

## 交通事故多発要因に係る課題と対策の方向性

本調査では、香川県の交通事故の典型となる「高齢者」、「自転車」そして「交差点」に分析の対象を絞り、考察を行ってきた。

この考察によって明らかになったのは、主として以下の諸点である。まず「高齢者」については、高齢ドライバーが過失責任割合の高い第1当事者となる交通事故が増加していることにより、これまで主流であった「交通弱者」の観点のみならず、高齢者が「加害者」となる可能性をより考慮すべき時期がすでに到来していることであった。

また、「自転車」では、自動車運転の経験がなく、自転車が主な移動手段である若年層の自転車事故が、他の年齢層に比べ突出していることであった。

これら高齢者及び若年自転車運転者が安全行動を行うためには、これまでもまして適切な交通安全教育を受ける機会を確保することが重要である。そして、それとともに、そのような教育が尊重される機運づくりが県民の間に大いに必要となる。さらに、安全・安心して通行できる道路交通環境の整備を行うことも重要である。

本県の交通事故多発要因として、今回クローズアップした高齢ドライバーや若年自転車運転者を取り巻く多発要因の解消と、県民の交通安全意識のさらなる醸成がみられない限り、本県の交通事故抑止を達成することはできない。そこで、以下のような、高齢者や若年自転車運転者への直接的な支援、県民の交通安全意識の向上、道路交通環境の整備、社会環境整備など、多岐にわたる支援対策を講じることが必要である。

### 1 高齢者の心身機能低下等への対策

高齢ドライバーが第1当事者となる事故が増加傾向（特に、75歳以上の高齢者において顕著。）にある。過去の高齢ドライバーの事故分析から、加齢による心身の機能低下が主因になっていることが見受けられる。

このため、75歳以上の高齢ドライバーを中心に、高齢者が自らの心身機能の現状等を把握し、機能低下や、長年の運転経験から生じる慣れ、過信によって事故を引き起こす恐れがあることを正しく理解できる機会を、運転免許更新時以外に、ある程度定期的に確保することが必要である。併せて、外的要因（気象、時間、交通量など）や道路環境に順応した危険回避等の行動が適切にできているかを、ドライブレコーダー等の活用によって再確認する機会を設けること、さらには専門家の指導を受ける機会を確保することが重要である。

これらの機会に参加することにより、自らの運転技術や心身機能を維持することの重要性を高齢者が認識することができ、これらの技術や能力を可能な限り維持するためのモチベーションが強くなることが期待される。そこで、高齢ドライバーが積極的に参加するように、県全体として、意欲の醸成や周囲の機運を盛り上げることが重要である。

また、歩行中や自転車乗車時の高齢者が、薄暮時や夜間など、高齢者を発見しにくい時間帯や場所で第2当事者となる事故のケースも相変わらず多いことから、高齢ドライバーを含めた車両運転者側に対しては、高齢者の特性を踏まえた安全教育・啓発を行うとともに、高齢者自身にも反射材の着用など、自らの身を守ることの重要性について再認識できる機会の確保や啓発が引き続き必要である。

### 2 若年自転車運転者に対する総合的な事故対策

自転車は手軽な乗り物として捉えられがちで、さらに若年自転車運転者の大多数が自動車運転の未経験者であることから、この年齢層は交通ルールの遵守意識が希薄となりがち

であり、さらに交通マナーの実践率が低い。そして、自動車を運転することによって磨かれる危険予測能力が十分に備わっていない。また、社会的責任が生じるような場面での対処経験が未熟である。そこで、この年齢層に対しては、単に交通ルール等を教示するだけにとどまらず、遵守することについての意義、無責任・身勝手な行動が周囲に与える悪影響などを理解させ、他者への配慮と規範意識をこれまでよりも高いレベルで確立させることが重要である。

もちろん、これまでも、学校を中心に交通ルール遵守等に係る交通安全教育及び啓発が行われてきたところである。しかし、若年層の規範意識の醸成等は、将来、ドライバーとしての望ましい運転行動に直結することから、従来の安全教育等に加え、事故多発時間帯における集中的な交通指導、街頭監視活動の強化のほか、学校と関係機関、地域が連携した情報提供ネットワークづくりなど、総合的な対策を講じる必要がある。

なお、危険予測能力等の養成については、ドライバー目線での危険な自転車走行等の映像の視聴や、自転車シミュレーターやスケアード・ストレイト技法等を用いた安全走行教室など、参加・体験型の教育機会の確保が望ましい。

### 3 交通ルールの遵守と交通マナー実践の徹底

安全教育の経験に関するアンケート結果にもあるように、生産年齢層の交通安全教育の機会としては、運転免許更新時がほぼ唯一のものとなっている。しかし、安全教育の普及啓発の機会を、職場、地域、学校など、異なる立場や年齢層が共有できるように拡大することで、交通安全に対する見識の広がりや意識の高揚が期待できる。そこで、運転免許更新時の義務的な受講以外に、教育機会の確保や参加促進の取組みが望ましい。

とりわけ、官民の区分に関わらず、機関・団体、企業等の組織はその社会的責務として、職員・社員に対する交通安全教育を盛んに実施するとともに、法令の遵守等の指導徹底に努めなければならないものと思われる。

なお、自転車に係る交通ルール等についても、一般に十分把握されていない面が多々見受けられるところであり、賠償責任や損害保険加入、自転車整備などの情報提供を含め、昨今、問題視されている危険な自転車走行に関する注意喚起など、若年自転車運転者の手本となるべく、組織内での交通安全教育や啓発についての取組みが必要である。

### 4 高齢者、自転車に配慮した道路交通環境づくり

これまでも、過去に発生した交通事故状況や、地元自治体、地域住民の方々の意見を踏まえながら、道路管理者、県警察等の連携によって、交差点等における道路構造の改良や交通安全施設の設置、道路標識・標示の高輝度化などを行ってきた。今後も、交通事故多発地点等、危険性の高い箇所など、優勢順位付けを行い、道路環境整備を計画的に実施していく必要がある。

道路環境整備の計画策定やその実施に当たっては、誰もが認識しやすい道路標示・標識の設置と併せて、ドライバーにとって歩行者や自転車等を視認しやすい環境整備の推進、さらには人、自転車、自動車通行帯の明確な分離等、歩行者や自転車がより安全に通行できるスペースの確保などの検討が望ましく、有識者の意見を踏まえながらその整備手法を深化させていく必要がある。

なお、高齢者や自転車に配慮した道路交通環境づくりとしては、ハード整備を行う一方で、違法駐車・駐輪防止対策や、高齢者や自転車利用者等に対する道路施設の適正な利用喚起などのソフト対策を講じるなど、ハード・ソフト両面での総合的な取組みがとりわけ重要である。

### 5 自動車に過度に依存しない社会、生活環境づくり

本県においても、高齢化率の上昇以上に免許保有高齢者が増加している傾向にあり、今後、団塊世代が高齢者となるほか、高齢者のみで構成される世帯の増加が予想されることから、自動車の運転を余儀なくされる高齢ドライバーの事故がさらに増加することが懸念

される。このことから、高齢者が自動車に過度に依存せず社会生活が送れるよう、また、重大事故が発生しやすい薄暮時や夜間の自動車移動の頻度を低下させることができるよう、自動車の代替手段の確保や移動機会を低減する生活支援サービスの確保等を地域や民間活力に期待するものである。

また、公共交通機関の維持等に関する機関・団体への働きかけや、都市計画構想など、長期的な総合計画策定の機会においても、喫緊の検討課題として取り上げられるよう、関係機関・団体との連携に努めなければならない。

## 6 ボランティア等、民間活力のさらなる活用

交通弱者である高齢者や子どもの交通事故は、普段の生活圏内で多数発生していることから、その防止のために、地域で展開している交通安全ボランティア等の活動はとりわけ重要である。これまでも、地域住民による危険箇所の指摘や注意喚起、3世代交流のイベント実施など、地域の実情に応じた取組みが行われてきたところである。これらの一層の推進のほか、今後、高齢ドライバーやその家族への支援など、交通事故を取り巻く環境の変化に応じた新たな取組みも求められてくることから、交通安全ボランティア等の育成強化や新たな年齢層によるボランティア活動の醸成にも取り組む必要がある。

また、民間活力については、高齢者の心身機能、危険回避力の低下を補助するなどの器材・機器、車両機能等の開発・普及や、高齢者が過度に自動車に依存しないための自動車移動の代替手段の確保や移動機会を軽減する生活支援サービスの確保等に期待するものである。