

## 令和 8 年度長野県交通安全実施計画

### 第 1 章 長野県の重点課題

長野県内における交通事故死者数は、10年単位の長期的な見方をすると減少傾向にあり、令和7年の死者数は44人で、統計が残る昭和23年以降最少となった令和5年に次いで少なく、令和6年の死者数と比べ22.8%減少しました。

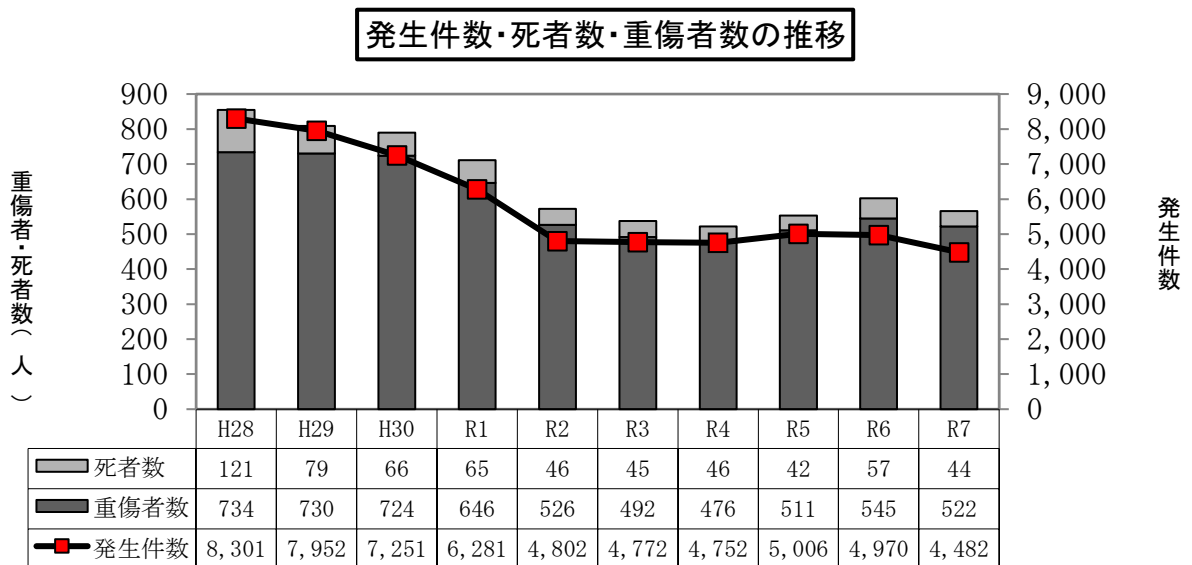
また、重傷者数についても長期的な見方をすると減少傾向にあり、令和7年の重傷者数は522人で、令和6年に比べ4.2%減少しました。

交通死亡事故を減少させることが本計画の最優先での目標であり、この目標を達成するためには、令和8年度を初年度とする、第12次長野県交通安全計画でも掲げている「重傷者の抑止」も非常に重要でありますので、行政機関はもとより、事業者、交通関係団体、ボランティアが死者・重傷者の抑止に資する対策を継続的に行っていくとともに、県民一人ひとりによる不断の努力が必要不可欠となります。

本計画においては、長野県の地域特性、交通事故状況等を踏まえ、特に取り組むべき施策として、

- 総合的な高齢者交通安全対策
- こどもの交通安全対策
- 自転車の交通安全対策
- 歩行者の事故防止対策

の4点を重点課題として、交通安全対策を推進します。



※県警統計資料から作成

# 1 総合的な高齢者交通安全対策

## (1) 高齢者対策の必要性

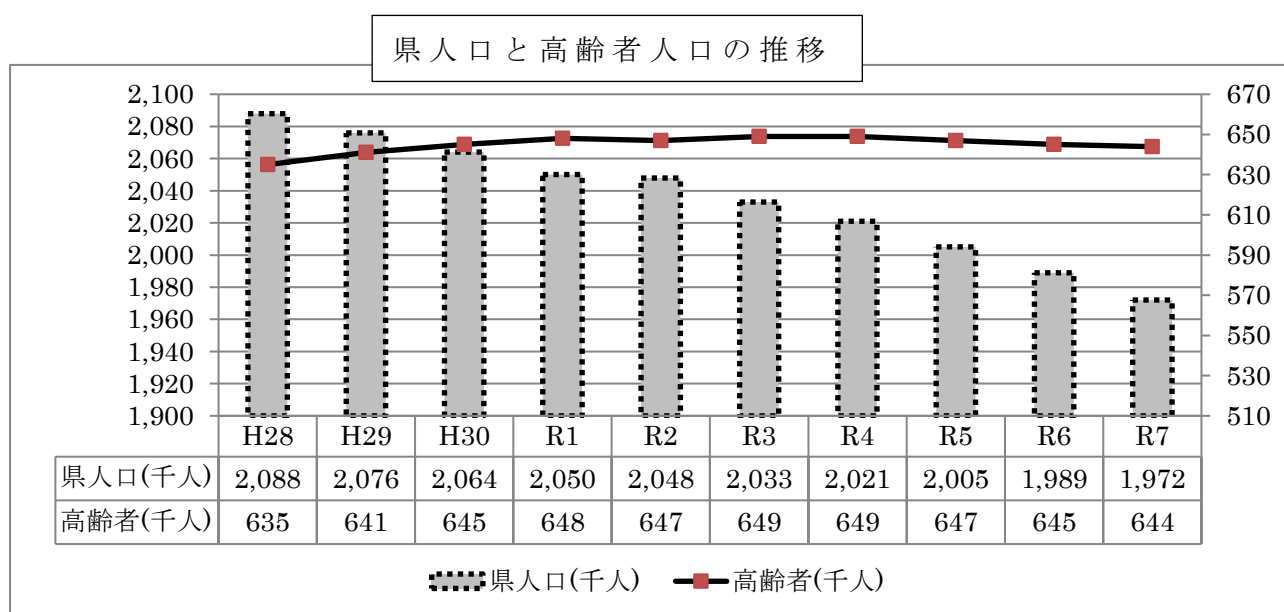
### ア 令和7年の高齢者事故の特徴

高齢者が関係する事故は、前年と比べて発生件数、死者数、負傷者数ともに減少しましたが、重傷者数は増加したほか、高齢者の死者数は22人と全交通事故死者数の50.0%を占め、引き続き高い水準にあります。

特に歩行中の事故死者7人の内、5人が高齢者であり、71.4%と高い比率を占めています。

### イ 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7年10月現在、約64万4000人で全人口の約33%を占め、10年前の約30%から3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。

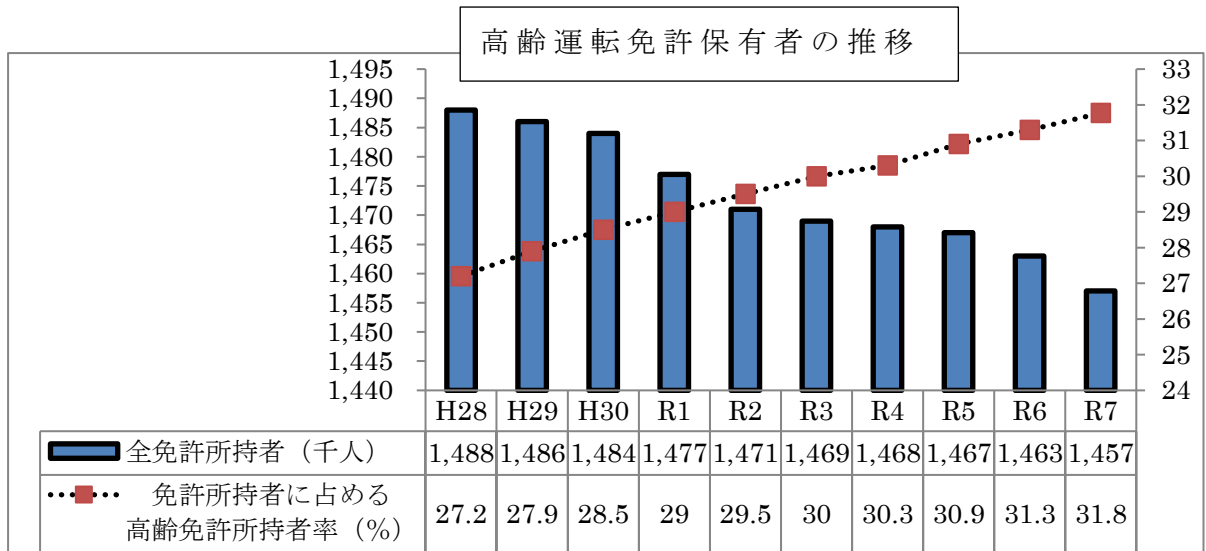


※各年10月現在の人数

※県統計資料から作成

### ウ 高齢運転免許所持者の推移

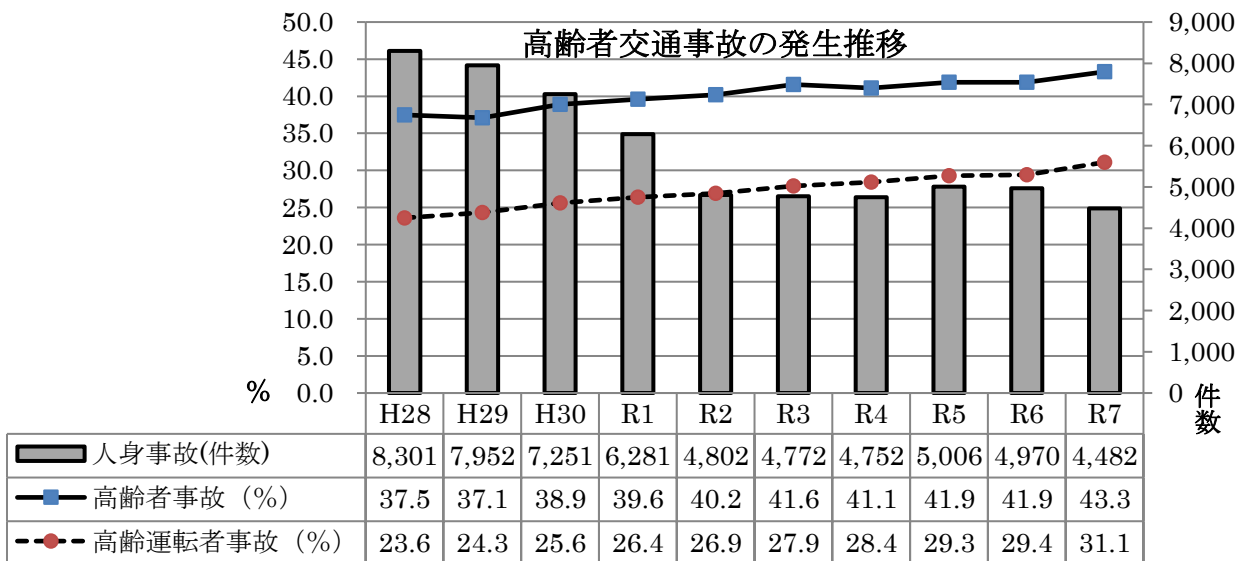
全免許所持者数（県の免許人口）が、平成26年から減少し続けている中、高齢化の進行に伴い、高齢者の免許所持者は年々増加し県の免許人口に占める割合が増え、令和7年には31.8%に達し、今後もこの割合は上昇を続ける見込みです。



※県警統計資料から作成

#### エ 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交通事故に占める割合は、増加傾向で推移しており令和7年には高齢者が関与する事故の割合が43.3%となりました。

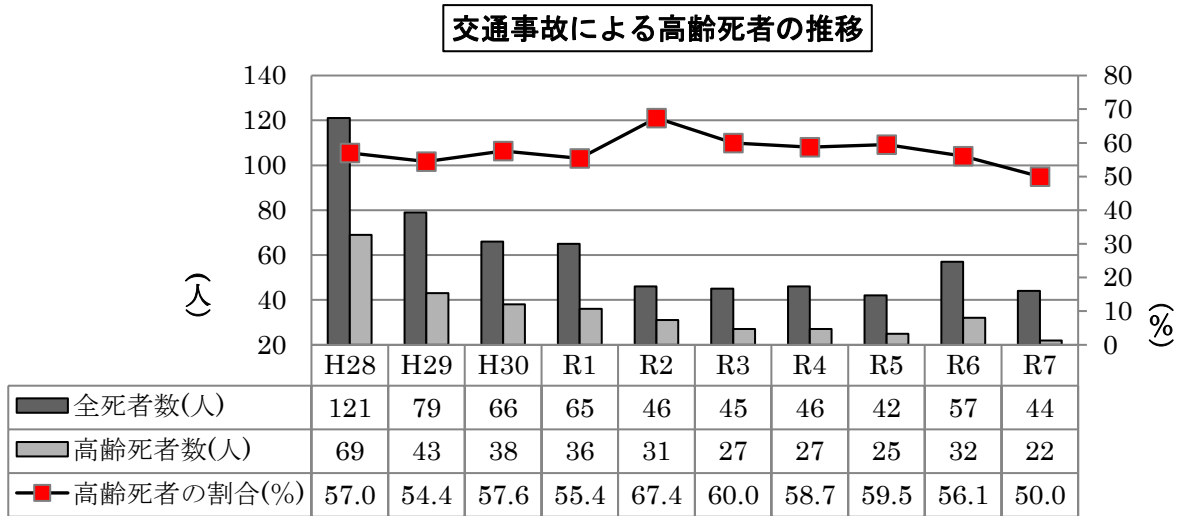


※高齢運転者事故は、高齢者が第1当事者となった事故を示す。

※県警統計資料から作成

オ 高齢死者の推移

交通事故死者について、全死者数の減少に比べて高齢死者の減少幅は少なく、平成26年以降、全交通事故に占める高齢死者の割合は半数以上を占めており、令和7年については50.0%と高止まりの状況にあります。



※県警統計資料から作成

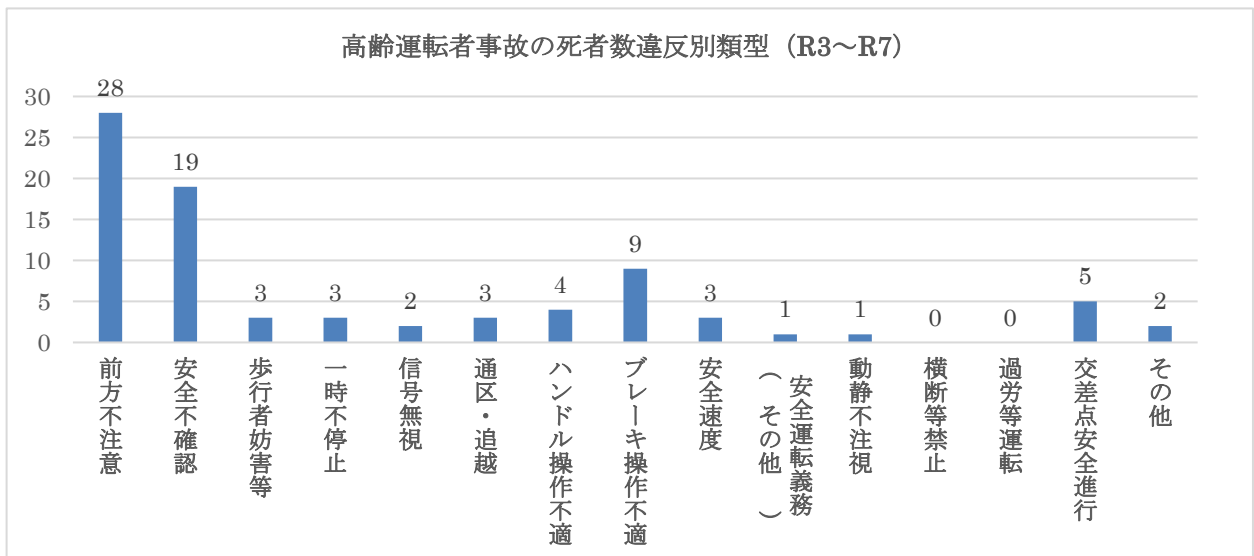
カ 高齢者事故の特徴

(ア) 歩行時における事故

過去5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、多くは500m以内の近所で発生しており、横断歩道上を含め、道路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（令和3年～令和7年）で見ると、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、次いでブレーキ操作不適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。

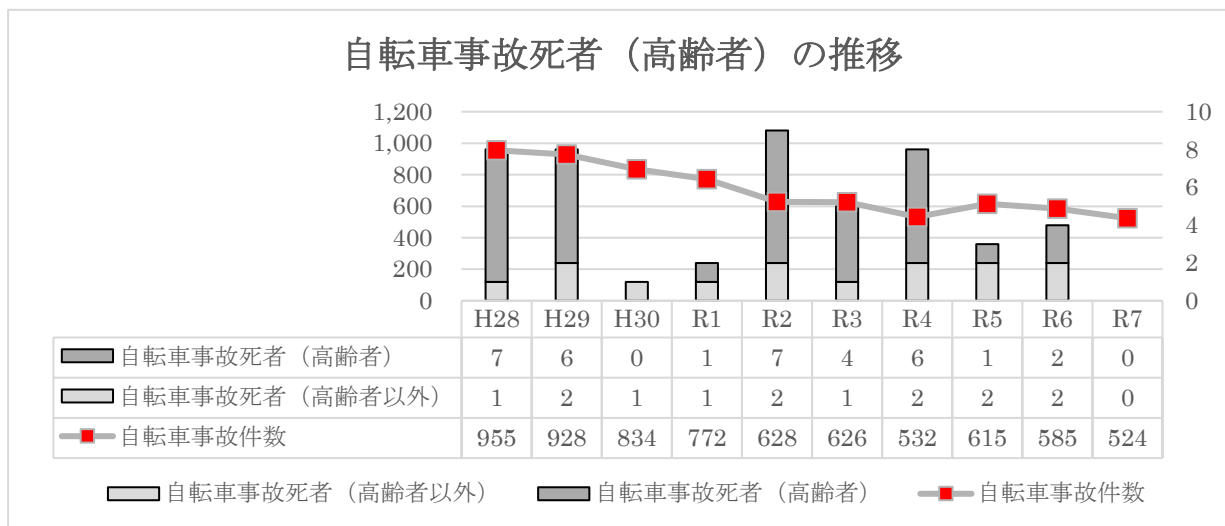


※県警統計資料から作成

## キ 高齢者利用の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、自転車事故の死者数は発生件数に相関しておらず、増減を繰り返しています。

令和6年については、4人中2人が高齢者で50.0%を占めていましたが、令和7年の死者はいませんでした。



※県警統計資料から作成

## (2) 対策の推進

高齢者の交通事故を減少させるためには、高齢者の実態を踏まえた対策を推進していく必要があります。

したがって、「歩行者」「自転車利用者」「運転者」といった立場、場面ごとの交通安全対策をはじめ、公共交通の利用促進、道路環境の整備、反射材・自発光材の使用促進、道路交通法の改正により努力義務化された自転車用ヘルメットの着用促進、地域参加による高齢者支援等を含めた総合的な対策を講じていく必要があります。

## (3) 主な取組

### ア 高齢運転者の安全運転を支える支援

高齢運転者の安全運転を支える支援を重点的に実施するため、高齢ドライバー運転事故防止関連対策指針に基づいた施策を推進する。

#### (ア) 運転技術等の正確な把握と運転の不安への支援

- a 身体機能、運転技術の低下に対する「気づき」につながる参加・体験・実践型の交通安全教育を充実する。
  - ・ 交通安全教育車（チャレンジ号）による参加・体験、実践型の交通安全教育の実施
  - ・ AI機能付きドライブレコーダーを活用した交通安全教育の実施
  - ・ 交通安全（脳トレ）講習会の講師の養成

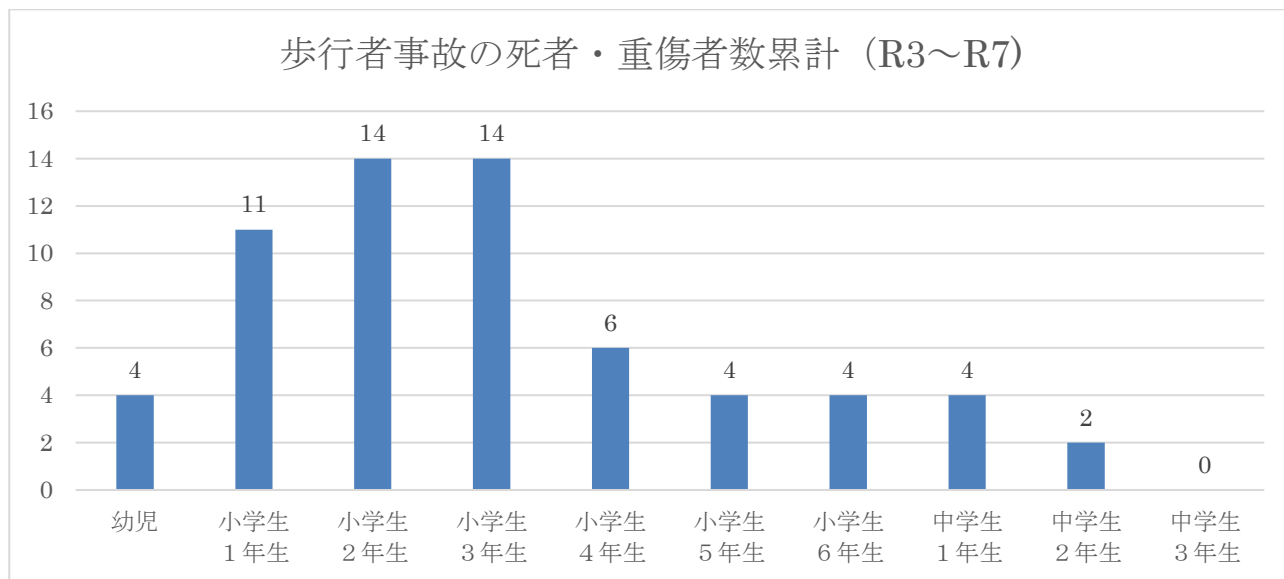
- ・ 「気づき」を促し、免許の返納、安全運転支援装置等の活用促進につなげる周知・啓発
  - b 運転免許証を返納しやすい環境を整備する。
    - ・ 医療系職員による相談対応
    - ・ 高齢者や家族に対し、あらゆる機会を捉えて自主返納制度について周知・啓発
    - ・ 行政の広報誌等による返納者への支援制度の周知
    - ・ 運転免許証の自主返納窓口の周知
  - c 運転に必要な機能に対する検査体制の充実を図る。
    - ・ 高齢運転者の免許更新制度の適正な運用
    - ・ 市町村と教習所の連携による実践的な講習の実施
    - ・ 高齢運転者の運転適性診断の受診促進と個別指導
    - ・ 70歳以上のドライバーへの高齢運転者標識表示の普及・定着の促進
- (イ) 安全運転サポート車、安全運転支援装置等の普及促進
- a 高齢運転者による事故を防止するため、安全運転サポート車や安全運転支援装置等の普及を加速化する。
    - ・ 安全運転サポート車や安全運転装置等の普及啓発の促進
    - ・ 安全運転サポート車や安全運転装置等の購入の継続的な支援
    - ・ 安全運転サポート車等限定条件付免許（通称「サポカー限定免許」）の普及啓発の促進
    - ・ サポカーの体験会、試乗会の実施
- イ 高齢の歩行者及び自転車利用者の安全安心を確保する支援
- ・ バリアフリー化等、高齢者の安全に資する歩行空間等の整備
  - ・ 車両速度・通過交通の抑制等、人優先の歩行者・自転車対策の推進
  - ・ ゾーン30プラス、歩車分離式信号、道路環境整備等の促進
  - ・ 運転免許証を自主返納した者に対する公共交通利用の促進等
  - ・ 自転車損害賠償保険制度等の加入促進
  - ・ 道路交通法改正により努力義務化された自転車乗用時のヘルメット着用促進

## 2 こどもの交通安全対策

### (1) こどもの交通安全対策の必要性

こども（中学生以下）の事故は近年、負傷者数は減少傾向にありますが、死者数については、令和元年、令和3年及び令和4年及び令和7年にこどもの死者がゼロだったほかは、毎年数名の尊いこどもの命が失われています。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（R3～R7）を見ると、小学校2年生、3年生が最も多く、次いで小学1年生と低年齢層で顕著となっています。



※県警統計資料から作成

## (2) 対策の推進

通学路等の交通安全対策については、学校や教育委員会のみでなく、警察、道路管理者、地域及び保護者などあらゆる関係者が協働して取り組むことが重要です。こうしたことから、安全・安心な交通環境整備のため、これまでの取組等について再点検するとともに、より地域や関係機関との連携を密にして安全対策を推進していく必要があります。

## (3) 主な取組

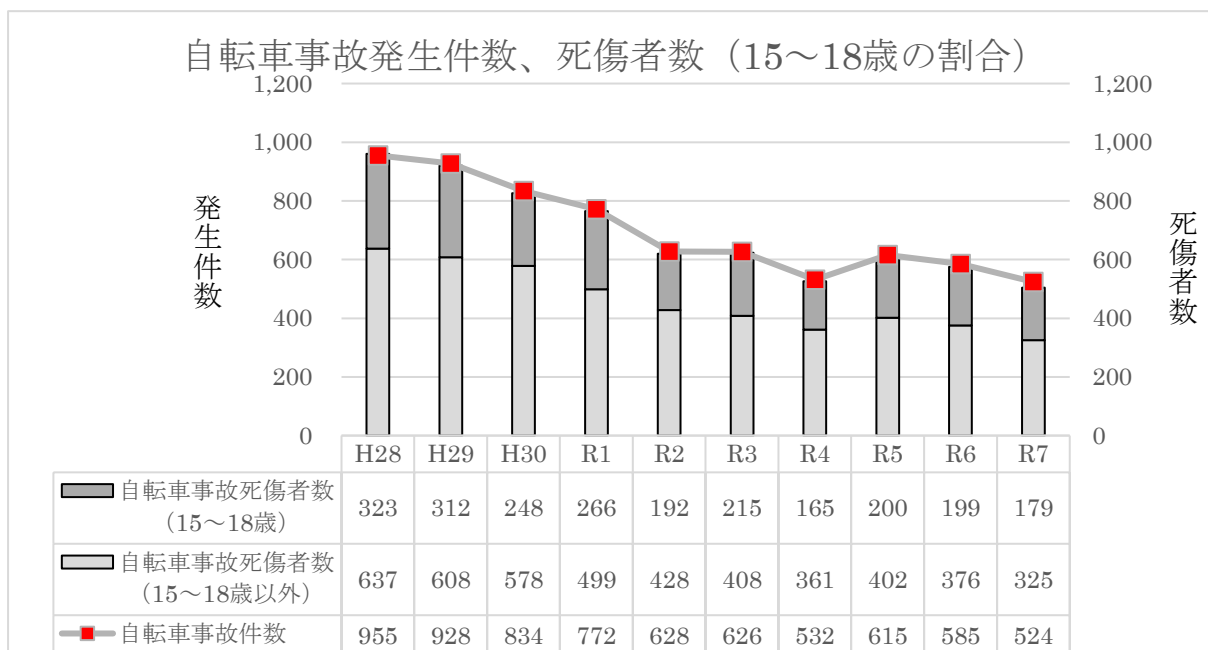
- ・ 通学路交通安全プログラムに基づいた地域・関係機関と連携した通学路合同点検の実施及び対策案の検討
- ・ 園児の交通事故防止のための緊急安全点検の結果等を踏まえた事故防止対策の推進
- ・ 通学路における見守り活動の強化や、通学路変更による安全確保
- ・ 通学路の歩道整備、交通規制等による安全な道路空間の確保
- ・ 通学路・生活道路における交通指導取締りの強化
- ・ 段階的・系統的な小中学生等に対する交通安全教育の推進と幼児期からの交通安全教育の実施
- ・ ゾーン30プラス、歩車分離式信号、道路環境整備等の促進（再掲）

## 3 自転車の交通安全対策

### (1) 自転車対策の必要性

自転車事故の発生件数は、令和7年については、524件（前年比－61件）でした。自転車事故の死傷者を年代別で見ると、近年、15歳か

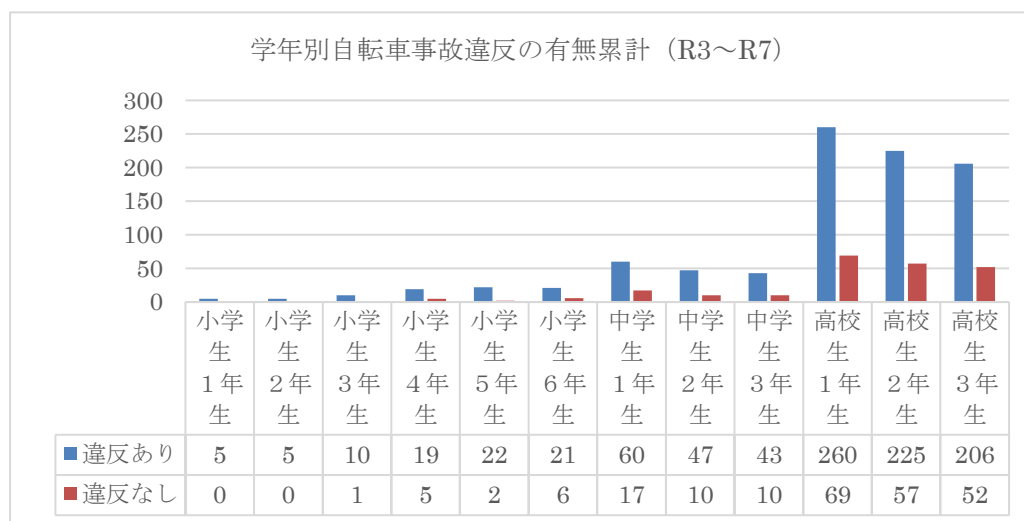
ら 18 歳の高校生世代が占める割合が最も高く、過去 5 年（R 3～R 7）の死傷者の累積で 15 歳から 18 歳は、33.9%を占めています。令和 7 年の単年で見ると 35.5%となり、高校生の世代に対する対策が重要となります。



※県警統計資料から作成

過去 5 年（R 3～R 7）学年別の自転車事故の累積死傷者数を見ると、小学生、中学生は全体的に死傷者数が少ないものの、高校生になると激増し、特に高校 1 年生をピークに学年が上がるにつれ死傷者は減少しています。

また、違反通行をして交通事故に遭うケース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

## (2) 対策の推進

自転車利用中の高校生の交通事故を減少させるためには、特に自転車通学の高校生を対象とした交通安全対策を推進していく必要があります。

これには、道路環境の改善等のハード対策だけでなく、高校生を対象とした自転車教室はもちろん、自転車の利用を始める小学校低学年から、「自転車も車両」及び「自転車も加害者になりうる」という認識をしっかりと持たせるための交通安全教育（ソフト面）が求められます。

また、高齢者の単独事故や一般利用者の通行実態等も踏まえ、地域や関係機関と連携を密にして、「自転車ルールブック」等の資料を活用した正しい自転車通行ルールの周知等、自転車事故防止のための対策を推進していく必要があります。

さらに、自転車事故で亡くなられた方の多くは「頭部」に致命傷を負っていることから、自転車を利用する全ての世代に向けて、頭部保護の重要性を訴えながら道路交通法の改正により努力義務化された自転車用ヘルメットの着用促進を図ることが重要であります。

## (3) 主な取組

- ・ 令和7年12月、「自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会」が策定した「自転車の交通安全教育ガイドライン」に基づく、ライフステージごとの交通安全教育
- ・ 幼児期からの交通安全教育の推進
- ・ 段階的・体系的な小中学生等に対する交通安全教育の推進と高校生に重点を置いた交通安全教育の実施
- ・ 通学路交通安全プログラムに基づいた地域・関係機関と連携した通学路合同点検の実施及び対策案の検討(再掲)
- ・ 通学路における見守り活動の強化や、通学路変更による安全確保(再掲)
- ・ 自転車通行空間の整備と交通規制等による安全な道路空間の確保(再掲)
- ・ 自転車指導啓発重点地区・路線の選定と集中的な交通指導取締り及び啓発活動の強化
- ・ ゾーン30プラス、歩車分離式信号、道路環境整備等の促進(再掲)
- ・ 道路交通法改正により努力義務化された自転車乗用時のヘルメット着用促進
- ・ 自転車損害賠償保険等の加入促進(再掲)

## 4 歩行者の交通安全対策

### (1) 歩行者事故対策の必要性

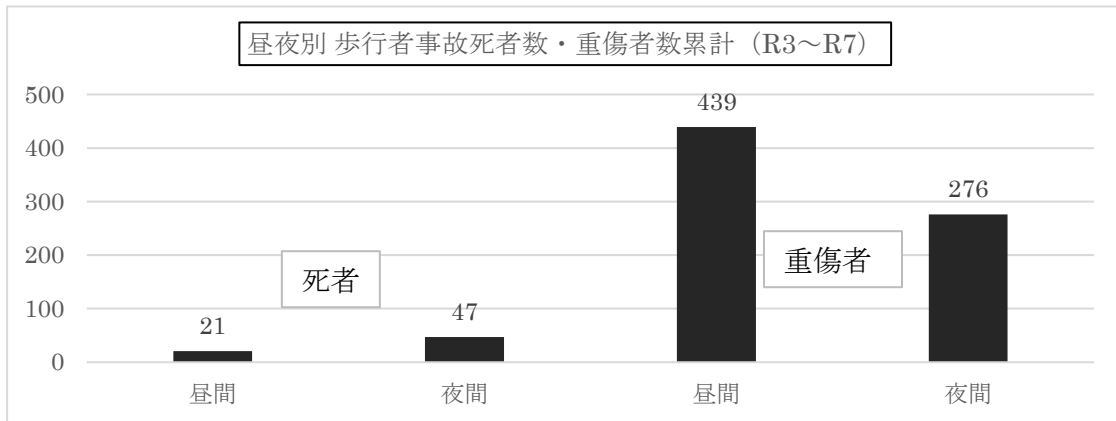
ア 発生件数、死者数、負傷者数の推移

発生件数は、過去 10 年単位の長期的に見ると緩やかに減少しています。

死者数については、増減を繰り返しながらも減少傾向にあります。全体の死者数に対して歩行者の死者は平均して 30% 台となっています。

#### イ 昼夜別の特徴

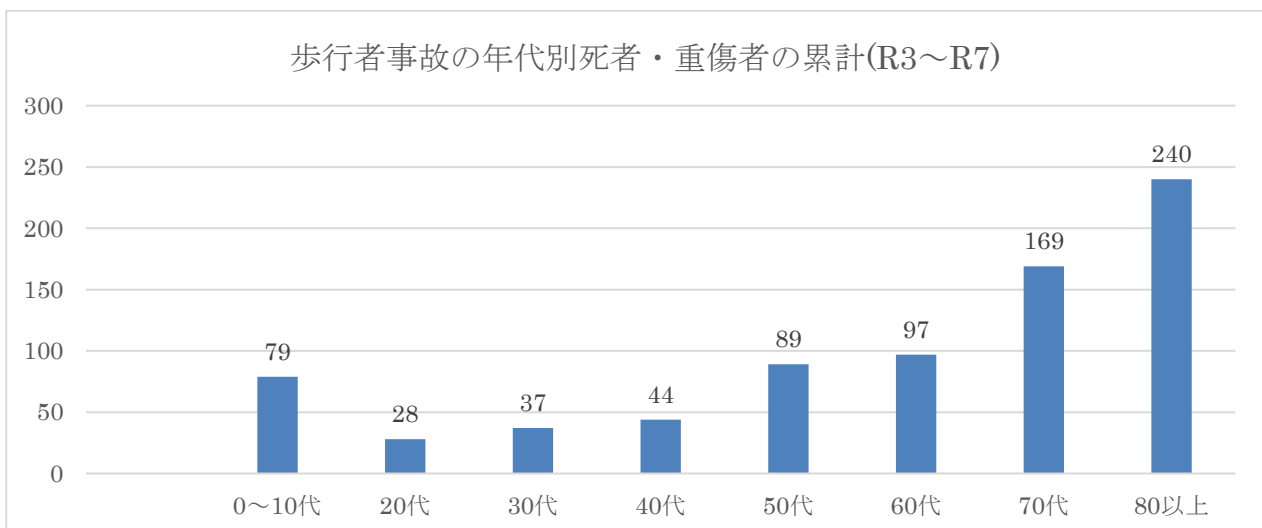
歩行者事故の死者数・重傷者数の昼夜別の累計（R3～R7）を見ると、死者については夜間における発生が多いのに対し、重傷者については昼間に多く発生しているのが特徴です。



※県警統計資料から作成

#### ウ 年代別の特徴

歩行者事故の死者・重傷者数の年代別の累計（R3～R7）を見ると、20代から40代は低いものの、50代から増加し、特に70代以降の増加が顕著であるほか、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。

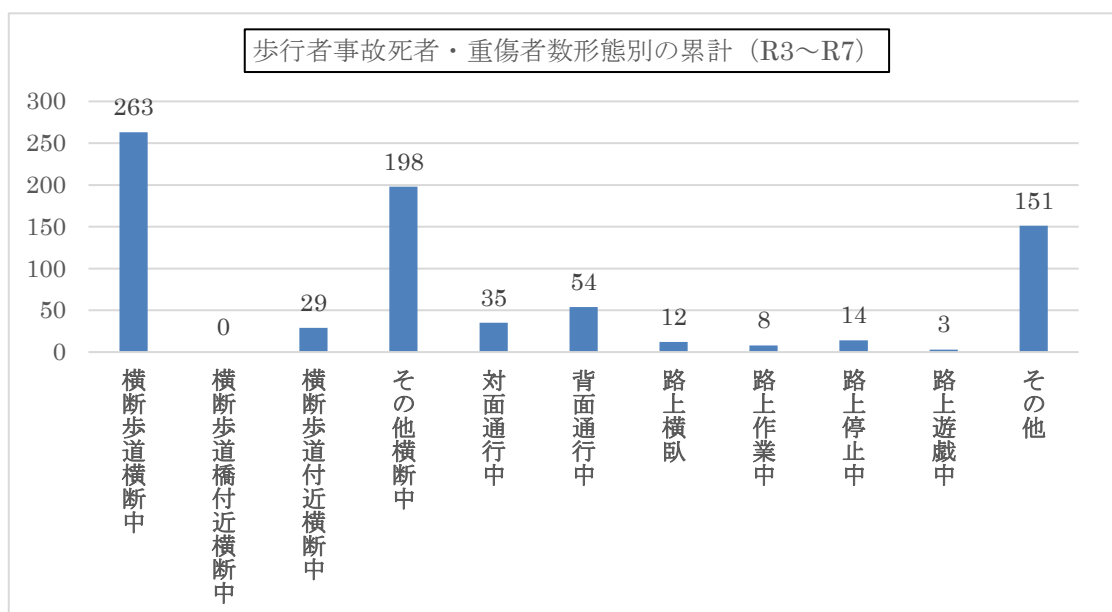


※県警統計資料から作成

#### エ 形態別の特徴

人対車両の事故の死者・重傷者数の形態別の累計（R3～R7）を見ると、横断歩道横断中に被害に遭うケースが最も多いのが現状です。横断歩

道における死者・重傷者数を抑えるためにも、運転者への対策に加え、歩行者への対策も非常に重要になります。また、横断歩道外で道路を横断中に被害に遭うケースも多く、「道路横断中」の事故が非常に高い割合を占めるのが大きな特徴です。



※県警統計資料から作成

## (2) 対策の推進

横断歩道横断中の交通事故が増加傾向にあり、このうち信号機のある横断歩道における車両右折時の事故が、全ての横断歩道上の事故の半数以上を占めています。

横断歩道での事故をなくすためには、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とともに、横断歩道の設置された交差点での右左折時の安全確認を徹底させる必要があります。

一方、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「交通事故に遭わないための行動」を促す必要があります。

また、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、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を検討します。

## (3) 主な取組

- ・ 横断歩道における交通指導取締りの強化
- ・ 横断歩道ルール・マナーアッププロジェクトの啓発強化

- ・ 通学路交通安全プログラムに基づいた地域・関係機関と連携した通学路合同点検の実施及び対策案の検討（再掲）
- ・ 通学路における見守り活動の強化や、通学路変更による安全確保（再掲）
- ・ 夜間における明るい服装と夜光反射材、LED ライト等活用の普及促進
- ・ 園児の交通事故防止のための緊急安全点検の結果等を踏まえた事故防止対策の推進（再掲）
- ・ 通学路の歩道整備、交通規制等による安全な道路空間の確保（再掲）
- ・ ゾーン 30 プラス、歩車分離式信号、道路環境整備等の促進（再掲）