

令和元年度特定テーマに関する調査研究報告書

1 テーマ

最近の交通情勢を踏まえた交通安全対策のあり方について

2 調査・研究の内容

(1) 当局の取組

ア 最近の交通情勢を踏まえた交通安全対策のあり方について

○開催日 令和元年 10 月 29 日

○場 所 第 3 委員会室

○報告者 山内 交通指導課管理官

○主な報告等

① 交通事故発生状況

- ・平成 15 年以降の交通事故死者数の推移を見ると減少傾向にあり、平成 30 年では平成 15 年に比べてほぼ半減となる 152 人である。
- ・しかしながら、幅員 5.5m 未満道路における交通事故死者数は、平成 15 年以降減少幅が鈍化しており、平成 30 年では 25 人である。

② 可搬式速度違反自動取締装置の運用

- ・可搬式速度違反自動取締装置は、生活道路や通学路における重大交通事故の発生抑止や取締りが困難な場所における取締の必要性があることから導入している。
- ・装置は時間や場所を問わず設置ができ、少人数でも運用が可能である。また、可搬式であっても高精度な速度計測や高解像度カメラによる車両の撮影が可能となっている。
- ・本県では平成 30 年 11 月から運用を開始しており、令和元年 9 月末までの運用回数は 358 回に上っている。
- ・地域住民や学校関係者から取締り要望が多数寄せられていることから、通勤・通学の時間帯を中心に機器を継続活用し、通学路等の安全対策を推進している。

○主な意見等

- ・可搬式速度違反自動取締装置の実施場所の選定状況や性能、効果について
- ・交通事故の抑止につなげるための取締りに関する広報について

イ 快適な交通環境づくりの推進について（閉会中の継続調査事件）

○開催日 令和元年7月18日

○場所 第3委員会室

○報告者 橋本 交通部長

○主な報告等

① 交通事故発生状況

- ・各年5月末の交通事故の推移を見ると、人身事故件数、傷者数、死者数など減少傾向にある。

② 交通規制の実施状況

- ・交通環境の変化等に即した合理的な交通規制となるよう、規制速度と実勢速度が乖離している区間の最高速度規制の見直しや貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しの推進、環状交差点の適切な箇所への導入など、交通実態や地域住民の意見・要望等を踏まえた見直しを行っている。

③ 主な交通安全施設等の整備状況

- ・交通の安全と円滑を図るため、バリアフリー対応型信号機の整備や道路交通環境の変化に応じ、見やすく、分かりやすい道路標識及び道路標示の整備の推進、また持続的な交通安全施設等の維持管理に努めている。

④ 各種交通安全対策の推進

- ・通学路における児童の安全を確保するため、関係者が連携して横断歩道の整備、交通規制の見直し等の通学路対策を推進するとともに、「ゾーン 30」の推進や自転車通行環境の整備を行っている。

⑤ 交通管制センターの運用

- ・車両感知器等で収集した交通情報を分析し、交通実態に応じた信号機の制御や交通情報の提供を行うことで、交通の安全と円滑を図っている。

⑥ 大規模災害等に備えた取組

- ・緊急交通路の事前指定及びその広報に努めるとともに、大規模災害に対応する自動起動型信号機電源付加装置等の交通安全施設の整備や関係機関等との合同訓練を実施している。

○主な意見等

- ・歩行者の安全確保について

交差点での事故が多発しているため、ソフト・ハード対策や関係機関との連携や歩行者や自転車利用者に対する交通安全教育も必要である。また、横断歩行者妨害については、交通安全施設の整備だけでなく、教育も必要である。

- ・災害時に備えた交通安全施設の整備について

台風等により大規模な停電が発生する可能性があることから、民間とも連携し

ながら停電に対する備えに取り組む必要がある。

- ・信号機の整備について

信号機の整備にあたっては必要なところへの整備やLED化を進めるとともに、特に通学路対策で設置した横断歩道にはボタン信号が必要である。

ウ 交通事故防止対策の推進について（閉会中の継続調査事件）

○開催日 令和2年1月15日

○場所 第3委員会室

○報告者 橋本 交通部長

○主な報告等

① 交通事故発生状況

- ・各年11月末の交通事故の推移を見ると、人身件数、傷者数、死者数など減少傾向にある。

② 交通安全教育の推進

- ・道路の安全な通行に必要な技能及び知識を習得させるため、年齢や通行の態様など受講者の特性に応じた参加・体験・実践型の交通安全教育を実施している。

③ 運転者対策の推進

- ・県下における運転免許保有者は平成26年末の約348万人をピークに、年々減少傾向にある。
- ・運転者講習等の実施とともに、危険運転者の早期排除や認知症等の一定の病気などにより、運転免許の取消し、停止事由に該当すると疑う理由があるときは臨時適性検査による行政処分を行うなど、迅速・確実な行政処分の執行に努めている。

④ 効果的な交通街頭活動の推進

- ・交差点における交通監視活動や通学路等における保護誘導活動などの交通街頭活動を推進するとともに、飲酒運転や最高速度違反、交差点関連違反、シートベルト等着用義務違反、自転車利用者の違反に対する指導取締りや違法駐車の手引きの交付や事案概要や捜査経過、被疑者の検挙状況等の連絡など適切な被害者支援を推進している。

⑤ 交通事故事件の捜査

- ・迅速な現場臨場による的確な初動捜査を推進し、警察署と警察本部が連携した危険運転致死傷事件の捜査やひき逃げ事件の早期解決に努めている。
- ・交通事故の被害者及びその家族や遺族の要望や心情に配慮した捜査に努め、被害者の手引きの交付や事案概要や捜査経過、被疑者の検挙状況等の連絡など適切な被害者支援を推進している。

⑥ 高速道路における交通事故防止対策

- ・いわゆる「あおり運転」に対する取締りや広報啓発活動の実施、また重大事故を未然に防止するため、早期に現場臨場して逆走車両・立入車の確保に努めている。

○主な意見等

- ・チャイルドシートの使用に関する広報啓発活動について
- ・歩行者や自転車利用者への交通安全教育について
横断歩道を渡らない歩行者への指導や講習会等での歩行者に対する安全教育の実施、県下一斉自転車指導取締り強化日の積極的な広報によるマナー改善が必要。
- ・信号機の適切な設置について

(2) 学識経験者からの意見聴取

「最近の交通情勢を踏まえた交通安全対策のあり方について(高齢運転者の問題に関して)」

○開催日 令和元年 11 月 20 日

○場 所 議会運営委員会室

○講 師 大阪大学大学院人間科学研究科 篠原 一光 教授

○主な内容

①高齢運転者の事故実態

- ・高齢者及び高齢者以外の交通事故死者数の推移を見た場合、ともに減少傾向にあるが全体の交通事故死者数のうち高齢者の比率は高い傾向にある。
- ・65 歳以上の高齢者の交通死者では、歩行中や自転車乗用中の死者が占める割合が高い傾向にある。
- ・高齢運転者による死亡事故の特徴としては、75 歳以上では工作物衝突や路外逸脱など車両単独の事故が多い傾向にあるが、75 歳未満では横断中の人対車両による事故が多い傾向にある。
- ・死亡事故における人的要因として、75 歳以上ではハンドル操作や踏み間違い等の操作不適が増加する傾向にある。

②高齢運転者の特性

- ・高齢運転者は視力、聴力の認知機能の低下により、出会頭事故や一時不停止などの事故や違反を起こしやすく、判断や操作機能の低下により、信号無視や右折時の事故、優先通行妨害、ハンドルやブレーキの操作不適などを起こしやすくなる。また、身体の衝撃耐性の低下により致死率が高くなる傾向がある。
- ・高齢運転者の心理的特性として、複雑な情報を同時に処理するのが難しい、他のドライバーの行為を誤って解釈し運転が自分本位になり相手に甘えがちである、注意力の配分や集中力の低下などがある。

- ・高齢運転者の社会的特性として、他車運転者・歩行者等とのコミュニケーションがとりにくい等、コミュニケーション能力の低下や生活構造の違いからくる特性、世代からくる特性がある。

③踏み間違い事故の実態

- ・踏み間違い事故については、男性・女性ともに若年者と高齢者で多い傾向にある。また、運転者数の違いによる影響もあるが事故件数としては男性が多いものの、事故における割合は女性が高い傾向にある。
- ・ブレーキ操作、ハンドル操作、踏み間違いによる操作不適事故の状況を分析すると、75歳以上の高齢者では特に踏み間違いによる事故が多くなる傾向にある。
- ・事件事例から、高齢者は車の予想外の動きや突然の変化により「驚き」「慌て」「あせり」の気持ちが誘発されたり、脇見等の不注意により踏み間違いが誘発される傾向にある。

④認知の働きと踏み間違いの関係

- ・加齢に伴い有効視野は狭くなることから、見落としや発見の遅れ等の認知的機能の低下や、行動のコントロール能力の低下が踏み間違いにつながっている。

⑤高齢運転者への対策

- ・運転能力が失われた場合は、免許返納を進める必要がある。しかしながら、運転により認知機能が維持されるとの研究結果もあり、運転能力の評価をどのようにするのかは重要な社会課題であり、運転能力維持のためのサービス提供も必要である。
- ・免許返納により運転を止めた場合の代替策についての検討が必要である。

○主な意見等

- ・運転に対する認知について
認知度は人から言われないと分からない面があるため、高齢者講習などで運転者に認識させることが必要である。
- ・車の技術進歩による効果について
過疎地域などにおいて、運転を継続できるよう施策を行うことは重要である。ただ、運転支援装置や自動運転により過信するという問題があるため、併せてトレーニングアプリ等によるトレーニングを取り入れる必要がある。
- ・初心者や高齢者ドライバーへの配慮について
シルバーマークについては認知されていないことが問題であるため、周知していく必要がある。

(3) 事例調査 — 特定テーマに関する主なもの —

ア 県民との意見交換会

○開催日 令和2年1月29日（管内調査）

○場 所 特別会議室

○概 要 交通犯罪等による被害者、その家族及び遺族支援の取組について、公益社団法人ひょうご被害者支援センターとの意見交換会の実施

○主な意見等

- ・被害者の実態把握に向けた関係機関等との連携について

イ 交通安全教育

○開催日 令和元年9月4日（管内調査）

○場 所 県警本部

○概 要 高齢者に対する交通安全教育を行うスタウスの説明のもと、歩行者教育シミュレータ及びセーフティナビを活用した交通安全教室の体験

○主な意見等

- ・高齢者講習を通じた交通安全教育の徹底について
- ・シミュレータの貸し出しについて

ウ 愛知県議会

○開催日 令和元年10月30日（管外調査）

○概 要 自動車安全技術プロジェクトチームによる交通安全対策の取組について

- ・愛知県経済産業局では、自動車安全技術プロジェクトチームによる産学行政の連携のもと、交通事故死者数ゼロに向けて、自動車安全技術に関する調査や研究開発・実証実験、及びその支援を実施している。
- ・プロジェクトチーム内のワーキンググループでは、①愛知県内の自動車メーカーが保有するプローブ情報（車両の位置や速度、ABS 発生データ等）について、交通事故の防止、事故数減少に資する交通安全施設の設置等の交通安全対策への活用、②愛知県特有の歩行者及び出会頭における死亡事故の分析等に基づき、自動車安全技術の開発支援、普及活動について検討している。

○主な意見等

- ・免許証の自主返納に対する県民の考え方について
- ・ABS データの収集方法について

エ アイサンテクノロジー株式会社

○開催日 令和元年10月30日（管外調査）

○概 要 自動運転の実用化に向けた取組について

- ・高精度3次元地図情報の計測による自動運転用高精度3次元地図の作成により、特定条件下における完全自動運転の開発を目指している。
- ・これまで、愛知県内をはじめとする山間地域等での自動運転サービスの実証実験や都内での自動運転車による郵便物等輸送の実証実験に取り組んでいる。
- ・兵庫県においても、神姫バス株式会社と協力して播磨科学公園都市での自動運転の実証実験を実施しており、播磨科学公園都市内における自動運転技術を活用した新たなモビリティサービスの実用化に向けた連携協定を締結するなど取組を進めている。

○主な意見等

- ・自動運転における海外と比較した日本のレベルについて
- ・自動運転における行政主導のインフラサービスについて
- ・自動運転の限界について
- ・限界集落等における自動運転の採算性について

オ 愛知県警察本部

○開催日 令和元年10月31日（管外調査）

○概要 交通事故抑止対策について

- ・愛知県警では、交通事故分析の高度化を図るため、交通事故データや交通事故取締りデータ、交通啓発活動に関するデータ等を一元化し、さらに国勢調査の人口データから居住者の年齢別人口情報を地域別に取り入れることが可能な交通事故分析システムを導入している。このシステムの導入により、高度な交通事故分析による交通安全対策を実施するとともに、システムを活用した効果的な広報を行っている。
- ・高齢者対策として、VR映像による交通安全教育シミュレータを活用した交通安全教育を実施している。

○主な意見等

- ・交通事故発生状況の分析後の効果について

カ 安全運転中央研修所

○開催日 令和元年11月1日（管外調査）

○概要 総合的な自動車安全運転教育の取組について

- ・唯一の総合的な自動車安全運転教育施設であり、一般公道では試すことのできない安全の限界を体験し、実際の道路交通の現場に対応した安全運転の技能、知識を身につけるための研修等を実施している。

3 今後の方向性について

近年の交通事故情勢は、警察をはじめとする関係機関等の日々の交通安全の取組や歩道、信号機等の整備の充実、車両の安全性の向上等により、近年は人身事故件数、死傷者数、死者数ともに減少傾向にある。実際、兵庫県における平成30年の交通事故死者数が152人と最多であった昭和44年の740人から約79%減少、死傷者数も30,097人と最多であった昭和45年の55,464人から約46%減少となるなど、大きく改善されている。

しかしながら、高齢者の交通死亡事故は高止まりの傾向があり、また、全国で高齢運転者による事故や子どもが犠牲となる痛ましい事故が相次いで発生するなど、交通事故のない社会を目指すためには社会情勢の変化に的確に対応し、さらなる交通安全の取組を進める必要がある。

このため、交通事故実態や最近の交通環境を踏まえ、交通事故防止対策や交通安全教育のあり方、交通指導取締り等について、県内・県外における取組の調査や専門家の意見聴取などにより、現状の交通安全対策に対する課題等を調査し、これらの結果を踏まえて今後取り組むべき方向性について取りまとめた。

(1) 交通安全対策における現状と課題

高度経済成長などによる車社会の急速な進展により、道路交通事故の激増に対処するため制定された交通安全対策基本法に基づき、県では兵庫県交通安全計画を策定し、安全で安心して暮らせる兵庫を目指して、令和2年までに交通事故死者数130人以下、交通事故死傷者数32,000人以下等を目標として、総合的、かつ計画的に道路交通安全対策に取り組んでいる。

県警察ではこの計画等を踏まえ、関係機関や団体等とも連携して交通安全対策に関する様々な取り組みを進めている所であるが、警察の交通事故防止対策等の状況や事例調査、また交通安全対策等に関する専門家からの意見聴取による委員間の討議等の結果、次のような交通安全対策に関する課題や検討すべき点があげられた。

ア 交通弱者に対する安全確保

- 交通事故における死亡事故は年々減少しているものの、特徴として歩行者の死亡事故が最も多い傾向にある。実際、平成30年における兵庫県の結果においても歩行者が最も多く、全死者の41.4%を占めている。このため、歩行者に対する安全確保が課題と考えるが、その中でも年齢別で死者数が多い傾向にある高齢者や近年相次ぐ事故により犠牲となっている子ども等の交通弱者に対する安全確保が必要である。
- 歩行者や自転車利用者の多くは自宅付近の生活道路で事故に遭っていることや、子どもが使う通学路等で事故が相次いでいることから、慣れた道であっても交通安全に対する意識を高めるため、歩行者に対する交通安全教育を推進するとともに、特に通学路等において危険箇所がないか、定期的な合同点検を実施する必要がある。

<主な意見等>

- ・ 昨年の県内交通死亡事故のうち、65歳以上の高齢者が59.1%を占めており対策が必要
- ・ 特に通学路における児童の安全確保など、歩行者の安全確保が必要
- ・ 歩行者や自転車利用者への交通安全教育が必要

イ 安全運転の確保

- 免許取得時や免許更新時等における交通安全教育により、高齢者や子どもを始めとする歩行者や自転車等に対する保護意識の醸成を図るなど、運転者の交通安全に対する意識を高めるための教育等の充実を図る必要がある。また、全国的に免許取得者の高齢化が進んでおり、本県でも運転免許取得者のうち全体の22%が高齢者である。高齢化により認知や判断、操作などの能力が低下することで、踏み間違い等による事故が発生していることから、免許更新時における高齢者講習等により効果的な教育を進め、運転に不安を有する高齢者等へ運転免許証の返納を促すなど、高齢運転者対策の充実を図る必要がある。
- 交通事故抑止のため、交通事故の発生実態等の分析による効果的な取締りを推進するとともに、あおり運転、飲酒運転、速度超過、運転中のスマートフォン等の使用によるながら運転、駐車違反等の交通事故につながる悪質性や危険性、迷惑性の高い違反に対して取締りを強化する必要がある。
- 自動車メーカー等による自動運転技術等の開発により、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置、定速走行・車間距離制御装置など、人による運転ミスを防ぐための技術が実用化されている。これら安全運転支援システムについて、さらなる活用を図る必要がある。

<主な意見等>

- ・ 初心者も高齢者も事故をおこさないようにどうすれば良いか、法規・技術もあわせて再点検すべき
- ・ 高齢者が運転する自動車がアクセルとブレーキを踏み間違いにより、重大な事故につながっていることから対策が必要
- ・ スマホ等の使用による「ながら運転」の取締りや交通事故分析システムを活用した事故防止の取組が必要

ウ 交通環境の整備

- 兵庫県内の道路形状別では、平成21年から平成30年までの過去10年を見ると、「交差点」（交差点付近を含む）における事故が最も多いことから、道路管理者とも連携しながら、事故の多い交差点について道路の改善が必要である。また、通学路における見

童等の安全確保を図るための対策を推進する必要がある。

- 近年、交通安全施設等の老朽化が課題となっている。特に信号機の整備については、地域の交通環境に応じた見直しを図り、適切な整備を進めるとともに、全国的に台風等による大規模な停電が発生していることから、災害時に備えた取組が必要である。

<主な意見等>

- ・ 事故の多い交差点について、道路の改善が必要
- ・ 信号機の整備にあたっては、必要なところへの整備やLED化が必要
- ・ 災害時に備えた交通安全施設の整備が必要

エ 交通事故被害者等への支援

- 交通事故により被害者及びその家族又は遺族は、体や心に深い傷を負うだけでなく、経済的にも大きな打撃を受ける場合がある。また、核家族化や都市化の進行に伴い、家族や地域からの支援を受けることが困難となってきたことから、公的な交通事故被害者等への支援の充実が求められている。

<主な意見等>

- ・ 交通犯罪等による被害者支援が必要

(2) 課題解決に向けた施策の方向性

ア 交通弱者に対する安全確保

歩行者が交通事故に巻き込まれないように、死者数の多い高齢者に対しては、交通安全教室やイベント、医療機関、福祉施設等において、交通ルール遵守の働きかけ等の啓発活動や、身体機能の変化による影響を理解するためにシミュレータ等の機材を活用し、体験型の交通安全教育を積極的に実施する必要がある。

子どもに対しては幼稚園・保育所、学校等において、学校やPTA等と連携しながら年齢に応じた交通安全教育を積極的に実施する必要がある。また、学校や道路管理者等と連携して通学路の定期的な点検等により、道路交通環境の整備につなげるとともに、通学路の危険箇所に基づく具体的な交通安全教育を推進する必要がある。

イ 安全運転の確保

安全運転の確保のためには、まずは運転免許の取得又は更新時において、安全運転に関する知識や技能等の習得のための講習内容及び講習方法の見直しや教習内容及び技法の充実等による充実を図る必要がある。高齢運転者に対しては、認知機能検査又は臨時認知機能検査による運転者の状況把握に努め、検査結果に応じたきめ細やかな高齢者講習の実施や安全

運転に支障がある者に対する運転免許の取消等を行うとともに、自主返納した者への支援について関係機関や団体等に働きかけるなど、運転に不安を持つ高齢者等が自主返納しやすい環境整備に向けた取組を進める必要がある。

また、交通指導取締りは交通事故抑止につながることから、生活道路や通学路等における可搬式速度違反自動取締装置の活用や、他府県の事例も研究しながら新たな交通事故分析システムの導入などにより、悪質性や危険性、迷惑性の高い違反に対する積極的な取締りを進めるべきである。

さらに、来年 11 月以降、国産の新型車から段階的に自動ブレーキの搭載が義務づけられるが、このような先進技術について広く周知を行うなど、普及に向けた取組を推進する必要がある。

ウ 交通環境の整備

交通の安全性と円滑性を確保するため、道路管理者とも連携しながら地域の交通環境に応じた対応が必要となる。死亡事故の多い歩行者の安全確保を図るため、市街地等の生活道路におけるゾーン 30 の整備等を推進するとともに、事故件数の多い交差点の計画的な改善を図る必要がある。また、通学路では、昨年 5 月に発生した大津園児死傷事故を受けて実施した安全点検の結果を踏まえた危険な交差点への防護柵の設置等、しっかりと予算確保を行った上で、計画的に整備を進める必要がある。

エ 交通事故被害者等への支援

交通事故は突然発生し、被害者本人だけでなくその家族や遺族など多くの関係者に対しても大きな影響を与えることとなる。事故による後遺症を負った被害者本人や身近な人を失った遺族にとって、非常に大きな心の傷を負うとともに、自動車損害賠償保障制度等により一定の金銭的な補償はされるものの、受けた損害を回復するためには大変な苦勞を伴う。

そのため、医療や福祉、自助グループなどの関係機関や団体との連携によるメンタルケアの充実に加え、経済的な影響がないよう補償等の充実を図る必要がある。

