

○ 生活道路における交通安全対策に関する政策評価

● 地域住民の日常生活に利用される生活道路(*)における交通事故の更なる減少に向け、現場での交通安全対策の取組を分析・評価し、より効果的・効率的な業務運営の在り方を検討

- 第11次交通安全基本計画(令和3年3月29日閣議決定)では、「生活道路における安全確保」が重要な視点として挙げられ、国は様々な政策を推進
- 現場では、道路交通法や道路法等に基づき、交通規制や交通安全施設等の整備などの交通安全対策を実施

【交通事故の状況】

全国の交通事故は減少傾向(平成16年：95万件 → 令和4年：30万件)。一方で、

① 生活道路は幹線道路に比べ、事故件数の減少幅が小さい

<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%)

② 歩行中・自転車乗用中の人口当たりの死者数はG7の国の中で2番目に多い(令和2年) <右図参照>

③ ②の死者数は、交通事故死者数の約半分を占め、うち半数は自宅から500m以内で発生(令和4年)

図 人口10万人あたり交通事故死者数の比較(令和2年)



* 「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、①幅員5.5m未満の単路での事故、②幅員5.5m未満道路同士の交差点での事故、③幅員5.5m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

主要調査事項

生活道路における

- 交通事故の発生状況
- 交通安全対策の実施状況
- 交通安全対策に係る効果の把握状況

主要調査対象

調査対象機関

内閣府、警察庁、文部科学省、国土交通省

関連調査等対象機関

都道府県公安委員会(都道府県警察)、
都道府県、市区町村、市区町村教育委員会等

調査実施期間

令和6年2月～12月(予定)

(参考) 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
国土交通省	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
文部科学省	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

〔市区町村道：市区町村〕

- 【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

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（国土交通省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か所、直轄国道約2,400か所（令和5.4月末））