説明資料 03－２

第 12 次
広島県交通安全計画

〔令和８(2026)～12(2030)年度〕

(案)

令和８(2026)年○月

広 島 県 交 通 安 全 対 策 会 議

は　じ　め　に

「交通事故のない日本一安全で安心な広島県」の実現を目指して

交通事故を根絶し、安全で安心な広島県を実現することは、県民の切なる願いです。

本県では、昭和 46（1971）年以降 11 次にわたり、県内において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めた「広島県交通安全計画」を策定してきました。

「第 11 次広島県交通安全計画」（令和３（2021）～令和７（2025）年度）においては、本県独自に高齢者死者数の減少に向けた目標を設定するなど、交通弱者の安全対策や、地域の交通実態に即した道路交通安全対策を積極的に推進した結果、交通事故死者数は、令和７（2025）年には、年間 58 人となり、「年間 60 人以下とする」という計画目標を達成することができました。

一方で、高齢者死者数については、令和７（2025）年には年間 34 人、重傷者数については、令和７（2025）年には年間 787 人となり、高齢者死者数は「年間 33 人以下とする」、重傷者数は「年間 700 人以下とする」という計画目標を達成することはできませんでした。

また、交通事故による死者数に占める高齢者の割合は増加傾向にあり、半数を超える状況が続いています。

この度策定した「第 12 次広島県交通安全計画」（令和８（2026）～12（2030）年度）においては、引き続き、高齢者や子供などの交通弱者対策や、地域の交通実態に即した効果的な道路交通安全対策を重点的に推進するとともに、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等による踏切道における交通安全対策などを推進することにより、「交通事故のない日本一安全で安心な広島県」の実現を目指してまいります。

令和８（2026）年〇月

広島県交通安全対策会議

目　　次

第１部　計画の基本理念 1
１　交通社会を構成する三要素 2
２　これからの５年間（計画期間）において特に注視すべき事項 3
３　横断的に重要な事項 4
第２部　道路交通の安全 6
第１章　道路交通事故のない社会を目指して 7
第２章　道路交通の安全についての目標 8
第１節　道路交通事故の現状と今後の見通し 8
１　道路交通事故の現状 8
２　道路交通事故の見通し 10
第２節　第12次交通安全基本計画における目標 10
第３章　道路交通の安全についての対策 12
○　今後の道路交通安全対策を考える視点 12
＜重視すべき視点＞ 13
(1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策 13
(2) 子供の安全確保のための環境整備 15
(3) 歩行者の安全確保のための意識変容 16
(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備 17
(5) 外国人の交通安全対策の推進 19
(6) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進 20
(7) 生活道路における歩行者等の安全確保 20
(8) 先進技術の活用推進 22
(9) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 23
(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進 23
第４章　講じようとする施策 24
第１節　道路交通環境の整備 24
１　生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 24
(1) 生活道路における交通安全対策の推進 24
(2) 通学路等における交通安全の確保 26
(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 27
２　高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化 28
３　幹線道路における交通安全対策の推進 28
(1) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進 29
(2) 事故危険箇所対策の推進 29
(3) 幹線道路における交通規制 29
(4) 重大事故の再発防止 30
(5) 適切に機能分担された道路網の整備 30

(6) 高速自動車国道等における交通事故防止対策の推進 31
(7) 道路の改築等による交通事故対策の推進 31
(8) 交通安全施設等の高度化 32
４　交通安全施設等の整備事業の推進 33
(1) 交通安全施設等の戦略的維持管理 33
(2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進 33
(3) 幹線道路対策の推進 34
(4) 交通円滑化対策の推進 34
(5) ＩＴＳの推進による安全で快適な道路交通環境の実現 34
(6) 道路交通環境整備への住民参加の促進 34
(7) 連絡会議等の活用 34
５　高齢者等の移動手段の確保・充実 35
６　歩行空間のユニバーサルデザイン化 35
７　無電柱化の推進 35
８　効果的な交通規制の推進 36
９　自転車利用環境の総合的整備 36
(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備 37
(2) 自転車等の駐車対策の推進 37
10　ＩＴＳの活用 38
(1) 道路交通情報通信システムの整備 38
(2) 新交通管理システムの推進 38
(3) 交通事故防止のための運転支援システムの推進 38
(4) ＥＴＣ2.0等デジタルデータの活用推進 39
(5) 道路運送事業に係る高度情報化の推進 39
11　交通需要マネジメントの推進 39
(1) 公共交通機関利用の促進 40
(2) 貨物自動車利用の効率化 40
12　災害に備えた道路交通環境の整備 41
(1) 災害に備えた道路の整備 41
(2) 災害に強い交通安全施設等の整備 41
(3) 災害発生時における交通規制 42
(4) 災害発生時における情報提供の充実 42
13　総合的な駐車対策の推進 42
(1) きめ細かな駐車規制の推進 43
(2) 違法駐車対策の推進 43
(3) 駐車場等の整備 43
(4) 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚 44
(5) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進 44
14　道路交通情報の充実 44

(1) 情報収集・提供態勢の充実 45
(2) ＩＴＳを活用した道路交通情報の高度化 45
(3) 分かりやすい道路交通環境の確保 45
15 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 46
(1) 道路の使用及び占用の適正化等 46
(2) 休憩施設等の整備の推進 46
(3) 子供の遊び場等の確保 46
(4) 道路法に基づく通行の禁止又は制限 47
(5) 地域に応じた安全の確保 47
第２節 交通安全思想の普及徹底 47
１ 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 47
(1) 幼児に対する交通安全教育の推進 50
(2) 小学生に対する交通安全教育の推進 50
(3) 中学生に対する交通安全教育の推進 51
(4) 高校生に対する交通安全教育の推進 51
(5) 成人に対する交通安全教育の推進 52
(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進 53
(7) 障害者に対する交通安全教育の推進 54
(8) 外国人に対する交通安全教育等の推進 54
２ 効果的な交通安全教育の推進 55
(1) 参加・体験・実践型の教育手法の活用 55
(2) 関係機関・団体相互の連携 56
(3) 受講者の特性等に応じた教育の内容及び方法の選択 56
(4) 交通安全教育の効果測定 56
(5) 社会情勢等に応じた交通安全教育の内容の見直し 56
３ 交通安全に関する普及啓発活動の推進 56
(1) 交通安全運動の推進 56
(2) 歩行者の安全確保 57
(3) 自転車の安全利用の推進 58
(4) 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進 60
(5) 新しい小型モビリティの安全対策 63
(6) その他の普及啓発活動の推進 64
４ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 65
(1) 主体的活動の促進 65
(2) その他の民間団体に対する働きかけの強化 66
(3) 官民一体による活動の促進 66
５ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進 66
第３節 安全運転の確保 67
１ 運転者教育等の充実 67

(1) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実……67
(2) 運転者に対する再教育等の充実……67
(3) 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育……68
(4) 二輪車安全運転対策の推進……68
(5) 高齢運転者対策の充実……68
(6) 外国人運転者対策の強化……69
(7) 自動車安全運転センターの業務の充実……69
(8) 自動車運転代行業の指導育成等……69
(9) 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実……69
(10) 悪質・危険な運転者の早期排除……70
(11) 安全運転相談の充実・強化……70
２　運転免許制度の改善……70
(1) 運転免許試験の改善……70
(2) 運転免許業務の改善……70
３　自動運転等の安全の確保と支援……71
(1) 特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等……71
(2) 遠隔操作型小型車の安全な運行の支援……71
４　安全運転管理の推進……72
５　事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進……73
(1) 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立……73
(2) 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶……74
(3) ＩＣＴ、先進安全自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進……75
(4) 少子超高齢社会における交通事故の防止対策……75
(5) 業態ごとの交通事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策……76
(6) 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策……76
(7) 運転者の健康起因事故防止対策の推進……76
(8) 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底……76
(9) 自動車運送事業安全性評価事業の促進等……77
(10) トラック・物流Ｇメンによる荷主等への是正指導の強化……77
６　交通労働災害の防止等……77
(1) 交通労働災害の防止……78
(2) 運転者の労働条件の適正化等……78
７　道路交通に関する情報の充実……78
(1) 危険物輸送に関する情報提供の充実等……78
(2) 気象情報等の充実……79
第４節　車両の安全性の確保……79
１　車両の安全性に関する基準等の改善の推進……79
(1) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等……80
(2) 近年の交通事故実態を踏まえた先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及の促進……80

(3) 高齢運転者による交通事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進・・・81
２　自動運転車の安全対策・活用の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・81
(1) 自動運転車に係る安全基準の策定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・81
(2) 安全な無人自動運転移動サービスの普及・拡大に向けた取組・・・・・・・・・・・・・81
(3) 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進・・・・・・・・・・・・・・81
(4) 自動運転車に係る電子的な検査の導入や認証審査に係る制度の的確な運用・・・・81
(5) 自動運転車の交通事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進・・・・82
３　自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・82
４　自動車の検査及び点検整備の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・83
(1) 自動車の検査の充実・・83
(2) 自動車点検整備の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・84
５　リコール制度の充実・強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・85
６　自転車の安全性の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・85
(1) 自転車安全整備制度の普及・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・86
(2) 損害賠償責任保険等への加入促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・86
(3) 自転車の被視認性の向上・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・86
第５節　道路交通秩序の維持・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・86
１　交通指導取締りの強化等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・86
(1) 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等・・・・・・・・・・・・・・・・・・86
(2) 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等・・・・・・・・・・・・・・・・・・89
２　交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・89
(1) 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・89
(2) 交通事故事件等に係る捜査力の強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・89
(3) 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・90
３　暴走族等対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・90
(1) 実態把握等の徹底・・90
(2) 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実・・・・90
(3) 暴走行為阻止のための環境整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・91
(4) 暴走族等に対する交通指導取締りの強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・91
(5) 暴走族関係事犯者の再犯防止・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・92
(6) 車両の不正改造の防止・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・92
第６節　救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・92
１　救助・救急体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・92
(1) 救助体制の整備・拡充・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・93
(2) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・93
(3) 自動体外式除細動器（ＡＥＤ)の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進・93
(4) 救急救命士の養成・配置等の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・93
(5) 救助・救急用資機材等の装備の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・93
(6) 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・93

(7) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実……94
(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備……94
２　救急医療体制の整備……94
(1) 救急医療機関等の整備……95
(2) ドクターヘリ事業の推進……95
３　救急関係機関の協力関係の確保等……95
(1) 救急関係機関の協力関係の確保……96
(2) 新たな救急搬送支援システムの構築……96
(3) 災害派遣医療チーム等の運用体制の充実……96
第７節　被害者等支援の充実と推進……96
１　自動車損害賠償保障制度の充実等……96
(1) 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進……96
(2) 無保険（無共済）車両対策の徹底……96
(3) 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等……97
２　損害賠償の請求についての援助等……97
(1) 交通事故相談活動の推進……97
(2) 損害賠償請求の援助活動等の強化……97
３　交通事故被害者等支援の充実強化……98
(1) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実……98
(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進……98
(3) 公共交通事故被害者等への支援……99
(4) 交通事故被害者支援に関する情報発信……99
第８節　研究開発及び調査研究の充実……99
１　道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進……99
(1) 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進……99
(2) 交通事故分析の高度化及び成果の活用……100
(3) 交通事故の長期的予測の充実……100
(4) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化……100
第３部　鉄道交通の安全……101
第１章　鉄道事故のない社会を目指して……102
第１節　鉄道事故の状況等……102
１　鉄道事故の状況……102
２　近年の鉄道運転事故の特徴……102
第２節　第12次交通安全計画における目標……103
第２章　鉄道交通の安全についての対策……103
第１節　今後の鉄道交通安全対策を考える視点……103
第２節　講じようとする施策……103
１　鉄道交通環境の整備……103
(1) 鉄道施設等の安全性の向上……103

(2) 運転保安設備等の整備……104
２　鉄道交通の安全に関する知識の普及……104
３　鉄道の安全な運行の確保……104
(1) 保安監査の実施……105
(2) 運転士の資質の保持……105
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用……105
(4) 気象情報等の充実……105
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応……105
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施……106
(7) 計画運休への取組……106
４　鉄道車両の安全性の確保……106
５　救助・救急活動の充実……106
６　被害者支援の推進……107
７　鉄道事故等の原因究明と事故等防止……107
第４部　踏切道における交通の安全……108
第１章　踏切事故のない社会を目指して……109
第１節　踏切事故の状況等……109
１　踏切事故の状況……109
２　近年の踏切事故の特徴……109
第２節　第12次交通安全計画における目標……111
第２章　踏切道における交通の安全についての対策……111
第１節　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点……111
第２節　講じようとする施策……111
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…111
２　踏切道の統廃合の促進……113
３　踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施……113
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……114

用語の解説……115

第１部　計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

本県は、かつてないスピードで人口減少と少子高齢化が進む状況にあり、このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、県民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

しかしながら、今なお、交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

道路交通事故による死者数は、着実に減少し、令和７（2025）年には58人と、統計を取り始めた昭和23（1948）年以降、最も少ない人数となり、第11次計画の目標を達成することができた。鉄道交通の運転事故件数は、長期的には減少傾向にあるが、列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。

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・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことを今一度認識すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、新たな一歩を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

今日の社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠である。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する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

【少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢の歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止は、喫緊の課題である。一方、事業用自動車においては、少子高齢化の進展に伴う人手不足のため、運転者の担い手が減少し、移動手段が減少していく課題に向き合う必要がある。

また、鉄道交通でも運転士等の人手不足が深刻である。地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっている。

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となっており、そのため、先進技術を活用して移動の利便性向上に努めていかなくてはならない。

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していく。

1　交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを県民の理解と協力の下、強力に推進する。

なお、これらの施策を推進する際には、少子高齢化の進展や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるものとする。

（１）　人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図るとともに、不断の制度の見直しを行う。また、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。

交通社会に参加する県民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。交通事故被害者等の声を県民が直接聞く機会を増やすことも安全意識の向上のためには有効である。

さらに、県民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与することができる仕組みづくりが必要であり、県や市町においても、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。

このようなことから、県交通安全計画の作成に当たっては、国の交通安全基本計画を踏まえつつも、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、交通安全関係団体や地域住民の意向を十分反映させる必要がある。

（２）　交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものという前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によって、その構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実

させるものとする。

（３）　交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実とともに、これら関係施設の老朽化対策等を図るものとする。特に交通安全施設等の老朽化対策は、社会のインフラ対策として、計画的な推進が必要である。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図ること等により、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道や自転車通行空間の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

２　これからの５年間（計画期間）において特に注視すべき事項

（１）　人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化、外国人材の活用等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底するなどの取組が必要である。

また、人手不足に対応する上で自動運転技術やＭａａＳ※等による交通サービスの 高度化やＥＢＰＭ※等のデータ活用、サービス・業務改革等のベスト・プラクティス創出と標準化及び横展開を進める地域交通ＤＸの推進は効果的であることから、移動の利便性向上のため、これらの先進技術を積極的に導入していくことが重要である。

（２）　増加する外国人運転者等への対応

我が国経済の維持・発展のために外国人材の受入れが進み、また、観光立国を推進する中、在留外国人数及び訪日外国人数は過去最高を記録しており、今後も更なる増加が予想されている。

そうした状況で、今後、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じることが重要である。特に、道路交通の分野では、訪日外国人や外国籍の日本の運転免許保有者の増加を背景に、外国人運転者による交通事故件数が近年増加している。

また、自動車運送業分野等が特定技能制度の対象となるなど、今後、外国人運転者の更なる増加が予想されるほか、外国人の歩行者や自転車等利用者も必然的な増加が見込まれる。

このため、関係府省庁、地方公共団体、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー事業者、シェアリング事業者といった関係者それぞれが交通安全教育の必要性を認識し、一体となって取り組み、様々な場面で交通安全教育や日本の交通ルール・マナーの周知、理解促進を図り、交通事故のリスクを低減させる取組が必要である。

（３）　先進技術導入への対応

道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進安全技術が普及・進展し、交通事故の減少への貢献がみられる。また、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラーの防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めるとともに、性能を過信・誤解することなく、正しく理解し、利用するよう広報啓発等を進めることが重要である。

このほか、新たなモビリティについても、安全性の観点からの議論を深めるとともに、安全な利用を徹底するためのルールの周知や先進技術の活用といった取組が必要である。

（４）　高まる安全への要請と交通安全

自然災害の影響、インフラの老朽化、治安、感染症等、様々な安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図るために、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

３　横断的に重要な事項

（１）　先進技術の積極的活用

今後も全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先進技術や情報の普及活用を促進するとともに、各種データのオープン化、行政のＤＸ、人工知能の活用も含めた新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

加えて、ＩＣＴを積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図るものとする。

（２）　救助・救急活動及び被害者等支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、緊急通報システム等の交通事故発生時における緊急車両の迅速な現場急行を可能にするサービスの更なる普及を図るとともに、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）に基づき、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとする。

（３）　参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、国、県、市町、地域の関係民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、国、県及び市町が行う交通の安全に関する施策に、計画段階から県民が参加できる仕組みづくり、県民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

これら交通安全活動の重要な担い手となる関係民間団体は、人手不足や資金不足等も相まって十分に活動することが困難となっていることから、こうした団体の継続的な活動が確保されるように必要な支援を行うことで、交通安全活動を促進していく。

（４）　運輸安全マネジメント制度の充実・強化

県民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化する。

また、運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図ることにより、運輸防災マネジメントの取組を強化する。

（５）　ＥＢＰＭの推進

交通安全に関わる施策の実施に当たっては、可能な限りＥＢＰＭ を推進するべく、諸対策の効果を客観的に分析した事後評価結果を蓄積し、それに基づく事前評価システムを対策立案に活用する必要がある。

ＥＢＰＭの取組を強化するため、具体的には、交通安全に関する研究開発や調査研究の充実等も含めて、その基盤となる各種データや統計の整備・改善に努め、多角的にデータや統計を収集し、各施策の効果を投入資源、アウトプット及びアウトカムの関係を把握した上で検証し、より効果的な施策を目指す。

第２部　道路交通の安全

●第１章　道路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、究極的には、交通事故のない社会を目指す。

●第２章　道路交通の安全についての目標

令和12（2030）年までに

①　交通事故死者数を年間55人以下（内高齢者を30人以下）

②　交通事故重傷者数を年間630人以下

●第３章　道路交通の安全についての対策

＜10の視点＞

①　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

②　子供の安全確保のための環境整備

③　歩行者の安全確保のための意識変容

④　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

⑤　外国人の交通安全対策の推進

⑥　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

⑦　生活道路における歩行者等の安全確保

⑧　先進技術の活用推進

⑨　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

⑩　地域が一体となった交通安全対策の推進

●第４章　講じようとする施策

＜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　被害者等支等の充実と推進

⑧　研究開発及び調査研究の充実

第１章　道路交通事故のない社会を目指して（基本的な考え方）

１　道路交通事故のない社会を目指して

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。

近年においては、小学生を始めとする子供が関係する交通事故や高齢者が当事者となる交通事故が後を絶たない。次世代を担う子供のかけがえのない命を守るとともに、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処するため、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る。

今後も、道路交通事故による死者数及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目指し、究極的には、道路交通事故のない社会の実現に向けて、更に積極的な取組が必要である。

交通安全対策の推進に当たっては、内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究」（令和５年３月）によると、道路交通事故による経済的損失が少なくとも国全体で年間10兆5,540億円に達していることを念頭に置きつつ、交通社会に参加する全ての県民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながら、その連携を強化し、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様々な形で参加・協働していくことが有効である。

また、第12次交通安全計画期間中においても、交通事故発生状況等の各種データ分析を適切に行い、その結果に応じて、交通実態等に即した必要な施策を講じる。

２　歩行者の安全確保

特に、本県では、交通事故死者数全体に占める歩行者の割合が高く、人優先の交通安全思想の下、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ある。

３　地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところ、県、市町等それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを地域が主体となって行うべきである。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当たっては、住民に一番身近な市町や警察署の役割が極めて大きい。

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ある。

４　役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担をしながら、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様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

５　交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

第２章　道路交通の安全についての目標

第１節　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

本県の交通事故による24時間死者数（事故発生後24時間以内の死者数）は、昭和45（1970）年には、519人を数えたが、昭和46（1971）年以降着実に減少に向かい、昭和55（1980）年には216人とピーク時の約半数にまで減少した。その後、一時、増加に転じたが、再び減少傾向にあり、第11次交通安全計画の最終年となる令和７(2025)年は58人と、統計を取り始めた昭和23（1948）年以降、最も少ない人数となり、第11次交通安全計画の目標値を達成することができた。（表１）

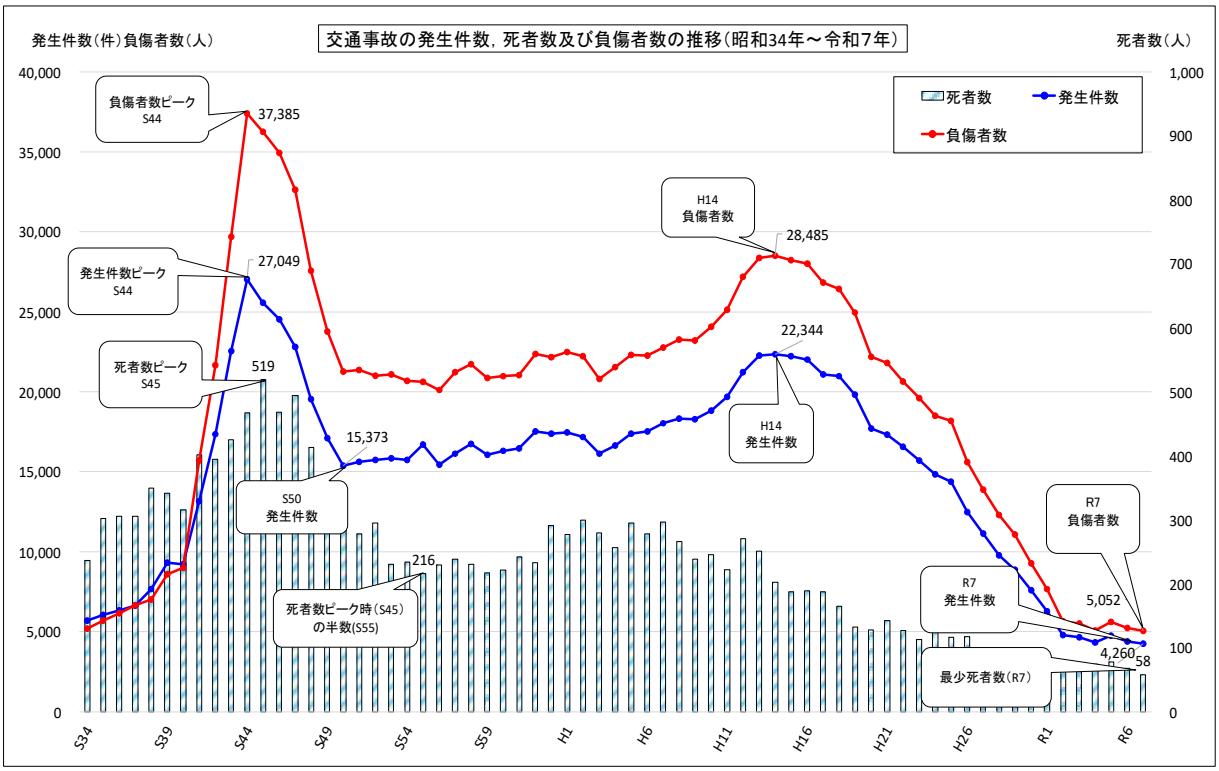
一方で、令和７（2025）年の高齢者死者数は34人となり、前年に比べ減少したものの、計画目標の達成には至らず、また重傷者数も787人となり、年間の重傷者数を700人以下とする目標達成には至らなかった。（表２）

なお、近年、負傷者数と交通事故発生件数については、平成14（2002）年をピークに減少傾向が続いており、令和７（2025）年中の負傷者数は5,052人、交通事故発生件数は4,260件と、現行の交通事故統計となった昭和23（1948）年以降で最少となっている。

年齢層別に、交通事故死者数割合の長期的推移をみると、第１次交通安全基本計画初年度の昭和46（1971）年には、全交通事故死者数に占める65歳以上の割合は18.2％であったのに対し、25年後の第６次交通安全基本計画初年度の平成８（1996）年には34.6％、第11次交通安全基本計画初年度の令和３（2021）には55.7％、令和7（2025）年は58.6％となっており、一層の少子高齢化に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合は大きくなっている。（表３）

さらに、いわゆる「団塊の世代」が 75 歳以上になっているため、今後も、75 歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。

（表１）



（広島県警察の統計により作成）

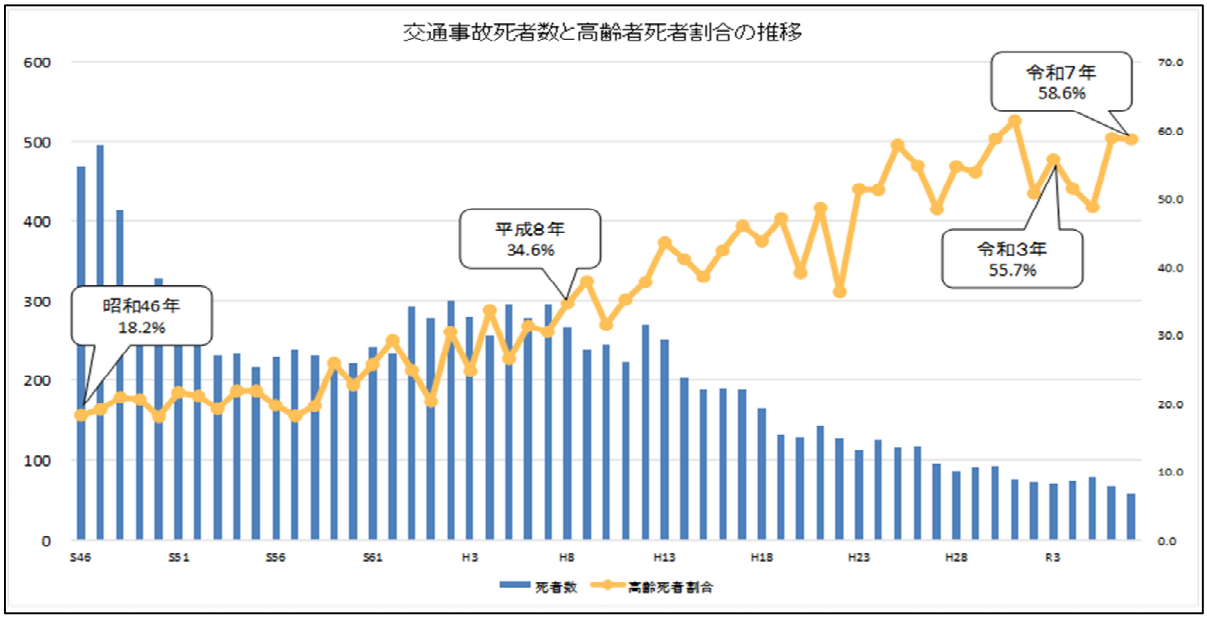
（表２）

第11次広島県交通安全計画期間中の推移

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	目標
死者数（人）	70	74	78	68	58	60
うち高齢者（人）	39	38	38	40	34	33
重傷者数（人）	900	730	826	819	787	700

（広島県警察の統計により作成）

（表３）



（広島県警察の統計により作成）

２　道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、社会経済情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれる。令和３（2021）年から７（2025）年にかけては、交通事故発生件数、交通事故死者数、高齢者死者数、重傷者数等は総じて減少傾向であったが、令和５（2023）年は、交通事故発生件数、交通事故死者数、重傷者数が増加した。この要因として、当該期間の新型コロナウイルス感染症の感染拡大や、５類感染症への移行による広範囲な影響等も想定される。また、令和７（2025）年の交通事故死者数は前年と比較して 10 人（14.7%）減少したが、この減少傾向が今後も継続するかは予断を許さない。したがって、引き続き推移を注視、分析し、変化に即応した施策立案、見直しを推進していく。

将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いが、内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」（令和７年３月）によれば、長期予測を実施したところ、令和 12（2030）年における交通事故死者数（24 時間以内）、重傷者数の予測値は、次のようになっている※。

指標	予測値
死者数（24 時間以内）	1,950～ 2,710 人
重　傷　者　数	18,940～27,190 人

※ それぞれの算出結果の最小値と最大値につき、一の位の数値を四捨五入したものを掲載している。

第２節　第12次交通安全計画における目標

○　令和12（2030）年までに

①　交通事故死者数を年間55人以下（内高齢者を30人以下）

②　交通事故重傷者数を年間630人以下

【考え方】

・　交通事故死者数

死者数をゼロに近づけることを目指し、国の第12次交通安全基本計画の目標が「令和12（2030）年までに1,900人以下」に設定された。

国の第11次交通安全基本計画の目標値（2,000人以下）と国の第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。

・　高齢者死者数

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が、55%であることから、これ以下の数値を目標とする。

・　重傷者数

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目指し、国の第11次交通安全基本計画から目標に設定された。

国の第11次交通安全基本計画の目標値（22,000人以下）と国の第12次交通安全

基本計画の目標値の比率（90.9％≒90％）を踏まえた数値を目標とする。

（算出根拠）

1　交通事故死者数

第11次交通安全計画の目標値60人×95%＝57人≒55人

2　高齢者死者数

第12次交通安全計画の目標値55人×55%＝30.25人≒30人

3　重傷者数

第11次交通安全計画の目標値700人×90%＝630人

【国の目標・考え方】（中央交通安全対策会議「交通安全基本計画」（令和８年３月）から抜粋）

・　国の交通安全基本計画における目標

①　令和 12（2030）年までに 24 時間死者数を 1,900 人（※）以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。（※この 1,900 人に令和２（2020）年から令和６（2024）年の間の 24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率の平均（1.22）を乗ずるとおおむね 2,300 人）

②　令和 12（2030）年までに重傷者数を 20,000 人以下にする。

・　考え方

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、まずは死者数及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目指し、本計画の計画期間である令和12（2030）年までには、以下のとおり目標設定することとする。

①　年間の24 時間死者数を1,900人以下にすることを目指すものとする。

この年間の24 時間死者数1,900 人に、令和２（2020）年から６（2024）年の間の24 時間死者数と30 日以内死者数の比率の平均（1.22）を乗ずると、おおむね2,300 人となる。年間の30 日以内死者数が2,300 人となると、人口10万人当たりの30 日以内死者数は1.91 人となる。国際道路交通事故データベース（ＩＲＴＡＤ）がデータを公表している35 か国中の人口10 万人当たりの30 日以内死者数をみるに、我が国は令和５（2023）年では2.62 人と５番目に少ないが、この目標を達成した場合には、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、最も少ない国となる。

②　年間の重傷者数を20,000 人以下にすることを目指すものとする。

本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少にもつながることから、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定するものである。

また、先進技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば交通死亡事故に至るような場合であっても、重傷にとどまる交通事故も少なくないことから、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、更に着目していくため、目標値とするものである。

第３章　道路交通の安全についての対策

○　今後の道路交通安全対策を考える視点

令和７(2025)年中の交通事故死者数は 58 人と、現行の交通事故統計となった昭和 23（1948）年以降で最少となった。交通事故発生件数及び負傷者数も２年連続で減少した。

65 歳以上の高齢者の人口 10 万人当たりの交通事故死者数は、年々減少傾向である一方で、令和７年は、全年齢層の人口 10 万人当たりの交通事故死者数の約２倍であり（表４）、道路交通事故死者数全体の 58.6%を占めるなど、いずれも引き続き高い水準となっている。

令和７(2025)年中の全死者数を状態別に見ると、自動車乗車中 20 人、歩行中 18 人、自転車 11 人の順に多く、事故類型別に見ると、車両単独 26 人、人対車両・横断以外９人、人対車両・横断中７人、車両相互・正面衝突６人の順に多くなっている。

このため、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する。

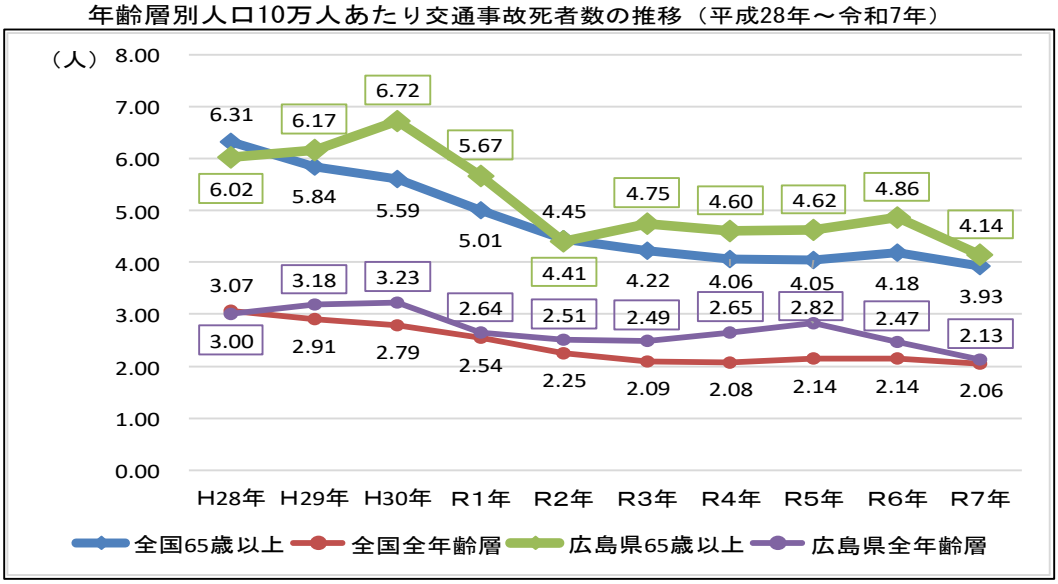
対策の実施に当たっては、可能な限りＥＢＰＭを推進し、効果を検証して、必要に応じて改善していく。

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被害者等支援の充実と推進、⑧研究開発及び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する。

その際、今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講じるべきである。

（表４）

年齢層別人口10万人あたり交通事故死者数の推移（平成28年～令和7年）



（警察庁及び広島県警察の統計により作成）

＜重視すべき視点＞

（１）　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

65 歳以上の高齢者における人口 10 万人当たりの交通事故死者数は、近年減少傾向が続いているものの、交通事故死者数に占める高齢者の割合は、５割を超え、依然として高いほか、路外逸脱及び工作物衝突による交通死亡事故の半数以上を高齢者が占めるなど、高齢運転者による交通死亡事故が相次いで発生しており、高齢者の交通安全対策は喫緊の課題である。

本県は交通事故死者数に占める歩行者の割合が高く、その約７割が高齢者となっている。高齢者の交通事故の特徴として、歩行者については、自動車と歩行中の高齢者との交通死亡事故のうち、その半数以上が高齢者の道路横断中に発生し（表５）、高齢者側に何らかの法令違反が認められる場合が多いこと、自転車利用者については、誤操作や安全不確認等の安全運転義務違反が多く認められること（表６）、自動車運転者については、特に 75 歳以上の高齢運転者による車両単独事故による死亡事故の割合が高い（表７）ことに加え、免許人口 10 万人当たりでは 75 歳未満の約３倍の発生件数となっている。

こうした状況も踏まえ、高齢者については、主として歩行者、自転車利用者等の対策とともに、自動車運転者の安全運転を支える対策を推進する。推進に当たっては、交通安全教育等を地域の交通情勢に応じ、実施することが重要である。

なお、運転免許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、本計画の対象となる政策にとどまらないが、本計画の対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

歩行者、自転車利用者については、歩道や自転車通行空間の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動等のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況にかなった自動運転サービスの活用といった安全で安心な移動手段の確保等も重要になる。また、年齢等にかかわらず多様な人々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基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

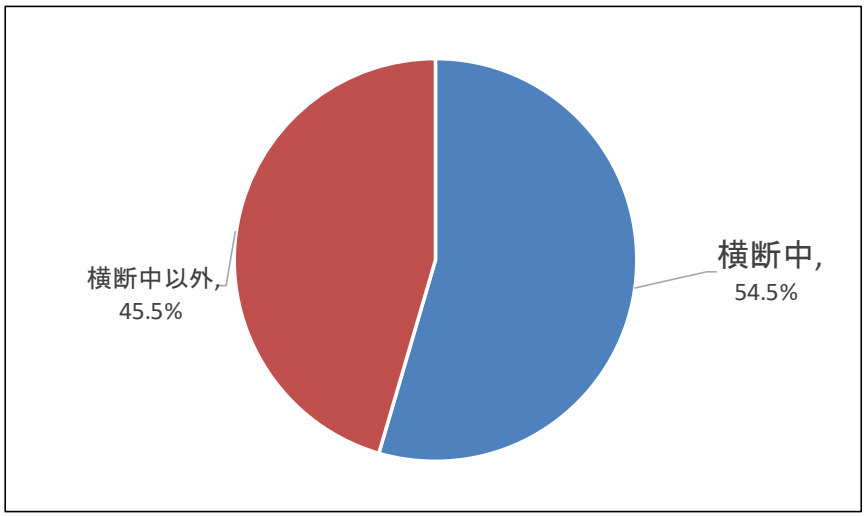
高齢者の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。一方で、運転支援機能の過信・誤解による交通事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

高齢運転者への対策として、普通自動車に対応する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある 75 歳以上の者に対する運転技能検査が導入されており、引き続き、運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習を適切に実施するとともに国の制度見直し等に基づき実施課題の見直し等、高齢運転者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていく必要がある。

また、高速道路の逆走事案は約 7 割が 65 歳以上の高齢運転者によるものであり、逆走を防止するための道路環境の整備はもとより、逆走防止のための広報啓発や逆走等の認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為をした 75 歳以上の免許保有者に対する臨時認知機能検査を実施するなどの逆走対策を推進する必要がある。

（表５）

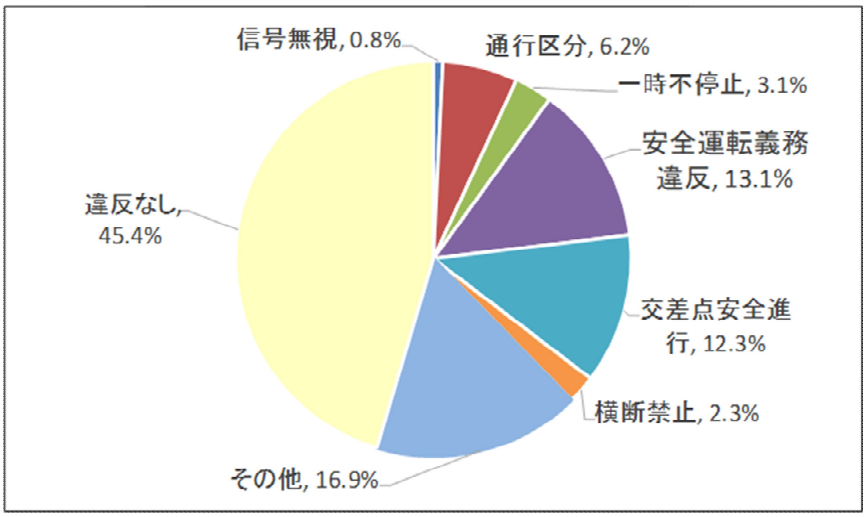
高齢者の交通事故死者の割合（令和7年中）
（人対自動車による事故）



（広島県警察の統計により作成）

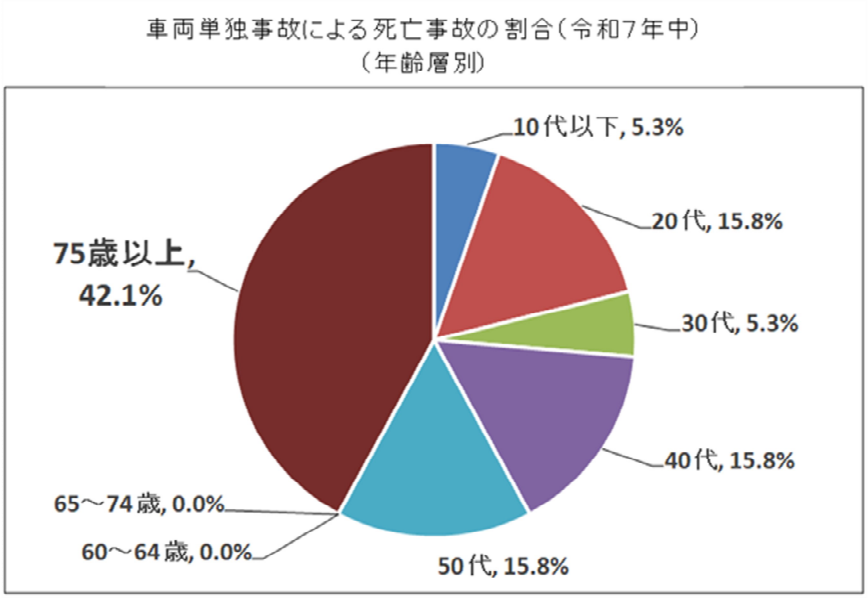
（表６）

高齢者の法令違反の割合（令和7年中）
（自転車乗車中による事故）



（広島県警察の統計により作成）

（表７）



（広島県警察の統計により作成）

（２）　子供の安全確保のための環境整備

我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。子供の交通事故死者・重傷者数は平成 30（2018）年以降減少傾向にあったが、令和６（2024）年から２年続けて増加している。（表８）

次世代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が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するとともに、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる。

また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子供を見守っていくための取組を充実させていく必要がある。

このほか、令和６（2024）年８月、チャイルドシートを使用せずにシートベルトを着用していた児童が死亡する交通事故が発生したことを受け、同年 10 月、関係府省庁や民間団体から構成される「シートベルト・チャイルドシート着用推進協議会」が開催され、チャイルドシートの使用について、６歳以上の児童でも身長等の体格に合わせて使用すべき旨を重点的に広報するよう申合せがなされたことを踏まえ、体格等の事情により６歳以上の児童がシートベルトを適切に着用できない場合にはチャイルドシートを使用することについて、子供の安全確保をより一層推進し、適切なチャイルドシートの使用を定着させる。

さらに、６歳以上の児童のチャイルドシートの使用状況等を踏まえつつ、制度的な検討を進める

（表８）

（広島県警察の統計により作成）

（３）　歩行者の安全確保のための意識変容

歩行中の交通事故死者数は、平成 30（2018）年以降減少傾向にあり、令和７（2025）年は 18 人と、第 11 次交通安全計画の初年度である令和３（2021）年の 31 人と比べ、４割以上減少した。（表９）

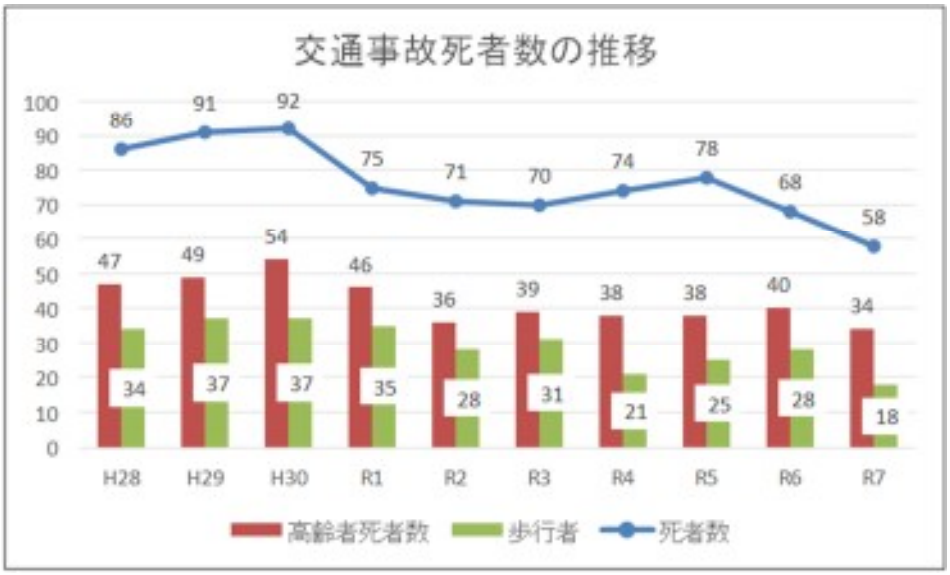
一方で、横断歩道において自動車が一時停止しないなど、自動車運転者の歩行者優先意識が十分に徹底されているとはいえない。特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高め、歩行者の安全を確保することが必要である。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において、歩車分離式信号の整備、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、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する。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、自動車、自転車、特定小型原動機付自転車の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を周知するなど、運転者の歩行者保護意識の徹底を図る。

歩行者に対しては、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に加え、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要性があることを含め、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進する。

（表９）



（広島県警察の統計により作成）

（４）　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

交通事故全体の発生件数が減少傾向にある中で、自転車事故件数の全体に占める割合は上昇傾向にある。（表 10）

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ほか、自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、自転車利用者が当事者となった交通死亡・重傷事故件数の半数以上には自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる状況にある。（表 11）

令和６（2024）年には道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）が改正され、同年 11 月から自転車の運転中の携帯電話使用等（以下「運転中の携帯電話使用等」を「ながらスマホ」という。）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和８（2026）年４月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなった。これを踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進する。

また、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するほか、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策を推進する。

さらに、駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）の普及が進み、その交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進する。

自転車の安全利用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、自転車及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

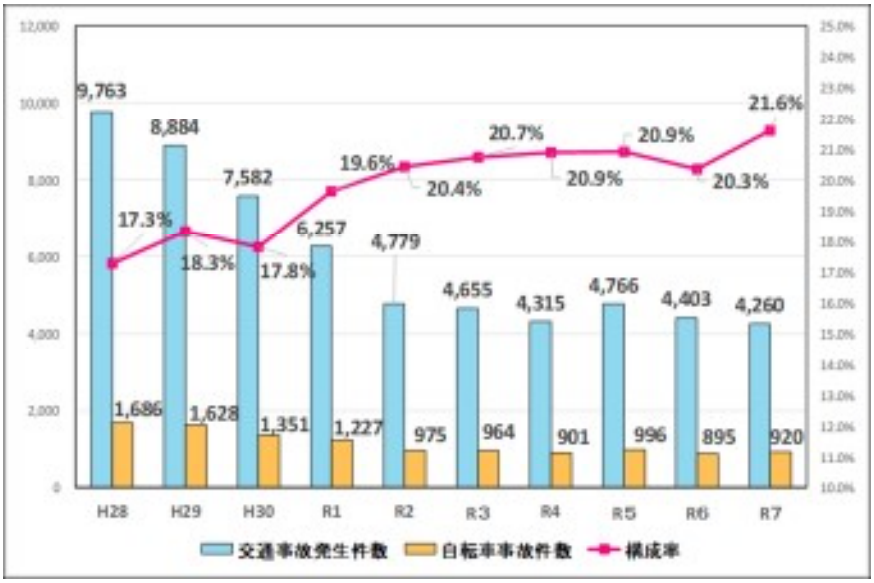
の確保を積極的に進める必要がある。特に、都市部において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

また、自動車の運転者に対しても、令和８（2026）年４月から適用された自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図る。

あわせて、都市部の駅前や繁華街の歩道上等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る。

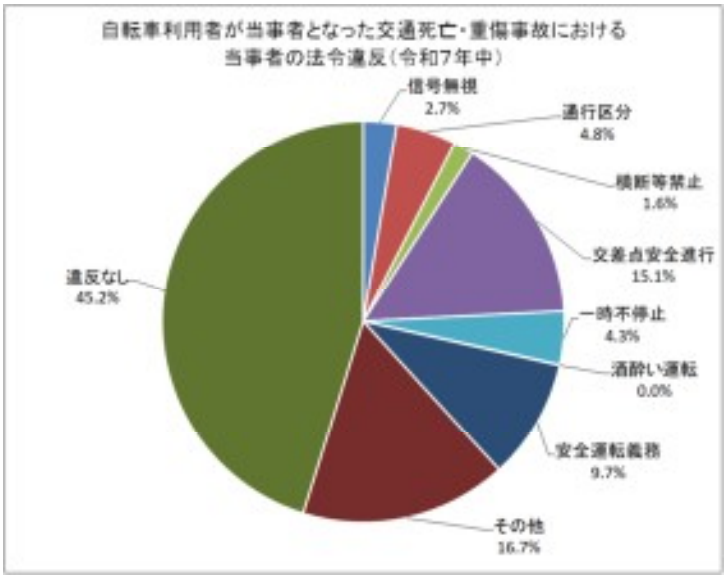
（表 10）

【自転車に係る交通事故の推移】



（広島県警察の統計により作成）

（表 11）



（広島県警察の統計により作成）

（５）　外国人の交通安全対策の推進

本県における在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加している。一方で、外国人運転者による交通事故件数は減少傾向にあったが、近年は増加傾向が見られる（表 12）ほか、外国人による無免許運転、飲酒運転、ひき逃げといった悪質な交通違反が伴う交通事故も発生している。さらに、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれる。

外国人が本県において自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させ、交通安全への意識変容を図るための取組を強化する必要がある。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、国、県、市町、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー会社、シェアリング事業者といった関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要である。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進して、交通安全への意識変容を図り、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要がある。

また、外国人にとって分かりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起等を推進する。

さらに、外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図る。

（表12）

（広島県警察の統計により作成）

（６）　特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

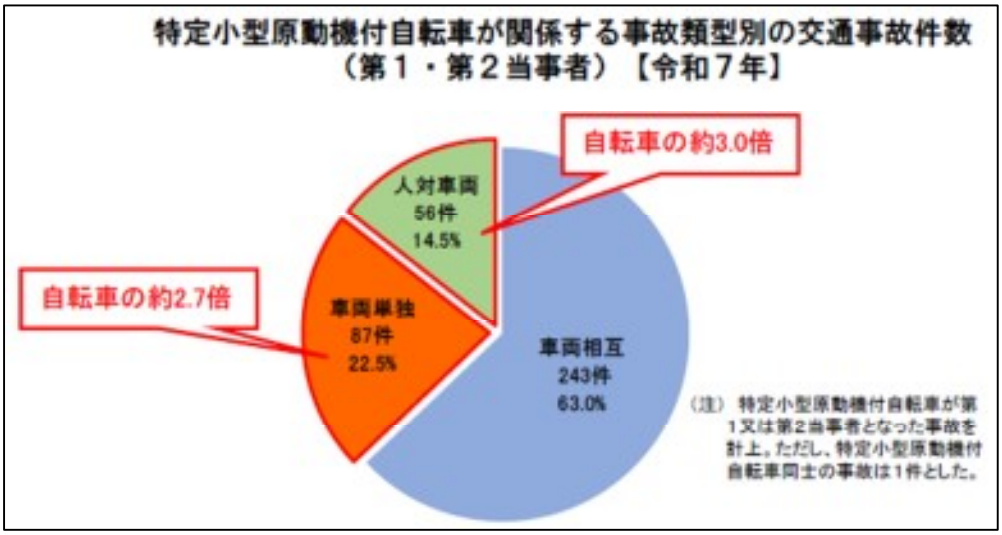
特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態（表 13）や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化する。また、その際には、事業者による新たな技術を活用した取組を促す。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なこと等について、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する違法販売事業者対策を推進する。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進する。

さらに、遠隔操作型小型車の届出制度が道路交通法に新設され、自動配送ロボットによる荷物・飲食物等の配送が各地で行われており、関係機関や事業者と連携して安全対策を推進する。

（表13）



（出典：警察庁ホームページ）

（７）　生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路における子供や高齢者の交通事故死者数は近年下げ止まり傾向にあり（表 14）、交通事故減少のため、子供、高齢者、障害者を含む全ての歩行者、自転車等が安全で安心して通行できる環境を確保し、生活道路における歩行者等の安全確保のための取組を進め、「生活道路は人が優先」という意識を県民に

浸透することを目指す。

生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、歩道の整備やハンプ※の設置、無電柱化、歩車分離式信号の整備、必要な箇所に対する交通規制の実施、交通情報の提供、交通事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせて推進する。

特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン 30※」や、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプやスムーズ横断歩道※といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を一層強力に推進する。

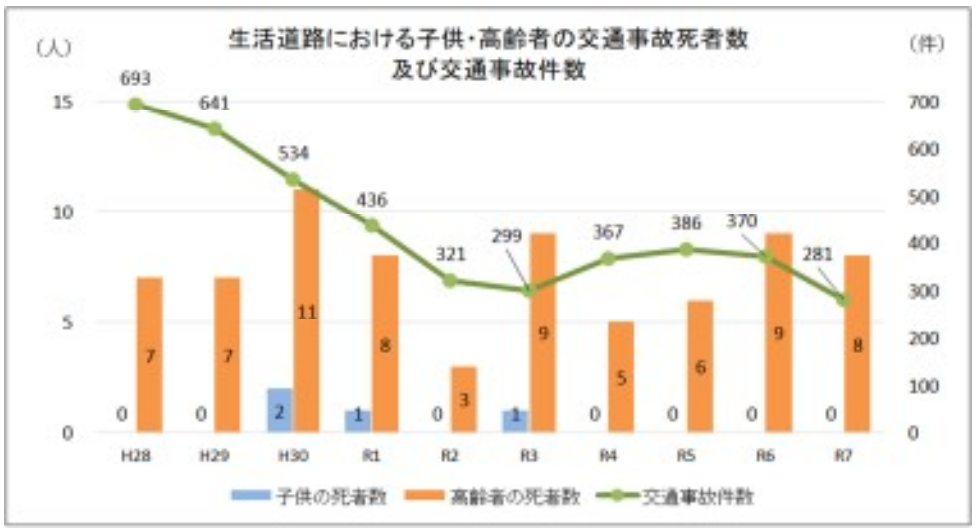
また、引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

生活道路における法定速度が 30 キロメートル毎時に令和８（2026）年９月から引き下げられたことから、関係機関が連携して広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

生活道路における違法駐車については、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなるなど、地域住民の生活環境に大きな影響を及ぼすため、違法駐車の取締り等を推進する。

なお、これら生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階から一貫して住民の意見を反映していくことが重要であり、地域住民を交えた取組を進めるなど、対策の推進に当たっては留意が必要である。

（表14）



※道路幅員5.5メートル未満（交差点であれば、第１当事者の進入した車道の幅員をいう。）を生活道路として集計した。　（広島県警統計資料により作成）

（８）　先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用は、交通事故抑止に貢献している。今後も、安全運転サポート車（サポカー）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交通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発展や普及、車車間通信、自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援等、先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

特に様々な社会課題の解決が期待される自動運転については、その導入を促進するため、ＡＩを含む技術開発の進展等を踏まえた、自動運転に係る安全基準の見直しや、交通ルールの検討、自動運転サービスの導入支援を行うなど、安全な自動運転車の開発・実用化・普及のための環境整備を引き続き推進する。（図１）

他方、運転支援機能や自動運転は、それぞれについて、機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進する。

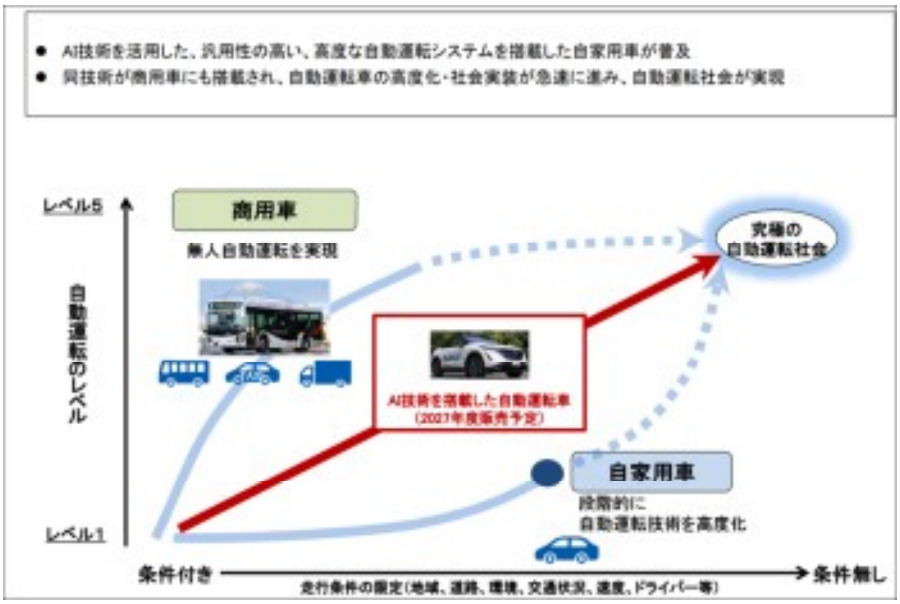
また、車両の機能にとどまらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く駆けつけるシステム等、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく。

加えて、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先進技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

さらに、先進技術の活用により交通事故の減少が期待されるロボットタクシーや自動配送ロボット等の導入について支援する。

（図１）

【自動運転の実現に向かう「第３のアプローチ」】



（出典：国土交通省ホームページ）

（９）　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第 11 次交通安全計画期間中を通じて、ＥＴＣ2.0※から抽出されるビッグデータ等に含まれる詳細な情報やＧＩＳ（地理情報システム）ツールの活用により、交通事故の発生地域、場所、形態等を分析し、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た。道路システムのＤＸを通じて道路関係のデータの利活用を推進するとともに、引き続き、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。

例えば、道路交通事故について、分析システムの活用やＥＴＣ2.0から抽出されるビッグデータ等のミクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策にいかすための方策を具体化する必要がある。

(10)　地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故防止のために国、県、市町、地域の民間団体等の緊密な連携を強化するとともに、少子高齢化に伴う担い手や後継者不足に対応し、交通安全の取組を 着実に次世代につないでいけるよう幅広い年代の参画を促す取組と効果的な交通安全教育を推進する。

各地域においては、少子高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、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、県や市町等それぞれの地域における行政、関係団体、住民等の協働により、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る。

このため、地域の実情に精通した者の知見の活用やビッグデータ等の収集・分析を行い、地域の取組にいかすとともに、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等の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る。

県や市町は、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始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る。そこで、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す。

また、地域における民間の交通安全活動の中心となる交通安全協会や指定自動車教習所等の民間団体・事業者について、その継続的な活動を確保するために支援を推進する。

第４章　講じようとする施策

第１節　道路交通環境の整備

１　生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

［現況と問題点］

交通事故死者数の約５割が歩行中・自転車乗車中であり、そのうち約半数が自宅から500m以内の身近な場所での交通事故によるものとなっている。また、死者数のうち65歳以上の高齢者が半数を占めるなど、交通事故情勢は依然として厳しい状況にある。

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者や自転車の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、効果的な交通規制の推進等きめ細やかな事故防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制や、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全な道路交通環境の形成を推進する必要がある。

また、各地域の幼稚園・保育所等の保育施設、その所管機関、学校、教育委員会、県警察及び道路管理者が連携・協力して、通学路等の安全点検や安全確保を図る取組を継続して実施する必要がある。

［対　　策］

（１）　生活道路における交通安全対策の推進

通行禁止等の交通規制、路側帯の設置・拡幅等を実施するほか、面的対策が必要な地区については、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン30」や最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備（図２）を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進する。また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和８（2026）年９月から生活道路の法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられたが、関係機関が連携して、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

県警察においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配意した施策を推進する。高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のＬＥＤ化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン※・交通情報板※等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。

また、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成

する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、高度化ＰＩＣＳを含めた歩行者等支援情報通信システム、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

さらに、歩行者による信号無視が常態化している箇所について、その要因として交通流の変化による各交差道路の交通量の変化や、サイクル長等が適切でないこと等が考えられることから、信号機の撤去又は移設、信号制御の変更等の信号機運用により道路交通環境を改善し、歩行者の安全で円滑な通行を確保する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を実施する。また、海外や国内の先進的なデータ分析や新技術の活用事例を収集し、得られた知見等を「ゾーン 30 プラス」の取組に反映することにより、生活道路における面的な交通安全対策を強化する。

さらに、交通事故データやＥＴＣ2.0 プローブデータ等のデータを活用することにより、効果的な交通安全対策を実施する。また、地方公共団体での交通安全対策におけるデータ活用を促進するため、データ活用のマニュアル整備や好事例の周知等を実施する。

このほか、道路標識の高輝度化、必要に応じた大型化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進するほか、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置を活用した取締りを推進する。

加えて、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

（図２）

（出典：広島県警ホームページ）

（２）　通学路等における交通安全の確保

ア　通学通園路の整備

幼稚園、保育所、認定こども園、小学校、中学校、義務教育学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校や児童館等に通う幼児、児童及び生徒の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

また、中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、センサーによる注意喚起看板の設置等、学校等とも連携した交通安全対策を面的に推進するとともに、除雪や融雪設備の整備の際に、通学路に配慮して実施し、積雪地域の交通安全対策を推進する。

イ　通学通園路の設定と安全点検

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における

交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、各市町が策定した「通学路交通安全プログラム」に基づき、学校、教育委員会、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者、県警察等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

学校は、幼児、児童、生徒についての交通安全計画を立て、その実施に際し、関係機関と連携し、適切な指導助言、援助又は資料の提供を受けるなど積極的に協力を求める。

ウ　集団登下校の実施

学校、通学路の道路事情、交通事情、防犯環境等を具体的に検討した上で集団登下校を適切に実施するとともに、登下校時における誘導等の確保及び防犯対策に万全を期するよう、警察署、ＰＴＡ、その他の関係機関・団体等と密接に連携する。

（３）　高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア　高齢者、障害者等の安全対策

高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、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等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響信号機※、高度化ＰＩＣＳや歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン※、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のＬＥＤ化、道路標識の高輝度化等を推進する。

さらに、高齢者の横断歩行中の交通事故を減らすため、センサー付きスポットライトや二段階横断施設の設置等の交通安全対策を推進するなど、高齢者が安心して健康に暮らせる道路交通環境の整備を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

イ　違法駐車・駐輪等の対策による歩行空間の確保

横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

２　高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

［現況と問題点］

高規格幹線道路※から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する必要がある。

［対　　策］

高規格幹線道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成する。

３　幹線道路における交通安全対策の推進

［現況と問題点］

都市部及び都市周辺部においては、幹線道路の慢性的な交通渋滞や生活道路への通過交通の進入により、交通の安全性の確保が指摘されている。

幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含め交通事故の発生割合の大きい区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する必要がある。

また、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する必要がある。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る必要がある。

高速自動車国道等は、高速性・定時制に優れ、安全性・快適性を有するインフラである一方、事故等が発生した場合、退避場所が限られ二次災害につながる可能性を有している。

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る必要がある。

［対　　策］

（１）　事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」※を推進する。

ア　全国の国道における交通死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、特に交通事故の発生割合の大きい区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、交通事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

イ　地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した交通事故類型や支配的な交通事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、交通事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

ウ　対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

（２）　事故危険箇所対策の推進

特に交通事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、県警察と道路管理者が連携して集中的な交通事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、視距の改良※、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

（３）　幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図る。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、変動する交通実態に即した交通規制となるよう速度規制の引上げを含め、見直しを推進する。

更に、高速自動車国道等におけるトンネル内の破線化を進めるほか、速度

規制を始めとした各種交通規制について、交通実態に即した真に必要な規制を吟味し、不必要な規制については積極的に廃止や見直しを図る。

特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、交通事故の防止を図る。

（４）　重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、県警察、道路管理者が連携して交通事故対策を講じ、同様の事故の再発防止を図る。

（５）　適切に機能分担された道路網の整備

ア　異種交通の分離

高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車及び自動車の適切な分離を図る。

イ　交通量の分担

一般道路と比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

ウ　交通の効果的分散

通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス、環状道路等の整備を推進する。

エ　道路機能の分化

幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、県警察により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

オ　アクセス道路の整備

県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策※を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

（６）　高速自動車国道等における交通事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

ア　事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

安全で円滑な自動車交通を確保するため、重大事故発生場所や事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、関係機関合同による現場検討会を行うなどして、事故抑止効果の高い自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線、導流レーンマーク※、凹凸型路面標示、注意喚起標識、薄層舗装の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、長大橋梁、トンネルにおけるセンターブロックやセンターパイプの設置等の安全対策にも本格的に取り組むべく、積極的に検証を図る。

逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のため、標識や路面標示等によるこれまでの視覚的対策に加え、産学官が連携した新しい技術として、逆走車に対して衝撃を与える物理的対策等の設置を図るなど、総合的な事故防止対策を推進する。

渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行う。

また、事故発生後の救助・救急活動を支援するための緊急開口部の活用、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

イ　安全で快適な交通環境づくり

過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、交通事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。

ウ　高度情報技術を活用したシステムの構築

道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ）※及びＥＴＣ2.0 等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

（７）　道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

ア　歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善

歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、歩行者、自転車及び自動車を適切に分離するための自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

イ　交差点改良

交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進する。

ウ　道路の機能と利用実態との調和

道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

エ　商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の通行空間の確保

商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道等の整備を推進する。

オ　鉄道駅周辺等における歩行者空間の確保

交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペデストリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図る。

カ　歴史的みちすじ等の整備

歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

（８）　交通安全施設等の高度化

ア　信号機の整備

交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進する。

イ　道路標識等の整備

道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するため、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に

確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。

４　交通安全施設等の整備事業の推進

［現況と問題点］

社会インフラの老朽化が全国的な問題となる中、交通安全施設等の整備についても、人口減少や財政の動向等に合わせて変化していくことが求められている。特に、昭和 40 年代から 50 年代にかけて整備された交通安全施設等の維持管理（老朽化対策）が喫緊の課題となっている。

そのような中、交通安全施設等が今後もその機能を維持し、道路交通の安全と円滑に効果を発揮するため、確実に更新事業を実施するとともに、交通実態の変化等に応じた適切な交通安全施設等の整備を推進する必要がある。

令和８（2026）年度から 12（2030）年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、県警察及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る必要がある。

［対　　策］

（１）　交通安全施設等の戦略的維持管理

将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を推進するため、県警察において、実態に適合した交通規制を実施するための不断の見直しや、コスト合理化のための交通安全施設等のストック管理及び必要性の低い信号機や標識の削減等の見直しと合理化を推進する。

また、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう点検を行い、計画的な更新を行うとともに、高齢運転者や外国人にも見やすく分かりやすい規制標識・道路標示・信号灯器等の整備を推進する。

このほか、道路管理者と県警察が連携して、路面標示の同時施工の調整や、効率的な点検方法等の共有により、路面標示の効率的な維持管理・改善を図る。

道路管理者では、視認性が低下した道路標識について、標識の視認性の点検要領に基づく計画的な点検や修繕を推進する。

（２）　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン 30」・「ゾーン 30 プラス」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、経過時間表示付き歩行者用灯器の整備による無理な横断防止対策や歩車分離式信号の整備、自転車通行空間の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

（３）　幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の特に交通事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を推進する。

（４）　交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、環状交差点の導入、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

（５）　ＩＴＳの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制システムの充実・改良を図る。

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化等の信号制御の改良を図るほか、新交通管理システム（ＵＴＭＳ）※を推進し、情報収集・提供環境の充実、自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

（６）　道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識ＢＯＸ」、「信号機ＢＯＸ」等を活用して、道路利用者等の意見を道路交通環境の整備に反映する。

（７）　連絡会議等の活用

県警察と道路管理者が設置している「広島県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行うとともに会議への市町の参加促進を通じて、データを活用した交通安全対策の取組を支援し、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

５　高齢者等の移動手段の確保・充実

［現況と問題点］

人口減少や少子高齢化、生活様式の変化により、公共交通の利用者は減少を続け、地域に必要な生活交通の維持・確保が年々厳しくなっている。

そのような中、移動手段の確保・充実を図るためには、地域が一体となり、地域で支える持続可能な生活交通の仕組みづくりを行う必要がある。

［対　　策］

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、各市町において住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進する。

加えて、観光や福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、公共交通の利用促進につなげる。また、中山間地域等の「交通空白」や既存の公共交通でカバーできないエリアにおいては、地域の輸送資源を総動員した新たな移動サービスの導入やデータに基づく需要分析を通じた効率的な運行への転換を支援する等、地域の生活交通の持続可能性を高める。

高齢者等の交通事故防止や移動手段の確保等に資する、自動運転の実現を支援するため、特に中山間地域における自動運転の導入等について、必要な支援を行う。

また、地域交通の持続可能性、生産性、利便性の向上に向け、デジタルを活用し交通と生活サービスの相乗効果を生み出す広島型ＭａａＳ等や、交通に関する多様なデータを収集し、需要や供給を可視化できるモビリティデータ連携基盤の整備など、地域公共交通のＤＸを推進する。

６　歩行空間のユニバーサルデザイン化

［現況と問題点］

高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現する必要がある。

［対　　策］

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

７　無電柱化の推進

［現況と問題点］

地域活性化や高齢化など、多様化する社会ニーズを踏まえ、「景観・観光」、「安全・快適」、「防災」等、様々な観点から無電柱化を推進する必要がある。

［対　　策］

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の推進に関する法律（平成28 年法律第112号）に基づき、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限等を盛り込んだ、新たな無電柱化推進計画を策定し、関係事業者と連携して無電柱化を推進する。

また、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組を推進する。

８　効果的な交通規制の推進

［現況と問題点］

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを行うとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る必要がある。

［対　　策］

一般道路の速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げを含む見直し、点検、規制理由の周知等を計画的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間が長い押ボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

さらに、県警察が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行う。

９　自転車利用環境の総合的整備

［現況と問題点］

自転車の良好な利用環境創出のため、自転車歩行者道の整備が徐々に進んできており、より快適な走行空間を確保しつつある。また、自転車駐車場の整備・放置禁止区域の設定等の措置により、放置自転車は徐々に減少傾向にある。

しかし、自転車歩行者道の整備はまだ十分ではないことや、放置禁止区域以外の放置自転車対策等、快適な走行空間の確保のため対策を進めていく必要がある。また、自転車の安全利用を推進するためには、交通ルールを周知徹底するとともに、その利用環境整備を推進していくことが必要である。

［対　　策］

（１）　安全で快適な自転車利用環境の整備

自転車活用推進法（平成28年法律第113号）及び自転車活用推進計画に基づき、自転車ネットワーク計画を含む市町版自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備を推進する。

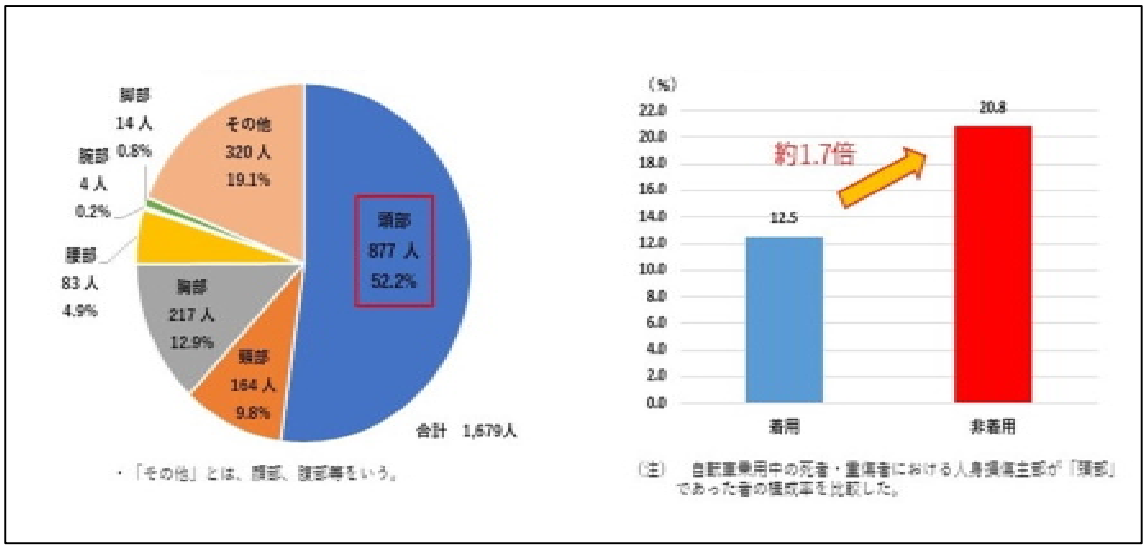
また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。

あわせて、自転車通行空間の安全性・快適性を確保するため、悪質性・危険性・迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

さらに、自転車の交通ルールの周知や乗車用ヘルメットの着用等（表15）についての啓発活動等のソフト施策を積極的に活用するとともに、中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、注意喚起看板の設置等、学校等とも連携した交通安全対策を面的に推進する。

（表15）

自転車乗車中死者の人身損傷主要部位（左）及びヘルメット着用有無別人身損傷主要部位「頭部」構成率比較（右）【令和３年～令和７年合計】



（出典：警察庁ホームページ）

（２）　自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場等の設置を義務付ける条例の制定の促進を図る。

さらに、自転車駐車場整備センター等による自転車駐車場等の整備を促進するとともに、自転車駐車場等を整備する民間事業者を支援することで、更なる自転車等の駐車対策を図る。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、地方公共団体、道路管理者、県警察、鉄道事業者等が連携し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、市町が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

10　ＩＴＳの活用

［現況と問題点］

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、情報通信技術（ＩＣＴ）等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである高度道路交通システム（ＩＴＳ）※を引き続き推進する必要がある。

［対　　策］

（１）　道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するＶＩＣＳの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ＥＴＣ2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

（２）　新交通管理システムの推進

情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、新交通管理システム（ＵＴＭＳ）の整備を行うことによりＩＴＳを推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

（３）　交通事故防止のための運転支援システムの推進

交通の安全性を高めるため、道路分野における既存サービスの高度化や新たなサービスの提供が可能となる次世代ＩＴＳの構築を推進する。

具体的には、先行的な実証を行うプロジェクトにて、路車間通信や各種セ

ンサー等を活用し、歩行者や車両へ注意喚起を行うなど、高度な交通安全支援が可能なシステム等の実現や普及に向けて推進する。

（４）　ＥＴＣ2.0 等デジタルデータの活用推進

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援する。また、収集した速度データや利用経路・時間データ等、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と交通事故を減らす賢い料金等、道路を賢く使う取組を推進する。

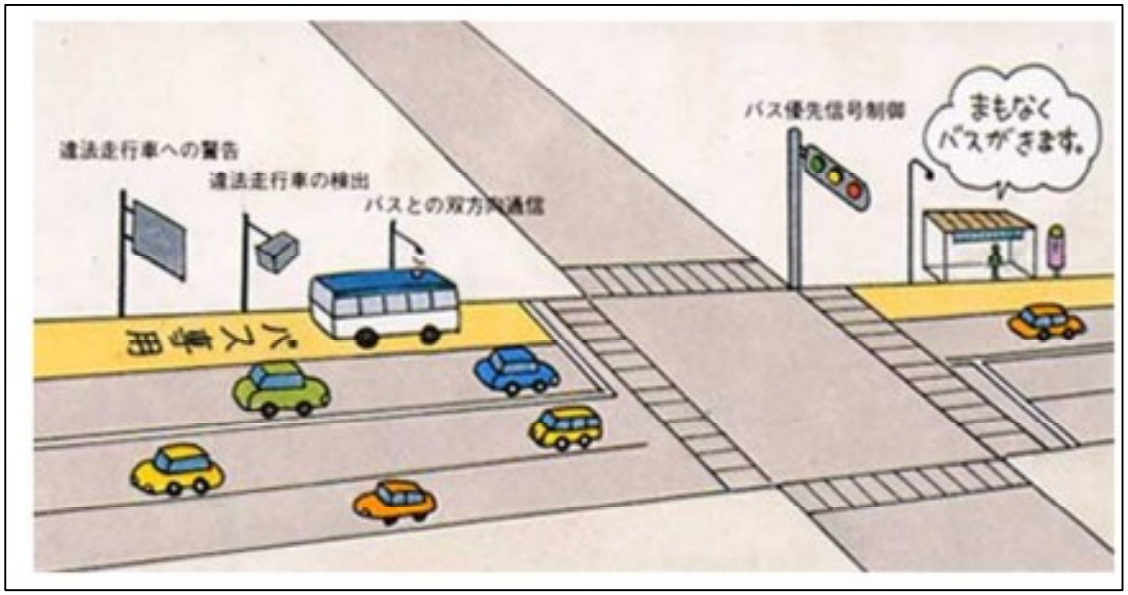
特に、ＥＴＣ2.0 車載器で収集する、経路、時間、急制動等のデータ（ＥＴＣ2.0 プローブデータ）については、データの性質や利活用シーン等を踏まえ、プライバシーの観点にも留意しつつ、データの提供体制を整えるなど、地方公共団体等が活用しやすい環境の構築（オープン化）を進める。

（５）　道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてＩＴＳ 技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進める。具体的には、公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）の整備を推進する。（図３）

（図３）

バスの走行環境を改善するＰＴＰＳイメージ



（出典：国土交通省ホームページ）

11　交通需要マネジメントの推進

［現況と問題点］

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報啓発活動を積極的に行うなど、交通需要マネジメント（ＴＤＭ）※の定着・推進を図る必要がある。

具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライド※の推進、ノーマイカー運動の推進、情報提供の充実、公共交通機関の利用促進、相乗りの促進、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する必要がある。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成25年法律第92号）及び同法に基づき定められる交通政策基本計画に即して、国、市町、県警察、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者と相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

［対　　策］

（１）　公共交通機関利用の促進

道路交通渋滞の緩和を含む地域交通の課題解消に向け、各市町において住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通の確保・維持・改善の取組を推進する。加えて、観光や福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、公共交通の利用促進につなげる。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停やＰＴＰＳの整備、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等のバスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、路面電車等の公共交通機関の整備を支援するなど、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策やノーマイカー運動などの施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、ＭａａＳなどの新たなモビリティサービスの地域への導入の取組を進め、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を促進する。

そして、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場、集約型公共交通ターミナル等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

（２）　貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用等を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進する。

12　災害に備えた道路交通環境の整備

［現況と問題点］

県内においては、地震直後から発生する人命の救助、被害拡大防止、災害応急対策等の円滑な実施を図ることを目的に、橋梁耐震対策を行っている。

今後も、防災対策強化の一環として、橋梁耐震対策を実施していく必要がある。

また、豪雨・豪雪・地震・津波等の災害に備えた道路や災害に強い交通安全施設等の整備を推進するとともに、災害発生時における交通規制の実施や情報提供等の充実を図っている。

今後も、災害発生時における道路の被災状況等について、迅速かつ的確に情報提供するよう努める必要がある。

［対　　策］

（１）　災害に備えた道路の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するための対策を推進する。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する道路の整備を推進する。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所となる等、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図る。

さらに、ミッシングリンクの解消や高速道路の４車線化、一般道の防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークを構築する。

（２）　災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても、交通状況に応じた対策と関連情報の提供を行い、安全で円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の戦略的な維持管理と計画的な整備を推進する。

（３）　災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

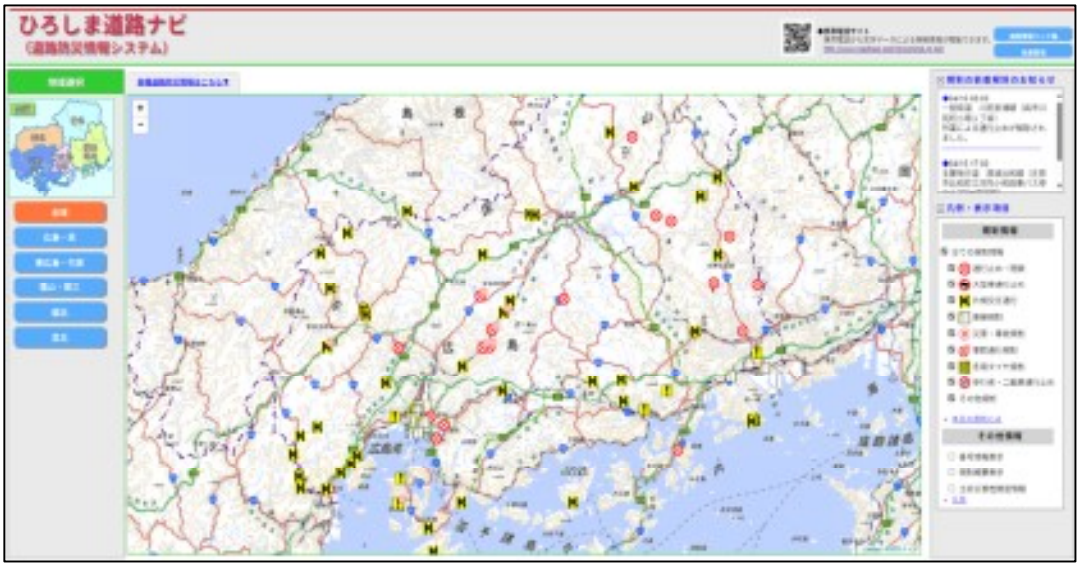
あわせて、信号機が不要で、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

（４）　災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路・緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、自治体管理道路を含めて、被災情報を整理できるプラットフォームを活用し、迅速かつ効率的に情報を収集・提供するなど防災ＤＸを推進する。

また、災害発生時には、県警察や道路管理者が保有するプローブ情報や民間事業者が保有するプローブ情報から通行実績情報を生成することにより交通情報を提供する。（図４）

（図４）　【情報提供の例】



（「ひろしま道路ナビ」のホームページから）

13　総合的な駐車対策の推進

［現況と問題点］

市街地の集積を維持・増進すべき中心市街地において、自動車と歩行者等の輻輳が課題となっており、歩行者、自転車及び公共交通等の交通環境の改善の視点から、駐車場の配置・運用計画の検討が必要となっている。

違法駐車は、幹線道路の交通渋滞を悪化させる要因となるだけなく、歩行者や車両の安全な通行の障害となるほか、交通事故の発生要因や緊急自動車の活動を妨害

するなど、県民生活に重大な支障をもたらしている。

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する必要がある。

［対　　策］

（１）　きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

また、駐車許可等の制度を適切に運用するとともに、駐車許可等を受けた車両に対して、横断歩道の前後５メートル以内等、駐停車禁止場所及び法定の駐車禁止場所については、交通の安全性等の観点から駐車等が禁止されていることの周知徹底を図る。

（２）　違法駐車対策の推進

ア　地域の実態に応じた駐車取締りの推進

近年の都市部における違法駐車の状況は、依然として道路交通の危険、妨害となる違法駐車が後を絶たない現状であり、安全で円滑な道路交通の確保と駐車秩序を維持するため、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締りを推進する。

また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの策定・公表等適切に対応する。

イ　使用者責任の追及と常習違反者への処分執行

運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。

他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等、悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ　駐車監視員の効果的運用

駐車監視員を委託している警察署については、駐車監視員による放置車両確認事務が、公平かつ円滑に運用されるよう駐車実態に応じた駐車監視員活動ガイドラインの策定及び見直しにより、駐車監視員を効果的に運用する。

（３）　駐車場等の整備

安全で円滑な交通環境を確保するため、交通計画や土地利用を踏まえた、駐車場整備の誘導、配置適正化及び有効利用を推進する。

ア　駐車場整備計画の策定の推進

駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を促進する。

イ　駐車場整備の推進

地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、民間駐車場の整備を促進する。また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を積極的に推進する。

ウ　既存駐車場の有効利用と交通需要マネジメントの推進

既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システムの高度化を推進する。また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置して、パークアンドライドを普及するなどの環境整備を推進するほか、まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置適正化を促進する。

エ　高速道路の休憩施設における駐車場拡充の推進

高速道路の休憩施設における駐車マス不足に対応するため、レイアウト変更等の対策を実施し、駐車マスの拡充を推進する。

（４）　違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、県民への広報啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

（５）　ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

14　道路交通情報の充実

［現況と問題点］

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対する国民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ＩＣＴ等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

［対　　策］

（１）　情報収集・提供態勢の充実

多様化する道路利用者のニーズに応えて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供態勢の充実等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、全国の交通規制情報のデータベース化を推進する。

また、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、信号情報提供等の路車協調技術を適切に活用できる環境整備を推進する。

さらに、ＩＴＳの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するＶＩＣＳやＥＴＣ2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進する。

加えて、「ゾーン30プラス」の区域内に進入する通過交通を幹線道路等へ適切に誘導し、生活道路における安全性の向上を図るため、カーナビ事業者等と連携し、カーナビゲーションシステムに「ゾーン30プラス」の区域の明示や、経路探索で区域内を通り抜ける経路を選定しない仕組みの導入を促進する。

（２）　ＩＴＳを活用した道路交通情報の高度化

ＩＴＳの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するＶＩＣＳやＥＴＣ2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、ＥＴＣ2.0対応カーナビ及びＥＴＣ2.0車載器を活用し、ＥＴＣのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うＥＴＣ2.0サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

（３）　分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた道路標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語を併記した規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

外国人の交通安全対策を推進するため、外国人運転者の交通事故多発箇所等において、看板や路面標示等による注意喚起等の取組を強化する。

15　交通安全に寄与する道路交通環境の整備

［現況と問題点］

安全な道路交通環境実現のため、各種対策を講じてきたことにより、道路が円滑・快適に利用されているところである。

さらに、休憩場所の提供やわかりやすい道路標識等の整備を進めるほか、道路の使用及び占用の適正化によって、道路交通の円滑化を図る必要がある。

［対　　策］

（１）　道路の使用及び占用の適正化等

ア　道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

イ　不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

ウ　道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

（２）　休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

（３）　子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、都市公園等の整備を推進する。

繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子供の遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、優先的に、主として幼児及び小学校低学年を対象とした児童館及び児童遊園を設置する。

県教育委員会は、市町教育委員会、学校等に対し、子供の安全な遊び場の確保を図るため、学校の校庭、体育館等の学校体育施設や余裕教室等をはじめとした学校施設、社会体育施設等の開放を促す。

なお、学校施設等の開放に当たっては、保護者や地域の関係団体等の協力を得て、地域と一体となって幼児、児童及び生徒の安全確保のための方策を講じる。

（４）　道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のため、やむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

（５）　地域に応じた安全の確保

積雪地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面対策として県単位や地方ブロック単位にこだわらない広範囲で躊躇ない予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業やチェーン規制の実施、凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

また、大雪が予想される場合には道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼び掛け等、道路情報板への表示やラジオ、ＳＮＳ等様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通し、積雪による排気ガスからの被害を防止するための措置等を情報提供する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

第２節　交通安全思想の普及徹底

１　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

［現況と問題点］

我々は、良き社会人として、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献することが求められており、

交通安全教育は良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。

県民の交通安全意識を向上させ、交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して県民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。

また、人優先の交通安全思想の下、子供、高齢者、障害者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、基本となる交通ルールや交通マナーが身に付けられるよう交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う必要がある。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代が高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する必要がある。

また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員として、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーについての教育を充実させる必要がある。特に中高生に対して、自転車事故が最も多くなる年代となることを踏まえた基本的な交通ルールを周知徹底するとともに、ヘルメット着用促進等の交通安全教育を推進する必要がある。（表 16）

学校においては、ＩＣＴを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習（探究）の時間、特別活動等、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

また、急速な技術の進展、自動運転社会の進展、新たなモビリティ等の道路交通の変化等に応じて、新たに設けられたルールを的確に理解し、着実に守ることが重要となっており、生涯を通じた交通安全教育を行う。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、県民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

特に若年層に対しては、効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

また、交通安全教育・普及啓発活動については、本計画に基づき、県知事部局、県

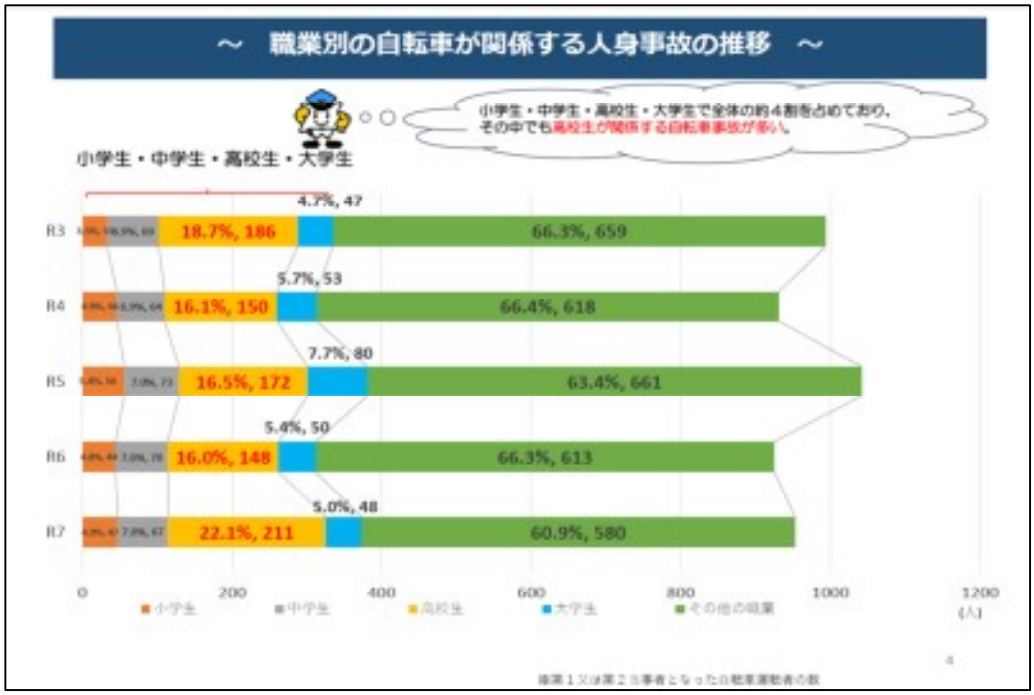
警察、教育委員会、基礎自治体、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性をいかし、互いに連携をとりながら効率的・効果的に情報発信するとともに地域が一体となった活動が推進されるよう促す。情報発信に当たっては、テレビ、ラジオ、新聞、雑誌、ポスター、ＳＮＳを含めたインターネット、街頭ビジョン等のあらゆる媒体を活用して常時正確な情報を発信することが重要であり、特にインターネット上の情報については、正確性と最新性に留意し、情報提供者は適切な更新や管理に努める。あわせて、交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

このほか、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭においては、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるとともに、例えば、正しい道路横断方法の実践や反射材用品の着用、自転車乗車時のヘルメット着用等について率先して実践するなど世代間交流の促進に努める必要がある。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める必要がある。

あわせて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えるよう努める必要がある。

（表 16）



（出典：広島県警ホームページ）

［対　　策］

（１）　幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる育成の一環として、交通安全に関する指導を推進する。関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

（２）　小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配付するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の

交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通ボランティアによる児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

（３）　中学生に対する交通安全教育の推進

自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

（４）　高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動等学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やＰＴＡ等と連携しながら、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等

を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学生との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

このほか、令和８（2026）年４月から、高校卒業時の運転免許取得者が急増することに対応するとともに、高校卒業後に社会人として自動車を運転できることを可能とするため、17 歳６か月での普通免許等の仮運転免許取得が可能となる。こうした制度改正について、周知を図るとともに、運転免許の取得自体は引き続き 18 歳以上であることから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、県警察と学校、自動車教習所、関係機関が連携し、交通安全教育を行う。

（５）　成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する自転車の安全な利用を始めとする交通安全教育の充実に努める。その際、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人についてもＳＮＳ等を利用するなど、積極的に交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者※等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

また、公民館等の社会教育施設における社会人を対象とした学級・講座等において自転車、特定小型原動機付自転車の安全利用を含む交通安全教育の

促進を図るなど、交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等と連携して交通安全活動の促進に努める。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車、特定小型原動機付自転車や二輪車・自動車の交通事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

（６） 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、歩行者横断中の交通死亡事故における法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動、各種催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努める。

また、こうした取組について、アンケートや意見交換を通じた交通安全教育等の効果検証を行い、地域全体で高齢歩行者を交通事故から守る取組を推進する。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、老人クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、老人クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカーや販売店等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底す

るとともに、電動車椅子が道路交通法上「歩行者」とみなされることを他の交通主体にも広く理解されるよう広報啓発に努める。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、県民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって、先進技術も活用しつつ高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

（７）　障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

（８）　外国人に対する交通安全教育等の推進

在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進する。（図５）

特に、特定技能制度等により国内で働く外国人運転者に対しては、雇用者や関係機関等による交通安全対策を充実させる。

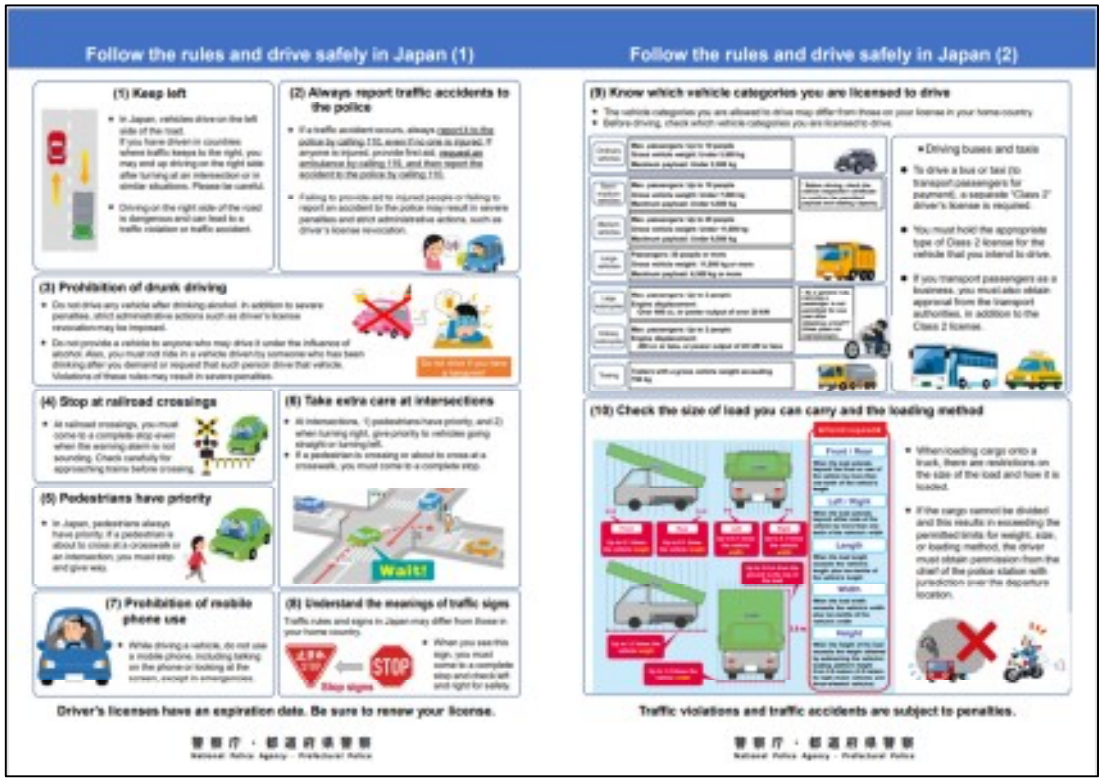
外国人に対する交通安全教育に当たっては、自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、自国の交通ルール等との違いを踏まえ、日本の交通ルール等を理解・徹底させる。

また、訪日外国人を始めとする外国人の交通ルールの遵守を図るため、レンタカー業界、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自動車のシェアリング事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進する。

加えて、外国人の交通安全意識を醸成するため、地域の交通安全活動に、外国人コミュニティや居住する外国人の参加を促し、その取組を支援する活動を推進する。

（図５）

【日本の交通ルールについての外国語版ガイドブックの例】



（出典：警察庁ホームページ）

２　効果的な交通安全教育の推進

［現況と問題点］

交通安全教育指針に従い、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフスタイルに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進している。

交通安全教育は、その実施方法により効果が大きく異なるため、教育体制の整備・充実や指導者のレベルアップを図るとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた教育内容や実際に体験するなどして受講者が理解しやすい教育手法等を取り入れ、その効果的な推進を図る必要がある。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやＳＮＳ等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する必要がある。

［対　　策］

（１）　参加・体験・実践型の教育方法の活用

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、従来の方法にとらわれず、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

（２）　関係機関・団体相互の連携

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供を行うなど相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

（３）　受講者の特性等に応じた教育の内容及び方法の選択

交通安全教育のカリキュラムの策定や、指導事項の選定の際には、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様等受講者の特性に応じたものにするとともに、地域の道路及び交通の状況、実施時期、天候等に配意して行う。

また、シミュレーター、ＶＲ等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努める。

（４）　交通安全教育の効果測定

交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、情報通信技術の進展を踏まえ、新たな手法等も活用し、効果的な交通安全教育に努める。

（５）　社会情勢等に応じた交通安全教育の内容の見直し

交通事故の発生状況の推移、道路交通に関する制度改正の動向等に留意し、必要に応じて教育の内容を見直す。

３　交通安全に関する普及啓発活動の推進

［現況と問題点］

交通安全に関する普及啓発活動に当たっては、交通社会の主役である県民一人一人が、交通の安全を自分自身の問題として認識し、関心を持つことができるよう努めている。

引き続き、県民が容易に受け入れることができるよう、内容、手法に工夫を凝らし、効果的な普及広報活動を推進する必要がある。

［対　　策］

（１）　交通安全運動の推進

県民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、県民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための県民運動として、運動主催機関・団体を始め、交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安

全運動を組織的・継続的に展開する。

ア　各季の交通安全運動の推進

各季の交通安全運動の実施に当たっては、真に県民運動としての盛り上がりを図るため、地域住民の自主的な参加が得られるよう、諸活動を有機的に連携させ、効果的かつ継続的に行う。

（各季の運動）

・春の全国交通安全運動
・広島県夏の交通安全運動
・秋の全国交通安全運動（交通安全県民大会の開催を含む）
・年末交通事故防止県民総ぐるみ運動

イ　効果的な運動の展開

交通安全運動の運動重点は、時節や交通情勢を反映した事項を具体的に設定する。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

さらに、交通安全に対する住民の意識の向上を図り、県民一人一人が交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」における広報活動等を積極的に展開する。

事後においては、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配意する。

ウ　市町・関係団体が一体となった運動の推進

地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、地域の事故実態、住民のニーズ等を踏まえた交通安全運動の実施に努め、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

（２）　歩行者の安全確保

ア　横断歩行者

信号機のない横断歩道での交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速

義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

歩行者に対しては、交通死亡事故の原因として横断歩行者の法令違反（65 歳以上は車両直前の横断、65 歳未満は信号無視が最多）の割合が高いことも踏まえ、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの遵守及び信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、運転者に対して横断する意思を明確に伝える必要性があることや、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけるといった歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育を徹底する。

また、歩行者の危険な違反を認知した場合、警察官による積極的な指導と是正を行い、遵法意識の向上を図る。

さらに、高齢の歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下により横断に時間を要するため交通事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進するとともに、運転者に対して、このような高齢者の行動特性について注意喚起する。

イ　反射材用品等の普及啓発

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催や、反射材用品等の着用に係る先導役となる地域住民等への委嘱等を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、明るい目立つ衣類等の着用に加え、衣服や靴、鞄等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

（３）　自転車の安全利用の推進

ア　自転車交通ルール等の周知徹底

自転車は「車両」であるという認識を徹底させ、自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことの周知を図る。

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解するための交通安全教育等を強化する。

令和６（2024）年 11 月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、令和８（2026）年４月に施行された、交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）を踏まえ、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する

取組の推進等、自転車の安全対策を強化する。

また、全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和４年法律第 32 号）の施行を踏まえ改めて示された「自転車安全利用五則」（令和４（2022）年 11 月１日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）（図６）を活用するなどにより、自転車乗車時の頭部保護の重要性や、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用を始めとした交通ルール・マナーについて広報啓発、交通安全教育等の充実を図る。

（図６）

（出典：内閣府ホームページ）

イ　自転車交通事故防止対策

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の広報啓発を推進する。

夕暮れ時から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

また、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業

者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進する。

ウ　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

学校等と連携した自転車通学時の乗車用ヘルメット着用促進等による着用率の向上を図るとともに、県や市町によるヘルメットの着用の支援を推進する。

また、自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

エ　自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育は、効果的な取組を行っている民間事業者、関係団体等の知見を取り入れながら、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、民間事業者や団体、自治体、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進する。

県警察は、自転車の交通安全教育について優れた取組を行っている民間事業者等をホームページ上に公開することで、自転車の交通安全教育の実施主体（供給側）と、交通安全教育を受けようとする者（需要側）とのマッチングを促進し、民間事業者等による自転車の交通安全教育の充実化を図る。

（４）　自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

ア　妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく 110 番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、インターネット、ＳＮＳ、広報紙等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど、広報啓発活動を推進する。

イ　飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や、飲酒運転による交通事故の実態を周知するため、飲酒体験ゴーグル等を活用した参加・体験型の交通安全教育や対象に応じ

たきめ細かな広報啓発活動を引き続き推進する。

交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携したハンドルキーパー運動の普及啓発や飲酒運転根絶宣言店の加入促進等、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という県民の規範意識の確立を図る。

また、飲酒運転根絶の受け皿としての運転代行サービスの普及促進を図るとともに、飲酒運転代行業の健全化及び利用者の利便性・安心感の向上を図るための施策を推進する。

特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における交通死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を、関係機関・団体が連携して推進する。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症が疑われる場合に、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

ウ　「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、及びその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、関係事業者等や、安全運転管理者による教育の徹底を推進する。

また、シミュレーターを用いた「ながらスマホ」の体験等を通じた、その危険性を実感できる交通安全教育や携帯電話事業者等、関係企業と連携した具体的な危険性の周知を含めた交通安全キャンペーンを実施する。

さらに、据置き型のスマートフォンを注視することの危険性についての周知を図る。

エ　後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図るための広報啓発を推進する。

特に後部座席のシートベルトについて、着用率の向上を図るため、非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなることを引き続き周知することや、バス・タクシーにおいては運転者から旅客に対し着用を促す働きかけをすること、市町、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトの着用効果を体験できる装置を用いた参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて全席におけるシートベルト着用徹底の啓発活動等を展開する。

このほか、妊婦やその配偶者に対して、シートベルトの正しい着用が交通事故の被害から母体や胎児を守ることについて、広報啓発を推進する。

オ　児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図るとともに、地方公共団体、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

また、６歳以上であっても、体格等の事情により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等について、広報啓発を強化し、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図る。

チャイルドシートの使用効果と正しい使用方法について、不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることを注意喚起し、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

また、効果的な取組を行うため、チャイルドシート使用率の的確な調査を実施するとともに、チャイルドシートの使用を促す好事例を県内に周知する取組を実施する。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（ｉ－Ｓｉｚｅ）に対応したチャイルドシートの普及促進を図るとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、ＳＮＳ等の広報媒体を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

カ　高速自動車国道における法定速度の引上げと逆走防止

令和６（2024）年４月に、高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度が 80 キロメートル毎時から 90 キロメートル毎時に引き上げられたことに関し、大型貨物自動車等に限らない幅広いドライバーに対して、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルールの遵守等の重要性について広報啓発を図る。

また、高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止のため、関係機関において広報啓発を進める。

キ　二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかり締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

ク　トラクターの交通事故防止対策の推進

乗用型トラクターの交通事故を防止するため、作業機を装着・けん引し

た状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を図る。

（５）　新しい小型モビリティの安全対策

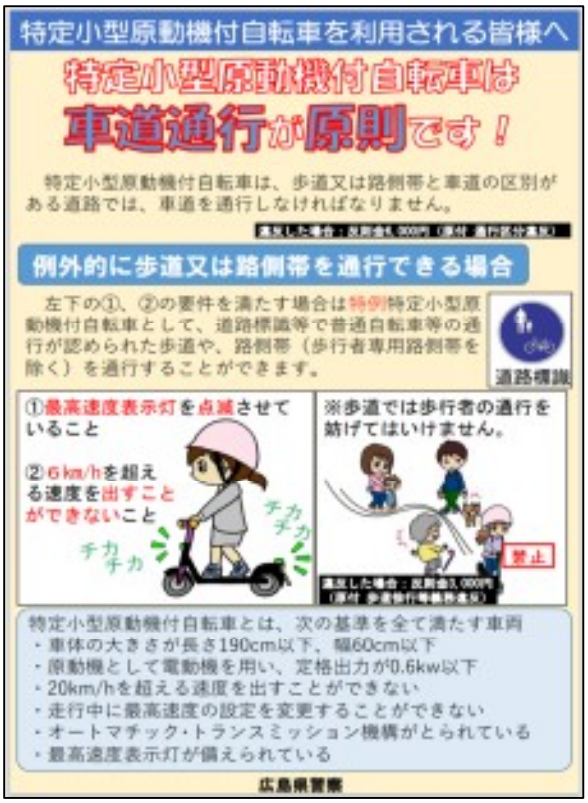
ア　特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について、６キロメートル毎時の速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化する。（図７）

また、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」に基づく安全対策を推進する。

さらに、シェアリング事業者に対して、自主的な安全対策の強化についての働きかけや、連携した広報啓発活動の推進等、交通事故、交通違反の状況等を踏まえた各種対策を推進する。

（図７）



（出典：広島県警ホームページ）

イ　ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければならないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、販売事業者等と連携して、周知を徹底する。

また、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者が販売時に販売するペダル付き電動バイク等の電動モビリティの車両区分を明示することや飲食物等の配送業務を委託する事業者において、配達員がペダル付き電動バイク等の電動モビリティを配送業務に使用しようとする場合に正確な車両区分を登録させること等、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図る。

（６）　その他の普及啓発活動の推進

ア　効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、雑誌、ポスター、ＳＮＳを含めたインターネット、街頭ビジョン等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を行う。

また、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行う。

イ　家庭に浸透するきめ細やかな広報

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、地方公共団体、町内会等を通じた広報等により、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

また、通学で自転車を利用する機会の多い中高生や特定小型原動機付自転車を利用する若い世代を中心に、ＳＮＳを活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進する。

ウ　広報資料、情報の積極的な提供

民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力

を求め、交通安全気運の高揚を図る。

エ　その他の啓発活動の推進

○　高齢者の交通事故防止

高齢者の交通事故防止に関する県民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。

また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

○　夕暮れ時・夜間における事故防止啓発活動

夕暮れ時から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がいない状況におけるハイビームの使用を意識付ける。

オ　交通事故情報の提供

県民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点等に関する情報の提供・発信に努める。

カ　県民の交通安全に関する意識向上

交通安全に取り組む学識経験者、有識者等による、研究発表や成果発表、討議等を通じて、交通事故防止について考える機会を設けて、県民の交通安全に関する意識を高める。

4　交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

［現況と問題点］

交通安全を目的とする民間団体が行う地域に密着した自主的な交通安全思想の普及活動は、県民の交通安全意識の向上に大きな役割を果たしている。

今後とも、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する県民を挙げての活動の展開を図る必要がある。

［対　　策］

（１）　主体的活動の促進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的活動を促進する。

（２）　その他の民間団体に対する働きかけの強化

地域団体、自動車販売・修理団体、自動車利用団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が、地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、各季の交通安全運動等の機会を通じて働きかけを行う。

（３）　官民一体による活動の促進

交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うこと等により、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。加えて、交通指導員及び交通ボランティア等に対する講習等の機会において、地域の見守り活動に関する各地域の実情及び課題を共有するとともに、スクールガード・リーダーを始めとする学校安全ボランティア・キッズガード等交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化する。

また、地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図る。

さらに、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

これら交通安全活動の重要な担い手である民間団体について、人手不足や資金不足も相まってその活動が困難となっているところもあることから、その継続的な活動を確保するために、国や地方公共団体からの支援を推進する。

このほか、県内において交通死亡事故が連続的に発生した場合、「交通死亡事故多発警報発令制度実施要領」に基づき、県内全域に交通死亡事故多発警報を発令し、県民の交通事故に対する注意を喚起するとともに、県・市町を始めとする関係機関・団体が協力して、総合的かつ集中的な交通事故防止対策を推進し、早期に交通死亡事故多発傾向の抑止を図る。

５　地域における交通安全活動への参加・協働の推進

［現況と問題点］

交通安全は、地域住民の安全意識により支えられていることから、地域住民にとどまらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

少子高齢化、過疎化、核家族化が進み、住民同士の関わりが弱くなっている状況にあるが、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進する必要がある。

［対　　策］

交通安全思想の普及徹底を図るため、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進するとともに、

地域に根ざす住民、町内会、自治会、外国人コミュニティ、防犯協会等との連携を図る。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、県や市町の交通安全計画の積極的活用・広報等のほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

第３節　安全運転の確保

１　運転者教育等の充実

［現況と問題点］

令和７（2025）年末の県内の運転免許保有者数は181万8,754人で、県内総人口の６割以上であり、特に、高齢者（65歳以上）の保有者数が増加傾向にある。

安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を推進する必要がある。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る必要がある。

［対　　策］

（１）　運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

ア　自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習指導員の資質の向上、教育内容及び技法の充実を図り、教育水準を高める。

また、教育水準に関する情報の県民への提供に努める。

イ　取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

（２）　運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習実施体制の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消講習や停止処分者講習における飲酒学級の充実に努める。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

（３）　妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適正検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

（４）　二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪運転者に対する教育の充実強化に努める。

（５）　高齢運転者対策の充実

ア　高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。特に、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな教育を実施するとともに、高速道路における逆走防止や運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について教育を行うなど、効果的かつ効率的な教育に努める。

イ　臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

ウ　運転技能検査の適切な実施

令和４（2022）年５月から施行された道路交通法の一部を改正する法律（令和２年法律第42号）に基づく75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査について、一時停止、段差乗り上げ等を実施する課題を通して運転技能を適切に評価するとともに、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導を実施する。

エ　高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示した車両に対する保護意識の向上に努める。

オ　高齢者支援施策の推進

関係機関・団体が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るなど、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図る。

（６）　外国人運転者対策の強化

外国人の運転免許保有者が増加する中、既に実施されている免許取得時の多言語化により、外国人運転者に対する交通安全教育を充実する。

また、いわゆる「外免切替」制度について、令和７（2025）年10月に改正された新たな制度を厳格に運用するとともに、更なる外国人運転者による適正な運転の確保のための取組を進める。

レンタカー利用時等における国際運転免許証や外国運転免許証の確認が十分に行われるようレンタカー事業者に対する情報提供を充実するなど、取組を強化する。

このほか、今後増加する特定技能等の外国人運転者に対応し、円滑な免許関係手続が実施できるよう受入体制の強化を図る。

（７）　自動車安全運転センター※の業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者、職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

（８）　自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

（９）　自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準の見直しを検討するなど、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

独立行政法人自動車事故対策機構による、バス、タクシー、トラックなどの運送事業で使用する自動車の運行の実務にあたる運転者に対する適性診断については、事故防止を目的として診断技術の向上と診断機器の充実を図るとともに、受診環境の整備を行い、受診を積極的に促進する。

（10）　悪質・危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。また、仮停止制度を適切に運用し、交通死傷事故発生時における運転者に対する免許停止処分を迅速に行う。

（11）　安全運転相談の充実・強化

自動車の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっている者等からの安全運転相談に的確に対応するため、安全運転相談窓口及び安全運転相談ダイヤル（＃８０８０）の広報啓発及び相談体制の充実に努める。

２　運転免許制度の改善

［現況と問題点］

県民の立場に立った運転免許業務を推進しているところであるが、最近の交通情勢や交通事故の傾向等を踏まえた運転免許業務の見直し、検討を行う必要がある。

運転免許試験においては、現実の交通環境における能力の有無を判定するものとなっているかについて確認を行い、必要に応じた改善を図るほか、運転免許更新手続きの利便性の向上等による更新負担の軽減等や高齢者講習等の受講者等の受入体制の拡充を図るなどの改善を推進する必要がある。

［対　　策］

（１）　運転免許試験の改善

最近の交通情勢や交通事故の傾向等を踏まえ、現実の交通環境に適した試験問題や実施方法となっているかを確認し、必要に応じた改善を図る。

（２）　運転免許業務の改善

県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続きの利便性の向上等による更新負担の軽減や、交通事故被害者等の心情に沿った対応を行うとともに、増加する高齢者の免許保有者に対応し、自動車教習所等と連携し、高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査の受講者等の受入体制の拡充を図る。

さらに、広島県運転免許センター等を障害者等が利用する際の設備・資機材の整備や安全運転相談活動の充実を図る。

令和７（2025）年３月に運用を開始した運転免許証とマイナンバーカードの一体化について、マイナンバーカードとの一体化手続、住所変更ワンストップサービス、住所地以外での迅速な経由地更新及びオンラインによる更新時講習の円滑な運用に努めるとともに、優良運転者等に対するオンライン講習受講等のメリットに関する周知により、交通違反及び交通事故の防止に関

する意識の醸成を図る。

３　自動運転等の安全の確保と支援

［現況と問題点］

自動運転は、交通事故の削減や渋滞の緩和のほか、地域公共交通の維持・改善やドライバー不足の解消に資するものとして期待されており、その拡大に向け、今後、県内においても特定自動運行の許可申請や、特定自動運行の許可を得る前段階での公道実証実験等の取組が、より活発に実施されていくものと見込まれる。

令和５（2023）年４月１日に施行された特定自動運行の許可制度等の適正かつ円滑な運用を図るとともに、「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」に沿った実証実験を行おうとする実施主体に対する必要な助言・指導、「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」に沿った道路使用許可の申請に対する適切な対応等、自動運転等の安全の確保と技術の進展を支援する取組を推進する必要がある。

［対　　策］

（１）　特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等

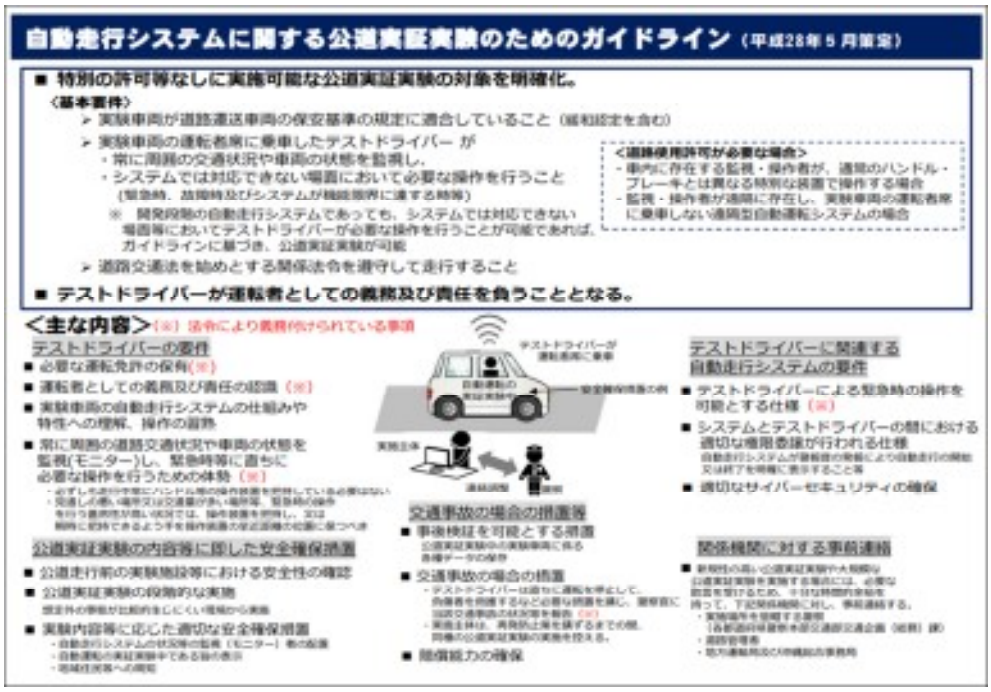
特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等の取組、特定自動運行実施者に対する立入検査の実施等により、特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用を図る。また、安全で円滑な公道実証実験のため、ガイドラインや道路使用許可制度の適正な運用と事業者に対する周知を図る。（図８）

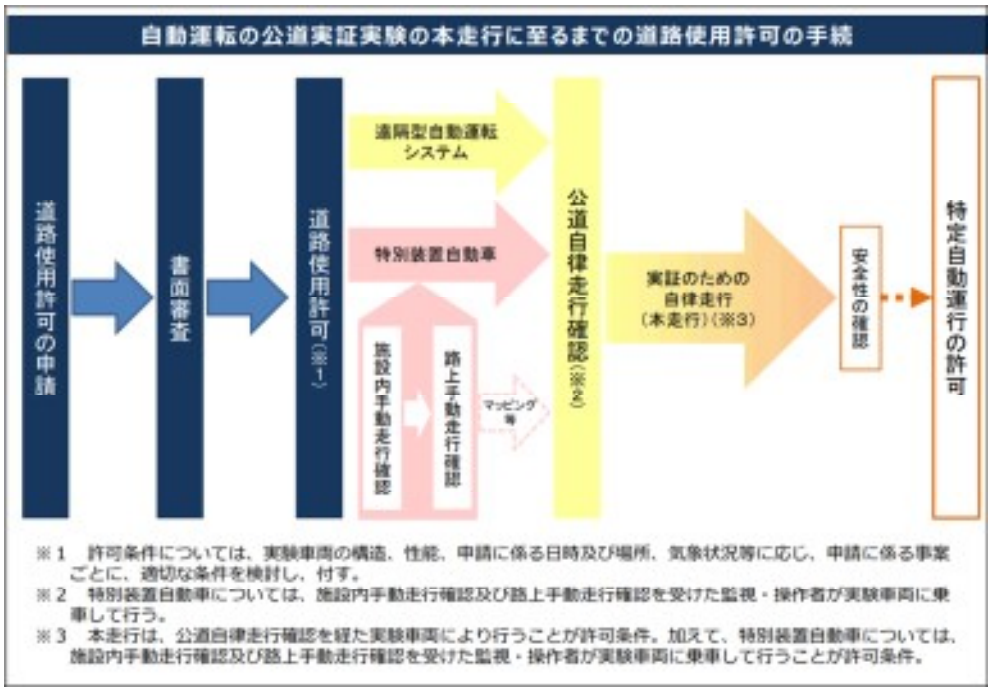
（２）　遠隔操作型小型車の安全な運行の支援

遠隔操作型小型車の届出制度の周知や使用者に対する立入検査の実施等により、道路における危険を防止するとともに届出制度の適正かつ円滑な運用を図る。

また、遠隔操作型小型車の安全で円滑な公道実証実験のため、道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図る。

（図８）





（出典：警察庁ホームページ）

４　安全運転管理の推進

［現況と問題点］

自動車の使用者は、自動車の安全な運転に必要な業務を行わせるため、一定台数以上の自動車の使用の本拠ごとに安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）を選任することとされており、安全運転管理者等は運転者に対する酒気帯びの確認や点呼等による過労、病気その他正常な運転をすることができないおそれの有無の確認、安全運転確保のための運行計画の作成等、自動車

の安全な運転に必要な業務を行うことが規定されている。

安全運転管理者等は、事業所における交通事故防止対策において重要な役割を果たしていることから、一定の台数以上の自動車を使用しているにもかかわらず安全運転管理者等を選任していない未選任事業所に対して適切に対処するとともに、安全運転管理者等を選任している事業者に対し、制度が適正に運用されるよう指導を推進する必要がある。

［対　　策］

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、令和５（2023）年 12 月から実施されることとなった安全運転管理者による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務が確実に履行され、また、交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、安全運転管理業務が確実に実施されるよう、指導を行う。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

５　事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

［現況と問題点］

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する必要がある。

［対　　策］

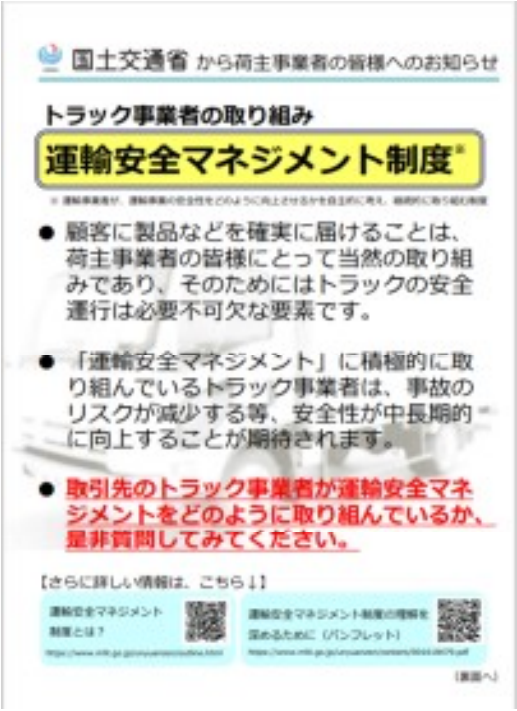
（１）　運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。（図９）また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認する。

また、事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

（図９）

【運輸安全マネジメント制度に関するリーフレット】



（出典：国土交通省ホームページ）

（２）　運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

平成 28（2016）年に発生した、軽井沢スキーバス事故のような悲惨な交通事故を二度と起こさないため、国及び運送事業者を始めとした関係者と連携し輸送の安全に向けた意識の醸成や啓発を新たに継続的に取り組む。

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、飲酒運転を防止するための具体的な取組やアルコールが身体に及ぼす影響等を分かりやすくまとめたほか、アルコール依存傾向の強い運転者に関する症状の把握や治療の必要性について記載した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」の周知、常習飲酒者に対するスクリーニング検査の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続ける。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話しながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実

施するよう、事業者に対し指導を行う。

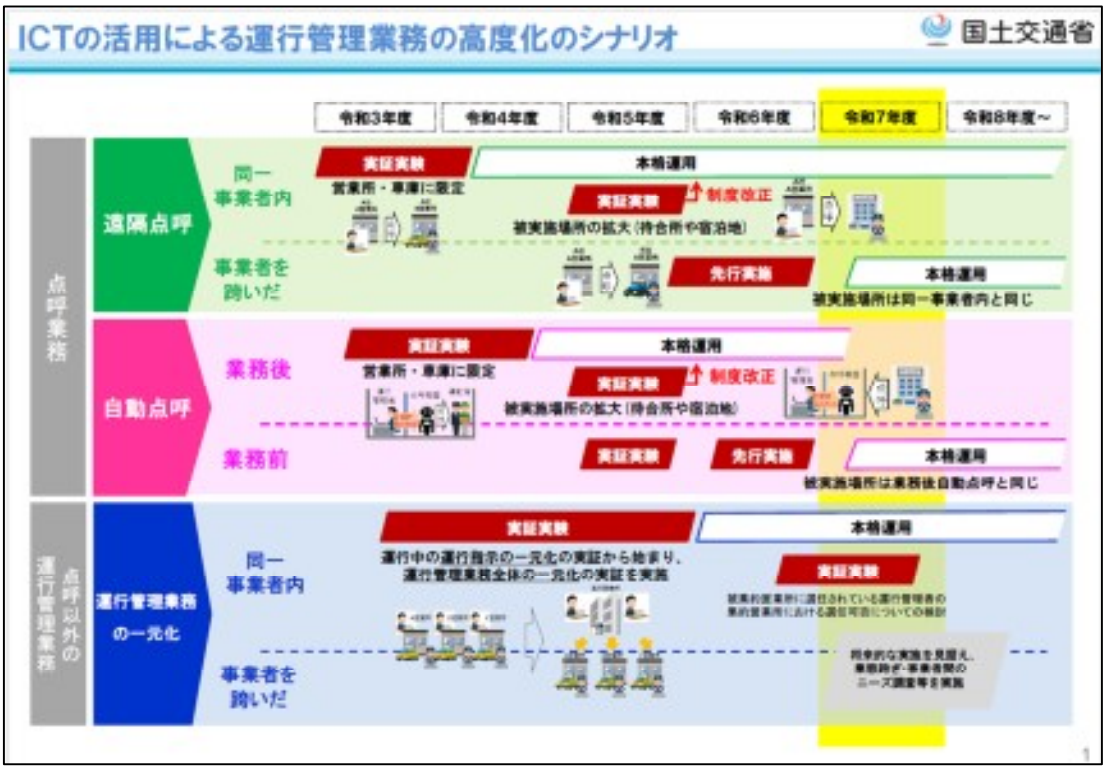
（３）　ＩＣＴ、先進安全自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進

事業者による交通事故防止の取組を推進するため、ドライバー異常時対応システム等の先進安全自動車（ＡＳＶ）装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる交通事故の削減を目指す。

さらに、運行管理に利用可能なＩＣＴ技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、開発・普及を促進する。（図10）

（図10）



（出典：国土交通省ホームページ）

（４）　少子超高齢社会における交通事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる交通事故の増加を踏まえ、高齢運転者による交通事故防止対策を推進するとともに、運転者不足に伴い外国人人材の活用等今まで運送事業において運転業務を行っていない者による運行の増加が一定数見込まれるところ、これらの者による運転業務においても安全運行が確実に行われるための方策を講じていく。

（５）　業態ごとの交通事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとや運転者の年齢、健康状態等の特徴的な交通事故傾向を踏まえた交通事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルを随時見直すとともに、より効果的な指導方法の確立等、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

（６）　事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における交通事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、交通事故の未然防止に向けた取組を促進する。

（７）　運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患、視野障害等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知徹底を図り、スクリーニング検査の普及を促進する。

（８）　自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行う。また、ＩＴを活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。

多様な輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保を図るため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査等を活用し、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による交通事故の未然防止を図る。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する交通事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施する。

（９）　自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Ｇマーク制度）を促進する。

また、国、地方公共団体及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Ｇマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

(10)　トラック・物流Ｇメンによる荷主等への是正指導の強化

貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流Ｇメンによる荷主等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通安全環境の実現を図る。

６　交通労働災害の防止等

［現況と問題点］

県内の交通労働災害は、平成 23（2011）年に 200 件を下回り、その後は 200 件前後を推移していたが、平成 29（2017）年からは 180 件程度で推移している。一方、交通労働死亡災害は例年死亡原因の上位にあり、令和５（2023）年に６件、令和６（2024）年に２件発生している。

交通労働災害は、自動車運送業のみならず、日常的に移動などで自動車を利用する事業場で幅広く発生しており、ここ数年は商業、交通運輸業、通信業が多くを占めている。

自動車運送業では、法定労働時間に係る違反や拘束時間、休息時間、連続運転時間など改善基準告示違反が多く認められ、事業主の運行管理が十分でないことや荷主からの急な要請なども一因と考えられる。

自動車運転者は、一般的に長距離運行で拘束時間が長いという構造的な問題があり、長時間労働の実態がある。過重労働は交通事故だけでなく、脳・心臓疾患などの健康障害を招く恐れもあり、全国的に自動車運転者は、過重労働による脳・心臓疾患の労災認定件数が最も多い職種となっている。

［対　　策］

（１）　交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を図ることにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく対策について周知徹底を図るとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

（２）　運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第７号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

７　道路交通に関する情報の充実

［現況と問題点］

多様化する道路利用者のニーズに応えるため、ＩＣＴ等を活用しながら、道路利用者に対し、必要な道路交通情報等を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するとともに、情報提供・提供体制の充実を図る必要がある。

また、災害発生時において、道路の被害状況や道路交通情報を迅速かつ的確に収集、分析、提供し、復旧対策の早期立案や緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に努める必要がある。

［対　　策］

（１）　危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の交通事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、交通事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏えい等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

（２）　気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との情報の共有やＩＣＴを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及や情報の利活用促進に努める。

第４節　車両の安全性の確保

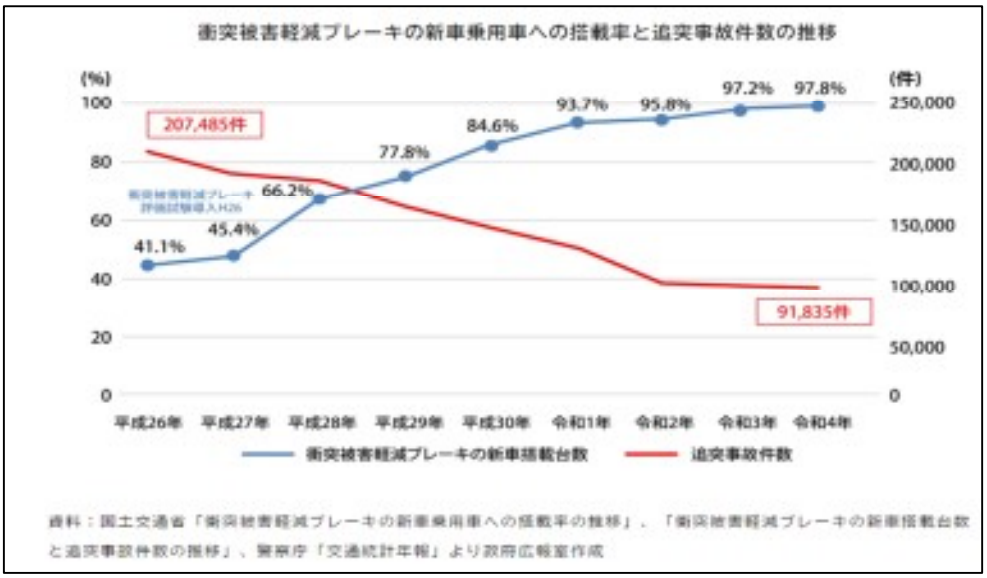
１　車両の安全性に関する基準等の改善の推進

［現況と問題点］

衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、交通事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故情勢は依然として厳しく、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。（表 17）

車両安全対策の普及促進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策や使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

（表 17）



（出典：政府広報ホームページ）

［対　　策］

（１）　道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

ア　車両の安全対策の推進

交通事故を未然に防止するための先進安全技術を活用した予防安全対策については、車両安全対策を推進する取組の一環として、これまでも安全基準の拡充・強化等と先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及の促進、ユーザーに対する自動車アセスメント情報の提供等との総合的かつ有効な連携を深めてきたところであるが、今後もより一層の連携を図っていく。

イ　道路運送車両の保安基準の拡充・強化

車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号）について、上述の検討結果を踏まえつつ、交通事故を未然に防ぐための予防安全対策、万が一交通事故が発生した場合においても、シートベルトやエアバッグ等を含めた乗員の保護並びに歩行者及び自転車乗員等の保護を行うための被害軽減対策、並びに電気自動車等の衝突後の火災の発生等の二次災害が起こることを防止するための災害拡大防止対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。

特に、死者に占める割合が大きい歩行者の保護や高齢運転者による交通事故への対策に加えて、交差点における右折時等の様々な衝突形態に対応した対策や、漫然運転や脇見運転等の運転者の不注意による交通事故に対応した対策、交通事故を未然に防止する先進安全技術の開発促進等を行うことにより、より安全な車両の開発等を推進することについて、今後積極的に検討し、道路交通の安全確保を図っていく。

具体的には、自動車の周辺視界の更なる確保、歩行者保護に係る安全対策の強化、安全運転支援としての自動操舵技術、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、ドライバーモニタリングシステム、ドライバー異常時対応システム及び衝突した際の被害が特に大きい大型車にも搭載する衝突被害軽減ブレーキなどの性能向上や普及促進、電気自動車や燃料電池自動車に搭載されるバッテリー等の更なる安全確保、及び技術の進展に伴い登場する多様なモビリティの安全対策等を行うことにより、自動車等に係る安全性の向上を図る。

（２）　近年の交通事故実態を踏まえた先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及の促進

先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ＡＳＶ）について、産学官の協力によるＡＳＶ推進検討会の下、車両の開発・普及の促進を一層進める。例えば、制限速度の超過や飲酒運転の対策として、道路標識注意喚起装置や後付けも含めたアルコール・インターロックの普及促進を図る。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に

対する過信・誤解による交通事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進する。

（３）　**高齢運転者による交通事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進**

運転操作ミスや健康起因による高齢運転者による交通事故が発生していることや、運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、ペダル踏み間違い時加速抑制装置やドライバー異常時対応システム等の性能向上・普及促進を図る。

２　自動運転車の安全対策・活用の推進

［現況と問題点］

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する必要がある。（図 11）

［対　　策］

（１）　**自動運転車に係る安全基準の策定**

ＡＩを含む技術開発の進展等を踏まえた、より高度な自動運転機能についての基準策定を、引き続き進める。

（２）　**安全な無人自動運転移動サービスの普及・拡大に向けた取組**

安全な無人自動運転移動サービスの普及・拡大に向けて、自動運転車の安全確保に関するガイドラインの具体化等の制度整備及び地方公共団体等の取組の支援を通じて事業化を推進する。

（３）　**自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進**

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解等、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえるような取組を推進する。

（４）　**自動運転車に係る電子的な検査の導入や認証審査に係る制度の的確な運用**

自動運転車の設計・製造から使用過程にわたり、自動運転車の安全性を一体的に確保するため、電子的な検査の導入を進めるとともに、複数の自動車メーカー等で発覚した型式指定申請に係る不正事案に対する再発防止策を講じ、認証審査に係る制度の的確な運用に努める。

（５）　自動運転車の交通事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

自動運転車の交通事故については、事故発生時の自動運転システムや走行環境の状況、運転者の対応状況等様々な要因が考えられるため、客観性及び真正性を確保した形で総合的な事故調査・分析の実施が必要であり、速やかな事故原因の究明及び再発防止に努める。

（図 11）

【自動運転のレベル分け】

（出典：国土交通省ホームページ）

３　自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進

［現況と問題点］

交通事故による死者数・発生件数・負傷者数は毎年減少しているものの、交通事故情勢は依然として厳しい状況にある。このような状況を受け、自動車アセスメント事業を推進し、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の研究開発を促進するとともに、ユーザーが安全な車選びをしやすい環境の整備を図る必要がある。

［対　　策］

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車ユーザーに定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、ＡＳＶ技術※等の自動車の安全に関する先進技術の国民の理解促進を図る。自動車アセスメントにおいては、令和２（2020）年度よりユーザーにとって評価結果をより分かりやすい形にするため、統合評価（１★～５★で表示）を導入しており、

より一層の周知に努めていく。これらにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する。

具体的には、予防安全性能評価について、ドライバーモニタリングシステムやリスクの先読みによる安全運転支援システムを試験項目に追加するなどの拡充を図るとともに、衝突安全性能評価については、衝突相手車との共存性能を評価する前面衝突試験（ＭＰＤＢ※前面衝突試験）の評価改善や歩行者頭部保護対策の強化等、交通事故の状況や技術の進化・高度化を踏まえた新たな試験・評価方法の検討を行う。

また、チャイルドシートについても、ｉ－Ｓｉｚｅ対応のチャイルドシートの普及啓発を行うほか、安全性能評価の強化について検討を行うとともに、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、妊婦向けアプリ等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

４　自動車の検査及び点検整備の充実

［現況と問題点］

自動車には、ブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。また、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術についても、確実な作動を確保するため、適切な保守管理及び自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する必要がある。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る必要がある。

［対　　策］

（１）　自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスタ等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（ＯＢＤ）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。

また、独立行政法人自動車技術総合機構中国検査部と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努める。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街

頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両、無車検運行の排除等を推進する。

また、指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査についても、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

（２） 自動車点検整備の充実

ア 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に全国的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による交通事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

イ 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

ウ 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進する。

エ 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じて自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者を対象とした新技術に対応した研修等の実施により、

整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、関係団体と連携を図り、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

オ　ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

５　リコール制度の充実・強化

［現況と問題点］

令和６(2024)年度の全国のリコール届出状況は、国産車と輸入車を合わせて、届出件数337件、対象台数7,564,968台となっており、引き続き、過去最高の届出件数を記録した。このような状況に対応するため、自動車製作者等が設計等に起因する基準不適合自動車を確実かつ早期に改善すべく、情報収集体制及び調査分析体制の強化を図り、リコール制度の迅速かつ着実な実施を図る必要がある。

［対　　策］

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ着実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行う。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車不具合情報ホットラインの認知度を高めるための広報活動を行い、自動車ユーザーからの自動車の不具合情報の収集を強化するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

６　自転車の安全性の確保

［現況と問題点］

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い年齢層に多様な用途で利用されており、環境負担が少なく、健康増進に資することなどから、今後、ますますその利用が促進されることが予想される。

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、定期的な点検整備や自転車の正しい利用方法等、自転車利用者の安全意識の高揚を図る必要がある。

［対　　策］

（１）　自転車安全整備制度の普及

近年、電動アシスト自転車の基準を満たさず、運転免許を要する一般原動機付自転車等に該当する車両を電動アシスト自転車として、安易に販売する事業者が見られ、自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定制度を周知し、適切に運用することが、より重要となっている。

また、自転車の安全性を確保するため、関係団体が実施している自転車の安全性向上を目的とする各種マーク制度（ＢＡＡマーク、ＴＳマーク、ＳＧマーク、ＪＩＳマーク等）の普及に努め、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成する。

（２）　損害賠償責任保険等への加入促進

近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ損害賠償責任保険等への加入を促進する。

（３）　自転車の被視認性の向上

夕暮れ時から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

第５節　道路交通秩序の維持

１　交通指導取締りの強化等

［現況と問題点］

交通事故を防止し、安全で安心な交通を確保するためには、それぞれの道路交通の主体が交通ルールを遵守することが必要不可欠であり、交通安全教育等とともに、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性・危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

［対　　策］

（１）　一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、子供、高齢者、障害者の保護の観点から歩行者及び

自転車利用者の交通事故防止並びに交通事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性を十分考慮する。

ア　交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、交通事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、通行区分違反、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、県民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

また、「ながらスマホ」の交通指導取締りを推進強化する。

無免許運転及び飲酒運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、無免許運転及び飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるＰＤＣＡサイクルをより一層機能させる。

加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や相当数の警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充を図るなどし、生活道路における事故多発地点等を重点とした交通指導取締りを推進する必要がある。

また、飲酒運転に係るアルコール濃度の厳格な適用を図るための飲酒検知資機材の整備、交通指導取締りにおけるウェアラブルカメラ等のカメラ映像の活用等、より効果的かつ効率的な取締りを行うための資機材の整備に努める。

交通事故抑止対策について県民の理解を深めるため、交通事故実態等の分析に基づき、重点交差点や路線等を選定し、指導取締り計画に沿って組織的に交通指導取締りを推進していることや、交通指導取締りの結果生じた交通事故実態の変化、交通流の円滑化、実勢速度の抑制、放置駐車車両台数の変化等、さらにその結果を踏まえた今後の交通指導取締りの方針等についてウェブサイトやＳＮＳ等を活用して県民に説明し、ＰＤＣＡサイクルに基づく交通指導取締りの趣旨や目的が伝わるよう情報発信に努める。

イ　背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

また、事業所における従業員による飲酒運転の発覚時の自転車の使用者の責任追及を含め、運行管理者・安全運転管理者による運転前後のアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務の履行が徹底されるよう、指導を行うとともに履行状況の確認を行う。

さらに、外国人による無免許運転が多いことを踏まえ、雇用する外国人が無免許運転等を起こした場合における雇用者等の背後責任の追及を徹底する。

ウ　いわゆる白タク・白トラの取締りの強化

いわゆる白タク・白トラ行為については、関係機関との連携の下、抑止に向けた広報啓発活動を行うとともに、関連情報の収集・共有、取締り等を強化する。

取締りについては、末端被疑者の検挙にとどまることなく、組織的な突き上げ捜査等による全容解明や上位被疑者等の検挙に努めるほか、犯罪収益の没収や車両使用制限等の制裁を複合的に実施することにより、効果的に白タク・白トラ行為の排除を図る。

エ　自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者に対する無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、令和８（2026）年４月１日から施行される自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ、自転車指導啓発重点地区等を中心とした事故防止に資する取締りを推進し、悪質・危険な交通違反に対しては検挙を行う。

自転車指導啓発重点地区等の選定状況を、具体的な選定理由と共にウェブサイトや広報紙等の効果的な媒体を用いて公表し、交通ルール遵守の重要性及び重点地区等において推進する交通指導取締り等の活動に対する県民の理解の確保に努める。

また、自転車利用時のいわゆる「ながらスマホ」の取締りを通じた、若年時からの基本ルール、遵法精神に浸透を図る。

さらに、飲酒運転等の悪質・危険な違反を繰り返す者や違反により交通事故を発生させた者については、これまでの処分歴・違反歴等を踏まえ、危険性帯有者として評価できる場合は、機を逸せずに免許停止処分を行うなど的確に対処する。

オ　特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化

特定小型原動機付自転車に係る悪質・危険な行為違反に対する交通指導取締りを強化する。

カ　ペダル付き電動バイクの利用者に対する交通指導取締りの強化

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければならないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットを被らなければならないなど、一般原

動機付自転車等に適用されるルールを遵守する必要があることの周知徹底を図るとともに、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化する。

（２）　高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反自動取締装置、可搬式速度違反自動取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

交通指導取締りについては、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、過積載、整備不良、過労運転、通行帯違反、携帯電話使用等の取締りを強化するとともに、被害軽減効果が高いシートベルトの着用啓発や非着用者に対する指導取締りを強化する。

２　交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

［現況と問題点］

交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る必要がある。

［対　　策］

（１）　危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成 25 年法律第 86 号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）第２条又は第３条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れ、適正かつ緻密な捜査を推進する。

なお、令和８（2026）年７月に構成要件等の見直しが行われた危険運転致死傷罪について、より適正な処罰が実現されるよう適切に対応する。

（２）　交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

（３）　交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

交通事故の現場見取図の作成に活用する小型無人機（ドローン）や３Ｄレーザースキャナ、ひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

３　暴走族等対策の推進

［現況と問題点］

暴走族に対する取締りの強化や官民一体となった暴走族の根絶に向けた諸対策を推進した結果、暴走族として認定されたグループは大きく減少した。

しかし、県内には、暴走族として認定されていないが、暴走族風に改造した自動二輪車等を連ねて集団走行を行う非行少年グループが複数存在し、単発的な爆音走行を繰り返しているほか、ＳＮＳ等を利用して集団走行の呼びかけを行い、場当たり的・ゲリラ的に集団暴走行為を敢行するなど、一般交通に多大な危険と迷惑を及ぼしており、一部のグループでは面倒見の介在が確認されており、暴走族に変貌する要因を強めている。

また、違法行為を敢行する旧車會員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者）が、休日を中心に大規模集団走行などを行い高速道路及び幹線道路の利用者や沿線住民に多大な迷惑を及ぼしている。

暴走族及び暴走行為を行う非行少年グループ並びに旧車會員（以下「暴走族等」という。）による集団暴走行為や爆音走行を抑止するため、共同危険行為事件の検挙や違法改造された自動二輪車等の取締りを行うとともに、暴走族相談員等と連携し、引き続き官民一体となった暴走族等の根絶に向けた諸施策を推進するとともに、グループの解体と少年の立ち直り支援を推進する必要がある。

［対　　策］

（１）　実態把握等の徹底

ア　新たな暴走族結成防止に向けた実態把握の徹底

暴走族の結成防止を図るため、違法改造した自動二輪車等を連ねて集団走行を行うグループの実態把握を徹底して行う。

イ　面倒見の実態把握の徹底

広島県暴走族追放条例に抵触する禁止行為による警告・検挙を図るため、暴走族等の背後に存在する暴力団組員等の面倒見の実態把握を徹底する。

（２）　暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

ア　「広島県暴走族追放の促進に関する条例」等の効果的な運用

県及び各市町の暴走族根絶条例を効果的に運用し、暴走族追放気運の高揚を図る。

イ　地域活動の促進と学校等における指導

暴走族相談員や少年警察ボランティア等との連携を強化するとともに、学校及び職場等において暴走族加入防止教室を開催し、暴走族等への加入阻止と離脱を図る。

ウ　広報活動の推進

暴走族等への加入防止を図るため、暴走族等の実態を積極的に広報する。

（３）　暴走行為阻止のための環境整備

ア　道路交通環境の改善

ドリフト走行等の暴走行為が常態化して行われる道路においては、道路管理者と協議して暴走行為が行われにくい道路交通環境づくりを行う。

イ　管理者対策の推進

暴走族等のい集場所となっている施設等の管理者に対して、防犯カメラの設置や施設の改善を働きかける。

ウ　街頭補導活動の強化

少年のたまり場となりやすい場所等への警戒を行い、少年への声かけを積極的に行い、少年補導を強化することにより、たまり場とならない環境を整備する。

（４）　暴走族等に対する交通指導取締りの強化

ア　取締り体制の確立

交通部及び生活安全部を中心として県警察各部門が連携した取締り体制を確立し、暴走族等に対する実態把握・指導取締りを推進する。

イ　積極的な事件化による検挙・解体

暴走族等に係る違法行為に対しては、各種法令を適用して検挙に努めるとともに、余罪や共犯者の割り出しなどの突き上げ捜査を徹底的に行い、グループの解体を図る。

また、整備不良車両に対する整備通告を行い、違法車両を排除する。

ウ　面倒見に対する取締りの徹底

暴力団の資金源となる会費の徴収や物品購入の強要などの違法行為は、あらゆる法令を適用して事件化を図り、面倒見の徹底検挙を図る。

エ　関係機関・団体等との連携

複数県にまたがる暴走族等による大規模走行事案を把握した場合は、関係する各県警察本部に情報提供して連携した取締りを行うとともに、広島運輸支局等の関係機関と連携した街頭検査等を行い、違法改造車両の取締りを推進する。

（５）　暴走族関係事犯者の再犯防止

ア　再非行防止対策の推進

グループからの離脱促進や継続補導にあたっては、サポート会議の開催や少年サポートルームへの積極的参加を図るなど、再非行防止に向けた効果的な立直り支援活動を推進する。

イ　学校・職場等との緊密な連携

暴走族等に加入し非行を行った少年は、周囲の環境や自らに問題を抱え、再び非行に走りかねない特性から、暴走族相談員や学校・職場等と緊密な連携を図りながら、積極的に連絡を取るなどして少年に対する支援活動を推進する。

（６）　車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、道路運送車両の保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全国的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行う。

第６節　救助・救急活動の充実

１　救助・救急体制の整備

［現況と問題点］

県内では、令和６(2024)年４月１日現在、全ての市町が救急業務を実施（又は委託）しており、13 消防本部に 131 の救急隊が設置されている。令和５(2023)年中の県内の救急出動件数は、156,805 件で、救急搬送人員は 133,247 人である。このうち、交通事故に起因する出動と搬送は、それぞれ 9,535 件（全体の 7.2%）、7,758 人（全体の 5.8%）で、件数、人員とも近年減少傾向にあるものの、急病、一般負傷に次ぐ人員数となっている。

また、消防本部では、救助業務も実施しており、 令和６(2024)年４月１日現在、13 消防本部に 33 の救助隊が設置されている。令和５(2023)年中の救助出動件数は、1,824 件で、救助人員は 1,250 人である。このうち、交通事故に起因する出動、救助人員は、それぞれ 458 件(25.1%)、376 人（30.1%）で、最も多い。

消防本部においては、交通事故による救助・救急需要に迅速に対応できる物的・人的体制を整備する必要がある。

また、負傷者の救命率・救命効果の向上のためには、救急救命士が行う救命処置の充実のほか、バイスタンダー（救急現場に居合わせた人）による応急手当の普及を図るとともに、一刻も早く救急医療が提供できる体制を整備する必要がある。

このため、県内どこにいても短時間で高度な救命医療が受けられるよう、平成 25(2013)年５月から運用が開始されたドクターヘリを補完するため、消防・防災へ

リコプターを活用した医師、看護師の現場搬送も実施している。

［対　　策］

（１）　救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

（２）　多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

（３）　自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー（救急現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命率、救命効果の向上が期待できることから、市町や各種団体等において、自動体外式除細動器（ＡＥＤ）※の設置及び設置情報の提供を促進し、その使用方法も含めた応急手当について、消防機関等が行う救命講習会等の実施を図る。

さらに、救急の日（９月９日）、救急医療週間（９月９日から１週間）などの機会を通じて広報、啓発活動を積極的に行う。

（４）　救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、県内 131 隊の救急隊のうち全ての隊において、救急救命士が運用されている。救急救命士が行うことのできる処置範囲は順次拡大されており、気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為の資格とスキルを持った救急救命士を引き続き養成するとともに、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

（５）　救助・救急用資機材等の装備の推進

救助・救命活動に必要な資機材を確保するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができる高規格救急自動車の整備を推進する。

（６）　消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

広島県ドクターヘリを補完するため、医師・看護師を救急現場に搬送する。

県内 10 箇所に整備した場外離着陸場（ヘリポート）やヘリポート適地を活用して、県内どこからでも１時間以内に重度の傷病者を救命救急センターへ

搬送できるよう広島県防災ヘリコプターと広島市消防ヘリコプターの２機体制による救急業務を推進する。

（７）　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事案に対応できるよう救助隊員や救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、消防大学校への派遣や消防学校における教育訓練を実施する。

（８）　高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道や西瀬戸自動車道における救急業務については、西日本高速道路株式会社又は本州四国連絡高速道路株式会社と沿線市町等消防機関が相互に協力して、適切かつ効率的な人命救護を行う体制の整備を図る。

また、救急活動を迅速に行うために通信連絡体制等の充実を図るとともに、西日本高速道路株式会社はインターチェンジ所在市町等に財政措置を講じ、沿線市町においても救急業務実施体制の整備を促進する。さらには各高速道路株式会社及びインターチェンジ所在市町等は、救急業務に必要な施設等の整備、救急業務従事者への教育訓練の充実を図る。

このほか、本州四国連絡高速道路株式会社においては、管理センターや管制室において訓練やシミュレーション、事象研究等を実施し、消防機関への迅速かつ正確な出動要請に努め、不測の事態に備える。

２　救急医療体制の整備

［現況と問題点］

令和７(2025)年４月１日現在、初期救急医療については、市郡地区医師会の在宅当番医制や休日・夜間急患センター（16 施設）により確保している。

入院治療を必要とする重症患者のための二次救急医療については、救急告示医療機関として 131 医療機関を認定するとともに、特に 14 の二次救急医療圏に対応する病院群輪番制病院を確保している。

重篤な患者のための三次救急医療は、現在県内に、高度救命救急センターを１か所（広島市内)、救命救急センターを４か所（広島市内２か所、呉市内１か所、福山市内１か所)、地域救命救急センター３か所（広島市内１か所、廿日市市内１か所、尾道市内１か所）を確保している。また、各センターで救急担当医師や看護師等スタッフの充実を図るなど、全県的な救急医療体制の確保に努めている。

また、重症・重篤患者に対する迅速な救急医療を確保するため、平成 25（2013）年５月にドクターヘリの運航を開始するとともに、ドクターヘリを補完するものとして、平成 17（2005）年度から実施している広島市消防ヘリコプター・広島県防災ヘリコプターを活用した医師・看護師の現場搬送及び救急医療を提供するドクターヘリ的事業を継続している。

さらには、中国地方５県及び愛媛県とのドクターヘリ広域連携に係る基本協定に

基づき、隣接する他県のドクターヘリとの相互運用を行っている。

今後とも、初期・二次・三次救急医療機関間の連携強化やドクターヘリの効果的な活用による救急医療体制の強化が必要である。

［対　　策］

（１）　救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急体制を整備するため、地域における休日夜間急患センターの設置・整備を支援している。また、病院群輪番制参加病院等の二次救急医療機関の設備整備等や救命救急センターの設置運営の支援などを実施し、救急患者の受入体制を確保するとともに、初期・二次・三次救急医療機関が連携しながら役割を分担して、救急患者に対する医療提供体制を確保する。

（２）　ドクターヘリ事業の推進

急病や事故発生時に速やかな救急医療を提供できるよう運用しているが、多数の傷病者の同時発生が想定される高速道路等における交通事故に対応できるよう、高速道路等関係施設をランデブーポイントとして選定するなどドクターヘリの効果的な運用を図る。

今後とも、広島大学病院（基地病院）、県立広島病院（協力病院）、災害拠点病院、消防機関など関係機関との緊密な連携・協力体制の確保を推進する。

３　救急関係機関の協力関係の確保等

［現況と問題点］

救急医療においては、傷病者を救急現場から医療機関に搬送するまでの応急措置の適否が、救命率を大きく左右することから、県では、プレホスピタルケアの充実・発展に向けて、消防機関及び医療機関との連携のもとに、平成 15（2003）年度から医師の指示又は指導・助言と検証の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するとともに、救急隊員の教育体制の整備のため、メディカルコントロール体制の整備に取り組んできた。

平成 23（2011）年８月「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準」（以下、「実施基準」という。）を策定し、消防機関による救急業務としての傷病者の搬送及び医療機関による当該傷病者の受入れの迅速かつ適切な実施を図っており、令和７（2025）年９月に見直しを行った。

令和７（2025）年９月、救急隊の現場活動における標準的な手順（プロトコル）を見直し、救急隊の現場活動における充実強化を図った。

今後も、医学的観点から質の高い、傷病者の状況に応じた適切な搬送及び受入れのため、メディカルコントロール体制の更なる充実を図る必要がある。

また、高齢化等による救急需要の増加などを背景に、救急医療分野の負担が増加していることを踏まえ、救急搬送の迅速化・業務効率化などを図るため、令和５

(2023) 年 10 月から救急搬送に係る新たな支援システムの構築に向けた実証実験を実施している。

［対　　策］

（１）　救急関係機関の協力関係の確保

消防機関と医療機関の連携の下、教育訓練体制の充実等により救急隊員による応急処置等の質を確保するとともに、傷病者の搬送及び受入れの迅速かつ円滑な実施のため、実施基準について継続して検証・見直しを行う。

（２）　新たな救急搬送支援システムの構築

救急搬送に係る新たな支援システムの構築に向けた実証実験において、傷病者情報をデジタル化し、救急隊と医療機関がリアルタイムにデータを共有・連携することで、伝達事項の可視化・迅速な情報伝達による救急隊の現場活動と医療機関の受入体制を支援する仕組みの構築に取り組む。

（３）　災害派遣医療チーム等の運用体制の充実

大規模な交通事故等に対処するため、災害派遣医療チーム※（ＤＭＡＴ）及び災害派遣精神医療チーム※（ＤＰＡＴ）の運用体制の強化等、救助・集団救急事故体制の整備を推進する。

第７節　被害者等支援の充実と推進

１　自動車損害賠償保障制度の充実等

［現況と問題点］

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図る必要がある。

［対　　策］

（１）　自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

被害者に対する適切な情報提供の徹底に係る保険会社（組合）への指導等及び指定紛争処理機関の保険（共済）金支払に係る紛争の調停等により保険（共済）金の支払の適正化を推進する。

（２）　無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く県民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

また、ペダル付き電動バイクや電動キックボードなど新たなモビリティに

対しても引き続き自動車損害賠償責任保険（共済）の加入の周知を行う。

（３）　任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自動車損害賠償責任保険（共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行う。

２　損害賠償の請求についての援助等

［現況と問題点］

交通事故被害者救済対策の一環として、広島県県民相談室（消費生活課）及び各地域県民相談室で交通事故相談に対応している。

近年、交通事故相談の内容は多様化・複雑化する傾向にあり、今後とも相談員の資質の向上に努めるとともに、関係機関と相互の連携を強化し、相談機能の充実と広報に努める必要がある。

［対　　策］

（１）　交通事故相談活動の推進

県民相談として交通事故相談を実施し、過失割合及び示談等の考え方や進め方などを助言する。

ア　円滑かつ適切な相談活動を推進するため、（公財）日弁連交通事故相談センター、（公財）交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関連機関、団体等との　連携を深め、連絡調整を行う。

イ　多様化・複雑化した相談への適切な助言、また、交通事故被害者等の心情に配慮した相談対応のため、国、関係機関等の実施する研修等に相談員が参加し、資質の向上に努める。

ウ　県や市町のホームページや広報誌等において、交通事故相談窓口の存在を広報し、交通事故当事者に広く相談の機会を提供する。

（２）　損害賠償請求の援助活動等の強化

県警察において、交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な支援の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。また、交通安全活動推進センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

３　交通事故被害者等支援の充実強化

［現況と問題点］

交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する必要がある。

交通遺児については、親を失った精神的な苦痛に加え、事故で家庭の働き手を失うことによる経済的な問題に直面することが多く、就学が困難となるケースもあることから、低所得の交通遺児家庭に対し、就学の確保を図るための就学援助を行う必要がある。

［対　　策］

（１）　自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

広島県社会福祉協議会のふれあい基金により、生活保護世帯や準要保護世帯の交通遺児に対して、就学の確保を図るための交通遺児就学奨励金の給付を行う。

独立行政法人自動車事故対策機構による交通遺児等に対する生活資金貸付け等を実施するとともに、重度後遺障害者に対する救済策を推進するため、介護料の支給、短期入院協力病院等利用に対する助成及び介護料受給者への個別訪問による相談・情報提供並びに脳損傷患者の治療・看護を専門に行う療護センターの運営に対する援助措置の充実や脊髄損傷を負った被害者に対する十分な治療・リハビリテーション等の機会を確保するための環境整備の推進を行う。

さらに、自動車事故被害者等に対し各種支援制度について周知徹底を図るとともに、相談支援や情報提供等を行う相談支援実施団体に対して相談費用の助成を行う。

（２）　交通事故被害者等の心情に配慮した支援の推進

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通課、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらには、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

県警察において、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故相談の手引」を作成し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、交通死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、重大・悪質な交通事故事件等については、県警察本部の交通指導課に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配意した対応について徹底を図る。

（３）　公共交通事故被害者等への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言を頂きながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

（４）　交通事故被害者等支援に関する情報発信

関係機関・団体は、交通事故被害者等支援に関する各種取組について、各機関・団体のウェブサイト上に掲載するなど、積極的な情報発信を行うことにより当該取組を周知するとともに、交通事故被害者等が置かれた立場や苦しみ、交通事故の惨状等に関する国民の理解の増進に努める。

第８節　研究開発及び調査研究の充実

１　道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進

［現況と問題点］

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するためには、人・道・車それぞれの分野が協力の下、交通死亡事故のみならず交通重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど、道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究を充実することが必要である。

［対　　策］

（１）　高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移や変化する交通事情に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進する。

また、高齢者の交通事故防止に有益な最新の先進技術搭載車種の周知、試

乗会の実施等、普及・活用促進の取組を推進する。

（２）　交通事故分析の高度化及び成果の活用

効果的な交通事故防止対策を講じていくためには、複雑多様な交通事故の要因を総合的・科学的に分析し、交通事故の実態を的確に把握することが必要不可欠であることから、交通事故統計を詳細に分析して交通事故の発生の傾向等を把握するほか、ＧＩＳ（地理情報システム）を活用するなどして交通事故分析の高度化・精緻化を図る。

交通事故分析の成果については、各種施策の企画・立案に活用するほか、県民に対する情報提供を積極的に行い、関係機関・団体等による効果的な交通安全対策の推進に資するよう配意する。

（３）　交通事故の長期的予測の充実

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。あわせて、交通事故に係る各種統計・データについて、ＥＢＰＭの更なる推進を図る観点から、引き続きその充実・改善に取り組む。

（４）　道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

大学・民間研究機関及び交通安全関係機関等と連携し、高齢社会の進展等、今後の交通情勢の方向を考慮して、各分野における調査研究の充実に努める。

交通事故多発箇所、危険箇所において、自治体、道路管理者等の関係機関との合同の現地検討を積極的に実施し、交通事故発生原因の究明と事故防止対策の確立に向けた調査研究を行う。

交通事故分析及び交通事故多発箇所等に係る情報を積極的に提供・発信することにより、県民の交通安全に対する意識の向上を図るとともに、産学官民それぞれの立場で行う交通安全対策に貢献する。

第３部　鉄道交通の安全

●第１章　鉄道事故のない社会を目指して

①　鉄道は、多くの県民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。

②　県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく。

【鉄道交通の安全についての目標】

①　列車の運転による乗客の死者数ゼロの継続

②　鉄道運転事故全体の死者数減少

●第２章　鉄道交通の安全についての対策

＜２つの視点＞

①　重大な列車事故の未然防止

②　利用者等の関係する事故の防止

【講じようとする施策】

＜７つの柱＞

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

第１章　鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、県民生活に欠くことのできない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約９割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

第１節　鉄道事故の状況等

１　鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、全国的に見ると、長期的には減少傾向にあり、令和６（2024）年度は597件であった。

また、令和６（2024）年度の死者数は247人であり、負傷者数は250人であった。

県内における鉄道の運転事故件数は、令和３（2021）年度から令和７（2025）年度までの５年間に、57 件（死者 22 人、負傷者 24 人）の事故が発生している。

２　近年の鉄道運転事故の特徴

令和３（2021）年度から６（2024）年度の鉄道運転事故の特徴としては、全国的に見ると、鉄道人身障害事故は約５割から約６割、踏切障害事故は約３割から約４割を占めており、両者で鉄道運転事故件数全体の約９割を占めている。また、死者数については、鉄道人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

鉄道人身障害事故のうち、ホーム等における鉄道人身障害事故については、令和６（2024）年度は225 件である。

令和７（2025）年度に県内で発生した７件の鉄道運転事故を分析すると、踏切障害事故２件、道路障害事故２件、人身障害事故３件であり、約３割が踏切障害事故である。（表 18）

（表18）

広島県における鉄道運転事故の状況（過去５年間）

	Ｒ３年度	Ｒ４年度	Ｒ５年度	Ｒ６年度	Ｒ７年度
運転事故件数（件）	10	13	14	13	7
死亡者数（人）	1	0	5	10	6
負傷者数（人）	7	6	8	2	1

（出典：中国運輸局統計資料）

第２節　第 12 次交通安全計画における目標

①　列車の運転による乗客の死者数ゼロの継続

②　鉄道運転事故全体の死者数減少

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。また、近年の鉄道運転事故等の特徴等を踏まえ、ホーム等における鉄道人身障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。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、第２節及び第３章第２節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指すこと、及び鉄道運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第２章　鉄道交通の安全についての対策

第１節　今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

また、ホーム等における鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約９割を占めており、このうち利用者等の関係する事故が多いことから、対策を講じる必要がある。

これらを踏まえ、一層安全な鉄道輸送を目指し、次の施策を総合的に推進する。

第２節　講じようとする施策

１　鉄道交通環境の整備

［現況と問題点］

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体として安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策を推進する必要がある。

［対　　策］

（１）　鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。

特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進する。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等を推進する。切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者・視覚障害者を始めとする全ての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障害者の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進する。

加えて、線路を横断しないよう注意喚起する看板の設置や侵入防止のための柵の設置等の対策について、協議会等を活用し、鉄道事業者や関係自治体等への情報共有等を図る。

（２）　運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ＡＴＳ※）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の整備について、引き続き推進を図る。

２　鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道運転事故の約９割を占める鉄道人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故０（ゼロ）運動、訪日外国人向けの多言語ポスター等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

３　鉄道の安全な運行の確保

［現況と問題点］

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る必要がある。

［対　　策］

（１）　保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時に保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなどして、保安監査の充実を図る。

（２）　運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

（３）　安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当管理者等による鉄軌道保安連絡会議・運転管理者会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用する。

さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

（４）　気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やＩＣＴを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及や情報の利活用促進に努める。

（５）　大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の

運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

（６）　運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認する。

（７）　計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合等、気象状況により列車の運転に支障が生じるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

４　鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

５　救助・救急活動の充実

［現況と問題点］

県内では近年、多数の死傷者が生ずるような鉄道の事故は発生していないが、事故発生に伴う救助･救急活動ができるよう鉄道事業者と消防機関等との連携を一層強化する必要がある。

また、鉄道事業者においても、独自の非常召集、事故復旧訓練、救助訓練等を計画的に実施し、非常事態に対応できるよう努める必要がある。

［対　　策］

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用も含めた心肺蘇生

法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

なお、住民に対する心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動については、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社等の関係機関において、引き続き実施していく。

６　被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言を頂きながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

７　鉄道事故等の原因究明と事故等防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明を更に迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員に専門的な研修を受講させ、調査技術の向上を図るとともに、ドローン、３Ｄスキャン装置等を用いた３次元測量やＣＴスキャン装置を用いた非破壊検査による科学的かつ客観的な調査を推進し、解析手法の高度化を図り、その成果を原因の究明に反映させる。

また、事故等調査の結果を有効活用する観点から、特定の事故類型の傾向・問題点・防止策の分析結果や、個別の事故等調査の結果を分かりやすい形で紹介する「運輸安全委員会ダイジェスト」等により、事故等の防止につながる普及啓発活動を行う。

第４部　踏切道における交通の安全

●第１章　踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、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を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

【踏切道における交通の安全についての目標】

令和８（2026）年度から 12（2030）年度における平均踏切事故件数を令和３（2021）年度から７（2025）年度における平均踏切事故件数と比較し、約１割削減することを目指す。

●第２章　踏切道における交通安全についての対策

＜視点＞

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

【講じようとする施策】

＜４つの柱＞

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　踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

③　踏切道の統廃合の促進

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

第１章　踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約４割を占め、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

第１節　踏切事故の状況等

１　踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故）は、全国的に見ると、長期的には減少傾向にあり、令和６（2024）年の発生件数は 217 件、死傷者数は 140 人となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約４割（全国）を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道が残されている現状にある。

県内においては、令和３（2021）年度から令和７（2025）年度までの５年間に、17 件の踏切事故（死者７人、負傷者５人）が発生し、鉄道の運転事故件数の約３割を占めている状況にある。（表 19）

（表 19）

広島県における踏切事故の状況（過去５年間）

	Ｒ３年度	Ｒ４年度	Ｒ５年度	Ｒ６年度	Ｒ７年度
踏切事故件数（件）	3	5	4	3	2
死亡者数（人）	1	0	1	3	2
負傷者数（人）	2	2	1	0	0

（出典：中国運輸局統計資料）

２　近年の踏切事故の特徴

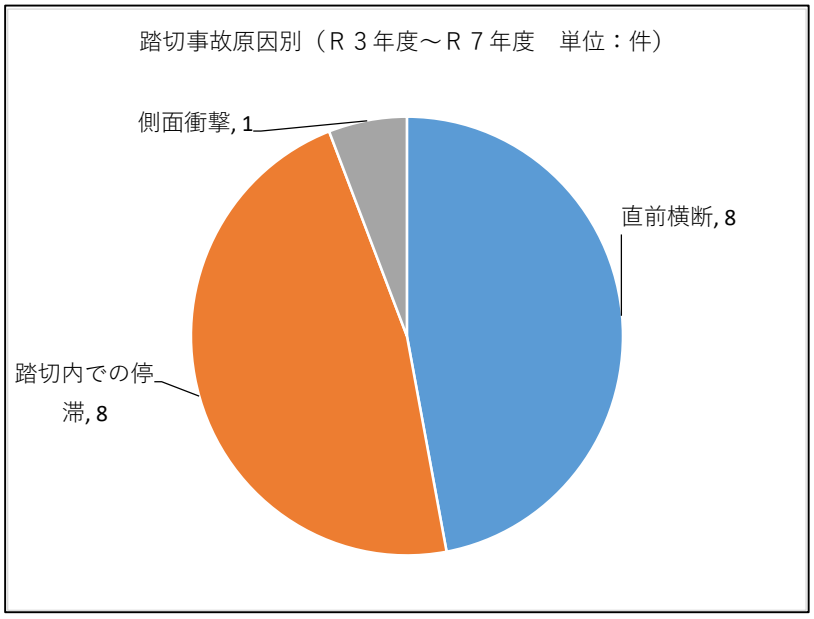
令和３（2021）年度から６（2024）年度の踏切事故の全国的な特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第１種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、踏切道 100 箇所当たりの発生件数でみると、第４種踏切道が最も多くなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約４割、歩行者と衝撃したものが約４割を占めている、③原因別でみると直前横断によるものが約５割を占めている、④踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65 歳以上で約４割を占めている、こと等が挙げられる。

県内における令和３（2021）年度から７（2025）年度までの５年間に発生した踏切事故 17 件を原因別に分析すると、直前横断が８件（47.0%）、踏切内での停滞８件（47.0%）、側面衝撃１件（5.9%）となっている。（表 20）

また、踏切事故での死傷者の総人数は 12 人で、その年齢構成は 65 歳以上が２人（16.7%）、50 歳から 64 歳が２人（16.7%）、30 歳から 49 歳が５人（41.7%）、30 歳未満が１人（8.3%）、年齢不明が１人（8.3%）となっている。（表 21）

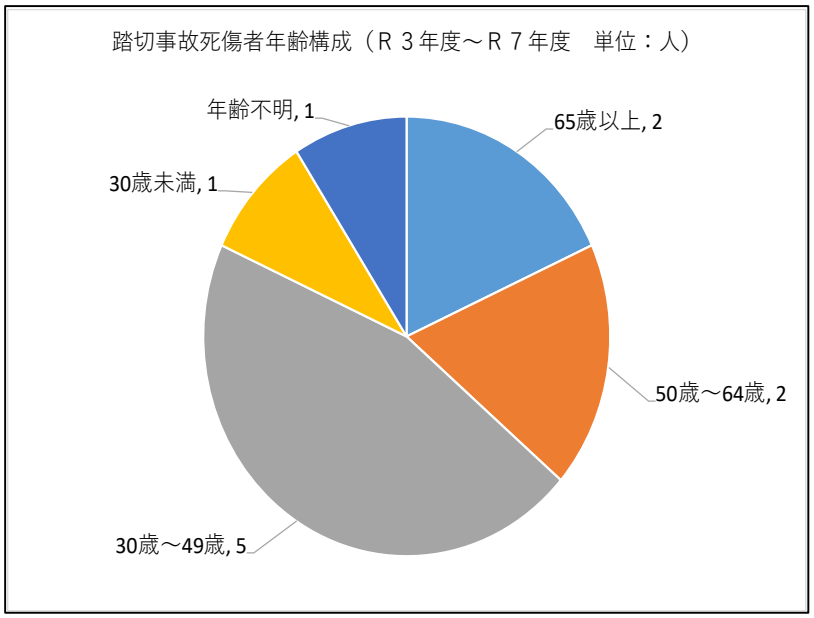
なお、令和７（2025）年度の県内の踏切事故件数は２件で、直前横断と踏切内での停滞が１件ずつとなっている。

（表 20）



（出典：中国運輸局統計資料）

（表 21）



（出典：中国運輸局統計資料）

第２節　第 12 次交通安全計画における目標

令和８（2026）年度から 12（2030）年度における平均踏切事故件数を令和３（2021）年度から７（2025）年度における平均踏切事故件数と比較し、約１割削減することを目指す。

第２章　踏切道における交通の安全についての対策

第１節　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第 11 次交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、多数の死者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがある。

そのため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道が残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策、バリアフリー化等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

また、ＩＣＴ技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元やこれまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切道安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要である。

第２節　講じようとする施策

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

［現況と問題点］

踏切道における交通事故を防止するため、立体交差化及び構造の改良等の促進に努めてきているところであるが、立体交差化については用地取得、日照権等の環境問題等多くの問題を抱え、計画どおりの推進が困難な状況である。

しかし、踏切道は、交通の安全と円滑を阻害する要因でもあり、今後とも関係機関及び関係住民の一層の理解と協力を得て、立体交差化事業及び構造の改良等を積極的に推進する必要がある。

［対　　策］

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築に当たっては、原則、立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良、カラー舗装、歩行者等立体横断施設の設置、規制看板の設置によるピーク時の流入抑制や駐輪場整備等の一体対策を促進するほか、円滑化にも資する場合には、踏切信号機の設置等の暫定的な速効対策について、速やかに関係省庁が連携して検討し、早期に必要な取組を推進する。

また、踏切横断交通量削減のため、駅の出入り口の新設や密接関連道路の整備等の踏切周辺対策を促進する。

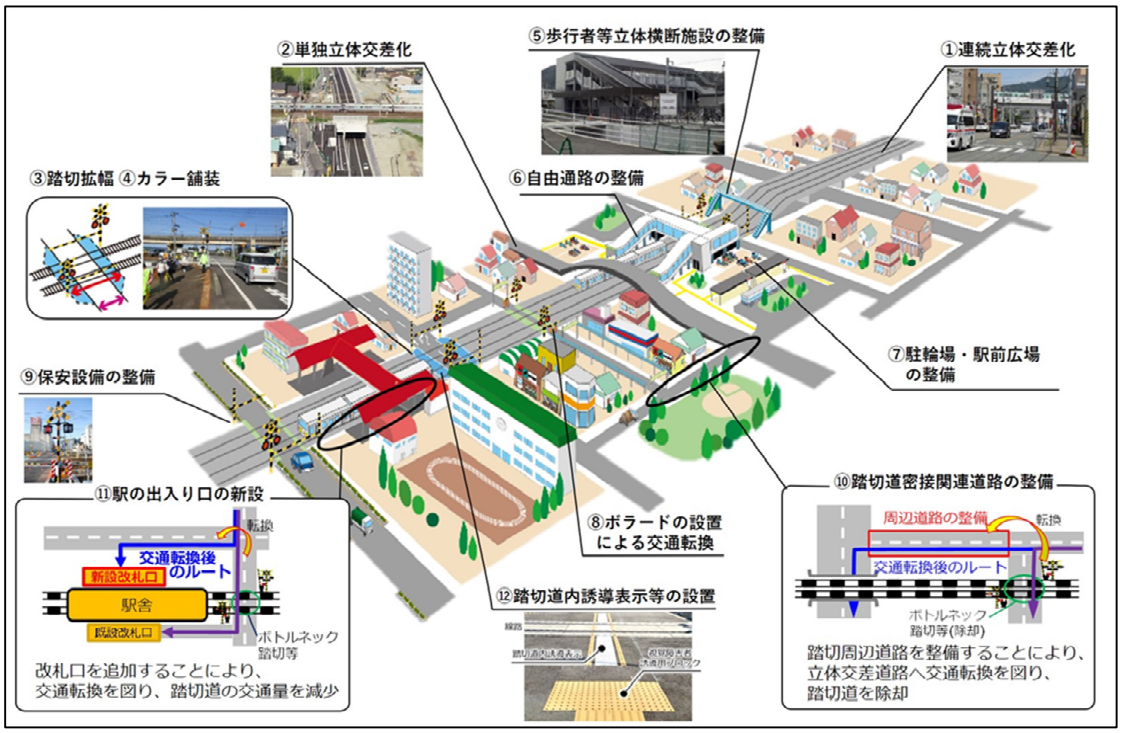
歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないよう歩行者滞留を考慮した踏切拡幅等、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに、平成 27（2015）年 10 月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめ及び令和６（2024）年１月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の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通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。（図 12）

（図 12）

【踏切道における対策のイメージ図】



（出典：国土交通省ホームページ）

２　踏切道の統廃合の促進

［現況と問題点］

踏切道の交通安全を図るため、通行上危険性の高い狭小踏切道をはじめとする踏切道の統廃合を推進しているが、生活道路として利用されている実態等から困難な問題が多い。

しかし、依然として通行上危険な踏切道は数多く存在しており、引き続き、踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、統廃合の促進を図る必要がある。

［対　　策］

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、迂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、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

３　踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

［現況と問題点］

踏切遮断機の整備された踏切道については、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切遮断機を始めとした踏切保安設備の積極的な整備に努める必要がある。

また、踏切道における交通の安全と円滑を図るために、適切な交通規制の実施に努めるとともに、都市部にある踏切道のうち、列車により警報時間に差が生じているもの、自動車交通量の多いものについては、必要に応じ警報時間制御装置、踏切支障報知装置の整備等を進める必要がある。

［対　　策］

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行うとともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置等踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進する。

また、主要な都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置※、大型遮断装置

等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化や、ＡＩ等を活用した更なる踏切安全対策を推進する。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

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

［現況と問題点］

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。

また、踏切道における交通安全と円滑を図るためには、踏切関連交通安全施設の整備と高度化を図る必要がある。

歩行者が関係する踏切事故では、高齢者が関係するものが多いことから、高齢者の歩行者対策等を推進する必要がある。

［対　　策］

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切道安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、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を適切に行う。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

用　語　の　解　説(50 音順)

１　ＥＴＣ2.0(P23)

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、道路政策に様々なメリットをもたらし、ＩＴＳ推進に大きく寄与するシステム

２　ＥＢＰＭ(Ｐ３)

Evidence-Based Policy Making　証拠に基づく政策立案

３　運行管理者(P52)

○　道路運送法第 23 条

一般旅客自動車運送事業者が、事業用自動車の運行の安全の確保に関する事項を処理させるため、国土交通省令で定める営業所ごとに、年齢、事業用自動車の運行の管理、又は運転の経歴、その他について運輸省令で定める一定の条件を備える者のうちから選任した者をいう。

○　貨物自動車運送事業法第 18 条

一般貨物自動車運送事業者が、事業用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行わせるため、国土交通省令で定める営業所ごとに運行管理者資格者証の交付を受けている者のうちから選任した者をいう。

４　ＡＳＶ技術（ASV: Advanced Safety Vehicle　先進自動車）(P82)

先進技術を利用して、衝突被軽減装置、ペダル踏み間違い急発進抑制装置、カーブ警報装置、居眠り警報装置等ドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車の技術

５　ＡＴＳ（ATS：Automatic　Train　Stop）自動列車停止装置(P104)

列車が停止信号に接近すると、列車を自動的に停止させる装置。制限速度機能付ＡＴＳは、列車が制限速度設定を超えた場合に警報・減速または停止させる機能がついたもの

６　エスコートゾーン（視覚障害者用横断帯）(P27)

横断歩道上に視覚に障害のある方が認知できる突起を設け、横断歩道内を安全にまっすぐに進めるようにするもの

７　オーバーハング型警報装置(P113)

遠くからでも認識できるように踏切の上方に取り付けられた、歩行者や運転者に対して音と光によって列車が接近していることを警告する警報装置

８　音響信号機(P27)

歩行者用青信号の表示の開始または表示が継続していることを音響により伝達することができる装置を付した信号機

９　高規格幹線道路(P28)

自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する

自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成される。

10　交通需要マネジメント（TDM: Transportation Demand Management）（P39）

車を利用する人の交通行動の変更を促すことにより、都市又は地域の交通渋滞を緩和する手法の体系をいう。

11　交通情報板（P24）

道路利用者に対して、交通情報の提供を行い、交通分散、誘導するために路側あるいは道路上に設置する施設で、表示方法としては、電光式、灯火式、字幕式、ＬＥＤ式などがあり遠隔制御または手動により操作される。

12　高度道路交通システム（ITS：Intelligent　Transport　Systems）（P38）

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、交通渋滞などの道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム

その全体構想が掲げる開発分野として

○　ナビゲーションシステムの高度化　　○　自動料金収受システム

○　安全運転の支援　　○　交通管理の最適化　　○　道路管理の効率化

○　公共交通の支援　　○　商用車の支援　　○　歩行者等の支援

○　緊急車両の運行支援

などがあげられる。

13　災害派遣医療チーム（DMAT：Disaster Medical Assistance Team）（P96）

災害の急性期（概ね 48 時間以内）に活動できる機動性を持った、専門的な研修・訓練を受けた災害派遣医療チーム

14　災害派遣精神医療チーム（DPAT：Disaster Psychiatric Assistance Team）（P96）

自然災害や集団災害の後、被災地域に入り、精神科医療及び精神保健活動の支援を行うために都道府県及び指定都市によって組織される専門的な災害派遣精神医療チーム

15　視距の改良（P29）

運転者が道路上で見通すことのできる距離の改良

16　事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）（P29）

「事故危険区間」の中から、早期に対策が必要で、かつ高い効果が期待できる区間から、順次対策に取り組んでいくため、優先度が高い区間を統合整理した計画。広島県では平成 22(2010)年度に「事故危険区間（代表区間）64 区間」を選定している。

17　自動車安全運転センター(P69)

自動車安全運転センター法に基づき、運転者の自動車運転に関する経歴に係る資料及び交通事故に関する資料の提供、自動車の運転に関する研修の実施、並びに交通事故等に関する調査研究を行うことにより、道路交通に起因する障害の防止及び運転免許を受けた者等の利便に資することを目的として、昭和 51（1976）年から業務を行っている認可法人

18　自動体外式除細動器（AED：Automated External Defibrillator）（P93）

心臓がけいれん状態になり、血液を送り出すポンプ機能が失われる心室細動に対し電気的ショックを与え（除細動）、心臓を正常な状態に戻す救命器具のことで、救助者は AED の音声メッセージや文章メッセージに従って操作することで、有効な除細動を行うことが

できる。

19　新交通管理システム(UTMS：Universal Traffic Management Systems) (P34)

ITS の一つとして警察庁が整備を進めているもので、光センサー（ビーコン）を通じた個々の車両との双方向通信により、ドライバーに対してリアルタイムな交通情報を提供するとともに、旅客・物流の効率化を含めた交通の流れを積極的に管理することによって、「安全・快適にして環境に優しい車社会」の実現を目指すシステム

20　スムーズ横断歩道(P21)

車両の運転者に原則と横断歩行者優先の遵守を促す、路面を盛り上げたハンプと横断歩道を組み合わせた交通安全対策

21　ゾーン 30(P21)

区域（ゾーン）を定めて最高速度 30km/時の速度規制を実施するとともに、そ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、ゾーン内の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

22　導流レーンマーク(P31)

目の錯覚を利用し車線の幅を狭くみせるような車線境界線で、速度の抑制を図ることを目的としたもの

23　道路交通情報通信システム
(VICS:Vehicle Information and Communication System) (P31)

情報通信技術を活用し、三つのメデイア（光ビーコン、電波ビーコン、ＦＭ多重放送）により、車載端末へ、交通渋滞情報、規制情報等のリアルタイムな道路交通情報をデジタルデータにより提供されるシステム

24　パークアンドライド(P40)

鉄道駅等まで自家用車を利用し、駅等の周辺に設けられた駐車場に駐車し、電車等に乗り継ぐ移動形態をいう。

25　ハンプ(P21)

車両の低速走行等を促すための道路に設ける盛り上がり（凸部）のこと。

26　光ビーコン（光学式車両感知器）(P24)

通過車両を感知して交通量等を測定するとともにカーナビゲーション装置等と交通管制センターとの情報のやりとりをする路上設置型の赤外線通信装置

27　ＭａａＳ（Mobility as a Service ）(Ｐ３)

地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス

28　マルチモーダル施策(P30)

良好な交通環境を作るために、航空、海運、水運、鉄道など、複数の交通機関と連携し、都市への車の集中を緩和する総合的な交通の施策