

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。

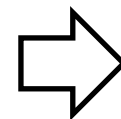


図1

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。

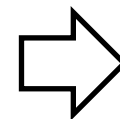


図2

③交通死亡事故が毎年発生していて、減少していない。

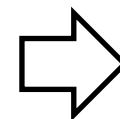


表1

④交通事故に対して不安を感じている人が多い。

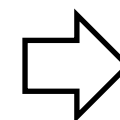


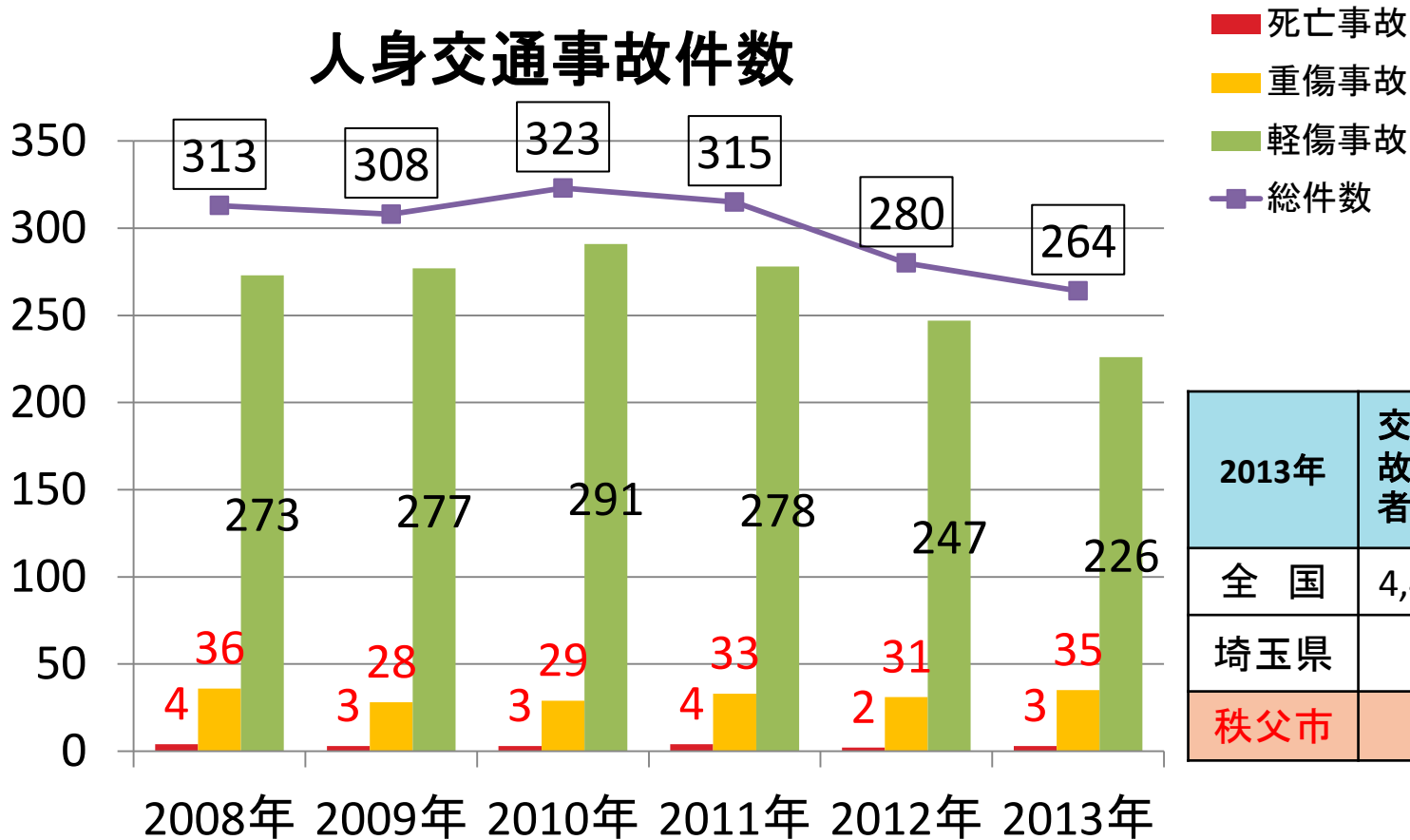
表2

対策委員会設置の背景 ①

図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、2013年は減少傾向にある。

人身交通事故件数



2013年	交通事故死亡者数	発生率 (10万人あたり)
全国	4,411人	3.5件
埼玉県	180人	2.5件
秩父市	3人	4.6件

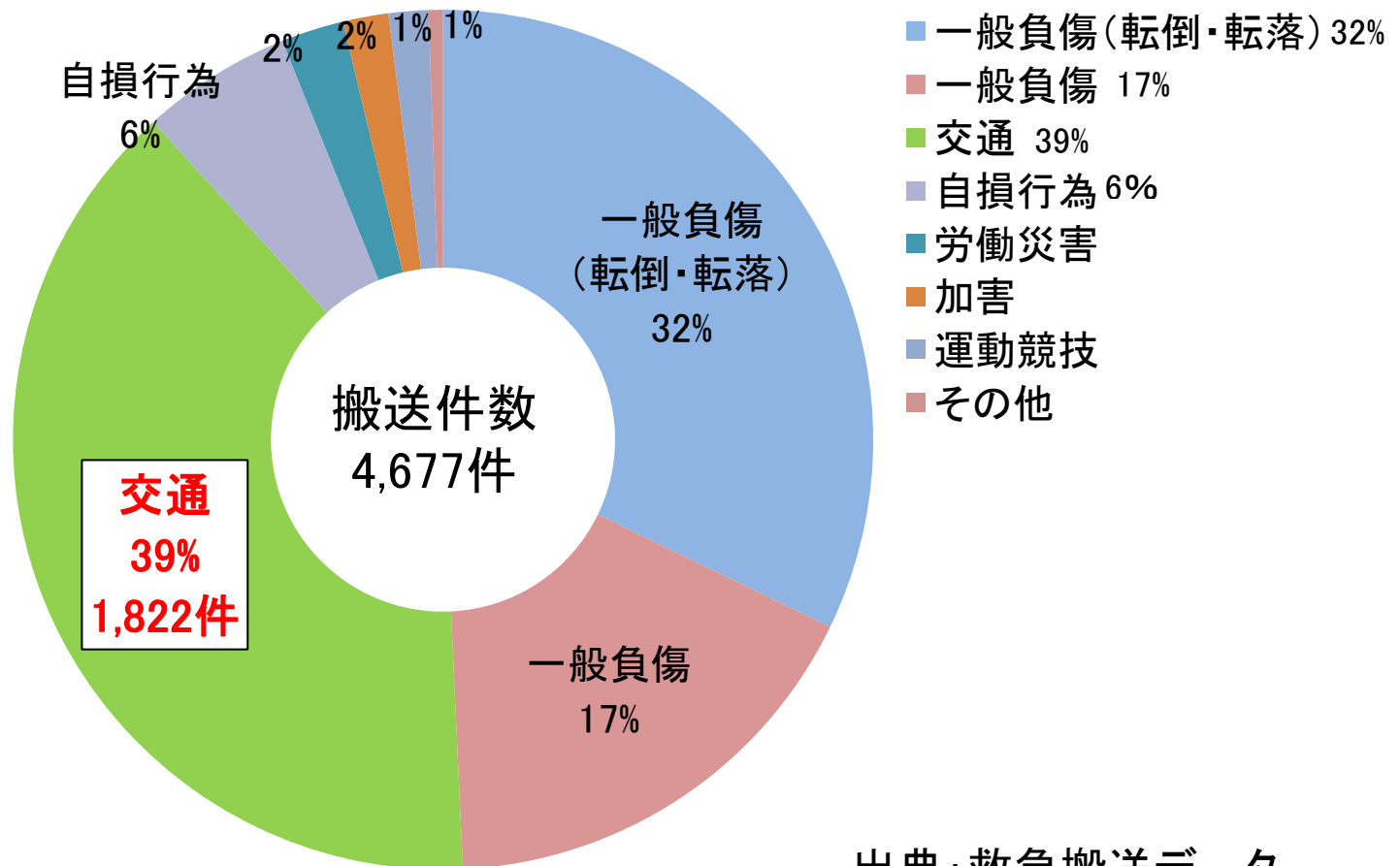
出典：警察統計

対策委員会設置の背景 ②

図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。

秩父市のケガの状況 (n=4,677件)
(2008年～2013年)



出典: 救急搬送データ

対策委員会設置の背景

③

表1

＜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。

全て
早朝・夜間の事故

発生日時	場所	道路種別	事故形態	死者	事故概要
2013年 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。
2013年 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。
2013年 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。
2014年 6/8 20:35	上影森	市道	普乗車 × 歩行者	歩行者 男性 66歳	普乗車が直線路を進行中、道路上に横臥していた歩行者を轢過。 (ひき逃げ検挙)
2014年 10/22 17:26	相生町	国道 299号	普乗車 × 歩行者	歩行者 男性 80歳	信号機のない交差点で、普乗車が交差点を進行中、右方から横断の歩行者と衝突。

対策委員会設置の背景

④

表2

- ・交通事故に対して不安を感じている人が最も多い。
- ・7割以上の方が、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人

	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 (道路維持課、市民生活課、公募職員)	3名

交通安全対策委員会の経過①

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
第7回	2014年 4月25日	現地指導リハーサル
プレ審査	2014年 5月28日	専門家による現地指導実施(活動報告)
第8回	2014年 8月11日	合同対策委員会

交通安全対策委員会の経過②

回数	開催日	主な会議内容
第9回	2014年 9月 2日	取り組みの具体的な進め方及び成果指標の検討
第10回	2014年10月 2日	具体的な取り組み及び成果指標の検討
第11回	2014年11月13日	取り組みの具体的な進め方及び成果指標の検討
正副委員長 会議	2014年11月26日	各対策委員会の進捗状況の報告、情報共有
第12回	2014年12月15日	取り組みの具体的な進め方及び成果指標の検討
第13回	2015年 2月 4日	取り組み及び成果指標の検討
第14回	2015年 3月16日	取り組み及び成果指標の検討
第15回	2015年 4月23日	取り組み及び成果指標の最終検討
第16回	2015年 6月16日	現地審査の最終打ち合わせ

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】

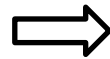
- | | | |
|---------------------------|-----|-----------|
| ・10代の後半を中心に若者の事故が多い。 | 図3 | (1)～(3) |
| ・子どもの自転車運転中の事故も多い。 | 図3 | |
| ・高齢者の重傷事故が多い。 | 表3 | 図4-1. 4-2 |
| ・大野原、黒谷地区での交通事故が多い。 | 図5 | (4)～(7) |
| ・国道140号、県道、幹線道路での交通事故が多い。 | 図6 | |
| ・追突事故が多い。 | 図7・ | 図8-1. 8-2 |

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。

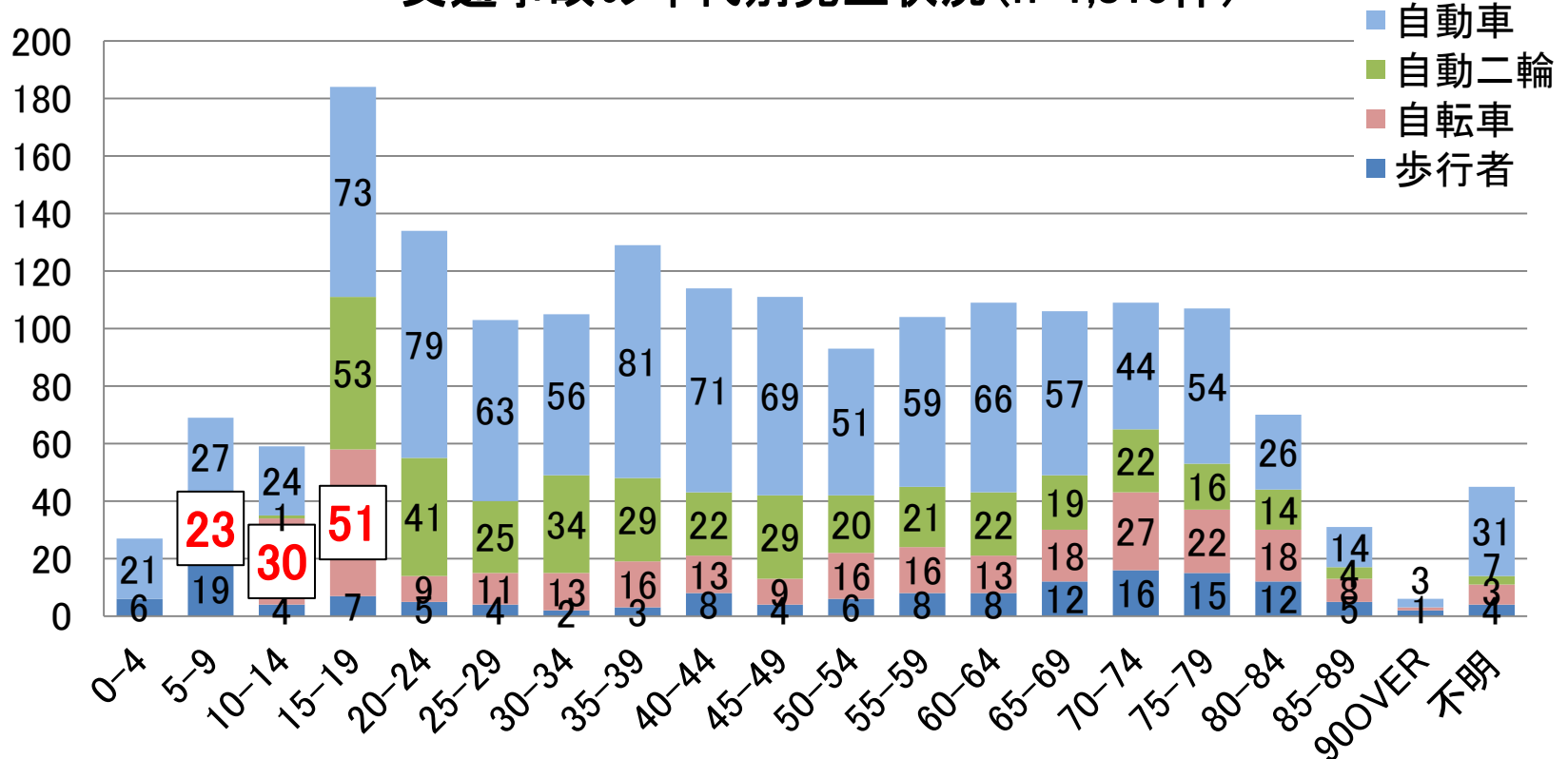


地域診断② データから見た客観的な危険(1)

- ・年齢別にみると15歳から19歳までの年代で最も多い。
- ・「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

交通事故の年代別発生状況(n=1,815件)



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。

表3

重傷、死亡事故の年齢別当事者 n=432人

年齢	自動車			バイク・原付			自転車			歩行者			その他			単位:人 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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5~10	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1	6	7	0	0	0	9
10~14	0	0	0	0	0	0	5	2	7	0	1	1	0	0	0	8
15~19	7	2	9	4	1	5	2	3	5	0	1	1	0	0	0	20
20~24	27	5	32	3	7	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42
25~29	9	4	13	1	6	7	0	1	1	0	1	1	0	1	1	23
30~34	10	4	14	1	5	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
35~39	13	4	17	1	10	11	0	2	2	0	1	1	0	0	0	31
40~44	15	5	20	0	6	6	0	1	1	0	1	1	0	0	0	28
45~49	7	2	9	1	7	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
50~54	10	4	14	4	5	9	0	1	1	0	2	2	0	0	0	26
55~59	12	6	18	1	7	8	0	3	3	0	5	5	0	0	0	34
60~64	16	4	20	2	7	9	2	1	3	0	3	3	0	0	0	35
65~69	11	8	19	2	3	5	1	0	1	0	8	8	0	0	0	33
70~74	6	6	12	3	3	6	2	4	6	0	8	8	0	0	0	32
75~79	11	3	14	3	5	8	4	3	7	0	13	13	0	0	0	42
80~84	5	1	6	1	4	5	3	4	7	1	7	8	0	0	0	26
85~89	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	2	2	0	0	0	4
90~	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	2
計	159	58	217	27	77	104	21	26	47	2	61	63	0	1	1	432

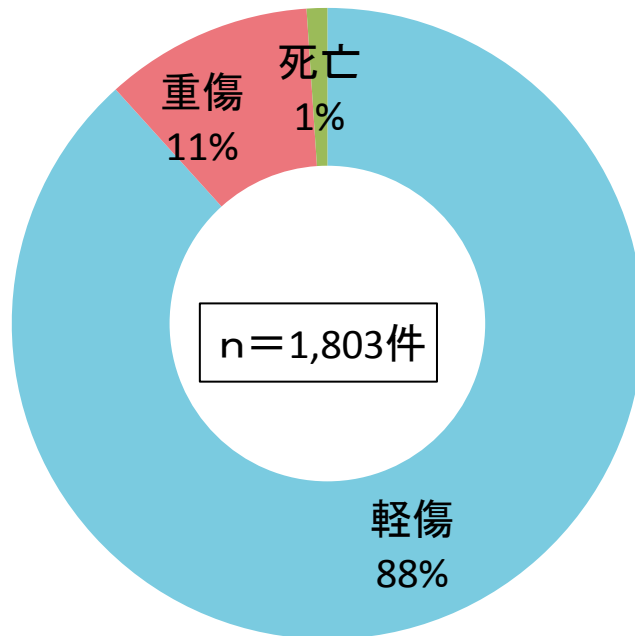
データから見た客観的な危険(3)

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

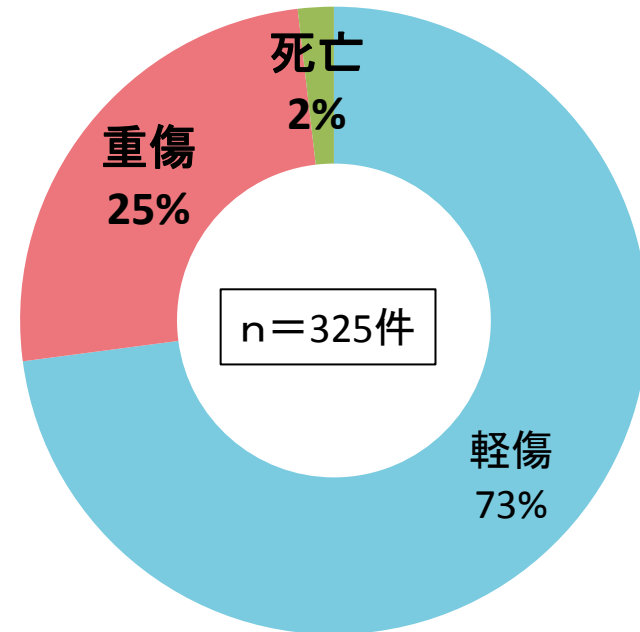
全年齢

図4-1



65歳以上

図4-2



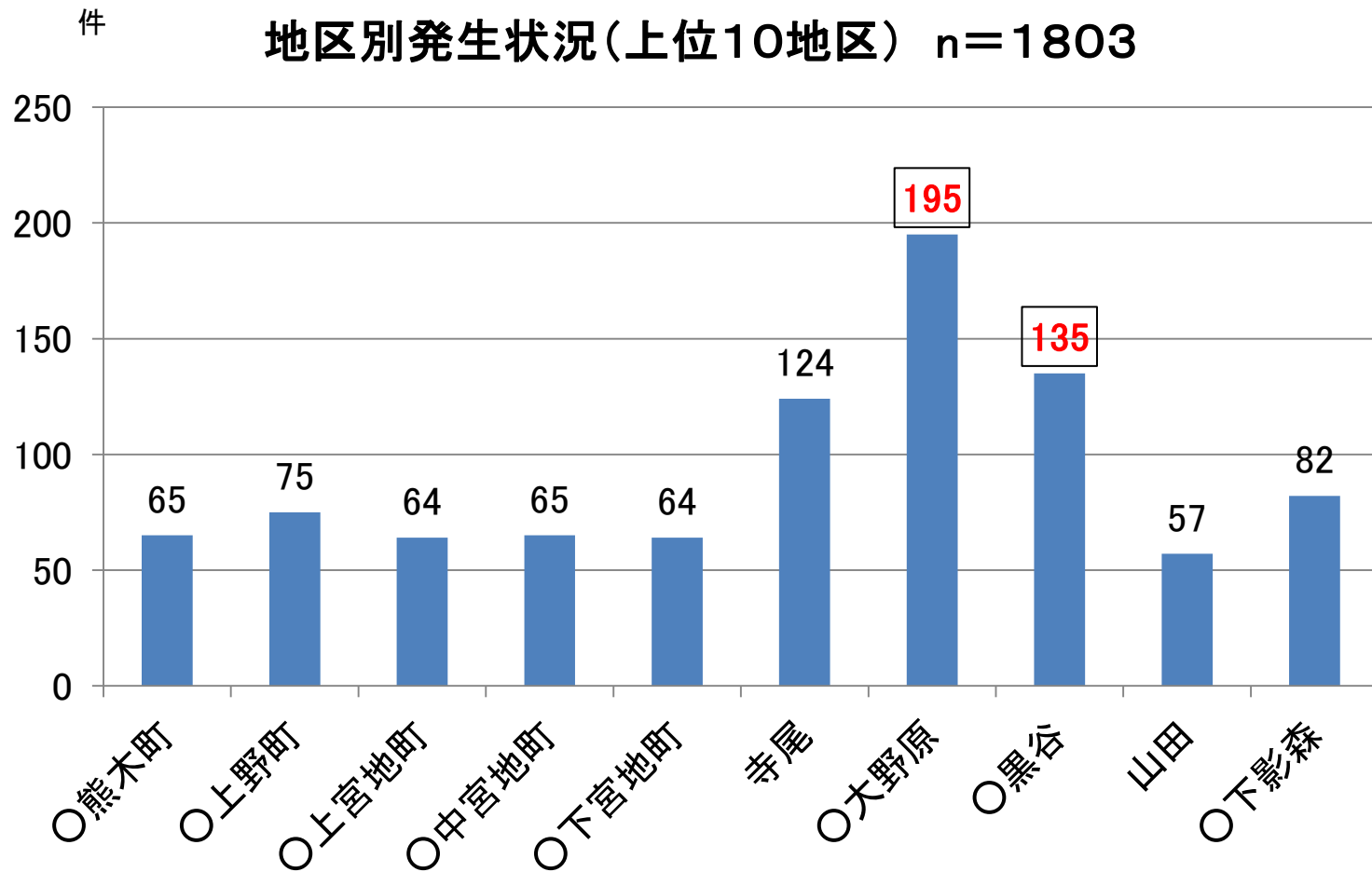
※第2当事者を年齢により集計

出典:警察事故データ(2008~2013年)

データから見た客観的な危険(4)

図5

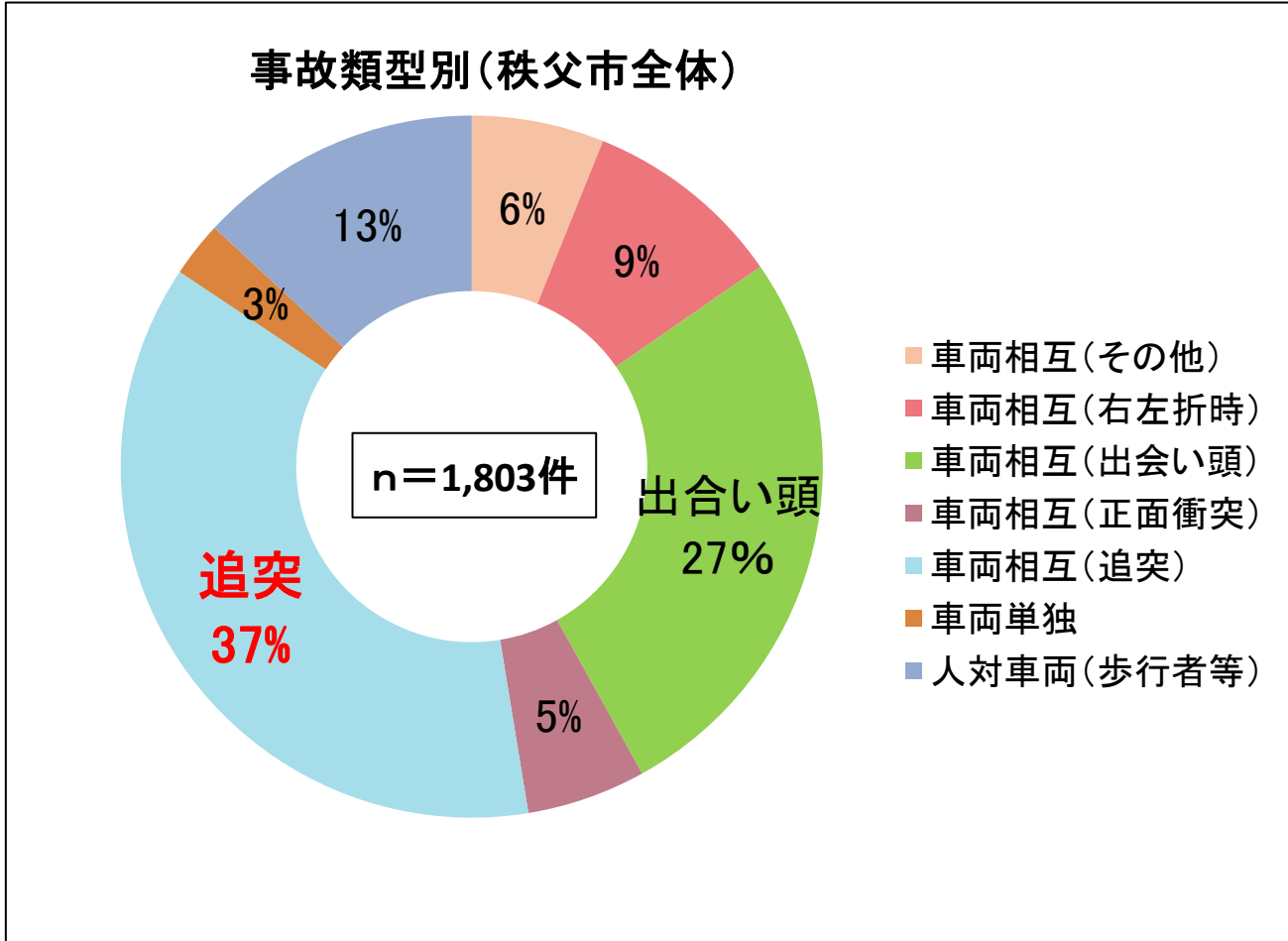
- ・地区別発生状況では、国道140号沿いが多く、特に、大野原地区、黒谷地区での発生が多い。
- ・8地区(○印)は、国道140号沿い



データから見た客観的な危険(6)

図7

- ・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



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。

図8-1

大野原地区

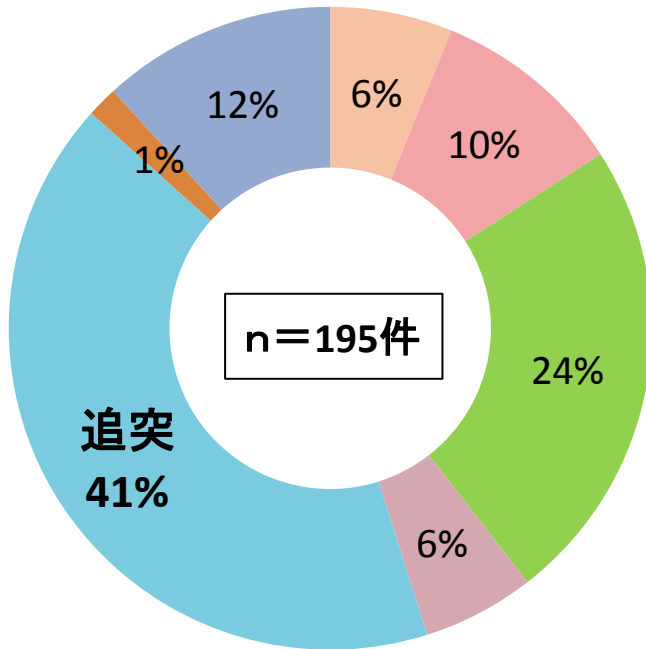
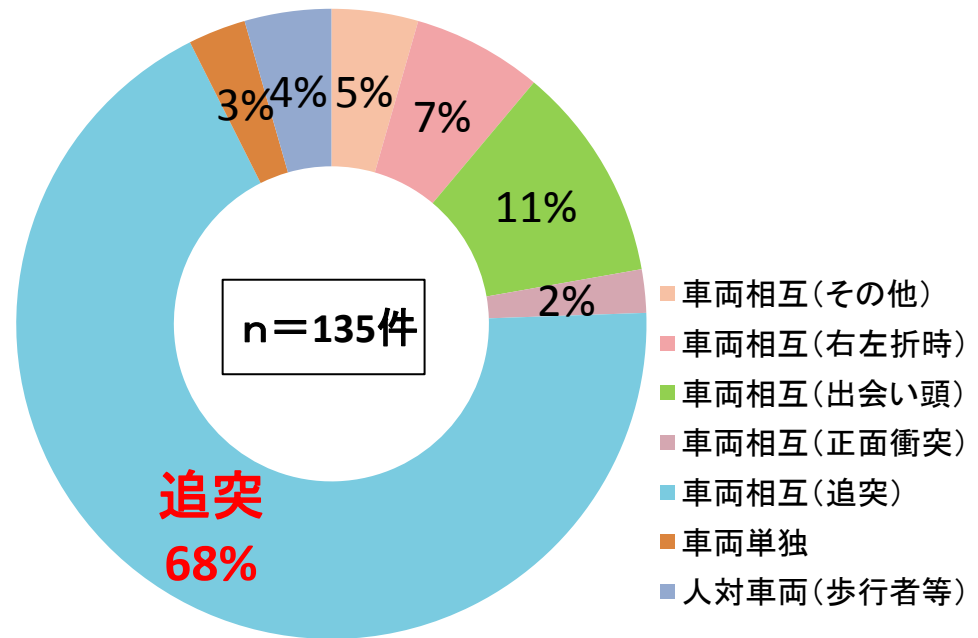


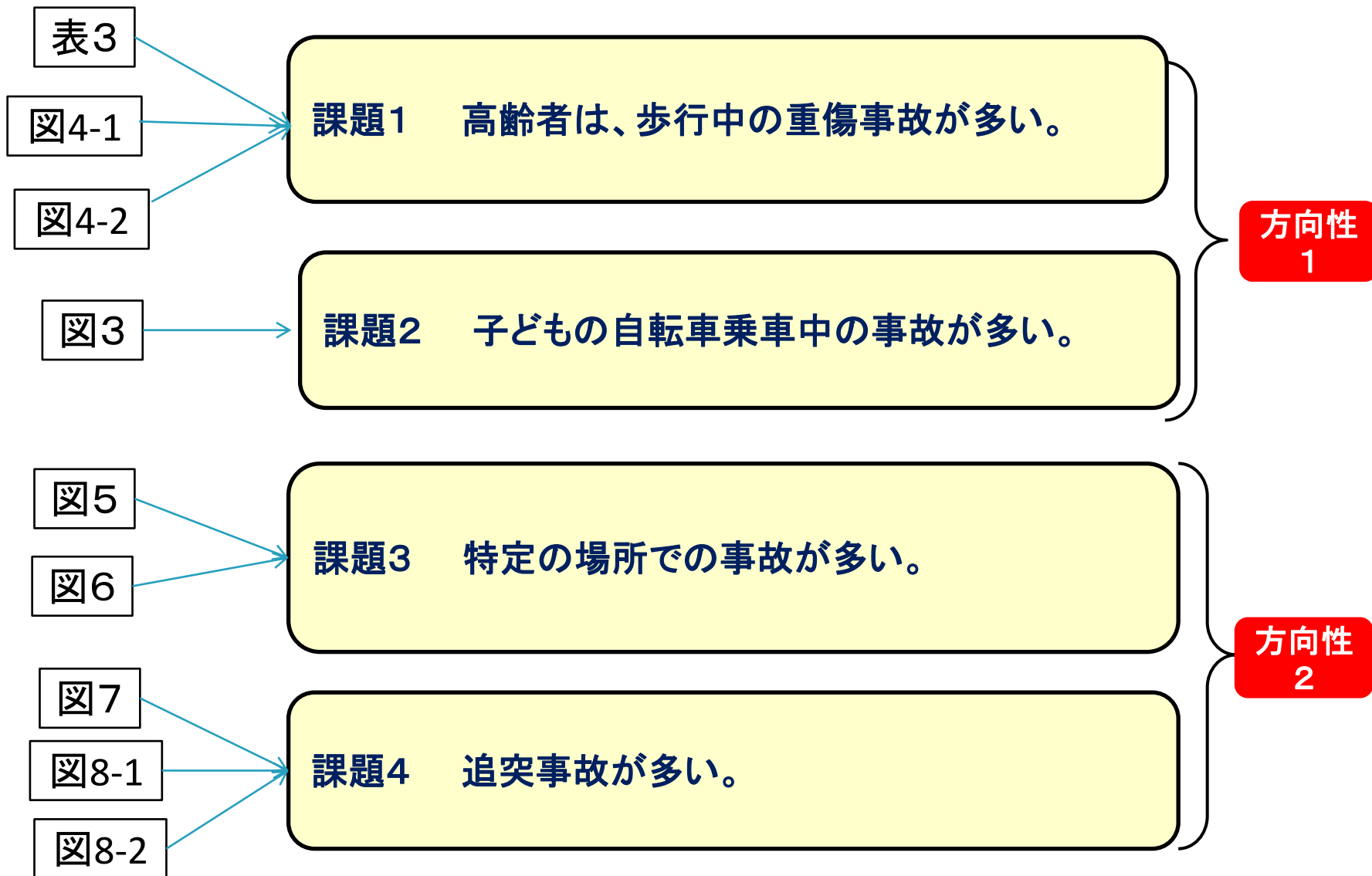
図8-2

黒谷地区

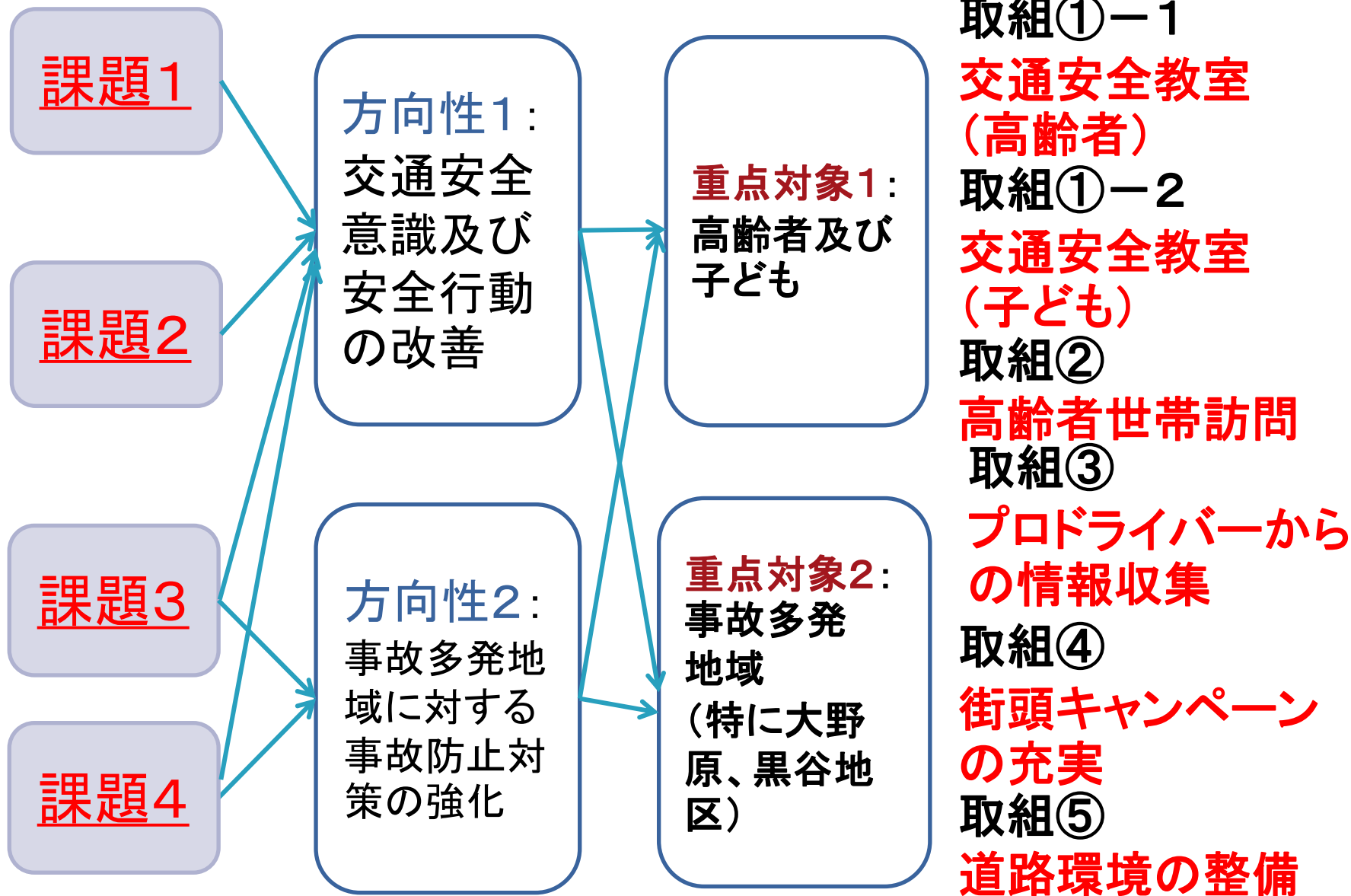


出典: 警察統計(2008~2013年)

地域診断による課題の整理



課題、方向性、重点対象、取組の整理



交通安全活動一覽

	徒歩	自転車	オートバイ	自動車	環境・その他
幼稚園・保育園	・交通安全教室	・自転車用チャイルドシート		・チャイルドシート着用推進	<p>◎道路環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「追突注意」看板の設置 ・ISS地区にゾーン30導入 ・死亡事故発生場所など危険箇所への信号機の設置 <p>◎プロドライバーへのアンケート（交通安全対策委員会で実施）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者自身への交通安全意識アンケート（高齢者の安全対策委員会で実施） <p>↓</p> <p>結果を交通安全教室へ反映</p>
小学生	・交通安全教室 ・自転車免許講習 ・交通指導員による薄暮時の立哨活動 ・教職員、スクールガード、PTAによる登下校時の指導	◎交通安全教室 ・ISSによるヘルメットの着用促進		シートベルト着用推進	
中学生	・交通安全教室 ・交通指導員による指導 ・教職員による指導	・スケアードストレイト研修 ・自転車通学者全員にヘルメットを貸与 ・交通安全教室(DVD視聴) ・自転車安全点検 ・自転車マナーアップ推進校の指定(平成26年度 高篠中学校)			
高校生		・警察による安全指導 ・自転車マナーアップ推進校の指定	・運転免許取得時の試験 ・二輪車安全運転教室	・シートベルト着用推進 ・運転免許取得時の試験	
成人		・警察による安全指導	・運転免許更新時の講習 ◎街頭キャンペーンの実施 ・街頭キャンペーン(春・秋の大野原交差点での交通安全指導) ・街頭キャンペーン(黒谷おしぼり作戦)		
高齢者	◎交通安全教室 ◎高齢者世帯訪問(反射材の配布・着用の啓発)		・シルバードライバーズドッグ ・運転免許更新時の講習 ・免許更新前の高齢者講習(70歳～) ・公衆 ・街頭キャンペーン(春・秋の大野原交差点での交通安全指導) ・街頭キャンペーン(黒谷おしぼり作戦)		
観光客		・サイクリングマップに事故注意の記載(自然の中での安全対策委員会)	・観光パンフレットに事故注意の記載(芝桜、夜祭パンフレットに事故注意の記載) ・街頭キャンペーン(春・秋の大野原交差点での交通安全指導) ・街頭キャンペーン(黒谷おしぼり作戦)		

黄色背景: 重点対象の年代と交通手段 赤文字: 新規 緑文字: 改善 青文字: 対策委員会が主体で実施 黒字: 既存の取り組みを継続

・取り組み①－1

「高齢者の交通安全教室」

1 概要

早朝・夜間に歩行中の高齢者の重傷・死亡事故が多いことから、反射材の着用を重点的に啓発する。

2 関係主体

警察、交通指導員、町会（2014年度）
老人クラブ連合会（2013年度）、市

3 活動実績

2013年度 1,197名

2014年度 1,070名

2014年 交通安全講習会
（JAF講師 60名参加）

4 SCを始めてからの変化

- ・暗い時間に歩行中の高齢者の安全に重点をおいた講習を実施
- ・啓発品を反射材入りのものに変更 ・事故マップの活用
- ・受講者数増にむけて、2015年度は町会・長寿クラブ双方に呼びかける予定

高齢者の安全
対策委員会と
連携



・取り組み①-2

「子どもの交通安全教室」

ISSと連携

1 概要

小学生、中学生に対して、自転車の安全運転利用を重点的に啓発

(一時停止、ヘルメット着用(ISSと連携)、道路横断時の安全確認など)

2 関係主体

市、警察、交通指導員、
自転車安全利用指導員
小学校、中学校

3 活動実績(2013年度)

小学校 全14校 3,461名

4 活動実績(2014年度)

小学校 全13校 3,122名
中学校 全9校 1,800名(新規)

5 SCを始めてからの変化

中学校に対する交通安全教室を開始

(うちISS取組み校は、スクエアドストレイト交通安全教室【新規】)



・取り組み②

「高齢者世帯訪問」

1 概要

各種会合等に参加しない高齢者に対して世帯訪問をして、直接、交通安全を啓発する。(重点:早朝・夜間の反射材着用)

高齢者の安全
対策委員会と
連携

2 関係主体

市、警察、交通安全母の会、
民生委員、包括支援センター

3 活動実績

2013年度 719件(母の会)
2014年度 597件(母の会)
1300世帯(民生委員・新規)



4 SCを始めたことによる変化

高齢者の安全対策委員会と連携し、民生委員の訪問時にも交通安全の呼びかけ(早朝・夜間の反射材着用)をする。

・取り組み③

「プロ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

1 概要

タクシードライバー、路線バスドライバーなどプロの視点から交通マナーについて、アンケートによりデータ収集

2 関係主体

交通安全対策委員会・タクシー協会・バス会社

3 活動実績

2014年12月～2015年1月に実施
102人から774件の回答

4 SCを始めたことによる変化

高齢者の交通マナーについてのデータがないことから、アンケートにより、プロドライバーから情報収集

5 高齢者の安全対策委員会との連携について

交通安全対策委員会 = アンケート実施 → 結果を交通安全教室に反映
高齢者の安全対策委員会 = 交通安全教室の参加者募集

取り組み③ プロドライバーからの情報収集 交通マナー検証アンケートの結果

	徒歩	自転車	バイク	自動車	その他	不明	合計
子ども	1	0	0	0	0	0	1
中高生	2	7	1	0	0	0	10
大人	16	8	5	38	0	7	74
高齢者	4	12	0	11	0	3	30
年齢不明	1	1	0	2	1	2	7
合計	24	28	6	51	1	12	122

アンケート回収数**774件**のうち、「危険行為があった」との回答数**122件(15.8%)**
その相手方の年齢と交通手段を集計

事故多発地域に対する事故防止対策の強化

・取り組み④

「街頭キャンペーン」

改善

1 概要

秩父市では追突事故の件数が多いことから、追突事故防止を重点的に啓発する。(車間距離保持、前方注視)

2 関係主体

警察・交通安全母の会・市

3 活動実績

2013年度 32回実施

2014年度 40回実施

・大野原交差点街頭指導

・黒谷地区おしぼり作戦

・観光パンフレットに追突事故注意の記載(芝桜パンフレット25万部)



4 SCを始めたことによる変化

追突事故防止のため車間距離の保持と前方注視を重点的に呼びかける。観光客に向けた対策も取り組む。

事故多発地域に対する事故防止対策の強化

改善・新規

・取り組み⑤

「道路環境の整備」

1 概要

事故多発地域に追突事故注意看板等を設置する。

2 関係主体

警察、県土整備事務所、市

3 活動実績

- ・国道140号 追突注意看板設置(大野原)
(上下線4か所設置)
- ・死亡事故発生交差点(下宮地町) 信号機設置
- ・ISS地区にゾーン30設置(2014年度)

4 SCを始めたことによる変化

事故データに基づいて、追突事故が多発する路線に看板を設置した。
ドライバーが気付くように目立つ色の看板を設置した。
「追突注意!!」の反射立看板を設置した。



取組

取組 1 - 1

対策:交通安全教室(高齢者)

実施・関係者:秩父警察署、市、町会、交通指導員、老人クラブ、
実施内容:高齢者を対象とした交通安全教室を実施し、早朝・夜間に歩行中の重傷・死亡事故が多いことから、反射材の着用を重点的に啓発する。

改善点:事故実態に基づいて、暗い時間に歩行中の高齢者の安全に重点を置いた講習を実施、身に付けてもらいやすい反射材を配布

取組 1 - 2

対策:交通安全教室(小中学生)

実施・関係者:秩父警察署、市、交通指導員、学校、PTA

実施内容:小中学生を対象とした交通安全教室を実施し、自転車の安全利用を重点的に啓発する。(一時停止、ヘルメット着用、道路横断時の安全確認)

改善点:中学校に対する交通安全教室(スケアードストレイト交通安全教室)を実施。

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、民生委員
ケアマネージャー、保健師(地域包括支援センター)

実施内容:高齢者世帯を訪問し、交通事故防止を啓発。
夜間の反射材の着用を重点的に啓発する。

改善点: これまでは、交通安全母の会が中心で実施していたが、他団体での訪問時にも拡大する。

成果

成果 1 - 1

活動指標:交通安全教室実施回数、参加者数

短期的な成果:高齢者の歩行中の安全意識の向上

中期的な成果:反射材の着用率の向上

長期的な成果:高齢者の歩行中の受傷事故件数の減少

成果 1 - 2

活動指標:交通安全教室実施回数、参加者数

短期的な成果:子どもの自転車の安全意識の向上

中期的な成果:交通ルールを守っている子どもの割合の向上

長期的な成果:子どもの自転車事故発生件数の減少

成果 2

活動指標:高齢者世帯訪問件数

短期的な成果:高齢者の歩行中の安全意識の向上

中期的な成果:反射材の着用率の向上

長期的な成果:高齢者の歩行中の受傷事故件数の減少

取組

取組3

対策:プロドライバーからの情報収集

実施・関係者:交通安全対策委員会

実施内容:タクシードライバー、路線バスドライバーなどプロの視点から交通マナーについて、アンケートによりデータ収集

改善点:高齢者の交通マナーに関するデータが無かったことから実施



成果



アンケート結果を
各取り組みに反映

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:事故多発地域での街頭キャンペーンを実施し、主として追突事故防止を啓発する。
観光パンフレットへの事故防止注意の記載

改善点:追突事故防止のため車間距離の保持と前方注視を重点的に呼びかける。観光客に向けた対策も取り組む。



成果4

活動指標:街頭キャンペーンの実施回数
啓発パンフレット等の配布数

短期的な成果:追突事故多発の認識の向上

中期的な成果:安全な車間距離を保持している人の増加

長期的な成果:事故多発地域での追突事故発生件数

取組5

対策:道路環境の整備

実施・関係者:秩父市、秩父警察署、秩父県土整備事務所

実施内容:事故多発地域に、注意喚起看板等を設置し、道路環境を整備する。

改善提案:事故データに基づいて、追突事故が多発する路線に看板を設置。ドライバーが気が付くように目立つ色の看板を設置。



成果5

活動指標:標識や看板の設置・改善箇所数

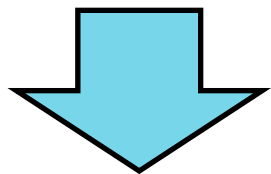
短期・中期的な成果:整備箇所数

長期的な成果:事故多発地域での事故発生件数の減少

現地指導後の改善

<アドバイス>

人の行動だけでなく、環境面へのアプローチも大切



<改善>

- ①注意看板の設置
- ②ゾーン30のISS地区への導入



新たな課題と今後の展望

新たな課題

- ①プロドライバーに対するアンケートで、自転車乗用中の高齢者についての指摘が多かった
- ②高校生に対する交通安全対策が不十分

今後の展望

- ①高齢者の交通安全教室について、自転車のルールについても教育を実施する
- ②高校生を対象とした交通安全対策を実施する



ありがとうございました！