

## 参考 5

### 第7次交通安全基本計画に係る平成16年度政策評価書（事後評価）の概要

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))
評価方式	総合評価方式
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。
分野別評価	
<b>分野1：道路交通の安全</b>	
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。
政策に対する評価	死者数についてみると、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。 但し、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、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。 死傷者数についてみると、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。
<b>分野2：鉄軌道交通の安全</b>	
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。
政策に対する評価	計画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、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。
<b>分野3：踏切道における交通の安全</b>	
目的	踏切事故の発生を極力防止する。
政策に対する評価	計画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、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。
<b>分野4：海上交通の安全</b>	
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、限りなくゼロに近づける。
政策に対する評価	平成15年時点では「海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数を平成17年までに200人以下とする」という目標は達成するに至っていないが、計画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、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。
<b>分野5：航空交通の安全</b>	
目的	航空交通の安全を確保し、事故発生を防止する。
政策に対する評価	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。計画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見てみると、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。
総合的評価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 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、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。