

「第12次広島県交通安全計画」の素案について

1 要旨・目的

本県を含む関係地方行政機関等で構成する広島県交通安全対策会議※において策定した「第11次広島県交通安全計画」（計画期間：令和3年度～令和7年度（令和8年10月まで延長））（以下「第11次計画」という。）の計画期間が令和8年10月末で終期を迎えることから、令和8年3月に策定された国の「第12次交通安全基本計画」（以下、「国の基本計画」という。）を踏まえ、県域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の大綱を定める「第12次広島県交通安全計画」を策定することとし、素案を次のとおりとする。

※広島県交通安全対策会議（交通安全対策基本法第16条で設置）の概要

- 1 目的 陸上交通の安全の確保
- 2 構成機関（会長：県知事）（法第17条、広島県交通安全対策会議条例第3条）
関係地方行政機関、県、県警、県教委、市町、消防、J R、N E X C O西日本
- 3 役割（法第17条）
 - (1) 交通安全計画の作成及び計画の実施の推進
 - (2) 陸上交通の安全に関する総合的施策の企画の審議及び施策の実施の推進
 - (3) 陸上交通の安全に関する総合的施策の実施に関する県、関係指定地方行政機関及び関係市町相互間の連絡調整

2 現状・背景

県では、昭和46年度に「第1次広島県交通安全計画」を策定して以降、社会情勢の変化等を踏まえながら、5年ごとに計画を改定し、「交通事故のない日本一安全で安心な広島県」の実現に向けて、様々な施策を総合的に推進している。

3 計画の概要

(1) 計画の位置づけ

- 交通安全対策基本法第25条第1項に基づく県計画
- 「安心▷誇り▷挑戦 ひろしまビジョン」の施策領域「治安・暮らしの安全」に係る分野別計画

(2) 計画期間

令和8年度～令和12年度（5年間）

(3) 策定に当たっての考え方

第11次計画の振り返りで見えた課題、社会情勢の変化、国の基本計画等を踏まえるとともに、県民や関係機関・団体の意見も把握し策定する。

(4) 素案の概要（素案は別紙）

ア 基本理念

国の交通安全基本計画に掲げる「基本理念」等を踏まえて取り組む。

～基本理念（抜粋）～

【交通事故のない社会を目指して】

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘定して、究極的には交通事故のない社会を目指す。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保し、「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。

【少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

全ての交通の分野で、少子高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠であり、また、子供から高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通の関係者の連携によって、構築することを引き続き目指す。

イ 施策体系

項目	小項目
1 道路交通の安全	(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) 道路秩序の維持
	(6) 救助・救急活動の充実
	(7) 被害者等支援の充実と推進
	(8) 研究開発及び調査研究の充実
2 鉄道交通の安全	(1) 鉄道交通環境の整備
	(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及
	(3) 鉄道の安全な運行の確保
	(4) 鉄道車両の安全性の確保
	(5) 救助・救急活動の充実
	(6) 被害者支援の推進
	(7) 鉄道事故等の原因究明と事故等防止
3 踏切道における交通の安全	(1) 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進
	(2) 踏切道の統廃合の促進
	(3) 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施
	(4) その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

ウ 施策の柱ごとの目指す姿（５年後）、指標、主な取組

◆施策１：道路交通の安全

５年後の 目指す姿	生活道路の交通安全対策や通学通園路における通行の安全の確保等を推進することにより、子供、高齢者、障害者など全ての歩行者が安全で安心して通行できる環境が整備されています。 基本的な交通ルール徹底や交通安全教育等の交通安全対策を推進することにより、自転車及び小型モビリティの安全利用が進んでいます。 外国人に対し、日本の交通ルール等の理解を促進し、交通安全への意識変容を図ることにより、外国人の交通安全対策が進んでいます。 先進技術を活用することにより、人手不足を解決しつつ安全の確保が実現するとともに、安全運転を支援するシステムが発展、普及し、交通事故が減少しています。 こうした姿の実現により、交通事故死者数がゼロに近づいています。		
成果指標	成果指標名	現状値（Ｒ７）	目標値（Ｒ１２）
	①交通事故死者数	58 人	55 人以下
	うち高齢者	34 人	30 人以下
	②重傷者数	787 人	630 人以下
	設定理由	【交通事故死者数】 国の第 11 次交通安全基本計画と第 12 次交通安全基本計画の目標値の比率（95％）を踏まえた数値を目標とする。 【うち高齢者数】（広島県独自指標） 本県の高齢者の人口 10 万人当たりの交通事故死者数は、全国より高い水準で推移し、全年齢層と比較すると約 2 倍であるため、引き続き、本県独自の指標として掲げる。 目標値は、本県における、過去 5 年の交通事故死者数と高齢者死者数の比率の平均値（55％）を踏まえた数値を目標とする。 【重傷者数】 国の第 11 次交通安全基本計画と国の第 12 次交通安全基本計画の目標値の比率（90％）を踏まえた数値を目標とする。	

主な取組	【道路交通環境の整備】 ・最高速度の区域規制と物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」【図 1】の整備など、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策等による生活道路における交通安全対策の推進【拡充】 ・通学通園路の整備、設定と安全点検、集団登下校の実施等による通学路等における通行の安全の確保【拡充】 ・駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道など、高齢者や障害者等の安全に資する歩行空間の整備の推進【拡充】 【交通安全思想の普及徹底】 ・自転車の安全利用については、交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）を踏まえた自転車交通ルール の周知徹底と自転車乗車用ヘルメット着用促進をはじめとする被害軽減対策の推進【拡充】 ・新しい小型モビリティの安全対策については、基本的な交通ルールやヘルメットの着用の周知徹底を図るとともに、若い世代を中心とした安全教育の強化【拡充】 【安全運転の確保】 ・免許取得時の多言語化、いわゆる「外免切替」制度の厳格な運用等による外国人運転者対策の強化【拡充】 ・無人バス等の自動運転の安全確保については、特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等による制度の適正かつ円滑な運用を実施【新規】 【車両の安全性の確保】 ・無人自動運転移動サービスの普及・拡大に向けた取組の推進【拡充】
-------------	---

【図 1】



◆施策２：鉄道交通の安全

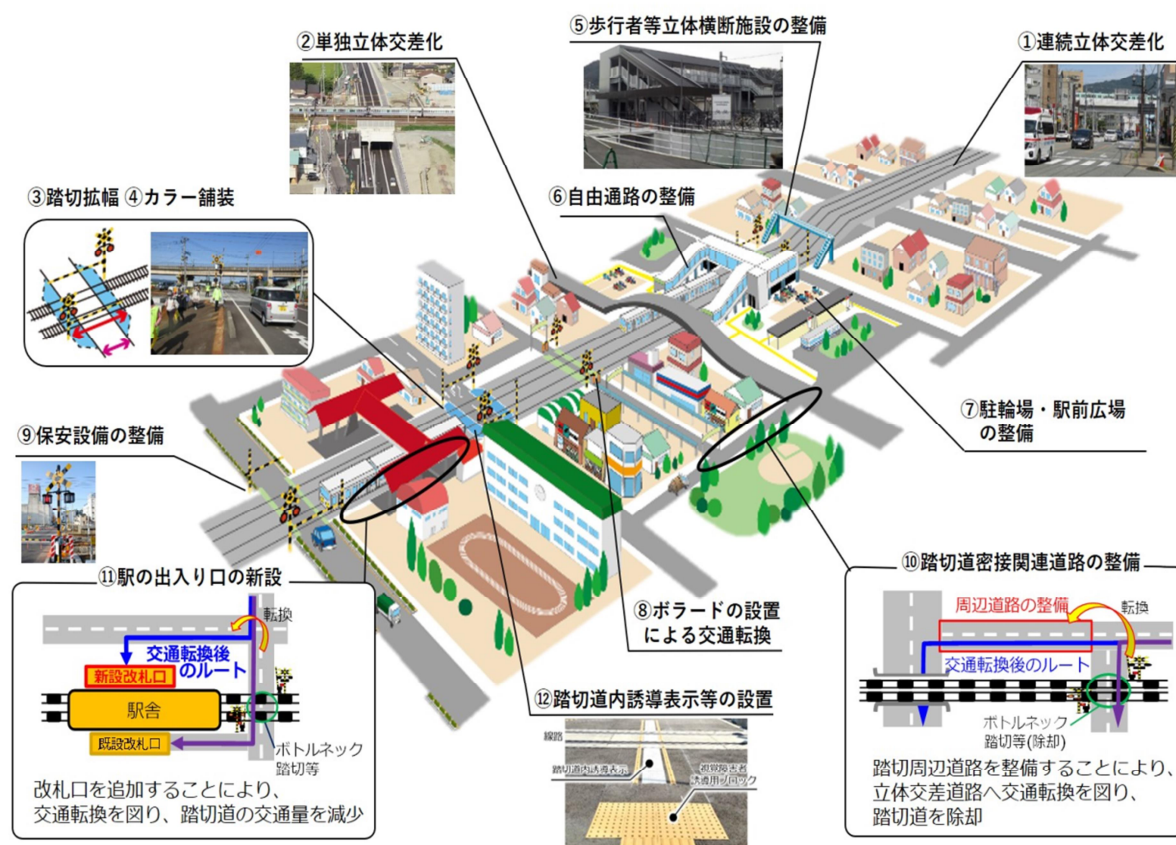
5年後の 目指す姿	鉄道施設の維持管理及び補修、老朽施設の長寿命化、防災・減災対策の強化、旅客の転落・接触等の防止対策が進むとともに、利用者や踏切通行者等の鉄道の安全に関する正しい知識が浸透することにより、鉄道運転事故が減少しています。 保安監査の実施、運転士の資質の保持、鉄道車両の安全性の確保、救助・救急活動の充実等により鉄道の安全な運行が確保されています。 こうした姿の実現により、列車運転による乗客死者数のゼロを継続するとともに、鉄道運転事故全体の死者数がゼロに近づいています。			
成果指標	成果指標名		現状値（R7度）	目標値（R12度）
	①列車の運転による乗客の死者数		0人	0人
	②鉄道運転事故全体の死者数		6人	減少
	設定理由	【列車の運転による乗客の死傷者】 列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要であるため 【鉄道運転事故全体の死者数】 ホーム等における鉄道人身傷害事故を含む鉄道運転事故全体の死者数を減少させることが重要であるため		
主な取組	【鉄道交通環境の整備】 ・駅、線路、橋梁、トンネル等の維持管理、補修、補強、改良による安全性の向上 【鉄道交通の安全に関する知識の普及】 ・「歩きスマホ」の危険性の周知や酔客に対する事故防止の注意喚起等による鉄道の安全に関する広報活動の推進 【鉄道の安全な運行の確保】 ・重大な列車事故を防ぐため、保安監査を実施し、動力車操縦者運転免許制度の適正な実施による運転士の資質の保持等の推進			

◆施策３：踏切道における交通の安全

5年後の 目指す姿	開かずの踏切や交通量の多い踏切道等の立体交差化等の対策が進むとともに、踏切道のバリアフリー化が進展することにより、踏切道における交通安全対策が進んでいます。【図2】 近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道等地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合が進んでいます。 踏切遮断機等の踏切保安設備の整備が進むとともに、緊急に対策が必要な踏切道については、「踏切道安全通行カルテ」等に基づく対策が進んでいます。 こうした姿の実現により、踏切事故のない社会に近づいています。		
成果指標	成果指標名	現状値（R3度～7度平均）	目標値（R8度～12度平均）
	踏切事故件数の削減	4件	約1割減
	設定理由	踏切事故は、長期的には減少傾向にあるものの、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き、踏切事故防止対策の推進が必要であるため	

主な取組	【踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進】 ・踏切道の立体交差化等による「抜本対策」と歩道拡幅等の構造改良による「速効対策」の両輪による総合対策の推進 ・平滑化や踏切道内誘導表示設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に進行するための対策の促進【拡充】 【踏切道の統廃合の促進】 ・第3、4種踏切道等の統廃合を促進 【踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施】 ・踏切遮断機をはじめとする踏切保安設備の着実な整備や歩行者等の直前横断を抑止するためのゲートや柵の設置等の推進 ・道路の交通量等を勘案した通行止めや一方通行等の交通規制の実施 【その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置】 ・「踏切道安全通行カルテ」の作成・公表、効果検証を含めたプロセスの「見える化」の推進 ・踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りの実施
-------------	---

【図2】



エ 次期計画策定後のマネジメント

- ・施策の推進に当たっては、広島県交通安全対策会議を構成する機関・団体と連携を図る。
- ・第12次広島県交通安全計画に基づき、前年度の実施状況も踏まえて、毎年度、広島県交通安全対策会議において、各年度の「広島県交通安全実施計画」を策定する。
- ・5年度ごとに、国の交通安全基本計画が更新されることに合わせて、計画期間の実施状況を取りまとめ、次期計画に反映させる。

4 スケジュール

区 分	8 月	9 月	10 月
交通安全対策会議	●意見照会（素案）	●幹事会（計画案審議）	●対策会議 策定
生活保健福祉委員会	●素案	●集中審議	●対応状況
県民	