

第3 政策効果の評価結果

1 現状の分析と評価の枠組み

(1) 生活道路における事故の発生状況

ア 生活道路の現状

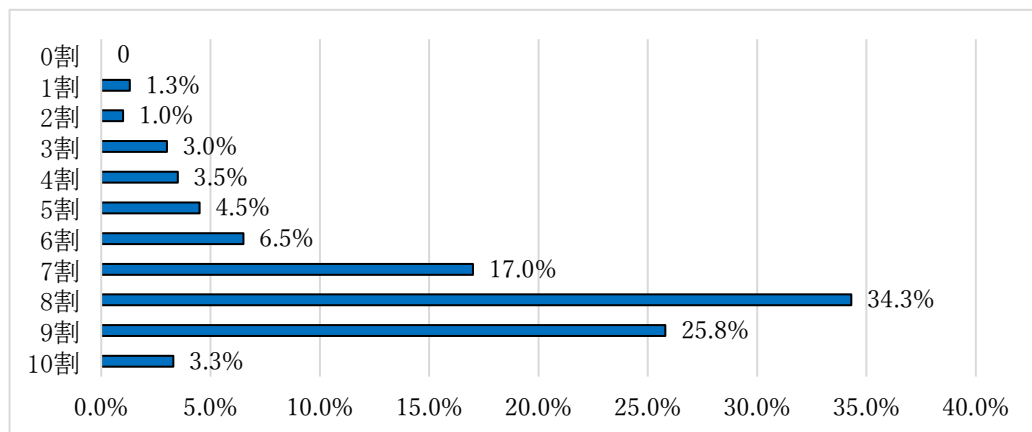
(ア) 生活道路の範囲

生活道路については、法令上明確な定義（車道幅員等）はなく、例えば、警察庁の「交通規制基準」では、「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」といった抽象的な表現となっている。

また、基礎調査において、どのような道路が生活道路に該当するか市区町村に確認したところ、半数以上の市区町村が「車道幅員にかかわらず住宅地内の道路」を挙げて最も多く、次いで「車道幅員にかかわらず学校周辺の道路」、「車道幅員 5.5m未満のもの」、「車道幅員にかかわらず駅や商店街周辺の道路」などがみられた。このほか、実地調査した市区町村では、「幹線道路以外の道路」、「中央線がない道路」、「車道幅員が一定以下（5.5m、6m、13mなど）の道路」などがみられ、考え方は様々であった。

なお、基礎調査では、管理する市区町村道のうち生活道路が7割以上を占めると回答した市区町村が80%を超えていた（図1参照）。

図1 各市区町村が管理する市区町村道のうち生活道路が占める割合



(注) 1 当省の基礎調査結果による。

2 割合については、小数点第二位を四捨五入しているため、合計が100%とならない。

3 縦軸は市区町村道のうち生活道路が占める割合、横軸は市区町村の回答割合である。

(イ) 生活道路の特徴

市区町村及び都道府県警察は、生活道路の交通環境について、「交差点が分かりにくい」、「見通しが悪い」、「優先関係が不明確である」、「車道幅員が狭い」、「中央線がない」、「歩車分離されていない」、「幹線道路の抜け道として利用される」などの特徴を挙げた。

また、生活道路での事故やその対策について、市区町村からは、「交差点での出会い頭の事故が多い。」、「幹線道路に比べて道路延長が格段に長い上、事故は、特定の箇所集中するというよりも、全域で散発的に発生するため、対策が難しい。」、「車道幅員が狭いため、対策が限られる。空間を占拠しない路面表示が多くなる。」、「道路形状の改良が困難なため、施設の整備が対策の中心となる。」といった声が聞かれた。

イ 生活道路における事故の発生状況

(ア) 概況

- ① 当省がODに基づき集計した結果によると、全国の生活道路における令和4年の人身事故件数は8万4,952件で、元年(10万7,755件)に比べて21.2%減少している。発生箇所別では、単路での事故が3割、交差点での事故が7割を占めている。

令和4年の人身事故を相手別にみると、「自動車相互」が31.9%で最も多く、次いで「自動車対自転車」が28.1%となっており、自動車関連事故(表2の下線の構成比の合計)が85.9%を占めている。また、令和元年から4年までの増減率をみると、自動車関連事故の減少幅が大きい一方で、「自転車対歩行者」が7.5%増加しているほか、「自転車相互」の減少幅(▲6.5%)が他よりも低調となっている(表2参照)。

表2 生活道路における相手別の人身事故件数

相手別		事故件数(令和元年)		事故件数(令和4年)		増減率
			割合		割合	
自動車	歩行者	14,062件	13.0%	11,477件	<u>13.5%</u>	▲18.4%
自動車	二輪車	13,932件	12.9%	10,526件	<u>12.4%</u>	▲24.4%
自動車	自転車	30,001件	27.8%	23,833件	<u>28.1%</u>	▲20.6%
二輪車	自転車	1,979件	1.8%	1,684件	2.0%	▲14.9%
二輪車	歩行者	924件	0.9%	781件	0.9%	▲15.5%
自転車	歩行者	1,158件	1.1%	1,245件	1.5%	+7.5%
自動車相互		37,340件	34.7%	27,080件	<u>31.9%</u>	▲27.5%
二輪車相互		658件	0.6%	555件	0.7%	▲15.7%
自転車相互		1,692件	1.6%	1,582件	1.9%	▲6.5%
その他		6,009件	5.6%	6,189件	7.3%	+3.0%
合計		107,755件	100%	84,952件	100%	▲21.2%

(注) 1 ODを基に、当省が作成した。

2 割合については、小数点第二位を四捨五入しているため、合計が100%とならないことがある。

3 乗用車、貨物車及び特殊車を合わせて「自動車」として集計している。また、原動機付自転車は「二輪車」に含めて集計している。

- ② 令和４年の人身事故件数を４７都道府県別にみると、東京都、大阪府など事故件数が多い上位１０都道府県で７割以上を占め、最も多い東京都（１万９７３件）と最も少ない鳥取県（１００件）では大きな差がみられる（表３参照）。

表３ 令和４年の人身事故件数が上位・下位の１０都道府県

順位	都道府県	件数	順位	都道府県	件数
１	東京都	１０,９７３件	３８	長崎県	４４１件
２	大阪府	８,４１５件	３９	徳島県	４０７件
３	神奈川県	７,４９６件	４０	石川県	４０４件
４	愛知県	７,２６２件	４１	岩手県	３９１件
５	埼玉県	５,８６２件	４２	和歌山県	３２４件
６	静岡県	５,３５５件	４３	秋田県	２７４件
７	兵庫県	４,８５４件	４４	高知県	２０５件
８	福岡県	３,９３８件	４５	福井県	１８８件
９	千葉県	３,８４１件	４６	島根県	１７６件
１０	群馬県	２,６２３件	４７	鳥取県	１００件
都道府県合計		８４,９５２件	都道府県平均		１,８０７件

（注）ＯＤを基に、当省が作成した。

また、令和元年から４年までの人身事故件数の増減率をみると、東京都のみが増加している一方、３割から４割減少している都道府県もあり、大きなばらつきがみられる（表４参照）。

表４ 令和元年から４年にかけての人身事故件数の増減率が上位・下位の１０都道府県

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％
都道府県平均		▲２１.２％			

（注）ＯＤを基に、当省が作成した。

- ③ 基礎調査対象とした 454 市区町村（令和元年に生活道路で発生した人身事故件数が多い市区町村）について、市区町村別・人口区分別の令和元年から 4 年までの事故増減率の幅をみると、いずれの区分でも大きなばらつきがみられる（表 5 参照）。

表 5 人口区分別の令和元年から 4 年までの人身事故件数の増減率の幅等（454 市区町村）

人口区分	市区町村数	事故増減率の平均	市区町村の増減率の幅
5 万人未満	49	▲30.1%	▲65.8% ～ +36.7%
5 万人以上 10 万人未満	130	▲22.5%	▲67.9% ～ +71.7%
10 万人以上 20 万人未満	145	▲25.4%	▲59.2% ～ +125.8%
20 万人以上 50 万人未満	95	▲20.6%	▲52.1% ～ +71.9%
50 万人以上	35	▲18.6%	▲42.4% ～ +66.5%
全市区町村	454	▲21.2%	—

（注）ODを基に、当省が作成した。

- ④ 令和 4 年の全市区町村の人身事故件数を人口区分別にみると、人口規模に比例して事故件数が多くなる傾向がみられたほか、同一の人口区分であっても、市区町村ごとに事故件数に大きなばらつきがみられる。

また、いずれの人口区分においても事故件数は減少しているが、50 万人以上の区分の増減率（▲18.6%）は、他の区分よりも若干低調となっている（表 6 参照）。

表 6 人口区分別の令和 4 年における平均事故件数等（1,741 市区町村）

人口区分	市区町村数	平均事故件数 (令和 4 年)	最大事故件数	最小事故件数	令和元年から 4 年までの 事故増減率 の平均
5 万人未満	1,216	7 件	74 件	0 件	▲25.0%
5 万人以上 10 万人未満	242	41 件	204 件	5 件	▲21.0%
10 万人以上 20 万人未満	153	92 件	314 件	18 件	▲25.1%
20 万人以上 50 万人未満	95	247 件	684 件	56 件	▲20.6%
50 万人以上	35	847 件	2,841 件	273 件	▲18.6%
全市区町村	1,741	49 件	—	—	▲21.2%

（注）ODを基に、当省が作成した。

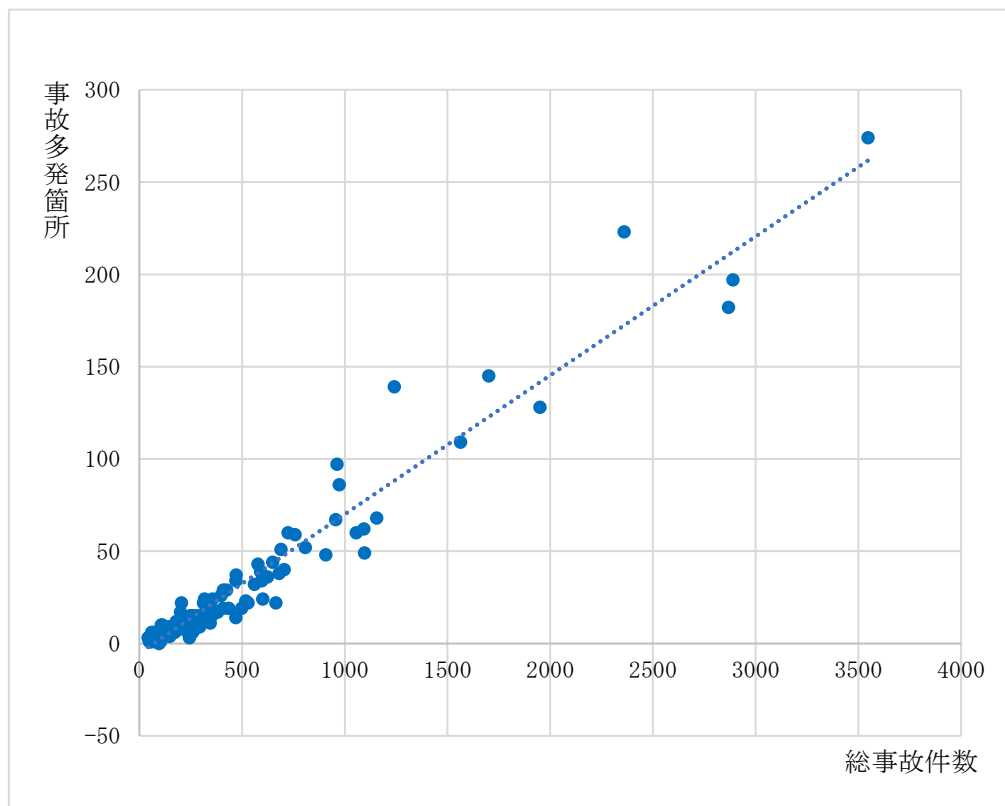
(イ) 事故多発箇所の現状

法令等では、事故多発箇所についての定義はないため、実地調査対象とした市区町村にどのような箇所が当該箇所にあたるかを確認したところ、市区町村によって考え方は様々であった。例えば、①年間4件以上又は2年連続3件以上、②おおむね5年連続で事故が発生、③人身事故が5年間で10件以上、④人身事故が10年間で2件以上などとされ、それぞれの市区町村における事故件数の現状を踏まえたものとなっていた。

このような状況を踏まえ、当省が生活道路における事故多発箇所の現状を分析するに当たっては、「令和元年に2件以上人身事故が発生した箇所（半径10m以内）」を「事故多発箇所」とし、2年から4年までの間の人身事故の再発状況を分析した。当該分析は、実地調査したうちの120市区町村を対象に、警察庁の事故多発地点解析ツールとODを活用して実施し、その結果は、次のとおりである。

- ① 各市区町村における事故多発箇所数は、総事故件数や人口とおおむね比例する傾向がみられた（図2及び3参照）。

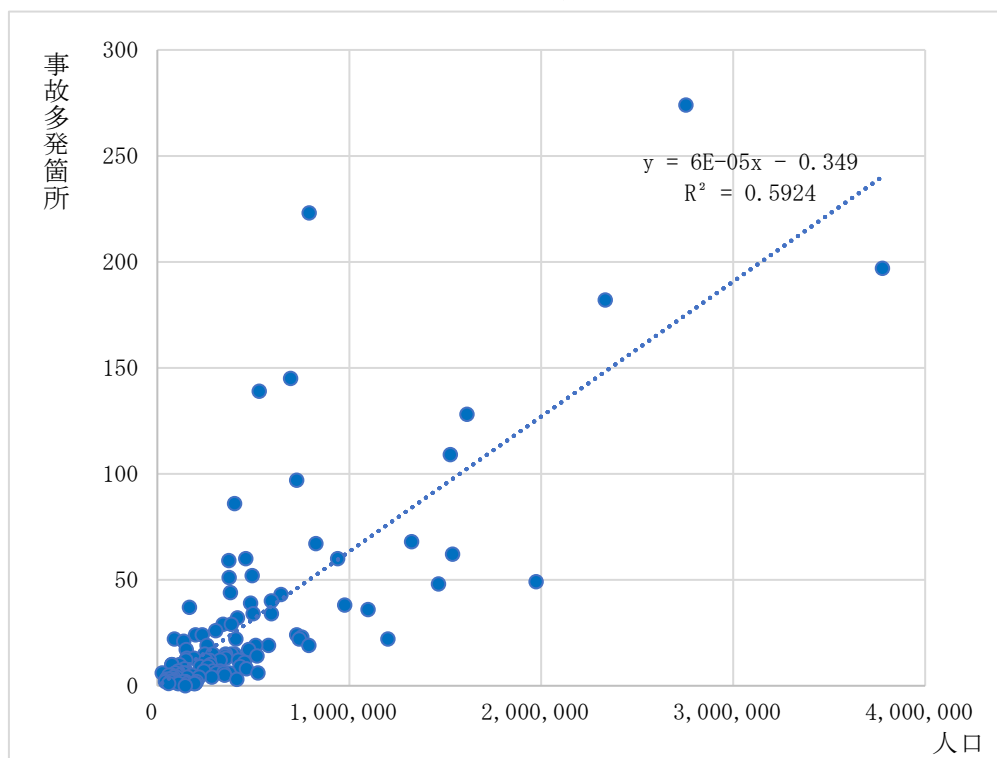
図2 市区町村の総事故件数と事故多発箇所数の関係（令和元年）



(注) 1 ODを基に、当省が作成した。

2 総事故件数と事故多発箇所数の相関係数は0.97である。

図3 市区町村の人口と事故多発箇所数の関係（令和元年）



(注) 1 ODを基に、当省が作成した。

2 人口と事故多発箇所数の相関係数は0.77である。

- ② 令和元年の事故多発箇所の合計は3,399か所であり、1市区町村当たり28.3か所となっている。

事故多発箇所数を市区町村別にみると、43.3%（52市区町村）が10か所未満である一方、50か所以上が15.0%（18市区町村）で、最多は274か所であった。

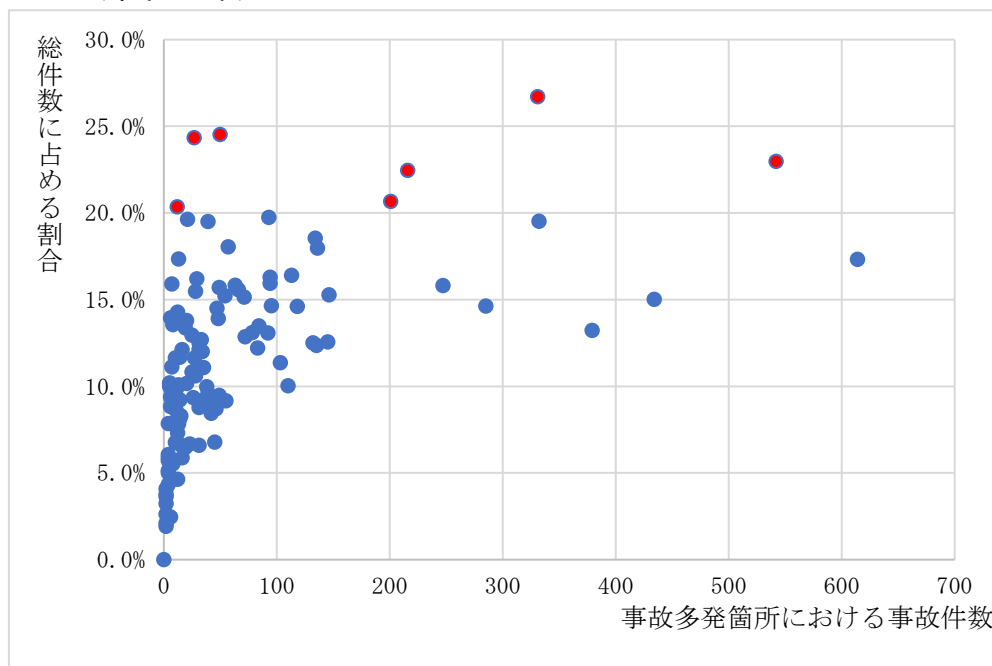
また、事故多発箇所における事故再発率を市区町村別にみると、平均は56.4%となっており、事故多発箇所が30か所以上ある30市区町村の事故再発率は、最大で72.5%であった。

- ③ 事故多発箇所3,399か所で発生した事故の件数は7,618件（令和元年）であり、1市区町村当たり63.5件となっている。

上記事故件数を市区町村別にみると、30件未満が52.5%（63市区町村）を占める一方で、100件以上が16.7%（20市区町村）で、最多は614件であった。

また、全ての人身事故件数のうち、事故多発箇所での事故件数が占める割合は、市区町村別の平均では14.3%であるが、7市区町村では20%を超え、最大は26.7%であった（図4参照）。

図 4 事故多発箇所での事故件数と総事故件数に占める割合の関係
(令和元年)



(注) ODを基に、当省が作成した。

- ④ 事故多発箇所での事故のうち 90.4% (6,887 件) が交差点で発生していた。

また、車道幅員別にみると、車道幅員が 5.5m 以上 13.0m 未満の道路同士の信号機の無い交差点における事故が最多 (2,477 件) であった (表 7 参照)。

表 7 事故多発箇所での車道幅員別の事故件数 (令和元年)

道路形状及び幅員	件数	
車道幅員が 5.5m 未満の単路	487	【単路合計】 731
車道幅員が 5.5m 以上 9.0m 未満で、中央線等が無い単路	244	
車道幅員が 5.5m 未満の道路同士の交差点	1,951	【交差点合計】 6,887
車道幅員が 5.5m 未満の道路とそれ以上の幅員の道路との交差点	2,459	
車道幅員が 5.5m 以上 13.0m 未満の道路同士の信号機の無い交差点	2,477	

(注) ODを基に、当省が作成した。

(2) 施設整備の考え方や手順

ア 幹線道路における取組

幹線道路である国道における全国の死傷事故は、特定の区間に集中して発生している。

第11次計画では、幹線道路における交通安全対策について、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間等を優先的に選定するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策など効率的に事故対策を進めることとされている。

これらを踏まえ、国土交通省等において「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」や「事故危険箇所対策」等の取組が推進されており、具体的な内容は、次のとおりである（図5及び表8参照）。

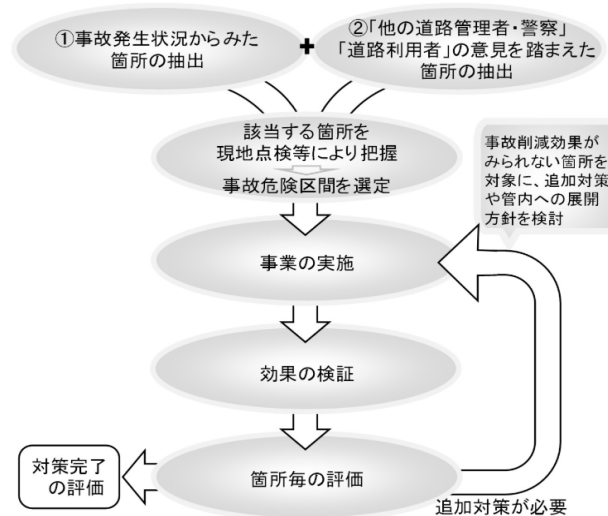
図5 国土交通省による「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」（概要）

事故データや自治体・地域住民からの指摘等に基づき交通事故の危険性が高い区間（事故危険区間）を選定し、地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に講じることにより効率的・効果的な交通事故対策を推進するとともに、完了後はその効果を計測・評価しマネジメントサイクルにより改善を図ることとしている。

① 事故データに基づく区間（死傷事故率（車両走行台数及びキロメートル当たりの死傷事故件数）、重大事故発生件数等により、事故の多発状況を考慮）

② 地域住民からの指摘等に基づく潜在的な危険区間

事故ゼロプランマネジメント方針



（注）フロー図は、国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所のウェブサイトによる。

<https://www.cbr.mlit.go.jp/meikoku/activity/safety/content01.html>

表 8 警察庁及び国土交通省による「事故危険箇所対策」(概要)

事故の発生割合の高い区間(①死傷事故率が100件/億台km以上、②重大事故率が10件/億台km以上、③死亡事故率が1件/億台km以上の全てを満たす箇所)や、ETC2.0プローブ情報等の活用により明らかになった潜在的な危険箇所等を「事故危険箇所」に指定(令和4年3月:2,748か所)し、集中的に施設整備等を実施

(注) 令和4年交通安全白書による。

このほか、国土交通省は、警察庁とも協議の上、国、都道府県及び政令市の道路管理者に対し、幹線道路等における交通安全対策の検討を行うため、都道府県警察と連携し、事故情報(事故発生地点等)を地図上にピンを立てる図示化(以下「地図化」という。)に取り組むよう依頼している。

イ 生活道路における取組

(ア) 第11次計画における記載

生活道路については、幹線道路と異なり、車両感知器による交通量の把握が容易でないこと、事故発生箇所が分散していること等から、幹線道路のように事故リスクを数値的に算出することは困難な状況である。

第11次計画では、生活道路において、①ビッグデータを活用して潜在的な危険箇所を解消する、②事故の多いエリアにおいてゾーン対策に取り組むなど、効果的・効率的な対策を実施することとされている。

(イ) 市区町村における施設整備の手順等

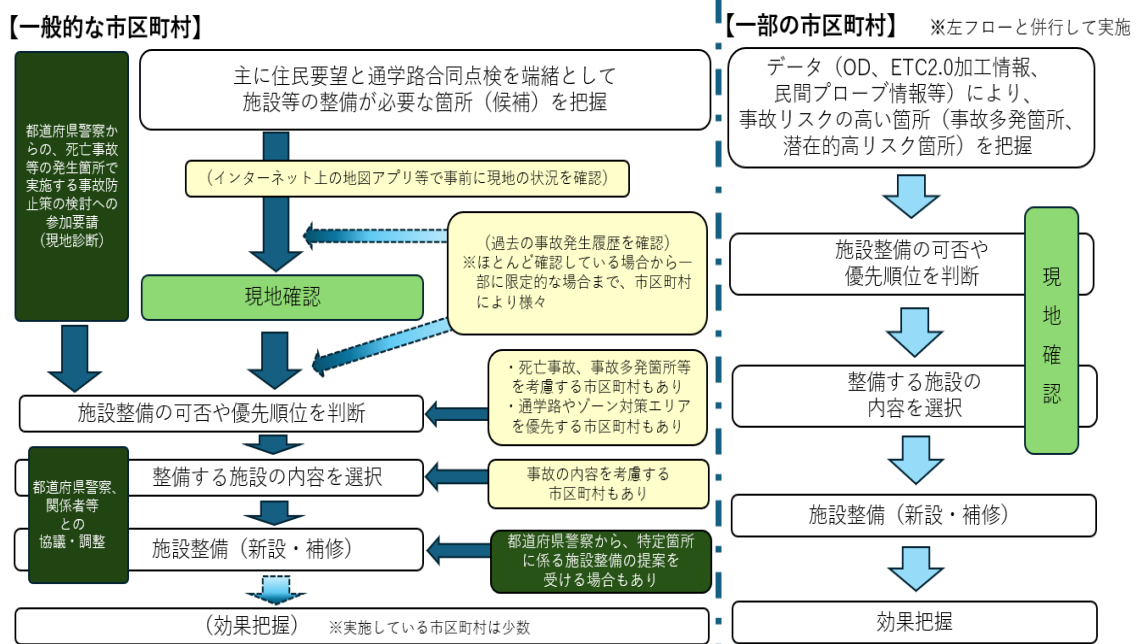
国土交通省及び警察庁は、ゾーン対策(生活道路対策エリア、ゾーン30プラス等)を除き、生活道路における施設整備の考え方や手順を示していない。

実地調査したところ、市区町村道が大半を占める生活道路では、その管理者である市区町村が自らの裁量により施設整備を行っており、その考え方や手順は、おおむね図6のとおりであった。市区町村は、主に住民要望や通学路合同点検により把握した危険な箇所について、要望の受付順で施設整備の検討を行い、現地を確認し、道路環境(車道幅員、線形、見通し等)、交通環境(車両交通量・歩行者通行量、走行速度等)を把握した上で、担当者の経験により、危険性、緊急性、必要性を判断し、整備の可否や整備する施設内容を決定するのが基本的な事務フローとなっていた。

このフローにおいて、事故の有無や内容を確認して考慮するかどうかは、市区町村によって異なっており、また、住民要望で把握した箇所とは別に、事故リスクが高い箇所（事故多発箇所、潜在的高リスク箇所）を対象に施設整備を進めている市区町村もみられた。

なお、生活道路における交通安全対策は、市区町村と都道府県警察が連携して行っているが、今回調査した全ての都道府県警察は、生活道路の交通安全対策に当たり道路管理者である市区町村の役割が大きいとしており、「警察による交通規制に加えて市区町村が施設の整備を行うことでより効果的なものとなる。両者の協力は必須である。」、「警察による交通規制が困難な場所や交通規制では事故防止が困難な場合にも市区町村において対策が可能である。また、交通規制は必要最小限とされていることを踏まえると、対策として限界がある。」などの意見が聞かれた。

図6 市区町村における施設整備に係るフロー図



（注）当省の実地調査結果による。

(3) 評価の枠組み

① 本政策評価では、主に、市区町村が行っている次の取組を対象とした。

- ・ 道路法等に基づく交通安全施設の整備
- ・ 法定外表示の整備

上記の取組には、歩道・自転車道、立体横断施設など整備に多大な予算と時間を要するものや、区画線、道路標識、道路反射鏡（カーブミラー）など、比較的低予算・短期間で整備可能なものがあるが、今回の評価では、市区町村で数多く整備されている後者の施設に係る取組を中心に評価した。

② 調査対象としたほとんどの市区町村は、生活道路と幹線道路に区分して施設整備に係る予算や施設の整備量を整理していなかったため、今回の評価では、市区町村の生活道路での施設整備に係る取組方針の違いを中心に取りまとめることとし、こうした違いや、令和元年から4年までの人身事故件数の減少率との関係について分析することとした。

具体的には、上述した市区町村による施設整備の事務フローを踏まえ、次の事項について評価・取りまとめを行った。

- i 施設の整備に係る体制・予算
- ii 事故発生状況の把握
- iii 施設の整備箇所の選定方法
- iv 施設の整備内容の決定方法
- v 施設の整備効果の把握

2 市区町村の取組の評価

(1) 施設の整備に係る体制・予算

ア 体制

(ア) 市区町村における施設整備の担当部署

実地調査では、市区町村における施設整備は、市区町村道の整備や維持管理を行う部署が主に担当していた。ただし、道路反射鏡（カーブミラー）や注意喚起看板など一部の施設は交通安全の所管部署が、自転車関連事故防止のための施設は自転車施策を推進する部署が整備している市区町村もみられた。

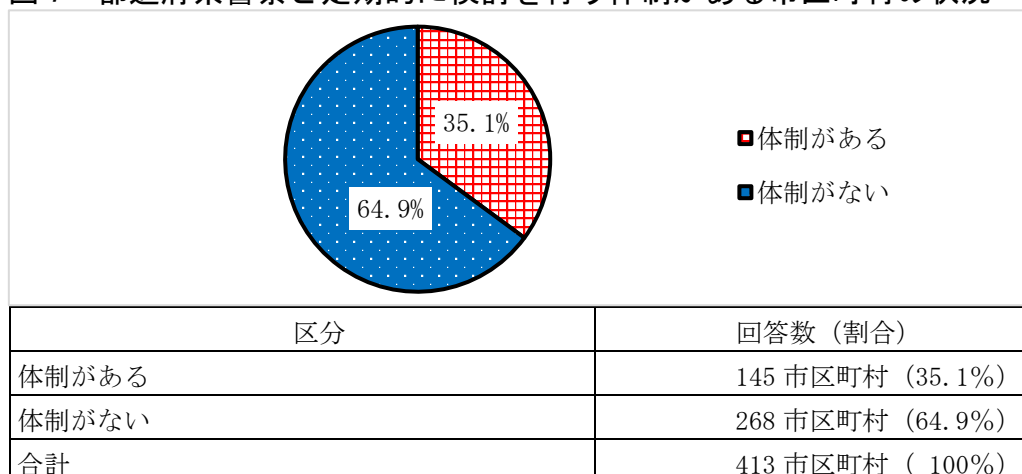
また、基礎調査した市区町村のうち 159 市区町村（体制に関する設問に有効回答があった市区町村の 49.7%）では、施設整備に関わる職員数が 5 人以下となっていた。実地調査では、市区町村が、住民要望を受けた数多くの施設の整備に少人数の体制で対応している実態が確認できた。

(イ) 都道府県警察との検討体制

基礎調査において、施設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）があると回答したのは 145 市区町村（35.1%）であった（図 7 参照）。

実地調査結果では、当該体制があった市区町村では、①横断歩道など交通規制に係る要望について、毎月、都道府県警察と会議を行っている事例、②1 か月から 2 か月に 1 回程度行われる通学路の安全対策に関する会議等において、都道府県警察と施設整備に関する意見・情報交換を行っている事例、③市区町村（道路管理者、教育委員会事務局）、都道府県警察等の関係者が定期的に現地に集まり、施設整備と交通規制の内容を協議している事例などがみられた。

図 7 都道府県警察と定期的に検討を行う体制がある市区町村の状況



（注）当省の基礎調査結果による。

イ 予算

(ア) 市区町村における施設整備に係る予算

実地調査した市区町村では、主に、国からの交通安全対策特別交付金に加え、当該市区町村の自主財源により、施設整備を行っており、中には、国土交通省が所管する交付金・補助金や内閣府が所管するデジタル田園都市国家構想交付金を活用している事例もみられた（表 9 参照）。

また、実地調査した市区町村では、歩道整備など多額の予算が必要な大規模な施設は、次年度に予算計上するなど計画的に整備が進められる一方、予算が比較的少額で短期で整備可能な小規模な施設は、その多くが整備を決めた当該年度内に整備されていた。

表 9 施設整備に活用されていた補助事業等一覧

所管	名 称
内閣府	デジタル田園都市国家構想交付金（デジタル実装タイプ）
国土交通省	社会資本整備総合交付金
国土交通省	防災・安全交付金
国土交通省	交通安全対策補助（地区内連携）
国土交通省	交通安全対策補助（通学路緊急対策）

（注）1 当省の実地調査結果による。

2 デジタル田園都市国家構想交付金（デジタル実装タイプ）は、令和 6 年度補正予算から「新しい地方経済・生活環境創生交付金（新地方創生交付金）」に移行

(イ) 市区町村における施設等の整備に係る事業費等の状況

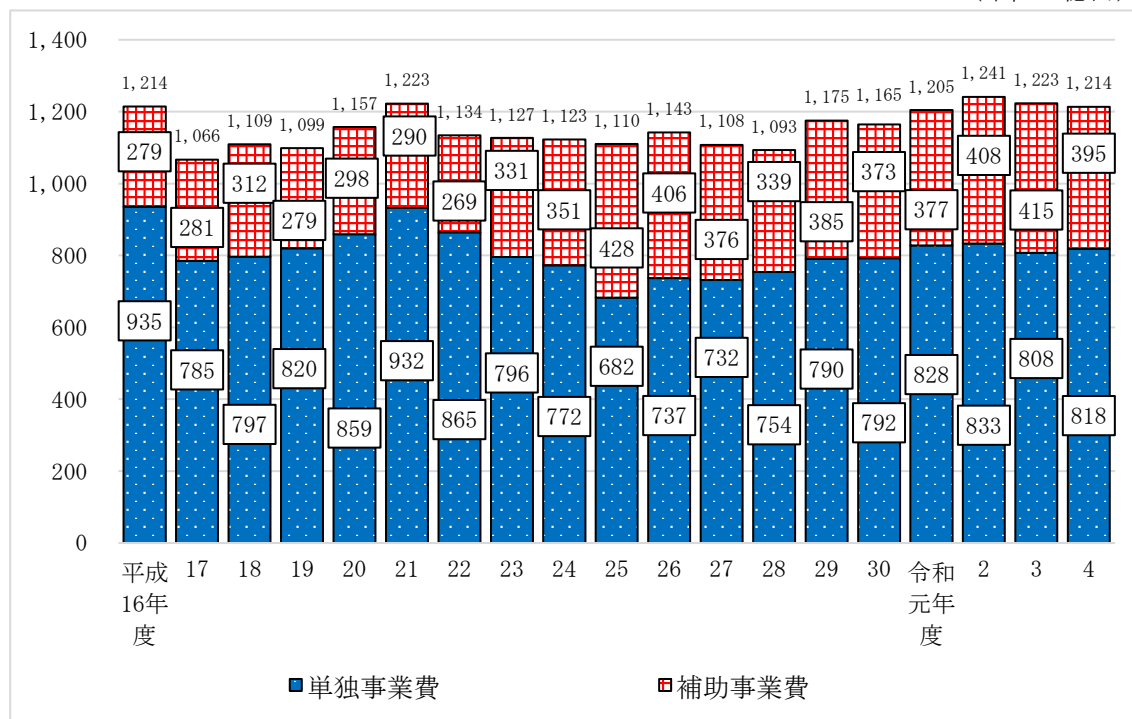
本政策評価において、令和 4 年度における生活道路への施設整備に要した事業費を調査しようとしたが、多くの市区町村は、生活道路に限定した事業費を抽出することが困難である、又は多大な労力を要するとしたため、把握することができなかった。

参考までに、生活道路を含む市区町村道全体における施設整備に係る事業費については、総務省自治財政局が毎年取りまとめている「地方財政統計年報」で把握が可能であり、令和 4 年度は全国で約 1,214 億円で、このうち、補助事業費が約 395 億円、市区町村の単独事業費が約 818 億円となっている（図 8 参照）。

また、単独事業費の中には、国から市区町村に配分された交通安全対策特別交付金が含まれており、令和 4 年度の配分額は約 194 億円で、平成 16 年度よりも 38.4%減少している（図 9 参照）。

図8 全国の市区町村における「交通安全のための施設設置費（道路管理者分）」
及び「交通安全のための施設補修費（道路管理者分）」の推移（平成16年度
から令和4年度まで）

（単位：億円）

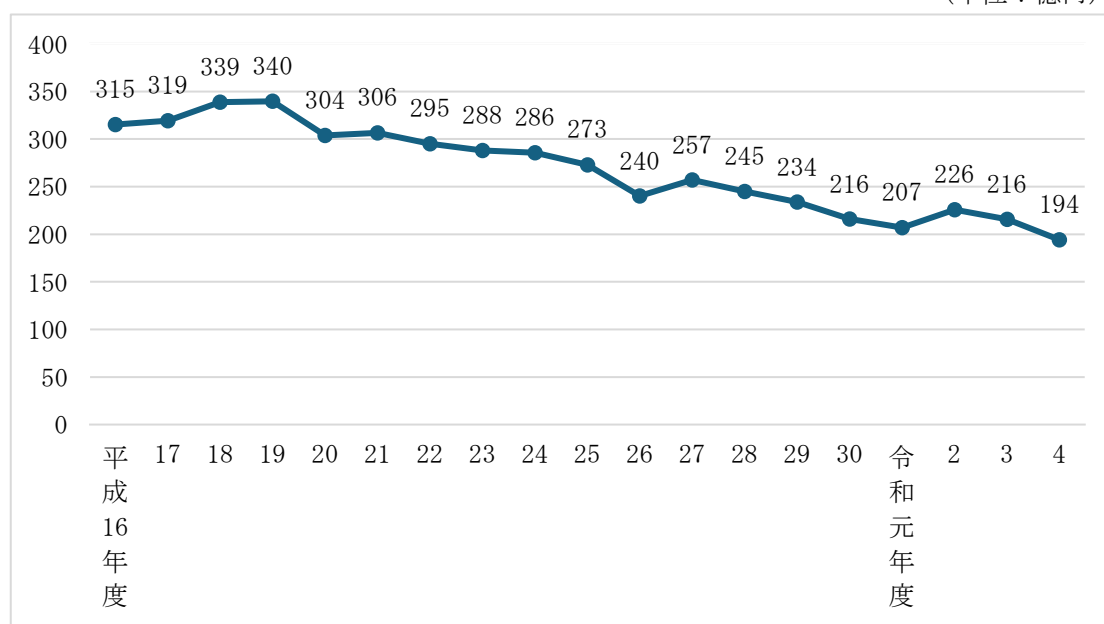


（注）1 「地方財政統計年報」を基に、当省が作成した。

2 合計金額については、小数点第一位を四捨五入しているため、単独事業費と補助事業費の合計と一致しないことがある。

図9 全国の市区町村に配分された交通安全対策特別交付金の推移（平成16
年度から令和4年度まで）

（単位：億円）



（注）「地方財政統計年報」を基に、当省が作成した。

(2) 事故発生状況の把握

事故発生状況の把握については、市区町村等における事故発生箇所及び事故リスクが高い箇所の把握の考え方や方法等について調査し、取りまとめを行った。

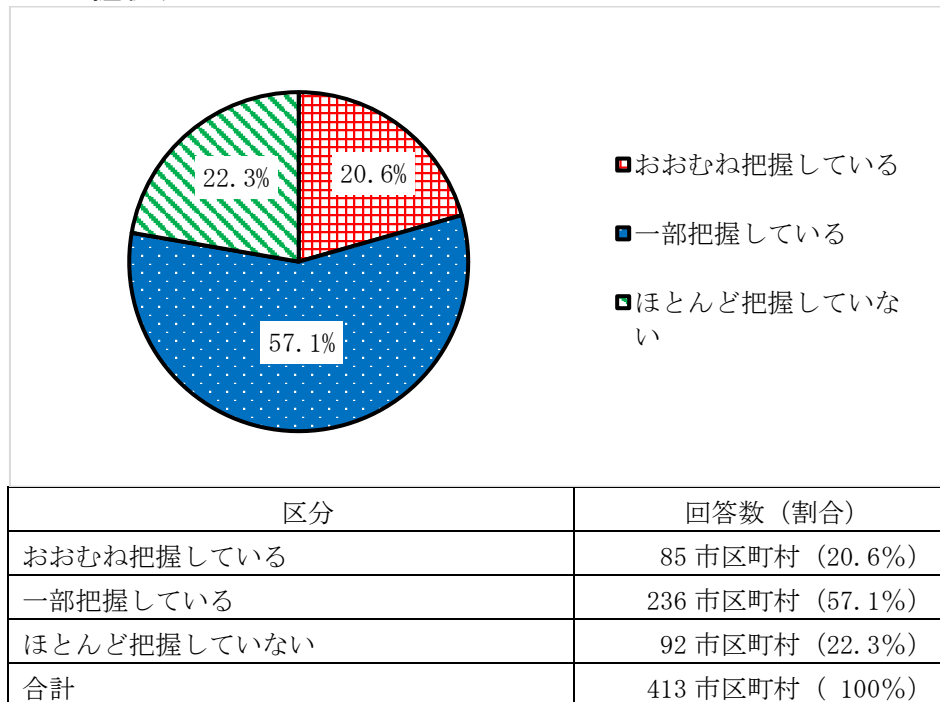
ア 事故発生箇所の把握

(ア) 市区町村の取組

a 基礎調査結果

生活道路における事故の発生箇所を「おおむね把握している」のは 85 市区町村（20.6%）、「一部把握している」のは 236 市区町村（57.1%）、「ほとんど把握していない」のは 92 市区町村（22.3%）となっていた（図 10 参照）。

図 10 市区町村による管内の生活道路における事故発生箇所の把握状況

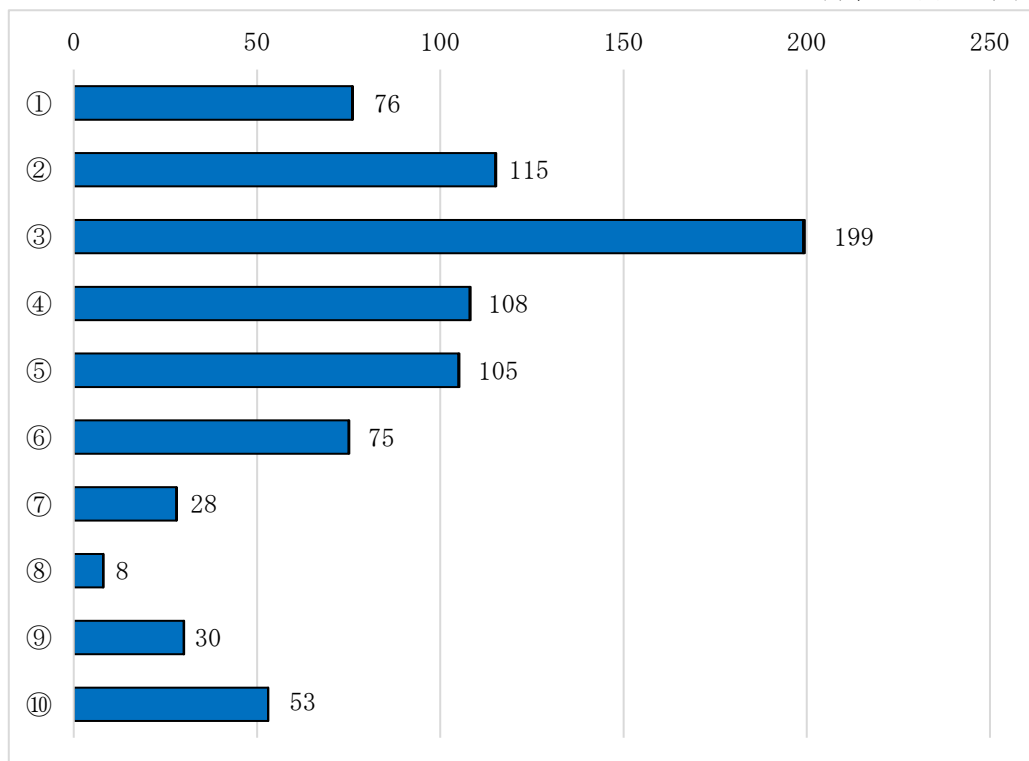


（注）当省の基礎調査結果による。

事故の発生状況の把握方法については、自ら都道府県警察に確認する、都道府県警察から情報提供を受けるとしているもののほか、都道府県警察が公表している交通事故マップ（以下「都道府県警察事故マップ」という。）を活用しているのが 75 市区町村（18.4%）、ODを活用しているのが 28 市区町村（6.9%）となっていた（図 11 参照）。

図 11 市区町村による事故の発生状況の把握方法

(単位：市区町村)



区分	回答数（全体比）
① 自ら定期的に、警察に情報収集する	76 市区町村（18.6%）
② 不定期であるが、自ら警察に情報収集する	115 市区町村（28.2%）
③ 死亡事故の発生状況について、警察から定期的に情報提供がある	199 市区町村（48.8%）
④ 事故の発生状況について、警察から定期的に情報提供がある	108 市区町村（26.5%）
⑤ 事故の発生状況について、不定期であるが、警察から情報提供がある	105 市区町村（25.7%）
⑥ 自らホームページ等により把握する（都道府県警察事故マップ）	75 市区町村（18.4%）
⑦ 自らホームページ等により把握する（OD）	28 市区町村（6.9%）
⑧ 交通事故総合分析センター（ITARDA）のデータにより把握する	8 市区町村（2.0%）
⑨ その他	30 市区町村（7.4%）
⑩ 上記①～⑨のいずれかの方法により他部局が把握した情報の提供を受ける	53 市区町村（13.0%）

(注) 1 当省の基礎調査結果による。

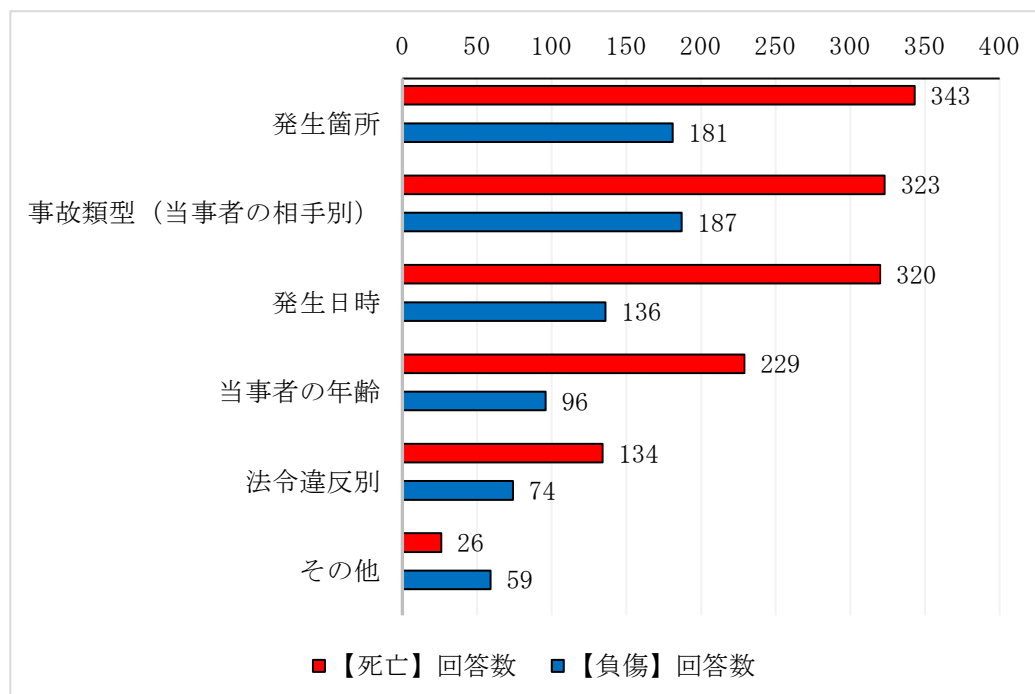
2 全体比については、複数回答のため、合計は100%にならない。

市区町村が把握している事故状況としては、「発生箇所」が最も多く、次いで、「事故類型」、「発生日時」となっていた。死亡事故と負傷事故を比べると、死亡事故の方が把握している割合が高くなって

おり、両者の差はおおむね2倍程度となっていた（図12参照）。

図12 市区町村が把握している事故状況

（単位：市区町村）



区分		回答数（全体比）
死亡 事故	発生箇所	343 市区町村（84.1%）
	事故類型（当事者の相手別）	323 市区町村（79.2%）
	発生日時	320 市区町村（78.4%）
	当事者の年齢	229 市区町村（56.1%）
	法令違反別	134 市区町村（32.8%）
	その他	26 市区町村（6.4%）
負傷 事故	発生箇所	181 市区町村（44.4%）
	事故類型（当事者の相手別）	187 市区町村（45.8%）
	発生日時	136 市区町村（33.3%）
	当事者の年齢	96 市区町村（23.5%）
	法令違反別	74 市区町村（18.1%）
	その他	59 市区町村（14.5%）

（注）1 当省の基礎調査結果による。

2 全体比については、複数回答のため、合計は100%にならない。

b 実地調査結果

上記の基礎調査の結果を踏まえ、市区町村における事故発生状況の把握の考え方や把握方法について、実地調査により個別にヒアリングを行った。

(a) おおむね把握している市区町村

事故発生箇所の把握方法として、ODを活用する、都道府県警察から事故データを入手して地図化する、都道府県警察事故マップを目視で確認して把握するといった事例がみられた。

これらの市区町村からは、「事故の発生状況を把握した上で道路環境や交通環境を総合的に勘案することにより、施設整備の可否や効果的な対策内容を検討できる。」、「事故が多発している箇所に優先的に施設整備する必要があると考えており、事故の発生箇所及び内容の把握・分析が重要であると認識している。」といった意見が聞かれた。

なお、市区町村のウェブサイトには事故発生箇所を掲載して、住民に注意喚起している事例もみられた。

(b) 一部把握している市区町村

把握しているケースとしては、都道府県警察が実施する現地診断に参加した際に説明を受けるなど受動的な把握によるもののほか、能動的であっても、住民要望において事故発生箇所であることが分かった場合、その確認のために、都道府県警察事故マップの確認や都道府県警察への照会を行うケースがあるとするものが多かった。

一部しか把握しない理由については、「住民要望への対応に追われる中、自ら事故発生箇所を把握する余裕がなく、その必要性も感じない。」、「警察から情報提供があれば参考にすることはあるものの、基本的には事故情報の活用を前提として考えていない。」、「事故の大多数は、速度超過や一時停止違反、車両の運転ミスによるものであり、道路管理者として、道路構造や施設の問題ではないことから、事故情報の活用が有効とは考えていない。」とするものがみられた。

(c) ほとんど把握していない市区町村

把握していない理由について、「施設整備は、主に住民要望や通学路合同点検で改善要望があった箇所を対象としており、事故の発生箇所や内容は考慮すべき事項として優先度が低い。」とするものが多く、「事故が多発しているのでなければ、本当に危険であるかどうかの判断が難しい。」、「自ら事故発生箇所を把握し対策を講じても、その後に事故が発生しないとは限らない。」といった意見も聞かれた。

(イ) 都道府県警察の取組

都道府県警察は、市区町村に対して事故の発生件数や事故情報を自発的に又は求めに応じて提供しているほか、調査した 46 都道府県警察全てが、独自に住民向けの都道府県警察事故マップを作成し、それぞれのウェブサイト等で公表している。都道府県警察事故マップに掲載している情報は、発生年月日、事故内容（死亡・負傷）、当事者種別（歩行者、自転車等）、年齢層などであり、掲載している情報の対象期間や内容は、都道府県警察により異なっていた（表 10 参照）。

表 10 全国の都道府県警察事故マップの概要

掲載情報	概 要
表示形式	ブラウザ上の地図アプリに表示するものが大多数。一部はPDF、HTML形式で表示 ※ 地図アプリの場合は、地図のスクロールや一部の情報（例えば自転車事故のみ）の選択表示が可能である。
掲載対象期間（年数）	2 年間のものから 18 年間のものもあり（平均は約 6 年間）
更新頻度	○ 月単位で更新しているなど、令和 6 年の情報を掲載しているものが複数あり ○ 令和 4 年までの情報となっているものもあり
表示情報	
表示の有無を選択できる項目	事故内容（死亡・負傷）、当事者種別（歩行者、自転車、自動車等）、年齢層など
事故の詳細情報	○ 多くは、事故発生箇所の印をクリックすると、発生年月日、事故類型（人対車両等）、発生時間、当事者種別、天候、年齢層、曜日、昼夜別、道路形状（単路/交差点/カーブ等）等が表示 ○ ODにはない事故類型の行動関係（出会い頭、右左折時等）や当事者の進行方向が表示されるものもあり ○ 緯度経度情報の表示やストリートビュー機能に接続ができるものもあり

（注）当省の調査結果による（確認時期は令和 6 年 5 月から 7 年 2 月まで）。

なお、警察庁が公開しているODには、人身事故ごとに表 11 の 41 項目の情報が記載され、暦年ごとのCSVファイルとなっている。

表 11 O Dの主な掲載項目（令和 4 年の場合）

No.	項目名	主な区分
1	都道府県コード	
2	警察署コード	
3	事故内容	死亡/負傷
4	死者数	
5	負傷者数	
6	路線コード	国道/都道府県道/市区町村道 等
7	地点コード	直轄国道のキロポスト
8	市区町村コード	
9	発生日時	年/月/日/時/分
10	昼夜	
11	日の出時刻	時/分
12	日の入り時刻	時/分
13	天候	晴/曇/雨/霧/雪
14	地形	市街地/非市街地 等
15	路面状態	乾燥/湿潤/凍結/積雪/非舗装
16	道路形状	交差点/単路（トンネル/橋/カーブ）/踏切 等
17	信号機	三灯式/一灯式/無し 等
18	一時停止規制◆	標識の有/無、表示の有/無
19	車道幅員	単路（6 区分）/交差点（6 区分）
20	道路線形	カーブ/直線
21	衝突地点	単路/交差点
22	ゾーン規制	ゾーン 30 指定の有/無
23	中央分離帯施設等	中央分離帯/中央線/分離無し
24	歩車道区分	防護柵/縁石・ブロック等/路側帯/区分無し
25	事故類型	人対車両/車両相互/車両単独/列車
26	年齢◆	24 歳未満と 75 歳以上はそれぞれ 1 区分 それ以外は 10 歳単位で 1 区分
27	当事者種別◆	乗用車/貨物車/特殊車/二輪/原付/列車/自転車/歩行者 等
28	用途別◆	業務用/自家用 等
29	車両形状等◆	乗用車/貨物車 等
30	オートマチック車◆	オートマチック車/その他 等
31	サポカー◆	
32	速度規制◆	
33	車両の衝突部位◆	
34	車両の損壊程度◆	
35	エアバッグの装備◆	
36	人身損傷程度◆	
37	地点（緯度・経度）	

38	曜日	
39	祝日	
40	認知機能検査経過日数◆	
41	運転練習の方法◆	自動車教習所/外国免許/その他 等

(注) 1 警察庁のウェブサイトを基に、当省が作成した。

2 ◆は、第一当事者、第二当事者ごとに分けて掲載されている項目である。

イ 事故リスクが高い箇所の把握

(ア) 事故リスクが高い箇所の例

事故リスクが高い箇所としては、事故多発箇所と、事故は発生していないがリスクが高いと考えられる箇所（以下「潜在的高リスク箇所」という。）の2種類が考えられる。

潜在的高リスク箇所には、車両交通量が多い箇所、走行スピードが速い箇所、一時停止が遵守されない箇所、急ブレーキや急ハンドルの挙動が発生している箇所、ヒヤリハット（事故に直結する一歩手前の出来事）が発生している箇所等が該当すると考えられる。

(イ) 市区町村の取組

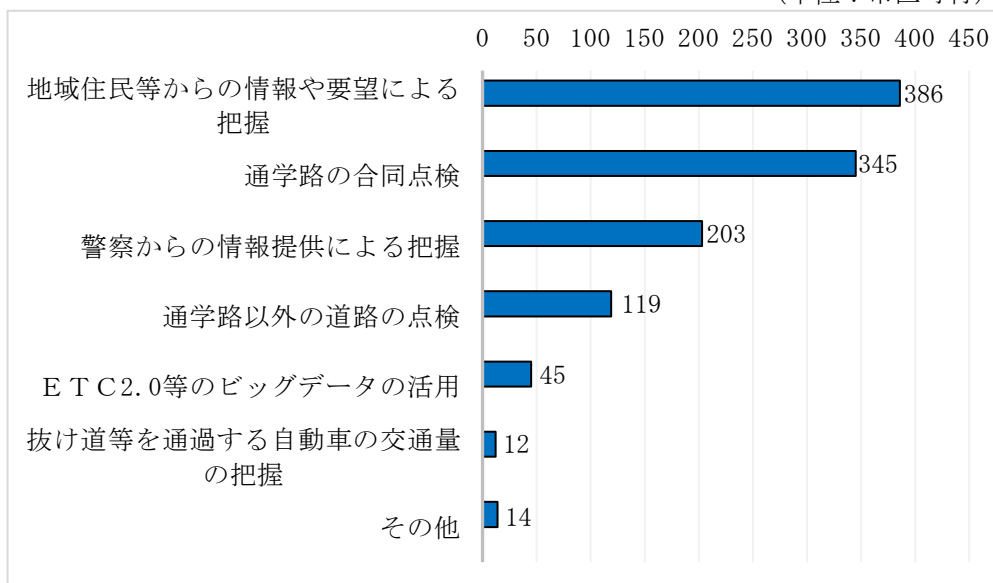
a 事故リスクが高い箇所の把握方法

基礎調査では、386 市区町村（94.6%）が住民要望により、345 市区町村（84.6%）が市区町村職員等による通学路合同点検により、事故リスクが高い箇所を把握していた。このほか、45 市区町村（11.0%）がE T C 2.0 等のビッグデータにより把握していた（図13 参照）。



図 13 市区町村による事故リスクの高い箇所の把握方法

(単位：市区町村)



区分	回答数（全体比）
地域住民等からの情報や要望による把握	386 市区町村（94.6%）
通学路の合同点検	345 市区町村（84.6%）
警察からの情報提供による把握	203 市区町村（49.8%）
通学路以外の道路の点検	119 市区町村（29.2%）
E T C 2.0等のビッグデータの活用	45 市区町村（11.0%）
抜け道等を通過する自動車の交通量の把握	12 市区町村（2.9%）
その他	14 市区町村（3.4%）

(注) 1 当省の基礎調査結果による。

2 全体比については、複数回答のため、合計は100%にならない。

実地調査した市区町村からは、事故リスクが高い箇所を主に住民要望及び通学路合同点検で把握している現状について、「地域によって交通安全意識に温度差があるなど、全域で同じように事故リスクに応じた要望が出されるとは限らない。」、「リスクを歩行者目線で判断したものが多く、車両の運転者目線によるものが少ないおそれがある。」などの意見が聞かれ、住民要望だけでは把握できない高リスク箇所があることがうかがえた。

また、事故リスクが高い箇所をODや自動車のプローブ情報によって把握している市区町村からは、「住民要望や通学路合同点検では把握できなかった高リスク箇所を把握することが可能となる。」、「職員の経験ではなく、客観的にリスクを判断できるようになった。」、

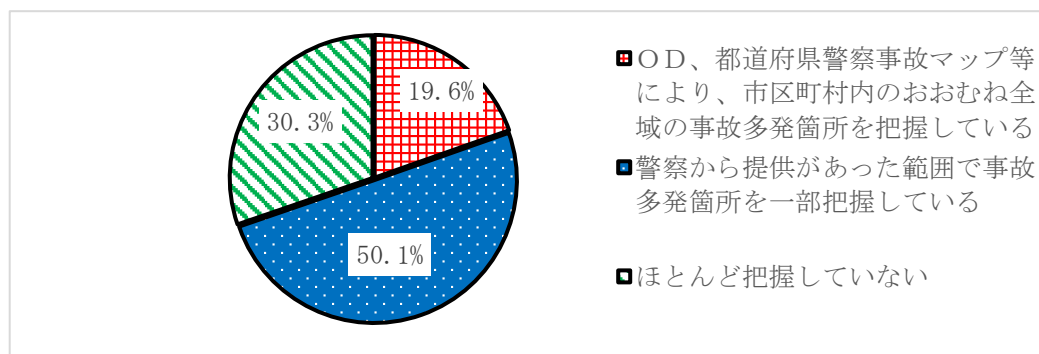
「潜在的な高リスク箇所を把握することにより、住民要望がない箇所についても先んじて対策できるようになった。」といった意見が聞かれた。

b データによる事故リスクが高い箇所の把握状況

(a) 事故多発箇所

基礎調査では、住民要望及び通学路合同点検以外のデータに基づく事故多発箇所の把握状況について、「ODや都道府県警察事故マップ等により、おおむね全域で把握している」が 81 市区町村 (19.6%)、「警察から提供があった範囲で一部把握している」が 207 市区町村 (50.1%)、「ほとんど把握していない」が 125 市区町村 (30.3%) となっていた (図 14 参照)。

図 14 住民要望及び通学路合同点検以外のデータに基づく事故多発箇所の把握状況



区分	回答数 (割合)
OD、都道府県警察の事故マップ等により、市区町村内のおおむね全域の事故多発箇所を把握している	81 市区町村 (19.6%)
警察から提供があった範囲で事故多発箇所を一部把握している	207 市区町村 (50.1%)
ほとんど把握していない	125 市区町村 (30.3%)
合計	413 市区町村 (100%)

(注) 当省の基礎調査結果による。

実地調査した市区町村における事故多発箇所の把握の考え方や把握方法は、次のようなものであった。

① おおむね全域で把握している市区町村

事故多発箇所の把握方法について、i) ODを活用して抽出する、ii) 都道府県警察から事故に関するデータを入手して抽出する、iii) 都道府県警察事故マップを目視で確認して抽出するといった事例がみられた。

② 一部把握している市区町村、ほとんど把握していない市区町村

一部把握しているケースとしては、i) 都道府県警察から事故

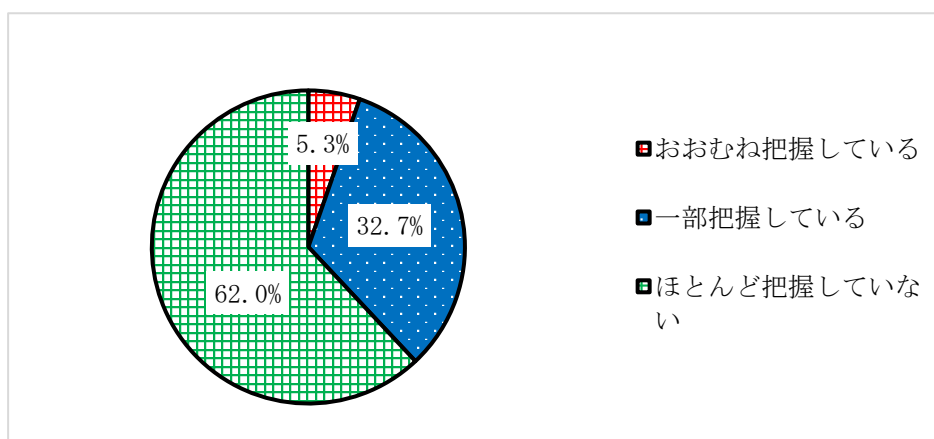
多発箇所の情報が提供された、ii) 現地診断に参加した際に同箇所であることを知らされた、iii) 都道府県警察に事故内容を照会した際に同箇所であることを知らされたとするものが多かった。

一方で、一部しか把握していない、ほとんど把握していない理由について、「施設整備は住民要望への対応を基本としており、事故多発箇所であっても、要望がなければ、施設整備することは考えにくい。」、「住民要望があった箇所に事故多発箇所も含まれていると考えており、改めて把握する必要性は感じない。」、「住民要望への対応だけで手一杯である。マンパワーやスキルが不足している。」とするものが多く、このほか、「事故多発箇所に施設整備しても事故減少に結び付くか不明である。」、「都道府県警察から提案もなく、同箇所への施設整備を重視する必要がない。」とするものもみられた。

(b) 潜在的高リスク箇所

基礎調査では、住民要望及び通学路合同点検以外のデータに基づく潜在的高リスク箇所の把握状況について、「おおむね把握している」が 22 市区町村 (5.3%)、「一部把握している」が 135 市区町村 (32.7%)、「ほとんど把握していない」が 256 市区町村 (62.0%) となっていた (図 15 参照)。

図 15 住民要望及び通学路合同点検以外のデータに基づく潜在的高リスク箇所の把握状況



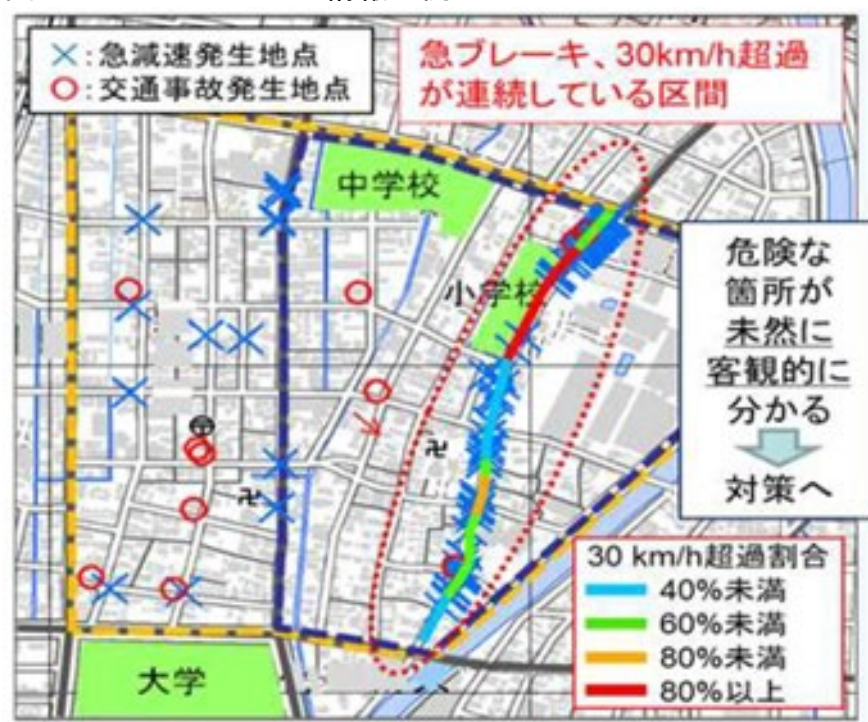
区分	回答数 (割合)
おおむね把握している	22 市区町村 (5.3%)
一部把握している	135 市区町村 (32.7%)
ほとんど把握していない	256 市区町村 (62.0%)
合計	413 市区町村 (100%)

(注) 当省の基礎調査結果による。

データを活用した潜在的高リスク箇所の把握方法は、国道事務所に依頼してETC2.0加工情報（図16参照）を入手する、民間プローブ情報を入手するといったものであった。これらにより得られるリスク情報としては、次のようなものがある。

- ① 車両の運転操作から得られる急挙動（急ブレーキ、急アクセル、急ハンドル等が発生した箇所、発生回数）
- ② 車両の走行記録から得られる走行速度（平均走行速度、制限速度を超過する車両の割合、交差点通過時の速度、一時停止線通過時の速度）
- ③ 車両の走行記録から得られる走行経路
- ④ 車両に搭載した機能から得られる危険察知（前方衝突警告、車線逸脱警告、歩行者衝突警告等の作動場所、作動回数）

図16 ETC2.0加工情報の例



(注) 国土交通省のウェブサイトによる。

(<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/pdf/leaflet-a.pdf>)

<参考>

自動車製造事業者、損害保険会社等では、カーナビゲーションの通信システムを活用した車両走行データ（民間プローブ情報）により把握できるリスク情報を活用した交通安全対策を自治体に提案している。プローブ情報を含む様々な情報をAIに学習させることにより、路線単位で事故リスクを算出するなどの取組もみられる。

市区町村では、E T C 2.0 加工情報の入手には費用負担がないものの、E T C 2.0 は高速自動車国道や直轄国道に設置された路側機からデータを収集する仕組みのため、これらの国道から離れるほど十分なデータ量を確保できないおそれがある。一方、民間プローブ情報は、立地的な偏りがないものの、費用負担が発生する。

実地調査した市区町村におけるデータを活用した潜在的高リスク箇所の把握の考え方や把握方法は、次のようなものであった。

- ① おおむね又は一部把握している市区町村
 - i 市区町村全域について、E T C 2.0 プローブ情報又は民間プローブ情報を基に、車両の急挙動情報や走行速度に係る情報が地図化されたものを活用して潜在的高リスク箇所を特定していた。
 - ii ゾーン対策（ゾーン 30 プラス、生活道路対策エリア等）の対象区域や、個別箇所の施設整備のために必要な一部の地域について、E T C 2.0 加工情報を入手していた。
- ② ほとんど把握していない市区町村

潜在的高リスク箇所をほとんど把握していない理由について、

 - i）住民要望があった箇所よりも優先して施設等を整備するだけの説得力が乏しい、
 - ii）住民要望及び通学路合同点検でおおむね把握できていると認識している、
 - iii）住民要望への対応だけで手一杯である、又はマンパワーやスキルが不足している、
 - iv）データをどのように活用すればよいか分からない、
 - v）民間プローブ情報を入手するための予算を確保できないとするものが多かった。

（ウ）都道府県警察及び都道府県の取組

a 都道府県警察の取組

（a）市区町村への事故リスクが高い箇所の情報提供

警察庁は、「特段の指示は行っていないが、都道府県警察は、市区町村との交通安全対策に係る日常的な連携の中で、事故リスクが高い箇所に関する情報提供を随時行っているのが一般的である。」としている。

また、調査した 46 都道府県警察のうち、33 都道府県警察では、交通事故分析システムを用いて事故状況を分析し、その結果を市区町村に情報提供しており、①事故発生状況の分析結果（発生箇所、当事者の種別、年齢層、発生時間帯等）、②事故リスクが高い

箇所（事故が多発している交差点・路線）等を提供している事例がみられた。

（b）事故多発箇所の情報提供

- ① 調査した 46 都道府県警察のうち、39 都道府県警察本部は、管内の警察署に対して事故多発箇所の把握を指示しているほか、39 本部のうち 15 本部では、事故の再発防止の観点から、管内の警察署に対し、市区町村に事故多発箇所に係る情報を提供するように指示していた。

実地調査した市区町村のうち、13 市区町村では、都道府県警察から事故多発箇所に係る情報提供を定期的に受けていた（表 12 参照）。

表 12 市区町村が都道府県警察から事故多発箇所の情報提供を受けている事例

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">○ 都道府県警察から毎年 3 か所程度、事故多発箇所での現地診断への参加要請を受けることにより、当該箇所を把握している。<小牧市>○ 毎年、都道府県警察が「交通事故ワースト交差点」として選定した事故多発箇所について情報提供を受けている。<岡山市> |
|--|

（注）当省の実地調査結果による。

- ② 警察庁が令和 6 年 8 月に公表した事故多発地点解析ツールは、OD をインポートして、同一箇所における事故件数を設定すれば、事故多発箇所数や同箇所ごとの事故件数が示され、同箇所の地図出力も可能となっている。

当該ツールは、都道府県警察に向けたものであるが、市区町村においても活用が可能である。

（c）潜在的高リスク箇所の情報提供

調査した都道府県警察は、警ら活動（パトロール）、住民要望、市区町村からの情報提供のほか、二次点検プロセス、プローブ情報や A I の活用、一斉点検等により、潜在的高リスク箇所を把握していた。

調査した 46 都道府県警察のうち、20 都道府県警察本部では、事故防止の観点から、管内の警察署に対し、市区町村に潜在的高リスク箇所に係る情報を提供するように指示している。

調査した都道府県警察の中には、市区町村に当該情報提供を行

っている事例がみられた（表 13 参照）ほか、実地調査した市区町村のうち、10 市区町村では、都道府県警察から潜在的高リスク箇所の情報提供を受けている事例がみられた。

表 13 都道府県警察が潜在的高リスク箇所を情報提供している事例

二次点検プロセスによる情報提供の事例
全ての重大事故及び特異な事故のうち、効果的な対策ができた箇所を抽出し、点検対象とする道路形状・環境等を決定している。 近年、見通し不良な交差点、案内看板が多い交差点のうち出会い頭の事故が想定される箇所を点検し、点検箇所の一部について、市区町村に対策のアドバイスを行った。 <北海道警察>
民間プローブ情報を活用した情報提供の事例
交通事故分析システムで把握可能な事故発生箇所の再発防止対策に加え、潜在的高リスク箇所についての対策が必要と考えたため、自動車製造事業者から管内全域を対象とした急ブレーキ多発地点等の民間プローブ情報の提供を受け、潜在的高リスク箇所を把握した。 市区町村に潜在的高リスク箇所を情報提供した上で、見通しを悪くしている街路樹の伐採を提案した。 <愛媛県警察>
A I を活用した情報提供の事例
効率的に事故を防止するため、光ビーコンを通じて収集したビッグデータ、損害保険会社から提供を受けた民間プローブ情報（急減速、急加速、急ハンドル等）、過去の事故発生状況の情報等を基に、A I を活用して事故発生リスクの予測を行った。 その結果を踏まえ、事故多発区間（地点）の中から優先的に対策が必要な箇所を抽出し、市区町村に情報提供した。 <神奈川県警察>

（注）当省の調査結果による。

b 都道府県の取組

潜在的高リスク箇所の把握に係る市区町村への支援を行っている都道府県を実地調査したところ、次のような取組がみられた（表 14 参照）。



表 14 県が市区町村に潜在的高リスク箇所を情報提供している取組

事故発生リスクを踏まえた施設の整備箇所の選定や優先順位付けを行うことで事故の未然防止を図るため、損害保険会社と協働し、一部の市区町村を対象に、民間プローブ情報、OD、国土地理院土地利用データ、国勢調査人流データ、天候データ及び3D都市モデルの死角パラメータを基に、AIによる全域の事故発生リスク値を算出した。 分析結果は、対象とした市区町村のほか、県内20市区町村の教育委員会や愛媛県警察にも情報提供した。 <愛媛県>

(注) 当省の実地調査結果による。

ウ 課題

(ア) 事故発生箇所の把握

第11次計画では、事故の多いエリアについて、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こととされており、市区町村が事故の発生箇所を把握することは、こうした対策を実施する上での前提となるものと考えられる。

基礎調査の結果では、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%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%であった。

市区町村が事故発生箇所を把握するためには、公開されているODや、各都道府県警察が作成している都道府県警察事故マップを活用することが効率的と考えられるが、基礎調査では、ODや都道府県警察事故マップを活用している市区町村は少数となっており、そもそも、市区町村のうち61.3%がODを、35.5%が都道府県警察事故マップを承知していないと回答している。これに関連して、今後、ODを活用することについて市区町村に確認したところ、「ODの使い方が分からない。」「ODを分析したり、地図化したりするための時間的な余裕や、そのためのスキルがない。」などの課題が聞かれた。

実地調査時に、当省が作成したODを地図化する手順書とパソコン画面で作成したマップを市区町村に示したところ、ODの活用に関心がある市区町村と、ODの活用は困難であるとする市区町村がほぼ半々であった。

また、都道府県警察事故マップは、市区町村において地図化等の作業負担が発生しない上、ODの公開時期よりも早期に事故の発生箇所等を把握できる場合もあるなど、有用な面があるが、掲載情報をみると、情報の検索・抽出機能がない、情報が直近2年間のみや死亡事故のみになっているなど、市区町村が施設整備に活用するためには、更

なる情報の充実等が望ましいと考えられるものがみられた。

実地調査した市区町村からも、「掲載される情報が過去 2 年分から 3 年分では短い。」、「情報が少なく、車両の種類（乗用車、二輪車等）、相手別（車両対人等）、規制の有無（一時停止、最高速度等）等 OD にある主要な情報も掲載してほしい。」、「情報の更新時期を早くしてほしい。」等の意見が聞かれた。

このため、市区町村が必要とする情報を閲覧できるようにした上で、更なる掲載内容の充実を図ることが、事故の再発防止を推進する上でも効果的と考えられる。

なお、当省において、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 年までの事故減少率の平均を比較したところ、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（詳細は第 3 の 3（2）イ参照）。

（イ）事故リスクが高い箇所の把握

限られた予算や体制の中で効果的・効率的に施設整備を進めていくためには、事故多発箇所や潜在的高リスク箇所を把握し、優先的に対策を講ずることが有効と考えられる。第 11 次計画では、「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」とされている。

① 事故多発箇所

基礎調査では、事故多発箇所を「おおむね全域で把握している」とする市区町村の割合は 19.6%で、「ほとんど把握していない」とする市区町村の割合は 30.3%となっていた。

事故多発箇所の把握については、ODの活用のほか、令和 6 年 8 月に警察庁が事故多発地点解析ツールを公表しており、市区町村がこれらのツールを活用することが効率的と考えられる。

② 潜在的高リスク箇所

基礎調査では、潜在的高リスク箇所を「おおむね把握している」とする市区町村の割合は 5.3%で、「ほとんど把握していない」とする市区町村の割合は 62.0%となっていた。

市区町村が潜在的高リスク箇所を把握するに当たっては、国土交通省が保有する ETC2.0 加工情報を活用することが効率的と考えられる。

国土交通省は、「事故防止のため、当該情報はゾーン 30 プラスを中心に市区町村に提供しているが、市区町村からの求めがあれば、それ以外の箇所でも提供可能である。ただし、ゾーン対策以外でも当該情報の提供が可能である旨の周知までは行っていない。」としている。

実地調査した市区町村では、ゾーン対策の実施を前提とせずに、広域的に潜在的高リスク箇所を把握する目的で、国土交通省からE T C2.0 加工情報の提供を受けている事例がみられ一部の市区町村からは、「ゾーン対策以外にも幅広く活用できれば効率的・効果的な施設整備の一助となる。」との意見が聞かれた。一方で、ゾーン対策を実施する前提で地区を限定しなければE T C2.0 加工情報が提供されないと認識している市区町村が散見された。

このような状況を踏まえると、国土交通省は、市区町村からのE T C2.0 加工情報の広域的な活用やゾーン対策を前提としない活用の要望に対して、柔軟に対応できることを周知することが必要と考えられる。

なお、当省において、潜在的高リスク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年までの事故減少率の平均を比較したところ、両者に差があるとは言えない結果となった（詳細は第3の3（2）ウ参照）。

(3) 施設の整備箇所の選定方法

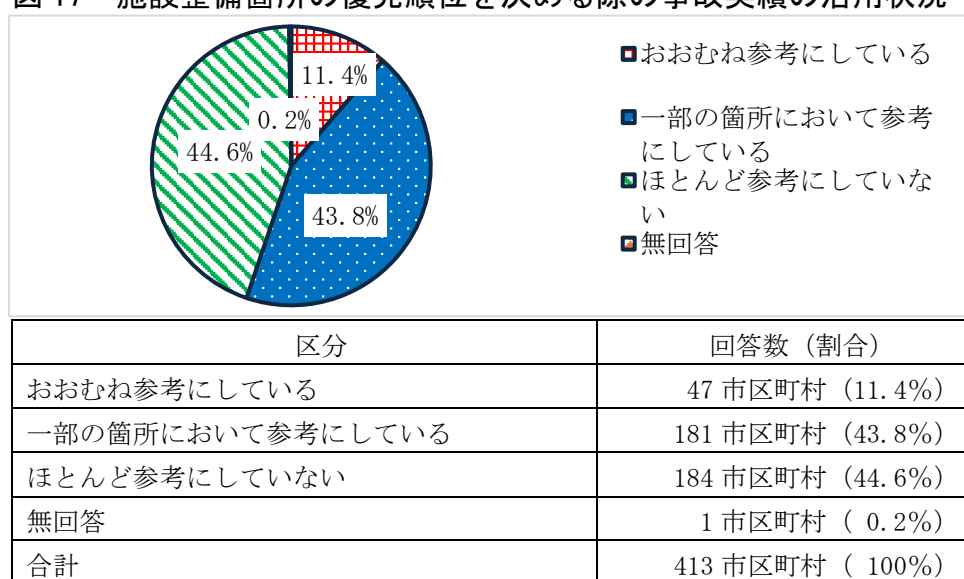
ア 市区町村の取組

(ア) 整備箇所の選定における事故実績等の活用

a 事故実績の活用

基礎調査では、施設整備箇所の優先順位を決める際、事故実績を参考に行っているかどうかについて、「おおむね参考に行っている」が 47 市区町村（11.4%）、「一部の箇所において参考に行っている」が 181 市区町村（43.8%）であった一方、「ほとんど参考に行っていない」が 184 市区町村（44.6%）となっていた（図 17 参照）。

図 17 施設整備箇所の優先順位を決める際の事故実績の活用状況



（注）当省の基礎調査結果による。

実地調査した市区町村では、施設整備に当たり、事故発生箇所であれば、優先順位を高くしている事例がみられた（表 15、表 16 参照）。

表 15 施設の整備箇所の選定に当たり事故実績を活用している事例

- 住民要望があった箇所について施設整備を検討する際、事故実績・件数を都道府県警察事故マップ等で確認し、優先順位を高くしており、特に死亡事故箇所や事故多発箇所への整備を重視している。 ＜千葉市＞
- 住民要望があった箇所について施設整備を検討する際、原則、現地の道路・交通環境を確認して判断しているが、現地確認だけでは判断が困難な場合、市独自のマップで事故実績を確認した上で判断している。 ＜久留米市＞

（注）当省の実地調査結果による。

表 16 事故の発生状況等を端緒に施設整備の優先順位を決めている事例

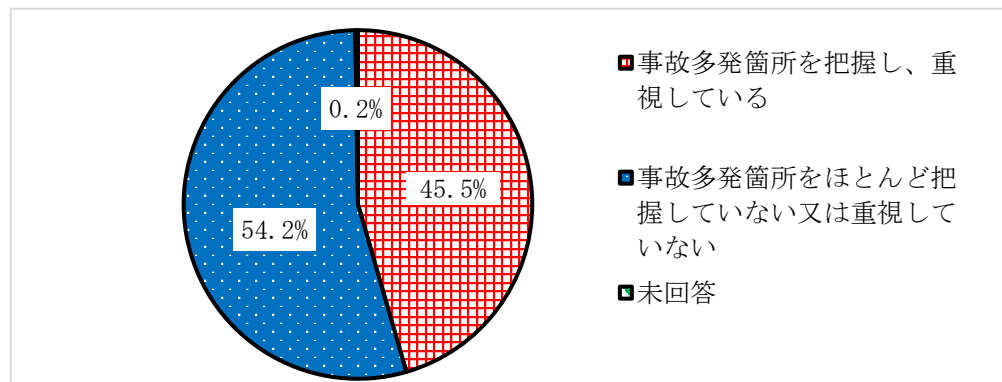
令和 5 年度から住民要望を端緒とする従来の方針を転換し、① ODで把握した生活道路における歩行者及び自転車に関連する事故の 5 年間の発生状況、②広域的に ETC2.0 加工情報を取得して把握した急挙動情報、走行速度、走行経路等のプローブ情報を分析している。くわえて、③小中学校及び保育園の配置状況、通学者数、④生活道路からアクセスできる公共施設・医療機関等の配置状況を勘案して、優先的に施設整備する地区及び路線を選定している。＜尾張旭市＞

(注) 当省の実地調査結果による。

b 事故多発箇所情報の活用

基礎調査では、回答が得られた 413 市区町村のうちデータにより事故多発箇所を把握しているのは 288 市区町村であり(第 3 の 2(2)イ(イ) b(a) 参照)、このうち、施設整備の際に同箇所を重視しているのは 188 市区町村で全体(413 市区町村)の 45.5%であった。一方、同箇所をほとんど把握していないのは 125 市区町村、同箇所を把握していても施設整備の際に重視していないのは 99 市区町村であり、これらを合わせると 224 市区町村で全体の 54.2%であった(図 18 参照)。

図 18 施設の整備箇所の選定における事故多発箇所の情報の活用状況



区分	回答数（割合）
事故多発箇所を把握し、施設整備の際に重視している	188 市区町村（45.5%）
事故多発箇所をほとんど把握していない又は施設整備の際に重視していない	224 市区町村（54.2%）
未回答	1 市区町村（0.2%）
合計	413 市区町村（100%）

- (注) 1 当省の基礎調査結果による。
 2 1 市区町村が未回答であった。
 3 割合については、小数点第二位を四捨五入しているため、合計が 100%とまらない。

実地調査では、事故発生件数が多い中で効果的に事故減少につなげるため、事故リスクが高い箇所 zu 重点的な対策が必要と判断し、事故多発箇所への施設整備を進めている市区町村がみられ、その結果、事故多発箇所数の減少に効果を上げた事例もあった（表 17 参照）。

表 17 事故多発箇所に重点的に施設整備を行っている事例

- 死亡事故の発生を契機として、過去 10 年間の人身事故発生交差点と当該交差点における事故件数の情報を都道府県警察から入手した。当該情報を基に事故が多発している「危険交差点」を抽出し、事故件数に応じて施設を整備した。 <花巻市>
- 都道府県警察から提供された過去 5 年分の事故データ（OD よりも詳しい情報を含む。）を市が運用している G I S に取り込んで地図化し、5 年間で 10 件以上の事故が発生している事故多発箇所を 85 か所抽出した。当該箇所について、関係機関とも連携して道路交通環境や事故要因を確認し、施設を整備するとともに、都道府県警察も交通規制の見直しを実施した。 <越谷市>
- 警察の協力や市が運用している G I S に OD を取り込んで地図化することにより、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施設を整備している。（平成 18 年度から開始）
 - 【市による効果検証】

平成 18 年に 20 か所以上あった事故多発箇所が令和 3 年には 0 か所に減少した。
 - 【当省による分析】

平成 18 年度から 30 年度までの事故多発箇所のうち、22 年度から 26 年度までに施設整備した 26 か所について、整備前後各 4 年間の人身事故件数を分析したところ、24 か所で減少し、増減率は▲48.8%（207 件から 106 件）であった。

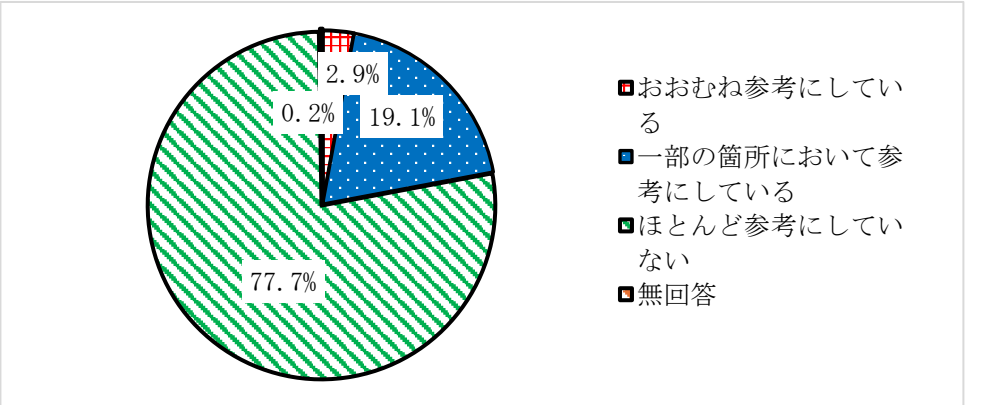
なお、上記増減率は、平成 18 年から 30 年にかけての市全体の人身事故件数の増減率（▲40.2%）よりも高い。 <岡崎市>

(注) 当省の実地調査結果による。

c 潜在的な高リスク箇所情報の活用

基礎調査では、施設の整備箇所の選定に当たり、ETC2.0や民間プローブ情報などにより把握した潜在的な高リスク箇所を「おおむね参考になっている」が12市区町村（2.9%）、「一部の箇所において参考になっている」が79市区町村（19.1%）、「ほとんど参考になっていない」が321市区町村（77.7%）となっていた（図19参照）。

図19 施設整備箇所の決定時の潜在的な高リスク箇所情報の活用



区分	回答数（割合）
おおむね参考になっている	12 市区町村 （ 2.9%）
一部の箇所において参考になっている	79 市区町村 （19.1%）
ほとんど参考になっていない	321 市区町村 （77.7%）
無回答	1 市区町村 （ 0.2%）
合計	413 市区町村 （ 100%）

（注）1 当省の基礎調査結果による。
2 割合については、小数点第二位を四捨五入しているため、合計が100%とならない。

実地調査では、ETC2.0加工情報を施設の整備箇所の選定に活用していたとした市区町村は、ゾーン30プラス等のゾーン対策の実施地区に限定しているものが多かったが、次のとおり、当該情報を活用して潜在的な高リスク箇所を把握し、個々の箇所への施設整備を行っている事例がみられた（表18参照）。



表 18 潜在的高リスク箇所を把握してゾーン対策以外の個々の施設整備に活用している事例

○ 交通安全教育に積極的に取り組む小学校を中心に、E T C 2.0 加工情報から把握した速度分析結果のほか、事故情報、交通規制、通学路情報等を重ね合わせ、小学校通学区域ごとに潜在的高リスク箇所を把握して施設を整備している。 <横浜市> ○ 通学路の安全確保を目的として、損害保険事業者から民間プローブ情報及びA I による潜在的高リスク箇所の分析結果を入手している。当該結果に基づき、地域住民が参画するワークショップにおいて施設の整備箇所・内容を検討している。 <岐阜市> ○ 登下校の時間帯に通り抜け車両が多い通学路を対象に、国道事務所からE T C 2.0 加工情報の提供を受けて潜在的高リスク箇所を把握し、施設を整備している。 <大府市> ○ 通学路の安全確保のため、O D や民間プローブ情報を活用して潜在的高リスク箇所を把握している（住民要望や通学路合同点検では挙がらなかった箇所を複数把握）。施設を整備するとともに、通学路合同点検の対策案の検討や見守り活動の実施箇所の選定等にも活用している。 なお、本件は、デジタル田園都市国家構想交付金を活用したものである。 <朝来市>
--

（注）当省の実地調査結果による。

また、9 市区町村では、E T C 2.0 加工情報や民間プローブ情報を入手して、広域的に潜在的高リスク箇所を把握した上で、施設整備を進めている事例がみられ、中にはA I を活用している事例もみられた（表 19 参照）。

表 19 広域的に潜在的高リスク箇所を把握した上で、施設整備を進めている事例

O D と E T C 2.0 を活用している事例
市内全域について、O D で把握した事故発生箇所、住民要望があった箇所、E T C 2.0 プローブ情報の分析結果で把握した潜在的高リスク箇所の情報を基に、事故リスクを評価している。リスクの高いエリア・箇所において、重点的に施設を整備している。 <船橋市（人身事故件数の減少率（令和元年→4 年）15.9%）>

ODと民間プローブ情報を活用している事例
○ 自動車製造事業者と連携して、市が把握していた市内の事故多発交差点について、民間プローブ情報を活用して事故リスクを分析している。リスクが高いと判断した箇所について、現地調査により事故要因等を分析するなどした上で施設を整備している。 ＜郡山市（人身事故件数の減少率（令和元年→4年）42.8%）＞ ○ 自動車関連部品製造事業者と連携して、市民参加型プロジェクト（yuriCargo プロジェクト）を展開している。登録している住民等から、スマートフォンを通じて急ブレーキ、急アクセル等の発生情報を収集し、潜在的高リスク箇所を把握している。当該情報とODにより把握した事故実績を分析し、優先的に対策すべき箇所を抽出し、施設を整備している。 ＜刈谷市（人身事故件数の減少率（令和元年→4年）50.0%）、大府市（人身事故件数の減少率（令和元年→4年）36.5%）＞
公益財団法人交通事故総合分析センター（ITARDA）のメッシュデータとETC2.0加工情報を活用している事例
ITARDAが分析・公表している事故の多発状況が分かるメッシュ地図により事故多発エリアを絞り込んだ上で、当該エリアについてETC2.0加工情報を活用して潜在的高リスク箇所を把握し、重点的に対策を講ずる地区を選定している。当該地区内において重点的に施設を整備している。 ＜北九州市（人身事故件数の減少率（令和元年→4年）30.7%）、鹿児島市（人身事故件数の減少率（令和元年→4年）42.4%）＞
大学と連携して民間プローブ情報を活用している事例
豊橋技術科学大学及び市内企業と協定を結び、市の公用車や、協力が得られた市内の事業者の車両に通信機器を搭載して民間プローブ情報を収集している。大学において歩行者衝突警報や車線逸脱警報等の実績を分析した上で、潜在的高リスク箇所を把握し、対策を実施している。 ＜豊橋市（人身事故件数の減少率（令和元年→4年）47.0%）＞
民間プローブ情報等とAIを活用している事例
民間プローブ情報（速度・交通量）、市内道路の事故データ（進行方向などODよりも詳細なデータを都道府県警察から入手）及び市が保有する各種データ（道路構造、交通状況、人口、沿道土地利用、天候等）の関係性をAIに学習させ、事故多発箇所の特徴を把握し、事故危険度予測モデルを構築している。同モデルに基づき、事故リスクが高い箇所を抽出して施設を整備している。

また、過去に対策した箇所や浜松市内で発生割合の高い事故類型（追突、出会い頭）が集中している路線やその平行路線の交差点など 1,000 か所程度を抽出し、事故危険度予測モデルの教師データ（例題と解答をセットにしたもの）に、交差点角度、車線数等のデータを追加した上で、事故要因を分析している。そこで、影響度の高い要因（例：沿道に出入口のある施設の有無、横断歩道のセットバック距離、法定外表示の有無、停止線間距離等）が含まれ、かつ事故が比較的多い箇所について施設を整備している。

＜浜松市（人身事故件数の減少率（令和元年→4 年）33.7%）＞

（注）1 当省の実地調査結果による。

2 令和元年から 4 年までの人身事故件数の減少率の全国平均は 21.2%である。

こうした事例のほか、実地調査では、重大事故の発生箇所と類似した道路環境や交通規制が設けられている箇所を対象に一斉点検を実施することで、潜在的高リスク箇所を把握し、施設整備している市区町村がみられた（表 20 参照）。

表 20 一斉点検で把握した潜在的高リスク箇所に施設整備している事例

令和 5 年 1 月に発生した死亡事故の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、出会い頭の事故が想定される、スピードが出やすいなどの観点で、危険な交差点を 283 か所抽出し、道路管理者で点検を実施し、都道府県警察との協議により必要な箇所に施設を整備している。 ＜郡山市＞

（注）当省の実地調査結果による。

イ 都道府県警察及び都道府県の取組

（ア）都道府県警察の取組

- ① 前述の第 3 の 2 (2) イ（ウ）のとおり、都道府県警察は、随時、市区町村に対し、施設整備により事故の再発防止が期待できる場合に、事故発生箇所を情報提供しているほか、現地診断への参加要請を通じて施設整備が必要と考えられる箇所を情報提供している。

また、一部の都道府県警察は、自ら把握した事故多発箇所や潜在的高リスク箇所についても情報提供している。

実地調査した市区町村からは、現地診断箇所を含め、都道府県警察から情報提供を受けた箇所については、施設整備を検討・実施するとの声が多く聞かれた。

- ② 重大事故発生箇所等と道路・交通環境、事故要因が類似した箇所など、事故リスクが高い箇所を抽出するための一斉点検を行って

る事例が 2 都道府県警察でみられた。

(イ) 都道府県の取組

市区町村に対して、事故多発箇所や潜在的高リスク箇所への施設整備に係る支援を行っている都道府県がみられ、中には、事故件数の減少に効果を上げている事例もあった（表 21 参照）。

表 21 都道府県が市区町村の施設整備を支援している事例

県が市区町村に対して事故多発箇所への施設整備を支援している事例
都道府県警察や市区町村等と連携し、毎年、警察署ごとに 1、2 か所程度を選定し、事故多発箇所や事故件数に加え、事故の特徴（当事者種別、車両の進行方向等）を踏まえ、施設の整備等どのような対策が有効か協議した上で、決定した対策を実施している。 また、決定した対策は 3 年以内に実施するよう努めることとしており、県が都道府県警察と協力し、進捗状況の確認や対策終了後の効果検証を実施しているほか、対策結果は県のウェブサイトで広く情報提供している。 なお、令和 4 年度に対策が完了した 50 か所における対策前後 6 か月間の事故件数は 54.8%減少した。 <神奈川県>
県が市区町村による潜在的高リスク箇所への対策を支援している事例
交通事故死者数ワースト 1 の脱却を目指し、自動車安全プロジェクトチームを立ち上げ、民間プローブ情報で把握した潜在的高リスク箇所への施設整備の取組を市区町村に啓発している。 近年は、上記取組への参加を希望する市区町村を募集し、潜在的高リスク箇所の把握、施設の整備、整備後の効果検証に取り組むものとなっている（3 年を 1 サイクル）。 なお、潜在的高リスク箇所の把握方法については、以前は、車両走行速度や急ブレーキ（ABS 作動）回数等を活用していたが、整備効果を明確にする観点から、交差点における一時停止率に変更している。 <愛知県>

（注）当省の実地調査結果による。

ウ 課題

第 11 次計画では、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、事故実績を踏まえた施設整備の実施が求められている。また、第 11 次計画では、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とされており、こうした危険箇所への施設整備も重要である。

① 事故実績を踏まえた施設の整備箇所の選定

基礎調査では、施設整備箇所の優先順位を決める際、事故実績を参考に行っているかどうかについて、「おおむね参考にしている」とする市区町村の割合は 11.4%で、「ほとんど参考にしていない」とする市区町村の割合は 44.6%となっていた。

施設整備は、住民要望及び通学路合同点検で把握した危険箇所について行うことが基本となっている実態がみられた。他方で、調査した 46 都道府県警察への調査では、施設整備における事故多発箇所に係る情報の活用について、「事故多発箇所の対策を住民要望等に基づく一般的な事故対策より優先して検討・実施する必要がある」との回答が 23 本部、「必要があるとまでは言えない」との回答が 3 本部となっており、交通管理者である都道府県警察と道路管理者である市区町村との間に認識の差がみられた。

なお、施設の整備箇所の選定に当たり、事故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、事故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（詳細は第 3 の 3 (2) エ参照）。

② 潜在的高リスク箇所への施設整備

基礎調査では、施設整備箇所の選定に当たり潜在的高リスク箇所を参考に行っているかどうかについて、「おおむね参考にしている」とする市区町村の割合は 2.9%で、「ほとんど参考にしていない」とする市区町村の割合は 77.7%となっており、市区町村が施設整備に当たって潜在的高リスク箇所をほとんど参考にしていない実態がみられた。

他方、一部の市区町村では、各種データの活用等により潜在的高リスク箇所に向けた施設整備に取り組んでいる事例がみられた。

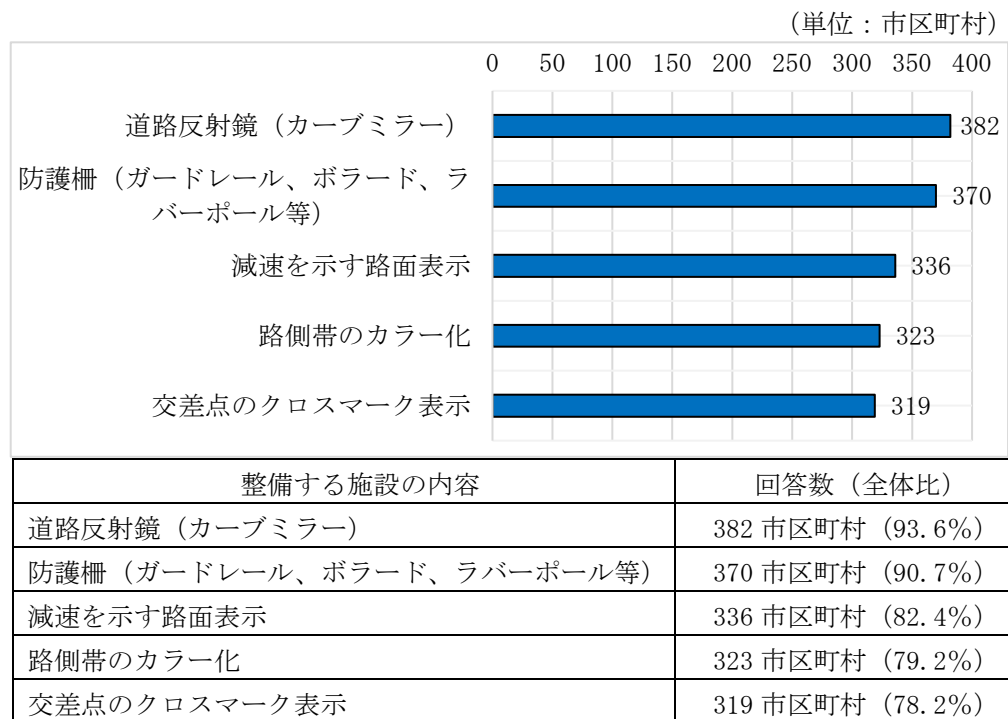
(4) 施設の整備内容の決定方法

ア 市区町村の取組

(ア) 整備する施設の内容

基礎調査では、市区町村が整備している施設の内容としては、「道路反射鏡（カーブミラー）」、「防護柵（ガードレール、ボラード、ラバーポール等）」、「減速を示す路面表示」、「路側帯のカラー化」の順となっていた（図 20 及び 21 参照）。

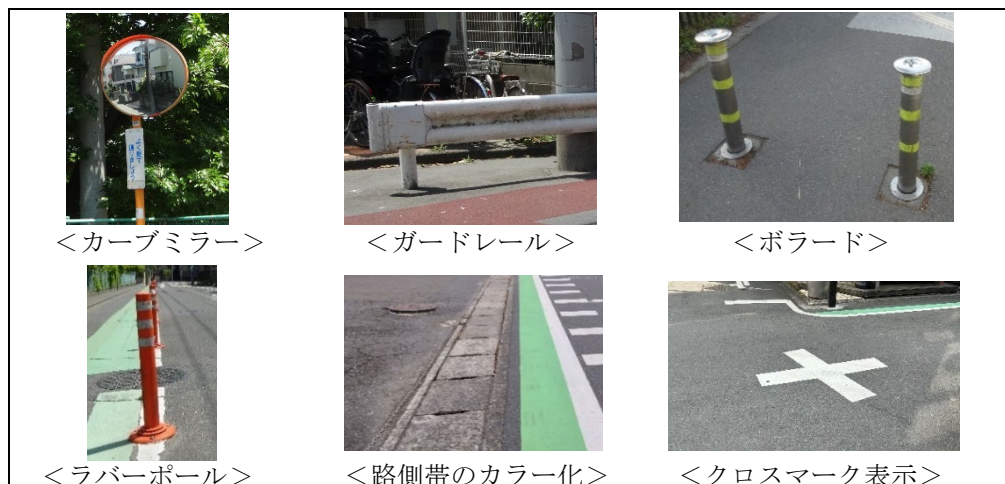
図 20 市区町村の施設整備状況（複数回答）



（注）1 当省の基礎調査結果による。

2 全体比については、複数回答のため、合計は 100%にならない。

図 21 施設の例

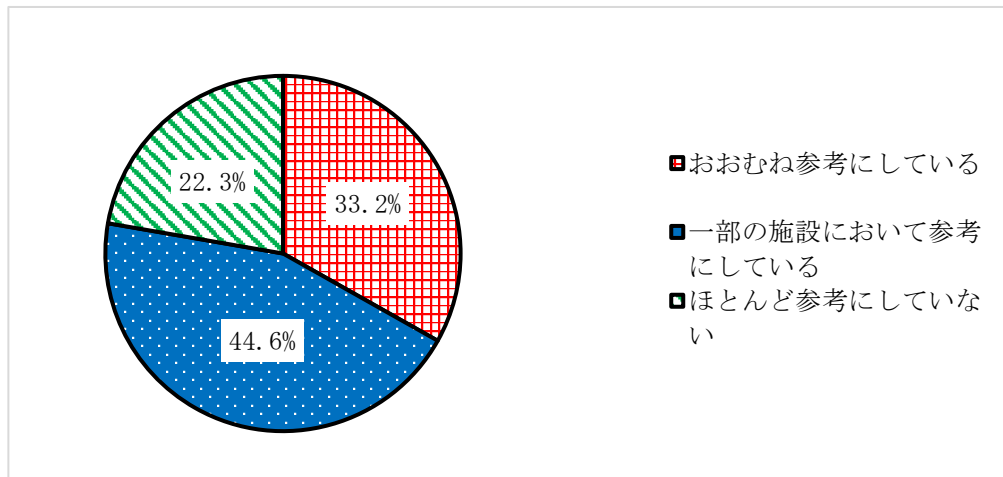


（注）当省の実地調査結果による。

(イ) 事故内容の活用

基礎調査では、施設の整備内容の検討に当たり事故内容を参考にしているかどうかについて、「おおむね参考になっている」が 137 市区町村（33.2%）、「一部の施設において参考になっている」が 184 市区町村（44.6%）、「ほとんど参考にしていない」が 92 市区町村（22.3%）となっていた（図 22 参照）。

図 22 施設整備に係る事故内容の活用状況



区分	回答数（割合）
おおむね参考になっている	137 市区町村（33.2%）
一部の施設において参考になっている	184 市区町村（44.6%）
ほとんど参考にしていない	92 市区町村（22.3%）
合計	413 市区町村（100%）

（注）1 当省の基礎調査結果による。

2 割合については、小数点第二位を四捨五入しているため、合計が 100% とならない。

a 事故内容をおおむね又は一部の施設において活用している市区町村

実地調査では、市区町村が施設の整備内容を検討する際に、事故内容を活用するかどうかの考え方として、表 22 に挙げたようなパターンがみられた。

表 22 市区町村による施設整備時の事故内容の活用の考え方

施設内容の検討には事故内容を把握することが当然であると考え、市区町村内全域の事故内容が分かるデータを都道府県警察から入手して施設内容の検討に活用
施設整備に当たっては、事故の件数や内容を踏まえた上で、事故防止に効果的な施設内容とすることが必要と考えている。 このため、毎年、都道府県警察に依頼し、市管理道路などで発生した人身事故について、ODにはない行動類型、進行方向、法令違反を含め、事故内容の詳細を入手している。住民要望や通学路点検などで把握した箇所に施設整備を検討する際、事故実績を確認した上で、事故の要因を踏まえて施設内容を検討している。 <千葉市>
市区町村が特に必要と判断した場合、都道府県警察に事故内容を照会し、施設内容の検討に活用
死亡事故などの重大事故については、事故内容を都道府県警察に照会して把握している。 <尾張旭市>
住民要望において事故発生箇所であることが把握できた場合、都道府県警察に事故内容を照会し、施設内容の検討に活用
○ 住民要望において事故発生箇所であることや事故内容が情報提供された場合、再確認のため、都道府県警察に照会している。 <三鷹市、西宮市> ○ 住民要望があった箇所については、都道府県警察事故マップで事故内容を確認し、更に情報が必要であれば、都道府県警察に照会している。 <掛川市>
現地診断に参加した際など、都道府県警察から事故内容に係る情報提供を受けた場合、施設内容の検討に活用
死亡事故発生箇所、都道府県警察が受けた住民要望のうち道路管理者による対応が望ましいもの、事故多発箇所、潜在的高リスク箇所等について、警察署から年 1 回数件程度、整備が必要と考えられる施設も提示の上、施設整備の依頼がある。交通管理者の視点から見た施設整備の考え方が分かり、大変参考になる。 <葛飾区>

(注) 当省の実地調査結果による。

b 事故内容をほとんど参考にしていない市区町村

実地調査した市区町村では、事故内容を参考にせずに施設内容を検討する方法として、①住民要望に沿って検討する、②道路環境に応じて大まかに整備する施設の順番等を決めている、③安価な施設

から検討するといったものが多かった。このほか、④既存の施設を更新・補修する方法を優先する、⑤都道府県警察に相談しながら検討するなどがみられた（表 23 参照）。

表 23 市区町村における施設の整備内容の検討方法

分類	市区町村の検討方法
住民要望にそって検討	原則、要望にそった施設を整備する。
	地域住民から要望があった施設を検討するが多い。
整備する施設の順番等を設定	①看板、②交差点クロスマーク、③交差点カラー化、④カーブミラーの順で検討するなど、段階を踏んで整備する。整備後も苦情が続けば、追加で整備するという手順を採ることが多い。
	最初に既存の施設の補修を検討する。次に、交差点の場合は、道路の優先関係が分からなければ、ドット線、クロスマーク、赤枠などの新設を検討する。
	交差点クロスマーク表示、外側線のワイド化（遠くからの視認性を高めるため交差点部分の外側線を太くする。）、街路灯を優先して整備する。これらの対策を行ったにもかかわらず、事故件数が多い箇所については道路状況に応じて「交差点のカラー化」等の安全対策を整備する。
	最初に路側帯やクロスマークを整備し、次に、減速の路面標示、注意喚起の表示・看板、カーブミラー、防護柵、カラー化といった順番で整備する。
安価な施設から検討	交差点では、最初は白色で安価なクロスマークを整備し、次に、単価の高いカラー舗装を整備する。
	通常は、区画線などの安価なものから整備する。

（注）当省の実地調査結果による。

また、施設内容の検討に当たり事故内容を活用しない理由について、市区町村は、次のとおり説明している。

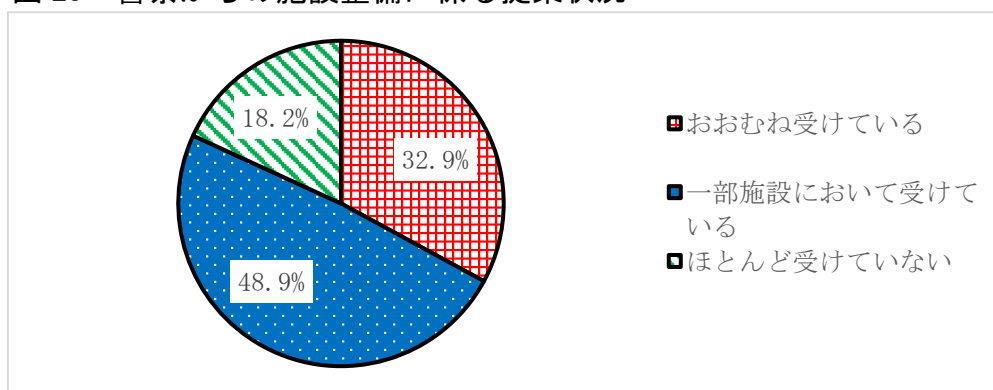
- ① 事故内容の把握や活用を前提としていない。
- ② 住民要望で挙げられた施設が現地の地形や空間的に整備できるかどうか等の観点を中心に確認し、判断している。
- ③ 事故の有無よりも道路構造上の問題を改善することが重要と考えている。
- ④ 業務量と体制を考えると、都道府県警察に事故内容を 1 件 1 件照会することは現実的でない。
- ⑤ 日常的に都道府県警察と関わる機会が少なく、事故内容を照会するという発想がなかった。道路管理者から都道府県警察に事故

内容を照会するのは非効率であるため、都道府県警察から施設整備が必要と判断した箇所及び施設の内容について提案してもらえると有り難い。

(ウ) 都道府県警察からの施設内容の提案

基礎調査では、整備する施設の内容に関して都道府県警察から提案を受けているかどうかについて、「おおむね受けている」が 136 市区町村（32.9%）、「一部施設において受けている」が 202 市区町村（48.9%）、「ほとんど受けていない」が 75 市区町村（18.2%）となっており、道路管理者である市区町村は、交通管理者である都道府県警察と連携しながら、施設整備を進めている状況がうかがわれた（図 23 参照）。

図 23 警察からの施設整備に係る提案状況



区分	回答数（割合）
おおむね受けている	136 市区町村（32.9%）
一部施設において受けている	202 市区町村（48.9%）
ほとんど受けていない	75 市区町村（18.2%）
合計	413 市町村（100%）

（注）当省の基礎調査結果による。

実地調査した市区町村からは、都道府県警察からの提案の機会として、次のようなものが多く挙げられた。この中で最も多くの市区町村が挙げたのが現地診断であり、8 割近くの市区町村が現地診断に参加したことがあるとしている。

- ① 都道府県警察が行う現地診断に参加した場合
- ② 都道府県警察に施設整備に係る住民要望があった場合
- ③ 交通規制の実施が困難であるが、対策が必要と都道府県警察が判断した場合
- ④ 事故多発箇所など都道府県警察が危険箇所を把握した場合

現地診断以外で都道府県警察から提案を受けている事例として表 24 のような取組がみられた。

表 24 現地診断以外で都道府県警察から提案を受けている事例

事故多発箇所（1 か所）について、①交通規制や交通量、事故件数の状況、②事故の概要、道路管理者・公安委員会が講ずるべき対策案及び対策が必要な理由等が都道府県警察から毎年提示され、町が施設内容を検討する上で役立っている。　　＜寒川町＞
--

（注）当省の実地調査結果による。

イ 都道府県警察の取組

（ア）市区町村へのODに含まれない事故情報の提供

都道府県警察から市区町村に対するODに含まれない事故情報の提供状況について調査したところ、11 都道府県警察では、市区町村からの個別の照会への対応などとして、事故要因、当事者の年齢、当事者の進行方向等の情報を提供している事例がみられた。

これについて、OD以外の事故情報を提供していない都道府県警察からも、「事故防止に効果的な施設整備とするためには、提供した方がよい。」「市区町村から依頼があれば、捜査情報や個人情報以外のものは提供可能である。」といった肯定的な意見が多かった。ただし、一部の都道府県警察からは、「過大な業務負担とならないのであれば提供可能である。」「個別具体的な情報を提供することは消極的に解する。」といった慎重な意見もみられた。

（イ）市区町村への施設内容の提案

a 都道府県警察本部から警察署への指示

46 都道府県警察への調査結果では、37 都道府県警察本部では、市区町村が行う施設の整備内容について提案・助言するよう警察署に指示している事例がみられた。具体的には、①事故分析結果により把握した事故内容に基づき、効果的な施設の整備をするよう提案する、②施設整備が事故防止につながるよう市区町村と連携し、他の整備事例の提案など必要な助言等を行う、③法定外表示について警察庁の通達等に基づいた提案・助言を行うなどの事例がみられた。

このほか、対策が必要と判断した潜在的高リスク箇所について、事故防止に有効と考えられる施設内容を市区町村に情報提供するよう警察署に指示している都道府県警察本部もみられた。

b 提案の機会

都道府県警察は、死亡事故等の重大事故が発生した場合、道路管理者等と連携し、道路交通環境の改善などの事故防止対策を検討する「現地診断」を実施している。

都道府県警察への調査結果では、現地診断の対象は、主に、死亡事故や重傷事故となっており、このほか、多数の負傷者が発生した事故、再発が懸念される事故、事故多発箇所などもみられた。

また、市区町村道で発生した事故の現地診断に当たっては、原則全てのケースで市区町村に参加を要請する都道府県警察が約 7 割、市区町村による対策が必要と考えられる場合に参加を要請する都道府県警察が約 2 割であった。

調査した警察署のうちの 19 警察署では、現地診断に参加した市区町村以外の市区町村にも当該診断の結果を情報共有している事例がみられ、これらの警察署では、「交通管理者の視点を道路管理者に取り入れてもらうことを目的としている。」、「診断結果を他の市区町村にも提供することにより、同様の課題を有する箇所への対策に活用できる。」などとしている。提供していない警察署からも、「他の市区町村の対策を情報共有することで視野が広がる。」、「類似した事故への対策を検討する際に役立つ。」など、上記の取組事例を肯定的に捉える意見が多く聞かれた。

また、都道府県警察では、現地診断時以外にも随時、市区町村に施設内容の提案を行っている事例がみられた（表 25 参照）。

表 25 都道府県警察からの施設内容の提案

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">○ 交通事故分析システムを活用し、事故が多い地区等について事故要因を分析した上で対策の方針を定め、市区町村と連携して対策を実施している。市区町村との連携に当たっては、整備が適当と考えられる施設の内容を提案した。 <岩手県警察>○ 自転車の危険運転が原因で自転車関連事故が多発している交差点について、道路へのボラードの整備を市区町村に提案した。 <秋田中央警察署>○ 自転車指導啓発重点地区・路線（自転車の通行量や交通ルールの順守状況、自転車関連事故の発生状況等を踏まえて都道府県警察が設定）において、一方通行出口付近への自転車ストップマークや「自転車も止まれ」等の注意喚起看板の整備を市区町村に提案した。 <東村山警察署> |
|---|

（注）当省の調査結果による。

ウ 課題

① 事故内容を踏まえた施設内容の選定

施設の整備内容を選定する上では、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。

基礎調査では、施設の整備内容の検討に当たり、事故内容を参考にしているかどうかについて、「おおむね参考にしている」とする市区町村の割合は 33.2%で、「ほとんど参考にしていない」とする市区町村の割合は 22.3%となっていた。このほか、「一部の施設において参考にしている」とする市区町村が 44.6%となっているが、実地調査の結果からは、都道府県警察からの提案があった場合に事故内容を把握している実態がみられ、その範囲は限定的であることがうかがえた。

なお、施設の整備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 年まで事故増減率の平均を比較したところ、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（詳細は第 3 の 3 (2) オ参照）。

② OD掲載情報の充実

国土技術政策総合研究所が作成した「交通事故の要因分析・対策立案に関する技術資料」では、事故防止に効果的な施設を整備するためには、事故発生箇所における道路環境だけでなく、事故データを収集して事故の要因分析が必要とされている。当該データとしては、「発生時間帯」、「路面状態」、「発生位置（単路・交差点等）」、「当事者（自動車・歩行者等）」、「事故類型（出会い頭、左折時等）」、「進行方向」が挙げられている。

また、多くの都道府県警察も、市区町村が施設整備を検討する際、最低限把握しておくべきデータとして、「事故類型及び当事者別」、「当事者の進行方向」、「事故要因（人的要因、道路・交通環境的要因）」を挙げている。

しかし、上記技術資料で必要とされているデータのうち、事故類型、進行方向、事故要因は、警察庁の交通事故情報として把握・整理されているものの、ODには含まれていない。今後、市区町村が事故要因等を踏まえた施設内容の検討を幅広く行っていくためには、ODにこれらのデータが掲載されることが効果的・効率的であると考えられる。実地調査では、これらの情報についてもODへの掲載を要望している市区町村がみられた。

なお、実地調査した市区町村からは、都道府県警察に事故情報の提

供を求めたが、必要な情報（事故内容の詳細や原因、当事者の進行方向等）を入手できないこともあったとする意見が散見された。

③ 都道府県警察からの提案や情報提供

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、約2割の市区町村は、都道府県警察からの提案を受けていないとしている。

こうした市区町村では、住民要望等を踏まえ自らの経験に基づき施設内容を決定しているものと考えられるが、都道府県警察が施設の整備内容の提案等をより積極的に行うことにより、市区町村において事故内容を踏まえた施設整備が進むものと考えられる。

④ 市区町村職員への研修等の充実

事故内容を踏まえて施設の整備内容を決定することについて、実地調査した一部の市区町村から、「整備に必要な知見が不足している。」「具体的な事例を挙げて、どのような場合にどのような施設を整備すればよいか分かる研修を実施してほしい。」といった課題が聞かれた。

一方、国土技術政策総合研究所は、「交通事故の要因分析・対策立案に関する技術資料」を作成して配布しているが、活用しているとする市区町村はほとんどなく、「事故内容や対策事例が大きな交差点や幹線道路を対象としたもので、生活道路には活用しにくい。」「内容を理解することが難しく、市区町村職員向けの分かりやすい内容にしてもらいたい。」との意見が聞かれた。

また、国土交通大学校が実施している「専門課程道路交通安全〔事故対策コース〕研修」（集合研修）は、科学的分析に基づく事故対策の立案能力の向上を目的としたもので、生活道路における施設整備に関する内容も含まれているものの、市区町村の参加者は10人程度（令和6年度）となっている。実地調査した市区町村からは、「一般的に、国が実施する集合研修は、予算確保が困難で参加しにくい。」とする意見が聞かれた。

(5) 施設の整備効果の把握

ア 効果把握の推進状況

第 11 次計画では、交通安全施策における E B P M（エビデンスに基づく政策立案）の取組を強化するため、施策の効果を検証し必要に応じて改善していくこととされている。

第 11 次計画では、効果把握の指標については具体的に示されていないが、国土交通大学校が市区町村職員を含む道路管理者を対象に実施している研修では、①事故データ、②交通挙動、③アンケートが挙げられている。

イ 市区町村全体の施設整備の効果把握

市区町村が施設整備を行うに当たり、市区町村全体の事故件数の推移や事故内容の傾向等を分析して、現状の取組が効果を上げているか把握し、取組の見直しや重点化の余地がないか等を検討することは、事故防止対策として有効であると考えられる。

実地調査では、市区町村全体で施設整備の効果把握を行っているとする市区町村は確認できなかった。その理由について、市区町村は、次のとおり説明している。

- ① 毎年多数の箇所では施設整備しており、業務多忙で体制も厳しい中、整備箇所ごとに効果把握することは困難である。
- ② 住民要望に基づき施設整備しており、事故件数等による効果把握を行う必要性を感じない。
- ③ 効果把握の手法や把握結果の活用方法が分からない。
- ④ 1 か所ごとの事故件数が少ないため、指標や手法の選択が難しい。
- ⑤ 施設整備と事故減少の因果関係が不明確である。
- ⑥ 事故が発生していない箇所では施設整備した場合、効果把握が困難である。

なお、一部の市区町村では、都道府県警察からの情報提供や自ら O D を活用することにより事故件数の推移や事故内容の傾向を把握している事例がみられた。

ウ 事故リスクが高い箇所等における効果把握

施設整備箇所が多いため、網羅的な効果把握が難しいと考えられる中、市区町村が独自に、事故リスクが高い箇所や、自転車対策に係る施設整備に向けて効果把握を行っている事例がみられた（表 26 参照）。

表 26 市区町村が施設整備の効果把握をしている事例

- リスクが高い事故多発箇所については、施設整備後の事故件数の推移を確認しており、再発した場合は施設を整備している。　＜花巻市＞
- リスクが高い事故多発箇所については、施設整備前後の各 3 年間の事故件数を比較して効果把握を行うこととしており、減少率が 30%以上であれば整備を終了、30%未満の場合は経過観察し、事故件数が増加すれば追加整備を検討している。　＜浜松市＞
- 事故件数が多い交差点（人身事故が年間 2 件以上など）にカラー舗装を行うこととしており、施工前後各 5 年間における平均事故件数を確認して効果を把握している。　＜名古屋市＞
- 自転車事故を減らすことが課題となっているため、矢羽根型路面表示等の整備前後における自転車の車道順走率（車道の左側の走行割合）を調査して効果を把握している。　＜江東区、京都市＞

（注）当省の実地調査結果による。

(6) その他

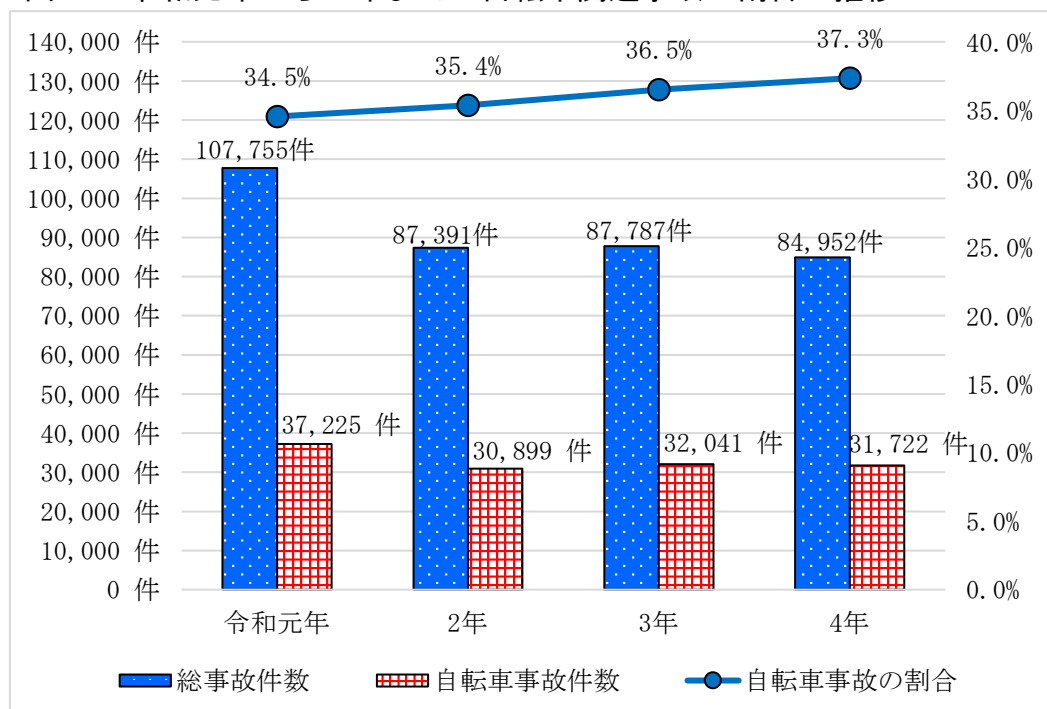
ア 自転車関連事故の対策

(ア) 自転車関連事故（人身事故）の発生状況

a 自転車関連事故件数

当省がODに基づき集計した結果では、令和4年における生活道路での自転車関連事故件数は3万1,722件で、令和元年（3万7,225件）に比べて14.8%減少しているが、生活道路全体の人身事故件数の減少率（21.2%）よりも低調となっている。また、生活道路全体の人身事故件数に占める自転車関連事故件数の割合をみると、令和4年は37.3%で元年（34.5%）よりも増加している（図24参照）。

図24 令和元年から4年までの自転車関連事故の割合の推移



(注) ODを基に、当省が作成した。

b 自転車関連事故における自転車側の法令違反状況

生活道路で発生した自転車関連事故における自転車側の法令違反状況（令和4年）をみると、72.1%で違反があり、違反内容は、安全不確認（27.4%）、交差点安全進行義務違反（22.1%）、動静不注視（13.5%）、一時不停止（11.5%）の順で多く、信号無視も1.3%みられる。

c 自転車関連事故の年齢別事故類型

調査対象とした都道府県警察における自転車関連事故の年齢別の事故類型（令和4年）をみると、全年代で出会い頭、右左折時の

事故が多いことに加え、小学生は正面衝突、高齢者は車両単独事故も多くなっている。

(イ) 国の取組

- ① 国土交通省及び警察庁は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(令和6年6月改定)を策定し、自転車ネットワーク計画の作成や歩行者等と分離された自転車通行空間の整備を推進しており、整備する施設の例として自転車ピクトグラムや矢羽根型路面標示等を示している。

なお、上記ガイドラインでは、自転車ネットワーク路線の選定に当たり、事故データやシェアサイクル事業者が保有する自転車に係る民間プローブ情報などの活用が推奨されている。

- ② 警察庁は、自転車が当事者となった死亡・重傷事故の4分の3で自転車側に法令違反があったことなどを踏まえ、ライフステージに応じた安全教育の充実、交通違反者の指導取締り等の推進に取り組んでいる。

このほか、令和6年の道路交通法改正により、今後、自転車の交通違反に対する交通反則通告制度が厳格化される。

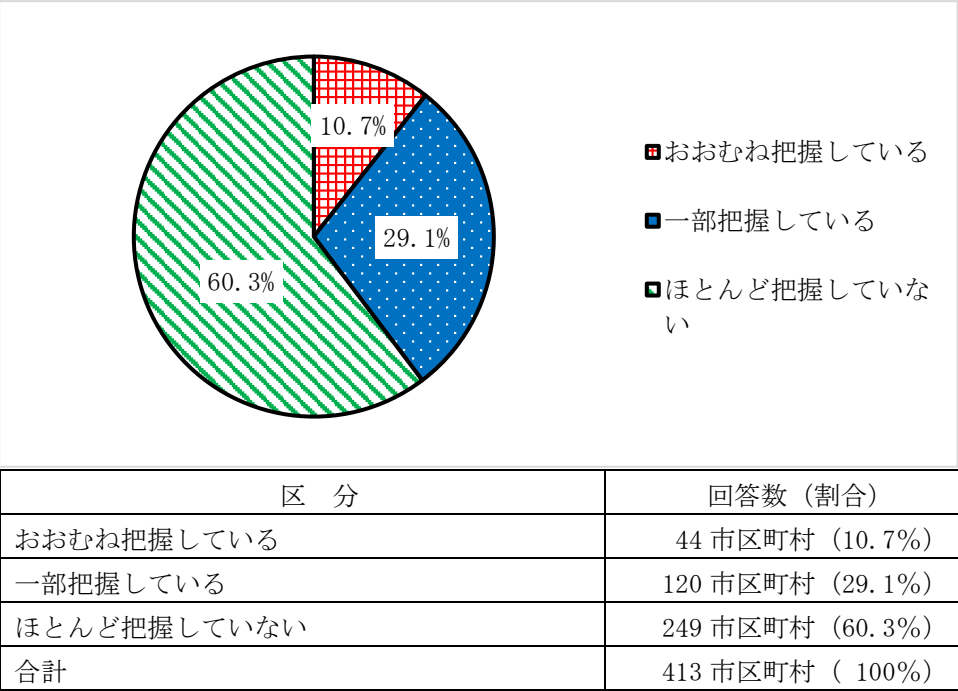
(ウ) 市区町村の取組

a 基礎調査結果

- ① 毎年の自転車関連事故件数を「把握している」のは235市区町村(56.9%)、「把握していない」のは178市区町村(43.1%)となっていた。

また、毎年の自転車関連事故の発生箇所について、「おおむね把握している」のは44市区町村(10.7%)、「一部把握している」のは120市区町村(29.1%)、「ほとんど把握していない」のは249市区町村(60.3%)となっていた(図25参照)。

図 25 自転車関連事故の発生箇所の把握状況



(注) 1 当省の基礎調査結果による。
2 割合については、小数点第二位を四捨五入しているため、合計が 100% とならない。

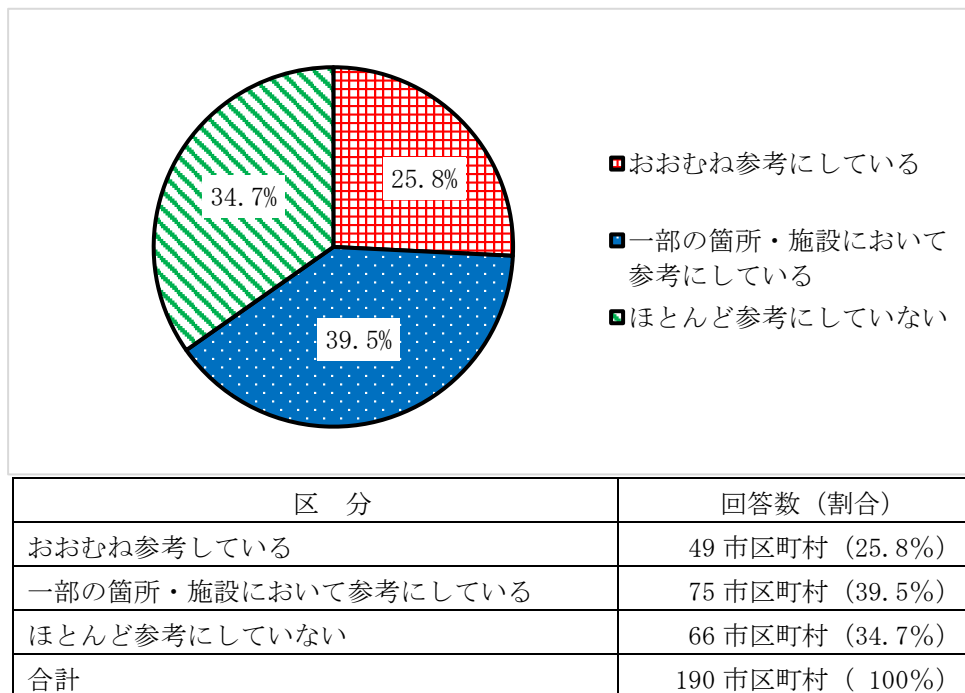
なお、令和元年に 40 件以上の自転車関連事故が発生している市区町村に限定すると、上記事故件数を把握しているのは 71.9%、上記発生箇所を「ほぼ全把握している」のは 18.7%で、40 件未満を含めた市区町村全体に比べて高くなっていた。

② 生活道路における自転車関連事故対策に特化した取組（矢羽根型路面表示、自転車ピクトグラム、自転車用止まれマーク、注意喚起のための看板等）を「実施している」のは 190 市区町村（46.0%）、「実施していない」のは 223 市区町村（54.0%）となっていた。

なお、令和元年に 40 件以上の自転車関連事故が発生している市区町村に限定すると、「実施している」のは 70.1%で、40 件未満を含めた市区町村全体に比べて高くなっていた。

③ 自転車関連事故対策に特化した取組を実施している 190 市区町村のうち、整備箇所の選定や施設内容の決定に当たって、自転車に関するデータ（交通量や事故発生箇所等）を「ほぼ全参考にしている」のは 49 市区町村（25.8%）、「一部の箇所・施設において参考にしている」のは 75 市区町村（39.5%）、「ほとんど参考にしていない」のは 66 市区町村（34.7%）となっていた（図 26 参照）。

図 26 自転車関連事故に特化した取組におけるデータの活用状況



(注) 当省の基礎調査結果による。

b 実地調査結果

- ① 自転車関連事故対策に特化した取組を行っている市区町村は、特化した取組を行う理由として、i) 自転車の利用者数が多い、ii) 自転車関連事故が近年増加している、iii) 他の自治体と比べて当該事故件数が多い、iv) 事故全体のうち当該事故の占める割合が高いことなどを挙げている。

これらの市区町村の中には、都道府県警察から提供された事故データで把握した事故多発箇所や自転車指導啓発重点地区・路線において施設整備している事例がみられた。

- ② 上記取組を実施していない市区町村は、その理由について、i) 自転車関連事故が少なく、住民要望も少ない、ii) 事故原因が利用者のマナーやルール違反によるものが多く、施設整備による対策は限界があるなどとしている。

また、上記取組を実施している市区町村からも、i) ルールを遵守しない自転車への対策に苦慮している、ii) 自転車のマナーやルールに関する啓発や安全教育等が重要である、iii) 都道府県警察による自転車の交通違反の取締り強化や自転車の交通反則通告制度の導入に期待しているといった意見が聞かれた。

イ 通学路合同点検や登下校時の見守り活動における事故データの活用

(ア) 通学路合同点検

通学路における交通安全対策として、小学校、道路管理者及び都道府県警察（以下「点検関係者」という。）は、連携して通学路合同点検を実施している。学校により点検の実施手順等に違いはあるものの、一般的に、①学校が自ら確認するとともに、保護者、地域住民からの情報等を基にして危険箇所をリストアップ、②点検関係者が協議するなどして点検する箇所を選定、③点検関係者が合同で現地確認して危険度や対策の必要性を検討し、現地の状況に応じた施設整備、交通規制、交通安全の啓発・教育等を行っている。

危険箇所のリストアップや点検箇所の選定における事故データの活用について、実地調査した市区町村教育委員会（以下「市区町村教委」という。）からは、「事故データやETC2.0加工情報を活用して危険箇所を把握するという視点がなかった。」、「点検要望があった箇所の危険性を判断するため現地確認しているが、事故データ等があれば業務の省力化が図れるのではないか。」、「ヒヤリハット箇所は、保護者へのアンケート等により把握しているが、ビッグデータを活用して更なる把握も必要と考えている。」といった声が聞かれた。

今回調査した市区町村教委や都道府県警察では、通学路合同点検の点検箇所を選定する際に事故データを活用・提供している事例がみられ、その内容は、表27のとおりである。

表27 通学路合同点検の点検箇所を選定する際に事故データを活用・提供している事例

機関名	事例の内容
市区町村	通学路合同点検の点検箇所を選定に当たり、学校からの情報提供に加え、都道府県警察から入手した事故の発生箇所、発生日時、当事者の年齢、事故形態等の情報も活用している。＜武蔵野市教育委員会＞
都道府県警察	○ 事故の発生箇所、発生時間、事故形態を学校に情報提供している。＜鴻巣警察署＞ ○ こどもの事故発生箇所を学校に情報提供している。＜伏見警察署＞ ○ 点検箇所が事故多発箇所であるかどうかを学校等に情報提供している。＜津警察署＞ ○ 点検箇所の事故発生件数、事故形態、発生時間帯を学校に情報提供している。＜東広島警察署＞

（注）当省の調査結果による。

(イ) 登下校時の見守り活動

実地調査では、児童生徒の登下校時の見守り活動は、地域の実情に応じて、保護者や地域ボランティア等が通学路で登下校時のこどもの安全を見守っており、交通量の多い箇所、保護者等が危険と判断した箇所等で行われていた。

多くの市区町村教委は、共働きの保護者の増加、地域住民の高齢化、定年延長などにより、見守りの担い手の確保が困難になっているとしており、「配置が望まれる箇所の全てには配置できていない。」「特に下校時の担い手が少ない。」との声が聞かれた。実地調査した市区町村教委からは、「データを活用して把握した事故発生箇所やリスクが高い箇所で見守ることが効率的・効果的ではないか。」とする意見が聞かれた。

実地調査した市区町村教委や都道府県警察では、見守り箇所を選定する際に事故データを活用・提供している事例がみられ、その内容は、表 28 のとおりである。

表 28 見守り箇所を選定する際に事故データを活用・提供している事例

機関名	事例の内容
市区町村	小学校によっては、愛知県警察が公表している小学校区別安全マップ（歩行者・自転車の事故発生箇所、車両に注意が必要な危険箇所等が記載）を活用して見守り箇所を決定しているところがある。＜小牧市教育委員会＞
都道府県警察	過去 5 年における小学校から半径 1 km 以内での事故発生箇所等を情報提供している。＜大宮警察署＞
	過去 5 年における小中学校から半径 500m 以内での登下校時間帯の人身事故発生箇所等をウェブサイトに掲載している。＜鴻巣警察署＞
	小学生の人身事故発生箇所等を学校に情報提供している。＜松戸警察署＞
	事故発生箇所、危険な箇所等を情報提供している。＜富士吉田警察署＞
	事故多発箇所や重大事故の発生箇所等を情報提供している。＜長野中央警察署＞
	通学路合同点検の結果を基に、見守りが必要な箇所を抽出している。＜千葉県警察＞

（注）当省の調査結果による。

3 市区町村による取組と事故減少率との関係

(1) 分析手法

市区町村による取組の違いが事故防止にどのように影響しているかを調べるため、それぞれの取組と人身事故件数の減少率との関係について比較を行った。

市区町村の取組については、基礎調査の結果を用いた。また、事故減少率については、ODに基づく令和元年から4年までの数値とし、分析に当たっては、一部の市区町村の影響が極端に出ることを避けるため、箱ひげ図（データのばらつきを視覚的に示したグラフ）を用いて検出された外れ値（四分位範囲（データを小さい順に並べて25%点から75%点までの範囲）の1.5倍を上下に外挿した範囲を超える値）の16市区町村を除いて集計した。

なお、分析結果については、調査対象が限られていることや、書面調査による回答の結果を用いていること、単純な平均値の比較であり因果関係を示すものでないことに留意が必要である。

(2) 分析結果

ア 市区町村と都道府県警察との連携体制

（ア）市区町村の取組

施設の整備に関連して、都道府県警察と定期的な検討を行う体制（会議、協議体）があるかどうかを尋ねたところ、「ある」が35%（139市区町村）、「ない」が65%（258市区町村）となっている（表29参照）。

表29 基礎調査における設問とそれに対する市区町村の回答（警察と定期的に検討を行う体制を有する市区町村の状況）

質問：施設の整備に関連して警察と定期的な検討を行う体制（会議、協議会）がありますか。		
市区町村の回答	市区町村数	割合
ある	139	35%
ない	258	65%

（注）1 当省の調査結果による。

2 図7から外れ値を除外している。

（イ）事故減少率の比較

「ある」と答えた市区町村（A）の令和元年から4年までの事故減少率の平均は26.0%、「ない」と答えた市区町村（B）の事故減少率の平均は22.1%となっている。

この差について t 検定の両側検定を行ったところ、p 値は 0.047 となった¹。

市区町村と警察とで定期的な検討を行う体制があることにより、両者の連携が強化されること等を通じ、事故の減少につながったことが示唆される結果となった（表 30 参照）。

表 30 t-検定：分散が等しくないと仮定した 2 標本による検定

	市区町村数	事故減少率	分散	t 値	p 値（両側）
A	139	26.0%	0.033	1.991	0.047
B	258	22.1%	0.037		

（注）当省の調査結果による。

イ 事故発生状況の把握

（ア）市区町村の取組

管内の生活道路における事故発生箇所を把握しているかどうかを尋ねたところ、「おおむね把握している」が 21%（83 市区町村）、「一部把握している」が 56%（224 市区町村）、「ほとんど把握していない」が 23%（90 市区町村）となっている（表 31 参照）。

表 31 基礎調査における設問とそれに対する市区町村の回答（市区町村による管内の生活道路における事故発生箇所の把握状況）

質問：管内の生活道路における交通事故の発生箇所を把握していますか。		
市区町村の回答	市区町村数	割合
おおむね把握している	83	21%
一部把握している	224	56%
ほとんど把握していない	90	23%

（注）1 当省の調査結果による。

2 図 10 から外れ値を除外している。

（イ）事故減少率の比較

把握していると答えた市区町村（「おおむね把握している」又は「一部把握している」と答えた市区町村の合計）（A）の令和元年から 4 年までの事故減少率の平均は 24.3%、「ほとんど把握していない」と答えた市区町村（B）の事故減少率の平均は 20.5%となっている。

この差について t 検定の両側検定を行ったところ、p 値は 0.074 と

¹ 「ある」と答えた市区町村（A）という集団と、「ない」と答えた市区町村（B）という集団の 2 つの集団について、それぞれの平均値の差が偶然であるのか、そうでないのか（統計的に有意であるか）を調べる方法として t 検定がある。有意水準を 5 % とした場合、p 値が 0.05 よりも小さければ統計的に有意とされる。

なった。

事故発生箇所に関する情報を把握している市区町村は、把握していない市区町村よりも事故減少率が高くなることが示唆される結果となった。これは、市区町村が事故発生箇所に関する情報を把握することによって、当該情報を施設整備や住民への注意喚起などの啓発活動に活用することが可能となるためと考えられる（表 32 参照）。

表 32 t-検定：分散が等しくないと仮定した 2 標本による検定

	市区町村数	事故減少率	分散	t 値	p 値（両側）
A	307	24.3%	0.038	1.796	0.074
B	90	20.5%	0.029		

（注）当省の調査結果による。

ウ 事故リスクが高い箇所の把握

（ア）市区町村の取組

データにより管内の生活道路における事故の潜在的高リスク箇所を把握しているかどうか（住民要望、通学路・未就学児の利用経路に係る点検によるものを除く。）について尋ねたところ、「おおむね把握している」が 5%（20 市区町村）、「一部把握している」が 34%（133 市区町村）、「ほとんど把握していない」が 61%（244 市区町村）となっている（表 33 参照）。

表 33 基礎調査における設問とそれに対する市区町村の回答（住民要望及び通学路合同点検以外のデータに基づく潜在的高リスク箇所の把握状況）

質問：データ※1により、管内の生活道路における交通事故の潜在的高リスク箇所※2を把握していますか（住民要望、通学路・未就学児の利用経路に係る点検によるものを除く。）。 ※1 警察から提供されたまとまった情報、ETC2.0や民間事業者が保有するプローブ情報など ※2 車の交通量が多い、スピードが速い、急ブレーキ発生頻度が高い箇所など		
市区町村の回答	市区町村数	割合
おおむね把握している	20	5%
一部把握している	133	34%
ほとんど把握していない	244	61%

（注）1 当省の調査結果による。

2 図 15 から外れ値を除外している。

（イ）事故減少率の比較

把握していると答えた市区町村（「おおむね把握している」又は「一

部把握している」と答えた市区町村の合計）（A）、「ほとんど把握していない」と答えた市区町村（B）とも、事故減少率の平均は 23.5%となっている。

これについて t 検定の両側検定を行ったところ、p 値は 0.982 となった。

事故の潜在的な高リスク箇所の把握については、事故減少率に差があるとは言えない結果となった（表 34 参照）。

表 34 t-検定：分散が等しくないと仮定した 2 標本による検定

	市区町村数	事故減少率	分散	t 値	p 値（両側）
A	153	23.5%	0.035	0.023	0.982
B	244	23.5%	0.037		

（注）当省の調査結果による。

エ 施設の整備箇所の選定方法

（ア）市区町村の取組

生活道路における施設の整備箇所の優先順位を決める際に、事故実績に関するデータを参考にしているかどうか尋ねたところ、「おおむね参考にしている」が 12%（46 市区町村）、「一部の箇所において参考にしている」が 44%（174 市区町村）、「ほとんど参考にしていない」が 44%（176 市区町村）となっている（表 35 参照）。

表 35 基礎調査における設問とそれに対する市区町村の回答（施設の整備箇所の優先順位を決める際の事故実績の活用状況）

質問：生活道路における施設の整備箇所の優先順位を決める際に、事故実績に関するデータ※を参考にしていますか。整備した箇所のうち、参考にしている箇所はどの程度ありますか。 ※ 警察庁の交通事故統計情報のオープンデータ、都道府県警察事故マップ、警察から提供されたまとまった情報など		
市区町村の回答	市区町村数	割合
おおむね参考にしている	46	12%
一部の箇所において参考にしている	174	44%
ほとんど参考にしていない	176	44%

（注）1 当省の調査結果による。

2 図 17 から外れ値を除外している。

（イ）事故減少率の比較

事故実績に関するデータを参考にする上では、事故の発生箇所の把握が前提となると考えられることから、事故実績に関するデータを参

考にしているかどうかと、事故の発生箇所を把握しているかどうかの両者をクロス集計して比較を行った。

「施設整備の優先順位を決める際に事故実績に関するデータを『ほとんど参考にしていない』かつ「事故発生箇所を『ほとんど把握していない』と答えた市区町村（A）の事故減少率の平均は 19.9%、それ以外の市区町村（B）の事故減少率の平均は 24.2%となっている。

この差について t 検定の両側検定を行ったところ、p 値は 0.077 となった。

施設整備箇所の選定に当たり、事故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（表 36 参照）。

表 36 t-検定：分散が等しくないと仮定した 2 標本による検定

	市区町村数	事故減少率	分散	t 値	p 値（両側）
A	64	19.9%	0.030	-1.791	0.077
B	332	24.2%	0.037		

（注）当省の調査結果による。

オ 施設整備内容の選定方法

（ア）市区町村の取組

生活道路での事故発生箇所において、どのような施設を整備するかを検討する際に、事故内容（進行方向、事故要因等）を参考にしているかどうかを尋ねたところ、「おおむね参考にしている」が 33%（131 市区町村）、「一部の施設において参考にしている」が 45%（178 市区町村）、「ほとんど参考にしていない」が 22%（88 市区町村）となっている（表 37 参照）。



表 37 基礎調査における設問とそれに対する市区町村の回答（施設整備に係る事故内容の参考状況）

質問：生活道路での事故発生箇所において、どのような施設を整備するかを検討する際に、事故内容（進行方向、事故要因等）を参考にしていますか。整備した施設のうち、参考にしている施設はどの程度ありますか。		
市区町村の回答	市区町村数	割合
おおむね参考にしている	131	33%
一部の施設において参考にしている	178	45%
ほとんど参考にしていない	88	22%

（注）1 当省の調査結果による。

2 図 23 から外れ値を除外している。

（イ）事故減少率の比較

事故内容に関するデータを参考にする上では、事故の発生箇所の把握が前提となると考えられることから、事故内容に関するデータを参考にしているかどうかと、事故の発生箇所を把握しているかどうかの両者をクロス集計して比較を行った。

「どのような施設を整備するかを検討する際に事故内容を『ほとんど参考にしていない』かつ「事故発生箇所を『ほとんど把握していない』と答えた市区町村（A）の事故減少率の平均は 17.2%、それ以外の市区町村（B）の事故減少率の平均は 24.0%となっている。

この差について t 検定の両側検定を行ったところ、p 値は 0.038 となった。

施設整備内容の選定に当たり、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（表 38 参照）。

表 38 t-検定：分散が等しくないと仮定した 2 標本による検定

	市区町村数	事故減少率	分散	t 値	p 値（両側）
A	31	17.2%	0.028	-2.154	0.038
B	366	24.0%	0.037		

（注）当省の調査結果による。