

[道路交通事故の状況]

- 全国の道路交通事故件数は、長期に渡り減少傾向
 < 平成16年：95万件 → 令和4年：30万件 >
- 道路交通事故件数を、生活道路(*)と幹線道路(*)に分けてみると、生活道路は幹線道路に比べて事故件数の減少幅が小さい。 < 図1 >
 < 生活道路 > 平成16年:21万件 → 令和4年:7万件(▽67%)
 < 幹線道路 > 平成16年:72万件 → 令和4年:21万件(▽71%)

(*)「生活道路」は交通規制基準(警察庁通達)において「一般道路のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路」との記載があるが、第11次交通安全基本計画では、①5.5m未満の単路での事故、②5.5m未満道路同士の交差点での事故、③5.5m未満道路とそれ以上の幅員の道路との交差点で前者が第一当事者である事故を生活道路の事故として集計

- 歩行中・自転車乗用中の死者数は、G7の国の中で2番目に高い(令和2年)。
 令和4年の道路交通事故死者数は2,610人(うち生活道路441人)で、約半数が歩行中・自転車乗用中で、そのうち約半数が自宅から500m以内で発生) < 図2~4 >

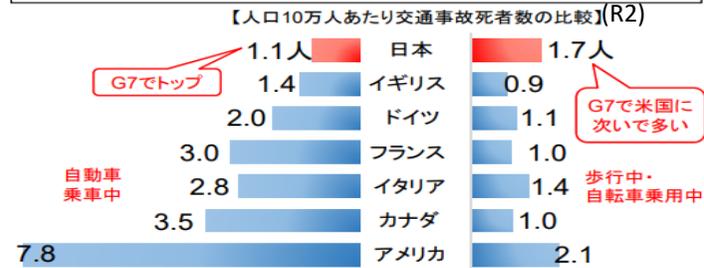
[政策の概要]

- 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、中央交通安全対策会議(会長：内閣総理大臣)において、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱である「交通安全基本計画」を定めている。
- 令和3年3月に第11次交通安全基本計画(計画期間：令和3年度~7年度)が策定され、その中で、生活道路における安全確保も重要な視点とされている。
 - ・ 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
 - ・ 令和7年までに24 時間死者数を2,000人以下とし、重傷者数を22,000人以下にする
 - ・ ①高齢者及び子供の安全確保、②歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上、③生活道路における安全確保、④先端技術の活用推進、⑤交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進、⑥地域が一体となった交通安全対策の推進の6つの視点で交通安全対策を実施する
- 現場における交通安全対策として、道路交通法(昭和35年法律第105号)等に基づく都道府県公安委員会による道路標識等の交通安全施設の整備や、道路法(昭和27年法律第180号)等に基づく道路管理者による区画線等の交通安全施設等の整備がある。
- 現場における具体的な交通安全対策の検討に当たり、幹線道路(国道・都道府県道等)は交通量調査や車両感知器等により交通量が把握しやすいが、生活道路(市区町村道等)は交通量の把握が難しい面あり

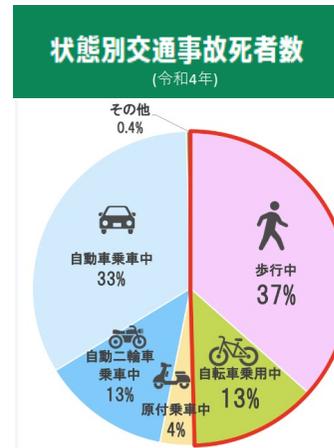
< 図1 > 道路種別の交通事故件数の推移



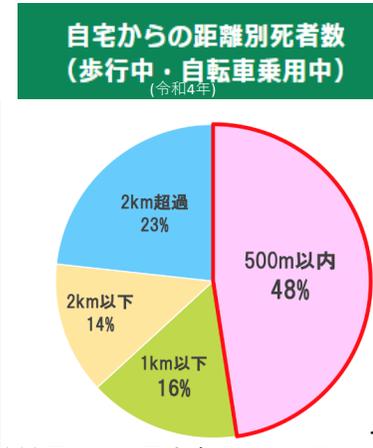
< 図2 > G7で自動車乗車中は最も安全 歩行中・自転車乗用中は米国に次いで多い



< 図3 > 状態別交通事故死者数 (令和4年)



< 図4 > 自宅からの距離別死者数 (歩行中・自転車乗用中) (令和4年)



(注) 図1~4は国交省HPから引用

[生活道路における交通安全対策の推進]

【国段階】

- 科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、自治体、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間を確保

警察庁	交通規制（※速度規制する場合、生活道路は原則最高速度30km/h（交通規制基準）） 交通取締りの推進
	交通安全施設の整備（補助金）
	ゾーン30、ゾーン30プラスの推進
	ビッグデータの活用促進
国交省	交通安全施設の整備（補助金・交付金）
	ゾーン30プラスの推進
	ビッグデータ（ETC2.0 ^(**) ）の活用促進
	自転車通行空間の整備促進
文科省	通学路の安全確保（合同点検、見守り活動）

など

【現場段階】

- 生活道路の大部分を占める市区町村道では、公安委員会・警察と市区町村（道路管理者）が交付金・補助金等を活用して交通安全対策を実施

公安委員会・警察

- 【交差点・単路】
- 信号機、道路標識（最高速度、一時停止、横断歩道、歩行者等専用など）又は道路標示（最高速度、路側帯、横断歩道など）
- 【区域】
- ゾーン30など
- 【交通違反の取締り】

道路管理者

〔市町村道：市町村〕

- 【交差点・単路】
- 道路標識（学校、幼稚園、保育所等あり、歩行者等専用など）、区画線
 - 歩道・防護柵・カーブミラー、看板など
 - 法定外表示（交差点クロスマーク、路側帯及び交差点のカラー舗装など）の整備・維持管理

学校・教育委員会

- 通学路の点検、見守り活動

現場における交通安全対策の取組内容

- 生活道路における交通事故の発生状況の把握・分析
 - 死亡事故や事故多発の箇所の把握・分析等
- 交通事故のリスクが高い箇所の把握・分析
 - 職員による日常的な点検、地域住民からの情報提供、関係者による一斉点検等
- 交通安全施設等の整備に係る予算の措置や体制の整備
- 交通安全施設等の整備箇所の選定
 - 死亡事故の箇所など予算措置に当たり優先順位づけ等
- 交通安全施設等の選定と整備
 - 予算の対象とする交通安全施設等の範囲、選定方法等
- 公安委員会・警察と市区町村との調整・連携、地域住民との調整
- ビッグデータ等の活用

生活道路における交通事故件数の減少

（*）自動車等の速度が20～30km/hの場合、歩行者の致死率は0.9%であるが、30～40km/hの場合は3.0%、40～50km/hの場合は8.4%と、30km/hを超えると歩行者の致死率が急激に上昇（国交省HP（生活道路の交通安全対策ポータル）より）

（**）ETC2.0は、ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となるシステムで、走行履歴や挙動履歴のデータがETC2.0車載器に蓄積され、車両が路側機の下を通過するときに、その情報が吸い上げられる仕組み（車載器約928万台（令和5.3月末）、路側機：高速道路約1,800ヵ所、直轄国道約2,400ヵ所（令和5.4））

[分析・評価の方針]

生活道路における交通事故について、警察庁のオープンデータ（令和元～4年）で分析すると、以下の状況がみられた。

- 幹線道路と比べて「人対車両」の事故の割合が高く、特に単路で高くなっている。
- 事故発生箇所（信号機のない交差点）のうち一時停止規制のない箇所が66.7%、事故発生箇所のうち最高速度規制のない箇所が45.3%
- 事故の発生状況等は市区町村ごとに違いあり。

※P5参照

現場の公安委員会・警察や市区町村で以下の取組に違いがあるのではないか

※ルールの遵守が基本

公安委員会・警察

【交差点・単路】

- ・信号機、道路標識（最高速度、一時停止、横断歩道、歩行者等専用など）
- ・又|お道路標示（最高速度、路側帯、横断歩道など）

【区域】

- ・ゾーン30など
- 【交通違反の取締り】

道路管理者

〔市町村道：市町村〕

【交差点・単路】

- ・道路標識（学校、幼稚園、保育所等あり、歩行者等専用など）、区画線
- ・歩道・防護柵・カーブミラー、看板など
- ・法定外表示（交差点クロスマーク、路側帯及び交差点のカラー舗装など）の整備・維持管理

学校・教育委員会

- ・通学路の点検、見守り活動

現場における交通安全対策の取組内容

- ① 生活道路における交通事故の発生状況の把握・分析
・死亡事故や事故多発の箇所の把握・分析等
- ② 交通事故のリスクが高い箇所の把握・分析
・職員による日常的な点検、地域住民からの情報提供、関係者による一斉点検等
- ③ 交通安全施設等の整備に係る予算の措置や体制の整備
- ④ 交通安全施設等の整備箇所の選定
・死亡事故の箇所など予算措置に当たり優先順位づけ等
- ⑤ 交通安全施設等の選定と整備
・予算の対象とする交通安全施設等の範囲、選定方法等
- ⑥ 公安委員会・警察と市区町村との調整・連携、地域住民との調整
- ⑦ ビッグデータ等の活用

左記の取組の違いが右記の結果にどう関係しているか

生活道路における交通事故の発生状況等は市区町村ごとに違いあり

人口規模や自動車保有台数が同程度の市区町村において交通事故件数に差異あり

DID（人口集中地区）の面積が同程度の市区町村において交通事故件数に差異あり

市区町村の交通事故件数の減少率に差異あり

自転車事故が増加している市区町村あり

- 生活道路における交通事故の更なる減少に向け、現場における交通安全対策の取組の違いが交通事故件数の減少とどのように関係しているか等を、市区町村の規模（人口）等に応じ分析・評価。事故減少率の小さい市区町村の課題等を整理。分析・評価の実施により、次期交通安全基本計画（令和8年度～）の検討に寄与
- 地方自治体の職員などの交通安全対策の担い手が多くない中で、効果を上げている取組やより効率的な業務運営のための工夫（ETC2.0等のビッグデータやAIを活用した事故リスクの高い箇所の分析等）についても、先進事例を踏まえて検討・整理

[調査手法]

1 警察庁のオープンデータ（令和元年～4年）を活用した分析

- ・市区町村別に、事故件数や事故の増減率等を集計・分析

(死亡)事故の詳細

道路形状別（交差点、単路）

相手別（人 対 自動車等）

状態別（歩行中、自転車乗用中）

速度別（30km/h以下、速度規制無し）

一時停止規制の有無

法令違反別

年齢別

など

- ・市区町村の規模（人口）等ごとに、人口当たりの事故件数や事故の増減率の大小等により市区町村をカテゴリー化
- ・オープンデータを活用して市区町村ごとの事故多発箇所（令和元年複数回発生箇所等）を抽出し、その後（令和2～4年）の事故発生件数や事故発生後の対策の実施状況を写真付きで整理（国土地理院のマップやGoogleマップも活用）し、事故件数等のデータとともに2の調査の際に活用

【データ分析の対象とする生活道路の範囲】
市区町村道の管理実態や事故発生状況を分析した結果を基に次のとおり設定

【単路】 5.5m未満

5.5m以上9m未満で中央線等なし

【交差点】 5.5m未満道路同士の交差点

5.5m未満道路とそれ以上の幅員の道路との交差点

5.5m以上13m未満道路同士の交差点（信号機無し）

2 現場における取組の調査・分析・評価

- ・1の分析に基づき、人口当たりの事故件数や事故の増減率の大小等を踏まえ、調査対象を選定
- ・現場における交通安全対策の取組状況（2ページの①～⑦）等を聴取。取組状況と交通事故の増減率等の関係や要因を、市区町村のカテゴリー別に分析・評価

3 1の分析の手順（オープンデータやマップの活用方法等）の市区町村への情報提供

- ・現場における交通事故の分析・評価の際の活用を期待

(参考1) 交通安全施設・法定外表示の例

<警察>

○交通安全施設の例

- ・道路標識（最高速度、一時停止等）



○法定外表示の例

- ・止まれ



- ・道路標示（最高速度、横断歩道、路側帯）

- ・信号機

【交通安全施設の整備】

道路交通法第4条、道路法第45条、道路構造令（昭和45年政令第320号）
交通安全施設等整備事業の推進に関する法律（昭和41年法律第45号）

<市区町村>

○交通安全施設の例

- ・道路標識（学校、幼稚園等あり）



- ・区画線



- ・カーブミラー



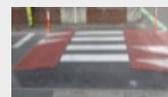
- ・狭さく



- ・防護柵



- ・ハンブ



○法定外表示の例

- ・交差点クロスマーク



- ・カラー舗装



- ・矢羽根型路面表示
ピクトグラム



- ・減速表示



- ・ゾーン30



(参考2) 関連データ

- 「人対車両」の交通事故の割合：生活道路15.8% 幹線道路13.0%
うち単路：生活道路24.0% 幹線道路9.8%（令和元年）
- 生活道路における事故発生箇所（信号機のない交差点）の一時停止規制の状況
一時停止規制のある箇所：33.3%、一時停止規制のない箇所：66.7%（令和元年）
- 生活道路における事故発生箇所の最高速度規制の状況
最高速度規制のある箇所：54.7%、最高速度規制のない箇所：45.3%（令和元年）
- 人口千人当たりの生活道路における交通事故件数（令和元年の交通事故件数が年間50件以上の市区町村。人口は令和2年）
※ 人口あたりの自動車保有台数が同程度（一人当たり保有台数が0.7~0.8台）の都市間で比較
 - ① 30万人以上50万人未満：最大2.42件/千人 最小0.52件/千人
 - ② 20万人以上30万人未満：最大0.92件/千人 最小0.38件/千人
- DID(人口集中地区)の面積当たりの生活道路における交通事故件数
（令和元年の交通事故件数が年間50件以上の市区町村。DIDのデータは令和2年）
※ DIDの面積及び人口等が同程度の都市間で比較
 - ① DIDの面積40km²以上50km²未満でその人口が25万人以上45万人未満：最大6.91件/km² 最小2.98件/km²
 - ② DIDの面積30km²以上40km²未満でその人口が15万人以上25万人未満：最大7.69件/km² 最小4.09件/km²
- 生活道路における交通事故の増減率（令和元→4年）
最大67.9%減少 最小125.8%増加（交通事故件数が年間50件以上の市区町村）
- 生活道路における自転車事故が増加している市区町村（令和元→4年）：318市区町村
（令和元→4年の自転車事故の増加数が最大の市区町村での増加数は62件）