

平成 27 年度特定テーマに関する調査研究報告書

1 テーマ

交通安全対策のあり方について

2 調査・研究の内容

(1) 当局の取組

ア 自転車総合対策の推進について

○開催日 平成 27 年 8 月 28 日

○場所 第 3 委員会室

○報告者 榊田教利 交通企画課管理官

○主な報告等

① 自転車利用者に対する交通ルールの周知

- ・ 自転車安全利用五則及び改正道路交通法の周知徹底
- ・ 自転車指導啓発重点地区・路線における指導啓発活動の実施
- ・ 自転車保険に関する理解と加入の促進
- ・ 自転車大会への参加呼びかけ

② 自転車安全教育の推進

- ・ 自転車シミュレーターの活用やスケアード・ストレイト方式による交通安全教育の実施
- ・ 子供や高齢者等幅広い年齢層を対象とした自転車安全教育
- ・ 自転車安全教育の機会拡充

③ 自転車運転者の交通違反等に対する指導取り締まり

- ・ 悪質・危険な自転車運転者に対する取り締まり強化
- ・ 自転車指導啓発重点地区・路線等における指導取り締まり強化

④ 自転車の通行環境の整備

- ・ 自転車専用の走行空間の整備及び自転車と歩行者との分離

⑤ 道路交通法改正の周知

- ・ 平成 27 年 6 月から運用されている「自転車運転者講習制度」について、交通安全教室、街頭指導などあらゆる機会を捉えた周知

○主な意見等

- ・ 自転車に乗っている側の意識に向けての対策を更に充実させていく必要がある。どれくらいのスピードを出していて、歩行者

にどのような危険があるか想像できていないと思う。

- ・ スケアード・ストレイトなど相当な費用が掛かっていると思うが、コスト面も考慮しながら施策を行う必要がある。

イ 高齢者の交通事故防止対策について

○開催日 平成27年9月17日

○場所 第3委員会室

○報告者 榊田教利 交通企画課管理官

○主な報告等

① 参加・体験・実践型の交通安全教育

- ・ 歩行者教育システムの活用
- ・ 自転車シミュレーターの活用
- ・ シルバー・ドライバーズ・スクールの開催

② 「ホッと・あんしん訪問」活動等の推進

- ・ 交通安全教室を受ける機会の少ない高齢者を対象に、地域交通安全活動推進委員や自治体、関係機関・団体と連携して高齢者宅を戸別訪問する「ホッと・あんしん訪問」活動を実施し、交通安全ワンポイント指導を行っているほか、高齢者の利用の多い病院やショッピングセンター等で「待受け型」の交通安全教育を行っている。

○主な意見等

- ・ 管内調査において、明石市の交通安全シルバーリーダーと意見交換を行った。子供たちを対象とした交通安全教室などの活動を通して、シルバーリーダー本人の意識向上にもつながることであった。
- ・ 高齢者の社会進出の重要性を考えると、公共交通機関や乗り合いタクシーといった高齢者が安全に外出するための「足」をどうするかという取組も大事である。
- ・ 高齢者の運転免許の自主返納は、家族など周囲の人間からではなく、公的機関から促せる仕組みがあれば効果的である。

(2) 事例調査

ア 明石市交通安全シルバーリーダー等の取組

○日時 平成27年9月4日

○主な取組内容

- ・ 明石市交通安全シルバーリーダーは「交通安全に熱意のある高齢者が、地域に応じた適切な啓発を行い、交通安全意識の向上を図ることにより、交通安全思想の普及や高齢者が関係する事

故の減少を目指し」(明石市HP)平成25年に創設されたもの

- ・メンバーは概ね65歳以上のボランティアにより構成されており、平成25年度16名、平成26年度19名、平成27年度10名
- ・交通安全教室の講師として出前講座や「地域みんなの交通安全教室」(内閣府事業の三世代交流の教室)に参加
- ・イベント、街頭での啓発活動や、地域住民への広報・啓発資料の配布
- ・高齢者自転車大会(平成27年度、参加者100名以上)において、運営スタッフとして参画
- ・子供たちが祖父母等にあてて交通安全のメッセージを書いたはがき等を作成し、届けることにより、高齢者の交通安全意識の高揚を図る取組の実施

○主な意見等

(シルバーリーダー)

- ・啓発先の高齢者や児童に溶け込むことを意識している。初めの頃はそのような余裕はなかったが、今では心がけている。
- ・シルバーリーダーの人数が少ない。市民の参加を促してほしい。
- ・学生の危険な自転車走行をよく目にする。中学・高校の交通安全教室を広げていきたい。
- ・交通安全教室の受講者からの反応はよい。ただ、1回当たりの受講者数は限られているので、回転を上げたい。

(明石市土木交通部)

- ・やはり地域の顔見知りからの呼びかけが大事である。地域の輪の中に交通安全啓発活動を根づかせる仕組みづくりを行いたい。

(当 方)

- ・現在は市や警察のもとで活動しているとのことだが、今後は一人ひとりのシルバーリーダーが中心となり、例えば地域の老人クラブなどで啓発活動できればよいのではないか。

イ 警視庁(交通部)の取組

○日 時 平成27年11月12日

○主な取組内容

① 自転車利用者に対する交通ルールの周知と交通安全教室の推進

- ・自転車安全利用モデル企業制度(平成25年4月～)により、自転車通勤者への自転車教室を開催している企業や、自転車の安全利用について定期的な社員研修を行っている企業をモデル企業に指定(平成27年10月現在66社指定)

- ・ 自転車安全利用指導啓発隊（BEEMS）を、平成 27 年 10 月 14 日、発足。隊長以下 14 名の警察官が、街頭におけるルール指導とヘルメット着用を啓発
- ・ 「PC／スマホ版けいしちょう自転車安全教室」によるインターネットを活用した自転車安全教育

② 自転車利用者に対する指導警告・取り締まりの強化

（自転車指導警告カード）

- ・ 高校生以上の自転車運転者に対しては、交通切符を適用せず検挙措置を講じない運転者について、自転車指導警告カードを交付して、当該行為が道路交通法に違反し刑罰の対象となることを認識させるとともに、「車両」として自転車が従うべき基本的なルールなどを指導

（自転車安全マナーカード）

- ・ 中学生以下の自転車運転者に対しては、違反内容が記載された自転車安全マナーカードを交付して、事故の違反内容を明示的に理解させることにより、年少時からの交通安全意識の醸成と家庭での安全教育がルールやマナーを遵守させる上で効果的であることから、違反内容が記載されたマナーカードを交付して自転車の安全利用を促進

③ 自転車通行環境の整備

- ・ 警視庁独自の取組として、自転車利用者等に自転車の通行動線を知らせる道路上の法定外表示（自転車ナビマーク）を整備し、交差点内における自転車の通行位置を明示
- ・ 警視庁独自の取組として、関係自治体と協力し、自転車が集中する駅周辺の自転車ネットワークの整備を実施、自転車の事故件数の大幅な減少に寄与
- ・ 既設都道を対象に優先整備区間の選定する「東京都自転車走行空間整備推進計画」や、観光地等を結ぶルートを選定し、自転車の回遊性・利便性・快適性を高める「自転車推奨ルート」整備計画等、道路管理者との連携による整備推進

ウ 神奈川県（安全防災局）の取組

○日 時 平成 27 年 11 月 13 日

○主な取組内容

- ・ 人身交通事故件数に占める高齢者関連事故件数（割合）の多い市区町村を県交通安全対策協議会が「高齢者交通事故多発地域」に指定。重点的に事故防止対策を推進（平成 17 年度～）、平成 27 年度は、地域（1 市 4 区 8 町）を指定

- ・ 県内ドライバーの交通安全意識の向上、安全運転の奨励により、交通事故発生件数の減少に寄与することを目的とした、県民参加型の交通安全対策事業（自動車運転免許保有者3人がチームを組み、6ヵ月間の無事故・無違反記録の達成にチャレンジする）交通安全コンクール「セーフティ・チャレンジかながわ」の実施

エ 安全運転中央研修所の調査結果

○日 時 平成27年11月11日

○主な調査内容

同研修所は茨城県ひたちなか市にある我が国唯一の総合的な自動車安全運転教育施設である。所長等から同研修所の施設、体制について説明を受けるとともに、運転の基本姿勢や車両制動などについて体験を行った。

オ 明石運転免許試験場の調査結果

○日 時 平成28年1月28日

○主な調査内容

運転免許課課長補佐等から業務説明及び平成27年6月に成立した改正道路交通法の概要説明を受けるとともに、75歳以上の高齢運転者が運転免許更新時に受ける認知機能検査について体験を行った。

3 今後の方向性（委員間討議の結果）

我が国の交通事故件数及び死者数は、平成26年は14年連続で前年比減少となっており、死者数のピークであった昭和45年の16,765人と比べると、自動車保有台数は当時の5倍になっているにもかかわらず、4,113人で4分の1程度にまで減少している。これは、昭和45年に制定された交通安全対策基本法のもと、官民挙げての取組の成果と言える。

しかし一方で、高齢者の死者数は一時期と比べて減少してはいるものの、他の年齢層と比べると減少幅が小さく、そのため高齢者が死者数に占める割合は相対的に高くなり、平成26年は53.3%と過半を占めている。

本県において平成26年中に発生した人身事故による死者数は182人であったが、そのうち高齢者が103人、56.6%と全国平均よりも高くなっている。

また、本県では、昨年度、自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例を制定し、全国で初めて自転車損害賠償保険等への加入を義務づけたところであるが、その背景には、自転車による事故が多発し、高額な補償が発生しているという状況がある。

例えば、車両と自転車との事故件数は、平成 26 年においては 10 年前と比べ約 29%減少しているのに対し、歩行者との事故件数は約 93%、自転車同士は約 6%増えている。

そこで、警察常任委員会では、不本意な事故に遭い、生命や健康を奪われる交通事故を少しでも減少させ、安全・安心な社会の実現を図るため、特に高齢者や自転車による事故防止に重点を置き、実効性ある対策に取り組んでいく必要があると考え、本年度の特定調査研究テーマとして「交通安全対策のあり方について」を取り上げた。

これまでに当委員会では、その現状や課題、取組状況等の把握のため、管内・管外調査において、調査や関係者等との意見交換を行ってきたが、これらの結果を踏まえ、今後の取組の方向性として以下の提言を行い、報告とする。

(1) 高齢者の事故防止対策について

内閣府の「平成 26 年度高齢者の日常生活に関する意識調査」によると、日常的に外出したいとする高齢者は 61.3%にのぼり、実際に 40%の高齢者は毎日外出しているという。

遅かれ早かれ誰でも、老化によって平衡感覚や視覚・聴覚に係る情報摂取能力等の心身機能が衰え、自らが事故に遭う危険な状況を作り出す場合があると言われている。

外出すれば当然交通事故に遭う危険性も高まる。今後の超高齢社会の到来による高齢人口の増加を勘案すると、今後も高い水準で推移することが考えられることから、まず高齢者自身に対する事故防止の取組を進める必要がある。

ア 高齢者への対策について

① 徹底した高齢者対象交通安全研修の実施

北海道警が高齢歩行者の行動実態を調査・分析した結果によると、高齢化に伴い、横断行動において距離感と速度感が悪くなること、視覚挙動において左右の安全確認の動作が遅い、横断開始の判断が遅い、視線が足元にいきがち、横断中の左右確認がない、という傾向があるという。

また、兵庫県警が作成した交通安全教育マニュアルによると、高齢者指導のポイントとして、視力・聴力・体力などの身体機能の低下への認識し、それに応じた行動をとるよう指導することがまず挙げられている。

さらに、兵庫県警の分析によると、高齢者の事故の傾向として、1. 横断施設がない道路の横断中であること、2. 車両の直前又は直後か

らの横断時が多いこと、3. 信号無視、横断歩道外の横断など安全ルールを守っていなかったこと、などが挙げられている。特に、普段よく通る道路で、交通量がさほどない場合において、左右をよく確認せずに横断し、事故に遭うケースが多いとされている。

これらのことから、まず高齢者が自らの安全を確保するよう気をつけること、交通ルールを遵守することが、自分の生命・健康を護る第一歩であるという自覚を持っていただくための研修・啓発を徹底する必要がある。

- 高齢者自身が身体機能の低下を認識し、安全に行動するため、身体機能の自己診断を行うとともに危険予測の実技を伴った実践的な研修の実施
- 高齢者が交通ルールを遵守するよう図るための研修の充実
- 歩行者教育システムを活用した安全な道路横断の疑似体験ができる研修、自動車教習所を使った実践的な研修の実施

② 薄暮時・夜間の反射材装着の徹底

事故が起りやすい時間帯の一つに、日没が早い季節の16時から20時頃との調査結果がある。これは、黒っぽい服装の歩行者に対して、ドライバーからは目視しにくくなる時間帯である。

そこで、外出時に反射材の着用を義務づける（又は習慣づける）取組も検討する必要がある。

なお、義務づける（習慣づける）取組と合わせて、反射材も安価でデザイン性に優れ、進んで身につけてもらえるような商品を開発し、普及する取組も効果が期待できると考えられる。

③ ヒヤリ・ハット体験の共有促進

同じ地域に居住する高齢者同士が集い、お互いのヒヤリ・ハット体験を共有することにより、自らの安全を図る取組を促進する。

④ 警察官による啓発活動の充実・強化

「ホッと・あんしん訪問」等、地域警察官が高齢者宅巡回時において、特に交通事故に係る危険箇所の周知や外出時の事故防止を呼びかける取組の充実・強化を図る。

イ 運転者への対策について

運転者は、通常、歩行者等の挙動をある程度予測しながら走行するものである。しかし、高齢者に対する事故の場合、運転者もその存在を知りながら、高齢者の突発的で予測し難い挙動により事故に結びつくとい

う場合があるとされる。特に、車の進行方向に対して右側から横断して来る場合に、事故が起こる可能性が高いという。運転中の運転者の注意の約9割は、自分の進行車線に向けられているほか、暗くなると、前照用ライトは右前方を照らす範囲が狭いこともあり、反射材等がないと、右側からの横断者に気づくのが遅れ、事故につながることが多いということである。

そこで、運転者に対しては、次のような対策を講じることが考えられる。

① 運転者対象の高齢者対策研修の実施

高齢者は歩行中、予測がつかない挙動に出る可能性があること、横断には時間が掛かる場合があること、車が接近しているという認識がない場合があること等、高齢者の特性を十分に認識するとともに、いざというときの危機回避の運転技術が身につけられるような体験型の研修を実施する。

ウ 地域力の活用の充実・強化

交通安全シルバーリーダー、地域交通安全活動推進委員、高齢者交通指導員等の地域で活躍する者を中心とした、高齢者の見守り活動を推進するためのネットワークの構築と、声かけの実施を促進する。

エ 道路環境等の整備について

① 見通しが悪い交差点の改良

高齢化に伴い、横断行動において距離感と速度感が悪くなること、視覚挙動において左右の安全確認の動作が遅くなること、横断開始の判断が遅くなること、といった特徴が現れることを踏まえ、見通しの悪い交差点の改良に努める必要がある。

② 高齢者が横断しやすい交差点の整備、信号機のLED化、横断時間延長等セッティング

県警の調査結果（交通年鑑）によると、高齢者が死亡している道路の形状は幅員5.5m以上9.0m未満の道路が最も多く、次いで、5.5m以上13.0m未満の交差点での死亡が多いなど、約半数は交差点での事故となっているため、交差点での事故対策が効果的であるということになる。

③ シルバーゾーンの整備促進

青森県では、高齢歩行者・自転車を交通事故から守るため、カラー舗装や標識により運転者の注意を喚起する「シルバーゾーン」を設置している。特にカラー舗装は、運転者の視覚に訴え、道路幅を狭く見せることによるスピードを出しすぎない効果等があるという。特に事故が多い地点においては、こうしたゾーン設定も研究する必要がある。

④ 事故が起こりやすい道路における注意喚起

事故が起こりやすい道路において、標識・看板等の設置により注意喚起を徹底する。

オ 交通取り締まり等の徹底

① 事故発生付近の取り締まり等の強化

特に事故が起こった付近を中心に警察官による交通取り締まり、パトロールを徹底することにより、事故の抑止を図る。

② 違法駐車を取り締まり強化

違法駐車した車の陰からの飛び出しにより事故に遭うことも多いため、特に事故が多い路線における違法駐車を取り締まりを徹底する。

カ あらゆる機会を捉えた啓発の実施

地域のイベント等、様々な機会を捉えて、交通安全研修等を実施する。なお、その際には、交通指導ができる警察官OB等も活用することにより、現職警察官の負担軽減を図りつつ、啓発の実施回数を増やすことを検討する。

(2) 自転車の交通事故防止対策について

自転車は、軽車両として道路交通法に定められており、罰則の適用もある乗り物であるが、免許が不要で教習を受ける必要もないため、車両というよりも、歩行者に近い感覚で利用する傾向がある。

平成27年6月から改正道路交通法により、自転車運転者講習制度が開始されたが、県警では、平成27年中、同講習に係る信号無視や指定場所一時不停止などの危険行為を800件以上検挙している。

そのうち、信号無視や、踏み切り通過時における警報機が警報中の踏み切りへの進入が約90%を占めているとのことであるが、自分勝手な運転は、人身事故の可能性を大きくする行為であることから、交通ルールの遵守、交通マナーの向上を促す取組が必要である。

ア 交通指導・取り締まりの徹底

参考になる取組の一つとして、警視庁が取り組んでいる「自転車指導警告カード」「自転車安全マナーカード」の交付による指導がある。カード等による指導の件数に反比例するように自転車が関与する事故件数が減少しているとのことである。

指導を行う警察官の労力に負うところが多い取組ではあるが、効果が見られる取組として導入を検討することも考えるべきである。

イ 実効ある自転車安全運転研修の実施

安全運転を行うためには、何が危険かを知れば運転が変わると言われている。危険な運転がどういうものかを実体験できる研修の実施により安全運転が身につくのではないか。

ウ 道路環境等の整備促進（歩行者と自転車の分離）

警視庁では、自転車が通行すべき部分と進行すべき方向を路面に表示するための法定外表示「自転車ナビマーク」をモデル地区に設置している。事故の多い路線で設置を検討してはどうか。

また、これは兵庫県だけの課題ではなく、全国的な課題であるところから、国に対して抜本的な対策をとるよう求めていくことも必要である。

エ 運転マナー向上・交通ルール遵守意識向上のための啓発の充実・強化

自転車で通勤・通学している職場・学校等における啓発の充実・強化や警視庁で実施している自転車安全利用指導啓発隊（通称：BEEMS）やP・C・スマホを利用した自転車安全教室を参考にした啓発活動の取組を検討するなど、啓発活動の充実・強化を図る。