

令和5年度

長野県交通安全実施計画

(案)



しあわせ信州

長野県交通安全対策会議

目 次

第11次長野県交通安全計画の目標	1
第11次長野県交通安全計画施策体系	2
長野県総合5か年計画における交通安全計画の目標	3

令和4年度交通安全実施計画

第1章 長野県の重点課題

1 総合的な高齢者交通安全対策	6
2 子供の交通安全対策	10
3 自転車の交通安全対策	11
4 歩行者の交通安全対策	13

第2章 道路交通の安全に関する施策

第1節 道路交通環境の整備

1 交通安全施設等の整備	17
2 安全・安心な通学路等の交通環境の確保	22
3 効果的な交通規制の推進	24
4 高齢者等の移動手手段の確保・充実	24
5 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	25
6 無電線化の推進	25
7 自転車利用環境の総合的整備	25
8 高度道路交通システムの活用	26
9 交通需要マネジメントの推進（交通渋滞の緩和）	27
10 災害に備えた道路交通環境の整備	27
11 総合的な駐車対策の推進	28
12 その他交通安全に寄与する道路交通環境の整備	29

第2節 交通安全思想の普及徹底

1 交通安全運動の推進（令和5年度長野県交通安全運動推進計画）	31
2 県民による自発的な交通安全活動の推進（交通安全「私から!」運動）	38
3 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	38
4 地域社会における交通安全活動の強化	40
5 歩行者、自転車利用者に対する安全教育の推進	42
6 農耕作業用自動車等の事故防止	43
7 交通モラルアップの推進	44

8	交通事故ゼロチャレンジ事業の実施	44
9	暴走族追放運動の展開	45
10	交通安全運動推進団体への支援	45
第3節 安全運転の確保		
1	実効ある運転者教育の推進	46
2	自動車運送事業者等に対する指導監督の強化	47
3	安全運転管理の推進	50
4	運転者の労働条件の適正化	51
5	交通労働災害の防止	51
6	道路交通情報の提供	51
7	異常気象時における事前通行規制	52
8	気象情報等の充実	52
第4節 車両の安全性の確保		
1	自動車の検査及び点検整備の充実	54
2	自動車の適正登録の推進	55
3	自動車登録番号標等の適正表示	55
4	封印の適正化	55
5	自転車の安全性の確保	55
第5節 道路交通秩序の維持		
1	効果的な交通指導取締活動の推進	56
2	飲酒運転の根絶に向けた総合的な対策の強化	56
3	暴走族対策の強化	56
4	重大交通事故への対応	57
5	高速道路の安全確保と円滑化対策の推進	57
第6節 救助・救急活動の充実		
1	救助・救急体制の整備	59
2	救急医療機関等の整備	60
第7節 被害者支援の充実と推進		
1	自動車損害賠償責任保険（共済）制度の適正化	62
2	交通事故被害者等の心情に配慮した被害者支援の推進	62
3	交通事故相談活動の充実	63
4	交通遺児等に対する援助	63
5	公共交通事故被害者への支援	63

第8節	研究開発及び調査研究の充実	
1	交通事故分析と資料提供	64
2	交通死亡事故等現地診断プロジェクトチーム	64
第3章 鉄道交通の安全に関する施策		
第1節	鉄道交通環境の整備	
1	鉄道施設等の安全性の向上	65
2	運転保安設備等の整備	65
第2節	鉄道交通の安全に関する知識の普及	65
第3節	鉄道の安全な運行の確保	
1	保安監査の実施	66
2	運転士の資質の保持	66
3	安全上のトラブル情報の共有・活用	66
4	気象情報等の充実	66
5	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	67
6	運輸安全マネジメント評価の実施	67
7	計画運休への取組	67
第4節	鉄道車両の安全性の確保	
1	鉄道車両の構造・装置に関する保安上の確認	67
2	鉄道車両の検査の充実	68
第5節	救助・救急活動の充実	68
第6節	被害者支援の推進	68
1	平時における取組	
2	事故発生時の取組	
第7節	安全・安定輸送の確保と信頼の確立	69
第8節	事故防止への取組み	
1	運転事故防止	69
2	踏切事故・鉄道妨害事故の防止	69
3	作場道の事故防止	70

第4章 踏切道の安全に関する施策

第1節 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	71
第2節 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等	71
第3節 踏切道の統廃合の促進	72
第4節 その他の踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	72
1 安全思想の普及徹底	73

(別表) 長野地方気象台が発表する道路交通と鉄道交通の安全に関する特別警報・

警報・注意報と情報の種類及び発表基準	75
大雨及び洪水警報・注意報で用いる各指数について	80
長野県の大雨及び洪水警報・注意報基準一覧表	81
(第1表) 大雪警報・注意報基準一覧表	82
長野県「平坦地、平坦地以外」の地域図	83
(第2表) 噴火警報・予報の名称、発表基準、噴火警戒レベル等の一覧表	84
警報等の伝達経路図	85

略号一覧 (順不同)

北陸信越運輸局→**運輸局**、北陸信越運輸局長野運輸支局→**運輸支局**、長野地方気象台→**気象台**、長野労働局→**労働局**、関東地方整備局長野国道事務所・中部地方整備局飯田国道事務所→**国道事務所**、信越総合通信局→**通信局**、東日本高速道路株式会社・中日本高速道路株式会社→**高速道路会社**、教育委員会文化財・生涯学習課→**文生**、教育委員会保健厚生課→**保厚**、長野県警察交通企画課→**交企**、長野県警察交通規制課→**交規**、長野県警察交通指導課→**交指**、長野県警察運転免許本部→**運免**、長野県警察高速道路交通警察隊→**高速**、危機管理部消防課→**消防**、企画振興部交通政策課→**交政**、県民文化部くらし安全・消費生活課→**く消**、健康福祉部医療政策課→**医政**、健康福祉部地域福祉課→**地福**、健康福祉部健康増進課→**健増**、農政部農地整備課→**農整**、農政部農村振興課→**農振**、林務部信州の木活用課→**信活**、建設部道路管理課→**道管**、建設部道路建設課→**道建**、建設部都市・まちづくり課→**都ま**、障がい者支援課→**障がい**

第 11 次長野県交通安全計画の目標

【令和 3 年度（2021 年度）～令和 7 年度（2025 年度）】

究極的には、交通事故のない社会の実現への飛躍と日本を代表とする交通安全社会を目指しますが、当面、令和 7 年までに

年間の交通事故死者数 45 人以下、重傷者数 500 人以下

とすることを目標とします。

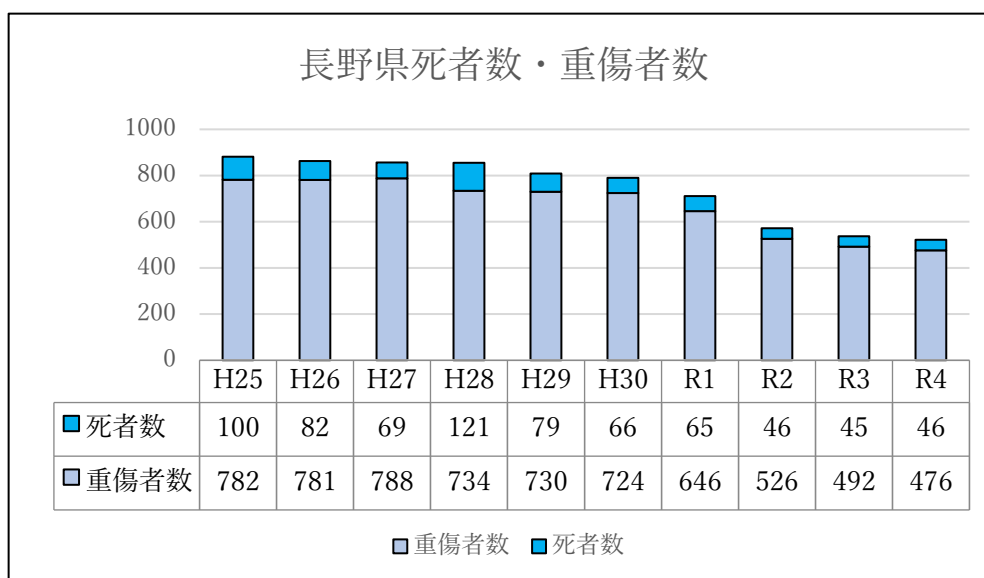
今後は、更なる死者数の減少を図るための交通安全対策を実施するに当たり、重傷者が発生する事故防止の取組が死者数の減少につながることから、命に関わり、優先度が高い重傷者に関する目標を設定したものです。

また、先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至る場合であっても重傷に留まる事故も少なくないので、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことも、更に着目していくために、重傷者数を目標値としました。

〈参考〉交通事故死者数・重傷者数の現状と目標

※重傷者数のピークについては、過去 10 年間のピーク時の数値

区分 区域	死者数・重傷者数の ピーク	ピーク後の最少	令和 4 年	令和 7 年の目標
長野県	昭和 47 年 死者：337 人 重傷者：968 人	令和 3 年 死者：45 人 重傷者：492 人	死者：46 人 重傷者：476 人	死者：45 人 重傷者：500 人
全 国	昭和 45 年 死者：16,765 人 重傷者：51,536 人	令和 4 年 死者：2,610 人 重傷者：26,027 人	死者：2,610 人 重傷者：26,027 人	死者：2,500 人 重傷者：22,000 人



※県警統計資料から作成

第 11 次 長 野 県 交 通 安 全 計 画 施 策 体 系

- 【長野県重点課題】**
- ①総合的な高齢者交通安全対策
 - ③自転車の交通安全対策
 - ②子供の交通安全対策
 - ④歩行者の事故防止対策

交通事故のない社会を目指して

【道路交通の安全】

[目標]
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し、令和7年までに
「死者数45人以下、重傷者数500人以下」

[重視すべき視点]

- 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やかな対策の推進
- ⑥地域が一体となった交通安全対策の推進

- 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

【鉄道交通の安全】

[目標]

- ①乗客の死者数ゼロを目指す
- ②運転事故全体の死者数減少を目指す

- 1 鉄道交通環境の整備
- 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- 3 鉄道の安全な運行の確保
- 4 鉄道車両の安全性の確保
- 5 救助・救急活動の充実
- 6 被害者支援の推進
- 7 安全・安定輸送の確保と信頼の確立
- 8 事故防止への取組

【踏切道における交通の安全】

[目標]
計画期間中の踏切事故件数を第10次交通安全計画期間中の件数と比較して約1割削減することを目指す

- 1 踏切道の立体交差化、構造改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- 3 踏切道の統廃合の促進
- 4 その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置

長野県総合5か年計画における交通安全計画の目標

【令和5年度（2023年度）～令和9年度（2027年度）】

■達成目標 ※次の5か年計画に変わる

指標名	現状	目標	備考
交通事故 死者数	46人 (R2年)	45人以下 (2025年)	交通事故の死者数 [国の第11次交通安全基本計画をもとに設定]

■総合的に展開する重点政策

1 生命・生活リスクの軽減

自殺、交通事故、山岳遭難、食の安全、特殊詐欺など、日々の生活に影響を及ぼす様々なリスクを最小化し、県民が安心して生活できる環境を整備します。

(1) 交通安全対策の推進

交通事故死傷者数は減少傾向にありますが、高齢化の進行により高齢者が関係する事故の割合が増加しているなど、近年の情勢に合わせた対策が求められています。

このため、安全な道路環境の整備と、交通事故を起こさない・事故に遭わないための啓発強化などの両面から対策を進めます。

(2) 主な施策

- ア 交通事故分析に基づき、交通安全思想の普及を徹底
- イ 歩道の設置や交差点の改良などによる道路環境の整備を推進
- ウ 運転技能検査及び認知機能検査結果等に応じた、高齢運転者対策を実施
- エ 高齢運転者や一定の病気等の疑いがある運転者に対して安全運転相談などを実施
- オ 交通安全教育や保険加入の促進など、自転車の適正利用のための対策を推進

2 生活を支える地域交通の確保

公共交通網の確保や安全で円滑な移動の基盤となる道路網の整備により、持続可能で快適な交通環境を確保します。

(1) 生活の基盤となる道路網の整備

本県の道路管理延長は全国5位と上位ですが、改良率は全国37位で全国平均を下回っています。また、道路構造物の老朽化も進行しており、効率的・効果的な道路網の整備が求められています。

このため、近年発達するICT技術等を活用しつつ、多様なニーズを踏まえ、誰もが快適に暮らせる持続可能な地域の基盤となる道路網整備に取り組みます。

(2) 主な施策

- ア 道路の拡幅や4車線化、バイパス化により渋滞解消や安全性の向上を図るなど、地域間の交流や連携を深め、地域の生活を支える道路整備を推進
- イ 歩行者や自転車利用者が安全に安心して通行できる空間の確保や踏切道の改良を推進
- ウ 橋梁やトンネルなど道路施設を適切に維持管理

- エ 除雪や雪寒対策など冬期交通の安全を確保
- オ 農山村地域の生活や農林業生産を支える農道・林道の整備を推進
- カ 過疎地域・特別豪雪地帯における基幹的な市町村道の整備を推進

3 本州中央部広域交流圏の形成

高速交通網の充実を最大限に活かして国内外との交流の拡大を実現し、快適な暮らしと県内経済の発展を支えます。

(1) 高規格幹線道路、地域高規格道路の整備

国内4位の広さを有し、内陸に位置する長野県にあって高規格幹線道路などの整備は、県内をはじめ県外との交流を容易にし、産業、観光、医療、防災面などに不可欠な社会基盤です。ミッシングリンクを解消するため、高規格幹線道路、地域高規格道路の整備を一層進めます。

(2) 主な施策

- ア 中部横断自動車道や中部縦貫自動車道、三遠南信自動車道の整備を促進するとともに、松本糸魚川連絡道路の整備を推進
- イ 国道18号、19号、20号、153号、158号など国が進める道路の整備を促進
- ウ 高規格幹線道路や地域高規格道路の整備効果を広く県内に波及させる道路の整備
- エ 地域の活性化に資するスマートICの整備を促進

4 医療・介護提供体制の充実

医療機関の役割分担や連携、人材の確保、地域包括ケア体制の確立等により、誰もが安心して適切な医療・介護サービスを受けられる地域づくりを進めます。

(1) ニーズに応える医療の提供

誰もが住み慣れた地域で安心して暮らし続けるためには、身近なところで質の高い医療を受けることができる体制が必要です。

(2) 主な施策

- ア 救急救命センターの運営基盤の強化やドクターヘリ運航への支援により、救急医療提供体制を確保し、県民誰もが質の高い最適な医療を安心して受けられるよう医療提供体制を整備します。

5 多様性を尊重する共生社会づくり

県民が互いを尊重しつつ支え合うことで、誰もがいきいきと暮らし、能力を最大限に発揮できる社会をめざします。

(1) 福祉を支える社会の充実

高齢化の進行に伴い要支援・要介護認定者が増加しており、福祉・介護サービスを安定的に提供することが求められています。

このため、社会福祉施設などの基盤の整備や福祉・介護職員の育成・確保などに取り組みます。

(2) 主な施策

- ア 公共建築物や歩道のバリアフリー化対策等、高齢者や障がい者などが安心して行動できる福祉のまちづくりを推進

令和 5 年度長野県交通安全実施計画

第 1 章 長野県の重点課題

長野県内における交通事故件数は年々減少しており、特に近年はコロナ禍の影響もあり、令和 3 年の死者数については、統計が残る昭和 23 年以降最少である 45 人まで減少し、令和 4 年の死者数は前年から 1 人多い 46 人でした。

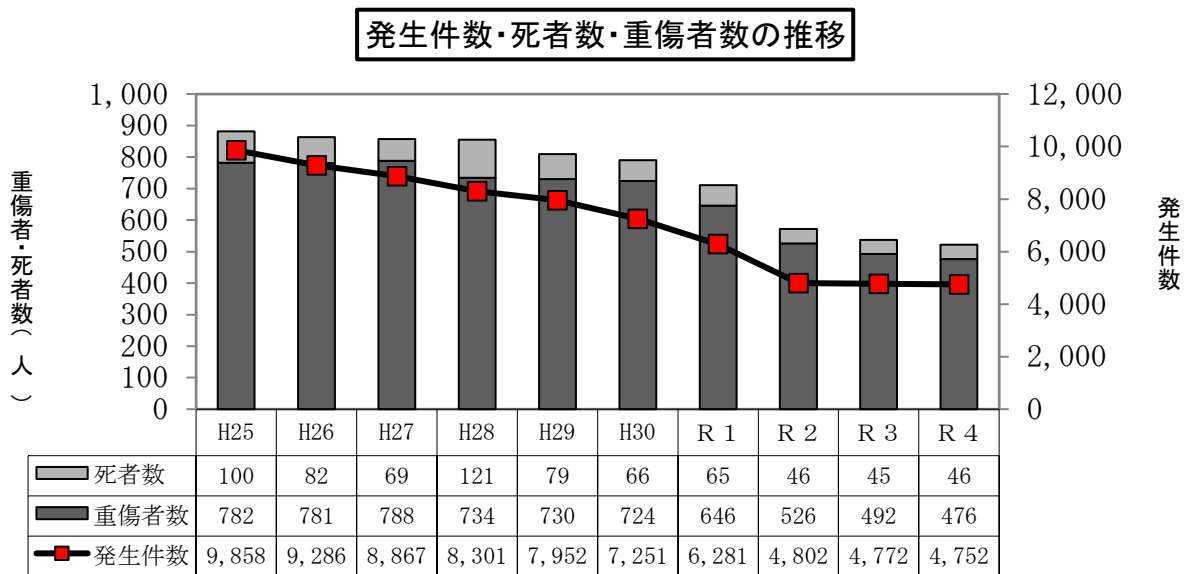
また、重傷者数についても中・長期的な見方をすると減少傾向にあり、令和 4 年の重傷者数については 476 人で、前年に比べ 3.3% 減少しました。

交通死亡事故を減少させることが本計画の最優先での目標であります。この目標を達成するためには、令和 3 年度を初年度とする、第 11 次長野県交通安全計画でも掲げている「重傷者の抑止」も非常に重要でありますので、死者・重傷者の抑止に資する対策を行政機関はもとより、事業者、交通関係団体、ボランティアが継続的に行っていくことが重要であり、そして何よりも県民一人ひとりによる不断の努力が必要不可欠となります。

本計画においては、長野県の地域特性、交通事故状況等を踏まえ、特に取り組むべき施策として、

- 総合的な高齢者交通安全対策
- 子供の交通安全対策
- 自転車の交通安全対策
- 歩行者の事故防止対策

の 4 点を重点課題として、交通安全対策を推進します。



※県警統計資料から作成

1 総合的な高齢者交通安全対策

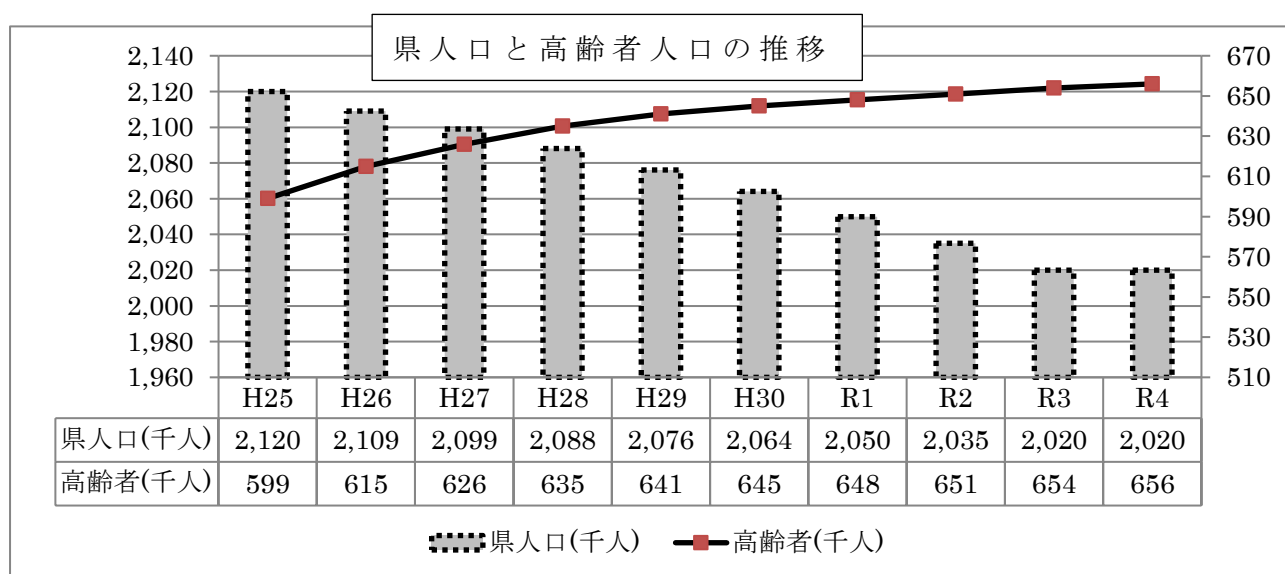
(1) 高齢者対策の必要性

ア 令和4年の高齢者事故の特徴

高齢者が関係する事故は、前年と比べて件数と負傷者数については減少しました。しかし、高齢者の死者数は前年と同じ27人と全交通事故死者数の58.7%を占め、引き続き高い水準にあります。特に歩行中の事故死者14人の内、8人が高齢者であり、57.1%と高い比率を占めています。

イ 高齢者人口の推移

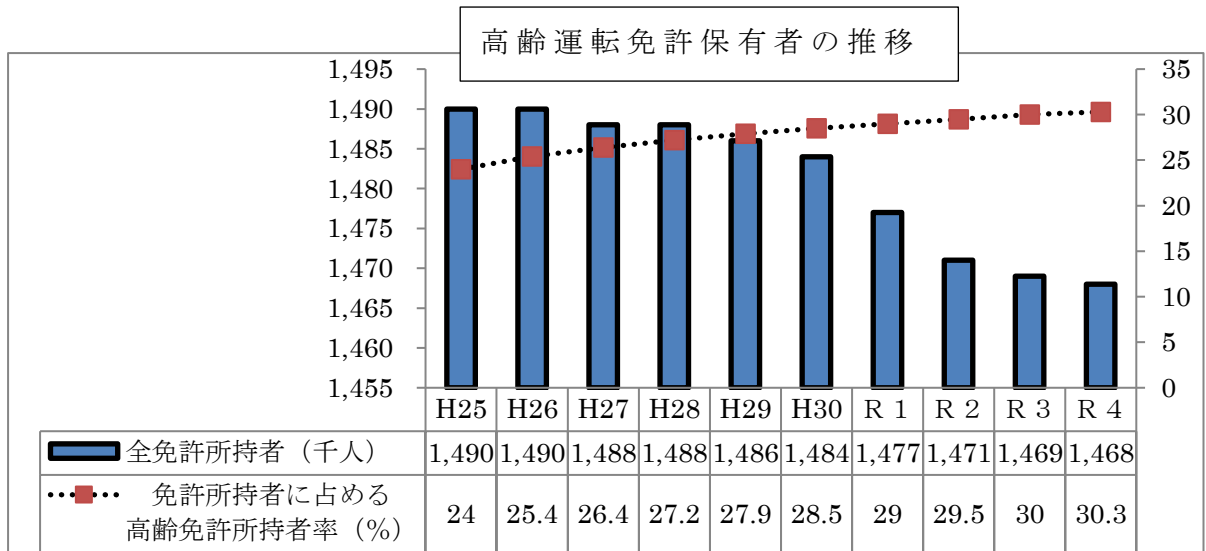
県内における65歳以上の高齢者人口は、令和4年10月現在、約65万6000人で全人口の約32%を占め、10年前の約28%から4ポイント上昇しており、今後も更に高齢化が進むと予想されています。



※県統計資料から作成

ウ 高齢運転免許所持者の推移

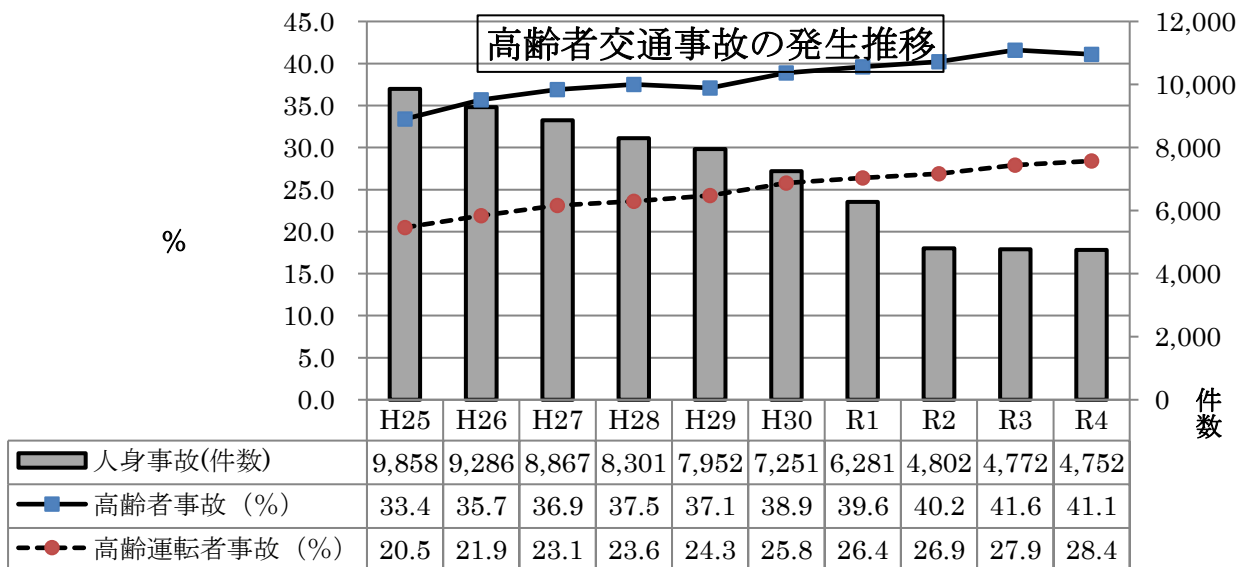
全免許所持者数（県の免許人口）が、平成27年から減少し続けている中、高齢化の進行に伴い、高齢者の免許所持者は年々増加し県の免許人口に占める割合が増え、令和4年には30.3%に達し、今後もこの割合は上昇を続ける見込みです。



※県警統計資料から作成

エ 高齢者交通事故の発生推移

長野県内における人身事故の発生件数は、年々減少傾向で推移していますが、高齢者が関与する交通事故及び高齢運転者による交通事故の全交通事故に占める割合は、増加傾向で推移しており令和4年には高齢者が関与する事故の割合が41.1%に達しています。

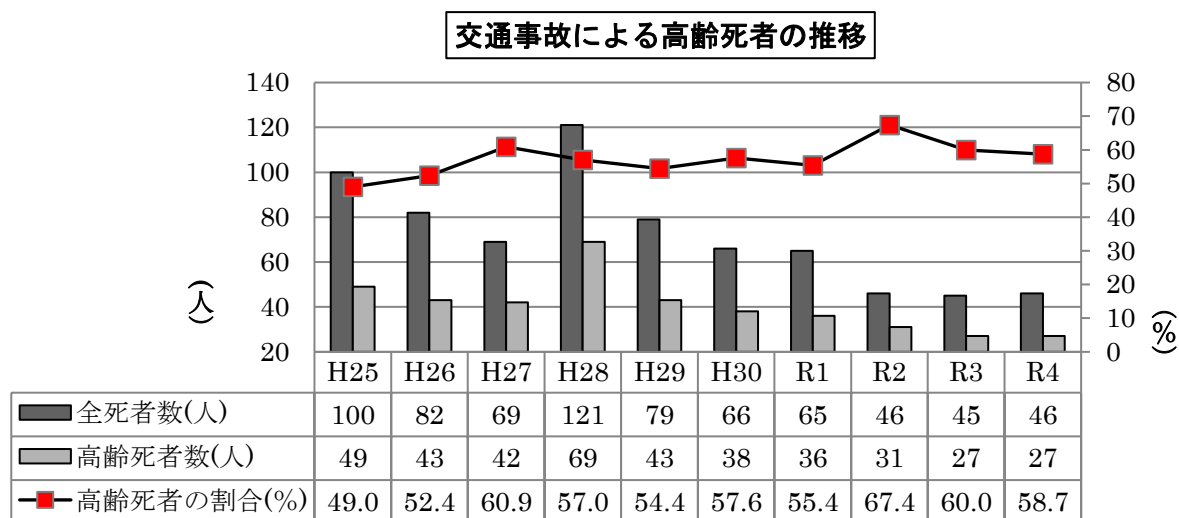


※高齢運転者事故は、高齢者が第1当事者となった事故を示す。

※県警統計資料から作成

オ 高齢死者の推移

交通事故死者について、全死者数の減少に比べて高齢死者の減少幅は少なく、平成26年以降、全交通事故に占める高齢死者の割合は半数以上を占めており、令和4年については58.7%と高止まりの状況にあります。



※県警統計資料から作成

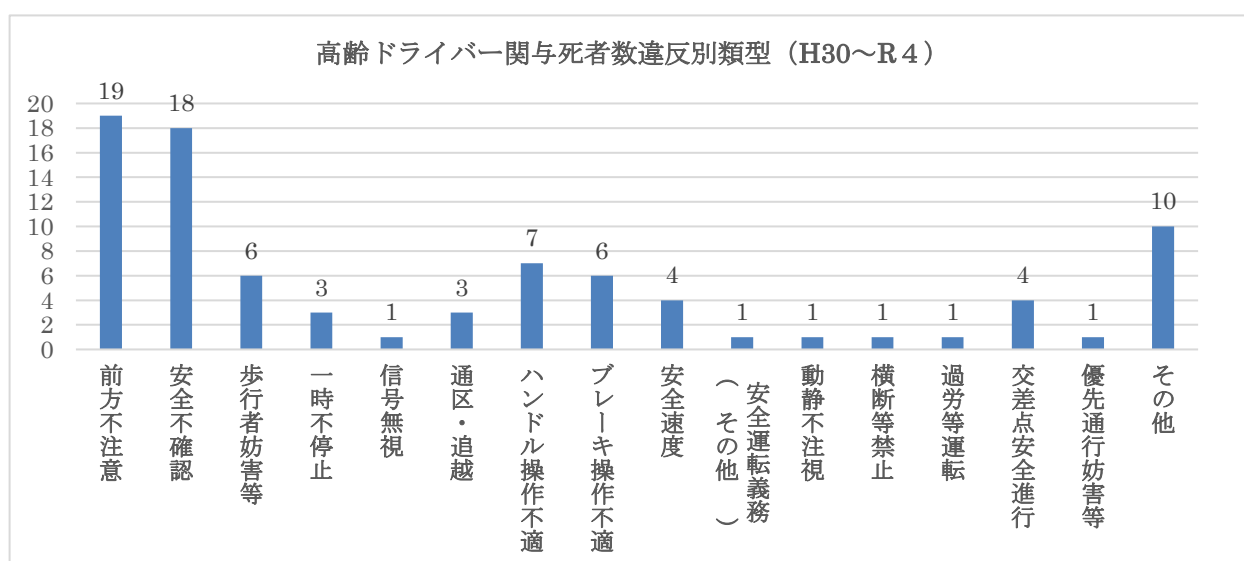
カ 高齢者事故の特徴

(ア) 歩行時における事故

近年の高齢歩行者の死亡事故の発生場所を自宅からの距離別で見ると、多くは500m以内の近所で発生しており、特に横断歩道上を含め、道路横断中に亡くなっているケースが多くみられます。

(イ) 自動車運転における事故

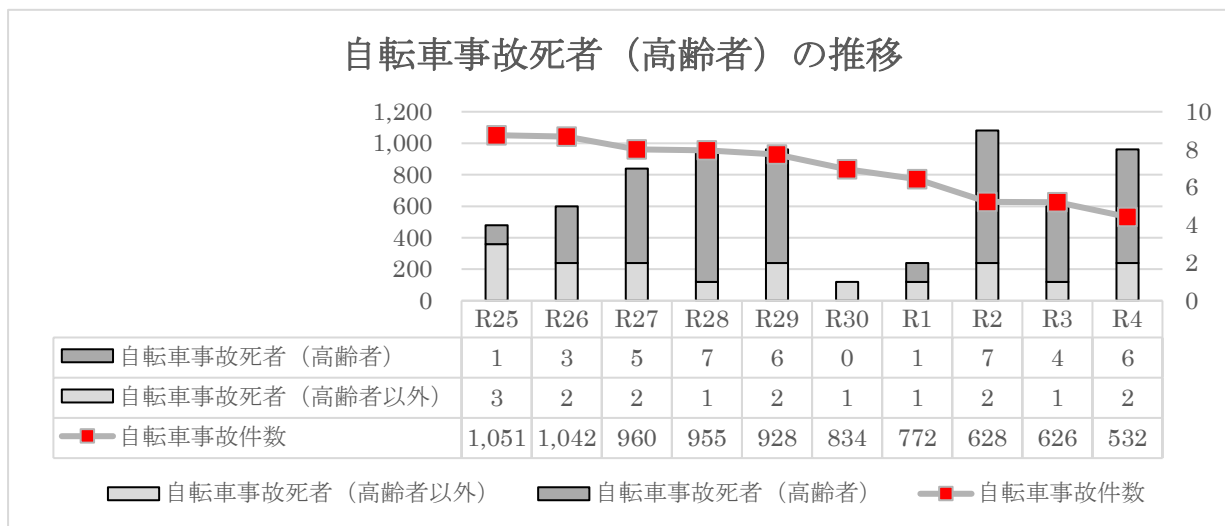
高齢ドライバーによる死亡事故の違反を過去5年の累計（平成30年～令和4年）で見ると、その他の違反を除き、安全運転義務違反の前方不注意や、安全不確認が高い割合となっており、次いでハンドル操作不適やブレーキ操作不適による死亡事故が多くを占めています。



※県警統計資料から作成

キ 高齢者利用の自転車運転における事故

近年の動向として自転車事故の発生件数は減少していますが、自転車事故の死者数は発生件数に相関しておらず、増減を繰り返しています。令和4年については、8人中6人が高齢者で75.0%と高い割合を占めています。



※県警統計資料から作成

(2) 対策の推進

高齢者の交通事故を減少させるためには、高齢者の実態を踏まえた対策を推進していく必要があります。

したがって、「歩行者」「自転車利用者」「運転者」といった立場、場面ごとの交通安全対策をはじめ、公共交通の利用促進、道路環境の整備、反射材・自発光材の使用促進、道路交通法の改正により努力義務化された自転車用ヘルメットの着用促進、地域参加による高齢者支援等を含めた総合的な対策を講じていく必要があります。

(3) 主な取組

ア 高齢運転者の安全運転を支える支援

高齢運転者の安全運転を支える支援を重点的に実施するため、高齢ドライバー運転事故防止関連対策指針に基づいた施策を推進する。

(ア) 運転技術等の正確な把握と運転の不安への支援

- a 身体機能、運転技術の低下に対する「気づき」につながる参加・体験・実践型の交通安全教育を充実する。
 - ・ 交通安全教育車（チャレンジ号）による参加・体験、実践型の交通安全教育の実施
 - ・ AI機能付きドライブレコーダーを活用した交通安全教育の実施
 - ・ 交通安全（脳トレ）講習会の講師の養成

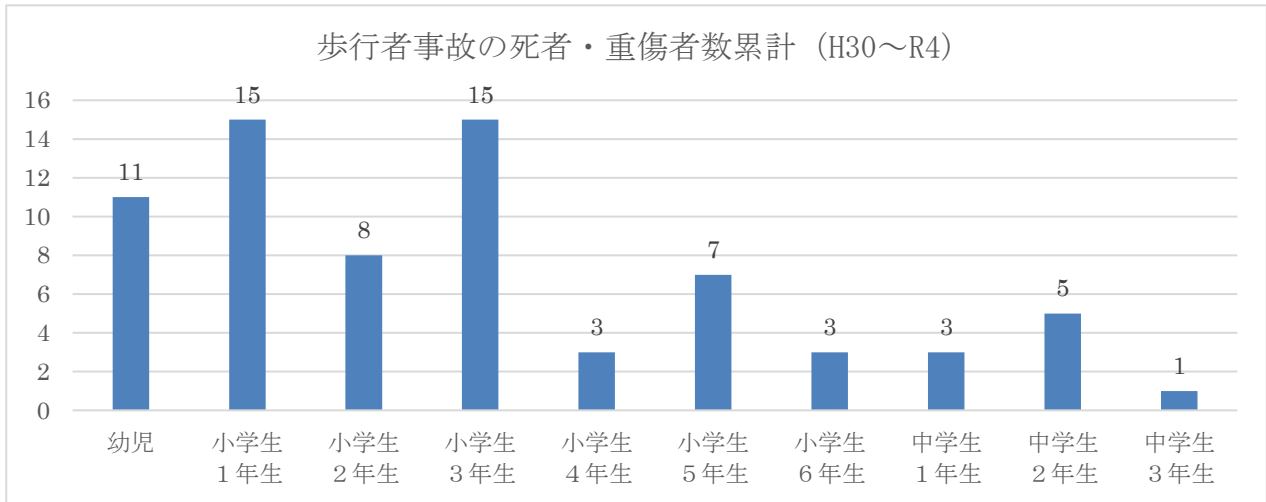
- ・ 「気づき」を促し、免許の返納、安全運転支援装置等の活用促進につなげる周知・啓発
 - b 運転免許証を返納しやすい環境を整備する。
 - ・ 医療系職員による相談対応
 - ・ 高齢者や家族に対し、あらゆる機会を捉えて自主返納制度について周知・啓発
 - ・ 行政の広報誌等による返納者への支援制度の周知
 - ・ 運転免許証の自主返納窓口の周知
 - c 運転に必要な機能に対する検査体制の充実を図る。
 - ・ 高齢運転者の免許更新制度の適正な運用
 - ・ 市町村と教習所の連携による実践的な講習の実施
 - ・ 高齢運転者の運転適性診断の受診促進と個別指導
 - ・ 70歳以上のドライバーへの高齢運転者標識表示の普及・定着の促進
- (イ) 安全運転サポート車、安全運転支援装置等の普及促進
- a 高齢運転者による事故を防止するため、安全運転サポート車や安全運転支援装置等の普及を加速化する。
 - ・ 安全運転サポート車や安全運転装置等の普及啓発の促進
 - ・ 安全運転サポート車や安全運転装置等の購入の継続的な支援
 - ・ 安全運転サポート車等限定条件付免許（通称「サポカー限定免許」）の普及啓発の促進
 - ・ サポカーの体験会、試乗会の実施
- イ 高齢の歩行者及び自転車利用者の安全安心を確保する支援
- ・ バリアフリー化等、高齢者の安全に資する歩行空間等の整備
 - ・ 車両速度・通過交通の抑制等、人優先の歩行者・自転車対策の推進
 - ・ ザーン30プラス、歩車分離式信号、道路環境整備等の促進
 - ・ 運転免許証を自主返納した者に対する公共交通利用の促進等
 - ・ 自転車損害賠償保険制度等の加入促進
 - ・ 道路交通法改正により努力義務化された自転車乗用時のヘルメット着用促進

2 子供の交通安全対策

(1) 子供の交通安全対策の必要性

子供（中学生以下）の事故は近年、年々負傷者数は減少していますが、令和元年、令和3年及び令和4年に子供の死者がゼロだったほかは、毎年数名の尊い子供の命が失われています。幼児と小学生の自動車乗車中、自転車乗用中、歩行中の状態別の重傷者、死者数の推移を見ると、特に歩行中に事故に遭っている傾向があります。

また、学年別の死者・重傷者の歩行者事故の累計（H30～R4）を見ると、小学校1年生と3年生が最も多く、次いで幼児と低年齢層で顕著となっています。



※県警統計資料から作成

(2) 対策の推進

通学路等の交通安全対策については、学校や教育委員会のみでなく、警察、道路管理者、地域及び保護者などあらゆる関係者が協働して取り組むことが重要です。こうしたことから、安全・安心な交通環境整備のため、これまでの取組等について再点検するとともに、より地域や関係機関との連携を密にして安全対策を推進していく必要があります。

(3) 主な取組

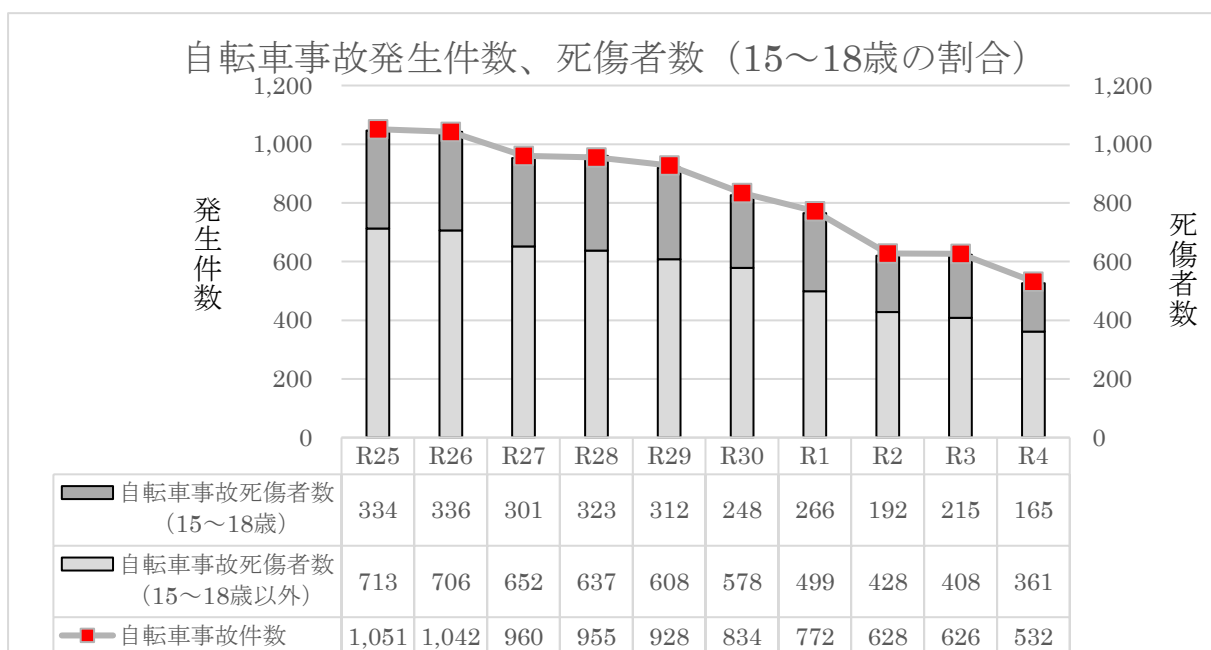
- ・ 通学路交通安全プログラムに基づいた地域・関係機関と連携した通学路合同点検の実施及び対策案の検討
- ・ 園児の交通事故防止のための緊急安全点検の結果等を踏まえた事故防止対策の推進
- ・ 通学路における見守り活動の強化や、通学路変更による安全確保
- ・ 通学路の歩道整備、交通規制等による安全な道路空間の確保
- ・ 通学路・生活道路における交通指導取締りの強化
- ・ 段階的・系統的な小中学生等に対する交通安全教育の推進と幼児期からの交通安全教育の実施
- ・ ガン30プラス、歩車分離式信号、道路環境整備等の促進（再掲）

3 自転車の交通安全対策

(1) 自転車対策の必要性

自転車事故の発生件数、負傷者数は、年々減少しており、令和4年については、532件（前年比－94件）まで減少しました。自転車事故の死傷者の年代別で見ると、近年、15歳から18歳の高校生の世代が占める割

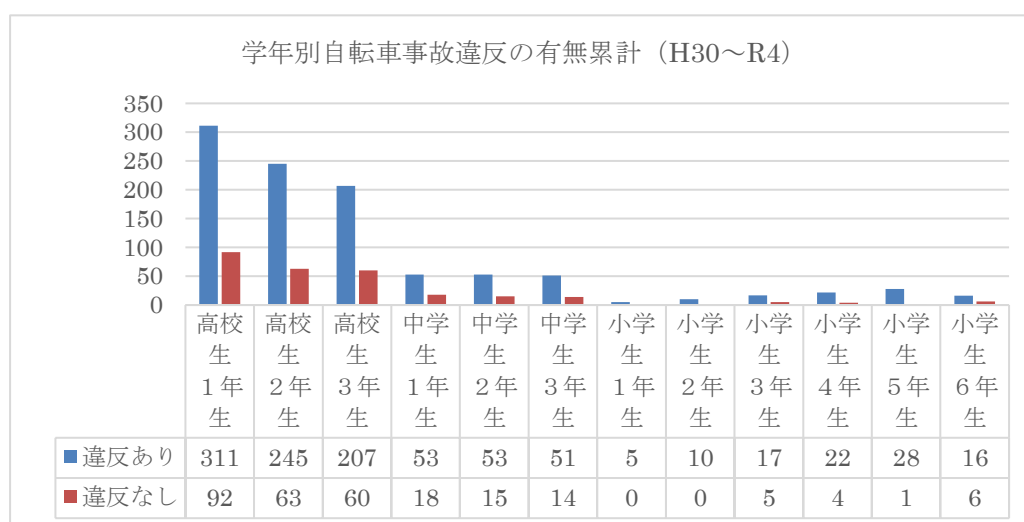
合が近年も高く、過去5年（H30～R4）の死傷者の累積で15歳から18歳は、32.3%を占める割合で、令和4年の単年で見ると、31.0%となり、高校生の世代に対する対策が重要となります。



※県警統計資料から作成

過去5年（H30～R4）学年別の自転車事故の累積死傷者数を見ると、小学生、中学生は全体的に死傷者数が少ないものの、高校生になると激増し、特に1年生をピークに学年が上がるにつれ死傷者は減少しています。

また、違反通行をして交通事故に遭うケースが多いのも高校生の自転車事故の特徴となっています。



※県警統計資料から作成

(2) 対策の推進

自転車利用中の高校生の交通事故を減少させるためには、特に自転車通学の高校生を対象とした交通安全対策を推進していく必要があります。

これには、道路環境の改善等のハード対策だけでなく、高校生を対象とした自転車教室はもちろん、自転車の利用を始める小学校低学年から、「自転車も車両」及び「自転車も加害者になりうる」という認識をしっかりと持たせるための交通安全教育（ソフト面）が求められます。

また、高齢者の単独事故や一般利用者の通行実態等も踏まえ、地域や関係機関と連携を密にして、正しい自転車通行ルールの周知等、自転車事故防止のための対策を推進していく必要があります。

さらに、自転車事故で亡くなられた方の多くは「頭部」に致命傷を負っていることから、自転車を利用する全ての世代に向けて、頭部保護の重要性を訴えながら道路交通法の改正により努力義務化された自転車用ヘルメットの着用促進を図ることが重要であります。

(3) 主な取組

- ・ 幼児期からの交通安全教育の推進
- ・ 段階的・体系的な小中学生等に対する交通安全教育の推進と高校生に重点を置いた交通安全教育の実施
- ・ 通学路交通安全プログラムに基づいた地域・関係機関と連携した通学路合同点検の実施及び対策案の検討(再掲)
- ・ 通学路における見守り活動の強化や、通学路変更による安全確保(再掲)
- ・ 自転車通行空間の整備と交通規制等による安全な道路空間の確保(再掲)
- ・ 自転車指導啓発重点地区・路線の選定と集中的な交通指導取締り及び啓発活動の強化
- ・ ザーン30プラス、歩車分離式信号、道路環境整備等の促進(再掲)
- ・ 道路交通法改正により努力義務化された自転車乗用時のヘルメット着用促進
- ・ 自転車損害賠償保険等の加入促進(再掲)

4 歩行者の交通安全対策

(1) 歩行者事故対策の必要性

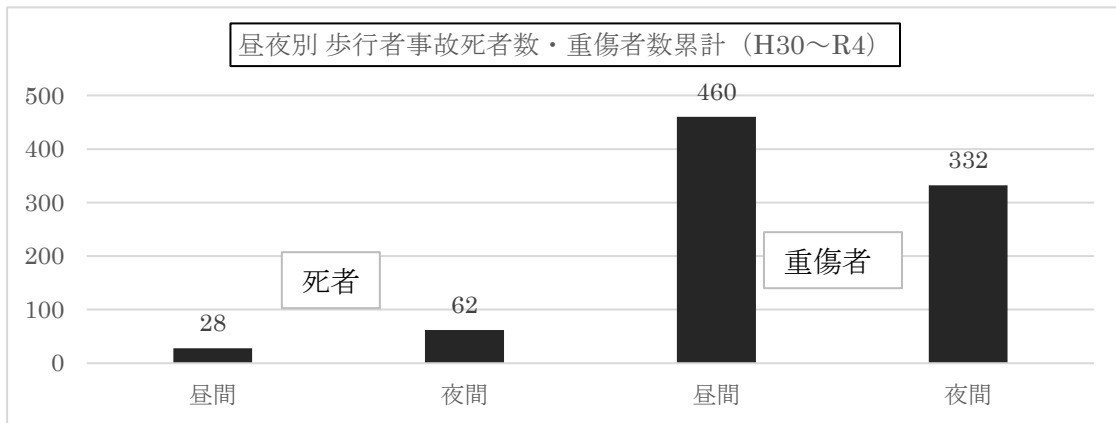
ア 発生件数、死者数、負傷者数の推移

発生件数は、過去10年の単位の中期的に見ると緩やかに減少しています。

死者数については、過去5年で見ると増減を繰り返しながらも、減少傾向にあります。全体の死者数に対して歩行者の死者は平均して30%台で推移しています。

イ 昼夜別の特徴

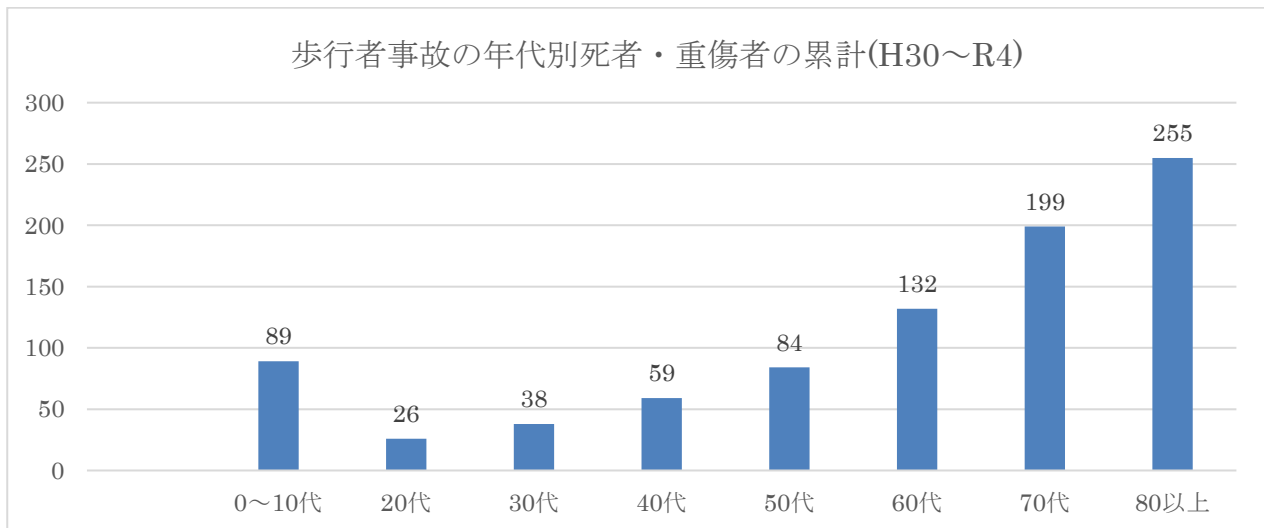
歩行者事故の死者数・重傷者数の昼夜別の累計（H30～R4）を見ると、死者については夜間における発生が多いのに対し、重傷者については昼間に多く発生しているのが特徴です。



※県警統計資料から作成

ウ 年代別の特徴

歩行者事故の死者・重傷者数の年代別の累計（H30～R4）を見ると、20代から右肩上がりが増加していますが、特に、60代以降の増加が顕著であったほか、10代も歩行者事故の被害者になっているケースが多いことが過去5年の特徴です。

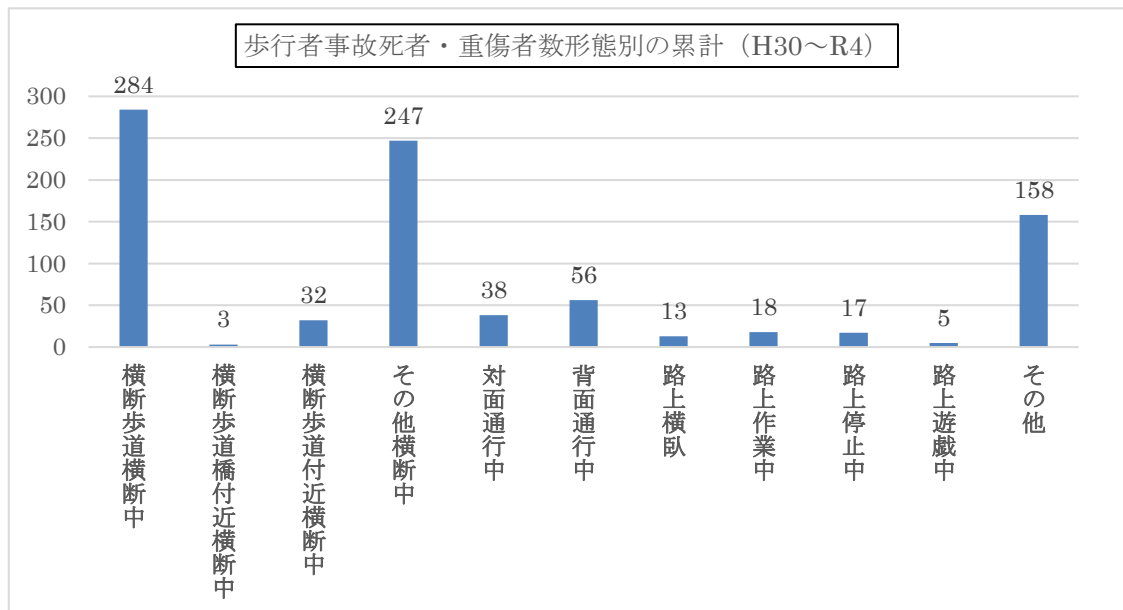


※県警統計資料から作成

エ 形態別の特徴

歩行者事故の死者・重傷者数の形態別の累計（H30～R4）を見ると、横断歩道横断中に被害に遭うケースが最も多いのが現状です。横断歩道における死者・重傷者数を抑えるためにも、運転者への対策に加え、歩行者

への対策も非常に重要になります。また、横断歩道外で道路を横断中に被害に遭うケースも多く、「道路横断中」の事故が非常に高い割合を占めるのが大きな特徴です。



※県警統計資料から作成

(2) 対策の推進

信号機のない横断歩道での事故をなくすためには、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必要があります。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機に従うといった交通ルールの遵守と、運転者に対して横断する意思を明確に伝える「交通事故に遭わないための行動」を促す必要があります。

また、横断歩道に近接して路線バスの停留所が存在する状況においては、停車したバスによる死角が生じることを運転者、歩行者双方が十分に認識する必要があります。それと同時に、その危険性を取り除くための対策を進め、交通事業者や道路管理者をはじめとする関係機関等が連携し対策を検討します。

(3) 主な取組

- ・ 横断歩道における交通指導取締りの強化
- ・ 横断歩道を横断する歩行者へのマナーアップ運動の啓発強化
- ・ 通学路交通安全プログラムに基づいた地域・関係機関と連携した通学路合同点検の実施及び対策案の検討（再掲）
- ・ 通学路における見守り活動の強化や、通学路変更による安全確保（再掲）
- ・ 夜間における明るい服装と夜光反射材、LEDライト等活用の普及促進

- ・ 園児の交通事故防止のための緊急安全点検の結果等を踏まえた事故防止対策の推進（再掲）
- ・ 通学路の歩道整備、交通規制等による安全な道路空間の確保（再掲）
- ・ ゴール30プラス、歩車分離式信号、道路環境整備等の促進（再掲）

第2章 道路交通の安全に関する施策

第1節 道路交通環境の整備

1 交通安全施設等の整備

(1) 公安委員会の事業（交規）

安全・安心な歩行空間と円滑・快適な交通環境の整備を図るため、令和5年度においては、特定事業（国庫補助事業）9億7606万9千円、県単独事業11億4458万7千円の事業について、次の基本方針に基づき実施します。

基本方針	内 容
交通信号機の高度化改良等	<ul style="list-style-type: none">○ 交通渋滞対策 プログラム多段系統化等○ 交通の安全と円滑、安定した交通流の形成 既設信号機の全感応化、プログラム多段化、多現示化等の高度化改良等○ 生活道路の安全確保 歩行者・自転車の安全を確保するためのゾーン規制や歩車分離式信号、バリアフリー対応型信号機の整備○ 地球温暖化防止、交通事故防止に効果が期待されているLED（発光ダイオード）式灯器の整備
交通信号機の新設	<ul style="list-style-type: none">○ 道路の新設・改良、交通量の増大等により、交通の危険が予想される場所、通学路及び交通事故多発箇所について、交通実態に適応した信号機を整備
道路標識・標示の整備	<ul style="list-style-type: none">○ 変化する交通環境から高齢者等の交通弱者を保護するとともに、走行速度の抑制、安全・快適な歩行空間を創出するため、横断歩道、図示標示等により、「安全・安心で人にやさしい交通環境の整備」を推進○ 「見やすく分かりやすい道路標識」とするよう、高輝度化・自発光化・集約化を図る一方、景観に配慮すべき地域では縮小化を推進

区 分		単位	事業量	事業費（千円）	
特 定 事 業	通学路対策、円滑化対策等 （信号機新設 8 基）	基	6	44,303	
	通学路対策、バリアフリー化の整備等の信号機 の高度化改良	式	1	622,922	
	信号灯器の L E D 化	式	1	288,000	
	調査事務費			20,844	
	補助事業費計			976,069	
県 単 独 事 業	信号機関連整備 （信号機新設 1 基、信号灯器 LED 化他）	式	1	541,163	
	道路標識	路側	本	2,080	128,960
	道路標示	横断歩道	本	4,631	194,502
		実線	km	160	69,330
		図示	式	1	34,180
	調査事務費等			176,452	
	県単事業費計			1,144,587	
合 計			2,120,656		

(2) 道路管理者の事業

ア 国道・県道等（国道事務所、道管）

(ア) 交通安全施設等整備事業

交通安全施設等整備事業の推進実施計画等に基づき、交通環境の改善を図り安全で快適な交通を確保することを重点におき、次の安全対策事業を積極的に推進します。

- 歩道の整備や段差解消の実施
- 道路交通の安全と円滑化を図るため交差点改良
- 道路照明、視線誘導標、区画線等夜間の道路環境整備
- 自転車通行空間の整備
- 利用者の立場に立った系統的で分かりやすい案内標識の充実（外国人観光客に分かりやすい英語表記、ピクトグラム表示を積極的に取り入れ、国際化の進展へ対応）
- 異常気象時の道路状況に関する情報、都市間のルート選択に資する情報等を迅速かつ的確に提供するための道路情報施設、道路情報提供装置の整備
- 高度情報化道路の実現のために情報管路、電線共同溝、光ケーブルの整備
さらに、交通事故多発区間において、交通安全緊急実行計画に基づく効果的な対策事業を実施します。

（単位：千円）

区分	工種	国土交通省		県		市町村		
		事業量	事業費	事業量	事業費	事業量	事業費	
実施計画に基づく交通安全施策	第1種	歩道、段差解消(km)	6(箇所)	1,247,000	54(箇所)	1,504,398	58(箇所)	1,695,777
		自転車歩行者道(km)			1(箇所)	257,000	7(箇所)	275,013
		交差点改良(箇所)	5	687,000			4	139,150
		登坂車線(km)						
		視距改良(箇所)	2	159,000				
		計		2,093,000		1,761,398		2,109,940
	第2種	道路照明(基)						
		防護柵(km)					1	1,000
		道路標識(本)					1	200
		区画線(km)					1	1,000
		視線誘導標(本)						
		道路情報施設(式)						
		道路情報板(基)						
		簡易パーキング(箇所)						
		その他(式)						
		計	※1	437,000				2,200
	合計		2,530,000		1,761,398		2,112,140	

※1 交通安全施策の第2種について防護柵、区画線等を適宜実施する。

(イ) 道路災害防除事業(道管)

落石、路肩崩壊等の道路災害が多い山間地道路の安全を確保するため、次の事業を実施します。

- 落石、路肩崩壊防止工
- 隧道、擁壁等の補強工

(単位：千円)

区分	工種	箇所数	事業費	備考
県	法面保護及び落石防止工等	63	1,902,959	交付金事業
		62	711,716	県単事業
	計	125	2,614,675	
市町村	法面保護及び落石防止工等			交付金事業

(ウ) 新改築等に伴う道路交通安全対策事業(国道事務所、道管、道建、都ま)

歩道等安全施設を設置するほか、道路交通、都市防災上種々の問題を抱えている地区においては、人と車の交通を体系的に分離します。

また、歩行者空間の拡大等を図るため、道路の新改築等に伴い次の交通安全対策事業を実施します。

- 道路の新設、拡幅整備
- 道路の補修

- 自転車歩行者道の整備
- 生活道路の整備
- 幹線道路、交通広場等の総合的な整備

【直轄事業（国土交通省所管）】

（単位：千円）

事業区分		路線数	箇所数	事業費	備考
改築事業		7	18	17,636,000	
内 訳	長野国道事務所	4	13	9,490,000	18号、19号、20号、158号
	飯田国道事務所	3	5	8,146,000	19号、153号、474号

【県事業】

（単位：千円）

事業区分		路線数	箇所数	事業費	備考
改築 関係	街路事業	25	32	3,836,624	交付金事業、県単
	改築事業	214	293	26,801,461	〃
	計	239	325	30,638,085	
維持 関係	舗装事業	26	26	3,569,448	交付金事業、県単
	雪寒対策	5	6	253,500	〃
	橋梁修繕		693	5,830,152	〃
	計	31	725	9,653,100	
事業費合計		270	1,050	40,291,185	

【市町村事業】

（単位：千円）

事業区分		箇所数	事業費	摘要
改築 関係	雪寒対策	74	4,049,007	交付金事業、道路整備交付金
	計	74	4,049,007	
維持 関係	舗装事業	22	624,653	交付金事業 県単
	雪寒対策	2	26,000	
	計	24	650,653	
事業費合計		98	4,699,660	

(エ) 放置自転車対策（都ま、く消）

市町村における自転車駐車場整備事業の実施及び条例の制定等による自転車の整理、撤去等を推進します。

また、内閣府が行う「駅周辺における放置自転車等の実態調査」の結果について、市町村等関係機関に情報提供を行います。

イ 林道（信活）

一般通行車両の多い路線や緊急に交通の安全を確保する必要がある路線を、改築や改良事業により整備を図ります。

林道開設に当たっては、交通安全施設の設置に配意し、交通安全の確保を図ります。

○ 既設林道の整備

事業名	路線数	事業費(千円)
改良	40	780,800
舗装	3	69,900
県単	2	15,400
計	45	866,100

○ 林道の開設

路線数	延長(km)	事業費(千円)
9	2.6	325,900

ウ 農道(農整)

農業用車両のみでなく一般車両も含めた交通安全対策のため、道路線形及び交差点形状、付帯する安全施設について、計画段階から公安委員会の指導のもと、安全な農道の整備を図ります。

- 学童等の歩行者が多い箇所への歩道の設置
- ガードレール、ガードパイプなどの防護柵設置
- 見えにくい交差点やカーブを表示する道路標識や視線誘導標設置
- 交通の秩序化を図る区画線設置
- 既存農道における危険箇所の改良

事業名	地区数	延長(km)	事業費(千円)	備考
県営農道	1	0.3	51,113	
団体営農道	—	—	—	実施なし
県単農道	—	—	—	実施なし
計	1	0.3	51,113	

エ 高速自動車国道等（高速、高速道路会社）

高速道路の道路管理については、道路法等関係諸法令に基づき常に安全で円滑な交通の確保が強く要求されます。

このため道路管理業務に当たっては、道路の機能を最大限に発揮させるため、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、警察、消防等関係機関と連携し、おおむね次のことを実施します。

(ア) 安全施設の整備

- 舗装改良・路面表示の補修等総合的な事故防止対策を推進

(イ) 利用制限

- 車両制限令の違反車両に対し、重量軽減、積荷是正等の指導
- 電光表示板等により高速道路に係る気象、路面状況等の情報を表示し、道路法に基づく通行の禁止、制限、誘導等またインターチェンジにおける出入りの制限

(ウ) 異常事態対策

- 交通事故、車両火災、道路の損壊等、異常・緊急時の対策及び事故車両、故障車両への援助体制を整備
- 路上落下物の排除等

(エ) 交通安全運動の推進

- 春の全国交通安全運動・夏の交通安全運動（やまびこ運動）・秋の全国交通安全運動及び年末の交通安全運動を各関係機関と協力して積極的に行い、交通安全意識を高揚

2 安全・安心な通学路等の交通環境の確保

（保厚、道管、く消、交企、交指、交規）

長野県では、園児や通学中の児童生徒の悲惨な交通事故をなくすため、安全・安心な通学路の交通環境を、学校や教育委員会のみでなく、道路管理者や地元警察署、保護者や地域住民など、あらゆる関係機関が協働で創りあげていきます。

[◇ソフト ◆ハード]

(1) 通学路における安全対策の推進

- ◇ 保護者、地域住民等の協力による通学時の安全確保【教育委員会】

道路横断時の誘導補助、危険箇所等への見守り員の配置強化

- ◇ 安全点検の結果に基づく、通学路の変更【教育委員会】

早期の歩道整備等が困難な区間や危険箇所が多い区間の通学路の変更

- ◆ 道路の環境整備【建設部】

従来からの歩道整備の促進と併せ、小規模でも即効性の高い安全対策の実施

※ 側溝への蓋がけ、交差点溜まり場整備、歩車分離防護柵の設置、路肩のカラー舗装、ドットライン、警戒標識の設置等

◆ 交通安全施設整備事業【警察本部】

生活道路での速度抑制を図るゾーン対策の促進と、登下校時（歩行中）の横断中事故を防止するため、信号機の改良を実施

※ ゾーン 30 プラスの推進、歩車分離式信号機の改良

◆ 事故発生箇所の対策【建設部、警察本部】 <再掲>

事故発生箇所を再検証し、対策を実施

(2) 未就学児が日常的に集団で移動する経路における安全対策の推進

◇ 園児の交通事故防止のための緊急安全点検の結果等を踏まえた事故防止対策の推進

◆ 道路の環境整備事業【建設部】

合同点検結果などによる具体的策定内容を検討し、事業化を検討

◆ 交通安全施設整備事業【警察本部】

◆ 合同点検結果などによる具体的策定内容を検討し、事業化を検討

(3) 中長期的に取り組む対策

◇ 関係機関や地域との連携による安全点検の継続実施

【県民文化部、建設部、教育委員会、警察本部】

◇ 危険を予測し、回避するという交通安全教育の徹底【教育委員会、警察本部】

◇ 継続的なドライバーへの交通安全教育・啓発【県民文化部、警察本部】

◇ スクールゾーン等における反復継続した交通指導取締り【警察本部】

◆ 道路環境の整備【建設部】

交通安全事業等

※ 歩道整備、自転車通行空間の整備、交差点改良、路肩カラー舗装、側溝蓋がけ修繕、防護柵、警戒標識、横断部溜まり場整備、照明等

◆ 社会資本整備重点計画（R3～R7）【警察本部】

※ 歩車分離信号機への改良事業、ゾーン 30 プラスの推進

3 効果的な交通規制の推進（交規）

交通死亡事故の減少傾向を定着させるため、交通死亡事故抑制を重点とした交通規制を推進するとともに、「安全・安心で人にやさしい交通環境の整備」を推進します。

(1) 交通死亡事故抑止対策の推進

ア 通学路を含む生活道路対策の推進

市町村が管理する通学路を含む生活道路等の安全対策として、歩行者優先・通過交通の抑制という基本コンセプトに基づいて、「ゾーン 30 プラス」の推進や優先度が明確でない交差点等を対象に市町村等の道路管理者と連携し、交差点の十字マーク及びカラー舗装、幅広の路側帯（グリーンベルト）等の整備を促進します。

イ 交通死亡事故等の重大事故の発生形態に対応した先行対策の推進

交通死亡事故等の重大事故が発生した際の再発防止、あるいは、同類型の交通事故を未然に防止するため、道路管理者等と連携して現地診断を実施し、効果的と思われる対策について検討・改善していくとともに、同種の交通環境（同一類型危険箇所）においても同様の施策を講じて同類型の交通事故防止を図ります。

ウ 見やすく分かりやすい標識・標示の整備

道路標識や道路標示の簡明性・視認性を高め、安全で秩序性の高い交通の流れを形成するため、主要幹線道路や交通事故多発路線・地点を重点に道路標識、高輝度の標識の整備を促進します。

エ 交差点事故防止対策等の推進

事故の多発している交差点を重点に、視認性の高い車両灯器（LED式）、高輝度の一時停止標識等交通安全施設の整備を実施します。

また、地元住民、道路管理者と連携した環状交差点（ラウンドアバウト）の推進と関係機関と連携した正しい通行方法を周知していきます。

(2) 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している「事故危険箇所」を選定し、道路管理者と連携して集中的な死傷事故抑止対策（※）を推進します。

（※）対策の概要：事故危険箇所対策として、信号機の新設、高度化、歩車分離化、バリアフリー化等のほか道路標識・標示の実施

(3) 道路交通環境の変化に対応した交通規制の適正化

交通の安全と円滑の確保のため、道路の整備や社会情勢の変動により、道路環境、交通実態、駐車需要等が刻々と変化する中で、随時適切な見直しを実施し、これらの事象に的確に対応した交通規制を推進します。

4 高齢者等の移動手段の確保・充実（運輸局、交政、く消）

令和 2 年 6 月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）等の一部改正法により、高齢者をはじ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って地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の

輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する、最寄駅と目的地を結ぶラストマイル自動運転や中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスをはじめとした、地域の自動運転サービスの社会実装を推進します。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスである MaaS※について、地域課題の解決に資するモデル構築や普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで全国への普及を推進し、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保・充実を図ります。

※MaaS(マース)… “Mobility as a Service” の略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念《国土交通省ホームページから》

5 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

(国道事務所、道管、道建、都ま、地福、障がい)

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者空間の連続的・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、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行者空間を整備します。

6 無電線化の推進(国道事務所、道管、道建、都ま、地福、障がい)

歩道の幅員の確保や歩行者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、新たな無電柱化計画を国や地域で策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進します。

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、無電柱化を推進します。

7 自転車等利用環境の総合的整備(交企、交規、く消、道管、保厚)

自転車は「車両」であり、車道通行が原則であることから、自転車の活用を推進するためには、自転車と歩行者の分離のほか、車道部分における自転車通行空間を整備する必要があります。

また、令和5年7月1日から特定小型原動機付自転車を始めとする新たな電動モビリティの交通の安全を確保する上でも、良好な自転車の交通秩序を実現する必要があります。

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7改訂版)」を参考として、地域の実情や道路ネットワークの連続性の確保を十分踏まえ、道路管理者、自治体等と連携しながら自転車通行環境を整備するとともに、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹

底する等、総合的な対策を推進します。

(1) 自転車通行環境整備の推進

ア ガイドラインの位置づけ

ガイドラインは、自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を推進すべく、ハード、ソフトの両面から幅広い取組を行うための指針としています。

イ 良好な自転車交通秩序を実現するための総合対策

(ア) 基本的な考え方

自転車の安全利用促進を図るためには、「車道を通行する自転車」と「歩道を通行する歩行者」の双方の安全を確保することが必要です。自転車は「車両」であるということを徹底するために、

- ・ ルールの周知・啓発と安全教育の推進
- ・ 自転車利用者に対する指導取締りの強化
- ・ 自転車通行環境の確立

を推進します。

(イ) 総合対策の進め方

- 教育関係機関、学校等と連携した自転車安全教育の充実、指定自動車教習所等との協働により、参加・体験型の自転車安全教室の開催を推進します。
- 自転車指導啓発活動重点地区・路線（駅・通学路等）においては、集中的な指導取締りと啓発活動を展開し、ルールとマナーの定着化を図ります。
- 悪質運転者（反復して検挙）に対する自転車運転者講習制度を適切に運用します。
- 道路管理者と連携し、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえた自転車通行環境の整備を促進します。

8 高度道路交通システムの活用

（国道事務所、通信局、高速道路会社、交規、道管）

最先端の情報通信技術（ICT）等を用いて、人と道路と車を一体のシステムとして構築し、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とした高度道路交通システム（ITS）の整備を引き続き推進します。

(1) 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、リアルタイムな情報収集、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS）の整備・拡充・高度化を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び交通管制センターの高度化、車両感知器や光ビーコン（注：高速道路会社では電波ビーコン）の整備を図ります。

(2) 新交通管理システム(UTMS)の推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用してUTMSの開発・整備を行うことによりITS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。

(3) 交通事故防止のための運転支援システム整備の推進

運転者に対し、信号情報に基づく走行支援情報を提供することで、通過予定の交差点において予測される信号灯火等を把握したゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ること等を目的とした信号情報活用運転支援システム(TSPS)の整備を推進します。

(4) 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高度道路交通システム(ITS)技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進めます。

9 交通需要マネジメントの推進(交通渋滞の緩和)

(交政、道管、道建、交規)

- 関係機関と連携しながら、バイパス建設や橋梁の整備等、また、信号運用の見直し、バス専用レーン実施などの施策を推進し、交通渋滞の緩和を図っていきます。
- 自動車交通の一時的な過度集中による交通渋滞を緩和するため、交通管制システムの機能向上を図ります。
- 公共交通の利用促進のため、公共交通の「便利でお得な情報」の提供や「バス・鉄道利用促進運動」に積極的に取り組み、県民の意識の醸成と実践を図ります。また、「長野県公共交通活性化協議会」でより実効性のある施策を検討します。
 - ※ 公共交通の「便利でお得な情報」の提供(県ホームページを活用)
 - ・ 割引切符、観光イベント情報
 - ・ 県内パークアンドライド駐車場の情報
 - ※ バス・鉄道利用促進運動
 - ・ 「バス・電車ふれあいデー」(毎週水曜日)の設定
 - ・ 周知・啓発活動の実施
 - ※ 長野県公共交通活性化協議会
 - ・ 県内公共交通の諸課題に関する協議を実施
 - ・ 県、県警察本部、国土交通省北陸信越運輸局、市町村、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、公益財団法人長野県バス協会、一般社団法人長野県タクシー協会等で構成

10 災害に備えた道路交通環境の整備

(国道事務所、交規、道管、高速道路会社)

(1) 災害に備えた道路の整備

ア 道路交通の安全確保

国の推進する「防災・減災・国土強靱化のための5か年加速化対策」を踏まえ、地震大雨、大雪等による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の確保を図ります。

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。

大雨、大雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の効率的な点検方法の開発や災害の恐れのある区間の対策工事を推進します。

イ 道の駅の活用

地震等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進します。

(2) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、大雨、大雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の整備を推進します。

(3) 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供します。

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。

(4) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供を実施します。

また、併せて、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を実施します。

民間事業者が保有するプローブ情報(※自動車が行った位置や速度などの情報を用いて生成された交通情報)を活用しつつ、災害時に交通情報を提供するための環境の整備を推進します。

11 総合的な駐車対策の推進(交企、交指、交規、都ま、地福)

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の実態や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。

(1) 駐車場等の整備

駐車需要に応じた駐車場の整備、違法駐車防止条例及び駐車場附置義務条例の制定等について、自治体・道路管理者等関係機関との協議を行います。

また、障がい者や高齢者等で歩行が困難な方のための信州パーキング・パーミット（障がい者等用駐車場利用証）制度の普及を促進します。

(2) 違法駐車追放気運の醸成

ア 地域交通安全活動推進委員による活動の促進

地域交通安全活動推進委員による違法駐車防止及び排除のための街頭指導活動を促進し、違法駐車追放気運の醸成

※ 地域交通安全活動推進委員（定員 313 名）

イ 地域交通安全活動推進委員協議会に対する適切な指導

※ 地域交通安全活動推進委員協議会（県内 22 警察署管内に設置）

ウ 商店会等による自主的広報活動等の促進

買物客等に対して、自転車の放置や違法駐車防止のための広報や、駐車場に誘導する広報板が設置されるよう商店会等へ働き掛け

※ 自転車放置防止条例制定市町村（11 市 5 町 1 村）

長野市、松本市、上田市、岡谷市、諏訪市、須坂市、大町市、茅野市、千曲市、伊那市、塩尻市、佐久穂町、松川町、高森町、飯綱町、山ノ内町、松川村

エ 駐車問題協議会の設置

違法駐車が問題となっている地域においては、道路管理者等関係行政機関、住民、事業所等を含めた「駐車問題協議会」等を設立し、駐車マナーの向上や違法駐車排除意識の醸成

12 その他交通安全に寄与する道路交通環境の整備（道管、交規、都ま）

(1) 適正な道路使用許可

道路における工事又は作業又は、マラソン等各種イベントのための道路使用許可で、やむを得ないものについては、交通の安全と円滑を確保するため必要な条件を付し、適正な許可事務を徹底します。

特に、道路の掘削を伴う工事は、無秩序な掘り返し工事が行われることのないよう関係機関・団体等と連絡を密にし、工事の時期・区間・方法等について調整指導するとともに、工事実施者に対し保安上必要な措置を行います。

(2) 道路使用許可履行状況等調査業務の委託

「長野県交通安全活動推進センター」へ道路使用許可履行状況等調査の業務委託を行い、適正化を図ります。

※ 長野中央・長野南・松本及び塩尻警察署の4署

(3) 道路占用の適正化

道路占用は、道路本来の目的を阻害しない範囲内で、法令の定める基準に適合するものに限り認められるべき性格のものであるので、公共性の高いものに限定し、その他のものについてはできる限り抑制します。

(4) 不法占用物件の排除

- 道路交通の安全確保及び道路環境の整備を図るため、道路パトロールを強化し、特に市街地部を重点に巡回するとともに、悪質な不法占用については監督処分等必要な措置を講じます。
- 不法占用の是正を引き続き実施し、不法占用物件の排除に努めるとともに、道路の占用に関する沿道住民の意識の高揚を図るため、積極的なPR活動を行います。
- 重点排除方針
 - ・ 信号機及び道路標識等の効用を妨げている物件
 - ・ 道路の有効幅員を狭くしている物件
 - ・ 車両の運転者に無用の心理的緊張を与えるような物件
 - ・ 通行者の危険が予想される物件

(5) 都市公園整備事業（都ま）

安全で快適な遊び場や運動広場の不足が子供の交通事故の要因のひとつに揭げられています。これを解消するため、各種都市公園及び緑地の一層の整備推進を図ります。

- 開設済み都市公園の整備状況

区 分		都 市 公 園							計
		街区公園	近隣公園	地区公園	総合公園	運動公園	その他公園	都市緑地	
令和4年	箇所数	642	110	51	38	11	29	102	983
3月31日 現在	面積 (ha)	150.16	192.20	288.36	769.04	226.85	910.95	248.42	2,785.98
令和3年度	箇所数 ※	1	0	0	0	0	0	0	1

第2節 交通安全思想の普及徹底（交企、く消、保厚）

1 交通安全運動の推進（令和5年度長野県交通安全運動推進計画）

(1) 基本方針

交通ルールを守り、正しい交通マナーの実践を習慣付けることにより、県民の交通安全意識を高め、推進機関・団体が連携して交通安全対策を推進することにより、日本一安全な道路交通の実現を目指す。

(2) 年間スローガン（令和3年度～令和7年度）

【 信濃路は みんなの笑顔 つなぐ道 】

(3) 重点事項

ア 高齢者の交通事故防止

交通事故が減少傾向にある中であって、交通事故死者の約6割を高齢者が占めているほか、高齢者が第1当事者となる交通死亡事故の割合は26.1%となっており、社会の高齢化が進む状況を鑑みれば、今後も更に増加することが予想されることから、高齢者の交通事故防止に対する総合的な対策として、次の事項を推進します。

- 家庭、地域、職場等における高齢運転者への声掛けや高齢歩行者保護活動の促進
- 医療機関、行政窓口等における高齢者交通安全対策の推進
- 運転時の一時停止交差点等における「止まる・見る・確認する」、歩行・横断時における「止まる・見る・目立つ」の徹底
- 老人クラブ活動や地域会合等における、寸劇などの心に残る参加・体験・実践型交通安全教育の受講推進
- 高齢者交通安全モデル地区を中心とした高齢者宅家庭訪問活動等による啓発活動の展開
- 運転免許証自主返納制度の周知と高齢運転者支援策の充実・強化
- 高齢運転者の身体機能の低下等を自覚した運転方法と安全運転サポート車（サポカー）の普及啓発
- 高齢運転者標識表示の呼びかけと高齢運転者への思いやり運転の推進
- 家庭、職場、地域における高齢運転者への声掛けや注意喚起、運転免許証の自主返納制度についての話し合いの実践
- 地域において高齢者等を重点対象とした交通事故防止対策の推進
- 高齢者宅家庭訪問による個別指導や高齢者交通安全教室の実施等による交通安全意識の高揚と定着
- 高齢者の利用頻度の高いスーパーや病院等での啓発活動や交通安全教育機器を活用した交通安全教育の実施
- 薬剤師会等と連携した「高齢者交通安全ひと声運動」の推進による高齢者自身の交通安全意識の高揚
- 高齢ドライバーを対象とした講習の指導者育成の推進

- 運転免許更新時における高齢者講習の充実
- イ 通学路・生活道路等の安全確保と歩行者保護の徹底

通学路・生活道路における交通事故防止と高齢者、障がい者、子供等の交通弱者を中心とした全ての保護を徹底するため次の事項を推進します。

 - 地域、学校、保護者、行政等が連携した継続的な通学路合同点検の推進及び対策案の検討
 - 通学路における見守り活動や交通指導取締りの実施
 - 通学路・生活道路や園児の移動経路の安全性を高めるための、道路環境整備と交通規制の実施
 - 園児・児童・生徒、高齢者等を対象とした、安全な歩行や自転車利用等の交通安全教育による正しい交通ルールの浸透
 - 幹線道路から通学路・生活道路への流入抑制（抜け道）対策及び速度抑制対策の推進
 - 交差点等における安全確認の徹底と運転者に対する歩行者保護意識の醸成
 - 横断歩道におけるルールの遵守とマナーアップ行動の実践
- ウ 自転車の安全利用の推進

自転車利用者の交通安全意識を高め、自転車安全利用五則を含めた交通ルールの遵守や、自転車用ヘルメットの着用、損害賠償保険加入等自転車の安全利用を促進するため、次の事項を推進します。

 - 交通ルールの遵守とマナー向上対策の推進
 - 違反行為に伴う罰則、危険走行による交通事故のリスク等、自転車運転者が負うべき社会的責任の周知徹底及び悪質・危険な利用者に対する指導、警告の強化
 - 幼児、小学生、中学生、高校生、大学生、一般、高齢者等、ライフステージに応じた交通安全教育活動の推進
 - 幼少期からの安全利用の教育と保護者（大人）の安全意識の醸成
 - ヘルメット着用による被害軽減効果の理解と普及促進
 - 自転車加害事故による賠償責任に対応するための自転車損害賠償保険等への加入義務の周知啓発
 - 自転車通行環境整備の推進
 - 歩道や横断歩道における歩行者等への配慮
- エ 後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルトの着用率は年々向上してきたが、令和4年中の四輪乗車中死者の45.0%が非着用で、非着用者の致死率(5.88%)は、着用者(0.26%)の約22.6倍となっており、依然として低い後部座席の着用率の向上を含め、全ての座席におけるシートベルト・チャイルドシートの正しい着用等を徹底するため、次の事項を推進します。

 - 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト・チャイルドシート着用の重要性・効果の周知徹底

- シートベルトの着用・チャイルドシートの正しい使用の広報とシートベルト等の被害軽減効果についての交通安全教育の実施
- 家庭・職場等における着用チェック体制の推進
- チャイルドシートの正しい使用のための保護者（大人）の安全意識の醸成
- 市町村、関係機関が連携した定期的な着用率調査の実施と結果公表
- シートベルト非着用・チャイルドシート不使用に対する交通指導取締りの推進

オ 夕暮れ時と夜間の交通事故防止

夕暮れ時から夜間にかけて、横断歩行者や自転車が関わる交通事故が多発しているほか、夜間の死者が全体の 37.0%（R4）を占めていることから、次の事項を推進します。

- 夕暮れ時のライトの早め点灯と、夜間の減速運転及びハイビームの適切活用の励行
- 夜間の交通事故実態及び危険性を周知するための交通安全教育、広報啓発活動の推進
- 歩行者・自転車利用者に対する反射材・自発光材の普及と利用促進
- 道路照明・自発光式道路鋸・高輝度標識等の設置、信号機の LED 化など交通安全施設の整備促進

カ 飲酒運転等の根絶

飲酒運転・妨害運転は、死亡事故やひき逃げ等の重大事故に直結することから、これら悪質・危険な運転行為による交通事故を根絶するため、次の事項を推進します。

- 飲酒運転・妨害運転は危険性の高い悪質な故意の犯罪であるという認識の徹底とその代償の周知
- 家庭、地域、職場などにおける飲酒運転等をさせない、許さない環境づくりの促進
- 飲酒の機会における公共交通機関・自動車運転代行等の利用の促進
- 車両等運転者への酒類の提供禁止、飲酒運転車両への同乗の禁止の周知徹底
- ドライブレコーダーの普及促進

キ その他

道路交通法の改正等を踏まえて、次の事項を推進します。

- 罰則等の引き上げも踏まえた、運転中の携帯電話等の不使用の徹底
- 妨害運転等の罰則創設等も踏まえた、いわゆる「あおり運転」の禁止の徹底
- 先進安全自動車の普及及び自動運行装置を備えた自動車の実用化等を踏まえた、当該自動車の機能や使用上の注意点の理解の促進

(4) 運動の展開（主体別の重点実践事項）

県民一人一人が、家庭、地域、職場、学校等それぞれの立場で日常の諸活動を通じて、交通安全活動の実践、交通安全意識の定着、交通安全教育など、きめ細かな運動を推進します。

ア 運転者

運転者としての社会的責任を自覚して、交通ルールを守ることはもとより、歩行者等への思いやりの心や運転者同士の譲り合いの心を持ち、交通マナーを高め、常にゆとりを持って安全運転に努める。

- 「人優先」の交通安全思想の普及と、交通ルールの遵守及び正しい交通マナーの実践
 - 歩行者、障がい者等の交通弱者保護意識の徹底及び道路環境に応じて速度を抑制した安全な走行の徹底
 - 横断歩道手前での減速及び歩行者等の有無の確認並びに横断歩行者がいる場合の一時停止の徹底
 - 夕暮れ時の早めのライト点灯の実践と昼間点灯用LEDライト活用の普及
 - 夜間における減速運転とハイビームの適切な活用の励行
 - 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底
 - 「飲酒運転四(し)ない運動」(飲んだら乗らない・乗るなら飲まない・乗る人には飲ませない・飲んだ人には運転させない)の実践
 - 運転中の携帯電話等の使用及びカーナビゲーション・スマートフォン等の画面注視禁止の徹底
 - 妨害運転等の悪質・危険な運転行為の防止
 - 交差点等における早めの合図と正しい右左折の徹底
 - 強引な右折の禁止とゆずり合って道路を利用する思いやり運転の推進
 - 高齢運転者の身体機能の低下等を自覚した運転方法と安全運転サポート車の普及促進
 - 高速道路利用時における「早め休憩」と高速道路における緊急時の3原則(路上に立たない、車内に残らない、安全な場所に避難する)の徹底
 - 踏切における一時停止・確実な安全確認の励行と、トラブル時には、ためらうことなく非常ボタンを押すなどの踏切事故防止の徹底
 - 「自転車安全利用五則」の周知と、道路環境に応じた安全な通行の徹底
- 【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
- 自転車加害事故による賠償責任に対応するための自転車損害賠償保険等の加入義務の周知
 - 自転車用ヘルメット等の被害軽減器具の着用促進
 - 高齢運転者標識表示の呼び掛けと高齢運転者への思いやり運転の推進

イ 家庭

交通安全に果たす家庭の役割を再認識し、家族で交通安全について考える「交通安全は家庭から」の定着を図る。

- 「交通安全の日(毎月5日、20日)」を中心に、交通安全や交通事故防止、自宅近くの危険箇所、自転車の安全利用などについて、家族での話し合いの実践
- 子供、高齢者に対する外出時の交通安全についての声掛けや注意喚起の実践
- 「飲酒運転四(し)ない運動」の実践
- 薄暮時から夜間外出の際の反射材、自発光材の普及と活用の促進
- 道路や駐車場では幼児の手を離さないなど、幼児に対する安全確保の実践
- 高齢運転者への声掛けや注意喚起、運転免許証の自主返納制度についての話し合いの実践
- 妨害運転等の悪質・危険な運転行為の防止
- 自転車の点検整備の励行、自転車点検整備済証(TSマーク)の普及及び自転車賠償責任保険等の加入義務の周知、ヘルメット等の被害軽減器具の着用促進
- シートベルトの全座席着用・チャイルドシート使用の促進

ウ 地域

関係機関・団体と地域住民が一体となって運動を展開する。

- 高齢者等の重点対象を指定した対策や、地域の交通事故実態等の地域特性に応じた交通事故防止活動の推進
- 子供、高齢者の見守り活動等を通じた交通安全意識の醸成
- 交通安全教室・住民大会等への参加、高齢者宅家庭訪問の実施等による交通安全意識の高揚と定着
- 通学路、生活道路等の交通危険箇所、交通安全施設に対する継続的な点検・整備の実施と道路管理者等への提言
- 高齢者に対する保護誘導活動の推進と老人クラブ交通安全部会、交通少年団等の交通安全リーダーの育成・支援
- 地域と酒類提供業者等が一体となった飲酒運転の根絶
- 暴走をしない・させない・見に行かない地域環境の構築と、暴走行為の通報による暴走族追放気運の醸成
- 生活道路における路上駐車排除、降雪時の除雪等、道路環境の安全と円滑化の確保
- 高齢運転者への声掛けや注意喚起、運転免許証の自主返納制度についての話し合いの実践
- 妨害運転等の悪質・危険な運転行為の防止とドライブレコーダーの有効活用

エ 職場

事業者、安全運転管理者、運行管理者等による安全管理を徹底することにより交通安全意識の高揚を図る。

- 朝礼、点呼、行事等における安全運転ワンポイントアドバイスの実施
- 交通安全研修会等の開催
- 飲酒時の運転者管理の徹底（「飲酒運転四(し)ない運動」と「ハンドルキーパー運動」の実践）

- シートベルト着用状況の点検及び指導の徹底
- 運転記録証明書(S Dカード)を活用した安全運転管理
- 各種交通事故防止コンクールへの積極的な参加
- 運転適性診断、危険予測訓練、運転記録証明書等を活用した個別指導の実施
- ヤングドライバークラブ等の結成及び自主的活動の促進
- 暴走行為・ローリング行為等、無謀運転追放の徹底
- 高齢運転者への声掛けや注意喚起、運転免許証の自主返納制度についての話し合いの実践
- 妨害運転等の悪質・危険な運転行為の防止とドライブレコーダーの普及促進
- 自転車利用通勤者に対する道路交通法改正により努力義務化された自転車乗用時のヘルメット着用促進

オ 学校

生命尊重の理念に立って、的確に判断し安全に行動できる交通社会人の育成を目指し、児童生徒の発達段階に応じた交通安全教育を推進する。

- 「交通安全教育指針」及び「学習指導要領」に基づく交通安全教育の実践
- 家庭、地域、交通安全推進団体等と連携した心に残る交通安全教室等の開催
- 暴走族加入阻止教育と離脱支援の推進
- 家庭・地域・行政と連携した、継続的な通学路合同点検及び対策案の検討
- 交差点・横断歩道・踏切等の交通要点と危険箇所における歩行者・自転車運転の児童・生徒に対する指導の実施
- 登下校中の児童・生徒が当事者となった交通事故について、関係機関と連携した合同点検の実施とその結果を反映した交通安全教育の推進
- 正しい自転車の乗り方指導と道路交通法改正により努力義務化された自転車乗用時のヘルメット着用の促進
- 自転車の点検整備の励行、自転車点検整備済証(T Sマーク)の普及及び自転車損害賠償保険等の加入義務の周知
- 児童会・生徒会による交通安全自主活動の展開による交通安全意識の向上
- 二輪・原付免許所持の高校生に対する二輪車実技講習の参加への指導
- 交通安全教育指導者研修会等への参加による指導者の指導力の向上

カ 保育所、幼稚園等

幼児に、正しい交通安全行動を身に付けさせるための交通安全教育を推進する。

- 基本的な交通ルールを習得させるための、寸劇や体験を取り入れた分かりやすく心に残る交通安全教育の実施
- 参観日等各種行事や連絡帳等による通信を活用した保護者等への啓発の推進
- 送迎時のチャイルドシート使用の徹底
- 保護者・関係者等が率先して幼児の見本となる、正しい交通安全行動の実践
- 幼児を自転車に同乗させる際のヘルメット着用の推進
- 道路や駐車場では幼児の手を離さないなど、幼児に対する安全確保の実践

- 自転車の基本的な特性を理解させるため、幼児からの自転車安全教育の推奨
- 関係機関と連携した、継続的な園児移動経路の安全性の確認の実施

(5) 啓発日

家庭、地域、学校では啓発日を活用して各種の行事を実施するなど、一人一人の安全意識の高揚を図ります。

名 称	実 施 日	活 動 内 容
交通安全の日	毎月 5日と20日	街頭指導、広報、啓発活動を強化し、広く交通安全を呼び掛けて、交通安全意識を高揚
シートベルト・チャイルドシート啓発の日	毎月 4日、14日 24日	全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底を図るための広報・啓発活動等を特に強化
二輪車交通安全の日 (全国統一バイクの日)	8月19日(土)	二輪車の事故防止を図るための啓発活動を強化
自転車の日	5月5日(金)	交通安全の促進と自転車の正しい知識の普及を図る

(6) 季別（期間を定めて行う）の運動

交通事故が多発する時期に、交通事故防止運動を設定し、各々の時期に対応した事故防止活動を展開します。

名 称	期 間
春の全国交通安全運動	5月11日(木) ～ 5月20日(土) (10日間)
夏の交通安全やまびこ運動	7月22日(土) ～ 7月31日(月) (10日間)
秋の全国交通安全運動	9月21日(木) ～ 9月30日(土) (10日間)
年末の交通安全運動	12月15日(金) ～ 12月31日(日) (17日間)
その他の運動	別に定める期間 (交通事故の発生状況及び実態に応じ、緊急又は重点的に交通事故を防止するため、県民又は事業者等関係団体に交通安全を呼びかけます。)

(7) 交通事故多発時の緊急対策等

ア 交通死亡事故多発非常事態宣言

交通死亡事故が一定期間連続発生して、県民の日常生活に大きな脅威を与える事態に至った場合は、「長野県交通死亡事故抑止緊急対策実施要綱」に基づき速やかに「交通死亡事故多発非常事態宣言」を発表し、別に定める推進事項を積極的に推進し、交通死亡事故の抑止に努めます。

イ 交通死亡事故多発警報

交通死亡事故が短期間に連続発生する等「長野県交通死亡事故緊急抑止対策実施要綱」に定める「交通死亡事故多発非常事態宣言」発表基準に達するおそれがある場合、速やかに「交通死亡事故多発警報」を発表し、注意喚起と交通安全意識の高

揚を促すことで、更なる交通死亡事故の発生を抑止します。

ウ 特異事故等の発生に伴う再発防止対策

交通死亡事故、重大・特異事故等が発生した場合には、「交通死亡事故等現地診断プロジェクトチーム設置要綱」に基づき、プロジェクトチームを設置して現地診断を行い再発防止の徹底を図るほか、上記以外の場合においても、交通事故の発生状況・原因により、関係機関・団体が連携・協力して再発防止に努めます。

(8) 各推進機関・団体との連携を密にした運動の推進

関係機関・団体には、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資料の提供等を行い、その主体的な活動を促進するとともに、それぞれの交通安全活動が効果的に行われるよう働き掛けを行います。

2 県民による自発的な交通安全活動の推進（交通安全「私から！」運動）

交通事故を抑止するため、県民一人一人が、自分の身は自分で守るための実践事項を自発的に行う『交通安全「私から！」運動』として以下の事項を推進します。

(1) 運転者向け

- 「指差し確認」・・・「目」と「指さし」で重ねて確認（ハンドルは握ったまま）
- 「早め点灯」・・・暗くなり始めたら早めのライトオン
- 「シートベルト」・・・スタート合図は「ベルトした？」

(2) 歩行者向け

- 「止まる」・・・必ず止まる
- 「見る」・・・左右をしっかりと見る
- 「目立つ」・・・明るい服装、反射材で存在をアピール

3 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（文生、保厚、く消、交企）

交通安全教育は、家庭における幼児に対する教育から始まり、小・中・高校における組織的・体系的な教育、その後反復して行われる運転者の資質向上の教育、老人クラブ等における高齢者の教育に至るまで、生涯にわたって段階的かつ継続的に推進する必要があります。

このため、交通安全教育指針等を活用し、自他の生命尊重という理念のもとに、安全に行動できる人間、交通社会の一員として積極的に貢献できる人間、さらには将来の交通状態改善にも寄与し得る人間の育成を目標として、心身の発達段階、道路交通への参加の態様等に応じて、教育の様々な場面を活用した、交通安全教育の推進を図ります。

(1) 保育所、幼稚園、学校等における交通安全教育

学校教育等の場においては、人間形成の一環として、人命尊重及び遵法の精神に立脚し、交通事故から自他の生命を守る知識、能力及び態度等を習得させ、交通安全の優れた実践者を育成するため、計画的に教育を推進します。

ア 小学校就学前・小学校低学年の交通安全教育

- 交通安全教室の計画的、継続的な開催
- 保護者会・P T A・幼児交通安全クラブ等と連携した、地域・家庭ぐるみの交通安全教育の推進
- 遠足等学校行事に際しての現地指導
- P T A・交通安全協会等の連携による新入学（園）児の街頭指導の実施
- イ 小学校高学年・中学生に対する交通安全教育
 - 交通ルールとマナーの具体的指導
 - 自転車の点検・正しい乗り方の指導
 - 児童会・生徒会等の交通安全自主活動の展開
 - 地域の交通安全活動への参加
- ウ 高校生に対する交通安全教育
 - 交通社会人としての責任や交通ルール・マナーの自律的な実践者の育成
 - 交通事故ゼロチャレンジへの参加
（高校生交通安全CMコンテストへの参加と優秀作品の放送）
 - 自転車の点検・利用マナーの指導
 - 自転車安全指導研修会の実施
 - 道路交通法改正により努力義務化された自転車乗用時のヘルメット着用の促進
 - 交通安全委員会等の自主的活動の展開
 - 「スケアードストレイト教育技法(*1)による自転車安全教室」の開催
 - 自転車安全モデル校の指定を通じた自転車安全利用の指導
- エ 教職員に対する研修会の開催等
 - 学校安全教室講習会（K Y T(*2)を活用した講習会）の開催
 - 健康教育（交通安全）指導者養成研修への派遣
- オ その他
 - 交通安全作文、ポスター、標語コンクールへの参加
 - 指導啓発資料の作成配布
 - （*1）交通事故現場をスタントマンが再現して見せ、交通事故の怖さ、交通ルールを守ることの大切さを学ばせる教育手法
 - （*2）「危険」のK、「予知」のY、「トレーニング」のTの頭文字をとった略称。登下校や学校内等で事故や事件に至る問題点について話し合っ情報て共有化し、その対応や解決策を考えていく過程を通じ児童生徒の危険回避能力を育成する教育手法

(2) 社会教育における交通安全指導

広く住民に交通安全意識の浸透を図るため、社会教育の場と機会を活用して、交通安全意識の高揚に努めます。

ア 交通安全学習の実施

公民館等地域住民が身近に集う場所において実施する講座・研修会などでも交通安全教育を推進します。

イ 広報活動による啓発

公民館やPTA等の社会教育関係団体が発行する広報誌等に、交通安全に関する内容を掲載するよう要請し、住民の交通安全意識の高揚を図ります。

ウ 地域住民に対する交通安全教育

地域における交通安全教育の推進を図るため、交通安全教育者を設置するよう市町村に働き掛けるとともに、交通安全教育者の育成を推進します。（「交通安全教育指針」国家公安委員会告示第15号）

4 地域社会における交通安全活動の強化（く消、交企）

(1) 自治体が主体となって行う交通安全活動への積極的な支援と協力

- 市町村が行う、交通安全条例に基づく安全活動を積極的に支援し、自治体の自主的な交通安全活動の活性化を図ります。
- 各市町村が行っている高齢者交通安全重点対策事業、乳幼児交通安全対策事業等に対する積極的支援を図ります。

(2) 地域交通安全活動推進委員の活動強化のための指導と支援

- 地域交通安全活動推進委員に対し、地域の交通安全リーダー役として実施する交通安全教育、広報啓発活動の指導と情報の提供等積極的な支援を行います。
- 地域交通安全活動推進委員協議会を通じて住民の要望を把握します。

(3) 交通安全組織の活性化と連携強化

既存の交通安全組織の活性化を図るとともに、各組織間の連携を強化した交通安全活動を推進します。

- 交通安全協会、安全運転管理者協会、自家用自動車協会、自動車販売店協会、交通安全教育支援センター、飯田地区交通安全教育センター等の各組織間の連携の強化
- 地区交通安全協会女性部等による高齢者宅家庭訪問活動を通じた高齢交通弱者に対する指導教育の充実
- ヤングドライバークラブの結成と交通安全リーダー委嘱による自主的安全活動の活性化
- 交通安全協会と連携による地域の交通情勢に即した交通安全諸活動の推進
- 安全運転管理者協会との連携を強化した安全運転管理者選任事業所に対する交通安全諸活動の推進

【交通安全を目的とする主な団体】

組 織 名	県組織	地区組織
交通安全協会	1	28
安全運転管理者協会	1	23
自家用自動車協会	1	23
交通安全教育支援センター	1	4
ヤングドライバークラブ	1	279(令和4年7月末現在)

二輪車普及安全協会	1	26
ダンプカー協会	1	9
交通少年団	—	8
自転車モーター事業協同組合	1	23

(4) 交通安全の日（5日、20日）の重点的活動

毎月5日、20日（交通安全の日）を重点に、関係機関・団体と協力した街頭活動、広報啓発活動及び各種行事を計画的に実施します。

(5) 地域、家庭、職場における交通安全意識の高揚

交通事故防止に対する安全意識の醸成は、単に自動車運転者のみならず、地域住民全体の問題として採り上げるべきものであり、家庭、職場あるいは地域単位の自主的安全活動を推進していくことにより交通安全意識の高揚を図ります。

- ミニ住民大会・地区大会等の実施により家庭内の安全意識の高揚
- 職場の交通安全対策を推進するため、安全運転管理者等に対する講習会を通じた自主的安全活動を促進
- 運転者に対する安全行動の動機付けを目的とした優良運転者の育成

(6) 交通弱者の安全確保

交通事故に遭う可能性の高い交通弱者の安全を確保するため、関係機関・団体に対する積極的な働き掛けを行うとともに、事故実態に即した交通安全指導を行います。

- 街頭における保護・誘導活動の推進と、関係機関に対する交通環境整備についての要請
- 高齢者交通安全教室と家庭訪問活動への支援
- 高齢者自身に交通安全活動への参加を求めた参加・体験・実践型安全教室の開催
- 高齢歩行者による法令違反に起因する死亡事故が多いことの周知及び注意喚起
- 夜間事故を防止するための夜光反射材・自発光材の普及と活用意識の高揚
- 電動車いす利用者に対するメーカーと連携した交通安全教室の開催
- 安全な交通社会を実現するため、高齢者にスポットをあて、高齢者の利用頻度の高い「スーパー」「病院」等での啓発活動、交通安全教育機器を活用した交通安全教育の実施
- 薬剤師会等三師会等と連携した「高齢者交通安全ひと声運動」の推進による高齢者自身の交通安全意識の高揚

(7) 二輪車に対する実技指導等の積極的な実施

二輪車運転者に対する交通安全意識の向上を図るため、関係機関・団体と連携して、地域、職場、学校等の場に応じた効果的な街頭指導や参加・体験型安全教室等を採用入れた安全対策を推進します。

二人乗りと一人乗りとの運転特性の違いを理解させ、高速道路の自動二輪車の二人乗り時における交通事故を防止します。

- 二輪車販売店を通じた二輪車クラブの結成の促進と、クラブ員による安全運転実技教室等を開催した安全指導の強化
- 二輪車安全運転長野県大会における実技指導等の支援

(8) 効果的な広報活動の展開

交通安全運動推進計画に基づき、計画的な広報を実施するほか、県内の交通事故実態や各種事故防止対策について、タイムリーな広報に努めます。

- 交通事故分析資料、安全教育資料による積極的広報活動の推進
- 各種広報媒体の積極的・効果的活用による広報活動の推進

5 歩行者、自転車等利用者に対する安全教育の推進（交企、く消、保厚）

(1) 交通安全教育指導者の育成

各種団体と連携し、地域の実情に応じた安全教育を推進するため地域で活動する各種交通安全リーダー等に対する教育を行い、関係者の指導能力の向上を図り、効果的な安全教育を推進します。

- 各種団体で活動している交通指導員等に対する高齢ドライバーのための交通安全教育プログラム「いきいき運転手講座」等による交通安全トレーニングと交通脳トレを組み合わせた参加・体験型の講習の指導者を育成します。

(2) 歩行者に対する交通安全教育の推進

県民総ぐるみの交通安全活動の推進に当たっては、交通弱者である歩行者に対し、身近な事例を採り上げて安全意識の高揚を図るため、関係機関・団体との連携を図り、効果的な交通安全教育を推進します。保育所・幼稚園・保護者等と連携して、紙芝居・腹話術・ビデオ等を活用した交通安全教室を実施します。

- 子供・高齢者・障がい者等の歩行者に対する保護意識の高揚を図るための指導や広報啓発活動の推進
- 警察官等による街頭指導を通じた正しい通行方法の指導
- 「交通安全は家庭から」をテーマに、交通安全について家庭内で話し合うことの重要性についての広報
- 参加・体験・実践型交通安全教室の他、交通安全教育機材を活用した出前型交通安全教育の推進
- 高齢者宅家庭訪問を通じた個別指導の実施
- 多発する高齢歩行者及び電動車いす利用者の横断事故の防止を重点とした安全教室・ミニ集会の開催
- 県民の自主的活動を促すための広報素材の提供

(3) 自転車利用者に対する交通安全教育の推進

自転車利用者の交通事故実態等を踏まえ、子供から高齢者に至るまでのライフステージに応じた実践指導を行う等、効果的な安全教育活動を展開します。

- 各種講習、交通安全教育、イベント、高齢者宅家庭訪問等あらゆる機会を活用し

た「自転車安全利用五則」の周知徹底

- 学校、P T A等と連携した、小・中・高校生に対する安全教育の積極的展開と、自転車の正しい乗り方等についての実践指導の実施
- 自転車指導員による高校生に対する街頭指導の積極的実施と安全教育の展開
- 自転車安全教室の機会や各種広報媒体を活用した、自転車講習制度の周知、T Sマークの普及及び点検整備の促進
- 自転車シミュレーターによる交通安全教育の推進
- 自転車の交通事故発生時における警察への報告義務等の周知
- 自転車を安全で快適な利用に関する条例及び活用推進計画の周知
- 道路交通法改正により努力義務化された自転車乗用時のヘルメット着用の推進
- 自転車の交通事故に対応した損害賠償責任保険への加入促進

(4) 特定小型原動機付自転車利用者に対する交通安全教育の推進

特定小型原動機付自転車に係る交通ルールについて、効果的な広報啓発活動を実施します。

- 関係機関や関係事業者等と連携し、交通の方法に関する教則等を活用した効果的な交通安全教育の実施
- ウェブサイトや SNS 等による動画や情報の発信等の効果的な広報啓発活動の実施
- 特定小型原動機付自転車の運転による交通の危険を防止するための講習の適切な運用と遵法意識の醸成
- 乗車用ヘルメット着用の被害低減効果についての広報啓発活動による着用促進

6 農耕作業用自動車等の事故防止（農振）

農耕作業用自動車・機械の転落・転倒による事故やほ場への行き帰りの際の事故が多発しているため、交通安全意識の高揚と農耕作業用自動車等の取扱いにおける注意喚起等を行います。

特に、農耕作業用自動車等の利用が多くなる春と秋の農繁期を中心に「農作業安全運動月間」を設定し、県が作成した啓発資材の農業者への直接配布や若年層を対象とした事故防止啓発動画の活用及び関係団体と連携した研修会の実施など様々な年齢層等に応じた多様な啓発により、農作業安全の効果的な推進を図ります。

(1) 農作業安全運動

ア 月間

春の農作業安全運動月間	5月1日（月）	～	5月31日（水）
秋の農作業安全運動月間	9月1日（金）	～	9月30日（土）

イ 目標

- 農作業死亡事故ゼロ運動の推進
- 高齢農業従事者の事故防止

- 道路通行時の交通事故防止
- ウ 重点推進事項
 - シートベルト・ヘルメット着用徹底
 - 乗用型トラクターへの安全フレーム・安全キャブの装着徹底
 - 管理機の事故防止
 - 刈払機使用時における保護メガネ等保護具の着用促進
 - 農業機械・施設の日常点検整備の励行と点検整備中における事故防止
 - 安全な運転操作と周囲の安全確認の徹底
 - 家族への作業場所の伝達とゆとりをもった農作業の実施
 - 労働災害保険等への加入促進

(2) 農作業安全推進組織の育成強化

効果的な運動を展開するため、地域段階の関係機関・団体が連携した推進会議による啓発を推進します。

7 交通モラルアップの推進（く消、交企）

(1) ヘッドライト早め点灯運動の推進

夕暮れ時の交通事故を防止するため、自動車ヘッドライトの早め点灯運動を推進します。

- 行政機関の公用車及び職員の自家用車による率先点灯
- バス、タクシー等公共交通機関への先導的 point 灯の依頼
- 道路情報板、有線放送等による広報啓発の推進
- 夜間は、原則ハイビームの使用と対向車・前車がある場合のロービームへのこまめな切り替えの啓発活動を推進

(2) 地域別重点啓発事業の実施

地域の交通死亡事故の特性に応じた対策を実施します。（実施主体：交通安全運動推進地方部）

(3) 運転マナーの向上に向けた広報啓発活動の実施

長野県を訪れる方々に、「また、信州を訪ねたい!」と心から感じていただくため、多くの県民の皆さんと「おもてなしの運動」等を展開し、「日本一のおもてなし県」を目指していますが、県外の皆さん等から「長野県の交通マナーが悪い(※)」との御指摘をいただいています。関係機関・団体等とも連携しながら、季別の交通安全運動や県のホームページ等を通じ、以下の悪い運転マナーを中心に改善に向けた広報啓発活動を推進します。

- (※) 対向車を止める強引な右折
- ウインカーを出すのが遅い
- 駐車場から出るとき車の先端を出して止まる

8 交通事故ゼロチャレンジ事業の実施

(1) 高齢者対策

- 高齢者交通事故防止啓発
- 夜光反射材（自発光）貼付活動（ピカピカペッターコ作戦）
- 薬剤師会等の協力による高齢者交通安全ひと声運動の推進

(2) 小・中・高校生などの若年者の交通安全を推進するための諸活動

- 2023 高校生交通安全CMコンテスト
- 中・高校1年生等への自転車安全啓発

(3) 乳幼児を持つ主婦層の交通安全を推進するための諸活動

- 乳幼児を交通事故から守る対策

(4) 交通安全に関する広報啓発を効果的に推進するための諸活動

- 飲酒運転の根絶に向けた広報啓発

9 暴走族追放運動の展開（交指、く消）

「暴走族の不法行為は許さない」という県民一人一人の暴走族追放意識の高揚を図り、青少年の健全育成と安全で快適な交通環境を確保するため、暴走族追放県民運動推進計画を策定し、家庭、学校、職場、地域、関係機関・団体、市町村、県及び警察が相互に連携し、青少年の暴走族への加入を防止するとともに、離脱支援を積極的に行い、一地域の問題としてではなく広域的課題として暴走族追放運動を推進します。

暴走族追放強化期間	5月1日（日）～8月31日（水）の4か月間
内 容	この時期に活発化する暴走行為や暴走族への加入を防止し、離脱を支援するため、「暴走族取締強化期間」、「不正改造車排除強化月間」や「県民総ぐるみの青少年健全育成運動」等と連動して運動を推進します。
推進項目	<ul style="list-style-type: none">○ 家庭、学校、職場、地域と関係機関等の連携による加入の防止○ 広報啓発活動の推進○ 指導取締りの強化及び離脱・解体・補導の徹底

10 交通安全運動推進団体への支援（交政、く消、交企）

団 体	支 援 内 容
公益社団法人 長野県バス協会	<ul style="list-style-type: none">○ 運転者適性診断、運行管理者講習の実施などへの支援
公益社団法人 長野県トラック協会	<ul style="list-style-type: none">○ 運転者適性診断、運行管理者講習の実施などへの支援
一般社団法人 長野県ダンプカー協会	<ul style="list-style-type: none">○ 事業者等への交通安全教育事業に対する支援○ 事業者等への広報啓発事業に対する支援○ その他交通安全対策事業に対する支援
交通事故ゼロチャレンジ実行委員会	<ul style="list-style-type: none">○ 高齢者や子ども等の交通安全の推進に必要な広報啓発活動等の運営経費に対する負担

第3節 安全運転の確保（運免、交企）

1 実効ある運転者教育の推進

(1) 指定自動車教習所における交通安全教育の充実

ア 初心運転者教育の推進

社会責任を自覚した、安全マインドの高い運転者を育成するため、指定自動車教習所における教習内容等の研究・開発を行います。

- 指定自動車教習所（27所）
- 教習所職員に対する法定講習の実施
 - ① 検定員・指導員に対する法定講習
集合講習（全員）、グレードアップ講習（個別講習：検定員、指導員）
 - ② 副管理者に対する法定講習

【参考】令和4年度実績

講習区分		受講者数(人)	講習回数(延べ回)
集合講習	東北信	253	25
	中南信	356	36
個別講習	教習指導員	179	9
	検定員	419	14
	副管理者	65	27
計		1,272	111

※ 集合講習は学校ごと数日に分けてオンラインで実施

※ 個別講習（副管理者）は学校ごとオンラインで実施

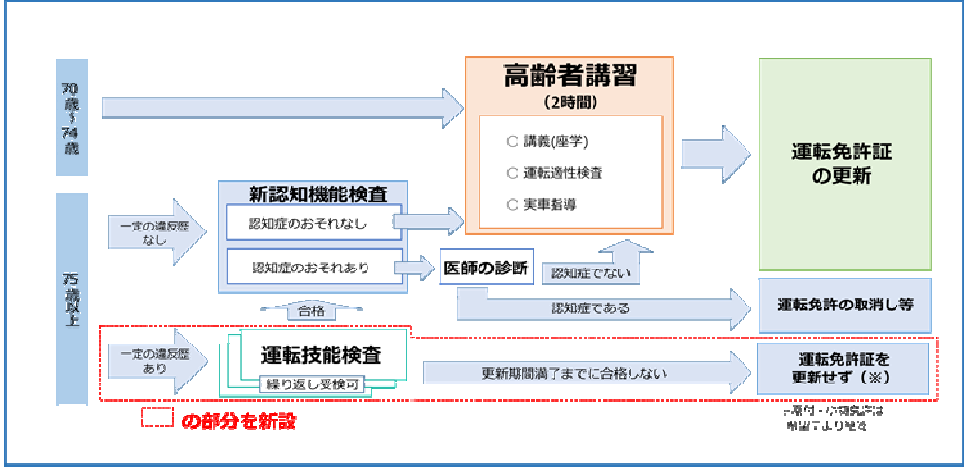
イ 運転免許取得者教育の推進

安全運転に必要な能力の維持向上を図るため、以下の者に対する運転免許取得者教育を推進します。

- 大型自動車、中型自動車、準中型自動車又は普通自動車の運転の経験が少ない者
- 大型自動二輪車、普通自動二輪車又は原動機付自転車の運転の経験が少ない者（高校生の原動機付自転車実技教育を重点に実施）
- 運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が70歳以上の者（高齢者講習該当者）
- 高齢免許取得者（上記該当者以外、交通事故当事者を中心に実施）
- 気候、地形その他の地域の特性に応じた運転に関する技能及び知識を習得しようとする者
- 大型自動二輪車又は普通自動二輪車の二人乗り運転に関する技能及び知識を習熟しようとする者
- 運転に関する技能及び知識を習熟しようとする者

この他、自動車教習所において地域の人々が参加する一日開放安全教室等を開催し、交通安全意識の高揚と運転技能の向上を図ります。

(2) 既成運転者教育の充実

区 分	内 容
更新時講習	更新時講習の区分に従った講習内容の充実と、運転者の特性に応じた効果的な講習を実施します。
高齢者講習と検査	 <p>各実施項目の質的向上を図り、高齢者の事故防止に結びつく講習と検査を実施します。</p>
停止処分者講習等	<p>停止処分者、違反者に対する講習では、実車運転観察指導、運転シミュレーターを使用した危険場面の疑似体験などによる体験型の講習内容の充実を図ります。</p> <p>特に、取消処分者講習の中では、社会的批判が強まっている飲酒運転の根絶を目指すため、「飲酒取消処分者講習」の充実を図ります。</p>
交通安全教育車の活用	交通安全教育車「チャレンジ号」の有効活用を図ります。

(3) 高齢運転者対策の推進

- ア 令和4年5月13日施行の改正道路交通法による高齢運転者対策について、運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習の適正な運用を推進します。
- イ 安全運転サポート車を利用した交通安全教養の開催等、安全運転サポート車の普及のための取組を推進します。
- ウ 運転免許の自主返納制度の周知と自治体等への支援施策の要請等、運転に不安を有する高齢者等が運転免許を返納しやすい環境の整備に向けた取組を推進します。

2 自動車運送事業者等に対する指導監督の強化（長野運輸支局、交政、交企）

(1) 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 平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえた再発防止策について、同年6月に取りまとめた「安全・安心な貸切りバスの運行を実現するための総合的な対策」に掲げられた事項を実施します。
- イ 自動車運送事業者に対し運行管理業務の適正、確実な実施を図るため、監査及び

呼び出し指導を実施するほか、全国交通安全運動及び年末年始輸送安全総点検等の機会に立入調査等を実施し、令和3年3月に策定した「事業用自動車総合プラン2025」を基に、新たな事故削減目標の設定を行い、これらの達成に向けた各種重点施策を、事業者を含め関係者一丸となって着実に実施し、事業用自動車の安全・安心の確保を図ります。

ウ 事業用自動車の運転者による酒気帯び運転や覚醒剤、危険ドラッグ等薬物使用運転の根絶を図るため、点呼時のアルコール検知器を使用した確認の徹底や、薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、講習会や全国交通安全運動、年末年始の輸送等安全総点検なども活用し、事業者や運行管理者等に対し指導を行います。

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「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し重大な交通事故にもつながる「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指導を行います。

エ 自動車運転代行業の健全な発達を図るため、定期的な街頭指導、臨店監査、両機関合同の立入検査等を実施します。

オ 自動車運送事業者における交通事故防止のため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努め、また、デジタル式運行記録計、ドライブレコーダー等の運行管理の高度化に資する機器の導入や、過労運転防止のための先進的な取組に対して支援を行います。

さらに、自動車運送事業者における運行管理者の人手不足、運転者や運行管理者の働き方改革等に対応するため、安全性を確保した上での運行管理の効率化に資するICT技術の開発・普及促進を図ります。

カ 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事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策を推進するとともに、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を実施します。

キ 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の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施するよう指導するとともに、新たな免許区分である準中型免許の創設を踏まえ、初任運転者向けの指導・監督マニュアルの策定や、高齢運転者等に対する、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施します。

ク 自動車運送事業者における関係法令等の遵守及び適切な運行管理の徹底を図るため、法令違反が疑われる事業者に対する重点的かつ優先的な監査を実施するとともに、悪質違反を犯した事業者や重大事故を引き起こした事業者に対する監査を徹底します。

また、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、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知・徹底を図り、スクリーニング検査の普及を推進します。

ケ 貸切バス、トラック、タクシー事業所等について、安全な車間距離の保持、全席シートベルト着用徹底等の呼び掛けを強化します。

(2) 高速道路における事故防止

事故の大型化が懸念される高速道路における事故防止については、安全な車間距離の保持、気象条件等を踏まえた安全速度の励行の徹底を図ります。

(3) 過積載による事故の防止

過積載防止対策会議の活動を推進し、自動車運送事業者に対する指導の強化を図ります。

(4) 道路運送車両の基準緩和車両

道路運送車両の基準緩和車両を保有している自動車運送事業者に対しては、認定の際に付された制限事項及び法令の遵守等を指導します。

(5) 安全運転の確保に資する機器の普及促進

ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の安全運転の確保に資する機器の普及促進に努めるとともに、運送事業者における乗務員のリスク情報の把握や共有、経営者や運行管理者による事故の再発防止対策の検討・立案等を容易に、かつ、効率的・効果的に実施するためにドライブレコーダーの活用方法について周知を図ります。

(6) 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

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、事故の未然防止に向けた取組を推進します。

(7) プロドライバー事故防止コンクールへの参加の呼び掛け

運送用自動車運転者によるプロドライバー事故防止コンクール及び事故防止標語の募集を行い、参加事業所とプロドライバー個々が一体となった交通安全意識の育成を図ります。

(8) 自動車運転代行業者に対する指導・監督

自動車運転代行業の認定業者に対し、客車運転者の二種免許取得等、法令の遵守による適正な業務の運営と交通安全についての指導監督を行います。

(9) バイク便事業者等に対する指導

自動二輪車等を使用して貨物の輸送等を行う、いわゆるバイク便事業者に対して、

交通安全確保を指導します。

3 安全運転管理の推進（交企）

(1) 安全運転管理の徹底

企業における安全運転管理を徹底するため、安全運転管理者未選任事業所の一掃、交通安全教育指針に基づく安全教育及び安全運転管理を徹底するとともに、ヤングドライバークラブの結成・育成を積極的に行う他、若年運転者に対する安全運転管理の強化を図ります。

※ 安全運転管理者協会と連携し、ヤングドライバークラブ交通事故防止コンクールの実施と「交通安全メッセージ」及び「交通安全ポスター募集」を実施

(2) 飲酒運転根絶に向けた取組の強化

令和4年4月1日から義務化された安全運転管理者による酒気帯び有無の確認について、県警ホームページ等を利用した広報を行うとともに、安全運転管理者講習等の場において制度の周知と安全運転管理の徹底を呼び掛け、飲酒運転の根絶を図ります。

(3) 事故防止コンクールの実施

企業活動に関わる交通事故を防止するため、安全運転管理者選任事業所を対象とした事故防止コンクールを実施し、企業ぐるみの交通安全意識の高揚を図ります（9月1日から12月31日まで実施）。

(4) 安全運転管理者等の講習の充実

安全運転管理を徹底するため、安全運転管理者等の資質の向上を目的とした効果的な講習を実施します。

(5) 巡回指導の実施

企業の交通事故防止を図るため、安全運転管理者協会と連携し、安全運転管理者選任事業所に対する巡回指導を実施します。

- 重大事故発生事業所等を訪問しての具体的事故事例に基づく指導
- 事故発生事業所から重点指導対象事業所を選定し、朝礼訓示時における交通安全短時間スピーチ活動を実施
- 事業主、安全運転管理者、安全運転管理者協会との地区別連絡会議を開催し、安全運転管理の重要性について事業主及び安全運転管理者の認識を高め、事業所内の安全運転管理体制を強化

(6) 事業主に対する指導の実施

事業主との連携を図り、事業主の安全運転管理に対する意識の高揚を図ります。

(7) 安全運転中央研修所への入所の奨励

安全運転管理者協会、指定自動車教習所協会、消防局（署）、自動車販売店協会、トラック協会等と連携を図り、安全運転中央研修所への積極的な運転従事者等の入所を奨励します。

4 運転者の労働条件の適正化（労働局）

- (1) 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の遵守の徹底のための監督指導
自動車運転者の法定労働時間等の履行確保や、労働時間管理の適正化を推進するとともに社会問題となるような重大な交通事故を発生させた事業場等に対して監督指導等を実施します。

○ 監督指導の主な内容

「改善基準」の遵守、法定労働条件の確保、労働時間管理等の適正化、賃金制度等の改善、運行記録の整備、その他（仮眠施設の確保、健康診断の完全実施と事後措置の徹底、荷役運搬作業安全マニュアルの周知等）

- (2) 関係行政機関との連携強化

労働基準法及び「改善基準」に重大な違反が認められる事業場に対しては、警察、運輸等関係機関との通報制度を積極的に活用し、連携して指導等を実施します。

- (3) 自主的労務改善の促進

労働時間管理適正化指導員の有効活用を図り、関係業界及び各事業場における労働時間等労働条件について、自主的な改善が図られるよう指導します。

5 交通労働災害の防止（労働局）

- 交通災害防止活動の好事例の収集を図るとともに、厚生労働省策定の「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知をはじめ交通安全教育の徹底等を重点として、事業場における交通労働災害の防止のための必要な指導を行います。
- 陸上貨物運送事業労働災害防止協会長野県支部等各種団体の行う、労働災害防止の一環としての交通労働災害の防止について、指導援助を行います。

6 道路交通情報の提供（国道事務所、気象台、道管、交規）

道路利用者に対し、交通渋滞、交通事故、祭礼・イベント、道路工事、災害等における広域交通処理、通行規制及び異常気象時の事前通行規制の状況等、必要な交通情報を提供して交通の安全と円滑を図るため、交通情報の収集活動を積極的に推進します。

光ビーコン等を核とする新交通管理システム（UTMS）による道路交通情報の収集提供機能の向上を図るとともに、VICS対応カーナビ、道路交通情報板・インターネット（日本道路交通情報センターのホームページ）等の各種広報媒体を活用して、交通の分散による渋滞緩和を図ります。

- (1) 交通情報の収集先

警察署、交番、駐在所の勤務員、交通機動隊、高速道路交通警察隊のパトカー、白バイ、

ヘリコプター、UTMSモニター、道路情報モニター、車両感知器、道路管理者、気象台、市町村等関係機関、道路利用者、住民等

(2) 交通情報の提供方法

- 交通管制センターによるVICIS情報提供、マルチパターン式情報提供装置の表示、交通運輸機関への広報、パトカー・白バイ・警察官による現場広報、報道機関等への情報提供
- 日本道路交通情報センターによる電話照会応答、ホームページでの提供、ラジオ放送
- 道路管理者等による路側放送施設による放送、フリーパターン式情報装置等による表示、う回誘導板の掲出

7 異常気象時における事前通行規制（気象台、国道事務所、道管）

豪雨、豪雪、強風及び地震等の異常気象時において、道路の通行が危険と認められる場合における道路通行規制基準をあらかじめ設定し、道路における異常状態の早期発見と基準値に達した場合に、道路通行規制の実施並びに道路情報による道路交通の安全及び円滑化に努めます。

【事前規制対象路線】

区 分	4年度末現在	備 考
路 線 数	47路線 64区間	国土交通省分 6路線 12区間 県 管 理 分 41路線 52区間
道 路 情 報 板	347基	国土交通省分 A型情報板 0基 H L型情報板 125基 県 分 132基 路側型情報板 90基
道路情報モニター	76人	国土交通省分 20人 県 分 56人
雨 量 計	99基	国土交通省分 テレメーター 20基 県 分 自記 2基 テレメーター 77基
遮 断 機	75基	国土交通省分 19基 県 分 56基
路 側 放 送 施 設	6基	国土交通省分 2基 県 分 4基

8 気象情報等の充実（気象台）

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、火山噴火等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速

にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努めます。また、これらの情報の内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、防災関係機関等との情報共有やICTの活用等に留意し、主に次のことを行います。

- ① 気象観測予報体制の整備等
- ② 地震、火山の監視・警報体制の整備等
 - ・ 緊急地震速報（予報及び警報）の利活用の推進
 - ・ 火山監視体制と噴火時等の避難体制の推進
- ③ 交通事故の防止・軽減に資するための情報の提供等
 - ・ 気象特別警報・警報・予報等の発表
 - ・ 緊急地震速報（予報及び警報）、津波警報等の発表
 - ・ 南海トラフ地震臨時情報等の発表
 - ・ 噴火警報等の発表
- ④ 気象知識等普及のための講習会の開催及び出前講座等の実施

第4節 車両の安全性の確保

1 自動車の検査及び点検整備の充実（運輸支局）

(1) 自動車検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせた検査体制の整備及び検査後の不正な改造を排除するため、独立行政法人自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会と連携し、自動車検査の高度化を始めとした質の向上を推進することにより、自動車検査の確実な実施を図るとともに、令和6年10月開始予定の「OBD検査」の導入に向けて、検査の合否判定に必要なシステム開発など、環境整備を進めます。

また、警察等関係機関の協力を得ながら街頭検査体制の充実強化を図ることにより、整備不良車両及び不正改造車両を始めとした基準不適合車両の排除等を推進します。

(2) 自動車点検整備の充実

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、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下、令和5年度においては、2か月間を強化月間として「自動車点検整備推進運動」を展開するとともに、車検時に法定点検の実施を確認できなかった車両（軽自動車、二輪車、被けん引車、大型特殊自動車（前面ガラス無）を除く。）については、その旨を検査標章裏面の余白に記載するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を促進します。

また、事業用自動車の安全確保のため、自動車運送事業者への監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、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。

さらに、大型車の車輪脱落事故やバスの車両火災事故、車体腐食による事故等の車両不具合による事故については、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、特に大型車の車輪脱落事故については、車輪脱落事故の要因のさらなる調査・分析等を行い、車輪脱落事故防止対策を推進します。

(3) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼし、環境悪化の原因となるなど社会的問題となっている不正改造車を排除するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下、令和5年度においては、1か月間を強化月間として「不正改造車を排除する運動」を展開し、自動車使用者及び自動車関係事業者等の不正改造防止に係る認識の更なる高揚を図るとともに、警察等関係機関の協力を得ながら街頭検査の重点的实施等により、不正改造車の排除を推進します。

また、不正改造を行った自動車特定整備事業者に対する立入検査等を実施します。

(4) 自動車整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化に伴い、自動車を適切に保守管理するためには、これらの変化に対応し、自動車整備事業者の整備技術を高度化する必要を踏まえ、令和2年4月に施行された道路運送車両法の一部を改正する法律（令和元年法律第14号）により、高度な整備技術を有するものとして国が認

証を与えた整備工場(認証工場)でのみ作業が可能な整備の範囲を拡大することで、自動車の使用者が安心して整備作業を整備工場に委託できる環境作りを推進する。

(5) 街頭検査等の強化

「春・秋の交通安全運動」をはじめ「自動車点検整備推進運動」、「不正改造車を排除する運動」など、警察等関係機関の協力を得ながら街頭検査を実施します。

2 自動車の適正登録の推進（運輸支局）

車両所有者の運行と管理の意識を確立するため、使用実態に合った所定の手続きを確実に行うよう指導します。

- 市町村の広報誌による啓発
- 長野運輸支局ホームページによる各種手続きのご案内

3 自動車登録番号標等の適正表示（運輸支局）

自動車登録番号標及びこれに記載した自動車登録番号を、見やすいように表示するよう指導します。

- ※ 街頭取締時に指導（交通安全運動期間中に重点的に指導実施）
 - 春の全国交通安全運動（4月6日～15日）
 - 秋の全国交通安全運動（9月21日～30日）
 - 年末の交通安全運動（12月15日～31日）

4 封印の適正化（運輸支局）

自動車の所有者は、自動車登録番号標を当該自動車に取り付け、封印を受けなければならないが、また、取り付けられた封印が滅失、き損したときにも封印の取り付けを受けなければならないことになっているので、これが確実に施行されるよう適宜指導します。

- ※ 街頭取締時に指導（交通安全運動期間中に重点的に指導実施）
 - 春の全国交通安全運動（4月6日～15日）
 - 秋の全国交通安全運動（9月21日～30日）
 - 年末の交通安全運動（12月15日～31日）

5 自転車の安全性の確保（交企、く消）

- 自転車の安全な利用を確保するため、安全意識、自転車整備士による点検整備意識を啓発し、TSマーク保険制度の普及に努めます。
- 近年、自転車使用者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、被害者の救済に万全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、自転車損害賠償保険等への加入を促進します。
- 夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。
- 自転車関連事故死者の多くが「頭部」に致命傷を負っていることから、ヘルメットの着用促進を図ります。

第5節 道路交通秩序の維持

1 効果的な交通指導取締活動の推進（交指）

(1) 交通指導取締活動の強化

地域の交通事故実態の分析・検証を踏まえつつ、死亡事故等重大交通事故に直結するおそれのある、飲酒・無免許運転、著しい速度超過、交差点関連違反等に重点を置いた指導取締りを強化します。

(2) 街頭活動の強化

- 交通事故の多発する時間・曜日・路線を重点とした街頭活動の強化
- シートベルト全席着用及びチャイルドシート使用の指導取締りの強化
- 自転車の安全利用に向け、自転車利用者の無灯火・二人乗り・信号無視・一時不停等の違反に対する積極的な指導警告と悪質・危険行為違反者の検挙措置の推進
- 「交通安全の日（毎月5日、20日）」における街頭活動推進の強化

(3) 生活道路及び通学路における指導取締りの強化と保護・誘導活動の推進

交通実態を踏まえ、交差点事故の防止と高齢者や子供など交通弱者の安全を確保するため生活道路及び通学路における指導取締りの強化並びに保護・誘導活動を推進します。

2 飲酒運転の根絶に向けた総合的な対策の強化（交企、交指）

(1) 交通指導取締りの強化

飲酒運転根絶のため、飲酒運転による交通事故の発生実態等を踏まえ、飲酒運転者及び周辺者三罪（「車両提供者」「酒類提供者」「同乗者」）に対する交通指導取締りを強化します。

(2) 飲酒運転根絶機運の醸成

- 県・市町村等関係機関・団体との連携による「飲酒運転を許さない社会環境」の醸成
- 様々な広報媒体を活用した、飲酒運転の危険性・交通事故実態の周知
- 酒類製造・販売業者、酒類提供の飲食店、駐車場管理者等に対する飲酒運転防止のための取組の要請
- 飲酒運転による危険性を理解させるための、飲酒運転擬似体験等を含む効果的な交通安全教育の推進

3 暴走族対策の強化（交指、く消）

関係機関・団体との連携による地域活動の強化

- 関係機関・団体との連携を強化して暴走族グループの解体離脱支援、立ち直り活動を推進
- 自治体における暴走族追放条例の制定を積極的に支援

- 暴走族の実態把握と加入阻止対策を行い、より良き交通社会人を育成
- 危険ドラッグ使用、飲酒運転等の悪質・危険運転の追放気運醸成
- 暴走族類似グループ(旧車會等)が行う行事、活動への参加抑止

4 重大交通事故への対応（交指、く消）

(1) ひき逃げ事件の防止と捜査活動の強化

悪質なひき逃げ事件の絶無を図るため、あらゆる広報媒体を活用して、ひき逃げ事件の反社会性を広報するとともに、発生時においては、捜査員を大量投入した迅速、的確な初動捜査、組織的捜査を展開し、被疑者の徹底検挙を図ります。

(2) 危険運転致死傷罪等の捜査

飲酒（薬物）運転・信号無視・高速度運転等に係る人身交通事故については、危険運転致死傷罪等の適用を視野に入れた捜査を推進するとともに、適切な被害者支援を推進します。

(3) 交通事故被害者支援及び交通事故相談活動の推進

- 死亡等の交通事故、ひき逃げ事件等の被害者及びその遺族に対して、心情に配慮した適切な被害者支援を推進します。
- 交通事故被害者等の救済を目的とする関係機関等の紹介や被害者の心情に配慮した適切な交通事故相談活動を推進します。

(4) 重大特異事故に対する初動捜査体制の確立

車両が群衆に突入し、多数の死傷者を生じた事故、バスの衝突、転落等により多数の死傷者を生じた事故等の重大・特異な交通事故の発生に際しては、迅速な初動捜査体制の確立及び関係機関・団体との連携・協力体制の確立を図ります。

5 高速道路の安全確保と円滑化対策の推進

（交企、交指、高速、高速道路会社）

(1) 広報・啓発活動

高速運転安全5則と高速道路における緊急時の3原則（※1）と夜間走行要領（※2）の徹底を図るため、関係機関・団体と連携した広報・啓発活動を行います。

「高速運転安全5則」

- ① 安全速度を守る。
- ② 十分な車間距離をとる。
- ③ 割り込みをしない。
- ④ わき見運転をしない。
- ⑤ 路肩を走行しない。

※1 「高速道路における緊急時の3原則」

- ①路上に立たない

- ②車内に残らない
- ③安全な場所に避難する

※2「夜間走行要領」

ライトをこまめに操作し、ハイビームによる視界確保

(2) シートベルト着用推進対策と逆走対策の推進

シートベルトの着用推進と逆走防止を図るため、次の対策を推進します。

- 高速道路関係団体と連携したサービスエリア等における交通指導所の開設及び指導取締りの強化
- 後部座席を含む全席シートベルト着用の徹底
- 高齢者等による逆走交通事故を防止するため道路管理者と連携した逆走対策を実施
- 道路緊急ダイヤル（#9910）の周知と緊急時における活用の推進

(3) 悪質・危険な違反の取締り強化

妨害運転等の死亡・重大事故に直結する違反や事故を誘発する違反等に対する取締りを強化します。

(4) 的確な交通規制と安全対策の実施

交通事故や異常気象時等において、関係機関と連携し的確な交通規制を実施するとともに、必要な情報を速やかに提供します。

(5) 交通事故発生時における交通流の早期回復

交通事故発生時等においては、滞留車両の早期排出と早期の通行止め措置等によって適切な現場保存を行うことにより、実況見分の迅速化を図って、事故当事車両を早期に排除して交通流の早期回復を図ります。

(6) トンネルにおける交通事故防止

交通管制システムを効果的に運用し、トンネル内の事故防止対策を推進します。

第6節 救助・救急活動の充実（消防、医政、運免）

1 救助・救急体制の整備

(1) 救急体制の整備・充実

- 救急隊員の教育訓練の推進、高規格救急自動車の導入、高度救命処置資機材の整備等
消防本部における救急業務実施体制の一層の充実
- より高度な救急救命士養成の更なる推進
- メディカルコントロール体制の充実

(2) 救助体制の整備・充実

交通事故の種類・内容の多様化、車両構造の複雑化に対処するための救助隊員に対する教育訓練の充実と、装備の一層の充実を図ります。

(3) ヘリコプターによる救急システムの整備・充実

傷病者の搬送に長時間を要する場合における救急搬送対策としての消防機関及び医療機関との連携による、消防防災ヘリコプター及びドクターヘリ等による救急搬送体制の整備、搬送時間の短縮による救命率の向上を図ります。

(4) 高速自動車国道における救急業務の充実

「長野県高速道路消防連絡協議会」等を通じた、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び沿線の消防本部の連携強化、救急業務の充実を図ります。

(5) 集団救助・救急体制の整備

多数の負傷者が発生する大事故等における、「長野県消防相互応援協定」等の市町村域を越えた円滑な機能確保のための訓練等を通じた徹底を図ります。

(6) 救急法の普及

- 現場での適切な応急手当により、救命率の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用方法を含めた救急法について、講習会等を通じた普及啓発を行います。
- 心肺蘇生法に関する知識・実技の普及を図ることとし、関係機関及び団体等においては、指導資料の作成や講習会の開催等を推進します。
- 普通二種・中型二種・大型二種免許、普通・準中型・中型・大型免許及び大型自動二輪・普通自動二輪免許を受けようとする者に対する応急救護処置講習が義務付けられていることから、自動車教習所における当該教習（講習）に従事する指導員の知識・技能の向上を図るとともに指導員の養成を行い、教習（講習）の適正水準の確保を図ります。
- 更新時講習の機会を捉え、ビデオ等による応急救護の普及を図ります。
- 消防本部等において普通救命講習、上級救命講習等の講習を行います。
- 住民に対する、「応急手当の普及啓発活動の推進に関する実施要綱」に基づく、応急手当の普及啓発を計画的に推進します。
- 運輸関係企業の運転者に対する公益社団法人日本交通福祉協会、日本赤十字社が行う

救命講習への積極的参加を促進します。

【救急業務実施体制】

(令和4年4月1日現在)

広域圏 区分		佐久	上小	諏訪	上伊那	飯伊	木曽	松本	大北	長野	北信	計
		実施市町村	単独									2
	業務委託									5		5
	加入数 (組合数)	11 (1)	4 (1)	6 (1)	8 (1)	14 (1)	6 (1)	8 (1)	5 (1)	2 (1)	6 (2)	70 (11)
	計	11	4	6	8	14	6	8	5	9	6	77
	救急車保有台数(台)	16	11	13	13	14	6	18	6	37	11	145
	高規格救急車(台)	16	11	13	13	11	5	18	6	37	11	141
	救急隊員数(人)	177	154	175	154	172	59	347	69	329	135	1,771
	救急救命士	55	69	78	71	63	21	115	23	174	52	721

令和3年中における交通事故による救急出場件数は4,995件で、全体の5.41%を占めています。

2 救急医療機関等の整備（医政）

(1) 初期救急医療体制の整備

休日又は夜間における地域住民の急病患者の医療を確保するため、休日夜間急患センター、在宅当番医制などの整備充実を図ります。

(2) 第二次救急医療体制の整備

初期救急医療機関及び救急搬送機関との円滑な連携体制のもとに、休日又は夜間における入院治療を必要とする重症救急患者の医療を確保するため、病院群輪番制病院の整備充実を図ります。

(3) 第三次救急医療体制の整備

初期救急医療機関、第2次救急医療機関及び救急搬送機関との円滑な連携体制のもとに、頭部損傷等の重篤救急患者の医療を確保するため、救命救急センターの整備充実を図ります。

(4) 救急現場・搬送途上での医療の確保

医師・看護師等が同乗するドクターヘリ、ドクターカーの活用により、救急現場、搬送途上での医療の確保を推進します。

(5) 長野県広域災害・救急医療情報システムの運営

インターネットを利用した広域災害・救急医療情報システムにより、救急医療機関から迅速かつ的確に情報を収集し、医療機関、消防本部等へ救急医療に必要な情報を提供

します。

同システムのホームページにおいて休日・夜間の緊急医（在宅当番医）案内を実施します。

【救急医療体制の現況】

（令和3年10月1日現在）

		佐久	上小	諏訪	上伊那	飯伊	木曾	松本	大北	長野	北信	計
初期	休日夜間急患センター等 （施設名）	佐久地域休日小児科急病診療センター（佐久市） 上田市内科小児科・初期救急センター（上田市） 諏訪地区小児夜間急病センター（諏訪市） 岡谷市夜間成人急病センター（岡谷市） 伊那中央病院（地域救急医療センター）（伊那市） 飯田市休日夜間急患診療所（飯田市） 松本市小児科・内科夜間急病センター（松本市） 安曇野市夜間急病センター（安曇野市） 長野市民病院・医師会急病センター（長野市） 厚生連南長野医療センター篠ノ井総合病院・医師会急病センター（長野市） 厚生連長野松代総合病院急病センター（長野市） 須高休日緊急診療室（須坂市） 中高医師会休日診療所（中野市）										13 施設
	在宅当番医制 （郡市医師会名）	佐久小諸北佐久	上田市小県	諏訪市岡谷市諏訪郡	上伊那	飯田	木曾	塩筑松本市安曇野市	大北	千曲更級長野市		17 郡市医師会
救急告示医療機関（数）		14	12	7	3	11	1	16	2	22	2	医療機関数：90
第二次	病院群輪番制病院 （医療機関数）	10	11	6	3	8	1	8	2	7	2	参加医療機関数：58
第三次	救命救急センター （施設名）	佐久総合病院佐久医療センター（佐久市） 諏訪赤十字病院（諏訪市） 伊那中央病院（伊那市） 飯田市立病院（飯田市） 信州大学医学部附属病院（松本市） 相澤病院（松本市） 長野赤十字病院（長野市）										7 か所
長野県広域災害救急医療情報システム		参加機関 救急告示医療機関等：90 医師会：21 消防本部（局）：13 県（保健福祉事務所）等：12										136 機関

第7節 被害者支援の充実と推進（運輸支局、く消、交指）

1 自動車損害賠償責任保険（共済）制度の適正化

(1) 自動車損害賠償責任保険（共済）の加入促進

道路を走行する全ての自動車（クルマ・バイク）に対し、1台ごとに自賠責（共済）の加入が義務付けられています。

特に、検査対象外車両である原動機付自転車及び軽二輪車の自動車損害賠償責任保険（又は責任共済）の加入率がまだ十分でない実情から、これら車両の加入促進を図るため、街頭指導・取締りの強化の「自賠責制度PR」キャンペーンの実施及び市町村、関係団体に対して車両購入時における加入促進の指導と協力を要請します。

街頭指導・取締り	全国交通安全運動及び「自賠責制度PR」キャンペーン期間中（9月1日～30日）等を中心に実施
無保険指導員	3名委嘱

(2) 街頭における指導取締りの強化

街頭における無保険（無共済）車の取締りを強化し、無保険車両の運行の防止を徹底します。

2 交通事故被害者等の心情に配慮した被害者支援の推進

(1) 被害者連絡等の推進

ひき逃げ事件、死亡事故等の被害者、遺族等に対し、捜査経過の連絡、被疑者検挙の連絡、処分結果の連絡等の情報提供と心情に配慮した適切な対応により被害者等の抱く不安の解消に努めます。刑事手続の流れや事故相談の窓口等をまとめた手引き「交通事故にあわれた方とその御家族のために」を対象被害者等に交付し活用します。

(2) 被害者支援要員制度等の推進

刑事手続の流れや事故相談の窓口等をまとめた手引き「交通事故の被害にあわれた方とその御家族のために」を対象被害者等に交付し活用してもらいます。被害者等に対し、被害発生直後の一定期間、必要により、付添等の措置、心配事の相談受理等精神的な支援を実施するとともに、必要に応じ専門家によるカウンセリング支援を行います。

(3) その他の支援制度の活用

被害者等の事情聴取に当たり、旅費支給制度による被害者の支援を行います。

(4) 医療機関への負傷者情報の提供

交通事故発生に際し、負傷者が適切な治療が受けられるよう、事故状況、乗車位置等の情報を通報して、救命措置の一助に努めます。

3 交通事故相談活動の充実（長野県交通事故相談所の運営）

県下3か所（長野県長野、松本及び飯田の各合同庁舎内）に設置している相談所では、交通事故被害者等が抱えている損害賠償請求、示談、その他交通事故に関連する事項について相談員が相談に応じます。

また、相談所から遠隔地の県民に対しては、巡回相談を定期的に行い、相談者に対する利便性の向上を図ります。

【交通事故相談所の概況】

区 分	令和4年度 相談員	相 談 所 利 用 状 況				
		4年度	3年度	2年度	元年度	30年度
長野本所	3人 (所長含む)	357件	412件	480件	497件	483件
松本支所	2人	179件	176件	221件	286件	337件
飯田支所	1人	103件	121件	142件	123件	133件
上田支所※1	—	—	—	—	—	一件
計	6人	639件 ※2 (28件)	709件 (61件)	843件 (40件)	906件 (46件)	953件 (63件)

※1 上田支所はH29年度末で廃止 ※2 ()内は巡回相談件数(内書き)

○ 巡回相談：7か所（上田、佐久、諏訪、上伊那、木曾、北アルプス、北信）延べ20回実施

4 交通遺児等に対する援助

(1) 育成資金の貸付

自動車事故対策機構が行う交通遺児に対する、育成資金貸付制度の一層の周知と利用の促進を図ります。

(2) 生活資金の貸付

自動車事故対策機構が行う自動車損害賠償保障法による、保険金が支払われるまでの間における生活資金貸付制度の一層の周知と利用の促進を図ります。

(3) 介護料の支給

自動車事故対策機構が行う重度後遺障害者に対する介護料支給制度の一層の周知を図ります。

5 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故被害者支援室において被害者からの相談を受ける、公共交通事業者による被害者支援計画の策定を促すなど、被害者等に対する支援の充実に向けた取組を行うとともに、公共交通事故被害者等支援フォーラムを開催します。

第8節 研究開発及び調査研究の充実（く消、交企）

1 交通事故分析と資料提供

「安全で走りやすい道路環境づくりの推進」、「ドライバーその他道路利用者の交通安全行動を高める教育」等に資する事故分析を行います。

また、それらの分析資料を積極的に提供し、その効果的活用を図ります。

- 公益財団法人交通事故総合分析センターとの連携
- 「交通統計（年鑑）」を年1回発行
- 「交通事故統計（電算資料）」、「交通安全」を毎月1回発行

2 交通死亡事故等現地診断プロジェクトチーム

交通死亡事故、重大事故等の発生に際し、プロジェクトチームが出動して、交通安全施設の整備等総合的な事故防止対策を検討して、その施策を早期に実現することにより再発防止を図ります。

構 成	県、県警察本部、県教育委員会、国土交通省国道事務所、北陸信越運輸局長野運輸支局
出動要請者	交通安全運動推進本部事務局長又は事務局次長、 交通安全運動推進地方部長
対象事故	次の交通事故のうち、再発の恐れがあり、早期に対策を講ずる必要があると認められるもの <ul style="list-style-type: none">・ 特定区間（地域）、地点で集中的に発生する事故・ 重大事故及び特異事故・ 交通死亡事故

第3章 鉄道交通の安全に関する施策

第1節 鉄道交通環境の整備（運輸局）

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、平成30年6月に運輸安全委員会より国土交通大臣に提出された「軌間拡大による列車脱線事故の防止に係る意見について」の指摘も踏まえ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。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ます。このため、平成31年1月に運輸安全委員会より国土交通大臣に提出された「南海電気鉄道株式会社南海本線の列車脱線事故に係る意見について」の指摘も踏まえ、軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化、駅部等の耐震性の強化等を推進します。さらに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、より安全性に優れたものへの計画的な更新を進めます。

また、駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進するとともに、プラットホームからの転落事故に対しては適切な安全対策の推進に努めます。

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ATS（Automatic Train Stop：自動列車停止装置）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について法令により期限が定められたもの^{*}の整備は完了していますが、整備の期限が定められていない運転保安設備の整備については、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付けられたもの。

第2節 鉄道交通の安全に関する知識の普及（運輸局）

通行者の直前横断等による踏切事故、置石・投石等の鉄道妨害又は線路内立入り等による人身事故など外部要因に起因する事故を防止するため、次のとおり踏切道における安全通行や鉄道事故防止に関する情報を広く一般に普及、浸透するよう努めます。

- インターネットや出前講座を通じて踏切の安全通行や鉄道事故防止に関する情報を広く一般に普及、浸透させる啓発活動に努めます。
- 関係者と協力し、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道利用者に対するホームにおける「ながら歩き」の危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動等を通じ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の普及、浸透を図ります。
- 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

表示の整備を推進し、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。

第3節 鉄道の安全な運行の確保（運輸局、气象台、旅客鉄道各社）

1 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機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。

2 運転士の資質の保持

安全な列車運行を確保するため、運行の管理及び運転士に対する教育・訓練及び資質の管理が適切に実施されるよう指導に努めます。

- 鉄道事業者が運転士に対する教育及び適性の確認を確実に取り組み安全の確保に努めるよう指導します。
- 運転士の資質の確保を図るため、運転に関する知見の習得及び安全意識の高揚を目的とした運転管理者会議を定期的で開催するとともに、「動力車操縦者運転免許試験」を適正に実施します。
- 運転管理者及び乗務員指導管理者が行う運転士の資質保持のための運転士教育等について適切な措置を講じるよう指導に努めます。

3 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事故情報及びリスク情報について、情報を収集・分析し、関係者間において共有・活用を図り、重大な列車事故等の未然防止に努めます。

- 事故及びインシデント等の情報を収集・分析し、事故等の発生を未然に防止できるよう速やかに鉄道事業者へ周知します。
- 運輸安全委員会による鉄道事故の調査報告書等を踏まえ、鉄道事業者に対して、同種事故の未然防止について指導を行います。
- 鉄道事業者の安全担当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並びに安全上のトラブル情報等に関して情報共有、周知徹底を図ります。
- 「運転状況記録装置」等の整備・活用の推進及び、現場係員からの積極的な、リスク情報やヒヤリハット情報の提供を促すとともに、これを収集・分析し活用することについて指導を行います。

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、火山噴火等の自然現象について、的確に把握し、関係機関、乗務員等が必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・被害の軽減に努めます。また、これらの情報内容の充実と効果的利活用の促進を図るため、第2章で述べた気象観測予報体制の整備、地震・火山監視体制の整備、各種情報の提供、気象知識等の普及を行います。

特に、竜巻等の激しい突風による列車転覆等の被害の防止に資するため、竜巻注意情報を適時・適切に発表するとともに、分布図形式の短時間予報情報として竜巻発生確度ナウキャストを提供します。また、走行中の列車における地震発生時の転覆等の被害の防止に資するため、緊急地震速報（予報及び警報）の鉄道交通における利活用の推進を図ります。なお、噴火警戒レベルに応じて鉄道事業者等が取るべき防災対応について、平常時からの火山防災協議会における共同検討を通じて合意を図ります。

5 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

大規模な事故等が発生した場合に適切な対応がとれるよう、また、輸送障害等の社会的影響が軽減されるよう体制の強化を図ります。

- 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・連絡が行えるよう体制を強化します。
- 幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握し、旅客への適切な情報提供を行えるよう指導します。また、鉄道事業者に対し、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。
- 降雪時等における状況に応じた迅速な除雪に向けての除雪車の出動準備、除雪体制の確認の実施、また長時間にわたる駅間停車が見込まれる場合には運行再開と乗客救出の対応を並行して行うことの徹底、及び利用者の行動判断に資する情報提供が行える体制の強化を推進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する。また、事業者による自然災害への対応力の向上、防災体制の構築及び事前対策の強化等を図る「防災マネジメント」の取組を強化します。

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、安全の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、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。

第4節 鉄道車両の安全性の確保（運輸局、旅客鉄道各社）

1 鉄道車両の構造・装置に関する保安上の確認

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・装置に関して保安上の観点から車両確認を行っていきます。

2 鉄道車両の検査の充実

鉄道車両の検査については、IT技術等の新技術を取り入れた検査機器の導入を促進して検査精度の向上を図るとともに、新技術の導入に対応して検修担当者の教育訓練内容の充実を図ります。また、車両の故障データ及び検査データを科学的に分析し、保守管理へ反映させることにより、車両故障等の予防を図ります。

さらに、平成29年12月に発生した、新幹線の重大インシデントとなる台車枠のき裂の発生などを受け改正された「台車枠の検査マニュアル」及び当該重大インシデントにかかる平成31年3月に運輸安全委員会から公表された調査報告書なども踏まえ、適切な鉄道車両の検査の実施を図ります。

第5節 救助・救急活動の充実（運輸局、消防、医政、旅客鉄道各社）

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うとともに、救助活動における二次災害の防止を図ります。

- 鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救急救助活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅・新幹線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・協力体制の整備を推進します。
- 鉄道事業者に対し、重大事故等発生時の救急体制の再確認と、二次災害防止のための安全管理の徹底を指導します。

また、鉄道職員に対する自動体外式除細動器（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。

第6節 被害者支援の推進（運輸局、旅客鉄道各社）

1 平時における取組

- 被害者等への支援体制の整備
公共交通事故被害者支援室において、被害者等からの相談を受け付けるとともに被害者等への支援に携わる職員に対する教育訓練の実施、関係機関等とのネットワーク形成等を図ります。
- 事業者における支援計画作成の促進
公共交通事業者による被害者等支援計画作成ガイドラインに基づき、事業者に対して計画の策定を促すなど、被害者等に対する支援の充実に向けた取組を図ります。

2 事故発生時の取組

- 事故発生直後の対応
被害者等に対する窓口を設置し、安否情報・事故情報等の提供に関する被害者等からの要望を関係行政機関、公共機関、地方公共団体及び事業者伝えること等を通じて、被害者等に役立つ情報を収集・整理し、正確かつきめ細やかな情報を適切に提供します。
また、被害者等が事故現場において行う安否確認等の活動のために必要な支援が確保されるよう、被害者等からの要望を事業者等に伝えて必要な対応を要請し、また、現場における受入体制等に関する情報を被害者等に提供するなど、被害者等への窓口を通じて、被害者等からの問合せ・相談に的確に対応します。
- 中長期的対応
公共交通事故被害者等への支援を行う体制において、被害者等のための窓口を

設置し、被害者等からの要望を踏まえ、事故調査の状況や規制の見直し、事業者の安全対策に関する説明について必要なコーディネートを図ります。また、被害者等からの相談を受け、必要に応じて、事業者が策定する公共交通事故被害者等への支援に関する計画に基づく支援やその他事業者による支援について、事業者に指導・助言を行うとともに、被害者等に対して関係機関や心のケアの専門家を紹介する等の取組を図ります。

第7節 安全・安定輸送の確保と信頼の確立（旅客鉄道各社）

- 安全で安定した輸送をお客様に提供することが鉄道事業の最重要課題であるとの認識に立ち、「お客さまの安全」を最優先とし、全社員が一丸となって事故防止を図ります。
- 全社員の安全意識の高揚を図るとともに、事故防止に対する安全風土の構築を行い、厳正なサービスと適正な運行管理等により安全管理に取り組みます。
- 運転業務に携わる社員に対する教育・訓練を充実し、新技術や異常時における適正な運転取扱いへの対応力の向上を図ります。
- 設備改良の推進と車両及び設備の保守点検の強化を図るとともに、知識・技能の向上を重点目標として、鉄道交通の安全の確保を図ります。

第8節 事故防止への取組（運輸局、く消、交企、旅客鉄道会社）

1 運転事故防止

- 鉄道事故の絶滅を期し、特に「お客さま及び社員に死傷者を生ずる」鉄道運転事故は、絶対に起こさないことを目標に、安全で安定した輸送を確保するため、事故防止に対する諸対策の展開を図ります。
- 線路内への立入り、線路内での遊び等危険行為を防止するため、交通安全運動及び踏切事故防止キャンペーンの活用を図り、沿線住民、学校、自転車利用者等に対する啓発活動を積極的に推進します。

2 踏切事故・鉄道妨害事故の防止

一歩誤れば列車脱線等重大な事故につながるこの種の事故の絶滅を図るため、踏切事故防止キャンペーン等による啓発活動を強化するとともに、踏切保安設備等の改良及び警察、道路管理者等との連携を図り、一体となった事故防止を推進します。

【取組】

- 関係機関への事故防止の要請
- PR活動の強化
- 全国交通安全運動の実施
- 踏切保安度の向上

- 踏切交通指導の実施
 - ・春・秋の全国交通安全運動 5月11日～20日、9月21日～30日
（JR東日本、JR西日本、しなの鉄道、長野電鉄、上田電鉄、アルピコ交通）
 - ・踏切事故防止キャンペーン 5月11日～20日、9月21日～30日
（JR東海）
9月 （JR東日本）
11月 （JR西日本）
 - ・「ふみの日」（毎月23日）の踏切事故防止のPR活動の実施（踏切の日）
（JR東日本、長野電鉄）
- 長野電鉄、沿線市町、県警、県関係機関で構成する「長野電鉄踏切道事故防止対策推進連絡会議」による安全対策の推進

3 作場道の事故防止

踏切でない場所での線路横断の危険性について、関係自治体を通じて地域住民へPRを行い、線路横断に対する危険意識の改革を図るとともに地域住民の同意を得て、鉄道人身障害事故防止を図るとともに、作場道の廃止を推進します。

【取り組み】

- 立看板等による横断禁止の呼び掛け
- 既設設備の撤去
- 柵等による横断箇所の閉鎖
- 関係自治体、地域住民との作場道廃止等の協議の実施

第4章 踏切道の安全に関する施策

第1節 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進 (運輸局、国道事務所、道管、道建、都ま、交規、旅客鉄道各社)

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法（昭和36年法律第195号）及び第11次長野県交通安全計画に基づき、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設及び踏切保安設備の整備等を推進します。

- 遮断時間が長い踏切道や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図ります。
- 立体交差化までに時間のかかる踏切については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を推進します。
- 歩道が狭隘な踏切や通学路の安全確保が必要な踏切等についても、踏切道内において歩行者と自動車等がふくそうすることがないように事故防止効果の高い構造への改良を推進します。

【対象事業】

道路種別	路線数	箇所数	備 考
県 道	3	3	・ 立体交差 1箇所 篠ノ井線 宮田前踏切（松本市） ・ 構造改良 2箇所 飯田線 下田踏切（辰野町） 北しなの線 第4飯山街道踏切（長野市）
市町村道	1	2	・ 構造改良 2箇所 飯田線 新田第一踏切（飯島町） 飯田線 北割線踏切（宮田村）
計	4	5	

第2節 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施等 (運輸局、交規、旅客鉄道各社)

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推進します。

また、都市部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、改良を推進します。

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推進します。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。

【踏切支障報知装置新設】

会社名	J R 東日本	長野電鉄	計
箇所数	2	6	8

第3節 踏切道の統廃合の促進

(運輸局、国道事務所、道管、道建、都ま、交規、旅客鉄道各社)

- 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、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に支障が少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。
- 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。

第4節 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

(運輸局、国道事務所、道管、道建、都ま、く消、交企、交規、旅客鉄道各社)

- 踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び緊急措置の周知徹底を図るための広報活動を推進します。
- 鉄道事業者に対し、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、ITの導入等による踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるよう指導します。
 - 踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、鉄道事業者と協力し、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、広報活動を強化するよう推進します。
 - 踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえて適切に対応します。
 - 踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めます。
 - 緊急に対策の検討が必要な踏切道は、踏切道の諸元や対策状況等を記した「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。
 - 災害時における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に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関して情報共有を図るとともに、遮断の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。

1 安全思想の普及徹底

(1) 報道機関、広報紙等による啓発活動

- 「ふみの日」(毎月23日)を活用した広報活動の実施(JR東日本、長野電鉄)
- 春・秋の全国交通安全運動の期間中、警察・自治体等と合同で、主要駅及び主要踏切において、チラシ配布と広報活動の実施(各社)
- 交通安全協会との連携強化(JR各社)
- 長野県鉄道事業者防犯連絡協議会との連携強化(しなの鉄道、長野電鉄、上田電鉄、アルピコ交通)
- 春・秋の全国交通安全運動に合わせて踏切事故防止キャンペーンを実施。例年、警察及び自治体と合同で、主要踏切において広報活動を実施しているが、春は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため取りやめ。秋の実施は未定
- 春の事故防止キャンペーン期間中、主要駅、沿線の警察署及び自治体等に運輸局・警察局連名のポスターを掲出(JR東海)
- 踏切事故防止キャンペーン期間中、鉄道警察隊と合同で主要駅においてチラシ配布と広報活動の実施(JR東日本)
- 春・秋の踏切事故防止キャンペーン期間中、駅前へのポスターの掲出(JR西日本)
- 「交通安全キャンペーン」への協賛 踏切事故防止に関するTV、ラジオCM放送及び新聞紙上による啓発の実施(JR東日本)
- 「夏期の安全・安定輸送推進期間」に踏切事故防止の啓発ポスターを掲出。構内・車内放送の実施(しなの鉄道)

(2) その他、踏切安全通行のための啓発活動、方針等

- 沿線の幼稚園、保育所、小学校等に対して、踏切通行、線路敷への立入禁止、置石事故防止等について指導を要請(各社)
- 沿線小学校に対する踏切安全通行等の安全教室を実施(長野電鉄)
- 車内放送及び駅の放送設備を利用し、乗客に対し、交通安全及び踏切通行時の注意並びに投石、置石等の事故について啓発(各社)
- 長野県警察・長野県指定自動車教習所協会と連携し、踏切内に閉じ込められた場合の脱出方法等を印刷した封筒を作成し、高齢者講習会において配布し、踏切事故防止の広報活動等の実施(JR東日本)
- 非常押ボタン等の踏切保安設備の設置を継続して実施(JR東海)
- ハード対策として「踏切の1種化」、「踏切支障報知装置」、「障害物検知装置」の設置等を継続して実施及び踏切の廃止の検討(JR東日本、長野電鉄)
- 踏切非常押しボタンの表示変更[SOS付](JR東海)
- ソフト対策として1991年度から「踏切事故防止キャンペーン」を継続実施
また、2023年1月の小学校低学年児童の痛ましい事故から、小学校低学年に対する踏切通行ルールの指導実施を強化(JR東日本)
- 踏切の自動車交通量に対して、事故の割合が高いトラックドライバーに対して運行管理者講習会を通じて、踏切通行時の注意点等を伝達し事故防止を図る(JR東日本)

- 運転免許保有者に対して事故の割合が高い高齢者ドライバーに対し、長野県警察と自動車学校や自治体への啓発協力要請を図る（ＪＲ東日本）
- 高齢者の事故防止対策として、警察、自動車学校（運転免許更新講習時）や自治体への啓発協力要請（ＪＲ東海）
- 平成 26 年に人身事故が発生した飯田線湯沢踏切道（第 4 種）の所在する座光寺自治会に、「踏切一旦停止と左右確認」を呼びかけるチラシを回覧（ＪＲ東海）
- 道路管理者と連携し、4 種踏切道の自動車通行禁止を推進する（長野電鉄、上田電鉄）

(別表)

長野地方気象台が発表する道路交通と鉄道交通の安全に関する特別警報・警報・注意報と情報の種類及び発表基準

特別警報の種類	概要
大雨特別警報	大雨が特に異常であるため重大な災害が発生するおそれが著しく大きいときに発表する。大雨特別警報には、大雨特別警報(土砂災害)、大雨特別警報(浸水害)、大雨特別警報(土砂災害、浸水害)のように、特に警戒すべき事項が明記される。
大雪特別警報	大雪が特に異常であるため重大な災害が発生するおそれが著しく大きいときに発表する。
暴風特別警報	暴風が特に異常であるため重大な災害が発生するおそれが著しく大きいときに発表する。
暴風雪特別警報	雪を伴う暴風が特に異常であるため重大な災害が発生するおそれが著しく大きいときに発表する。「暴風による重大な災害」に加えて「雪を伴うことによる視程障害などによる重大な災害」のおそれについても警戒を呼びかける。
(注) 発表にあたっては、指数(土壌雨量指数、表面雨量指数、流域雨量指数)、積雪量、台風の中心気圧、最大風速などについて過去の災害事例に照らして算出した客観的な指標を設け、これらの実況および予想に基づいて判断をします。	

警報・注意報・情報等の種類	概要及び発表基準	
大雨警報	大雨により重大な災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。大雨警報には、大雨警報(土砂災害)、大雨警報(浸水害)、大雨警報(土砂災害、浸水害)のように、特に警戒すべき事項が明記される。	気象庁ホームページ別表1の基準に到達することが予想される場合 (https://www.jma.go.jp/jma/kishou/known/kijun/nagano/1_nagano.pdf)
洪水警報	大雨、長雨、融雪などにより河川が増水し、重大な災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。対象となる重大な災害として、河川が増水や氾濫、堤防の損壊や決壊による重大な災害があげられる。	気象庁ホームページ別表2の基準に到達することが予想される場合 (https://www.jma.go.jp/jma/kishou/known/kijun/nagano/2_nagano.pdf)
大雪警報	大雪により重大な災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。	12時間の降雪の深さが第1-2表の基準以上と予想される場合
暴風警報	暴風により重大な災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。	平均風速が17m/s以上と予想される場合
暴風雪警報	雪を伴う暴風により重大な災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。「暴風による重大な災害」に加えて「雪を伴うことによる視程障害などによる重大な災害」のおそれについても警戒を呼びかける。	平均風速が17m/s以上と予想される場合で雪を伴う
大雨注意報	大雨により災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。	気象庁ホームページ別表3の基準に到達することが予想される場合 (https://www.jma.go.jp/jma/kishou/known/kijun/nagano/3_nagano.pdf)

洪水注意報	大雨、長雨、融雪などにより河川が増水し、災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。	気象庁ホームページ別表4の基準に到達することが予想される場合 (https://www.jma.go.jp/jma/kishou/known/kijun/nagano/4_nagano.pdf)
大雪注意報	大雪により災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。	12時間の降雪の深さが第1-2表の基準以上と予想される場合
強風注意報	強風により災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。	平均風速が13m/s以上と予想される場合
風雪注意報	雪を伴う強風により災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。「強風による災害」に加えて「雪を伴うことによる視程障害などによる災害」のおそれについても注意を呼びかける。	平均風速が13m/s以上と予想される場合で雪を伴う
濃霧注意報	濃い霧により災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。	視程が100m以下になると予想される場合
雷注意報	落雷により災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。また、発達した雷雲の下で発生することの多い竜巻等の突風や「ひょう」による災害についての注意喚起が付加されることもある。急な強い雨への注意についても雷注意報で呼びかけられる。	
乾燥注意報	空気の乾燥により災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。具体的には、火災の危険が大きい気象条件を予想した場合に発表する。	最小湿度20%で実効湿度55%
なだれ注意報	「なだれ」により災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。	①表層なだれ 積雪が50cm以上あって、降雪の深さが20cm以上で風速10m/s以上、 または、積雪が70cm以上あって、降雪の深さが30cm以上 ②全層なだれ 積雪が70cm以上あって、最高気温が平年より5℃以上高い、 または、日降水量が15mm以上
着氷注意報	著しい着氷により災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。具体的には、通信線や送電線、船体などへの被害がおこるおそれがあるとときに発表する。	
着雪注意報	著しい着雪により災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。具体的には、通信線や送電線、船体などへの被害がおこるおそれがあるとときに発表する。	
融雪注意報	融雪により災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。具体的には、浸水、土砂災害などの災害が発生するおそれがあるとときに発表する。	①積雪地域の日平均気温が10℃以上 ②積雪地域の日平均気温が6℃以上で、日降水量が20mm以上
霜注意報	霜により災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。具体的には、早霜や晩霜により農作物へ被害がおこるおそれがあるとときに発表する。	早霜・晩霜期に最低気温2℃以下

<p>低温注意報</p>	<p>低温により災害が発生するおそれがあると予想されたときに発表する。具体的には、低温のために農作物などに著しい被害が発生したり、冬季の水道管凍結や破裂による著しい被害が起こるおそれがあるときに発表する。</p>	<p>①北部：夏期に平均気温が平年より4℃以上低く、かつ最低気温15℃以下が2日以上続く場合、冬期に最低気温-14℃以下 ②中部：夏期に平均気温が平年より4℃以上低く、かつ最低気温15℃以下(高冷地で13℃以下)が2日以上続く場合、冬期に最低気温-14℃以下(高冷地で-21℃以下) ③南部：夏期に平均気温が平年より4℃以上低く、かつ最低気温15℃以下(高冷地で13℃以下)が2日以上続く場合、冬期に最低気温-11℃以下(高冷地で-17℃以下)</p>
<p>気象情報</p>	<p>注意報、警報が発表されている時や、発表されていない場合でも、数日先に大きな災害が発生すると予想される場合について、その状況を具体的に説明するもので、随時発表する。</p>	
<p>土砂災害警戒情報</p>	<p>県と気象台が共同で発表する情報で、大雨警報(土砂災害)の発表後、命に危険を及ぼす土砂災害がいつ発生してもおかしくない状況となったときに、市町村長の避難指示の発令判断や住民の自主避難の判断を支援するため、市町村ごとに発表する(一部市町村については分割して発表)。土砂災害警戒情報に加え、大雨特別警報(土砂災害)が発表されているときは、避難指示等の対象地区の範囲が十分であるかどうかなど、既の実施済みの措置の内容を再度確認し、その結果、必要に応じて避難指示等の対象地域の拡大等の更なる措置を検討する必要がある。</p>	
<p>記録的短時間大雨情報</p>	<p>発令基準は、大雨警報発表中に、キキクル(危険度分布)の「危険」(紫)が出現し、かつ1時間100ミリ以上を観測又は解析したときである。</p>	
<p>竜巻注意情報</p>	<p>積乱雲の下で発生する竜巻、ダウンバースト等による激しい突風に対して注意を呼びかける情報で、竜巻等の激しい突風の発生しやすい気象状況になっている時に一次細分区域単位「北部・中部・南部」に発表される。この情報の有効時間は、発表から1時間である。</p>	
<p>緊急地震速報</p>	<p>震度5弱以上の揺れが予想された場合または長周期地震動階級3以上を予想した場合に、震度4以上が予想される地域と長周期地震動階級3以上を予想した地域に対して、緊急地震速報(警報)を発表する。日本放送協会(NHK)は、テレビ、ラジオを通じて住民に提供する。なお、震度6弱以上の揺れを予想した緊急地震速報(警報)は、地震動特別警報に位置づけられる。</p>	
<p>地震情報(震度速報)</p>	<p>地震発生約1分半後に、震度3以上を観測した地域名(全国を188地域に区分)と地震の揺れの発現時刻を速報する。</p>	
<p>地震情報(震源に関する情報)</p>	<p>震度3以上を観測した地震に対して、地震の発生場所(震源)やその規模(マグニチュード)を発表する。</p>	
<p>地震情報(震源・震度に関する情報)</p>	<p>震度3以上、又は緊急地震速報(警報)を発表した場合に対して、地震の発生場所(震源)やその規模(マグニチュード)、震度3以上の地域名と市町村名を発表する。震度5弱以上と考えられる地域で、震度を入手していない地点がある場合は、その市町村名を発表する。</p>	
<p>地震情報(各地の震度に関する情報)</p>	<p>震度1以上を観測した地点のほか、地震の発生場所(震源)やその規模(マグニチュード)を発表する。震度5弱以上と考えられる地域で、震度を入手していない地点がある場合は、その地点名を発表する。</p>	

南海トラフ地震 臨時情報	南海トラフ沿いで異常な現象が観測され、その現象が南海トラフ沿いの大規模な地震と関連するかどうか調査を開始した場合、または調査を継続している場合に発表する。 観測された異常な現象の調査結果を発表する。
南海トラフ地震 関連解説情報	観測された異常な現象の調査結果を発表した後の状況の推移等を発表する。 「南海トラフ沿いの地震に関する評価検討会」の定例会合において評価した調査結果を発表する。
噴火警報 (居住地域 ・火口周辺)	噴火に関する重大な災害の起るおそれのある旨を警告して行う予報のこと。生命に危険を及ぼす火山現象(大きな噴石、火砕流、融雪型火山泥流等、発生から短時間で火口周辺や居住地域に到達し、避難までの時間的猶予がほとんどない現象)の発生が予想される場合やその危険が及ぶ範囲の拡大が予想される場合に火山名、警戒が必要な範囲(生命に危険を及ぼす範囲)等を明示して発表する。噴火警戒レベルを運用している火山では、噴火警戒レベルを付して発表する。 噴火警報のうち、警戒が必要な範囲が火口周辺に限られる場合には、「噴火警報(火口周辺)」を発表する。噴火警戒レベルを運用している火山では、レベル2とレベル3が該当する。また、噴火警報のうち、警戒が必要な範囲が居住地域まで及ぶ場合には噴火警報(居住地域)を発表する。噴火警戒レベルを運用している火山では、レベル4とレベル5が該当し、特別警報に位置づけている。(第2表)
噴火予報	観測の成果に基づく噴火に関する火山現象の予想の発表のこと。 火山活動の状況が静穏である場合、あるいは火山活動の状況が噴火警報には及ばない程度と予想される場合に発表する。噴火警戒レベルを運用している火山では、噴火警戒レベル1(活火山であることに留意)を付して発表する。(第2表)
噴火速報	登山者や周辺の住民に対して、噴火の発生を知らせる情報のこと。 火山が噴火したことを端的にいち早く伝え、身を守る行動を取っていただくために発表する。
噴火警戒レベル	火山活動の状況に応じて「警戒が必要な範囲(生命に危険を及ぼす範囲)」と、防災機関や住民等の「とるべき防災対応」を5段階に区分した指標のこと。 噴火警報、噴火予報に付して発表する。各火山の地元都道府県等が設置する火山防災協議会で検討を行い、噴火警戒レベルに応じた「警戒が必要な範囲」と「とるべき防災対応」が市町村・都道府県の地域防災計画に定められた火山で運用を開始する。(第2表)
降灰予報(定時)	噴火警報発表中の火山で、噴火により人々の生活に影響を及ぼす降灰が予想される場合に、定期的(3時間毎)に発表する降灰予報のこと。 18時間先(3時間区切り)までに噴火した場合に予想される、降灰範囲や小さな噴石の落下範囲を提供している。
降灰予報(速報)	火山近傍にいる人が、噴火後すぐに降り始める火山灰や小さな噴石への対応行動をとることができるように発表する降灰予報のこと。 噴火発生から1時間以内に予想される降灰量分布や小さな噴石の落下範囲について噴火後5～10分程度で発表している。
降灰予報(詳細)	火山から離れた地域の住民も含め、降灰量に応じた適切な対応行動をとることができるように発表する降灰予報のこと。 噴火の観測情報(噴火時刻、噴煙高など)を用いて、精度の高い降灰予測計算を行って、噴火発生から6時間先まで(1時間ごと)に予想される降灰量分布や、降灰開始時刻について噴火発生から20～30分程度で発表している。
火山ガス予報	居住地域に長期間影響するような多量の火山ガスの放出がある場合に、火山ガスの濃度が高まる可能性のある地域を対象に発表する情報のこと。

(注)

1. 警報・注意報はその種類にかかわらず解除されるまで継続される。また、新たな警報・注意報が発表されたときは、これまで継続中の警報・注意報は自動的に解除又は更新されて、新たな警報・注意報に切り替えられる。
2. 気象情報、その他の情報についての取り扱いについては、注意報等の伝達系統に準じて行うものとする。
3. 警報・注意報及び情報の伝達
 - ・長野県地域防災計画により行う。
 - ・警報等の伝達経路は別添資料を参照。
4. 地震や火山の噴火等、不測の事態により気象災害にかかわる諸条件が変化し、通常基準を適用することが適切でない状況となることがある。このような状態がある程度長期間継続すると考えられる場合には、特定の警報・注意報について、対象地域を必要最小限の範囲に限定して「暫定基準」を設定し、通常より低い基準で運用することがある。

大雨及び洪水警報・注意報で用いる各指数について

土壌雨量指数：土壌雨量指数は、降雨による土砂災害発生の危険性を示す指標で、土壌中に貯まっている雨水の量を示す指数。解析雨量、降水短時間予報をもとに、1 km 四方の領域ごとに算出する。

流域雨量指数：流域雨量指数は、降雨による洪水災害発生の危険性を示す指標で、対象となる地域・時刻に存在する流域の雨水の量を示す指数。解析雨量、降水短時間予報をもとに、1 km 四方の領域ごとに算出する。

表面雨量指数：表面雨量指数は、降雨による浸水害発生の危険性を示す指標で、地面の被覆状況や地質、地形勾配などを考慮して、地表面に貯まっている雨水の量を示す指数。解析雨量、降水短時間予報をもとに、1 km 四方の領域ごとに算出する。

長野県の大雨及び洪水警報・注意報基準

大雨及び洪水警報・注意報の基準については、毎年基準値の検討を行い、必要に応じて変更しているため、気象庁ホームページにて最新の値を確認願います。

【大雨警報】

https://www.jma.go.jp/jma/kishou/known/kijun/nagano/1_nagano.pdf

【大雨注意報】

https://www.jma.go.jp/jma/kishou/known/kijun/nagano/3_nagano.pdf

【洪水警報】

https://www.jma.go.jp/jma/kishou/known/kijun/nagano/2_nagano.pdf

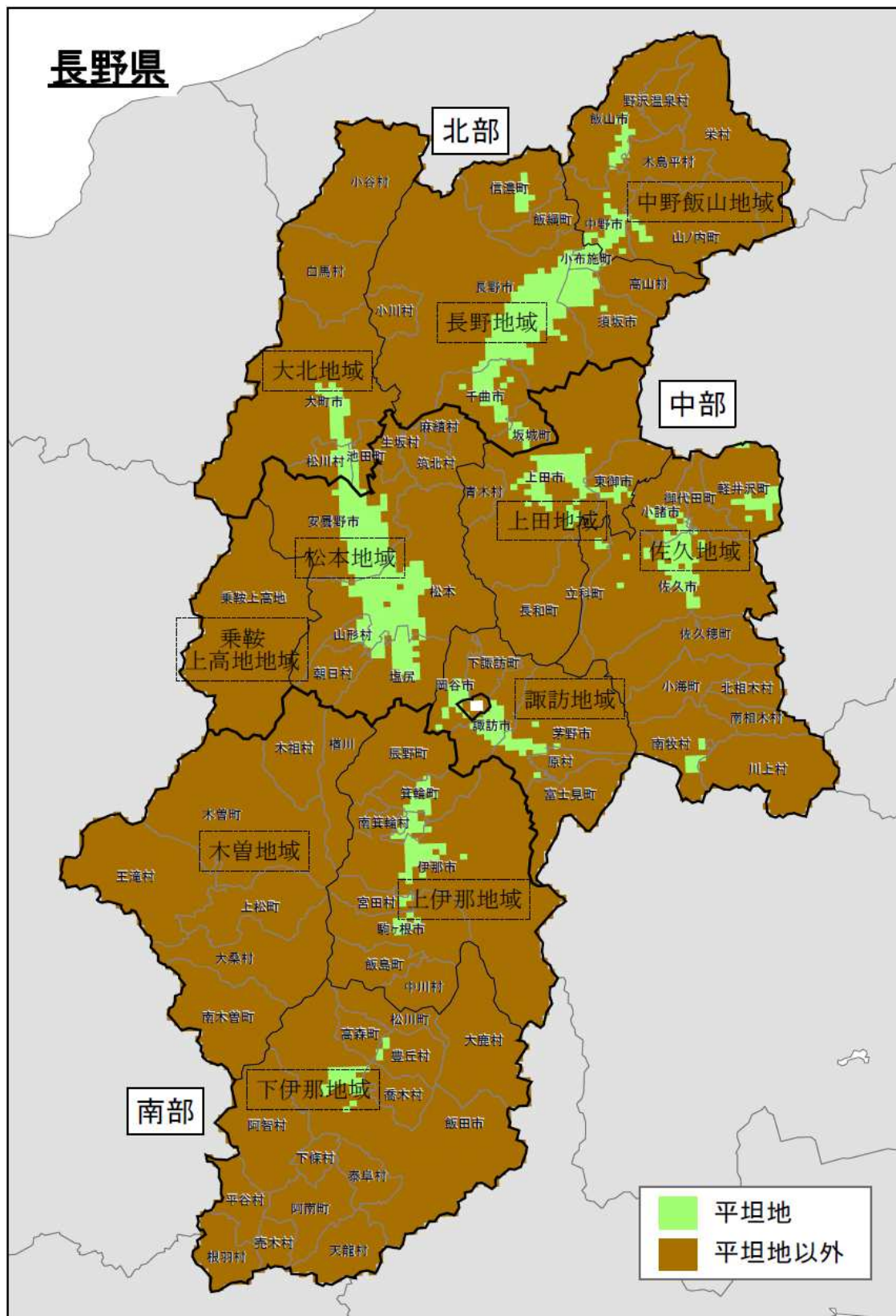
【洪水注意報】

https://www.jma.go.jp/jma/kishou/known/kijun/nagano/4_nagano.pdf

第1表 大雪警報・注意報基準一覧表(平成25年11月11日)

一次細分区域	市町村等をまとめた地域	二次細分区域	大雪警報発表基準	大雪注意報発表基準
			12時間降雪の深さ	12時間降雪の深さ
北部	大北地域	小谷村、白馬村、大町市、松川村、池田町	平地:25cm 山沿い:30cm	平地:15cm 山沿い:20cm
	長野地域	長野市、須坂市、千曲市、坂城町、小布施町、高山村、信濃町、小川村、飯綱町	平地:25cm 山沿い:30cm	平地:15cm 山沿い:20cm
	中野飯山地域	中野市、飯山市、山ノ内町、木島平村、野沢温泉村、栄村	40cm	25cm
中部	松本地域	松本、塩尻、安曇野市、麻績村、生坂村、山形村、朝日村、筑北村	聖高原周辺:25cm 聖高原周辺を除く地域:20cm	聖高原周辺:15cm 聖高原周辺を除く地域:10cm
	乗鞍上高地地域	乗鞍上高地	30cm	20cm
	上田地域	上田市、東御市、青木村、長和町	菅平周辺:25cm 菅平周辺を除く地域:20cm	菅平周辺:15cm 菅平周辺を除く地域:10cm
	佐久地域	小諸市、佐久市、小海町、川上村、南牧村、南相木村、北相木村、佐久穂町、軽井沢町、御代田町、立科町	20cm	10cm
	諏訪地域	岡谷市、諏訪市、茅野市、下諏訪町、富士見町、原村	20cm	10cm
南部	木曽地域	檜川、上松町、南木曾町、木祖村、王滝村、大桑村、木曾町	20cm	10cm
	上伊那地域	伊那市、駒ヶ根市、辰野町、箕輪町、飯島町、南箕輪村、中川村、宮田村	20cm	10cm
	下伊那地域	飯田市、松川町、高森町、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、泰阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村、阿南町	20cm	10cm

長野県「平坦地、平坦地以外」の地域図



平坦地：概ね傾斜が 30 パーセント以下で都市化率が 25%以上の地域
 平坦地以外：上記以外の地域

第2表 噴火警報・予報の名称、発表基準、噴火警戒レベル等の一覧表

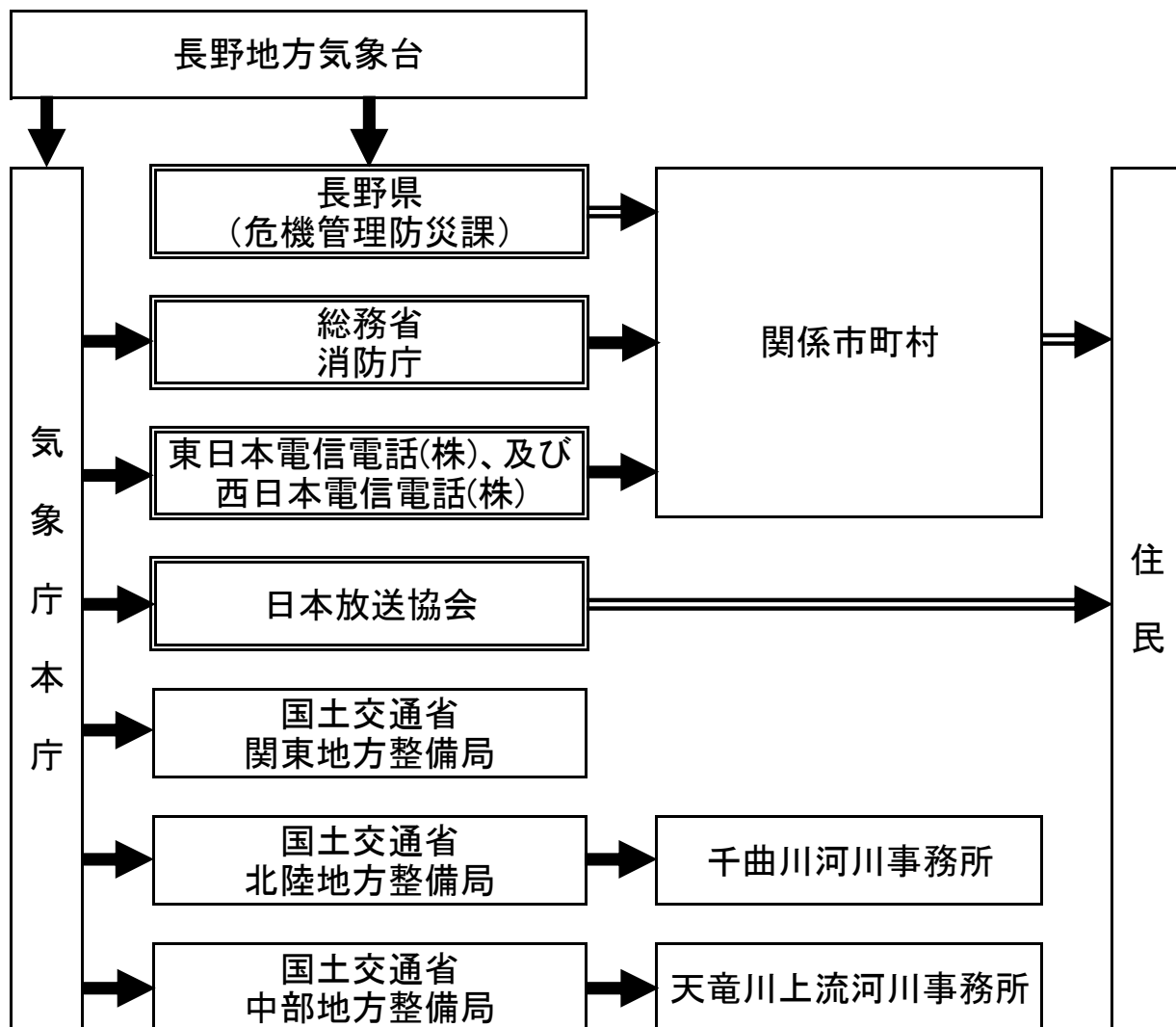
(噴火警戒レベルが運用されている火山:草津白根山・浅間山・新潟焼山・焼岳・乗鞍岳・御嶽山)

種別	名称	対象範囲	レベル (キーワード)	火山活動の状況
特別 警報	噴火警報 (居住地域) 又は 噴火警報	居住地域及び それより火口側	レベル5 (避難)	居住地域に重大な被害を及ぼす噴火が発生、あるいは切迫している状態にある。
			レベル4 (高齢者等避難)	居住地域に重大な被害を及ぼす噴火が発生すると予想される(可能性が高まってきている)。
警報	噴火警報 (火口周辺) 又は 火口周辺警報	火口から居住地域 近くまでの広い範囲 の火口周辺	レベル3 (入山規制)	居住地域の近くまで重大な影響を及ぼす(この範囲に入った場合には生命の危険が及ぶ)噴火が発生、あるいは発生すると予想される。
		火口から少し離れた 所までの火口周辺	レベル2 (火口周辺規制)	火口周辺に影響を及ぼす(この範囲に入った場合には生命に危険が及ぶ)噴火が発生、あるいは発生すると予想される。
予報	噴火予報	火口内等	レベル1 (活火山であることに 留意)	火山活動の状態によって、火口内で火山灰の噴出等が見られる(この範囲に入った場合には生命に危険が及ぶ)。

(噴火警戒レベルが運用されていない火山の場合)

種別	名称	対象範囲	警戒事項等 (キーワード)	火山活動の状況
特別 警報	噴火警報 (居住地域) 又は 噴火警報	居住地域及び それより火口側	居住地域及び それより火口側の範囲に おける嚴重な警戒 居住地域嚴重警戒	居住地域に重大な被害を及ぼす噴火が発生、あるいは発生すると予想される。
警報	噴火警報 (火口周辺) 又は 火口周辺警報	火口から居住地域 近くまでの広い範囲 の火口周辺	火口から 居住地域近くまでの 広い範囲の火口周辺 における警戒 入山危険	居住地域の近くまで重大な影響を及ぼす(この範囲に入った場合には生命の危険が及ぶ)噴火が発生、あるいは発生すると予想される。
		火口から少し離れた 所までの火口周辺	火山から 少し離れたところまでの火口 周辺における警戒 火山周辺危険	火口周辺に影響を及ぼす(この範囲に入った場合には生命に危険が及ぶ)噴火発生あるいは発生すると予想される。
予報	噴火予報	火口内等	活火山であることに 留意	火山活動の状態によって、火口内で火山灰の噴出等が見られる(この範囲に入った場合には生命に危険が及ぶ)。

警報等の伝達経路図



注1 二重枠で囲まれている機関は、気象業務法施行令第8条第1項の規定に基づく法定伝達先。

注2 二重線の経路は、気象業務法第15条の2第2項、第4項及び第5項によって、特別警報の通知又は周知の措置が義務づけられている伝達経路。

注3 火山現象特別警報及び火山現象警報においては、気象庁本庁から警察庁にも伝達を行い、また気象庁本庁から長野地方気象台を通じて長野県にも伝達する。

長野県交通安全運動スローガン（令和3年度～令和7年度）

信濃路は みんなの笑顔 つなぐ道

長野県交通安全対策会議

事務局 〒380-8570

長野市大字南長野字幅下 692-2（西庁舎2階）

長野県 県民文化部 くらし安全・消費生活課

交通安全対策係内

電 話 026（235）7174（直通）

026（232）0111（代表） 内線 2848

F A X 026（235）7374

Eメール kurashi-shohi@pref.nagano.lg.jp