

「第12次広島県交通安全計画」の骨子案について

1 要旨・目的

本県を含む関係地方行政機関等で構成する広島県交通安全対策会議※において策定した「第11次広島県交通安全計画」（計画期間：令和3年度～令和7年度（令和8年10月まで延長））（以下「第11次計画」という。）の計画期間が令和8年10月末で終期を迎えることから、令和8年3月に策定された国の「第12次交通安全基本計画（以下、「国の基本計画」という。）を踏まえ、県域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の大綱を定める「第12次広島県交通安全計画」を策定することとし、骨子案を次のとおりとする。

※広島県交通安全対策会議（法第16条で設置）の概要

- 1 目的 陸上交通の安全の確保
- 2 構成機関（会長：県知事）（法第17条、広島県交通安全対策会議条例第3条）
関係地方行政機関、県、県警、県教委、市町、消防、JR、NEXCO西日本
- 3 役割（法第17条）
 - (1) 交通安全計画の作成及び計画の実施の推進
 - (2) 陸上交通の安全に関する総合的施策の企画の審議及び施策の実施の推進
 - (3) 陸上交通の安全に関する総合的施策の実施に関する県、関係指定地方行政機関及び関係市町相互間の連絡調整

2 現状・背景

○ 県では、昭和46年度に「第1次広島県交通安全計画」を策定して以降、社会情勢の変化等を踏まえながら、5年ごとに計画を改定し、「交通事故のない日本一安全で安心な広島県」の実現に向けて、様々な施策を総合的に推進している。

3 骨子案の概要

(1) 計画の位置づけ

- 交通安全対策基本法第25条第1項に基づく県計画
- 「安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン」の施策領域「治安・暮らしの安全」に係る分野別計画

(2) 計画期間

令和8年度～令和12年度（5年間）

(3) 策定に当たっての考え方

第11次計画の振り返りで見えた課題、社会情勢の変化、国の基本計画等を踏まえるとともに、県民や関係機関・団体の意見も把握し策定する。

(4) 骨子案の内容

別紙資料のとおり

(5) スケジュール

区 分	7 月	8 月	9 月	10 月
交通安全対策会議		●関係機関照会（素案）	●幹事会（計画案審議）	●対策会議（計画決定）
議会	●常任（骨子）	●常任（素案）	●集中審議（素案）	
県民		●→→→→→→→→●パブコメ		

「第 12 次広島県交通安全計画」骨子案

令和 8 年 7 月 17 日

環境県民局県民活動課

1 趣旨

本県を含む関係地方行政機関等で構成する広島県交通安全対策会議※において策定した第 11 次広島県交通安全計画の計画期間が令和 8 年 10 月末で終期を迎えることから、令和 8 年 3 月に策定された国の基本計画を踏まえ、県域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の大綱を定める第 12 次広島県交通安全計画を策定する。

※広島県交通安全対策会議（法第 16 条で設置）の概要

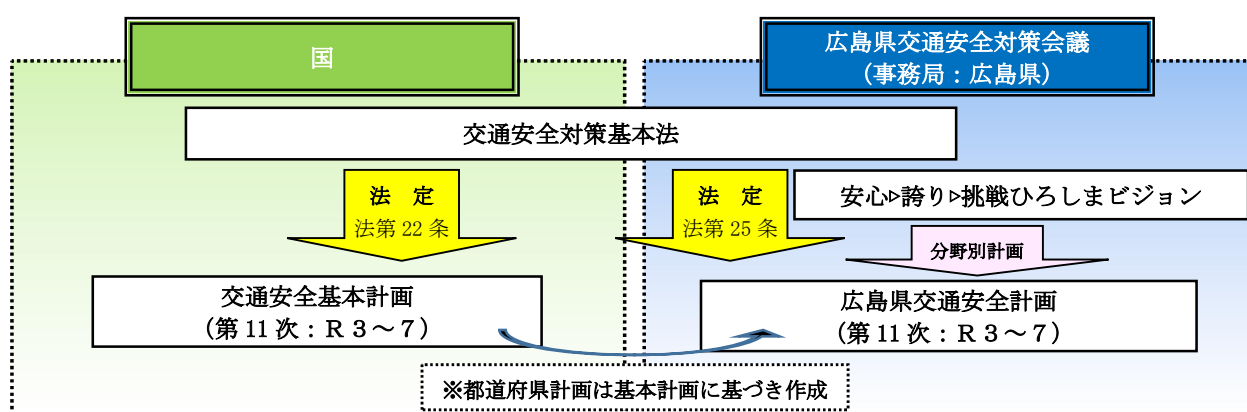
- 1 目的 陸上交通の安全の確保
- 2 構成機関（会長：県知事）（法第 17 条、広島県交通安全対策会議条例第 3 条）
関係地方行政機関、県、県警、県教委、市町、消防、J R、N E X C O 西日本
- 3 役割（法第 17 条）
 - (1) 交通安全計画の作成及び計画の実施の推進
 - (2) 陸上交通の安全に関する総合的施策の企画の審議及び施策の実施の推進
 - (3) 陸上交通の安全に関する総合的施策の実施に関する県、関係指定地方行政機関及び関係市町相互間の連絡調整

2 計画の位置づけ（法第 25 条第 1 項に基づく法定計画）

○ 交通安全対策基本法

（都道府県交通安全計画等）

第二十五条 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。



3 現行計画の振り返り

(1) 基本理念

国の交通安全基本計画に掲げる「基本理念」等を踏まえ、定めている。

～基本理念（抜粋）～

【交通事故のない社会を目指して】

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘定して、究極的には交通事故のない社会を目指す。

【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、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保し、「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

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であり、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通の関係者の連携によって、構築することを目指す。

(2) 施策体系

分野	目指す姿	対策の柱
1 道路交通の安全	道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的には、道路交通事故のない社会が実現されている。	(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
2 鉄道交通の安全	鉄道は多くの県民が利用する生活に欠くことのできない交通手段であり、県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送が実現されている。	(1) 鉄道交通環境の整備
		(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及
		(3) 鉄道の安全な運行の確保
		(4) 鉄道車両の安全性の確保
		(5) 救助・救急活動の充実
		(6) 被害者支援の推進
		(7) 鉄道事故等の原因究明と事故等防止
3 踏切道における交通の安全	踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会が実現されている。	(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及び円滑化等を図るための措置

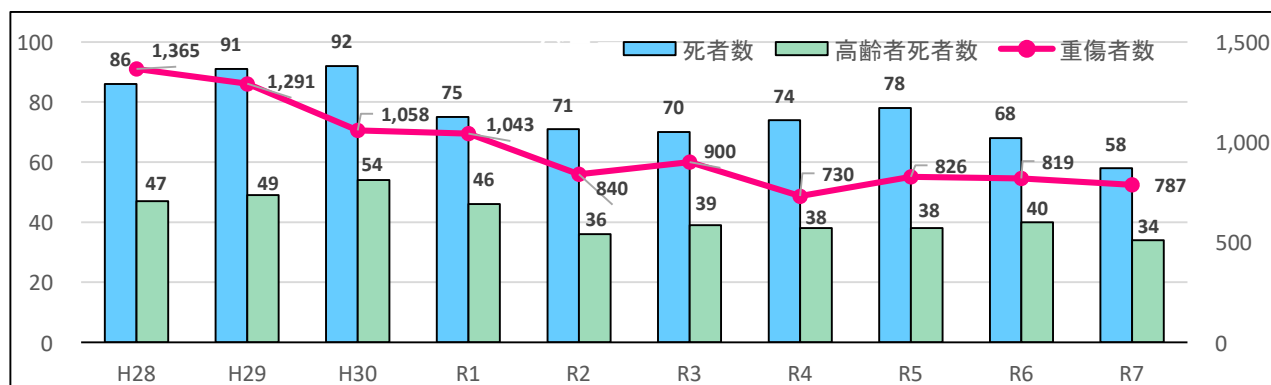
(3) 主な取組と成果指標の検証

ア 道路交通の安全

主な取組	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 ② 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ③ 高齢運転者による交通事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進 等を実施		
	指標	策定時数値 (R 2 年)	目標値 (R 7 年)
① 交通事故死者数		71 人	60 人以下
	うち高齢者	36 人	33 人以下
② 交通事故重傷者数		840 人	700 人以下
評価・課題		・歩道拡幅等の生活道路の整備や交通安全に関する普及啓発活動などの道路交通安全対策を推進した結果、交通事故死者数は減少傾向にあり、目標を達成することができた。 ・一方、高齢者死者数及び重傷者数については、いずれの目標も未達成となり、死者数のうち 65 歳以上が半数以上を占めている状況が続いている。【図 1】 ・幼児から高校生までを中心に成長段階に応じた交通安全教育を実施している一方、高齢者が安全教育を受ける機会は相対的に少ない。【図 2】 ・交通事故全体の発生件数が減少傾向にある中で、自転車事故件数の全体に占める割合は上昇傾向にある。【図 3】	

【図 1】 計画期間（令和 3～7 年）を含む直近 10 年間の交通事故状況

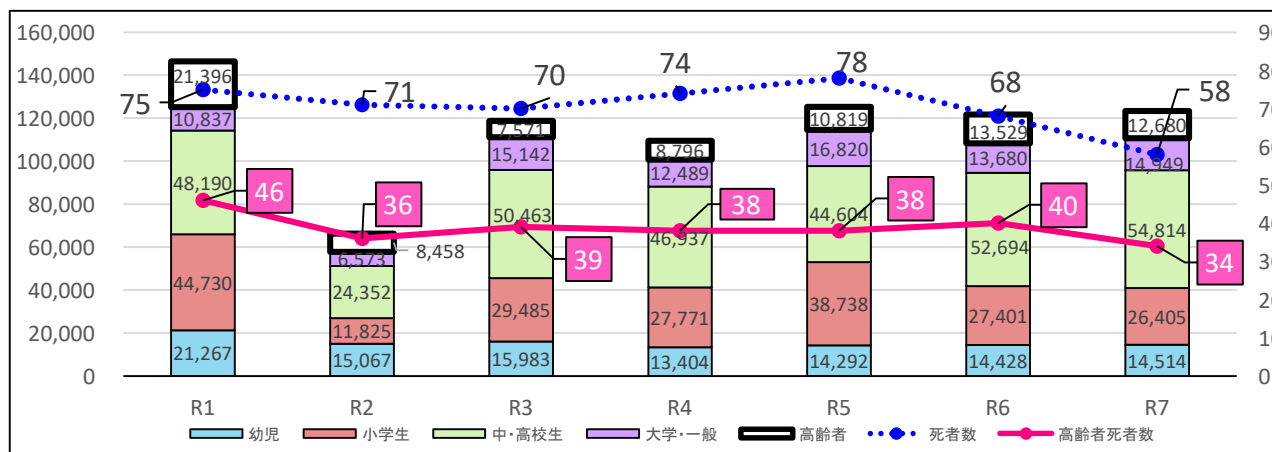
（単位：人）



（出典：警察本部交通事故統計資料）

【図 2】 令和元年から令和 7 年までの交通安全教室の参加人数と死者数

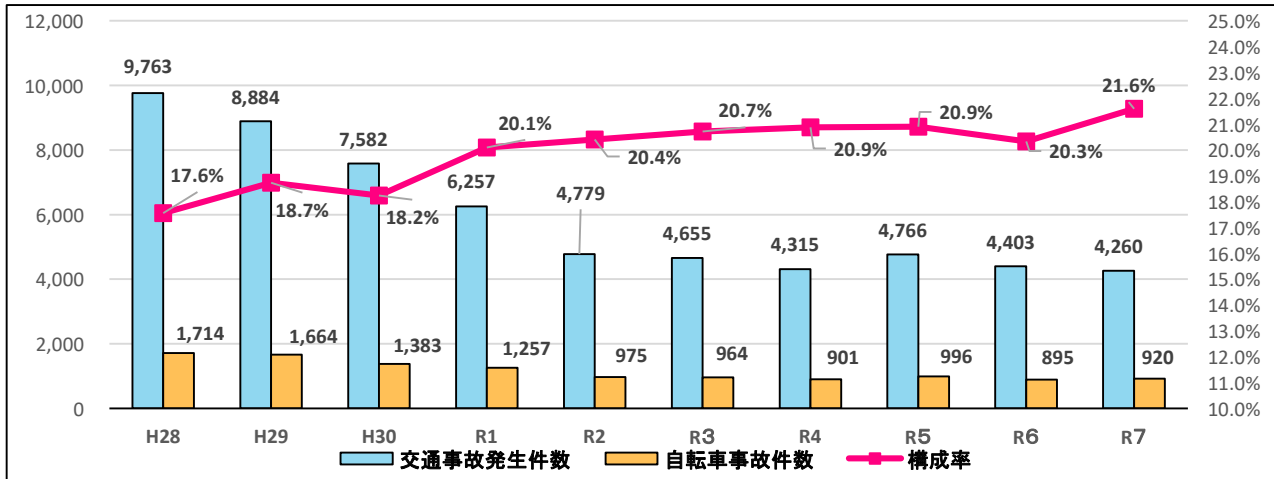
（単位：人）



（出展：警察本部交通事故統計資料）

【図3】 計画期間（令和3～7年）を含む直近10年間の交通事故全体に対する自転車事故件数及び構成率の推移

（単位：件、％）



（出典：警察本部交通事故統計資料）

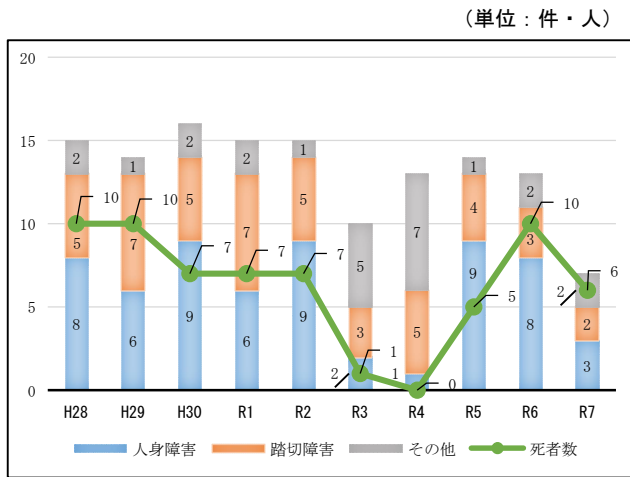
イ 鉄道交通の安全

主な取組	① 鉄道施設の安全性の向上や運転保安設備等の整備 ② 交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン等における広報活動 ③ 保安監査の実施や安全上のトラブル状況の共有・活用 ④ 消防機関、医療機関その他関係機関との連携・協力体制の強化 等を実施		
指 標	策定時数値 (R 2 年度)	目標値 (R 7 年度)	実績値 (R 7 年度)
乗客の死者数	0 人	継続	0 人【達成】
鉄道運転事故全体の死者数	7 人	減少	6 人【達成】
評価・課題	・車両の安全性の確保、鉄道事業者に対する保安監査、運転士の資質の保持などの鉄道交通安全対策を推進した結果、「乗客の死者数ゼロ」は達成することができた。 ・ホームや踏切での接触事故等の鉄道運転事故全体の死者数は、踏切事故防止の広報活動などにより目標を達成することができた。 ・人身障害事故（ホームでの接触事故等）と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約8割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止することが必要。【図4】		

ウ 踏切道における交通の安全

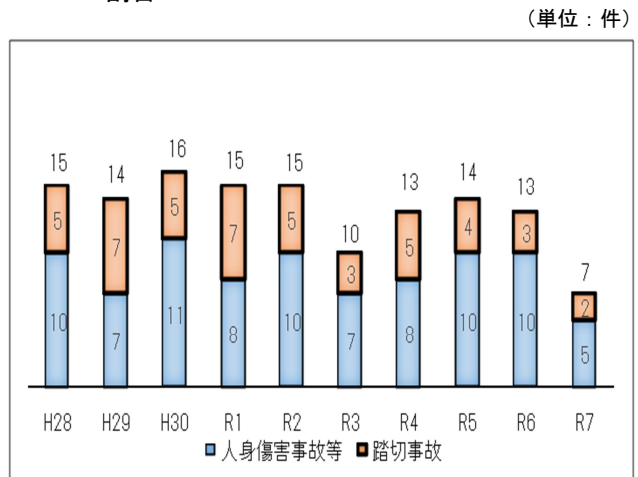
主な取組	① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進 ② 踏切保安施設の整備及び交通規制 ③ 踏切道の統廃合の促進 等を実施		
指 標	策定時数値 (R 2 年度)	目標値 (R 7 年度)	実績値 (R 7 年度)
踏切事故件数の令和2年度との比較	5 件	約1割削減	2 件【達成】
評価・課題	・踏切道の改良等の安全対策を推進したことにより、踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故）は目標達成した。 ・しかしながら、鉄道の運転事故件数の約3割を踏切事故が占めている状況であり、依然、改良するべき踏切道が残されている。【図5】		

【図4】鉄道運転事故全体の死傷者数



(出典：中国運輸局資料)

【図5】鉄道の運転事故全体に占める踏切事故等の割合



(出典：中国運輸局資料)

4 国の第12次交通安全基本計画

(1) 社会情勢の変化に伴い国が第12次交通安全基本計画において特に注視すべき事項

○ 人手不足への対応

交通に関する多岐にわたる分野・職種において人手不足への影響が見られる。

○ 増加する外国人運転者等への対応

在留及び訪日外国人数の今後のさらなる増加が予想される。

○ 先進技術導入への対応

衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の普及・進展や、交通機関の運転・運行・保守点検等における自動化の進展が見込まれる。

○ 高まる安全への要請と交通安全

自然災害の影響、インフラの老朽化、治安、感染症等、様々な安全への要請が高まる。

(2) 基本理念

○ 人命尊重の理念に基づき、交通事故被害者等の存在に思いを致し、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指す。

○ 「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。

○ 少子高齢化が進展する我が国において、世界各国のモデルとなりうるような、子供から高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会を構築する。

(3) 計画に掲げる目標

ア 道路交通の安全に関する目標

- ・令和12年までに24時間死者数を1,900人とし、世界一安全な道路交通を実現する。
- ・令和12年までに重傷者数を20,000人以下とする。

イ 鉄道交通の安全に関する目標

- ・列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指す。
- ・鉄道運転事故全体の死者数減少を目指す。

ウ 踏切道における交通の安全の目標

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

（４）各分野の安全対策及び取組の視点において見直しのあった主な点

- 道路交通の安全に関しては、高齢者や子供、自転車の安全確保のための環境整備が強化されるとともに、社会情勢を踏まえ、外国人や小型モビリティの法令遵守の徹底が新たに追加された。
- 踏切道における交通の安全に関しては、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の中に、新たにバリアフリー化の促進が追加された。

５ 次期計画の検討の方向性

次期計画の策定にあたっては、現行計画の振り返りで見えた課題、国の計画及び社会情勢の変化等を踏まえ、次のとおり検討を進める。

（１）高齢者、子供、障害者、外国人などに対する交通安全対策の推進【拡充】

- 交通事故死者数のうち 65 歳以上の高齢者が半数以上を占めている状況が続いていることから、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動等のほか、高齢運転者に対しては、引き続き、運転免許証の更新時における運転技能検査等を適切に実施するなどの対策を講じていく。
- 次代を担う子供の安全を確保する観点から、横断歩道の設置や適切な管理、歩道等の整備などの安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進していく。
- 年齢や障害の有無に関わりなく誰もが安全に移動できる環境を実現するため、駅、公共施設等の周辺を中心に公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、幅の広い歩道等を積極的に整備する。
- 在留及び訪日外国人が増加する中、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させ、交通安全への意識変容を図るための取組を強化する。

（２）自転車利用者の安全対策の強化【拡充】

- 自転車事故件数は、交通事故発生件数の約 2 割を占め、上昇傾向にあることから、関係機関等と連携し、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、交通反則通告制度の開始などを踏まえ、自転車の悪質・危険な違反に対し厳正な取締りを推進する。

（３）新たなモビリティ等への対策【拡充】

- 近年利用が増えている特定小型原動機付自転車等の新しい小型モビリティの安全対策として、基本的な交通ルールやヘルメット着用が効果的であることについて関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心に様々な機会を利用し、安全教育を強化する。

（４）先進技術の活用推進【拡充】

- 衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用は、交通事故抑止に貢献している現状から、引き続き、安全サポート車の普及啓発に取り組む。一方で、運転支援機能や自動運転には、それぞれ限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進する。

（５）踏切道における立体交差化、バリアフリー化の促進【拡充】

- 令和 6 年 1 月改定の「道路の移動円滑化に関するガイドライン」を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

6 第12次広島県交通安全計画の骨子について

(1) 基本理念

国の交通安全基本計画に掲げる「基本理念」等を踏まえて定める。(※下線部分：変更箇所)

～基本理念（抜粋）～

【交通事故のない社会を目指して】

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘定して、究極的には交通事故のない社会を目指す。

【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、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保し、「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。

【少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

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であり、また、子供から高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通の関係者の連携によって、構築することを引き続き目指す。

(2) 計画期間

令和8年度～令和12年度（5年間）

(3) 施策体系と具体的取組

ア 施策体系～一部変更あり (※下線部分：変更箇所)

引き続き、国の交通安全基本計画の重点課題に沿って取り組むこととする。

分 野	対策の柱
1 道路交通の安全	(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
2 鉄道交通の安全	(1) 鉄道交通環境の整備
	(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及
	(3) 鉄道の安全な運行の確保
	(4) 鉄道車両の安全性の確保
	(5) 救助・救急活動の充実
	(6) 被害者支援の推進
	(7) 鉄道事故等の原因究明と事故等防止
3 踏切道における交通の安全	(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、 <u>バリアフリー化の促進</u>
	(2) 踏切道の統廃合の促進
	(3) 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施
	(4) その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

イ 具体的取組 (※下線部分：新規・拡充)

項目	具体的取組
1 道路交通の安全	
(1) 道路交通環境の整備	・ <u>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【拡充】</u> ・ <u>※高齢者、子供、障害者などに対する交通安全対策の推進</u> ・ 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化 ・ 幹線道路における交通安全対策の推進 ・ 交通安全施設等の整備事業の推進 ・ 高齢者等の移動手段の確保・充実 ・ 歩行空間のユニバーサルデザイン化 ・ 無電柱化の推進 ・ 効果的な交通規制の推進 ・ 自転車利用環境の総合的整備 ・ ITSの活用 ・ 交通需要マネジメントの推進 ・ 災害に備えた道路交通環境の整備 ・ 総合的な駐車対策の推進 ・ 道路交通情報の充実 ・ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ・ 交通事故統計・分析の充実等
(2) 交通安全思想の普及徹底	・ 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ・ 効果的な交通安全教育の推進 ・ <u>交通安全に関する普及啓発活動の推進【拡充】</u> ・ <u>※自転車の安全利用の推進</u> ・ <u>※新しい小型モビリティの安全対策</u> ・ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 ・ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進
(3) 安全運転の確保	・ <u>運転者教育等の充実【拡充】</u> ・ <u>※外国人運転者対策の強化</u> ・ 運転免許制度の改善 ・ <u>自動運転等の安全な確保と支援【新規】</u> ・ 安全運転管理の推進 ・ 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進 ・ 交通労働災害の防止等 ・ 道路交通に関連する情報の充実
(4) 車両の安全性の確保	・ 車両の安全性に関する基準等の改善の推進 ・ <u>自動運転車の安全対策・活用の推進【拡充】</u> ・ <u>※先進技術の活用推進</u> ・ 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進 ・ 自動車の検査及び点検整備の充実 ・ リコール制度の充実・強化 ・ 自転車の安全性の確保
(5) 道路秩序の維持	・ 交通指導取締りの強化等 ・ 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 ・ 暴走族等対策の推進

	(6) 救助・救急活動の充実	・救助・救急体制の整備 ・救急医療体制の整備 ・救急関係機関の協力関係の確保等
	(7) 被害者等支援の充実と推進	・自動車損害賠償保障制度の充実等 ・損害賠償の請求についての援助等 ・交通事故被害者等支援の充実強化
	(8) 研究開発及び調査研究の充実	・道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進 ・道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化
2 鉄道交通の安全		
	(1) 鉄道交通環境の整備	・鉄道施設等の安全性の向上 ・運転保安設備等の整備
	(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及	・鉄道の安全に関する広報活動の推進
	(3) 鉄道の安全な運行の確保	・保安監査の実施 ・運転士の資質の保持 ・安全上のトラブル情報の共有・活用 ・気象情報等の充実 ・大規模な事故等が発生した場合の適切な対応 ・運輸安全マネジメント評価の実施 ・計画運休への取組
	(4) 鉄道車両の安全性の確保	・鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の見直し
	(5) 救助・救急活動の充実	・鉄道事業者と消防機関・医療機関等との連携強化
	(6) 被害者支援の推進	・公共交通事故被害者支援室の充実
	(7) 鉄道事故等の原因究明と事故等防止	・調査技術の向上 ・科学的かつ客観的な調査の推進 ・解析手法の高度化
3 踏切道における交通の安全		
	(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、 <u>バリアフリー化の促進</u>	・<u>踏切道の立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策の促進【拡充】</u> ・<u>※バリアフリー化の促進</u>
	(2) 踏切道の統廃合の促進	・第3、4種踏切道等の統廃合
	(3) 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施	・踏切遮断機をはじめとする踏切保安設備の着実な整備 ・道路の交通量、踏切道の幅員の状況等を勘案した通行止めや一方通行等の交通規制の実施
	(4) その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	・「踏切安全通行カルテ」を作成・公表 ・踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締り