

第 11 次

長野県交通安全計画

令和 3 年度 (2021 年度) ~ 令和 7 年度 (2025 年度)

長野県交通安全対策会議

ま え が き

20世紀初めに自動車が実用化されてから、自動車保有台数は後半に急増し、20世紀末には全国で7,600万台に達するなど、20世紀は正に自動車の世紀であったと言えます。

この自動車の増加に対して、交通安全施設が不足していたことや、車の安全性を確保するための技術が未発達であったことから、自動車保有台数の増加とともに交通事故も増加し、交通事故死者数は昭和45年（1970年）に1万6,765人に達しました。

このため、交通安全の確保は焦眉の社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ることを目的に、昭和45年6月に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定されました。

長野県においても自動車保有台数等の増加と並行して交通事故が増加し、昭和47年（1972年）には交通事故死者数が337人に達しましたが、10次にわたり県の交通安全計画を策定し、関係行政機関・民間団体・県民がそれぞれの立場で交通安全対策を推進してきた結果、平成15年（2003年）中の死者数は164人とピーク時の半分以上となり、さらに令和2年（2020年）中の死者数は46人にまで減少しました。

しかしながら、近年においても高齢運転者による事故、子供が犠牲となる痛ましい事故が発生しており、特に、次代を担う子供のかげがえのない命を交通事故から守っていくのも重要です。

また、鉄道交通の事故は、大量・高速輸送システムの進展の中で、ひとたび事故が発生した場合には、重大なものとなる恐れがあります。

交通事故の防止は、関係行政機関・団体及び県民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念のもとに、交通事故のない社会を目指して、総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力で推進していかなければなりません。

この交通安全計画は、このような観点から交通安全対策基本法に基づき、令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、関係機関・団体が緊密な連携を保ち、地域の交通実態に即した効果的な交通安全施策を推進してまいります。

目 次

交通安全計画施策体系	1
第1編 はじめに	2
第1章 交通安全計画の策定について	2
1 基本理念	2
2 交通安全計画策定の趣旨	2
3 第11次長野県交通安全計画の策定	3
4 計画推進に当たっての役割分担と連携強化	3
第2編 道路交通の安全	4
第1部 総論	4
第1章 道路交通事故の現状等	4
1 全国及び長野県における交通事故死者の推移	4
2 長野県における近年の交通事故発生状況と交通死亡事故の特徴	4
3 交通事故の特徴	6
(1) 高齢者事故の推移	6
(2) 子供事故の推移	10
(3) 自転車事故の推移	10
(4) 歩行者事故の推移	11
4 道路交通事故の見通し	13
第2章 第11次長野県交通安全計画における目標	13
第2部 道路交通の安全についての対策	15
第1章 今後の道路交通安全対策を考える視点	15
1 重点すべき視点	15
(1) 高齢者及び子供の安全確保	15
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	16
(3) 生活道路における安全確保	17
(4) 先端技術の活用推進	17
(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	17
(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進	18
第2章 講じようとする施策	20
第1節 道路交通環境の整備	20
第2節 交通安全思想の普及徹底	40
第3節 安全運転の確保	52
第4節 車両の安全性の確保	61
第5節 道路交通秩序の維持	66

第6節	救助・救急活動の充実	71
第7節	被害者支援の充実と推進	75
第8節	研究開発及び調査研究の充実	78
第3編	鉄道交通の安全	80
第1部	鉄道事故のない社会を目指して	81
第1章	鉄道事故の状況等	81
1	鉄道事故の状況	81
2	近年の運転事故の特徴	81
第2章	交通安全計画における目標	82
第2部	鉄道交通の安全についての対策	82
第1章	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	82
第2章	講じようとする施策	82
1	鉄道交通環境の整備	82
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	83
3	鉄道の安全な運行の確保	83
4	鉄道車両の安全性の確保	85
5	救助・救急活動の充実	85
6	被害者支援の推進	85
第4編	踏切道における交通の安全	86
第1部	総論	
第1章	踏切事故のない社会を目指して	87
1	踏切事故の状況等	87
2	近年の踏切事故の特徴	87
第2章	交通安全計画における目標	88
第2部	踏切道における交通の安全についての対策	88
第1章	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	88
第2章	講じようとする施策	88
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の促進	88
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	89
3	踏切道の統廃合の促進	89
4	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	89
付属資料		
	交通安全対策基本法（抜粋）	91

第 11 次 長 野 県 交 通 安 全 計 画 施 策 体 系

交 通 事 故 の な い 社 会 を 目 指 し て

【道路交通の安全】

[目標]
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し、令和7年までに
「死者数45人以下、重傷者数500人以下」とすることを旨す。

[重視すべき視点]
①高齢者及び子供の安全確保
②歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
③生活道路における安全確保
④先端技術の活用推進
⑤交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
⑥地域が一体となった交通安全対策の推進

【鉄道交通の安全】

[目標]
①乗客の死者数ゼロを目指す
②運転事故全体の死者数減少を目指す

【踏切道における交通の安全】

[目標]
計画期間中の踏切事故件数を第10次交通安全計画期間中の件数と比較して約1割削減することを旨す

- 1 道路交通環境の整備
- 2 交通安全思想の普及徹底
- 3 安全運転の確保
- 4 車両の安全性の確保
- 5 道路交通秩序の維持
- 6 救助・救急活動の充実
- 7 被害者支援の充実と推進
- 8 研究開発及び調査研究の充実
- 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
- 1 踏切道の立体交差化、構造改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- 2 踏切保安設備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と円滑化等を図るための措置

第1編 はじめに

第1章 交通安全計画の策定について

1 基本理念

(1) 交通事故のない社会を目指して

長期の人口減少過程に入り、高齢化率が高まる社会へ進展しています。このような時代変化を乗り越え、豊かで活力のある社会を構築していくためには、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重要です。

これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより究極的には交通事故のない交通安全社会を目指します。

(2) 人優先の交通安全思想

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全や高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の安全を一層確保する必要があります。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められます。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きます。

(3) 高齢化が進進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、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題であります。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も課題となっています。全ての交通の分野で、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ります。

高齢になっても安全に移動することができる社会、さらに、年齢や障がい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、交通に携わる関係者の連携によって、構築することを目指します。

2 交通安全計画策定の主旨

「都道府県交通安全計画」は、都道府県において、「陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進」するため、長期的な施策の大綱を定めるものです。この計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の規定に基づき、その作成が都道府県交通安全対策会議（会長：都道府県知事）に義務付けられています。

長野県交通安全対策会議では、同法に基づき、長野県及び関係行政機関等が一体となって県内の交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、昭和46年(1971年)以降、5年ごと10次にわたり「長野県交通安全計画」を策定してきたところです。

3 第11次長野県交通安全計画の策定

第10次長野県交通安全計画については、令和2年度で終了することから、長野県交通安全対策会議は、国の第11次交通安全基本計画に基づき、人命尊重の理念に立ち、究極的には、交通事故のない安全で安心な長野県を実現していくため、令和3年度から始まる第11次長野県交通安全計画を策定し、実効性のある対策を重点的、計画的に推進するものです。

※ この計画は、長野県及び長野県の区域を管轄する国の指定行政機関等が実施する陸上交通（道路交通、鉄道及び踏切）の安全に関する諸施策の大綱を定めるものです。

※ この計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5か年です。

※ この計画は、市町村が作成する交通安全計画の指針となるものです。

※ この計画は、交通安全に関する県民の行動指針として自助、共助の取組を呼びかけるものです。

4 計画推進に当たっての役割分担と連携強化

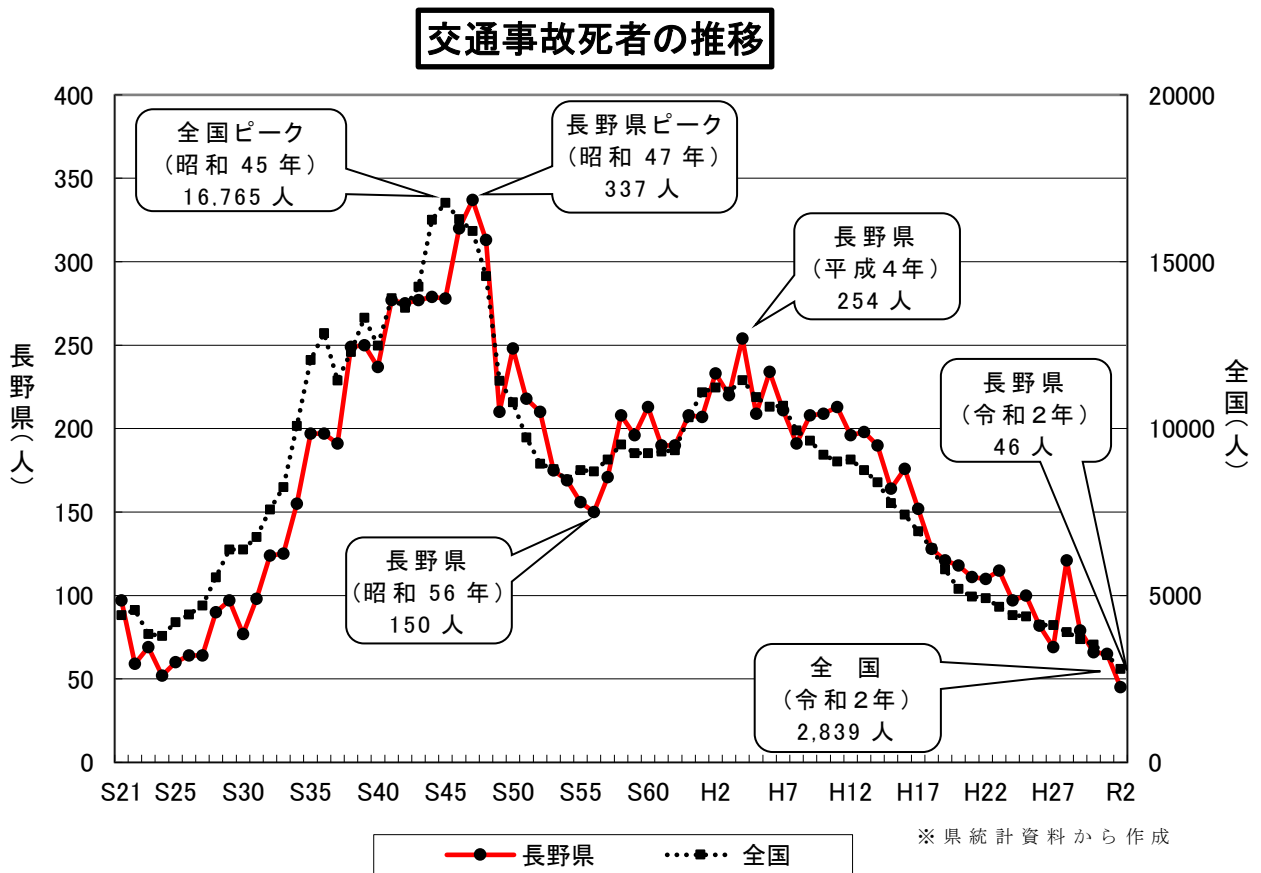
交通事故の悲惨さを経験し、理解している交通事故被害者等に参加・協同を求めるとともに、行政のほか、学校、家庭、職場、交通関係団体、企業等がそれぞれの責任を持ちつつ役割分担しながら連携し、県民が交通安全活動に積極的に参加できるように交通安全対策を推進します。

第2編 道路交通の安全

第1部 総論

第1章 道路交通事故の現状等

1 全国及び長野県における交通事故死者の推移

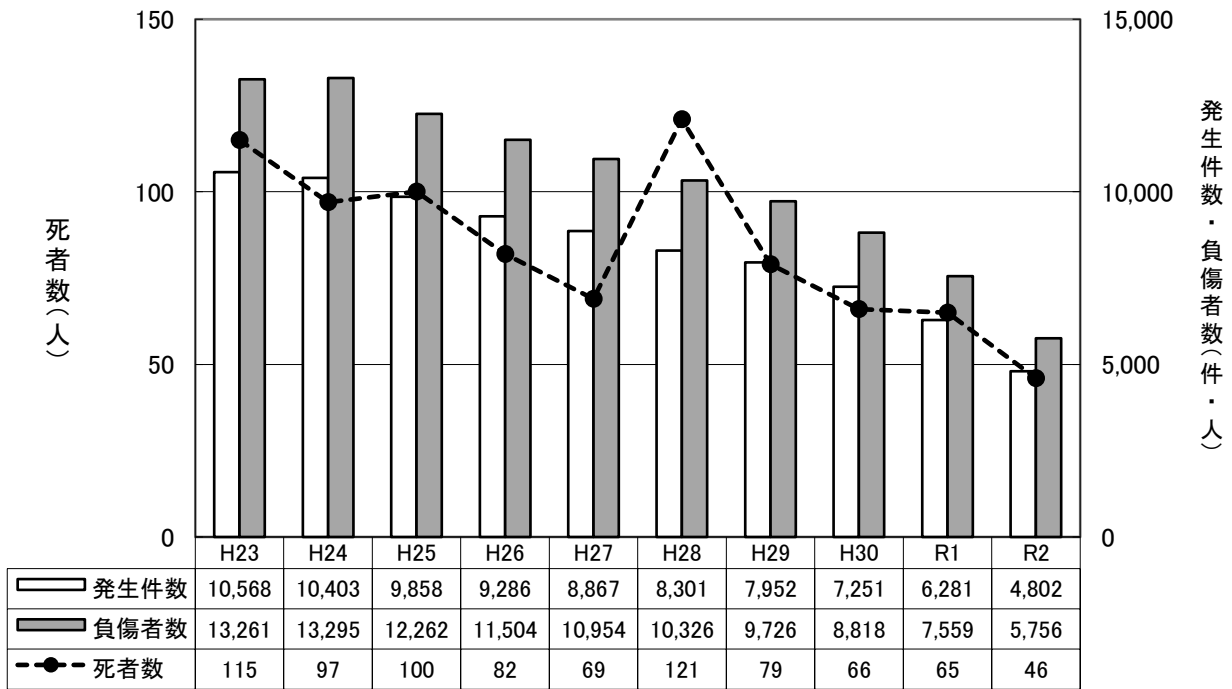


- 全国の交通事故による死者は、昭和45年(1970年)に1万6,765人に達しましたが、昭和46年以降減少に向かい、昭和54年(1979年)には8,466人とほぼ半減しました。令和2年(2020年)においては、3,000人を下回り、ピーク時の5分の1以下となりました。
- 長野県の交通事故による死者数は、昭和47年(1972年)に337人に達しましたが、その後減少に向かい、昭和56年(1981年)には150人とピーク時の半数以下となりました。
- その後増勢に転じ、平成4年(1992年)には254人に達しましたが、翌年以降再び減少に転じ、令和2年(2020年)の死者数は46人でピーク時の5分の1以下まで減少しています。

2 長野県における近年の交通事故発生状況と交通死亡事故の特徴

(1) 交通事故発生件数、死傷者数の推移

長野県の交通事故発生件数及び死傷者数の推移

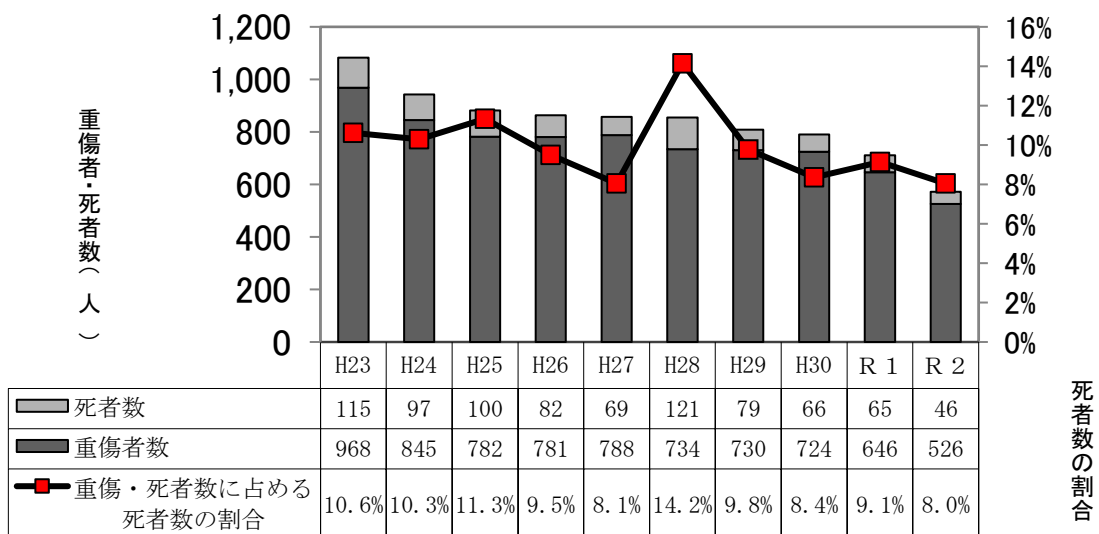


※県警統計資料から作成

○ 発生件数は、平成17年から16年連続で減少し、死傷者数については平成24年以降8年連続で減少しており、令和2年中の死傷者数は、5,802人となりました。令和2年までに死者55人以下、死傷者9,000人以下とするという第10次長野県交通安全計画の目標を達成することができました。

(2) 交通事故重傷者・死傷者の推移

死者数・重傷者数の推移



※県警統計資料から作成

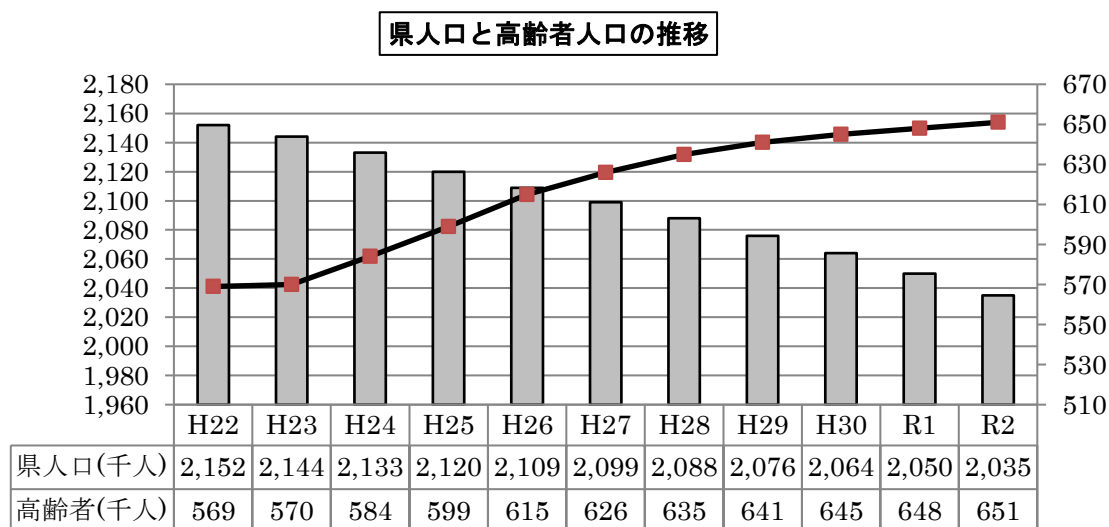
- 交通事故のない社会を達成することが究極の目標ではありますが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考え、死者数及び命に関わる優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることが本計画の目標です。
- 県内の交通事故の発生件数や負傷者数の減少率に比べ、死者数や重傷者数の減少率は低く、鈍化しています。また、重傷者・死者に占める死者の割合は、約10%台で推移しており、重傷者が発生する事故防止の取組が、死者数の減少につながると考えています。

3 交通事故の特徴

(1) 高齢者事故の推移

ア 高齢者人口の推移

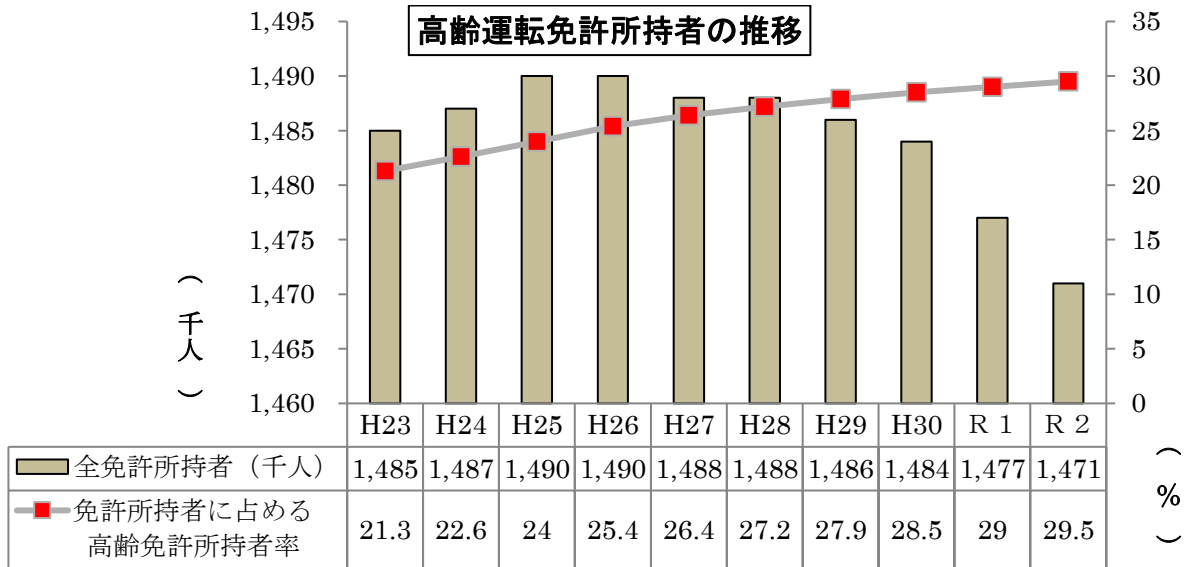
県内における65歳以上の高齢者人口は、令和2年10月現在、約65万1000人で全人口の約32%を占め、10年前の約26%から6ポイント上昇しており、今後も更に高齢化が進むと予想されています。



※県統計資料から作成

イ 高齢運転免許所持者の推移

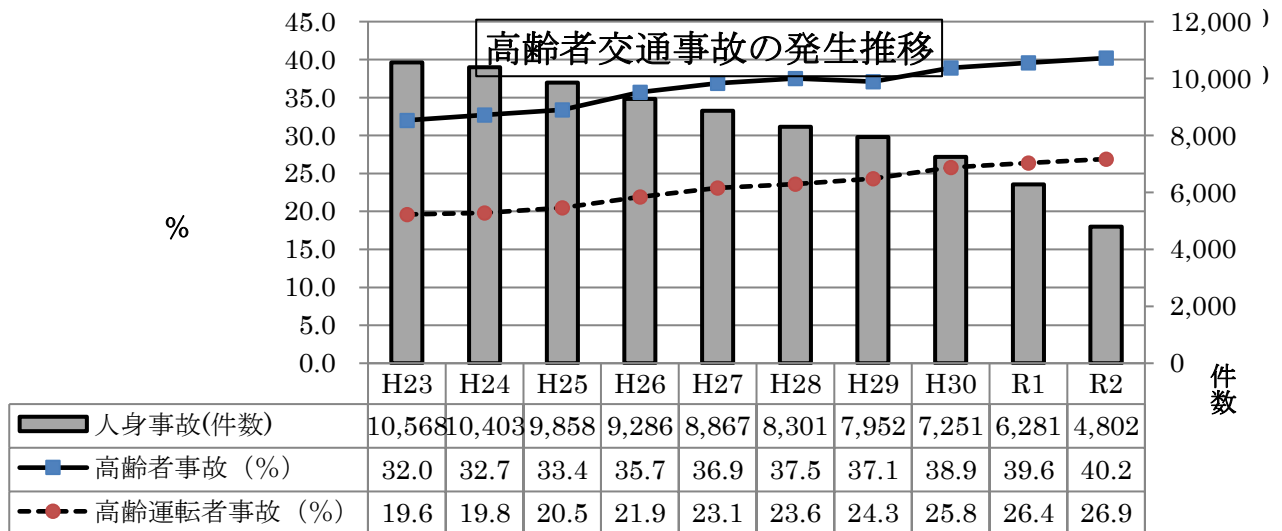
全免許所持者数（県の免許人口）が平成27年から減少が始まっている中、高齢化の進行に伴い、高齢者の免許所持者は年々増加し、県の免許人口に占める割合が増え、令和2年には約29.5%までになりました。今後も、この割合は上昇を続ける見込みです。



※県警統計資料から作成

ウ 高齢者交通事故の発生推移

長野県内における人身事故の発生件数は、年々減少傾向で推移していますが、高齢者が関与する交通事故及び高齢運転者による交通事故の全事故に占める割合は、近年微増している傾向にあります。

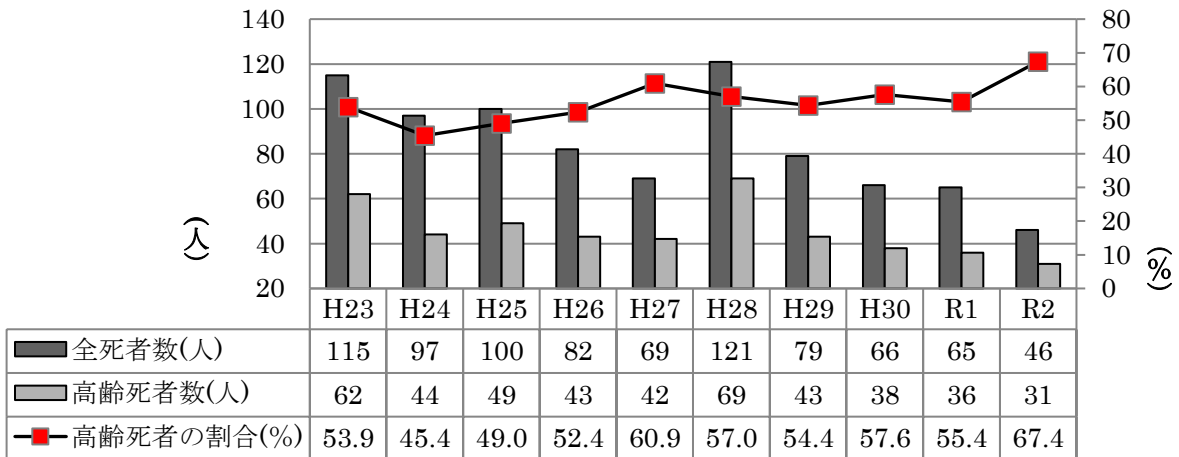


※高齢運転者事故は、高齢者が第1当事者となった事故を示す。

※県警統計資料から作成

交通事故死者についても、全死者数の減少に比べて高齢死者の減少幅は少なく、全事故に占める高齢死者の割合は近年5年を見ても半数以上を占めており、高比率のまま高止まりの状況にあります。

交通事故による高齢死者の推移



※県警統計資料から作成

エ 高齢者事故の特徴

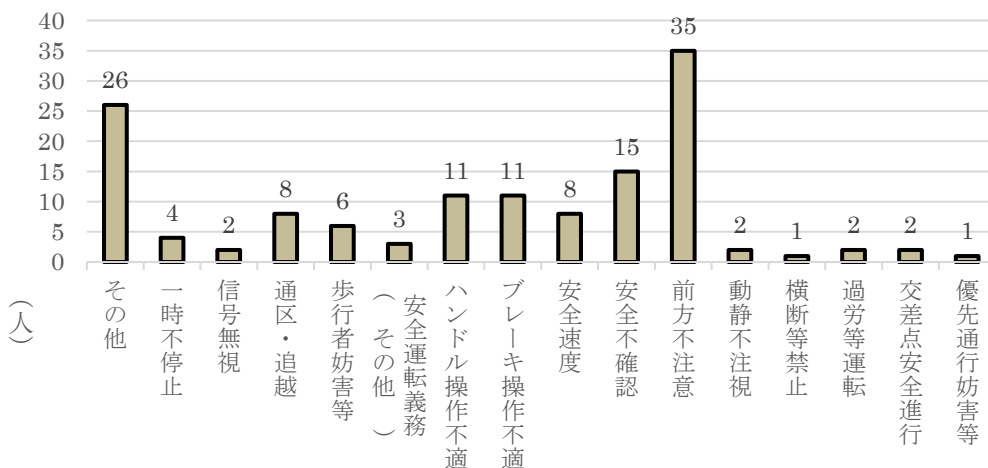
(ア) 歩行時における事故

近年の高齢歩行者の死亡事故の発生場所を自宅からの距離別で見ると、特に500m以下の場所で多く発生しており、特に横断歩道以外の道路の横断中が最も多く、次いで横断歩道横断中に亡くなっているケースが多くみられます。

(イ) 自動車運転における事故

高齢ドライバーによる死亡事故の違反を過去5年の累計（平成28年～令和2年）で見ると、その他の違反を除き、安全運転義務違反の前方不注意や、安全不確認が高い割合となっており、次いで同じ安全運転義務違反のブレーキ操作やハンドル操作不適による死亡事故が多くを占めています。

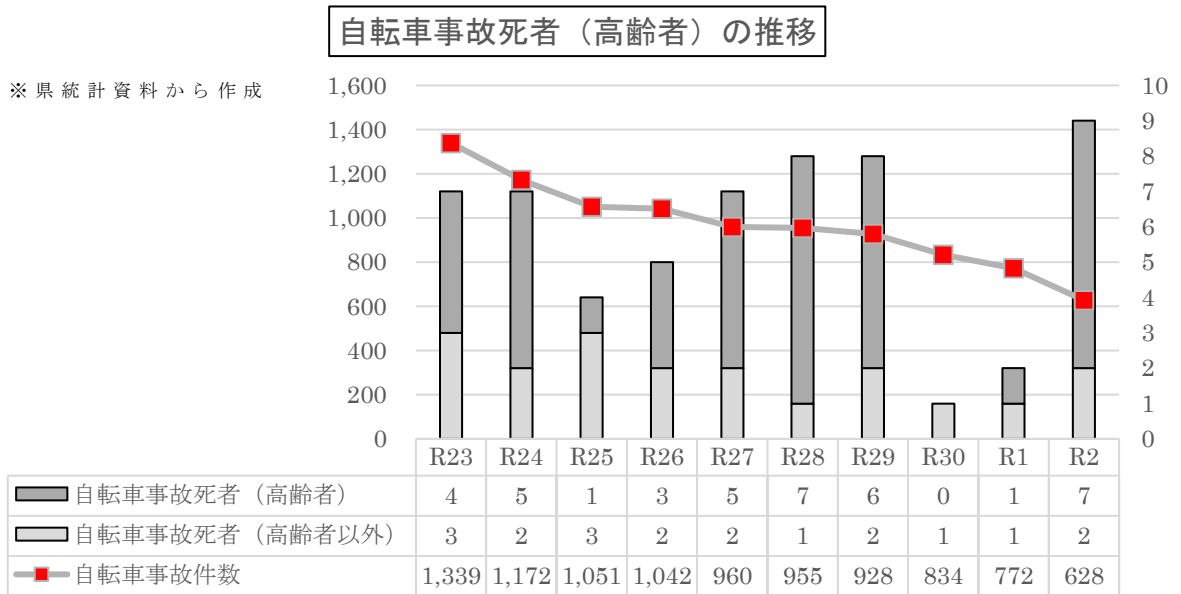
高齢ドライバー関与死者数違反別累計 (H28～R2)



※県警統計資料から作成

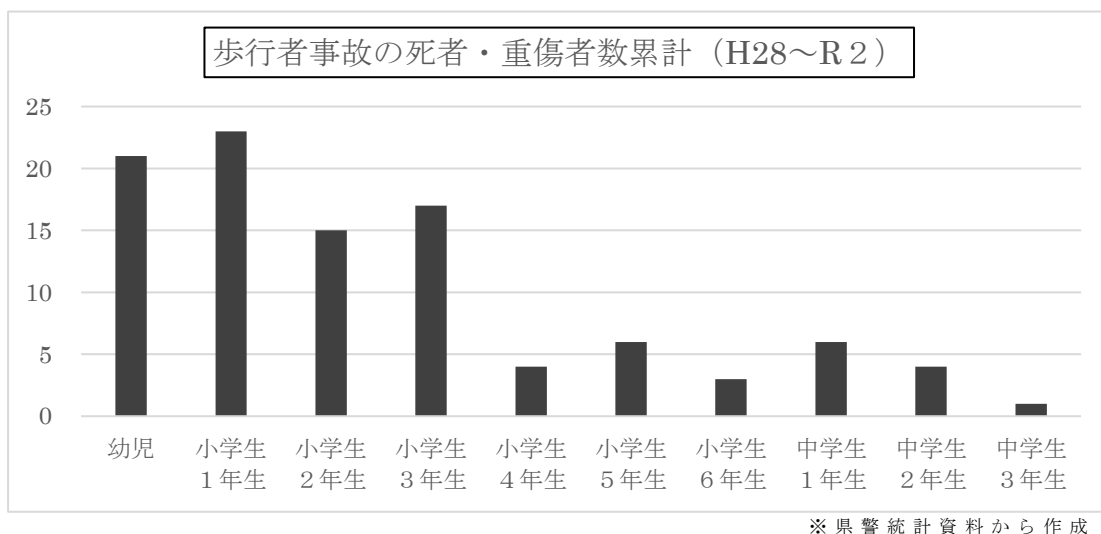
(ウ) 自転車運転における事故

近年の動向として自転車事故の発生件数は減少していますが、発生件数に相関して自転車事故の死者数は減少しておらず、増減しています。増加した年については、高齢者の自転車乗用中の割合が増えているのが特徴です。令和2年については、9人中7人が高齢者で約78%と高い割合を占めています。



(2) 子供事故の推移

子供（中学生以下）の事故は近年、年々負傷者数は減少していますが、令和元年に子供の死者がゼロだった他は、毎年数名の尊い子供の命が失われています。近年の幼児と小学生の自動車乗車中、自転車乗用中、歩行中の状態別の重傷者、死者数の推移を見ると、特に歩行中に事故に遭っている傾向があります。

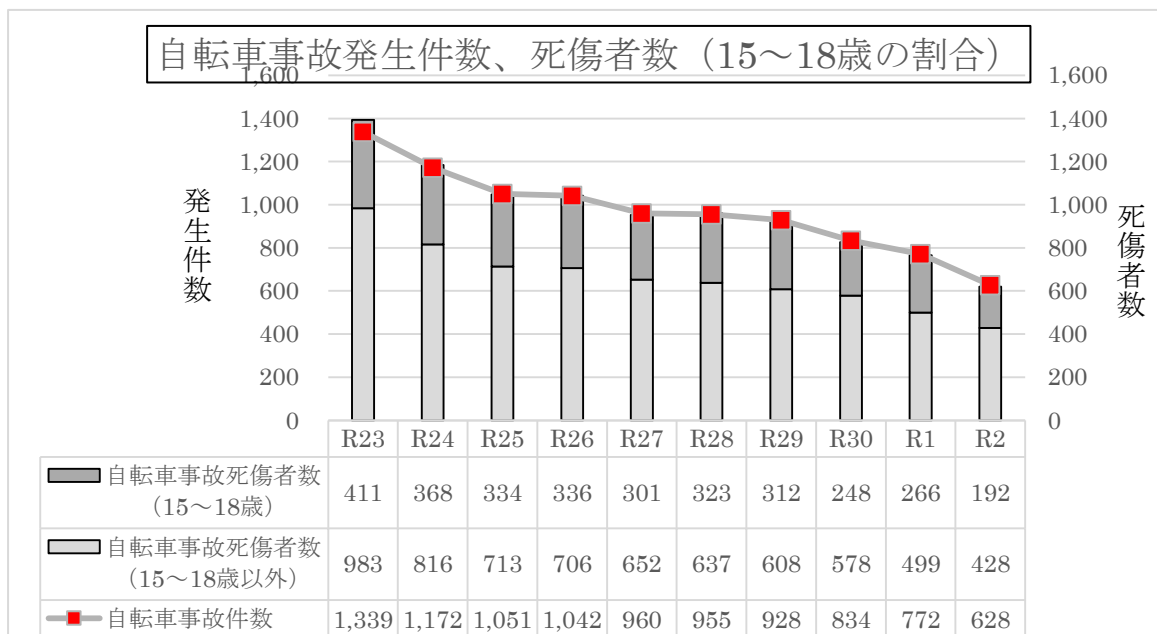


また、学年別の死者・重傷者の歩行者事故の累計（H28～R2）を見

ると、小学校1年生が最も多く、次いで幼児が歩行中に事故に遭っています。

(3) 自転車事故の推移

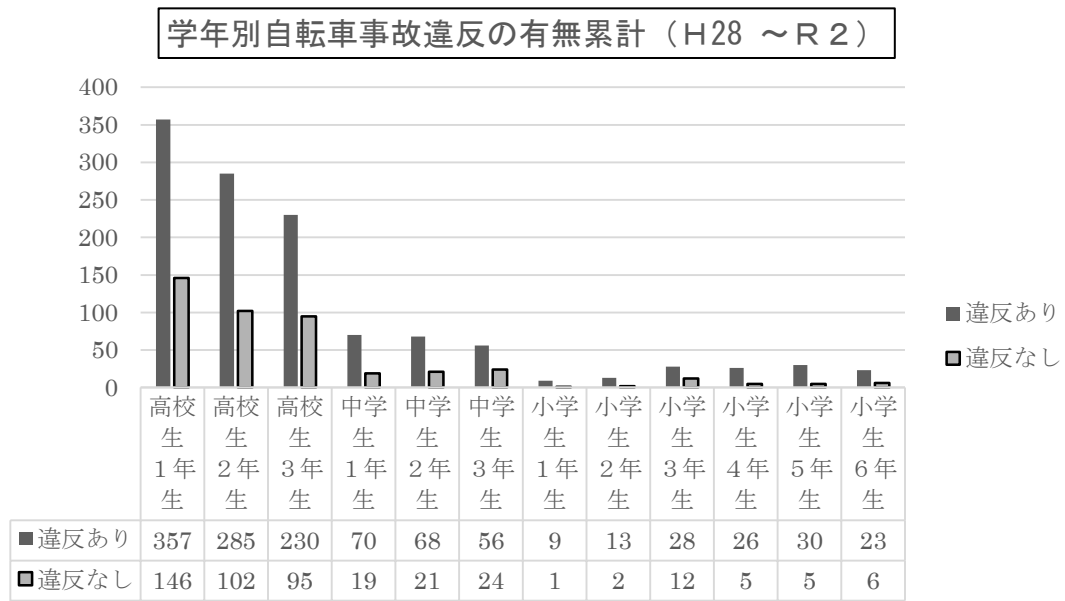
自転車事故の発生件数、負傷者数は、年々減少しています。自転車事故の死傷者の年代別で見ると、15歳～18歳の高校生の世代が占める割合が、近年も高く、過去5年（H28～R2）の死傷者の累積で15歳～18歳は、32.8%を占める割合です。



※県警統計資料から作成

過去5年（H28～R2）学年別の自転車事故の死傷者数を見ると、小学生、中学生は全体的に死傷者数が少ないものの、高校生は多く、特に1年生が最も多く、学年が上がるにつれ死傷者数は減少しています。

また、違反通行をして交通事故に遭っているのが多いのも高校生の自転車事故の特徴となっています。



※県警統計資料から作成

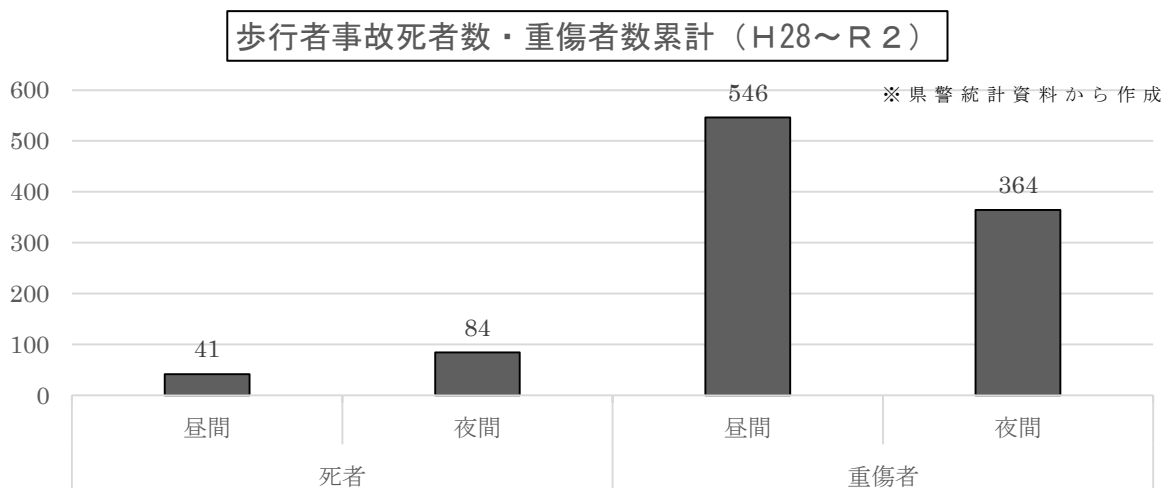
(4) 歩行者事故の推移

ア 発生件数、死者数、負傷者数の推移

発生件数は、過去10年の単位の中期的に見ると緩やかに減少はしていますが、事故全体の発生件数の減少率に比べると、減少率が低い状況です。死者数については、過去5年で見ると最高値が35人で、最小値が15人ですが、全体の死者数に対して歩行者の死者は平均して30%台で推移しています。

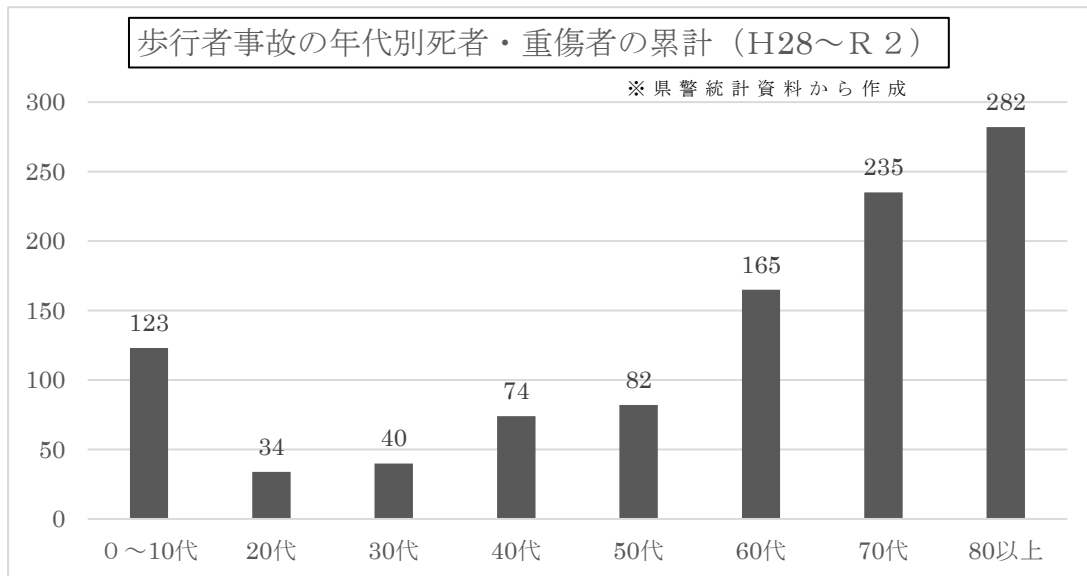
イ 歩行者事故の特徴

歩行者事故の死者数・重傷者数の昼夜別の累計（H28～R2）を見ると、死者については夜間における発生が多く、重傷者については昼間における発生が多いのが特徴です。

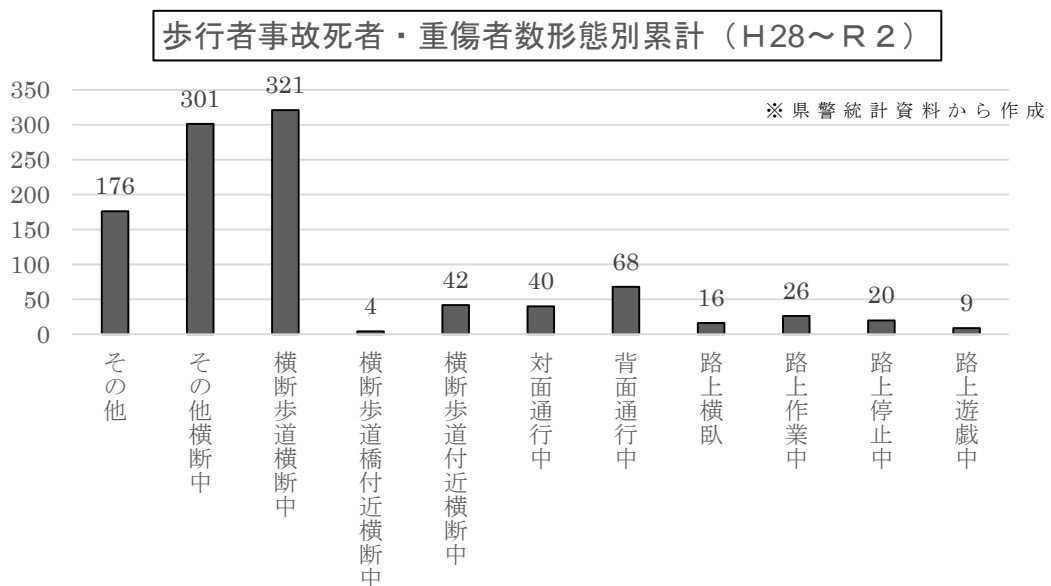


※県警統計資料から作成

歩行者事故の死者・重傷者数の年代別の累計（H28～R2）を見ると、20代から30代は低いが、60代からの増加が顕著であった他、10代も歩行者事故の被害者になっているケースが多いことが過去5年の特徴です。



歩行者事故の死者・重傷者数の形態別の累計（H28～R2）を見ると、横断歩道横断中に被害に遭っていることが最も多いことがわかりました。横断歩道における死者・重傷者数を抑えるためにも、運転者への対策及び歩行者への対策両方が重要になります。そして、次いで、横断歩道以外の道路を横断中に被害に遭っているケースも多いのも特徴です。



4 道路交通事故の見通し

今後、自動車事故は、対歩行者・対車両衝突被害軽減ブレーキシステム、車両逸脱警報装置等の安全技術の向上等により、今後も一定程度の減少が期待されます。また、高齢者の新しいモビリティとしての自転車の活用や、環境・健康等に対する意識の高まりなどにより、特に自転車利用者の増加が見込まれます。こうしたことから、交通安全に関する啓発活動といったソフト面での対策と併せて、自転車道や歩道の整備などハード面での対策も講じ、全体として交通事故の発生や死亡事故はもとより、生活に著しく支障を生じるおそれのある重傷事故の発生の減少が期待されるところです。

第2章 第11次長野県交通安全計画における目標

**令和7年までに年間の交通事故死者数を45人以下、
重傷者数を500人以下とします。**

※ 死者数・重傷者数 545人以下

究極的には、交通事故のない社会の実現と日本を代表する交通安全社会を目指しますが、当面、令和7年までに

年間の交通事故死者数45人以下、重傷者数500人以下

とすることを目標とします。

今後、更なる死者数の減少を図るための交通安全対策を実施するに当たり、重傷者が発生する事故防止の取組が死者数の減少につながることから、命に関わる危険度が高い重傷者に関する目標を設定したものです。

また、先端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、従来であれば死亡事故に至る場合であっても重傷に留まる事故も少なくないので、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことも、更に着目していくために、重傷者数を目標値としました。

【参考】これまでの交通安全計画の目標値と実績値

計画	対象期間	目標値	実績値
第1次	昭和46年度 ～50年度	交通事故の増加傾向の抑止、 歩行者の死亡事故の半減	死者数:248人(昭和50年)
第2次	昭和51年度 ～55年度	昭和47年の死者数(337人) の半減	死者数:156人(昭和55年)
第3次	昭和56年度 ～60年度	死者数150人以下	死者数:213人(昭和60年)
第4次	昭和61年度 ～平成2年	死者数150人以下	死者数:233人(平成2年)

第5次	平成3年度 ～7年度	死者数200人以下	死者数:211人(平成7年)
第6次	平成8年度 ～12年	平成9年までに死者数200人以下	死者数:196人(平成12年)
第7次	平成13年 度	死者数180人以下	死者数:152人(平成22年)
第8次	平成18年 度	死者数110人以下 死傷者数15,000人以下	死者数:110人 死傷者数:13,698人(平成22年)
第9次	平成23年 度	死者数60人以下 死傷者数を1万人以下	死者数:69人 死傷者数:13,698(平成27年)
第10次	平成28年 度～令和2 年度	死者数55人以下 死傷者数9,000人以下	死者数46人 死傷者数5,802人(うち重傷者 数526人)(令和2年)

第2部 道路交通の安全についての対策

第1章 今後の道路交通安全対策を考える視点

- 令和2年中の交通事故死者数は46人と、4年連続で減少し、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となりました。

また、発生件数及び負傷者は平成17年以降16年連続で減少しておりこれらを鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられます。

- 一方で高齢者の死者数は、年々減少傾向であるものの、交通事故死者数全体の約6割以上を占めるなど、高い水準となっています。
- 状態別の死者数を見ると、歩行中、自転車乗車中が多く、事故類型の死者数を見ると、歩行者横断中、車両の道路逸脱、出会い頭衝突が多く発生しています。
- 今後は、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢、技術の進展・普及等の変化に対応し、実際に発生した交通事故に関する情報の収集や分析を充実し、より効果的な対策に向けて改善を図り有効性が見込まれる施策を推進します。
- 対策の実施に当たっては、可能な限り根拠に基づいた対策を推進し、実施後は効果評価・検証を行い、必要に応じて改善をしていくことが必要です。

このような観点から、次の交通安全対策を実施します。

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

- さらに、今後の対策の実施に当たっては、次の点を重視して推進していきます。

1 重視すべき視点

(1) 高齢者及び子供の安全確保

ア 高齢者の安全確保

- 長野県における高齢者の交通事故死者に占める割合は約6割と高く高齢者については、主として歩行や自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進し、さらに運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策とも連携を深め推進していきます。
- 高齢者の交通事故防止は、高齢歩行者（自転車利用者を含む。）と高齢運転者のそれぞれの特性を理解した対策を講じます。特に、高齢

運転者については、今後大幅な増加が予想されることから、交通事故を起こさないための対策を強化していきます。

また、運転免許を自主返納した高齢者の生活の足を確保するための交通環境整備等、運転免許自主返納制度に対する支援施策の充実を図っていきます。

- 高齢者が歩行や自転車等を交通手段として利用する場合については歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性や地域の交通情勢を踏まえた交通安全教育の充実のほか、今後は多様なモビリティの安全利用や、地域の状況に適した自動運転サービス等の活用も重要になると考えられます。

また、年齢等にかかわらず全ての人が利用しやすい街づくりや生活環境を設計するとの考えに基づいた、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図っていきます。

- 高齢運転者の安全運転を支える対策については、加齢に伴う身体機能の衰え等を補う安全運転サポート車の活用や普及を積極的に進めるとともに、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生していることを踏まえ、運転支援機能技術とその限界について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供を行っていきます。

イ 子供の安全確保

- 子供の交通事故死者数は減少してきてはいますが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児や子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進して、子供が移動しやすい環境の整備を図っていきます。
- また、子供だけでなく保護者や地域住民を含めた、地域の交通情勢に応じた交通安全教育の充実や、地域で子供を見守っていく取組を充実させていきます。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

ア 歩行者の安全確保

- 令和2年の交通事故死者数に占める歩行者の割合は約3割を占めています。長野県は、信号のない横断歩道における一時停止率が全国一との結果があるものの、横断歩道における交通事故は歩行者事故の3割を占めるなど、歩行者優先の徹底は未だなされていないことから、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不可欠です。
- 人優先の考えの下、未就学児童を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路、生活道路及び幹線道路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、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します。

イ 自転車の安全確保

- 令和2年の交通事故死者数に占める自転車の割合は約2割を占めています。

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者になる反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメットの着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

- 自転車の安全利用を促進するため、安全で快適な自転車走行空間の確保や自転車利用者による交通ルール無視やマナー違反に対する各種対策に加え、自動車等の運転者の歩行者に対する保護意識の高揚を図る必要があります。

(3) 生活道路における安全確保

- 生活道路（車道幅員5.5メートル未満の道路）における死者は全死者の約2割を占め、全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保することが重要です。

生活道路の安全対策については、ゾーン30の設定に加え、物理的デバイスによる自動車の速度抑制を図るとともに、可搬式速度自動取締装置等による適切な交通指導取締りの実施や、生活道路における安全な走行方法の普及、通過車両による生活道路への流入を防止するための対策を推進していきます。

- 生活道路における対策は、住民の合意形成や取組、その在り方についても検討していくことが重要であり、「生活道路は人が優先」という意識の浸透することを目指します。

(4) 先端技術の活用推進

- 衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少していることから、今後も、サポカー・サポカーSの普及促進を図っていきます。

また、危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの発展や普及、自動運転等のインフラの支援など、先端技術の活用や技術発展を踏まえたシステムの導入を推進して、交通の安全を確保していきます。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

- これまでの対策では、抑止が困難であった事故については、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより交通事故の減少を図っていきます。

- 様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々状況を踏まえ取組を行います。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

- 各地域においては、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、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重要です。
- 交通事故の発生場所や発生形態など、事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、県民主体の交通安全意識を醸成していきます。

第2部 道路交通の安全についての対策

第1節 道路交通環境の整備

【施策体系】		
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	<ul style="list-style-type: none"> — 生活道路における交通安全対策の推進 — 通学路等の歩道整備等の推進 — 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備
2	高規格幹線道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	<ul style="list-style-type: none"> — 成果を上げるマネジメントの推進 — 事故危険箇所対策の推進 — 幹線道路における交通規制 — 重大事故の再発防止
3	幹線道路における交通安全対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> — 適切に機能分担された道路網の整備 — 高速自動車国道等における事故防止対策の推進 — 改築等による交通事故対策の推進 — 交通安全施設等の高度化
4	交通安全施設等整備事業の推進	<ul style="list-style-type: none"> — 交通安全施設等の戦略的維持管理 — 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進
5	高齢者の移動手段の確保・充実	<ul style="list-style-type: none"> — 幹線道路対策の推進
6	歩行者空間のユニバーサルデザイン化	<ul style="list-style-type: none"> — 交通円滑化対策の推進
7	無電柱化の推進	<ul style="list-style-type: none"> — ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現 — 道路交通環境整備への住民参加の促進 — 連絡会議等の活用
8	効果的な交通規制の推進	<ul style="list-style-type: none"> — 地域の特性に応じた交通規制 — より合理的な交通規制 — 信号制御の改善
9	自転車利用環境の総合的整備	<ul style="list-style-type: none"> — 安全で快適な自転車利用環境の整備 — ソフト施策の推進 — 取締りの徹底 — 自転車駐車場対策
10	高度道路交通システムの活用	<ul style="list-style-type: none"> — 道路交通情報通信システムの整備 — 新交通管理システムの推進 — 交通事故防止のための運転支援システム整備の推進 — 道路運送事業に係る高度情報化の推進
11	交通需要マネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> — 公共交通機関利用の促進 — 貨物自動車利用の効率化
12	災害に備えた道路交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> — 災害に備えた道路の整備 — 災害に強い交通安全施設等の整備 — 災害発生時における交通規制 — 災害発生時における情報提供の充実
13	総合的な駐車対策の推進	<ul style="list-style-type: none"> — きめ細やかな駐車規制の推進 — 違法駐車対策の推進 — 駐車場等の整備 — 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚 — ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進
14	道路交通情報の充実	<ul style="list-style-type: none"> — 情報収集・提供体制の充実 — ITSを利用した道路交通情報の高度化 — 適正な道路交通情報提供事業の促進 — 分かりやすい道路交通環境の確保
15	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> — 道路の使用及び占用の適正化等 — 休憩施設等の整備の促進 — 子どもの遊び場等の確保 — 道路法に基づく通行の禁止又は制限 — 地域に応じた安全の確保

第2章 講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきており、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されています。

歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があるため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、生活道路の安全の推進に取り組むこととします。

これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子供を交通事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道を一層積極的に整備するなど、安全、安心な歩行空間が確保された、人優先の道路交通環境整備の強化を図っていきます。

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

これまで一定の成果を挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえず、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す。

歩行者の死者数は全死者の33%（令和2年）を占めております。

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、身近な生活道路等において、「人」優先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ます。

交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進など、きめ細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、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成します。

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

ア 安心して通行できる道路空間の確保

交通事故分析結果や、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、県、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

イ 交通規制等による交通安全対策

長野県公安委員会は生活道路において、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施します。また、高輝度標識等の見やすくわかりやすい道路標識・道路標示

の整備や信号灯器のLED化等の安全対策、外周幹線道路を中心とした、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します。

これらに加え、「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に、高齢者、障がい者等に優しい音響式信号機、歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS）、経過時間表示機能付き歩行者用灯器等のバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と自動車の事故を防止する歩車分離式信号の整備を推進します。

ウ 道路環境整備

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経路対策、ハンプ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプ・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を実施します。

エ 道路標識・道路標示の整備

通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩車共存道路（歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプやクランク等を整備した道路）、コミュニティ道路（歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路）等の整備を推進するとともに、道路標識の自発光化、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します。

(2) 通学路等の歩道整備等の推進

ア 通学路等における交通安全の確保

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、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、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みを実施するとともに、合同点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

イ 安全な歩行空間の確保

小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児、高等学校、中学校に通う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（自動昇降式の車止め）等の設置、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します。

(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 歩道等の整備

高齢者や障がい者等を含め全ての人々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します。

歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機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、障がい者用の駐車枠等を有する自動車駐車場等の整備を推進します。

イ 歩行者等の安全確保

通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・自発光化・表示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示などの高輝度化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図ります。

旧来の歩道に多い波打ちや、段差を解消し、歩行者にやさしい、使いやすい歩行空間を形成する歩道リメイク事業を推進します。

ウ 道路環境のバリアフリー化

○ 高齢者、障がい者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、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、バリアフリー対応型信号機、待ち時間表示装置、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、障がい者用の駐車枠等を有する自動車駐車場等を整備するとともに、無電柱化を推進します。このほか、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号を整備します。併せて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を推進します。

特に、Bluetoothを活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青色信号時間の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS）の整備を推進し、高齢者、障がい者等の安全な移動を推進します。

○ バリアフリー法に基づき、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・面的に整備してネットワーク化を図り、道路横断時の安全を確保します。

- 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します。

エ 安全な歩行空間の確保

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、道路利用者が歩きたくなる安全で快適な歩行空間を積極的に確保します。

また、冬期の安全な歩行者空間を確保するため、中心市街地や公共施設周辺等における除雪の充実や消融雪施設等の整備を推進します。

2 高規格幹線道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

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します。

また、高規格幹線道路等の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の転換により、歩行者、自転車に配慮した交通環境を形成します。

3 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全に資する道路整備事業については、交通事故対策への費用対効果を最大限高めるため、事故の危険性が高い区間を選定し、事故要因に即した効果の高い対策を実施する「成果を上げるマネジメント」を推進します。

また、生活空間の交通の安全を確保するため、高規格幹線道路から居住地域内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します。

(1) 成果を上げるマネジメントの推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たっては、効果を定量的に検証しつつ、PDCA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「成果を上げるマネジメント」を推進します。

- 全国の国道・都道府県道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間である「長野県ハラ

ハラ（安全性要対策）箇所」を県民や道路利用者の意見を参考にしながら選定します。※（平成27年3月末現在96箇所を選定）

- 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、多発した事故類型や主たる事故要因等を明らかにした上で、これまでの対策実績や今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施するため、対策の「計画（Plan）」、「実施（Do）」、「評価（Check）」、「反映（Action）」の各段階の継続的なチェックサイクル（PDCAサイクル）である「長野県事故ゼロプラン（平成22年12月策定）」を引き続き推進します。
- 対策完了後は、「長野県事故ゼロプラン」に基づき、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します。

(2) 事故危険箇所対策の推進

- 特に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」に指定し、県公安委員会及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施します。
- 事故危険箇所においては、事故原因を分析したうえで、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化、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効率的な対策を推進します。

(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、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、適正化を図ります。
- 新規供用の高速道路については、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、既供用の高速道路については、交通流の変動や交通事故発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進します。
- 交通事故多発区間においては、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、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、二次事故の防止を図ります。

(4) 重大事故の再発防止

死傷者が多数に上るなど社会的に大きな影響を与える重大交通事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等の事故発生要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を講じます。

(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居住地域内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、自動車等の異種交通の分離を図ります。

イ 道路ネットワークの安全性の向上

高規格幹線道路、地域高規格道路の整備やスマートインターチェンジの整備等、利用しやすい道路環境を整備し、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の向上を図ります。

ウ バイパス等の整備

通過交通の転換と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑緩和、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進します。

エ 生活道路等の通過交通等の抑制

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、長野県公安委員会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、ランプ・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します。

オ アクセス道路等の整備

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、航空等複数の交通機関の連携を図り、鉄道駅等の交通結節点、空港の交通拠点へのアクセス道路の整備等を推進します。

(6) 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、事故危険箇所や逆走事故防止のための、交通安全施設の整備を計画的に進めるとともに、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、向上を図ります。

ア 交通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、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、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線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ワイヤーロープ等の設置を推進します。
 - 逆走及び歩行者、自転車等の立ち入り事案による事故防止のための標識や路面標示の整備、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など、総合的な事故防止対策を推進します。
 - また、事故発生直後の救助・救急活動におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援します。
- 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交通環境の確保を図るため、インターチェンジの改良、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、高速バスの利便性の向上、休憩施設の混雑解消等を推進します。
- 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します。

(7) 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します。

ア 歩行者等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、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路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します。

イ 交差点等の改良

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、交差点の改良や付加車線の設置を推進します。

ウ 交通安全施設等の整備

一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護柵等の整備を図ります。

また、歩行者の安全を確保するため必要がある場合には、スロープや昇降装置の付いた立体横断施設の整備を図ります。

エ 道路利用実態との調和

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ります。

オ 歩行者等の安全な通行空間の確保

商業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、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進します。

交通混雑が著しい市街地、鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ（高架等によって車道から立体的に分離された歩行者専用通路）、交通広場等の総合的な整備を図ります。

カ 観光交通と通過交通の分離

歴史的街並みや史跡等重要な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します。

(8) 交通安全施設等の高度化

○ 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機の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進します。

○ 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に、道路標識の高輝度化等の交通安全施設等の整備を推進するほか、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）の整備を推進します。

○ 依然として多発している夜間の交通死亡事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故防止対策を推進します。

4 交通安全施設等整備事業の推進

令和3年度から7年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画に即して、長野県公安委員会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ります。

(1) 交通安全施設等の戦略的維持管理

整備後、長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成28年度に策定された「長野県ファシリティマネジメント基本計画」及び令和2年度に策定された「長野県交通安全施設個別施設計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進します。

(2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進のため、生活道路において人優先の考えのもと、「ゾーン30」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、少子高齢化社会の進行を踏まえ、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ります。

(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防止対策を実施します。

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実施します。

(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、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制を推進します。

(5) ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通に関する情報の収集、分析及び伝達並びに信号制御等、道路における交通の規制を広域かつ総合的に行うため、交通管制システムの充実・改良を図ります。

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、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備、交通管制センターの改良等により新交通管理システムを推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、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ります。

(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もと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、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映します。

(7) 連絡会議等の活用

警察庁及び国土交通省が設置した「道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置される「アドバイザー会議」等を活用し、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い、的確かつ着実に安全な道路環境の実現を図ります。

5 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年6月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する、最寄駅と目的地を結ぶラストマイル自動運転や中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスを始めとした、地域の自動運転サービスの社会実装を推進します。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスであるMaaS※について、地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで全国への普及を推進し、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図ります。

※MaaS(マース)…“Mobility as a Service”の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念 《国土交通省ホームページから》

6 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい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、幅の広い歩道や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい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します。

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します。

7 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、新たな無電柱化計画を国や地域で策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進します。

電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組みにより、無電柱化を推進します。

8 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流等を考慮し、既存の交通規制を見直す等、地域実態に応じた規制内容とし、かつ、合理的なものにするように努め、効果的な交通規制を実施します。

(1) 地域の特性に応じた交通規制

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・見直しを図るとともに、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ります。

(2) より合理的な交通規制

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、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、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、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進します。

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します。

(3) 信号制御の改善

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、歩行者の待ち時間の長い押しボタン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します。

9 自転車利用環境の総合的整備

(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向けて、自動車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があります。このことから、自転車活用推進計画（平成30年6月閣議決定）及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」による自転車ネットワーク計画の内容を含み、長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例（平成31年長野県条例第6号）に基づき策定された「長野県自転車活用推進計画（平成31年3月）」で定めた自転車専用通行帯や路面標示などの自転車通行空間のネットワーク化を進め、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する総合的な取組を推進します。

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、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施します。

(2) ソフト施策の推進

道路管理者や長野県警察が自転車ネットワークの形成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を図るため「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年11月、国土交通省、警察庁）を周知し、さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、自転車の交通事故を防止するためルール・マナーの啓発活動などのソフト対策を積極的に推進します。

(3) 取締りの徹底

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、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施し、併せて、自転車専用通行帯を塞ぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両に対する、取締りを積極的に実施します。

(4) 自転車駐車場対策

自転車等の駐車対策については、その総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号）による施策を総合的に推進することとし、路外・路上の自転車駐車場の整備等を図り、自転車、歩行者の通行の安全を確保します。

10 高度道路交通システムの活用

最先端の情報通信技術（ICT）等を用いて、人と道路と車を一体のシステムとして構築し、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とした高度道路交通システム（ITS）の整備を引き続き推進します。

(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、リアルタイムな情報収集、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS）の整備・拡充・高度化を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び交通管制センターの高度化、光ビーコン（注：高速道路会社では電波ビーコン）の整備を図ります。

(2) 新交通管理システム（UTMS）の推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用してUTMSの開発・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します。

(3) 交通事故防止のための運転支援システム整備の推進

運転者に対し、信号情報に基づく走行支援情報を提供することで、通過予定の交差点において予測される信号灯火等を把握したゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ること等を目的とした信号情報活用運転支援システム（TSPS）の整備を推進します。

(4) 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高度道路交通システム（ITS）技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進めます。

具体的には、公共車両優先システム（PTPS）及び車両運行管理システム（MOCS）の整備を推進します。

11 交通需要マネジメントの推進

特に都市圏において発生している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、TDMの定着・推進を図ります。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、情報提供の充実、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します。

交通の円滑化等に係る施策については、平成25年12月に公布・施行された交通政策基本法（平成25年法律第92号）及び27年2月に閣議決定された交通政策基本計画に即して、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が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します。

(1) 公共交通機関利用の促進

令和2年6月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、地域における移動ニーズに対し、地方公共団体が中心となって地域のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定を推進し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図ります。

ア 公共交通機関への転換

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公共車両優先システム（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します。

また、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ります。

イ MaaSの普及

新たなモビリティサービスであるMaaSについて、地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで普及を図り、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・活性化等を進めます。

ウ 利用者利便性の向上

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、駅前広場等の整備を促進し、交通結

節機能を強化します。

(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率の向上や、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します。

12 災害に備えた道路交通環境の整備

(1) 災害に備えた道路の整備

ア 道路交通の安全確保

国の推進する「防災・減災・国土強靱化のための5カ年加速化対策」を踏まえ、地震大雨、大雪等による災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

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します。

大雨、大雪時等においても、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、道路斜面等の効率的な点検方法の開発や災害の恐れのある区間の対策工事を推進します。

イ 道の駅の活用

地震等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進します。

(2) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、大雨、大雪等による災害が発生した場合においても安全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、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備及び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交通規制資機材の整備を推進します。

(3) 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供します。

災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、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ります。

(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、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供を実施します。

また、併せて、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を実施します。

民間事業者が保有するプローブ情報（※自動車が行った位置や速度などの情報を用いて生成された交通情報）を活用しつつ、災害時に交通情報を提供するための環境の整備を推進します。

13 総合的な駐車対策の推進

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、また観光立県としての道路環境の整備という観点からも、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します。

(1) きめ細や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場需要等に配慮し、地域の交通実態に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細やかな駐車対策を推進します。

また、障がい者や高齢者等で歩行が困難な方のための信州パーキング・パーミット（障がい者用駐車場利用証）制度の普及を促進します。

(2) 違法駐車対策の推進

ア 取締りの推進

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点指向して、地域の実態に応じた取締りを推進します。また、駐車監視員活動ガイドラインを設定している都市部においては、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に、同ガイドラインの見直しを行います。

イ 運転者責任の追及

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します。

ウ 使用者責任の追及

運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の使用人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運用に努め、使用者等の責任を強力に追及します。

(3) 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保

するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、以下の施策を推進します。

ア 民間駐車場の整備

大規模な建築物に駐車場の整備を義務付ける附置義務条例の制定の促進等により民間駐車場の整備を促進します。

イ 公共駐車場の整備

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区において、交通安全施設等整備事業や有料融資事業等を活用した公共駐車場の整備を促進します。

ウ 駐車場内における交通事故防止対策の推進

駐車場内における交通事故の発生を防止するため、駐車場内での交通事故発生形態等の広報啓発及び駐車場管理者による交通安全対策の促進を図ります。

(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により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図ります。

(5) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

違法駐車が著しく、安全で円滑な道路交通が阻害されている市街地等の道路について、交通安全施設としての駐車場、路上駐車施設等の整備やカラー舗装による駐停車区域の明示、きめ細かな駐車規制の実施、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駐車対策を推進します。

14 道路交通情報の充実

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ニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、情報通信技術（ICT）等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要があります。

(1) 情報収集・提供体制の充実

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、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、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・提供体制の充

実を図るとともに、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進します。

(2) ITSを活用した道路交通情報の高度化

高度道路交通システム（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道路交通情報通信システム（VICS）の整備・拡充を積極的に図ることにより、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します。

(3) 適正な道路交通情報提供事業の促進

民間事業者が、警察や道路管理者により収集された道路交通情報を一層活用できるよう措置し、正確な道路交通情報の適切な提供を促進します。

(4) 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、視認性・耐久性に優れた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等の整備を推進します。

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を推進するとともに、地図を活用した多言語表記の実施等により、国際化の進展への対応に努めます。

15 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(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します。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を及ぼす又は、そのおそれのある不法占用物件等については、実態把握、積極的な指導取締りによりその排除を行い、特に、悪質・危険・迷惑性が高い市街地を重点にその是正を実施します。

さらに、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ります。

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・システムの段階的な活用の拡大を図ります。

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各占有者間で調整します。

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します。

(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」などの休憩施設等の効率的な配置や質的向上を図ります。

(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、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進するとともに、都市公園、学校等の各種公共施設を有機的に連絡し、災害時には避難路ともなる緑道の整備を促進します。

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を優先的に、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに、公立学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放を促進します。

(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工事等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います。

危険物を積載する車両のトンネル等の通行の禁止又は制限及び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、必要な体制の拡充・強化を図ります。

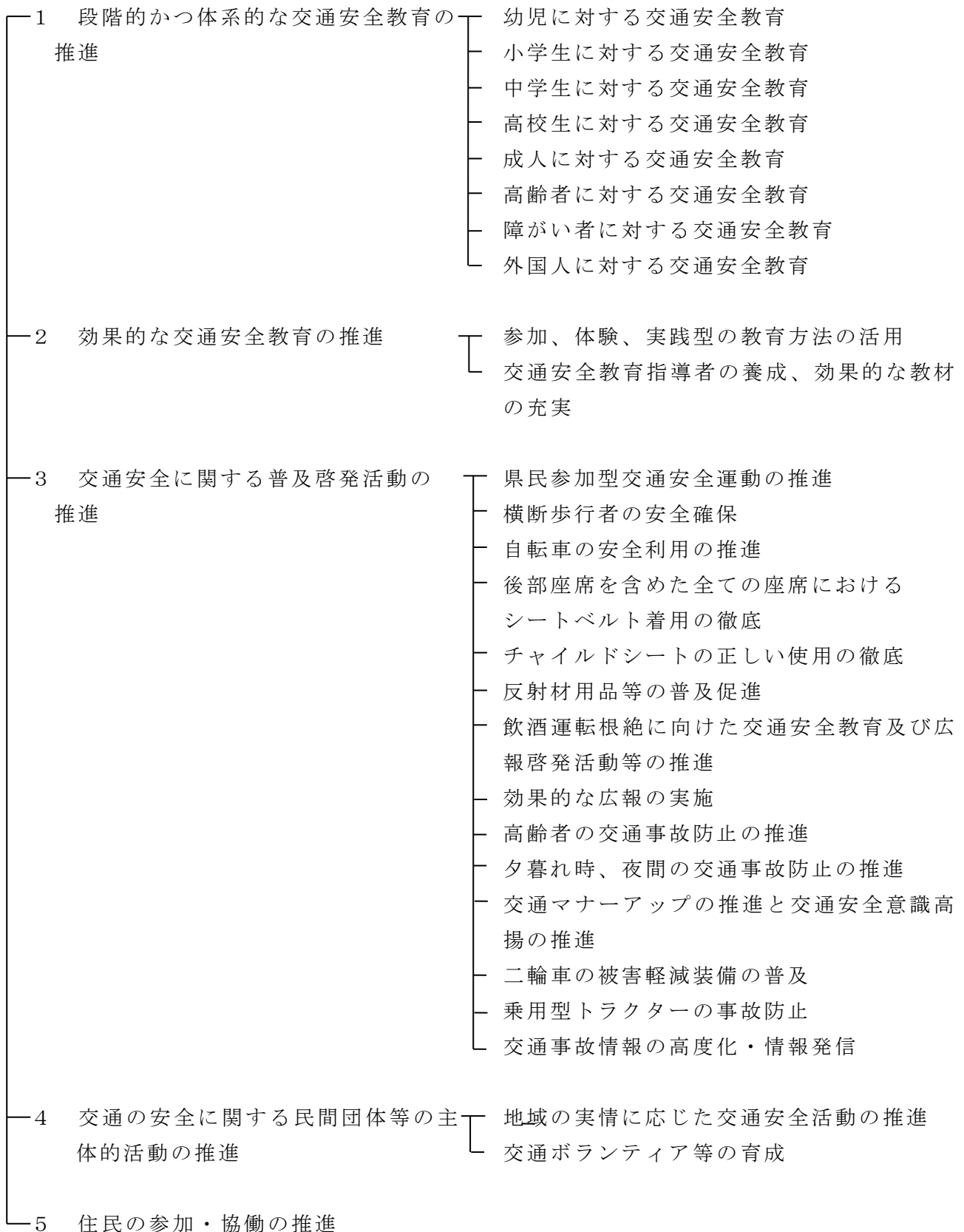
(5) 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や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します。

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します。

第2節 交通安全思想の普及徹底

【施策体系】



第2節 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念のもとに、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できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。

さらに、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ひとり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す。

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育指針（平成10年（1998年）国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から高齢者に至るまで、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います。

交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、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、インターネットを活用するなど、必要な情報を分かりやすく提供していきます。

また、関係する機関・団体と連携を取りながら地域が一体となった活動を推進します。

(1) 幼児に対する交通安全教育

- 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守り、日常生活において安全に行動できる習慣や態度を身につけさせることを目標とします。
- 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とらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

これらを効果的に実施するため、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、教職員の指導能力の向上及び指導資料の作成、教材・教具の整備を推進します。
- 児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進します。
- 関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等、地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具あるいは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、幼児の保護者が幼児の手本となっ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ます。
- 交通ボランティアによる幼児に対する通園児や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とする交通安全講習会等の開催を促進します。
- 乳幼児健診等の機会を活用した幼児交通事故防止及びシートベルト（後部座

席)、チャイルドシート着用率向上対策を推進します。

(2) 小学生に対する交通安全教育

- 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、道路や交通状況に応じて、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します。
- 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、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車並びに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します。
- 小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用の参考資料を作成・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や自動体外式除細動器（AED）の知識の普及を含めた研修会等を実施します。
- 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を推進します。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、自転車使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します。
- 交通ボランティアによる、通学路における児童並びに保護者に対する安全行動の指導、交通安全講習会等の開催を促進します。

(3) 中学生に対する交通安全教育

- 中学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、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習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりを持ち、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ことを目標とします。
- 中学校においては、家庭及び地域の関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、交通ルール及び標識の意味並びに応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。
- 中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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、交通安全教育の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法や自動体外式除細動器（AED）の知識の普及を含めた研修会等を実施します。
- 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を推進します。

(4) 高校生に対する交通安全教育

- 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、特に二輪車運転者及び自転車利用者として、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、交通マナーを実践して自他の生命を尊重する等責任ある行動ができる、健全な社会人を育成することを目標とします。
- 高等学校においては、家庭及び地域の関係機関・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、特別活動などの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が深まるよう努めます。
- 生徒の多くが、近い将来、運転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、運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、参加実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。

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、関係機関・団体やPTA等と連携しながら、交通安全、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

- 高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした心肺蘇生法や自動体外式除細動器（AED）の知識の普及を含めた研修会等を実施します。
- 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を推進します。
- 小・中学校等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します。

(5) 成人に対する交通安全教育

- 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、免許取得者以外の社会人に対する交通安全教育の充実に努めます。
- 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ます。
- 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、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、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、自動車教習所が受講者の特性に応じて行う運転者教育等により交通安全教育を行います。

- 事業所等の自動車の使用者は、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ほか、事業所等の運転管理の一環として、安全運転管理者、運行管理者等による交通安全教育を行います。
- 関係機関・団体、交通ボランティア等による免許を持たない若者や社会人を対象とした自転車の安全利用を含めた交通安全教育の促進を図ります。

(6) 高齢者に対する交通安全教育

- 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、運転者又は歩行者の交通行動に及ぼす影響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します。
- 県及び市町村は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発など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します。特に法令違反別では、高齢者は高齢者以外の者と比較して「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ます。
- 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活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。
- 運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、関係団体、交通安全ボランティア等による高齢者家庭訪問を通じた個別指導など、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努めます。

また、活動に当たっては、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、事故の実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材・自発光材の活用等交通安全用品の普及・活用等の促進に努めます。

- 高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における講習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していただけるよう努めます。
- 電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすメーカー等で組織される団体等と連携して、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、継続的な交通安全教育の実施を促進します。

- 地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダーと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ます。
- 高齢者が安全に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、地域の見守り活動等を通じて地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めるとともに、先端技術の活用による高齢者の安全確保についても推進します。
- 高齢運転者には、安全運転サポート車の普及啓発や運転免許証の自主返納制度の周知についても推進します。

(7) 障がい者に対する交通安全教育

- 障がい者に対しては、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、障がいの程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。
- 手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催する等障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。
- 自立歩行が困難な障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催します。

(8) 外国人に対する交通安全教育

- 外国人に対し、交通ルールやマナーに関する知識の普及を目的として、交通安全教育を推進します。
- 定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させる等効果的な交通安全教育に努めます。
- 外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用し交通ルールの周知活動を推進します。

2 効果的な交通安全教育の推進

(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を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。
- 交通安全教育関係機関・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

遣及び情報提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

(2) 交通安全教育指導者の養成、効果的な教材の充実

- 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交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレータ、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努めます。
- 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、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。
- 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等、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します。

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 県民参加型交通安全運動の推進

スローガン	信濃路は みんなの笑顔 つなぐ道
-------	------------------

- 県民一人ひとりに広く交通安全意識の普及・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「信濃路は みんなの笑顔 つなぐ道」をスローガンとする交通安全運動を県民運動として定着させるとともに、運動主催機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。
- 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、県民が一体となった住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図ります。
- 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ます。
- 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します。
- 交通安全に対する県民の意識の向上を図り交通事故の発生を抑止するため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春と秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーンや政府広報を活用した広報活動、交通機関団体による広報啓発活動を積極的に展開します。
- 事後に、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慮します。

(2) 横断歩行者の安全確保

- 信号機のない横断歩道での事故は、自動車の横断歩道手前での減速や、歩行者の有無の確認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します。
- 歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機に従うといった交通ルールの遵守と、運転者に対して横断する意思を明確に伝えるため、手を上げるなどのハンドサインによる横断歩道ルール・マナーアップ行動を促します。
また、横断前の確実な安全確認と、横断中も安全確認を行う等、歩行者自らが自分を守るための安全行動を促す交通安全教育を推進します。
- 横断歩道に近接して路線バスの停留所が存在する状況においては、停車したバスによる死角が生じることを運転者、歩行者双方が十分に認識する必要があります。それと同時に、その危険性を取り除くための対策を進めることが求められており、今後、交通事業者や道路管理者をはじめとする関係機関等が連携し、対策のあり方を検討します。

(3) 自転車の安全利用の推進

- 自転車は、本来車両であること、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周知していきます。
また、平成31年3月に施行された「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」に基づき、自転車による事故のない安全で安心な県民生活を確保し、自転車の利用促進を図っていきます。
- 自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」(平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通安全対策本部決定)を活用する等により、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。特に、歩道通行時における歩行者保護のルールや、スマートフォン等を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図ります。
- 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、加害者側に高額な損害賠償命令が下される事例が発生している状況も踏まえ、被害者の損害を確実に補償し、翻って加害者側の経済的破綻も回避するため、損害賠償責任保険等への加入を促進するとともに、自転車の点検整備促進の対策を推進します。
- 薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ自転車事故を防止するため、自転車の灯火の点灯を徹底するとともに、反射材の取り付けによる自転車の視認性の向上対策を推進します。
- 幼少期からの自転車安全利用の教育と、保護者に対する安全意識の醸成を図

ります。

- 保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進します。
- 幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果について理解促進に努め、高齢者を含め、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの使用を推奨します。

(4) 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト着用の徹底

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、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着用の徹底を図ります。

関係機関・団体等との協力のもと、あらゆる機会・媒体を通じ、積極的な広報啓発活動を展開します。

(5) 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ります。
- 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から、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、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・指導を推進します。
- 6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させることについて、幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発及び指導に努めます。

市町村、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します。

(6) 反射材用品等の普及促進

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期待できる反射材・自発光材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発活動を推進します。

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（ナイトスクール等）の実施や、関係機関・団体と協力した反射材の展示会等を開催します。

反射材用品等の普及に際しては、特定の年齢に偏ることなく全年齢を対象とし、衣服や靴、鞆等の身の回り品への利用を推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努めます。

(7) 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の交通安全教育や広報啓発を引き続き推進します。
- 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てハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組みを更に進め、「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ります。

(8) 効果的な広報の実施

- テレビ、ラジオ、新聞、有線放送、インターネット等の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、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的で啓発効果の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の上がる広報を次の方針により行います。
- 家庭、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集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転や妨害運転等の悪質・危険な運転の根絶等を図ります。
- 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向けの広報媒体の積極的な活用、県及び市町村等を通じ、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子供や高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転や妨害運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の向上を図ります。
- 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県及び市町村は、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、全県民的気運の盛り上げを図ります。

(9) 高齢者の交通事故防止の推進

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車中の事故実態の広報や、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等についての交通安全啓発活動を積極的に行います。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図り、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢者マークを取り付けた車両への保護意識を高めるように努めます。

(10) 夕暮れ時、夜間の交通事故防止の推進

- 夕暮れ時の時間帯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、歩行者の横断違反等による事故実態、危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。
- 季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、運転者に対して、交通情報板の活用

等により、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、夜間の運転を意識してのスピードダウン、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すととともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。

- 歩行者や自転車利用者には、夜光反射材や自発光材の効果と着用を周知するための交通安全教育、広報啓発活動を推進します。

(11) 交通マナーアップの推進と交通安全意識高揚の推進

- 交差点における強引な右折の防止、適切なウィンカーの合図等の交通マナーアップの普及啓発を推進します。
- 衝突軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用できる情報をはじめ、自動車アセスメント情報や安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、点検整備の方法に係る情報、交通事故状況など総合的な交通安全情報を取りまとめ、事業者等の関係者に提供し、交通安全に関する意識を高めます。

(12) 二輪車の被害軽減装備の普及

二輪乗用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、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、胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

(13) 乗用型トラクターの事故防止

乗用型トラクターの事故防止を図るため、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行います。

(14) 交通事故情報の高度化・情報発信

国民が、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に関する情報の提供・発信に努めます。

4 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

(1) 地域の実情に応じた交通安全活動の推進

- 地域団体、事業者団体等については、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、交通安全運動等の機会を通じて働き掛けを行います。
- 地域の交通安全への理解のため、住民が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、交通安全市町村計画の積極的活用・広報などのほか、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ます。

- 地域の状況に応じた交通安全教育の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ります。

(2) 交通ボランティア等の育成

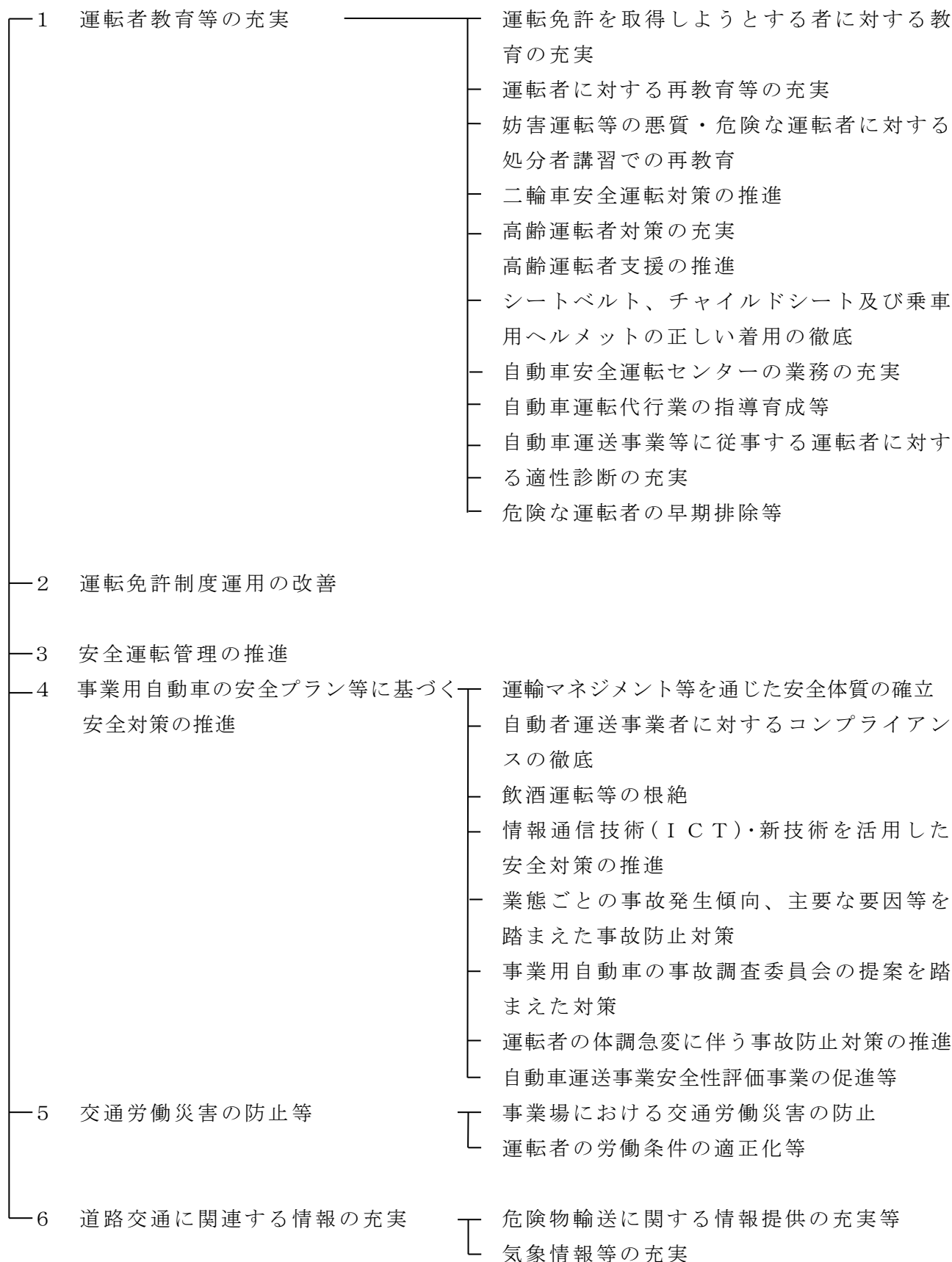
- 交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、主体的な活動を促進します。
- 組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことにより、主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進します。
- 関係団体、交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、指導者育成のシステム構築及びカリキュラム策定に努めます。
- 交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。

5 住民の参加・協働の推進

- 交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、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す。
- 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、それぞれの地域の実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進めます。

第3節 安全運転の確保

【施策体系】



第3節 安全運転の確保

1 運転者教育等の充実

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であることから、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努めます。特に、高齢運転者による重大事故が頻発している実態等を踏まえ、高齢運転者に対する安全運転教育等の充実に努めます。運転免許制度の運用については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図ります。

安全運転に必要な知識及び技能を身に付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を充実するとともに、免許取得時及び免許取得後においては、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行います。

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、運転者の交通安全に対する意識及び態度を向上させるよう、教育内容を充実します。

(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、教習カリキュラムの見直し、検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実に努め、教習水準を高め、また、教習水準に関する情報の県民への提供に努めます。

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ます。

(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、高齢者講習及び自転車運転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、講習施設・設備の拡充を図るほか、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ます。特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒取消処分者講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努めます。

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ます。

(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

運転適性検査により、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ります。

(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ます。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、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

(5) 高齢運転者対策の充実**ア 高齢者に対する教育の充実**

高齢者講習においては、認知機能検査結果や運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的かつ効率的な教育に努めます。

イ 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、運転適性相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、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います。

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、体制の強化に努めます。

ウ 改正道路交通法の円滑な施行

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制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されるとされていることから、改正法の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、関係機関・団体等と連携して施行後のこれらの制度の適正な運用を推進します。

エ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

70歳以上の高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用を促進します。

(6) 高齢運転者支援の推進

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ため、関係機関・団体等と連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する支援措置の充

実、市町村による持続可能な地域公共交通網の形成を支援します。

(7) シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習、交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを行うとともに、着用義務違反に対する指導取締りを強化します。

(8) 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の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を充実します。

(9) 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化により、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を行うほか、無認可営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為について厳正な指導取締りを実施します。

(10) 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

独立行政法人自動車事故対策機構による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、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します。

(11) 危険な運転者の早期排除等

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とともに、飲酒運転や妨害運転などの危険な運転者を早期排除します。

2 運転免許制度運用の改善

交通事故の傾向等、最近の交通情勢を踏まえ、運転免許試験については、現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて検証を行い、必要に応じ、運用の改善を図ります。

また、県民の立場に立った運転免許業務を行うため、適切な案内の推進

により更新負担の軽減を図るとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図ります。

さらに、運転免許センターにおける障がい者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図ります。

3 安全運転管理の推進

職域における安全運転管理の充実のため、安全運転管理者制度の適正運用を推進します。

- 安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の見直し等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で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します。
- 安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。
- 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ります。
- 事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー等、安全運転の確保に資する車載機器等を効果的に活用した交通安全教育や安全運転管理の手法等について検討を進め、その普及に向けた働き掛けに努めます。

4 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

(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します。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を徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認します。

○ 自動車運送事業の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に最後に基礎講習または一般講習を受講した年度の翌々年度に受講させ以後2年毎に受講させることが義務であることを周知します。

○ 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」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ります。

(2) 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、重大事故等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し、不適切な事業者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行います。

2021年の東京オリンピック・パラリンピックの輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保に努めるため、空港等のバス発着場を中心とした街頭監査を実施し、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ます。

- 行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を利用し、効果的・効率的な指導・監督を実施することで、事業用自動車による事故の未然防止を図ります。

- 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事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図ります。

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、長野県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ります。

- 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・強化を図ります。

(3) 飲酒運転等の根絶

- 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、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指します。

- 危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行います。

(4) 情報通信技術（ICT）・新技術を活用した安全対策の推進

- 事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突軽減ブレーキ等のASV装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努めます。

- 車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムを検討・実現するほか、急加速・急ブレーキ回数等の様々な運転情報を基に、安全運転指導サービスや安全運転を促すテレマティクス保険など、民間による安全運転促進のための新たなサービスの提供を促進することにより、更なる事故の削減を目指します。
- (5) **業態ごとの事故発生傾向、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の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施します。
 - 新たな免許区分である準中型免許の創設を踏まえ、初任運転者向けの指導・監督マニュアルの策定をします。
 - 高齢運転者等の対するより効果的な指導方法の確立など更なる運転者教育の充実・強化を検討して実施します。
 - 平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者不足、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等構造的な問題を踏まえつつ、引き続き再発防止策について検討し結論の得られたものから速やかに実施します。
 - 貸切バス、トラック、タクシー事業所等について、安全な車間距離の保持、全席シートベルト着用徹底等の呼びかけを強化します。
- (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、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や、より客観的で質の高い再発防止策を提言するため、平成26年に発足した「事業用自動車事故調査委員会」による公表済みの報告書及び「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」による原因分析・再発防止策の調査結果等も活用して、事故の未然防止に向けた取組を促進します。
- (7) **運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進**
- 運転者の体調急変に伴う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」の周知徹底を図ります。
 - 睡眠時無呼吸症候群、脳ドック等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施します。
- (8) **自動車運送事業安全性評価事業の促進等**
- 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、一

般貸切旅客運送事業については、公益社団法人日本バス協会において実施する「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を、また、貨物自動車運送事業者については、全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において実施する「貨物自動車運送事業安全性評価事業」を促進し、事業者全体の安全性向上に資するものとします。

5 交通労働災害の防止等

(1) 事業場における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(指針)」(平成30年(2018年)6月改正)の周知徹底を行うことにより、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及び適正な走行管理、安全衛生委員会等での調査審議、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、荷主・元請事業者による配慮等を促進します。
- これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止ガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進します。
- 長時間労働及び運転等を背景とした交通労働災害の発生を踏まえ、運転時間等と交通事故との関係に関する調査を実施し、その結果を踏まえ必要な対策を行います。

(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(昭和22年法律第49号)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・指導を実施します。
- 関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監督指導結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同監督監査を実施します。

6 道路交通に関連する情報の充実

(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、処理剤及びその調達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し

ます。

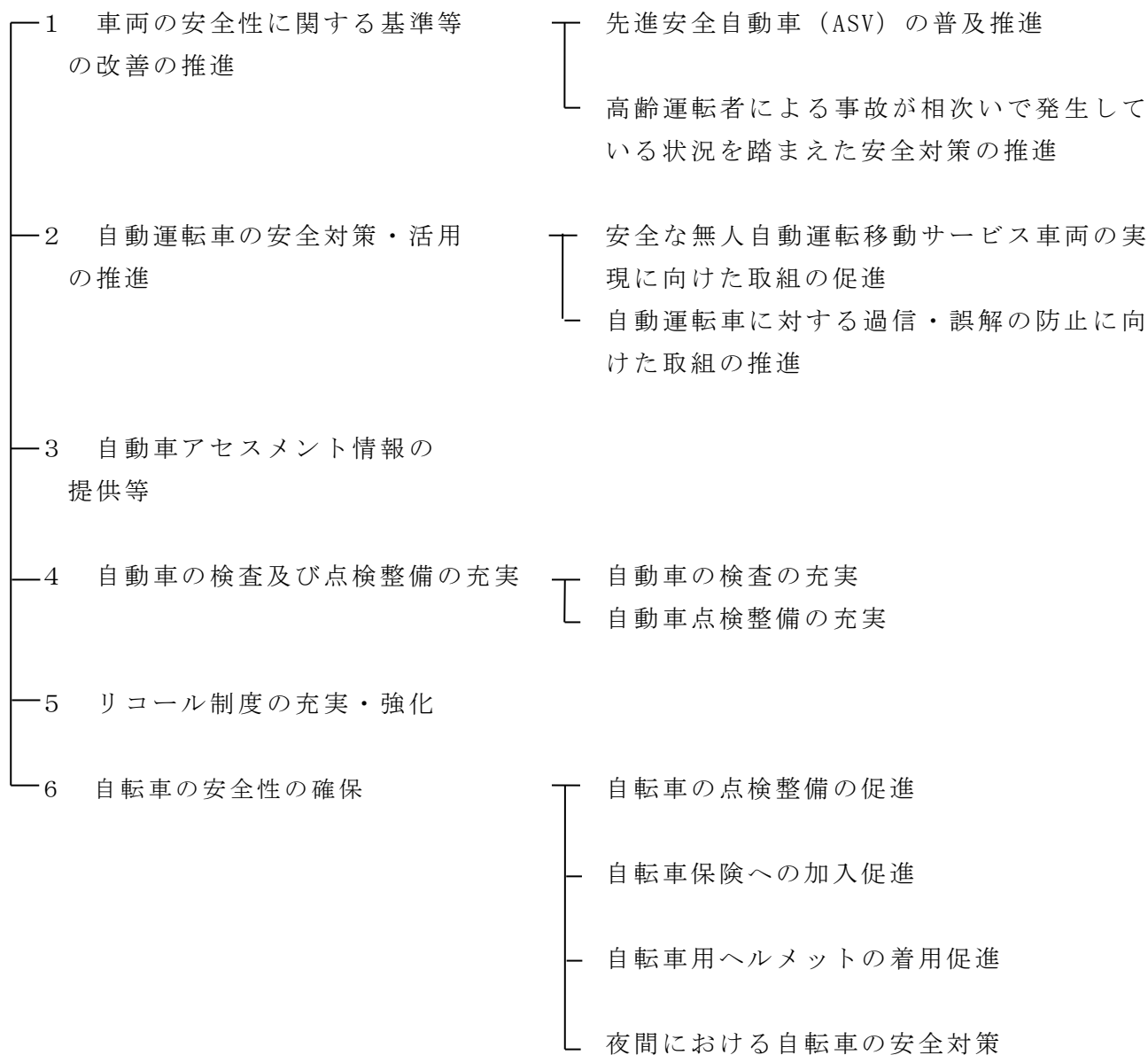
- 危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物データベース及び危険物に対応することの可能な装備資器材の整備を図ります。

(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、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速に取り得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努めます。
- 道路の降雪状況や路面状況等のライブ映像をインターネット上で配信し、道路利用者に情報提供します。
- 気象、地震、火山現象等に関する情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため気象観測予報体制の整備、地震・火山監視体制の整備、防災関係機関等との間の情報の共有やICTの活用等に留意した情報提供を行うとともに、気象知識等の普及に努めます。

第4節 車両の安全性の確保

【施策体系】



第4節 車両の安全性の確保

自動車の先進安全技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、自動車が使用される過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に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、日常の自動車の適切な保守管理を推進する必要があります

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任のもとになされるべきですが、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、自動車整備事業及び自動車検査の制度により、各車両の安全性の確保を図ります。

1 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

(1) 先進安全自動車（ASV）の普及推進

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、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します。

(2) 高齢運転者による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

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により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、安全運転サポート車の普及を推進します。

2 自動運転車の安全対策・活用の推進

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ます。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します。

(1) 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

地方部における高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の実現に向けて、そのような車両の安全性を確保するために、実証実験等の取組を促進します。

(2) 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など、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します。

3 自動車アセスメント情報の提供等

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提供します。また、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ります。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、自動車ユーザーに提供することにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図ります。

4 自動車の検査及び点検整備の充実

(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ト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ります。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、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ます。

また、不正改造を防止するため、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の排除等を推進します。

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します。

(2) 自動車点検整備の充実

ア 自動車点検整備の推進

自動車使用者の保守管理意識を高揚し、点検整備の促進を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力のもとに県下全域に展開するなど、自動車使用者による保守管理の徹底を強力に促進します。

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、整備管理者等に対しても、研修等のあらゆる機会をとらえ、その確実な実施を指導します。

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、自動車の安全性を確保するため、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」を県下全域に展開し、県民に対する広報活動の推進、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、自動車使用者及び自動車関係事業者等の認識を高めます。

ウ 自動車特定整備事業の適正化

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、整備料金の掲示、整備内容の説明等について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を確実に行われるよう指導します。

エ 自動車の新技術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、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ります。

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ますが、全国的には依然として、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います。

5 リコール制度の充実・強化

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確実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集に努めます。

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、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進します。

6 自転車の安全性の確保

(1) 自転車の点検整備の促進

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（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用して、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します。

(2) 自転車保険への加入促進

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、「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」において、自転車運転者は自転車損害賠償責任保険等の加入が義務付けられていることから、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します。

(3) 自転車用ヘルメットの着用促進

- 交通事故の被害軽減の効果があることを広報啓発するとともに、全ての年齢層に対して自転車用ヘルメットの着用を促進します。
- 高齢者の自転車利用者に対しては、免許返納後の移動の手段としても活用されることが予想され、高齢者の自転車運転時の死亡事故も増加しており、自転車乗

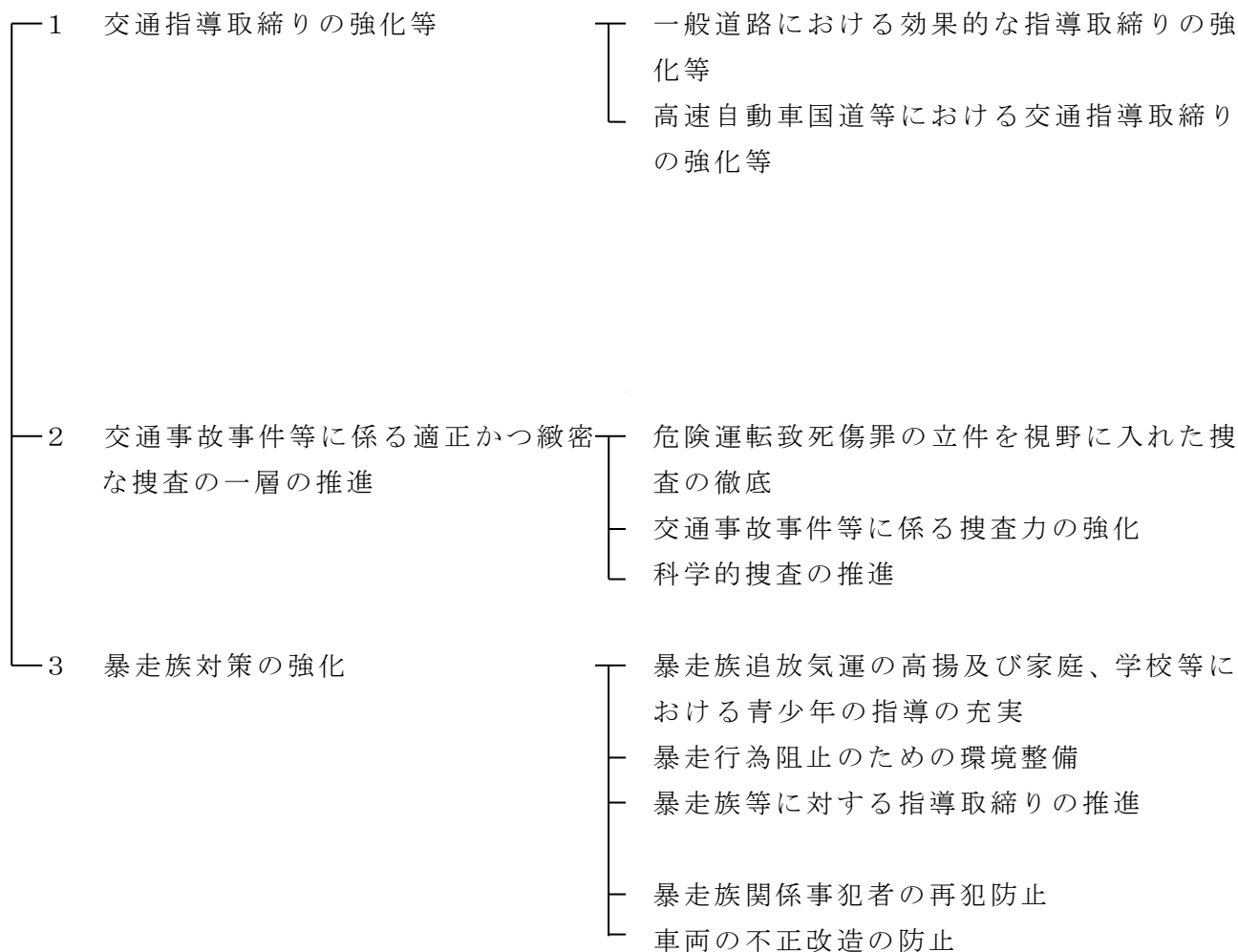
車時の死亡事故の負傷部位の約7割が頭部であることから、特に高齢者への自転車ヘルメットの着用を推進します。

(4) 夜間における自転車の安全対策

夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

第5節 道路交通秩序の維持

【施策体系】



第5節 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

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、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故防止に資する交通指導取締りを推進します。

また、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ります。

さらに、暴走族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とともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図ります。

1 交通指導取締りの強化等

(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、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに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します。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮します。

ア 交通事故防止に資する指導取締りの推進

地域の交通事故実態の分析結果等の地域特性を踏まえ、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、横断歩行者妨害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指導取締りを推進します。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締り役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、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進します。また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進します。

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ます。加えて、取締り場所の確保が困難な通学路や生活道路等において可搬式速度違反自動取締装置を活用した速度取締りを行います。

また、データ端末による交通反則切符の作成に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資器材の研究開発及び整備に努めます。

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、自動車の利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ります。

ウ 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、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、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進します。

(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ります。

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等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進します。

さらに、交通指導取締りは、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、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化します。

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

(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運転死傷処罰法第2条又は第3条(危険運転致死傷罪)の立件も視野に入れた捜査の徹底を図ります。

(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り、捜査幹部及び捜査員の捜査(指揮)能力の向上に努めます。

(3) 科学的捜査の推進

3Dレーザースキャナや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の捜査を推進します。

3 暴走族対策の強化

暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等と

の連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から次の施策を推進します。

(1) **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**

暴走族追放気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行います。

また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進します。

さらに、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点からも対策を推進します。

(2) **暴走行為阻止のための環境整備**

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行います。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講じます。

(3) **暴走族等に対する指導取締りの推進**

暴走族等取締りの体制と装備資機材の維持を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど暴走族に対する指導取締りを推進します。

なお、複数の都府県にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都道府県相互の捜査協力を積極的に行います。

また、違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進します。

さらに、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族等と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為について背後責任の追及を行います。

(4) **暴走族関係事犯者の再犯防止**

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族

関係事犯者の再発防止に努めます。また、

暴力団と関わりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底します。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努めます。

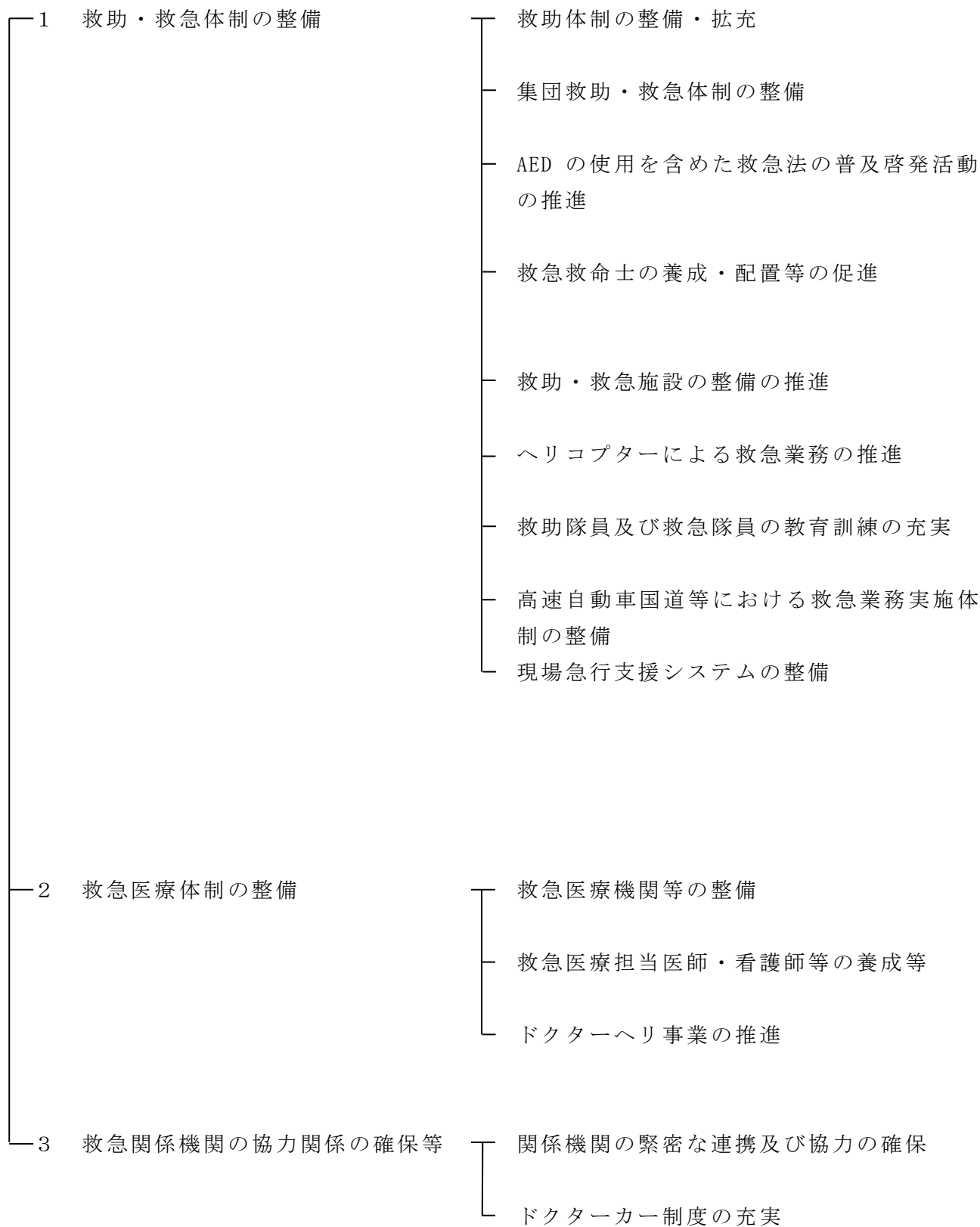
(5) 車両の不正改造の防止

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、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を行います。

さらに、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います。

第6節 救助・救急活動の充実

【施策体系】



第6節 救助・救急活動の充実

負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備や事故現場における応急手当の普及啓発活動を推進します。

1 救助・救急体制の整備

(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、救助活動を円滑に実施します。

(2) 集団救助・救急体制の整備

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処するため、「長野県消防相互応援協定」に基づき、連絡体制を整備し、応援体制を強化します。

(3) AEDの使用を含めた応急手当の普及啓発活動の推進

- 現場での適切な応急手当により、救命率の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用方法を含めた応急手当について、講習会等を通じて普及啓発を行います。
- 心肺蘇生法に関する知識・実技の普及を図ることとし、関係機関及び団体等においては、指導資料の作成や講習会の開催等を推進するとともに、救急の日（9月9日）、救急医療週間（9月9日を含む1週間）等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。
- 応急手当指導者の養成を強力に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進します。
- 自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めます。
- 学校においては、教職員対象の実習及び心肺蘇生法（自動体外式除細動器（AED）の取り扱いを含む。）各種講習会の開催により教職員の指導力、実践力の向上を図ります。
- 中学校、高等学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図ります。

(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措置）の充実のため、救急救命士の養成・配置等の促進を図り、講習や実習等を推進します。
- 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ります。

(5) 救助・救急施設の整備の推進

- 救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、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よう、高規格救急自動車、高度救命処置用資器材等の整備を推進します。
- 救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進します。

(6) ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、負傷者の救急搬送等に有効であることから、消防防災ヘリコプター及びドクターヘリによる救急業務を推進します。

(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・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、消防学校における教育訓練の充実を強力に推進します。

(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

- 高速自動車国道における救急業務については、関係市町村等と、高速道路株式会社の連携を強化するとともに、救急業務実施体制の整備を促進します。
- 事故発生後の救助・救急活動を支援するとともに、高速自動車国道におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援します。

(9) 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST）の整備を図ります。

2 救急医療体制の整備

(1) 救急医療機関等の整備

初期救急医療体制を整備・拡充するため、軽度の救急患者を受け入れる休日夜間急患センター及び在宅当番医製の体制強化を推進します。

また、救急車で搬送される中等症以上の救急患者を診療する第二次救急医療体制、重篤な救急患者の治療に当たる第三次救急医療体制の整備充実を図ります。

(2) 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師及び看護師を確保するため、教育研修等の充実に努め、救急医療従事者の確保と資質の向上を図ります。

(3) ドクターヘリ事業の推進

交通事故等で負傷した患者の更なる救命率の向上や後遺症を軽減させるため、ドクターヘリの活用を推進します。

3 救急関係機関の協力関係の確保等**(1) 関係機関の緊密な連携及び協力の確保**

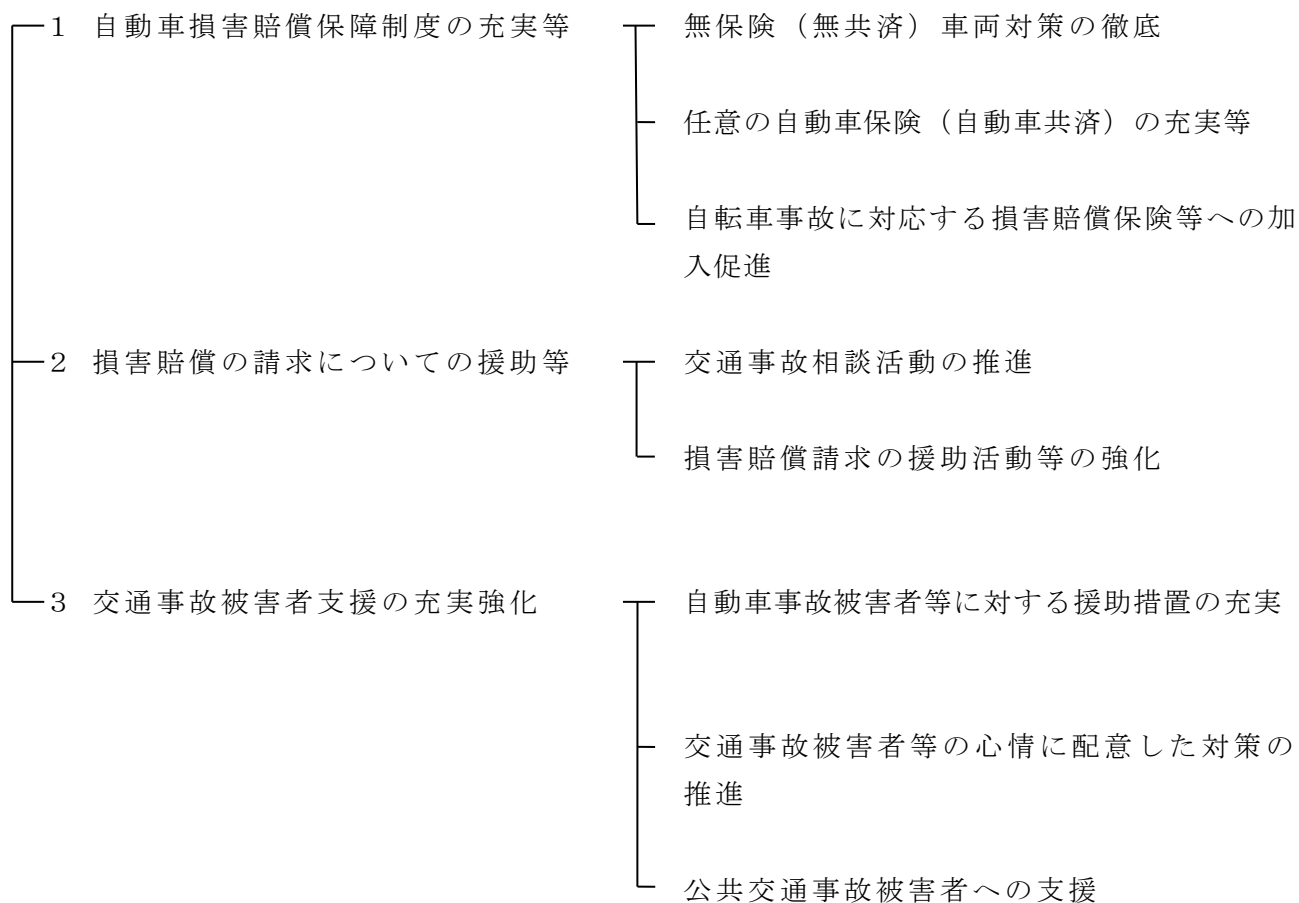
- 救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を図るとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化を図ります。
- 平成23年（2011年）1月に施行された「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準」の活用を図るとともに、必要な見直し等を行います。

(2) ドクターカー制度の充実

救急現場、搬送途上の医療の確保を図るため、医師、看護師等が同乗するドクターカー制度の充実を図るなど、医療機関と消防機関が相互に連絡をとりながら効果的な救急体制の整備を図ります。

第7節 被害者支援の充実と推進

【施策体系】



第7節 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者は、交通事故により肉体的、精神的、経済的打撃を受け、かけがえない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われており、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）等の下、交通事故被害者等の支援は極めて重要であるため、交通事故被害者等への支援施策を総合的かつ計画的に推進します。

交通事故被害者等は、精神的に大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことも少なくないことから、交通事故に関する相談ができる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報提供などの、被害者支援を積極的に推進します。

1 自動車損害賠償保障制度の充実等

交通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等について適正化を推進し、被害者救済の充実を図ります。

(1) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償保険（自賠責共済）の期限切れや更新忘れに注意が必要であることについて、広報活動等を通じて広く県民に周知するとともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

(2) 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自動車損害賠償保険（自賠責共済）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、保障範囲や金額、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ことから、被害者救済等の充実に資するよう、制度の普及率の向上に努めます。

(3) 自転車事故に対応する損害賠償保険への加入促進

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となることから、交通に参加する者としての十分な自覚と責任が求められており、万が一の事故の際、被害者救済を十分に図るため、自転車が関係する交通事故により生じた損害を賠償するための保険（共済）等への加入を促進します。

2 損害賠償の請求についての援助等

(1) 交通事故相談活動の推進

- 交通事故相談所を活用し、地域における相談活動を推進するため、遠隔地に対する巡回相談を行います。
- 交通事故相談所業務の円滑かつ適正な運営を図るため、関係援護機関、団体等との連絡協調を図ります。
- 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進し、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて相談員の資質の向上を図ります。
- 交通事故相談所において各種の広報を行うほか、県及び市町村が発行する広

報誌等の活用により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対して広く相談の機会を提供します。

(2) 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な支援の一助とするため、各種広報を通じて被害者支援制度等を周知し、被害者相談活動を推進します。

また、地方法務局及び人権擁護委員による人権相談の一環として交通事故に関する相談を積極的に取り扱うとともに、民間の関係機関等との連携を図ります。

3 交通事故被害者支援の充実強化

(1) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

○ 自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業の周知を図ります。

○ 自動車事故対策機構が行う重度後遺障がい者に対する介護料の支給及び重度後遺障がい者の治療・看護を専門に行う療護センターの周知を図ります。

(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

○ 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、交通事故相談所相談員、警察署の被害者連絡担当者、交通安全活動推進センター相談員、犯罪被害者支援センター相談員、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関や民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図ります。

○ 警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の説明など、適切な被害者連絡に努めるとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた手引「交通事故の被害にあわれた方とその家族のために」を配付活用します。

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対しては、被疑者の検挙・送致状況・行政処分結果等を連絡するなど被害者対策をより丁寧に推進します。

○ 地方検察庁においては、被害者支援員を配置し、被害者からの様々な相談への対応、法廷への案内、付添い、各種手続の手助けをするほか、被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行い、被害者等の心情に配慮した対策を推進します。

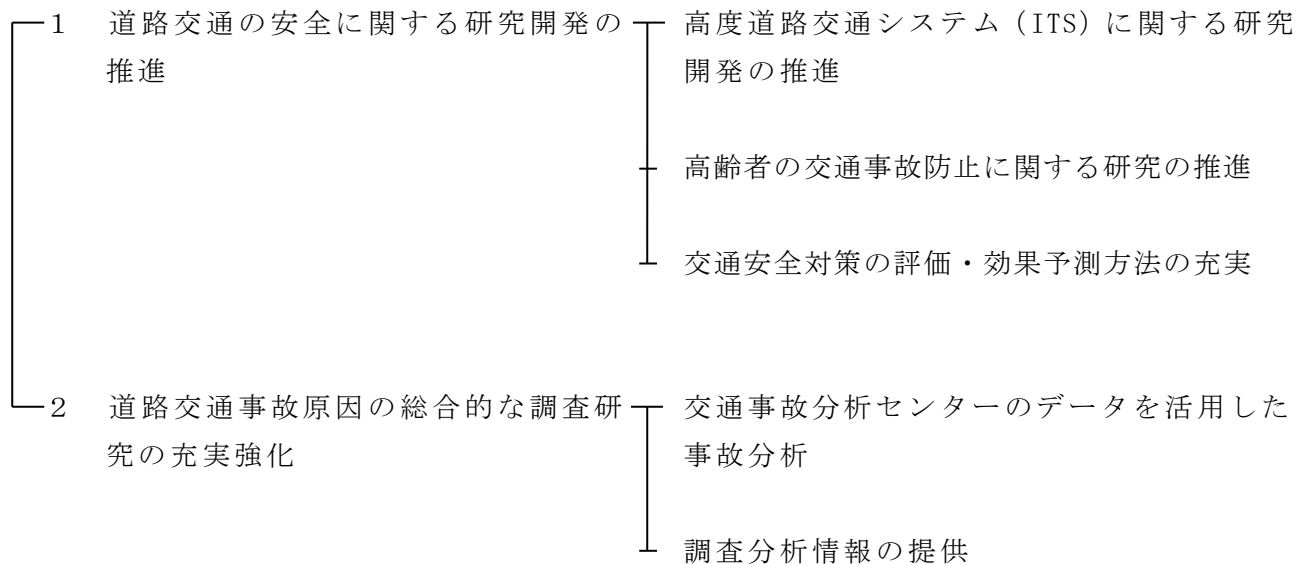
また、被害者支援員に対して、被害者等の心情に配慮した対応ができるよう研修を実施し、被害者支援に当たっている方等による講義を行い、被害者等の心情に対する理解の増進に努めます。

(3) 公共交通事故被害者への支援

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、国土交通省に設置された公共交通事故被害者支援室と連携した、被害者支援対策の取組を着実に推進します。

第8節 研究開発及び調査研究の充実

【施策体系】



第8節 研究開発及び調査研究の充実

1 道路交通安全に関する研究開発の推進

交通事故の発生要因の複雑化、多様化、高齢者人口の増加、情報通信技術の発展、交通事故のすう勢、交通安全対策の今後の方向を考慮して、「人」「道路」「車両」のそれぞれの分野における調査研究を推進します。

(1) 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進

情報通信技術（ICT）を用いて、人間と道路と車両を一体の高度道路交通システム（ITS）として構築することにより、安全性をはじめ輸送効率、快適性の飛躍的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し、環境保全に寄与することを目標とします。

(2) 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

- 高齢者人口及び高齢運転者の増加に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者の安全かつ安心した移動・運転に向けた適切な安全対策を実施するため、高齢者の交通行動特性に関する調査を推進します。
- 実践的な運転者教育を効果的に行うため、運転シミュレータ、その他の関係資器材の活用についての研究を一層推進します。

(3) 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

- 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、交通事故削減効果及び交通事故時の被害軽減効果について、客観的な事前・事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実に努めます。
- 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、中・長期的な予測の充実に努めます。

2 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

(1) 交通事故分析センターのデータを活用した事故分析

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故分析センターのデータベースを積極的に活用して、「人」「道路」「車両」について総合的な観点からの事故分析を行います。

(2) 調査分析情報の提供

交通事故の調査・分析に係る情報を積極的に提供することにより、県民の交通安全意識の高揚を図ります。

第3編 鉄道交通の安全

【施策体系】



第1部 総論

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す。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、ひと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させるおそれがあります。

人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の大半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ます。

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ります。

1 鉄道事故の状況等

鉄道の運転事故は、全国的にみると長期的には減少傾向にあり、令和元年は605件でした。

なお、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生しましたが、平成18年から令和元年までは乗客の死亡事故は発生していません。

一方、長野県においては、平成28年度の運転事故件数が10件（死者6名、負傷者2名）、平成29年度が8件（死者2名）、平成30年度が6件（死者3名、負傷者1名）、令和元年度が5件（死者4名）でした。



2 近年の運転事故の特徴

長野県の運転事故件数は、平成28年度は10件、平成29年度は8件、平成30年度は6件、令和5年度は5件と推移しており、これら運転事故の死者数は、人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めています。

なお、平成26年度に列車の脱線事故が2件発生した以降は、重大事故は発生していません。

第2章 交通安全計画における目標

- ① 乗客の死者数ゼロを目指す
- ② 運転事故全体の死者数減少を目指す

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す。また、近年の運転事故等の全国的な特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要となっています。

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すが、引き続き安全対策を推進していく必要があります。

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、第2部第2章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、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数減少を目指します。

第2部 鉄道交通の安全についての対策

第1章 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

列車の衝突や脱線等がひとたび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、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進します。

また、人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めており、近年、その死者数はほぼ横ばいであることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じます。

第2章 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

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の安全性を確保する必要があります。このため、運転保安設備の整備等の安全対策を推進します。

(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・改良を進めます。
- 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・補修等の促進を図ります。
- 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ため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化等

を推進します。

- 駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等の整備などによるホームからの転落防止対策を引き続き推進します。

(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ATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたものの整備については完了しましたが、これらの装置の整備については引き続き推進を図ります。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の大半を占める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す。

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、全国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・携帯電話事業者が一体となって、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の浸透を図ります。

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ります。

3 鉄道の安全な運行の確保

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します。

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ります。

(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します。

(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します。
- 運転士の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します。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

- 北陸信越運輸局管内の鉄道事業者内安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、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とともに、安全上のトラブル情報を関係者間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知します。
- 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します。

(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、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、乗務員等が必要な措置を迅速に取り得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努めます。
- 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ます。
- 気象、地震、火山現象等に関する情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、気象観測予報体制の整備、地震・火山監視体制の整備、防災関係機関等への情報提供を行うとともに、気象知識等の普及に努めます。

(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、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。
- また、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、乗客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します。

(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・改善状況を確認する運輸安全マネジメント評価を行い、運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取り組みを的確に確認

します。

(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・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ず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します。

また、情報提供を行うに当たっては、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します。

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・装置に関して保安上の確認を行っていきます。

5 救助・救急活動の充実

- 鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災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ります。

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、同支援室において、
 - ・ 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
 - ・ 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ます。
- 引き続き、関係者からの助言をいただきながら、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きます。

第4編 踏切道における交通の安全

【施策体系】

- 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の促進
- 2 踏切保安設備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と円滑化を図るための措置

第4編 踏切道における交通の安全

第1部 総論

第1章 踏切事故のない社会を目指して

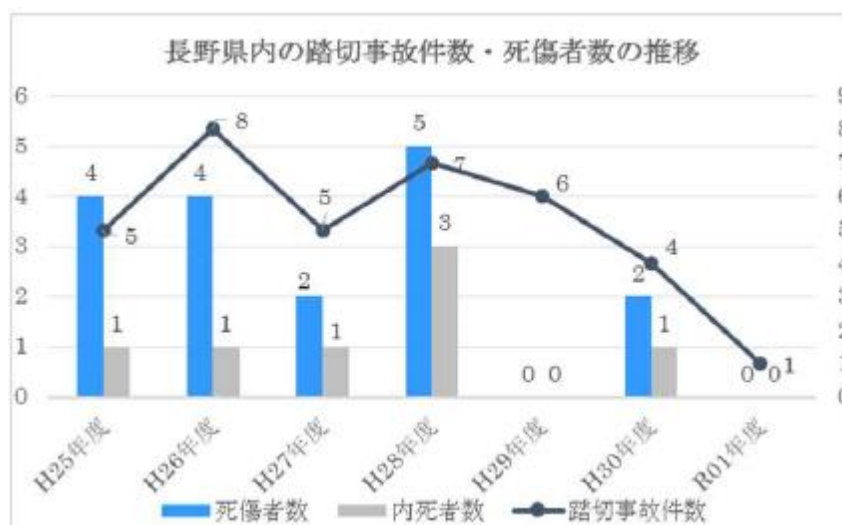
全国的にみると踏切事故（鉄道運転事故のうち、踏切道に関係する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあります。しかし、一方では、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占め、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指します。

1 踏切事故の状況等

踏切事故は、全国的にみると長期的には減少傾向にあり、令和元年の発生件数は208件、死傷者数は214人となっています。

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ます。

長野県においては、平成28年度の踏切事故件数が7件（死者3名、負傷者2名）、平成29年度が6件（死傷者なし）、平成30年度が4件（死者1名、負傷者1名）、令和元年度が1件でした。なお、令和2年度においては、踏切事故による死傷者は生じていません。



2 近年の踏切事故の特徴

長野県における近年の踏切事故の特徴としては、

- ① 踏切道の種類別で見ると、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）が最も多いですが、踏切道100か所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっています。
- ② 衝撃物別では、自動車と衝突したものが約8割、歩行者等と衝撃したものが約2割を占めています。
- ③ 自動車の原因別では、直前横断によるものが約4割を占めています。

などが挙げられます。

第2章 交通安全計画における目標

第11次長野県交通安全計画期間中の踏切事故件数を第10次長野県交通安全計画期間中の件数と比較して約1割削減することを目指す。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力の下、第2部に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、第11次長野県交通安全計画期間中の踏切事故件数を第10次長野県交通安全計画期間中の件数と比較して約1割削減することを目指します。

第2部 踏切道における交通の安全についての対策

第1章 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10次長野県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、ひとたび発生すると、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすものであります。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なお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していきます。

また、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、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す。

第2章 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の促進

- 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・改築及び鉄道の新線建設に当たっては極力立体交差化を図ります。
- 立体交差化までに時間のかかる踏切道等については、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、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進します。
- 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に歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進します。

- 平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会※の取りまとめを踏まえ、軌道の平準化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推進します。
- 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「速攻対策」の両輪による総合的な対策を促進します。
また、従前の踏切対策に加え、改札口の追加や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進します。
※高齢者等の踏切事故の原因と対策を検討するため、平成26年7月、学識経験者、鉄道事業者、道路管理者、警察庁、国土交通省から構成された組織（国土交通省ホームページから）

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

- 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の促進を図ります。
- 遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、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します。
- 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ます。
- 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を推進します。
- 道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う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ります。

3 踏切道の統廃合の促進

- 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、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に支障が少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します。
- 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します。

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

- 緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、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します。
- 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踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを適切に行います。

- 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します。
- 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します。
- 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て適切に対応します。
- 踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めます。
- 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、対策を検討します。
- 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に支障を来す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します。
- 以上のほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めます。

また、冬期の踏切道の交通安全対策を図るため、通行者（車）の比較的少ない踏切道の交通規制強化及び交通量の多い踏切道に消雪設備の設置を図るとともに、踏切道の除雪体制を強化します。

【附 属 資 料】

交通安全対策基本法 抜すい

交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）抜粋

【県関係部分】

（都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務）

第 16 条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

- 2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。
 - 一 都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
 - 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。
 - 三 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

（都道府県交通安全対策会議の組織等）

第 17 条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

- 2 会長は、都道府県知事をもつて充てる。
- 3 委員は、次の各号に掲げる者をもつて充てる。
 - 一 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員
 - 二 都道府県教育委員会の教育長
 - 三 警視総監又は道府県警察本部長
 - 四 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者
 - 五 地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 252 条の 19 第 1 項の指定都市を包括する都道府県にあつては、指定都市の長又はその指名する職員
 - 六 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者
 - 七 その他都道府県知事が必要と認めて任命する者
- 4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。
- 5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

（都道府県交通安全計画等）

第 25 条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

- 2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関

し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画（以下「都道府県交通安全実施計画」という。）を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に抵触するものであつてはならない。

- 4 都道府県交通安全対策会議は、第1項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、速やかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。
- 5 都道府県交通安全対策会議は、第3項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。
- 6 第4項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

【参考】交通安全に関する国・都道府県・市町村の計画

	国	都道府県	市町村
長期計画	交通安全基本計画	交通安全計画	交通安全計画
単年度計画	交通安全業務計画 (省庁ごとに作成)	交通安全実施計画	交通安全実施計画 (任意作成)

【市町村関係部分】

(市町村交通安全対策会議)

第 18 条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

(関係行政機関等に対する協力要求)

第 19 条 中央交通安全対策会議、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議

（市町村交通安全対策会議を置かない市町村にあつては、市町村の長。次条並びに第 26 条第 1 項及び第 5 項において同じ。）は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長（関係行政機関が委員会である場合にあつては、関係行政機関）及び関係地方行政機関の長、関係地方公共団体の長その他の執行機関並びに政令で定めるその他の関係者に対し、資料の提供その他必要な協力を求めることができる。

(市町村交通安全計画等)

第 26 条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するように努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4 市町村長は、必要があると認めるときは、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第 1 項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第 4 項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7 第 2 項及び第 5 項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

長野県交通安全運動スローガン

【信濃路は みんなの笑顔 つなぐ道】

長野県交通安全対策会議

事務局 〒380-8570

長野県長野市大字南長野字幅下 692-2

長野県 県民文化部 くらし安全・消費生活課

交通安全対策係内

TEL 026-235-7174 (直通)

026-232-0111 (代表) 内線 2848

FAX 026-235-7374

E-Mail kurashi-shohi@pref.nagano.lg.jp