

第1回奈良県交通安全対策会議幹事会 議事録

日時：令和8年1月22日（木） 10：00～11：30

場所：修徳ビル地下1階会議室（奈良市登大路町5番地）

出席者：別添のとおり（出席27名 欠席6名）

公開の有無：公開（傍聴人0人）

●次第

1 開 会

2 挨 拶

3 議 事

- (1) 第12次交通安全基本計画中間案について
- (2) 第12次奈良県交通安全計画の作成について
- (3) 第12次奈良県交通安全計画の作成スケジュールについて
- (4) 意見照会について

4 閉 会

●議事録

（事務局）

それでは、只今から「第12次奈良県交通安全計画」作成に係る第1回奈良県交通安全対策会議幹事会を開催させていただきます。

本日はお忙しいところご出席いただきましてありがとうございます。司会を務めさせていただきます、県民くらし課の大西です。よろしくお願ひします。

本日ご出席をいただきしております幹事のご紹介につきましては、お手元に、配布させていただいている出席者名簿をもちまして、ご紹介に代えさせていただきます。

本日は、「第12次奈良県交通安全計画」作成に際し、帝塚山大学 森泉准教授にお越しいただき、ご意見などを議事(2)でお話ししていただくこととしております。本日はよろしくお願ひします。

続きまして、当会議の公開について決定させていただきます。

「奈良県交通安全対策会議傍聴要領（案）」をご覧下さい。

「議会等の会議の公開に関する指針」に基づきまして、原則として奈良県の審議会等は公開とすることとなっております。

当会議は非公開の場合に該当しませんので、今後の当会議は「奈良県交通安全対策会議傍聴要領（案）」に基づき公開することとし、議事録についても後日県HPに掲載させて

いただいて問題ありませんでしょうか。

ご異議はないようですので、以降の当会議は公開とさせていただきます。

では始めに奈良県交通安全対策会議幹事であります県民くらし課長 染川よりご挨拶申し上げます。

(県民くらし課長)

ただ今ご紹介いただきました県民くらし課長の染川でございます。

奈良県交通安全対策会議第1回幹事会の開催にあたり、一言ご挨拶を申し上げます。

本日は、大変寒い中そして、大変お忙しい中、お集まりいただきありがとうございます。

皆様方には、平素から、奈良県の交通安全対策の推進にご協力を賜っておりますこと、この場をお借りして厚くお礼申し上げます。

さて、県内の交通情勢についてですが、皆様方の地道な取り組みと、地域が一体となったきめ細かい施策が推進された結果として、交通事故の総数は減少傾向にあります。

しかしながら、令和7年中の県内における交通事故発生状況を見ましても、人身事故件数、死傷者数は増加、65歳以上の高齢者の死者数は全死者数の半分以上と依然として高い割合を占めており、依然として余談を許さない状況にあります。

第11次奈良県交通安全計画では、「令和7年までに交通事故死者数を限りなくゼロに近づける（20人以下を目指す）」、「令和7年までに重傷者数を320人以下に減少させる。」ことを目標に掲げており、令和7年中の死者数は25人、重傷者数は393人となっており、何れも達成することができず、課題を残す5カ年となりました。

本計画は、昭和45年6月に交通安全対策基本法が制定され、これに基づき昭和46年以降、11次にわたり奈良県交通安全計画を作成し、国、地方公共団体、関係民間団体が一体となって陸上における交通安全施策を実施してまいりました。令和8年度からは、第12次の計画となります。

この第12次奈良県交通安全計画は、国の第12次交通安全基本計画に基づき作成するわけですが、その中で、奈良県の交通事故の特徴、地域の実情等を踏まえたものを盛り込んで作成願いたいと思っております。

また、本日は、交通心理学を専門とされる、帝塚山大学 森泉先生にお越しいただき、第12次奈良県交通安全計画を作成する際、盛り込むべき事項などお話をいただければと思っております。森泉先生よろしくお願ひします。

最後になりましたが、交通事故の防止は、行政機関、関係機関・団体だけではなく、県民一人ひとりが取り組まなければならない課題であります。交通事故のない社

会を目指し、総合的かつ長期的な施策を定め強力に推進していかなければなりません。

皆様方のなお一層のご協力をお願い申し上げまして、簡単ではございますが、ご挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願ひいたします。

(事務局)

それでは、議事に入らせていただきます。

始めに、議事(1)「第12次交通安全基本計画(案)」について、県民くらし課 松原課長補佐より説明いたします。

(県民くらし課 課長補佐)

奈良県地域創造部県民くらし課の松原でございます。どうぞよろしくお願いします。着座にて説明させていただきます。

奈良県地域創造部県民くらし課の松原でございます。どうぞよろしくお願いします。着座にて説明させていただきます。

第12次交通安全基本計画(中間案)について説明する前に、奈良県交通安全対策会議と交通安全計画の概要について説明させていただきます。

それでは、お手元の資料1の1頁「奈良県交通安全対策会議及び交通安全計画について」をご覧いただきたいと思います。

まず、奈良県交通安全対策会議についてご説明いたします。

当会議は交通安全対策基本法を設置根拠として昭和45年に設置されたものでございます。所掌事務としましては、同法第16条第2項により交通安全計画を作成及びその実施の推進をすることとなっております。

組織構成としては、会長は、都道府県知事をもって充てることとされているほか、委員についても個々具体的に定められております。

こちらは、資料1の6頁、構成員名簿を御参照ください。

では、資料1、1頁に戻りまして、「交通安全計画の作成」について説明します。

内閣総理大臣を会長とする中央交通安全対策会議は交通安全対策基本法第22条に基づき、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めた「交通安全基本計画」を作成しております。

同法25条には「都道府県交通安全対策会議は、中央交通安全対策会議が定めた「交通安全基本計画」に基づき、「都道府県交通安全計画」を作成しなければならない。」と計画の作成に関する義務規定が定められており、奈良県は、昭和46年以降、10次(・50年)にわたって「交通安全計画」を策定してまいりました。

本年、中央交通安全対策会議が令和8年から令和12年を計画期間とする「第12次交通安全基本計画」の策定を開始し、中間案を発表したことに対応し、この度奈良県も第12次計画の策定を開始することとなりました。

それでは、第12次計画での変更点を中心に、中央交通安全対策会議が作成した「交通安全基本計画」（中間案）と「奈良県交通安全計画の策定指針」について説明させていただきます。

資料2「第12次交通安全基本計画」（中間案）の1ページの「計画の基本理念」をご確認ください。

1ページ目の計画の基本理念をご覧下さい。

「交通事故のない社会を目指して」1段落目に「我が国は、世界で最も高い高齢化率となっている」ことが述べられているように社会情勢が大きく変化している中にはありますが、未だに奈良県内でも毎年多くの方が交通事故で亡くなっています。

計画の根底として、人命尊重の理念、交通事故のもたらす損失を再認識し、関係機関・団体が協力して、交通事故のない安全で安心な社会の実現を目指していかなければなりません。

次に2ページ目でございます。

「人優先の交通安全思想」計画を貫く立場として「人優先」の思想について述べられています。

自動車と比較して弱い立場にある歩行者や交通弱者である高齢者、障害者、子供等の安全確保、交通事故被害者への支援など、交通弱者が自立できる社会を目指してあらゆる施策を推進していくこととなります。

続きまして「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つ目の項目は第12次計画において「少子」が追加された項目です。

これは、高齢化の進展による高齢歩行者や高齢運転者による事故の増加、運転者の扱い手の減少等の課題を反映したものです。

奈良県でも交通事故による死者の大半を高齢者が占めるなど、高齢者の交通安全確保は喫緊の課題となっています。

年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して移動でき、豊かに暮らすことのできる「共生社会」の構築を目指していかなければなりません。

次に交通社会を構成する三要素で奈良県交通安全計画は前述の基本理念をもとに、「①道路交通」、「②鉄道交通」、「③踏切道における交通」においての目標とその達成のため講ずる施策について定めていくこととなります。その際には「①交通社会を構成する人間」「②車両・船舶・航空機等の交通機関」「③それらが活動する場としての交通環境」の3要素の相互の関連を考慮して策定する必要があります。

2. これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項といたしまして、

これらは第1・2次基本計画において新設された項目であり、今後の社会の変化を見据えた事項への対応について述べられています。

(1) 人手不足への対応

多くの交通に関わる分野・職種で人手が不足しております。人材の質を確保し、教育を徹底する等の取組が必要となります。

また、自動運転技術等の先進技術を積極的に導入していくことが重要です。

(2) 増加する外国人運転者等への対応

外国人材の受け入れが進み、今後も更なる増加が予想されています。

それに伴い、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人運転車による交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じる必要があります。

このため、関係機関と連携し、交通安全教育やルール・マナーの周知徹底を図る取組が必要です。

(3) 先進技術導入への対応

道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の普及により事故が減少しており、各種交通機関においても運転・運航、保守点検等多様な場面において自動化への取組が進められています。

ヒューマンエラー防止、人手不足の解決にも寄与することが期待される先進技術ですが、導入に当たっては着実な安全確保が重要となります。

また、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要があります。

(4) 高まる安全への要請と交通安全

自然災害、インフラの老朽化等さまざまな安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図るために、関係機関がより柔軟に連携していく必要があります。

3. 横断的に重要な事項(p5)

計画の基本となる項目として最後に横断的に重要となる事項について数点説明いたします。

(1) 先端技術の積極的活用

先程も申し上げましたとおり、先進技術の交通安全への貢献が注目されており、今後も技術や情報の普及活用を促進し、また新たな技術研究・開発が求められているところであります。

ICTを積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要となります。

(5) EBPMの推進(p6)

EBPM（エビデンス・ベースト・ポリシー・メイキング。証拠に基づく政策立案。）

奈良県でも、知事が主導となって、エビデンスをもとに施策の効果検証をしており各種機関におかれましても施策の基本となっていることかと思いますが、引き続き本計画の策定においても実施していただきたいと思います。

では続きまして、

第1部 陸上交通の安全(p7)

第1章 道路交通の安全

この章では、第12次交通安全計画の目標や関係機関の講じようとする施策等について説明していきます。

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）(p8)

1. 道路交通事故のない社会を目指して

近年は、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ちません。昨年1月、御所市で発生した2歳の子どもが亡くなる痛ましい事故が世間でも大きな話題となり、時代のニーズに応える交通安全の取組が一層求められています。

第2節 道路交通の安全についての目標(p10)

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

奈良県では、令和6年の交通事故発生状況となります。死者数が23人と戦後統計の残る昭和22年以降最小となり、令和7年についても25人と過去2番目に死者数の少ない年となりました。死者数が最多であったのは昭和45年の156人であり、令和7年はその6分の1以下となっています。

第11次奈良県交通安全計画の最終年である令和7年の死者は25人、重傷者数は393人となり、第11次奈良県交通安全計画の目標である

- ① 令和7年までに交通事故死者数を限りなくゼロに近づける（20人以下を目指す）
- ② 令和7年までに重傷者数を320人以下に減少させる。

の達成には至らず、課題を残す1年となりました。

II 第12次交通安全基本計画における目標(p14)

今回の内閣府が作成した交通安全基本計画中間案で示された目標が記載されています。申し上げますと、

- ① 令和12年までに24時間死者数を1,900人（※）以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。（※この1,900人に令和2年から令和6年の間の24時間死者数と30日以内死者数の比率の平均（1.22）を乗ずるとおおむね2,300人）
- ② 令和12年までに重傷者数を20,000人以下にする。

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すが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、まずは死者数及び命に優先

度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、先ほど申し上げた目標を内閣府は設定しました。

第10次以前までは、死傷者数の数値目標を設定していましたが、①死傷者数には軽傷者数も含まれていること、②命に関わり優先度が高い重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少にもつながることから、第11次計画からは重傷者数を新たに目標として設定しています。

奈良県においても、国と同様に令和12年までの①死者数、②重傷者数を奈良県第12次交通安全計画の目標として設定し、具体的な数値目標については、これから関係機関と調整のうえ、決定したいと考えています。

第3節 道路交通の安全についての対策(p16)

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

＜重視すべき視点＞(p16)

としてまず

(1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさせないための総合的な対策 (p18)

があげられます。

高齢者については、

- ・ 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
- ・ 身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及
- ・ 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等の対策を推進
- ・ 逆走事案の約7割が65歳以上の高齢者によるものであることから、免許保有者に対する臨時認知機能検査を実施するなどの逆走対策

このような対策を推進する必要があります。

(2) 子どもの安全確保のための環境整備(p20)

子供については、

- ・ 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
- ・ 体格に合わせたシートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底を積極的に推進するとともに、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じなければなりません。

次に

(3) 歩行者の安全確保のための意識変容(p20)

奈良県においても、事故類型別発生状況の「人対車両」の中で、横断中の事故が高い割合を占めています。

(令和7年で歩行者の事故全体410件中、198件が横断中による事故)

これは、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていないため、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っていく必要があります。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること等の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、ながらスマホをしない等、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。

(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備(p21)

次に自転車について、奈良県では、令和元年10月15日に「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が公布・施行され、令和2年4月1日から、①自転車を所有している人は全て自転車保険の加入が義務となり、②65歳以上の高齢者の方については、ヘルメットの着用が努力義務となりました。

自転車保険については、県民アンケートの調査で令和7年の加入率が64.8%と、昨年の調査結果の61.5%と比較し高くなっています。引き続き、自転車保険加入促進の啓発をしていく必要があります。

ヘルメット着用について、奈良県での自転車事故の死亡者数は令和7年で0人となっておりますが、警察庁による全国のヘルメット着用率調査では、14.9%となっています。

また、配達や通勤における自転車利用の増加や、新たなモビリティの普及などの情勢の変化に対応した啓発などの事故防止対策の推進が必要となります。

(5) 外国人の交通安全対策の推進 (p22)

外国人運転車による無免許運転、飲酒運転、ひき逃げといった悪質な交通違反が伴う交通事故も発生しています。奈良県で外国人が自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転車に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させ、交通安全への意識変容を図る取組を強化する必要があります。

具体的には、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう啓発動画や多言語対応のリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育が求められます。

(7) 生活道路における歩行者等の安全確保(p24)

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ます。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、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するこ

とで、「生活道路は人が優先」という意識の浸透を目指して取り組んでいくことが重要となります。

(8) 先進技術の活用推進(p25)

繰り返し申し上げておりますとおり、先端技術により事故が減少しており、今後とも技術の活用を推進していかなくてはなりません。特に、様々な社会課題の解決が期待される自動運転については、その導入を促進するため、AIを含む技術開発の進展を踏まえた、自動運転に係る安全基準の見直しや、交通ルールの検討、それぞれについて、機能に限界があることから性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進します。

加えて先進技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していきます。

(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進(p26)

交通安全対策においては、県・市町村をはじめとする行政、関係団体、住民等との協働により、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ります。

また、交通ボランティア等地域の交通安全活動を支える人材が高齢化しており、若者を含む地域住民の交通安全に対する関心を高め、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していく必要があります。

II 講じようとする施策(p27)

続きまして、講じようとする施策について説明していきます。

ここからは、交通の各分野における詳細な記述となりますので、重要と思われる箇所について説明していきたいと思います。

1 道路交通環境の整備

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実(p36)

多くの地域で人口減少の本格化に伴い地域の公共交通の維持・確保が厳しくなるなか、免許返納後の高齢者の受け皿ともなる地域交通の需要は増しており、地域住民の持続可能な移動手段の確保は大きな課題となっております。

また、高齢者等の交通事故防止や移動手段の確保のため、自動運転の実現を支援する取組を推進していく必要があります。

2 交通安全思想の普及徹底(p46)

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ウ 自転車の安全利用の推進

(ア) 自転車の安全対策の強化(p56)

令和6年11月に自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化が施行されました。このことについて、広報啓発を推進していく必要があります。

また、令和8年4月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されることを踏まえて、

- ・基本的な交通ルール・マナーについて広報啓発、交通安全教育等の充実
- ・損害賠償責任保険への加入促進
- ・学校等と連携した自転車ヘルメット着用促進等による着用率向上
- ・自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため自転車配達員への指導啓発
- ・薄暮時から夜間の自転車事故防止のための灯火点灯の徹底
- ・自転車運転車講習制度を適切に運用し、自転車利用者の遵法意識の醸成
- ・交通反則通告制度についての広報啓発の推進

(オ)児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底(p59)

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る必要があります。

また、6歳以上であっても体格等の状況により、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が望ましいこと等を広報啓発し、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図ることが重要です。

3 安全運転の確保(p63)

(1) 運転者教育等の充実

オ 高齢運転者対策の充実(p65)

奈良県内でも高齢運転者による事故が発生しており、運転者の交通安全意識を強化する教育の推進とともに、悪質・危険な運転特性の矯正をはかるための臨時適性検査、運転技能検査の確実な実施や必要な個別的指導等の実施をお願いいたします

カ 外国人運転者対策の強化(p66)

免許更新時における多言語の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させることが重要です。

4 車両の安全性の確保(p73)

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進(p74)

ウ 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進(p75)

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性能向上・普及促進等の車両安全対策の推進の必要性が増しています。

(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進(p76)

ミスに起因する事故防止の観点からは、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられます。しかし、自動運転技術は開発競争中の技術

でもあることから、自動運転車の安全対策及び活用の両方を推進することが大きな課題となっております。

具体的には、自動運転車に係る安全基準の策定、自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進が今後必要となってきます。

第2章 鉄道交通の安全(p98)

第1節 鉄道事故のない社会を目指して(p99)

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全基本計画に基づく施策には一定の効果が認められます。しかし、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、重大な列車事故の未然防止を図る必要があります。

また、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故が運転事故の多くを占めていることから、利用者等が関係する事故を防止する必要性が高まっています。

100頁の「Ⅱ 第12次交通安全基本計画における目標」では、「①列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指す。」、「②鉄道運転事故全体の死者数減少を目指す。」ことが挙げられています。

また、第12次交通安全基本計画において特筆されている施策として、104頁、計画運休への取組が挙げられます。（Ⅱ 講じようとする施策3 鉄道の安全な運行の確保(7) 計画運休への取組）

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あるときは、事前に情報提供を行い計画的に列車の運転を休止するなどの安全確保への取り組みが求められています。また情報提供の際には外国人に対応するため多言語案内体制を強化していくかなければなりません。

第3章 踏切道における交通の安全(p106)

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故につきましても、長期的には減少傾向にあります。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約4割を占め、また、改良の余地のある踏切道はなお残されています。こうした現状を踏まえ、引き続き、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することで踏切事故のない社会を目指していく必要があります。

また、108頁に記載のある目標としては「令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年度から令和7年度における平均踏切事故件数と比較し、約一割削減することを目指す。」ことが挙げられます。

個別の施策の骨子については前回計画を踏襲しております。社会情勢の変化等に柔軟に対応しながら引き続き安全確保への取り組みをお願いいたします。

以上説明いたしました「第12次交通安全基本計画案」を参照いただきながら、奈良県の実情等に合わせて内容を修正いただくことで「第12次奈良県交通安全計画」案を策定する

こととなります。策定にあたっての意見照会の詳細につきましてはのちほど調整員より説明させていただきます。

ありがとうございました。

(事務局)

続きまして、議事(2)「第12次奈良県交通安全計画の作成」について、帝塚山大学の森泉准教授より、ご意見をいただきたいと思います。

それでは森泉准教授お願ひいたします。

(帝塚山大学 森泉准教授)

帝塚山大学の森泉と申します。本日は、どうぞよろしくお願ひいたします。

私は、これまで交通心理学や産業心理学といった、事故安全に関する心理学的な研究をしてまいりました。

奈良県におきましては、道路交通環境安全推進連絡会議の委員や安全運転管理者法定講習にて特別講師を担当するなど、間接的にですが、地域の交通安全に関わってきております。

そのような立場から、本日は奈良県での今後の交通安全の方向性について、率直に感じていることなどをお話できればと思います。

まず、「先進運転技術の推進」は非常に重要で、そのような車両が増えることで事故を減少させることができることがシミュレーション研究において示されています。

その一方で、ドライバーの観点からは、システムの挙動や限界を適切に把握して、正しく使用してもらうことが求められます。

たとえば、そのような技術を搭載した車両に乗った際、システムを過信して必要な挙動が遅くなることも報告がされています。システムについての理解を深めるためには、「システムは万能ではない」ことを実際に体験して理解できる場を設けることが非常に重要であると思います。

次に、奈良県では交通事故が年々減少する傾向にあり、2024年では23名という報告も先ほどございました。「少ない」といっても、2025年は2名増加し、25名いた事実はもちろん大きな問題です。

ただし、対策の方向性として、比較的少ない事例では幅が狭くなることがどうしてもあると思います。

そのため、国の交通安全基本計画の中にもありました、「重傷者」の事故分析と対策が今後益々重要となると思います。重傷事故の特徴や対策が、死亡事故の対策に繋がりうるからです。

もう1つは、交通事故を起こさないための対策やその方法の周知はもちろん必要ですが、事故が起きた後の対応についての周知も重要になると思われます。

例えば、事故を起こして重傷を負った方がその後亡くならずに済んだという事例の中に

は、事故の現場に居合わせた方の通報等の初期対応の影響もあるかもしれません。

交通事故が起きた（居合わせた）際にどのような対応をするべきか（AEDの使用方法、救護の仕方など）を改めて周知したり、あるいは教育したりする必要があると思われます。

先ほど、外国人運転者の方についての指針もございましたが、奈良県は外国人観光客が多いと思いますので、外国人の方にも、日本で交通事故に居合わせた時にどのように対応すればよいかなどを周知することが必要になるのではと思います。

外国人運転者の話でいえば、レンタカー使用の際に店舗で色々な説明をしてくださっているのではと思いますが、外国人歩行者の方にも、旅行先での交通事故対策の必要性を知つていただく機会を設けることも重要と思います。

続いて、高齢者の事故の対策について、加齢による身体機能や認知機能の低下は誰しもがいつかは生じることであり、それによる運転免許証の返納はある意味自然な流れではあります。その一方で、実際に「車を手放す」という判断をするのは容易ではありません。

確かに、「安全」という観点では異論はありませんが、運転免許が無くなることで、生活スタイルが大きく変わる、人によっては生活の手段を失ってしまうこともあります。

機能低下への対応については、免許返納やサポートカー限定免許切り替えなどの運転支援システムの活用が主なところだと思いますが、高齢者の運転寿命を延ばすという点では、例えば、ストレッチ体操のような軽度なトレーニングであっても、継続することで身体機能の改善が期待でき、また安全な運転にもつながるという研究もあります。

軽度の負荷であっても自主的なトレーニングをどれくらい継続できるかという問題はありますが、高齢ドライバーにそのような機会を提供するというのは、選択肢の1つとして考えられると思います。

ドライバーの教育に関しては、運転免許証の更新時や、企業の方であれば安全運転管理者講習等が設けられている一方で、運転免許のない方に対する体系的な教育の機会は不足しており、例えば、交通安全に関する団体が開催するイベントにどのように自主的に参加していただくかという問題があるのではと思います。

交通安全への動機づけを高めるのは難しいことが指摘されており、特にドライバー目線を持たない歩行者からすれば、「安全のため」だけでそのような活動に自主的に参加していただくのは難しいのではと考えています。

2026年の4月には、自転車の青切符のルールが適用されるため、同じ免許不要でも「自転車」については、例えば、ながらスマホの自重など行動変容は今後期待できますが、「歩行者」の立場では歩きスマホするのではと思っています。

そういう意味では、歩行者の教育は、実際には容易ではないという印象です。

このように「歩行者が不安全な存在である」ことについて、ドライバーに対しては、例えば歩行者の挙動を予測して減速をしましょうといった啓発ができるかと思いますが、歩行者自体をどのように教育するか、教育参加を促す仕掛けを行うかという点が今後大事になると思います。

私からは以上です。

(事務局)

ありがとうございました。

続きまして、議事(3)・(4)について、当課 森調整員より説明いたします。

(県民くらし課 調整員)

私からは、議事の(3)・(4)について説明させていただきます。

まず、(3)の「第1 2次奈良県交通安全計画の作成スケジュール」について説明させていただきます。

お手元の資料3、「第1 2次奈良県交通安全計画策定事業スケジュール（案）」をご覧ください。表中の左側が奈良県交通安全対策会議、右側が国の中中央交通安全対策会議のスケジュールとなっております。

国の動きですが、1 1月に内閣府が、第1 2次交通安全基本計画中間案に関する公聴会及び都道府県・政令指定都市主管課長会議を開催しました。その後、3月末の計画の決定に向け現在準備が進められております。本県においても、この計画中間案に基づいて第1 2次奈良県交通安全計画の作成を行っていく予定でございます。

1月22日の部分をご覧ください。本日、第1回奈良県交通安全対策会議幹事会を開催し、幹事の皆様に国の基本計画（中間案）をもとに修正等の意見照会を行い、ご回答いただきました内容をとりまとめて第1 2次奈良県交通安全計画（案）を3月中旬頃までに作成する予定でございます。

そして、4月上旬頃知事へ説明を行い、そこから約1ヶ月間パブリックコメントを行う予定となっています。併せて交通安全の関係機関・団体への意見照会を行い最終案を作成いたします。

この最終案を7月上旬開催予定の第2回幹事会において、ご了承いただき、その後、7月末に奈良県交通安全対策会議委員会を開催し、決定したいと考えております。

場合によっては、このスケジュール（案）から変動があることも考えられますが、何卒ご理解のほどよろしくお願ひいたします。

議事(3)については、以上です。

引き続いて、議事(4)「意見照会について」説明させていただきます。

まず資料4「第1 2次交通安全計画（中間案）新旧対照表」をご覧下さい。

県の交通安全計画は、国の基本計画（案）をもとに作成していくこととなりますので、この資料は、「意見照会」の作業の際、参考としていただくものです。

対照表の①は、第1 1次奈良県交通安全計画の各項目を記載しています。

申し訳ございません。

お配りしています資料の①には、第1 1次奈良県交通安全基本計画と記載しております

が、これはあやまりで「基本」は削除で訂正をお願いします。

正しくは第11次奈良県交通安全計画です。

②につきましては、第12次交通安全基本計画中間案の項目を記載しております。なお、赤字及び赤いアンダーラインで示している部分について、①においては、前回の国第11次交通安全基本計画と第11次奈良県交通安全計画を比較し、奈良県独自の項目（表現）を、②においては、国第12次交通安全基本計画における新規項目及び変更項目を示しています。

また③については、②の担当課（室）等を概ね「令和7年度交通安全実施計画」に記載されております担当課（室）等を参考にして項目毎に事務局にて記載しております。これはあくまで参考であり、担当課（室）等に誤りがある場合も考えられますので必ず資料2「第12次交通安全基本計画（中間案）」全体を確認いただき、個別施策を含めた担当箇所をご回答のうえ、修正意見のあるところは全て修正・追加・削除を行っていただきますようお願いいたします。

次に作業をお願いします「意見照会」について説明させていただきます。お手元の「第12次奈良県交通安全計画（案）作成に係る意見照会について」をご覧ください。

国第12次交通安全基本計画中間案に基づいて第12次奈良県交通安全計画（案）を作成するにあたり、奈良県交通安全対策会議の幹事であります皆様に、ご担当されております箇所を回答いただき、該当箇所について奈良県の地域性や特殊性を加味いただいて修正をお願いするものでございます。

お配りしております、「第12次奈良県交通安全計画（案）作成に係る意見照会について」をご確認いただき回答していただきますようお願いします。

なお、提出期限は、スケジュールの都合上、令和8年2月18日（水）までとなっておりますので期限内の提出のご協力をお願いします。

2枚目をご覧ください。こちらは担当課確認（様式1）でございます。資料2「第12次交通安全基本計画中間案」を確認いただき、資料4「第12次交通安全計画（案）新旧対照表」や様式1内の「担当課」欄の記載を参考に、ご担当されている箇所の「担当課確認」欄へ担当課である場合は「○」を、担当課でない場合は「×」をご記入ください。また修正意見がございましたら右端の「修正確認」欄へ「○」を、修正がなければ「×」をご記入ください。修正意見のある場合は、次の回答様式2への記入をお願いします。

先ほども説明いたしましたが、様式1にあります担当課についてはあくまで参考となりますので、記載例を参考に、担当課の修正についてもご報告していただきますようお願いします。

後ろから2枚目をご覧ください。こちらは修正意見の回答様式（様式2）となっております。記載例にありますとおり、回答様式には「第12次交通安全基本計画（案）」の修正意見の該当部分を記入していただきますようお願いします。

修正理由欄をご確認ください。こちらには、修正に係る具体的な理由を記載してくださ

い。【担当課提案】については、ある項目について、担当課でないため不明である又は担当課が複数に分かれている修正意見の回答には協議が必要な場合等があればご記入ください。

修正意見欄をご確認ください。こちらには、修正部分を朱書きでの追記や取消線で明示いただきますようお願いします。また、先ほど説明しました【担当課提案】の箇所がある場合は、青字にて該当箇所を明記していただきますようお願いします。

なお、修正箇所が複数ある場合は、回答様式のシートをコピーしてご記入ください。

提出につきましては、後ほど様式データをメールで送付させていただきますので、記入いただいた様式データを当課あてメール等にてお送りいただきますようお願いします。

また、後日になりますが、森泉准教授の意見等をまとめました議事録を送付いたしますので、意見照会の回答をする際のご参考にしていただければと思います。

お忙しい中、誠に恐縮でございますが、ご協力よろしくお願いいたします。

以上で説明を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

(事務局)

本日の議事について、何かご質問等ございますでしょうか。

それでは、以上をもちまして、終了させていただきます。

本日は、お忙しい中お集まりいただき、誠に有り難うございました。