

# I 交通安全対策について

## 1 提言の背景

### (1) 最近の状況

本県における交通事故死者に占める高齢者の割合をみると、平成15年以降9年連続で全死者数の過半数を上回っており、全国との比較でも、平成23年は53.8%と、全国平均の49.0%より高い数値となっている。

平成24年も、8月末現在で交通死亡事故が43件あり、亡くなった43人のうち65歳以上が33人と76.7%を占めている。

中でも、歩行中の死者17人のうち16人が高齢者であり、そのうち夜間の事故で亡くなった11人全員が夜光反射材をつけていなかったという現状が明らかになっている。

交通ルール違反やマナーについては、スピード違反、信号無視、自転車の夜間の無灯火等が依然として指摘されているところである。

また、県内の運転免許証の自主返納の状況については、毎年約2,000人が自主返納するなど増加傾向にあるが、公共交通が縮小しつつある地方では、車は生活必需品であるとして、依然として手放せぬ状況である。

歩道のバリアフリー化については、すでに整備された歩道の中には段差の大きいものや車輻乗入れ部の勾配が急な箇所があり、高齢者や車いすの利用者が不便を感じている。

登下校中の児童や生徒が巻き込まれる交通事故が相次いでいる中、通学路をより安全なものにするため、学校、自治体は道路の在り方を変えるハード面の対策や交通安全教育などのソフト面で事故防止を探っている。

国においても、文部科学省、国土交通省、警察庁でつくる対策会議が設置され、通学路の緊急合同点検の実施を決定し、各都道府県教育委員会に通知した。

学校と道路管理者、警察の三者で通学路の危険箇所を洗い出し、ルートの変更や交通取締りの強化など安全対策が取り組まれている。

これらの結果を踏まえ、国による費用補助や規制緩和も検討されているところであるが、本県においても、歩道整備やガードレール等の

設置については、なかなか進まないのが実情である。

平成23年9月20日付け警察庁通達により「ゾーン30の推進について」が示され、新たな取組として、生活道路や学校周辺などの一定区域内を歩行者等の通行を最優先し、通過交通が可能な限り抑制され、最高速度30キロメートル毎時の区域規制の実施を前提として、「ゾーン30」が検討されているところである。

現在、「ゾーン30」の各警察署別整備予定箇所として、43箇所が候補地として選定されている。

チャイルドシートの使用については、県警のホームページで掲載しているほか、免許更新時講習で周知が図られている。また、一部の市町村においては、交通安全講習会や母子手帳交付時にパンフレットなどを活用し、使用方法や効果を説明しているところもある。

チャイルドシートの無料貸出を行っている団体は、14市町、全地区の交通安全協会、社会福祉協議会、安全運転管理協議会で、全体で1,425台のレンタル用チャイルドシートを保有し、平成23年度は貸出回数4,681回、貸出延べ日数123,267日となっている。また、購入費助成を始良市と宇検村が行っており、平成23年度は宇検村で2件、10,000円の実績があった。

本県における乳幼児のチャイルドシート使用状況は、平成24年が47%で、全国40位と近年、使用率が低い状況が続いている。

平成23年度から27年度まで、県、県警、市町村、関係機関・団体等で「第9次県交通安全計画推進事業」に取り組んでいるところであるが、県議会としてもこのような現状を踏まえ、課題等について検討することとしたものである。

## (2) 今後の方向性

### ① 高齢者・障がい者の交通安全対策

高齢歩行者事故を防止するために、現在行われている「参加・体験型」の交通安全講習会等の充実に努め、多くの高齢者に夜光反射材着用や交通ルール・マナーの厳守、さらに、免許証の自主返納メリット制度の周知について努めなければならない。

そのためには、高齢者の集まる機会を捉えた交通安全講習会の実施など、より多くの高齢者に「参加・体験」してもらうことが最も重要である。

また、平成12年4月に施行規則が制定された「鹿児島県福祉のま

ちづくり条例」により、高齢者や障がい者を含む全ての人々が、安全かつ安心して通行できる歩行環境の整備が図られてきたところであるが、「人にやさしい道づくり事業」の整備状況をみると、全体計画3,300箇所に対し、平成24年3月現在で2,410箇所となっており、整備を早急に進めるためにも必要な予算の確保に努めなければならない。

## ② 子ども達の交通安全対策

交通事故から児童・生徒を守るため、歩道の整備や信号機設置、ガードレールやラバーポール等の設置の要望が多いことから、積極的に取り組む必要がある。

また、「ゾーン30」の推進については、生活道路であり、地域住民や関係機関との協議が重要であるとともに、必要な財源の確保に努めるべきである。

交通規制をしても、運転者の交通安全の意識が問題であり、運転マナーの指導や取締りの強化も必要である。

## ③ チャイルドシートの使用促進

チャイルドシートの使用促進のために、関係機関が周知徹底を図り、保護者等の意識啓発により一層取り組むとともに、再使用の仕組みづくりや借りやすい環境を整える必要がある。

以上の観点から、次のとおり提言する。

## 2 提 言

### (1) 高齢者・障がい者の交通安全対策

高齢者の安全確保を図るため、高齢者を対象にした交通事故防止のための各種講習会を充実させ、交通ルールやマナーの啓発、さらに、免許証の自主返納メリット制度の周知に努めるとともに、夜間歩行時における夜光反射材着用の促進、自転車の夜間走行時の点灯促進等に、より一層取り組むこと。

また、歩道のバリアフリー化等、人優先の安全・安心な歩行空間の整備に係る予算の確保に努め、高齢者や障がい者の安全確保に努めること。

### (2) 子ども達の交通安全対策

通学路については、安全点検を継続するとともに、歩道の整備や信号機設置の取組をより一層推進し、歩道のない通学路については、ガードレールやラバーポールの設置等の安全対策を早急に進めること。

また、「ゾーン30」の推進に当たっては、地域住民や関係機関と十分に協議しながら取組を進め、必要な予算の確保に努めること。

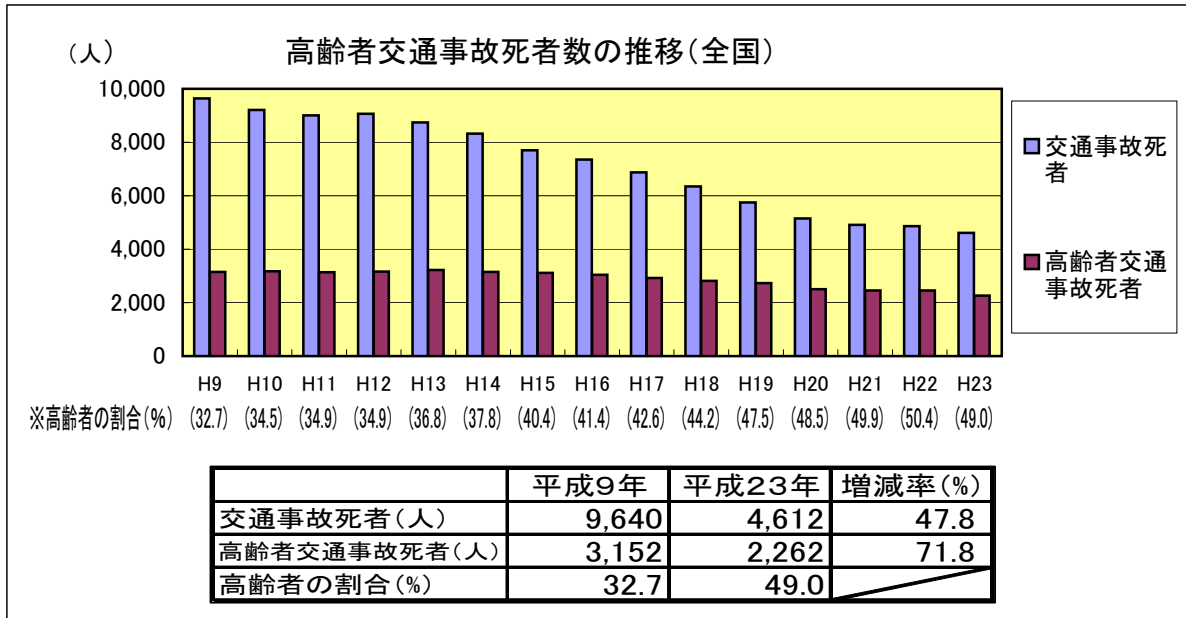
### (3) チャイルドシートの使用促進

チャイルドシートの使用を促進するため、行政、交通安全協会、社会福祉協議会等の関係機関が一体となって周知徹底を図り、保護者等の意識啓発により一層取り組むこと。

# 参 考

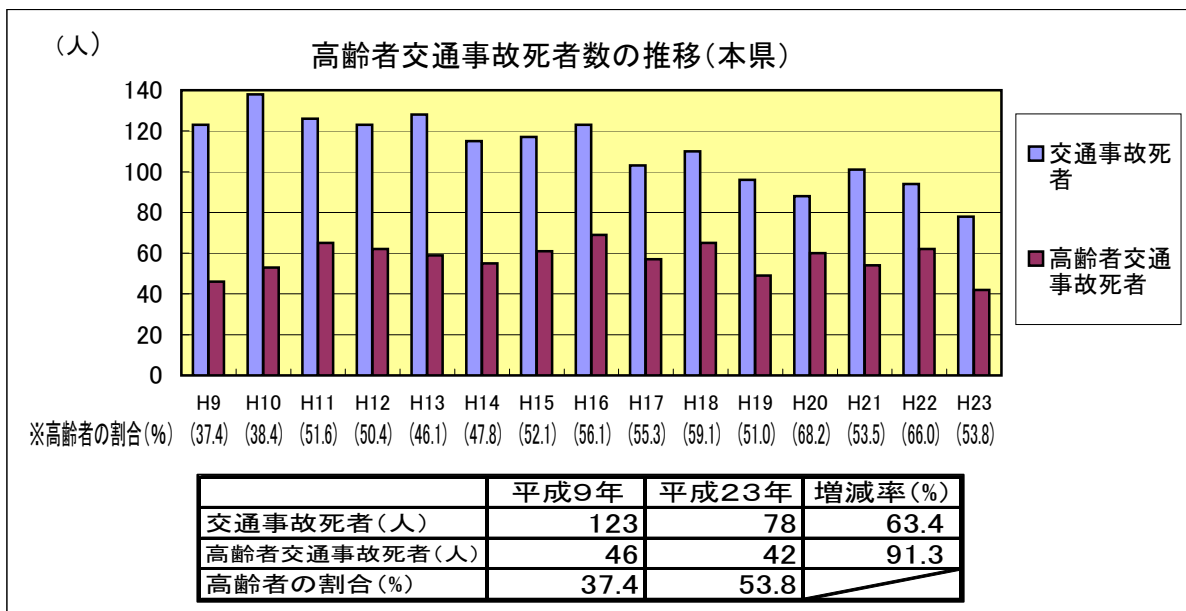
## 1 交通情勢

### (1) 高齢者交通事故死者数の推移(全国)



(注)この資料で、「高齢者」とは、65歳以上の者をいう。

### (2) 高齢者交通事故死者数の推移(本県)



交通事故死者に占める高齢者の割合は、平成15年以降9年連続で全死者数の過半数を上回っている。  
 全国との比較でも、高齢者の割合が高い。  
 (平成23年は、本県の53.8%に対し、全国は49.0%)

### (3) 昨年(平成23年)中の交通事故発生状況

1	全国		(前年比)
	発生件数	691,932件	(-33,841件)
	死者数	4,611人	(-252人)
	負傷者数	854,489人	(-41,719人)
2	本県		(前年比)
	発生件数	10,062件	(-469件)
	死者数	78人	(-16人)
	負傷者数	12,270人	(-513人)

#### ●本県における交通死亡事故の主な特徴

- ① 第9次県交通安全計画で掲げた目標「年間死者数62人以下」は上回るものの、最多死者数を記録した昭和47年(254人)以降、最も少ない死者数
- ② 高齢者(65歳以上)の死者が42人で、全死者数の過半数(53.8%)
- ③ 歩行中の死者が36人で、全死者の約半数(46.2%)を占め、その約7割(26人)が高齢者

### (4) 本年(平成24年)8月末現在の交通事故発生状況

1	全国		(前年比)
	発生件数	428,788件	(-19,715件)
	死者数	2,670人	(-199人)
	負傷者数	533,184人	(-22,049人)
2	本県		(前年比)
	発生件数	6,189件	(-368件)
	死者数	43人	(-4人)
	負傷者数	7,488人	(-523人)

#### ●本県における交通死亡事故の主な特徴(8月末現在)

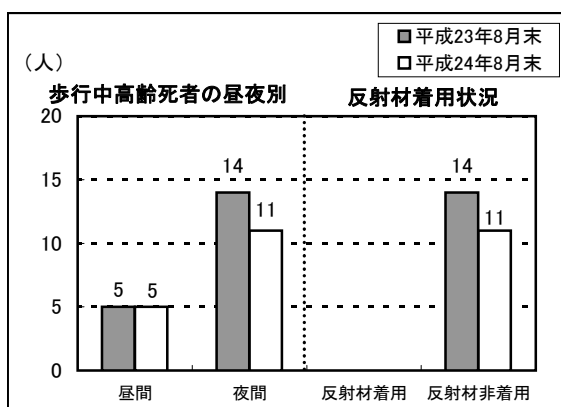
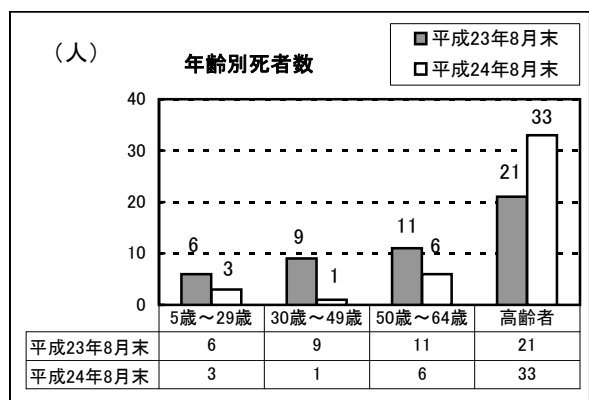
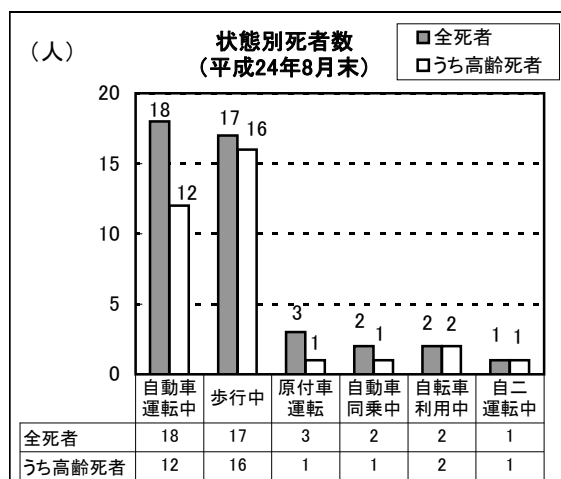
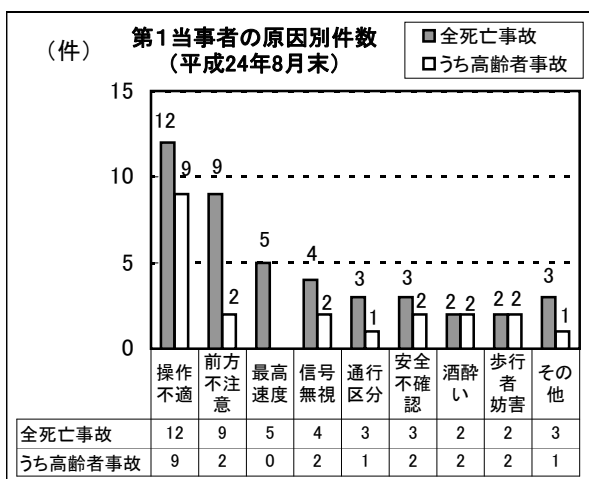
- ① 高齢者(65歳以上)の死者が33人で、全死者数の7割以上(76.7%)
- ② 歩行中の死者が17人で、全死者の約4割(39.5%)を占め、そのうち16人が高齢者
- ③ 夜間歩行中の死者は12人のうち11人が高齢者
- ④ 夜間歩行中の死者全員が夜光反射材を着用しておらず、車両のライトは下向き
- ⑤ 飲酒運転事故による死者数が減少(2人, 前年比-7人)

## (5) 本県の高齢者交通事故情勢

### ○ 発生件数, 死傷者数等

区 分	平成23年8月末	平成24年8月末	増減(前年同期比)	増減率
発生件数	6,557	6,189	△ 368	△ 5.6
死者数	47	43	△ 4	△ 8.5
高齢死者	21	33	12	57.1
負傷者数	8,011	7,488	△ 523	△ 6.5

### ○ 交通死亡事故等の概要



## (6) 本県の運転免許証の自主返納状況

年 別	申請による全部取消
平成23年中	2,049人 (2,006人)
平成22年中	2,101人 (2,033人)
平成21年中	2,197人 (2,154人)
平成20年中	548人 ( 530人)
平成19年中	376人 ( 350人)
平成18年中	431人 ( 399人)
平成17年中	430人 ( 398人)
平成16年中	427人 ( 398人)

※ ( ) は, 年齢65歳以上の高齢者で, 内書き

## 2 「ゾーン30」の施工例

- ゾーン30標識  
出入口付近に設置し、  
区域内は30kmである  
ことを明示するもの



- 防護柵・カラー舗装  
歩道を拡幅して柵を設置、通行部分の明確化



- ハンプ  
道路の単路部や交差点において、舗装を盛り上げて凸型にするもので、走行速度抑制効果がある。



- 狭さく  
道路の単路部や交差点において、車道部分を狭くするもので、走行速度抑制効果がある。



- クランク  
車道を直線的な線形の変化により屈折させるもので、走行速度抑制効果がある。





### 3 乳幼児のチャイルドシートの着用状況

(都道府県別使用率前年対比・順位)

		平成24年(%)	平成23年(%)	増減(pt)	備考	順位
北海道		55.5	59.5	-4.0		28
東北	青森	41.5	40.0	+1.5		43
	岩手	69.5	45.0	+24.5		7
	宮城	76.0	63.0	+13.0		1
	秋田	56.5	42.0	+14.5		25
	山形	50.0	44.0	+6.0		37
	福島	56.5	51.0	+5.5		25
東京		52.6	60.5	-7.9		31
関東	茨城	56.8	56.5	+0.3		24
	栃木	60.5	61.0	-0.5		22
	群馬	37.7	44.4	-6.7	○	45
	埼玉	54.8	35.0	+19.8		29
	千葉	69.3	67.8	+1.5		8
	神奈川	68.0	83.3	-15.3		9
	新潟	46.5	60.5	-14.0		41
	山梨	47.4	57.8	-10.4		39
	長野	66.3	57.5	+8.8		11
静岡	64.5	48.2	+16.3		15	
中部	富山	67.1	69.2	-2.1		10
	石川	50.2	50.5	-0.3	○	36
	福井	64.0	44.8	+19.2		16
	岐阜	65.8	70.1	-4.3		12
	愛知	70.5	78.7	-8.2		5
	三重	69.6	67.8	+1.8		6
近畿	滋賀	45.7	49.5	-3.8	○	42
	京都	65.8	52.3	+13.5		12
	大阪	52.1	52.8	-0.7	○	33
	兵庫	63.0	62.8	+0.2		18
	奈良	47.9	54.2	-6.3	○	38
	和歌山	61.0	63.0	-2.0		21
中国	鳥取	31.5	46.5	-15.0	○	47
	島根	63.0	61.0	+2.0		18
	岡山	54.1	50.7	+3.4		30
	広島	73.4	71.4	+2.0		3
	山口	71.6	77.6	-6.0		4
四国	徳島	73.5	73.0	+0.5		2
	香川	65.5	56.5	+9.0		14
	愛媛	51.2	30.5	+20.7		35
	高知	59.7	66.3	-6.6		23
九州	福岡	62.5	56.4	+6.1		20
	佐賀	52.0	46.8	+5.2		34
	長崎	63.1	60.1	+3.0		17
	熊本	52.5	72.5	-20.0		32
	大分	56.4	56.9	-0.5	○	27
	宮崎	39.5	39.0	+0.5		44
	鹿児島	47.0	45.7	+1.3		40
	沖縄	36.5	27.0	+9.5		46
合計		58.8	57.0	+1.8		

※ 備考欄の○印は、平成23年に平均を下回り、かつ、平成24年も減少している都道府県

#### 4 第9次県交通安全計画の概要

計画策定の根拠	交通安全対策基本法第25条
計画期間	平成23年度から27年度まで（5箇年間）
推進体制	国，県，市町村，関係団体

#### 基本理念

- 人命尊重の交通安全思想に基づく交通事故のない社会の実現

#### 計画の目標（平成27年までに）

- 年間の死者数を62人以下
- 年間の死傷者数を10,000人以下

#### 計画の重点

- ◎ 最重点 高齢者の安全確保
- 重点
  - ① 歩行者及び自転車の安全確保
  - ② 生活道路及び幹線道路における安全確保
  - ③ 県民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚

#### 具体的な施策

- ◎ 最重点 高齢者の安全確保
  - ① バリアフリー化など道路交通環境の整備  
歩道の段差解消，バリアフリー対応型信号機等の整備等
  - ② 地域に密着した交通安全活動の推進等
- 重点
  - ① 歩行者及び自転車の安全確保
    - ア 通学路等の歩道の整備の推進
      - ・ 歩道整備，カラー舗装や防護柵設置等
    - イ 自転車の走行区間の確保及び自転車利用者に対する交通安全教育の充実
      - ・ 自転車道，自転車専用通行帯等の整備，自転車利用者に対する個別指導等によるルール・マナーの啓発活動等
  - ② 生活道路及び幹線道路における安全確保
    - ア 生活道路及び幹線道路における交通安全対策の推進
      - ・ 信号機の新設・高度化，道路標識の高輝度化，交差点改良等
  - ③ 県民自らの意識改革等による交通安全意識の高揚
    - ア 参加・体験・実践型の交通安全活動の推進
      - ・ 関係団体，民間団体や交通ボランティア等の参加促進による参加・体験・実践型の交通安全教育の開催や家庭訪問等による個別指導等
    - イ 県，県警察，市町村，関係機関・団体と連携した総合的な交通安全対策の推進
      - ・ 基本理念に基づく計画の目標を達成するため，連携した効果的かつ効率的な交通安全対策の実施等