りがあることから、犯罪やテロに使用されるような危険物や麻薬等の違法な貨物が一般貨物に紛れて運搬される危険性が指摘されていた。

このような状況の下、先進諸外国や国際機関では、コンテナ貨物を中心とした国際物流のセキュリティ(注 1)強化のため、様々な検討及び措置が行われており、アメリカにおいては、1)同国向けコンテナ貨物輸出が多い貿易相手国との税関職員相互派遣(CSI)(注 2)、2)同国が示す貨物輸送安全強化基準について、適切な取組みを行う事業者に対する利便性付与(C-TPAT)、3)物流セキュリティ強化に関する実証実験支援制度(OSC)、4)積荷目録事前提出規則(24 時間ルール)(注 3)の実施、等の取組みが行われていた。

我が国においても、物流セキュリティ強化と物流効率化の両立を目標として、平成 16 年度より、7 省庁及び 21 の関係団体が連携を図りつつ検討を行い、17 年 3 月には、我が国が取り組むべき施策の基本方針として、「安全かつ効率的な国際物流の実現のための施策パッケージ」を取りまとめた。17 年度は、施策の進捗状況を点検・評価するための推進協議会を設置し、物流事業者が取り組むべきセキュリティ対策のガイドライン等を策定するとともに、国際コンテナ物流の実運送現場において IT を活用したコンテナ管理体制の確立に向けた実証実験を実施した。

18 年 3 月には、「物流事業者による保安措置の強化に関するガイドライン」等を策定するとともに、IMO 等の国際機関における物流セキュリティ強化と効率化の両立に向けた取組みに関与するなど、国内外で積極的な取組みを行った。

(注 1)貨物の流れに関する不正行為を防止するための措置全般

(注 2)我が国においては、平成 15 年 3 月から横浜港、平成 16 年 5 月から東京港、同年 8 月から名古屋港、神戸港において試験的に実施中

(注 3)米国への輸入貨物に関係する事業者を対象に、高度なセキュリティ対策が確認された事業者を通関上優遇する制度

② 物流におけるセキュリティと効率化の両立（H19～R1 白書）

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

我が国においては、平成 20 年度よりサプライチェーンを構成する物流事業者等を AEO の対象に追加しており、同制度の普及を促進するとともに、諸外国の AEO 取得に向けた支援を行った。また、主要港のコンテナターミナルにおいて、トラック運転手等の本人確認及び所属確認を全国共通のカードや生体認証により、确实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て

おり、22 年度末から試行運転を開始した。平成 23 年度からは、AEO 取得事業者が関与する輸出申告について、保税地域外で「許可」を取得できること等が可能となった。

航空貨物に対する保安体制については、荷主から航空機搭載まで一貫して航空貨物を保護することを目的に、ICAO の国際基準に基づき制定された KS/RA 制度(注 2)を導入した。その後、米国からの更なる保安強化の要求に基づき、円滑な物流の維持にも留意しつつ同制度の改定を行った。新制度については、24 年 10 月より米国向け国際旅客便搭載貨物について適用が図られており、26 年 4 月からはすべての国際旅客便搭載貨物についても適用拡大された。

また、主要港のコンテナターミナルにおいては、トラック運転手等の本人確認及び所属確認等を実効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、22 年度末から試行運転を開始、27 年 1 月より本格運用を開始した。

注 1 サプライチェーンにおいて高度なセキュリティ措置を講じている輸出入者等を税関が AEO (認定優良事業者)として認定し、通関手続の簡素化等の利益を付与する制度

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

(7) 情報リスクの増加とセキュリティ対策

a. サイバーテロ対策 (H14～16 白書)

IT 革命の進展に伴い、サイバーテロの脅威に対する不安が増大しつつある状況下において、政府の情報セキュリティ対策推進会議において決定された「電子政府の情報セキュリティ確保のためのアクションプラン」及び「重要インフラのサイバーテロ対策に係る特別行動計画」等に基づき、所要のサイバーテロ対策を進めた。

国土交通省としては、より一層の取組みを図るため、「IT 政策委員会」の中に「情報セキュリティ対策部会」を設置して省内及び所管業界の情報セキュリティ確保に万全を尽くすとともに、重要インフラ分野として定められている鉄道・航空分野については、「サイバーテロ対策 WG」を設置し、官民の連絡・連携体制を構築するとともに、事業者等への指導・助言を行った。

また、「電子政府の情報セキュリティ確保のためのアクションプラン」に基づき、平成 15 年度からの電子政府の実現に向けて、政府の情報セキュリティ確保に万全を尽くした。

b. 情報セキュリティ対策 (H17～R1 白書)

① H17～26 白書

経済社会活動全般の IT への依存度の高まりに伴い、情報セキュリティ対策への取組みがますます重要になってきていた。国土交通省においても、IT 戦略本部の下に置かれた情報セキュリティ政策会議で、平成 17 年 12 月に策定された、「第 1 次情報セキュリティ基本計画」等の政府全体の方針に基づき、情報漏洩の防止対策等、国土交通省の情報システム等に係るセキュリティ対策及び ICT 障害による事業停止を防止するためのガイドラインの策定等、重要インフラ (鉄道・航空・物流) に係る情報セキュリティ対策を推進した。

また、国土交通省や所管事業者等へのサイバー攻撃発生に備え、初動体制の整備、被害拡大の防止等に努めた。(H21 白書以降に記載)

重要インフラ分野 (航空・鉄道・物流) の情報セキュリティ対策としては、IT 障害からの防護

に関するガイドラインの策定等を行っている。(H26 白書のみに記載)

② H27～H28 白書

社会経済活動全般の IT への依存度が高まる中、政府機関等への標的型メール攻撃をはじめとするサイバー攻撃の増加・巧妙化に伴い、情報セキュリティ対策の重要性が増していた。また、2020 年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を控え、より一層の対策強化が求められた。

このため、国土交通省においては、政府の「サイバーセキュリティ戦略本部」の方針に基づき、情報システムの機能強化及びサイバー攻撃への対処態勢の充実・強化等の情報セキュリティ対策に取り組んだ。また、重要インフラ分野（航空・鉄道・物流）の情報セキュリティ対策として、内閣サイバーセキュリティセンターとの連携の下、サイバー攻撃を想定した対処訓練の実施等を通じた各分野の対処能力の向上を図った。

③ H29～R1 白書

当時、政府機関及び事業者等へのサイバー攻撃が複雑化・巧妙化しており、情報セキュリティ対策の重要性が増している中、2020 年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会等に向け、より一層の対策強化が求められた。

このため、国土交通省においては、所管独立行政法人、所管重要インフラ事業者（航空・空港・鉄道・物流）とともに、情報セキュリティ対策の強化に取り組んでおり、特に重要インフラ事業者が情報の共有・分析や対策を連携して行う体制である「交通 ISAC」（仮称）の創設に向けた支援を行った（平成 30 年度から仮運用を開始）。

2. 事故災害への対応体制の確立

（1）航空保安システムの整備（H1 白書）

東京国際空港の沖合展開等三大プロジェクトの進展に伴う航空交通量の大幅な増加に対処し、航空交通の安全を図るため、平成 5 年度の運用開始に向けて次の機能を有する「航空交通システムセンター」（仮称）の整備を進めることとした。

- ① フローコントロール機能：全国の航空交通の流れを一元的に把握し、必要な指示等を関係機関に行う。
- ② 開発評価機能：管制情報処理システムのソフトウェアを一元的に開発・評価する。
- ③ 危機管理機能：災害等が発生し、航空管制施設が大きな被害を受けた場合にバックアップする。

（2）事故災害への対応（H13、14 白書）

大規模な事故が発生した場合、とくに不特定多数の旅客等を対象にする交通分野においては、速やかに現場の状況を把握し被害者の一刻も早い救助を行う等、迅速かつ適切な対応により、被害の最小化に努め、事態の収拾を図る必要がある。また、交通により支えられる国民生活や経済活動への影響を最小限にとどめるため、一刻も早い交通機能の確保・復旧に努めることが極めて重要である。

船舶、航空機、鉄道等の衝突や船舶からの油流出事故といった交通分野における事故災害につ

いては、災害の状況等を勘案し、国土交通省の災害対策本部を設置し、職員の非常参集等を行い、特にその被害が大規模な場合には、国土交通省が中心となり、政府としての対応をとりまとめることとされており、災害対策基本法に基づく非常災害対策本部等が国土交通省内に設置され、国土交通省の取りまとめの下、迅速かつ的確な災害応急対策を実施することとされていた。

a. ロシア宇宙ステーション「ミール」の軌道離脱計画に関する対応（H13 白書）

「ミール」の軌道離脱計画に関し、連絡会議等を通じて関係省庁との情報の共有を図り、省内及び所管事業者等に対する情報提供を行った。また、平成 13 年 3 月 23 日に行われた「ミール」の落下に際し、不測の事態に備えて首相官邸別館に關係省庁等とともに待機するとともに、關係部局及び事業者等との連絡体制を整備した。

結果として「ミール」の軌道離脱計画が無事終了したため、事故災害等には至らなかったものの、本事案のように不測の事態に備えて国土交通省として万全な体制をとることは、国民の安全の確保及び実際に事故災害等が発生した際の被害を最小限に食い止めることが出来るという観点から、国民の利益に資するものであると考えられた。

b. 大規模油流出事故に関する対応（H13、14 白書）

ナホトカ号事故、エリカ号事故を契機に、被害者に十分な補償を行う必要があるとの認識の下、12 年 10 月 IMO(国際海事機関)において、船舶所有者の責任限度額及び国際油濁補償基金の補償限度額を約 50%引き上げることが決定され、15 年 11 月から適用される予定(これに併せ油濁損害賠償保障法の改正案を第 156 回国会に提出)とされたほか、国際油濁補償基金制度の抜本的見直しによる補償制度の充実を目的として、同基金による検討が進められた。

また、大規模な油流出が我が国周辺で発生した場合に備えて、海洋汚染緊急時対応に関する沿岸国の協力体制の整備等を行っている。さらに、国内に「清龍丸」「海翔丸」「白山」3 隻の大型浚渫兼油回収船を配備し、概ね 48 時間以内に本邦周辺海域の現場まで到着できる体制を構築しているところであり、14 年度より名古屋港配備の「清龍丸」の代替船建造に着手し、さらなる強化に取り組んだ。

(3) 事故災害への対応体制の確立（H15～19 白書）

船舶、航空機、鉄道等の衝突や船舶からの油流出事故といった交通分野における事故災害については、災害の状況等を勘案し、国土交通省の災害対策本部を設置し、情報の収集・集約等を行い、特にその被害が大規模な場合には、災害対策基本法等に基づく政府の非常災害対策本部等を国土交通省内に設置し、迅速かつ的確な災害対策を実施することとされていた。

特に、海上においては、事故災害に迅速、的確に対応するため、巡視船艇・航空機の出動態勢の確保、防災資機材の配備の強化等を図るとともに、関係機関等との連携強化等を行うことにより、災害を最小限にとどめるための措置を講じた。さらに、的確な災害応急対策に資するよう沿岸海域環境保全情報の整備を進め、油拡散状況・漂流予測結果を電子海図の情報等とともに画面上に表示できるシステム(沿岸域情報管理システム)(CeisNet)の整備を行った。

また、当時問題が顕在化していた放置座礁船については、船舶航行の障害となるとともに、漁業被害や油等の流出による海洋汚染等の被害を生じさせることから、適切な対応を行っていくこととした。

a. 大規模油流出事故に関する対応（H15～19 白書）

油タンカーによる油濁損害に対しては、船舶所有者による賠償及び国際油濁補償基金による補償を確保し、被害者保護を図った。さらに、ナホトカ号事故、エリカ号事故を契機に、被害者に十分な補償を行う必要があるとの認識の下、平成 15 年に船舶所有者の責任限度額及び国際油濁補償基金の補償限度額を約 50%引き上げたほか、IMO において国際油濁基金の補償限度額を超える被害に対して補償するための追加基金議定書(限度額約 1,200 億円)が採択され、我が国は 16 年 7 月に同議定書に加入した。また、国内に 3 隻の大型浚渫兼油回収船を配備し、おおむね 48 時間以内に本邦周辺海域の現場まで到着できる体制を構築した。さらに、大規模な油流出が我が国周辺で発生した場合に備えて、海洋汚染緊急時対応に関する沿岸国の協力体制の整備等を行った。平成 19 年 4 月から船舶所有者等に対する有害液体物質等の防除措置の義務付け等がなされ、有害液体物質等に対して迅速かつ効果的に対処し得る体制の充実に努めた。

b. 放置座礁外国船に対する対応（H15～17 白書）

外国船舶が座礁した場合に、船舶所有者等が船主責任保険に加入していない等の事情により、船舶の撤去等を自ら行わず、地方公共団体が代わりに撤去等を行った場合に費用が支払われない事案や船舶がそのまま放置される事案が発生し、船舶航行の障害となるとともに、漁業被害や油等の流出による海洋汚染等の障害を生じさせて問題となっていた。この問題に適切に対応するため、「油濁損害賠償保障法」が改正され、船舶所有者等への保険加入の義務付け、入港に際しての事前通報等が義務付けられた。また、平成 16 年度においては、座礁船の撤去等をやむを得ず行う地方公共団体に対する国の支援制度を創設・拡充した。

c. 有害危険物質流出事故に関する対応（H17 白書）

油以外の有害危険物質による海洋汚染事故に対する国内体制の構築、国際協力の推進について規定された国際条約である「2000 年の危険物質及び有害物質による事件に係る準備、対応及び協力に関する議定書(OPRC-HNS 議定書)」が 2006 年度(平成 18 年度)に発効する見込みであり、海洋国家である我が国としても、これに対応して「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の一部を改正する法律案」を第 164 回国会に提出するなど、迅速かつ効果的に対処し得る体制の確立に努めた。

d. 首都圏大規模停電への対応（H19 白書）

平成 18 年 8 月、河川を航行中のクレーン船が送電線に接触することで引き起こされた首都圏大規模停電では、鉄道の広範囲にわたる運休、エレベーターでの閉じ込め等、都市機能が大きな影響を受けた。これを受けて国土交通省では、河川における航行ルール具体化等の再発防止策、鉄道事業者等の公共交通機関に停電からの復旧手順の見直しを指示する等の予防措置及び緊急対応・復旧対策を盛り込んだ「大規模停電に対する国土交通省の対応策」を同年 9 月に取りまとめて公表した。

(4) 事故災害への対応体制の確立（H20～R1 白書）

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

海上における事故災害への対応については、巡視船艇・航空機の出動体制の確保、防災資機材の整備等を行うとともに、合同訓練を実施するなど、関係機関等との連携強化を図っている。また、油及び有害液体物質等による汚染事故に対しては、対応資機材等を充実させ、迅速かつ効果的に対処し得る体制の強化を図るとともに、油等防除に必要な沿岸海域環境保全情報を整備し提供した。

3. 海上における治安の確保

3. 1 国際協調・国際協力

(1) 外航海運に係る二国間、多国間の交渉 (H2、4 白書)

我が国は従来より、海運自由の立場から、先進海運国と協調しながら、独自の海運政策をとる米国との政策調整、開発途上国の貨物留保政策への共同対応等の国際海運政策を推進してきた。しかし、近年欧州における E C 統合、東欧圏の状況の変化や米ソの融和等の動きに見られるように、従来以上に国際関係が複雑化、高度化しており、我が国と先進各国との政策調整の必要性が増大することが予想された。

このため、これまで以上に C S G、O E C D 海運委員会、U N C T A D 海運委員会、I M O 等の多国間交渉の場において、国際関係全体を踏まえた高い立場から我が国の海運政策を積極的に推進する必要があると考えられた。また、中国、韓国等の近隣諸国との間では、邦船社の活動の自由を確保するため、海運当局間協議を引き続き積極的に開催していく必要があると考えられた。

(2) 国際輸送の安全対策(海上安全対策の推進) (3. 6 タンカー安全対策参照)

昨今のタンカーの重大事故の続発に対応して、5 年 2 月、国際海事機関 (I M O) に対し、油タンカーの二重構造化の推進、P S C (寄港国による監督) の強化並びに包括的な船舶の安全運航管理体制の確立を目的とした国際安全管理コード (I S M コード) の早期採択及び実施を主要内容とする「油タンカーの安全確保及び海洋環境保護に関する総会決議案」を提案した。同提案は 5 月の海上安全委員会 (M S C)、7 月の海洋環境保護委員会 (M E P C) で概ね了承され、10 月の I M O 総会で採択された。マラッカ・シンガポール海峡についても、M S C に航行安全問題を検討するためのワーキンググループが設立され、我が国も同海峡の現地調査に積極的に協力し、同海峡における航行安全の確保に貢献した。

(3) 船舶や船員に関する国際基準への取組み (3. 7 外国船舶の安全対策参照)

国際的な海上運送事業は、様々な国籍の船舶・船員で営まれており、安全や環境保護に関する国際的な統一ルールに従い、適正かつ公平な競争条件の下で営まれる必要がある。このため、我が国は SOLAS 条約、MARPOL 条約、STCW 条約等の船舶や船員に関する条約等による国際基準の策定作業に積極的に貢献した。

(4) 国際海事機関 (IMO)、国際労働機関 (ILO) への対応 (H25 白書)

我が国は世界有数の海運・造船国として、IMO の活動に積極的に参加しており、主導的な役割を果たしている。平成 24 年 1 月には IMO 事務局長に日本人が初めて就任するなど具体的には、海賊対策をはじめ、船舶からの温室効果ガス削減対策、旅客船の安全の確保、IMO の組織・予算改革等の重要課題への取組みについて、積極的に貢献した。

また、ILO で採択された「2006 年の海上の労働に関する条約」について、我が国は 25 年 8 月に批准し、26 年 8 月に我が国において発効予定である。本条約が求める、船舶における適切な労働条件及び生活条件等について確実に対応できるよう、取組みを進めた。

(5) 海上保安分野での国際連携 (3. 7 (5) 海上保安分野での国際連携参照)

北太平洋海上保安フォーラム (日、加、中、韓、露、米 6 箇国) 及びアジア海上保安機関長官

級会合（アジア 18 箇国・1 地域）並びにロシア、韓国及びインドとの二国間長官級会合、連携訓練等を通じて、搜索救助、海上セキュリティ対策等の各分野で海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進した。

また、国際海事機関（IMO）の航行安全小委員会において作業グループの議長を務めているほか、国際水路機関（IHO）の各委員会等における海図作成に関する基準の策定、コスパス・サースット機構における北西太平洋地域の取りまとめ、国際航路標識協会（IALA）の各委員会等における次世代船舶自動識別装置（AIS）の開発に係る検討、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）に基づく情報共有センターへ当庁職員を派遣するなど、国際機関へ積極的に参画している。このほか、開発途上国における海上保安分野の能力向上支援の取り組み等を通じて、国際貢献を果たした。

（６）「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて（R1 白書）

海上保安庁では、「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向け、インド太平洋地域でのプレゼンス発揮に係る取組みを推進するとともに、沿岸国の海上保安能力向上支援の強化を行った。

平成 29 年 9 月、38 の国と地域、3 国際機関等の海上保安機関等の長官級が参加した「第 1 回世界海上保安機関長官級会合」が世界で初めて東京で開催され、連携強化や対話の拡大を盛り込んだ議長総括がまとめられた。これを受け平成 30 年は、11 月に、世界各国の海上保安機関が、地球規模の環境変化とそれに起因する課題に対し、地域の枠組みを越え、力を結集して取り組むため、58 箇国、8 国際機関等から海上保安機関の実務者が一堂に会する「第 1 回世界海上保安機関実務者会合」を東京において日本財団と共催した。会合では、「海上保安国際人材育成」等のテーマについて議論を行い、世界をつなぐ教育や研究の機会及び情報共有の構築について具体的な検討をはじめることによって実務者レベルの理解が得られた。この会合で得られた結果をより高いレベルで確認し、実現していくため、令和元年、日本において「第 2 回世界海上保安機関長官級会合」を開催することが決定した。また、同月、しょう戒中の巡視船がオーストラリアのダーウィンに寄港するとともに、海上保安庁とオーストラリア国境警備隊が、海上保安分野の協力に関する協力意図表明文書に署名し、安倍総理大臣とスコット・モリソン・オーストラリア連邦首相の立会いのもと、協力文書を交換した。

海上保安庁では、これらの取組み等を通じて、法の支配に基づく自由で開かれた海洋秩序の維持・強化を図っていくこととした。

3. 2 マラッカ・シンガポール海峡等の航行安全

（１）重要海峡等における円滑かつ安全な航行の確保（H2、4 白書）

マラッカ・シンガポール海峡、ホルムズ海峡、パナマ運河等における我が国商船隊の安全航行は、我が国の資源輸入等貿易物資の輸送にとって極めて重要であるが、その殆どが、元年 12 月の米軍によるパナマ侵攻、2 年 8 月のイラクのクウェート侵攻に見られるように局地的な武力紛争等により航行に支障が生じる事態となるような潜在的な危険性を秘めた地域となっていた。また、近年の地球環境問題に対する世界的な関心の高まりの中で、船舶が大規模な油流出事故を惹起するような場合には、沿岸諸国の強い反発を受け、円滑な航行に影響を受けることも予想された。

このため、我が国としては、我が国商船隊による安定輸送を確保することを目的として、平常

より重要海峡等の関係諸国と航行援助施設の整備等の国際協力を通じて健全な運輸関係を築くとともに、緊急事態発生の場合には関係省庁との調整を踏まえ、関係各国当局に対し安全航行を確保するための働きかけを行う必要があるとされた。

（２）マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策（H6～17 白書）

① H6 白書

我が国における安定的な石油供給を確保するためには、主要なオイルルートであるマラッカ・シンガポール海峡における石油海上輸送の安全確保が重要であり、同海峡の航行安全については I M O においても水路再測量の実施、通航分離帯の延長や航路標識の新設などについて、調査団の報告に基づき検討されているところであった。我が国は、従来から(財)マラッカ海峡協議会を通じた航行援助施設の整備とその維持管理や I M O における検討への参加等を行っており、今後とも同海峡の航行安全対策について、積極的に対応していくこととした。

② H7～9 白書

我が国の重要なオイルルートであるマラッカ・シンガポール海峡においては、近年、通航船舶の増加、航行形態の多様化、地球環境問題への意識の高まり、国連海洋法条約において利用国の協力に関する規定が設けられたこと等状況が著しく変化している。また、平成 6 年 8 月、村山首相に対しマハティール首相が、日本の積極的なイニシアティブと協力を要請した。さらに、昨年 9 月には I M O でマレーシアが同海峡における新たな航路帯の指定及び施設整備を提案する等沿岸国の我が国への一層の協力を求める動きは高まつつあった。

このような状況下において、我が国は、従来から(財)マラッカ海峡協議会を通じた航行援助施設の整備とその維持管理や I M O における検討への参加等を行っているところであるが、5 年 3 月、省内に「マラッカ海峡問題検討委員会」及び「ワーキンググループ」を設置し、同海峡の船舶通航をめぐる諸問題を総合的に検討し、8 年 3 月に中間報告をとりまとめた。平成 8 年 5 月には船舶の安全航行を確保するための再水路調査についての協力を沿岸 3 カ国を対象に実施することとし、10 月から現地において本格調査（測量）を開始する予定である。また、平成 8 年 7 月には(社)日本海難防止協会においてシンガポール連絡事務所を開設し、航行安全対策等の調査・研究を行っている。今後とも、前述の動きを踏まえて、積極的に対応していくこととした。

③ H11 白書

我が国への石油等の安定供給を図るためには、マラッカ・シンガポール海峡における海峡通航船舶の安全の確保が重要であるため、同海峡における航行援助施設の整備、VTS (vessel traffic service) の充実等の必要性が高まっていた。8 年発効の国連海洋法条約では、国際海峡にこれら施設整備がなされる場合には沿岸国と利用国が協力するよう定められているが、我が国はそれ以前から主要利用国として、海峡管理協力体制の検討、資金的・技術面からの支援に関して、自発的に取り組んできた。

我が国は昭和 44 年から継続的に(財)マラッカ海峡協議会を通じて航行援助施設整備・維持を行っており、また国際海事機関において採択された同海峡における分離通航帯の拡張に必要な水路再測量を平成 8 年から 10 年まで沿岸国と協力して実施し、さらに、それに先だって 5 年 3 月に省内に設置した「マラッカ・シンガポール海峡問題検討委員会」等の場で、同海峡の航行

安全対策に関する諸問題の総合的な検討を実施しており、今後も引き続き積極的に支援していくこととした。

④ H12 白書

マラッカ・シンガポール海峡は、国際的な海上交通の要衝であるとともに、日本の輸入原油の約 8 割が同海峡を通過してくる等、日本経済、国民生活にとり重要な航路の要所となっていた。当時、同海峡利用国の多様化・複雑化が進みつつあったことから、今後の同海峡における船舶の航行安全・海洋汚染防止対策を進めていくには、同海峡沿岸国(インドネシア、シンガポール、マレーシア)と利用国の協力が不可欠であり、そのための合意づくりに向けての検討が必要となっていた。

日本としては、同海峡における今後の船舶の航行安全対策、海洋汚染防止対策等のあり方について、主要利用国の 1 つとして沿岸国及び利用国の合意づくりに向けて積極的な役割を果たす必要があり、今後とも積極的に取り組んでいくこととした。

⑤ H17 白書

マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策は、利用国として我が国だけが民間団体を通じ沿岸国への協力を実施している。一方、航行安全等の強化のための協力枠組みの構築を目的として、平成 17 年 9 月に IMO 主催のジャカルタ会議が開催され、沿岸国と利用国の国際的協力に関する枠組みづくりに向けた定期的な議論の場の設置について合意された。今後我が国は、議論の場に積極的に参加し、具体的協力策について関係国と共に検討していくこととしている。

(3) 船舶航行の安全確保 (H18～R1 白書)

マラッカ・シンガポール海峡を通航する船舶の増加や利用の多様化から、新たな国際協力の枠組みを構築する必要性が国際的に認識され、平成 18 年 9 月のクアラルンプール会議では、関係者間の対話メカニズム、航行援助施設の維持更新等の資金提供メカニズムの確立に向けた協力について合意された。

輸入原油の 8 割以上が通航する我が国にとって極めて重要な海上輸送路であるマラッカ・シンガポール海峡については、「協力メカニズム」(注 1)の下、我が国政府として同海峡沿岸国の支援要請プロジェクトに協力するとともに、我が国産業界等及び日本財団から航行援助施設基金(注 2)への協力を行ったところである。21 年 10 月の同メカニズムにおける第 2 回協力フォーラムにおいても我が国は、同メカニズムを持続可能な枠組みとするよう沿岸国・利用国・民間セクターが連携して更なる努力をしていくことが重要である旨提言した。

22 年 10 月の同メカニズムにおける第 3 回協力フォーラムにおいて、我が国は、同基金の安定的な発展を図るためには、基金への安定した拠出を確保すること、沿岸国にとって利用しやすいものであること、沿岸国の協力が重要である旨提言した。

23 年 10 月の同メカニズムにおける第 4 回協力フォーラムにおいて、我が国より、同海峡の重要性、日本が行ってきている貢献等を説明し、同基金の安定的な発展を図るためには、基金への拠出のあり方等について今後とも継続的に検討を行うべきである旨提言した。

24 年 9 月の同メカニズムにおける第 5 回協力フォーラムにおいて、我が国より、同海峡の重要性、我が国が行っている貢献等を説明し、同基金の安定的な発展を図るためには、他の利用国

等から広く基金への拠出を募ることが大切である旨提言した

25 年 10 月の同メカニズムにおける第 6 回協力フォーラムにおいて、我が国より、同海峡の重要性、我が国が行っている貢献等を説明し、同基金の安定的な発展を図るためには、他の利用国等から広く基金への拠出を募ることが大切である旨提言した。

26 年 9 月の同メカニズムにおける第 7 回協力フォーラムにおいて、我が国より、同海峡の同海峡の水路測量調査が行われてから 16 年が経過しており、その間潮流の影響で海底地形も変化していることから、同海峡の海図を改訂するため水路測量調査の再実施を提起した。これを受け、沿岸国は、沿岸 3 国技術専門家会議において、我が国と共同で水路再測調査を実施することを決定した。

これに加え、平成 27 年 10 月から実施され、28 年 7 月に日 ASEAN 統合基金事業（JAIF）として承認された、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）の同海峡の水路測量調査に対して、海事関係団体からの資金拠出及び専門家派遣による技術協力を行っている。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、28 年 7 月に日 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を協力して実施するため、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。今後も沿岸国との良好な関係を活かし、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こととした。

注 1 国連海洋法条約第 43 条に基づき沿岸国と海峡利用国の協力を世界で初めて具体化したもので、協力フォーラム、プロジェクト調整委員会及び航行援助施設基金委員会の 3 要素で構成されている。

注 2 マラッカ・シンガポール海峡に設置されている灯台等の航行援助施設の代替又は修繕等に要する経費を賄うために創設された基金

3. 3 海賊対策

（1）船舶に対する窃盗・強盗事件等への対応（H11 白書）

運輸省が 11 年 5 月に我が国外航海運企業を対象に行ったアンケート調査によると、近年我が国関係船舶（日本籍船及び我が国海運企業が運航する外国籍船）に対する窃盗・強盗事件等（いわゆる「海賊行為」）が増加していた（9 年 18 件、10 年 19 件、11 年 18 件（5 月まで））。

船舶に対する窃盗・強盗等は、船舶及び乗組員の安全確保上大きな問題であることから、運輸省では、従来から、外交ルートを通じて関係国に事件発生海域の警備強化を申し入れるとともに、（社）日本船主協会を通じて海運企業間での対策会議の開催、防止対策要領の作成及びその徹底を図るよう指導を行った。また、国際海事機関(IMO)において、昨年来、重点地域におけるセミナーの開催、既存の対策の見直し等が精力的に実施されており、我が国としてもその検討に積極的に参画した。さらに、運輸省では 11 年 7 月には、上記の調査結果も踏まえて、関係省庁や民間団体との対策会議を設置し、逐次、海運企業の自衛策の徹底、沿岸国への働きかけ等、対策の一層の充実を図った。

（2）海賊対応（H12 白書）

当時、海賊及び船舶に対する武装強盗事件は世界的に増加の一途をたどっており、その手口も凶悪化していた。この傾向は東南アジア地域においても顕著であり、日本船舶や日本船社運航外

国籍船の被害も増加していた。

このような中、平成 11 年 10 月には日本人船員 2 名を含む 17 名が乗り組む「アロンドラ・レインボウ号」が、インドネシアのクアラタンジュン港を出港直後に武装した強盗に奪取され、行方不明となる事件が発生した。運輸省は、直ちに周辺国に対し外交ルートを通じて捜索要請を行い、海上保安庁は、インドネシアをはじめとする沿岸国の救助調整本部等と連絡をとり情報収集等に努めるとともに、航空機及び巡視船を東南アジア方面に派遣し、沿岸国と連携をとりつつ同船及び乗組員の捜索を行った。

こうした東南アジア海域における海賊及び船舶に対する武装強盗事件の急増・凶悪化に対し、運輸省及び海上保安庁は、外務省とともに、11 年 11 月にマニラにおいて開催された ASEAN+1 首脳会議における小渕総理大臣（当時）の提唱に基づき、12 年 4 月 27 日から 29 日の 3 日間、東京において東南アジア付近海域における海賊等事案の防止及び同事案発生時における関係国間の連携・協力体制の構築に資するため、「海賊対策国際会議」を開催した。この会議には、アジアの 17 の国及び地域の海事政策当局、海上警備機関、関係団体及び国際海事機関が参加した。

一連の会議の結果、海賊及び船舶に対する武装強盗対策のため、互いに協力しつつ、可能な限りあらゆる対策を講じていくとの海事政策当局等の固い決意が「東京アピール」として表明された。また、海事政策当局及び船会社や船員等民間の海事関係者がそれぞれ取り組むべき具体的な行動指針を記した「海賊対策モデルアクションプラン」と、今後の海上警備機関による本件問題への取り組みの強化及び国際的な連携・協力の推進のための指針となる「アジア海賊対策チャレンジ 2000」が採択された。これらの成果を受け、海事政策当局及び海上警備機関双方が連携・協力して海賊及び武装強盗対策に取り組んで行くことを再認識して、本会議を閉会した。

(1) 海賊対策（H13～18 白書）

凶悪かつ組織化する海賊行為に対処するため、平成 12 年 4 月に開催された海賊対策国際会議において採択された「アジア海賊対策チャレンジ 2000」に基づき、14 年 3 月には、海上保安庁の積極的支援により、インドネシアにおいてアジアの 14 ヶ国・地域の海上警備機関が参加する海賊対策専門家会合が開催され、海賊に関する日常的な情報交換について合意された。さらに、東南アジア周辺海域沿岸国へ巡視船等を派遣し、海賊対策連携訓練等を実施したほか、所要のしよう戒活動を行った。この他、海上保安大学校への留学生の受け入れ、海上警備機関職員を招へいしての海上犯罪取締り研修の開催等を実施するなど、各国の海上警備機関との連携・協力の強化に努めた。

また、国土交通省は同会議において採択された「海賊対策モデルアクションプラン」に基づき、日本関係船舶に対する効果的な自主警備対策の推進、沿岸国の緊急通報先リストの作成・周知を柱とした官民の緊急情報伝達体制を整備するとともに、国土交通省等の官側関係者及び日本船主協会等の民間関係者からなる官民連絡会議を随時開催し、我が国全体としての取組みを一体的に推進した。

加えて、14 年 3 月には、東京において、アジアの 15 ヶ国の海事政策当局及び民間の関係者、国際海事機関並びに国際商業会議所国際海事局の関係者の参加を得て、海賊対策に関する「海事政策当局等による専門家会合」を開催し、各国における取組み状況の報告、各国が協力して取り組むべき具体的対策等について検討を行った。そのほか、14 年 7 月に、東京において、アジアから 16 ヶ国の参加を得て、「アジア海賊対策地域協力協定(仮称)」の作成交渉を開始した。

15 年 3 月には、海上保安庁の積極的支援により、アジアの 16 ヶ国・地域の海上警備機関及び IMO(国際海事機関)、IMB(国際海事局)が参加する海賊対策専門家会合がフィリピンで開催された。本会合において新たに、乗船研修の実施、多国間連携訓練の実施等が合意され、15 年 7 月、マレーシアにおいて、海上警備機関職員を対象とした乗船研修を初めて実施した。このほか、継続して実施している東南アジア周辺海域国への巡視船等の派遣による海賊対策連携訓練、公海上のしょう戒活動を行った。また、マレーシア及びインドネシア沿岸警備隊の創設のための各種協力、海上保安大学校への留学生の受け入れ、海上警備機関職員を招へいしての海上犯罪取締り研修の開催などを実施し、各国との連携・協力を努めた。さらに、15 年 12 月に東京で開催された「日・ASEAN 海事セキュリティ・海賊セミナー」においても、日本及び ASEAN 各国の海事政策当局間等で海賊対策について協議し、今後推進すべき施策の検討等を行った。

さらに、日本関係船舶における効果的な自主警備対策の推進、沿岸国の緊急通報先の周知、緊急情報伝達体制の整備を図っているほか、関係省庁及び民間関係者からなる連絡会議の開催を通じて、我が国全体としての取組みを一体的に推進した。

16 年にはインド等で派遣先の海上保安機関との間で連携訓練等を行うとともに、所要のしょう戒活動を行っている。また、マレーシア及びインドネシアにおける海上保安機関創設のための各種支援、海上保安大学校への留学生の受け入れ、海上保安機関職員を招へいしての海上犯罪取締り研修などを実施し、各国との連携・協力を努めた。16 年 6 月には、「アジア海上保安機関長官級会合」を東京で開催し、海賊対策分野での協力関係の一層の強化に加え、新たに海上テロ対策分野での協力関係の構築について合意され、「アジア海上セキュリティ・イニシアチブ 2004」として採択された。

平成 17 年 3 月に日本籍タグボートの乗組員誘拐事件が発生したこと等を受け、同年 4 月、「海賊・海上武装強盗対策推進会議」を設置し、7 月の第 3 回会議において、これまでの対策の検証及び今後の対策の検討について中間とりまとめを行い、日本籍船以外の日本関係船舶(注)についても船舶警報通報装置による海上保安庁への通報を促すこととするなど、更なる対策の推進を図った。

国土交通省及び海上保安庁では、平成 18 年 3 月、「海賊等対策会議」において策定された「海賊・海上武装強盗対策の強化について」を踏まえ、日本関係船舶における自主警備対策の推進や情報伝達訓練の実施等関係省庁、民間関係者等との連携強化を図った。また、海上保安庁では、平成 12 年から、毎年、東南アジア周辺諸国へ巡視船・航空機を派遣し、連携訓練等を行い、沿岸国海上保安機関に対する人材育成、技術供与等の協力を行うなど、各国との連携・協力を努めた。さらに、平成 18 年 9 月に発効した「アジア海賊対策地域協力協定(ReCAAP)」に基づく情報共有センターに職員の派遣を含めた支援・協力を実施するほか、19 年 1 月には、海上保安庁に「海賊対策室」を設置し、体制強化を図った。

(3) 海賊対策(ソマリア沖の海賊事案への対応)(H19~20 白書)

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

国連安全保障理事会は平成 20 年 6 月、10 月及び 12 月にソマリア沖の海賊・武装強盗行為対策に関する決議を採択し、我が国も共同提案国として成立に貢献した。国土交通省としては、IMO の主導により、海賊対策に関する地域協力協定が早期に締結されるよう、周辺国のキャパシティビルディングのためのセミナー開催等に積極的に協力したほか、21 年 3 月に発令された海上警備行動により自衛艦が護衛活動を円滑に実施できるよう、防衛省及び船舶運航事業者等との連絡調整を開始した。

また、海上保安庁では、12 年から毎年、東南アジア周辺諸国へ巡視船・航空機を派遣し、連携訓練等を通じて沿岸国海上保安機関に対する人材育成、技術供与等の協力を行うなど、19 年 1 月に設置した「海賊対策室」を中心に、各国との相互協力及び連携を強化した。

20 年度には、海上警備行動発令のもと自衛艦がソマリア沖に派遣されるに際し、海賊に対する司法警察業務に的確に対応するため、海上保安官 8 名を同乗させた。さらに、東南アジア周辺海域における海賊対策として、12 年から毎年、巡視船派遣による連携訓練や研修の実施などにより、沿岸国海上保安機関に対する人材育成、技術供与等の協力をを行い、ソマリア沖海賊対策としても、JICA スキームによりイエメン沿岸警備隊等を招聘するなどした。

（４）海賊対策（ソマリア沖・アデン湾への海賊事案への対応）（H21～24 白書）

世界の海上輸送路の要衝であるソマリア沖・アデン湾において、銃火器で武装した海賊が商船を襲撃する事件が平成 20 年頃から急増しており、同海域における 21 年の海賊事案は 217 件（20 年：111 件）と前年の約 2 倍、世界全体の約 5 割を占めていた。このような状況の下、我が国としては、国連海洋法条約の趣旨にかんがみ、21 年 6 月「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」を成立させ、海賊行為を我が国にとっての犯罪行為とし、その処罰規定を設けるとともに、保護対象を我が国のみならず、あらゆる国々に拡大させた。21 年 7 月から同法に基づき、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が行われた。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一元的に実施し、日本関係船舶等の防護に万全を期すとともに、外国船舶に対する国貢献を果たした。

また、海上保安庁では、海賊対処行動命令による護衛艦のソマリア沖派遣に際し、海賊行為があった場合の逮捕・取調べといった司法警察活動を適切に行うため、海上保安官 8 名を同乗させたほか、JICA の海上犯罪取締り研修等にイエメン等ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関の職員を招聘するなど、当該沿岸国の海上保安機関の能力向上支援を実施した。東南アジア周辺海域における海賊対策としては、12 年から毎年、巡視船派遣による連携訓練や研修の実施などにより、沿岸国海上保安機関に対する人材育成、技術供与等の能力向上支援を実施しており、これにより同海域での海賊発生件数は、ピーク時（12 年）には 242 件であったものが、21 年には約 1 / 5 の 45 件となるなど、一定の成果を上げた。しかしながら、22 年には、南シナ海及びインドネシアでの件数の急増を受け、再び増加に転じており、当該海域の海賊問題についても、引き続き対策が必要な状況であった。

（５）海賊対策（H25 白書）

世界の海上輸送路の要衝であるソマリア沖・アデン湾における平成 25 年の海賊事案は 15 件と、自衛隊を含む各国海軍等による海賊対処活動の継続、商船側によるベスト・マネジメント・プラクティス（BMP）注 1 に基づく自衛措置の実施、商船への武装警備員の乗船等、国際社会に

よる海賊対策の効果により前年に比べ減少したものの、海賊を生み出す根本的な原因となるソマリア国内の貧困等の問題は解決しておらず、依然として商船の航行にとって予断を許さない状況が続いていた。

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（海賊対処法）」に基づき、アデン湾において海上自衛隊の護衛艦により、通航船舶の護衛及びCTF151注2の中でのゾーンディフェンス注3を行うと同時に、P-3C哨戒機2機による警戒監視活動を行った。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一元的に実施したほか、25年11月に施行された「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」に基づく民間武装警備員による特定警備が実施されることにより、日本籍船の航行安全の確保に万全を期した。

海上保安庁では、ソマリア周辺海域における海賊対策として、海賊行為があった場合の司法警察活動を行うため、海賊対処行動発令によりソマリア沖・アデン湾に派遣されている海上自衛隊の護衛艦に海上保安官8名を同乗させたほか、（独）国際協力機構（JICA）の海上犯罪取締り研修等にジブチ、オマーン等ソマリア周辺海域沿岸国の海上保安機関の職員を招へいするなど、当該沿岸国の海上保安機関の能力向上支援を実施した。

また、東南アジア周辺海域における海賊対策としては、巡視船派遣による連携訓練や研修を実施しているほか、JICAの枠組みを利用した専門家派遣や我が国への招へい研修を実施し、当該沿岸国の海上保安機関に対する人材育成、技術供与等の能力向上支援を実施した。同海域での海賊発生件数は、ピーク時（12年）に比べると減少したが、当時増加傾向にあり、依然として根絶されていないことから、当該海域に対して、引き続き対策が必要な状況であると考えられた。26年には、東南アジア海域において、小型タンカーから石油製品が抜き取られる事案が増加していることや、近年、インドシア領海及びその周辺における武装強盗事案等が増加していたことから、今後とも沿岸国への能力向上支援等、ニーズに合わせた的確な対策が必要であるとされた。

（6）海賊の発生状況（H27～R1 白書）

国際海事局（IMB）によると、平成27年における海賊及び武装強盗事案の発生件数は246件であった。地域別では、東南アジア海域が147件及び西アフリカ（ギニア湾）が31件となっており、ソマリア沖・アデン湾周辺海域は0件であった。

平成28年における海賊及び武装強盗事案の発生件数は191件であり、地域別では、ソマリア沖・アデン湾周辺海域が2件、西アフリカ（ギニア湾）が55件、東南アジア海域が68件となった。

平成29年における海賊及び武装強盗事案の発生件数は180件であり、地域別では、ソマリア周辺海域が9件、西アフリカ（ギニア湾）が45件及び東南アジア海域が76件となった。29年には25年以来4年ぶりにハイジャック事案が発生しており、商船の航行にとって予断を許さない状況が続いた。

平成30年における海賊及び武装強盗事案の発生件数は201件であり、地域別では、ソマリア周辺海域が3件、西アフリカ（ギニア湾）が82件及び東南アジア海域が60件となった。

3. 4 不審船対策

(1) 不審船対応 (H12~14、29 白書)

日本周辺海域には、日本漁船に偽装し、あるいは夜陰に乗じて不審な行動をとる国籍不明の高速船が出没しており、中には巡視船艇・航空機を出動させて長時間にわたり追跡した事例もあった。

平成 11 年 3 月の能登半島沖不審船事案発生により、11 年 6 月の関係閣僚会議において「能登半島沖不審船事案における教訓・反省事項について」が了承され、不審船対応は従来通り警察機関たる海上保安庁が第一に対処することとなった。海上保安庁では、これまでに高速特殊警備船や夜間監視能力等を強化したヘリコプター等を配備し、あわせて、不審船・工作船を停船させるための武器使用権限を拡充する等不審船・工作船対策に万全を期した。

a. 高速特殊警備船等の配備

海上保安庁では、13 年 2、3 月に不審船を捕捉するのに十分な速力、航続距離等を有する高速特殊警備船を 3 隻、また、12 年 4 月及び 13 年 5 月に夜間監視能力等を強化したヘリコプターを 2 機、日本海側にそれぞれ配備し、これらをはじめとする巡視船艇・航空機の勢力を最大限に活用して、不審船対応に万全を期することとした。

b. 海上保安庁法の改正

海上保安庁における武器使用については、警察官職務執行法を準用しており、これまで不審船に対しては、威嚇射撃は認められるものの、不審船を停船させるために行う船体に向けた射撃については、人に危害が及ぶ可能性を否定できないことから事実上困難となっていた。

そこで、適確な立入検査を実施する目的で不審船を停船させるための最終的な実力手段として行う射撃について、一定の要件に該当する事態であると認められる場合には、人に危害を与えることも許容される船体に向けた射撃を行えるよう、13 年 11 月 2 日海上保安庁法を改正した。

c. 九州南西海域不審船事案

平成 13 年 12 月 22 日、海上保安庁は防衛庁から九州南西海域における不審船情報を入手し、直ちに巡視船・航空機を急行させ同船を捕捉すべく追尾を開始したが、同船は停船命令を無視し、ジグザグ航行をするなどして逃走を続けたため、射撃警告の後、20 ミリ機関砲による威嚇射撃を行った。しかし、同船は引き続き逃走し、追跡中の巡視船が自動小銃・ロケットランチャー等の武器による攻撃を受け、3 名の海上保安官が負傷した。このため、同船に対し巡視船による正当防衛射撃を行い、その後同船は自爆によるものと思われる爆発を起こし沈没するに至った。

海上保安庁では、事案発生以降、海上保安官に対する殺人未遂罪及び漁業法の立入検査忌避罪の容疑で捜査を進めたが、事案の全容解明のためには船内を詳細に調査することが必要であると判断し、14 年 9 月 11 日に船体の引き揚げを行った。これまでに、引き揚げた船体のほか、武器類、小型舟艇、水中スクーター、ゴムボート、無線機類、携帯電話等、数多くの重要証拠物を回収しており、これを手がかりに、鋭意、全容解明に向けた捜査を進めた。なお、これまでの捜査の結果判明した事実から、現時点では、この工作船が覚せい剤等の薬物密輸や工作員の不法出入国といった犯罪の用に供されていた可能性も否定できないと考えられた。

政府は 14 年 10 月 4 日、それまでの捜査過程で判明した事実等から総合的に判断した結果、こ

の船が北朝鮮の工作船であったと特定した。また、14年9月17日の日朝首脳会談においては、金正日(キム・ジョンイル)国防委員長が今回の事案について北朝鮮の特殊部隊の関与を認める発言をしており、政府としては、この問題を日朝国交正常化交渉第12回本会談の場でも取り上げており、今後とも、北朝鮮に対して事実関係の解明と再発防止を強く求めていくこととした。

本事案では、工作船から武器による攻撃を受け、対応した巡視船が多数の銃弾を受けて海上保安官3名が負傷する等多くの教訓を残すこととなった。政府は、今回の事案を受け、平成14年4月に「九州南西海域不審船事案対処の検証結果について」をとりまとめた。本事案で確認された工作船の武器は、いわゆる不審船が一般的に装備している可能性があるものと想定していたところであるが、海上保安庁では、政府の検証結果等を踏まえ、対処する職員の安全を確保しつつ、不審船・工作船を確実に逮捕するため、不審船・工作船が保有しているとされる武器の有効射程を考慮して、5,000m以遠の遠距離から正確な射撃のできる機関砲を搭載した高速高機能大型巡視船の整備等不審船・工作船への対応に必要な装備・運用態勢等の充実強化を進めることとした。また、今後も防衛庁をはじめとする関係省庁との連携を通じ、政府全体として、不審船事案に対し厳正に対処するよう万全を期すこととした。

d. 尖閣諸島周辺海域の中国公船航行

尖閣諸島周辺海域においては、平成24年9月以降、中国公船が荒天の日等を除きほぼ毎日接続水域を航行し、毎月3回程度の頻度で領海侵入が繰り返され、さらに中国公船の大型化、武装化や増強が確認された。28年8月には、同海域において中国公船が中国漁船に続いて領海侵入を繰り返す事案が発生し、また、29年5月には、領海に侵入した中国公船の上空において小型無人機らしき物体1機が飛行する事案が発生したほか、30年1月には、中国海軍艦艇が接続水域を航行するなど、情勢は依然として予断を許さない状況になっていた。

海上保安庁では、現場海域に巡視船を配備するなど、我が国の領土・領海を断固として守りぬくとの方針の下、事態をエスカレートさせないよう、冷静に、かつ、毅然とした対応を続けた。

また、東シナ海等の我が国排他的経済水域においては、外国海洋調査船による我が国の同意を得ない調査活動等も確認されており、海上保安庁では、関係機関と連携しつつ、巡視船等による中止要求や継続的な監視等、その時々状況に応じて適切に対応をした。

さらに、外国漁船の違法操業のほか、核実験やミサイル発射を繰り返す北朝鮮の動向など、尖閣諸島周辺海域のみならず、我が国周辺海域を巡る状況は、一層厳しさを増しており、厳しさを増す我が国周辺海域を巡る情勢を踏まえ、平成28年12月21日に開催された「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議」において、「法執行能力」、「海洋監視能力」及び「海洋調査能力」の強化を図るため、以下5つの柱からなる「海上保安体制強化に関する方針」が決定され、海上保安庁では、同方針に基づき、海上保安体制の強化を進めた。

- ・尖閣領海警備体制の強化と大規模事案の同時発生に対応できる体制の整備
- ・広大な我が国周辺海域を監視できる海洋監視体制の強化
- ・テロ対処や離島・遠方海域における領海警備等の重要事案への対応体制の強化
- ・我が国の海洋権益を堅守するための海洋調査体制の強化
- ・以上の体制を支える人材育成など基盤整備

さらに、北朝鮮に関連し、日本海の大和堆周辺海域において多数の北朝鮮漁船が確認されたほか、朝鮮半島からのものと思料される木造船の漂流・漂着が相次ぐ中、平成29年12月18日

には、2 回目となる「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議」が開催された。同会議では、ヘリ搭載型巡視船を含む大型巡視船、新型ジェット機、大型測量船の増強、必要な要員の確保など、引き続き海上保安体制の強化を進めることに加え、法の支配に基づく自由で開かれた海洋秩序のために国際連携の取り組みを推進していくことの必要性が確認された。なお、次期海洋基本計画においても、「海洋の安全保障」に関する各種の施策が新たな項目として追加されるとともに、「海上保安体制強化に関する方針」に基づく施策や国際連携に関する取り組み等が次期計画に盛り込まれたことから、海上保安庁はこれらの施策を着実に推進していくこととした。

海上保安庁は、平成 29 年 9 月に 34 か国 1 地域 3 国際機関の海上保安機関等の長官級を招聘し、世界で初となる世界海上保安機関長官級会合を日本財団と共催した。

（２）不審船・工作船事案・テロ事案対処のための海上保安体制の強化（H15～21 白書）

平成 13 年 12 月の九州南西海域における工作船事件の発生により、我が国周辺海域に武器を有する工作船が徘徊していることが明らかとなり、我が国の安全を脅かす不審船・工作船の存在が、国民に大きな不安を与えた。

不審船・工作船は、我が国領域内における重大凶悪な犯罪に関与している疑いがあり、その目的や活動内容を明らかにするためには、確実に不審船を停船させて立入検査を実施し、犯罪がある場合の犯人逮捕等適切な犯罪捜査を行う必要がある。このため、不審船・工作船への対応は、関係省庁と連携しつつ、警察機関である海上保安庁が第一に対処することとなっていた。

海上保安庁では、これまでの不審船・工作船事案を踏まえ、海上保安官の安全を確保しつつ、より一層的確な不審船対策がとれるよう、法的枠組みの強化として、平成 13 年 11 月に、立入検査を目的として不審船を停船させるために行う射撃について、人に危害を与えたとしても違法性が阻却されるよう海上保安庁法の改正を行うとともに、装備面の取組みとして、巡視船艇の防弾化や、より遠距離から確実に不審船に対応できる武器の整備、荒天下でも迅速に展開できる高速大型巡視船の整備等の充実強化を図った。また、運用面についても、防衛庁との間で共同対処マニュアルを作成し、早い段階からの情報共有や、自衛隊との間で不審船対処に係る共同訓練を実施した。

海上におけるテロの未然防止措置として、臨海部の米軍施設、原子力発電所、石油備蓄基地、LNG・LPG 基地等の重要施設に対する巡視船艇・航空機による警備を強化した。また、特に原子力発電所においては、警察と現場において毎日情報交換を行うとともに事案発生時に的確に対応できるよう合同訓練を実施した。あわせて海賊対策のため東南アジア周辺海域に派遣している巡視船による、テロにも備えたしゅう戒を実施し、我が国関係船舶の安全確保を図った。

さらに、海事・漁業関係者等からの密航等海上犯罪に係る情報収集強化、警察・入管等関係機関と連携した立入検査の徹底を行うとともに、生物剤・化学剤テロ対策等強化のため、テロ対処部隊の体制強化を図った。また、不審物・不審者発見のための船舶・港湾施設における巡回、不審物発見に係る旅客への協力要請放送、旅客船乗船者の出入りチェック、緊急情報伝達体制の確保等の海事関係者による自主警備策を点検・強化した。

（３）不審船・工作船対策の推進（H22～R1 白書）

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

る場合の犯人逮捕等適切な犯罪捜査を行う必要がある。このため、不審船・工作船への対応は、関係省庁と連携しつつ、警察機関である海上保安庁が第一に対処することとなっている。

海上保安庁では、各種訓練を実施するとともに、関係機関等との情報交換を緊密に行い、不審船・工作船の早期発見に努めるとともに、不審船対応能力の維持・向上に努めた。

3. 5 核物質輸送に対する安全の確保

(1) 国際海上危険物輸送（H1 白書）

一般危険物及び放射性物質の海上輸送量の増大とその物性の多様化に対応するため、一般危険物についてはIMOの船舶による危険物運送の国際基準である国際海上危険物規程（IMDGコード）によって平成3年1月1日から国際的に実施される危険物用容器の検査及び当該コードの25回改正規則を、また、放射性物質に対しては、昭和60年に国際原子力機関（IAEA）において改正が行われた放射性物質安全輸送規則を、国内規則に導入するための危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部改正を行う等、安全基準の確立及び安全審査体制の整備を行った。

一般危険物については、MARPOL73/78条約附属書Ⅲ（包装状態で海上輸送される有害物質による汚染防止のための規則）の発効に伴い、船舶による危険物の運送基準等を定める告示の一部改正（4年7月1日施行）を行った。また、国際海上危険物規程（IMDGコード）の第26回改正を国内規則に導入するため、船舶による危険物の運送基準等を定める告示の改正（5年1月施行）を行った。さらに、同条約の改正に伴い関係省令の改正（5年12月）を行い危険物輸送の安全を強化した。

また、放射性物質については、海外からのプルトニウムの返還輸送及び国内各原子力発電所からの低レベル放射性廃棄物の青森県六ヶ所村の貯蔵施設への輸送が予定され、4年11月から5年1月にかけてフランスからプルトニウム返還輸送が実施されたが、さらに高レベル放射性廃棄物の返還輸送が予定されており、国内における輸送も含めて、これら放射性物質輸送の安全確保に万全を期すため、安全審査体制の充実を図った。

(2) 核物質輸送に係る安全の確保（H2～5 白書）

原子力開発利用の進展に伴い、使用済核燃料を始めとする放射性物質の国際輸送の機会が増大しており、核物質の盗取や事故による災害等を防止するための防護対策等を適切に講じていくことが重要となっていた。特に、プルトニウム海上輸送は、英国又はフランスから日本まで無寄港で行われることとなっているが、テロリストによるプルトニウム奪取を目的とした攻撃等が想定されるため、万全の体制で護衛を実施する必要がある。このため、海上保安庁では、元年度から護衛巡視船の建造を開始するとともに、輸送船の護衛に当たっては、輸送船に武装海上保安官を乗船させる等万全の防護対策を講じることとし、4年秋の護衛実施に向け、所要の準備を進めた。

4年11月から5年1月にかけてのフランスから日本へのプルトニウムの海上輸送については、核物質の輸送用に特別に設定された輸送船の使用等十分な安全対策を講じるとともに、海上保安庁においては護衛に当たる巡視船の派遣、輸送船への海上保安官の乗船等の措置を講じ、総日数60日、総航程約2万海里に及ぶ長期間にわたって、万全の体制で護衛を実施した。

（３）拡散安全保障イニシアティブ(PSI)の推進（H15 白書）

当時、世界各地で組織的なテロ活動が続発し、最近では、核・化学・生物兵器といった大量破壊兵器、その運搬手段及びその関連物資がテロリストの手に渡る危険性が強く懸念され、国際社会の平和と安定に対する深刻な脅威となっていた。

そこで、平成 15 年 5 月、我が国を含む 11 カ国(注)が参加して、大量破壊兵器等の拡散防止のため参加国が共同してとりうる措置を検討する「拡散安全保障イニシアティブ」(Proliferation Security Initiative (PSI))が始められた。同年 9 月には PSI の基本原則である「阻止原則宣言」がまとめられ、今後、参加国が単独で又は連携して、国内権限、国際法及び国際的な枠組みの下での義務に合致する範囲内で、拡散阻止のための行動をとることとなった。

海上保安庁は、関係省庁とともに、阻止原則宣言の具体化のための議論に貢献するとともに、平成 15 年 9 月には豪・珊瑚海沖における豪主催の海上阻止訓練に参加、その後の西・仏主催の海上阻止訓練にもオブザーバー参加(陪席参加)した。今後とも、我が国の政府方針に従い、大量破壊兵器等の拡散阻止に積極的に取り組んでいくこととした。

（４）拡散に対する安全保障構想(PSI)の推進（H16～19 白書）

国際社会の平和と安定に対する深刻な脅威となっている大量破壊兵器、その運搬手段及びそれらの関連物資の拡散を阻止することを目的とする「拡散に対する安全保障構想」(PSI)は、参加国が単独で又は連携して、各国国内法及び国際法の枠組みの下で拡散阻止のための措置を検討する国際的な取り組みであり、我が国も PSI の中核を担うコア・グループ国の一員として積極的に貢献した。

海上保安庁は、PSI の関係会合への出席や海上阻止訓練に巡視船や職員を派遣しているほか、ASEAN 各国の海上法執行機関に対するアウトリーチ活動(連携の拡大に向けた働きかけ)を実施する等、積極的に貢献している。

平成 16 年 10 月には、オブザーバー参加(陪席参加)を含め 22 ケ国の参加の下、我が国としては初めての主催となる海上阻止訓練を行った。海上保安庁から巡視船等 5 隻、航空機 3 機、テロ対処部隊等が参加して、我が国自衛隊のほか、オーストラリア、フランス、アメリカからの軍及び法執行機関と連携訓練を実施し、練度を向上させ、相互の連携を強化するとともに、アジア大洋州地域における PSI に対する理解の促進を図った。

平成 17 年 8 月には、シンガポール主催の PSI 海上合同阻止訓練に巡視船「しきしま」を派遣し、各国と連携して大量破壊兵器等の拡散に関係する容疑船の取締り能力の維持向上を図った。さらに、IMO において SUA 条約(海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約)を改正し、船舶へのテロ行為に加え、船舶を利用した大量破壊兵器等の輸送を始めとするテロ関連行為を犯罪化し、当該犯罪に関連した公海上における乗船等に関する手続が定められたことから、同改正にのっとりテロ対策・大量破壊兵器等の不拡散への取り組みの強化を図ることとした。

3. 6 タンカー安全対策

（１）海洋汚染及び海洋変動（OPRC 条約と国内対応）（H3 白書）

元年 3 月、米国アラスカ湾で発生した「エクソンバルディーズ」の事故を契機として、国際海事機関（IMO）において大規模油流出事故に対応するための国際協力体制の確立等を目的とす

る新たな国際条約の作成作業が進められ、2年11月「1990年の油汚染に対する準備、対応及び協力に関する国際条約（仮称）」（OPRC条約）が採択された。

同条約には、船舶等への油汚染緊急計画の備付け、油汚染事故発生時の通報手続き、国家及び地域システムの構築、油汚染への対応における国際協力の促進等に関する条項が盛り込まれている。このため、同条約の作成作業に積極的に参加・協力してきた運輸省としては、同条約の早期締結に向けての所要の国内体制の整備を推進することとした。

a. 国際的な海洋汚染防除体制の整備

アセアン諸国の周辺海域は大型タンカーの輻輳する重要航路となっており、一度事故が起これば周辺各国に甚大な被害を及ぼすことから、大規模油流出事故への対応が国際的に取り組むべき課題となっていた。こうした状況を踏まえ、運輸省ではアセアン諸国に対し積極的な技術協力を行うことにより、当該海域における大規模な海洋汚染事故に対する国際的地域緊急防除体制の整備を図ることを目的とする「OSPAR計画（Project on Oil Spill Preparedness and Response in Asia）」を推進した。3年度には、国際的地域緊急防除体制の具体化のための調査研究及びOSPAR協力会議（於マニラ）等を実施することとした。

b. 油タンカーの構造問題

油タンカーの事故に伴う油の流出の防止又は低減を図るため、油タンカーに関する構造規制の強化を内容とする「1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する1978年の議定書」（MARPOL 73/78条約）の改正がIMOにおいて検討された。このほか、全く新しい船体構造等革新的な油流出防止技術の研究開発を進めた。

（2）海洋汚染対策 タンカー等に対する対策

5年7月より、船舶からの油の排出基準の強化やタンカーに対する二重構造の義務付けを行ったほか、二重構造タンカーの導入を促進するために特別償却等の税制上の優遇措置や開銀融資比率の引き上げ措置を講じた。

一方、5年1月に発生したシェットラシド諸島沖の大規模な油流出事故、スマトラ北方沖合タンカー衝突事故等を始め、大型タンカーによる事故が相次いだことから、国際的な取組みを進めるべき事項についてはIMOにその検討を積極的に進めるよう働きかけ、5年11月の総会決議等に反映させるとともに、アセアン海域における地域油防除体制整備を支援するOSPAR計画を前倒しして実施し、5年度中に概ね完了した。また、「タンカー輸送の安全対策に関する懇談会」を開催し、運航管理体制の充実・強化、船員の教育訓練及び資質の向上、タンカーの二重構造化の推進、事故発生時の緊急対応体制の整備等について対策を取りまとめたほか、通商産業省とともに「タンカーによる輸送問題に関する合同懇談会」を開催してアセアン海域における石油の安定輸送確保のための体制整備等について提言をとりまとめ、これを受けて5年12月、船主団体、荷主団体等を会員とする「アセアン海域石油安定輸送協議会」が設立された。

また、タンカー事故の油濁損害賠償保障制度の充実を図るため、6年6月に船舶所有者の責任限度額の引上げや国際基金からの補償限度額の引上げ等を主な内容とする油濁損害賠償保障法の改正を行い、4年11月に採択された油濁2条約の改正議定書（92議定書）を6年8月に締結した。

（３）海上安全対策の推進（H6、７白書）

我が国は従来から、海上安全確保及び海洋環境保護については、関係諸国や国際機関との国際協調のもと積極的にその対策を推進してきたが、当時のタンカーの重大事故の続発に対応して、５年２月、国際海事機関（IMO）に対し、油タンカーの二重構造化の推進、PSC（寄港国による監督）の強化並びに包括的な船舶の安全運航管理体制の確立を目的とした国際安全管理コード（ISMコード）の早期採択及び実施を主な内容とする「油タンカーの安全確保及び海洋環境保護に関する総会決議案」を提案した。同提案は５月の海上安全委員会（MSC）、７月の海洋環境保護委員会（MEPC）で概ね了承され、１１月のIMO総会で採択された。

これを受けて我が国では、平成６年度から人的ミスを削減しタンカーの安全航行を確保するための総合航行支援システムに関する検討を開始した。

３．７ 外国船舶の安全性対策（保安関連）

（１）船舶の安全性の向上

① H10～12 白書

船舶の安全基準は、海上人命安全条約（SOLAS 条約）等に定められているが、技術の進歩、社会状況の変化に対応して IMO（国際海事機関）において、復原性、消防・防火設備、航行設備、満載喫水線等の要件について総合的な見直し作業が行われており、我が国から提案してきた消防・防火設備に関する条約改正案が合意される等これらの審議に積極的に参加した。また、昨年１２月にフランスで発生した大規模なタンカー事故を背景に IMO の取り組みに G8 が協力していくことが７月の九州・沖縄サミットでも確認され、タンカーによる油濁損害に対する補償制度の充実や船舶の安全性の向上に対するより一層の貢献が求められた。さらに、国際基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）の使用を抑止することを目的として、各船舶の安全等の情報を公開するための国際的データベース（EQUASIS）の構築が国際的に開始され、我が国も積極的に参画することとした。

② H13～14 白書

船舶の安全に関しては、IMO（国際海事機関）を中心に国際的な基準が定められており、日本は、世界有数の造船・海運国として国際基準の策定において重要な役割を果たしてきた。船舶の航行の安全に係る技術革新等に対応した AIS（船舶自動識別装置）の搭載をはじめとする船舶の各種設備等に関する安全基準の大幅な見直しについて国際基準化に積極的に対応した。平成 12 年 SOLAS 条約（海上人命安全条約）が改正され、14 年 7 月 1 日の発効に伴い、我が国においても国内法制化を行った。また、このような国際基準を満たさない船舶（サブスタンダード船）の排除に向けた国際協調やポートステートコントロール（PSC）の強化等に取り組んだ。

③ H16～17 白書

平成 14 年 12 月、IMO において、海事保安の確保に関して、SOLAS 条約（海上人命安全条約）附属書の改正が行われたことを受け、16 年 7 月に「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（国際船舶・港湾保安法）」が施行された。

この法律は、主に国際航海船舶の所有者、国際港湾施設の管理者等に対して、指標対応措置（注）の実施、保安管理者の選任、国等により承認を受けた保安規程に規定された事項の実施等を義務

付けるとともに、外国船舶について保安の確保のために必要な措置が的確に講じられていない場合には PSC による航行停止等の措置や入港船舶について急迫した危険があり当該危険を防止するため他に適当な手段がない場合には入港禁止、港湾外退去等の措置を講ずることができることとするものであった。

国土交通省においては、国際航海船舶の保安規程の承認及び船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶及び国際港湾施設に対する立入検査、PSC を通じて、海事保安の確保について積極的に取り組んだ。

なお、平成 16 年 12 月にアメリカ沿岸警備隊が苫小牧港、仙台塩釜港、名古屋港、神戸港及び博多港の現地調査をした結果、我が国における改正 SOLAS 条約の履行状況は非常に適切であり、ベストプラクティス(優良な取組事例)として高く評価された。

一方で、国土交通省は各国の改正 SOLAS 条約の実施の支援について国際舞台においてもリーダーシップを発揮しており、SAFTI 合意に基づく港湾保安対策の自己監査チェックリスト策定では、日米両国の共同提案によって平成 16 年 12 月に IMO の公式文書として採択されるなどの成果が得られた。

④ H18～R1 白書

平成 18 年 7 月（一部は 19 年 1 月）の SOLAS 条約の改正・発効に伴い、ばら積み貨物船や救命設備に関する安全基準の見直し等を行った。また、21 年に SOLAS 条約の改正・発効が予定されている損傷時の船舶の復元性能に関する技術要件について検討するとともに、船舶の安全のための技術的な規制の効果を、海難事故情報等を基に客観的に評価する「船舶の総合的安全評価」を実施している。さらに、サブスタンダード船（注 2）の排除のため、ポートステートコントロール（PSC）（注 3）を厳格に実施した。

平成 19 年以降も、国際規則・基準が我が国に入港する外国船舶によって遵守されることを確保し、サブスタンダード船を排除するため、ポートステートコントロール（PSC）が継続して実施されている。（H18～R1 白書）

（２）国際船舶安全管理（ISM）コードへの対応

α. 船舶の安全運航の確保（国際条約・基準への対応）（H7 白書）

船舶の安全性を国際的な統一基準により確保するため、我が国は、カーフェリー、危険物運搬船等の安全対策強化、防火・消防関連規則及び満載喫水線関連規則の総合見直し等をはじめとする海上人命安全条約（SOLAS 条約）の改正に係る審議に積極的に参加・貢献した。また、船舶の安全管理体制の充実・強化を目的とした「国際安全符理（ISM）コード」、国際航海を行う高速船の新基準を定める「高速船（HSC）コード」、「タンカー及びばら積み運搬船の検査強化ガイドライン」等新たな国際規則の円滑な導入に向けた国内法令及び実施体制の整備を図った。

船舶の航行管理体制に関する国際的規範である「国際船舶安全管理（ISM）コード」は各船社の航行管理体制を確立することにより船舶の安全を図ろうとするものであり、平成 6 年 5 月に開催された SOLAS 条約締約国海上人命採択会議において、10 年 7 月から国際航海に従事する船舶に順次強制化されることとなった。同コードの実施に向け、審査手続きの国内法制化等国内における実施体制の整備を早急に進めることとした。

さらに、最近の人命の損失及び環境汚染を招く世界的なタンカー事故の頻発等を契機として、

7年7月に船員の資格証明等に関する国際条約（STCW条約）の改正及び漁船STCW条約が採択された。これにより、両条約の国内法制化に向けた作業も進めることとした。

また当時、上記条約等の基準に適合しない船舶の排除が国際的な問題となっており、我が国も外国船舶に対する監督（ポートステートコントロール「PSC」）の充実強化に努めているところであるが、今後の改正SOLAS条約等の発効で、操作要件に係るPSC等の新たなPSCも導入されることから、さらなる体制整備を進めていく必要があると考えられた。

b. 船舶の運航管理の適正化等（H8、9 白書）

① 船舶の運行管理の適正化

船舶の運航管理体制に関する国際規範である「国際安全管理（ISM）コード」は、各船社の運航管理体制を確立することにより人為的ミスに起因する船舶事故を防止しようとするものであり、10年7月から国際航海に従事する船舶に順次強化されることとなっていた。同コードの実施に向け、審査手続きの国内法制化等国内における実施体制の整備を進めた。

また、船舶の安全な運航を確保するため、船員法に基づき、船員労務官による監査等を通じ、発航前検査、操練、航海当直等の実施の徹底について指導監督を行った。さらに、旅客船の安全を確保するため、一般旅客定期航路事業者等に対して義務づけている運航管理規程の作成等の運航管理制度の徹底を図った。

② 航行安全対策

運輸省では、SOLAS条約の改正に対応し、高速船の新基準を定める「高速船（HSC）コード」を取り入れる等、国際的な統一基準に基づく国内基準の整備を図るとともに、内航船に対しても、近海航路の貨物船の新基準を策定する等、基準の全面的な見直しを行い、その合理化を推進した。また、危険物の海上輸送については、IMO及びIAEA（国際原子力機関）の定めた国際規則を国内法令へ取り入れ、安全確保に万全を期した。

さらに、SOLAS条約の改正に対応し、RO-RO旅客船の新基準を関係法令に取り入れる等、国際的な統一基準に基づく国内基準の整備を進めた。また、電子機器の普及、造船技術の進展等を踏まえ、鋼船構造規定、航海用具等の試験規程等の見直しを行い、新基準の策定や基準の合理化に随時取組んだ。

c. 国際安全管理コードへの対応（H10 白書）

大型船舶の海難の増加等を背景として、SOLAS条約が改正され、船舶及びその管理会社の総合的な安全管理体制を確立するための国際安全管理コード（ISMコード）が10年7月から強制化され、同コードの適正な確保を図った。

（3）外国船舶の監督（ポートステートコントロール）

a. 外国船舶の監督（ポートステートコントロール）体制の整備（H5～7 白書）

当時、1974年の海上人命安全条約、1978年の船員訓練資格証明及び当直基準条約等の基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）の排除が国際的に問題となっており、我が国は、昭和58年からポートステートコントロール（PSC）を実施し、逐次その拡充に努めた。

特に、PSCは、国際的な協力体制の下での実施がより効果的であることから、欧州地域にお

ける協力体制（パリMOU）を参考に、アジア太平洋地域においても、「アジア太平洋地域におけるPSC実施のための覚書（東京MOU）」が5年12月に策定され、6年4月から海事当局によってPSCが協力して実施された。

b. 外国船舶の監督の推進（H8 白書）

最近の人的要因による海難の増加により、関係条約が改正されたため、8年6月に船員法及び海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の改正を行い、操作要件（船員が設備の操作に習熟しているか等）等に関するPSCを新たに実施することとし、今後は実施体制の整備を進めることとした。

また、6年4月から実施されている東京MOUに基づき、我が国においてもPSCの強化を図っているが、今後もIMO等における国際動向を踏まえ、PSCの充実強化を図ることとした。

9年4月からPSC専従の組織として「外国船舶監督官」を創設し、各地方運輸局等14官署に合計46名を配置した。

平成10年には、外国船舶監督官を各地方運輸局等17官署に合計52名を配置した。

平成11年には、外国船舶監督官を各地方運輸局等20官署に合計58名を配置した。

c. 海洋汚染の防止（H13 白書）

海洋汚染の問題が当時多様化していたが、中でも1997年の日本海でのナホトカ号事件や1999年のフランス沖でのエリカ号事件のような大規模なタンカー事故による油の流出が国際的な問題となり、2000年7月の九州・沖縄サミットでもIMOの取組みにG8が協力していくなどその対策の必要性が確認された。とりわけ、国際的な安全・環境基準を満たさない「サブスタンダード船」による事故・汚染は深刻であり、本会合ではいかにしてサブスタンダード船を排除するかを中心的な議題とした。これを踏まえ、船舶の登録国である旗国政府による安全・環境基準履行の徹底や船舶の寄港国による取締りの強化等の総合的な取組みを推進していくための共同行動計画を策定し、国際的な協調を行っていくこととした。

（4）東京MOU／PSC検査官研修（H5～12 白書）

東京MOUに基づき、参加国（9年10月現在16か国）はPSCの強化を図っていたが、域内における技術レベルの向上、PSCの標準化を図ることが重要な課題となっていることから、我が国では、東京MOU事務局と協力し、7年度から5か年計画で域内の検査官約220名を日本に招へいし、PSC検査官研修を実施しており、引き続き積極的に国際貢献を進めていくこととした。参加国は、11年6月現在17か国、12年6月現在19ヶ国となった。

（5）海上保安分野での国際連携

a. 海上保安の分野での取組み

① H14～22 白書

海上保安庁は、北太平洋海上保安フォーラム及びアジア海上保安機関長官級会合を主体的に展開し、海賊及び海上セキュリティ対策等のために海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進したほか、IMO、IHO等国際機関を通じ国際貢献に努めた。

② H23 白書

米国、ロシア、中国、韓国、インドの海上保安当局との間の協力文書に基づき海上治安、捜索救助、海洋環境保全等の連携・協力を進めた。

③ H24 白書

北太平洋海上保安フォーラム（日、加、中、韓、露、米 6 箇国）及びアジア海上保安機関長官級会合（アジア 17 箇国・1 地域）並びにロシア、韓国、インドとの二国間長官級会合・連携訓練等を通じて、捜索救助、海上セキュリティ対策等の各分野で海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進したほか、国際海事機関（IMO）、国際水路機関（IHO）、コスパス・サースット理事会、国際航路標識協会（IALA）等、国際機関を通じた国際貢献にも努めた。

④ H25、26 白書

北太平洋海上保安フォーラム（日本、カナダ、中国、韓国、ロシア及び米国 6 カ国）及びアジア海上保安機関長官級会合（アジア 18 カ国・1 地域）並びにロシア及びインドとの二国間長官級会合、連携訓練等を通じて、捜索救助、海上セキュリティ対策等の各分野で海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進した。

また、我が国は IMO における船舶自動識別装置（AIS）信号所に関するガイドライン策定のほか、国際水路機関（IHO）の各委員会等における海図作成に関する基準の策定、コスパス・サースット機構における北西太平洋地域の取りまとめ、国際航路標識協会（IALA）の各委員会等における AIS の開発に係る検討、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）に基づく情報共有センターへ当庁職員を派遣するなど、国際機関へ積極的に参画した。このほか、開発途上国における海上保安分野の能力向上支援の取組み等を通じて、国際貢献を果たした。

⑤ H27、28 白書

北太平洋海上保安フォーラム（日本、カナダ、中国、韓国、ロシア及び米国 6 カ国）及びアジア海上保安機関長官級会合（アジア 19 カ国・1 地域）並びに二国間長官級会合、連携訓練等を通じて、捜索救助、海上セキュリティ対策等の各分野で海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進した。

また、海上保安庁は国際水路機関（IHO）の委員会等における海図作製に関する基準の策定、コスパス・サースット機構における北西太平洋地域の取りまとめ、国際航路標識協会（IALA）の委員会等における VDES 注の開発に係る検討、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）に基づく情報共有センターへの職員の派遣など、国際機関へ積極的に参画した。このほか、開発途上国における海上保安分野の能力向上支援の取組み等を通じて、国際貢献を果たした。

⑥ H29、R1 白書

北太平洋海上保安フォーラム（日本、カナダ、中国、韓国、ロシア及びアメリカの 6 箇国）及びアジア海上保安機関長官級会合（アジア 21 箇国・1 地域）並びに二国間長官級会合、連携訓練等を通じて、捜索救助、海上セキュリティ対策等の各分野で海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進した。

また、海上保安庁は国際水路機関（IHO）の委員会等における海図作製に関する基準の策定、コ

スパス・サーサット機構における北西太平洋地域の取りまとめ、国際航路標識協会（IALA）の委員会等における VDES 注の開発に係る検討、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）に基づく情報共有センターへの職員の派遣など、国際機関へ積極的に参画した。

このほか、インド太平洋沿岸国の警備、救難、環境防災、海上交通安全、海図作製分野の能力向上支援のため、国際協力機構（JICA）や日本財団の枠組みにより、専門的な知識を有する海上保安官を専門家として各国に派遣しているほか、各国の海上保安機関等の職員を日本に招へいし、能力向上支援に当たった。

さらに、アジア諸国の海上保安機関の相互理解の醸成と交流の促進を通じて、海洋の安全確保に向けた各国の連携協力、そして「力ではなく、法とルールが支配する海洋秩序」の強化の重要性について認識の共有を図るため、平成 27 年 10 月に開設した海上保安政策に関する修士課程「海上保安政策プログラム」に、アジア諸国の海上保安機関の若手幹部職員を受入れた。

加えて、当時海上保安機関が相次いで設立され、技術指導の支援要請について質的向上、量的増加が求められてきたことから、海上保安庁では、平成 29 年 10 月、海上保安国際協力推進官を責任者とする 7 名体制の能力向上支援の専従部門「海上保安庁モバイルコーポレーションチーム：MCT」を発足させ、現在までに MCT 職員を 9 箇国へ 21 回派遣した。今後も各国海上保安機関からの要請等に応じて能力向上支援を実施していくこととした。

3. 8 海上保安体制の強化

（1）国連海洋法条約の批准に伴う国内法の整備（H8 白書）

海上保安庁法の一部改正として、我が国における接続水域及び排他的経済水域等の海洋に係る新たな法制度の導入や最近の海上における犯罪等の発生状況の変化等を踏まえ、海上保安官が犯罪の予防等の措置を機動的かつ適切に講ずることができることとするための法整備を行った。具体的には、海上保安官が講ずる船舶の停止、乗組員の下船、積荷の陸揚げ等の措置に対する発動要件の明確化等を図った。

（2）業務体制の充実強化

① H18～21 白書

老朽・旧式化が進んだ巡視船艇・航空機を緊急かつ計画的に代替整備し、併せて高性能化を図るとともに、しょう戒等による情報を一元的に集約し分析・評価等を行うシステムの構築等を進め、巡視勢力の効率的・機動的な運用を図ることとした。

また、領海警備やテロ対策の強化等のために巡視船を多数投入せざるを得なくなっている現状において、沿岸部の事件・事故への対応が手薄にならないようにするため、巡視艇に複数クルー制を導入し、沿岸部の 365 日 24 時間即応体制を確保することとした。

沿岸部の 365 日 24 時間即応体制を確保するため、「空き巡視艇ゼロ」を目指して、平成 19 年度に導入した 34 部署に加え、20 年度は全国 29 部署に複数クルー制を導入した。21 年度には、既に導入した 62 部署に加え、全国 25 部署に複数クルー制を導入した。

② H22～24 白書

我が国の領海警備に関する情勢の変化にかんがみ、領海侵入等に適切に対処するため、領海警備のために必要な規制能力・監視能力、速力等を備えた 1,000 トン型巡視船及び追跡・捕捉能

力、監視能力等を備えたヘリコプター等を整備しているほか、遠方海域・重大事案等に的確に対応するため、被制御・長期行動能力等を備えた、しきしま級巡視船及び搭載ヘリコプターを整備した。また、今後発生が予想される大規模災害への対応を念頭に、災害対応能力を備えた巡視艇等を整備した。さらに、巡視船への運用司令科の設置や巡視艇の複数クルー制の拡充等、海上保安体制の強化に取り組んだ。

（３）海上保安体制の強化（H25～29 白書）

尖閣諸島周辺海域では、中国公船による領海侵入が執拗に繰り返されるなど、緊迫した状態が続いていた。海上保安庁では、大型巡視船 14 隻相当による尖閣領海警備専従体制を確立するため、監視能力・制圧能力等を備えた 1,000 トン型巡視船の整備等の着実な推進のほか、石垣港における拠点機能を強化するため巡視船艇の係留施設の整備や本庁・管区本部及び巡視船艇間における迅速かつ的確な情報共有・伝達を通じた運用司令機能の強化等を実施するとともに、新たに就役する巡視船の乗組員等を配置することとした。加えて、更なる情勢の変化にも的確に対応し得る体制を確保するため、大型巡視船 6 隻の整備等に着手した。

加えて、平成 27 年度からは、尖閣諸島周辺海域及び全国における隙のない海上保安体制の構築のため、新型ジェット機、規制能力強化型巡視船の整備や運航費の確保等を進めることとした。

（４）海上保安体制強化の推進（R1 白書）

a. 近年の現況

尖閣諸島周辺海域においては、平成 24 年 9 月以降、中国公船が荒天の日等を除きほぼ毎日接続水域を航行し、領海侵入する事案も発生しており、昨今では、中国公船の大型化・武装化・増強が確認された。28 年 8 月には、同海域において中国公船が中国漁船に続いて領海侵入を繰り返す事案が発生し、また、30 年 1 月には中国海軍艦艇が、同年 6 月には中国海軍病院船が、それぞれ接続水域を航行するなど、情勢は依然として予断を許さない状況になっていた。さらに、同年 7 月には、中国海警局が人民武装警察部隊（武警）に編入されており、中国の動向を引き続き注視していく必要があると考えられた。海上保安庁では、現場海域に巡視船を配備するなど、我が国の領土・領海を断固として守り抜くとの方針の下、事態をエスカレートさせないよう、冷静に、かつ、毅然とした対応を続けた。

また、東シナ海等の我が国排他的経済水域においては、外国海洋調査船による我が国の同意を得ない調査活動等も確認され、海上保安庁では、関係機関と連携しつつ、巡視船等による警戒監視や中止要求等、その時々状況に応じて適切に対応をした。さらに、大和堆周辺海域における多数の北朝鮮漁船等の違法操業が確認されるとともに、日本海沿岸部への北朝鮮からのものと思料される木造船等の漂流・漂着が増加する等、我が国周辺海域を巡る状況は、一層厳しさを増していた。

b. 海上保安体制強化の推進

厳しさを増す我が国周辺海域を巡る情勢を踏まえ、平成 28 年 12 月 21 日に開催された「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議」において、「法執行能力」、「海洋監視能力」及び「海洋調査能力」の強化を図るため、以下 5 つの柱からなる「海上保安体制強化に関する方針」が決定され、海上保安庁では、同方針に基づき、海上保安体制の強化を進めた。1) 尖閣領海警備体制の強化と大規模事案の同時発生に対応できる体制の整備、2) 広大な我が国周辺海域を監視できる海洋監視

体制の強化、3)テロ対処や離島・遠方海域における領海警備等の重要事案への対応体制の強化、4)我が国の海洋権益を堅守するための海洋調査体制の強化、5)以上の体制を支える人材育成など基盤整備。

平成30年12月18日には、3回目となる「海上保安体制強化に関する関係閣僚会議」が開催された。同会議では、尖閣領海警備のための大型巡視船、新型ジェット機、海洋監視のための中型飛行機（測量機）の増強、必要な要員の確保など、引き続き海上保安体制の強化を進めることに加え、「自由で開かれたインド太平洋」の実現に向けて、諸外国との連携を通じた法の支配に基づく国際的な海洋秩序を維持・強化することの重要性が確認された。

また、平成31年3月には、同方針に基づき整備を進めてきたヘリ搭載型巡視船を含む大型巡視船3隻、大型測量船1隻が進水した。これらの大型巡視船等は、平成31年度に就役予定とされた。

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

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

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

また、6月に挙行了した「海上保安制度創設70周年記念式典」では、天皇皇后両陛下のご臨席を仰ぎ、安倍晋三内閣総理大臣、大島理森衆議院議長、伊達忠一参議院議長、大谷直人最高裁判所長官から祝辞を賜るとともに、アメリカやケニアなど9ヶ国の海上保安機関や世界海事機関、国際航路標識協会、国際水路機関など4機関からのビデオメッセージが上映されました。また、「70年の歩み」と題した映像やパネル展示により、今の海上保安庁の礎が披露されました。式典を通じて、海上保安庁では海上保安制度に与えられた使命を改めて認識するとともに、海上保安官一人一人が全力でその責務を遂行していく決意を新たにしました。

4. 安全保障と国民の生命・財産の保護

4. 1 国際緊張の高まりを踏まえた安全保障と国民保護（H20～R1 白書）

（1）国民保護計画による武力攻撃事態等への対応

武力攻撃事態等における避難、救援、被害最小化の措置等について定めた「武力攻撃事態等における国民の保護のための措置に関する法律」（平成16年施行）、「国民の保護に関する基本指針」

（17年3月閣議決定）を受け、国土交通省、国土地理院、気象庁及び海上保安庁において「国民の保護に関する計画（注）」を作成した。国土交通省では、地方公共団体等の要請に応じ、避難住民の運送等について運送事業者である指定公共機関との連絡調整等の支援等を実施すること等、海上保安庁では、捜索、救助・救急活動、指定公共機関等の運送力不足時における避難住民・緊急物資の運送等を実施すること等を定めた。

（2）北朝鮮問題への対応

平成18年7月の北朝鮮による弾道ミサイルの発射や同年10月の北朝鮮による核実験実施発表への対応として、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づき、北朝鮮船籍船舶全船の入港禁止の措置を実施した。本措置については、その後の国際情勢にかんがみ、期間を21年4月13日まで延長した。海上保安庁では、本措置の確実な実施を図るため、北朝鮮船籍船舶の入港に関する情報の確認等を実施した。さらに、北朝鮮からの輸入禁止に係る措置等が継続されていることから、関係機関との密接な連携の下、必要に応じ、入港した船舶に対し立入検査を実施するなど、適切に対処した。（H18 白書）

北朝鮮による弾道ミサイルの発射や核実験実施等への対応として、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づき、北朝鮮船籍船舶全船の入港禁止の措置を実施し、平成25年4月には、国際情勢にかんがみ、措置の期間を27年4月13日まで延長した。海上保安庁では、本措置の確実な実施を図るため、北朝鮮船籍船舶の入港に関する情報の確認等を実施した。また、国連安保理決議第1874号等による対北朝鮮輸出入禁止措置の実効性を確保するための「国際連合安全保障理事会決議第千八百七十四号等を踏まえ我が国が実施する貨物検査等に関する特別措置法」に基づき、国土交通省及び海上保安庁では、関係行政機関と密接な連携を図りつつ、同法による措置の実効性の確保に努めた。

なお、北朝鮮の指導者交代等を踏まえ、国土交通省としても情報の収集と連絡を含めた即応体制を強化し、不測の事態に備えた対策等を徹底し、以後も監視・警戒体制を継続した。また、24年4月13日及び同年12月12日の北朝鮮の「人工衛星」と称するミサイル発射事案並びに25年2月12日の北朝鮮の核実験実施事案においては、情報収集と情報提供等、国民の安全・安心の確保に努めた。（H25 白書）

北朝鮮による弾道ミサイルの発射や核実験実施等への対応として、「特定船舶の入港の禁止に関する特別措置法」に基づき、北朝鮮船籍船舶全船の入港禁止の措置を実施し、平成27年4月には、国際情勢にかんがみ、措置の期間を29年4月13日まで延長した。また、28年1月に核実験が実施され、同年2月に「人工衛星」と称する弾道ミサイルが発射されたこと等を受け、同月19日に同法に基づく閣議決定を実施し、同日以後に北朝鮮の港に寄港したことが我が国の法令に基づく手続等によって確認された第三国籍船舶に対し、本邦の港への入港を禁止することとした。海上保安庁では、本措置の確実な実施を図るため、北朝鮮船籍船舶の入港に関する情報の確認等を実施した。

28年1月、北朝鮮は核実験を実施し、また、2月には「人工衛星」と称する弾道ミサイルを

発射した。これらを踏まえ、政府は、同月 19 日閣議において、入港禁止の対象としていた北朝鮮籍船舶に加え、同日以後に北朝鮮の港に寄港したことが我が国の法令に基づく手続等により確認された第三国籍船舶を追加することを決定し、また、4 月 1 日の閣議においては、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を追加することを決定した。さらに、9 月、北朝鮮が核実験を実施したこと等を踏まえ、12 月 9 日の閣議において、同日以後に北朝鮮の港に寄港したことが我が国の法令に基づく手続き等により確認された日本籍船舶を追加することを決定した。海上保安庁では、本措置の確実な実施を図るため、北朝鮮船舶の入港に関する情報の確認等を実施した。また、国連安保理決議第 1874 号等による対北朝鮮輸出入禁止措置の実効性を確保するための「国際連合安全保障理事会決議第千八百七十四号等を踏まえ我が国が実施する貨物検査等に関する特別措置法」に基づき、関係行政機関と密接な連携を図りつつ、同法による措置の実効性の確保に努めたる。

国土交通省では、累次の北朝鮮関係事案の発生を踏まえ、関係省庁との密接な連携の下、即応体制を強化し、北朝鮮に対する監視・警戒体制を継続し、核実験や弾道ミサイル発射事案においても、関係する情報の収集や必要な情報の提供を行うなど、国民の安全・安心の確保に努めた。

特に、北朝鮮の弾道ミサイルが我が国周辺に飛来する可能性がある場合などには、我が国周辺の航空機や船舶に対して直接、又は、事業者などを通じて情報を伝達し、注意を促すこととした。なお、海上保安庁では、情報伝達の自動化へのシステム改修を行い、我が国周辺の船舶への迅速な情報伝達を図った。

4. 2 有事法制、有事関連 7 法の制定

(1) 安全保障と国民の生命・財産の保護 (H16~18 白書)

平成 16 年 6 月にいわゆる有事関連 7 法(注)が成立し、16 年 9 月から「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(国民保護法)」と「武力攻撃事態等における特定公共施設等の利用に関する法律(特定公共施設利用法)」が施行された。

国民保護法は、武力攻撃事態等における避難、救援、被害最小化のための措置等について定めており、平成 17 年度には政府の「国民の保護に関する基本指針」に基づき、国土交通省における「国民の保護に関する計画」を作成し、緊急物資の輸送等の確な措置を講じていくこととしていた。なお、同法の施行にあわせ、避難住民や緊急物資の運送や公共的施設の適切な管理等を実施する「指定公共機関」として、陸・海・空の民間運送事業者や公共的施設管理者等が指定された。

特定公共施設利用法は、武力攻撃事態等への対処に際し、対処措置(国民保護のための措置及び武力攻撃を排除するための自衛隊・米軍の活動)の的確かつ迅速な実施を図るため、利用の競合や特定の者の優先的な利用が必要となる特定公共施設等(港湾施設、飛行場施設、道路、海域、空域等)の利用の調整について、利用指針の策定その他の必要な事項を定めた。

(注)「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」、「武力攻撃事態等におけるアメリカ合衆国の軍隊の行動に伴い我が国が実施する措置に関する法律」、「武力攻撃事態等における特定公共施設等の利用に関する法律」、「武力攻撃事態における外国軍用品等の海上輸送の規制に関する法律」、「武力攻撃事態における捕虜等の取扱いに関する法律」、「自衛隊法の一部を改正する法律」、「国際人道法の重大な違反行為の処罰に関する法律」

17 年 3 月に政府が策定した「国民の保護に関する基本指針」を受け、同年 10 月に、国土交通

省、国土地理院、気象庁及び海上保安庁において「国民の保護に関する計画」を作成した。武力攻撃事態等において、国土交通省では、1) 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、2) 離島等の避難に必要な船舶、航空機、港湾施設、飛行場施設の確保等の支援、3) 道路、港湾施設、飛行場施設、鉄道施設等の応急復旧等を実施することとした。また、海上保安庁においては、1) 海上交通の安全確保、生活関連等施設周辺海域における警備強化、避難住民・救援物資の海上運送経路での監視等、2) 捜索、救助・救急活動、運送力不足時における避難住民・緊急物資の運送等、3) NBC(核、生物、化学)攻撃災害に際しては、救助・救急活動等を実施することとした。

なお、武力攻撃事態等において避難住民・緊急物資の運送や公共的施設の適切な管理等を実施する「指定公共機関」として、陸・海・空の民間運送事業者や公共的施設管理者等が指定されており、これらの指定公共機関においても、自らの業務に関し、「国民の保護に関する業務計画」の作成が行われた。

(2) 北朝鮮ミサイル発射・核実験事案への対応 (H18 白書)

平成18年7月5日に北朝鮮よりテポドン2号を含む弾道ミサイルが発射された際に、国土交通省では、航空情報や航行警報を発出することにより、航空機及び船舶の航行の安全確保に努めたほか、政府全体の取組みの中で、1) 万景峰92号の我が国への入港禁止、2) 我が国と北朝鮮との間の航空チャーター便について我が国への乗入禁止、3) 不開港場における北朝鮮船籍船舶の寄港の特許申請の原則不特許、4) 旅行業者に対し北朝鮮への企画旅行を企画・実施しないよう依頼等の措置を行った。

また、平成18年10月9日に北朝鮮より核実験を実施した旨の発表がされたことへの対応として、国土交通省では、気象庁が震動波形の観測・分析を行ったほか、北朝鮮船籍船舶全船の入港禁止の措置を行い、その確実な実施を図るため、港湾管理者や海運事業者へ通知するとともに、海上保安庁では、北朝鮮船籍船舶の入港に関する情報の確認等を実施している。さらに、北朝鮮からの輸入禁止及び北朝鮮国籍保有者の原則入国禁止に係る措置が閣議決定されたことを受け、海上保安庁では、関係機関との密接な連携の下、必要に応じ、入港した船舶に対し立入検査を実施するなど、適切に対処した。

4. 3 領土・領海の維持

(1) 海底資源の開発、海洋開発に資する大陸棚の限界画定調査の推進 (H14～R1 白書)

国連海洋法条約は、沿岸国の主権的権利が及ぶ大陸棚の範囲は基本的には200海里までとしているが、大陸棚が連続している旨の科学的根拠を示すことで、大陸棚の外側の限界を最大350海里まで延長が可能であると定めている。

これまで海上保安庁が行ってきた調査により、我が国国土面積の約1.7倍の海域について、大陸棚を延長できる可能性があることが判明しており、この海域の海底には、我が国の将来の発展に不可欠な様々な資源の存在が確認されていた。

このような資源に恵まれた海域において、200海里を超えて沿岸国の権利が及ぶ大陸棚の範囲を確定することは、我が国の主権的権利を確保するために極めて重要であり、今後の我が国の発展にも有益であると考えられた。

大陸棚の限界画定のためには平成 21 年までに国連大陸棚限界委員会に地質及び地形が条約の条件に適合することを裏付ける科学的データを添えて延長の申請を行う必要があり、当時概略の調査を終えたところであったが、さらに精密な調査を行う必要があり、「大陸棚調査に関する関係省庁連絡会議」が平成 14 年 6 月に設置される等、政府全体として確実に調査を実施していくこととした。

これまで、大陸棚調査については、昭和 58 年から海上保安庁が水路測量の一環として実施してきており、その結果日本の国土面積の約 1.7 倍の海域を新たに我が国の大陸棚とすることができる可能性があることが明らかとなった。今後の大陸棚調査の着実かつ効率的な推進を図るため、内閣官房大陸棚調査対策室の総合調整の下、関係省庁が連携を図り、政府全体で我が国周辺海域の地形・地質に関するデータを整備するために必要な調査を実施した。

16 年度は、九州・パラオ海嶺南部における精密海底地形調査、大東島周辺海域及び南鳥島周辺海域における地殻構造探査を実施した。

17 年度は、小笠原海台等における精密海底地形調査、大東島周辺海域及び南鳥島周辺海域における地殻構造探査を引き続き実施した。

18 年度は、沖大東海嶺南西部等における精密海底地形調査、大東島周辺海域及び南鳥島周辺海域における地殻構造探査を引き続き実施した。

19 年度は、南鳥島周辺等における精密海底地形調査、大東島周辺海域及び南鳥島周辺海域における地殻構造探査を実施した。

平成 20 年 6 月に全ての海域調査を完了した。また、同年 10 月に総合海洋政策本部において、我が国が延長を申請する大陸棚の限界が決定され、平成 20 年 11 月、我が国は、国連海洋法条約に基づき、我が国周辺の 200 海里を超える大陸棚に関する情報を「大陸棚の限界に関する委員会」へ申請し、21 年 9 月に審査が開始された。

海上保安庁では、総合海洋政策本部の総合調整の下、関係省庁と連携して同委員会における審査に対応した。

平成 20 年 11 月に我が国が国連海洋法条約に基づき、国連の「大陸棚限界委員会」へ提出した。200 海里を超える大陸棚に関する情報について、同委員会は 24 年 4 月 20 日に勧告を採択した。勧告では、我が国の国土面積の約 8 割に相当する大陸棚の延長が認められた一方で、一部海域では審査が先送りされたため、海上保安庁では、内閣官房総合海洋政策本部事務局の総合調整の下、関係省庁と連携して、引き続き、大陸棚の画定に向けた対応を行った。

（２）尖閣諸島等における領海警備の強化（H16 白書）

我が国を囲む領海、排他的経済水域等においては、様々な領土問題や資源問題が生じているが、海洋権益の保全のためには、領土の保全のみならず、海洋における秩序の維持が極めて重要であると考えられた。

海上保安庁は、尖閣諸島領海において、常時巡視船艇を配備し、定期的に航空機をしょう戒させる等の警備に取り組んできたが、平成 16 年 3 月に中国人活動家による不法上陸事件が発生したことから、さらに警備手法や関係省庁との連携及び情報収集体制の強化を図るとともに、機動力のあるボートの搭載、巡視船艇への補給機能、航空機との連携機能等の拠点機能を強化した巡視船艇の整備等に取り組むこととした。

また、我が国排他的経済水域において海洋法条約で定められた同意を得ることなく海洋調査を

行う外国海洋調査船に対しては、外務省とも連携し、現場及び外交ルートを通じ、調査中止要求等を行っており、国土の約 12 倍に及ぶ広大な我が国排他的経済水域において、外国海洋調査船に迅速に対応するため、監視能力、航続性能を強化した新型航空機を配備することとした。

平成 18 年 8 月には台湾活動家等、10 月には香港活動家等によって、魚釣島周辺海域での領有権主張活動が行われたが、巡視船艇等による厳正かつ適正な対応により、上陸を阻止した。

（３） 沖ノ鳥島の保全（H16～24 白書）

沖ノ鳥島は、我が国の国土面積を上回る約 40 万 km² の排他的経済水域を有する、国土保全上極めて重要な島であるため、国が海岸管理者として点検・観測・補修等の適切な維持管理を全額国費にて実施した。

平成 16 年度は、高度な遠隔監視システムを導入し、管理の高度化を図った。

平成 17 年度は、同島の維持管理の充実を目指し、海象観測用レーダーの設置を行った。

（４） 領海及び排他的経済水域における海洋調査の推進（H18～20 白書）

日韓双方の排他的経済水域の主張が重複する水域（重複水域）にある海底地形につき、平成 18 年 6 月の海底地形名称に関する国際会議「海底地形名小委員会」において、韓国が韓国名称を付けることを提案しようとする動きがあり、我が国としても対案を提出することも念頭に置きながら必要なデータを収集し、併せて海図の基礎資料とするため、同年 4 月、海上保安庁の測量船により日本海南西部における海底地形調査を実施する予定であった。しかし、調査海域には、重複水域が含まれていたことから韓国が強く反発し、外交交渉の結果、我が国は本件調査を中止し、韓国は「海底地形名小委員会」において名称の提案を行わなかった。

一方、韓国は、我が国の抗議にもかかわらず重複水域において過去に海流観測を行っており、平成 18 年 7 月、我が国の再三にわたる中止等の要請にもかかわらず海流観測を行った。また、我が国が毎年実施してきた放射能調査を 18 年度も実施するよう計画したが、外交交渉の結果、18 年 10 月に海上保安庁の測量船と韓国の調査船により共同で実施した。（19 年、20 年も共同実施）

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

（５） 海洋権益を保全するための警備活動（H19 白書）

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

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

（６） 海洋基本計画の策定（H20 白書）

四方を海に囲まれた我が国において、国際的協調の下に海洋の平和的・積極的な開発及び利用と海洋環境の保全との調和を図る新たな海洋立国を実現することの重要性にかんがみ、平成 19 年 4 月に成立した「海洋基本法」に基づき、5 年後を見通した政府の海洋に関する基本的な計画を定めた「海洋基本計画」が 20 年 3 月に閣議決定された。「海洋基本計画」では、安全・安心な

国民生活の実現に向けた海洋分野での貢献等の政策目標を掲げ、それを達成するための基本的な方針や、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策等が掲げられた。このうち、国土交通省では、海洋環境の保全、海上輸送の確保、海洋の安全の確保、海洋調査の推進、海事産業の振興、沿岸域の総合的管理、離島の保全等、幅広い分野を担うこととなった。

平成 20 年度は、海洋分野での安全・安心な国民生活の実現のため、安定的な国際海上輸送を確保する観点から「トン数標準税制」を創設するとともに、外国船舶の航行秩序の維持のための「領海等における外国船舶の航行に関する法律」を成立させ、今後も「海洋基本計画」に基づき、海洋・沿岸域政策を積極的に推進していくこととした。

（２）領海及び排他的経済水域における海洋調査の推進及び海洋情報の一元化（H21、22 白書）

海上保安庁では、我が国の領海及び排他的経済水域において、海底地形、地殻構造、領海基線等の海洋調査を重点的に実施し船舶交通の安全や我が国の海洋権益の保全、海洋開発等に資する基礎情報の整備を推進した。また、海洋基本計画に基づく施策の一環として、内閣官房の総合調整の下、関係省庁等の協力を得て、各機関が保有し提供している海洋情報の所在を一元的に収集・管理・提供する「海洋情報クリアリングハウス」（注）を海上保安庁に構築し、平成 22 年 3 月からインターネット上で運用を開始した。

さらに、海上保安庁では保有する自然情報（海底地形、海流、水温等）や社会情報（港湾区域、漁業権区域等）を一般ユーザーが活用できるよう、地図上に複数の情報を重畳表示する「海洋政策支援情報ツール（海洋台帳）」を整備した。（H23 白書）

（７）海洋権益を保全するための警備活動（H22～24 白書）

当時、尖閣諸島周辺海域では、多数の外国漁船が領海内に入域し操業する事案のほか、中国・台湾公船による領海侵入事案、中国・台湾活動家による領有権主張活動事案が発生している。特に、尖閣三島の取得・保有以降、台風等の荒天時を除き、中国公船が常態的に同周辺海域を徘徊し、領海侵入事案の発生件数も増加していた。

また、東シナ海等の我が国排他的経済水域において、中国・台湾等の海洋調査船による我が国の同意のない海洋調査活動等が確認されるなど、我が国の海洋権益を脅かす諸外国の活動が活発化していた。

海上保安庁では、こうした緊迫化する情勢に対して、海上警察権の強化に向けた海上保安官等の執権限の充実強化等の制度改正を進め、平成 24 年 9 月、「海上保安庁法及び領海等における外国船舶の航行に関する法律の一部を改正する法律」が施行された。加えて、領海警備体制の強化を図り、巡視船艇・航空機による領海警備や我が国排他的経済水域における監視警戒活動を的確に行い、我が国の主権の確保、海洋権益の保全に努めた。

（８）沖ノ鳥島・南鳥島における活動拠点の整備（H22～R1 白書）

平成 22 年 6 月に施行された「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（低潮線保全法）」等に基づき、海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が安全かつ安定的に行われるよう、南鳥島において、船舶の係留・停泊・荷さばき等が可能な活動拠点の整備を進めた。また、沖ノ鳥島においても、同様の整備を進めていくこととした。

南鳥島においては平成 22 年度、沖ノ鳥島においては 23 年度に建設に着手し、整備を進めた。

(9) 低潮線の保全 (H23～R1 白書)

「低潮線保全法」等に基づき、低潮線保全区域を全国 185 箇所にて政令で指定し、区域内で行為規制を実施した。また、防災ヘリコプターや船舶等による巡視や衛星画像等を用いた低潮線及びその周辺の状況の調査を行い、低潮線保全区域内における制限行為の有無や自然侵食による地形変化を確認することにより、排他的経済水域及び大陸棚の基礎となる低潮線の保全を図ることとした。また、低潮線の保全を確実に効率的に実施していくために、関連情報を適切に管理することとした。

(10) 日本海呼称問題への対応 (H14、20 白書)

「日本海(Japan Sea)」の呼称は、海上保安庁が刊行する海図はもとより、各国水路機関が海図を作成するにあたってのガイドラインとなる国際水路機関(IHO)が刊行する「大洋と海の境界」という冊子にも掲載され、我が国のみならず世界的に認知されているものである。

しかし、平成 4 年以降、「日本海」という呼称が、我が国が行った植民地政策の影響によるものとの誤った認識から、韓国が「日本海」を「東海(East Sea)」に改訂すべきとの主張を国際会議等の場で繰り返すようになった。

このような中、IHO は、「大洋と海の境界」の改訂作業において、日本海部分を白紙として作成した改訂版の最終案を、14 年 8 月 IHO 加盟各国に回章により送付した。これに対し我が国は、IHO 及び加盟各国に対し、最終案の撤回及び反対投票の協力要請を行った。

その結果、14 年 9 月、同最終案は IHO により撤回された。我が国の主張が世界的に理解されたものと考えられたが、今後も海域の呼称の統一による航行安全の確保等の観点から、我が国としては「日本海」の呼称を守るべく万全の対応を執ることとした。

(11) 海洋基本計画の着実な推進 (R1 白書)

四方を海に囲まれている我が国において、海洋の平和的かつ積極的な開発及び利用と海洋環境の保全との調和を図る新たな海洋立国を実現していくことを目指し、海洋に関する行政分野の多くを所管する国土交通省では「海洋基本法」に基づく「海洋基本計画」の下、関係機関と連携しつつ、海洋政策を推進していた。

我が国の海洋を取りまく状況が、安全保障上の情勢変化、海洋資源開発や海洋エネルギー開発への期待の増幅、海洋環境の保全に対する関心の高まり、人口減少・少子高齢化など大きく変化していることも踏まえ、平成 30 年 5 月に、総合海洋政策本部会合での了承及び閣議決定により、第 3 期海洋基本計画が策定された。第 3 期海洋基本計画では、「新たな海洋立国への挑戦」を政策の方向性として位置づけ、施策の基本的な方針として、(1) 総合的な海洋の安全保障、(2) 海洋の産業利用の促進、(3) 海洋環境の維持・保全、(4) 科学的知見の充実、(5) 北極政策の推進、(6) 国際連携・国際協力、(7) 海洋人材の育成と国民の理解の増進が示されており、30 年の「海の日」における安倍内閣総理大臣メッセージでも、第 3 期海洋基本計画に基づき、我が国海洋政策を推進していくと表明された。

国土交通省においても、この新たな海洋基本計画に基づき、海洋再生可能エネルギーの利活用や海洋資源等の開発・利用、海洋開発人材の育成、エネルギー等の効率的な海上輸送、海洋産業

の振興等に取り組んでいるほか、海洋状況把握（MDA）の能力強化を含む戦略的海上保安体制の構築、海洋由来の自然災害対策や沖ノ鳥島の保全・管理、低潮線の保全及び特定離島における活動拠点の整備等、各般の施策を推進した。

コラム ～海洋状況表示システム「海しる」運用開始～

平成 30 年度、海上保安庁は、政府関係機関等が保有する様々な海洋情報を地図上に重ね合わせて表示できるウェブサービス「海しる（海洋状況表示システム）」を構築し、平成 31 年 4 月から運用を開始しました。

近年、我が国において、津波等の自然災害や海洋汚染への対応が課題となっています。他方、海洋は、海運・造船業、観光業及び水産業等の振興や再生可能エネルギー等の開発によって、我が国に成長と繁栄をもたらすものであることから、海洋環境の保全との調和を図りつつ、海洋の開発及び利用を促進することが重要となっています。

海しるを通じて地球全域を対象とする情報やリアルタイムの情報を広く民間事業者、行政機関等に提供することにより、災害や事故の発生・被害状況の把握といった海洋の安全保障のみならず、海運、水産業、再生可能エネルギー等の開発といった海洋の産業活動の促進等、海洋に関する幅広い産業の生産性向上に寄与します。

今後も、海上保安庁はユーザーニーズ等を踏まえ、海洋状況表示システムの機能強化を行っていきます。

＊海洋状況表示システムは以下の URL から誰でも自由に利用可能です。

（URL <https://www.msil.go.jp/>）

5. 感染症対策

（1）新型インフルエンザ対策（H20 白書）

近年、東南アジアを中心に鳥インフルエンザ（H5N1）が流行しており、ヒトに感染し死亡する例も報告されたが、このようなウイルスが変異し、ヒトからヒトへ感染する能力を獲得する危険性が高まっていた。このようなウイルスは、毎年流行するインフルエンザとは全く異なる新型のウイルスであり、ほとんどの人はこれに対する免疫がないことから、世界的な大流行（パンデミック）を引き起こし、大きな健康被害とこれに伴う社会的影響をもたらすものと懸念された。我が国においても約 2,500 万人が罹患し、約 64 万人が死亡すると推定されていた。

国土交通省では、平成 20 年 3 月に、「国土交通省新型インフルエンザ対策推進本部」を設置し、政府の行動計画（17 年 12 月策定、21 年 2 月改定）に基づき、国土交通省が行うべき対策等の概要として、「国土交通省新型インフルエンザ対策行動計画」を策定した。同計画では、海外で新型インフルエンザが発生した場合の検疫実施空港・港の集約化や国際航空機・旅客船の運航自粛等の水際対策、国内発生時の公共交通機関における対策や地域封じ込めへの対応等をとることとした。

海上保安庁でも、同月「海上保安庁新型インフルエンザ対策行動計画」を策定し、関係省庁と連携した水際対策や発生国からの密入国者の監視取締り等に万全を期することとした。

また、国土交通政策研究所において、関係機関や経済団体等と協力して、鉄道輸送人員の抑制による新型インフルエンザ感染拡大防止策の検討を行った。

このような状況の中、平成 21 年 4 月、メキシコを中心として新型インフルエンザ（A/H1N1

1)が発生した。同年5月には国内でも感染が広がり、同年6月、世界保健機関(WHO)は、新型インフルエンザの警戒レベルについて、パンデミックを意味するフェーズ6に引き上げた。国土交通省では、この対策として、対策本部を設置するとともに感染防止対策等について取りまとめ、所管事業者等に対し、対応マニュアルの策定を促す等の対応を行った。

また、鳥由来の新型インフルエンザ(H5N1)対策として、対策推進本部の設置や「国土交通省新型インフルエンザ対策行動計画」を設けた。さらに、21年12月には、発生時における執務体制のあり方等を定めた「国土交通省新型インフルエンザ(H5N1)業務継続計画」を策定した。

海上保安庁でも「海上保安庁新型インフルエンザ対策行動計画」を設けている。さらに、22年3月には、「海上保安庁新型インフルエンザ(H5N1)業務継続計画」を策定した。

また、国土交通政策研究所においては、関係機関や経済団体等と協力して、鉄道輸送における新型インフルエンザ感染拡大防止策の検討を行った。

(2) 鳥インフルエンザへの対応(H22 白書)

鳥インフルエンザは、平成16年2月に山口県において発生が確認されて以来、散発的に発生が確認されていたが、22年10月に北海道稚内市の野鳥の糞から鳥インフルエンザウイルスが検出されたのを皮切りに各地の野鳥において感染が確認された。また、島根県、宮崎県、鹿児島県などの家禽において疑似患畜が確認されたため、殺処分などの対策がとられた。国土交通省においても、必要な対策を講じるために「国土交通省鳥インフルエンザ対策本部」を設置し、現地への連絡要員の派遣、散水車・照明車等の機材提供、直轄国道上での車両消毒用マットの設置等地方公共団体等が行う防疫対策への協力を行った。

(3) 口蹄疫への対応(H22 白書)

口蹄疫については、平成12年の発生事例を最後に近年、発生は認められなかったが、22年4月に宮崎県川南町において発生が確認され、最終的に発生事例は292を数え、牛・豚等の殺処分の累計は約29万頭に上った。国土交通省においても、現地対策本部要員の派遣、散水車・照明車等の機材供、直轄国道上での車両消毒用マットの設置等地方公共団体等が行う防疫対策への協力を行った。

また、口蹄疫により甚大な被害を受けた宮崎県に対する政府の口蹄疫対策本部による復興支援策の取りまとめに協力した。

(4) 感染症対策(H23～R1 白書)

新型インフルエンザ対策については、平成23年9月20日に政府行動計画が改定されたことを受け、国土交通省行動計画についても同日改定し、病原性の程度に応じた対策の機動的な実施、縮小等を可能にするとともに、運送事業者等社会機能維持事業者の協力を含め、省内一体となった取組み体制と対策を改めて明らかにした。当該改定の主なポイントは、①病原性が高い新型インフルエンザの発生・流行に備え、運送事業者等社会機能維持の対策を強化し、②都道府県ごとに発生状況を「地域未発生期」「地域発生早期」「地域感染期」の3段階に分けて対応することとし、③鳥インフルエンザ対策を追加したことであった。

政府行動計画に基づき、海外発生期において、海外からの新型インフルエンザの侵入経路を制

限・監視するため、国内検疫実施場所が集約される場合に、それが円滑に実施されるよう、空港・港湾管理者等の協力を促し、また、国内感染期において、医薬品、食料品等の緊急物資の運送要請についての支援を行うこととした。

また、社会機能維持者たる運送事業者等は、新型インフルエンザの発生前から事業継続計画の策定等の準備を積極的に行うことが重要であり、発生時には、事業継続計画を実行し、その活動に努めることとされており、運送事業者が事業継続及び感染拡大防止対策を実施していくため、事業継続計画の策定支援等必要な支援を行っていくこととした。

なお、新型インフルエンザ対策については、政府行動計画の実効性を高めるため、関係省庁で法案が検討された。また、25 年 5 月の同法施行に向けて、政府の新型インフルエンザ等対策有識者会議が開催された。

25 年 6 月には、特措法に基づく新型インフルエンザ等対策政府行動計画（以下「政府行動計画」という。）が閣議決定され、新型インフルエンザ等対策の実施に関する基本的な方針、各発生段階における、実施体制、サーベイランス・情報収集、予防・まん延防止、医療、国民生活及び国民経済の安定の確保に関する対策が盛り込まれた。

これを受け、国土交通省においても、国土交通省新型インフルエンザ等対策行動計画を 25 年 6 月に改定し、特措法で新たに盛り込まれた各種の措置の運用等について、1)運送事業者である指定（地方）公共機関の役割等、2)新型インフルエンザ等緊急事態宣言がされた場合における対応、3)法定化された特定接種の対象となり得る業種等を新たに規定し、4)行動計画の対象を新感染症に拡大した。この他、海外発生期では、国内でのまん延をできる限り遅らせるための水際対策に協力し、検疫空港・港が集約される場合には、集約が円滑に実施されるよう、空港・港湾管理者等の協力を促し、国内発生早期以降では、緊急の必要がある場合には、医薬品、食料品等の緊急物資の運送要請等を行うこととした。

また、25 年から、毎年、新型インフルエンザの国内発生を想定した情報伝達訓練を実施しており、加えて、28 年からは、毎年、国土交通省新型インフルエンザ対策等対策本部の運営訓練を実施し、新型インフルエンザ国内感染拡大時における関係省庁が実施する検疫の集約化への協力等、必要な対応を確認した。

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

6. 自然災害対策 ※09 防災にて記載