

第 12 次

福島県交通安全計画

～交通事故のない、安全で安心して暮らせる福島県を目指して～

(案)

令和 8 年 月

福島県交通安全対策会議

ま え が き

福島県交通安全対策会議は、交通事故を防止し、安全、円滑かつ快適な交通環境を確立するため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、昭和46年以降11次にわたり「福島県交通安全計画」を策定し、県、関係行政機関及び民間団体等が一体となった各種交通安全施策の実施に努めてきたところです。

令和3年からの第11次福島県交通安全計画においては、数値目標として「令和7年までに年間の死者数を50人以下とすること」を目指したところ、新型コロナウイルス感染症の流行による外出制限等の影響もあり、令和3年及び令和4年には目標を達成することができましたが、新型コロナウイルス感染症の感染法上の位置付けが5類感染症に移行した令和5年以降は、毎年50人以上で推移しました。

死者のうち、高齢者が全体の半数以上を占めており、依然として高齢者の交通事故防止対策が課題となっているほか、年間4千人以上の方々が交通事故で負傷するなど、憂慮すべき状況に変わりはありません。

交通事故根絶に向けた努力は、身の回りの安全と安心の確保のため絶え間なく続けていかなければならないものであり、県、市町村、関係団体だけでなく、県民の皆さんとともに取り組まなければならない重要な課題です。そのためには、交通安全対策全般にわたる計画を定め、これに基づいて諸施策を積極的に推進していく必要があります。

第12次福島県交通安全計画は、このような観点から、令和8年度から12年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する計画を策定したもので、「交通事故死者数45人以下」等の新たな目標達成に向かって、「高齢者及びこどもの交通事故防止」、「道路横断中の交通事故防止」、「自転車の安全利用」、「シートベルトの着用の徹底」、「悪質・危険な運転の根絶」、「交通安全意識の向上」の6点を対策の重点としました。

この計画を、交通安全対策の共有する指針として、交通事故のない、安全で安心して暮らせる福島県を目指して、県民の皆さんはもとより関係機関・団体と一丸となって推進してまいります。

令和8年 月

福島県交通安全対策会議会長
福島県知事 内堀 雅雄

目 次

計画の趣旨	1
計画の基本理念	2
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通の安全についての目標	6
第1 道路交通事故の現状と展望	6
第2 道路交通の安全についての目標	7
第2節 道路交通の安全についての対策	8
第1 対策の重点	8
1 高齢者及びこどもの交通事故防止	8
2 道路横断中の交通事故防止	10
3 自転車の安全利用	11
4 シートベルトの着用の徹底	12
5 悪質・危険な運転の根絶	13
6 交通安全意識の向上	13
第2 分野別の施策	14
1 道路交通環境の整備	15
2 交通安全思想の普及徹底	29
3 安全運転の確保	38
4 車両の安全性の確保	46
5 道路交通秩序の維持	49
6 救助・救急活動の充実	53
7 被害者支援の充実と推進	56
8 研究開発及び調査研究の充実	59
9 避難地域等の交通安全対策	60
第2章 鉄道交通及び踏切道における交通の安全	62
第1節 鉄道交通及び踏切道における交通の安全についての目標	63
第1 鉄道事故・踏切事故の現状	63
1 鉄道事故の現状	63
2 踏切事故の現状	63
第2 交通安全計画における目標	64
第2節 講じようとする施策	65
第1 鉄道交通の安全対策	65
1 鉄道交通環境の整備	65
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	66
3 鉄道の安全な運行の確保	66
4 鉄道車両の安全性の確保	67
5 救助・救急活動の充実	67
6 被害者支援の推進	68

第2	踏切道における交通の安全対策	68
1	踏切道の立体交差化、構造の改良の促進 及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	68
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	69
3	踏切道の統廃合の促進	69
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	69
巻末資料		71

計 画 の 趣 旨

1 計画策定の趣旨

福島県交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、これまで11次にわたり策定し、各種の交通安全対策を実施してきました。

交通事故による死傷者数は、令和4年まで年々減少傾向にあり、令和4年の死者数は、現行の交通事故統計となった、昭和23年以降で最少となる47人となりました。しかし、令和5年以降増加傾向に転じており、依然として年間約4,300人もの方々が交通事故により亡くなられたりけがをされたりしており、引き続き更なる取組が求められています。

東日本大震災と東京電力福島第一原子力発電所事故による原子力災害の発生から15年が経過し、第3期復興・創生期間を迎え、県では復興のステージが進むにつれ新たに顕在化した課題やニーズにきめ細やかに対応するため、地域の状況に応じた様々な取組を行っています。

このような中、県民一人ひとりが交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を持ち、交通事故のない、安全で安心な県づくりの実現を目指し、復興・創生の後押しとなるようこの計画を策定しました。

2 計画の期間等

この計画は、令和8（2026）年度を初年度とし、令和12（2030）年度を目標年度とする5か年計画です。

また、年度ごとの具体的な事業計画については、社会経済情勢の変化に対応しながら、この計画に基づき毎年度「福島県交通安全実施計画」を策定します。

3 計画の特徴

交通事故のない安全で安心な社会の実現を目指すため、交通安全対策の共有の指針として、県民はもとより、関係機関・団体、市町村、県などが連携して今後5年間に取り組むべき施策をまとめたものです。

対策の重点を設け、交通安全施策の方向性を明確化しました。

計画の基本理念

「安全で安心な県づくり」とは

「安全で安心な県づくり」とは、「安全」と「安心」を結びつける取り組みです。

「安全」は、基準や規則、慣習など社会的に認められたものから判断されるものですが、「安心」は、県民一人ひとりがそれぞれの知識や経験、価値観、「安全」に対する信頼などから判断するものです。「安全」が、必ずしも「安心」に結びつくとは限りません。

県民等が身の回りの危険や不安を、意識を持って捉え、備えるなど安全確保の活動を通じ「安全」について理解すること、行政や県民等が情報交換と対話によって相互に信頼関係を築き上げながら、県民が真に「安心」を実感できる地域社会を築こうとするものです。

交通事故のない安全で安心して暮らせる福島県を目指して、本計画を推進するに当たり、以下の5項目を基本理念として掲げます。

1 交通事故のない社会を目指して

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す。

これまでも、その重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところですが、依然として年間約4,300人もの方々が交通事故により亡くなられたり、怪我をされている現状を踏まえると、更なる交通安全対策の実施が必要です。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べきで、その実現のためには、県民一人ひとりが相互理解と思いやりを持って行動する交通社会の構築を図っていく必要があります。

併せて、人優先の交通安全思想を念頭に、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠です。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、すべての交通について高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要があります。さらに、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すべきと考えます。

鉄道交通については、人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できるなど県民生活に欠くことのできない交通手段ですが、ひとたび事故が起これば、多数の方が被害にあう可能性があることから、県民が安心して利用できる一層安全な鉄道輸送を目指し、各種の安全対策を推進して

いく必要があります。

高齢化社会の進展や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や水害等に対する防災の観点にも適切な配慮を行いながら進めていきます。

2 少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

高齢歩行者や自転車利用者被害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。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ります。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ます。

全ての交通の分野で、少子超高齢化の進展に伴い生じうる、様々な課題に向き合い、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。

こども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、交通の関係者の連携によって、構築することを目指します。

3 県民参加の推進

地域社会のきずなを強め、互いに支え合う地域社会を目指し、県民等が「自らの安全は自ら守る、地域の安全は地域が守る」という安全意識の下、交通の安全の施策に計画段階から参加できる仕組みづくり、県民が自ら行う交通安全総点検など、自主的な、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

県民が、交通社会の危険に気づくこと、そして出来ることから取り組んでいくとともに、こうした活動の輪を広げ、地域で多くの人びとが支え合う運動を推進します。

4 関係機関・団体相互の連携・協力の推進

地域で活動する様々な活動主体や県、市町村等が、情報を共有し、相互理解、連携を図りながら協力できるネットワークの形成を推進します。

既に多くの地域で、交通安全に対する様々な取組が行われていますが、内容や取組方法など多

くの点で課題を共有し、連携して取り組んでいくためには、地域的なネットワークづくりが有効です。

県は、活動主体間での調整を図りながら、縦割りでなく、県民の立場から施策を横断的に連携させるとともに、様々な活動主体と連携・協力が図られるネットワークづくりを推進します。

5 効果的・効率的な対策の推進

安心を実感できる社会を実現するため、県や市町村、県民等が、相互に情報交換し、相互の信頼関係を築くことが大切です。

行政をはじめ関係機関・団体と県民との間には、交通安全に関する情報や専門知識の量や質の点で格差が存在していることから、情報を適切に分かりやすく提供する等、相互に連携・協力できる信頼関係を築くよう努めます。

そして、「人優先」の交通安全思想の下、県民総ぐるみの交通安全活動を推進するため、「交通安全運動年間スローガン」を掲げ、県民、関係機関・団体が一体となって、地域の実情に応じた活動を進めます。

また、本計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々状況を踏まえ、効果等を勘案して適切な施策を選択しながら取り組んでいきます。

◆ 交通安全運動年間スローガン（令和8年1月～）

ゆずりあい 人も車も いい笑顔

第 1 章 道 路 交 通 の 安 全

基本理念

- 1 交通事故のない社会を目指して
- 2 少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築
- 3 県民参加の推進
- 4 関係機関・団体相互の連携・協力の推進
- 5 効果的・効率的な対策の推進

1. 道路交通の安全についての目標

- ① 「令和 12 年までに 24 時間死者数を **45 人以下**」とする。
- ② 「令和 12 年までに重傷者数を **380 人以下**」とする。
- ③ 「令和 12 年までに傷者数を **2,480 人以下**」とする。

2. 道路交通の安全についての対策

対策の重点	分野別の施策＜9つの柱＞
① 高齢者及びこどもの交通事故防止 ② 道路横断中の交通事故防止 ③ 自転車の安全利用 ④ シートベルトの着用の徹底 ⑤ 悪質・危険な運転の根絶 ⑥ 交通安全意識の向上 ※ これらの視点を重視して対策の推進を図る。	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 ⑨ 避難地域等の交通安全対策

第1節 道路交通の安全についての目標

第1 道路交通事故の現状と展望

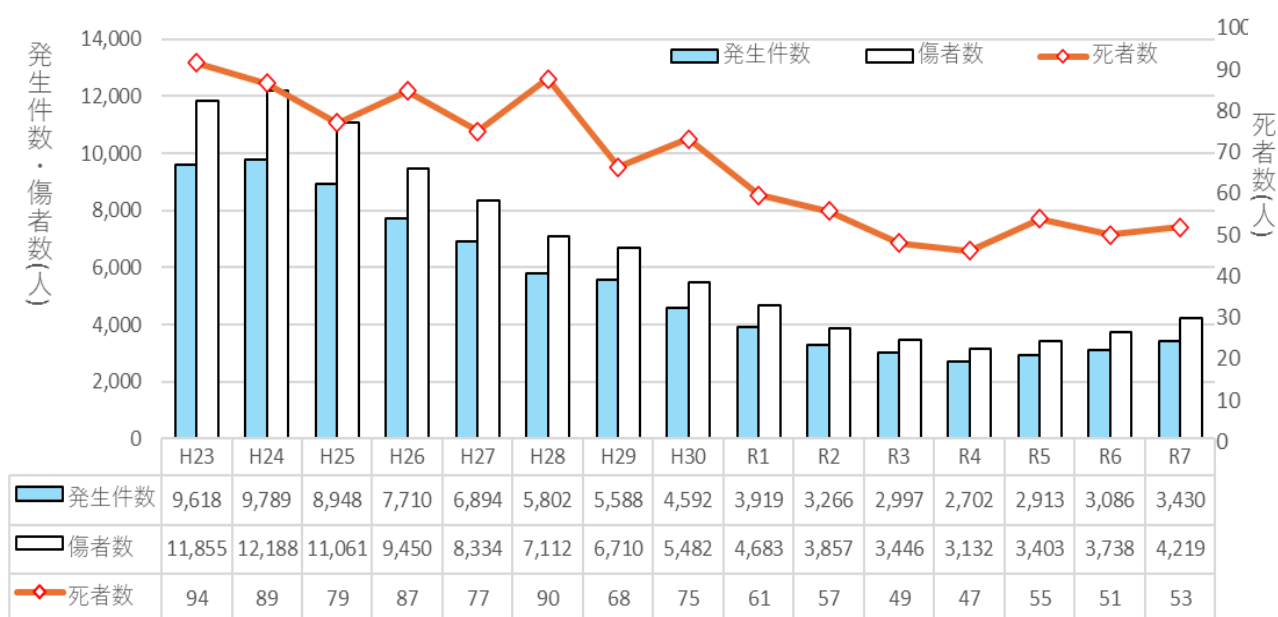
本県の交通事故による24時間死者数は、昭和44年に398人を数えましたが、昭和55年には152人とほぼ半減しました。その後、増加傾向に転じ、平成元年には254人に達しましたが、平成11年には171人へと減少し、昭和44年当時の約4割まで減少しました。

その後、平成13年には210人と5年ぶりに200人を超えたほか、交通事故件数は15,691件、傷者数は20,067人となり、交通事故件数、傷者数とも過去最悪を記録しましたが、平成14年以降は、一時死者数や傷者数が前年を上回る年があったものの、交通事故総数については減少傾向が続き、令和3年には58年ぶりに3,000件を下回ったほか、現行統計となった昭和23年以降、初めて死者数が50人を下回りました。

令和3年からの第11次福島県交通安全計画においては、令和7年までに、24時間死者数を50人以下、死傷者数を3,200人以下にするという抑止目標を掲げました。

結果は、死者数、死傷者数ともに、新型コロナウイルス感染症が流行した令和4年には目標を達成したものの、令和5年以降は増加傾向に転じ、同計画最終年の令和7年の時点で目標を達成できませんでした。しなしながら、平成14年から令和5年までの約20年にわたり交通事故総数や死傷者数の減少傾向が継続してきた背景には、自動車の安全性能の向上や救命救急活動の充実などに加え、これまでの交通安全活動の積み重ねによる県民の交通安全意識の向上に一定の成果があったものと推測されます。現在、高齢化社会の進展による高齢者関与の交通事故増加への懸念、いまだ発生の止まない悪質交通違反、さらに多様化する新たなモビリティの普及など、道路交通を取り巻く環境は日々変容しておりますが、引き続き、交通事故発生状況を的確に分析し、環境の変化に応じた交通安全対策を継続していく必要があります。

【交通事故の推移(平成23年から令和7年まで)】



- 県内の交通死亡事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりです。
- (令和7年に発生した福島県内の交通事故)
- (1) 年齢別では、65歳以上の高齢者の死者は30人で、全死者の56.6パーセントを占めており、うち歩行中の死者が16人で最も多い。
 - (2) 交通手段別では、歩行者の死者が21人で全死者の39.6パーセント、四輪車乗車中の死者が19人で全死者の35.8パーセントを占めており、歩行者と四輪車乗車中で全死者の75.5パーセントを占めている。
また、歩行者の死者21人のうち、道路横断中の被害は11人で歩行者死者の52.4パーセントを占めている。四輪乗車中の死者19人のうち、運転者は12人で四輪乗車中の死者の63.1パーセントを占めている。
 - (3) 曜日別では、週末(土・日曜日)の死者が22人で全死者の41.5パーセントを占めており、うち天候が晴れ・曇り時の死者が20人で全死者の91.0パーセントを占めている。
 - (4) 第1当事者が飲酒運転による死者は7人となり、前年の0人から大幅に増加した。

第2 道路交通の安全についての目標

【数値目標】

交通事故死者数	45人以下 (24時間死者数)
交通事故重傷者数	380人以下
交通事故傷者数	2,480人以下

交通事故のない社会を実現することが目指す目標ですが、中期的には「令和12年までに年間の24時間死者数を45人以下にする」ことを目指します。

もとより、本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、重傷者が発生する重大交通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、重傷者に関する目標値を設定し「令和12年までに重傷者数を380人以下にする」ことを目指します。

加えて、交通事故そのものの減少や傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、「令和12年までに年間傷者数を2,480人以下とする」ことを目指します。

第2節 道路交通の安全についての対策

第1 対策の重点

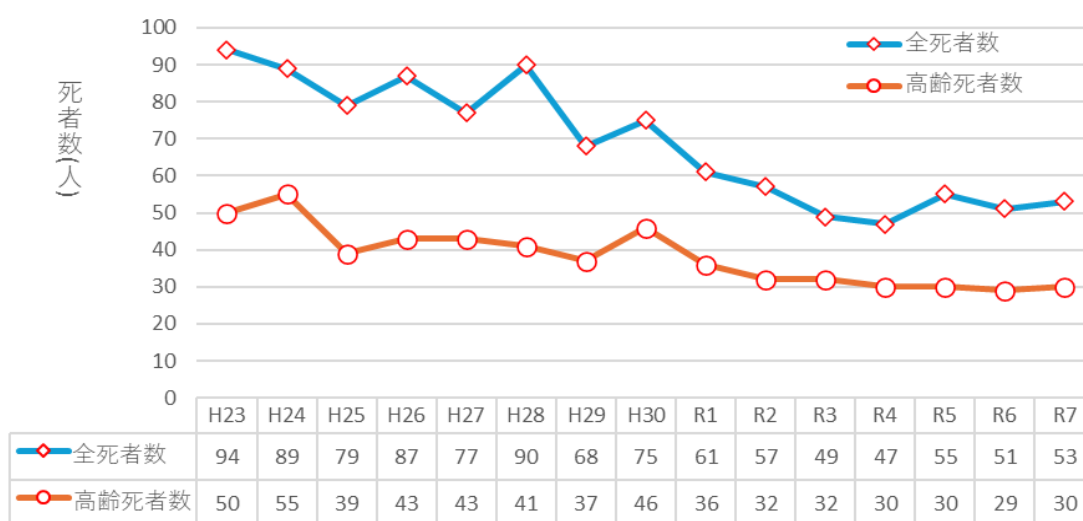
- 1 高齢者及びこどもの交通事故防止
- 2 道路横断中の交通事故防止
- 3 自転車の安全利用
- 4 シートベルトの着用の徹底
- 5 悪質・危険な運転の根絶
- 6 交通安全意識の向上

1 高齢者及びこどもの交通事故防止

(1) 高齢者の交通事故防止

本県の65歳以上の高齢者の人口は、令和8年4月1日現在、約577千人^{※1}、総人口に占める65歳以上の高齢者の割合（高齢化率）は34.6パーセント（平成27年から2.4ポイント増加）となっていますが、本計画の終了年次である令和12年には、高齢者の人口は591千人^{※2}、高齢化率は36.1%と推定されています。そして、本県において交通事故の犠牲者の約半数以上が高齢者となっています。

【高齢死者の推移(平成23年から令和7年まで)】



高齢者被害の交通事故死者は、歩行中が多くなっています。

また、令和7年においては歩行中に事故で亡くなられた方16人のうち、約6割の9人の方は夜間に事故に遭っています。

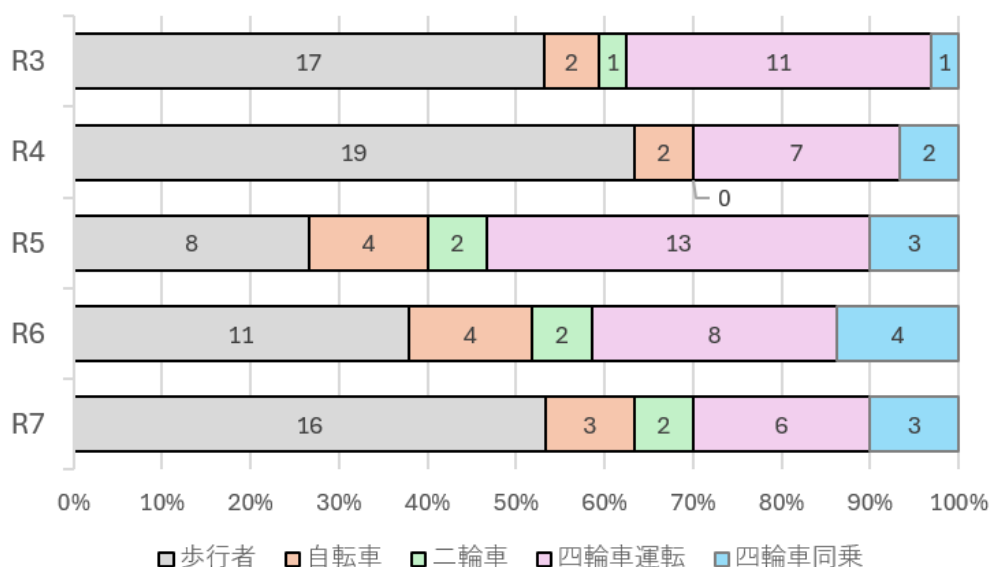
さらに、歩行中や自転車の乗用中に交通事故で亡くなられた方19人のうち約6割の12人の方は、自宅から500メートル以内の場所で事故に遭っています。

高齢者の交通事故を減少させるためには、こうした交通事故の実態に応じた対策が必要となります。

※1 福島県の推計人口（福島県の人口）（県企画調整部）による。

※2 「地域別将来推計人口(令和5(2023)年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)による。

【高齢者の状態別死者数(令和3年から令和7年まで)】



例えば、歩行者に対しては、夜間は運転者から発見されやすいよう明るい目立つ色の服装や夜光反射材を身につけるよう呼びかける、運転者に対しては、加齢に伴う身体機能の低下を自覚してもらうことも交通事故防止には有効です。また、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など、その立場や場面に応じた交通安全対策を講じていく必要があります。

また、一方で加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要となっています。

本県は、高齢者の交通事故死者の占める割合が非常に高いこと、今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要です。

このため、高齢者の様々な活動を踏まえた総合的な交通安全対策を推進するとともに、高齢者に対する交通安全活動を一層充実させることが重要です。

(2) こどもの交通事故防止

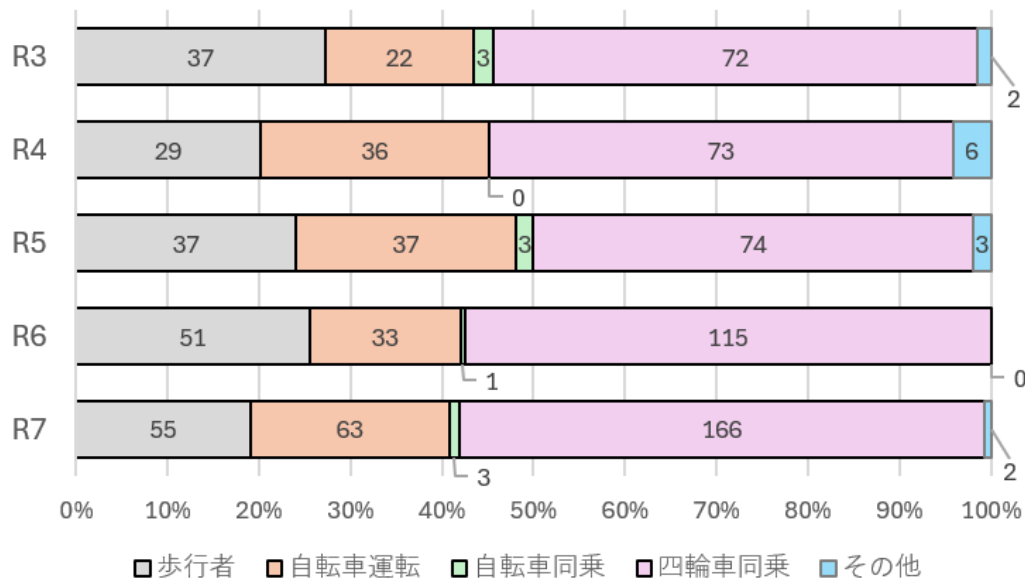
本県において、交通事故でけがをした中学生以下のこどもの数は年々増加しており、令和7年の死傷者は289人で、うち1人は自転車乗用中の中学生が亡くなる事故でした。

事故の状態別では、自動車同乗中の事故が最も多く、年齢別では、年齢が低いと歩行中、年齢が高くなるにつれ自転車乗用中の被害の事故が多くなっています。

こどもを事故から守るためには、こうした事故の発生状況を踏まえた上で、家庭や学校、地域、警察、道路管理者等が連携して対策をとる必要があります。

少子化が進展する中、安心してこどもを産み、育てることができる社会を実現するためには、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を推進するなど、こどもを交通事故から守る観点からの一層の交通事故防止対策が求められます。

【こどもの状態別死傷者数(令和3年から令和7年まで)】



2 道路横断中の交通事故防止

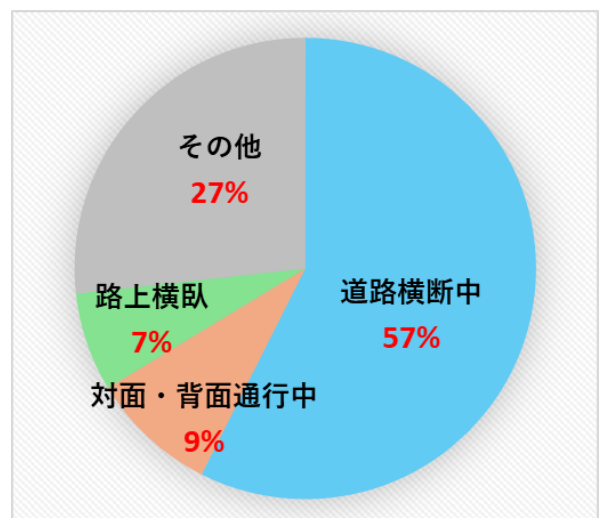
令和7年に本県において交通事故に遭った歩行者のうち、亡くなられた方が21人、けがをされた方が460人で、どちらも半数以上の方が道路横断中に被害に遭っています。また、過去5年間では、事故で亡くなられた歩行者の約57.4パーセントが道路横断中に事故に遭っています。

JAFの調査結果によると、信号機のない横断歩道において、歩行者が道路を渡ろうとしている状況で、通行車両が一時停止した割合は、令和3年は32.1パーセント、令和5年は60.8パーセント、令和7年は74.5パーセントと年々上昇傾向にありますが、今なお約4台に1台が停止していない状況であることから、引き続き啓発活動を行う必要があります。

横断歩行者が関係する交通事故を減少させるためには、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、運転者の遵法意識の向上を図らなければなりません。

一方、歩行者に対しては、道路横断の際は、手を上げるなどして運転者に対し横断する意思を明確に伝えること、横断歩道を渡ること、信号機があるところでは、その信号に従うことといった、基本的な交通ルールの周知を図るとともに、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など、自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育に取り組んでいく必要があります。

【過去5年間の歩行中死者の状況】



3 自転車の安全利用

通勤や通学、買い物など、こどもから高齢者まで気軽に利用され、生活に密着した交通手段となっている自転車ですが、自動車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ため、すべ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していく必要があります。

令和7年の本県における自転車事故は、死者5人、傷者416人となっており、事故類型では車両相互（自転車と自動車、自転車同士など）の出会い頭の事故が最も多くなっています。

また、事故により亡くなられた方5人のうち、中学生が1人、高校生が1人、高齢者が3人であり、けがをされた方は、高校生が最も多くなっています。

自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことなどから、交通安全教育の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車の安全利用を推進する必要があります。

また、令和8年4月に導入された自転車に対する交通反則通告制度の周知についても、広報啓発を推進する必要があります。

【自転車関与の

事故類型別死傷者数(令和7年)】

車両相互(出会い頭)	246
車両相互(左折時)	77
車両相互(右折時)	52
車両相互(追突)	9
車両相互(追越・追抜時)	7
車両相互(すれ違い時)	6
車両相互(その他)	19
車両単独	3
人対車両	2
計	421 (人)

【自転車関与の

自転車側の法令違反(令和7年)】

交差点安全進行	98
動静不注視	44
安全不確認	43
徐行場所	11
指定場所一時不停止・交差道路の進行妨害	9
その他	24
対象外当事者	3
調査不能	2
違反なし	187
計	421 (人)

◆ 自転車運転者講習制度について

政令で定める「危険行為」を3年以内に2回以上を繰り返すと、有料で講習を受けるよう県公安委員会から命令があります。講習の受講命令に違反した場合には、5万円以下の罰金が科せられます。

【対象となる危険行為】

- ①信号無視 ②通行禁止違反 ③歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）
- ④通行区分違反 ⑤路側帯通行時の歩行者の通行妨害 ⑥遮断踏切立入
- ⑦交差点安全進行義務違反等 ⑧交差点優先車妨害等
- ⑨環状交差点安全進行義務違反等 ⑩指定場所一時不停止等
- ⑪歩道通行時の通行方法違反 ⑫制動装置（ブレーキ）不良自転車運転
- ⑬酒気帯び運転等 ⑭安全運転義務違反 ⑮携帯電話使用等
- ⑯妨害運転（R2.6追加）

中央交通安全対策会議交通対策本部では、自転車を安全に利用するため、以下のとおり「自転車安全利用五則」を定めています。

【自転車安全利用五則】

- 1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 3 夜間はライトを点灯
- 4 飲酒運転は禁止
- 5 ヘルメットを着用

4 シートベルトの着用の徹底

現在、シートベルトは、運転席、助手席、後部座席全てにおいて着用が義務づけられています。

令和7年のシートベルト着用状況調査（警察庁、日本自動車連盟）によれば、本県のシートベルトの着用率は、運転席及び助手席では、いずれも100パーセントまたは100パーセントに近い状況でしたが、後部座席では、一般道で51.4パーセント、高速道でも88.6パーセントと、運転席や助手席と比べて著しく低い状況となっています。

本県の令和7年の交通死亡事故においては、四輪車乗用中に事故で亡くなられた方のシートベルト着用率は68.4パーセントで、シートベルト非着用者6人のうち5人は、シートベルトを着用していれば救命効果があったと考えられています。

平成20年に後部座席のシートベルトの着用も義務化されていますが、未だに下記のような低い着用率に留まっていることから、本計画期間中全席100%の着用率を目指して取り組んでいきます。

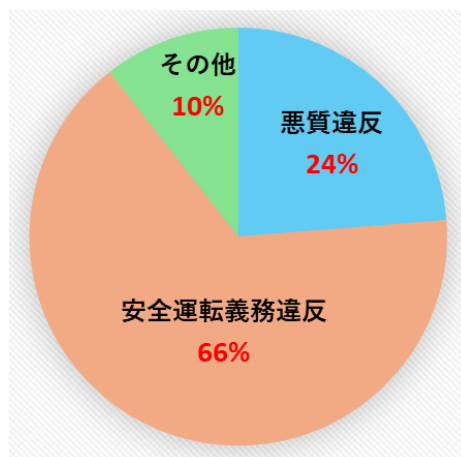
○ シートベルトの着用状況（令和7年）			全国平均
・一般道（運転席）	99.7%（対前年 +0.2ポイント）		99.1%
・一般道（助手席）	97.1%（対前年 △0.3ポイント）		96.5%
・一般道（後部座席）	51.4%（対前年 +1.3ポイント）		45.8%
・高速道（運転席）	99.7%（対前年 ±0.0ポイント）		99.6%
・高速道（助手席）	100.0%（対前年 +0.3ポイント）		98.8%
・高速道（後部座席）	88.6%（対前年 +7.0ポイント）		79.9%

5 悪質・危険な運転の根絶

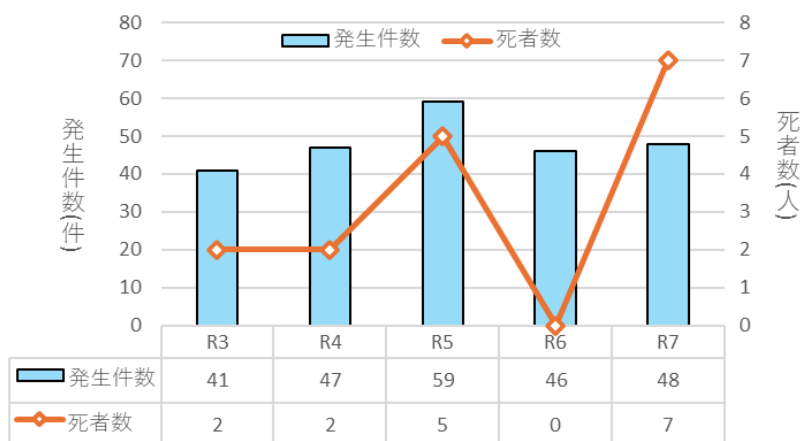
令和7年に本県で発生した交通事故のうち、悪質違反による交通事故は、全体の24パーセントを占めています。

また、飲酒運転による交通事故については過去5年間で見ると、発生件数は横ばいで推移しており、死者数は0人だった令和6年を除くと増加傾向にあります。

【違反別の発生状況】



【飲酒運転による交通事故の推移
(令和3年から令和7年まで)】



交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線における街頭活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、令和2年6月の道路交通法改正により施行された妨害運転（「あおり運転」）、著しい速度超過、歩行者妨害、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、県民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進してまいります。特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進します。

6 交通安全意識の向上

交通事故の総量を抑制していくためには、交通社会に参加するすべての県民が、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再確認するとともに、自らが考え、自らが行動し、安全で安心な交通社会を作り上げていくことが期待されています。

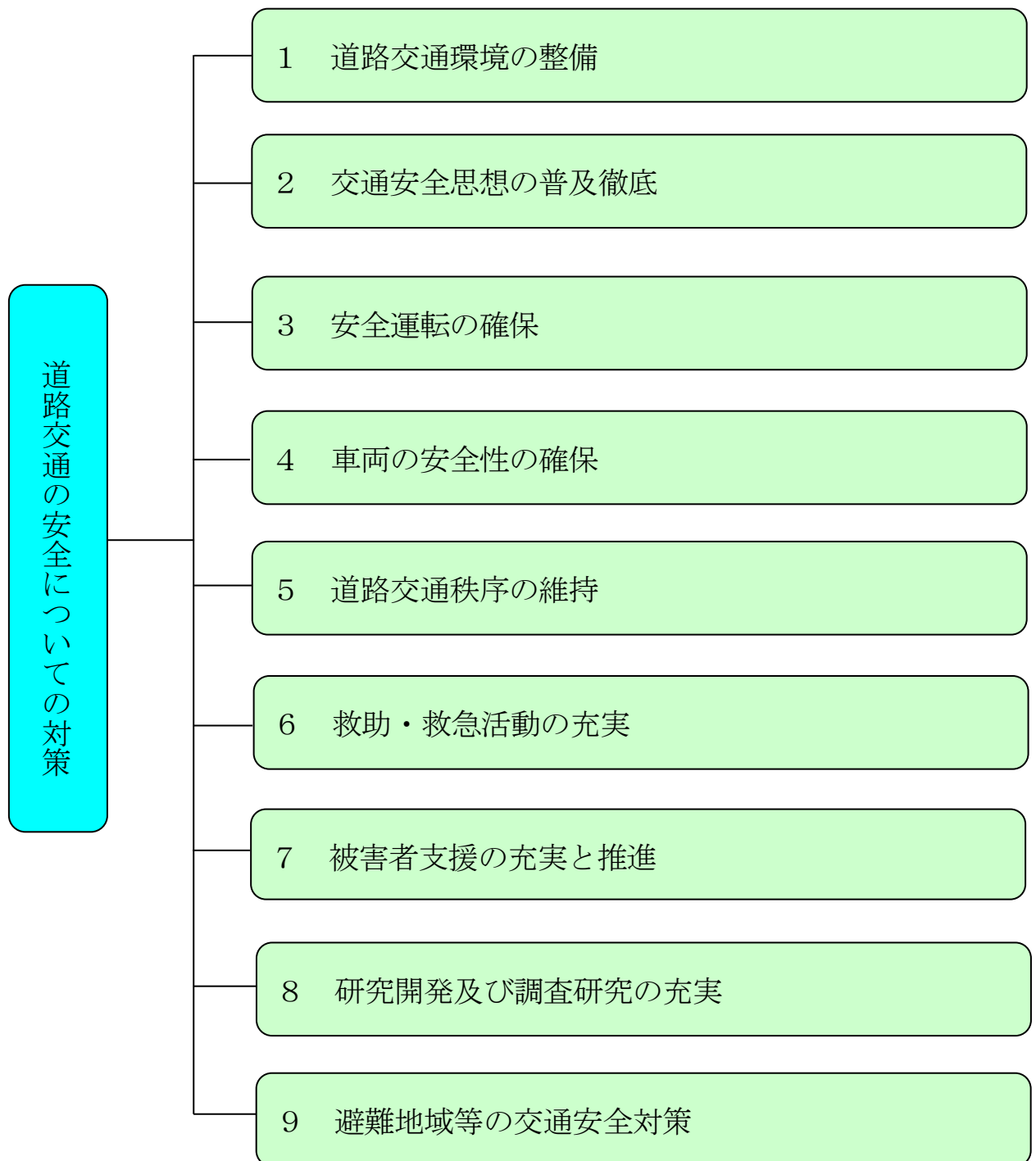
このため、交通安全教育や広報啓発活動を一層充実し、これまで以上に交通安全対策に関心を持ってもらうとともに、住民が地域社会や身近な団体が行う交通安全に関する各種活動に参画するなど、安全で安心な交通社会の形成に住民が積極的に関与していくことが大切です。

交通安全施策の推進に当たっても、それぞれの実情に合った施策の展開を図ります。

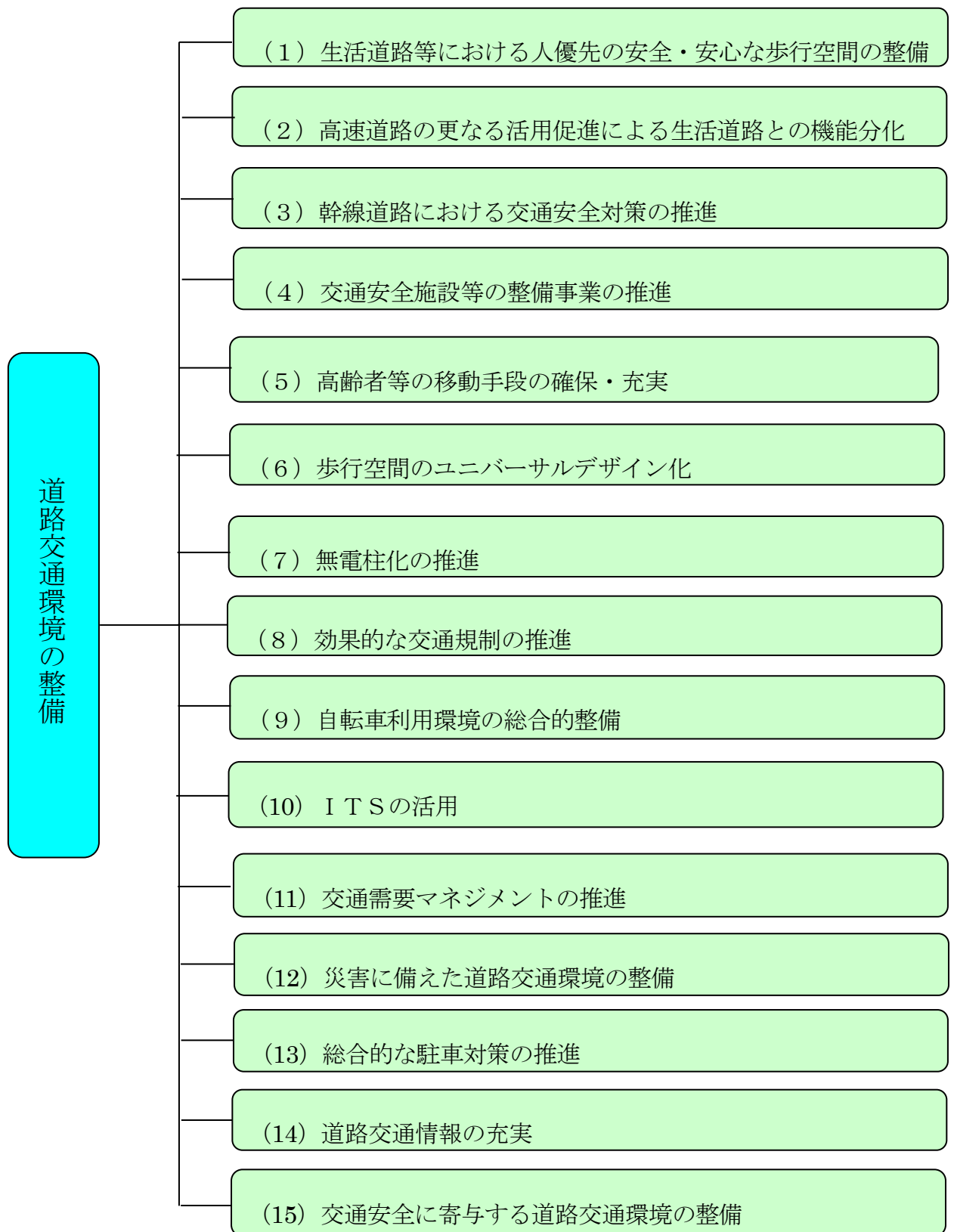
分野別の施策においては、特に、以上のような6つの視点を重視しながら、安全運転を支援する先端技術の活用や普及促進についても踏まえつつ、交通事故が起きにくい環境をつくるという観点にも留意して対策の推進を図ることとします。

第2 分野別の施策

各項目の施策については、毎年度作成する「福島県交通安全実施計画」において具体的な取組みを策定するとともに、関係機関ごとの取組みを整理します。



1 道路交通環境の整備



(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

ア 生活道路における交通安全対策の推進

通行禁止等の交通規制、路側帯の設置・拡幅等を実施するほか、面的対策が必要な地区については、「ゾーン 30」や「ゾーン 30 プラス」の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進します。また、令和 8 年 9 月から生活道路の法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられたことから、関係機関が連携して広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。

(ア) 福島県警察においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進します。高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施します。

(イ) 「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進します。

(ウ) 道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を検討します。また、海外や国内の先進的なデータ分析や新技術の活用事例を収集し、得られた知見等を「ゾーン 30 プラス」の取組に反映することにより、生活道路における面的な交通安全対策を強化します。加えて、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、県、市町村、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施します。

イ 通学路等における交通安全の確保

定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵、ライジングボラード等の設置、自転車道・自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

また、自転車での通学中の交通事故を減らすため、センサーによる注意喚起看板の設置等、学校等とも連携した交通安全対策を面的に推進するとともに、除雪や融

雪設備の整備の際に、通学路に配慮して実施し、積雪地域の交通安全対策を推進します。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 駅や公共施設、福祉施設、病院等を連結する歩道の段差解消や拡幅、歩道の障がい物撤去等を進め、ユニバーサルデザインに配慮した安全で快適な歩行空間ネットワークの整備を推進します。

(イ) 駅前等の交通結節点について、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し安全で快適な歩行空間整備を推進します。

(ウ) 公共交通機関等のバリアフリー化と連携し、幅の広い歩道、バリアフリー対応型信号機等の整備を図ります。

(エ) 視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内します。

(オ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等に対する取締りを強化するとともに、歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携し取締りを推進します。

(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

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進します。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成します。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進します。

(ア) 交通事故の発生割合の大きい区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定します。

(イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を

立案・実施します。

(ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用します。

イ 交通事故危険箇所対策の推進

交通事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を交通事故危険箇所として指定し、集中的な事故抑止対策を実施します。交通事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、道路標識の高輝度化、交差点のコンパクト化等、事故原因を踏まえた事故防止対策を推進します。

ウ 交通事故多発地点緊急対策の推進

交通事故の多発地点、交通渋滞、その他の問題地点等で特に対策を要する地点を取り上げ、実地踏査と必要な調査研究を行い、道路管理者や地域住民等と協議しながら、対策案をまとめ、その推進を図ります。

エ 幹線道路における交通規制

速度規制、追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図ります。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進します。

さらに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図ります。

オ 重大交通事故の再発防止

警察、道路管理者、関係団体等が連携して事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、同様の事故の再発防止を図ります。

カ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車及び自動車の適切な分離を図ります。

(イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進します。

(エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、

生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、福島県警察により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施します。

(オ) 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策※を推進します。

キ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

(ア) 事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、事故要因の分析を行い、中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施します。

(イ) 道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、長大橋梁、トンネルにおけるセンターブロックの設置等の安全対策について検証します。

(ウ) 逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示等による対策の拡充に加え、産官学が連携した新しい技術として、逆走車に対して強く衝撃を与えるような段差や突起物を路面上に設ける物理的対策等の実施を推進します。また、渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど、総合的な事故防止対策を推進します。

(エ) 事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援します。

(オ) 安全で快適な走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進します。

ク 道路の改築等による交通事故対策の推進

(ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、既存道路の拡幅、生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備等を推進します。

(イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進します。

また、進入速度の低下等による交通事故防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進します。

(ウ) 交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植

※ マルチモーダル施策：複数の交通機関の連携を通じて利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境が提供される交通体系のこと。

樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図ります。

- (エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進します。
- (オ) 交通混雑が著しい鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図ります。
- (カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進します。

ケ 交通安全施設等の高度化

- (ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進します。
- (イ) 道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進します。

（４）交通安全施設等の整備事業の推進

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を推進するため、福島県警察において、不断の見直しや、コスト合理化のための交通安全施設等のストック管理及び必要性の低い信号機や標識の削減等の合理化を推進する。また、横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう点検を行い、計画的な更新を行うとともに、高齢運転者や外国人にも見やすく分かりやすい規制標識・道路標示・信号灯器等の整備を推進します。

このほか、道路管理者と福島県警察が連携して、福島県道路交通環境安全推進連絡会議等の場を活用し、路面標示の同時施工や、効率的な点検等、路面標示の効率的な維持管理・改善を図ります。

また、道路管理者では、視認性が低下した道路標識について、標識の視認性の点検要領に基づく計画的な点検や修繕を推進します。

イ 生活道路対策の推進

「ゾーン 30」「ゾーン 30 プラス」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除、物理的デバイスとの適切な組み合わせ等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心にこどもが

日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

また、経過時間表示付き歩行者用灯器や歩車分離式信号の整備等により、歩行者や自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の特に交通事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施します。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施します。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進します。

オ ITS※の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御等を広域的かつ総合的に行うため、交通管制システムの充実・高度化を図ります。

(ア) 複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図ります。

(イ) 光ビーコンの整備、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS※）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により道路交通情報の提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図ります。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の参加の下に交通安全総点検を積極的に推進するとともに、住民からのご意見箱としての「標識BOX」、「信号機BOX」及び国土交通省で設置する「道の相談室」等を活用して道路交通環境の整備に反映します。

キ 連絡会議等の活用

「福島県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進捗管理等に関して協議を行うとともに、会議への市町村の参加促進を通じて、データを活用した交通安全対策の取組を支援し、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図ります。

（５）高齢者等の移動手段の確保・充実

住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進します。加えて、観光

※ ITS : Intelligent Transport Systems

※ UTMS : Universal Traffic Management Systems

や福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、地域交通のリ・デザインを全面展開することで、公共交通機関の利用促進につなげます。

(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進します。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備します。

(7) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、第3次無電柱化計画及び福島県無電柱化推進計画に基づき、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、本格的な無電柱化を推進します。

(8) 効果的な交通規制の推進

ア 地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを行うとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

イ 一般道路の速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げを含む見直し、点検、規制理由の周知措置等を計画的に推進します。

ウ 駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進します。

エ 信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進します。

オ 福島県警察が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行います。

(9) 自転車利用環境の総合的整備

ア 福島県自転車活用推進計画に基づき、歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進します。また、地域の実情に応じた自転車施策を総合的・計画的に推進するため、市町村による自転車活用推進計画の策定促進に資する情報提供、技術的助言その他必要な支援を行います。

自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施します。併せて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施します。

さらに、中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、センサーによる注意喚起看板の設置等、学校等とも連携した交通安全対策を面的に推進します。

イ 自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進します。

駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

特に、バリアフリー法に基づき、重点整備地区内における道路においては、違法駐車に対する指導取締りの強化、広報啓発活動等により、違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進します。

(10) ITSの活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムであるITS（高度道路交通システム）を引き続き推進します。

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICS※の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図ります。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信します。

イ 新交通管理システムの推進

情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、新交通管理システム（U

※ VICS : Vehicle Information and Communication System

TMS)の整備を行うことにより高度道路交通システム(I T S)を推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指します。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

運転者に信号交差点への到達時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム(T S P S※)を始めとするU T M Sの整備を行うことによりI T Sを推進します。

エ E T C 2.0等デジタルデータの活用推進

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援します。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と事故を減らす賢い料金など、道路を賢く使う取組を推進します。特に、E T C 2.0車載器で収集する、経路、時間、急制動等のデータ(E T C 2.0プローブデータ)については、データの提供体制を整えるなど、地方公共団体等が活用しやすい環境の構築(オープン化)を進めます。

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてI T S技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進めます。具体的には、公共車両優先システム(P T P S※)の整備を推進します。

(11) 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報啓発活動を積極的に行うなど、T D Mの定着・推進を図ります。

ア 公共交通機関の利用促進

道路交通渋滞の緩和を含む地域交通の課題解消に向け、地方公共団体が中心となって、住民や交通事業者等の幅広い関係者と共同で地域公共交通計画を策定した上で、利用促進を含めた公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進します。加えて、観光や福祉等の幅広い地域の関係者の連携と協働を推進し、地域交通のリ・デザインを全面展開することで、公共交通機関の利用促進につなげます。

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等バスの利用促進を図るための施策を推進します。

また、公共交通機関の整備を支援するなど、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図ります。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等

※ T S P S : Traffic Signal Prediction Systems

※ P T P S : Public Transportation Priority Systems

によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化します。

イ 貨物自動車利用の効率化

共同配送による貨物自動車の積載効率の向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進します。

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通を確保するための対策を推進します。

また、地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進します。

さらに、豪雨・豪雪時等においても、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する幹線道路等の整備を推進します。

地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図ります。

あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図ります。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備及び道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進するとともに、信号機電源付加装置の整備を推進します。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時には、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

エ 災害発生時における情報提供の充実

自治体管理道路を含めて、被災情報を整理できるプラットフォームを活用し、迅速かつ効率的に情報を収集・提供するなど防災DXを促進します。

また、災害発生時には、道路管理者が保有するプローブ情報や民間事業者が保有

するプローブ情報から運行実績情報を生成の上、提供することで災害時における交通情報の提供を推進します。

(13) 総合的な駐車対策の推進

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進します。

また、駐車許可等の制度を適切に運用するとともに、駐車許可等を受けた車両に対して、横断歩道の前後5メートル以内等、法定の道路の部分については、交通の安全性等の観点から駐車等が禁止されていることの周知徹底を図ります。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進します。また、必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応します。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令を行い、繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対しては、使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追及します。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底します。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、また、高速道路における大型車ドライバーの労働環境改善等のため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、既存駐車場の有効活用を促進するとともに、必要に応じて駐車場の整備を推進します。

エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

県民への広報・啓発活動を行うとともに、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車排除気運の醸成・高揚を図ります。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働きかけ、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進します。

(14) 道路交通情報の充実

ア 情報収集・提供体制の充実

光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供態勢の充実等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進します。

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の安全と円滑化を推進します。

ウ 適正な道路交通情報提供事業の推進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせた事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和35年法律第105号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ること等により、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進します。

エ 分かりやすい道路交通環境の確保

利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進します。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努めます。

外国人の交通安全対策を推進するため、外国人運転者の交通事故多発箇所等において、英語表記等の看板や路面標示による注意喚起等の取組を強化します。

(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

道路の構造を保全し、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

(イ) 不法占用物件の排除等

実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

また、啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実

及び活用の拡大を図ります。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進します。

イ 休憩施設等の整備の推進

追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を促進します。

ウ こどもの遊び場等の確保

住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進します。

また、こどもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、優先的に、児童館及び児童遊園を設置するとともに、安全・安心確保のための体制を整備しつつ、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放を促進します。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

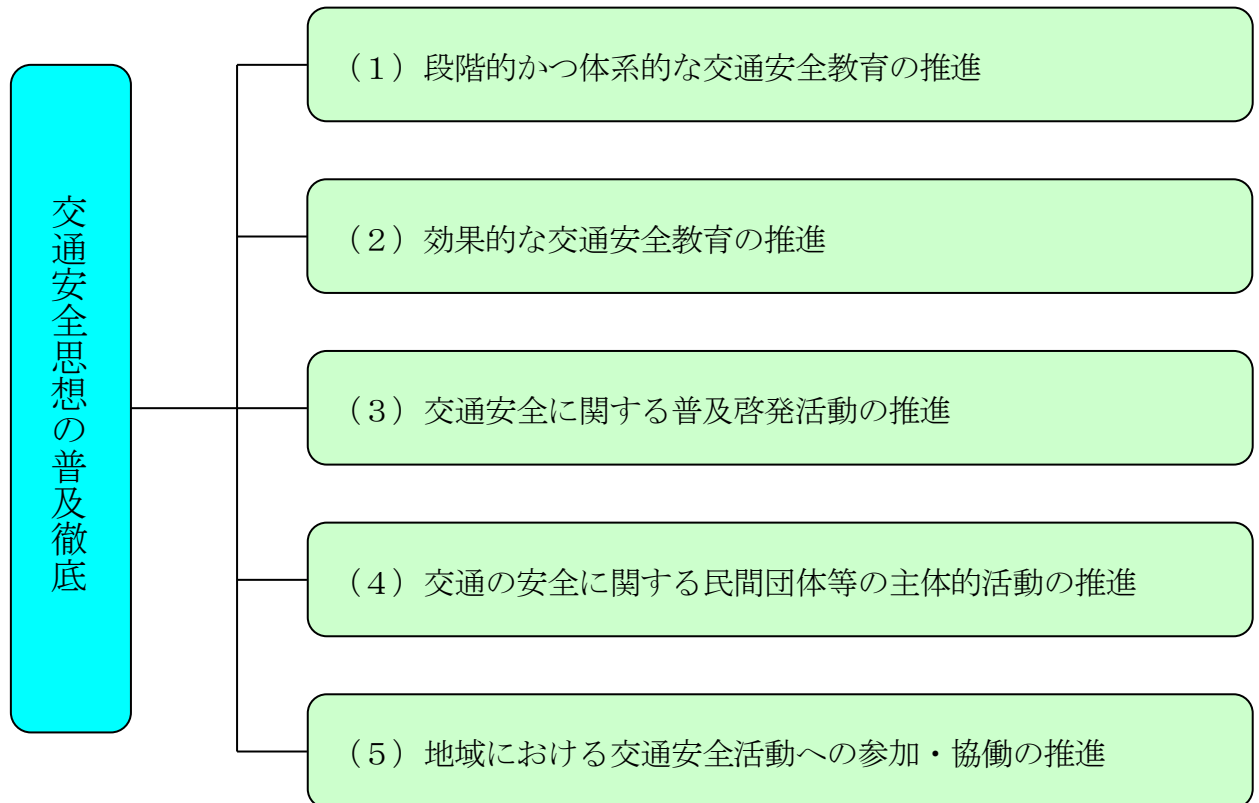
道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

オ 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては、除雪優先区間の設定や早めの通行止めによる迅速な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進します。

また、大雪が予想される場合には道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼びかけなど、道路情報板への表示やラジオ、SNS 等様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除の見通し等を情報提供します。

2 交通安全思想の普及徹底



(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼稚園・保育所及び認定こども園においては、あらゆる場面をとらえて交通安全教育を行うとともに、関係機関・団体は、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育を支援します。

さらに、交通ボランティアによる通園時の安全な行動の指導等を促進します。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学校においては、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。

さらに、交通ボランティアによる通学路における安全な行動の指導等を促進します。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学校においては、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、

危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高等学校においては、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行います。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。

令和8年4月から、17歳6か月での普通免許等の仮運転免許取得が可能となります。こうした制度改正について周知を図るとともに、運転免許の取得自体は引き続き18歳以上であることから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、警察と学校、自動車教習所、関係機関が連携し、交通安全教育を行います。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、運転者の教育を中心として行います。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努めます。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、福島県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行います。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具の開発、指導体制の充実等に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。特に、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反※」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努めます。また、関係機関・団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、あらゆる機会を活用して交通安全意識の浸透を図ります。特に、運転免許を持たないな

※ 横断違反：「横断歩道外横断」「斜め横断」「駐車車両の直前・直後の横断」「走行車両の直前・直後の横断」及び「指定横断禁止区間の横断」の道路交通法違反をいう。

ど、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで行われるように努めます。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及に努めます。

また、こうした取組について、アンケートや意見交換を通じた交通安全教育等の効果検証を行い、地域全体で高齢歩行者を交通事故から守る取組を推進します。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努めます。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努めます。

さらに、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進技術を体験できる機会を設けるよう努めます。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要な技術及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

さらに、自立歩行できない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催します。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進します。特に特定技能制度等により国内で働く外国人運転者に対しては、雇用者や関係機関等による交通安全対策を充実させます。

また、訪日外国人を始めする外国人の交通ルールの遵守を図るためレンタカー事業者、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自転車のシェアリング事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進します。

加えて、外国人の交通安全意識を醸成するため、地域の交通安全活動に、外国人コミュニティや居住する外国人の参加を促し、その取組を支援する活動を推進します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、従来の方法にとらわれず、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、シミュレーター等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努めます。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣付けるとともに、県民運動として県交通対策協議会を始め、関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

さらに、交通安全運動の運動重点は、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、県内の実情に即した効果的な交通安全運動を実施します。

イ 歩行者の安全確保

(ア) 横断歩行者

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分な者が多いことから、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ため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

また、歩行者に対しては、道路を横断する際、横断歩道が無い場所では車の通過を待ち、横断歩道があるが信号機がない場所では手を上げて意思表示をし、横断歩道と信号機がある場所では、信号が青でも周囲の安全を確認する等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進します。また、歩行者の危険な違反を認知した場合、警察官による積極的な指導と是正を行い、遵法意識の向上を図ります。

さらに、高齢の歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下により横断に時間を要するため交通事故の危険性が高まることを踏まえ、横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進するとともに、運転者に対して、このような高齢者の行動特性について注意喚起します。

(イ) 反射材用品等の普及促進

反射材用品等の普及を図るため積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催や、反射材用品等の着用に係る先導役となる地域住民等への委嘱等を推進します。

反射材用品等の普及に当たっては、明るく目立つ衣服等の着用に加え、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、必要な反射性能等を有する製品についての情報提供に努めます。

ウ 自転車の安全利用の推進

(ア) 自転車の安全対策の強化

令和6年11月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールを理解等を徹底する取組を推進します。また、令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されたことを踏まえ、次のとおり自転車の安全対策を強化します。

- 「自転車安全利用五則」（令和4年11月1日 中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するなどにより、自転車乗車時の頭部保護の重要性や、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用を始めとした交通ルール・マナーについて広報啓発、交通安全教育等の充実を図ります。
- 自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の広報啓発を推進します。
- 自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進します。
- 学校等と連携した自転車通学時のヘルメット着用促進等による着用率の向上を図るとともに、県や市町村によるヘルメットの着用の支援を推進します。
- 高齢者に対して、加齢に伴う身体機能低下の自覚とそれに応じた安全運転を促すとともに、自転車が運転免許証の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた教育を推進します。

- 自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働きかけ、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進します。
- 薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。
- 駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定制度及び安全基準適合品の利用を促進します。
- 駆動補助機付自転車の事故状況の分析や、車両特性を踏まえた注意喚起を推進します。
- 自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。
- 交通反則通告制度についての広報啓発を推進します。

(イ) 自転車の交通安全教育の推進

「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、警察、民間事業者や団体、自治体、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進します。

警察は、自転車の交通安全教育について優れた取組を行っている民間事業者等をウェブサイト上に公開することで、自転車の交通安全教育の実施主体（供給側）と、交通安全教育を受けようとする者（需要側）とのマッチングを促進し、民間事業者等による自転車の交通安全教育の充実化を図ります。

エ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

(ア) 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく 110 番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、SNSを含めたインターネット、広報紙等のほか、イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用し、広報啓発活動を推進します。

(イ) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

関係機関・団体、事業所等が一体となり、飲酒運転の根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進します。

交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発等、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対しない、させない、許さ

ない」という県民の規範意識の更なる向上を図ります。

また、飲酒運転した者について、アルコール依存症が疑われる場合に、専門医療機関につなげる取組を継続的に推進します。

(ウ) 「ながらスマホ」対策の強化

道路交通法で禁止されていること及びその危険性について広報啓発を推進するほか、関係事業者等や、安全運転管理者による教育の徹底を推進します。

また、危険性を実感できる交通安全教育や携帯電話事業者等、関係企業と連携した具体的な危険性の周知を含めた交通安全キャンペーンを実施します。

さらに、据置き型のスマートフォンを注視することの危険性に関する事故実態等の調査・分析、及びその結果を踏まえた周知を図ります。

(エ) 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなることを引き続き周知することや、バス・タクシーにおいては運転者から旅客に対し着用を促す働きかけをすること、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が期待できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開します。

(オ) 児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果と正しい使用方法について、不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることを注意喚起し、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。

なお、6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努めます。

(カ) 高速自動車国道における法定速度の引上げと逆走防止

令和6年4月に、高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度が80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げられたことに関し、大型貨物自動車等に限らない幅広いドライバーに対して、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルールの遵守等の重要性について広報啓発を図ります。

また、高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止のため、関係機関において広報啓発を進めます。

(キ) 二輪車乗車中のヘルメット及びプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

(ク) トラクターの交通事故防止対策の推進

作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を図ります。

(ケ) 先進技術に関する正しい理解の促進

先進技術や自動車アセスメント情報のほか、安全装置の有効性等を総合的な安全情報として取りまとめ、適時・適切に情報提供するとともに、交通安全教育を推進することにより、関係者の交通安全に関する意識を高めます。

オ 新しい小型モビリティの安全対策

(ア) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

基本的な交通ルールや、自己を守るためにヘルメットの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ります。

(イ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクは一般原動機付自転車又は自動車に該当し、適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、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、周知を行います。

カ その他

(ア) 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、SNSを含めたインターネット等の広報媒体を活用して、効果的な広報に努めます。

- 家庭向け広報媒体の積極的な活用、市町村や町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努めます。
- 若い世代には、SNSを活用するなど自転車等の交通ルールについて効果のある広報啓発活動を推進します。
- 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県及び市町村は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行います。

(イ) その他の普及啓発活動の推進

- 高齢者の交通事故防止に関する国民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車運転中の事故実態の広報を積極的に行います。
- 夜間の重大事故防止の課題となっている自動車の最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。
また、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、ハイビームのこまめな切り替えや歩行者等の反射材用品等の着用を促進します。
- インターネット等を通じて事故データ及び事故地点に関する情報の提供に努めます。

（４）交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進します。

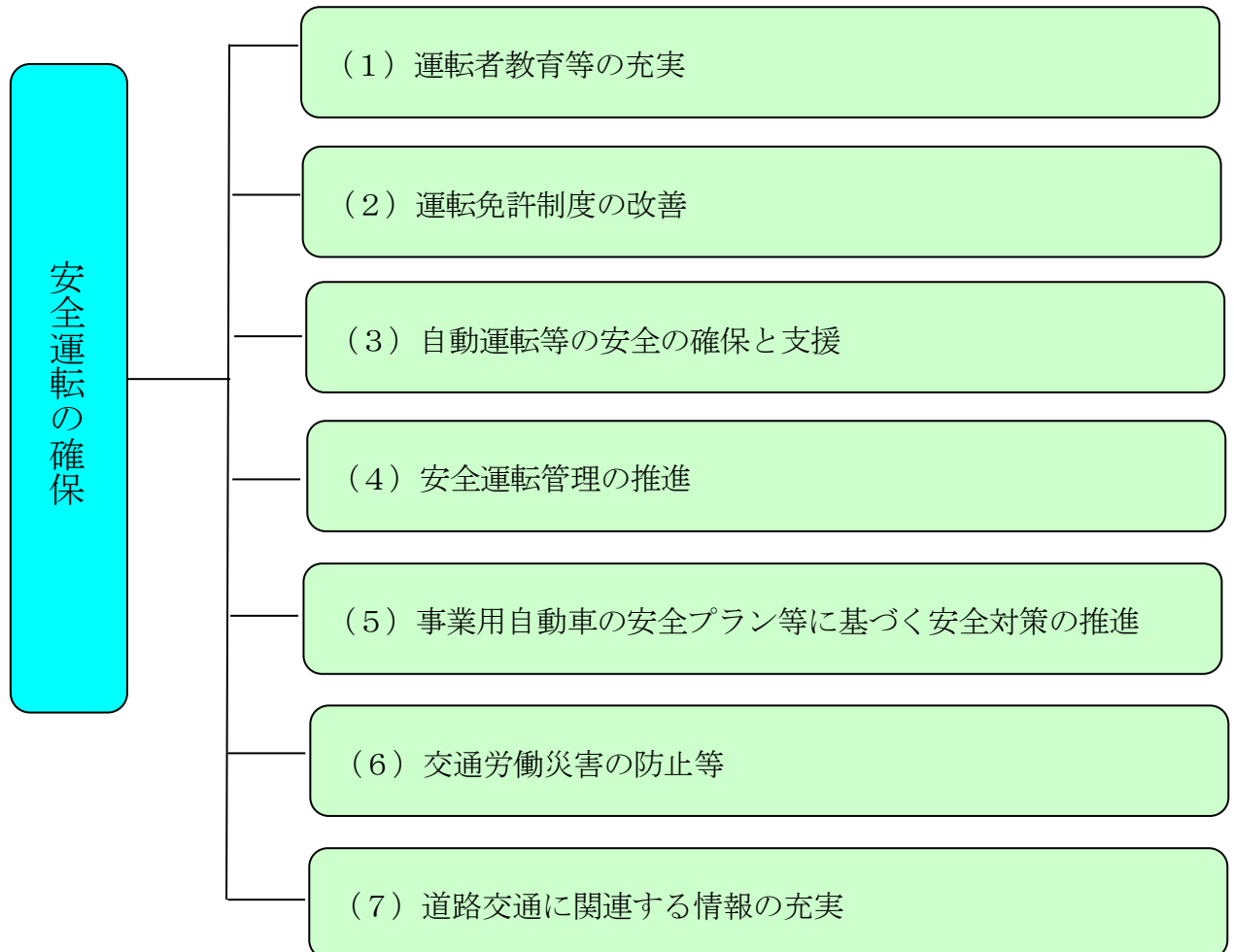
また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。

交通安全活動の重要な担い手である民間団体について、人手不足や資金不足も相まってその活動が困難となっているところもあることから、その継続的な活動を確保するための支援を推進します。

（５）地域における交通安全活動への参加・協働の推進

行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進め、地域住民等の意見を交通安全の取組に積極的にフィードバックするよう努めます。

3 安全運転の確保



(1) 運転者教育等の充実

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高めます。

(イ) 取得時講習の充実

免許を取得しようとする者に対する取得時講習について、法定講習として定められた内容のほか、県内の交通事故実態等の分析結果を取り入れるなど講習内容の充実に努めます。

イ 運転者に対する再教育等の充実

運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほ

か、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努めます。

特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒取消講習における、アルコール依存症が疑われる者を専門医療機関につなげる取組や停止処分者講習の充実に努めます。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努めます。

ウ 妨害運転等の悪質危険な運転手に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図ります。

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努めます。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

オ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的な実施に努め、特に、高齢者講習の実車指導においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、高速道路における逆走防止や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教育を行うなど、効果的かつ効率的な教育に努めます。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行います。

また、認知症に関する専門医の協力を得て、臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めます。

(ウ) 運転技能検査の適切な実施

令和4年5月から施行された道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）に基づく75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査について、一時停止等の課題を通して運転技能を適切に評価するとともに、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導を実施します。

(エ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示した車両に対する保護意識の向上に努めます。

(オ) 高齢運転者支援の推進

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体が中心と

なり、住民や交通事業者等と連携した地域公共交通計画の策定・利用促進を推進します。加えて、観光や福祉等との協働による地域交通の再設計やライドシェア等の新サービスの活用を進め、「交通空白」の解消に取り組みます。

また、安全運転相談ダイヤル#8080（シャープハレバレ）や運転経歴証明書制度の周知を図るなど、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が、運転に関する相談や、運転免許証の返納をしやすい環境の整備を図ります。

カ 外国人運転者対策の強化

免許取得時の多言語化のほか、免許更新時における多言語教材の活用等により、外国人運転者に対する交通安全教育を充実するとともに、外国人運転者による交通事故や交通違反の取扱い時における出入国在留管理庁との連携を強化します。

また、いわゆる「外免切替」制度について、令和7年10月に改正された新たな制度を厳格に運用するとともに、更なる外国人運転者による適正な運転の確保のための取組を進めます。

さらに、レンタカー利用時等における国際運転免許証や外国運転免許証の確認が十分に行われるよう、レンタカー事業者に対する情報提供を充実するなど、取組を強化します。

キ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図ります。

ク 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施します。

ケ 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

自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に適性診断を受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準の見直しを検討するなど、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進します。

コ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図ります。また、仮停止・準仮停止制度を適切に運用し、悪質違反等による交通死傷事故など、同制度対象事案発生時において運転者に対する免許取消処分までを迅速に行います。

(2) 運転免許制度の改善

交通事故の傾向等、最近の交通情勢を踏まえ、運転免許試験については、現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて検証を行い、必要に応じ改善を図ります。

また、県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図ったり、交通事故被害者等の心情に沿った対応を行うとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図ります。

さらに、運転免許試験場における障がい者等のための設備・資機材の整備及び安全運転相談活動の充実を図ります。

令和7年3月に運用を開始したマイナンバーカードと運転免許証の一体化について、マイナンバーカードとの一体化手続、住所変更等ワンストップサービス、住所地以外での迅速な経由地更新及びオンラインによる更新時講習の円滑な運用に努めるとともに、優良運転者等に対するオンライン講習受講等のメリットに関する周知により、交通違反及び交通事故の防止に関する意識の醸成を図ります。

(3) 自動運転等の安全の確保と支援

ア 特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等

特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等の取組、特定自動運行実施者に対する立入検査の実施等により、特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用を図ります。また、安全で円滑な公道実証実験のため、ガイドラインや道路使用許可制度の適正な運用と事業者に対する周知を図ります。

イ 自動運転サービス支援道の整備

自動運転サービス支援道における自動運転車優先レーンの設置等の取組を推進します。

ウ 遠隔操作型小型車の安全な運行の支援

遠隔操作型小型車の届出制度の周知や使用者に対する立入検査の実施等により、道路における危険を防止するとともに届出制度の適正かつ円滑な運用を図ります。

また、遠隔操作型小型車の安全で円滑な公道実証実験のため、道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図ります。

(4) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、安全運転管理者による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務が確実に履行され、また、事業所内で交通安全教育指針に

基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導します。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、安全運転管理業務が確実に実施されるよう、指導を行います。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図ります。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図ります。

（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

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施します。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及びコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認します。

また、事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図ります。

イ 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

県及び運送事業者を始めとした関係者による輸送の安全に向けた意識の醸成や啓発を新たに継続的に取り組みます。

また、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、運行管理未実施、改善基準告示違反や飲酒運転等悪質な法令違反を根絶するためにも、事業所における規範意識の醸成を強力に推進します。

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、飲酒運転を防止するための具体的な取組やアルコールが身体に及ぼす影響等を分かりやすくまとめたほか、アルコール依存傾向の強い運転者に関する症状の把握や治療の必要性について記載した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」の周知、常習飲酒者に対するスクリーニング検査の普及促進を図

り、事業者における飲酒運転ゼロを目指します。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続けます。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながらスマホ」、他の車両の通行を妨害し、重大な事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう事業者に対し広報啓発を行うとともに、それに資する運転中の運転者の状況を確認できる機器の普及を促進します。

ウ ICT、先進安全自動車、自動車運転等新技術の開発・普及推進

事業者による交通事故防止の取組を推進するため、ドライバー異常時対応システム等の先進安全自動車（ＡＳＶ※）装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努めます。

また、自動車や車載機器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる交通事故の削減を目指します。

さらに、運行管理に利用可能なICT技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上を図るため、開発・普及を促進します。

エ 少子超高齢化社会における交通事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる交通事故の増加を踏まえ、高齢運転者による交通事故防止対策を推進するとともに、運送事業における運転者不足に伴う外国人人材による運行の増加等、今まで運送事業における運転業務を行っていない者による運行が安全に行われるための方策を講じていきます。

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた交通事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとや運転者の年齢、健康状態等の特徴的な交通事故傾向を踏まえた交通事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルを随時見直すとともに、より効果的な指導方法の確立等、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施します。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における交通事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、交通事故の未然防止に向けた取組を促進します。

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知徹底を図るとともに、睡眠時無

※ ＡＳＶ：Advanced Safety Vehicle

呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患、視野障害等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知徹底を図るとともに、中小の事業者への受診費用の補助制度を通して、スクリーニング検査の普及を促進します。

ク 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行います。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度の活用により、過労運転に起因する交通事故等の通報制度的確な運用と業界指導の徹底を図ります。

また、事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図ります。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施します。

ケ 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク事業）を促進します。

また、県や市町村及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努めます。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努めます。

コ トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の強化

貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通安全環境の実現を図ります。

(6) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施します。

イ 運転者の労働条件の適正化等

労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の履行を確保するための監督指導を実施します。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図り、必要に応じ合同による監査・監督を実施します。

(7) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

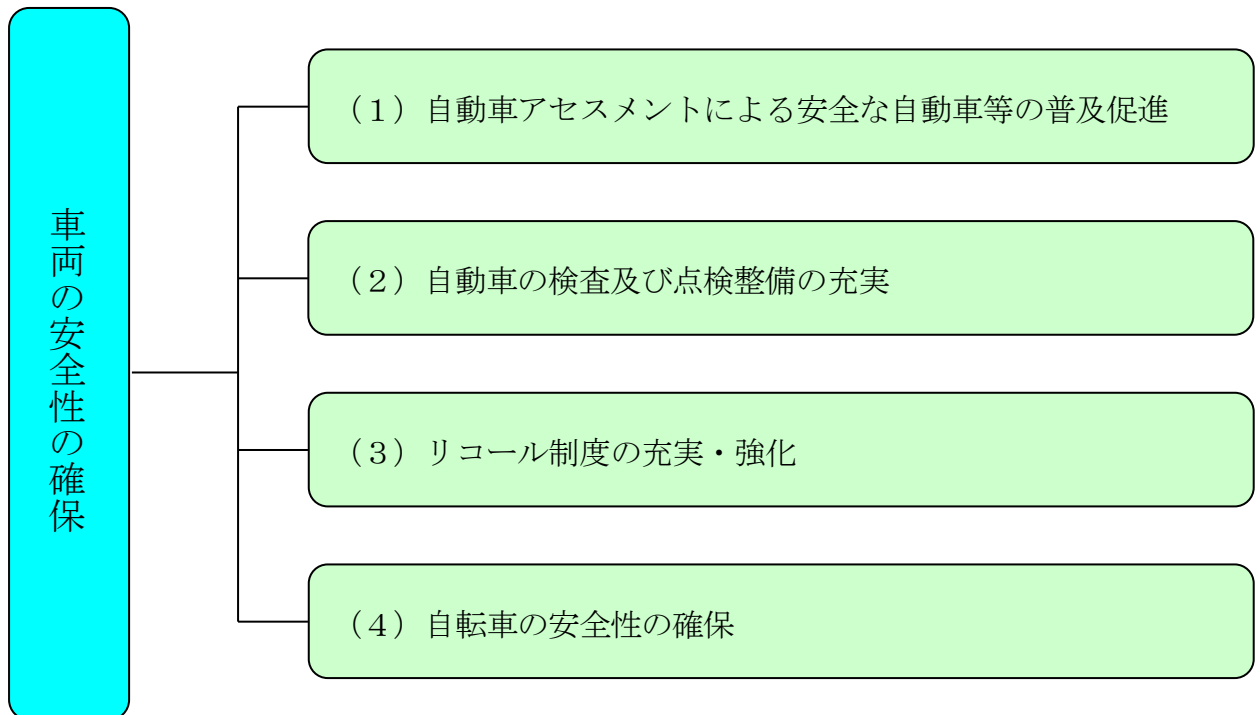
イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化します。

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進します。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図ります。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

4 車両の安全性の確保



(1) 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車ユーザーに定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進します。

また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、ＡＳＶ技術等の自動車の安全に関する先進技術の県民の理解促進を図ります。これらにより、自動車ユーザーの選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進します。

特に、ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進等の車両安全対策を推進します。

(2) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両

に搭載された車載式故障診断装置に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図ります。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努めます。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車ユーザーの立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじめとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進します。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化します。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図ります。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に推進します。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進します。

なお、車両不具合による交通事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図ります。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を全県的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化します。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努めます。

(ウ) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導します。

また、自動車分解整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進します。

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれからの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推

進します。

また、整備主任者を対象とした新技術に対応した研修等の実施により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進します。

(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行います。

(3) リコール制度の充実・強化

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ着実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行います。

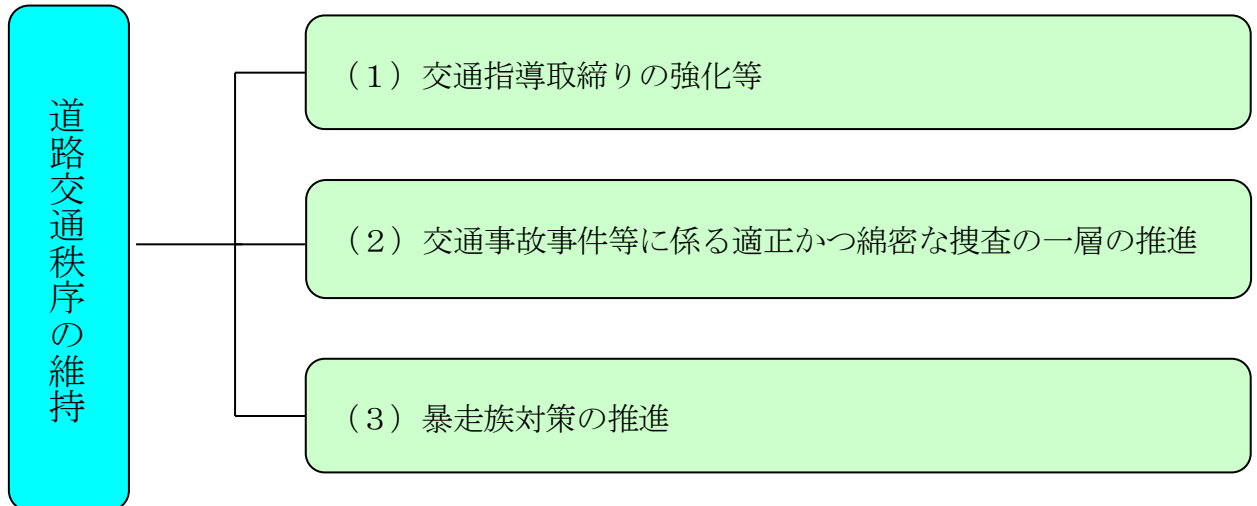
また、自動車ユーザーの目線に立ったリコール実施のために、自動車不具合情報ホットラインの認知度を高めるための広報活動を行い、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を強化します。また、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図ります。

(4) 自転車の安全性の確保

自転車の安全性を確保するため、関係団体が実施している自転車の安全性向上を目的とする各種マーク制度（BAA マーク、TS マーク、SG マーク、JIS マーク等）の普及に努め、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成します。また、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を推進します。

また、薄暮時間帯から夜間における自転車事故の防止を図るため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

5 道路交通秩序の維持



(1) 交通指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、こども、高齢者、障がい者の保護の観点から、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進します。

(ア) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、県民からの取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進します。

飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進します。

地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させます。加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置を効果的に活用するとともに、交通反則切符自動作成機の導入に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の研究開発及び整備に努めます。

交通事故抑止対策について県民の理解を深めるため、交通事故実態等の分析に

に基づき、重点交差点や路線等を選定し、指導取締り計画に沿って組織的に交通指導取締りを推進していることや、交通指導取締りの結果生じた交通事故実態の変化、交通流の円滑化、実勢速度の抑制、放置駐車車両台数の変化等を踏まえた今後の交通指導取締りの方針等についてウェブサイトやSNS 等を活用して県民に説明し、PDCA サイクルに基づく交通指導取締りの趣旨や目的が伝わるよう情報発信に努めます。

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図ります。また、事業所における従業員による飲酒運転の発覚時の自動車の使用者の責任追及を含め、運行管理者・安全運転管理者による運転前後のアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務の履行が徹底されるよう、指導を行うとともに履行状況の確認を行います。

さらに、外国人による無免許運転が多いことを踏まえ、雇用する外国人が無免許運転等を起こした場合における雇用者等の背後責任の追及を徹底します。

(ウ) いわゆる白タク・白トラの取締りの強化

関係機関の連携の下、抑止に向けた広報啓発活動を行うとともに、関連情報の収集・共有、取締り等を強化する。

取締りについては、末端被疑者の検挙にとどまることなく、組織的な突き上げ捜査等による全容解明や上位被疑者等の検挙に努めるほか、犯罪収益の没収や車両使用制限等の制裁を複合的に実施することにより、効果的に白タク・白トラ行為の排除を図ります。

また、国内外の旅行会社や関係サイト運営者、配車アプリ提供者、その利用者等に対して注意喚起等を行うことにより、白タク行為の抑止を図ります。

(エ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、令和8年4月から施行された自転車に対する交通反則通告制度の導入を踏まえ、自転車指導啓発重点地区等を中心とした事故抑止に資する取締りを推進し、悪質・危険な交通違反に対しては検挙を行います。

自転車指導啓発重点地区等の選定状況を、具体的な選定理由と共にウェブサイトや広報紙等の効果的な媒体を用いて公表し、交通ルール遵守の重要性及び重点地区等において推進する交通指導取締り等の活動に対する理解の確保に努めます。

また、自転車利用時の「ながらスマホ」の取締りを通じた、若年時からの基本ルール、遵法意識の浸透を図ります。

さらに、飲酒運転等の悪質・危険な違反を繰り返す者や違反により交通事故を

発生させた者については、法無視の心理的傾向やこれまでの処分歴・違反歴等を踏まえ、危険性帯有者として評価できる場合は、機を逸せず免許停止処分を行うなどの確に対処します。

(オ) 特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化

悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを強化します。

また、交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った利用者に対しては、特定小型原動機付自転車運転者講習制度を実施し、違反の再発防止に努めます。悪質・危険な違反を繰り返したり、悪質・危険な違反による交通事故を発生させたりした者に対しては、免許停止処分を含めた的確な行政処分を実施します。

さらに、シェアリング関係事業者に対して、悪質・危険な利用者のサービス利用停止措置又はアカウント抹消措置を講ずることを働きかけます。

(カ) ペダル付き電動バイクの利用者に対する交通指導取締りの強化

ペダル付き電動バイクは、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることの周知徹底を図るとともに、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します。

また、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車として販売する違法な販売事業者対策を推進します。

イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図ります。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、自動速度違反取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進します。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ綿密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れ、適正かつ緻密な捜査を推進します。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努めます。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

3Dレーザースキャナやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援シス

テム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進します。

(3) 暴走族対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

「福島県暴走族根絶条例」の適正な運用を図るとともに、市町村に対しても暴走族根絶の取組を呼び掛けます。

また、関係団体等との連携の下に、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底するとともに、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進します。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進します。

ウ 暴走族に対する指導取締りの強化

共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、指導取締りを推進します。

また、違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進し、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行います。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

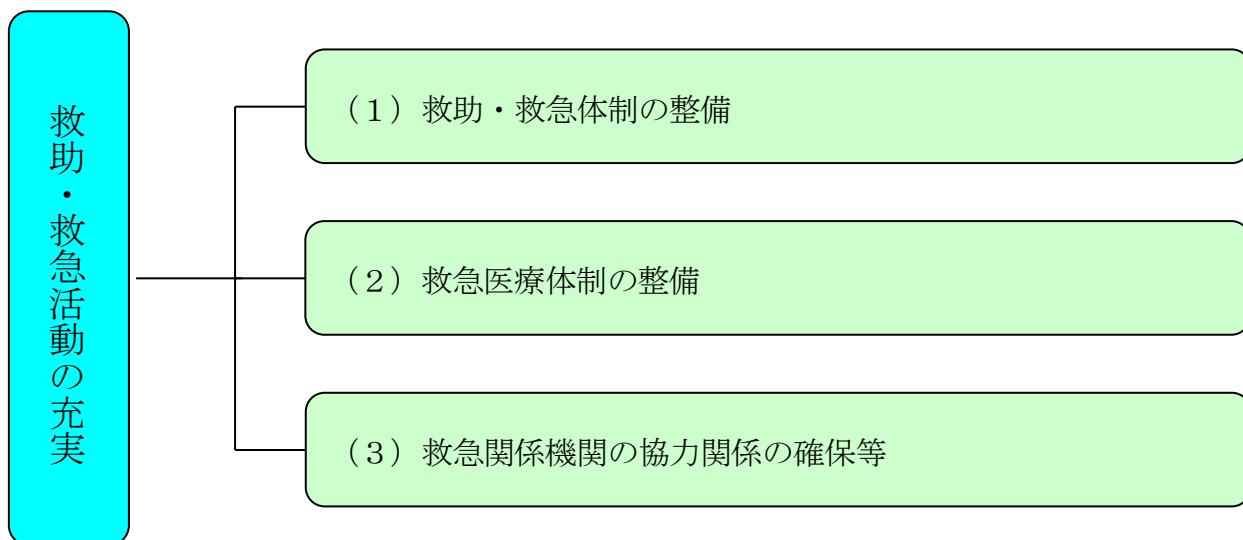
グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努めます。

また、県暴走族根絶対策会議及び各地区の暴走族根絶地区ネットワークのもとに、関係機関団体が連携し、全県的に暴走族の根絶に取り組みます。

オ 車両の不正改造の防止

「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全国的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行います。

6 救助・救急活動の充実



(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対応するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期します。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

ウ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

自動体外式除細動器（AED[※]）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進します。

業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進します。

学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの使用を含む）の実習や各種講習会の開催により教員の指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDの使用を含む）について指導の充実を図ります。

[※]AED：Automated External Defibrillator

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を保障するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

オ 救助・救急用資機材の整備の充実

救助工作車、救助資機材の整備を充実させるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進します。

カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進します。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進します。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

関係市町村等と、高速道路株式会社の連携を強化するとともに、高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等においても、救急業務実施体制の整備を促進します。

また、高速道路株式会社及び関係市町村は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進します。

ケ 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP※）や事故自動通報システム（AACN※）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備します。

※ HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety

※ AACN : Advanced Automatic Collision Notification

（２）救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

休日夜間急患センターの設置等、初期救急医療機関の整備を推進します。また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、救急医療体制の圏域を設定し、地域内の医療施設の実情に応じて第二次救急医療体制の整備を図るとともに、第三次救急医療体制として、重篤及び複数科にまたがる重篤な救急患者への診察機能を有する２４時間体制の救命救急センターの整備を進め、その質の向上を図ります。

さらに、救急医療施設の情報を収集し、救急医療情報を提供することにより、これらの体制が有効に運用されるよう調整を行う総合医療情報センター（一般社団法人福島県医師会）の充実を図ります。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

医師の卒前教育や臨床研修において、救急医療に関する教育・研修の充実に努めます。また、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を行い、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図ります。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療に関する教育の充実に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、救急医療を担当する看護師の確保を図ります。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進します。

ウ ドクターヘリ事業の推進

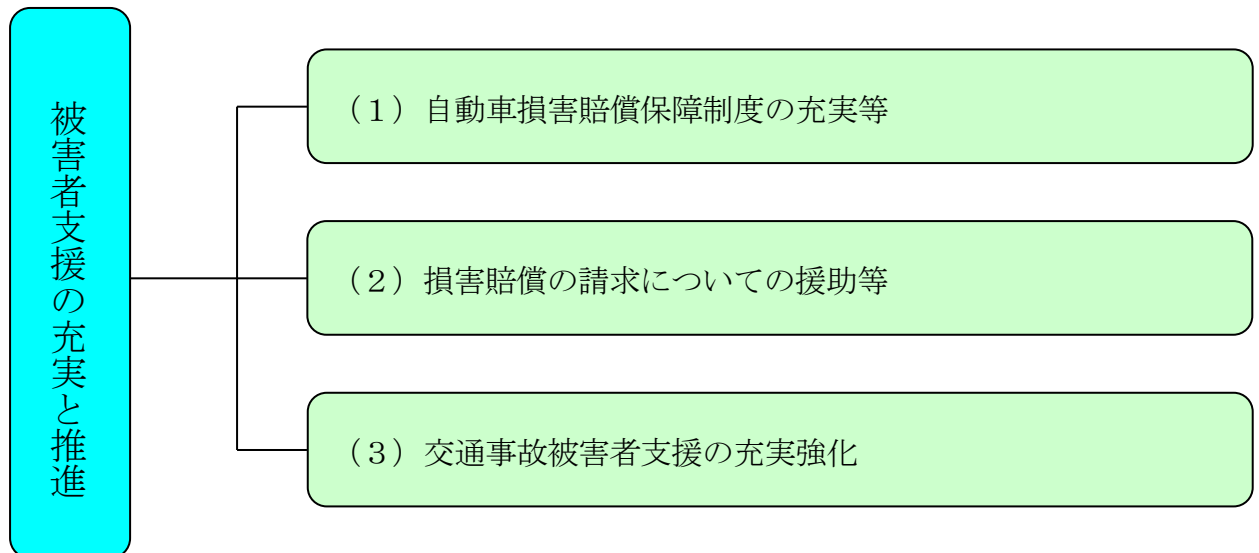
交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリの積極的な活用を推進します。

（３）救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を促進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。

7 被害者支援の充実と推進



(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

被害者に対する適切な情報提供の徹底に係る保険会社（組合）への指導等及び指定紛争処理機関の保険（共済）金支払に係る紛争の調停等により保険（共済）金の支払の適正化を推進します。

イ 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の重要性等について、広報を通じて広く県民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

また、ペダル付き電動バイクや電動キックボードなど、新たなモビリティに対しても、引き続き自動車損害賠償責任保険（共済）の加入促進のため、周知徹底を図ります。

ウ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行います。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

(ア) 円滑かつ適正な相談活動を推進するため、県政相談コーナーでの交通事故相談や、巡回相談の実施等相談業務の充実を図るとともに、市町村や関係機関との連携を図ります。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質の向上を図ります。

(ウ) ホームページや広報誌等の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

(エ) 自動車事故被害者が弁護士による自動車事故に関する法律相談・示談あっ旋等を無償で受けられるよう、日弁連交通事故相談センターにおける体制の充実を図ります。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進します。

また、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター、法律扶助協会及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図ります。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

公益財団法人福島県交通遺児奨学基金協会が行う交通遺児等に対する各種支援事業の推進を図るとともに、交通安全意識の一層の高揚を図ります。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通相談係、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図ります。

警察において、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れや各種相談機関等を教示し、また、交通事故被害者等がその要望や置かれている状況等を記録することのできる「被害者手帳」等を作成し、活用します。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図ります。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図ります。

さらに、重大・悪質な交通事故事件等については、県警察本部の交通捜査担当課に設置した交通事故事件捜査統括官及び交通事故鑑識官が事故現場に赴いて客観的証拠の収集等の捜査指揮を行うなど、適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進します。加えて、同様に設置した被害者連絡調整官等が各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図ります。

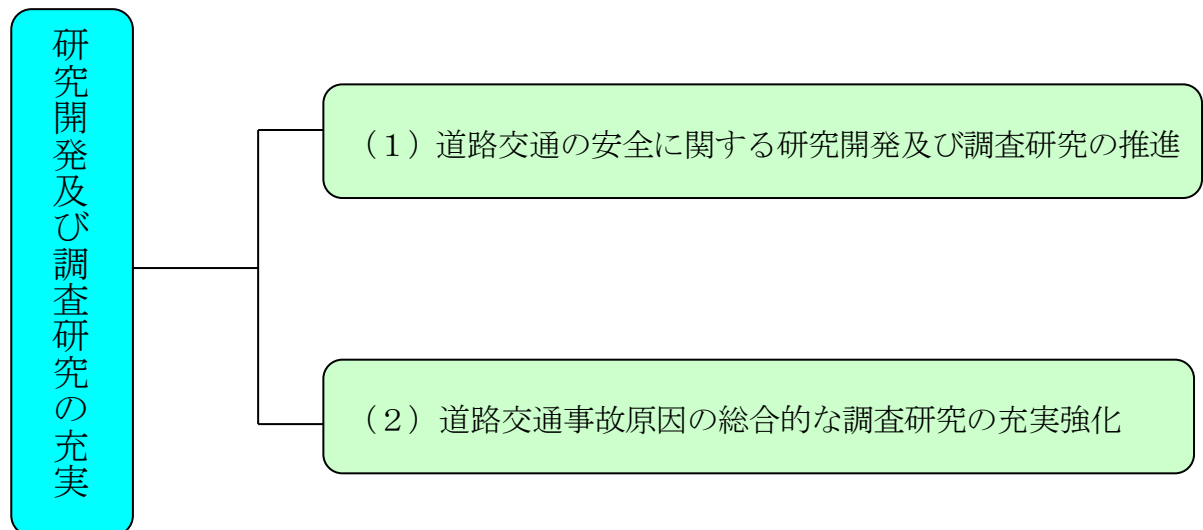
ウ 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省が設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしています。引き続き、関係者からの助言を頂きながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていきます。

エ 交通事故被害者等支援に関する情報発信

交通事故被害者等支援に関する各種取組について、ウェブサイト上に掲載するなど、積極的な情報発信を行うことにより当該取組を周知するとともに、交通事故被害者等が置かれた立場や苦しみ、交通事故の惨状等に関する県民の理解の増進に努めます。

8 研究開発及び調査研究の充実



(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

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること等を踏まえ、人・道路及び車両それぞれの分野における研究開発及び調査研究を計画的に推進します。

ア 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進します。

また、高齢者の交通事故防止に有益な最新の先進技術搭載車種の周知、試乗会の実施等、普及・活用促進の取組を推進します。

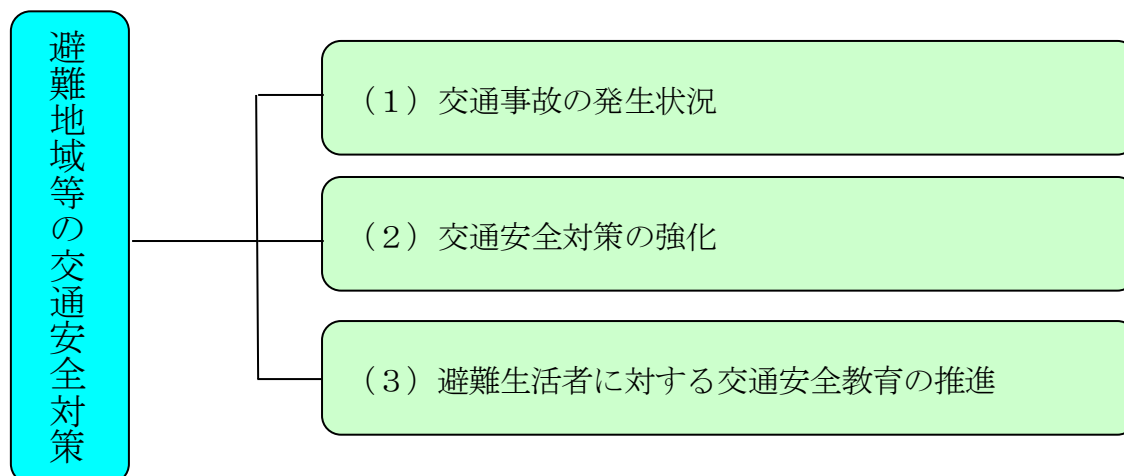
イ 交通事故に関する分析の長期的予測の充実

交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図ります。

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全対策を行うため、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行います。具体的には、福島県道路環境整備技術調査委員会による緊急対策事業によって、県内の交通危険箇所等の交通問題を取り上げ、実地踏査、調査研究を行い、事故削減に向けた効果的かつ総合的な施策の展開を図ります。

9 避難地域等の交通安全対策

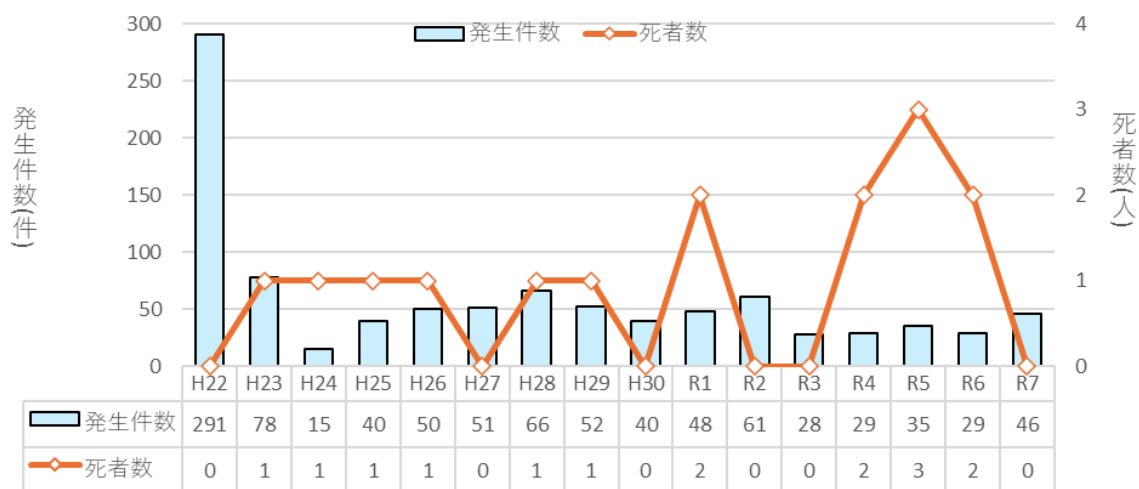


(1) 交通事故の発生状況

東日本大震災の発生から15年が経過し、福島県は復興の歩みを着実に進めています。避難地域においては、住民の帰還や移住の促進、復興拠点への企業の進出に加え、令和3年4月に復興支援道路として全線開通した東北中央自動車道(相馬～福島)や、令和6年4月にふくしま復興再生道路として整備された県道小野富岡線による広域的な避難地域へのアクセス環境の向上などにより、交流人口が着実に増加しています。

こうした避難地域の活性化は、被災地の復興創生の実現に寄与する一方で、交通量の増大と、交通流の変化をもたらしており、令和7年の事故件数は、前年を上回る結果となりました。

【双葉警察署管内の交通事故発生状況】



（２）交通安全対策の強化

ア 国道６号及び県道広野停車場線と県道いわき浪江線対策

国道６号は年々交通量が増大し、渋滞を避けて県道広野停車場線や県道いわき浪江線に迂回する車両が多いことから、パトロールや交通指導取締り等を重点的に行うほか、速度規制や安全対策の見直しを行い、交通事故防止対策を強化します。

イ 常磐自動車道及び東北中央自動車道（相馬～福島）における対策

高速道路における交通事故防止については、東日本高速道路株式会社等との協議により安全対策を検討していきます。

また、復旧・復興工事や中間貯蔵施設への除去土壌等の搬入・搬出に伴い通行量が増大する際の大型車両の走行については、引き続きトラック協会などの関係団体に対し協力を要請するなどの対策を講じます。

ウ 県道井手長塚線・県道長塚請戸浪江線対策

復興シンボル軸として令和７年８月に長塚跨線橋が開通した同路線は、開通した地域に復興祈念公園、東日本大震災・原子力災害伝承館、中野地区復興産業拠点が整備されており、交通量の増加が見込まれることから、適切な新規交通規制を実施し、交通事故の抑止を図ります。

エ 今後の対策

今後、復興創生に向け、避難指示区域を含めた相双方部の全般的な交通量の増加が予想されることから、上記以外の路線も含め、交通状況変化に応じた適切な交通安全対策を図ります。

（３）避難生活者に対する交通安全教育の推進

県内各地の復興公営住宅等において、交通安全教室の開催や戸別訪問などにより、効果的な交通安全教育に努めます。

第2章 鉄道交通及び踏切道における交通の安全

基本理念：鉄道事故・踏切事故のない社会を目指して

- 人やものを大量に高速に、かつ定時に輸送できる鉄道は、県民生活に欠くことのできない交通手段です。
このため、県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指します。



1. 鉄道交通・踏切道における交通の安全についての目標

- 乗客の死者数ゼロを目指す。
- 踏切事故件数ゼロを目指す。



2. 鉄道交通・踏切道における交通の安全対策

<鉄道交通>

- 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

<踏切道交通>

- 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と円滑化を図るための措置

第1節 鉄道交通及び踏切道における交通の安全についての目標

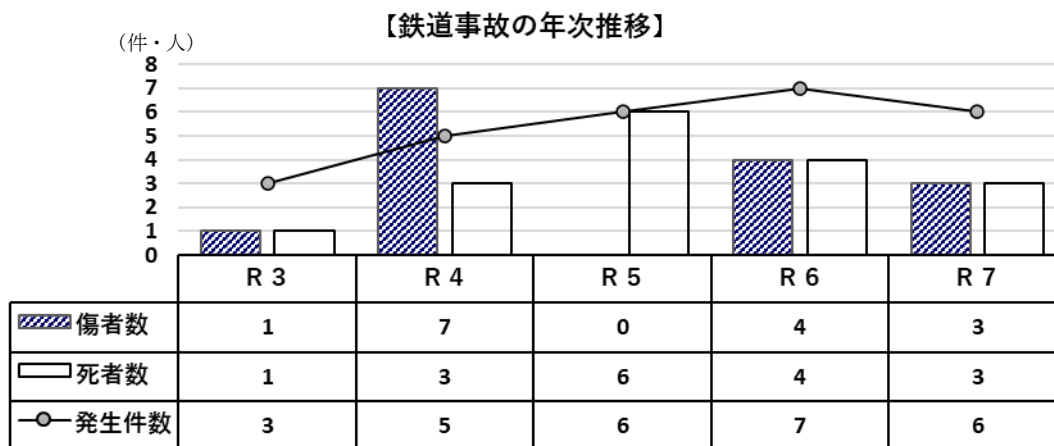
第1 鉄道事故・踏切事故の現状

1 鉄道事故の現状

本県においては、列車の衝突・脱線・火災等の重大な鉄道事故は発生していませんが、ひとたび事故が発生すれば、多数の乗客の方の死傷につながるなどから引き続き、重大な鉄道事故の絶無を期し、乗客の死者数ゼロを目指す必要があります。

鉄道事故の発生状況は下記のとおりで、令和7年には踏切障害事故及び人身障害事故がそれぞれ3件発生しました。

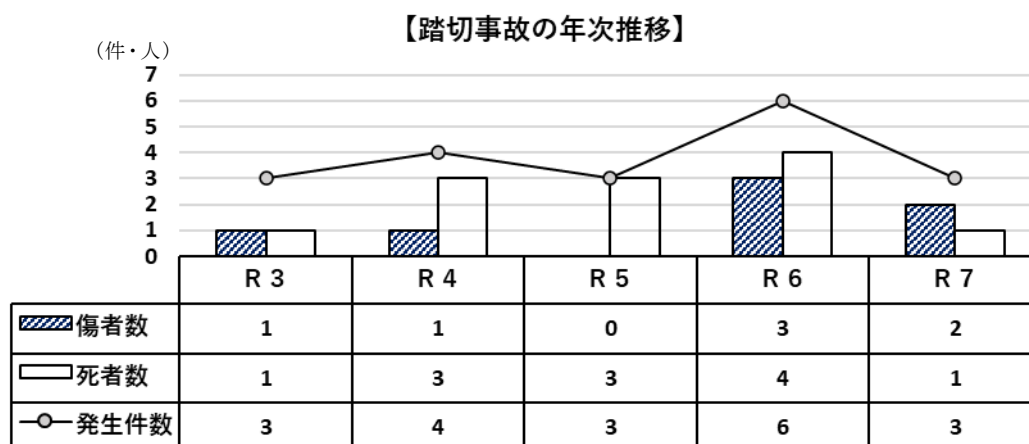
注) 鉄道事故：列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故（踏切道以外の事故）、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいいます。



2 踏切事故の現状

本県における踏切事故件数は、令和3年以降、増減を繰り返している状況です。

令和7年には、直接横断中の事故が乗用車及び歩行者それぞれ1件、乗用車による側面衝撃事故が1件発生しており、過去5年間ににおいても毎年死者が出ていることから、引き続き踏切事故防止対策を講じる必要があります。



第2 交通安全計画における目標

【数値目標】

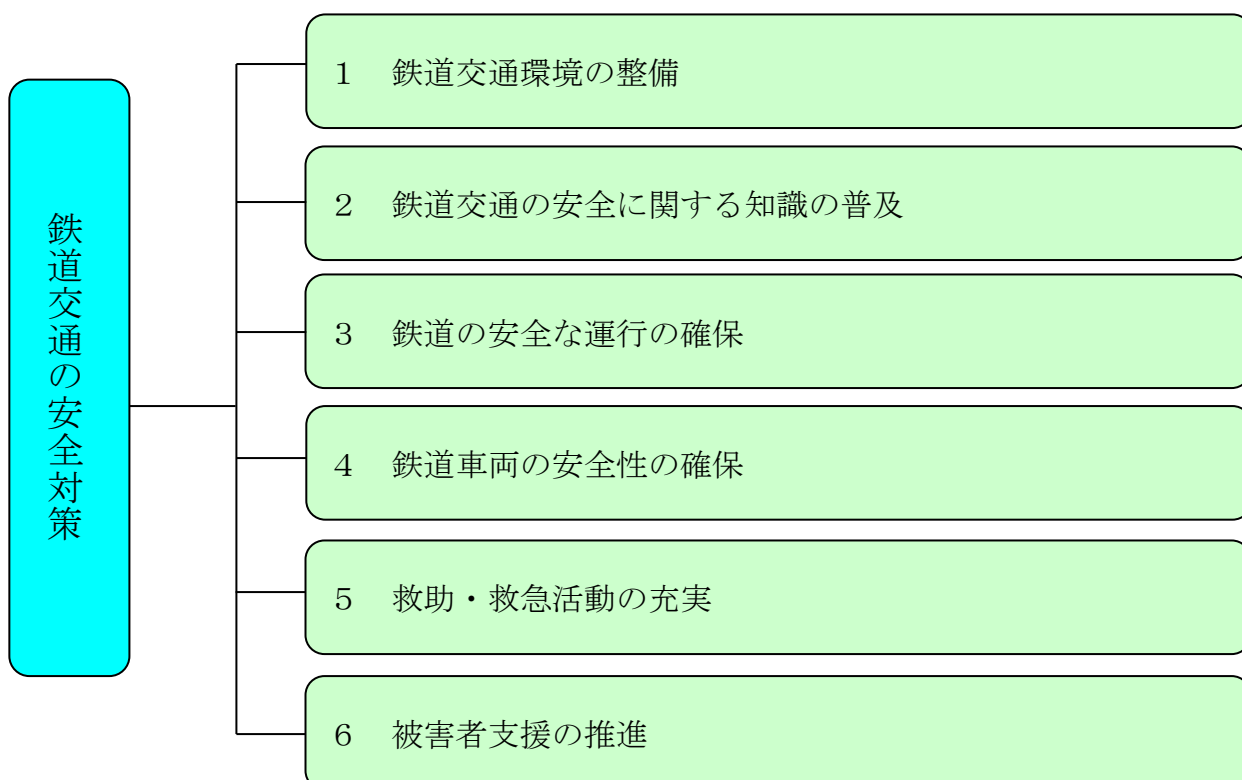
乗客の死者数をゼロ
踏切事故件数をゼロ

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。ひとたび事故が発生すれば、多数の乗客の死傷につながるなどから、引き続き「乗客の死者数ゼロ」を目指します。

また、踏切事故は毎年3件から6件程度発生し、鉄道事故の半数以上を占めている状況にあり、事故の発生により乗客や付近の通行車両等に与える影響も大きいことから、引き続き「踏切事故件数ゼロ」を目指します。

第2節 講じようとする施策

第1 鉄道交通の安全対策



1 鉄道交通環境の整備

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進めます。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して技術力の向上についても推進します。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっていることから、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化等を推進します。本県に影響を及ぼす巨大地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、必要に応じて主要駅や高架橋等の耐震対策を推進します。

さらに、駅施設等について、高齢者・視覚障がい者を始めとするすべての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障がい者の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進します。

加えて、線路を横断しないよう注意喚起する看板の設置や侵入防止のための柵の設置等の対策について、協議会等を活用し、鉄道事業者や関係自治体等への情報共有等を図ります。

（２）運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ＡＴＳ）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置について、法令により整備の期限が定められたもの※の整備については完了したが、これらの装置の整備については引き続き推進を図ります。

※ １時間あたりの最高運行本数が往復１０本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が１００km/hを超える車両又はその車両が走行する線区の施設について１０年以内に整備するよう義務づけられたもの。

２ 鉄道交通の安全に関する知識の普及

事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、外国人向けの多言語による案内を含めた、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく、的確に提供します。また、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させることとします。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

３ 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故が発生した場合には、迅速かつ的確に対応します。さらに、運転士等の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図ります。

（１）保安監査の実施

鉄道事業者に対し、計画的に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等についての適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施します。また、計画的な保安監査のほか、重大な事故等の発生等の際にも臨時で保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなどして、保安監査の充実を図ります。

（２）運転士等の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施します。また、乗務員の資質が保持されるよう、運転管理者および乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導します。

（３）安全上のトラブル情報の共有・活用

主要な鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行います。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用します。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指

導します。

(４) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努めます。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やＩＣＴを活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

(５) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。

(６) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施します。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸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り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認します。

(７) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全確保に努めるよう指導します。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導します。

４ 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直します。

５ 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主

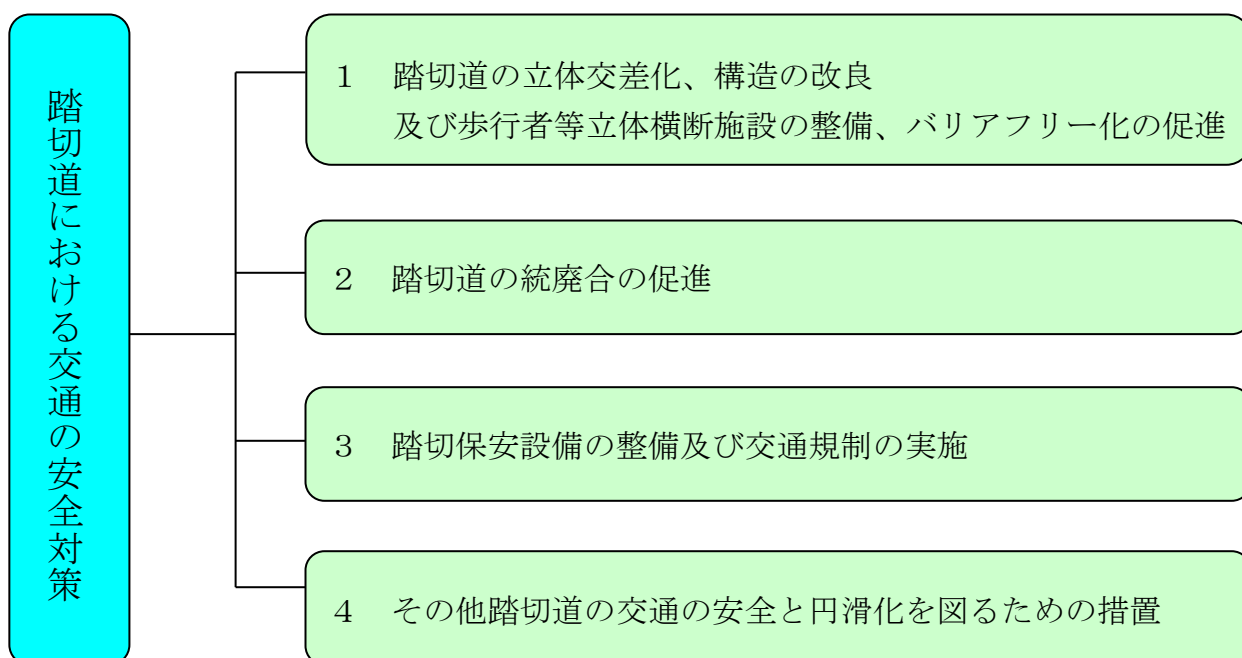
要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。

また、鉄道職員に対する、AEDの使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進します。なお、住民に対する心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動については、消防機関等の関係機関において、引き続き実施していきます。

6 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしています。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていきます。

第2 踏切道における交通の安全対策



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

歩道が狭隘な踏切等における歩行者安全対策のための構造改良を推進します。

また、自動車交通量が多く踏切遮断時間が長い踏切道など、立体交差化を実施することによ

り交通の円滑化に著しく効果があると認められる踏切道については、原則、立体交差化を図り踏切道の除却を促進します。加えて、立体交差化までに時間のかかる比較的遮断時間の長い踏切等については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者立体横断施設の設置等を促進します。さらに、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめ及び令和6年1月に改定した「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します。

2 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、迂回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとします。

3 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行うとともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置等踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進します。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、市街地にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図ります。

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

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、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を適切に行います。

また、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進します。

さらに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。

災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。

巻末資料

資料 1 福島県交通安全計画の推移

資料 2 全国・福島県の交通事故の年次推移

資料 1 福島県交通安全計画の推移

〔※ 昭和 4 5 年～交通安全対策基本法制定〕

計画	計画期間	目標等	計画期間における交通事故状況
第 1 次	昭和 46～50 年度	死亡事故の半減 を目途	死者数) 昭和 45 年：337 人 →昭和 50 年：247 人に減少
第 2 次	昭和 51～55 年度	昭和 45 年の死者 数を半減	死者数) 昭和 55 年：152 人に減少
第 3 次	昭和 56～60 年度	死亡数の着実な 減少	死者数) 昭和 60 年：198 人に増加
第 4 次	昭和 61～65 年度 (平成 2 年度)		死者数) 平成 2 年：237 人に増加
第 5 次	平成 3～7 年度		死者数) 平成 7 年：241 人に増加
第 6 次	平成 8～12 年度	死者数：180 人 以下	死者数) 平成 12 年：192 人に減少
第 7 次	平成 13～17 年度	死者数：170 人 以下	死者数) 平成 17 年：143 人に減少
第 8 次	平成 18～22 年度	死者数：110 人 以下 死傷者数： 15,000 人以下	死者数) 平成 22 年：112 人に減少 死傷者数) 平成 22 年：13,365 人に減少
第 9 次	平成 23～27 年度	死者数：85 人 以下 死傷者数： 11,600 人以下	死者数) 平成 27 年：77 人に減少 死傷者数) 平成 27 年：8,421 人に減少
第 10 次	平成 28～32 年度 (令和 2 年度)	死者数：60 人 以下 死傷者数： 6,300 人以下	死者数) 令和 2 年：57 人に減少 死傷者数) 令和 2 年：3,914 人に減少
第 11 次	令和 3～7 年度	死者数：50 人 以下 重傷者数： 380 人以下 死傷者数： 3,200 人以下	死者数) 令和 7 年：53 人に減少 重傷者数) 令和 7 年：533 人 死傷者数) 令和 7 年：4,272 人に増加

第 12 次	令和 8 ～12 年度	死者数： 45 人 以下 重傷者数： 380 人以下 傷者数： 2,480 人以下	
--------	-------------	--	--

資料2

全国・福島県の交通事故の年次推移

5 年 計 画	区分	全 国			交通事故死者に関する動向	福 島 県			人口10万人 当たりの死者数		区分	5 年 計 画
		年次	件 数	死 者		傷 者	件 数	死 者	傷 者	県内		
	年次											
	昭和元年	42,226	2,035	30,282	←死者数が7,000人台であった年					3.4	昭和元年	
	2	49,115	2,083	33,222						3.4	2	
	3	55,533	2,321	36,854						3.7	3	
	4	58,077	2,448	38,633						3.9	4	
	5	63,411	2,536	43,621						4.0	5	
	6	68,823	2,572	46,328						4.0	6	
	7	71,221	2,801	49,259						4.2	7	
	8	64,643	2,921	46,959						4.4	8	
	9	69,342	3,226	50,204						4.8	9	
	10	66,415	3,549	49,227						5.2	10	
	11	59,444	3,484	45,323						5.0	11	
	12	55,958	3,633	44,051						5.2	12	
	13	47,017	3,678	35,119						5.2	13	
	14	35,634	3,265	29,317						4.6	14	
	15	30,777	3,241	26,412						4.5	15	
	16	24,082	2,832	21,042						4.0	16	
	17	21,159	2,945	19,636						4.1	17	
	18	16,780	2,887	16,087						3.9	18	
	19	11,507	3,080	11,580						4.2	19	
	20	8,706	3,365	9,094			47	9	67	0.5	4.7	20
	21	12,504	4,409	12,655			175	54	140	2.8	5.8	21
	22	17,778	4,565	16,852			230	65	220	3.3	5.8	22
	23	21,341	3,848	17,609			278	53	239	2.4	4.8	23
	24	25,113	3,790	20,242			276	63	263	3.0	4.6	24
	25	33,212	4,202	25,450			379	68	291	3.3	5.1	25
	26	41,423	4,429	31,274			382	53	379	2.6	5.2	26
	27	58,487	4,696	43,321			579	68	559	3.3	5.5	27
	28	80,019	5,544	59,280			815	66	713	3.2	6.4	28
	29	93,869	6,374	72,390			1,156	100	1,046	4.8	7.2	29
	30	93,981	6,379	76,501			1,315	106	1,171	5.1	7.1	30
	31	122,691	6,751	102,072		←死者数が過去最高の年	1,528	102	1,268	4.9	7.5	31
	32	146,833	7,575	124,530			1,855	116	1,677	5.5	8.3	32
	33	168,799	8,248	145,432			2,018	126	1,839	6.0	9.0	33
	34	201,292	10,079	175,951			1,862	146	1,857	7.0	10.9	34
	35	449,917	12,055	289,156			2,034	170	1,941	8.3	12.9	35
	36	493,693	12,865	308,697			2,861	203	2,620	10.0	13.6	36
	37	479,825	11,445	313,813			2,481	169	2,575	8.4	12.0	37
	38	531,966	12,301	359,089			3,174	180	3,258	9.0	12.8	38
	39	557,183	13,318	401,117			3,983	229	4,140	11.4	13.7	39
	40	567,286	12,484	425,666			5,047	214	5,272	10.8	12.7	40
	41	425,944	13,904	517,775			6,185	269	7,729	13.6	14.0	41
	42	521,481	13,618	655,377			7,953	300	10,138	15.3	13.6	42
	43	635,056	14,256	828,071			9,780	284	12,654	14.5	14.1	43
	44	720,880	16,257	967,000		県内死者数が過去最高の年→	11,926	398	15,520	20.4	15.8	44
	45	718,080	16,765	981,096		←死者数が過去最高の年 (交通安全基本計画の初年度) 46年以降県内で最も多かった年→	13,103	337	17,219	17.3	16.2	45
第一次計画	46	700,290	16,278	949,689		14,001	354	18,562	18.2	15.5	46	
	47	659,283	15,918	889,198		14,223	379	18,979	19.5	14.8	47	
	48	586,713	14,574	789,948		11,978	365	16,056	18.8	13.4	48	
	49	490,452	11,432	651,420		9,540	265	12,837	13.6	10.3	49	
	50	472,938	10,792	622,467		8,813	247	11,646	12.5	9.6	50	
第二次計画	51	471,041	9,734	613,957	←S45年以降、初めて1万人を下回る	8,352	235	11,184	11.8	8.6	51	
	52	460,649	8,945	593,211		7,720	189	10,145	9.5	7.8	52	
	53	464,037	8,783	594,116		7,884	171	10,310	8.5	7.6	53	
	54	471,573	8,466	596,282		8,556	189	11,008	9.3	7.3	54	
	55	476,677	8,760	598,719	46年～H16まで県内で最も少なかった年→	8,643	152	10,997	7.5	7.5	55	
第三次計画	56	485,578	8,719	607,346		8,879	186	11,340	9.1	7.4	56	
	57	502,261	9,073	626,192		9,232	180	11,721	8.8	7.6	57	
	58	526,362	9,520	654,822		9,492	184	12,037	8.9	8.0	58	
	59	518,642	9,262	644,321		9,295	199	11,579	9.6	7.7	59	
	60	552,788	9,261	681,346		9,410	198	11,761	9.5	7.7	60	
第四次計画	61	579,190	9,317	712,330		9,532	197	11,717	9.4	7.7	61	
	62	590,723	9,347	722,179		9,741	198	12,070	9.5	7.7	62	
	63	614,481	10,344	752,845	←S50年以来、再び1万人を上回る	10,132	205	12,740	9.8	8.4	63	
	平成元年	661,363	11,086	814,832		10,344	254	12,846	12.1	9.0	平成元年	
	2	643,097	11,227	790,295		10,823	237	13,268	11.3	9.1	2	
第五次計画	3	662,392	11,109	810,245		10,992	223	13,382	10.6	9.0	3	
	4	695,346	11,452	844,003		11,357	203	13,910	9.6	9.2	4	
	5	724,678	10,945	878,633		12,656	209	15,221	9.8	8.8	5	
	6	729,461	10,653	881,723		12,880	211	15,644	9.9	8.5	6	
	7	761,794	10,684	922,677		13,298	241	16,071	11.3	8.5	7	
第六次計画	8	771,085	9,943	942,204	←S62年以来9年振りに1万人を下回る	13,317	232	16,108	10.9	7.9	8	
	9	780,401	9,642	958,925		13,220	198	15,920	9.3	7.6	9	
	10	803,882	9,214	990,676		13,188	185	15,764	8.7	7.3	10	
	11	850,371	9,012	1,050,399		13,799	171	16,479	8.0	7.1	11	
	12	931,950	9,073	1,155,707		14,891	192	18,853	9.0	7.1	12	
第七次計画	13	947,253	8,757	1,181,039	←S56年以来20年振り8千人台	15,691	210	20,067	9.8	6.9	13	
	14	936,950	8,396	1,168,029	←ピーク時(45年)の半減を達成	15,434	200	19,905	9.4	6.5	14	
	15	948,281	7,768	1,181,681	←S32年以来46年振り7千人台 46年以降2度目の170人以下→	14,971	169	19,279	8.0	6.0	15	
	16	952,720	7,436	1,183,617		14,854	162	19,085	7.7	5.8	16	
	17	934,346	6,937	1,157,113	←S31年以来49年振り6千人台	14,186	143	18,164	6.8	5.4	17	
第八次計画	18	887,267	6,415	1,098,564		13,627	136	17,353	6.5	5.0	18	
	19	832,704	5,796	1,034,652	←S28年以来54年振り5千人台	12,744	121	16,245	5.8	4.5	19	
	20	766,394	5,209	945,703		11,717	113	14,659	5.5	4.0	20	
	21	737,637	4,979	911,215	←S27年以来57年振り4千人台	11,287	101	14,242	4.9	3.9	21	
	22	725,924	4,948	896,297	←死者数は10年連続して減少 死者数は9年ぶりに増加→	10,665	112	13,253	5.5	3.8	22	
第九次計画	23	692,084	4,691	854,613	死者数は58年ぶりに100人を下回った→	9,618	94	11,855	4.6	3.6	23	
	24	665,157	4,438	825,392		9,789	89	12,188	4.5	3.5	24	
	25	629,033	4,388	781,492		8,948	79	11,061	4.0	3.4	25	
	26	573,842	4,113	711,374	死者数は4年ぶりに増加→	7,710	87	9,450	4.5	3.2	26	
	27	536,899	4,117	666,023	発生件数が49年振りに7千件を下回る→	6,894	77	8,344	4.0	3.2	27	
第一〇次計画	28	499,201	3,904	618,853	←S24年以来67年振り4千人を下回る	5,802	90	7,112	4.7	3.1	28	
	29	472,165	3,694	580,850		5,588	68	6,710	3.6	2.9	29	
	30	430,601	3,532	525,846	発生件数が54年振りに5千件を下回る→	4,592	75	5,482	4.0	2.8	30	
	令和元年	381,237	3,215	461,775		3,919	61	4,683	3.3	2.5	令和元年	
	2	309,178	2,839	369,476	←S18年以来77年振り2千人台	3,266	57	3,857	3.1	2.3	2	
第一次計画	3	305,196	2,636	362,131	発生件数が59年ぶりに3千件を下回る→	2,997	49	3,446	2.7	2.1	3	
	4	300,839	2,610	356,601	県内死者が昭和21年以降で過去最少→	2,702	47	3,132	2.6	2.1	4	
	5	307,930	2,678	365,595		2,913	55	3,403	3.1	2.1	5	
	6	290,895	2,663	344,395		3,086	51	3,738	2.9	2.1	6	
	7	287,023	2,547	338,508		3,430	53	4,219	3.1	2.1	7	

(注) 昭和34年までは、軽微(8日未満の負傷、2万円以下の物的傷害)事故は含まない。昭和35～40年は、軽微(8日未満の負傷、2万円以下の物的傷害)事故を含む。
昭和41年以降の件数には、物損事故は含まない。昭和47年以降は沖縄県を含む。