

第31回（令和7年度第1回） セーフコミュニティ 交通安全対策委員会

《会 議 次 第》

日時：令和7年6月27日(金) 14:30～

場所：久留米市庁舎 3階 308会議室

1. 開会

2. 協議事項

- (1) 2024(令和6)年度取組実績及び2025(令和7)年度取組方針（案）について
- (2) セーフコミュニティの次期国際認証について
- (3) みんなでセーフコミュニティ賞について
- (4) インスタグラムを活用した情報発信について

3. その他

- (1) 令和7年度セーフコミュニティ会議等スケジュール（案）

令和7年5月7日	外傷等動向調査委員会
令和7年5月～6月	各対策委員会（1回目）
令和7年7月1日	セーフコミュニティ推進調整会議（1回目）
令和7年7月8日	セーフコミュニティ推進本部会議（1回目）
令和7年7月24日	セーフコミュニティ推進協議会（1回目）
令和7年10月頃	各対策委員会（2回目）
令和7年10月末頃	セーフコミュニティ標語審査会（正副委員長）
令和7年11月頃	セーフコミュニティ推進調整会議（2回目）
令和7年11月頃	セーフコミュニティ推進本部会議（2回目）
令和7年11月頃	セーフコミュニティ推進協議会（2回目）

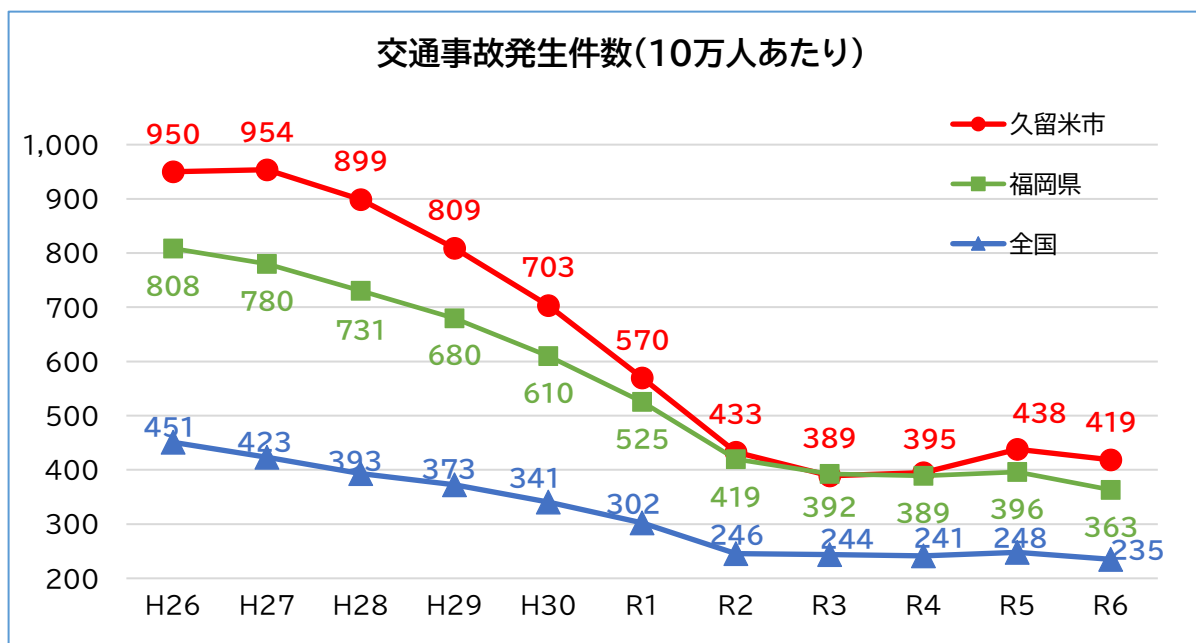
4. 閉会

2024年度取り組み実績

交通安全対策委員会

重点取り組み項目	No	具体的施策名
高齢者の交通事故防止	1-①	運動能力や身体機能に着目した啓発・講習の実施
	1-②	明るい服及び反射材の着用キャンペーンの実施
自転車の安全利用	1-③	交通安全教室の実施
	1-④	自転車安全利用キャンペーンの実施

ア. 主な成果<数値で表せるもの>



人口 10 万人あたりの交通事故発生件数は、コロナ禍の影響で、一時的に減少したが、行動制限の解除に伴い、コロナ禍前の水準に戻った。その後、大幅な増減は見られない。

イ. 主な成果<数値で表せないもの>

民間企業などと連携した交通安全教育の実施

- ・自動車学校や民間企業、老人クラブ等の協力を得て交通安全講習を実施した。その結果、高齢者に自らの身体機能を自覚してもらうことができた。

ウ. 2024 年度で最もアピールできる事例(成果があった、工夫したなど)

市内高校生や、スポーツチームとコラボした啓発活動の実施

- ・女子ラグビーチーム「ナナイロプリズム福岡」とタッグを組んで飲酒運転撲滅の啓発キャンペーンや、動画による情報発信を行った。
- ・市内高校生とコラボし、ショート動画を配信した。高校生自らがシナリオを考えることで、より深く、交通规则を学ぶ機会となっている。1-④

エ. 2024 年度に新規・拡充・変更した内容

まちカメボランティアへの情報提供

- ・これまでは、SNS など発信していた、交通事故の発生状況や、飲酒運転の検挙件数を、ダイレクトに情報提供することで、安全運転に対する意識がより高まった。

オ. 2024 年度に関係機関や団体、市民の主体性や協働性を推進するために実施した取組(関係機関との連携強化や市民啓発等を含む)

行政や関係団体が連携した街頭キャンペーンやイベントの実施

- ・警察や市、交通安全協会、タクシー協会、トラック協会、交通事業者等と一緒に街頭啓発やイベントを実施した。

地域での自主的な交通安全啓発活動の支援

- 交通安全指導員や校区コミュニティ組織への啓発物の提供による交通安全啓発を促進した。

カ. 分野横断的に行っていること

久留米市交通安全対策協議会との連携

- ・交通安全対策委員会の皆様に協議会幹事を兼務していただき、交通安全対策協議会と連携しながら、ハード・ソフトの両面から取組推進を図っている。

防犯対策との連携

- ・自転車安全利用啓発時に、防犯分野の自転車盗難防止の啓発を行い、また防犯街頭キャンペーン時に反射材を配布するなど、防犯分野と連携しながら啓発を行っている。1-④

キ. 取り組みを進める上での課題

高齢者の交通事故防止

- ・交通事故全体に占める高齢者関連事故の割合や、高齢者関連事故に占める高齢者が加害者となる事故の割合は増加傾向にある。また、歩行中の交通事故では、死亡者の半数を高齢者が占めている。引き続き、運動能力の変化を自覚した行動を意識してもらうための啓発、及び反射材の周知を行う。

自転車関連事故防止及び交通ルール・マナーの向上

- ・自転車関連事故は10代が突出しているため、中学・高校生の自転車安全利用の啓発を進める必要がある。また、ヘルメットの着用促進など、地域全体で交通ルール・マナーの向上に取り組む。

ク. 見直しや改善を検討したい事項

- ・具体的施策 1-①と、1-②を統合する。
- ・具体的施策 1-③と、1-④を統合する。
- ・具体的施策 1-①、1-②について、短期評価に用いるアンケート調査の場を、出前講座から街頭キャンペーンに変更する。

2025年度取り組み方針

交通安全対策委員会

	具体的施策		2025 年度取り組み方針
高齢者の 交通事故防止	1- ①	高齢者の特性に応じた啓発・講習の実施	<u>体験型の交通安全講習の実施</u> ・関係団体等と連携して、運動能力の変化を自覚した行動を意識してもらうために体験型の講習を実施する。 <u>運転免許証自主返納制度の周知</u> ・運転免許証の自主返納等に関する支援を実施し、運転に不安を抱える人やその家族に自主返納制度の利用について考えてもらうきっかけを作り、事故の予防に繋げる <u>反射材着用等の重要性を知る機会の拡大</u> ・歩行中の交通事故では、死亡者の半数が高齢者であることから、反射材の効果や着用促進を周知する。
自転車の 安全利用	1- ②	10 歳代に突出した自転車事故を減らすための啓発の実施	<u>中学生・高校生への交通ルールの周知と交通安全教育の推進</u> ・自転車利用時のルールの周知と、安全な行動を取るための交通安全教育の推進に向けた働きかけを行う。 <u>自転車の危険運転厳罰化の周知・啓発</u> ・SNSやキャンペーンのほか、様々な機会を利用して、交通ルールや事故の悲惨さについて情報提供を行い、安全利用の啓発を行う。

(1) 交通安全対策委員会

【高齢者事故防止】1ー① 運動能力や身体機能に着目した啓発・講習の実施								
課題	客観的課題	・高齢者の歩行中や薄暮時の事故が多い ・高齢者が加害者となる事故の割合が増加している						
	主観的課題	・高齢者が交通安全に関する知識を得る機会が少ない ・運動能力や身体機能の変化に応じた行動がとれていない。						
目標		高齢者関連事故の減少、高齢者が第一当事者となる交通事故件数(割合)の減少						
実施者・協働者		交通安全協会、交通安全指導員等ボランティア、老人クラブ連合会等関係団体 警察、市、自動車学校等						
対象者		一般市民(高齢者)						
実施内容		歩行中や自転車・自動車運転中に自らの運動能力等を自覚した行動を意識してもらうため、様々な機会を捉えた講習を実施するとともに、運転免許の自主返納するきっかけをつくることで、高齢者が加害者となる交通事故を防止する。						
対策委員会の関わり		・交通安全講習会の開催 ・街頭啓発キャンペーン、各種交通安全イベントへの参加 ・委員の所属団体や関係団体における啓発						
2024 年度の実績 (活動実績)		○高齢者交通安全講習の実施 老人会など地域の高齢者向けに講習を実施。 ○高齢運転者を対象とした体験型の交通安全講習の実施 自動車学校や民間企業の協力のもと、高齢者に自らの身体機能等を自覚した行動を意識してもらうため、体験型の交通安全講習を実施 ○街頭での高齢者ドライバー事故防止啓発 四季の交通安全運動に合わせたキャンペーン等で、高齢者ドライバーの事故防止を啓発 ○地域での自主的な交通安全啓発活動の支援 交通安全指導員等が地域で自主的に実施している交通安全啓発活動を支援するため、チラシ等を提供(校区等)						
(過去1年間の改善点)		運転免許自主返納等支援を活用した啓発 免許返納を迷っている人の相談窓口や、免許返納後の支援を行う事業者を紹介。 高齢運転者本人のみでなく、その家族を含めた啓発活動を実施						
(JISC ヒアリング内容について協議・反映した点)								
定量的評価 (データによる評価)		内容	単位	2020	2021	2022	2023	2024
活動指標		①高齢者対象交通安全講習	回	16	7	12	21	22
		②高齢ドライバー向け啓発	回	2	1	6	7	9
短期評価 (意識・知識など)		講習参加者の意識の変化[アンケート] 受講前後で「体調が優れない時は運転を控える」等、安全行動に対する意識の変化	%	—	100%	100%	—	—
中期評価 (態度・行動など)		運転免許自主返納者数	人	944	884	793	854	903
長期評価 (外傷発生数など)		①高齢者が第1当事者となる事故件数	件	296	295	279	315	307
		②全事故件数に占める①の割合	%	22.4	25.0	23.3	23.8	24.4
定性的評価 (データでは表せない現象等を通した評価)		自動車学校や自動車メーカー、関係団体と連携した取り組みの実施						
評価結果の活用		＊アセスメント(外傷等動向調査委員会等による助言や JISC によるヒアリング、定量的・定性的評価などの振り返り)結果をどのように活用するかを記載 短期評価のアンケートを実施する出前講座の申請件数が減少したことから、適正な評価ができていないため、短期評価指標の見直しを行う。						

【高齢者事故防止】1ー② 明るい服及び反射材の着用キャンペーンの実施								
課題	客観的課題	・高齢者の歩行中や薄暮時の事故が多い ・高齢者が加害者となる事故の割合が増加している						
	主観的課題	・高齢者が交通安全に関する知識を得る機会が少ない						
目標		薄暮時・夜間の高齢者関連交通事故件数(割合)の減少						
実施者・協働者		交通安全協会、交通安全指導員等ボランティア、老人クラブ連合会等関係団体、警察、市など						
対象者		一般市民(高齢者)						
実施内容		夜間・薄暮時の外出時に車両から早期に発見されることで交通事故を回避するため、高齢者に対して、明るい服や反射材の着用を促す街頭キャンペーンを実施する						
対策委員会の関わり		・交通安全講習会の開催 ・街頭啓発キャンペーン、各種交通安全イベントへの参加 ・委員の所属団体や関係団体における啓発						
2024 年度の実績 (活動実績)		○キャンペーンやイベントの機会を利用した反射材配布 ・老人会など地域の高齢者向けに講習を実施。[警察(22回)]、[市(6回)][再掲] ・街頭での反射材の配布を実施 ○地域での自主的な交通安全啓発活動の支援(再掲) 交通安全指導員等が地域で自主的に実施している交通安全啓発活動を支援するため、反射材を提供(南、津福、西牟田、大善寺校区等) ○他の取り組みとの連携 運転免許自主返納等支援の申請窓口での配布						
(過去1年間の改善点)		運転免許自主返納等支援に合わせた啓発 運転免許を自主返納等した 75 歳以上の高齢者を対象とした支援の申請時に、反射材を配布						
(JISC ヒアリング内容について協議・反映した点)								
定量的評価 (データによる評価)		内容	単位	2020	2021	2022	2023	2024
活動指標	①キャンペーンの実施回数		回	5	3	10	7	9
	②出前講座の実施回数		回	1	1	3	2	6
短期評価 (意識・知識など)	講習参加者の意識の変化[アンケート] 受講前後で「必ず反射材を身に付けて外出するようにする」と答えた割合		%	74.3	80.0	41.7	—	—
中期評価 (態度・行動など)	反射材の着用率[SC実態調査] ※必ず着用している高齢者の割合		%	—	—	6.0	—	—
長期評価 (外傷発生数など)	①17～6 時の間の高齢者関連事故の発生件数		件	87	93	84	115	101
	②高齢者人口 1 万人当たりの①の件数		件	10.5	11.1	10.0	13.6	11.9
定性的評価 (データでは表せない現象等を通した評価)		運転免許自主返納等の支援の受付時に啓発することで、高齢者やその家族に反射材の効果や、交通事故の危険性を丁寧に伝えることができています。						
評価結果の活用		*アセスメント(外傷等動向調査委員会等による助言や JISC によるヒアリング、定量的・定性的評価などの振り返り)結果をどのように活用するかを記載 活動指標及び短期評価のアンケートを実施する出前講座の申請件数が減少したことから、適正な評価ができていないため、活動指標及び短期評価指標の見直しを行う。						

【自転車の安全利用】 1-③ 交通安全教室の実施

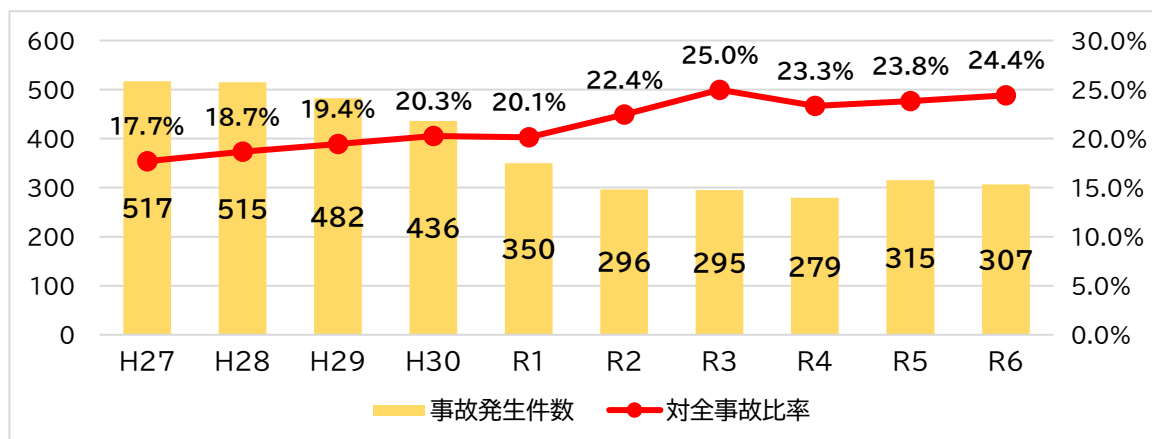
課題	客観的課題	10 歳代の自転車事故が突出して多い						
	主観的課題	年代に応じた交通安全教育が必要 10 歳代前半: 自転車に慣れていない 10 歳代後半: 通学など行動範囲の拡大						
目標		自転車の交通事故発生件数・全事故に占める割合の減少						
実施者・協働者		地域交通安全活動推進委員、交通安全指導員、交通安全協会、学校、警察、市 など						
対象者		幼稚園・保育園児、小学生、中学生、高校生						
実施内容		地域の交通安全ボランティアの協力を得て、年齢に応じた交通安全教育を実施するとともに、対象を中学生、高校生に拡大して実施						
対策委員会の関わり		・交通安全教室の実施 ・委員の所属団体や関係団体における啓発						
2024 年度の実績 (活動実績)		○年齢層に応じた「交通安全教室」実施 警察や交通ボランティア等と連携し、児童・生徒が道路の正しい歩行や自転車に乗る前の点検方法や正しい走行について学ぶ交通安全教室を実施。 ○外国人向け交通安全教室を実施						
(過去1年間の改善点)		小学校での交通安全教室への地域の交通安全ボランティアの参加						
(JISC ヒアリング内容について協議・反映した点)								
定量的評価 (データによる評価)		内容	単位	2020	2021	2022	2023	2024
活動指標		①交通安全教室の実施回数	回	193	119	158	197	224
		②参加者数	人	9,303	9,227	14,573	18,003	18,628
短期評価 (意識・知識など)		交通ルールについて、「知っており、守っている」と答えた割合 [自転車駐車場利用者アンケート※19 歳以下]	%	—	—	81.0	68.2	70.0
中期評価 (態度・行動など)		自転車関連事故に占める 19 歳以下の件数[警察統計]	件	57	78	75	88	85
長期評価 (外傷発生数など)		自転車の交通事故発生件数	件	200	197	194	219	206
定性的評価 (外傷発生数など)		地域の交通安全ボランティアと連携した交通安全教育の実施						
評価結果の活用 (データでは表せない現象等を通した評価)		* アセスメント(外傷等動向調査委員会等による助言や JISC によるヒアリング、定量的・定性的評価などの振り返り)結果をどのように活用するかを記載 19 歳以下の交通事故件数が増加傾向にあるため、19 歳以下への啓発に力を入れる。						

【自転車の安全利用】 1ー④自転車安全利用キャンペーンの実施								
課題	客観的課題	・10 歳代の自転車事故が突出して多い ・自転車に関するルールを守らない、知らない人が多い						
	主観的課題	自転車は車両であるという意識が低い						
目標		自転車の交通事故発生件数・全事故に占める割合の減少						
実施者・協働者		地域交通安全活動推進委員、交通安全指導員、交通安全協会、学校、警察、市 など						
対象者		中学・高校生・保護者・一般市民(自転車利用者)						
実施内容		駅周辺や自転車駐車場において、自転車利用者を対象に、ルール・マナー遵守の徹底と安全利用を呼びかける街頭啓発を実施。また、家庭内での交通安全教育に繋げるため、保護者や一般市民を対象とした啓発を実施。						
対策委員会の関わり		・街頭啓発キャンペーン、各種交通安全イベントへの参加 ・委員の所属団体や関係団体における啓発、団体広報紙等への記事掲載 ・チラシ、啓発グッズの作成						
2024 年度の実績 (活動実績)		○自転車安全利用啓発の実施 警察等と連携して、自転車の安全利用を呼びかける啓発を実施 ○市内の教育機関での啓発 ・市立中学校の入学説明会で自転車安全利用五則チラシ、福岡県自転車条例改正啓発チラシを配布。(1 月入学説明会、約 3,000 部) ※防犯分野と連携し、「自転車ツーロック」を同時に呼びかけ ・中学、高校、大学等に生徒、学生への啓発を依頼 ○SNSを活用した啓発 高校生とコラボし、自転車の安全利用を呼びかける動画を作成し、公開 ○久留米競輪場・サイクルファミリーパークでサイクルイベント「ちやりフェス plus」を開催 自転車の乗り方教室や自転車シミュレーター体験等を実施し、自転車の安全利用を呼びかけた						
(過去1年間の改善点)		高校生をターゲットにしたヘルメットの着用促進キャンペーンの実施						
(JISC ヒアリング内容について協議・反映した点)								
定量的評価 (データによる評価)		内容	単位	2020	2021	2022	2023	2024
活動指標	キャンペーンの実施回数 啓発物の配布物数		回	3	2	9	8	13
			セット	315	800	2,120	2,250	3,190
短期評価 (意識・知識など)	交通ルールについて、「知っている」と答えた割合 [自転車駐車場利用者アンケート※全年齢]	%	—	—	97.6	96.3	98.1	
中期評価 (態度・行動など)	交通ルールについて、「知っており、守っている」と答えた割合 [自転車駐車場利用者アンケート※全年齢]	件	—	—	80.6	67.8	72.9	
長期評価 (外傷発生数など)	自転車の交通事故発生件数	件	200	197	194	219	206	
定性的評価 (データでは表せない現象等を通した評価)		他の分野の対策委員会と連携した啓発の実施						
評価結果の活用		※アセスメント(外傷等動向調査委員会等による助言や JISC によるヒアリング、定量的・定性的評価などの振り返り)結果をどのように活用するかを記載 他の自治体では中高生のヘルメット着用率向上のため、中高生自身の意見を活用しようとしているとのアドバイスを受け、その方法について検討する。						

【長期評価について】

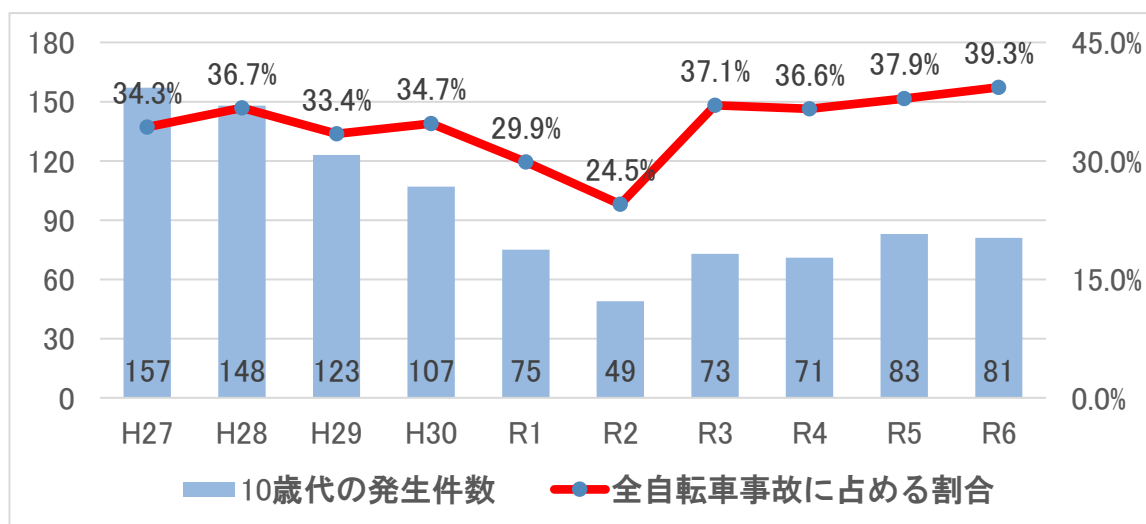
高齢者事故防止

■[図 1]久留米市内の高齢者が第一当事者(加害者)となった交通事故件数、及び全事故に占める割合



【自転車安全利用】

■[図 2]久留米市内の自転車関連事故の全件数、及び 10 歳代の件数

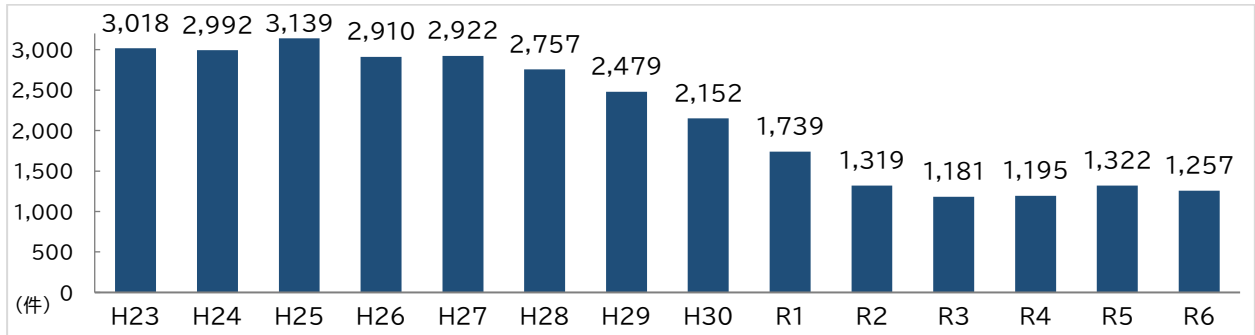


交通事故に関する状況（警察統計）

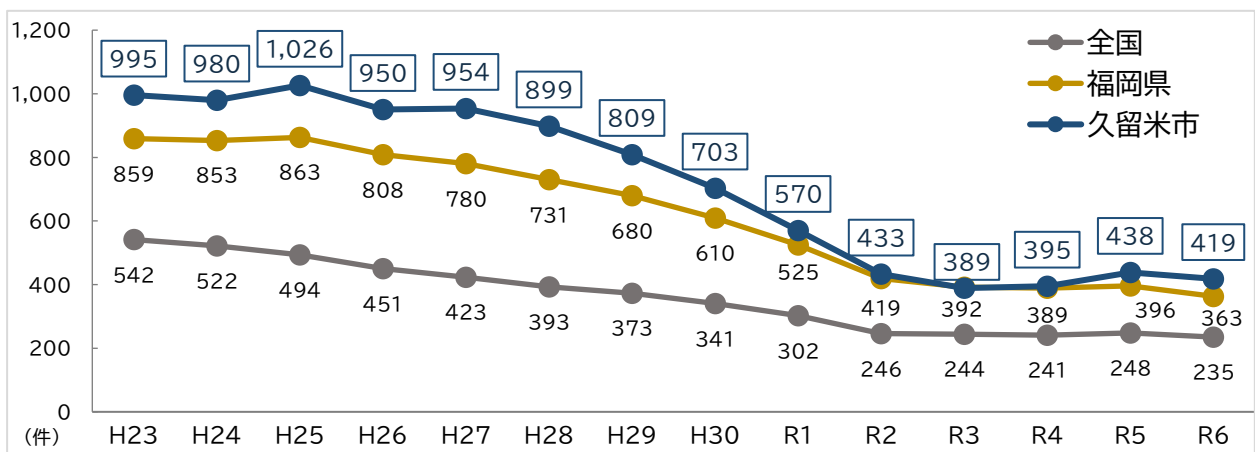
（１）久留米市の交通事故発生状況

コロナ禍で急減した交通事故発生件数は、直近５年間は大幅な増減はない。 [図 5-1]

■[図 5-1]久留米市の交通事故発生件数の推移



■[図 5-2]人口 10 万人あたりの交通事故発生件数の比較（久留米市、福岡県、全国）

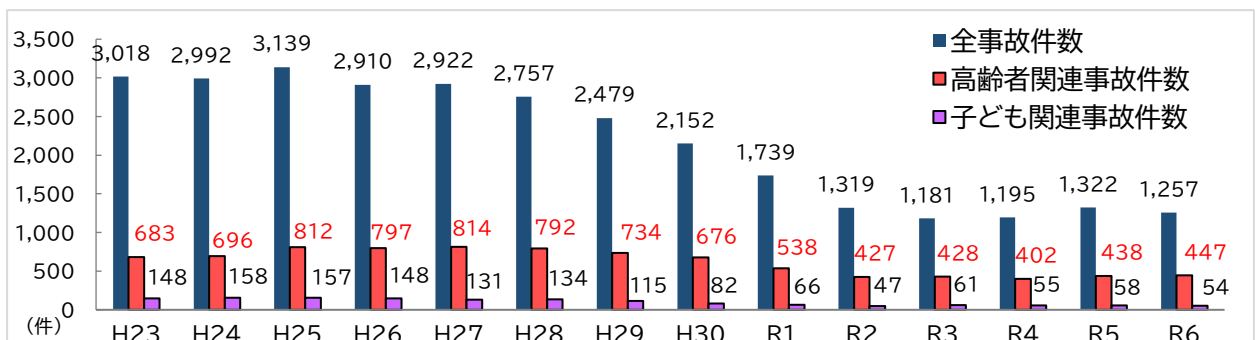


（２）高齢者関連事故について

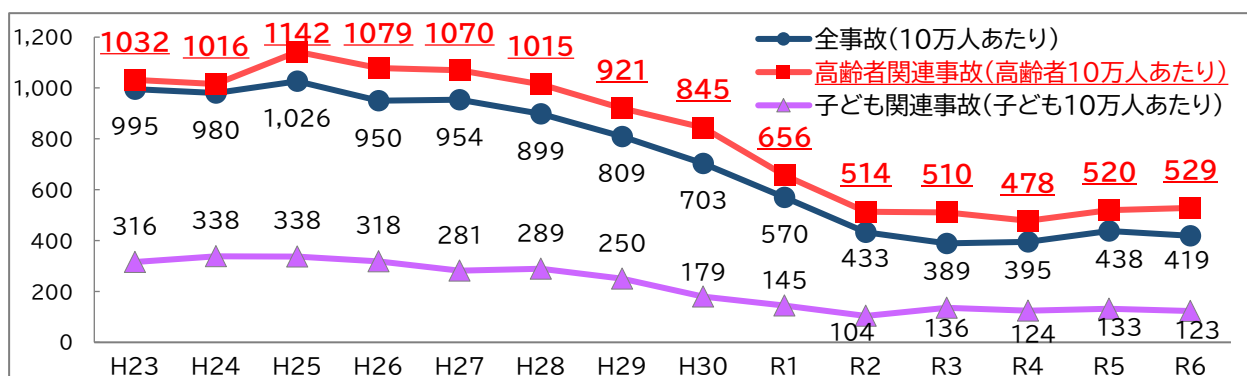
高齢者が関わる交通事故件数は減少傾向にあるが、各年齢層の人口比でみると高齢者関連事故件数は、久留米市全体の交通事故発生件数を上回っている。 [図 5-4]

人口 10 万人当たり的高齢者関連交通事故の件数は、福岡県の値を上回っている。 [図 5-5]

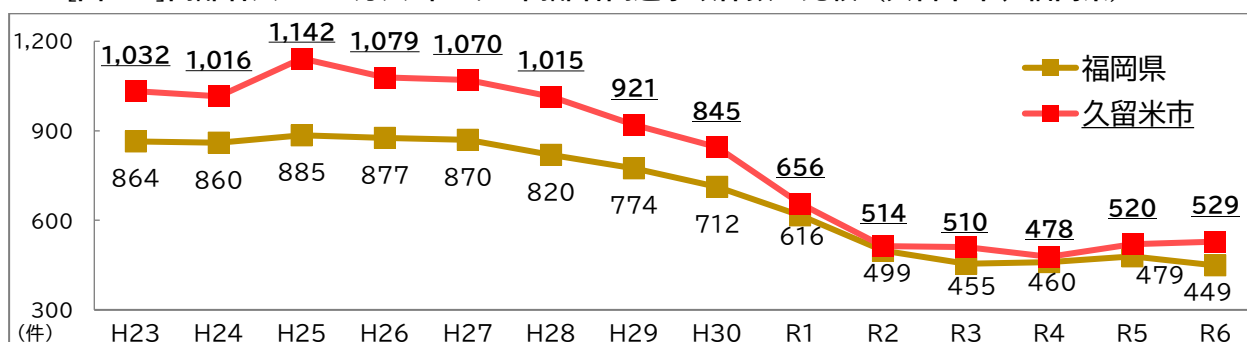
■[図 5-3]年齢層毎の久留米市の交通事故発生件数の推移



■[図 5-4]年齢層毎の人口 10 万人当たりの久留米市の交通事故発生件数の推移



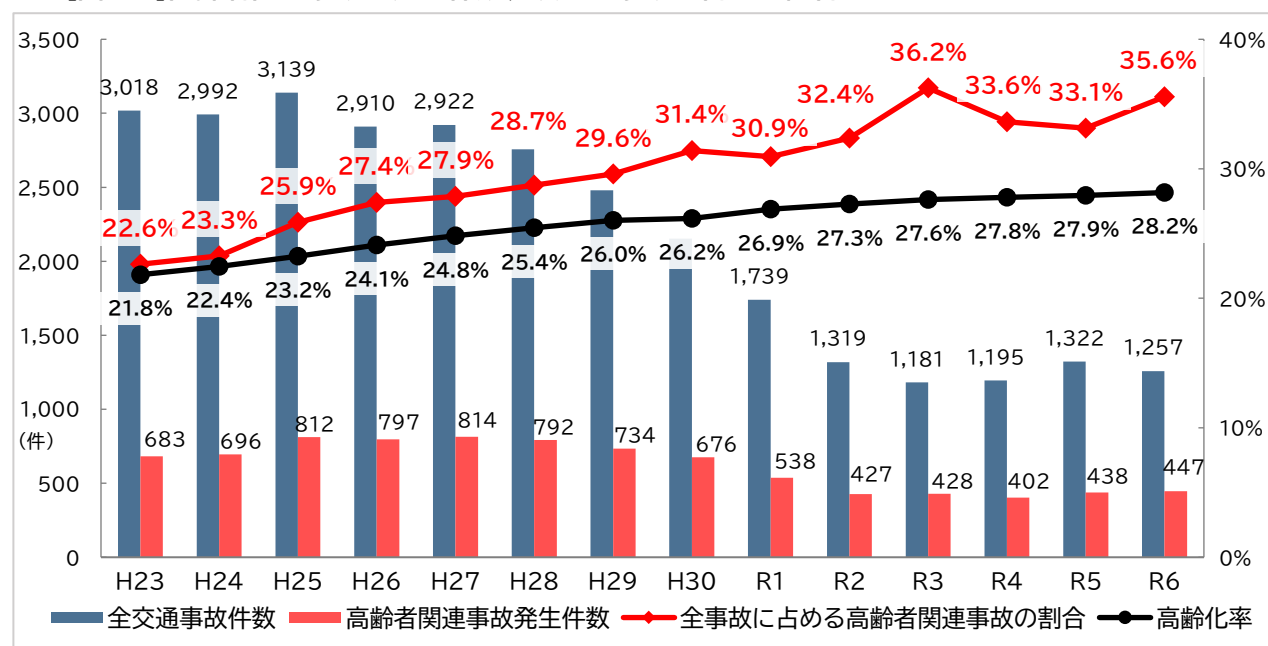
(件)
■[図 5-5]高齢者人口 10 万人当たりの高齢者関連事故件数の比較 (久留米市、福岡県)



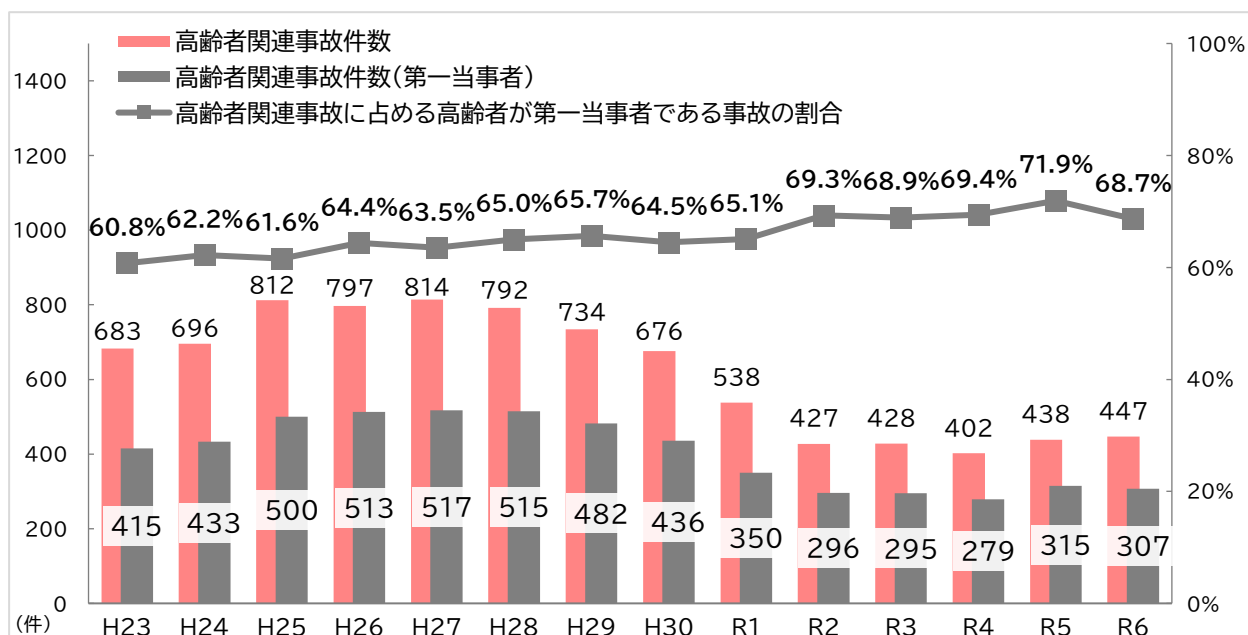
コロナ禍で発生件数は減少していたが、全事故に占める高齢者関連事故の割合はコロナ禍前より増加しており、久留米市の高齢化率を上回っている。[図 5-6]

また、高齢者関連事故に占める高齢者が加害者（第一当事者）となる交通事故の割合は増加傾向にある。[図 5-7]

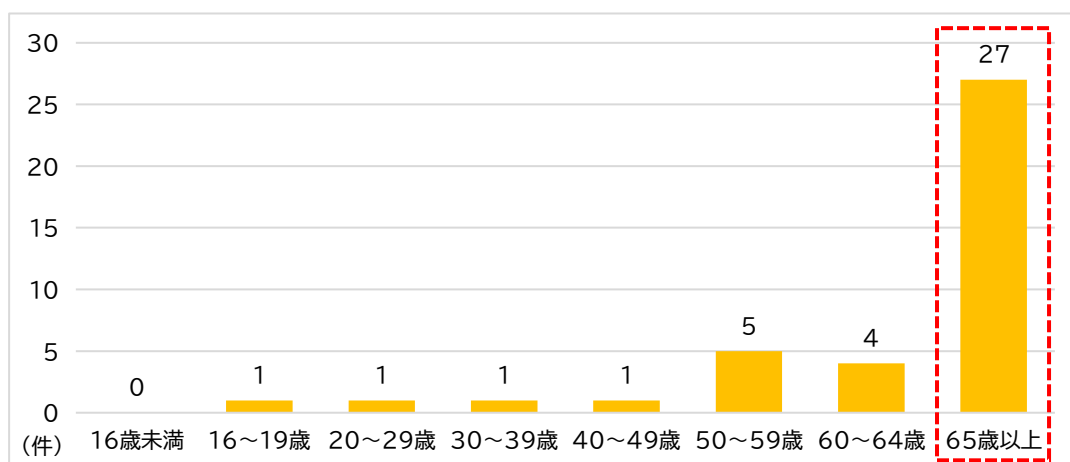
■[図 5-6]高齢者関連事故の発生件数、及び全事故に占める割合



■[図 5-7]高齢者が加害者（第一当事者）の事故の件数、及び高齢者関連事故に占める高齢者が加害者となる事故の割合

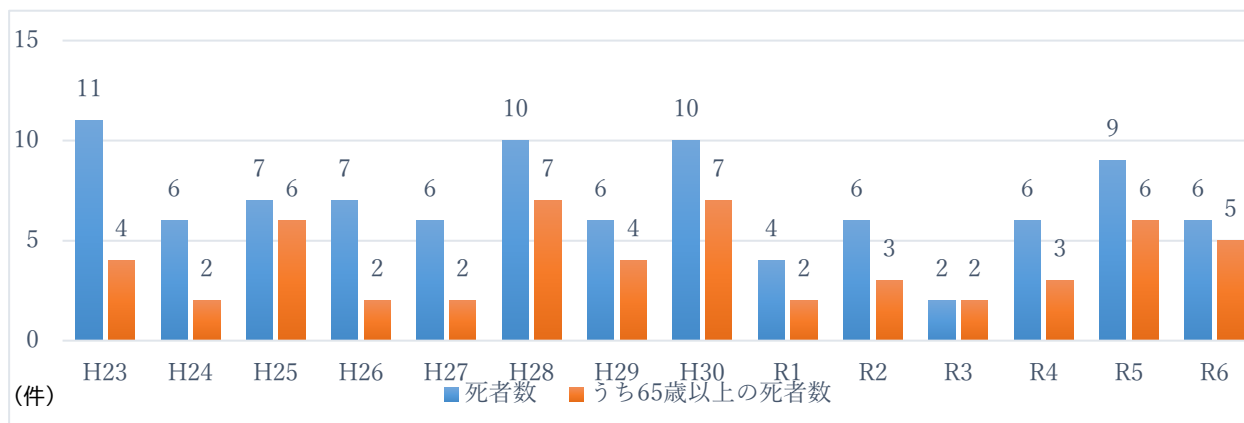


■[図 5-8]福岡県内の歩行者関連交通事故発生状況（R6）



久留米市内の交通事故による死者の半数以上が高齢者である。[図 5-9]

■[図 5-9]久留米市の交通事故による死者数

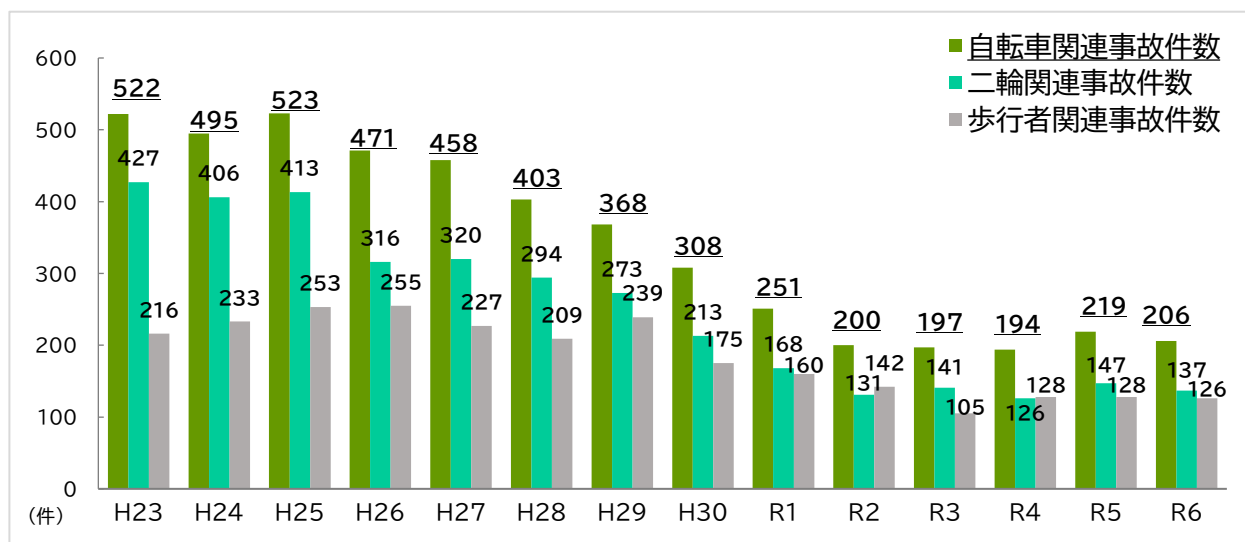


(3) 自転車関連事故について

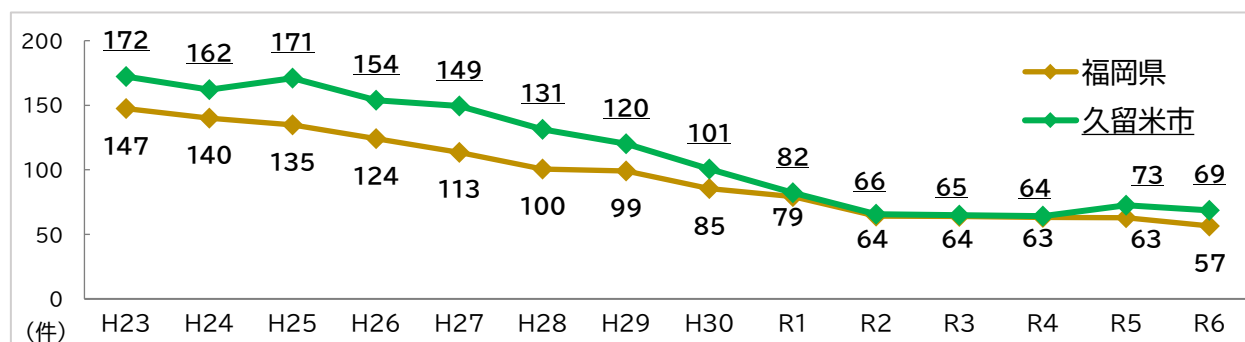
自転車関連事故件数は減少傾向にあったが、近年は横ばいが続いている。[図 5-10]

県と同水準だった人口 10 万当たりの自転車事故発生件数についても、ほぼ同様である。[図 5-11]

■[図 5-10]久留米市の車両別交通事故発生件数等の推移



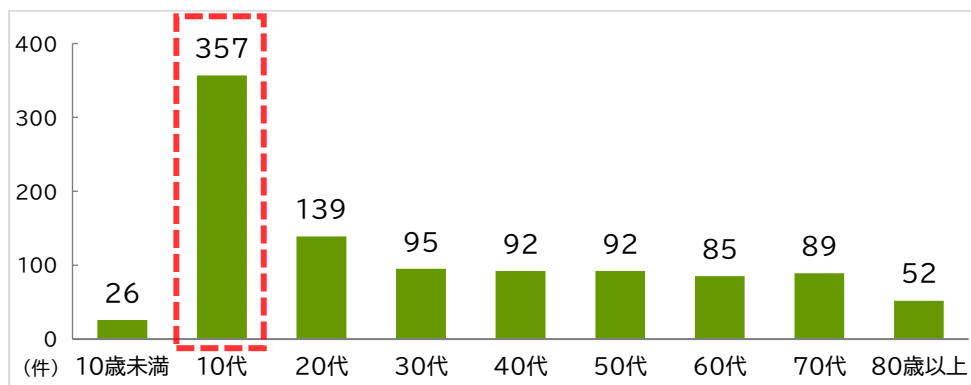
■[図 5-11]人口 10 万人当たりの自転車関連事故発生件数の比較（久留米市、福岡県）



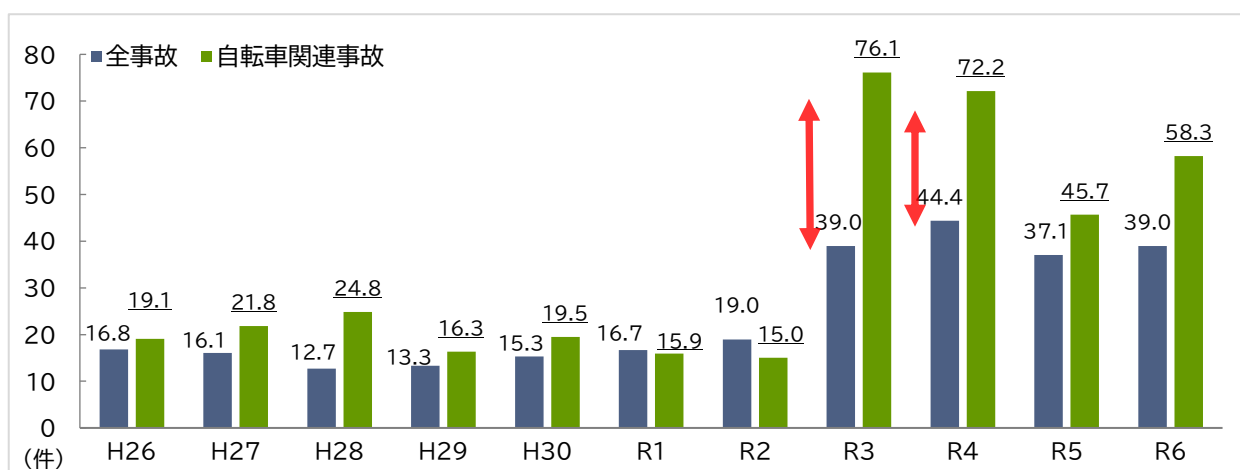
年齢別にみると、自転車関連事故は 10 代の事故件数が突出して多い。[図 5-12]

また、死亡や重傷に繋がる交通事故は、事故全体に比べ自転車関連事故の方が高い状況である。[図 5-13]

■[図 5-12]年齢層毎の自転車関連事故発生件数（R2～R6 年の累計）



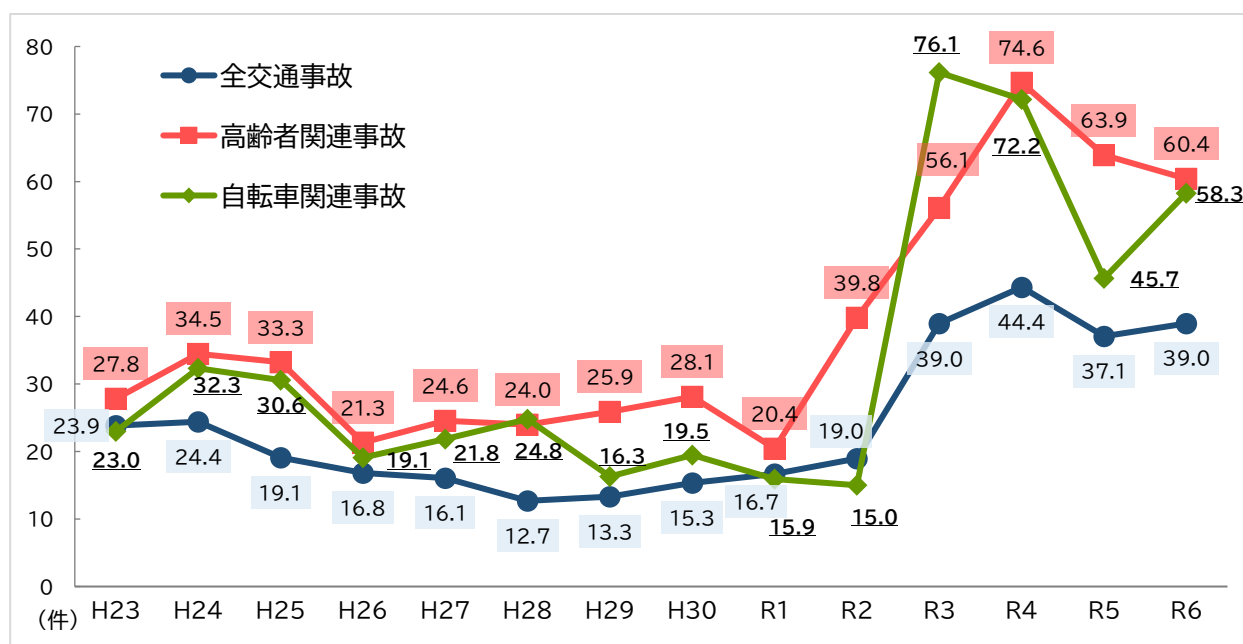
■[図 5-13]事故 1,000 件当たりの死亡事故と重傷事故件数の比較



(4) 近年の事故の傾向

令和 3 年以降、死亡や重傷となる事故に繋がりがやすくなっている。

■[図 5-14]各事故 1,000 件当たりの死亡事故と重傷事故件数



(4) シニアカー関連事故について

シニアカー関連事故の内容をみると、横断中の事故や対歩行者の事故が起きている。[表 5-15]
久留米市では、令和 4 年と令和 6 年に、横断中の事故が 1 件ずつ発生している。

全国的にみると、電動車いすの重大事故が発生している。[表 5-16]

■[表 5-15] シニアカー関連事故件数

	R1	R2	R3	R4	R5	R6
福岡県	7	7	14	8	6	未集計
久留米市	—	—	—	1	—	1

■[表 5-16] 消費者庁が発表した電動車いすの重大事故（R5 年、R6 年）

番号	消費者庁 公表日	事故 発生日	発生地	製品名	被害状況	事故内容
1	R6.5.24	R6.4.13	愛媛県	電動車いす (ハンドル形)	死亡 1 名	使用者（80 歳代）が、当該製品とともに水路で発見され、死亡が確認された。
2	R6.5.14	R6.4.25	福岡県	電動車いす (ハンドル形)	死亡 1 名	使用者（70 歳代）が当該製品で走行中、用水路へ転落し、死亡した。
3	R6.4.12	R6.3.24	宮崎県	電動車いす (ハンドル形)	死亡 1 名	使用者（80 歳代）が当該製品を使用中、当該製品ごと田んぼに転落し、死亡した。
4	R6.4.9	R6.2.16	福岡県	電動車いす (ジョイスティック形)	重傷 1 名	使用者（70 歳代）が当該製品を使用中、歩道から外れ、転倒、負傷した。
5	R5.12.28	R5.12.15	東京都	電動車いす (ハンドル形)	重傷 1 名	店舗の駐輪場で当該製品で走行中、駐輪中の自転車に接触後、自転車転倒防止柵に衝突し、転倒、負傷した。
6	R5.10.11	R5.9.22	神奈川県	電動車いす (ハンドル形)	死亡 1 名	当該製品に乗車していた使用者（80 歳代）が、当該製品とともに山道で転倒しているところを発見され、死亡が確認された。
7	R5.8.29	R5.8.4	東京都	電動車いす (ジョイスティック形)	重傷 1 名	当該製品を使用中、駅のホームから転落し、負傷した。
8	R5.7.7	R5.6.18	埼玉県	電動車いす (ハンドル形)	重症 1 名	店舗の駐車場で使用者（70 歳代）が当該製品を使用中、転倒し、負傷した。
9	R5.6.16	R5.5.27	福岡県	電動車いす (ハンドル形)	死亡 1 名	使用者（80 歳代）が当該製品を使用中、川へ転落し、死亡した。
10	R5.6.2	R5.5.27	埼玉県	電動車いす (ハンドル形)	死亡 1 名	使用者（80 歳代）が当該製品を使用中、踏切内で列車にはねられ死亡した。
11	R5.5.19	R5.4.20	京都府	電動車いす (ハンドル形)	死亡 1 名	使用者（80 歳代）が当該製品を使用中、当該製品ごと道に転倒し、病院に搬送後、入院中に死亡した。
12	R5.4.21	R5.4.10	京都府	電動車いす (ハンドル形)	死亡 1 名	使用者（80 歳代）が当該製品を使用中、踏切内で列車にはねられ死亡した。
13	R5.4.4	R5.3.19	山形県	電動車いす (ハンドル形)	死亡 1 名	使用者（90 歳代）が当該製品とともに沢で発見され、死亡が確認された。

※消費者庁・国民生活センター等からの消費生活に関する情報より

令和7年度からの重点取り組み項目の変更について

令和7年度から、セーフコミュニティ交通安全対策委員会で取組む重点項目について、以下のとおり変更いたします。

重点取り組み項目	No	具体的施策名
高齢者の交通事故防止	1-①	運動能力や身体機能に着目した啓発・講習の実施
	1-②	明るい服及び反射材の着用キャンペーンの実施
自転車の安全利用	1-③	交通安全教室の実施
	1-④	自転車安全利用キャンペーンの実施



重点取り組み項目	No	具体的施策名
高齢者の交通事故防止	1-①	高齢者の特性に応じた啓発・講習の実施
自転車の安全利用	1-②	10歳代に突出した自転車事故を減らすための啓発の実施