環境県民局 資　　料	Ｎｏ.10

令和８年 11 月 19 日
課　名　環境県民局県民活動課
担当者　課長　佐伯
内　線　2739

「第 12 次広島県交通安全計画」の策定について

１　要旨・目的

県域における陸上交通の安全に関する総合的な施策を計画的に推進するため、「第 12 次広島県交通安全計画」を策定した。

２　現状・背景

第 11 次広島県交通安全計画の振返りで見えた課題、社会情勢の変化、国の第 12 次交通安全基本計画の方向性、県議会や県民（パブリックコメント）等の意見を踏まえてとりまとめ、「広島県交通安全対策会議」における審議・決定を受け策定した。

３　計画の概要

(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（2026）年度～令和 12（2030）年度（５年間）

(3)　施策体系

項目	小項目
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

項目	小項目
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、バリアフリー化の促進
	（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

(4)　策定後のマネジメント

・施策の推進に当たっては、広島県交通安全対策会議を構成する機関・団体と連携を図る。
・第 12 次広島県交通安全計画に基づき、前年度の実施状況も踏まえて、毎年度、広島県交通安全対策会議において、各年度の「広島県交通安全実施計画」を策定する。
・５年度ごとに、国の交通安全基本計画が更新されることに合わせて、計画期間の実施状況をとりまとめ、次期計画に反映させる。

4　その他（関連情報等）

https://www.pref.hiroshima.lg.jp/site/kotsu/dai12jihiroshimakenkoutsuuanzenkeikaku.html
（広島県ホームページ：「第 12 次広島県交通安全計画」）

第 12 次
広島県交通安全計画

〔令和８(2026)～12(2030)年度〕

令和８(2026)年 10 月

広 島 県 交 通 安 全 対 策 会 議

はじめに

「交通事故のない日本一安全で安心な広島県」の実現を目指して

交通事故を根絶し、安全で安心な広島県を実現することは、県民の切なる願いです。

本県では、昭和 46（1971）年以降 11 次にわたり、県内において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めた「広島県交通安全計画」を策定してきました。

「第 11 次広島県交通安全計画」（令和３（2021）～令和７（2025）年度）においては、本県独自に高齢者死者数の減少に向けた目標を設定するなど、交通弱者の安全対策や、地域の交通実態に即した道路交通安全対策を積極的に推進した結果、交通事故死者数は、令和７（2025）年には、年間 58 人となり、「年間 60 人以下とする」という計画目標を達成することができました。

一方で、高齢者死者数については、令和７（2025）年には年間 34 人、重傷者数については、令和７（2025）年には年間 787 人となり、高齢者死者数は「年間 33 人以下とする」、重傷者数は「年間 700 人以下とする」という計画目標を達成することはできませんでした。

また、交通事故による死者数に占める高齢者の割合は増加傾向にあり、半数を超える状況が続いています。

この度策定した「第 12 次広島県交通安全計画」（令和８（2026）～12（2030）年度）においては、引き続き、高齢者や子供などの交通弱者対策や、地域の交通実態に即した効果的な道路交通安全対策を重点的に推進するとともに、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、バリアフリー化の促進等による踏切道における交通安全対策などを推進することにより、「交通事故のない日本一安全で安心な広島県」の実現を目指してまいります。

令和８（2026）年 10 月

広島県交通安全対策会議

目　　次

第１部　計画の基本理念……１
　１　交通社会を構成する三要素……２
　２　これからの５年間（計画期間）において特に注視すべき事項……３
　３　横断的に重要な事項……４
第２部　道路交通の安全……６
　第１章　道路交通事故のない社会を目指して……７
　第２章　道路交通の安全についての目標……８
　　第１節　道路交通事故の現状と今後の見通し……８
　　１　道路交通事故の現状……８
　　２　道路交通事故の見通し……10
　　第２節　第12次交通安全基本計画における目標……10
　第３章　道路交通の安全についての対策……12
　　○　今後の道路交通安全対策を考える視点……12
　　＜重視すべき視点＞……13
　　(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……13
　　(2) 子供の安全確保のための環境整備……15
　　(3) 歩行者の安全確保のための意識変容……16
　　(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……17
　　(5) 外国人の交通安全対策の推進……19
　　(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……20
　　(7) 生活道路における歩行者等の安全確保……20
　　(8) 先進技術の活用推進……22
　　(9) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進……23
　　(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進……23
　第４章　講じようとする施策……24
　　第１節　道路交通環境の整備……24
　　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……24
　　(1) 生活道路における交通安全対策の推進……24
　　(2) 通学路等における交通安全の確保……26
　　(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備……27
　　２　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……28
　　３　幹線道路における交通安全対策の推進……28
　　(1) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進……29
　　(2) 事故危険箇所対策の推進……29
　　(3) 幹線道路における交通規制……29
　　(4) 重大事故の再発防止……30
　　(5) 適切に機能分担された道路網の整備……30

(6) 高速自動車国道等における交通事故防止対策の推進……31
(7) 道路の改築等による交通事故対策の推進……31
(8) 交通安全施設等の高度化……32
４　交通安全施設等の整備事業の推進……33
(1) 交通安全施設等の戦略的維持管理……33
(2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進……33
(3) 幹線道路対策の推進……34
(4) 交通円滑化対策の推進……34
(5) ＩＴＳの推進による安全で快適な道路交通環境の実現……34
(6) 道路交通環境整備への住民参加の促進……34
(7) 連絡会議等の活用……34
５　高齢者等の移動手段の確保・充実……35
６　歩行空間のユニバーサルデザイン化……35
７　無電柱化の推進……35
８　効果的な交通規制の推進……36
９　自転車利用環境の総合的整備……36
(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備……37
(2) 自転車等の駐車対策の推進……37
10　ＩＴＳの活用……38
(1) 道路交通情報通信システムの整備……38
(2) 新交通管理システムの推進……38
(3) 交通事故防止のための運転支援システムの推進……38
(4) ＥＴＣ2.0等デジタルデータの活用推進……39
(5) 道路運送事業に係る高度情報化の推進……39
11　交通需要マネジメントの推進……39
(1) 公共交通機関利用の促進……40
(2) 貨物自動車利用の効率化……40
12　災害に備えた道路交通環境の整備……41
(1) 災害に備えた道路の整備……41
(2) 災害に強い交通安全施設等の整備……41
(3) 災害発生時における交通規制……42
(4) 災害発生時における情報提供の充実……42
13　総合的な駐車対策の推進……42
(1) きめ細かな駐車規制の推進……43
(2) 違法駐車対策の推進……43
(3) 駐車場等の整備……43
(4) 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚……44
(5) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進……44
14　道路交通情報の充実……44

(1) 情報収集・提供態勢の充実……45
(2) ＩＴＳを活用した道路交通情報の高度化……45
(3) 分かりやすい道路交通環境の確保……45
15　交通安全に寄与する道路交通環境の整備……46
(1) 道路の使用及び占用の適正化等……46
(2) 休憩施設等の整備の推進……46
(3) 子供の遊び場等の確保……46
(4) 道路法に基づく通行の禁止又は制限……47
(5) 地域に応じた安全の確保……47
第２節　交通安全思想の普及徹底……47
１　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進……47
(1) 幼児に対する交通安全教育の推進……50
(2) 小学生に対する交通安全教育の推進……50
(3) 中学生に対する交通安全教育の推進……51
(4) 高校生に対する交通安全教育の推進……51
(5) 成人に対する交通安全教育の推進……52
(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進……53
(7) 障害者に対する交通安全教育の推進……54
(8) 外国人に対する交通安全教育等の推進……54
２　効果的な交通安全教育の推進……55
(1) 参加・体験・実践型の教育手法の活用……55
(2) 関係機関・団体相互の連携……56
(3) 受講者の特性等に応じた教育の内容及び方法の選択……56
(4) 交通安全教育の効果測定……56
(5) 社会情勢等に応じた交通安全教育の内容の見直し……56
３　交通安全に関する普及啓発活動の推進……56
(1) 交通安全運動の推進……56
(2) 歩行者の安全確保……57
(3) 自転車の安全利用の推進……58
(4) 自動車(二輪車を含む。)の安全運転の推進……60
(5) 新しい小型モビリティの安全対策……63
(6) その他の普及啓発活動の推進……64
４　交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進……65
(1) 主体的活動の促進……65
(2) その他の民間団体に対する働きかけの強化……66
(3) 官民一体による活動の促進……66
５　地域における交通安全活動への参加・協働の推進……66
第３節　安全運転の確保……67
１　運転者教育等の充実……67

(1) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実……67
(2) 運転者に対する再教育等の充実……67
(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……68
(4) 二輪車安全運転対策の推進……68
(5) 高齢運転者対策の充実……68
(6) 外国人運転者対策の強化……69
(7) 自動車安全運転センターの業務の充実……69
(8) 自動車運転代行業の指導育成等……69
(9) 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……69
(10) 悪質・危険な運転者の早期排除……70
(11) 安全運転相談の充実・強化……70
２　運転免許制度の改善……70
(1) 運転免許試験の改善……70
(2) 運転免許業務の改善……70
３　自動運転等の安全の確保と支援……71
(1) 特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等……71
(2) 遠隔操作型小型車の安全な運行の支援……71
４　安全運転管理の推進……72
５　事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進……73
(1) 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立……73
(2) 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶……74
(3) ＩＣＴ、先進安全自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進……75
(4) 少子超高齢社会における交通事故の防止対策……75
(5) 業態ごとの交通事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策……76
(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……76
(7) 運転者の健康起因事故防止対策の推進……76
(8) 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底……76
(9) 自動車運送事業安全性評価事業の促進等……77
(10) トラック・物流Ｇメンによる荷主等への是正指導の強化……77
６　交通労働災害の防止等……77
(1) 交通労働災害の防止……78
(2) 運転者の労働条件の適正化等……78
７　道路交通に関する情報の充実……78
(1) 危険物輸送に関する情報提供の充実等……78
(2) 気象情報等の充実……79
第４節　車両の安全性の確保……79
１　車両の安全性に関する基準等の改善の推進……79
(1) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等……80
(2) 近年の交通事故実態を踏まえた先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及の促進…80

(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・・・81
２　自動運転車の安全対策・活用の推進・・・

(7) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実……94
(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備……94
２　救急医療体制の整備……94
(1) 救急医療機関等の整備……95
(2) ドクターヘリ事業の推進……95
３　救急関係機関の協力関係の確保等……95
(1) 救急関係機関の協力関係の確保……96
(2) 新たな救急搬送支援システムの構築……96
(3) 災害派遣医療チーム等の運用体制の充実……96
第７節　被害者等支援の充実と推進……96
１　自動車損害賠償保障制度の充実等……96
(1) 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進……96
(2) 無保険（無共済）車両対策の徹底……96
(3) 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等……97
２　損害賠償の請求についての援助等……97
(1) 交通事故相談活動の推進……97
(2) 損害賠償請求の援助活動等の強化……97
３　交通事故被害者等支援の充実強化……98
(1) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実……98
(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進……98
(3) 公共交通事故被害者等への支援……99
(4) 交通事故被害者支援に関する情報発信……99
第８節　研究開発及び調査研究の充実……99
１　道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進……99
(1) 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進……99
(2) 交通事故分析の高度化及び成果の活用……100
(3) 交通事故の長期的予測の充実……100
(4) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化……100
第３部　鉄道交通の安全……101
第１章　鉄道事故のない社会を目指して……102
第１節　鉄道事故の状況等……102
１　鉄道事故の状況……102
２　近年の鉄道運転事故の特徴……102
第２節　第12次交通安全計画における目標……103
第２章　鉄道交通の安全についての対策……103
第１節　今後の鉄道交通安全対策を考える視点……103
第２節　講じようとする施策……103
１　鉄道交通環境の整備……103
(1) 鉄道施設等の安全性の向上……103

(2) 運転保安設備等の整備……104
２　鉄道交通の安全に関する知識の普及……104
３　鉄道の安全な運行の確保……104
(1) 保安監査の実施……105
(2) 運転士の資質の保持……105
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用……105
(4) 気象情報等の充実……105
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応……105
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施……106
(7) 計画運休への取組……106
４　鉄道車両の安全性の確保……106
５　救助・救急活動の充実……106
６　被害者支援の推進……107
７　鉄道事故等の原因究明と事故等防止……107
第４部　踏切道における交通の安全……108
第１章　踏切事故のない社会を目指して……109
第１節　踏切事故の状況等……109
１　踏切事故の状況……109
２　近年の踏切事故の特徴……109
第２節　第12次交通安全計画における目標……111
第２章　踏切道における交通の安全についての対策……111
第１節　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点……111
第２節　講じようとする施策……111
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、バリアフリー化の促進…111
２　踏切道の統廃合の促進……113
３　踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施……113
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……114

用語の解説……115

第１部　計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

本県は、かつてないスピードで人口減少と少子高齢化が進む状況にあり、このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、県民全ての願いである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極めて重要である。

しかしながら、今なお、交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

道路交通事故による死者数は、着実に減少し、令和７（2025）年には58人と、統計を取り始めた昭和23（1948）年以降、最も少ない人数となり、第11次計画の目標を達成することができた。鉄道交通の運転事故件数は、長期的には減少傾向にあるが、列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。

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・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことを今一度認識すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、新たな一歩を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

今日の社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠である。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する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。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く。

【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、高齢の歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止は、喫緊の課題である。一方、事業用自動車においては、少子高齢化の進展に伴う人手不足のため、運転者の担い手が減少し、移動手段が減少していく課題に向き合う必要がある。

また、鉄道交通でも運転士等の人手不足が深刻である。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が課題となっている。

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らない。

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していく。

１　交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを県民の理解と協力の下、強力に推進する。

なお、これらの施策を推進する際には、少子高齢化の進展や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるものとする。

（１）　人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図るとともに、不断の制度の見直しを行う。また、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。

交通社会に参加する県民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。交通事故被害者等の声を県民が直接聞く機会を増やすことも安全意識の向上のためには有効である。

さらに、県民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与することができる仕組みづくりが必要であり、県や市町においても、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。

このようなことから、県交通安全計画の作成に当たっては、国の交通安全基本計画を踏まえつつも、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、交通安全関係団体や地域住民の意向を十分反映させる必要がある。

（２）　交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものという前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によって、その構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実

させるものとする。

（３） 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実とともに、これら関係施設の老朽化対策等を図るものとする。特に交通安全施設等の老朽化対策は、社会のインフラ対策として、計画的な推進が必要である。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図ること等により、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道や自転車通行空間の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

２　これからの５年間（計画期間）において特に注視すべき事項

（１） 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化、外国人材の活用等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底するなどの取組が必要である。

また、人手不足に対応する上で自動運転技術やＭａａＳ※等による交通サービスの高度化やＥＢＰＭ※等のデータ活用、サービス・業務改革等のベスト・プラクティス創出と標準化及び横展開を進める地域交通ＤＸの推進は効果的であることから、移動の利便性向上のため、これらの先進技術を積極的に導入していくことが重要である。

（２） 増加する外国人運転者等への対応

我が国経済の維持・発展のために外国人材の受入れが進み、また、観光立国を推進する中、在留外国人数及び訪日外国人数は過去最高を記録しており、今後も更なる増加が予想されている。

そうした状況で、今後、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じることが重要である。特に、道路交通の分野では、訪日外国人や外国籍の日本の運転免許保有者の増加を背景に、外国人運転者による交通事故件数が近年増加している。

また、自動車運送業分野等が特定技能制度の対象となるなど、今後、外国人運転者の更なる増加が予想されるほか、外国人の歩行者や自転車等利用者も必然的な増加が見込まれる。

このため、関係府省庁、地方公共団体、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー事業者、シェアリング事業者といった関係者それぞれが交通安全教育の必要性を認識し、一体となって取り組み、様々な場面で交通安全教育や日本の交通ルール・マナーの周知、理解促進を図り、交通事故のリスクを低減させる取組が必要である。

（３） 先進技術導入への対応

道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進安全技術が普及・進展し、交通事故の減少への貢献がみられる。また、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラーの防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めるとともに、性能を過信・誤解することなく、正しく理解し、利用するよう広報啓発等を進めることが重要である。

このほか、新たなモビリティについても、安全性の観点からの議論を深めるとともに、安全な利用を徹底するためのルールの周知や先進技術の活用といった取組が必要である。

（４） 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中、確実に交通安全を図るために、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

３ 横断的に重要な事項

（１） 先進技術の積極的活用

今後も全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先進技術や情報の普及活用を促進するとともに、各種データのオープン化、行政のＤＸ、人工知能の活用も含めた新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

加えて、ＩＣＴを積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図るものとする。

（２）　救助・救急活動及び被害者等支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、緊急通報システム等の交通事故発生時における緊急車両の迅速な現場急行を可能にするサービスの更なる普及を図るとともに、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）に基づき、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとする。

（３）　参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、国、県、市町、地域の関係民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、国、県及び市町が行う交通の安全に関する施策に、計画段階から県民が参加できる仕組みづくり、県民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

これら交通安全活動の重要な担い手となる関係民間団体は、人手不足や資金不足等も相まって十分に活動することが困難となっていることから、こうした団体の継続的な活動が確保されるように必要な支援を行うことで、交通安全活動を促進していく。

（４）　運輸安全マネジメント制度の充実・強化

県民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化する。

また、運輸安全マネジメント評価を通じて、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ることにより、運輸防災マネジメントの取組を強化する。

（５）　ＥＢＰＭの推進

交通安全に関わる施策の実施に当たっては、可能な限りＥＢＰＭ を推進するべく、諸対策の効果を客観的に分析した事後評価結果を蓄積し、それに基づく事前評価システムを対策立案に活用する必要がある。

ＥＢＰＭの取組を強化するため、具体的には、交通安全に関する研究開発や調査研究の充実等も含めて、その基盤となる各種データや統計の整備・改善に努め、多角的にデータや統計を収集し、各施策の効果を投入資源、アウトプット及びアウトカムの関係を把握した上で検証し、より効果的な施策を目指す。

第２部　道路交通の安全

●第１章　道路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、究極的には、交通事故のない社会を目指す。

●第２章　道路交通の安全についての目標

令和12（2030）年までに

① 交通事故死者数を年間55人以下（内高齢者を30人以下）

② 交通事故重傷者数を年間630人以下

●第３章　道路交通の安全についての対策

＜10の視点＞

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

② 子供の安全確保のための環境整備

③ 歩行者の安全確保のための意識変容

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

⑤ 外国人の交通安全対策の推進

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

⑦ 生活道路における歩行者等の安全確保

⑧ 先進技術の活用推進

⑨ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

⑩ 地域が一体となった交通安全対策の推進

●第４章　講じようとする施策

＜８つの柱＞

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 被害者等支等の充実と推進

⑧ 研究開発及び調査研究の充実

第１章　道路交通事故のない社会を目指して（基本的な考え方）

１　道路交通事故のない社会を目指して

我々は、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すべきである。

近年においては、小学生を始めとする子供が関係する交通事故や高齢者が当事者となる交通事故が後を絶たない。次世代を担う子供のかけがえのない命を守るとともに、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処するため、時代のニーズに応える交通安全の取組がより一層求められている。

今後も、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の実現に向けて、更に積極的な取組が必要である。

交通安全対策の推進に当たっては、内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究」（令和５年３月）によると、道路交通事故による経済的損失が少なくとも国全体で年間10兆5,540億円に達していることを念頭に置きつつ、交通社会に参加する全ての県民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながら、その連携を強化し、住民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加・協働していくことが有効である。

また、第12次交通安全計画期間中においても、交通事故発生状況等の各種データ分析を適切に行い、その結果に応じて、交通実態等に即した必要な施策を講じる。

２　歩行者の安全確保

特に、本県では、交通事故死者数全体に占める歩行者の割合が高く、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

３　地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところ、県、市町等それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であり、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市町や警察署の役割が極めて大きい。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

４　役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担をしながら、その連携を強化し、また、住民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

５　交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

第２章　道路交通の安全についての目標

第１節　道路交通事故の現状と今後の見通し

１　道路交通事故の現状

本県の交通事故による24時間死者数（事故発生後24時間以内の死者数）は、昭和45（1970）年には、519人を数えたが、昭和46（1971）年以降着実に減少に向かい、昭和55（1980）年には216人とピーク時の約半数にまで減少した。その後、一時、増加に転じたが、再び減少傾向にあり、第11次交通安全計画の最終年となる令和７(2025)年は58人と、統計を取り始めた昭和23（1948）年以降、最も少ない人数となり、第11次交通安全計画の目標値を達成することができた。（表１）

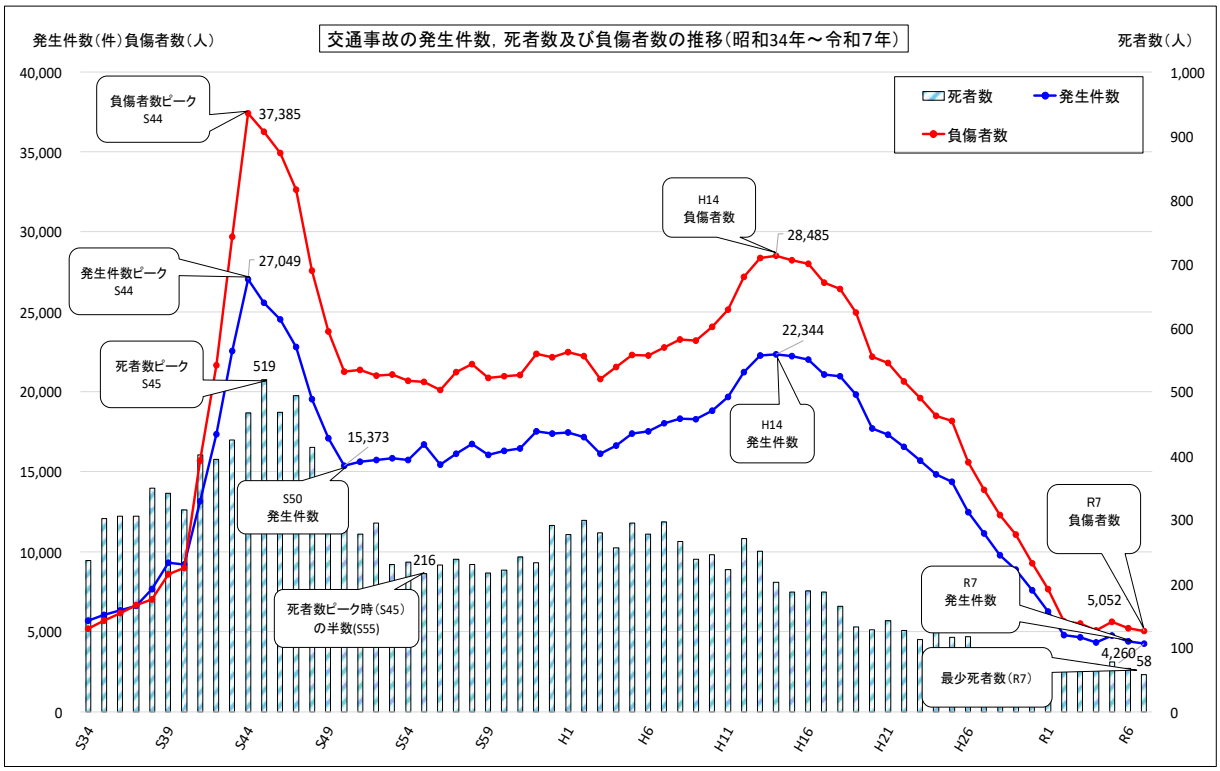
一方で、令和７（2025）年の高齢者死者数は34人となり、前年に比べ減少したものの、計画目標の達成には至らず、また重傷者数も787人となり、年間の重傷者数を700人以下とする目標達成には至らなかった。（表２）

なお、近年、負傷者数と交通事故発生件数については、平成14（2002）年をピークに減少傾向が続いており、令和７（2025）年中の負傷者数は5,052人、交通事故発生件数は4,260件と、現行の交通事故統計となった昭和23（1948）年以降で最少となっている。

年齢層別に、交通事故死者数割合の長期的推移をみると、第１次交通安全基本計画初年度の昭和46（1971）年には、全交通事故死者数に占める65歳以上の割合は18.2％であったのに対し、25年後の第６次交通安全基本計画初年度の平成８（1996）年には34.6％、第11次交通安全基本計画初年度の令和３（2021）には55.7％、令和7（2025）年は58.6％となっており、一層の少子高齢化に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合は大きくなっている。（表３）

さらに、いわゆる「団塊の世代」が 75 歳以上になっているため、今後も、75 歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。

（表１）



（広島県警察の統計により作成）

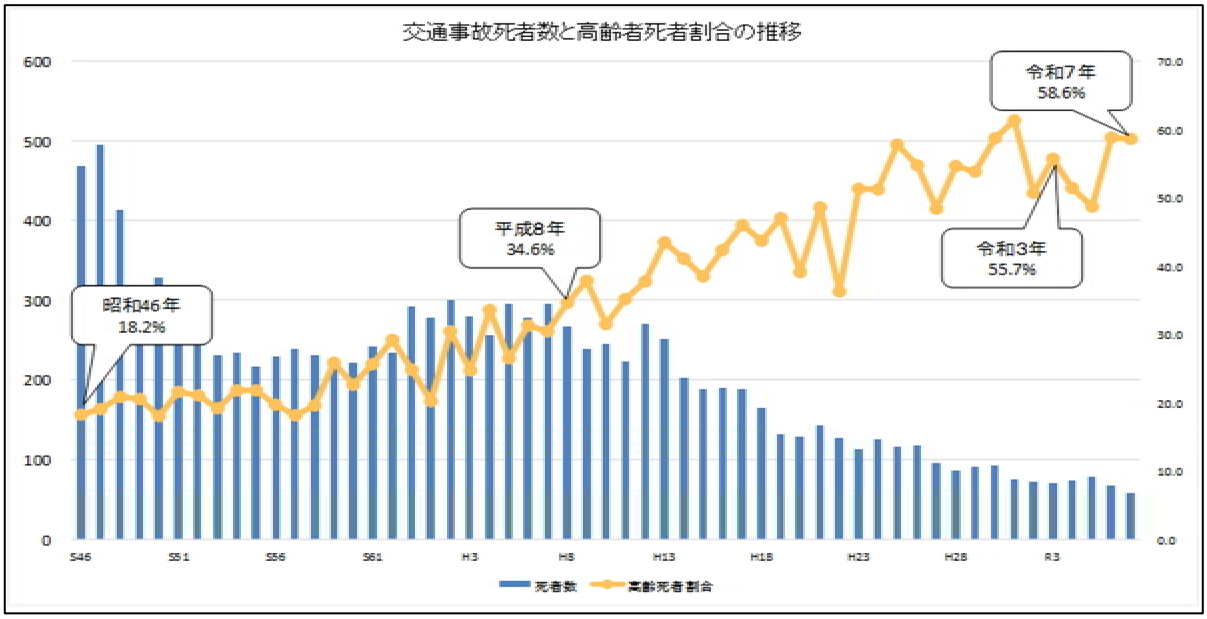
（表２）

第11次広島県交通安全計画期間中の推移

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	目標
死者数（人）	70	74	78	68	58	60
うち高齢者（人）	39	38	38	40	34	33
重傷者数（人）	900	730	826	819	787	700

（広島県警察の統計により作成）

（表３）



（広島県警察の統計により作成）

２　道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、社会経済情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれる。令和３（2021）年から７（2025）年にかけては、交通事故発生件数、交通事故死者数、高齢者死者数、重傷者数等は総じて減少傾向であったが、令和５（2023）年は、交通事故発生件数、交通事故死者数、重傷者数が増加した。この要因として、当該期間の新型コロナウイルス感染症の感染拡大や、５類感染症への移行による広範囲な影響等も想定される。また、令和７（2025）年の交通事故死者数は前年と比較して 10 人（14.7%）減少したが、この減少傾向が今後も継続するかは予断を許さない。したがって、引き続き推移を注視、分析し、変化に即応した施策立案、見直しを推進していく。

将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いが、内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」（令和７年３月）によれば、長期予測を実施したところ、令和 12（2030）年における交通事故死者数（24 時間以内）、重傷者数の予測値は、次のようになっている※。

指標	予測値
死者数（24 時間以内）	1,950～ 2,710 人
重　傷　者　数	18,940～27,190 人

※ それぞれの算出結果の最小値と最大値につき、一の位の数値を四捨五入したものを掲載している。

第２節　第12次交通安全計画における目標

○　令和12（2030）年までに

①　交通事故死者数を年間55人以下（内高齢者を30人以下）

②　交通事故重傷者数を年間630人以下

【考え方】

・　交通事故死者数

死者数をゼロに近づけることを目指し、国の第12次交通安全基本計画の目標が「令和12（2030）年までに1,900人以下」に設定された。

国の第11次交通安全基本計画の目標値（2,000人以下）と国の第12次交通安全基本計画の目標値の比率（95%）を踏まえた数値を目標とする。

・　高齢者死者数

本県の高齢者の人口 10 万人当たりの交通事故死者数は、全国より高い水準で推移し、全年齢層と比較すると約２倍であるため、引き続き、本県独自の指標として掲げる。

目標値は、本県における、過去５年の交通事故死者数と高齢者死者数の比率の平均が、55%であることから、これ以下の数値を目標とする。

・　重傷者数

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、国の第11次交通安全基本計画から目標に設定された。

国の第11次交通安全基本計画の目標値（22,000人以下）と国の第12次交通安全

基本計画の目標値の比率（90.9％≒90％）を踏まえた数値を目標とする。

（算出根拠）

1　交通事故死者数

第11次交通安全計画の目標値60人×95%＝57人≒55人

2　高齢者死者数

第12次交通安全計画の目標値55人×55%＝30.25人≒30人

3　重傷者数

第11次交通安全計画の目標値700人×90%＝630人

【国の目標・考え方】

（中央交通安全対策会議「交通安全基本計画」（令和８年３月）から抜粋）

・　国の交通安全基本計画における目標

①　令和 12（2030）年までに 24 時間死者数を 1,900 人（※）以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。（※この 1,900 人に令和２（2020）年から令和６（2024）年の間の 24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率の平均（1.22）を乗ずるとおおむね 2,300 人）

②　令和 12（2030）年までに重傷者数を 20,000 人以下にする。

・　考え方

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、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られることから、まずは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、本計画の計画期間である令和12（2030）年までには、以下のとおり目標設定することとする。

①　年間の24時間死者数を1,900人以下にすることを目指すものとする。

この年間の24時間死者数1,900人に、令和２（2020）年から６（2024）年の間の24時間死者数と30日以内死者数の比率の平均（1.22）を乗ずると、おおむね2,300人となる。年間の30日以内死者数が2,300人となると、人口10万人当たりの30 日以内死者数は1.91人となる。国際道路交通事故データベース（ＩＲＴＡＤ）がデータを公表している35か国中の人口10 万人当たりの30 日以内死者数をみるに、我が国は令和５（2023）年では2.62人と５番目に少ないが、この目標を達成した場合には、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、最も少ない国となる。

②　年間の重傷者数を20,000人以下にすることを目指すものとする。

本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少にもつながることから、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定するものである。

また、先進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、従来であれば交通死亡事故に至るような場合であっても、重傷にとどまる交通事故も少なくないことから、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、更に着目していくため、目標値とするものである。