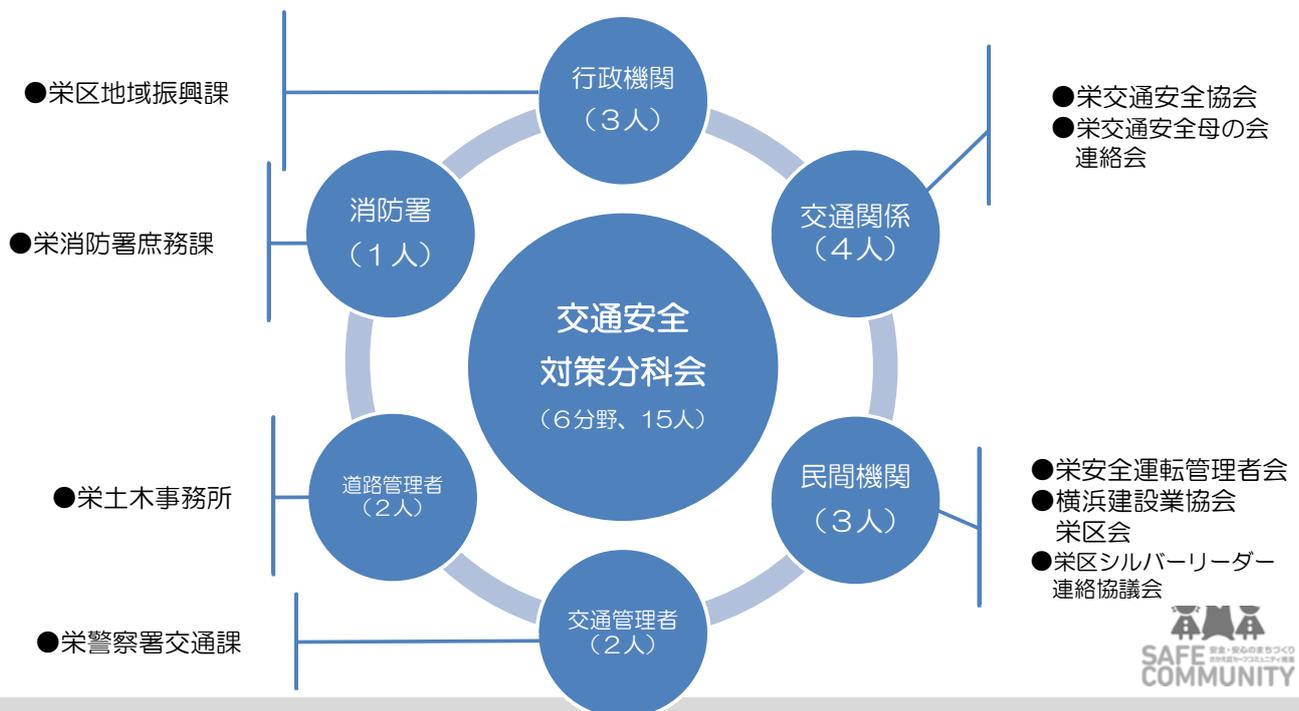


横浜市栄区セーフコミュニティ分野別分科会  
交通安全対策分科会

座長 森 克己



## 交通安全対策分科会の構成

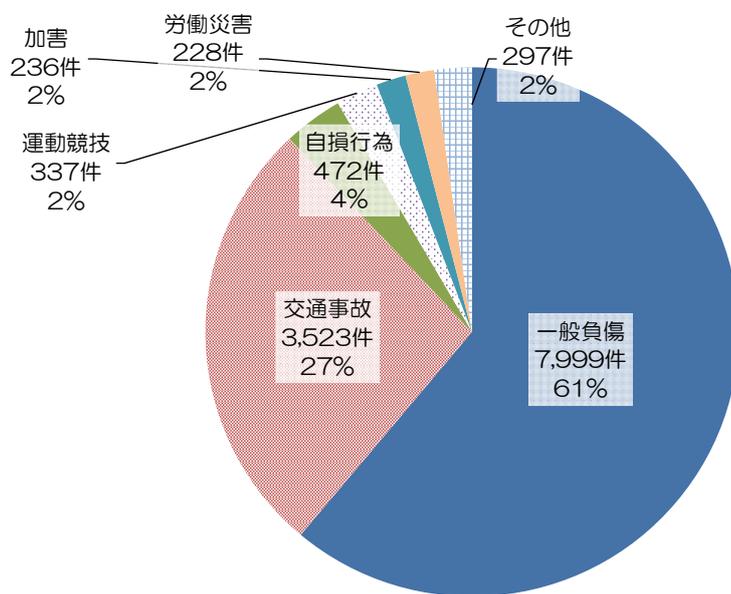


図表1 交通安全対策分科会の構成

# 分科会設立の背景

## ～栄区内の外的要因による救急搬送件数～

□ 外的要因による救急搬送件数のうち、約3割が交通事故による搬送



図表2 栄区内の救急搬送件数  
(出典：救急搬送データ 2007～2016)

# 課題設定の背景

## ～交通事故による死傷者数年齢別構成割合～

□ 15歳以下、65歳以上の死傷者の割合は横浜市全体より高い

図表3 交通事故による死傷者数の年齢別構成割合(2011～2016年) N=横浜市：83,791人 栄区：1,889人

	6歳以下	7～12歳	13～15歳	16～19歳	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65～74歳	75歳以上
横浜市	2.5%	4.2%	1.7%	5.5%	17%	18.8%	20.3%	12.1%	5.4%	8.2%	4.3%
栄区	3.2%	4.7%	1.9%	5.5%	15.8%	17.5%	20.2%	11.0%	5.0%	10.4%	4.9%

出典：栄警察署  
横浜市道路局

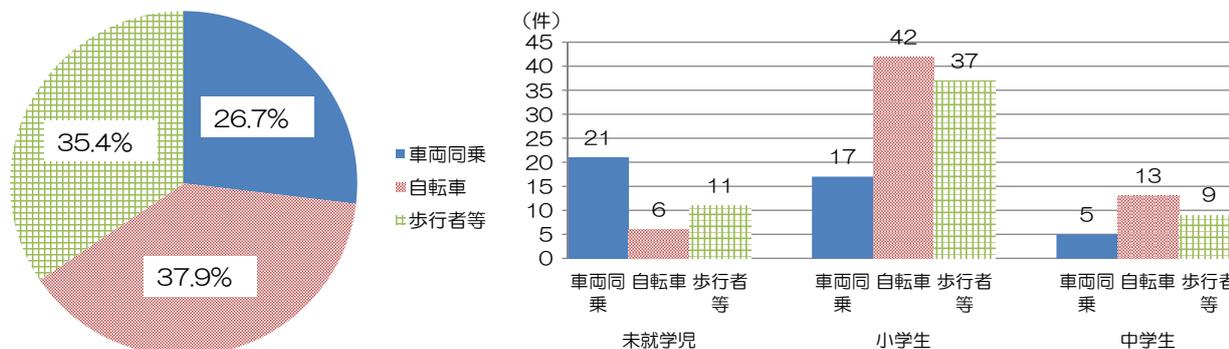


# 課題設定の背景

## ～こどもの交通事故の当事者種別～

- 15歳以下のこどもの交通事故については、自転車の事故件数が約4割を占めている

図表4 こどもの当事者種別（2011～2016年）



出典：栄警察署

# 課題設定の背景

## ～こどもの交通事故時の通行目的～

- 登下校時に事故に遭う割合が比較的高い

図表5 こどもの通行目的（2011～2016年）

順位	目的	件数	割合
1	買い物	20件	12.4%
2	登下校	16件	9.9%
3	散歩	13件	8.1%
4	遊戯	8件	5.0%
5	訪問	7件	4.3%
6	観光・娯楽	3件	1.9%
7	送迎	2件	1.2%
8	通院	2件	1.2%
9	その他	90件	55.9%

出典：栄警察署



# 課題設定の背景

## ～高齢者の交通事故件数及び構成率～

- 高齢者の事故件数は減少傾向にあるが、交通事故における構成率は増加傾向にある



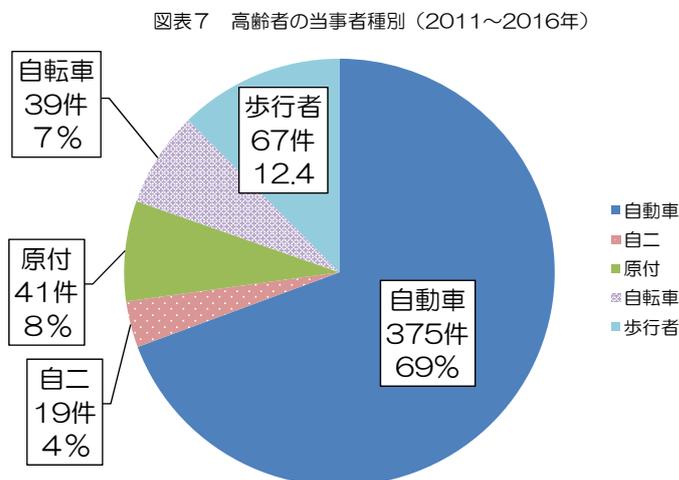
出典：米警察署



# 課題設定の背景

## ～高齢者の交通事故の当事者種別～

- 高齢者の事故件数は自動車乗車時が7割と最も多く、二輪車が2割弱



出典：米警察署

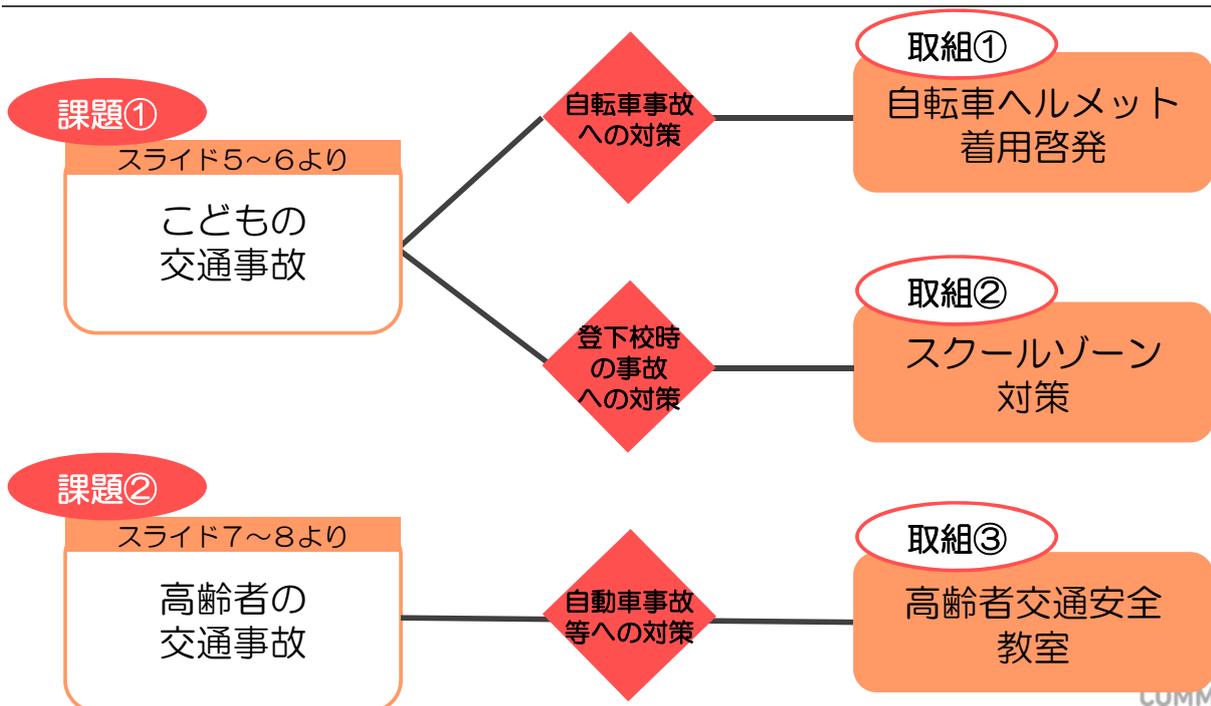


# 課題に対する取組の概要

		国・県・警察	市・区	地域レベル
課題① こどもの 交通事故	環境改善	道路環境の改善		SC 安全点検・危険箇所把握
		公共交通網の整備		SC 見守り活動
			SC スクールゾーン対策	
規則・罰則	交通法令 規制・取り締まり			
	教育・啓発	交通安全に関する計画の策定・交通安全対策協議会の設置		
		SC はまっ子交通あんぜん教室	SC 安全指導	
		SC 街頭啓発（自転車ヘルメット着用啓発含む。）		
課題② 高齢者の 交通事故	環境改善	道路環境の改善		
		公共交通網の整備		
	規則・罰則	交通法令 規制・取り締まり		
教育・啓発		交通安全に関する計画の策定・交通安全対策協議会の設置		
			SC 免許更新時講習	SC 免許返納啓発
		SC 高齢者交通安全教室・街頭啓発		

図表9 課題に対する取組の概要

# 課題と対策

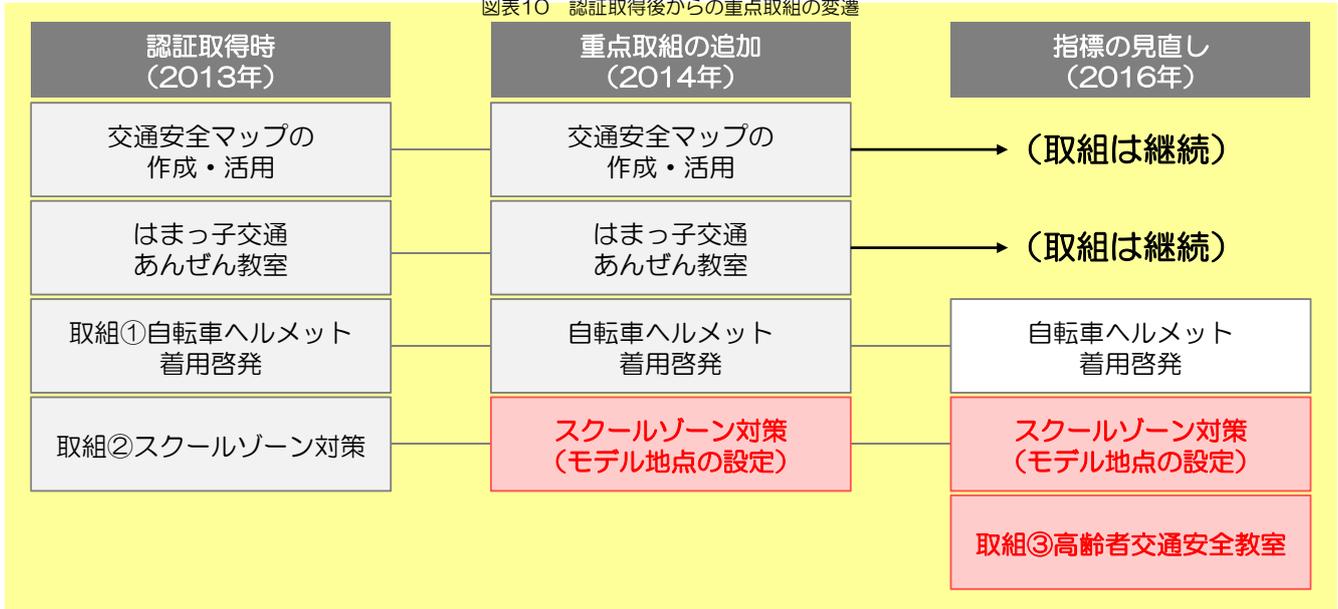


図表8 課題と対策

# 認証取得後からの重点取組の変遷

- 2014年の重点取組の追加時に、スクールゾーン対策の一環としてモデル地点の設定を追加。2016年の指標の見直し時に、事故の割合が増えている高齢者の交通安全教室を追加。交通安全マップの作成・活用、はまっ子交通あんぜん教室は引き続き重点取組外で続けていく。

図表10 認証取得後からの重点取組の変遷



## 取組① 自転車ヘルメット着用啓発

区内自転車販売店に協力をいただき、特典付きのチラシを作成。  
区内の小学校・市立保育園の入学・入園に合わせて、全生徒に配布。  
3歳児検診対象者の保護者向けに配布。



図表11 自転車ヘルメット着用啓発チラシ

# 取組① 自転車ヘルメット着用啓発

図表12 取組①の評価方法

短期的指標	中期的指標	長期的指標
自転車ヘルメットの重要性を理解する ----- 自転車ヘルメット着用啓発チラシ配布数を計測	ヘルメットを着用することの増加 ----- ヘルメットを着用することの割合をアンケートにより計測	自転車事故によることもの死傷者数の減少 ----- 救急搬送記録、人口動態統計により計測



## 取組① プログラムの評価（短期的指標）

- 自転車ヘルメット着用啓発チラシについては、小学校、保育園、3歳児健診受診者の保護者を対象に配布しているため、毎年順調に配布数を伸ばしている

図表13 取組① プログラムの評価（短期的指標）

	2013	2014	2015	2016	2017
自転車ヘルメット着用啓発チラシ配布数	7,300部	8,000部	8,500部	9,000部	9,000部

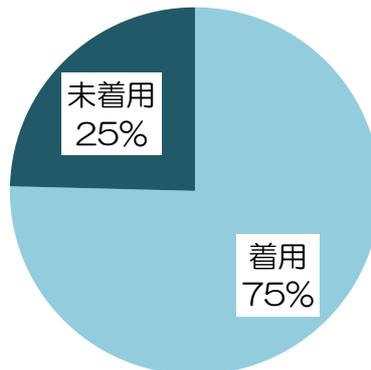


## 取組① プログラムの評価（中期的指標）

### 自転車乗車時の頭部を守る こどもへの交通事故に対する啓発の効果

- 保護者が、自転車に同乗する幼児にヘルメットを着用させる割合は、高い水準にあるため、引き続き保育園や3歳児健診受診者を対象に啓発を実施する

図表16 保護者が未就学児を同乗させる際のヘルメット着用率



※2016年3月に市立保育園の保護者に対して計測



## 取組① プログラムの評価（中期的指標）

- 子どもが自転車を運転する際に、ヘルメットを着用する割合は、2014年度から統計を取っている
- 未就学児のヘルメット着用率は高いため、継続して着用するよう啓発を行う

図表14 取組① プログラムの評価（中期的指標）

	2013	2014	2015	2016	2017
自転車を運転する際にヘルメットを着用することの割合	—	中学生 1% 小学生 12.5% 未就学児 37.5%	中学生 — 小学生 — 未就学児 60.3%	中学生 1.3% 小学生 10.9% 未就学児 53.3%	中学生 4.1% 小学生 10.5% 未就学児 75%

※小・中学生については学校アンケートにて計測

※未就学児については年度末に市立保育園の保護者に対して測定（2014年度は桂台保育園のみで計測）



## 取組① プログラムの評価（長期的指標）

- こどもの交通事故件数は減少傾向にある。
- 自転車事故によるこどもの死傷者数も減少傾向にある。
- 自転車事故によるこどもの救急搬送のうち、頭部損傷の割合については、上下を繰り返している

図表15 取組① プログラムの評価（長期的指標）

	2013	2014	2015	2016	2017
①こどもの交通事故件数	30件	26件	18件	16件	24件
①自転車事故によるこどもの死傷者数	14人	6人	6人	5人	11人
③自転車事故によるこどもの救急搬送のうち、頭部損傷の割合	29%	34%	19%	37%	2018年 3月末集計

## 取組② スクールゾーン対策

### ■スクールゾーン対策協議会

各小学校で学校やPTA、警察署などによるスクールゾーン対策協議会を開催し、登下校時の見守りや交通安全指導、危険箇所の点検及び道路改修等について協議を行い、実際に取組を行うことで交通事故によるけがの減少を目指します。

- 登下校時の見守り・交通安全指導は保護者や地域ボランティアが実施
- 危険箇所の点検は学校やPTA、警察署が実施
- スクールゾーン協議会と警察署、土木事務所、区役所で協議をし、道路改修等を実施
- 分科会委員も対策協議会のメンバーとして参加



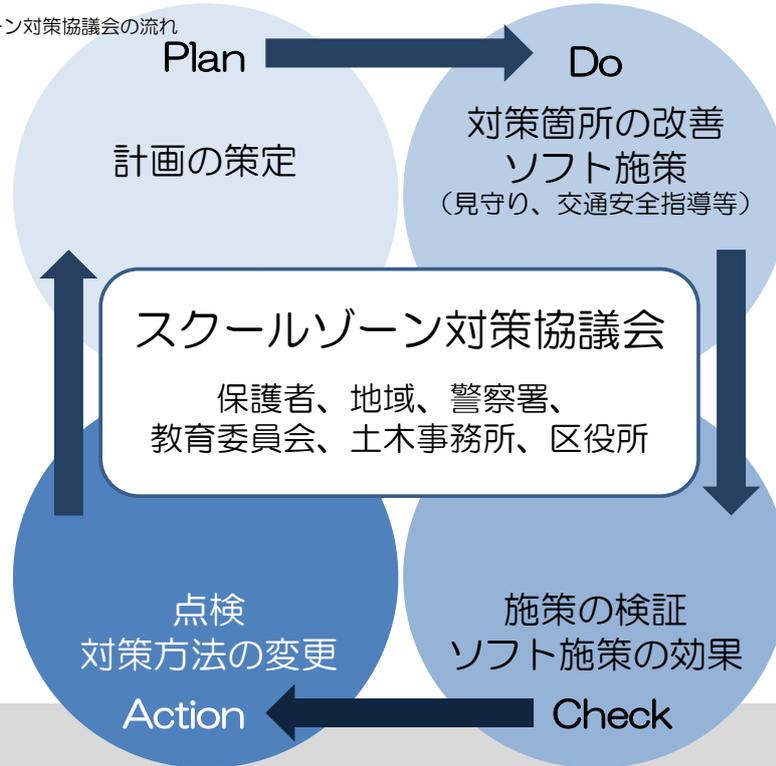
図表17 スクールゾーン対策協議会①



図表18 スクールゾーン対策協議会②

## 取組② スクールゾーン対策

図表19 スクールゾーン対策協議会の流れ



## 取組② スクールゾーン対策

- 地域、学校、関係団体、行政が一体となって、通学路を中心としたスクールゾーンの改善に向けて検討・協議

施工前



図表20 施工前の道路

施工後



図表21 施工後の道路

# 取組② スクールゾーン対策

## ■モデル地点の設定

区内に交通環境の改善を図るモデル地点2箇所を選定し、改修の前・後を比較・検証。改善によって何がどう良くなったのか、引き続き改善が必要な部分はどこかなどを保護者や学校、地域とともに検証することで、より有効な改善につなげ、交通事故の減少を目指します。

- 路面標示等の工夫により、交通環境の改善を図るモデル地点2箇所を選定
- 外側線の引き直しによる歩道の拡幅及びセンターラインの消去
- 車両の通行速度の計測



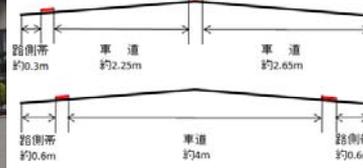
### 【モデル地点①】本郷台小学校・本郷特別支援学校付近



図表22 モデル地点① 施工前



図表23 モデル地点① 施工後



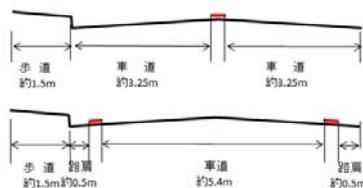
### 【モデル地点②】桜井小学校



図表24 モデル地点② 施工前

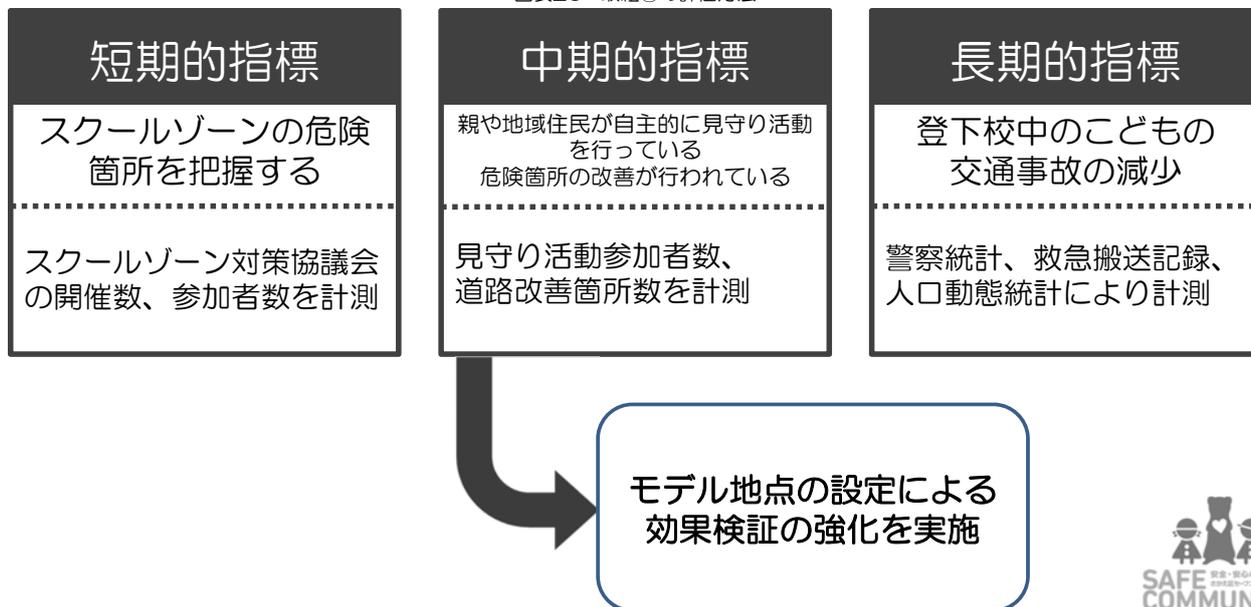


図表25 モデル地点② 施工後



## 取組② スクールゾーン対策

図表26 取組②の評価方法



## 取組② プログラムの評価（短期的指標）

- 危険箇所を把握している親や地域住民の数は、スクールゾーン活動参加者を計上しており、ほぼ横ばいを維持している。引き続き、スクールゾーン対策協議会を通じて啓発を実施していく

図表27 取組② プログラムの評価（短期的指標）

	2013	2014	2015	2016	2017
①スクールゾーン対策協議会の開催数（区内の市立小学校全14校は必ず開催）	15校	14校	15校	14校	14校
②危険箇所を把握している親や地域住民の数	616人	618人	617人	624人	627人



## 取組② プログラムの評価（中期的指標）

- 見守り活動参加者数は微増している。改善箇所については、毎年危険箇所を着実に改善している。引き続き、見守り活動参加者数を確保するとともに、設備改善も進めていく

図表28 取組② プログラムの評価（中期的指標）

	2013	2014	2015	2016	2017
①見守り活動参加者数	—	—	1,600人	1,700人	1,750人
②改善箇所数	78箇所	73箇所	62箇所	83箇所	72箇所



## 取組② プログラムの評価（中期的指標）

- 車両の通行速度の計測を実施
- 検証結果を有効な取組につなげる

図表29 取組② モデル地点の通行速度の変化

	通行速度の変化	
	改善前	改善後
【モデル地点①】本郷台小学校・本郷特別支援学校	平均速度 35.2km 最高速度 51.0km <small>(2015年9～12月測定)</small>	平均速度 34.8km 最高速度 48.0km <small>(2016年4～5月測定)</small>
【モデル地点②】桜井小学校	平均速度 38.1km 最高速度 62.0km <small>(2015年9～10月測定)</small>	平均速度 37.7km 最高速度 53.0km <small>(2016年7月測定)</small>

出典：栄土木事務所（制限速度30kmの地点）



## 取組② プログラムの評価（長期的指標）

- 子どもの交通事故件数は2017年増加してしまっただが減少傾向にある。交通事故による子どもの死傷者数は、5年前より減少している。分科会と各関係機関・団体が連携をとって、活動してきた成果だと考える

図表30 取組② プログラムの評価（長期的指標）

	2013	2014	2015	2016	2017
①子どもの交通事故件数	30件	26件	18件	16件	24件
②交通事故による子どもの死傷者数	33人	33人	18人	16人	27人



## 取組③ 高齢者向け交通安全教室

交通事故における構成比率で4割近くを占める高齢者に対し、分科会委員の一部が交通安全教室や安全運転講習を実施しています。また、運転に不安を感じた高齢者に対しては、チェックリストを使用して専門機関の受診や免許の返納を検討するよう促しています。

- 交通安全のポイントの解説やトラビック体操、反射材等の配布・説明などを実施（トラビック体操とは、Traffic Safety（交通安全）とAerobic（エアロビック）を掛け合わせた造語で、「高齢者向け交通事故防止のためのエアロビック」）
- 講習や実技練習を通じた正しい運転知識の再確認
- チェックリストには、「車のキーや免許証などを探し回ることが増えている」など運転に対する不安要素9項目を掲載し、3つ以上当てはまる人には、専門機関への受診を検討してもらう。また、チェックリストをもとに、運転に不安を感じたら、免許の返納を考えてもらう仕組み



図表31 高齢者向け交通安全教室



図表32 高齢者向け安全運転講習



## 取組③ 高齢者向け交通安全教室

図表33 取組③の評価方法

短期的指標	中期的指標	長期的指標
高齢者が交通ルール・マナーについて再確認する <hr/> 高齢者向け交通安全教室の実施回数・参加者数を計測	高齢者が交通事故予防対策を行う <hr/> ・反射材の配布枚数を計測 ・免許返納数を計測	自動車事故による高齢者の負傷者数の減少 <hr/> 救急搬送記録、人口動態統計により計測



## 取組③ プログラムの評価（短期的指標）

- 高齢者向け交通安全教室の実施回数・参加者は年によって増減を繰り返している
- 高齢化により増加する高齢者ドライバー等に向けて、引き続き着実に講習を実施していく

図表34 取組③ プログラムの評価（短期的指標）

	2013	2014	2015	2016	2017
高齢者向け交通安全教室 実施回数、参加者数	32回 1,373人	28回 905人	33回 1,628人	28回 930人	33回 1,612人



## 取組③ プログラムの評価（中期的指標）

- 反射材の配布枚数は増減を繰り返している
- 免許返納数は増加傾向にある

図表35 取組③ プログラムの評価（中期的指標）

	2013	2014	2015	2016	2017
①反射材の配布枚数	1,373個	905個	1,628個	930個	1,612個
②高齢による免許返納数	258件	422件	517件	510件	634件



## 取組③ プログラムの評価（長期的指標）

- 高齢者の交通事故の件数は増減を繰り返していたが、直近では減少。交通事故による高齢者の死者数は0人になっていない。

図表36 取組③ プログラムの評価（長期的指標）

	2013	2014	2015	2016	2017
①高齢者の交通事故件数	104件	80件	81件	88件	78件
②交通事故による高齢者の死者数	2人	2人	2人	2人	2人



## その他の取組 交通安全に関する啓発

### ■交通安全マップの作成・活用

地図情報システムを活用し、交通安全マップをデータ化。事故発生地点や危険箇所等の情報の付加が可能になり、また配布対象や用途によって様々な出力方法が可能となったことで、人に合った方法による危険箇所の認識ができるようになりました。

- スクールゾーン対策協議会説明会などを通じて分科会委員からも周知
- 区役所のホームページから閲覧可能



図表37 交通安全マップ



図表38 スクールゾーン対策協議会での周知

33

## その他の取組 交通安全に関する啓発

### ■各種キャンペーン

不特定多数の区民に向けて交通安全意識を啓発するため、分科会委員を中心に様々な形でのキャンペーンを実施しています。

- 各季運動期間（入学・入園時、春、夏、秋、年末）における取組
- 強化月間（自転車マナーアップ、飲酒運転根絶など）における取組
- イベントの機会を捉えて実施する取組（交通事故死ゼロを目指す日、はたらくくるまだいしゅうごうなど）



図表39 交通安全キャンペーン①



図表40 交通安全キャンペーン②

34

## その他の取組 交通安全に関する啓発

### ■はまっ子交通あんぜん教室

栄区内の全小学校で、安全な歩き方や自転車の乗り方を教える「はまっ子交通あんぜん教室」を実施することで、交通事故に対するこどもたちの危機意識を向上し、交通事故によるけがの減少を目指します。

- 分科会委員を中心に、全ての小学校で実施、毎年約3,700人の児童が参加
- 学年に応じたプログラム（道路の正しい歩き方、正しい自転車のルール・マナー、死角・内輪差・急制動実験など）



図表41 はまっ子交通あんぜん教室①



図表42 はまっ子交通あんぜん教室②



## その他のプログラム

図表43 その他のプログラムの取組実績

	2013	2014	2015	2016	2017
交通安全マップへのアクセス数	—	—	5,692件	4,641件	3,678件
各種キャンペーンへの参加者数	約7,000人	約7,500人	約7,000人	約7,000人	約7,000人
はまっ子交通あんぜん教室の開催校数及び参加者数	14校 3,366人	14校 3,768人	14校 3,678人	14校 3,671人	14校 3,672人
見守り活動の安全誘導講習や保護者向けのチャイルドシート講習会等実施回数、参加者数	12回 197人	14回 192人	12回 187人	12回 170人	16回 230人



## セーフコミュニティ活動による気づきや変化

- スクールゾーンでの見守り活動など、従来からの取組がセーフコミュニティの推進であることを認識することで、より主体的・積極的に活動に取り組むようになるのと同時に、安心感を実感できている。
- スクールゾーン対策でモデル地点を設定したことにより、多少ではあるが道路改修の成果を実感することができた。
- 高齢の歩行者についても、全体の1割程度事故が起きていることがわかったが、現状効果的な対策を見いだせていない。



図表44 スクールゾーンでの見守り



図表45 はまっ子交通あんぜん教室



図表46 スクールゾーン対策協議会

## 今後の方向性

### □ スクールゾーン対策の継続実施

- モデル地点の設定により、道路改修による成果を確認できた。  
⇒ 今後も改善が必要な箇所について話し合いの上、道路の改修を実現していく。
- スクールゾーン対策協議会では、今まで以上に自治会町内会や地元団体などの幅広い参加のもと、行政も積極的に協議に関わり、PDCAサイクルによる計画的な対応を図る。

### □ 不特定多数への啓発活動や安全教室の継続実施

引き続き地道な取組に加え、高齢者などに啓発対象を絞った啓発活動の重点化なども実施する。

### □ 今後の課題（高齢の歩行者についての事故対策）

現状ではあまりできていないので、どのような対策が有効かを今後検討し、実践していく。

ご清聴ありがとうございました

