

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

我が国は、長期の人口減少過程に入っており、世界の中でも高い高齢化率となっています。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を、全ての交通については、高齢者、障がい者、子ども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) 少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題です。また、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、少子高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となっており、そのため、先進技術を活用して移動の利便性向上に努めていかなくてはなりません。

子どもから高齢者に至るまで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、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、同法に基づき、5年ごと11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12次長野県交通安全計画の策定

第11次長野県交通安全計画については、令和7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12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8年度から始まる第12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8年度から令和12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

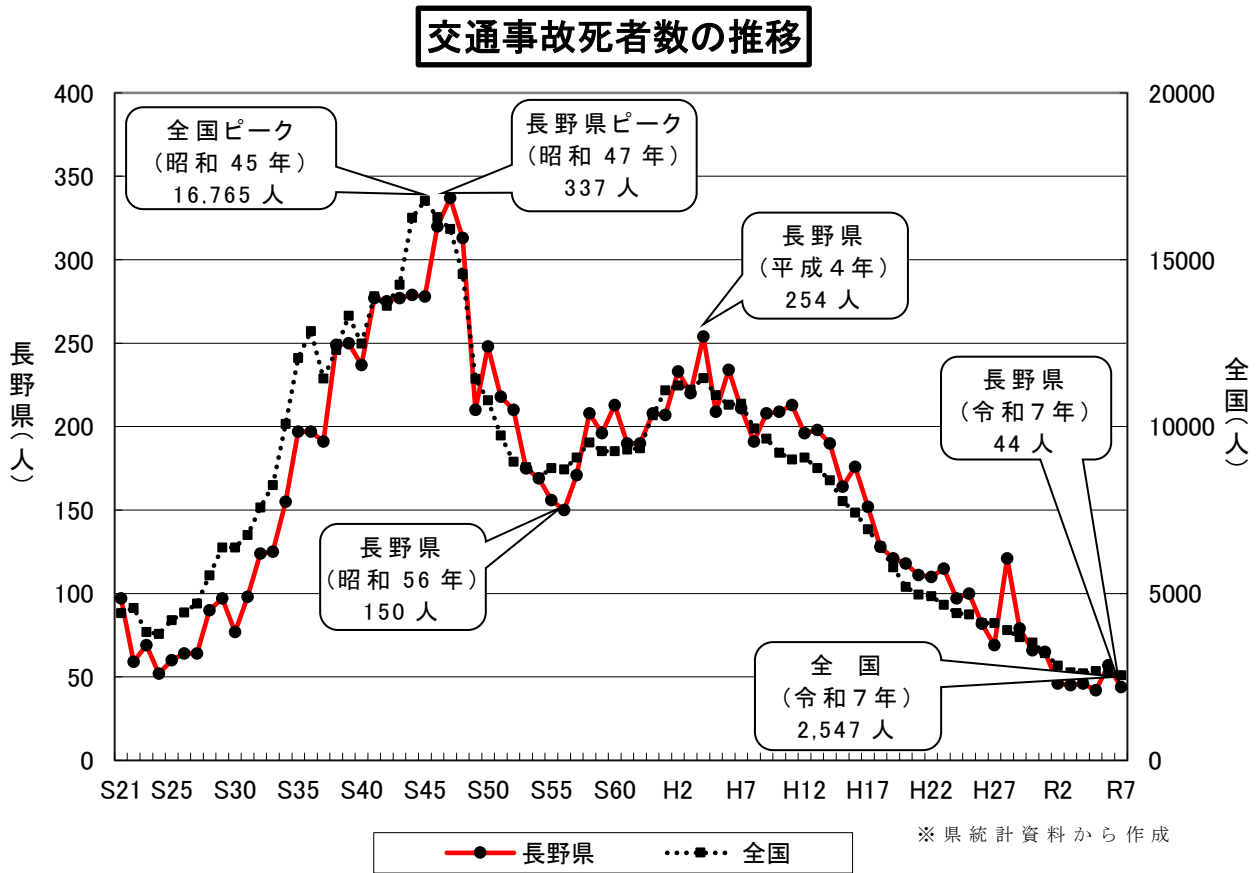
交通事故の悲惨さを経験し、理解している交通事故被害者等に参加・協働を求めるとともに、行政のほか、学校、家庭、職場、交通関係団体、企業等がそれぞれの責任を持ちつつ役割分担しながら連携し、県民が交通安全活動に積極的に参加できるように交通安全対策を推進します。

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数の推移

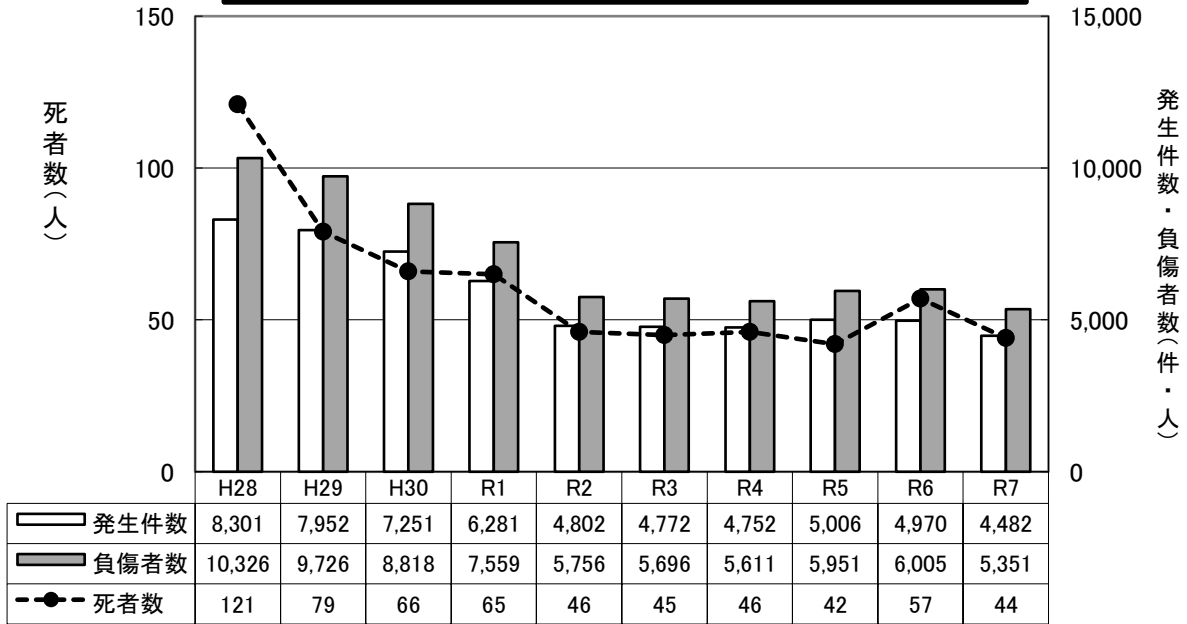


- 全国の交通事故による死者は、昭和45年（1970年）に1万6,765人に達しましたが、昭和46年以降減少に向かい、昭和54年（1979年）には8,466人とほぼ半減しました。令和7年（2025年）においては、3,000人を下回り、ピーク時の5分の1以下となりました。
- 長野県の交通事故による死者数は、昭和47年（1972年）に337人に達しましたが、その後減少に向かい、昭和56年（1981年）には150人とピーク時の半数以下となりました。
- その後増勢に転じ、平成4年（1992年）には254人に達しましたが、翌年以降再び減少に転じ、令和7年（2025年）の死者数は44人でピーク時の5分の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

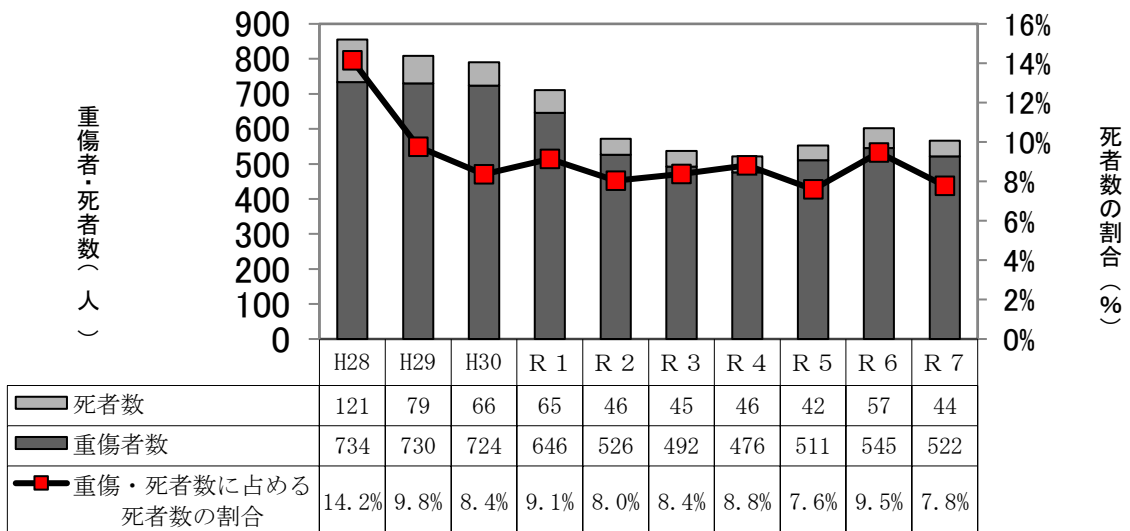


※県警統計資料から作成

○ 発生件数は、平成17年から18年連続で減少しましたが、令和5年は増加し、令和6年から2年連続で減少しました。負傷者数については平成25年から10年連続で減少しましたが、令和5年に増加して以降、増減を繰り返し、令和7年中は、5,351人となりました。死者数については、平成29年から5年連続で減少して、令和3年に目標を達成したほか、令和4年から増減を繰り返したものの、令和7年は再び減少して44人となり、第11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) 交通事故死者数・重傷者数の推移

死者数・重傷者数の推移



※県警統計資料から作成

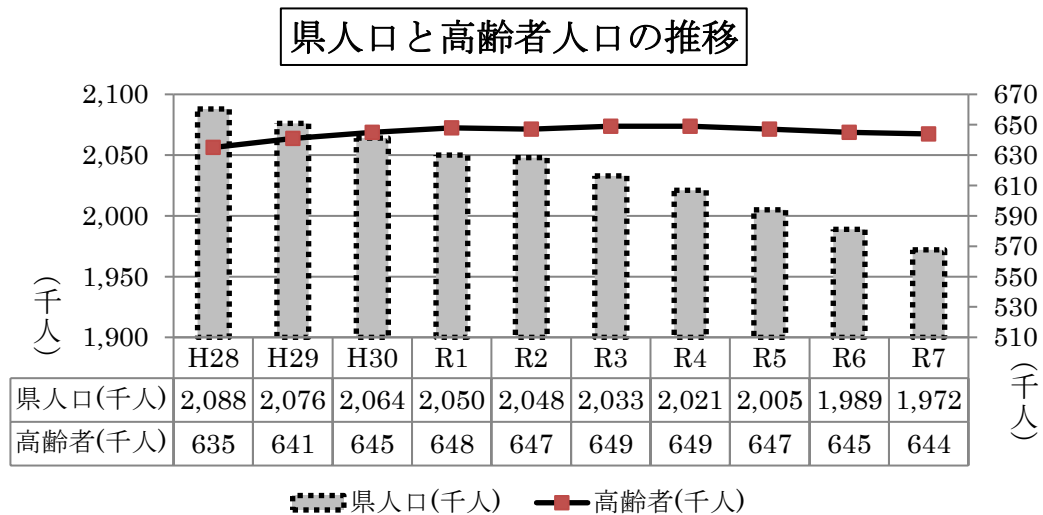
- 重傷者数は、平成13年から14年連続で減少しましたが、平成27年に増加しました。その後、平成28年から7年連続で減少しましたが、令和5年から再び増加し、第11次長野県交通安全計画の目標達成に至りませんでした。
- 県内の交通事故の発生件数や負傷者数の減少率に比べ、死者数や重傷者数の減少率は低く、鈍化しています。また、重傷者・死者に占める死者の割合は、8%前後で推移しており、重傷者が発生する事故防止の取組が、死者数の減少につながると考えています。

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。



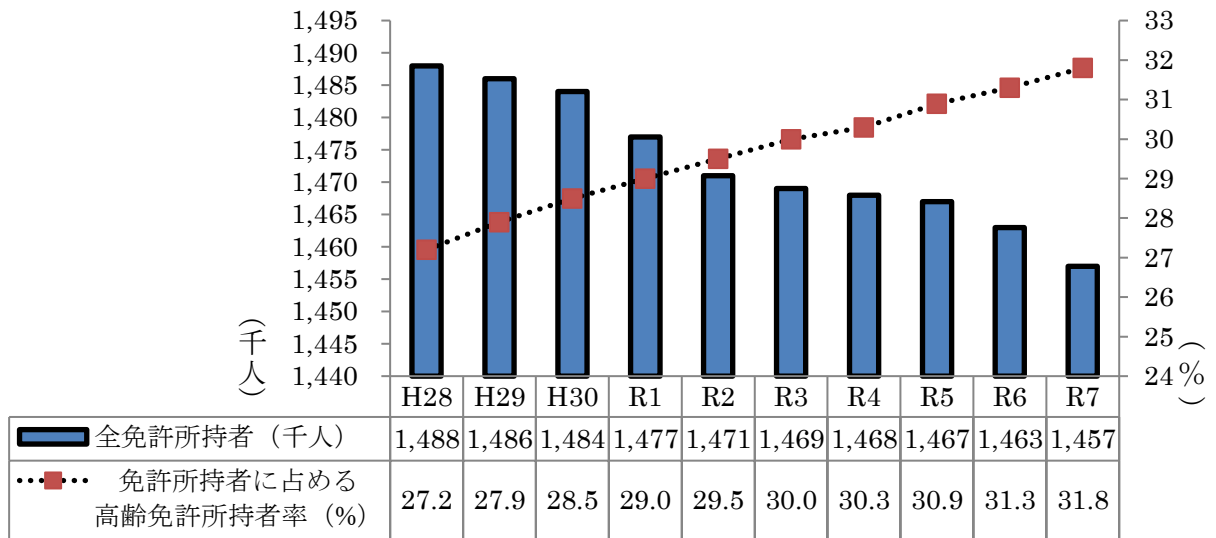
※各年10月現在の人数

※県警統計資料から作成

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26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7年には約31.8%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。

高齢運転免許所持者の推移

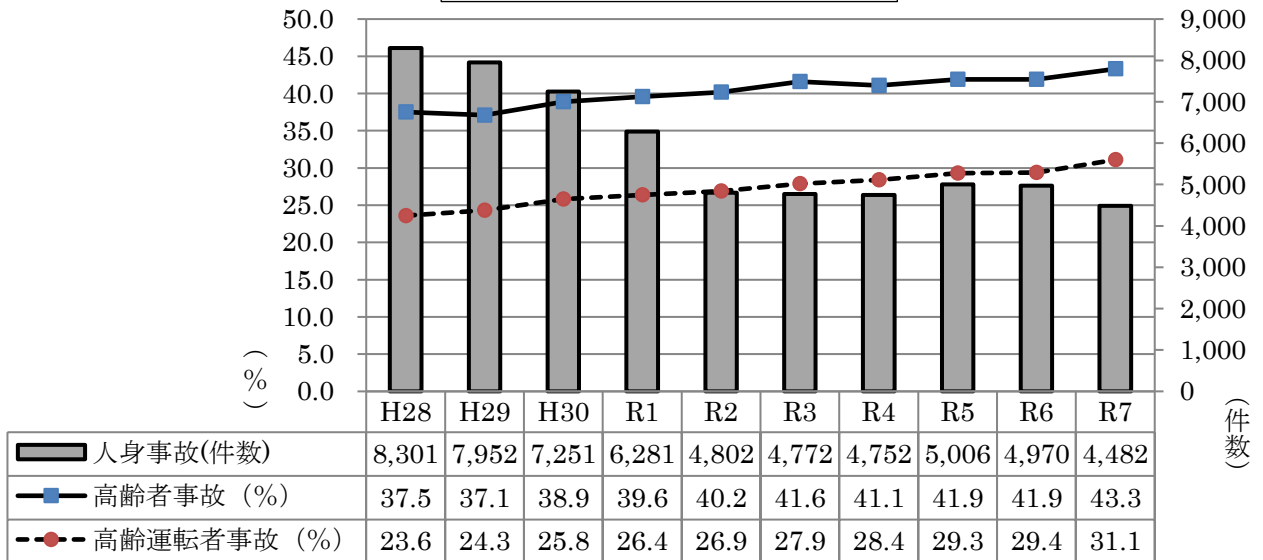


※県警統計資料から作成

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。

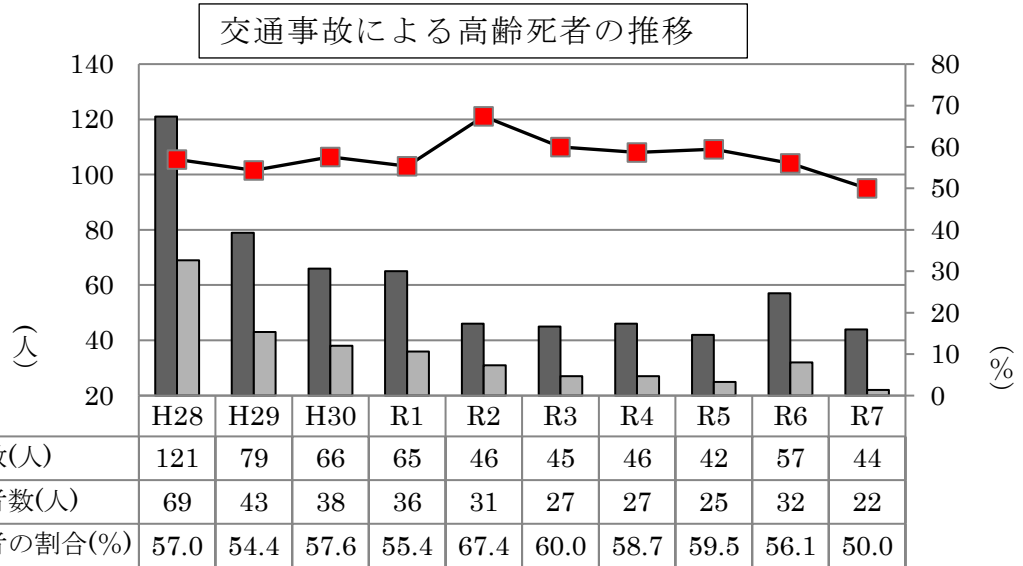
高齢者交通事故の発生推移



※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、全交通事故に占める高齢死者の割合は近年10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。



※県警統計資料から作成

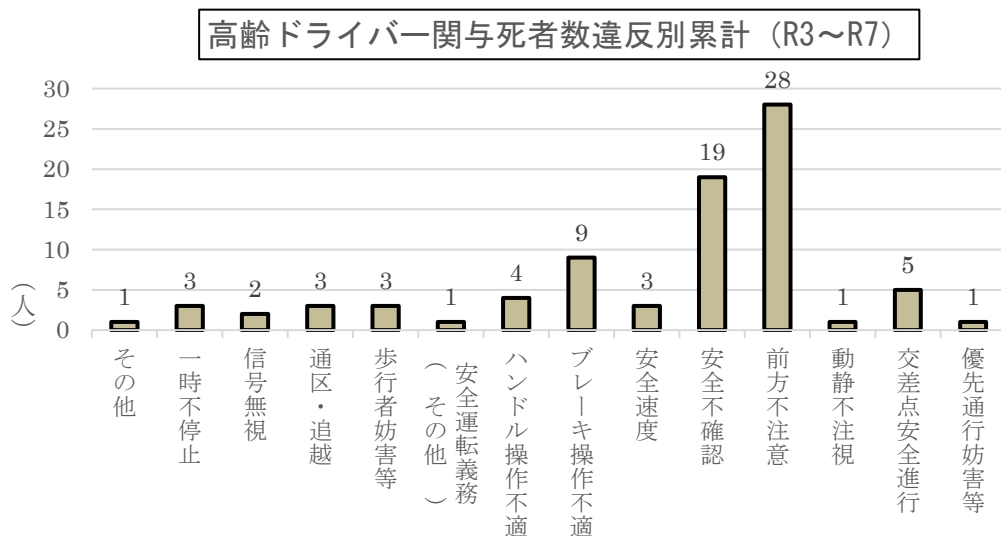
エ 高齢者事故の特徴

(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、多くは500m以下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。

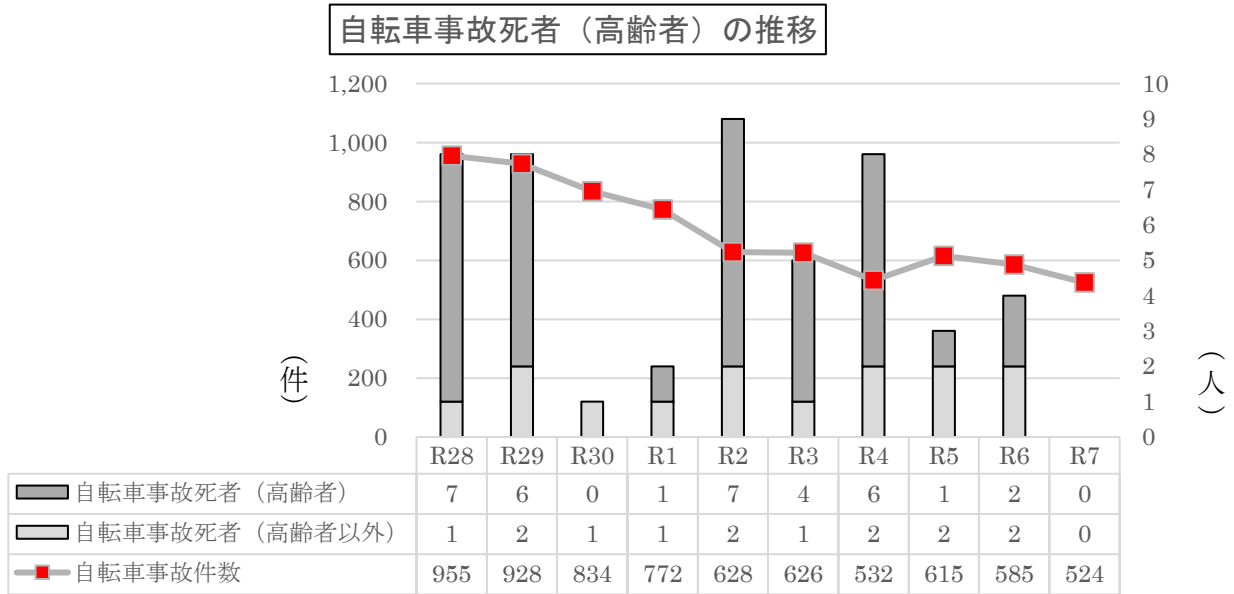


※県警統計資料から作成

(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、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。

自転車事故の死者数が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6年については、4人中2人が高齢者で50%を占めています。

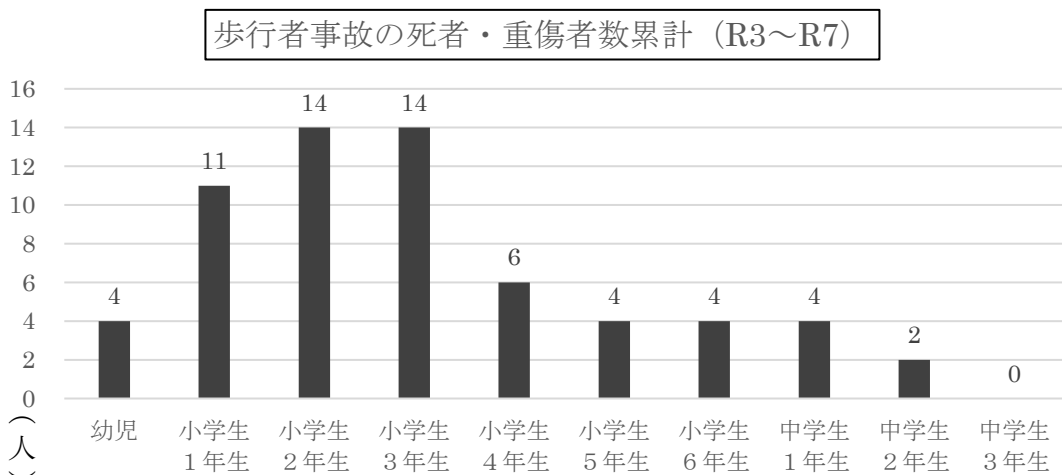


※県統計資料から作成

(2) こども事故の推移

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。死者については、令和元年、令和3年、令和4年及び令和7年にこどもの死者がゼロだった他は、毎年数名の尊いこども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、歩行中の状態別の死者・重傷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、次いで小学校1年生が歩行中に事故に遭っています。



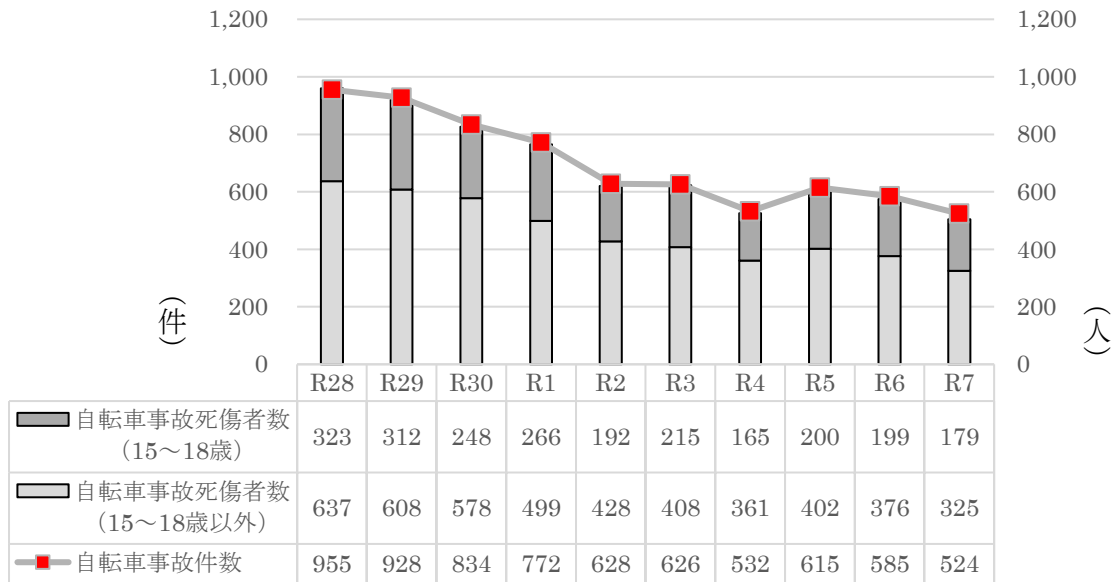
※県警統計資料から作成

(3) 自転車事故の推移

自転車事故の発生件数、死傷者数は、年々減少傾向にあります。

自転車事故の死傷者を年代別で見ると、15歳～18歳の高校生の世代が占める割合が高く、過去5年（R3～R7）の死傷者の累積で15歳～18歳は、33.9%を占めています。

自転車事故発生件数、死傷者数（15～18歳の割合）

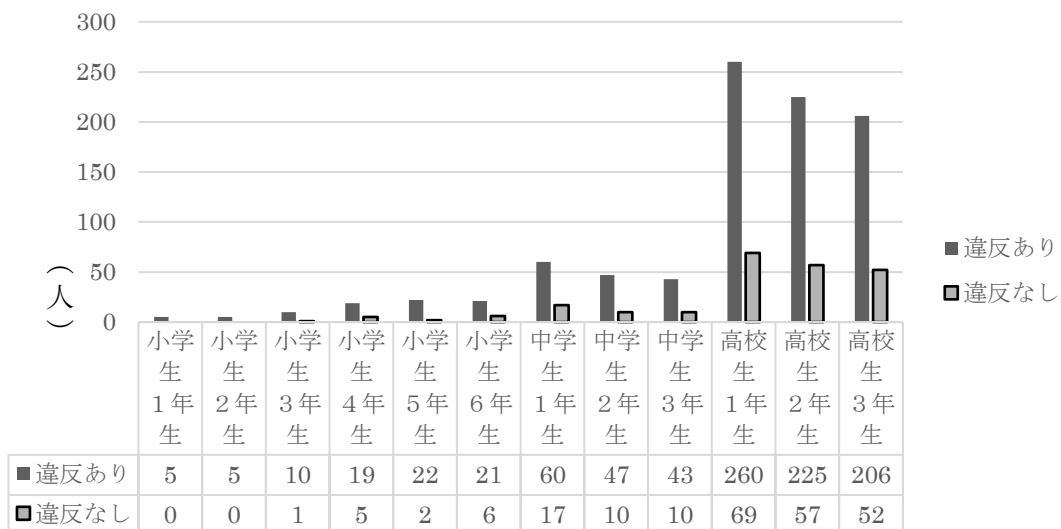


※県警統計資料から作成

過去5年（R3～R7）における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く、高校生が多くなっています。特に高校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。

学年別・違反の有無別自転車事故死傷者数累計（R3～R7）



※県警統計資料から作成

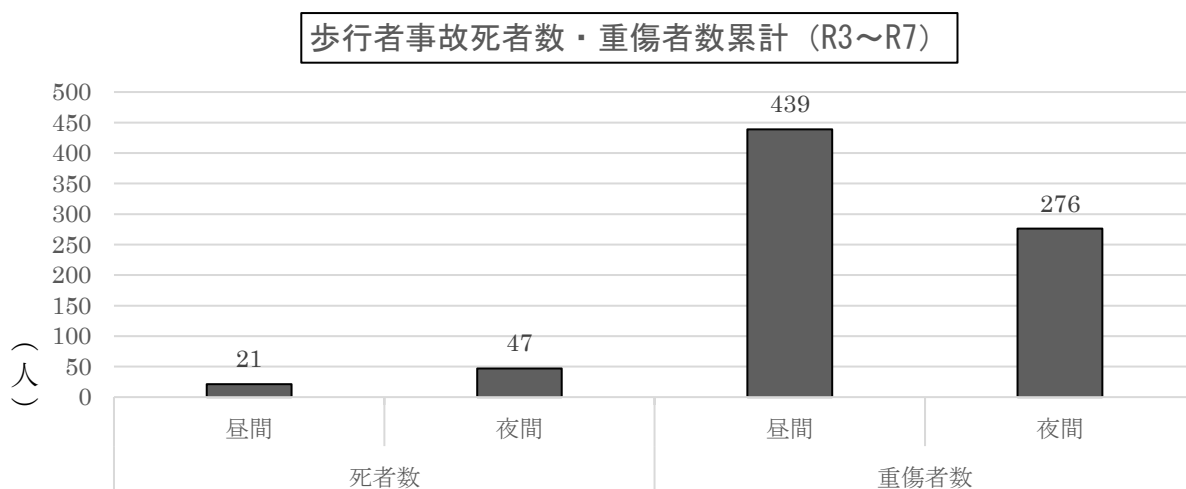
(4) 歩行者事故の推移

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。

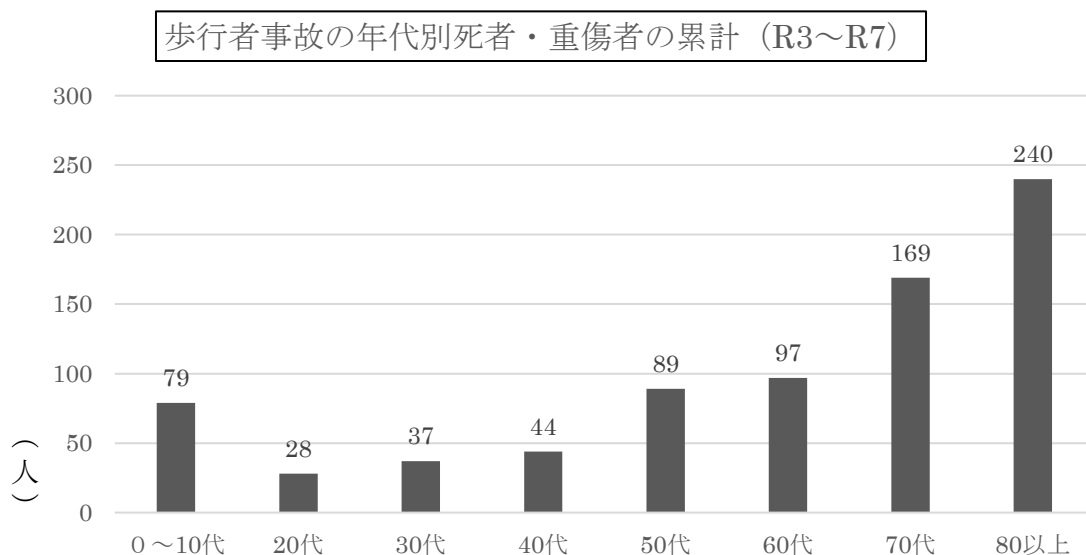
イ 歩行者事故の特徴

歩行者事故の死者数・重傷者数の昼夜別の累計（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。



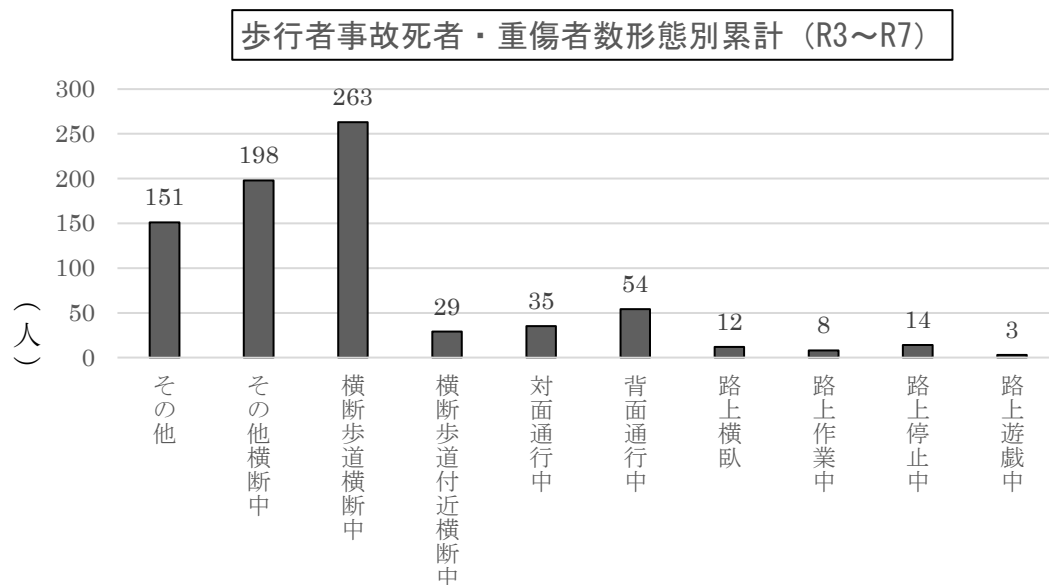
※県警統計資料から作成

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代からの増加が顕著である他、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。



※県警統計資料から作成

歩行者事故の死者・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ているのが大きな特徴です。



※県警統計資料から作成

4 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の発生状況については正確には見極め難いところです。

先進技術を搭載した自動車の普及のほか、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ることで、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ます。

第2章 第12次長野県交通安全計画における目標

**令和12年までに年間の交通事故死者数を42人以下、
重傷者数を455人以下とします。**

※ 死者数・重傷者数 497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12年までに

年間の交通事故死者数42人以下、重傷者数455人以下
とすることを目標とします。

交通事故のない社会を実現することが究極の目標ですが、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。

【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年度	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年度	平成9年までに死者数200人以下 平成12年までに死者数180人以	死者数:196人(平成12年)
第7次	平成13年度 ～17年度	死者数180人以下	死者数:152人(平成17年)
第8次	平成18年度 ～22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 ～27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:11,023人 (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11次	令和3年度 ～7年度	死者数45人以下 重傷者500人以下	死者数:44人 重傷者:522人(令和7年)

第2部 道路交通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7年中の交通事故死者数は44人と、現行の交通事故統計となった昭和23年以降、令和5年の42人に次いで少なくなりました。

また、発生件数は昭和38年以降で最少となり、負傷者数は昭和39年以降で最少となりました。

この状況を鑑みると、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5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、自転車乗用中が多く、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 被害者等支援の充実と推進
- 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) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

- 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5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、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や自転車通行空間の整備や生活道路の対策、高齢者の特性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。
- 高齢運転者への対策として、普通自動車に対応する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある75歳以上の者に対する運転技能検査が導入されており、引き続き、運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習を適切に実施していきます。

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

(2) こどもの安全確保のための環境整備

- こどもの交通事故死者数は減少してきてはいますが、次代を担うこどもの安全を確保する観点から、未就学児やこども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、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進して、こどもが移動しやすい環境の整備を図っていきます。
- また、こども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、地域でこどもを見守っていく取組を充実させていきます。
- このほか、自動車乗車中のこどもの安全を確保するため、チャイルドシートの適切な使用の定着化を図っていきます。

(3) 歩行者の安全確保のための意識変容

- 令和7年の交通事故死者数に占める歩行者の割合は2割弱を占めています。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約4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、高齢者やこども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こども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。
- また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、自動車、自転車、特定小型原動機付自転車の運転者には横断歩道に関するルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の歩行者保護意識の徹底を図っていきます。
- 歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことに加え、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、安全を確保してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進します。

(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

- 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ほか、自転車乗車中の死傷者の約8割には自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる状況にあります。
- 官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取り締まりを推進します。
- また、全ての年齢層にヘルメットの着用を促すとともに、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。
- 駆動補助機付自転車の交通事故の防止を図るため、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進します。
- 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を推進します。
- 自動車の運転者に対しても、自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図ります。

(5) 外国人の交通安全対策の推進

- 在留外国人や外国人旅行者は近年増加しており、過去5年で見ると外国人運転者による交通事故件数も増加傾向にあります。
外国人が自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化する必要があります。
- 母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する者等による交通安全教育や安全運転管理の強化等を推進していきます。
- また、外国人にとって分かりやすい英語を併記した規制標識の整備等を推進します。

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

- 特定小型原動機付自転車については、関係事業者と連携し、基本的なルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化します。
- ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務付けられていることに加え、ナンバープレートや方向指示器等が必要なことなどについて、関係機関・販売事業者等と連携して周知を図ります。
また、無免許運転等の悪質・危険な運転に対する交通取り締まりを強化します。
- このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めます。

(7) 生活道路における歩行者等の安全確保

- 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1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。
生活道路における歩行者等の安全確保のための取組を進め、「生活道路は人が優先」という意識の浸透することを目指します。
- 生活道路の安全対策については、ゾーン30の設定に加え、物理的デバイスを適切に組み合わせたゾーン30プラスの整備を推進します。
- また、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度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、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策を推進していきます。
- 生活道路における違法駐車については、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなるため、違法駐車取締り等を推進します。

- 生活道路における対策は、対策着手段階から住民の意見を反映していくことが重要であることから、地域住民を交えるなどして、対策を推進していきます。

(8) 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。

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

(9) 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、その時々々の状況を踏まえ取組を行います。

(10) 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、少子高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、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。