

セーフコミュニティ事前指導 指摘事項

日時 : 令和4年12月22日(木) 10:40~12:00

場所 : えーるピア久留米 210・211研修室

審査員: チョ・ジュンピル先生(韓国)

ワン・シュメイ先生(中国)

コーディネーター: 白石 陽子先生

指摘事項等	No	助言・指摘事項・課題
	1	久留米市の全体像を知ってもらうために、対策委員会以外の取り組みも示した方がよい。例えば、道路に関するハード事業や飲酒運転撲滅の啓発は、こういう関係機関が担っている。その中で対策委員会は、このようなことを という見せ方をした方がよい。
	2	人の意識を変えるというのが一番難しい。今後は、啓発だけでなく一歩踏み込んだ取り組みが必要になる場面が出てくる。例えば、自転車のヘルメット着用を呼び掛けたとして、一定数、着用しない人がでてくる。その時、何故被らないかを調べてください。その答えが「かっこ悪いから」ならば、メーカーへの働きかけやヘルメットコンテストなど新しい方針が見えてくるはず。
	3	(資料22ページ 取り組みによる全体的な効果のグラフなど) データが実数になっているところがある。審査員としては、人口割りしてくれた方が分かりやすい。

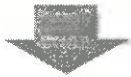
◆趙先生

久留米市の交通安全対策の中でセーフコミュニティ（対策委員会の取組み）がどのように位置づけられているのか伝わると、より良いプレゼンになる

対策委員会で取り組むソフト面の対策は分かるが、

- ハード面の事業はどうなっているのか？
- 飲酒運転撲滅の啓発はどうなっているのか など

（飲酒運転対策は全世界共通の問題なので関心を持っている審査委員は多い）



交通安全対策の全体像を伝える

本審査での対応：対策委員会以外の交通安全の取組を紹介するスライドを追加

→修正後のスライド15、16

：飲酒運転撲滅については、プレゼン中ではなく申請書で説明

→申請書には、

- ・不慮の要因（家庭、学校、職場、余暇、交通、災害時の安全）
- ・意図的要因（自殺予防、犯罪・暴力の予防）

に対し、年齢層別に久留米市ではどのような安全安心の取り組みを実施しているのかを示す項目がある。

◆王先生

①取り組みを次のステップに！挑戦して欲しい

対策委員会が実施する「意識の変化を促す取り組み」はハード面の改善に取り組むより難しい。

例えば、ヘルメットの着用を呼びかけ続けても、一定数着用しない人が出てくる

- 被らない理由を調査し、「かつこ悪から被らない」なら、ヘルメットメーカーに働きかけたり、コンテストをしたり
- ヘルメットの着用ではなく、別の方法で自転車事故の削減に取り組んだり

②より成果を分かりやすく伝えるために

- 修正前の資料22を実数ではなく人口10万人あたりに



本審査での対応：グラフを実数から人口割に修正（修正後のスライド25）

修正前後の対照表

スライド番号		主な変更内容	備考
旧	新		
5～7	5～7	時点修正（2022 年の値を反映）	傾向に変化なし
8	8	①時点修正（2022 年の値を反映） ②データの期間を 10→5 年間	② 2 回目の認証取得後の傾向を反映させるため。※申請書に合わせた
10	10	時点修正（2022 年の値を反映）	傾向に変化なし
11	11	2022 年のアンケートに修正	傾向に変化なし
12	12	①時点修正（2022 年の値を反映） ②事故全体の数値の修正	①傾向に変化なし ②別の数値を使用していた。なお、傾向に変化は無い
14	14	各対策が、「教育・啓発」「規制」「環境整備」のどこに該当するのか見直した	
14～15	14～18	対策委員会以外の交通安全の取り組みについて、説明を追加	事前指導での指摘事項
17 19 21	20 22 24	時点修正（2022 年の値を反映）	傾向に変化なし
22	25	グラフを実数から 10 万人当たりの値に変更するとともに、県と国の値を追加	事前指導での指摘事項

修正前

事前指導で使用

修正後

本審査で使用



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



みんなで取り組む安全安心まちづくり

1



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 2023年 月 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



みんなで取り組む安全安心まちづくり

1

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！**

1-1.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

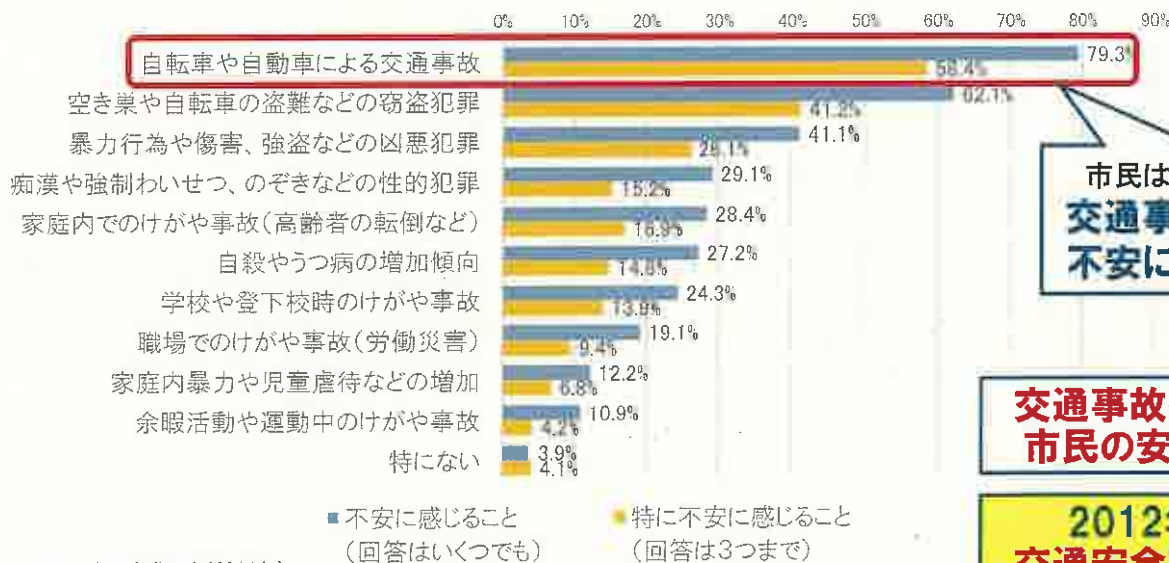
**セーフコミュニティで
交通事故の予防を！**

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



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

<出展:市民意識調査(2011年)>

みんなで取り組む安全安心まちづくり

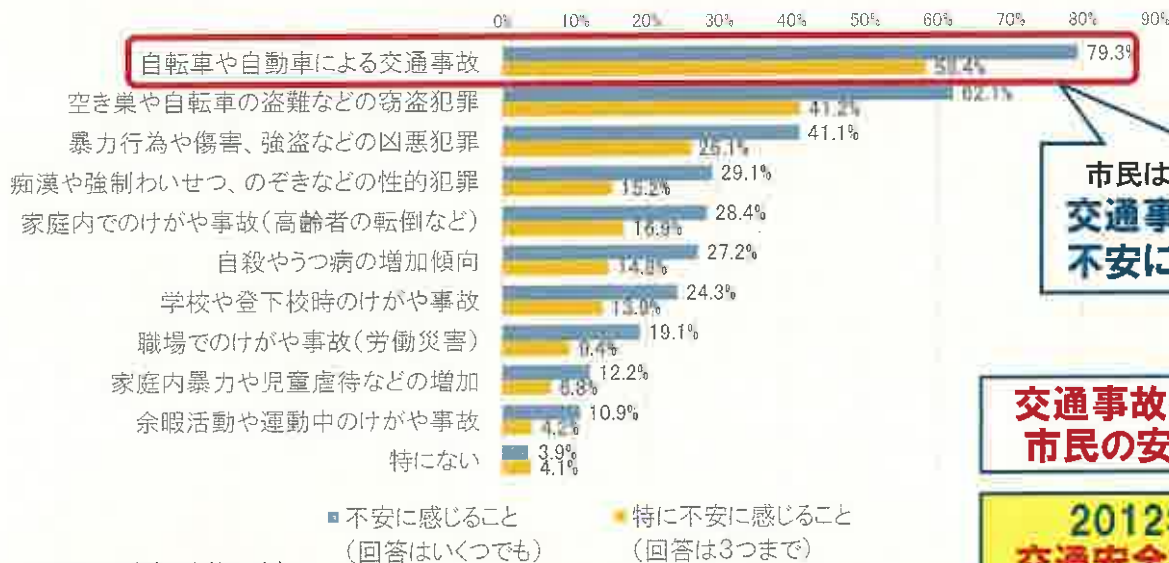
3

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



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

<出展:市民意識調査(2011年)>

みんなで取り組む安全安心まちづくり

3

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)

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

3-1. 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

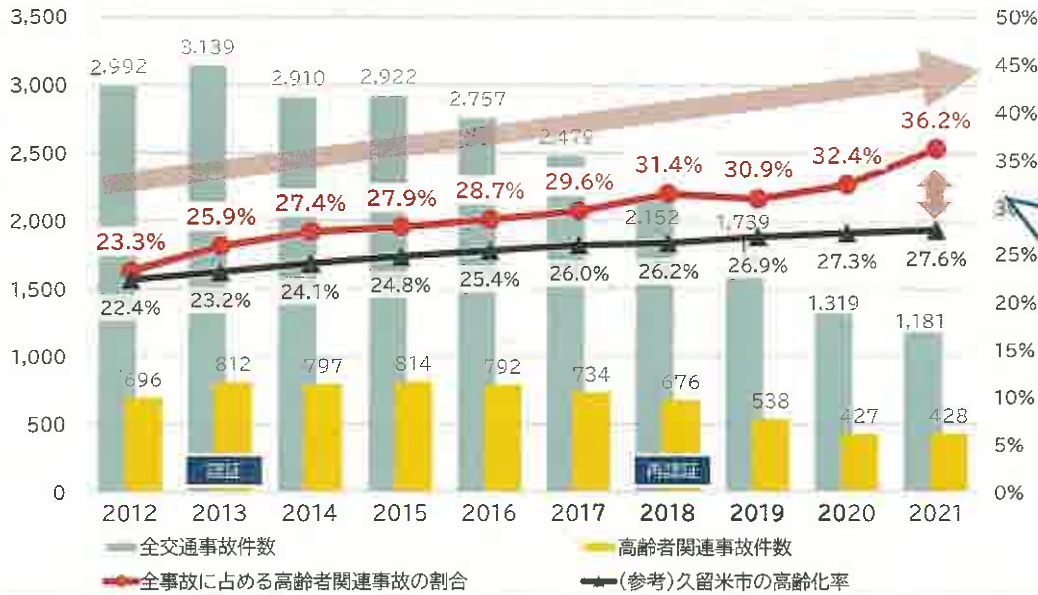
特徴②

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

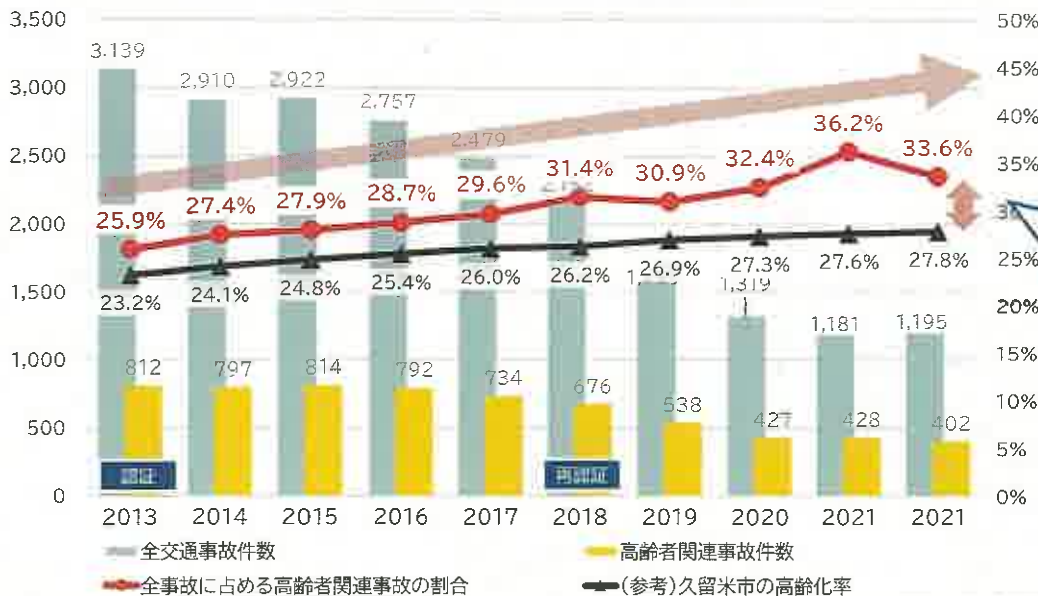
みんなで取り組む安全安心まちづくり

6

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**

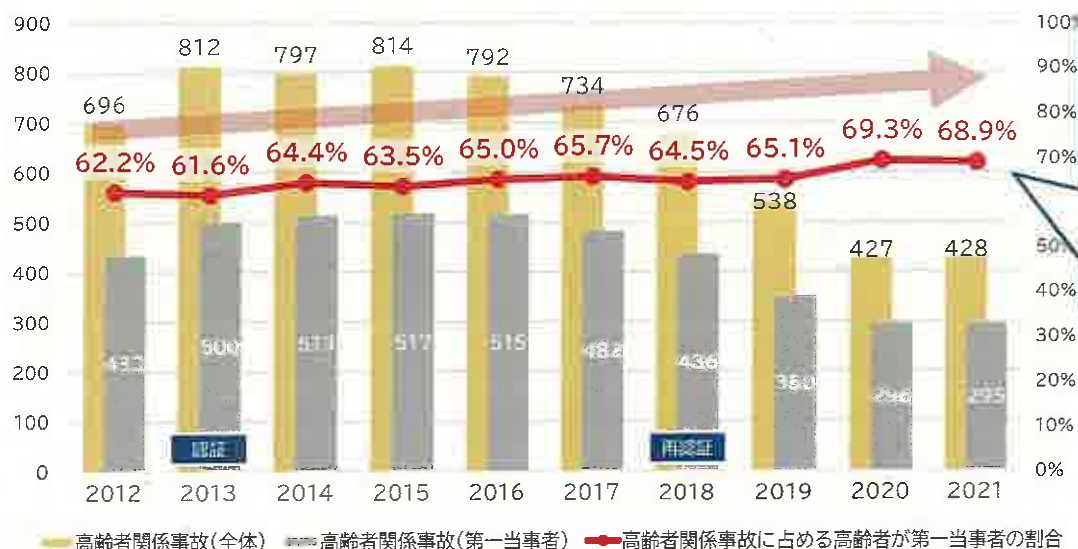
久留米市の高齢化率を上回る
水準で増加している

みんなで取り組む安全安心まちづくり

6

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

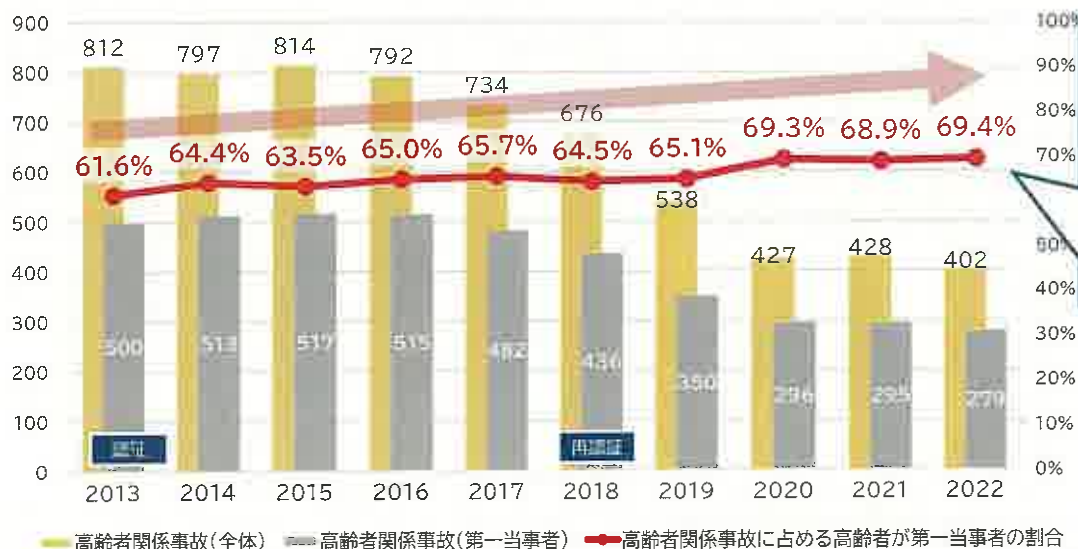
図5 高齢者関連事故に占める高齢者が第一当事者(加害者)の割合



【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

3-3. 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



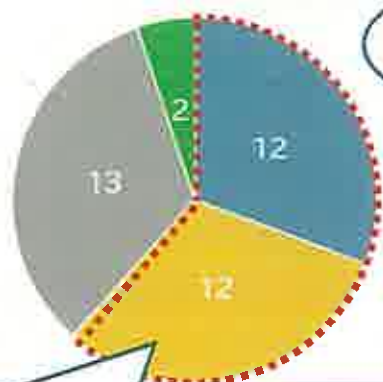
【客観的課題】
高齢者関連事故の割合
が増えているだけでなく、
高齢者が加害者となる
事故の割合も年々増加

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

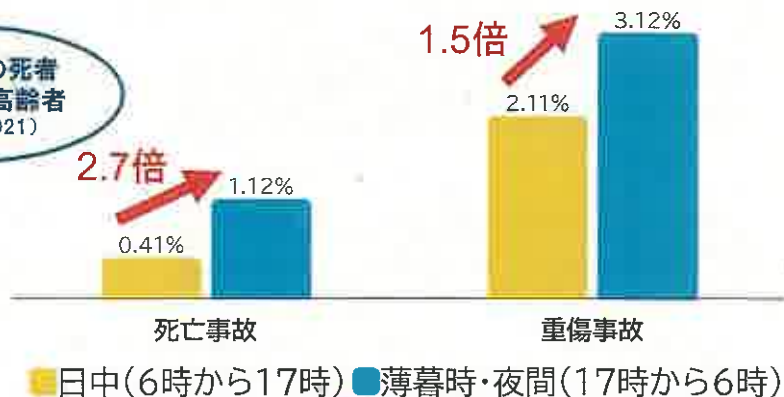


交通事故の死者の5割強が高齢者(2012～2021)

【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

みんなで取り組む安全安心まちづくり

8

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(2018～2022年)

■歩行中 ■自転車 ■四輪 ■原付・二輪 ■その他

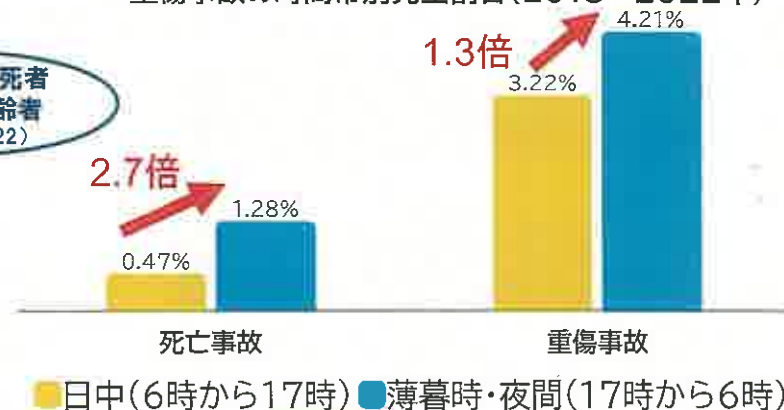


交通事故の死者の6割が高齢者(2018～2022)

【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(2018～2022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

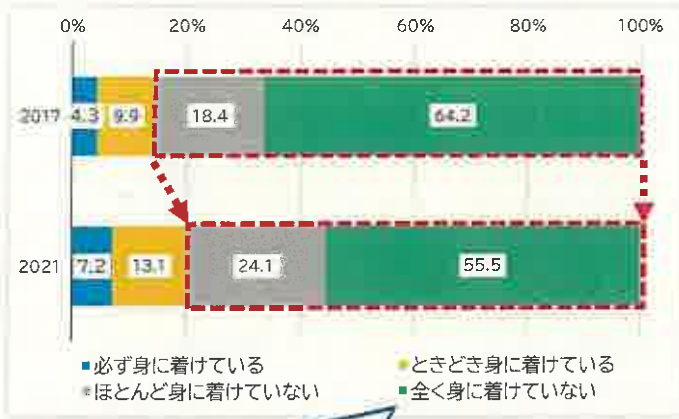
みんなで取り組む安全安心まちづくり

8

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

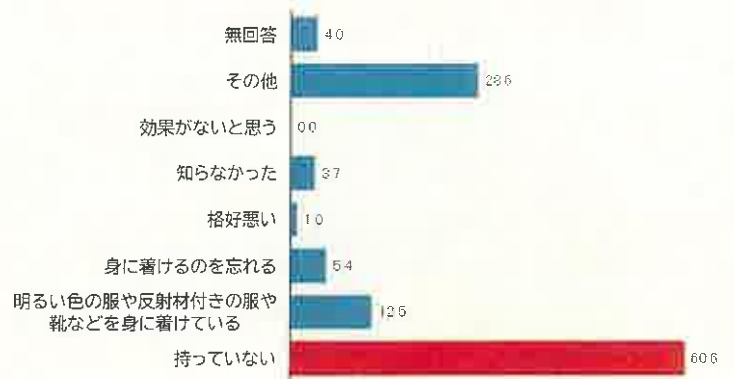
図8 夜間外出時の高齢者の反射材の着用状況（無回答を除く）



【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。

図9 反射材を身に着けていない理由（2021年）

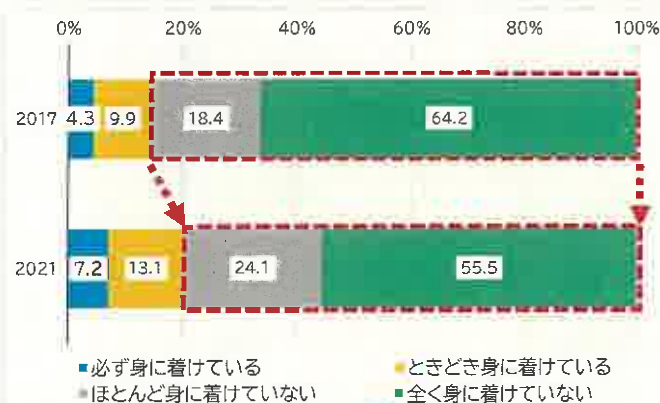


反射材のより効果的な普及啓発が必要

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

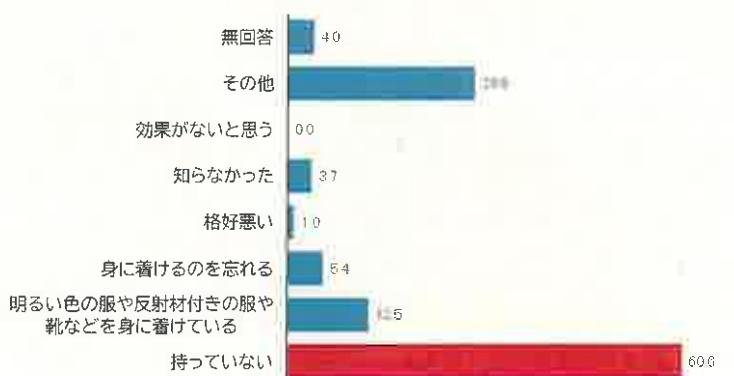
図8 夜間外出時の高齢者の反射材の着用状況（無回答を除く）



【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。

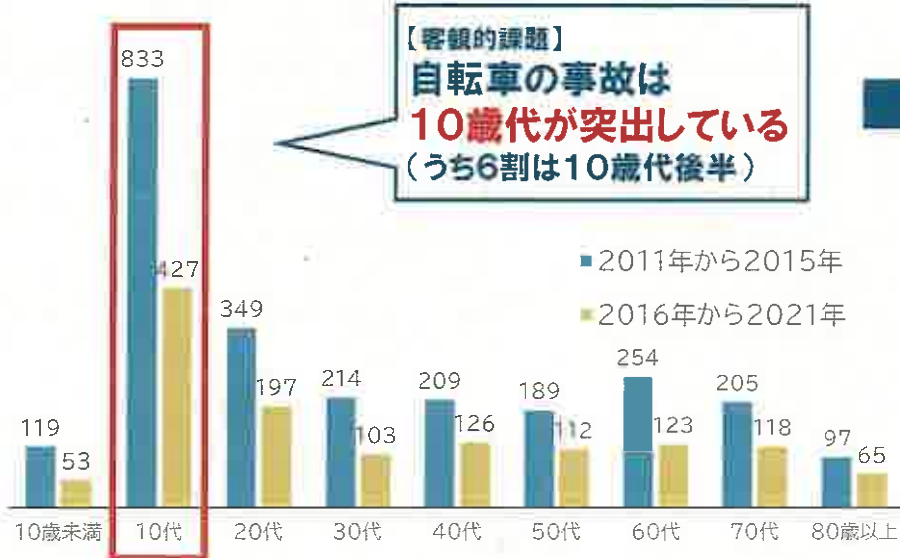
図9 反射材を身に着けていない理由（2021年）



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)



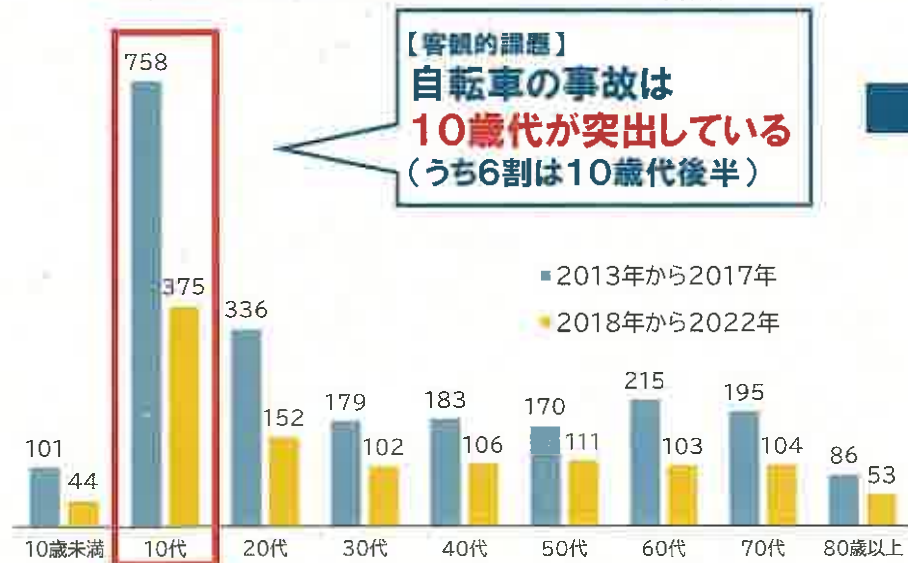
【客観的課題】
自転車の事故は
10歳代が突出している
(うち6割は10歳代後半)

**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

3-6. 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
(2013～2017年、2018～2022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)

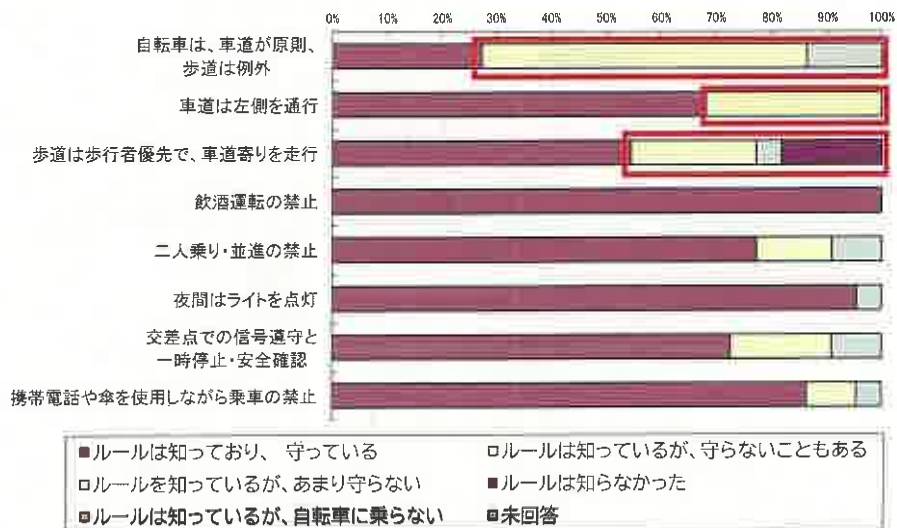
**10歳代は自転車の
利用率が高いのに加え、
<10歳代前半>
自転車に慣れていない
<10歳代後半>
通学など行動範囲の拡大**

**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

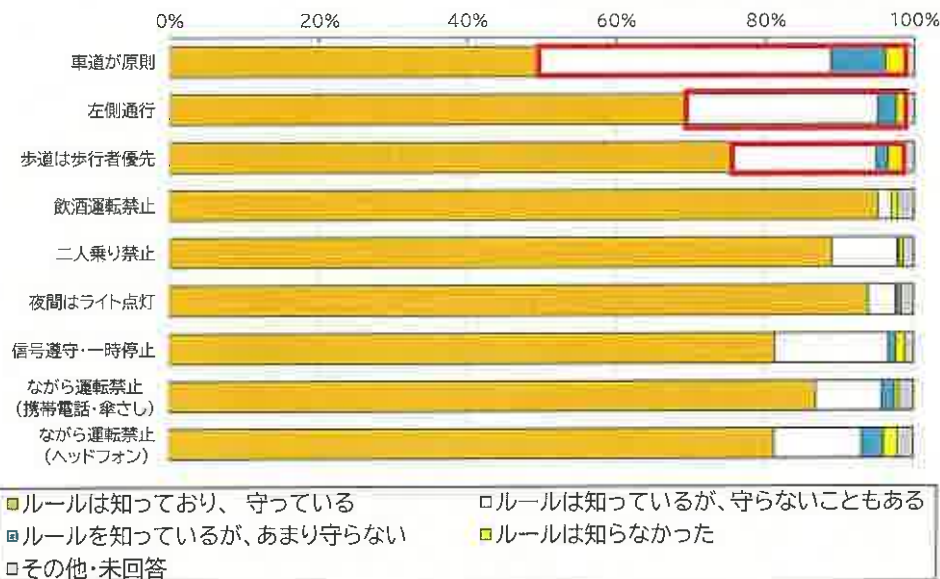
自転車を安全に利用するため
ルールの徹底が必要

3-7. データに基づく課題

特徴②自転車に関する事故

【出展：2022年市自転車利用者に対するアンケート】

N=485



【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

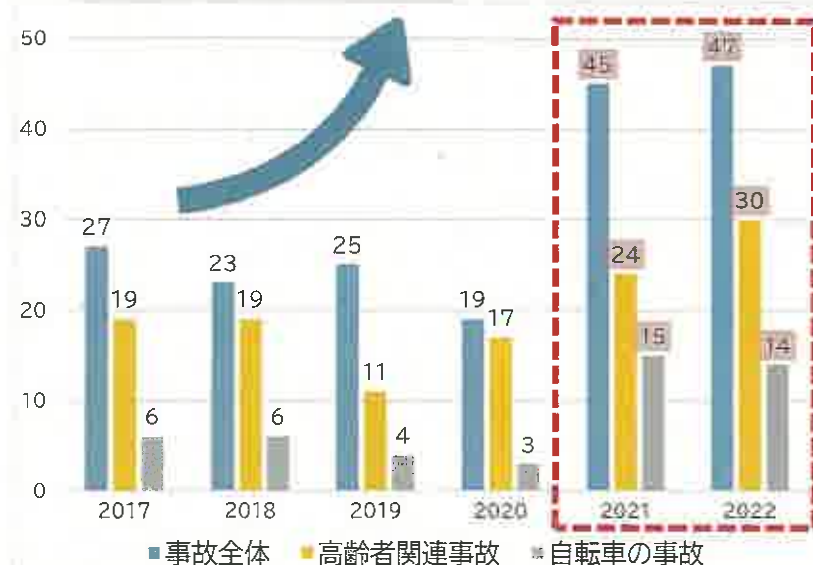


今後の推移も継続して注視していく

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

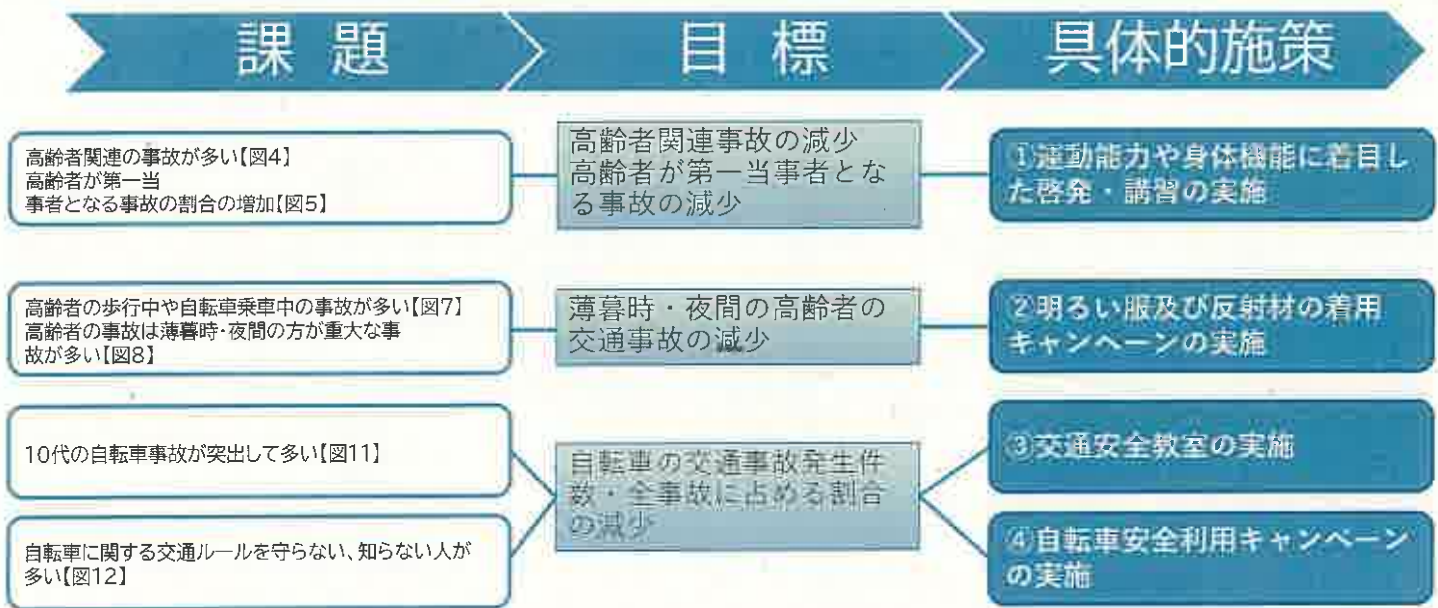


外出自粛等の影響により
・運転技術の低下による注意散漫
・交通量の減少に伴う速度上昇
・身体機能の低下……
が考えられるが、根本的な原因は不明

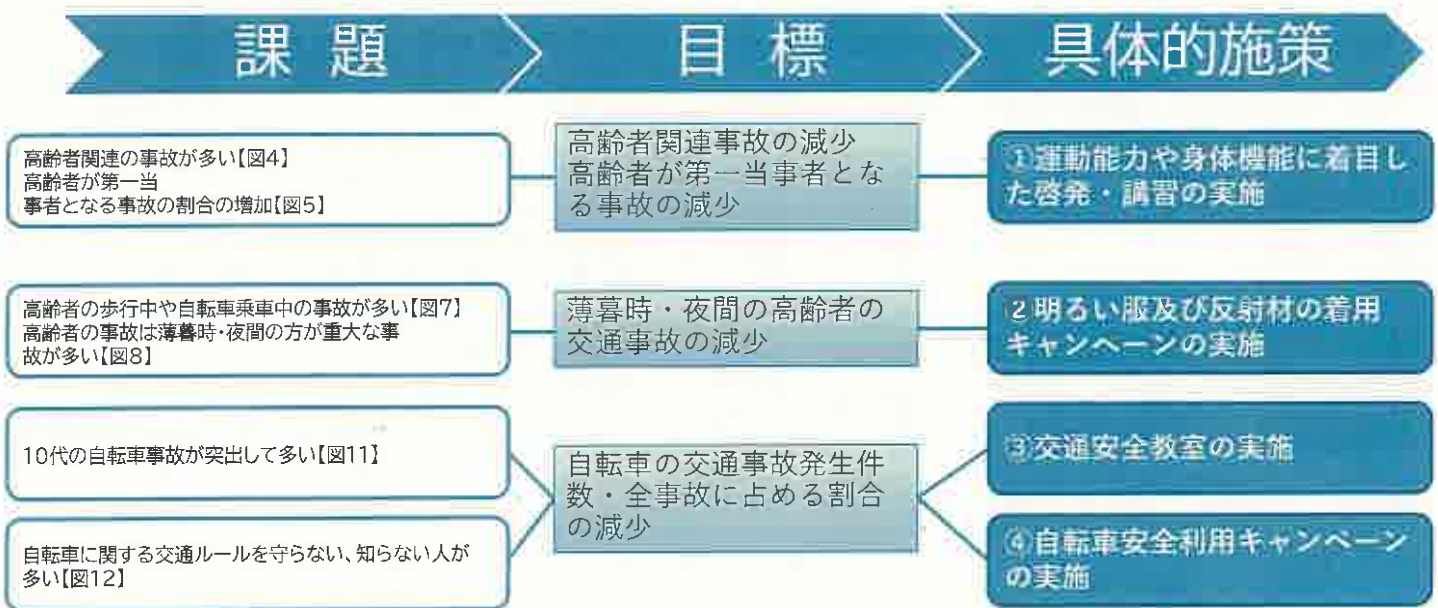


今後の推移も継続して注視していく

4.課題解決のための目標と具体的施策



4.課題解決のための目標と具体的施策



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			
	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 法や制度の周知 運転免許自主返納の支援	運動能力、認知機能の自覚 反射材の着用 制度の理解 ルール・マナーの遵守
	規制	道路交通法による規制 及び同法の改正		
	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 法や制度の周知	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 ルール・マナーの遵守 自転車保険の加入
	規制	道路交通法による設置 福岡県自転車条例		
	環境整備	道路環境の整備	道路環境の整備 自転車利用促進計画の策定 自転車通行空間の整備	

5-2. レベル別の対策（対策委員会の取組以外）

重点 取組	方向性	対 策		
		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 法や制度の周知 運転免許自主返納の支援	運動能力、認知機能の自覚 反射材の着用 制度の理解 ルール・マナーの遵守
	規制	道路交通法による規制 及び同法の改正		
	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 法や制度の周知	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 ルール・マナーの遵守 自転車保険の加入
	規制	道路交通法による設置 福岡県自転車条例		
	環境整備	道路環境の整備	道路環境の整備 自転車利用促進計画の策定 自転車通行空間の整備	

5-2. レベル別の対策（対策委員会の取組以外）

生活道路の整備

小学校区ごとに組織された住民組織がとりまとめた要望に基づいて、道路の改良等を実施

道路の拡幅、舗装整備など

学校周辺の道路整備

教員やPTA、警察、道路管理者が連携して、小中学校の通学路の道路環境の改善を実施

通学路のカラー舗装、ガードレールや区画線の設置

自転車利用促進計画

安全安心な自転車利用環境の構築のため、自転車通行空間や、駐輪環境の整備等を実施

路面標示やカラー舗装等による自転車通行レーンの明示など

その他

住民組織からの要望に基づいて、交通安全設備の設置や歩道の整備を実施

反射鏡、ガードレール、区画線、ハンプの設置、歩道の整備など



5-3. 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 法や制度の周知 運転免許自主返納の支援	運動能力、認知機能の自覚 反射材の着用 制度の理解 ルール・マナーの遵守
	規制	道路交通法による規制 及び同法の改正		
	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 法や制度の周知	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 ルール・マナーの遵守 自転車保険の加入
	規制	道路交通法による設置 福岡県自転車条例		
	環境整備	道路環境の整備	道路環境の整備 自転車利用促進計画の策定 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	ハード面については、行政が計画立てて実施している… →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… ★具体的取り組みの推進、充実 ・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 ・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 ・実践する団体や市民の拡大			
	規制				
	環境整備				
自転車事故の 防止	教育	ソフト面に着目した対策を実施			
	規制				
	環境整備	道路環境の整備	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	自転車通行空間の整備

5-3. 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	ハード面については、行政が計画立てて実施している… →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… ★具体的取り組みの推進、充実 ・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 ・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 ・実践する団体や市民の拡大			
	規制				
	環境整備				
自転車事故の 防止	教育	ソフト面に着目した対策を実施			
	規制				
	環境整備	道路環境の整備	法や制度の周知 自転車利用促進計画の策定	自転車保険の加入	自転車通行空間の整備

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や飛沫防止バーテーションの活用



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や飛沫防止バ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%

【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	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
活動	①高齢者交通安全講習の実施回数	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	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	1,154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	436件	350件	296件	295件	
	②全事故に占める①の割合	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



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（※必ず身に着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

【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	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
活動	①キャンペーンの実施回数	12回	12回	5回	3回	
活動	②出前講座の実施回数	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	72.2%	72.3%	74.3%	80.0%	
中期	反射材の着用率（※必ず身に着けている高齢者の割合）	-	-	-	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	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	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



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

21

【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	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)	70.1%	75.3%	—	—	
	中期	19歳以下の 自転車関連事故件数	119人	90人	57人	78人	
	長期	自転車の交通事故件数	308人	251人	200人	197人	
内容			2018年	2019年	2020年	2021年	2022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	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)	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)	69.6%	79.5%	—	—	
	長期	自転車の交通事故件数	308人	251人	200人	197人	

24

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】

交通事故、高齢者関連事故、自転車事故の件数は減少傾向



8-1. 取り組みによる全体的な成果

【出展：警察統計】

図13 人口10万人当たりの交通事故件数

人口10万人あたりの交通事故件数は減少傾向



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

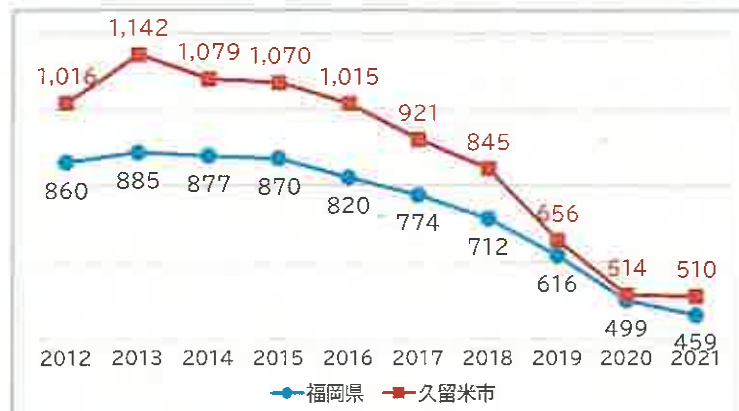
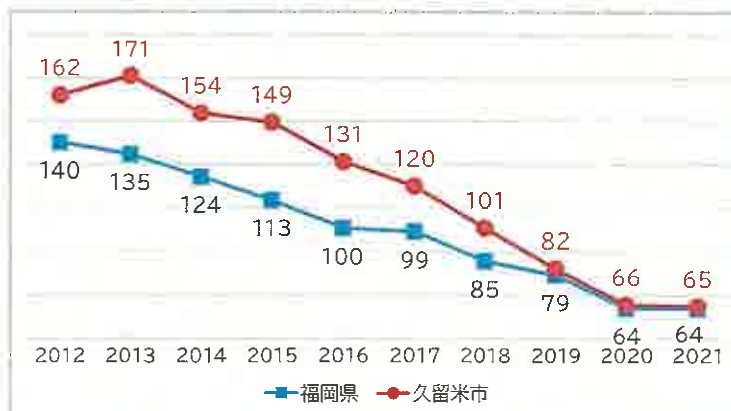


図15 人口10万人あたりの自転車連事故件数



県の平均を上回っているが、その差が縮まってきている



8-2. 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

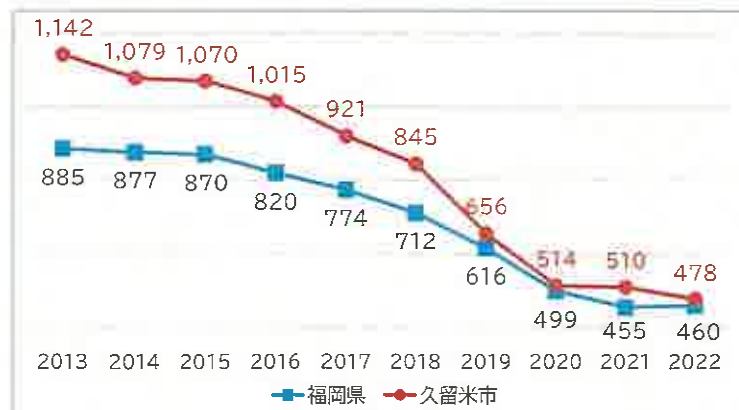
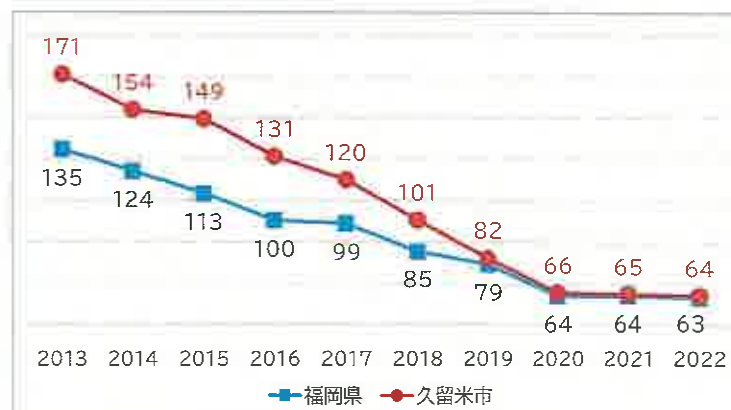


図15 人口10万人あたりの自転車連事故件数



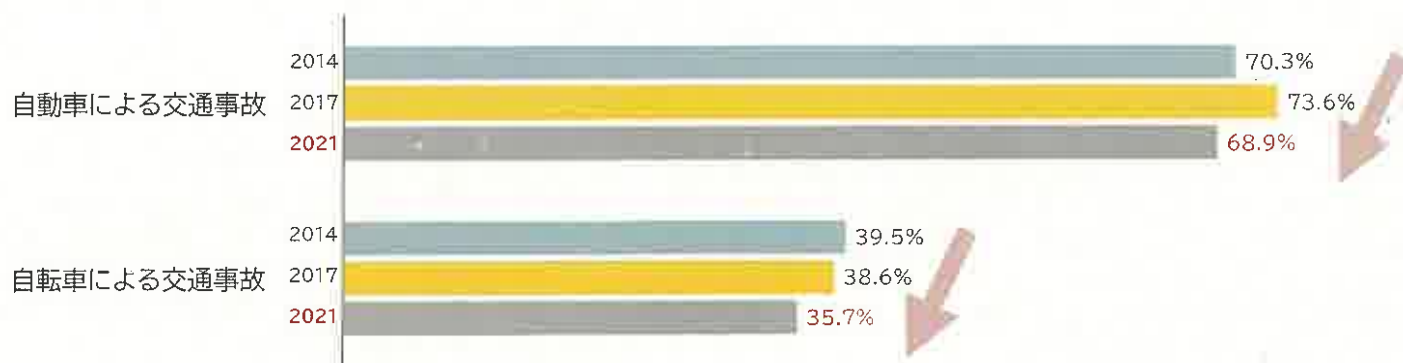
県の平均を上回っているが、その差が縮まってきている



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】



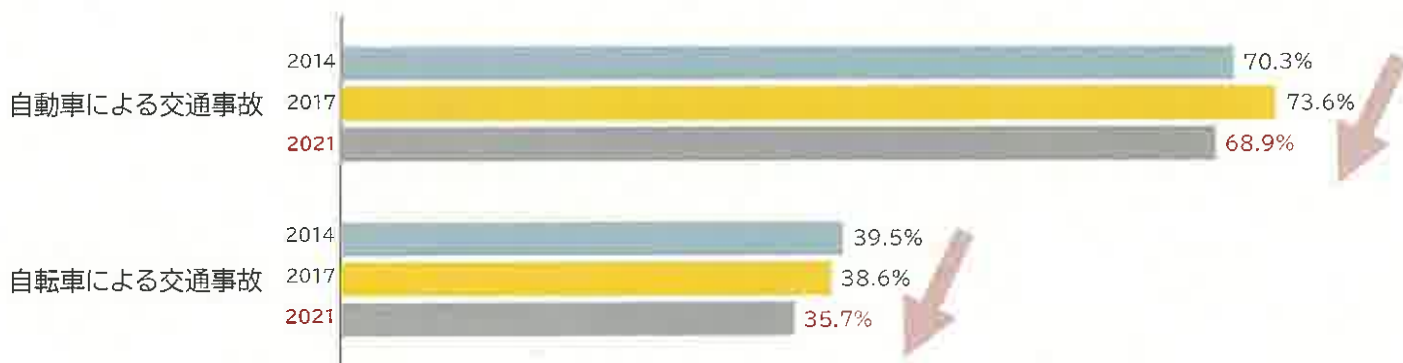
市民の交通事故への不安は減少傾向にある



8-3. 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】

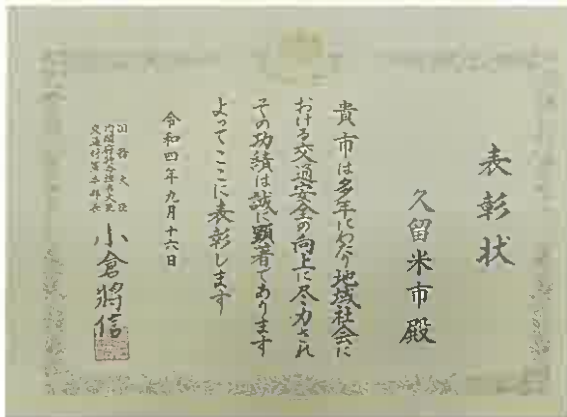


市民の交通事故への不安は減少傾向にある



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

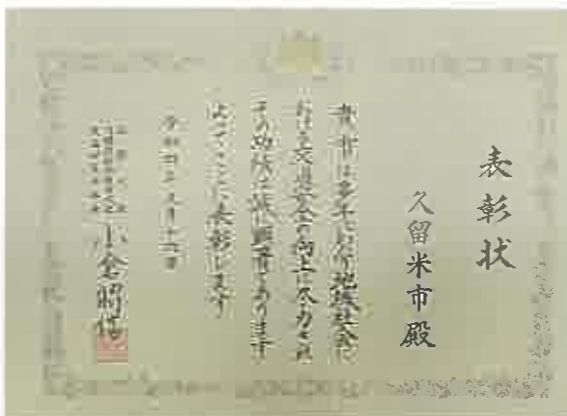


みんなで取り組む安全安心まちづくり

25

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

28

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

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、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

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、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

ご清聴ありがとうございました。



交通安全対策委員会