

## **第 3 章 子どもの交通安全確保のための対策に関する地方自治体アンケート**

### **第 1 節 アンケート実施概要**

#### **1. アンケート実施の目的**

以下の目的を達成するため、地方自治体を対象とした「子どもの交通安全確保のための対策に関するアンケート」調査を実施した。

- ①各地方自治体で取り組んでいる対策について実態・傾向を把握すること
- ②成功事例の分析等を行い、その結果を各地方自治体にフィードバックすること
- ③上記①②により、国として各自治体の取り組みを後押し、子どもの交通安全対策の促進を図ること

#### **2. アンケート実施の経緯**

アンケート調査票の質問趣旨の分かりやすさや回答のしやすさ等を確認するため、2012年9月に東京都および政令指定都市を対象にプレ調査を実施した。そこでのご指摘を踏まえ、アンケート調査票を修正し、2012年10月9日（月）～11月23日（金）にかけ、インターネット上でウェブアンケートを実施した。

本資料は、期日までに回収した1,040件について最終集計を行ったものである。

#### **3. アンケート実施概要**

【アンケート対象】：全都道府県、全市町村（東京都特別区を含む）計1,789自治体

【実施期間】：2012年10月9日（月）～11月23日（金）

【実施方法】：ウェブアンケート

【回収数・回収率】<sup>3</sup>：1,040件（42都道府県、998市町村）、58.1%

---

<sup>3</sup> 回収数・回収率はセクション I（交通安全対策に係る取り組み体制や施策・事業の実施状況）への回答済みベース。

## 第2節 集計結果

### 1. 単純集計結果

#### (1) セクション 交通安全対策に係る取り組み体制や施策・事業の実施状況

##### 交通安全対策に従事する職員数（問4）

交通安全対策に従事する職員数\*を専任・兼任の合計ベース（概数）で見ると、1～4人程度の規模の自治体が多く、3人以下の自治体が6割弱、5人以下が8割強を占めている。

※：交通安全対策関連の施策・事業に係る企画・立案、交通安全計画の進捗管理等に従事する実働ベースの人数。

但し、部長、課長などの管理職であっても、上記に該当する場合は含む。また、自治体からの補助金、委嘱・任命による他の団体の活動人員は含まない。

図表 III-1 交通安全対策に従事する職員数

	合計	1人	2人	3人	4人	5人	6～10人	11～30人	31人以上
件数	1040	167	218	213	182	91	139	27	3
構成比	100.0%	16.1%	21.0%	20.5%	17.5%	8.8%	13.4%	2.6%	0.3%
(累積)		16.1%	37.0%	57.5%	75.0%	83.8%	97.1%	99.7%	100.0%

専任・兼任の合計人数別に専任職員数をみると、専任の職員を配置していない自治体が多く、例えば、合計配置人数が3人規模の自治体では6割程度、同5人規模の自治体では4割程度が専任職員を配置していないことがわかる。

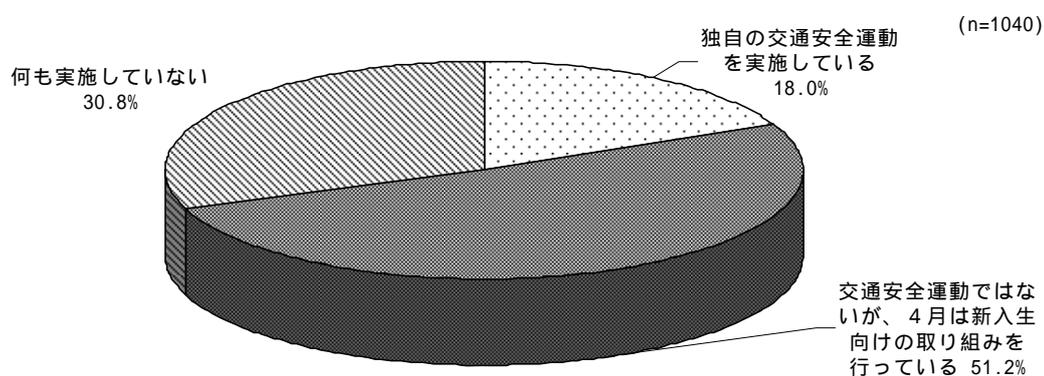
図表 III-2 交通安全対策に従事する職員数（専任・兼任別）

		専任職員数								
		合計	0人	1人	2人	3人	4人	5人	6～10人	11人以上
合計職員数 (専任+兼任)	全体	1040	580	210	107	46	36	24	30	7
		100.0%	55.8%	20.2%	10.3%	4.4%	3.5%	2.3%	2.9%	0.7%
	1人	167	145	22						
		100.0%	86.8%	13.2%						
	2人	218	135	64	19					
		100.0%	61.9%	29.4%	8.7%					
	3人	213	129	51	19	14				
		100.0%	60.6%	23.9%	8.9%	6.6%				
	4人	182	85	41	29	12	15			
		100.0%	46.7%	22.5%	15.9%	6.6%	8.2%			
5人	91	35	16	17	5	5	13			
	100.0%	38.5%	17.6%	18.7%	5.5%	5.5%	14.3%			
6～10人	139	42	15	21	15	14	9	23		
	100.0%	30.2%	10.8%	15.1%	10.8%	10.1%	6.5%	16.5%		
11～30人	27	9	1	1		1	2	7	6	
	100.0%	33.3%	3.7%	3.7%		3.7%	7.4%	25.9%	22.2%	
31人以上	3			1		1			1	
	100.0%			33.3%		33.3%			33.3%	

### 地方統一選挙の実施年度における新入学児童等のための措置（問5-5）

統一地方選挙の年度に実施時期が4月からずれる春の全国交通安全運動に対し、特に新入学児童のために「独自の交通安全運動を実施している」自治体は **18.0%**、「交通安全運動ではないが、4月は新入生向けの取り組みを行っている」自治体は **51.2%**であり、約7割の自治体は新入学児童向けの交通安全の取り組みを実施していることが分かる。  
「何も実施していない」自治体は **30.8%**に留まる。

図表 III-3 地方統一選挙の実施年度における新入学児童等のための措置

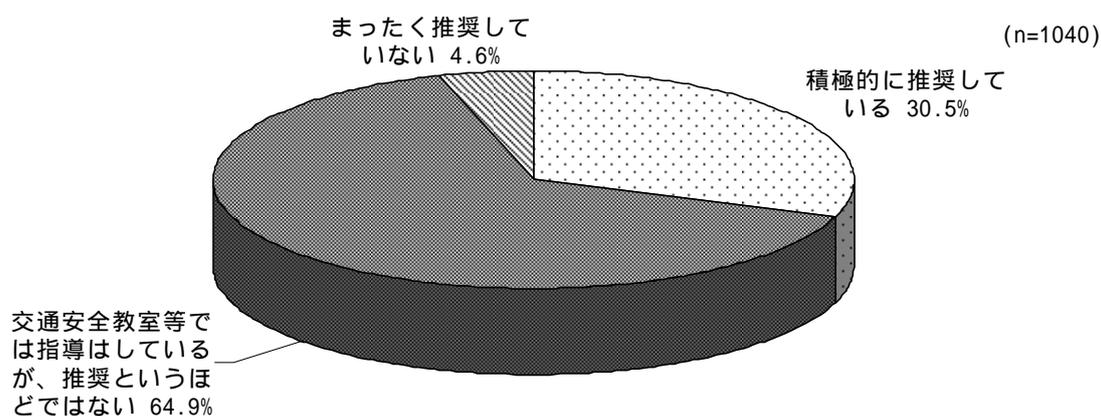


### 子どもの道路横断時における「手挙げ」を推奨（問7）

道路横断歩道時に子どもの「手挙げ」を「積極的に推奨している」のは 30.5%、「交通安全教室等では指導はしているが、推奨というほどではない」が 64.9%で多数派を占めた。

一方、「まったく推奨していない」自治体も少数ながら 4.6%存在する。この中には、例えば、自由回答として「県として、手挙げについては、横断前に手をあげ、横断中は手を降ろすということにしている。県内の各市町村で回答にばらつきがでると思うが、県としてそういった方針である」「本県では横断する際、その意志をドライバーに明確の伝えるため横断前に手を挙げ、車が停車したことを確かめ左右を十分確認した後、横断中は手を下ろして横断することを県警、全市町村とともに共通認識を持って奨励している。」との回答もあった。

図表 III-4 子どもの道路横断時における「手挙げ」推奨について



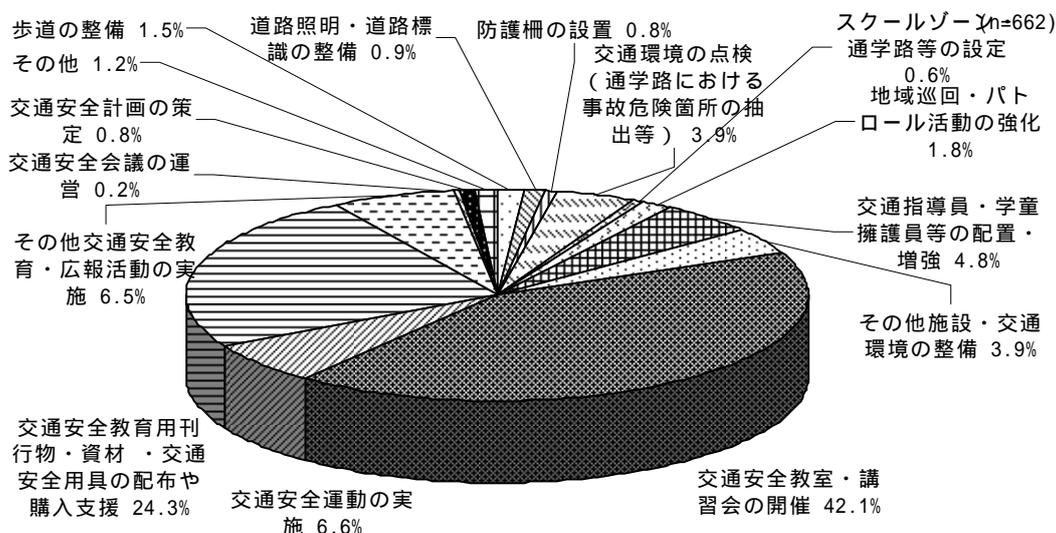
(2) セクション 子どもの交通安全確保のための対策に係る成功事例

取り組み（施策・事業）の内容（問 8-2）

「交通安全教室・講習会の開催」が最も多く 42.1%、次いで「交通安全教育用刊行物・資材・交通安全用具の配布や購入支援」が 24.3%であり、以上の 2 つが 100 以上の自治体から回答が寄せられた取り組みであり、全体の約 3 分の 2 を占める。

これらに次ぐのが「交通安全運動の実施」の 6.6%、「その他交通安全教育・広報活動の実施」の 6.5%である。

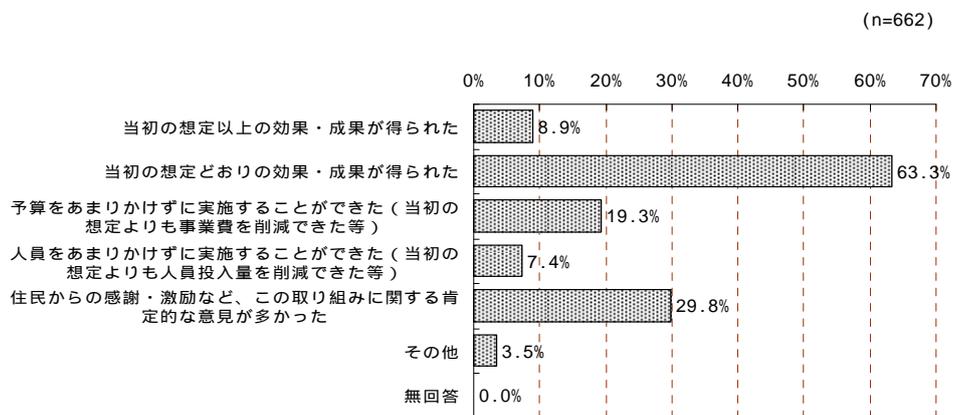
図表 III-5 子どもの交通安全確保のための取り組み（成功事例）



この取り組みを成功事例と考えた理由（問 8-3）（複数回答）

この取り組み（施策・事業）を成功と考えた理由としては、「当初の想定どおりの効果・成果が得られた」が最も多く 63.3%を占める。次いで「住民から感謝・激励など、この取り組みに関する肯定的な意見が多かった」が 29.8%であり、住民からの反応の良さが成功と考える要因の一つになっている。

図表 III-6 この取り組みを成功事例と考えた理由

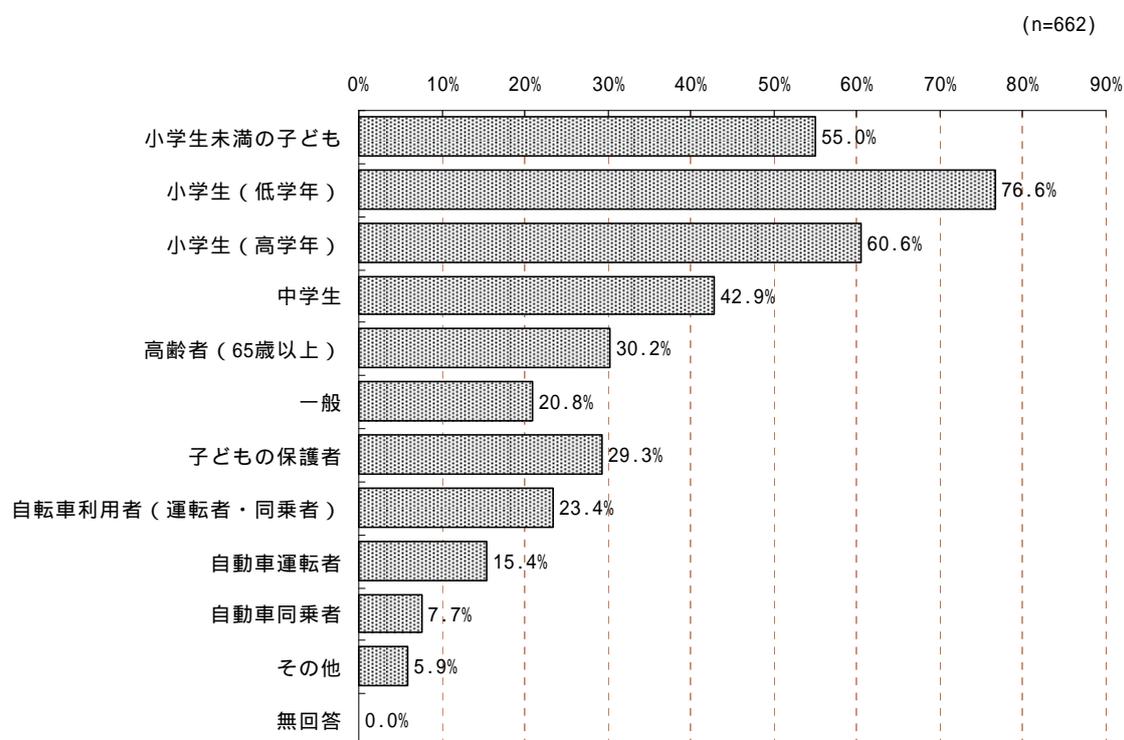


### この取り組みの対象者（問 8-4）（複数回答）

成功事例と考えられるこの取り組み（施策・事業）の対象者は、「小学生（低学年）」が 76.6%、「小学生（高学年）」が 60.6%、「小学生未満の子ども」が 55.0%であり、主として小学生以下を対象としている。

ただし、「中学生」が 43.9%、「高齢者（65 歳以上）」が 30.2%、「子どもの保護者」が 29.3%を占めるなど、子どもを中心としつつも、高齢者や保護者も対象とした取り組みが比較的多いことが分かる。

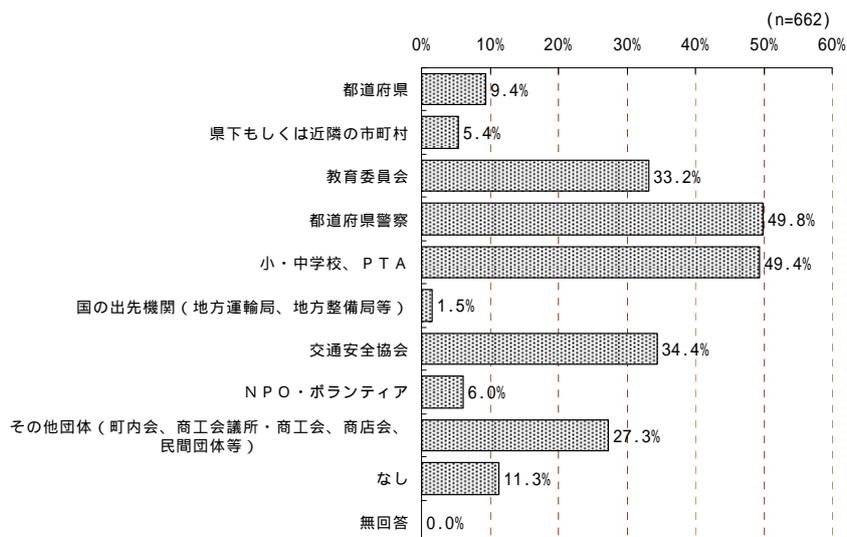
図表 III-7 この取り組みの対象者



この取り組みを実施するにあたって、協議・調整を行った機関（問 8-5-1）（複数回答）

この取り組み（施策・事業）を実施するにあたって、協議・調整を行った機関としては、「都道府県警察」が 49.8%、「小・中学校、PTA」が 49.4%、「交通安全協会」が 34.4%、「教育委員会」が 33.2%など、警察関係機関、教育機関が多くなっている。

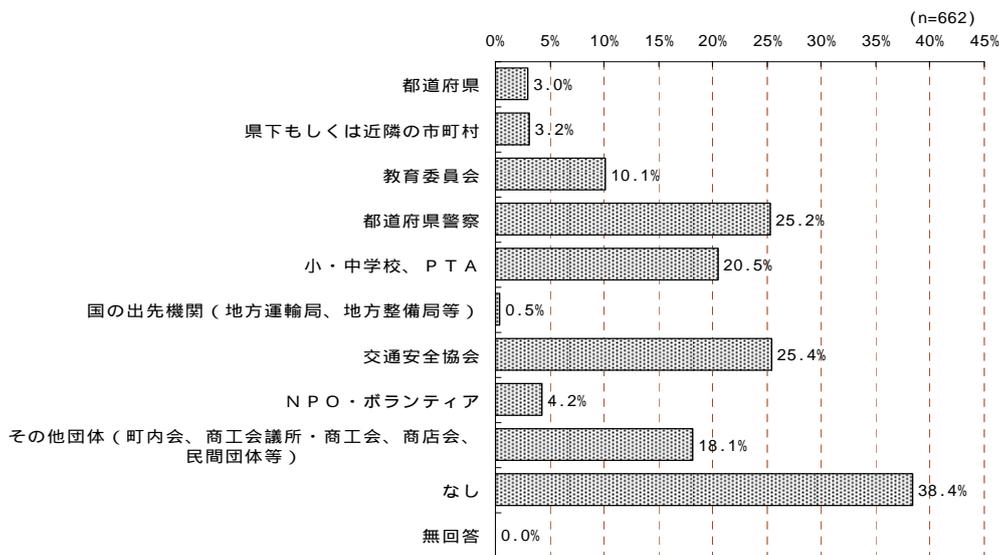
図表 III-8 この取り組みを実施するにあたって、協議・調整を行った機関



この取り組みにおける当該自治体以外の実施主体（問 8-5-2）（複数回答）

この取り組み（施策・事業）における当該自治体以外の実施主体としては、「なし（当該自治体の単独開催）」が 38.4%、「交通安全協会」が 25.4%、「都道府県警察」が 25.2%など、警察関係機関が多くなっている。

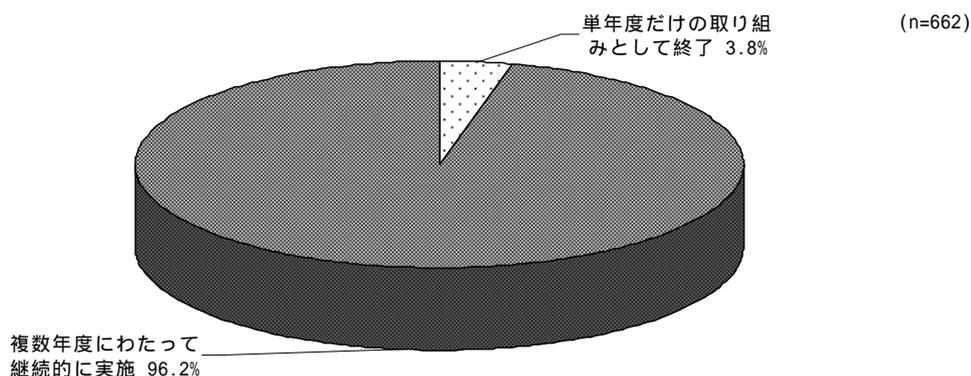
図表 III-9 この取り組みにおける当該自治体以外の実施主体



### この取り組み（施策・事業）の実施期間（問 8-6）

この取り組み（施策・事業）の実施期間については、複数年度にわたって継続的に実施した自治体が 96.2%を占める。

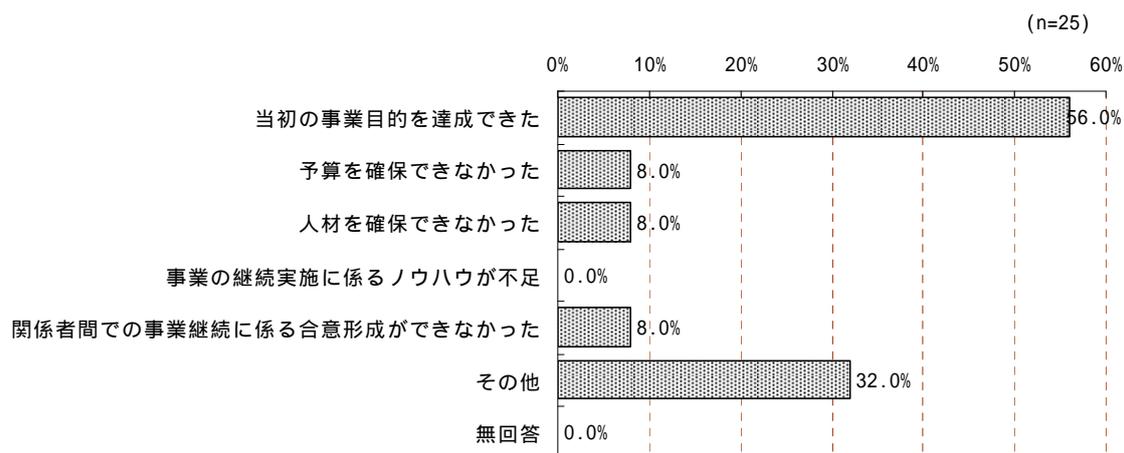
図表 III-10 この取り組み（施策・事業）の実施期間



### この取り組み（施策・事業）が単年度で終了した理由（問 8-7）（複数回答）

前問で「単年度だけの取り組みとして終了」と回答自治体に対してその理由を尋ねたところ、「当初の事業目的を達成できた」が 56.0%と過半数を占めた。「その他」32.0%の理由としては、「初の取り組みだったので」「方針未定」等が挙げられている。

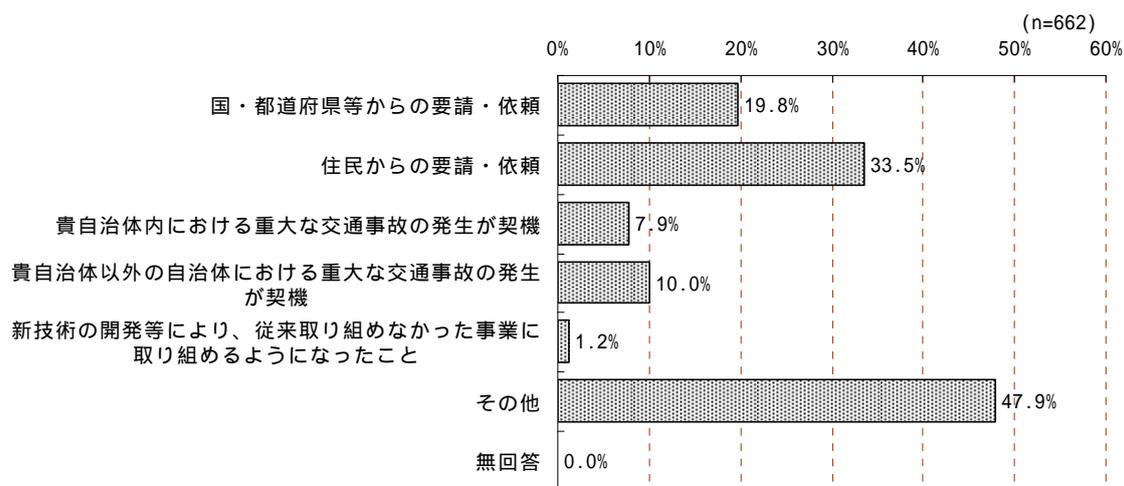
図表 III-11 この取り組み（施策・事業）が単年度で終了した理由



この取り組み（施策・事業）の取り組み実施に至る背景・経緯（問 8-9-3）（複数回答）

「住民からの要請・依頼」が 33.5%、「国・都道府県等からの要請・依頼」が 19.8%となっている。最多回答であった「その他」47.9%の内訳としては、「以前から継続してやっているから」「当市町村独自の発想によるもの」等の回答が多く寄せられている。

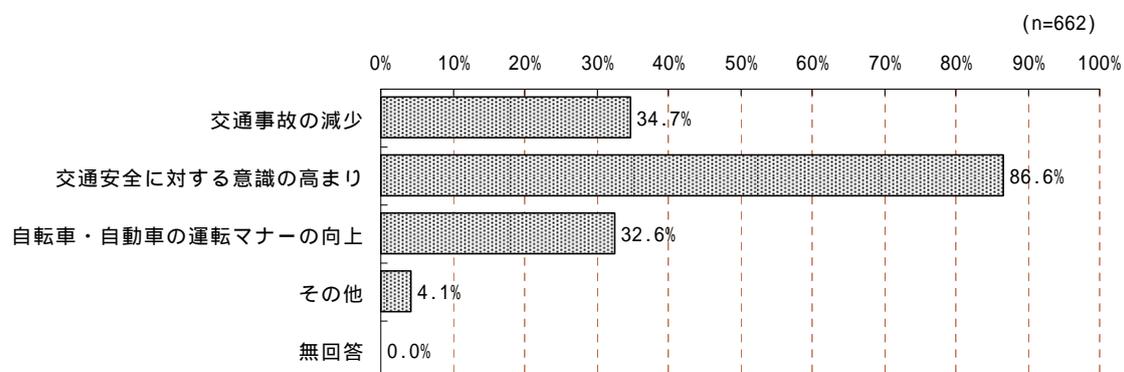
図表 III-12 この取り組み（施策・事業）の取り組み実施に至る背景・経緯



この取り組み（施策・事業）の実施による効果・成果（問 8-10-2）（複数回答）

この取り組み（施策・事業）の実施による効果・成果としては、「交通安全に対する意識の高まり」が 86.6%で最も高く、「交通事故の減少」は 34.7%、「自転車・自動車の運転マナーの向上」は 32.6%である。主として、交通安全意識面の向上につながっていると捉えられている。

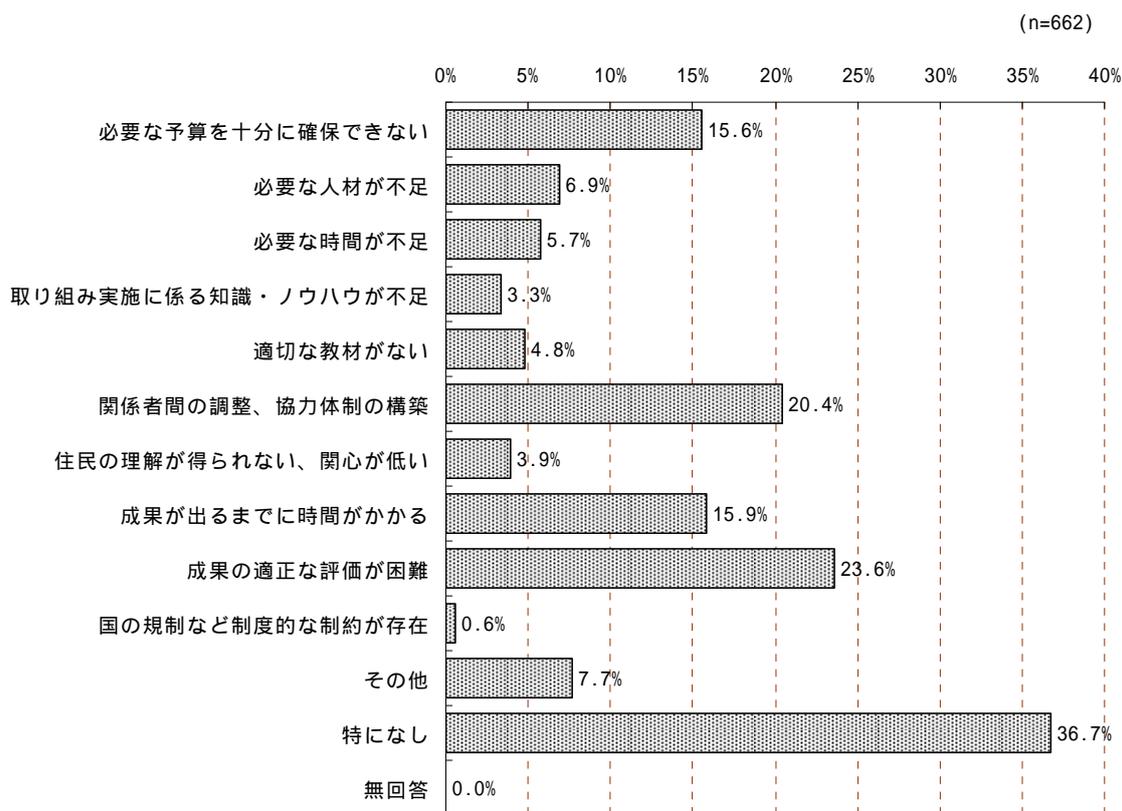
図表 III-13 この取り組み（施策・事業）の実施による効果・成果



この取り組み（施策・事業）を実施するにあたっての課題・問題点（問 8-11）（複数回答）

この取り組み（施策・事業）を実施するにあたっての課題・問題点を尋ねたところ、「特になし」が 36.7%で最も多く、次いで「成果の適正な評価が困難」が 23.6%、「関係者間の調整・協力体制の構築」が 20.4%の順であった。

図表 III-14 この取り組み（施策・事業）を実施するにあたっての課題・問題点



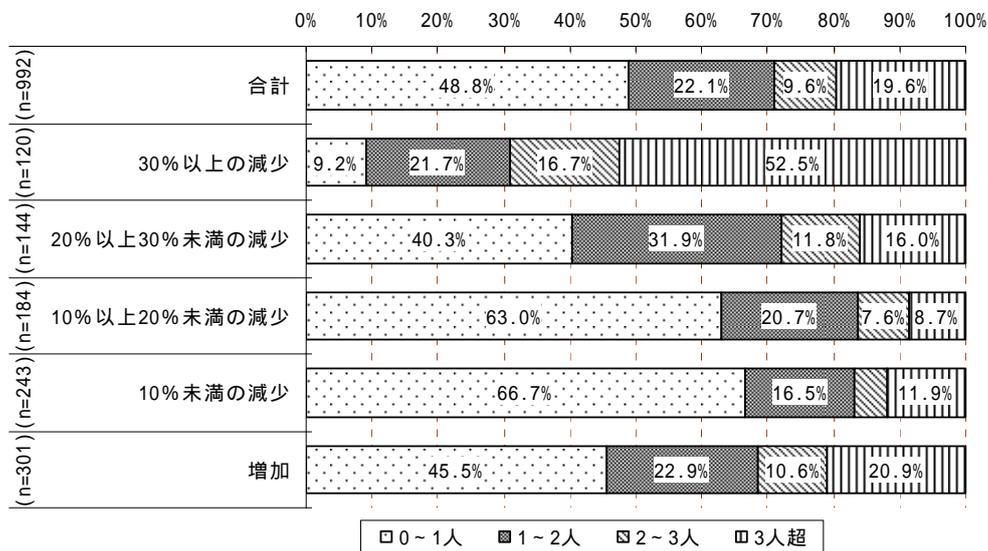
## 2. クロス集計結果

### (1) 過去3年間の交通事故件数減少率とのクロス集計

#### 人口1万人当り交通安全対策に従事する専任・兼任職員数（問4）

交通事故件数減少率が高い市町村ほど、人口1万人当りの交通安全担当専任・兼任職員数計は大きくなっている。特に減少率が大きい市町村（30%以上の減少）では、専任・兼任の交通安全担当職員数計が「3人超」の割合は、52.5%に達する。

図表 III-15 過去3年間の交通事故件数減少率と人口1万人当り交通安全対策に従事する専任・兼任職員数（問4）



## (2) 人口 10 万人当り交通事故件数とのクロス集計

### 人口 1 万人当り交通安全対策に従事する専任・兼任職員数 (問 4)

人口 10 万人当り交通事故件数と人口 1 万人当たりの専任・兼任職員数計の関係を見ると、人口当り事故件数が少ない市町村ほど、専任・兼任職員数計は多くなっている。事故件数が 200 件以下の市町村では「3 人超」が 63.3%となっているのに対し、600 件を超えると「0～1 人」が最も高く 70.8%を占めている。

図表 III-16 人口 10 万人当り交通事故件数と人口 1 万人当り交通安全対策に従事する専任・兼任職員数 (問 4)

