

平成16年度政策評価書（事後評価）

政策分野：交通安全対策

| 1 政策名 | 交通安全対策の総合的推進 (第7次交通安全基本計画(対象期間：平成13年度から平成17年度)) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|---|-----------|-----------|-----------|--------|--------|--------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------|---------|---------|---------|---------|------|---------|---------|---------|---------|----|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 2 担当局課 | 政策統括官(共生社会政策担当)(参事官：二見吉彦) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 評価方式 | 総合評価方式 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 政策の目的 | 人命尊重の理念の下に、陸上、海上及び航空交通の各分野において、21世紀の安全な交通社会の実現を目指す。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 関係予算の推移(単位 百万円) | <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成13年度</th> <th>平成14年度</th> <th>平成15年度</th> <th>平成16年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>陸上交通</td> <td>1,769,181</td> <td>1,599,079</td> <td>1,570,652</td> <td>1,441,747</td> </tr> <tr> <td>海上交通</td> <td>130,491</td> <td>131,644</td> <td>128,503</td> <td>104,207</td> </tr> <tr> <td>航空交通</td> <td>276,656</td> <td>249,219</td> <td>239,076</td> <td>256,358</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>2,176,328</td> <td>1,979,942</td> <td>1,938,231</td> <td>1,802,312</td> </tr> </tbody> </table> | | | | | 平成13年度 | 平成14年度 | 平成15年度 | 平成16年度 | 陸上交通 | 1,769,181 | 1,599,079 | 1,570,652 | 1,441,747 | 海上交通 | 130,491 | 131,644 | 128,503 | 104,207 | 航空交通 | 276,656 | 249,219 | 239,076 | 256,358 | 合計 | 2,176,328 | 1,979,942 | 1,938,231 | 1,802,312 |
| | 平成13年度 | 平成14年度 | 平成15年度 | 平成16年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 陸上交通 | 1,769,181 | 1,599,079 | 1,570,652 | 1,441,747 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 海上交通 | 130,491 | 131,644 | 128,503 | 104,207 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 航空交通 | 276,656 | 249,219 | 239,076 | 256,358 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 合計 | 2,176,328 | 1,979,942 | 1,938,231 | 1,802,312 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 分野別評価 | <div style="background-color: #e0f7fa; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> 分野1：道路交通の安全 </div> <p>目的 交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけ、国民を交通事故の脅威から守ることが究極の目標である。</p> <p>目標 当面、自動車保有台数当たりの死傷者数を可能な限り減少させるとともに、平成17年までに、年間の24時間死者数を、交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の8,466人以下とすることを目指す。</p> <p>分野別予算額推移(単位 百万円) 陸上交通安全対策予算(道路交通、鉄軌道交通、踏切道における交通の合計額)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center; margin: 10px 0;"> <thead> <tr> <th>平成13年度</th> <th>平成14年度</th> <th>平成15年度</th> <th>平成16年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1,769,181</td> <td>1,599,079</td> <td>1,570,652</td> <td>1,441,747</td> </tr> </tbody> </table> <p>具体的施策例 道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急体制等の整備、損害賠償の適正化と被害者対策の推進、科学技術の振興等(詳しくは、別添の第1章3及び4を参照)</p> | | | | 平成13年度 | 平成14年度 | 平成15年度 | 平成16年度 | 1,769,181 | 1,599,079 | 1,570,652 | 1,441,747 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 平成13年度 | 平成14年度 | 平成15年度 | 平成16年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1,769,181 | 1,599,079 | 1,570,652 | 1,441,747 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

政策効果の発現状況

交通事故死者数の推移

| | 平成 13 年 | 平成 14 年 | 平成 15 年 |
|--------|---------|---------|---------|
| 死者数(人) | 8,747 | 8,326 | 7,702 |

平成16年の交通事故死者数は、7,358人である。

自動車 1 万台数当たりの死傷者数

| | 平成 13 年 | 平成 14 年 | 平成 15 年 |
|---------|---------|---------|---------|
| 死傷者数(人) | 155.2 | 152.2 | 153.3 |

政策に対する評価

まず死者数についてみると、上記のとおり、計画期間の2年度目において「年間の24時間死者数を8,466人以下とする」という目標を達成することができたほか、昭和45年の1万6,765人という死者数を半減するに至った役割の一翼を担った点において、道路交通安全施策は効果的なものであったと認められる。

その際、個々の交通安全諸施策の評価としては、厳密には、個々の施策のみのアウトカムを切り出して評価することはできないのであるが、交通事故死者数等のアウトカムの内容を分析した結果、次のように推測できるのではないかと考えられる。

一つは、飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策が効果的であったということである。すなわち、当該対策が一つの柱である改正道路交通法の施行(平成14年6月)の前後で、死亡・重大事故につながりやすい飲酒運転による死亡事故件数は大幅に減少していることから(別添の第1章1(3)イを参照)死者数の減少には、改正道路交通法の施行の効果が大きかったものと推測される。

勿論、改正道路交通法の効果のみならず、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急体制等の整備等の諸対策も効果を発揮したことは言うまでもない。

もう一つは、高齢者の死者数の減少という効果はみられるものの、全死者数に占める高齢者の割合や高齢者が第一当事者(原付以上運転者)となる事故件数が増加していることから考えて、高齢者交通安全対策が未だ十分ではないと推測される(別添の第1章3(1)を参照)。もっとも、交通安全の施策が効果を発現するには時間がかかるため、今後とも、交通対策本部決定「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」に基づく諸対策をより一層推進することが重要であると思われる。

次に、死傷者数についてみると、上記のとおり、死者数のようには減少しておらず、残念ながら「自動車保有台数当たりの死傷者数を可能な限り減少させる」という目標を達成できたとは、必ずしも言い難い状況にある。今後、交通事故そのものを防ぐ施策についての更なる検討が必要であると考えられる。

分野2：鉄軌道交通の安全

目的

鉄軌道の運転事故を未然に防止し、より安全な鉄軌道を目指す。

分野別予算額推移（単位 百万円）

陸上交通安全対策予算（道路交通、鉄軌道交通、踏切道における交通の合計額）

| 平成13年度 | 平成14年度 | 平成15年度 | 平成16年度 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1,769,181 | 1,599,079 | 1,570,652 | 1,441,747 |

具体的施策例

鉄軌道交通環境の整備、鉄軌道の安全な運行の確保、鉄軌道車両の安全性の確保、救助・救急体制の整備、科学技術の振興等（詳しくは、別添第2章を参照）

政策効果の発現状況

鉄軌道運転事故の状況

| | 平成13年 | 平成14年 | 平成15年 |
|---------|-------|-------|-------|
| 発生件数（件） | 908 | 851 | 868 |
| 死者数（人） | 314 | 344 | 347 |
| 負傷者数（人） | 382 | 475 | 398 |

政策に対する評価（別添の第2章2を参照）

鉄軌道交通における運転事故は、踏切事故防止対策の推進、さらには、列車運行の高速化・高密度化に対応した自動列車停止装置等の運転保安設備の整備・充実、制御装置の改善、乗務員等の資質の向上など総合的な安全対策を実施してきた結果、長期にわたって減少傾向にある。具体的には、昭和58年には、1,762件であったものが、平成5年には1,188件、15年には868件となっている。

また、平成15年の運転事故による死傷者数は745人(うち死亡者347人)で前年比9.0%減となっている。

ただし、第7次交通安全基本計画の実施期間中における平成13年から平成15年までの鉄軌道運転事故の動向を見てみると、上記のとおり、発生件数は必ずしも減少傾向とは言えないことから、鉄軌道における交通安全の諸施策を引き続き推進する必要があると考えられる。

分野3：踏切道における交通の安全

目的

踏切事故の発生を極力防止する。

分野別予算額推移（単位 百万円）

陸上交通安全対策予算（道路交通、鉄軌道交通、踏切道における交通の合計額）

| 平成13年度 | 平成14年度 | 平成15年度 | 平成16年度 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1,769,181 | 1,599,079 | 1,570,652 | 1,441,747 |

具体的施策例

踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進、踏切保安設備の整備及び交通規制の実施、踏切道の統廃合の促進、その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置（詳しくは、別添第3章を参照）

政策効果の発現状況

踏切事故の状況

| | 平成 13 年 | 平成 14 年 | 平成 15 年 |
|---------|---------|---------|---------|
| 発生件数（件） | 4 7 9 | 4 4 8 | 4 3 4 |
| 死者数（人） | 1 3 6 | 1 4 0 | 1 4 1 |
| 負傷者数（人） | 1 7 1 | 1 5 0 | 1 7 7 |

（踏切事故：鉄軌道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）

政策に対する評価（別添の第 3 章 2 を参照）

踏切事故は、踏切保安設備等の整備により、鉄軌道の運転事故と同様、長期にわたって減少傾向にある。

また、平成 15 年中に発生した踏切事故の件数も、運転事故（868 件）の半数を占めているものの 434 件で前年比 3.1% 減である。ただし、死傷者数は 318 人で前年比 9.7% 増となっている。

第 7 次交通安全基本計画の実施期間中における平成 13 年から平成 15 年までの踏切事故の動向を見てみると、上記のとおり、発生件数が一貫して減少傾向にあることから、踏切道における交通安全施策は概ね効果的であったと考えられるが、死傷者数に目立った減少が見られないことなどから、踏切道における交通安全の諸施策を引き続き推進する必要があると考えられる。

分野 4：海上交通の安全

目的

ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生を防止するとともに、海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数の減少に努める。海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数を限りなくゼロに近づけることが目標である。

目標

当面、年間の海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者を平成 17 年までに 200 人以下とすることを目指す。

分野別予算額推移（単位 百万円）

| 平成13年度 | 平成14年度 | 平成15年度 | 平成16年度 |
|---------|---------|---------|---------|
| 130,491 | 131,644 | 128,503 | 104,207 |

具体的施策例

海上交通環境の整備、海上交通の安全に関する知識の普及、船舶の安全な運航の確保、船舶の安全性の確保、小型船舶等の安全対策の充実、海上交通に関する法秩序の維持、救助・救急体制の整備、損害賠償の適正化・充実、科学技術の振興等（詳しくは、別添第 4 章を参照）

政策効果の発現状況

海難船舶隻数およびそれに伴う死亡・行方不明者数の状況

| | 平成 13 年 | 平成 14 年 | 平成 15 年 |
|--------------|---------|---------|---------|
| 海難船舶隻数（隻） | 2,710 | 2,693 | 2,733 |
| 死亡・行方不明者数（人） | 171 | 183 | 162 |

船舶からの海中転落者及びそれに伴う死亡・行方不明者数の状況

| | 平成 13 年 | 平成 14 年 | 平成 15 年 |
|----------------|---------|---------|---------|
| 船舶からの海中転落者数（人） | 223 | 204 | 191 |
| 死亡・行方不明者数（人） | 149 | 138 | 136 |

政策に対する評価（別添の第4章2を参照）

海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数をみると、上記のとおり、計画期間3年度目に当たる平成15年時点は298人（162人+136人）であり、「平成17年までに200人以下とする」という目標を達成するに至っていない。

しかしながら、我が国の周辺海域において、海難に遭遇した船舶（以下「海難船舶」という。）の隻数の推移をみると、第2次交通安全基本計画期間（昭和51年から55年まで）の年平均隻数では3,232隻であったものが、平成15年では、2,733隻となっており、約2割減少している。これを用途別にみると、漁船の海難は1,382隻（全体の43%）であったものが、932隻まで減少したものの、依然として全体の34%以上を占めており、また、貨物船の海難は864隻（27%）であったものが365隻（13%）まで減少した。一方、モーターボート、ヨット等のプレジャーボート及び遊漁船（以下「プレジャーボート等」という。）の海難は376隻（12%）であったものが、1,051隻まで増加し、全体の38%を占めるに至っている。このほか、タンカーの海難は、199隻だったものが102隻に減少し、旅客船の海難についても75隻だったものが59隻まで減少した。

このような海難船舶の状況から、ふくそう海域における情報提供・航行管制システムの整備を始め、海難防止思想の普及、民間団体の海難防止活動の展開、気象・海象情報の提供の充実等の各種安全対策を計画的に推進してきた成果が認められる反面、プレジャーボート等の海難の増加については、近年の国民の余暇志向の高まりに伴い、マリナーレジャーが急速かつ広範に国民に普及し、運航のための初歩的な知識・技能の不足した運航者の増加が、その背景にあるものと考えられる。

また、船舶からの海中転落者数の推移をみると、第2次交通安全基本計画期間の年平均人数では313人であったものが、平成15年では191人となっており、約4割減少している。

海難による死亡・行方不明者の数は、第2次交通安全基本計画期間の年平均で426人であったものが、平成15年では162人となっており、約6割減少している。

また、船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の数は、第2次交通安全基本計画期間の年平均で268人であったものが、平成15年では136人となっており、約5割減少している。

これらは、海上交通環境の整備、海上交通の安全に関する知識の普及、船舶の安全な運航の確保、船舶の安全性の確保、小型船舶等の安全対策の充実、海上交通に関する法秩序の維持、救助・救急体制の整備等の諸対策が総合的に効果を発揮したものと考えられる。

第7次交通安全基本計画の実施期間中における平成13年から平成15年までの「海難に伴う死亡・行方不明者数」並びに「船舶からの海中転落者及びそれに伴う死亡・行方不明者数」の推移を見てみると、上記のとおり、いずれも減少傾向にあることから、海上交通安全施策は概ね効果的

であると考えられるが、初歩的な知識・技能の不足した運航者の増加等を踏まえ、安全知識の更なる普及・啓発活動をはじめとした海上交通安全の諸施策を引き続き推進する必要があると考えられる。

分野5：航空交通の安全

目的

航空交通の安全を確保し、事故発生を防止する。

分野別予算額推移（単位 百万円）

| 平成13年度 | 平成14年度 | 平成15年度 | 平成16年度 |
|---------|---------|---------|---------|
| 276,656 | 249,219 | 239,076 | 256,358 |

具体的施策例

航空交通環境の整備、航空機の安全な運航の確保、航空機の安全性の確保、救助・救急体制の整備、科学技術の振興等（詳しくは、別添第5章を参照）

政策効果の発現状況

航空事故の状況

| | 平成13年 | 平成14年 | 平成15年 |
|---------|-------|-------|-------|
| 発生件数（件） | 21 | 35 | 19 |
| 死亡者数（人） | 12 | 13 | 12 |
| 負傷者数（人） | 131 | 65 | 13 |

平成16年の発生件数は28件、死亡者数は14人、負傷者数（暫定値）は23人である。

政策に対する評価（別添の第5章2を参照）

我が国における民間航空機の事故の発生件数は、航空輸送が急速に拡大したにもかかわらず、航空交通環境の整備等により、多少の変動はあるものの横ばい傾向を示している。

第7次交通安全基本計画の実施期間中における平成13年から平成16年までの航空事故の動向をしてみると、上記のとおり、負傷者数が大幅に減少していることから、航空交通安全施策は概ね効果的であると考えられる。

しかしながら、航空事故の性格上、ひとたび事故が発生した場合、多数の死亡者が生じる可能性があり、航空交通安全の諸施策を引き続き推進する必要があると考えられる。

7 計画に基づいた政策の効果の発現状況

第7次交通安全基本計画に基づいた陸上、海上及び航空の各分野における政策の効果の発現状況は6のとおりであり、各分野を合計した全死者数の約9割を占める道路交通事故による死者数の減少が著しいことが分かる。

したがって、総括的にみれば、「21世紀の安全な交通社会」の形成に向けて、望ましい方向に向かっておりと分析することができる。

8 有識者の意見

中央交通安全対策会議の第1回専門委員会議（座長：政策研究大学院大学森地茂教授）において意見を聴取したほか、特に、道路交通の部分については、学識経験者からなる「道路交通安全の基本政策等検討会」（座長：東洋大学国際地域学部太田勝敏教授）の助言を求めつつ作業を行った。

< 第1回専門委員会議における主な意見 >

高齢者を第一当事者（原付以上運転者）とする交通事故件数は増加しているが、高齢者の免許保有者10万人当たりで見れば変化がないので、必ずしも高齢者が危険になっているということにはならないのではないかと。

応急手当の普及のための各種講習会やドクターヘリについて、交通事故統計からは分からなくても、病院側から見た微妙な違いを効果として記載したらどうか。

アウトカムについて、今後は、ある要因の寄与度等を図るような工夫が重要となるのではないかと。

< 道路交通安全の基本政策等検討会における主な意見 >

限界があることは前提だが、施策ごとに定量的に換算できるもの、そのうちお金に換算できるもの、単一の要因に帰属できるもの等、いくつかの段階があると思う。個別の施策ごとにきめ細かい議論が必要で、それを公開していくことが重要である。

すぐに費用対効果の比較をすることには反対である。しかし、「国民に対する行政の説明責任」といった観点からすると、算定できないと断定してしまうのは良くない。「交通事故調査・分析の充実」に注力していくと、将来的には、できるようになってくるのではないかと。

第7次交通安全基本計画の影響が第8次・第9次につながるということを書いておくともよいのではないかと。

今後、高齢者数がさらに増えるのだから、もっと危険になるという警告をしてもよいのではないかと。高齢者が第一当事者になっている交通事故件数は大変な勢いで伸びているため、高齢者の運転教育をもう少し強調してもよいのではないかと。

9 総合的評価（本政策の見直しのポイント）及び今後の取組方針

交通安全基本計画に基づいて、

個々の施策が計画どおり実施されているかどうか（なお、別添第1章4、第2章1、第3章1、第4章1、第5章1にある「第7次交通安全基本計画の評価」欄の各項目の括弧内に記す省庁名は、それぞれの施策の担当省庁を示すものである）

個々の施策の総合的な推進が全般的に有効に機能しているかどうか

などの観点から総合的に評価を行ったところ、6の結果のとおり、第7次交通安全基本計画は有効な計画であったと評価できた。

したがって、今後、平成18年度を開始年度とする第8次交通安全基本計画を策定するに際しては、基本的には第7次交通安全基本計画の施策を踏まえることが望ましいと思われる。

ただし、人命尊重の理念の下に、陸上、海上及び航空の各分野において、より一層安全な交通社会の実現を目指すという観点から、様々な新しい施策を生み出すことが必要と考えられる。