

# 第11次三重県交通安全計画 概要版

## 1 策定にあたって

三重県交通安全計画は、国の交通安全基本計画に基づき、県内における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策を定めるものです。

第10次三重県交通安全計画（以下、「第10次計画」という。）期間中（平成28年度～令和2年度）においては、平成28年に100人であった交通事故死者数は、その後86人、87人と減少傾向が続き、令和2年には73人となり、統計が残る昭和29年以降最少を記録しました。ただ、依然として、交通弱者（歩行中、自転車乗用中）の死者数が全死者数の約5割を占めており、また、65歳以上の高齢者の死者数が全死者数の5割を超える状況となっています。

こうした結果をふまえ、経済社会情勢および交通情勢の変化等に対応し、また、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進するため、「第11次三重県交通安全計画」（以下、「第11次計画」という。）をしました。

交通事故の根絶は、全県民共通の切なる願いであり、そのためには国、県、市町、県民、事業者等が一体となり交通安全対策に全力で取り組むことを決意し、誰もが暮らしやすい安全で安心な社会の実現をめざすことが重要です。この「第11次計画」は、このような観点から、令和3年度から7年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策を具体的に定めるものであり、関係機関は、これを強力に推進し、交通事故ゼロ、飲酒運転0（ゼロ）の三重の実現をめざしていきます。

## 2 計画の概要

### (1) 計画の期間

令和3年度から令和7年度までの5年間

### (2) 計画の構成

#### 基本理念

- 交通事故のない社会をめざして
- 歩行者等を優先した交通安全思想
- 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築
  - ① 人間・交通機関・交通環境（交通社会を構成する三要素）に係る安全対策
  - ② 人手不足への対応
  - ③ 先進技術導入への対応
  - ④ 高まる安全への要請と交通安全
  - ⑤ 新型コロナウイルス感染症の影響の注視
  - ⑥ 先端技術の積極的活用
  - ⑦ 救助・救急活動および被害者支援の充実
  - ⑧ 参加・協働型の交通安全活動の推進
  - ⑨ 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化
  - ⑩ EBPMの推進

## 第1章 道路交通の安全

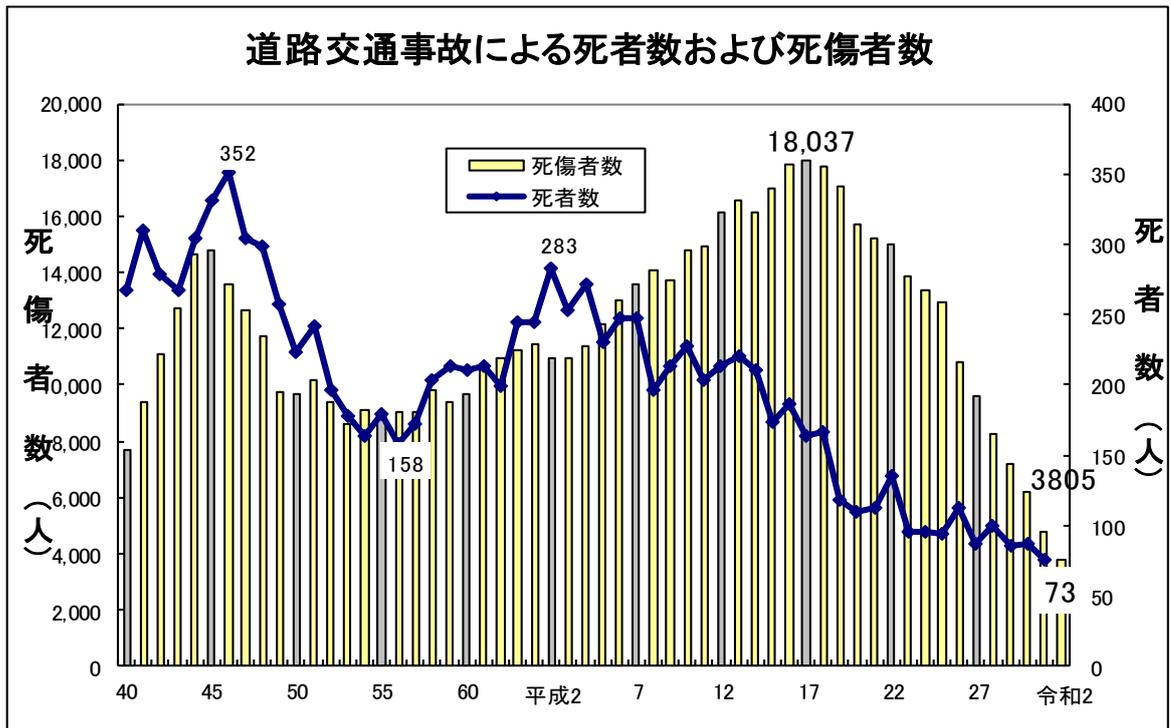
### I 道路交通事故の状況

#### ○ 交通事故死者数

令和2年中の交通事故死者数については、統計が残る昭和29年以降で最も少ない73人となり、前年と比べると2人の減少となりましたが、平成28年度に策定された「第10次計画」において掲げた最終年の抑止目標「55人以下」の達成はできませんでした。

#### ○ 交通事故死傷者数

交通事故死傷者数については、令和2年中は3,805人となり、前年比958人の減少と、「第10次計画」の目標数値を達成することができました。



#### 【参考】これまでの交通安全基本計画の目標値と実数値

<p><b>第1次交通安全計画</b> (昭和46年度～50年度)</p> <p>目標 : 人身事故(昭和45年10,289件)の半減</p> <p>実数値 : 6,961件</p>
<p><b>第2次交通安全計画</b> (昭和51年度～55年度)</p> <p>目標 : 死亡事故の抑制については、昭和45年のピーク時(317件)の半減をめざすものです。</p> <p>実数値 : 166件</p>
<p><b>第3次交通安全計画</b> (昭和56年度～60年度)</p> <p>目標値 : 死者数124人以下 実数値 : 210人</p>
<p><b>第4次交通安全計画</b> (昭和61年度～平成2年度)</p> <p>目標値 : 死者数 昭和46年のピーク時の2分の1 (176人) 以下</p> <p>実数値 : 283人</p>
<p><b>第5次交通安全計画</b> (平成3年度～7年度)</p> <p>目標値 : 死者数180人以下 実数値 : 248人</p>

<b>第6次交通安全計画</b> （平成8年度～12年度） 目標値：死者数200人以下 実数値：213人
<b>第7次交通安全計画</b> （平成13年度～17年度） 目標値：死者数180人以下 実数値：163人
<b>第8次交通安全計画</b> （平成18年度～22年度） 目標値：死者数130人以下 実数値：135人 死傷者数15,500人以下 実数値：15,013人
<b>第9次交通安全計画</b> （平成23年度～27年度） 目標値：死者数75人以下 実数値：87人 死傷者数11,800人以下 実数値：9,604人
<b>第10次交通安全計画</b> （平成28年度～令和2年度） 目標値：死者数55人以下 実数値：73人 死傷者数7,300人以下 実数値：3,805人

## II 交通安全計画における目標

交通事故による死者数および命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけ、県民を交通事故の脅威から守ることが目標ですが、第10次計画における目標、実績および国の「第11次交通安全計画」の目標を勘案し、

- ▶ 交通事故死者数を、令和7年までに55人以下とする
- ▶ 交通事故重傷者数を、令和7年までに400人以下とする

ことをめざすものとします。

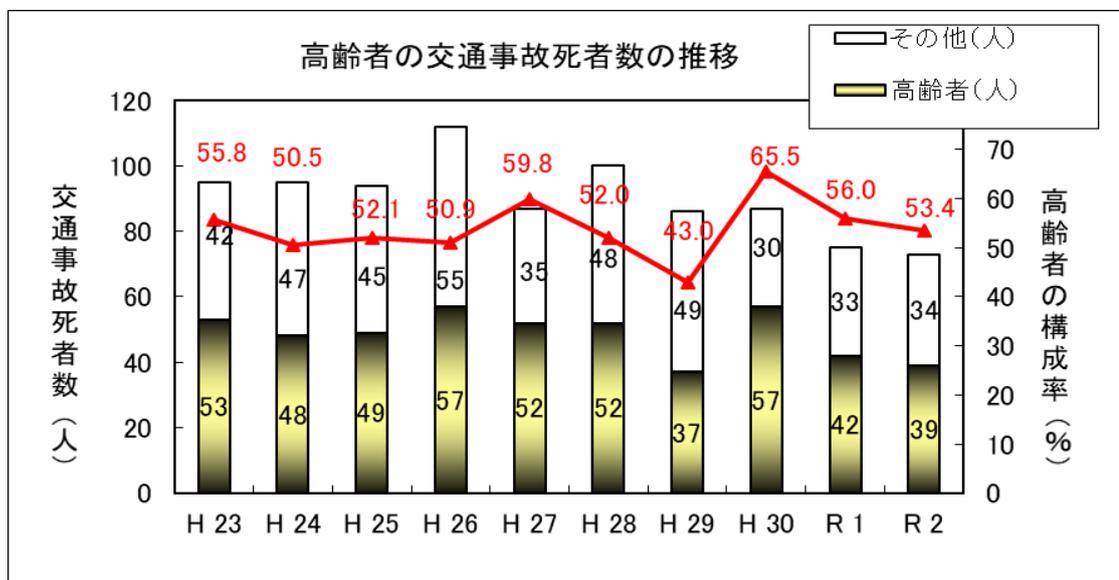
## III 道路交通の安全についての対策

### (1) 今後の道路交通安全対策を考える視点

最近および今後の経済社会情勢や交通情勢等をふまえ、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていきます。

#### ① 子どもおよび高齢者の安全確保

次代を担う子どもの安全を確保する観点から、また、高齢者の交通事故死者の占める割合が極めて高いことから、子どもと高齢者に重点を置き、交通安全対策を進めます。



## ② 歩行者および自転車の安全確保と遵法意識の向上

自動車と比較して弱い立場にある歩行者および自転車の安全確保を図るため、交通安全対策を推進します。また一方で、交通事故死傷者となった歩行者および自転車の多くが、一定の法令違反を起こしているというデータがあることから、交通ルールの周知を図るとともに、横断するときは、手を上げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断をはじめ、横断中も周りに気を付けることなど、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します。

## ③ 生活道路における安全確保

生活道路における交通死亡事故は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通死亡事故に比べて減少割合が小さいこともあるため、地域住民の日常生活に利用される生活道路における交通安全対策を推進します。

## ④ 先端技術の活用推進

運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる普及や、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなどの活用推進を図ります。

## ⑤ 交通実態等をふまえたきめ細かな対策の推進

ETC2.0 から得られたビッグデータ等の、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められたことをふまえ、今後は、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも求められています。

## ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進

それぞれの地域における国、県、市町、県民、事業者等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となります。

このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組に生かすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努めます。

## IV 講じようとする施策

次に掲げる8つの柱により、交通安全対策を実施します。

### (1) 道路交通環境の整備

幹線道路と生活道路の機能分化、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備、道路交通の円滑化を図り交通安全を推進します。

[主な取組]

- ・通学路、生活道路等において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進
- ・高規格幹線道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化
- ・周辺の土地利用状況等を勘案し、環状交差点の適切な箇所への導入を推進
- ・事故実態の調査・分析を行い、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進

・高齢者等の移動手手段の確保・充実として、地域の実情に応じた、福祉をはじめとする関係分野と連携した取組や次世代モビリティ等を活用した取組などを市町、事業者等と推進

・最先端の情報通信技術を用いた「高度道路交通システム」の活用 等

## (2) 交通安全思想の普及徹底

子どもから高齢者まで、年齢層に応じ、段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。また、交通安全運動等を通じて普及啓発活動を推進し、県民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図ります。

[主な取組]

- ・発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育の実施
- ・地域が一体となった高齢者の安全を確保
- ・参加・体験・実践型教育の推進
- ・横断歩行者の安全確保（新）
- ・自転車の安全利用の推進
- ・すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底
- ・反射材用品等の普及促進
- ・飲酒運転根絶に向けた交通安全教育および広報啓発活動等の推進 等

## (3) 安全運転の確保

安全運転を実践できる運転者を育成するため、運転者教育の充実を図ります。また、企業や事業所等における自主的な安全運転管理対策の推進を図ります。

[主な取組]

- ・免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実
- ・飲酒運転防止対策の充実
- ・運転者の健康起因事故防止対策の推進（脳MRI 検診等）
- ・安全運転管理者等に対する講習の充実
- ・事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者が一体となり総合的な取組を推進

## (4) 車両の安全性の確保

自動車の適切な保守管理を推進するため、自動車検査および点検整備の充実を図るとともに、リコール制度の充実・強化に努めます。

[主な取組]

- ・自動運転車の安全対策・活用の推進（新）
- ・検査体制の充実、指導監督の強化、不正改造車両の排除命令等
- ・不具合情報やリコール情報の収集体制の強化等
- ・自転車の安全性の確保

## (5) 道路交通秩序の維持

交通指導取締りの強化、交通事故事件の捜査体制および装備等の充実強化、暴走族等に対する取締り体制および装備資機材の充実強化に努めます。

[主な取組]

- ・事故多発路線等における交通指導取締りの効果的な推進
- ・交通の実態に即した効果的な機動警らの実施による違反の未然防止を図る

- ・悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化
- ・関係機関・団体と連携した暴走族対策の強化

## (6) 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制および救急医療体制の整備を図ります。

[主な取組]

- ・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の推進
- ・救急救命士の養成等の促進
- ・現場急行支援システムの整備

## (7) 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者の保護・救済のため、自動車損害賠償保障制度の充実、交通事故相談活動の推進、被害者支援の充実強化を図るとともに、自転車損害賠償責任保険等への加入を加速化します。

[主な取組]

- ・損害賠償の請求についての援助等
- ・自転車損害賠償責任保険等への加入促進
- ・被害者等に対する援助措置の充実、被害者等の心情に配慮した対策の推進

## (8) 調査研究の充実

道路交通の安全に関する研究の推進を図るとともに、道路交通事故原因の総合的な調査研究を進めます。

[主な取組]

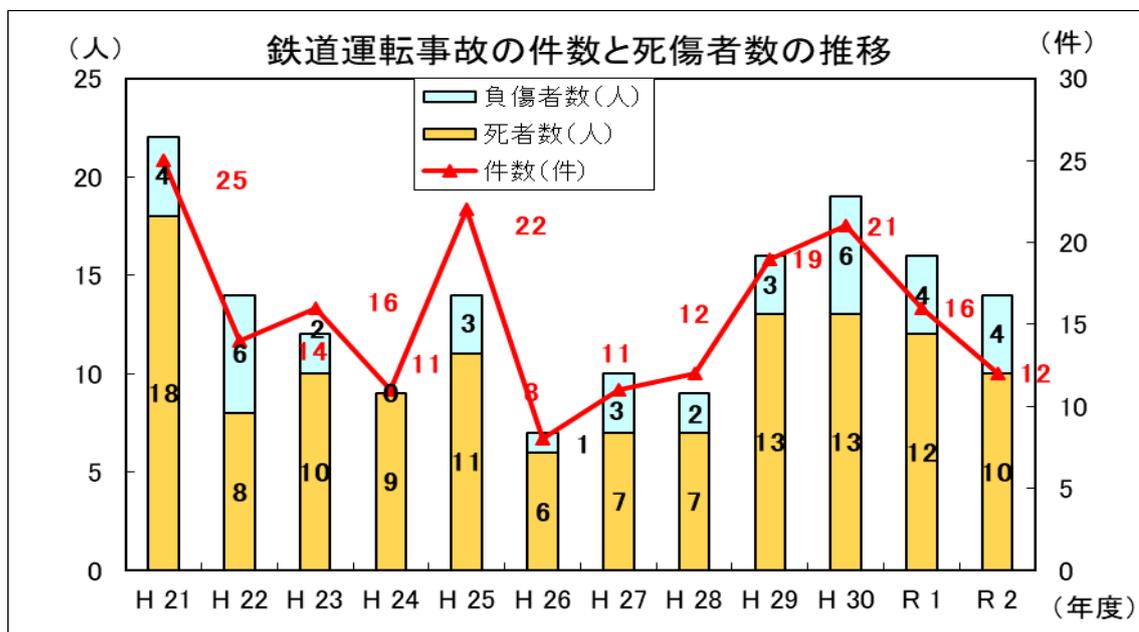
- ・高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

## 第2章 鉄道交通の安全

### I 鉄道事故の状況

県内における鉄道運転事故の件数、負傷者数、死者数は近年横ばいの傾向で推移しています。また、乗客の死者については、第10次計画の期間中にはありませんでした。

<令和2年度実績：事故件数12件、負傷者数4人、死者数10人>



## II 交通安全計画における目標

- ▶ 乗客の死者数ゼロをめざす
- ▶ 運転事故全体の死者数を減少させる

ことをめざすものとしします。

## III 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

一層安全で安定した鉄道輸送をめざし、重大な列車事故の未然防止を図る必要があります。

## IV 講じようとする施策

次に掲げる6つの柱により、交通安全対策を実施します。

### (1) 鉄道交通環境の整備

鉄道施設の適切な維持管理および補修、土砂災害への対策強化、南海トラフ地震等に備えた主要駅や高架橋等の耐震対策、ホームからの転落防止対策の推進を図ります。

### (2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道の事故を防止するため沿線住民等に幅広く広報活動を行い、鉄道の安全に関する正しい知識の普及啓発を図ります。

### (3) 鉄道の安全な運行の確保

鉄道の安全な運行のため、運転士の資質の確保および気象情報等の早期把握に努めます。また、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行います。

### (4) 救助・救急活動の充実

避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。

### (5) 被害者支援の推進

公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていきます。

### (6) 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

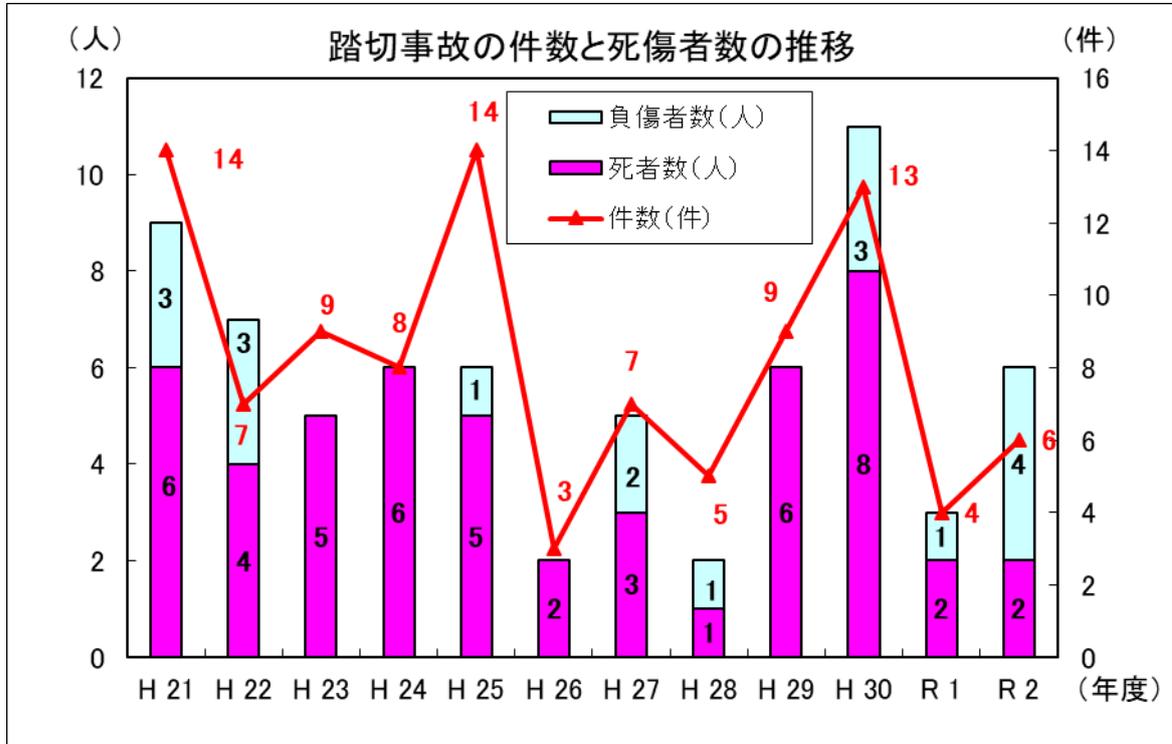
鉄道事故の原因究明を迅速かつ的確に行い、自然災害の激甚化や人手不足等の社会状況の変化に対応し、運輸安全委員会の知見、情報のストックを活用し、運行の安全性向上に貢献します。

### 第3章 踏切道における交通の安全

#### I 踏切事故の状況

踏切事故は、鉄道の運転事故の約5割を占めています。県内における踏切事故については、事故件数、死傷者数、死者数とも、ほぼ横ばい傾向で推移しています。

<令和2年度実績：事故件数6件、負傷者数4人、死者数2人>



#### II 交通安全計画における目標

➤ 令和7年度までに、踏切事故件数を、令和2年度と比較して約1割削減する

ことをめざすものとします。

#### III 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進します。さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元やこれまでの対策実施状況、対策の効果等をふまえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況をふまえた対策を重点的に推進していくことも重要です。

#### IV 講じようとする施策

次に掲げる4つの柱により、交通安全対策を実施します。

##### (1) 踏切道の立体交差化、構造の改良および歩行者等立体横断施設の整備の促進

道路の新設・改築においては極力立体交差化を図るとともに、「開かずの踏切」等については構造の改良および歩行者等立体横断施設の設置等を促進します。

## (2) 踏切保安設備の整備および交通規制の実施

踏切遮断機および事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。また、歩行者対策として、全方位型警報装置等の整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。

## (3) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化等に併せて、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めます。

## (4) その他踏切道の交通の安全および円滑化等を図るための措置

踏切事故防止キャンペーンの展開等を通じ、非常押ボタンの操作等の周知徹底、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を行っていきます。

## 3 計画推進の仕組み

「第11次三重県交通安全計画」を着実に推進するため、毎年度、講ずべき具体的施策について実施計画を作成し、翌年度にその推進結果について取りまとめ、検証を行います。