

第29回（令和5年度第2回）  
セーフコミュニティ交通安全対策委員会  
《久留米市セーフコミュニティ現地審査》

《会 議 次 第》

日時：令和5年8月1日(火) 9:15～

場所：久留米シティプラザ 大会議室

1. 開会

2. プレゼンテーション

3. 質疑応答

4. 閉会



**久留米市セーフコミュニティ交通安全対策委員会 委員名簿**  
**兼 久留米市交通安全対策協議会 幹事名簿**

(順不同、敬称略) 任期: R7.7.31まで

	団体等名称	委員名
1	○ (一社)久留米市交通安全協会	白倉 雅夫
2	久留米市交通安全指導員	服部 昌子
3	久留米地域交通安全活動推進委員協議会	西田 満
4	久留米安全運転管理連絡協議会	赤松 義光
5	◎ 久留米市老人クラブ連合会	小西 範武
6	久留米市小・中学校PTA連合協議会(中学校)	小松 伸広
7	(社福)久留米市社会福祉協議会	深川 剛
8	久留米市校区まちづくり連絡協議会	山口 貴将
9	福岡国道事務所久留米維持出張所	田中 貴弘
10	福岡県久留米県土整備事務所	平林 覚
11	久留米警察署(交通第一課)	工藤 佳之
12	うきは警察署(交通課)	岡崎 正樹
13	久留米市健康福祉部長寿支援課	古賀 昭彦
14	久留米市都市建設部道路整備課	濱浦 隆之
15	久留米市都市建設部交通政策課	田中 吉成
16	久留米市教育部学校教育課	古賀 友理子
17	久留米市協働推進部安全安心推進課	柳 秀昭

事務局: 協働推進部安全安心推進課

(一社): 一般社団法人	(公社): 公益社団法人
(社福): 社会福祉法人	(特非): 特定非営利活動法人

◎: 委員長	○: 副委員長
--------	---------

|

# プロフィール

## 審査員

### ◆ジョンイ・ペ (Jeongyee BAE) ◆

- 博士(看護学)
- インジェ大学看護教授(2021年より学部長)
- 内務・安全省、国防省、韓国消防庁、韓国防災研究センター等  
政策アドバイザー
- 釜山市および金海市のセーフコミュニティ研究センター ディレクター
- 国際セーフコミュニティ・セーフスクール公認認証審査員



ソウル大学看護学部にて修士号を修得後、梨花女子大学にて博士号を修得(看護学)。2005年には、米国ワシントン大学にて客員研究員として経験を積む。

セーフコミュニティ及び安全・安心に関する分野では豊富な経験を有しており、国レベルでは、上記以外にも様々な省庁において安全に関する政策アドバイザーを務める。また、地域においては、インジェ大学国際セーフコミュニティ研究機構のセンター、釜山市および金海市のセーフコミュニティ研究センターのディレクターとして7自治体(うち4自治体は広域市)の支援を行う。

国際セーフコミュニティおよび学校版SCであるインターナショナルセーフスクールの審査員として各国の審査においても豊富な経験を有しており、これまで主審査員及び副審査員として日本をはじめ20以上の自治体の審査を担当しており、久留米市においては前回の審査も担当している。

### ◆レザ・モハマディ (Reza MOHAMMADI) ◆

- 国際セーフコミュニティ認証センター センター長
- ストックホルム郡ヘルスセンター長
- カロリンスカ研究所(医科大学) 研究員
- 国際セーフコミュニティ公認認証審査員



イランにおいてイラン CDC(疾病予防管理センター)のセンター長を務めたのち、スウェーデンのカロリンスカ研究所社会医学部公衆衛生学科において研究を始める(現在も研究員として在籍)。

2004年から2015年の間、WHO 地域安全向上のための協働センターの上席アドバイザーを務める。2015年からは国際セーフコミュニティ認証センターの副センター長、2023年からセンター長を務める。

1996年から25年以上にわたってセーフコミュニティの分野にかかわっており、これまで40以上の認証審査を担当してきた。

## ◆ゴールドブランド・シェーンボリ (Guldbrand SKJÖNBERG) ◆

- 国際セーフコミュニティ認証センター  
理事・ジェネラルマネジャー
- 国際セーフコミュニティ公認認証審査員



1970年代に北欧現代計画研究所に籍を置き、大学院で現代都市計画プランナーとなった後、米国タフツ大学において公衆衛生を学ぶ。その後、スウェーデンに戻りウプサラ大学においてリーダーシップ高等教育を受ける。

卒業後は、公衆衛生職員として行政での経験を重ねた後、国の保健福祉委員会において実績を積んだ。さらに、基礎自治体であるナッカでの20年を経て環境省に移った。その後、コミュニケーション省、総務省などで環境分野の専門家として実績を積んだ。

セーフコミュニティに関しては、草創期から制度の立ち上げ、普及にかかわるとともに、コミュニティにおける活動の支援にかかわってきた。

また、審査員として1989年から今日まで、ヨーロッパ、南米、アジア(日本含む)、オセアニアのコミュニティの審査を担当している。

## オブザーバー

### ◆マイケル・ウィルソン (Michael WILSON) ◆

- ハイデルベルグ世界健康研究所(ドイツ)  
傷害疫学ユニット長
- ICT 大学 公衆衛生学部准教授(カメルーン)
- トゥルク大学医学部(傷害疫学)准教授(フィンランド)
- 国際セーフコミュニティ公認認証審査員



アメリカやスウェーデンの大学で公衆衛生の教育を受けたのち、これらの国々に加え、南米(コロンビア)やアフリカ(タンザニア)、カナダにおいて研究者としての実績を重ねる。現在は、フィンランドのトゥールー大学大学院に籍をおき、非常勤教授として外傷予防に関する研究を進める。

その一方で、実践者としても活発に活動を展開しており、タンザニア外傷予防及びコミュニティ安全向上センターのディレクター、PeerCorps Centre for Injury Prevention and Community Safety (CIPCS) の共同設立者、タンザニア デジタルライブラリー イニシアチブの設立者及び技術的リーダーとして地域レベルでの安全の向上に取り組んでいる。

また、セーフコミュニティの審査員として欧州・アジアをはじめ各国の審査を担当してきた。

## コーディネーター

### ◆ 白石 陽子 ◆

- 博士(政策科学)
- 一般社団法人日本セーフコミュニティ推進機構 代表理事
- アジア地域セーフコミュニティ支援センター連合 事務局長
- セーフコミュニティ公認認証審査員
- 立命館大学衣笠総合研究機構 研究員
- 韓国亜州(アジョー)大学 医学部 客員教授
- 韓国仁済大学(インジェ)大学 顧問教授



立命館大学大学院政策科学研究科博士課程在学中に「セーフコミュニティ(SC)」に出会ったことをきっかけに、セーフコミュニティの発祥地であるスウェーデンのカロリンスカ研究所(医科大学)でセーフコミュニティを学ぶ。2008年にセーフコミュニティに関する研究により博士号(政策科学)を授与され、立命館大学の研究員としてセーフコミュニティの研究を進めた後、京都大学大学院医学研究科においてセーフコミュニティの研究を進める。2011年にセーフコミュニティ支援センターとして認証され、現在はセーフコミュニティ推進機構代表理事としてセーフコミュニティ活動の支援と研究に専念している。また、同年12月には、「インターナショナルセーフスクール」の認証センターとしても認証された。これまで、国内17自治体のSC活動と30の保育所・小学校・中学校を支援するとともに、セーフコミュニティ、セーフスクールの研究を続けている。また、公認認証審査員として、アジアを中心にセーフコミュニティ及びセーフスクール活動の支援及び認証審査を行っている。

# 久留米市セーフコミュニティ現地審査 スケジュール

場所：久留米シティプラザ 5階 大会議室

	7月31日 (月)	8月1日 (火)
9:00	全体概要 〈9:15～10:00〉	⑤交通安全対策委員会 〈9:15～10:15〉
10:00	外傷等動向調査委員会 〈10:15～11:15〉	⑥防犯対策委員会 〈10:30～11:30〉
11:00	①児童虐待防止対策委員会 〈11:30～12:30〉	⑦DV防止対策委員会 〈11:45～12:45〉
12:00	昼食・休憩	昼食・休憩
13:00	市内視察 〈13:30～15:30〉 ※移動含	⑧自殺予防対策委員会 〈14:00～15:00〉
14:00		審査員ミーティング 〈15:10～15:50〉
15:00		
16:00	③学校安全対策委員会 〈16:15～17:15〉	審査員講評 〈16:00～17:00〉
17:00		
18:00	④高齢者の安全対策委員会 〈17:30～18:30〉	

7月31日 (月曜日) 午後「市内視察」及び「防災対策委員会」のスケジュールを変更しています。  
防災対策委員会については、別途審査を受ける予定です。



指標 3, 5

# 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8月1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



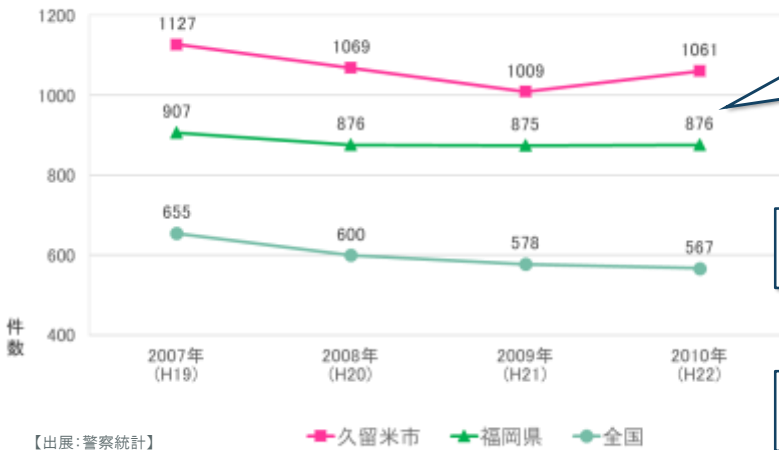
みんなで取り組む安全安心まちづくり

## 1-1.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！**

みんなで取り組む安全安心まちづくり

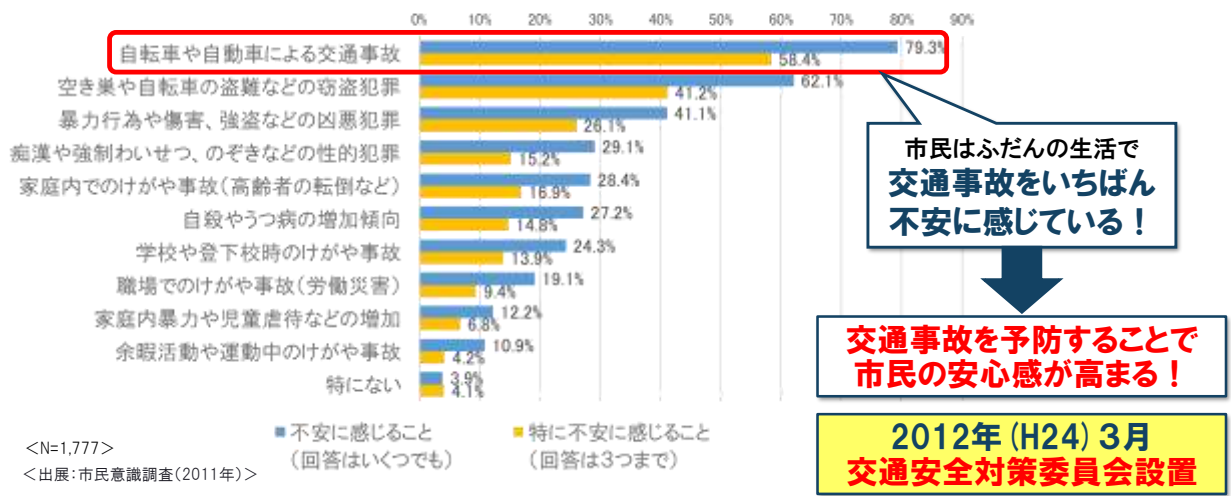


## 1-2.交通安全対策委員会の設置の背景

### ★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



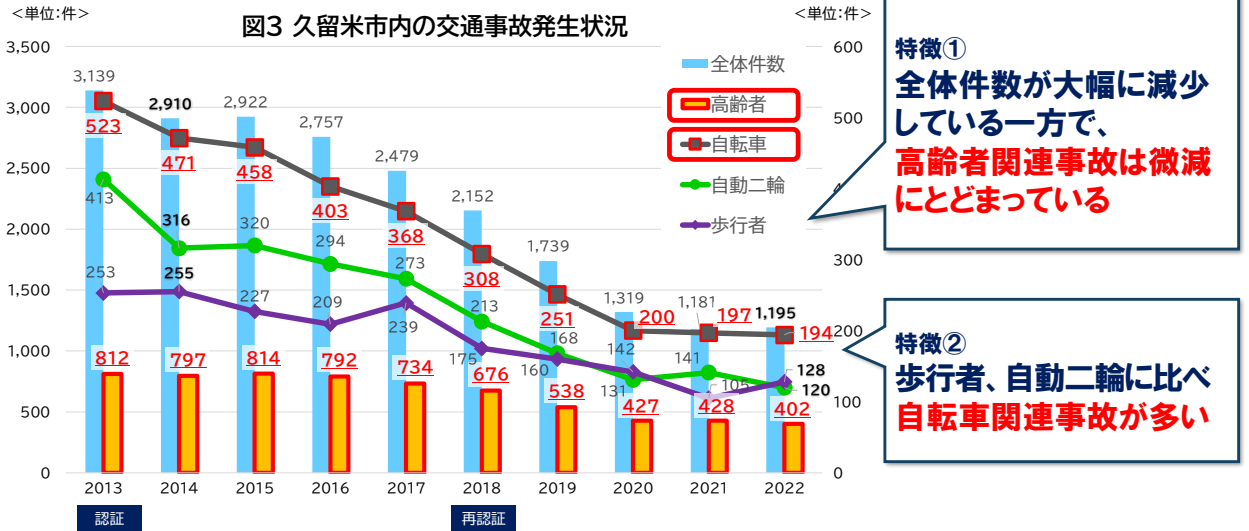
## 2.交通安全対策委員会の構成メンバー(2023年現在)

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
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)

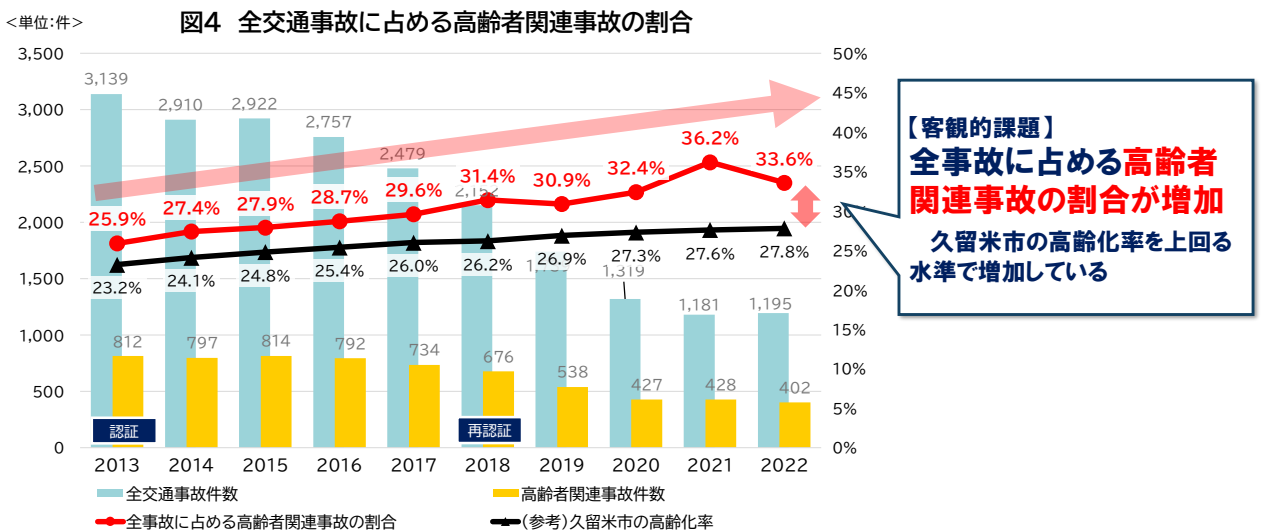
【出展：警察統計】

### 3-1. データに基づく課題



【出展：警察統計】

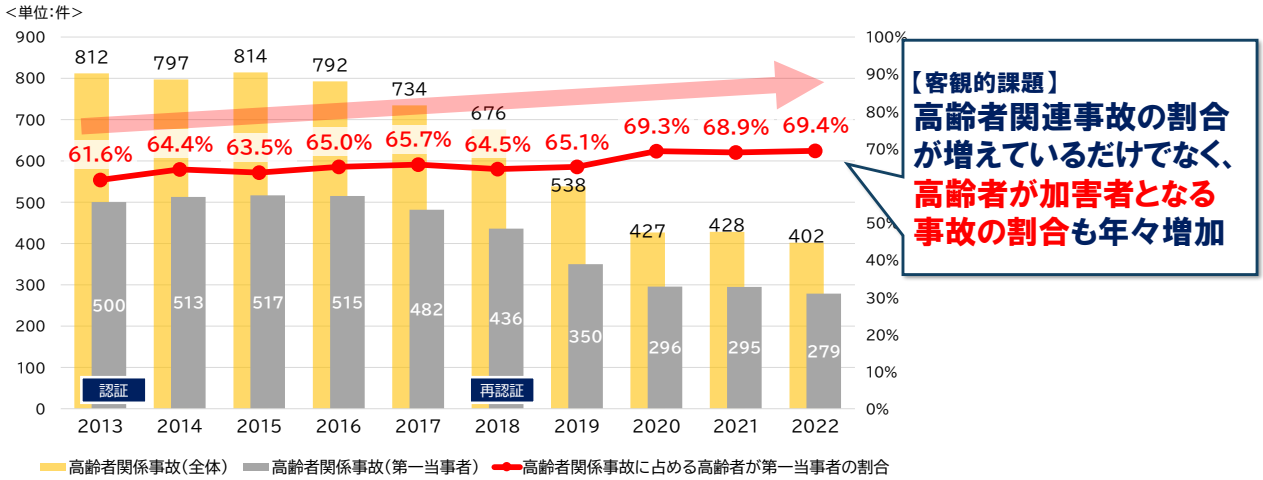
### 3-2. データに基づく課題 特徴①高齢者が関わる交通事故



### 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

【出展：警察統計】

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



### 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

【出展：警察統計】

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

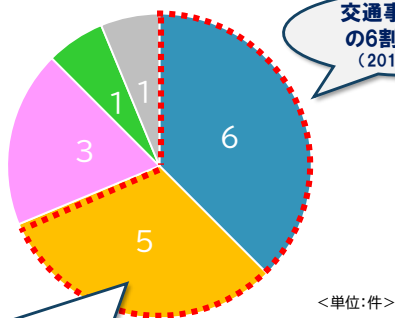
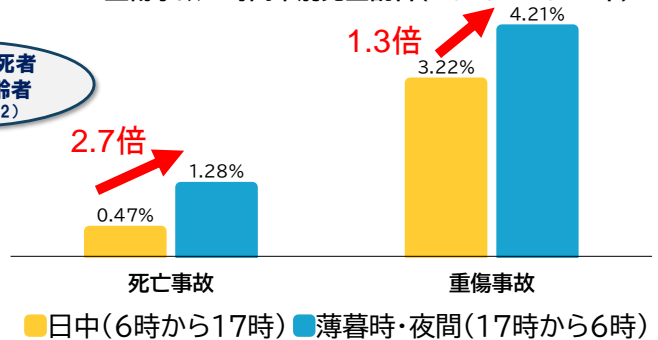


図7 高齢者の交通事故における死亡事故と重傷事故の時間帯別発生割合(2018~2022年)



### 3-5. データに基づく課題

【出展：2017年度、2021年度久留米市セーフコミュニティに関する実態調査】

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)

<2017 N=576>  
<2021 N=373>

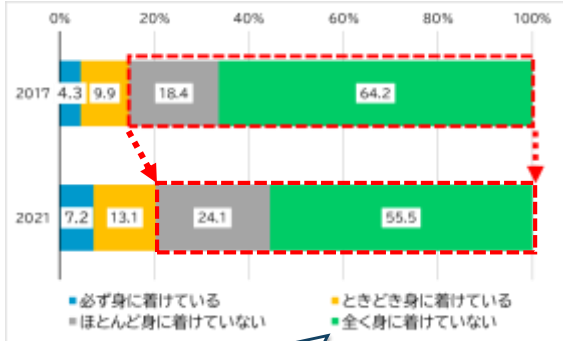
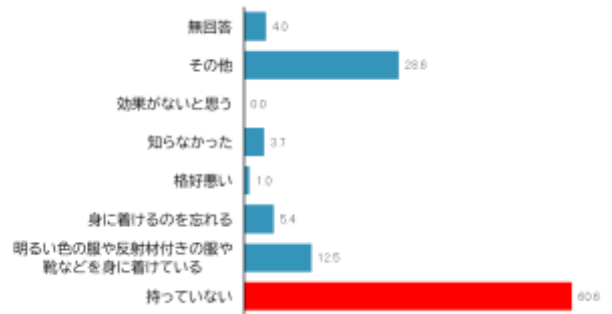


図9 反射材を身に着けていない理由 (2021年) <N=297>



【主観的課題】  
2017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。

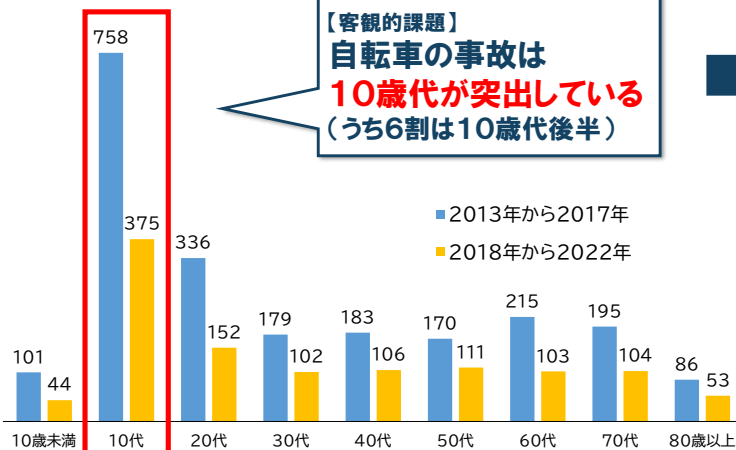
反射材のより効果的な普及啓発が必要

### 3-6. データに基づく課題

【出展：警察統計】

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) <単位:件>



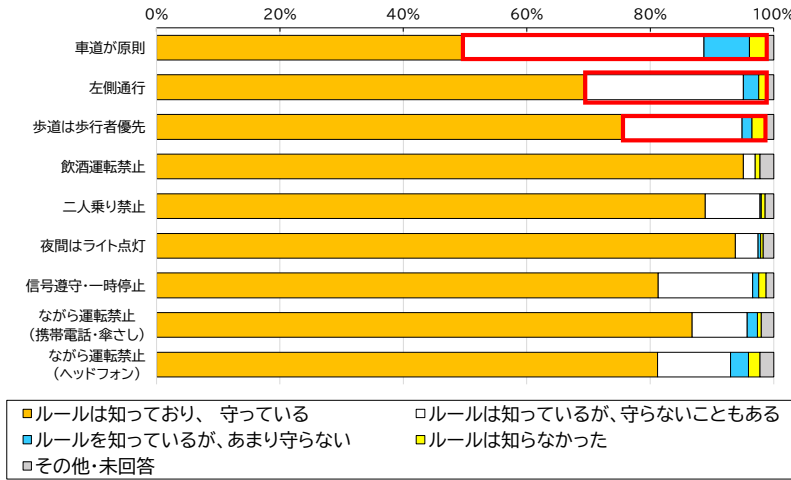
【客観的課題】  
自転車の事故は10歳代が突出している (うち6割は10歳代後半)

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 <N=485>  
【出展：2022年市自転車利用者に対するアンケート】



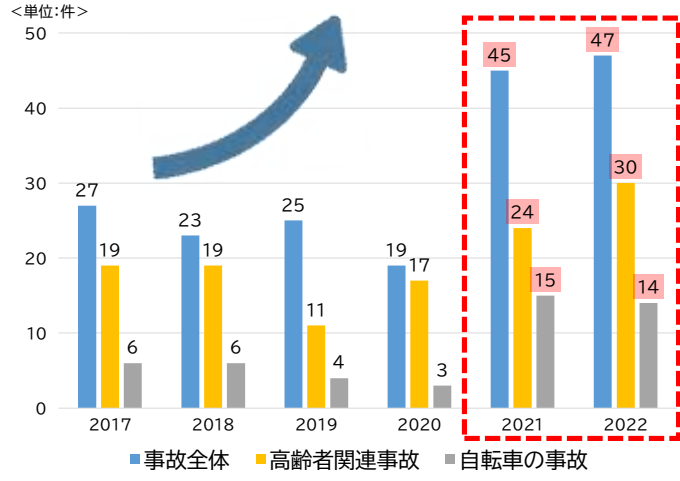
【主観的課題】  
車道や歩道の通行方法を  
守らない・知らない者が  
非常に多い  
特に、車道通行を守らない者は  
半数を超えている

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】

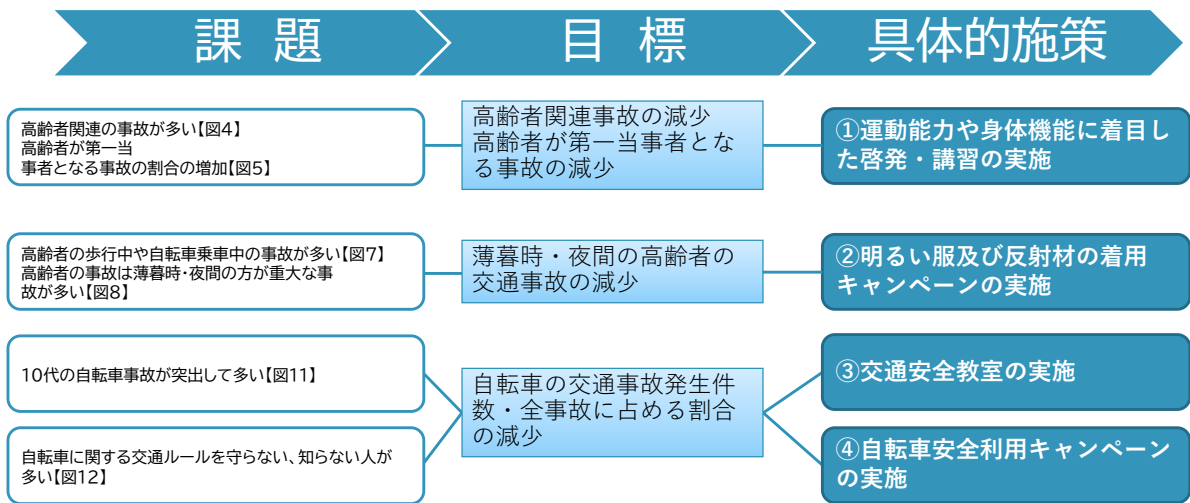


交通事故の件数が減少傾向にある中、  
新型コロナウイルス感染症の感染拡大後、  
重大な事故が発生しやすい状況となっている

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



## 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	道路交通法による規制 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（対策委員会以外の取組）

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	道路交通法による規制 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（対策委員会以外の取組）

### 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、舗装など

### 通学路の安全点検

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安全点検を実施

通学路のカラー舗装、ガードレールや区画線の設置

### 自転車の安全利用

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

カーブミラー、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	道路交通法による規制 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	

### 5-3.レベル別の対策

重点 取組	対策委員会の役割			
	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	<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"> <li>★<b>具体的取り組みの推進、充実</b></li> <li>・キャンペーン、教室、イベント、啓発物の作成など</li> <li>★<b>情報収集、発信</b></li> <li>・制度改正、事故発生状況など</li> <li>★<b>セーフコミュニティ理念の周知</b></li> <li>・実践する団体や市民の拡大</li> </ul>		
	規制			
	環境			
自転車事故の 防止	教育		法や制度の周知	自転車保険の加入
	規制	道路交通法による規制 福岡県自転車条例		
	環境整備	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	

データに基づいたソフト面の対策を実施



## 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



#### 運転免許証の 自主返納等支援

高齢者やその家族に、運転の卒業、または運転方法を見直してもらおうきっかけとなるよう、運転免許証の自主返納、または期限が切れ失効した75歳以上の高齢者を対象に、交通系ICカードを1度交付する事業を開始。

開始時期 2023年4月

### 【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	12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	6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%	73.4%
中期	運転免許自主返納者数	1,154人	1,035人	944人	884人	793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	279件
	② 全事故に占める①の割合	20.3%	20.1%	22.4%	25.0%	23.3%

## 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	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	10回
活動	②出前講座の実施回数	11回	11回	1回	1回	3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%	41.7%
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	84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	10.0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



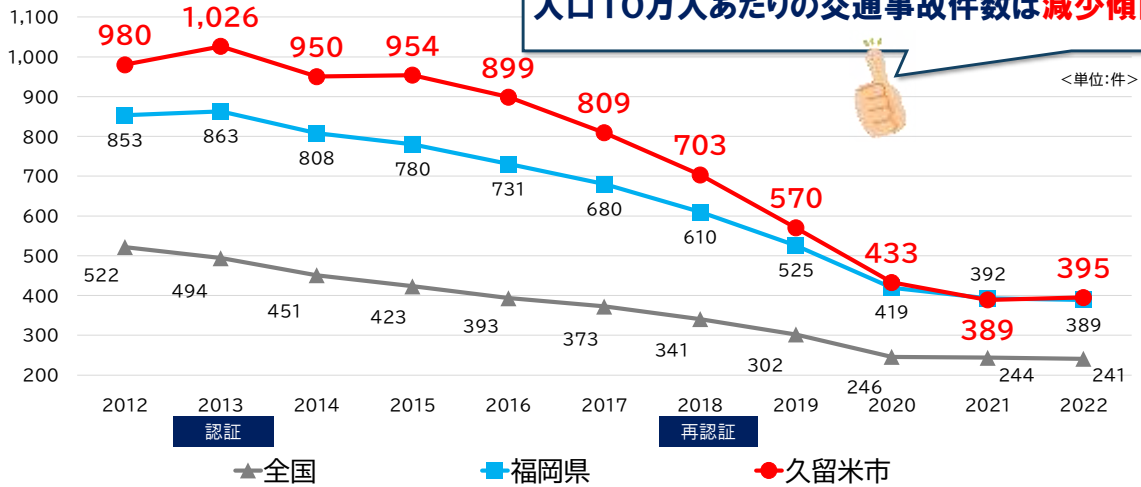
### 【自転車事故の防止】

③交通安全教室の実施	活動	実施回数・参加者数	291回 27,353人	339回 25,191人	193回 9,303人	119回 9,227人	158回 14,573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%	—	—	81.0%
	中期	19歳以下の 自転車関連事故件数	119件	90件	57件	78件	75件
	長期	自転車の交通事故件数	308件	251件	200件	197件	194件
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	9回 2,120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%	—	—	97.6%
	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%	—	—	80.6%
	長期	自転車の交通事故件数	308件	251件	200件	197件	194件

## 7-1. 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



## 7-2. 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 <単位:件>

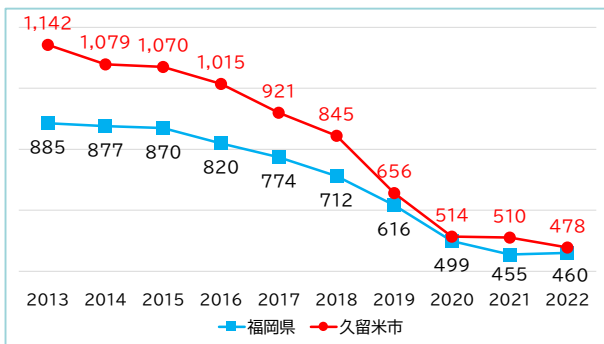
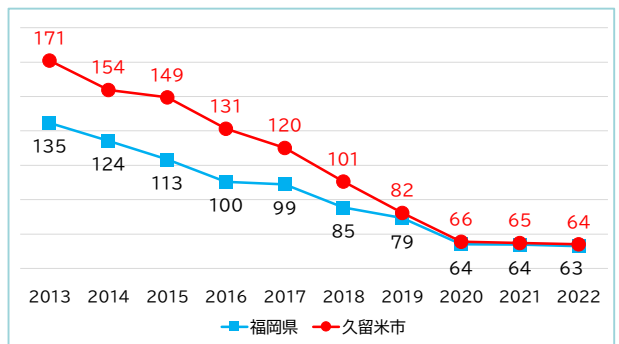


図15 人口10万人あたりの自転車関連事故件数 <単位:件>



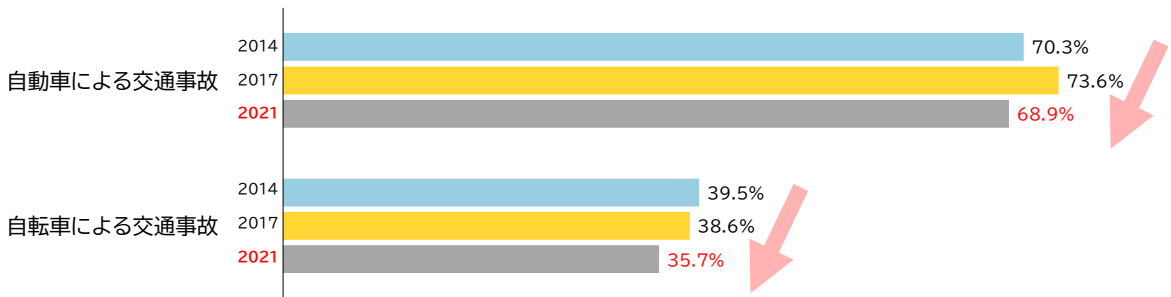
県の数値を上回っているが、その差が縮まってきている

### 7-3. 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年度市民意識調査】

<2014 N=1,711>  
<2017 N=1,765>  
<2021 N=2,194>



市民の交通事故への不安は減少傾向にある



### 7-4. 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



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！

受賞のポイント

- セーフコミュニティ推進した取組の功績
- 交通安全功労者として表彰された功績
- 交通安全功労者として表彰された功績
- 交通安全功労者として表彰された功績

今年度の受賞は、セーフコミュニティの成果です！

## 8.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.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**