第３章　道路交通の安全についての対策

○　今後の道路交通安全対策を考える視点

令和７(2025)年中の交通事故死者数は 58 人と、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た。交通事故発生件数及び負傷者数も２年連続で減少した。

65 歳以上の高齢者の人口 10 万人当たりの交通事故死者数は、年々減少傾向である一方で、令和７年は、全年齢層の人口 10 万人当たりの交通事故死者数の約２倍であり（表４）、道路交通事故死者数全体の 58.6％を占めるなど、いずれも引き続き高い水準となっている。

令和７(2025)年中の全死者数を状態別に見ると、自動車乗車中 20 人、歩行中 18 人、自転車 11 人の順に多く、事故類型別に見ると、車両単独 26 人、人対車両・横断以外９人、人対車両・横断中７人、車両相互・正面衝突６人の順に多くなっている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

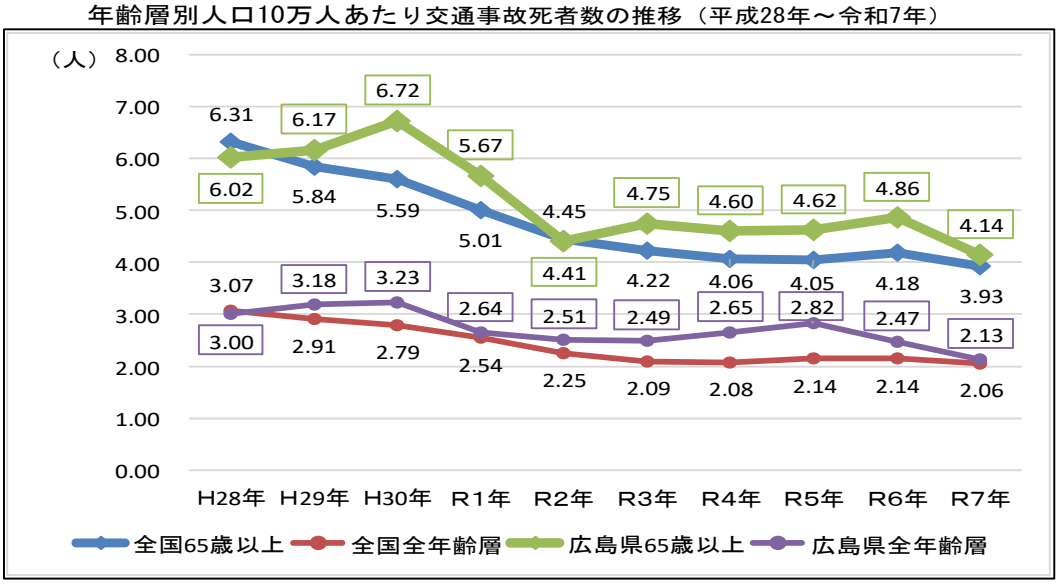
対策の実施に当たっては、可能な限りＥＢＰＭを推進し、効果を検証して、必要に応じて改善していく。

このような観点から、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といった８つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講じるべきである。

（表４）

年齢層別人口10万人あたり交通事故死者数の推移（平成28年～令和7年）



（警察庁及び広島県警察の統計により作成）

＜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

65 歳以上の高齢者における人口 10 万人当たりの交通事故死者数は、近年減少傾向が続いているものの、交通事故死者数に占める高齢者の割合は、５割を超え、依然として高いほか、路外逸脱及び工作物衝突による交通死亡事故の半数以上を高齢者が占めるなど、高齢運転者による交通死亡事故が相次いで発生しており、高齢者の交通安全対策は喫緊の課題である。

本県は交通事故死者数に占める歩行者の割合が高く、その約７割が高齢者となっている。高齢者の交通事故の特徴として、歩行者については、自動車と歩行中の高齢者との交通死亡事故のうち、その半数以上が高齢者の道路横断中に発生し（表５）、高齢者側に何らかの法令違反が認められる場合が多いこと、自転車利用者については、誤操作や安全不確認等の安全運転義務違反が多く認められること（表６）、自動車運転者については、特に 75 歳以上の高齢運転者による車両単独事故による死亡事故の割合が高い（表７）ことに加え、免許人口 10 万人当たりでは 75 歳未満の約３倍の発生件数となっている。

こうした状況も踏まえ、高齢者については、主として歩行者、自転車利用者等の対策とともに、自動車運転者の安全運転を支える対策を推進する。推進に当たっては、交通安全教育等を地域の交通情勢に応じ、実施することが重要である。

なお、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は、本計画の対象となる政策にとどまらないが、本計画の対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

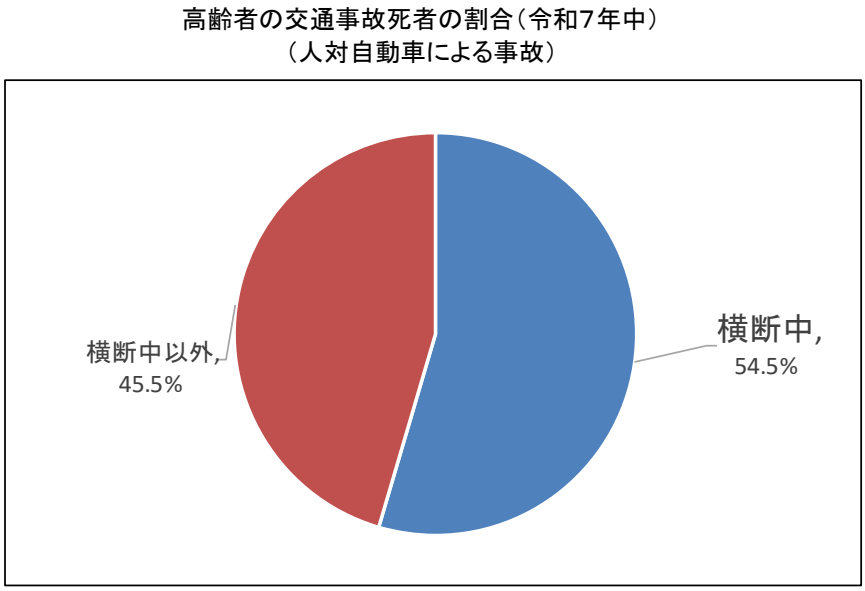
歩行者、自転車利用者については、歩道や自転車通行空間の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動等のほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況にかなった自動運転サービスの活用といった安全で安心な移動手段の確保等も重要になる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

高齢者の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。一方で、運転支援機能の過信・誤解による交通事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

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するとともに国の制度見直し等に基づき実施課題の見直し等、高齢運転者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていく必要がある。

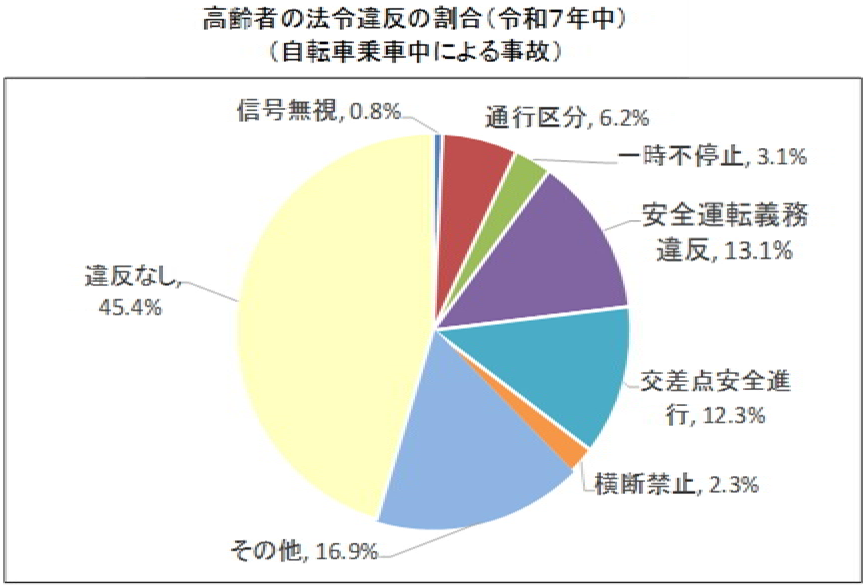
また、高速道路の逆走事案は約７割が 65 歳以上の高齢運転者によるものであり、逆走を防止するための道路環境の整備はもとより、逆走防止のための広報啓発や逆走等の認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為をした 75 歳以上の免許保有者に対する臨時認知機能検査を実施するなどの逆走対策を推進する必要がある。

（表５）



（広島県警察の統計により作成）

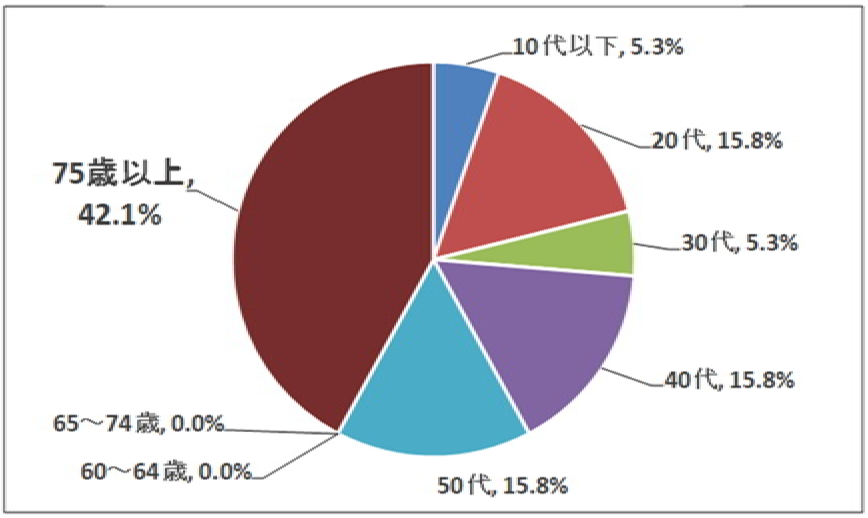
（表６）



（広島県警察の統計により作成）

（表７）

車両単独事故による死亡事故の割合（令和7年中）
（年齢層別）



（広島県警察の統計により作成）

（２）　子供の安全確保のための環境整備

我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。子供の交通事故死者・重傷者数は平成 30（2018）年以降減少傾向にあったが、令和６（2024）年から２年続けて増加している。（表８）

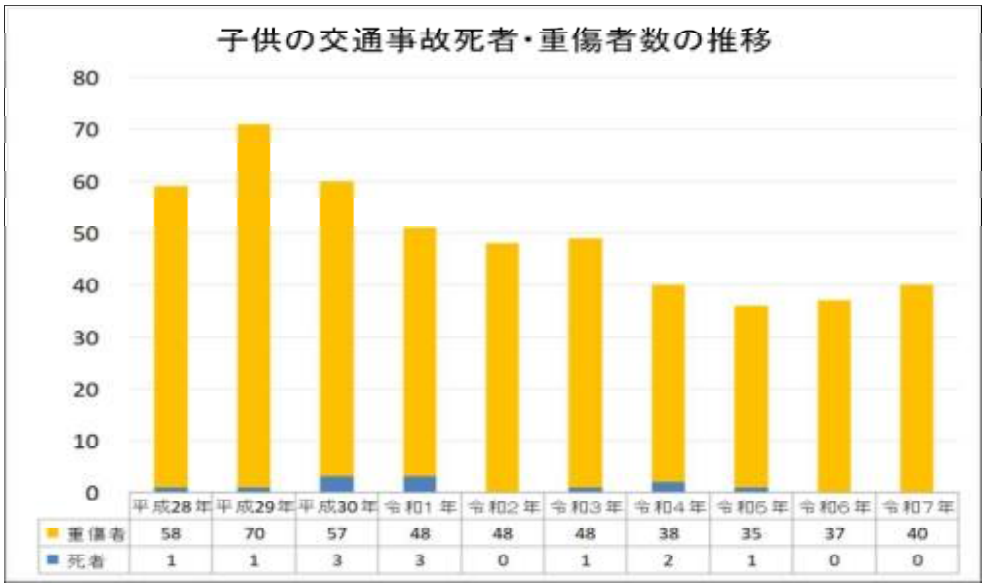
次世代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進するとともに、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じる。

また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子供を見守っていくための取組を充実させていく必要がある。

このほか、令和６（2024）年８月、チャイルドシートを使用せずにシートベルトを着用していた児童が死亡する交通事故が発生したことを受け、同年 10 月、関係府省庁や民間団体から構成される「シートベルト・チャイルドシート着用推進協議会」が開催され、チャイルドシートの使用について、６歳以上の児童でも身長等の体格に合わせて使用すべき旨を重点的に広報するよう申合せがなされたことを踏まえ、体格等の事情により６歳以上の児童がシートベルトを適切に着用できない場合にはチャイルドシートを使用することについて、子供の安全確保をより一層推進し、適切なチャイルドシートの使用を定着させる。

さらに、６歳以上の児童のチャイルドシートの使用状況等を踏まえつつ、制度的な検討を進める

（表８）



	平成28年	平成29年	平成30年	令和1年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
重傷者	58	70	57	48	48	48	38	35	37	40
死者	1	1	3	3	0	1	2	1	0	0

（広島県警察の統計により作成）

（３）　歩行者の安全確保のための意識変容

歩行中の交通事故死者数は、平成 30（2018）年以降減少傾向にあり、令和７（2025）年は 18 人と、第 11 次交通安全計画の初年度である令和３（2021）年の 31 人と比べ、４割以上減少した。（表９）

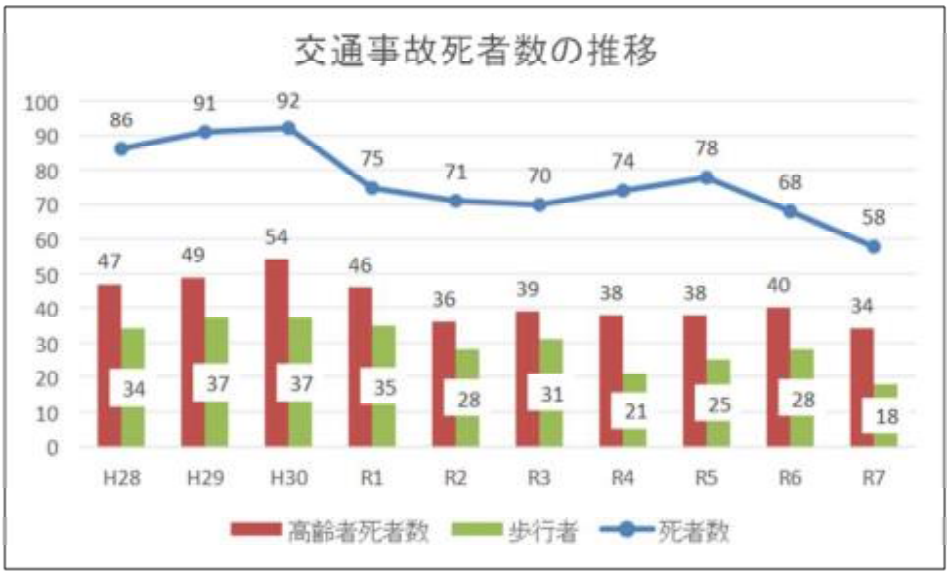
一方で、横断歩道において自動車が一時停止しないなど、自動車運転者の歩行者優先意識が十分に徹底されているとはいえない。特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高め、歩行者の安全を確保することが必要である。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において、歩車分離式信号の整備、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する。

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交通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る。

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性があることを含め、安全を確認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する。

（表９）



（広島県警察の統計により作成）

（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

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。（表 10）

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となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるほか、自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、自転車利用者が当事者となった交通死亡・重傷事故件数の半数以上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る。（表 11）

令和６（2024）年には道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）が改正され、同年 11 月から自転車の運転中の携帯電話使用等（以下「運転中の携帯電話使用等」を「ながらスマホ」という。）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和８（2026）年４月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなった。これを踏まえ、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、厳正な取締りを推進する。

また、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、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するほか、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策を推進する。

さらに、駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）の普及が進み、その交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間

の確保を積極的に進める必要がある。特に、都市部において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

また、自動車の運転者に対しても、令和８（2026）年４月から適用された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る。

あわせて、都市部の駅前や繁華街の歩道上等交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

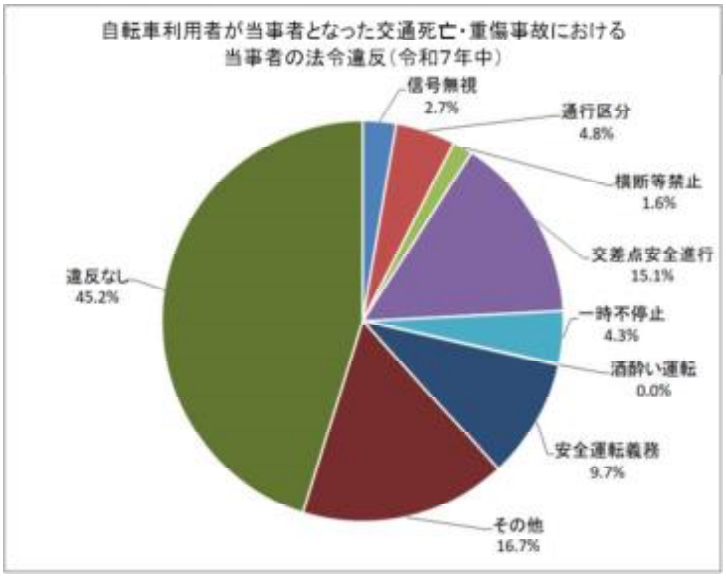
（表 10）

【自転車に係る交通事故の推移】



（広島県警察の統計により作成）

（表 11）



（広島県警察の統計により作成）

（５）　外国人の交通安全対策の推進

本県における在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加している。一方で、外国人運転者による交通事故件数は減少傾向にあったが、近年は増加傾向が見られる（表 12）ほか、外国人による無免許運転、飲酒運転、ひき逃げといった悪質な交通違反が伴う交通事故も発生している。さらに、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれる。

外国人が本県において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、交通安全への意識変容を図るための取組を強化する必要がある。

取組を強化するに当たっては、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使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、国、県、市町、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、レンタカー会社、シェアリング事業者といった関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要である。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進して、交通安全への意識変容を図り、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要がある。

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や案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起等を推進する。

さらに、外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図る。

（表12）



（広島県警察の統計により作成）

（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

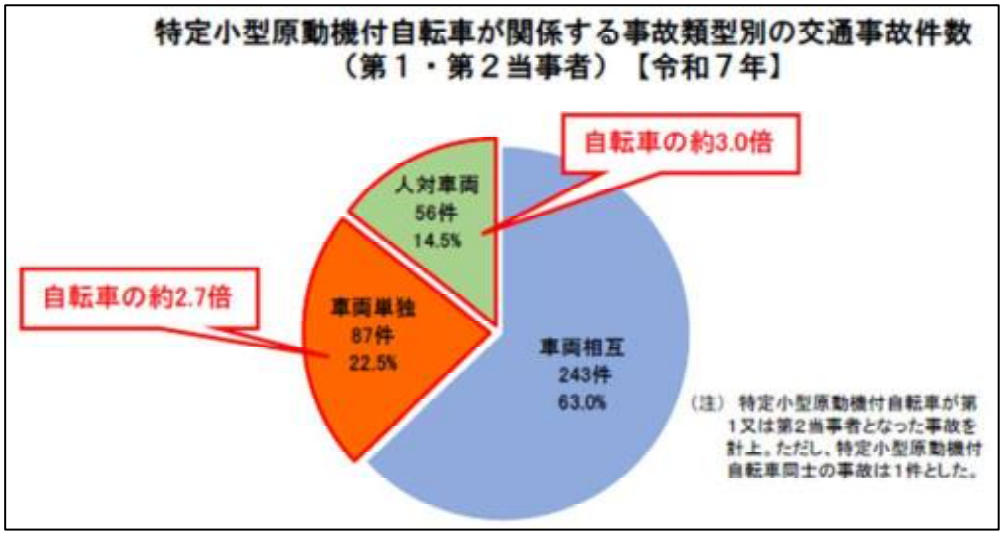
特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態（表 13）や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化する。また、その際には、事業者による新たな技術を活用した取組を促す。

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とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なこと等について、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する違法販売事業者対策を推進する。

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るとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進する。

さらに、遠隔操作型小型車の届出制度が道路交通法に新設され、自動配送ロボットによる荷物・飲食物等の配送が各地で行われており、関係機関や事業者と連携して安全対策を推進する。

（表13）



（出典：警察庁ホームページ）

（７）　生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路における子供や高齢者の交通事故死者数は近年下げ止まり傾向にあり（表 14）、交通事故減少のため、子供、高齢者、障害者を含む全ての歩行者、自転車等が安全で安心して通行できる環境を確保し、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」という意識を県民に

浸透することを目指す。

生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、歩道の整備やハンプ※の設置、無電柱化、歩車分離式信号の整備、必要な箇所に対する交通規制の実施、交通情報の提供、交通事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせて推進する。

特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン 30※」や、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプやスムーズ横断歩道※といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を一層強力に推進する。

また、引き続き、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、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、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等を推進していく必要がある。

生活道路における法定速度が 30 キロメートル毎時に令和８（2026）年９月から引き下げられたことから、関係機関が連携して広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

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など、地域住民の生活環境に大きな影響を及ぼすため、違法駐車の取締り等を推進する。

なお、これら生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階から一貫して住民の意見を反映していくことが重要であり、地域住民を交えた取組を進めるなど、対策の推進に当たっては留意が必要である。

（表14）



※道路幅員5.5メートル未満（交差点であれば、第１当事者の進入した車道の幅員をいう。）を生活道路として集計した。　（広島県警統計資料により作成）

（８）　先進技術の活用推進

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。今後も、安全運転サポート車（サポカー）の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる交通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更なる発展や普及、車車間通信、自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援等、先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

特に様々な社会課題の解決が期待される自動運転については、その導入を促進するため、ＡＩを含む技術開発の進展等を踏まえた、自動運転に係る安全基準の見直しや、交通ルールの検討、自動運転サービスの導入支援を行うなど、安全な自動運転車の開発・実用化・普及のための環境整備を引き続き推進する。（図１）

他方、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する。

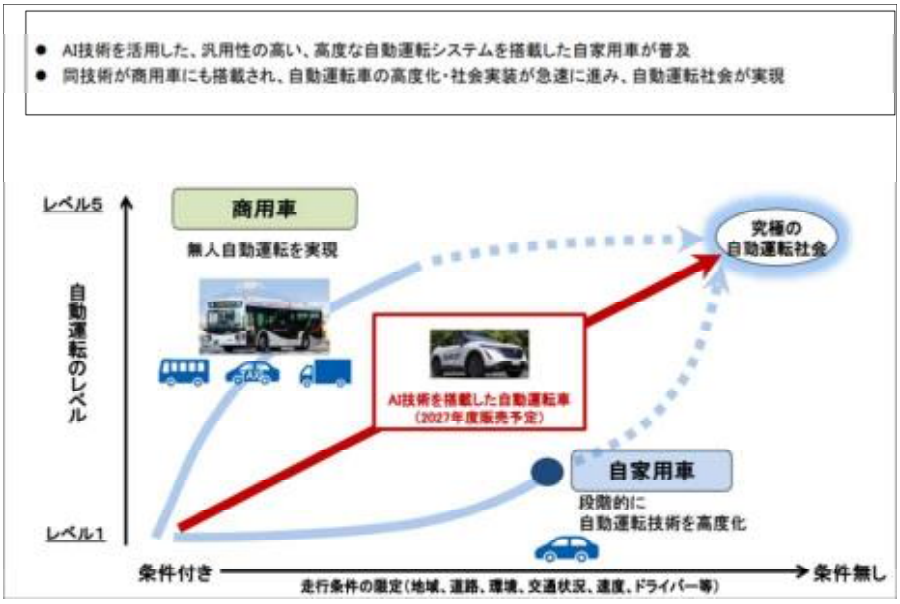
また、車両の機能にとどまらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く駆けつけるシステム等、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく。

加えて、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先進技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

さらに、先進技術の活用により交通事故の減少が期待されるロボットタクシーや自動配送ロボット等の導入について支援する。

（図１）

【自動運転の実現に向かう「第３のアプローチ」】



（出典：国土交通省ホームページ）

（９）　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第 11 次交通安全計画期間中を通じて、ＥＴＣ2.0※から抽出されるビッグデータ等に含まれる詳細な情報やＧＩＳ（地理情報システム）ツールの活用により、交通事故の発生地域、場所、形態等を分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。道路システムのＤＸを通じて道路関係のデータの利活用を推進するとともに、引き続き、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していく。

例えば、道路交通事故について、分析システムの活用やＥＴＣ2.0から抽出されるビッグデータ等のミクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策にいかすための方策を具体化する必要がある。

(10)　地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故防止のために国、県、市町、地域の民間団体等の緊密な連携を強化するとともに、少子高齢化に伴う担い手や後継者不足に対応し、交通安全の取組を 着実に次世代につないでいけるよう幅広い年代の参画を促す取組と効果的な交通安全教育を推進する。

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、安全・安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、県や市町等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一層重要となる。

このため、地域の実情に精通した者の知見の活用やビッグデータ等の収集・分析を行い、地域の取組にいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態等の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一層努める。

県や市町は、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が交通安全対策について、自らの問題として関心を高め、当該地域における安全・安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

また、地域における民間の交通安全活動の中心となる交通安全協会や指定自動車教習所等の民間団体・事業者について、その継続的な活動を確保するために支援を推進する。