

## 5. グッドプラクティス

本章では、各市区町村において参考になると思われる交通安全に係る取組内容やその体制について図や写真<sup>7</sup>を用いて紹介する。なお、取り上げた事例は先進的なものに限らず全国的に展開されている取組を含めている。また、有識者による推薦事例も対象として紹介している。

表 5-1 グッドプラクティス一覧

取組の対象	取組の主な内容	市区町村名
高齢者-1	高齢者交通安全モデル地区事業	長野県伊那市
高齢者-2	高齢者免許返納事業	山梨県忍野村
子ども-1	幼児交通安全クラブを通じた交通安全教育	山形県米沢市
子ども-2	通学路交通安全プログラム	愛知県一宮市
子ども-3	保育園・小学校における交通安全教室	長野県伊那市
子ども-4	関係機関の連携による交通安全推進事業	愛媛県松前町
歩行者-1	通学路交通安全プログラム	秋田県横手市
歩行者-2	街頭監視活動	富山県砺波市
自転車-1	自転車マナーアップ推進事業	神奈川県川崎市
自転車-2	自転車教室（電動三人乗り自転車の正しい乗り方講座）	愛知県蟹江町
自転車-3	自転車の安全に関する条例施行	愛知県豊田市
自転車-4	事業者との連携によるサイクルフェスタの開催	大阪府大阪市
自転車-5	自転車通行帯の整備	愛媛県松前町
自転車-6	駅前放置自転車クリーンキャンペーン	千葉県鎌ヶ谷市
生活道路-1	通学路安全対策アクションプログラム	長野県飯田市
生活道路-2	生活道路対策エリア	岐阜県大垣市
生活道路-3	ゾーン30・キッズゾーンの双方合わせての設定	愛知県豊田市
生活道路-4	交通ビッグデータを活用したハンプの設置	愛知県一宮市
その他-1	交通ビッグデータを活用した交通安全対策	千葉県船橋市
その他-2	交通安全施設整備事業	佐賀県佐賀市
その他-3	名古屋大学との協働による交通系社会実証実験	愛知県豊田市

<sup>7</sup> 出典の記載のない図や写真は、当該市区町村提供またはホームページ掲載のものである。

## 高齢者-1：高齢者交通安全モデル地区事業（長野県伊那市）

対策・取組名称	長野県高齢者交通安全モデル地区事業(毎年度通年で実施)
実施主体	市民生活部生活環境課
関連機関	・交通安全教室、サポカー体験：伊那警察署 ・信州いきいきセーフティ：長野県警運転免許センター
実施の経緯	
高齢者の交通事故防止対策の強化を図り、モデル地区を核として周辺地域への交通啓発活動の波及、拡大を図るため。	
取組の概要	
<p><b>【概要】</b></p> <p>毎年、高齢者モデル地区を指定し、重点的な高齢者交通事故対策を実施している。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>交通安全住民大会の実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>警察官による交通安全講和や交通安全教育支援センターによる講習の受講</li> <li>交通安全物品の配布。地域の交通危険箇所の把握</li> <li>基本的にはモデル地区選定地区内のシニアクラブを対象に実施</li> <li>参加者は20名から50名程度（シニアクラブの規模による）</li> <li>基本的にはモデル地区選定地区内のシニアクラブを対象に実施</li> <li>参加者はシニアクラブを通じて募集する</li> </ul> </li> <li>信州いきいきセーフティ <ul style="list-style-type: none"> <li>免許センターに赴き、ドライブシミュレーターを利用して、自身の車の運転についての改善点等を検討する。</li> </ul> </li> <li>サポカー体験乗車 <ul style="list-style-type: none"> <li>警察を通じてサポカー体験乗車の場を設け、サポカーを認知していただく場を設けている。</li> </ul> </li> <li>交通安全体験車(チャレンジ号)を利用した交通啓発活動 <ul style="list-style-type: none"> <li>「運転・歩行能力判断システム」を体験して、交通環境の場で必須となる「認知・判断・操作」能力の弱点分析を実施</li> </ul> </li> <li>孫から作戦 <ul style="list-style-type: none"> <li>モデル地区の保育園児に交通安全お守りの作成を依頼し、祖父母参観日に園児から祖父母にプレゼントする。外郭団体である伊那市交通安全協会と伊那市が協働して事業を行っている。</li> </ul> </li> </ol> <p><b>【地区の選定基準】</b></p> <p>高齢者モデル地区の選定基準について、毎年県からモデル地区事業実施の有無についての調査があり、実施の可否について判断している。地区の選定について、伊那市では、伊那市交通安全協会の18地区の中で輪番制を採用して選定している。また、地区を選定する際には、地区交通安全協会会長や管轄する警察署の交通課長の意見を参考にしている。</p> <p><b>【交通危険箇所の把握及び重点的な対策内容】</b></p> <p>地域の交通危険箇所の把握について、管轄する警察署の協力を得て事故多発箇所等の交通危険箇所を把握している。また、警察が把握していない交通危険箇所については、住民大会の場において住民から意見を聴取し、警察等と情報を共有している。</p> <p>また、モデル地区での「重点的な高齢者交通事故対策」の内容については、警察と協議して決めている。現在は、高齢歩行者と高齢ドライバー対策を活動重点としている。</p>	

効果・評判	
Y	モデル地区の対象となった受け持ちの交通安全協会会長からは、歩行時は夜光反射材の着用率増加が認められ、車両運転時は速度抑制や早めのライト点灯等の安全運転に心がける者が明らかに増加したとの話があった。モデル地区事業参加者(高齢者クラブ等)からは、交通安全について考える機会が増えた等の意見が聞かれ、交通安全意識の高揚が認められる。(高齢者クラブの会合でも、交通安全について話し合う機会が設けられたと聞いている。)
Y	上記評価について、警察にモデル地区事業をおこなった地区の交通事故発生件数を調査してもらったところ、短期間で急激に交通事故が減少している状況は見られなかった。実施した評価の方法については今後検証する必要があると考えている。なお、全体としては、高齢者の交通事故は減少しているが、交通事故発生件数も減少している。そのような状況の中、高齢者が関係する事故は依然として高い割合を維持しており、高齢者の事故が実感できるほど減少しているとは言えない。したがって、今後更に交通事故を減少させるには高齢者対策が重要であると考えている。(高齢者の事故減少といった数値的なデータについては、その都度警察に提供依頼している。)
特徴・工夫	
Y	伊那警察署、伊那市交通安全協会との連携を密にして、情報提供や支援を受けている。長野県警察からの出向者が勤務しているため、警察とのパイプ役となってノウハウを獲得している。
課題	
【課題全般】	
Y	参加者は、普段から交通安全意識の高い者が占めており、交通安全に関心のない方の事業への参加が課題となっている。実施したい施策が多々あるが、予算が限られているため、関係者と協議し、施策に優先順位を設けて実施している。限られた人員で各施策を企画実施するため、開催方法や開催規模等に上限を設けなければならない。
【予算の状況】	
Y	予算の名目について、交通安全対策費として予算を要求している。この予算内で交通安全啓発活動の費用だけでなく、カーブミラーの新規設置や修繕、凍結防止剤等の購入をしている。
Y	予算があれば、交通事故の恐ろしさや交通ルール遵守の必要性を目で見て学べるスケアード・ストレイト交通安全教室を開催して交通事故が日常生活を送る中で容易に起こりうるものであることを理解してほしいが予算の問題等から、伊那市では警察からの出向者の実体験談等を交通安全講習に盛り込んでいる。
【評価の課題】	
Y	安全意識が向上した、あるいは事故が減少したといったアウトカム指標のほか、効果測定の方法については課題としている。効果測定の課題について、交通事故と交通安全講習等の受講の有無について因果関係が明らかでなく、仮に交通安全講習が交通事故防止に効果があるものであるとしても、即効性のあるものなのか、またその効果の有効期間等の把握も困難であると考ええる。
今後の予定	
令和3年度も県に高齢者交通安全モデル地区事業の参加を申請している。	

## 高齢者-2：高齢者免許返納事業（山梨県忍野村）

対策・取組名称	高齢者免許返納事業
実施主体	山梨県忍野村 総務課
関連機関	-
実施の経緯	
全国的に高齢者による運転中の交通事故が増加しており、村内でも高齢者の免許所有率が高いことから、高齢者の運転免許証自主返納を支援し、高齢者の交通事故抑制及び公共交通の利用促進を図るために実施している。令和元年度から、高齢者等外出支援サービス事業の一環として福祉保健部門で事業を行っている。	
取組の概要	
75歳以上の免許返納をされた方を対象に、交通系 IC カードに1万円相当を入金したうえで支給している。その都度入金して繰り返し使用でき、公共交通機関以外にも電子決済が可能な店舗でも使用できるため、現金や乗車券ではなく交通系 IC カードによる支給としている。支給額は、山梨県内市区町村の支給額がおおよそ1万円相当で支給していることから、同等の金額を設定している。（令和2年度予算：300千円）	
効果・評判	
本事業を通じて、具体的な対策について関係機関と協議ができるようになった。ただし、制度の周知がまだされていないように感じられるため、周知に取り組む必要がある。	
特徴・工夫	
現金や乗車券ではなく、その都度入金して繰り返し使用できる交通系 IC カードによる支給とした。	
課題	
実際に公共交通を利用しているかどうか、成果の測定が難しい。現在は具体的な評価指標を設けていないが、今後検討していく予定である。	
今後の予定	
来年度以降も同様の規模で継続する予定である。	

## 子ども-1：幼児交通安全クラブを通じた交通安全教育（山形県米沢市）

対策・取組名称	幼児交通安全クラブ「かもしかクラブ」を通じての交通安全教育の実施
実施主体	市民環境部環境生活課
関連機関	市内幼稚園、保育所及び認定こども園
実施の経緯	
<p>昭和 45 年に山形県内の交通事故により 156 名(内幼児 16 名)が亡くなったことを受け、翌昭和 46 年、山形県警察本部にて交通死亡事故防止対策会議が行われ、かもしかクラブが誕生する。</p> <p>なお、「かもしかクラブ」の構成等について、市内 28 箇所の認定・認可外保育園、幼稚園、認定こども園に在籍する3歳以上の園児延べ 1,597 名(令和2年度)が参加している。(一部2歳児も参加。)</p>	
取組の概要	
<p>幼稚園、保育所及び認定こども園における交通教室を実施し、幼児に対し基本的な交通ルールや交通マナーの教習、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全教育を行う。(昭和 46 年6月～かもしかクラブ)</p> <p>実施回数や時期については、6月から月に1回程度で、年 10 回、毎回テーマを変えて実施している。保護者に対する交通安全教育(親子訓練)の実施にあたり、保護者に対してチラシを発行している。内容は毎年変えており、令和2年度は、「子どもの特性」を重点に掲載した。かもしかクラブでの指導内容の紹介(「飛び出さないためのストップの約束」)や、昨年度の県内・市内の事故発生状況、チャイルドシート着用率(JAF 調べ)等を掲載し、子どもの大切な命をみんなで守っていきましょうと強く訴えている。</p> <p>かもしかクラブで使用する教材作成、資機材購入については、市の補助金で運営している外郭団体「米沢市交通安全推進協議会」に幼児交通安全教育費として年間約 20 万円を計上し対応している。</p>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p>図 5-1 かもしかクラブ実施の様子</p>	
効果・評判	
<p>かもしかクラブの教室に参加した子どもを持つ家庭から、「交通安全の約束や、危険な場所について学び、生活でいきている。」「親が子どものお手本になるという意識をするようになった。」という回答があった。(親子訓練があった際に、保護者から直接聞き取りより。)</p>	

子どもの交通事故の減少という点について、最後の「修了式」の時に、昨年度の市内幼児事故発生状況をグラフにまとめて教習しているが、減少しているのが数字として実感できる。  
 なお、具体的な数値について、過去5年間の米沢市で発生した交通事故のうち、子どもが被害にあった交通事故の発生件数、負傷者数は以下のとおり。

**表 5-2 平成 27 年からの市内における子どもが被害にあった交通事故発生件数及び負傷者数**

	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年 (令和元年)
発生件数(件)	37	30	25	23	10
負傷者数(人)	39	34	27	24	10

#### 特徴・工夫

交通安全専門指導員については、毎年国や県が開催している研修会に参加し、交通安全教育に関する専門的な知識を身に着けている。

幼児には、繰り返しの指導が重要なため、前回の復習から始め、終わりにはその回のふりかえりを行っている。教習では、興味を持たせるような絵カード(仕掛け付き)や寸劇等で、印象に残るような指導を心掛けている。また、子どもに楽しく取り組んでもらうため、毎年同じ教材を使用しないようにしている。

#### 課題

##### 【全般的な課題】

アンケート等を実施していないため、成果の測定が難しい。

かもしかクラブリーダー(交通教室の際に協力していただく園児の保護者)が、一部の施設のみにとどまっている。家庭での交通安全教育につなげるために設置施設数を増やしていくことが課題である。

##### 【効果測定】

アウトカム指標は設定しておらず、効果測定も行っていない。取組の効果把握の課題としては、交通事故を防止するために行っている活動なので、すぐに数字で効果を把握できるものではない、といったこと、また、無事故であることが取組による効果かどうかは証明できないことが挙げられる。

#### 今後の予定

今後も引き続き重点的に取り組む予定。

## 子ども-2：通学路交通安全プログラム（愛知県一宮市）

対策・取組名称	通学路交通安全プログラム
実施主体	一宮市(事務局:まちづくり部地域交通課)(令和3年3月まで『建設部維持課』)
関連機関	国土交通省中部地方整備局(名古屋国道事務所) 愛知県警察(一宮警察署) 愛知県(一宮建設事務所維持管理課・道路整備課) 一宮市(学校教育課・市民協働課・道路課・維持課・地域交通課)
実施の経緯	<p>一宮市では、全体の死傷事故件数は減少傾向にあるものの、歩行者や自転車等の交通弱者が絡む事故は横ばいとなっており、交通弱者に重点をおいた対策が求められている。平成24年7月には市内各小学校の通学路において、関係機関と連携して緊急合同点検を実施し、必要な対策内容についても関係機関で協議を行ってきた。</p> <p>そのような中、関係機関との連携を強化し、通学路の安全確保に向けた取り組みを継続することを目的として、平成27年3月に「一宮市通学路交通安全プログラム」を策定した。同プログラムに基づき、現在通学路の安全確保に向けた取り組みを実施している。</p>
取組の内容	<p>国土交通省中部地方整備局、愛知県警察、愛知県、一宮市で構成される「一宮市通学路安全推進会議」を設置し、各機関の連携を図りながら、PDCA サイクルを繰り返し実施し、通学路の安全向上を図っている。</p> <p>n Plan: 通学路合同点検の実施、対策の検討</p> <p><u>通学路点検</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通学路合同点検: 毎年市内全小学校(42校)を対象に、推進会議からの通知に基づき、教員およびPTAが連携して実施。</li> <li>通学路総点検: 毎年教育委員会が選定した小学校1校を対象に、学校関係者(教員、PTA、市の学校教育課など)や公安委員会(一宮警察署)、道路管理者が連携して実施。</li> <li>合同点検を行った各小学校は、危険箇所等を記載した通学路図を作成し、特に対策が必要となる箇所を抽出してフォームに記載し、重点対策箇所として推進会議に報告する。</li> </ul> <p><u>検討する対策例</u></p> <p>路肩部分のカラー舗装等の路面標示、カーブミラー等の交通安全施設、歩道整備(歩車道境界ブロックや防護柵の設置等)、ハード対策(横断歩道・信号機の設置等)、ソフト対策(交通規制、交通安全教室)</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p>図 5-2 合同点検(左)および、通学路カラー舗装の様子(右)</p>	

<p>n Do: 対策の実施 関係者間で連携を図り、対策を実施。</p> <p>n Check: 対策効果の検証 推進会議の場で対策の実施内容や進捗状況について情報共有を行う。事業効果の検証のため、対策メニューごとに1校を目安として、当該通学路の小学校へのアンケートを実施。</p> <p>n Action: 対策の改善・充実 推進会議における効果の検証結果を踏まえて、必要に応じて追加対策の検討や対策内容の改善・充実を図る。</p>
<p>効果・評判</p> <p>【効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>PDCA サイクルを実施する中で、小学校へのアンケート調査を実施している。</li> <li>通学路カラー塗装は、児童がグリーン部分を通行することにより車道へ飛び出さなくなり、また、通行車両への注意喚起となっていることから事故減少の要因となっていると認識している。</li> </ul>
<p>特徴・工夫</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通学路総点検の際、学校関係者として PTA や地域ボランティアである「見守り隊」にも参加いただき、危険箇所などについて意見をj得ている。</li> <li>通学路交通安全プログラムにおける「生活道路交通安全対策事業」において、通学路にハンプを設置した際、対策前後の効果検証のため委託業務をj発注した。その中で、受注者推薦の学識経験者として大同大学の嶋田教授にjアドバイスをいただき、対策案の取りまとめの総括を依頼した。</li> </ul>
<p>課題</p> <p>【短期的には解決困難な課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通学路においては、安全な歩行空間を確保するためには、歩車道ブロック設置による対策がベストであるが、道路幅の狭い路線で宅地の理解がj得られない路線についてはカラー塗装にて注意喚起をしている状況である。</li> <li>交通規制を伴う対策には時間を要するものや調整がj困難なものがある。道路管理者において、緊急的な対応として注意喚起による路面標示設置などで対応しているが、長期的課題である。</li> </ul> <p>【予算制約】</p> <p>通学路カラー塗装工事予算には、年間5,000万円程度が必要である。現在の予算状況は以下の通りである。(財源の約半分は国費でj充当)</p> <p>令和2年度: 4,200万円 令和3年度: 4,500万円</p>
<p>今後の予定</p> <p>平成30年6月に起きた大阪市内の小学校で発生したブロック塀事故や、令和2年5月に起きた津市内で起きた園児の交通事故などを踏まえ、学童等の歩行空間のより一層の安全確保にむけて、小学校関係者・町内会・一宮警察署等と連携して交通安全対策を進めていく予定。</p>
<p>参考資料</p> <p>一宮市ホームページ「一宮市通学路交通安全プログラム」 <a href="#">ichinomiya-shi-u-gakuro-koutsu-u-anzan-puroguram_ver202005.pdf (city.ichinomiya.aichi.jp)</a></p>



## 子ども-3：保育園・小学校における交通安全教室（長野県伊那市）

対策・取組名称	保育園・小学校における交通安全教室
実施主体	市民生活部生活環境課
関連機関	交通安全教室 伊那警察署、伊那市交通安全協会（毎年度通年で実施）
実施の経緯	
<p>子どもの交通事故を根絶することが最重要テーマである。園児には、正しい交通安全行動を身に付けさせるための交通安全教育を推進し、小学生には生命尊重の理念に立って、的確に判断し安全に行動できる社会人の育成を目指して事業をおこない、安全安心な交通環境の構築に努める。</p>	
取組の概要	
<p>伊那市では、市内の保育園での交通安全教室を年に2回、小学校での交通安全教室を年1回実施している。</p>	
<p><b>1: 保育園での交通安全教室</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Y 警察官による交通安全講和や交通安全教育支援センターによる講習の受講</li> <li>Y 実際の道路での歩行訓練(右上写真)</li> <li>Y 孫から作戦(長野県高齢者交通安全モデル地区事業の一環で、園児が交通安全お守りを作成し祖父母にプレゼントをする事業を行い、家族で交通安全について考える事業)</li> <li>Y 夜光反射材の配布</li> </ul>	
<p><b>2: 小学校での交通安全教室</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Y 自転車の交通安全教室を実施(右下写真)</li> </ul>	
<p><b>3: 伊那市交通安全協会における交通安全教室を実施</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Y 夏休み期間中、小学生の交通安全教室を実施</li> </ul> <p>警察官の派遣を依頼し、朝のラジオ体操の後に交通安全講和や自転車の乗車方法の指導や、夜光反射材等交通安全物品の配布を行っている。</p>	
<p><b>4: 伊那市、伊那市交通安全協会による保育園送迎者のシートベルト・チャイルドシート着用調査</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Y 毎年、夏の交通安全運動期間中に実施</li> <li>Y 着用率の低い保育園には、保護者に対する交通安全教室を実施</li> </ul> <p>チャイルドシートの着用の有無のほか、運転手や同乗者のシートベルトの着用の有無について調査している。調査結果は警察に情報提供し、チャイルドシート着用率が低調である保育園については、保護者を対象とした臨時の交通安全教室を実施したほか、保育園付近道路で人波作戦を行っている。</p>	
効果・評判	
<p>地域全体で、子どもの交通安全対策に積極的に取り組んでいる。交通事故発生件数の減少とともに子どもの交通事故も減少しているが、依然として年間数件発生している。子どもの事故は重大な事故になりやすいことから、子どもの時期に正しい交通ルールを身に付けさせる交通安全教室は重要であると考えている。なお、子どもの事故件数の推移などの数値的なデータについては、市での把握はなく、その都度警察に提供を依頼している。</p>	

図 5-3 安全教室の様子

## 特徴・工夫

子どもの交通事故防止対策は、地域全体の問題として捉え、市や地区交通安全協会を中心として地域全体で交通安全対策を講じている。

工夫として、伊那市は都市部と山間部では交通環境が大きく異なることから、交通安全教室を行う際は実際に子どもたちの生活圏である学校付近の道路を使用している。

また、実際に道路を使用した指導を行う前に、気を付けるべき場所と対処方法について子どもから意見を求め、道路を使用した指導を行った後にも、実際の道路の様子や危険箇所等についての意見を求め、子ども全員で対処方法を検討するように心がけている。

なお、伊那警察署、伊那市交通安全協会との連携を密にして、情報提供や支援を受けている。加えて、長野県警察からの出向者が勤務し、警察とのパイプ役となってノウハウを獲得している。

## 課題

### 【全般的な課題】

参加者の特性を理解し、年齢や個々の能力に合った指導を心がけているが、学校関係者でなければ子どもそれぞれの特性を理解することが困難なため、実情の把握が難しいと感じている。

また、本来なら、参加者である子ども全員が交通安全について理解し、交通環境の場において自ら実践できるまで交通安全教育を実施しなければならないが、学校では限られた時間しか確保できないことから、学校以外の場における交通安全教育の方法を模索している。加えて、限られた人員で各施策を企画実施するため、開催方法や開催規模等に上限を設けなければならない。

### 【予算】

交通安全対策費として予算を要求している。この予算内で交通安全啓発活動の費用だけでなく、カーブミラーの新規設置や修繕、凍結防止剤等の購入をしている。

なお、交通事故の恐ろしさや交通ルール遵守の必要性を目で見て学べる「スケアード・ストレイト交通安全教室」を開催し、交通事故が日常生活を送る中で容易に起こりうるものであることへの理解を促したいが高額であるため、予算内での対応として、伊那市では警察からの出向者の実体験談等を交通安全講習に盛り込み、交通事故が身近なものであることの理解の醸成を図っている。

### 【効果測定】

安全意識が向上した、あるいは事故が減少した、といったアウトカム指標の設定のほか、効果測定の方法について課題としている。

効果測定の課題について、交通事故と交通安全講習等の受講の有無について因果関係が不明であり、仮に交通安全講習が交通事故防止に効果があるものであるとしても、即効性のあるものなのか、またその効果の有効期間等の把握も困難であると考えている。

## 今後の予定

本事業の今後の予定について、昨年はコロナの影響で外部講師を依頼せず、開催規模を縮小して保育園や小学校独自での交通安全教室を実施しているほか、地区交通安全協会主催の交通安全教室が中止となったが、必要性のある事業であることから今後も引き続き重点的に取組たいと考えている。

## 子ども-4：関係機関の連携による交通安全推進事業（愛媛県松前町）

<p>対策・取組名称</p>	<p>【交通安全担当課】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○平成 24 年～交通安全推進協議会における交通安全推進事業</li> <li>○令和元年度 支え合いによる子ども・高齢者の交通安全推進事業</li> </ul> <p>【道路整備担当課】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○平成 24 年度～令和元年度 町道東 170 号線歩道整備事業</li> </ul> <p>【教育委員会】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○平成 22 年～通学班長会・交通指導</li> <li>○平成 22 年～教員による通学路点検</li> <li>○平成 22 年～交通安全教室(各学校で実施)</li> <li>○平成 22 年～新入学児童交通安全教室</li> <li>○平成 26 年～通学路の危険箇所点検(町内合同点検)</li> <li>○平成 22 年～通学班の集合場所点検</li> <li>○平成 22 年～登下校の見守り</li> <li>○平成 22 年～自転車通学交通安全教室(中学校)</li> </ul> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○平成 22 年～AED 使用訓練等の実施</li> </ul> <p>(平成 22 年～:町内中学2年生、平成 24 年～平成 29 年:小学生ボーイスカウト)</p>
<p>実施主体</p>	<p>【交通安全担当課】</p> <p>交通安全推進協議会(交通安全推進協議会に関するもの)</p> <p>保健福祉部町民課(支え合いによる子ども・高齢者の交通安全推進事業)</p> <p>【道路整備担当課】</p> <p>産業建設部まちづくり課</p> <p>【教育委員会】</p> <p>松前町教育委員会、幼稚園、小中学校</p> <p>【その他】</p> <p>中学校またはボーイスカウト団体</p> <p>愛媛県松前町</p>
<p>関連機関</p>	<p>【交通安全担当課】</p> <p>警察署、交通安全協会、企業、住民(区長会・母の会)</p> <p>なお企業については、A(町内にある大型商業施設)とB(町内企業)が参画しており、協力を依頼した理由としては、Aは、県内では最大規模の商業施設であり、人通りも多く交通事故も多く発生するため、Bは、町内に工場がある大手の企業であり、従業員の多くが町内に在住しているほか、企業内に交通安全担当部門があったため。</p> <p>【道路整備担当課】</p> <p>JR四国</p> <p>【教育委員会】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○交通安全教室:伊予警察署、交通安全協会、スクールガードリーダー</li> <li>○道路交通環境の整備:まちづくり課土木係、学校教育課</li> <li>○登下校の見守り:学校、PTA、見守り隊、補導委員、自治会等</li> </ul> <p>【その他】</p> <p>松前消防署</p>

## 実施の経緯

### 【交通安全担当課】

平成 20 年に町内に大型商業施設が建設されて以後、平成 22 年に人口 10 万人に対する本町の交通事故件数の割合は、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った。

### 【道路整備担当課】

通学路の合同点検により、危険箇所とされていた。

### 【教育委員会】

児童生徒の交通安全対策の必要性があった。

## 取組の内容

### 【交通安全担当課】

交通安全関連機関、企業、住民で組織された「交通安全推進協議会」において、平成24年4月から現在に至るまで各種事業を展開。主要なものとしては、平成24年度に、交通事故危険箇所の検証及びマップの製作している。

#### ○マップ案製作

NPO 法人松山大学学生地域創造研究所 Muse に委託して実施した。

製作に当たっては、交通安全推進協議会で行われるワークショップに参加し、町内の交通安全関係者と話し合ってもらったようにした。

#### ○ワークショップ

高知のまちづくりを考える会に委託して実施した。

#### (製作の流れ・検証)

管轄の警察署から過去10年間の町内事故多発箇所30カ所を聞く。

Muse が、事故多発箇所のうちワースト10の箇所を中心に現場検証(平成24年5～8月)。道路事情や交通量、交通手段の種類等を調べ、危険性について考察する。

ワークショップ(計3回)開催。現地視察して危険箇所の状況を確認し、ハード面での改善案を検討するとともに、子ども・若年層・大人・高齢者それぞれの立場で注意することを考える。

マップ案製作。単に事故現場を掲載するだけでなく、年代・時間で気を付けることでクイズを掲載するなど、幅広い年代が手に取りやすいように工夫した。

完成したマップを各戸配布したほか、イベントや高齢者サロンなどで配布し、啓発を行った。



図 5-4 完成したマップ

### ○ポスター

平成24年度の推進協議会で会員から出た意見を平成25年度に具体化。昨年度と同様、推進協議会でワークショップを開催し(計3回)、交通安全啓発と町 PR を組み合わせた3種類のポスターを製作した。ポスターには、会員のほか、町内の子どもたちが出演し、身近な人々が出演することで見る人に親しみを持ってもらえるように工夫した。

高齢者用:あぶない おたたさん おったまげ~

大人用:珍味はうまいが のんだら のられん

子ども用:とばしすぎ わきみとびだし はやまがり

9月の全国交通安全運動時期に毎年開催している「おたたさんで交通茶屋」でお披露目した後、公共施設だけでなく、町内飲食店、ガソリンスタンド、金融機関等の幅広い場所で掲示し、交通安全を広く呼び掛けた。

### ○クリアファイル

平成26年に、ポスターを掲載したクリアファイルを作成した。

### ○のぼり旗

ポスターをもとに、のぼり旗を作成(150枚)。町内の道路等に掲げ、交通安全を呼び掛けた。



図 5-5 啓発ポスター

### ○秋の全国交通安全運動時の啓発イベントの開催

町民が主体的に交通安全について考え、互いに支え合い、安心して暮らすことができるよう次の事業を、通年で実施した。

### ○その他の事業

令和元年:町内高校と協同での交通安全啓発(1回。記事は愛媛新聞 令和元年 12月 21日)



図 5-6 令和 2 年：警察と連携した交通安全啓発事業

県警バイシクルユニットの隊員らとの国道上での街頭啓発事業(1回)  
 管轄の警察署と協同での啓発動画制作(1回) 町公式 YouTube 掲載



図 5-7 啓発動画

○おしゃれな反射材プロジェクト(補助金活用事業)

子育て・高齢者サロン等で交通安全ワークショップを開催し、反射材装着の大切さを学んだ後、自分たちで「おしゃれな反射材」を作製している。

○住民の創意工夫で作る注意喚起看板プロジェクト(補助金活用事業)

住民が主体となって構成される協議会等でアイデアを出し合い、注意を喚起するデザインや文言の看板を作製している。

○支え合いによる高齢者運転免許自主返納環境づくりプロジェクト(補助金活用事業)

運転免許を自主返納する高齢者に対し、公共交通機関の乗車券等を交付するとともに、乗車券等交付時に、子どもたちが作成した交通安全メッセージカードを添付し、みんなで支え合う安全・安心なまちの実現を目指す。さらに、自主返納のボトルネックになっている不便さを軽減させるインセンティブとして、コミュニティバスの時刻表を観光名所やおすすめバスルートを加えたものに改良し、地域公共交通であるコミュニティバスの利便性を向上させ自主返納を促進する。

なお、支え合いによる子ども・高齢者の交通安全推進事業については、平成 31 年4月～令和2年3月で実施されている。

<p>【道路整備担当課】</p> <p>交通量の多い生活道路において、子どもたちが安全に通学できるようにするため、歩道整備及び踏切拡幅を行った。整備実績については、整備延長 200mである。なお、事業期間としては、平成 24 年9月～令和2年1月である。</p>
<p>【教育委員会】</p> <p>児童生徒の交通安全対策のため、通学路等の点検・見守りや交通安全教室を開催した。事業期間としては、平成 22 年4月～平成 31 年3月。</p>
<p>【その他】</p> <p>心肺蘇生法、AED使用方法、異物除去方法、止血法等</p>
<p>効果・評判</p> <p>子どもの交通事故が減少している実感について、子どもに限定してではないが町内の交通事故発生件数は減少傾向にあること、直近は高齢者に関する事故が多いことから、子どもの交通事故は減少しているのではないかとと思われる。なお、子どもの事故の減少といった数値的なデータについては、特になし。</p>
<p>特徴・工夫</p> <p>取組を継続していく上での全般的な工夫として、行政のみで、単に交通安全だけを呼び掛けるだけでは、住民を巻き込むことは難しいとの認識の下、追加的な要素(町の PR しながら交通安全を呼び掛ける、住民自身に反射材を作ってもらい、子どもたちに高齢者へメッセージを届けてもらう等)を加えることで、住民の関心を引き、主体的に交通安全について考えてもらえるように心掛けた。</p>
<p>課題・予算</p> <p>【全般的な課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Y 兼務であり、人材が不足している。</li> <li>Y 全庁的に予算が削減されている。</li> <li>Y 交通安全意識の向上が主目的である場合、個々人がどこまで日々のマナーが変化したのかわかりにくい。事故件数の減少等だけでは評価が難しい。</li> <li>Y 専門的な機関及び各種団体との連携に課題がある。</li> </ul> <p>【予算】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Y 予算の名目としては、令和2年度道路橋りょう新設改良費として、168,020 千円を計上している。(年度ごとに必要予算が変わる。)</li> <li>Y マップやポスター、クリアファイルなどの予算、また関係機関や協力機関等からの負担については、町の予算で、一部事業は県補助金を活用(マップ、ポスター等)している。推進協議会に関する予算計上はなし。毎年、秋の全国交通安全運動期間中に開催する「おたたさんで交通茶屋」では、配布グッズは、推進協議会員から提供を受けている。</li> </ul> <p>【効果測定】</p> <p>安全意識が向上した、あるいは事故が減少した、といったアウトカム指標の設定、また、効果測定については、個別事業の指標はなし。交通安全事業全体の事業評価は、毎事業年度行っている。</p> <p>また、取組の効果把握の課題については、効果指標として交通事故数・負傷者数が用いられることが多いが、交通事故は様々な要因で起こるものであり、取組によって事故数の減少につながったと明確には言いにくい。</p>
<p>今後の予定</p> <p>啓発活動は継続していく予定。</p>

## 歩行者-1：通学路交通安全プログラム（秋田県横手市）

対策・取組名称	平成 26 年～現在 横手市通学路交通安全プログラム
実施主体	横手市通学路安全推進会議(事務局/教育委員会)
関連機関	国・県・市の道路管理者、警察、学校、PTA、教育委員会
実施の経緯	<p>平成 24 年 4 月 27 日付「学校の通学路の安全に関する文部科学大臣緊急メッセージ」が発せられ、文部科学省・国土交通省・警察庁の3省庁が連携して対策を検討。「通学路における緊急合同点検等実施要領」が策定され、横手市でも緊急合同点検を実施した。</p> <p>平成 26 年に横手市通学路安全推進会議を立ち上げ、通学路の安全確保に関する取り組み方針「横手市通学路交通安全プログラム」を策定。毎年、合同点検を実施し、通学路における危険個所の改善を行っている。</p>
取組の概要	<p>毎年、市内小学校の通学路について、各学校から危険箇所等を報告してもらい、国・県・市の道路管理者、警察、学校、PTA、教育委員会が合同で点検し、通学路の危険個所の改善を実施している。</p> <p>Y 市内の小学校を地域ごとにわけ、年毎に巡回。</p> <p>Y 8月中旬から下旬にかけて5日程度で実施。</p>
効果・評判	全国で行われている対策であり点検結果に関する要望等は関連組織において受入れやすい状態である。また、横手市では通学路における深刻な交通事故は以前より発生しておらず、その状態を継続中である。
特徴・工夫	特になし
課題	<p>必要な予算を十分に確保できない、実施主体側の人材不足、関係者間、組織間の合意形成といった点が課題である。</p> <p>【除雪の影響】 道路標示(横断歩道やグリーンベルト・外側線など)は2,3年で下図のように薄くなる傾向にあり、その分の費用の確保が課題である。ちなみにそれら道路標示は道路管理者(建設部門)において道路維持管理費や交通安全施設整備費の項目で計上している。</p>
	
<p>図 5-8 グリーンベルト・外側線等の標示</p>	
今後の予定	通学路安全確保のための PDCA サイクルで取り組む必要があり、今後も重点的に取り組む。



## 歩行者-2：街頭監視活動（富山県砺波市）

対策・取組名称	街頭監視活動
実施主体	砺波市交通安全対策会議
関連機関	砺波警察署、砺波市交通安全協会、砺波市生活環境課、自主ボランティア団体
実施の経緯	
自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全確保が重要であり、特に高齢者や子どもにとって身近な道路は安全な場所である必要がある。そのため、主要交差点等において街頭監視活動を実施し、安全性を高めるとともに、運転手に対する意識啓発することを目的に実施をしている。	
取組の内容	
<p>砺波市交通安全対策会議を主体とし、市内各地区の主要交差点における、子どもや高齢者、自転車利用者等いわゆる交通弱者に関する交通安全啓発を実施している。</p> <p>砺波市交通安全対策会議 事務局を含め 57 人体制。行政機関、交通安全ボランティア団体等の代表者が委員。 会長は砺波市長、副会長は砺波警察署長、砺波交通安全協会会長及び地区自治振興会協議会長。</p> <p>地域に根差した「街頭監視活動」 主に年 4 回の交通安全週間期間中に、市内の主要道路交差点などで実施。 その他、各地区において危険と判断する交差点においても実施している。</p>	
効果・評判	
特になし	
特徴・工夫	
<p>地域に根差した活動</p> <p>Y 砺波市は 21 地区に分かれており、地区ごとに安全協会の支部を置き、支部独自で街頭指導や交通安全キャンペーンなどを実施している。</p> <p>Y ドライバーへの効果を期待し、交差点内の見通しの良い場所で活動を行い、活動中のスタッフの姿を見せるということを実施している。</p>	
	
<p>図 5-9 交通安全に係る活動の様子</p> <p>右写真の出典) 北日本新聞ニュース「チューリップ球根配り安全運転呼び掛け」  <a href="http://www.e-tonamino.com/news/news_detail_print.jsp?userid=kitanippon&amp;id=47372">http://www.e-tonamino.com/news/news_detail_print.jsp?userid=kitanippon&amp;id=47372</a></p>	
課題	
必要な時間が十分に確保できない、実施主体の人材が不足している、成果の測定が難しいといった課題を抱えている。特に、ボランティア団体構成員の高齢化が進んでいる。同時に小、中学校等の親世代の人材が不足している。	
今後の予定	
引き続き重点的に取り組む予定。	

## 自転車-1：自転車マナーアップ推進事業（神奈川県川崎市）

対策・取組名称	川崎市自転車マナーアップ推進事業
実施主体	川崎市市民文化局地域安全推進課、各区役所、川崎市交通安全対策協議会
関連機関	一般社団法人川崎市交通安全協会
実施の経緯	川崎市の自転車関係の事故は、人身交通事故全体の約3割と県内平均を上回っており、神奈川県交通安全対策協議会から7区中5区が自転車事故多発地域に指定されていた。このような状況を受け、自転車に対する継続的な啓発活動の強化が急務と考え、新たな啓発活動を実施することになった。
取組の内容	<p>【自転車マナーアップ指導員の巡回】</p> <p>制服姿の「自転車マナーアップ指導員」4名が事故多発地域を平日4日間巡回し、違反者に直接声をかけ、自転車マナーアップカードを交付して、違反行為の是正を促している。</p> <p>事故多発地域は、神奈川県交通安全対策協議会に指定された地域である。平成28年度からは自転車の安全利用を促す啓発活動をより充実させるため、巡回回数を増加している。</p>
	
	<p>図 5-10 指導員巡回の様子</p>
効果・評判	令和2年中の自転車関係する事故件数は、令和元年中よりも増加。感染症の影響等も鑑みると効果の測定は難しいと考える。
特徴・工夫	<p>Y 神奈川県警と連携をとり、交通法規等に関する十分な知識を有し、指導・啓発等を円滑に行うことができる警察官OBを指導員として配置している。</p> <p>Y 指導員の選定は委託業者が実施。2人1組で巡回しながら実施経験を積んでいる。</p> <p>Y 事故データを神奈川県警より提供を受け把握している。</p>
課題	<p>Y 現状、自転車マナーアップ推進事業費として令和2年度の予算は約830万円である。配置する人数の増減に応じた人件費が必要であるため回数の増加等を検討する際には対応が必要である。</p> <p>Y 効果の測定が難しく課題である。</p>
今後の予定	依然として市内の交通事故件数に占める自転車関係する事故の割合は高く、引き続き本事業を含めた交通安全対策を推進していく予定。

## 自転車-2：自転車教室（愛知県蟹江町）

対策・取組名称	蟹江町自転車教室(電動三人乗り自転車の正しい乗り方講座)
実施主体	総務部安心安全課、民生部子ども課
関連機関	蟹江警察署
実施の経緯	電動自転車の貸出事業を行っており、その機会を活用し、より一層の交通安全認識強化を目的として“正しい乗り方講座”を実施している。
取組の内容	<p>小さい子どもがいる保護者を対象に、電動三人乗り自転車を貸与する「3人乗り自転車貸出事業」を行っており、貸与時に警察の協力のもと電動三人乗り自転車の正しい乗り方講座を開催している。</p> <p>【実施時期】 年度始めに1回(平成23年～)</p> <p>【対象】 3人乗り電動自転車貸出決定者(主に6歳未満の幼児を2人以上養育中の保護者)</p> <p>【内容】 自転車の転倒防止や道路交通法上の注意点等の講習</p> <p>【担当】 蟹江警察:自転車マナーやルール等の指導</p> <p>【予算】 自転車貸出に係る予算(購入・修繕等)のみであり、講習に関する予算等はなし</p>
	
<p>図 5-11 電動三人乗り自転車の正しい乗り方講座の様子</p>	
効果・評判	
特になし	
特徴・工夫	
特になし	
課題	現状、希望者を対象に実施中のため、申込者がいない場合は、開催しない。
今後の予定	蟹江町では平成30年に電動自転車の関わる死亡事故が発生している。貸与事業関係者ではないが、全国的にも電動自転車のからむ事故は発生しており、今後も当該事業は継続して実施していく予定。

## 自転車-3：自転車の安全に関する条例施行（愛知県豊田市）

対策・取組名称	「豊田市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」施行
実施主体	豊田市地域振興部市民安全室交通安全防犯課
関連機関	豊田警察署、足助警察署、豊田市交通安全市民会議（自治区、高齢者クラブ、警察、交通安全協会、学校、各種関係団体加盟）等
実施の経緯	
全国的に自転車側が加害者となる交通事故が多く発生しており、自転車の安全な利用について重要視する機運の高まりを受け、自転車利用者及び歩行者の安全を守り、自転車に関わる交通事故を防止するため、条例の制定を検討するに至った。自転車は環境にやさしく利便性も高い一方、自転車ルールを守らない、または知らない利用者も多い様子が散見され、市内でも課題として認識していた。	
取組の内容	
<p>Ⅰ 自転車条例</p> <p>自転車利用者すべてに対し、ヘルメットの着用の努力義務、自転車損害賠償保険等への加入の義務、その他自転車利用者、市、事業者、学校、保護者等の責務等を規定。</p> <p>条例制定にあたり、愛知県内及び当市内の自転車が関係する交通事故状況、全国的な自転車交通事故状況や高額賠償事例、すでに条例施行している自治体の条例内容や制定経緯等を調査した。</p> <p>【検討～施行までのフロー】</p> <p>平成 28 年頃～ 種々の意見を鑑み、また当市の地理的状況や交通状況等を考慮しつつ、条例の 性について議論</p> <p>平成 30 年度中 条例制定を決定、交通事故状況や他自治体の条例等の調査及び情報収集</p> <p>令和元年 7 月 検討委員会の委員を選任し依頼、条例原案の作成</p> <p>令和元年 9 月 第 1 回検討委員会を開催</p> <p>令和元年 11～12 月 パブリックコメント募集</p> <p>令和 2 年 1 月 第 2 回検討委員会を開催</p> <p>令和 2 年 2 月 第 3 回検討委員会を開催</p> <p>令和 2 年 3 月 市議会に議案提出</p> <p>令和 2 年 4 月 1 日 条例施行（保険加入義務の規定は同年 10 月 1 日施行）</p>	

図 5-12 自転車条例関連啓発チラシ・ポスター

今年度(令和 2 年度)は、市広報への掲載、チラシ(多言語)やポスターの配布、街頭立哨啓発、関係団体や事業者への説明、市事業における周知活動等、条例の周知活動を重点的に実施。
<b>効果・評判</b>
Y 条例施行から約 1 年経過するが、まだ大きな変化は見られない状況である。
Y 条例施行後、市民や企業等からの問合せ件数の増加は顕著であり、反響は大きい。
<b>特徴・工夫</b>
Y 「自転車安全利用推進強化地区」を指定し、関係機関や当該地区の団体、自治区等と協力し、重点的に啓発活動や事故削減施策を実施することを規定している点が豊田市の条例の特徴。
Y 「自転車安全利用推進強化地区」は、自転車の交通事故状況、自転車利用者の状況等を総合的に勘案し、関係団体等と協議して、中学校区を単位として指定している。
<b>課題</b>
Y 条例で規定する保険加入義務化について、様々な保険があるため、未加入者人数や条例施行により保険に加入した人数等の把握が困難である。そのため、時期は未定であるが、効果測定にむけてアンケート調査の実施を検討中である。
Y 今年度(令和 2 年度)は、特に新型コロナウイルス感染症の影響もあり、他団体と協力しての啓発活動等の実施が難しい状況であった。新しい生活様式を考慮しながら安全な啓発活動の実施方法等を模索しながら進めていたが、啓発活動自体をすべて中止する団体もあり、実施に向けた協議が難しい状況であり、関係者間、組織間の合意形成が難しかった。
<b>今後の予定</b>
来年度は、引き続き啓発活動を実施するとともに、自転車ルールブックの作成・配布、自転車安全利用講習会の開催、ヘルメット補助金(愛知県との協調補助)の実施等を計画中。

## 自転車-4：事業者との連携によるサイクルフェスタの開催（大阪府大阪市）

対策・取組名称	「大阪市自転車安全教育サポート事業者制度」活用のもと「スマイルサイクルフェスタ in 大阪」開催
実施主体	大阪市民政局 区政支援室 地域安全担当
関連機関	大阪府警、大阪市自転車安全教育サポート事業者をはじめとする事業者
実施の経緯	
<p>【大阪市の自転車利用の特徴】</p> <p>大阪市は全国的にも自転車の利用が特に盛んである一方、市内で発生する全交通事故のうち、自転車の関連する事故が4割程度を占めているほか、自転車が加害者となる事故が近年増加傾向にあるなど、自転車の安全利用促進が喫緊の課題となっている。</p> <p>【自転車への認識】</p> <p>自転車には自動車のような免許制度がなく、交通ルールについて学ぶ機会が限られており、道路交通の参加者としての自覚が持ちづらく、法令順守意識も低い傾向があることから、安全教育の拡充が最も必要と考えられる。</p> <p>【大阪市の自転車対策の体制】</p> <p>市内の地域レベルでの自転車安全教育の機会は、主に所轄警察署や区役所によるものが大半である一方で、民間ではCSR活動などで自転車の安全教育に取組む事業者が存在することを勘案し、本市の自転車安全利用促進の取組の趣旨に賛同する事業者を「大阪市自転車安全教育サポート事業者」として登録し、それら民間における教育資源と、行政の取組とをマッチングすることで、市民への安全教育の機会の拡充を図ることとした。</p>	
取組の内容	
<p><b>大阪市自転車安全教育サポート事業者制度概要</b></p> <p>大阪市では、自転車の安全教育やマナーアップ活動に取り組む民間事業者と連携し、市民が自転車の安全について学ぶ機会を拡大し充実する取組を進めるため、「大阪市自転車安全教育サポート事業者」制度を設けている。本制度に基づき、取組に賛同する事業者を、市の自転車安全教育のサポート事業者として登録し、市が実施する市民を対象とした自転車の安全教室や、マナーアップ、交通安全イベント等への協力を依頼している。</p> <p>以下の要綱においてサポート事業者の登録について定めている。</p> <div style="background-color: #e0e0e0; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>「大阪市自転車安全教育サポート事業者登録要綱」</p> <p>第2条 サポート事業者は、次の各号を満たす事業者とする。</p> <p>(1) 自転車の安全運転、利用のマナーアップ、その他自転車に関する安全意識向上に向けた取組を継続的に実施していること</p> <p>(2) 大阪市の自転車の安全な利用の促進に関する取組の趣旨に賛同し、自らの持つ自転車の安全教育に関するノウハウや人材、機材等の資源を無償で提供し、大阪府と連携して安全教育の拡充に取り組むこと</p> </div> <p>登録制度開始時期は平成28年6月であり、制度活用事例は以下のとおりとなっている。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 啓発イベントでのブース出展（自転車シミュレーター、子ども向け免許証カード発行コーナー、交通安全クイズ、シートベルトコンピンサー等）</li> <li>・ 児童向け自転車ルールブックの提供（市立小学校低学年児童へ配付）</li> </ul>	

- ・ 反射材付き交通安全チラシの提供（老人福祉センターへ配付）
- ・ 各区役所の交通安全教室への教育コンテンツ提供（自転車シミュレーター、交通安全クイズ等）

### 大阪市自転車安全教育サポート事業者制度（イメージ図）

CSR活動等で、自転車の安全教育やマナーアップに取り組む民間事業者と行政との連携により、自転車安全教育の拡充を図る。

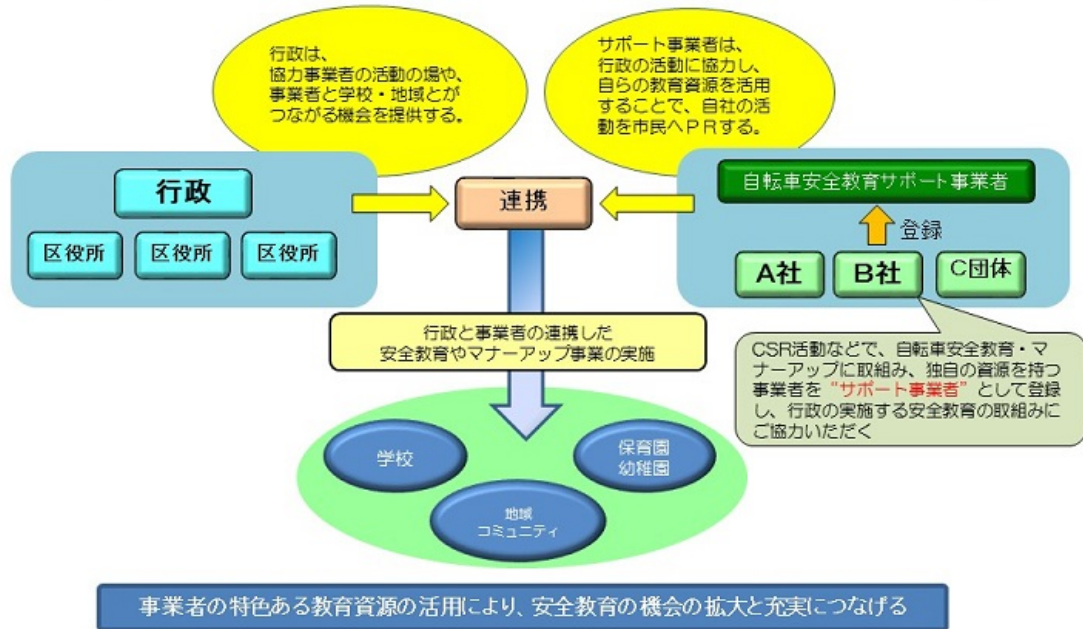


図 5-13 制度イメージ

「スマイルサイクルフェスタ in 大阪」では、上記制度を活用し、以下の項目についてサポート事業者の協力を得た。本イベントは、平成 28 年および 29 年の 2 回実施し、40,000 人を動員した。

- ・ イベントの企画協力
- ・ イベント当日の啓発ブース出展（自転車シミュレーター、子ども向け免許証カード発行コーナー、交通安全クイズ、シートベルトコンビンサー等）



図 5-14 スマイルサイクルフェスタの様子

効果・評判
<ul style="list-style-type: none"> <li>従前より事業者と一部区役所の間で個別に協働で交通安全教室を実施するなどの事例はあったが、本制度の策定により大阪市として統一的なスキームが確立され、各区のニーズ把握や情報共有が進み、自転車安全利用啓発が効果的・効率的に実施できるようになった。</li> </ul>
特徴・工夫
<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪府や大阪府警察との役割分担や、自転車事故の割合が多いという大阪市の状況等も踏まえ、交通安全全般ではなく、「自転車の安全利用促進」にフォーカスした制度とした。</li> <li>平成30年からはサポート事業者から「児童向け自転車ルールブック」の提供を受け、市立小学校の児童への配付を実施している。(平成30年：1～3年生全員、令和元年：1年生全員、令和2年：1年生全員 3年で合計約95,000人に配付)</li> </ul>
課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>コロナ禍において従来のイベント型の啓発手法が厳しい状況となっている。</li> <li>費用を負担するのはサポート事業者側であるため、景気動向、事業者側の経営方針変更等によって事業の中止・縮小等の可能性がある。</li> <li>本制度は「交通安全全般」ではなく「自転車安全利用」にフォーカスした制度であるため、「交通安全には注力しているが、自転車とは関わりが薄い」という理由で事業者から登録を断られることがある。</li> </ul>
今後の予定
<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者への自転車安全利用啓発の手法について、現在事業者と検討中。</li> </ul>



## 自転車-5：自転車通行帯の整備（愛媛県松前町）

対策・取組名称	自転車通行帯の整備
実施主体	産業建設部まちづくり課(道路整備担当課)、交通安全担当課
関連機関	自転車専用通行帯の指定 愛媛県警交通規制課
実施の経緯	
自転車の車道通行の安全性の確保、そして歩行者の安全性を高めることを目的としている。	
取組の概要	
<p>県内ではまだ少ないが、道路新設にあわせて自転車通行帯を設置した。</p> <p>道路設計時に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定されたため、それに準じて自転車通行帯を計画したが、設置にあたり、自転車通行帯の幅員、既存交差点への接続方法等について特に検討を重ね、協議には時間を要した。</p> <p>期間：平成24年度～令和2年度</p>	
	
<p>図 5-15 自転車通行帯</p>	
効果・評判	
特になし	
特徴・工夫	
<p>取組を継続していく上での工夫や苦勞した点、という点では、行政のみで、単に交通安全だけを呼び掛けるだけでは、住民を巻き込むことは難しい。住民の関心を引き、主体的に交通安全について考えてもらえるように心掛けている。</p>	
課題・予算	
<p>【全般的な課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 厳しい財政状況の中、予算の確保が難しい。</li> <li>・ 県内ではまだ少ない自転車通行帯の設置にかかる協議に時間を要した。</li> <li>・ 町職員の人材不足がある。</li> <li>・ 事例が少ない取組については、関係機関との協議には時間を要するため、長期的な工程管理が重要となる。</li> </ul>	

【予算】

予算の名目としては、令和2年度道路橋りょう新設改良費として、168,020千円を計上している。

なお、具体的にどの程度の予算が必要か、という点については、年度ごとに必要予算が変わるため明確な回答は難しい。

【効果測定】

安全意識が向上した、あるいは事故が減少した、といったアウトカム指標の設定、また、効果測定については、個別事業の指標はなし。交通安全事業全体の事業評価は、毎事業年度行っている。

取組の効果把握の課題については、効果指標として、交通事故数・傷者数が用いられることが多いが、交通事故は様々な要因で起こるものであり、取組によって事故数の減少につながったと明確には言いづらい。

今後の予定

自転車に関する事業の予定はなし。

## 自転車-6：駅前放置自転車クリーンキャンペーン（千葉県鎌ケ谷市）

対策・取組名称	駅前放置自転車クリーンキャンペーン
実施主体	鎌ケ谷市都市建設部道路河川管理課
関連機関	鎌ケ谷警察、鎌ケ谷交通安全協会、鎌ケ谷地区安全運転管理者協議会
実施の経緯	「首都圏放置自転車クリーンキャンペーン実施大綱」に基づき、駅前の放置自転車の台数を削減するため、広報車による呼びかけや啓発物資を配布しながらの呼びかけを平成 20 年頃に開始。
取組の内容	<p>○自転車の放置禁止について以下の取組により呼びかけを実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内 6 駅周辺を広報車で巡回</li> <li>・新鎌ケ谷駅にて啓発物資の配布</li> <li>・市役所及び公民館等にポスターを掲示し、広報誌に掲載。</li> </ul> <p>○回数/頻度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広報車による巡回：1 回（市内 6 駅付近）</li> <li>・啓発物資の配布：1 回</li> <li>・ポスター掲示：1 か月間</li> </ul> <p>○啓発物資等の費用（300 程度）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市作成の反射材キーホルダー.....49,993 円（放置自転対策に要する経費）（令和元年度）</li> <li>・市作成の放置禁止パンフレット.....市で作製・印刷しているため、0 円</li> <li>・その他、新鎌ケ谷駅周辺企業の協力による啓発物資（ティッシュ、反射材等）..... 0 円</li> </ul>

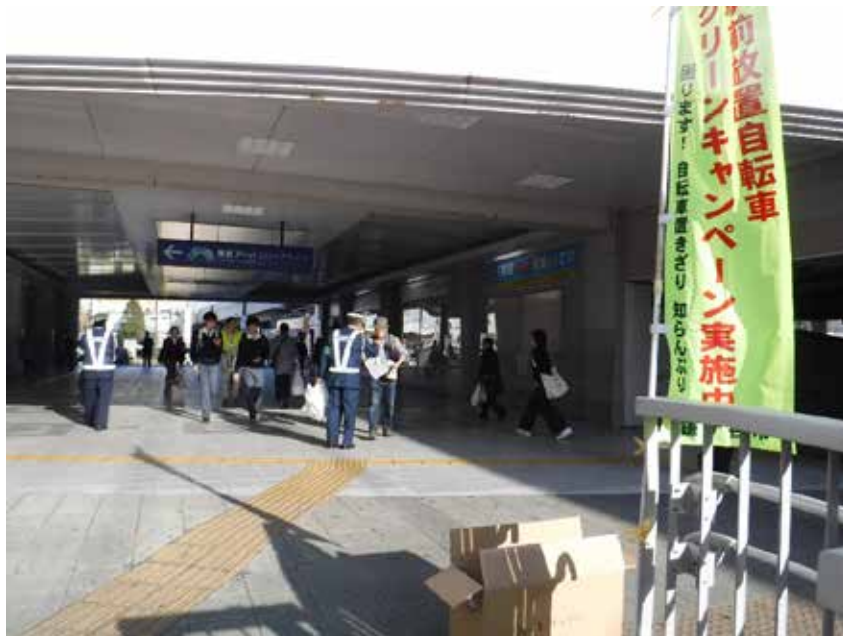


図 5-16 キャンペーン実施風景（警察官が啓発物資を配布）

効果・評判

【配布物の効果】

アンケート調査等は実施していないが、啓発物資の一つとして配布している鎌ヶ谷市作製の反射材キーホルダーの評判が良く、多くの方に受け取っていただけのため、同封の自転車放置禁止のパンフレットにも目を通していただけていると認識している。



図 5-17 反射材キーホルダー

【放置自転車台数の推移】

鎌ヶ谷市における放置自転車撤去台数は年々減少しており、一定の効果が出ていると考えられる。

特徴・工夫

実施にあたっては、警察、交通安全協会、安全運転管理者協議会と連携することにより円滑化を図っている。また、クリーンキャンペーンの実施だけではなく、放置の多い場所に注意看板を設置することや、夏休み前に市内の小中学校へ放置禁止のパンフレットを配布するなどの対策も同時に実施しており、減少に寄与していると考えられる。


課題

特になし

今後の予定

令和2年度は新型コロナウイルス感染拡大防止のため、キャンペーンを実施することはできなかったが、令和3年度以降は以前と同じ方法で放置禁止を呼び掛けていく予定。

## 生活道路-1：通学路安全対策アクションプログラム（長野県飯田市）

対策・取組名 称	通学路安全対策アクションプログラム (平成 22 年度～令和 2 年度 飯田市通学路安全検討委員会)
実施主体	飯田市教育委員会(事務局)
関連機関	国土交通省中部地方整備局飯田国道事務所、長野県飯田建設事務所、飯田市建設部、飯田警察署、飯田市危機管理室、市内小学校、市内各地区地域自治会
実施の経緯	
<p>平成 24 年に全国で登下校中の児童が死傷する事故が相次いで発生したことから、文部省から都道府県教育委員会宛に「通学路の安全確保について」があり、また国土交通省、警察庁等から「通学路の緊急点検実施要領」が作成されこれに基づき平成 24 年 7 月上記関係機関により当委員会を組織し地域自治会と緊急点検を実施した。この結果を受け飯田市通学路安全対策アクションプログラムをまとめ通学路安全対策を進めているもの。</p> <p>一方、過去、市民から個々に危険箇所について通報がある都度、個々安全対策を講じていたが、場当たり的であることや限られた予算の中で真に対策が必要な箇所に対策ができていないといった問題点があったことから、各自治会から期日を設け対策要望箇所を申し出てもらい関係機関に相談し優先箇所から整備を行うこととしている。</p>	
取組の概要	
<p>市内の児童等が安全・安心に通学できる環境づくりのために教育委員会、道路管理者、警察署、市危機管理室、学校等が協働し「安心安全な通学路の指定」「安全教育・軌道の徹底」「地域との協働による安全確保」「通学路の環境整備」の 4 つのアクションプログラムについて共通認識をもって安全対策を講ずるもの。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 具体的には関係機関が一堂に会し危険箇所の抽出、現場点検、ホームページで公表を行い危険要因のために道路改良、安全施設の設置を行う。現場点検は年 1～2 回。令和 2 年度は 6 月に実施（10 月に 2 回目を予定していたが都合により未実施）</li> <li>・ 点検箇所は、学校、地元、対策検討委員会委員等から危険箇所として通学路アクションプログラムに新規に登録要望として提案された箇所、及び既に通学路アクションプログラムに選定されている箇所でハード対策等を終了し選定場所から削除する箇所を選定。</li> </ul> <p>令和 3 年度予算では、社会資本整備総合交付金(防災安全交付金)通学路安全対策として、24,600 千円計上。飯田市通学路安全対策アクションプログラムに基づき、計画的な通学路の安全対策を実施するため、現状の予算程度が適当と考える。</p> <p>なお、実施期間は、令和 2 年 4 月～令和 3 年 3 月(平成 25 年から年度ごと実施)である。</p>	
	
<p>図 5-18 点検実施風景</p>	

効果・評判
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 令和2年度市内 11 か所の現場点検を実施し対策について検討、8 か所の安全対策を実施した。（カラー舗装、側溝の有蓋側溝の施工等。）</li> <li>・ 主にハード面になるので目に見えた道路環境の整備はできており学校関係者や保護者から感謝の声がある。</li> <li>・ 学校、PTA、地区自治会からの要望を関係機関でそれぞれ聴取したものを本会議で共通認識を持つことができている。交通管理者や道路管理者の各視点から専門的な意見をいただくことができ、通学路安全対策が効果的に取られている。</li> <li>・ 具体的な数値については、子ども関与事故（人身事故）は平成 28 年 22 件、平成 29 年 22 件、平成 30 年 17 件、令和元年 15 件、令和 2 年 12 件。効果測定は事故全体の件数や子ども関与事故件数を確認している。</li> </ul>
特徴・工夫
見える安全対策を講じ安心できる通学路づくりにハード面で貢献している。
課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 危険箇所によっては大規模な道路改修や用地の買収が必要であり、地権者との交渉等困難な場合がある。</li> <li>・ 用地買収、道路改良等大きな予算がかかることから即時着手ができない状況にある。</li> </ul>
今後の予定
本事業は、文部省からの事業でありアクションプログラム登載の危険箇所が全て対策完了するまで継続する予定。

## 生活道路-2：生活道路対策エリア（岐阜県大垣市）

対策・取組名称	生活道路対策エリア
実施主体	岐阜国道事務所
関連機関	ゾーン30の設置：大垣警察署、大垣市立北小学校
実施の経緯	
岐阜国道事務所と大垣市の協議で、国道からの抜け道でエリアを選定し、ビッグデータ解析を基に生活道路対策を実施した。	
取組の内容	
<p>ゾーン30の整備の面的な対策を含め必要な交通安全施設等の整備等を実施、また、エリアとしての速度抑制等の対策をETC2.0等のデータを活用して効果的に実施した。実施期間は、平成28年2月～平成31年3月。</p> <p>具体的な方法として、岐阜国道事務所と大垣市の協議で、国道からの抜け道でエリアを選定し、ビッグデータ解析を基に生活道路対策を実施した。</p> <p>なお、本案件は、岐阜国道事務所が主体で行ったため資料なし。大学や研究機関等との連携については、岐阜国道事務所が民間会社へ委託し、分析等を行っている。実施回数の実績等については、ビッグデータ解析の1回である。（下写真は、ビッグデータの活用により整備した箇所の例。）</p>	
	
<p><b>図 5-19 対策実施前後</b></p>	
効果・評判	
<p>エリア内の小学校、中学校、高校へのアンケート調査を実施している。（本報告書作成時点で、結果待ち。）なお、エリア内で事故情報はなく、生活道路での事故の減少といった数値的なデータについては、保有していない。</p>	
特徴・工夫	
<p>対策にあたって、地域住民の説明や理解が必要である。</p>	
課題	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 物理的デバイスの設置が困難な場合が多い。</li> <li>・ 予算面については、2～3百万円程度の予算を要し、通学路交通安全施設整備事業（国費を含む）で施工した。なお、計画年度で対策を考え、翌年予算を確保（対策によって必要予算額は変動する。）しており、一律にどの程度の予算が必要かとは言い切れない。</li> </ul>	

- ・ アウトカム指標の設定、効果測定について、岐阜国道事務所にて、エリア内の小学校・中学校・大学へアンケート調査を実施している。
- ・ 効果測定の課題について、エリア内の地域住民には、効果状況を聞くことは可能ではあるが、市外の方が通勤や抜け道で利用される道路であるため、効果把握は対策実施後の事故件数などから検証する必要がある。(2～3年ほど経過観察が必要。)
- ・ ビッグデータ解析の活用状況や活動にあたっての課題等については、特段認識していない。

今後の予定

現時点は計画なし。



## 生活道路-3：ゾーン30/ キッズゾーン（愛知県豊田市）

対策・取組名称	ゾーン30・キッズゾーンの双方合わせての設定
実施主体	ゾーン30：愛知県公安委員会（豊田警察署）、豊田市交通安全防犯課 キッズゾーン：豊田市保育課
関連機関	関係自治区、こども園
実施の経緯	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ゾーン30：地元から要望があり、現場調査の結果、公安委員会が設置の決定を判断したため。</li> <li>・ キッズゾーン：ゾーン30とキッズゾーンを合わせて行うことで、単なる注意喚起に終わらせない、実効性の高いものとする。</li> </ul>
取組の内容	<p>路面標示によるドライバーへの注意喚起等により、園児の通園や散歩等の際の安全を確保するため、2020年3月に越戸こども園に隣接する市道約400mを「キッズゾーン」として設定。</p> <p>同日、愛知県公安委員会によって、「キッズゾーン」を含む猿投台地区（青木町・平戸橋町・越戸町・荒井町）にて最高速度30km/hの区域規制、「ゾーン30」も設定。「ゾーン30」による速度規制と「キッズゾーン」の設定をあわせて行う取組は、愛知県内で初である。豊田市としての整備費用は600万程（概算）である。</p>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="201 922 754 1341" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="778 931 1378 1330" data-label="Image"> </div> </div>
	<p>図 5-20 ゾーン30の区域図（左）とキッズゾーン（右）</p>
【関連機関との調整】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ゾーン30：豊田市は豊田警察署と自治区の間に入り各種調整を実施。関係自治区とは、地区区長会との直接の連絡調整を含め、事業説明の資料の回覧等を実施。</li> <li>・ キッズゾーン：こども園と連携をとり子どもが散歩経路や登降園で通る箇所の現地を確認の上、設定箇所を決定した。</li> </ul>
効果・評判	<p>効果の測定は行っていないが、一時停止をきちんとする車が多くなったこと、市役所職員が子どもとゾーン内を歩く際に、より一層注意するようになったという声が届いている。</p>
特徴・工夫	<p>キッズゾーンとゾーン30をあわせて行う取組は県内初であったが、地域からの聞き取りを行い、地域の現状に合わせた設置を行った結果である。</p>

課題
特になし。
今後の予定
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ゾーン30:交通安全防犯課が、地元からの要望を踏まえて豊田警察署と調整し、公安委員会の意思決定に合わせてゾーン30の整備を行う。</li> <li>・ キッズゾーン:今後も引き続き、ゾーン30に合わせてゾーン内の認可園にてキッズゾーンを設定していく。</li> </ul>
参考資料
<p>豊田市ホームページ「報道発表資料 県内で初めてゾーン30導入とあわせてキッズゾーンを設定します」  <a href="https://www.city.toyota.aichi.jp/pressrelease/1036333/1036671.html">https://www.city.toyota.aichi.jp/pressrelease/1036333/1036671.html</a></p>

## 生活道路-4：交通ビッグデータを活用したハンプの設置（愛知県一宮市）

対策・取組名称	交通ビッグデータを活用したハンプの設置(実証実験)
実施主体	一宮市役所まちづくり部地域交通課(令和3年3月まで『建設部維持課』)
関連機関	国土交通省中部地方整備局(名古屋国道事務所) 愛知県警察(一宮警察署)、学校関係者

### 実施の経緯

児童の通学路において、通り抜け車両の通行や速度超過車両も多いため、地域住民から速度抑制対策などの交通安全対策の要望があり、一方、国土交通省が進めている『生活道路における交通安全対策』の施策が合致し、社会実証実験として包括的かつ一体的に取り組んだものである。

### 取組の内容

交通ビッグデータを活用して、交通事故を含む速度超過、急ブレーキ発生等の危険箇所を把握し、幹線道路と生活道路の使い方を明確にし、ハンプや狭さく等を効果的に設置することにより、安心・安全な生活道路空間を確保する施策について推進している。

なお、交通ビッグデータについては中部地方整備局名古屋国道事務所からの提供によるものである。

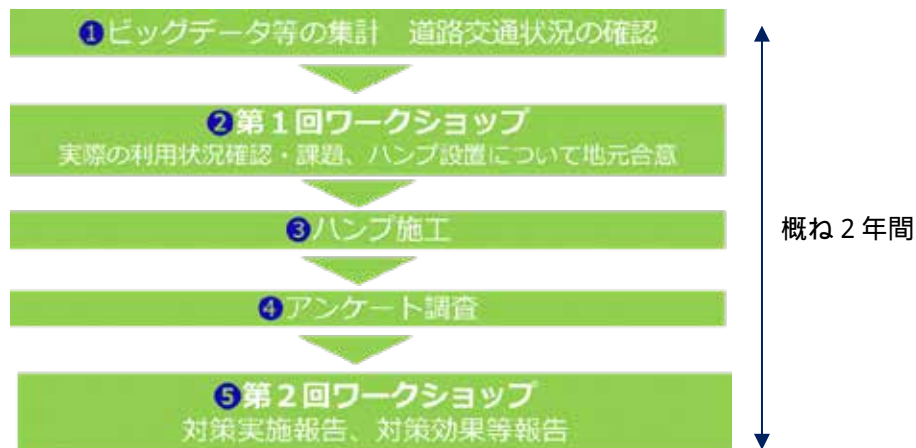


図 5-21 事業推進フロー図

### 【推進体制】

交通安全対策の合意形成をはかる場として、地域住民や学校関係者、警察等を交えたワークショップを開催している。また、市発注の委託業務において、受注者推薦の学識経験者である大同大学の嶋田教授のアドバイスを受けている。

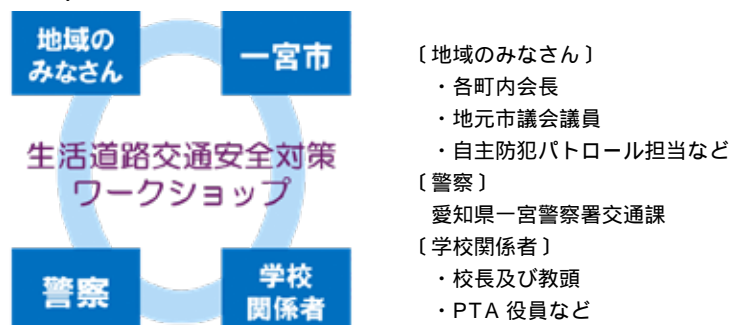


図 5-22 事業推進体制



図 5-23 ワークショップの様子

#### 効果・評判

- ・ ハンプ設置から約 3 か月後に対策箇所沿線町内会に対してアンケート調査を実施。  
88%の運転者が「スピードを落として通行」と回答  
74%の人が、「ハンプの設置により車両の速度抑制効果が期待できると思う」と回答。
- ・ 名古屋国道事務所からハンプ設置後のビッグデータによる効果検証結果について今後提供を受ける予定である。



図 5-24 ハンプ設置後の様子

#### 特徴・工夫

##### 【地域の合意形成】

- ・ 『生活道路交通安全対策事業』において、地域の合意形成を図るためワークショップを開催した際、交通規制の新設(速度規制や横断歩道など)の要望や積年の交通安全課題もあり、取りまとめに苦慮した。
- ・ 地域の合意形成については、地域の交通事情に精通することはもとより、警察関係者とも連携を図りつつ、フレキシブルかつスピーディに対応することが重要である。

##### 【舗設施工】

- ・ ハンプ設置工事の施行に関して、既設排水構造物の高さや民地の高さなど測量したところ、見た目以上に高低差があったため、ハンプの高さ10cmの基準となるよう縦横断勾配を配慮しつつ舗設高さを設定するのに苦慮した。
- ・ また、舗設施工に関しては、路盤工・舗装工・サインカーブ施工など、元請会社や下請会社とも連携して対応したが、『舗設』には高い技術を要すると感じている。

課題・その他

【予算制約】

令和元年度：1,100万円(生活道路交通安全対策工事費) + 300万円(生活道路交通安全対策調査業務委託料)

令和2年度：700万円(生活道路交通安全対策工事費) + 400万円(生活道路交通安全対策調査業務委託料)

【関係機関との連携・調整】

生活道路交通安全対策事業については、ETC2.0 プローブデータ分析結果を利活用するため、継続的に事業を進めていく上ではデータの所管である国土交通省中部地方整備局名古屋国道事務所との連携・調整が不可欠である。

今後の予定

令和2年度は『交差点ハンプ』及び『単路ハンプ』を各一箇所実施し、令和3年度は『単路ハンプ』を予定している。

## その他-1：交通ビッグデータを活用した交通安全対策（千葉県船橋市）

対策・取組名称	交通ビッグデータを活用した交通安全対策
実施主体	船橋市(事務局)
関連機関	千葉工業大学、日本大学、国道交通省千葉国道事務所、千葉県、千葉県警、船橋市
実施の経緯	
<p>当該市は、産業が集積している地域と、東京のベッドタウンとしての住宅地が存在している一方、人口規模に比して道路整備が遅れており、渋滞と事故も多い状況である。こうした状況の下、道路整備や維持について、安全・安心や渋滞に関するニーズが高く、特に歩行者や自転車、また生活道路に関する整備要望が高い。</p>	
取組の内容	
<p>交通ビッグデータ(ETC2.0プローブデータ等)を活用し、市内の交通安全、交通円滑化の状況を可視化することで、客観データに基づく対策エリア及び箇所を選定し、現状把握や要因分析を実施した上で、効率的かつ効果的な対策立案を行い、真に求められる渋滞、事故対策を講じる内容である。</p> <p>具体的には、学識者、警察、道路管理者で構成される「船橋市交通ビッグデータ見える化協議会」の下、各機関や個別検討(対策部会)が協働する枠組みである。対策部会については、交通安全対策部会及び交通円滑化対策部会が設置されており、前者は事故・急ブレーキ等、後者は交通量・旅行速度等を基に、対策地域を特定の上、現地踏査を行ったうえで対策立案を行うものである。</p>	
<p>図 5-25 町丁目単位の急減速挙動発生率</p>	
効果・評判	
<ul style="list-style-type: none"> <li>市道への分析の適用も可能である。</li> <li>地元要望や職員の経験といった主観的評価に頼らない客観的な評価・分析が可能である。</li> <li>道路安全診断の適用をし、客観的なデータ分析による生活道路対策を推進することが可能である。</li> </ul>	

特徴・工夫
取組の課題として、客観的な指標を作成することの困難性がある。
課題
<p>【全般的な課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ETC2.0 プローブデータについては、国が参加した協議会を設立しないと貸与されない。</li> <li>・ ビッグデータの処理・集計・分析が膨大な作業を伴い、自治体職員側のノウハウに限界がある。</li> </ul>
今後の予定
予算の状況によるが、「船橋市交通ビッグデータ見える化協議会」は継続し、立案された対策の進捗状況等を確認しながら、必要に応じて新たな対策について検討していく。
参考資料
<p>船橋市ホームページ「第1回船橋市交通ビッグデータ見える化協議会」  <a href="https://www.city.funabashi.lg.jp/kurashi/koutsu/007/p082238.html">https://www.city.funabashi.lg.jp/kurashi/koutsu/007/p082238.html</a></p>

## その他-2：交通安全施設整備事業（佐賀県佐賀市）

対策・取組名称	交通安全施設整備事業
実施主体	建設部道路整備課
関連機関	警察交通規制課、市民生活部生活安全課
実施の経緯	佐賀県は、人口 10 万人あたりの死傷者事故件数が平成 29 年～令和元年がワースト2位、令和2年にはワースト4位と依然としてワーストレベルであり、事故の約3割が生活道路で発生している状況である。特に佐賀市では、県内平均事故件数の約 10 倍以上の事故が発生している。また、幹線道路は交通安全対策が実施され、事故件数は大きく減少している傾向がある一方、生活道路の事故件数の減り幅は小さく、事故件数のさらなる削減に取り組むことが急務となっていることから、生活道路における様々な安全対策を実施している。
取組の内容	<p>(1) 生活道路の安全対策</p> <p>警察と連携して安全対策およびゾーン30、ハンプの設置、簡易歩道の整備(路肩カラー化)、交通安全施設の整備などの道路交通環境の整備を、地域からの要請に応じて随時実施している。</p> <p><u>取組例</u> 社会実験の実施</p> <p>住民が納得できる交通安全対策を推進するため、ワークショップを主体に、危険箇所の抽出や対策案への意見の取り入れを行い、安全対策を検討した。その後、検討した主要な交通安全対策について、佐賀国道事務所と連携し、数か所でハンプの設置、交差点のカラー化、自転車の通行位置のカラー化を本格施工前の社会実験として実施し、整備効果の発現度合や周辺への影響を事前に確認した。</p>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>出典：佐賀国道事務所ホームページ</p> <p><b>図 5-26</b> 社会実験の様子(地域の方による仮設ハンプ設置) (左) と安全対策の実施(常設ハンプ整備) (右)</p>
	<p><u>取組例</u> スクールゾーン</p> <p>すべての小学校において「スクールゾーン」(原則として、小学校の各出入口から概ね半径 500m までの範囲)を指定し、各小学校のスクールゾーンに入ったことを運転者に知らせ、子どもへの注意を促している。</p>



**取組例** ゾーン30・ライン30

区域(ゾーン)や路線(ライン)を定めて、時速 30 キロメートルの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策(路側帯の設置・拡幅、中央線の抹消、ハンプの設置、簡易歩道の整備(路肩カラー化)など)を必要に応じて組み合わせて実施している。ゾーン内またはラインにおける速度抑制や、抜け道としての通行抑制等を図る。



**図 5-27** スクールゾーン(左)と県内第一号のライン30(右)

(右写真の出典は佐賀県警察ホームページ)

**(2) 生活道路以外の交通安全の取組**

佐賀市交通公園:佐賀県において初めての交通公園として、昭和 45 年 3 月に完成した。ミニ標識など、園内に実際の道路を縮小して再現し、入園無料で、安全な環境で交通ルールやマナーを学ぶことができる。また、園内では無料で自転車の貸し出しを行っており、自転車の練習の場としても活用することができる。市内の幼稚園や保育園、市内短期大学の留学生を対象とした交通安全教室(歩行、自転車)も実施している。



**図 5-28** 佐賀市交通公園

**効果・評判**

取組例 の社会実験において、ビデオ調査による交通実態(交通量、速度、抜け道交通、自転車走行位置、走行挙動)の調査、および中学生・高校生、地域の方々、沿道施設利用者を対象としたアンケート調査を行い、実施した安全対策の効果を検証した。ビデオ調査では、平均速度の変化や自転車走行位置の変化を調査した。アンケート調査では、普段の通行状況(交通手段)や社会実験実施の認知状況、対策の効果、総合的な安全感、新たに発生している課題等について調査した。

ビデオ調査の結果、30km/h を超えて通行する自動車の台数が減少し、左側通行を遵守する中高生が対策前は約6割だったのが約8割まで増加したことが分かった。アンケート調査では、約6割の利用者が安全性の向上に効果があったと回答した。また、その後のゾーン30の指定により、通行車の速度が体感的に減ったとの住民の意見も得られている。

#### 特徴・工夫

- ・ 安全対策について、仮設ハンプを用いた社会実験を行った。さらに、施工業者に常設ハンプの試験施工をしてもらい、出来上がりを確認してから本施工を行った。
- ・ 社会実験を行うにあたり、技術基準を参考に、騒音・振動が少ないハンプを採用する、ハンプ設置箇所について周辺住宅を1軒ずつ訪問し社会実験の目的や概要を説明して理解を得る、実験初日をイベント化し盛り上がりを醸成する(住民参加のハンプ施工に10名が参加)、といった工夫を行った。

#### 課題

- ・ 地元から要請は出るが、地元全体が対策を求めているわけではないため、住民との合意形成が難しい。地元自治会との話し合い、現場に対策する場所を墨出ししての確認などをして対処している。
- ・ 幅員のない生活道路で対策を行うことが多いが、実際の速度は減少していても、道幅が狭いため、体感的には速度が減少していないように感じるとの意見もあり、効果の測定が困難である。
- ・ 対策内容とニーズのすり合わせが難しい。
- ・ ワークショップの参加者は特定の10～16名と限定されていたため、参加者を増やすための取組や工夫が必要である。

#### 今後の予定

住民から要望があり、地元自治会全体で合意形成が可能であれば取り組んでいく。

#### 参考資料

【生活道路交通安全フォーラム】佐賀市北川副地区における生活道路交通安全対策の事例紹介 - 地域住民と連携した交通安全対策の推進

<https://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/forum/pdf/3-2.pdf>

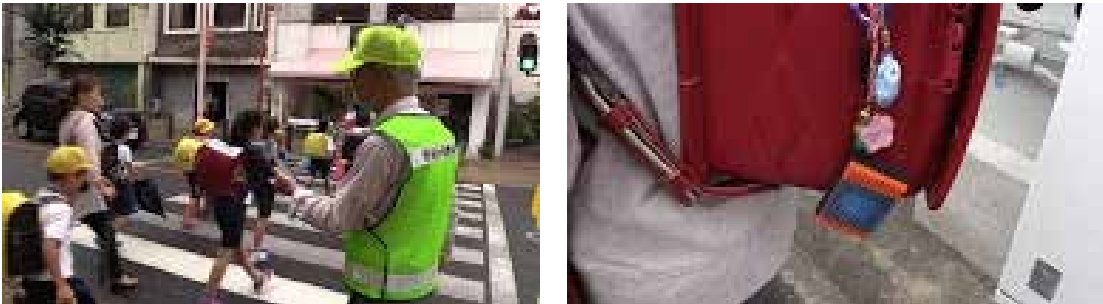
佐賀市ホームページ「佐賀市スクールゾーン路面標示のお知らせ」

<https://www.city.saga.lg.jp/main/1751.html>

佐賀国道事務所ホームページ「生活道路での安全対策」

<http://www.qsr.mlit.go.jp/sakoku/works/trafficsafe/seikatudourodonoannzenntaisaku.html>

### その他-3：名古屋大学との協働による交通系社会実証実験（愛知県豊田市）

対策・取組名称	名古屋大学との協働による交通系社会実証実験
実施主体	名古屋大学
関連機関	豊田市企画政策部未来都市推進課
実施の経緯	
名古屋大学が加盟する、「豊田市つながる社会実証推進協議会」の交通分野の取組として、交通事故数が多い豊田市において、特に事故多発地点である交差点を中心に、歩行者の安全を確保することを目的に、名古屋大学 COI 豊田市交通系社会実証実験として実施。	
取組の内容	
以下、平成 26 年～平成 28 年度までの取組内容である。平成 29 年度は本枠組みにおいての取組は実施していない。また、必要経費は名古屋大学拠出による。	
<p>Y ゾーン30および歩車接近注意喚起(平成 26 年度)</p> <p>スマートフォンで、歩行者および自動車の情報(位置、速度、向き等)を収集・解析し、自動車の運転者に対し、ゾーン30への侵入と特定交差点での歩車接近について注意喚起をする実証実験を実施。(対象：歩行者 14 名、運転者 22 名)</p>	
<p>Y 交通安全立哨の支援(平成 27 年度)</p> <p>以下の 2 種類の BLE (Bluetooth Low Energy) タグを使用し、歩行者の位置を捕捉する実験を実施。</p> <p>固定 BLE: 交差点付近に設置し、スマートフォンが取得する GPS 位置の補正として利用。</p> <p>移動 BLE: スマートフォンを持たない人にスマートフォンの代わりに保持してもらい、その電波を受信する周りのスマートフォンの位置 / 電波強度から、BLE タグ保持者の位置の推定に活用。</p> <p>立哨者が持つスマートフォン(android 端末)が、小学生からの BLE タグ電波を受信し、それらの位置情報をサーバで集約して、小学生の位置を推定する。</p>	
	
<p>図 5-29 自治区民が立哨する交差点を横断する小学生(左)とランドセルにつけた BLE タグ(右)</p>	
<p>Y 地域の活動を利用した社会実験(平成 28 年度)</p> <p>交通安全市民運動、地域の祭り(豊田おいでんまつり)、豊田マラソン等を活用し、道路上や変化する事象、移動するものを空間(地図)に関係付けて管理するデータベースである「交通社会ダイナミックマップ」の社会実験を実施。</p> <p>豊田おいでんまつりでは、祭の様子を「交通社会ダイナミックマップ」に集約し、祭に参加している人々に公開する社会実験を実施。以下のデータを、地図(静的データ)の上に表示した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 準動的データ: 道路規制情報やトイレ、ごみ箱の位置</li> <li>- 動的データ: 踊り連(公開可能な一部)の位置</li> </ul>	

効果・評判
<p>Y 「ゾーン30を意識」、「歩行者に注意」、「速度規制を意識」するようになったなど、意識に変化がみられた。</p> <p>Y スマートフォンの速度データから、ほとんどの実験参加者が「ゾーン30注意喚起」により減速させたことが分かった。</p> <p>Y 豊田市内の交通事故の件数は減少しているが、本実証実験との因果関係は測定していない。この実験以降、交差点改良などのハード整備や、「とまってくれてありがとう運動」などの啓発事業を展開しており、各種取組を複合的に取り組んだ結果、交通事故が減少していると思われる。</p>
特徴・工夫
<p><u>地域へのわかりやすい説明:</u>  地域住民や小中学生の保護者への事前説明の際に、システムの概要などの技術的な仕組みよりも、事業の目的(交通事故の減少)やタグの操作性などを、わかりやすく説明することを心がけた。  特に、大学などとの共同研究・実証の場合、地元説明会でも専門的な話になる可能性があるため、このような場合は、行政側が意識的に、わかりやすく伝える工夫が必要だと認識している。</p>
課題
<p><u>個人情報の取り扱い:</u>  個人の位置情報や路上カメラの画像データなどを活用する場合、個人情報をどのように保護するかが課題となる。情報提供に関する個人の同意と、情報活用に係る社会的意義の折り合いをどのようにつけるのか、適切なガイドラインの策定及び運用が、国・地方の双方に必要なだと認識している。</p>
今後の予定
<p>今回の実験の延長という視点に留まらず、豊田市としてビックデータをどのように活用していくのかという広義の視点から、各種検討及び実施を展開していきたいと考えている。</p>
参考資料
<p>名古屋大学 COI - 豊田市交通系社会実証実験  <a href="https://sites.google.com/a/g.coi.nagoya-u.ac.jp/traffic-dm-field-experiments-in-city-of-toyota/home">https://sites.google.com/a/g.coi.nagoya-u.ac.jp/traffic-dm-field-experiments-in-city-of-toyota/home</a></p>