

## 第7章 きめ細かな対策・地域一体の対策の評価

### 第1項 きめ細かな対策・地域一体の対策の評価の考え方

#### (1) きめ細かな対策・地域一体の対策の位置付け

第11次計画では、「交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進」（きめ細かな対策）及び「地域が一体となった交通安全対策の推進」（地域一体の対策）については以下のように記述している。

##### 【きめ細かな対策】

- 第10次計画期間中を通じて、ETC2.0から得られたビッグデータ等の、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。今後は、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも課題となる。
- 例えば、道路交通事故について、分析システムの活用や ETC2.0 から得られたビッグデータ等のマイクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策にいかすための方策を具体化する必要がある。

##### 【地域一体の対策】

- 各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、都道府県、市区町村などそれぞれの地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。
- このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組にいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。
- なお、地方公共団体は、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

#### (2) 評価の考え方

きめ細かな対策及び地域一体の対策の成功要因や問題点・課題を明らかにすることを目的に、都道府県にきめ細かな対策及び地域一体の対策の事例を照会した。

具体的には、きめ細かな対策及び地域一体の対策の事例のうち、道路交通事故を大幅に削減しているもの、これまであまり注目されていなかった成功要因がみられるもの、成功要因について他の地域でも適用できる可能性が高いと考えられるものを、成功事例として都道府県及び市区町村が抽出し、それぞれの基本情報の整理と評価基準のグレード付けを行い、回答を取りまとめた。その後、これらの回答を集計・分析した。

#### 調査の概要

対象	都道府県交通安全担当課（室）
実施期間	令和5年8月28日～12月20日
実施方法	電子メールで調査票を配布・回収
回答自治体数 （事例なし含む）	46 都道府県 ・ きめ細かな対策の事例：85 事例（43 都道府県） ・ 地域一体の対策の事例：117 事例（44 都道府県）

### 質問項目

設 問	内 容
(Ⅰ) 背景・目的	当該対策の実施に至った課題や課題の解決の方向性等
(Ⅱ) 概要	実施主体（対策を主体的に実施した都道府県・市区町村・地域コミュニティ・大学等） 構成員（実施主体と連携してその施策を実施した構成員） 実施場所（対策を実施した場所） 予算（対策に係る実施主体の予算記載（最長で直近5か年程度）） 実施期間（対策を実施した期間） 実施量（対策の実施回数、参加人数等）
(Ⅲ) 国等の関連する取組	国等の支援（対策に活用した国等によるガイドライン、情報提供及び補助制度） その対策に関連する第11次計画の施策の項番
(Ⅳ) 主な内容	いつ、どこで、誰が、何を、どのように対策を実施したか等
(Ⅴ) 主な成功要因	(Ⅰ)に記載した背景事情をどのようにして乗り越えられたのか等
(Ⅵ) 今後の方針	対策を実施地域において継続していくための課題及び対応方針や、他の地域に展開していくための課題及び対応方針等
(Ⅶ) 道路交通事故の削減の効果	対策を実施する前と後で、道路交通事故がどの程度減少したか等

### 評価基準

設 問	内 容
(Ⅰ) 専門家の活用	専門家が現地調査に加わるなど知見やノウハウを活用している
(Ⅱ) データの活用	ビッグデータやアンケート調査など詳細なデータを独自に収集・分析している
(Ⅲ) 地域住民への周知※	広報やインターネットの活用など地域住民の属性に応じた周知を行っている
(Ⅳ) 地域住民の関与※	幅広い属性の地域住民が参加している
(Ⅴ) 地域住民の主体性の確保※	地域住民が役割を担って主体的に参加している
(Ⅵ) 行政・関係団体等の連携※	関係機関が交通安全対策の必要性の認識を会議体などで共有し、それぞれが実施できる対策に取り組んでいる
(Ⅶ) プロセスの設定（危険箇所の抽出→要因分析→対策の企画立案・実施等）	プロセスを定めて関係者間で共有して実施している
(Ⅷ) 計画性	中期的な目標を設定して計画的に実施している
(Ⅸ) 評価の実施	毎年度、評価を実施している・実施する予定がある
(Ⅹ) 評価結果の反映	評価結果を次期の取組に反映している

※ 地域一体の対策のみの評価基準

それぞれの評価基準に対して、「当てはまる」、「やや当てはまる」、「あまり当てはまらない」、「当てはまらない」のいずれかに自治体が○を付け、そのグレードを選んだ根拠となる情報を併せて記入

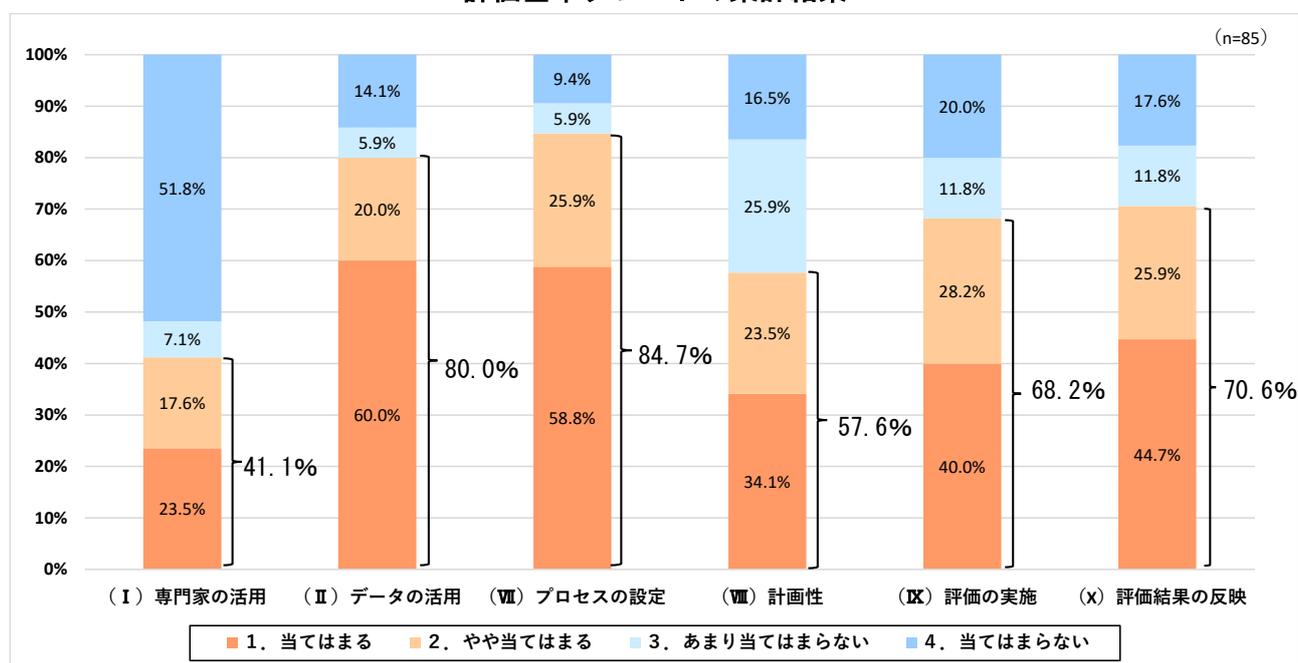
## 第2項 きめ細かな対策・地域一体の対策の評価の評価結果

### (1) きめ細かな対策の評価結果

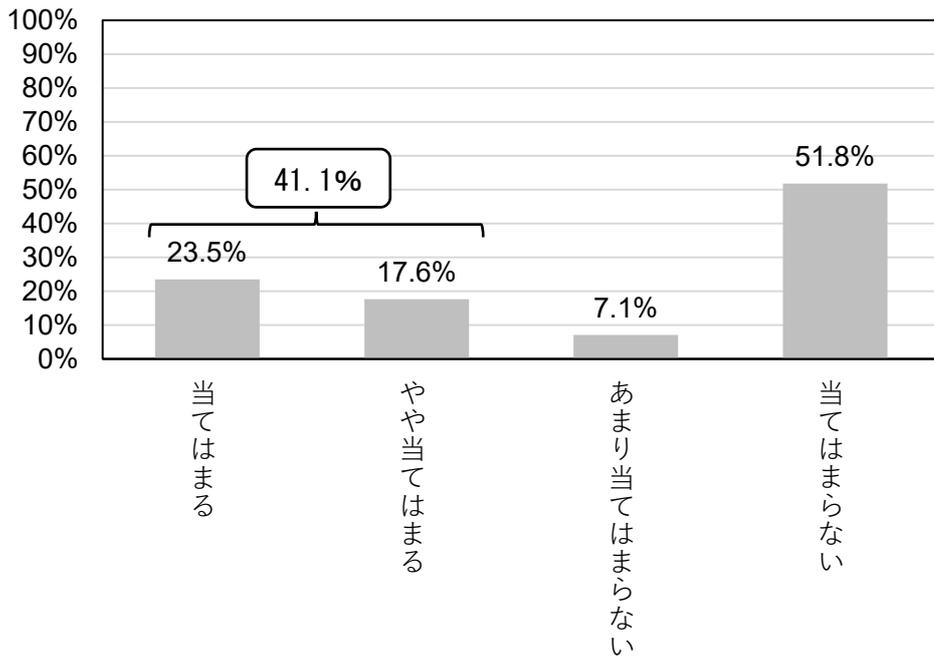
「きめ細かな対策」については、評価基準を「当てはまる」「やや当てはまる」とグレード付けした回答の合計は、「(Ⅶ) プロセスの設定」が84.7%と最も高く、次いで「(Ⅱ) データの活用」(80.0%)、「(Ⅹ) 評価結果の反映」(70.6%)の順に高い。一方、「(Ⅰ) 専門家の活用」は41.1%にとどまる。

「きめ細かな対策」の各事例概要や成功要因の記述に頻出する単語や参考になると考えられる記述も併せて検討すると、交通違反・事故データをもとに各地域に適した取締り方法を検討したり、取締りの対象・実施エリアを限定・明確化したりすることで、効果が見込まれる対象に集中的に施策を実施している自治体がある一方、専門家の知見やノウハウの活用は十分行われていない。

評価基準グレードの集計結果



評価基準グレードの個別集計結果と各基準の取組例  
【(I) 専門家の活用】



取組例：

- ・ 県内 12 警察署に配分した VR 横断歩行シミュレータにより収集した、高齢者を中心とする仮想現実での道路横断中のデータを用いて、大学データサイエンス学部と共同研究を行い、高齢歩行者の特徴について分析。
- ・ 大学の専門家を交えて、ETC2.0 プローブデータをもとに、更なる交通安全対策の要望があったゾーン 30 エリアでの安全対策を検討し、当該エリア内に狭さくを設置することを決定。

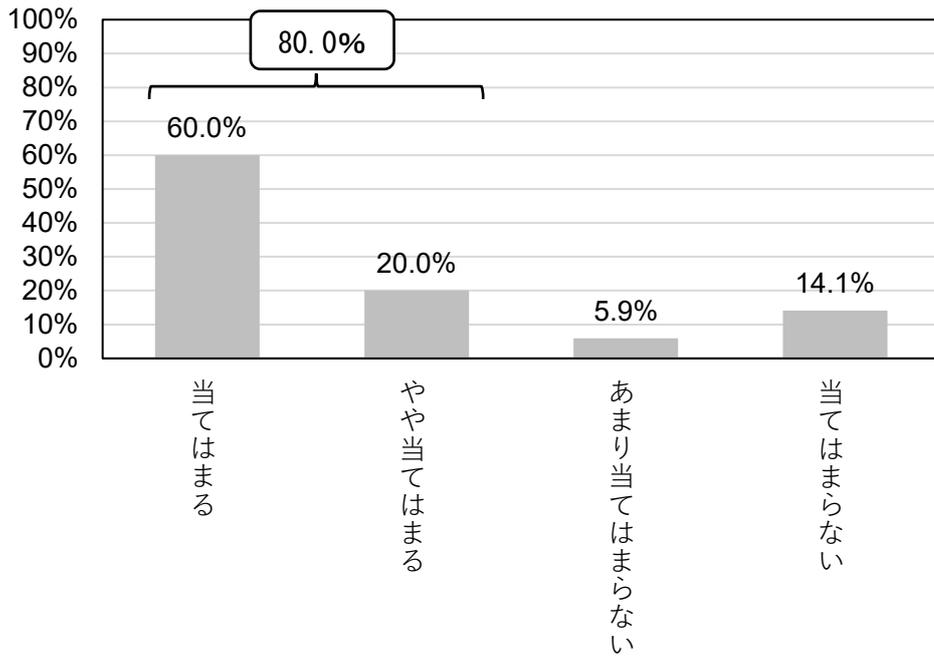
頻出キーワード：

「警察」(14 例)、「専門」(13 例)、「交通」(12 例)

取組例：評価基準のグレードで「当てはまる」「やや当てはまる」を選択した各事例の、「主な内容」「主な成功要因」「今後の方針」およびグレードを選択した根拠の回答に出現し、参考になると考えられるものを抽出し、形式を適宜整えたもの

頻出キーワード：評価基準のグレードで「当てはまる」「やや当てはまる」を選択した根拠の回答に出現する単語（名詞）のうち、出現回数が多いもの上位 3 つを抽出

## 【(Ⅱ) データの活用】



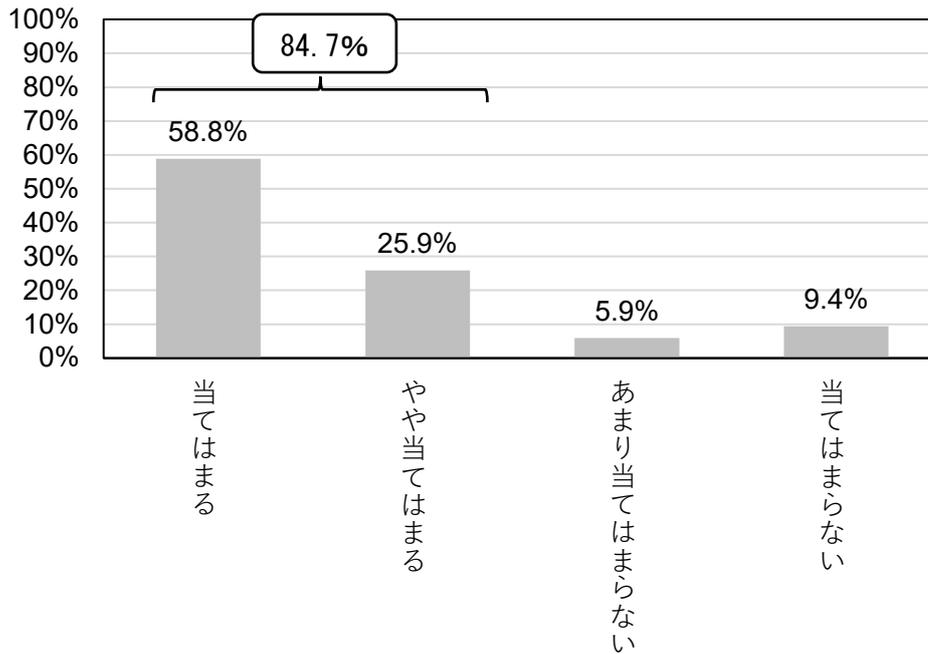
### 取組例：

- ・ 地図情報検索業務において、地図上に交通事故データを反映させ、各警察署が交通事故の発生状況と取締り場所を対比することで、それぞれの場所に適した交通指導取締りの方法を検討。
- ・ 県内の警察署ごとに GIS を活用して分析した交通事故発生傾向を、各交番勤務員レベルで共有することにより、限られたマンパワーを効果的に警ら活動や交通指導取締り活動に配分。

### 頻出キーワード：

「データ」(50例)、「地図」(17例)、「情報」「警察」(14例)

### 【(VII) プロセスの設定】



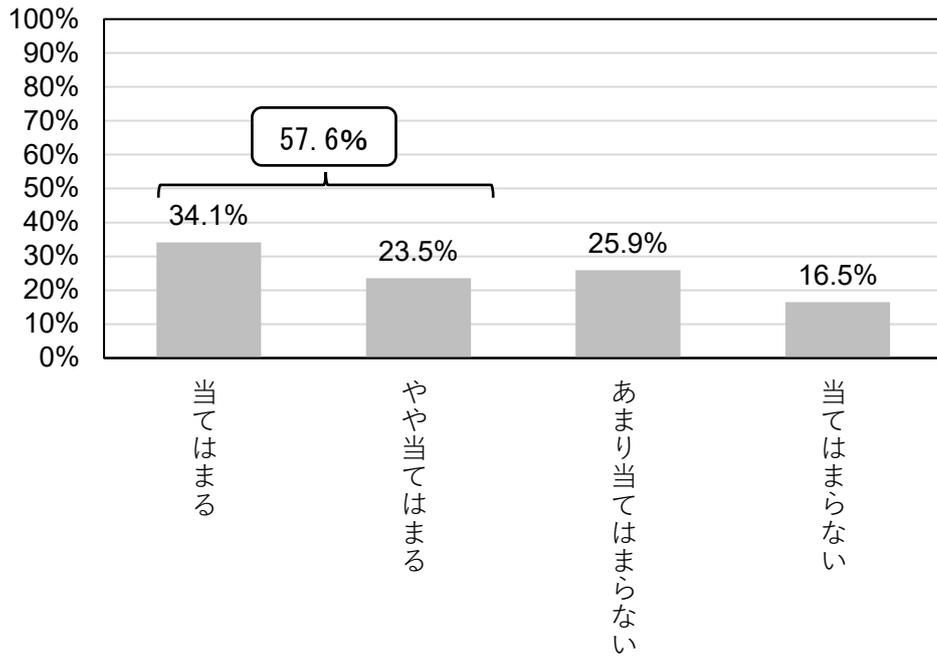
#### 取組例：

- ・ 交通事故発生状況を分析し、その結果などから重点的に取締りを行うべき路線を選定して取締りを実施。
- ・ 県警察の交通事故データと企業のビッグデータ（急ブレーキ、最高車速、通過時間等）を組み合わせ、潜在的危険箇所と対策を推進すべき通学路を選定。選定されたエリアにおける対策の検討結果について道路管理者に提供し、今後の交通安全対策について協議。

#### 頻出キーワード：

「警察」(28例)、「プロセス」(18例)、「情報」「事故」(11例)

【(Ⅷ) 計画性】



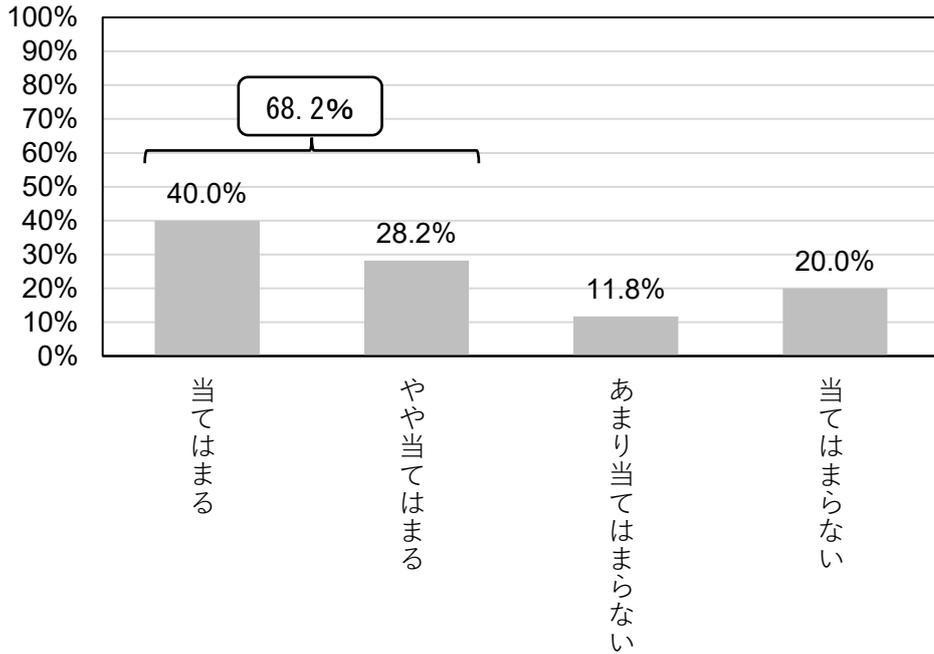
取組例：

- ・ 各警察署が交通事故の多発時間帯や場所、原因、違反、年齢別等を抽出し、対策を一点選定し、集中的に施策を展開。目標値（過去5年比）を設定し、半期ごとに必要な見直しを図りながら推進。
- ・ 交通事故発生状況の分析結果などから重点的に取締りを行うべき路線を選定して取締りを実施。取締りについては、県交通安全基本計画に示されている目標達成のため、事故発生状況の分析に基づき月間計画を策定。

頻出キーワード：

「目標」（16例）、「事故」（10例）、「警察」（8例）

### 【(区) 評価の実施】



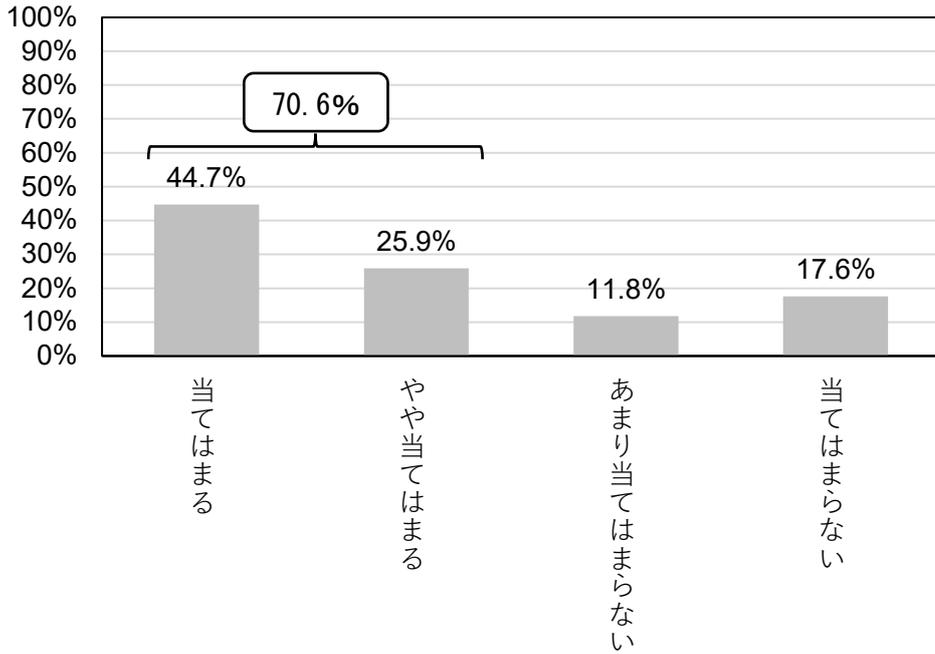
#### 取組例：

- ・ 警察本部交通部各所属の幹部による「戦略会議」を年4回開催。交通事故の現状と課題、事故の発生と取締りのミスマッチ等を評価し、同会議の結果を各署と「戦略・戦術会議」で共有。
- ・ GISを活用して交通事故発生状況を地図上にプロットすることによって、各警察署による交通事故分析の高度化、効果的で戦略的な取締り計画の策定が可能となり、交通事故件数が減少。

#### 頻出キーワード：

「効果」(17例)、「状況」(13例)、「警察」(8例)

### 【(X) 評価結果の反映】



#### 取組例：

- ・ 各警察署の交通事故発生状況を把握し、交通違反取締りデータを反映させることにより、それぞれの場所に適した交通指導取締りの方法を検討。各警察署において、半年に1回、取締りの効果検証を行い、次の取締り計画に反映。
- ・ 四半期毎に交通事故分析システムを活用して、交通事故の発生時間、発生場所、類型を地図上に表示した資料等により分析。分析結果に基づいて方針を策定し、取締りを実施、活動結果の検証をして、次の四半期の取締り方針に反映。

#### 頻出キーワード：

「取組」(13例)、「次期」(12例)、「効果」(10例)

(2) きめ細かな対策の事例

他地域でも参考となるような事例として、例えば以下のような取組があげられる。

「きめ細かな対策」の事例1：  
地図情報検索業務を活用した取締り管理

基本情報

設 問		内 容
(I) 背景・目的		<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪府警では、地図情報検索業務に交通違反取締りデータを反映させ、取締りデータと交通事故発生状況を対照させることにより、交通事故実態に応じた効果的な取締り方法の検討や評価を行っている。また、交通事故発生状況や指導取締りの効果検証を踏まえ、半年に1回、警察署が取締り管理簿を作成し、それを本部がチェックをすることにより、PDCA サイクルに基づく取締り管理を指導し、交通事故の削減を目指すこととしている。</li> </ul>
(II) 概要	i) 実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪府警本部及び各警察署</li> </ul>
	ii) 構成員	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪府警本部及び各警察署</li> </ul>
	iii) 実施場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪府内</li> </ul>
	iv) 予算	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和4年に交通違反総合管理システムを導入。</li> <li>予算：約5億8千万円（保守費用を含める）</li> </ul>
	v) 実施期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>年間を通じて地図情報検索業務による交通事故実態に基づいた交通指導取締りを実施している。</li> </ul>
	vi) 実施量	<ul style="list-style-type: none"> <li>各警察署が半年に1回、取締りの効果検証を行い、次期の指導取締り方針を策定している。（交通指導取締り管理簿の作成）</li> </ul>
(III) 国等の関連する取組		<ul style="list-style-type: none"> <li>交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進(5(1)ア(ア))</li> </ul>
(IV) 主な内容		<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪府警で導入している地図情報検索業務において、各警察署の交通事故発生状況を把握し、交通違反取締りデータを反映させることにより、PDCA サイクルに基づく交通指導取締りを実施している。</li> <li>各警察署において、半年に1回、取締りの効果検証を行い、次の取締り計画に反映させ、PDCA サイクルに基づく交通指導取締りを実施している。</li> </ul>
(V) 主な成功要因		<ul style="list-style-type: none"> <li>地図情報検索業務において、地図上に交通事故データを反映させることで、各警察署が交通事故の発生状況と取締り場所を対比することで、それぞれの場所に適した交通指導取締りの方法を検討することが出来ている。</li> </ul>
(VI) 今後の方針		<ul style="list-style-type: none"> <li>今後も地図情報検索業務を積極的に活用し、PDCA サイクルに基づく効果的な取締りを行っていく。</li> </ul>
(VII) 道路交通事故の削減の効果		<ul style="list-style-type: none"> <li>令和5年1月から6月にかけて、大正警察署において交差点活動等を強化したところ、主要交差点における交通事故が前年34件から13件に減少した。</li> </ul>

「きめ細かな対策」の事例 2 :  
生活道路における安全対策

基本情報

設 問		内 容
(I) 背景・目的		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本市の生活道路の安全対策については、国・県からの登録募集依頼を受け、平成 30 年 10 月に 10 箇所対策エリアを登録した。</li> <li>● 福島河川国道事務所で調査した ETC2.0 のデータを利用した急減速発生箇所、平均速度、通過交通量などの解析結果に基づき、既存メンバーである「福島市通学路安全推進会議」のメンバーを主軸としたワーキンググループと危険箇所の共有を図り、ワークショップにより決定した安全対策方針に基づき、安全対策事業を行うものである。</li> </ul>
(II) 概要	i) 実施主体	● 福島市
	ii) 構成員	● 福島河川国道事務所、福島県警、学校、交通安全協会、ほか
	iii) 実施場所	● 南矢野目（矢野目小学校）地区、矢倉下地区、清明町地区、飯坂町地区、飯坂町平野地区、冲高地区、南矢野目地区、浜田町地区、大町・置賜町地区、杉妻町地区
	iv) 予算	● 全体事業費 105.0 百万円
	v) 実施期間	● 令和 2 年度～10 年度
	vi) 実施量	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ワークショップの実施 3 回/1 地区</li> <li>● ワークショップの参加者 10～20 名程度</li> </ul>
(III) 国等の関連する取組		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 福島河川国道事務所から ETC2.0 データ解析結果の提供を受けた。</li> <li>● 生活道路における交通安全対策の推進（1(1)ア）</li> </ul>
(IV) 主な内容		● 住民参加によるワークショップを開催し、福島河川国道事務所の ETC2.0 データ解析結果や福島県警の見解等を紹介するとともに、住民主体で交通事故の危険性が高い場所を示した地図を作成し、危険性が高い箇所においてどのような交通安全対策を行えば良いか検討し、各種安全対策を実施した。
(V) 主な成功要因		● 実際に現場を合同で確認することにより、各関係者の意見のすり合わせを行うことができ、現状に適した安全対策を行うことができた。
(VI) 今後の方針		● 対策未実施の登録地区において、同様に安全対策を実施していくことを検討している。
(VII) 道路交通事故の削減の効果		● 令和 2 年度に対策を実施した南矢野目（矢野目小学校）地区については、対策前後で物件事故の発生はほぼ横ばいであったものの、対策後人身事故は発生していない。

「きめ細かな対策」の事例3：

AP (Accident-prone Person) サポートプログラム

基本情報

設 問	内 容	
(Ⅰ) 背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 短期間に複数回交通事故の当事者となった者（頻回事故者）は、重大交通事故の当事者となる可能性が高いことから、交通事故情報管理システムを活用して頻回事故者を抽出し、事故当事者本人に対する個別の交通安全指導や家族に対する指導、声掛け等を行うもの。</li> <li>● 講習会等による不特定多数を相手にする交通安全指導とは異なり、頻回事故者個々の特性に応じたきめ細かな指導を実施することを目的としている。</li> </ul>	
(Ⅱ) 概要	i) 実施主体	● 山口県警察
	ii) 構成員	● なし
	iii) 実施場所	● 県下全域
	iv) 予算	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 令和2年度 3,891千円</li> <li>● 令和3年度 3,540千円</li> <li>● 令和4年度 8,772千円</li> <li>● 令和5年度 8,772千円</li> </ul>
	v) 実施期間	● 平成26年9月1日～
	vi) 実施量	● 令和4年度中の交通安全指導者数 338人
(Ⅲ) 国等の関連する取組	● 安全運転の確保3	
(Ⅳ) 主な内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 対象者：県内居住者で、過去1年間に <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3回以上交通事故の当事者となった者</li> <li>・ 70歳以上で、2回交通事故の当事者（うち、人身事故1回以上）となった者</li> </ul> </li> <li>● 四半期ごとに対象者を抽出し、原則、警察官の面接により、年齢、車両の使用状況、生活状況、事故形態等に応じた個別の交通安全指導を実施する。</li> </ul>	
(Ⅴ) 主な成功要因	● 個別の面接指導を実施することにより、運転者それぞれにピンポイントで指導することができ、高齢者に対する免許返納、返納後のサポートについての説明や、てんかん等の一定の病気の発見等を行った。	
(Ⅵ) 今後の方針	● 今後も、AP サポートプログラムを実施することにより、頻回事故者の交通事故防止を図るとともに、高齢者に対する免許返納を促す。	
(Ⅶ) 道路交通事故の削減の効果	● 対象者の再事故率については、制度開始前と比較して20～30%に減少。	

[事例抽出の観点]

下記①②のどちらも満たす事例であること。

①評価基準のグレード付けを「当てはまる」=4、「やや当てはまる」=3、「あまり当てはまらない」=2、「当てはまらない」=1として得点を積算し、高得点であること

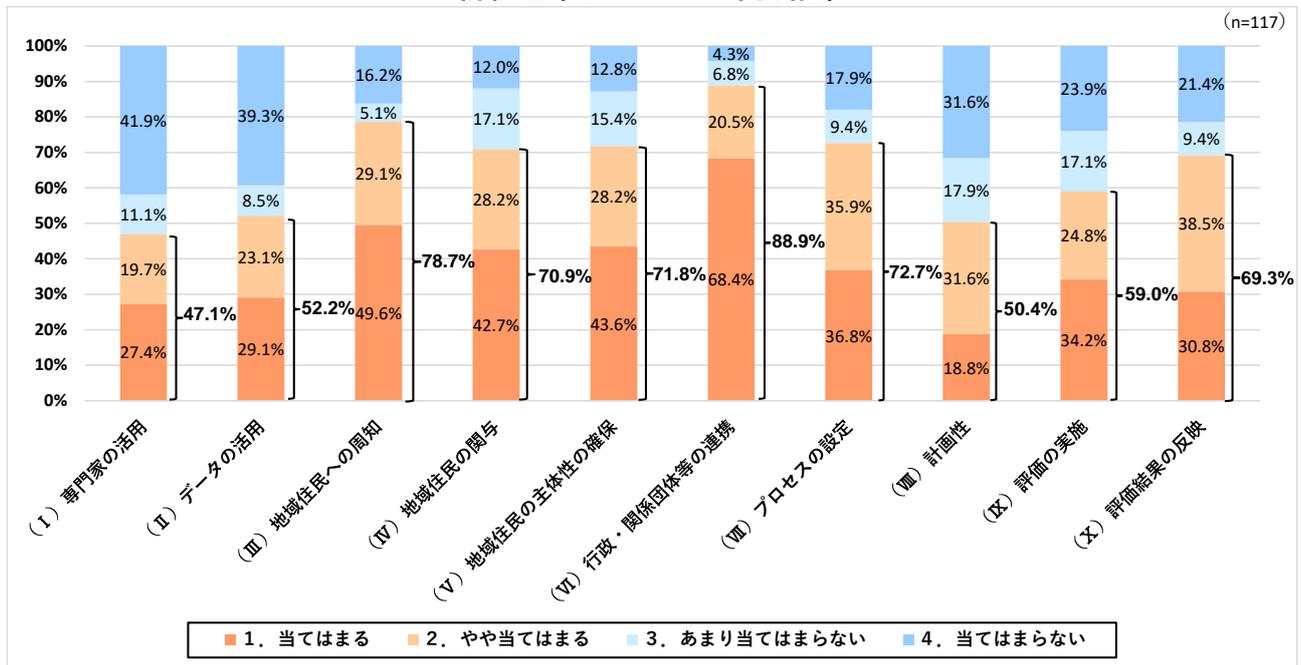
②「(Ⅶ) 道路交通事故の削減の効果」が定量的な評価として記述され、かつ施策の効果と明らかに判断されるような交通事故削減の成果が出ていること

### (3) 地域一体の対策の評価結果

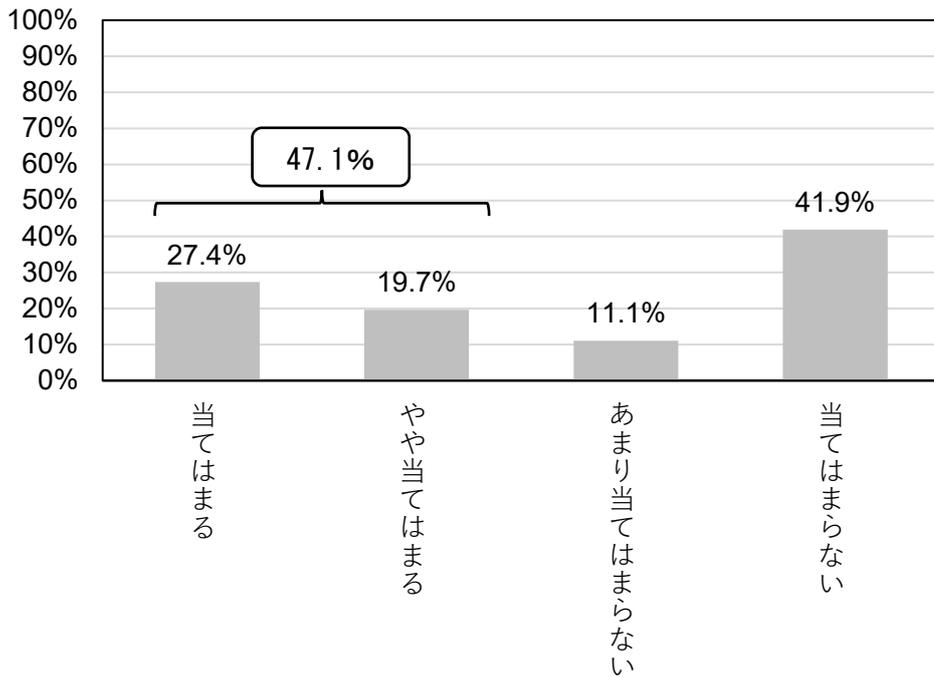
「地域一体の対策」については、評価基準を「当てはまる」・「やや当てはまる」とグレード付けした回答の合計は、「(VI) 行政・関係団体等の連携」が88.9%と最も高く、次いで「(III) 地域住民への周知」(78.7%)、「(VII) プロセスの設定」(72.7%)の順に高い。一方、「(I) 専門家の活用」(47.1%)は低く、「(VIII) 計画性」(50.4%)、「(II) データの活用」(52.2%)も比較的低い。

地域一体の対策の各事例概要や成功要因の記述に頻出する単語や参考になると考えられる記述も併せて検討すると、警察だけでなく、土木業者や自動車教習所などの民間・関係団体と連携して取り組んでいる自治体や、交通事故情報のホームページ掲載、物理的デバイスの設置において地域住民との協議を複数回開催する等の手段で、住民に情報を周知しながら取り組んでいる自治体がある一方、専門家の活用は十分に進んでおらず、目標を設定したうえで実施されるケースや、データを収集・分析して活用しているケースも少ないと考えられる。

評価基準グレードの集計結果



評価基準グレードの個別集計結果と各基準の取組例  
【(I) 専門家の活用】



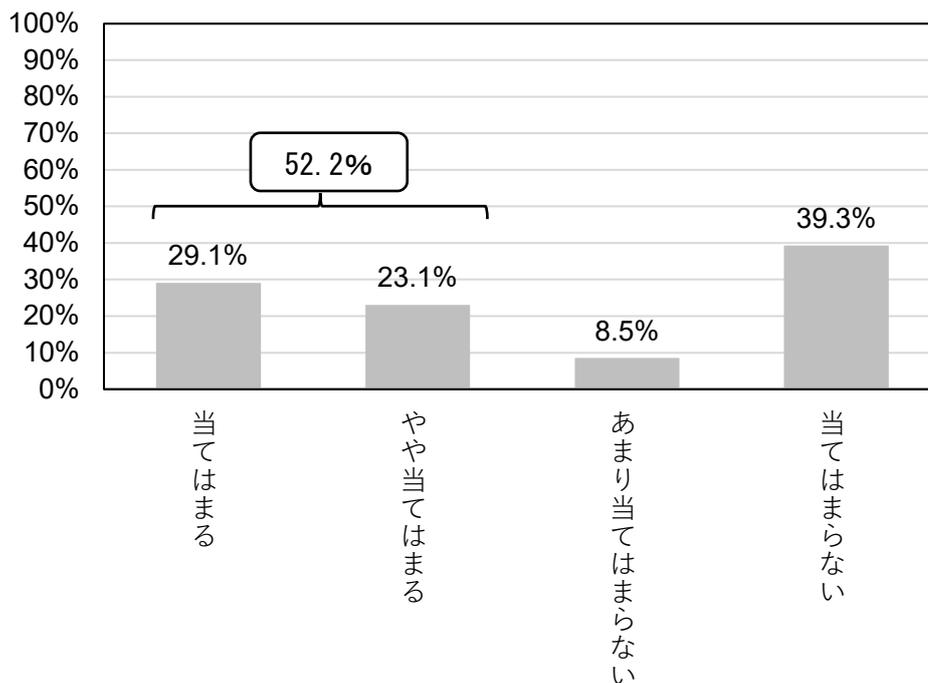
取組例：

- ・ 希望する小学校・幼稚園等に県、日本自動車連盟支部指導員が出張し、交通安全講話、シートベルトコンビンサー（トラックの荷台に設置された台車が動き、時速5 km/h の衝撃を再現する装置）によるシートベルト着用効果体験講座を開催。
- ・ 警察、小学校、地域、大学の専門家で構成する交通安全対策協議会を設立し、国道事務所のETC2.0ビッグデータや県警の交通事故データをもとに交通安全対策を検討・実施。対策として物理的デバイス（ハンプ・狭さく）等を設置し、当該地区をゾーン30プラスとして整備。

頻出キーワード：

「警察」（22例）、「交通」（11例）、「専門」（10例）

## 【(Ⅱ) データの活用】



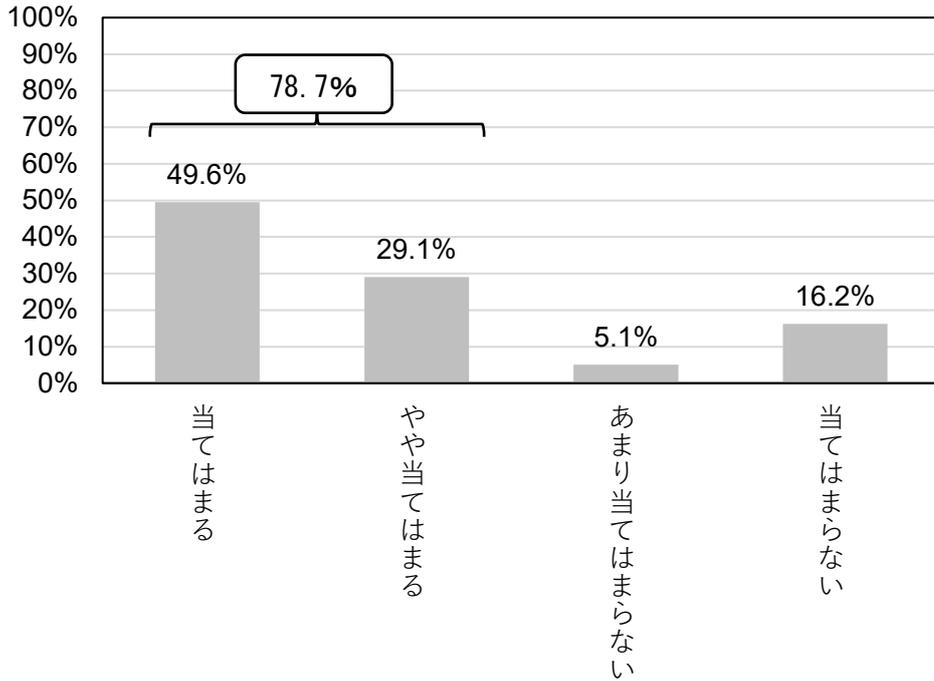
### 取組例：

- ・ ゾーン30の交通規制にもかかわらず依然として交通事故が多く発生していた地区で、国道事務所のETC2.0ビッグデータや県警の事故データをもとに交通安全対策を検討、交通安全対策協議会を設立、物理的デバイスを設置し、当該地区をゾーン30プラスとして整備。
- ・ ドライバーズコンテスト（1か月間、参加者の走行データを収集、得点化）参加者の運転状況から得られた危険運転頻発地点を抽出、また参加者アンケートにより危険地点等の意見を収集。一連のデータは市道路管理者や交通安全協会各支部、警察に提供。

### 頻出キーワード：

「データ」（27例）、「アンケート」「警察」（14例）

### 【(Ⅲ) 地域住民への周知】



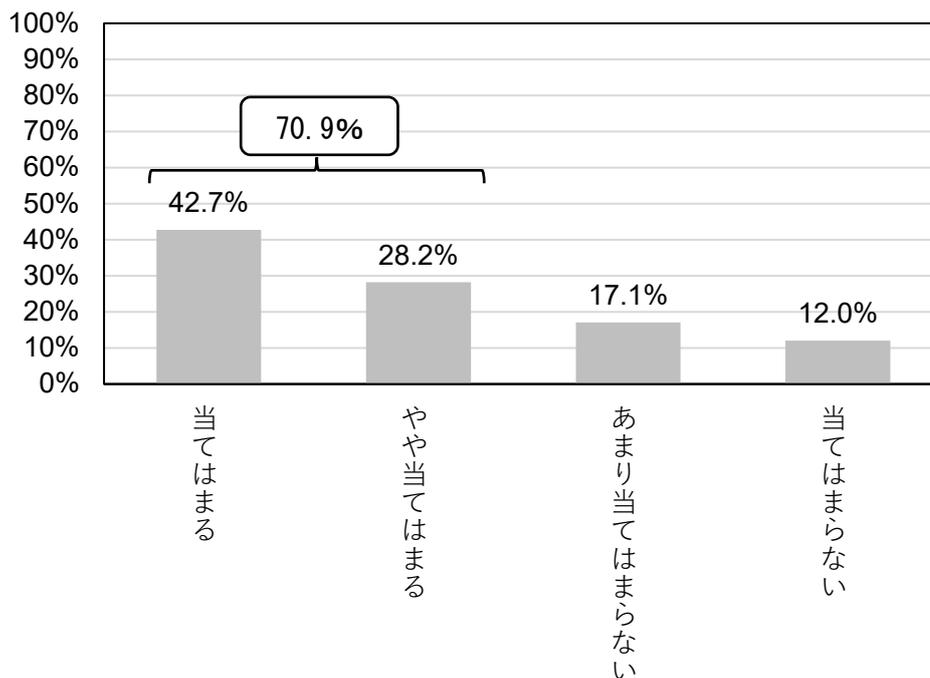
#### 取組例：

- ・ 地元の自治連合会が中心となり、府道の最高速度引き下げについて住民に対する意見募集の実施や、事前周知を徹底することにより、周辺住民の理解を得た。事前に関係団体による4者協議を実施したことにより、スムーズに交通安全対策を実施。
- ・ 過去5年の人身交通事故について、個人情報等を除きGISを活用して県警ホームページに公開、交通事故情報が見える化。また、警察署ごとに交通事故防止マップを作成し、ホームページに掲載。

#### 頻出キーワード：

「ホームページ」(20例)、「新聞」(12例)、「情報」(10例)

#### 【(IV) 地域住民の関与】



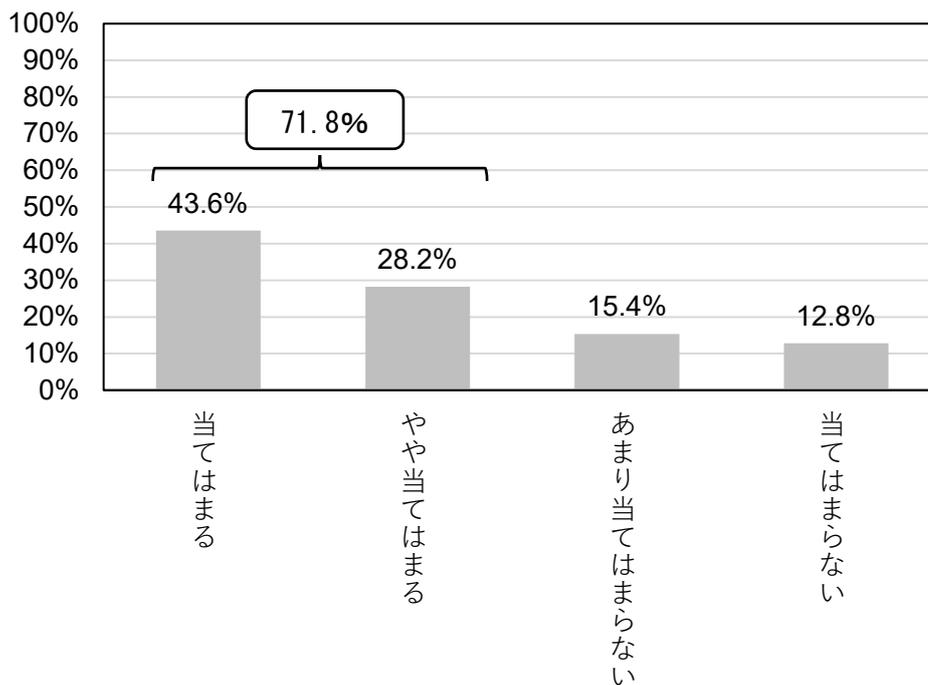
#### 取組例：

- ・ 地域（住区住民会議、PTA）が行う自転車安全教室（自転車の安全な乗り方等の指導や自転車の点検、走行訓練等）を警察署及び区と共同で実施し、警察官による横断歩道の渡り方などの交通安全指導と交通安全意識の普及啓発を実施。
- ・ 年2回、高齢者を対象に、町担当者や警察等が、地域住民と深く関わりがある民生児童委員や交通指導員とともに自宅訪問し、反射材の配布及び交通安全について注意喚起。

#### 頻出キーワード：

「住民」（14例）、「団体」「地域」（12例）

### 【(V) 地域住民の主体性の確保】



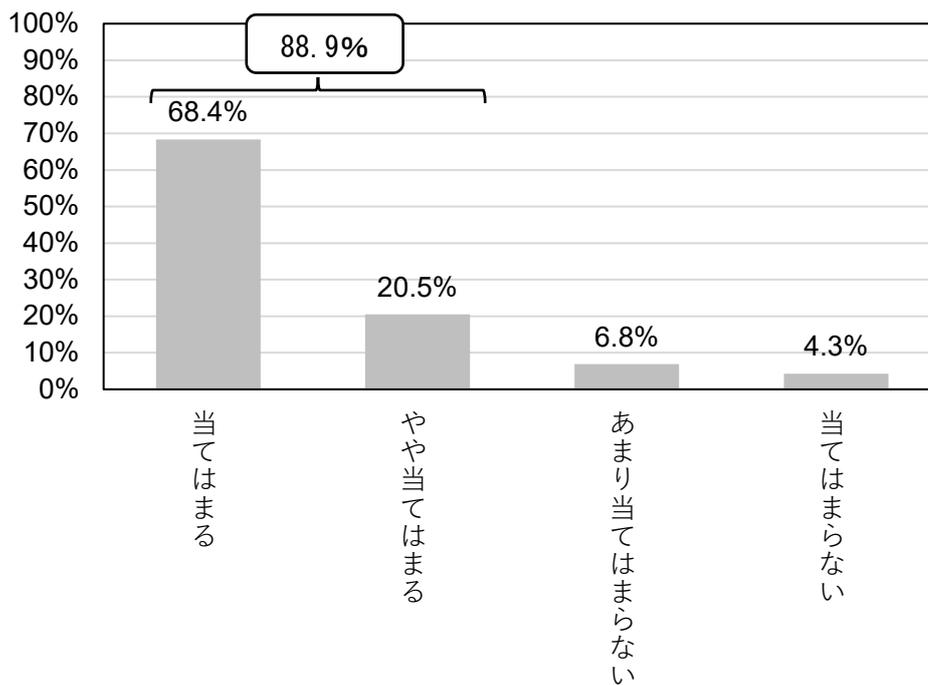
#### 取組例：

- ・ 自治会やPTA・道路ボランティア団体等で組織される「小学校区まちづくり協議会」を中心とした組織を立ち上げたことにより、地域の安全・安心な歩行空間を確保するための積極的な意見を多数収集。
- ・ 各季の交通安全運動期間中や、市民交通安全の日などで通学路、交通量の多い交差点等で交通指導等の街頭啓発を実施。地区ごとに隊が分かれており、各隊が自主的に活動することで、地域ごとの課題に向き合うことができる。

#### 頻出キーワード：

「主体」（17例）、「地域」（13例）、「住民」（11例）

### 【(VI) 行政・関係団体等の連携】



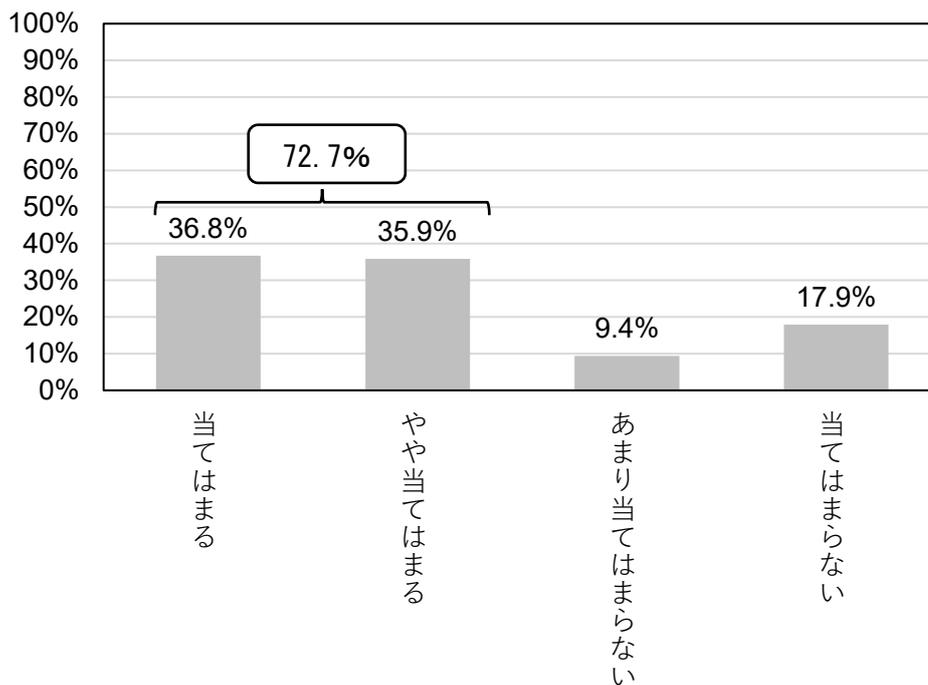
#### 取組例：

- ・ 通学時の事故発生件数が多い1学期に、自動車教習所と連携し、市内中学校に対して自転車に関する交通安全教室を実施。
- ・ 連携包括協定を締結している民間企業のテレマティクス技術（自動車などの移動体に通信システムを組み合わせ、リアルタイムに情報サービスを提供する技術）を活用した専用アプリ及びタグにより、ドライバーズコンテストを開催。

#### 頻出キーワード：

「警察」（45例）、「機関」（29例）、「団体」（17例）

## 【(Ⅶ) プロセスの設定】



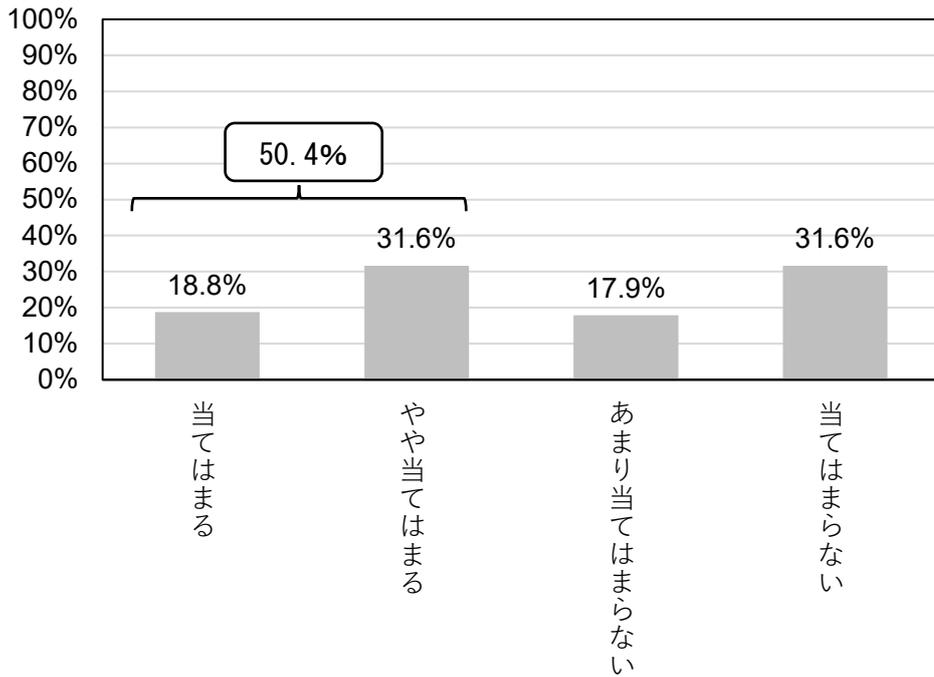
### 取組例：

- ・ 「通学路安全推進会議」を設置し、継続的・計画的に通学路の安全を確保するため、合同点検を継続。対策の効果把握も行って改善・充実に努め、点検の結果、対策事例、及び安全対策のための整備路線について市のホームページで公表。
- ・ 各地区分会長から、町内の交通危険個所を取りまとめてもらい、道路管理者等、関係機関が協力して直接現地を診断・検討を行い、整備・改善等の対策を実施。

### 頻出キーワード：

「機関」(17例)、「情報」(14例)、「プロセス」「事故」(11例)

【(Ⅷ) 計画性】



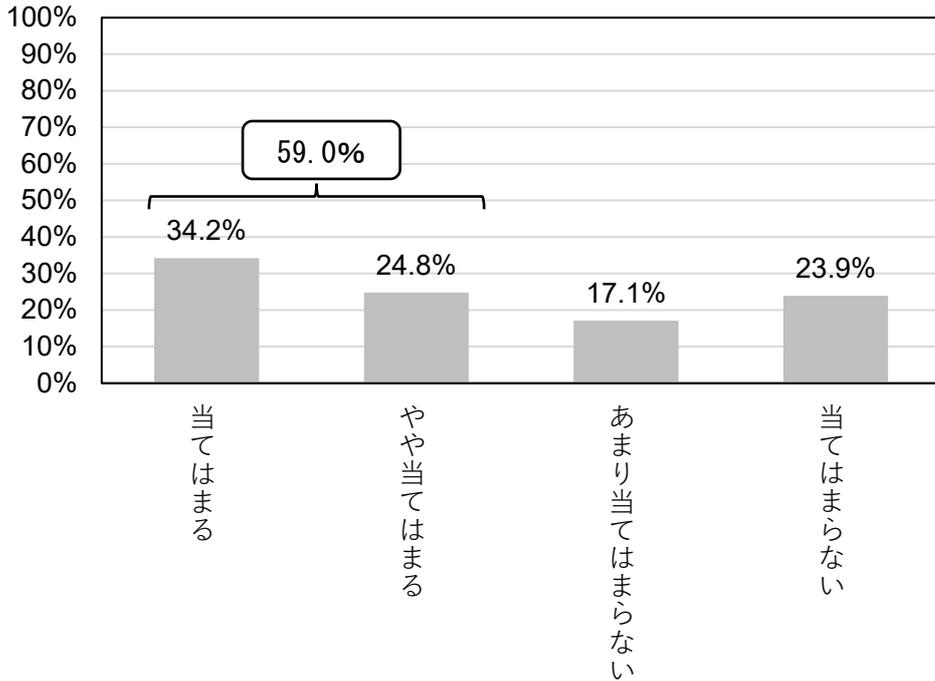
取組例：

- ・ 市交通安全基本計画にて年間の交通事故死者数を7人以下とする目標を設定し、交通死亡事故が発生した場合は、警察、市、道路管理者、現場付近の交通状況等を知悉している地区内交通安全推進団体関係者が合同で現場点検し、官民で道路整備や住民啓発など総合的に対策を協議。
- ・ 高齢者の交通事故防止等の犯罪被害防止を図ることを目的に、ボランティアを高齢者交通安全等アドバイザーとして委嘱。1人当たりひと月に10世帯の訪問を目標に、高齢者世帯を個別に訪問の上、きめ細かな交通安全指導及び防犯指導を実施。

頻出キーワード：

「目標」(11例)、「年度」(8例)、「取り組み」(5例)

### 【(区) 評価の実施】



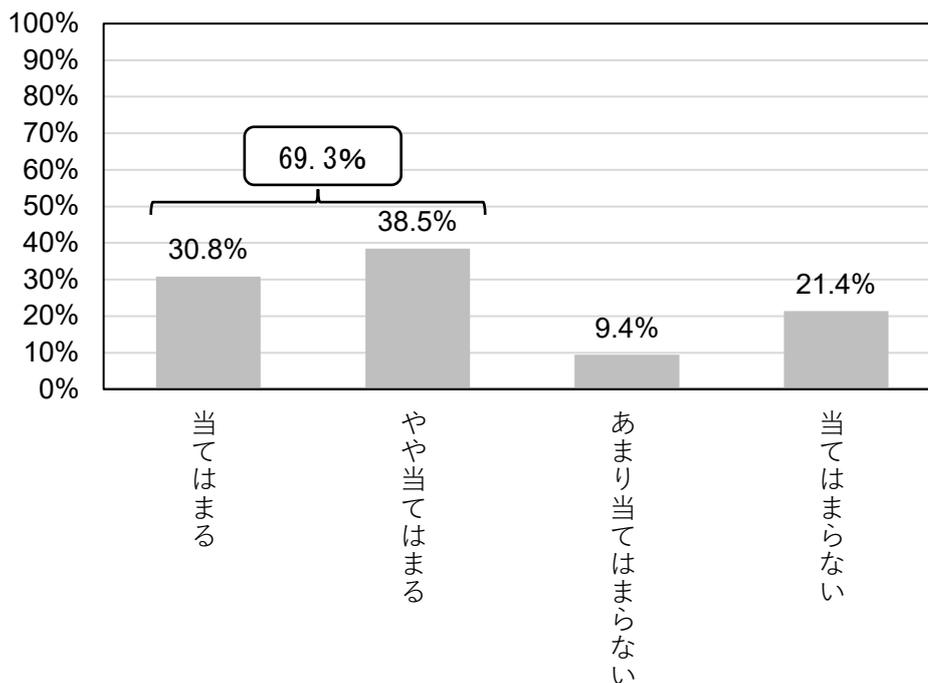
#### 取組例：

- ・ 交通安全講習や反射材の普及啓発等「高齢者の交通事故防止」と、学校での交通安全教室や街頭啓発キャンペーン等「自転車事故の防止」を実施。毎年、前年度の評価及び次年度の計画を協議し、外部組織が5年に1度、取り組み方法、体制を評価。
- ・ 高齢者の交通事故防止等の犯罪被害防止を図ることを目的に、ボランティアを高齢者交通安全等アドバイザーとして委嘱し、高齢者世帯を個別に訪問、きめ細やかな交通安全指導及び防犯指導を実施。毎月、各署でアドバイザー活動状況を把握。

#### 頻出キーワード：

「効果」(13例)、「状況」(12例)、「事故」(7例)

### 【(X) 評価結果の反映】



#### 取組例：

- ・ これまで交通安全対策の要望があった町道と県道の交差点(5差路)において、5チームに分かれて、シートベルト着用実態調査、シートベルト着用呼びかけを実施。毎年調査結果を集計し、町交通安全協会の総会で周知。
- ・ 自動車教習所にて75歳以上の高齢者を主な対象に高交通安全教室を開催。教習所内・市街地での教習車運転やドライブレコーダーによる運転振り返り、ペダル踏み間違い時加速抑制装置搭載車の体験乗車、警察署交通課による交通事故発生状況の講習などを実施。次回の教室内容を勘案する際の参考とするため、参加者にアンケートを依頼。

#### 頻出キーワード：

「取組」(21例)、「内容」「年度」(11例)

(4) 地域一体の対策の事例

他地域でも参考となるような事例として、例えば以下のような取組があげられる。

「地域一体の対策」の事例 1 :

南区大岡小学校周辺地区における生活道路の交通安全対策

基本情報

設 問		内 容
(I) 背景・目的		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 南区大岡小学校周辺地区においては、すでにゾーン 30 の交通規制がかけられていたものの、周辺では依然として交通事故が多く発生していた。</li> <li>● また、当該地区には小学校があり、通学路として使用されていたが、幹線道路の抜け道に利用されており、地域からは不安の声があった。</li> <li>● そのため横浜市では、生活道路の交通安全対策として、ETC2.0 ビッグデータや交通事故データを基に交通安全対策を検討し、また地域の理解を得ながら対策を進めることとした。</li> </ul>
(II) 概要	i) 実施主体	● 横浜市
	ii) 構成員	● 神奈川県警、横浜国道事務所
	iii) 実施場所	● 南区大岡小学校周辺地区
	iv) 予算	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 令和3年度 40,000,000 円（他地区を含む市内全体での委託・工事費用）</li> <li>● 令和4年度 40,000,000 円（他地区を含む市内全体での委託・工事費用）</li> </ul>
	v) 実施期間	● 令和3年7月～令和4月8月
	vi) 実施量	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通安全対策協議会の実施 2回</li> <li>※対策協議会のメンバー：横浜市、神奈川県警、小学校、自治会、有識者（埼玉大学久保田教授）</li> </ul>
(III) 国等の関連する取組		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 横浜国道事務所から ETC2.0 ビッグデータの提供を受けた。</li> <li>● 神奈川県警から交通事故データの提供を受けた。</li> <li>● 生活道路における交通安全対策の推進（1(1)ア）</li> </ul>
(IV) 主な内容		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 南区大岡小学校周辺地区において、すでにゾーン 30 の交通規制がかけられていたものの、周辺では依然として交通事故が多く発生していた。そのため、横浜国道事務所の ETC2.0 ビッグデータや神奈川県警の交通事故データをもとに交通安全対策を検討するとともに、警察、小学校、地域、有識者で構成する交通安全対策協議会を設立し、対策内容を検討・実施した。対策として物理的デバイス（ランプ・狭さく）等を実施し、当該地区をゾーン 30 プラスとして整備した。</li> </ul>
(V) 主な成功要因		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交通安全対策協議会の開催後には、協議会ニュースを作成し協議内容・経過を周辺住民に周知し、計画段階から周辺住民へ対策実施の周知を行った。</li> <li>● 物理的デバイスの設置箇所の住民に対しては直接説明し対策への理解を求めるとともに、生活（車の出し入れ等）に影響が出ない確認を行った。</li> <li>● また、周辺住民へ説明を行っている中で、周辺での交通課題が挙げられた箇所については、追加対策（カーブミラーの設置等）を実施した。</li> </ul>
(VI) 今後の方針		● 横浜市においては、南区大岡小学校周辺地区以前にも港北区大倉

設 問	内 容
	<p>山三丁目地区（平成 31 年 2 月対策実施）、緑区中山町地区（令和 2 年 3 月対策実施）の地区においても生活道路における交通安全対策を実施している。いずれの地区においても十分な対策効果も得られていることから、引き続き生活道路におけるビッグデータを活用した交通安全対策を推進していく。</p>
<p>（Ⅶ）道路交通事故の削減の効果</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 南区大岡小学校周辺地区では交通安全対策を実施後、重大な交通事故は発生していない。</li> <li>● ETC2.0 ビッグデータによる効果検証では、ハンプを設置した路線においては自動車の走行速度が約 12km/h 低下した。</li> </ul>

「地域一体の対策」の事例 2 :  
若狭小学校地区における生活道路の交通安全対策

基本情報

設 問	内 容	
(I) 背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>若狭小学校地区には小学校のほか、公園や市営住宅等の施設があり、地区内の道路は児童の通学路及び地域住民の生活道路として重要な役割を担う一方で、周辺の幹線道路の渋滞を避けるために、通学路（ゾーン 30 エリア）に通抜け車両が多数流入していたことから、歩行者の安全・安心な歩行空間の確保が求められていたため、地域住民の理解を得ながら生活道路の交通安全対策を進めることとした。</li> </ul>	
(II) 概要	i) 実施主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>那覇市</li> </ul>
	ii) 構成員	<ul style="list-style-type: none"> <li>若狭小学校区まちづくり協議会・沖縄総合事務局南部国道事務所・沖縄県警那覇警察署・那覇市（学校教育課・市民生活安全課・道路管理課・道路建設課）</li> </ul>
	iii) 実施場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>那覇市若狭 1 丁目～3 丁目地内（那覇市立 若狭小学校区）</li> </ul>
	iv) 予算	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和 3 年度：18,350,000 円</li> <li>令和 4 年度：90,000,000 円</li> <li>令和 5 年度：50,000,000 円</li> <li>令和 6 年度：100,000,000 円</li> <li>令和 7 年度：110,000,000 円 ※予定を含む。</li> </ul>
	v) 実施期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和 3 年度～令和 7 年度</li> </ul>
	vi) 実施量	<ul style="list-style-type: none"> <li>ワークショップ（WS）の実施 計 3 回 参加者計 48 人</li> </ul>
(III) 国等の関連する取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証実験のために沖縄総合事務局南部国道事務所から仮設ハンパの無償貸与を受けるとともに、実験結果の提供を受けた。</li> <li>生活道路における交通安全対策の推進（1（1）ア）</li> </ul>	
(IV) 主な内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区内の生活道路の交通安全対策を促進するため、令和 3 年 10 月～令和 4 年 11 月にかけて計 3 回の住民参加型の WS を開催するとともに、その間、ハンパ設置による車両速度の抑制効果を図るため地区内道路上にて実証実験を行った。その結果から効果を把握できたため、WS によりスピード抑制対策の必要性を求められた箇所に対し、交差点ハンパの設置や歩道拡幅による狭さく（スラローム）の設置を実施している。</li> </ul>	
(V) 主な成功要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>WS への地域住民の参加をどのように促すのかという観点から、自治会やPTA・道路ボランティア団体等で組織される「若狭小学校区まちづくり協議会」を中心とした組織を立ち上げたことにより、地域の安全・安心な歩行空間を確保するための積極的な意見を多数収集することができた。</li> </ul>	
(VI) 今後の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>ハンパの設置や歩道拡幅による狭さく（スラローム）の設置工事が令和 7 年度まで続くため、適宜整備の効果を測定し、対策を施したことにより車両速度の抑制が図られていることを地域住民へ周知していく。</li> </ul>	
(VII) 道路交通事故の削減の効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証実験の結果ではあるが、ゾーン 30 エリア（最高速度 30km/h の規制区域）における 30km/h 超過車両台数の割合が、仮設ハンパ設置前には 18.0%（1257 台中 226 台）であったところ、設置後には 2.0%（1276 台中 21 台）まで低下した。</li> </ul>	

**「地域一体の対策」の事例3：  
鷹峯地区における通学路（生活道路）の交通安全対策**

**基本情報**

設 問	内 容	
(Ⅰ) 背景・目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 府道西陣杉坂線（通称：鷹峯街道）は、地元小学校の通学路であるが、交通量が年々増加しており、登下校時の安全確保のため、毎月1日及び15日を「子ども安全の日」と定め、自治連合会が中心となり見守り活動を続けてきた。同所は生活道路でもあり、数年前から大型ダンプも頻繁に通行するようになったことから速度規制についても40km/hから30km/hに引き下げるよう要望が上がり、関係団体等と協議を重ねてきた。</li> </ul>	
(Ⅱ) 概要	i) 実施主体	● 京都府警察（京都府公安委員会）
	ii) 構成員	● 京都府警察、京都市北区役所、北部土木事務所、鷹峯自治連合会
	iii) 実施場所	● 府道西陣杉坂線（鷹峯5号線から千本通まで）
	iv) 予算	● 無
	v) 実施期間	● 公安委員会意思決定：令和5年4月26日 ● 実施年月日：令和5年5月17日
	vi) 実施量	● 令和4年12月23日、4者協議の実施（警察、役所、土木、地元）
(Ⅲ) 国等の関連する取組	● 生活道路における交通安全対策の推進（1(1)ア）	
(Ⅳ) 主な内容	● 鷹峯自治連合会は、長年、行政、警察に対し、鷹峯街道の交通安全対策について、申し入れを行っており、路側帯の設置や路線バスの運行時間調整等を実施してきた。この度、交通安全対策の総仕上げとして最高速度の引き下げ（40km/hから30km/h）を警察に要望し、実現したものの。	
(Ⅴ) 主な成功要因	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地元の自治連合会が中心となり、府道の最高速度の引き下げについて住民に対する意見募集の実施や、事前周知を徹底することにより、周辺住民の理解を得ることが出来た。</li> <li>● 事前に関係団体による4者協議を実施したことにより、スムーズに交通安全対策を講じることが出来た。</li> </ul>	
(Ⅵ) 今後の方針	● 規制速度が守られるよう、地元住民とともに交通街頭啓発や交通指導取締り活動を実施していく。	
(Ⅶ) 道路交通事故の削減の効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 通行車両の通過速度が低下した。</li> <li>令和3年9月測定時：最高 52km/h、平均 31km/h、85%タイル：35km/h</li> <li>令和5年8月測定時：最高 32km/h、平均 21km/h、85%タイル：24km/h</li> </ul>	

[事例抽出の観点]

下記①②のどちらも満たす事例であること。

①評価基準のグレード付けを「当てはまる」=4、「やや当てはまる」=3、「あまり当てはまらない」=2、「当てはまらない」=1として得点を積算し、高得点であること

②「(Ⅶ) 道路交通事故の削減の効果」が定量的な評価として記述され、かつ施策の効果と明らかに判断されるような交通事故削減の成果が出ていること

