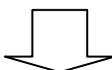


# 第1章 道路交通の安全

## 1. 道路交通事故のない社会をめざして

- 人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会をめざします。



## 2. 道路交通の安全についての目標

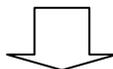
- ① 交通事故死者数を令和7年までに**55人以下**にします。(24時間死者数)
- ② 交通事故重傷者数を令和7年までに**400人以下**にします。



## 3. 道路交通の安全についての対策

### <6つの視点>

- ① 子どもおよび高齢者の安全確保
- ② 歩行者および自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等をふまえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進



### <8つの柱>

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 調査研究の充実

## **第1節 道路交通事故のない社会をめざして**

### **1. 道路交通事故のない社会をめざして**

私たちは、人命尊重の理念に基づき、道路交通事故のない社会をめざすべきです。

全国的に見ると、未就学児をはじめとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が大きな問題となっています。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組がより一層求められています。

今後も、道路交通事故による死者数および命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることをめざし、道路交通事故のない社会の実現に向けたさらに積極的な取組が必要です。

### **2. 歩行者の安全確保**

特に、我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっていることから、歩行者等を優先した交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要です。一方で、交通事故死傷者となった歩行者の多くが一定の法令違反を起こしていることから、法令遵守はもとより歩きスマホ等の注意力が散漫となる行為を慎むなど、交通ルール遵守の気運醸成が必要です。

### **3. 地域の実情をふまえた施策の推進**

交通安全に関しては、さまざまな施策メニューがあるところですが、それぞれの地域の実情をふまえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合わせを、地域が主体となっていくことが必要です。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であり、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進にあたっては、住民に一番身近な市町や警察署の役割が極めて大きくなっています。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要です。

### **4. 役割分担と連携強化**

国、県、市町、県民、事業者等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面においてさまざまな形で積極的に参加し、協働していくことが有効です。

### **5. 交通事故被害者等の参加・協働**

より一層交通安全施策を推進するためには、交通事故被害者等の立場としての視点・知識・経験を、各取組に反映させることが有効です。

## 第2節 道路交通の安全についての目標

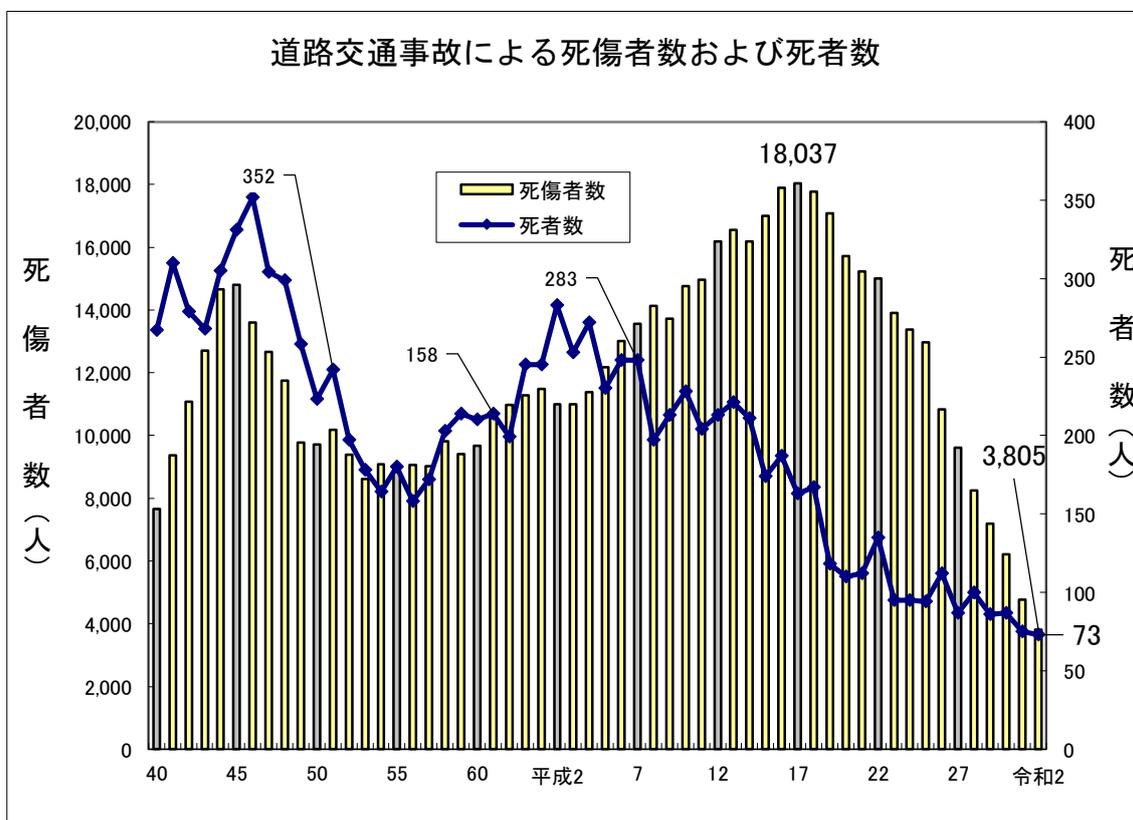
### I 道路交通事故の現状と今後の見通し

#### 1 道路交通事故の現状

本県の交通事故死者数は、昭和46年に352人を記録しましたが、翌年以降着実に減少し昭和56年には158人とほぼ半減しました。その後再度増加に転じ、平成2年には283人となりましたが、翌年から再び減少傾向に転じ、令和元年には統計が残る昭和29年以降最少の73人となりました。

「第10次交通安全計画」の最終年である令和2年中の死者数は73人となりましたが、令和2年までに交通事故死者数を55人以下とするという目標は、達成するに至りませんでした。

なお、交通事故死傷者数については、平成17年をピークに減少が続いており、令和2年中の死傷者数は3,805人となり、「第10次交通安全計画」の目標を達成することができました。



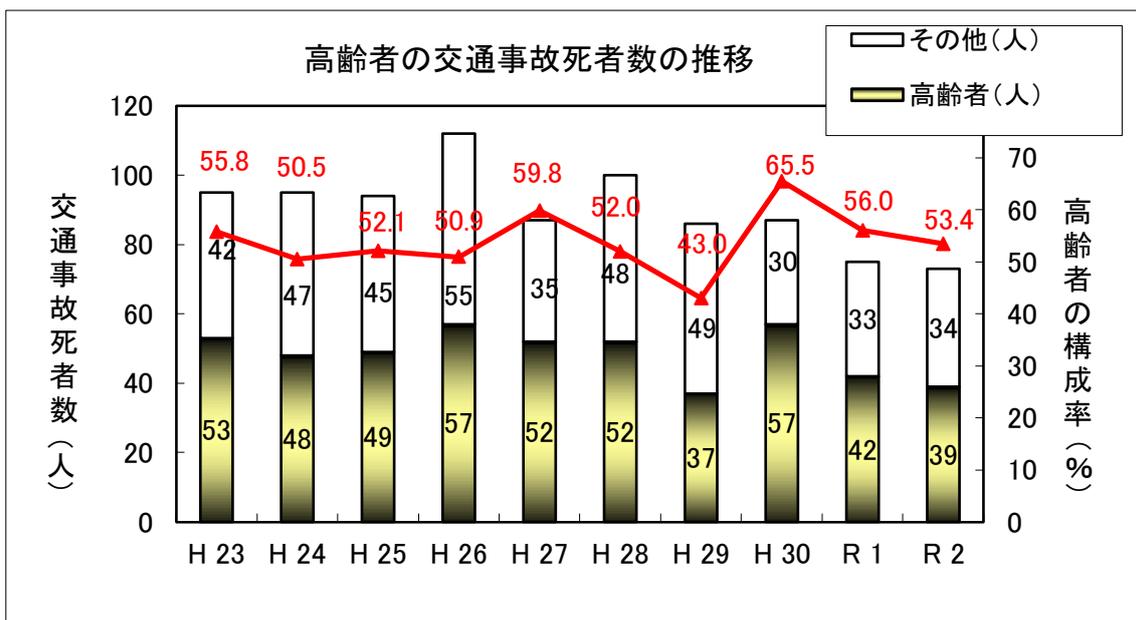
**【参考】 これまでの交通安全計画の目標値と実数値**

<p><b>第1次交通安全計画</b>（昭和46年度～50年度）          目標：人身事故(昭和45年10,289件)の半減          実数値：6,961件</p>
<p><b>第2次交通安全計画</b>（昭和51年度～55年度）          目標：死亡事故の抑制については、昭和45年のピーク時(317件)の半減をめざすものです。          実数値：166件</p>
<p><b>第3次交通安全計画</b>（昭和56年度～60年度）          目標値：死者数124人以下 実数値：210人</p>
<p><b>第4次交通安全計画</b>（昭和61年度～平成2年度）          目標値：死者数 昭和46年のピーク時の2分の1（176人）以下          実数値：283人</p>
<p><b>第5次交通安全計画</b>（平成3年度～7年度）          目標値：死者数180人以下 実数値：248人</p>
<p><b>第6次交通安全計画</b>（平成8年度～12年度）          目標値：死者数200人以下 実数値：213人</p>
<p><b>第7次交通安全計画</b>（平成13年度～17年度）          目標値：死者数180人以下 実数値：163人</p>
<p><b>第8次交通安全計画</b>（平成18年度～22年度）          目標値：死者数130人以下 実数値：135人          死傷者数15,500人以下 実数値：15,013人</p>
<p><b>第9次交通安全計画</b>（平成23年度～27年度）          目標値：死者数75人以下 実数値：87人          死傷者数11,800人以下 実数値：9,604人</p>
<p><b>第10次交通安全計画</b>（平成28年度～令和2年度）          目標値：死者数55人以下 実数値：73人          死傷者数7,300人以下 実数値：3,805人</p>

「第10次交通安全計画」期間中の交通死亡事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりです。

- ①65歳以上の高齢者の死者数が全死者数の半数以上を超えるという高い水準にあります。また、高齢運転者が第1当事者となる死亡事故の割合が約3割を占めています。
- ②歩行中、自転車乗用中の死者数が全死者数の4割を超えています。
- ③自動車乗車中の死者数のうちシートベルト非着用者が5割を占めています。

これは、高齢化の進展により、当事者となる比率の高い高齢者人口および高齢運転免許保有者数が増加していること等が背景として考えられます。



## 2 道路交通事故をとりまく状況の展望

道路交通を取り巻く状況は、社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症によるさまざまな影響が、多くの課題や制約を生じ、国民のライフスタイルや交通行動へ影響を及ぼすことが予想されます。

## II 交通安全計画における目標

**【数値目標】 交通事故死者数(24時間死者数) 55人以下**  
**交通事故重傷者数 400人以下**

交通事故による死者数および命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけ、県民を交通事故の脅威から守ることが目標であり、国においては令和7年までに年間の死者数を2,000人以下に、重傷者数を22,000人以下にすることをめざしています。本県においては、年間の交通事故死者数を令和7年までに55人以下とすることをめざします。

本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、今後はさらに、事故そのものの減少や重傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、年間の重傷者数を令和7年までに400人以下とすることもめざします。

そのため、県民の理解と協力の下、第3節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進していきます。

## **第3節 道路交通安全についての対策**

### **I 今後の道路交通安全対策を考える視点**

令和2年中の交通事故死者数は73人で、統計が残る昭和29年以降最少となりました。死傷者数は、10年前の平成22年と比較すると、約75%減少しています。また、高齢者の死者数39人で、交通事故死者数全体の53.4%を占め、死者数全体の半数以上を占めています。

状態別の死者数を見ると、歩行中、自動車乗車中が多く、事故類型別の死亡事故発生件数を見ると、車両相互による追突事故が約4.2%を占め、人対車両の歩行者横断中における事故が約23.9%を占めています。

こういった状況に対応するため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進していきます。

対策の実施にあたっては、可能な限りEBPMを推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していきます。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進、⑧調査研究の充実といった8つの柱により、交通安全対策を実施します。

### **<重視すべき視点>**

#### **(1) 子どもおよび高齢者の安全確保**

本県は交通事故死者数に占める歩行中および自転車乗用中の死者の割合が自動車乗車中と比較し高い傾向にあります。また、事故死者の約5割が高齢者となっています。

また、我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生育させることができる環境の整備、若い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待されています。子どもが被害者となる交通事故件数は減少してきていますが、次代を担う子どもの安全を確保するため、未就学児を中心に通学路等の子どもが日常的に集団で移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進していきます。また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要があります。

高齢者については、主に歩行者および自転車運転者への対策を講じるとともに、安全運転を支える対策を推進します。なお、運転免許証返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる施策に留まりませんが、これらの施策とも連携を深めつつ推進することが重要です。

高齢者の歩行者および自転車運転者については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性をふまえた交通安全教育などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に応じた自動運転等の次世代モビリティの活用なども重要となると考えられます。また、年齢等にかかわらず多様な人びとが利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成します。

高齢者の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があります。また、全国的には運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能をはじめとする先進安全技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

高齢運転者への対策を行う「道路交通法の一部を改正する法律」（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとなっており、改正された法律に則した広報啓発等取組を充実させていく必要があります。

また、子どもから高齢者まで、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じていきます。

## **（2）歩行者および自転車の安全確保と遵法意識の向上**

歩行中の死者数は、確実に減少してきている一方で、日本自動車連盟（JAF）による「信号機のない横断歩道実態調査2020」では、信号機のない横断歩道において、歩行者が渡ろうとしている際に一時停止しない自動車が約7割を占めているという調査結果がでており、自動車運転者の歩行者優先意識が低い状況にあります。歩行者の安全を確保するためには、特に、子どもや高齢者にとって身近な道路の安全性を高める必要があります。

こうした歩行者優先の理念の下、子どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路および市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備をはじめ、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

また、横断歩行者が被害者となる交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底について周知するなど、歩行者が安心して横断歩道を渡れる取組を推進します。

一方、歩行者に対しては、交通事故死傷者となった歩行者にも一定の法令違反を起こしているというデータがあることから、道路を横断する際は、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うこと、歩きスマホ等の注意力が散漫となる行為を慎むことなどの交通ルールの周知を図ります。さらに、横断するときは、手を上げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断をはじめ、横断中も周りに気を付けることなど、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進します。

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。自転車の安全運転を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車および自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があります。特に、市街地において自転車の通行空間の確保を進めるにあたっては、自転車交通のあり方や多様な交通モード間の分担のあり方を含め、まちづくり等の観点にも配慮します。

あわせて、市街地の駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進めます。

さらに、自転車運転者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど自転車に関する安全意識の醸成を図ります。

加えて、通勤や配達目的の自転車運転者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策、駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進します。

### **(3) 生活道路における安全確保**

生活道路においては、子ども、高齢者、障がい者を含む全ての歩行者や自転車運転者が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければなりません。生活道路における交通死亡事故は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通死亡事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の取組が求められています。

生活道路の安全対策については、「ゾーン 30<sup>※4</sup>」の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えています。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の効果的な運用の推進など、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要があります。

また、生活道路における各種対策を実施していく上で、対策着手段階から地域住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要があります。このような取組を続けることにより、「生活道路は歩行者等優先」という意識が県民一人ひとりに深く浸透することをめざします。

---

※4 ゾーン 30：生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。

#### **(4) 先端技術の活用推進**

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術の活用により、交通事故が減少しています。今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されます。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなどの活用推進を図ります。

#### **(5) 交通実態等をふまえたきめ細かな対策の推進**

第10次計画期間中を通じて、ETC2.0<sup>\*\*5</sup>から得られたビッグデータ等の、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められました。今後は、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも求められています。

例えば、交通事故の要因等について、分析システムの活用やETC2.0から得られたビッグデータ等のマイクロ分析を行い、さまざまなリスク行動を分析し、対策に生かすための方策を具体化していく必要があります。

#### **(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進**

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う地域社会のニーズ、交通情勢の変化をふまえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、それぞれの地域における国、県、市町、県民、事業者等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となります。

このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組に生かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努めます。

なお、各地域においては、交通ボランティアをはじめ地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいます。このため、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促します。

また、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組に生かしていきます。

---

<sup>\*\*5</sup> ETC2.0：これまでのETC（Electronic Toll Collection Systemの略。高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。）と比して、①大量の情報の送受信が可能となる、②ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる、など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策にさまざまなメリットをもたらす、ITS推進に大きく寄与するシステム。