

平成21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8次交通安全基本計画(対象期間:平成18年度から平成22年度))																												
2	担当局課	政策統括官(共生社会政策担当)(参事官:加藤久喜)																												
3	評価方式	総合評価方式																												
4	政策の目的	安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である交通安全の確保を図り、人命尊重の理念に基づいて、究極的には交通事故のない社会を目指す。																												
5	関係予算の推移(単位 百万円)	<table><tr><td></td><td>平成18年度</td><td>平成19年度</td><td>平成20年度</td><td>平成21年度</td></tr><tr><td>陸上交通</td><td>391,223</td><td>387,776</td><td>363,996</td><td>380,172</td></tr><tr><td>海上交通</td><td>105,422</td><td>129,272</td><td>107,945</td><td>108,314</td></tr><tr><td>航空交通</td><td>430,019</td><td>519,655</td><td>323,926</td><td>309,885</td></tr><tr><td>合計</td><td>929,860</td><td>1,043,562</td><td>795,512</td><td>797,812</td></tr></table> 陸上交通の予算額には、上記の他に、他経費と一体で執行している等の予算がある。					平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	陸上交通	391,223	387,776	363,996	380,172	海上交通	105,422	129,272	107,945	108,314	航空交通	430,019	519,655	323,926	309,885	合計	929,860	1,043,562	795,512	797,812
	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度																										
陸上交通	391,223	387,776	363,996	380,172																										
海上交通	105,422	129,272	107,945	108,314																										
航空交通	430,019	519,655	323,926	309,885																										
合計	929,860	1,043,562	795,512	797,812																										
6	分野別評価	分野1: 道路交通の安全 目的 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。 目標 ・平成22年までに、年間の24時間死者数を5,500人以下にする。 ・平成22年までに、年間の死傷者数を100万人以下にする。 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) <table><tr><td>平成18年度</td><td>平成19年度</td><td>平成20年度</td><td>平成21年度</td></tr><tr><td>391,223</td><td>387,776</td><td>363,996</td><td>380,172</td></tr></table> 陸上交通の予算額には、上記の他に、他経費と一体で執行している等の予算がある。 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・救急活動の充実、損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進、研究開発及び調査研究の充実(詳しくは、別添の第1章3及び4を参照)				平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	391,223	387,776	363,996	380,172																	
平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度																											
391,223	387,776	363,996	380,172																											

政策効果の発現状況

交通事故死者数の推移

	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年
死者数(人)	6 , 3 5 2	5 , 7 4 4	5 , 1 5 5

平成21年の交通事故死者数は、4,914人である。

自動車 1 万台数当たりの死傷者数

	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年
死傷者数 (人)	1 3 9 . 0	1 3 1 . 1	1 2 0 . 3

政策に対する評価

まず、交通事故死者数についてみると、計画期間の 3 年目において「24 時間死者数を 5,500 人以下にする。(30 日以内死者数等を同様に減少させる)」という目標を達成することができたほか、「交通戦争」と呼ばれた当時の 1 万 6,765 人(昭和 45 年)という死者数が 3 分の 1 以下となるに至った役割の一翼を担った点において、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、厳密には個々の施策のアウトカムを切り出して評価することはできないが、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が効果を発揮したことは言うまでもなく、具体的には、飲酒運転の厳罰化、シートベルト着用率の向上、高齢者死者数の減少、歩行中死者数の減少、道路交通環境の整備、車両の安全性の向上、危険認知速度の低下、救助・救急活動の充実による効果が大きいものと考えられる。

交通事故死傷者数については、第 7 次までの計画期間では必ずしも低減していなかったが、第 8 次基本計画期間には減少が進み、計画期間の 3 年目において、「死傷者数を 100 万人以下にする。」という目標を達成することができたことは注目に値する。

その際、飲酒運転の厳罰化等による効果、危険箇所対策等による道路交通環境の整備、交通違反取締まりの強化等による効果が有力と考えられるほか、その効果を十分に確認はできなかったが、車両の安全性の向上、シートベルト着用率の向上等が寄与しているものと考えられる。

一方で、我が国の人口 10 万人当たりの交通事故死者数は 5.2 人(平成 19 年)であり、オランダ、アイスランド、イギリス、スイス、スウェーデンに次ぐ 6 位(国際道路交通事故データベース(IRTAD)がデータを有する 29 カ国中)に位置しており、「世界一安全な道路交通の実現を目指す。」という目標については、必ずしも達成できたとは言えず、今後、更に交通安全対策を推進することが重要であると考えられる。

特に、高齢者について死者数の減少という効果はみられるものの、交通事故死者数に占める高齢者の割合や高齢者が第一当事者となる事故件数が増加していること、交通事故死者数に占める歩行者が約 3 割(33.4%(平成 20 年))と高い割合であること、自転車関連事故の交通事故件数に占める割合が増加傾向(21.2%(平成 20 年))にあることから、今後、高齢者、歩行者、自転車利用者の交通安全対策をより一層推進することが重要であると考えられる。

分野 2 : 鉄道交通の安全

目的

国民生活に欠くことのできない交通手段である鉄道に対する国民の信頼を揺るぎないものとする。

目標

- ・ 乗客の死者数ゼロを目指す。
- ・ 運転事故件数の減少を目指す。

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、鉄道交通、踏切道における交通の合計額）

平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
391,223	387,776	363,996	380,172

陸上交通の予算額には、上記の他に、他経費と一体で執行している等の予算がある。

具体的施策例

鉄道交通環境の整備、鉄道の安全な運行の確保、鉄道車両の安全性の確保、救助・救急活動の充実、被害者支援の推進、研究開発及び調査研究の充実（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 18 年	平成 19 年	平成 20 年
発生件数（件）	8 2 1	8 9 4	8 5 2
死者数（人）	3 0 4	3 4 0	2 9 9
負傷者数（人）	4 0 2	4 3 3	3 9 3

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、速度制限機能付き A T S 等の運転保安設備の整備、乗務員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、長期的には減少傾向にある。昭和 5 7 年には、1 , 8 9 3 件であったものが、平成 8 年には 1 , 0 1 2 件、2 0 年には 8 5 2 件となっている。

平成 2 0 年の運転事故による死傷者数は 6 9 2 人（うち死亡者 2 9 9 人）で前年比 1 0 . 5 % 減となっている。

引き続き運転事故件数の減少を目指すために、鉄軌道における交通安全の諸施策を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

踏切事故のない社会を目指す。

目標

- ・ 平成22年までに踏切事故件数を平成17年と比較して約 1 割削減することを目指す。

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18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
391,223	387,776	363,996	380,172

陸上交通の予算額には、上記の他に、他経費と一体で執行している等の予算がある。

具体的施策例

踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進、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 18 年	平成 19 年	平成 20 年
発生件数（件）	3 6 2	3 6 7	3 3 6
死者数（人）	1 1 5	1 2 8	1 1 9
負傷者数（人）	1 2 2	1 7 4	1 0 5

政策に対する評価（別添の第3章2を参照）

踏切事故は、立体交差化による踏切道の廃止や踏切保安設備の整備等により、運転事故と同様、長期にわたって減少傾向にある。平成20年中に発生した踏切事故の件数は336件で前年比8.4%減、死傷者数は224人で前年比25.8%減であり、政策はおおむね効果的であると考えられる。引き続き踏切事故のない社会を目指すために、踏切道における交通安全の諸施策を推進する必要がある。

分野4：海上交通の安全

目的

海難の発生を未然に防止することを第一とし、海難が発生した場合でも、乗船者等の迅速かつ的確な捜索救助・救急活動を行い、海難等のない社会を目指す。

目標

- ・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し、その発生数をゼロとする。
- ・平成22年までに年間の海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数を220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18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
105,422	129,272	107,945	108,314

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・救急活動の充実、被害者支援の推進、研究開発及び調査研究の充実（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 18 年	平成 19 年	平成 20 年
海難船舶隻数（隻）	2, 5 4 4	2, 5 7 9	2, 4 1 4
死者・行方不明者数（人）	1 2 1	1 1 7	1 4 6

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 18 年	平成 19 年	平成 20 年
船舶からの海中転落者数（人）	2 1 7	1 9 7	1 8 3
死者・行方不明者数（人）	1 5 3	1 0 8	1 2 8

政策に対する評価（別添の第4章2を参照）

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51～55年度）の年平均隻数では3, 2 3 2隻であったものが、平成20年では、2, 4 1 4隻となっており、約3割減少した。これを用途別にみると、漁船の海難は1, 3 8 2隻（全体の43%）であったものが、7 3 2隻（30%）まで減少し、貨物船の海難は8 6 4隻（27%）であったものが3 5 1隻（15%）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」）の海難は3 7 6隻（12%）であったものが、9 8 1隻まで増加し、全体の41%を占めるに至った。このほか、タンカーの海難は、1 9 9隻であったものが8 8隻に減少し、旅客船の海難については7 5隻であったものが5 5隻に減少した。

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、マリン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。

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3 1 3人であったものが、平成20年では、1 8 3人となっており、約4割減少している。

海難による死者・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4 2 6人であったものが、平成20年では1 4 6人となっており、約7割減少している。

船舶からの海中転落による死者・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人数では2 6 8人であったものが、平成20年では1 2 8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・救急活動の充実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8次交通安全基本計画の実施期間中における「海難に伴う死者・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者・行方不明者数」を第2次交通安全基本計画期間の年平均人数と比べると、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18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
430,019	519,655	323,926	309,885

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・救急活動の充実、被害者支援の推進、研究開発及び調査研究の充実等（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 18 年	平成 19 年	平成 20 年
発生件数（件）	1 8	2 3	1 7
死亡者数（人）	4	1 0	7
負傷者数（人）	1 0	2 5	1 0

平成 20 年の負傷者数は暫定値である。

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、大型飛行機による航空事故は、乱気流によるものを中心に年数件程度にとどまり、小型飛行機等が事故の大半を占め、多少の変動はあるものの横ばい傾向を示している。

第 8 次交通安全基本計画の実施期間中における平成 1 8 年から平成 2 0 年までの航空事故の動向を見てみると、上記 のとおり、第 8 次交通安全基本計画上の航空交通安全の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るため航空安全に関する諸施策を引き続き推進する必要があるものと考えられる。

7 計画に基づいた政策の効果の発現状況

第 8 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が大きく減少していることが分かる。

したがって、総括的には、交通安全の確保に向けた諸施策が概ね効果的に推進されているもの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：東洋大学国際地域学部太田勝敏教授）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：東京大学生産技術研究所人間・社会系部門桑原雅夫教授)の助言を求めつつ作業を行った。

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8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8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23度を開始年度とする第9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8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。