

愛知県の高齢者の交通安全対策グランドデザイン（概要版）¹

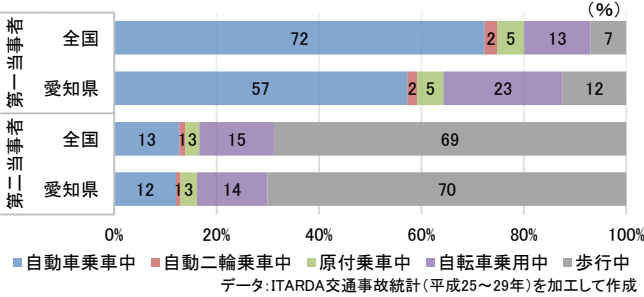
資料4・1

高齢社会が急激に進展する中、高齢者の交通事故死者数の継続的な減少を図るためには、65歳以上の高齢者の交通安全対策を現在の取組を踏まえながら統一的な構想の下で進めていく必要があります。そこで愛知県における高齢者の交通安全対策にかかるグランドデザインを策定したものです。

高齢者の交通事故の特徴

○愛知県では歩行中、自転車乗用の死亡事故が多くなっています。

○高齢者の当事者別交通事故死者構成率（平成25～29年の平均）（%）

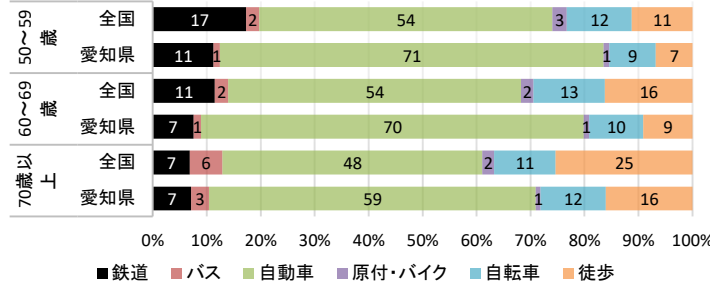


→安心して歩ける・自転車に乗れる環境が求められています

高齢者の運転・移動に関する特性

○愛知県の高齢者は自動車で移動している方が多くなっています。

○高齢者の移動手段（交通手段分担率）（%）



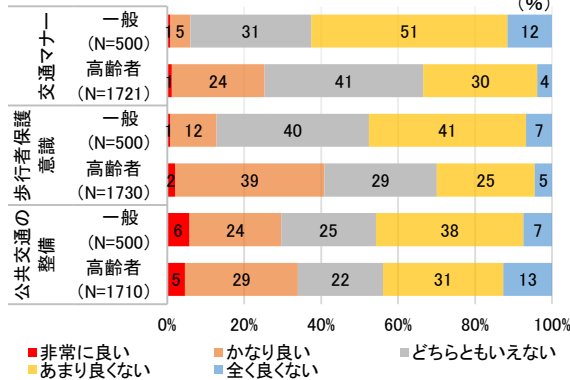
→車に乗らない方、乗らざるをえない方、双方に向けた対策が求められています

交通安全にかかる県民意識の現状

○「交通マナー」「歩行者保護意識」は、一般（65歳未満）において、「公共交通の整備」は高齢者・一般双方において評価が低くなっています。

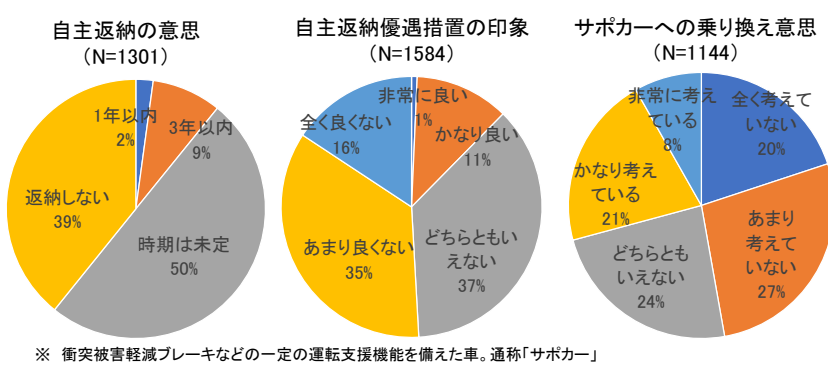
○多くの高齢者が運転免許自主返納の意思を示していますが、返納後の優遇措置に対する評価は低くなっています。また、高齢者の約半数は事故抑止の効果が期待できる安全運転サポート車[※]への乗り換えに肯定的ではありません。

○住んでいる地域の印象



→一般ドライバーのマナー・歩行者保護意識の向上、公共交通の整備推進策が重要になっています

○高齢者の運転免許自主返納・サポカーに対する意識

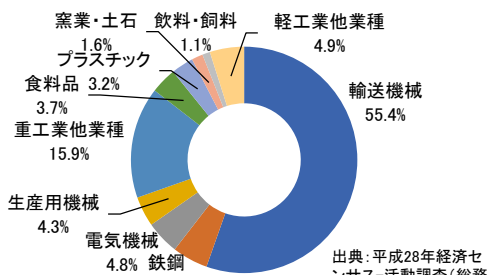


→自主返納の促進、サポカーの普及促進に向けた対策が重要になっています

愛知県の特徴

○愛知県は交通安全と関わりが強い輸送機械関連企業の経済活動によって支えられています。

○愛知県の業種別製造品出荷額

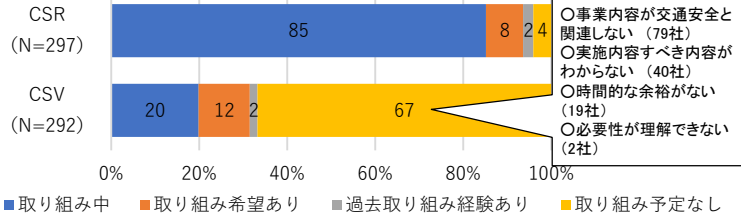


→交通事故抑止に企業の取組が重要になっています

県内企業の交通安全の取組状況

○県内の企業の多くは交通安全の向上に貢献するCSR^{※1}に取り組んでいますが、交通安全の価値を創造するCSV^{※2}に取り組む企業は多くありません。

○県内企業の交通安全に関する取組



※1 企業が事業活動を行なうだけでなく、環境に配慮した活動、社会貢献活動など本来事業そのものとは異なる活動を通して、地域社会と共存し、社会に貢献すること。
 ※2 企業が企業の持つ強み（経営資源・専門性等）を活かし、社会のニーズを満たしたり社会問題を解決したりすることで社会的価値を創造し、同時に企業価値や競争力を高めること。

→CSR・CSVの実施に向けた支援策が重要になっています

グランドデザインの4つの基本方針

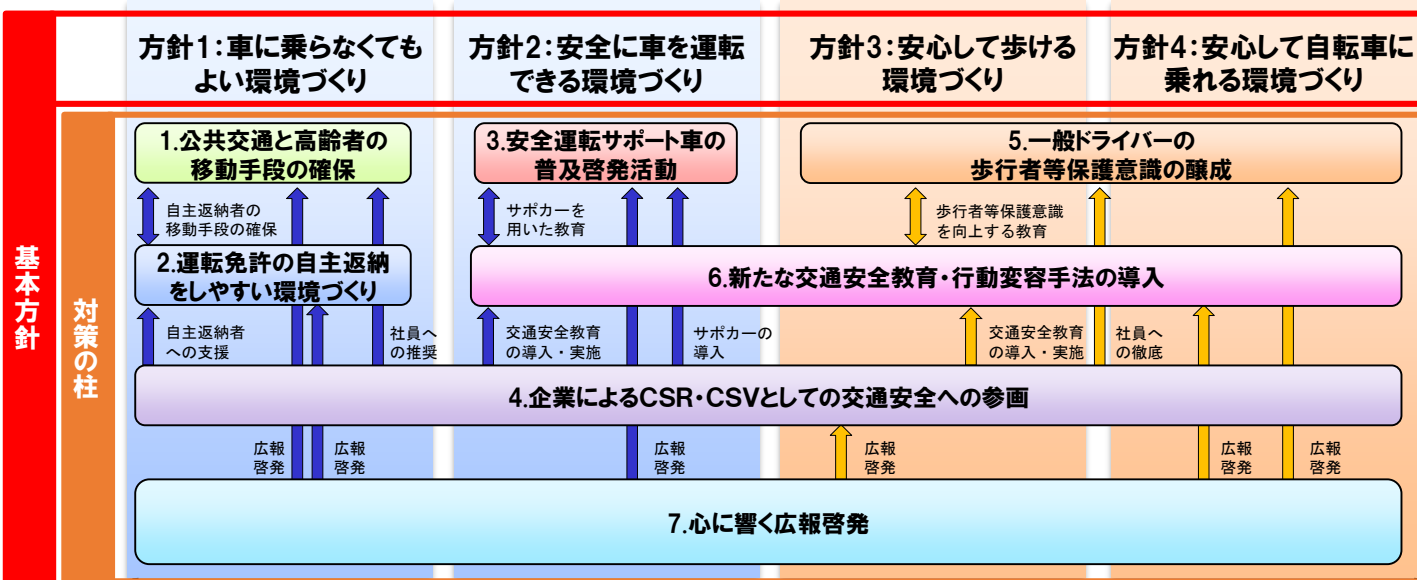
愛知県の現状、県民・企業意識を踏まえ、方針1「車に乗らなくてもよい環境づくり」、方針2「安全に車を運転できる環境づくり」、方針3「安心して歩ける環境づくり」、方針4「安心して自転車に乗れる環境づくり」をグランドデザインの基本方針に設定します。また、高齢者の関係する死亡・重傷事故の特徴と移動の特徴※を踏まえ、地域別に重視すべき4つの基本方針を次のように整理します。この整理を参考に、各地域での対策を推進します。

地域	4つの基本方針	方針1: 車に乗らなくてもよい 環境づくり	方針2: 安全に車を 運転できる 環境づくり	方針3: 安心して 歩ける 環境づくり	方針4: 安心して自転車 に乗れる 環境づくり
名古屋市				◎	◎
津島・海部(津島市、愛西市、弥富市、あま市、大治町、蟹江町、飛鳥村)		○	○		◎
尾張西部(一宮市、稲沢市、清須市)				○	◎
尾張北部(犬山市、江南市、小牧市、岩倉市、北名古屋市、大口町、扶桑町)				○	◎
春日井(春日井市、豊山町)		◎	◎	○	○
瀬戸(瀬戸市、尾張旭市)		○	○	◎	
知多(半田市、常滑市、東海市、大府市、知多市、阿久比町、東浦町、南知多町、美浜町、武豊町)		○	○	◎	
豊田(豊田市、日進市、みよし市、長久手市、東郷町)		◎	◎	○	
西三河(岡崎市、碧南市、刈谷市、安城市、西尾市、高浜市、豊明市、知立市、幸田町)		○	○	◎	○
東三河(豊橋市、豊川市、蒲郡市、新城市、田原市)		○	○	○	○
北設楽(設楽町、東栄町、豊根村)		◎	◎	○	

※地域ごとに自動車、自転車、歩行者の各当事者に関し、
・高齢者の死亡、重傷事故に占める割合
・高齢者の交通手段としての分担率
について点数化し、点数の合計により「◎＝特に重視すべき」、「○＝重視すべき」とした。

グランドデザインの7つの対策の柱

高齢者の交通安全にかかる愛知県の現状を踏まえ、「高齢者の関係する交通事故を1件でも多く減少させる」ことを目標に7つの対策の柱を設定し、2030年までを推進期間としてグランドデザインに示す対策を推進していきます。



目標

高齢者の関係する交通事故を1件でも多く減少させる(実現可能な取組から速やかに実施)
(愛知県交通安全計画をサポート)

対策の内容

7つの対策の柱それぞれにおいて、その方針、内容、具体的対策を整理します。これらの対策について、産官学が協力・連携しながら取り組んでいきます。

1.公共交通等と高齢者の移動手段の確保

公共交通に代表される代替交通手段について、高齢者が使いやすい環境をつくり上げるための取組を支援します。

方針	内容	具体的対策
地域公共交通の維持・活性化	自動車依存が顕著な地域において代替となる交通手段の維持・活性化を目指す	1-1 乗合タクシー活用検討・支援 1-2 スクールバス・企業送迎バスの乗合転用 1-3 小型モビリティ等を活用した地域での助け合い
モビリティマネジメント※の推進	自発的に自動車から他の交通手段に切り替えるための情報提供、行動計画作成、機会の提供を行う	1-4 公共交通の乗り方教室の開催 1-5 公共交通利用と健康向上の関係性の情報提供

※1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策

1-1 乗合タクシー活用検討・支援

○兵庫県たつの市では、乗合タクシー「あかねちゃん」を運行しており、他の人も乗り合って指定された目的地まで移動できる



出典: たつの市HP

1-4 公共交通の乗り方教室の開催

○岡山電気軌道株式会社では、高齢者向けバスの乗り方教室を開催し、高齢者の安全で健康な生活を支援している



出典: 中国運輸局 岡山運輸支局

2.運転免許の自主返納をしやすい環境づくり

運転免許自主返納後の移動支援の充実とともに、自身の運転能力について「気づき」を与える場を提供します。

方針	内容	具体的対策
自主返納後の優遇措置の周知・拡充	自主返納後の多様な側面からの支援について、高齢者への周知およびその拡充を図る	2-1 自治体等と連携した優遇措置周知の徹底 2-2 自主返納時の魅力的な優遇措置の拡充
運転をつづけるデメリット・運転をやめるメリットの周知	自主返納を促すための情報提供、機会の提供を行う	2-3 運転継続の経済的(維持コスト)心理的(めんどくさい)負担に関するリーフレットの作成 2-4 運転能力診断機会の支援 2-5 運転免許返納のイメージを変える取組(運転卒業イベントの開催等)

2-1 自治体等と連携した優遇措置周知の徹底

○愛知県警や自治体では、多様な「運転免許返納」自主返納支援制度を用意している

市町村	対象・支援内容(一例)
一宮市	対象者 : 70歳以上 支援内容 : コミュニティバスの回数券又はICカード(マナカ)(2,000円分)、反射材セット贈呈
安城市	対象者 : 75歳未満の方 支援内容 : 返納日から2年分のあんくるバス(コミュニティバス)無料乗車券の交付
高浜市	対象者 : 満65歳以上 支援内容 : 市内商店振興会加盟店で利用できる金券2千円分贈呈

※平成31年1月現在

2-5 運転免許返納のイメージを変える取組

○警視庁田園調布警察署では、運転免許返納のイメージを変えるための「運転卒業証書授与式」を開催している



出典: 警視庁広報課

3.安全運転サポート車の普及啓発活動

高齢者に向けた安全運転サポート車(サポカー)普及のための啓発活動に取り組みます

方針	内容	具体的対策
サポカーに関する情報の周知	サポカーの機能や事故抑制効果、優遇措置(保険等)、機能上の留意点等に関する情報提供を行う	3-1 サポカーに関するリーフレットの作成・配布 3-2 サポカー体験会の開催 3-3 高齢者講習等におけるサポカーに関する情報提供
サポカー優遇措置の検討	高齢者を対象としたサポカーの購入補助や税制優遇等の検討を行う	3-4 自治体による購入補助制度の検討・周知

3-2 サポカー体験会の開催

○様々な警察施設でサポカーの試乗会を開催している



出典: 警察庁資料

3-4 自治体による購入補助制度の検討・周知

○石川県では県内在住の満70歳以上のドライバーで、安全運転講習を受けた方を対象に、サポカーの購入補助が実施されている



出典: 石川県HP

4.企業によるCSR・CSVとしての交通安全への参画

企業が実施するCSR※1・CSV※2による高齢者の交通安全に資する取組を促します。

方針	内容	具体的対策
社員向け交通安全教育の促進支援	社員に対する交通安全教育を促進させる多様な観点からの仕組みを提供	4-1 社員向け交通安全教育の効果(経済的・社会的)の試算とその周知
社用車等への先進安全技術の取り付け・更新支援	社用車、社員通勤車等にドライブレコーダー・衝突被害軽減ブレーキ等の設置を促す仕組みを提案	4-2 サポカー等への切り替えの経済効果試算と周知 4-3 サポカー等への切り替えにおける補助の検討
交通安全CSR・CSV実現のための支援	企業に対し交通安全にかかるCSR・CSVの取組を促すための多様な支援を実施	4-4 交通安全CSR・CSVの周知・啓発のためのリーフレット作成 4-5 産学連携による交通安全ビジネスモデルコンペの開催支援

4-4交通安全CSR・CSV周知・啓発のためのリーフレット作成

- 愛知県は交通事故死者数14年連続ワースト1を返上するために、「交通事故ゼロの世界」を目標に掲げ、2016年に“AICHI 脱ワースト”交通安全キャンペーンがスタートした
- 中日新聞社が主催し、他に民間企業99社が共催者・サポーターとして活動している(2018年12月時点)



出典: “AICHI 脱ワースト”交通安全キャンペーンHP

※1 企業が事業活動を行なうだけでなく、環境に配慮した活動、社会貢献活動など本来事業そのものとは異なる活動を通して、地域社会と共存し貢献すること。
 ※2 企業が企業の特長(経営資源・専門性等)を活かし、社会のニーズを満たしたり社会問題を解決したりすることで社会的価値を創造し、同時に企業価値や競争力を高めること。

5.一般ドライバーの歩行者等保護意識の醸成

一般ドライバーに対して歩行者・自転車等への保護意識の醸成を図ります。

方針	内容	具体的対策
歩行者等保護活動の普及支援	他車のモデルとなる歩行者・自転車等を意識した運転を行う一般ドライバーを増やすための取組を支援	5-1 歩行者・自転車等保護活動を対外的に知らせるステッカー等の配布 5-2 歩行者・自転車等保護実施状況評価・表彰制度の創設
講習等における歩行者等保護教育の強化	講習の機会を通じて歩行者・自転車等保護の教育を実施	5-3 免許更新時における歩行者・自転車等保護に関する教育の実施
歩行者等保護に関する啓発の推進	多様なメディアを通じて歩行者・自転車等保護の実態や重要性について県民に周知・モニタリング	5-4 歩行者・自転車等保護に関する県政世論調査等を通じたモニタリングの実施・結果の周知 5-5 HP・SNSを通じた啓発活動

5-1歩行者・自転車等保護活動を対外的に知らせるステッカー等の配布

- 豊田市では「交通事故死”全国ワースト1位”返上を豊田市から！」をスローガンに「速度遵守」「ハイビームの活用」「歩行者優先」の3項目を実践する「歩行者保護モデルカー」活動を実施している



出典: 豊田市HP

6.新たな交通安全教育・行動変容手法の導入

これまでの手法にとらわれない、新たな交通安全教育手法の導入を目指します。

方針	内容	具体的対策
先進技術を活用した交通安全教育の実施	近年普及の進むドライブレコーダー・VR(仮想現実)機材など多様な先進技術を交通安全教育に応用	6-1 ドライブレコーダーを活用した交通安全教育の拡充 6-2 VRを活用した参加体験実践型教育の検討
ナッジ※等を用いた行動変容手法の検討	自発的に無理なく安全な行動を取ることを促す取組を実施	6-3 自転車や歩行者の安全な行動を促す法定外表示の整備推進の検討 6-4 安全運転をした際に相手を含めたり、SNS等で「いいね！」を送るなどの活動を実施

※強制することなく自発的に人々の行動を変容させるアプローチ手法

6-2 VRを活用した参加体験実践型教育の検討

- 愛知県豊田では、360度VR映像を活用した「VR交通安全教育用シミュレータ」を用いた交通安全教育を実施している



6-3 自転車や歩行者の安全な行動を促す法定外表示の整備推進検討

- 自転車の走行空間を示す矢羽根(法定外表示)を整備して、自転車の通行部分を明らかにしている



出典: 豊田市HP

7.心に響く広報啓発

高齢者やその家族の心に響くような広報啓発に取り組みます

方針	内容	具体的対策
高齢者の心理・行動パターンを想定した広報方法の検討	高齢者が普段気づいていない不安全行動や心理パターンについて提示する機会を創出	7-1 高齢者が陥りがちな行動を啓蒙するCM等の作成 7-2 お孫さんと参加する交通安全教室の開催 7-3 事故で家族を亡くした方による手記の朗読会の開催

7-2 お孫さんと参加する交通安全教室の開催

- 小牧市では小牧市自動車学校の開放日を利用して、お孫さんとの歩行コンテストを実施している



出典: 小牧市HP

交通事故の特徴と対策の柱

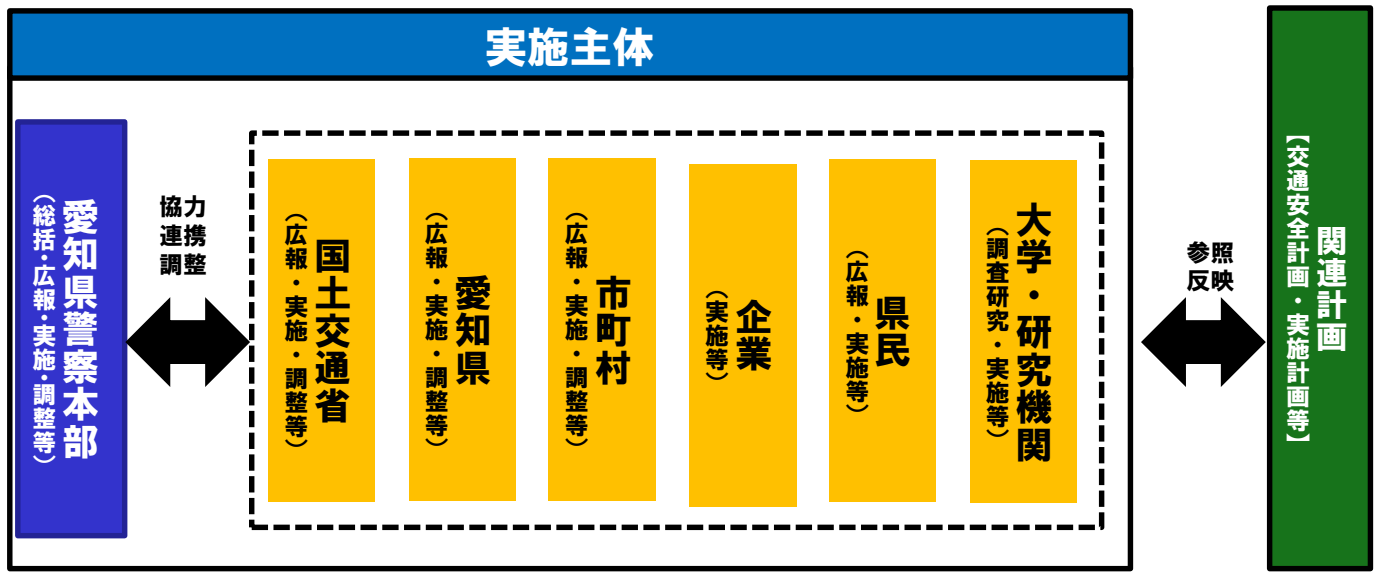
高齢者の関係する死亡・重傷事故の特徴と対策の柱の関係を次のように整理します。この整理を参考に、より効果が期待できる適材適所の対策を推進していきます。

当事者 (一当・二当) 事故類型	乗用車乗車中						自転車乗用中					歩行中				
	第一当事者		第二当事者				第一当事者		第二当事者			第二当事者				
	人対車両	車両相互	人対車両	車両相互	車両相互	車両相互	人対車両	車両相互	車両相互	車両相互	人対車両	車両相互				
対策の柱	横断歩道横断中	その他横断中	追突	右左折時	正面衝突	出会い頭衝突	車両単独	右左折時	正面衝突	出会い頭衝突	車両単独	追突	右左折時	出会い頭衝突	横断歩道横断中	その他横断中
1. 公共交通と高齢者の移動手段の確保※1	■															
2. 運転免許の自主返納をしやすい環境づくり※1																
3. 安全運転サポート車の普及啓発活動※2																
4. 企業によるCSR・CSVとしての交通安全への参画※3																
5. 一般ドライバーに対する歩行者等保護意識の醸成※4																
6. 新たな交通安全教育手法・行動変容手法の導入※5																
7. 心に響く広報啓発※6																

- ※赤枠は特に高齢者において件数の多い交通事故
- ※1: 自動車運転する高齢者が減少することにより、乗用車乗車中の交通事故を減少
- ※2: 衝突被害軽減ブレーキ等により、正面衝突等を除く乗用車乗車中の交通事故を減少
- ※3: 様々なCSR・CSV活動により、県民意識・道路の安全性が向上し、全般的に交通事故を減少
- ※4: 歩行者・自転車保護意識を向上させることにより、第二当事者の自転車乗用中、歩行中の交通事故を減少
- ※5: 交通安全教育等により高齢者の交通安全を高め、全般的に交通事故を減少
- ※6: 広報啓発により高齢者の交通安全に対する意識・行動を向上させ、全般的に交通事故を減少

ランドデザインの推進体制

本ランドデザインは各対策の実施主体となる機関の主導の下、速やかに実現に向けた検討を進めていくとともに、愛知県警察本部は、その確実な推進に向けて、全体統括をしながら各対策の広報、実施を行いつつ、関係機関との協力、連携、調整を継続的に行っていきます。



※()内は主な役割
 ※「県民」は、愛知県シルバー人材センター連合会をはじめとする各種高齢者関係団体を含む