

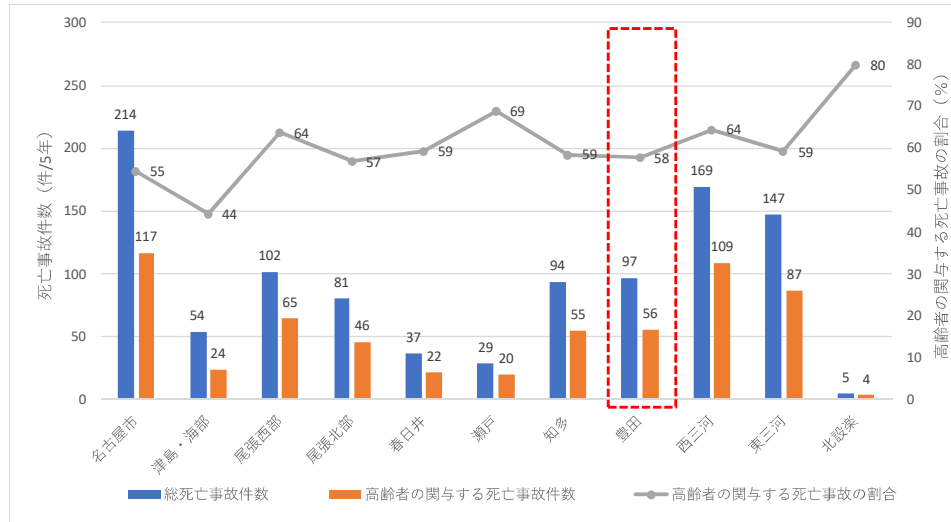
高齢者の交通安全対策 グランドデザイン策定に向けた 調査研究事業

主席研究員 三村泰広

※本研究は愛知県警察本部「高齢者の交通安全対策グランドデザイン策定に向けた調査研究事業」の成果の一部です
※本研究における「高齢者」は特に断りがない限り「65歳以上」としています

交通事故件数（地域別）

- 死亡事故件数は、名古屋市、西三河、東三河が多い
○豊田では高齢者の関与する死亡事故が58%を占めている

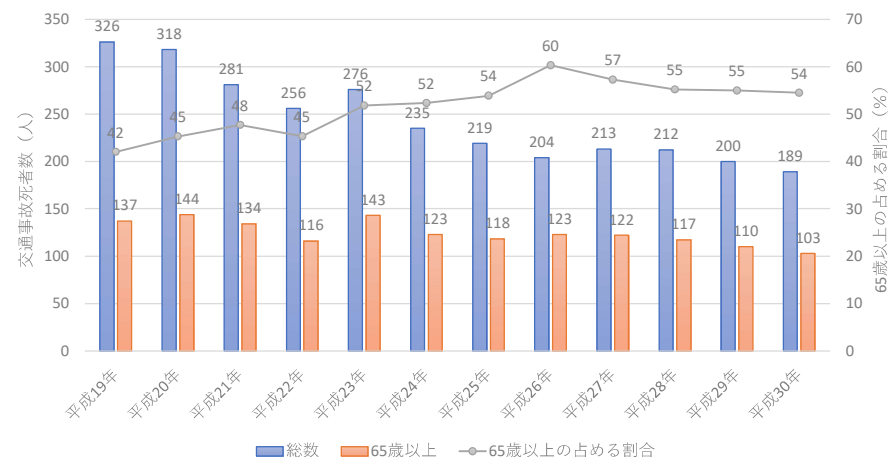


データ：愛知県警交通事故データ(平成25年～平成29年)

交通事故死者数（愛知県）

- 交通事故死者数は減少傾向にある一方、交通事故死者数全体に占める高齢者の割合は増加・横ばい傾向

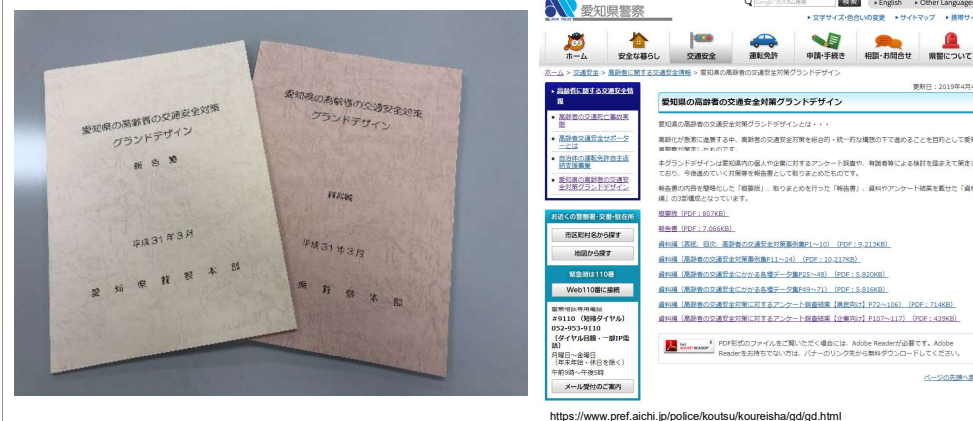
＜交通事故死者数の推移＞



データ：第10次愛知県交通安全計画、ITARDA交通事故統計、愛知県人口統計を加工して作成

背景と目的

- 高齢者の交通事故死者数を継続的に減少させるためには、高齢者の交通安全対策を総合的・統一的な構想の下で進めていく必要
- 愛知県警察本部では「高齢者の交通安全対策グランドデザイン」を策定し、全国に先駆けて高齢者の交通事故抑止にかかる対策の方向性を明示



本日の報告

<目的1>

愛知県の高齢者の交通安全対策グランドデザインの概要について紹介

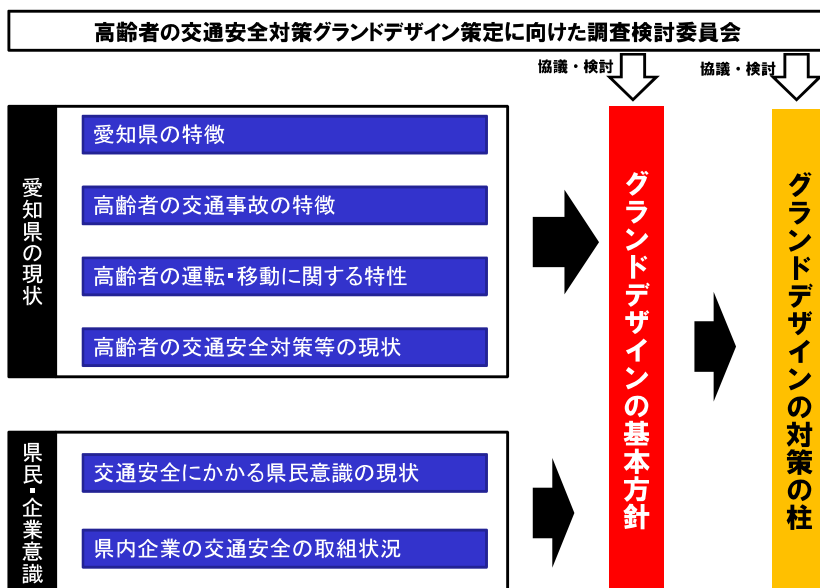
<目的2>

愛知県の高齢者の交通安全対策グランドデザインにおいて明示される「豊田」の位置づけの紹介とともに、豊田市の交通事故の詳細傾向について紹介

<目的3>

グランドデザインを通じて今後豊田においてより推進すべき対策について明示

グランドデザインの検討の流れ

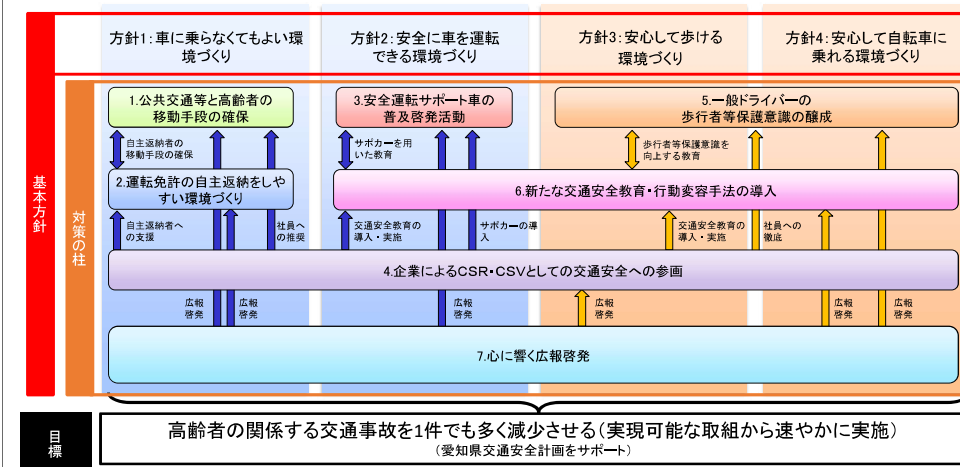


<目的1>

愛知県の高齢者の交通安全対策グランドデザインの概要について紹介

グランドデザインの基本方針と対策の柱

○「車に乗らなくてもよい環境づくり」から「安心して自転車に乗れる環境づくり」までの4つの基本方針をもとに、「高齢者の特徴」、「愛知県の高齢者交通事故の特徴」、「愛知県の高齢者の移動の特徴」、「愛知県の地域的特徴」、県民、県内企業の意識を踏まえ、以下のような7つの方向性の柱を設定



<目的2> 「豊田」の位置づけの紹介と 豊田市の交通事故の傾向

高齢者の当事者別死亡・重傷事故

- 高齢者が第一当事者の場合、豊田地域では乗用車乗車中、貨物車乗車中の割合が高い
- 高齢者が第二当事者の場合、豊田地域では歩行中、乗用車乗車中の割合が高い

当事者 地域	高齢者が第一当事者の死亡・重傷事故の地域別割合							高齢者が第二当事者の死亡・重傷事故の地域別割合						
	件数 (件/5年)	乗用車 乗車中	貨物車 乗車中	二輪車 乗車中	自転車 乗用中	歩行中	その他	件数 (件/5年)	乗用車 乗車中	貨物車 乗車中	二輪車 乗車中	自転車 乗用中	歩行中	その他
名古屋市	366	58%	10%	2%	20%	9%	1%	502	11%	2%	6%	28%	53%	0%
津島・海部	96	52%	19%	8%	21%	0%	0%	96	10%	5%	13%	40%	32%	0%
尾張西部	131	39%	18%	5%	30%	8%	0%	166	12%	3%	5%	35%	45%	0%
尾張北部	107	39%	9%	8%	42%	2%	0%	124	23%	4%	7%	18%	48%	0%
春日井	58	78%	7%	0%	15%	0%	0%	76	16%	3%	11%	25%	43%	2%
瀬戸	38	68%	13%	8%	11%	0%	0%	45	27%	2%	9%	7%	55%	0%
知多	125	53%	22%	10%	9%	5%	1%	124	11%	1%	13%	18%	57%	0%
豊田	146	63%	15%	5%	10%	6%	1%	146	21%	6%	10%	14%	49%	0%
西三河	263	48%	19%	10%	19%	3%	1%	271	15%	5%	8%	19%	53%	0%
東三河	216	47%	19%	9%	17%	7%	1%	175	15%	5%	8%	22%	50%	0%
北設楽	14	43%	36%	14%	7%	0%	0%	5	40%	20%	0%	0%	40%	0%

※網掛け：当該事象の占める割合によって以下のように色付け 黒色：75%以上、赤色：60%～75%、橙色：60～45%、黄色：30～45%、肌色：15～30%

対象地域の区分け

- 第5回中京都市圏パーソントリップ調査における区分けによる地域別傾向を整理
- 豊田は豊田市、日進市、みよし市、長久手市、東郷町を圏域として整理

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、飛島村）
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）



出典：第5回中京都市圏
パーソントリップ調査

地域別の現状（高齢者の利用交通手段）

- 名古屋市以外は「自動車」を利用交通手段としている方が非常に多い
- 豊田と北設楽は自動車の分担率が75%を超えるなど、自動車に依存した交通手段となっている

交通手段 地域	公共交通 (バス・鉄道)	自動車	原付・バイク	自転車	徒歩
名古屋市	25%	39%	0%	13%	20%
津島・海部	3%	64%	1%	18%	12%
尾張西部	3%	63%	1%	18%	12%
尾張北部	3%	63%	0%	18%	14%
春日井	5%	65%	0%	11%	16%
瀬戸	5%	69%	1%	5%	17%
知多	3%	72%	2%	7%	15%
豊田	4%	77%	1%	4%	13%
西三河	3%	69%	1%	11%	15%
東三河	3%	72%	2%	9%	13%
北設楽	2%	77%	0%	2%	18%

※70歳以上の利用交通手段

※網掛け：当該事象の占める割合によって以下のように色付け 黒色：75%以上、赤色：60%～75%、橙色：60～45%、黄色：30～45%、肌色：15～30%

データ：中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年）より作成

地域別対策の方向性（基本方針）

- 地域別に重視すべき対策の基本方針について、高齢者の関与する死亡・重傷事故の特徴と移動の特徴から整理
- 豊田では「車に乗らなくてもよい環境づくり」「安全に車を運転できる環境づくり」が特に重視すべき方針として整理

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※1	方針2: 安全に車を運転できる環境づくり※1	方針3: 安心して歩ける環境づくり※2	方針4: 安心して自転車に乗れる環境づくり※3
地域				
名古屋市			◎	◎
津島・海部	○	○		◎
尾張西部			○	◎
尾張北部			○	◎
春日井	◎	◎	○	○
瀬戸	○	○	◎	
知多	○	○	◎	
豊田	◎	◎	○	
西三河	○	○	◎	○
東三河	○	○	○	○
北設楽	◎	◎	○	

※高齢者の当事者別死亡・重傷事故、および高齢者の交通手段分担率の占める割合によって以下のように点数化：75%以上＝8点、45～74%＝4点、15～44%＝2点
 ※1: 事故の「自動車乗車中」（第一当事者）、交通手段分担率の「自転車」において、合計点が10点以上＝◎（特に重視すべき）、8点＝○（重視すべき）
 ※2: 事故の「歩行中」（第二当事者）、交通手段分担率の「徒歩」において、合計点が6点以上＝◎（特に重視すべき）、4点＝○（重視すべき）
 ※3: 事故の「自転車乗車中」（第一・第二当事者）、交通手段分担率の「自転車」において、合計点が6点以上＝◎（特に重視すべき）、4点＝○（重視すべき）

高齢者が第一当事者の事故類型別死亡・重傷事故発生割合（自転車）

○自転車乗用中の場合、豊田では出会い頭衝突事故で比較的第一当事者となりやすい

事故類型 地域	自転車乗用中									
	件数 (件/5年)	横断歩道 横断中	人対車両 その他 横断中	その他	追突	右左折時	正面衝突	出会い頭衝突	その他	車両単独
名古屋市	74	0%	0%	3%	1%	4%	1%	68%	7%	16%
津島・海部	20	0%	0%	0%	0%	0%	0%	85%	10%	5%
尾張西部	40	0%	0%	0%	3%	3%	0%	65%	15%	15%
尾張北部	45	0%	0%	0%	0%	7%	0%	78%	13%	2%
春日井	9	0%	0%	0%	0%	22%	0%	67%	0%	11%
瀬戸	4	0%	0%	0%	0%	25%	0%	50%	0%	25%
知多	11	0%	0%	0%	0%	0%	0%	46%	27%	27%
豊田	14	0%	0%	0%	0%	7%	0%	72%	7%	14%
西三河	50	0%	0%	0%	0%	10%	4%	68%	14%	4%
東三河	37	0%	0%	0%	0%	5%	3%	54%	11%	27%
北設楽	1	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%

※網掛け: 当該事象の占める割合によって以下のように色付け 黒色: 75%以上、赤色: 60%～75%、橙色: 60～45%、黄色: 30～45%、肌色: 15～30%

高齢者が第一当事者の事故類型別死亡・重傷事故発生割合（乗用車）

○乗用車乗車中の場合、豊田では右左折時、出会い頭衝突事故で比較的第一当事者となりやすい

事故類型 地域	乗用車乗車中									
	件数 (件/5年)	横断歩道 横断中	人対車両 その他 横断中	その他	追突	右左折時	正面衝突	出会い頭衝突	その他	車両単独
名古屋市	211	16%	9%	12%	4%	22%	1%	21%	7%	8%
津島・海部	50	8%	6%	8%	4%	18%	6%	26%	18%	6%
尾張西部	50	8%	6%	20%	4%	16%	2%	28%	4%	12%
尾張北部	41	10%	12%	10%	5%	12%	5%	26%	10%	10%
春日井	45	7%	4%	9%	4%	20%	0%	38%	13%	5%
瀬戸	26	19%	8%	8%	4%	0%	0%	23%	4%	34%
知多	66	14%	9%	16%	2%	14%	4%	12%	15%	14%
豊田	92	4%	10%	10%	4%	21%	12%	17%	9%	13%
西三河	127	9%	6%	9%	3%	16%	5%	36%	3%	13%
東三河	102	4%	11%	8%	4%	16%	9%	23%	6%	19%
北設楽	6	0%	17%	0%	0%	17%	33%	0%	0%	33%

※網掛け: 当該事象の占める割合によって以下のように色付け 黒色: 75%以上、赤色: 60%～75%、橙色: 60～45%、黄色: 30～45%、肌色: 15～30%

高齢者が第二当事者の死亡・重傷事故発生割合

- 歩行中の場合、豊田では横断歩道横断中、その他横断中、その他が3割程度ずつ発生
- 自転車乗用中の場合、豊田では出会い頭、右左折時で多く発生

事故類型 地域	歩行中				自転車乗用中					
	件数 (件/5年)	横断歩道 横断中	人対車両 その他 横断中	その他	件数 (件/5年)	追突	右左折時	正面衝突	出会い頭衝突	その他
名古屋市	265	38%	27%	35%	138	1%	30%	1%	53%	15%
津島・海部	31	32%	42%	26%	38	3%	34%	3%	47%	13%
尾張西部	74	15%	32%	53%	58	9%	17%	2%	58%	14%
尾張北部	60	29%	38%	33%	22	5%	5%	5%	68%	17%
春日井	33	30%	49%	21%	19	5%	64%	0%	26%	5%
瀬戸	25	32%	48%	20%	3	67%	0%	0%	0%	33%
知多	71	39%	33%	28%	22	5%	36%	0%	36%	23%
豊田	72	31%	32%	37%	20	0%	30%	5%	55%	10%
西三河	144	32%	35%	33%	51	4%	31%	2%	51%	12%
東三河	88	26%	41%	33%	39	3%	26%	5%	56%	10%
北設楽	2	0%	100%	0%	0	—	—	—	—	—

※網掛け: 当該事象の占める割合によって以下のように色付け 黒色: 75%以上、赤色: 60%～75%、橙色: 60～45%、黄色: 30～45%、肌色: 15～30%

地域別事故の特徴のまとめ

○地域別の事故の特徴より、地域別の効果的な対策について整理

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						第一当事者				第二当事者		第二当事者		
	人対車両		車両相互			車両単独	車両相互			車両単独	車両相互			人対車両	
	横断歩道横断中	その他横断中	右左折時	正面衝突	出会い頭衝突		右左折時	正面衝突	出会い頭衝突		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
地域	名古屋市	○		○		○			○	○		○	○	○	○
	津島・海部			○		○			○			○	○	○	○
	尾張西部			○		○			○	○		○	○	○	○
	尾張北部					○			○				○	○	○
	春日井			○		○		○	○			○	○	○	○
	瀬戸	○				○	○		○	○	○			○	○
	知多								○	○		○	○	○	○
	豊田			○		○			○			○	○	○	○
	西三河			○		○			○			○	○	○	○
	東三河			○		○	○		○	○		○	○	○	○
	北設楽		○	○	○	○		○							○

※○：各道路形状において状態・当事者別で高い割合（15%以上）を占める事故類型

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

対策の柱	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							第一当事者				第二当事者			第二当事者	
		人対車両		車両相互					車両相互				車両相互			人対車両	
		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. 公共交通等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																	

※1：自動車を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が削減
 ※2：衝突被害軽減ブレーキ等により、正面衝突を除く乗用車乗車中の交通事故が削減
 ※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、全般的に交通事故が削減
 ※4：歩行者・自転車保護意識が向上することにより、第二当事者の自転車乗用中、歩行中の交通事故が削減
 ※5：交通安全教育等により高齢者の交通安全が高まり、全般的に交通事故が削減
 ※6：広報啓発により高齢者の交通安全に対する意識・行動が向上し、全般的に交通事故が削減

<目的3>

対策の柱を踏まえた、今後豊田において推進すべき対策について

交通事故の特徴と対策の柱

○豊田の事故傾向を踏まえ、特に対策を検討すべき柱について整理

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						第一当事者						第二当事者			
	人対車両			加害者になる側			車両相互			被害者になる側			人対歩行者			
	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. 公共交通等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}																

※1：自動車を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が削減
 ※2：衝突被害軽減ブレーキ等により、正面衝突を除く乗用車乗車中の交通事故が削減
 ※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、全般的に交通事故が削減
 ※4：歩行者・自転車保護意識が向上することにより、第二当事者の自転車乗用中、歩行中の交通事故が削減
 ※5：交通安全教育等により高齢者の交通安全が高まり、全般的に交通事故が削減
 ※6：広報啓発により高齢者の交通安全に対する意識・行動が向上し、全般的に交通事故が削減

対策の柱別の方針と研究所のこれからの貢献可能性

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



出典：たつの市庁

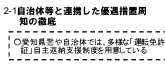


出典：中国運輸網 岡山運輸支所

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の周知の徹底 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 運転免許診断機会の支援 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)



出典：たつの市庁



出典：笠置市役所

研究所がこれまでの蓄積等から貢献できる可能性があるもの

対策の柱別の方針と研究所のこれからの貢献可能性

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



出典：笠置市役所



出典：石川県庁

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	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わる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構築への支援



出典：ANDI 株式会社



出典：石川県庁

研究所がこれまでの蓄積等から貢献できる可能性があるもの

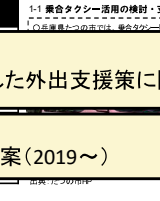
対策の柱別の方針と研究所のこれからの貢献可能性

1.公共交通等と高齢者の移動手段の確保

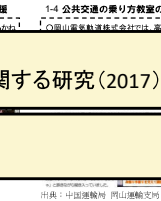
公共交通に代表される代替交通手段について、高齢者が使いやすい環境をつくり上げるための取組を支援します。

方針	内容	具体的対策
地域公共交通の維持・活性化	【関連TTRI自主研究】 ○豊田市におけるタクシーを活用した外出支援策に関する研究(2017)	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	【関連TTRI自主研究】 ○高齢者の「終活」MMMツールの考案(2019～)	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



出典：たつの市庁

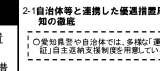


出典：中国運輸網 岡山運輸支所

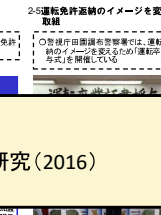
2.運転免許の自主返納をしやすい環境づくり

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の周知の徹底 2-2 自主返納時の魅力的な優遇措置の拡充
運転をつづけるメリット・運転をやめるメリットの周知	【関連TTRI自主研究】 ○高齢者モビリティの選択要因と支援方策に関する研究(2016)	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 運転免許診断機会の支援 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)



出典：たつの市庁



出典：笠置市役所

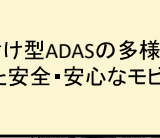
研究所がこれまでの蓄積等から貢献できる可能性があるもの

対策の柱別の方針と研究所のこれからの貢献可能性

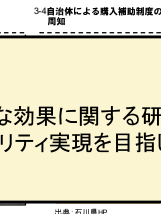
3.安全運転サポート車の普及啓発活動

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	【関連TTRI自主研究】 ○高齢運転者を対象とした後付け型ADASの多様な効果に関する研究(2018) ○高齢運転者の増加を考慮した安全・安心なモビリティ実現を目指した研究(2018)	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		3-4 自治体による購入補助制度の検討・周知



出典：笠置市役所



出典：石川県庁

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	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わる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構築への支援



出典：ANDI 株式会社



出典：石川県庁

研究所がこれまでの蓄積等から貢献できる可能性があるもの

対策の柱別の方針と研究所のこれからの貢献可能性

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



出典：豊田市HP

研究所がこれまでの蓄積等から貢献できる可能性があるもの

対策の柱別の方針と研究所のこれからの貢献可能性

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ほめたり、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方法



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



出典：小牧市HP

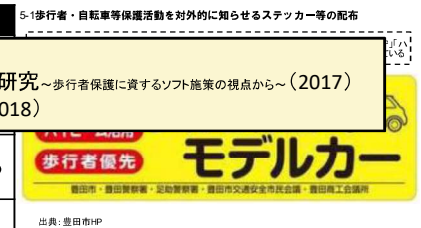
研究所がこれまでの蓄積等から貢献できる可能性があるもの

対策の柱別の方針と研究所のこれからの貢献可能性

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	【関連TTRI自主研究】 ○無信号横断歩道での安全に関する基礎研究～歩行者保護に資するソフト施策の視点から～（2017） ○地区内道路の課題に関する基礎研究（2018）	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
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



出典：豊田市HP

研究所がこれまでの蓄積等から貢献できる可能性があるもの

対策の柱別の方針と研究所のこれからの貢献可能性

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。

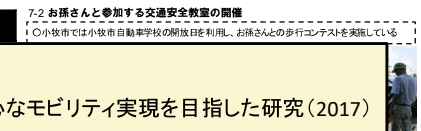
方針	内容	具体的対策
先進技術を活用した交通安全教育の実施	【関連TTRI自主研究】 ○空間認知特性に着眼した高齢運転者が加害者となる出会い頭事故対策に関する応用的研究（2019～）	6-1 VRを活用した参加体験型教育 6-2 自転車や歩行者の安全な行動を促す法定外表示の整備推進の検討
ナッジ※等を用いた行動変容手法の検討	【関連TTRI自主研究】 ○自転車の通行空間過渡期における道路対策のあり方に関する研究（2019～）	

※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方法

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	【関連TTRI自主研究】 ○高齢運転者の増加を考慮した安全・安心なモビリティ実現を目指した研究（2017）	7-1 お孫さんと参加する交通安全教室の開催 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



出典：小牧市HP

研究所がこれまでの蓄積等から貢献できる可能性があるもの

まとめ

<目的1>

愛知県の高齢者の交通安全対策グランドデザインの概要

→「車に乗らなくてもよい環境づくり」から「安心して自転車に乗れる環境づくり」までの4つの基本方針をもとに、「高齢者の特徴」、「愛知県の高齢者交通事故の特徴」、「愛知県の高齢者の移動の特徴」、「愛知県の地域的特徴」、県民、県内企業の意識を踏まえた7つの方向性の柱を設定している

<目的2>

グランドデザインでの「豊田」の位置づけの解説

→豊田では高齢者が乗用車乗車中、貨物車乗車中に事故を起こし、歩行中、乗用車乗車中に事故の被害にあうケースが多く、移動手段も自動車が多くを占めることから「車に乗らなくてもよい環境づくり」「安全に車を運転できる環境づくり」が特に重視すべき方針として整理

<目的3>

グランドデザインを通じて今後豊田においてより推進すべき対策の整理

→豊田市の交通事故の発生傾向を踏まえ、加害者になる側、被害者になる側の視点から7つの方向性の柱に沿う形で推進すべき対策を整理

ご清聴ありがとうございました