

4. アウトカム指標別の取組事例

第10次交通安全基本計画で地域の実情を踏まえた施策の推進を基本的な考えとして掲げているとおり、交通事故削減には市区町村レベルでの地域の課題解決と実情に則した取組が重要である。市区町村レベルでは、例えば、道路整備、小学校の通学路、高齢者福祉、地域づくり等多岐にわたる政策が直接的、間接的に交通安全に関わることになり、これら交通安全に資する可能性がある多様な取組を、交通安全の向上のために効果的に推進することが重要である。

本章では、約100市区町村にご協力いただいたアンケート調査結果を踏まえ、アウトカム指標の対象別に、参考となる事例や共通する課題等を取りまとめる。なお、アンケートは各ご協力いただいた回答担当部署の視点から記載いただいたものであり、その背景を踏まえて本章に示す表内の文言等は回答結果を一部そのまま記載している。また、アウトカム指標の対象別に記載しているが、対象が複数ある場合は複数の箇所に同様の内容を再掲している。例えば、子どもと高齢者を対象とした取組は、「高齢者」と「子ども」の両方のページにて参照されている。

さらに5章では、特に参考となる交通安全に係る先進的な取組内容やその体制について図や写真を用いて紹介する。

なお、各活動に取組んでいると回答した市区町村の交通事故死傷者数削減率は、次頁に示す通り全国平均よりも概ね高い傾向にあることが見てとれる。

表 4-1 アウトカム指標対象別の交通事故死傷者数削減率（全国平均及び取組自治体割合）

対象	章見出し	取組	交通事故死傷者数削減率	
			全国平均	取組自治体
4.1 高齢者	4.1.1	高齢者家庭訪問	31.0%	35.8%
	4.1.2	高齢者運転免許返納	31.0%	58.5%
	4.1.3	高齢者安全運転サポート	-	-
		(1) サポカー試乗等	31.0%	66.2%
		(2) 補助制度	31.0%	61.2%
	4.1.4	高齢者交通安全モデル地区事業	31.0%	66.4%
	4.1.5	交通安全教育	-	-
		(1) 交通安全教育・講習・研修	31.0%	35.8%
		(2) 特に啓発に特化した取り組み	31.0%	45.3%
4.2 子ども (15歳以下)	4.2.1	教育を通じた交通安全意識の醸成	41.9%	55.8%
	4.2.2	地域全体での交通安全意識の醸成	41.9%	60.6%
	4.2.3	通学路の合同点検	41.9%	50.1%
	4.2.4	安全に関する物品の配布	41.9%	61.6%
	4.2.5	交通施設等の整備	41.9%	58.0%
4.3 歩行者	4.3.1	交通安全教育の実施	25.9%	22.7%
	4.3.2	交通施設等の整備	25.9%	35.2%
4.4 自転車	4.4.1	交通安全教育の実施	-	-
		(1)交通安全教室・講習	42.7%	47.9%
		(2)特に啓発に特化した取り組み	42.7%	31.9%
	4.4.2	自転車専用交通帯等の施設整備	42.7%	32.1%
	4.4.3	放置自転車対策の実施	42.7%	48.3%
	4.4.4	関連条例の整備	42.7%	46.1%
4.5 生活道路 (幅員 5.5m 以下)	4.5.1	交通事故危険個所の提案受入れ	47.1%	57.8%
	4.5.2	交通施設等の整備	47.1%	59.2%
	4.5.3	エリア指定による面的規制	47.1%	55.5%

4.1. 高齢者

4.1.1. 高齢者家庭訪問

市職員や、交通少年団員、交通安全母の会等が高齢者の家庭を訪問し、啓発物品・チラシ、反射材を配布することにより、交通安全の啓発を行うという取組である。例えば長野県飯田市では、孫の世代である市内4つの小学校の4年生から6年生までの希望児童が「交通少年団員」となり高齢者の家庭訪問を行っている。高齢者にとって内容を受け入れやすくなることが想定されると同時に、啓発側となる児童らの意識や交通安全知識の向上が期待される。長野県飯田市では交通少年団員が自主的に小学校や家庭で交通安全を呼びかけるといった活動も展開されている。

高齢者家庭訪問を実施している多くの自治体によると、直接訪問して高齢者と話をすることによる効果が認められる一方、高齢者本人が不在であると配布物が渡せない、訪問日時について事前連絡ができないため怪しまれることもある、といった課題もある。

表 4-2 回答に記載された高齢者家庭訪問の取組概要

概要	高齢者家庭を訪問し、予め作成した交通安全メッセージや反射材等を配布し交通安全の啓発を行う。防災に関する啓発を一緒に行う場合もある。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> Y 市区町村 Y 市交通安全母の会
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y 警察署 Y 交通安全協会 Y 訪問地区自治会 Y 市内保育所 Y 教育機関等
効果	<ul style="list-style-type: none"> Y 訪問を受けた高齢者が、訪問時に配布された反射材等の啓発物品を積極的に活用している。 Y 施策の対象となる高齢者のみならず、交通少年団員等にも交通安全に係る意識や知識の向上が見られる。 Y 直接訪問することで、反射材をその場で利用する等啓発効果の向上が期待できる。
課題	<p>人材の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 高齢者を訪問する人員の不足。 Y 交通少年団についても、小学生の活動の多様化や少子化により不足している <p>依頼先や主催者等との調整・合意形成・連携</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 警察署との合意形成に時間を要する。 <p>成果・効果の測定</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 全体の交通事故件数が減少傾向にあったとしても、個別の取組に対する効果測定は困難。 <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 訪問時に不在で啓発物を直接渡せない世帯なども多い。

	<p>Y ニーズの把握が難しいことや予算の不足、参加者の多忙による時間確保が難しい点にも課題がみられる。</p>
ノウハウ	<p>Y 予め地元警察署と協働し分析した高齢者事故の多発地域を「高齢者交通安全モデル地区」に指定し、地区住民への交通安全の意識付けを実施することで少年団の受け入れの下地を醸成。</p> <p>Y 少年団員は家庭訪問の4ヶ月前から交通安全教室で高齢者事故や特殊詐欺被害防止について講習を受講。効果的なメッセージの作成や訪問時の声かけ内容を事前に考える。</p> <p>Y 警察署や交通安全協会といった専門的な知識をもった関係団体との協力。</p>

4.1.2. 高齢者運転免許証返納

65歳以上、または75歳以上の運転免許証を自主返納した人を対象に、鉄道、バス、タクシー等の回数券や乗車券、または地域の商品券等を支給するもの。運転免許を返納することにより活動が制限されるため、運転免許返納後の交通手段を確保しながら、免許返納を促す市区町村が大半である。

ただし、回数券や乗車券の交付枚数や交付回数の制限、あるいは運転免許証を自主返納した時点でしか補助対象とならないことにより、車等を運転できない高齢者等に対して継続的に補助することができない、という課題が存在する。また、市域が広大である一方で公共交通網が未整備なことにより、運転免許証返納後の外出に著しく支障をきたす場合もある。そのような課題のある市区町村では、公共交通に関するサポートよりも、タクシークーポン券の支給を求める要望が高まりつつある。

表 4-3 回答に記載された高齢者運転免許返納に係る取組概要

概要	【支給・助成内容】		
	市区町村名	対象	内容
	岩手県北見市	75歳以上	バスまたはタクシーの利用料金の一部を助成するサポート券
	宮城県角田市	65歳以上	市デマンド型乗合タクシー回数券、鉄道乗車券、タクシーチケットサービス(株)が発行する共通自動車乗車券(1万5千円以内)
	栃木県芳賀町	免許返納者	デマンドタクシー利用券(1万円分、一人一回限り)
	栃木県小山市	65歳以上	市内コミュニティバスの終身無料券
	群馬県草津町	65歳以上	商品券(一人一回)
	千葉県袖ヶ浦市	65歳以上	運転経歴証明書及びバス事業者2社の優待証の交付手数料
	東京都渋谷区	65歳以上	コミュニティバス回数券(免許返納時の一回限り)
	山梨県忍野村	75歳以上	一万円相当を入金した交通系ICカード
	岐阜県大垣市	65歳以上	鉄道、バス、タクシーいずれかの回数券
	京都府京丹後市	65歳以上または身体障害者手帳保持者	京丹後鉄道定期券、丹後海陸交通バスの乗車証・回数券、市営バス回数券のいずれか(一人一回)
	宮崎県えびの市	65歳以上	運転経歴証明書の発行手数料(1,100円)、タクシー利用券(初乗り料金×24枚つづり)または、商工会が発行する商品券(7,000円分)から選択式で交付
実施主体	Y 市区町村		

	<ul style="list-style-type: none"> Y 交通安全協会
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y 警察署 Y 運転免許センター Y バス会社、鉄道会社、タクシー会社 Y 市区町村（主担当課以外） Y 交通安全協会
効果	<ul style="list-style-type: none"> Y 高齢者が関与する交通事故の割合は減少傾向にある。 Y 限定的ではあるが、高齢者の移動手段がマイカーから公共交通へ移行した。 Y 免許証を返納した高齢者の生活の足の確保が促されている。 Y 運転に不安をもつ高齢者が運転免許を返納しやすい環境整備につながった。 Y 想定より制度利用者が多く、免許返納数の増加がみられる。 Y 具体的な対策を関係機関と協議ができるようになった。
課題	<p>依頼先や主催者等との調整・合意形成・連携</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 経歴証明書を交付する際にコミュニティバス回数券を交付する予定だったものの警察からは金券であるコミュニティバス回数券を扱うことが出来ないことが判明。回数券の交付業務は交通安全協会と提携を結び依頼している。 Y コミュニティバス回数券は金券扱いとなるため交通安全協会に直接手渡す必要があるが、区の職員が多忙できめ細かい対応ができない場合がある。 <p>成果・効果の測定</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 高齢者が関与する交通事故の減少等のみでは、成果指標としての説得力に欠ける。 Y 65才以上の区民が運転免許証を返納したことが、高齢運転者による事故の減少にどのように貢献できているか、確認する方法が無い。 Y 実際に公共交通を利用しているかどうか、成果の測定が難しい。 <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 免許証を自主返納した時点でしか補助対処とならず、交付枚数や交付回数等に制限が生じるため、継続して補助することができない。 Y 免許返納により活動が制限されるため、交通手段の確保が求められる。 Y 高齢者等運転免許証自主返納支援事業の支援メニューとして、鉄道、バスの回数券等を支給しているが、市域が広大な半面公共交通網が未整備なため、免許証返納後の外出に著しく支障をきたす場合がある。 Y 他の市区町村の例に倣う傾向に偏ってしまう。
ノウハウ	<ul style="list-style-type: none"> Y 先行事例を対象とする。 Y 警察署やバスの運行会社と連携をする。

4.1.3. 高齢者安全運転サポート

高齢者安全運転サポートは、高齢者による加害事故を防止することを目的としている。安全運転に係る講習や運転支援機能を備えた安全運転サポート車（通称：サポカー）の乗車体験等の講習・体験を行うものと、先進安全自動車の購入や安全運転支援装置の設置に対し補助を交付するものとに大別される。

(1) 技術講習・安全運転サポート車等の体験

警察や自動車学校の他、保険会社や自動車関連会社とも連携し、技術講習やサポカーの

乗車体験、あるいはサポカーに関する広報が実施されている。新潟県新潟市では、高齢運転者の加害事故件数は減少している一方、免許保有者は引き続き増加傾向であり全事故に占める割合も増加していることから、運転に不安がある高齢者への免許自主返納制度の周知とあわせ、高齢者が長く安全に運転を続けるための支援を実施している。

サポカー試乗による高齢者の安全運転サポートの取組は、体験型とすることで、必要性などを実感してもらいやすく、講習自体の評価も高い。しかしながら、受講を継続しているか等の把握ができず、また実施後の成果が数値等で現れにくいいため、いかに加害事故の防止につながっているかの評価が難しいといった課題もある。

表 4-4 回答に記載された技術講習・サポカー体験に係る取組概要

概要	高齢者にサポカーを体験してもらい必要性等を実感してもらおう。補償運転・サポカーに関する広報や、交通安全に係る講座、実車講習等をあわせて実施する場合もある。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> Y 市区町村 Y 市区町村の交通安全推進協議会 Y 社会福祉協議会 Y 高齢者クラブ連合
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y 保険会社：運転シミュレーターの提供、ディーラーとの調整、講師 Y 警察署：交通安全講話、歩行指導、シニアカー体験 Y 自動車学校：会場の提供 Y 交通安全協会 Y 自動車関連会社：サポカー/シニアカー体験会 Y シニアクラブ
効果	<ul style="list-style-type: none"> Y サポカー体験は参加者から好評であり、サポカーそのものや必要性などの理解の促進に有用である。 Y 参加者の安全意識の向上がみられた。
課題	<p>人材の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> Y ドライバー向けの交通安全教育についての技術向上、指導人材の確保。 Y 計画、実施、検証をするための実施側の体制が不足している。 <p>時間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 必要な時間が十分に確保できない。 Y 市内で体験会を実施する適当な場所を選定するが例えば教習所を借りるとなると営業時間外とする必要があるなど時間の制約がある。 <p>ニーズの把握</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 住民の中でも特に高齢者のニーズの把握が難しく、どのような内容の取組を実施するかが問題となった。 <p>依頼先や主催者等との調整・合意形成・連携</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 警察署との合意形成に時間を要する。 <p>成果・効果の測定</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 参加者からは好評であるが、実施後の成果が数値等で現れにくく、成果の測定が難しい。また、高齢者が継続して受講しているかの把握ができていない。 Y 交通事故の発生状況と各取組の因果関係を示すことが難しい。

	その他 ♪ 広報紙や老人クラブへ参加募集を行うものの、年々参加者が集まりにくくなってきている。 ♪ サポカー試乗に際し、市の立場から特定のディーラーを指名するのが難しく、第三者を仲介して協力を得ている。
ノウハウ	♪ 交通安全協会等をはじめとする地域に根差した交通安全推進団体との協力。 ♪ 警察署への相談。 ♪ 近隣市区町村との協議。 ♪ 自動車学校の教官らの協力。

(2) 補助制度

後付けの安全運転支援装置（後付け急発進等抑制装置）の設置に対する補助制度と、衝突被害軽減ブレーキ等を搭載した車の購入に対する補助制度がある。高齢者による加害事故を軽減するため、国による「サポカー補助金」との調整を図りながら、市区町村によっても補助制度が実施されている。

表 4-5 回答に記載された補助制度に係る取組概要

概要	【後付けの安全運転支援装置の設置に対する補助】 自家用車に後付けの安全運転支援装置（後付け急発進等抑制装置）を取り付けた高齢者を対象に、費用の一部を補助する。 【先進安全自動車の購入に対する補助】 衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した車の購入に対して補助をする。
実施主体	♪ 市区町村
関係機関	♪ 市内ディーラー等 ♪ 県（防災安全局県民安全課など）
効果	♪ 高齢者の交通事故防止につながったと考えられる。
課題	予算の確保 ♪ 県が協調補助として補助金の1/2を負担したため事業を開始できたが、市単独予算では事業開始は困難。

4.1.4. 高齢者交通安全モデル地区事業

「高齢者交通安全モデル地区」として指定した地区において、講習や乗車体験、啓発活動等を実施するものである。

表 4-6 回答に記載された高齢者交通安全モデル地区事業に係る取組概要

概要	【モデル地区における取組例】 ♪ 交通安全住民大会 ♪ ドライブシュミレーターを活用した、高齢者自身の車の運転についての改善点等の検討 ♪ サポカー体験乗車、サポカー補助の広報 ♪ 交通啓発活動（交通安全体験車の活用、広報誌，ホームページ，メール配信）
----	---

	Y 孫から交通安全お守りのプレゼント
実施主体	Y 市区町村
関係機関	Y 警察署：交通安全教室、サポカー体験 Y 県警運転免許センター：ドライブシュミレーターの利用
効果	Y 歩行時の夜光反射材の着用率増加が認められ、車両運転時は速度抑制や早めのライト点灯等の安全運転に心がける者が明らかに増加した。 Y モデル地区事業参加者(高齢者クラブ等)が交通安全について考える機会が増え、交通安全意識の高揚が認められる。 Y 高齢者クラブの会合でも、交通安全について話し合う機会が設けられた。
課題	人材の確保 Y 限られた人員で各施策を企画実施するため、開催方法や開催規模等に上限を設けなければならない(実施主体側の人材が不足している) 予算の確保 Y 実施したい施策が多々あるが、予算が限られているため、関係者と協議し施策に優先順位を設けて実施している(必要な予算を十分に確保できない) ニーズの把握 Y 普段から交通安全意識の高い住民が参加しており、そうではない住民の事業への参加促進が課題となっている。
ノウハウ	Y 警察署、市交通安全協会との連携による情報収集。 Y 県警察からの出向者が警察とのパイプ役となり、ノウハウを獲得。

4.1.5. 交通安全教育(講習、啓発、研修会)

(1) 交通安全教室・講習・研修

講習、啓発活動、研修会等により、高齢者の交通安全意識の向上を図る取組である。講習会は、自動車学校での実施が多く、座学のほか実車走行やシュミレーター等による体験学習が含まれる。高齢者交通安全指導員(シルバーリーダー)を養成し、指導力向上のための研修会を実施している自治体もある。シルバーリーダーには、老人クラブ及び地域における交通安全教育の推進者となり、交通安全意識の高揚に努めることが期待されている。

表 4-7 回答に記載された高齢者を対象とした交通安全教育に係る取組概要

概要	<p>【講習会】 安全な通行方法や自転車の乗り方、反射材の重要性等の講習や出前講座、実車走行やドライブレコーダーを使用した自身の運転の検証、車両による車両衝突実験や危険回避等の実演を含む運転と身体機能の衰えについての再確認)など。</p> <p>【交通安全運動・啓発】 反射材の交付、街頭指導やチラシ配布、寸劇形式による交通安全のポイントの啓発など。</p> <p>【シルバーリーダー研修会】 市内各老人クラブの中から1名選出された代表者を対象とした研修会。座学形式の講義やスケアード・ストレイトの見学会等を行うほか、学んだ内容を老人クラブの会合などの際に周知してもらい、交通安全に関する知識を地元の高齢ドライバーに周知す</p>
----	---

	る技能を習得する機会を提供している。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> Y 市区町村 Y 都道府県 Y シルバー交通指導員会 Y 交通安全推進協議会、交通対策協議会、交通安全協会、交通安全対策委員会 Y 警察
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y 交通指導隊 Y 交通安全母の会 Y 校長会 Y バス会社 Y 警察署：反射材配布などの啓発活動、自転車交通安全教室（講師）、交通安全運動、違法駐車防止 Y 自動車学校：講習会の実施 Y 交通安全協会、交通安全対策協議会、県交通センター Y 公民館、老人クラブ連合会、市社会福祉協議会：交通安全教育の実施、受講者募集協力 Y 消防組合
効果	<p>【講習会】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 特に体験に基づく学習は記憶に残りやすく、交通安全に関する理解と意欲の向上が大きく期待できる。横断歩道の活用や反射材の活用、運転適性による自主的な免許返納にもつながる。 Y 町内の過去3年の軽微～重大な交通事故が発生した場所や、昨年度の管内の交通死亡事故について報告することで、参加者が危険個所を把握することができる。 <p>【交通安全運動・啓発】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 交通立ち番や街頭キャンペーン、広報活動を定期的に1年の中で複数回行うことで、町民への交通安全に対する意識の向上等に貢献している。 <p>【シルバーリーダー研修会】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 各地域の老人クラブのリーダーによって、交通安全に対する意識が地域の高齢者に伝播されている。
課題	<p>【講習会】</p> <p>予算の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 財政的な面や高齢者への取組の優先度が低いことから、十分な予算が確保できない。 <p>人材の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 職員の人材不足に加え、老人クラブの高齢化に伴って解散する老人クラブが増加し、シルバーリーダーの数が年々減少している。 <p>時間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 各地域において催される小規模な高齢者の集会の場を活用して短時間で講習を実施するため、必要な時間が十分に確保できない。 <p>ニーズの把握</p> <ul style="list-style-type: none"> Y ドライブレコーダーやシミュレーターを用いた講習は、参加者の賛同を得られない場合もあり、市の予算を使って実施をするニーズがどこまであるか判断できない。 Y 同じ団体からの開催要望が毎年のように挙げられた際、講義内容が過去のものと

	<p>似通ってしまうことが懸念される。</p> <p>Y 生徒には運転免許の有無や身体機能の差があることを考慮して講習内容を決定する必要がある。</p> <p>依頼先や主催者等との調整・合意形成・連携</p> <p>Y 依頼先（教習所、警察等）との講習内容やスケジュールの調整や合意形成が難しい。</p> <p>Y 各団体全体に立ち番やキャンペーンへの参加をしてもらうことは、平日ということもあり非常に困難である</p> <p>成果・効果の測定</p> <p>Y 交通マナーの向上は期待できるが、数値的な測定ができないため、成果の測定の仕方が分からない、あるいは難しい。講習参加者の交通事故件数が減少しているかまでは把握できない。</p> <p>Y 取組を実施したことによる評価を図るすべがない。</p> <p>その他</p> <p>Y 使用機器（ドライブレコーダー等）数により、受講者数に制限がある。</p> <p>Y 老人クラブ連合会に出席依頼をしているが参加者が同一となる等、新規参加者の獲得が困難。交通安全への意識が低い層への働きかけが課題。</p> <p>Y 幅広い年齢層に向けて啓発をするには、防災無線やケーブルテレビでの広報活動が必要。</p>
ノウハウ	<p>【講習会】</p> <p>Y 地域の自動車学校や警察署、交通安全協会、高齢者の組織である「老人クラブ連合会」と協力している。</p> <p>Y 近隣警察署からの出向職員の受入れ。</p> <p>Y ノウハウを有する自動車学校への講習委託</p> <p>Y 県警警察が実施することにより、交通安全教育指導員による安全講話のほか、交通安全教育車に搭載された運転シミュレーターによる運転適性診断や歩行シミュレーターによる正しい道路横断方法の取得など、個々の実情に応じた安全指導が可能。</p>

(2) 特に啓発に特化した取組

交通安全教育の取組の中でも、特に啓発に特化して実施しているもの。反射材を含む交通安全の啓発用品やチラシの配布、街頭キャンペーンなどが含まれる。

表 4-8 回答に記載された高齢者を対象とした啓発に特化した取組概要

概要	<p>Y 商業施設での高齢者に対する交通安全の啓発用品の配布</p> <p>Y 反射材の配布（孫から祖父母に反射材や手紙を送る等含む）</p> <p>Y チラシの配布</p> <p>Y 街頭指導、街頭キャンペーン</p> <p>Y 防災無線での放送などの広報活動</p>
実施主体	<p>Y 市区町村</p> <p>Y 交通安全推進協議会</p>
関係機関	<p>Y 都道府県</p> <p>Y 警察</p> <p>Y 交通安全協会、交通安全母の会、交通指導員会、交通安全推進協議会</p> <p>Y 商工会</p>

	<ul style="list-style-type: none"> Y 土木事務所 Y 高年クラブ Y 消防署 Y 企業
効果	<ul style="list-style-type: none"> Y 高齢者が交通安全について意識するきっかけづくりになっている。 Y 交通立ち番や街頭キャンペーン、広報活動を定期的に1年の中で複数回行うことで、町民への交通安全に対する意識の向上等に貢献している。 Y 孫からのプレゼントは、祖父母らにとっても喜ばれ、反射材の着用促進に効果がある。
課題	<p>依頼先や主催者等との調整・合意形成・連携</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 警察署など、関係者間、組織間の合意形成が難しい、あるいは時間を要する。 <p>成果・効果の測定</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 全体の交通事故件数は減少傾向にあるが、個別事業に対する効果測定が困難。 Y 啓発活動等は積極的に行っているがその後に意見を求める場がなく、事故発生件数など数値でしか確認できない。 Y 交通安全意識の向上が主目的である場合、個々人がどこまで日々のマナーが変化したのか分かりにくい。 <p>知識・ノウハウの不足</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 対策を練り、実施するための知識やノウハウが不足している。 Y 幅広い年齢層に向けて、啓発するには防災無線やケーブルテレビでの広報活動が必要。 <p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 予算の確保、事業主体側の人材不足、時間の確保、ニーズの把握等
ノウハウ	<ul style="list-style-type: none"> Y 地域に根差した交通安全を推進する団体である交通安全活動推進委員協議会や商工会等、各関係機関との連携・協力。 Y 専門的な機関及び各種団体との連携。

4.2. 子ども

4.2.1. 教育を通じた交通安全意識の醸成

幼稚園や小学校等において、交通安全教室を実施する取組である。スタントマンによる実演や模擬道路における訓練等のほか、交通マナーや自転車の乗り方等についての交通安全教室を実施している。学習効果を高めるため、交通安全に関する映像資料やパネルシアター等を用いる等の工夫している市区町村もある。

なお、交通教室等の背景としては、低年齢層や自転車の事故が多いこと、また低学年からの適切な交通安全知識の醸成等を問題意識として挙げているところが多く、中には、自転車保険の義務化を踏まえた対応、また三世帯居住等の地域特性を活かした取組として挙げているものもあった。

表 4-9 回答に記載された高齢者を対象とした子どもの交通安全教育に係る取組概要

概要	<p>【保育園等での交通安全教室】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 「スケアード・ストレイト教育技法」を用いた交通安全教育を中学校区単位で実施し、歩行者、自転車利用者としてのルール・マナーや交通社会の一員としての社会性等交通安全意識の醸成するもの。 Y 子ども向けの交通映画、交通安全指導員によるパネルシアター等の視聴覚教育及び園庭、園内ホール等を利用した模擬道路による正しい道路の横断の仕方、信号機の見方等の実技指導等を行うもの。 <p>【小学校等での交通安全教室】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 基本的な交通ルールの説明及び模擬道路による正しい道路の横断の仕方、信号機の見方等の実技指導を行うもの。 Y 自転車交通安全教室 主に小学校中・高学年を対象に自転車乗用時の交通ルール、標識の説明及び自転車の正しい乗り方、模擬道路による正しい道路の走行方法等の実技指導。朝のラジオ体操の実施後等に実施するもの。 <p>【工夫事例：世代・家庭のつながりの利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 三世帯にわたる交通安全教室を実施することで、幼児から高齢者までのそれぞれの交通安全意識の醸成を行っている。園児が交通安全お守りを作成し祖父母にプレゼントをする事業を行い、家族で交通安全について考える等の取組を行うもの。 Y 保育園送迎者のシートベルト・チャイルドシート着用調査を毎年夏の交通安全運動期間中に実施している。着用率の低い保育園には、保護者に対する交通安全教室を実施するもの。 <p>【その他：職員の能力向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 毎年県や国が開催している研修会に参加し、交通安全教育に関する専門的な知識を関係者である職員らが身につけるもの。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> Y 教育委員会 Y 行政関係部署（総務、交通安全・防犯、建設等） Y 協議会、関係団体（交通安全母の会、指導隊等） Y 警察、交通安全協会、等
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y 道路管理者、行政関係部署

	<ul style="list-style-type: none"> Y 警察、交通安全協会、交通安全指導員、少年安全サポーター等 Y 学校、教育委員会、等
効果	<ul style="list-style-type: none"> Y 子どもの交通安全意識が醸成されている。 Y 警察署長から幼稚園に幼児向けの交通安全教室開催の提案がなされる等、他機関との連携が生じている。 Y 交通安全教室については、高評価を得ている。 Y 親が子どものお手本になるという意識をするようになった等、家庭内での安全意識の向上が図られている。 Y 地域での交通に対する問題意識が醸成されている。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 人材の確保 <ul style="list-style-type: none"> Y ボランティア組織等の会員の高齢化と会員数の減少が生じている。 Y 行政組織内における慢性的な人員不足がある。 Y 正規職員の減少による責任体制の確保に課題がある。 ○ ニーズの把握 <ul style="list-style-type: none"> Y 参加者ひとりひとりの要望を反映することが困難である。 ○ 依頼先や主催者等との調整・合意形成・連携 <ul style="list-style-type: none"> Y 活動要員として「交通安全専門指導員」はいるが道路での実践教育の際には権限等の制約から警察の協力が必要。 Y 衝突実験をする際に十分な広さや人数に合わせた車両等を用意するため、関係団体との連携が必要。 Y 所轄警察主導であり、市への実績報告がなされない。 ○ 成果・効果の測定 <ul style="list-style-type: none"> Y 幼児と保護者に内容が伝わっているか等の効果測定の難しさがある。 Y 事業を計画、実施、効果測定といった PDCA サイクルが欠如している。 ○ 知識・ノウハウ不足 <ul style="list-style-type: none"> Y 民間提供の教材を用いており、指導の品質に課題がある。 Y 職員の異動により継続的な知識・ノウハウの蓄積ができない。 Y 計画、実施、検証をするための実施側の体制が整っていない。 Y 参加者の特性を理解し、年齢や個々の能力に合った指導を心がけているが、学校関係者でなければ子どもそれぞれの特性の理解が不足するため専門職の設置が必要 Y 子どもの興味を引く必要があるが、それを重視しすぎると講習内容が頭に入らない Y 中高生向けの指導のノウハウ不足 ○ 規制・制度の制約 <ul style="list-style-type: none"> Y カリキュラムの関係等から、限られた時間しか確保できない。
ノウハウ	<ul style="list-style-type: none"> Y 交通安全指導の効果の評価については、「交通安全テスト」を実施し交通安全知識の定着を図る。 Y 近隣市町等との情報交換。 Y 警察署、交通安全協会との連携による情報収集。 Y 警察からの出向者が警察とのパイプ役となってノウハウを獲得。 Y 交通安全指導の PDCA 体制の構築 Y 幼児への指導用に視覚教材を作成。

4.2.2. 地域全体での交通安全意識の醸成

地元の警察署、地域団体や地域組織等を通じ、街路に立って誘導等を行うといった交通安全活動等を実施している。なお、通学時間帯等に行うケースが多い。

また、大会等のイベントを開催し、地域レベルで意識啓発を行っている。

そのほか、学校が休みの時等に、交通安全に関するポスターや標語を募集し、子どもたちの関心を喚起している。加えて、世代間の交流を前提として、家庭内における交通安全意識の醸成を図っている。

背景として、長年実施されてきた運動であるほか、PTA 関係や市民等の要望が実施のきっかけにある。

表 4-10 回答に記載された地域における交通安全意識の醸成に係る取組概要

概要	<p>【大会・イベント】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 下記の事例のような大会やイベントを行うもの。 <ul style="list-style-type: none"> ・児童生徒・自治会を巻き込んだ一斉旗の波作戦 ・交通安全祈願祭 ・交通事故防止総決起大会・交通安全のつどい ・秋の全国交通安全運動での交通パレード <p>【街頭指導】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 各小学校に交通指導員を配置。 Y 比較的交通量が多く危険と思われる箇所を対象に通学時間帯での啓発活動の実施。 <p>【広報】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 広報紙、ホームページ掲載、FM 放送、防災行政無線、のぼり旗掲出、ポスター掲示等。 <p>【団体・リーダー養成】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 幼・保育園にて幼児交通安全クラブリーダーの養成。 Y 小学校高学年の児童で形成する「交通少年団」による、交通安全の広報啓発活動、児童への交通指導、交通教室への参加等の活動。 <p>【そのほか参加型の取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 交通事故危険箇所の検証及びマップの製作 Y 「交通安全+まちのPR」を可視化できるポスター、クリアファイル、のぼり旗の製作。 Y 子育て・高齢者サロン等で交通安全ワークショップを開催し、反射材装着の大切さを学んだ後、自分たちで「おしゃれな反射材」を作成。 Y 住民が主体となって構成される協議会等でアイデアを出し合い、注意を喚起するデザインや文言の看板の作成。 Y 運転免許を自主返納する高齢者に対し、公共交通機関の乗車券等を交付するとともに、乗車券等交付時に、子どもたちが作成した交通安全メッセージカードを添付。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> Y 教育委員会、学校 Y 行政関係部署（総務、交通安全・防犯、建設等） Y 協議会、関係団体（ボーイスカウト等） Y 警察、交通安全協会、等
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y イベント・大会運営組織

	Y 警察、地区交通安全協会、交通安全ボランティア Y 自治会、地縁組織 Y 学校、等
効果	Y 地元、役員と密着して生活道路が安全な方向に改善されている。 Y 「交通少年団」等は、未来のドライバーである児童に交通安全意識を浸透させ、正しい交通ルールの習慣付けを行っている。
課題	○ 予算の確保 Y 自治会等の地域団体等での担い手や後継者不足・高齢化が生じている。 Y 行政組織側として、交通担当者は専任ではなく、交通関連事業に人員を配することが難しい。 Y 広報やホームページ以外での交通安全指導員の募集を周知する仕組みが必要。 ○ 人材の確保 Y 交通安全協会等の実施主体の経営に課題がある。 Y 行政組織側として、予算・時間が不足している。 ○ 依頼先や主催者等との調整・合意形成・連携 Y 専門機関等の関係機関との連携と調整が必要である。 Y 複数の交通関連団体と事業について話し合うことはあるが、団体それぞれの活動もあり、組織間での合意が進まない。 ○ 成果・効果の測定 Y 警察が公表している情報を活用しているが、詳細なデータを把握できない等、効果測定が難しい。 Y 交通安全意識の向上が主目的である場合、個々人がどこまで日々のマナーが変化したのか分かりにくい。 ○ 規制・制度の制約 Y 学校行事との調整が必要。
ノウハウ	Y 所轄警察署及び交通安全協会との連携。

4.2.3. 通学路の合同点検

学生、警察、保護者等の関係者が、実際に通学路を歩き、課題や危険な箇所等を確認・発見・抽出するもの。当該点検結果に基づき、実際の道路整備や街路灯の設置等が実施されている。

背景として、平成 24 年 5 月 30 日付け文部科学省スポーツ・青少年局学校健康教育課長通知「通学路の交通安全の確保の徹底について（依頼）」⁴がある。

表 4-11 回答に記載された通学路の合同点検に係る取組概要

概要	Y 関係機関等と現地を確認し、普及啓発活動の実施を含めた交通安全対策の実施について、情報共有及び協議を行うもの。 Y 結果をホームページに公表し、周知するほか、PDCA サイクルの実施、学校保護者に
----	--

⁴ 平成 24 年 5 月 30 日付け文部科学省スポーツ・青少年局学校健康教育課長通知「通学路の交通安全の確保の徹底について（依頼）」https://www.mext.go.jp/a_menu/kenko/anzen/1321774.htm

	通学路についてアンケートを実施するものもある。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> Y 教育委員会、PTA、学校・保育園等 Y 行政関係部署（総務、交通安全・防犯、建設等） Y 協議会、関係団体（交通安全母の会、指導隊等） Y 警察、等
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y 市区町村（道路課、土木事務所、建設、道路、生活環境、子ども家庭、教育等） Y 警察（交通課、生活安全課等） Y 地区交通安全協会 Y 教育機関（学校、教育委員会） Y PTA 等
効果	<ul style="list-style-type: none"> Y 信号の設置を含む交通安全設備の設置、交通環境の改善が図られている。 Y 県、学校、行政等が協議可能な会議体等が形成されている。 Y 学校と行政との密接な連携が図られている。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 予算の確保、人材の確保 Y 当該施策に割ける人員・予算等が不足している。 Y ニーズを把握しても予算制約のため、改善に時間を要する場合がある。 ○ 成果・効果の測定 Y 対策を講じたものが本当に必要だったかどうか意見を聞く場がない。 ○ ニーズの把握 Y 地域や学校側の希望と、市や警察でできることの制約の調整 ○ 依頼先や主催者等との調整・合意形成・連携 Y 関係機関との連携や、他自治体との広域連携が必要。 Y 一方通行等の交通規制について、住民等との合意形成が困難。 ○ その他 Y 候補に挙がる場所が対象者数の多さから学校周辺の個所が対象になりやすい等、限定される傾向にある。

4.2.4. 安全に関する物品の配布

小学校低学年等を対象として、ランドセルカバー、安全ベスト等の支給を実施している。

表 4-12 回答に記載された安全に関する物品の配布に係る取組概要

概要	<p>【交通安全全般に関する素材の支給】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 以下に挙げるものを学校等において支給・配布するもの。 <ul style="list-style-type: none"> ・黄色安全帽子・ランドセルカバー（新入学児童対象） ・交通安全帽（小学1年生対象） ・安全ベスト（中学1年生対象） ・子どもの興味を引くデザインの反射材 <p>【自転車に関連する素材の支給・配布】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 自転車の安全性向上のために、以下に挙げるものを支給・配布するもの。 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車ルールブック（小学校低学年対象、自転車安全教育サポート事業者から寄
----	---

	付) ・自転車用反射器(警察と安全運転管理協議会企画)
実施主体	Y 市区町村 Y 警察 Y 教育機関
関係機関	Y 警察、安全運転管理協議会等 Y 自転車安全利用サポート事業者、等
効果	Y 保護者への啓発効果も生じていると考えられる。
課題	○ 予算の確保 Y 安全運転管理協議会が費用を捻出している。 Y 行政では必要な予算を確保できない。
ノウハウ	Y 警察から派遣された職員が担当しているため知識やノウハウは有している。 Y 交通規制に関する問題は、警察と相互に情報提供を行いながら問題解決に向けた活動をしており、キャンペーン等で物品等を配付する場合も警察や交通ボランティアと連携した活動を行っている。

4.2.5. 交通施設等の整備

通学路合同点検等、子どもの交通安全に係る事業に伴い交通施設等の整備を行うもの。交通量増加や、地元からの要望、また通学路緊急合同点検と同様の政策的な背景によるものが多い。

表 4-13 回答に記載された交通施設等の整備に係る取組概要

概要	Y 交差点の路面表示の改良、通学路上の横断歩道手前の足型の整備等を行うもの。 Y 看板の設置等を行うもの。
実施主体	Y 市区町村(建設、土木事務所等) Y 警察、等
関係機関	Y 警察 Y 教育機関(学校等) Y 自治会、等
効果	Y 通学路の安全が確保され、交通事故が減少している。 Y 警察や各道路管理者等関係機関との情報共有が活発になり知識やノウハウの不足の補完となる。 Y 各種の安全対策の実施につながっている。
課題	○ 予算の確保 Y 交通安全施設の整備に係る予算に制限がある。 Y 交通施設は大半が既存の道路整備に包括されているため、当該交通施設だけの設置、修繕だけでなく、道路修繕等の事業も一緒に実施するため費用や時間を要する。 Y 横断歩道や信号機の新設の要望があっても、規制基準や設置基準に照らすと基準を満たせず、対策の実施が困難な場合がある。 ○ ニーズの把握 Y 道路構造上や法令上対応できない要望がある。 ○ 依頼先や主催者等との調整合意形成連携

	<p>Y 市道等、県道等、国道と管轄が異なるため、依頼や調整等に時間を要するため関係機関の連携が必要である。</p> <p>Y 歩道を拡張するにあたり、土地の売買や無償譲渡等の交渉が困難なケースが多々ある。</p> <p>Y ゾーン30等の規制等、住民との合意が必要な場合がある。</p> <p>○ 成果・効果の測定</p> <p>Y 例えばゾーン30の指定ですべての通行車両が30キロの制限速度やその他の交通規制を順守しているか否かという点については成果の測定が難しい。</p> <p>Y 合同点検において改善が図れたとしても、実際にどれだけ抑止効果があったかは測定できない。</p> <p>○ 知識ノウハウの不足</p> <p>Y 交通安全担当部署は道路整備から独立しており、道路建設に係る設計等の知識が不足している。</p> <p>○ その他</p> <p>Y 交通事故の未然防止は、運転者や歩行者をはじめ一人ひとりが交通ルールやマナーを守ることが重要であり、対策が事故件数の減少に直接寄与するものではないとの意見がある。</p>
ノウハウ	<p>Y 学校、PTA、地区自治会からの要望を関係機関でそれぞれ聴取したものを委員会等の本会議で共有し共通認識を持つ。</p> <p>Y 交通管理者や道路管理者といった専門部署、関連組織と連携する。</p>

4.3. 歩行者

4.3.1. 交通安全教育の実施（教室・講習・啓もう活動）

春、秋の交通安全活動実施期間を中心に、各種啓発・キャンペーン活動を実施するもの。近年は歩行者に特化したものよりも高齢者や子ども、自転車等の対象者別にきめ細やかな対策が実施されている。

表 4-14 回答に記載された歩行者向け交通安全教育・啓もう活動に係る取組概要

概要	<p>【街頭における監視活動】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 各地の主要交差点に指導員やボランティアが駐留し、歩行者や自転車、自動車運転者に対し交通安全を呼び掛ける。 Y のぼり旗の設置や啓発に関する文言を記載したグッズの配布等を実施することもある。 Y 交通安全活動の場合は警察と市区町村、地域の町会の連携により行われる。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> Y 市区町村 Y 関係会議等（交通安全対策会議、市民会議） Y 各都道府県警 Y 交通安全推進協議会等（交通安全協会等） Y ボランティア団体
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y 市区町村 Y 関係会議等（交通安全対策会議、市民会議） Y 各都道府県警 Y 交通安全推進協議会等（交通安全協会等） Y ボランティア団体
効果	-
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 人材の確保 <ul style="list-style-type: none"> Y 定期的な実施には人員が必要である。 Y 計画、実施、検証をするための実施側の体制が不足している。 ○ 時間の確保 <ul style="list-style-type: none"> Y 交通安全運動の中に含めることが大半だが、定期的な働きかけが必要 ○ 成果・効果の測定 <ul style="list-style-type: none"> Y 警察主体のため、市側で測定することは難しい Y 事故死者数は減少しているが、取組による効果か否か、成果の検証、測定が困難である
ノウハウ	<ul style="list-style-type: none"> Y 地域に根差した交通安全を推進する団体と協力している。

4.3.2. 交通施設等の整備

通勤、通学路を含む歩道整備や、それら道路沿いの安全標識の設置、また積雪の多い地域の除雪作業等の取組である。

表 4-15 回答に記載された歩行者向け施設整備に係る取組概要

概要	<p>【看板設置等を含む施設整備全般】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 道路の拡幅や歩道の整備、グリーンベルト等の整備、側溝への蓋掛け Y 防災上の観点から重要とされている道路について歩道整備の実施。 Y 「飛び出し坊や」含む看板等の配布及び設置。 <p>【除雪作業】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 路面標示等を見えるようにする目的を含めた除雪。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> Y 市区町村 Y 各都道府県警 Y 交通安全推進協議会等
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y 市区町村（都市建設課、防災危機管理課） Y 国道担当、県道担当 Y 協議会、関係団体（交通安全推進協議会、安全運転管理者協議会、交通指導委員会、交通安全母の会等） Y 警察 Y 自治会 Y 民間企業
効果	<ul style="list-style-type: none"> Y 交通安全の推進に対する，市民意識の向上に繋がった。 Y 歩道設置によって安全な通行が期待できる
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 予算の確保 Y 予算の確保が難しい Y 工事費がかかるため、すべての要望に対応しきれない Y 事業開始当初は交付金の配分が少なく，事業が進まなかった。 ○ 人材の確保 Y 人材の確保が難しい ○ ニーズの把握 Y 整備効果の確認しづらさによる。 Y ニーズの把握に難しさがある。 ○ 依頼先や主催者等との調整・合意形成・連携 Y 用地補償に関する地権者合意に時間を要した Y 警察との協力について課題がある ○ 成果・効果の測定 Y 成果、効果の測定に難しさがある。 Y 取組を実施した結果が、どれほど交通事故軽減に反映されているのかが可視化できない。 ○ 知識・ノウハウの不足 Y 知識、ノウハウが不足している。 ○ その他 Y 雪国は除雪の影響で、道路標示（横断歩道やグリーンベルト・外側線など）が薄くなる傾向が非常に高い。道路管理者や警察への予算配分をお願いしたい

4.4. 自転車利用者

4.4.1. 交通安全教育の実施（教室・講習・啓もう活動）

(1) 交通安全教室・講習

自転車を利用し始める小学生から高校生世代、成人に対し安全教室を実施するもの。警察との協働によるスケアード・ストレイト技法（スタントマンによる実演）のほか、交通マナーや自転車の乗り方等についての安全教室を実施している。

表 4-16 回答に記載された自転車利用者向け交通安全教室に係る取組概要

概要	<p>【警察との連携による指導】</p> <p>Y スタントマンを配してのスケアード・ストレイト技法による交通安全教室。警察と共に安全性を確保し実施。</p> <p>【対象に応じた指導】</p> <p>Y 保育園及び幼稚園から中学校での交通ルールの説明及び自転車の乗り方について警察と協力し教室を開催する。受講児童へは「運転免許証」を交付する等。</p> <p>Y 保護者向けに三人乗り自転車の正しい乗り方講座の開催。</p>
実施主体	<p>Y 市区町村（市民局、総務課、交通安全企画課、水道課、施設管理課等）</p> <p>Y 各都道府県警</p> <p>Y 交通安全推進協議会等</p>
関係機関	<p>Y 行政関係部署（総務、交通安全・防犯、建設等）</p> <p>Y 協議会、関係団体（交通安全推進協議会、安全運転管理者協議会等）</p> <p>Y 警察</p> <p>Y 学校</p> <p>Y 商工会</p> <p>Y 一般社団法人、民間企業</p>
効果	<p>Y （スケアード・ストレイト技法等によって）従前の交通安全教室などではリーチしにくかった高校生等の若年層への交通安全教育・啓発を図ることができた。</p> <p>Y （上記技法等によって）教室に参加した生徒に対する県警によるアンケートでは多くの生徒から「交通事故の怖さがわかった」、「自転車を運転する際はルールを守る」との感想が見られた。</p> <p>Y “自転車は軽車両扱い”など見落とされがちな法令上のルールの周知</p>
課題	<p>○ 予算の確保</p> <p>Y （スケアード・ストレイト技法を含む）教室の実施に多額の費用（約50万円/回）がかかるため、実施校を増やすことが難しい</p> <p>○ 人材の確保</p> <p>Y 指導員の高齢化による新たな人材の確保</p> <p>○ 依頼先や主催者等との調整・合意形成・連携</p> <p>Y 関係機関が多数あり、各調整に手間がかかる。連携強化が必要。</p> <p>○ 成果・効果の測定</p> <p>Y その場限りの効果にならないようにする必要がある</p> <p>Y 自転車教室については、交通ルールを周知する上においては効果的と思われる</p>

	<p>が、事故件数が多いことからそれが自転車利用者への安全利用につながっているかは不透明</p> <p>○ 知識・ノウハウの不足</p> <p>◻ 子ども向けの場合は学校等のカリキュラム上、限られた時間内での実施と子どもたちの集中力の持続性が課題である</p> <p>○ その他（安全の確保）</p> <p>◻ コロナ渦により、会合、研修会等の開催が困難となっている</p> <p>◻ 新型コロナウイルス感染症対策をしながらの実施に工夫が必要</p> <p>◻ 交通事故を再現するのはプロのスタントマンであり、安全に細心の注意を払っているものと承知しているが、他県では教室中にスタントマンが死亡する事故が発生しており、安全の確保が課題である</p>
ノウハウ	<p>◻ 近隣市町との情報共有</p> <p>◻ 警察本部から派遣されている警察官や警察OBの採用による指導教養の実施</p> <p>◻ 内閣府主催の交通安全指導者養成講座の活用</p> <p>◻ 日本交通安全教育普及協会主催の交通安全教育指導者研修会への指導員の派遣</p> <p>◻ 対策立案に際し警察から提供を受けた事故件数統計の活用。</p> <p>◻ 地域に根差した交通安全推進団体や商工会等との協力。</p>

(2) 特に啓発に特化した取組

交通安全運動実施期間を中心に、各種啓発・キャンペーン活動を実施するもの。大型商業施設での民間の協力を得たイベントから交差点における指導員による活動、自転車の放置対策の広報等、その規模や体制は多岐に渡る。制服姿の「自転車マナーアップ指導員」が事故多発地域を巡回し、違反者に直接声をかけ違反行為の是正を促すといった積極的な働きかけも行われている。

交通安全教室の実施と同じく、道路施設といったハード整備と異なり効果や成果の測定の難しさが特に課題として挙げられている。

表 4-17 回答に記載された自転車利用者向けの特に啓発に特化した取組概要

概要	<p>【高校教員らとの連携による指導】</p> <p>◻ 自転車事故及び自転車盗難の防止を図るため、市区町村の関係者に駐輪場付近での啓発活動の実施等。自転車を多く利用する若者層が主対象となるため地域の高校教員らと共に実施する場合もある。</p> <p>【民間の事業者の協力による教室開催】</p> <p>◻ 民間事業者の協力を得て自転車の乗り方教室やイベントを開催するといった取組。趣旨に賛同する事業者から企画運営、広報や啓発のコンテンツの提供協力を受けるといった場合もある。</p> <p>【専任の指導員による巡回及び違反者に対する声掛け】</p> <p>◻ 交通安全指導員のように、自転車に特化した指導員を事故多発地域に配置し巡回また直接の声かけを行う取組。</p>
実施主体	<p>◻ 行政関係部署（市民局、総務課、交通安全企画課等）</p> <p>◻ 各都道府県警</p>

	<ul style="list-style-type: none"> Y 交通安全推進協議会等
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y 市区町村 Y 協議会、関係団体（交通安全推進協議会、安全運転管理者協議会等） Y 警察 Y 学校 Y 商工会 Y 一般社団法人、民間企業
効果	<ul style="list-style-type: none"> Y 自転車関連の事故の減少 Y 自転車運転に対する安全利用の意識の高まり
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 予算の確保 Y 必要な予算を十分に確保できない、あるいは予算が不足している。 ○ 人材の確保 Y 担当の指導員や警察を含めた行政職員の人材が不足している。 ○ 依頼先や主催者等との調整・合意形成・連携 Y 警察署との合意形成が難しい/時間を要する。 Y 警察署との綿密な連携及び協力体制を常に構築しておく必要がある ○ 成果・効果の測定 Y 全体の交通事故件数は減少傾向にあるが、個別事業に対する効果測定が困難 Y 実施中及び経過観察する上においては交通安全意識の向上が見られるが、実績が伴っていないのが現実 ○ 知識・ノウハウの不足 Y 子どもに対しての交通安全教育は行えているが、より効果を求めるための保護者に対しての教室が、社会情勢等の理由から未実施。
ノウハウ	<ul style="list-style-type: none"> Y 登録事業者「自転車安全利用サポート事業者」との協力。 Y 自転車の指導員として警察 OB を採用。 Y 警察から提供を受けた事故件数統計の活用。 Y 地域に根差した交通安全推進団体や商工会等との協力。

4.4.2. 自転車専用交通帯等の施設整備

道路交通法改正や自転車の利活用ガイドライン策定等を踏まえ各地で進む自転車専用交通帯の施設整備。健康の増進や感染症対策としての“密”を避けるために自転車利用は高まりつつあり、注目が集まる取組。

表 4-18 回答に記載された自転車専用交通帯に係る取組概要

概要	<p>【自転車レーンの設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 既存の道路の通行空間の再配分。自転車専用通行帯（自転車レーン）の設置や矢羽根型の路面標示を行うことで自転車通行空間を整備。 Y 道路の新設に伴う自転車専用通行帯の設置。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> Y 市区町村（土木課、交通政策課、道路課等） Y 各都道府県警 Y 交通安全推進協議会等

関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y 市区町村 Y 国道担当、県道担当 Y 協議会、関係団体（交通安全推進協議会、安全運転管理者協議会等） Y 警察 Y 自治会
効果	<ul style="list-style-type: none"> Y 自転車関連の事故の減少 Y 自転車運転に対する安全利用の意識の高まり
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 予算の確保 Y 整備計画はあるものの、その整備効果が確認しにくいことから、他事業と比較して優先度が低くなる。 Y 厳しい財政状況の中、予算の確保が難しい。 ○ 人材の確保 Y 町職員の人材不足 ○ ニーズの把握 Y 整備効果の確認しづらさがニーズの把握の難しさにつながる。 ○ 依頼先や主催者等との調整・合意形成・連携 Y 当該県内で事例が少なく設置にかかる協議に時間を要する。 ○ 成果・効果の測定 Y 整備効果を確認しづらい。 ○ 知識・ノウハウの不足 Y 事例が少ない取組は関係機関との協議には時間を要するため、長期的な工程管理が重要となる
ノウハウ	<ul style="list-style-type: none"> Y 国の策定する各種ガイドラインや県主催の自転車通行関連会議に出席することで知識を獲得し、関係協議者（県庁、県警）と協議する中でノウハウ等を獲得。

4.4.3. 放置自転車対策の実施

自転車が放置された後に、歩行者等や緊急時の活動の妨げになることを回避する目的で行われるもの。特に駅周辺などでは歩行者、障害者、高齢者の通行を妨げる事例が多数発生している。制度による駐輪場の設置もその利用しづらさや放置された数の多さに対策が追いつかない現状が指摘されている。大都市、または駅からさらに離れた地域の開発が進む地域に多くみられる課題である。

表 4-19 回答に記載された放置自転車対策に係る取組概要

概要	<ul style="list-style-type: none"> 【啓発活動の実施】 Y 駅周辺にての啓発物資の配布、広報車等を使いながらの放置禁止の呼びかけ等の実施。 Y 市役所や公民館でのポスターの掲示、広報誌への掲載等の実施。 【駐輪場の整備】 Y 一部地域では附置義務等から民間の駐輪場の整備が実施されている。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> Y 行政関係部署（交通政策課、管理課等）

関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y 行政関係部署 Y 協議会、関係団体（交通安全推進協議会、安全運転管理者協議会等） Y 警察
効果	<ul style="list-style-type: none"> Y 放置自転車台数の減（自転車の撤去台数は年々減ってきているが、大幅なものではなく、減り方が緩やか）
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 予算の確保 Y 予算が多く取れないため、夜間や土日の撤去を行えていない。 ○ 成果・効果の測定 Y 数値的な測定ができない ○ 知識・ノウハウの不足 Y 意識を完全に浸透することが難しい。 ○ 規制・制度の制約 Y 放置自転車等対策の一環として、附置義務等により民間事業者が駐輪場を整備しているが勝手が悪く放置自転車等の台数大幅減につながらない。 ○ その他 Y 区に土地が少なく、放置自転車対策に効果的な、駐輪場の整備ができない。

4.4.4. 関連条例の整備

相次ぐ事故やトラブルの発生を鑑みて「自転車条例」や「自転車等の放置防止等に関する条例」等の整備が各地で行われている。関連自治体の制度との調整に時間を要すること、またその効果の明確化が難しいこと等が課題として挙げられている。

表 4-20 回答に記載された関連条例の整備に係る取組概要

概要	<p>【事故対策としての条例整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の施行。 <p>【危険を誘因する自転車への対策としての条例整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 自転車等の放置防止等に関する条例の試行。
実施主体	<ul style="list-style-type: none"> Y 市区町村（市民安全室、交通政策課、管理課等）
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y 市区町村 Y 警察
効果	<ul style="list-style-type: none"> Y ヘルメット着用、自転車損害賠償保険等の加入の必要性について市民に伝えることができた。 Y 放置自転車の数のゆるやかな減少
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 成果・効果の測定 Y 全体の交通事故件数は減少傾向にあるが、個別事業に対する効果測定が困難 ○ 依頼先や主催者等との調整・合意形成・連携 Y 警察署との綿密な連携及び協力体制を常に構築しておく必要がある。 Y 県が後から自転車条例を定めたことで施行済みの市区町村条例を改正する等の調整が必要となった。 ○ 規制・制度の制約

	Y 放置自転車等対策の一環として、附置義務等により民間事業者が駐輪場を整備しているが勝手が悪く放置自転車等の台数大幅減につながらない。
--	---

4.5. 生活道路利用者

4.5.1. 交通事故危険個所の提案受入れ

通学路の合同点検会議、地域住民・団体等からの危険個所の通報に基づき、交通安全施設を整備するもの。

背景として、市民から危険箇所について通報がある都度、個々安全対策を講じていたが、場当たり的であることや限られた予算の中で真に対策が必要な箇所に対策ができていないといった問題点があったことから、各自治会から期日を設け対策要望箇所を申し出てもらい関係機関に相談し優先箇所から整備を行うようになったもの。

表 4-21 回答に記載された交通事故危険個所の提案受入れに係る取組概要

概要	<ul style="list-style-type: none"> Y 自治会から生活道路の危険個所の抽出し、有効な安全対策を検討し安全施設の整備を行うもの。
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y 市区町村（国道事務所、建設事務所等） Y 警察、交通安全協会 Y 自治会等
効果	<ul style="list-style-type: none"> Y 危険箇所が改善されている。
課題	<ul style="list-style-type: none"> ○ 予算の確保 Y 安全施設を設置するも対策の必要個所が多く大幅な交通事故減少に資することができていない。 Y 自治会からは年間約 200 件の安全施設要望・交通規制要望が提出されるものの、予算が限られているため十分な対策ができていない。 Y 突発的な要望事項の場合、予算的にも全てに対応することは困難。 ○ 成果・効果の測定 Y 全体での効果測定が困難。 ○ 依頼先や主催者等との調整・合意形成・連携 Y 設置場所の土地所有者の合意が取り付けられない場合も多い。
ノウハウ	<ul style="list-style-type: none"> Y 各自治会から提出された対策要望箇所について、関係機関に照会し優先箇所から整備を実施。 Y 地区自治会からの要望を聞き入れる体制作りの形成。自治会に加入していない住民に対しては市役所及び支所にて直接要望を聞き取り、地区自治会と調整し安全施設の設置をする。 Y 主管課で効果的な対策が打てない場合は、交通管理者や道路管理者からの助言や対策が共有される関係作り。

4.5.2. 交通施設等の整備

通学路点検や危険個所の検証等を踏まえ、街路灯の整備、歩道の拡張、グリーンゾーンの設置等を行っている。プローブデータやビッグデータ解析等を取入れて、検証を行っている自治体もある。

背景としては、日常生活を行う中で交通事故発生の可能性が高い箇所が数多く存在

し、毎年、地元から改修等の要望が出されていること等による。

表 4-22 回答に記載された交通施設整備等に係る取組概要

概要	<ul style="list-style-type: none"> Y 道路拡幅改良、道路維持補修、歩道整備、道路反射鏡や一旦停止等の標識設置、交通安全啓発看板の支給
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y 警察、交通安全協会、その他関係団体等 Y 学校 Y 道路管理者
効果	<ul style="list-style-type: none"> Y 危険箇所が改善されている。
課題	<p>【人員・予算の制約】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 道路交通環境整備の中には市単独事業として取り組むべき事業が多く、予算確保が困難。 <p>【評価・改善方法の欠如】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 正規雇用職員の減少と事業実施体制が弱体化している。 Y 効果測定に難しさがある。 <p>【連携・合意形成の難しさ】</p> <ul style="list-style-type: none"> Y 関係機関等との調整・合意形成に課題がある。

4.5.3. エリア指定による面的規制

通学路点検や危険個所の検証等を踏まえ、「ゾーン30」として30キロ規制等の面的規制が行われている。

背景として、幹線道路の渋滞を回避するため、生活道路を抜け道として利用される地域が多くみられ、当該地域から交通安全対策の要望が多数あるほか、平成23年9月20日付け警察庁交通局通達「ゾーン30の推進について」⁵により、全国的に、生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備が求められていること等がある。

表 4-23 回答に記載されたソフト面での対応に係る取組概要

概要	<ul style="list-style-type: none"> Y 30キロ規制等のエリア指定 Y 外側線の新設、歩行帯の着色、路面標示等 Y エリア規制の他に「ライン30」といった路線指定も存在する
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> Y 警察 Y 関係市区町村等
背景	<ul style="list-style-type: none"> Y 幹線道路の渋滞を回避するため、生活道路を抜け道として利用される地域が多くみられ、当該地域から交通安全対策の要望が多数ある。 Y 国からの要請（警察庁より「ゾーン30の推進について」）が発出され、全国的に、生活道路における人優先の安全安心な歩行空間の整備が求められた。
効果	<ul style="list-style-type: none"> Y ゾーン30事業の住民への周知が行われている Y アンケートやプローブデータでの検証が行われている。 Y 危険箇所が改善されている。

⁵ 平成23年9月20日付け警察庁交通局通達「ゾーン30の推進について」
<https://www.npa.go.jp/laws/notification/koutuu/kisei/kisei20190328-1.pdf>

課題	<p>【人員予算の制約】 Y 交付金の内示率の低下等、補助金が不足している。</p> <p>【評価改善方法の欠如】 Y 全体の交通事故件数は減少傾向にあるが、個別事業に対する効果測定が困難である。</p> <p>【関係機関との調整合意形成の難しさ】 Y 地区住民の合意取付け、警察署及び警察本部との合意形成が必要である。</p>
ノウハウ	Y 警察署との綿密な連携及び協力体制を常に構築しておくことで事業実施を円滑に行う。

4.6. その他

4.6.1. 交通事故発生状況の把握方法

交通事故の発生状況の把握は、アンケートに回答のあった自治体の大半は警察の情報をもとに行っているが、都道府県や交通安全協会等の情報も活用されている。収集した情報は、市区町村が分析を行うほか、鹿児島県枕崎市では交通安全専門指導員が集計を行うといった事例もある。またデータ分析に基づいて事故マップ作成を行うといった取組も行われている（愛知県豊田市等）。

(1) 警察

情報提供

紙での交通事故概況の送付（毎月）やFAX、メールでの統計データの提供等により、警察から交通事故の発生状況の情報提供を受けるもの。交通事故の概況のほか、茨城県東海村、福井県越前市、三重県尾浜町、鳥取県倉吉市などでは、特に死亡事故等の深刻な交通事故が発生した場合に、警察署より直接連絡を受けている。佐賀県佐賀市では、死亡事故があった場合に、管轄警察署などと共に現場で事故原因について協議を行っている。また宮城県多賀城市では毎月、警察に事故発生件数の問合せを行っている。

公表資料

県警察が公表している交通事故日報・月報や交通事故統計資料集／データ、事件事故発生マップ、冊子等から交通事故発生状況の情報を得るもの。兵庫県伊丹市では、特に自転車事故データについて警察を通じてデータを取得し、分析を行っている。

派遣職員を通じた状況把握

県警察より派遣されている職員を通じ、警察から情報提供受けるといった事例も存在する。（徳島県鳴門市等）。

(2) 都道府県

都道府県のホームページ、公表されている統計データ、都道府県から送付されるデータや事故日／週報／月報、交通安全ニュース等から交通事故の発生状況を把握するもの。

(3) 交通安全協会・交通安全対策協議会

交通安全協会で作成しているパンフレット（宮城県角田市）や市内における年間の交通事故発生状況をまとめた「交通事故のあらまし」（徳島県鳴門市）により、交通事故の発生状況を把握するもの。山形県米沢市では、交通安全対策協議会事務局を通じて事故データの取得を行っている。

(4) その他

上述の交通事故情報の取得方法の他、宮城県多賀城市では、子どもが負傷した場合に消

防本部からの情報提供に基づき現場確認を行っている。また、新聞記事や各種メディア報道により交通事故の状況把握を行っている市区町村もみられる。

4.6.2. 生活道路の事故対策としての抜け道や経路の把握方法

抜け道や経路の把握は、地域住民、町内会、自治会の意見や情報をもとに行っている自治体が多い。住民からの意見をもとに選定した抜け道候補を、通学時の広報活動の際に現場を確認している市区町村もみられた（山形県米沢市）。その他、市区町村長や警察、交通安全協会、交通安全対策協議会からの情報、関係部署との情報交換、道路台帳等を活用した抜け道・経路の把握や、道路管理台帳等と自治会からの意見、陳情等の照らし合わせ、あるいは危険箇所等の合同点検⁶を行っている市区町村もある。

市区町村域が広くない場合には、抜け道や経路が限定されていることから、巡回等による現地確認で把握されている。また、渋滞ができるほどの交通量がない自治体では、抜け道や経路の把握は行われているものの、特段対策は講じられていない。

把握した抜け道や経路に対しては、警察等に対しゾーン30規制等の設置の要請、市役所支所を通じた道路改良や安全施設整備等の対策が講じられている。

「把握していない」と回答した自治体でも、事前把握はなされていないものの、具体的な対策の実施、地域や住民からの要望・意見に応じた対応、情報やデータに基づいた対策などにより、生活道路の事故対策を行っている市区町村が多くあった。一方、特に対策を講じる必要がない、という回答もみられた。以下に、対策例を示す。

(1) 具体的な検討・対策の実施

抜け道や経路の事前把握は行っていないが、具体的な対策を実施しているもの。新潟県新潟市では、公安委員会と道路管理者が連携し、最高速度30キロメートル毎時の区間規制（ゾーン30）や、路側帯の設置、カラー舗装化など面的な交通安全対策を行っている。平成28年、新潟市中央区で、4つの小学校の統合により通学路指定が予定されている区間を生活道路対策エリアとして登録し、ワークショップを3回開催して住民と共同で対策を検討した。その結果として、速度抑止対策（狭さく⁷の設置、路面カラー舗装）や通過交通の侵入抑制対策（ライジングボラード、スムーズ歩道）を実施した。

長崎県五島市では、毎年五島市通学路安全推進会議を教育委員会主催で開催しており、各学校に通学路の危険箇所がないか照会し、報告のあった場所を関係団体、部署で調査して対策を協議している。ただし、その中の報告されているものが抜け道に該当しているかはわからない。

(2) 要望に応じた対応

住民や地域からの要望や意見に基づき、あるいは交通事故の発生を受けて、対策を講じ

⁶ 大阪府大阪市では、道路管理者、警察、区役所で情報共有し、必要に応じて合同点検が行われている。宮崎県西都市では、教育委員会を主体とし、関係機関（地域づくり協議会、警察署、道路建設部署等）と合同で、鹿児島県枕崎市では、関係機関との事故多発箇所や通学路等の合同点検の実施している。

ている。注意喚起看板の設置や所轄警察への取締強化依頼（東京都昭島市）、カーブミラーや注意喚起の電柱幕等の安全対策（兵庫県伊丹市）が行われている。

(3) 情報やデータに基づいた対策

埼玉県美里町や東京都江戸川区では、住民や警察からの情報、静岡県浜松市では国から提供される ETC2.0 データ（平均旅行速度、急制動地点）に基づいて、対策箇所や内容を検討し、対策を講じている。

(4) 人の目による抑制

宮城県角田市では、角田市交通指導隊員・角田市交通安全母の会会員等が街頭指導を行い、人の目により危険運転の抑制につなげている

(5) 自治体以外、あるいは協働による対策

北海道札幌市では、個別の対策については、地域住民による依頼を受けて警察が取締りを行っている。京都府京丹後市では、不測の事態が発生した場合は、警察署、地元区長（自治会長）等と協議し、代替道路となり得るか否かを判断することとしている。

宮崎県えびの市では、通学路については、教育委員会主導のもと、年1回通学路危険箇所合同点検を関係機関（警察署、土木事務所、市建設課等）の参加により実施している。

4.6.3. 交通安全に関する住民との合意形成の方法

(1) 交通に係る会議の開催

年1回程度、交通安全に係る会議を設定し、住民への説明や関係者間での議論を行うもの。交通安全に必要な活動や対策、交通安全施設の設置等について、議論や意見交換を行う。会議は、自治会、学校、交通安全協会、警察、都道府県、住民の代表者、小中学校、PTA などから構成され、高齢者クラブや老人クラブ連合会会長を構成員に含める場合もある。

定期的な会議の開催の他、自治会から寄せられた危険箇所への安全施設設置や交通規制の要望について、具体的な危険箇所対策や交通規制の設置の際に、自治会役員と関係地域住民との直接の合意形成の場を設けている市もある。

(2) 市政懇談会などの活用

市政 / 地域懇談会や自治会連絡協議会、住民との意見交換会など、地域の様々な事柄について議論する場を活用し、住民への説明や関係者間での議論・意見交換、住民からの要望聴取などを行うもの。

(3) 質問や意見の受付

市区町村のホームページや広報はがき、個別に寄せられる意見・要望や、自治会から定期的に寄せられる要望について、その都度対応するもの。

(4) その他

上述した会議での合意形成や質問・意見の受付のほか、小・中学生の通学路を各関係機関と共同で行う通学路点検の場で、対策等に関する議論、説明を行い、住民との合意形成を行っている市区町村もある。

4.6.4. 結果的に交通安全の向上に資する交通安全対策関係以外の予算で実施している事業

交通安全対策関係以外の予算で実施し、結果的に交通安全の向上に資する事業は、防犯のための街灯の設置や、高齢社会における移動しやすい交通環境の整備としての公共交通運営会社への補助、乗り合いタクシーの整備なども、結果的に交通安全の向上に寄与している。特に長野県伊那市では、「伊那市ドローン物流プロジェクト」が実施されており、運転免許証自主返納後の買い物難民対策に有効となっている。以下に、交通安全対策関係以外の予算で実施されている交通安全の向上に資する事業の一覧を示す。

表 4-24 交通安全対策関係以外の予算で実施される交通安全の向上に資する事業一覧

市区町村名	内容	予算
青森県つがる市	㊦ 防犯のために通学路へ防犯カメラの設置	433 千円
福井県越前市	㊦ けんこうパスポートの普及推進	2,000 千円
山梨県富士吉田市	㊦ 公共交通の充実 (高齢社会において移動しやすい交通環境を提供するため、バス等の公共交通の確保、利便性の向上のためタウンズニーカー、フジッコ号 運営会社への補助)	28,000 千円
長野県伊那市	㊦ 伊那市ぐるっとタクシー(ドアツードア乗り合いタクシー)事業: 運転免許証自主返納後の移動手段の確保 ㊦ 伊那市ドローン物流プロジェクト: 運転免許証自主返納後の買い物難民対策に有効	-
大阪府大阪市	㊦ 敬老優待乗車証交付事業: 70 歳以上の市民を対象とした敬老優待乗車証を発行。乗車証があればオオサカメトロが運行する地下鉄・ニュートラム、大阪シティバスが運行するバスについて、1 回 50 円で乗車可。	-
兵庫県佐用町	外出支援サービス: 交通困難者へ路線バスや、コミュニティバス、タクシー運賃助成事業などの外出支援サービスを実施。	-
和歌山県紀の川市	㊦ 防犯灯設置事業費補助事業: 夜間の照明の確保は直接的に事故防止につながる。 ㊦ 防犯カメラ設置費補助事業: 防犯カメラの存在は運転者に注意呼び掛けなど効果あり。	㊦ 7,500 千円 ㊦ 1,000 千円
長崎県長与町	㊦ 町内全防犯灯の LED 化: 夜間における防犯環境整備等を目的として実施したが、歩道の照度改善もなされたため、夜間交通事故防止の向上に寄与している。	53,000 千円
熊本県芦北町	㊦ 防犯灯の設置・更新に係る補助事業(地域設置型)	1,715 千円
宮崎県美郷町	㊦ 防犯に関する事業(防犯灯の設置・修繕)	1,226 千円