

第2 評価の対象とした政策の概要等

1 政策の背景と概況

道路交通事故による死傷者の著しい増加を背景として、昭和45年6月に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が施行され、同法に基づき、中央交通安全対策会議（会長：内閣総理大臣）は、交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等である「交通安全基本計画」を策定している。現行の第11次計画は令和3年3月29日に策定され、計画期間は令和3年度から7年度までとなっている。

警察庁の交通事故統計情報、生活道路の交通安全対策ポータル等によると、全国の道路における人身事故件数は、平成16年に95万2,720件であったものが毎年減少を続け、令和4年には30万839件になっている（ただし、令和5年は30万7,930件に増加）。このうち、主として地域住民の日常生活に利用される生活道路についてみると、平成16年から令和4年までの事故減少率は67%で、幹線道路の71%と比べて低調となっている。

また、令和4年の事故死者数（2,610人）をみると、半数が歩行中・自転車乗用中の事故によるもので、そのうち約半数が自宅から500m以内の生活空間で発生している。このほか、日本の歩行中・自転車乗用中の人口当たりの事故死者数は、G7の国の中で2番目（令和2年）に多い。

2 評価の対象とした政策

(1) 評価の対象、方法及び目的

生活道路における交通安全対策としては、道路管理者や交通管理者により施設の整備、交通規制や交通取締り、交通安全思想の普及徹底など多岐にわたる取組が実施されており、対策を効果的に進めるためには、これらの取組を総合的に進めていくことが重要である。

本政策評価では、このうち、生活道路の大部分を占める市区町村道において、道路管理者である市区町村が行う施設の整備に係る取組を主たる評価対象とした。あわせて、交通管理者である都道府県警察については、市区町村への支援に関する取組を中心に評価した。

また、市区町村ごとの生活道路における人身事故の件数・内容等については、ODにより令和元年から4年までの状況を把握し、市区町村及び都道府県警察の取組については、令和2年度から4年度までの取組状況を評価した（ただし、令和4年度以降の取組であっても、他の市区町村の参考となるような取組事例は調査）。

なお、今回、当省がODを活用して分析・評価を行うこととしたのは、市区町村が施設を整備する際のODの活用方法を提案することにより、今後、市区町村が自らODを活用するきっかけになることを期待したものである。

(2) 評価の対象とした政策の全体像

ア 第 11 次計画に記載された取組

第 11 次計画では、「重視すべき視点」の一つとして「生活道路における安全確保」が挙げられている。生活道路において講じようとする施策として、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の施設の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施するとされている。具体的には次のような取組が挙げられている。

- ① 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事故の多いエリアにおいて、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の確保を図る。
- ② ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、事故の多いエリアでは、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

警察庁、国土交通省等は、第 11 次計画を踏まえて各種の施策を講じている。

イ 道路管理者としての取組

(ア) 市区町村道における施設の整備

市区町村道については、その路線がある市区町村が管理することとされ、道路の構造を保全し、又は交通の安全と円滑を図るため、必要な場所に道路標識、区画線、柵、照明施設、視線誘導標、他の車両又は歩行者を確認するための鏡等の交通安全施設を整備する（道路法第 16 条第 1 項、第 45 条第 1 項、道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）第 31 条、道路構造令施行規則（昭和 46 年建設省令第 7 号）第 3 条）とされている。

上記の業務は、市区町村の自治事務に該当するが、国土交通大臣は、市区町村に対し、道路を保全し、その他道路の整備を促進するため、道路の行政又は技術に関して必要な勧告、助言又は援助をすることができる（道路法第 78 条）とされている。

(イ) 国土交通省の施設の整備に関する施策

「令和 6 年度国土交通省交通安全業務計画」では、生活道路における交通安全対策について第 11 次計画に沿った記載がみられる。そのほか、国土交通省は、生活道路に関して次のような取組を行っている。

- ① ETC2.0 で収集される車両の走行位置や急な車両の動き等の履歴に係るビッグデータ（プローブ情報）を道路管理や事故の削減に

活用しており、市区町村が施設の整備に当たって事故リスクが高い箇所を把握する場合などにも提供している。

- ② 市区町村等に社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金等を交付し、施設の整備に対する財政支援を行っている。
- ③ 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（施設整備）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」を平成 26 年 4 月に作成・公表している。
- ④ 国土交通大学校は、自治体職員を含む道路管理者、交通管理者等を対象に、事故内容に応じた施設整備の内容を検討する研修を開催している。

ウ 交通管理者としての取組

（ア）市区町村道における交通規制

都道府県警察は、道路における危険防止、交通安全等のため、信号機又は道路標識等を設置し、交通の規制を実施することができる（道路交通法第 4 条）とされ、市区町村道においても、車両の最高速度、一時停止、横断歩道、路側帯等の規制を実施している。

また、都道府県警察等に発出された「交通規制基準」では、都道府県警察が交通規制を行うことができるのは、「道路における危険の防止」、「交通の安全と円滑」、「交通公害その他の道路の交通に起因する障害の防止」のために必要があると認めるときであり、目的達成のため必要最小限でなければならないと規定されている。

なお、警察庁長官は、同庁の所掌事務について、都道府県警察を指揮監督する（警察法（昭和 29 年法律第 162 号）第 16 条第 2 項）とされており、警察庁は、①交通警察の制度及び運営の企画立案、②事故防止対策一般、③交通規制、④信号機、道路標識及び道路標示その他交通安全施設、⑤道路交通の統計に関することを所掌すること（警察庁組織令（昭和 29 年政令第 180 号）第 32 条、第 34 条）とされている。

（イ）警察庁による道路管理者との連携・支援に関する施策

a 国家公安委員会・警察庁交通安全業務計画

「令和 6 年度国家公安委員会・警察庁交通安全業務計画」は、「国家公安委員会及び警察庁が交通安全に関し講ずべき施策」において、関係機関との連携を図ることとされており、その主な内容は、次のとおりである。

- ① 通学路対策の推進、ゾーン 30 プラス等の推進（生活道路対策）、事故危険箇所対策等の事業を重点的、効果的かつ効率的に実施す

る。これらの実施に当たっては、施策効果を高めるため、事故の発生状況の分析、地域住民及び道路利用者の意見の聴取、関係機関・団体等との連携、調整等を的確に実施し、その結果を施策に反映させる。

- ② 生活道路及び歩行者・自転車運転者に係る事故が多発する道路において、交通規制、信号機の改良、道路標示の高輝度化等の施策を推進し、歩行者・自転車運転者の安全通行を確保する。施策の推進に当たっては、道路改良等を実施する道路管理者との連携を密にする。

b 警察庁による主な施策

- ① 官民データ活用推進基本法（平成 28 年法律第 103 号）に基づく「世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画」（令和 2 年 7 月 17 日閣議決定）では、「オープンデータ基本指針」（平成 29 年 5 月 30 日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定。令和 6 年 7 月 5 日デジタル社会推進会議幹事会改正）において、各府省庁が保有するデータは、全てオープンデータとして公開することを原則とするとされている。これを踏まえ、事故ごとの日時・場所、当事者の種別・進行方向等の情報に関するデータベースを構築し、一部の情報を OD としてウェブサイトに掲載しており、現在、令和元年からのデータを公開している。

また、令和 6 年 8 月には、OD を使用して事故が多発している地点を抽出するためのツール（事故多発地点解析ツール）及びその使用マニュアルを警察庁のウェブサイトに掲載し、都道府県警察に活用するよう通知している。当該ツールは、市区町村が交通安全対策に活用することも可能である。

- ② 都道府県警察に対し、市区町村（道路管理者）と連携し、死亡事故や重大事故等の発生場所において道路交通環境の改善等を検討するための「一次点検（現地診断）」を実施するよう推進している。

また、現地診断の結果等を踏まえ、同様に道路交通環境の改善を図るべき危険箇所を発見して事故の再発防止措置を講ずる「二次点検プロセス」を実施するよう都道府県警察に通知している。

- ③ 生活道路における交通安全対策として、歩行者等の通行を最優先し、通過交通を可能な限り抑制するというコンセプトの下、区域を定めて最高速度 30km 毎時の速度規制を実施する「ゾーン 30」の取組を平成 23 年度から推進している。

また、令和 3 年度からは、国土交通省と連携し、上記の速度規制に加えてハンプ等の物理的デバイスを合わせて整備する「ゾーン 30 プラス」の取組を開始している。

c 今後の制度改正

- ① 生活道路の交通安全の確保のため、令和 6 年の道路交通法施行令（昭和 35 年政令第 270 号）の改正により、8 年 9 月から、主に地域住民の日常生活に利用される中央線などがない道路の法定速度が 60km 毎時から 30km 毎時に引き下げられる予定である。
- ② 事故件数が減少する中、自転車関連事故が占める割合は増加傾向が続いているため、令和 6 年の道路交通法の改正により、16 歳以上の自転車運転者の比較的軽微な違反が交通反則通告制度（青切符）の対象となる（公布日（令和 6 年 5 月 24 日）から 2 年以内に施行）。

エ その他の取組

- ① 総務省は、交通反則通告制度に基づき納付される反則金収入を原資として、都道府県及び市区町村が単独で行う道路交通安全施設整備の経費に充てるための財源として活用できる交通安全対策特別交付金を交付している（道路交通法附則第 16 条）。各市区町村等の区域内における事故発生件数、人口集中地区人口及び改良済道路延長を配分指標として、それぞれ 2 : 1 : 1 の割合で交付額の算定を行っている。
- ② 国は、学校において安全に係る取組が確実に実施されるよう最新の知見及び事例を踏まえつつ、財政上の措置等を講ずる（学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）第 3 条）とされている。

文部科学省は、児童生徒等の交通安全対策の取組として、国土交通省及び警察庁と連携して通学路の合同点検を推進しているほか、登下校時の見守り活動を推進している。

i 通学路の合同点検

登下校中に児童生徒が死傷する事故が続いたことを受け、平成 25 年度から文部科学省、国土交通省、警察庁が連携して通学路の交通安全対策に取り組むこととし、地域ごとに学校、道路管理者、警察、保護者等が合同で定期的に通学路の安全点検等を実施している。

ii 登下校時の見守り活動

「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」等により、学校や通学路における子供の安全確保を図るため、保護者、PTA、地域ボランティア、警察官等は、登下校中の児童生徒の安全を見守る活動を実施している。