

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

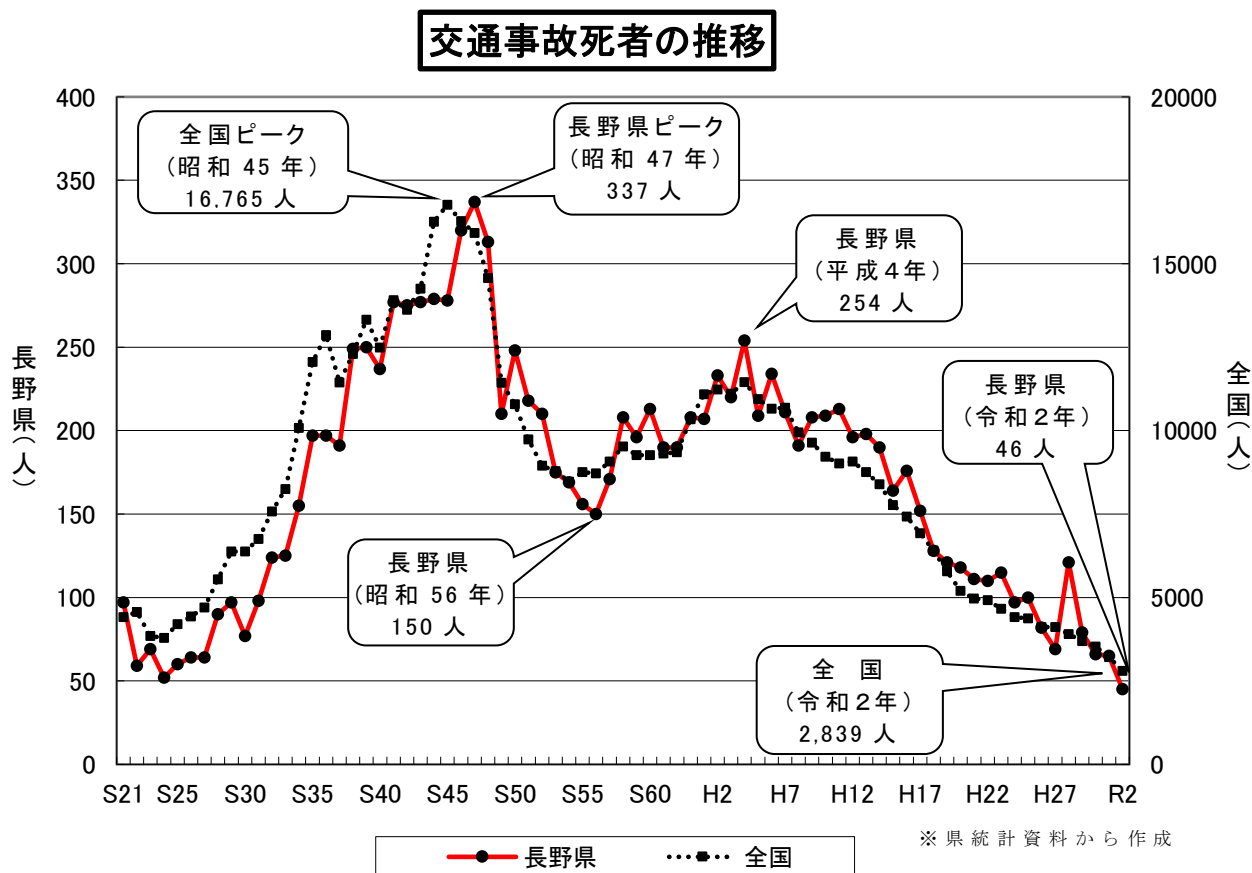
交通事故の悲惨さを経験し、理解している交通事故被害者等に参加・協同を求めるとともに、行政のほか、学校、家庭、職場、交通関係団体、企業等がそれぞれの責任を持ちつつ役割分担しながら連携し、県民が交通安全活動に積極的に参加できるように交通安全対策を推進します。

第2編 道路交通安全の安全

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

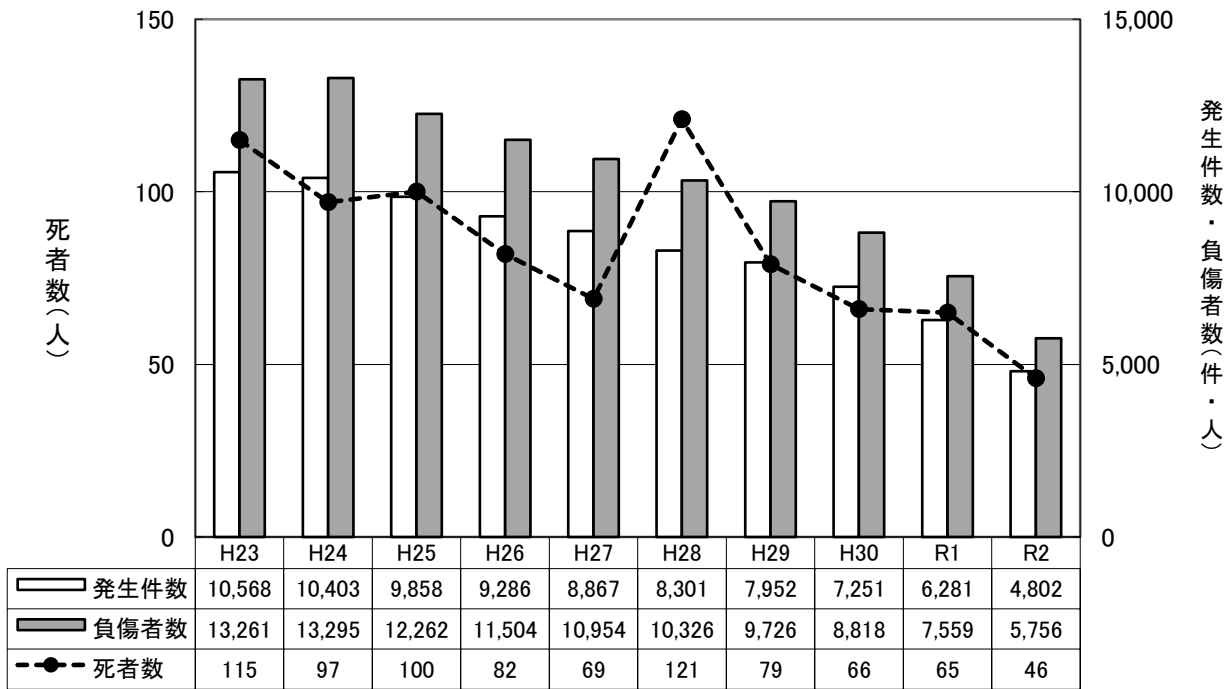


- 全国の交通事故による死者は、昭和45年（1970年）に1万6,765人に達しましたが、昭和46年以降減少に向かい、昭和54年（1979年）には8,466人とほぼ半減しました。令和2年（2020年）においては、3,000人を下回り、ピーク時の5分の1以下となりました。
- 長野県の交通事故による死者数は、昭和47年（1972年）に337人に達しましたが、その後減少に向かい、昭和56年（1981年）には150人とピーク時の半数以下となりました。
- その後増勢に転じ、平成4年（1992年）には254人に達しましたが、翌年以降再び減少に転じ、令和2年（2020年）の死者数は46人でピーク時の5分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

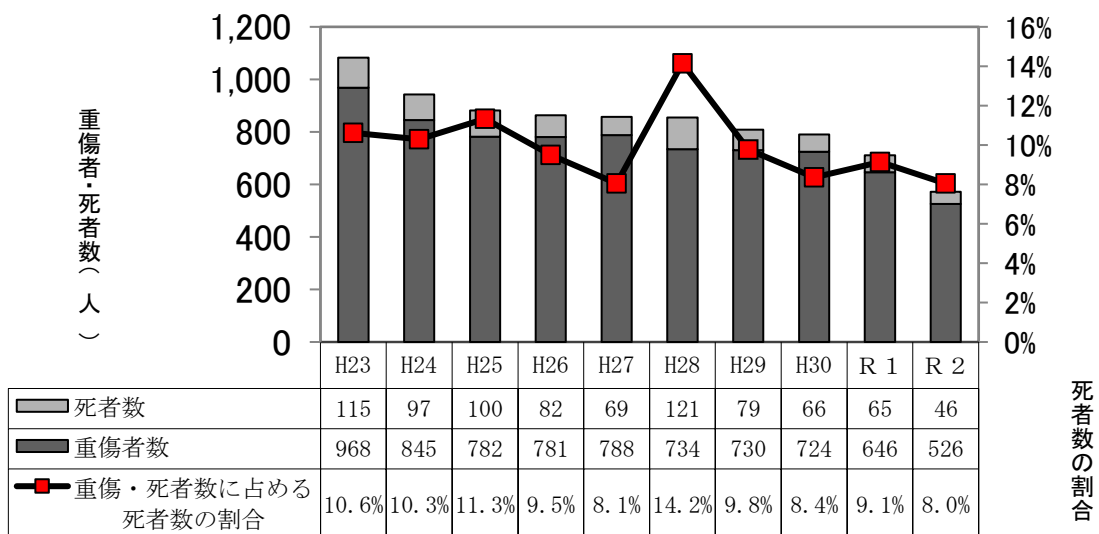


※県警統計資料から作成

○ 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

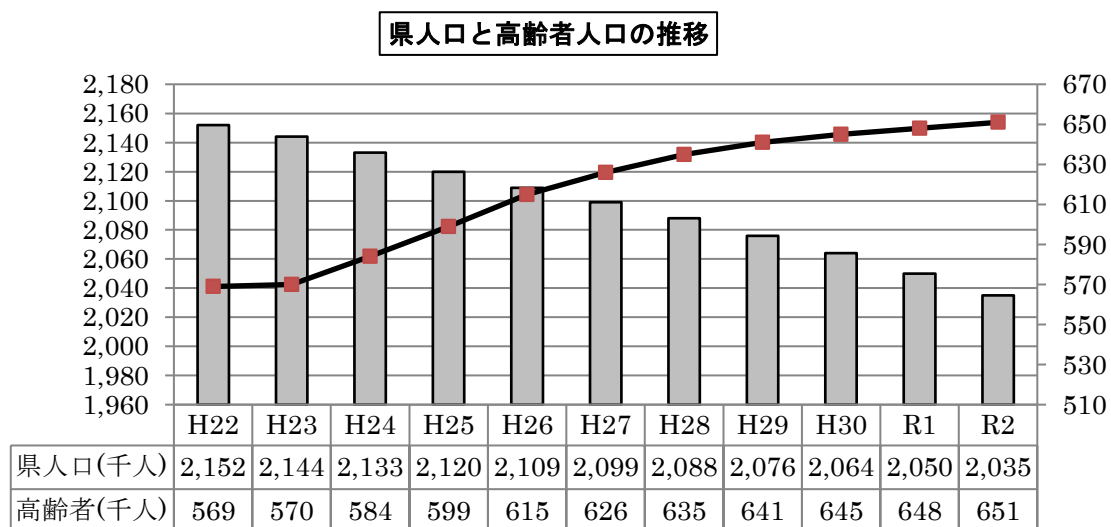
- 交通事故のない社会を達成することが究極の目標ではありますが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考え、死者数及び命に関わる優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることが本計画の目標です。
- 県内の交通事故の発生件数や負傷者数の減少率に比べ、死者数や重傷者数の減少率は低く、鈍化しています。また、重傷者・死者に占める死者の割合は、約10%台で推移しており、重傷者が発生する事故防止の取組が、死者数の減少につながると考えています。

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

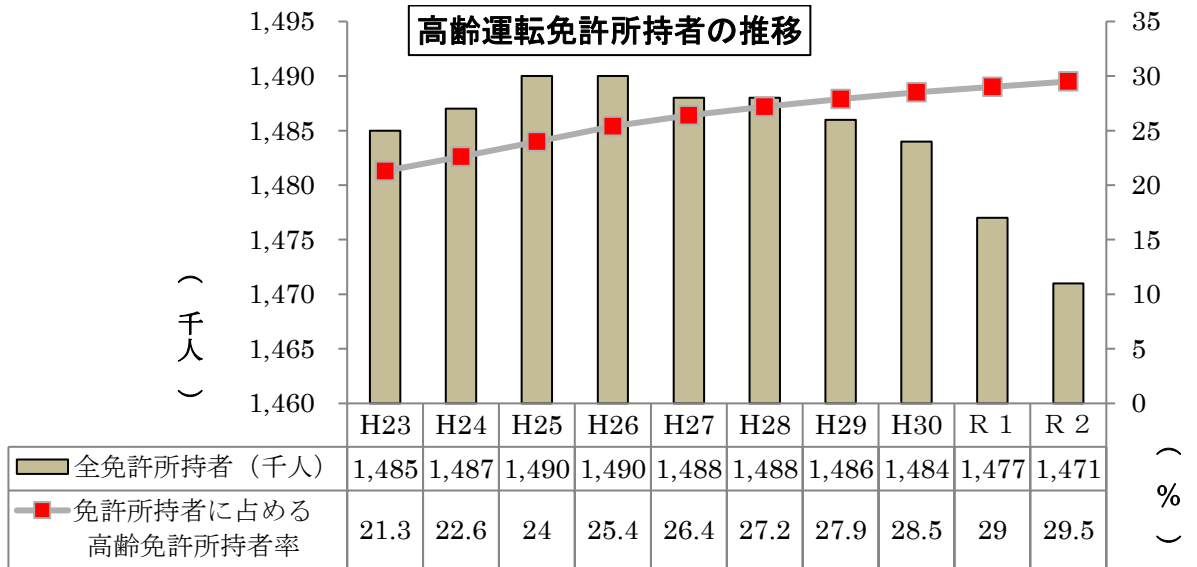
県内における65歳以上の高齢者人口は、令和2年10月現在、約65万1000人で全人口の約32%を占め、10年前の約26%から6ポイント上昇しており、今後も更に高齢化が進むと予想されています。



※県統計資料から作成

イ 高齢運転免許所持者の推移

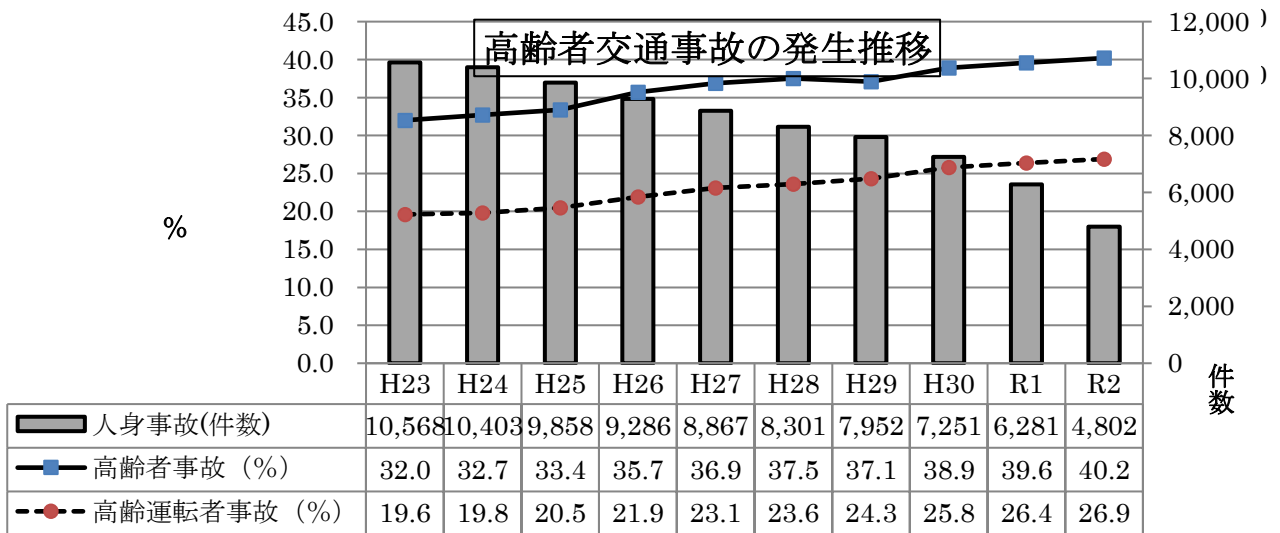
全免許所持者数（県の免許人口）が平成27年から減少が始まっている中、高齢化の進行に伴い、高齢者の免許所持者は年々増加し、県の免許人口に占める割合が増え、令和2年には約29.5%までになりました。今後も、この割合は上昇を続ける見込みです。



※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。

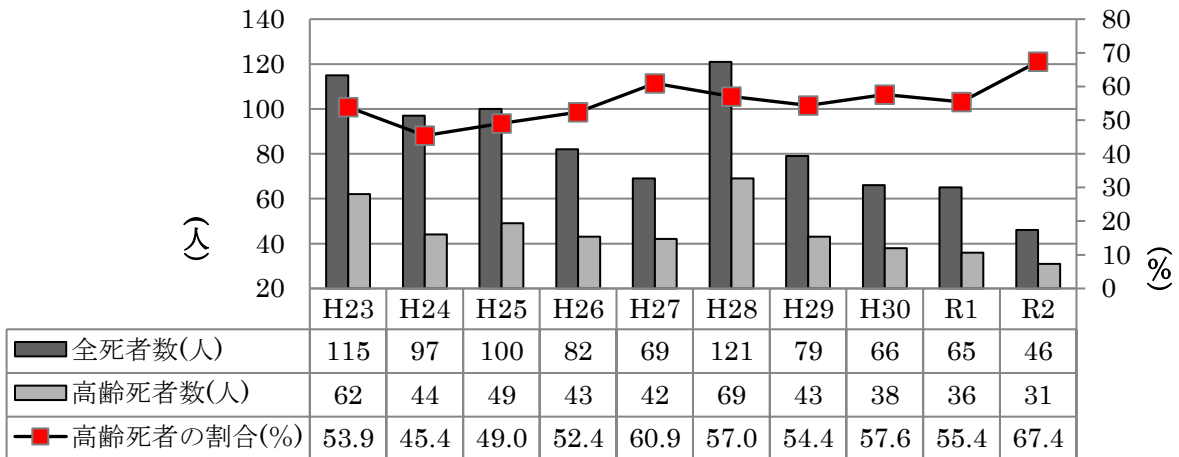


※高齢運転者事故は、高齢者が第1当事者となった事故を示す。

※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

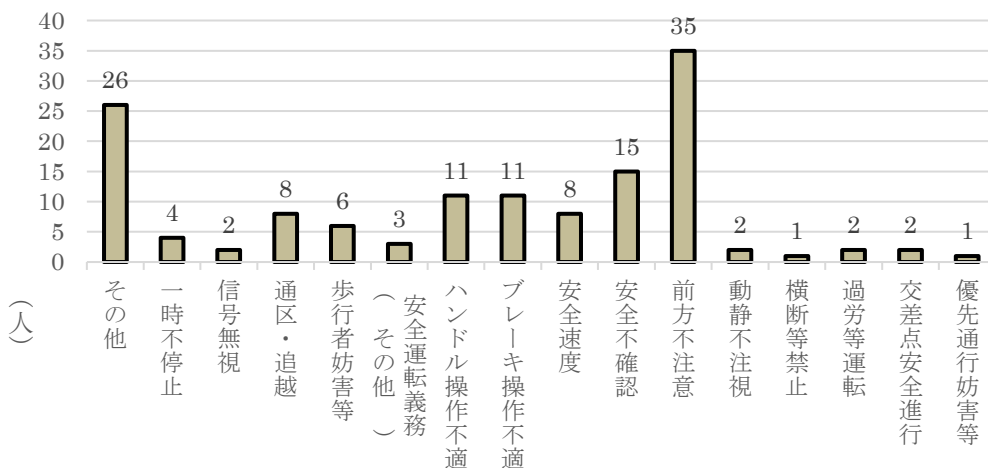
(ア) 歩行時における事故

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。

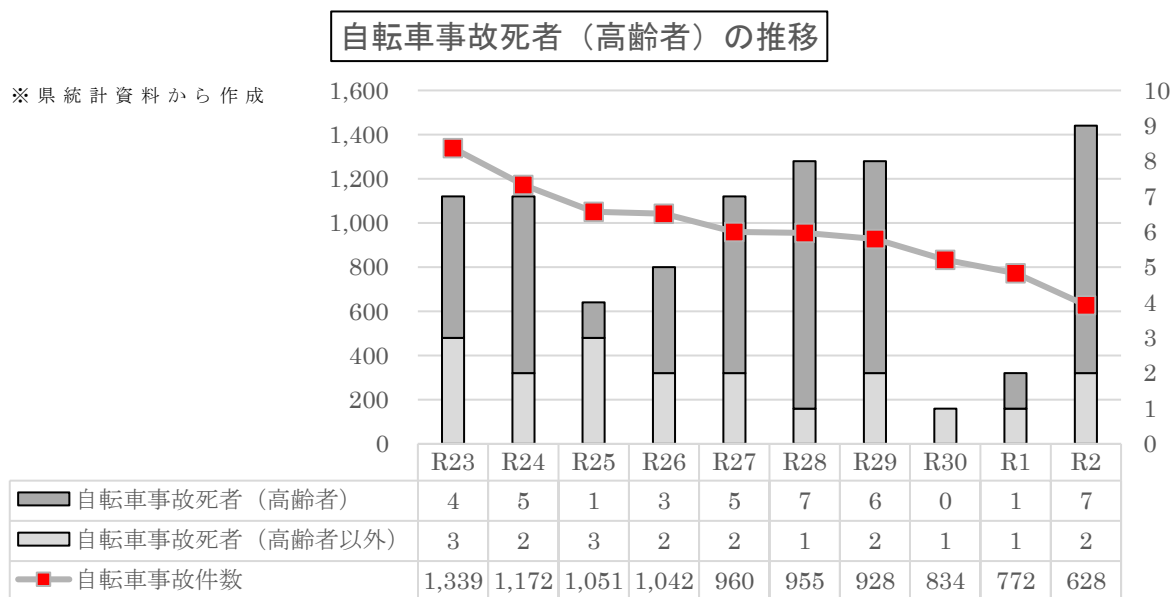
高齢ドライバー関与死者数違反別累計 (H28～R2)



※県警統計資料から作成

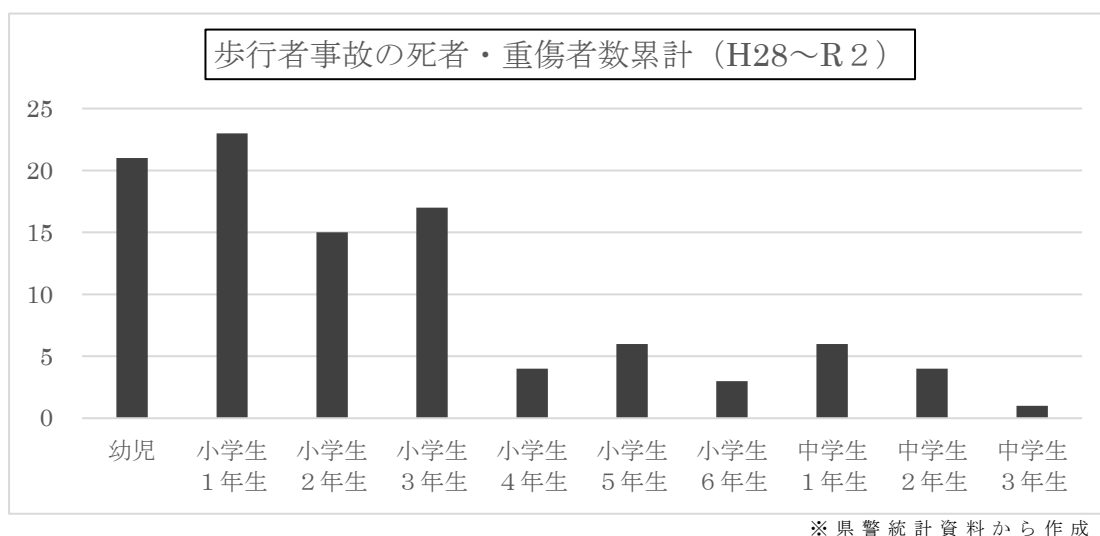
(ウ) 自転車運転における事故

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。

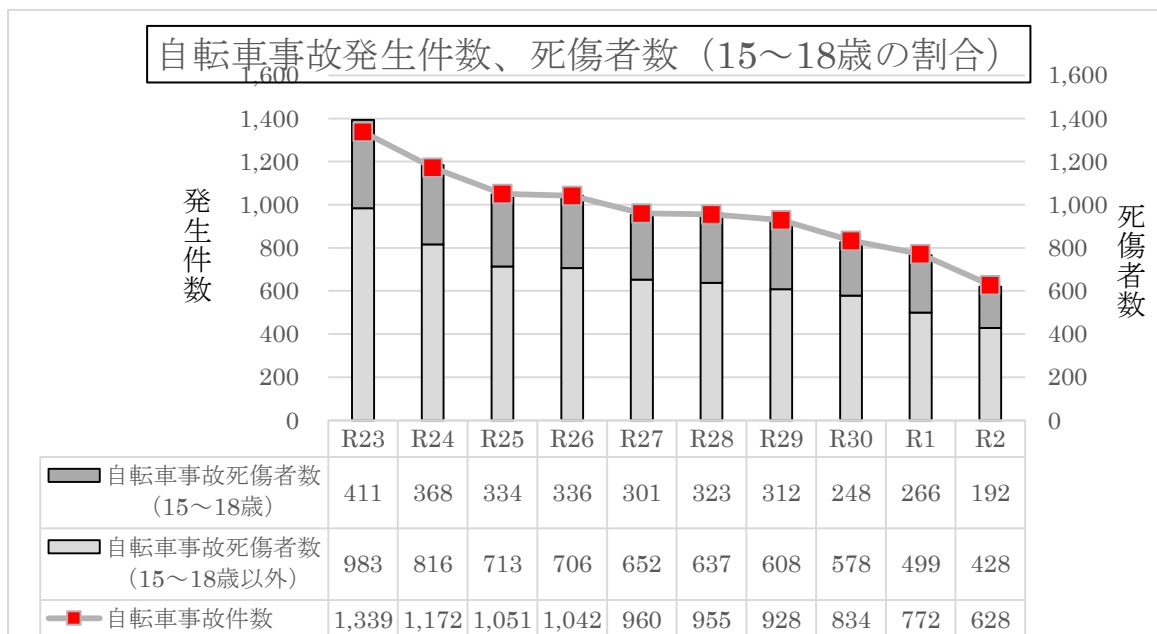


また、学年別の死者・重傷者の歩行者事故の累計（H28～R2）を見

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

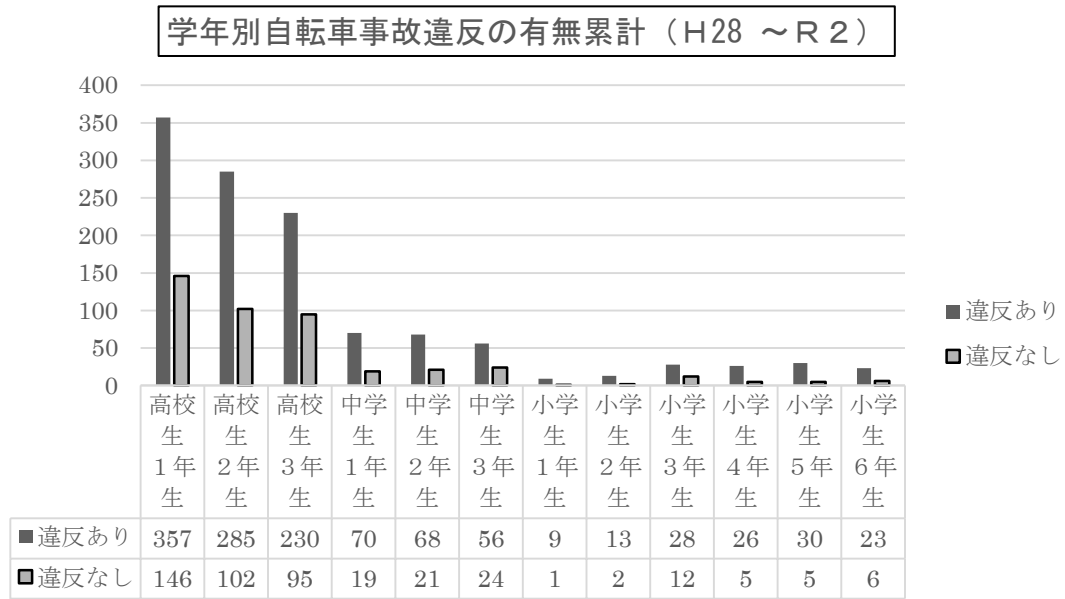
自転車事故の発生件数、負傷者数は、年々減少しています。自転車事故の死傷者の年代別で見ると、15歳～18歳の高校生の世代が占める割合が、近年も高く、過去5年（H28～R2）の死傷者の累積で15歳～18歳は、32.8%を占める割合です。



※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

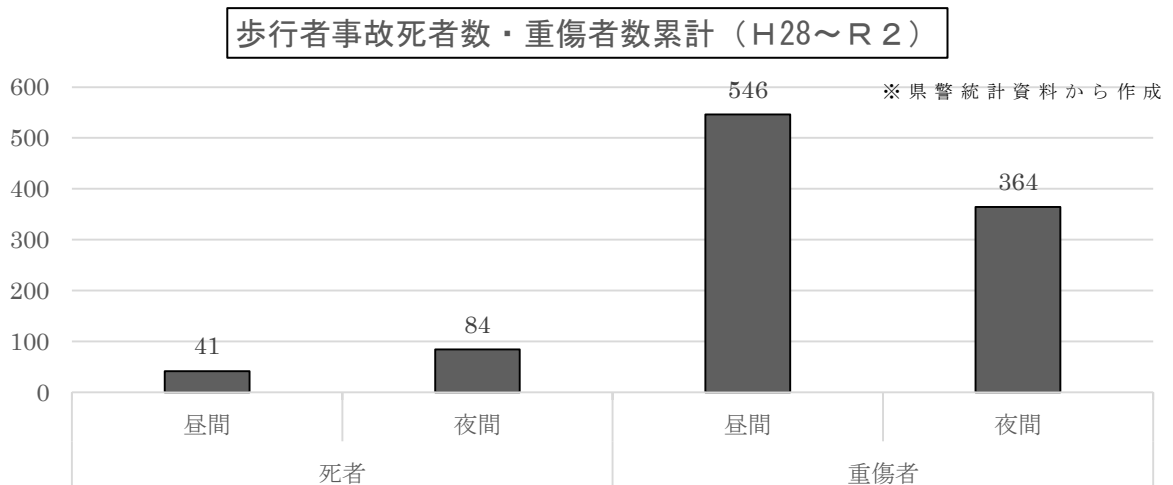
(4) 歩行者事故の推移

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。

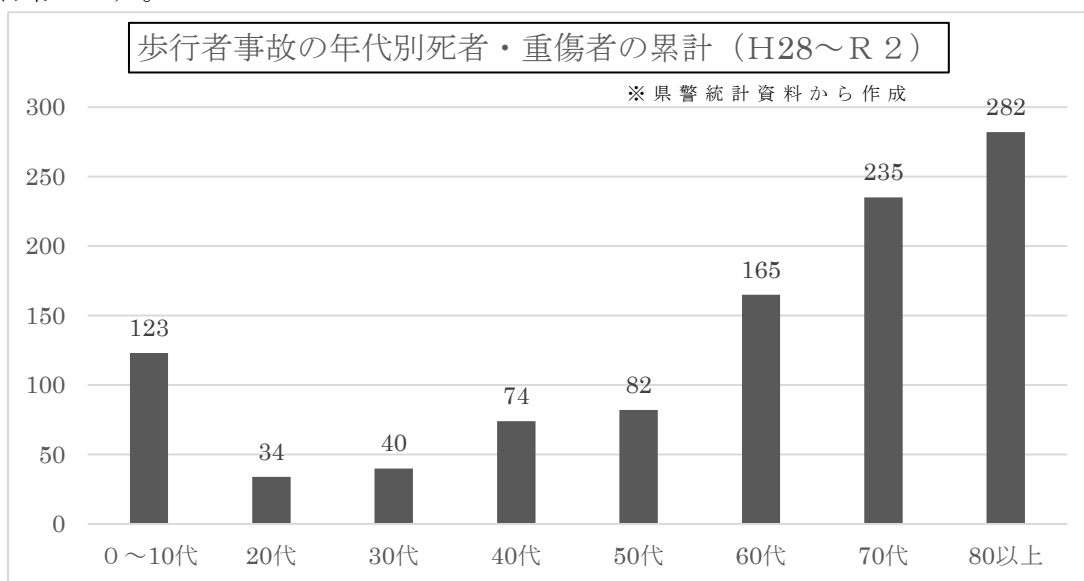
イ 歩行者事故の特徴

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。

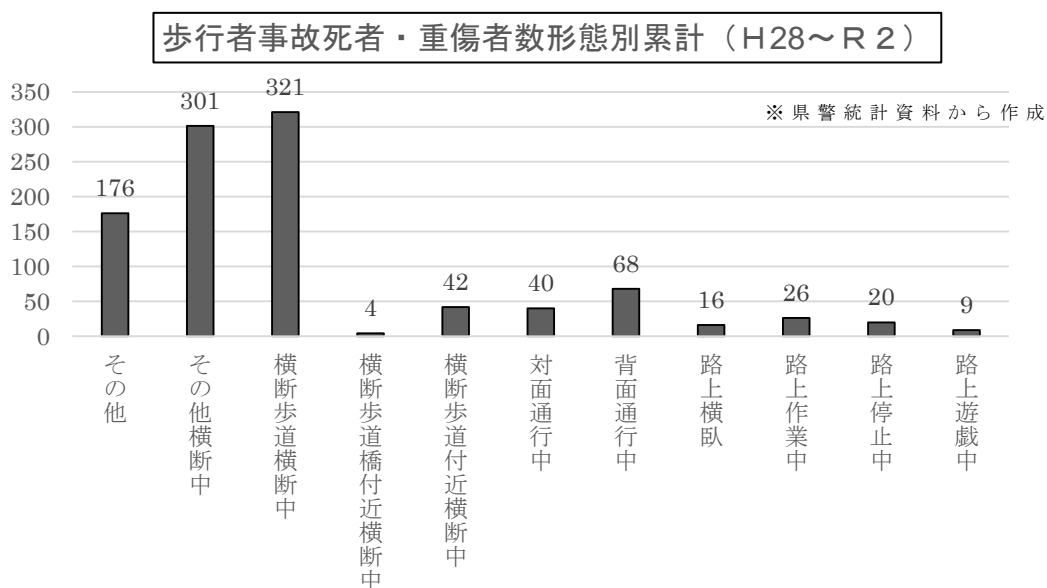


※県警統計資料から作成

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っているので、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。