

生活道路における交通安全対策に関する政策評価（中間報告）

令和6年12月24日
総務省行政評価局

1 調査対象

(1) 調査対象とした事故

- 警察庁が公表している交通事故統計情報のオープンデータ（※1）（以下「OD」という。）に基づき、令和元年から4年までの生活道路（※2）における人身事故（以下「事故」という。）を調査対象とした。

※1 道路上で車両等により引き起こされた人の死亡・負傷事故について、1事故ごとに、日時、地点（緯度・経度）、車道幅員、当事者（車両、人など）、速度規制等が記載されたもの

※2 当局において、市区町村道における①5.5m未満の単路、②5.5m以上9m未満で中央線等なしの単路、③5.5m未満道路同士の交差点、④5.5m未満道路とそれ以上の幅員の道路との交差点、⑤5.5m以上13m未満道路同士の交差点（信号機無し）での事故と定義

(2) 調査対象とした機関

- 書面調査と実地調査を実施した機関は、表1のとおり

表1 調査対象機関

	調査対象機関
書面調査	令和元年に発生した事故件数の9割を占める上位454市区町村（令和5年12月（回答数408）と6年11月に実施）、46都道府県警（沖縄県警察を除く。）、120警察署（調査対象市区町村を管轄）、
実地調査	120市区町村（454市区町村の中から地域バランスや特徴的な取組を考慮して選定）、地方整備局、都道府県、市区町村教育委員会、民間事業者（データ活用関係）

2 評価・分析の方向性

- 令和4年の生活道路における事故件数は、元年よりも2割程度減少。ただし、市区町村別に見ると、増加しているところがあるほか、減少率にもバラツキあり
- 都道府県警察や市区町村（道路管理者）が行う生活道路における交通規制、交通安全施設・法定外表示等の整備に係る取組状況を調査したところ、市区町村によって取組の内容・方法に違いあり



市区町村ごとの取組（都道府県警察との連携を含む。）の違いと事故減少率がどのように関係しているかを評価・分析するほか、事故防止に効果的・効率的な事例を整理

3 調査結果 【整理中のため、今後修正の可能性あり】

(1) 生活道路における事故の現状

ア 全国

- ① 令和4年の生活道路での事故件数は84,952件。令和元年(107,755件)に比べ21.2%減少
都道府県別に見ると、事故件数、自転車事故件数とも、上位10自治体で全体の7割～8割を占める。
- ② 当事者別で見ると、「⑦車相互」が27,080件(34.4%)と最も多く、次いで、「②車対自転車」が23,833件(30.3%)。令和元年から4年にかけての事故の増減を見ると、「④自転車対人」のみ増加(+7.5%)しているほか、「⑨自転車相互」の減少率(▼6.5%)が他よりも低調(表2参照)

表2 令和4年の当事者別の事故件数

	①車 人	②車 自転車	③車 二輪	④自転車 人	⑤二輪 自転車	⑥二輪 人	⑦車相互	⑧二輪相互	⑨自転車相互
事故件数(R4)	11,477	23,833	10,526	1,245	1,684	781	27,080	555	1,582
構成割合	14.6%	30.3%	13.3%	1.6%	2.1%	1.0%	34.4%	0.7%	2.0%
R元→4増減率	▲18.4%	▲20.6%	▲24.4%	+7.5%	▲14.9%	▲15.5%	▲27.5%	▲15.7%	▲6.5%

(注) 当省の調査結果による。

イ 書面調査対象とした454市区町村

454市区町村を人口別に区分して算出した1市区町村当たりの平均事故件数及びその減少率は表3のとおり。全事故、自転車事故とも、人口20万人以上の区分の平均事故減少率は、全人口区分の平均を下回っており、他の区分よりも若干低い。
なお、「人口」と「事故件数」は正の相関が見られたが、「人口」と「事故減少率」は相関が見られなかった。

表3 書面調査対象とした454市区町村の人口区分別事故件数

	全事故				うち自転車事故			
	平均事故件数 (R4)	最大	最小	事故増減率 (R1→4)	平均事故件数 (R4)	最大	最小	事故増減率 (R1→4)
人口10万人未満<179>	53	204	16	▲24.3%	17	104	0	▲18.9%
10万人～20万人未満<145>	95	314	22	▲25.4%	32	110	1	▲22.5%
20万人～50万人未満<95>	247	684	56	▲20.6%	101	364	2	▲12.1%
50万人以上<35>	847	2,841	273	▲18.6%	365	1,742	62	▲12.4%
合計(平均)	168	-	-	▲21.2%	66	-	-	▲14.7%

(注) 当省の調査結果による。

(2) 交通安全施設等の整備に係る主な取組

ア 国の取組

国による生活道路に関連した主な交通安全対策は、表4のとおり

表4 国による生活道路に関連した交通安全対策

	主な取組
警察庁	交通規制（生活道路は原則最高速度 30km/h）、交通安全施設等の整備（交通安全対策特別交付金、交通安全施設等整備費補助等）、ゾーン30・ゾーン30プラスの推進、交通事故統計情報の活用促進
国土交通省	交通安全施設等の整備（社会資本整備総合交付金等）、ゾーン30プラスの推進、ETC2.0プローブデータの活用促進、自転車通行空間の整備促進
文部科学省	通学路合同点検、登下校時の見守り活動の推進

(注) 当省の調査結果による。

イ 現場の取組

(ア) 取組の概要

- ① 都道府県警察（都道府県公安委員会）は道路交通法に基づく交通規制やそれに伴う施設の整備等を、市区町村（道路管理者）は道路法に基づく施設の整備を実施。

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）
- 道路標示（最高速度、横断歩道、路側帯）
- 信号機

○法定外表示の例

- 止まれ

【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
- ハンブ
- 防護柵

○法定外表示の例

- 交差点クロスマーク
- カラー舗装
- 減速表示
- 矢羽根型路面表示ピクトグラム

また、市区町村が施設等を整備する箇所の選定や施設内容の決定を行うに当たり、市区町村が独自の手順や考え方で整備を実施

- ② 市区町村が施設等の整備を行うに当たり、都道府県警察から、事故発生箇所や事故リスクが高い箇所に関する情報提供、整備する施設内容に係る助言・提案を受けるなどの連携あり

(イ) 市区町村の取組¹

a 施設等の整備に係る予算、体制

- ① 施設等の整備に係る予算は、一般的に、国から配分される交通安全対策特別交付金に自治体の単独事業費を加えて構成されており、国からの補助金（社会資本整備交付金、交通安全対策補助等）を活用している例もあり
- ② 施設等の整備に関連して、都道府県警察と定期的な検討を行う体制（会議、協議会）がある市区町村あり

b 事故発生状況の把握

- ① 書面調査結果では、**事故件数を把握している市区町村は7割程度**
- ② **事故発生箇所を把握しているのは90市区町村（80.4%）**。把握方法は、都道府県警察からの提供・入手が多く、このほか、警察庁の交通事故統計情報のOD、都道府県警察が作成した交通事故マップ（以下「事故マップ」という。）など

c 事故リスクが高い箇所の把握・分析

- ① **95%以上の市区町村が要望（通学路合同点検や住民からの要望）を端緒として高リスク箇所を把握**
- ② 加えて、**データや一斉点検により高リスク箇所を把握している市区町村あり**
 - i **データにより事故多発箇所を把握しているのは86市区町村（76.8%）**。データは、OD、事故マップで確認、都道府県警察からの情報提供など

【iの例】

- ・ODを当該市区町村のシステム（GIS）に取り込んでマップ化して事故多発箇所を把握
- ・都道府県警察からの事故多発箇所の情報提供（数件～20件程度／年）

（注）当省の調査結果による。

- ii **データにより管内の潜在的高リスク箇所を広域的に把握しているのは10市区町村（8.9%）**。データは、ETC2.0プローブデータ（国土交通省）、民間のプローブデータのほか、**AIで分析している例あり**

【iiの例】

AIにより、①事故内容と道路構造、交通状況、人口、土地利用状況等を分析して潜在的风险箇所を数値化、②事故要因を分析して効果的な施設等の内容を特定。これらを踏まえてリスク高い箇所から施設等を整備

（注）当省の調査結果による。

¹ 本項における市区町村数及び割合は、特に言及のない限り実地調査（120市区町村）の結果に基づく現時点の数字であり、現在、対象市区町村を拡大した追加調査を実施しているため、今後、数字が大幅に変動する可能性がある。

- iii 潜在的高リスク箇所を把握するための一斉点検を実施しているのは3市区町村（2.5%）。点検箇所は、重大事故箇所と類似した道路環境の箇所、高齢者事故の多い地区など

【iiiの例】

死亡事故発生箇所の道路環境等を踏まえ、一時停止規制がなく優先が分かりにくい、出会い頭事故が想定される、スピードが出やすいなどの観点で、危険な交差点を200箇所以上抽出し、道路管理者、都道府県警察等の関係者による一斉点検を実施

（注）当省の調査結果による。

d 交通安全施設等の整備箇所の選定

- ① 90%以上の市区町村は、住民要望や通学路合同点検結果を端緒として施設整備を行う箇所を抽出した上で、当該箇所に整備が必要かどうかの検討に当たり現場確認（交通量、速度、道路線形等）を踏まえ、担当職員の経験を基に緊急性・危険性を判断
- ② 整備の必要性の検討に当たり、事故の実績や潜在的高リスク箇所に関するデータを参考にしている市区町村あり
- i 事故実績を参考にしている : 48 市区町村（42.9%）
 - ii 事故多発箇所を重視している : 18 市区町村（16.1%）
 - iii 潜在的高リスク箇所を参考にしている : 10 市区町村（8.9%）

【②iiの例】

ODを市内GISに取り込んでマップ化し、事故多発箇所（年4件以上又は2年連続3件以上）を抽出して重点的に対策を実施（これにより多発箇所が減少（平成18年20箇所以上→令和3年0箇所））

（注）当省の調査結果による。

【②i ii iiiの例】

- ・ 事故実績と住民要望に、ETC2.0により把握した車両の走行速度や急ブレーキの状況を重ね合わせて事故リスクが高い交差点等を抽出。事故件数の多寡、事故類型、道路構造、交通規制等を勘案して施設等の整備箇所を選定
- ・ 交通事故総合分析センターのメッシュ図を活用して事故の多い地域を抽出した上で、個別箇所の事故件数やETC2.0で把握した車両の挙動も参考に、施設等の整備箇所を決定

（注）当省の調査結果による。

e 施設等の内容の選定

(a) 施設内容の検討方法

- ① 事故内容を考慮して施設の内容を選定することを基本としている市区町村は少数（必要に応じて事故内容を確認するとした市区町村はあり）
- ② 70%以上の市区町村は、現場の状況（交通量、速度、道路線形等）を確認した上で、担当職員の経験を基に必要な施設を整備。原則要望があった施設を整備する、単価が安い施設から整備を検討するといった例あり

(b) 都道府県警察からの施設内容の提案

90%以上の市区町村は、都道府県警察から施設内容の提案を受けている。提案は、都道府県警察が行う現地診断（※）に参加した際に行われることが多いほか、都道府県警察において施設整備が必要と判断したもの、事故多発箇所に関するもの、交通規制が困難であったり変更した箇所など

※重大事故等の現場において、事故発生原因、発生箇所の道路交通環境、再発防止措置等の検証を行うもの

f 自転車向けの取組

- ① 自転車事故件数を把握しているのは81市区町村（72.3%）
- ② 自転車向けの施設等の整備を実施しているのは76市区町村（67.8%）。事故件数が60件以上の市区町村の約9割で整備を実施。

ただし、市区町村からは、「事故原因がモラルによる部分が多く、事故防止に効果的な対策が分からず苦慮している。施設整備よりも啓発の方が重要」との意見が散見

【②の例】

- ・ ODにより自転車事故発生箇所をマップ化して施設等の整備に活用
- ・ 都道府県警察が設定する自転車指導啓発重点地区・路線において都道府県警察と連携して施設等を整備

（注）当省の調査結果による。

(ウ) 都道府県警察の取組

取りまとめ中

(3) 市区町村の取組と事故減少率との関係

これまで実施した実地調査等の結果から、事故減少に有効であると考えられる市区町村の取組について、以下のとおり整理

- 事故に関する情報や施設整備に当たっての助言を得るなど、都道府県警察との連携が有効ではないか。
- 施設整備や啓発に活用するため、事故発生箇所を把握することが有効ではないか。
- どこに施設整備を行うかの検討に当たり、事故発生箇所であることを参考にすることが有効ではないか。
- どのような施設を整備するかを検討に当たり、事故内容（進行方向、事故要因等）に関する情報を活用することが有効ではないか。
- 自転車の事故防止対策を行うに当たり、自転車事故の発生状況を把握することが有効ではないか。

こうした考え方にに基づき、書面調査を行った市区町村に対し追加調査を行い、市区町村における取組の違いと事故減少率（令和元年→4年）との関係を分析中（表5参照）

表5 市区町村における取組の違いと事故減少率との関係の分析内容

項目	主な取組
体制	○ 都道府県警察と定期的な検討を行う体制（会議、協議会）の有無
事故発生箇所の把握	○ 事故発生箇所の把握の有無・程度
施設の整備箇所の選定	○ 事故発生箇所であることを参考にすることの有無・程度
整備する施設内容の決定	○ 事故内容（進行方向、事故要因等）の活用の有無・程度
自転車対策	○ 自転車事故の毎年の発生件数や発生箇所の把握の有無

4 調査結果を踏まえた意見等

（上記の分析等を踏まえ、今後記載予定）

5 今後のスケジュール

- 令和8年度を始期とする第12次交通安全基本計画の策定の議論に資するよう、本年度末の調査結果公表を目指す。