

2 第8次交通安全基本計画本体の評価

(1) 評価の考え方

平成22年度に終了年度を迎える第8次交通安全基本計画の政策評価においては、上位目標と個別施策の間をつなぐ論理的構造を様々な視点で整理・再構築しつつ多面的な評価を行うために、新たに『施策群』の概念を導入し、上位目標～『施策群』～個別施策という政策体系・評価体系を構築して評価を実施することにより、前期(第7次)交通安全基本計画の政策評価の課題に対応することとした。

そこで、第8次交通安全基本計画において新たに提示された、道路交通安全対策を実施するにあたって特に重視すべき4つの視点、講じるべき施策として取り組まれている8つの柱及び、中央交通安全対策会議交通対策本部が第8次交通安全基本計画期間内に決定した対策事項を、それぞれ『施策群』として設定し、施策群毎に総括を進めていくこととした。

『施策群』の設定

【a】第8次交通安全基本計画上の4つの視点

少子高齢化への対応
歩行者の安全確保
国民自らの意識改革
ITの活用

【b】第8次交通安全基本計画上の8つの柱

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

【c】中央交通安全対策会議交通対策本部が第8次交通安全基本計画期間内に決定した対策事項

飲酒運転

- 『飲酒運転の根絶について』(18年9月15日本部決定)
 - : 飲酒運転の根絶に向けた取組の強化について(19年7月10日本部決定、20年1月11日改正)
 - : 常習飲酒運転者対策について(19年12月26日常習飲酒運転者対策推進会議決定)

自転車

- 『自転車の安全利用の促進について』(19年7月10日本部決定)
 - シートベルト(チャイルドシートを含む)
 - 後部座席シートベルトの着用の徹底を図るための対策について(19年7月10日本部決定)

上位目標である“死傷者数の削減”を達成するために個別施策を展開しているものの、第8次交通安全基本計画は交通安全対策基本法に基づいて柱立てがなされているため、個別の計画における上位目標から個別施策に至る“目的 手段”関係が

明確ではないとの指摘がある。

上記に鑑み、新たに設定した施策群それぞれについて、上位概念から細分化して体系を構築する手法、個別施策をまとめ上げて体系を構築する手法の 2 つを試行し、双方の検討結果を突合させることにより、上位目標～『施策群』～個別施策の体系を“目的 - 手段”関係で整理・構築することとした。

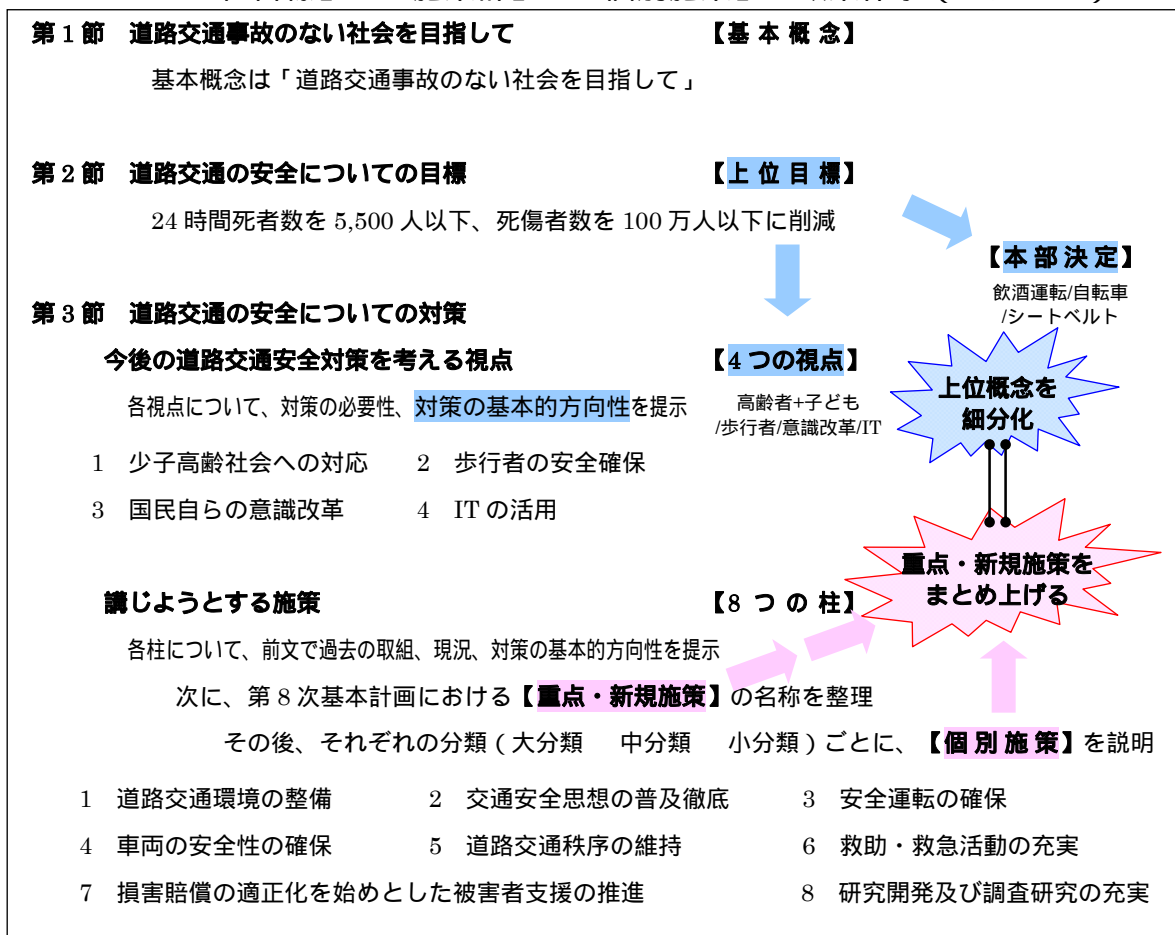
上位概念の細分化

交通安全対策の基本的方向性を記載している決定 第 8 次交通安全基本計画上の「4 つの視点」及び中央交通安全対策会議交通対策本部決定の文言を踏まえ、施策群毎に当該アウトカムの達成状況を把握するための指標（＝施策群の指標）を整理して設定。

個別施策のまとめ上げ

第 8 次交通安全基本計画上の「講じようとする施策＝8 つの柱」の項で記載されている種々の取組のうち、当該計画期間における重点・新規施策と位置付けられている個別施策をまとめ上げ、施策群として位置付けたものについて、施策群毎に当該アウトカムの達成状況を把握するための指標（＝施策群の指標）を整理して設定。

『上位目標』 - 『施策群』 - 『個別施策』の政策体系（イメージ）



なお、4つの視点、8つの柱、3つの政策文書を踏まえた、これらの施策群については、それ自体が交通安全対策の重点目的・目標として位置付けられるものと、上位目標を達成するための手段として位置付けられるものが混在しているおそれがあることから、これらを整理し、前者の「重点目的・目標」として位置付けられる施策群については、働きかけを行う対象に着目し『交通弱者』『加害者としてのリスク要因』『被害軽減』という観点で再整理することで、それぞれの施策群において掲げるアウトカムを共通的に概念化・定式化することが可能であると考えた。したがって、a)各施策群の目標達成状況を示す最終アウトカム指標の推移と、b)その手段として位置付けられる各府省庁の個別施策の定性的整理に主眼をおいて整理することとした。

また、後者の「手段」として位置付けられる施策群・柱について、道路交通を構成する要素である『人』『車両』『道路』により構造化した場合、「手段」として位置づけられる施策群・柱が想定している最終アウトカム導出に至るまでの仮説（ロジック）を、共通的に概念化・定式化することが可能であると考えた。したがって、各府省庁が実施している個別施策がどのようにして上位目標につながっていくのか、それぞれの個別手段毎に「アウトプット」「中間アウトカム」「最終アウトカム」の多段階でロジックを整理し、各段階で極力定量的に実績報告することに主眼をおいて整理することとした。

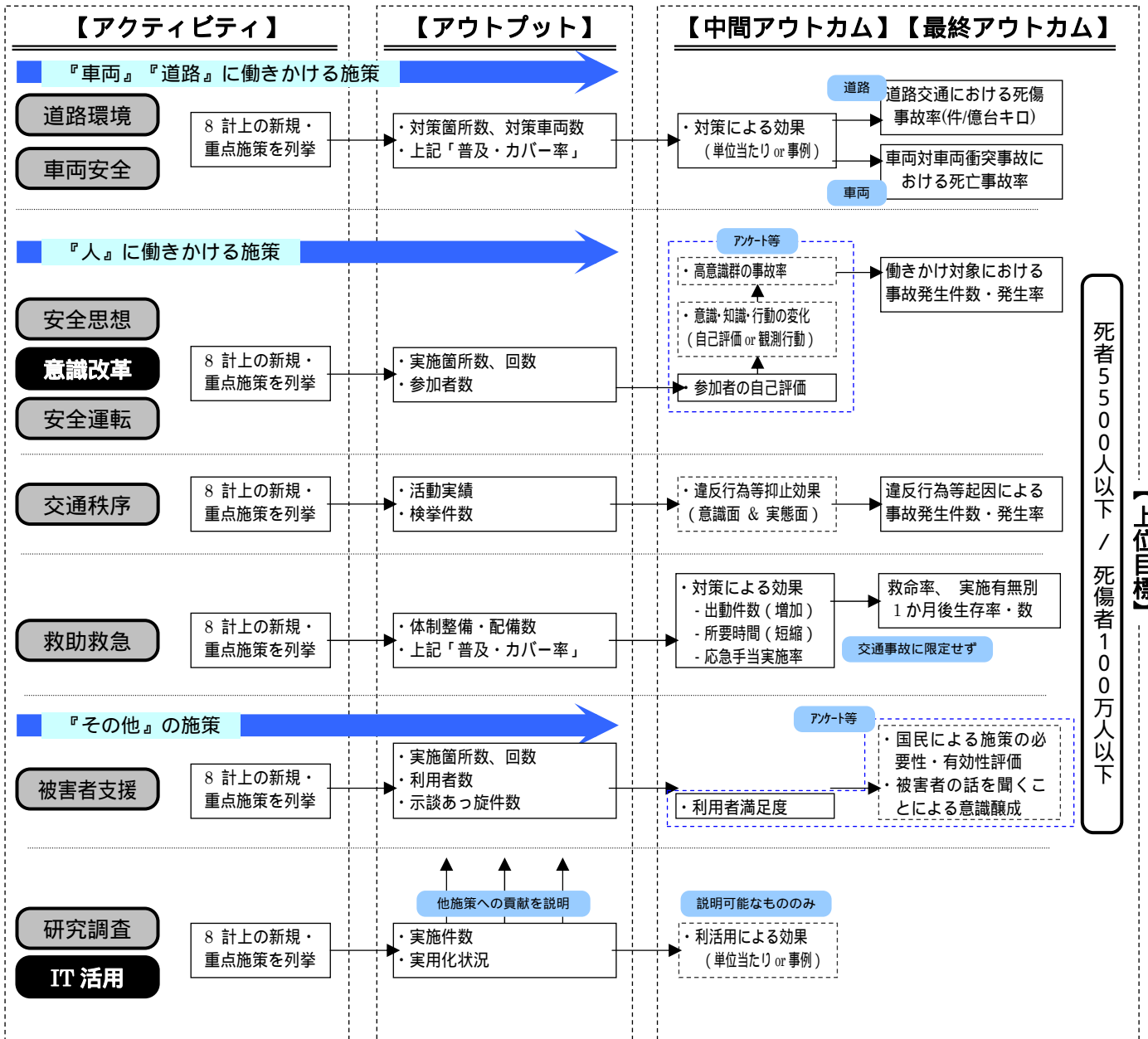
具体的には、次頁・次々頁の図のように、図の左側に位置付けられる個別施策が、どのような論理的蓋然性をもって上位目標までに到達する、もしくは到達しようとしているのかをそれぞれ概念的・定性的に整理するとともに、それぞれについて、いくつかの段階を設けつつ、その達成状況を判断する定量的な評価指標を設定している。

上位目標を構成する「重点目的・目標」として位置付けられる施策群



注) グレー網掛けは「8つの柱」、黒地白抜きは「4つの視点又は3つの政策文書」に基づくもの

上位目標を達成するための「手段」として位置付けられる施策群・柱



死者5500人以下 / 死傷者100万人以下

【上位目標】

注) グレー網掛けは「8つの柱」、黒地白抜きは「4つの視点又は3つの政策文書」に基づくもの

(2) 第8次交通安全基本計画本体の評価

交通安全基本計画は、交通安全対策基本法第22条を根拠として作成された交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱である。

そのポイントは2点あり、一つは総合性である。すなわち、交通安全は、内閣府、国家公安委員会、警察庁、金融庁、総務省、消防庁、法務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、水産庁、経済産業省、国土交通省、気象庁、海上保安庁、防衛省といった多岐にわたる関係省庁に関連するため、あらゆる交通安全施策を総合的に推進し、その総合性を確保する必要があるということである。

いま一つは継続性である。すなわち、交通事故の発生状況の長期的な予測に基づいて、交通事故の発生をできる限り少なくするための交通安全施策を推進し、その継続性を確保する必要があるということである。ちなみに、法律上、計画期間の定めはないが、第1次から第8次まではいずれも5箇年をその期間としている。

ところで、交通安全施策の効果は長期間にわたって発現するため、その効果を検証するには短期的視点ではなく長期的視点に立つことが何より重要であるが、この理は、交通安全施策の集合体である交通安全基本計画についてもそのまま妥当するものである。

したがって、第1次から第8次までの個々の交通安全基本計画について、それぞれの計画における目標を達成できたか否かという分析をするよりも、昭和45年の1万6,765人という交通事故死者数が、8次にわたる交通安全基本計画に基づく諸対策の推進によって、平成20年の死者数が5,155人となって、3分の1以下となったという分析が重要なのではないかと思われる。

また、第7次までの従来計画期間下では、「死者数」は低減する一方で、「事故件数」は必ずしも低減していなかった。今期第8次計画において、「事故件数」と「死者数」の双方が低減する状況になったことは注目に値する。

このような意味から、第8次交通安全基本計画についても、8次にわたる交通安全基本計画の一つとして、その総合性と継続性をもって死者数を3分の1とし、かつ、死傷者数も減少に転じせしめた点において、極めて効果があったと言えるのではないかと考える。

	事 故 件 数	死 者 数
第6次 (96～00年度)	増 加 761,789件(1995年) 931,934件(2000年)	減 少 10,679人(1995年) 9,066人(2000年)
第7次 (01～05年度)	横ばい 931,934件(2000年) 933,828件(2005年)	減 少 9,066人(2000年) 6,871人(2005年)
第8次 (06年度～)	減 少 933,828件(2005年) 766,147件(2008年)	減 少 6,871人(2005年) 5,155人(2008年)