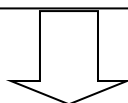


# 第1章 道路交通の安全

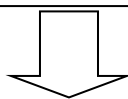
## 1. 基本的考え方

- 道路交通事故のない社会を目指して
- 歩行者の安全確保
- 地域の実情を踏まえた施策の推進
- 役割分担と連携強化
- 交通事故被害者等の参加・協働



## 2 道路交通の安全についての目標

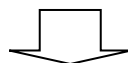
- ① 令和7年までに24時間死者数を33人以下にする。
- ② 令和7年までに重傷者数400人以下にする。



## 3. 道路交通の安全についての対策

### <6つの視点>

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進



### <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 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

## **第1節 道路交通事故のない愛媛を目指して（基本的考え方）**

### **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、未就学児を始めとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、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、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向け、更に積極的な取組が必要である。

### **2. 歩行者の安全確保**

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であるが、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るが、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**

県、市町、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、理解している。

今後も引き続いて、関係機関・団体と連携し、交通事故被害者等による講演等参加・協働を図っていく。

## 第2節 道路交通の安全についての目標

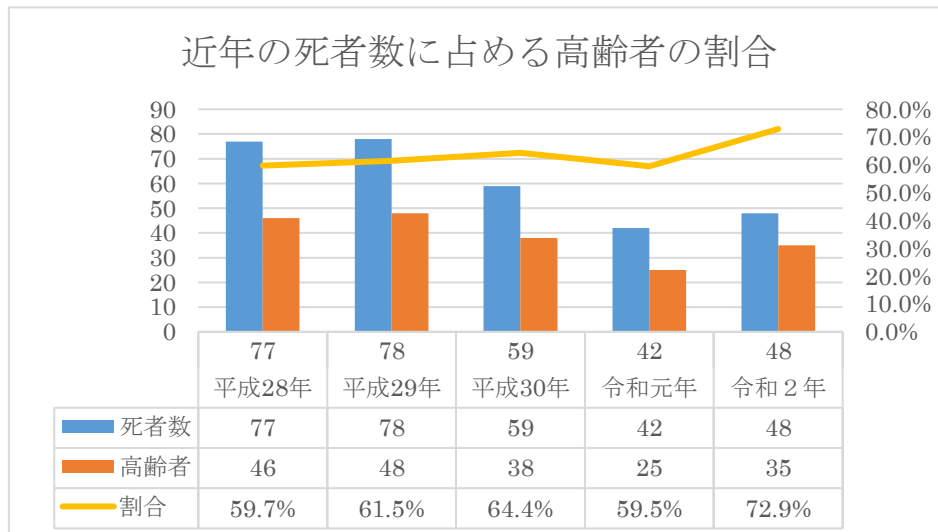
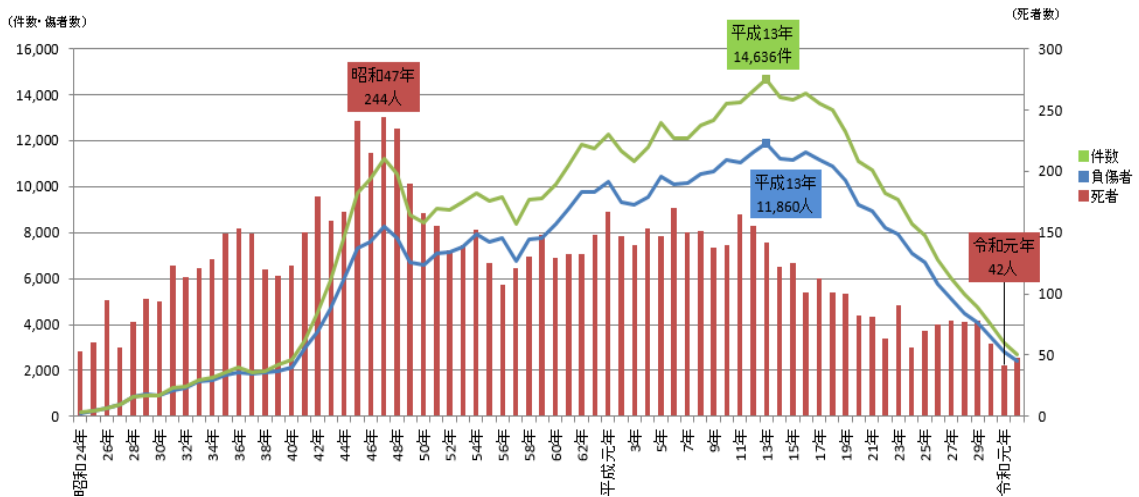
### I 道路交通事故の現状と今後の見通し

#### 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（交通事故発生から24時間以内に死亡した人数）は、昭和47年に244人を数えたが、昭和48年以降減少に向かい、昭和56年には107人と大幅に減少した。その後増勢に転じ、平成6年の170人をピークに150人前後で推移したが、平成14年には122人となり昭和47年の半数、平成20年中の死者数は82人となり、昭和47年の3分の1に減少した。

さらに、令和元年中の死者は昭和22年以来72年ぶりに50人を下回り、最少の42人（昭和47年の5分の1）となり、第10次愛媛県交通安全計画の最終年である令和2年中の死者数は増加に転じたものの目標値の50人を下回る48人となり、第10次交通安全計画の目標（50人以下）を2年連続で達成した。

なお、死傷者数と交通事故件数についても、平成13年をピークに減少が続いており、令和2年中の死傷者数は2,719人となり、第10次愛媛県交通安全計画の目標を達成した。



交通事故発生件数及び負傷者数は、16年連続で減少している。死者数は平成24年に56人まで減少したが、平成25年から平成29年まで死者数が70人台で推移し、平成30年に59人、令和元年に42人、令和2年は48人となった。令和2年に死者数が増加した背景には、高齢者の死者数が35人（構成率72.9%）と増加したことが起因し、今後も超高齢社会が進行する中、一層の高齢者対策が必要な状況となっている。

さらに、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。

## 2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、国民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、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2年3月）によれば、令和7年における全国の交通事故死者数（24時間以内、30日以内）、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）	2,214 ～ 2,578 人
死者数（30日以内）	2,608 ～ 3,111 人
重傷者数	23,407 ～ 23,727 人

## II 第11次愛媛県交通安全計画における目標

- ① 令和7年までに24時間死者数を33人以下にする。
- ② 令和7年までに重傷者数を400人以下にする。

【県内の重傷者数の推移】

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
重傷者数(人)	849	895	699	573	590

※ 重傷者：交通事故によって負傷し、1か月(30日)以上の治療を要する者をいう

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、国が第11次交通安全基本計画の中で、

- ① 世界一安全な道路の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とする。
- ② 令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする。

と設定した目標の実現に向けて、本県の交通環境、社会、地域環境を踏まえ、最大限の努力をするものとする。言うまでもなく、本計画における最優先の目標は、交通事故による死者数の減少であるが、今後はさらに、死者数を減少させるための交通安全対策を一層積極的に取組むものとする。

そのため、国の関係行政機関及び県、市町においては、県民の理解と協力の下、第3節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

## **第3節 道路交通の安全についての対策**

### **I 今後の道路交通安全対策を考える視点**

近年、本県の交通事故発生件数及び負傷者数は16年連続で減少し、交通事故の死者数についても令和元年には、72年ぶり（昭和22年）に50人未満へ減少していることを考えると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策は一定の効果があつたものと考えられる。

一方で高齢人口の増加等により、高齢者の人口10万人当たりの死者数は、令和元年まで年々減少傾向であったが、令和2年には高齢者死者が10人増加して35人（構成率72.9%）になるなど、令和元年の高齢者死者25人（構成率：59.5%）から増加に転じた。

令和2年の交通事故の特徴として、全事故の48.7%が交差点で発生していることが挙げられる。事故類型別発生状況では、追突が最も多く、次いで出会い頭が多い。類型別死者数を見ると、人対車が19人、車両相互が11人、自転車対車が6人となっている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、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、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、対策を講ずるべきである。

#### **<重視すべき視点>**

##### **(1) 高齢者及び子供の安全確保**

本県は、道路交通事故死者数全体の高齢者の死者の占める割合が極めて高いこと、今後も本県の高齢化は一層進むことを踏まえると、高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策とともに連携を深めつつ推進することが重要となる。

- ・ 高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道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などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に合った

自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。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。

- ・ 高齢者が運転する場合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。また、運転支援機能の過信・誤解による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。

我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を育てることができ環境の整備、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数は減少してきているが、次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。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も見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

また、高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備をすすめるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

## **(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上**

令和2年中、本県では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が約4割を占め、特に高齢歩行者の割合が高くなっていることから、歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

このような情勢などを踏まえ、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、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る。

一方、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といった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や夜間には反射材を着用する等、歩行者が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等を推進する。

また、本県において、令和2年中の自転車乗用中の死者数は9人で、交通事故死

者数に占める自転車の割合が5分の1を占めるとともに、令和元年の4人から約2倍に増加した。

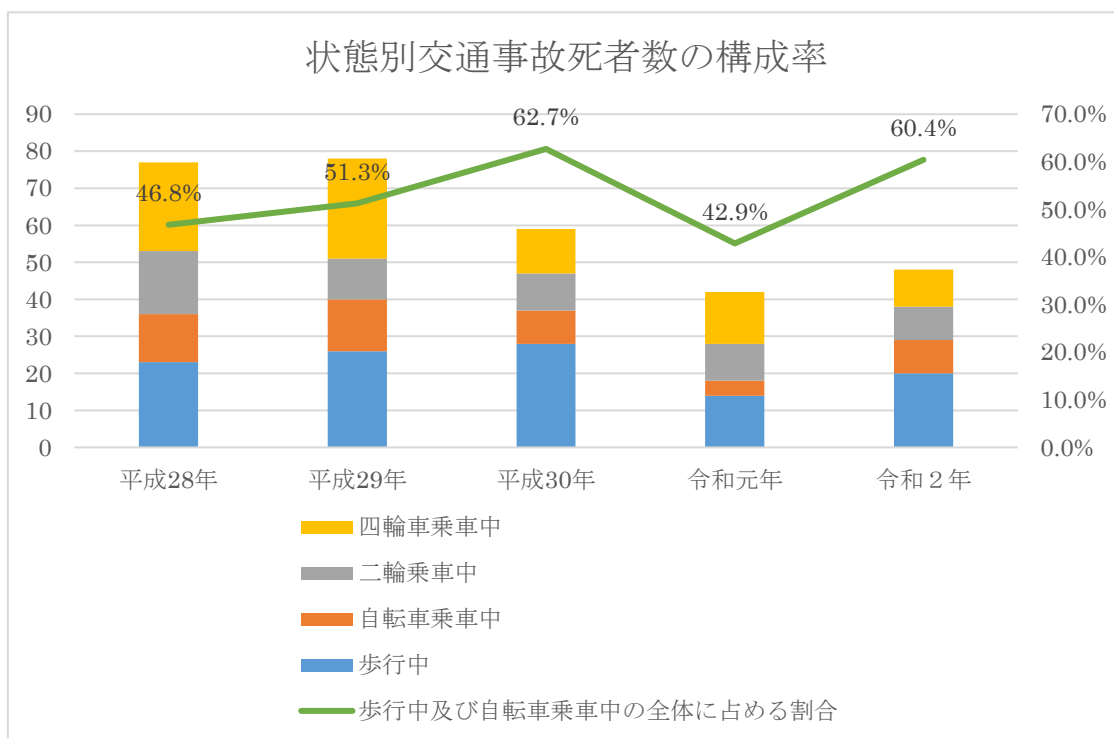
本県では平成25年7月、「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」を施行し、全ての年齢層へのヘルメット着用を促しているところであるが、自転車利用者の死者9人全員がヘルメットの着用はなかった。

自転車は、自動車等に衝突された場合には、被害者となることが多い反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となることが多い。全国的に自転車利用者の責任による高額賠償事例が増えており、被害者の経済的救済と加害者の賠償責任の補償のため、本県では、条例を改正し、令和2年4月から、自転車保険等への加入を義務化とし、広報啓発活動を多角的に展開している。

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。また、自転車の通行空間の確保を積極的に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し、駅前や繁華街の歩道上など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。

また、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ため、交通ルールはもとより、県条例の浸透に向けた交通安全教育等の充実を図るほか、街頭による指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

加えて、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や、駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。



### **(3) 生活道路における安全確保**

生活道路では、高齢者、障がい者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路における交通死亡事故は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通死亡事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の取組みが求められている。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えている。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活用を図るなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した県民の関りが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が県民に深く浸透することを目指す。

### **(4) 先端技術の活用推進**

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、サポカー・サポカーS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、レベル3以上の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など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。また、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、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

### **(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進**

第10次計画期間中を通じて、ETC2.0<sup>\*</sup>から得られたビッグデータ等の、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、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。

---

<sup>\*</sup> ETC2.0：これまでのETC（Electronic Toll Collection Systemの略。高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。）と比して、①大量の情報の送受信が可能となる、②ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる、など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS推進に大きく寄与するシステム。



今後は、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ことも課題となる。

#### **(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進**

各地域においては、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、市町など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、地域の実情を知悉した専門家の知見を、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など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

なお、県、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。