

鹿児島市セーフコミュニティ 交通安全対策委員会



発表日	2019年10月24日
発表者	交通安全対策委員会委員長
所属	鹿児島県交通安全協会 馬渡 修

交通安全対策委員会の構成メンバー

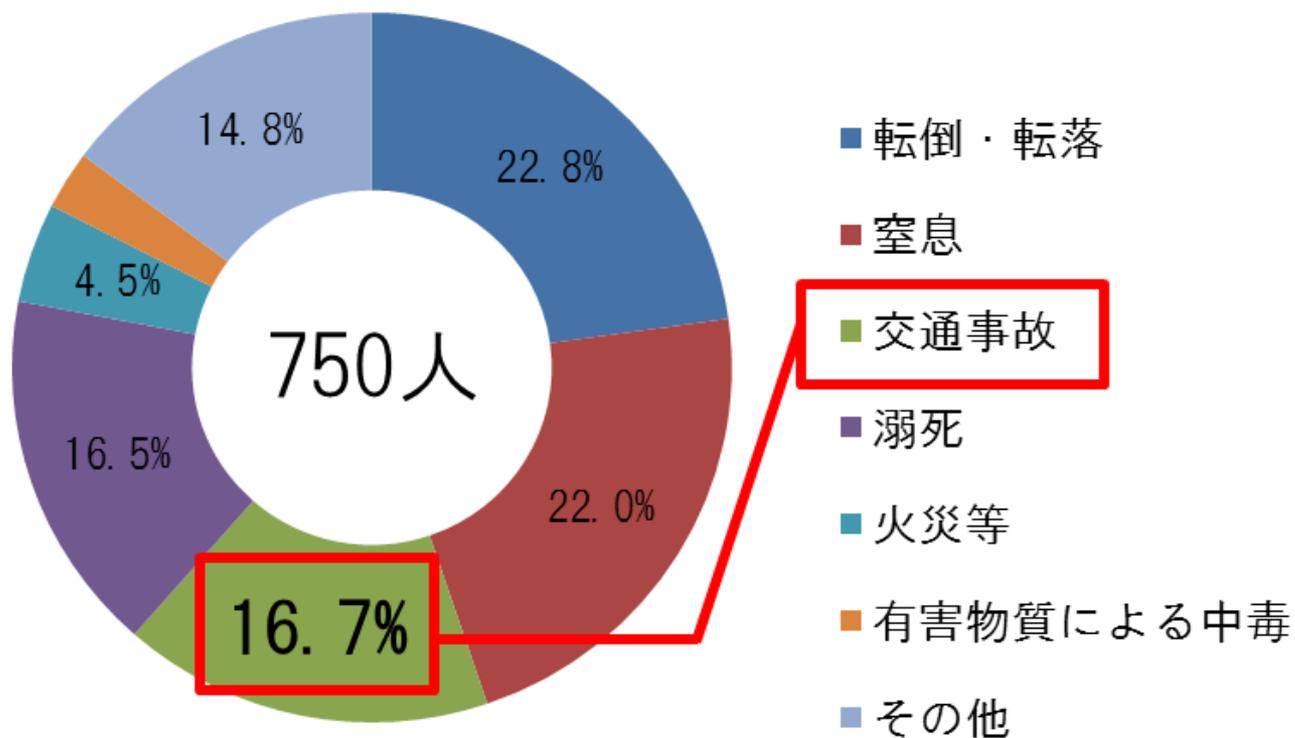
区分	No.	所属
関係団体	1	鹿児島県交通安全協会
	2	吉野校区安心安全ネットワーク会議
	3	鹿児島県交通安全協会鹿児島南地区協会
	4	鹿児島市PTA連合会
	5	鹿児島市交通安全母の会
	6	鹿児島市老人クラブ連合会
	7	鹿児島県指定自動車教習所協会
	8	鹿児島国際大学
行政関係	9	鹿児島県警察本部交通企画課
	10	鹿児島中央警察署交通課

区分	No.	所属
行政関係	11	鹿児島西警察署交通課
	12	鹿児島南警察署交通課
	13	鹿児島国道事務所交通対策課
	14	鹿児島県鹿児島地域振興局土木建築課
	15	鹿児島市安心安全課
	16	鹿児島市地域振興課
	17	鹿児島市長寿支援課
	18	鹿児島市こども政策課
	19	鹿児島市道路建設課
	20	鹿児島市教育委員会保健体育課

対策委員会設置の背景①

不慮の要因による死者のうち約2割が交通事故

図表1 不慮の要因による死亡状況

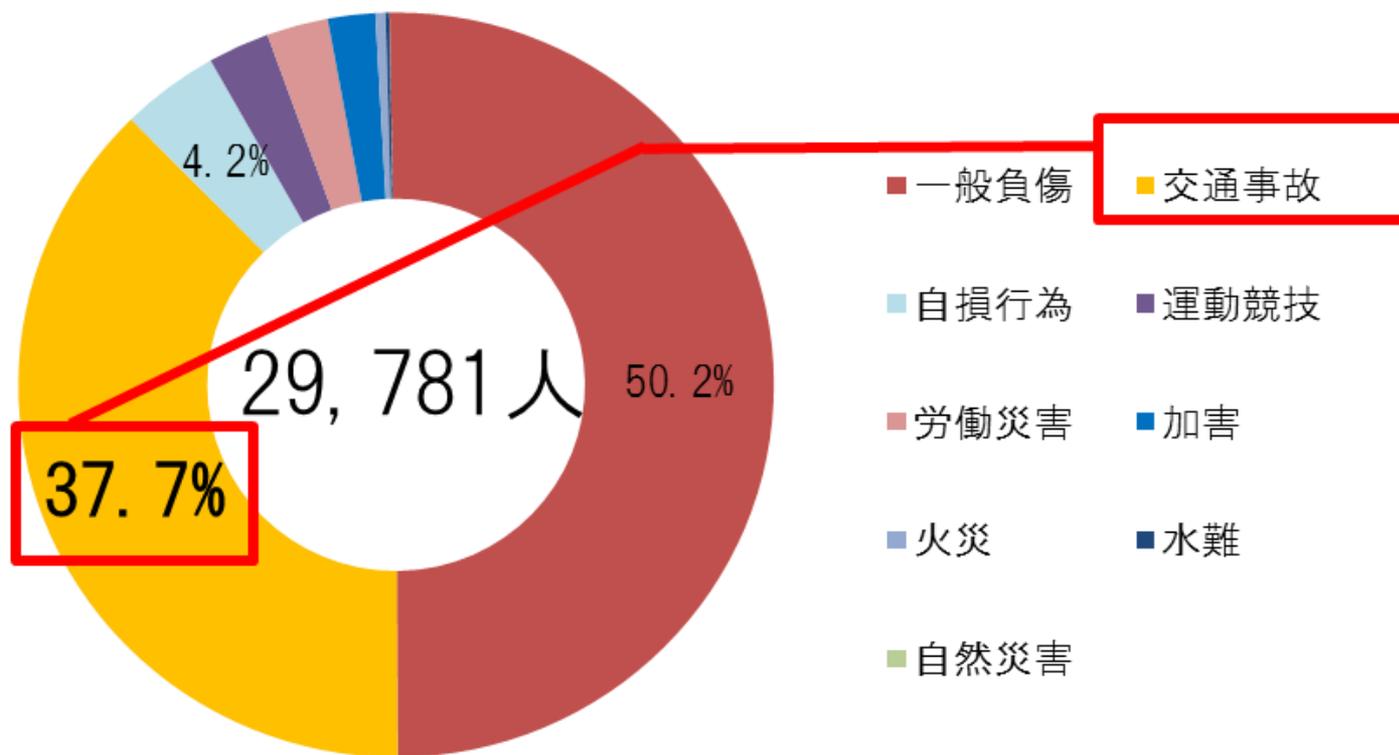


【出典】かごしま市の保健と福祉(人口動態統計)(鹿児島市) 2008～2012年合計

対策委員会設置の背景②

救急搬送者の約4割が交通事故に起因

図表2 事故種別救急搬送の状況

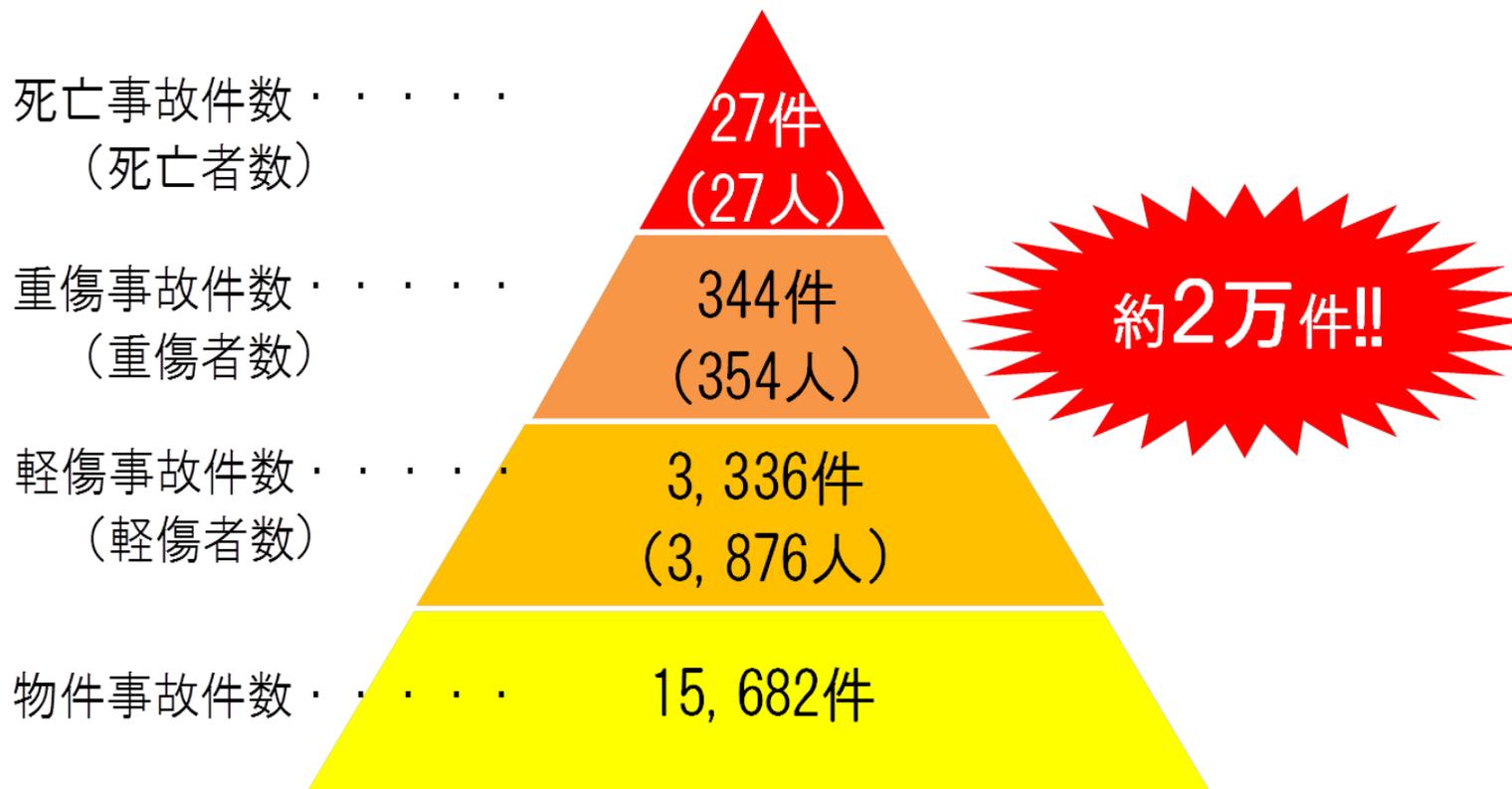


【出典】消防年報(市消防局) 2010~2014年合計 ※救急搬送のうち、急病、その他(転院搬送など)を除く

対策委員会設置の背景③

年間約2万件の交通事故が発生し、4,000人以上が死傷

図表3 交通事故発生状況

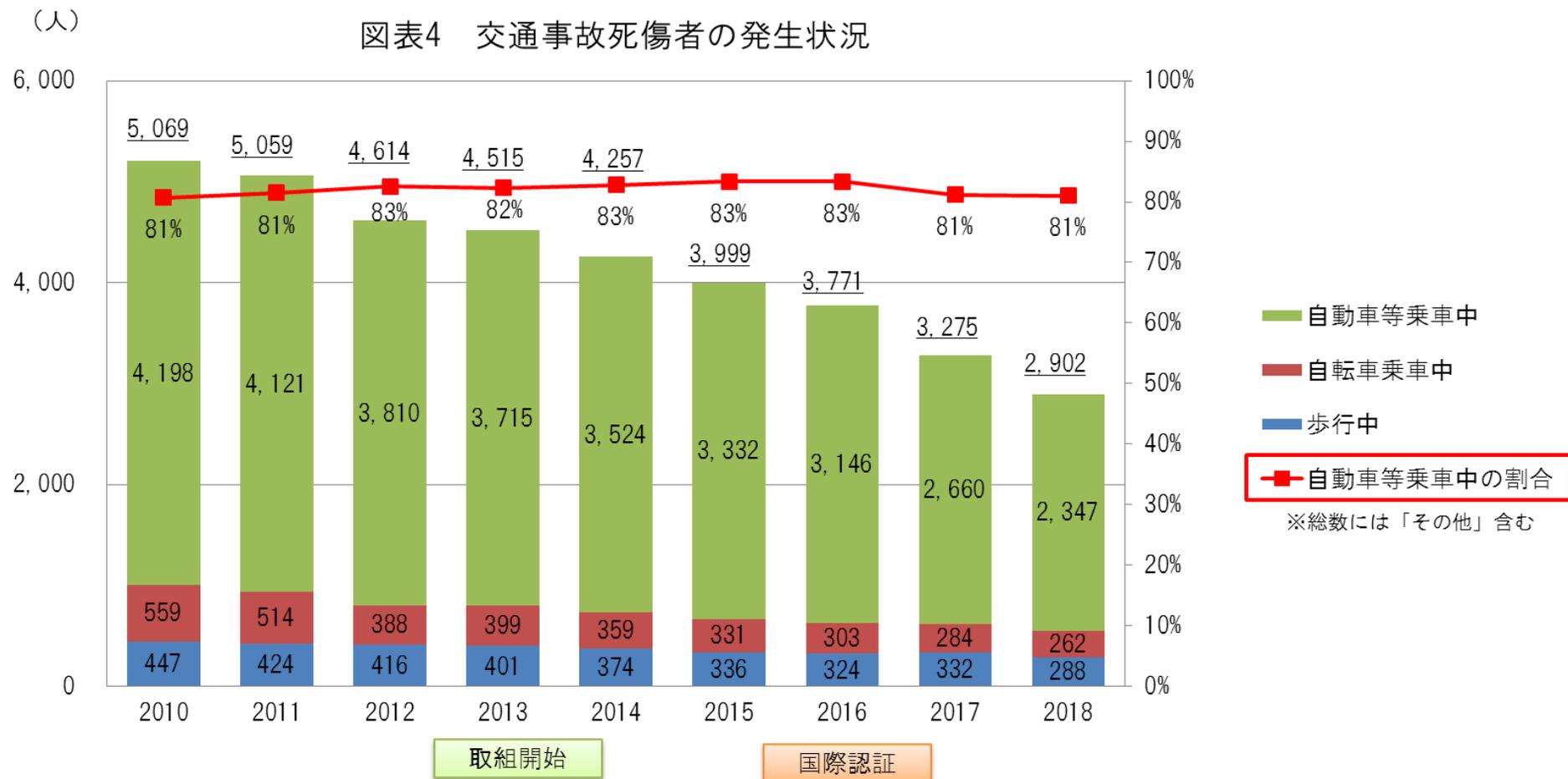


【出典】交通事故統計分析表(鹿児島県警察) 2014年

データに基づく客観的課題①

事故状態別では自動車等乗車中の死傷者が8割を占めている

図表4 交通事故死傷者の発生状況

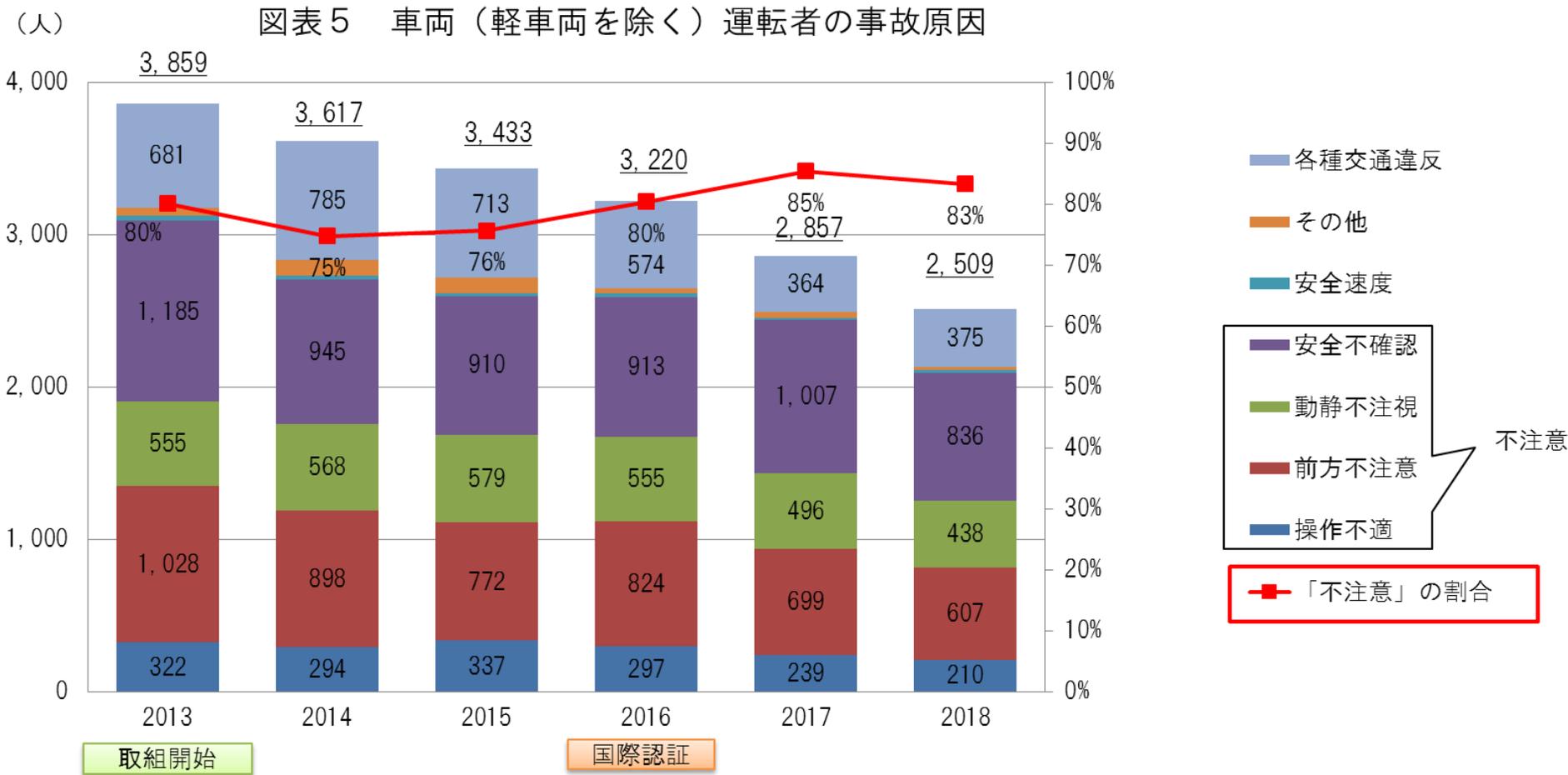


【出典】交通事故統計分析表（鹿児島県警察） 2013～2018年

データに基づく客観的課題②

ちょっとした不注意が交通事故を引き起こしている

図表5 車両（軽車両を除く）運転者の事故原因

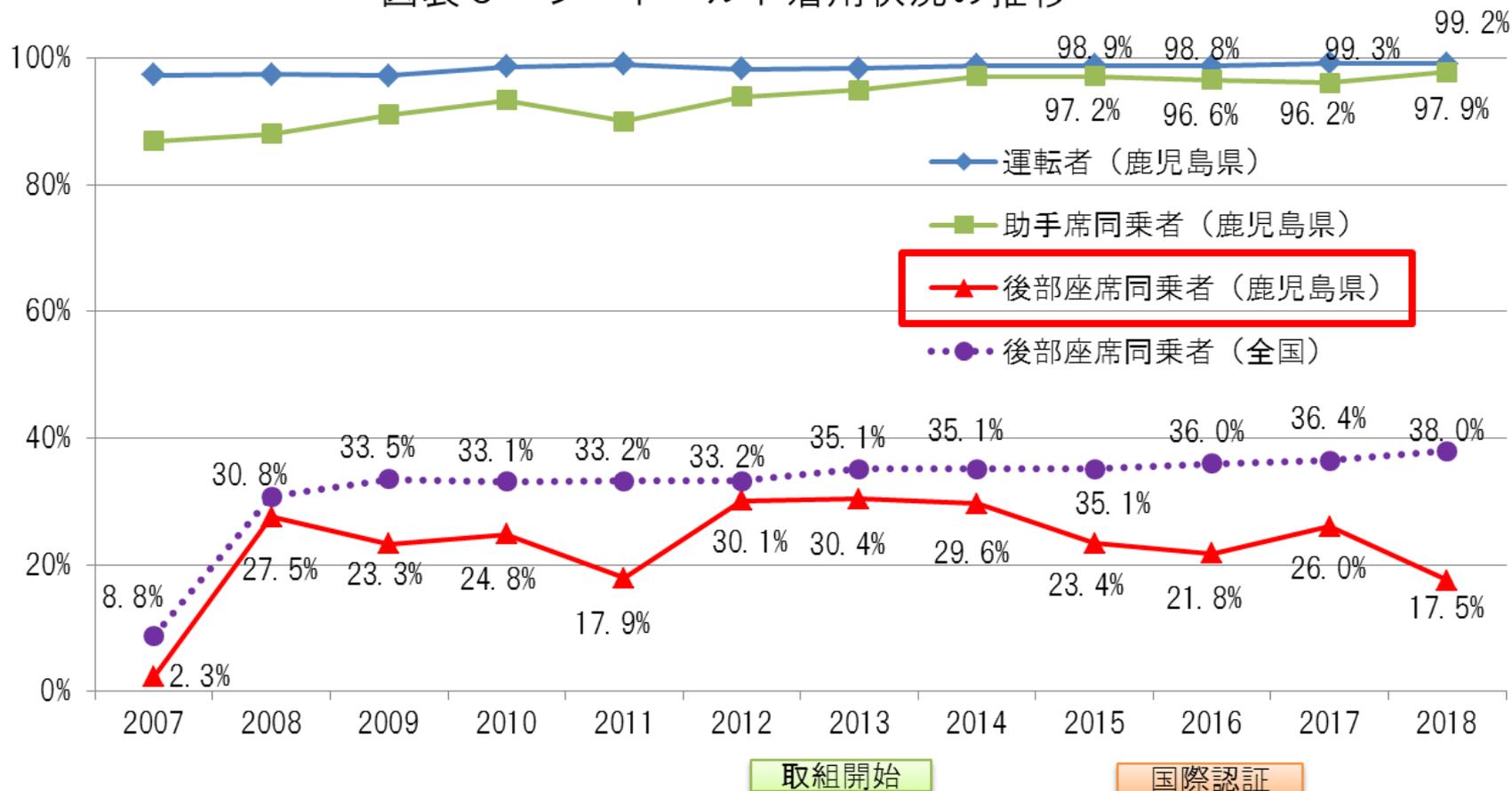


【出典】鹿児島県警察本部（交通企画課）調べ 2013～2018年

データに基づく客観的課題③

後部座席のシートベルト着用率が低い

図表6 シートベルト着用状況の推移

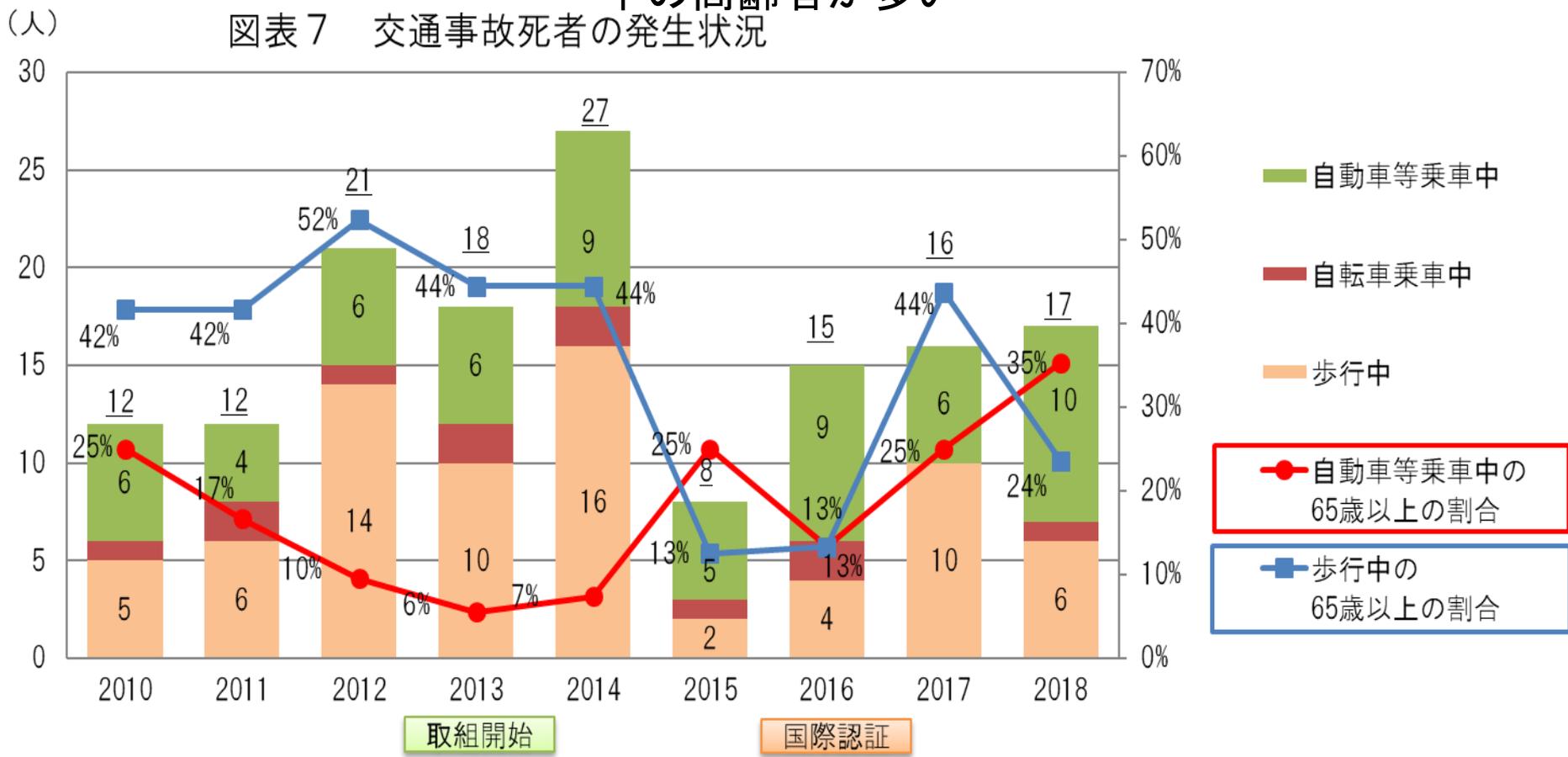


【出典】シートベルト着用状況全国調査（警察庁、日本自動車連盟） 2007～2018年

データに基づく客観的課題④

交通事故死者は、歩行中・自動車等乗車
 中の高齢者が多い

図表7 交通事故死者の発生状況

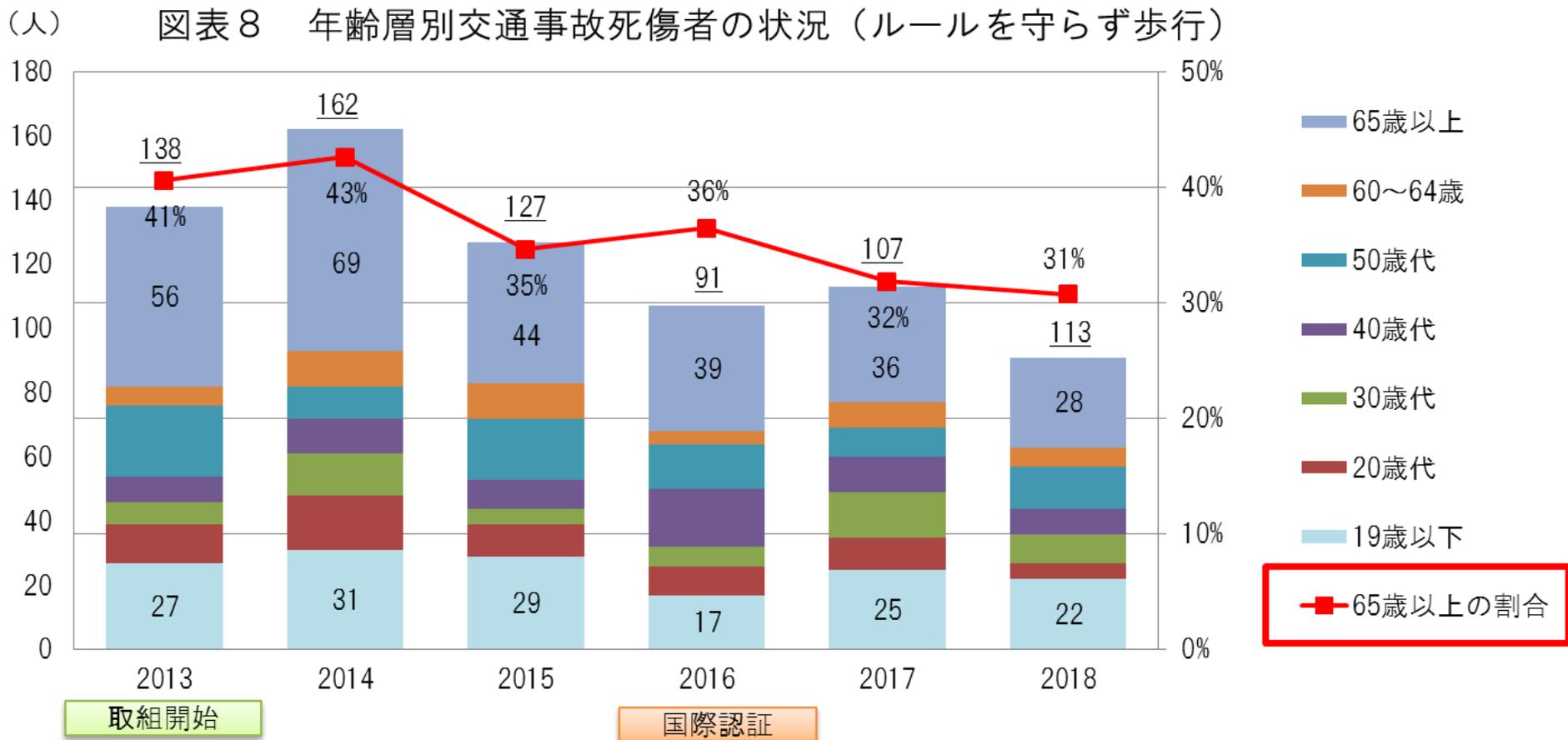


【出典】 鹿児島県警察本部（交通企画課）調べ 2010～2018年

データに基づく客観的課題⑤

交通ルールを守らず死傷した歩行者は、高齢者が多い

図表8 年齢層別交通事故死傷者の状況（ルールを守らず歩行）

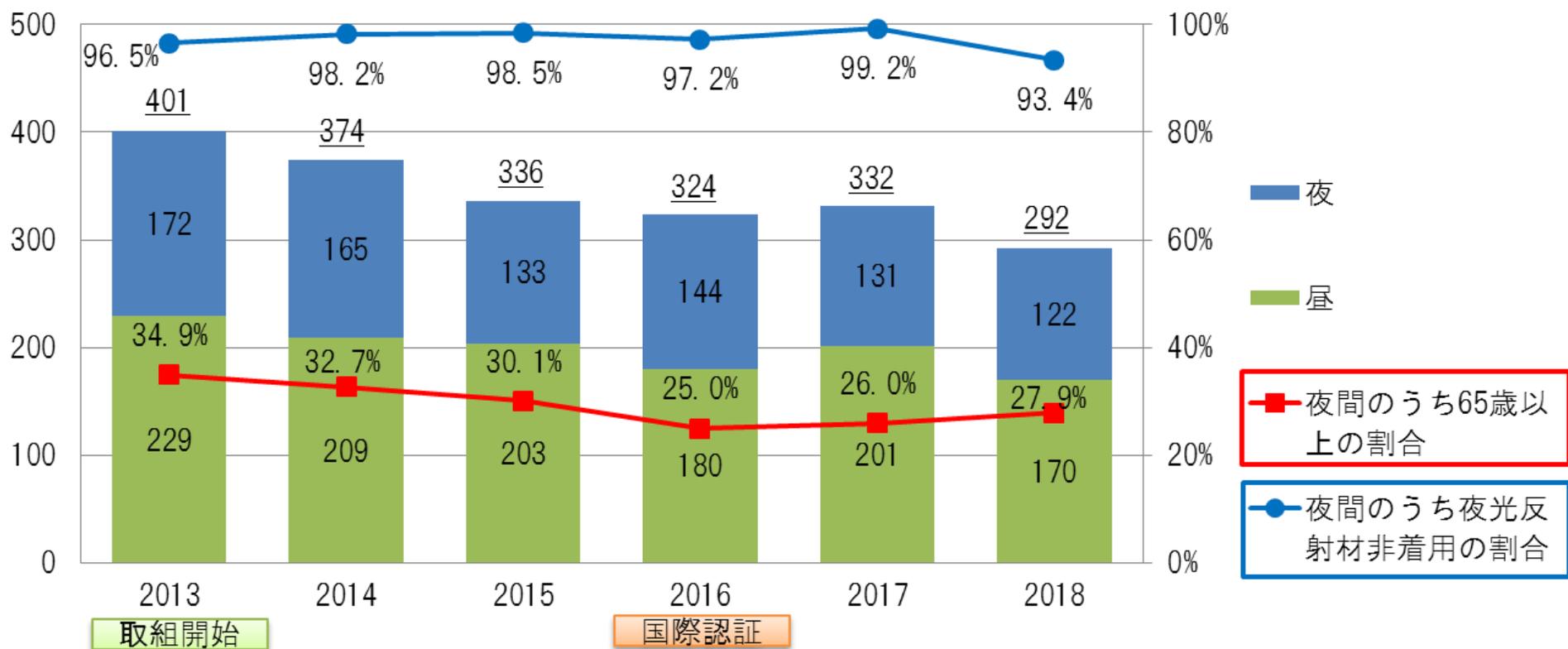


【出典】鹿児島県警察本部（交通企画課）調べ 2013～2018年

データに基づく客観的課題⑥

歩行中の交通事故死傷者は夜間が4割を占め、うち高齢者が多く、その大部分が夜光反射材を着用していない

(人) 図表9 昼夜別歩行中の交通事故死傷者数

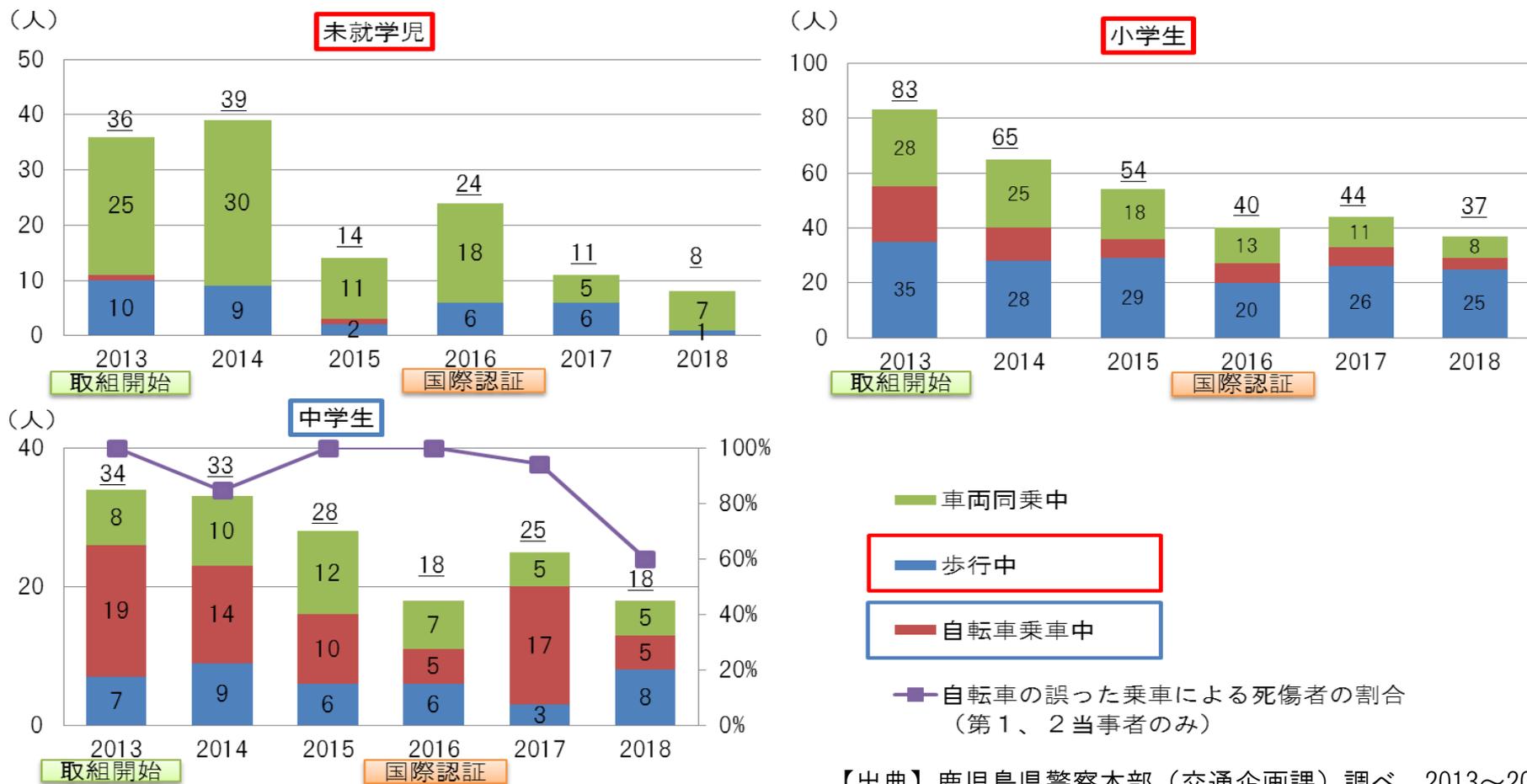


【出典】鹿兒島県警察本部（交通企画課）調べ 2013～2018年

データに基づく客観的課題⑦

中学生は自転車乗車中、小学生・未就学児は歩行中の死傷者が多い

図表10 学齢別・交通事故状態別死傷者の状況

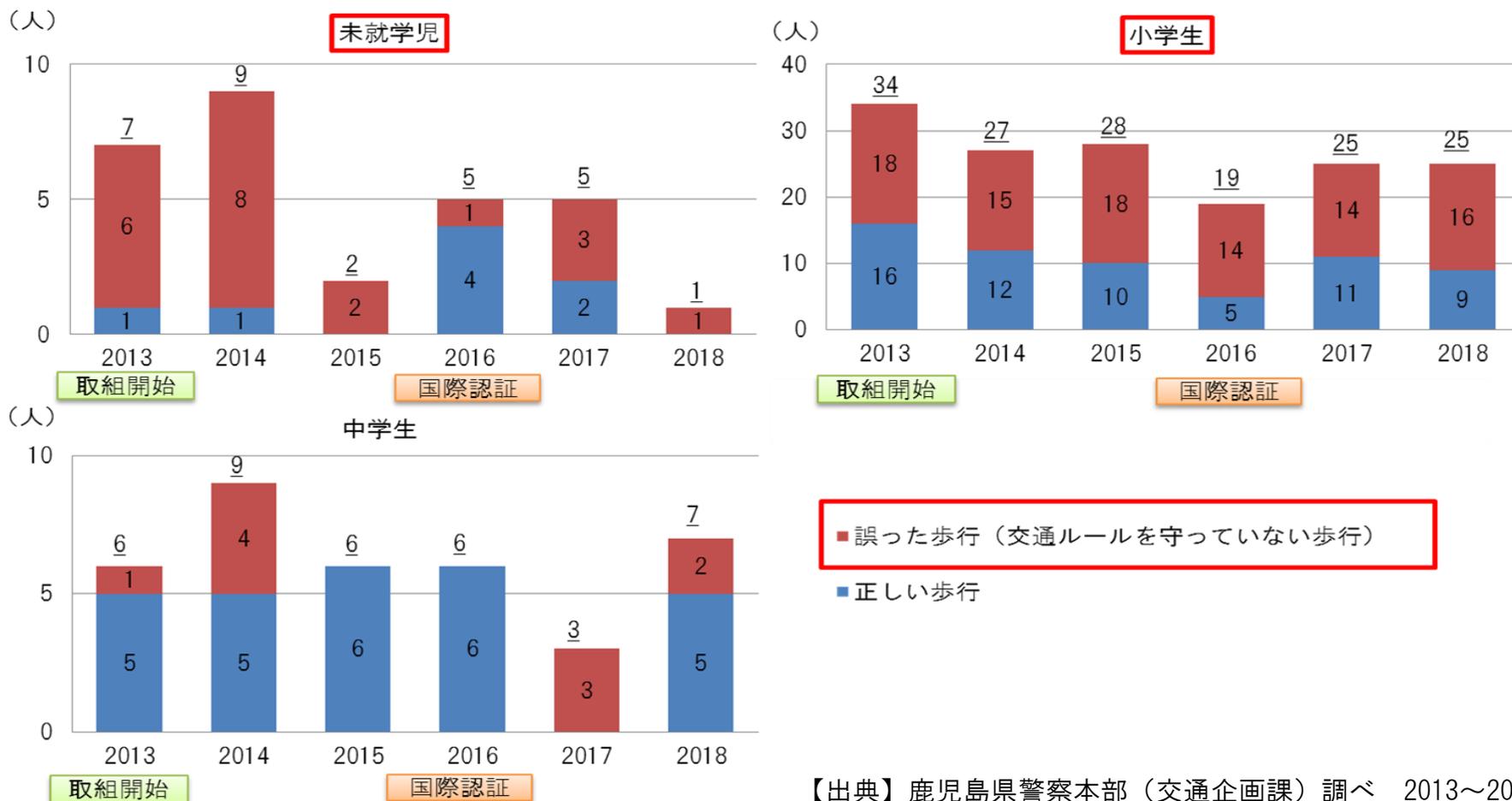


【出典】鹿兒島県警察本部（交通企画課）調べ 2013～2018年

データに基づく客観的課題⑧

子どもは交通ルールを守らずに交通事故に遭い、死傷することが多い

図表11 学齢別における歩行中の交通事故死傷者の状況

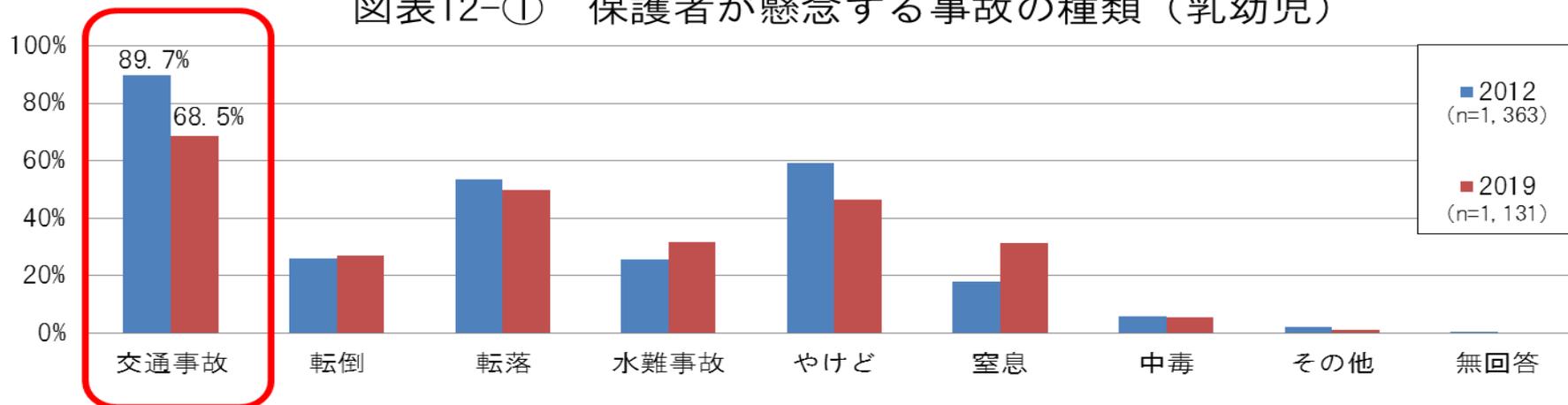


【出典】鹿兒島県警察本部 (交通企画課) 調べ 2013~2018年

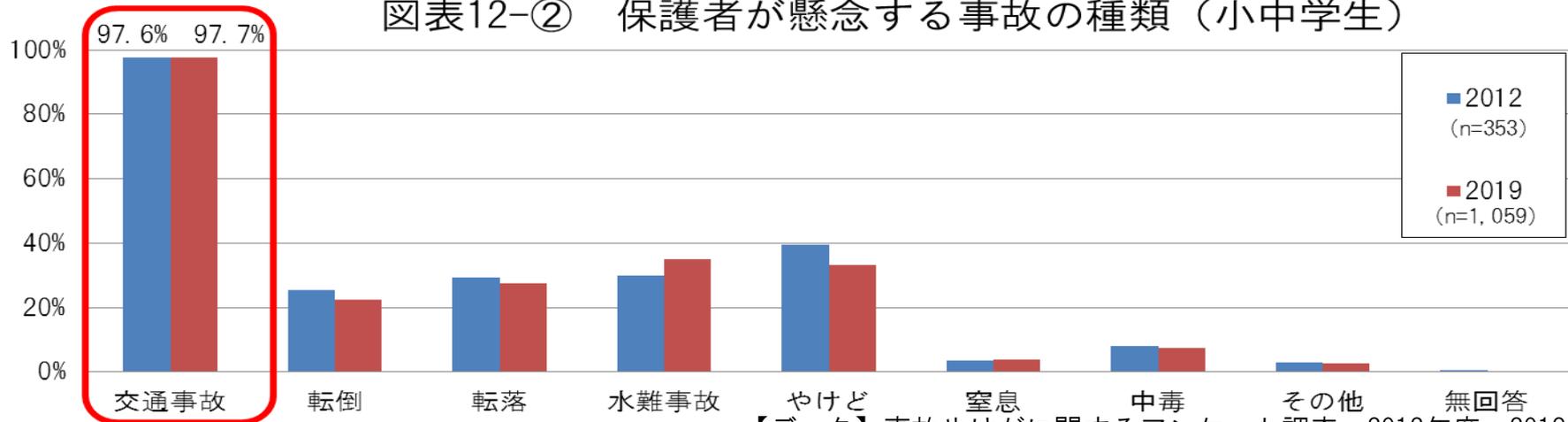
データに基づく客観的課題⑨

保護者の多くは子どもの交通事故を懸念している

図表12-① 保護者が懸念する事故の種類（乳幼児）



図表12-② 保護者が懸念する事故の種類（小中学生）



【データ】 事故やけがに関するアンケート調査 2012年度、2019年度

課題解決のための目標と取組①

課題

具体的な目標

取組

①交通事故死傷者は自動車等乗車中が多い。【図表4】

②ちょっとした不注意での交通事故が多い。【図表5】

③後部座席のシートベルト着用率が低い。【図表6】

自動車による
交通事故減少

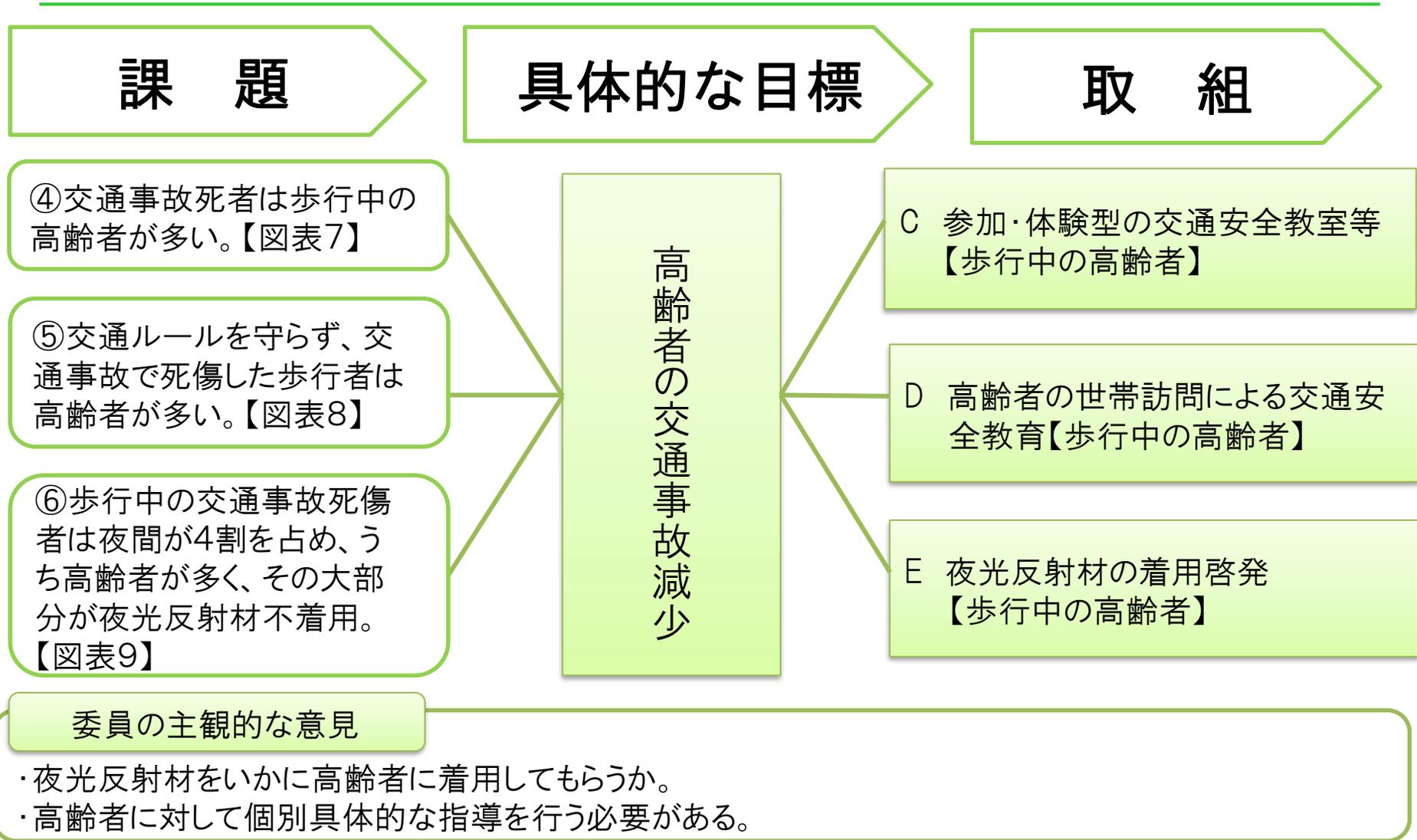
A シートベルト着用の啓発活動
(全席シートベルトの着用)
【運転者向け】

B 企業等への交通安全講習等
【運転者向け】

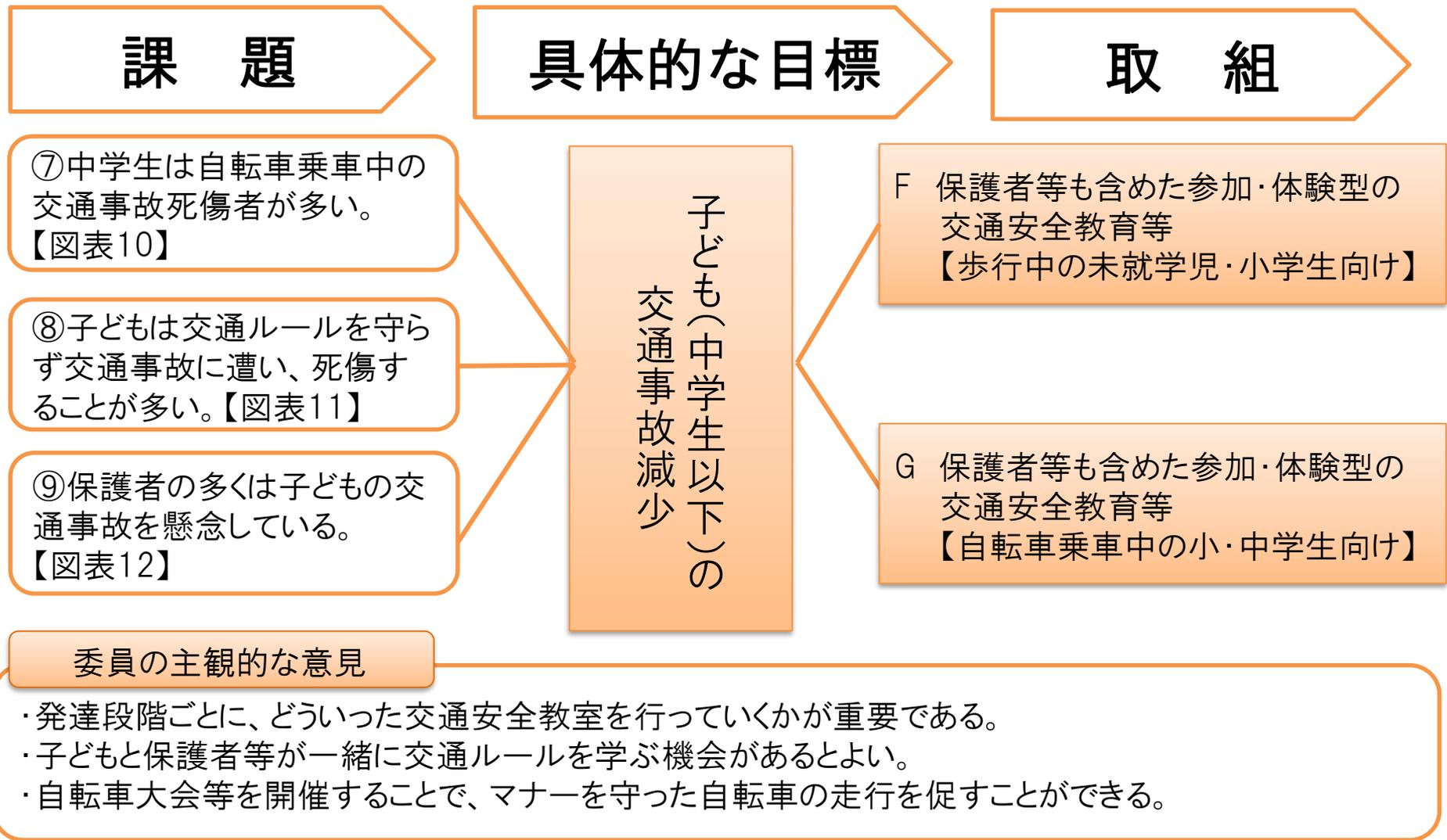
委員の主観的な意見

- ・運転者の緊張感の欠如などが交通事故を引き起こす。
- ・高齢運転者は、自身の身体能力や認知能力の低下を認識できていないかもしれない。

課題解決のための目標と取組②



課題解決のための目標と取組③



課題解決のための目標と取組④

モデル地区からの提案

取組

セーフコミュニティに取り組む中で、地域住民の交通安全に関する機運が高まる。

今後の取組を有効に展開するため、地域の交通危険個所を把握する必要がある。

H 交通安全マップの作成
【モデル地区住民等】

レベル別の対策

具体的 目標	対策			
	方向性	国県レベル	市レベル	地域・各種団体レベル
自動車 による 交通事故 減少	規制・ルール	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通法 ・交通規制・取締り 		
		【交通安全対策委員会】Aシートベルトの着用啓発		
	教育	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室の実施 ・交通安全運動 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室の実施 ・交通安全運動 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室への参加 ・交通安全運動への参加 ・街頭キャンペーンの実施
	【交通安全対策委員会】B交通安全教室の実施			
	環境改善	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全施設の整備 ・事故ゼロプラン ・ゾーン30の指定 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全施設の整備 ・ゾーン30の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全要望の提出
	【交通安全対策委員会】H 交通安全マップの作成			

レベル別の対策

具体的 目標	対策			
	方向性	国県レベル	市レベル	地域・各種団体レベル
高齢者の 交通事故 減少	規制・ルール	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通法 ・交通規制・取締り 	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許自主返納優遇制度 	
	教育	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室の実施 ・交通安全運動 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室の実施 ・交通安全運動 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室への参加 ・交通安全運動への参加 ・街頭キャンペーンの実施
	環境改善	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全施設の整備 ・事故ゼロプラン 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全施設の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全要望の提出

【交通安全対策委員会】C, D交通安全教室の実施

【交通安全対策委員会】E夜光反射材の着用啓発

【交通安全対策委員会】H交通安全マップの作成

レベル別の対策

具体的 目標	対策			
	方向性	国県レベル	市レベル	地域・各種団体レベル
子ども (中学生 以下)の 交通事故 減少	規制・ルール	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通法 ・自転車条例(ヘルメット着用、保険加入等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・児童通学保護員の設置 	<ul style="list-style-type: none"> ・登下校時の見守り
	教育	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室の実施 ・交通事故防止運動 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室の実施 ・交通事故防止運動 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室への参加 ・交通安全運動への参加 ・街頭キャンペーンの実施
	環境改善	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全施設の整備 ・事故ゼロプラン ・ゾーン30の指定 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全施設の整備 ・通学路交通安全プログラム ・ゾーン30の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・スクールゾーン委員会の活動 ・交通安全要望の提出
		【交通安全対策委員会】F, G交通安全教室の実施		
		【交通安全対策委員会】H交通安全マップの作成		

環境改善①ー1

通学路の交通安全に係る取組 ～通学路交通安全プログラム1～

市内の小学校、道路管理者、警察等が参加



2012年【全国】
登下校中の児童生徒の交通事故が相次ぐ



2012年7月～8月【鹿児島市】
各小学校の通学路で緊急合同点検を実施



2014年11月【鹿児島市】
「鹿児島市通学路安全推進会議」を設立



現在まで【鹿児島市】
年1回、関係機関合同で点検を実施

交通安全対策委員会ではなく、既存の取組の中で実施

環境改善①ー2

通学路の安全に係る取組 ～通学路交通安全プログラム2～



歩道からの見通しが悪く坂道のため飛び出しが危険。



【鹿児島市】
飛び出し防止のバリカーを設置

信号待ちしている人を車が巻き込みそうになる。



【鹿児島市】
ラバーポールを設置



交通安全対策委員会ではなく、既存の取組の中で実施

環境改善②

生活道路における歩行者等の安全な通行環境の整備 ～ゾーン30～

【鹿児島市】

- 県警と連携し、ゾーン内の最高速度を時速30Kmに制限
- 路面表示・交差点のカラー化
- 路側帯の設置・拡幅・カラー舗装
- 速度抑制対策として、「狭さく」や「ハンプ」などを設置



路面表示



交差点のカラー化



路側帯の設置・拡幅
カラー舗装



狭さく

交通安全対策委員会ではなく、既存の取組の中で実施

環境改善③

生活道路における歩行者等の安全な通行環境の整備～ハンプ～



【鹿児島市】

通過車両の速度抑制を目的として、車道上に凸型の緩やかな段差を試験的に設置



検証結果を踏まえ、令和元年度に本格導入予定

交通施設整備実績

- 2016年度 (決算額：751,477,413円)
- 2017年度 (決算額：601,914,932円)
- 2018年度 (決算額：671,540,567円)

交通安全対策委員会ではなく、既存の取組の中で実施

取組項目

認証取得

取組		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
交通事故減少 自動車の	A シートベルト着用の啓発活動							
	高齢運転者への安全運転講習等				組み入れ			
	B 企業等への交通安全講習等							
交通事故減少 高齢者の	C 参加・体験型の交通安全教室等					工夫改善		
	D 高齢者の世帯訪問による交通安全教育							
	E 夜光反射材の着用啓発							
交通事故減少 子どもの	F・G 保護者等も含めた参加・体験型の交通安全教育等							
	H 交通安全マップの作成							

取組の全市展開

モデル地区における取組を、市内全域へ

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
取組校区	モデル地区(1校区)のみ			4	28	38	39

認証取得



取組内容

「A シートベルト着用の啓発活動」の内容

課題	①交通事故死傷者は自動車等乗車中が多い【図表4】 ③後部座席のシートベルト着用率が低い【図表6】	
目標	自動車による交通事故減少	
内容等	【内容】	街頭キャンペーンや交通安全教室 ⇒ シートベルトやチャイルドシートの重要性を周知 ⇒ 交通ルール・マナーを周知
	【対象】	運転者
(短・中期) 認識や知識の変化 態度や行動の変化	【指標】 ・シートベルトの着用義務の認識度 ・シートベルト着用率の推移	【測定】 ・アンケート調査 ・警察庁・JAF統計データ
(長期) 状態や状況の変化	【指標】 ・シートベルト未着用による交通事故死傷者数	【測定】 ・警察統計データ

取組状況

「A シートベルト着用の啓発活動」の活動実績

(街頭キャンペーン等での啓発活動実施回数及びパンフレット配布数)



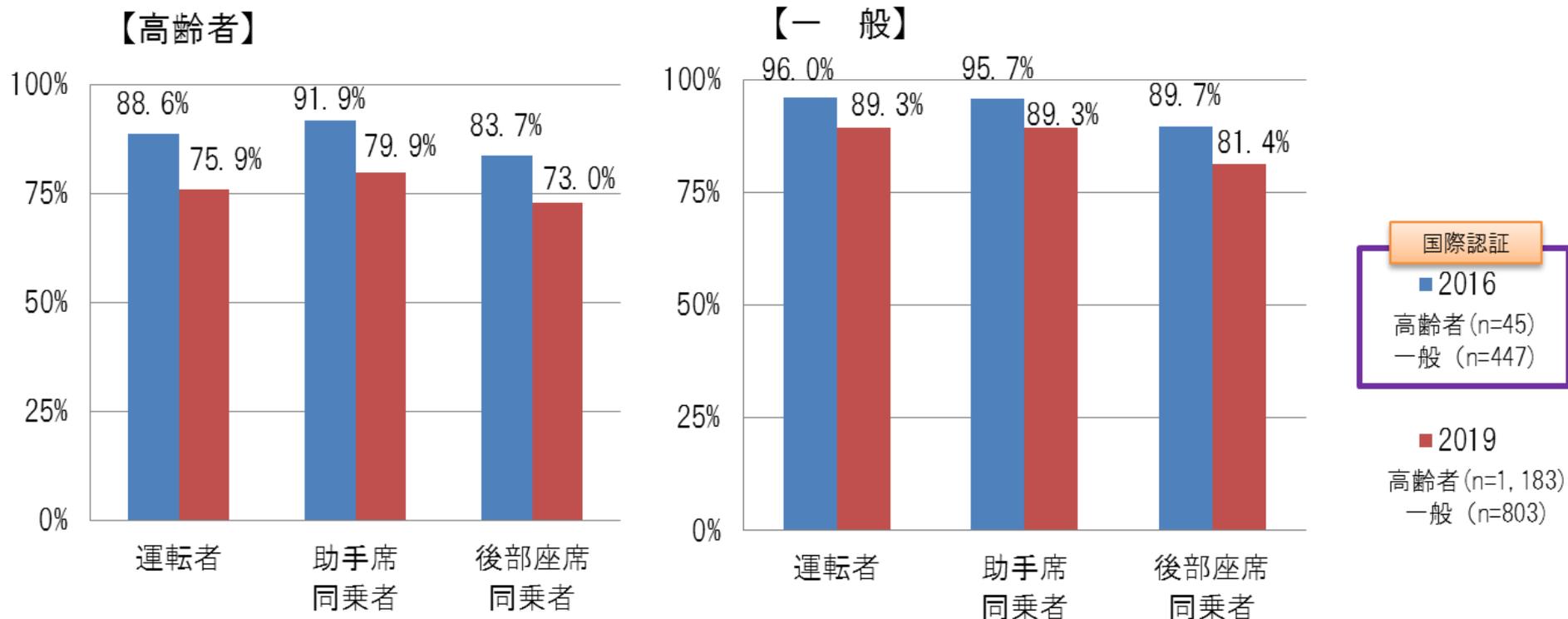
認証取得

(年度)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
取組校区	5回 902枚 (1校区)	7回 442枚 (1校区)	1回 200枚 (1校区)	1回 200枚 (4校区)	13回 78枚 (28校区)	14回 130枚 (38校区)
鹿児島市 (交通安全 対策委員会)	—	—	59回 13,065枚	62回 8,219枚	56回 7,036枚	47回 7,400枚

取組成果

「A シートベルト着用の啓発活動」の評価結果(短期) シートベルト着用義務の認識度は低下

図表13 シートベルト着用義務の認識度



【データ】事故やけがに関するアンケート調査 2016年度、2019年度

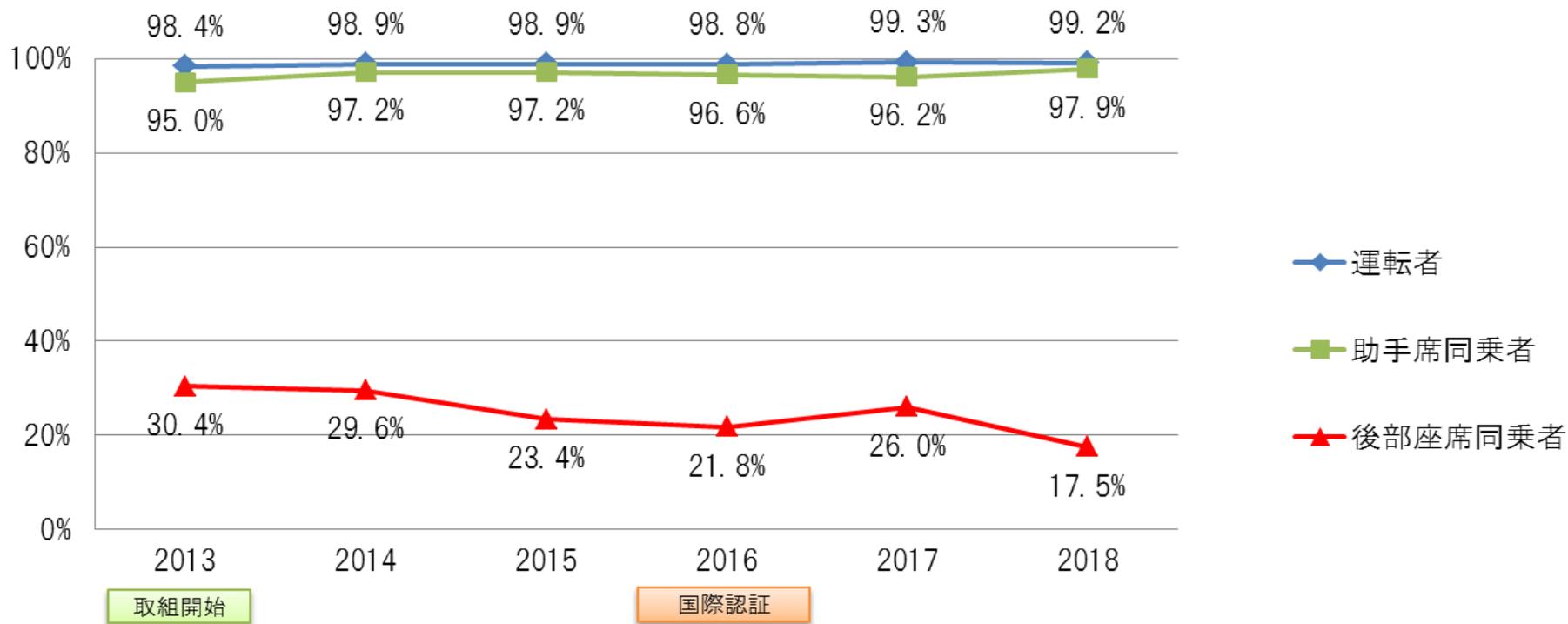
取組成果

「A シートベルト着用の啓発活動」の評価結果(中期)

運転者及び助手席同乗者のシートベルト着用率は高い水準で推移

後部座席同乗者のシートベルト着用率は低下傾向

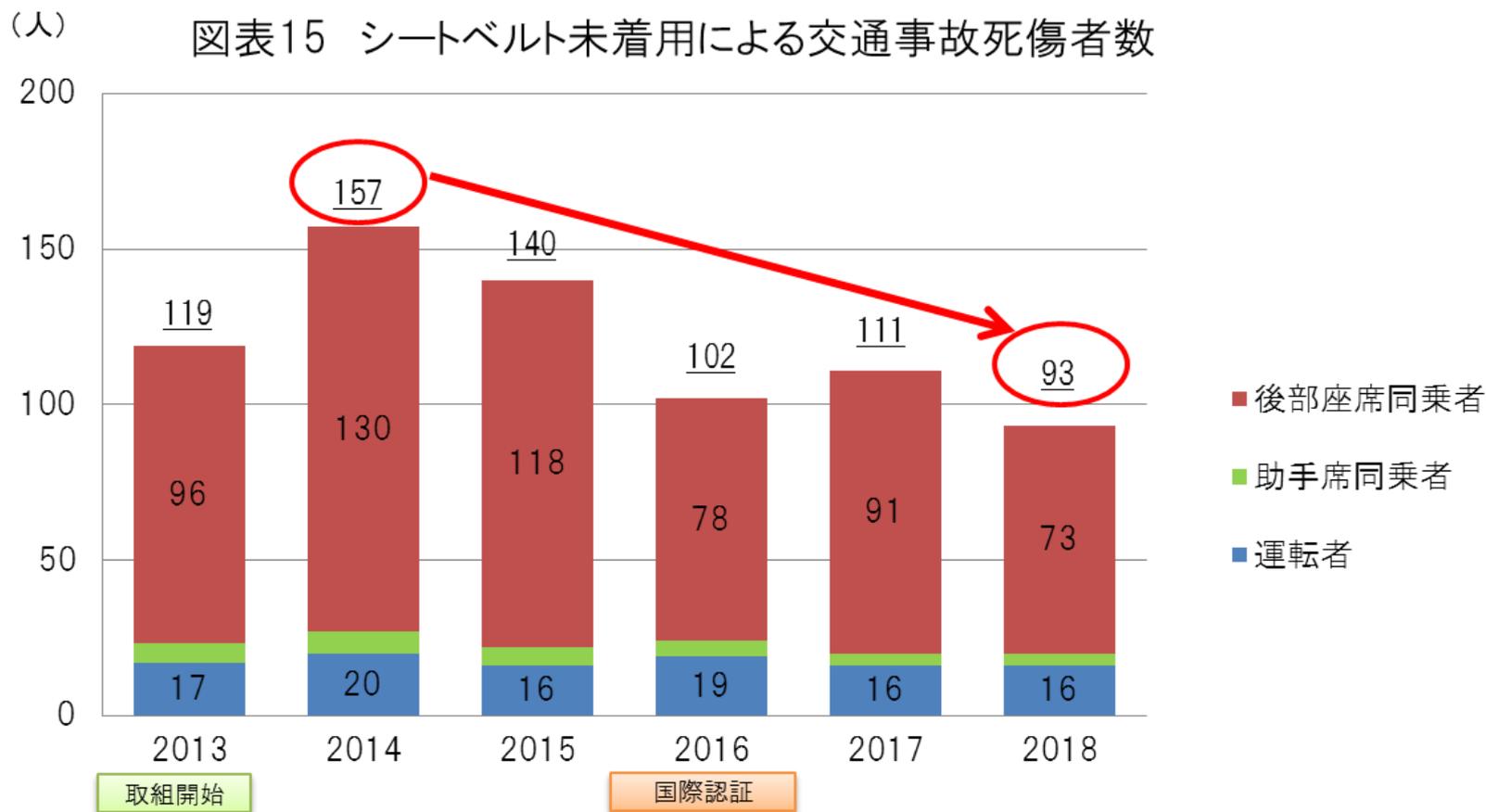
図表14 シートベルト着用率の推移



【出典】シートベルト着用状況全国調査 2013～2018年

取組成果

「A シートベルト着用の啓発活動」の評価結果(長期)
シートベルト未着用による交通事故死傷者数は**減少傾向**



【出典】鹿児島県警察本部(交通企画課)調べ 2013~2018年

取組内容

「C 参加・体験型の交通安全教室等」の内容

<p>課題</p>	<p>④交通事故死者は歩行中の高齢者が多い【図表7】 ⑤交通ルールを守らず、交通事故で死傷した歩行者は高齢者が多い【図表8】</p>	
<p>目標</p>	<p>高齢者の交通事故減少</p>	
<p>内容等</p>	<p>【内容】</p>	<p>高齢者を対象とした交通安全教室 ⇒ シミュレータなどで、体験しながら交通安全について学ぶ</p>
	<p>【対象】</p>	<p>高齢者</p>
<p>(短・中期) 認識や知識の変化 態度や行動の変化</p>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通ルール・マナーの認識度 ・交通ルール・マナーの認識による行動の変化 	<p>【測定】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査
<p>(長期) 状態や状況の変化</p>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢運転者による交通事故死傷者数 ・歩行中の高齢者の交通事故死傷者のうち交通ルールを守らないで死傷した数 	<p>【測定】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・警察統計データ

取組状況

「C 参加・体験型の交通安全教室等」の活動実績 (交通安全教室等の実施回数・参加者数)



認証取得

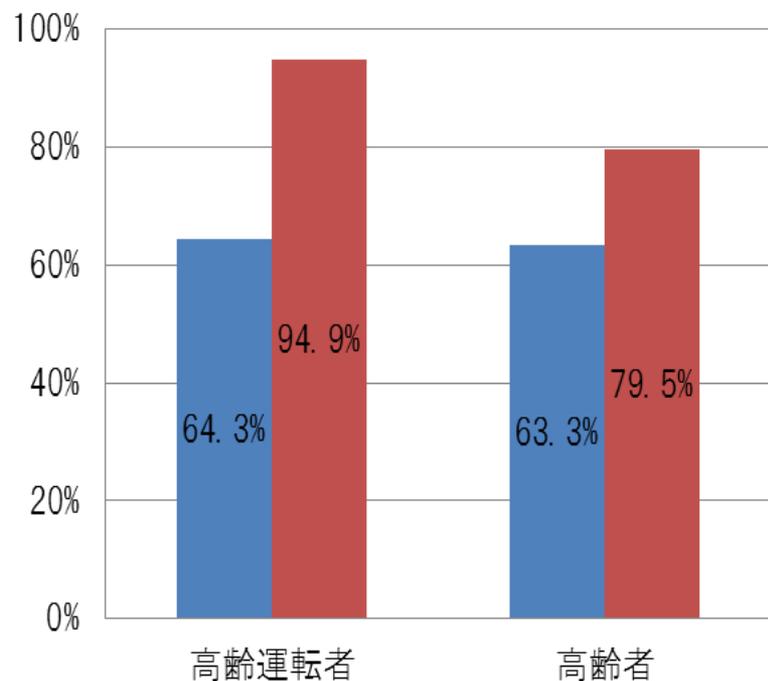
(年度)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
取組校区	5回 232人 (1校区)	5回 157人 (1校区)	1回 25人 (1校区)	1回 105人 (4校区)	8回 458人 (28校区)	11回 434人 (38校区)
鹿児島市 (交通安全 対策委員会)	—	—	222回 14,393人	206回 7,053人	239回 7,904人	228回 10,203人

取組成果

「C 参加・体験型の交通安全教室等」の評価結果(短期・中期) 交通ルール・マナーの認識度及び認識による行動の変化は改善

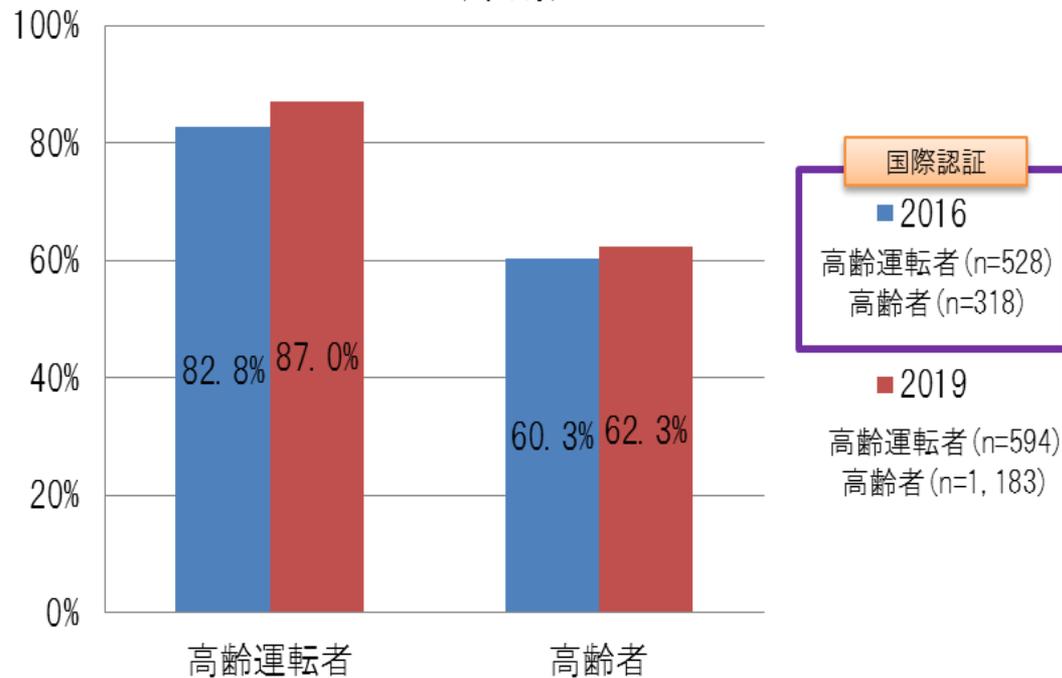
図表16-①

交通ルール・マナーの認識度
(短期)



図表16-②

交通ルール・マナーの認識による行動の変化
(中期)



【データ】事故やけがに関するアンケート調査 2016年度、2019年度

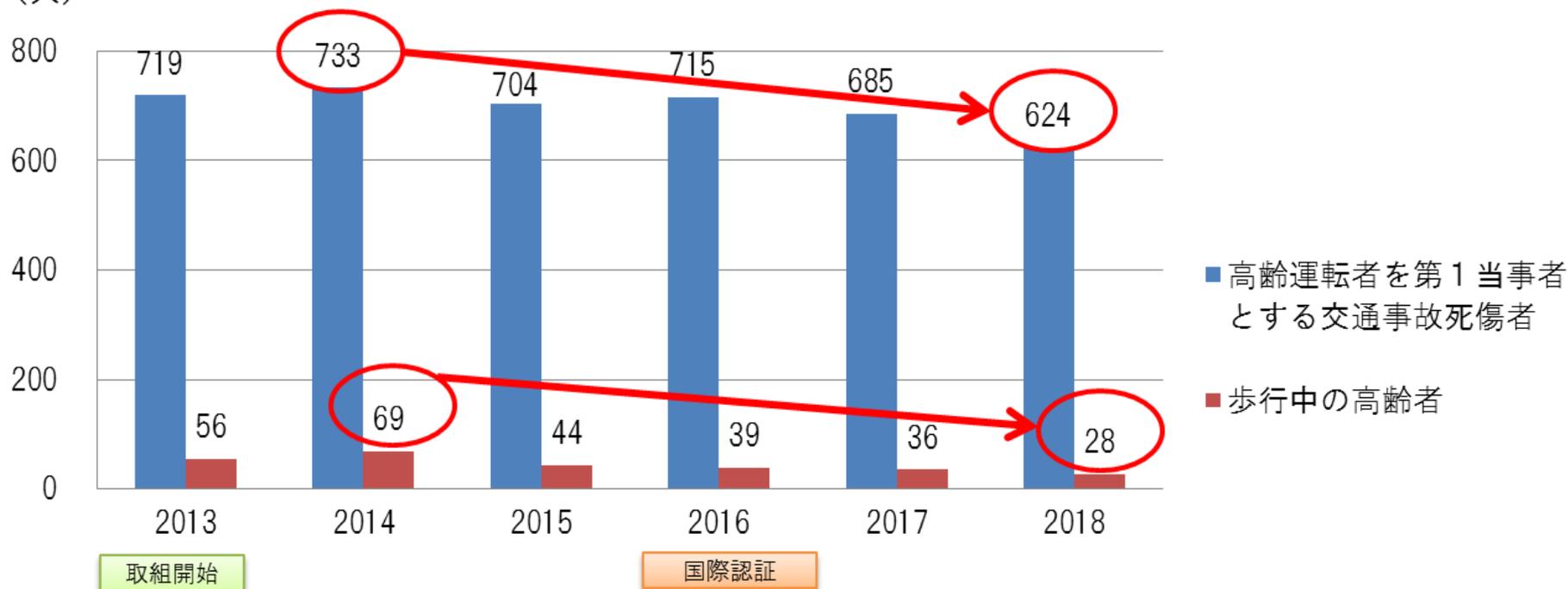
取組成果

「C 参加・体験型の交通安全教室等」の評価結果(長期)

高齢運転者を第1当事者とする交通事故死傷者・
交通ルールを守らずに歩行して死傷する高齢者は減少

図表17 高齢運転者による交通事故死傷者数及び

(人) 歩行中の高齢者の交通事故死傷者のうち交通ルールを守らないで死傷した数



【出典】鹿児島県警察本部(交通企画課)調べ 2013~2018年

取組内容

「E 夜光反射材の着用啓発」の内容

課題	⑥歩行中の交通事故死傷者は夜間が4割を占め、うち高齢者が多く、その大部分が夜光反射材を着用していない【図表9、10】	
目標	高齢者の交通事故減少	
内容等	【内容】	街頭キャンペーンや交通安全教室 ⇒ 夜光反射材の重要性を周知
	【対象】	高齢者
(短・中期) 認識や知識の変化 態度や行動の変化	【指標】 ・夜光反射材の重要性の認識度 ・夜光反射材着用者の割合	【測定】 ・アンケート調査
(長期) 状態や状況の変化	【指標】 ・夜間における歩行中の高齢者の交通事故死傷者数	【測定】 ・警察統計データ

取組状況

「E 夜光反射材の着用啓発」の活動実績 (街頭キャンペーン等での啓発活動の実施回数・配布数)



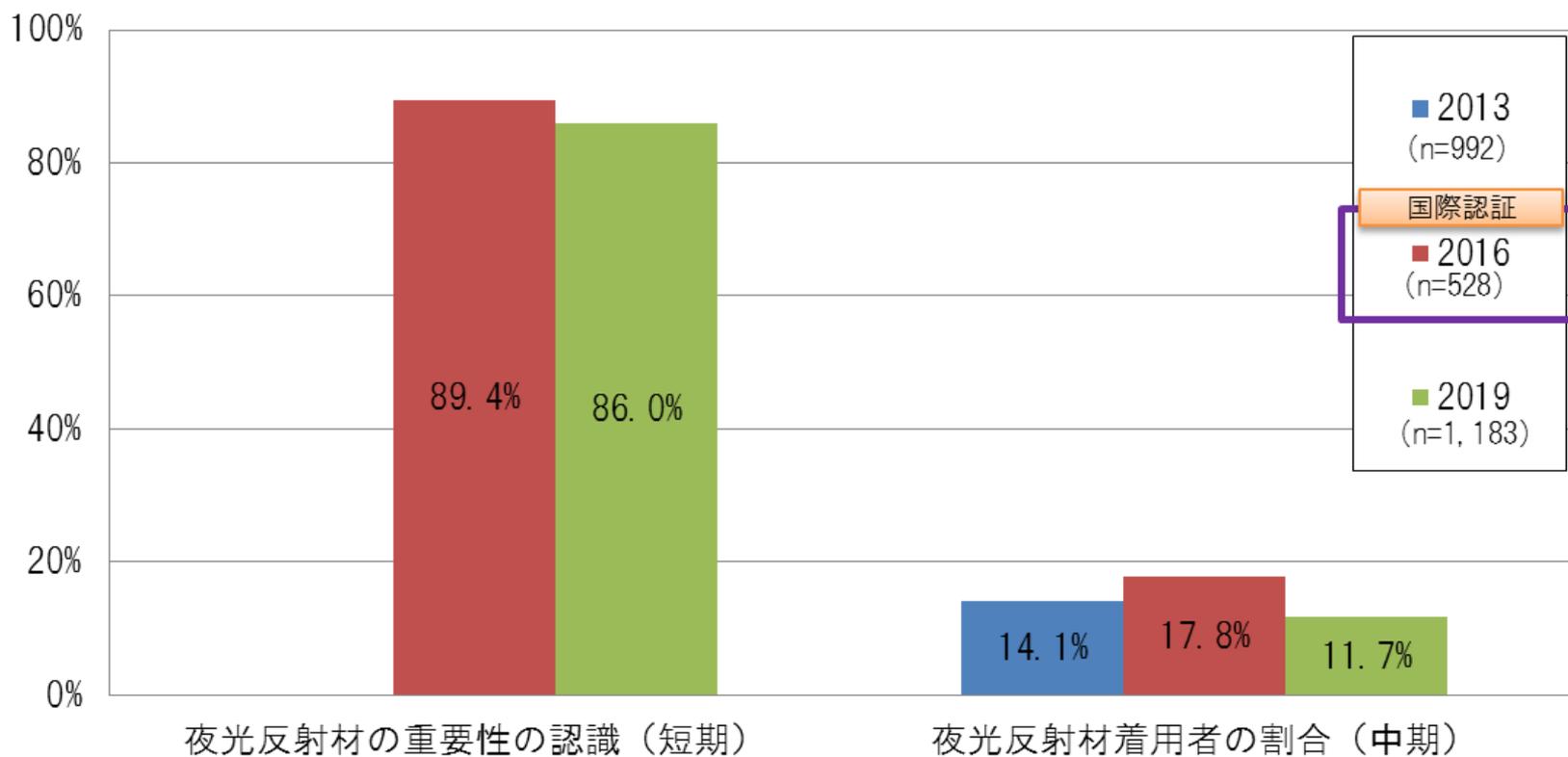
認証取得

(年度)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
取組校区	7回 1,082個 (1校区)	6回 932個 (1校区)	1回 200個 (1校区)	2回 200個 (4校区)	8回 412個 (28校区)	8回 547個 (38校区)
鹿児島市 (交通安全 対策委員会)	—	—	28回 4,925個	152回 12,598個	146回 10,787個	147回 11,378個

取組成果

「E 夜光反射材の着用啓発」の評価結果(短期・中期) 夜光反射材の重要性の認識及び着用者の割合は減少

図表18 夜光反射材の重要性の認識及び着用者の割合

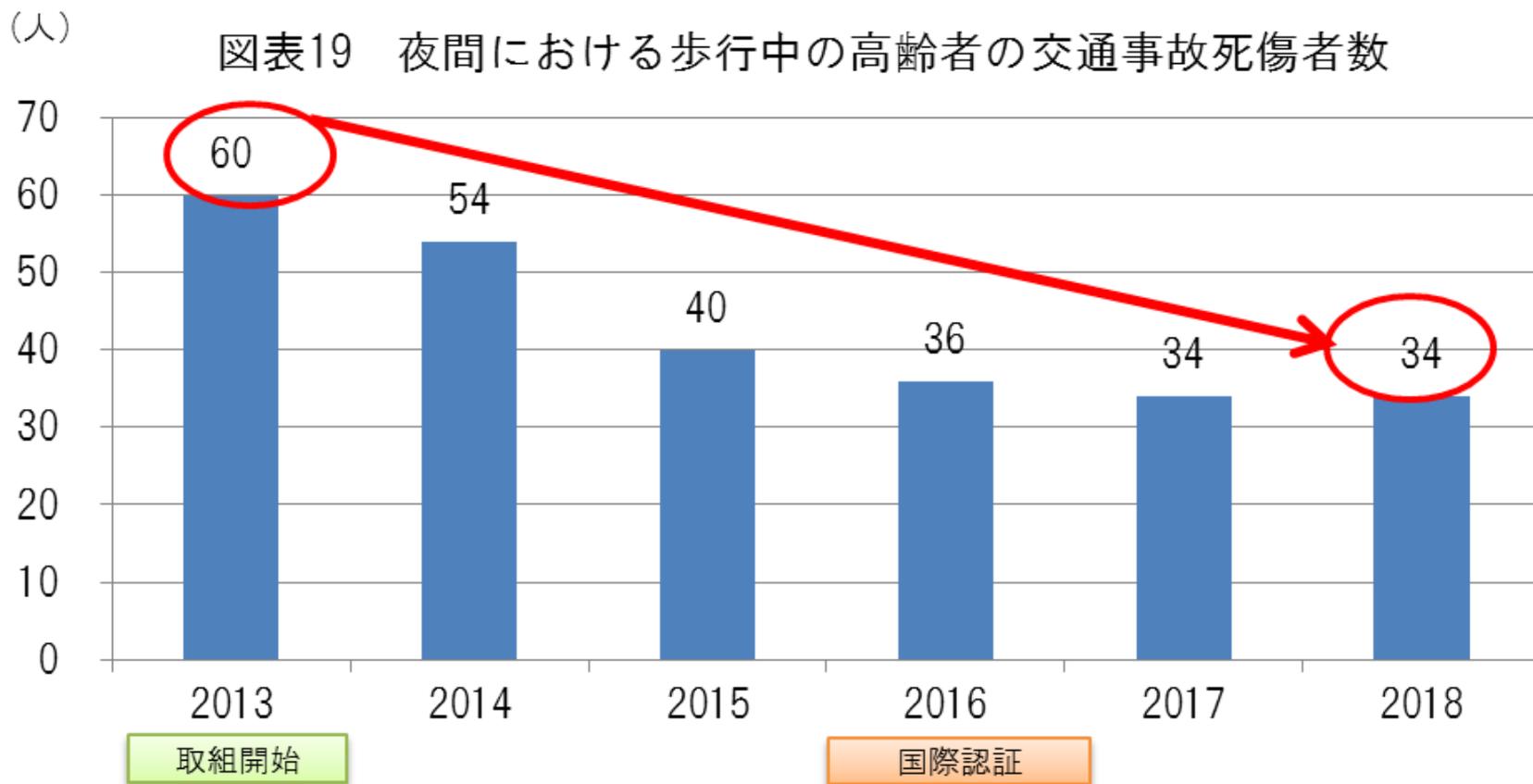


【データ】事故やけがに関するアンケート調査 2016年度、2019年度

取組成果

「E 夜光反射材の着用啓発」の評価結果(長期)

夜間における歩行中の高齢者の交通事故死傷者数は減少傾向



【出典】鹿児島県警察本部(交通企画課)調べ 2013~2018年

取組内容

「F 保護者等も含めた参加・体験型の交通安全教室」の内容

課題	⑧子どもは交通ルールを守らずに交通事故に遭い、死傷することが多い【図表12】 ⑨保護者の多くは子どもの交通事故を懸念している【図表13】	
目標	子ども(中学生以下)の交通事故減少	
内容等	【内容】	子どもやその保護者等を対象とした交通安全教室 ⇒ 交通ルール・マナーや横断実技などを体験しながら学ぶ
	【対象】	歩行中の未就学児、小学生
(短・中期) 認識や知識の変化 態度や行動の変化	【指標】 ・交通ルール・マナーの認識度 ・交通ルール・マナーの認識による行動の変化	【測定】 ・アンケート調査
(長期) 状態や状況の変化	【指標】 ・歩行中の子どもの交通事故死傷者のうち交通ルールを守らないで死傷した数	【測定】 ・警察統計データ

取組状況

「F 保護者等も含めた参加・体験型の交通安全教育等 (歩行中の未就学児・小学生向け)」の活動実績

(交通安全教育等の実施回数・参加者数・参加者のうち保護者等の割合)



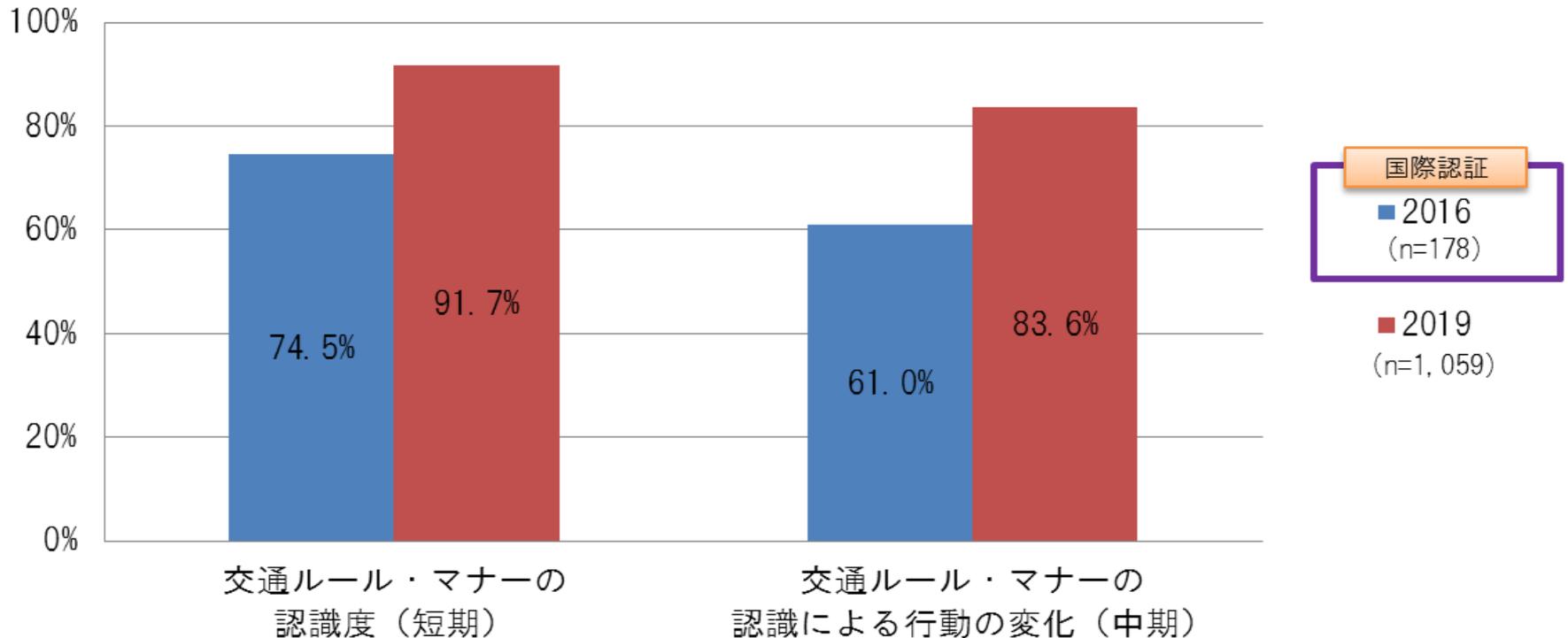
(年度)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
取組校区	1回 31人 12.9% (1校区)	1回 79人 12.7% (1校区)	1回 100人 —% (1校区)	1回 81人 12.4% (4校区)	1回 90人 60.0% (28校区)	10回 1,020人 54.8% (38校区)
鹿児島市 (交通安全 対策委員会)	—	—	165回 24,362人 0.4%	31回 6,403人 14.1%	33回 4,896人 35.2%	31回 4,812人 27.6%

認証取得

取組成果

「F 保護者等も含めた参加・体験型の交通安全教育等
(歩行中の未就学児・小学生向け)」の評価結果(短期・中期)
交通ルール・マナーの認識度及び認識による行動の変化は改善

図表20 交通ルール・マナーの認識度及び認識による行動の変化



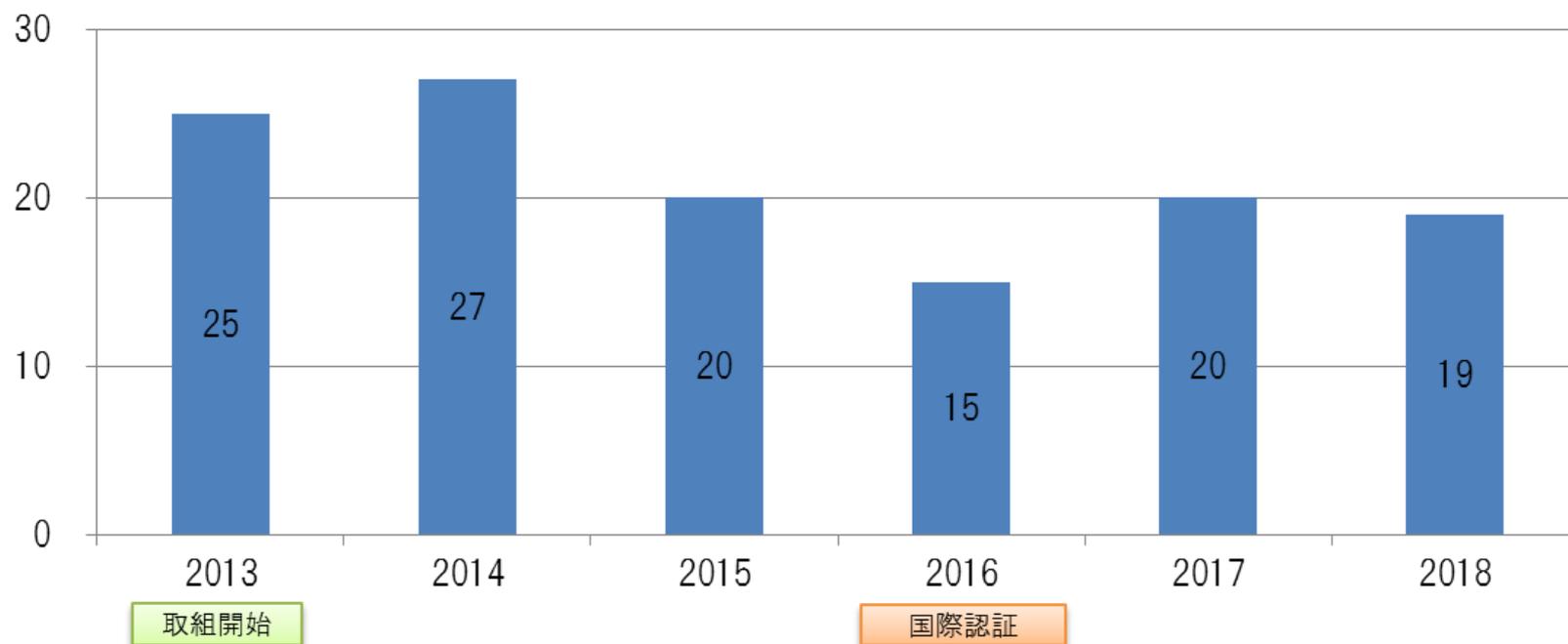
【データ】事故やけがに関するアンケート調査 2016年度、2019年度

取組成果

「F 保護者等も含めた参加・体験型の交通安全教育等 (歩行中の未就学児・小学生向け)」の評価結果(長期)

交通ルールを守らずに歩行して死傷する子どもは増減を繰り返している

(人) 図表21 歩行中の子どもの交通事故死傷者のうち交通ルールを守らないで死傷した数



【出典】鹿児島県警察本部(交通企画課)調べ 2013～2018年

取組内容

「H 交通安全マップの作成」の内容

<p>課題</p>	<p>【モデル地区からの提案】 取組の有効な展開のため、地域の交通危険箇所を把握する必要がある。</p>	
<p>内容等</p>	<p>【内容】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故発生箇所等を調査・分析し、交通安全マップを作成 ⇒ 各世帯等へ配布し、地域の交通安全の意識向上を図る ・マップ作成に伴い明らかとなった交通危険箇所 ⇒ 現場診断を行い、ハード整備等の改善を検討
	<p>【対象】</p>	<p>モデル地区等住民</p>
<p>(短・中期) 認識や知識の変化 態度や行動の変化</p>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通事故発生箇所、危険箇所等の認知度 ・交通事故発生箇所、危険箇所等の認知による行動の変化 ・交通事故発生箇所、危険箇所への整備や対策 	<p>【測定】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アンケート調査 ・危険箇所等の整備及び路面標示・看板等の設置・改善件数
<p>(長期) 状態や状況の変化</p>	<p>【指標】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モデル地区における交通事故死傷者数 (1万人あたり) 	<p>【測定】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・警察統計データ

取組状況

「H 交通安全マップの作成」の活動実績 (交通安全マップの作成・配布数・配布先)



(年度)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
モデル地区	—	6,000枚 町内会、 PTAなど	—	350枚 スクールゾ ン委員会	—	—
その他取組校区	—	—	—	2校区 3,600枚 校区全住民、 各町内会	2校区 2,365枚 校区全住民、 保護者	4校区 2,065枚 各町内会、 PTAなど

取組成果

「H 交通安全マップの作成」の評価結果(短期・中期)

交通事故発生個所、危険個所等の認知度及び認識による行動の変化は分析中

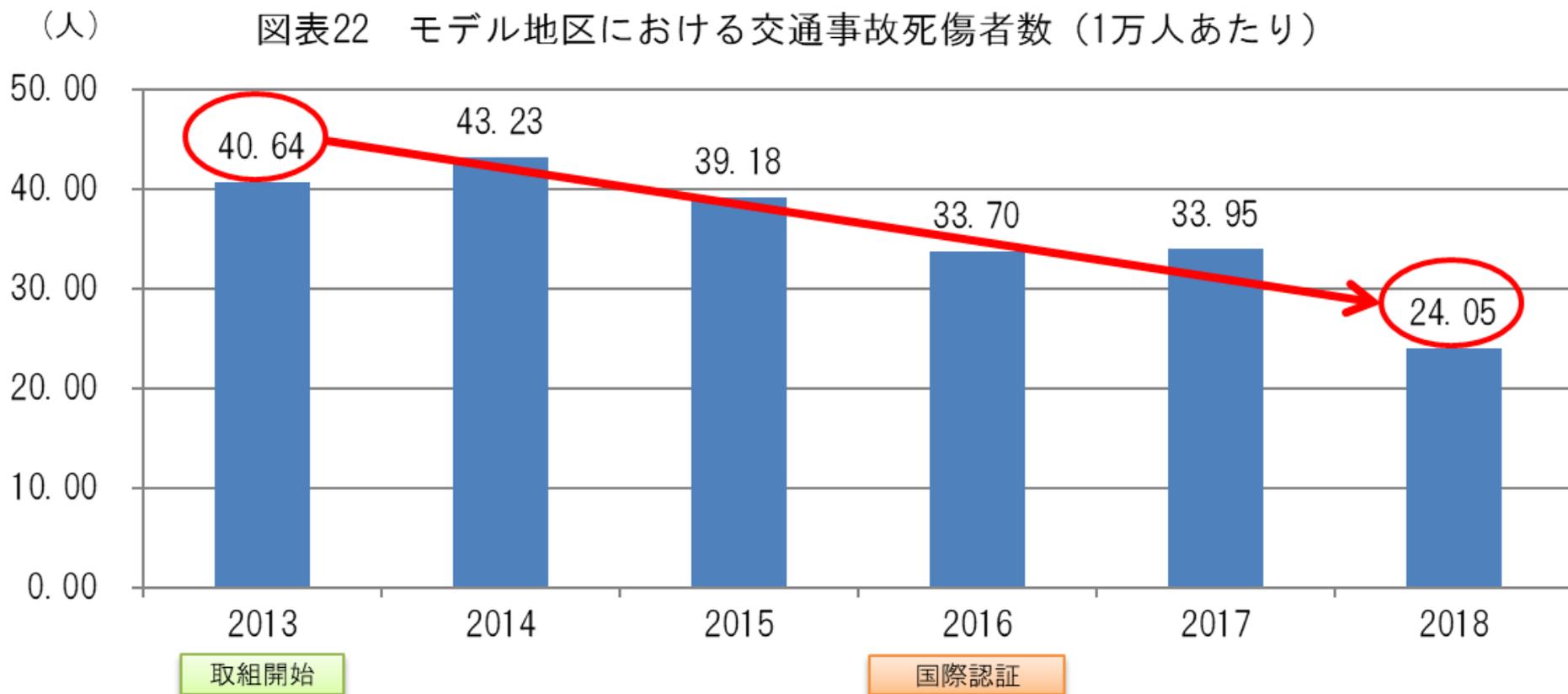
		2014	2015	2016	2017	2018	2019
短期	交通事故発生個所、 危険個所等の認知度 【モデル地区】	—	—	53.0%	—	—	集計中
	交通事故発生個所、 危険個所の認識による 行動の変化 【モデル地区】	—	—	84.0%	—	—	集計中
中期	交通事故発生個所、 危険個所への 整備や対策	—	1件 (要望 5件)	—	—	—	—

認証取得

取組成果

「H 交通安全マップの作成」の評価結果(長期)
モデル地区における交通事故死傷者(1万人あたり)は減少傾向

図表22 モデル地区における交通事故死傷者数(1万人あたり)



【出典】鹿児島中央警察署調べ 2013～2018年

気づきや変化

S+PDCAサイクルの継続

⇒ 地域の安全課題に対する効果的・効率的な取組の推進

多様な主体による協働・連携

⇒ 横断的・包括的な活動の展開

取組の全市的な展開

⇒ 安心安全なまちづくりの推進



現在の課題及び今後の方針

取組に対する地域の負担感、抵抗感

⇒ 地域で無理なく取り組める協働・連携体制づくり

取組が活発な地域が固定化

⇒ 活動事例・成果等の周知、取組意識の醸成

外部環境の変化等による課題と取組のミスマッチ

⇒ 地域住民の主体的・継続的な活動を促す取組の検討

ご清聴ありがとうございました

