

行政事業レビュー公開プロセス 説明資料

【事業名】 道路事業（直轄・交通安全対策）

○交通事故が多発している道路その他特に交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画の下に交通安全対策事業を実施することにより、これらの道路における交通環境の改善を行い、もって交通事故の防止を図り、あわせて交通の円滑化に資することを目的とする。

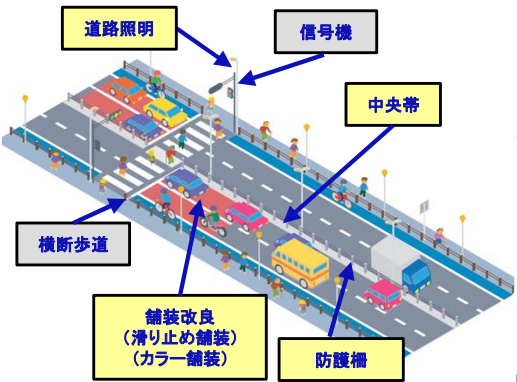
【第11次交通安全基本計画：令和3年3月29日決定】※計画期間：令和3年度～令和7年度

- ・道路交通事故の死者数は、昭和45年と比較すると令和2年中では2,839人と約6分1にまで減少しているが、いまだに毎日のように、新たに交通事故被害者等となる方がいることから、交通事故の防止は全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、世界一安全な道路交通の実現を目指して、諸施策を強力に推進していかなければならない。
- ・基本計画において、令和7年度までに24時間死者数を2,000人以下とすること及び重傷者数を22,000人以下にすることを目標として設定している。

- 【内容】
- ◆ 交通事故が多発している箇所等を国土交通省と警察庁が合同で「事故危険箇所」として指定し、事故対策を実施。
 - ◆ 重大事故を踏まえ、関係府省庁と連携し実施した通学路等の合同点検結果により選定した箇所の事故対策を実施。
 - ◆ 対策完了後、その効果を測定・評価し逐次改善を実施。

【交通安全対策事業の整備イメージ】

(単路部の交通安全対策)



道路照明

信号機

中央帯

横断歩道

舗装改良
(滑り止め舗装)
(カラー舗装)

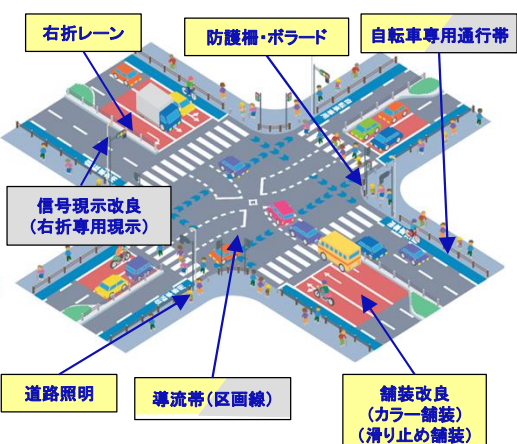
防護柵

＜凡 例＞

対策名 : 道路管理者の対策

対策名 : 公安委員会の対策

(交差点部の交通安全対策)



右折レーン

防護柵・ポラード

自転車専用通行帯

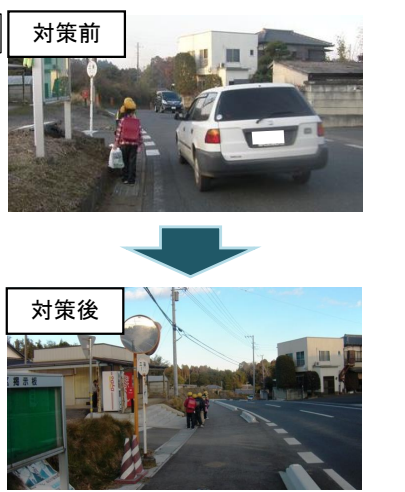
信号現示改良
(右折専用現示)

道路照明

導流帯(区画線)

舗装改良
(カラー舗装)
(滑り止め舗装)

(通学路対策)



対策前

対策後

歩行空間が狭小で危険なため、歩道設置し、車道と歩道を分離

【想定される論点】

- 対策箇所を選定する仕組み・制度は適切か。
- 対策効果の早期発現のため、事業推進の効率化は図られているか。
- インパクトに対するアウトプット、アウトカムの設定は適切か。

(様式)【政策名】道路事業(直轄・交通安全対策)

現状把握

- 交通事故が多発している箇所等を国土交通省と警察庁が合同で「事故危険箇所」として指定し、幹線道路における集中的な交通事故対策を推進。
(対策必要箇所数(直轄):1,254箇所、対策済箇所数(直轄):479箇所(約40%)令和5年度末実績)
- 令和3年6月に千葉県八街市で発生した小学生5名が死傷する交通事故を受け、全国の小学校の通学路を対象とした合同点検結果を踏まえ、選定した箇所の通学路対策を積極的に推進。
(対策必要箇所数(直轄):776箇所、対策済箇所数(直轄):776箇所(100%)令和5年度末実績)
※一部の対策を継続実施中:111箇所(約10%)
- 道路交通事故における年間の24時間死者数は、計画決定時の令和2年からは、減少傾向。
【計画決定時(令和2年:2,839人)、現在(令和6年:2,663人)】

課題設定

- 年間の24時間死者数は、減少傾向にあるものの、減少率が緩やかになっているため、より効果的な交通安全対策が必要。



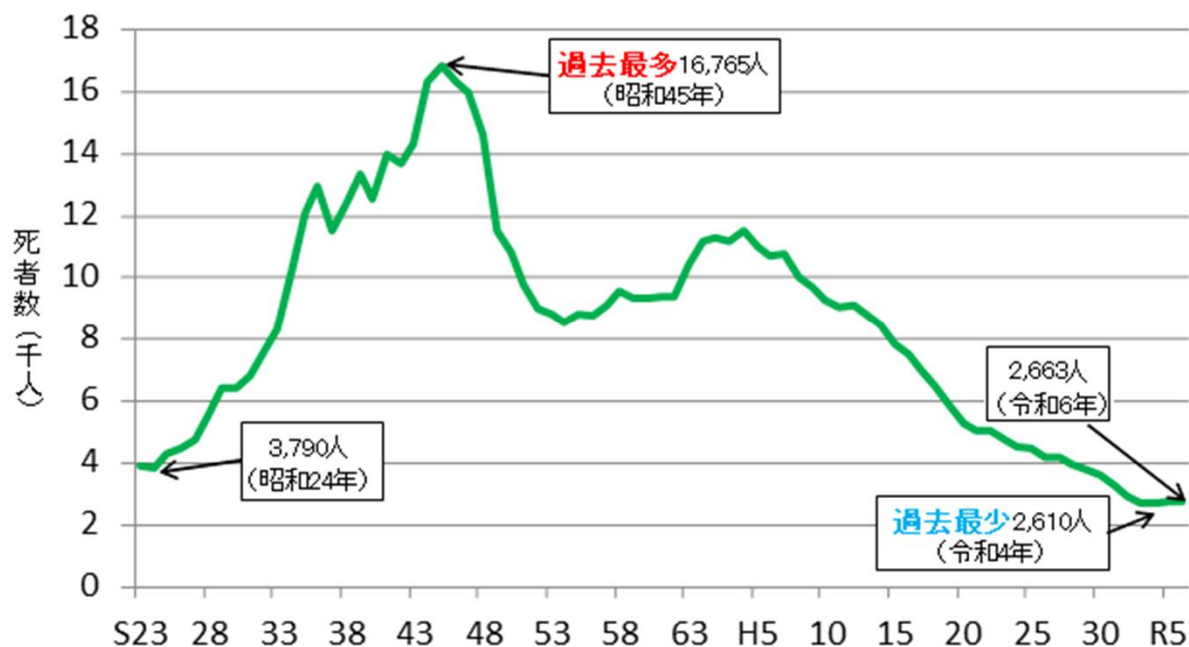
インプット	アクティビティ	アウトプット	アウトカム	インパクト
予算額 1,700億円 (R7年度当初)	①交通事故が多発している箇所等について、総合的な計画の下に交通安全対策事業を実施する。 ②子供の安全な通行空間を確保する必要がある道路について、総合的な計画の下に交通安全対策事業を実施する。	①事故危険箇所における対策実施率 約40% (R5年度末実績) ②合同点検結果による通学路対策実施率 100%※一部の対策を継続実施中 (R5年度末実績)	【長期】 令和7年度までに道路交通事故における年間の24時間死者数を2,000人以下とする。	道路交通事故のない社会

交通事故の現状

○昭和45年以降、交通事故死者数は減少傾向

○直轄国道が含まれる幹線道路においては、生活道路交通事故の3倍の約22万件の事故が発生

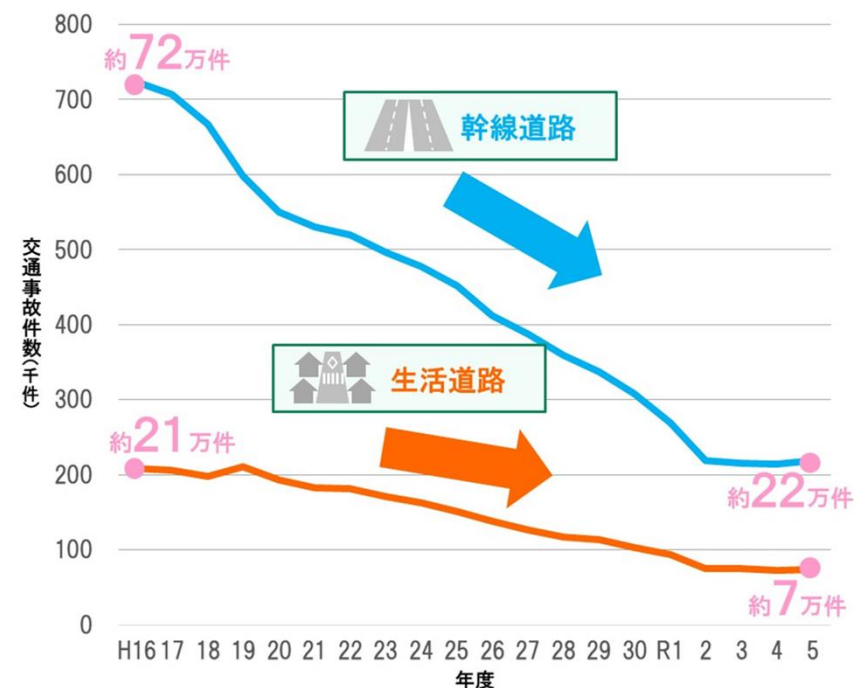
【交通事故死者数の推移】



※ S46以前の数値は沖縄県を含まない

出典) 警察庁交通局「令和6年中の交通事故死者数について」をもとに作成

【道路種別の交通事故件数の推移】



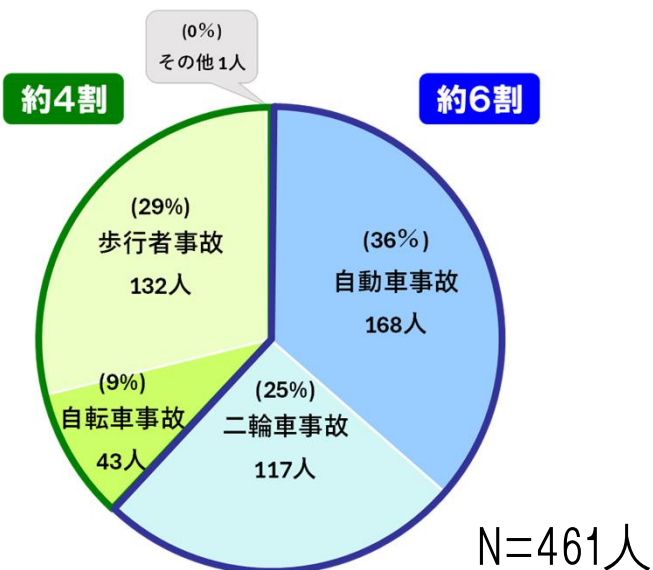
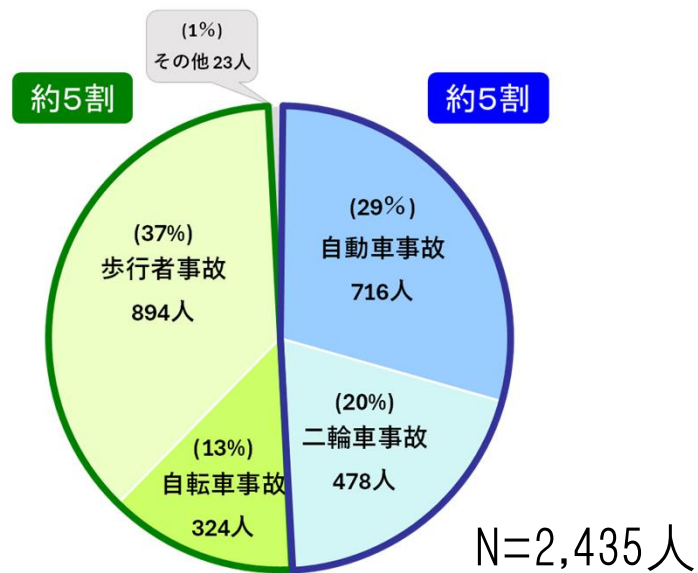
※生活道路：車道幅員5.5m未満、

幹線道路：車道幅員5.5m以上として集計

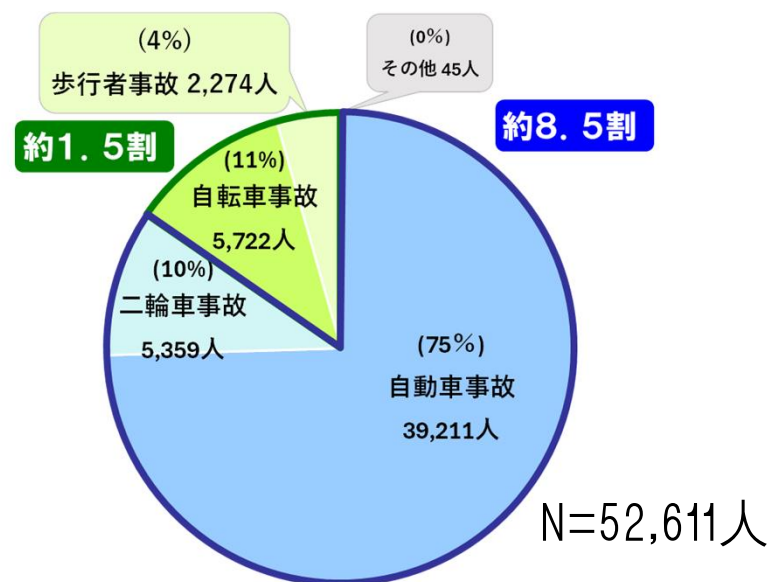
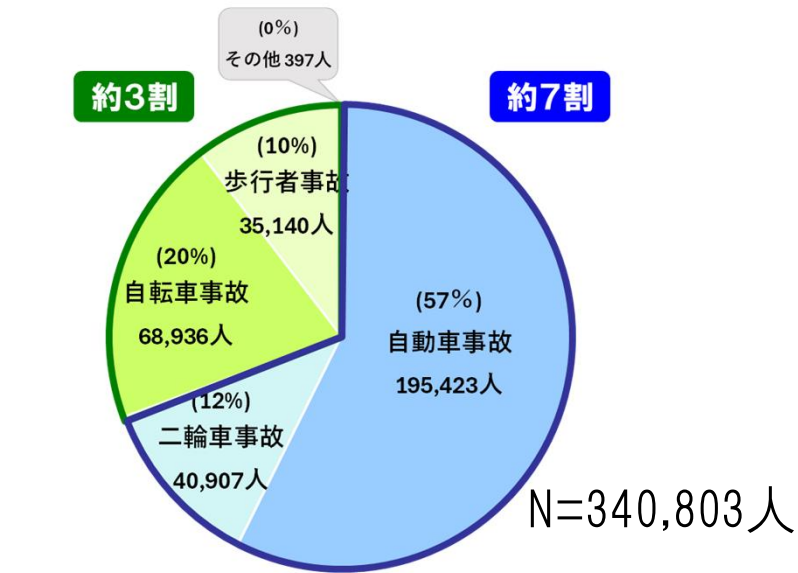
出典) 交通事故統計年報をもとに作成

交通事故の現状

■当事者種別死者数(R5)



■当事者種別死傷者数(R5)



※事故に関わった当事者について歩行者、自転車を優先した当事者種別の組合せにより表したもの

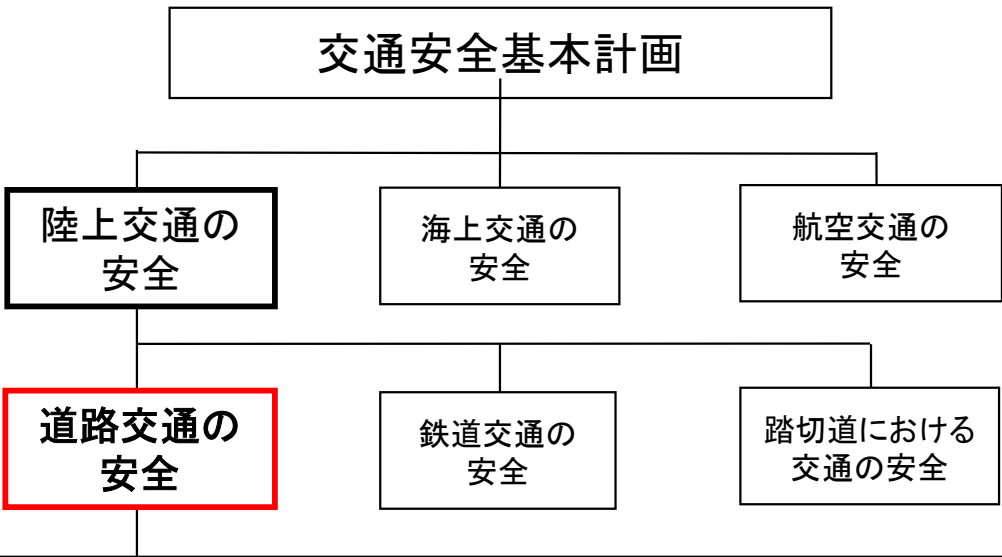
出典:令和6年度(令和5年事故)交通事故・道路統合DB(一般道路版)事故別データより国土交通省作成

第11次交通安全基本計画※(令和3年3月29日決定 計画期間:令和3～7年)

(目標)

- 令和7年までに死者数を2,000人以下にする(令和2年: 2,839人⇒約3割減少)
- 令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする

■交通安全基本計画(全体像)



<交通安全基本計画における目標(道路交通の安全)>

- ①令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
- ②令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする。

※交通安全対策基本法に基づき、陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めるもの

1 道路交通環境の整備

- (1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
- (2)高速道路の更なる利用促進による生活道路との機能分化
- (3)幹線道路における交通安全対策の推進
- (4)交通安全施設等の整備事業の推進
- (5)高齢者等の移動手段の確保・充実
- (6)歩行空間のユニバーサルデザイン化
- (7)無電柱化の推進
- (8)効果的な交通規制の推進

直轄・交通安全対策の例（車両対策）、（歩行者対策）

■一般国道4号 千住宮元町交差点（東京都足立区千住河原町）

課題

- 当該交差点付近では「追突事故」「右折時事故・出会い頭」等による死傷・重大・死亡事故率が高く、事故危険箇所に該当している

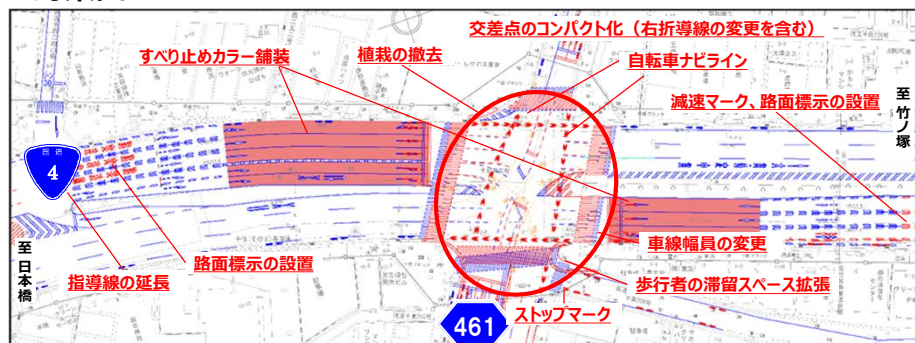
対策の実施

- 関係機関との現地調査を踏まえて、対策内容を決定

《主な対策》

- ①すべり止めカラー舗装、②交差点のコンパクト化
- ③自転車ナビライン設置、④植栽の撤去

＜対策図＞

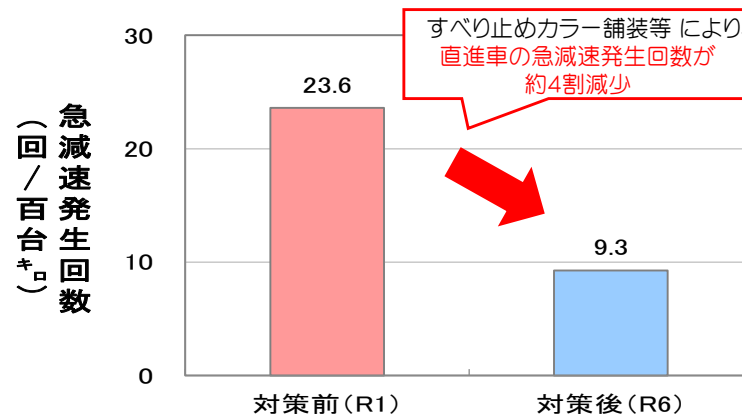


＜対策状況＞

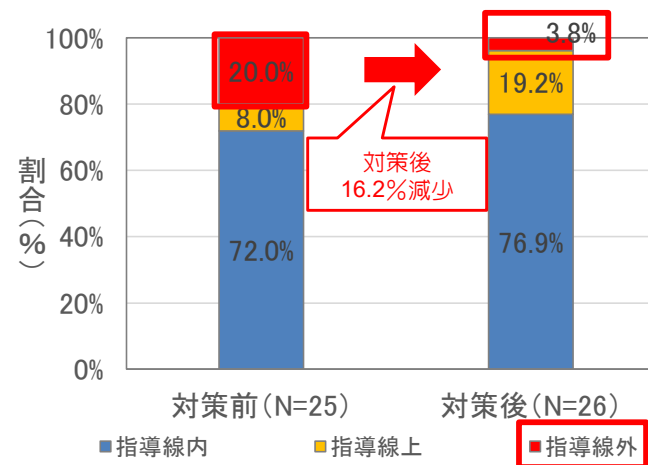


対策の効果

- 一般国道4号下り線（直進車）の急減速発生回数



- 右折車の停止位置



＜使用データ＞
ETC2.0プローブデータ



直轄・交通安全対策の例（歩行者対策）

■一般国道45号 宿戸歩道整備(岩手県九戸郡洋野町)

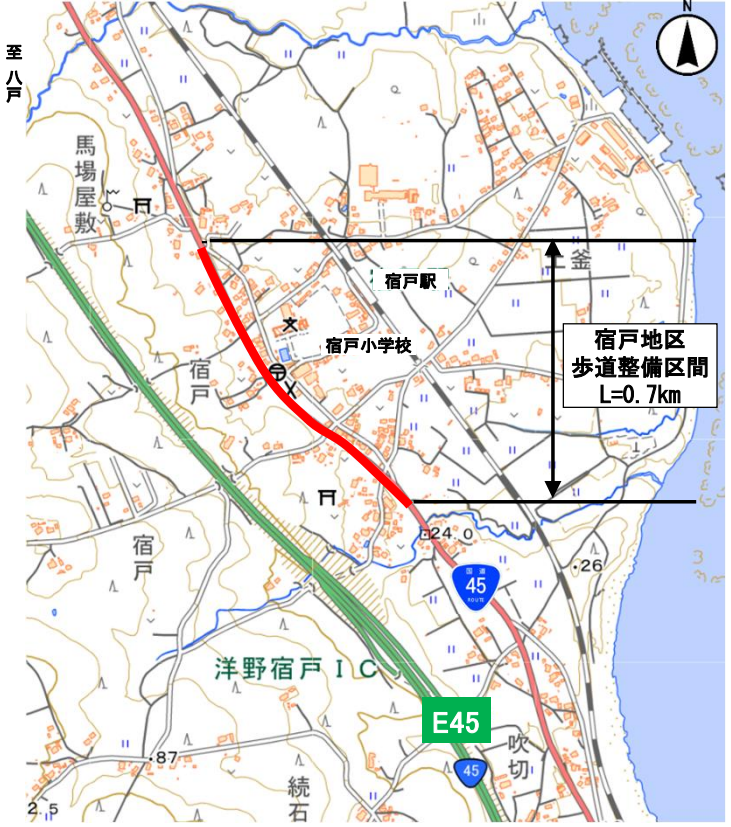
課題

●洋野町内の国道沿線の住宅密集区間だが、通学路指定されており、片側にしか歩道が整備されておらず、歩道のない箇所の通行や乱横断など危険な状況となっている。

対策の実施

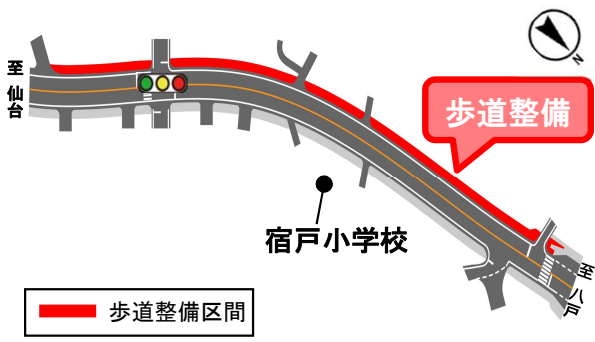
●両側への歩道整備により、歩行者や通学児童の安全・安心な通行空間を確保

<位置図>

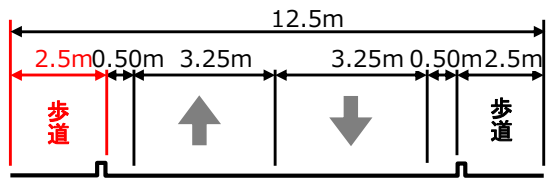


出典：国土地理院に事業区間を追記して掲載

<平面図>



<横断図>



対策前



対策後



直轄・交通安全対策の例（死亡事故対策）

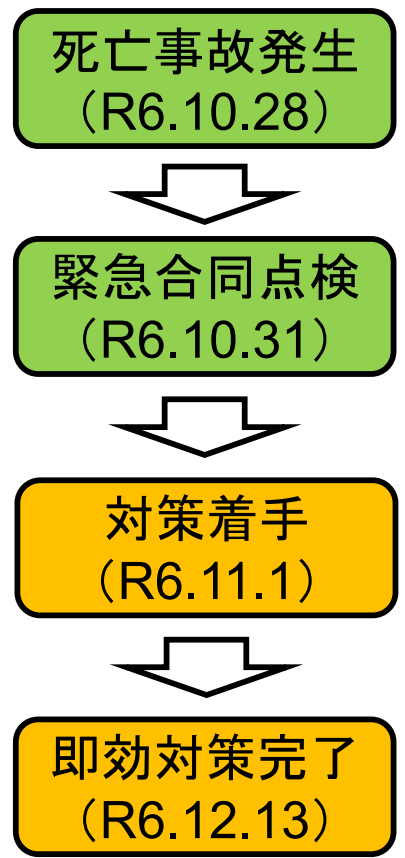
■一般国道113号 親道交差点(山形県長井市)

課題

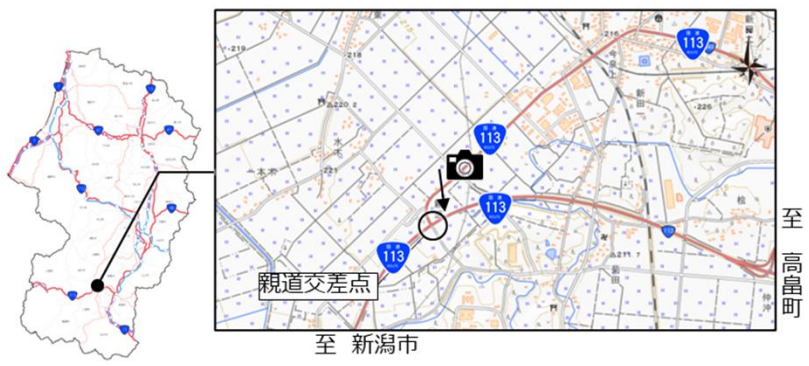
- 一般国道113号親道交差点において、**死亡事故**(R6.10.28)が発生。
- 長井市街方面からの車両が一時停止せずに交差点に進出し、高畠町方面からの直進車と衝突。

対策の実施

<対策経緯>



<位置図>



<事故発生イメージ>



緊急合同現地踏査(R6.10.31)



対策前



即効対策完了後



外側線の延長

車線運用の変更

減速路面標示

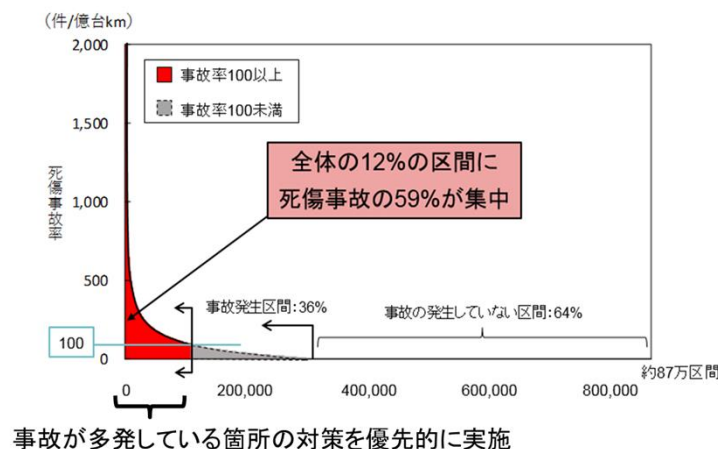
論点①:対策箇所を選定する仕組み・制度は適切か。

【事故危険箇所の選定について】

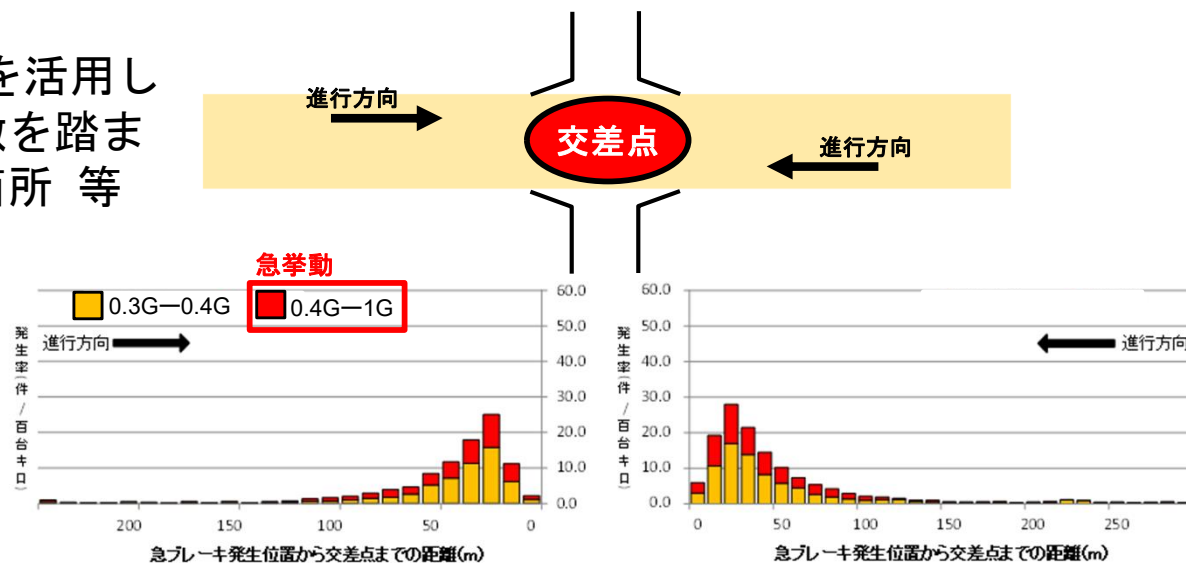
死傷事故や重大事故、死亡事故が多発している交差点や単路などを選定(概ね5年に1回選定)
 対策については、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施
 ※現地の課題等を踏まえ、緊急性が高く事業実施環境が整った箇所から順次事業を実施

抽出基準:

- (A) 死傷事故率100件/年・億台キロ以上かつ
 重大事故率10件/年・億台キロ以上かつ
 死亡事故率1件/年・億台キロ以上の箇所



- (B) ETC2.0プローブデータ等のビッグデータを活用した潜在的な危険箇所等、地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所等



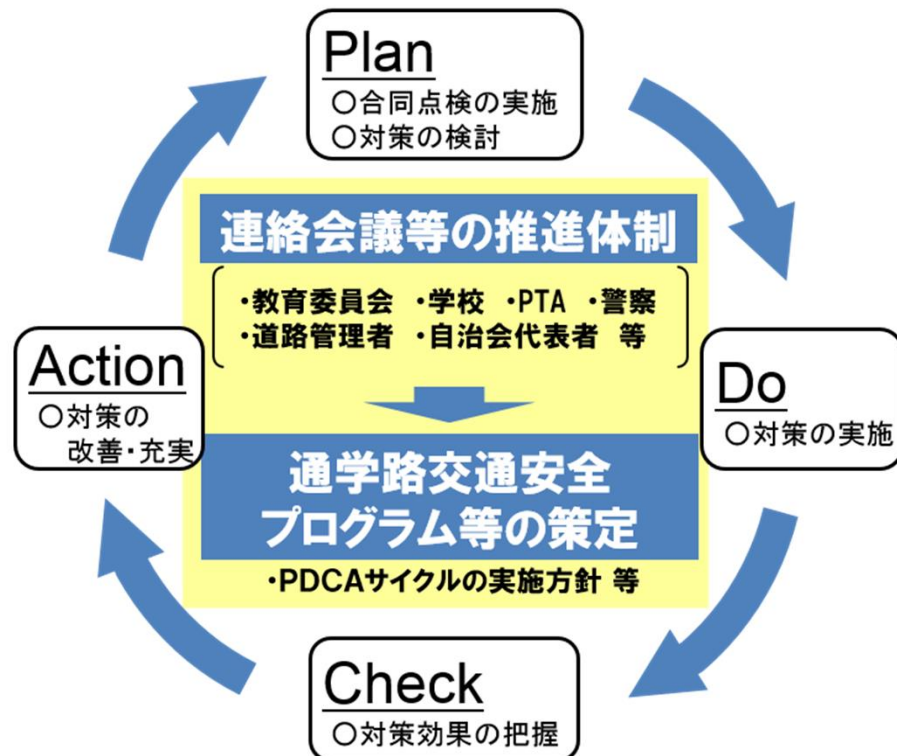
急挙動が多く発生している箇所を選定(ETC2.0プローブデータ)

論点①:対策箇所を選定する仕組み・制度は適切か。

【通学路の危険箇所の選定について】

- 平成25年より通学路交通安全プログラムにて、教育委員会・学校・PTA・警察・道路管理者等の関係者と合同点検をする実施体制を構築し、PDCAサイクルによる対策を開始
- 令和3年八街市での事故を受け、通学路交通安全プログラムに基づく体制を活用した**合同点検を実施し、危険箇所を選定**(道路管理者による対策必要箇所:39,052箇所(令和5年度末時点))

【通学路交通安全プログラムにおけるPDCAサイクル】



【令和3年八街市での事故を受けた合同点検】



論点②:対策効果の早期発現のため、事業推進の効率化は図られているか。

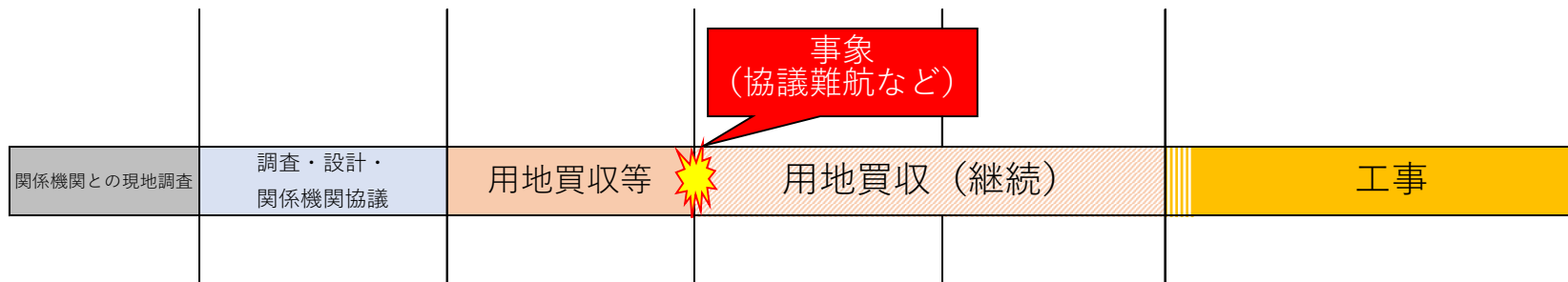
【事業推進の効率化について】

- 工事中の交通規制や用地買収が必要になるなど、事業の実施においては地域住民・地権者の方からの協力が必要
- 事業実施前に行う「関係機関との現地調査」へ地域住民の方にも参加頂き、事業の必要性を理解頂くなど、事業実施前に実施環境を構築

■事業実施の工程(例)

新規事業化

従来



⇒用地買収の遅れによる、事業の長期化が発生

現在



⇒事業実施前に行う「関係機関との現地調査」へ地域住民の方にも参加頂く事で、事業実施前に実施環境を構築

現地調査状況



論点②: 対策効果の早期発現のため、事業推進の効率化は図られているか。

【事業の効率化について】

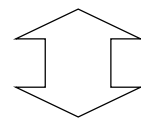
○即効的な対策を実施するとともに、並行して恒久的な対策を実施することで、効率的に事業を推進

■路肩のカラー舗装などの対策に加え、歩道整備などの追加対策を実施した事例

路肩のカラー舗装
(即効的な対策)

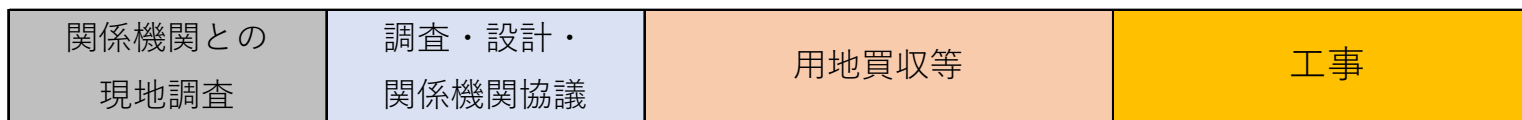


即効的な対策の実施
⇒ **早期に効果を発現**



並行して用地買収等を実施

歩道整備
(恒久的な対策)



恒久的な対策の実施
⇒ **更に効果を発現**

対策前



路肩のカラー舗装 (即効的な対策)

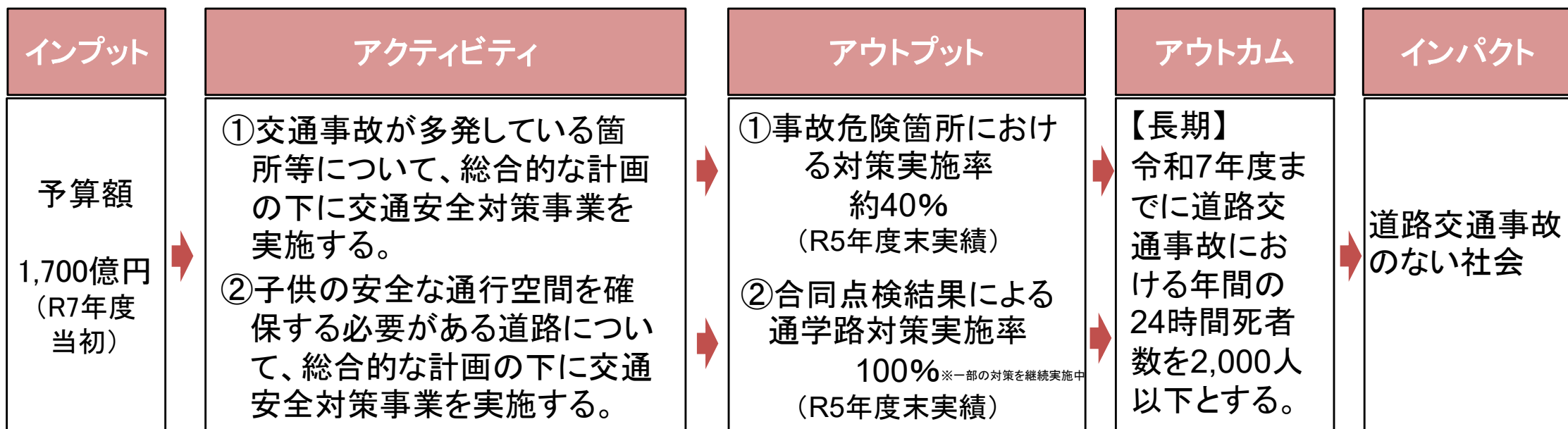


歩道整備 (恒久的な対策)



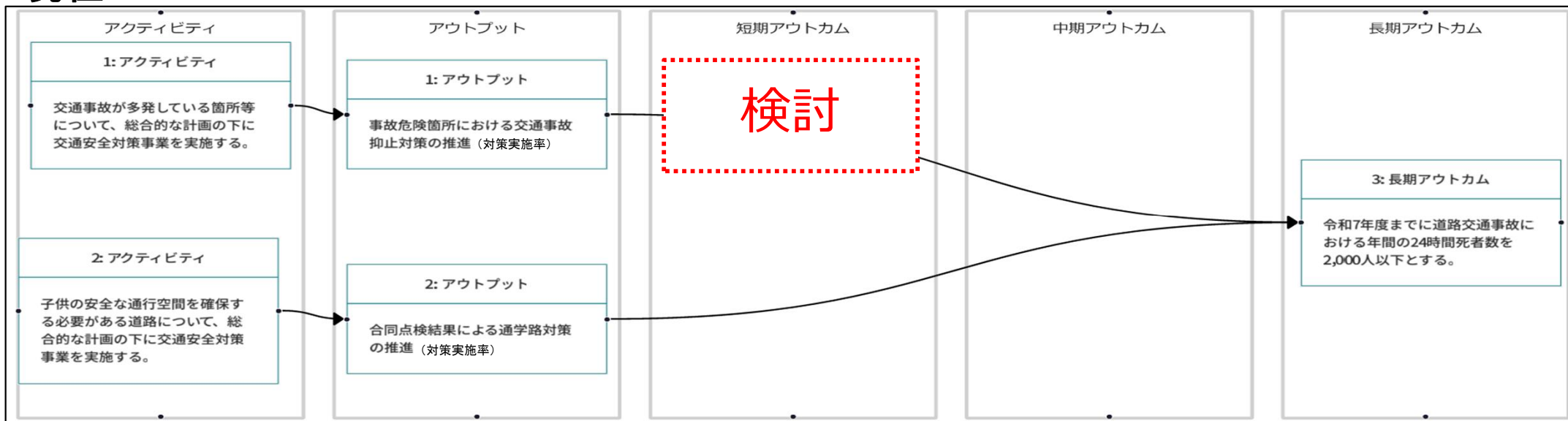
論点③:インパクトに対するアウトプット、アウトカムの設定は適切か。

- 現在のアウトカムは、第11次交通安全基本計画において掲げられている「道路交通事故における年間の24時間死者数」を設定
- アウトプットは過去の事故や合同点検等を踏まえて選定した対策必要箇所の「対策実施率」を設定



- 事故危険箇所(直轄)における対策実施箇所については、ETC2.0プローブデータ等を活用し対策後の効果把握を充実
- これらを踏まえ、短期アウトカムへの反映を検討

■現在



■短期アウトカムの検討の方向性

- ・交通事故発生時には、急ブレーキをかける事が多いため、対策実施箇所における**急減速発生回数**の変化等を指標として検討

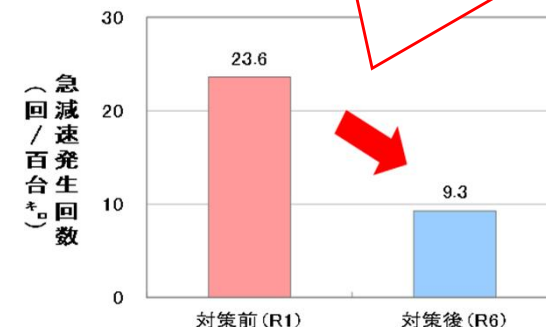
※急減速発生率の変化の確認方法 (案)

$$(\Sigma) \frac{\text{対策前後の急減速数}}{\text{データ取得数}} = \text{急減速発生率}$$

個別箇所における効果分析事例

- ・急減速発生回数の低減
- ・危険挙動の低減
- ・直進車両の阻害回数の減少
- ・単路部等での速度低下 など

すべり止めカラー舗装等により、**直進車の急減速発生回数が約4割減少**



●データ分析の事例(急減速発生回数)