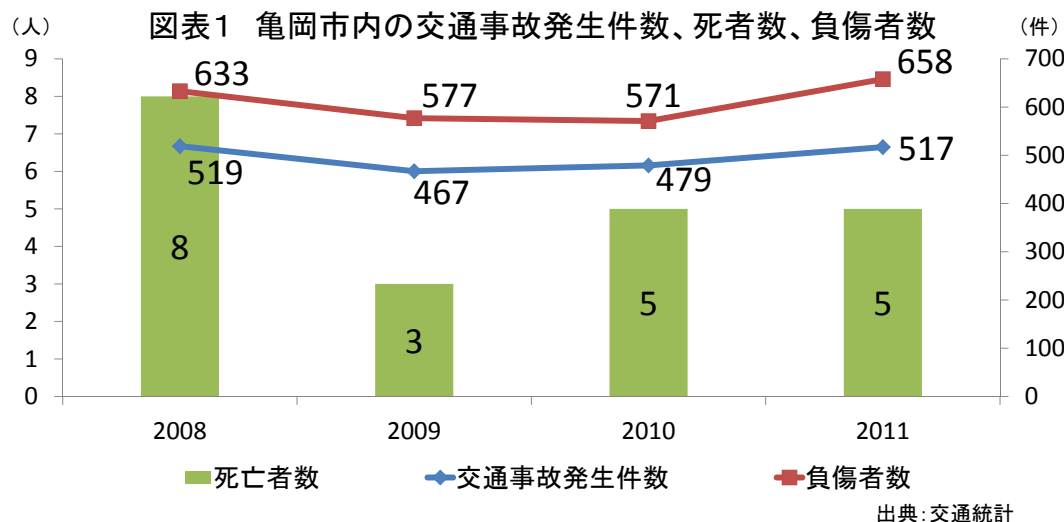


交通安全対策委員会

発表日 平成30年7月4日
 発表者 交通安全対策委員会 委員長
 中尾 臣裕

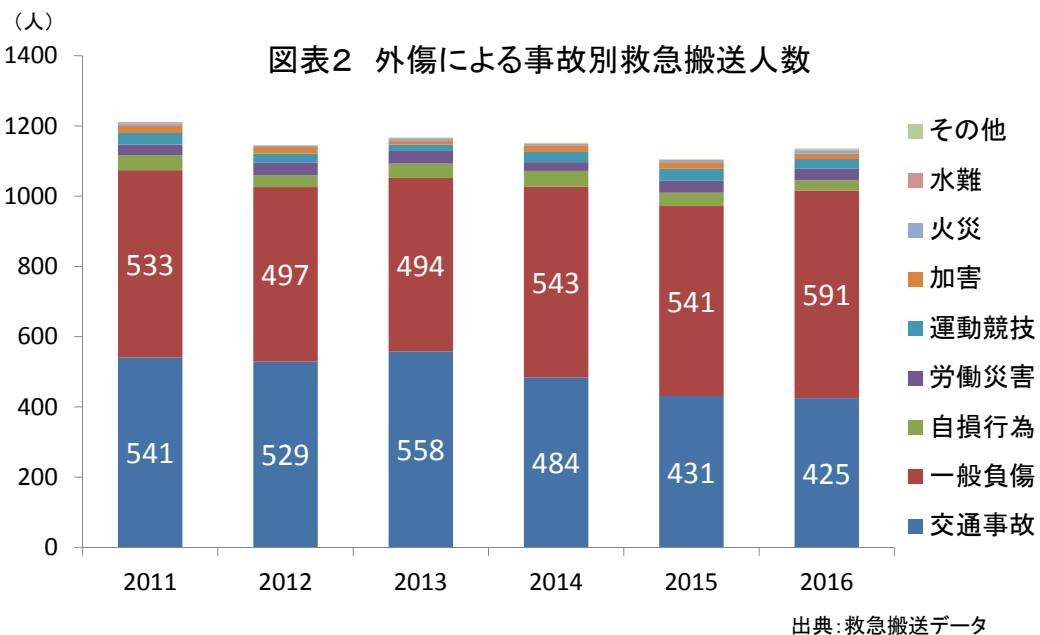
2011年「交通安全対策委員会」を設置
 理由①「交通事故発生件数は、年間約500件、
 負傷者は約600人前後、死亡事故も毎年数件
 発生している」



1

2

理由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」



3

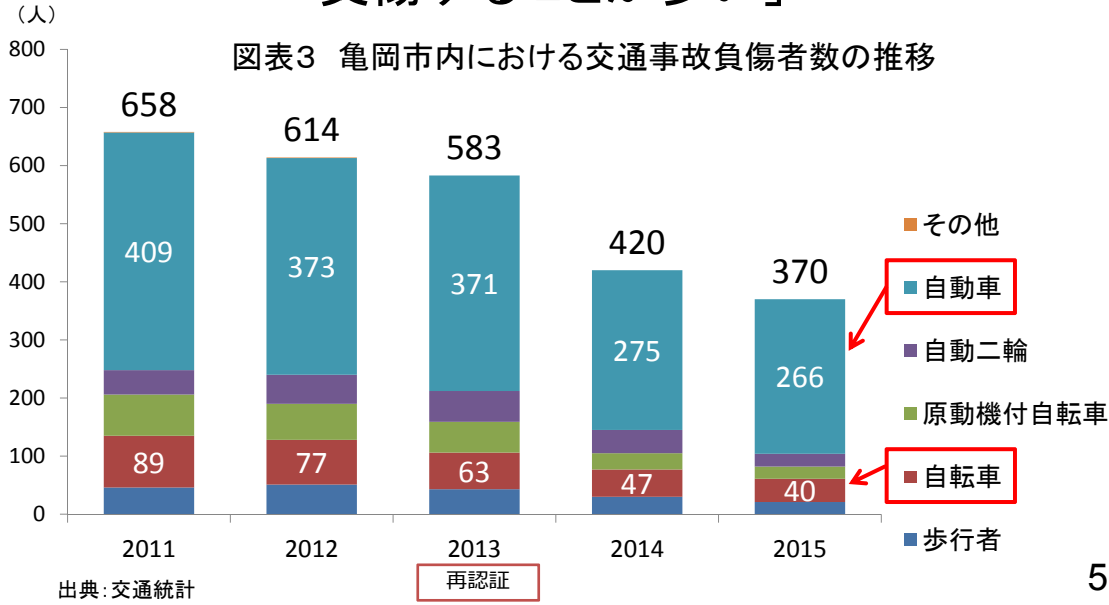
交通安全対策委員会構成

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(畑野小学校) 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	

4

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」

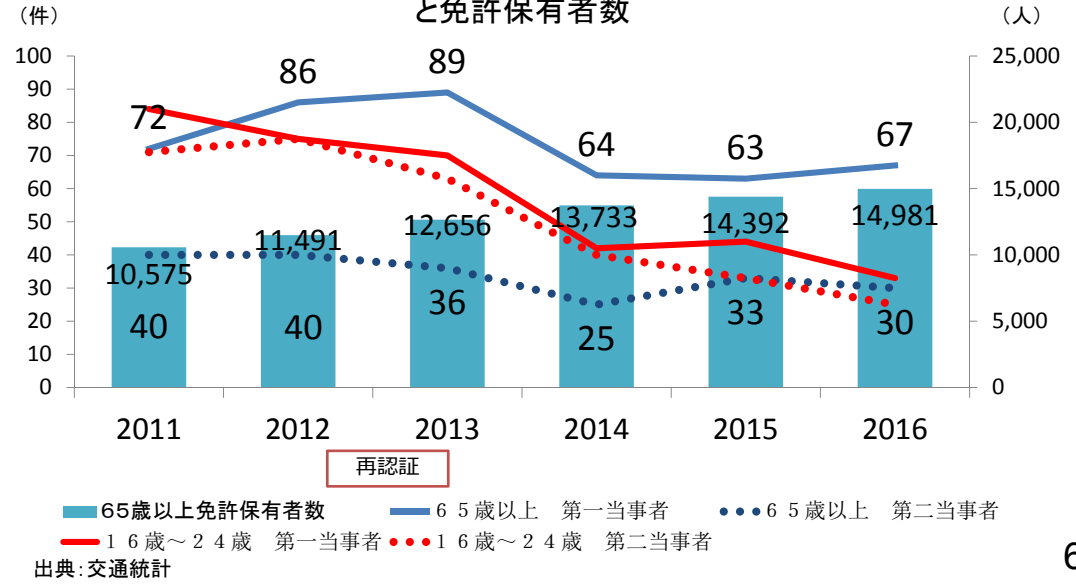
図表3 亀岡市内における交通事故負傷者数の推移



5

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」

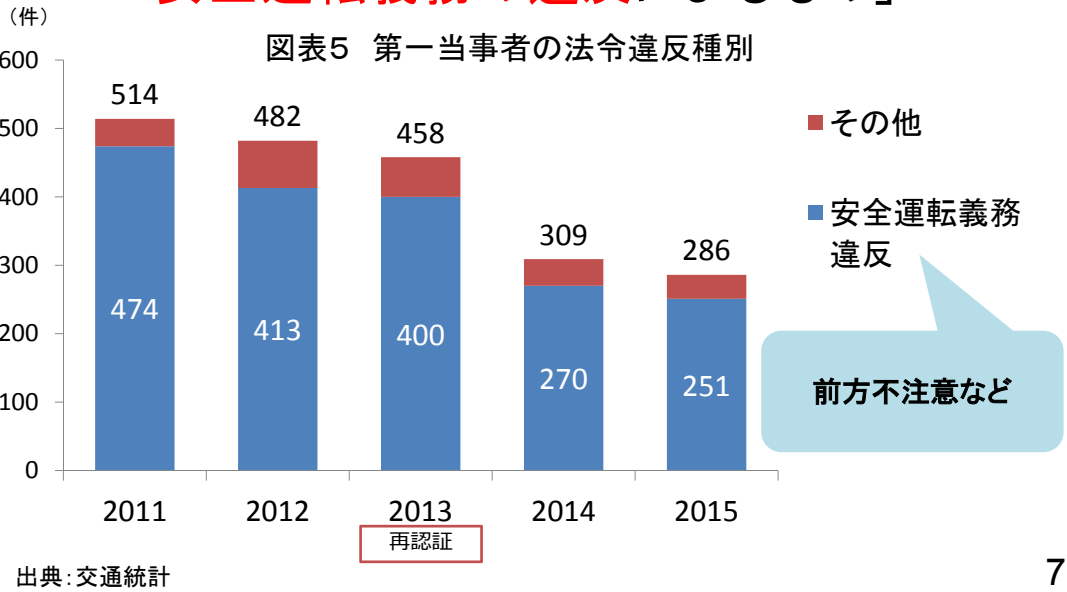
図表4 亀岡市内における第一・第二当事者の事故件数と免許保有者数



6

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」

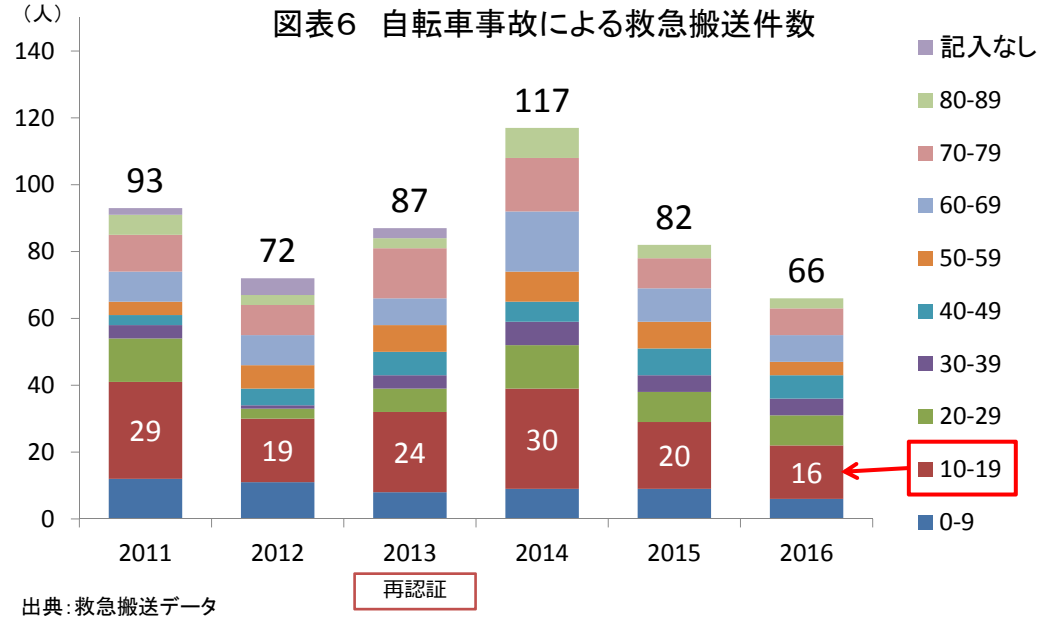
図表5 第一当事者の法令違反種別



7

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」

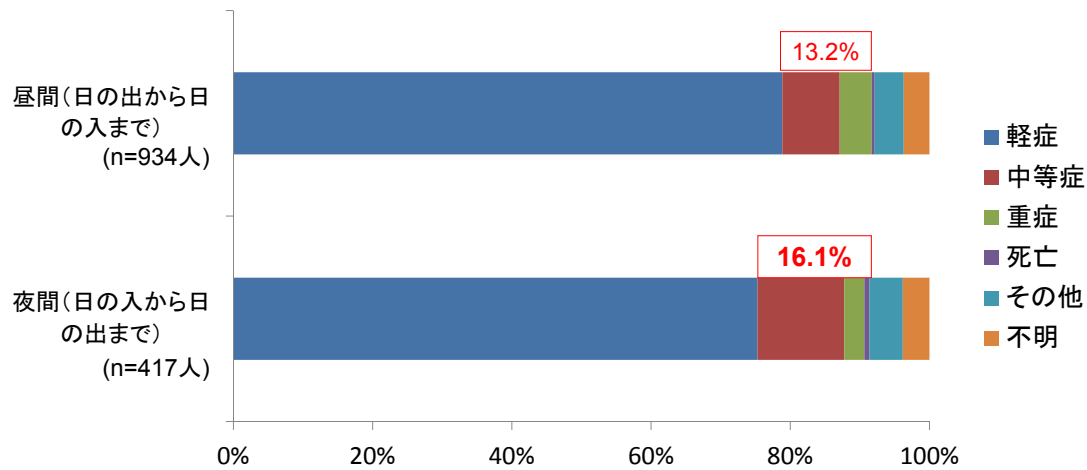
図表6 自転車事故による救急搬送件数



8

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」

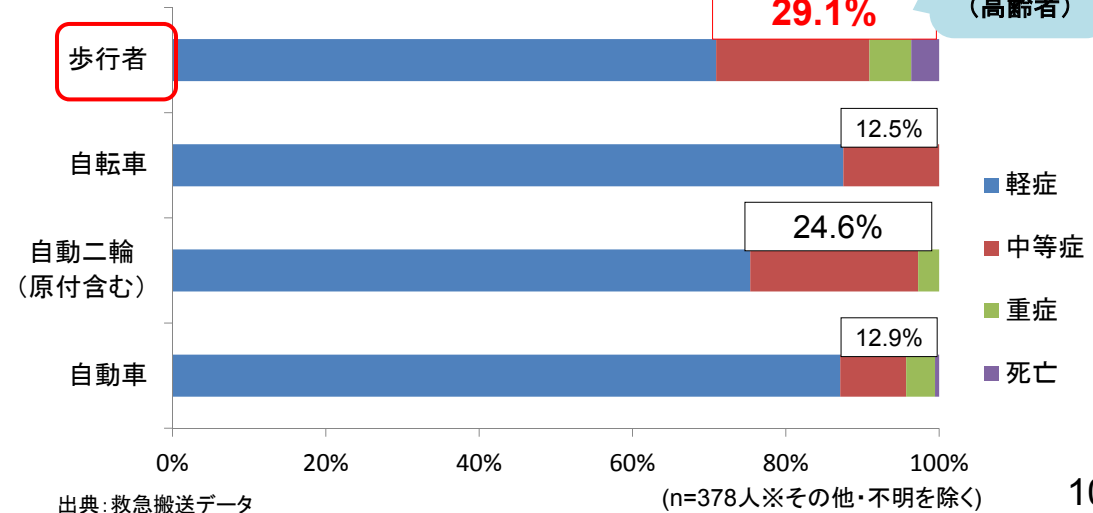
図表7 交通事故発生時間帯別外傷程度割合(2014~2016)



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8 亀岡市の交通事故の夜間時間帯の外傷程度(2014~2016の合計)

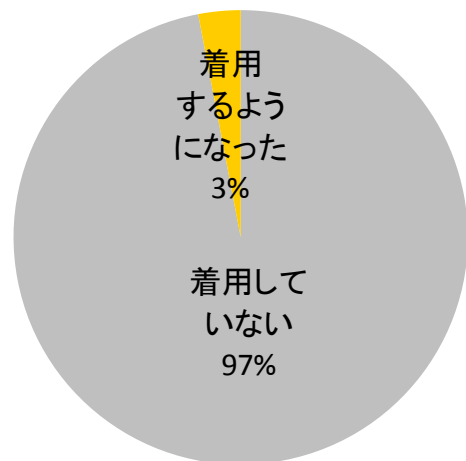


出典:救急搬送データ

(n=378人※その他・不明を除く)

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」

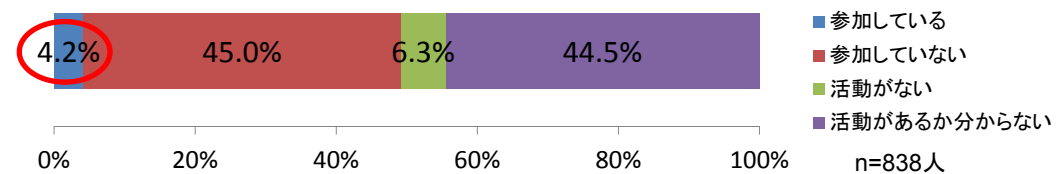
図表9 反射材を着用するようになった人の割合 (n=995人)



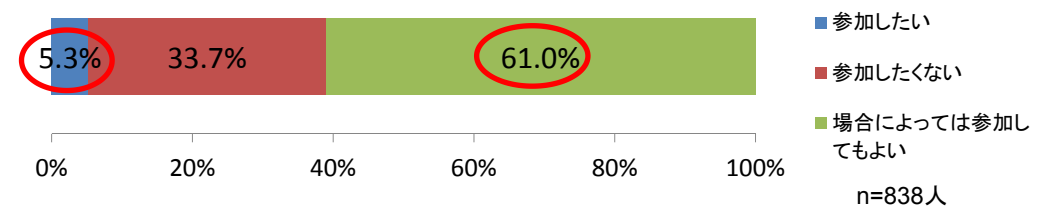
出典:2016年 亀岡市セーフコミュニティアンケート調査

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10 交通安全活動への現在の参加状況



図表11 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3) ・(新)高齢者は第一当事者の割合が高い(図表4) ・(新)安全運転義務違反が多い(図表5) ・(継)10歳代の自転車事故が多い(図表6) ・(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7, 8) ・(新)反射材を着用している人が少ない(図表9) ・(新)交通安全活動への参加者が少ない(図表10) 	<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)

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)

レベル別の対策

別添資料を御覧ください

プログラムの運営状況

	再認証					計画
	2013	2014	2015	2016	2017	
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				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



①高齢者運転免許証自主返納支援プログラム(新規)

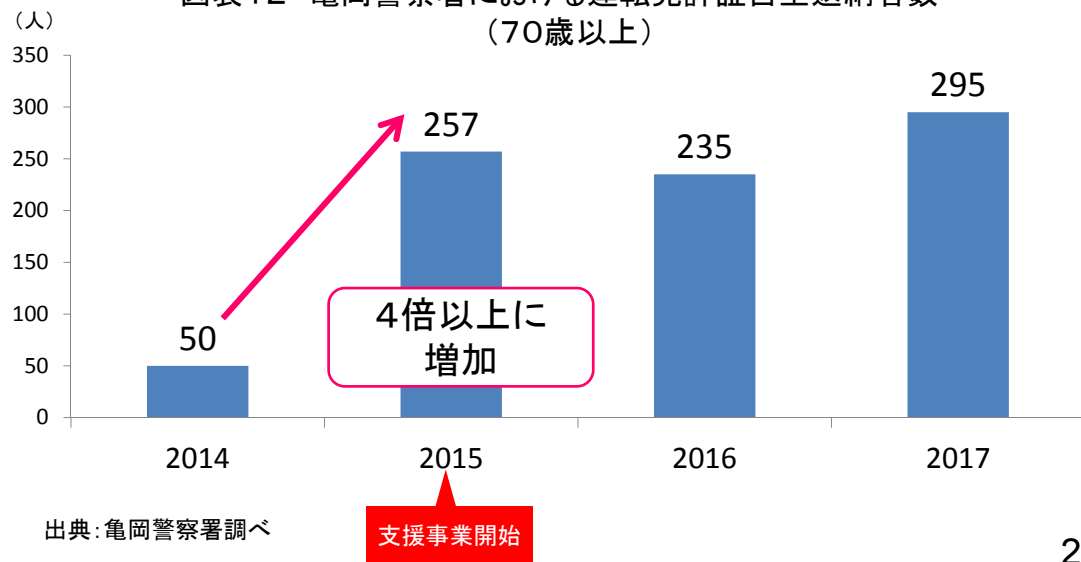
課題	自動車運転中の交通事故負傷者が多い	
目標	高齢ドライバーの交通事故を減らす	
内容等	【内容】	交通事故全体に占める高齢者事故の割合が上昇していることから、運転に不安のある高齢者に対し、運転免許証の自主返納を促し、未然に交通事故を防止する。
	【対象】	高齢ドライバー(70歳以上)
(短・中期) 態度や行動の変化	【指標】 免許証を自主返納した高齢者の数(亀岡警察署)	【測定】 亀岡警察署調べ
(長期) 状態や状況の変化	【指標】 高齢ドライバー(65歳以上)の交通事故件数 第一当事者のみ 運転免許証保有者数に対する交通事故発生件数	【測定】 交通統計

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	2017		
亀岡市運転免許証自主返納支援者	249人	238人	289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

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」

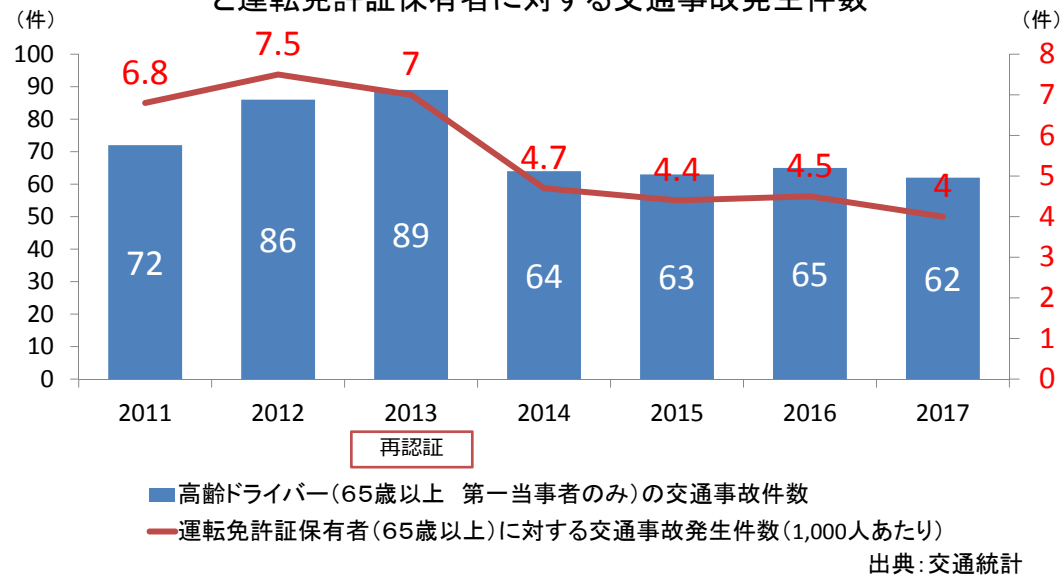
図表12 亀岡警察署における運転免許証自主返納者数
(70歳以上)



21

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13 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



22

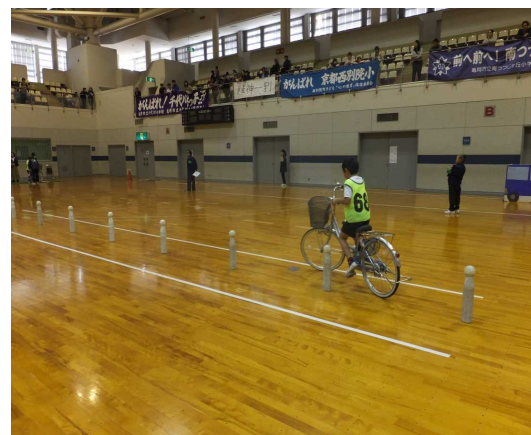
②自転車安全利用教育プログラム(継続)

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児童の割合 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児童の割合	【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

23

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

24

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

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14 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児童の割合(n=72)

内容		2013	2014	2015	2016	2017
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%	96%
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%	90%

出典:交通安全子ども自転車亀岡市大会アンケート調査

27

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	2017	
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	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	優勝	
	全国	16位	11位	17位	13位	3位	9位	
自転車マナーアップ啓発活動		2回	3回	3回	4回	4回	4回	●啓発活動への参加

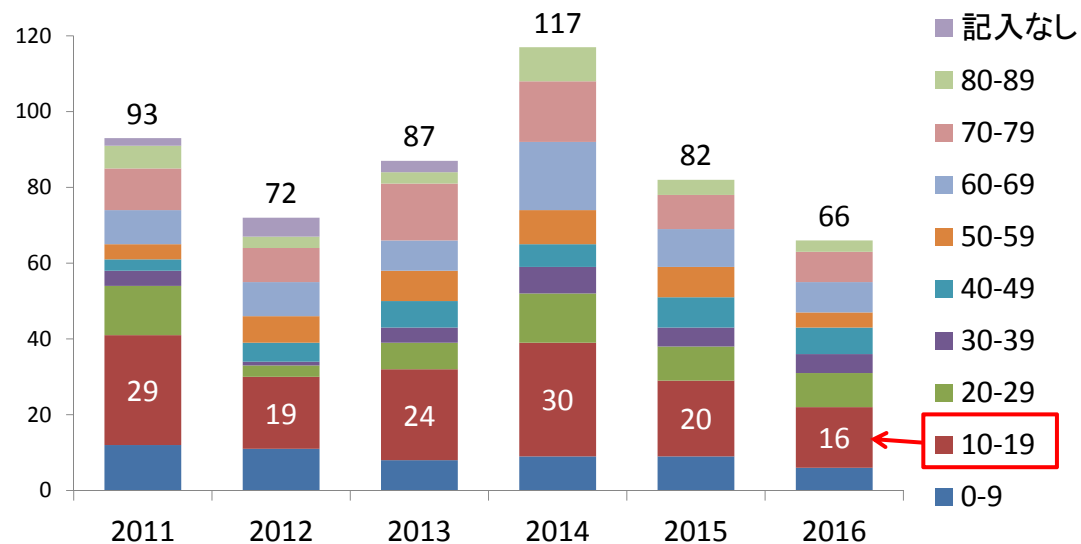
26

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6(再掲) 自転車事故による搬送件数



出典:救急搬送データ

再認証

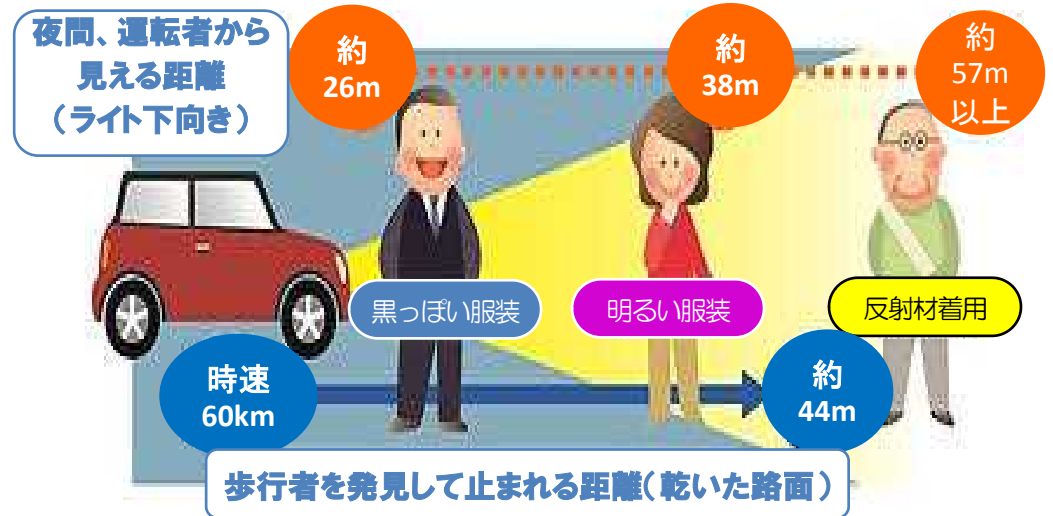
28

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症化割合が高い	
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症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

29

なぜ反射材なのか？



反射材をつけた歩行者の発見距離は、2倍以上長くなる

出典: 京都府警察本部

30

反射材着用促進プログラムの活動状況(1)

一般



反射材の貼付活動

小学生・高齢者



オリジナル反射材作成ワークショップ

小学生・一般



一般



アンテナショップのオープン

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

31

32

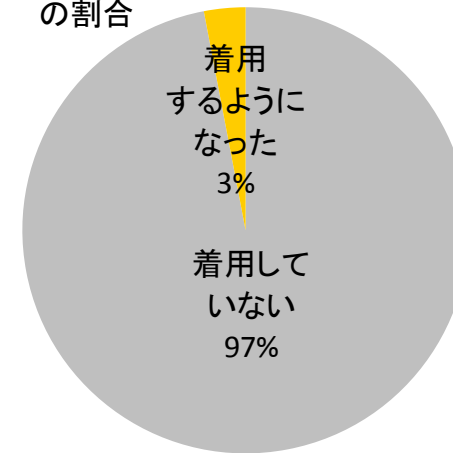
プログラムの活動実績

	実績			対策委員会の関わり	工夫点
	2015	2016	2017		
反射材貼付活動の実施	1回 3箇所	3回 2箇所	1回 1箇所	●啓発ボランティアとして参加	★多くの人が集まる箇所で実施
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	1回	●実施方法の検討	★様々な種類の反射材を紹介
反射材コーナーの設置	—	3店舗	3店舗	●発案～実施に至るまで	★企業との連携

33

プログラム評価結果（短期・中期）

図表9（再掲） 反射材を新たに着用するようになった人（n=995人）の割合



出典：2016年 亀岡市セーフコミュニティアンケート調査

34

プログラム評価結果（長期） 「夜間の歩行者の事故は減少」

図表15 夜間の交通事故件数及び歩行者の事故件数

	2015	2016	2017
夜間の事故件数	81件	75件	72件
夜間の歩行者の事故件数	8件	12件	6件

出典：交通統計

35

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

36

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



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

参加型交通安全プログラムの活動状況(3)

かめおか「セーフティドライブ」プロジェクト



プロジェクトの内容がテレビ放映

プログラムの活動実績

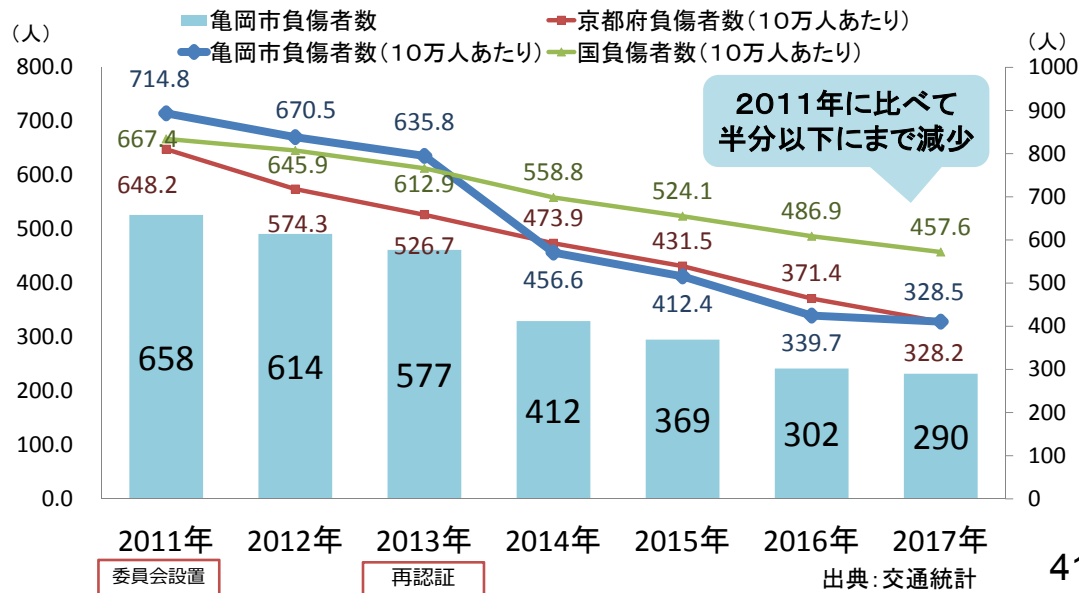
	実績(年度)	対策委員会の関わり	工夫点
	2018(5月末現在)		
かめおか「セーフティドライブ」プロジェクト	398台	<ul style="list-style-type: none"> ● 企画の発案 ● 運用方法の検討 ● シンボルマークの選定 	<ul style="list-style-type: none"> ★ 市民参加型の取組 ★ シンボルマークを公募 ★ 防犯対策委員会と合同で推進

今後、プロジェクトの認知率を調査するアンケートを行い、プログラム評価を実施する予定

取組成果の検証

「交通事故負傷者数は大幅に減少」

図表16 交通事故負傷者数の推移



41

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。

42

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

43

SC再々認証

今後の計画

SC再々認証



44

通学路の安全に係る取り組み（1）



速度規制40km→30km

通学路の安全向上のための 環境改善について



通学路の点検



路面標示/青区画線

45

46

通学路の安全に係る取り組み（2）



狭さくの設定

47

通学路の安全に係る取り組み（3）



Before



After

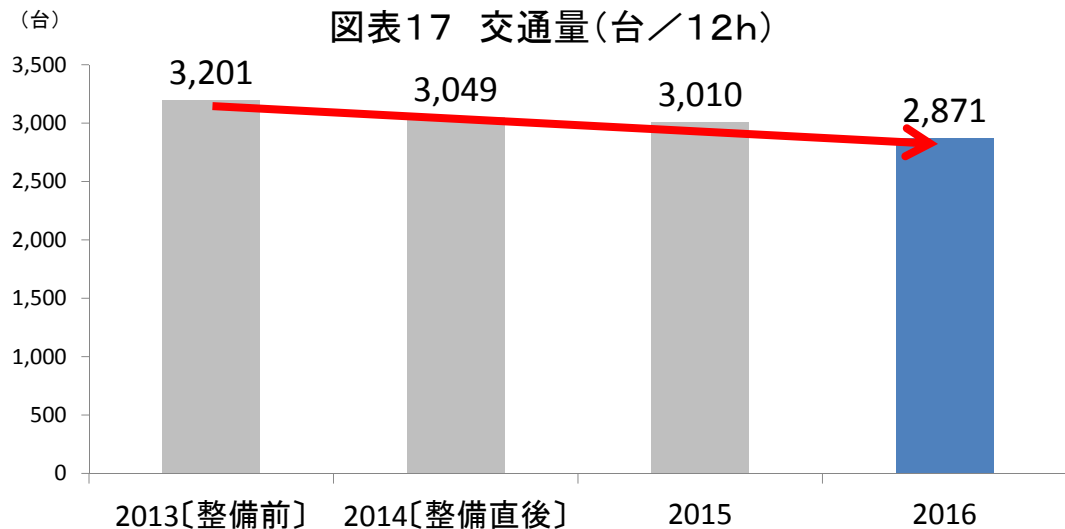
横断歩道橋の設置

48

対策の効果(1)

通過車両は約10%減少

図表17 交通量(台/12h)



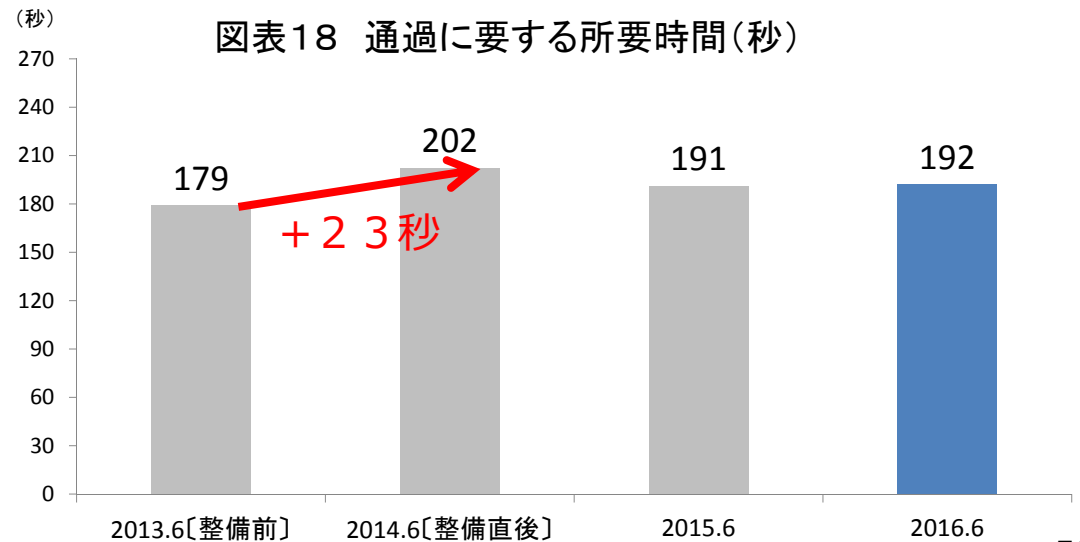
出典:南丹土木事務所

49

対策の効果(2)

所要時間は約7%長くなっている

図表18 通過に要する所要時間(秒)



出典:南丹土木事務所

50

安全安心モニュメントの設置



51

KAMEOKA交通事故^{ゼロ}を目指す日



52