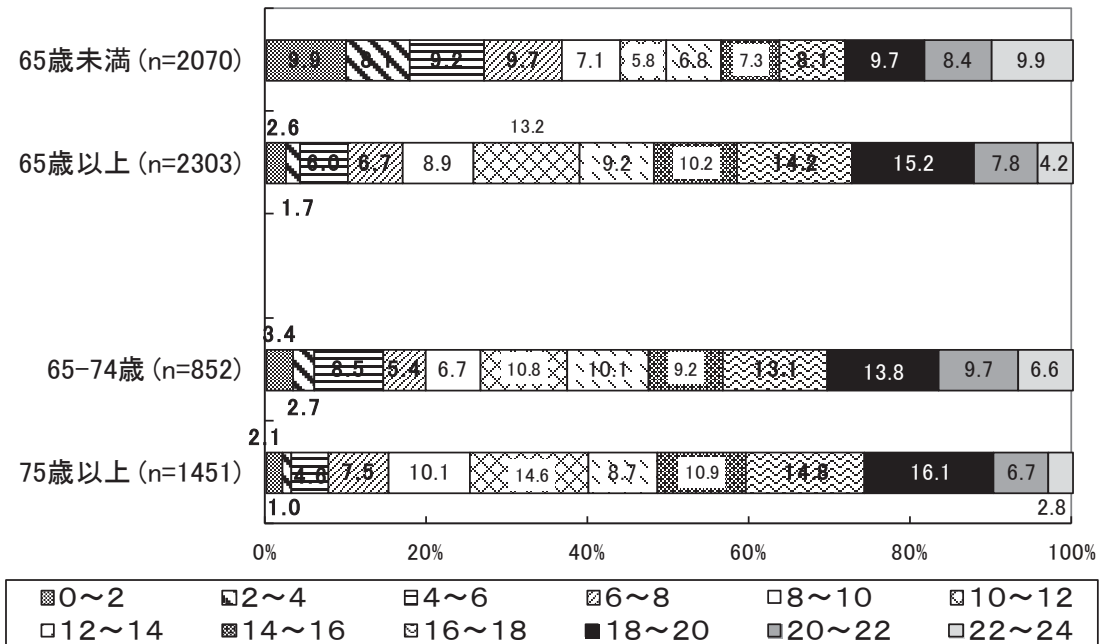


## 6. 時間帯別高齢者の交通事故死者数

・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。

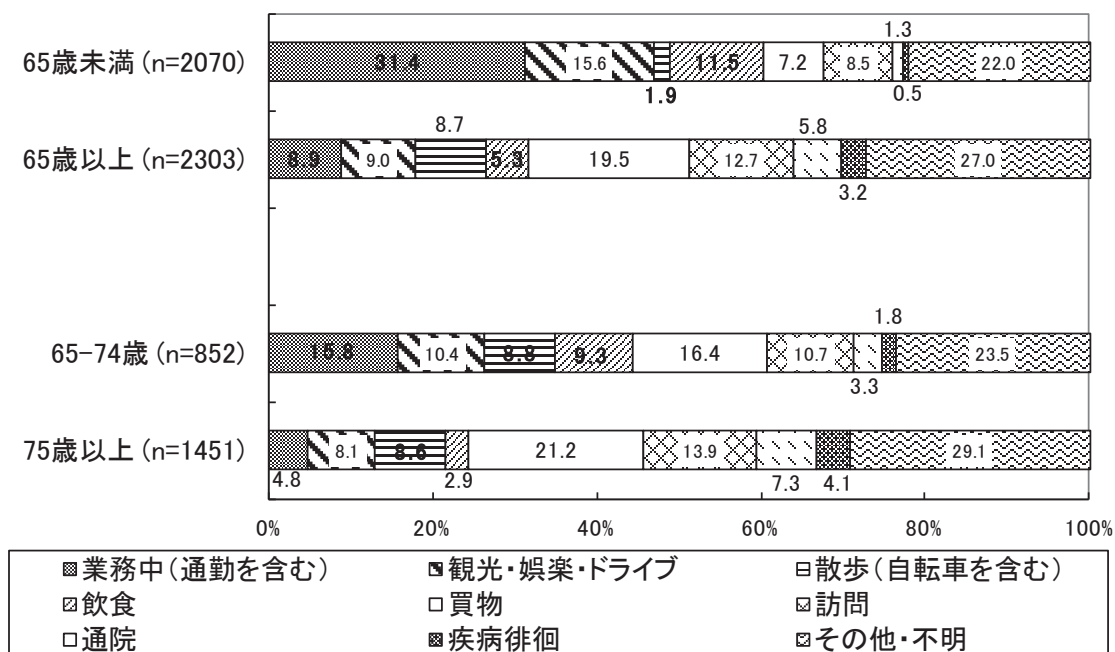
図表 2-19 年齢階級別・時間帯別交通事故死者数（平成 25 年）



## 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。

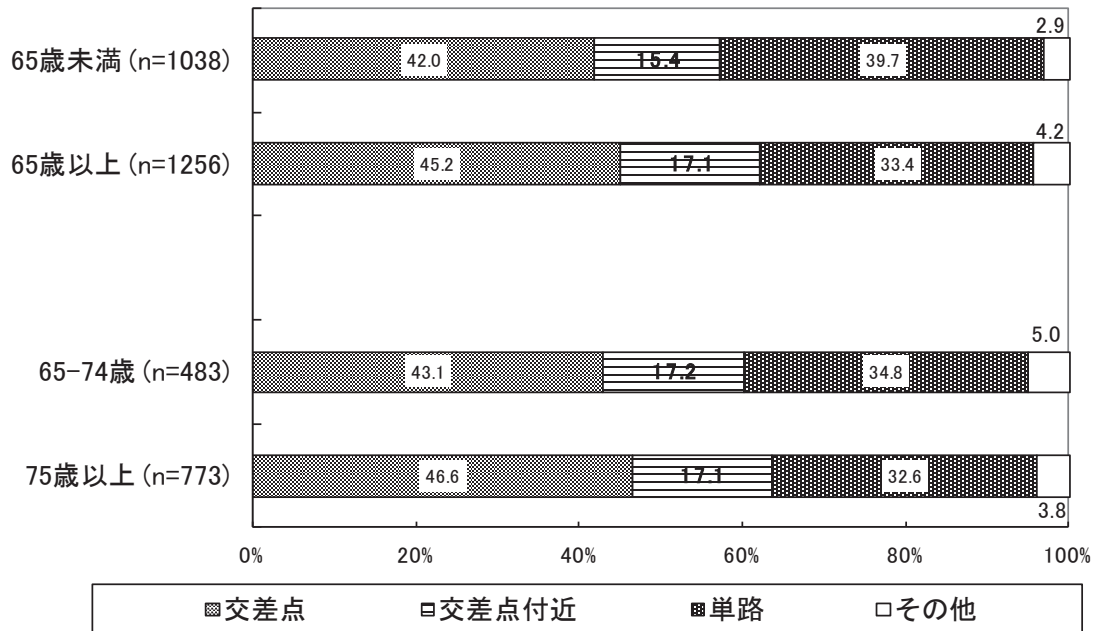
図表 2-20 年齢階級別・時間帯別交通事故死者数（平成 25 年）



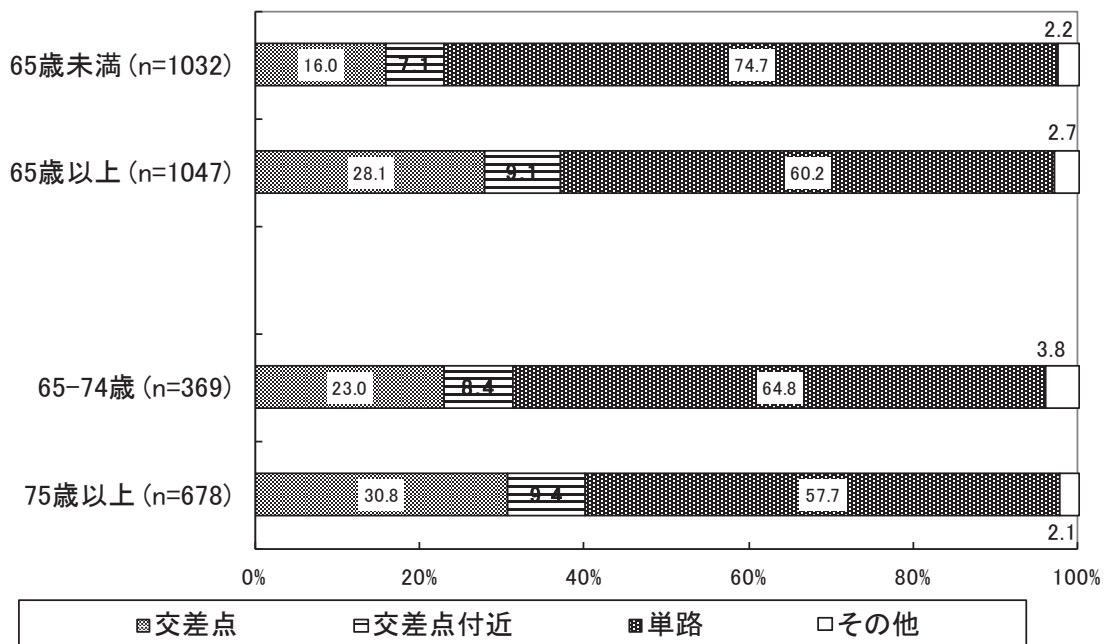
## 8. 道路形状別高齢者の交通事故死者数

- ・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）



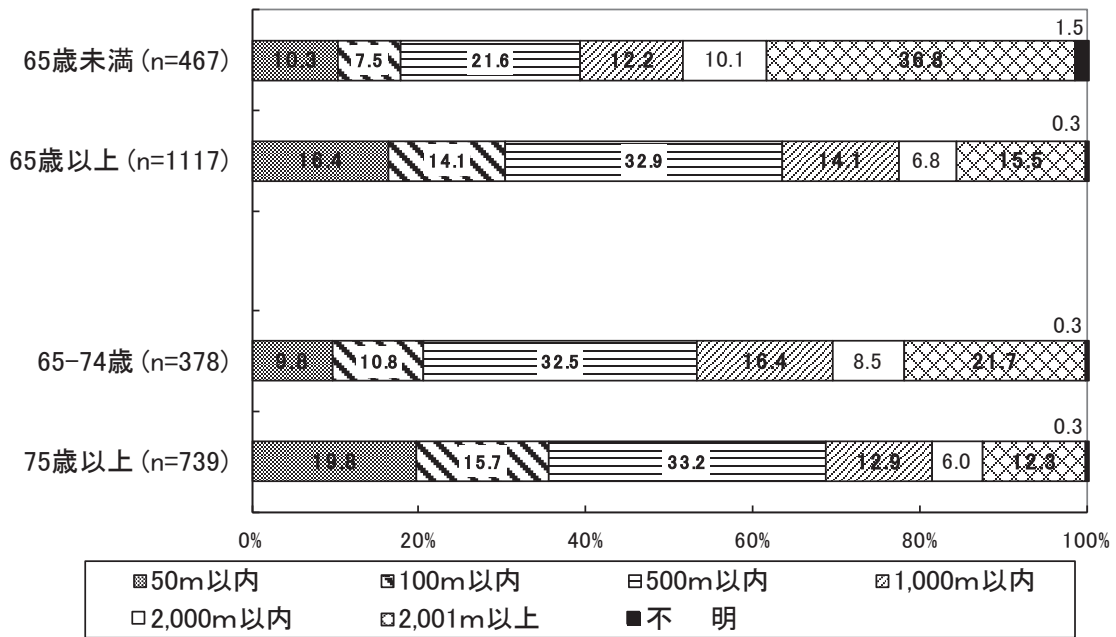
図表 2-22 年齢階級別・道路形状別交通事故死者数割合＜非市街地＞（平成 25 年）



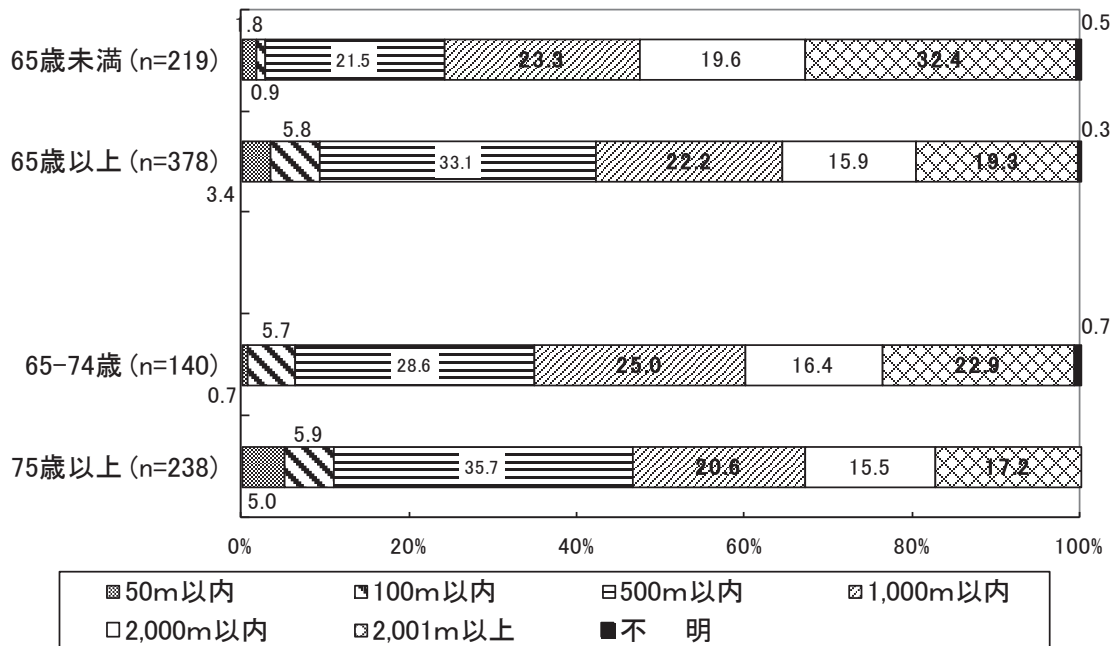
## 9. 自宅からの距離別高齢者の交通事故死者数

- ・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）



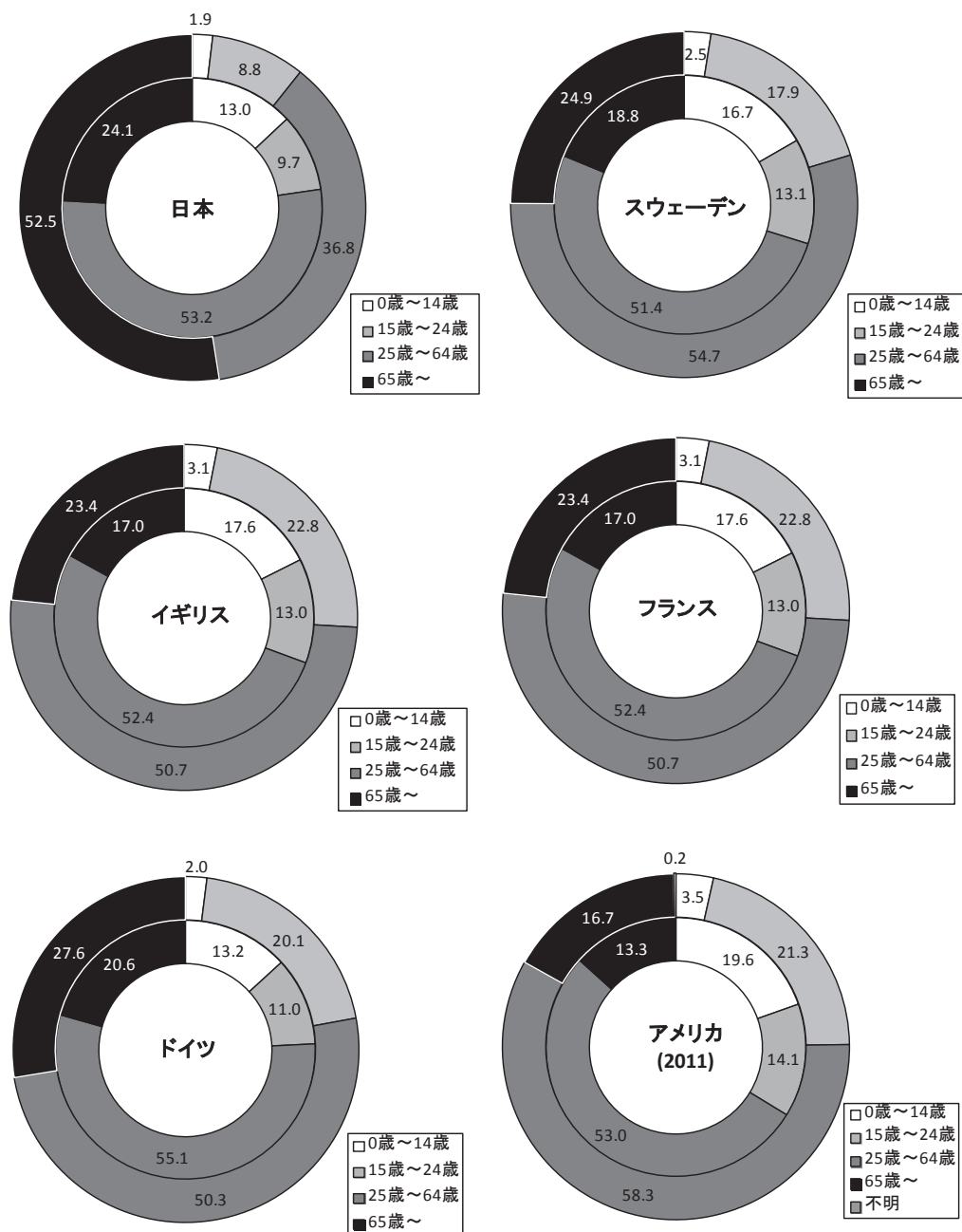
図表 2-24 年齢階級別・自宅からの距離別交通事故死者数割合<自転車>（平成 25 年）



## 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）

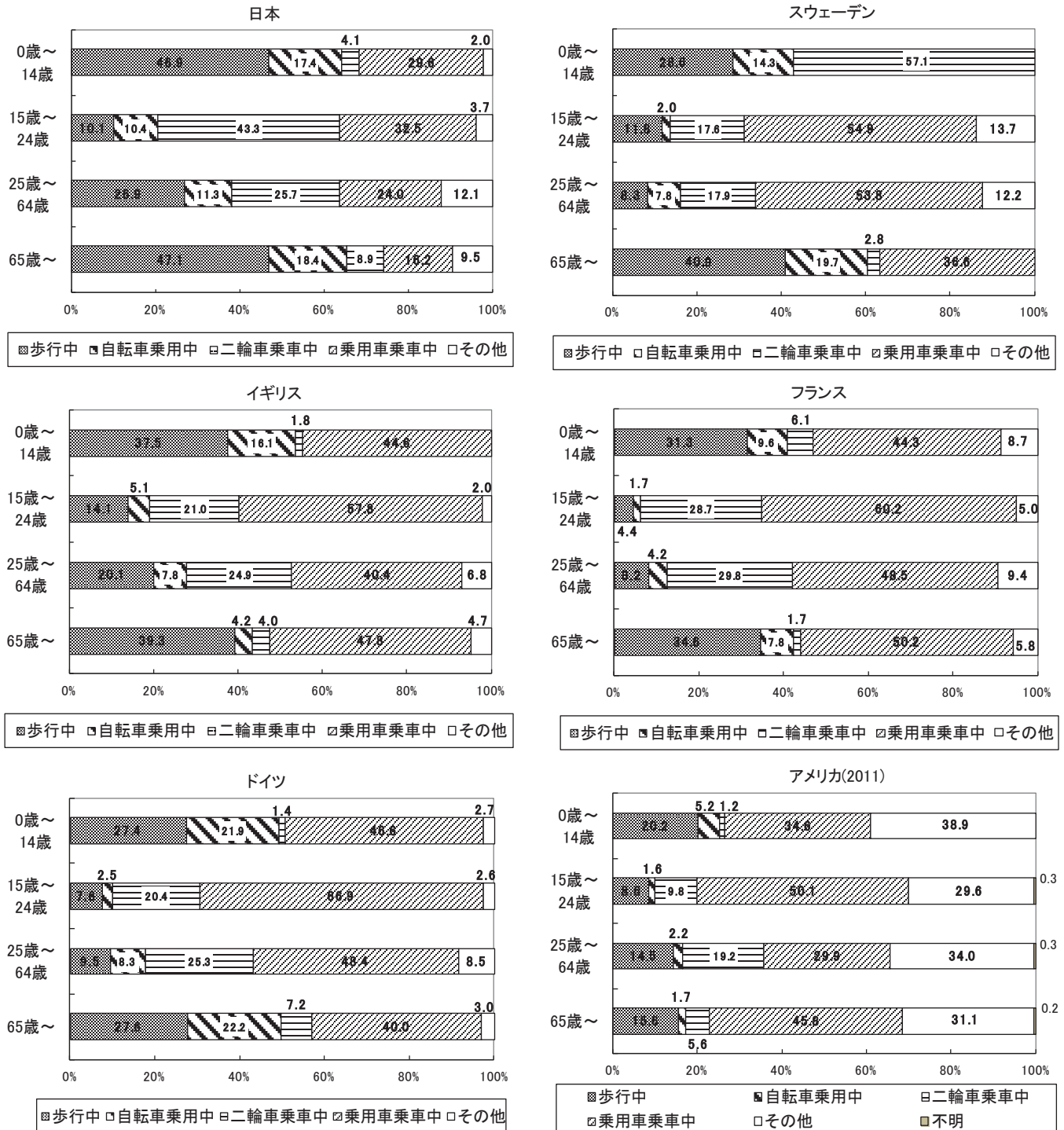


(注) 内円は人口、外円は交通事故死者数  
 (資料) IRTAD

<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

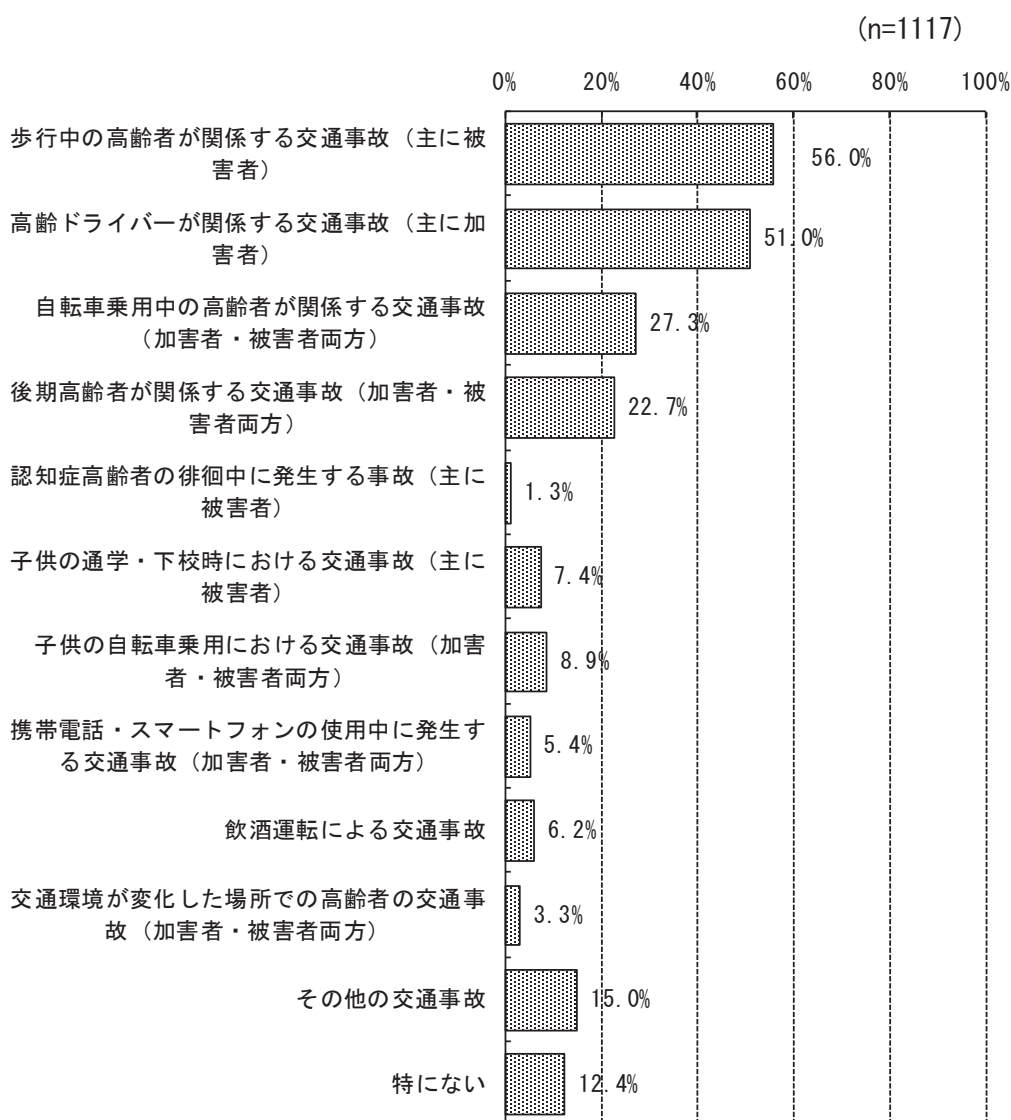
○「あった」との回答は 3.3%のみである（図表 3-50）

## 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。

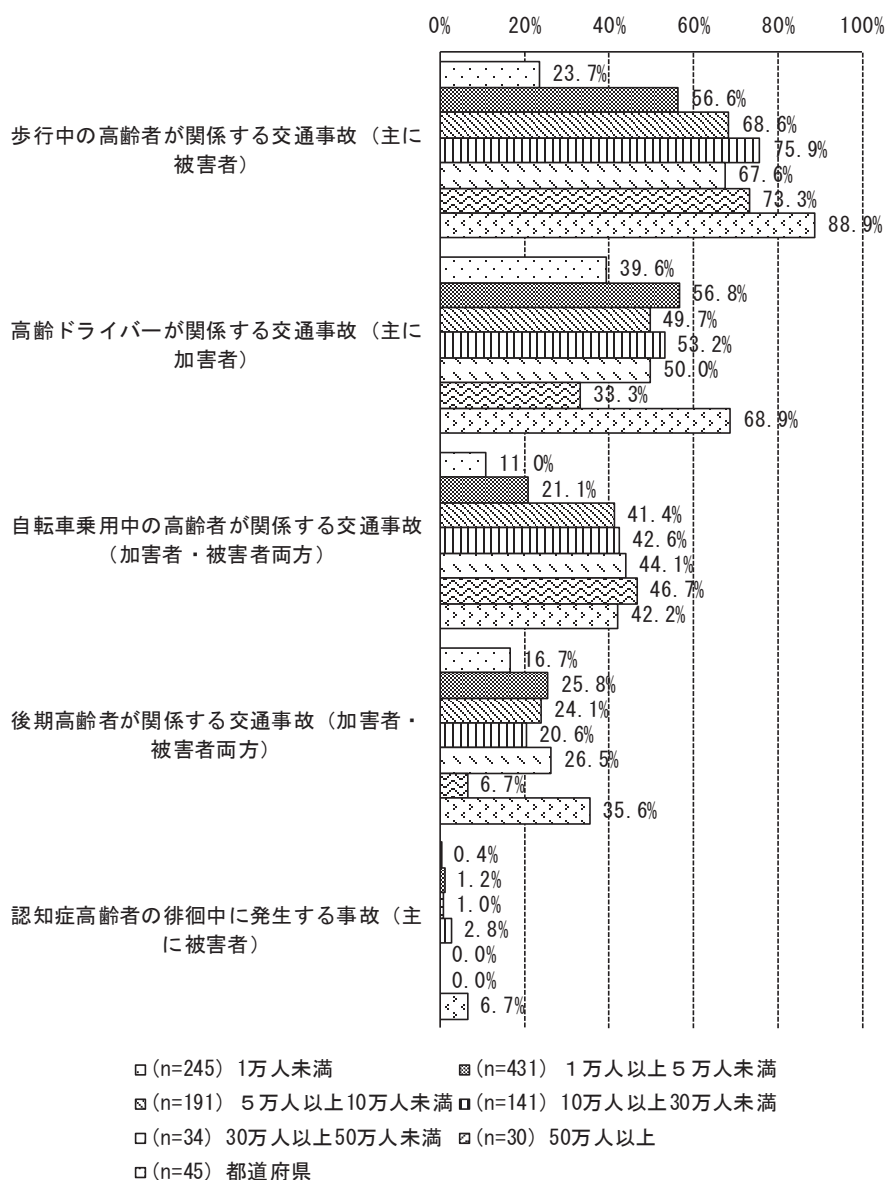
図表 3-1 最近増えている交通事故の傾向・特徴（複数回答）



## (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



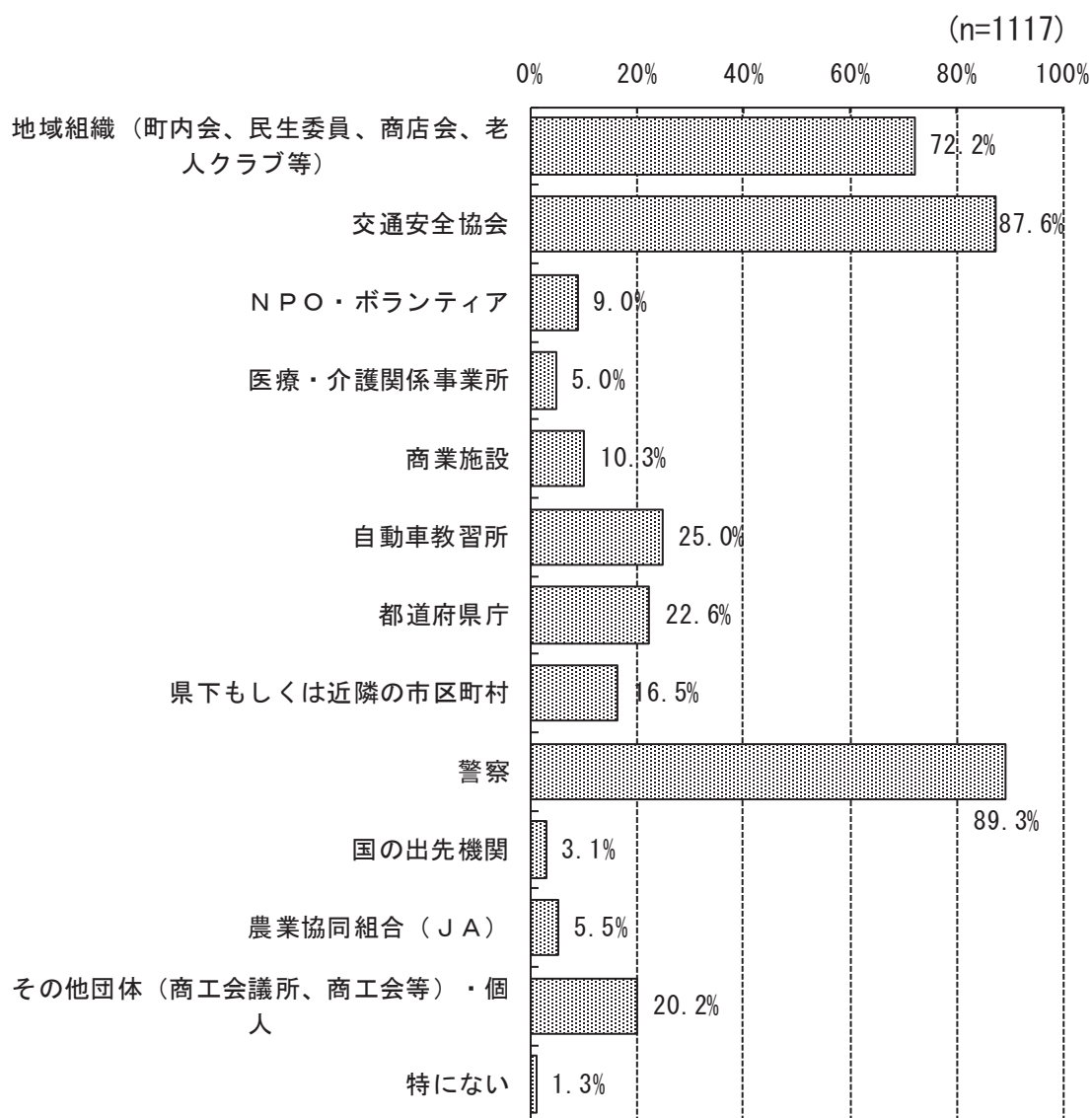


□ (n=245) 1万人未満      ■ (n=431) 1万人以上5万人未満  
 ▨ (n=191) 5万人以上10万人未満      □ (n=141) 10万人以上30万人未満  
 ▩ (n=34) 30万人以上50万人未満      ▤ (n=30) 50万人以上  
 □ (n=45) 都道府県

### (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。

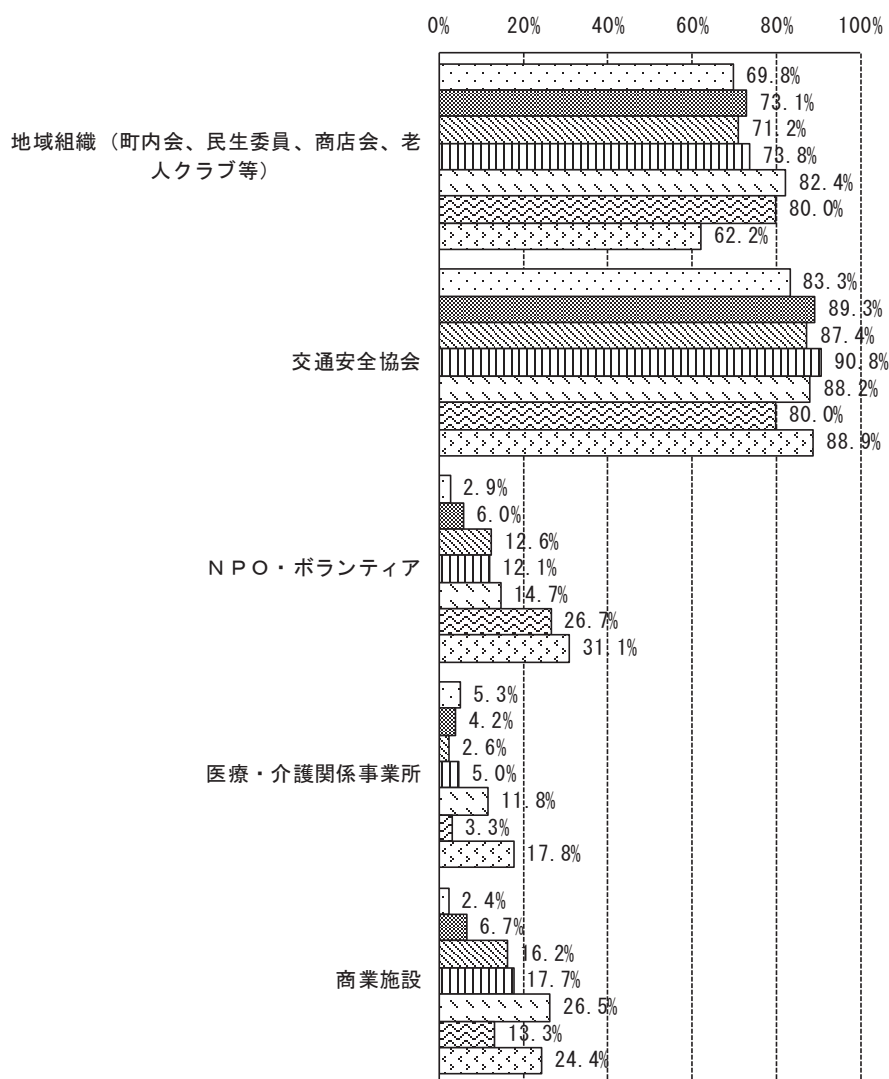
図表 3-3 高齢者の交通安全対策で連携・調整する機関・団体（複数回答）



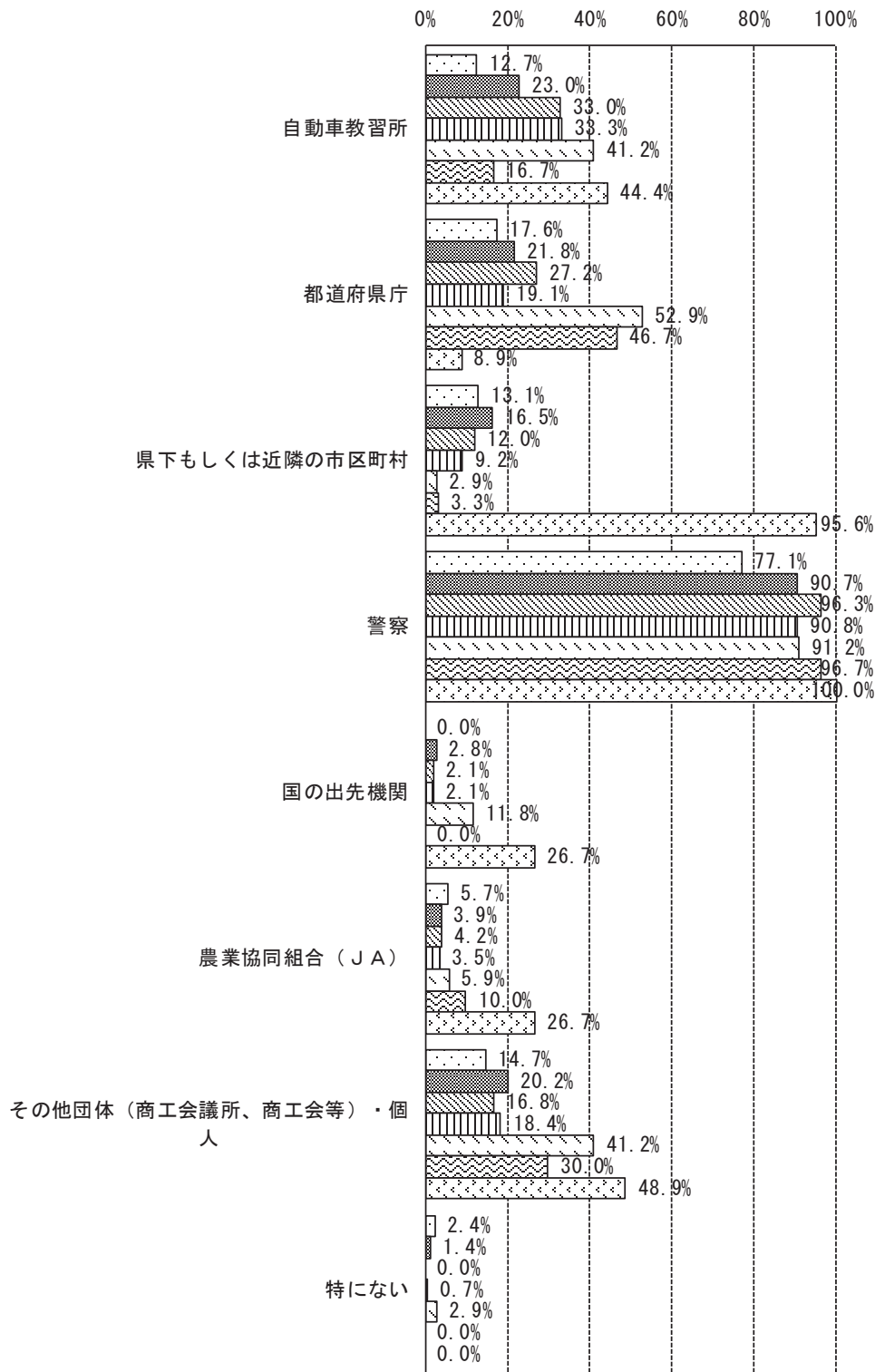
**(4) 人口規模別・交通安全対策で連携・調整する機関・団体（複数回答）（問3）**

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



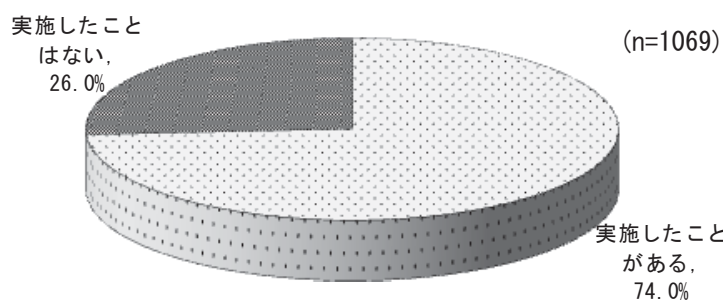
□(n=245) 1万人未満      ■(n=431) 1万人以上5万人未満  
 ▨(n=191) 5万人以上10万人未満    □(n=141) 10万人以上30万人未満  
 □(n=34) 30万人以上50万人未満    ▨(n=30) 50万人以上  
 □(n=45) 都道府県

## (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。

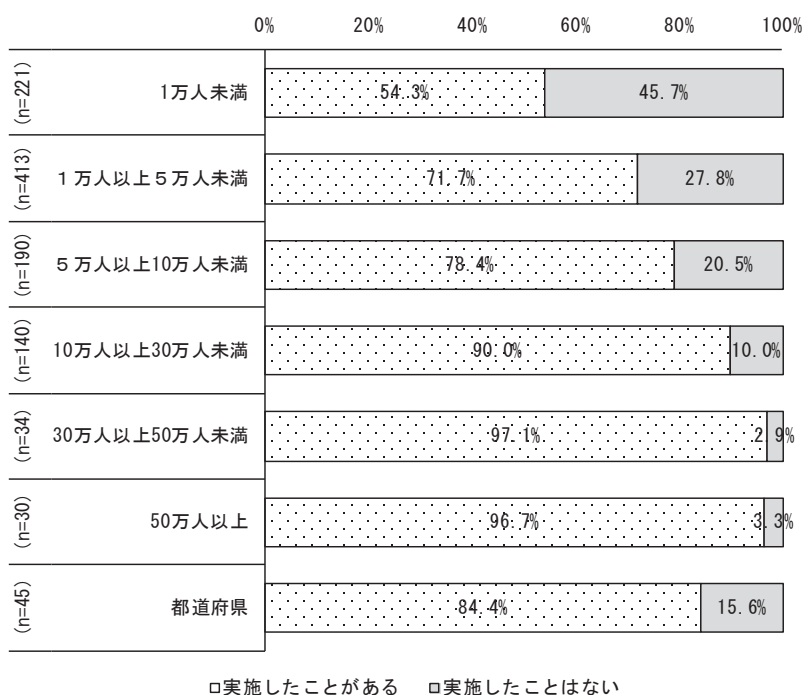
図表3-5 交通安全教室・講習会の開催



### 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

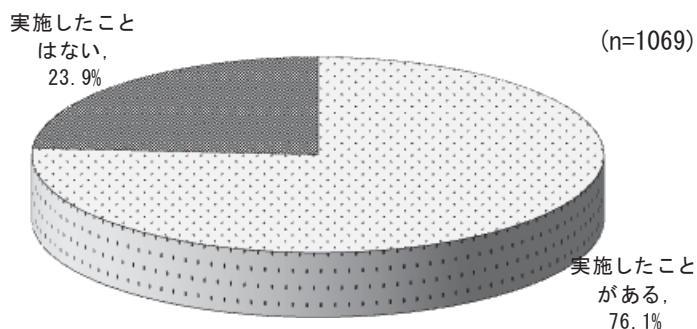




### ③交通安全グッズ・冊子の作成・配布（問 4-2）

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。

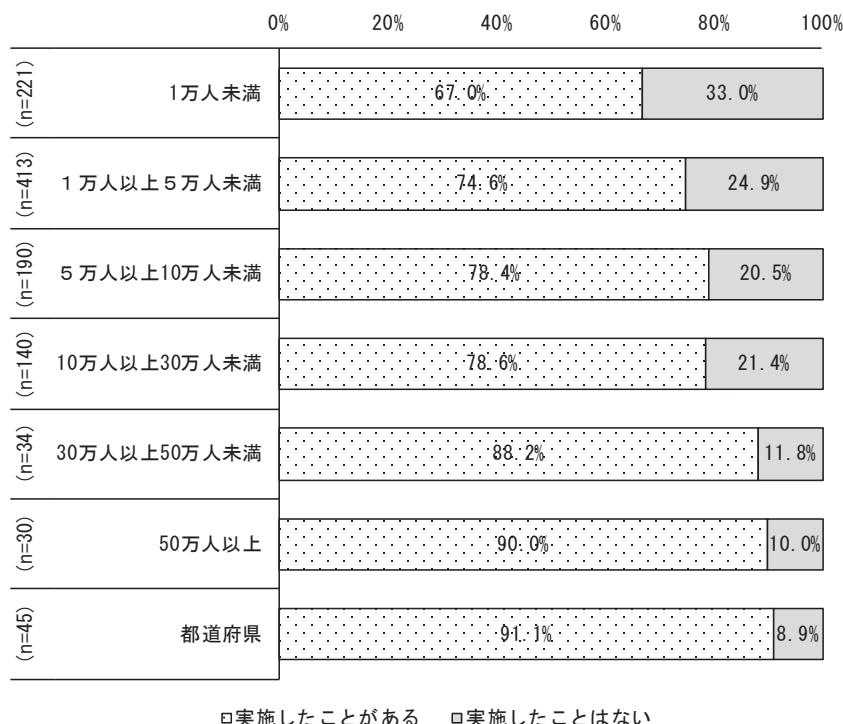
図表 3-7 交通安全グッズ・冊子の作成・配布



### 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。

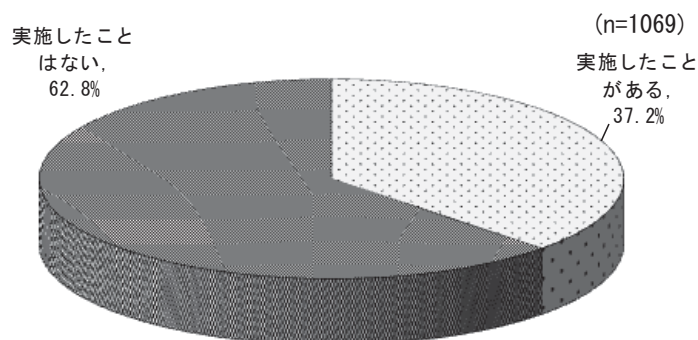
図表 3-8 人口規模別・交通安全グッズ・冊子の作成・配布状況



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。

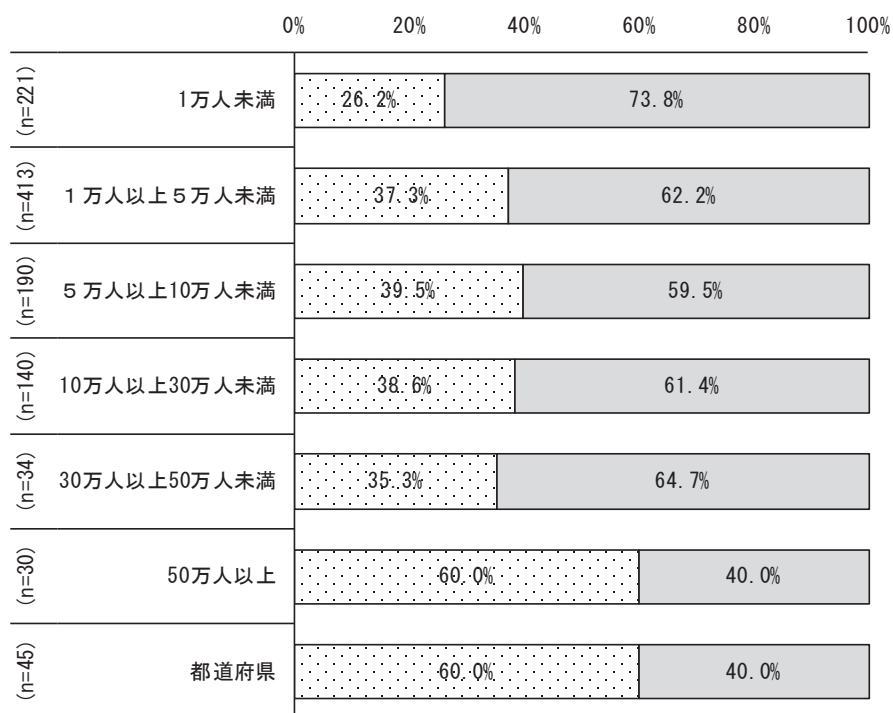
図表 3-9 高齢者に対する訪問



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

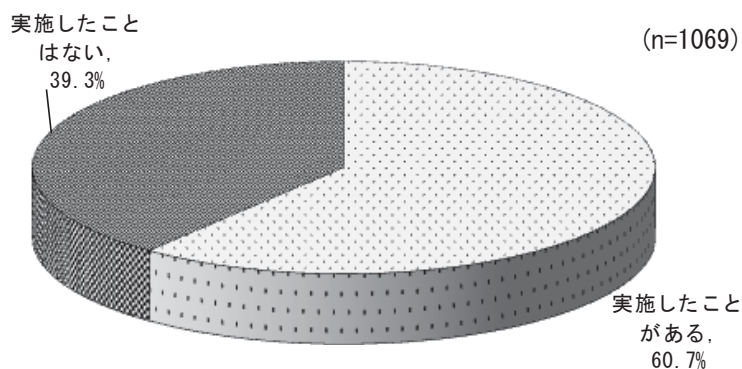


□実施したことがある □実施したことはない

⑦交通安全施設の整備（照明、道路標示等）（問 4-4）

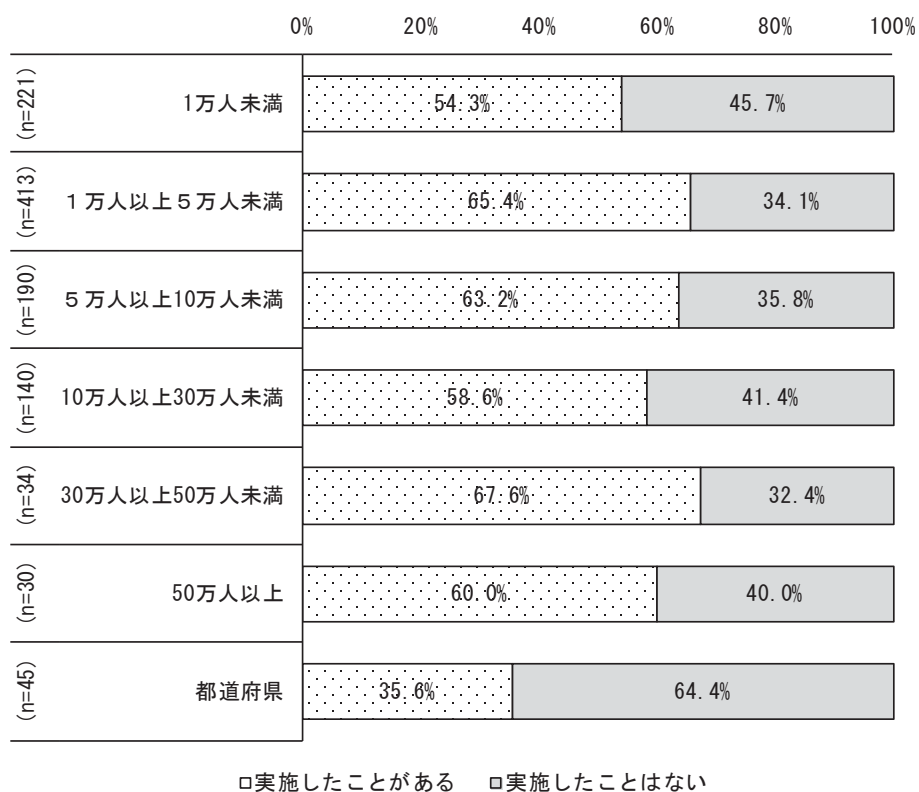
過去3年間に交通安全施設の整備を「実施したことがある」自治体が60.7%、「実施したことはない」自治体が39.3%であった。

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。

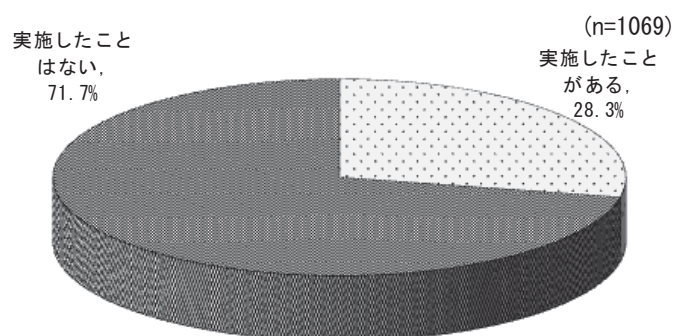
図表 3-12 人口規模別・交通安全施設の整備



### 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。

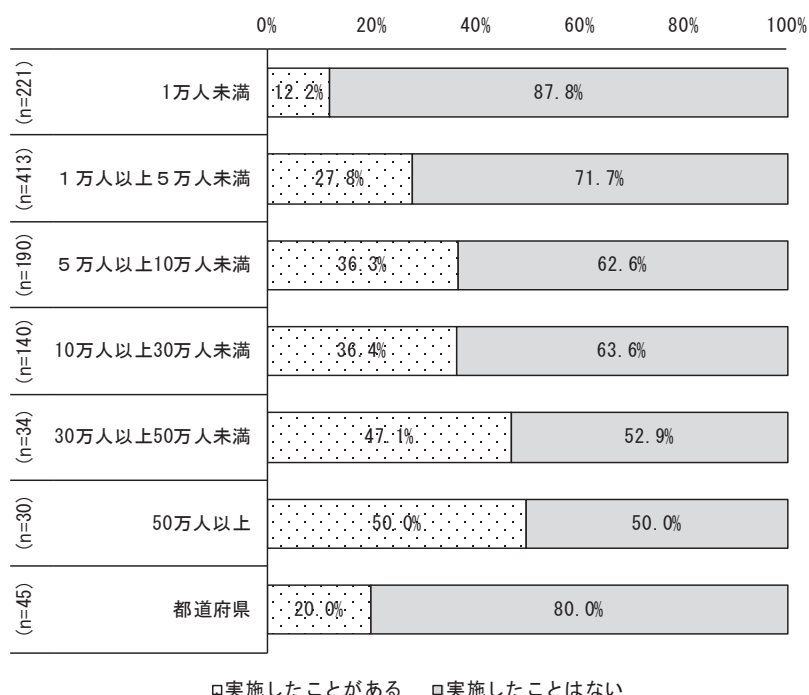
図表 3-13 運転免許の返納支援



### 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。

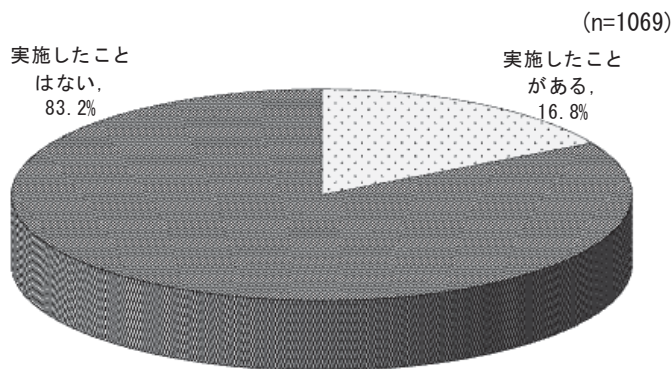
図表 3-14 人口規模別・運転免許返納支援の実施状況



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。

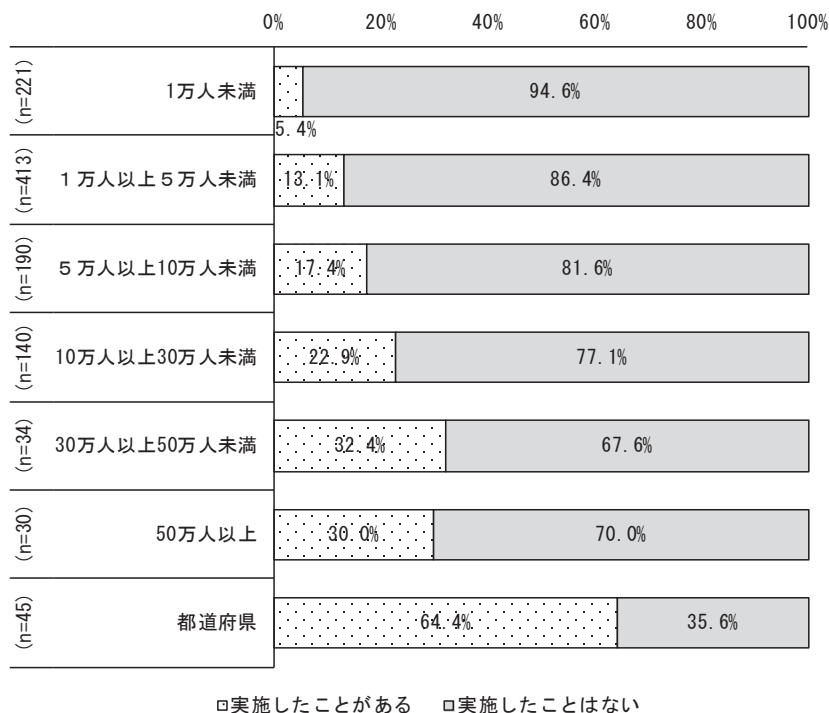
図表 3-15 交通安全シニアリーダーの育成



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。

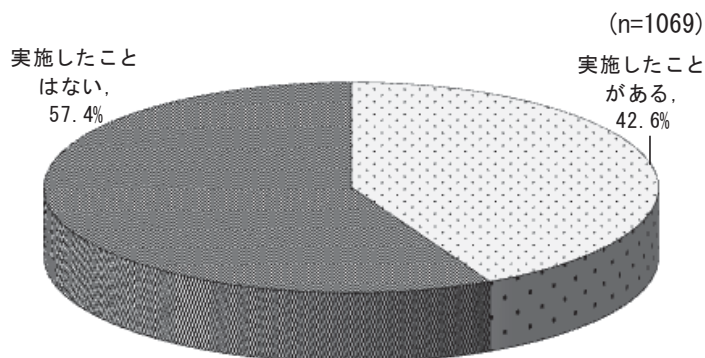
図表 3-16 人口規模別・交通安全シニアリーダーの育成事業の実施状況



**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。

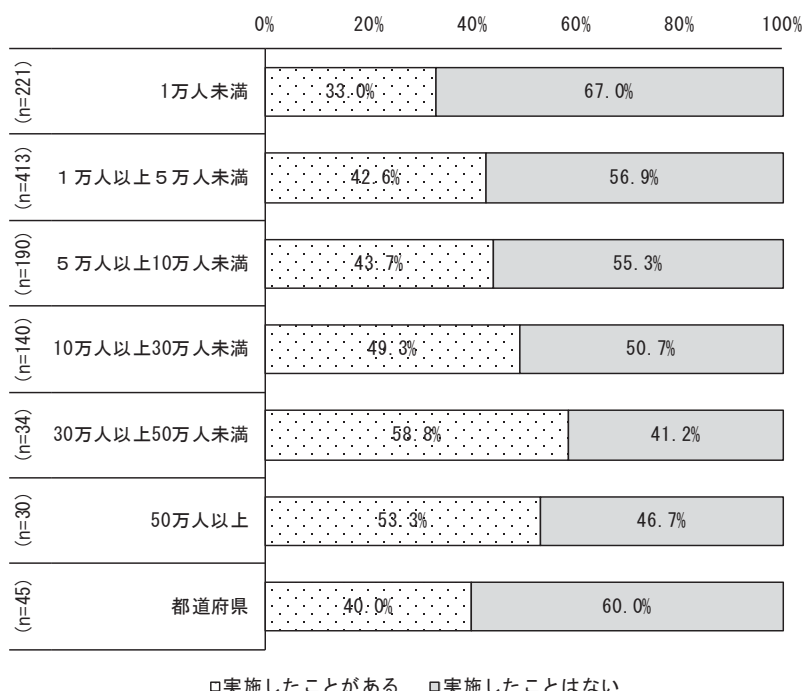
図表 3-17 街中や施設での PR・見守り活動



**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。

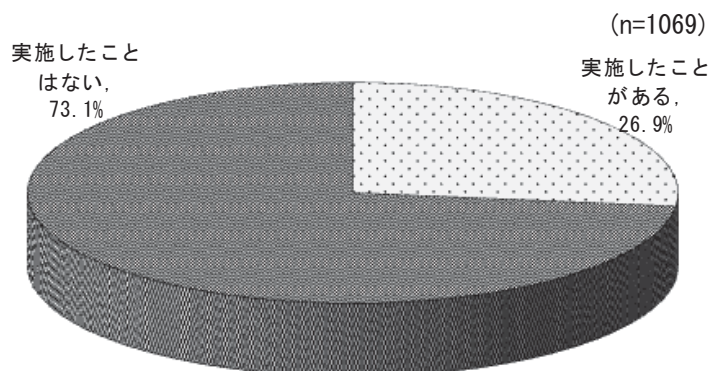
図表 3-18 人口規模別・高齢者交通安全事業の PR・見守り活動の実施状況



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。

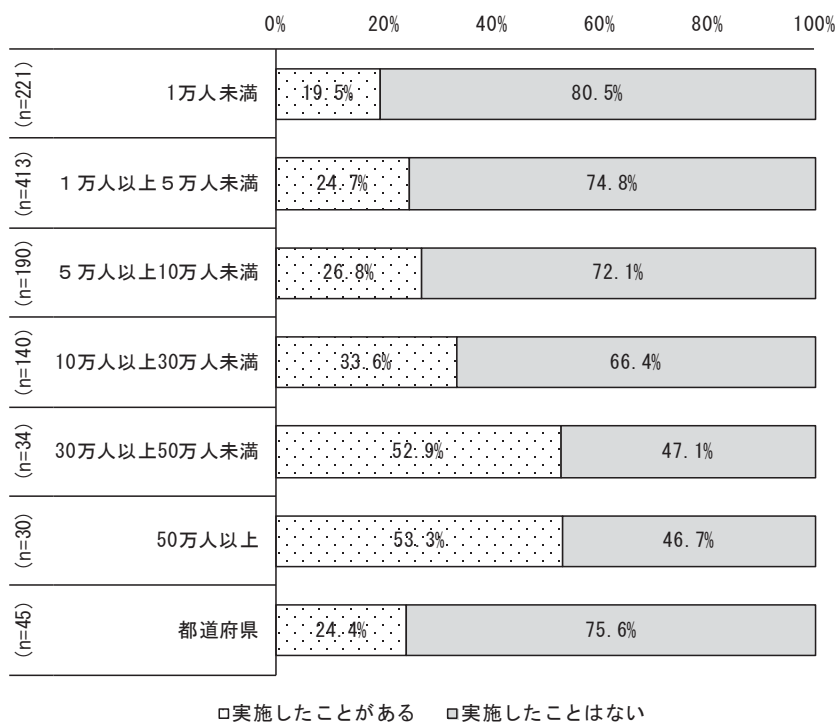
図表 3-19 総合的なまちづくり事業



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

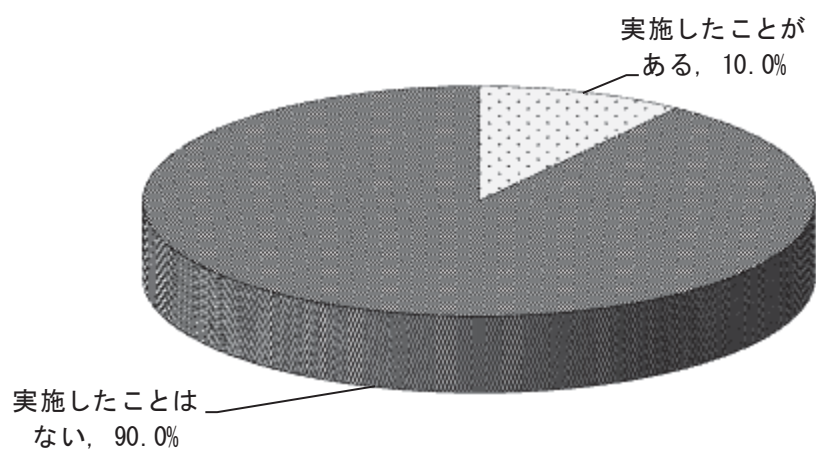


#### ⑩その他の取組（問 4-9）

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)





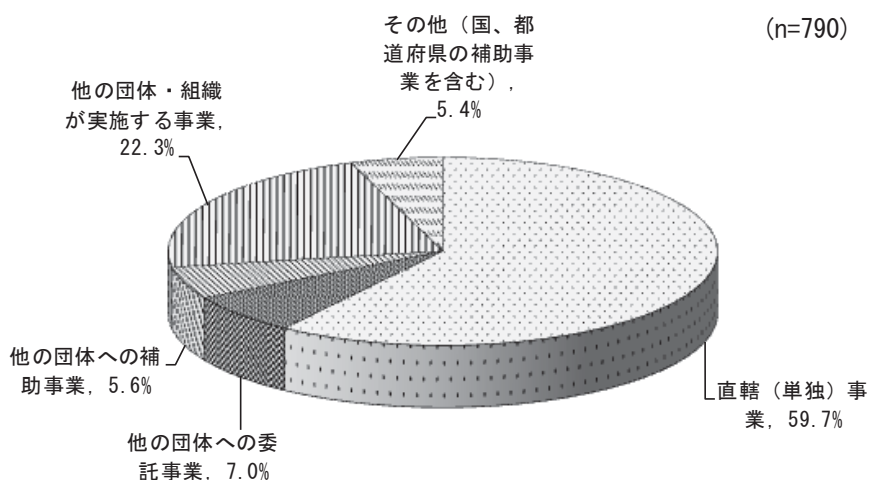
## (6) 高齢者の交通安全対策に係る施策・事業の実施状況

### 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。

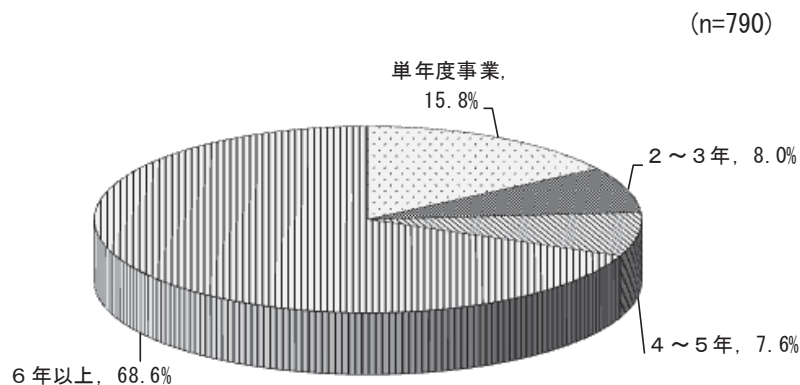
図表3-22 事業種別



#### 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。

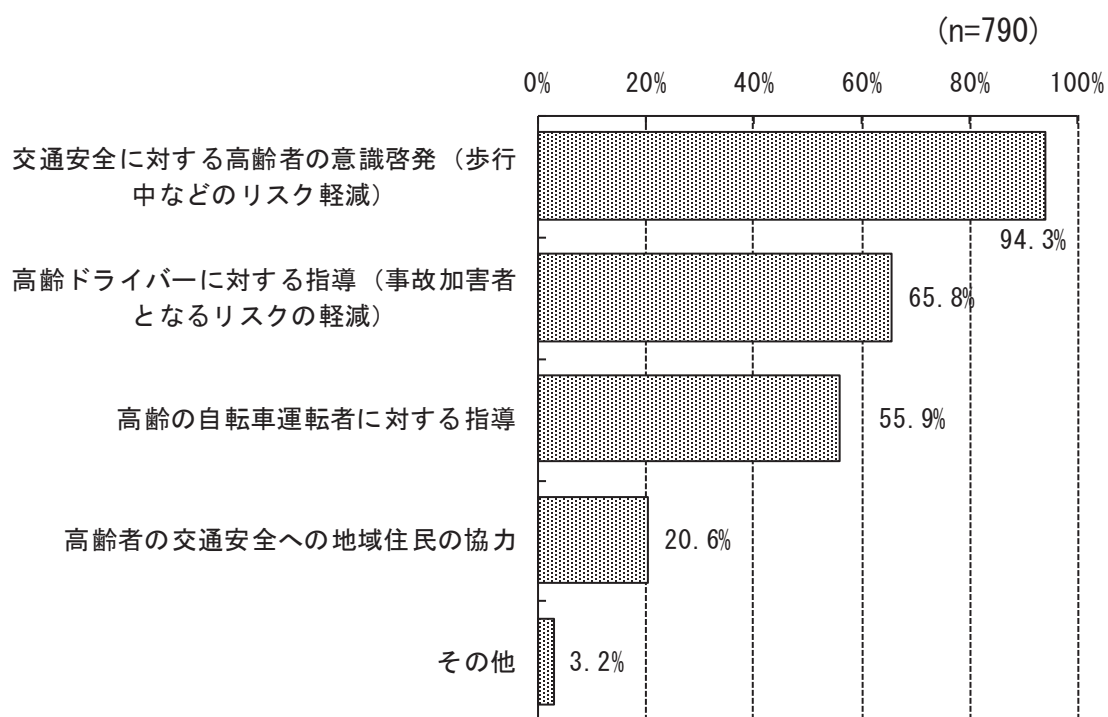
図表3-23 交通安全教室・講習会の実施期間



### 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。

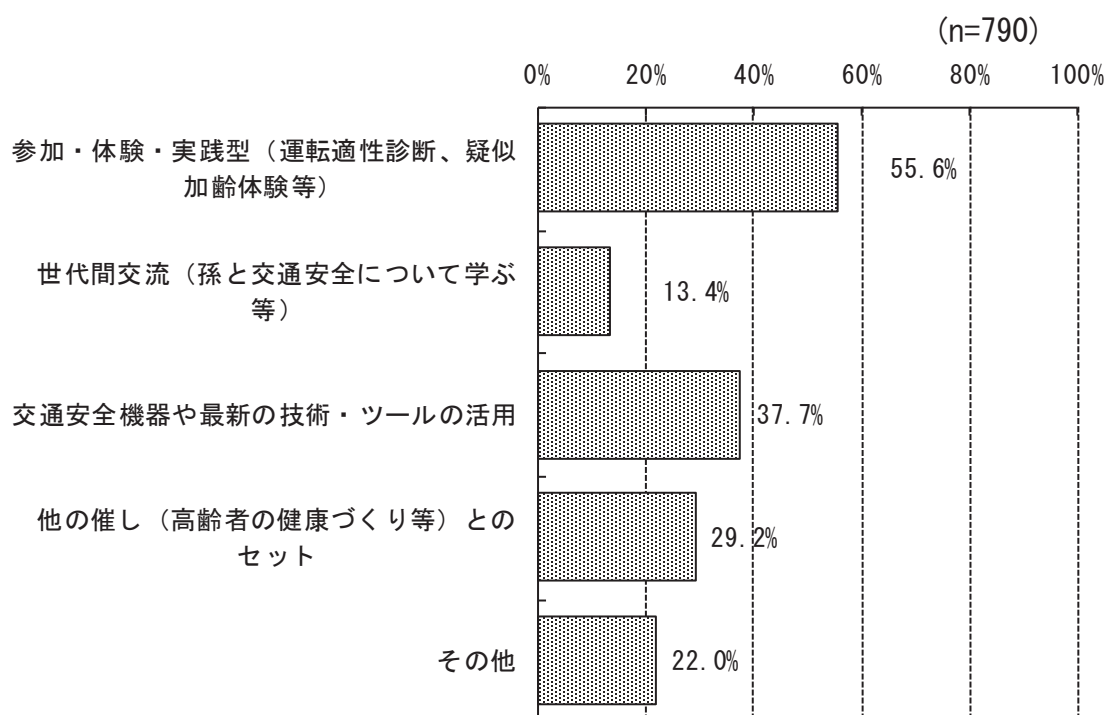
図表 3-24 交通安全教室・講習会の目的（複数回答）



#### 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）

