

高齢者の交通安全確保に関する地方自治体等の  
施策の実態調査

報 告 書

平成 27 年 3 月

内閣府政策統括官（共生社会政策担当）



## 目次

本調査研究の要約.....	i
第1章 調査研究の目的.....	1
1. 調査研究の目的.....	1
2. 検討会の実施概要.....	2
第2章 高齢者の交通事故に関する統計の整理.....	4
1. 全年齢層での交通事故死亡者数の推移.....	4
2. 高齢者の交通事故件数.....	6
3. 高齢者の交通事故負傷者数.....	8
4. 高齢者の交通事故死者数.....	11
5. 月別・曜日別高齢者の交通事故死者数.....	14
6. 時間帯別高齢者の交通事故死者数.....	15
7. 通行目的別高齢者の交通事故死者数.....	16
8. 道路形状別高齢者の交通事故死者数.....	17
9. 自宅からの距離別高齢者の交通事故死者数.....	18
10. 年齢層別交通事故死者数の国際比較.....	19
第3章 高齢者の交通安全確保のための対策に関する地方自治体アンケート結果（選択肢による回答）.....	21
1. 実施概要.....	21
(1) 実施の目的.....	21
(2) アンケート実施の経緯について.....	21
(3) アンケート実施概要.....	21
(4) アンケートの構成.....	22
2. アンケート調査結果.....	24
(1) 自治体内で最近増えている交通事故の傾向・特徴（複数回答）（問2）.....	24
(2) 人口規模別・最近増えている交通事故の傾向・特徴（複数回答）（問2）.....	25
(3) 高齢者の交通安全対策で連携・調整する機関・団体（複数回答）（問3）.....	27
(4) 人口規模別・交通安全対策で連携・調整する機関・団体（複数回答）（問3）.....	28
(5) 高齢者の交通安全対策に係る施策・事業の過去3年間の実施状況（問4）.....	30
(6) 高齢者の交通安全対策に係る施策・事業の実施状況.....	39
(7) 想定した効果・成果が得られなかった過去3年間に実施した施策・事業.....	64

第4章 アンケート結果に基づく地方自治体の施策の分析.....	65
1. 想定していた効果・成果が得られなかった要因・課題の類型化.....	65
(1) こもりがち、または交通安全意識の低い高齢者の関心を高めることに課題のある例 ....	66
(2) 広報・啓発活動を行うべき対象、場所、時間の設定に課題のある例.....	67
(3) 講習内容を実践してもらうことに課題のある例 .....	69
(4) 交通安全グッズ等の配布物を活用してもらうことに課題のある例 .....	70
(5) 他機関・他事業との連携に課題のある例 .....	72
(6) 免許自主返納に際し、代替提供するモノの使い勝手に課題を抱える例 .....	73
(7) その他の課題を抱える例.....	74
2. 好事例選定の手順 .....	75
(1) 事業類型別好事例候補の選定 .....	75
(2) 課題対応型好事例候補の選定 .....	77
(3) 検討会における選定 .....	78
第5章 高齢者の交通安全確保策に関する好事例.....	79
第6章 まとめ.....	152
1. 好事例の特徴の整理.....	152
2. 想定していた効果・成果が得られなかった要因・課題に対応する好事例での参考となる取組.....	154
参考資料（アンケート調査票） .....	158

## 本調査研究の要約

本調査研究では、高齢者の交通事故に関する統計の整理（第2章）を行った後、全国の地方自治体で実施されている高齢者の交通安全確保策の取組について、アンケート調査を実施（第3章、第4章）し、その中から好事例<sup>1</sup>を紹介（第5章）している。

近年、交通事故件数、交通事故による死傷者数とも減少傾向にあるが、高齢化の進展によって高齢者の絶対数が増加しているため、高齢者の交通事故は、件数、死傷者数とも他の年齢階級に比べて減り方が緩やかになっている。また、高齢者の交通事故死者数は、①土日よりも平日、②夕方から夜の時間帯、③買物・訪問・通院時、④自宅から近距離で多く発生している。

このような状況の中、全国の全都道府県、全市町村（東京都特別区を含む）1,788団体を対象に高齢者の交通安全確保策の取組についてアンケート調査を実施したところ、1,128団体から回答を得た（回収率63.1%）。

各地方自治体での取組としては、「交通安全教室・講習会」「交通安全グッズ・冊子の作成・配布」の実施率が70%を超えおり、これらの事業の評価としては概ね「想定通りの効果」との自己評価割合は90%近い。また、成果・効果としては「交通安全意識の高まり」を挙げる割合が高かったが、半面で「成果の適正な評価が困難」という回答も多かった。

図表 高齢者の交通安全確保策に関する事業類型別実施率

事業名	実施率	実施数
① 交通安全教室・講習会	74.0%	791
② 交通安全グッズ・冊子（反射材、交通安全マップ、教本、チラシ等）の作成・配布	76.1%	813
③ 高齢者訪問（独居高齢者など地域で孤立しがちな高齢者へのフォロー等）	37.2%	398
④ 交通安全施設の整備（照明、道路標示等）	60.7%	649
⑤ 運転免許返納支援（手数料免除等）	28.3%	302
⑥ 交通安全シニアリーダーの育成	16.8%	180
⑦ 街中や施設（例：医療機関・介護施設等高齢者が集まる場所）でのPR・見守り活動	42.6%	455
⑧ 総合的なまちづくり事業（高齢者の安全・安心に配慮したまちづくりの推進等）	26.9%	288
⑨ その他の取組	10.0%	107

アンケートでは、効果・成果が得られない取組が合った場合、その要因・課題についても尋ねたところ、概ね以下の課題・要因に集約できることが分かった。

<sup>1</sup> 本調査研究でいう好事例とは、アンケート調査（第3章・第4章）において抽出された「地方自治体による高齢者対象の取組の課題」に対して、対応策となっているまたは対応策の方向性を示唆する事例である（好事例の選定手順は第4章の2を参照のこと）。

図表 効果・成果が得られない要因・課題の類型

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>(1) こもりがち、または交通安全意識の低い高齢者の関心を高めることに課題のある例</li><li>(2) 広報・啓発活動を行うべき対象、場所、時間の設定に課題のある例</li><li>(3) 講習内容を実践してもらうことに課題のある例</li><li>(4) 交通安全グッズ等の配布物を活用してもらうことに課題のある例</li><li>(5) 他機関・他事業との連携に課題のある例</li><li>(6) 免許自主返納に際し、代替提供するモノの使い勝手に課題を抱える例</li><li>(7) その他の課題を抱える例</li></ul> |
|---|

そこで、「想定していた効果・成果が得られなかった要因・課題」に対する対応策となっている取組、あるいは対応策の方向性を示唆する取組を中心に、アンケート回答結果に基づき、20の好事例を選定した。

これらの好事例には、a. 企業・学校・住民との連携、b. 福祉部門との連絡・連携、c. 公共交通機関との連携、d. 孫世代との交流、e. 話題作り・メディアの活用、f. 最新機材の利用、g. 他の催事機会を利用。といった特徴が見られる。その特徴を事例ごとに示すと、次頁のとおりとなる。

図表 好事例に含まれる特徴の整理

	企業・学校・住民 を巻き込み	福祉部門との 連携	公共交通機関 との連携	世代間交流	話題作り・メディア の活用	最新機材 の利用	催事の活用
<b>(1) 交通安全教室・講習会</b>							
【事例1】高齢者向け交通安全教室(北海道江別市)		○					○
【事例2】世代間交流ドライビングスクールなど(富山県滑川市)	○			○	○		
【事例3】世代間交流交通安全教室(山形県山辺町)	○	○		○			○
【事例4】高齢者運転講習会(長崎県)	○					○	
【事例5】「秋の全国交通安全運動」石岡地区交通安全総決起大会(茨城県石岡市)					○		○
【事例6】高齢者対象の出前講座(福岡県宇美町)							○
【事例7】交通安全専門指導員事業(鹿児島県霧島市)		○				○	
【事例8】世代間交流交通安全教室(岐阜県郡上市)	○			○			
<b>(2) 交通安全グッズ・冊子の作成・配布</b>							
【事例9】出前講座(交通安全講話)等におけるゆるキャラ活用型交通安全(愛知県豊川市)					○		
【事例10】反射材ファッションショーの開催(富山県射水市)	○			○	○		
【事例11】高齢者交通事故防止総合対策事業(長崎県)	○	○					
【事例12】警察署との協力による自転車装着用後方確認ミラー配布事業(千葉県柏市)							○
<b>(3) 高齢者訪問</b>							
【事例13】高齢者世帯訪問事業「お達者訪問大作戦」(埼玉県)	○	○					
【事例14】防犯・交通安全啓発高齢者訪問事業(長崎県五島市)	○	○		○			
<b>(4) 運転免許返納支援</b>							
【事例15】高齢者運転免許証自主返納支援事業(山形県村山市)			○		○		
【事例16】高齢者運転免許証自主返納支援事業(富山県氷見市)	○		○		○		
<b>(5) その他</b>							
【事例17】地元金融機関・商店との協力による高齢者宅訪問・啓発事業(北海道帯広市)	○	○					○
【事例18】セーフティリーダー認定制度(新潟県長岡市)	○					○	
【事例19】シルバーメール作戦事業(福島県)	○			○			
【事例20】交通事故を減らすまちづくりプロジェクト(愛媛県松前町)	○						

これらの好事例での取組は「想定していた効果・成果が得られなかった要因・課題」のすべてを解決できるわけではないが、いくつかの要因・課題を克服する際の参考にできるものと考えられる。

「（１）こもりがち、または交通安全意識の低い高齢者の関心を高めることに課題のある例」に対応する好事例での参考となる取組

【事例 7】 【事例 13】 【事例 14】

「（２）広報・啓発活動を行うべき対象、場所、時間の設定に課題のある例」に対応する好事例での参考となる取組

【事例 1】 【事例 2】 【事例 5】 【事例 9】 【事例 10】 【事例 11】 【事例 17】

「（３）講習内容を実践してもらうことに課題のある例」に対応する好事例での参考となる取組

【事例 2】 【事例 3】 【事例 4】 【事例 8】 【事例 19】

「（４）交通安全グッズ等の配布物を活用してもらうことに課題のある例」に対応する好事例での参考となる取組

【事例 9】 【事例 10】 【事例 12】

「（５）他機関・他事業との連携に課題のある例」に対応する好事例での参考となる取組

【事例 3】 【事例 6】 【事例 7】 【事例 14】 【事例 17】

「（６）免許自主返納に際し、代替提供するモノの使い勝手に課題を抱える例」に対応する好事例での参考となる取組

【事例 15】 【事例 16】

「（７）その他の課題を抱える例」に対応する好事例の参考となる取組

【事例 18】 【事例 20】

# 第1章 調査研究の目的

## 1. 調査研究の目的

近年、ますます少子高齢化が進んでおり、高齢者の人口構成率が25%を超えたところだが、交通事故死者数における高齢者の構成率は50%を超えており、今後もさらに少子高齢化が進んでいくことが推計されていることに鑑みると、増加する高齢者の交通安全確保を図ることは重要な課題となっている。また、平成25年中の交通事故の状況を見ると、死者数は13年連続で減少し、発生件数及び負傷者数は9年連続で減少している中で、高齢者の死者数は12年ぶりに増加したところである。なお、交通安全基本計画の重要な視点の中にも「高齢者」の交通安全確保が定められている。

このような中、高齢者の交通事故対策が重要となるが、これを実現するためには、高齢者に関する事故を分析し特徴を把握した上で対策を行う必要があり、最終的には個々の地域・現場を見守る全国地方自治体の努力が不可欠となる。自治体は現状でも各種交通安全対策に取り組んでいるが、地域によって抱えている課題は異なり、予算も限られたものであるうえ、一部の自治体では画期的な施策が考案されることも考えられるが、全ての自治体が効果的な施策を立案できるわけではなく、周囲の自治体等からの情報収集にも限界がある。

よって、国として各自治体の取組を後押しするため、地方自治体等における高齢者の交通安全対策に関する実態把握並びにその傾向の分析及び優良事例の選別を行い、情報共有することにより、高齢者の交通安全対策の促進を図ることを目的とする。

本調査報告書の構成は以下のとおりである。

第1章 調査研究の目的

第2章 高齢者の交通事故に関する統計の整理

第3章 高齢者の交通安全確保のための対策に関する地方自治体アンケート結果（選択肢による回答）

第4章 アンケート結果に基づく地方自治体の施策の分析

第5章 高齢者の交通安全確保策に関する好事例

第6章 まとめ

参考資料（アンケート調査票）

## 2. 検討会の実施概要

下記の委員からなる検討会を開催し、意見を伺いながら作業を進めた。

### (座長)

松浦 常夫 実践女子大学 人間社会学部 教授

### (委員)

西田 泰 公益財団法人 交通事故総合分析センター 研究部 特別研究員兼研究第一課長

大谷 亮 一般財団法人 日本自動車研究所 安全研究部予防安全グループ 主任研究員

### (オブザーバー)

福田 由貴 内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付参事官（交通安全対策担当）

内藤 博道 内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室 参事官補佐

田沼 知行 内閣府政策統括官（科学技術政策・イノベーション担当）付  
共通基盤技術（情報通信）担当 企画官

岡田 宗久 警察庁交通局交通企画課 課長補佐

遠藤 征也 厚生労働省老健局振興課 課長補佐

宮内 浩 経済産業省商務流通保安グループ物流企画室 課長補佐

平川 寛朗 国土交通省総合政策局総務課交通安全対策室 課長補佐

石井 宏明 国土交通省道路局環境安全課 道路交通安全対策室 企画専門官

岩本 友雄 国土交通省自動車局安全政策課 課長補佐

渡邊 優 千葉県環境生活部生活安全課交通安全対策室 主幹

※第1回検討会（平成26年8月4日）時点。敬称略

### <検討事項>

以下の事項について検討を行った。

- (1) 高齢者の交通事故に関する傾向分析
- (2) 高齢者の交通安全確保策に関する地方自治体向けアンケート調査票
- (3) 高齢者の交通安全確保策に関する地方自治体の施策における好事例

### <スケジュール>

以下のとおり、計4回の検討会を開催した。

- (1) 第1回 平成26年 8月 4日
- (2) 第2回 平成26年 11月 19日
- (3) 第3回 平成26年 12月 24日
- (4) 第4回 平成27年 2月 20日

## <具体的調査>

調査遂行の過程において、以下のアンケート調査を実施した。

### <高齢者の交通安全確保のための対策に関するアンケート調査>

#### (1) 調査概要

- 調査票の質問趣旨の分かりやすさや回答のしやすさ等を確認するため、2014年8月に政令指定都市20市を対象にプレ調査を実施した。
- そこでの指摘を踏まえ、アンケート調査票を修正し、2014年10月1日（水）～11月18日（火）にかけ、インターネット上でアンケートを実施した。

#### (2) 調査対象

- 全国すべての都道府県、市町村（東京都特別区を含む）1,788自治体

#### (3) 調査期間

- 2014年10月1日（水）～2014年11月18日（火）

#### (4) 有効回答数

- 1,128サンプル（45都道府県、1,083市区町村）、回収率63.1%。

<参考：人口規模別回答率>

人口規模	回答自治体数	母数	回答率
1万人未満	251	507	49.5%
1万人以上5万人未満	432	688	62.8%
5万人以上10万人未満	194	265	73.2%
10万人以上30万人未満	142	196	72.4%
30万人以上50万人未満	34	50	68.0%
50万人以上	30	35	85.7%
都道府県	45	47	95.7%
合計	1,128	1,788	63.1%

#### (5) 調査結果

- 本報告書第3章、第4章に掲載。

## <事務局>

- 内閣府政策統括官付参事官（交通安全対策担当）
- 三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

## 第2章 高齢者の交通事故に関する統計の整理

### 1. 全年齢層での交通事故死亡者数の推移

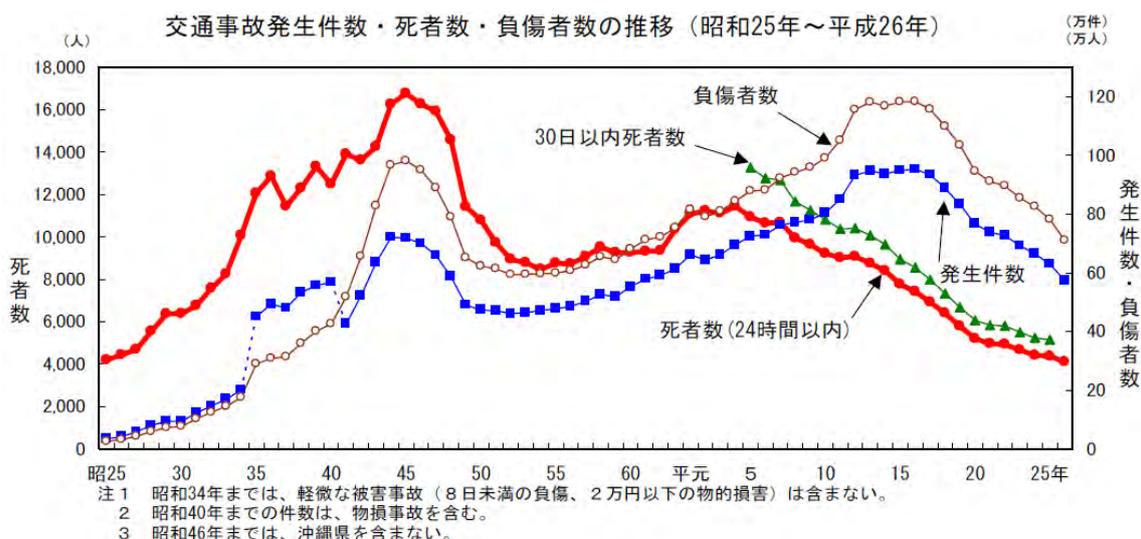
交通事故発生件数、死者数、負傷者数の推移

道路交通事故死者数は、昭和20年代後以降、とりわけ昭和30年代から昭和40年代半ばにかけて著しく増加し、昭和45年のピーク時には16,756人に達した。

その後、減少に転じ、昭和54年には8,466人となったものの再び増勢に転じ、平成4年に11,452人と二度目のピークを迎えたが、その後は減少傾向となった。平成21年には交通事故者数は4,968人となり、昭和27年以来57年ぶりに5,000人を下回った。

以後も減少傾向は続き、平成26年には4,113人と14年連続の減少となり、昭和45年当時の4分の1以下の水準に低下している。

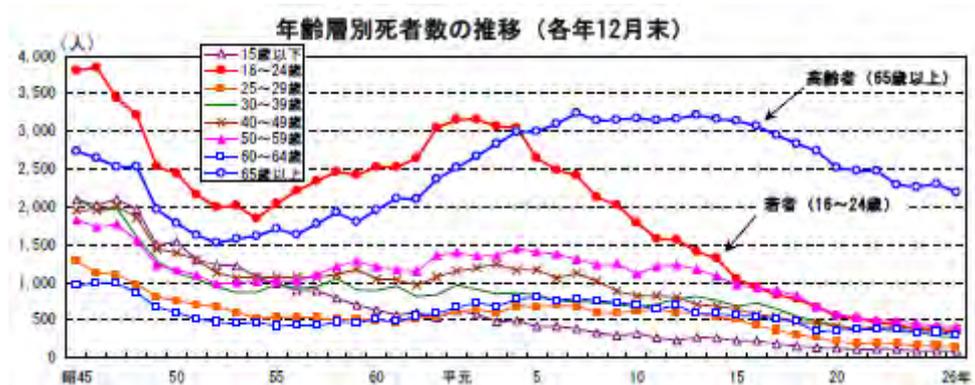
図表2-1 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数および負傷者数



資料) 警察庁「平成26年中の交通事故死者数について」（平成27年1月5日）

全体の交通事故死者数が減少する中で、65歳以上の高齢者死者数も減少傾向にあるが、平成25年には増加し、平成26年に再び減少に転じた。平成26年の交通事故死者数4,113人中、高齢者は2,193人であり、53.3%を占めている。

図表2-2 年齢層別交通事故死者数の推移



○年齢層別死者数の推移（各年12月末）

年齢層別	年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	増減数	増減率	構成率	指数
15歳以下	15歳以下	226	184	158	134	127	112	113	114	92	94	84	-10	-10.6	2.0	37
	16~19歳	423	325	364	305	261	228	196	197	171	176	164	-12	-6.8	4.0	39
	20~24歳	514	508	415	367	291	294	274	242	212	198	174	-24	-12.1	4.2	34
16~24歳	937	833	779	672	552	522	470	439	383	374	338	-36	-9.6	8.2	36	
25~29歳	426	367	307	270	213	186	200	186	157	157	144	-13	-8.3	3.5	34	
30~39歳	723	648	550	482	430	376	384	349	340	289	263	-26	-9.0	6.4	36	
40~49歳	571	543	475	461	418	385	405	411	386	395	381	-14	-3.5	9.3	67	
50~59歳	921	892	824	676	577	532	498	488	452	420	411	-9	-2.1	10.0	45	
60~64歳	550	509	476	345	363	376	376	385	337	341	299	-42	-12.3	7.3	54	
65歳以上	65~74歳	1,323	1,250	1,160	1,101	987	929	916	811	776	852	798	-54	-6.3	19.4	60
	75歳以上	1,748	1,701	1,674	1,641	1,530	1,550	1,560	1,480	1,488	1,451	1,395	-56	-3.9	33.9	80
65歳以上	3,071	2,951	2,834	2,742	2,517	2,479	2,476	2,291	2,264	2,303	2,193	-110	-4.8	53.3	71	
合計	7,425	6,927	6,403	5,782	5,197	4,968	4,922	4,663	4,411	4,373	4,113	-260	-5.9	100.0	55	
高齢者構成率	41.4	42.6	44.3	47.4	48.4	49.9	50.3	49.1	51.3	52.7	53.3	-	-	-	129	
(再掲)																
20~29歳	940	875	722	637	504	480	474	428	369	355	318	-37	-10.4	7.7	34	
70歳以上	2,490	2,384	2,316	2,248	2,070	2,060	2,072	1,949	1,930	1,929	1,802	-127	-6.6	43.8	72	

注1 増減数(率)は、平成25年と比較した値である。

2 指数は、平成16年を100とした場合の平成26年の値である。

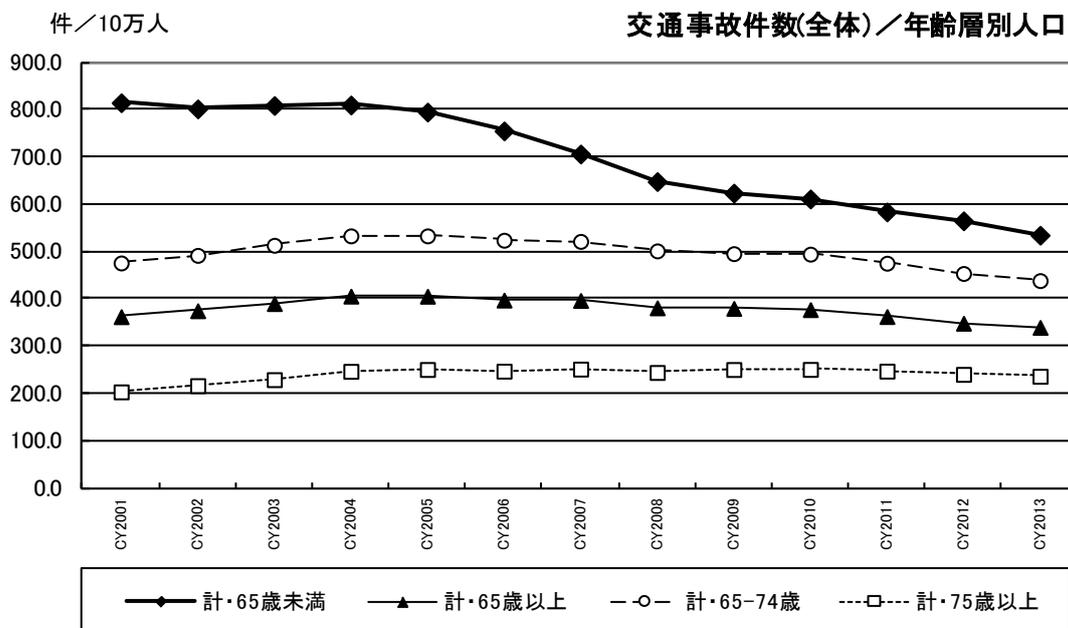
資料) 警察庁「平成26年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」  
(平成27年2月19日)

以下では、交通事故総合分析センター『交通統計』平成25年版に基づき、高齢者の交通事故を整理する。

## 2. 高齢者の交通事故件数

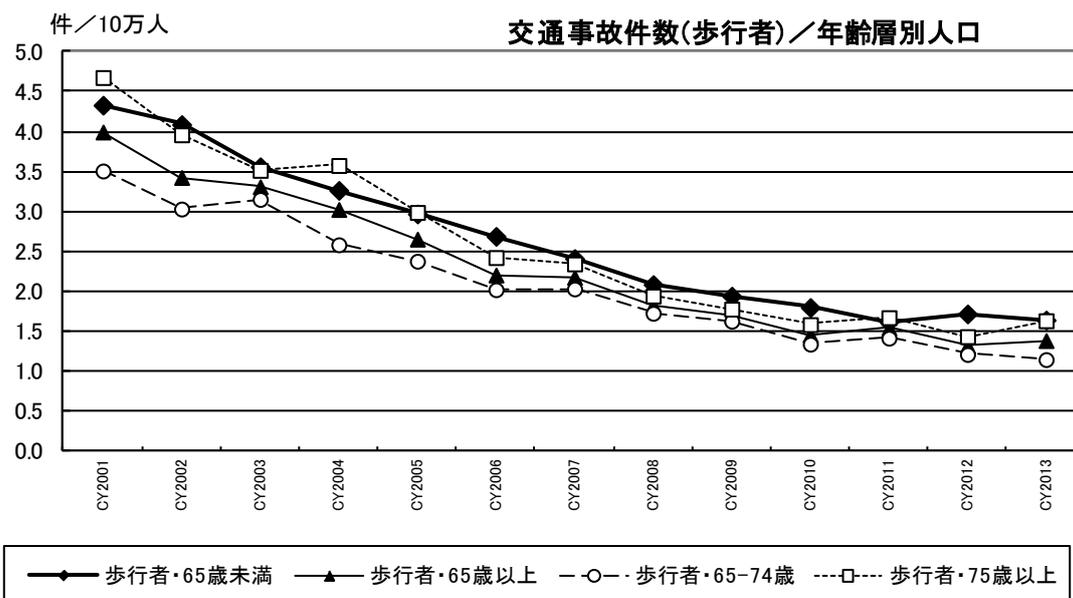
- ・高齢者の人口 10 万人当たり交通事故件数（第 1 当事者）割合は、65 歳未満階級に比べて低い。
- ・65-74 歳階級の事故率は、75 歳以上階級に比べると高い。
- ・事故率は 65 歳未満階級が顕著に低化しているが、75 歳以上の高齢者はほぼ横ばいである。

図表 2-3 年齢階級別・人口 10 万人当たり交通事故件数（第 1 当事者）



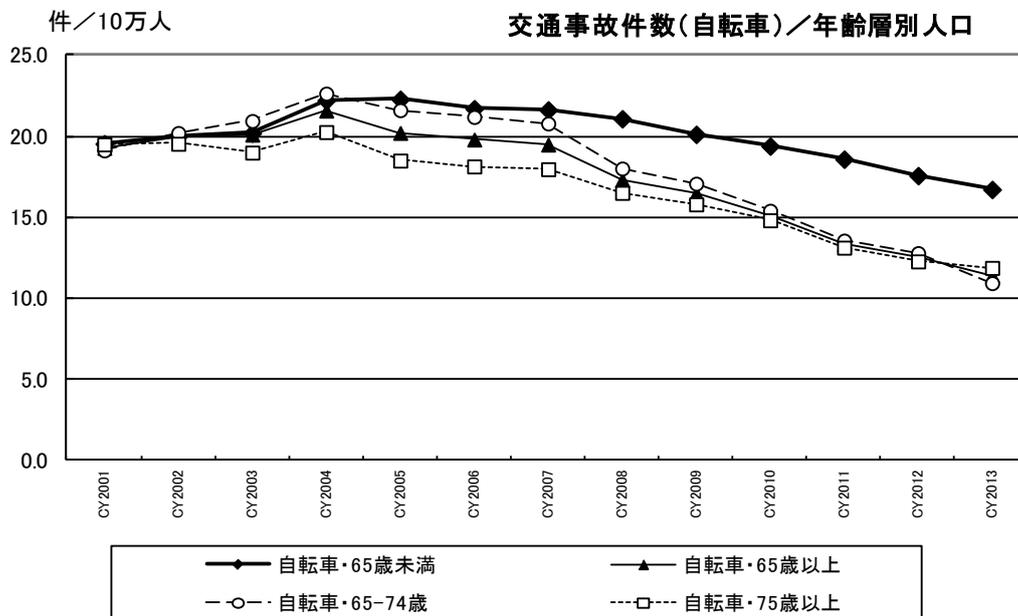
- ・高齢者の人口 10 万人当たり歩行者交通事故件数（第 1 当事者）の割合は、65 歳未満階級とほぼ同様に低下傾向にある。
- ・75 歳以上階級の事故率の割合は 65-74 歳階級に比べ、一貫して高い。

図表 2-4 年齢階級別・人口 10 万人当たり歩行者交通事故件数（第 1 当事者）



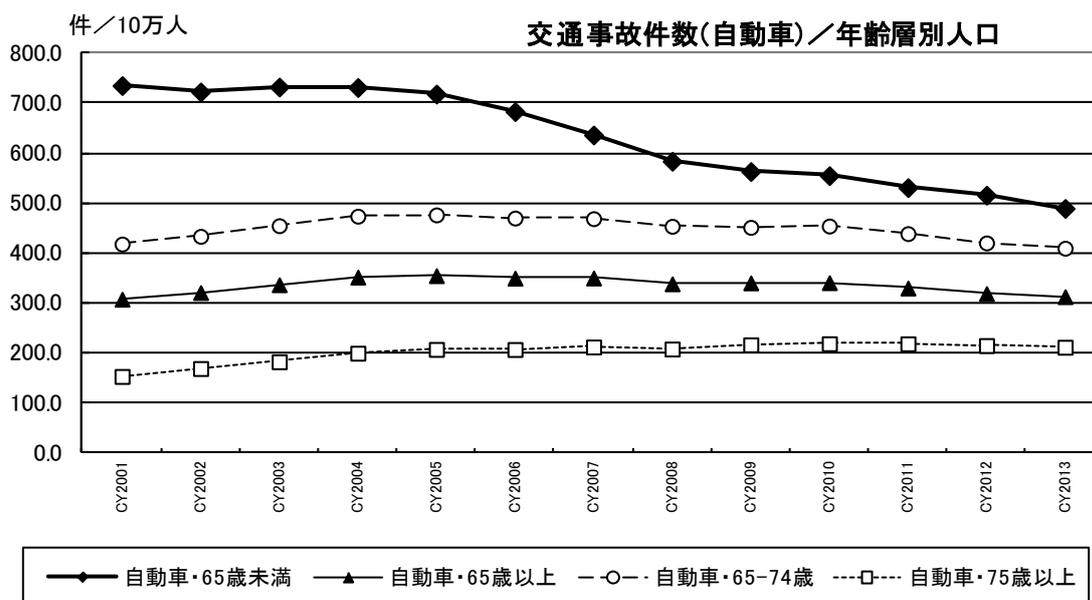
- ・高齢者の人口 10 万人当たり自転車乗用中交通事故件数（第 1 当事者）の割合は、65 歳未満階級に比べ、かつてはほぼ同割合であったが、現在では低くなっている。
- ・特に、2007 年以降、高齢者での事故率低下が大きい。

図表 2-5 年齢階級別・人口 10 万人当たり自転車乗用中交通事故件数（第 1 当事者）



- ・高齢者の人口 10 万人当たり自動車乗車中交通事故件数（第 1 当事者）割合は、65 歳未満階級に比べて低い。
- ・65-74 歳階級の事故率は、75 歳以上階級に比べると高い。
- ・事故率は 65 歳未満階級が顕著に低化しているのに対して、65-74 歳階級は横ばいからわずかに低下、75 歳以上の高齢者ではほぼ横ばいである。

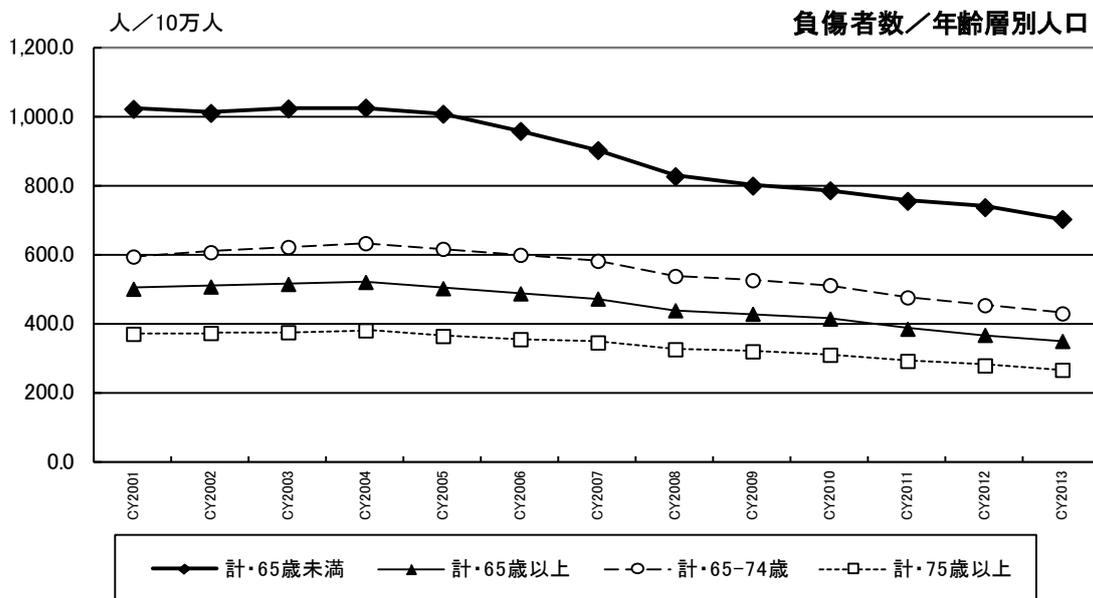
図表 2-6 年齢階級別・人口 10 万人当たり自動車乗車中交通事故件数（第 1 当事者）



### 3. 高齢者の交通事故負傷者数

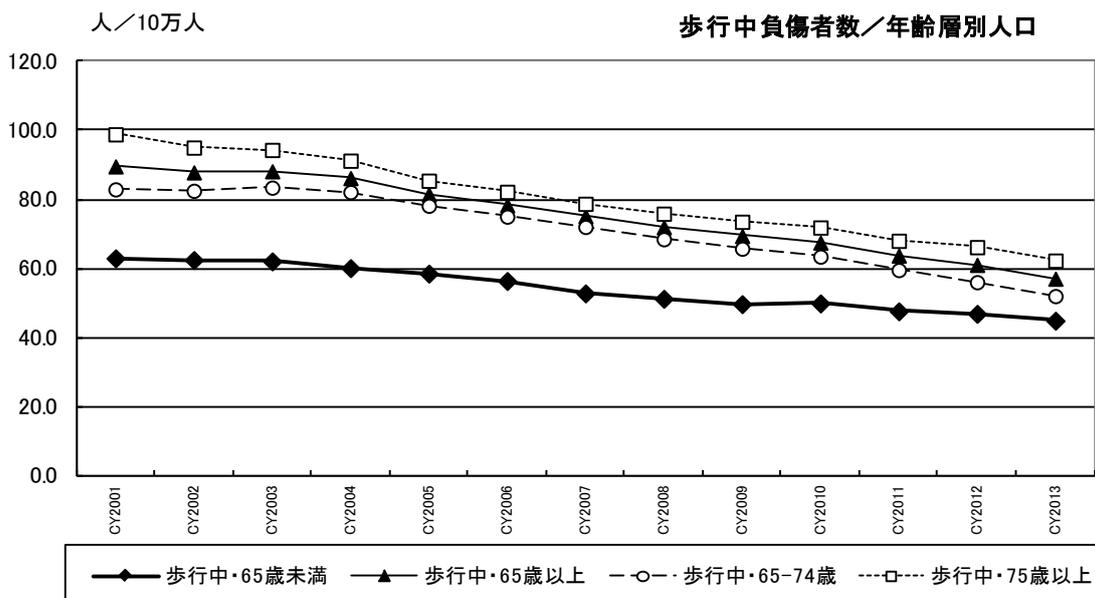
- ・高齢者の人口 10 万人当たり交通事故負傷者数割合は、65 歳未満階級に比べて低い。
- ・65-74 歳階級の負傷者数割合は、75 歳以上階級に比べると高い。
- ・高齢者の負傷者数割合の低下率は、65 歳未満階級に比べて緩やかである。

図表 2-7 年齢階級別・人口 10 万人当たり交通事故負傷者数割合



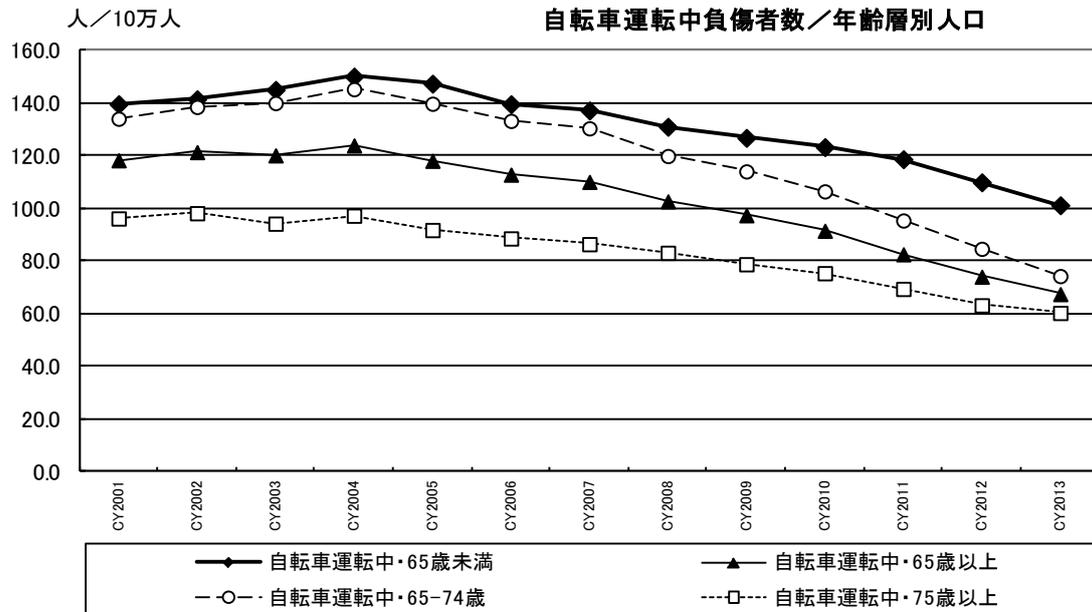
- ・高齢者の人口 10 万人当たり交通事故歩行中負傷者数割合は、65 歳未満階級に比べて高い。
- ・75 歳以上階級の歩行中負傷者数割合は、65-74 歳階級に比べると高い。
- ・高齢者の歩行中負傷者数割合の低下率は、65 歳未満階級よりも大きい。

図表 2-8 年齢階級別・人口 10 万人当たり歩行中の交通事故での負傷者数割合



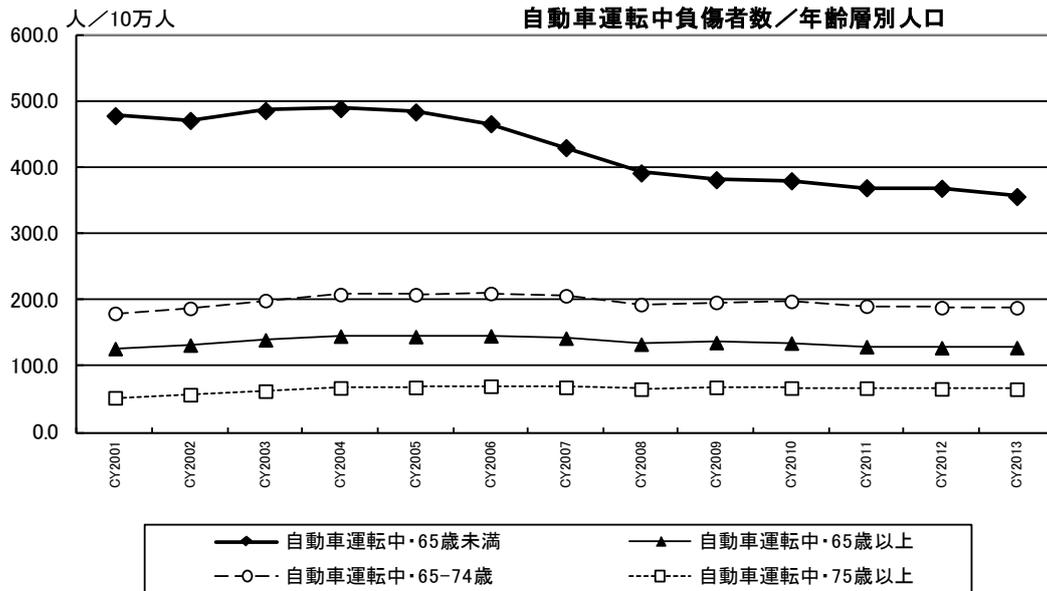
- ・高齢者の人口 10 万人当たり交通事故自転車運転中負傷者数割合は、65 歳未満階級に比べて低い。
- ・65-74 歳階級の自転車運転中負傷者数割合は、65 歳未満階級の動きとほぼ同じであるが、2007 年以降の低下率は、65 歳未満階級よりも大きい。
- ・65-74 歳階級の自転車運転中負傷者数割合は、75 歳以上階級を上回っている。

図表 2-9 年齢階級別・人口 10 万人当たり自転車運転中の交通事故での負傷者数割合



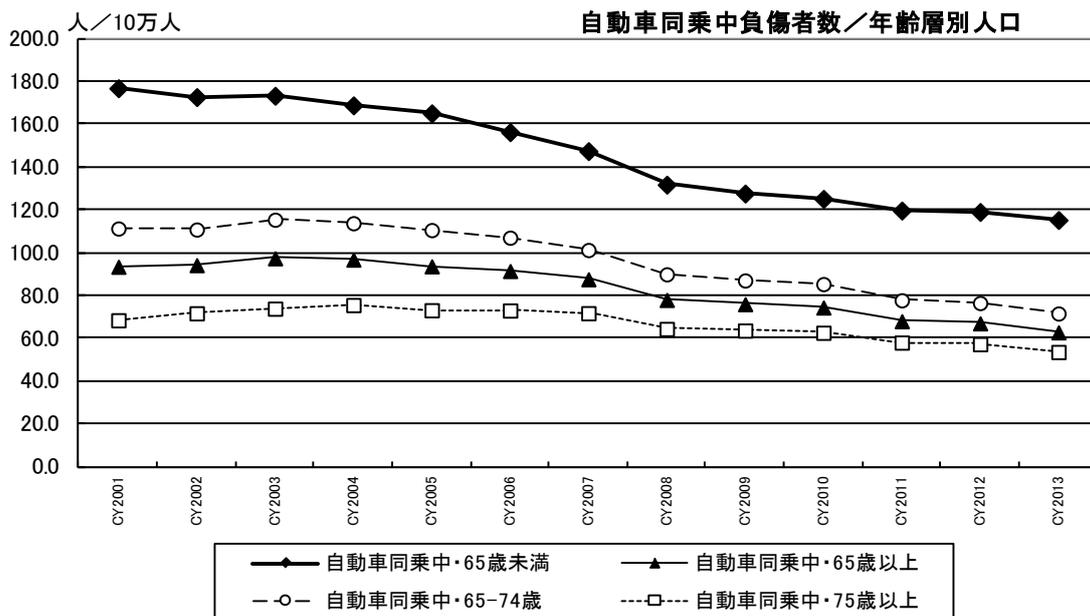
- ・高齢者の人口 10 万人当たり交通事故自動車運転中負傷者数割合は、65 歳未満階級の 3 分の 1 程度である。
- ・ただし、65 歳未満階級が人口 10 万人当たり交通事故自動車運転中負傷者数割合を徐々に低下させているのに対して、高齢者の人口 10 万人当たり交通事故自動車運転中負傷者数割合は横ばいである。
- ・65-74 歳階級の自動車乗車運転中負傷者数割合は、常に 75 歳以上階級よりも高い。

図表 2-10 年齢階級別・人口 10 万人当たり自動車運転中の交通事故での負傷者数割合



- ・高齢者の人口 10 万人当たり交通事故自動車同乗中の負傷者数割合は、65 歳未満階級に比べて半分程度である。
- ・ただし、負傷者数割合は、65 歳未満階級の低化よりも緩やかである。
- ・65-74 歳階級の自動車同乗中負傷者数割合は、常に 75 歳以上階級を上回っている。

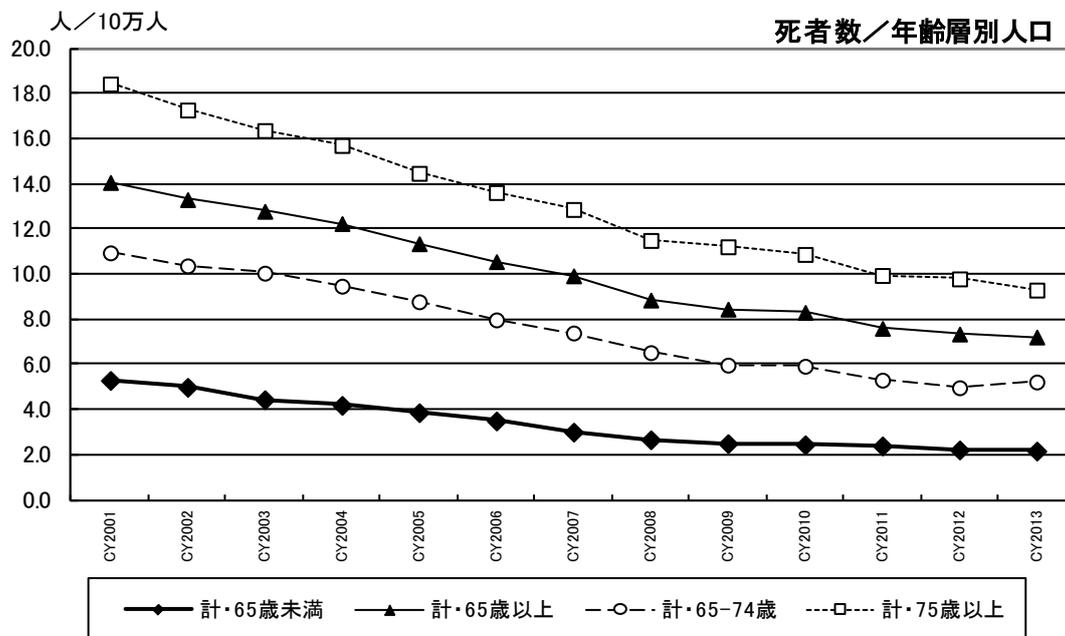
図表 2-11 年齢階級別・人口 10 万人当たり自動車同乗中の交通事故での負傷者数割合



#### 4. 高齢者の交通事故死者数

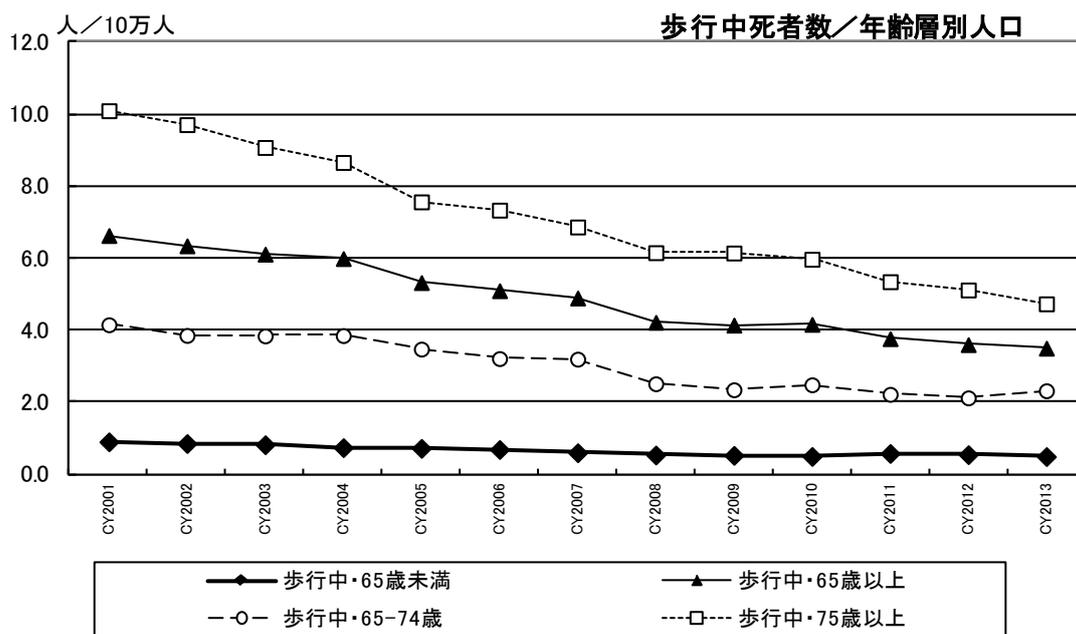
- ・高齢者の人口 10 万人当たり交通事故死者数割合は、65 歳未満階級に比べ約 3 倍以上高い。
- ・特に、75 歳以上階級の死者数割合が高い（65 歳未満階級の約 4 倍）。
- ・75 歳以上階級の死者数割合は、65-74 歳階級の死者数割合を常に上回っている。

図表 2-12 年齢階級別・人口 10 万人当たり交通事故死者数割合



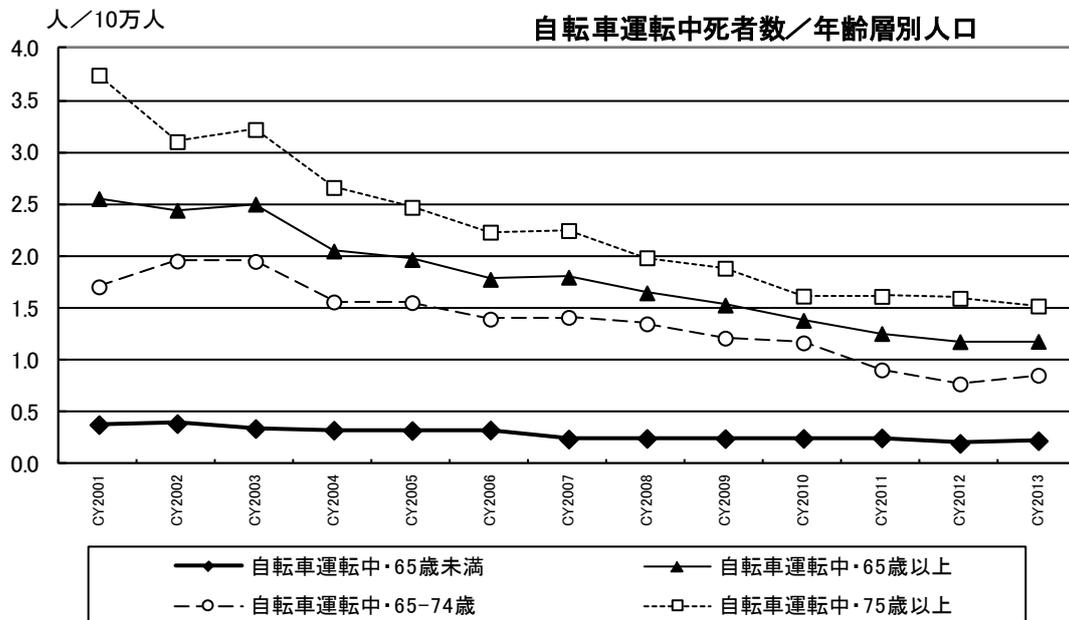
- ・高齢者の人口 10 万人当たり歩行中の交通事故死者数割合は、65 歳未満階級に比べ約 7 倍高い。ただし、低下率も大きい。
- ・特に、75 歳以上階級の死者数割合が高い。
- ・75 歳以上階級の死者数割合は、65-74 歳階級の死者数割合を 2 倍以上上回っている。

図表 2-13 年齢階級別・人口 10 万人当たり歩行中の交通事故死者数割合



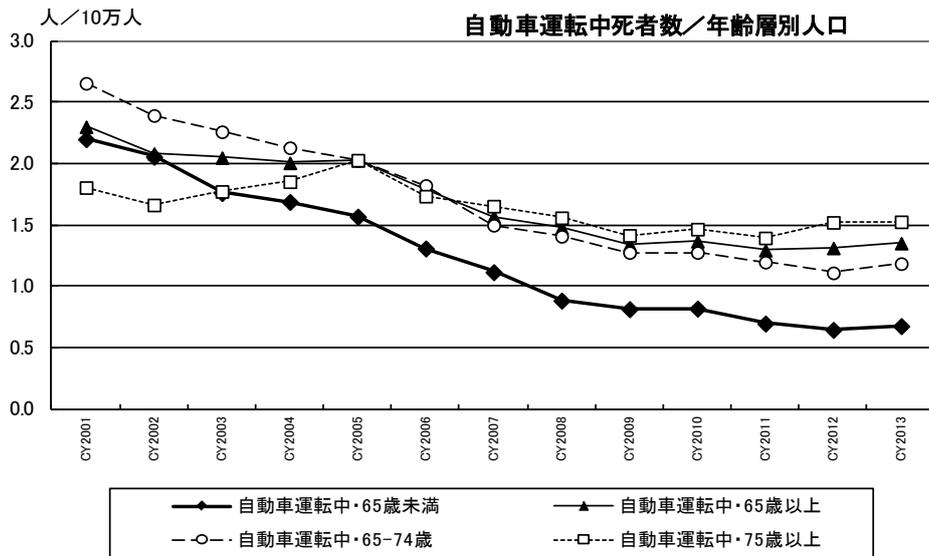
- ・高齢者の人口 10 万人当たり自転車運転中の交通事故死者数割合は、65 歳未満階級に比べ約 6 倍高い。ただし低下率も大きい。
- ・特に、75 歳以上階級の死者数割合が高い。
- ・75 歳以上階級の死者数割合は、65-74 歳階級の死者数割合を常に上回っている。

図表 2-14 年齢階級別・人口 10 万人当たり自転車運転中の交通事故死者数割合



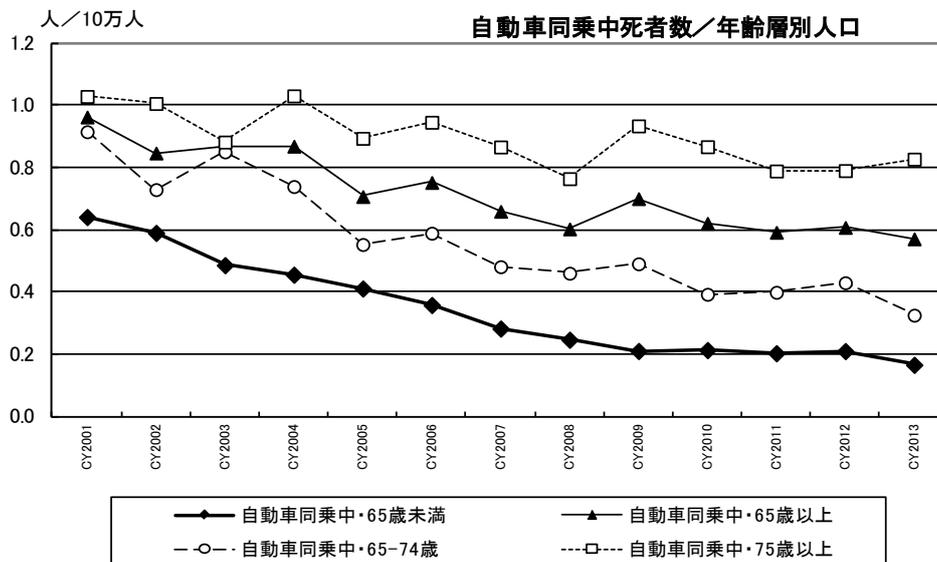
- ・高齢者の人口 10 万人当たり自動車運転中の交通事故死者数割合は、65 歳未満階級に比べ約 2 倍高い。
- ・特に、75 歳以上階級の死者数割合が高く、低下率も他の年齢階級に比べ緩やかであり、近年に限れば、横ばいからやや上昇傾向にある。
- ・65-74 歳階級の死者数割合は、かつては 75 歳以上階級を上回っていたが、その割合は低下しつつあり、現在では 75 歳以上階級の死者数割合を下回っている。

図表 2-15 年齢階級別・人口 10 万人当たり自動車運転中の交通事故死者数割合



- ・高齢者の人口 10 万人当たり自動車同乗中の交通事故死者数割合は、65 歳未満階級に比べ約 3 倍高い。低下率は 65 歳未満階級よりも緩やかである。
- ・特に、75 歳以上階級の死者数割合が高く、低下率も他の年齢階級に比べ緩やかであり、近年に限れば、横ばいからやや上昇傾向にある。
- ・65-74 歳階級の死者数割合は、65 歳未満階級と同様に減少しつつあるが、近年は横ばいである。

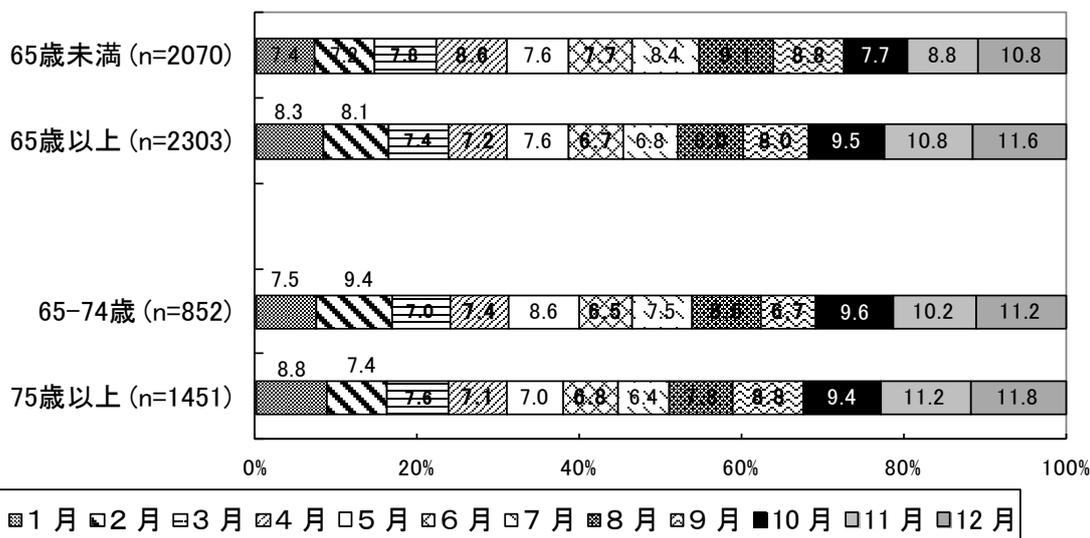
図表 2-16 年齢階級別・人口 10 万人当たり自動車同乗中の交通事故死者数割合



## 5. 月別・曜日別高齢者の交通事故死者数

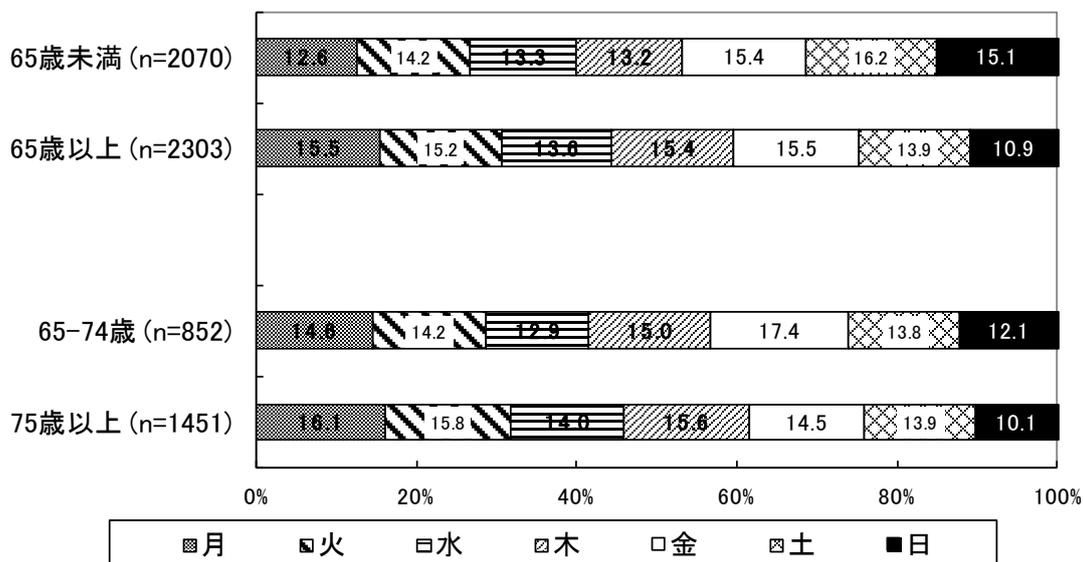
・65歳未満では、夏に交通事故死者数割合が高いのに対して、高齢者は秋～冬にかけて交通事故死者数割合が高い。

図表 2-17 年齢階級別・月別交通事故死者数（平成 25 年）



・65歳未満では、土日に交通事故死者数割合が高いのに対して、高齢者は平日の交通事故死者数割合が高い。

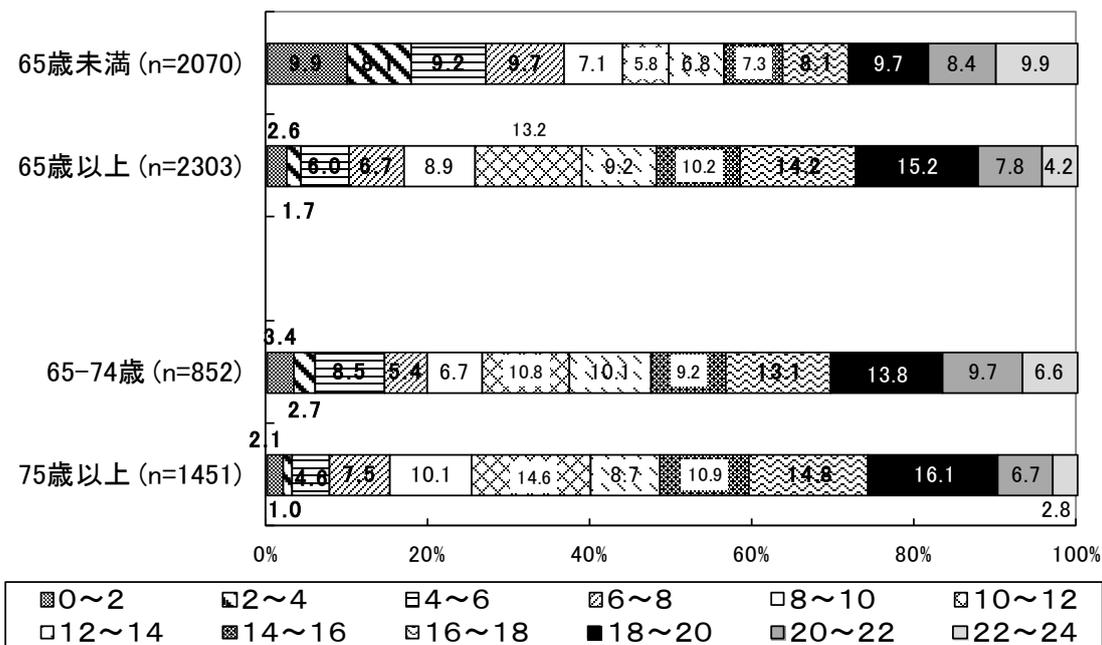
図表 2-18 年齢階級別・曜日別交通事故死者数（平成 25 年）



## 6. 時間帯別高齢者の交通事故死者数

・65歳未満では、深夜から早朝の時間帯（22時～8時）での交通事故死者数割合が高いのに対して、高齢者は夕方から夜（16時～20時）にかけての交通事故死者数割合が高い。

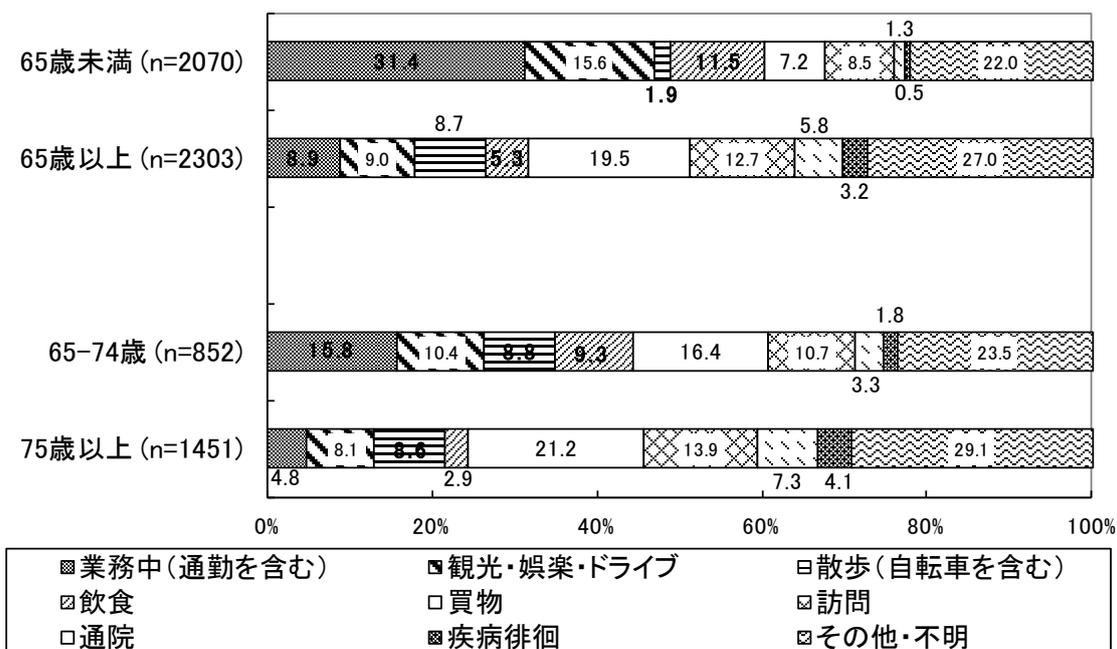
図表 2-19 年齢階級別・時間帯別交通事故死者数（平成 25 年）



## 7. 通行目的別高齢者の交通事故死者数

・65歳未満では業務中の交通事故死者数割合が高いのに対して、高齢者は、買物・訪問・通院での交通事故死者数割合が高く、業務中での割合は低い。

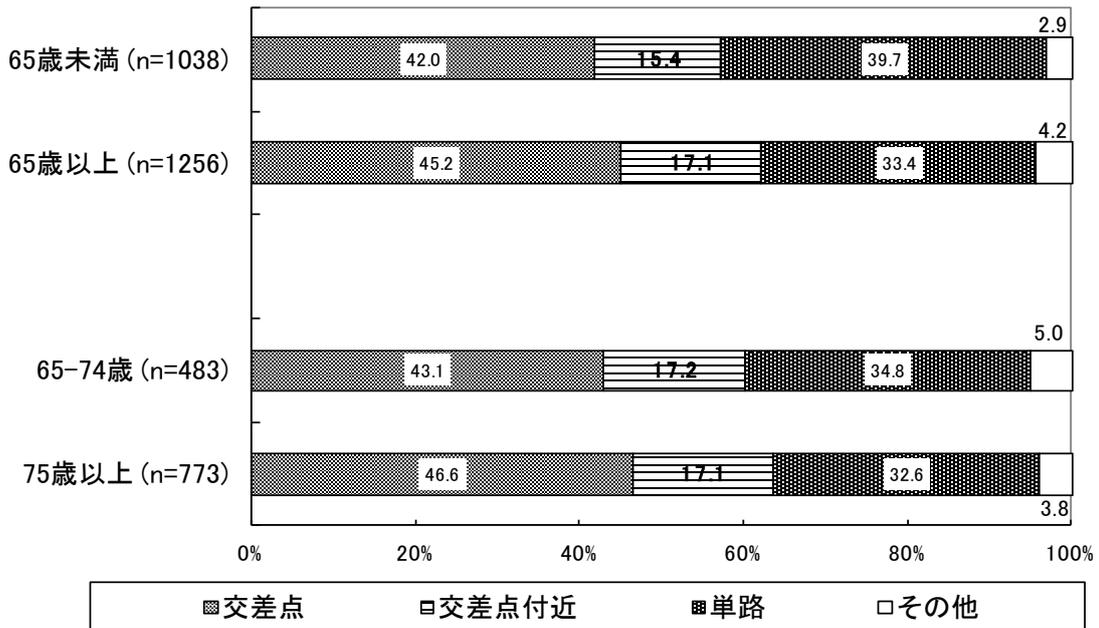
図表 2-20 年齢階級別・時間帯別交通事故死者数（平成 25 年）



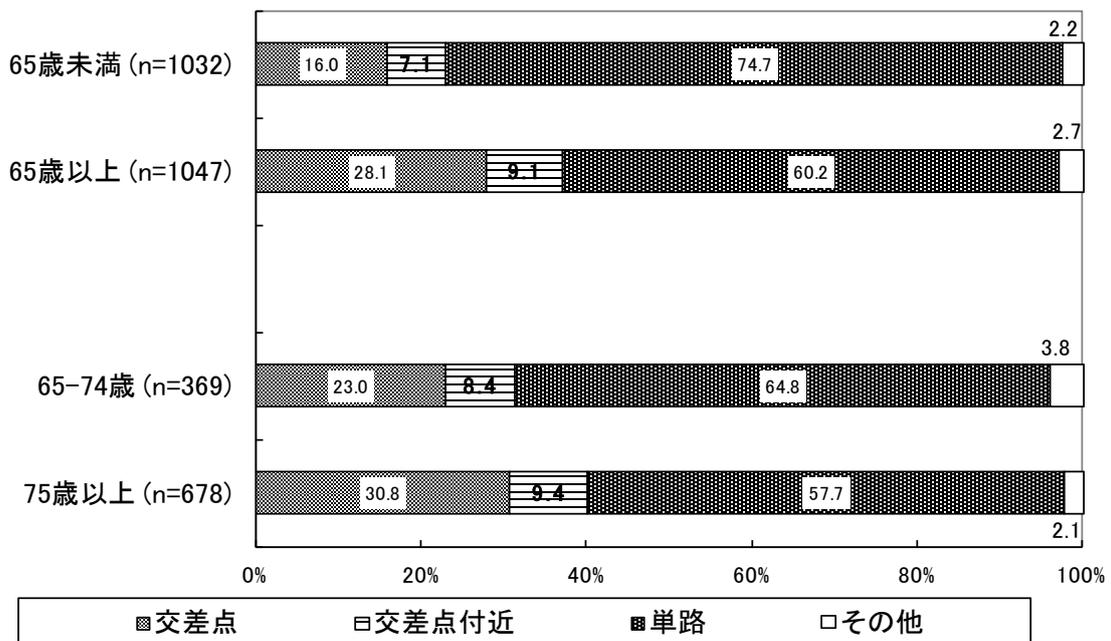
## 8. 道路形状別高齢者の交通事故死者数

- ・市街地では 65 歳未満、65 歳以上とも交差点での交通事故死者数割合が高いのに対して、非市街地では単路での交通事故死者数割合が高い。
- ・なお、65 歳以上の高齢者は、65 歳未満に比べ、非市街地でも交差点での交通事故死者数割合が高い（特に 75 歳以上）。

図表 2-21 年齢階級別・道路形状別交通事故死者数割合＜市街地＞（平成 25 年）



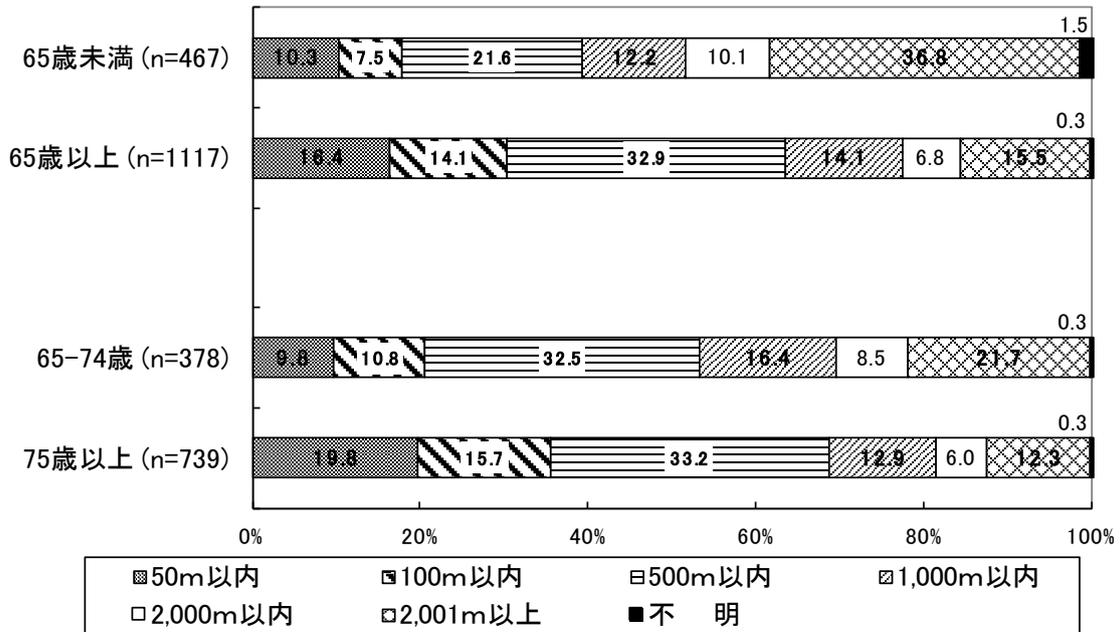
図表 2-22 年齢階級別・道路形状別交通事故死者数割合＜非市街地＞（平成 25 年）



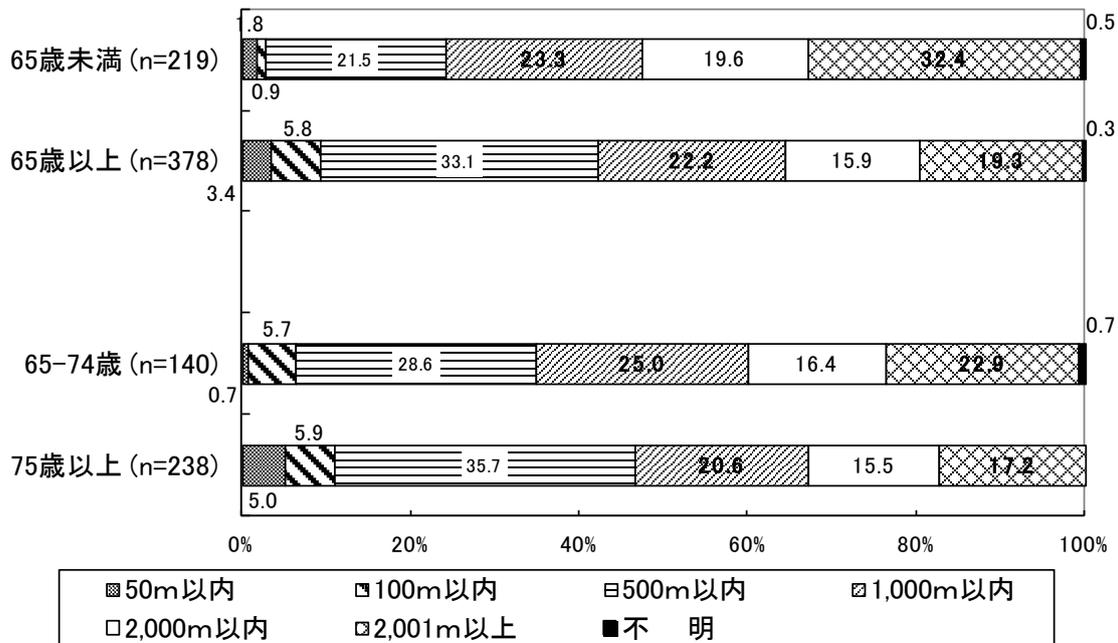
## 9. 自宅からの距離別高齢者の交通事故死者数

- ・歩行中については、65歳未満では、自宅から500m以上離れた距離での交通事故死者数割合が高いのに対して、高齢者は、自宅から近距離（500m以内）での交通事故死者数割合が高い。
- ・自転車乗用中については、距離が1,000m程度に延びるが、傾向としては同様である。

図表 2-23 年齢階級別・自宅からの距離別交通事故死者数割合<歩行者>（平成 25 年）



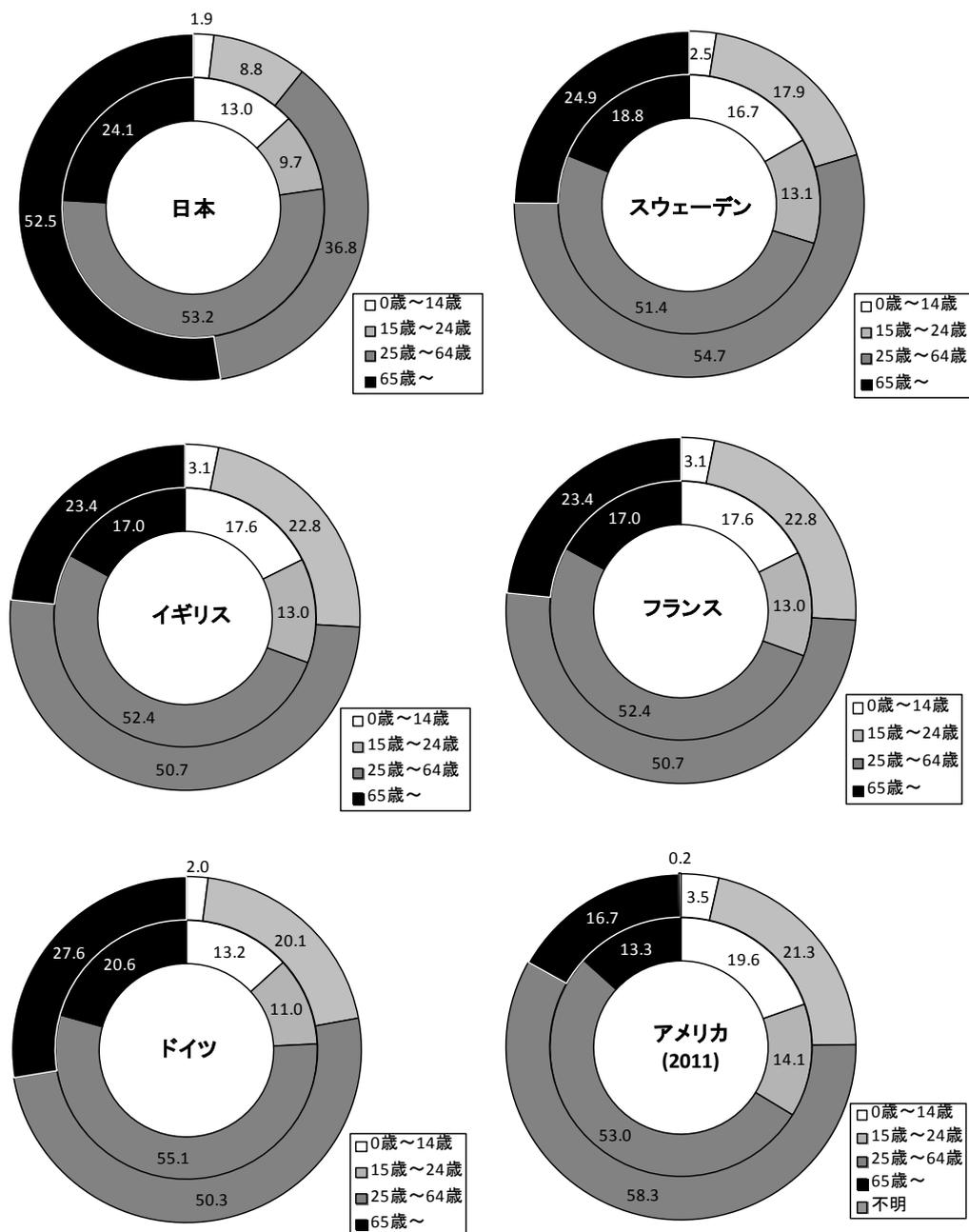
図表 2-24 年齢階級別・自宅からの距離別交通事故死者数割合<自転車>（平成 25 年）



## 10. 年齢層別交通事故死者数の国際比較

・OECD諸国では、人口構成率以上に若年層（15～24歳）の交通事故死者数<sup>2</sup>割合が高い。しかし、日本では高齢者（65歳以上）において、人口構成率以上に交通事故死者数割合が高くなっている。

図表 2-25 年齢層別交通事故死者数の構成率と人口構成率（2012年）

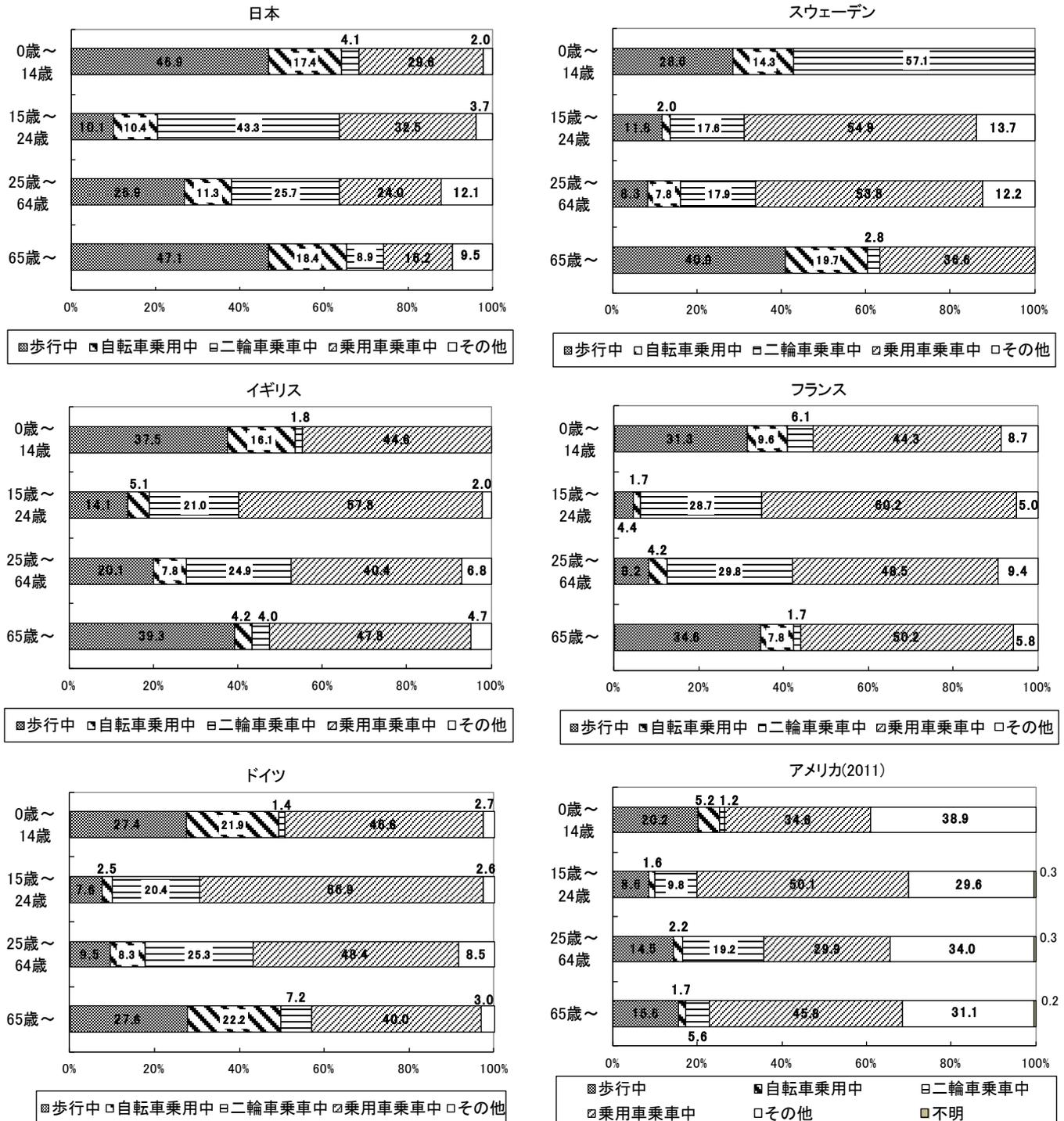


(注) 内円は人口、外円は交通事故死者数  
(資料) IRTAD

<sup>2</sup> 本節での死者数は、「30日以内死者数」である。

・OECD 諸国では高齢者は乗用車乗車中の交通事故死者数の割合が高いのに対して、日本の高齢者は、歩行中の交通事故死者数の割合が高い。

図表 2-26 状態別・年齢層別交通事故死者数の構成率 (2012 年)



(資料) IRTAD

## 第3章 高齢者の交通安全確保のための対策に関する地方自治体アンケート結果（選択肢による回答）

### 1. 実施概要

#### （1）実施の目的

以下の目的を達成するため、地方自治体を対象とした「高齢者の交通安全確保のための対策に関するアンケート」調査を実施した。

- ① 地方自治体で取り組んでいる対策について実態・傾向を把握すること
- ② 好事例・成功事例を紹介し、その結果を各地方自治体にフィードバックすること
- ③ 上記①②により、国として各地方自治体の取組を後押し、高齢者の交通安全対策の促進を図ること

#### （2）アンケート実施の経緯について

アンケート調査票の質問趣旨の分かりやすさや回答のしやすさ等を確認するため、2014年8月に政令指定都市を対象にプレ調査を実施した。そこでのご指摘を踏まえ、アンケート調査票を修正し、2014年10月1日（水）～11月18日（火）にかけ、インターネット上でウェブアンケートを実施した。

#### （3）アンケート実施概要

【アンケート対象】：全都道府県、全市町村（東京都特別区を含む）計 1,788 自治体

【実施期間】：2014年10月1日（水）～11月18日（火）

【実施方法】：ウェブアンケート

【回収数・回収率】<sup>3</sup>：1,128 件（45 都道府県、1,083 市区町村）、63.1%

<参考：人口規模別回答率>

人口規模	回答自治体数	母数	回答率
1万人未満	251	507	49.5%
1万人以上 5万人未満	432	688	62.8%
5万人以上 10万人未満	194	265	73.2%
10万人以上 30万人未満	142	196	72.4%
30万人以上 50万人未満	34	50	68.0%
50万人以上	30	35	85.7%
都道府県	45	47	95.7%
合計	1,128	1,788	63.1%

<sup>3</sup> 回収数・回収率はセクション I（交通安全対策に係る取組体制や施策・事業の実施状況）への回答済みベース。

#### (4) アンケートの構成

- I. 自治体内で発生している交通事故の傾向・特徴
- II. 高齢者の交通安全対策に係る取組体制
- III. 高齢者の交通安全対策に係る施策・事業の実施状況
- IV. 高齢者の交通安全対策に係る個別事業・施策の取組状況
  - － 交通安全教室・講習に関する取組
  - － 交通安全グッズ・冊子の作成・配布に関する取組
  - － その他独自性の高い取組
- V. 当初想定していた効果・成果が得られなかった取組

<参考> 【事業別実施自治体数（回答自治体数 1,128 団体での実施状況）】

事業名	実施率	実施数
① 交通安全教室・講習会	74.0%	791
② 交通安全グッズ・冊子（反射材、交通安全マップ、教本、チラシ等）の作成・配布	76.1%	813
③ 高齢者訪問（独居高齢者など地域で孤立しがちな高齢者へのフォロー等）	37.2%	398
④ 交通安全施設の整備（照明、道路標示等）	60.7%	649
⑤ 運転免許返納支援（手数料免除等）	28.3%	302
⑥ 交通安全シニアリーダーの育成	16.8%	180
⑦ 街中や施設（例：医療機関・介護施設等高齢者が集まる場所）でのPR・見守り活動	42.6%	455
⑧ 総合的なまちづくり事業（高齢者の安全・安心に配慮したまちづくりの推進等）	26.9%	288
⑨ その他の取組	10.0%	107

#### 【回答結果の概要】

##### 1. 全体

○最近増加している交通事故は、「歩行中」「自動車運転中」「自転車乗用中」「後期高齢者」など、高齢者絡みの事故が上位を独占している（図表 3-1）。

○連携・調整している機関は、警察、交通安全協会、地域組織の順である（図表 3-3）

##### 2. 高齢者向け交通安全教室・講習会

○交通安全教室・講習会の目的は「高齢者の意識啓発」「高齢ドライバーに対する指導」「高齢自転車運転者に対する指導」が 50%以上である（図表 3-24）。

○「参加・体験・実践型」が最も多く「機器や最新ツールの活用」がそれに続く（図表 3-25）。

○効果・成果としては「交通安全意識の高まり」が 90%以上を占める（図表 3-28）。

○90%近くの自治体が「想定通りの効果」と認識している一方、「想定以上の効果」は 8.2%、「想定以下の効果」は 6.2%となっている（図表 3-29）。

○課題は、「自宅にこもりがちな高齢者の参加を促すこと」が 55.3%、次いで「成果の適正な

評価が困難」が 38.2%となっている（図表 3-30）。

### 3. 交通安全グッズ・冊子の作成・配布

○交通安全グッズ・冊子の目的は「高齢者の意識啓発」が 95.9%、次いで「高齢ドライバーに対する指導」が 37.0%である（図表 3-35）。

○効果・成果としては「交通安全意識の高まり」が 90%以上を占める（図表 3-38）

○90%近くの自治体が「想定通りの効果」と認識している一方、「想定以上の効果」は 6.9%、「想定以下の効果」は 4.7%となっている（図表 3-40）。

○課題は、「自宅にこもりがちな高齢者への周知・配布が難しい」が 45.0%、次いで「成果の適正な評価が困難」が 38.7%となっている（図表 3-41）。

### 4. 交通安全教室・交通安全グッズ以外での独自性のある取組

○「独自性のある事業は無い」が 66.4%と最多だが、「高齢者訪問」10.1%、「運転免許返納支援」9.4%が比較的多い（図表 3-42）。

○目的は「高齢者の意識啓発」が 68.5%、「高齢ドライバーに対する指導」が 43.1%である（図表 3-45）。

○効果・成果としては「交通安全意識の高まり」が 80%以上を占める（図表 3-47）

○約 80%の自治体が「想定通りの効果」と認識しているが、「想定以上の効果」は 11.9%、「想定以下の効果」は 8.2%であり、成否の評価は他事業に比べ分かれている（図表 3-48）。

○課題は、「成果の適正な評価が困難」が 33.3%、「自宅にこもりがちな高齢者への周知が難しい」が 32.0%、「成果が出るまでに時間がかかる」が 27.9%となっている（図表 3-49）。

### 5. 効果・成果が得られなかった事業の有無

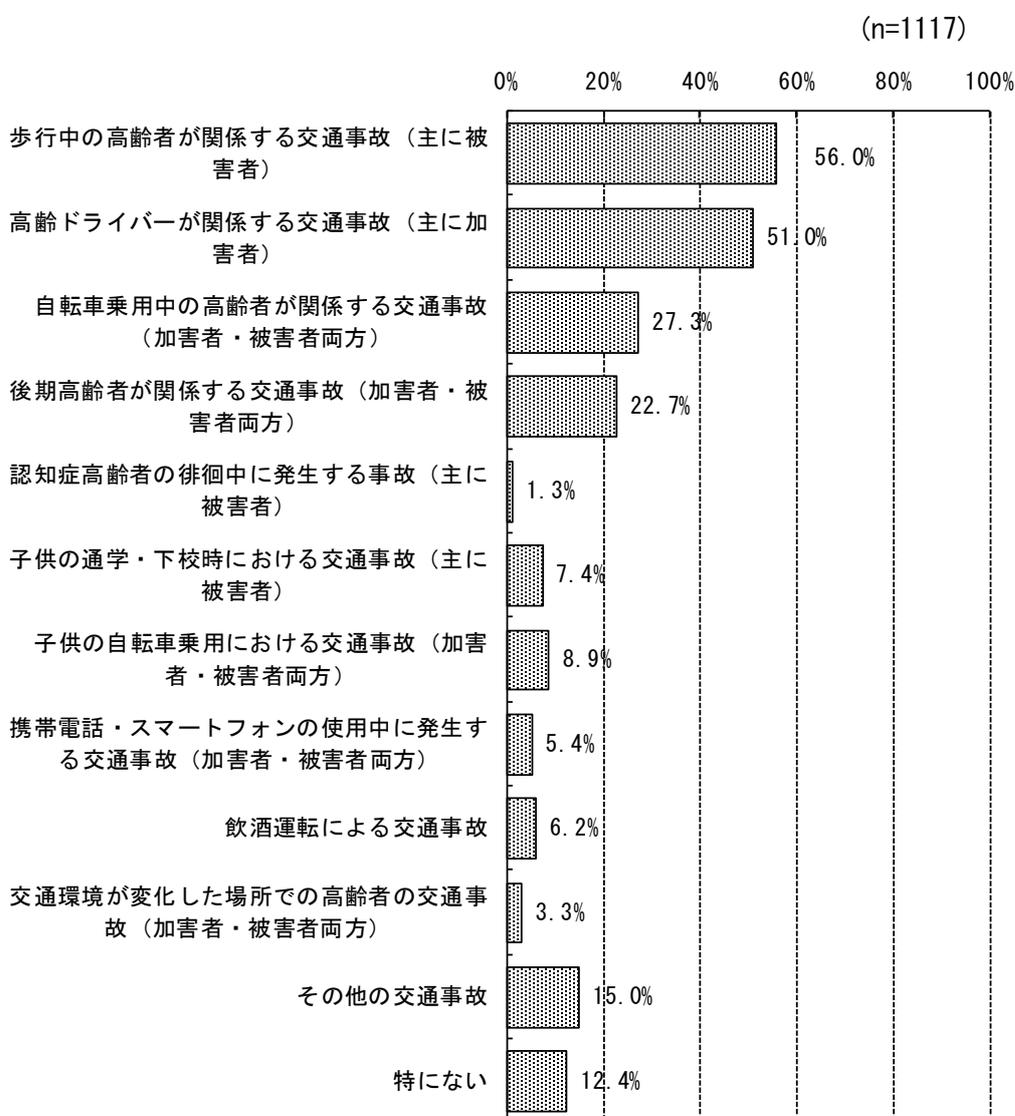
○「あった」との回答は 3.3%のみである（図表 3-50）

## 2. アンケート調査結果

### (1) 自治体内で最近増えている交通事故の傾向・特徴（複数回答）（問2）

回答のあった自治体において最近増えている交通事故の傾向・特徴を尋ねたところ、「歩行中の高齢者が関係する交通事故（主に被害者）」の割合が最も高く 56.0%であった。次いで、「高齢ドライバーが関係する交通事故（主に加害者）」（51.0%）、「自転車乗用中の高齢者が関係する交通事故（加害者・被害者両方）」（27.3%）、「後期高齢者が関係する交通事故（加害者・被害者両方）」（22.7%）」となっている。

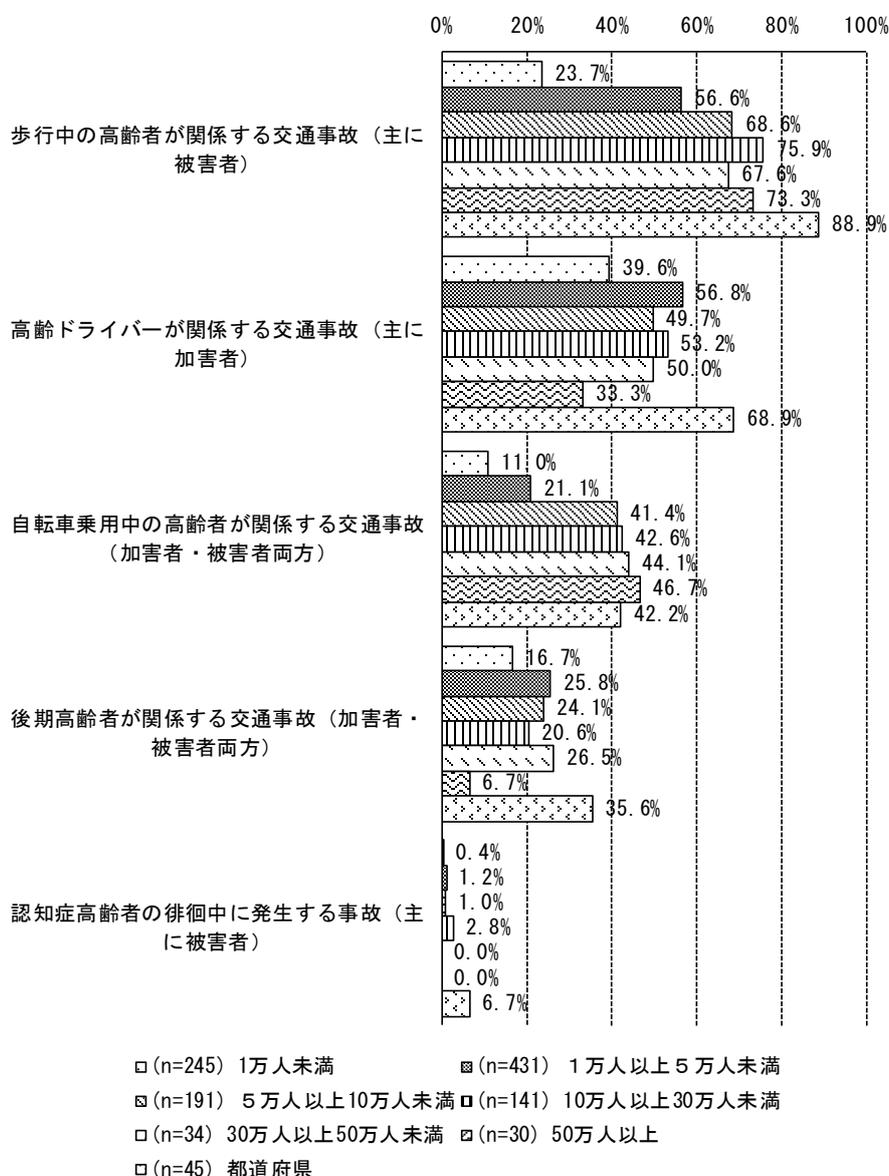
図表 3-1 最近増えている交通事故の傾向・特徴（複数回答）



## (2) 人口規模別・最近増えている交通事故の傾向・特徴（複数回答）（問2）

人口規模別に見ると、「1万人未満」の地方自治体で他の人口規模の自治体に比べていずれの交通事故においても割合が低くなる傾向にある。「都道府県」では「歩行中の高齢者が関係する交通事故（主に被害者）」と「高齢ドライバーが関係する交通事故（主に加害者）」で割合が高くなっている。また、高齢者に係る交通事故については全体的に割合が高く、「歩行中の高齢者が関係する交通事故（主に被害者）」と「自転車乗用中の高齢者が関係する交通事故（加害者・被害者両方）」では人口が増加するに従い顕著に比率が高くなる傾向を示している。

図表 3-2 人口規模別・交通事故の傾向・特徴



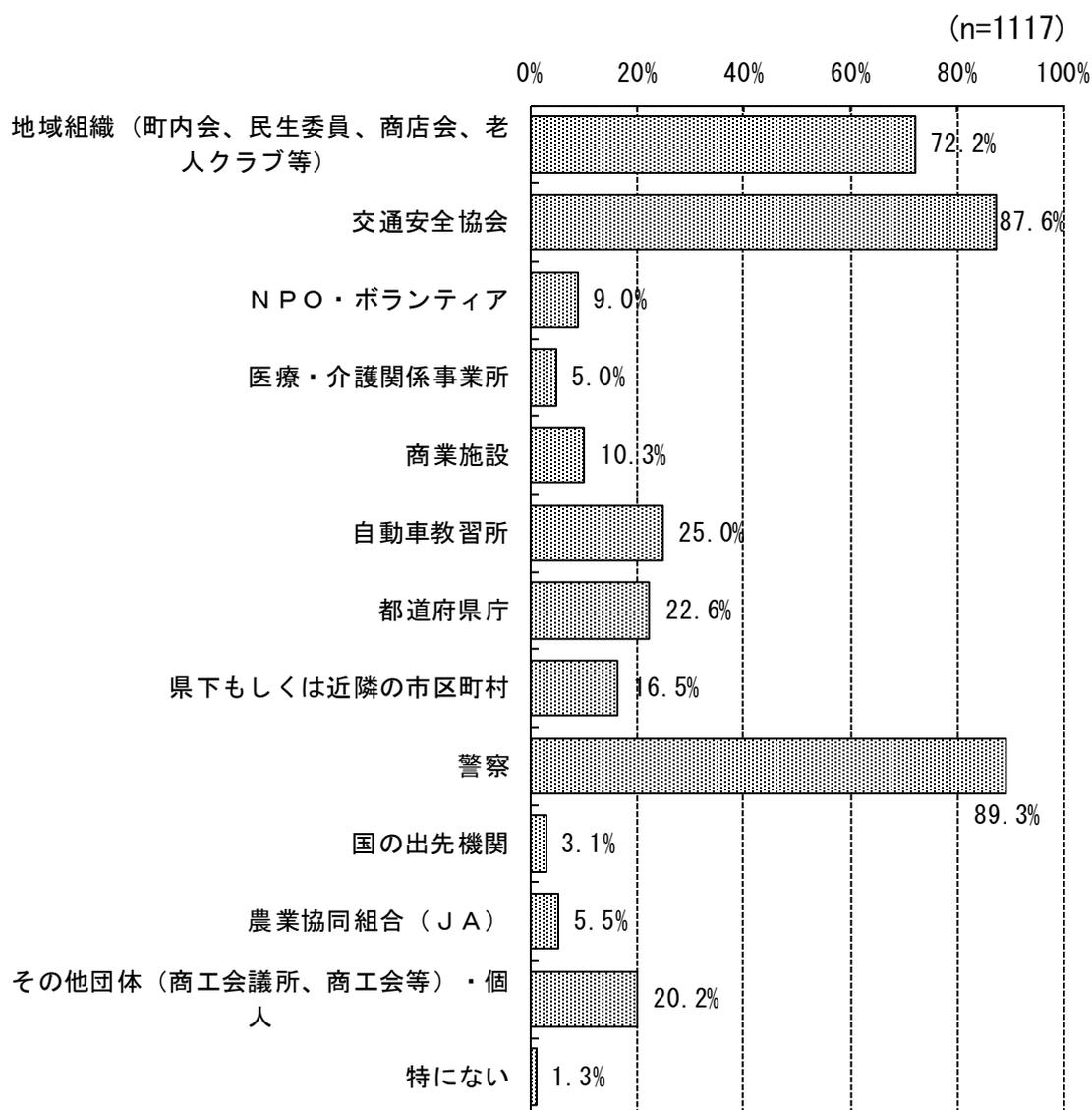


□ (n=245) 1万人未満      ▨ (n=431) 1万人以上5万人未満  
 ▩ (n=191) 5万人以上10万人未満    □ (n=141) 10万人以上30万人未満  
 □ (n=34) 30万人以上50万人未満    ▨ (n=30) 50万人以上  
 □ (n=45) 都道府県

### (3) 高齢者の交通安全対策で連携・調整する機関・団体（複数回答）（問3）

連携・調整する機関・団体としては、「警察」が最も多く 89.3%であった。次いで「交通安全協会」が 87.6%、「地域組織（町内会、民生委員、商店会、老人クラブ等）」が 72.2%となっている。

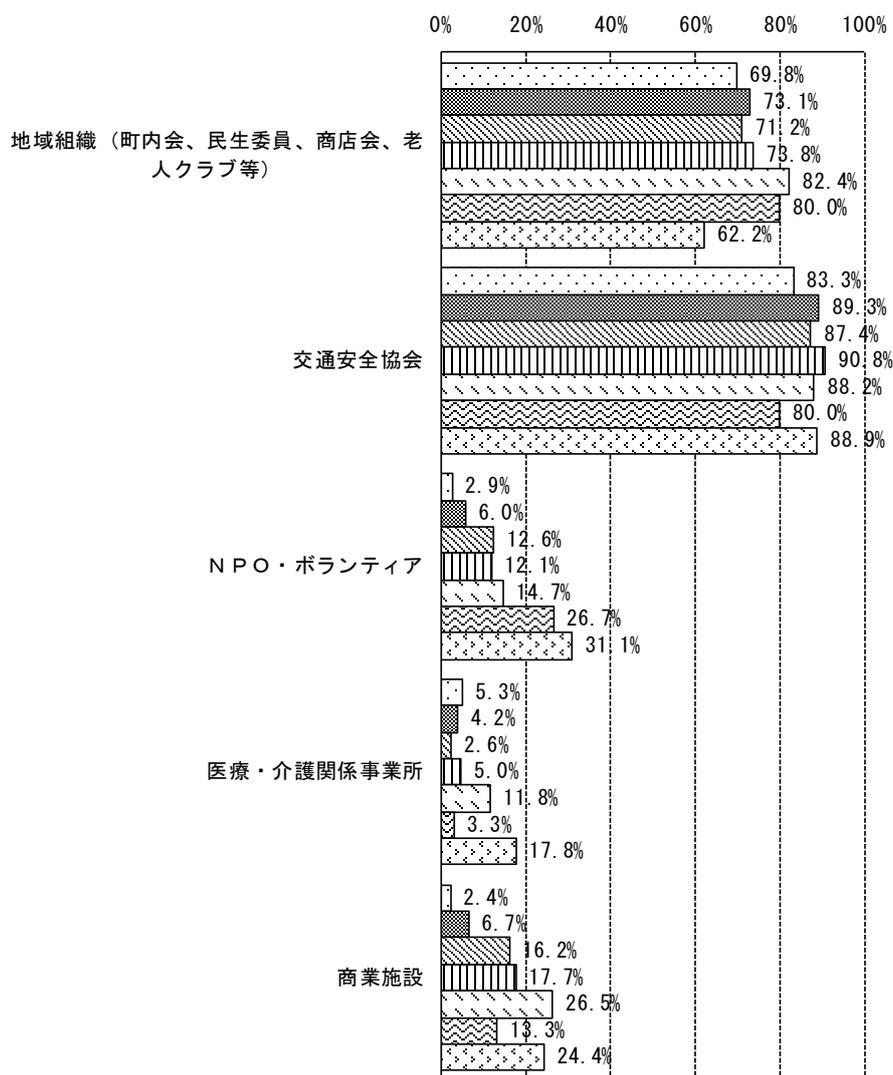
図表 3-3 高齢者の交通安全対策で連携・調整する機関・団体（複数回答）



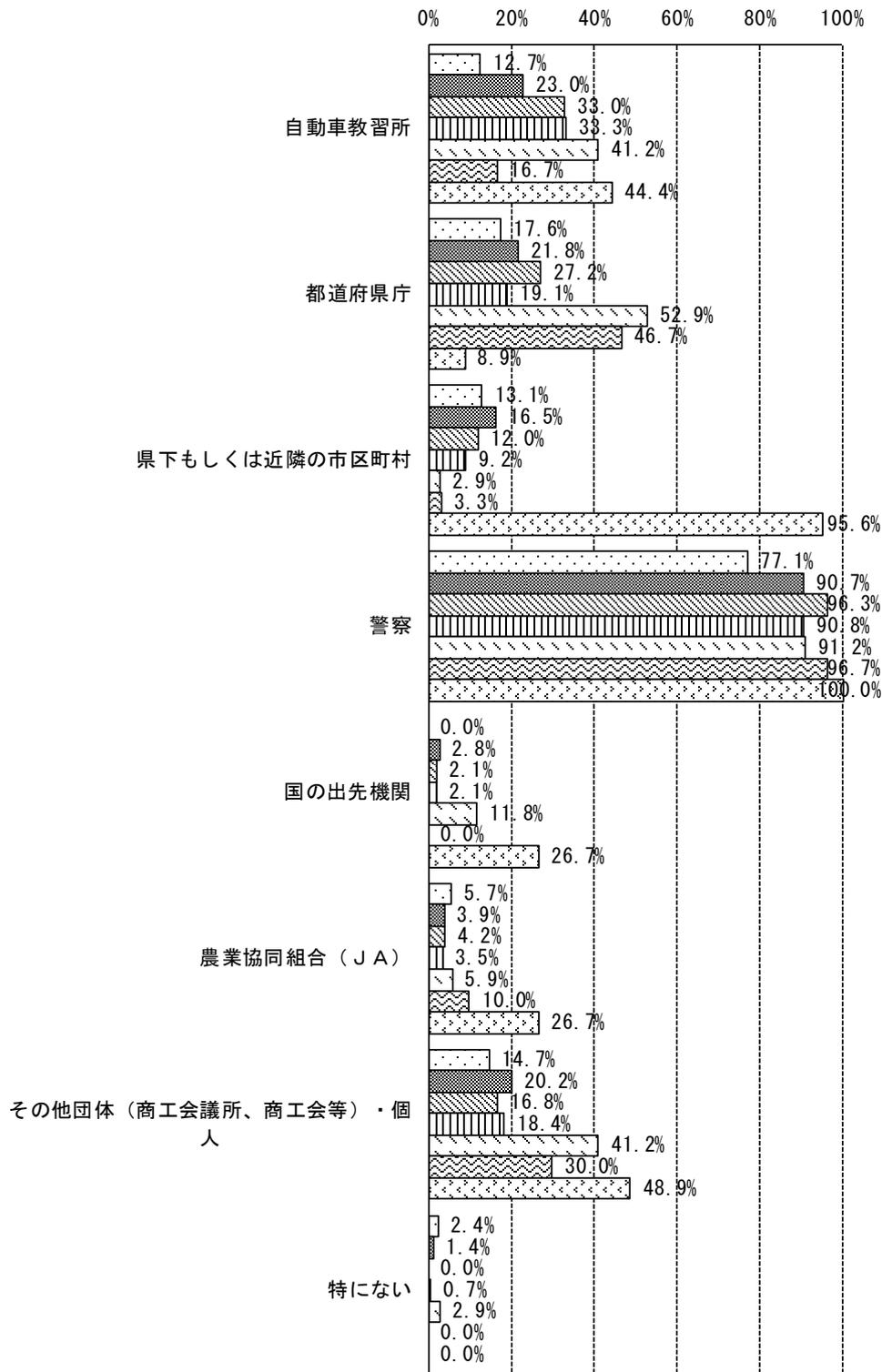
**(4) 人口規模別・交通安全対策で連携・調整する機関・団体（複数回答）（問3）**

いずれの人口規模においても「地域組織（町内会、民生委員、商店会、老人クラブ等）」、「交通安全協会」、「警察」と連携している割合が高くなっており、「都道府県」では95.6%が「県下もしくは近隣の市区町村」と、すべてで「警察」と連携している。人口規模に従って割合が高くなるのは「NPO、ボランティア」、「商業施設」、「自動車教習所」で、「都道府県庁」も人口規模が大きくなるに従って連携する割合が増える傾向にある。

図表3-4 人口規模別・高齢者交通安全事業の連携・調整先組織・団体



□ (n=245) 1万人未満      □ (n=431) 1万人以上5万人未満  
 □ (n=191) 5万人以上10万人未満      □ (n=141) 10万人以上30万人未満  
 □ (n=34) 30万人以上50万人未満      □ (n=30) 50万人以上  
 □ (n=45) 都道府県



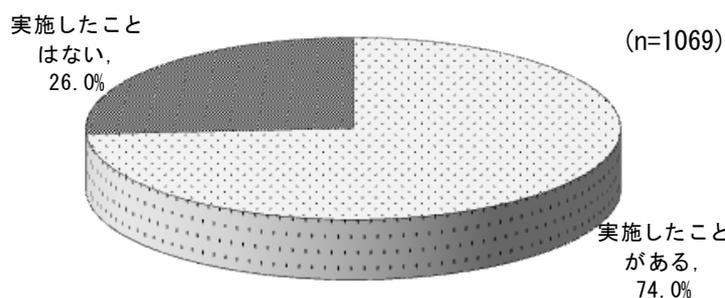
□(n=245) 1万人未満      ■(n=431) 1万人以上5万人未満  
 ▨(n=191) 5万人以上10万人未満      □(n=141) 10万人以上30万人未満  
 □(n=34) 30万人以上50万人未満      ▨(n=30) 50万人以上  
 □(n=45) 都道府県

## (5) 高齢者の交通安全対策に係る施策・事業の過去3年間の実施状況(問4)

### ①交通安全教室・講習会の開催(問4-1)

平成24年度から26年度の過去3年間に交通安全教室・講習会を「実施したことがある」自治体は74.0%であった。これに対し、「実施したことはない」と回答した自治体は26.0%となっている。

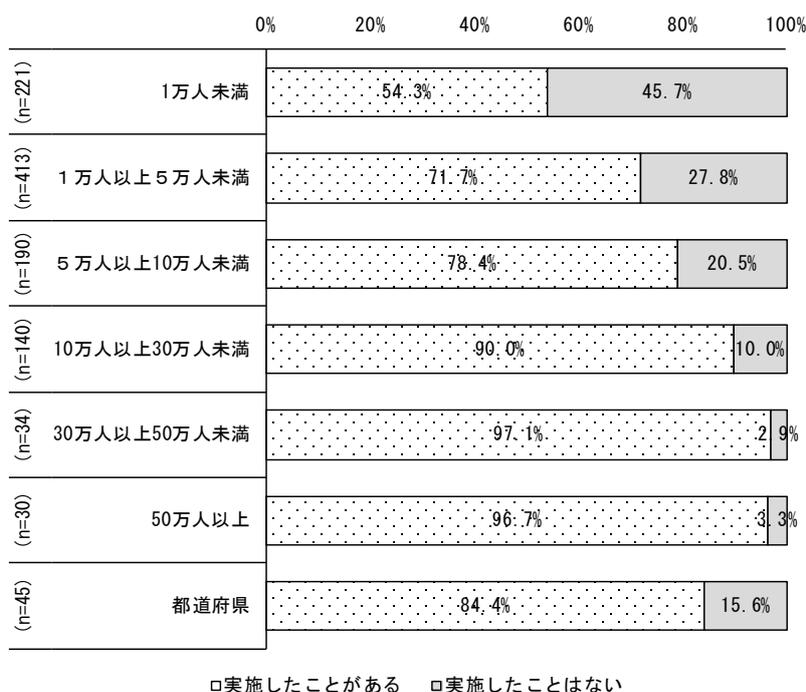
図表3-5 交通安全教室・講習会の開催



### ②人口規模別・交通安全教室・講習会の開催(問4-1)

交通安全教室・講習会の実施状況は人口規模が小さくなるに従って実施割合が顕著に低下していることが分かる。「1万人未満」では54.3%しかないが、「30万人以上50万人未満」と「50万人以上」では97.1%、96.7%と回答者のほとんどが実施している。「都道府県」では84.4%が交通安全教室・講習会を実施している。

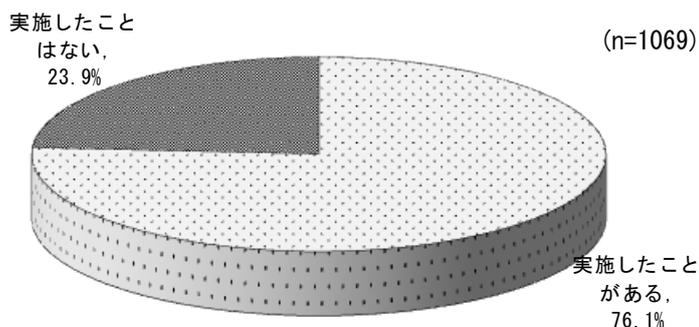
図表3-6 人口規模別・交通安全教室・講習会の実施状況



### ③交通安全グッズ・冊子の作成・配布（問 4-2）

過去3年間に交通安全グッズ・冊子の作成・配布を「実施したことがある」自治体は76.1%、「実施したことはない」自治体が23.9%であった。

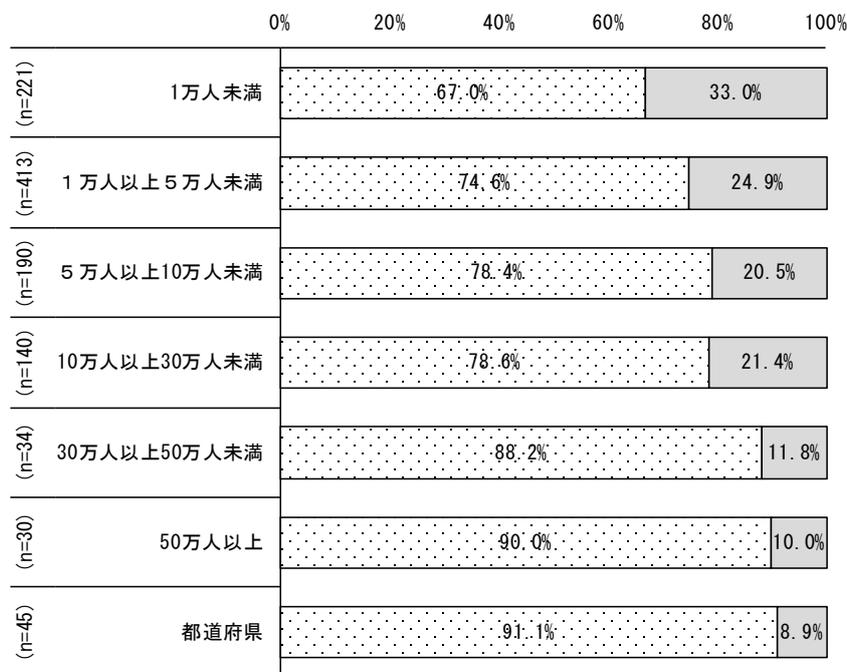
図表 3-7 交通安全グッズ・冊子の作成・配布



### ④人口規模別・交通安全グッズ・冊子の作成・配布（問 4-2）

交通安全グッズ・冊子の作成・配布については人口規模が小さくなると、「実施したことがある」とする割合が低下し、「1万人未満」では67.0%である。「都道府県」は「実施したことがある」という割合が最も高く91.10%で、人口規模が大きい「30万人以上50万人未満」と「50万人以上」で90%近い回答者が交通安全グッズ・冊子の作成・配布を行っている。

図表 3-8 人口規模別・交通安全グッズ・冊子の作成・配布状況

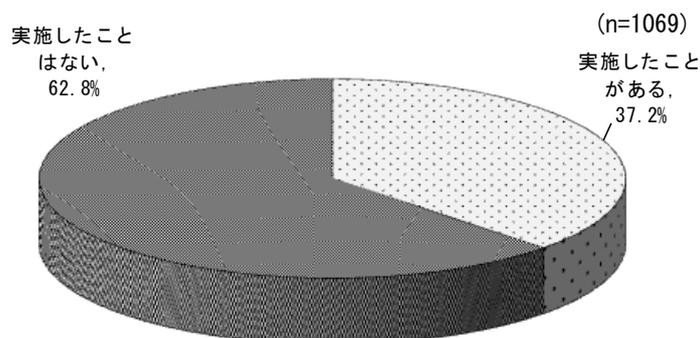


□実施したことがある □実施したことはない

⑤高齢者訪問（独居高齢者など孤立しがちな高齢者へのフォロー）（問 4-3）

過去3年間に高齢者訪問を「実施したことがある」と回答した自治体が37.2%、「実施したことはない」自治体が62.8%であった。

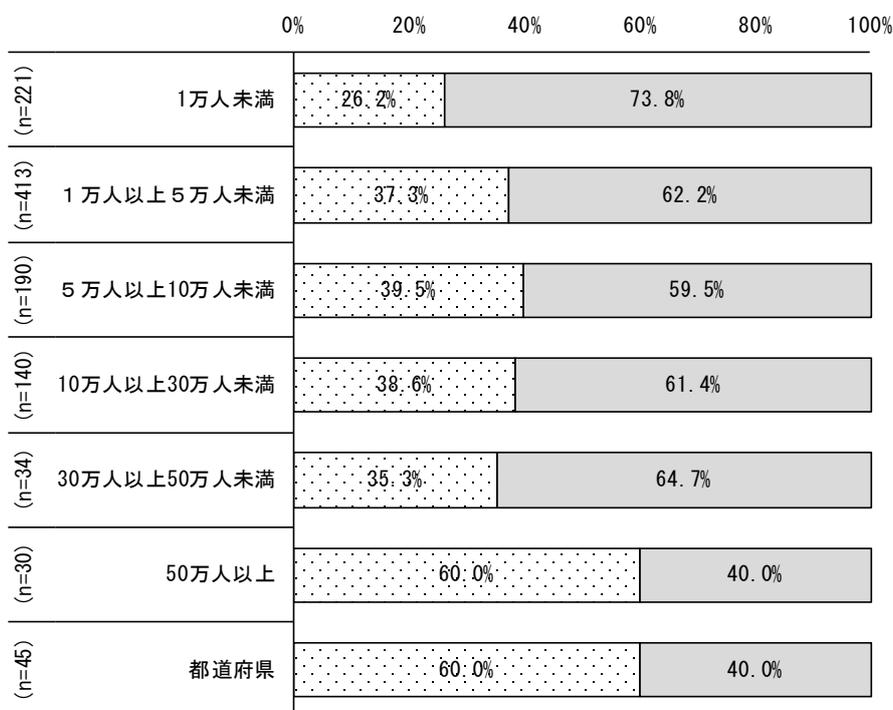
図表 3-9 高齢者に対する訪問



⑥人口規模別・高齢者訪問（独居高齢者など孤立しがちな高齢者へのフォロー）（問 4-3）

高齢者訪問の実施状況は「50万人以上」と「都道府県」で「実施したことがある」が60.0%で最も高くなっている。これに対して、「1万人未満」では「実施したことがある」が26.2%と低く、他の人口規模では40%弱に集中している。

図表 3-10 人口規模別・高齢者訪問の実施状況

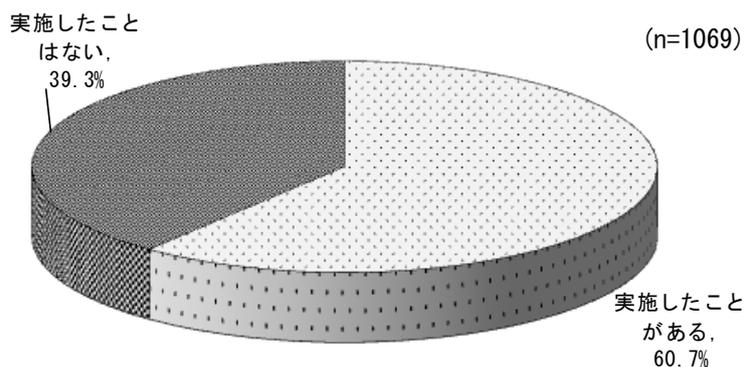


□実施したことがある □実施したことはない

⑦交通安全施設の整備（照明、道路標示等）（問 4-4）

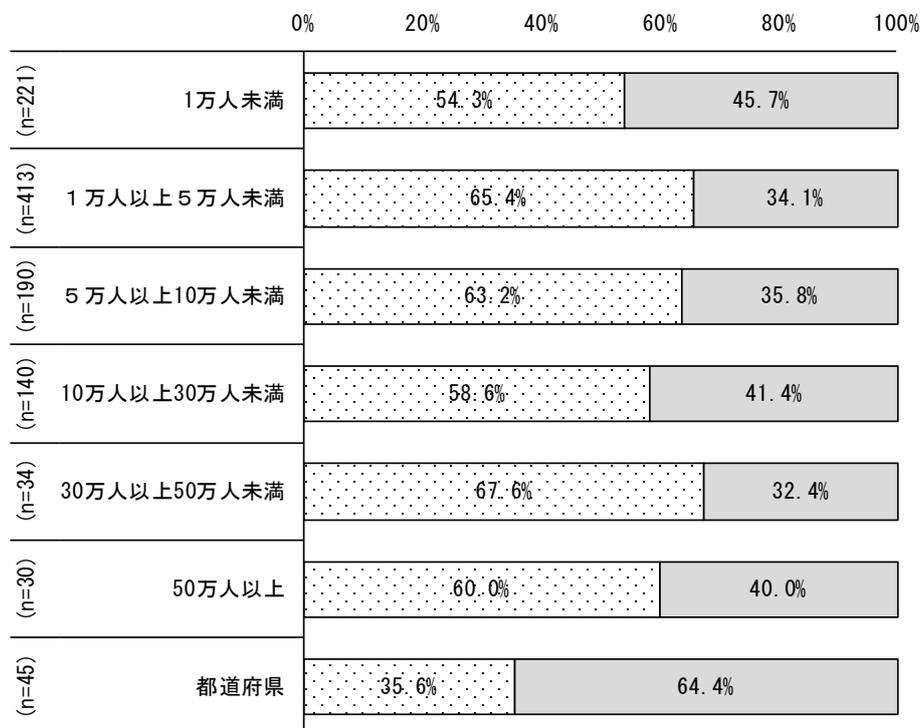
過去3年間に交通安全施設の整備を「実施したことがある」自治体が60.7%、「実施したことはない」自治体が39.3%であった。

図表 3-11 交通安全施設の整備



交通安全施設の整備については、人口規模別の差は見られない。

図表 3-12 人口規模別・交通安全施設の整備

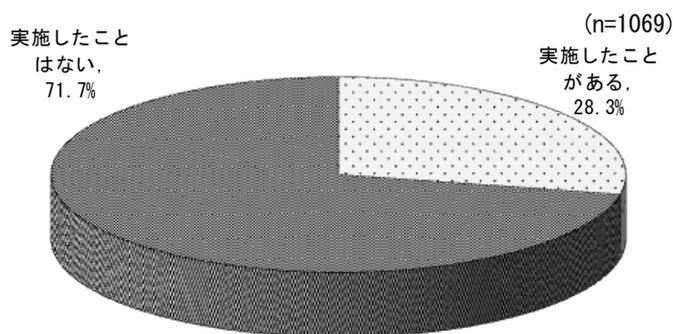


□実施したことがある □実施したことはない

⑧運転免許返納支援（手数料免除等）（問 4-5）

過去3年間に運転免許の返納支援を「実施したことがある」が28.3%に対して、「実施したことはない」と回答した自治体は71.7%であった。

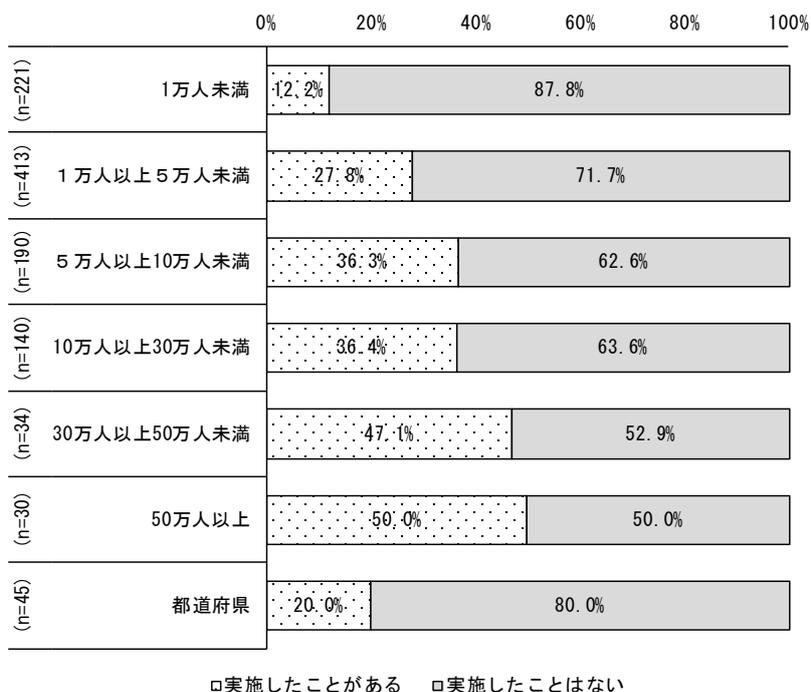
図表 3-13 運転免許の返納支援



⑨人口規模別・運転免許返納支援（手数料免除等）（問 4-5）

運転免許返納支援事業は、人口が少ない自治体ほど「実施したことがある」割合が低下していく。「50万人以上」では「実施したことがある」自治体が50.0%であるが、「1万人未満」では12.2%に低下する。人口規模が大きくなるに従って実施している割合が高くなるのは公共交通機関が整備され、代替交通機関が存在することと関係していると考えられる。なお、「都道府県」では「実施したことはない」自治体が80.0%を占めている。

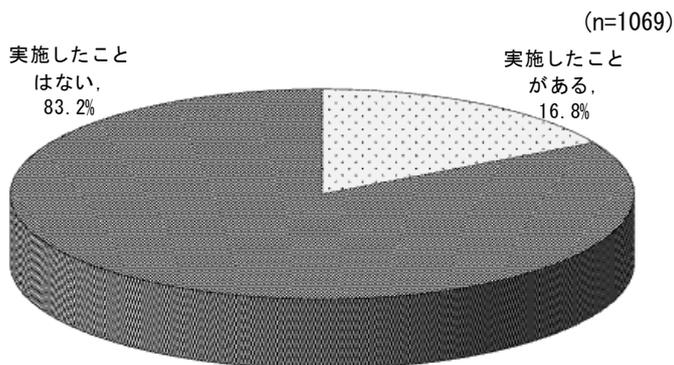
図表 3-14 人口規模別・運転免許返納支援の実施状況



⑩交通安全シニアリーダーの育成（問 4-6）

交通安全シニアリーダーの育成を過去3年間に「実施したことがある」のは16.8%、「実施したことはない」と回答した自治体は83.2%であった。

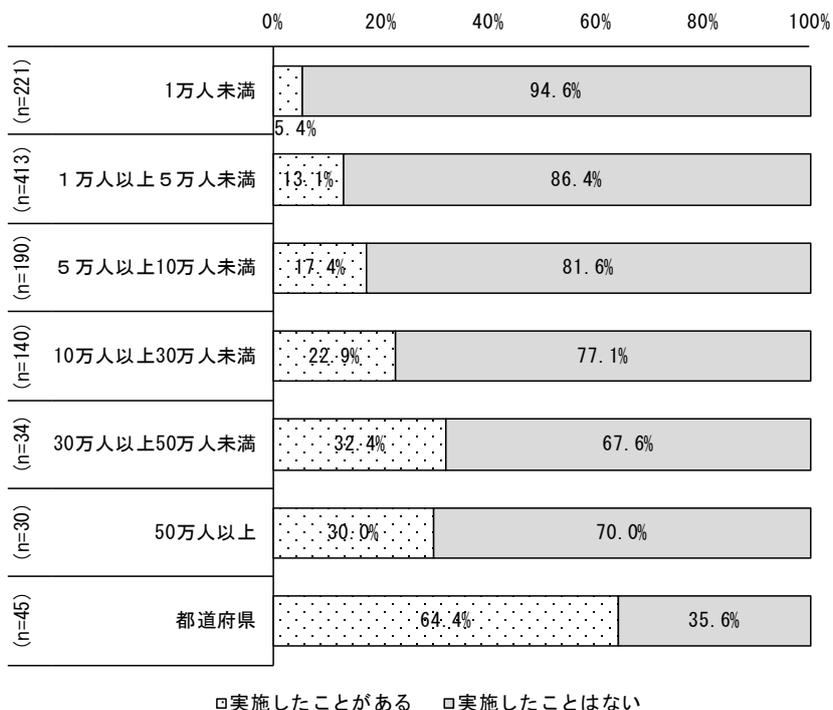
図表 3-15 交通安全シニアリーダーの育成



⑪人口規模別・交通安全シニアリーダーの育成（問 4-6）

交通安全シニアリーダーの育成事業の実施状況は、人口が少ない自治体ほど「実施したことがある」割合が低下する。「30万人以上50万人未満」では「実施したことがある」自治体はあ32.4%であるが、「1万人未満」では5.4%に低下する。これに対して「都道府県」では「実施したことがある」割合が64.4%と市区町村と比べると高くなっている。

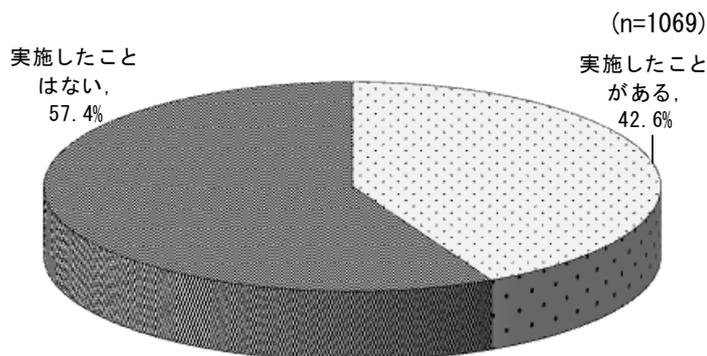
図表 3-16 人口規模別・交通安全シニアリーダーの育成事業の実施状況



**⑫街中や施設（医療機関・介護施設等高齢者が集まる場所）での PR・見守り活動（問 4-7）**

過去3年間に街中や、高齢者が集まる場所・施設で PR・見守り活動などを「実施したことはない」自治体が多く 57.4%であった。これに対し、「実施したことがある」42.6%となっている。

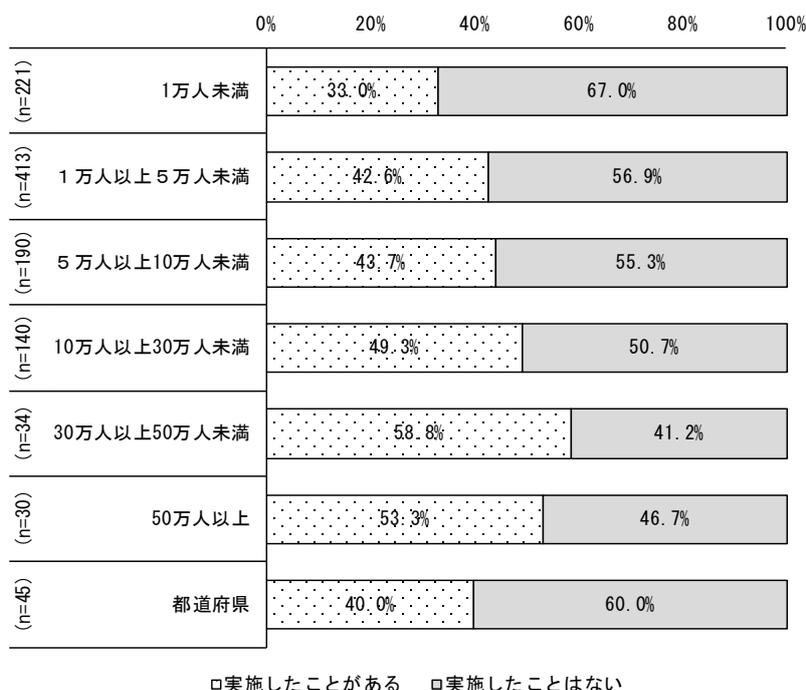
図表 3-17 街中や施設での PR・見守り活動



**⑬人口規模別・街中や施設での PR・見守り活動（問 4-7）**

高齢者交通安全の PR・見守り活動の実施状況は、人口が少ない自治体ほど「実施したことがある」割合が低下する。「30 万人以上 50 万人未満」では「実施したことがある」自治体が 58.8%であるが、「1 万人未満」では 33.0%である。これに対して「都道府県」では「実施したことがある」自治体の割合が 40.0%と市区町村と比べると低くなっている。

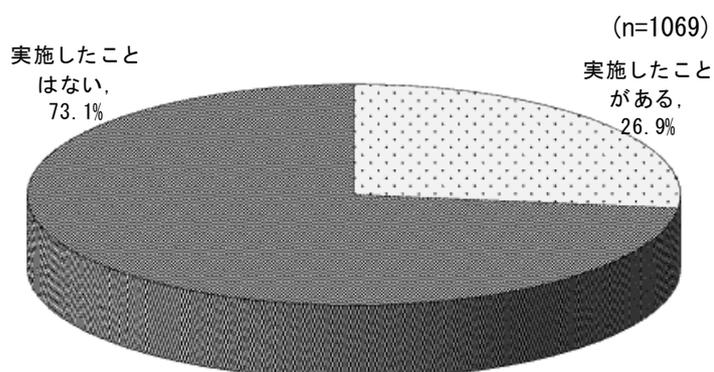
図表 3-18 人口規模別・高齢者交通安全事業の PR・見守り活動の実施状況



⑭総合的なまちづくり事業(高齢者の安全・安心に配慮したまちづくりの推進等)(問 4-8)

過去3年間に街づくり事業を「実施したことがある」自治体が26.9%に対し、「実施したことはない」の割合は73.1%であった。

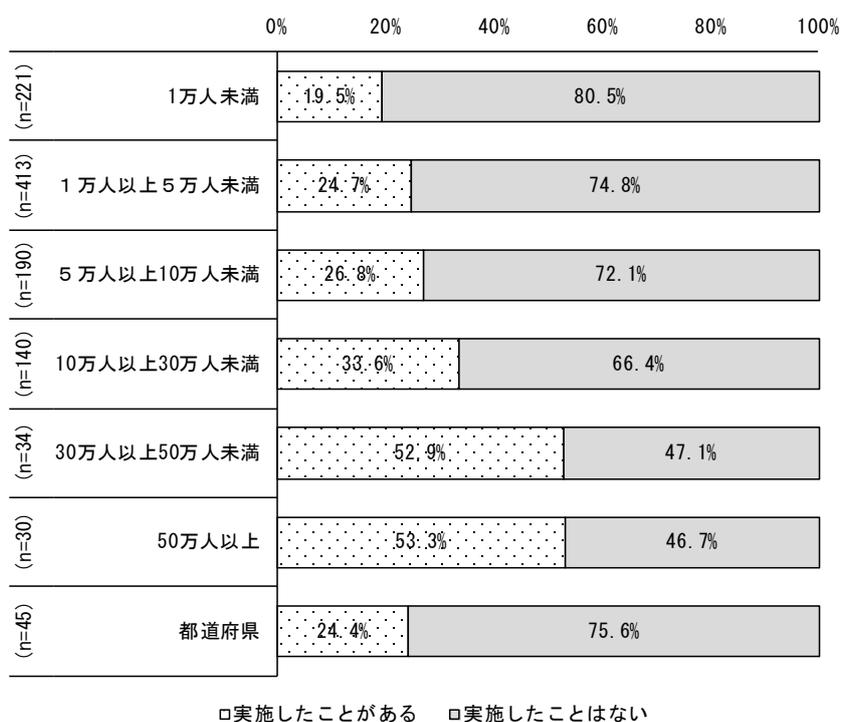
図表 3-19 総合的なまちづくり事業



⑮人口規模別・総合的なまちづくり事業(問 4-8)

総合的なまちづくり事業を実施している割合は、人口が少ない自治体ほど「実施したことがある」割合が低下する。「50万人以上」では「実施したことがある」自治体が53.3%であるが、「1万人未満」では19.5%となっている。これに対して「都道府県」では「実施したことがある」自治体は24.4%である。

図表 3-20 人口規模別・総合的なまちづくり事業の実施状況

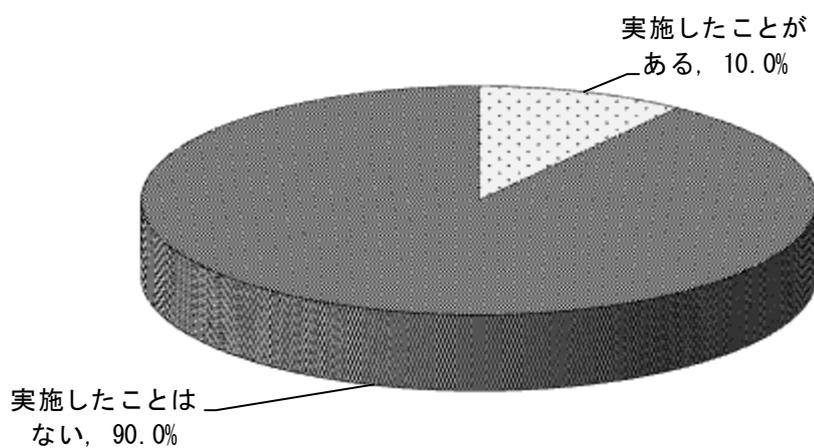


#### ⑩その他の取組（問 4-9）

ここで尋ねた施策、事業以外の高齢者の交通安全に係る取組に関して、「実施したことがある」と回答した自治体は全体の 10.0%で、「実施したことはない」という回答の割合は 90.0%となっている。

図表 3-21 その他の取組

(n=1069)



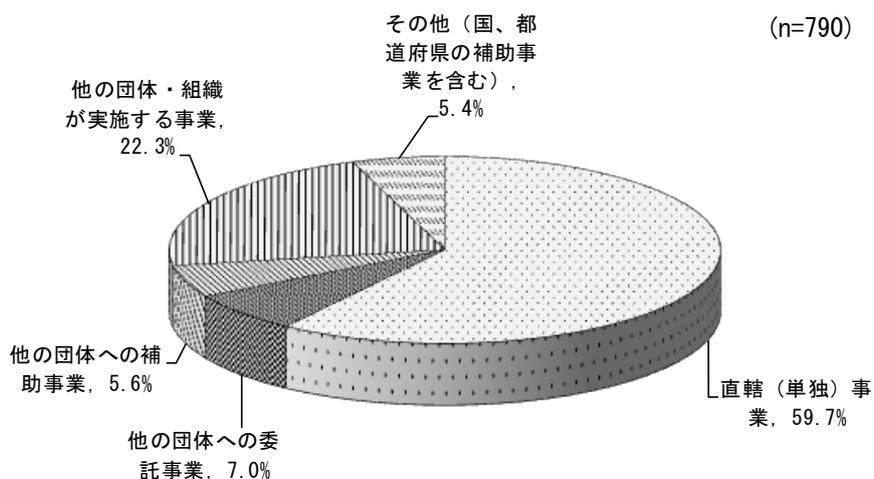
## (6) 高齢者の交通安全対策に係る施策・事業の実施状況

### ①交通安全教室・講習会の開催(問5)

#### 1)事業種別(問5-2)

交通安全教室・講習会を開催した自治体に対してその事業種別を尋ねたところ、「直轄(単独)事業」と回答した自治体が最も多く59.7%であった。これに次いで、「他の団体・組織が実施する事業」が22.3%、「他の団体への委託事業」が7.0%となっている。

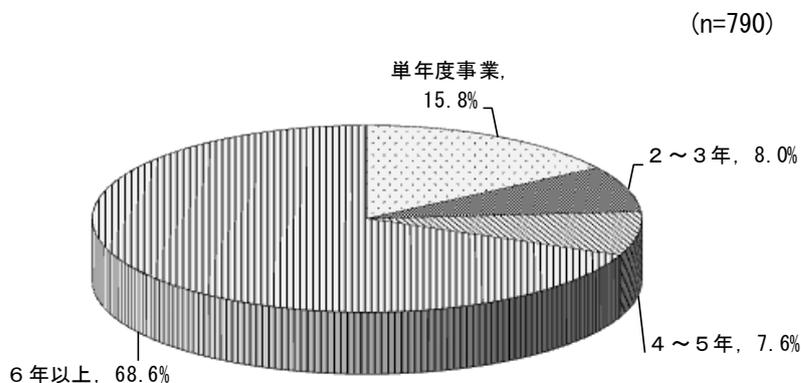
図表3-22 事業種別



#### 2)交通安全教室・講習会の実施期間(問5-3)

実施期間としては「6年以上」の割合が最も高く68.6%となっている。次いで「単年度事業(15.8%)」、「2~3年(8.0%)」、「4~5年(7.6%)」となっている。

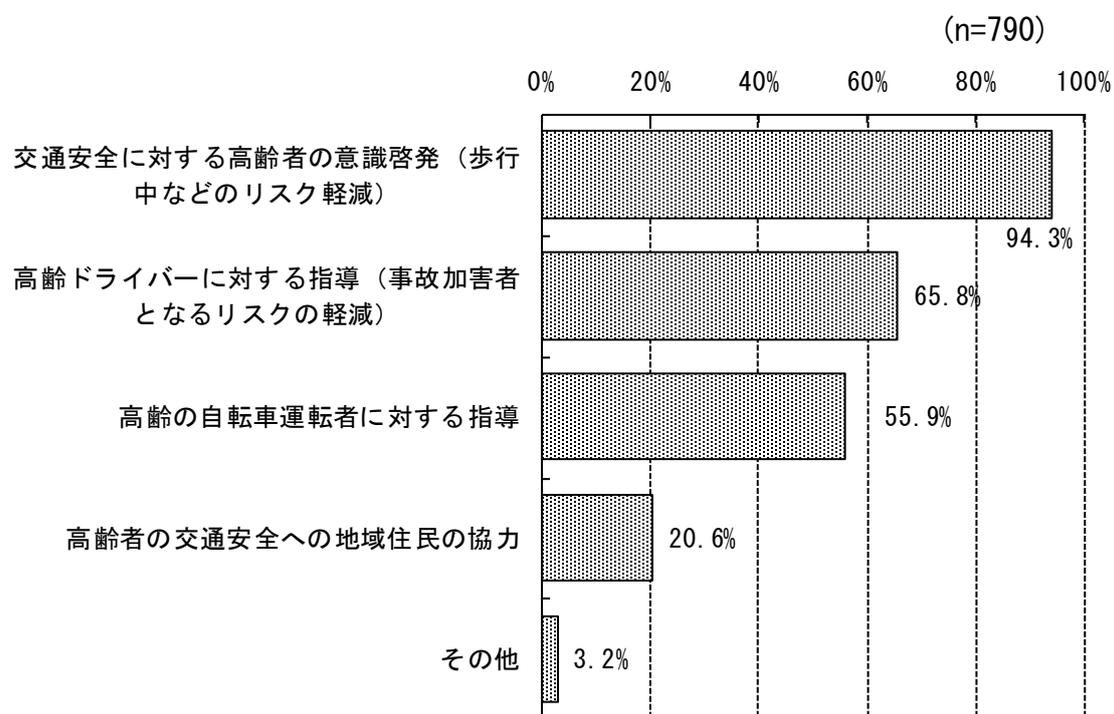
図表3-23 交通安全教室・講習会の実施期間



### 3) 交通安全教室・講習会の目的（複数回答）（問 5-4）

交通安全教室・講習会の目的としては、「交通安全に対する高齢者の意識啓発（歩行中などのリスク軽減）」の割合が最も高く 94.3%であった。これに続いて、「高齢ドライバーに対する指導（事故加害者となるリスクの軽減）」の割合が 65.8%と高く、安全な乗り方に関する講習を対象とした「高齢の自転車運転者に対する指導」が 55.9%となっている。

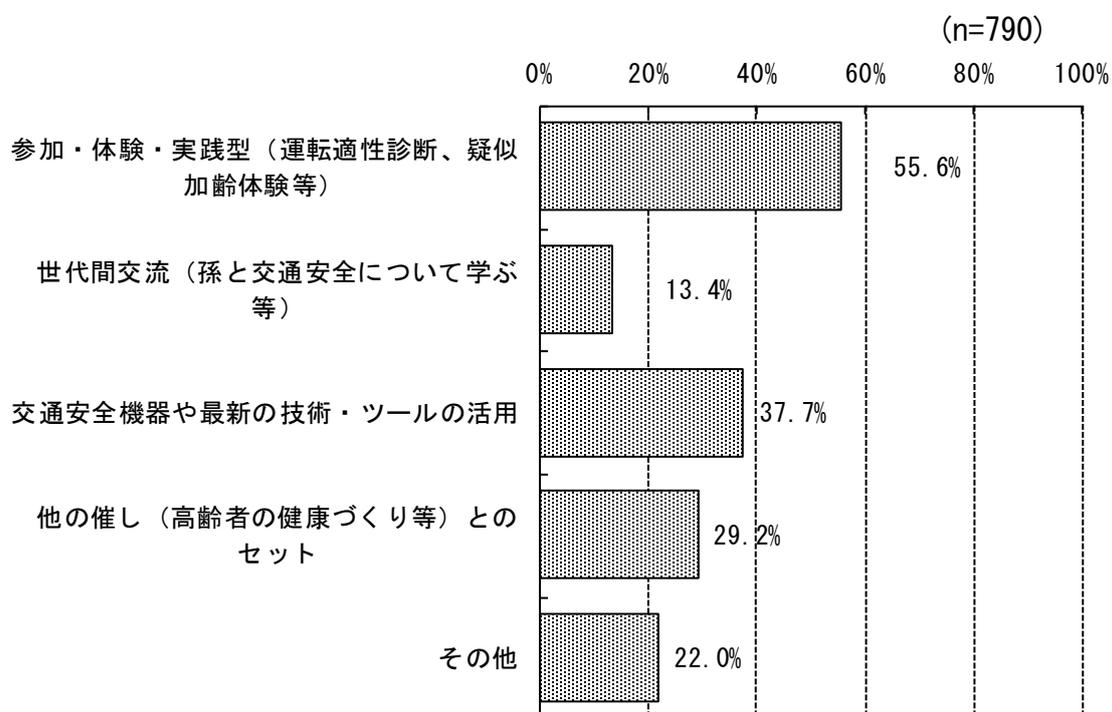
図表 3-24 交通安全教室・講習会の目的（複数回答）



#### 4) 交通安全教室・講習会の特徴及び工夫（複数回答）（問 5-5）

運転適性診断、疑似加齢体験、スケアード・ストレイト、交通安全コンテストなどを含む「参加・体験・実践型（運転適性診断、疑似加齢体験等）」を挙げた自治体が全体の 55.6%であった。これに続いてシミュレーター、ドライブレコーダー、特殊車両、脳トレ等を利用した「交通安全機器や最新の技術・ツールの活用」を 37.7%の自治体が挙げ、「他の催し（高齢者の健康づくり等）とのセット」が 29.2%で、これらに続いている。

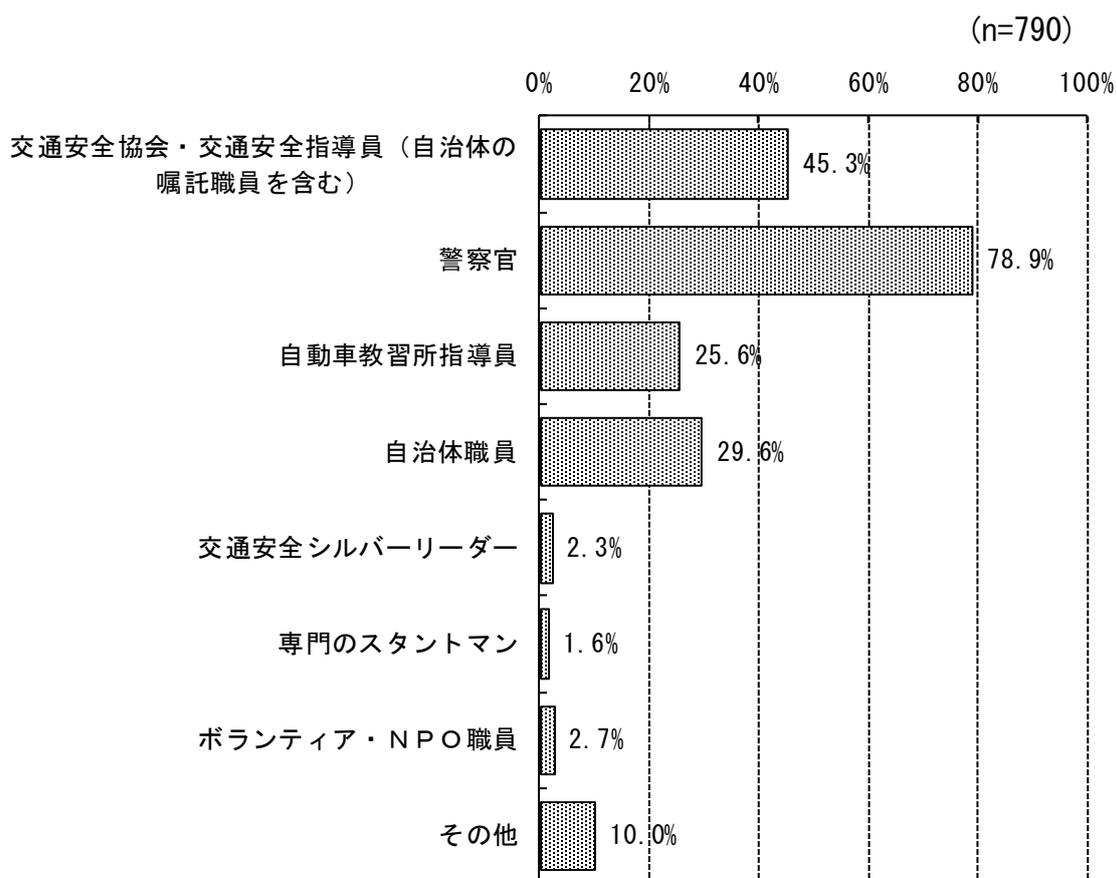
図表 3-25 交通安全教室・講習会の特徴及び工夫（複数回答）



### 5) 交通安全教室・講習会の講師（複数回答）（問 5-6）

交通安全教室・講習会の講師は「警察官」の割合が最も高く78.9%であった。これに次いで「交通安全協会・交通安全指導員（自治体の嘱託職員を含む）」が45.3%、「自治体職員」が29.6%となっている。

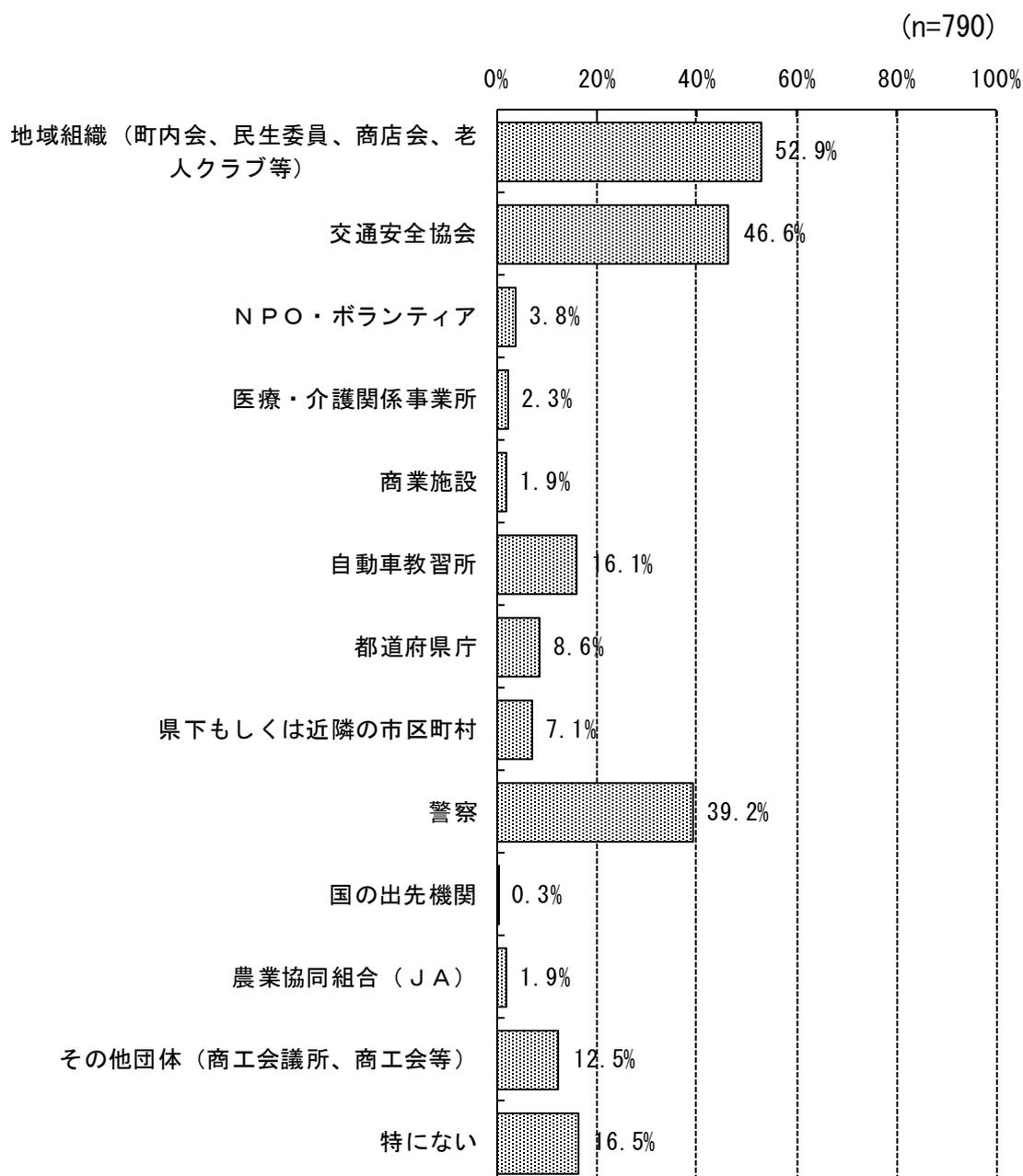
図表 3-26 交通安全教室・講習会の講師（複数回答）



## 6) 交通安全教室・講習会に関与している機関・団体（複数回答）（問 5-7）

講習会に講師を派遣している機関・団体以外で交通安全教室・講習会に参画、あるいは協力している組織・団体を尋ねたところ、「地域組織（町内会、民生委員、商店会、老人クラブ等）」が最も多く 52.9%であった。これに次いで「交通安全協会」が 46.6%、「警察」が 39.2%となっている。

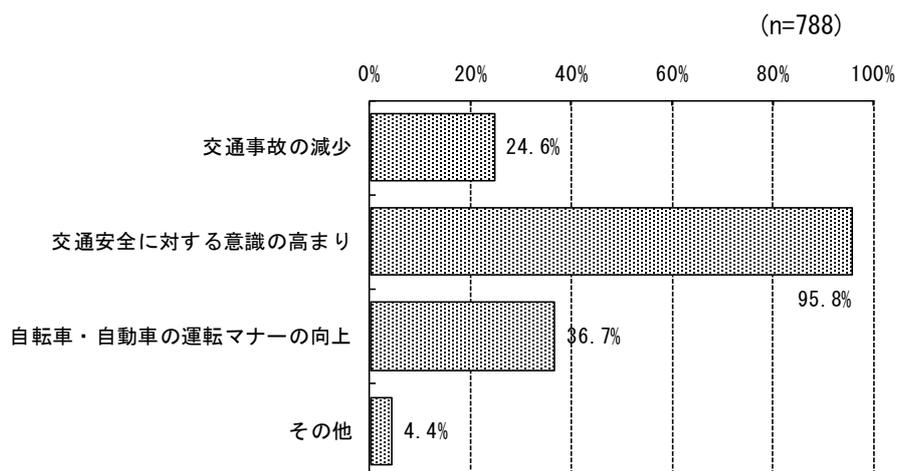
図表 3-27 交通安全教室・講習会に関与している機関・団体（複数回答）



### 7) 交通安全教室・講習会の効果・成果（複数回答）（問 5-11）

交通安全教室・講習会の効果・成果としては、「交通安全に対する意識の高まり」と回答した自治体が最も多く 95.8%であった。これに次いで、「自転車・自動車の運転マナーの向上（36.7%）」、「交通事故の減少（24.6%）」となっている。

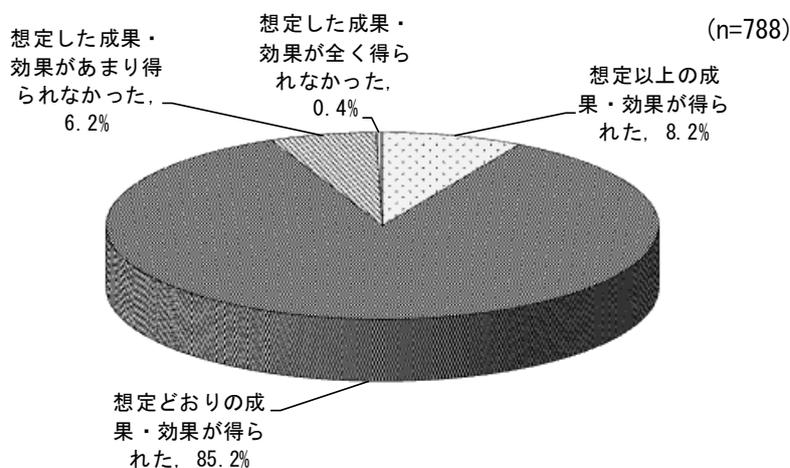
図表 3-28 交通安全教室・講習会の効果・成果（複数回答）



### 8) 交通安全教室・講習会の効果・成果に対する評価（問 5-12）

交通安全教室・講習会に対する効果・成果を尋ねると、当初の「想定どおりの成果・効果が得られた」と回答した自治体の割合が最も高く 85.2%となっている。これに対して「想定以上の成果・効果が得られた」が 8.2%、「想定した成果・効果があまり得られなかった」は 6.2%である。

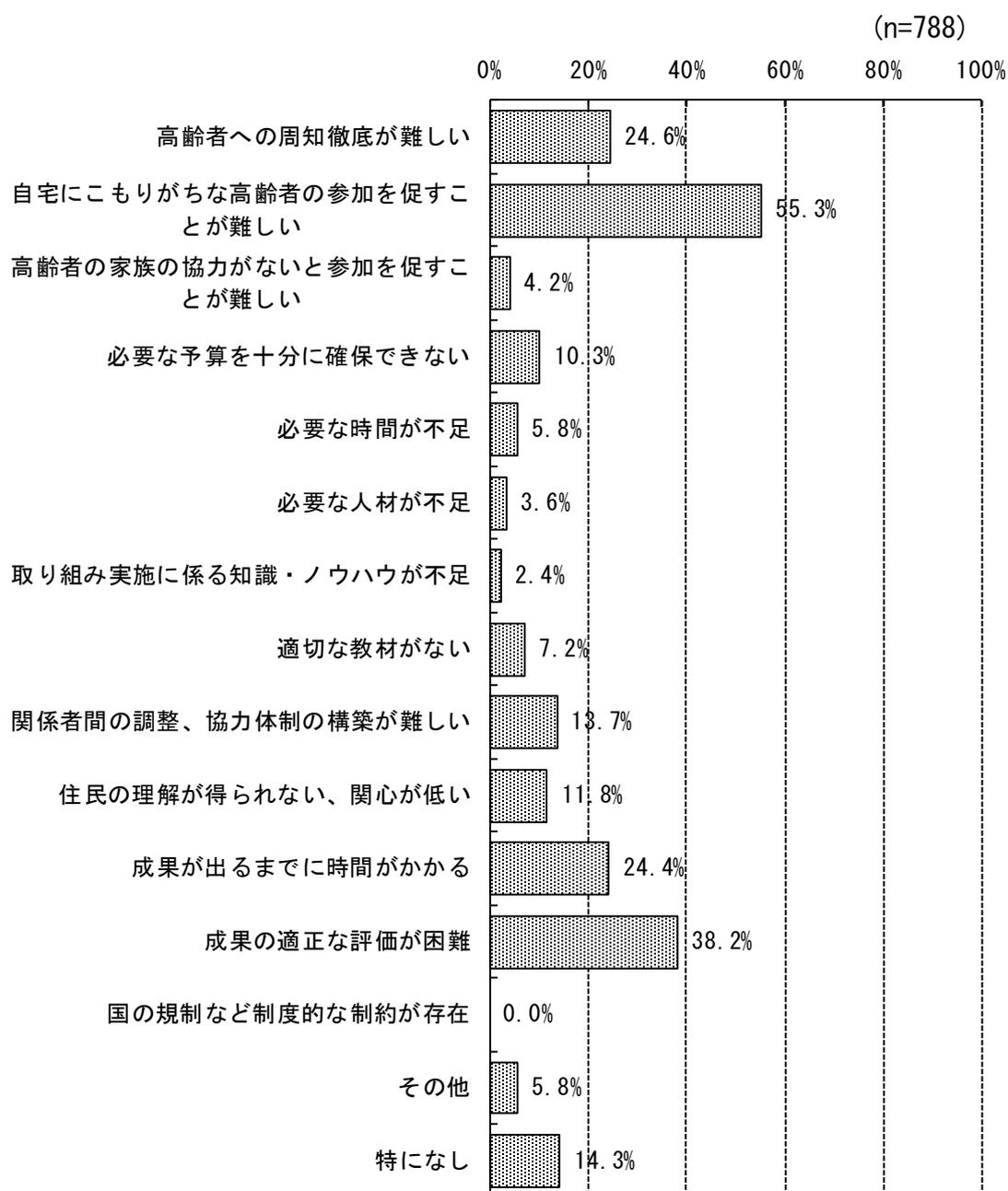
図表 3-29 交通安全教室・講習会の効果・成果に対する評価



### 9) 交通安全教室・講習会の課題・問題点（複数回答）（問 5-13）

直面した課題・問題点を挙げてもらったところ、「自宅にこもりがちな高齢者の参加を促すことが難しい」の割合が最も高く 55.3%であった。これに次いで「成果の適正な評価が困難」が 38.2%あり、安全教室・講習会に申し込んだことを忘れてしまう等「高齢者への周知徹底が難しい」といった問題点を挙げた自治体も 24.6%あった。

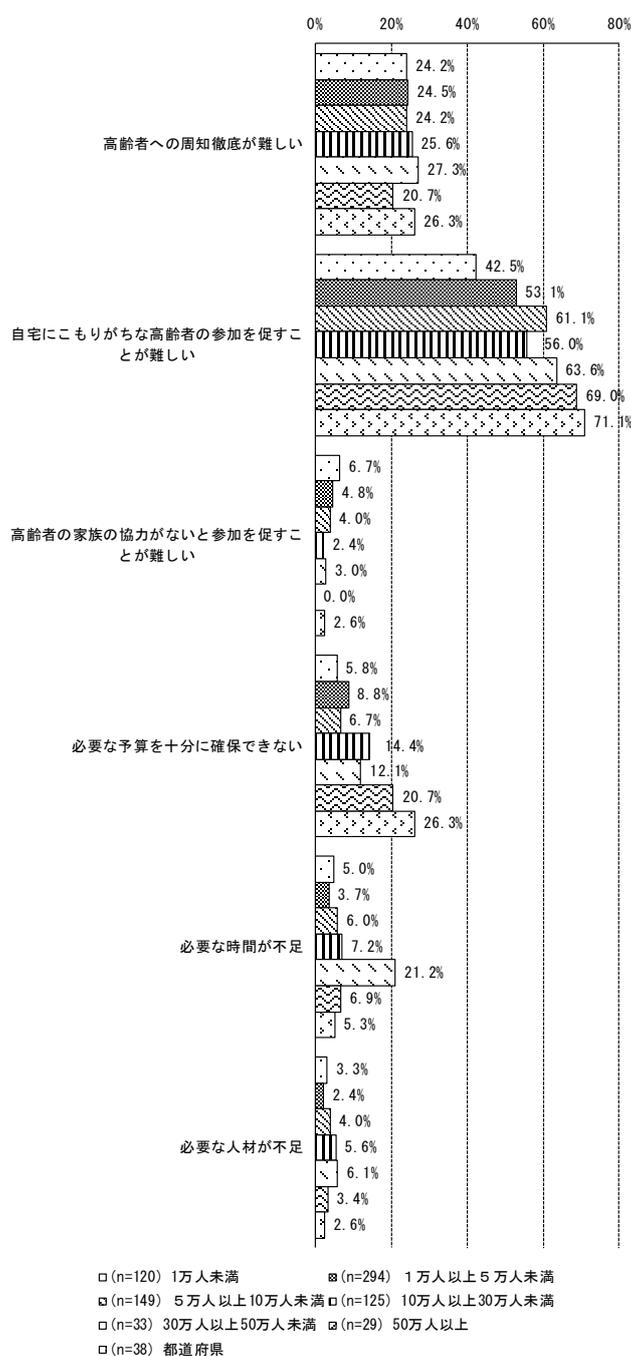
図表 3-30 交通安全教室・講習会の課題・問題点（複数回答）

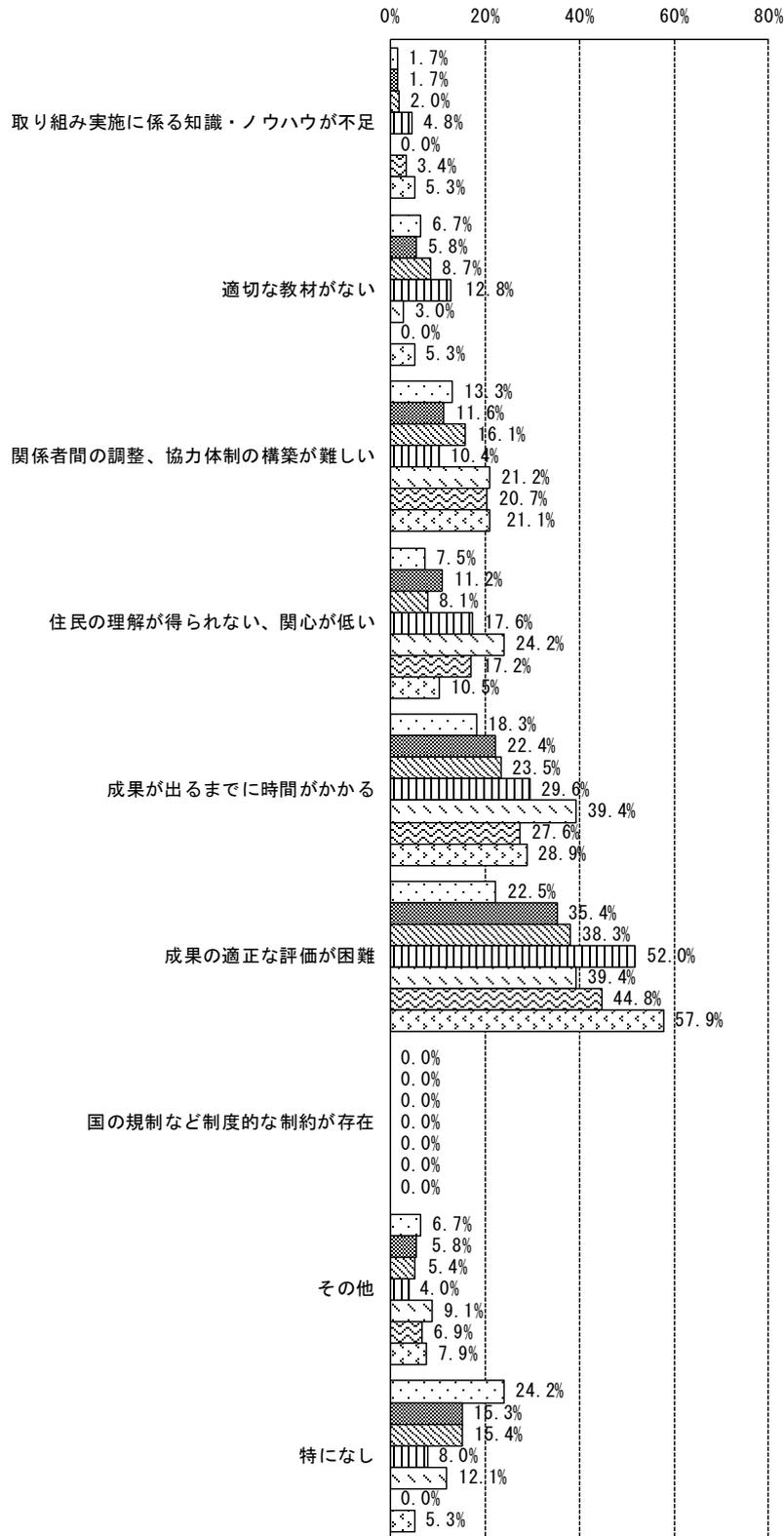


### 10) 人口規模別・交通安全教室・講習会の課題・問題点（複数回答）（問 5-13）

人口規模別に課題・問題点を見ると、「自宅にこもりがちな高齢者の参加を促すことが難しい」と「成果の適正な評価が困難」で人口規模が大きくなるに従って割合が高くなる傾向が顕著になっている。割合は低い「必要な予算を十分に確保できない」で同様な傾向が見て取れる。

図表 3-31 人口規模別・高齢者交通安全事業の課題・問題点





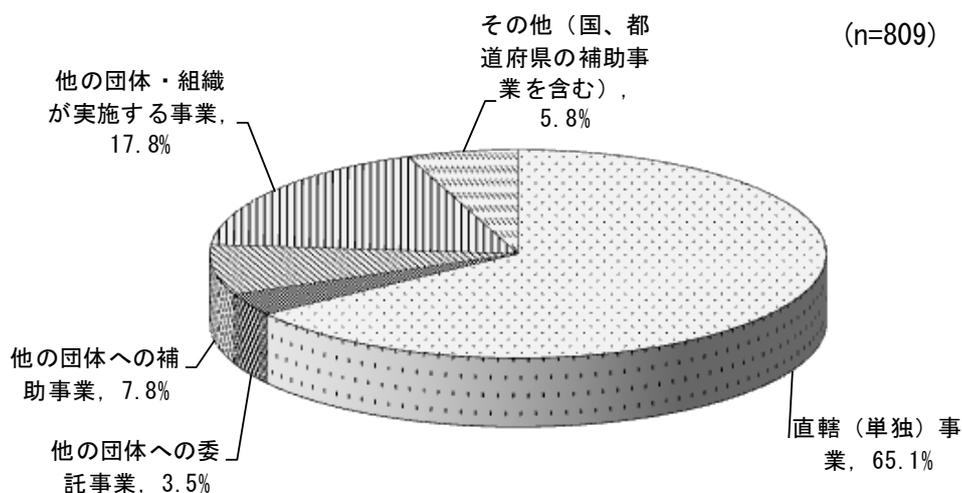
□ (n=120) 1万人未満      ▨ (n=294) 1万人以上5万人未満  
 ▩ (n=149) 5万人以上10万人未満      □ (n=125) 10万人以上30万人未満  
 □ (n=33) 30万人以上50万人未満      ▩ (n=29) 50万人以上  
 □ (n=38) 都道府県

## ②交通安全グッズ・冊子の作成・配布（問6）

### 1) 事業種別（問6-2）

グッズ・冊子の作成・配布を「直轄（単独）事業」で実施しているとした自治体が最も多く 65.1%であった。これに続いて「他の団体・組織が実施する事業」であるとした回答が 17.8%、回答した自治体が「他の団体への補助事業」として実施したとする割合が 7.8% でこれらに続いている。

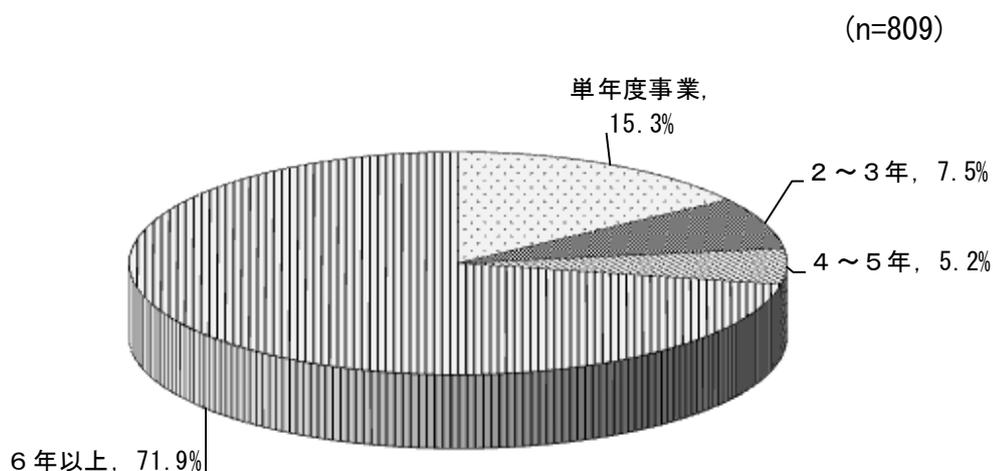
図表 3-32 作成・配布事業種別



### 2) グッズ・冊子の作成・配布の実施期間（問6-3）

実施期間としては、「6年以上」が 71.9%で最も多く、次いで「単年度事業」が 15.3%、「2～3年」が 7.5%の順となっている。

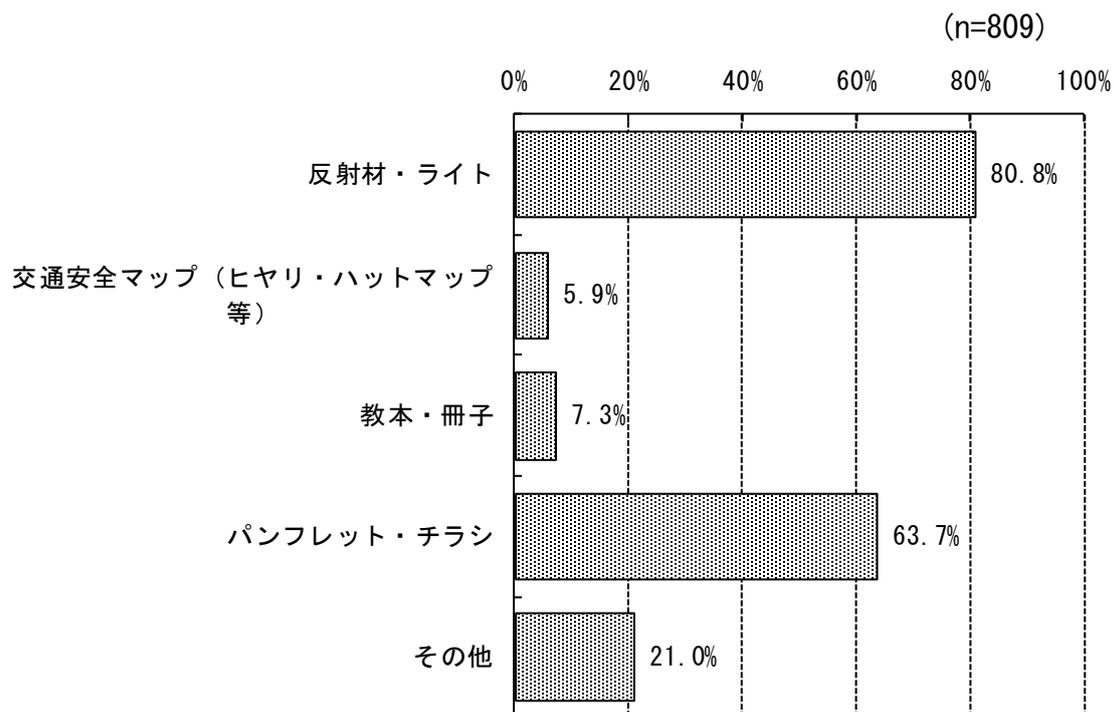
図表 3-33 作成・配布の実施期間



### 3) 作成したグッズ・冊子（複数回答）（問 6-4）

「反射材・ライト」の作成が最も多く 80.8%となっており、次いで「パンフレット・チラシ」の 63.7%、「その他」の 21.0%である。

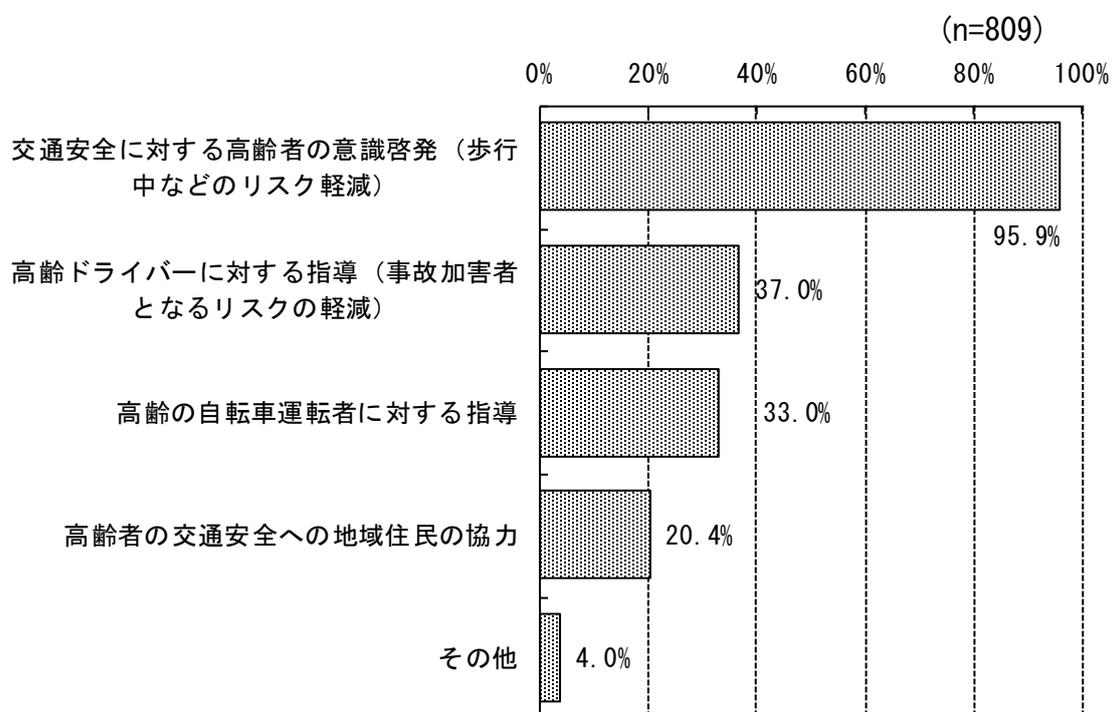
図表 3-34 作成したグッズ・冊子（複数回答）



#### 4) グッズ・冊子の作成・配布の目的（複数回答）（問 6-5）

事故被害者とならないように「交通安全に対する高齢者の意識啓発（歩行中などのリスク軽減）」を目的であると回答した自治体が圧倒的に多く 95.9%であった。「高齢ドライバーに対する指導（事故加害者となるリスクの軽減）」が目的としたのが 37.0%、安全な乗り方に関する啓発として「高齢の自転車運転者に対する指導」を目的としているとした回答が 33.0%となっている。

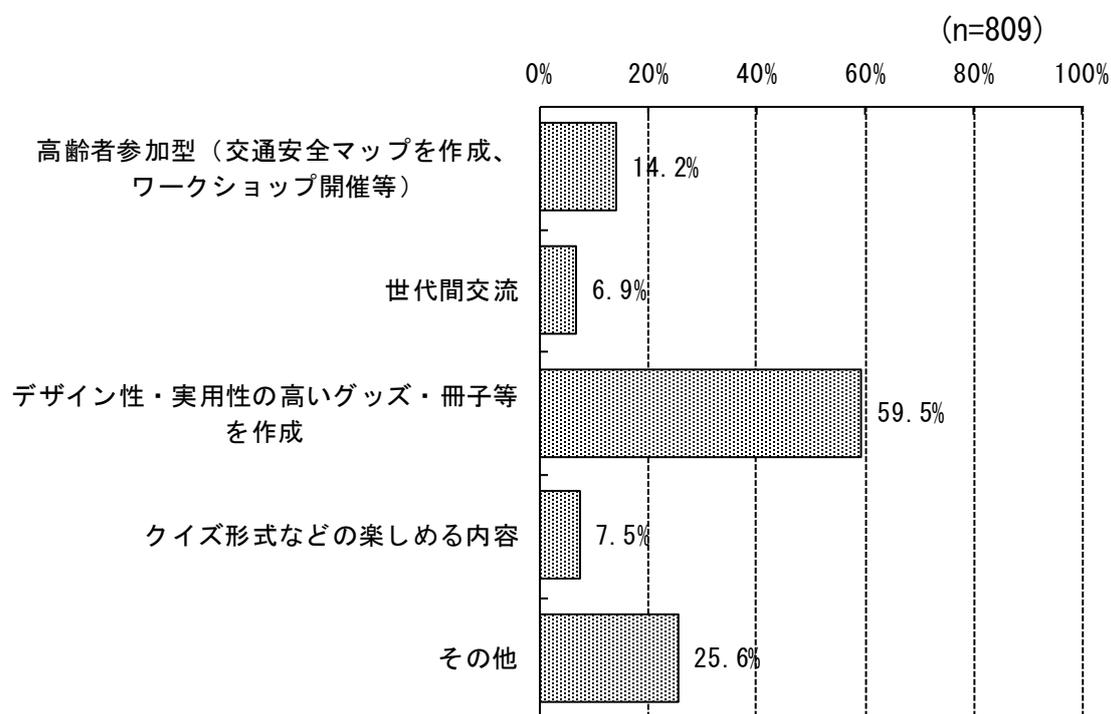
図表 3-35 作成・配布の目的（複数回答）



### 5) グッズ・冊子の特徴・工夫（複数回答）（問 6-6）

グッズ・冊子の特徴や工夫した点としては「デザイン性・実用性の高いグッズ・冊子等を作成」と回答した自治体が最も多く 59.5%であった。これに次いで「その他（25.6%）」、「高齢者参加型（交通安全マップを作成、ワークショップ開催等）（14.2%）」の順となっている。

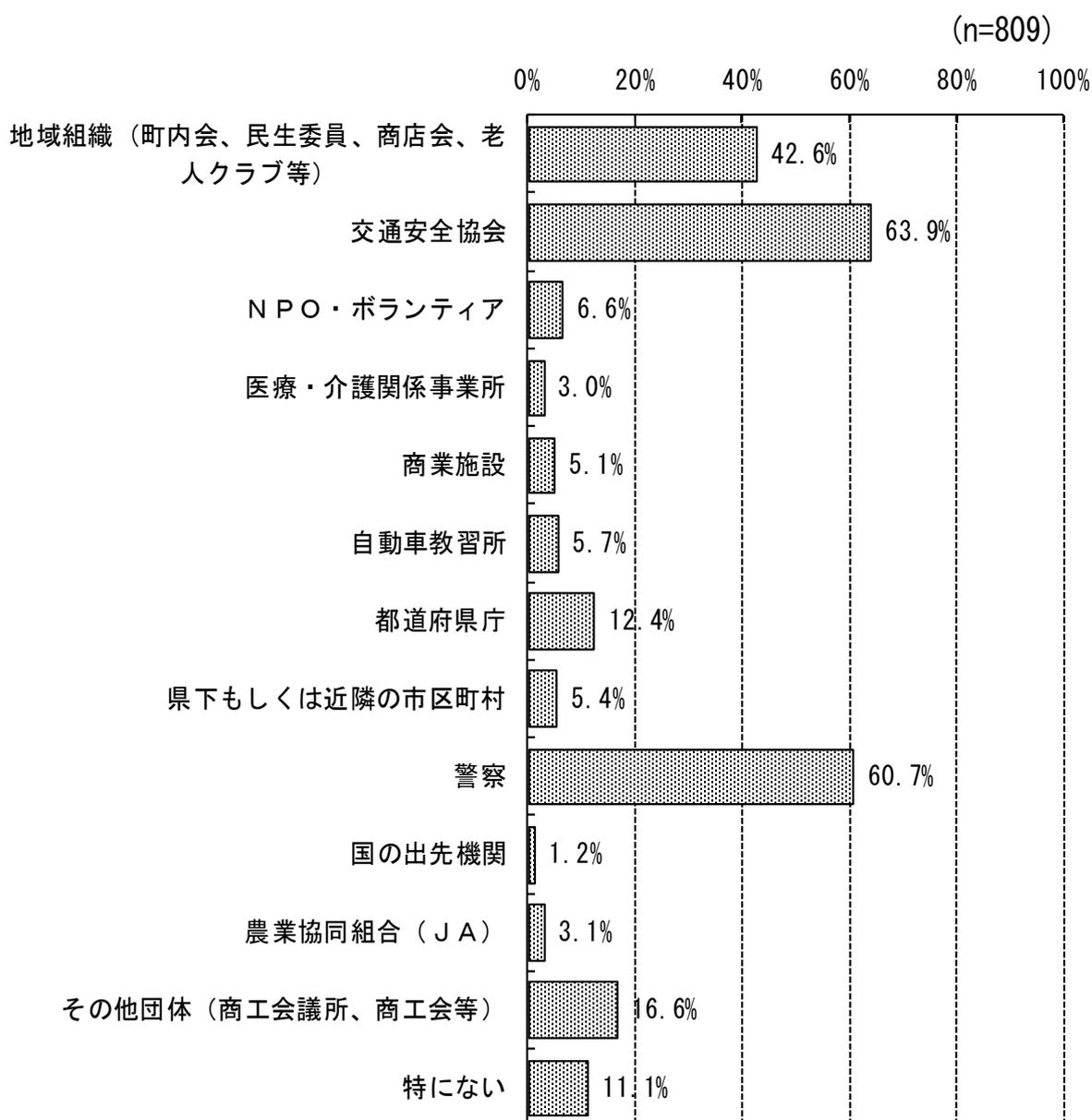
図表 3-36 グッズ・冊子等の特徴・工夫（複数回答）



### 6) グッズ・冊子の作成・配布に参与している機関・団体（複数回答）（問 6-7）

グッズ・冊子の作成・配布に協力している機関・団体としては、「交通安全協会」と答えた自治体が最も多く 63.9%であった。次いで「警察（60.7%）」、「地域組織（町内会、民生委員、商店会、老人クラブ等）（42.6%）」の順となっている。

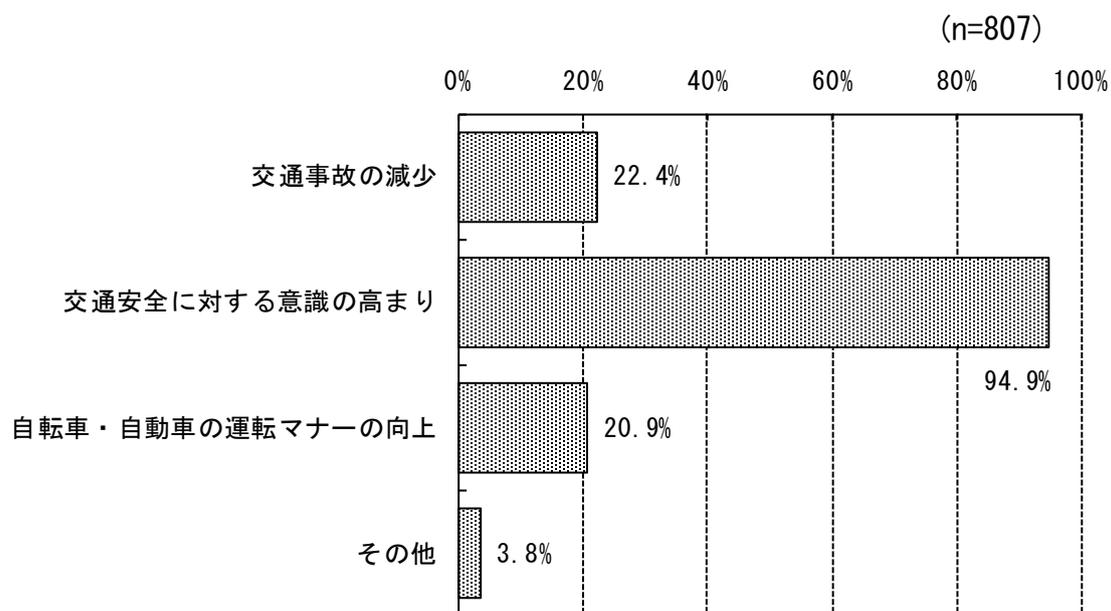
図表 3-37 グッズ・冊子の作成・配布に参与している機関・団体（複数回答）



### 7) グッズ・冊子の作成・配布の効果・成果（複数回答）（問 6-11）

効果・成果として指摘があったのは、「交通安全に対する意識の高まり」で、これが非常に高く全体の 94.9%を占めている。「交通事故の減少」がこれに続くがその割合は 22.4%で、第3位の「自転車・自動車の運転マナーの向上」もほぼ同程度の 20.9%であった。

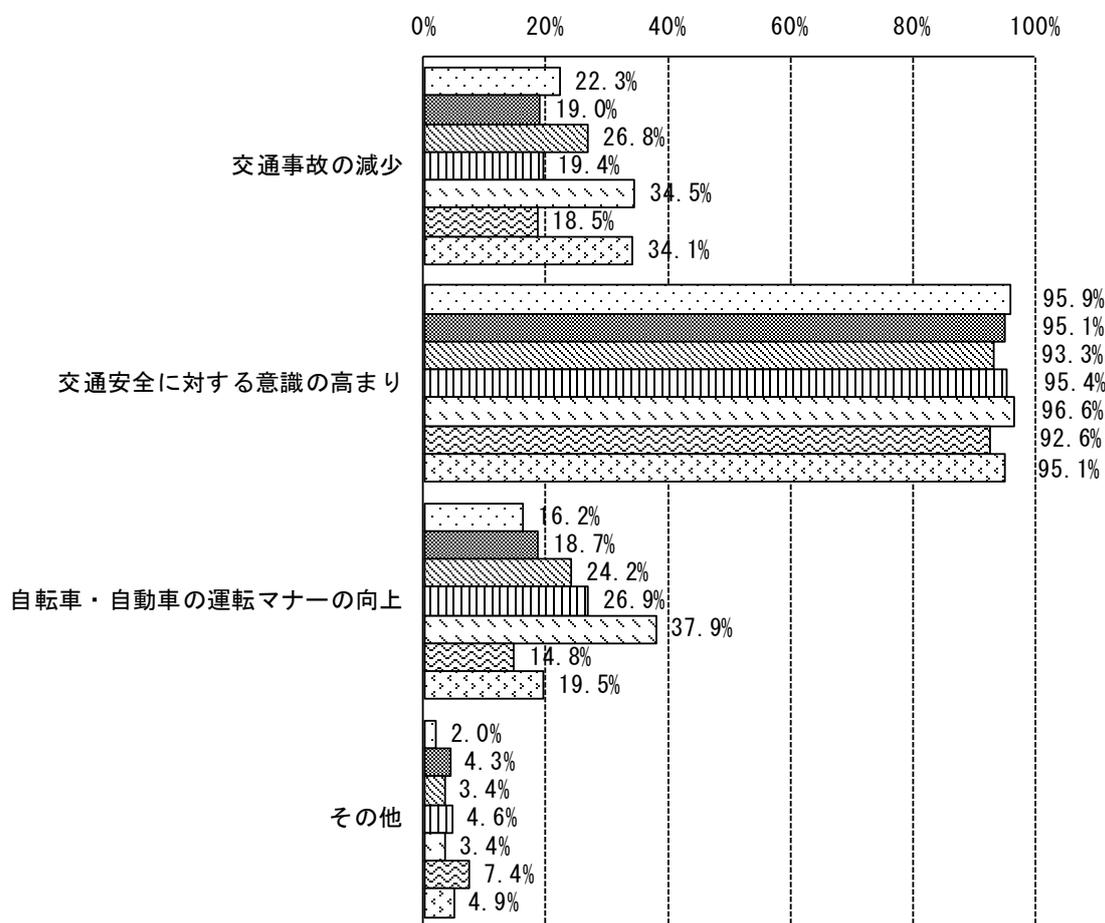
図表 3-38 グッズ・冊子の作成・配布の効果・成果（複数回答）



### 8) 人口規模別・グッズ・冊子の作成・配布の効果・成果（複数回答）（問 6-11）

人口規模別にグッズ・冊子の作成・配布の効果・成果を見ると、「自転車・自動車の運転マナーの向上」で人口規模が大きくなるに従って割合が高くなる傾向を示している。「1万人未満」では16.2%であるが、「30万人以上50万人未満」では37.9%にまで増加している。しかし、さらに人口が増加して「50万人以上」になると、14.8%に急激に低下し、十分な効果・成果が確保できなくなっている。「都道府県」では「50万人以上」より高くなり、19.5%となっている。

図表 3-39 人口規模別・高齢者交通安全事業の効果・成果

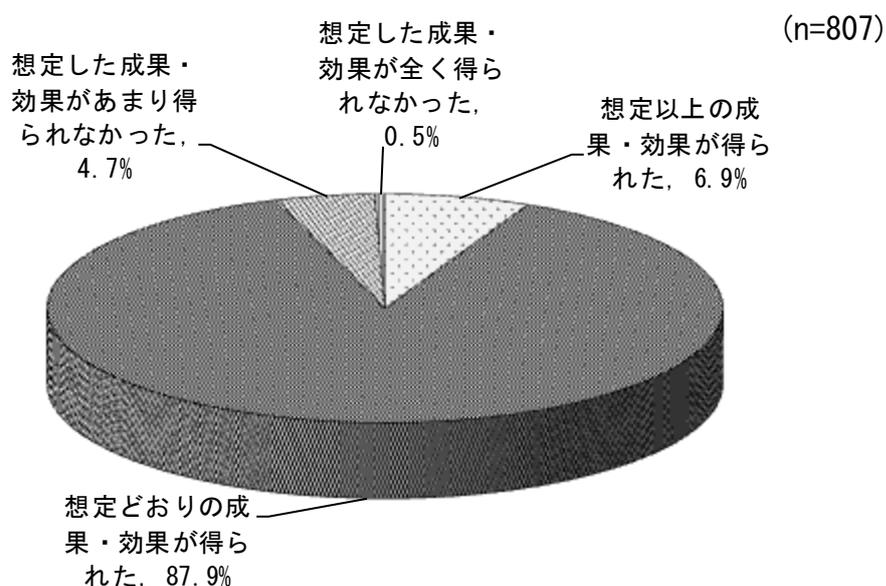


□(n=148) 1万人未満                      ▣(n=305) 1万人以上5万人未満  
 ▤(n=149) 5万人以上10万人未満      ▥(n=108) 10万人以上30万人未満  
 □(n=29) 30万人以上50万人未満      ▦(n=27) 50万人以上  
 □(n=41) 都道府県

### 9) グッズ・冊子の作成・配布の効果・成果に対する評価（問 6-12）

グッズ・冊子の効果・成果が当初期待していたものと比べ、「想定どおりの成果・効果が得られた」とした自治体が 87.9%で最も多くなっている。これに対して、「想定以上の成果・効果が得られた」と回答した自治体は 6.9%、反対に「想定した成果・効果があまり得られなかった」とする回答は 4.7%であった。

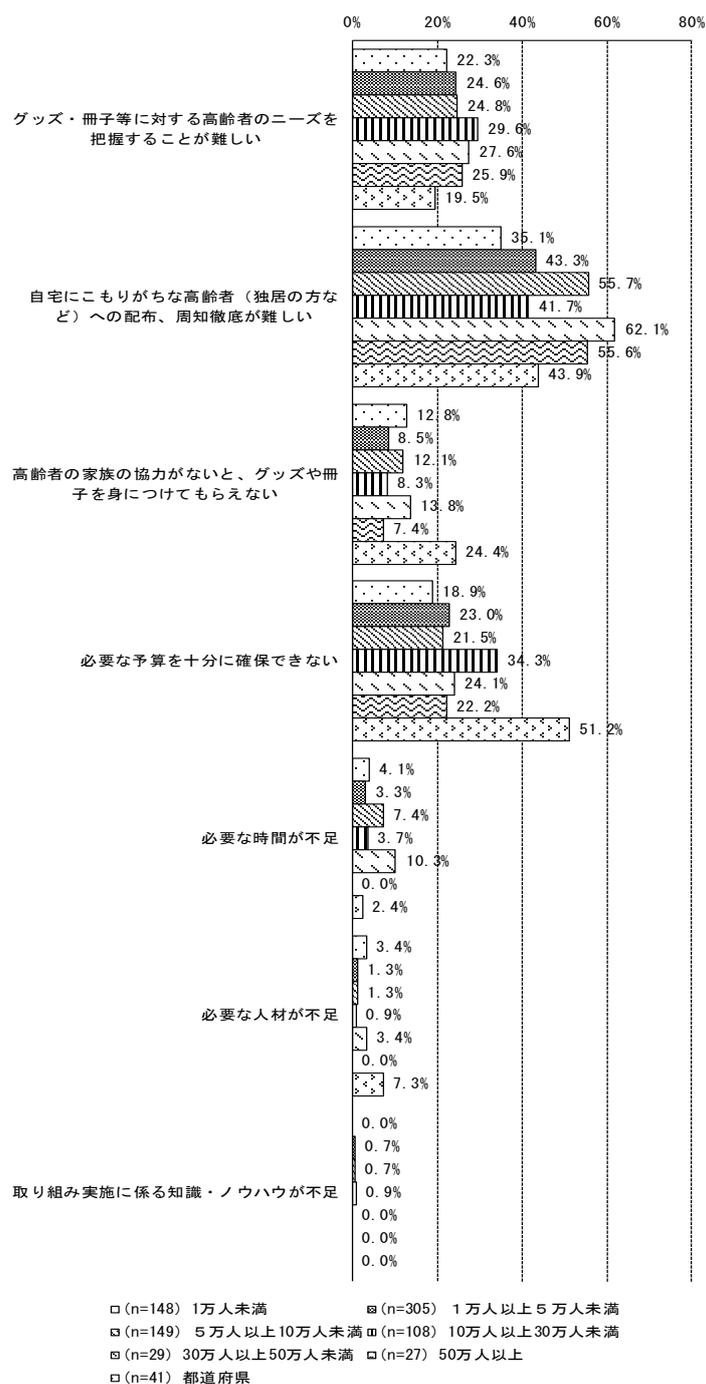
図表 3-40 グッズ・冊子の作成・配布の効果・成果に対する評価

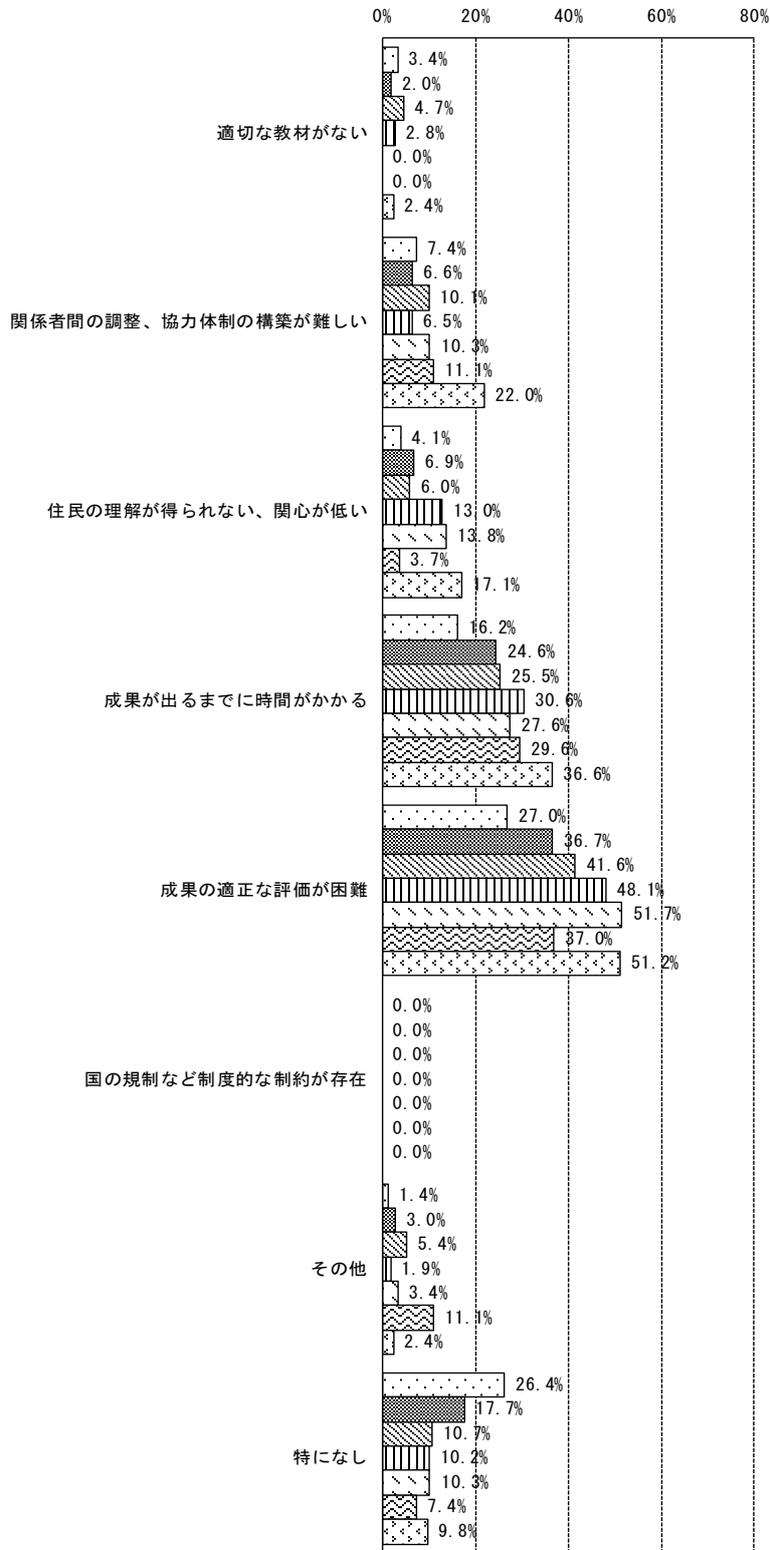


### 10) 人口規模別グッズ・冊子の作成・配布の課題・問題点（複数回答）（問6-13）

グッズ・冊子の作成・配布に関して課題と問題点を挙げてもらったところ、「自宅にこもりがちな高齢者（独居の方など）への配布、周知徹底が難しい」が最も高く、人口規模が大きな自治体でこの傾向が強い。次いで「成果の適正な評価が困難」、「グッズ・冊子等に対する高齢者のニーズを把握することが難しい」の回答が多い。

図表3-41 人口規模別・グッズ・冊子の作成・配布の課題・問題点（複数回答）





□ (n=148) 1万人未満      ▨ (n=305) 1万人以上5万人未満  
 ▩ (n=149) 5万人以上10万人未満      □ (n=108) 10万人以上30万人未満  
 □ (n=29) 30万人以上50万人未満      ▩ (n=27) 50万人以上  
 □ (n=41) 都道府県

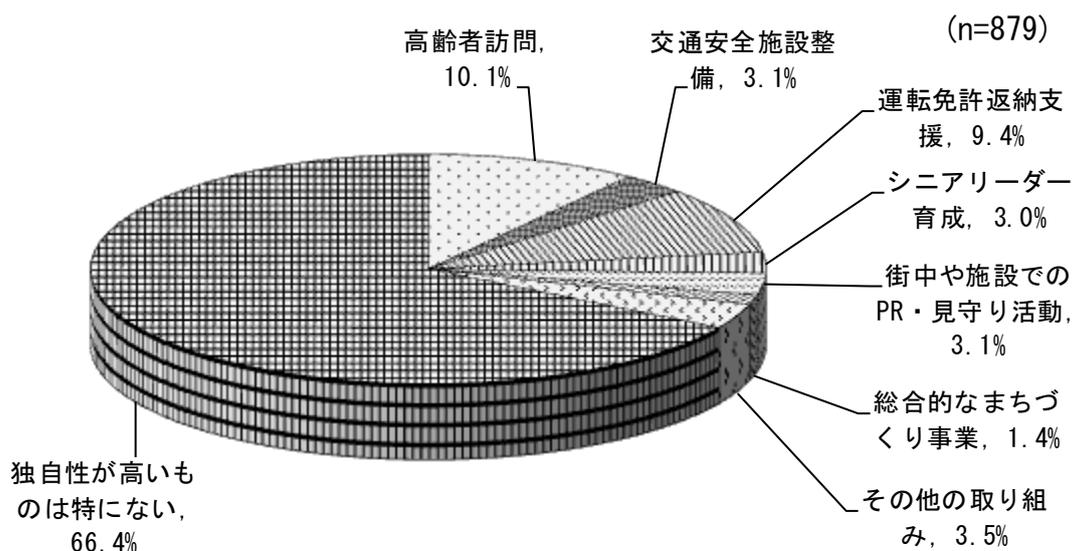
### ③その他の事業の実施内容

#### 1) 事業内容の独自性 (問7)

問4で交通安全教室・講習会の開催と交通安全グッズ・冊子の作成・配布以外に交通安全の事業を実施していると回答した自治体に対して、実施しているが事業が「近隣の自治体では実施されていない」ないしは「地域固有の実情に即した取組」など独自性から評価してもらった。独自性が高い事業についてはその事業内容を合わせて回答してもらった。その結果、実施している事業が「独自性が高いものは特にない」とする自治体が66.4%で最も高くなっている。

独自性が存在する事業としては「高齢者訪問」が最も多く10.1%、続いて「運転免許返納支援」が9.4%となっている。「交通安全施設整備」や「街中や施設でのPR・見守り活動」、「その他の取組」はいずれも3%を若干超える水準で並んでいる。

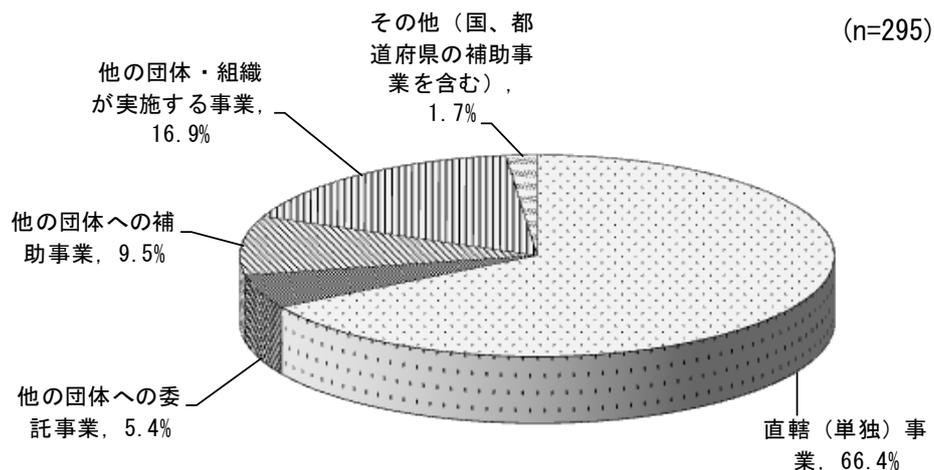
図表3-42 事業内容の独自性



## 2) 事業種別 (問 7-2)

独自性があると回答した事業について、その種別としては「直轄（単独）事業」が最も高く 66.4%となっている。次いで「他の団体・組織が実施する事業」が 16.9%、「他の団体への補助事業」が 9.5%となっている。

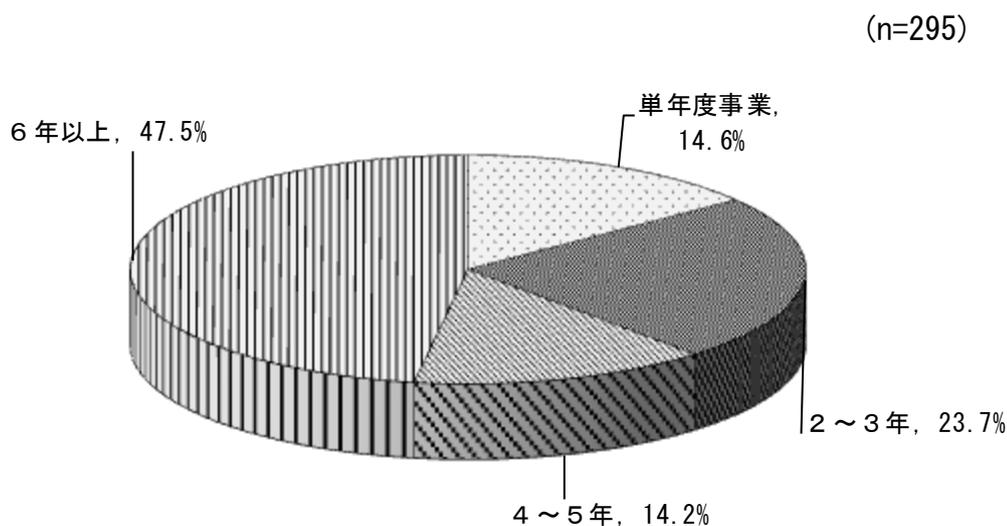
図表 3-43 事業種別



## 3) 事業の実施期間 (問 7-3)

独自性がある事業に関して「6年以上」継続していると回答した自治体が最も高く 47.5%であった。これに続いて「2～3年」が 23.7%、「4～5年」が 14.2%となっている。

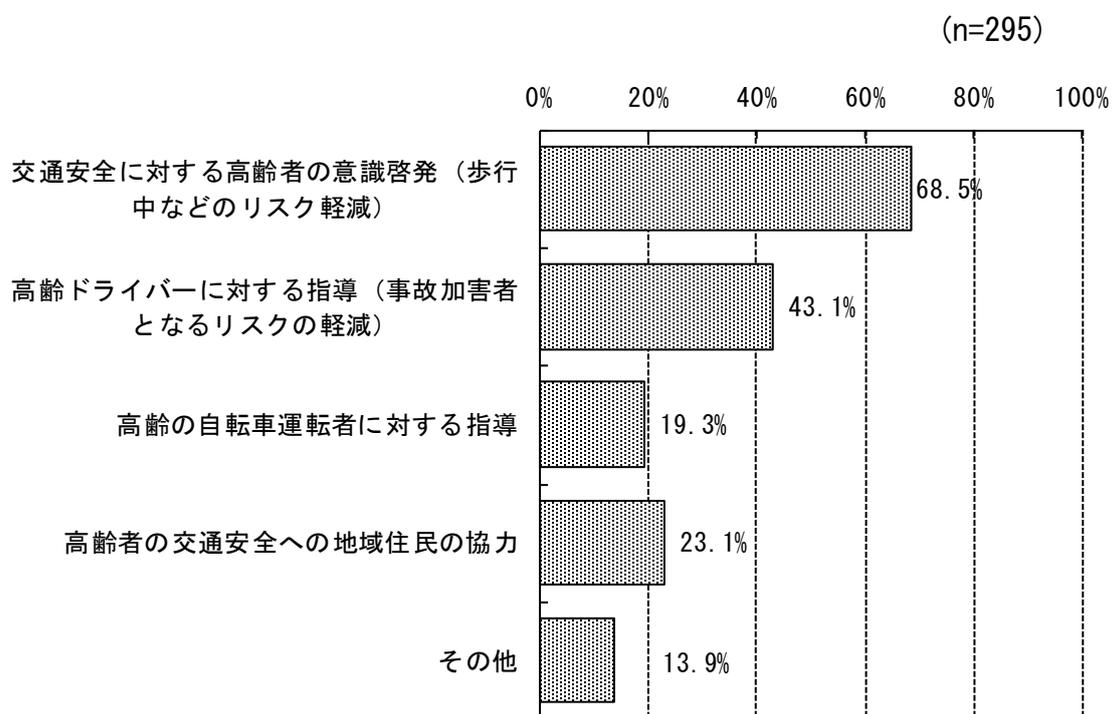
図表 3-44 事業の実施期間



#### 4) 事業の目的（複数回答）（問 7-4）

事業の目的としては「交通安全に対する高齢者の意識啓発（歩行中などのリスク軽減）」の割合が最も高く 68.5%となっている。次いで「高齢ドライバーに対する指導（事故加害者となるリスクの軽減）」が 43.1%、「高齢者の交通安全への地域住民の協力」が 23.1%の順となっている。

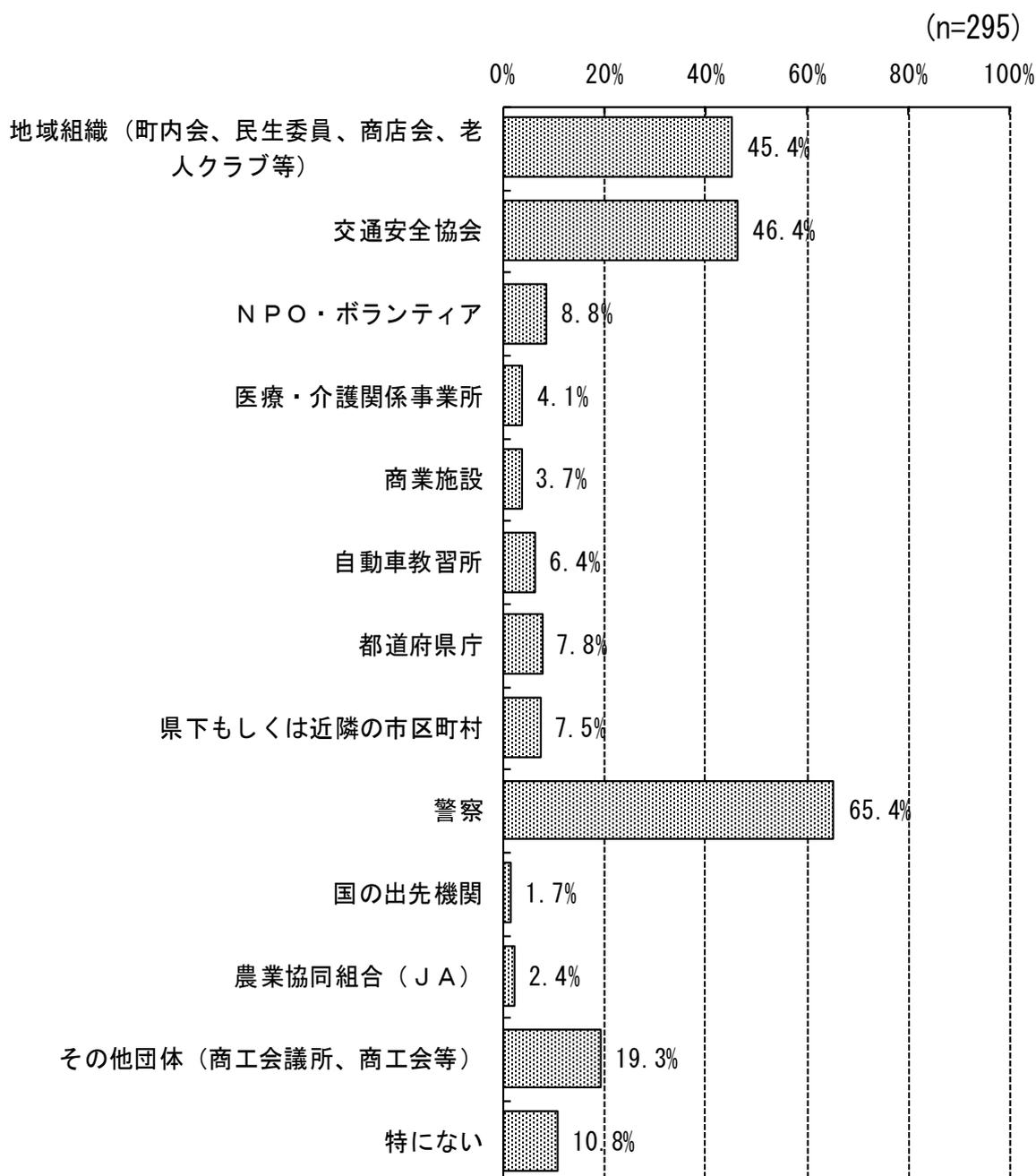
図表 3-45 事業の目的（複数回答）



### 5) 事業に関与している機関・団体（複数回答）（問 7-5）

独自性のある事業に協力している組織・団体としては「警察」を挙げている自治体が最も多く、65.4%を占めている。これに次いで「交通安全協会」が46.4%、「地域組織（町内会、民生委員、商店会、老人クラブ等）」が45.4%となっている。

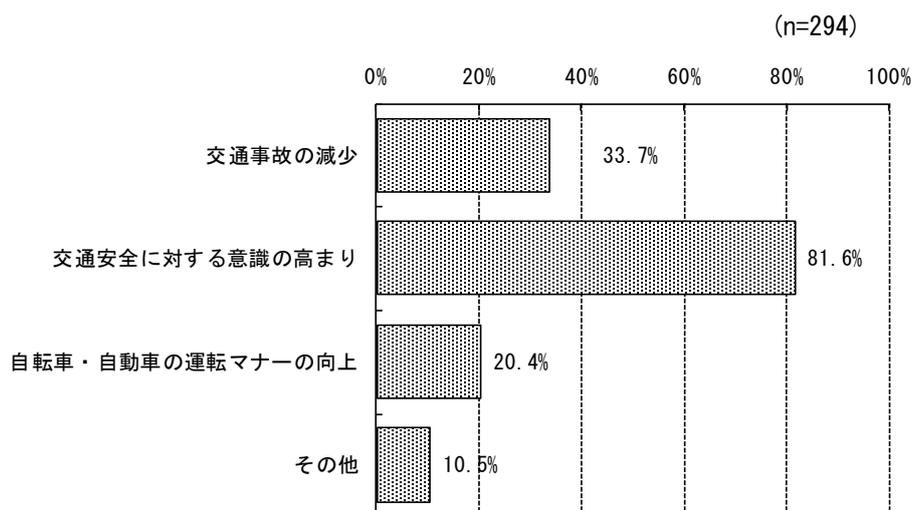
図表 3-46 事業に関与している機関・団体（複数回答）



## 6) 事業の効果・成果（複数回答）（問 7-8）

事業の効果・成果としては「交通安全に対する意識の高まり」が最も多く、これを挙げている自治体は全体の 81.6%となっている。これに続いて「交通事故の減少」が 33.7%、「自転車・自動車の運転マナーの向上」が 20.4%となっている。

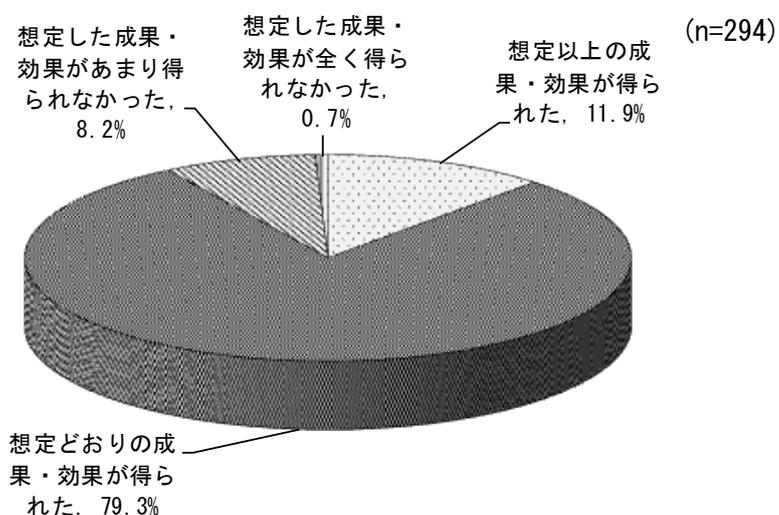
図表 3-47 事業の効果・成果（複数回答）



## 7) 事業の効果・成果に対する評価（問 7-9）

効果・成果に対する自治体の評価としては、事前の「想定どおりの成果・効果が得られた」の割合が最も高く 79.3%であった。次いで「当初の想定以上の成果・効果が得られた（11.9%）」、「当初想定した成果・効果があまり得られなかった（8.2%）」となっている。

図表 3-48 事業の効果・成果に対する評価

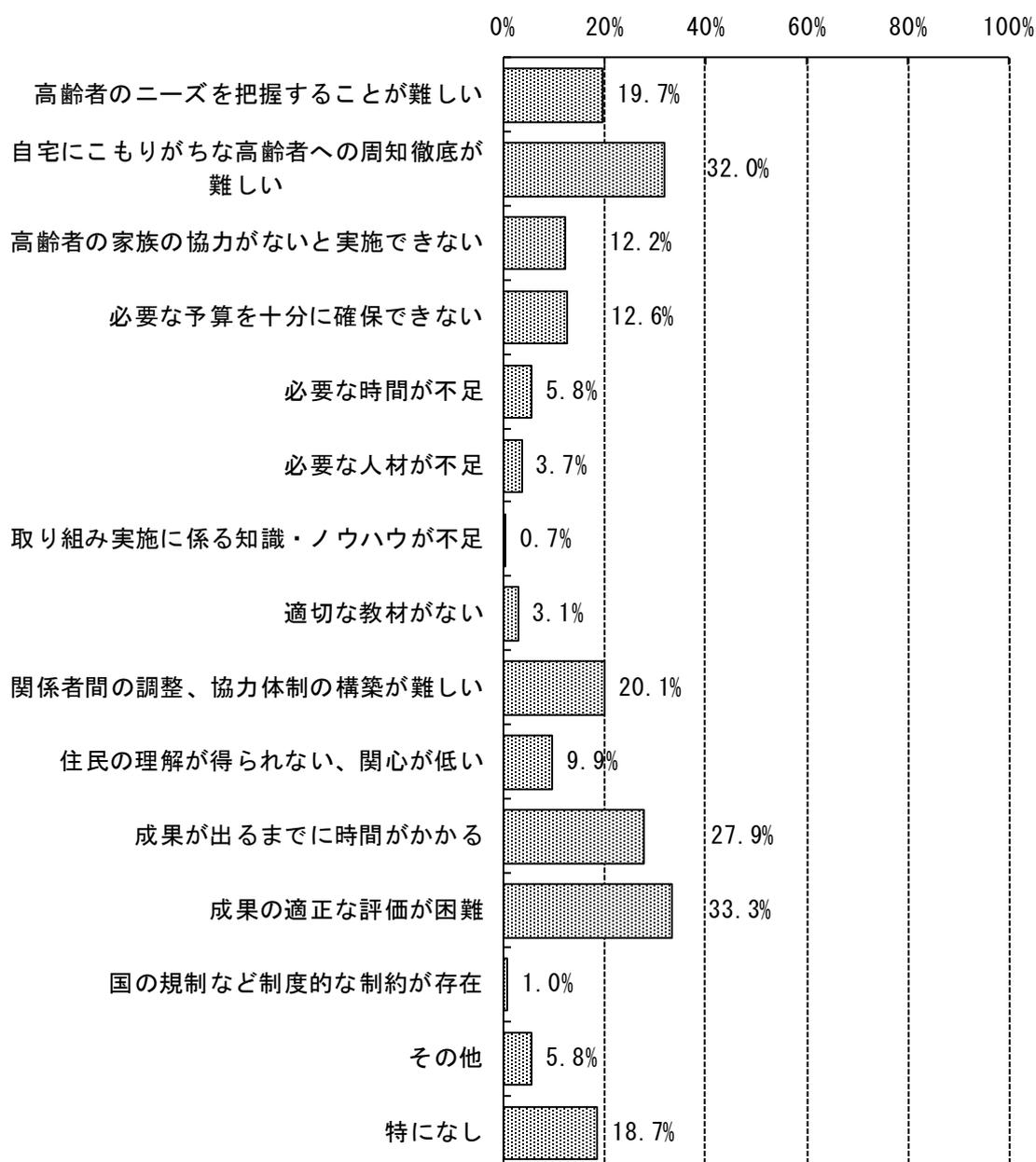


### 8) 事業の課題・問題点（複数回答）（問 7-10）

事業の課題・問題点としては「成果の適正な評価が困難」の割合が最も高く 33.3%となっている。続いて「自宅にこもりがちな高齢者への周知徹底が難しい（32.0%）」、「成果が出るまでに時間がかかる（27.9%）」の順となっている。

図表 3-49 事業の課題・問題点（複数回答）

(n=294)

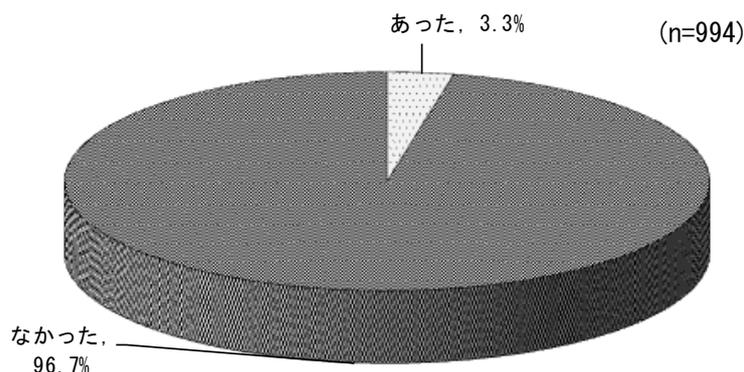


## (7) 想定した効果・成果が得られなかった過去3年間に実施した施策・事業

### ①効果・成果のない施策・事業の有無(問8)

平成24年度から26年度の過去3年間に実施した施策・事業の中で効果・成果が挙げられなかった事業については「なかった」の割合が最も高く96.7%となっている。これに対して「あった」という回答は3.3%であり、その件数は33件である。

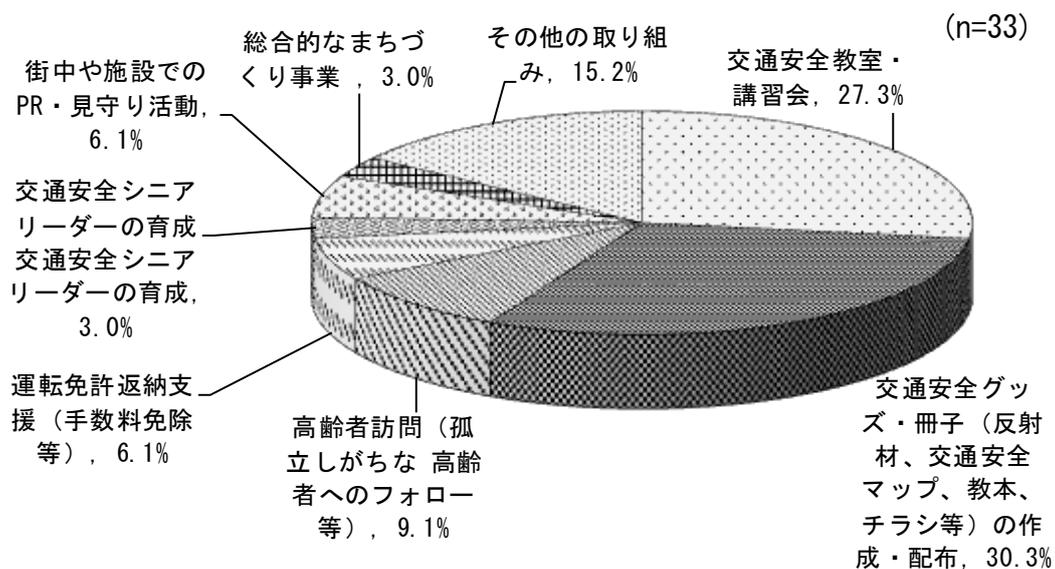
図表3-50 効果・効果のない施策・事業



### ②施策・事業の内容(問8-1)

効果・成果が得られてなかった施策・事業の中から1つを自治体を選択してもらい、その事業内容について回答してもらったところ、「交通安全グッズ・冊子(反射材、交通安全マップ、教本、チラシ等)の作成・配布」の割合が最も高く30.3%であった。これに続いて「交通安全教室・講習会」が27.3%、「その他の取組」が15.2%となっている。

図表3-51 施策・事業の内容



## 第4章 アンケート結果に基づく地方自治体の施策の分析

### 1. 想定していた効果・成果が得られなかった要因・課題の類型化

前章のアンケートでは、問8において「当初想定していた効果・成果が得られなかった取組」についても尋ねている。

しかし、各地方自治体では、高齢者の交通安全確保のための取組の効果・成果については、必ずしも十分に把握できているわけではなく、また、自らの施策・事業を失敗と認めることには抵抗があるためか、回答は総数で33件に留まった。回答を寄せた地方自治体は、ある意味では取組の効果・成果を把握できている、あるいは意識できている地方自治体である、ということもできよう。

なぜ上手くいかなかったのかという要因や課題を特定し、それに対する対応策を講じれば、高齢者の交通安全確保のための取組を改善するヒントになる可能性がある。

そこで、本章では、これらの取組が効果・成果が得られなかった要因・課題を以下の7つに類型化した上で、「効果が得られなかった要因」や「そこから得られた教訓」についての回答を寄せた31地方自治体分の回答内容を要約して紹介することとする<sup>4</sup>。

#### 【効果・成果が得られなかった要因・課題の類型】

- (1) こもりがち、または交通安全意識の低い高齢者の関心を高めることに課題のある例
- (2) 広報・啓発活動を行うべき対象、場所、時間の設定に課題のある例
- (3) 講習内容を実践してもらうことに課題のある例
- (4) 交通安全グッズ等の配布物を活用してもらうことに課題のある例
- (5) 他機関・他事業との連携に課題のある例
- (6) 免許自主返納に際し、代替提供するモノの使い勝手に課題を抱える例
- (7) その他の課題を抱える例

<sup>4</sup> 貴重な情報をご回答頂いた地方自治体には感謝を申し上げます。

**(1) こもりがち、または交通安全意識の低い高齢者の関心を高めることに課題のある例**

自治体名	自治体A 1
施策・事業の内容	高齢者訪問
当初想定した効果・成果	交通事故から身を守る大切さを実感をもって理解してもらえるものと想定していた。
効果が得られなかった要因	老人交流会など積極的に参加する方には、訪問時の交通安全啓発に対する理解は得られたものの、参加しない方の理解が得られなかった。
教訓等	参加しない方への訪問回数を増やすことが必要。

自治体名	自治体A 2
施策・事業の内容	高齢者向け交通安全教室・講習会
当初想定した効果・成果	交通イベント常連者以外を対象に交通安全教室を随時実施することにより、町全域に交通安全の輪が広がるよう想定していた。
効果が得られなかった要因	交通安全意識の低い人の参加・協力が得られにくい。
教訓等	—

自治体名	自治体A 3
施策・事業の内容	高齢者向け交通安全教室・講習会
当初想定した効果・成果	参加・体験・実践型の教室を開催することで、多くの高齢者に参加してもらえると想定していた。
効果が得られなかった要因	高齢者の参加者を募集するのに苦慮した。
教訓等	交通安全に携わっていない高齢者に対する広報の工夫が必要。

自治体名	自治体A 4
施策・事業の内容	交通安全教室での交通安全グッズ・冊子の作成・配布
当初想定した効果・成果	反射材の着用が増えること
効果が得られなかった要因	交通安全意識の低い方は教室にも参加しない。
教訓等	地域との繋がりが希薄な高齢者に対する個別対応が必要。

## (2) 広報・啓発活動を行うべき対象、場所、時間の設定に課題のある例

自治体名	自治体B 1
施策・事業の内容	高齢者向け交通安全教室・講習会
当初想定した効果・成果	観客席の定員半数以上の受講者に講習を受けてもらうことを想定していたが、想定以下の受講者しか集まらなかった。
効果が得られなかった要因	—
教訓等	集客のための広報活動に工夫が必要。

自治体名	自治体B 2
施策・事業の内容	街中や施設での PR・見守り活動
当初想定した効果・成果	子どもから高齢者までの幅広い世代を対象に、地域の交通安全推進につながる活動を展開してもらえると想定していた。
効果が得られなかった要因	子どもがいない地域において、交通安全推進員の活動が必要なのかという問い合わせがある。「交通安全=子ども対象」というイメージがあり、高齢者を対象にどのような活動をすればよいか分からないため、高齢者（子ども以外）に対する啓発活動につながりにくい。
教訓等	「高齢者も交通安全推進にとって、重要な対象である」という意識改革が必要である。

自治体名	自治体B 3
施策・事業の内容	その他の取組（運転に必要な身体的機能の検査を行い、検査結果を自覚してもらう事業への補助）
当初想定した効果・成果	参加者がなく継続することが困難になった。一時中止とし、周知方法や参加しやすい事業となるよう検討し、改めて実施予定。
効果が得られなかった要因	周知不足
教訓等	—

自治体名	自治体B 4
施策・事業の内容	交通安全グッズ・冊子の作成・配布
当初想定した効果・成果	啓発をしながら靴への反射材貼り付け促進を想定していた。
効果が得られなかった要因	高齢化が進むにつれ市への来客が減少し、いつも同じ住民に対応することとなり、普及には至らなかった。
教訓等	継続だけでなく、来場者や効果についてのリサーチが必要

自治体名	自治体 B 5
施策・事業の内容	高齢者向け交通安全教室・講習（依頼に基づき専属職員派遣）
当初想定した効果・成果	高齢者の交通事故防止にも資することを想定。
効果が得られなかった要因	周知が行き届いていない等、高齢者からの教室開催依頼がない。
教訓等	周知の方法について検討が必要。

自治体名	自治体 B 6
施策・事業の内容	高齢者向け交通安全教室・講習（免許を持たない方対象）
当初想定した効果・成果	公報やインターネットで募集人員を集められる想定であった。 （応募ゼロにつき、老人クラブへの依頼や一本釣りにより集客）
効果が得られなかった要因	対象者の掘り起しを事前にしていなかった
教訓等	1) 「免許をもたない高齢者」は、交通事故、交通安全に関して興味は薄く、興味を待たせるためのアプローチが重要 2) 高齢者が集まるところに出向き、仲間とともに参加しやすいよう、呼びきかける等の工夫が重要。 3) 県が参加を募集するよりも、市町村が事業主体の方が良い。

自治体名	自治体 B 7
施策・事業の内容	高齢者向け交通安全教室・講習
当初想定した効果・成果	老人会での交通安全教室を多く開催し、多くの高齢者に啓発ができる想定していた。
効果が得られなかった要因	老人会における交通安全教室の開催が少ない。
教訓等	交通安全教室の開催を積極的に案内し、開催することが必要

自治体名	自治体 B 8
施策・事業の内容	高齢者訪問
当初想定した効果・成果	高齢者自身やその家族に直接面会して、高齢者の交通安全意識を高めること。
効果が得られなかった要因	訪問時、不審がられて玄関を開けてもらえないことがあった。
教訓等	訪問に先立ち、事前に周知を行う必要があった。

自治体名	自治体 B 9
施策・事業の内容	街中や施設での PR・見守り活動
当初想定した効果・成果	—
効果が得られなかった要因	悪天候により人が少なく、場所・時間も適切ではなかった。
教訓等	天候、場所、時間も考慮して実施の可否を計画すべき。

### (3) 講習内容を実践してもらうことに課題のある例

自治体名	自治体C 1
施策・事業の内容	高齢者向け交通安全教室・講習会
当初想定した効果・成果	講習会では、高齢者に分かりやすくクイズや寸劇等で講習しているため、ルールやマナーを守ってもらえると考えていた。
効果が得られなかった要因	講習会の間は理解してもらっているが、帰り道に遭遇するとルール・マナーが守れていない。
教訓等	高齢者には継続的に講習、見守り活動が必要

自治体名	自治体C 2
施策・事業の内容	高齢者向け交通安全教室・講習会
当初想定した効果・成果	交通安全教室など通し、交通事故から身を守る大切さを実感を持って理解してもらえると想定していた。
効果が得られなかった要因	交通マナーが継続されない。
教訓等	高齢者の個別の身体能力に合わせた事業実施が重要である。

自治体名	自治体C 3
施策・事業の内容	高齢者向け交通安全教室・講習
当初想定した効果・成果	自転車の事故防止策を身につけること
効果が得られなかった要因	高齢者の自転車転倒による自損の交通死亡事故が発生したこと
教訓等	—

自治体名	自治体C 4
施策・事業の内容	高齢者向け交通安全教室・講習（女性と高齢者向けの体験型）
当初想定した効果・成果	自身の身体能力の現状を把握してもらうこと。
効果が得られなかった要因	高齢者が体験して出来ない場合ひどく落ち込むため、積極的な参加があまりない。参加同意が得にくくに状況となっている。
教訓等	—

#### (4) 交通安全グッズ等の配布物を活用してもらうことに課題のある例

自治体名	自治体D 1
施策・事業の内容	交通安全グッズ・冊子の作成・配布
当初想定した効果・成果	チラシを読み交通安全に気を配ってもらう想定であった
効果が得られなかった要因	チラシを全戸配布したが、捨てられるだけであった
教訓等	－

自治体名	自治体D 2
施策・事業の内容	交通安全グッズ・冊子の作成・配布
当初想定した効果・成果	－
効果が得られなかった要因	似通った内容になるため、作成配布しても見てもらえなかった。
教訓等	－

自治体名	自治体D 3
施策・事業の内容	交通安全グッズ・冊子の作成・配布
当初想定した効果・成果	－
効果が得られなかった要因	夜光タスキを全戸へ配布したが、あまり活用されていない。
教訓等	－

自治体名	自治体D 4
施策・事業の内容	交通安全グッズ・冊子の作成・配布
当初想定した効果・成果	講習により安全タスキ等の着用が増えると想定していた
効果が得られなかった要因	反射材を配布したが、あまり使用して頂けていない。
教訓等	配布方法の改善や、何かしらの仕掛けが必要と思う。

自治体名	自治体D 5
施策・事業の内容	交通安全グッズ・冊子の配布・作成
当初想定した効果・成果	夜間に夜光反射材や明るい服装での外出が定着すること。自転車ヘルメット着用の普及。
効果が得られなかった要因	シールで貼るものはすぐ剥がれる。 格好が悪いためか、なぜ必要かが理解されない。
教訓等	世間一般で普及している状態にしなければ着けてもらえない。

自治体名	自治体D 6
施策・事業の内容	交通安全グッズ・冊子の作成・配布
当初想定した効果・成果	高齢者が各種反射材を身につけるようになること
効果が得られなかった要因	配布した反射材を使用しない。
教訓等	様々な形状の反射材を配布したが使用されることはなかった。 靴用反射シールをその場で貼ることが最も実効性が高い。

自治体名	自治体D 7
施策・事業の内容	交通安全グッズ・冊子の作成・配布
当初想定した効果・成果	－
効果が得られなかった要因	電池式の反射材は、電池消費後の取替えが複雑であり、反射材の取り付けができない。
教訓等	－

自治体名	自治体D 8
施策・事業の内容	交通安全グッズ・冊子の作成・配布
当初想定した効果・成果	夜光反射材の直接貼付や配布により、交通事故の減少や、高齢者自身の交通安全意識の高揚を図ること目的としていた。
効果が得られなかった要因	交通事故で死亡した高齢歩行者の多くが夜光反射材を着用していなかった。
教訓等	近場への外出であっても、夕暮れ時からの外出には夜光反射材を身につけることを習慣化する意識の醸成が必要。

**(5) 他機関・他事業との連携に課題のある例**

自治体名	自治体E 1
施策・事業の内容	高齢者向け交通安全教室・講習（警察主催）
当初想定した効果・成果	交通安全に携わっている方々以外の集客を行い、交通安全意識の向上を狙っていた。
効果が得られなかった要因	急遽入った行事により周知が上手く行えなかった。また、イベントの詳細は主催者から1週間前まで教えてもらえず、チラシの作成も広報誌への掲載もできず、関係団体以外には1週間前まで周知ができなかった。
教訓等	事前に十分に計画を練り、行事の周知等は時間をかけて行う。

自治体名	自治体E 2
施策・事業の内容	高齢者訪問
当初想定した効果・成果	地域の交通事故の情報等について直接対話をするにより、交通安全対策への理解を深めてもらえるものと想定していた。
効果が得られなかった要因	並行して行った振り込め詐欺啓発に高齢者の関心が傾きがちになった。
教訓等	交通安全分野に的を絞った事業実施が必要

**(6) 免許自主返納に際し、代替提供するモノの使い勝手に課題を抱える例**

自治体名	自治体 F 1
施策・事業の内容	運転免許返納支援（写真付き住民基本台帳カードの無料交付、交通安全グッズの贈呈）
当初想定した効果・成果	運転免許証に代わる身分証明書を無料交付することによって高齢者の免許自主返納を促進し、高齢者の自動車運転中の交通事故防止を図ること。
効果が得られなかった要因	運転免許経歴書が平成 24 年 4 月より新様式になって以来、本事業を利用して写真付住民基本台帳カード（有効期間 10 年）を作成するよりも、運転免許証に類似した運転免許経歴書（永年有効）の方が良いと判断される方が増加し、申請者が激減した。
教訓等	—

## (7) その他の課題を抱える例

### <シニアリーダー養成の継続性に課題を抱える例>

自治体名	自治体G 1
施策・事業の内容	交通安全シニアリーダーの育成
当初想定した効果・成果	シルバーリーダー向けの研修会を行い、交通安全教育者を育成することを想定。
効果が得られなかった要因	市内の各単位シニアクラブから1名を対象としているため、クラブの運営上、役が1年で変わることが多く、継続的な教育指導ができなかった。
教訓等	教育を1人に集中するのではなく、クラブ全体が交通安全を意識するような土壌を作る必要がある。シルバーリーダーはあくまでその代表と理解する。

### <高齢者の安全に配慮したまちづくりに課題を抱える例>

自治体名	自治体G 2
施策・事業の内容	総合的なまちづくり事業（高齢者の安全・安心に配慮）
当初想定した効果・成果	構想に沿った規制、標示の整備
効果が得られなかった要因	公安委員会や市の基本構想と、整備計画とのミスマッチ
教訓等	理想だけではだめで、実現可能な計画を策定する必要がある

### <予算上の問題を抱える例>

自治体名	自治体G 3
施策・事業の内容	その他の取組（交通安全啓発スポット CM）
当初想定した効果・成果	交通安全の啓発を目的としていた
効果が得られなかった要因	テレビ・ラジオのCMを流していたが、年々予算が減少し、満足できるほどの放送回数が確保できない。
教訓等	—

## 2. 好事例選定の手順

前節では、想定していた効果・成果が得られなかった要因・課題を7つに分類し、それぞれの要因・課題を抱える自治体の回答概要を紹介した。次章では、これらの「想定していた効果・成果が得られなかった要因・課題」に対する対応策となっている取組、あるいは対応策の方向性を示唆する取組を中心に好事例取組の紹介を行う。

そこで、アンケート回答結果に基づき、(1) 事業類型別好事例候補と(2) 課題対応型好事例候補から計44件の好事例候補を抽出し、(3) 検討会における議論を経て6件を加え、計50件を好事例候補とし、改めて(4) 検討会において検討した結果、最終的に20事例を好事例とした。

### (1) 事業類型別好事例候補の選定

本調査における地方自治体アンケートでは、1,128 地方自治体から以下の分類に示す総計 1,927 の取組事例が報告された。

事業分類	事例報告数
交通安全教室・講習会 (問 5-1 回答数)	790
交通安全グッズ・冊子の作成・配布 (問 6-1 回答数)	809
その他の取組 (問 7-1 回答数)	295
・高齢者訪問	(89)
・交通安全施設の整備	(27)
・運転免許返納支援	(83)
・交通安全シニアリーダーの育成	(26)
・街中や施設での PR・見守り活動	(27)
・総合的なまちづくり事業	(12)
・その他	(31)
効果・成果が得られなかった取組 (問 8-1 回答数)	33
計	1,927

回答自治体での報告数が多かった「①交通安全教室・講習会」「②交通安全グッズ・冊子の作成・配布」「③高齢者訪問」「④運転免許返納支援」の4事業と「⑤その他事業(交通安全シニアリーダーの育成、街中や施設での PR・見守り活動、総合的なまちづくり事業、その他)」に改めて区分した。この中から、以下の基準によって事業分類①～⑤中から好事例候補 33 件を抽出した。

#### ①交通安全教室・講習会

A：自己評価が高い自治体の事例を抽出するための基準（該当は 44 件）

問 5-12 で「1. 想定以上の効果あり」

×問 5-11 で「1. 交通事故の減少」or「交通安全意識の高まり」

×問 5-13 で「2. 閉じこもりがちな高齢者への周知が困難」or「6. 必要な人材が不足」or

「12. 成果の適正な評価が困難」

B：自己評価が辛い自治体での事例を抽出するための基準（該当は40件）  
問 5-12 で「3. 想定した効果あまり得られず」  
×問 5-11 で「1. 交通事故の減少」or「交通安全意識の高まり」  
×問 5-13 で「2. 閉じこもりがちな高齢者への周知が困難」or「6. 必要な人材が不足」or  
「12. 成果の適正な評価が困難」

上記計 84 事例の中から、問 5-9、問 5-10 において、工夫や取組実績が特徴的な 13 事例を事務局で選定した。

## ②交通安全グッズ・冊子

A：自己評価が高い自治体の事例を抽出するための基準（該当は36件）  
問 6-12 で「1. 想定以上の効果あり」  
×問 6-11 で「1. 交通事故の減少」or「交通安全意識の高まり」  
×問 6-13 で「2. 閉じこもりがちな高齢者への周知が困難」or「6. 必要な人材が不足」or  
「12. 成果の適正な評価が困難」

B：自己評価が辛い自治体での事例を抽出するための基準（該当は31件）  
問 6-12 で「3. 想定した効果あまり得られず」  
×問 6-11 で「1. 交通事故の減少」or「交通安全意識の高まり」  
×問 6-13 で「2. 閉じこもりがちな高齢者への周知が困難」or「6. 必要な人材が不足」or  
「12. 成果の適正な評価が困難」

上記計 67 件の中から、問 6-9、問 6-10 において、工夫や取組実績が特徴的な 9 事例を事務局で選定した。

## ③高齢者訪問

A：自己評価が高い自治体の事例を抽出するための基準（該当は2件）  
問 7-9 で「1. 想定以上の効果あり」  
×問 7-8 で「1. 交通事故の減少」or「交通安全意識の高まり」  
×問 7-10 で「2. 閉じこもりがちな高齢者への周知が困難」or「6. 必要な人材が不足」or  
「9. 関係者間の調整、協力体制の構築が難しい」or「12. 成果の適正な評価が困難」

B：自己評価が辛い自治体での事例を抽出するための基準（該当は5件）  
問 7-9 で「3. 想定した効果あまり得られず」  
×問 7-8 で「1. 交通事故の減少」or「交通安全意識の高まり」  
×問 7-10 で「2. 閉じこもりがちな高齢者への周知が困難」or「6. 必要な人材が不足」or  
「9. 関係者間の調整、協力体制の構築が難しい」or「12. 成果の適正な評価が困難」

上記計 7 件の中から、問 7-6、問 7-7 において、工夫や取組実績が特徴的な 3 事例を事務局で選定した。

#### ④免許返納支援

A：自己評価が高い自治体の事例を抽出するための基準（該当は6件）

問7-9で「1. 想定以上の効果あり」

×問7-8で「1. 交通事故の減少」or「交通安全意識の高まり」

×問7-10で「1. 高齢者のニーズを把握することが難しい」or「2. 閉じこもりがちな高齢者への周知が困難」or「6. 必要な人材が不足」or「12. 成果の適正な評価が困難」

B：自己評価が辛い自治体での事例を抽出するための基準（該当は6件）

問7-9で「3. 想定した効果あまり得られず」

×問7-8で「1. 交通事故の減少」or「交通安全意識の高まり」

×問7-10で「1. 高齢者のニーズを把握することが難しい」or「2. 閉じこもりがちな高齢者への周知が困難」or「6. 必要な人材が不足」or「12. 成果の適正な評価が困難」

上記計12件の中から、問7-6、問7-7において、工夫や取組実績が特徴的な4事例を事務局で選定した。

#### ⑤その他事業（交通安全施設整備、交通安全シニアリーダー育成、総合的まちづくり等）

A：自己評価が高い自治体の事例を抽出するための基準（該当は8件）

問7-9で「1. 想定以上の効果あり」

×問7-8で「1. 交通事故の減少」or「交通安全意識の高まり」

×問7-10で「1. 高齢者のニーズを把握することが難しい」or「2. 閉じこもりがちな高齢者への周知が困難」or「6. 必要な人材が不足」or「12. 成果の適正な評価が困難」

B：自己評価が辛い自治体での事例を抽出するための基準（該当は2件）

問7-9で「3. 想定した効果あまり得られず」

×問7-8で「1. 交通事故の減少」or「交通安全意識の高まり」

×問7-10で「2. 閉じこもりがちな高齢者への周知が困難」or「6. 必要な人材が不足」or「12. 成果の適正な評価が困難」

上記計10件の中から、問7-6、問7-7において、工夫や取組実績が特徴的な4事例を事務局で選定した。

以上により、事業類型別好事例候補として33事例を抽出した。

#### （2）課題対応型好事例候補の選定

次に、事務局では、各施策・事業を実施する上で、効果・成果が得られなかった要因（問8-2の回答）に対応した取組み実施していると考えられる取組事例34事例を選定した（うち、上記（1）での①～⑤の選定との重複分が23事例あるので、純増分は11事例）。

##### 【効果・成果が得られない要因・課題の類型】

- （1）こもりがち、または交通安全意識の低い高齢者の関心を高めることに課題のある例
- （2）広報・啓発活動を行うべき対象、場所、時間の設定に課題のある例
- （3）講習内容を実践してもらうことに課題のある例

- (4) 交通安全グッズ等の配布物を活用してもらうことに課題のある例
- (5) 他機関・他事業との連携に課題のある例
- (6) 免許自主返納に際し、代替提供するモノの使い勝手に課題を抱える例
- (7) その他の課題を抱える例

ここまでのプロセスにより、好事例候補は 44 件となった。

### **(3) 検討会における選定**

さらに、検討会における議論により、委員・オブザーバーから、事務局で選定しなかった事例の中から特徴的な取組を実施している自治体の事例として、6 事例が好事例の追加候補となった。

以上により、50 事例が最終的な好事例候補となった。

候補に挙げられた 50 事例について、委員・オブザーバーによる採点を経て、検討会において検討した結果、20 事例を高齢者の安全確保策に関する最終的な好事例とした。

## 第5章 高齢者の交通安全確保策に関する好事例

前章「2. 好事例の選定手順」の結果、高齢者の安全確保策に関する地方自治体の取組の好事例を、事業類型別に整理すると以下のとおりとなる。

### (1) 交通安全教室・講習会

#### 【事例1】 高齢者向け交通安全教室（北海道江別市）

・・・高齢者団体に対して選択式メニューを用意。高齢者団体も自主的取組を実施。

#### 【事例2】 世代間交流ドライビングスクールなど（富山県滑川市）

・・・「世代間交流ドライビングスクール」や「交通安全クッキング教室」等を開催。

#### 【事例3】 世代間交流交通安全教室（山形県山辺町）

・・・小学校の運動会の競技メニューに「世代間交流交通安全教室」を組み入れ。

#### 【事例4】 高齢者運転講習会（長崎県）

・・・自動車教習所、老人クラブと連携したドライブレコーダーを活用の実技講習

#### 【事例5】 「秋の全国交通安全運動」石岡地区交通安全総決起大会（茨城県石岡市）

・・・交通安全をテーマにした落語講演等、参加者を惹きつける演目により意識啓発。

#### 【事例6】 高齢者対象の出前講座（福岡県宇美町）

・・・防犯教室や子供を見守る協力員研修会と合わせて高齢者向け交通安全教室を実施。

#### 【事例7】 交通安全専門指導員事業（鹿児島県霧島市）

・・・交通安全教室への参加を「健康マイレージ事業」ポイント対象とし、参加を促進。

#### 【事例8】 世代間交流交通安全教室（岐阜県郡上市）

・・・高齢者と幼児と一緒に交通安全教室に参加し、互いを思いやる気持ちを醸成。

### (2) 交通安全グッズ・冊子の作成・配布

#### 【事例9】 出前講座(交通安全講話)等におけるゆるキャラ活用型交通安全(愛知県豊川市)

・・・地元で起きている事故例を話し、身につけやすいゆるキャラ反射材を配布

#### 【事例10】 反射材ファッションショーの開催（富山県射水市）

・・・日常生活での着用を促進するため、反射材のおしゃれな活用方法を提案

#### 【事例11】 高齢者交通事故防止総合対策事業（長崎県）

・・・老人クラブに加入していない高齢者向けに、医療施設や商業施設にポスター掲載

**【事例 12】 警察署との協力による自転車装着用後方確認ミラー配布事業（千葉県柏市）**

・・・ゲートボール場等に出向き、自転車装着用ミラーを配布し、その場で装着。

**（3） 高齢者訪問**

**【事例 13】 高齢者世帯訪問事業「お達者訪問大作戦」（埼玉県）**

・・・民生委員と連携し、独居高齢者宅を訪問し、交通安全意識を啓発。

**【事例 14】 防犯・交通安全啓発高齢者訪問事業（長崎県五島市）**

・・・独居高齢者宅を小学生を含めたグループで訪問し、交通安全意識を啓発。

**（4） 運転免許返納支援**

**【事例 15】 高齢者運転免許証自主返納支援事業（山形県村山市）**

・・・市バス乗車券やタクシー利用券、住基台帳カードを無料交付し、自主返納を促進。

**【事例 16】 高齢者運転免許自主返納支援事業（富山県氷見市）**

・・・市内の民間バス等に乗車できる「高齢者運転免許自主返納支援券」を発行

**（5） その他**

**【事例 17】 地元金融機関・商店との協力による高齢者宅訪問・啓発事業（北海道帯広市）**

・・・地元企業の協力によるグッズ配布や、昼間時間帯での高齢者向け特売の推進

**【事例 18】 セーフティリーダー認定制度（新潟県長岡市）**

・・・市がセーフティリーダーを認定。認定後も研修会によって情報交流推進。

**【事例 19】 シルバーメール作戦事業（福島県）**

・・・児童が作成する交通安全呼び掛けはがきを高齢者に送付し、意識醸成。

**【事例 20】 交通事故を減らすまちづくりプロジェクト（愛媛県松前町）**

・・・住民や企業主体でワークショップを開催し、危険マップやポスターを作成。

ここに紹介する好事例だけで、高齢者の交通安全確保に関する施策を実施する上での課題のすべてに対応できるわけではなく、また、好事例として取り上げた自治体でも、高齢者の絶対数が増加する中で、高齢者が関係する交通事故件数は必ずしも順調に減少しているわけではない。しかし、これらの地方自治体の取組事例が、同じような課題を抱えている地方自治体にとって、対応策を検討する上での参考となれば幸いである。

**【事例1】高齢者向け交通安全教室（北海道江別市）**

各種高齢者団体に対して、選択式の交通安全教室メニューを用意するとともに、高齢者団体でも自主的な交通安全取組を実施

**1. 取組内容****（1）取組の背景と目的**

- ・北海道では、交通死亡事故に多い特徴7つを重点に、7大セーフティキャンペーンを実施しているが、そのうちの一つに「高齢者事故防止」が挙げられている。江別市での本取組もそのキャンペーンに沿ったものであり、交通安全に対する高齢者の意識啓発を向上させようとするものである。
- ・交通安全教室の実施に際しては、各高齢者クラブ内で開催しやすいよう、クラブの月例会の日程に合わせて、メニューを選択できるようにしたりするなど、各団体の求めに応じて開催できるようにした。
- ・本事業の前身となる高齢者向け交通安全教室は20年以上前から実施されているが、平成17年に交通安全指導員の体制が変更となった際に、寸劇等を取り入れた現在の形式に変更された。

**（2）実施内容**

- ・高齢者クラブ以外にも、高齢者向けスポーツ教室「高齢者ふれあい健康教室（江別市スポーツ振興財団）」や、高齢者大学「蒼樹大学（市生涯学習課）」及び「聚楽学園\*」にも案内を行い、交通安全教室を開催している。  
\*聚楽学園とは、蒼樹大学を卒業した市民による自主運営の8年制生涯学習講座である。
- ・基本的に市担当職員及び交通教育指導員（保育士資格や教員免許を持った市の非常勤職員）で、各高齢者クラブの求めに応じて、選択式メニューの交通安全教室を開催している。
- ・近年は江別警察署交通課とも調整・連携し、警察官に講話の講師を依頼することもある。この理由は、北海道警察が7大セーフティキャンペーンを推進している中、江別警察署としても、機会があれば交通安全指導に取組たいと考えていたことと、市としても市が主催する交通安全推進イベントに、交通安全に関する専門知識や交通事故情報に詳しい警察に参加してもらいたい、という双方の思いがあったためである。
- ・教室では講話の外、交通安全DVDの上映や、交通教育指導員による寸劇で交通安全教育を実施している。これらのメニューは選択式であり、①DVD上映と講話コース（30分）、②寸劇と講話コース（30分）、③寸劇とDVD上映と講話コース（60分）のメニューがある。

**（3）連携・協力先機関**

- ・本事業は、市、高齢者クラブ、警察署、スポーツ振興財団が協力した事業である。

連携・協力先機関名	役割分担
江別警察署	交通安全教室での講師
江別市高齢者クラブ連合会	高齢者クラブに関する市への情報提供
江別市スポーツ振興財団	「高齢者ふれあい健康教室」での参加呼びかけ

#### (4) 事業体制（平成 25 年度の場合）

当該事業決算	約 988 千円（本事業を含む交通安全推進費全体）
本事業担当職員数	常勤 2 名＋非常勤（交通教育指導員）4 名

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

開催時期：通年

開催場所：各団体の例会場所（自治会館等）など実施対象団体の求めに応じる

開催時間帯：指定なし（おおよそ 10 時～15 時に集中）

#### <高齢者向け交通教室開催実績>

年度	平成 20	平成 21	平成 22	平成 23	平成 24	平成 25	平成 26
開催回数	37	39	35	30	33	38	41
参加者数	1,389	1,512	1,380	1,151	1,211	1,605	1,439

・平成 26 年度は 2 月末までの実績。

・平成 26 年度は、高齢者クラブ向けに 33 回、高齢者向けスポーツ教室では 7 回、高齢者大学では 1 回開催。

・また、高齢者クラブでは、DVD 上映と講話コース（30 分）を 9 回、②寸劇と講話コース（30 分）を 5 回、③寸劇と DVD 上映と講話コース（60 分）を 19 回実施。

#### <自治会向け交通安全教室開催実績>

年度	平成 20	平成 21	平成 22	平成 23	平成 24	平成 25	平成 26
教室数	19	14	17	8	8	5	12
人数	594	314	510	305	229	190	463

\*自治会向け交通安全教室は、必ずしも高齢者のみを対象とした交通安全教室ではないが、参加者は高齢者が多い。メニューは高齢者向け交通教室と同じだが、参加者の年齢層に応じて指導内容は変えている。

### (2) 成果

・全体として、交通事故件数の減少は続いており、交通安全に対する意識の高まりや自転車・自動車の運転マナーが向上したと考えられる。

・江別市高齢者クラブ連合会（市内高齢者クラブの連合組織）では、連合会の設立 50 周年記念行事として、今年度に「旗の波啓発運動」がクラブで自主的に企画されるなど、市民の交通安全に対する意識の高まりも感じられる。この運動では、市は協賛として、400 本の旗を貸し出した。また、市では、市が主催する「交通安全市民総決起集会」において、別の「旗の波啓発運動」も実施している。

- ・市内の交通事故死傷者数の推移は以下のとおりである。

	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
交通事故死傷者数	415	359	347
うち高齢者の交通事故死傷者数	52	37	49

### 3. 取組における課題・留意点と工夫点

#### (1) 課題・留意点

- ・こもりがちな高齢者の参加を促進することが課題である

#### (2) 取組における工夫点

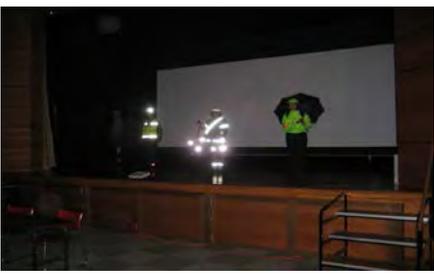
- ・市のホームページ上で告知し、参加を促している。高齢者クラブ・自治会とも全会長宛てに文書で参加案内を送付している。また、近年は自治会 SNS で開催案内も行っている。
- ・交通安全教室のメニューを複数選択制にするなど、高齢者クラブでの月例会などの中で開催して頂けるようにしている。
- ・寸劇は交通安全教育指導員 4 名の自主制作である。毎年新しい内容のものを考え、前年度の参加者がいても飽きないよう工夫している。

#### (3) 今後の課題・展望

- ・交通事故死ゼロを目指し、もっと多くの高齢者クラブに交通安全教室に参加してもらいたい、もっと開催を増やしたい、と考えている（平成 26 年は、65 の高齢者クラブのうち 33 クラブで実施）。
- ・平成 26 年度からは、より参加しやすいよう、公休日（土日祝）の開催要望にも応えるようになった。2 月末までに高齢者クラブでは 2 件、自治会向けは 6 件を公休日に開催。

### 4. 取組の状況

#### 【高齢者向け交通安全教室の様子】

寸劇		DVD 上映	
パネル		反射材	

【出典】江別市ホームページ <http://www.city.ebetsu.hokkaido.jp/soshiki/shiminseikatsu/20051.html>

市町村人口 (平成 26 年 3 月 31 日)	交通事故死者数		
	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
120,197 人	4 人	2 人	2 人
	うち高齢者数 1 人	うち高齢者数 1 人	うち高齢者数 2 人

【本件問い合わせ先】

北海道江別市

生活環境部市民生活課交通防犯係

011-381-1093

**【事例2】世代間交流ドライビングスクールなど（富山県滑川市）**

他地域の取組事例を参考にしたり、市職員の独創的なアイデアのもと、「世代間交流ドライビングスクール」や「交通安全クッキング教室」といった特徴的な交通安全活動を展開

**1. 取組内容****（1）取組の背景と目的**

- ・平成25年における富山県内の交通事故死者数は53人だったが、そのうちの高齢者は全体の約6割（32人）と高い割合を占めている。また、警察による分析結果によると、高齢者の交通事故の特徴としては、夜間・早朝時や道路横断中の事故が多い、自宅付近（ゴミ出しの際等）での事故が多いといった点が挙げられている。
- ・滑川市としても、このような交通事故の特徴や高齢化による身体機能の低下などを高齢者に伝えるとともに、反射材の重要性をPRすることが事故防止につながると考え、交通安全教室など、交通安全意識の普及啓発を目的とした様々な行事を開催し、その前後には市民に対して積極的に広報・PRしている。
- ・こうした状況のなか、インパクトのある新たな事業を模索。他地域の取組事例を参考にしたり、市職員の独創的なアイデアのもと、「世代間交流ドライビングスクール」や「交通安全クッキング教室」のような特徴的な交通安全事業を企画立案・実施した。

**（2）実施内容****■世代間交流ドライビングスクール****（取組経緯）**

- ・参考になる交通安全事業はないかと、インターネットでいろいろと検索した結果、他市において、若者と高齢者が一緒になって参加するドライビングスクール（世代間交流交通安全マナーアップ講習会）が開催されていることを知った。
- ・これまで滑川市では、対象世代ごとに交通安全教室を実施していたが、この事例のように講習を通じて世代間交流を図りたいと考え、全国交通安全運動期間中に実施する一事業として本事業を企画した。
- ・なお、若者の参加募集に際してあたっては、日常的に高齢者との接点が多いのではないかと理由から、市内の医療福祉系専門学校に打診したところ、協力を得られることになった。

**（事業目的）**

- ・若い世代と高齢世代の間での交通意識や運転技量の違いなどを、世代間を超えて双方が理解し合い、交通安全の意識の向上やマナーアップにつなげることが目的である。
- ・自動車運転に関して「若者（もしくは高齢者）にはこういう特徴がある」といったことを把握していれば、お互いが気をつけて車を運転するようになり、交通安全運動のスローガンにも謳われている「ゆずりあう 心でひろがる 無事故の輪」の実現につながるのではないかと考えた。

●対高齢者：加齢による身体機能の低下、注意力の減退を講習で身をもって確認し、今後の安全運転の参考にする。

●対若者：自分の運転技能の悪い点をもう一度見直し、修正する。

(取組内容)

- ・講習は市内の自動車教習所で実施。教習車には若者と高齢者がペアを組んで同乗し、教官が助手席に同乗し指導する。
- ・若者と高齢者が交互で運転を行い、高齢者は若者の運転様子を、若者は高齢者の運転様子を見ることで、若者・高齢者のそれぞれ目線で感じたことや新たに発見したことについて意見交換する。

<具体的な講習内容>

●運転技能体験

●危険予測運転：事故に遭いやすいシチュエーション（自動車が急発進する、ボールが飛んでくる、自動車のドアが急に開く等）において実際に運転してもらう（なお、ケース設定に関しては、講習での再現可能性等も加味しながら自動車学校が選定している）

●シミュレーター体験

●運転適性検査

●シートベルトコンビンサー体験（シートベルトの衝撃体験を実施し、シートベルト着用の重要性を認識してもらう）

#### ■交通安全クッキング教室

(事業目的)

- ・交通死亡事故ゼロを目指す日（全国指定日）に、交通死亡事故ゼロにちなんだ料理を調理し、楽しく交通安全について触れ合う行事である。
- ・メニューは以下のとおり。「無死亡」ならぬ「無脂肪」牛乳を使ったヨーグルトプリンや、シートベルトを「締める」に語呂合わせした昆布締めのカルパッチョなど、ダジャレを取り入れつつ健康にも配慮したレシピを考案した。

<メニュー例>

●ゆで豚のピリ辛：豚肉をゆでて脂肪（死亡）を減らし、平和な生活

●昆布のカルパッチョ：昆布でめるようにシートベルトもしっかり締めよう

●牛乳おから：無脂肪（低脂肪）牛乳でヘルシーに ～ 無死亡 ～

●滑川産梨の豆乳ヨーグルトプリン：事故無し&NO 死亡（無脂肪ヨーグルト）で明るい滑川市

●すまし汁：交通安全で「細く長く」元気で長生き

●ゼロの形をした梨（無し）入りコロッケ：交通事故ゼロコロッケ

●大豆パン：命が大事

●シグナルサラダ：信号機の三色をかたどったサラダ

●鶏出汁：飛び出し禁止スープ

●メガシャキゼリー：目が覚めるゼリー

(小学生への普及啓発)

- ・平成 24～25 年度に実施した当該事業は非常に好評だった。内部で検討した結果、「高齢者のみを対象にするのはもったいない」、「地元の子供達も巻き込めば、交通事故防止につながるのではないか」といった指摘を受け、平成 26 年度には、低年齢層への普及啓発を図るべく、交通安全給食としてリメイクした。交通安全クッキング教室で考案し

たメニューを小学校の給食に出して、市内の子供たち全員に食べてもらい、交通安全の意識を広めていくことが狙いである。

- ・ 具体的なメニューについては、市の学校給食共同調理場に相談し、カロリーバランス等を考慮したうえで提案してもらった。

### (3) 連携先機関

- ・ イベント実施にあたっては、警察、自動車学校、地元の老人クラブ・専門学校など、様々な関係者の協力を得ている。

#### ■ 世代間交流ドライビングスクール

連携先機関名	役割分担
警察	・ 市と共同でドライビングスクールの企画立案、実施
滑川自動車学校	・ 開催場所や指導教員の提供（ボランティア）
老人クラブ連合会	・ 参加者（高齢者）の募集
医療福祉系専門学校	・ 参加者（若者）の募集

#### ■ 交通安全クッキング教室

連携先機関名	役割分担
市民健康センター	・ クッキング教室の開催場所の提供及び料理の指導、料理メニューの考案
交通安全母の会ほか	・ 参加者の募集
学校給食共同調理場	・ 料理メニューの考案（交通安全給食としての企画において全面協力）

### (4) 事業体制

当該事業予算	世代間交流ドライビングスクール：市の負担なし 交通安全クッキング教室：20千円（クッキング教室の食材費）
本事業担当職員数	2人

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

#### ■ 世代間交流ドライビングスクール

- ・ 開催日：平成 26 年 4 月 10 日
- ・ 参加者：39 名（高齢者：10 名、若者：29 名）

#### ■ 交通安全クッキング教室

- ・ 平成 24 年度より実施しており、平成 25 年度（9 月 30 日開催）は交通安全母の会などを通じて募集したところ、12 名の参加者が集まった。対象を高齢者に限ったわけではなかったが、高齢者の参加が多かった。

### (2) 成果

- ・ 世代間交流ドライビングスクールの参加者に実施したアンケート調査結果によると、以下のような肯定的な感想が多数寄せられており、本取組の有意性を実感している。

(参加者から寄せられた感想)

- 自動車運転の危険性のほか、車間距離を取ったり、シートベルトを着用することの重要性を改めて実感した。
- 高齢者と一緒に教習を受ける機会は貴重であり、高齢者を見かけたら、より注意して運転しようと思った。
- 講習中の待ち時間には、高齢者と話しをすることができて楽しかった。
- 自分と年齢の違う方の運転を見て参考になった(安全確認の必要性を改めて実感等)。

・なお、市内の交通事故件数の推移は以下のとおりである。

	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
交通事故件数	121 件	123 件	112 件
うち、高齢者が関係した交通事故件数	27 件	20 件	25 件

### 3. 取組における課題・留意点と工夫点

#### (1) 課題・留意点

- ・世代間交流ドライビングスクールの実施にあたっては、地元自動車学校の全面的な協力のもと、実施することができた。当日は、自動車学校の教官ほぼ全員がボランティアで参加してもらい、自動車学校を借り切って実施した。
- ・こうしたドライビングスクールの実現にあたっては自動車学校など地域の協力が必要不可欠であるが、その負担も大きい。

#### (2) 取組における工夫点

- ・「世代間交流ドライビングスクール」及び「交通安全クッキング教室」においても、市だけでは実現できない取組であり、地域ぐるみで関係者をいかに巻き込んでいくかが成否のポイントとなる、

#### (3) 今後の課題・展望

- ・ドライビングスクールやクッキング教室といった講習会に参加しない人に対しどのように交通安全意識を普及啓発するかという点について苦労している。
- ・「魔法の一手」はなく、地道に取り組むしかない」との認識のもと、イベント参加者を通じて、「講習会ではこんな話を出たよ」「反射材ってとても有効なんだよ」といった話を口コミで広めていくなど、草の根的な取組が必要である。

## 4. 取組の状況

【世代間ドライビングスクールの様子】



【交通安全クッキング教室の様子】



【交通安全クッキング教室の料理例】



市町村人口 (平成 27 年 1 月 1 日)	交通事故死者数		
	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
33,681 人	2 人	3 人	1 人
	うち高齢者数 1 人	うち高齢者数 1 人	うち高齢者数 0 人

【本件問い合わせ先】

富山県滑川市

生活環境課

0764-75-2111

**【事例 3】世代間交流による交通安全教室（山形県山辺町）****参加型・体験型の世代間交流を通じ、交通安全意識の啓発活動を実施****1. 取組内容****（1）取組の背景と目的**

- ・ 山形県山辺町は山間に位置し、山道が多く、高齢化も進んでいる。車社会であるために歩く機会が少なく、歩行者の安全確保策も課題になっていた。
- ・ このような地理的環境の中で、交通安全に対する高齢者の意識啓発（歩行中に事故被害者となるリスクの軽減）や、高齢ドライバーに対する意識啓発（事故加害者となるリスクの軽減）、高齢の自転車運転者に対する意識啓発（安全な乗り方）、高齢者の交通安全に対する地域住民の意識啓発（高齢者の交通安全への配慮）等を目的として、本事業を実施している。
- ・ また、子供に対しては、飛び出し防止や「ストップのお約束（横断歩道通行時には、まず止まって手を挙げ、左右の安全を確認した後、手を下げて渡ること）」を習得してもらうことを企図している。
- ・ 三世代が一緒になる機会が減っている中で、世代間交流を通じて、交通安全についてのお互いの認識を高め合うことも目的としている。
- ・ 本事業は、東北ブロック・山形県交通安全母の会連合会所属の会員事業として、数十年以上続いている事業である。

**（2）実施内容**

- ・ 地区運動会や小学校の運動会など、他の催しの機会を利用して、競技種目の一つとして「世代間交流教室」を実施している。
- ・ 平成 26 年の場合、小学校の運動会のメニューの中で、三世代が参加する「交通安全〇×クイズ」を催行し、交通安全に関するルールを確認・学習した。因みに、2 年前はラリー大会、昨年はゲーム大会を通じた「世代間交流教室」であった。
- ・ 駐在所から参加する警察官がクイズの解説を行い、高齢者から子供まで、交通安全ルールについての理解を深めた。
- ・ 参加賞として、交通安全ルールが印刷されたトイレットペーパーが配られた。また、小学生には交通標識の消しゴム、大人にはリストバンドも配られた。

**（3）連携先機関**

- ・ 交通安全母の会、交通安全推進委員、高齢者交通指導員、交通安全協会、交通安全専門指導員、警察による協力事業である。
- ・ 中心的役割を担うのは、交通安全母の会、交通安全専門指導員、警察官の三者である。三者間の役割分担は以下のとおり。

連携先機関名	役割分担
交通安全母の会	日程調整や当日の段取り、問題作成、賞品準備を担当
交通安全専門指導員	学校と地区との連絡調整
警察	講師を担当

#### (4) 事業体制

当該事業予算	約 26 千円 (うち 15 千円は、県から「交通安全母の会」への補助。町の支出はない。)
本事業担当職員数	1 人

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績（平成 26 年度）

- ・ 世代間交流教室は、9 月 6 日に町立大寺小学校グラウンドにて、交通安全母の会主催の下で実施。参加者数は 166 名。

### (2) 成果

- ・ 交通安全に対する意識の高まりが見られ、交通事故件数も減少傾向にある。町内の交通事故件数の推移は以下のとおり。

	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
交通事故件数	65	69	62
うち高齢者が関係した交通事故件数	30	31	28

- ・ 改めて交通ルールを再確認する機会となった。例えば、高齢世代では、横断歩道を渡る際には手を挙げるものと習ってきたが、手を挙げても車が停止してくれるとは限らないので、現代の子供の世代ではそのような認識はない等、世代間での交通安全に対する行動の差異、認識の差異を確認し合うことができた。
- ・ また、信号が青になっても左右確認してから渡るなど、日ごろなんとなくやっていることをもう一度確認することができた。

## 3. 取組における課題・留意点と工夫点

### (1) 課題・留意点

- ・ 異なる世代が一堂に集まることのできる機会が少なくなっていること
- ・ 高齢者への周知や家族の協力が無いと実施できないこと
- ・ 適切な教材がないこと

### (2) 取組における工夫点

- ・ 交通安全母の会や交通安全専門指導員は、公民館で地区住民対象の事業を把握したり、小学校へ電話をして行事予定を尋ね、「世代間交流教室」を実施可能な日時の確保に努めている。

### (3) 今後の課題・展望

- ・ 今後は、出身町民が町に帰って来る帰省時や盆踊り大会等の機会を捉え、本事業を展開

していくことを考えている。

- ・ 地区民運動会や小学校の運動会（両者が合同で行われることもある）の機会を通じ、交通ルールの認識確認を行っていききたい。

#### 4. 取組の状況

【世代間交流教室の様子】



【参加賞】



出典) 山辺町提供資料

市町村人口 (平成 26 年 1 月 31 日)	交通事故死者数		
	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
15,030 人	0 人	0 人	0 人
	うち高齢者数 0 人	うち高齢者数 0 人	うち高齢者数 0 人

【本件問い合わせ先】

山形県山辺町

住民税務課生活環境係

023-667-1109

## 【事例 4】高齢者運転講習会（長崎県）

自動車教習所、老人クラブ等と連携して、ドライブレコーダー等も活用した運転実技講習を実施

### 1. 取組内容

#### （1）取組の背景と目的

- ・ 高齢者の交通事故の増加を背景として、交通安全に対する高齢者の意識啓発等を目的に、平成 21 年度から事業を実施している。
- ・ 事業開始当初は、社会資本整備交付金を活用し、5 力年計画で実施していたが、平成 26 年度からは県の単独事業として実施している。

#### （2）実施内容

- ・ 県内の複数の自動車教習所の協力を得て、自動車教習所で、参加・体験・実践型の高齢者の運転講習を実施している。
- ・ 講習全体は 2 時間程度で、1 回当たり 40～50 名が参加する。
- ・ 冒頭に、警察担当者や交通安全協会担当者が、最近、地域で発生した身近な事故の発生状況を説明し（10 分程度）、その後、視野検査や夜間視力検査で、各自の身体機能の状況を認識してもらい、その上で、運転姿勢講習や狭路運転講習等の実技講習を行う。
- ・ 実技講習は、自動車教習所内の道路を運転し、同乗した教官がマンツーマンで指導する。また、教習所の中には、最大 10 名を対象に、ドライブレコーダーを設置した車を使用し、一般道路を走行して、地域で最も危険な箇所を走行した時のドライブレコーダーの映像を見て、各自の運転状況を診断することも行っている。
- ・ 講習会は、長崎県及び各地区老人クラブ連合会の協力を得て、老人クラブ加入者に参加の呼び掛けを行い、参加希望者に対して、直接葉書で案内状を送付し、受講者の送迎も行っている（自動車学校の送迎車を活用している）。
- ・ また、交通安全母の会が、高齢者宅を家庭訪問し、反射材やチラシを配布する際に、併せて参加を呼び掛けてもらうよう、お願いしている。
- ・ 以前は、交通安全に関わる地域のリーダーを育成するため、老人クラブや警察から市町ごとに参加者を推薦してもらい、主に、老人クラブ等の団体幹部が講習に参加していたが、今年からは、リーダー育成が一通り終了したこともあり、裾野を広げるべく、老人クラブの会員に参加を呼び掛けた。
- ・ 今年から参加対象を変えたことで、これまで、あまり運転講習を受けていない高齢者が参加したため、これまで以上に積極的であった。

#### （3）連携先機関

- ・ 高齢者講習会の実施可能な教習所（離島を含む）を募集し、事業を実施している。
- ・ 連携先機関としては、自動車教習所、長崎県及び各地区老人クラブ連合会、長崎県交通安全母の会連合会、交通安全協会、警察、県内もしくは近隣の市町と連携して実施して

いる。

連携先機関名	役割分担
自動車教習所	講習場所の提供、(教官による)運転指導を担当
長崎県及び各地区老人クラブ連合会	講習への参加の呼び掛けを担当
長崎県交通安全母の会連合会	講習への参加の呼び掛けを担当
警察	最近、地域で発生した身近な事故の発生状況等の説明
交通安全協会	講習への参加の呼び掛けを担当
県内もしくは近隣の市町	講習実施場所の市町も各種支援を実施

#### (4) 事業体制

- 講習の講師は、冒頭の交通事故の状況を警察(参加者地区を管轄する警察署交通課長等)、安全運転の基本的な心構え等を自動車学校管理者等が行い、実技講習を自動車教習所の教官が担当する。

当該事業予算	約 4,780 千円 (長崎県高齢者交通事故防止総合対策事業の一事業) ※参加者 1 人当たり 5,000 円を自動車教習所に委託費として支出
本事業担当職員数	2 人

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

- 開催日、開催場所、参加者数は以下のとおりである。今年度参加者は 65 歳～91 歳までと幅広い年齢層の参加(平均年齢 75.2 歳)が得られた。

開催日	開催場所	参加者数
平成 26 年 6 月 10 日	平戸市	34 人
平成 26 年 11 月 6 日	長崎市	30 人
平成 26 年 11 月 11 日	五島市	44 人
平成 26 年 11 月 13 日	南島原市	34 人
平成 26 年 11 月 14 日	佐世保市	23 人
		計 165 人

### (2) 成果

- 自己の身体能力等の衰えを自覚し、夜間の運転を極力避ける等、自らの交通安全に対する意識が高まったと評価している。
- 県内の交通事故件数の推移は以下のとおり。

	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
交通事故件数	7,032	7,165	6,465
うち高齢者が関係した交通事故件数	1,784	2,002	1,923

- 受講者に対して行ったアンケートの結果、約半数の受講者が運転に何らかの不安を感じていることが判明し、運転免許自主返納対策を促進する機会ともなった。

### 3. 取組における課題・留意点と工夫点

#### (1) 課題・留意点

- ・安全教室・講習会に参加申し込みした者には、葉書で案内状を送付しているが、参加申し込みしたことを忘れてしまう等、高齢者への周知徹底が難しい。
- ・また、高齢者の家族の協力が不在（送迎の都合が合わないなど）と参加を促すことが難しい。
- ・さらに、老人クラブの加入者は減少傾向にあり、県警の交通事故統計では、老人クラブ未加入者が交通事故の被害に遭う確率が高い。そのため、老人クラブ参加のインセンティブとして、運転講習は老人クラブ加入者を優先している。

#### (2) 取組における工夫点

- ・警察からの講話は、参加者の関心が高い地域のなかの身近な事故について話しをしてもらうようにしている。  
高齢運転者の特徴など事業の成果を広く県民にアピールするため、マスコミの取材を受け入れ、参加者のインタビューも取り入れて報道していただいた。

#### (3) 今後の課題・展望

- ・自動車教習所や老人クラブ等と連携して引き続き実施していく。

### 4. 取組の状況

【視野検査状況】	【ドライブレコーダーを活用した講習状況】
	
【取組事業を紹介したインターネットサイト】 <a href="http://www.pref.nagasaki.jp/shared/uploads/2014/12/1417667675.pdf">http://www.pref.nagasaki.jp/shared/uploads/2014/12/1417667675.pdf</a>	

県人口 (平成 26 年 3 月 31 日)	交通事故死者数		
	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
1,393,159 人	39 人	47 人	49 人
	うち高齢者数 25 人	うち高齢者数 31 人	うち高齢者数 28 人

#### 【本件問い合わせ先】

長崎県  
県民生活部交通・地域安全課  
095-895-2341

## 【事例 5】「秋の全国交通安全運動」石岡地区交通安全総決起大会 (茨城県石岡市)

高齢者の交通安全をテーマとした落語講演等、参加者をひきつける演目にする  
ことで、交通安全に対する意識の向上・浸透を図る

### 1. 取組の概要

#### (1) 取組の背景と目的

- ・平成4年頃から、各季の全国交通安全運動の一環として、石岡警察署管内の市町村(現在は石岡市・小美玉市)が組織する石岡地区交通安全対策推進協議会による交通安全総決起大会を開催している。
- ・取組の目的は、地域住民に交通安全の重要性を伝えるとともに、その浸透を図り、交通事故の防止につなげることである。

#### (2) 実施内容

- ・2014年度は、秋の交通安全運動期間中の2014年9月24日に開催した。
- ・決起大会の開催は、半日程度であり、第一部、第二部の内容は以下のとおりである。

##### ■第一部(40~50分)

- ✓ 交通事故犠牲者に対する黙祷
- ✓ 主催者挨拶
  - ・2014年度は石岡市長(石岡地区交通安全対策推進協議会会長)が挨拶
- ✓ 交通安全宣言文の朗読
  - ・2014年度は、石岡地区交通安全母の会連合会会長から、シートベルト着用等に努める宣言文を朗読

～休憩～

##### ■第二部

- ✓ 交通安全教室
  - ・2014年度は、①腹話術を交えた交通安全指導、②交通安全を演目とした落語講演を行った。
  - ・①腹話術を交えた交通安全指導は、石岡警察署が担当し、②落語講演は、市内の様々なイベントへの出演をお願いしている落語家一門に、高齢者の交通安全をテーマにした落語を披露してもらった。
  - ・②については、毎年、出演者が異なり、過去には茨城県警音楽隊や歌手を招聘し、交通安全をテーマに音楽や歌を披露してもらった。
  - ・テーマは、石岡警察署と市担当者が協議の上、決定し、具体的な演出内容については、出演者が工夫する形を取っている。ある程度、決起大会の目玉となり、参加するインセンティブが湧くような出演者を選定している。

### (3) 連携先機関

- ・ 連携先機関は、石岡警察署管内老人クラブ、その他団体（石岡地区交通安全対策推進協議会構成団体（石岡地区交通安全協会等））である。
- ・ 決起大会の参加者への周知は、主に、石岡警察署管内の老人クラブと市が連携して行っており、各老人クラブが加入者に周知する。
- ・ 他にも、石岡地区交通安全対策推進協議会構成団体にも開催通知を発出し、参加を呼び掛けている。

連携先機関名	役割分担
石岡警察署管内老人クラブ	老人クラブ加入者への参加呼びかけ等

### (4) 事業体制

- ・ 交通安全教室の①腹話術を交えた交通安全指導の講師は警察官であり、②交通安全を演目とした講演は、落語や歌手等に依頼している。

当該事業予算	年間予算 1,300 千円より必要に応じ支出
本事業担当職員数	6 人

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

- ・ 開催及び参加者数の実績は以下のとおりである。
  - ✓ 平成 23 年度；開催日：平成 23 年 9 月 22 日（木）午後 2 時～午後 4 時  
参加者数：359 名
  - ✓ 平成 24 年度；開催日：平成 24 年 9 月 21 日（金）午後 2 時～午後 4 時  
参加者数：368 名
  - ✓ 平成 25 年度；開催日：平成 25 年 9 月 26 日（木）午後 2 時～午後 4 時  
参加者数：350 名
  - ✓ 平成 26 年度；開催日：平成 26 年 9 月 24 日（水）午後 2 時～午後 4 時  
参加者数：384 名

### (2) 成果

- ・ 交通安全教室の開催等により、高齢者の交通安全の意識が高まり、交通事故発生件数の減少に一定の効果があったと評価している。
- ・ 市内の交通事故件数の推移は以下のとおり。

	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
交通事故件数	333	278	330
うち高齢者が関係した交通事故件数	103	84	133

### 3. 取組における課題・留意点と工夫点

- (1) 課題・留意点
  - ・意識啓発の事業は、成果が出るまでに時間がかかり、また、成果の適正な評価が困難な点が課題である。また、啓発を行ったとしても、それが浸透するかが重要である。
- (2) 取組における工夫点
  - ・老人クラブをとおした周知を行う際、当日のプログラムが記載された、分かりやすいチラシを配布している。
  - ・高齢者の交通安全をテーマにした交通安全教室では、高齢者にとって身近でタイムリーな話題を盛り込むよう工夫している。
- (3) 今後の課題・展望
  - ・老人クラブに加入していない高齢者の参加を呼び掛けることが難しく、そのような高齢者にどのようにコンタクトするかは今後の課題である。

### 4. 取組の状況

取組の状況




【取組事業を紹介したインターネットサイト】

市町村人口 (平成 26 年 3 月 31 日)	交通事故死者数		
	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
78,620 人	2 人	5 人	6 人
	うち高齢者数 2 人	うち高齢者数 4 人	うち高齢者数 6 人

【本件問い合わせ先】  
 茨城県石岡市  
 生活環境部生活環境課  
 0299-23-1111

**【事例 6】「高齢者対象の出前講座」（福岡県宇美町）**

防犯教室や子どもを見守る「みるみるウォーク協力員研修会」と併せて、高齢者向けの交通安全のための講座を実施

**1. 取組内容****（1）取組の背景と目的**

- ・ 高齢者を対象とした交通安全の出前講座は、継続して取り組んできている。しかし、ここ数年で糟屋郡、福岡県内において高齢者の交通事故が増えており、特に高齢者の交通安全に注力するようになってきた。例えば、粕屋警察署管轄内の2014年の1月から9月においては、5件の死亡事故が発生しているが、そのうち4件は高齢者が関連しており、特に高齢者が死亡者となる事故が増えている。
- ・ 出前講座は、老人会・町内会等からの要請を受けて開催している。交通安全に関する講話が主であるが、防犯に関する講話等も行っている。
- ・ 事業の目的としては、交通安全に対する高齢者の意識啓発（歩行中などに事故被害者となるリスクの軽減）、高齢ドライバーに対する指導（事故加害者となるリスクの軽減）、高齢の自転車運転者に対する指導（安全な乗り方に関する講習）等があげられる。高齢者の事故の中には、高齢者がドライバーで加害者となるものもある。また、高齢者の自転車の運転についても、後方確認していない等の問題がある。

**（2）実施内容**

- ・ 老人会・町内会等の要請を受けて、役場、交通安全協会（交通安全指導員）、警察署がそれぞれ交通安全の出前講座を開催している。それぞれの機関の担当者が、講師も担う。交通安全協会と警察署、警察署と役場等といったように共同で開催することもある。ただし、警察署と役場で開催する場合については、主に警察署が講座を運営している。以前、交通安全講座で信号等の機器を活用していた際には、役場から警察署に協力を依頼していたこともあるが、最近ではそうした機器は活用しておらず、警察署に協力を依頼することもない。
- ・ 役場が主体となって講座を開催する場合には、毎回資料を作成している。なるべく最新の交通事故状況等を反映するようにしている。資料では、開催時期に多発している交通事故事例等を紹介するようにしている。交通事故データも最新のものに更新している。なお交通安全の出前講座の際に、盗難や詐欺被害防止等の講話も併せて実施している。

**（3）連携先機関**

- ・ 宇美町役場、交通安全協会（交通安全指導員）、粕屋警察署のそれぞれが交通安全の出前講座を開催している。
- ・ なお、交通事故が多発した場合には、警察署から依頼があり、警察署、役場、交通安全協会が連携し、10人程度で、街頭で注意を呼び掛ける、街頭啓発活動を実施する。お

およそ年に2回程度実施している。

連携先機関名	役割分担
交通安全協会	・高齢者対象の交通安全の出前講座を開催
警察署	・高齢者対象の交通安全の出前講座を開催

#### (4) 事業体制

当該事業予算	—
本事業担当職員数	3人

注) 出前講座については、町の職員が対応しており、予算の支出は特にない。

注) 所管の安全安心係は3名体制である。防災と防犯・交通安全対策を担っており、出前講座は嘱託の職員が主担当となっている。

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

・26年度の出前講座の実績は、以下の通りである。

6月開催分：2回	・ひばりが丘二区公民館 10:30~12:00 (25名) ・平成区公民館 10:00~11:00 (50名)
7月開催分：5回	・柳原区公民館 10:00~11:30 (20名) ・桜原区公民館 10:00~11:30 (30名) ・宇美東区公民館 10:00~11:30 (20名) ・黒穂区公民館 10:00~11:30 (50名) ・中央公民館 13:00~14:30 (20名)
8月開催分：1回	・林崎区公民館 10:00~11:30 (20名)
9月開催分：1回	・井野公民館 10:00~11:30 (30名)
11月開催分：1回	・飛岳二区公民館 10:00~11:50 (20名)

### (2) 成果

・参加者の交通安全に対する意識が高まった。身体的特徴(視力・聴力・反応時間・平衡感覚の衰え)を再認識したとのことであった。

### 3. 取組における課題・留意点と工夫点

#### (1) 課題・留意点

- ・高齢者を対象としているため、講座はあまり長時間にならないようにしている。腰や足が悪く長時間座っていることが困難である高齢者も多い。本年は椅子・テーブルを使用した。
- ・引きこもりの高齢者に参加してもらうことは難しい。ただし、老人会等の依頼を受けて出前講座を開催しているので、役場が直接参加者集めをしているわけではない。老人会等の地域コミュニティに属していない高齢者には、出前講座に参加してもらえていない。どうしても人づきあいを避ける高齢者はいる。

#### (2) 取組における工夫点

- ・出前講座においては、参加者の関心を惹くように心がけている。一方的に説明するのではなく、対話形式としている。後で質疑応答の時間を設けても参加者が質問内容を忘れてしまうので、気になることがあったら、その場で質問してもらうようにしている。
- ・高齢者を常に気遣うようにしている。「まだ大丈夫ですか？」等と声掛けしながら、講座を進行している。参加者の様子を見ながら、終了時間を調整するようにしている。
- ・講座参加者が増えることを狙って、講座の最後にお楽しみ（講師となる嘱託職員が得意な手品等）の時間をとることを、申込み団体の代表者を通じて周知させている。
- ・「みるみるウォーク」は、本来は子どもの交通をボランティアが見守るという活動であるが、約200人の会員のうち、9割以上が65歳以上の高齢者であるため、年に1度3月に研修会を開催する際に、高齢者に対する交通安全の講話も行っている。
- ・高齢者の交通死亡事故の概要、町内における交通事故発生状況等の資料を手作りして配布している。

#### (3) 今後の課題・展望

- ・出前講座は継続して実施していきたいと考えている。希望に応じて実施するものなので、新たなニーズが出てくれば、それに対応していきたい。高齢者のドライバー等に関するニーズが今後増えていくものと想定している。
- ・町内の交通事故件数の推移は以下のとおり。

	平成24年	平成25年	平成26年
交通事故件数	185件	190件	175件
うち高齢者が関係した交通事故件数	37件	49件	55件
高齢者傷者（参考）	18人	40人	32人



**【事例 7】交通安全専門指導員事業（鹿児島県霧島市）**

老人クラブ、老人介護施設等においても、交通安全指導を実施することで幅広い高齢者の意識を啓発。老人クラブ等に参加していない高齢者には、民生委員を通じた参加呼びかけや、交通安全教室の参加を「健康マイレージ事業」のポイント対象とすることで、参加を促進

**1. 取組内容****（1）取組の背景と目的**

- ・平成 17 年 11 月 7 日、国分市と始良郡溝辺町・横川町・牧園町・霧島町・隼人町・福山町の 1 市 6 町が合併して霧島市が誕生し、合併と同時に霧島市における交通安全専門指導員事業が開始された。
- ・元々は、旧国分市や隼人町で、古くから交通安全専門指導員事業（指導員各 1 名配置）を実施しており、合併に伴い、霧島市全域で事業を開始することとなった。ただし、合併に伴う拡張（603.15 km<sup>2</sup>）と交通安全対策の更なる推進という方針を踏まえ、交通安全専門指導員を 4 名配置して実施することとなった。
- ・事業の目的は、事業開始当初から変わらず、交通安全に対する市民の意識啓発等であるが、10 年の間に事業内容を見直し、進化させている。

**（2）実施内容**

- ・交通安全専門指導員 4 名は、警察や自衛隊の OB（嘱託職員）から構成されており、専門指導員が、老人クラブやデイケアを訪問し、事事例を交えながら、交通事故に遭わない横断方法や正しい運転方法等の交通安全指導を行っている。
- ・開催時間は 1 時間程度であり、交通安全専門指導員又は警察による講話が 15 分、DVD の放映が 20 分（安全な歩行等）、実技指導 25 分程度の構成である。80 歳を超える高齢者も参加するため、1 時間程度が限界ではないかと考えている。
- ・専門指導員と老人クラブの代表者やデイケアの担当者が日程を調整し、開催日時を決定するが、指導内容については、老人会・デイケアの要望や近隣で発生した事故の傾向等を基に、専門指導員が検討する。高齢者が交通安全の必要性を実感しやすいよう、近所で発生した事故等について地元警察からデータの提供を受け、指導内容に盛り込むようにしている。
- ・また、鹿児島県警察本部が所有するドライビングシュミレータ（運転適性診断装置等）が搭載された「さわやか号」を利用できる時（年 30 回程度）には、実際の運転場面を想定したシュミレータを使用し、運転免許保有者に、参加・体験型の交通安全指導を行っている。さらに、シートベルトコンビンサーを使い、事故時にシートベルトを装着していた場合の効果を疑似体験する等の参加・体験型指導も行っている。
- ・他にも、地元警察経由で自動車教習所の協力を得て、夜間教習所を利用できる時には、自動車教習所指導員が、反射材の有効性、飲酒運転の危険性等について話をする。

### (3) 連携先機関

- ・ 警察、交通安全協会、民生委員、老人クラブ、デイケアと連携して事業を実施している。
- ・ 民生委員については、「交通安全教室に参加してください」等の参加の呼び掛けや、民生委員を通じた反射材の配布（65歳対象）を行っている。老人クラブ等の地域組織に所属していない高齢者については、2～3年前から民生委員を通じてコンタクトしている。
- ・ また、教育委員会が主催している霧島市舞鶴大学・大学院（生涯学習講座）において、健康関係の講座が開設される際には、交通安全専門指導員が訪問し、講座の一部で、交通安全指導を行っている。

連携先機関名	役割分担
警察	(参加可能な時は) 講話を担当
交通安全協会	(参加可能な時は) 技術指導を担当
民生委員	交通安全教室等への参加の呼び掛け 65歳の高齢者を対象とした反射材の配布等
老人クラブ	交通安全指導実施日の調整、実施内容の相談
デイケア	交通安全指導実施日の調整、実施内容の相談
霧島市舞鶴大学・大学院	生涯学習講座において健康関係の講座で交通安全指導を実施

### (4) 事業体制

- ・ 事業は、交通安全専門指導員4名が主体となって実施し、可能な範囲で、警察からの参加も得ている。
- ・ 交通安全専門指導員は、企画立案、講話、実技指導、DVDの放映等を行う。交通安全協会や警察からの参加が得られる場合は、交通安全協会の担当者が実技指導、警察の担当者が講話を行う。

当該事業予算	7,021千円
本事業担当職員数	4人(交通安全専門指導員)

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

- ・ 平成26年4月から平成27年1月末迄に、老人クラブで51回(参加者数1,800名)、老人介護施設、病院等で25回(参加者数400名)開催した。
- ・ 昨年と比べ、実施回数は同程度だが、参加者数は、200名程度増加した。

### (2) 成果

- ・ 当初の想定どおりの成果・効果が得られ、交通安全に対する意識の高まり等が見られた。
- ・ 交通事故件数も減少傾向にある。市内の交通事故件数の推移は以下のとおり。

	平成24年	平成25年	平成26年
交通事故件数	976	944	840
うち高齢者が関係した交通事故件数	318	305	313

- ・ 実際に発生した事故事例や事故後の影響等について具体的な話をするにより、運転時の心構え等を再認識してもらうことができた。また、反射材の使用着用も事故防止に繋がっている。

### 3. 取組における課題・留意点と工夫点

#### (1) 課題・留意点

- ・ 事業費は指導員の人件費が大部分であり、信号機等も段ボールを活用した手作りの備品である。より指導しやすいよう、備品を整えたいが、十分な予算確保が難しい。
- ・ また、成果の適正な評価も困難である。

#### (2) 取組における工夫点

- ・ 参加者を増やすため、老人クラブの代表者宅へ、5月頃に、一斉に交通安全教室申込用紙を発送し、申し込みのない老人クラブには、直接電話をかけて申し込みを促している。電話をかける際には、過去の開催月を伝えて、「今年はいつ頃開催するのが良いか」等を聞くようにしている。また、単独での開催が困難な老人クラブもあるため、地区公民館長を通じて呼びかけている。
- ・ 6月頃から指導を始めるが、8月は猛暑のため開催を避けている。
- ・ 健康増進課が主催する高齢者を対象とした催し物や、スポーツ大会等において、併せて交通安全指導を取り入れてもらうことで、参加者を確保している。
- ・ また、健康増進課の「健康マイレージ事業」のポイント対象事業に交通安全教室を含めてもらい、老人クラブ未加入者の参加促進を図っている。具体的には、交通安全教室に参加すれば1ポイント獲得でき、6ポイント貯まると、抽選で健康グッズが当たる仕組みである。

#### (3) 今後の課題・展望

- ・ 今後の大きな課題は、交通安全教室等に参加しない高齢者にどのようにアクセスするかという点である。民生委員を活用した取組を進めてはいるが、民生委員を通じてもアクセスが困難な高齢者の参加をいかにして促すかが課題である。

### 4. 取組の状況

#### 取組の状況



交通安全講話



交通安全教育車「さわやか号」

【取組事業を紹介したインターネットサイト】

[https://www.pref.kagoshima.jp/ja23/police/koutuu/kyoiku/koutsukikaku\\_03.html](https://www.pref.kagoshima.jp/ja23/police/koutuu/kyoiku/koutsukikaku_03.html)

市町村人口 (平成 26 年 4 月 1 日)	交通事故死者数		
	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
127,259 人	4 人	4 人	5 人
	うち高齢者数 4 人	うち高齢者数 3 人	うち高齢者数 4 人

【本件問い合わせ先】

鹿児島県霧島市

総務部安心安全課交通防犯グループ

0995-64-0997

**【事例 8】 世代間交流交通安全教室（岐阜県郡上市）**

普段あまり接点のない高齢者と幼児が参加・体験・実践型の交通安全教室を通じて触れ合うことで交通安全意識の向上を図るとともに、互いを思いやる優しい気持ちを醸成

**1. 取組内容****（1）取組の背景と目的**

- ・ 岐阜県郡上市では、従来、高齢者向けと幼児向けの交通安全教室をそれぞれ別々に開催していたが、単に「学ぶ」だけでは交通安全に対する意識づけが弱いと考えていた。
- ・ こうしたなか、普段交流がない両者が一緒になって楽しく学ぶことを通じて交通ルール遵守の大切さを伝えるなど、交通安全意識を高めるとともに、お互い「交通事故に遭わせない」といった思いやりの気持ちを醸成させることを目的として、世代間交流型の交通安全教室を開催することとした。

**（2）実施内容**

- ・ 本事業は、岐阜県警察本部が県内各地で開催している「高齢者交通安全大学校」において実施している。
- ・ 高齢者交通安全大学校とは、国家公安委員会の定める交通安全教育指針に基づいて作成された年間教育カリキュラムのもと、参加・体験・実践型の交通安全教育を複数回にわたって集中的に実施するものである。平成 11 年、岐阜南警察署が岐阜市内の一小学校区において開校したところ、高齢者に対して系統的かつ継続的に交通安全教育を実践できる点が高く評価され、翌平成 12 年度からは県警本部の施策として実施されるようになり、県内他地域に広まっていった。
- ・ 郡上市においても、毎年、市内の自動車教習所を借り切って大学校を開校しており、5 月～翌年 3 月までの間に以下のような講習会を計 11 回開催している。

**<高齢者交通安全大学校のカリキュラム（例）>**

- シルバー・セーフティスクール（高齢歩行者等実技講習）：高齢者を教習用自動車に同乗させて、ドライバーからみた歩行者、自転車運転者の危険行動などを体験
  - シルバー・ドライビングスクール（高齢運転者実技講習）：運転機能を診断（加齢により運動能力や運転技術が低下していないか等）
  - ピカピカ体験教室：夜間外出時における交通安全意識の向上を図るため、夜光タスキ・反射テープ・自転車装着用反射材等といった反射材用品の交通事故防止効果を体験（ゴーグルライトを使用）
- ・ 高齢者と幼児が触れ合う世代交流型の交通安全教室は年に 1 回実施している。まず、高齢者、幼児が各世代の特性に応じた講習を別々に受けた後、両者が一緒になって正しい横断歩道の渡り方を学ぶなど、参加・体験・実践型の講習を実施。終了後には、高齢者と幼児との間でプレゼント交換を行ってさらに交流を深めている。

世代交流型の交通安全教室の講習内容

講習区分		講習内容	講師
世代別講習	高齢者向け	・ 歩行シミュレータを体験 ・ ゴーグルライトを使って反射材の効果体験	・ 自動車学校 ・ 市の交通安全指導員 ・ 郡上警察署
	幼児向け	・ 危険な音などを体験（踏切・バックするトラック等）	・ 市の交通安全指導員
世代交流型講習 （高齢者・幼児合同）		・ 死角体験（自動車運転者から見てどこが死角になるのかを体験） ・ 信号のない横断歩道や信号のある交差点、踏切等の渡り方を実践	・ 自動車学校 ・ 市の交通安全指導員 ・ 郡上警察署

(3) 連携先機関

- ・ 高齢者交通安全大学校の実施主体である警察のほか、地元のシニアクラブ、幼稚園・保育園、自動車学校などと連携しながら本事業を実施している。

連携先機関名	役割分担
郡上警察署	交通安全教室の講師（対高齢者、対幼児）
交通安全指導員	交通安全教室の講師（対高齢者、対幼児）
交通安全協会	講師のサポート
シニアクラブ	参加する高齢者の募集
幼稚園・保育園	参加する幼児の募集、引率
郡上自動車学校	大学校の開催場所の提供、教習用自動車の貸し出し

(4) 事業体制

当該事業予算	400千円
本事業担当職員数	非常勤 1人

2. 取組の成果・効果

(1) 実績

- ・ 自動車教習所の施設規模などの関係から、一度に市内全域を対象にした大学校の開催は難しい。このため、市内7地区を毎年巡回することで市内を満遍なく均一にカバーできるよう、複数年にまたがる事業計画を作成し、現在実施しているところである。
- ・ 参加者数は開催地区にもよるが、高齢者、幼児がそれぞれ30~40人程度。

(2) 成果

- ・ 高齢者が子供の安全を「守る」「教える」立場を経験することで、交通安全意識がより高まっている。
- ・ なお、市内の交通事故件数等の推移は以下のとおりである。

	平成24年	平成25年	平成26年
交通事故件数	173件	137件	98件
65歳以上高齢者の死者数及び負傷者数	59件	46件	33件

### 3. 取組における課題・留意点と工夫点

#### (1) 課題・留意点

- ・ 高齢者の中でも70歳以上の参加が多い。こうしたことから、四世代交流というあまりみられない交流を通じて地域の輪を広げていきたい。
- ・ 幼児には、高齢者の身体の老いを理解し、思いやりの気持ちをもって優しく高齢者に接してほしいし、高齢者には子供達の見本となってもらいたい。本事業では、高齢者・幼児の双方においてこうした交通安全意識の高揚を目指している。

#### (2) 取組における工夫点

- ・ 参加者の募集にあたっては、シニアクラブや幼稚園・保育園を通じて同一地区内に居住する高齢者と幼児に呼びかけを行っている。
- ・ こうすることで、学んだ“その場限り”ではなく講習会後も、街中で出会った際には高齢者が顔見知りになった幼児に交通安全の注意を促したり、お互い挨拶を交わすなど、従来にはなかった世代間交流効果が期待できる。

#### (3) 今後の課題・展望

- ・ シニアクラブの加入率は半分程度であり、市内の全高齢者に広報・PRできているわけではない。シニアクラブ未加入者や高齢者交通安全大学校のような啓発活動に参加しない人が、交通事故の被害に遭う可能性が高いと考えられることから、今後は引きこもりがちな高齢者等に対していかに啓発していくかが重要になってくる。
- ・ また、地域のコミュニケーションの場が減少しつつある今こそ、普段関わることのない世代間交流を図ることで、お互いを思いやる気持ちや、交通ルールを遵守して命を守る大切さを学ぶ必要があると感じている。

### 4. 取組の状況

【世代間交流型交通安全教室の様子】



市町村人口 (平成27年3月1日)	交通事故死者数		
	平成24年	平成25年	平成26年
44,418人	3人	2人	1人
	うち高齢者数 1人	うち高齢者数 1人	うち高齢者数 1人

【本件問い合わせ先】

岐阜県郡上市 総務部 総務課 危機管理係 0575-67-1832

## 【事例 9】出前講座（交通安全講話）等における、ゆるキャラ活用型交通安全（愛知県豊川市）

実際に地元で起きている交通事故等の話をするとともに、身につけやすいゆるキャラの反射材（交通少年団のメッセージ入り）を配布

### 1. 取組の概要

#### （1）取組の背景と目的

- ・ 豊川市では、市が行っている仕事の中で、市民が知りたい、聞きたいと思う内容について、担当する職員が出向き、仕事の内容等の話をする出前講座を実施している。
- ・ 出前講座は、「市の計画・プラン」、「教育・文化」、「産業・経済・観光」、「社会福祉・社会保障」、「健康増進・疾病予防」、「エコ・リサイクル」、「安全・安心・防災」、「市民活動・健全育成」の 8 分野から構成されており、「安全・安心・防災」に関わる出前講座の一つとして、高齢者向けの出前講座（交通安全講話）を実施している。
- ・ 高齢者向けの出前講座（交通安全講話）は、6 年以上前から直轄事業として実施しており、交通安全に対する高齢者の意識啓発や高齢ドライバーに対する指導（事故加害者となるリスクの軽減）等を目的としている。
- ・ 上記のような出前講座において反射材について話をする際や、高齢者自転車教室等のイベントにおいて、実際に反射材を配布することがあるが、その際、単なる反射材ではなく、豊川市のゆるキャラである「いなりん」を描いたお守り型の反射材にし、お守りの中に市内の交通少年団、防犯少年団のメンバー約 50 名が書いたメッセージを添え、高齢者が身につけやすい反射材としている。

#### （2）実施内容

- ・ 出前講座の利用対象は、原則として、市内に在住・在勤・在学の 10 名以上で構成された団体やグループである。最低・最大参加者数等は設定していないが、出前講座の依頼のある団体・グループは、老人クラブが多いため、参加者が 100 名を超えることはない。そのため、会場は、市民会館や公民館が多い。
- ・ 市のホームページや老人会等に、出前講座に関わる周知を行い、通年で、団体・グループからの利用申込みを受け付けている。
- ・ 出前講座の依頼があると、まずは、団体・グループの担当者と市の職員が打合せを行い、講座内容について希望の聞き取りを行う。基本的に、団体・グループの希望に沿った内容で出前講座を実施することにしており、実際に地元で起きている交通安全に関する問題点や希望する講座内容等を聞き取り、地元での生活に直接活かせるような講話を心がけている。
- ・ 出前講座の開催時間は 30 分程度である。開催時間帯は、平日の 10 時～17 時頃の間の 30 分程度である。老人クラブの総会や定例会等の前後に開催することが多く、講話のためだけに集まることはない。

- ・ DVD を見せるだけ等、座学中心ではなく、講話の途中で参加者へ質問を投げかけたり、立ち上がって体を動かしてもらったりする等、参加型の講話にしている。
- ・ また、出前講座で反射材についての話をする際や、高齢者自転車安全教室等のイベントで、実際に反射材を配布することがあるが、その際には、ゆるキャラ「いなりん」をあしらった反射材を配布している。
- ・ また、高齢者自転車安全教室等のイベント開催の際には、記者発表もすることで、新聞に掲載してもらい、更なる周知を図った。

### (3) 連携先機関

- ・ 連携先機関は、警察と老人クラブ、交通少年団・防犯少年団等である。

連携先機関名	役割分担
警察	一部の講話に参加
老人クラブ	出前講座への参加、反射材の配布
交通少年団・防犯少年団	反射材のメッセージの作成

### (4) 事業体制

- ・ 市の直轄事業であり、市職員と警察から市へ出向している者の 4～5 名が担当している。基本的に、市職員が講話も担当する。

当該事業予算	53千円
本事業担当職員数	4～5人

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

- ・ 平成 25 年度は、18 回開催し、参加人数は 743 名である。
- ・ 参加者の多い出前講座は、50 名程度が参加し、少ない時は 10 名～20 名程度である。
- ・ 反射材は、4,000 個程度、作製したが、老人クラブに PR を行ったところ、2 週間ですべてを配布した。

### (2) 成果

- ・ 出前講座の実施により、交通安全に対する意識が高まったと評価している。
- ・ 例えば出前講話で反射材の大切さを説明し、実際に反射材を配布したところ、後日その反射材を参加者が身に付けており、講話により、交通安全意識が高まったと考えられる。
- ・ 市内の交通事故件数の推移は以下のとおり（第 1 当事者分のみ）。

	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
交通事故件数	1,337	1,368	1,430
うち高齢者が関係した交通事故件数	243	242	293

## 3. 取組における課題・留意点と工夫点

### (1) 課題・留意点

- ・ 老人クラブに加入していたり、老人クラブが開催する講話に参加したりする人は、交通安全意識の高い人である。交通事故に遭う高齢者は、このような意識の高い高齢者というよりは、自宅にこもりがち等、外部との接点をあまり持たない高齢者である。
- ・ しかし、このような高齢者の出前講座への参加を促すことが難しく、具体的な対応策（戸

別訪問等）を検討している。

## (2) 取組における工夫点

- ・ 出前講座の具体的な内容を決定する際の工夫として、なかなか具体的な希望を説明できない団体・グループの担当者には、市の職員が、「参加者の年齢」、「移動手法（車に乗る人はいない、歩行者が多い、自転車が多い等）」、「身の回りで発生した事故」を聞き取り、これを基に、いくつかのテーマ案を提案し、団体・グループの希望を引き出すようにしている。
- ・ 出前講座の説明の工夫として、なるべく難しい話をしないようにしている。当たり前ではあるが、交通安全ルールを守ることが何より大事であるということを再三説明する。そして、時には話を脇道へそらし、雑学を交えた話をする等、関心をもってもらえる内容を心がけている。
- ・ 反射材の更なる周知として、記者発表等を行うことで、新聞に掲載してもらった。

## (3) 今後の課題・展望

- ・ 現在は、市の職員が中心となり実施しているが、熱心に取り組んでいる自治体は、交通安全教室専任の嘱託職員がおり、講話のスキルの蓄積等を考えると、体制の強化が課題とも考えられる。

## 4. 取組の状況

取組の状況	
	
【取組事業を紹介したインターネットサイト】 <a href="http://www.city.toyokawa.lg.jp/saijibunka/ainomon/shogaidemae/shogaidemae.html">http://www.city.toyokawa.lg.jp/saijibunka/ainomon/shogaidemae/shogaidemae.html</a>	

市町村人口 (平成 26 年 3 月 31 日)	交通事故死者数		
	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
184,962人	8人	7人	3人
	うち高齢者数 3人	うち高齢者数 3人	うち高齢者数 3人

【本件問い合わせ先】

愛知県豊川市

市民部人権交通防犯課

0533-89-2149

**【事例 10】 反射材ファッションショーの開催（富山県射水市）**

ファッション性に欠けていた反射材のネガティブなイメージを払拭し日常生活での着用を促進するため、反射材のオシャレな活用方法を提案するファッションショーを開催

**1. 取組内容****（1）取組の背景と目的**

- ・ 射水市では、夜間の事故防止のため、関係機関・団体を通じて高齢者に反射材を配布し、その利用を呼びかけてきたが、既存の反射材は機能が重視されていたため、「ファッション性に乏しい」「身に着けるのは格好が悪く抵抗がある」といったことを理由に、実際に使っている高齢者は少なく、ドライバーからは「夜間、反射材を付けていない歩行者にヒヤッとした」という声も数多く寄せられていた。
- ・ こうした状況のなか、反射材に対する従来のネガティブなイメージを一新し、反射材の活用を促進して高齢者の死亡事故の減少につなげるため、射水警察署長の発案により、反射材を使ったファッションショーを企画、開催することとなった。
- ・ 同市では、反射材ファッションショーをこれまでに2回開催している。
  - いみず交通安全 ピカッとファッションショー（平成 25 年2月）
  - いみず交通安全フェスタ（平成 25 年9月）

**（2）実施内容****■いみず交通安全 ピカッとファッションショー**

（取組経緯）

- ・ ファッションショーを実施することが決まったものの、同市では類似のイベントを開催した経験が全くなく、手探り状態からのスタートだった。
- ・ ファッションショーの実現に向けては服飾系専門学校の協力が必要であると考えた同市は、電話帳などで調べて市内及び近隣にある専門学校に打診。その結果、高岡市の「安川専門学校ロイモード学院」から全面的な協力が得られることとなった。

（取組内容）

- ・ 同学院の安川良子校長や生徒が反射材を使った服、ストラップ、バッグ、小物類（ハート型の反射材を散りばめたスカーフなど）を 30 点ほど創作。安川校長がファッションの立場から反射材の効用について解説しながら、それらを身に付けたモデルに観客席側からスポットライトや懐中電灯で光を当て、ステージ上で帽子や上着などをピカッと浮かび上がらせるという演出を行った。
- ・ なお、モデル役は、交通安全母の会大島支部の会員が務めた。
- ・ ファッションショー終了後には反射材作品をステージ上に展示して安川校長と参加者が交流する場を設け、安川校長が「反射材をこういう風に活用してみるといいよ」等と直接アドバイスを送る場面もみられた。

- ・ 平日開催ということもあり、ファッションショーの主たるターゲットは高齢者層である。集客にあたっては、大島地区の老人クラブに声をかけたり、市内全域の交通安全母の会に参加を呼びかけた。

#### ■いみず交通安全フェスタ

- ・ 富山県から射水市交通安全母の会への委託事業として、子供・親・祖父母の三世代が交流しながら、交通安全を学ぶ「いみず交通安全フェスタ」を実施することとなり、当該イベントの一プログラムとして反射材ファッションショーを開催した（別会場では交通安全教室などを同時開催）。
- ・ 前回のファッションショーでは、反射材の活用方法に関する提案を服飾系専門学校に依頼したが、今回は、市民からアイデアを募集しコンテストを行う、という市民参加型のイベントを企画した。
- ・ 具体的には、交通安全母の会の各役員（10名）がメンバーを選出してチームを編成。主催者側が提供する反射材等を利用して、誰もがお洒落に気軽に着用できる反射材の活用方法を考案し、3点以上の作品を創作する。
- ・ 審査員（安川専門学校ロイモード学院の安川校長、警察署長、射水交通安全協会、交通安全母の会、射水市など）による審査のもと、チーム単位で表彰し、参加した全チームに賞品を授与した。なお、モデル役は、母の会のメンバーや地元の保育園児が務めた。

### （3）連携先機関

- ・ イベント実施にあたっては、警察、服飾系専門学校、交通安全母の会など、様々な関係者の協力を得ている。

#### ■いみず交通安全 ピカッとファッションショー

連携先機関名	役割分担
服飾専門学校（安川専門学校ロイモード学院）	・ 反射材作品の創作（但し、反射材材料は市が提供） ・ ファッションショーの全体構成や演出方法等の企画立案 ・ ファッションショーの司会 ・ 等
警察、交通安全対策協議会など	・ 市と共同でファッションショーを企画・運営
交通安全母の会	・ 市と共同でファッションショーを企画・運営 ・ モデル役の提供 ・ 参加者の募集
老人クラブ	・ 参加者の募集

#### ■いみず交通安全フェスタ

連携先機関名	役割分担
交通安全母の会、警察、交通安全対策協議会など	・ 市と共同でファッションショーを企画・運営
地元保育園	・ モデル役の提供

### （4）事業体制

当該事業予算	いみず交通安全フェスタ：400千円（県からの委託費）
本事業担当職員数	2人

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

#### ■いみず交通安全 ピカッとファッションショー

- ・ 開始日時：平成 25 年 2 月 27 日（水）
- ・ 開催場所：射水市大島絵本館 シアター
- ・ 事業形態：市の単独事業
- ・ 参加者：約 200 人

#### ■いみず交通安全フェスタ

- ・ 開催日時：平成 25 年 9 月 28 日（土）
- ・ 開催場所：新湊南部中学校（ファッションショーは同校の視聴覚ルームで開催）
- ・ 事業形態：県からの委託事業
- ・ 参加者：約 180 人

### (2) 成果

- ・ ファッションショーの開催前後で反射材を着用する人がどれだけ増えたかまでを把握するのは難しいが、反射材の効果に関する知識や利用意識の向上につながったのではないかと評価している。交通安全活動に熱心な方の中には、反射材を縫い付けたバッグをオリジナルで制作して老人クラブに贈呈する人もいる。
- ・ また、三世代交流事業では、子供と保護者が一緒になって交通安全を学ぶことができ、楽しいイベントであったとの声が多かったほか、これまで交通安全に対して無関心な方に対して反射材の効果を知ってもらうなど、普及啓発面において“新規層の掘り起こし”につながった。特に、反射材の効果を視覚的に訴えることによって、参加者に与えるインパクトは格段に向上した。
- ・ なお、市内の交通事故件数の推移は以下のとおりである。

	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
交通事故件数	431 件	381 件	370 件
うち、高齢者が関係した交通事故件数	131 件	117 件	113 件

## 3. 取組における課題・留意点と工夫点

### (1) 課題・留意点

- ・ ファッションショーのような各種イベントに参加する高齢者には反射材の効用をアピールできるが、参加しない人たちに普及啓発していくのは難しい。
- ・ 交通安全教室の参加を地域に依頼しても、参加メンバーがいつも同じであるケースも多い。交通安全事業に限ったことではないが、自宅にこもりがちな高齢者の参加をいかに促すかについては大きな課題となっている。
- ・ 三世代交流事業では、手作りファッションショーや交通安全教室など様々なイベントを一度に体験できたという声が寄せられた一方で、イベントにボリューム感が出すぎて、参加者が屋内外を転々とする等、スケジュール的に慌ただしくなる場面も見受けられた。

### (2) 取組における工夫点

- ・ 当市ではマスコミへの PR を重視している。どんなに有意義なイベントを開催しても、市民が知らないままではその実施効果も限定的になってしまうので、イベントの開催前後には新聞社やテレビ局等に声をかけ、記事にってもらうよう働きかけている。
- ・ また、イベントをいつ開催するかも重要なポイントである。マスコミが忙しい時期にイ

イベントを開催すると、取り上げられる確率は低くなるため、イベントの開催時期をあえてずらしたこともある(例:衆議院選挙期間とイベントの開催がバッティングした場合、イベントの開催日程を変更した事例があった)。

- ・ また、子供を巻き込んで世代間交流を図っている場合、取り上げられる確率が高くなる。

### (3) 今後の課題・展望

(事業の費用対効果)

- ・ ファッションショーのような手作り系イベントは実施効果も大きいですが、企画、準備等には関係者の多大な協力が必要となる。今後は、投入するマンパワーやコストも考慮しながら、費用対効果という観点から効率的にアピールできる交通安全関連事業を展開していきたい。

(他分野との連携)

- ・ 最近、高齢者の特殊詐欺被害が大きいので、交通安全のみならず、他分野とも連携していく必要がある。
- ・ 平成 26 年 8 月には、高齢者に役立つ特殊詐欺や交通事故等の未然防止に関する情報や、認知症の高齢者のかたが行方不明になった場合の情報を共有することを目的として、射水市と射水警察署が「高齢者安全ネットワーク」の協定を締結している。
- ・ 今後は、こうした介護・福祉系のネットワークも活用しながら、民生委員や居宅介護事業所、地域包括支援センター等を通じて普段なかなか情報が届かない高齢者に対しても普及啓発していきたい。

## 4. 取組の状況



市町村人口 (平成 27 年 1 月末)	交通事故死者数		
	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
94,624 人	2 人	7 人	1 人
	うち高齢者数 1 人	うち高齢者数 4 人	うち高齢者数 1 人

【本件問い合わせ先】

富山県射水市 市民環境部 生活安全課 生活安全係 0766-52-7966

事業分類	2.グッズ・冊子
------	----------

## 【事例 11】長崎県高齢者交通事故防止総合対策事業（長崎県）

老人クラブ等に参加していない高齢者の意識啓発として、医療施設窓口や商業施設にポスター等を掲載

### 1. 取組の内容

#### （1）取組の背景と目的

- ・ 高齢者は、情報等が行き届かないこともあり、交通安全の重要性を理解してもらうため、決め細かな交通ルールの遵守の呼びかけを行うこととして実施している。

#### （2）実施内容

- ・ 交通安全に対する意識啓発のため、高齢者に、反射材、ライト、パンフレット・チラシ等のグッズを配布している。
- ・ ライトはLEDライト（単価 100 円程度）にしており、気軽にポケットに入れられるよう軽量化している。
- ・ パンフレット・チラシについては、昨年から配布しており、医師会、薬剤師会、歯科医師会の病院全てに配布している。また、病院を訪れる高齢者に、受付等でひと言交通安全について声掛けしてもらうようにしている。

#### （3）連携先機関

- ・ 町内会、民生委員、商店会、老人クラブ等の地域組織や交通安全協会、警察の協力を得て、反射材等の配布を行っている。
- ・ また、商業施設（ショッピングセンター等）、病院の協力を得て、啓発チラシ等の掲載も行っている。商業施設とは、交通安全に関わらず、様々な政策分野で連携している。

連携先機関名	役割分担
町内会、民生委員、商店会、老人クラブ、交通安全協会、警察	反射材等の配布
商業施設、病院	啓発チラシ等の掲載

#### （4）事業体制

- ・ 事業予算は、4,783 千円、県職員で本事業を担当する職員は 3 名である。

当該事業予算	4,783千円
本事業担当職員数	3人

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

- ・ 以下の病院にチラシを配布し、掲載依頼を行った。
  - 長崎県医師会加盟 1,400 病院
  - 長崎県薬剤師会加盟病院 750 病院
  - 長崎県歯科医師会加盟病院 810 病院

### (2) 成果

- ・ 交通安全に対する意識の向上等により、病院周辺での交通死亡事故が発生していない。
- ・ 県内の交通事故件数の推移は以下のとおり。

	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
交通事故件数	7,032	7,165	6,465
うち高齢者が関係した交通事故件数	1,784	2,002	1,923

## 3. 取組における課題・留意点と工夫点

### (1) 課題・留意点

- ・ グッズ・冊子等に対する高齢者のニーズを把握することが難しい。
- ・ 警察と協力し、高齢者が身につけやすいグッズの検討を行ったり、高齢者が参加する様々な会合で、どのようなグッズが欲しいかアンケート調査をしたりしているが、実際に外出している高齢者で、反射材を身に付けていない方もいる。
- ・ また、自宅にこもりがちな高齢者（独居の方など）への配布、周知徹底も課題である。

### (2) 取組における工夫点

- ・ 高齢者が日常的に利用している医療関係施設の窓口において、交通ルール遵守の声かけを行い、老人クラブ等に参加していない高齢者へ広報啓発できるようにしている。
- ・ 高齢者のニーズを踏まえた反射材等を作成するため、アンケート調査を実施したところ、“常に持ち歩くバックに付けられると良い”という意見があり、反射材付きのエコバックを作成し、県主催の交通安全イベント等で配布した。

### (3) 今後の課題・展望

- ・ 引き続き、高齢者のニーズを踏まえたグッズ・冊子の検討や、ポスター等による周知徹底を引き続き行っていく。

## 4. 取組の状況

### 【医療施設窓口に掲載しているポスター】



【取組事業を紹介したインターネットサイト】 <http://www.pref.nagasaki.jp/section/kotsu-an/index.html>

県人口 (平成26年3月31日)	交通事故死者数		
	平成24年	平成25年	平成26年
1,393,159人	39人	47人	49人
	うち高齢者数 25人	うち高齢者数 31人	うち高齢者数 28人

【本件問い合わせ先】

長崎県  
県民生活部交通・地域安全課  
095-895-2341

## 【事例 12】警察署との協力による自転車装着用後方確認ミラー配布事業（千葉県柏市）

高齢者の事故原因として自転車乗車時の安全不確認が多いため、高齢者に自転車装着用ミラーを配布し、安全確認の習慣づけを促進

### 1. 取組内容

#### （1）取組の背景と目的

- ・継続的に、高齢者を対象とした交通安全教室を単位老人クラブ等に出向き開催している。そうした中で、予算が確保できた年度には、交通安全教室受講者へ交通安全グッズを配布している。
- ・近年、高齢者の自転車事故が増えてきている。原因として後方の安全確認が不十分である場合が多く、高齢者のほとんどに後方安全確認の意識が根付いておらず、対策が必要だと考えた。そこで、平成 24 年度においては、自転車装着用のミラーを配布することにし、高齢者に後方確認の意識の定着を図ることとした。
- ・現状、自転車走行時の後方確認がほとんど浸透していない中、一時停止して後方確認すること、また補助対策として、ミラーを用いて後方確認して欲しいと考えている。

#### （2）実施内容

- ・高齢者が自転車で訪れるゲートボール場、スーパー等に、市の職員（交通指導員）と警察署の署員（交通課署員、移動交番担当者等）が出向き交通安全のチラシと自転車後方確認用ミラーを配布し手織りその場で装着している。その際単に装着するだけでなく、口頭でも後方の安全確認を呼び掛けている。
- ・交通安全ゲートボール大会を実施し、市の職員、警察署の署員、交通安全協会の協会員が参加し、一緒にゲートボールをプレイした後に、後方確認用のミラーを配布・装着した。なお、ゲートボール大会では、日々の安全確認の定着のため、安全確認を実施することを特別ルールとして加えている。当初はあまり定着していなかったが、現在ではプレイ中に安全確認を怠った場合には、周りが注意するようになってきた。

#### （3）連携先機関

- ・ミラーを配布・装着する際には、市の職員（交通指導員）と警察署の署員（交通課署員、移動交番担当者等）が 5～6 人一組となって市内を回っている。高齢者に口頭で呼びかけたり、ミラーが適切に機能するように角度調整を行ったりするので、複数の方が望ましい。
- ・交通安全ゲートボール大会でミラーの配布を行った際には、交通安全協会の協会員とも連携した。

連携先機関名	役割分担
警察署	・後方安全確認用ミラーの配布及び設置、口頭での後方確認の呼びかけ
柏交通安全協会	・後方安全確認用ミラーの配布及び設置、口頭での後方確認の呼びかけ（ゲートボール大会時）

#### (4) 事業体制

当該事業予算	69千円（ミラー99円×700個）
本事業担当職員数	2人

- ・24年度に700個を購入し、複数年度にわたって配布している。

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

- ・平成24年度に700個のミラーを購入し配布している。  
平成24年度：365個  
平成25年度：300個
- ・この他、交通安全を呼び掛けるチラシ、千葉県から提供されたチラシ、反射材、交通安全マップ（ヒヤリ・ハットマップ等）、柏交通安全協会から提供された反射シール等も併せて配布している。

### (2) 成果

- ・高齢者の交通事故が抑えられている。交通事故件数が減少しているわけではないが、他の地域に比べて、高齢者の交通死亡事故の割合は低い。
- ・自動車運転免許証を保有していない高齢者が交通法規を知る機会となり、交通安全の意識が高まった。
- ・交通安全ゲートボール大会時には、日々の安全確認の定着のため、安全確認を実施することを特別ルールとしている。当初はあまり定着していなかったが、現在ではプレイ中に安全確認を怠った場合には、周りが注意するなど意識が高くなってきている。
- ・スーパー等でミラーの配布・装着をしていると、高齢者が取組を友人にも紹介し、その場で友人を呼ぶケースもあった。
- ・市内の交通事故件数の推移は以下のとおり。

	平成24年	平成25年	平成26年
交通事故件数	1,511件	1,390件	1,471件
うち高齢者が関係した交通事故件数	402件	401件	453件

## 3. 取組における課題・留意点と工夫点

### (1) 課題・留意点

- ・交通安全意識を高めるためにグッズや冊子等を作成しているが、高齢者のニーズを把握すること（キーホルダー等取り付ける際、細かいものは取り付けが難しい。）
- ・また、自宅にこもりがちな高齢者（独居の方など）への交通ルールの周知徹底が難しい。
- ・単位老人クラブ等に出向いて高齢者向けの交通安全教室を開催しているが、交通安全教

室を実施する老人クラブの固定化，また老人クラブに加入する高齢者が少ないこと等、交通安全教室申請のない老人クラブを開拓することが難しい。

- ・ 自転車後方確認ミラーは，とても好評であるが，取り付けに手間がかかる。特に女性は自分だけでは取り付けられないとの声もあり，ミラーを配布しても実際に自転車に取り付けているか不安である。自転車に乗って来た方には，実際にその場で取り付けられているが自転車に乗って来ない方への取り付けが課題である。

## **(2) 取組における工夫点**

- ・ 取り付けが難しいと言う声を受け，その場で，市の職員や警察署の署員が直接自転車にミラーを装着するようにしている。適切に後方が見えるようにするため，細かなミラーの角度調整等が必要となる。
- ・ 高齢者と関わりのある地域包括センター等と連携している。同センター等でも，交通安全のチラシを配布してもらうようにしている。
- ・ 警察署に交通安全を呼び掛けるスタンプを作成してもらっている。市から高齢者に送付する書類には，このスタンプを押して，しつこく交通安全を訴えている。

## **(3) 今後の課題・展望**

- ・ 高齢者の交通安全意識の向上
- ・ 交通安全教室未実施クラブ，老人クラブ未加入者への交通安全教室の実施。  
老人クラブ未加入者に対しては，高齢者との接点が多い民生委員に交通安全アドバイスカードを配布し，民生委員からアドバイスカードに沿って交通安全の声掛け指導をしてもらっている。
- ・ 自動車運転中の事故防止として運転免許証自主返納制度を理解し，いかに定着するかが今後の課題であると考えている。自主返納した高齢者の中には自動車の代替交通として自転車の利用があるがどの様にしたら安全に利用してもらえるか，私達が今後何を支援していったら良いのか色々と模索が必要になってくる。

※運転免許証自主返納支援として市民課で身分証明書として利用可能な住民基本台帳カード（10年間有効）を無料交付，交通施設課では免許を返納し車から自転車へ移行して貰えるよう市営駐輪場の回数券を配布すること等を検討している。

## 4. 取組の状況

### 後方確認用ミラーの配布・装着



アドバイスカード



ゲートボール大会での安全確認

#### 高齢「歩行者」の交通事故の特徴

- ① 自宅から500m以内で事故が起っています。  
～【近所だからといって油断しない。】～
- ② 「訪問」、「散歩」、「買い物」の際に事故が起っています。  
～【通り慣れた道でも油断しない。車の直前直後は絶対に横断しない。】～
- ③ 道路を横断するとき、反対側車線（横断の後半）にはわられています。  
～【しっかりと安全確認を習慣付け、特に道路横断の前半に十分気を付けよう。】～
- ④ 横断歩道のないところでの横断で事故が起っています。  
～【道端でも横断歩道や信号機のあるところを横断しよう。】～
- ⑤ 薄暮時間帯・夜間に多く事故が起っています。  
～【用件はなるべく日中に済ませ、夕方から夜間にかけての外出は控えよう。】～  
～【夕方、夜間に外出する時は、明るい服装や反射材を身につけよう。】～



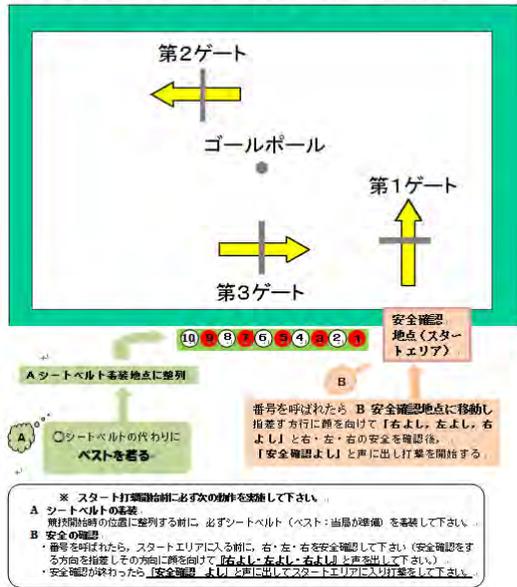
#### 交通安全アドバイスカード 柏市・柏警察署

<p><b>1 横断歩道や歩道橋を渡りましょう。</b> 近くに横断歩道がない場所では道路の幅が広く見通せる場所を選び左右の安全確認をして道路に對して直角に渡りましょう。 <b>(斜め横断禁止)</b></p>	<p><b>2 信号を守りましょう。</b> 青信号が点滅していたり渡りきれない場合は、次の青信号まで待ちましょう。信号が青に変わってもすぐに渡り始めるのではなく、必ず左右の安全確認してから渡りましょう。</p>
<p><b>3 一時停止の標識のある場所では、必ず止まって安全を確認しましょう。</b> 見通しの悪い交差点や脇道から近い道路に出るときなどは、必ず止まって安全を確認しましょう。</p>	<p><b>4 夜間や外出する時は、明るい色の服を着用し反射材を身につけましょう。</b> 出来るだけ街灯のある明るい場所を選んで歩きましょう。明るい服装や「反射材」をつけ運転者から早く発見してもらいましょう。</p>

安全とは 見る事 見られる事・・・自分の目で危険はないか注意深く見ましょう！！

出典) 柏市提供資料

#### <柏市交通安全ゲートボール大会 特別規則の内容>



市町村人口 (平成27年2月1日)	交通事故死者数		
	平成24年	平成25年	平成26年
408,936人	8人	5人	6人
	うち高齢者数 2人	うち高齢者数 4人	うち高齢者数 1人

【本件問い合わせ先】

千葉県柏市  
土木部 交通施設課  
04-7167-1304

**【事例 13】「お達者訪問大作戦」（埼玉県）**

独居高齢者とのネットワークを持つ民生委員等と連携し、高齢者への訪問・意識啓発を実施

**1. 取組内容****（1）取組の背景と目的**

- ・埼玉県では、交通事故死者数のうち約4割を高齢者が占める。そのため高齢者を対象に各種交通安全啓発活動を行っている。しかし、老人クラブや自治会など地域活動に積極的な高齢者を除き、一人暮らしの高齢者に対する啓発活動は実施困難である。
- ・そこで、一人暮らしの高齢者宅を訪問するノウハウのある民生委員や、地域に根差した活動を行っている交通安全母の会が高齢者宅を訪問し、交通安全に対する注意喚起を行うチラシや啓発品の配布を行うことで、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に、交通安全意識を持ってもらうことを目的として、「お達者訪問大作戦」を平成20年度に事業化した。

**（2）実施内容**

- ・県内約80万世帯ある高齢者の家庭を訪問し、交通安全や防犯の意識向上を目的とする「お達者訪問大作戦」を実施している。平成20年に、埼玉県、埼玉県民生委員・児童委員協議会、さいたま市民生委員・児童委員協議会の3者で協定を締結し、「お達者訪問大作戦」において連携することになった。
- ・訪問時に配布するチラシや啓発品は、埼玉県で作成し、各民生委員には市町村の民生委員担当課、母の会会員には市町村の交通安全対策担当課を通じ、それぞれ配布している。
- ・年度末には民生委員や母の会会員の訪問実績をとりまとめ、集計を行う。民生委員の訪問実績のとりまとめは市町村の民生委員担当課が、交通安全母の会の訪問実績は市町村の交通安全等担当課が担っており、毎月の集計結果をまとめて1年ごとに県に報告することになっている。
- ・訪問の際には、チラシを配布するとともに、簡単にその内容を民生委員等が説明している（1～2分程度）。啓発品は、反射材（キーホルダー、ステッカー）等であるが、年度によって異なる。

**（3）連携先機関**

- ・埼玉県、埼玉県民生委員・児童委員協議会、さいたま市民生委員・児童委員協議会の3者で協定を締結し、本事業において連携している。また特に協定を締結しているわけではないが、埼玉県交通安全母の会連合会を通じ、各市町村母の会会員にも高齢者宅への訪問を依頼し、連携している。

携先機関名	役割分担
民生委員・児童委員協議会	・主に一人暮らしの高齢者宅への訪問を実施している。
交通安全母の会	・高齢者宅への訪問を実施している。
市町村	・民生委員や交通安全母の会会員の高齢者世帯訪問実施回数の管理・記録及び県への報告を行っている。
トラック協会	・交通安全対策の費用を補助している。啓発品にも同協会の名前を記載している。

#### (4) 事業体制

当該事業予算	97万円
本事業担当職員数	1人

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

- ・「お達者訪問大作戦」事業による高齢者世帯訪問数は、以下の通りである。ただし、以下は年度別延べ訪問世帯数である。

平成21年度：445,558世帯

平成22年度：511,758世帯

平成23年度：649,323世帯

平成24年度：821,473世帯

平成25年度：812,331世帯

### (2) 成果

- ・交通事故が減少した。平成25年中の交通事故死者数が、前年に比べて20人減少した（H24：200人→H25：180人）。高齢者の交通事故死者数も、同様に18人減少した（H24：96人→H25：78人）。
- ・また「お達者訪問大作戦」事業を通じて、高齢者の交通安全に対する意識が高まり、事業を開始した平成20年と比べ、県内高齢者死者数は20人の減少となった（平成26年）。
- ・なお、県内の交通事故件数の推移は以下のとおり。

	平成24年	平成25年	平成26年
交通事故件数	35,600件	33,280件	30,821件
うち高齢者が関係した交通事故件数	5,637件	5,552件	5,658件

## 3. 取組における課題・留意点と工夫点

### (1) 課題・留意点

- ・自宅にこもりがちな高齢者（独居の方など）への周知徹底が難しい。
- ・各市町村担当課を通じ、民生委員・母の会との調整、実施回数とりまとめを依頼しているため、各市町村との連携が必須である。
- ・この他にも、必要な予算を十分に確保できない、成果の適正な評価が困難といった課題がある。

**(2) 取組における工夫点**

- ・年度当初や民生委員の委嘱替えを行う12月には、埼玉県民生委員・児童委員協議会、さいたま市民生委員・児童委員協議会の総会に出席し、「お達者訪問大作戦」の事業説明及び継続依頼を民生委員の代表に対して行い、新たに委嘱された民生委員にも事業の重要性を理解してもらうようにしている。民生委員にとっては負担が増える事業なので、スムーズな事業協力を得られるよう、1度説明したら終わりではなく、毎年丁寧に説明している。

**(3) 今後の課題・展望**

- ・訪問件数は、十分であると考えている。今後は、訪問の中身の充実が課題であると考えている。具体的には、チラシの充実、訪問者への説明の充実を図っていきたい。

**4. 取組の状況**

配布している啓発品	配布しているチラシ
 <p>出典) 埼玉県提供資料</p>	

県人口 (平成27年1月1日)	交通事故死者数		
	平成24年	平成25年	平成26年
7,239,813人	200人	180人	173人
	うち高齢者数 96人	うち高齢者数 78人	うち高齢者数 78人

【本件問い合わせ先】

埼玉県  
県民生活部 防犯・交通安全課  
048-830-2960

## 【事例 14】防犯・交通安全啓発高齢者訪問事業（長崎県五島市）

老人クラブ等に属さない独居の高齢者宅を、小学生を含めたグループで訪問し、交通安全の啓発活動を実施

### 1. 取組内容

#### （1）取組の背景と目的

- ・市では、高齢者の交通死亡事故が発生し、高齢者の交通安全啓発が急務となっていた。そこで、歩行中に事故被害者となるリスクの軽減や、自動車運転中に事故加害者となるリスクの軽減等を目的に、平成 25 年度より、特に老人クラブに属さない独居老人を対象に、交通安全に対する意識啓発を行うこととなった。
- ・その際、高齢者世代は孫世代との交流を喜ぶため、小学生と一緒に訪問することとした。小学生に対しても、交通安全意識を高めたり、お年寄りの行動特性を勉強する機会を提供することを意図している。
- ・なお、訪問先は、小学校の通学路上にある高齢者宅である。これは、小学生と高齢者の繋がりを作り、副次的効果として、子どもが犯罪に巻き込まれそうになった場合、これら的高齢者宅がヘルプ機能を果たしてくれることも期待しているためである。

#### （2）実施内容

- ・民生委員等と相談し、老人クラブ等に属さない独居の高齢者宅を選定し、小学生を含めたグループで訪問し、啓発グッズの配布等を行っている。
- ・1 グループの構成は、小学生 3～6 名、市職員 1 名、警察署・交通指導員会・交通安全協会・防犯協会から 1～2 名、交通安全母の会・PTA・民生委員から 1 名程度の計 7～8 名である。
- ・啓発グッズは、市で作成する交通安全啓発＋振り込み詐欺防止用啓発チラシ、市で購入するポケットティッシュ、夜光反射材である。
- ・訪問宅では、小学生が 5～10 分をかけてチラシの説明やグッズの配布を行っている。

#### （3）連携先機関

・本事業は、市、民生委員、交通安全協会、交通安全母の会、交通指導員会、防犯協会、警察署、小学校の協力により実施している。主な協力機関の役割分担は次のとおり。

連携先機関名	役割分担
民生委員	市の福祉部門と相談の上、通学路上の独居老人宅を選定。訪問グループに帯同。
交通安全協会	訪問グループに帯同。
交通安全母の会	学校との連絡調整。訪問グループに帯同。
交通指導員会	訪問グループに帯同。
防犯協会	訪問グループに帯同。

警察署	出発式における講話・指導及び、ルートの安全確保。訪問グループに帯同。
小学校（教諭）	参加児童の選出及び訪問ルートの選定。保護者との調整。参加児童への指導。訪問グループに帯同。
小学生	交通少年団に属する5年生が、高齢者に対する説明を担当。

#### （４）事業体制

当該事業予算	38千円（啓発用品代）
本事業担当職員数	2人

※ 五島警察署や五島市交通安全母の会等からも啓発用品の提供を受けている。

## 2. 取組の成果・効果

### （１）平成 25 年度実績

- ・ 緑丘小学校の小学生 23 人（交通少年団に属する 5 年生）を含む、関係者 37 人が 5 グループに分かれて、18 軒の高齢者宅を訪問した。

### （２）成果

- ・ 交通安全に対する意識が高まっている。高齢者が関係する交通事故件数は減少傾向にあり、市内の交通事故件数の総数も平成 26 年には減少に転じている。

	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
交通事故件数	69 件	84 件	72 件
うち、高齢者が関係した交通事故件数	38 件	36 件	28 件

- ・ 訪問を受けた高齢者の中には、涙を流して喜ぶ方がいる。
- ・ 帯同した警察署や防犯協会の方からは、「小学生が加わると、高齢者の反応が良い」という言葉を頂いている。
- ・ 特に、高齢者交通安全教室等へ積極的に参加されない独居高齢者をターゲットとした啓発なので、訪問による啓発は効果が高いと考えられる。

## 3. 取組における課題・留意点と工夫点

### （１）課題・留意点

- ・ 小学生の安全を考慮すると、通学路上から選定しなければならないため、規模拡大が難しい。
- ・ また、小学校からの協力が必要なため、下校時間帯に合わせて実施しなければならない。
- ・ したがって、訪問できる高齢者宅は限られてくる。しかし、当日に都合の悪い独居高齢者以外は、全員が訪問を受け入れてくれた。

### （２）取組における工夫点

- ・ 出発式の後、各グループで話し合いの場を設け、現場での進行や話すべき内容を相談している。
- ・ 説明は、小学生が行うことにしている。そのため、大人が説明するよりも訪問先の高齢者が話をよく聞いてくれることとなった。

### (3) 今後の課題・展望

- ・ 評判が高いため、規模を拡大する予定である。
- ・ 平成 26 年度は実施しなかったが、27 年度は福江小学校の交通少年団（5 年生）での実施を考えている。交通少年団が組織されているのは、市内では、緑丘小学校と福江小学校の 2 校であるが、両校同時に実施するのは難しいため、いずれかの学校で実施し、参加者数の増加を期待している。

## 4. 取組の状況

### 【出発式の様子】



### 【訪問宅での様子】



出典) 長崎県五島市提供資料

市町村人口 (平成 26 年 1 月 1 日)	交通事故死者数		
	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
40,395 人	3 人	1 人	1 人
	うち高齢者数 3 人	うち高齢者数 1 人	うち高齢者数 1 人

### 【本件問い合わせ先】

長崎県五島市  
総務課  
0959-72-6110

事業分類	4.運転免許返納支援
------	------------

## 【事例 15】高齢者運転免許証自主返納支援事業（山形県村山市）

市営バス乗車券やタクシー利用券等（30,000 円分）及び住民基本台帳カードを無料交付することで、免許の自主返納を促進

### 1. 取組内容

#### （1）取組の背景と目的

＜背景＞

- ・全国的にも、高齢者が関わる交通事故が増加しており、歩行中の事故のみではなく、高齢者が自動車を運転中の事故も多い。
- ・そこで何らかの対策を講じる必要があると検討し、高齢者の運転免許証の自主返納を促進することで、高齢者の交通事故の減少につながるとの考えに至った。高齢者の交通安全対策の目玉政策として、事業開始当時の市長から村山市独自の対策を実施するようとの後押しもあった。そのため、1 人当たり 3 万円分のタクシー券等を配布する予算を確保できた。
- ・本事業の目的は、直接的には高齢者のドライバーを減らすことで、高齢者の交通事故を削減することであるが、自動車運転免許証の自主返納まで至らないとしても、交通安全が話題にあがり、市民が交通安全について考えるきっかけになればよいと考えている。
- ・高齢者の中には、なかなか運転免許証の返納に踏み出せない人もいる。そうした時に、この事業が、その一歩を後押しするものになればよいと思っている。同事業があることで、家族からも高齢者に自主返納を勧めやすくなる。

#### （2）実施内容

- ・運転免許証を自主的に返納した市内在住で満 70 歳以上の人に、市営バス乗車券やタクシー利用券など 3 万円分（無期限）を交付している。また、住民基本台帳カードも無料交付する。ただし、いずれの交付も一度限り。
- ・市報で、本事業を紹介している。また警察署が免許返納の窓口となるが、そこにもチラシを配置し、本事業の周知をしてもらっている。自主返納者に対しては、市の窓口でタクシー券の配布等を行っているが、警察署で市の窓口への誘導を行っている。警察署は市の庁舎に隣接している。

対象者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 25 年 4 月 1 日以降に運転免許証の全てを自主返納した方</li> <li>・運転免許証の全てを自主返納した時点で、満 70 歳以上の村山市に住所を有する方</li> </ul>
支援内容	1.運転免許証を返納した後の交通手段の確保として、次のうちからいずれか一つ（注釈：30,000 円分）を対象者が選択し、交付します（注釈：一度限りです）。

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 村山市市営バス乗車券</li> <li>・ 村山市乗合タクシー乗車券</li> <li>・ 市内タクシー事業者のタクシー利用券</li> <li>・ 山交バス株式会社の自動車運転免許証返納者一か月定期の購入費</li> </ul> <p>2.住民基本台帳カード（注釈：顔写真付き 10 年間有効）を無料で交付します（注釈：一度限りです）。</p>
--

出典) 村山市ウェブサイト「村山市高齢者運転免許証自主返納支援事業」ページ

[http://www.city.murayama.lg.jp/kurashi/anzen\\_anshin/koutuanzen/menkyosyo-jisyuhenko.html](http://www.city.murayama.lg.jp/kurashi/anzen_anshin/koutuanzen/menkyosyo-jisyuhenko.html)

### (3) 連携先機関

- ・ 警察署が免許返納の窓口となるが、そこにもチラシを配置し、本事業の周知をしてもらっている。
- ・ また自主返納者に対しては、市の窓口でタクシー券の配布等を行っているが、警察署で市の窓口への誘導を行っている。なお警察署は市の庁舎に隣接している。

連携先機関名	役割分担
警察署	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者運転免許証自主返納支援事業の周知（運転免許証返納窓口でのチラシ配置）</li> <li>・ 支援対象者に対する市窓口への誘導</li> </ul>

### (4) 事業体制

当該事業予算	100万円
本事業担当職員数	1人

注) 平成26年度予算

注) 配布するタクシー券等の費用は、使用された時点で市に請求されることになっているため、事業予算は概算である。なお、平成26年度の実費は70万円程度である。

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

- ・ 高齢者運転免許証自主返納支援事業の申請件数は、以下の通りである。  
申請件数：85件 平成25年度  
※同事業開始以前の自主返納申請件数は、一年度当たり10件程度であった。

### (2) 成果

- ・ 自主返納の件数が大幅に増えたことが、まず成果としてあげられる。
- ・ 市が積極的に高齢者の交通安全に取り組んでいるとのアピールにもつながったと思う。自主返納のインセンティブとして3万円分のものを提供している取組は他であり少ないため、市民の間でも話題となっている。
- ・ 交通安全に対する意識の高まりを感じている。また、家族の方から返納を勧めるよいきっかけになったとの声が多く寄せられ、家庭で交通安全について考える機会づくりにもなっている。
- ・ 市内の交通事故件数の推移は以下のとおり。

	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
交通事故件数	132	137	108
うち高齢者が関係した交通事故件数	27	37	31

### 3. 取組における課題・留意点と工夫点

#### (1) 課題・留意点

- ・生活に自動車が欠かせない高齢者もあり、事業の普及に難しいところがある。例えば、農作業で生計を立てている高齢者にとっては、自動車は欠かせない。また、他に便のよい交通手段がない場合もある。
- ・自宅にこもりがちな高齢者（独居の方など）への周知徹底が難しい。
- ・成果の適正な評価が困難。事故件数も市民が関わった事故というより、市内で起きた事故である。

#### (2) 取組における工夫点

- ・交付額を 30,000 円分とすることで、返納への関心の高まりを期待した。
- ・同事業の周知を図るため、老人会等の要請で実施している交通安全教室の出前講座等でもPRしている。高齢者の間では口コミで同事業が広まっているようだ。

#### (3) 今後の課題・展望

- ・継続していく予定である。ただし、タクシー券の有効期限を無期限としているが、事務処理上一定の見通しは立てたいと考えているので、期限を設定する方向で検討している。
- ・対象者を拡大するため、適用年齢を 70 歳以上から 65 歳以上に引下げようと考えている。
- ・平成 25 年度に事業を開始して、関心が高まっているところである。まずはこの事業に注力したいと考えている。

### 4. 取組の状況

配布しているタクシー券	同事業の案内
	<p><b>運転免許証を 自主返納した方を支援します</b></p> <p>高齢運転者の交通事故を減らすことを目的として、運転免許証を自主返納した方への市独自の支援を平成25年度から実施します。</p> <p><b>対象者</b> 平成25年4月以降に、村山市に住所がある70歳以上の方で有効期限内の運転免許証を自主返納した方</p> <p><b>支援内容</b> ①下記いづれか一つ（30,000円分）を1枚のみ交付します ・村山市市営バス乗車券 ・村山市乗合タクシー利用券 ・市内タクシー事業者のタクシー利用券 ②写真付き住民基本台帳カードの初回無料交付 申請受付 5月1日(水)から 問い合わせ 市民課安全係 森内 114</p>
<p>出典) 村山市ウェブサイト「村山市高齢者運転免許証自主返納支援事業」ページ  <a href="http://www.city.murayama.lg.jp/kurashi/anzen_anshin/koutuanzen/menkyosyo-jisyuhenna.html">http://www.city.murayama.lg.jp/kurashi/anzen_anshin/koutuanzen/menkyosyo-jisyuhenna.html</a></p>	

市町村人口 (平成 26 年 3 月 31 日)	交通事故死者数		
	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
25,109 人	3 人	1 人	3 人
	うち高齢者数 1 人	うち高齢者数 1 人	うち高齢者数 3 人

出典) 村山市ウェブサイト

<http://www.city.murayama.lg.jp/shisei/tokei/tokei/toukei01ji.html>

【本件問い合わせ先】

山形県村山市

市民課安全係

0237-55-2111

## 【事例 16】高齢者運転免許自主返納支援事業（富山県氷見市）

運転免許を自主的に返納した高齢者に対し、返納後も従来と同様の日常生活を送れるよう、また外出への動機付けのために、市内の民間バス等に乗車できる「高齢者運転免許自主返納支援券」を発行

### 1. 取組内容

#### （1）取組の背景と目的

- ・ 富山県氷見市では、人口の高齢化が進んでおり、高齢者の運転免許保有率も高く、かつ高齢者が絡む交通事故も多い。市内の人身事故のうち、65 歳以上の高齢者が第 1 当事者となる割合をみると、平成 22 年は 22%（148 件中 33 件）、平成 23 年は 19%（146 件中 29 件）、平成 24 年は 24%（128 件中 31 件）と、4 分の 1 弱を占めており、いずれの年も県平均を上回る数値であった。
- ・ また、交通事故死者も、平成 22 年は 3 名中 2 名、平成 23 年は 3 名中 3 名、平成 24 年は 5 名中 3 名が高齢者だった。
- ・ こうした状況のなか、県内では、同市と一部町を除き、ほぼ全ての市町村で免許返納支援事業が実施されていたことから、富山県黒部市の取組事例などを参考に、平成 25 年 8 月より本事業の導入に至った。
- ・ 本事業の目的は、運転に不安を抱える高齢者の運転免許返納と公共交通機関の利用の促進である。

#### （2）実施内容

##### ■取組経緯

- ・ まず、高齢者運転免許自主返納支援事業を設立し、運転に不安を抱える高齢者に対して、運転免許を返納できる環境・体制を整えた。さらに、運転免許返納後も、外出して返納前と同様の日常生活を送ってもらうために、市内タクシー会社 3 社、民間バス会社 1 社、NPO バスを運営する、NPO 法人 2 法人（3 路線）の賛同を得て、事業を開始した。

##### ■支援内容

- ・ 市内在住の 70 歳以上の方が有効期間中の運転免許証を自主的に返納した場合、①運転経歴証明書（運転免許証に代わる身分証明）の取得にかかる手数料の助成（1,000 円）が受けられるとともに、②高齢者運転免許自主返納支援券を受け取ることができる。
- ・ 高齢者運転免許自主返納支援券については、以下のうちいずれか 1 つを 1 人 1 回に限り支援している。
  - A) 民間バス回数券 2万円分 …… 市内などを運行する加越能バスで利用可能
  - B) タクシー利用券 2万円分 …… 市内を運行するタクシー 3 社で利用可能  
(1 枚 500 円券で、利用に応じて精算払い)
  - C) NPO バス利用券 2万円分 …… 市内を運行する 3 路線のうち、1 路線で利用可能  
(路線によって乗車方法が異なる。年間パスの購入に使用できる利用券の準備または回数券を購入の 2 種類を用意)

- ・ 支援対象年齢については、他市町村における類似の取組状況をみると、「65 歳以上」「70 歳以上」など、地域によって差があるが、同市の場合、60 歳代の高齢者の中には元気に自動車を運転している方も比較的多いのではないかと理由等から、本事業の支援対象を「70 歳以上」としている。
- ・ また、タクシー利用券については、運転免許証返納を申請した年度を含めた3カ年度内に利用することが条件となっている。
- ・ この有効期間の設定にあたっては、2カ年度内とすると、年度末に申請した場合には実質的に利用できるのが1年間になってしまうなど、申請時期によって利用期間が大きく異なる。こうしたことを踏まえ、長期的に利用できるとの観点から最低2年の利用を確保するために、本事業では有効期間を3カ年度と設定している。
- ・ なお、支援券を使い切った後や支援券の有効期限を過ぎた後でも、富山県タクシー協会では、タクシーを利用する際に運転経歴証明書を提示すれば料金が1割引になる。

### (3) 連携先機関

- ・ 本事業の実施にあたっては、所轄警察署や交通安全協会のほか、地元の交通事業者や商業施設などの協力を受けている。

連携先機関名	役割分担
所轄警察署交通課	・ 運転免許証返納及び運転経歴証明書交付に係る事務手続き
氷見市交通安全協会	・ 高齢者運転免許自主返納支援に係る申請事務手続き
市内の交通事業者（バス・タクシー事業者）、NPO法人（NPOバス運営）	・ 本支援事業への賛同、協力
市内の商業施設等	・ 本支援事業への賛同、協力（利用時にポイント付与、料金割引などの特典を提供）

### (4) 事業体制

当該事業予算	平成 26 年度 約 210 万円
本事業担当職員数	2 人

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

#### ■ 返納申請者数

- ・ 本事業の年度別申請者数及び選択した支援券の内訳は以下のとおりである。支援券については、タクシー利用券を選択する人が最も多く、約4分の3を占める。
- ・ なお、平成25年度は、当初80名の申請を見込んでいたが、実際にはそれ以上の申請があったため、補正予算を組んでいる。

	申請者数	選択した支援券		
		民間バス回数券	タクシー利用券	NPOバス利用券
平成 25 年度	93 名 (100.0%)	20 名 (21.5%)	70 名 (75.3%)	3 名 (3.2%)
平成 26 年度	102 名 (100.0%)	19 名 (18.6%)	78 名 (76.5%)	5 名 (4.9%)

備考) 平成 26 年度は平成 27 年 1 月 26 日時点の実績

■利用券・回数券の利用目的

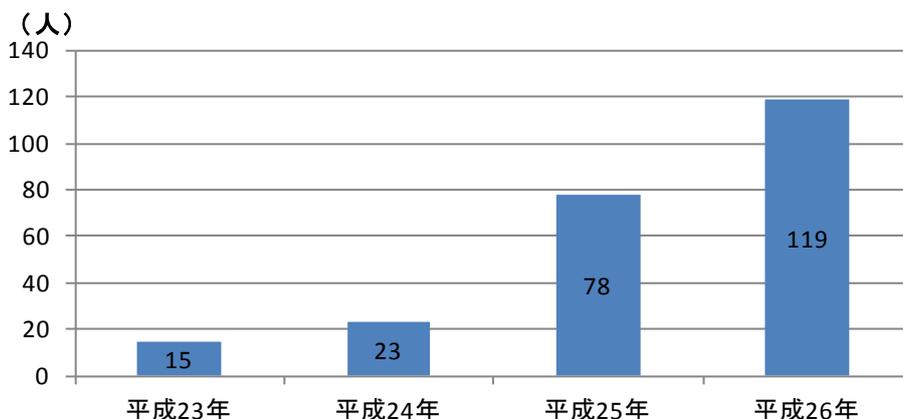
- ・平成26年10月、平成25年度の申請者93名にアンケートを実施し(回答数51名)、利用券・回数券の利用目的を尋ねたところ(複数回答)、通院が約6割を占め最も多く、以下、買い物(約2割)、家族・友人宅への訪問(約1割)、その他(約1割)の順となっている。

(2) 成果

■返納申請者数の増加

- ・平成25年度より、70歳以上の運転免許証返納申請者数が大幅に増加している。

運転免許証返納申請者数の推移(70歳以上)



備考) 暦年ベースの数値であるため、前述の申請実績(年度ベース)とは一致しない。

■高齢者死亡事故数

- ・平成25年8月の事業開始以降、本市では、高齢者が対象となる交通死亡事故は発生していない。
- ・なお、市内の人身事故件数の推移は以下のとおりである。

	平成24年	平成25年	平成26年
人身事故件数	128件	113件	94件
うち、高齢者が関係した人身事故件数*	31件	30件	22件

※) 65歳以上、第1当事者のみ

■市広報誌やマスコミ媒体での紹介

- ・本制度開始後、市広報誌(広報ひみ)をはじめ、積極的に広報したことから、地元テレビ、新聞で取り上げられ、その取組が注目された。地元ケーブルテレビの行政コーナーでも機会を捉えて事業について広報している。

3. 取組における課題・留意点と工夫点

(1) 課題・留意点

■タクシー利用券申請者の利用促進

- ・平成25年度申請者に対するアンケート結果によると、利用券・回数券の使用頻度については、「全て使った」と「半分位使った」が合計で55%、「あまり使っていない」と

「1枚も使用せず」が合計 45%と、利用券・回数券を「あまり」もしくは「全く」使っていない申請者が半分弱存在している。

- ・特に、タクシー利用券については、平成 25 年度、平成 26 年度とも申請数が最も多いにもかかわらず、利用実績を確認したところ、利用率がなかなか上昇していないのが現状であるため、利用者への周知徹底が今後の課題となっている。
- ・なお、未使用の理由としては、同居家族や介護サービスによる送迎があることなどが挙げられている。

## (2) 取組における工夫点

### ■利用者本位のワンストップサービス

- ・事業実施主体は、氷見市（氷見市交通安全対策協議会）だが、本事業は、高齢者の運転免許自主返納から始まる。運転免許返納を受け付けるのは警察署であり、運転免許証返納後は自ら運転することができないことから、返納後に市庁舎まで来訪するのは手間がかかる。
- ・こうしたことから、利用者が申請しやすく、利便性を高めるために、運転免許証返納後の業務は、氷見警察署と同一建物内にある氷見市交通安全協会に事業委託し、1箇所ですべての申請ができるようにしている。

### ■運転経歴証明書提示による店舗での特典

- ・運転免許証返納後も、高齢者が外出して免許返納前の生活と同様の暮らしを継続できるよう、また外出への動機付けの一環として、市内の商業施設等においてポイント倍増サービスやキャッシュバックサービスを実施している（すべて店舗の無償協力のもと実施しているサービスであり、市の財源なし）。
- ・なお、このような特典サービスは県内初の取組である。

運転経歴証明書の提示によって受けられる特典

店舗名	特典内容
新鮮市場 ハッピータウン店	年齢問わず、購入時にハッピーカードポイント2倍付与（一部の日を除く）
プラファ ショッピングセンター	満 70 歳以上の方は、自宅まで商品無料配送（一部商品を除く）
サンコー 氷見中央店、ひみ南店	満 70 歳以上の方は、購入時のしあわせカードポイント2倍付与（一部の日を除く）
マックスバリュ 氷見店	一人1枚限り GG ワオンカード（55 歳以上の方が対象のカード）を無料進呈
金沢医科大学氷見市民病院内 レストラン ビアンモール	満 70 歳以上の方は、コーヒー1杯無料サービス
氷見温泉郷 総湯	満 70 歳以上の方は、入浴料金を 200 円引き（大人 600 円→400 円）

- ・なお、どのような特典サービスがよいかについては、返納申請者へのアンケート結果をもとに検討をおこなった。
- ・また、こうした特典サービスの利用状況について、新鮮市場 ハッピータウン店に尋ねたところ、平成 26 年9月は計 72 回、10月は 63 回、11月は 50 回であり、それぞれ 10 名弱の高齢者が利用、氷見温泉郷 総湯では、10月・11月ともに1日2人程度の高齢者が利用しているとのことであった。

### (3) 今後の課題・展望

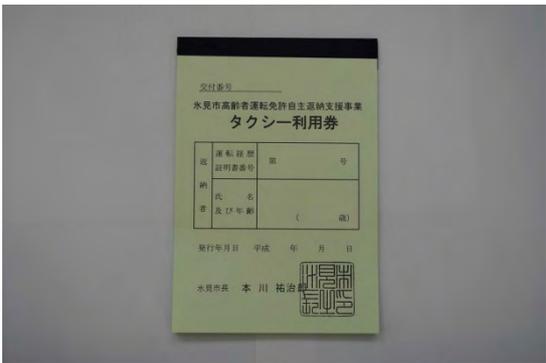
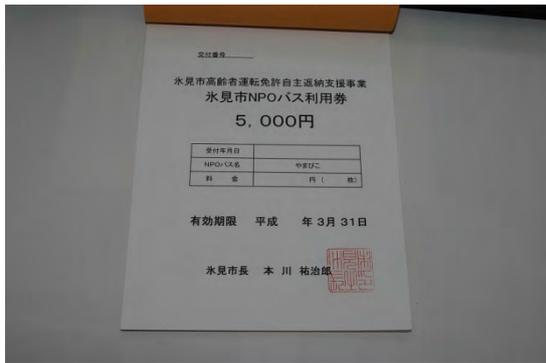
#### ■本事業の普及啓発

- ・年間約 40 回実施している、市内高齢者対象の交通安全教室で本事業を紹介しており、今後も本事業の普及啓発に取り組んでいきたい。

#### ■利用券種類の選択

- ・他市町村の類似事例をみると、バス・タクシー等の利用券を複数種類選択できる場合もある（例：2万円分の利用券のうち、1万円分はタクシー利用券に、残り1万円分は民間バス回数券に使用できる等）。利用できる交通機関の選択肢が広がれば、高齢者の交通利便性が高まるだけでなく、従来使われていなかった利用券の利用促進といった副次的な効果も期待できるため、今後は、前述のような「選択方式」の導入可能性について検討の余地も考えられる。

## 4. 取組の状況

【タクシー利用券】	【NPO バス利用券】
	
【取組事業を紹介したインターネットサイト】 <a href="http://www.city.himi.toyama.jp/hp/menu000004600/hpg000004540.htm">http://www.city.himi.toyama.jp/hp/menu000004600/hpg000004540.htm</a>	

市町村人口 (平成 27 年 3 月 1 日)	交通事故死者数		
	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
50,470 人	5 人	1 人	0 人
	うち高齢者数 3 人	うち高齢者数 1 人	うち高齢者数 0 人

#### 【本件問い合わせ先】

富山県氷見市  
市民部 環境・交通防犯課  
0766-74-8068

## 【事例 17】地元金融機関・商店との協力による高齢者宅訪問・啓発事業（北海道帯広市）

地元金融機関と連携して高齢者宅を訪問し交通安全啓発を行ったり、地元商店と協力して高齢歩行者が交通事故に遭いにくい時間帯での特売で推進

### 1. 取組内容

#### （1）取組の背景と目的

- ・ 昭和 58 年以来、帯広市交通安全推進委員連絡協議会（各町内会で選ばれた交通安全推進委員の団体。以下「交連協」と言う。）は、薄暮時の高齢歩行者の交通事故対策として高齢者家庭を訪問し夜光反射材を配付（貼付）していた。
- ・ 平成 20 年、交連協会長が、地元金融機関（帯広信用金庫）が得意先の高齢者に交通安全を呼び掛けているとの話を聞いたことを契機に、市から夜光反射材を提供するとともに、地域交通安全活動推進委員からは交通安全と振り込め詐欺防止のチラシを提供し、高齢者の交通安全啓発に一層の協力をしてもらうこととなった。
- ・ しかし、高齢化の進展に伴い、過去 5 年間でも死亡交通事故に占める高齢者の割合が高く、高齢者事故で最も多い人对車両事故 10 件のうち 8 件は 16 時以降に発生している。
- ・ そこで、平成 23 年に帯広警察署が街頭啓発場所を提供しているスーパーマーケットに高齢歩行者の交通事故実態を説明し一層の協力を求めたところ、毎週水曜日に高齢者を対象に、高齢歩行者が交通事故に遭いにくい午後 3 時までの買い物での特売サービスが始まった。

#### （2）実施内容

##### ①高齢者家庭訪問（地元金融機関の協力）

- ・ 昭和 58 年以降、交連協は、薄暮時の交通事故対策として独居高齢者を中心に、家庭訪問し夜光反射材を配付（貼付）。
- ・ 平成 20 年以降、市が購入して提供する夜光反射材を、金融機関が得意先高齢者訪問時に配布し、同時に啓発活動も実施。

##### ②死亡事故発生時啓発

- ・ 市内で死亡交通事故が発生した場合、市、警察、交連協が協力し、事故発生箇所周辺の町内会に事故発生状況と予防策をまとめたチラシを作成して回覧。チラシは市が作成。

##### ③高齢歩行者等交通安全街頭啓発（地元スーパーマーケットの協力）

- ・ 平成 14 年以降、市、帯広警察署、交連協は、スーパーマーケット（㈱福原、㈱ダイイチ、㈱いちまるの 3 社）の協力を得て店舗入り口で高齢歩行者や自転車利用者に交通安全街頭啓発を実施。

##### ④高齢歩行者が交通事故に遭いにくい時間帯での特売（地元スーパー㈱ダイイチの協力）

- ・ 高齢歩行者の 16 時以降の交通事故を減らすため、毎週水曜日、70 歳以上の買い物客が 15 時までに 1000 円以上を購入すると、540 円毎に 1 枚進呈されるシールを追加

で5枚もらえ、シール30枚で100円の商品券と交換できる。追加シールを受け取るには、健康保険証等の提示により作成される「シニアスマイルカード」を示す必要がある。

### (3) 連携先機関

- ・本事業は、帯広市交通安全推進委員連絡協議会、老人クラブ、地元金融機関、地元スーパーマーケット、帯広警察署の協力の下で実施されている。市は、警察署提供の情報を基に、チラシ・回覧板を作成している。各連携機関の役割は、以下のとおり。

連携先機関名	役割分担
帯広市交通安全推進委員 連絡協議会（交連協）	・高齢者家庭を訪問し夜光反射材を配付（貼付） ・スーパーマーケット店舗入口で高齢歩行者や自転車利用者に啓発活動を実施
老人クラブ	・老人クラブ交通安全推進委員の設置（交通教室や事故防止啓発の開催や参加協力） ・死亡交通事故発生時の回覧板協力
地元金融機関 （帯広信用金庫）	・交連協の広報紙発刊に協力（広告提供） ・高齢者の得意先回り時に啓発。夜光反射材を貼付。
地元スーパーマーケット （株福原、株ダイイチ、株いちまるの3社）	・店舗前での啓発に協力
帯広警察署	・死亡交通事故現場診断の開催 ・交通事故の発生状況と予防策についての情報提供 ・連携先に対策実施を協力要請

### (4) 事業体制

当該事業予算	年間 2,124 千円 (市から交連協への補助 2,025 千円、金融機関配布用夜光反射材 99 千円)
本事業担当職員数	正規職員 3 人＋嘱託職員 2 人

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績（平成 25 年度）

- ①高齢者家庭訪問（平成 25 年 9 月 1 日～11 月 30 日実施）
  - ・交連協は、訪問時に 2300 枚の夜光反射材を配布（約 185 千円）。この費用は町内会の負担金と市からの補助により調達。
  - ・地元金融機関は、訪問時に 3000 枚の夜光反射材とチラシを配布し、啓発活動実施。
- ②高齢歩行者等街頭啓発(市、警察署、交連協が地元スーパーマーケットの協力を得て実施)
  - ・通年で年間 16 回実施。500 個爪楊枝入れとチラシを配布。
- ③死亡事故発生時啓発
  - ・年 4 回実施。市が 1,725 枚の回覧チラシを作成し、交連協と老人クラブが事故発生近隣の 218 町内会班と 22 の老人クラブに配布。

## (2) 成果

- ・ 交通事故死傷者数、高齢者の死傷者数とも減少傾向にある。

	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
交通事故による死傷者数	755	645	575	513	387
うち高齢者の死傷者数	101	65	74	76	54

- ・ 高齢者宅の訪問者からは、「啓発活動を通じ、独居老人とのコミュニケーションを図れるよい機会となっている」と感想を寄せられている。
- ・ 地元報道機関が、「これからは（明るくて歩行時の交通事故に遭いにくい）15 時まで買い物をしたい」という高齢者の声を報じるなど、高齢者自身にも、歩行中の交通事故に遭いにくい明るい時間帯に行動しようという意識変化が見られる。
- ・ 企業（地元金融機関やスーパーマーケット）の理解と協力を得たことは、想定以上の成果である。

## 3. 取組における課題・留意点と工夫点

### (1) 課題・留意点

- ・ 高齢者の行動ニーズの把握
- ・ こもりがちな高齢者への配布、周知徹底
- ・ 高齢者の家族、住民の理解と協力
- ・ 死亡交通事故の発生状況、原因や対策について関係者間で共有すること
- ・ 交通安全活動の担い手となる住民（交連協）や企業の理解と協力を得ること

### (2) 取組における工夫点

- ・ 死亡交通事故が発生した場合、警察が中心となり現場診断を開催している。その上で、「死亡事故発生啓発」事業により、市、交連協や老人クラブなど、住民団体が参加して、チラシや回覧版等により、原因や対策の情報共有をしている。
- ・ 高齢者の利用が期待される銀行やスーパーマーケットにおいて定期的に啓発活動を実施している。
- ・ 近所に住む交通安全推進委員が夜光反射材の貼付活動を行うことで、高齢者に親しみが生まれている。
- ・ 警察からの死亡事故実態説明により、一部のスーパーで高齢者の日中の買い物を促すセールを開始している。
- ・ また、警察署が量販店などに夜光反射材などのグッズを店の目立つところにまとめて置くよう工夫を求めたところ、一部のホームセンターが協力を開始している。

### (3) 今後の課題・展望

- ・ 高齢歩行者は買い物を目的とした移動中に交通事故に遭うことが多いため、今後も交通安全推進委員による高齢者に対する夜光反射材の無料配布などの交通安全啓発を続ける。
- ・ 一方で、住民が自ら必要な物品を購入して安全を確保する姿勢も必要である。
- ・ 日中に高齢者向けのセールを行う店、北海道庁が進める「シルバーアドバイザーの店」（高齢者が訪れたときに、交通安全に対する一声をかける店）、公共交通機関の利用を促す店が今以上に増えれば、事故防止に大変役立つうえに、社会全体で高齢者の保護や配慮を進めることにつながるので、企業に対して理解と協力を求めていく。

## 4. 取組の状況

【金融機関が配布するチラシ・反射材】 (市が作成・購入)	【高齢歩行者等街頭啓発】 (地元スーパーマーケット店舗前)
 <p>出典) 帯広市提供資料</p>	

市町村人口 (平成 26 年 3 月 31 日)	交通事故死者数		
	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
168,634 人	4 人	5 人	9 人
	うち高齢者数 2 人	うち高齢者数 5 人	うち高齢者数 5 人

【本件問い合わせ先】  
 北海道帯広市  
 市民活動部安心安全推進課  
 0155-65-4131

## 【事例 18】セーフティーリーダー認定制度（新潟県長岡市）

市民の交通安全意識の高揚を図るため、地域における交通安全活動の中心となる「セーフティーリーダー」を市が認定

### 1. 取組内容

#### （1）取組の背景と目的

- ・現在の長岡市は、平成の大合併などを期に、旧長岡市と周辺 10 市町村が合併して誕生した自治体である。旧長岡市では、以前、婦人交通指導パトロール隊を設置していた。婦人交通指導パトロール隊の職員は、地域の交通安全活動に従事する市の専門職（正規職員）として採用されていたが、隊員の高齢化や固定化等を理由に平成 10 年度に廃止することになった。
- ・これを受け、同市では、地域における自主的な交通安全教育や交通安全思想の普及・啓発活動を積極的に推進することを目的として、「長岡市セーフティーリーダー認定制度」を創設し、平成 13 年度より運用を開始している。

#### （2）実施内容

##### ■セーフティーリーダーの認定

- ・自動車運転免許を有し、かつ、市が開催する3回の認定研修会を受講した方を市長が「長岡市セーフティーリーダー」として認定・登録する。認定者には、認定証のほか、帽子やブルゾン、ベスト、腕章等が交付される。研修会終了後には試験を行わないが、3回の研修のうち少なくとも2回は受講する必要がある。
- ・セーフティーリーダーの候補者の選出方法は市内の各地域によって異なるが、例えば、長岡地域（旧長岡市のエリア）の場合、交通安全協議会の各支部（32 箇所）から適任者を推薦してもらうことにしている。

##### ■研修内容

- ・1回目の研修は交通安全指導に関する講習を行う。内容は年によって異なり、地元警察署の交通課が講師となって、通学路等における見守り活動や交通安全指導のやり方を教えることもあれば、専門教材を使って、民間会社のスタッフなどが保育園等での交通安全指導方法について講義することもある。
- ・2回目は自転車の実技講習を中心に行っている。模擬信号機等を使いながら、警察署の交通課による指導のもと、正しい自転車の乗り方について学習し、会場を変え、近年の自転車事情を鑑みて、自転車マナーや乗り方の指導方法について学習している。
- ・さらに3回目の研修では、先輩セーフティーリーダーの体験談を直接聞くことになっており、活動現場での留意点などを確認する場となっている。
- ・なお、研修のカリキュラム内容については市の方で検討している。

##### ■セーフティーリーダーの任務

- ・セーフティーリーダーは、交通安全教育や交通安全思想の普及・啓発に関する活動を地

域のニーズに応じてボランティアとして自主的に行ったり、市が実施する交通安全活動に協力する。

(活動例)

- 交通安全教室や各種会合における交通安全指導・講話
- 通学路等における見守り活動
- 四季ごとに実施する交通安全運動の一環として街中に設置した交通安全指導所において、ドライバーに交通安全を呼びかけながら啓発グッズを配布
- 地元の商業施設とタイアップして開催した交通安全関連のイベントにおいて反射材等を配布

### (3) 連携先機関

- ・認定研修会では、講師や教材の提供にあたって警察や自動車メーカーなどから協力を得ている。

連携先機関名	役割分担
警察	・認定研修会等の講師
民間会社	・認定研修会等の講師、教材提供
交通安全協議会	・セーフティーリーダー候補者の推薦
交通安全活動に携わる地域団体等	・セーフティーリーダー候補者の推薦

### (4) 事業体制

当該事業予算	1,532 千円 (平成 26 年度)
本事業担当職員数	4人 (市民部 市民活動推進課 防犯交通係)

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

- ・平成 27 年度 1 月末時点において 153 名のセーフティーリーダーが認定・登録されている (平成 27 年 1 月に実施した認定研修会では新たに 13 名のセーフティーリーダーが認定されたため、平成 27 年度は 166 名となる予定)
- ・認定者数は年によってばらつきがあるが、直近 3 年間においては、平成 24 年度：26 名、平成 25 年度：10 名、平成 26 年度：13 名となっている (いずれも認定の翌年度から活動開始する)。
- ・セーフティーリーダーは年齢を問わないが、認定者の大半は 60 歳代以上で男性が多い。

### (2) 成果

- ・本取組が「高齢者の交通事故減少」という目に見える具体的な効果につながっているかは明確ではないが、各地域が主体となって展開する交通安全活動の一助になっていると評価している。
- ・なお、市内の交通事故件数の推移は以下のとおりである。

	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
交通事故件数	785 件	686 件	715 件
うち、高齢者が関係した交通事故件数	254 件	235 件	278 件

### 3. 取組における課題・留意点と工夫点

#### (1) 課題・留意点

- ・セーフティーリーダーは、警察と違って、走行している自動車を停止させるといった権限を持たない。従って、街中での交通安全指導等にあたっては、ドライバー等に対して交通安全活動に協力を仰ぐスタンスで指導を行ってもらうよう留意している。

#### (2) 取組における工夫点

- ・認定後も毎年1回、研修を兼ねた情報交流会として「活動交流研修会」を開催し（出席は任意）、セーフティーリーダーの活動を支援している。また、年度末には「活動報告書」の提出を依頼しており、これによって活動状況の“見える化”が図られている。
- ・さらに、10年間活動したセーフティーリーダーに対しては市が表彰を行っている（毎年6～7名）。

#### (3) 今後の課題・展望

- ・地域における交通安全の確保・普及には、セーフティーリーダーのようなボランティアの存在が必要不可欠であり、本取組は今後も継続していく予定である。
- ・各地域で展開される地域協働的な取組をセーフティーリーダーが自主的に、あるいは地域のニーズに応じてサポートすることによって地域の交通安全が確保されればよいと考えている。

### 4. 取組の状況



市町村人口 (平成27年2月1日)	交通事故死者数		
	平成24年	平成25年	平成26年
278,660人	17人	11人	12人
	うち高齢者数 13人	うち高齢者数 4人	うち高齢者数 9人

#### 【本件問い合わせ先】

新潟県長岡市  
市民部 市民活動推進課 防犯交通係  
0258-39-2206

事業分類	5.その他（シルバーメール）
------	----------------

**【事例 19】「シルバーメール作戦事業」（福島県）**

児童が作成したシルバーメール（交通安全を呼び掛けるハガキ）を、高齢者に送付することで、交通安全意識を醸成

**1. 取組内容**

**（1）取組の背景と目的**

- ・ 課題となっている高齢者の交通事故防止を図るため、孫など身近な子どもが作成した交通安全を呼びかけるハガキ（シルバーメール）を送ることが効果的であると考え、平成14年度から取組を開始し、それ以降毎年度継続して行っている。

**（2）実施内容**

- ・ 県内の小学校において、3年生を対象とした授業の中で、交通安全教育を実施するとともに、シルバーメールの作成を指導するシルバーメール作成の時間を設けている。
- ・ シルバーメールで高齢者に訴えかける内容は、児童が交通安全教育で学んだことを踏まえて自身で考えることになっている。
- ・ また、児童が作成したシルバーメールについては、自身の祖父母や地域の高齢者に実際に郵送し、交通安全を呼びかけている。
- ・ なお、児童が作成したシルバーメールの中の優秀作品については、各季の交通安全運動のパンフレットや県のホームページで活用している。

**（3）連携先機関**

- ・ 小学校での授業の中で、児童が手紙の作成を実際に体験するとともに、文章力や描写力を向上させるよい機会となるため、小学校に積極的に協力いただいている。
- ・ また、同事業で用いるハガキについては、公益社団法人福島県トラック協会から提供を受けている。

連携先機関名	役割分担
県内小学校	児童への交通安全教育及びハガキ作成指導
福島県トラック協会	郵便ハガキの提供

#### (4) 事業体制

- ・ 県交通対策協議会事業として実施。

当該事業予算	—
本事業担当職員数	3人

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

- ・ 本事業は、県下小学校の3年生全員を対象としており、下記のとおり県内の各小学校へハガキを配付した。
  - 平成24年度 17,000枚
  - 平成25年度 16,500枚
  - 平成26年度 16,000枚

### (2) 成果

- ・ 高齢者に孫などの身近な児童から交通安全を呼びかけることにより、交通安全意識の向上につながった。
- ・ 児童については、ハガキの作成を通じて、交通安全を考えるきっかけとなった。また、ハガキの作成を実際に体験しながら学習する機会ともなっている。

## 3. 取組における課題・留意点と工夫点

### (1) 課題・留意点

### (2) 取組における工夫点

- ・ 優秀作品の中から福島県交通対策協議会の交通安全運動のチラシ表紙として活用する外、作品の一部を県のホームページ（本事業の紹介ページ）に掲載している。

### (3) 今後の課題・展望

- ・ 本事業については、継続していく方針である。

## 4. 取組の状況

シルバーメールの例

### 平成25年度「シルバーメール作戦」



出典) 福島県ウェブサイト「みんなですすめよう!高齢者の交通安全 シルバーメール作戦」紹介ページ

<http://www.pref.fukushima.lg.jp/sec/16005d/silver-mail.html>

【取組事業を紹介したインターネットサイト】 <http://www.pref.fukushima.lg.jp/sec/16005d/silver-mail.html>

市町村人口 (平成27年1月1日)	交通事故死者数		
	平成24年	平成25年	平成26年
1,935,142人	89人	79人	87人
	うち高齢者数 55人	うち高齢者数 39人	うち高齢者数 43人

【本件問い合わせ先】

福島県

生活環境部生活交通課

024-521-7158

## 【事例 20】交通事故を減らすまちづくりプロジェクト（愛媛県松前町）

地域住民、行政、ボランティア、地域企業が一体となってワークショップを開催し、危険マップやポスターの作成、交通安全に対する意識啓発を実施

### 1. 取組内容

#### （1）取組の背景と目的

- ・ 松前町は、平成 20 年に大型商業施設が出店以降、幹線道路の新設などもあり、町内外からの車両流入が増加し、交通事情は大きく変化した。
- ・ 人口 10 万人に対する交通事故件数の割合は、平成 22 年に県下ワースト 1 となるなど、交通安全面における環境の整備が急務となり、特に、児童・生徒、高齢者や障がい者等に対する安全確保が課題となった。
- ・ そこで、地域住民、ボランティア、企業や交通行政関係機関が一体となって、様々な視点による交通安全対策を確保する取組をはじめた。具体的には、以下のとおり。
  - ①交通安全に対する高齢者の意識啓発（歩行中などに事故被害者となるリスクの軽減）
  - ②高齢ドライバーに対する指導（事故加害者となるリスクの軽減）
  - ③高齢者の交通安全への地域住民の協力（高齢者の交通安全に配慮する運転啓発等）
  - ④本事業は、平成 24 年度より開始し、今後も継続する予定。

#### （2）実施内容

- ・ 住民自らが考え、行政がサポートしながら関係者と連携して交通事故を減らすまちづくりプロジェクトを推進している。平成 24 年 4 月 1 日より、警察、交通安全協会、学校関係者、ボランティア等から構成される「松前町交通安全推進協議会（以下、「推進協」と言う。）」の委員がワークショップを開催し、住民、ボランティア、企業に対して安全なまちづくりへの思いを共有し、広げている。具体的には、
  - ①警察が提供する事故データを基に推進協が NPO 法人松山大学学生地域創造研究所 Muse に所属する学生と一緒に現場の検証を行い、学生が危険箇所マップを作成する。それを各戸に配布し、小・中・高校で交通安全教育に活用してもらったり、高齢者サロンで町の職員が交通安全講習会を行ったりした。
  - ②町内外の人の心に留まる情報発信を心がけ、交通安全にまちの PR を兼ねたポスターを推進協が作成している。ポスターには推進協委員が出演し、飲食店などにも掲示され、今も広がりを見せている。

#### （3）連携先機関

- ・ 町内会、交通安全協会、交通安全指導員、ボランティア、学校関係者、企業関係者、警察から構成される推進協の委員が主体となって実施している事業である。

#### (4) 事業体制

当該事業費	831 千円（平成 25 年度）
本事業担当職員数	2 人

## 2. 取組の成果・効果

### (1) 実績

- 平成 25 年度実績  
ワークショップの開催：3 回  
ポスター作成・配布：750 枚（当初は 3 種×100 枚だったが、評判が高かったため、3 種×150 枚を増刷）  
（なお、平成 24 年度は、危険箇所マップの作成・配布（20,000 枚）を実施）

### (2) 成果

- 学生が若者視点で作成した危険箇所マップ、まちのPRを兼ねて推進協の委員自らが笑顔で出演したポスターは、“交通安全啓発”という硬いイメージを払拭し、その斬新な企画が好評で、メディアに多く取り上げられた。ポスターは、公共機関だけでなく飲食店などにも掲示され、今なお、掲示に広がりを見せている。
- マップやポスターといった成果品は、住民が主体となり、さまざまな関係者が一緒に作り上げたものであるため、話題性や広がりを持続性があり、商店内や飲食店内でも、本取組について話題になることがあるなど、多くの人の意識啓発につながっている。
- 平成 25 年途中で途切れたが、交通死亡事故ゼロ連続 500 日を達成したことにより、交通安全県民総ぐるみ運動愛媛県本部長より「交通安全対策優良市町表彰」を受けた。
- 町内の交通事故件数の推移は以下のとおり。高齢者が関係する交通事故を含め、全体的に低下傾向にある。

	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
交通事故件数	211	179	160	147	108
うち高齢者が関係した交通事故件数	60	64	42	49	40

## 3. 取組における課題・留意点と工夫点

### (1) 課題・留意点

- 人材不足
- 関係者間の調整、協力体制構築
- コーディネート力

### (2) 取組における工夫点

- 推進協では、住民の声を大事にし、住民が主体的に気持ちよく参加できる環境づくりに努めた。ポスターの作成では、「まちのPR」要素を組み込むため、限られた日程、限られた予算での撮影が必要であったが、様々な分野の方が趣旨に賛同・協力してくれたおかげで、安全なまちづくりへの思いを共有し、広げていく人が増えていった。
- ワークショップ形式を採用したため、参加者が意見を述べやすく、結束力が高まった。

### (3) 今後の課題・展望

- ・現在は行政が場の提供を行い、推進協の活動をサポートしているが、今後は組織としてさらに自立的に活動できるよう発展して欲しい、と考えている。

## 4. 取組の状況

ワークショップの様子	危険箇所マップを利用した 高校での交通安全教育	高齢者サロンでの 交通安全講習	
			
交通安全啓発 PR ポスター		ガソリンスタンドに 掲示されたポスター	
			
<p>出典) 愛媛県松前町提供資料 【取組事業を紹介したインターネットサイト】</p> <p>平成 24 年度の取組 (愛媛県中予地方局公式 facebook) <a href="https://www.facebook.com/media/set/?set=a.462640973798654.106362.233183103411110&amp;type=3">https://www.facebook.com/media/set/?set=a.462640973798654.106362.233183103411110&amp;type=3</a></p> <p>平成 25 年度の取組 (愛媛県中予地方局公式 facebook) <a href="https://www.facebook.com/media/set/?set=a.604764916252925.1073741997.233183103411110&amp;type=3">https://www.facebook.com/media/set/?set=a.604764916252925.1073741997.233183103411110&amp;type=3</a></p>			

市町村人口 (平成 26 年 12 月 31 日)	交通事故死者数		
	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年
31,153 人	0 人	2 人	0 人
	うち高齢者数 0 人	うち高齢者数 1 人	うち高齢者数 0 人

【本件問い合わせ先】  
愛媛県松前町  
保健福祉部町民課  
0899-85-4228

## 第6章 まとめ

### 1. 好事例の特徴の整理

第5章で見た好事例には、事業実施上、幾つの特徴が含まれている。それらの特徴を整理すると、以下のとおりとなる。

#### (1) 企業・学校・住民との連携

・地元企業や地元住民、NPO を巻き込んで事業を実施すると事業に広がりが出る。

#### (2) 福祉部門との連絡・連携

・高齢者と接点が多い民生委員を介すると、自宅にこもりがちな高齢者へ周知しやすい。

#### (3) 公共交通機関との連携

・高齢者による自動車運転を抑制するため、公共交通を利用しやすくする。

#### (4) 孫世代との交流

・高齢者は、大人からの呼びかけに比べ、子供からの呼びかけを聞き入れやすい。

#### (5) 話題作り・メディアの活用

・特徴ある施策を実施し、メディアを通じて報じてもらおうと、家庭で交通安全の話をするきっかけとなりやすい。

#### (6) 最新機材の利用

・地元立地の企業から、シミュレーター等の機材を借り入れて実践的講習を行うと、交通安全に対する意識が高まる。

#### (7) 他の催事機会を利用

・高齢者クラブの月例会や地区の運動会など、他の行催事の一部を利用して講習等を実施すると、効率的である。

第5章の好事例で取り上げた各取組について、上記(1)から(7)に該当する取組を当てはめると、次の図表のとおりとなる。

図表 6-1 好事例に含まれる特徴の整理

	企業・学校・住民 を巻き込み	福祉部門との 連携	公共交通機関 との連携	世代間交流	話題作り・メディア の活用	最新機材 の利用	催事の活用
<b>(1) 交通安全教室・講習会</b>							
【事例1】高齢者向け交通安全教室(北海道江別市)		○					○
【事例2】世代間交流ドライビングスクールなど(富山県滑川市)	○			○	○		
【事例3】世代間交流交通安全教室(山形県山辺町)	○	○		○			○
【事例4】高齢者運転講習会(長崎県)	○					○	
【事例5】「秋の全国交通安全運動」石岡地区交通安全総決起大会(茨城県石岡市)					○		○
【事例6】高齢者対象の出前講座(福岡県宇美町)							○
【事例7】交通安全専門指導員事業(鹿児島県霧島市)		○				○	
【事例8】世代間交流交通安全教室(岐阜県郡上市)	○			○			
<b>(2) 交通安全グッズ・冊子の作成・配布</b>							
【事例9】出前講座(交通安全講話)等におけるゆるキャラ活用型交通安全(愛知県豊川市)					○		
【事例10】反射材ファッションショーの開催(富山県射水市)	○			○	○		
【事例11】高齢者交通事故防止総合対策事業(長崎県)	○	○					
【事例12】警察署との協力による自転車装着用後方確認ミラー配布事業(千葉県柏市)							○
<b>(3) 高齢者訪問</b>							
【事例13】高齢者世帯訪問事業「お達者訪問大作戦」(埼玉県)	○	○					
【事例14】防犯・交通安全啓発高齢者訪問事業(長崎県五島市)	○	○		○			
<b>(4) 運転免許返納支援</b>							
【事例15】高齢者運転免許証自主返納支援事業(山形県村山市)			○		○		
【事例16】高齢者運転免許自主返納支援事業(富山県氷見市)	○		○		○		
<b>(5) その他</b>							
【事例17】地元金融機関・商店との協力による高齢者宅訪問・啓発事業(北海道帯広市)	○	○					○
【事例18】セーフティリーダー認定制度(新潟県長岡市)	○					○	
【事例19】シルバーメール作戦事業(福島県)	○			○			
【事例20】交通事故を減らすまちづくりプロジェクト(愛媛県松前町)	○						

## 2. 想定していた効果・成果が得られなかった要因・課題に対応する好事例での参考となる取組

第5章で取り上げた取組の好事例からは、第4章で取り上げた「想定していた効果・成果が得られなかった要因・課題」に対応する対応策や教訓、示唆を導くこともできる。

「(1) こもりがち、または交通安全意識の低い高齢者の関心を高めることに課題のある例」に対しては、このような高齢者にアクセスする手段が問われる。例えば、日頃から独居高齢者と接点のある民生委員（福祉部門）との連絡・連携によって、高齢者にアクセスしやすくなる可能性がある。

「(2) 広報・啓発活動を行うべき対象、場所、時間の設定に課題のある例」に対しては、自治体の広報紙だけではなく、直接、高齢者クラブへの出前講座を行ったり、高齢者クラブの会長を通じて募集を呼びかける、SNSの活用など、あらゆるルートを使った営業活動が望まれる。

「(3) 講習内容を実践してもらうことに課題のある例」に対しては、最新機材を用いて身体能力の変化を体験する講習が有効である、という見方がある一方、身体能力の変化を体験すると、それを悲観的に捉え、精神的に落ち込んでしまい、交通安全講習に足を向けなくなる高齢者がいるという報告もある。また、孫世代と一緒に学習することによって、交通安全を意識と実践の両面から高めることができる、という指摘もあり、交通安全講習の内容を高齢者に実践してもらう可能性を高める工夫の余地はまだある、と言える。

「(4) 交通安全グッズ等の配布物を活用してもらうことに課題のある例」に対しては、デザイン性・ファッション性の高いものにすることや、配布だけではなくその場で添付したり器具を装着したりすること等により、利用率を高めてもらう工夫が必要になる。また、ゆるキャラなど、地域住民に親しまれているキャラクターを用いたり、メディアに取り上げてもらうなど、家庭での話題に挙げてもらえるようにする努力も必要になる。

「(5) 他機関・他事業との連携に課題のある例」については、高齢者が多く集まる他の行催事の機会を利用して交通安全講習を行うことが効率的である反面、振り込め詐欺防止の啓発など、他の内容に関心が行ってしまい、交通安全の意識向上のための啓発への関心が低下してしまうおそれもある。そのため、組み合わせるべき内容の検討が必要である。また、警察や交通安全協会との連絡・連携はもとより、ここでも孫世代からのメッセージが有効に機能する可能性がある。

「(6) 免許自主返納に際し、代替提供するモノの使い勝手に課題を抱える例」については、身分証代わりになっていた運転免許証に代替できるモノや、自家用車を運転しなくなる際に必要となる公共交通機関の利用勝手をどこまで高められるかが鍵になる。

「(7) その他の課題を抱える例」については、シニアリーダーを養成する上での工夫や、まちづくりの上での住民、企業の巻き込み方が問われる。

以下では、第5章で取り上げた取組の好事例が、第4章で取り上げた「想定していた効果・成果が得られなかった要因・課題」のいずれに対応する事例となり得るのかを示す。第5章で紹介した取組が、「第4章 想定していた効果・成果が得られなかった要因・課題」のすべてを解決できているわけではないが、いくつかの要因・課題は克服できると考えられる。

「(1) こもりがち、または交通安全意識の低い高齢者の関心を高めることに課題のある例」に対応する好事例での参考となる取組

【事例7】交通安全専門指導員事業（鹿児島県霧島市）

・・・老人クラブ代表に直接参加を督促。教室への参加は健康マイレージポイント対象。

【事例13】高齢者世帯訪問事業「お達者訪問大作戦」（埼玉県）

・・・独居高齢者宅訪問にノウハウのある民生委員が交通安全啓発を実施。

【事例14】防犯・交通安全啓発高齢者訪問事業（長崎県五島市）

・・・民生委員と小学生とで独居高齢者宅等を訪問。

「(2) 広報・啓発活動を行うべき対象、場所、時間の設定に課題のある例」に対応する好事例での参考となる取組

【事例1】高齢者向け交通安全教室（北海道江別市）

・・・講習内容メニューは高齢者クラブが選択。公休日の開催要望にも対応。

【事例2】世代間交流ドライビングスクールなど（富山県滑川市）

・・・福祉系学校の若者や給食調理場も巻き込んだ特徴あるイベントの中で啓発。

【事例5】「秋の全国交通安全運動」石岡地区交通安全総決起大会（茨城県石岡市）

・・・腹話術や落語を交えた交通安全教室を実施。

【事例9】出前講座(交通安全講話)等におけるゆるキャラ活用型交通安全（愛知県豊川市）

・・・出前講座では、地元での交通安全話題を中心とし、地元ゆるキャラグッズも活用。

【事例10】反射材ファッションショーの開催（富山県射水市）

・・・メディアへの露出が高くなる時期を狙って開催。

【事例11】高齢者交通事故防止総合対策事業（長崎県）

・・・高齢者の利用が多い医療関係施設窓口での広報。

【事例17】地元金融機関・商店との協力による高齢者宅訪問・啓発事業（北海道帯広市）

・・・地元金融機関による訪問、商店先での街頭啓発を実施。

「(3) 講習内容を実践してもらうことに課題のある例」に対応する好事例での参考となる取組

【事例2】世代間交流ドライビングスクールなど（富山県滑川市）

・・・世代間交流を通じた特徴あるイベントの中での交通安全啓発を実施。

【事例3】 世代間交流交通安全教室（山形県山辺町）

・・・孫世代との交流の中で交通安全講習を実施。

【事例4】 高齢者運転講習会（長崎県）

・・・自動車教習所の協力を得て、ドライブレコーダーを活用した実技講習を実施。

【事例8】 世代間交流交通安全教室（岐阜県郡上市）

・・・高齢者と幼児が触れ合う実践型・体験型の講習を実施。

【事例19】 シルバーメール作戦事業（福島県）

・・・高齢者が喜ぶ孫世代からのメッセージをはがきで送付。

「(4) 交通安全グッズ等の配布物を活用してもらうことに課題のある例」に対応する好事例での参考となる取組

【事例9】 出前講座(交通安全講話)等におけるゆるキャラ活用型交通安全（愛知県豊川市）

・・・地元で親しまれているゆるキャラ反射材を配布。

【事例10】 反射材ファッションショーの開催（富山県射水市）

・・・服飾学校の協力を得て、反射材のおしゃれな活用法を提案。

【事例12】 警察署との協力による自転車装着用後方確認ミラー配布事業（千葉県柏市）

・・・自転車での来訪者には、その場で装着。

「(5) 他機関・他事業との連携に課題のある例」に対応する好事例での参考となる取組

【事例3】 世代間交流交通安全教室（山形県山辺町）

・・・小学校や地区運動会などの場を活用。

【事例6】 高齢者対象の出前講座（福岡県宇美町）

・・・子供を見守る研修員には高齢者が多いため、研修会時に交通安全講話も実施。

【事例7】 交通安全専門指導員事業（鹿児島県霧島市）

・・・交通安全教室への参加は、健康マイレージポイント事業の対象。

【事例14】 防犯・交通安全啓発高齢者訪問事業（長崎県五島市）

・・・独居高齢者訪問に実績のある民生委員と、高齢者が交流を喜ぶ孫世代との協力。

【事例17】 地元金融機関・商店との協力による高齢者宅訪問・啓発事業（北海道帯広市）

・・・戸別訪問を行う金融機関が啓発も実施。商店は高齢者の安全な時間帯に特売。

「(6) 免許自主返納に際し、代替提供するモノの使い勝手に課題を抱える例」に対応する好事例での参考となる取組

【事例15】 高齢者運転免許証自主返納支援事業（山形県村山市）

・・・バスやタクシーの無期限かつ比較的高額な利用券を交付。

【事例16】 高齢者運転免許証自主返納支援事業（富山県氷見市）

・・・公共交通機関の利用や協賛商店での料金割引。

「(7) その他の課題を抱える例」に対応する好事例の参考となる取組

<シニアリーダー養成の継続性に課題を抱える例>への対応

**【事例 18】** セーフティリーダー認定制度（新潟県長岡市）

・・・市による認定制度とともに、認定後も研修会を実施しフォロー。

<高齢者の安全に配慮したまちづくりに課題を抱える例>への対応

**【事例 20】** 交通事故を減らすまちづくりプロジェクト（愛媛県松前町）

・・・市民や企業が主体となりワークショップを開催し、危険マップやポスターを作成。

## 内閣府 委託

# 高齢者の交通安全確保のための対策に関するアンケート ご協力をお願い

2014年9月

三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

本アンケートは、三菱UFJリサーチ&コンサルティング（株）が、内閣府からの委託を受けて実施させて頂くものです。本調査では、高齢者の交通安全確保のために各地方自治体で取り組んでおられる対策について実態・傾向を把握するとともに成功事例の要因分析等を行い、その結果を皆様にフィードバックすることで、国として各自治体の取り組みを後押し、高齢者の交通安全対策の促進を図ることを目的としています。

皆様方からいただくご回答の一つ一つが、高齢者の交通安全の実現にとって極めて有用なものとなることから、ご協力の程、何とぞよろしくお願い申し上げます。

～ はじめに ～

○ 交通安全対策事業の実施部署が複数にまたがる場合には、関連部署間で回覧のうえご検討ください。

○ 本アンケートは、大きく分けて以下の5つのセクションから構成されています。

- I. 貴自治体における交通事故の発生状況について
- II. 高齢者の交通安全対策に係る取り組み体制について
- III. 高齢者の交通安全対策に係る施策・事業の実施状況について
- IV. 高齢者の交通安全対策に係る個別の施策・事業の実施状況について
- V. 当初想定していた効果・成果が得られなかった取り組みについて

○ この調査に関するお問い合わせは、下記までお願い致します。

三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社

経済・社会政策部 tel.\*\*-\*\*\*\*-\*\*\*\* （担当：\*\*\*、\*\*\*\*、\*\*\*、\*\*\*）

お問い合わせ受付時間：月曜～金曜日 10時～12時、および13時～18時

e-mail：\*\*\*\*\*@\*\*\*\*\*.jp

～ 用語の定義等について ～

○ 本調査における「自治体」とは、都道府県、市町村及び特別区を指します。但し、教育委員会・公安委員会等の各種行政委員会のほか、各都道府県においては公安委員会の管理下にある都道府県警察・警察署を含みません。

○ また、本調査における「取組」「施策・事業」とは、貴自治体が主体的に実施する事業（直轄・単独事業のみならず、民間団体・関連団体等への委託事業や補助事業も含みます）のほか、貴自治体以外の団体が主体的に実施する事業のうち、貴自治体が積極的に関与している事業も含みます。

問1 アンケートにご回答頂く代表者の方のご連絡先等についてご記入ください。

(注) ご回答頂く部署が複数にまたがる場合には、その代表の方のご連絡先をご記入下さい。本連絡先は、ご記載頂いた内容についてお問い合わせをさせて頂く際に活用させていただきます。

貴自治体名	〔 都 道 府 県 〕		
	〔 市 区 町 村 〕		
所属部署名			
役職・お名前※			
e - m a i l		電 話	

※ 個人情報の管理につきましては、本調査票の14ページをご参照下さい。

付問 貴自治体内での交通事故死者数と高齢者の交通事故死者数、高齢者の運転免許保有者数(各年末時点)をお答えください。年末時点で把握されていない場合は、貴自治体が把握されている最もそれに近い時点の数でお答えください。0人の場合は空欄のままとせず「0」とご記入ください。

(注) 高齢者の免許保有者数について、貴自治体で把握していない場合は、空欄のまま構いません。

	交通事故死者数	高齢者の交通事故死者数	高齢者の運転免許保有者数
平成23年			
平成24年			
平成25年			

## I. 貴自治体における交通事故の発生状況についてお伺いします。

問2 貴自治体内で発生している交通事故の傾向・特徴(最近どのような交通事故が増えているか)について、あてはまるもの全てを選んでください。

(注) 貴自治体で把握している統計情報によりがたい場合は、交通安全担当者等の個人的認識を含めてお答えになっても構いません。

1. 歩行中の高齢者が関係する交通事故(主として被害者として)
2. 高齢ドライバーが関係する交通事故(主として加害者として)
3. 自転車乗用中の高齢者が関係する交通事故(当人が被害者または加害者となる場合の両方)
4. 後期高齢者が関係する交通事故(当人が被害者または加害者となる場合の両方)
5. 認知症高齢者の徘徊中に発生する事故(主として被害者として)
6. 子供の通学・下校時における交通事故(主として被害者として)
7. 子供の自転車乗用における交通事故(当人が被害者または加害者となる場合の両方)
8. 携帯電話・スマートフォンの使用中に発生する交通事故(当人が被害者または加害者となる場合の両方)
9. 飲酒運転による交通事故
10. 通行規制の変更や新たな道路の開通など、交通環境が変化した場所での高齢者の交通事故(当人が被害者または加害者となる場合の両方)
11. その他の交通事故(具体的に: \_\_\_\_\_)
12. 特にない

## Ⅱ. 高齢者の交通安全対策に係る取り組み体制についてお伺いします。

問3 貴自治体が高齢者の交通安全対策に取り組む際、どのような相手と連携・調整を行っていますか。あてはまるもの全てを選んでください。

(注) 施策・事業の企画・立案段階、広報・PR 段階、事業実施段階の全てを含みます。

1. 地域組織（町内会、民生委員、商店会、老人クラブ等）（具体的に： \_\_\_\_\_）
2. 交通安全協会
3. NPO・ボランティア
4. 医療・介護関係事業所（病院、介護施設・薬局等）
5. 商業施設（ショッピングセンター等）
6. 自動車教習所
7. 都道府県庁
8. 県下もしくは近隣の市区町村
9. 警察
10. 国の出先機関（地方運輸局、地方整備局等）
11. 農業協同組合（JA）
12. その他団体（商工会議所・商工会、民間団体等）・個人（具体的に： \_\_\_\_\_）
13. 特にない

## Ⅲ. 高齢者の交通安全対策に係る施策・事業の実施状況についてお伺いします。

問4 以下の質問では、今年度\*を含む直近3ヶ年度（平成24～26年度）において貴自治体を実施した、高齢者の交通安全対策に係る施策・事業についてお伺いします。実施有無について、それぞれあてはまるものを選んでください。

\* 今年度分については、実施済みの取り組みが調査対象となります。今年度においてこれから実施予定の取り組みは除外してお答えください。

施策・事業の種類	実施有無	実施有無	
		実施したことがある	実施したことはない
① 交通安全教室・講習会	⇒	1	2
② 交通安全グッズ・冊子（反射材、交通安全マップ、教本、チラシ等）の作成・配布	⇒	1	2
③ 高齢者訪問（独居高齢者など地域で孤立しがちな高齢者へのフォロー等）	⇒	1	2
④ 交通安全施設の整備（照明、道路標示等）	⇒	1	2
⑤ 運転免許返納支援（手数料免除等）	⇒	1	2
⑥ 交通安全シニアリーダーの育成	⇒	1	2
⑦ 街中や施設（例：医療機関・介護施設等高齢者が集まる場所）でのPR・見守り活動	⇒	1	2
⑧ 総合的なまちづくり事業（高齢者の安全・安心に配慮したまちづくりの推進等）	⇒	1	2
⑨ その他の取り組み（具体的に： _____）	⇒	1	2

IV. 高齢者の交通安全対策に係る個別の事業・施策の取り組み状況についてお伺いします。

問 4 (直近 3 ヶ年度で貴自治体を実施した高齢者の交通安全対策) で「①交通安全教室・講習会」を「1. 実施したことがある」と回答した自治体にお伺いします。

「2. 実施したことがない」場合は、問 6 にお進みください。

問5 「①交通安全教室・講習会」に関する取り組みについてお伺いします。

5-1 「①交通安全教室・講習会」に関連する施策・事業の名称を具体的にご記入ください。

5-2 その取り組みの種別について、最もあてはまるもの 1 つ選んでください。

1. 直轄 (単独) 事業
  2. 他の団体への委託事業
  3. 他の団体への補助事業
  4. 貴自治体以外の団体・組織が実施する事業
  5. その他 (国や都道府県からの補助事業を含む)

5-3 その取り組みは何力年にわたって実施されていますか。最もあてはまるもの 1 つ選んでください。

1. 単年度事業
  2. 2～3年
  3. 4～5年
  4. 6年以上

5-4 その取り組みの実施目的について、あてはまるもの全てを選んでください。

1. 交通安全に対する高齢者の意識啓発 (歩行中などに事故被害者となるリスクの軽減)
  2. 高齢ドライバーに対する指導 (事故加害者となるリスクの軽減)
  3. 高齢の自転車運転者に対する指導 (安全な乗り方に関する講習)
  4. 高齢者の交通安全への地域住民の協力 (高齢者の交通安全に配慮する運転に関する講習等)
  5. その他 (具体的に : \_\_\_\_\_ )

5-5 その取り組みの特徴や工夫点について、あてはまるもの全てを選んでください。

1. 参加・体験・実践型（運転適性診断、疑似加齢体験、スケアード・ストレイト、交通安全コンテスト\*等）
2. 世代間交流（孫と一緒に交通安全について学ぶ等）
3. 交通安全機器や最新の技術・ツール（シミュレーター、ドライブレコーダー、特殊車両、脳トレ等）の活用
4. 他の催し（高齢者の健康づくり等）とのセット
5. その他（具体的に： \_\_\_\_\_）

※ グループ単位で無事故・無違反を競う等

5-6 その取り組み（交通安全教室・講習会）での講師はどなたですか。あてはまるもの全てを選んでください。

1. 交通安全協会・交通安全指導員（貴自治体の嘱託職員の場合を含む）
2. 警察官
3. 自動車教習所指導員
4. 自治体職員
5. 交通安全シルバーリーダー
6. 専門のスタントマン
7. ボランティア・NPO職員
9. その他（具体的に： \_\_\_\_\_）

5-7 その取り組みを実施するにあたって、貴自治体や前問で回答した講師のほかにどのような機関・団体が参画・関与していますか。あてはまるもの全てを選んでください。

1. 地域組織（町内会、民生委員、商店会、老人クラブ等）（具体的に： \_\_\_\_\_）
2. 交通安全協会
3. NPO・ボランティア
4. 医療・介護関係事業所（病院、介護施設・薬局等）
5. 商業施設（ショッピングセンター等）
6. 自動車教習所
7. 都道府県庁
8. 県下もしくは近隣の市区町村
9. 警察
10. 国の出先機関（地方運輸局、地方整備局等）
11. 農業協同組合（JA）
12. その他団体（商工会議所・商工会、民間団体等）（具体的に： \_\_\_\_\_）
13. 特にない

5-8 5-5 でお答えになった取り組みの特徴や工夫点のほか、安全教室・講習会での講習内容や関係者間での役割分担などについて具体的にご記入ください。

5-9 交通安全教室・講習会の受講者募集や受講予定者の参加促進等に向けて、何か工夫をされましたか。記入例を参考に具体的にご記入ください。

例：地元の薬局と連携し、その従業員・スタッフを通じて告知を行った（従業員からの直接の声かけ、チラシの配布、等）

例：交通安全教室の開催されることを受講予定者が忘れないよう、開催直前に高齢者宅を訪問し、再度告知を実施

例：他の催し物（振り込め詐欺防止講習会等）と共同開催

5-10 その取り組み（交通安全教室・講習会）の直近実施年度における実施実績について、可能な限り具体的にご記入ください。

交通安全教室・講習会の開催時期・場所、開催時間帯（例：●時～●時まで）、開催回数、参加者数などについて

5-11 この取り組み（施策・事業）の実施によってどのような効果・成果※がありましたか。あてはまるものをすべて選んでください。

※ 効果・成果とは、この取り組み（施策・事業）がどの程度目的を達成したのか、あるいは社会にどのような影響を与えたかなどを示すもので、数量として把握できない定性的なものも含まれます。

（注）交通安全担当者等の個人的認識を含めてお答えになっても構いません。

1. 交通事故の減少

2. 交通安全に対する意識の高まり

3. 自転車・自動車の運転マナーの向上

4. その他（具体的に：

）

付問 上記で回答した効果・成果に関して、その具体的内容や関連するエピソード等がございましたらご記入頂けないでしょうか。

例：自動車免許を保有した経験のない高齢者が交通規則を理解するようになり、自らの交通安全に対する意識が高まった等

5-12 前問 5-11 でお答えになった成果・効果に対する評価について、あてはまるもの1つを選んでください。

1. 当初の想定以上の成果・効果が得られた
2. 当初の想定どおりの成果・効果が得られた
3. 当初想定した成果・効果があまり得られなかった（具体的な理由： \_\_\_\_\_）
4. 当初想定した成果・効果が全く得られなかった（具体的な理由： \_\_\_\_\_）

5-13 この取り組みを実施するにあたって、どのような課題・問題点に直面しましたか。あてはまるものをすべて選んでください。

1. 高齢者への周知徹底が難しい（安全教室・講習会に参加申し込みしたことを忘れてしまう等）
2. 自宅にこもりがちな高齢者（独居の方など）の参加を促すことが難しい
3. 高齢者の家族の協力が無い（送迎の都合が合わないなど）と参加を促すことが難しい
4. 必要な予算を十分に確保できない
5. 必要な時間が不足
6. 必要な人材が不足（必要な資質・能力の具体的な内容： \_\_\_\_\_）
7. 取り組み実施に係る知識・ノウハウが不足（必要な知識・ノウハウの具体的な内容： \_\_\_\_\_）
8. 適切な教材がない
9. 関係者間の調整、協力体制の構築が難しい
10. 住民の理解が得られない、関心が低い
11. 成果が出るまでに時間がかかる
12. 成果の適正な評価が困難
13. 国の規制など制度的な制約が存在（制約の具体的な内容： \_\_\_\_\_）
14. その他（具体的に： \_\_\_\_\_）
15. 特になし

問4（直近3ヶ年度で貴自治体を実施した高齢者の交通安全対策）で「②交通安全グッズ・冊子の作成・配布」を「1. 実施したことがある」と回答した自治体にお伺いします。「2. 実施したことがない」場合は、問7にお進みください。

問6 交通安全グッズ・冊子の作成・配布に係る取り組みの実施状況についてお伺いします。

6-1 「②交通安全グッズ・冊子の作成・配布」に関連する施策・事業の名称を具体的にご記入ください。

6-2 その取り組みの種別について、最もあてはまるもの1つを選んでください。

1. 直轄（単独）事業
2. 他の団体への委託事業
3. 他の団体への補助事業
4. 貴自治体以外の団体・組織が実施する事業
5. その他（国や都道府県からの補助事業を含む）

6-3 その取り組みは何力年にわたって実施されていますか。最もあてはまるもの1つを選んでください。

- 1. 単年度事業
- 2. 2～3年
- 3. 4～5年
- 4. 6年以上

6-4 どのようなグッズ・冊子等を作成しましたか。あてはまるもの全てを選んでください。

- 1. 反射材・ライト
- 2. 交通安全マップ（ヒヤリ・ハットマップ等）
- 3. 教本・冊子
- 4. パンフレット・チラシ
- 5. その他（具体的に )

6-5 そのグッズ・冊子等を作成・配布した目的について、あてはまるもの全てを選んでください。

- 1. 交通安全に対する高齢者の意識啓発（歩行中などに事故被害者となるリスクの軽減）
- 2. 高齢ドライバーに対する指導（事故加害者となるリスクの軽減）
- 3. 高齢の自転車運転者に対する指導（安全な乗り方に関する啓発）
- 4. 高齢者の交通安全への地域住民の協力（高齢者の交通安全に配慮する運転に関する啓発等）
- 5. その他（具体的に : )

6-6 その取り組みの特徴や工夫点について、あてはまるもの全てを選んでください。

- 1. 高齢者参加型（現地調査により交通安全マップを作成、ワークショップ開催等）
- 2. 世代間交流
- 3. デザイン性・実用性の高いグッズ・冊子等を作成
- 4. クイズ形式などの楽しめる内容
- 5. その他（具体的に : )

6-7 そのグッズ・冊子等の作成・配布等にあたって、貴自治体のほかにどのような機関・団体が参画・関与していますか。あてはまるもの全てを選んでください。

- 1. 地域組織（町内会、民生委員、商店会、老人クラブ等）（具体的に : )
- 2. 交通安全協会
- 3. NPO・ボランティア
- 4. 医療・介護関係事業所（病院、介護施設・薬局等）
- 5. 商業施設（ショッピングセンター等）
- 6. 自動車教習所
- 7. 都道府県庁
- 8. 県下もしくは近隣の市区町村
- 9. 警察
- 10. 国の出先機関（地方運輸局、地方整備局等）
- 11. 農業協同組合（JA）
- 12. その他団体（商工会議所・商工会、民間団体等）（具体的に : )
- 13. 特にない

6-8 6-6 でお答えになった取り組みの特徴や工夫点のほか、作成したグッズ・冊子等の具体的な内容や関係者間での役割分担などについてご記入ください。

6-9 そのグッズ・冊子等の配布・普及促進に向けて、何か工夫をされました。記入例を参考に具体的にご記入ください。

例：地元の介護施設と連携し、その従業員・スタッフを通じて配布、使い方の説明を行った  
例：振り込め詐欺防止講習会等、高齢者が集まる場を利用してグッズの配布等をおこなった。

6-10 その取り組み（交通安全グッズ・冊子等の作成・配布）の直近実施年度における実施実績について、可能な限り具体的にご記入ください。

グッズ・冊子等の配布数、配布場所、配布方法などについて

6-11 この取り組みの実施によってどのような効果・成果※がありましたか。あてはまるものをすべて選んでください。

※ 効果・成果とは、この取り組み（施策・事業）がどの程度目的を達成したのか、あるいは社会にどのような影響を与えたかなどを示すもので、数量として把握できない定性的なものも含まれます。

（注）交通安全担当者等の個人的認識を含めてお答えになっても構いません。

1. 交通事故の減少
  2. 交通安全に対する意識の高まり
  3. 自転車・自動車の運転マナーの向上
  4. その他（具体的に： \_\_\_\_\_）

付問 上記で回答した効果・成果に関して、その具体的内容や関連するエピソード等がございましたらご記入頂けないでしょうか。

例：自動車免許を保有した経験のない高齢者が交通規則を理解するようになり、自らの交通安全に対する意識が高まった等

6-12 前問 6-11 でお答えになった成果・効果に対する評価について、あてはまるもの1つを選んでください。

1. 当初の想定以上の成果・効果が得られた
2. 当初の想定どおりの成果・効果が得られた
3. 当初想定した成果・効果があまり得られなかった（具体的な理由： ）
4. 当初想定した成果・効果が全く得られなかった（具体的な理由： ）

6-13 この取り組みを実施するにあたって、どのような課題・問題点に直面しましたか。あてはまるものをすべて選んでください。

1. グッズ・冊子等に対する高齢者のニーズを把握することが難しい
2. 自宅にこもりがちな高齢者（独居の方など）への配布、周知徹底が難しい
3. 高齢者の家族の協力がなく、グッズや冊子を身につけてもらえない
4. 必要な予算を十分に確保できない
5. 必要な時間が不足
6. 必要な人材が不足（必要な資質・能力の具体的な内容： ）
7. 取り組み実施に係る知識・ノウハウが不足（必要な知識・ノウハウの具体的な内容： ）
8. 適切な教材がない
9. 関係者間の調整、協力体制の構築が難しい
10. 住民の理解が得られない、関心が低い
11. 成果が出るまでに時間がかかる
12. 成果の適正な評価が困難
13. 国の規制など制度的な制約が存在（制約の具体的な内容： ）
14. その他（具体的に： ）
15. 特になし

問4の「③高齢者訪問」～「⑨その他の取り組み」のうち、少なくとも1つ以上を「1. 実施したことがある」と回答した自治体にお伺いします。

③～⑨のいずれも「2. 実施したことがない」場合は、問8にお進みください。

問7 「実施したことがある」取り組みのうち、「近隣の自治体では実施されていない」「地域固有の実情に即した取り組みを実施している」など、貴自治体の「独自性」が最も高いと思われるものはどれですか。あてはまるものを1つ選んでください。

（注）交通安全担当者等の個人的認識を含めてお答えになっても構いません。

1. 高齢者訪問
2. 交通安全施設整備
3. 運転免許返納支援
4. シニアリーダー育成
5. 街中や施設でのPR・見守り活動
6. 総合的なまちづくり事業
7. その他の取り組み
8. 独自性が高いものは特になし ⇒ 問8にお進みください

7-1 その取り組み（施策・事業）の名称を具体的にご記入ください。

7-2 その取り組みの種別について、最もあてはまるもの1つ選んでください。

1. 直轄（単独）事業
2. 他の団体への委託事業
3. 他の団体への補助事業
4. 貴自治体以外の団体・組織が実施する事業
5. その他（国や都道府県からの補助事業を含む）

7-3 その取り組みは何力年にわたって実施されていますか。最もあてはまるもの1つ選んでください。

1. 単年度事業
2. 2～3年
3. 4～5年
4. 6年以上

7-4 その取り組みの実施目的について、あてはまるもの全てを選んでください。

1. 交通安全に対する高齢者の意識啓発（歩行中などに事故被害者となるリスクの軽減）
2. 高齢ドライバーに対する指導（事故加害者となるリスクの軽減）
3. 高齢の自転車運転者に対する指導（安全な乗り方に関する啓発）
4. 高齢者の交通安全への地域住民の協力（高齢者の交通安全に配慮する運転に関する啓発等）
5. その他（具体的に： \_\_\_\_\_）

7-5 その取り組みでは、貴自治体のほかにどのような機関・団体が参画・関与していますか。あてはまるもの全てを選んでください。

1. 地域組織（町内会、民生委員、商店会、老人クラブ等）（具体的に： \_\_\_\_\_）
2. 交通安全協会
3. NPO・ボランティア
4. 医療・介護関係事業所（病院、介護施設・薬局等）
5. 商業施設（ショッピングセンター等）
6. 自動車教習所
7. 都道府県庁
8. 県下もしくは近隣の市区町村
9. 警察
10. 国の出先機関（地方運輸局、地方整備局等）
11. 農業協同組合（JA）
12. その他団体（商工会議所・商工会、民間団体等）（具体的に： \_\_\_\_\_）
13. 特にない

7-6 その取り組みについて、①実施に至るまでの背景・経緯、②具体的な事業内容や特徴、③事業実施にあたっての留意点・工夫点などについて可能な限り詳しくご記入ください。

①取り組み実施 に至るまでの 背景・経緯	例：取り組み実施のきっかけとなった、交通安全面に係る地域の課題等
②取り組みの 具体的な事業 内容や特徴	
③事業実施に あたっての 留意点・ 工夫点など	

7-7 その取り組みの直近実施年度における実施実績について、可能な限り具体的にご記入ください。

7-8 この取り組みの実施によってどのような効果・成果※がありましたか。あてはまるものをすべて選んでください。

※ 効果・成果とは、この取り組み（施策・事業）がどの程度目的を達成したのか、あるいは社会にどのような影響を与えたかなどを示すもので、数量として把握できない定性的なものも含まれます。

（注）交通安全担当者等の個人的認識を含めてお答えになっても構いません。

1. 交通事故の減少

2. 交通安全に対する意識の高まり

3. 自転車・自動車の運転マナーの向上

4. その他（具体的に： \_\_\_\_\_）

付問 上記で回答した効果・成果に関して、その具体的内容や関連するエピソード等がございましたらご記入頂けないでしょうか。

例：自動車免許を保有した経験のない高齢者が交通規則を理解するようになり、自らの交通安全に対する意識が高まった等

7-9 前問 7-8 でお答えになった成果・効果に対する評価について、あてはまるもの 1 つを選んでください。

- |                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| 1. 当初の想定以上の成果・効果が得られた             |   |
| 2. 当初の想定どおりの成果・効果が得られた            |   |
| 3. 当初想定した成果・効果があまり得られなかった（具体的な理由： | ） |
| 4. 当初想定した成果・効果が全く得られなかった（具体的な理由：  | ） |

7-10 この取り組みを実施するにあたって、どのような課題・問題点に直面しましたか。あてはまるものをすべて選んでください。

- |  |   |
|--|---|
| 1. 高齢者のニーズを把握することが難しい                    |   |
| 2. 自宅にこもりがちな高齢者（独居の方など）への周知徹底が難しい        |   |
| 3. 高齢者の家族の協力がないと実施できない                   |   |
| 4. 必要な予算を十分に確保できない                       |   |
| 5. 必要な時間が不足                              |   |
| 6. 必要な人材が不足（必要な資質・能力の具体的内容：              | ） |
| 7. 取り組み実施に係る知識・ノウハウが不足（必要な知識・ノウハウの具体的内容： | ） |
| 8. 適切な教材がない                              |   |
| 9. 関係者間の調整、協力体制の構築が難しい                   |   |
| 10. 住民の理解が得られない、関心が低い                    |   |
| 11. 成果が出るまでに時間がかかる                       |   |
| 12. 成果の適正な評価が困難                          |   |
| 13. 国の規制など制度的な制約が存在（制約の具体的内容：            | ） |
| 14. その他（具体的に：                            | ） |
| 15. 特になし                                 |   |

**V. 当初想定していた効果・成果が得られなかった取り組みについて**

問8 前問までにご回答頂いた取り組み以外で、かつ、直近 3 ケ年度（平成 24～26 年度）において貴自治体を実施した高齢者の交通安全確保のための対策のなかで、当初想定していた効果・成果が得られなかった取り組みはありましたか。あてはまるものを一つ選んでください。

（注）事業を行う上でうまくいかなかった経験からは、次回類似の事業を行う際の教訓を得ることができると思いますので、地方自治体間でこの「教訓」に当たる情報を共有するための問いです。

（注）報告書等に個別の自治体名が公表されることは一切ありません。

（注）交通安全担当者等の個人的認識を含めてお答えになっても構いません。

- |                   |
|-------------------|
| 1. あった..... 8-1へ  |
| 2. なかった..... 調査終了 |

8-1 特に効果・成果が得られなかった取り組みを1つ想定していただき、その取り組み内容はどのようなものか、あてはまるものを1つお選びください。

1. 交通安全教室・講習会
2. 交通安全グッズ・冊子（反射材、交通安全マップ、教本、チラシ等）の作成・配布
3. 高齢者訪問（独居高齢者など地域で孤立しがちな高齢者へのフォロー等）
4. 交通安全施設の整備（照明、道路標示等）
5. 運転免許返納支援（手数料免除等）
6. 交通安全シニアリーダーの育成交通安全シニアリーダーの育成
7. 街中や施設（例：医療機関・介護施設等高齢者が集まる場所）でのPR・見守り活動
8. 総合的なまちづくり事業（高齢者の安全・安心に配慮したまちづくりの推進等）
9. その他の取り組み

**事業名、事業目的、対象者、実施方法など**

8-2 当初想定していた効果・成果※はどのようなものでしたか。また、それが得られなかった要因※や、その経験から教訓※は何だったとお考えですか。具体的にご回答下さい。

※当初想定していた効果・成果（例）：最新の映像技術や疑似体験により、交通事故から身を守る大切さを実感を持って理解してもらえるものと想定していた。

※それが得られなかった要因（例）：高齢者の視聴覚の衰えから、内容を十分に理解・体感してもらえなかった。

※その経験から得られた教訓（例）：高齢者の個別の身体能力に合わせた事業実施が必要。

**アンケートは以上で終了です。ご回答ありがとうございました。**

**【個人情報の管理について】**

皆様の個人情報は、三菱UFJリサーチ&コンサルティングのWebページに掲載致しております「個人情報保護方針」及び「個人情報の取扱いについて」に従い適切に取り扱います。

<ご参考 <http://www.murc.jp/corporate/privacy>>

【利用目的】お預かりしている個人情報は、本アンケートに係る問い合わせのために利用させていただきます。個々の調査票の結果やご回答内容が、貴自治体の承諾がなく、他に知られることはございません。

【預託】お預かりしました個人情報は、集計作業等のために預託することがあります。その際には十分な個人情報保護の水準を備える者を選定し、契約等によって保護水準を守るよう定め、適切に取り扱います。

【ご同意頂けない場合】個人情報のご記入は任意です。個人情報をご記入いただけない場合は、所属部署名や役職だけでもご記入頂き、アンケート調査にご回答くださいますよう、お願い申し上げます。

【お問い合わせ先】お預かりしている個人情報の開示、削除等のお申し出、その他のお問い合わせにつきましては、トップページに記載した連絡先までお願い申し上げます。