

3. 市区町村アンケート調査

3.1. アンケート調査対象市区町村の選定

次に、下記に示す手順によりアンケート調査対象の市区町村を選定する。

アンケート調査対象の市区町村について、性質の類似した市区町村に偏らないように市区町村の特性をグルーピングし、各グループからアンケート対象を選定した。市区町村の特性を判断するために収集したデータを以下に示す¹。グルーピングは年齢別人口、面積、自動車保有台数を基本とする。また、アウトカム指標 に対応するものとして高齢者の割合を、アウトカム指標 に対応するものとして子どもの割合を年齢別人口から抜き出しグルーピングを行う。

表 3-1 市区町村の特性判断用データ（グルーピング用データ）

No.	データ	年	出典
1	年齢別人口	令和元年	住民基本台帳年齢階級別人口[市区町村別] (総務省統計局)
2	面積	平成 31 年	全国都道府県市区町村別面積調 (国土地理院)
3	自動車保有台数	令和元年	市区町村別自動車保有車両数統計 (一般財団法人 自動車検査登録情報協会)

なお、平成 22 年からデータが収集されていない新設市区町村はデータ取得開始年次を平成 22 年の代替年次とし分析を行う。

表 3-2 データ修正対象の新設市区町村

No.	データ取得開始年次	市区町村名
1	平成 23 年 : 3 市区町村	神奈川県相模原市 中央区、南区、緑区
2	平成 25 年 : 5 市区町村	熊本県熊本市 中央区、東区、西区、南区、北区

上記データと共に、以下の通り各項目の減少率であるアウトカム指標を整理する。

表 3-3 アウトカム指標

市区町村名称	アウトカム指標（平成 22 年～令和元年）				
	高齢者の交通事故死者数の減少率	子どもの交通事故死者数の減少率	歩行者の交通事故死者数の減少率	自転車の交通事故死者数の減少率	生活道路における交通事故死者数の減少率
○県 市×区	*%	*%	*%	*%	*%
○県 市 区	*%	*%	*%	*%	*%
...	*%	*%	*%	*%	*%
...	*%	*%	*%	*%	*%

¹ 人口 500 人以下の市区町村及び東日本大震災後の原発事故の影響により計画的避難区域、緊急時避難準備区域に指定されていた地域を除外。

3.1.1. 選定作業準備 “ グルーピング ”

グルーピング用データから、以下基本となる数字を全市区町村について割り出している。

- Y 人口密度 (人/km²)
- Y 1,000 人あたり 14 歳以下人口
- Y 1,000 人あたり 65 歳以上人口
- Y 1,000 人あたり 65 歳 ~ 74 歳人口
- Y 1,000 人あたり 75 歳以上人口
- Y 1,000 人あたり自動車保有台数

このうち、例えば全体の人口に占める子ども (14 歳以下) の人口割合に着目し、市区町村を以下の 3 種類に分類する。

- Y 子どもの人口の割合が高い市区町村 30% (高位の市区町村)
- Y 子どもの人口の割合が中間の市区町村 40% (中位の市区町村)
- Y 子どもの人口の割合が低い市区町村 30% (低位の市区町村)

さらに、「高位の市区町村」「中位の市区町村」「低位の市区町村」のそれぞれに、良い傾向の約 50 市区町村と、悪い傾向の約 50 市区町村を選出する。良いまたは悪いといった傾向については、平成 22 年から令和元年にかけての交通事故死傷者数減少率²を用いて判断する。(次頁図参照)

例えば、子どもの人口の割合「高位の市区町村」のうち、良い傾向 (約 50) と悪い傾向 (約 50) の市区町村の選び方は以下の通りである。

- 1) 子ども (14 歳以下人口) が、当該市区町村の総人口に占める比率を算出し、上位 30% の約 540 市区町村を抽出。
- 2) 約 540 市区町村の中で、平成 22 年の事故死傷者数から令和元年の事故死傷者数の削減率が約 540 市区町村の中で上位 10% (約 55 市区町村)、下位 10% (約 55 市区町村) を抽出。
- 3) 2) で抽出された 100 ~ 120 程度の市区町村を「子どもの割合が高い」グループとして設定。

² 本調査では、(平成 22 年の全年代における死傷者数 - 令和元年の全年代における死傷者数) / 平成 22 年の全年代における死傷者数 = 交通事故死傷者数減少率、と定義する。

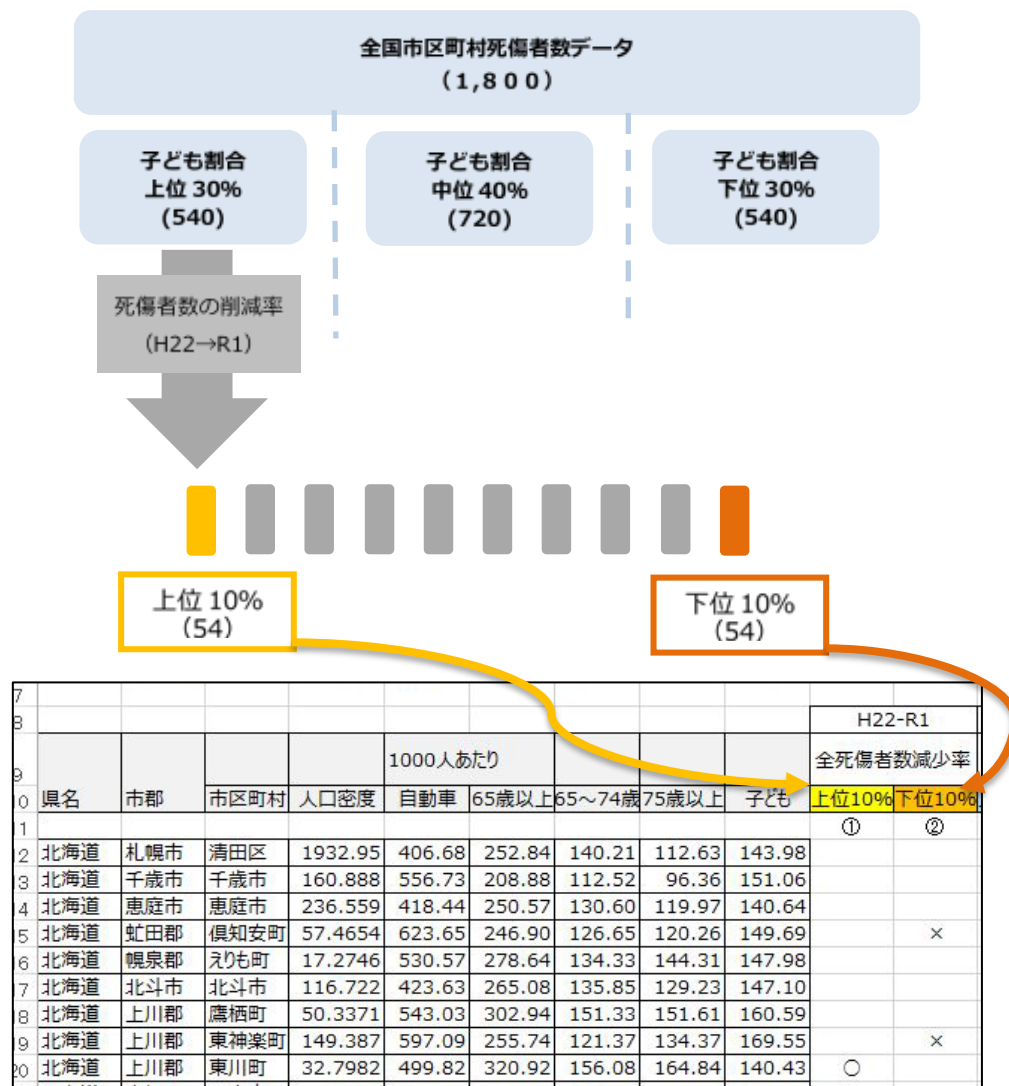


図 3-1 「子どもの人口割合が高い」市区町村の選定

子どもの人口の割合だけでなく、人口密度、自動車保有割合、高齢者の割合についても上記と同様の計算を行う。これにより、「子どもの割合が高く」+「事故死傷者数が低い」市区町村や、「高齢者の割合が低く」+「事故死傷者数が高い」市区町村、「人口密度は中程度」で「事故死傷者数が高い」といった多様なグループが以下の通り設定される。

グループング項目	低	中	高
人口密度	良い 50 + 悪い 50	100 市区町村	100 市区町村
自動車保有割合	100 市区町村	100 市区町村	100 市区町村
高齢者の割合	100 市区町村	100 市区町村	100 市区町村
子供の割合	100 市区町村	100 市区町村	100 市区町村

図 3-2 グループングのイメージ図

3.1.2. 選定作業

全グループに対し、それぞれ関連するアウトカム指標の平成22年から令和元年の交通事故死傷者数の減少率を確認し、以下の4種類の対象市区町村を選定する。

- (1) 全体の交通事故死傷者数の傾向と、アウトカム指標の交通事故死傷者数の傾向が同じ市区町村（上×上、または下×下）
- (2) 全体の交通事故死傷者数の傾向と、アウトカム指標の交通事故死傷者数の傾向が異なる市区町村
- (3) 県内比較における市区町村
- (4) 人口の少ない市区町村

(1) 全体の傾向と、指標の傾向が同じ市区町村（上×上、または下×下）

子どもの割合について例として以下に示す。

- 1) 子どもの割合上位30%に対し、アウトカム指標 子どもの交通事故死傷者数削減率の上位10%と下位10%を抽出。
- 2) (総合的な) 交通事故死傷者数の削減率が高い、かつ、子どもの交通事故死傷者数の削減率の高い市区町村及び死傷者数の削減率が低い、かつ、子どもの交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村をそれぞれ絞り込む。

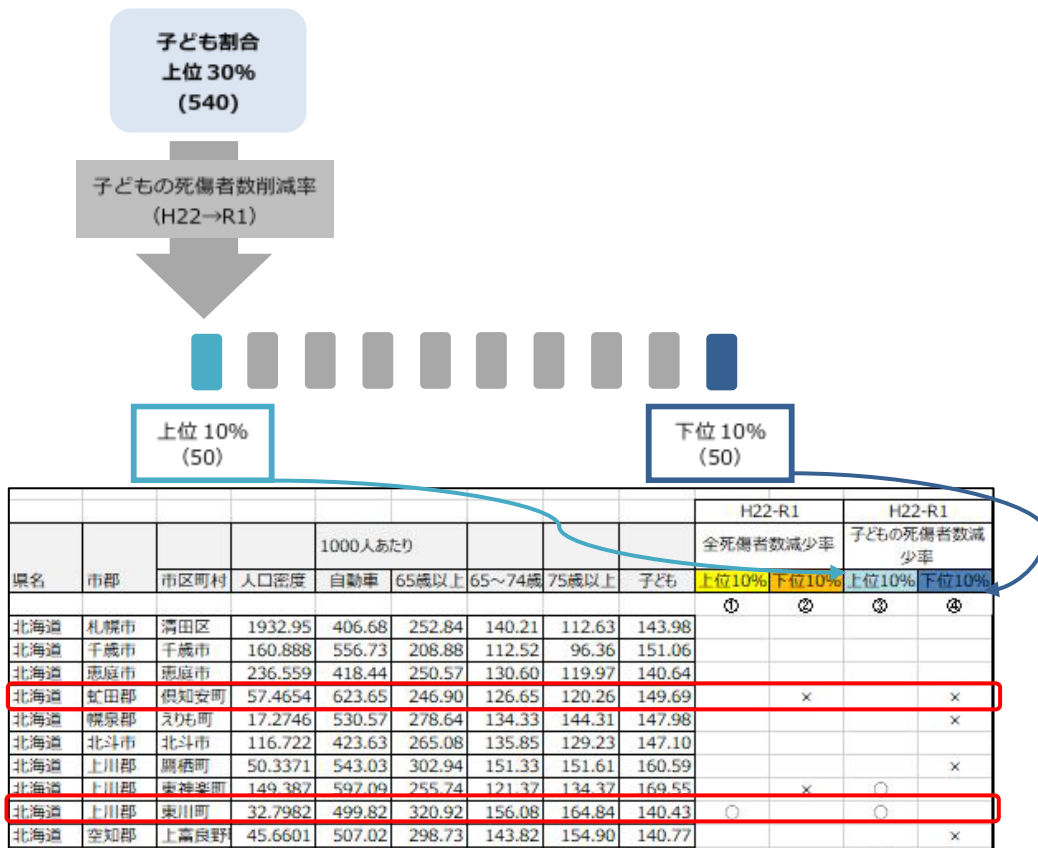


図 3-3 「子どもの人口割合が高い」且つ子どもの死傷者数削減率が高い/低い市区町村の選定

上記方法により、全体の傾向と、指標の傾向が同じ市区町村が選定される。

全体の死傷者数削減率の傾向別に、アウトカム指標をかけあわせることで選出された市区町村の数を下表に示す。

表 3-4 全死傷者数削減率の傾向「上位」の市区町村数

アウトカム指標	グルーピング				市区町村数	グループ×指標(No.)
	ステップ1	ステップ2	全体の死傷者数削減率(H22/R1)	各項目の死傷者数削減率(H22/R1)		
高齢者	65歳以上の人口比	高位 30%	上位 10%	上位 20%	36	1
		中位 40%		10%	35	2
		低位 30%		10%	27	3
	75歳以上の人口比	高	上位 10%	上位 30%	32	4
		中		10%	25	5
		低		10%	26	6
子ども	15歳以下の人口比	高	上位 10%	上位 10%	23	7
		中		10%	23	8
		低		40%	20	9
歩行者	人口密度	高	上位 10%	上位 10%	24	10
		中		10%	19	11
		低		30%	15	12
	一人当たり自動車保有台数	高	上位 10%	上位 20%	19	13
		中		10%	16	14
		低		20%	15	15
自転車	人口密度	高	上位 10%	上位 10%	25	16
		中		10%	16	17
		低		50%	15	18
	一人当たり自動車保有台数	高	上位 10%	上位 20%	21	19
		中		20%	22	20
		低		20%	30	21
生活道路	人口密度	高	上位 10%	上位 20%	31	22
		中		10%	26	23
		低		30%	24	24
	一人当たり自動車保有台数	高	上位 10%	上位 20%	30	25
		中		10%	23	26
		低		20%	22	27

表 3-5 全死傷者数削減率の傾向「下位」の市区町村数

アウトカム指標	グルーピング				市区町村数	グループ×指標(No.)
	ステップ1	ステップ2	全体の死傷者数削減率(H22/R1)	各項目の死傷者数削減率(H22/R1)		
高齢者	65歳以上の人口比	高位 30%	下位 10%	下位 20%	36	1
		中位 40%		10%	35	2
		低位 30%		10%	27	3
	75歳以上の人口比	高	下位 10%	下位 30%	32	4
		中		10%	25	5
		低		10%	26	6
子ども	15歳以下の人口比	高	下位 10%	下位 10%	23	7
		中		10%	23	8
		低		40%	20	9
歩行者	人口密度	高	下位 10%	下位 10%	24	10
		中		10%	19	11
		低		30%	15	12
	一人当たり自動車保有台数	高	下位 10%	下位 20%	19	13
		中		10%	16	14
		低		20%	15	15
自転車	人口密度	高	下位 10%	下位 10%	25	16
		中		10%	16	17
		低		50%	15	18
	一人当たり自動車保有台数	高	下位 10%	下位 20%	21	19
		中		20%	22	20
		低		20%	30	21
生活道路	人口密度	高	下位 10%	上位 20%	31	22
		中		10%	26	23
		低		30%	24	24
	一人当たり自動車保有台数	高	下位 10%	上位 20%	30	25
		中		10%	23	26
		低		20%	22	27

この(1)全体の傾向と指標の傾向が同じ市区町村の選定方法では、以下の留意事項を設定し、選定している。

- Y 10年間で各アウトカム指標がすべて10未満の場合はその市区町村を選定しない。
- Y 各アウトカム指標にて当該県内にひとつの市区町村のみが該当している市区町村を優先的に選定。
- Y 各アウトカム指標にて複数の「グループ×指標」に該当している市区町村を優先的に選定。ただし、同じ県から選定する市区町村数は2つまでとする。それ以上に該当する場合には「子ども」と「高齢者」の項目を重視し選定する。
- Y 上記に該当せず、且つ未出の県の市区町村を選定する。

(2) 全体の傾向と、指標の傾向が異なる市区町村

分析対象を総人口上位50%とし、全体死傷者数の平成22年から令和元年への減少率上位30%を抜き出す。それに対し、各アウトカム指標の平成22年から令和元年への減少率下位30%を選定する。同様の方法を、上位と下位を逆にしたものも実施する。

この方法にて抽出された中から、以下の留意事項を設定し、選定している。

- Y ひとつではなく複数のアウトカム指標が、全体と異なる方向を示す市区町村を優先的に選定。
- Y 未出の県の市区町村を選定。

(3) 県内比較における市区町村

(1)、(2)にて抽出されない県内の市区町村について、全体の死傷者数の10年間推移の実数や変化率等を考慮し検討。

(4) 人口の少ない市区町村

分析対象を総人口下位30%とし、アウトカム指標関連の実数をそれぞれ抜き出す。

この方法にて抽出された中から、以下の留意事項を設定し選定する。

- Y 人口規模が小さいにも関わらず減り方に特徴のあるものや、一定の死傷者数がみられる、または変化の少ない市区町村を優先的に選定する。
- Y 未出の県の市区町村を優先的に選定する。
- Y 死傷者数が10年間で1度も2桁に達していない市区町村は除く。

(5) 有識者から推薦のあった市区町村

複数の市区町村について有識者よりアンケート調査対象候補として推薦いただいたなかで、すでに対象に含まれているもの等を除いて追加する。

上記方法により各項目にて次頁以降の通り市区町村が選定された。

表 3-6 (1) により選定された市区町村 その1

選定条件		市区町村名
全国の市区町村のうち、交通事故死傷者の削減率が上位10%内		
特に高齢者への交通安全対策の 効果が出ている と考えられる市区町村	1. 65歳以上の高齢者比率が高位の市区町村で、かつ、高齢者の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 熊本県芦北町
	2. 65歳以上の高齢者比率が中位の市区町村で、かつ、高齢者の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 三重県伊賀市 - 新潟県新潟市
	3. 65歳以上の高齢者比率が低位の市区町村で、かつ、高齢者の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 岐阜県大垣市 - 滋賀県彦根市 - 岡山県倉敷市
	4. 75歳以上の高齢者比率が高位の市区町村で、かつ、高齢者の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 熊本県芦北町
	5. 75歳以上の高齢者比率が中位の市区町村で、かつ、高齢者の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 新潟県新潟市 - 三重県伊賀市
	6. 75歳以上の高齢者比率が低位の市区町村で、かつ、高齢者の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 滋賀県彦根市 - 岡山県岡山市
特に子供への交通安全対策の 効果が出ている と考えられる市区町村	7. 15歳以下の人口比率が高位の市区町村で、かつ、15歳以下の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 長野県伊那市 - 岡山県岡山市
	8. 15歳以下の人口比率が中位の市区町村で、かつ、15歳以下の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 京都府京丹後市
	9. 15歳以下の人口比率が低位の市区町村で、かつ、15歳以下の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 大阪府岬町
特に歩行者への交通安全対策の 効果が出ている と考えられる市区町村	10. 人口密度が高位の市区町村で、かつ、歩行者の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 東京都渋谷区 - 和歌山県和歌山市
	11. 人口密度が中位の市区町村で、かつ、歩行者の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 富山県氷見市 - 香川県土庄町
	12. 人口密度が低位の市区町村で、かつ、歩行者の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	-
	13. 一人当たりの自動車保有台数が高位の市区町村で、かつ、歩行者の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	-
	14. 一人当たりの自動車保有台数が中位の市区町村で、かつ、歩行者の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 富山県氷見市 - 広島県三次市
	15. 一人当たりの自動車保有台数が低位の市区町村で、かつ、歩行者の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 香川県土庄町 - 鹿児島県枕崎市
特に自転車への交通事故対策の 効果が出ている と考えられる市区町村	16. 人口密度が高位の市区町村で、かつ、自転車乗車中の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 三重県四日市市 - 和歌山県和歌山市 - 岡山県倉敷市
	17. 人口密度が中位の市区町村で、かつ、自転車乗車中の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	-
	18. 人口密度が低位の市区町村で、かつ、自転車乗車中の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	-
	19. 一人当たりの自動車保有台数が高位の市区町村で、かつ、自転車乗車中の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	-
	20. 一人当たりの自動車保有台数が中位の市区町村で、かつ、自転車乗車中の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 三重県伊賀市 - 和歌山県紀の川市
	21. 一人当たりの自動車保有台数が低位の市区町村で、かつ、自転車乗車中の交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 鹿児島県枕崎市
特に生活道路での交通安全対策の 効果が出ている と考えられる市区町村	22. 人口密度が高位の市区町村で、かつ、生活道路での交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 三重県四日市市 - 岡山県岡山市 - 広島県福山市
	23. 人口密度が中位の市区町村で、かつ、生活道路での交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 栃木県芳賀町 - 和歌山県紀の川市
	24. 人口密度が低位の市区町村で、かつ、生活道路での交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	-
	25. 一人当たりの自動車保有台数が高位の市区町村で、かつ、生活道路での交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 栃木県芳賀町
	26. 一人当たりの自動車保有台数が中位の市区町村で、かつ、生活道路での交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 和歌山県紀の川市
	27. 一人当たりの自動車保有台数が低位の市区町村で、かつ、生活道路での交通事故死傷者数の削減率が高い市区町村	- 大阪府岬町

表 3-7 (1) により選定された市区町村 その2

選定条件		市区町村名
全国の市区町村のうち、交通事故死傷者の削減率が下位 10%内		
特に高齢者への交通安全対策の効果が出ていないと考えられる市区町村	1. 65 歳以上の高齢者比率が高位の市区町村で、かつ、高齢者の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 群馬県草津町 - 奈良県平郡町 - 徳島県美馬市 - 大分県九重町
	2. 65 歳以上の高齢者比率が中位の市区町村で、かつ、高齢者の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 兵庫県川西市 - 福岡県北九州市
	3. 65 歳以上の高齢者比率が低位の市区町村で、かつ、高齢者の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 千葉県市川市 - 静岡県磐田市
	4. 75 歳以上の高齢者比率が高位の市区町村で、かつ、高齢者の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 佐賀県太良町 - 宮崎県美郷町
	5. 75 歳以上の高齢者比率が中位の市区町村で、かつ、高齢者の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 兵庫県川西市 - 徳島県鳴門市
	6. 75 歳以上の高齢者比率が低位の市区町村で、かつ、高齢者の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 千葉県市川市 - 東京都江戸川区 - 静岡県浜松市
特に子供への交通安全対策の効果が出ていないと考えられる市区町村	7. 15 歳以下の人口比率が高位の市区町村で、かつ、15 歳以下の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 静岡県浜松市 - 兵庫県伊丹市
	8. 15 歳以下の人口比率が中位の市区町村で、かつ、15 歳以下の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 東京都昭島市 - 愛知県蟹江町
	9. 15 歳以下の人口比率が低位の市区町村で、かつ、15 歳以下の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	-
特に歩行者への交通安全対策の効果が出ていないと考えられる市区町村	10. 人口密度が高位の市区町村で、かつ、歩行者の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 神奈川県川崎市 - 大阪府大阪市 - 兵庫県伊丹市
	11. 人口密度が中位の市区町村で、かつ、歩行者の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	-
	12. 人口密度が低位の市区町村で、かつ、歩行者の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	-
	13. 一人当たりの自動車保有台数が高位の市区町村で、かつ、歩行者の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 山形県天童市 - 千葉県袖ヶ浦市
	14. 一人当たりの自動車保有台数が中位の市区町村で、かつ、歩行者の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 長野県千曲市 - 静岡県浜松市 - 福岡県古賀市
15. 一人当たりの自動車保有台数が低位の市区町村で、かつ、歩行者の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 大阪府大阪市 - 兵庫県伊丹市	
特に自転車への交通事故対策の効果が出ていないと考えられる市区町村	16. 人口密度が高位の市区町村で、かつ、自転車乗車中の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 千葉県市川市 - 東京都江戸川区 - 兵庫県伊丹市
	17. 人口密度が中位の市区町村で、かつ、自転車乗車中の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 山形県天童市
	18. 人口密度が低位の市区町村で、かつ、自転車乗車中の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	-
	19. 一人当たりの自動車保有台数が高位の市区町村で、かつ、自転車乗車中の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 群馬県榛東村
	20. 一人当たりの自動車保有台数が中位の市区町村で、かつ、自転車乗車中の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 埼玉県杉戸町 - 愛知県瀬戸市
21. 一人当たりの自動車保有台数が低位の市区町村で、かつ、自転車乗車中の交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 千葉県市川市 - 神奈川県川崎市 - 大阪府大阪市	
特に生活道路での交通安全対策の効果が出ていないと考えられる市区町村	22. 人口密度が高位の市区町村で、かつ、生活道路での交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 東京都江戸川区 - 大阪府大阪市
	23. 人口密度が中位の市区町村で、かつ、生活道路での交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 千葉県袖ヶ浦市 - 長野県千曲市
	24. 人口密度が低位の市区町村で、かつ、生活道路での交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	-
	25. 一人当たりの自動車保有台数が高位の市区町村で、かつ、生活道路での交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 山梨県忍野村
	26. 一人当たりの自動車保有台数が中位の市区町村で、かつ、	- 静岡県磐田市

生活道路での交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	
27.一人当たりの自動車保有台数が低位の市区町村で、かつ、生活道路での交通事故死傷者数の削減率が低い市区町村	- 東京都江戸川区 - 大阪府大阪市

表 3-8 (2) により選定された市区町村

選定条件		市区町村名
総人口上位 50%内		
市区町村の全体の交通安全対策の効果が <u>出ている</u> と考えられるにも関わらず	1. 65 歳以上の高齢者に対する交通安全対策の効果が <u>出ている</u> と考えられる市区町村	- 北海道北斗市
	2. 75 歳以上の高齢者に対する交通安全対策の効果が <u>出ている</u> と考えられる市区町村	- 茨城県東海村 - 千葉県鎌ヶ谷市
	3. 子どもに対する交通安全の対策の効果が <u>出ている</u> と考えられる市区町村	- 宮城県角田市 - 岐阜県多治見市 - 大分県宇佐市
	4. 歩行者に対する交通安全の対策の効果が <u>出ている</u> と考えられる市区町村	- 北海道北斗市 - 秋田県能代市 - 宮城県角田市 - 山形県米沢市 - 福島県須賀川市 - 茨城県東海村 - 富山県砺波市 - 石川県能美市 - 大分県宇佐市
	5. 自転車に対する交通安全の対策の効果が <u>出ている</u> と考えられる市区町村	- 栃木県小山市
	6. 生活道路に対する交通安全の対策の効果が <u>出ている</u> と考えられる市区町村	- 北海道北斗市 - 秋田県能代市 - 山形県米沢市 - 神奈川県三浦市 - 富山県砺波市 - 石川県能美市 - 山梨県富士吉田市
市区町村の全体の交通安全対策の効果が <u>出ている</u> と考えられるにも関わらず	1. 65 歳以上の高齢者に対する交通安全対策の効果が <u>出ている</u> と考えられる市区町村	- 長崎県長与町
	2. 75 歳以上の高齢者に対する交通安全対策の効果が <u>出ている</u> と考えられる市区町村	- 北海道札幌市 - 秋田県横手市 - 長崎県長与町 - 沖縄県うるま市
	3. 子どもに対する交通安全の対策の効果が <u>出ている</u> と考えられる市区町村	- 青森県三沢市 - 宮城県多賀城市
	4. 歩行者に対する交通安全の対策の効果が <u>出ている</u> と考えられる市区町村	- 青森県三沢市 - 茨城県阿見町 - 京都府城陽市 - 長崎県長与町
	5. 自転車に対する交通安全の対策の効果が <u>出ている</u> と考えられる市区町村	- 沖縄県うるま市
	6. 生活道路に対する交通安全の対策の効果が <u>出ている</u> と考えられる市区町村	- 鳥取県倉吉市

表 3-9 (3) により選定された市区町村

市区町村名	市区町村名
(3)-1 10年間で、全体または一部指標で事故死傷者数削減が進んだと考えられる市区町村 - 青森県つがる市 - 岩手県二戸市 - 福島県南相馬市 - 福井県大野市 - 福井県越前市 - 兵庫県佐用町 - 島根県大田市 - 山口県長門市 - 愛媛県松前町 - 高知県安芸市 - 長崎県五島市 - 宮崎県えびの市	(3)-2 10年間で、全体または一部指標で事故死傷者数削減が横ばい傾向と考えられる市区町村 - 新潟県湯沢市 - 富山県高岡市 - 石川県羽咋市 - 島根県雲南市 - 岡山県久米南町 - 広島県坂町 - 山口県光市 - 宮崎県西都市 - 沖縄県北中条村

表 3-10 (4) により選定された市区町村

市区町村名	市区町村名
(4)-1 人口規模が小さく、且つ10年間で全体または一部指標で事故死傷者数削減が進んだと考えられる市区町村 - 香川県琴平町 - 鹿児島県湧水町	(4)-2 人口規模が小さく、且つ10年間で全体または一部指標で事故死傷者数削減が横ばい傾向と考えられる市区町村 - 栃木県塩谷町 - 埼玉県美里町 - 神奈川県真鶴町 - 三重県御浜町 - 山口県山陽小野田市 - 福岡県香春町 - 佐賀県上峰町 - 熊本県嘉島町

表 3-11 その他推薦により選定された市区町村

市区町村名
- 長野県飯田市 - 愛知県豊田市 - 佐賀県佐賀市

表 3-12 アンケート調査対象市区町村

No.	都道府県	市区町村
1	北海道	札幌市
2	-	北斗市
3	青森県	三沢市
4	-	つがる市
5	岩手県	北上市
6	-	二戸市
7	宮城県	多賀城市
8	-	角田市
9	秋田県	横手市
10	-	能代市
11	山形県	天童市
12	-	米沢市
13	福島県	南相馬市
14	-	須賀川市
15	茨城県	稲敷郡 阿見町
16	-	那珂郡 東海村
17	栃木県	芳賀郡 芳賀町
18	-	小山市
19	-	塩谷郡 塩谷町
20	群馬県	吾妻郡 草津町
21	-	北群馬郡 榛東村
22	埼玉県	北葛飾郡 杉戸町
23	-	児玉郡 美里町
24	千葉県	市川市
25	-	袖ヶ浦市
26	-	鎌ヶ谷市
27	-	船橋市
28	東京都	江戸川区
29	-	渋谷区
30	-	昭島市
31	神奈川県	川崎市
32	-	三浦市
33	-	足利下群 真鶴町
34	新潟県	新潟市
35	-	湯沢町
36	富山県	高岡市
37	-	氷見市
38	-	砺波市
39	石川県	羽咋市
40	-	能美市
41	福井県	大野市
42	-	越前市
43	山梨県	南都留郡 忍野村
44	-	富士吉田市
45	長野県	千曲市
46	-	伊那市
47	-	飯田市
48	岐阜県	大垣市
49	-	多治見市
50	静岡県	磐田市
51	-	浜松市
52	愛知県	海部郡 蟹江町
53	-	瀬戸市
54	-	豊田市

No.	都道府県	市区町村
55	三重県	伊賀市
56	-	四日市市
57	-	南牟婁郡 御浜町
58	滋賀県	彦根市
59	京都府	城陽市
60	-	京丹後市
61	大阪府	大阪市
62	-	泉南群 岬町
63	兵庫県	川西市
64	-	伊丹市
65	-	佐用町
66	奈良県	生駒郡 平群町
67	和歌山県	和歌山市
68	-	紀の川市
69	鳥取県	倉吉市
70	島根県	雲南市
71	-	大田市
72	岡山県	岡山市
73	-	倉敷市
74	-	久米郡 久米南町
75	広島県	福山市
76	-	三次市
77	-	安芸郡 坂町
78	山口県	光市
79	-	長門市
80	-	山陽小野田市
81	徳島県	美馬市
82	-	鳴門市
83	香川県	小豆群 土庄町
84	-	仲多度郡 琴平町
85	愛媛県	伊予郡 松前町
86	高知県	安芸市
87	福岡県	北九州市
88	-	古賀市
89	-	田川郡 香春町
90	佐賀県	佐賀市
91	-	藤津郡 太良町
92	-	三養基群 上峰町
93	長崎県	西彼杵群 長与町
94	-	五島市
95	熊本県	葦北郡 芦北町
96	-	上益城群 嘉島町
97	大分県	玖珠郡 九重町
98	-	宇佐市
99	宮崎県	東臼杵郡 美郷町
100	-	西都市
101	-	えびの市
102	鹿児島県	枕崎市
103	-	姶良郡 湧水町
104	沖縄県	うるま市
105	-	北中城村

3.2. 調査結果

3.2.1. 各設問の集計結果

(市区町村の道路交通安全に関する計画について)

市区町村（市区町村交通安全対策会議）については、交通安全対策基本法第 26 条より市区町村交通安全計画を作成するように努める必要がある旨定められている。平成 22 年以前は、市区町村交通安全計画の作成は義務であったが、平成 22 年以降は法改正が行われ努力義務となっている。

そのため、全ての市区町村が市区町村交通安全計画を作成しているわけではなく、市区町村がその必要性を判断しているが、市区町村交通安全計画の作成状況について、今回のアンケート先 105 自治体について表 3-13 に示す。この際、市区町村交通安全計画を作成していない市区町村については、当該市区町村が作成している総合計画についても確認を行い交通安全に係る施策が記載されているかも取りまとめた。

表 3-13 アンケート先の自治体における市区町村交通安全計画の作成状況（令和 3 年 1 月現在）

市区町村交通安全計画を作成している市区町村数	市区町村交通安全計画を作成していない市区町村数	
	うち、総合計画等に交通安全に係る施策を掲載している市区町村数	特に総合計画等に交通安全に係る施策を掲載していない市区町村数
52(50%)	44(42%)	9(9%)

括弧内はアンケート先の市区町村のうち当該項目に当てはまる市区町村数の割合。少数第一位を四捨五入しているため、合計しても 100%にならない。

また、交通安全に係るいずれかの目標を立てていた市区町村は 82 となり、市区町村交通安全計画を作成していた市区町村においては全ての市区町村で、総合計画等に交通安全に係る施策を掲載している市区町村においては 30（71%）の自治体が目標を立てている。目標の内容については、表 3-14 のとおりである。大部分の市区町村は、交通事故死者数、死傷者数、件数のいずれか目標を立てていたが、一部の市区町村においては、啓発活動の実施回数、参加人数または危険を感じた者の割合を目標として掲げていた。

表 3-14 市区町村が立てた目標の具体例

具体的な交通安全に係る目標の内容	
交通事故死者数にかか る目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 年までに年間の交通事故死者数をゼロにする（近づける） ・ 年までに年間の交通事故死者数を〇人以下とする
交通事故死傷者数に係る目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 年までに年間の交通事故死傷者数を〇人以下とする ・ 交通事故死傷者数の更なる減少を目指す
交通事故数に係る目標	<ul style="list-style-type: none"> ・ 〇年までに年間の交通事故件数について〇件以下とする ・ 交通事故件数の更なる減少を目指す
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各種交通安全運動参加者数を〇人以上とする ・ 交通安全教室を〇回以上実施する ・ 市民が第1当事者となった交通事故件数を〇件以下とする ・ 道路設備の整備数 ・ 運転免許返納者向けの特典の申請者数を〇人以上とする ・ シートベルト、チャイルドシートの着用率を100%とする ・ 運転したり歩いたりして危ないと感じた市民の割合 ・ 自転車のマナーが悪いと思っている人の割合 ・ 自動車以外の方法で移動していて、過去1年の間に危険と感じた人の割合

道路交通安全に関する計画または枠組みを作成する際の設定根拠としては、「交通安全等に関する協議会等の議論」が32.8%で最も多く、次いで「各種統計データ」29.6%、「市区町村の長期計画」15.2%の順となっている。

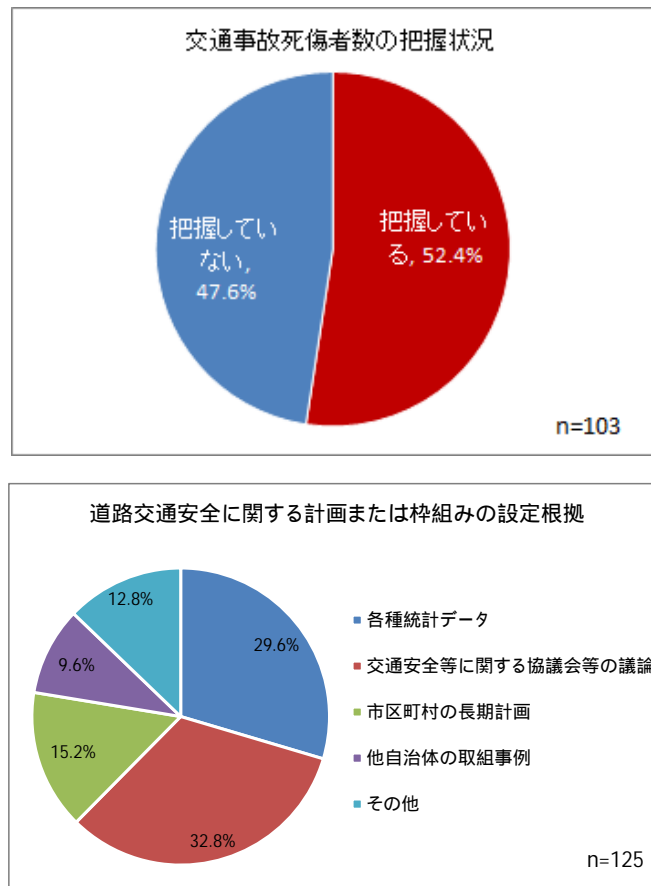


図 3-4 交通事故死傷者数の把握状況及び道路交通安全に関する計画について

図 3-5 に示すとおり、交通事故発生状況の把握状況、生活道路の事故対策として抜け道や経路の把握状況、交通安全について住民との合意形成を行う場が設けられているかどうかを聞いたところ、以下のことがわかった。

交通事故発生状況の把握状況については、「把握している」が9割を占めている。把握方法として「県や警察からの事故データ(交通事故統計資料など)の提供」が多く挙げられている。

「抜け道や経路を把握している」自治体は4割弱、「交通安全について住民との合意形成の場がある」自治体は5割強に留まっており、交通事故状況の把握に比べると低い結果となった。

交通事故発生状況把握の有無と交通事故減少率(平成22年と令和元年の10年間の比較)を分析したところ、交通事故発生状況を把握している自治体の方が、交通事故減少率が高い結果となっている(図 3-6)。

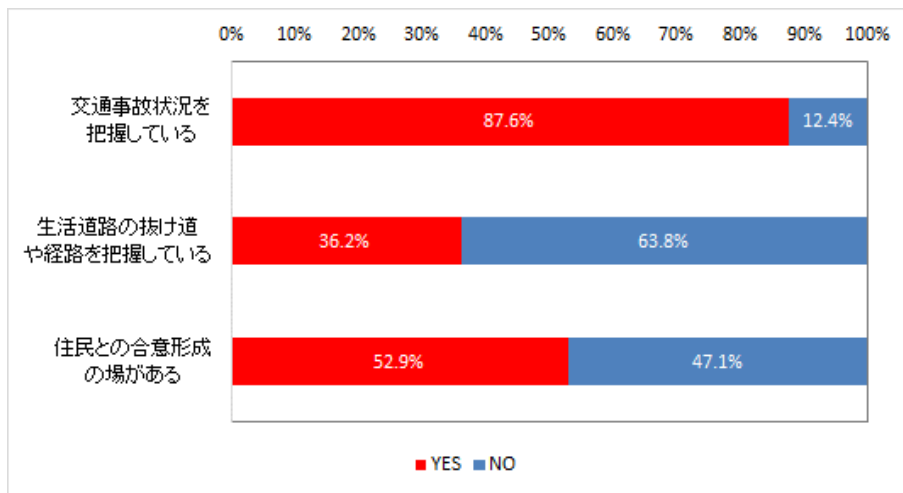


図 3-5 交通事故・抜け道の把握状況と住民との合意形成の場

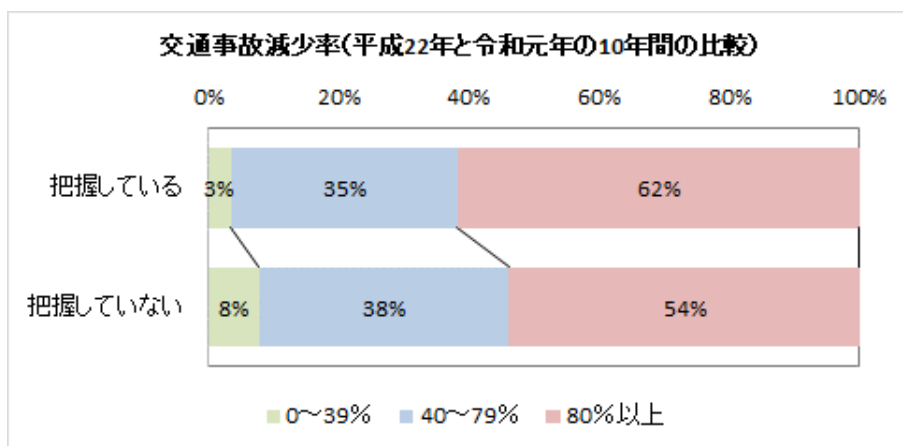


図 3-6 交通事故の把握状況と交通事故減少率の関係

第10次交通安全基本計画の「道路交通の安全」においては、交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象として、高齢者及び子どもの安全確保、歩行者及び自転車の安全確保、生活道路における安全確保を掲げている。そこで、重点的に対応すべき対象を優先順位の高い順に3つまで挙げてもらったところ下記のことがわかった。

優先順位第1位では、「高齢者」が51.5%で最も多く、次いで「子ども」39.4%、「自転車利用者」6.1%の順である。第2位では、高齢者と子どもの順位が逆転しているが、いずれにしても高齢者と子どもを重点対象としている。

第3位では「歩行者」が50.0%で最も多くなっている。

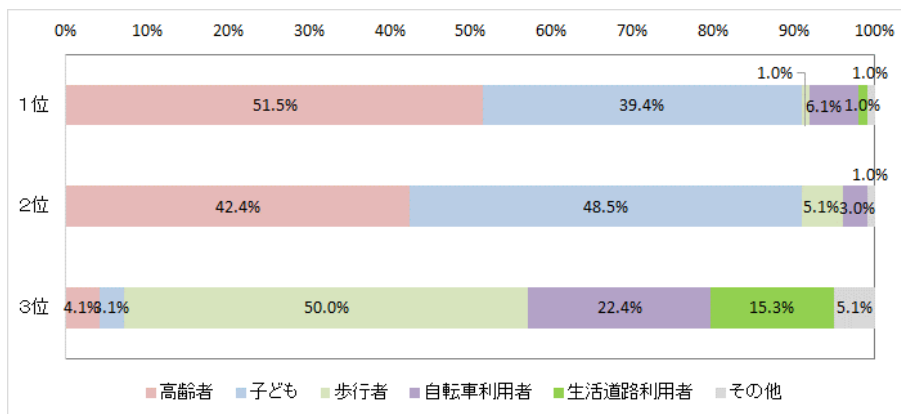


図 3-7 交通安全で重点的に対応すべき対象

「1位」に選択した対象について実施した「効果的と思われる取組」の種類をみると、「交通安全思想の普及徹底」が43.6%で最も多く、次いで「道路交通環境の整備」21.3%、「道路交通秩序の維持」9.6%となっている。

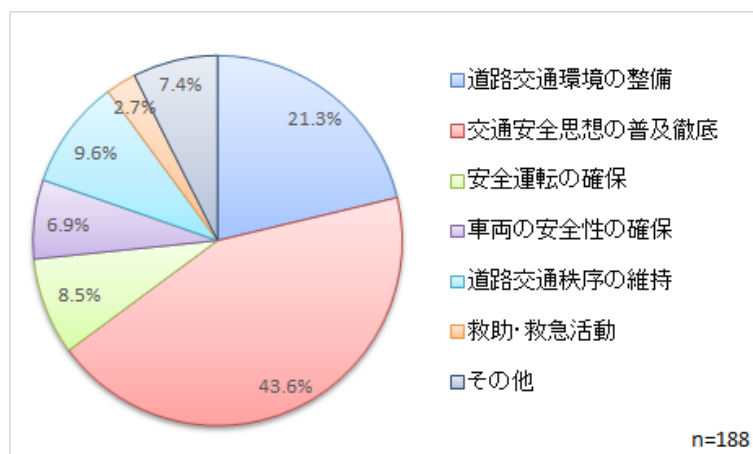


図 3-8 効果的と思われる取組の種類

実施した取組の実施形態としては、「市区町村の直轄事業」が73.5%と大多数を占めている。

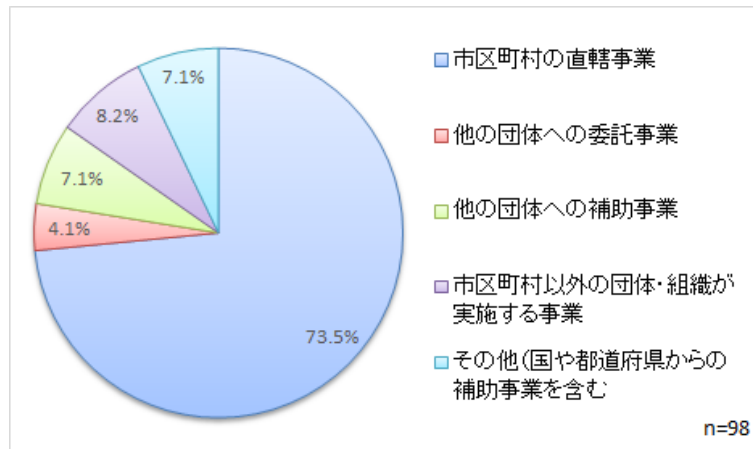


図 3-9 取組の実施形態について

「1位」に選択した対象について実施した「効果的と思われる取組」の問題や課題については、「成果の測定が難しい」が29.4%で最も多く、次いで「必要な予算を十分に確保できない」が24.7%となっている。

「実施した対策の効果把握」及び「予算の確保」に関する問題や課題が過半数を占めている。

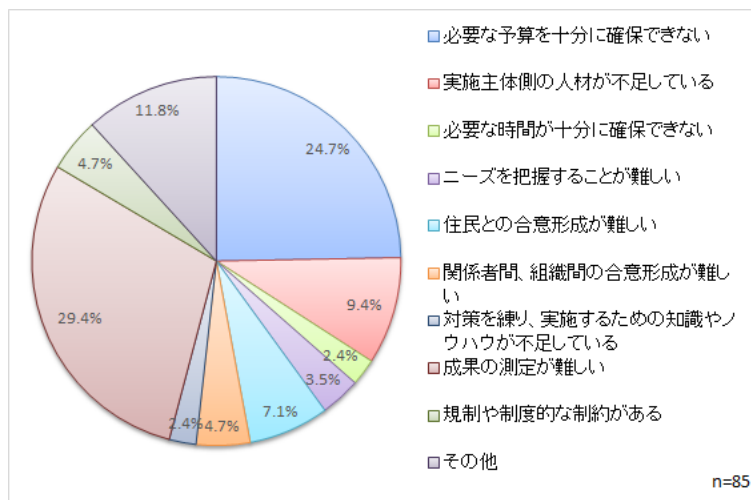


図 3-10 この取組を実施するにあたり直面した問題や課題

市区町村における交通安全に関する担当職員数（令和元年度）について聞いたところ、「1～2人」が65.0%で最も多く、次いで「4～6人」が18.4%であり、担当職員数は6人以下が8割を占めている。また、「交通安全」専任職員数については、「1～4人」が大多数であることがわかった。

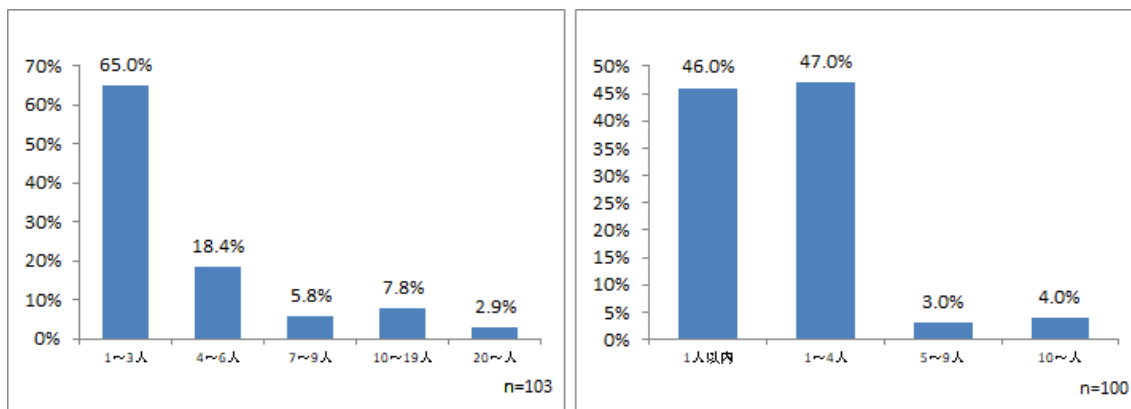


図 3-11 交通安全に関する担当職員数（左） / 交通安全の専任職員数（右）

市区町村において、特に優先度が高いと思われる課題や問題について聞いたところ、第1位として挙げられたのは「子育て世代への支援/少子化対策」が27.0%で最も多く、次いで「災害に強いまちづくり」21.3%、「道路交通安全の確保」13.5%となっている。

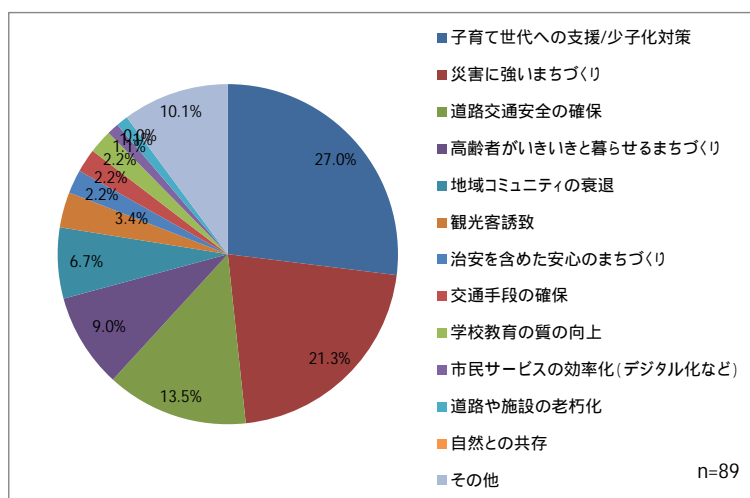


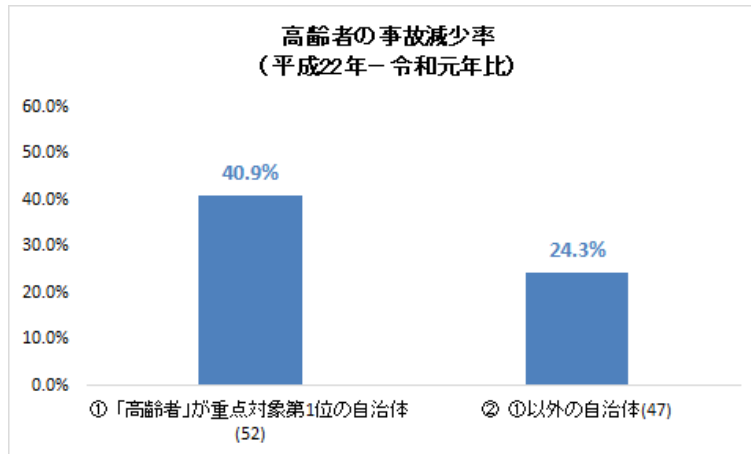
図 3-12 特に優先度が高いと思われる課題や問題（第1位）

3.2.2. 交通安全の取組と交通事故減少率の関係

図 3-13 は、高齢者を重点対象第 1 位とする自治体と、そうではない自治体における高齢者の交通事故減少率（平成 22 年と令和元年の 10 年間の比較）を示したものである。

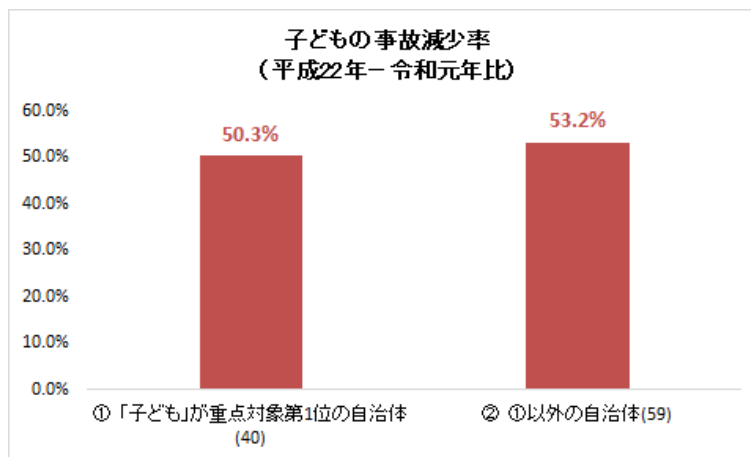
高齢者を重点対象第 1 位とする自治体における高齢者の交通事故減少率は 40.9%であり、高齢者を第 1 位としていない自治体の 24.3%に比べて大幅な違いをみることができる。

一方、子どもについては、このような傾向はみられなかった（図 3-14）。



図下部の()は該当する自治体数

図 3-13 高齢者を対象とする取組と事故減少率（高齢者）の関係



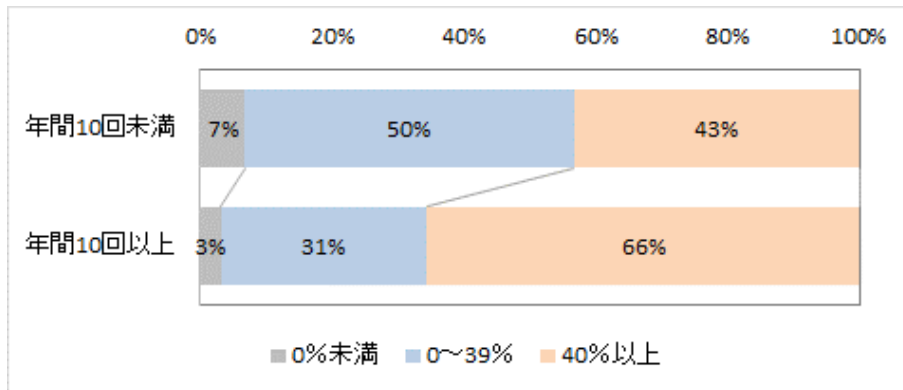
図下部の()は該当する自治体数

図 3-14 子どもを対象とする取組と事故減少率（15歳以下）の関係

図 3-15 は、アンケート調査対象の市区町村の実施した交通安全啓発活動の回数と交通事故減少率（平成 22 年と令和元年の 10 年間の比較）の関係を示したものである。なお、交通安全啓発活動は、自治体で開催しているものに限らず自治体内で他組織（警察、地域住民、業界団体等）が実施し、アンケート調査にて報告されたものも含まれる。

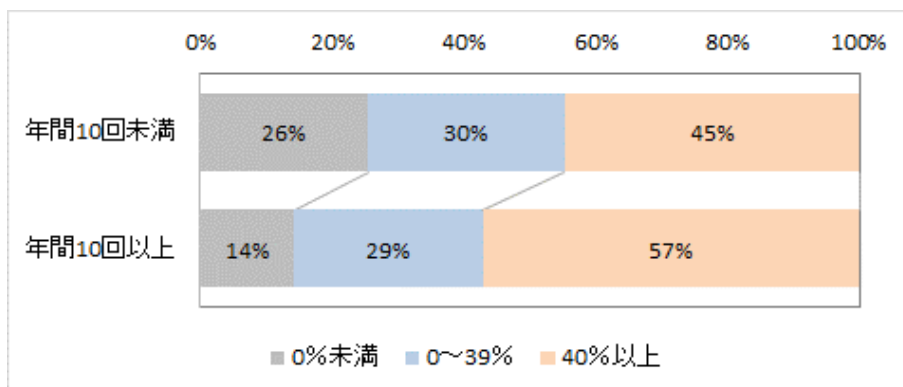
同様に、高齢者を対象とした交通安全啓発活動と高齢者の交通事故減少率の関係（図

3-16) 及び子どもを対象とした交通安全啓発活動と 15 歳以下の交通事故減少率の関係 (図 3-17) を掲載する。



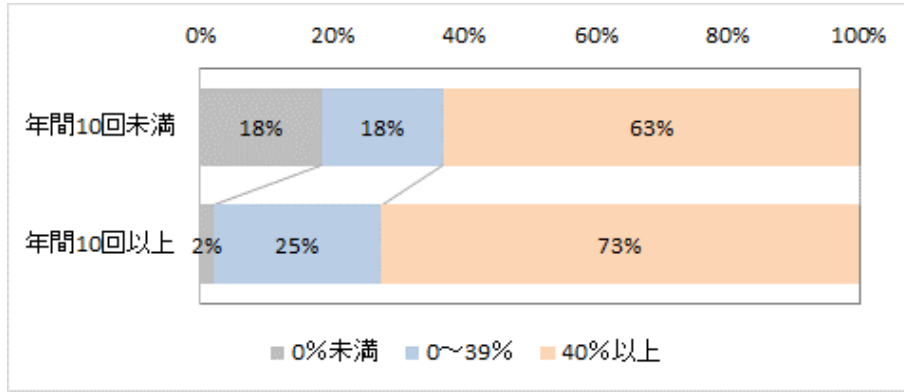
	0%未満	0~39%	40%以上	合計
年間10回未満	2	15	13	30
年間10回以上	2	20	42	64

図 3-15 交通安全啓発活動（実施した活動全体）と交通事故減少率（全体）の関係



	0%未満	0~39%	40%以上	合計
年間10回未満	12	14	21	47
年間10回以上	4	8	16	28

図 3-16 交通安全啓発活動（高齢者対象）と交通事故減少率（高齢者）の関係



	0%未満	0~39%	40%以上	合計
年間10回未満	7	7	24	38
年間10回以上	1	13	37	51

図 3-17 交通安全啓発活動（小学生以下対象）と交通事故減少率（15歳以下）の関係

3.3. 交通事故死傷者数の減少率の高い市区町村の取組

アンケート対象の市区町村において、子ども、高齢者、歩行中、自転車乗用中、生活道路での交通事故死傷者数の減少率の高い市区町村の取組は以下のとおりであった。

表 3-15 各対象の交通事故死傷者数の削減率の高い市区町村（アンケート対象市区町村）

順位	高齢者	子ども	歩行中	自転車	生活道路
1位	香川県琴平町	香川県琴平町	東京都渋谷区	岡山県岡山市	栃木県芳賀町
2位	岡山県岡山市	大阪府岬町	福岡県香春町	香川県琴平町	大阪府岬町
3位	佐賀県佐賀市	埼玉県美里町	香川県土庄町	佐賀県佐賀市	岡山県岡山市
4位	香川県土庄町	岡山県岡山市	香川県琴平町	東京都渋谷区	三重県四日市市
5位	滋賀県彦根市	愛媛県松前町	神奈川県三浦市	岡山県倉敷市	佐賀県佐賀市

表 3-16 交通事故死傷者数の削減率の高い市区町村が実施している特色ある取組

対象	対策
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> Y 後付けペダル踏み間違い急発進抑制装置設置の補助金（国の取組の上乗せ） Y 電動車いすのナンバー制度（電動車いす利用者に対する交通安全講習） Y 交通安全啓発運動（高齢者安全5則の作成、反射材を用いたプラネタリウムの使用、寸劇、クイズの利用）
子ども	<ul style="list-style-type: none"> Y チャイルドシート購入助成 Y ベビーカー購入助成 Y 交通安全啓発運動（腹話術、市等発行のセーフティライセンスの交付）
歩行中	<ul style="list-style-type: none"> Y 交通事故発生実態の分析・検討し、指導取り締まりの強化
生活道路	<ul style="list-style-type: none"> Y ゾーン30及びゾーン30の区域設定が困難であるが、安全対策が求められる路線においてはライン30（最高速度30キロの規制の実施、路側帯の設置・拡幅と中央線抹消、物理的デバイス（ハンブ等）の設置等による速度抑制による通過交通の抑制・排除）の導入
その他	<ul style="list-style-type: none"> Y 保険会社との連携・協定 <ul style="list-style-type: none"> (1) 交通安全教育・普及啓発活動や交通安全教室に関すること (2) 交通安全に関する各種データ分析や資料提供に関すること (3) ICTを活用した交通安全に関する取組と情報提供に関すること (4) その他、安全安心のまちづくりに資する取組に関すること Y イベントに市等が参加し交通安全の呼びかけ Y 市、警察署の管理職職員による街頭活動

3.4. アンケート結果及び主な分析について

（市区町村の交通安全対策の位置づけ及び優先的な対象について）

- 市区町村では、交通安全対策の他に少子化対策や交通手段の確保等多様かつ重要な業務を複数抱えている。アンケート対象の市区町村において交通安全対策の優先度を尋ねたところ、「道路交通安全の確保」を優先度第1位と答えた市区町村の割合については13.5%と「子育て世代への支援/少子化対策」(27%)、「災害に強いまちづくり」(21.3%)に次いで高い結果

となった。

- 交通安全基本計画に定めている「重点的に対応すべき対象」の中で最も優先すべき対象として、9割程度の市区町村が「高齢者」、「子ども」を挙げており、交通安全対策として、「人」に着目していることが分かった。「高齢者」、「子ども」が被害を受けている数は人口10万人当たりでは「重点的に対応すべき対象」の中では比較的安く抑えられている一方、「状態」である「歩行者」、「自転車乗用中」、「生活道路」の交通事故死傷者数は比較的高く、特に「生活道路」ではばらつきも大きいため、引き続き改善が必要である。

(施策実施の際の問題点)

- 各市区町村が実施した取組についての問題・課題点については、「成果の測定が難しい」(29.4%)、「必要な予算を十分に確保できない」(24.7%)となり、交通安全対策の実施には、適切な効果測定や予算の確保が必要であるといった結果となった。国で実施している交通安全施策の評価例³が参考になる可能性がある。

(効果的な対策について)

アンケートを実施した市区町村におおむね共通して実施している交通安全対策としては、交通施設の整備及び交通安全啓発活動の実施が大部分を占めている。そのうち、交通事故死傷者数の削減率が大きかった市区町村の取組としては、後付けペダル踏み間違い急発進抑制装置設置に係る助成(国の取組の上乗せ)、チャイルドシート購入助成等の住民への資金の給付やゾーン30が設定できない路線に対して、ゾーン30と同様の取組を行うライン30の導入等といった各種取組が確認できた。

(その他：市区町村交通安全計画の作成や目標設定の有無について)

アンケート対象となった市区町村のうち、交通安全対策基本法に基づく市区町村交通安全計画を作成しているのは約5割ではあるが、作成していない市区町村についても市区町村の総合計画等で交通安全に係る施策を掲載している。そのため、約9割の市区町村については、何らかの計画で交通安全に係る取組を掲載している。(全市区町村については、約46%が市区町村交通安全計画を作成)

また、アンケート対象となった市区町村のうち、交通安全に係る目標を設定していた市区町村は約8割にのぼり、ほとんどの市区町村で、死者数、死傷者数、事故件数の数値目標またはできる限り減らす旨の目標が設定されていた。一部の市区町村では、交通安全運動参加者数や交通安全運動実施回数、市民が第1当事者となった事故件数を目標に設定しているものも見られた。

³ 令和元年度内閣府実施「道路交通安全に関する基本政策等に関する調査」

<https://www8.cao.go.jp/koutu/chou-ken/r01/index.html>