

生活道路における交通安全対策に関する政策評価（要旨）

！ 評価の背景

〔通知日：令和7年6月27日 通知先：国家公安委員会（警察庁）、国土交通省〕

- 生活道路での交通事故の減少率は幹線道路に比べて低調。歩行中・自転車乗用中の死者数の割合が諸外国と比べて高く、全死者数の4分の1が自宅から500m以内の身近な生活空間で発生
- 第11次交通安全基本計画では、生活道路において、**交通事故の多いエリアでの対策、ビッグデータを活用した潜在的高リスク箇所の解消**を進めるなど効果的な対策を実施する旨が記載
- 生活道路での交通事故の7割が市区町村道で発生していることから、その管理者である市区町村における交通安全施設等の整備の取組及び都道府県警察による市区町村への支援の取組を評価



（生活道路の例）

📄 主な評価結果

【事故発生状況の把握】

- ・ 交通事故の発生箇所を「おおむね把握している」とする市区町村は約2割、「ほとんど把握していない」は約2割
- ・ 事故発生状況を把握する上で、「交通事故統計情報のオープンデータの使い方が分からない」、「地図化するための余裕やスキルがない」、「都道府県警察事故マップの情報が不足している」といった声あり

【交通安全施設等の整備箇所の選定】

- ・ 施設整備箇所の選定に当たり、事故実績を「おおむね参考にしている」とする市区町村は約1割、「ほとんど参考にしていない」は約4割
- ・ 市区町村では、**住民要望や通学路合同点検で把握した危険箇所の施設整備が基本**となっており、データに基づく事故発生箇所や事故リスクが高い箇所の施設整備を基本とするのは少数

【交通安全施設等の整備内容の決定方法】

- ・ 施設の整備内容の決定に当たり、事故内容を「おおむね参考にしている」とする市区町村は約3割、「ほとんど参考にしていない」は約2割
- ・ 事故の実績や内容を十分把握せず、現場の道路・交通環境を確認し、**担当職員の経験により整備内容を決定する市区町村が多数**

👉 当省の意見

【国土交通省】

- オープンデータ活用の手順書の作成や事故内容を踏まえた施設整備の好事例の活用等により、市区町村における事故実績等を踏まえた施設整備を推進

【警察庁】

- 都道府県警察が把握した事故リスクが高い箇所や必要な安全対策について、市区町村に必要な情報を提供するように指導

💡 期待される効果

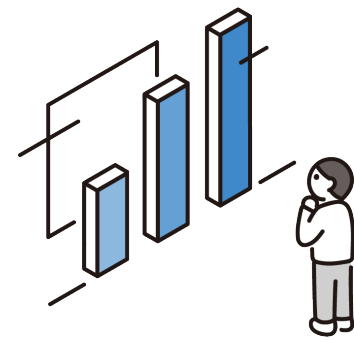
事故の発生箇所や内容を把握した上で、交通安全施設等を整備

生活道路における交通事故の減少

評価結果① 事故発生状況の把握

- 警察庁は、令和元年以降の交通事故統計情報のオープンデータ（※1）（以下「OD」という。）を公開するとともに、事故多発箇所を抽出できるツールをウェブサイトに掲載
各都道府県警察は、事故の発生状況が分かる地図（以下「都道府県警察事故マップ」という。）をウェブサイトに掲載。事故件数や事故情報を自発的に又は求めに応じて市区町村に提供
- 国土交通省は、潜在的高リスク箇所の把握に活用できる E T C 2.0（※2）加工情報を交通事故の削減に活用する方針

※1 人の死亡・負傷事故について、1事故ごとに日時、地点、当事者（車両、人など）等が記載されたもの
※2 E T C 車載器を搭載した車両の走行経路、速度、急ブレーキ等の挙動情報を収集するシステム



主な評価結果

- 事故の発生箇所を「おおむね把握している」とする市区町村の割合は20.6%（85市区町村）で、「ほとんど把握していない」とする市区町村の割合は22.3%（92市区町村）
 - ✓ 把握方法としては、「死亡事故の発生状況について、都道府県警察から定期的に情報提供がある」が48.8%（199市区町村）、「不定期であるが、自ら都道府県警察に情報収集する」が28.2%（115市区町村）、「ODにより自ら把握する」が6.9%（28市区町村）
 - ✓ 未把握の理由としては、「事故箇所を把握する余裕がない」、「施設整備は住民要望等があった箇所を対象とし、事故の有無は考慮すべき事項としての優先度が低い」とするものが多数
- データ活用にあたっての課題として、市区町村からは「ODの使い方が分からない」、「ODを地図化するための余裕やスキルがない」、「都道府県警察事故マップにある情報の掲載期間が短かったり、内容が不足していたりする」といった声あり
- 都道府県警察の取組として、事故多発箇所や潜在的高リスク箇所の情報を市区町村に提供している例や、A I や民間事業者のプロープ情報（カーナビゲーションシステムに蓄積された走行履歴情報）を活用した情報を市区町村に提供している例あり
- 事故発生箇所を把握している市区町村とそうでない市区町村について、令和元年から4年までの事故増減率の平均を比較したところ、前者は▲24.3%、後者は▲20.5%となり、事故発生箇所を把握している市区町村の方が事故減少率が高くなることが示唆される結果となった。

当省の意見

- 【国土交通省】
 - 市区町村が事故実績等の把握に当たり、円滑にODを活用できるよう、データを地図化する方法を示した手順書等の作成や研修に取り組むこと。
- 【警察庁】
 - 都道府県警察事故マップが市区町村による交通安全対策の検討に資するものとなるよう、当該マップに関し都道府県警察が市区町村の意見の把握に努めるなどの取組を推進すること。

評価結果② 交通安全施設等の整備箇所の選定

■ 第11次交通安全基本計画では、事故の多いエリアについて効果的・効率的に対策を実施することとされており、事故の実績を踏まえた施設整備の実施が求められている。また、同計画では、ビッグデータを活用した潜在的高リスク箇所の解消を進めるとされており、こうした危険箇所への施設整備も重要

目 主な評価結果

- 市区町村は、**住民要望や通学路合同点検**（学校、道路管理者、都道府県警察等が合同で通学路の安全点検を定期的実施する取組）を端緒として把握した危険箇所で**施設整備を検討**。道路・交通環境を現地で確認し、担当職員の経験により整備の必要性を判断するのが基本的な手順
- **施設整備箇所の優先順位を決める際、事故実績を「おおむね参考になっている」とする市区町村の割合は11.4%**（47市区町村）、「ほとんど参考にしていない」割合は**44.6%**（184市区町村）
 - ✓ 事故実績の活用方法としては、住民要望があった箇所に対して、都道府県警察事故マップ等で事故実績を確認した上で、優先順位付けしている例や、住民要望ではなく事故実績等を端緒に施設整備を進めることを基本的な手順にしている例あり
- **施設整備箇所の選定の際、事故多発箇所を重視している市区町村の割合は45.5%**（188市区町村）。他方、**重視していない市区町村の割合は54.2%**（224市区町村）
 - ✓ ODの活用により事故多発箇所を抽出し、重点的に施設整備している例あり
- **施設整備箇所の選定の際、潜在的高リスク箇所を「おおむね参考になっている」とする市区町村の割合は2.9%**（12市区町村）、「ほとんど参考にしていない」割合は**77.7%**（321市区町村）
 - ✓ 潜在的高リスク箇所の情報の活用方法としては、通学路の安全確保のため当該箇所を把握して施設整備している例や、広域的に当該箇所を把握して施設整備している例、AIで危険度予測している例あり
 - ✓ 潜在的高リスク箇所を把握するためのETC2.0加工情報の活用について、ゾーン対策を実施する前提で地区を限定しなければ提供されないと誤解している例あり
- 施設の整備箇所の選定に当たり、事故の実績に関するデータを何らかの形で活用している市区町村とそうでない市区町村について、令和元年から4年までの事故増減率の平均を比較したところ、前者は▲24.2%、後者は▲19.9%となり、事故の実績に関するデータを何らかの形で活用することが事故の減少に効果的であることが示唆される結果となった。

👉 当省の意見

【国土交通省】

- 事故リスクの高い箇所を把握して施設整備に取り組んでいる例を紹介すること等により、市区町村における当該取組を推進すること。あわせて、ETC2.0加工情報はゾーン対策以外にも活用できることを市区町村に周知すること。

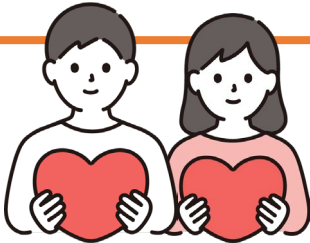
【警察庁】

- 都道府県警察が把握した事故リスクが高い箇所や必要な安全対策について、市区町村に必要な情報を提供するように都道府県警察に対し指導すること。



評価結果③ 交通安全施設等の整備内容の決定方法

- 施設の整備内容を決定する上では、事故の当事者や態様などの事故内容を踏まえ、事故の再発防止に効果的な施設を整備することが有効と考えられる。
- 国土技術政策総合研究所は、道路特性、事故類型、事故要因を踏まえた事故の対策（施設設備）を示した「交通事故の要因分析・対策立案に関する技術資料」（以下「技術資料」という。）を作成・公表している。



主な評価結果

- 市区町村では、**施設整備箇所の道路・交通環境を確認し、担当職員の経験により、施設内容を検討するのが基本的な手順**となっている。事故内容の把握には、ODの活用や都道府県警察への照会が必要
- **施設内容の検討の際、事故内容を「おおむね参考になっている」とする市区町村の割合は33.2%（137市区町村）、「ほとんど参考にしていない」割合は22.3%（92市区町村）**
 - ✓ 事故内容を参考にせず検討する方法としては、「住民要望に沿って検討」、「道路環境に応じて大まかに整備する施設の順番を決めている」、「安価な施設から検討」など
 - ✓ 事故内容を参考にしない理由としては、「事故内容の把握や活用を前提としていない」、「道路構造上の問題を改善することが重要」、「都道府県警察に事故内容を1件1件照会するのは現実的ではない」など
- **施設内容の決定に当たっての課題として、市区町村からは、「ODを活用して事故内容を把握しようとしても、検討に必要な事項（事故要因や車両の進行方向等）が掲載されていない」、「技術資料は幹線道路向けで活用しにくい」といった声あり**
- 多くの市区町村は、都道府県警察から施設内容の提案や事故内容に係る情報の提供などの支援を受けながら施設整備に取り組んでいるが、都道府県警察からの提案をほとんど受けていないとする市区町村の割合は18.2%（75市区町村）
- 施設内容の決定に当たり、事故内容を何らかの形で活用している市区町村とそうでない市区町村について、令和元年から4年までの事故増減率の平均を比較したところ、前者は▲24.0%、後者は▲17.2%となり、事故内容を何らかの形で活用することが事故の減少に効果的であることが示唆される結果となった。



当省の意見

【国土交通省】

- 市区町村が行う**施設内容の検討に資するよう、事故内容を踏まえて施設整備を行った事例を取りまとめた研修等で紹介するなど**情報提供に取り組むこと。

【警察庁】

- 市区町村が行う**施設内容の検討に資するよう、事故内容に関するODの情報の充実等について検討すること。**
また、市区町村から要望がある場合には**事故に関する統計情報を都道府県警察が可能な範囲で提供するなど、協力を行うよう**都道府県警察に対し指導すること。

評価に当たり対象とした生活道路

法令上、「生活道路」の定義はなく、市区町村によっても生活道路の範囲は様々

→ 本評価では、生活道路における事故件数については、次に該当する車道幅員の市区町村道で発生した事故を集計

- ①5.5m未満の単路、②5.5m以上9.0m未満の単路（中央分離なし）、③5.5m未満の道路同士の交差点、④5.5m未満の道路とそれ以上の車道幅員の道路との交差点、⑤5.5m以上13.0m未満の道路同士の交差点（信号機なし）

評価に当たり調査した市区町村

■ 基礎調査：454市区町村（本資料では、回答があった413市区町村を母数※としている。）

- ・ 令和元年に生活道路で発生した交通事故件数が多い市区町村を選定
（全国の交通事故件数の9割に達するまで抽出）

※ 調査項目により、無回答など有効回答でない場合は、分析母数から除外している。

■ 実地調査：123市区町村

- ・ 基礎調査対象とした454市区町村の中から、地域バランスや特徴的な取組等を考慮して選定

評価に当たり対象とした市区町村の取組

市区町村が整備する交通安全施設等のうち、区画線、カーブミラーなど比較的低予算・短期間で整備可能で、数多く整備されている施設に係る取組を中心に評価。

図1 市区町村が整備する主な施設（例）



〈カーブミラー〉



〈ガードレール〉



〈ポラード〉



〈ラバーポール〉



〈路側帯のカラー化〉



〈クロスマーク表示〉

(参考) 生活道路における交通事故の発生状況①

生活道路における交通事故件数（令和元年と4年の比較）

- 令和4年の事故件数は8万4,952件で、元年（10万7,755件）より21.2%減少（表1）
- 47都道府県別にみると、東京都、大阪府等、上位10都道府県で事故件数の7割以上を占める（表2-1）。
- 事故増減率をみると、東京都は増加（+7.1%）している一方、3～4割減少している都道府県もあり、ばらつきが大きい（表2-2）。

表2-1 都道府県別事故件数（令和4年）

順位	都道府県	件数	順位	都道府県	件数
1	東京都	10,973	38	長崎県	441
2	大阪府	8,415	39	徳島県	407
3	神奈川県	7,496	40	石川県	404
4	愛知県	7,262	41	岩手県	391
5	埼玉県	5,862	42	和歌山県	324
6	静岡県	5,355	43	秋田県	274
7	兵庫県	4,854	44	高知県	205
8	福岡県	3,938	45	福井県	188
9	千葉県	3,841	46	島根県	176
10	群馬県	2,623	47	鳥取県	100

表1 生活道路における相手別ごとの事故件数

相手別		事故件数（令和元年）		事故件数（令和4年）		令和元年から4年の増減率
			割合		割合	
自動車	歩行者	14,062	13.0%	11,477	13.5%	▲18.4%
自動車	二輪車	13,932	12.9%	10,526	12.4%	▲24.4%
自動車	自転車	30,001	27.8%	23,833	28.1%	▲20.6%
二輪車	自転車	1,979	1.8%	1,684	2.0%	▲14.9%
二輪車	歩行者	924	0.9%	781	0.9%	▲15.5%
自転車	歩行者	1,158	1.1%	1,245	1.5%	+7.5%
自動車相互		37,340	34.7%	27,080	31.9%	▲27.5%
二輪相互		658	0.6%	555	0.7%	▲15.7%
自転車相互		1,692	1.6%	1,582	1.9%	▲6.5%
その他		6,009	5.6%	6,189	7.3%	+3.0%
合計		107,755	100.0%	84,952	100.0%	▲21.2%

表2-2 都道府県別事故増減率（令和元年→4年）

順位	都道府県	増減率	順位	都道府県	増減率
1	東京都	+7.1%	38	沖縄県	▲32.4%
2	島根県	▲5.4%	39	兵庫県	▲32.6%
3	徳島県	▲9.4%	40	福島県	▲33.6%
4	北海道	▲10.2%	41	岐阜県	▲35.8%
5	神奈川県	▲10.3%	42	長崎県	▲36.4%
6	岩手県	▲11.1%	43	高知県	▲36.9%
7	群馬県	▲12.5%	44	静岡県	▲38.1%
8	栃木県	▲12.5%	45	佐賀県	▲38.5%
9	石川県	▲12.9%	46	鹿児島県	▲40.0%
10	岡山県	▲14.0%	47	宮崎県	▲46.1%

(参考) 生活道路における交通事故の発生状況②

生活道路における交通事故件数（令和元年と4年の比較）

■ 市区町村別、人口区分別の事故発生状況を比較すると、件数、増減率ともにかなりの差がある（表3）。

表3 市区町村別・人口区分別の生活道路における事故件数（人口20万人以上の市区町村データのみ抜粋）

人口区分 (市区町村数)	事故件数（令和4年）			事故増減率【令和元年→4年】 (%)	
	平均	最大	最少	平均	増減率の幅
20万人以上～50万人未満（95）	247件	684件	56件	▲20.6%	▲52.1%～+71.9%
50万人以上（35）	847件	2,841件	273件	▲18.6%	▲42.4%～+66.5%
全国（1,741）	－			▲21.2%	－



事故多発箇所における交通事故件数

- 当省において、実地調査した市区町村を対象に、O Dを活用して事故多発箇所を集計（表4）
- 今回、事故多発箇所の現状分析に当たっては、「令和元年に2件以上事故が発生した箇所（半径10m以内）」を集計

表4 事故多発箇所における事故件数等の関係性

	市区町村別		備考
	平均	最大	
令和元年の事故多発箇所数 (3,399か所)	28.3か所	274か所	・ 43.3%（52市区町村）は10か所未満 ・ 15.0%（18市区町村）は50か所以上
令和元年の事故多発箇所における事故件数 (7,618件)	63.5件	614件	・ 52.5%（63市区町村）は30件未満 ・ 16.7%（20市区町村）は100件以上
令和元年の事故多発箇所における 2年から4年までの間に事故が再発した割合	56.4%	72.5%	－
令和元年の総事故件数のうち 事故多発箇所での事故件数が占める割合	14.3%	26.7%	・ 7市区町村は20%以上