

第 11 次長崎県交通安全計画

(素案)

(令和 3 年度～令和 7 年度)

長崎県交通安全対策会議

まえがき

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定された。

これに基づき、昭和 46 年度以降、10 次にわたる「長崎県交通安全計画」を作成し、国、県、市町並びに関係機関・団体等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、交通戦争と呼ばれた昭和 45 年当時 160 人を数えた交通事故による死者数は、第 10 次長崎県交通安全計画の最終年に当たる令和 2 年には 34 人となり、昭和 45 年の約 2 割にまで減少するに至った。これは、国、県、市町並びに関係機関・団体のみならず県民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、依然として道路交通事故は毎日発生し、特に高齢者が関係する交通事故の割合が高まっており、高齢者を交通事故の被害者・加害者にさせないための対策が重要である。また、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、一たび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれがある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、県、市町並びに関係機関・団体だけでなく、県民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない安全で安心して暮らせる社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この長崎県交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 25 条第 1 項の規定に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、県、警察、市町並びに関係機関・団体においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。