

交通安全対策委員会

発表日 平成29年11月28日
発表者 交通安全対策委員会 委員長
中尾 臣裕

1

交通安全対策の必要性

- ①交通事故発生件数は、年間約500件以上、負傷者は約600人前後、死亡事故も毎年数件発生している。(2011年)
- ②救急搬送データによると、外傷の約50%は交通事故の負傷者が占めている。(2011年)

2011年



交通安全対策委員会の設置

2

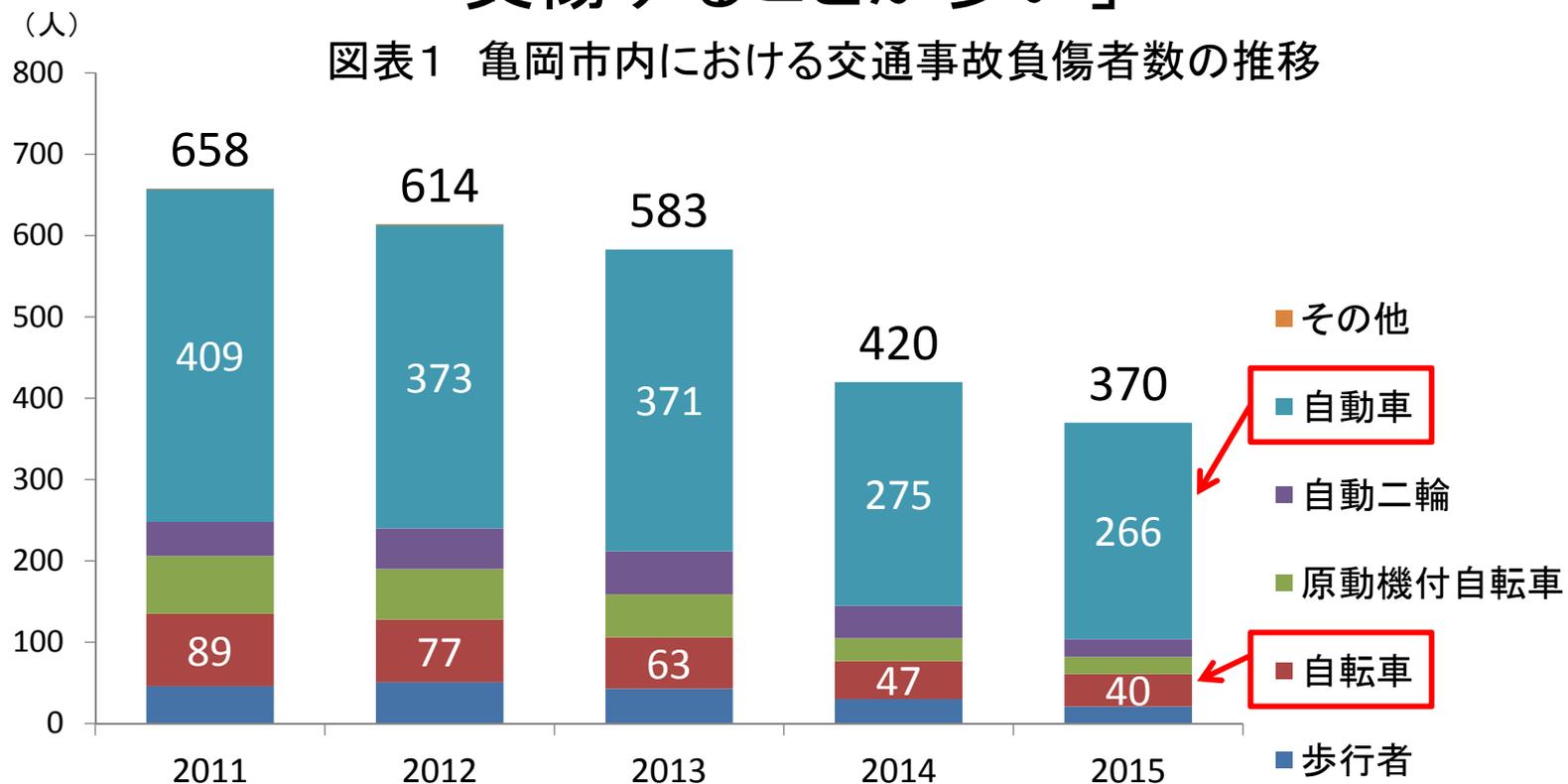
交通安全対策委員会構成

区分		所属団体	役職
市民団体等	1	有限会社 楠新聞舗 NEW	委員長
	2	亀岡市老人クラブ連合会	
	3	自転車交通安全指導員 NEW	
関係機関等	4	亀岡交通安全協会	副委員長
	5	亀岡地域交通安全活動推進委員協議会	
	6	京都府亀岡警察署	
	7	亀岡市立中学校長会代表(育親中学校) NEW	
	8	亀岡市立小学校長会代表(吉川小学校) NEW	
行政関係	9	京都府府民生活部安心・安全まちづくり推進課	
	10	亀岡市総務部	
	11	亀岡市学校教育課	
	12	亀岡市桂川・道路整備課 NEW	
	13	亀岡市土木管理課 NEW	

3

データに基づく客観的課題(継続) 「1 自動車 2 自転車を運転中に 負傷することが多い」

図表1 亀岡市内における交通事故負傷者数の推移



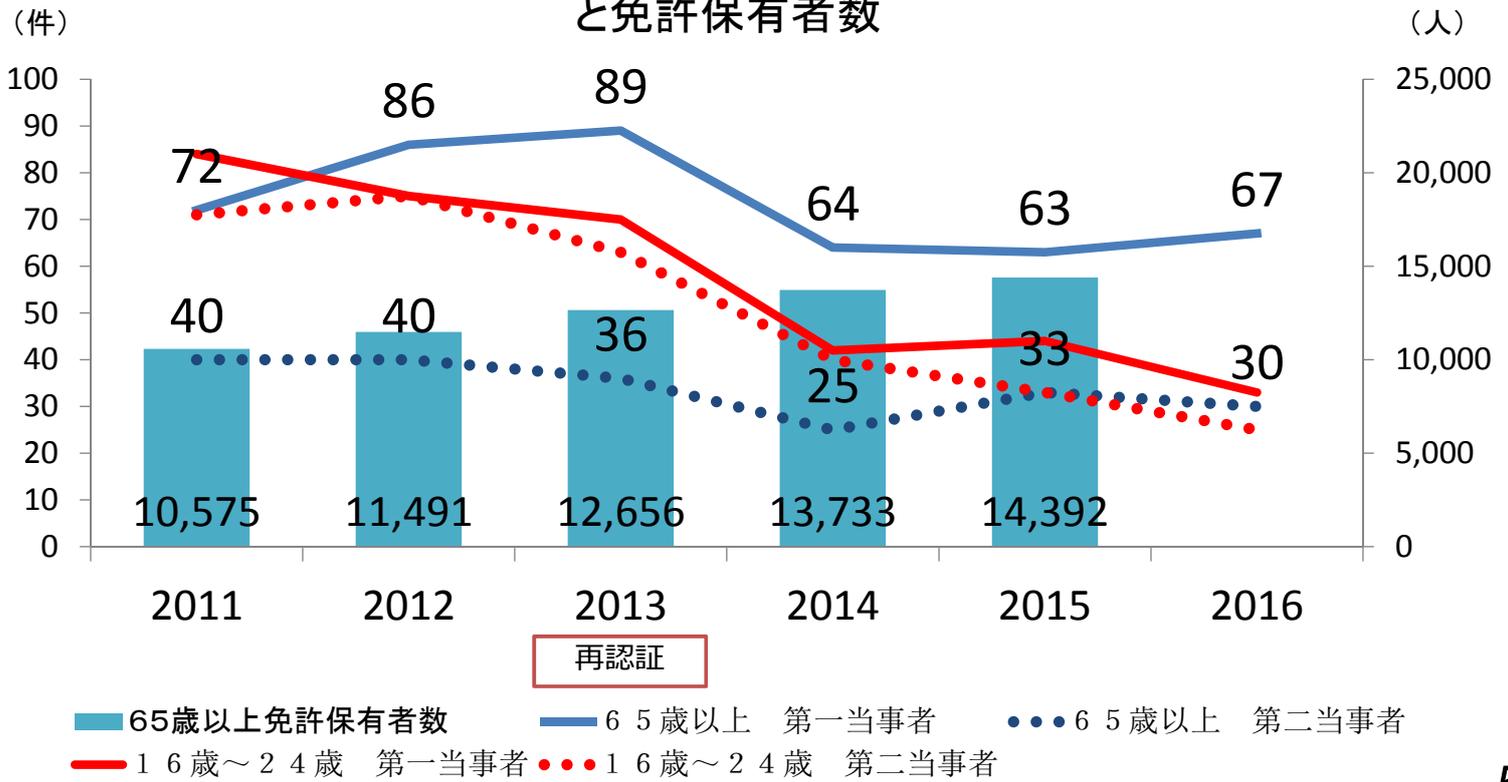
出典: 交通統計

再認証

4

データに基づく客観的課題(新規) 「高齢者は第一当事者の割合が高い」

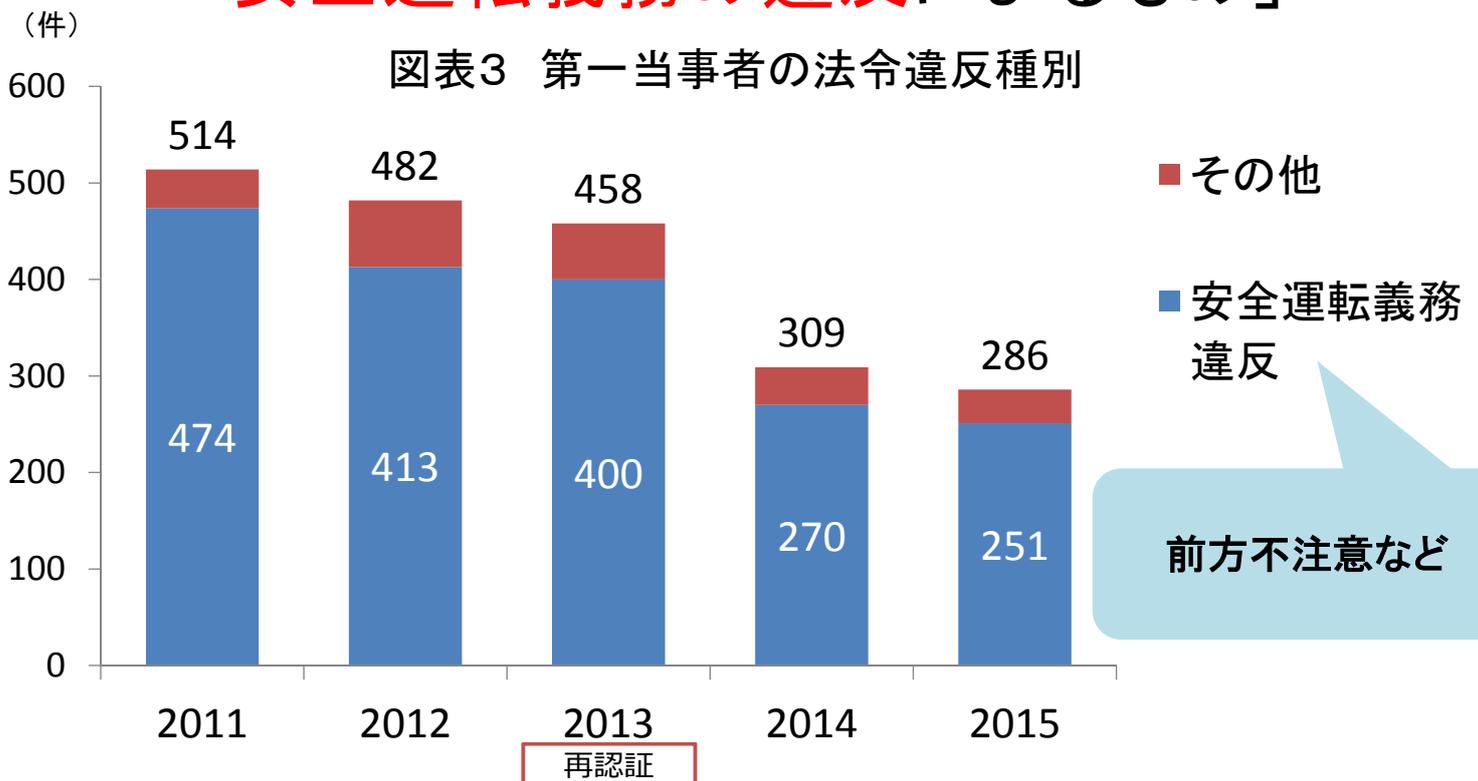
図表2 亀岡市内における第一・第二当事者の事故件数
と免許保有者数



出典: 交通統計

データに基づく客観的課題(新規) 「交通事故の原因の大半は**基本的な安全運転義務の違反**によるもの」

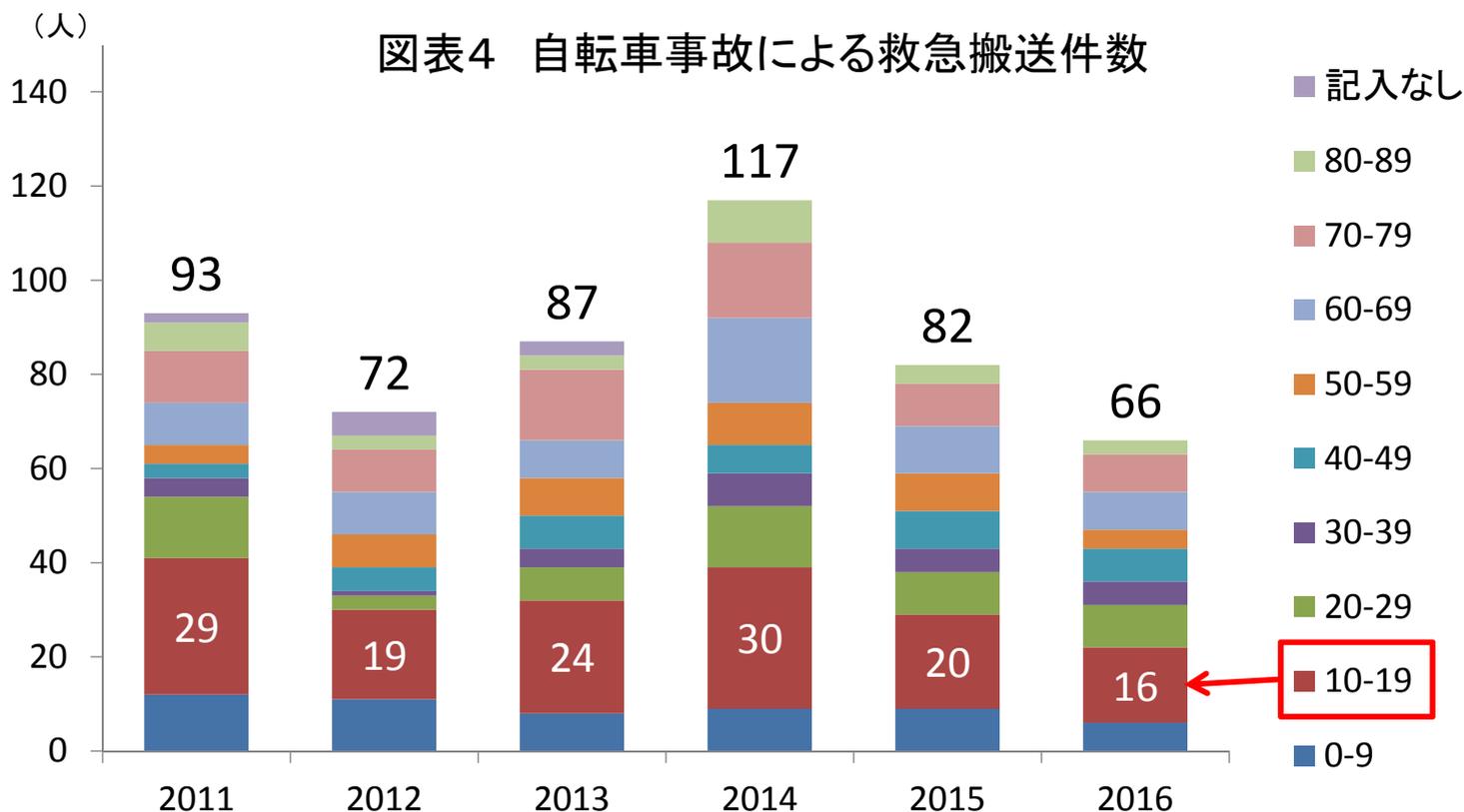
図表3 第一当事者の法令違反種別



出典: 交通統計

データに基づく客観的課題(継続)

「自転車事故での負傷者は10歳代が多い」



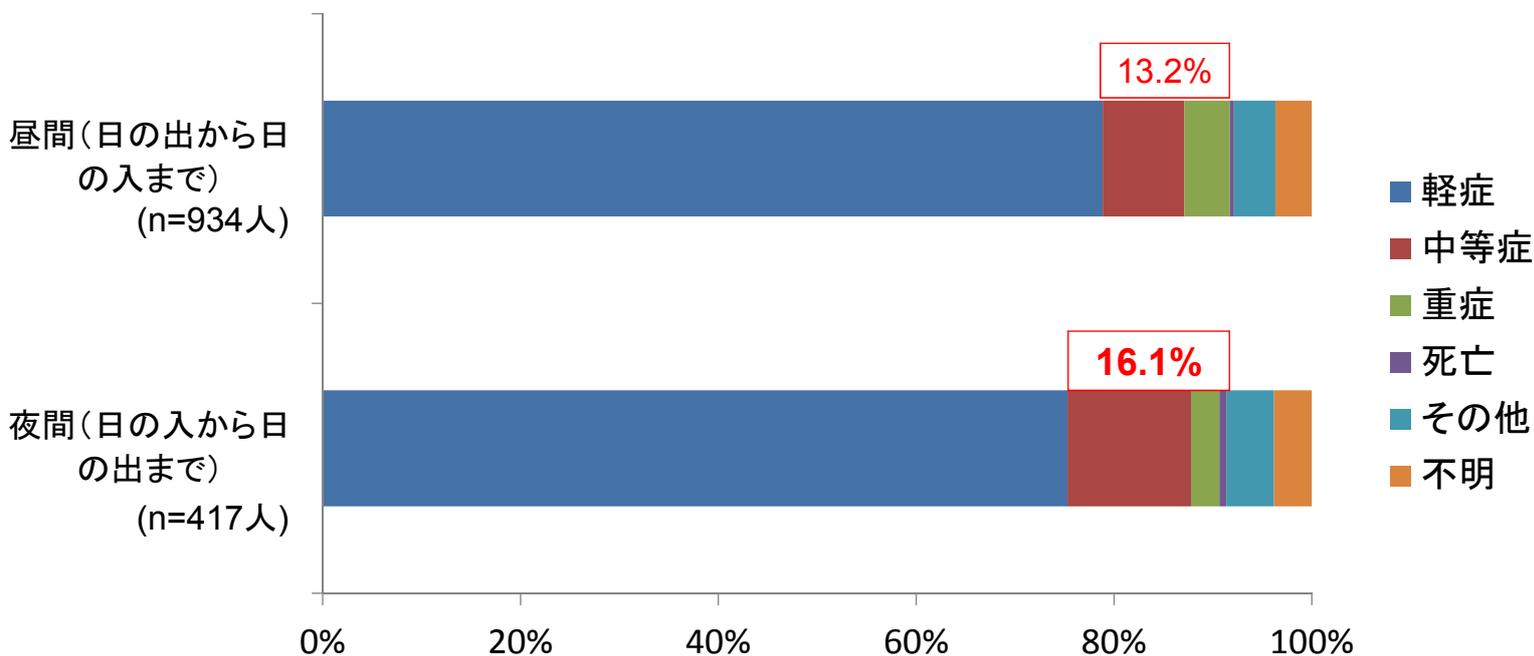
出典: 救急搬送データ

再認証

データに基づく客観的課題(新規)

「夜間の事故は昼間よりも中等症以上の割合が高い」

図表5 交通事故発生時間帯別外傷程度割合(2014~2016)

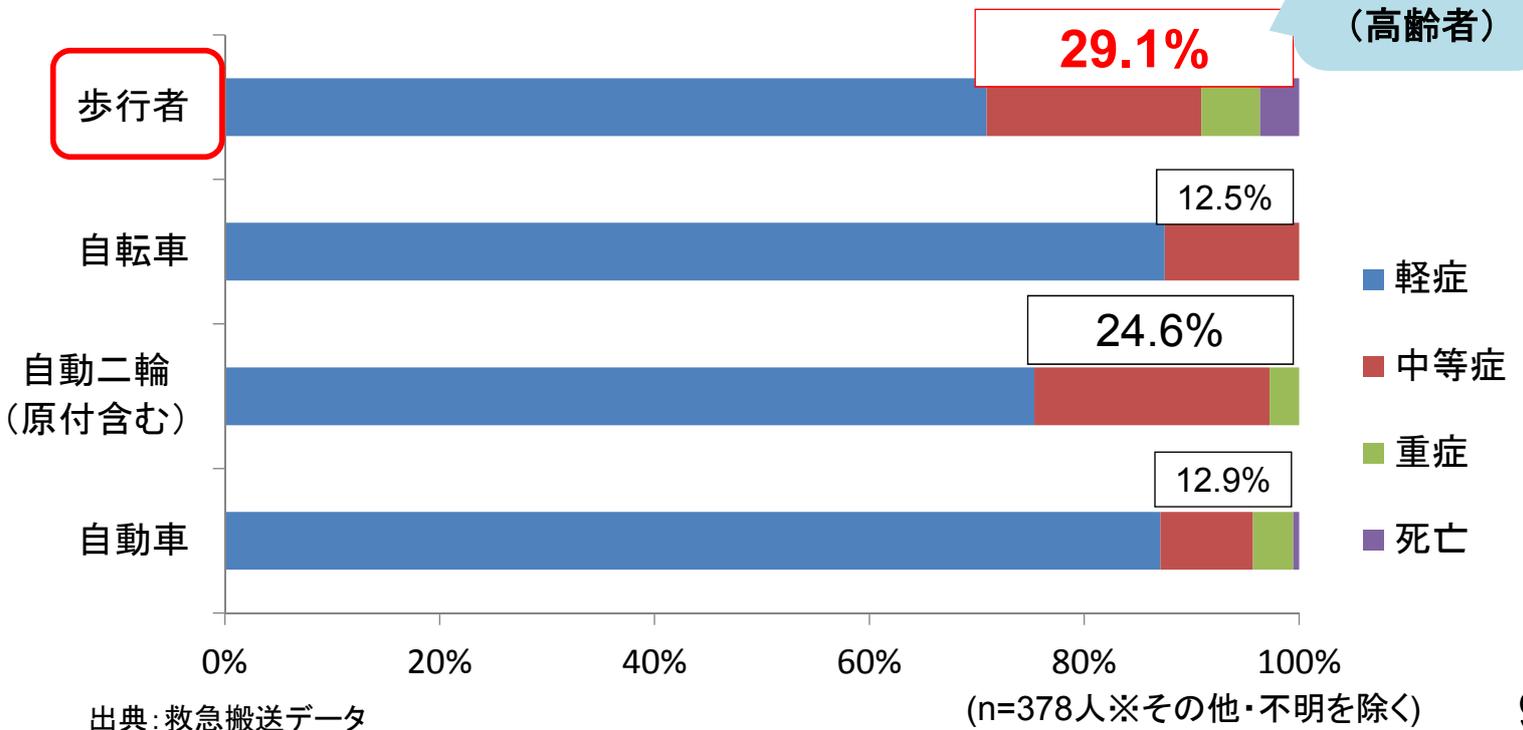


出典: 救急搬送データ

データに基づく客観的課題(新規) 「夜間の歩行者事故は重症化しやすい」

図表6 亀岡市の交通事故の夜間時間帯の外傷程度
(2014~2016の合計)

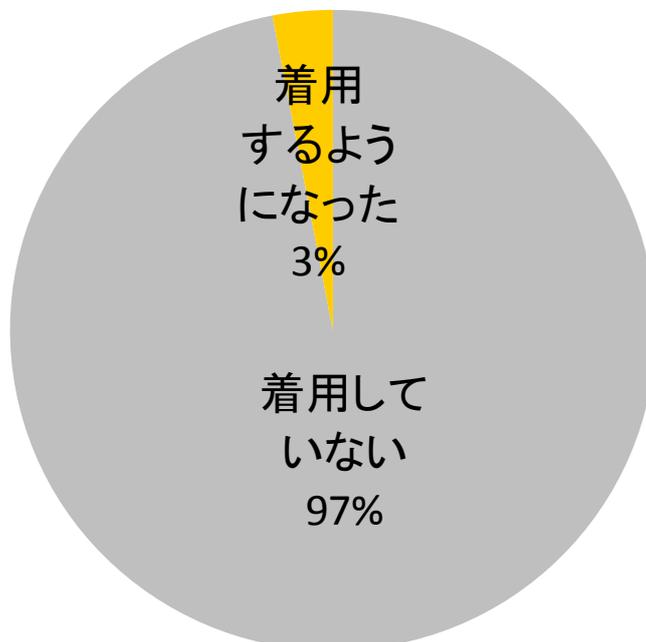
死亡者
2人
(高齢者)



9

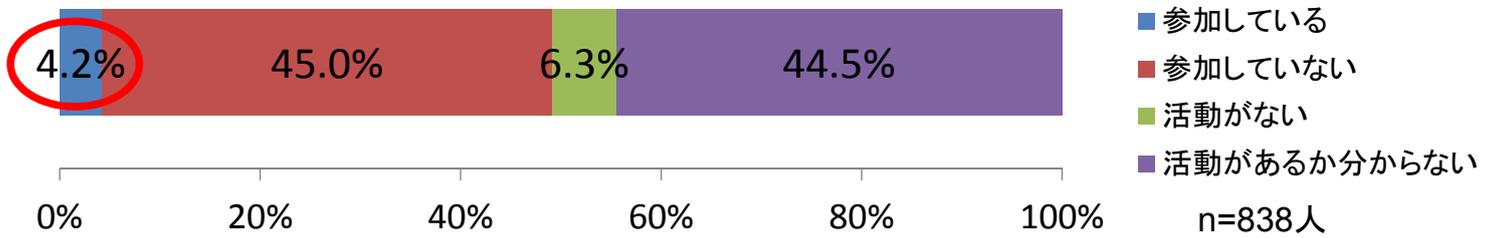
データに基づく客観的課題(新規) 「歩行者は反射材を着用していない」

図表7 反射材を着用するようになった人の割合 (n=955人)

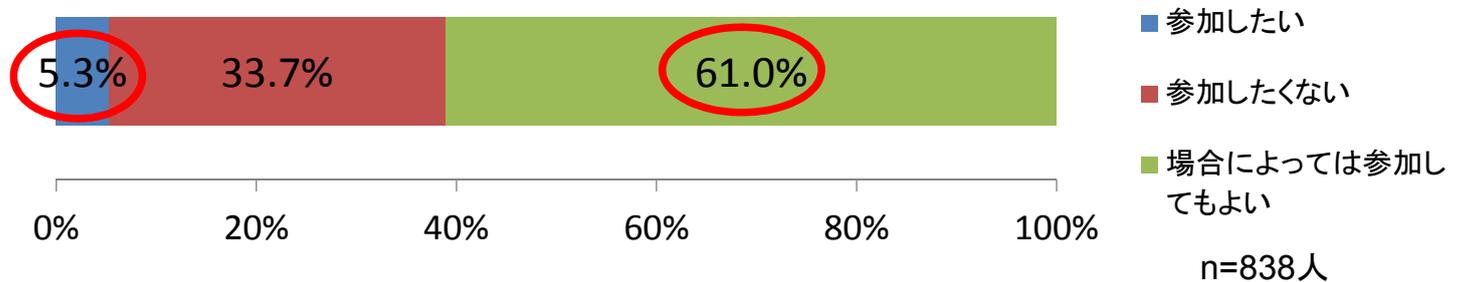


データに基づく客観的課題(新規) 「交通安全活動への参加者は少ないが、 潜在的な参加希望者は多い」

図表8 交通安全活動への現在の参加状況



図表9 交通安全活動への今後の参加希望



出典:2016年 亀岡市セーフコミュニティアンケート調査

主観的・客観的課題の整理

データに基づくもの	経験に基づくもの
<ul style="list-style-type: none"> ・(継・新)自動車、自転車を運転中に負傷することが多い(図表1) ・(新)高齢者は第一当事者の割合が高い(図表2) ・(新)安全運転義務違反が多い(図表3) ・(継)10歳代の自転車事故が多い(図表4) ・(新)夜間の事故は昼間よりも中等症以上の割合が高く、特に歩行者に多い(図表5, 6) ・(新)反射材を着用している人が少ない(図表7) ・(新)交通安全活動への参加者が少ない(図表8) 	<ul style="list-style-type: none"> ・(新)自転車の法規制の強化について認知度が低い ・(新)自転車のマナーが悪い ・(新)全国的に高齢者が加害者となる交通事故のニュースが多い ・(新)夜間の歩行者の事故は反射材をつけていないことが多い ・(新)登下校時の事故が心配

重点課題の設定

課題解決のための方向性と対策(1)

課題		方向性		対策
<ul style="list-style-type: none"> ・(新)自動車運転中の負傷者が最も多い ・(新)高齢者は第一当事者の割合が高い ・(新)全国的に高齢者が加害者となる交通事故のニュースが多い 	→	高齢ドライバーによる交通事故を減らす	→	① 高齢者運転免許証自主返納支援プログラム(新規)
<ul style="list-style-type: none"> ・(継)自転車運転中の負傷者は2番目に多い ・(継)10歳代の事故が多い ・(新)自転車の法規制の強化について認知度が低い ・(新)自転車のマナーが悪い 	→	自転車事故を減らす	→	② 自転車安全利用教育プログラム(継続)

13

課題解決のための方向性と対策(2)

課題		方向性		対策
<ul style="list-style-type: none"> ・(新)夜間の事故は昼間よりも中等症以上の割合が高く、特に歩行者に多い ・(新)反射材を着けている人が少ない。反射材着用の習慣ができていない ・(新)夜間の歩行者の事故は反射材をつけていないことが多い 	→	夜間に車両から歩行者を守る	→	③ 反射材着用促進プログラム(新規)
<ul style="list-style-type: none"> ・(新)交通安全活動への参加者が少ない ・(新)安全運転義務違反が多い ・(新)登下校時の事故が心配 	→	交通安全意識の高揚を図る	→	④ 参加型交通安全プログラム(新規)

14

レベル別の対策

別添資料を
御覧ください

15

プログラムの運営状況

	進行状況				計画	
	再認証					
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
①高齢者運転免許証 自主返納支援プログラム(新規)				新規	→	→
②自転車安全利用教育プログラム(継続)	→	継続	→	→	→	→
③反射材着用促進プログラム(新規)				新規	→	→
④参加型交通安全プログラム(新規)					新規	→
高齢者の交通事故防止プログラム【終了】	→	組み入れ				

①高齢者運転免許証自主返納支援プログラム(新規)

課 題	自動車運転中の交通事故負傷者が多い	
目 標	高齢ドライバーの交通事故を減らす	
内容等	【内容】	交通事故全体に占める高齢者事故の割合が上昇していることから、運転に不安のある高齢者に対し、運転免許証の自主返納を促し、未然に交通事故を防止する。
	【対象】	高齢ドライバー(70歳以上)
(短・中期) 態度や行動の 変化	【指標】 免許証を自主返納した高齢者の 数(亀岡警察署)	【測定】 亀岡警察署調べ
(長期) 状態や状況の 変化	【指標】 高齢ドライバー(65歳以上)の 交通事故件数 第一当事者のみ 運転免許証保有者数に対する 交通事故発生件数	【測定】 交通統計

17

高齢者運転免許証自主返納支援プログラムの活動状況



自主返納の窓口

反射シールや啓発チラシの配布も

18

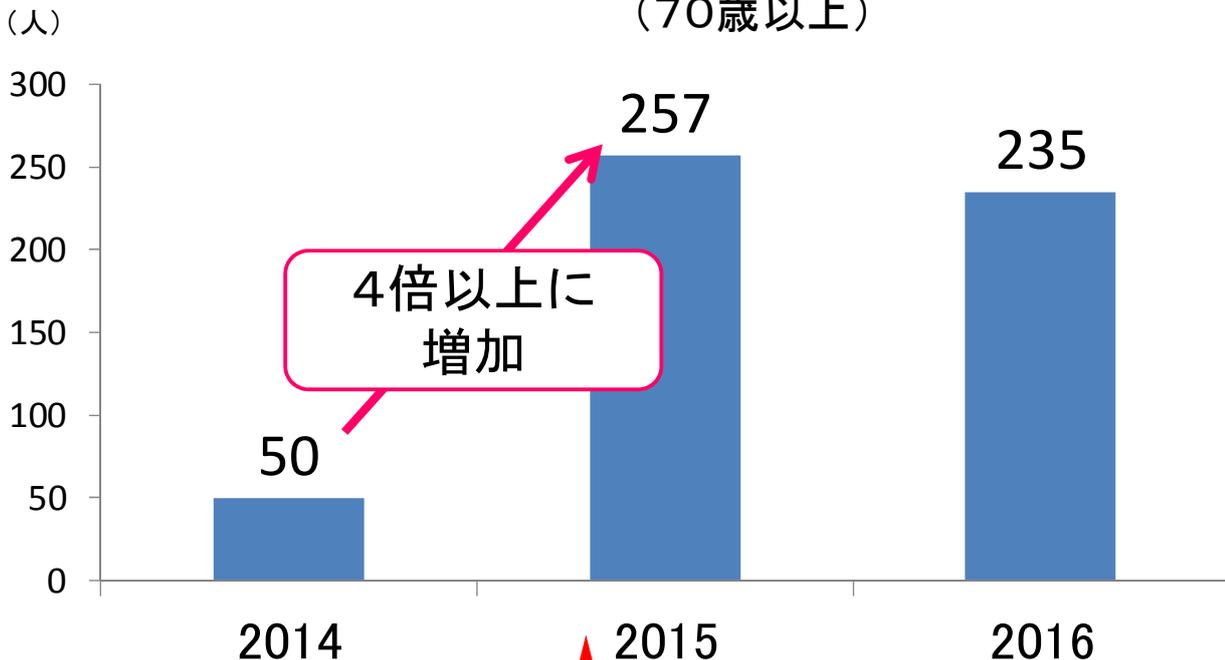
プログラムの活動実績

	実績(年度)		対策委員会の関わり	工夫点
	2015	2016		
亀岡市運転免許証 自主返納支援者	249人	238人	<ul style="list-style-type: none"> ●実施に至るまでの調整 ●広報方法の検討 ●事業の効果検証 	反射シール等の配布

19

プログラム評価結果(短期・中期) 「運転免許証自主返納者は**増加**」

図表10 亀岡警察署における運転免許証自主返納者数
(70歳以上)



出典: 亀岡警察署調べ

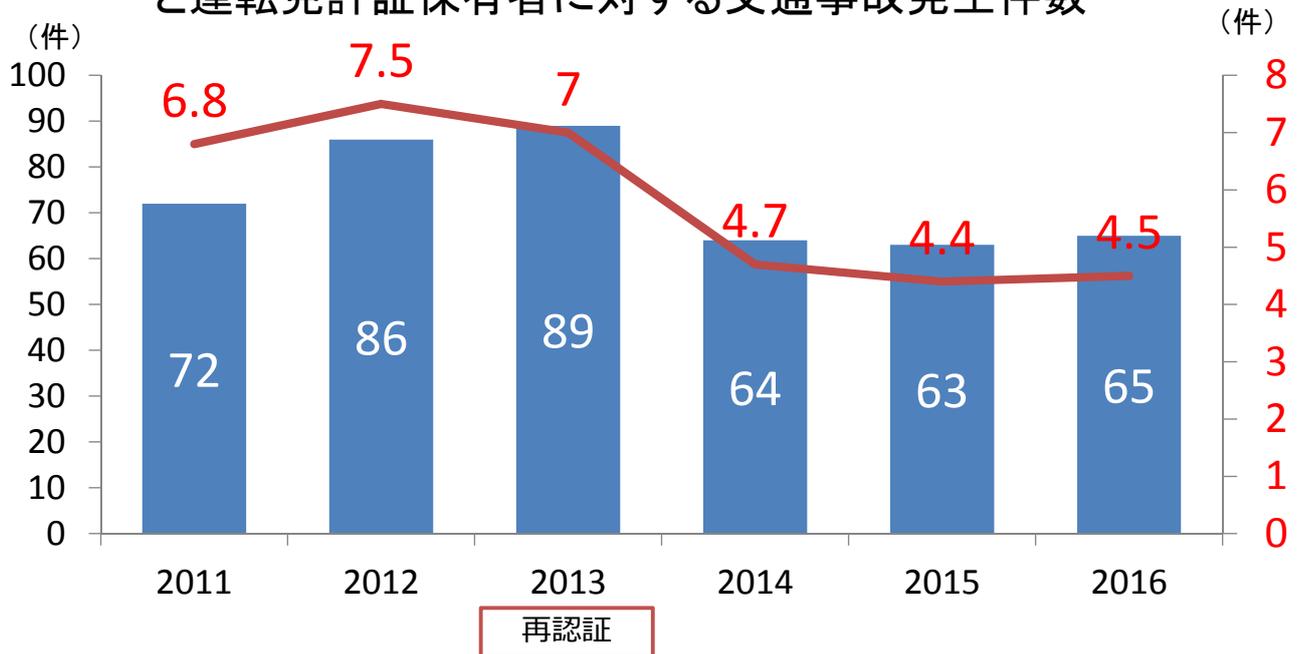
支援事業開始

20

プログラム評価結果(長期)

「高齢ドライバーの事故は減少」

図表11 高齢ドライバー(第一当事者)の交通事故件数と運転免許証保有者に対する交通事故発生件数



■ 高齢ドライバー(65歳以上 第一当事者のみ)の交通事故件数
 — 運転免許証保有者(65歳以上)に対する交通事故発生件数(1,000人あたり)

出典:交通統計

② 自転車安全利用教育プログラム(継続)

課 題	自転車運転中の交通事故負傷者が多い	
目 標	10歳代の自転車の交通事故を減らす	
内容等	【内容】	自転車による交通事故防止を図るため、自転車大会や啓発活動を実施する
	【対象】	10歳代の児童・生徒
(短・中期) 態度や行動の変化	【指標】 自転車の交通ルールに対して交通安全意識が高まった生徒の割合 自転車の交通ルールを認識することにより日常行動が変化した生徒の割合	【測定】 アンケート調査
(長期) 状態や状況の変化	【指標】 自転車事故による搬送件数(10-19歳)	【測定】 交通統計

自転車安全利用教育プログラムの活動状況(1)

交通安全子ども自転車大会



亀岡市大会
(市内全18小学校が参加)

全国大会

23

自転車安全利用教育プログラムの活動状況(2)

市内高校における自転車マナーアップ啓発活動



オリジナル横断幕や手持ち看板を用いて啓発活動を実施

24

プログラムの活動実績

		実 績					対策委員会の 関わり
		2012	2013	2014	2015	2016	
交通安全 子ども 自転車 大会	亀岡市	18小学 校参加	18小学 校参加	18小学 校参加	18小学 校参加	18小学 校参加	●運営のバック アップ ●アンケート内 容の検討
	京都府	優勝	優勝	優勝	優勝	優勝	
	全国	16位	11位	17位	13位	3位	
自転車マナーアップ 啓発活動		2回	3回	3回	4回	4回	●啓発活動 への参加

25

プログラム評価結果(短期・中期) 「小学生の交通安全意識は**向上**」

図表12 自転車の交通ルールに対して交通安全意識が高まった生徒の割合と
自転車の交通ルールを認識することにより日常行動が変化した生徒の割合(n=72)

	内 容	2013	2014	2015	2016
短期	自転車の交通ルールに対して 交通安全意識が高まった児童の割合(%)	99%	96%	89%	99%
中期	自転車の交通ルールを認識することにより 日常行動が変化した児童の割合(%)	99%	100%	100%	97%

出典:交通安全子ども自転車亀岡市大会アンケート調査

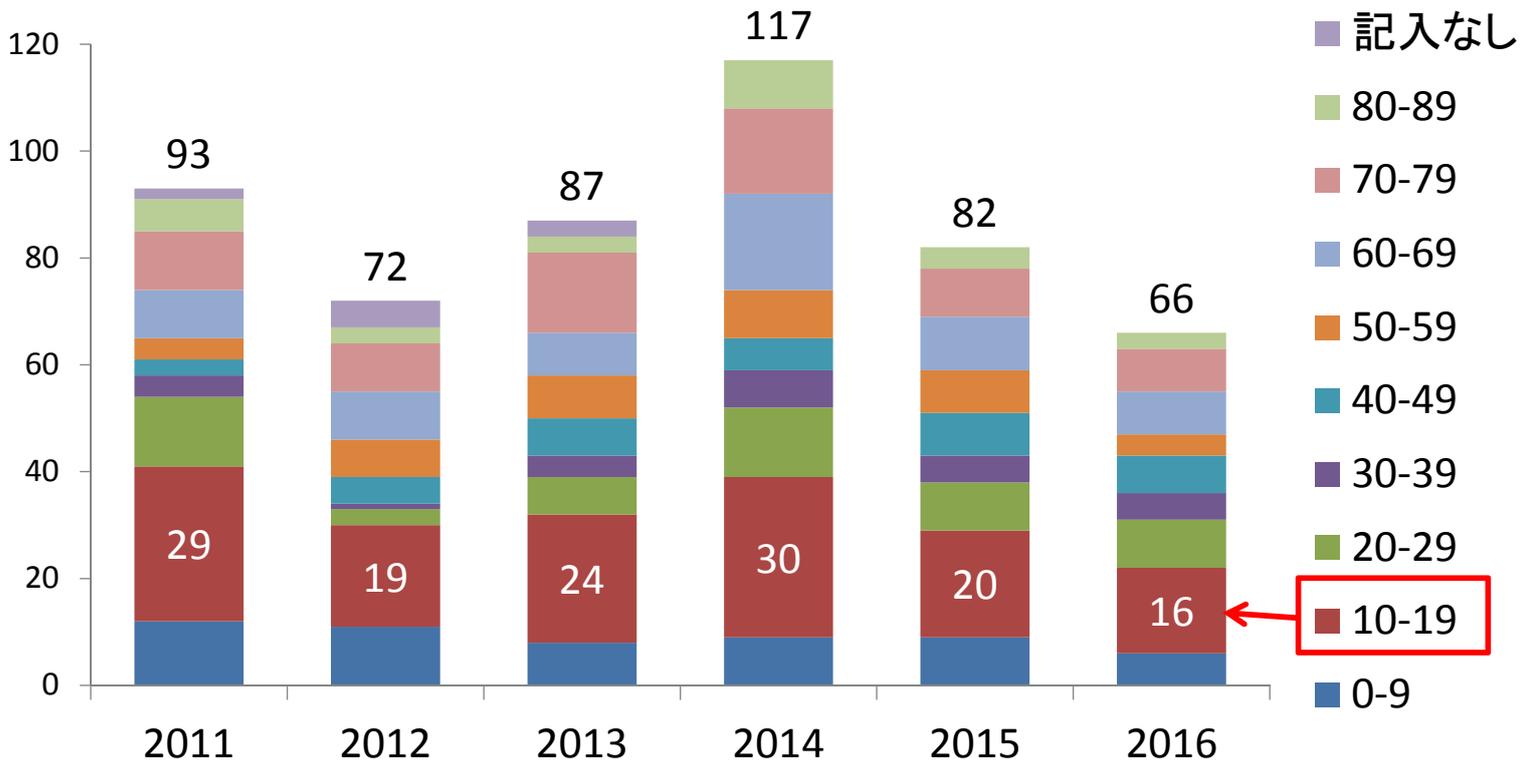
26

プログラム評価結果(長期)

「10歳代の自転車事故負傷者数は減少」

(件)

図表4(再掲) 自転車事故による搬送件数



再認証

出典: 救急搬送データ

27

③ 反射材着用促進プログラム(新規)

課題	夜間の交通事故は重傷化割合が高い	
目標	一番重症化しやすい歩行者の事故を防ぐ	
内容等	【内容】	夜間の交通事故は重傷化しやすいことから、反射材着用普及を目指す。
	【対象】	歩行者
(短・中期) 態度や行動の 変化	【指標】 反射材を着用するようになった 人の割合	【測定】 セーフコミュニティア ンケート調査
(長期) 状態や状況の 変化	【指標】 夜間の事故件数 夜間の歩行者の事故件数	【測定】 交通統計

28

反射材着用促進プログラムの活動状況(1)

一般



直接靴に
反射材を
貼ります

反射材の貼付活動

小学生・高齢者



持ち物に反
射塗料で好
きな絵を描
きます

オリジナル反射材作成
ワークショップ

反射材着用を習慣化するため、幅広い世代への反射材の普及を目指す

29

反射材着用促進プログラムの活動状況(2)

小学生・一般



視認テントで安全性を体感

一般



市内3店舗
で実施

アンテナショップのオープン

30

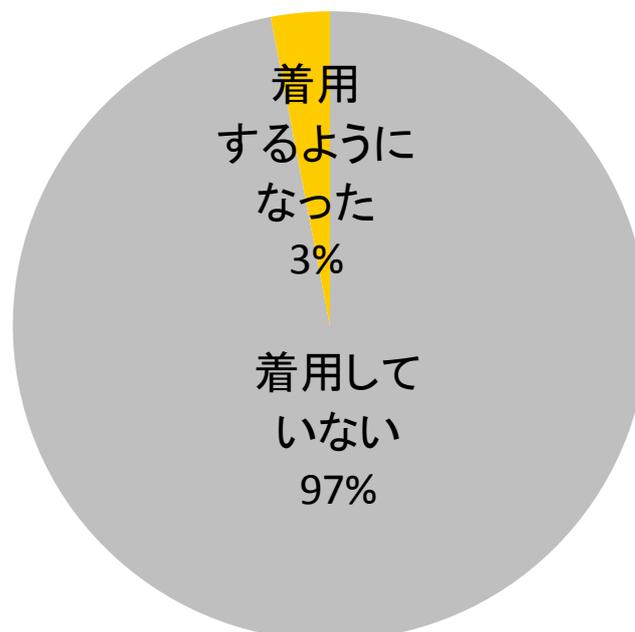
プログラムの活動実績

	実績		対策委員会の関わり	工夫点
	2015	2016		
反射材貼付活動の実施	1回 3箇所	3回 2箇所	●啓発ボランティアとして参加	★朝市で実施
オリジナル反射材作成ワークショップ	—	高齢者 6箇所 小学生 18小学校	●実施に至るまでの各種調整（配布方法など）	★小さい頃から反射材を身に付ける習慣づけ
反射材普及活動（視認テントの設置）	2回	2回	●実施方法の検討	
反射材コーナーの設置	—	3店舗	●発案～実施に至るまで	★企業との連携

31

プログラム評価結果（短期・中期）

図表7（再掲） 反射材を着用するようになった人の割合（n=955人）



プログラム評価結果(長期)

「夜間の歩行者の事故は増加」

図表13 夜間の交通事故件数及び歩行者の事故件数

	2015	2016
夜間の事故件数	81件	75件
夜間の歩行者の事故件数	8件	12件

出典:交通統計

33

④参加型交通安全プログラム(新規)

課 題	交通安全意識が低い	
目 標	交通安全意識の普及・高揚を図る	
内容等	【内容】	交通安全意識の普及・高揚を目指し、市民参加型の交通安全の取り組みを行う。
	【対象】	市民
(短・中期) 態度や行動の 変化	【指標】 市民ボランティアの数 交通安全活動に参加している人の割合	【測定】 セーフコミュニティアンケート調査
(長期) 状態や状況の 変化	【指標】 交通事故件数	【測定】 交通統計

34

参加型交通安全プログラムの活動状況(1)

かめおか「セーフティドライブ」プロジェクト



35

参加型交通安全プログラムの活動状況(2)

かめおか「セーフティドライブ」プロジェクト



シンボルマーク表彰式

合同審査会の様子

36

プログラムの活動実績

	対策委員会の関わり	工夫点
かめおか「セーフティドライブ」プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> ○企画の発案 ○運用方法の検討 ○シンボルマークの選定 	<ul style="list-style-type: none"> ○市民参加型の取組 ○シンボルマークを公募 ○防犯対策委員会と合同で推進

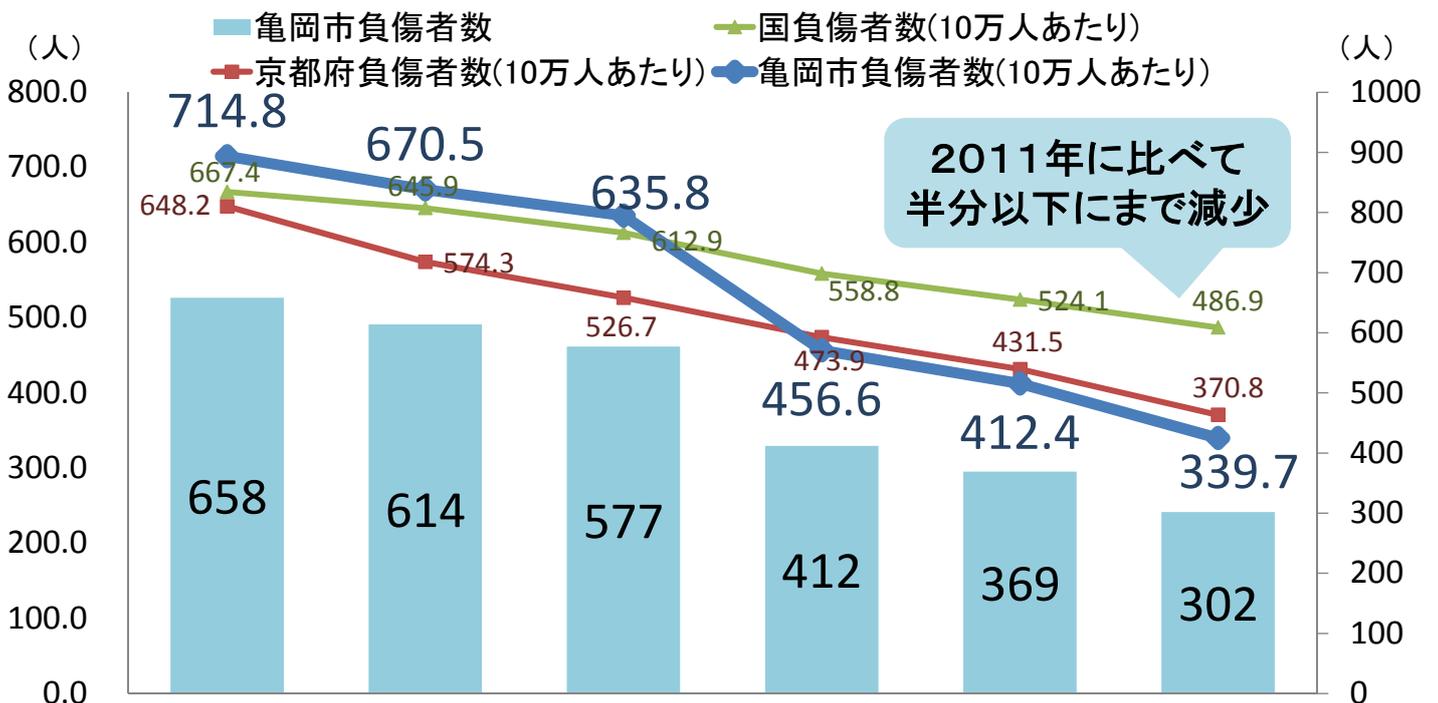
プログラム評価については今後実施予定

37

取組成果の検証

「交通事故負傷者数は**大幅に減少**」

図表14 交通事故負傷者数の推移



2011年
委員会設置

2013年
再認証

出典：交通統計

38

気付きや変化

●PDCAサイクルの実施により、課題を見直し、既存の取組を検討する機会につながっている。

●様々な立場の委員が参加することで、活動の推進につながっている。

39

現在の課題

●反射材の着用率が非常に低く、夜間の歩行者の事故件数も減っていないため、取組の工夫が必要

●新規に開始した「かめおかセーフティドライブプロジェクト」により多くの市民が参加してもらうことが必要

40

2018

2019

2020

2021

2022

2023

プログラム① 縮小 事業が一定の軌道に

プログラム② 継続 自転車のさらなるマナー向上へ

プログラム③ 拡大 反射材を着用してもらう工夫を検討

プログラム④ 拡大 ボランティアの参加者を増やす

41

篠町の通学路における登校中の
交通事故について

通学路の安全に係る取り組み(1)



速度規制40km→30km



通学路の点検



路面標示/青区画線

43

通学路の安全に係る取り組み(2)

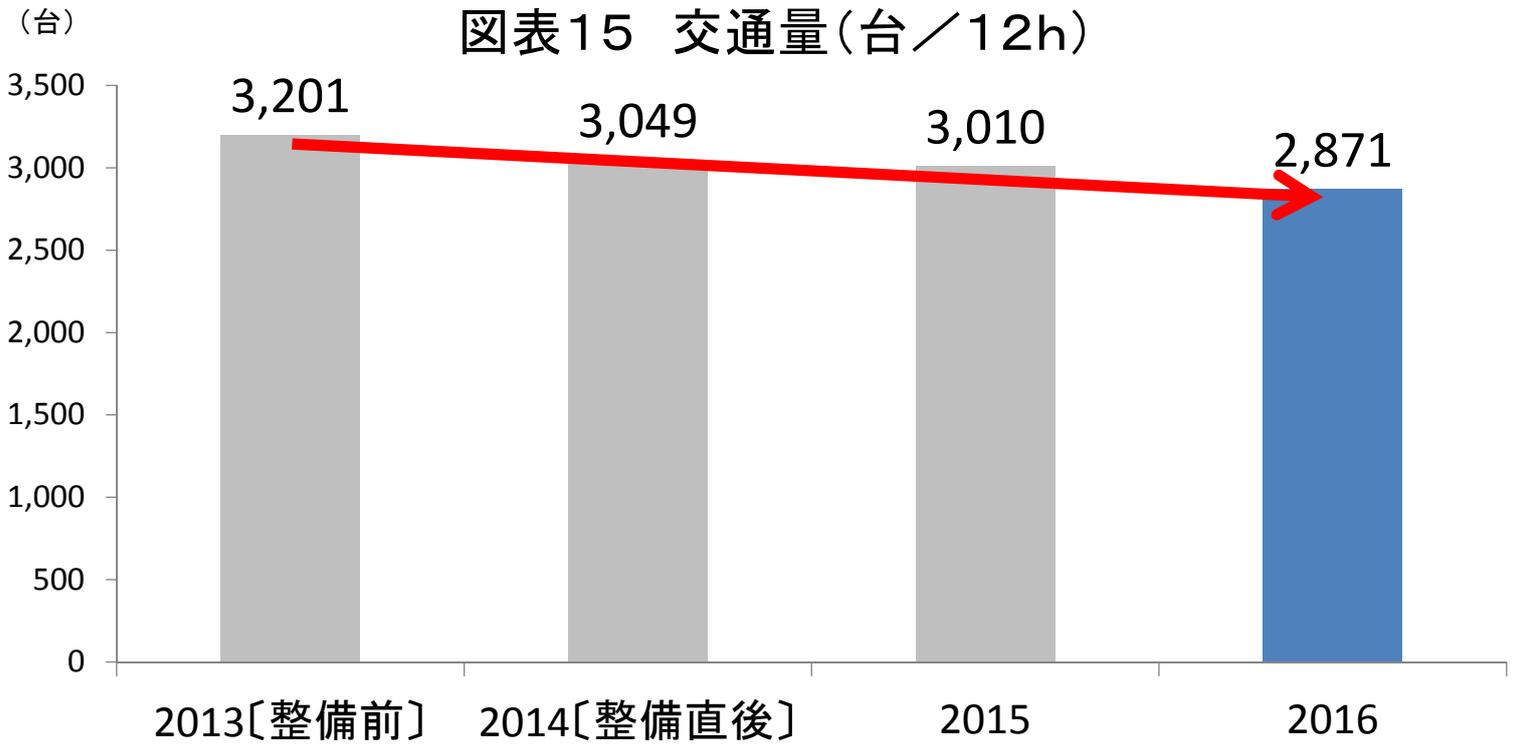


狭窄の設置

44

対策の効果(1)

通過車両は約10%減少

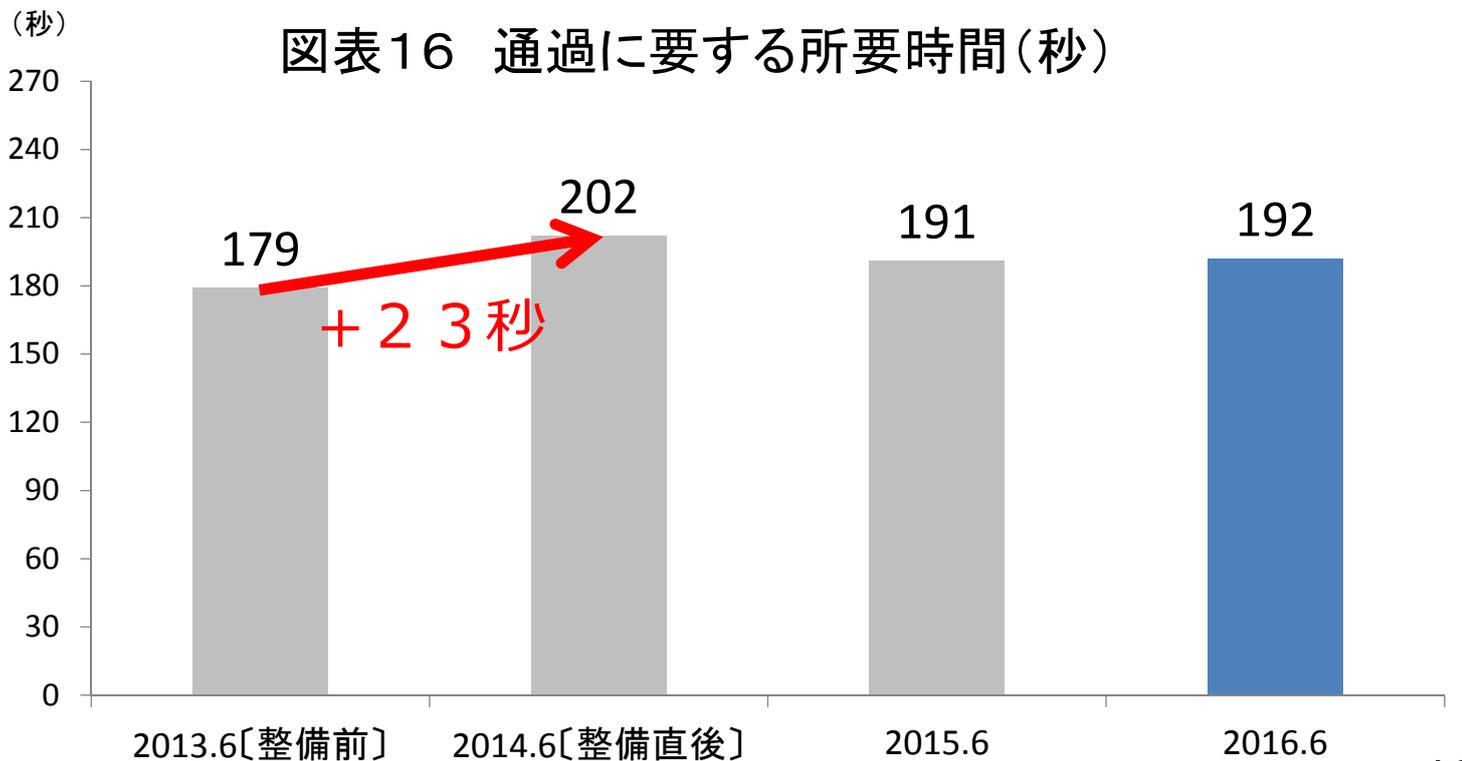


出典: 南丹土木事務所

45

対策の効果(2)

所要時間は約7%長くなっている



出典: 南丹土木事務所

46

安全安心モニュメントの設置



47

KAMEOKA交通事故^{ゼロ}0を目指す日



48