

第 4 章 プログラム評価（レビュー）

プログラム評価（レビュー）は、第 1 章 3（3）で述べたとおり、実績評価の結果や社会情勢等を踏まえ、テーマを選定し、総合的で掘り下げた分析・評価を実施することにより、施策や業務実施の見直しや改善につなげるものです。

プログラム評価は、国土交通省が、省内で行われる同種の目標を持つ施策等を一括してプログラムとしてとらえ政策評価の対象としますので、気象庁は国土交通省をはじめとした関係部局と協力して評価を実施しています。

国土交通省では、政策課題として重要なものや、国民から評価に対するニーズが高いものなどの観点から、平成 17 年度以降、18 のテーマについてとりまとめることにしました（平成 18 年 3 月現在）。各テーマの内容及び評価結果をとりまとめた評価書は、国土交通省の政策評価に関するホームページ（<http://www.mlit.go.jp/hyouka/index.html>）で公開されています。

気象庁では、関係部局と協力し、平成 17 年度に「総合的な海上交通安全施策 海上における死亡・行方不明者の減少」の評価書を作成しました。評価結果の要旨は表 4 - 1 のとおりです。さらに詳細については、国土交通省の政策評価に関するホームページでご覧下さい。

また、気象庁が関係し、平成 18 年度に国土交通省でとりまとめられるプログラム評価のテーマは次のとおりで、評価書作成に向けて作業を進めています。

行政行動の改革 - 改革はどこまで進んだか - 」

【平成 17～18 年度】

（評価書の要旨）

<p>テーマ名</p>	<p>総合的な海上交通安全施策 - 海上における死亡・行方不明者の減少 -</p>
<p>担当課 (担当課長名)</p>	<p>海上保安庁：総務部政務課（課長 黒田晃敏） 警備救難部救難課（課長 河原功） 交通部企画課（課長 佐藤尚之）、同安全課（課長 露木伸宏）、 同計画運用課（課長 三村孝慈）、同整備課（課長 今井忠義） 海洋情報部環境調査課（課長 小田巻実）、 同航海情報課（課長 仙石新） 総合政策局：環境・海洋課海洋室（室長 馬場崎靖） 海 事 局：安全基準課安全評価室（室長 池田陽彦） 海技資格課（課長 羽尾一郎） 気 象 庁：総務部総務課業務評価室（室長 網野正明）</p>
<p>評価の目的、 必要性</p>	<p>現在、我が国における総合的な交通安全施策は、交通安全対策基本法に基づく「交通安全基本計画」によって取り組まれている。平成13年度を初年度に17年度までを期間とする第7次交通安全基本計画で、「海上交通の安全」の分野においては、「海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数の減少」を目標として掲げ、数値目標として「年間の海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数を平成17年までに200人以下とすることを旨とする」としている。</p> <p>このため、これら目標を達成するために国土交通省において推進している各施策を対象として、目標の達成状況や施策の実施状況等について、評価を実施し、評価結果を今後の海上交通安全施策に反映させ、効果的かつ効率的な海上交通安全施策を推進する。</p>
<p>対象政策</p>	<p>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のために推進している次の施策を対象とする。</p> <p>海難の発生防止を目的とした施策、事故の発生防止に大いに寄与する施策</p> <p>海難、海中転落時の安全施策（救命胴衣着用率の向上、レスポンスタイムの短縮に係る施策）</p> <p>迅速・的確な救助のために実施している施策</p>
<p>政策の目的</p>	<p>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</p>
<p>評価の視点</p>	<p>目標が達成されているか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・平成17年までにライフジャケット着用率50%、2時間以内の海難情報関知率80% <p>目標の達成に向けて実施した施策がどの程度の効果があるのか。 プログラムどおりに推移したか。 (目標未達成の場合)未達成の原因は何か。 目標の達成に向けて、他に効果的、有効な施策があるのか。</p>
<p>評価手法</p>	<p>目標達成に関する取り組みは、事故の発生防止にかかる対策、事故発生時の救命対策、救助にかかる対策など広範囲にわたり、また、従来から実施してきた施策と新規に実施する施策がある。</p> <p>したがって、対象となる諸施策については、従来施策を「事故発生前の対策」及び「事故発生後の対策」に区分するとともに、新規・拡充施策を「事故発生時の対策」として区分することとし、各施策のそれぞれが目標達成にどのくらい寄与しているか明確に表すことが困難であることから、各区分ごとの評価を行い、その後目標達成について総合評価する。</p>

<p>評価結果</p>	<p>死亡・行方不明者数等の状況及び各対策の評価</p> <p>我が国周辺海域において、海難に遭遇した船舶（海難船舶）の隻数の推移をみると、平成 8 年から 12 年まで（第 6 次交通安全基本計画期間）の年平均隻数では 2,442 隻であったものが、平成 13 年から 17 年まで（第 7 次交通安全基本計画期間）の年平均では 2,700 隻となっており、海難隻数は増加している。</p> <p>海難による死亡・行方不明者数は、平成 8 年から 12 年までの年平均で 170 人であったものが、平成 13 年から 17 年までの年平均では 167 人となっており、海難隻数は増加しているものの、死亡・行方不明者数は横ばいである。</p> <p>一方、船舶からの海中転落者数の推移をみると、平成 8 年から 12 年までの年平均で 210 人であり、平成 13 年から 17 年までの年平均については 204 人と横ばいである。</p> <p>船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数は、平成 8 年から 12 年までの年平均で 165 人であったものが、平成 13 年から 17 年までの年平均では 139 人と減少しており、船舶からの海中転落者数は横ばい状態であるものの、これに伴う死亡・行方不明者数は減少している。</p> <p>事故発生前の対策については、海上交通環境の整備等の諸施策を実施しているが、過去 30 年間で例を見ない数の台風の上陸や我が国の施策が及ばない周辺海域航行中の外国船舶の行方不明海難などの特異事例の発生により、海難の発生数は増加し、海難による死亡・行方不明者数は横ばいとなったものの、これらを除く海難による死亡・行方不明者数は減少傾向が見られることから、一定の効果があったものと考えられる。</p> <p>事故発生時の対策については、救命胴衣着用率の向上について、プレジャーボート等は、平成 17 年において 46% と上昇傾向にあるが目標値の 50% には達せず、漁船については、平成 17 年において 11% と横ばいであり目標値の 50% には未だかなりの乖離がある。また、レスポンスタイムの短縮（2 時間以内の関知率）については、プレジャーボート等は、平成 17 年において 82% と目標値の 80% を達成したが、漁船については、平成 17 年において 68% と横ばい状態で目標値の 80% には近づいていない。政策目標に対する効果としては、目標達成に至らなかったものの、海難の発生数が増加した状況下、海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数は減少傾向が見られることから、新規・拡充施策である「救命胴衣着用率の向上」及び「2 時間以内関知率の向上」の諸施策の推進により、海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数を抑制する効果があったものと考えられる。</p> <p>事故発生後の対策については、機動救難士、特殊救難隊等の出動及び救助実績が向上するとともに、その他の救難体制等の整備も進捗しており、事故発生後の対策は一定の向上が図られたこと、さらに救助率に関しても海難船舶乗船者の救助率は高い水準を維持するとともに、船舶からの海中転落者の救助率についても向上していることから、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寄与しているものと考えられる。</p> <p>特異事例の検証</p> <p>台風による影響については、海難船舶隻数は平成 8 年から 12 年までの年平均で 46 隻であったものが、平成 13 年から 17 年までの年平均では 97 隻となっており、死亡・行方不明者数は平成 8 年から 12 年までの年平均で 2.4 人であったところ、平成 14 年及び 15 年においては 12 人及び 11 人となり、特に平成 16 年については、過去 30 年間の平均上陸数（3 個）の 3 倍以上の台風（10 個）が上陸し、これに伴い 247 隻の海難が発生し、死亡・行方不明者数は 36 人と激増した。</p> <p>この結果、全体の海難発生隻数が増加するとともに、台風下における海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者の数が激増することとな</p>
-------------	---

	<p>り、台風という特異気象が、全体の死亡・行方不明者数が予測どおり減少とならなかった大きな要因となっている。</p> <p>次に、外国船舶の影響については、海難船舶隻数は平成8年から12年までの年平均で256隻であったものが、平成13年から17年までの年平均では263隻となっており、死亡・行方不明者数は平成8年から12年までの年平均で31人であったところ、平成13年から平成16年まで50人前後に激増した。</p> <p>外国船舶に対しては、同船舶が我が国周辺海域の地理や気象・海象に不案内なことから、航行安全上必要な情報等について周知・指導を図っているところであるが、我が国周辺海域を通航中に連絡が取れなくなり、海上保安庁が捜索を行ったものの結果的に行方不明となった海難等が発生しており、死亡・行方不明者数激増の一因と考えられる。</p> <p>このように、施策の効果が期待できないような外国船舶による死亡・行方不明者数の激増が、全体の死亡・行方不明者数が予測どおり減少とならなかった大きな要因となっている。</p> <p>目標達成に係る評価</p> <p>前述のとおり、事故発生前、事故発生時、事故発生後の諸施策を実施したところ、海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数は、平成8年から12年までの年平均で335人であったものが、平成13年から17年までの年平均では306人となり減少したが、目標値である「平成17年までに200人以下とする」を達成するに至らなかった。</p> <p>全体の海難発生隻数は増加し、海難による死亡・行方不明者数については横ばいとなっているが、台風及び外国船舶等の特異事例の影響を加味して考慮すると、各種施策を計画的に推進してきた効果が現れていると認められる。</p> <p>以上のように、総体としては一定の成果を得たものの、見込みどおりには進んでいない状況であることから、早期の事故情報の通報及びライフジャケットの着用が高い生存率に結びついている現状にかんがみ、今後、より一層強力に海上交通安全施策を推進する必要があると考えられる。</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数減少のために講じてきた各施策については、死亡・行方不明者数の減少に寄与したことが認められ、いずれも有効であると考えられるが、評価結果を踏まえ、引き続き海難防止のための諸施策に積極的に取り組むとともに、沿岸海域における迅速かつ確な人命救助体制の充実・強化等より効果的な施策を推進するほか、海事・海上交通、水産業等に係る関係行政機関、関係団体及び地方自治体等が官民一体となって実効ある施策を強力に推進する必要がある。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 事故発生前の対策 <ul style="list-style-type: none"> 気象情報等の充実 台風等異常気象時における安全対策の強化 船舶の安全基準の整備 プレジャーボート等、漁船の安全対策の推進（安全基準関係） 小型船舶操縦者の遵守事項の周知・啓発 2 事故発生時の対策 <ul style="list-style-type: none"> 救命胴衣技術基準等の見直し 着用率向上キャンペーンの実施、関係団体への指導・啓発 漁業関係者に対する安全意識の啓発強化 118番受報体制の高度化 3 事故発生後の対策 <ul style="list-style-type: none"> 海難救助体制の充実・強化

<p>第三者の知見活用</p>	<p>・有識者からなる「海上における死亡・行方不明者の減少」政策レビュー委員会を設置し、各委員から意見を聴取（意見の概要は評価書に掲載）。</p> <p>【委員長】今津 隼馬 東京海洋大学教授</p> <p>【委員】工藤 裕子 中央大学法学部教授</p> <p>高橋 勝 海上保安大学校教授</p> <p>松岡 猛 海上技術安全研究所 海上安全研究領域長</p> <p>磨 良三 (社)日本水難救済会 常務理事(第3回から)</p> <p>(加藤 純次 (社)日本水難救済会 常務理事(第2回まで))</p> <p>鍋田 勝義 (社)日本海難防止協会 常務理事</p> <p>(委員会開催状況)</p> <p>平成16年11月17日 第1回(委員会、レビューの目的等について)</p> <p>平成16年 2月18日 第2回(対象施策、評価手法について)</p> <p>平成17年 7月 6日 第3回(対象施策の評価について)</p> <p>平成17年12月 2日 第4回(評価書案について)</p> <p>・評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事概要及び議事録は国土交通省ホームページに掲載）。</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成16年度～平成17年度</p>