

6月5日（木）2コマ目

道路事業（直轄・交通安全対策）（道路局）

【説明者】 それでは、道路局のほうから、道路事業（直轄・交通安全対策）について御説明をさせていただきます。

資料のほうを一枚めくっていただきまして、1 ページ目でございます。

交通安全対策につきましては、2 段目にお示ししております交通安全基本計画、ここに諸施策が盛り込まれてございまして、この基本計画におきまして、令和7 年度までに24 時間死者数を2,000 人以下にすること、及び重傷者数を2 万2,000 人以下にすることを目標として設定されているところでございます。

道路局の直轄の交通安全対策といたしまして、3 段目の左の赤で塗っているところでございますけれども、3 つ四角がある中の上2 つでございまして、交通事故が多発している箇所を、国土交通省と警察庁が合同で「事故危険箇所」と指定し、事故対策を実施している。もう一つは、これまで起きた重大事故を踏まえまして、関係省庁と連携して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する、大きくこの2 つの取組をして、その対策の効果を測定・評価し、随時改善を実施しているというところでございます。

具体的な取組は、右側でございますように単路部、交差点部、それから通学路対策で、道路管理者と公安委員会と連携しながら、様々な整備メニューを実施しているところでございます。

一番下に、想定される論点として、対策箇所を選定する仕組み・制度が適切かどうか、対策効果の早期発現のために事業推進の効率化が図られているかどうか、それから、アウトプット・アウトカムの設定が適切かどうかという、3 つの論点を御提案させていただいております。

2 ページ目でございますけれども、現状でございます。現在、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ている箇所が、直轄といたしましては1,254 か所、指定をございまして、令和5 年度末の実績で479 か所が対策済みという状況でございます。

また、通学路の対策につきましては、令和3 年に八街市で発生した交通事故を受けまして、全国の通学路を対象といたしました合同点検を踏まえて選定した対策箇所を実施しているところでございまして、直轄は776 か所、これにつきましては令和5 年度末で全て

の箇所対策を実施しているところでございます。

ただ、一部、用地買収等が伴う対策については、引き続き対策を継続している、ここが111か所ということでございます。この111か所につきましても、先ほど御説明したように、短期的に実施できる対策は実施済みというところでございます。

道路交通事故におきまして、死者数の推移でございますけれども、令和2年からは減少傾向が続いておりまして、現在、令和6年は2,663人という状況でございます。

これを受けまして、アウトプット、アウトカム、インパクトの設定でございますけれども、アウトプットにつきましては事故危険箇所における対策実施率で、これが令和5年度末で40%となっております。合同点検による通学路対策につきましては、令和5年度末で100%実施というところでございます。

アウトカムにつきましては、先ほどの交通基本計画を踏まえまして、令和7年度までに年間の24時間死者数を2,000人以下にするということで設定をして、道路交通事故のない社会を目指していくということでございます。

3ページ目に、交通事故の現状をお示しさせていただいております。繰り返しになりますが、交通事故死者数の推移は減少しているというところでございます。

直轄国道が含まれる幹線道路におきましては、右側のグラフにありますように、生活道路の事故に比べて約3倍の22万件が発生している状況でございます。4ページ目でございますが、これが事故の現状でございます。左側が死者数で右が死傷者数でございますが、いずれも直轄国道の幹線道路でございますので、直轄国道の特徴といたしましては、青で囲ってあります自動車事故・二輪事故に関わる事故の割合が多いというのが特徴でございます。

5ページ目でございますが、冒頭少し御説明させていただきましたけれども、交通安全基本計画、これは死者数を2,000人以下にするという目標等を掲げておりまして、この中に、陸上交通、海上交通、航空交通の安全について盛り込まれておりまして、陸上交通の中で、道路交通、鉄道、踏切という安全対策の中に、道路交通の安全対策が盛り込まれております。

直轄国道に関していいますと、この中で幹線道路における交通安全対策の推進、交通安全施設等の整備事業の推進というのが関係してきているところでございます。

具体的な対策の例を整理させていただいておりますが、6ページでございます。これは、現地を視察していただいた方は実際の現場を見ていただいたかと思っておりますけれども、事故危

危険箇所として該当している箇所ということで、追突事故、右折時の事故、出会い頭等による死傷・重大・死亡事故率が高いというところで該当しております。

左にありますように、滑り止めのカラー舗装、交差点のコンパクト化、自転車のナビイン、それから見通しをよくするための植栽の撤去等を、令和5年度に完了させているところでございまして、その効果として、事故の件数に表れるのは少し時間がかかりますので、ここにつきましてはETC2.0から得られますプローブデータを活用いたしまして、急ブレーキ、それから右折車の停止位置を確認してございます。急ブレーキの回数が減っていて、右折車も指導線内に収まるようになったという状況が確認できているところでございます。

7ページでございますけれども、これは岩手県の一般国道45号の宿戸歩道整備でございます。令和3年の通学路点検の対象箇所でございます。令和6年に対策が完了しているということで、片側にしか歩道が整備されていなかったのが、歩道のない箇所の通行だとか乱横断が発生していたということで、歩道の設置をしたというところでございます。対策は完了しているところでございます。

8ページでございますが、これは山形県の親道交差点、国道113号で、死亡事故が発生したところの箇所でございます。

令和6年10月に死亡事故が発生いたしまして、緊急合同点検ということで関係機関で合同点検をして、対策に着手したところでございます。

この死亡事故は、右中段の事故発生イメージの図にありますように、上の長井市側から入ってきた車が一時不停止、停止せずに入ってきて、右側から走ってきた直進車とぶつかったということでございます。それによりまして、右の一番下に「即効対策完了後」と書いてございますけれども、路面標示、それから右から左の直進側の外側線の延長、車線運用を変更しているところでございます。

9ページでございますけれども、選定の箇所でございますけれども、ここに抽出基準AとBとございますが、死傷事故率、重大事故率、死亡事故率の多い箇所を、おおむね5年に1回選定をして、その箇所をやると。それ以外につきましても、プローブデータ等のビッグデータを活用して潜在的な危険箇所等を抽出して、必要な箇所の対策を行っているところでございます。

併せまして、10ページでございますけれども、通学路での安全プログラムに基づきまして、関係者で合同点検を行いまして、危険箇所を選定してやっているところでござい

す。全体としては3万9,000か所、このうち先ほど御説明した直轄国道が776か所あるというところでございます。

また、効果早期発現のための工夫ということで、11ページでございます。これまで新しく事業に着手してから、関係者、地域住民の方々との協力を調整していたところ、事業実施前に、関係機関との合同調査に地域住民の方にも参加していただいて、事業の必要性を理解していただくということで、事業実施前に実施環境を整えて、スムーズに進むように工夫をしている例と、それから、12ページでございますけれども、歩道等の整備には用地買収等、時間がかかる部分がございますので、カラー舗装等の早期に効果が発現できる即効対策をやりながら、歩道等の追加対策を並行して行うという工夫をすることによって、早期に効果発現するようにしているところでございます。

13ページは最後の論点でございますけれども、アウトプット、アウトカムの設定が適切かどうかということで、これは冒頭説明させていただいたものと同じでございますが、事前に御指摘いただいている視点について、最後の14ページに整理をさせていただいております。

長期アウトカムが死者数を2,000人以下にするということで、なかなかそこまでの間に効果が確認できないというところについて検討するべきではないかという御指摘をいただいているところでございますけれども、全てではございませんけれども、事例で御説明したように、ETC2.0から得られるプローブデータを活用いたしまして、急ブレーキ、急減速の発生回数の変化を確認するような取組は進み始めさせていただいております。まだ全ての箇所ではございませんので、これを少し拡充していくということも考えていきたいと思っております。

ただ、いろいろな発生原因と対策メニュー、それぞれ全てがこういう急ブレーキ、急減速のデータが感度よく反映するかどうかというところは、これからやってみないと分からない部分がございますので、一方で、ここがございますように、急減速発生回数以外にも、いろんな取組を各箇所では始めているところでございますので、そういうものも少し見ながら、どういうものがふさわしいのかというのはまた引き続き検討していきたいと思えます。

ただ、一つの例として、左の下にありますように、対策箇所におきまして、急減速の発生回数の変化を一つの指標として検討していくというのも、今後考えていきたいと思っております。

ほかにもいろいろ取組をやっているところもございますので、そういう事例も参考にしながら、できるだけ長期アウトカムの効果が現れるまでの間にも、対策の効果をしっかりと見極めて、改善に努めていきたいと思っているところでございます。

最後ちょっと駆け足になりましたけれども、資料の説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

【黒須参事官】 本事業に関して、論点を3つ提示させていただきます。

1点目、対策箇所を選定する仕組み・制度は適切か。

2点目、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。

3点目、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。

以上、3点を基本に御議論いただければと思います。

それでは、杉本先生、よろしくお願い申し上げます。

【杉本委員】 取りまとめ役の杉本でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、ここから約30分間、議論していただきたいと思います。御質問、御意見のある方は挙手をお願いします。

では亀井先生、お願いします。

【亀井委員】 いろいろとこの間、ありがとうございました。論点1、2、3、いずれについても、大きな方向性としては適切な検討が進められていると思いますし、その方向性でよいのではないかなというふうに思います。

一方で、今回の事業においては、それぞれの地点地点に個別性が高いというところは重々理解はできますし、最後の御説明でもあったところでありまして、これ、14ページのところなんですけれども、なかなか、これは非常に難しいのかなと思うのですが、これ、何というかアウトカムの捉え方を、多分これはこの事業担当部局だけではなくて、国土交通省全体で徹底していただきたいのは、目標を達成しなければならないものではなくて、これは当然、道路を設計して、新しく交差点のコンパクト化、なるほどコンパクト化すると事故が減るんだなみたいなのところも、いろいろと私も実際の現場を見させていただいて勉強もさせていただいたんですが、そういったようなことが、いろんなこれまで蓄積された知見によって実現する、ある種の確証があるから進められているということはよく分かりますが、それでも人間というのは、あるいは政策の対象である社会というのは、想定し得ない、想定外のような行動結果が起きることもあるわけです。

その時に大事なことは、それが起きてしまったからたたかれるということではなくて、

起きてしまったときに、俊敏にしかるべき対応ができることが極めて重要なのではないかなというふうに思いますし、恐らくそういう考えで、担当部局のほうでもいろんな形で、何か思ったことと違った、その時に俊敏に対応されていらっしゃるんじゃないかなと思います。

ここで議論している、いわゆる基礎的なEBPMというのは、まさに、想定外のことが起きたときに、足りなかったところを謙虚に反省し、反省をするだけではなくて、それで謝るんじゃなくて、しかるべき改善が俊敏に行われることが極めて重要でありまして、では長期アウトカムというのは、そういうものを見るのにどんな数字を見ていますか、あるいはどんな現象を見えていますか、どんな状態を皆さんは見えていますかということ表現するというのが長期アウトカムであるというふうに考えたらいんじゃないかなというふうに思うんです。

そう考えますと、14ページに示された話というのは、なるほどなるほどということで、もちろん個別性が高いのは承知していますと。だけれども、多くの場合、やっぱり急ブレーキが減ることは当然事故が減ることにつながりますよねという話になりますし、すごく高い速度で通過する人が減るみたいなことも、多分減ることになるかもしれませんし、あるいは歩行者や自転車の方が適切なルートをちゃんと走ってくださっているかどうかみたいなことを確認していくみたいなことも、多分、事故を減らす一つの要因なんだろうなと思います。近年、画像処理みたいなことが発達してきましたから、画像で見ることが出来ますし、あるいはETC2.0のような形で自動的に見るようなこともできるようになりましたと。

ここで皆さんへのお願いは、まさに今申し上げたような形で実態を把握していただきたいというのが1点と、もう一つは、これのエビデンスを集めるために過度な努力はしないでくださいという話なんです。

それはもちろん、この前、現場へ行かせていただいたときにカメラがあります、あれは誰のカメラですかといったら、それは警察のほうですと。なかなか警察は使わせてくれなかもしれないけれども、いずれ時間がたっていけば、そういった政府で共有しているものをお互いに、公的な問題がない限りにおいて、例えば使わせてもらえるであるとか、そういったようなことも恐らくやっていけるようになっていく中で、様々な形で皆さんができるだけ速やかに、自分たちのもくろみどおり物事が進んでいるのかどうかということ把握できることが大事で、それができていますか、どうですかというのが今日の主な問

題なんじゃないかなというふうに思っていますけれども、この辺り、担当部局としてのお考えをぜひ聞かせたいのですが、いかがでしょうか。

【説明者】 御指摘ありがとうございます。事前にいただいたときからも議論させていただきまして、確かに、事が起きたときにしっかりと速やかに対応するために、対策を打った後、事故の結果が出るまでの管理もしっかりと確認をするということが改めて必要なというふうに感じましたので、それについては、まずは今、かなり取組を広げ始められている、E T C 2.0 から得られたデータというのも活用して、御指摘のとおり、多くのケースでやはり急ブレーキの回数が表れてくるだろうというふうに我々も感じていますので、それを軸に、少し取組を広げていきながら、場所によってはほかの方法がいい場合もありますので、今御指摘いただいたように、画像データというものの分析もすごく最近は盛んになってきています。ここで微妙に「E T C プローブデータ等」と書いているのは、その「等」というところにはそういう気持ちも実はございまして、カメラ、いろんなところで画像が撮れていますので、道路会社が持っているカメラもございまして、そういうものもうまく活用しながら、挙動の変化みたいなものを少し定量的に——どこまで定量的にできるかは分かりませんが、そういうものを分析して効果計測に使えないかどうかというところもトライしていきたいというふうに思っています。そういうことを繰り返しながら、短期的な効果計測も広げていきたいというふうに思っています。御指摘ありがとうございます。

【亀井委員】 ありがとうございます。こういうのって厳格性とか網羅性を気にしてしまうと何も動けなくなってしまうんですが、そこで事故を起こさない、かけがえのない命をきちんと守るというところを、恐らく大きな理念にされて、皆さん行動されていらっしゃるんだと思うんです。

そういうふうに考えるならば、それこそクイックアンドダーティーで構わないので、できるだけ、皆さんがやっていらっしゃることをうまくここに表現していただく、日々やっていらっしゃることを表現していただければいいと思いますし、何か量的に正しいかどうかというよりも、むしろそういったようなことを意識していただくことがとても重要なのではないかなというふうに思いました。ぜひ、そんな形で進めていただければなというふうに思います。

以上です。ありがとうございました。

【杉本委員】 それでは、池田さん、お願いします。

【池田委員】 御説明ありがとうございます。今、亀井先生がおっしゃったところ、非常に共感できる場所があるんですが、特に最後14ページのところで、今回、長期アウトカムに至る短期アウトカムとしての急ブレーキという、これは非常に道路特有のといえますか、そういった観点だと思えるんですけども、交通事故全体が減ることの中で、道路特有の課題というのがあるんじゃないかと思えるんですけども、現地に行ったときに、滑るということがあるので滑り止めをすとか、見通しが悪いということで対策を打つとか、交通事故が起こるうちの道路の特有の課題といえますか、この一つに、この急ブレーキみたいなものというのはそういう指標として選ばれていると思えるんですけども、それ以外の何か道路特有の課題というものがあれば、そういうものを一つ一つ設定すること、数値的なめどを設定するようなことができないのかなというのが、1つ目の御質問です。

2つ目は、いずれにしろこういった施策を打つときに、データというのをさっきからいろいろお話があったと思えるんですけども、このデータ分析の体制といえますか、その辺はどのように構築されているのかというのをぜひ伺いしたいと思います。よろしくお願いします。

【説明者】 ありがとうございます。一つは、急ブレーキが結果的にはいろんな効果として表れてくるのかなというふうに思っていますけれども、先ほどの事例で、現地も見ていただいた箇所で行きますと、例えば6ページにございますけれども、交差点のコンパクト化でスピードを落とすようなこと、見通しをよくするようなことで急ブレーキを下げるということに併せて、右折レーンの形状を少しく延ばして、そこにしっかりと止めるようにさせたというのがあって、この右下にありますように、右折車の停止位置を正確に止めてもらうようにすることによって、衝突のリスクを減らせるのではないかとということで、ここは結果的に急ブレーキのほうにも出てくるのかもしれませんが、こういう例えば停止位置だとか、それから、ここでいうと自転車のナビラインを引かせていただきましたけれども、本来はここで、これを引くことによって自転車がちゃんとそこを走っている率が上がってくれば、車との輻輳が減ると。

実際、ここでは死亡事故が起きているのは自転車と車の事故だったので、そこが効果として本当に表れればいいので、位置をどうやって確認するのかというところも、いろんな技術を使って確認ができて分析ができるようになれば、それも一つの指標というか、分析のツールにはなるのかなというふうに思っています、それに類することがほかにも、例

えば歩道を設置したときに、今、その歩道を設置した効果というのが、内部で議論したときに、数値で表すのはなかなか難しいかなという。確かに急ブレーキには表れるかもしれないんですけども、本当はそれ以上に、歩車分離されたことによる安心感みたいなものとか、車がより走りやすくなったとか、そういうところも何か別の指標で表せないのかなとか、中ではいろいろと議論はしているんですけど、まだ、そこはこれからのトライかなというふうに思っていて、最後の14ページの話のときに、「これからも引き続き検討させていただきたい」というところは、そういう部分をもうちょっと御説明をさせていただいたということでございます。まだこれからいろいろトライをしていく必要があるのかなと思っております。

もう一点、プローブデータの体制につきましては、これは今、既にやっている各箇所、各事務所でそういう対策を打った後にフォローアップをするための検討をやっているところでございますけども、これをほかのところにもしっかりと広げていきたいと思ひますし、そういう体制を構築することは十分可能だというふうに思ひてございます。これから、そういうのをしっかりと定着させていきたいというふうに思ひます。ありがとうございます。

【池田委員】 ありがとうございます。多分、全ての場所で全ての期間でずっとデータをモニターするって難しいと思うんですけども、主要な箇所であるとか、あるいは一定の事故の多い期間であるとか、そういったところに限って、それが実際に効果検証というのが何かできるのかなという気もしますので、14ページのその先の御検討を、ぜひお願いしたいなと思ひております。

【説明者】 ありがとうございます。

【杉本委員】 よろしいでしょうか。

では、長谷川さん。

【長谷川委員】 現場視察、事前の準備、ありがとうございます。また、資料のほうも、いわゆるEBPMの取組としては、非常にデータ等を使って精緻にされているのを、非常にすばらしいなと思ひてお聞きしていたんですけど、精緻にされているからこそ、あえてお聞きしたいなと思ひたんです。

例えば、この8ページのこの事故というのは、これ、原因は何だったのでしょうか。

当然、一時停止しなかったというのが現象としてはありますけれど、原因は何だったのでしょうか。

【説明者】 原因は、事故発生イメージの図の上から来るところ、交通量が実は少ない、主交通は横の、右と左の主交通なんですけども、上から来ている113号は交通量が少なく、ここは信号交差点がない状態になっていて、ここにもともと右折レーンが設置をされておりました。この右折レーンから、そのまま止まらずにスーッと直進に入っていって追突をしたということなので、この右折レーンをそのままつくっておくと、また、そのままスーッと入ってしまうので、右下にあるように、この車線運用はもう右折・左折・直進、全て1車線にしまして、そこに減速のドット表示をつくって、一旦そこで止まってくれと表示することで、主交通の交通量の多い道路に入るときに一回停止をするように促していくという対策を取ったところです。

ですから、原因としては、交通量の少ないところから交通量の多い道路に入ってくる右折レーンがあったことで、ずっとそのまま入ってしまうと。対向車も、ここはなかなか交通量が来ないので、そのままずっと入ってしまったということが原因だったと考えています。

【長谷川委員】 では、いわゆる居眠りとかそういうことではなかった。

【説明者】 ではなくです。交通量が少ないほうから多いところにぱん入ってしまう。

【長谷川委員】 少しその上でなんですけれども、9ページの危険箇所の選定にも関わりますけど、いろいろ警察庁さんの交通事故の死者数の分析なんかを見ていると、そもそも高齢化地域が多いところには事故が多いですとか、飲酒運転とかシートベルトの有無とか、携帯電話の使用とか、あるいは一方、車のほうを見ていると、追突防止機能のアラームなんかも標準化されてきたように、いわゆる死者数ということから考えると、交差点とか視認性とか、別にハード由来じゃない部分もあるのかなと思うんです。

でも今、目標値としては、2,600人ぐらいのを2,000人にしようということとでされているんですけど、本当はさらに精緻化すると、ハード由来のものがそもそも原因の交通事故みたいなものが何度かあって、それを国交省さんの努力で何%まず減らしますというほうが、EBPM的な目標値として合うのかなと思って。

そもそも飲酒運転だったり、後期高齢者の方が運転して事故していましたというのも入っちゃっているんじゃないかと思って。その辺りはどのようにお考えでしょうか。

【説明者】 一つは、8ページにありますように、死亡事故が発生したときに、まず最初に警察が捜査というか、現地へ入っていろんな事象確認から要因分析もします。

その時に、やはり先生おっしゃるとおり、道路構造に少し影響があったのではないかと

疑われるものと、全くそれはないよというものが、警察のほうで一旦仕分けられます。

その中で、先ほどですと右折から入ってきたところの問題なのだという話があったので、そこは警察から道路管理者のほうに、少し一緒に対策を考えようということが行われて、合同点検をして、具体的には対策面に落ち込んでいったということでございます。

ですので、確かに先生おっしゃるとおり、最初のところでどういう影響があったかというのは分けられてはいるんですけども、起きたときにはですね、ただ、目標値の中で、その2,000人の中のどれぐらいが構造由来なのか、それ以外の原因なのかというところが、明確にはなかなか分けられていないというのが実際に、実際に起きた現象を基に、そういうふうに分けて対策を打っているというところで、目標と対策がきっちり合っていないのではないかというところが御指摘かなというふうに思いますので、そこはもう少し議論をさせていただきたいなと思います。

ただ、我々もそこは認識をしておりますして、いろんな対策の結果、2,000人というのが基本計画の中に位置づけられておりますので、そういう意味でも、事前に御指摘いただいたように、短期的な効果計測をきっちりやるということは、ある意味非常に重要なことというふうに改めて感じたところでございますので、最後の14ページにあるような取組をして、構造的な対策がきっちり効果を生み出しているかどうかを確認しながら、改善を続けていくということが必要かなというふうに認識しているところでございます。

【長谷川委員】 ありがとうございます。そもそも原因をしっかりと、警察庁さんと共同で分析されているというので、それをいかに活用して。

でも、国土交通省さんとして、ハードに予算をつけて改善につなげていくという、それが実際、この2,600を2,000にする中のどれぐらいに寄与しているのか。これは予算を使う説明責任として非常に大事だと思いますので、そもそも車が進化しているんだから、あまり交差点どうこうにお金をかけても、という反対意見とかもあったりすると思いますので、説明責任を果たしていくという意味では、そういう目標値の精緻化というのもし組み込んでいただきたいなと思います。

【説明者】 ありがとうございます。

【黒須参事官】 質疑時間があと10分ほどになりましたので、先生方にはコメントの記入も進めていただきながら。すみません、コメントを先生方、二、三行でお願いできればと思います。よろしくお願いいたします。

【杉本委員】 では伊藤さん、お願いします。

【伊藤委員】 ありがとうございます。今までのお話とも全部つながるんですけど、多分この事業としては、もう明確に効果が出ているんじゃないかなと思うんです。

E T Cのプローブで危険箇所を決めて、対策を打つことによって先ほどの急ブレーキが減少している。明確だなと思っていて、これの長期アウトカムを2,000人にしてしまうと、やっぱりこれ、2,000人ってもちろん計画で書かれてはいますけど、これだけの理由ではない、要因ではないと思うんですよね。先ほどの車の性能であったりとか、それこそ道交法であったりとか、いろんなものの要因の中で今、減少してきているし、ここから先、1万人からここまでというのは割合一気に来ていると思うんですけど、ここから先が結構大変だからこそ、年度の減少数って今、傾きが緩くなっているんだと思うんです。

これが2,000人をクリアできなかったから、この事業はよくないというふうにならないようにしたほうがいいなと思っていて、としたときには、2,000人ってインパクトな気がしていて、この事業だけのアウトカムではなくて、ほかの事業も合わさった上での効果が多分インパクトに当たってくるので、ここの長期アウトカムって、今までの対策によって、まさに短期アウトカムで今検討されているようなものが、これ自体がもう明確なアウトカムになっているんじゃないかなというふうにも思うんですけど、どうですか。

【説明者】 御指摘ありがとうございます。今、短期アウトカムを少ししっかりと、御指摘を踏まえて検討していこうと思っていますので、それをやりながら、今の御指摘も、可能かどうかを検討していきたいと思います。

いずれにしても、この道路局の交通安全対策の取組で、どういう感度のある表があるかということだと思いますので、そこは、この短期アウトカムの検討をする中で、その視点も踏まえて検討させていただきます。

【伊藤委員】 そこに関連するのが、今のことでまず分析ができて、分析ができて危険箇所が指定されて、そこがまだ今は40%だというところで、ここをいかにしっかりと対策できるかというのが、多分次のステップになってくるかなと思うんですけど、この4割から、当然100を目指すということだと思うんですが、ここは予算上の問題になるのでしょうか。それとも、必ずしもこの残り6割は、やっぱり優先順位がある程度決まっているから、必ずしもすぐに100にする必要はないという考え方になるのでしょうか。

【説明者】 実際、今4割と言ったのは、まず令和5年度末でございまして、まだ精査中ではあるんですけども、6年度末では6割ぐらいまで対策が進んでいるというような状況でございます。

この事故危険箇所については、今、選定の考え方でお示したように、重大事故が多く発生していますので、それは緊急的に対策をしていきたいということで、決してゆっくりやるということではないと。

あと、予算の制約ということも話がありましたけれども、それ以上に、本格的な対策の箇所については、用地買収だとか、いろんな対策に時間を要しているというところもありますので、事業実施環境がきっちりと、地元の合意形成とかが整ったところから順次やっていくというのが基本的な考え方かなというふうに思っております。

【伊藤委員】 危険箇所の指定は5年に1回。

【説明者】 5年に1回におおむね選定をして。

【伊藤委員】 だから、100を目指すけれども、5年に1回、もう一回この母数も増えてくる可能性は十分あると。

【説明者】 発生状況によっては、そういう可能性も十分ありますので、そうやって少しずつ、新しい事故データとかを踏まえて対策箇所を決めて、あとは地元の合意形成とかを取りながら、できるだけ効率的に進めていくということが重要かなというふうに。

【伊藤委員】 最後に、これはもちろん、地元の用地買収とかがあるから、こちら側だけで決められないという前提で、一応この5年に1回の指定までには、今あるものを100%対策を打つということは目指されているのですか。

【説明者】 基本的な、事業期間が長いものもあるので、完了というところまで行けるかどうかというところは難しいところでございますけれども、前に進めていくという意味では、そういう意識で取り組んでいく必要があるかなと思いますけれども。

【伊藤委員】 分かりました。

【杉本委員】 西川先生、お願いします。

【西川委員】 西川でございます。9ページの右下のグラフを見せていただいて、これ、僕たちというか、オタクな世界の者からすると、ぱっと見て右と左で分布が違うから、この交差点って対称でないのではないかって思ったんです。形状が違うから。

これだけサンプルがあって、形状が違うのだから、おそらくその現場は左右対象じゃない。そういった何かの理由で分布が変わっているはずだと。数字をいじるのが好きな人たちはすぐこういうのを見つけるんです。

何を申し上げたいのかというと、こういったデータを、研究者なり関心がありそうな人たちに上手に勉強させていただくような形で提供できるような体制って、今あるのでしょ

うかというのが質問です。

僕がウェブサイトで少し探して見たところだと、有料で売っているみたいな感じで、研究者がぱっと使えるようなものじゃなかったのですが、実際はどうなんでしょう。

【説明者】 お答えさせていただきます。これが載っているデータはE T C 2.0のデータだと思うんですけども、このデータについては、研究者の方々の求めがあれば調整させていただいて、個人情報関係で加工データになりますけれども、提供させていただく。あるいは、地方公共団体において、生活道路において対策がしたいという場合においても、加工した上でお渡しするといった取組をやっているところがございます。

【西川委員】 ありがとうございます。私が不勉強で。

だとすると、僕が思うのは、短期のアウトプットで、これがどれぐらい外部有識者みたいな方々や地公体の方々に使っていただけたのかなんてというのは、僕はものすごく有効な成果指標になるんじゃないかと思います。このデータを若い学生さんに見せたら、みんなこぞってこのデータを使いたがって、きっと勉強してくれて、事故が起きてくる場所の予測なんかもあつという間に進むんじゃないかという気は個人的にはしました。ただ、これはコメントです。ありがとうございました。

【杉本委員】 どうぞ、男澤さん、お願いします。

【男澤委員】 どうもありがとうございました。3 ページ目の図にありますとおり、様々な対策の結果、この交通事故死者数というのは大幅に減少しているわけですが、減少率という形では、伸びが止まっているような状況かと思います。

この事故に関しては、今、先生方からもお話がありましたけれども、いろんな要因が絡んでいるので、道路だけではないということかと思いますが、この減少率が止まっていることに関して、現状分析をどういう形でされているのでしょうかということを、簡単に教えていただければと思いました。

また、こういった状況を踏まえますと、先ほど来、お話に出ているところですが、この14 ページ目で挙げていただいたような、一部の対象だけでも短期アウトカムの設定が可能なのであれば、この重要な事業に対する見える化、理解みたいなものも進むのではないかというふうに少し感じたところです。

以上です。

【説明者】 御指摘いただきましてありがとうございます。交通事故の死者数の推移につきましては、今までも議論がありましたように、いろんな取組、いろんな要因が入って

いるところでございますので、よく警察庁と国土交通省道路局とで連携しながら取組を進めていくことが、非常に重要なというふうに思っているところでございます。

確かに、減少の幅が少なくなっているところではございますけれども、より効果がある対策を警察庁と連携しながら、要因に応じて早期に対策を打っていくということが必要なというふうに思っておりますので、また、死亡事故が起きたり重大事故が起きたりというところについて、重点的に、効果的に、スピーディーに対応していくということで、引き続き減少につなげていければなというふうに思っているところでございます。

ちょっと、お答えになっているかどうか。

【説明者】 ちょっと補足させていただきますと、この伸びの鈍化なんですけれども、これも御承知かと思うんですけれども、令和元年とか2年だとかはコロナの時期だったところでございます。この時、交通量もがくんと減ったので、交通量と交通安全の関係というのが相関性が高いといったところがあって、コロナの時期に交通量が減ったので、交通事故もかなり減ったといったところで、そこから交通量が回復しているといったところになっているので、見え方としてかなり鈍化してきているというようところでございます。

さらには、最近であれば高齢化社会といったことがあって、お年寄り、高齢者の歩行者の事故といったものの減りがかなり少なくなっているといったところがあって、そういった年齢別だとか事象別の原因も探りながら、今後は対策をデータに基づきやっていきたいなというふうに思っています。

以上です。

【男澤委員】 よく分かりました。ありがとうございます。

【杉本委員】 ほかに何か。

では、私のほうからも少しコメントさせていただければと思うんですが、まず、EBPMの長期の成果指標のほうなんですけれども、これは全国数値を使っただいて、分かりやすいことは分かりやすいのですが、どちらかといいますとこの事業のターゲットである直轄国道といいますか、これを対象にした数値が採用できないのかなという気が、まずいたしました。

それ以外に、例えば中期アウトカム、これが明確に、このシート上はないのかなと。

それから、基本的にこの事業は、1か所1か所、恐らく効果が違うんじゃないのかなというふうに思うんです。全部一体としての効果ではなくて、ここは効果が出たけれど、こ

の事業は効果が出なかったということが実際にはあるんじゃないのかなというふうに思いまして、その積み上げの過程といいますか、これがどういうふうになっているのかなと。

例えば、一番勝った事業は何%とかですね。死傷者減少率がどれぐらいだとか。負けたところはスカでした、ほとんど減りませんでしたとか、そういうことが実際にあるのかどうか。それから、その場合にどう評価されているのかというところをお伺いしたいなというふうに思いました。

私のほうでどんなことを具体的に思っているかといいますと、例えば長期のところは、今の直轄道路に絞って見たらどうなのかなということと、それから短期につきましては、先ほど来出ているETC2.0プローブデータのようなもので、むしろその挙動といいますか、急減速したとか急ハンドルしたとか、そういうデータが今後取れないというようなことを感じました。

それから、これはアウトカム指標のことではないんですけども、この事業の繰越額が結構ある年があるなど。2024年から2027年が、1,700億に対して609億ということで、恐らくこれは——自分の推測ですよ、用地買収とかを伴うので、そう簡単には事業を進められないのかなということだったのかなというイメージなんですけども、そう思いまして、ということであると、資料でも12ページか何かに、地域住民の理解・協力を求めるような取組がされていますというようなことが書かれていましたけれども、ここら辺をより強化するといいますか、ということが出てくるのかなというふうに思いました。

総じていうと、この事業というのは国民の命を守るということで、国交省全体の使命としても極めて重要な事業ということで、この命を守るということですとか、あるいは世界一安全な道路を造るとか、そういう理念がこの事業で、もちろん職員の方にも強く共有していただくということが重要だと思いますし、できましたら、それは誰のためにやっているかといいますと、基本的には地域住民の方のためにやっていることでもありますので、そこら辺のメッセージ性といいますか、地域住民の、と言いますと政治的な感じもするかもしれませんが、そこはこの事業の一環として、地域にこの事業の価値、使命というものを広く浸透するようなところに予算をつけてもいいのではないかなと、総体としてはそう思いました。

すみません、EBPMから、アウトプット指標から全体のことまで、雑駁な意見だったんですけども、よろしくお願いします。

【説明者】 ありがとうございます。アウトカム資料につきましては、先ほどからも議論がございますけれども、長期アウトカムの中で、今回御議論いただいております直轄事業の部分がどれくらいあるのかということも、可能性について、特に事前に御指摘いただいていたような短期アウトカム、今回14ページでお示しさせていただいたような考え方で、短期アウトカム、どういうものが設定できるのか、主に急ブレーキ情報を軸にしながら、いろいろ模索をしていきたいというふうに思いますので、その中で、中期・長期についてどういう設定ができるのか。

課題は、先生も今おっしゃったように、それぞれの箇所では評価できないのですが、それを足し算するかとかなると、なかなか、それぞれの箇所で違った場合に難しいところがあるので、共通で評価できるようなものがある程度設定されてくれば、それを使ってアウトカムとして設定していくということが可能なかなというふうに思いますので、もう少しデータの分析だとかを広げながら、対策箇所、やる箇所を広げながら、そういう視点でしっかりと検討していきたいというふうに思います。

あと、繰越しの件につきましては、おっしゃられたとおり用地買収だとか、あと関係機関とのいろんな関係者との調整等に時間を要した場合に、繰越しをせざるを得ない、年度内に収まらないときには繰り越して対応させていただいているということと、あと、補正予算を活用させていただいている部分については、もう予算が成立してからの時間も短いということで、繰越しという制度を活用させていただいているというところでございます。

ただ、いずれにしても、予算執行をしっかりとやるように、予算執行全体につきましては、毎月、各現場の執行状況を確認しながら、執行がしっかりとできるようにしていきたいというふうに思っておりますし、関係者との調整、用地調整等を早く進めるために、11ページにお示しさせていただきましたけれども、しっかりと事業化する段階で、そういう地域の方々の御理解、特に事業に対しての御理解をいただいているかどうか、それから地権者の方の御理解をいただいているかどうか。重要なのは、我々も直接調整をする必要がございますけれども、やっぱり地元の市町村だとか、自治体ともしっかりと連携して調整ができているということが非常に重要なかなというふうに思いますので、事業を実施する段階で、初期の段階でそういうことをしっかりと確認してから取り組んでいくように、それが結果的には、事業を進める段になったときに理解も進みますし、合意形成も早く進むのかなというふうに思っておりますので、御指摘も踏まえて取り組んでいきたいというふうに思っております。ありがとうございます。

【杉本委員】 ありがとうございました。

私のほうでも中期アウトカム指標を、素人考えですけれども考えてみました。例えば、対策の完了箇所における事故件数削減率とか、死傷者数減少削減率とか重大事故削減率。あとは、通学路につきましては児童関連事故件数、それから、歩行者とか自転車関連事故件数とか、結構、要因別に細くなっちゃうかもしれないんですけれども、箇所別になると思いますけれども、それは中期アウトカムとしてやむを得ないんじゃないかなと。あえて標準化したり、平均したり、合計する必要もないのかなと。

ここについてはこうで、ここについてはこうで、ここは実際失敗でしたとか——失敗と言うことは許されないのかもしれませんが、でもあり得る話で、それを失敗とは思わないと思いますので、そういう捉え方もできるんじゃないのかなという気がいたしました。

あと、この事業につきましては、指標の取り方によって箇所づけが結果的に変わるんじゃないかなと。つまり、どこを優先的に行うのかということが変わるんじゃないのかなというふうに勝手に想像しておりまして、例えば総量を削減するということであれば、都市部とか通学路とかが有効になる。事故率を削減するのであれば危険箇所になる。投資の効率であればすぐできるということになる。

ということになるので、何を重視するかということにもなると思うんですけれども、最終的には総合指標になると思うんですけれども、現段階ではこれを重視しているという、要するにアウトカム指標に何を選んでいくかということと同じことになると思うのですが、そういうポリシーというものはあるのでしょうか。

【説明者】 基本的には重大事故、それから緊急性の高いところからで、かつ、先ほどお話にありましたように、地元の事業実施環境が整っているか、特に構造を大きく変えないと対策を打てないようなところについては、そういう環境が整ったところから順次させていただいているということでございます。

母集団としては、先ほど御説明したように事故危険箇所と通学路の点検等を母集団としながら、そういう環境が整ったところから順次やっていくというような考え方で取り組んでいるということになります。

【杉本委員】 よく分かりました。ありがとうございました。

今、事務局のほうから、本事業に対するコメントにつきましてまとめていただきました。

本事業に関する事業の改善の方向性のうち、EBPMの観点から、担当部局が最も取り

組まなければならない事項につきまして、先生方よりコメントをいただきました。その他、E B P M以外の観点も含めまして、幅広く本事業の取組の改善の方向性につきまして、先生方からコメントをいただいております。

これらの御意見を踏まえまして、この公開プロセスの取りまとめコメントといたしましては、次のように考えております。

これまでのやり取りを通じて、適切な検討が進められたことは高く評価したい。今後進める短期アウトカムの設定の検討は、示された方向性でよろしいのではないかと。網羅性や厳格性にとらわれることなく、自らの取組がそれぞれの事業実施地点におきまして、事業の目的にかなった効果が発揮できているのかどうか、何らかの形で把握できることが重要である。当初のもくろみと違った場合に、必要に応じて追加的な改善が俊敏に行われる場合も含めて、本事業で基礎的なE B P Mをしっかりと進めていただきたい。

E T Cのデータ活用ができるかどうかは、政策の効率化、つまり事業に基づく政策策定に寄与するであろうから、さらに利活用を進めることが必要であろうと。それは効果測定だけではなく、予測にも使えそうだ。

命を守る使命感の可視化と、社会貢献の可視化を。世界一安全な道路交通の実現という理念を共有することで、現場を鼓舞していただきたい。E T C 2.0プローブデータなどのビッグデータの活用、たくみの技とデータの融合、事業推進者としての指標設定にも裁量も持ってやる、未来志向の技術導入をしていただきたい。

データに基づいて対策箇所の選定や優先順位を定めている。制約条件あろうが、警察庁や市町村との連携も行われている。長期アウトカムである交通事故死者数において、道路に起因すると想定される要因を抽出し、短期アウトカムとして検討していただき、重点地域や一定期間でその効果の検証を行って、設定をしていただきたい。

警察庁の交通事故死者数の分布を見ると、高齢化、飲酒運転、シートベルトの有無、携帯自己使用等による渋滞発生時衝突など、様々な原因があります。道路標識や交差点内の視認性など、ハード由来の原因の過去死者数を分析するなど、貴省としての目標値の精緻化の対応をいただきたい。

対策箇所の選定に当たっては、多様な関係者との連携、ビッグデータの活用等、工夫されており適切なものと考えます。国民の命を守る大変重要な事業であり、一部の事業だけでもデータ等を活用した短期アウトカムが設定できるのであれば、事業のより正しい評価、理解につながるように思いました。

長期アウトカムの死者2,000人以下は、この事業だけの要因ではなく、さらなる車の性能向上や高齢者ドライバー対策など、他の取組も踏まえて実現されるものです。加えて、この事業としての効果は十分に出ていると考えられますので、死者数2,000人はインパクトとして、長期アウトカムは対策を実施したことによる事故件数の減少などのほうがなじむのではないかと。死者数が2,000人を下回らない、イコールこの事業の効果がないとならないようにしたほうがよろしいのではないかと。というコメントをいただきました。

先生方、追加的な御意見はありますでしょうか。

【長谷川委員】 すみません、少し形式的な確認なんですけれど、コメントボックスには1と2があって、1はEBPMに関連することで、2は幅広くということで、ただ、その2に書いたことは、さっきの事業も今回の事業もここに反映されていないように思えるんですけれど、それは形式的にそういう整理をされているということなののでしょうか。

【黒須参事官】 よろしゅうございますでしょうか。形式的には整理はしておらず、1だけをここに反映させて、2はオミットするというわけではございませんけれども、やはりこのレビューの目的からして、1のほうが恐らく関連性が高いということで、主にここに載っているのは1のほうになってございますが、先ほど取りまとめ役の杉本先生から1こま目でもございましたとおり、先生方の全コメントは、後ほど国土交通省のホームページで公開させていただきますので、幅広く御関心の方はそれを御覧いただければと思いますし、先生方も、1に重要なこと、2にはそれ以外という区分けなくコメントしていただければと思います。すみません、事前の説明が足りなくて申し訳ございません。

【長谷川委員】 それだったら理解しました。大丈夫です。

【杉本委員】 よろしいでしょうか。

それでは、先ほど述べました事項をもちまして、本事業の取りまとめコメントとさせていただきます。

また、その他のコメントも含めまして、いただいたコメントにつきましては、後日、国土交通省のホームページで掲載いたします。

本日はどうもありがとうございました。