



久留米市セーフコミュニティ 交通安全対策委員会

発表日 2022年12月22日
発表者 交通安全対策委員会委員 小西 範武
所属 久留米市老人クラブ連合会

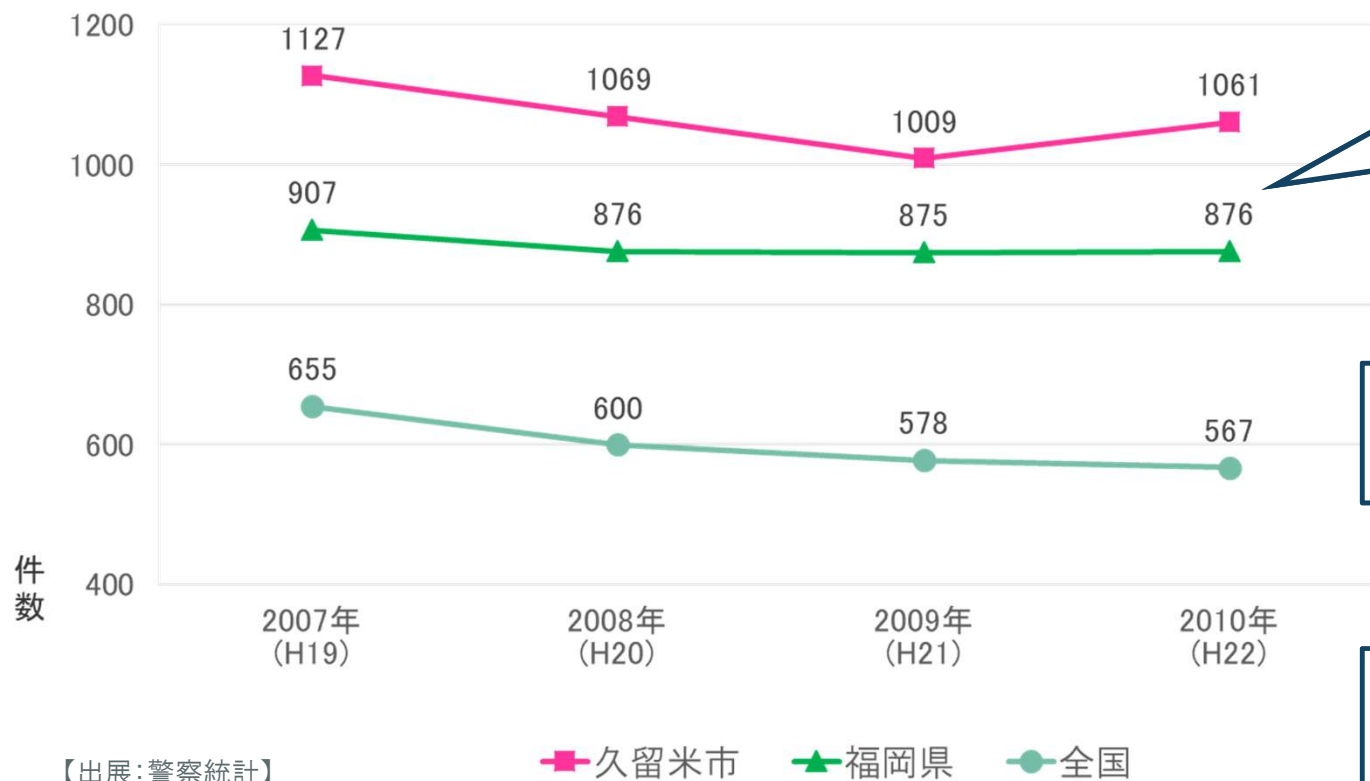


1-1.交通安全対策委員会の設置の背景

★客観的データ

<2011年取り組み開始時>

図1 交通事故発生件数の比較（人口10万人当たり）



当時
交通事故(人身事故)の
発生件数は、減少傾向だが・・・
県や国と比べ、高い水準

交通事故を減らすため
取り組みの強化が必要

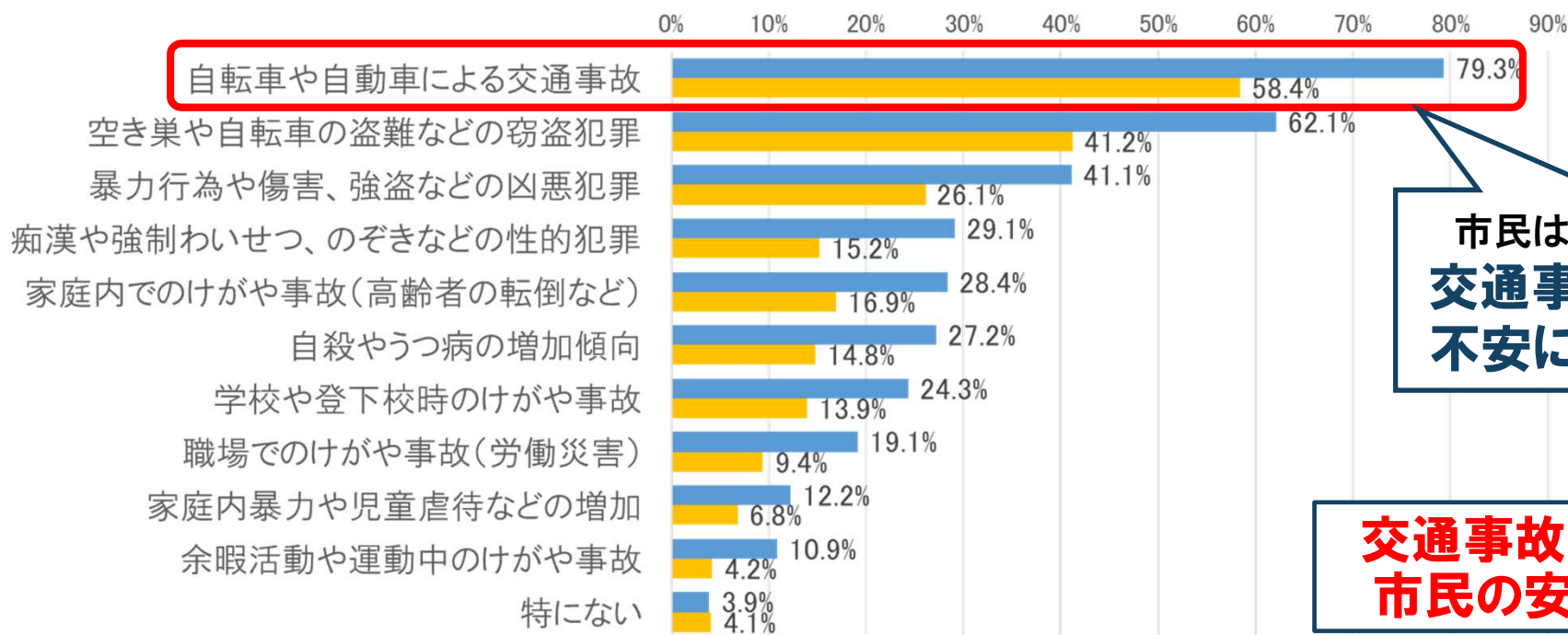
**セーフコミュニティで
交通事故の予防を！**

1-2.交通安全対策委員会の設置の背景

★主観的データ

<2011年取り組み開始時>

図2 ふだんの生活で不安に感じること



■ 不安に感じること (回答はいくつでも) ■ 特に不安に感じること (回答は3つまで)

<出展:市民意識調査(2011年)>

市民はふだんの生活で
交通事故をいちばん不安に感じている!

**交通事故を予防することで
市民の安心感が高まる!**

**2012年(H24)3月
交通安全対策委員会設置**

2.交通安全対策委員会の構成メンバー（2022年現在）

| 区分 | No. | 所属 |
|------|-----|---------------------------|
| 関係団体 | 1 | (一社)久留米市交通安全協会 |
| | 2 | 久留米市交通安全指導員 |
| | 3 | 久留米地域交通安全活動推進委員協議会 |
| | 4 | 久留米安全運転管理連絡協議会 |
| | 5 | 久留米市老人クラブ連合会 |
| | 6 | 久留米市小・中学校PTA連合協議会(小学校) |
| | 7 | (社福)久留米市社会福祉協議会 |
| | 8 | 久留米市校区まちづくり連絡協議会(2019年追加) |
| 警察 | 9 | 久留米警察署 交通第一課 |
| | 10 | うきは警察署 交通課 |

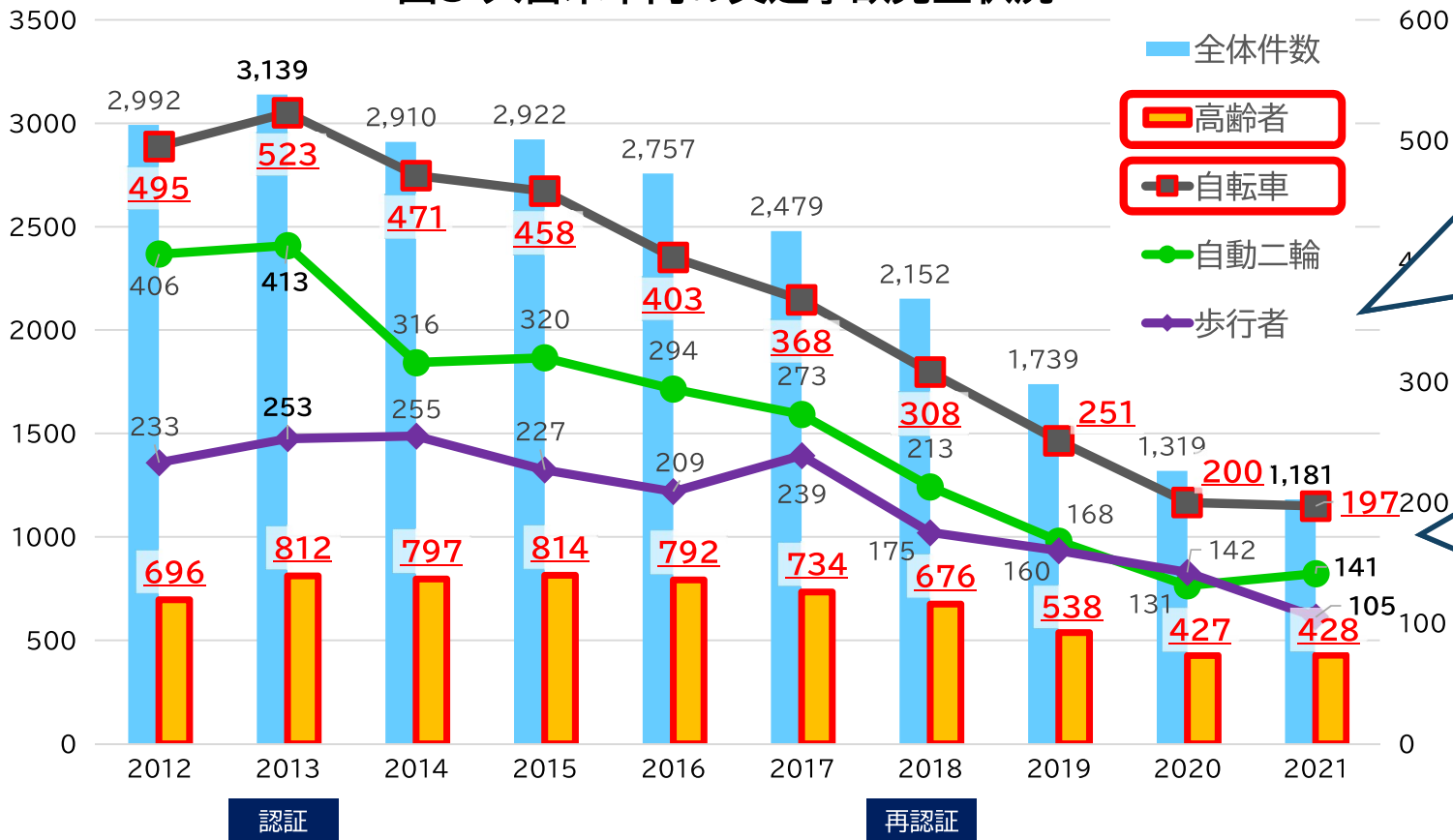
| 区分 | No. | 所属 |
|------|-----|--------------------------|
| 行政機関 | 11 | 福岡国道事務所久留米維持出張所 |
| | 12 | 福岡県久留米県土整備事務所 |
| | 13 | 久留米市健康福祉部 長寿支援課 |
| | 14 | 久留米市教育部 学校教育課 |
| | 15 | 久留米市都市建設部 道路整備課 |
| | 16 | 久留米市都市建設部 交通政策課(2016年追加) |
| | 17 | 久留米市協働推進部 安全安心推進課 |

＜委員構成の見直し＞ 久留米市交通政策課を追加(2016年)

久留米市校区まちづくり連絡協議会を追加(2019年)

3-1. データに基づく課題 特徴①高齢者が関わる交通事故

図3 久留米市内の交通事故発生状況



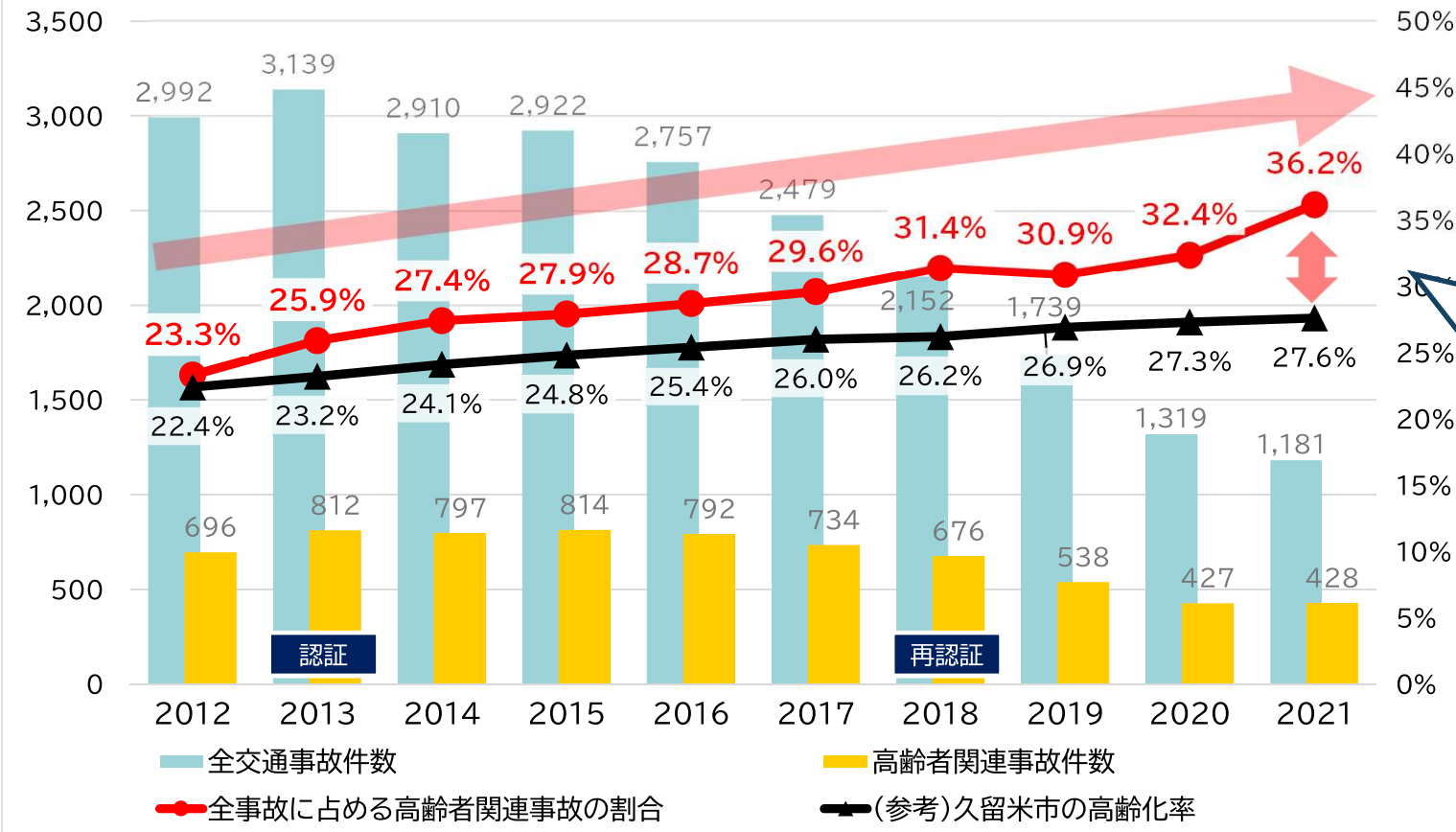
特徴①
全体件数が大幅に減少している一方で、
高齢者関連事故は微減にとどまっている

特徴②
歩行者、自動二輪に比べ
自転車関連事故が多い

3-2. データに基づく課題

特徴①高齢者が関わる交通事故

図4 全交通事故に占める高齢者関連事故の割合

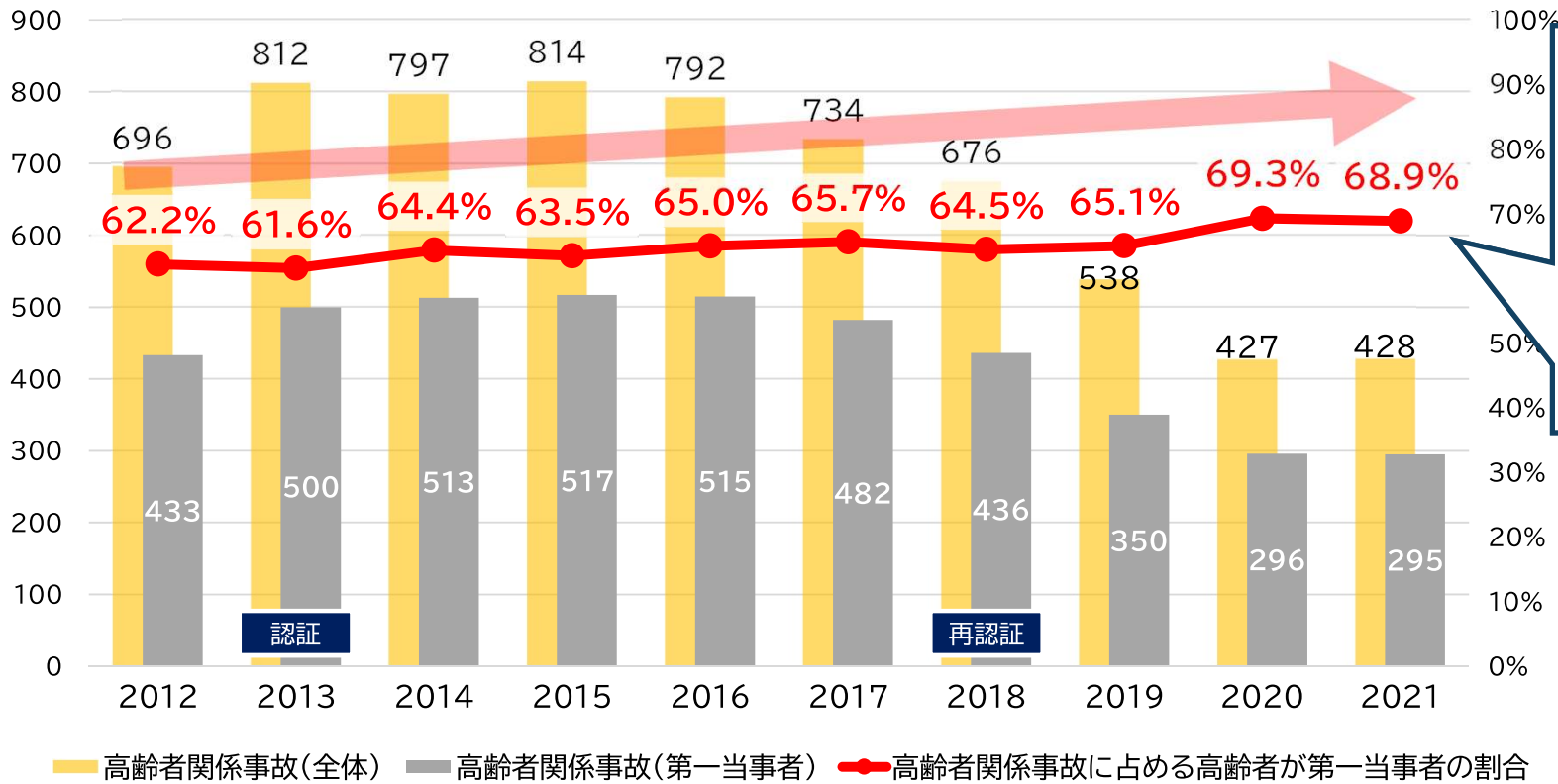


【客観的課題】
全事故に占める高齢者関連事故の割合が増加
久留米市の高齢化率を上回る水準で増加している

3-3. データに基づく課題

特徴①高齢者が関わる交通事故

図5 高齢者関連事故に占める高齢者が第一当事者(加害者)の割合



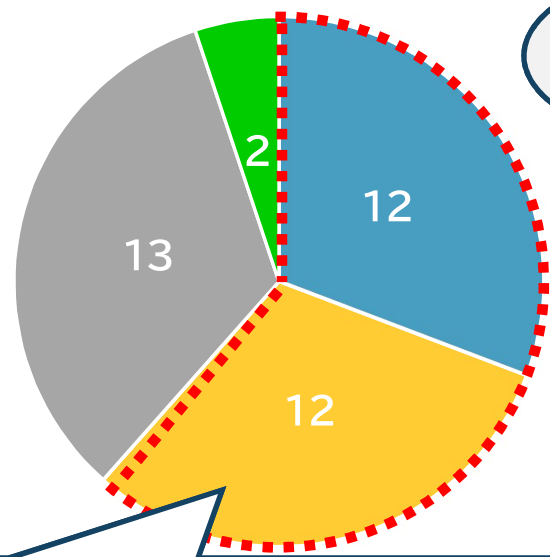
【客観的課題】
高齢者関連事故の割合が増えているだけでなく、
高齢者が加害者となる事故の割合も年々増加

3-4. データに基づく課題

特徴①高齢者が関わる交通事故

図6 高齢者の交通死亡事故における状態別発生件数(2012~2021年)

■ 歩行中 ■ 自転車 ■ 四輪 ■ 原付

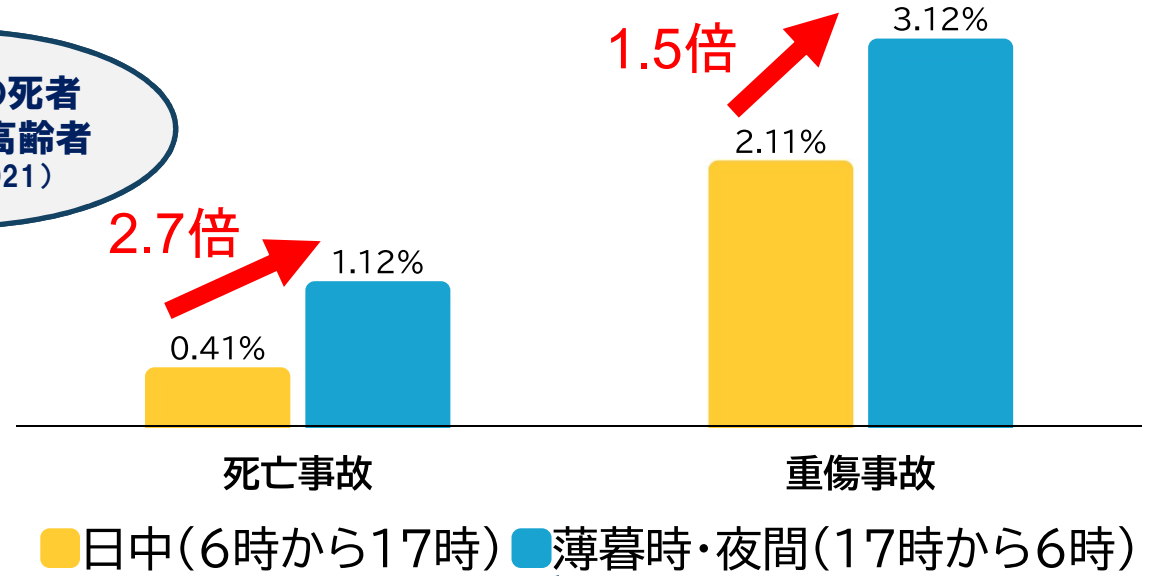


交通事故の死者の5割強が高齢者(2012~2021)

【客観的課題】

自動車による事故だけでなく、歩行中や自転車での死亡事故も多い

図7 高齢者の交通事故における死亡事故と重傷事故の時間帯別発生割合(2012~2021年)



【客観的課題】

薄暮時・夜間の交通事故は死亡事故、及び重傷事故となる割合が高くなる

3-5. データに基づく課題

特徴①高齢者が関わる交通事故

図8 夜間外出時の高齢者の反射材の着用状況
(無回答を除く)

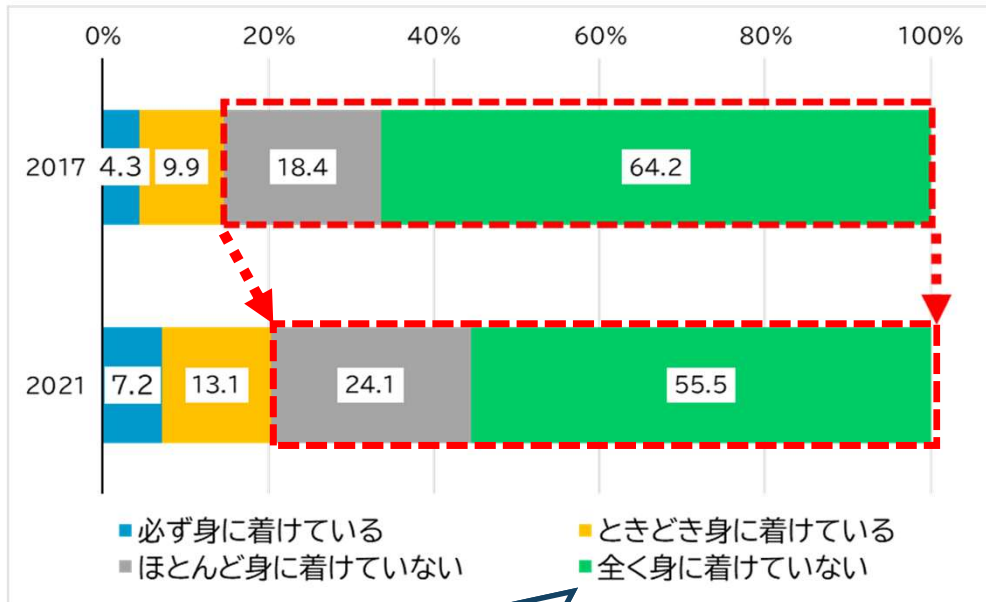
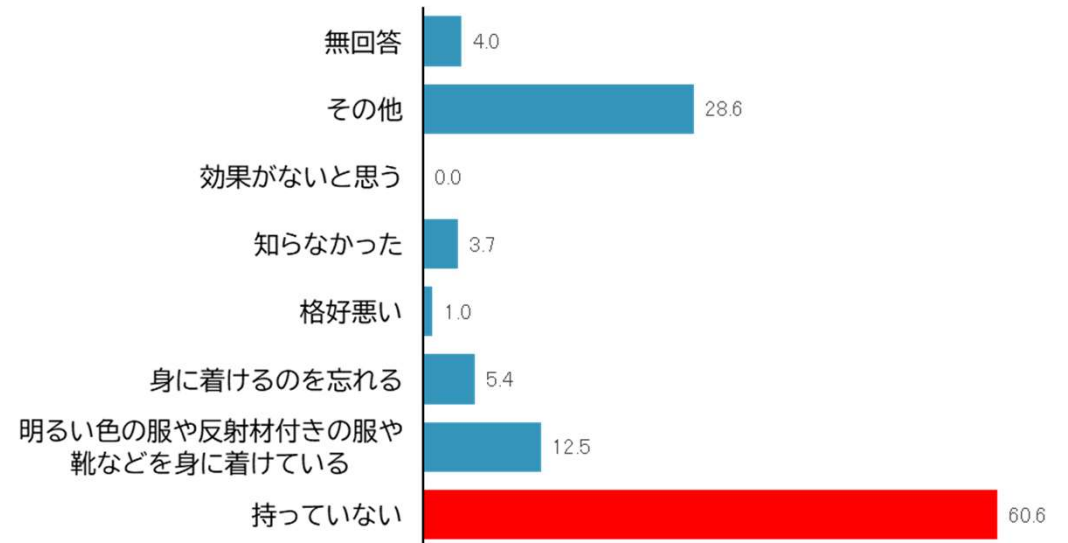


図9 反射材を身に着けていない理由 (2021年)



【主観的課題】

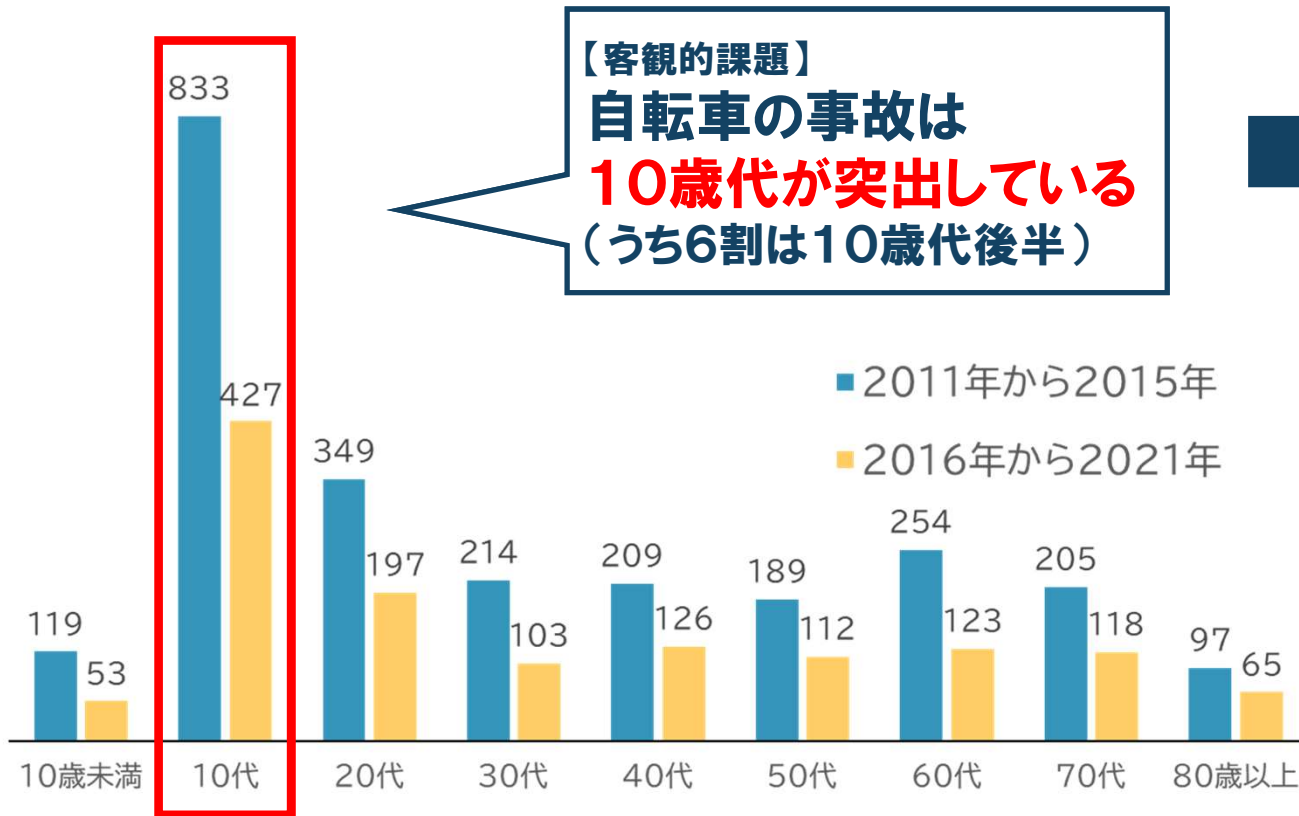
H29年から引き続き、約8割が反射材を身に着けていない。
その理由として、持っていないが最も多い。



反射材のより効果的な
普及啓発が必要

3-6. データに基づく課題 特徴②自転車に関する事故

図10 自転車の交通事故件数の比較
(2011～2015年、2016～2021年の合計)



【客観的課題】
自転車の事故は
10歳代が突出している
(うち6割は10歳代後半)



10歳代は自転車の利用率が高いのに加え、
＜10歳代前半＞
自転車に慣れていない
＜10歳代後半＞
通学など行動範囲の拡大

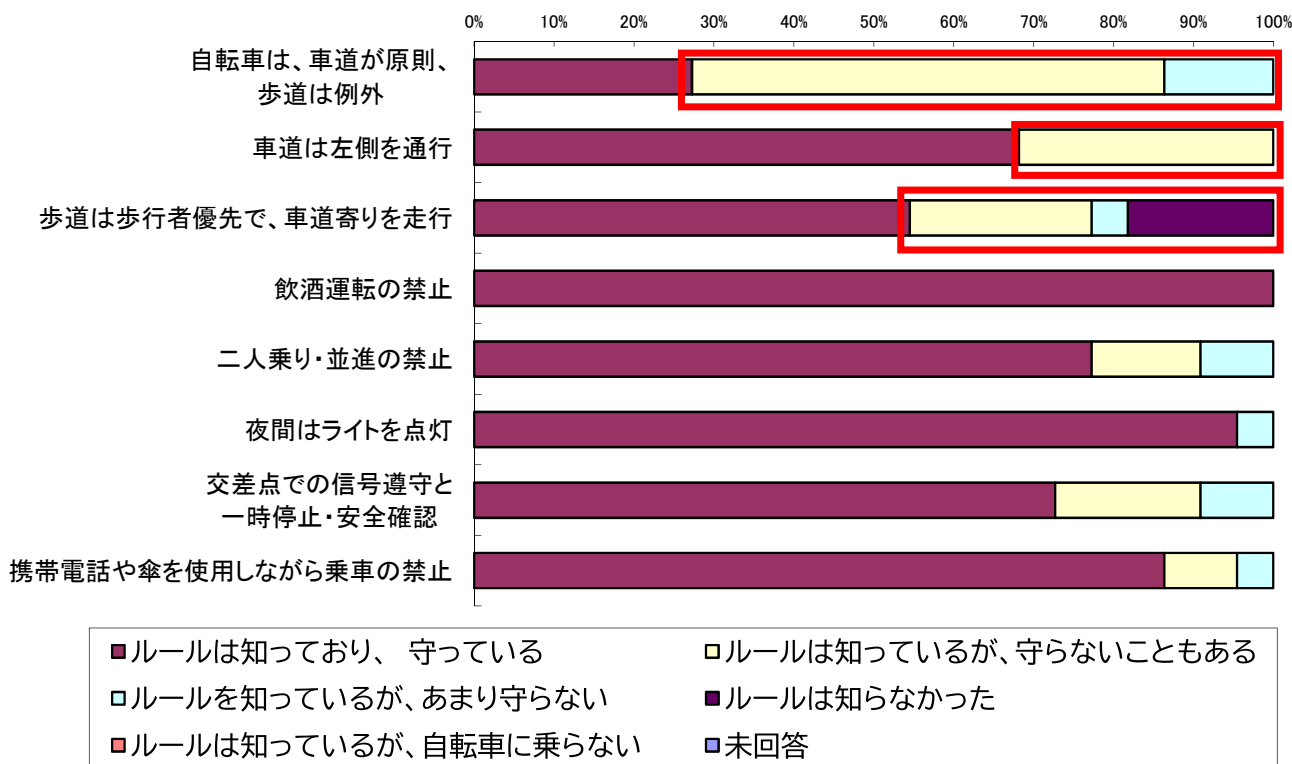


年代に応じた
交通安全教育の充実が必要
自転車に乗り始める小学生の時に教育を受けることが大切

3-7. データに基づく課題

特徴②自転車に関する事故

図11 自転車に関する交通ルールの認知状況 【出展：2019年市自転車利用者に対するアンケート】



【主観的課題】
**車道や歩道の通行方法を
 守らない・知らない者が
 非常に多い**
 特に、車道通行を守らない者は
 半数を超えている

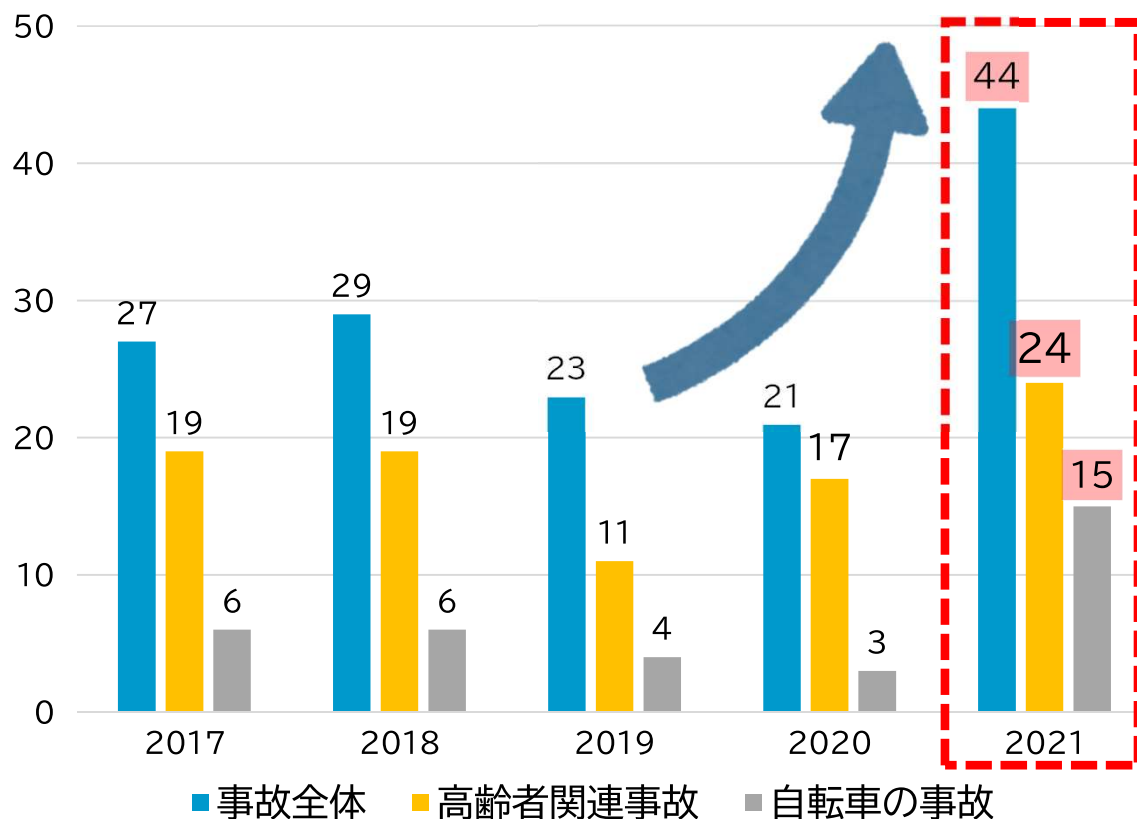
自転車は車両であるという
 意識が低く、それに伴い、
 ルールが守られていない

自転車を安全に利用するため
ルールの徹底が必要

3-8. 新たな課題

図12 死亡・重傷事故件数の件数

【出展：警察統計】



交通事故の件数が減少傾向にある中、
新型コロナウイルス感染症の感染拡大後、
重大な事故が発生しやすい状況となっている

外出自粛等の影響により
・運転技術の低下による注意散漫
・交通量の減少に伴う速度上昇
・身体機能の低下……
が考えられるが、根本的な原因は不明

今後の推移も継続して注視していく

4. 課題解決のための目標と具体的施策

課題

目標

具体的施策

高齢者関連の事故が多い【図4】
高齢者が第一当事者となる事故の割合の増加【図5】

高齢者関連事故の減少
高齢者が第一当事者となる事故の減少

①運動能力や身体機能に着目した啓発・講習の実施

高齢者の歩行中や自転車乗車中の事故が多い【図7】
高齢者の事故は薄暮時・夜間の方が重大な事故が多い【図8】

薄暮時・夜間の高齢者の交通事故の減少

②明るい服及び反射材の着用キャンペーンの実施

10代の自転車事故が突出して多い【図11】

自転車に関する交通ルールを守らない、知らない人が多い【図12】

自転車の交通事故発生件数・全事故に占める割合の減少


③交通安全教室の実施

④自転車安全利用キャンペーンの実施

5-1. レベル別の対策

| 重点 取組 | 対 策 | | | |
|--------------|-------|------------------------|---|---|
| | 方向性 | 国県レベル | 市レベル | 地域レベル |
| 高齢者の 事故防止 | 教育・啓発 | 交通安全計画の策定 | 実技型交通安全教室の実施 街頭キャンペーンの実施 | 運動能力、認知機能の自覚 反射材の着用 老人クラブなどでの注意喚起 |
| | 規制 | 道路交通法による規制 及び同法の改正 | 法や制度の周知 運転免許自主返納の支援 | 制度の理解 ルール・マナーの遵守 |
| | 環境整備 | 信号機や横断歩道の設置 | 公共交通網の整備 道路照明灯の設置 | 防犯灯の設置 |
| 自転車事故の 防止 | 教育・啓発 | 交通安全計画の策定 | 交通安全教室の実施 サイクルイベントの実施 街頭キャンペーンの実施 | ヘルメットの着用 自転車の安全点検 交通安全教室への参加 |
| | 規制 | 道路交通法による設置 福岡県自転車条例 | 法や制度の周知 自転車利用促進計画の策定 | 制度の理解 ルール・マナーの遵守 自転車保険の加入 |
| | 環境整備 | 道路環境の整備 | 道路環境の整備 自転車通行空間の整備 | |

5-1. レベル別の対策

| 重点取組 | | 対策委員会の役割 | | | |
|----------|------|--|--|---------------------------------|--|
| 高齢者の事故防止 | 教育 | <p>ハード面については、行政が計画立てて実施している…</p> <p>→対策委員会は、交通安全に関する各レベルの効果を高めるため…</p> <ul style="list-style-type: none"> ★具体的取り組みの推進、充実 <ul style="list-style-type: none"> ・キャンペーン、教室、イベント、啓発物の作成など ★情報収集、発信 <ul style="list-style-type: none"> ・制度改正、事故発生状況など ★セーフコミュニティ理念の周知 <ul style="list-style-type: none"> ・実践する団体や市民の拡大 | | | |
| | 規制 | | | | |
| | 環境 | | | | |
| 自転車事故の防止 | 教育 | | | | |
| | 規制 | 道路交通法による設置 福岡県自転車条例 | 法や制度の周知 自転車利用促進計画の策定 | 制度の理解 ルール・マナーの遵守 自転車保険の加入 | |
| | 環境整備 |  <small>道路環境の整備</small> | ソフト面に着目した対策を実施 <small>自転車通行空間の整備</small> | | |

6-1. 具体的施策の紹介・成果

【高齢者の事故防止】

① 運動能力や身体機能に着目した啓発・講習の実施



【コロナ禍の対策、工夫】

ローカルTVや飛沫防止パーテーションの活用



【高齢者の事故防止】

①運動能力や身体機能に着目した啓発・講習の実施

| | 内容 | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 |
|----|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 活動 | ①高齢者交通安全講習の実施回数 | 30回 | 50回 | 35回 | 16回 | 7回 |
| 活動 | ②高齢ドライバー向け啓発活動の実施回数 | 10回 | 12回 | 11回 | 2回 | 1回 |
| 短期 | 講習参加者の意識変化 受講前後で「体調が優れない時は運転を控える」等、安全行動に対する意識の変化 | 2021年より調査 | | | | 100% |
| 中期 | 運転免許自主返納者数 | 1,268人 | 1,154人 | 1,035人 | 944人 | 884人 |
| 長期 | ①第一当事者となる高齢者の交通事故発生件数 | 482件 | 436件 | 350件 | 296件 | 295件 |
| | ②全事故に占める①の割合 | 19.4% | 20.3% | 20.1% | 22.4% | 25.0% |

6-2. 具体的施策の紹介・成果

【高齢者の事故防止】

② 明るい服及び反射材着用キャンペーンの実施



【高齢者の事故防止】

② 明るい服及び反射材着用キャンペーンの実施

| | 内容 | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 |
|----|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 活動 | ①キャンペーンの実施回数 | 10回 | 12回 | 12回 | 5回 | 3回 |
| 活動 | ②出前講座の実施回数 | 4回 | 11回 | 11回 | 1回 | 1回 |
| 短期 | 講習参加者の意識変化 受講後、「必ず反射材を身につけて外出するようにする」と答えた方の割合 | 59.1% | 72.2% | 72.3% | 74.3% | 80.0% |
| 中期 | 反射材の着用率（※必ず身につけている高齢者の割合） | 7.5% | — | — | — | 6.0% |
| 長期 | ①高齢者の薄暮時・夜間(17-6時)の交通事故発生件数 | 195件 | 152件 | 130件 | 87件 | 93件 |
| | ②高齢者人口1万人当たりの①の件数 | 24.5件 | 19.0件 | 15.9件 | 10.5件 | 11.1件 |

6-3. 具体的施策の紹介・成果

【自転車事故の防止】

③交通安全教室の実施

中学校での交通安全教室の様子



【コロナ禍の対策、工夫】

交通安全を呼びかける校内放送の実施



④自転車安全利用 キャンペーンの実施

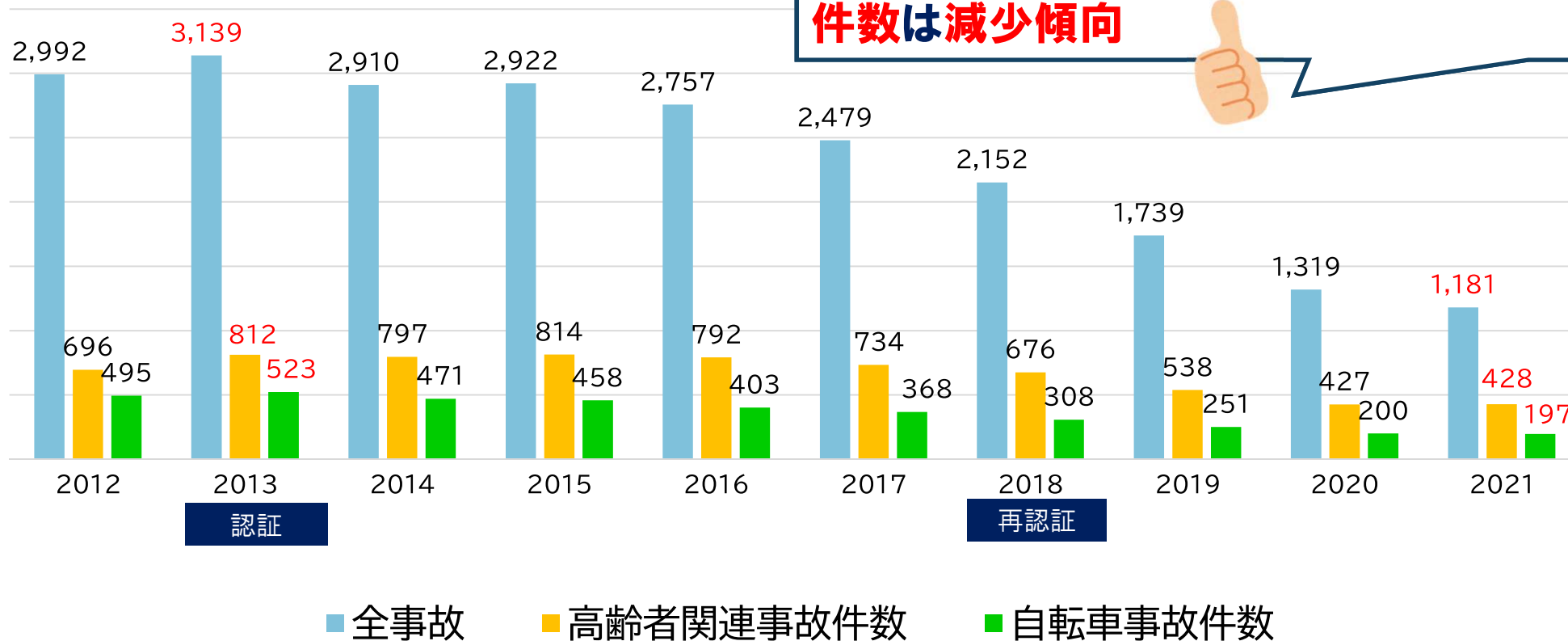


【自転車事故の防止】

| | | | | | | | |
|-----------------------|----|---------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|
| ③交通安全教室の実施 | 活動 | 実施回数・参加者数 | 247回 26,851人 | 291回 27,353人 | 339回 25,191人 | 193回 9,303人 | 119回 9,227人 |
| | 短期 | 交通ルールを知っている 守っている人の割合(19歳以下) | 56.1% | 70.1% | 75.3% | — | — |
| | 中期 | 19歳以下の 自転車関連事故件数 | 136人 | 119人 | 90人 | 57人 | 78人 |
| | 長期 | 自転車の交通事故件数 | 368人 | 308人 | 251人 | 200人 | 197人 |
| 内容 | | | 2017年 | 2018年 | 2019年 | 2020年 | 2021年 |
| ④自転車安全利用 キャンペーンの実施 | 活動 | 実施回数・配布物数 | 14回 4,160セット | 18回 5,000セット | 14回 3,400セット | 3回 315セット | 2回 800セット |
| | 短期 | 交通ルールを知っていると答 えた人の割合(全年齢) | 94.6% | 95.2% | 97.9% | — | — |
| | 中期 | 交通ルールを知っている 守っている人の割合(全年齢) | 70.6% | 69.6% | 79.5% | — | — |
| | 長期 | 自転車の交通事故件数 | 368人 | 308人 | 251人 | 200人 | 197人 |

8-1. 取り組みによる全体的な成果

図13 交通事故発生件数 【出展：警察統計】



8-2. 取り組みによる全体的な成果

【出展：警察統計】

図14 人口10万人当たりの高齢者関連事故件数

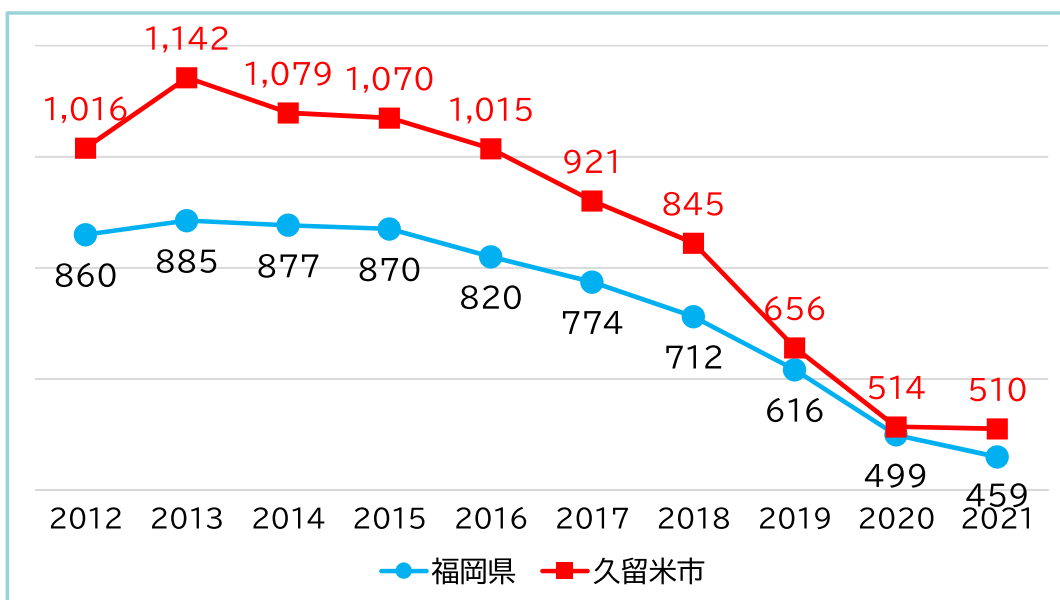
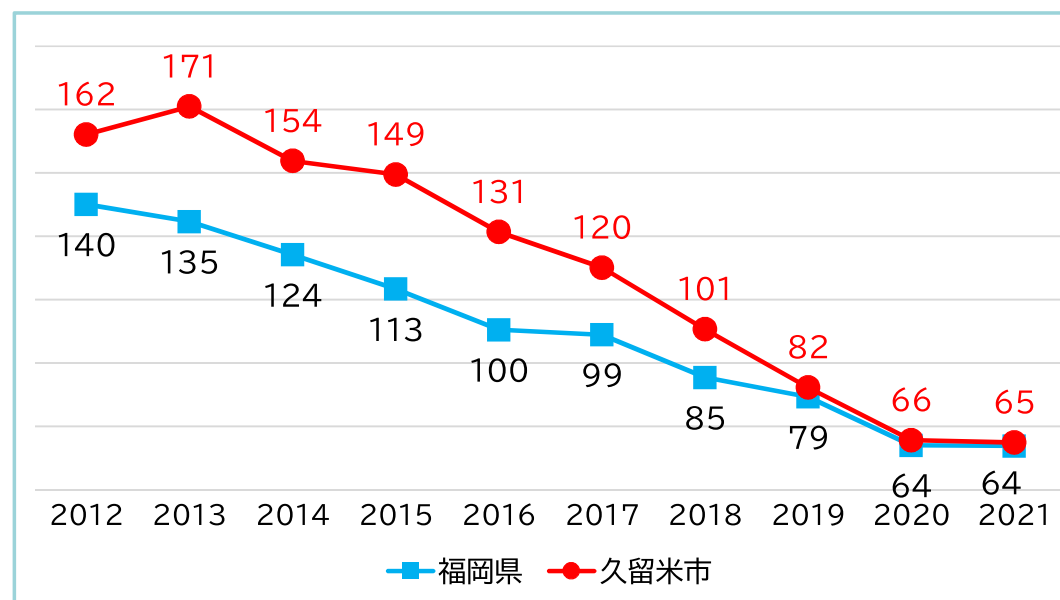


図15 人口10万人あたりの自転車連事故件数



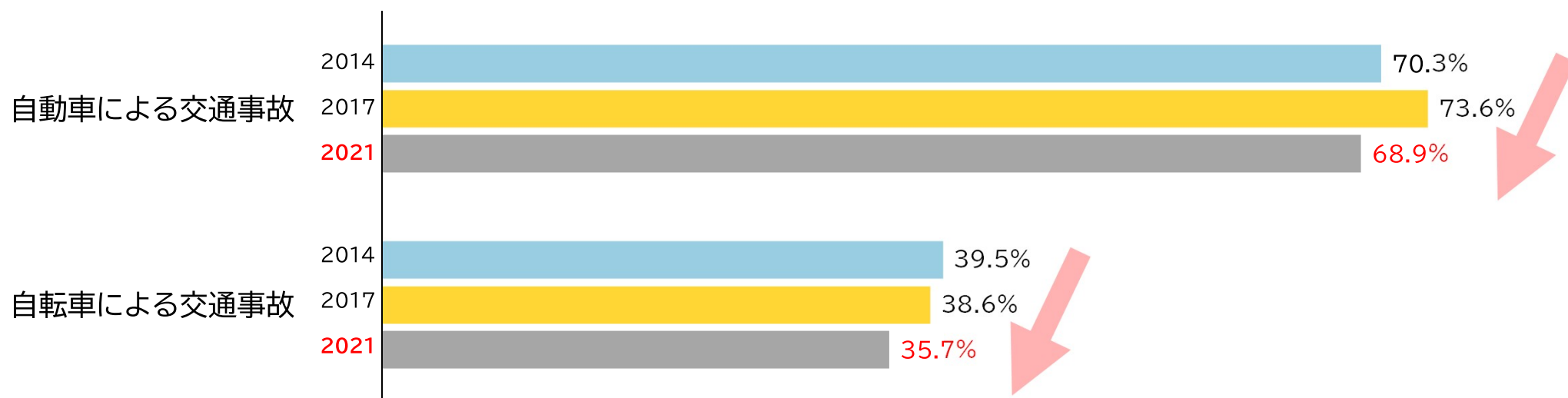
県の平均を上回っているが、その差が縮まってきている



8-3. 取り組みによる全体的な成果

図16 普段の生活で不安に感じること

【出展：2014年、2017年、2021年市民意識調査】

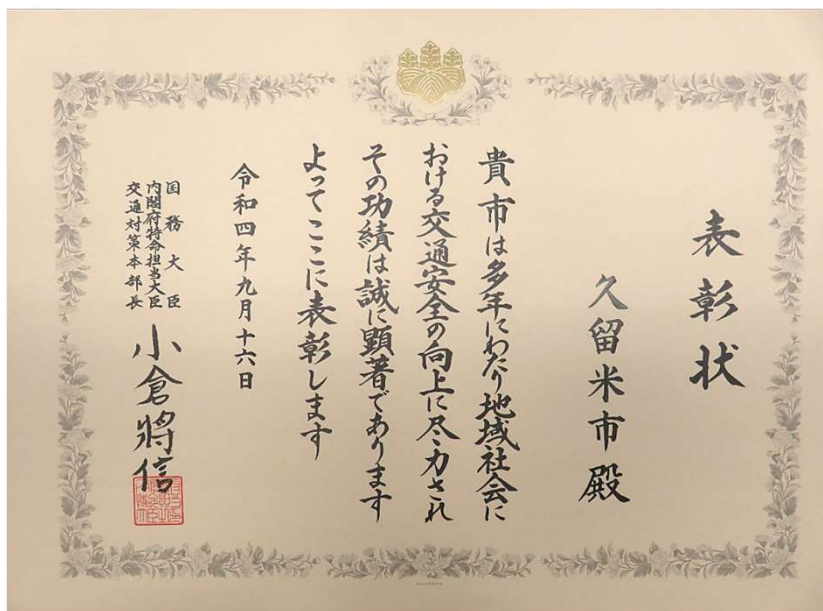


市民の交通事故への不安は減少傾向にある



8-4. 取り組みによる全体的な成果

2022年 交通安全功労者表彰を受賞



取り組み、及び成果が外部からも評価されている



- みんなで取り組む安全安心まちづくり -

号外
R4.9

セーフコミュニティ通信

久留米市が

交通安全功労者

として

内閣府から表彰を受けました!

内閣府では、交通安全の確保及び交通安全思想の普及に貢献し、顕著な功績のあった個人、団体、市区町村を毎年、交通対策本部長（内閣府特命担当大臣）が表彰しています。このたび、市区町村の部として「久留米市」が受賞しました。福岡県内からの市区町村の部の受賞は、平成13年以来、21年ぶりです。

受賞のポイント

セーフコミュニティを活用した協働の取組

安全安心なまちづくりに取り組む「セーフコミュニティ」国際認証を取得し、関係機関や各種団体、地域住民が一体となり、交通事故を予防する取組を実施。

体験型交通安全教室の開催

警察や交通ボランティアと連携し、子どもから高齢者まで対象者に合わせた交通安全教室を開催。

交通環境整備を促進

通学路の安全点検を行い、路肩カラー塗装、ゾーン30、路面標示等を整備・更新。

今回の受賞は、セーフコミュニティの成果です!

みなさんの「けがや事故」を予防する意識、取組が久留米市の安全安心につながっています。引き続きよろしくをお願いします。

発行元

久留米市セーフコミュニティ推進協議会
(事務局：久留米市協働推進部 安全安心推進課)

〒830-8520 久留米市城南町 15-3
TEL: 0942-30-9094 FAX: 0942-30-9706
E-mail: anzen@city.kurume.lg.jp

9-1.再認証取得後の変化・気付き

民間企業との連携

- ・自動車用品販売会社や自動車会社と連携し、高齢者への交通安全啓発の実施

他の対策委員会との連携

- ・青パトを使用した、事故防止装置（衝突防止警報機能等）の体験
- ・防犯活動を行う団体との協力



(参考)
民間企業と連携した、ペダル踏み間違い時加速抑制装置の乗車体験の様子

10.今後の課題

課題

高齢者関連事故（加害事故）への対応

高齢運転者対策の充実（情報発信、免許自主返納制度の周知等）を図り、歯止めをかける

課題

中学・高校生に対する更なる教育の充実

全世代へアプローチすることで、家庭内や地域での啓発に繋げる

課題

より効果的な啓発・普及活動の実施

より多くの方へ啓発できるように、啓発のバリエーションを増やす
多くの機関・団体との連携を深め、あらゆる方面から情報発信

ご清聴ありがとうございました。



交通安全対策委員会