

みんなで作ろう！ セーフコミュニティちちぶ

交通安全対策委員会 活動報告



発表者：委員長 金子 理恵子
所属：秩父タクシー協会

交通安全対策委員会設置の背景

①秩父市では、年間300件前後の人身交通事故が発生している。

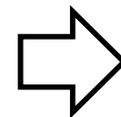


図1

②事故やケガによる救急搬送のうち4割近くが、交通事故によるものとなっている。

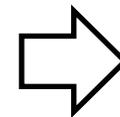


図2

③交通死亡事故が毎年発生していて、減少していない。

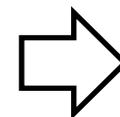


表1

④交通事故に対して不安を感じている人が多い。

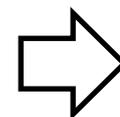
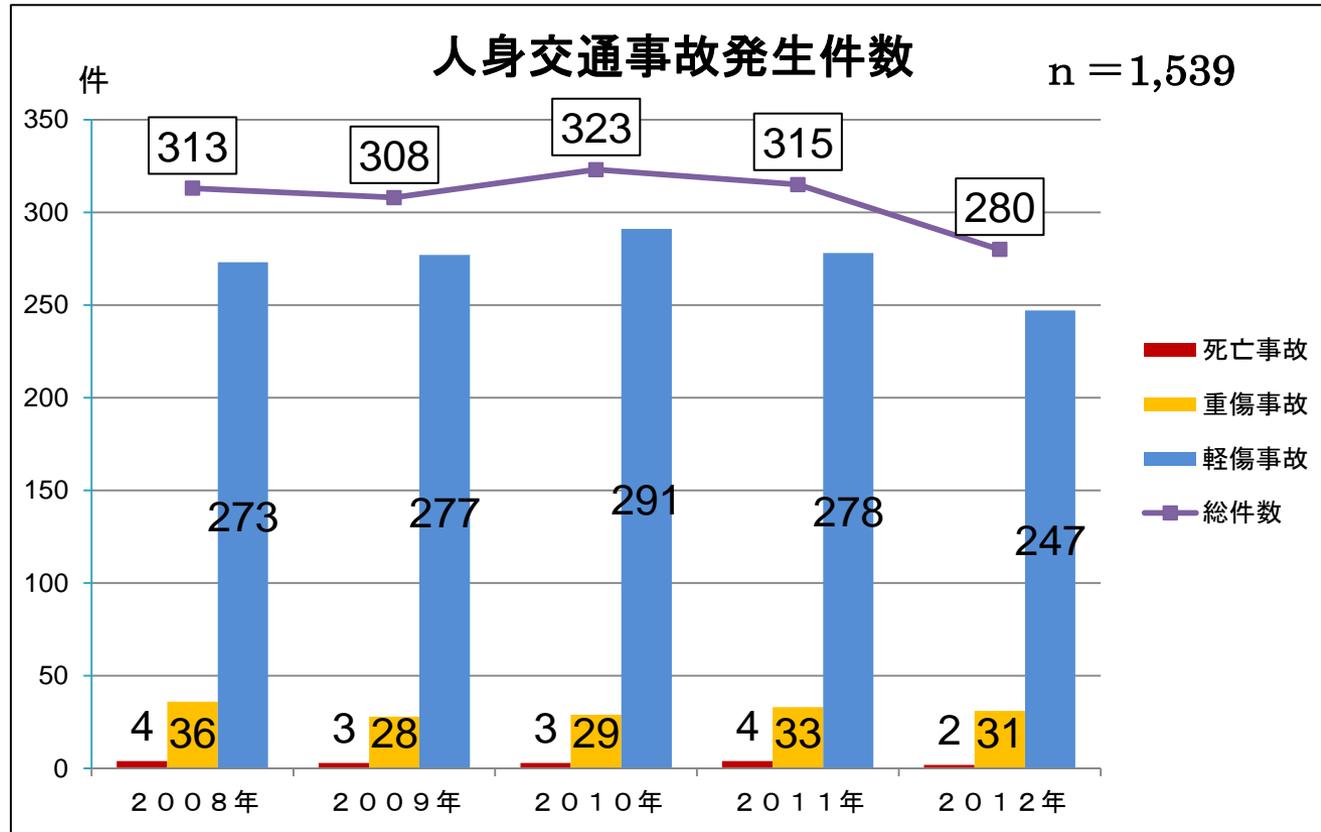


表2

対策委員会設置の背景 ①

- ・人身交通事故発生件数は、年間300件前後発生
- ・2008年から2011年にかけては、ほぼ横ばい状態
- ・2012年は発生が抑えられている。

図1



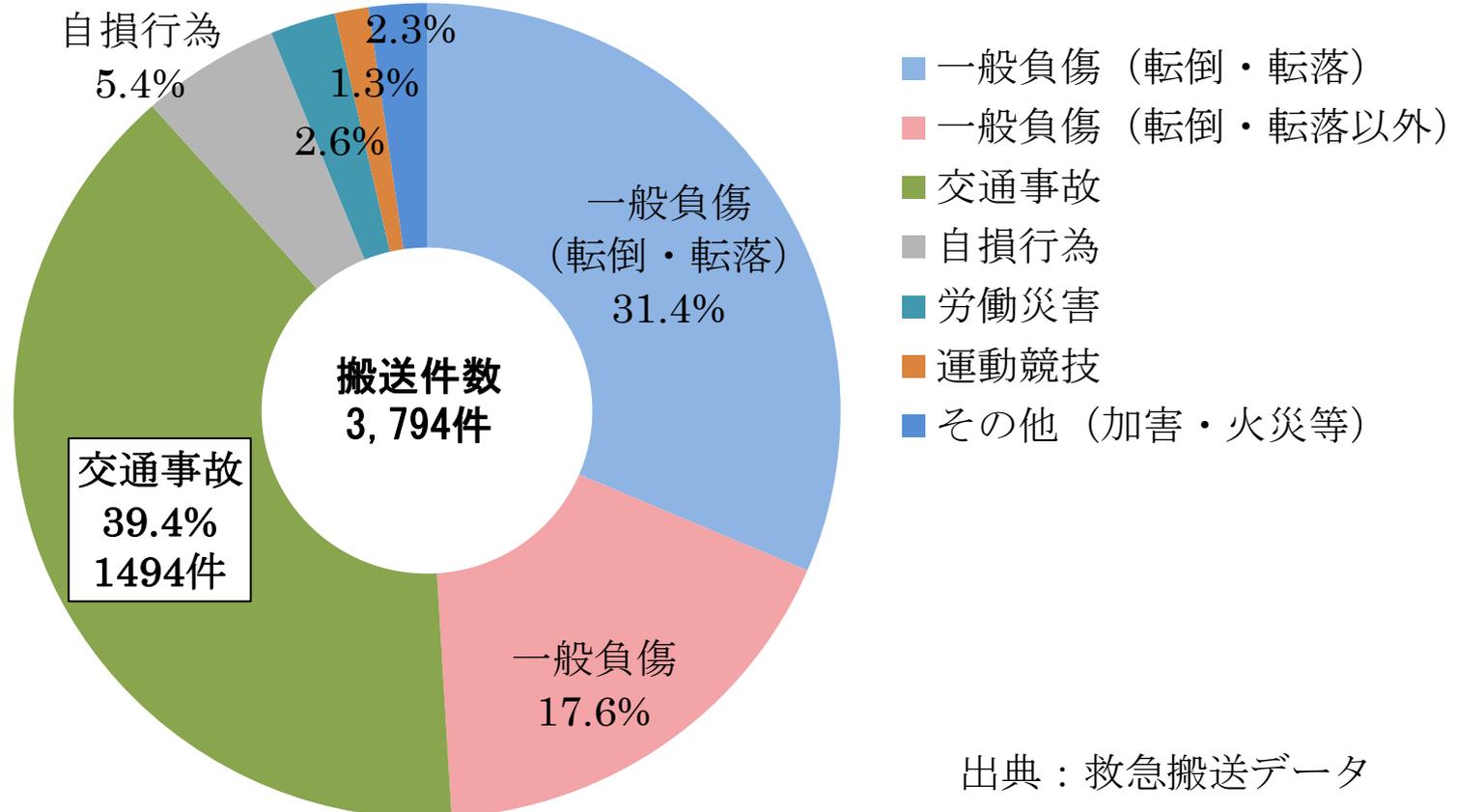
出典：警察統計

対策委員会設置の背景 ②

- ・交通事故を原因とするケガが、一般負傷に次いで多い。
- ・約4割を占めている。

図2

秩父市のケガの状況 (n=3794)
(2008年～2012年)



出典：救急搬送データ

対策委員会設置の背景 ③

＜特別対策地域に指定＞

- ・2013年10月～11月に3件の交通死亡事故が発生
- ・交通事故防止特別対策地域に指定される。

表1

発生日時	場所	道路種別	事故形態	死者	事故概要
10/9 17:38	下宮地町	市道	普乗車 × 歩行者	歩行者 女性 75歳	信号機のない交差点で、普乗車が左折する際、左方から横断の歩行者と衝突。
11/10 5:10	上町 1丁目	主要 地方道	普乗車 × 歩行者	歩行者 女性 71歳	信号機のない交差点で、普乗車が直進中、右方から横断の歩行者と衝突。
11/18 1:20	黒谷	国道 140号	普乗車 単独	普乗車 男性 21歳	普乗車が国道を直進していて、道路左側縁石に接触後、進路右側のガードレール・駐車車両等に衝突。

対策委員会設置の背景 ④

- ・交通事故に対して不安を感じている人が最も多い。
- ・7割以上の人々が、交通事故に対して、「とても不安」、「少し不安」と回答している。

n=1229

表2

	とても不安	少し不安	どちらともいえない	あまり不安でない	まったく不安でない	無回答
自宅での事故	143	479	190	277	57	83
外出時の事故	214	551	193	170	23	78
交通事故	314 (25.5%)	593 (48.3%)	142	93	7	80
教育施設での事故	108	334	275	117	172	223
工作中的の事故	118	353	314	157	109	178
農林作業中に事故	57	251	323	139	237	222
余暇の際の事故	80	414	350	170	72	143
暴力によるケガ	139	269	281	215	169	156
精神的な苦痛	154	286	259	216	164	150
病気や障害で動けなくなる事	356	460	198	79	28	108
家族などの自殺・自傷	122	182	260	296	229	140
そのほか	14	24	51	14	46	1080

出典：秩父市安心・安全なまちづくりアンケート
(2013年)

交通安全対策委員会の構成

区分	団体・組織名	委員数
住民組織等 (5)	秩父タクシー協会	1名
	秩父市交通安全母の会	1名
	秩父市町会長協議会	1名
	秩父地方交通安全協会	1名
	秩父市交通指導員	1名
警察 (1)	秩父警察署	1名
行政機関 (4)	埼玉県秩父県土整備事務所	1名
	秩父市 (道づくり河川課、市民生活課、公募職員)	3名

交通安全対策委員会の経過

回数	開催日	主な会議内容
第1回	2013年 8月19日	セーフコミュニティの概要説明
第2回	2013年 9月27日	第1回ワークショップ(主観的な課題の抽出)
第3回	2013年10月31日	第2回ワークショップ(データから見る課題の議論)
第4回	2013年12月17日	重点課題の選定、方向性の検討
第5回	2014年 1月21日	重点課題の選定、方向性の検討、対象の設定、取組みの議論
第6回	2014年 3月27日	重点課題に対する取組みの検討

秩父市の現状（地域診断の結果）

【ワークショップによる主観的な意見】

- ・自転車のマナーが守られていない。
- ・歩道が狭く、通学に危ない。
- ・一時停止に止まらない車、自転車が多い。
- ・高齢者の自転車がふらふらして危ない。
- ・赤信号ぎりぎりですっ込む車がいる。

【データからみた客観的な危険】

- ・10代の後半を中心に若者の事故が多い。
- ・10代の自転車運転中の事故も多い。
- ・高齢者の重傷事故が多い。
- ・大野原、黒谷地区での交通事故が多い。
- ・国道140号、県道、幹線道路での交通事故が多い。
- ・追突事故が多い。

図3

図3

表3、図4-1、4-2

図5

図6

図7、図8-1、8-2

地域診断① ワークショップでの検討

ワークショップを2回開催し、主観的な危険及びデータから見た危険について意見を出し合いました。



各委員が数多くの意見を出し合いました。

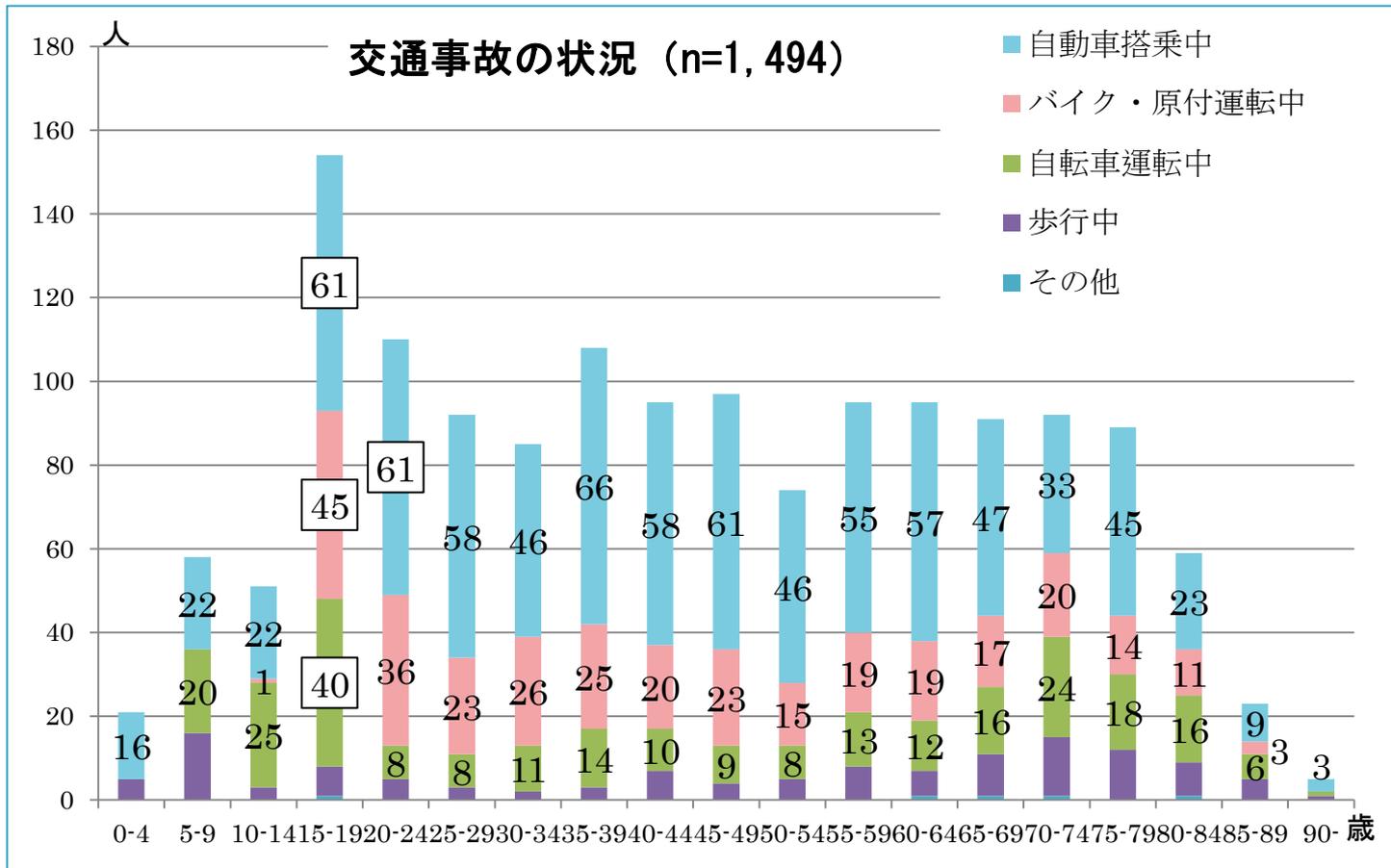


ワークショップでの検討事項を他の委員会の皆さんに発表し、情報共有しました。

地域診断② データから見た客観的な危険(1)

- ・年齢別にみると15歳から19歳までの年代で最も多い。
- ・特に、「自動車搭乗中」及び「バイク・原付運転中」の事故が多い。
- ・5歳から19歳の年代で自転車運転中の事故が多い。

図3



データから見た客観的な危険(2)

- ・65歳未満の人では、自動車で第1当事者となる場合が多い。
- ・65歳以上の高齢者では、自動車搭乗中に事故となるケース、また、歩行中に第2当事者として事故に遭うケースが多い。

重傷、死亡事故の年齢別当事者 n=330

表3

歳	自動車			バイク・原付			自転車			歩行者			その他			合計
	第1	第2	計	第1	第2	計	第1	第2	計	第1	第2	計	第1	第2	計	
0~4			0			0			0			0			0	0
5~10	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	6	6	0	0	0	7
10~14	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0	1	1	0	0	0	5
15~19	6	2	8	4	0	4	2	3	5	0	1	1	0	0	0	18
20~24	23	4	27	2	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
25~29	7	3	10	1	2	3	0	1	1	0	0	0	0	1	1	15
30~34	8	3	11	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
35~39	11	3	14	1	5	6	0	1	1	0	1	1	0	0	0	22
40~44	14	5	19	0	2	2	0	1	1	0	1	1	0	0	0	23
45~49	4	2	6	1	5	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
50~54	9	3	12	4	2	6	0	0	0	0	1	1	0	0	0	19
55~59	10	6	16	1	4	5	0	3	3	0	5	5	0	0	0	29
60~64	15	4	19	2	3	5	2	1	3	0	2	2	0	0	0	29
65~69	9	8	17	0	1	1	1	0	1	1	7	8	0	0	0	27
70~74	5	5	10	2	1	3	2	4	6	0	6	6	0	0	0	25
75~79	9	2	11	3	3	6	3	2	5	0	10	10	0	0	0	32
80~84	3	0	3	1	3	4	2	4	6	0	4	4	0	0	0	17
85~89	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	2	2	0	0	0	4
90~94	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2
95~	0		0	0		0	0		0	0		0	0		0	0
計	133	51	184	23	35	58	16	21	37	1	49	50	0	1	1	330

人

出典：警察事故データ(2008~2012年)

データから見た客観的な危険(3)

ケガの重傷化率

・65歳以上の高齢者では、重傷となるケースが多い

全年齢

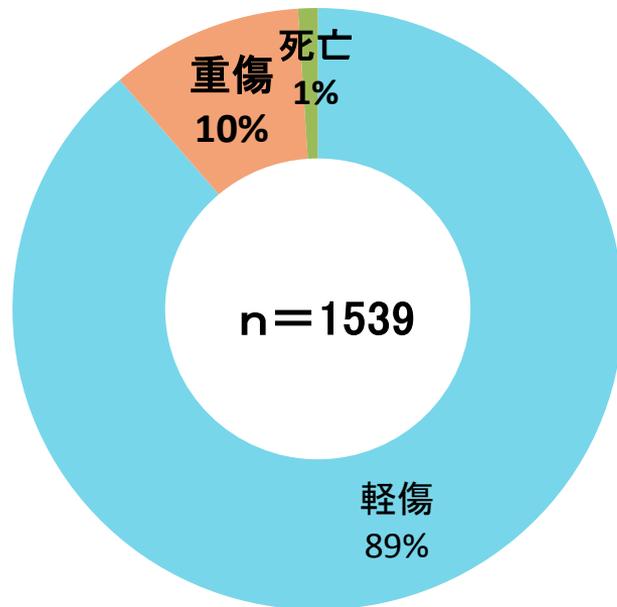


図4-1

65歳以上

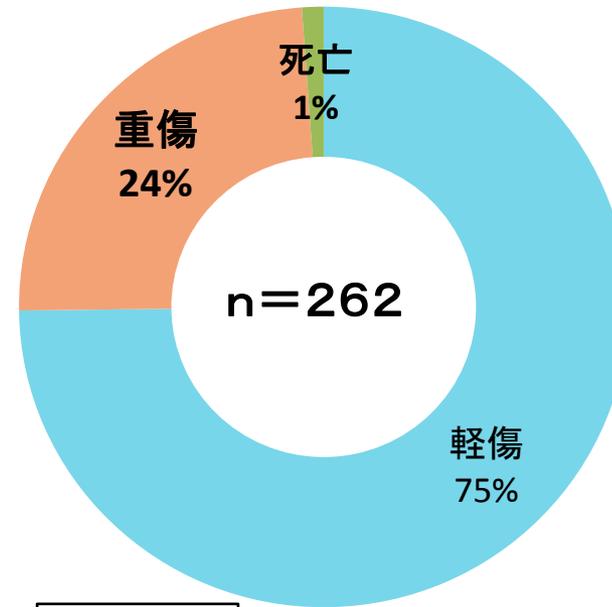


図4-2

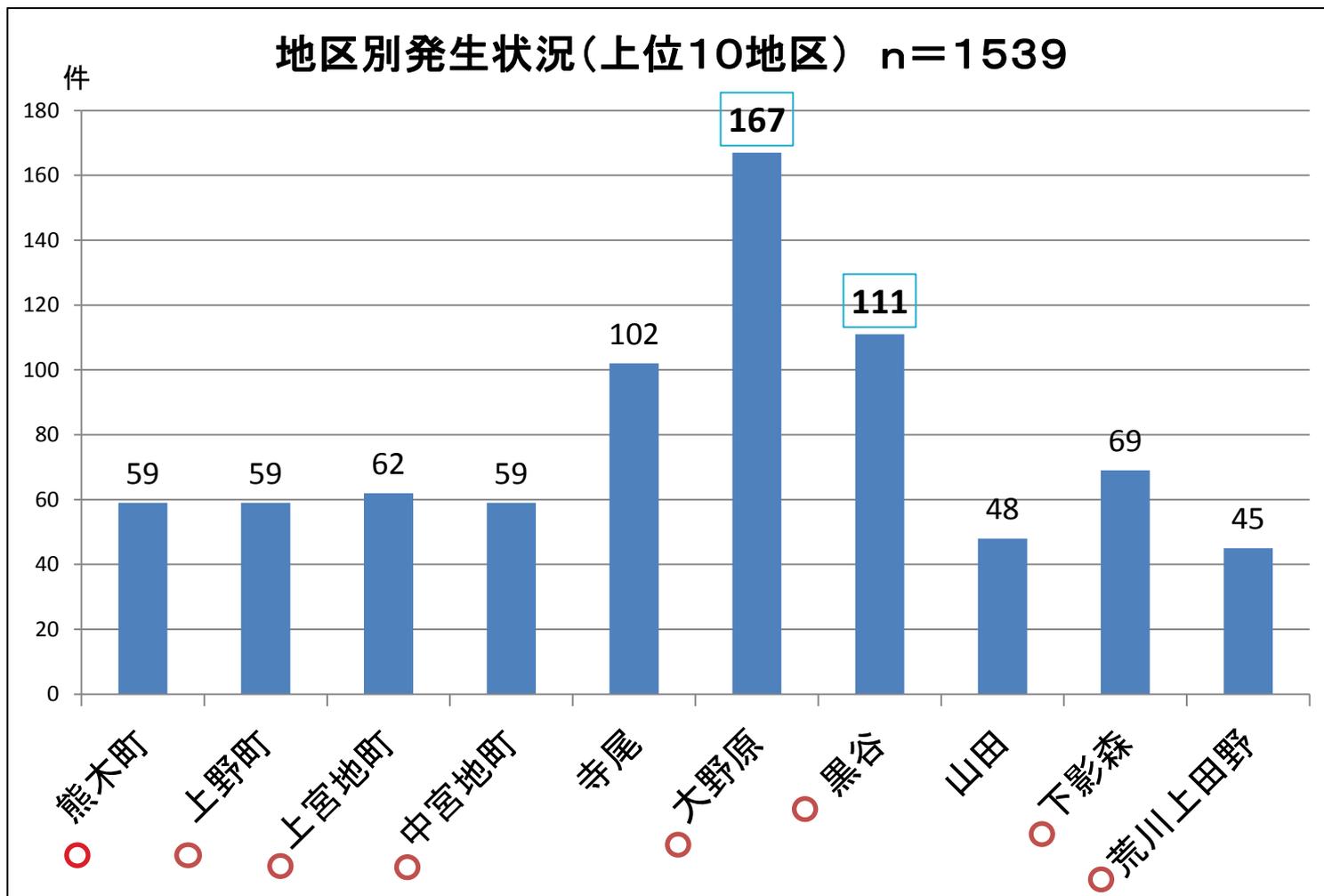
※第2当事者を年齢により集計

出典:警察事故データ(2008~2012年)

データから見た客観的な危険(4)

- ・地区別発生状況では、大野原地区、黒谷地区での発生が多い。
- ・8地区(○印)は、国道140号沿い

図5

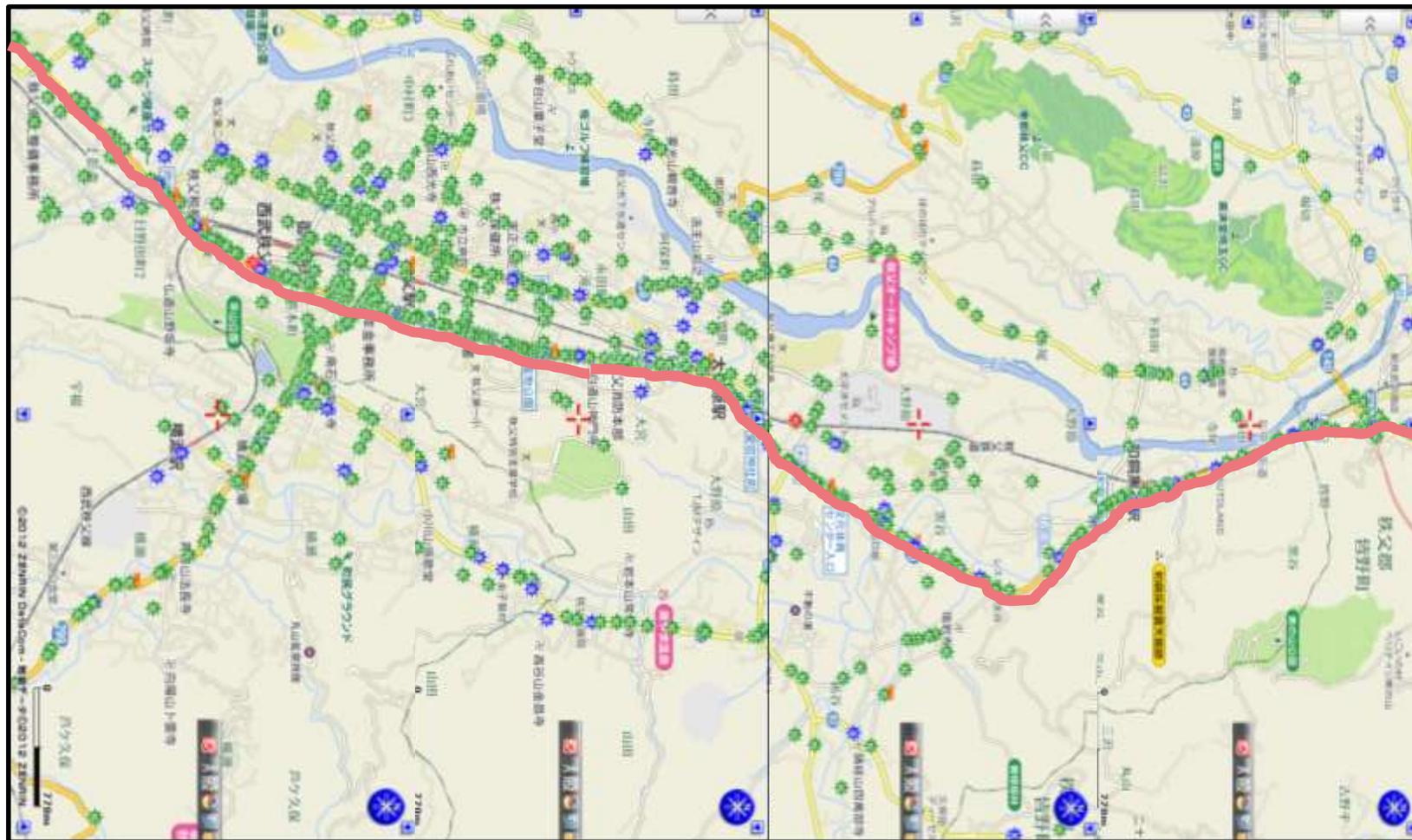


データから見た客観的な危険(5)

・国道140号、国道299号、県道などの主要幹線で、事故が多発

人身事故発生地点(2010年1月1日～2013年8月20日)

図6



★ 軽傷事故

★ 重傷事故

★ 死亡事故

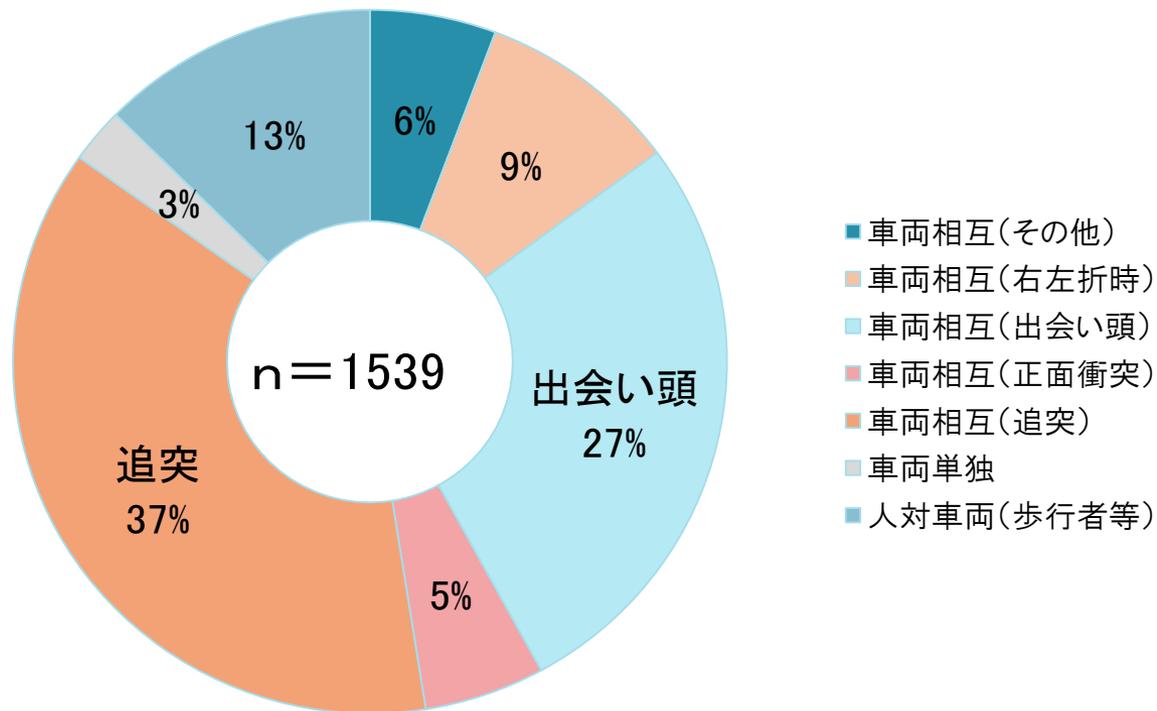
出典: 埼玉県警ホームページ

データから見た客観的な危険(6)

- ・事故類型別では、追突事故が最も多い。
- ・出会い頭の事故が次に多い。
- ・追突事故と出会い頭の事故で6割以上

図7

事故類型別(秩父市全体)



データから見た客観的な危険(7)

- ・地区で発生状況が異なっている。
- ・事故多発地区(大野原、黒谷)では、追突事故の割合がさらに高い。

大野原地区

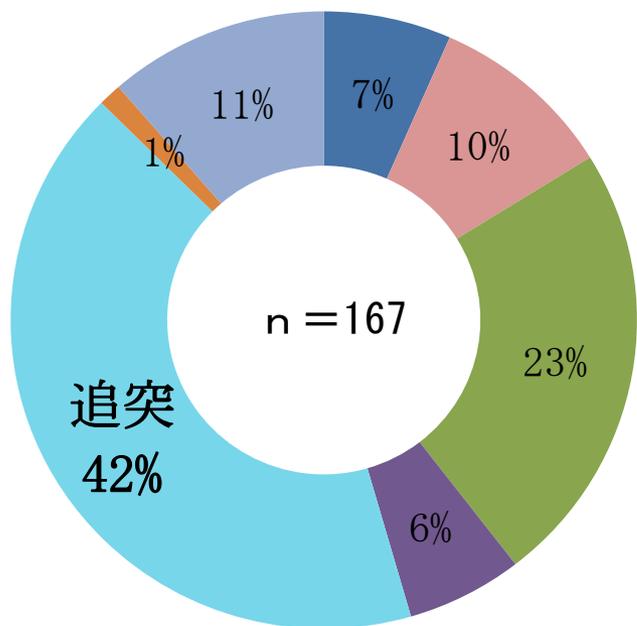


図8-1

黒谷地区

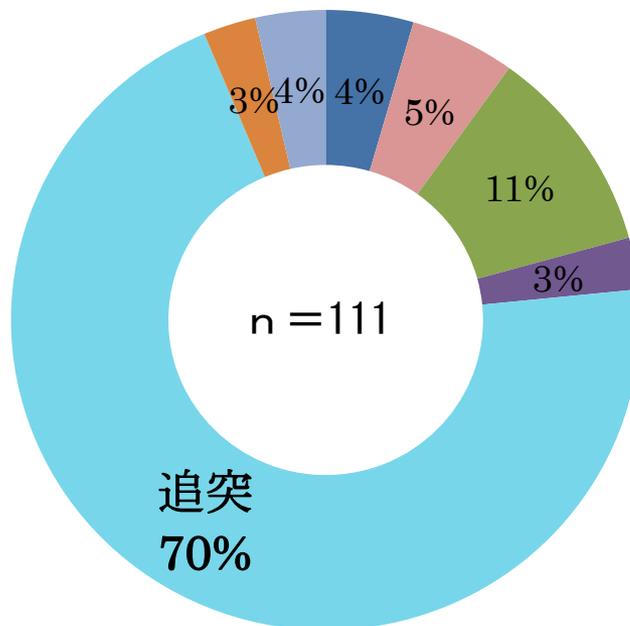


図8-2

- 2008年～2012年
- 車両相互 (その他)
 - 車両相互 (右左折時)
 - 車両相互 (出会い頭)
 - 車両相互 (正面衝突)
 - 車両相互 (追突)
 - 車両単独
 - 人对車両 (歩行者等)

出典: 警察統計(2008～2012年)

地域診断による課題の整理

図3

課題1 10代後半を中心に若者の事故が多い。
・5歳～19歳の自転車運転中の事故も多い。

表3

課題2 高齢者は、重傷事故が多い。
・歩行中の高齢者が事故に遭い、重篤な被害となっていることが多い。

図4-1

図4-2

図5

課題3 特定の場所での事故が多い
・大野原、黒谷地区での事故が多い。
・国道140号、県道、幹線道路での事故が多い。

図6

図7

課題4 追突事故が多い。
・十分な車間距離を取っていない自動車が多い。

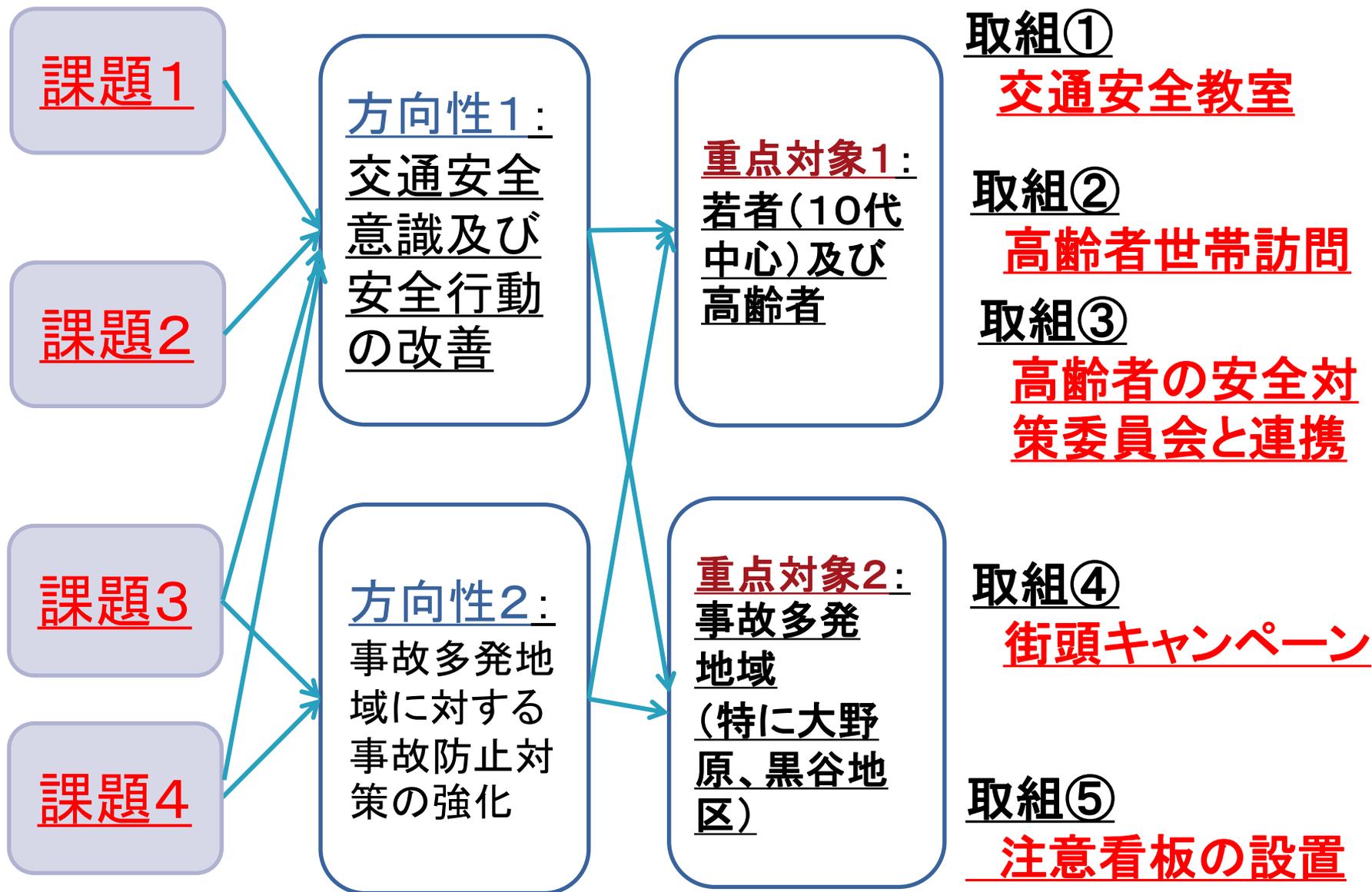
図8-1

図8-2

方向性
1

方向性
2

課題、方向性、重点対象、取組の整理



若者及び高齢者に対する 交通安全意識及び安全行動の改善

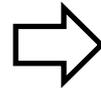
改善

・取り組み①

「交通安全教室」

現在

小中高校生、高齢者を対象とした交通安全教室を既に実施している。



改善

市内の事故情報を活用、発生例などのデータを示して、効果的に、参加者の関心、交通安全意識を高めていく。

○5歳～19歳の年代の自転車運転中の事故が多い。

⇒小中学校、高校等で、事故データを活用した交通安全教室を実施して、交通安全意識及び安全行動の改善を図っていく。

○高齢者は危険をあまり自覚していない。

⇒事故発生例などのデータを示しての啓発

若者及び高齢者に対する 交通安全意識及び安全行動の改善

改善

・取り組み②

「高齢者世帯訪問」

現在

警察、交通安全母の
会、市で実施している



改善

他団体での訪問時にも
拡大していく

- 各種会合等に参加しない高齢者がいる。
⇒高齢者世帯を戸別訪問し、面談して交通安全意識を啓発する。
- 訪問できる件数は、限られてしまう。
⇒高齢者の安全対策委員会等と連携して他団体での訪問時にも注意喚起してもらう。

若者及び高齢者に対する 交通安全意識及び安全行動の改善

新規

・取り組み③

「タクシードライバーからの情報収集」

高齢者の安全
対策委員会と
連携

タクシードライバーなどプロの視点から見た高齢者の交通マナーについて、アンケートによりデータ収集

高齢者の交通マナーが悪いという明確なデータはない。

高齢者自身には交通マナーが悪いという自覚はない。

タクシードライバーから、アンケートによりデータ収集



高齢者の安全対策委員会で、講習会等を開催予定

事故多発地域に対する事故防止対策の強化

改善

・取り組み④

「街頭キャンペーン」

現在

人の集まるショッピング
モールや広いスペースが
ある場所での実施が多い



改善

事故多発地域、時間
帯でも実施するよう検
討していく

○国道、県道など主要幹線での事故が多い。

⇒多発地域、時間帯での街頭キャンペーンを実施し、事故防止を図る。

○追突事故が多い。

⇒十分な車間距離を取るよう啓発している。更に強化していく。（例：0102運動）

事故多発地域に対する事故防止対策の強化

新規

・取り組み⑤

「注意看板の設置」

事故多発地域を中心に、ドライバーの目にとまる注意喚起看板を設置していく。

ドライバーの目にとまる看板等の設置

- 大野原、黒谷地区で追突事故が多発している。
⇒事故多発地域への注意看板の設置等により事故防止を図る。
- 今までも看板を設置しているが、気づきにくい。
⇒「キャッチフレーズを入れる」、「目立つ色にする」など、工夫した看板を設置していく。

取組

取組 1

対策:交通安全教室

実施・関係者:交通安全母の会、秩父警察署、交通指導員、市
実施内容:小中高生、高齢者を対象とした交通安全教室を実施し、
交通安全意識及び安全行動の改善を図る。

改善提案:市内の事故情報データを活用



成果

成果 1

短期的な成果:

中期的な成果

長期的な成果:

今後検討



取組 2

対策:高齢者世帯訪問

実施・関係者:交通安全母の会、秩父警察署、秩父市

実施内容:高齢者世帯を訪問し、交通安全を啓発、交通安全意識及び安全行動の改善を図る。

改善提案:他団体での訪問時にも拡大する。



成果 2

短期的な成果:

中期的な成果:

長期的な成果:

今後検討

取組 3

対策:タクシードライバーからの情報収集

実施・関係者:高齢者の安全対策委員会委員、交通安全対策委員会委員

実施内容:高齢者の交通マナー等に関するデータをプロの視点としてタクシードライバーから情報収集し、高齢者の安全対策委員会にフィードバックし、取り組みを実施する。

改善提案:高齢者の安全対策委員会との連携



成果 3

短期的な成果:

中期的な成果:

長期的な成果:

今後検討

取組

取組 4

対策:街頭キャンペーン

実施・関係者:交通安全母の会、交通安全協会、交通指導員、秩父警察署、秩父市

実施内容:事故多発地域、時間帯での街頭キャンペーンを実施し、事故防止を図る。

改善提案:現在実施している場所や時間帯の再検討



成果

成果 4

短期的な成果:

中期的な成果:

長期的な成果:

今後検討



取組 5

対策:注意看板設置

実施・関係者:秩父市、秩父警察署、交通安全協会、秩父県土整備事務所

実施内容:事故多発地域を中心として、注意喚起看板を設置する等により事故防止を図る。

改善提案:ドライバーの目にとまる看板等の設置



成果 5

短期的な成果:

中期的な成果:

長期的な成果:

今後検討

現時点での問題点・困難な点

1. 取り組み①

<受講者数>

交通安全教室などは、参加できる人数や実施回数に限られてしまう。
いかに多くの人をカバーするか。

2. 取り組み④

<市民の関心>

街頭キャンペーン等にいかにして市民の関心をひきつけるか。

3. 取り組み⑤

<費用・設置の許可等>

看板作製の費用や設置許可の問題

4. 今後の方向性

- ・成果の指標については、今後検討します。
- ・高齢者の安全対策委員会、子どもの安全対策委員会と連携を図る。



ありがとうございました！