

通学児童生徒の安全確保に関する調査特別委員会

調 査 結 果 報 告 書

平成 25 年 12 月

茨 城 県 議 会

平成25年12月16日

茨城県議会議長 白田 信夫 殿

通学児童生徒の安全確保に関する調査特別委員会

委員長 小川 一成

通学児童生徒の安全確保に関する調査特別委員会調査結果報告書

平成25年第1回定例会において本委員会に付託された「通学児童生徒等を事故や事件の被害から守り、暮らしの中の安全と安心を一層高めるための諸方策」について、これまでの調査の経過及び結果を次のとおり報告する。

目 次

- はじめに -	1
第 1 調査方針及び調査経過	2
第 2 通学児童生徒を取り巻く環境の現状と課題	4
1 通学児童生徒の状況	4
2 過去に発生した事故の状況及び原因など	6
3 緊急合同点検の対策の実施状況	8
4 中学校・高等学校などにおける通学路の安全点検の実施状況	11
5 学校における交通安全教育の状況	13
6 防犯対策の状況	15
第 3 通学児童生徒の安全確保の基本方向	18
1 安全な道路環境整備について	18
2 安全教育の推進について	22
3 交通指導取締り及び防犯対策の強化について	25
4 安全確保体制について	27
第 4 通学児童生徒の安全確保に向けた今後の対応	29
1 安全な道路環境整備のあり方	29
2 安全教育のあり方	32
3 交通指導取締り及び防犯対策のあり方	33
4 安全確保体制のあり方	35
- おわりに -	38
参考資料 1～16	39

はじめに

平成 24 年 4 月 23 日に発生した京都府亀岡市での事故をはじめとして、千葉県館山市、愛知県岡崎市、愛知県小牧市、大阪府大阪市など、登下校時の児童などが犠牲となる痛ましい事故が連続して発生した。

将来を担う幼い子供達が犠牲になっている事故であり、しかも、安心して登下校できるはずの通学路での事故であり、決してあってはならないことである。

これらの事故を受け、国は、平成 24 年 4 月 27 日に「学校安全の推進に関する計画」を閣議決定し、関係大臣が協力・連携して学校の通学路の安全を確保するため、関係省庁副大臣会議において、通学路の交通安全の確保に関する取組を取りまとめ、各都道府県に、関係機関と連携した通学路の緊急合同点検及び対策の検討・実施を文書により依頼するなどの対応を行ったところである。

本県においても、平成 24 年 6 月に、桜川市の道幅が狭い県道で、登校中の児童の列に乗用車が接触する事故が発生するなど、通学路に危険箇所があることが指摘されてきたが、平成 24 年 8 月に、学校、警察、道路管理者などの連携により緊急合同点検が実施され、平成 24 年 11 月末現在で 1,800 箇所を超える危険箇所があることが判明した。

このように、安全、安心であるべき通学路が危険な状態にあることは大きな問題であり、通学児童生徒だけでなく、交通弱者である障害者や高齢者を含めた地域の生活者の安全確保を図るためにも、通学路の安全確保を徹底することにより、交通安全を損なう危険を着実に取り除いていく必要がある。

さらには、登下校中に児童生徒が事件に巻き込まれる事例も後を絶たないことから、そうした被害から子供たちを守るための対策にも配慮が必要である。

そのため、本委員会は、特に本県の未来を担う通学児童生徒たちを守るという観点から、県民の暮らしの中の安全・安心を確保し、明るい希望の持てる郷土づくりを進めるための諸施策のあり方について精力的に審査及び調査を進めてきた。

この間にも、交通安全を確保するための対策は確実に進んでいるものの、いまだ多くの危険な箇所が残されており、速やかな対応が求められている。

よって、本委員会は、通学児童生徒などを事故や事件の被害から守り、暮らしの中の安全と安心が一層高まるよう、通学児童生徒の安全確保に向けた今後の対応について、ここに報告するものである。



第 1 調査方針及び調査経過

1 調査方針

本委員会の設置の経緯などを踏まえ、調査方針を次のとおり決定した。

(1) 調査目的

平成 24 年 4 月以降、登下校中の児童の列に自動車が入り込み、死傷者が発生する痛ましい事故が相次いだ。

これを受け、平成 24 年 8 月、学校、警察、道路管理者などの連携により、全国的に通学路における緊急合同点検が実施され、平成 24 年 11 月末現在で全国では 7 万箇所以上、県内でも 1,800 箇所を超える危険箇所があることが明らかになった。

このように、安全、安心であるべき通学路が危険な状態にあることは大きな問題であり、通学児童生徒だけでなく、交通弱者である障害者や高齢者の方など、地域の生活者の安全確保を図るためにも、交通安全を損なう危険を着実に取り除き、通学路の安全確保を徹底していく必要がある。

さらには、登下校中に児童生徒が事件に巻き込まれる事例も後を絶たないことから、そうした被害から子供たちを守るための対策にも配慮が必要である。

このため、通学児童生徒などを事故や事件の被害から守り、暮らしの中の安全と安心が一層高まるような諸施策のあり方について調査する。

(2) 調査項目

- 安全確保体制のあり方
- 通学路などにおける安全な環境の整備
- 安全教育の充実
- 交通指導の強化及び防犯対策
- 市町村との連携
- 地域の協力

(3) 調査期間

本委員会の調査期間は、平成 25 年 12 月までの概ね 9 ヶ月とし、平成 25 年第 4 回定例会の会期中に調査結果の報告を行うこととする。

2 調査経過

本委員会は、平成 25 年 5 月 24 日の第 1 回委員会において調査方針を決定して以降、これまでに 9 回にわたる委員会を開催し、調査・審議を進めてきた。

調査・審議に当たっては、まず、通学児童生徒の人数や通学の手法・手段、通学距離や、過去に発生した事故の状況及び原因、合同点検の結果及び現在の取り組み状況などの現状と課題について調査し、さらにそれらに対する施策の基本方向について、安全な道路環境の整備、児童生徒などへの安全教育、交通指導及び防犯対策、安全確保体制の 4 つの項目に分類し、執行部から詳細な資料の提出を求め、説明聴取を行ってきた。

特に、緊急合同点検における対策必要箇所を進捗状況については、平成 25 年 3 月末現在で対策計画そのものが未定となっている対策未定箇所が 262 箇所も残っていたことから、概ね 2 ヶ月おきに対策の実施状況について、報告を求めるとともに、対策未定箇所については、対策が立てられない理由などの説明聴取を行った。

さらに、県内の緊急合同点検において危険箇所として挙げられた箇所の中から、学区が広く、常磐道、圏央道の高速道路や国道 354 号・408 号などの幹線道路が学区内を通り、一日を通して交通量が多い上に、本年 3 月に大型商業施設「イオンモールつくば」がオープンし、周辺の交通量が増加しているつくば市の小野川小学校と、昨年 6 月に走行中の車のドアミラーが登校中の児童に接触し、2 名が軽傷を負う事故が発生した桜川市の谷貝小学校の 2 校を対象に、現地調査を実施した。

また、国土交通省、文部科学省、本田技研工業株式会社から参考人を招致し、道路の環境整備の面からの取り組みの方向性や、ソフト面での対策の視点による安全確保に向けた安全教育の今後の対応、本田技研工業株式会社が行き組む SAFTYMAP の内容などについて、意見聴取を行ったところである。

さらに、11 月 13 日に開催した第 8 回委員会において、通学児童生徒の安全確保対策を確実に、かつ速やかに実施するため、国に対し、特段の措置が講じられるよう、意見書を提出することとしたところである。（P.41「参考資料 2」、P.43「参考資料 3」 参照）



第2 通学児童生徒を取り巻く環境の現状と課題

1 通学児童生徒の状況

(1) 児童生徒数・学校数の推移：平成24年度 (P.44「参考資料4」参照)

公立小学校において、近年のピークである昭和57年度と比べ約42.5%減少しているなど、全体として減少傾向にある。

(児童生徒数)

学校の種類		人数(H24)	人数(年度)	増減	摘要	
公立	小学校	160,354	278,689(S57)	118,335	近年ピーク時比較	
	特別支援学校小学部	1,246	851(H4)	395		
	中学校・中等教育学校(前期)	81,561	144,503(S62)	62,942	近年ピーク時比較	
	高等学校・中等教育学校(後期)	全日制	59,030	103,569(H2)	44,539	近年ピーク時比較
		定時制	1,637	2,052(H3)	415	近年ピーク時比較
	県立特別支援学校	中学部	852	522(H9)	330	
高等部		1,438	661(H6)	777		
私立	小学校	522	17(H15)	505		
	中学校・中等教育学校(前期)	4,342	4,592(H21)	250	近年ピーク時比較	
	高等学校・中等教育学校(後期)	19,720	22,329(H15)	2,609		
合計		330,702				

(学校数)

学校の種類		校数(H24)	校数(年度)	増減	摘要
公立	小学校	549	592(H11)	43	近年ピーク時比較
	特別支援学校小学部	21	17(H8)	4	
	中学校・中等教育学校(前期)	233	235(H12)	2	近年ピーク時比較
	高等学校・中等教育学校(後期)	100	111(H15)	11	近年ピーク時比較
	県立特別支援学校	21	17(H元)	4	
私立	小学校	5	1(H15)	4	
	中学校・中等教育学校(前期)	12	9(H15)	3	
	高等学校・中等教育学校(後期)	25	23(H15)	2	
合計		966			

(2) 通学方法について

(P.46「参考資料5」参照)

徒歩及び自転車で登下校する児童生徒が全体の8割以上になっており、通学児童生徒の安全確保には、歩道の整備や、車両の速度抑制など、人優先、人中心の道づくりを進めることが重要である。

(通学方法)

		徒歩	自転車	スクールバス	交通機関	タクシーなど	保護者等の送迎	その他	合計
公立	小学校	155,562	1,215	2,843	2,333	73	1,975	168	164,169
	特別支援学校小学部	1		1,074			128		1,203
	中学校・中等教育学校(前期)	26,260	54,255	475	110	14	469	2	81,585
	高等学校・中等教育学校(後期)	2,355	27,932		24,720			5,255	60,262
	県立特別支援学校	14	122	1,560	214		398		2,308
私立	小学校	5		407	21		89		522
	中学校・中等教育学校(前期)	233	642	830	2,335		219	83	4,342
	高等学校・中等教育学校(後期)	1,067	5,386	2,679	9,706		863	19	19,720
合計		185,497	89,552	9,868	39,439	87	4,141	5,527	334,111
割合		55.5%	26.8%	3.0%	11.8%	0.0%	1.2%	1.7%	100.0%
		82.3%							

(遠距離通学の状況)

		徒歩	自転車	スクールバス	交通機関	タクシーなど	保護者等の送迎	その他	合計
公立	小学校 通学距離4km以上	2,157	235	1,618	721	57	933	135	5,856
	中学校・中等教育学校(前期) 通学距離:6km以上	5	4,191	61	70	9	286	2	4,624
私立	小学校 通学距離4km以上			399	17		74		490
	中学校・中等教育学校(前期) 通学距離6km以上		133	780	1,925		165		3,003
合計		2,162	4,559	2,858	2,733	66	1,458	137	13,973
割合		15.5%	32.6%	20.4%	19.6%	0.5%	10.4%	1.0%	100.0%
		48.1%							

2 過去に発生した事故の状況及び原因など

(1) 人身交通事故の発生状況

(P.55「参考資料6」参照)

歩行者の原因別死傷者数

小学生(歩行者)の原因別死傷者数では、飛び出しが最も多く、中学生でも車両の直前直後横断に次いで多くなっており、交通安全教育による交通ルールの遵守とマナーの向上が重要である。

(平成20~24年・5年間の累計)

	飛び出し	車両直前後横断	横断歩道外横断	斜め横断	信号無視	その他	原因なし	合計
小学生	65	19	8	1	3	14	142	252
中学生	5	7	2	2			38	54

「横断中」には、車道への飛び出しを含む。

歩行者の類型別死傷者数

歩行者の類型別死傷者数では、小学生、中学生ともに横断歩道での事故が多く、交差点の整備や、信号機など安全施設の整備とともに、交差点を中心した見守り活動の充実なども重要である。

(平成20~24年・5年間の累計)

	横断中				通行中	路上遊戯	その他	合計
	横断歩道	横断歩道付近	歩道橋付近	その他				
小学生	82	7	1	87	54	1	20	252
中学生	26	2		20	6			54

「横断中」には、車道への飛び出し等を含む。

(2) 物件事故の発生状況

(P.63「参考資料7」参照)

自転車乗車中の時間帯別物件事故発生件数

6~10時及び16~20時の時間帯が多く、特に中学生、高校生では、登校時間帯に多い傾向にあり、通学時間帯への対応が重要である。

(平成24年中)

時間帯	6~8	8~10	10~12	12~14	14~16	16~18	18~20	20~22	22~24
6歳~11歳 (小学生相当)	2	6	15	25	57	102	13		
12歳~14歳 (中学生相当)	105	36	20	44	44	99	60	5	1
15歳~17歳 (高校生相当)	126	148	32	40	57	125	104	32	6
合計	233	190	67	109	158	326	177	37	7

0~6時の間の発生件数はなし

自転車乗車中の事故類型別物件事故発生件数

出会い頭の事故が最も多くなっており、一時停止の遵守や、危険予測の能力向上などを図る安全教育が重要である。

(平成24年中)

	正面衝突	追突	出会い頭	相互他	合計
6歳～11歳 (小学生相当)	6	1	163	50	220
12歳～14歳 (中学生相当)	23	10	254	127	414
15歳～17歳 (高校生相当)	19	15	408	229	671
合計	48	26	825	406	1,305
割合	3.7%	2.0%	63.2%	31.1%	100.0%

3 緊急合同点検の対策の実施状況

(1) 通学路における緊急合同点検の実施

平成 24 年 4 月に全国で通学路における児童の登校中での交通事故が多発したことを受け、国からの調査で、P T A を含む学校関係者、警察、道路管理者の三者による緊急合同点検を行った。

- ・平成 24 年 5 月 30 日 緊急合同点検の実施依頼 (P.67「参考資料 8」参照)
文部科学省、国土交通省、警察庁から県関係部局へ依頼
- ・平成 24 年 8 月末まで 緊急合同点検の実施
- ・平成 24 年 11 月末まで 対策案の策定
対策案が決定次第、順次、対策の実施

(参考：通学路における主な交通事故状況)

発生場所	月 日	状 況
京都府 亀岡市	4 月 23 日	亀岡市安詳小学校の児童 9 人と保護者 1 人の列に車が突っ込み、児童 2 人と保護者 1 人が死亡、7 人が重軽傷。
千葉県 館山市	4 月 27 日	登校のためバス停で待っていた児童に自動車突っ込み児童 1 人が死亡。
愛知県 岡崎市	4 月 27 日	登校のため横断歩道を渡っていた児童に自動車突っ込み児童 2 人が負傷。

(2) 対策の実施状況

緊急合同 点検 箇所数	対策必要 箇所数 (A)	対策状況			対策済率 (B / A)	
		時期	対策済 (B) *1	対策 予定 *2		対策 未定 *3
2,067	1,890	H24年11月末	690	731	469	36.5%
		H25年 3月末	1,131	497	262	59.8%
		H25年 6月末	1,219	552	119	64.5%
		H25年 8月末	1,341	509	40	71.0%
		H25年10月末	1,444	444	2	76.4%

* 1 対策が終了している箇所数

* 2 対策実施機関や対策内容が決定しており、現在着工中又は対策実施時期の見通しが立っているもの

* 3 次の理由により対策計画が未決定となっているもの

- ・ 対策の方向性を検討中
- ・ 関係機関と協議中
- ・ 関係機関が困難としたもの

(3) 対策未定箇所の解消

10月末時点の対策未定箇所は2箇所(2市町)であったが、12月4日までに、道路管理者による路面標示等が対策予定となったため、対策未定箇所はすべて解消された。

(4) 対策済箇所(1,444箇所)の主な対策内容

複数対策の箇所あり

学校などによる対策(608箇所)

・交通安全指導, ボランティアなどによる見守り, 通学路の変更 等

道路管理者による対策(753箇所)

・路面標示や外側線などの設置, 除草・樹木の剪定, 簡易看板・ラバーポール・防護柵などの設置, 道路・交差点改良 等

警察による対策(420箇所)

・パトロール, 路面標示・標識の設置, 横断歩道の設置, 信号機の設置, 交通指導・取締り, 交通規制(速度・進入禁止など) 等

(5) 対策予定箇所(444箇所)の主な対策内容と実施予定時期

複数対策の箇所あり

学校などによる対策(69箇所)

・交通安全指導, ボランティアなどによる見守り, 通学路の変更 等

(おおむね平成25年度中に実施予定: 通学路の変更で、一部平成26年度以降となるもの有り)

道路管理者による対策(349箇所)

・路面標示や外側線などの設置, 道路・交差点改良, 歩道整備, 簡易看板・ラバーポール・防護柵などの設置 等

〔箇所数内訳〕

(単位: 箇所)

対策終了予定年度	国	県	市町村	合計
平成25年度中に終了予定	1	68	127	196
平成26年度に終了予定	0	8	35	43
平成27年度以降に終了予定	0	31	79	110
合計	1	107	241	349

〔概算事業費内訳〕

(単位: 百万円)

対策終了予定年度	国	県	市町村	合計
平成25年度中に終了予定	1	747	441	1,189
平成26年度以降に終了予定	0	5,492	1,565	7,057
合計	1	6,239	2,006	8,246

一部の箇所(市町村)の概算事業費で未積算有り

警察による対策（42箇所）

・横断歩道の設置，信号機の設置，路面標示・標識の設置 等

〔箇所数内訳〕

（単位：箇所）

対策終了予定年度	合 計
平成 25 年度中に終了予定	12
平成 26 年度に終了予定	20
平成 27 年度以降に終了予定	10
合 計	42

〔概算事業費内訳〕

（単位：百万円）

対策終了予定年度	合 計
平成 25 年度中に終了予定	24
平成 26 年度以降に終了予定	37
合 計	61

4 中学校・高等学校などにおける通学路の安全点検の実施状況

(1) 公立中学校(日上市立日立特別支援学校中等部を含む)

合同点検結果 (平成25年10月末現在)

学校数	報告 学校数	対策必要 箇所数 (A)	対策済 箇所数 (B)	対策予定 箇所数	対策未定 箇所数	対策率 (B/A)
229	229	605	171	336	98	28.3%

(小学校などの重複箇所を除く)

対策済箇所(171箇所)の内容(複数対策あり)

学校などによる対策(96箇所)

・交通安全指導,通学路の変更,見守り活動 等

道路管理者による対策(61箇所)

・路面標示,除草・伐採,カーブミラーの設置 等

警察による対策(16箇所)

・横断歩道の設置,交通規制 等

対策予定箇所(336箇所)・対策未定箇所(98箇所)の内容

小学校などと同様に「通学路における交通安全の確保に関する緊急会議」の体制の下,市町村教育委員会と連携を図りつつできるだけ早く対策を推進する。

(2) 県立学校

中学校・高等学校・中等教育学校の点検結果 (平成25年10月末現在)

学校数	報告 学校数	対策必要 箇所数 (A)	対策済 箇所数 (B)	対策予定 箇所数	対策未定 箇所数	対策率 (B/A)
100	100	137	120	12	5	87.6%

(小学校などの重複箇所を除く)

対策済箇所(120箇所)の内容(複数対策あり)

学校による対策(118箇所)

・交通安全指導,見守り活動,通学路の変更 等

道路管理者による対策(7箇所)

・除草・伐採,路面標示,注意喚起の看板設置 等

警察による対策（1箇所）

・路面標示 等

（3）県立特別支援学校（中学部・高等部）

点検結果

（平成25年10月末現在）

学校数	報告 学校数	対策必要 箇所数 (A)	対策済 箇所数 (B)	対策予定 箇所数	対策未定 箇所数	対策率 (B/A)
21	21	26	21	3	2	80.8%

（小学校などの重複箇所を除く）

対策済箇所（21箇所）の内容（複数対策あり）

ホームルーム，集会などによる交通安全指導（17箇所）

教職員などによる見守り活動（8箇所）

通学路の変更（迂回）（2箇所）

防犯灯の設置（1箇所）

（4）私立学校

点検結果

（平成25年10月末現在）

学校種	学校数	報告 学校数	対策必要 箇所数 (A)	対策済 箇所数 (B)	対策未定 箇所数	対策率 (B/A)
中学校	10	10	58	26	32	44.8%
高等学校	23	23				
中等教育	2	2	6	5	1	83.3%
計	35	35	64	31	33	48.4%

公立小学校及び県立学校などの対策必要箇所と重複する箇所を除く。

中学校10校中8校が中高一貫校であるため，高等学校と併せて点検を実施。

対策済箇所及び対策未定箇所は，点検により学校法人が判断したものの。

対策済箇所（31箇所）の内容（複数対策あり）

教職員などによる立哨・巡回指導（23箇所）

ホームルーム，集会などによる交通安全指導（12箇所）

関係機関と連携した標識の整備（3箇所）

5 学校における交通安全教育の状況

(1) 交通安全教育の状況

各教科，特別活動，総合的な学習の時間など学校教育活動全体において交通安全教育を実施している。

主な事業内容

ア 小・中学校

交通安全教室

- ・警察署員などの外部講師を活用した交通安全教室の開催
- ・校庭に白線を引き交差点にみたとて，安全な自転車運転や道路の渡り方を指導するとともに，反射材やシートベルトの着用の有効性などを体験しながら理解させる参加体験型の教室も実施

通学路安全マップの作成

- ・通学路の交通安全や防犯に関する通学区域内の地図を作成し，危険箇所を周知

実施状況

(平成25年3月調査)

校種	交通安全教室	通学路安全マップ
小学校 (549校)	547校 (99.6%)	546校 (99.5%)
中学校 (233校)	193校 (82.8%)	226校 (97.0%)

イ 高等学校

交通安全教室

- ・映像などの活用や参加体験型を含む学校の実態にあった交通安全指導
- ・全県立高校100校において毎年開催

二輪対策事業

- ・二輪車（原付バイク）などの通学許可校において，二輪車通学の生徒を対象に，自動車教習所を活用して，危険予測，危険回避能力育成などに関する実技研修会を実施
- ・平成24年度は15校実施

指導上のポイント

ア 小学校低学年

- ・歩行中の道路横断時の左右確認
- ・保護者へのシートベルト着用の徹底周知 等

- イ 小学校高学年
 - ・自転車の構造の理解
 - ・自転車の正しい乗り方 等

- ウ 中学校
 - ・歩行者に対する思いやりを持った自転車乗車マナー
 - ・事故に対する責任 等

- エ 高等学校
 - ・自転車，原付バイクなどの構造の正しい理解
 - ・事故をなくすための社会への貢献 等

(2) 学校安全計画の作成

学校保健安全法に基づき，全ての学校において安全教育，安全管理，教職員研修を含めた総合的な学校安全計画を毎年度策定している。

6 防犯対策の状況

(1) 登下校時における児童生徒の安全確保

県教育委員会における取組

学校安全管理に関する手引きの発行・改定

- ・学校安全管理の手引き【不審者対応編】(H20年12月改定)

不審者情報に関する情報の提供・共有

- ・不審者情報インターネット掲示板(H18年1月～)

書込件数 H24年度：203件， H25年7月現在：37件

アクセス件数：1,598,199件(H18年1月～H25年7月8日まで)

- ・緊急情報メール配信システム(H25年4月～)

配信件数 平成25年度 7件(6月末現在)

学校安全教育指導者の資質向上

- ・学校保健・学校安全指導者研修会の開催(年1回)
- ・防犯教室指導者養成講習会の開催(年1回)

関係機関(警察本部，教育庁，知事部局)との連携

- ・「学校安全対策班会議」の開催(随時)
- ・「警察本部と教育庁等との連絡会」の開催(年4回)

各学校における取組

学校における安全管理体制の構築

- ・不審者対応マニュアルの作成
- ・通学路の安全点検
- ・児童生徒の登下校を地域全体で見守る体制の整備
- ・不審者情報の迅速かつ適切な把握・警察との連携

危険予測能力や危機回避能力を身に付けさせる安全教育の推進

- ・防犯教室の実施・安全マップの作成状況(平成24年度取組状況)

	防犯教室	安全マップ
小学校	4 5 5 (83%)	5 4 6 (99%)
中学校	1 4 1 (61%)	2 2 6 (97%)

- ・不審者などに遭遇した場合の具体的な対処方法の訓練など実践的な指導を実施
(不審者からの声かけ対応訓練，防犯用語「いかのおすし」の活用など)

その他

- ・こどもを守る110番の家などの周知
- ・防犯ブザーの利用・携帯方法の訓練
- ・防犯グッズの配布

(2) 子供の犯罪被害の状況

(P.73「参考資料 9」参照)

事案の認知状況では、「声かけ」が最も多く、次いで「露出」「つきまとい」の順となっている。

(声かけ事案などの認知状況：高校生以下不審者情報)

	H24中		H23中	差し引き (A-B)	H25上期		H24上期	差し引き (C-D)
	(A)	登下校時			(B)	(C)		
声かけ	295	197	212	83	138	87	159	21
露出	182	108	191	9	90	59	84	6
痴漢	100	61	135	35	36	18	46	10
つきまとい	108	73	114	6	72	52	48	24
写真撮影	81	51	67	14	42	28	32	10
強制わいせつ	18	9	25	7	6	4	8	2
暴行	71	42	50	21	23	18	38	15
その他	66	33	51	15	27	14	26	1
合計	921	574	845	76	434	280	441	7

(3) 不審者情報の傾向と対策

不審者事案の傾向 (P.75「参考資料 10」参照)

時間帯別では、日中「15時～18時」の下校時間帯での被害が多い。

(不審者情報の時間帯別件数：平成 24 年中)

時間帯	6～9	9～12	12～15	15～18	18～21	21～24	合計
小学生	30	1	7	120	1	0	159
中学生	43	4	14	70	17	1	149
高校生	68	13	17	67	84	17	266
合計	141	18	38	257	102	18	574

地域的には「住宅街」、通りの種別では「裏通り」での被害が多い。

(不審者情報の時間帯別件数：平成 24 年中)

	住宅街	農漁村	住宅団地	商店・飲食店街	新興住宅街	その他	合計
小学生	67	40	11	9	9	3	139
中学生	59	58	4	9	2	5	137
高校生	108	70	13	23	10	5	229
合計	234	168	28	41	21	13	505
割合	46.3%	33.3%	5.5%	8.1%	4.2%	2.6%	100.0%

(不審者情報の時間帯別件数：平成 24 年中)

	裏通り	表通り	路地	幹線道路沿い	駅付近	その他	計
小学生	64	34	18	11	7	5	139
中学生	66	37	11	13	2	8	137
高校生	121	46	14	23	19	6	229
合計	251	117	43	47	28	19	505
割合	49.7%	23.2%	8.5%	9.3%	5.5%	3.8%	100.0%

犯罪被害防止対策

ア 学校周辺や通学路における街頭活動の実施

- ・登下校時間帯に、制服で勤務する警察官を動員した各種街頭活動を実施。

イ スクールサポーターによる活動

- ・県下 28 警察署に非常勤嘱託職員(スクールサポーター)を 1 名ずつ配置し、登下校時の児童の安全確保を目的とした、学校周辺や通学路でのパトロール活動などを実施。

ウ 自警団など防犯ボランティア団体による子供の見守り活動

- ・登下校時に、学校付近での立哨や通学路などでの子供の見守り活動を実施。

エ こどもを守る 110 番の家との連携

- ・児童らが「声かけ」、「つきまとい」などの被害に遭遇した場合に、通学路にある「こどもを守る 110 番の家(車)」へ逃げ込めるよう、学校やこどもを守る 110 番の家と連携し、設置場所や活用方法について周知を行う。

オ 先制・予防的活動の推進

- ・通学路及び児童が利用する公園などにおける性犯罪及びその前兆事案が発生した際、集中的な警らを実施。
- ・不審者情報を多角的に分析し、管轄する警察署だけでなく、隣接警察署と情報を共有した、よう撃捜査などの実施。
- ・容疑情報に基づき、必要な捜査などを実施し、行為者の特定と的確な検挙及び指導・警告の実施。

カ 情報発信活動の推進

- ・声かけ、不審者情報などの「子ども・女性対象の犯罪情報」を、ひばりくん防犯メールにて配信。
- ・子供が対象となる被害の情報を、平成 23 年に構築を開始した防犯ネットワークを通じ、関連する団体へ情報提供を実施。
- ・茨城県警察公式ホームページ上において、「子どもに対する不審者情報」と「不審者情報マップ」を掲載。

キ 防犯インフラの整備促進

- ・通学路などにおける街頭防犯カメラ・街路灯の設置を促進するため、自治体・事業者などに対し、その有効性を示し、設置の働きかけを実施。



第3 通学児童生徒の安全確保の基本方向

1 安全な道路環境整備について

(1) 緊急合同点検に基づく対策必要箇所への対応

対策実施状況の把握及び進行管理

- ・各危険箇所における対策の実施状況，対策未定箇所の検討状況を把握
- ・通学路における交通安全の確保に関する緊急会議において情報を共有するとともに，全県的な進行管理を実施
- ・合同点検及び対策協議などに係るガイドラインの検討

対策立案の支援

- ・市町村に対して，国の制度の活用支援や技術的助言を行いながら，各危険箇所における対策案の検討を支援する。
- ・通学路安全対策アドバイザーを引き続き市町村などに派遣し，通学路の安全確保に努める。(P.77「参考資料11」参照)
- ・地域全体で通学路の安全確保対策に取り組む体制を整備するためにも，市町村連絡協議会や既存の類似組織を活用した取組を推進する。【再掲】
- ・随時，効果的な対策事例を収集し，情報提供を行う。(事例収集後は，事例集としてとりまとめを行う)

想定事業費のとりまとめなど

- ・対策予定箇所における概算事業費を対策の実施予定時期ごとにとりまとめ，国への要望などを実施

道路整備の推進

ア 県管理道路

- ・用地取得を伴わない路面標示などの即効性のある対策については年度内の完了を図る。
- ・用地取得を伴う歩道整備などについては，早期完成が図られるよう，引き続き用地取得に努め事業の推進を図る。
- ・交通安全施設の整備に当たっては，現地の状況などを踏まえ導入を図る。
【再掲】
- ・路面や路肩のカラー舗装の色彩については，関係機関などと連携を図りながら調整していく。【再掲】

イ 市町村管理道路

- ・防災・安全交付金を活用した、歩道整備などを実施（来年度以降へ継続する見込みの箇所については、早期の事業完了が図れるよう、継続的な交付金の活用を支援していく。）

交通安全施設の整備促進【再掲】

ア 信号機の設置について

- ・道路改良が必要な箇所については、道路管理者と連携を図り、整備を進める。また、道路改良に長期間を要する場合は、他の安全対策などを道路管理者や関係機関と連携を図りながら進めていく。

イ イメージハンプなどの路面表示の促進

- ・車両運転者に対する注意喚起、速度抑制の対策を関係機関と連携して進めていく。（なお、このような箇所については、今後も交通量や横断者数、道路環境などの変化を見ながら信号機設置などについて検討していく。）

ウ 交通規制の拡充

- ・関係機関、地域住民などの理解と協力を得て、連携を図りながら整備を進めていく。

（２）中学校，高等学校などにおける通学路点検結果への対応

- ・学校から抽出された危険箇所について、必要に応じ、合同点検を実施し、対策案を検討。その後、順次、対策を実施

（３）歩道整備，交差点改良の推進

- ・歩行者と車両を歩車道境界ブロックなどにより分離する歩道整備の推進
- ・人家連坦や地形の状況などによりやむを得ない箇所への歩道幅員の縮小規定の適用を検討
- ・歩道のない危険な交差点について、道路改良と併せて歩道整備を進める。

（４）交通安全施設の整備促進

安全な歩行空間の確保

- ・ガードレール，ラバーポール，路面標示などの交通安全施設の整備に当たっては、現地の状況や整備効果などを踏まえ導入を図る。
- ・路面や路肩のカラー舗装の色彩については、地域特性を踏まえ、市町村及び交通管理者と緊密な連携を図りながら調整していく。

凸部（ハンプ）の設置

- ・ゾーン 30 に指定された区域などにハンプの設置を検討する。

信号機，横断歩道の整備促進

・信号機の設置について

道路改良が必要な箇所については，道路管理者と連携を図り，整備を進める。また，道路改良に長期間を要する場合は，他の安全対策などを道路管理者や関係機関と連携を図りながら進めていく。【再掲】

(5) 市町村道整備への支援

国の支援制度の活用

・市町村が通学路整備を行うにあたり，防災・安全交付金をはじめとする国庫交付金事業を積極的に活用できるよう，整備計画の策定や交付申請の手続きなどについて支援する。

技術的な支援

・市町村から県（所管土木事務所など）に提出される設計図書の審査及び助言を行う。
・市町村からの要請に応じた，橋梁など重要な構築物についての技術的な助言を行う。
・過疎代行事業などにおいて 県が代行または受託して市町村道の整備を行う。

(6) 通学状況に応じたスクールゾーンの設定

・通学状況や地域の実態に合わせて，柔軟に設定できるよう市町村の取り組みを推進する。

(7) 通学路沿いの平地林整備

・これまで，通常の森林整備の一環として進めてきたものを，平成 25 年度から事業区分を明確にすることにより，更なる市町村の取り組みを推進する。

【H25 事業区分】

- ・平地林・里山林の除間伐等の整備
- ・通学路等道路沿いの森林整備（追加）
- ・森林に侵入する竹の駆除整備
- ・有害鳥獣（イノシシ）対策としての里山林整備

(8) イメージハンブ（トリックアート）などによる対策

新しい表示による対策

・信号機などの設置が困難な狭隘道路や歩行者用道路の車両の進入を防止する

必要のある箇所などへの対策として、イメージハンプによる強調表示を進めていく。

外側線や横断歩道のイメージハンプによる強調表示

- ・外側線の内側や横断歩道の手前にイメージハンプ（トリックアート）による強調表示を行う。

ゾーン 30 内におけるハンプ設置

- ・ゾーン 30 の区域の入口や区域内道路にハンプを設置することは、騒音などの問題があることから、イメージハンプなどの方法による整備を進めていく。

2 安全教育の推進について

(1) 交通安全教室の充実

児童生徒に危険予測・回避能力を身に付けさせるための交通安全教育の推進

ア 発達段階に応じた系統的な指導の実施

イ 参加・体験型交通安全教育の実施

- ・自転車シミュレーターの活用による危険予測・回避能力の向上
- ・スタントマンを活用したスケアード・ストレイト教育技法を用いた参加・体験・実践型の安全教室活動を推進する。

交通安全教育モデル事業（仮称）の実施

- ・対策未定箇所の解消に向けて市町村に派遣した「通学路安全対策アドバイザー」を学校に派遣し、通学路の点検状況などを踏まえた交通安全指導を行う。

民間事業者・団体などと連携した交通安全教育の推進

ア 「ホンダセーフティマップ」を活用した安全マップの作成

- ・事故多発エリアなどの情報をもとに、危険性や事故防止対策を児童生徒に考えさせ、安全マップの作成に活かしていく。
- ・作成した安全マップを地域で共有することで、交通安全意識の醸成を図る。

イ 交通事業者と連携した交通安全教育の推進

- ・バス事業者の協力のもとに乗車時のマナーなどについての乗車体験活動などを推進する。
- ・鉄道事業者の協力のもとに踏切の渡り方など、安全啓発活動を推進する。

ウ 交通安全関係団体などとの連携

- ・交通安全協会などが実施している作文コンクールや交通安全子供自転車大会などへの積極的な参加を促し、交通安全意識の高揚を図る。

高校生交通マナーアップ学校委員会の充実

- ・優良事例の紹介などによる委員会活動の活性化を図る。

(2) 通学用自転車，原付バイクの安全運転指導の強化

自転車安全利用モデル校の促進

- ・各警察署長が管内の中学，高校の中から，自転車安全利用モデル校を指定し，市町村，関係機関・団体などと連携を図り，学校独自の取組を支援する。

自転車などの運転中における携帯電話・イヤホンなどの禁止に係る指導の徹底

- ・茨城県警察作成リーフレットなどを活用し，周知徹底を図る。
- ・自転車など利用者としての義務と責任を自覚した行動ができるよう指導の充実を図る。

(3) 運転者又は企業などにおける交通安全教育

車の運転者に対する交通安全教育

ア 運転免許取得時の交通安全教育

危険を予測し，これを回避する意識と能力を高めるための基本的な教育を実施する。

イ 運転免許取得後の交通安全教育

累積点数が一定の基準に該当する者や行政処分を受けた者に対し，その危険性の改善を図るための教育を行う。

ウ 高齢運転者対策

受講者自らが身体機能の変化を自覚してもらった上で，その結果に基づく助言・指導を実施する。

企業などへの働きかけ，協働の取り組み

ア 安全運転管理者に対する講習

道路交通法の規定に基づき選任された安全運転管理者などを対象とした講習を行う。

イ 交通マナーアップ運動の推進

模範的な運転マナーを県民に示す交通マナーリーダーカーの指定を行う。

ウ 企業などとの協働の取組

バス会社のバスガイドや企業の従業員を交通安全アドバイザーに委嘱し、機会ある毎に、交通事故防止に関するアドバイス活動やキャンペーンに参加してもらう。

エ 関係機関・団体との連携

財団法人日本自動車研究所と連携し、新たな交通安全教育手法について共同研究中。

オ 企業などに対する安全教育の実施

各企業などに警察官を派遣し、交通安全教室を開催する。

3 交通指導取締り及び防犯対策の強化について

(1) 交通指導取締りの強化

- ・ 通学路や学校周辺における交通指導取締りの強化
- ・ 通学路を重点とした県下一斉交通指導取締りの実施
- ・ 自転車運転中の携帯電話使用等に関する道路交通法施行細則の改正

(2) 防犯対策の強化

学校周辺や通学路における街頭活動の強化

勤務ローテーションの見直しなどにより、動員可能な警察官の充実を図り、登下校時間帯を中心に、街頭活動の強化を図る。

自警団など防犯ボランティア団体による子供の見守り活動への支援

自警団など防犯ボランティア団体による、見守り活動を充実のため、情報提供をはじめとする支援を行う。

こどもを守る 110 番の家との連携

学校やこどもを守る 110 番の家との連携を強化し、子供に設置場所や活用方法について一層の周知を図る。

先制・予防的活動の推進

ア 前兆事案発生時における集中警らの実施

通学路及び児童が利用する公園などにおける性犯罪及びその前兆事案が発生した際の、集中的な警らを継続して実施していく。

イ 不審者情報の分析などによるよう撃捜査などの実施

情報を共有をはじめとする警察署間の連携強化を図り、よう撃捜査などを実施していく。

ウ 行為者の特定と的確な検挙及び指導・警告の実施

容疑情報の更なる収集に努め、必要な捜査などを実施し、行為者の特定と的確な検挙とともに、積極的な指導・警告を行う。

情報発信活動の推進

ア ひばりくん防犯メールの活用促進

ひばりくん防犯メールの一層の活用を図るため、学校や家庭と連携した登録の働きかけを継続して行っていく。

イ ネットワークを通じた情報提供

子供が対象となる被害情報について、関連する団体に対し、防犯ネットワークを通じ、引き続き情報提供を実施していく。

ウ 県警ホームページでの情報提供

茨城県警察公式ホームページに掲載している「子どもに対する不審者情報」や「不審者情報マップ」について、より見やすいものにするなど、内容の充実を図る。

防犯インフラの整備促進

通学路などにおける街頭防犯カメラ・街路灯の設置を促進するため、自治体・事業者などに対し、その有効性を示した上で、設置の働きかけを継続的に実施していく。

4 安全確保体制について

(1) 関係機関との連携強化による啓発活動

全県的な県民運動の推進

- ・交通安全県民運動を通じて、県民全体で通学路の安全確保を図る気運醸成のための広報啓発活動を強化
- ・交通安全協会、交通安全母の会連合会、防犯協会など、関係機関・団体を通じた各地域における取り組み強化の要請
- ・企業(サポートカンパニーなど)と連携した交通安全活動を推進
- ・茨城県交通安全県民運動推進体制の充実

情報共有の充実

- ・合同点検結果及び対策状況の公表促進
- ・事故情報のいばらきデジタルマップへの掲載促進
- ・メールの活用による迅速な事故情報などの提供
- ・交通事故分析結果などの提供
- ・道路情報板の活用
- ・ラジオ広報などの充実

地域との協力体制の強化

- ・地域全体で学校を支え児童生徒の安全を確保する取組を推進する。

道路除草ボランティアなどの活用

- ・道路ボランティアサポート事業を活用し、通学路の安全確保に努める。
- ・緊急合同点検の結果、除草を実施した箇所においては、ボランティア活動による協力の可能性について、小学校周辺のPTAなどの関係者と協議していく。
- ・既存の表彰制度に加えて、自主的な環境美化活動に取り組んでいる方に対して感謝状の贈呈を行うなど、地域との連携を深めていく。
- ・市町村などと連携し、広く情報収集を図りながら、ボランティアの拡大に努める。

(2) 危険箇所解消に向けた体制整備

通学路における交通安全の確保に関する緊急会議(P.78「参考資料12」参照)の定期的な開催(緊急会議は、常設の組織として改組を検討)

- ・合同点検及び対策協議などに係るガイドラインの検討

- ・点検結果に基づく市町村の意見などの集約及び支援策などの協議

「通学児童・生徒交通事故防止タスクフォース」の設置

- ・関係機関が早期に連携して、情報を共有するとともに、事故発生現場点検などを行い、安全確保と再発防止を図るため、交通部内に設置。

市町村における推進体制の設置促進

- ・地域全体で通学路の安全確保対策に取り組む体制を整備するためにも、市町村連絡協議会や既存の類似組織を活用した取組を推進する。（再掲）

関係機関（交通管理者と道路管理者）による連携

- ・交通管理者や道路管理者など関係機関が連携を図りながら、交通安全施設の整備を進めていく。

（３）徒歩通学児童へのヘルメットなどの着用促進

ヘルメットの着用推進

- ・登下校時のヘルメットなどの着用は安全対策として有効であることから、導入済みの市町村の状況などの情報提供や、企業・団体などへの働きかけにより普及を促進する。

反射材などのPR

- ・反射材の有効性などについても引き続きPRに努める。

（４）スクールバス導入の支援

- ・市町村への先進事例の情報提供や、スクールバス運行などに関する既存の財政支援制度について一層の周知を図るとともに、国に対しスクールバス運行などに係る財源措置拡充の要望を行う。



第4 通学児童生徒の安全確保に向けた今後の対応

昨年4月の京都府亀岡市における、通学児童が巻き込まれる痛ましい事故などを受け、通学路の安全を図り、通学児童などを守ろうという動きは、国の緊急合同点検の取り組みなどを始めとして、全国的な広がりを見せている。

それにもかかわらず、今年9月にも、京都府八幡市において、集団登校中の児童の列に乗用車が突っ込み、5人が重軽傷を負う事故が発生するなど、罪のない、将来ある子供たちが巻き込まれる痛ましい事故があとを絶たない。

本委員会においては、通学路の安全を図り、通学児童生徒を守るため、取りかかることができることから順次、対策に着手するよう、意見集約が図られる都度、執行部に申し入れてきたところである。

執行部においても、積極的に対策を講じてきているものの、いまだ多くの交通危険箇所が残されているのが実情であり、1日も早く、通学児童生徒が安心して学校に通うことができるようにすることが必要である。

また、通学児童生徒の安全を確保することは、交通弱者である障害者や高齢者など、地域の生活者の安全確保にも繋がるものであり、安全・安心な生活環境を整えるという、まさに行政の最優先課題であると言えるものである。

よって、通学児童生徒の安全確保を通じ、茨城県に住みたいと思われるような、全国に誇る安全な県とするため、「スピード感をもって、できることは全てやる」を基本に、今後の対応として、以下に掲げる提言を行う。

1 安全な道路環境整備のあり方

安全、安心であるべき通学路の一部が危険な状況におかれていることは、大きな問題であり、今この瞬間にも起きる可能性がある事故に備えるため、継続的な安全点検を実施するとともに、危険が把握された箇所に対し、応急措置的な対策も含めて可及的速やかに対応することが必要である。

それと同時に、応急措置的な対策を講じた箇所について、抜本的な対策を検討していくことも必要である。

【緊急合同点検結果に基づく対策必要箇所への基本的な考え方について】

(1) 対策予定箇所の計画的整備

通学路の危険箇所を長期間放置することは許されないことから、概ね3年以内を目途に全ての対策が完了するよう、以下に掲げる対策を講じるべきである。

- ・必要な対策については、予算も含め、3年程度の期限を切って計画的に推進するべきである。

- ・特に通学路の危険箇所への信号機設置については，撤去も含めた全体経費に配慮しつつ新規設置に必要な予算枠を確保することなどにより，一層の設置促進を図るべきである。
- ・対策に必要な予算（市町村分を含む）については，国に対しても防災・安全交付金などにより十分な財源措置を講じるよう働きかけるべきである。
- ・森林湖沼環境税を活用した通学路沿いの平地林の整備を促進すべきである。

（２）継続的な合同点検の取り組み

通学路を取り巻く環境の変化に対応するため，緊急合同点検の枠組みを活用し，継続的に合同点検を実施するべきである。

各市町村が合同点検を的確に行えるよう県がガイドラインを示すべきである。

対策済箇所についても，応急措置的な対策をとった箇所については，抜本的な対策について引き続き検討するよう市町村への助言などを行うべきである。

県は，市町村における点検の実施状況を継続的に把握するとともに，迅速かつ的確な対策が実施できるよう全庁を挙げて支援すべきである。

通学路の安全対策が継続的に実施できるよう，必要な財源の確保を図るべきである。本委員会での議論を契機に，新たに通学路の点検を実施した中学校，高等学校，特別支援学校などについても，早期に対策未定箇所が解消できるよう県で進行管理を行うべきである。

【緊急合同点検を踏まえた道路環境整備の推進について】

（３）歩道整備，交差点改良の推進

自転車の交通量が多い箇所は，自転車の通行を考慮した歩道整備を検討すべきである。

（４）一方通行などの交通規制による道路環境整備の推進

通学路の安全を確保することは，地域全体のためになることであることに鑑み，一方通行の規制やハンプの設置などによる一定の不便さを享受し，安全を確保しようという地域住民の合意形成に努め，道路環境整備の推進を図るべきである。

通学路の危険箇所への信号機設置については，撤去も含めた全体経費に配慮しつつ新規設置に必要な予算枠を確保することなどにより，一層の設置促進を図るべきである。

【再掲】

（５）路面や路肩のカラー舗装などの路面標示及び任意看板などの表記統一化

カラー舗装や路面表示，任意の看板などは視認性が重要であることから，周囲の景観などに配慮しつつ茨城モデル的な統一ルールを策定すべきである。

統一ルールの策定にあたっては，関係者による協議の場を早急に設けるとともに，有識者などの意見も取り入れるべきである。

(6) ハンプなどの設置促進

ハンプや狭さくなどについて、ゾーン 30 の整備にあわせた設置など、道路形態や周囲の状況に応じた対策を講じるべきである。

仮設用ハンプの活用による住民への体験会などを実施することにより、地域住民の合意形成に努めるべきである。

(7) イメージハンプ(トリックアート)の更なる活用

歩道などの整備困難箇所へのトリックアートの活用を研究し、積極的な導入を図るべきである。

(8) スクールゾーンの拡大

通学児童生徒の安全を確保するため、スクールゾーンは有効であり、通学状況や地域の実態を踏まえてスクールゾーンの設定や見直しを市町村に促すべきである。

(9) 通学路設定のあり方

通学路は一定の安全性を満たすべきであるが、その設定は各学校が行うことになっているので、通学路の設定に関する統一的な考え方について、一層の周知を図るべきである。

2 安全教育のあり方

児童生徒の交通事故原因を見ると、通学中の小学生（歩行者）については、道路への飛び出しが最も多く、中学生においても、自転車による通学中の事故では安全不確認が最も多くなっている。

また、通学児童生徒などの安全を守ろうとする動きのきっかけとなった、京都府亀岡市における事故など、ドライバーによる無謀運転が大きな要因となっている事例も多く、現に、歩道や信号機が整備されている箇所でも事故が発生していることから、道路環境の整備だけでは、通学児童生徒の安全を確保することは困難である。

よって、一層の交通ルールの遵守とマナーの向上を図るため、児童生徒などに対する交通安全教育について、より一層の充実を図ることが必要である。

（１）学校における交通安全教育の充実

安全教育を充実させるため、これまでの保健などの授業に加え、特別活動や総合的な学習の時間を活用するなど、より多くの時間を安全教育のために確保すべきである。児童生徒の発達段階に応じて、危険予測や危険回避能力を身に付けさせるための交通安全教育をより一層充実させるべきである。

（２）中学、高校生への自転車、二輪車（原付バイク）の安全教育の充実

自転車、二輪車（原付バイク）通学が行われている学校については、家庭や警察との連携を強化し、二輪車の安全教育をより一層充実させるべきである。

（３）運転者や企業などにおける交通安全教育の充実

通学時間帯における児童生徒に対する注意喚起など、運転者に対する交通ルールの遵守とマナーの向上のため、安全教育のより一層の充実を図るべきである。

企業や団体などが自らの社員などに行う交通安全教育の充実を図るため、県をはじめとする関係団体などとの連携を一層強化するべきである。

（４）ホンダ SAFETY MAP などの活用

今年３月末に立ち上がったホンダ SAFETY MAP は、潜在化している危険も可視化するので、危険をあらかじめ認知し、事故が起きる前に対策を講じることが可能になるなど、事故を未然に防ぎ、安全なまちづくりを実現するのに大いに役立つと考えられることから、本県においても、このようなツールの積極的な活用を図るべきである。

- ・安全マップの作成のほか、道路整備の計画立案への活用など、どのような利用方法があるかを検討し、できるものから順次、早急に導入するべきである。
- ・警察が保有する事故情報の提供についても積極的に検討すべきである。

3 交通指導取締り及び防犯対策のあり方

交通事故を防ぐためには、交通ルールの徹底を図る必要がある。そのためには、交通安全教育を推進するとともに、ルールを守らない者に対して交通指導取締りを行い、両者を両輪として推進して行かなければならない。

今般の交通安全運動の引き金となった京都府の亀岡市や八幡市の事故もドライバーの交通ルールを無視した暴走行為が大きな原因のひとつであり、また、交通事故だけでなく、東京練馬区で下校中の小学生が刃物で切りつけられるなど、社会や交通のルールを守らない者による事件・事故が後を絶たないことに鑑み、通学児童生徒などを守り、通学路の安全を確保するため、交通指導取締りの強化や防犯対策の充実を図る必要がある。

【交通ルールの遵守徹底に向けた取り組み】

(1) 交通指導取締りの強化

交通ルールの遵守による交通秩序の維持を図るため、通学路や学校周辺における交通指導取締り強化の対策を継続すべきである。

制服を着た警察官が街頭に立つことによる抑止効果が大きいと期待されることから、警察官が、事故の多い朝夕を中心に、スクールゾーンや交差点などの現場に出て活動できるように努めるべきである。

【事件などから通学児童生徒を守るための防犯対策の強化】

(2) スクールサポーターの増員

警察官の数にも限りがあることから、児童生徒の見守り活動を強化するため、現在、各警察署に1名配置しているスクールサポーター（非常勤嘱託員）について、増員を検討すべきである。

(3) 見守り活動の充実

自警団及び地域住民や保護者などの学校安全ボランティアによる見守り活動などは、継続して実施されることが重要であり、ボランティアなどの養成及び活動に対する支援とともに、危険箇所に関する情報の積極的な提供などにより、活動の充実を図るべきである。

見守り活動の回数や内容が、通学路の状況に応じて適切に設定されるよう、努めるべきである。

(4) 防犯カメラなどの設置促進

防犯カメラは、犯罪者の足取りを掴むのに役立つだけでなく、犯罪などの抑止効果も期待できるので、効果の高い場所を検討しながら設置を推進すべきである。

防犯カメラの設置については，県が独自に行うものを含め，十分な財源措置を講じるよう，国に働きかけるべきである。

(5) 防犯関連情報の発信強化

既存のメール配信サービスと併せて，ひばりくん防犯メール（警察本部）や緊急情報メール（教育庁）の登録者の拡大を図るとともに，地域と学校が連携して情報を共有するなど，情報発信対策を強化すべきである。

ひばりくん防犯メールなどの登録者拡大について，防犯協議会などの会議出席者に，その場で登録を促すなど，積極的な働きかけを行うべきである。

(6) 「110番の家」の充実

110番の家が何種類も存在しているので，小学校の低学年などにも分かりやすくする工夫をするべきである。

4 安全確保体制のあり方

道路管理者、交通管理者、学校などが連携して通学路の緊急合同点検を実施したが、やむを得ず応急措置的な対策を実施した箇所もあり、これらについては抜本的な対策の実施に向け、引き続き対策が必要になる。また、通学路の危険は、通学路の変更や周辺環境の変化などに伴い、その場所や内容が変化するものであることから、今回の緊急合同点検を一過性のものとせず、継続的に取り組む必要がある。

さらに、通学児童生徒の安全を確保するための取組を効果的に進めるためには、関係機関、地域住民や自治会、民間事業者などを含め、地域全体で取り組む必要がある。

以上のことから、地域全体で継続的な取組を行うための体制の整備と活動の充実を図るための市町村などとの連携強化に取り組むことが必要である。

(1) 危険箇所解消に向けた体制整備

県においては、通学路における交通安全の確保に関する緊急会議を定期的開催するとともに、同会議を核として、庁内はもとより、交通安全協会や交通安全母の会などの関係団体と相互に連携協力する体制の強化を図るべきである。

市町村において、合同点検及び安全確保対策の円滑かつ確実な実施とともに、立哨、見守り活動など、地域の協力の下で安全確保対策を推進できるよう、関係機関・団体のほか、地区住民代表などが参画する体制の整備を促進するべきである。

交通安全確保のための対策を効果的に推進して行くためには、関連機関^()の連携が重要であり、一層の連携強化に努めるべきである。

関連機関：道路管理者、交通管理者、学校、PTA、交通安全協会、交通安全母の会、防犯協会、研究所、など

国土技術政策総合研究所や日本自動車研究所など県内の研究所において、交通安全対策に関する研究が行われていることから、これらとの連携を強化し、研究成果の更なる活用を図るべきである。

大規模ショッピングセンターの駐車場などにおける事故も多いことから、民間企業との連携を強化することにより、企業の敷地内における安全対策の促進も図るべきである。

(2) 県民総ぐるみの取組み

交通安全県民運動や安全なまちづくり県民運動を一層推進することにより、県民総ぐるみで通学児童生徒を守るといった意識の醸成を図るべきである。

地域における交通安全などの取組を活性化させるためには、地域の核となるリーダーが不可欠であり、こうした人材の育成を図るべきである。

(3) 情報共有の強化

通学路上の危険の内容や、事件・事故の発生状況などについて、関係機関で共通認識を持つことが重要である。そのため、次の観点から情報共有を強化する取組みを推進するべきである。

- ・通学路の合同点検及び対策状況の公表促進
- ・重大な交通事故の発生情報、不審者情報

情報共有の推進にあたっては、SNSやメール配信システム、広報誌など様々な媒体を活用して、情報が幅広く浸透するよう努めるべきである。

既存のメール配信サービスと併せて、ひばりくん防犯メール（警察本部）や緊急情報メール（教育庁）の登録者の拡大を図るとともに、地域と学校が連携して情報を共有するなど、情報発信対策を強化すべきである。 【再掲】

ひばりくん防犯メールなどの登録者拡大について、防犯協議会などの会議出席者に、その場で登録を促すなど、積極的な働きかけを行うべきである。 【再掲】

(4) 見守り活動の充実

【再掲】

自警団及び地域住民や保護者などの学校安全ボランティアによる見守り活動などは、継続して実施されることが重要であり、ボランティアなどの養成及び活動に対する支援とともに、危険箇所に関する情報の積極的な提供などにより、活動の充実を図るべきである。

見守り活動の回数や内容が、通学路の状況に応じて適切に設定されるよう、努めるべきである。

(5) ボランティアなどの活用

通学路の除草などの環境整備は、行政の対応だけでなく、地域のボランティアによる協力も必要であり、地域住民自らも参加するという気運を醸成し、ボランティアの拡大に努めるべきである。

草刈りや枝払いなど、安全確保対策への地元の協力を促進する運動を全県的に展開し、地域で通学路の安全確保を図るといった気運の醸成を図るべきである。

(6) ヘルメットなどの着用推進

ヘルメットの着用は安全対策として有効であるとともに、災害時などにも活用できることから、児童や保護者などの意見も考慮し、県が主体となって強力に推進し、早急な導入を図るよう市町村に促すべきである。

ヘルメットの着用促進にあたっては、保護者や市町村の新たな費用負担を考慮し、ネーミングライツなど、財源を確保するためのあらゆる手法を検討すべきである。

児童や保護者などの意見も考慮し、通気性がよく、ファッション性が高い保護帽子に

についても検討すべきである。

反射材についても，有効性のPRなどにより，一層の着用促進に努めるべきである。

(7) スクールバスの活用

小学校低学年による自転車通学をさせないための手法として，先進事例や財政制度の周知を行うなど，県と市町村が連携して，スクールバスの導入を推進すべきである。

おわりに

平成 24 年度に全国的に発生した児童生徒を巻き込む悲惨な交通事故は、私たちに通学児童生徒が、日々大きな危険と隣り合わせであることを改めて認識させ、通学路の安全を確保しようとする動きが全国的な広がりをみせる大きなきっかけとなった。

本県においても、通学中の児童生徒が関係した交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、平成 20 年から平成 24 年までの過去 5 年間に於いて、6 名の尊い命が奪われる交通死亡事故が発生するなど、児童生徒が安心して登下校できる通学路の安全確保が喫緊の課題となっている。

本委員会は、この緊急を要する課題に対応するため、5 月 24 日の第 1 回委員会から 7 ヶ月間に 9 回におよぶ委員会を開催し、鋭意調査審議を進め、ここに提言したところである。

短期間の中、県執行部におかれては、通学児童生徒の安全確保のための対策について、道路環境の整備、安全教育の充実、交通指導取締りと防犯対策の強化、安全確保体制のあり方と、広範囲にわたり、現状・課題や今後の方向などについて詳細な説明をしていただいた。ここに感謝申し上げます。

しかし、本県においては、緊急合同点検における対策済率が 10 月末現在で 76.4%と、いまだ多くの交通危険箇所が残されており、早急に対策を講じるよう県をあげて取り組んでいく必要がある。

また、対策済みとはいえ、応急措置的な対策を行った箇所への対応や、変化する道路交通状況などへの対応、あるいは中学校・高等学校の通学路点検による対策必要箇所への対応など、今後も継続した対策が求められている。

そのため、議会においては、今後も対策の進捗状況について、常任委員会などにおいて審議していくことが必要である。

また、執行部においては、本委員会の提言を真摯に受け止め、関係部局が一丸となって対応するとともに、それが通学児童生徒の安全確保に繋がるものであれば、提言にないことであっても積極的に取り組み、本県の未来を担う子供たちが安心して通学できるよう、また、地域の生活者が安心して生活できるよう、施策を推進されることを望むものである。

以上、申し添えて、本委員会の報告とする。

参 考 資 料

1	調査に当たった委員	40
2	活動経過	41
3	通学路における児童生徒の安全対策の強化に関する意見書	43
4	児童生徒数・学校数の推移	44
5	通学方法について	46
6	人身交通事故の発生状況	55
7	物件事故の発生状況	63
8	通学路の交通安全の確保の徹底について（平成 24 年 5 月 30 日文部科学省通知）	67
9	子供の犯罪被害の状況	73
10	不審者事案の傾向	75
11	学校安全推進事業【通学路安全推進事業】（教育庁保健体育課資料）	77
12	危険箇所の解消に向けた推進体制のイメージ	78
13	通学路の交通安全の確保の徹底について（平成 25 年 5 月 31 日文部科学省通知）	79
14	道路標示で工夫している事例	82
15	各学校での交通安全教室など	86
16	委員会活動期間中の主な取り組み事例	88

1 調査に当たった委員（平成25年3月22日～平成25年12月16日）

委員長 小川一成

副委員長 荻津和良

委員 海野透

委員 葉梨衛

委員 森田悦男

委員 山岡恒夫

委員 小田木真代

委員 伊沢勝徳

委員 石田進

委員 舘静馬

委員 萩原勇

委員 島田幸三

委員 星田弘司

委員 佐藤光雄

委員 川口政弥

委員 高崎進

2 活動経過（平成 25 年第 4 回定例会まで）

時 期		審 議 事 項 等
1	5月24日（金）	調査方針及び活動計画の決定 通学児童生徒の状況 過去に発生した事故の状況及び原因など 合同点検の結果及び現在の取組状況
2	6月14日（金） 〔定例会中〕	中学校、高校の通学状況 中学生、高校生の交通事故の状況等 通学児童生徒の安全確保の基本方向
3	6月24日（月）	県内調査 (つくば市立小野川小学校, 桜川市立谷貝小学校)
4	7月24日（水）	第2回委員会で要求のあった資料等 通学児童生徒の防犯対策の状況 通学児童生徒の安全確保に向けた今後の対応
5	9月9日（月）	参考人意見聴取 「通学路の安全確保に向けた今後の取り組みについて」 ・国土交通省 道路局 環境安全課 道路交通安全対策室 課長補佐 石井 宏明 氏 「通学路における交通安全対策手法について」 ・国土交通省 国土技術政策総合研究所道路研究部 道路空間高度化研究室 室長 藪 雅行 氏 「通学児童生徒の安全確保に向けた今後の対応について」 ・文部科学省 スポーツ・青少年局 学校健康教育課 安全教育調査官 佐藤 浩樹 氏 専門職(交通安全担当) 中村 輝将 氏 「Hondaの安全運転普及活動」 ・本田技研工業株式会社 日本営業本部 販売部 北関東ブロック ゾーンマネージャー 主幹 赤木 慶太 氏 安全運転普及本部 推進ブロック ブロックリーダー 技師 宮崎 光明 氏 安全運転普及本部 栃木普及ブロック ブロックリーダー 主幹 小林 敏 氏 日本営業本部 営業開発室 商品ブランドブロック SAFETY MAP 担当 チーフ 飯田 英恵 氏
6	9月24日（火）	第4回委員会における質問事項について 安全な道路環境整備のあり方 安全教育のあり方
7	10月24日（木） 〔定例会中〕	報告骨子案（案）の検討

8	11月13日(水)	報告書(案)の検討 通学路における児童生徒の安全対策の強化に関する意見書の 発議
9	12月11日(水) 〔定例会中〕	報告書の決定
	12月16日(月)	第4回定例会本会議報告

3 通学路における児童生徒の安全対策の強化に関する意見書

通学路における児童生徒の安全対策の強化に関する意見書（案）

昨年4月以降、登下校中の児童の列に自動車が入り込み、死傷者が多発する痛ましい事故が全国各地で相次いだところである。

これを受け、文部科学省、国土交通省及び警察庁の3省庁連携の下に実施された、通学路における緊急合同点検の結果によると、全国で、対策が必要とされる危険箇所が7万箇所を超えることが明らかになり、平成24年度末の時点では、3万箇所以上の対策の済んでいない危険な箇所が残されている状況にある。

また、本県においても、「通学児童生徒の安全確保に関する調査特別委員会」を設置し、通学路等の安全確保対策について調査を行うとともに、市町村等とも連携して、効果的な安全対策の実施を進めているところであるが、対策が必要とされた1,800箇所を超える危険箇所のうち、10月末現在で、対策が完了していない箇所が400箇所以上残っている状況にあり、一層の取り組みが必要となっている。

このように、安全、安心であるべき通学路が危険な状態にあることは大きな問題であり、通学児童生徒だけでなく、障害者や高齢者を含めた地域の生活者の安全確保を図るためにも、通学路の安全確保を徹底することにより、交通安全を損なう危険を着実に取り除いていく必要がある。

よって、通学路における児童生徒の安全確保を速やかに図るため、国におかれは、下記事項について特段の措置を講じられるよう強く要望する。

記

- 1 通学児童生徒の安全を確保するための対策を迅速かつ計画的に実施できるよう、必要な予算を十分に確保すること。
- 2 児童生徒の登下校を地域全体で見守る体制の整備や、交通安全教育をより一層推進するための支援制度の創設など、必要な措置を講じること。

以上、地方自治法第99条の規定により意見書を提出する。

平成25年 月 日

茨城県議会議長 白田 信夫

(提出先)

内閣総理大臣
総務大臣
財務大臣
文部科学大臣
国土交通大臣
国家公安委員長
内閣官房長官

4 児童生徒数・学校数の推移

(1) 小学校

公立小学校

ア 児童数の推移

- ・近年のピークである昭和 57 年度と比べ約 42.5%減少している。

278,689 人(S57) 160,354 人(H24) 118,335 人

イ 学校数の推移

- ・近年のピークである平成 11 年度と比べ約 7.3%減少している。

592 校(H11) 549 校(H24) 43 校

県立特別支援学校の小学部

ア 児童数の推移

- ・平成 24 年度の児童数は、平成 4 年度と比べ約 47%増加している。

851 人(H4) 1,246 人(H24) +395 人

イ 学校数の推移【特別支援学校本校の総学校数(高等特別支援学校を含む。)]

- ・平成 24 年度の学校数は、平成 8 年度と比べ 4 校増加している。

17 校(H8) 21 校(H24) +4 校

私立小学校

ア 児童数の推移

- ・平成 24 年度の児童数は、平成 15 年度と比べ 505 人増加している。

17 人(H15) 522 人(H24) +505 人

イ 学校数の推移

- ・過去 10 年間で 4 校が新設されており、平成 24 年 5 月時点で 5 校である。

1 校(H15) 5 校(H24) +4 校

(2) 中学校，高校学校等

公立中学校・県立中等教育学校(前期)

ア 生徒

- ・近年のピークである昭和 62 年度と比べ約 44%減少している。

144,503 人(S62) 81,561 人(H24) 62,942 人

イ 学校数の推移

- ・近年のピークである平成 12 年度と比べ約 1%減少している。

235 校(H12) 233 校(H24) 2 校

県立高等学校・中等教育学校（後期）

ア 生徒数の推移

- ・全日制：近年のピークである平成2年度と比べ約43%減少している。

103,569人(H2) 59,030人(H24) 44,539人

- ・定時制：近年のピークである平成3年度と比べ約20%減少している。

2,052人(H3) 1,637人(H24) 415人

イ 学校数の推移【高等学校の本校及び中等教育学校（後期）の総学校数】

- ・平成24年度の学校数は、近年のピークである平成15年度と比べ約10%減少している。

111校(~H15) 100校(H24) 11校

県立特別支援学校（中等部・高等部）

ア 生徒数の推移

- ・中学部：平成9年度と比べ約63%増加している。

522人(H9) 852人(H24) +330人

- ・高等部：平成6年度と比べ約118%増加している。

661人(H6) 1,438人(H24) +777人

イ 学校数の推移【特別支援学校本校の総学校数】

- ・近年の児童生徒数の増加に伴い平成になって4校増加している。

17校(H元) 21校(H24) +4校

私立中学校・中等教育学校（前期）

ア 生徒数の推移

- ・平成24年度の生徒数は、ピークである平成21年度と比べ250人減少している。

4,592人(H21) 4,342人(H24) 250人

イ 学校数の推移

- ・過去10年間で3校が新設されており、平成24年5月時点で中等教育学校前期課程を含め12校である。

9校(H15) 12校(H24) +3校

私立高等学校・中等教育学校（後期）

ア 生徒数の推移

- ・平成24年度の生徒数は、平成15年度と比べ2,609人減少している。

22,329人(H15) 19,720人(H24) 2,609人

イ 学校数の推移

- ・過去10年間で2校が新設されており、平成24年5月時点で中等教育学校後期課程を含め25校である。

23校(H15) 25校(H24) +2校

5 通学方法について

(1) 市町村別公立小学校：平成 23 年度

通学距離 4km 未満

- ・児童数 158,313 人のうち約 97%が徒歩通学である。
- ・交通機関等（バス・スクールバス・鉄道・タクシー）の利用者は約 2%である。

市町村名	総学 校数	通学距離4km未満														計		
		徒歩通学		自転車通学		バス利用		スクールバス 利用		鉄道利用		タクシー 等利用		保護者・家族 等の送迎			その他の方法	
		(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合		(人)	割合
水戸市	33	13,676	98.5%	0	0.0%	84	0.6%	40	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	82	0.6%	0	0.0%	13,882
日立市	25	10,279	99.8%	0	0.0%	4	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	0.0%	12	0.1%	0	0.0%	10,297
土浦市	20	7,720	99.5%	0	0.0%	7	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	28	0.4%	0	0.0%	7,755
古河市	23	7,780	99.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	16	0.2%	0	0.0%	7,796
石岡市	19	3,384	90.7%	0	0.0%	177	4.7%	81	2.2%	0	0.0%	0	0.0%	87	2.3%	0	0.0%	3,729
結城市	9	2,852	98.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	31	1.1%	0	0.0%	2,883
龍ヶ崎市	13	4,583	99.4%	0	0.0%	11	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	16	0.3%	0	0.0%	4,610
下妻市	10	2,357	99.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	15	0.6%	0	0.0%	2,372
常総市	14	2,962	95.5%	0	0.0%	19	0.6%	0	0.0%	94	3.0%	0	0.0%	20	0.6%	5	0.2%	3,100
常陸太田市	17	2,302	92.9%	0	0.0%	70	2.8%	92	3.7%	0	0.0%	1	0.0%	9	0.4%	5	0.2%	2,479
高萩市	5	1,415	89.5%	0	0.0%	102	6.5%	3	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	61	3.9%	0	0.0%	1,581
北茨城市	12	2,280	95.6%	0	0.0%	46	1.9%	18	0.8%	0	0.0%	0	0.0%	40	1.7%	0	0.0%	2,384
笠間市	14	3,889	93.8%	150	3.6%	55	1.3%	41	1.0%	0	0.0%	0	0.0%	13	0.3%	0	0.0%	4,148
取手市	18	5,029	99.6%	0	0.0%	1	0.0%	15	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	5	0.1%	0	0.0%	5,050
牛久市	8	4,208	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	4,208
つくば市	37	12,275	96.8%	111	0.9%	84	0.7%	30	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	168	1.3%	12	0.1%	12,680
ひたちなか市	20	9,695	99.6%	0	0.0%	0	0.0%	29	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	12	0.1%	0	0.0%	9,736
鹿嶋市	12	3,645	99.1%	0	0.0%	16	0.4%	1	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	16	0.4%	0	0.0%	3,678
潮来市	7	1,172	78.2%	60	4.0%	0	0.0%	168	11.2%	0	0.0%	8	0.5%	90	6.0%	0	0.0%	1,498
守谷市	9	4,053	99.2%	0	0.0%	26	0.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	6	0.1%	0	0.0%	4,085
常陸大宮市	13	1,650	87.0%	0	0.0%	7	0.4%	237	12.5%	0	0.0%	0	0.0%	3	0.2%	0	0.0%	1,897
那珂市	11	3,076	99.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	14	0.5%	0	0.0%	3,090
筑西市	20	5,922	99.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	8	0.1%	0	0.0%	5,930
坂東市	13	2,921	94.8%	8	0.3%	99	3.2%	46	1.5%	0	0.0%	0	0.0%	8	0.3%	0	0.0%	3,082
稻敷市	16	1,441	80.9%	93	5.2%	211	11.8%	7	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	29	1.6%	0	0.0%	1,781
かすみがうら市	13	2,430	98.7%	0	0.0%	19	0.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	14	0.6%	0	0.0%	2,463
桜川市	11	2,326	92.9%	91	3.6%	18	0.7%	68	2.7%	0	0.0%	0	0.0%	2	0.1%	0	0.0%	2,505
神栖市	16	5,771	98.4%	11	0.2%	16	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	3	0.1%	65	1.1%	0	0.0%	5,866
行方市	18	1,523	91.9%	80	4.8%	0	0.0%	31	1.9%	0	0.0%	2	0.1%	21	1.3%	0	0.0%	1,657
銚田市	20	2,261	91.8%	109	4.4%	71	2.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	11	0.4%	11	0.4%	2,463
つくばみらい市	10	2,185	94.8%	18	0.8%	65	2.8%	6	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	30	1.3%	0	0.0%	2,304
小美玉市	12	2,821	96.7%	7	0.2%	53	1.8%	31	1.1%	0	0.0%	0	0.0%	5	0.2%	0	0.0%	2,917
茨城町	9	1,480	91.8%	77	4.8%	43	2.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	12	0.7%	0	0.0%	1,612
大洗町	4	864	94.3%	0	0.0%	27	2.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	25	2.7%	0	0.0%	916
城里町	5	803	93.2%	0	0.0%	16	1.9%	43	5.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	862
東海村	6	2,469	99.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	5	0.2%	0	0.0%	2,474
大子町	7	441	74.7%	0	0.0%	75	12.7%	74	12.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	590
美浦村	3	743	86.6%	110	12.8%	0	0.0%	4	0.5%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	858
阿見町	8	2,461	94.4%	0	0.0%	96	3.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	50	1.9%	0	0.0%	2,607
河内町	4	392	86.5%	43	9.5%	0	0.0%	16	3.5%	0	0.0%	0	0.0%	2	0.4%	0	0.0%	453
八千代町	5	1,423	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1,423
五霞町	2	367	86.2%	12	2.8%	0	0.0%	47	11.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	426
境町	5	1,407	96.0%	0	0.0%	0	0.0%	59	4.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1,466
利根町	3	672	93.3%	0	0.0%	0	0.0%	38	5.3%	0	0.0%	0	0.0%	10	1.4%	0	0.0%	720
計	559	153,405	96.9%	980	0.6%	1,518	1.0%	1,225	0.8%	94	0.1%	16	0.0%	1,042	0.7%	33	0.0%	158,313

通学距離 4km 以上（遠距離通学）

- ・児童数 5,856 人のうち約 37%が徒歩通学である。
- ・交通機関等（バス・スクールバス・鉄道・タクシー）の利用者は約 41%である。
- ・自転車通学が 4%、保護者等の送迎による通学者は約 16%である。

市町村名	総学校数	通学距離4km以上																計
		徒歩通学		自転車通学		バス利用		スクールバス利用		鉄道利用		タクシー等利用		保護者・家族等の送迎		その他の方法		
		(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	
水戸市	33	24	8.1%	0	0.0%	49	16.6%	92	31.1%	4	1.4%	24	8.1%	103	34.8%	0	0.0%	296
日立市	25	506	92.7%	0	0.0%	18	3.3%	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	21	3.8%	0	0.0%	546
土浦市	20	43	29.7%	0	0.0%	30	20.7%	35	24.1%	0	0.0%	0	0.0%	37	25.5%	0	0.0%	145
古河市	23	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	14	56.0%	11	44.0%	25
石岡市	19	526	91.8%	0	0.0%	2	0.3%	26	4.5%	0	0.0%	0	0.0%	18	3.1%	1	0.2%	573
結城市	9	3	18.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	13	81.3%	0	0.0%	16
龍ヶ崎市	13	6	46.2%	0	0.0%	1	7.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	6	46.2%	0	0.0%	13
下妻市	10	240	94.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	14	5.5%	0	0.0%	254
常総市	14	235	48.2%	0	0.0%	13	2.7%	210	43.9%	8	1.7%	0	0.0%	12	2.5%	0	0.0%	478
常陸太田市	17	2	1.0%	0	0.0%	141	73.8%	30	15.7%	0	0.0%	0	0.0%	12	6.3%	6	3.1%	191
高萩市	5	0	0.0%	0	0.0%	20	58.8%	2	5.9%	0	0.0%	0	0.0%	12	35.3%	0	0.0%	34
北茨城市	12	0	0.0%	0	0.0%	1	4.3%	0	0.0%	1	4.3%	0	0.0%	21	91.3%	0	0.0%	23
笠間市	14	14	9.0%	52	33.5%	24	15.5%	40	25.8%	1	0.6%	0	0.0%	24	15.5%	0	0.0%	155
取手市	18	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	18.2%	9	81.8%	0	0.0%	11
牛久市	8	1	0.5%	39	19.5%	0	0.0%	155	77.5%	0	0.0%	0	0.0%	5	2.5%	0	0.0%	200
つくば市	37	7	3.3%	10	4.7%	65	30.4%	0	0.0%	8	3.7%	0	0.0%	124	57.9%	0	0.0%	214
ひたちなか市	20	6	4.3%	0	0.0%	16	11.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	25	17.7%	94	66.7%	141
鹿嶋市	12	14	16.5%	0	0.0%	8	9.4%	18	21.2%	0	0.0%	0	0.0%	45	52.9%	0	0.0%	85
潮来市	7	11	15.3%	0	0.0%	0	0.0%	2	2.8%	0	0.0%	0	0.0%	59	81.9%	0	0.0%	72
守谷市	9	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	100.0%	0	0.0%	1
常陸大宮市	13	30	8.0%	0	0.0%	15	4.0%	262	69.9%	0	0.0%	0	0.0%	68	18.1%	0	0.0%	375
那珂市	11	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	6	100.0%	0	0.0%	6
筑西市	20	46	52.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	19	21.8%	0	0.0%	22	25.3%	0	0.0%	87
坂東市	13	11	8.1%	29	21.5%	21	15.6%	62	45.9%	0	0.0%	0	0.0%	12	8.9%	0	0.0%	135
稻敷市	16	326	73.9%	0	0.0%	29	6.6%	30	6.8%	0	0.0%	18	4.1%	31	7.0%	7	1.6%	441
かすみがうら市	13	0	0.0%	0	0.0%	4	33.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	8	66.7%	0	0.0%	12
桜川市	11	3	6.3%	12	25.0%	0	0.0%	29	60.4%	0	0.0%	0	0.0%	4	8.3%	0	0.0%	48
神栖市	16	2	3.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	4	7.4%	48	88.9%	0	0.0%	54
行方市	18	0	0.0%	22	14.4%	0	0.0%	75	49.0%	0	0.0%	7	4.6%	49	32.0%	0	0.0%	153
鉾田市	20	7	8.4%	38	45.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	22	26.5%	16	19.3%	83
つくばみらい市	10	4	18.2%	0	0.0%	18	81.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	22
小美玉市	12	9	9.6%	0	0.0%	38	40.4%	32	34.0%	0	0.0%	0	0.0%	15	16.0%	0	0.0%	94
茨城町	9	42	31.1%	6	4.4%	54	40.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	33	24.4%	0	0.0%	135
大洗町	4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	7	100.0%	0	0.0%	7
城里町	5	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	192	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	192
東海村	6	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	132	96.4%	0	0.0%	0	0.0%	5	3.6%	0	0.0%	137
大子町	7	4	2.2%	0	0.0%	84	46.7%	88	48.9%	0	0.0%	2	1.1%	2	1.1%	0	0.0%	180
美浦村	3	12	16.4%	10	13.7%	0	0.0%	44	60.3%	0	0.0%	0	0.0%	7	9.6%	0	0.0%	73
阿見町	8	2	6.5%	0	0.0%	29	93.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	31
河内町	4	0	0.0%	5	16.1%	0	0.0%	18	58.1%	0	0.0%	0	0.0%	8	25.8%	0	0.0%	31
八千代町	5	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	9	100.0%	0	0.0%	9
五霞町	2	0	0.0%	12	60.0%	0	0.0%	8	40.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	20
境町	5	21	67.7%	0	0.0%	0	0.0%	10	32.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	31
利根町	3	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	25	92.6%	0	0.0%	0	0.0%	2	7.4%	0	0.0%	27
計	559	2,157	36.8%	235	4.0%	680	11.6%	1,618	27.6%	41	0.7%	57	1.0%	933	15.9%	135	2.3%	5,856

徒歩通学以外の状況

ア 自転車通学者の状況

- ・自転車通学を行っているのは16市町村，45校で1,215人である。
- ・自転車通学の基準は，通学距離や地区の指定，対象学年の設定など，それぞれの市町村教育委員会において決定している。【基準例：通学距離3 km以上，対象学年3年生以上など】
- ・安全対策として，ヘルメットやタスキの着用，自転車の乗り方などの交通安全教室を実施。
- ・自転車通学者への補助として，ヘルメットの配布や購入する場合の補助などを行っている市町村もある。

市町村名		総学校数	実施学校数	通学距離 4 km未満 (人)	通学距離 4 km以上 (人)
1	笠間市	14	7	150	52
2	牛久市	8	1	0	39
3	つくば市	37	2	111	10
4	潮来市	7	3	60	0
5	坂東市	13	2	8	29
6	稲敷市	16	8	93	0
7	桜川市	11	2	91	12
8	神栖市	16	2	11	0
9	行方市	18	6	80	22
10	銚田市	20	3	109	38
11	つくばみらい市	10	1	18	0
12	小美玉市	12	1	7	0
13	茨城町	9	3	77	6
14	美浦村	3	1	110	10
15	河内町	4	1	43	5
16	五霞町	2	2	12	12
計		200	45	980	235
				合計人数	1,215

出典：【平成23年度学校の安全管理の取組状況調査（文部科学省：隔年実施）】

イ スクールバス通学者の状況

- ・スクールバスを運行しているのは30市町村，65校で2,843人である。
- ・スクールバス通学の基準は，それぞれの市町村教育委員会において決定している。
【基準例：通学距離3 km以上】

・遠距離通学対策として運行される場合が多い。

市町村名		学校数	実施学校数	通学距離 4 km未満 (人)	通学距離 4 km以上 (人)
1	水戸市	33	4	40	92
2	日立市	25	1	0	1
3	土浦市	20	1	0	35
4	石岡市	19	6	81	26
5	常総市	14	1	0	210
6	常陸太田市	17	4	92	30
7	高萩市	5	1	3	2
8	北茨城市	12	1	18	0
9	笠間市	14	2	41	40
10	取手市	18	1	15	0
11	牛久市	8	1	0	155
12	つくば市	37	1	30	0
13	ひたちなか市	20	2	29	0
14	鹿嶋市	12	1	1	18
15	潮来市	7	2	168	2
16	常陸大宮市	13	7	237	262
17	坂東市	13	3	46	62
18	稲敷市	16	2	7	30
19	桜川市	11	3	68	29
20	行方市	18	2	31	75
21	つくばみらい市	10	1	6	0
22	小美玉市	12	1	31	32
23	城里町	5	3	43	192
24	東海村	6	1	0	132
25	大子町	7	5	74	88
26	美浦村	3	1	4	44
27	河内町	4	1	16	18
28	五霞町	2	2	47	8
29	境町	5	2	59	10
30	利根町	3	2	38	25
計		389	65	1,225	1,618
				合計人数	2,843

出典：【平成23年度学校の安全管理の取組状況調査（文部科学省：隔年実施）】

(2) 県立特別支援学校の小学部：平成 25 年度

- ・児童数 1,203 人のうち 1,074 人 (約 89%) がスクールバス通学である。
- ・次いで保護者の送迎等による通学者は 128 人 (約 11%) であり、それ以外は、1 名徒歩通学者がいるのみである。

(3) 私立小学校：平成 24 年度

通学距離 4km 未満

- ・児童数 32 人のうち、徒歩通学者は 5 人である。
- ・保護者等の送迎による通学が 46.9% を占めており、次いで、交通機関等 (バス・スクールバス・鉄道) の利用が 37.5% である。

通学距離 4 km 以上

- ・児童数 490 人のうち、81.4% がスクールバスを利用している。
- ・その他、保護者等の送迎による通学が 15.1%、鉄道利用が 3.5% である。

通学方法	通学距離 4 km 未満		通学距離 4 km 以上		合計	
	児童数 (人)	割合 (%)	児童数 (人)	割合 (%)	児童数 (人)	割合 (%)
徒 歩	5	15.6%	0	0.0%	5	0.9%
自 転 車	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
公 共 バ ス	4	12.5%	0	0.0%	4	0.8%
ス ク ー ル バ ス	8	25.0%	399	81.4%	407	78.0%
鉄 道	0	0.0%	17	3.5%	17	3.3%
タ ク シ ー 等	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
保 護 者 等 の 送 迎	15	46.9%	74	15.1%	89	17.0%
そ の 他 の 方 法	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
計	32	6.1%	490	93.9%	522	

(4) 中学校、高等学校等

公立中学校：平成23年度

ア 通学距離6km未満

・生徒数76,961人のうち約34%が徒歩通学，約65%が自転車通学である。

市町村名	総学校数	通学距離6km未満														計		
		徒歩通学		自転車通学		バス利用		スクールバス利用		鉄道利用		タクシー等利用		保護者・家族等の送迎			その他の方法	
		(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合		(人)	割合
水戸市	16	5,058	73.0%	1,832	26.4%	25	0.4%	10	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	3	0.0%	0	0.0%	6,928
日立市	15	5,343	96.4%	165	3.0%	11	0.2%	1	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	22	0.4%	0	0.0%	5,542
土浦市	8	2,042	53.4%	1,781	46.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	0.1%	0	0.0%	3,825
古河市	9	472	11.7%	3,548	88.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	5	0.1%	0	0.0%	4,025
石岡市	8	981	50.1%	978	49.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1,959
結城市	3	2	0.2%	1,303	99.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1,305
龍ヶ崎市	6	1,637	68.5%	752	31.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2,389
下妻市	3	3	0.2%	1,280	99.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1,283
常総市	5	10	0.6%	1,151	73.8%	0	0.0%	398	25.5%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	1,560
常陸太田市	8	525	33.9%	1,021	66.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	0.1%	0	0.0%	1,548
高萩市	4	545	64.1%	305	35.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	850
北茨城市	5	759	55.6%	585	42.8%	0	0.0%	0	0.0%	2	0.1%	0	0.0%	20	1.5%	0	0.0%	1,366
笠間市	7	39	2.4%	1,553	97.4%	1	0.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	1,594
取手市	7	1,452	56.7%	1,107	43.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.0%	0	0.0%	2,560
牛久市	5	483	24.1%	1,525	75.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2,008
つくば市	14	1,166	21.7%	4,187	77.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	32	0.6%	0	0.0%	5,385
ひたちなか市	9	2,434	50.7%	2,366	49.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	0.1%	0	0.0%	4,803
鹿嶋市	5	97	6.4%	1,407	93.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	8	0.5%	0	0.0%	1,512
潮来市	4	317	39.0%	495	61.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	812
守谷市	4	348	20.9%	1,299	78.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	17	1.0%	0	0.0%	1,664
常陸大宮市	7	39	3.5%	1,058	96.1%	0	0.0%	2	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	2	0.2%	0	0.0%	1,101
那珂市	5	307	21.3%	1,135	78.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	1,443
筑西市	7	116	4.2%	2,637	95.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2,753
坂東市	4	9	0.6%	1,497	99.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1,506
稲敷市	4	76	7.8%	882	91.0%	1	0.1%	3	0.3%	0	0.0%	0	0.0%	7	0.7%	0	0.0%	969
かずみがうら市	4	497	47.2%	556	52.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1,053
桜川市	5	7	0.6%	1,212	99.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1,219
神栖市	8	447	16.1%	2,323	83.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	10	0.4%	0	0.0%	2,780
行方市	4	73	9.5%	687	89.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	11	1.4%	0	0.0%	771
鉾田市	4	103	8.8%	1,072	91.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1,175
つくばみらい市	4	30	3.7%	773	95.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	9	1.1%	0	0.0%	812
小美玉市	4	75	5.2%	1,362	94.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	1,438
茨城町	3	44	6.4%	639	93.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	684
大洗町	2	340	75.7%	106	23.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	0.7%	0	0.0%	449
城里町	3	0	0.0%	602	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	602
東海村	2	17	1.5%	1,079	98.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%	0	0.0%	1,097
大子町	5	96	26.2%	260	71.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	10	2.7%	0	0.0%	366
美浦村	1	10	2.3%	426	97.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	436
阿見町	3	208	18.4%	917	81.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	5	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	1,130
河内町	2	2	0.8%	260	98.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.4%	0	0.0%	263
八千代町	2	0	0.0%	614	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	614
五霞町	1	0	0.0%	251	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	251
境町	2	46	6.0%	712	92.8%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	9	1.2%	0	0.0%	767
利根町	1	0	0.0%	364	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	364
計	232	26,255	34.1%	50,064	65.1%	38	0.1%	414	0.5%	2	0.0%	5	0.0%	183	0.2%	0	0.0%	76,961

※石下西中が東日本大震災の被害を受け旧上郷高校校舎を暫定使用したため、その間スクールバスを運行した。

イ 通学距離 6 km以上

- ・生徒数 4,624 人のうち約 91%が自転車通学である。
- ・その他、交通機関等の利用、保護者等の送迎による通学は約 9%である。

市町村名	総学校数	通学距離 6 km以上														計		
		徒歩通学		自転車通学		バス利用		スクールバス利用		鉄道利用		タクシー等利用		保護者・家族等の送迎			その他の方法	
		(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合	(人)	割合		(人)	割合
水戸市	16	3	2.2%	55	39.9%	8	5.8%	9	6.5%	14	10.1%	0	0.0%	49	35.5%	0	0.0%	138
日立市	15	0	0.0%	26	61.9%	2	4.8%	0	0.0%	6	14.3%	0	0.0%	8	19.0%	0	0.0%	42
土浦市	8	0	0.0%	24	85.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	4	14.3%	0	0.0%	28
古河市	9	0	0.0%	5	35.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	9	64.3%	0	0.0%	14
石岡市	8	0	0.0%	182	91.9%	1	0.5%	0	0.0%	3	1.5%	0	0.0%	11	5.6%	1	0.5%	198
結城市	3	0	0.0%	62	98.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.6%	0	0.0%	63
龍ヶ崎市	6	0	0.0%	23	79.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	6	20.7%	0	0.0%	29
下妻市	3	0	0.0%	61	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	61
常総市	5	0	0.0%	312	98.1%	0	0.0%	3	0.9%	0	0.0%	0	0.0%	3	0.9%	0	0.0%	318
常陸太田市	8	0	0.0%	85	88.5%	4	4.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	7	7.3%	0	0.0%	96
高萩市	4	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	33.3%	0	0.0%	0	0.0%	4	66.7%	0	0.0%	6
北茨城市	5	0	0.0%	14	56.0%	0	0.0%	3	12.0%	2	8.0%	0	0.0%	6	24.0%	0	0.0%	25
笠間市	7	0	0.0%	595	99.5%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.2%	0	0.0%	2	0.3%	0	0.0%	598
取手市	7	0	0.0%	0	0.0%	9	39.1%	0	0.0%	9	39.1%	0	0.0%	5	21.7%	0	0.0%	23
牛久市	5	0	0.0%	3	75.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	25.0%	0	0.0%	4
つくば市	14	0	0.0%	195	88.6%	3	1.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	22	10.0%	0	0.0%	220
ひたちなか市	9	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	25.0%	0	0.0%	3	75.0%	0	0.0%	4
鹿嶋市	5	0	0.0%	227	95.0%	1	0.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	11	4.6%	0	0.0%	239
潮来市	4	0	0.0%	22	57.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	16	42.1%	0	0.0%	38
守谷市	4	0	0.0%	13	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	13
常陸大宮市	7	0	0.0%	127	81.9%	0	0.0%	25	16.1%	0	0.0%	0	0.0%	3	1.9%	0	0.0%	155
那珂市	5	0	0.0%	14	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	14
筑西市	7	0	0.0%	508	98.1%	0	0.0%	0	0.0%	4	0.8%	0	0.0%	6	1.2%	0	0.0%	518
坂東市	4	0	0.0%	72	98.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.4%	0	0.0%	73
稲敷市	4	0	0.0%	201	88.5%	1	0.4%	4	1.8%	0	0.0%	0	0.0%	21	9.3%	0	0.0%	227
かすみがうら市	4	0	0.0%	149	96.1%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.6%	0	0.0%	5	3.2%	0	0.0%	155
桜川市	5	0	0.0%	51	89.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	6	10.5%	0	0.0%	57
神栖市	8	0	0.0%	3	17.6%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	14	82.4%	0	0.0%	17
行方市	4	0	0.0%	167	89.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	20	10.7%	0	0.0%	187
鉾田市	4	0	0.0%	149	87.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	22	12.9%	0	0.0%	171
つくばみらい市	4	0	0.0%	354	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	354
小美玉市	4	0	0.0%	66	95.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	4.3%	0	0.0%	69
茨城町	3	0	0.0%	185	97.4%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	5	2.6%	0	0.0%	190
大洗町	2	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	4	100.0%	0	0.0%	4
城里町	3	0	0.0%	39	97.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	2.5%	0	0.0%	0	0.0%	40
東海村	2	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0
大子町	5	0	0.0%	94	98.9%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	1.1%	0	0.0%	95
美浦村	1	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0
阿見町	3	0	0.0%	55	70.5%	0	0.0%	15	19.2%	0	0.0%	8	10.3%	0	0.0%	0	0.0%	78
河内町	2	0	0.0%	3	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3
八千代町	2	0	0.0%	37	100.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	37
五霞町	1	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	100.0%	1
境町	2	2	9.1%	13	59.1%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	7	31.8%	0	0.0%	22
利根町	1	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0
計	232	5	0.1%	4,191	90.7%	29	0.6%	61	1.3%	41	0.9%	9	0.2%	286	6.2%	2	0.0%	4,624

県立高等学校等生徒：平成 24 年度

ア 高等学校（全日制）等

- ・徒歩及び自転車通学が約 51% , 次いで交通機関（バス・鉄道等）利用が約 41%である。
- ・原付バイク通学を許可している高等学校は 74 校。

イ 高等学校（定時制）

- ・徒歩及び自転車通学が約 41% , 次いで交通機関（バス・鉄道等）利用が約 38%である。

		高等学校（全日制）等		高等学校（定時制）	
		人数	割合	人数	割合
1	徒歩通学	2,290	3.9%	65	4.6%
2	自転車通学	27,417	46.6%	515	36.2%
3	バス利用	5,364	9.1%	56	3.9%
4	鉄道利用	18,821	32.0%	479	33.6%
5	原付バイク	1,335	2.3%	78	5.5%
6	車	0	0.0%	50	3.5%
7	その他の方法	3,611	6.1%	181	12.7%
計		58,838		1,424	

出典：【平成 24 年度学校要覧】

県立特別支援学校（中等部・高等部）：平成 25 年度

ア 中学部

- ・生徒数 855 人のうち約 87%がスクールバス通学である。
- ・次いで保護者の送迎等による通学が約 11%である。

イ 高等部

- ・生徒数 1,453 人のうち約 56%がスクールバス通学である。
- ・次いで保護者の送迎等による通学が約 21%である。

		中学部		高等部	
		人数	割合	人数	割合
1	徒歩通学	2	0.2%	12	0.8%
2	スクールバス利用	746	87.3%	814	56.0%
3	交通機関	10	1.2%	204	14.1%
4	自転車	1	0.1%	121	8.3%
5	保護者送迎等	96	11.2%	302	20.8%
計		855		1,453	

出典：【特別支援教育課調査】

私立中学校等：平成 24 年度

ア 通学距離 6 km未満

- ・生徒数 1,339 人のうち，17.4%が徒歩通学，38.0%が自転車通学である。
- ・その他，交通機関等（バス・スクールバス・鉄道）の利用者が 34.4%，保護者等の送迎による通学が 4.0%である。

イ 通学距離 6 km以上

- ・生徒数 3,003 人のうち，90.1%が交通機関等（バス・スクールバス・鉄道）を利用している。
- ・その他，保護者等の送迎による通学が 5.5%，自転車通学が 4.4%であり，徒歩通学者はいない。

通学方法	通学距離 6 km未満		通学距離 6 km以上		合計	
	生徒数(人)	割合(%)	生徒数(人)	割合(%)	生徒数(人)	割合(%)
徒歩	233	17.4%	0	0.0%	233	5.4%
自転車	509	38.0%	133	4.4%	642	14.8%
公共バス	253	18.9%	71	2.4%	324	7.5%
スクールバス	50	3.8%	780	26.0%	830	19.1%
鉄道	157	11.7%	1,854	61.7%	2,011	46.3%
タクシー等	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
保護者等の送迎	54	4.0%	165	5.5%	219	5.0%
その他の方法	83	6.2%	0	0.0%	83	1.9%
計	1,339	30.8%	3,003	69.2%	4,342	

その他の方法の 83 名は，敷地内で全寮制のため，通学路なし。

私立高等学校等：平成 24 年度

- ・生徒数 19,720 人のうち，62.8%が交通機関等（バス・スクールバス・鉄道）を利用している。
- ・次いで，徒歩及び自転車通学が 32.7%，保護者等の送迎による通学が 4.4%である。

通学方法	生徒数(人)	割合(%)
徒歩	1,067	5.4%
自転車	5,386	27.3%
公共バス	842	4.3%
スクールバス	2,679	13.6%
鉄道	8,864	44.9%
タクシー等	0	0.0%
保護者等の送迎	863	4.4%
その他の方法	19	0.1%
計	19,720	

6 人身交通事故の発生状況

(1) 全国と茨城県の比較：平成14年～24年・過去10年間

人身交通事故発生状況の推移

・発生件数は、10年間で全国は7割まで、茨城県は6割まで減少している。

茨城県 24,699人(H14) 14,732人(H24) 9,967人(40.4%)

全国 936,950人(H14) 665,138人(H24) 271,812人(29.0%)

		14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
県内	発生件数	24,699	23,840	23,773	23,486	22,396	20,415	18,225	16,668	16,246	15,010	14,732
	死者数	331	291	266	278	239	178	210	199	205	169	142
	ワースト順位	7位	9位	11位	6位	11位	11位	6位	6位	3位	9位	11位
	負傷者数	31,622	30,858	30,870	30,488	29,261	26,710	23,508	21,634	21,102	19,547	19,448
全国	発生件数	936,950	948,281	952,709	934,339	887,257	832,691	766,382	737,628	725,903	692,056	665,138
	死者数	8,396	7,768	7,425	6,927	6,403	5,782	5,197	4,968	4,922	4,663	4,411
	負傷者数	1,168,029	1,181,681	1,183,616	1,157,115	1,098,566	1,034,653	945,703	911,215	896,294	854,610	825,396

ワースト順位は死者数

児童生徒の関係した交通事故死傷者数の推移

ア 小学生

・県内の小学生が関係した交通事故死傷者数の減少率は、全国より高い状況である。

茨城県 947人(H14) 551人(H24) 396人(41.8%)

全国 39,770人(H14) 25,350人(H24) 14,420人(36.3%)

		14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
県内	死者数	4	4	3	1	2	1	3	4	1		
	負傷者数	943	873	928	948	875	792	725	630	592	567	551
	死傷者数	947	877	931	949	877	793	728	634	593	567	551
	ワースト順位	12位	12位	12位	11位	12位	13位	12位	13位	13位	13位	12位
全国	死者数	95	91	79	69	53	45	45	45	33	44	33
	負傷者数	39,675	40,534	40,860	39,834	36,741	35,344	32,612	30,834	28,658	27,463	25,317
	死傷者数	39,770	40,625	40,939	39,903	36,794	35,389	32,657	30,879	28,691	27,507	25,350

ワースト順位は死者数

イ 中学生

・県内の中学生が関係した交通事故死傷者数の減少率は、全国より高い状況である。

茨城県 577人(H14) 412人(H24) 165人(28.6%)

全国 18,311人(H14) 14,305人(H24) 4,006人(21.9%)

		14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
県内	死者数	2		2	2			1	1	1		1
	負傷者数	575	576	559	564	566	603	479	467	433	402	411
	死傷者数	577	576	561	566	566	603	480	468	434	402	412
	ワースト順位	10位	10位	11位	12位	11位	10位	12位	12位	12位	12位	12位
全国	死者数	41	30	34	40	20	16	25	12	29	13	18
	負傷者数	18,270	18,555	18,923	19,272	18,182	18,069	16,986	16,110	16,243	15,400	14,287
	死傷者数	18,311	18,585	18,957	19,312	18,202	18,085	17,011	16,122	16,272	15,413	14,305

「ワースト順位」は、死者数。

ウ 高校生

・県内の高校生が関係した交通事故死傷者数の減少率は、全国より高い状況である。

茨城県 1,590 人(H14) 768 人(H24) 822 人(51.7%)

全国 45,169 人(H14) 28,077 人(H24) 17,092 人(37.8%)

		14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
県内	死者数	18	6	13	5	9	9	5	4	10	7	7
	負傷者数	1,572	1,426	1,353	1,404	1,233	1,174	989	878	898	785	761
	死傷者数	1,590	1,432	1,366	1,409	1,242	1,183	994	882	908	792	768
	ワースト順位	10位	10位	10位	10位	11位	11位	11位	11位	11位	11位	11位
全国	死者数	227	171	146	105	141	109	94	83	82	78	67
	負傷者数	44,942	43,005	41,949	40,794	37,783	36,460	33,123	31,427	31,552	29,415	28,010
	死傷者数	45,169	43,176	42,095	40,899	37,924	36,569	33,217	31,510	31,634	29,493	28,077

ワースト順位は死者数

(2) 児童数と死傷者数の推移：平成14年～24年・過去10年間

小学生

・10年間で小学生の児童数は約9割(179,139 161,554人：17,585人，10.2%)まで減少しているが、そのうち、通学中の死傷者数は約3割(142 42人：100人，70.4%)まで大きく減少している。

	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
小学生児童数	179,139	177,720	175,973	174,435	173,428	171,752	171,388	169,903	167,945	165,441	161,554
通学中死傷者	142	112	90	111	95	64	60	58	55	51	42

1 児童数は県教育庁資料(各年5月1日現在)による。

2 「通学中死傷者」は、登校・下校中の自転車・歩行者のみ

中学生

・10年間で中学生の児童数は約9割(98,549 85,469人：13,080人，13.3%)まで減少し、そのうち、通学中の死傷者数も同程度(183 149人：34人，15.8%)の減少となっている。

	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
中学生生徒数	98,549	94,655	92,283	90,722	90,037	89,232	87,834	87,140	85,938	86,027	85,469
通学中死傷者	177	190	183	207	187	203	155	175	148	152	149

1 生徒数は県教育庁資料(各年5月1日現在)による。 2 「通学中死傷者」は、登校・下校中の自転車・歩行者のみ。

高校生

・10年間で高校生の生徒数は約9割(103,263 95,243人：8,020人，7.8%)まで減少しているが、そのうち、通学中の死傷者数は約5割(532 262人：270人，50.8%)まで大きく減少している。

	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
高校生生徒数	103,263	100,343	97,998	97,647	96,493	95,696	94,292	94,255	94,495	94,972	95,243
通学中死傷者	532	502	467	499	410	446	370	350	334	309	262

生徒数は県教育庁資料(各年5月1日現在)による。 2 「通学中死傷者」は、登校・下校中の自転車・バイク・歩行者のみ。

(3) 通学中における小学生の関係した交通事故(歩行者・自転車)の発生状況

歩行者・自転車別死傷者の推移(平成14年~24年・過去10年間)

- ・自転車による死亡事故は、平成21年に1件発生し、歩行者による死亡事故は平成18年以降、発生していない。
- ・自転車による死傷者数は毎年1桁で推移している。
- ・平成19年以降は、減少幅が少ない状況である。

		14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
歩行者	死者数	2	1	1	1							
	負傷者数	135	105	85	107	88	55	57	56	52	47	40
	死傷者数	137	106	86	108	88	55	57	56	52	47	40
自転車	死者数								1			
	負傷者数	5	6	4	3	7	9	3	1	3	4	2
	死傷者数	5	6	4	3	7	9	3	2	3	4	2
自転車・歩行者計		142	112	90	111	95	64	60	58	55	51	42

登下校別・状態別の死傷者数(平成20年~24年・5年間の累計)

- ・登校中より下校中の方が多くなっている。

		登校	下校	合計
歩行者		107	145	252
	構成率	42.5%	57.5%	100.0%
自転車		6	8	14
	構成率	42.9%	57.1%	100.0%

学年別・状態別の死傷者数(平成20年~24年・5年間の累計)

- ・歩行者は低学年の方が多くなっている。

	1年生	2年生	3年生	4年生	5年生	6年生	合計
歩行者	64	53	47	36	36	16	252
自転車	3		3	2	2	4	14
合計	67	53	50	38	38	20	266

歩行者の行動類型別死傷者数(平成20年~24年・5年間の累計)

- ・道路横断中が全体の7割を占め、そのうち横断歩道上が5割弱(46.3%)を占めている。

	横断中				通行中	路上遊戯	その他	合計
	横断歩道	横断歩道付近	歩道橋付近	その他				
死傷者数	82	7	1	87	54	1	20	252

「横断中」には、車道への飛び出し等を含む。

歩行者の原因別死傷者数(平成20年~24年・5年間の累計)

- ・小学生に原因があるのは4割強を占め、飛び出しが65人で最も多くなっている。

	飛び出し	車両直前後横断	横断歩道外横断	斜め横断	信号無視	その他	原因なし	合計
死傷者数	65	19	8	1	3	14	142	252

「横断中」には、車道への飛び出し等を含む。

自転車の事故類型別死傷者数（平成20年～24年・5年間の累計）

・出会い頭が8人で最も多く、全体の6割弱を占めている。

	人对車両	車 両 相 互					車両単独	合計
		出会い頭	右左折時	追突	正面衝突	その他		
死傷者数		8	1		3	2	14	

自転車の原因別死傷者数（平成20年～24年・5年間の累計）

・小学生に原因があるのは6割弱を占め、安全不確認が3人で最も多くなっている。

	安全不確認	脇見漫然	運転操作不適	一時不停止	徐行違反	その他	原因なし	合計
死傷者数	3	2	1			2	6	14

道路別の死傷者数（平成20年～24年・5年間の累計）

・市町村道が186人で最も多く、全体の7割を占めている。

	国道	主要地方道	一般県道	市町村道	高速道路等	その他	合計
死傷者数	21	28	29	186		2	266

小学生歩行者事故の原因の推移（平成14年～24年・過去10年間）

・10年間で飛び出しの死傷者数が35人から、10人に減少している。

	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	増減数	増減率	
飛び出し	35	22	24	20	21	15	15	12	19	9	10	-25	-71.4%	
走行車両直前後横断	11	8	6	5	4	2	4	4	3	2	2	-9	-81.8%	
横断歩道外横断	8	5	2	4	4	3	2	3		2	1	-7	-87.5%	
駐停車直前後横断	6	9	3	4	1	5		3		1		-6	-100.0%	
信号無視	4	4	4	4	1	2	2			1		-4	-100.0%	
斜め横断	4	3	2	3	2	2					1	-3	-75.0%	
路上遊戯	1	1	1			1			1	2		-1	-100.0%	
通行区分			2			1			1	2		-		
その他の原因	3	2	2	1	2		3	1	4			-3	-100.0%	
原因なし	65	52	40	57	53	24	31	33	24	28	26	-39	-60.0%	
合計	137	106	86	98	88	55	57	56	52	47	40	-97	-70.8%	
原因あり計	72	54	46	41	35	31	26	23	28	19	14	389	-80.6%	
構成率	原因あり	52.6%	50.9%	53.5%	41.8%	39.8%	56.4%	45.6%	41.1%	53.8%	40.4%	35.0%		
	原因なし	47.4%	49.1%	46.5%	58.2%	60.2%	43.6%	54.4%	58.9%	46.2%	59.6%	65.0%		

「増減数」は、平成24年 - 平成14年

(4) 通学中における中学生の関係した交通事故(歩行者・自転車)の発生状況

歩行者・自転車別死傷者の推移(平成14年~24年・過去10年間)

- ・自転車乗車中の死亡事故は、発生はないが、歩行者の死亡事故は平成24年に1件発生している。
- ・歩行者による死傷者数は、毎年20人以下で推移している。

		14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
歩行者	死者数											1
	負傷者数	19	17	13	17	19	16	12	12	5	11	13
	死傷者数	19	17	13	17	19	16	12	12	5	11	14
自転車	死者数								1			
	負傷者数	164	173	170	190	168	187	143	163	143	141	135
	死傷者数	164	173	170	190	168	187	143	163	143	141	135
自転車・歩行者計		183	190	183	207	187	203	155	175	148	152	149

登下校別・状態別の死傷者数(平成20年~24年・5年間の累計)

- ・自転車、歩行者とも下校中より、登校中の方が多くなっている。

		登校	下校	合計
歩行者		33	21	54
	構成率	61.1%	38.9%	100.0%
自転車		448	277	725
	構成率	61.8%	38.2%	100.0%
合計		481	298	779
	構成率	61.7%	38.3%	100.0%

学年別・状態別の死傷者数(平成20年~24年・5年間の累計)

- ・自転車は低学年の方が多くなっている。

	1年生	2年生	3年生	合計
歩行者	292	248	185	725
自転車	19	24	11	54
合計	311	272	196	779

歩行者の行動類型別死傷者数(平成20年~24年・5年間の累計)

- ・道路横断中が全体の約9割を占め、そのうち横断歩道上が5割強(54.2%)を占めている。

	横断中				通行中	路上遊戯	その他	合計
	横断歩道	横断歩道付近	歩道橋付近	その他				
死傷者数	26	2		20	6			54

「横断中」には、車道への飛び出し等を含む

歩行者の原因別死傷者数(平成20年~24年・5年間の累計)

- ・中学生に原因があるのは約3割を占め、車両の直前直後横断が7人で最も多くなっている。

	飛び出し	車両直前後横断	横断歩道外横断	斜め横断	信号無視	その他	原因なし	合計
死傷者数	5	7	2	2			38	54

自転車の事故類型別死傷者数（平成 20 年～24 年・5 年間の累計）

・出会い頭が 473 人で最も多く、全体の約 6 割を占めている。

	人对車両	車両相互							単独	計
		出会い頭	右左折時	追越追抜時	すれ違い時	正面衝突	追突	その他		
死傷者数		473	121	36	27	21	9	28	10	725

自転車の原因別死傷者数（平成 20 年～24 年・5 年間の累計）

・中学生に原因があるのは約 5 割を占め、安全不確認が 149 人で最も多くなっている。

	安全不確認	一時不停止	徐行違反	右側通行	交差点安全進行義務	自転車通行方法	動静不注意	信号無視	その他の原因	原因なし	合計
死傷者数	149	46	38	20	15	15	10	9	24	399	725

道路別の死傷者数（平成 20 年～24 年・5 年間の累計）

・市町村道が 523 人で最も多く、全体の約 7 割を占めている。

	国道	主要地方道	一般県道	市町村道	高速道等	その他	合計
死傷者数	93	95	63	523		5	779

（ 5 ）通学中における高校生の関係した交通事故（歩行者・自転車）の発生状況
自転車・バイク・歩行者別死傷者の推移（平成 14 年～24 年・過去 10 年間）

・10 年間で自転車の事故が約 6 割、バイクの事故が約 3 割に減少している。

		14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
自転車	死者数	2		1							2	2
	負傷者数	363	363	352	385	323	344	288	273	268	246	206
死傷者数		365	363	353	385	323	344	288	273	268	248	208
バイク	死者数	1	1		1	1	1					
	負傷者数	151	122	96	101	75	81	66	62	53	45	40
死傷者数		152	123	96	102	76	82	66	62	53	45	40
歩行者	死者数			2								
	負傷者数	15	16	16	12	11	20	16	15	13	16	14
死傷者数		15	16	18	12	11	20	16	15	13	16	14
合計		532	502	467	499	410	446	370	350	334	309	262

状態別の死傷者数（平成20年～24年・5年間の累計）

・自転車が7割強と最も多く、次いでバイクとなっている。

		死傷者数	
			小計
四輪車	運転	1	105
	同乗	104	
バイク	運転	262	266
	同乗	4	
自転車	運転	1,283	1,285
	同乗	2	
歩行者	横断	49	74
	その他	25	
合計		1,730	
バイク	計	1,625	
自転車			
歩行者			

（6）事故の第1当事者年齢層：平成20年～24年・5年間の累計

小学生

- ・40歳代が44件と最も多くなっている。
- ・20歳未満及び20歳代は、免許人口と比較して発生件数が多くなっている。

		20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	不明	合計
対	歩行者	10	37	36	40	31	33	14	24	225
対	自転車		2		4	3	3			12
合計		10	39	36	44	34	36	14	24	237
免許人口		34,946	286,842	380,660	387,205	357,603	379,120	222,113		2,048,489
構成率	第1当事者	4.2%	16.5%	15.2%	18.6%	14.3%	15.2%	5.9%	10.1%	100.0%
	免許人口	1.7%	14.0%	18.6%	18.9%	17.5%	18.5%	10.8%		100.0%

- 1 小学生の歩行者・自転車が第2当事者となった事故のみ
- 2 「免許人口」は、平成24年12月31日現在の県内運転免許保有者数

中学生

- ・30歳代及び50歳代が132件と多くなっている。
- ・20歳未満、20歳代及び50歳代は、免許人口と比較して発生件数が多くなっている。

		20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	不明	合計
対	歩行者	1	9	7	5	12	9	2	6	51
対	自転車	13	119	125	120	120	83	45	72	697
合計		14	128	132	125	132	92	47	78	748
免許人口		34,946	286,842	380,660	387,205	357,603	379,120	222,113		2,048,489
構成率	第1当事者	1.9%	17.1%	17.6%	16.7%	17.6%	12.3%	6.3%	10.4%	100.0%
	免許人口	1.7%	14.0%	18.6%	18.9%	17.5%	18.5%	10.8%		100.0%

- 1 中学生の歩行者・自転車が第2当事者となった事故のみ
- 2 「免許人口」は、平成24年12月31日現在の県内運転免許保有者数

高校生

- ・30歳代が300件と最も多くなっている。
- ・20歳未満、20歳代及び30歳代は、免許人口と比較して発生件数が多くなっている。

	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	不明	合計	
対 歩 行 者	3	5	16	11	12	14	3	3	67	
対 自 転 車	28	228	255	198	206	165	78	91	1,249	
対 バ イ ク	4	28	29	35	43	36	20	8	203	
合計	35	261	300	244	261	215	101	102	1,519	
免許人口	34,946	286,842	380,660	387,205	357,603	379,120	222,113		2,048,489	
構 成 率	第1当事者	2.3%	17.2%	19.7%	16.1%	17.2%	14.2%	6.6%	6.7%	100.0%
	免許人口	1.7%	14.0%	18.6%	18.9%	17.5%	18.5%	10.8%		100.0%

- 1 高校生の歩行者・自転車・バイクが第2当事者となった事故のみ
- 2 「免許人口」は、平成24年12月31日現在の県内運転免許保有者数

7 物件事故の発生状況

(1) 物件事故発生件数と人身事故発生件数の推移(平成14年～24年・過去10年間)

- ・10年間で物件事故は13%増加, 人身事故は40%減少している。
- ・総事故件数(物件事故・人身事故)に占める物件事故の割合は, 年々増加傾向にある。

	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年
物件事故	66,849	67,661	70,574	70,655	70,608	69,369	67,320	67,853	71,817	73,157	75,739
人身事故	24,699	23,840	23,773	23,486	22,396	20,415	18,225	16,668	16,246	15,010	14,732
総事故件数	91,548	91,501	94,347	94,141	93,004	89,784	85,545	84,521	88,063	88,167	90,471
物件事故構成率	73.0%	73.9%	74.8%	75.1%	75.9%	77.3%	78.7%	80.3%	81.6%	83.0%	83.7%

平成24年中の物件事故75,739件は、うち4,113件が人身事故へ移行

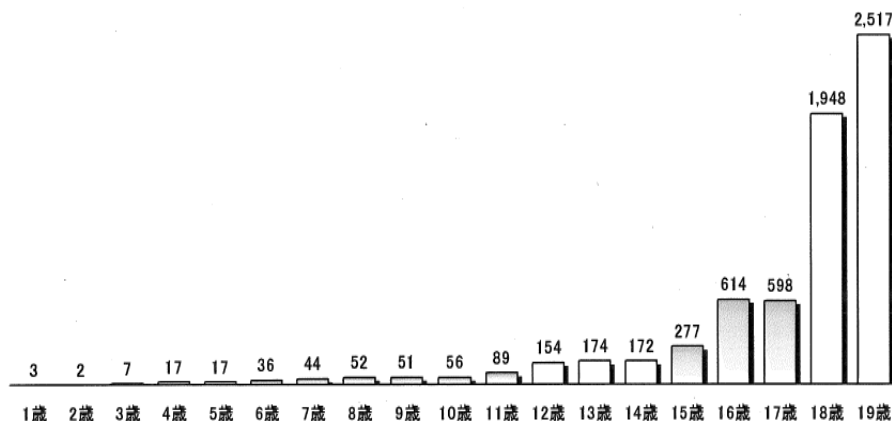
(2) 物件事故の第1当事者の年齢層別発生件数(平成24年中)

- ・20歳代が全体の20%を占め, 最も多く, 次に30歳代が16%となっている。

	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	不明	合計
件数	4,068	14,725	11,536	10,270	8,578	9,266	7,560	5,623	71,626
割合	5.7%	20.6%	16.1%	14.3%	12.0%	12.9%	10.6%	7.9%	100.0%

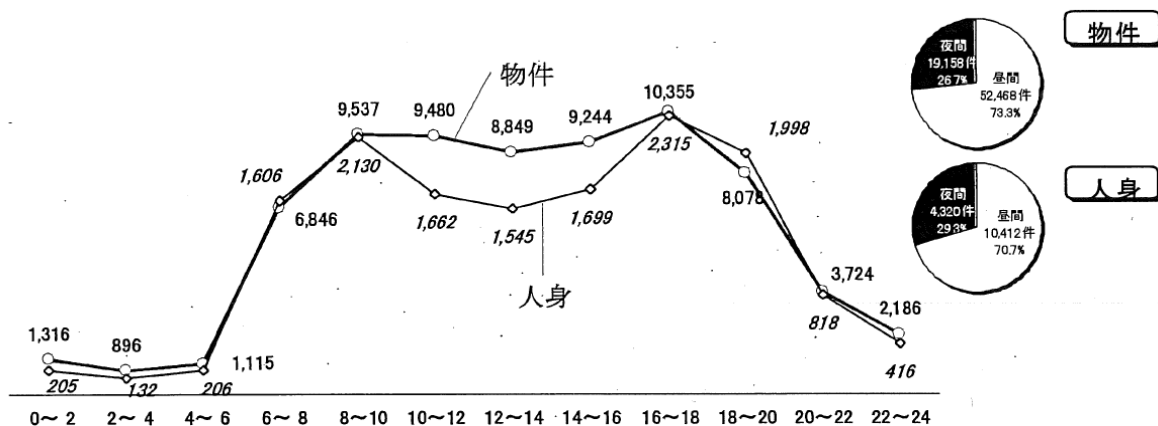
(3) 物件事故の20歳未満の年齢別発生件数(平成24年中)

- ・年齢が上がるにつれ, 発生件数は増加する傾向にあり, 特に高校から大学への移行期にあたる17歳(598件)から18歳(1,948件)にかけて3倍以上の大きな伸びとなっている



(4) 物件事故の時間帯別発生件数(平成24年中)

- ・退勤及び下校時間帯である16～18時が最も多く, 次いで出勤及び登校時間帯である8～10時となっている。



(5) 物件事故の事故類型別発生件数(平成24年中)

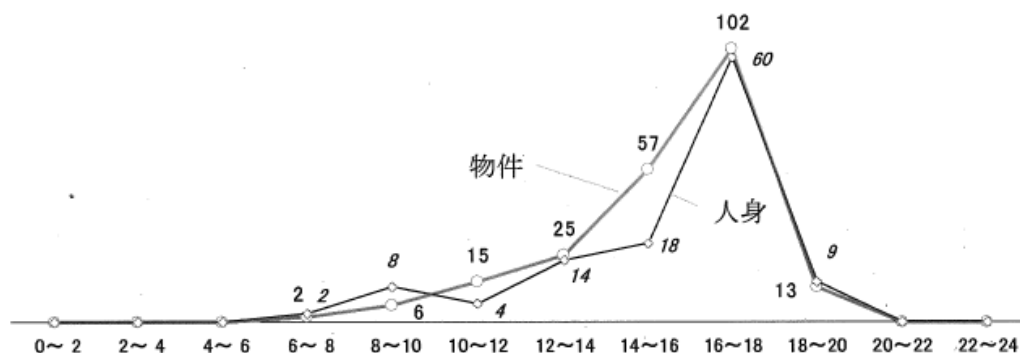
・事故類型は、車両相互が70%を占め、最も多く、次に車両単独が約30%となっている。

	人対車両	車両相互				車両単独	列車	その他	計
		正面衝突	追突	出会い頭	相互他				
件数	700	691	16,472	13,220	19,791	20,556	16	180	71,626

(6) 6歳から11歳(小学生相当)が自転車乗車中の物件事故発生件数(平成24年中)

時間帯別

・物件事故は325件、そのうち、自転車乗車中の物件事故は220件発生しており、時間帯では、下校時間以降である16~18時が102件と、最も多くなっている。



事故類型別

・出会い頭が全体の約75%を占め、最も多くなっている。

類型	正面衝突	追突	出会い頭	相互等
件数	6	1	163	50

道路別

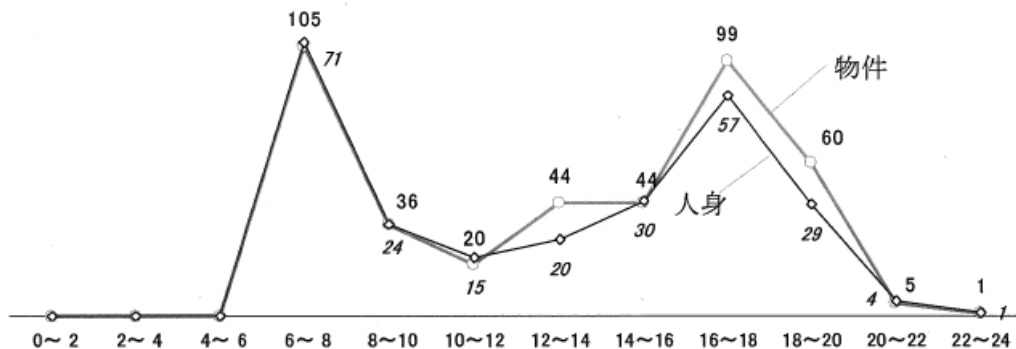
・市町村道が全体の75%を占め、最も多くなっている。

種類	国道	主要地方道	一般県道	市町村道	その他
件数	7	18	16	165	14

(7) 12歳から14歳(中学生相当)が自転車乗車中の物件事故発生件数(平成24年中)

時間帯別

- ・物件事故は491件、そのうち、自転車乗車中の物件事故は414件発生している。
- ・登校時間である6～8時が105件と最も多く、次に、下校時間帯である16～18時が99件となっている。



事故類型別

- ・出会い頭が全体の約66%を占め、最も多くなっている。

類型	正面衝突	追突	出会い頭	相互等
件数	23	10	254	127

道路別

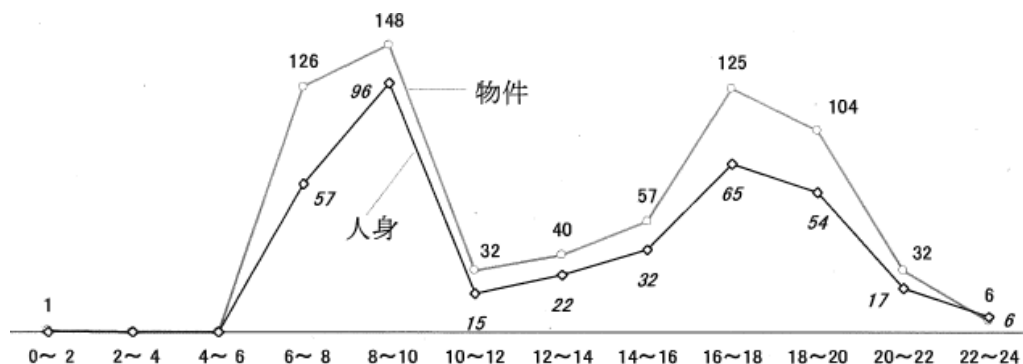
- ・市町村道が全体の約65%を占め、最も多くなっている。

種類	国道	主要地方道	一般県道	市町村道	その他
件数	44	43	34	273	20

(8) 15歳から17歳(高校生相当)が自転車乗車中の物件事故発生件数(平成24年中)

時間帯別

- ・物件事故は1,469件、そのうち、自転車乗車中の物件事故は671件、バイク乗車中の事故は689件発生している。
- ・登校時間である6～10時が併せて274件と最も多く、次に、下校時間帯である16～20時が併せて229件となっている。



事故類型別

- ・ 出会い頭が全体の約 60%を占め、最も多くなっている。

類型	正面衝突	追突	出会い頭	相互等
件数	19	15	408	229

道路別

- ・ 市町村道が全体の約 55%を占め、最も多くなっている。

種類	国道	主要地方道	一般県道	市町村道	その他
件数	107	71	59	378	56

8 通学路の交通安全の確保の徹底について(平成24年5月30日文科科学省通知)



24 ス学 健 第 6 号

平成 24 年 5 月 30 日

各都道府県・指定都市教育委員会学校安全主管課長
各都道府県私立学校主管課長 殿
附属学校を置く各国立大学法人事務局長

文科科学省スポーツ・青少年局学校健康教育課長

大 路 正 浩



通学路の交通安全の確保の徹底について(依頼)

標記については、これまでも格段の御尽力をいただいているところですが、本年4月以降、登下校中の児童等の列に自動車が入り込み、死傷者が発生する痛ましい事故が相次いでおります。これを受け、「学校の通学路の安全確保について(依頼)」(平成24年5月1日付け24文科ス第93号スポーツ・青少年局長通知)において、各地域の学校、警察、道路管理者等が連携・協働し、また、各都道府県知事及び市町村長、教育委員会や関係機関が協働して、通学路の安全点検や安全確保を図ることについて、特段の御配慮をお願いしたところです。

その後の状況を踏まえて、通学路における交通安全を一層確実に確保することが重要であることから、文科科学省、国土交通省及び警察庁の3省庁が連携して対応策を検討し、今般、別紙のとおり「通学路における緊急合同点検等実施要領」を作成しました。ついては、この実施要領に沿って、関係機関の連携による通学路の安全点検及び安全対策を講じていただくようお願いいたします。

また、本依頼に基づく緊急合同点検の結果及び点検結果を受けた対策案について、御報告いただくこととしておりますが、報告の時期及び内容については、別途連絡いたします。

なお、本件については、別添のとおり、国土交通省及び警察庁から関係機関に対しても、同様に通知されていることを申し添えます。

各都道府県・指定都市教育委員会学校安全担当課におかれては域内の市町村教育委員会及び所管の学校に対し、この趣旨について周知し、回答を取りまとめていただくとともに、参考1の文科科学省交通安全業務計画(抄)の趣旨に沿って適切な対応がなされるよう御指導をお願いいたします。各都道府県私立学校主管課長におかれては所轄の私立学校に対し、附属学校を置く各国立大学法人事務局長におかれては管下の附属学校に対し、この趣旨について周知くださるようお願いいたします。

(本件担当)

文科科学省 スポーツ・青少年局
学校健康教育課 学校安全係

〒100-8959 東京都千代田区霞が関3-2-2

電話 03-5253-4111(内線2917)

FAX 03-6734-3794

E-mail: anzen@mext.go.jp

通学路における緊急合同点検等実施要領

1. 実施対象

全ての公立小学校及び公立特別支援学校小学部の通学路

※通学路は、各学校又は教育委員会において指定しているものを指す。

なお、国立及び私立の小学校の通学路についても、各学校及び学校の設置者の判断により、公立に準じて実施する。

また、小学校及び特別支援学校小学部以外の公立学校並びに小学校以外の国立学校及び私立学校についても、地域や学校の実情等を勘案し、必要に応じて実施するものとする。

2. 実施期間

下記3. (1)及び(2)について、平成24年8月末までに実施する。

3. 実施内容(参考2 フローチャート図 参照)

(1) 学校による危険箇所の抽出

学校は、保護者等の協力を得て通学路の点検を実施し、主として交通安全の観点から危険があると認められる箇所を抽出し、抽出した危険箇所の内容、学校として考える合同点検の可否を市町村教育委員会(特別支援学校小学部については当該学校を設置する地方公共団体の教育委員会。以下同じ。)に報告する。

危険箇所の抽出に当たっては、地域の実情に応じて参考3に掲げる観点を参考としてください。

なお、本年度、既に、学校において、通学路の点検等を実施している場合は、その実施内容や状況等に応じて、その結果をもって危険箇所の抽出に代えることができる。

(2) 合同点検の実施及び対策必要箇所の抽出

市町村教育委員会は、学校からの報告を受けて、学校、保護者、道路管理者及び地元警察署による合同点検の実施を調整する。合同点検の実施に当たっては、できる限り地域住民等の参画を得るものとする。合同点検では、調整した危険箇所を点検し、その中から、学校、道路管理者及び地元警察署で協議の上、対策の実施について検討する箇所を対策必要箇所として抽出する。

なお、本年度、既に、学校、道路管理者及び地元警察署が合同で、通学路の点検等を実施している場合は、その実施内容や状況に応じて、その結果をもって合同点検及び対策必要箇所の抽出に代えることができる。

(3) 対策メニュー案の検討

市町村教育委員会及び学校は、相互に連携し、また、保護者等の協力を得て、(2)で抽出した対策必要箇所について、道路管理者及び地元警察署から技術的な助言を得つつ、対策メニュー案を検討する。

(4) 対策案の作成

市町村教育委員会及び学校は、相互に連携し、また、保護者等の協力を得て、(3)で検討した対策メニュー案について、道路管理者及び地元警察署と連携・協力の上、地元住民との調整を図り、対策案を作成する。市町村教育委員会及び学校は、作成した対策案について、道路管理者及び地元警察署に対して要望を行う。

(5) 対策の実施

市町村教育委員会、学校、道路管理者及び地元警察署は、(4)で作成した対策案に従って計画的に対策を実施する。その際、市町村教育委員会及び学校は、保護者等と連携を図るものとする。

なお、上記(3)～(5)の対策の検討等に当たっては、防犯、防災等の側面にも留意する。

4. 実施状況の報告

学校は、合同点検の実施状況等について、教育委員会による取りまとめを経て、文部科学省に報告する。報告する内容等については、別途連絡する。

平成24年度文部科学省交通安全業務計画(平成24年3月30日策定)(抄)

第3 主要対策

1 安全な道路交通環境づくりの促進

(1) 通学通園路における交通安全の促進

ア 通学通園路の設定と安全点検

(ア) 社会資本整備重点計画法(平成15年法律第20号)に基づく社会資本整備事業の実施に際しては、交通安全対策基本法に基づいて設けられている都道府県、市町村の交通安全対策会議又は市町村学童園児交通事故防止対策協議会を活用して、教育委員会等の意見が反映されるよう努める。

(イ) 市町村の教育委員会においては、学校に対し、当該学校の所在する地域の実情を十分考慮して幼児児童生徒の通学通園路及び登下校の時間帯を設定し、必要に応じ道路管理者、警察等と共同して、定期に安全点検を実施するよう指導するとともに、その結果について報告を求める。

また、前述の報告をもととし、必要に応じ、管内国公私立の学校の通学通園路の変更や交通安全施設の新設又は改修などの環境の改善及び登下校の時間帯の調整を図る。

(ウ) 都道府県の教育委員会は、市町村の教育委員会において、(イ)によって調整した当該区域内における通学通園路及び登下校の時間帯のうち、自動車の通行を禁止する等の措置を必要とする区間及び時間帯について、市町村の教育委員会と地元警察署との間で十分協議させ、その実現のための具体的措置についての意見をまとめさせるとともに、これを都道府県の教育委員会に報告させる。

(エ) 都道府県の教育委員会においては、(ウ)の報告に基づき警視庁、道府県警察本部と協議し、都道府県の公安委員会による自動車の運行禁止の区間及び時間帯が適切なものとなるような措置が講じられるように努める。

(カ) 以上の措置を実施するに当たっては、必要に応じ、都道府県交通対策協議会、市町村学童園児交通事故防止対策協議会等交通問題を協議するために設けられている組織の活用についても配慮する。

イ 集団登下校の実施

集団登下校については、各学校において通学路の道路事情、交通事情、防犯環境等を具体的に検討した上で個々の通学路ごとに実施するかどうかを決定する。

集団登下校を実施する場合には、道路の状況等に応じ人数等について適切な措置をとり、通学の安全が図られるようにするとともに、幼児児童生徒が安全な行動の仕方を身に付けることができるようにする。

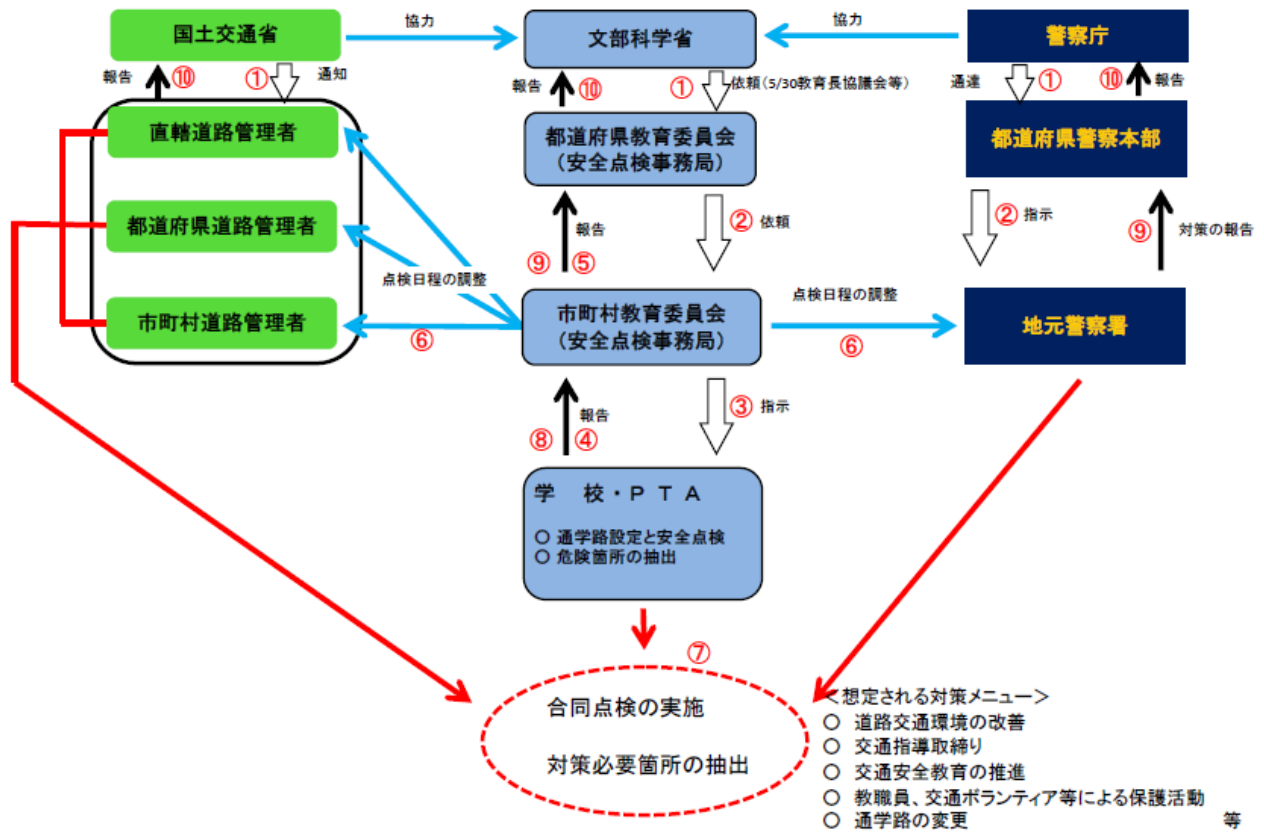
なお、集団登下校を実施しない場合でも、幼児児童生徒を極力一人だけにしないような対策を講じる必要がある。

また、学校は、学校の設置者、警察署、PTA、その他の関係機関・団体等と密接に連携し、適切な計画を立て、登下校時における交通規制、保護、誘導等の確保及び防犯対策に万全を期する。

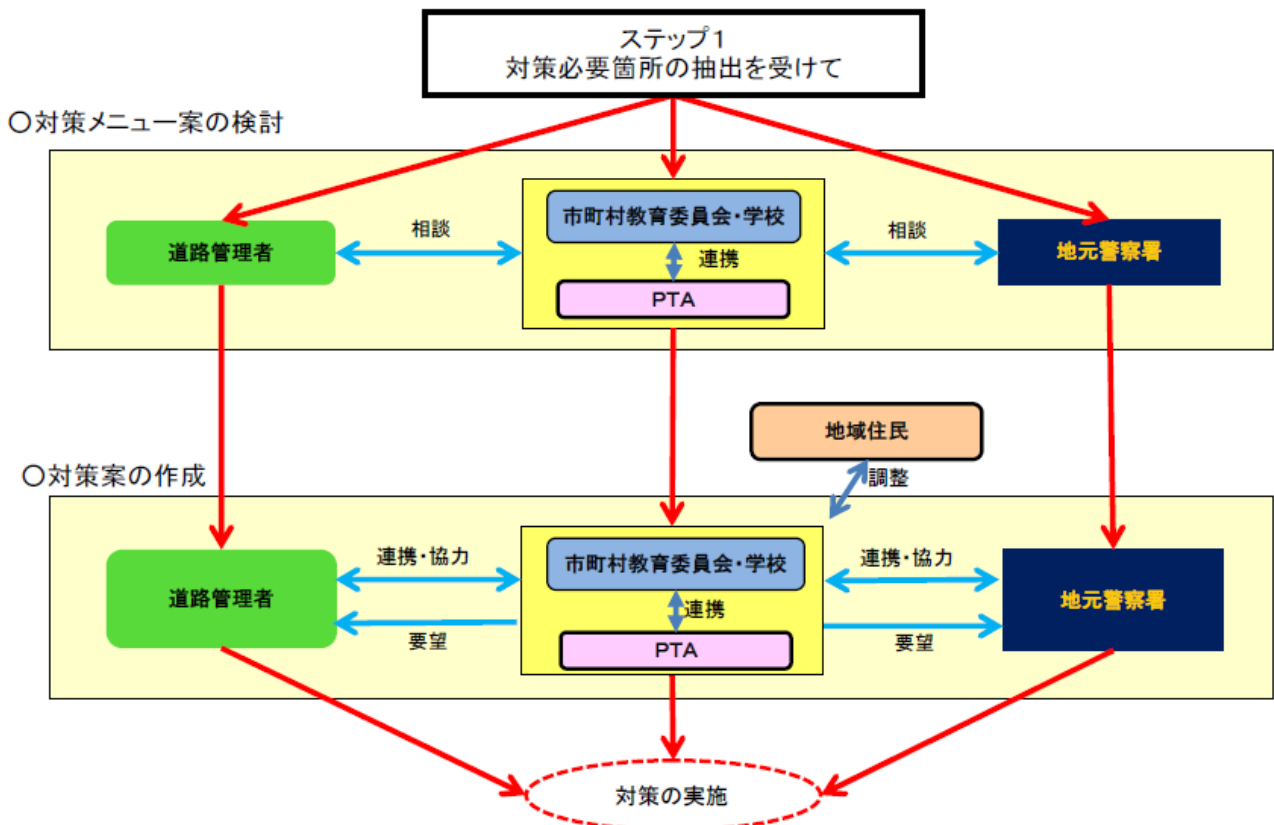
ウ スクール・ゾーンの設定の推進とその定着化

教育委員会、幼稚園及び小学校においては、地域の警察、道路管理者等の協力を得て、幼稚園及び小学校を中心に周囲500メートルを範囲とするスクール・ゾーン(特に子どもの交通安全の確保を図る特定地域)の設定及び定着化を積極的に推進する。

ステップ1: 通学路における緊急合同点検の流れ (参考2)



ステップ2: 緊急合同点検を受けた対策の実施検討の流れ



通学路の点検の実施及び危険箇所の把握・抽出に当たっての観点

- (1)「登下校時における幼児児童生徒の安全確保について」(平成 17 年 12 月 6 日 17 文科ス第 333 号)の別紙 第1「②通学路における要注意箇所等の把握と周知徹底」

○通学路に関し、保護者や警察、自治会などの関係者の間で共通認識を得ておくべき事項としては次のようなものが考えられる。

・危険・要注意箇所

道路が狭い、見通しが悪い、人通りが少ない、やぶや路地、倉庫、空地など人が身を隠しやすい場所が近い、大型車が頻繁に通る 等

- (2)学校安全参考資料『「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育』(文部科学省著作権所有、平成 13 年発行、平成 22 年改訂)の別表 3 通学の安全管理(1)「通学路の設定と安全確保」

(通学路の設定)

○通学路の条件

- ・できるだけ歩車道の区別がある
- ・区別がない場合、交通量が少ない、幅員が児童生徒等の通行を確保できる
- ・遮断機のない無人踏切を避ける
- ・見通しの悪い危険箇所がない
- ・横断箇所に横断歩道、信号機が設置されたり、又は、警察官等の誘導が行われたりしている
- ・犯罪の可能性が低い など

(通学路の安全確保)

○交通事故防止等にかかわる安全確保のための方策

- ・通学路を表示する標識を適切な箇所に設置する
- ・場所や状況により交通規制を要請する
- ・特に危険な箇所では、警察官等による誘導や指示、交通安全や犯罪防止のために必要な設備等の設置を要請する
- ・障害物の放置、工事状況、催し物の実施等に関連して、通学路を点検し適切に対処する
- ・保護者、関係機関等との情報交換、情報処理を円滑に行う体制を確立する など

9 子供の犯罪被害の状況

(1) 声かけ事案等認知状況：高校生以下不審者情報

平成 24 年中

- ・平成 24 年中の不審者情報件数は、921 件（前年比 +76 件，+8.9%）で高校生が最も多い。
- ・「声かけ」が、295 件（32.0%）と最も多く、次いで「露出」「つきまとい」の順となっている。
- ・小・中学生対象では「声かけ」が、高校生対象では「露出」が最も多い。

	未就学児			小学生			中学生			高校生			合 計		
	H24中	H23中	増減数	H24中	H23中	増減数	H24中	H23中	増減数	H24中	H23中	増減数	H24中	H23中	増減数
声 か け	3	1	2	134	94	40	71	52	19	87	65	22	295	212	83
露 出			0	39	47	-8	47	58	-11	96	86	10	182	191	-9
痴 漢	1	1	0	10	13	-3	20	30	-10	69	91	-22	100	135	-35
つきまとい			0	44	35	9	25	27	-2	39	52	-13	108	114	-6
写 真 撮 影	2		2	29	23	6	8	6	2	42	38	4	81	67	14
強制わいせつ	2	1	1	3	5	-2	2	2	0	11	17	-6	18	25	-7
暴 行	1	2	-1	21	10	11	16	18	-2	33	20	13	71	50	21
そ の 他	1	1	0	28	18	10	17	10	7	20	22	-2	66	51	15
合 計	10	6	4	308	245	63	206	203	3	397	391	6	921	845	76

平成 25 年上半期

- ・平成 25 年上半期の不審者情報件数は、434 件（前年比 7 件，1.5%）で高校生が最も多い。
- ・「声かけ」が、138 件（31.8%）と最も多く、次いで「露出」「つきまとい」の順となっている。
- ・小・中学生対象では「声かけ」が、高校生対象では「露出」が最も多い。

	未就学児			小学生			中学生			高校生			合 計		
	H25上半期	H24上半期	増減数	H25上半期	H24上半期	増減数	H25上半期	H24上半期	増減数	H25上半期	H24上半期	増減数	H25上半期	H24上半期	増減数
声 か け	1	2	-1	61	66	-5	31	43	-12	45	48	-3	138	159	-21
露 出			0	13	20	-7	28	22	6	49	42	7	90	84	6
痴 漢		1	-1	8	2	6	10	5	5	18	38	-20	36	46	-10
つきまとい			0	33	25	8	20	8	12	19	15	4	72	48	24
写 真 撮 影	1		1	19	15	4	1	0	1	21	17	4	42	32	10
強制わいせつ		1	-1		1	-1	1	1	0	5	5	0	6	8	-2
暴 行			0	5	13	-8	6	9	-3	12	16	-4	23	38	-15
そ の 他	1		1	15	13	2	2	5	-3	9	8	1	27	26	1
合 計	3	4	-1	154	155	-1	99	93	6	178	189	-11	434	441	-7

(2) 登下校時における不審者情報

平成 24 年中

- ・高校生対象の不審者情報が最も多い。
- ・「声かけ」が 197 件 (34.2%) と最も多く、次いで「露出」「つきまとい」の順となっている。
- ・小・中学生対象では「声かけ」が、高校生対象では「露出」が最も多い。

	小学生	中学生	高校生	合計
声 かけ	82	53	62	197
露 出	13	31	64	108
痴 漢	0	13	48	61
つきまとい	22	23	28	73
写 真 撮 影	23	4	24	51
強 制 わ い せ つ	2	0	7	9
暴 行	5	15	22	42
そ の 他	12	10	11	33
合 計	159	149	266	574

平成 25 年上半期

- ・高校生対象の不審者情報が最も多い。
- ・「声かけ」が 87 件 (31.1%) と最も多く、次いで「露出」「つきまとい」の順となっている。
- ・小・中学生対象では「声かけ」が、高校生対象では「露出」が最も多い。

	小学生	中学生	高校生	合計
声 かけ	39	19	29	87
露 出	4	15	40	59
痴 漢	1	5	12	18
つきまとい	19	18	15	52
写 真 撮 影	14	1	13	28
強 制 わ い せ つ	0	1	3	4
暴 行	5	5	8	18
そ の 他	8	1	5	14
合 計	90	65	125	280

10 不審者事案の傾向

(1) 小・中・高校生別の傾向

小学生

- ・時間帯では、日中「15時～18時」の下校時間帯での被害が多い。
- ・地域的には「住宅街」、通りの種別では「裏通り」での被害が多い。
- ・夜間の被害はない。
- ・行為種別では、「声かけ」、「写真撮影」が多い。

中学生

- ・時間帯では、日中「15時～18時」の下校時間帯での被害が多く、なかには「18時～21時」の被害もある。
- ・地域的には「住宅街」、通りの種別では「裏通り」での被害が多く、部活動等により帰宅時間が遅くなる者もあり、夜間の「暗い場所」での被害もある。

高校生

- ・時間帯では、日中「6時～9時」の登校時間帯、「15時～21時」の下校時間帯での被害が多く、なかには「21時～24時」の被害もある。
- ・地域的には「住宅街」、通りの種別では「裏通り」での被害が多く、部活動等により帰宅時間が遅くなる者もあり、夜間の「暗い場所」での被害が多い。
- ・行為種別では、「露出」、「痴漢」、「写真撮影」が多い。

(2) 行為種別の傾向

声かけ

- ・小学生が多い。
- ・地域的には「住宅街」、通りの種別では「裏通り」が多い。
- ・状況別では、中・高校生には、夜間の「暗い場所」での被害がある。

露出

- ・高校生が約6割を占める。
- ・時間帯では、日中「6時～9時」の登校時間帯の被害が多い。
- ・地域的には、小学生・高校生は「住宅街」が、中学生は「農漁村」が多く、通りの種別では、いずれも「裏通り」が多い。
- ・状況別では、高校生では夜間の被害が多く、「暗い場所」での被害がある。

つきまとい

- ・地域的には「住宅街」、通りの種別では「裏通り」が多い。
- ・状況別では、中・高校生では、夜間の「暗い場所」での被害がある。

痴漢

- ・ 高校生が約 8 割を占める。
- ・ 地域的には，中学生は「農漁村」が，高校生は「住宅街」が多く，通りの種別では，いずれも「裏通り」が多い。
- ・ 状況別では，中・高校生ともに夜間の被害があり，特に高校生は，夜間の「暗い場所」での被害が多い。

写真撮影

- ・ 小学生，高校生ともに約 5 割弱を占める。
- ・ 地域的には「住宅街」が多く，通りの種別では，小学生は「表通り」が，中学生は「路地」が，高校生は「裏通り」が多い。
- ・ 状況別では，高校生では，夜間の「暗い場所」での被害もある。

学校安全推進事業【通学路安全推進事業】

教育庁保健体育課

●登下校中の交通事故が相次いで発生
→交通安全の面から学校安全をより確実にすることが重要

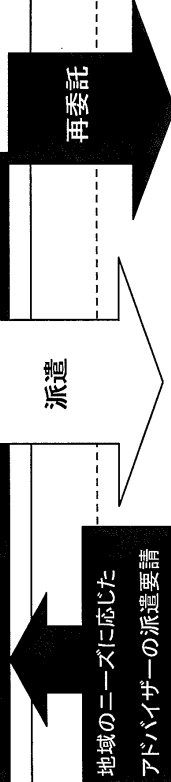
●学校、教育委員会だけでなく、関係機関が連携協力し、総合的に通学路の安全対策を推進することが必要

【県】通学路安全対策の検討及びアドバイザーの派遣

●教育委員会、関係機関、学識経験者等により、市町村の通学路対策の状況を把握し、広域的な対策等を検討。また、特に対策が必要な市町村に対し、通学路安全対策アドバイザーの配置検討を計画し、派遣。

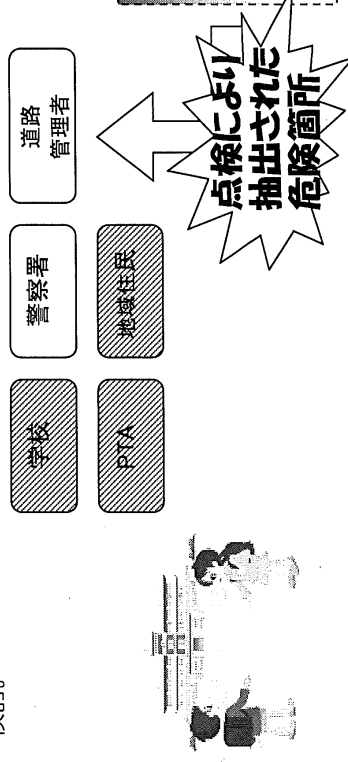


『通学路安全対策アドバイザー』
※道路整備や交通規制の専門的知見があり、教育委員会に対し、具体的な改善策を助言する者
[主な内容]
①各小中学校等における通学路の安全点検への立会い、助言。
②連絡協議会において、教育委員会に対する具体的な対策メニューの検討・立案に関する支援。



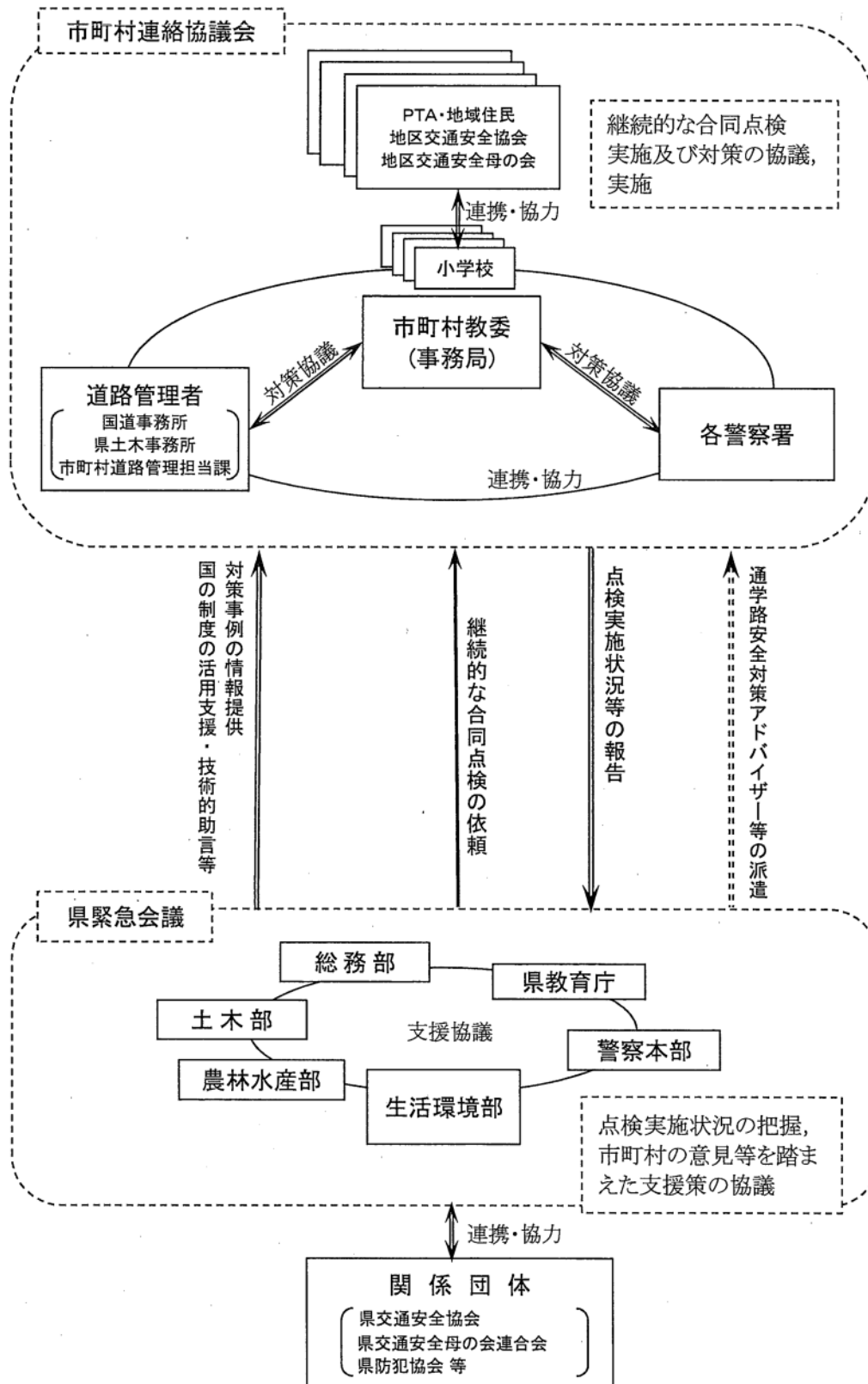
【市町村】連絡協議会の開催

●危険箇所に対する具体的な対策メニューの検討。
●特に対策が必要な学校に対し、通学路安全対策アドバイザーの派遣計画を検討。



12 危険箇所の解消に向けた推進体制のイメージ

県・市町村の総力を挙げた体制のイメージ



市町村連絡協議会：通学路安全対策市町村連絡協議会
 県緊急会議：通学路における交通安全の確保に関する緊急会議

13 通学路の交通安全の確保の徹底について(平成25年5月31日 文部科学省通知)

25ス学健第8号
平成25年5月31日

各都道府県・指定都市教育委員会学校安全主管課長
各都道府県私立学校主管課長 殿
附属学校を置く各国立大学法人事務局長

文部科学省スポーツ・青少年局学校健康教育課長
大 路 正



通学路の交通安全の確保の徹底について (依頼)

標記については、これまでも御尽力いただいているところですが、昨年4月以降、登下校中の児童等の列に自動車が入り込み、多数の死傷者が出る痛ましい事故が相次いで発生したことを受け、平成24年5月30日付け「通学路の交通安全の確保の徹底について(依頼)」に基づき、関係機関の連携による通学路の緊急合同点検及びその安全対策を講じていただいたところです。

本日、通学路の緊急合同点検結果に基づく平成24年度末時点における対策の実施状況について別添のとおり公表し、併せて文部科学省、国土交通省、警察庁が協力し、国及び地域における今後の通学路の交通安全確保に向けた取組について別紙のとおり取りまとめました。

ついては、通学路の交通安全の要である皆様におかれましては、通学路の点検や対策の検討などにおいて主体的な役割を果たし、今後とも、道路管理者や警察、保護者や地域住民などの関係者と連携し、登下校中の児童等の安全確保を推進していただくようお願いいたします。

なお、本件については、国土交通省及び警察庁から関係機関に対しても、同様に通知されていることを申し添えます。

各都道府県・指定都市教育委員会学校安全担当課長におかれては域内の市町村教育委員会及び所管の学校に対し、各都道府県私立学校主管課長におかれては所轄の私立学校に対し、附属学校を置く各国立大学法人事務局長におかれては管下の附属学校に対し、この趣旨について周知くださるようお願いいたします。

【本件担当】

文部科学省スポーツ・青少年局
学校健康教育課 学校安全係
〒100-8959 東京都千代田区霞が関3-2-2
電話 03-5253-4111 (内線2695)
FAX 03-6734-3794
E-mail: anzen@mext.go.jp

別 添

平成 25 年 5 月 31 日
文 部 科 学 省
国 土 交 通 省
警 察 庁

通学路の緊急合同点検結果に基づく対策の実施状況について

平成24年4月以降、京都府亀岡市をはじめとして、登下校中の児童等が死傷する事故が連続して発生したことを受けて、全国で通学路の緊急合同点検を実施し、関係機関が対策を進めているところですが、平成24年度末時点の対策の実施状況を以下のとおりまとめました。

今後とも文部科学省、国土交通省及び警察庁が連携して、合同点検の定期的な実施など通学路の安全確保に向けた継続的な取組等を推進します。(別紙参照)

○通学路の緊急合同点検結果に基づく対策の実施状況(平成24年度末時点)

	箇所数	うち対策済み
対策必要箇所(全体数)	74,483	42,662
教育委員会・学校による対策箇所	28,925	26,077
道路管理者による対策箇所	45,020	22,818
警察による対策箇所	19,715	12,263

※1 1箇所につき複数の機関が対策を実施する場合があるため、各実施機関による対策箇所数の合計は対策必要箇所(全体数)とは一致しない。

※2 主な対策の例として、教育委員会が実施する対策に通学路の変更やボランティア等による立ち番等、道路管理者が実施する対策に歩道の整備や路肩の拡幅等、警察が実施する対策に信号機や横断歩道の新設等がある。

参考：緊急合同点検の実施状況

・緊急合同点検実施学校数	20,160 校
・緊急合同点検実施箇所数	80,161 箇所
・対策必要箇所数	74,483 箇所

平成25年5月31日
文部科学省
国土交通省
警察庁

通学路の交通安全の確保に向けた今後の取組

これまで文部科学省、国土交通省、警察庁は、連携して通学路の緊急合同点検を行うなど通学路の交通安全の確保に取り組んできたところであるが、今後も相互に連携し、以下の取組を推進することとする。

1. 緊急合同点検結果に基づく対策の着実な推進

- ・平成24年度の緊急合同点検結果に基づく、学校、教育委員会、道路管理者、都道府県警察等が実施する対策が着実に進むよう、関係省庁においては、必要な支援を行うものとする。

2. 通学路の交通安全の確保に向けた継続的な取組

- ・平成25年度以降においても、緊急合同点検の枠組みを活用して、地域特性に応じた課題の設定等による効果的な合同点検を定期的を実施するなど、継続的な取組を推進する。

3. 地域における推進体制の構築

- ・対策の着実な推進及び定期的な合同点検の実施等を図るため、既存組織の活用も含め、関係者から構成される協議会等の推進体制を構築する。
- ・点検結果や対策実施状況等について、インターネットや広報誌等を活用しながら、地域住民、道路利用者等へ適切に情報発信する。

14 道路標示で工夫している事例

(1) 県管理道路での主な対応事例（土木部）



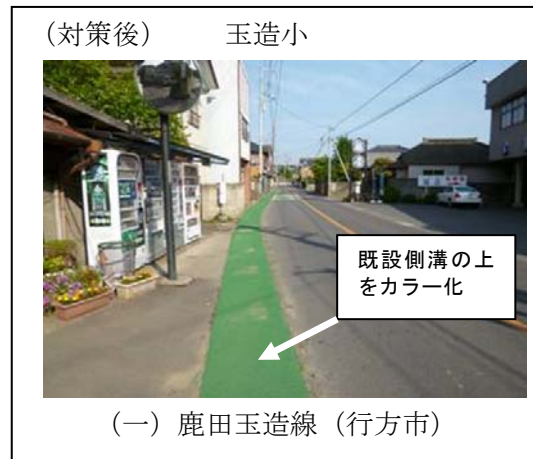
<状況>朝の通学時、交通量が多く、歩道もないため危険である。



<対策>路側帯にカラー舗装を実施し、ドライバーに注意喚起を促した。



<状況>幅員が狭く、歩道もないため車両と歩行者が接近し危険である。



<対策>既設の側溝の上をカラー化し、歩行帯を明確にすることにより車両への注意喚起を図った。



<状況>緩やかなカーブであり、スピードを出しやすく、また見通しが悪いことから危険である。



<対策>カラー舗装を実施することにより車両への注意喚起を図り、速度抑制を促した。



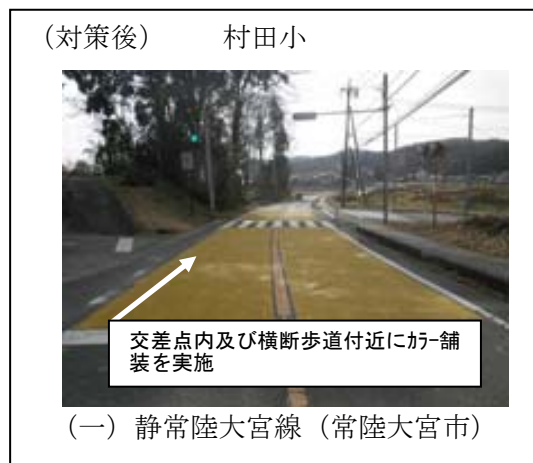
<状況> 自動車が速度を落とさずカーブを曲がるので危険である。

<対策> 速度注意の路面標示による注意喚起及びドットラインによるカーブの線形誘導を行った。



<状況> 交通量が多い変則交差点になっており、歩行者と車両が錯綜し危険である。

<対策> 歩行者が車両に巻き込まれるのを防止するため、ラバーポール及びゼブラ帯を設置し、歩者分離を行った。



<状況> 交通量が多いが横断歩道付近に待避所もなく危険である。

<対策> 交差点内及び横断歩道付近にカラー舗装を実施し、車両への注意喚起を促した。

(2) 県内（市町村）での主な対応事例（警察本部）

ア 交差点における交通事故防止対策

○ 出会い頭の事故防止

- ・ 従道路には、「止まれ」の標示を強調（石岡市東大橋）



- ・ 主道路には、交差点があることを強調した路面表示



○ 交差点内のカラー舗装による出会い頭の交通事故防止



（結城市結城）



（日立市多賀町）

○ 交差点の警戒標示による出会い頭の交通事故防止



(守谷市)
(クロスマーク・リブ舗装)



(城里町)
(交差点線状イメージ)

イ 速度抑制対策（ゾーン30）

車道を狭く見せるイメージハンプ（トリックアート）、ゾーン内であることを強調することにより、車両の速度抑制を図る。

日立市塙山町

結城市結城



(イメージハンプ)
つくば市



(イメージハンプ)
結城市



(イメージハンプ)



(ゾーン30の強調標示)

15 各学校での交通安全教室など



〈校庭に白線を引き横断歩道に見立てて安全な道路の渡り方を学ぶ〉
—小学校—



〈左右の確認など安全な道路歩行を学ぶ〉
—特別支援学校—



〈校庭に白線を引き、信号機の模型を設置し、自転車で安全な交差点の渡り方を学ぶ〉
—小学校—



〈車両の死角等を体験しながら危険予測能力の育成を図る〉
—中学校—



〈危険な場所を確認しながらの
通学路の安全マップ作り〉
—小学校—



〈地域と連携した交通事故
防止に向けた社会貢献活動〉
—高等学校—



〈スケアードストレイト教育
技法による交通安全教室〉
—高等学校—



〈地域や関係機関と連携した
交通安全キャンペーン活動〉
—高等学校—

16 委員会活動期間中の主な取り組み事例

(1) 学校安全推進事業（平成 25 年度～：通学路安全対策アドバイザーの派遣）

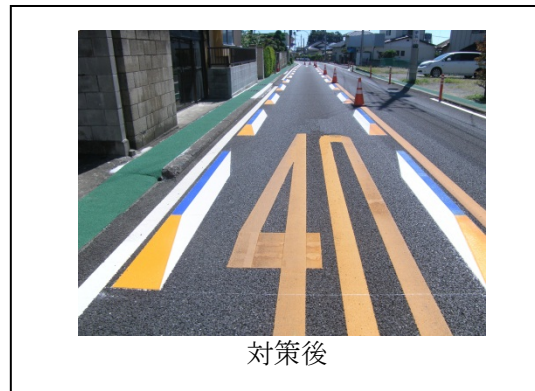
7・8月に対策未定箇所がある市町村に対しアドバイザーを派遣し、再度、合同点検等を実施し、アドバイス等により未定箇所の解消に効果を上げた。

【参考】アドバイザー派遣後の対策状況

派遣箇所数	派遣後の状況			
	時期	対策済へ	対策予定へ	対策未定
119(23市町村)	H25.8月末	22(18.5%)	57(47.9%)	40(33.6%)
	H25.10月末	46(38.6%)	71(59.7%)	2(1.7%)
	H25.12.4	対策未定箇所解消		

※ 6月末の対策未定の119箇所へ派遣

(2) 高萩市立秋山小学校通学路などへのイメージハンプの実施



<国道 461 号（高萩市）秋山小付近>

イメージハンプの実施により平均で約 3 km/h の速度低減効果がみられた。

車両の平均速度 40.0km/h → 37.2km/h(▲2.8km/h)

(3) つくば市北条小学校通学路などへの強調シート（イメージハンプ）表示の実施



通学路内への表示



歩行者用道路の
入口付近への表示



対策前



対策後

<表示例：つくば市北条>

(4) いばらき安全・安心パトロール事業（平成 25 年度～）

児童・生徒の登下校中の安全確保等のため、県内を 5 つのブロックに分けて、警備員による通学路や、交通危険箇所等のパトロールを実施

【事業概要】パトロール人員 56 名/日

パトロール時間 午前 6 時 30 分～午後 3 時 30 分

午後 3 時 00 分～午前 0 時 00 分

活動区域 県内全域

主なパトロール箇所 通学路、交通危険箇所、商業施設、駅等

(5) 常陸大宮市など、徒歩通学児童へのヘルメット着用の促進

徒歩児童へのヘルメット着用が、昨年（平成 24 年度）と比べ平成 25 年度は 12 校増え、10 市町村の 50 校の児童が着用

【参 考】小学校における徒歩通学児童のヘルメット着用状況

	市町村数	学校数
25 年 3 月末現在	9 / 44	38 校 / 549 校
25 年 7 月末現在	10 / 44	50 校 / 542 校

※平成 25 年度導入

- ・茨城町 1 校（小学校 9 校のうち 2 校目，全学年）
- ・常陸大宮市 11 校（小学校全校の 1 年生から 3 年生まで）

(6) 特別作業班の設置

事故直後から捜査、分析、交通規制を担当する県警交通部各課が一つのチームを組んで現場へ出向き、次の事故を防止するため、いち早く対応する。

