

第 12 次
三重県交通安全計画
(中間案)
(令和 8 年度～令和 12 年度)

三重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、交通ルールの遵守や交通安全意識の定着が不十分であったこと、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ました。

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り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的に、昭和45年6月に、「交通安全対策基本法」(昭和45年法律第110号)が制定されました。

この法に基づき、昭和46年度以降、11次・計55年にわたる三重県交通安全計画を策定し、国、地方公共団体、関係民間団体等が一体となって道路、鉄道分野における交通安全対策を強力に推進してきたところです。

その結果、三重県においては、1年間で331人もの方々が道路交通事故で死亡し、「交通戦争」と呼ばれた昭和45年時と比べ、令和7年中の交通事故死者数は約6分の1まで減少し、統計が残る昭和29年以降、2番目に少ない59人となりました。(最少は令和6年の46人)

これは、国、地方公共団体、関係民間団体、県民が一体となった長年にわたる努力の成果であると考えられます。

しかしながら、依然として私たちは交通事故の危険性と常に隣り合わせにあります。交通事故は、被害者となっても加害者となっても、また双方の家族にとっても大きな悲しみと損害をもたらす出来事となります。

また、鉄道分野においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、事故が発生した場合には甚大な被害となるおそれが常在しています。

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。

本計画は、このような観点から、令和8年度から12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、これを強力に推進するものとします。

目 次

計画の基本理念	1
第1章 道路交通の安全	6
第1節 道路交通事故のない社会をめざして	7
第2節 道路交通の安全についての目標	8
Ⅰ 道路交通事故の現状	8
Ⅱ 交通安全計画における目標	10
第3節 道路交通の安全についての対策	11
Ⅰ 今後の道路交通安全対策を考える視点	11
Ⅱ 講じようとする施策	17
1 道路交通環境の整備	17
2 交通安全思想の普及徹底	32
3 安全運転の確保	45
4 車両の安全性の確保	53
5 道路交通秩序の維持	56
6 救助・救急活動の充実	60
7 被害者等支援の充実と推進	63
8 調査研究の充実	65
第2章 鉄道交通の安全	67
第1節 鉄道事故のない社会をめざして	68
Ⅰ 鉄道事故の状況等	68
1 鉄道事故の状況	68
2 近年の鉄道運転事故の特徴	69
Ⅱ 交通安全計画における目標	69
第2節 鉄道交通の安全についての対策	70
Ⅰ 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	70
Ⅱ 講じようとする施策	70
1 鉄道交通環境の整備	70
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	70
3 鉄道の安全な運行の確保	71
4 救助・救急活動の充実	72
5 被害者支援の推進	72
6 鉄道事故等の原因究明と事故等防止	73

第3章 踏切道における交通の安全	74
第1節 踏切事故のない社会をめざして	75
I 踏切事故の状況等	75
1 踏切事故の状況	75
2 近年の踏切事故の特徴	76
II 交通安全計画における目標	76
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	76
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	76
II 講じようとする施策	76
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、バリアフリー化の促進	76
2 踏切道の統廃合の促進	77
3 踏切保安設備等の整備および交通規制の実施	77
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	78
参考資料	
用語集	79

計画の基本理念

三重県交通安全計画の歩行者等を優先した交通安全思想の下で策定された11次・計55年にわたる取組において、道路交通事故死者数を過去最悪であった昭和46年の352人から7分の1以下まで減少させるなどの成果を挙げてきたところです。

一方、全国的に小学生をはじめとする子どもが関係する交通事故や高齢者が当事者となる交通事故が問題となる中、時代のニーズに応えるより一層の交通安全対策が求められています。これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先進技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策にも取り組むことにより交通事故のない社会の実現への大きな飛躍とともに安全・安心な三重をめざします。

【交通事故のない社会をめざして】

我が国は、長期の人口減少過程に入っており、65歳以上人口の比率が世界で最も高くなっています。このような社会課題を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、県民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要です。

しかしながら、今なお、交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素となります。

道路交通事故による死者数は、長期的には減少傾向にあるものの、未だに多くの方が被害に遭われています。

鉄道交通の運転事故件数は、長期的には減少傾向にありますが、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ります。

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故等がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、交通事故のない社会をめざすことを今一度認識すべきです。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありませんが、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、「交通事故を起こさない」という誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、新たな一步を踏み出す必要があります。

【歩行者等を優先した交通安全思想】

今日の社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠です。道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、子ども、高齢者、障がい者等の交通弱者の安全を一層確保する必要があります。横断歩道における歩行者優先を徹底すること等により、誰もが安心して交通に参加できる社会をめざします。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められます。このような「歩行者等優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していきます。

【少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢の歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止は、喫緊の課題です。一方、事業用自動車においては、少子高齢化の進展に伴う人手不足のため、運転者の担い手が減少し、移動手段が減少していく課題に向き合う必要があります。また、鉄道交通でも運転士等の人手不足が深刻となっています。地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっています。

全ての交通の分野で、少子高齢化の進展に伴い生じうる、さまざまな交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となっており、そのため、先進技術を活用して移動の利便性向上に努めていかななくてはなりません。

世界に先駆けて少子高齢化が進展する我が国において、子どもから高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会の構築、さらには、各交通関係者の連携により、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築することを引き続きめざします。

1. 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととします。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関、③それらが活動する場としての交通環境という3つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを県民の理解と協力の下、強力に推進します。

なお、これらの施策を推進する際には、少子高齢化の進展や国際化等の社会情勢の変化をふまえるものとします。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転・運行を確保するため、運転・運行する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、運転・運行の管理の改善、労働条件の適正化等を図ります。また、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとします。

交通社会に参加する県民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していかこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。交通事故被害者等の声を直接県民が聞く機会を増やすことも安全意識の向上のために有効です。

さらに、県民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与することができる仕組みづくりが必要です。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間は人為的な過失や失敗を犯すものとの前提の下で、それらの過失が事故に

結び付かないように、先進技術の活用とともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとします。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実とともに、これら関係施設の老朽化対策等を図るものとします。特に交通安全施設等の老朽化対策は、社会のインフラ対策として、計画的な推進が必要です。

また、交通環境の整備にあたっては、歩行者等優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとします。特に、道路交通については、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道や自転車通行空間の整備を積極的に実施するなど、交通安全対策の更なる推進を図ることが重要です。

なお、これらの施策を推進する際には、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとします。

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

(1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化、外国人材の活用等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底するなどの取組が必要です。

また、人手不足に対応する上で自動運転技術やMaaS (Mobility as a Service) 等による交通サービスの高度化等の取組を進める地域交通DXの推進は効果的であることから、これら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

我が国経済の維持・発展のために外国人材の受入れが進み、また、観光立国を推進する中、在留外国人数および訪日外国人数は過去最高を記録しており、今後も更なる増加が予想されています。

そうした状況で、今後、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じることが重要です。特に、道路交通の分野では、訪日外国人や外国籍の日本の運転免許保有者の増加を背景に、外国人運転者による交通事故件数が近年増加しています。

また、自動車運送業分野等が特定技能制度の対象となるなど、今後、外国人運転者の更なる増加が予想されるほか、外国人の歩行者や自転車等利用者も必然的な増加が見込まれます。

このため、国、県、市町、関係機関・団体、事業者等が交通安全教育の必要性を認識し、一体となって取り組み、さまざまな場面で交通安全教育や日本の交通ルール・マナーの周知、理解促進を図り、交通事故のリスクを低減させる取組が必要です。

(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をはじめとした先進安全技術が普及・進展し、交通事故の減少への貢献がみられます。また、交通機関の運転・運行はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められています。

先進技術の導入にあたっては、人為的な過失の防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されますが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めるとともに、性能を過信・誤解することなく、正しく理解し、利用するよう広報啓発等を進めることが重要です。

このほか、新たなモビリティについても、安全性の観点からの議論を深めるとともに、安全な利用を徹底するためのルールの周知や先進技術の活用といった取組が必要です。

(4) 高まる安全への要請と交通安全

自然災害の影響、インフラの老朽化、治安、感染症等、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、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

3. 横断的に重要な事項

(1) 先進技術の積極的活用

今後も全ての交通分野において、更なる交通事故の防止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を用いて、交通安全の確保に資する先進技術や情報の普及活用を促進していく必要があります。

加えて、ICT[※]を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者をはじめとする人々の行動の変容を促していくことも重要です。自動化の推進にあたっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要があります。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講じるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図ります。

(2) 救助・救急活動および被害者等支援の充実

交通事故が発生した場合に、負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動、負傷者に対する治療の充実等を図ることが重要です。また、「犯罪被害者等基本法」（平成16年法律第161号）および「三重県犯罪被害者等支援条例」（平成31年三重県条例第3号）をふまえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図ります。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、国、県、市町、関係機関・団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、交通の安全に関する施策に計画段階から県民が参加できる仕組みづくり、県民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

(4) 運輸安全マネジメント制度の充実・強化

県民の日常生活を支え、交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化します。

また、運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識の向上および事前対策の強化等を図ることにより、運輸防災マネジメントの取組を強化します。

(5) EBPM[※]の推進

交通安全に関わる施策におけるEBPMの取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策をめざします。

第1章 道路交通の安全

1. 道路交通事故のない社会をめざして

○人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会をめざします。



2. 道路交通の安全についての目標

- ① 交通事故死者数を令和12年までに50人以下にします。
(24時間死者数)
- ② 交通事故重傷者数を令和12年までに360人以下にします。



3. 道路交通の安全についての対策

<10の視点>

- 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ないための総合的な対策
- ② 子どもの安全確保のための環境整備
- ③ 歩行者の安全確保のための意識変容
- 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
- ⑤ 特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
- ⑥ 生活道路における歩行者等の安全確保
- ⑦ 外国人の交通安全対策の推進
- ⑧ 先進技術の活用推進
- ⑨ 交通実態等をふまえたきめ細かな対策の推進
- ⑩ 地域が一体となった交通安全対策の推進



<8つの柱>

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者等支援の充実と推進
- ⑧ 調査研究の充実

第1節 道路交通事故のない社会をめざして

1. 道路交通事故のない社会をめざして

私たちは、人命尊重の理念に基づき、道路交通事故のない社会をめざすべきです。

全国的にみると、小学生をはじめとする子どもが関係する交通事故や高齢者が当事者となる交通事故が大きな問題となっています。次世代を担う子どものかけがえない命を守るとともに、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処するため、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。

今後も、道路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ることをめざし、道路交通事故のない社会の実現に向けた積極的な取組が必要です。

また、第12次三重県交通安全計画期間中においても、交通事故発生状況等の各種データ分析を適切に行い、その結果に応じて、交通実態等に即した必要な施策を講じます。

2. 歩行者の安全確保

特に、我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっていることから、歩行者等を優先した交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要です。一方で、交通事故死傷者となった歩行者の多くが一定の法令違反を起こしていることから、法令遵守はもとより歩きスマホ等の注意力が散漫となる行為を慎むなど、交通ルール遵守の気運醸成が必要です。

3. 地域の実情をふまえた施策の推進

交通安全に関しては、さまざまな施策メニューがあるところですが、それぞれの地域の実情をふまえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを地域が主体となっていくことが必要です。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であり、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進にあたっては、住民に一番身近な市町や警察署の役割が極めて大きくなっています。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要です。

4. 役割分担と連携強化

国、県、市町、県民、事業者等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながら、その連携を強化し、また、住民が交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面においてさまざまな形で積極的に参加し、協働していくことが有効です。

5. 交通事故被害者等の参加・協働

より一層交通安全施策を推進するためには、交通事故被害者等の立場としての視点・知識・経験を、各取組に反映させることが有効です。

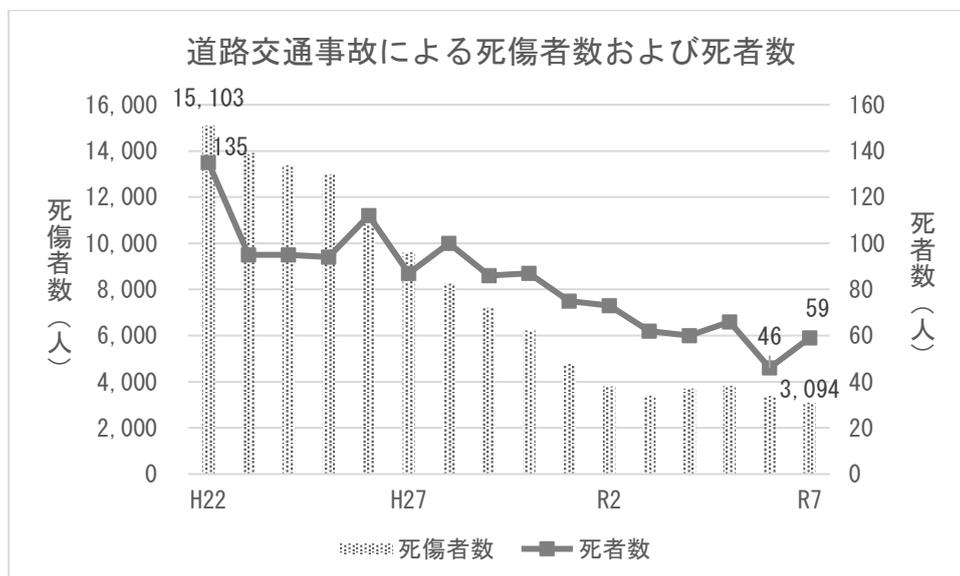
第2節 道路交通の安全についての目標

I 道路交通事故の現状

本県の交通事故死者数は、昭和46年に352人を記録しましたが、翌年以降着実に減少し昭和56年には158人とほぼ半減しました。その後再度増加に転じ、平成2年には283人となりましたが、翌年から再び減少傾向に転じ、令和6年には統計が残る昭和29年以降最少の46人となりました。

「第11次交通安全計画」の最終年である令和7年中の死者数は59人となり、令和7年までに交通事故死者数を55人以下とするという目標は、達成できませんでした。

交通事故重傷者数については、近年横ばいの傾向で推移し、令和7年中の重傷者数は486人となり、「第11次交通安全計画」の目標を達成するには至りませんでした。



【参考】これまでの交通安全計画の目標値と実数値

<p>第1次交通安全計画（昭和46年度～50年度） 目標：人身事故（昭和45年10,289件）の半減 実数値：6,961件</p>
<p>第2次交通安全計画（昭和51年度～55年度） 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。 実数値：166件</p>
<p>第3次交通安全計画（昭和56年度～60年度） 目標値：死者数124人以下 実数値：210人</p>
<p>第4次交通安全計画（昭和61年度～平成2年度） 目標値：死者数 昭和46年のピーク時の2分の1（176人）以下 実数値：283人</p>
<p>第5次交通安全計画（平成3年度～7年度） 目標値：死者数180人以下 実数値：248人</p>
<p>第6次交通安全計画（平成8年度～12年度） 目標値：死者数200人以下 実数値：213人</p>
<p>第7次交通安全計画（平成13年度～17年度） 目標値：死者数180人以下 実数値：163人</p>
<p>第8次交通安全計画（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</p>
<p>第9次交通安全計画（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</p>
<p>第10次交通安全計画（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</p>
<p>第11次交通安全計画（令和3年度～7年度） 目標値：死者数55人以下 実数値：59人 重傷者数400人以下 実数値：486人</p>

「第11次交通安全計画」期間中の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりです。

- ① 65歳以上の高齢者の死者数が全死者数の約6割と高い水準にあります。また、高齢運転者が第1当事者*となる死亡事故の割合が約4割を占めています。
- ② 歩行中、自転車乗用中の死者数が全死者数の4割を超えています。
- ③ 自動車乗車中の死者数のうちシートベルト非着用者が3割を超えています。
- ④ 飲酒運転の根絶に至っていません。

<道路交通事故による死者数>

区分	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	計
死者数	62人	60人	66人	46人	59人	293人
高齢者	40人	41人	33人	25人	34人	173人
歩行者	21人	21人	18人	15人	16人	91人
自転車	10人	8人	7人	4人	4人	33人

<自動車乗車中死者のシートベルトの着用状況>

	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	計
着用	17人	14人	12人	9人	18人	70人
非着用	4人	8人	9人	12人	16人	49人
着用不明	1人	3人	6人	2人	0人	12人
計	22人	25人	27人	23人	34人	131人

<飲酒運転の交通事故>

区分	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
人身事故	28件	42件	32件	41件	41件
うち死亡事故	1件	4件	4件	6件	3件

Ⅱ 交通安全計画における目標

- 【基本目標】** 交通事故死者数（24時間死者数） 50人以下
交通事故重傷者数 360人以下

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あり、国においては令和12年までに年間の死者数を1,900人以下に、重傷者数を20,000人以下にすることをめざしています。本県においては、令和12年までに年間の交通事故死者数を50人以下に、重傷者数を360人以下にすることをめざします。

そのため、県民の理解と協力の下、第3節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進していきます。

- 【個別目標】** 自転車および特定小型原動機付自転車の人身事故件数 300件以下

県では、三重県自転車安全利用条例（仮称）の令和8年度中の制定をめざしています。この条例により、自転車および特定小型原動機付自転車の安全利用を促進し、交通事故の防止を図るため、令和12年までに自転車等の人身事故件数を300件以下にすることをめざします。

第3節 道路交通安全の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

令和7年中の交通事故死者数は、統計が残る昭和29年以降最少となった令和6年の46人の次に少ない59人となりました。死傷者数は、10年前の平成27年と比較すると、約70%減少しています。また、高齢者の死者数は34人で、交通事故死者数全体の57.6%を占め、死者数全体の半数以上を占めています。

状態別の死者数をみると、歩行中、自動車乗車中が多く、事故類型別の死亡事故発生件数をみると、車両単独の工作物への衝突事故が20.4%を占め、人対車両の歩行者横断中における事故が13.0%を占めています。

こうした状況に対応するため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進していきます。

対策の実施にあたっては、可能な限りEBPMを推進し、効果を検証して、必要に応じて改善していきます。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者等支援の充実と推進、⑧調査研究の充実といった8つの柱により、交通安全対策を実施します。

<重視すべき視点>

(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ないための総合的な対策

交通事故死者数に占める高齢者の割合は5割を超え、依然として高いほか、高齢運転者による交通死亡事故が相次いで発生しており、高齢者の交通安全対策は喫緊の課題です。

欧米諸国と比べても、我が国は交通事故死者数に占める歩行者および自転車利用者の割合が高く、令和7年中、三重県においてはこれらの約8割が65歳以上の高齢者となっています。高齢者の交通死亡事故の特徴として、歩行者については、自動車と歩行中の高齢者との交通死亡事故のうち、その大半が高齢者の道路横断中に発生していること、自転車利用者については、安全不確認の違反が認められること、自動車運転者については、特に75歳以上の高齢運転者による死亡事故の割合は令和7年では35%となるなど高止まりしています。

一方、公共交通機関については、資格や研修を受けた運転士等によりサービスが提供されるといった特性上、安全性が高く、その利用促進が交通事故の発生抑制につながるものです。

こうした状況もふまえ、高齢者については、主として歩行者、自転車利用者等の対策とともに、自動車運転者の安全運転を支える対策を推進します。

なお、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる施策にとどまりませんが、この計画の対策とも連携を深めつつ推進することが重要です。

歩行者、自転車利用者については、歩道や自転車通行空間の整備や生活道路の対策、高齢者の特性をふまえた交通安全教育等のほか、多様なモビリティの安全

な利用を図るための対策、地域の状況に応じた自動運転サービスの活用といった安全で安心な移動手段の確保等も重要になります。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成します。

高齢者の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要があります。一方で、全国的には運転支援機能の過信・誤解による交通事故が発生しており、運転支援機能をはじめとする技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要があります。

高齢運転者への対策として、普通自動車に対応する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある75歳以上の者に対する運転技能検査が導入されており、引き続き、運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査および高齢者講習を適切に実施するとともに、高齢運転者の交通事故を防止するための新たな対策を講じていく必要があります。

また、全国的には高速道路の逆走事案の約7割が65歳以上の高齢運転者によるものであり、逆走を防止するための道路環境の整備はもとより、逆走防止のための広報啓発や逆走等の認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為をした75歳以上の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

我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待されています。

子どもの交通事故死傷者数は令和3年まで減少傾向となっていました。その後は増減を繰り返しています。次世代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進するとともに、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じます。また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等をはじめ地域で子どもを見守っていくための取組を充実させていく必要があります。

このほか、チャイルドシートの使用について、体格等の事情により6歳以上の児童がシートベルトを適切に着用できない場合にはチャイルドシートを使用することについて、子どもの安全確保をより一層推進し、適切なチャイルドシートの使用を定着化させていきます。

(3) 歩行者の安全確保のための意識変容

歩行中の交通事故死者数は、これまで確実に減少してきている一方で、日本自動車連盟（JAF）による「信号機のない横断歩道実態調査2025」では、信号機のない横断歩道において、歩行者が渡ろうとしている際に自動車が一時停止する割合は向上しているものの、一時停止しない自動車が未だに3割を超えるという調査結果がでており、自動車運転者の歩行者優先意識が十分に徹底されているとは言えない状況です。特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高め、歩

行者の安全を確保することが必要です。

こうした歩行者優先の理念の下、子どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路および市街地の幹線道路において、歩車分離式信号の整備、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備をはじめ、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

また、横断歩行者が被害者となる交通事故を減少させるため、自動車、自転車、特定小型原動機付自転車の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、歩行者が安心して横断歩道を渡れる取組を推進します。

歩行者に対しては、交通事故死傷者となった歩行者にも一定の法令違反を起しているというデータがあることから、道路を横断する際は、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことに加え、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、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、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進します。

(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

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるほか、自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、自転車利用者が当事者となった人身事故件数の約4分の3には自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる状況にあります。

令和6年には「道路交通法」（昭和35年法律第105号）が改正され、同年11月から自転車の運転中の携帯電話使用等（以下「運転中の携帯電話使用等」を「ながらスマホ」という。）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなっています。

これをふまえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進します。

また、全ての自転車利用者へのヘルメットの着用促進とともに、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進するほか、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策を推進します。

さらに、駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）の普及が進んでいることをふまえ、交通事故の防止を図るための、車両特性をふまえた交通安全教育、広報啓発を推進します。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車および自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があります。特に、市街地において自転車の通行空間の確保を進めるにあたっては、自転車交通のあり方や多様なモード間の分担のあり方を含め、まちづくり等の観点にも配慮します。

あわせて、市街地の駅前や繁華街の歩道上等交通の安全の支障となる放置自転

車対策として、自転車駐車場の整備等を進めます。

(5) 特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況をふまえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化します。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車または自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なこと等について、関係機関、事業者等と連携して、周知を徹底します。また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する違法販売事業者対策を推進します。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進します。

さらに、遠隔操作型小型車の届出制度が道路交通法に新設され、他県では自動配送ロボットによる荷物・飲食物等の配送が行われており、県内でも情勢に応じて関係機関や事業者と連携して安全対策を推進します。

(6) 生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路においては、子ども、高齢者、障がい者を含む全ての歩行者、自転車等が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させるとともに、生活道路における歩行者等の安全確保のための取組を進め、「生活道路は歩行者等が優先」という意識を県民一人ひとりに浸透することをめざします。

生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、歩道の整備やハンプの設置、無電柱化、歩車分離式信号の整備、必要な箇所に対する交通規制の実施、交通情報の提供、事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせることで推進します。

特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン30」や、最高速度30キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプ^{*}やスムーズ横断歩道^{*}といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を一層強力に推進します。

また、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効果的な運用の推進など、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要があります。

中央線などのない生活道路における法定速度が30キロメートル毎時に令和8年9月から引き下げられることから、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。

生活道路における違法駐車については、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなるなど、地域住民の生活環境に大きな影響を及ぼすため、違法駐車の手締り等を推進します。

なお、これら生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階から一貫して住民の意見を反映していくことが重要であり、地域住民を交えた取組を進めるなど、対策の推進にあたっては留意が必要です。

(7) 外国人の交通安全対策の推進

我が国における在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加しています。また、外国人運転者による交通事故件数も増加しているほか、外国人による無免許運転、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。さらに、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれます。

外国人が我が国において自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化する必要があります。

取組を強化するにあたっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、国、県、市町、関係機関・団体、事業者等が連携した横断的なアプローチが必要です。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進し、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要があります。

また、外国人にとってわかりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善等を推進します。

さらに、外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図ります。

(8) 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先進技術の活用は、交通事故抑止に貢献しています。今後も、安全運転サポート車（サポカー）の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる交通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、車車間通信、自動運転の実用化等、先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待されます。

他方、運転支援機能や自動運転は、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。

また、車両の機能に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く駆けつけるシステムなどの活用推進を図ります。

(9) 交通実態等をふまえたきめ細かな対策の推進

第11次計画期間中を通じて、ETC2.0*から抽出されるビッグデータ等に含まれる詳細な情報やGIS（地理情報システム）ツールの活用により、交通事故の発生地域、場所、形態等を分析し、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ました。道路システムのDXを通じて道路関係のデータの利活用

を推進するとともに、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。

例えば、道路交通事故について、分析システムの活用や ETC2.0から抽出されるビッグデータ等のマイクロ分析を行い、さまざまなリスク行動を分析し、対策にいかすための方策を具体化していく必要があります。

(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故防止のために国、県、市町、関係機関・団体等の緊密な連携を強化するとともに、少子高齢化に伴う担い手や後継者不足に対応し、交通安全の取組を着実に次世代につないでいけるよう幅広い年代の参画を促す取組と効果的な交通安全教育を推進します。

各地域においては、少子高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化をふまえつつ、安全・安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、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、地域の実情に精通した者の知見の活用やビッグデータ等の収集・分析を行い、地域の取組にいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態等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。

各地域においては、交通ボランティアをはじめ地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいます。このため、若者を含む地域住民が交通安全対策について、自らの問題として関心を高め、当該地域における安全・安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促します。

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や各道路管理者等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の交通事故抑止効果が確認されています。

しかし、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比べて高いことから、歩行者や自転車がよく通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があります。このため、今後の道路交通環境の整備にあたっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととします。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを交通事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された歩行者等優先の道路交通環境整備の強化を図っていきます。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM^{*}）施策を総合的に推進します。あわせて、ICT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率およ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・活用等を推進します。

(1) 生活道路等における歩行者等優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者や自転車の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえ、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻です。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道や自転車通行空間等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな交通事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、歩行者、自転車および自動車が適切に分離された安全な道路交通環境を形成します。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

通行禁止等の交通規制、路側帯の設置・拡幅等を実施するほか、面的対策が必要な地区については、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を中心とする対策である「ゾーン30」や最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進します。また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和8年9月から中央線などのない生活道路の法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることとなりましたが、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。

警察においては、交通規制、交通管制および交通指導取締りの融合に配慮した

施策を推進します。高輝度標識等の見やすくわかりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施します。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）で規定する生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響信号機、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進します。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンブや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を実施します。

さらに、交通事故データやETC2.0プローブデータ等のデータを活用することにより、効果的な交通安全対策を実施します。

このほか、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変性・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすくわかりやすい道路標識・道路標示の整備を推進します。

加えて、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、県、市町、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施します。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、学校関係者、警察、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンブ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

また、中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、学校等とも連携した交通安全対策を面的に推進するとともに、除雪や融雪設備の整備の際に、通学路に配慮して実施し、積雪地域の交通安全対策を推進します。

ウ バス停留所の安全性確保

路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業の停留所における安全性の確保対策に取り組むため、三重県バス停留所安全性確保合同検討会により、個々のバス停留所に係る安全対策の検討・進捗状況について、定期的に検討会を開催し、フォローアップを行い改善を図ります。

エ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障がい者等を含め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、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を整備します。このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進します。あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進し、高齢者、障がい者等の安全な移動を支援します。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を確保します。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図ります。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内します。

(イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性・危険性・迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町と連携を図りつつ積極的な取締りを推進します。

(2) 高規格道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進します。

特に、高規格道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者等優先の道路交通を形成します。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含め交通事故の発生割合の大きい区間や、地域の交通安全の実績をふまえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策等きめ細かく効率的な交通事故対策を推進します。また、高規格道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格道路の利用促進を図ります。

ア 「三重県事故ゼロプラン」（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施にあたって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「三重県事故ゼロプラン」（事故危険区間重点解消作戦）を推進します。

(ア) 国道における交通死傷事故は特定の区間に集中していることをふまえ、特に交通事故の発生割合の大きい区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、交通事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定します。

(イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、交通事故類型や交通事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、交通事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。

(ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用します。

イ 事故危険箇所対策の推進

特に交通事故の発生割合の大きい区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として国が指定し、警察と道路管理者が連携して集中的な交通事故抑止対策を実施します。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置および防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進します。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制および追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図ります。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等について、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう速度規制の引上げを含め、見直しを推進します。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、事故の防止を図ります。

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、警察、道路管理者が連携して交通事故対策を講じ、同様の交通事故の再発防止を図ります。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車および自動車の適切な分離を図ります。

(イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパスおよび環状道路等の整備を推進します。

(エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、警察により実施される交通規制および交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度および通過交通の抑制等の整備を総合的に実施します。

(オ) 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施します。

カ 高速自動車国道等における交通事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図ります。

(ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、長大橋梁、トンネルにおけるセンターブロックの設置等の安全対策にも取り組みます。

逆走および歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のため、標識や路面標示等によるこれまでの対策に加え、産学官が連携した新しい技術として、逆走車に対して強く衝撃を与えるような段差や突起物を路面上に設ける物理的対策等を実施します。

渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行います。

また、交通事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援します。

(イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、交通事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進します。

(ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICIS[※]）およびETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消および利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進します。

キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進します。

(ア) 歩行者および自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるランプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、歩行者、自転車および自動車を適切に分離するための自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。

(イ) 交差点およびその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進します。

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進します。

(ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態をふまえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図ります。

(エ) 商業系地区等における歩行者および自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に応じて、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進します。

(オ) 交通混雑が著しい市中心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペデ

ストリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図ります。

(カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進します。

ク 交通安全施設等の高度化

(ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進します。

(イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理および的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進します。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

「社会資本整備重点計画法」（平成15年法律第20号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、警察および道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を推進するため、警察において、実態に適合した交通規制を実施するための不断の見直しや、コスト合理化のための交通安全施設等のストック管理および必要性の低い信号機や標識の削減等の見直しと合理化を推進します。

また、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう点検を行い、計画的な更新を行うとともに、高齢運転者や外国人にも見やすくわかりやすい規制標識・道路標示の整備を推進します。

このほか、道路管理者と警察が連携して、道路路面標示連絡調整会議等の場を活用し、路面標示の同時施工の調整や、効率的な点検方法等の共有により、路面標示の効率的な維持管理・改善を図ります。

道路管理者では、視認性が低下した道路標識について、標識の視認性の点検要領に基づく計画的な点検や修繕を推進します。

イ 歩行者・自転車対策および生活道路対策の推進

生活道路において歩行者等優先の考えの下、「ゾーン30」・「ゾーン30プラス」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展をふまえ、歩行空間のバリアフリー化および通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

また、歩車分離式信号の整備、自転車通行空間の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の特に交通事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施します。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施します。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進します。

オ ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制システムの充実・改良を図ります。

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化等の信号制御の改良を図るほか、情報収集・提供環境の充実、自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図ります。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映します。

キ 連絡会議等の活用

国、警察、県、事業者等が参画している「三重県道路交通環境安全推進連絡会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行うとともに会議への市町の参加促進を通じて、データを活用した交通安全対策の取組を支援し、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図ります。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

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、住民や交通事業者等の幅広い関係者と協働し、三重県地域公共交通計画に基づき、公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進します。加えて、一人ひとりの移動が環境や健康、渋滞解消、安全対策などのさまざまな面から見直されるよう、意識啓発などのモビリティ・マネジメントの取組を推進することで、公共交通機関の利用促進につなげます。また、公共ライドシェアなど新たな移動サービスの導入に向けた市町

の取組への伴走支援や財政支援を通じて、「交通空白」の解消に取り組みます。
高齢者等の交通事故防止や移動手段の確保等に資する、自動運転の導入を促進するため、市町による実証事業等の取組を支援します。

また、地域交通の持続可能性、生産性、利便性の向上に向け、MaaS等による交通サービスの高度化等の地域交通DXを推進します。

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

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、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・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・安心な歩行空間を整備します。

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、「無電柱化の推進に関する法律」(平成28年法律第112号)に基づき無電柱化推進計画を策定し、関係事業者と連携してバリアフリー特定道路や通学路等の無電柱化を推進します。

また、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組を推進します。

(8) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等をふまえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを行うとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

一般道路の速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げを含む見直し、点検、規制理由の周知措置等を計画的に推進します。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分にふまえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進します。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等をふまえ、歩行者の待ち時間の長い押ボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進します。

さらに、警察が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行います。

(9) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

三重県自転車活用推進計画に基づき、市町における自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車および自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進します。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、沿道状況に応じて、駐車禁止または駐停

車禁止の規制を実施します。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性・危険性・迷惑性の高い違法駐停車車両の取締りを積極的に実施します。

中学生・高校生の自転車での通学中の交通事故を減らすため、学校等とも連携した交通安全対策を面的に推進します。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域および今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用方法に応じた路外の自転車駐車場等の整備を推進します。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場等の設置の促進を図ります。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県、市町、警察、鉄道事業者等が連携し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場および道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

特に、バリアフリー法に基づき、市町が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組および自転車駐車場等の整備を重点的に推進します。

(10) 高度道路交通システムの活用

道路交通の安全性、輸送効率およ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に、情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである「高度道路交通システム」(ITS)を引き続き推進します。

ア 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、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実および対応車載機の普及を図ります。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴(プローブ)情報等の広範な道路交通情報を集約・配信します。

イ 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ITS技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進めます。具体的には、公共車両優先システム(PTPS[※])の整備を推進します。

(11) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、TDMの定着・推進を図ります。具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、情

報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進します。

交通の円滑化等に係る施策については、「交通政策基本法」（平成25年法律第92号）および同法に基づき定められる交通政策基本計画に即して、国、県、市町、警察、県民、事業者等が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進します。

ア 公共交通機関の利用促進

道路交通渋滞の緩和を含む地域交通の課題解消に向け、住民や交通事業者等の幅広い関係者と協働し、三重県地域公共交通計画に基づき、公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進します。加えて、一人ひとりの移動が環境や健康、渋滞解消、安全対策などのさまざまな面から見直されるよう、意識啓発などのモビリティ・マネジメントの取組を推進することで、公共交通機関の利用促進につなげます。

また、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停やPTPSの整備、パークアンドバスライド等のバスの利用促進を図るための施策を推進します。

さらに、MaaS等による交通サービスの高度化等の地域交通DXを推進することで、利用者の利便性の向上を図り、公共交通機関の利用を促進します。

そして、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ること等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車専用通行帯等の自転車通行空間、駅前広場、集約型公共交通ターミナル等の整備を促進し、交通結節機能を強化します。

イ 貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用等を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上等による物流効率化を推進します。

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の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。豪雨・豪雪時等においても、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、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期の情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備および津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格道路等の整備を推進します。

また、地震・津波等の災害発生時に避難場所となるなど、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図ります。

さらに、ミッシングリンクの解消や高速道の4車線化、一般道の防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークを構築します。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても、交通状況に応じた対策と関連情報の提供を行い、安全で円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、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道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進します。あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の戦略的な維持管理と計画的な整備を推進します。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、「災害対策基本法」（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

あわせて、信号機が不要で、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。

エ 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、緊急輸送道路等の確保および道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、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推進します。

(13) 総合的な駐車対策の推進

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

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分にふまえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進します。

また、駐車許可等の制度を適切に運用するとともに、駐車許可等を受けた車両に対して、横断歩道の前後5メートル以内等、法定の道路の部分については、交通の安全性等の観点から駐車等が禁止されていることの周知徹底を図ります。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインを策定し、メリハリを付けた取締りを推進します。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインを見直すなど適切に対応します。

(イ) 放置車両については、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令を行い、繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対しては使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及します。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底します。

また、放置車両が車両であるか、有価価値があるかの判断については、関係機関が協力し合い迅速な判断を行います。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、また、高速道路における大型車ドライバーの労働環境改善等のため、駐車規制および違法駐車の取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備、配置適正化と有効利用を推進します。

(ア) 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進します。

(イ) 地域の駐車需要をふまえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、民間駐車場の整備を促進します。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区および交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を推進します。

(ウ) 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システムの高度化を推進します。また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、市街地での交通の混雑を回避するため、市街地の周縁部（フリッジ）等に駐車場を配置して、パークアンドライドを普及するなどの環境整備を推進するほか、まちづくり計画等をふまえた駐車場の配置適正化を促進します。

(エ) 高速道路の休憩施設における駐車マス不足に対応するため、レイアウト変更等の対策に加え、立体構造化の導入や複数縦列式駐車場の整備等の対策も組み合わせることで順次実施します。

(オ) 駐車場への自動車放置や滞在型駐車場等の目的外使用を防止するため、関係機関で協議し対策を講じていきます。

エ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除および自動車の保管場所の確保等に関し、県民への広報啓発活動を行うとともに、関係機関・団体、地域交通安全活動推進委員と連携して、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図ります。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管

理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分にふまえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、市町や道路管理者に対する路外駐車場および共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進します。

(14) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報をわかりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対する県民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要があります。

ア 情報収集・提供態勢の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供態勢の充実等の交通管制システムの充実を図るほか、全国の交通規制情報のデータベース化を推進します。

また、ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進します。

加えて、「ゾーン30プラス」の区域内に進入する通過交通を幹線道路等へ適切に誘導し、生活道路における安全性の向上を図るため、カーナビ事業者等と連携し、カーナビゲーションシステムに「ゾーン30プラス」の区域の明示や、経路探索で区域内を通り抜ける経路を選定しない仕組み導入を促進します。

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0対応カーナビおよびETC2.0車載器を活用し、ETCのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うETC2.0サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進します。

ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確または不適切な予測交通情報の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせた事業者に対する是正勧告措置等を規定した「道路交通法」（昭和35年法律第105号）および交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた「交通情報の提供に関する指針」（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ること等により、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進します。

エ わかりやすい道路交通環境の確保

利用者のニーズに即した系統的でわかりやすい案内標識の整備を推進します。

また、主要な幹線道路の交差点および交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語を併記した規制標識の整備等により、国際化の進展への対応に努めます。

外国人の交通安全対策を推進するため、外国人運転者の交通事故多発箇所等において、看板や路面標示等による注意喚起等の取組を強化します。

(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用および占用の適正化等

(ア) 道路の使用および占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用および占用の許可にあたっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的にを行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実および活用の拡大を図ります。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進します。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進します。

ウ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、都市公園等の整備を推進します。

エ 道路法に基づく通行の禁止または制限

道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊または異常気象等により交通が危険であると認められる場合および道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、「道路法」（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止または制限を行います。また、危険物

を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止または制限および道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止または制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図ります。

オ 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、チェーン規制の実施、凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進します。

また、大雪が予想される場合には道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼び掛け等、道路情報板への表示やラジオ、SNS等さまざまな手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通し、積雪による排気ガスからの被害を防止するための措置等を情報提供します。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者へ提供する道路情報提供装置等の整備を推進します。

2 交通安全思想の普及徹底

私たちは、良き社会人として、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献することが求められており、交通安全教育は良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の発達段階に合わせ、生涯にわたる学習を通じて県民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要です。また、歩行者等優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障がい者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。

このため、基本となる交通ルールや交通マナーが身に付けられるよう三重県交通安全研修センター等を活用し、幼児から高齢者に至るまで、心身の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を推進します。また、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代が高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化するとともに、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保ができるよう取り組みます。さらに、自転車を頻繁に利用する小学生、中学生および高校生等も交通社会の一員として、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識および交通マナーについての教育を充実させます。特に中高生に対して、自転車事故が最も多くなる年代となることをふまえた基本的な交通ルールを周知徹底するとともに、ヘルメット着用促進等の交通安全教育を強化します。学校等においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習（探究）の時間、特別活動等、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、「学校保健安全法」（昭和33年法律第56号）に基づき策定することとなっている学校安全計画

により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活およびその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係る事項を含めた指導を実施します。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性をふまえ、交通安全に関する指導に配慮します。

また、急速な技術の進展、自動運転社会の進展、新たなモビリティ等の道路交通の変化等に応じて、新たに設けられたルールを的確に理解し、着実に守ることが重要となっており、生涯を通じた交通安全教育を行います。

交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図り、地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、県民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報をわかりやすく提供することに努めます。

特に若年層に対しては、効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、若年層自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努めます。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、県、市町、県民、事業者等および家庭や学校がそれぞれの特性をいかし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促します。特に交通安全教育・普及啓発活動にあたる職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進します。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭においては、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努めます。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努めます。

あわせて、在留外国人や訪日外国人の増加等もふまえ、多様な文化的背景への寛容さを基本とし、交通ルールを的確に伝えてその遵守の徹底を図ります。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能および知識を習得させることを目標とします。

幼稚園、保育所および認定こども園においては、家庭および関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育の計画的かつ継続的な実施を促進します。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、わかりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上および教材・教具の整備を促進します。

児童館等においては、遊びによる育成の一環として、利用者に対して交通安全の啓発を行い、交通事故の防止に努めます。関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情をふまえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所および認定こども園において行われる交通安全教育

の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者および自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路および交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識および能力を高めることを目標とします。

小学校においては、家庭および関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動等学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用等、危険の予測と回避、交通ルールの意味および必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等に、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。あわせて、交通安全教育指導者の養成・資質向上のための取組も推進します。

さらに、交通ボランティアによる児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全だけでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。

このため、中学校においては、家庭および関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動等学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

また、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施し、あわせて、交通安全教育指導者の養成・資質向上のための取組も推進します。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者

対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車の利用者および二輪車の運転者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とします。

このため、高等学校においては、家庭および関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動等学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行います。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の向上および通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。

また、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生および相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促します。

このほか、令和8年4月から、高校卒業時の運転免許取得者が急増することに対応するとともに、高校卒業後に社会人として自動車を運転できることを可能とするため、17歳6か月での普通免許等の仮免許取得が可能となります。こうした制度改正について、周知を図るとともに、運転免許の取得自体は引き続き18歳であることから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、警察と学校、指定自動車教習所、関係機関が連携し、交通安全教育を行います。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時および免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する自転車の安全な利用をはじめとする交通安全教育の充実に努めます。

運転免許取得時の教育は、指定自動車教習所における教習を中心に、教習水準の一層の向上に努めます。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識および技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解および交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、指定自動車教習所、民間の交通安全教育施

設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育および事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行います。

事業者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。また、三重県交通安全研修センターにおいて、指導者の養成を図るとともに、三重県交通安全研修センターの効果的な運用を推進します。

また、公民館等の社会教育施設における社会人を対象とした学級・講座等において自転車、特定小型原動機付自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車、特定小型原動機付自転車や二輪車・自動車の交通事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努めます。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等による、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識差に留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者または運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能および交通ルール等の知識を習得させるよう努めます。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県および市町は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。特に、歩行者横断中の交通死亡事故における法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反^{*}」の割合が高い実態をふまえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努めます。また、関係機関・団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努めます。この際には、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努めます。

また、こうした取組について、アンケートや意見交換を通じた交通安全教育等の効果検証を行い、地域全体で高齢歩行者を交通事故から守る取組を推進します。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習および更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、老人クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努めます。

電動車椅子については、道路交通法上「歩行者」とみなされることを他の交通主体にも広く理解されるよう広報啓発に努めます。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努めます。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努めます。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、県民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって、先進技術も活用しつつ高齢者の安全確保に取り組むよう努めます。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要な技能および知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

ク 外国人に対する交通安全教育等の推進

在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進します。

特に、特定技能制度等により国内で働く外国人運転者に対しては、雇用者や関係機関等による交通安全対策を充実させます。

外国人に対する交通安全教育にあたっては、自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、自国の交通ルール等との違いをふまえ、日本の交通ルール等を理解・徹底させます。

また、訪日外国人をはじめとする外国人の交通ルールの遵守を図るため、関係事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識および技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、従来の方法にとらわれず、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

三重県交通安全研修センター等交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、情報の提供を行うなど相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用等、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努めます。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、情報通信技術の進展をふまえ、新たな手法等も活用し、効果的な交通安全教育に努めます。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

県民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、県民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための県民運動として、三重県交通対策協議会の構成機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

各季交通安全運動の運動重点は、歩行者、自転車利用者、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定します。

交通安全運動の実施にあたっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、県民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等をふまえた実施に努めます。

また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体および交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識できる交通安全活動を促進します。

さらに、交通安全に対する県民の意識の向上を図り、県民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、毎月11日の「交通安全の日」には交通実態に即した地域、学校、職域ぐるみの交通安全活動を推進することにより、安全意識の普及徹底に努めます。

事後においては、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮します。

イ 歩行者の安全確保

(ア) 横断歩行者

信号機のない横断歩道での交通事故を抑止するため、運転者と歩行者双方に横断歩道における交通ルールの徹底を図ります。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ため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

歩行者に対しては、交通事故の原因として歩行者の法令違反の割合が高いこともふまえ、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うこと、歩きスマホ等の注意力が散漫となる行為を慎むこと、他の歩行者、車両の運転者および自身に危険を生じさせないように努めることなどといった歩行者交通ルールの遵守の徹底を図ります。信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、運転者に対して横断する意思を明確に伝える必要があることや、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけるといった歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育を徹底します。また、歩行者の危険な違反を認知した場合、警察官による積極的な指導と是正を行い、

遵法意識の向上を図ります。

さらに、高齢の歩行者は、加齢に伴う歩行速度の低下により横断に時間を要することにより交通事故の危険性が高まることをふまえ、横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進するとともに、運転者に対して、このような高齢者の行動特性について注意喚起します。

(イ) 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者および自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施を図ります。

反射材用品等の普及にあたっては、明るい目立つ衣類等の着用に加え、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努めます。

ウ 自転車の安全利用の推進

(ア) 自転車の安全対策の強化

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解するための交通安全教育等を強化します。

令和6年11月に施行された、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に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進します。また、令和8年4月からの交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）の施行や、三重県自転車安全利用条例（仮称）の制定（検討中）をふまえ、次のとおり自転車の安全対策を強化します。

- 毎月第一月曜日を「自転車安全対策強化日（セーフティー・バイシクル・デー）」とし、自転車の安全利用の推進を図ります。
- 全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務化を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和4年法律第32号）の施行をふまえ改めて示された「自転車安全利用五則」（令和4年11月1日 中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用するなどにより、自転車乗車時の頭部保護の重要性や、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用をはじめとした交通ルール・マナーについて広報啓発、交通安全教育等の充実を図ります。
- 自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、自転車利用者には歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進するとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の広報啓発を推進します。
- 自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席

- に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進します。
- 子どもたちが将来にわたってヘルメットを着用し、自分の命を守ることができるよう、学校等と連携し、自転車通学時のヘルメット着用を促進します。
 - 高齢者に対して、加齢に伴う身体機能低下の自覚とそれに応じた安全運転を促すとともに、自転車が運転免許証の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた教育を推進します。
 - 自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進します。
 - 薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。
 - 駆動補助機付自転車および普通自転車の型式認定制度および安全基準適合品の利用を促進します。
 - 電動アシスト自転車の事故状況の分析や、車両特性をふまえた注意喚起を推進します。
 - 自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成します。
 - 交通反則通告制度についての広報啓発を推進します。

(イ) 自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育は、効果的な取組を行っている民間事業者、関係団体等の知見を取り入れながら、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」をふまえ、民間事業者や団体、県、市町、家庭、学校等のさまざまな主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進します。

警察は、自転車の交通安全教育について優れた取組を行っている民間事業者等をウェブサイト上に公開することで、自転車の交通安全教育の実施主体（供給側）と、交通安全教育を受けようとする者（需要側）とのマッチングを促進し、民間事業者等による自転車の交通安全教育の充実化を図ります。

エ 自動車（二輪車を含む）の安全運転の推進

(ア) 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく110番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、SNSを含めたインターネット、広報紙等の各種媒体、交通情報板、各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど、広報啓発活動を推進します。

(イ) 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

「三重県飲酒運転0（ゼロ）をめざす条例」（平成25年三重県条例第70号）に基づき、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、関係機関・団体、事業所等が一体となって飲酒運転の根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進します。

交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発等、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない、許さない」という県民の規範意識の更なる向上を図ります。

また、飲酒運転違反者について、アルコール依存症に関する受診義務を課すとともにアルコール依存症等と診断された者に対して、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導および支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努めます。

(ウ) 「ながらスマホ」対策の強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が増加している状況に鑑み、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、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、およびその危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、関係事業者等や、安全運転管理者による教育の徹底を推進します。

(エ) 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果および正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図るための広報啓発を推進します。

特に後部座席のシートベルトについて、着用率の向上を図るため、非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなることの周知や、県、市町、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトの着用効果を体験できる装置を用いた参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて全席におけるシートベルト着用徹底の啓発活動等を展開します。

妊婦やその配偶者に対して、シートベルトの正しい着用が交通事故の被害から母体や胎児を守ることにについて、広報啓発を推進します。

(オ) 児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果およ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とともに、市町、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進します。

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について、広報啓発を強化し、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図ります。

チャイルドシートの使用効果と正しい使用方法について、不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることに注意を喚起し、着用推進

シンボルマーク等を活用しつつ、関係機関・団体等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進します。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準 (i-Size) に対応したチャイルドシートの普及促進、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、わかりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者または自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば、正しい使用方法の周知徹底を推進します。

(カ) 高速自動車国道における法定速度の引上げと逆走防止

令和6年4月に、高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度が80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げられたことについて、大型貨物自動車等のドライバーに限らず、幅広くドライバーに対して、車種別の最高速度や通行帯等に係る交通ルール等の周知徹底を図ります。

また、高速自動車国道等における逆走事故・事案の防止のため、関係機関において広報啓発を進めます。

(キ) 二輪車乗車中のヘルメットおよびプロテクターの正しい着用方法の周知徹底の推進

二輪車乗車中の死者の損傷部位は頭部または胸部に致命傷を負っていることが多いことから、二輪車運転者の被害軽減を図るため、顎紐をしっかりと締めるなどヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部と胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

(ク) トラクターの交通事故防止対策の推進

乗用型トラクターの交通事故を防止するため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を図ります。

(ケ) 先進技術に関する正しい理解の促進

縦・横方向の運行補助機能 (DCAS[※]) や自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報をはじめ、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時・適切に届けることや、交通安全教育を推進することにより、関係者の交通安全に関する意識を高めます。

オ 新しい小型モビリティの安全対策

(ア) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について、時速6キロメートル毎時の速度を超えて

加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていること、車道における左側通行の徹底、車両用信号の遵守と停止線での停止の徹底、飲酒運転の禁止といった基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図るとともに、若い世代を中心にさまざまな機会を利用し、安全教育を強化します。

また、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」に基づく安全対策を推進します。

(イ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車または自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関、事業者等と連携して、周知を徹底します。

また、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、販売事業者が販売時に販売するペダル付き電動バイク等の電動モビリティの車両区分を明示することや飲食物等の配送業務を委託する事業者において、配達員がペダル付き電動バイク等の電動モビリティを配送業務に使用しようとする場合に正確な車両区分を登録させること等、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイクおよびキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図ります。

カ その他

(ア) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、雑誌、ポスター、SNSを含めたインターネット、街頭ビジョン等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態をふまえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行います。

- 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、県、市町、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図ります。
- 通学で自転車を利用する機会の多い中高生や特定小型原動機付自転車を利用する若い世代を中心に、SNSを活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、わかりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進します。
- 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県、市町は、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解

と協力を求め、気運の盛り上がりを図ります。

(イ) その他の啓発活動の推進

- 高齢者の交通事故防止に関する県民の意識を高めるため、毎月15日を「高齢者の交通安全の日（セーフティー・シルバー・デー）」とするとともに、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行います。
- 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の大きな要因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。
また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車および自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を意識づけます。
- 県民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データおよび事故多発地点等に関する情報の提供・発信に努めます。
- 交通安全に取り組む学識経験者、有識者等による、研究発表や成果発表、討議等を通じて、交通事故防止について考える機会を設けて、県民の交通安全に関する意識を高めます。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業および諸行事に対する援助ならびに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的かつ継続的な活動を促進します。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、四季の交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する国、県、市町、事業者等で組織された三重県交通対策協議会を開催し、交通安全に関する活動の展開を図ります。

さらに、三重県交通安全研修センターを活用し、地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図ります。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民にとどまらず、当該地域を訪れる通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促していきます。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、国、県、市町、県民、事業者等が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に応じた身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進します。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、市町交通安全計画の積極的活用・広報等のほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極

的にフィードバックするよう努めます。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であることから、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努めます。特に、高齢運転者の交通事故実態をふまえ、高齢運転者に対する教育等の充実を図ります。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては歩行者が優先であることを含め、子どもや高齢者、障がい者をはじめとする歩行者や自転車利用者等に対する保護意識の向上を図ります。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進および自動車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進めます。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図ります。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識および技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、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を図るとともに、免許取得時および免許取得後においては、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を重点的に行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性をふまえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、より安全な行動のとれる運転をしようとする意識を向上させるよう、教育内容の充実を図ります。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 指定自動車教習所における教習の充実

教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容および技法の充実を図り、教習水準を高めます。

(イ) 取得時講習の充実

各運転免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努めます。

イ 運転者に対する再教育等の充実

各種講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化ならびに講習内容および講習方法の充実に努めます。

特に、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消講習における、アルコール依存

症が疑われる者を専門医療機関につなげる取組や停止処分者講習における飲酒学級の充実に努めます。

指定自動車教習所については、運転免許取得者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努めます。

ウ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育
運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図ります。

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習および原付安全運転講習の推進に努めます。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

オ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努めます。特に、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、高速道路における逆走防止や運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展の状況について教育を行うなど、効果的かつ効率的な教育に努めます。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障があると判断される者については運転免許の取消し等の行政処分を行います。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努めます。

(ウ) 運転技能検査の適切な実施

令和4年5月から施行された「道路交通法の一部を改正する法律」（令和2年法律第42号）に基づく75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査について、一時停止等を実施する課題を通して運転技能を適切に評価するとともに、その結果をふまえた交通事故防止に資する安全指導を実施します。

(エ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示した車両に対する保護意識の向上に努めます。

(オ) 高齢者支援施策の推進

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、住民や交通事業者等の幅広い関係者と協働し、三重県地域公共交通計画に基づき、公共交通機関の確保・維持・改善の取組を推進します。加えて、一人ひとりの移動が環境や健康、渋滞解消、安全対策などのさまざまな面から見直されるよう、意識啓発などのモビリティ・マネジメントの取組を推進することで、公共交通機関の利用促進につなげます。また、公共ライドシェアなど新たな移動サービスの導入に向けた市町の取組への伴走支援や財政支援を通じて、「交通空白」の解消に取り組めます。

また、県、市町、県警、関係機関・団体が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るなど、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図ります。

カ 外国人運転者対策の強化

外国人の運転免許保有者が増加する中、既に実施されている免許取得時の多言語化に加え、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するとともに、外国人運転者による交通事故や交通違反の取扱い時における出入国在留管理庁との連携を強化します。

また、いわゆる「外免切替」制度について、令和7年10月に改正された新たな制度を厳格に運用します。

レンタカー利用時等における日本の交通ルールの周知のほか、国際運転免許証や外国運転免許証の確認が十分に行われるようレンタカー事業者に対する情報提供を充実するなど、取組を強化します。

このほか、今後増加する特定技能等の外国人運転者に対応し、円滑な免許関係手続が実施できるよう受入体制の強化を図ります。

キ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種研修課程の受講を促進し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明および調査研究業務等の一層の充実を図ります。

ク 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全および利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施します。

ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準の見直しを検討するなど、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進します。

コ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により危険な運転者の早期排除に努める

ほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、将来における道路交通上の危険防止を図ります。また、仮停止制度を適切に運用し、交通死傷事故発生時における運転者に対する免許停止処分を迅速に行います。

(2) 飲酒運転防止対策の充実

ア 飲酒運転（再発）防止に関する普及啓発

市町、関係機関・団体と連携して、飲酒運転根絶のため効果的な広報啓発活動や飲酒運転違反者に対する再発防止教育、アルコール問題対策など総合的な施策、取組を引き続き実施します。

また、「飲酒運転0（ゼロ）をめざすキャンペーン」などにより、県民一人ひとりに「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」という意識の定着のための教育、啓発活動を推進します。

さらに、県民の間に広く飲酒運転の根絶についての理解と関心を深めるため、毎年12月1日を「三重県飲酒運転0（ゼロ）をめざす推進運動の日」とし、広報・啓発などの事業を行います。

イ 飲酒運転とアルコール問題相談窓口の設置

「飲酒運転防止（飲酒運転とアルコール問題）相談窓口」により、飲酒運転を行うおそれのある者や家族等からの相談を受け、受診義務の履行につなげるとともに、必要な情報の提供に努め、飲酒運転の防止を図ります。

ウ 飲酒運転防止のための講習

常習飲酒運転者対策の一環として、飲酒運転の危険性を理解させる飲酒学級、飲酒取消処分者講習を実施し、アルコール依存症の疑いのある者に対しては、受診勧奨に努めます。

エ 飲酒運転違反者に対するアルコール依存症に関する受診義務

飲酒運転違反者に対して、指定医療機関においてアルコール依存症に関する診断を受け、また、診断を受けた旨の報告するよう通知し、また、未受診者に対しては勧告および再勧告を行います。

(3) 運転免許制度の充実

県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の利便性の向上等による更新負担の軽減や、交通事故被害者等の心情に沿った対応を行うとともに、増加する高齢者の免許保有者に対応し、指定自動車教習所等と連携し、高齢者講習、認知機能検査および運転技能検査の受講者等の受入体制の拡充を図ります。

さらに、運転免許センターを障がい者等が利用する際の設備・資機材の整備や安全運転相談活動の充実を図ります。

令和7年3月に運用を開始した運転免許証とマイナンバーカードの一体化について、マイナンバーカードとの一体化手続、住所変更ワンストップサービス、住所地以外での迅速な経由地更新およびオンラインによる更新時講習の円滑な運用に努めるとともに、優良運転者等に対するオンライン講習受講等のメリットに関する周知を図ります。

(4) 自動運転等の安全の確保と支援

ア 特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用等

特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等の取組、特定自動運行実施者に対する立入検査の実施等により、特定自動運行許可制度の適正かつ円滑な運用を図ります。また、安全で円滑な公道実証実験のため、ガイドラインや道路使用許可制度の適正な運用と事業者に対する周知を図ります。

イ 自動運転サービス支援道の整備

自動運転サービス支援道における自動運転車優先レーンの設置等の取組を推進します。

ウ 遠隔操作型小型車の安全な運行の支援

遠隔操作型小型車の届出制度の周知や使用者に対する立入検査の実施等により、道路における危険を防止するとともに届出制度の適正かつ円滑な運用を図ります。

また、遠隔操作型小型車の安全で円滑な公道実証実験のため、道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図ります。

(5) 安全運転管理の推進

安全運転管理者および副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質および安全意識の向上を図るとともに、令和5年12月から実施されることとなった安全運転管理者による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務が確実に履行され、また、交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導します。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策および貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、安全運転管理業務が確実に実施されるよう、指導を行います。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図ります。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を基に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図ります。

(6) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進します。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

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します。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上および事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響をふまえた運輸事業者の安全に係る取組および事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認します。

また、事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者による事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図ります。

イ 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

平成 28 年に発生した、軽井沢スキーバス事故のような悲惨な交通事故を二度と起こさないため、国および運送事業者をはじめとした関係者による輸送の安全に向けた意識の醸成や啓発を新たに継続的に取り組みます。

また、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、運行管理未実施、改善基準告示違反や飲酒運転等悪質な法令違反を根絶するためにも、国の監査体制を充実させる等、悪質事業者に対する監査を強力に実施していきます。

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、飲酒運転を防止するための具体的な取組やアルコールが身体に及ぼす影響等をわかりやすくまとめたほか、アルコール依存傾向の強い運転者に関する症状の把握や治療の必要性について記載した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」の周知、常習飲酒者に対するスクリーニング検査の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロをめざします。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続けます。

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「ながらスマホ」、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うとともに、それに資する運転中の運転者の状況を確認できる機器の普及を促進します。

ウ ICT、先進安全自動車、自動運転等新技術の普及推進

事業者による交通事故防止の取組を推進するため、ドライバー異常時対応システム等の先進安全自動車（ASV[※]）装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努めます。

また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる交通事故の削減をめざします。

エ 少子超高齢社会における交通事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、および高齢者が被害者となる交通事故の増加をふまえ、高齢運転者による交通事故防止対策を推進するとともに、運転者不足

に伴い外国人人材の活用等今まで運送事業において運転業務を行っていない者による運行の増加が一定数見込まれるところ、これらの者による運転業務においても安全運行が確実に行われるための方策を講じていきます。

オ 業態ごとの交通事故発生傾向、主要な要因等をふまえた交通事故防止対策

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や運転者の年齢、健康状態等の特徴的な交通事故傾向をふまえた交通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とともに、運転者に対する指導・監督マニュアルを随時見直すとともに、より効果的な指導方法の確立等、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施します。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案をふまえた対策

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交通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、交通事故の未然防止に向けた取組を促進します。

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病、体調不良等により、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るとともに、中小の事業者への受診費用の補助制度を通して、スクリーニング検査の普及を促進します。

ク 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

「労働基準法」（昭和22年法律第49号）等の関係法令等の履行および運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者および新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行います。また、ITを活用して効果的・効率的な監査・監督を実施します。

多様な輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保を図るため、バス発着場を中心とした街頭検査を実施し、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による交通事故の未然防止を図ります。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催および指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する交通事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図ります。

ケ 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク制度）を促進します。

また、国、県、市町および関係機関・団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進すると

の観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況もふまえて、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努めます。

さらに、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努めます。

コ トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の強化

貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通安全環境の実現を図ります。

(7) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を図ることにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係機関・団体と連携して、事業場における交通労働災害防止に関する管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者および運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施します。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、監督指導を実施し、労働基準法等の関係法令および「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保します。

また、関係機関・団体において相互の連絡会議の開催および監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施します。

(8) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の交通事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、交通事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化します。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図ります。

イ 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全を確保するため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について、地方連絡会議や関係業界を通じて、関係者への周知徹底を図ります。

ウ 気象情報等の充実

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、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表および迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進します。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。また、広報や講習会等を通じて気象知識の普及や情報の利活用促進に努めます。

このほか、日本に住まれている外国人の方、訪日される外国人の方が安心・安全に過ごすことができるように、警報・注意報、津波警報、天気予報といった「防災気象情報の多言語化^{*}」の取組を引き続き推進します。

4 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、さまざまな先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいます。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられます。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、交通事故件数および死傷者数は減少傾向にあるものの、社会問題となっている高齢運転者による交通事故や子どもの安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車および事業用自動車双方における先進安全技術の更なる活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが重要です。

このような認識の下、交通事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進を図る必要があります。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、運転者とその機能を正確に把握して正しく使用するための対策も重要です。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、適切な保守管理が重要となります。特に自動運転技術については、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業および自動車検査の制度においても適切な対応が必要です。

(1) 自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、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。一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活

用促進および安全対策の両方を推進します。

- ア 安全な自動運転移動サービスの普及・拡大に向けた取組
安全な無人自動運転移動サービスの普及・拡大に向けて、市町による実証事業等の取組を支援します。
- イ 自動運転車の交通事故に関する原因究明および再発防止に向けた取組の推進
自動運転車の交通事故については、事故発生時の自動運転システムや走行環境の状況、運転者の対応状況等さまざまな要因が考えられるため、客観性および真正性を確保した形で総合的な事故調査・分析を実施し、速やかな事故原因の究明および再発防止に努めます。

(2) 自動車の検査および点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD*）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図ります。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努めます。さらに、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじめとした整備不良車両および基準不適合車両の排除等を推進します。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化します。さらに、軽自動車の検査についても、その実施機関である軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図ります。

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

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、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に全県的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進します。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、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。

なお、車両不具合による交通事故については、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ます。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援および自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を全県的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を

強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザーおよび自動車関係事業者等の認識を高めます。

また、不正改造行為の禁止および不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努めます。

(ウ) 自動車特定整備事業の適正化および生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導します。また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進します。

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係機関・団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進します。

また、整備主任者を対象とした新技術に対応した研修等の実施により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進します。

(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられていますが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行います。

(3) リコール制度の充実・強化

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行います。

自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車不具合情報ホットラインの認知度を高めるための広報活動を行い、自動車ユーザーからの自動車の不具合情報の収集を強化します。また、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図ります。

(4) 自転車の安全性の確保

近年、電動アシスト自転車の基準を満たさず、運転免許を要する一般原動機付自転車等に該当する車両を電動アシスト自転車として、安易に販売する事業者が見られ、自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車および普通自転車の型式認定制度を周知し、適切に運用することが、

より重要となっています。また、自転車の安全性を確保するため、関係団体が実施している自転車の安全性向上を目的とする各種マーク制度（BAAマーク、TSマーク、SGマーク、JISマーク等）の普及に努め、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成します。また、近年、自転車が加害者となる交通事故に関し、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、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進します。さらに、薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

5 道路交通秩序の維持

交通事故を防止し、安全で安心な交通を確保するためには、それぞれの道路交通の主体が交通ルールを遵守することが必要不可欠であり、交通安全教育等とともに、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性・危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進します。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図ります。

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

(1) 交通指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、子ども、高齢者、障がい者の保護の観点から歩行者および自転車利用者の交通事故防止ならびに交通事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進します。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮します。

(ア) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等をふまえ、交通事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、通行区分違反、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進します。

また、「ながらスマホ」の交通指導取締りを推進強化します。

無免許運転および飲酒運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、無免許運転および飲酒運転の根絶に向けた取組を推進します。

地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直

しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させます。加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や相当数の警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置の効果的な運用を図る等、生活道路における事故多発地点等を重点とした交通指導取締りを推進します。

また、飲酒運転に係るアルコール濃度の厳格な適用を図るための飲酒検知資機材の整備、交通指導取締りにおけるウェアラブルカメラ等のカメラ映像の活用やドローンによる捜査資料の作成を進めるとともに、交通反則切符のデータ端末での作成や反則金納付の電子化の導入を図るなど、より効果的かつ効率的な取締りを行うための資機材の整備に努めます。

交通事故抑止対策について県民の理解を深めるため、交通事故実態等の分析に基づき、重点交差点や路線等を選定し、指導取締り計画に沿って組織的に交通指導取締りを推進していることや、交通指導取締りの結果生じた交通事故実態の変化、交通流の円滑化、実勢速度の抑制、放置駐車車両台数の変化等、さらにその結果をふまえた今後の交通指導取締りの方針等についてウェブサイトやSNS等を活用して県民に説明し、PDCAサイクルに基づく交通指導取締りの趣旨や目的が伝わるよう情報発信に努めます。

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図ります。また、事業所における従業員による飲酒運転の発覚時の自動車の使用者の責任追及を含め、運行管理者・安全運転管理者による運転前後のアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務の履行が徹底されるよう、指導を行うとともに履行状況の確認を行います。

さらに、外国人による無免許運転が多いことをふまえ、雇用する外国人が無免許運転等を起こした場合における雇用者等の背後責任の追求を徹底します。

(ウ) いわゆる白タク・白トラの取締りの強化

いわゆる白タク・白トラ行為については、関係機関の連携の下、抑止に向けた広報啓発活動を行うとともに、関連情報の収集・共有、取締り等を強化します。

取締りについては、末端被疑者の検挙にとどまることなく、組織的な突き上げ捜査等による全容解明や上位被疑者等の検挙に努めるほか、犯罪収益の没収や車両使用制限等の制裁を複合的に実施することにより、効果的に白タク・白トラ行為の排除を図ります。

また、国内外の旅行会社や関係サイト運営者、配車アプリ提供者、その利用者等に対して注意喚起等を行うことにより、白タク行為の抑止を図ります。

(エ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、令和8年4月1日から施行される自転車への

交通反則通告制度の導入をふまえ、自転車指導啓発重点地区等を中心とした事故抑止に資する取締りを推進し、悪質・危険な交通違反に対しては検挙を行います。

自転車指導啓発重点地区等の選定状況を、具体的な選定理由とともにウェブサイトや広報紙等の効果的な媒体を用いて公表し、交通ルール遵守の重要性および重点地区等において推進する交通指導取締り等の活動に対する県民の理解の確保に努めます。

また、自転車利用時の「ながらスマホ」の取締りを通じた、若年時からの基本ルール、遵法意識の浸透を図ります。

さらに、飲酒運転等の悪質・危険な違反を繰り返す者や違反により交通事故を発生させた者については、法無視の心理的傾向やこれまでの処分歴・違反歴等をふまえ、危険性帯有者として評価できる場合は、機を逸せず免許停止処分を行うなどの確に対処します。

(オ) 特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化

特定小型原動機付自転車に係る悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを強化します。

また、交通の危険を生じさせるおそれのある違反行為を反復して行った特定小型原動機付自転車の利用者に対しては、特定小型原動機付自転車運転者講習制度を実施し、違反の再発防止に努めます。運転免許を保有する悪質・危険な違反を繰り返したり、悪質・危険な違反による交通事故を発生させたりした運転免許を保有する者に対しては、免許停止処分を含めた的確な行政処分を実施します。

さらに、シェアリング関係事業者に対して、悪質・危険な利用者のサービス利用停止措置またはアカウント抹消措置を講ずることを働きかけます。

(カ) ペダル付き電動バイクの利用者に対する交通指導取締りの強化

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車または自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければいけないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることの周知徹底を図るとともに、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化します。

また、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車として販売する違法な販売事業者対策を推進します。

イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止および交通流の整序を図ります。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反自動取締装置等の取締り機器の積極的かつ効

果的な活用を推進します。

交通指導取締りについては、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反、携帯電話使用等の取締りを強化します。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」（平成25年法律第86号）第2条または第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れ、適正かつ緻密な捜査を推進します。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実および研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努めます。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

交通事故の現場見取図の作成に活用する小型無人機（ドローン）や3Dレーザースキャナ、ひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等を積極的に活用し、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進します。

(3) 暴走族等対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚および家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放気運を高揚させるため、広報活動を積極的に行います。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対する指導等を促進します。暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性をふまえ、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進します。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等およびこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等および群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行います。

ウ 暴走族等に対する交通指導取締りの推進

集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反をはじめとする各種法令を適用して検挙および補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する交通指導取締りを推進します。

また、違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報に関係都道府県間で共有するとともに、騒音関係違反および不正改造等の取締りを推進し、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行います。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査を通じ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努めます。

暴走族関係保護観察対象者に対する保護観察は、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努めます。

オ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、道路運送車両の保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全県的な広報活動の推進および企業、関係団体に対する指導を積極的に行います。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行います。

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、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・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。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場または搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期します。

イ 多数傷病者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施および消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

ウ 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の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進します。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・技術の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。また、応急手当指導

者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進します。さらに、指定自動車教習所における教習および取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等および交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めます。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進します。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取扱いを含む。）の実習および各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図ります。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場および搬送途上における応急処置）の充実のため、県内の消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与および輸液等の特定行為を円滑に実施するための講習および実習の実施を推進します。また、医師の指示または指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を保障するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

オ 救助・救急資機材等の装備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

カ 防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、交通事故の状況把握、負傷者の救急搬送および医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進します。

キ 救助隊員および救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救助隊員および救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進します。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、中日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町村等においても「消防法」（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行います。

このため、関係市町等と、高速道路株式会社の連携を強化するとともに、高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町等に財政措置を講じ、当該市町等においても、救急業務実施体制の整備を促進します。

さらに、中日本高速道路株式会社および関係市町は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進します。

ケ 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減および緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST*）の整備を図ります。

（２）救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

休日夜間急患センターの設置等、初期救急医療機関の整備を推進します。また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、救急医療体制の圏域を設定し、地域内の医療施設の実情に応じて第二次救急医療体制の整備を図るとともに、第三次救急医療体制として、重症および複数科にまたがる重篤な救急患者への診察機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備を進め、評価事業により、外傷診療能力を含めその質の向上を図ります。

さらに、救急医療施設の情報を収集し、救急医療情報を提供することにより、これらの体制が有効に運用されるよう調整を行う救急医療情報センターの整備・充実を図ります。

加えて、自動車事故被害者の保護の増進の観点から、自動車事故救急患者の受入が多い救急医療機関等に対する救急医療設備の整備を図ります。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために、医師の卒前教育や臨床研修において、救急医療に関する教育・研修の充実に努めます。また、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を行い、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図ります。

看護師等についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程や新人看護職員研修における救急医療に関する教育の充実に努め、救急医療を担当する看護師等の確保を図ります。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進します。

ウ ドクターヘリ事業の推進

交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリの効果的な運用を図ります。

（３）救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

また、医師、看護師等が救急現場および搬送途上に出動し、救命医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、地域の実情に応じたドクターカ

一の体制整備を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話または携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。

7 被害者等支援の充実と推進

交通事故は予期せず、突然巻き込まれるものであり、交通事故被害者本人は身体的、精神的にも大きな苦痛を受けます。また、特に交通死亡事故の場合、残された遺族は、愛する家族を突然失うという多大な精神的苦痛を受けることとなります。このような深い悲しみやつらい体験をされた交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、「犯罪被害者等基本法」（平成16年法律第161号）等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者等支援を積極的に推進します。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図ります。

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く県民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

また、ペダル付き電動バイクや電動キックボードなど新たなモビリティに対しても引き続き自動車損害賠償責任保険（共済）の加入の周知を行います。

イ 任意の自動車保険（自動車共済）の加入促進等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）の加入促進のための広報啓発を行います。

(2) 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

近年、自転車利用者が加害者になる事故の損害賠償において、加害者側に高額な賠償命令が出ていることや、責任無能力者を含む未成年者が多いことをふまえ、被害者救済の観点から、「三重県交通安全条例」（令和2年三重県条例第3号）に基づき、自転車利用者に対して自転車損害賠償責任保険等への加入を促進します。

また、自転車小売業者等に対しても自転車損害賠償責任保険等の情報提供を求めます。

(3) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

県・市等が運営する交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進します。

(ア) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図ります。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の能力向上を図ります。

(ウ) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、県・市町等のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察において、交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な支援の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進します。

(4) 交通事故被害者等支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

交通事故被害者対策事業の内容の見直しを図りつつ、社会的必要性の高い事業を充実していきます。

救済策として、交通遺児等に対する生活資金貸付けおよび重度後遺障がい者に対する介護料の支給等の援助を行います。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、県の交通事故相談、警察署の交通課、交通安全活動推進センター等の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらには、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図ります。

警察において、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「被害者の手引」を作成し、活用します。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図ります。また、交通死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問合せに応じ、適切な情報の提供を図ります。

さらに、交通事故捜査を担当する警察職員に対しては、警察学校における教育・研修の実施や、被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うとともに、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図り、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図ります。

ウ 公共交通事故被害者等への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置し

た公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしています。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、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。

8 調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究の推進を図ることが必要です。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策に役立てるなど結果をフィードバックする必要があります。

このため、道路交通の安全に関する研究の推進を図るとともに、交通死亡事故のみならず交通重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど、引き続き、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図ります。

また、交通の安全に関する研究の成果を交通安全施策に取り入れるとともに、民間に対する資料の提供等によりその成果の普及を図ります。

(1) 道路交通の安全に関する調査研究の推進

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること、高齢者人口・高齢運転者の増加、ICTの発展、道路交通事故の推移、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、調査研究を推進します。

ア 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢化の進展に伴う交通事故情勢の推移や変化する交通事情に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者および高齢運転者の交通行動特性をふまえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進します。

また、高齢者の交通事故防止に有益な最新の先進技術搭載車種の周知、試乗会の実施等、普及・活用促進の取組を推進します。

イ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果および人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図ります。

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故総合分析センターを活用して、人、道路および車両について総合的な観点からの交通事故分析

を行います。

第2章 鉄道交通の安全

1. 鉄道事故のない社会をめざして

- 鉄道は、多くの県民が利用する生活に欠くことのできない交通手段です。
- 県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送をめざし、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していきます。

2. 鉄道交通の安全についての目標

- ① 列車の運転による乗客の死者数ゼロをめざす。
- ② 鉄道運転事故全体の死者数減少をめざす。

3. 鉄道交通の安全についての対策

<2つの視点>

- ① 重大な列車事故の未然防止 ② 利用者等の関係する事故の防止

<6つの柱>

- 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 救助・救急活動の充実
- ⑤ 被害者支援の推進
- ⑥ 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

第1節 鉄道事故のない社会をめざして

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、県民生活に欠くことのできない交通手段です。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、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ります。

また、運転事故の多くはホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触またはホームから転落して列車等と接触した事故）等の鉄道人身障害事故と踏切障害事故であることから、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。

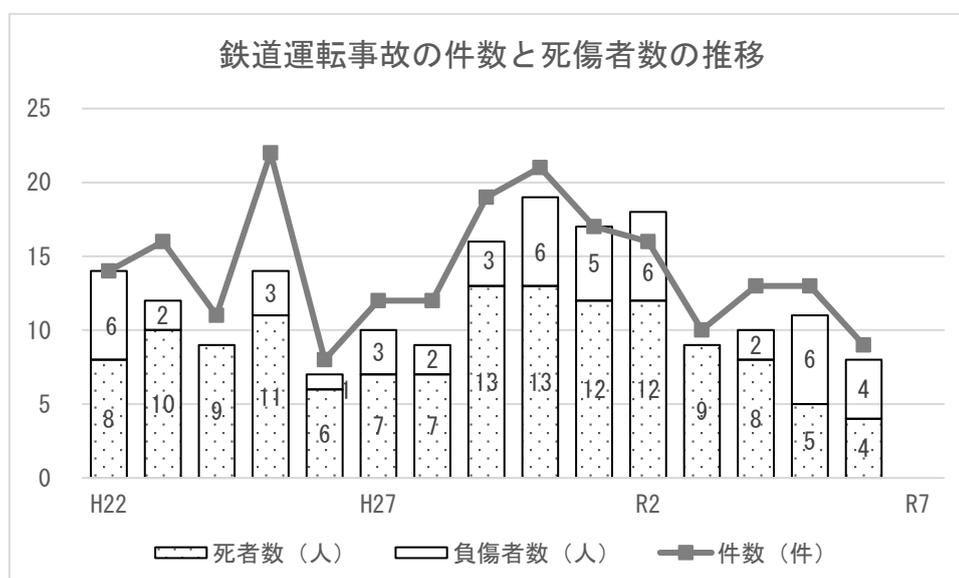
このため、県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送をめざし、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

I 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

県内における鉄道運転事故の件数は、長期的には減少傾向にあり、令和6年度の発生件数は9件、死者数4人、負傷者数4人でした。

なお、令和3年度から6年度までの間、三重県内の鉄道事故における乗客の死者はありません。



2 近年の鉄道運転事故の特徴

令和3年度から6年度の鉄道運転事故の特徴として、鉄道人身障害事故は全体の約6割、踏切障害事故は約4割を占めており、鉄道運転事故件数は、両者でほぼ全てを占めています。また、死者数についても、鉄道人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めています。

II 交通安全計画における目標

- ① 列車の運転による乗客の死者数ゼロをめざします。
- ② 鉄道運転事故全体の死者数減少をめざします。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。また、近年の鉄道運転事故等の特徴等をふまえ、ホーム等における鉄道人身障害事故を含む鉄道運転事故全体の死者数を減少させることが重要です。

近年は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事業者が多い状況ですが、引き続き安全対策を推進していく必要があります。

こうした現状をふまえ、県民の理解と協力の下、第2節および第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、列車の運転による乗客の死者数ゼロをめざすこと、および鉄道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ます。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は全国的には減少傾向にあり、県内においては近年では横ばいの傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づく施策をより一層推進していくことが必要です。また、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。

これらをふまえ、一層安全な鉄道輸送をめざし、次の施策を総合的に推進します。

II 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があります。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図ります。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理およ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、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進します。

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、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化等を推進します。切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進します。さらに、駅施設等について、高齢者・視覚障がい者をはじめとする全ての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアや内方線付き点状ブロック等の整備などによるホームからの転落防止対策を引き続き推進します。

加えて、線路を横断しないよう注意喚起する看板の設置や侵入防止のための柵の設置等の対策について、協議会等を活用し、鉄道事業者や関係自治体等への情報共有等を図ります。

(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自動列車停止装置（ATS^{*}）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、法令により整備の期限が定められたもの^{*}の整備については完了しましたが、これらの装置の整備については引き続き推進を図ります。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道運転事故のほぼ全てを占める鉄道人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故

の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、各季の交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施等におい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を浸透させます。

また、これらの機会を捉え、駅ホームおよび踏切道における非常押ボタン等の安全設備についてわかりやすい表示の整備や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。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応します。さらに、運転士の資質の保持、事故情報および安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図ります。

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的にまた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、施設およ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。また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時に保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなどして、保安監査の充実を図ります。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施します。また、資質が保持されるよう、運転管理者および乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導します。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等およびその再発防止対策に関する情報共有等を行います。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用します。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導します。

(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、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表および迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努めます。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。

さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及や情報の利活用促進に努めま

す。このほか、日本に住まれている定住外国人の方、訪日される外国人の方が安心・安全に過ごすことができるように、警報・注意報、津波警報、天気予報といった「防災気象情報の多言語化」の取引を引き続き推進します。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国およ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、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。

また、情報提供を行うにあたっては、在留外国人および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。

(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します。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上および事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響をふまえた運輸事業者の安全への取組および事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付ける取組を的確に確認します。

(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・上陸する場合等、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、情報提供を行うにあたっては、訪日および在留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。

4 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、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。

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。

5 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしています。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、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

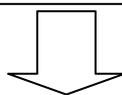
鉄道事故および鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明を更に迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図ります。

また、鉄道の自動運転化等の社会状況の変化をふまえた調査手法の構築や調査・分析手法の高度化を図るとともに、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

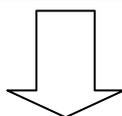
1. 踏切事故のない社会をめざして

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会をめざします。



2. 踏切道における交通の安全についての目標

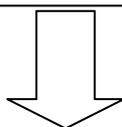
令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年度から7年度における平均踏切事故件数と比較し、約1割削減することをめざします。



3. 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



<4つの柱>

- 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、バリアフリー化の促進
- ② 踏切道の統廃合の促進
- ③ 踏切保安設備等の整備および交通規制の実施
- 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

第1節 踏切事故のない社会をめざして

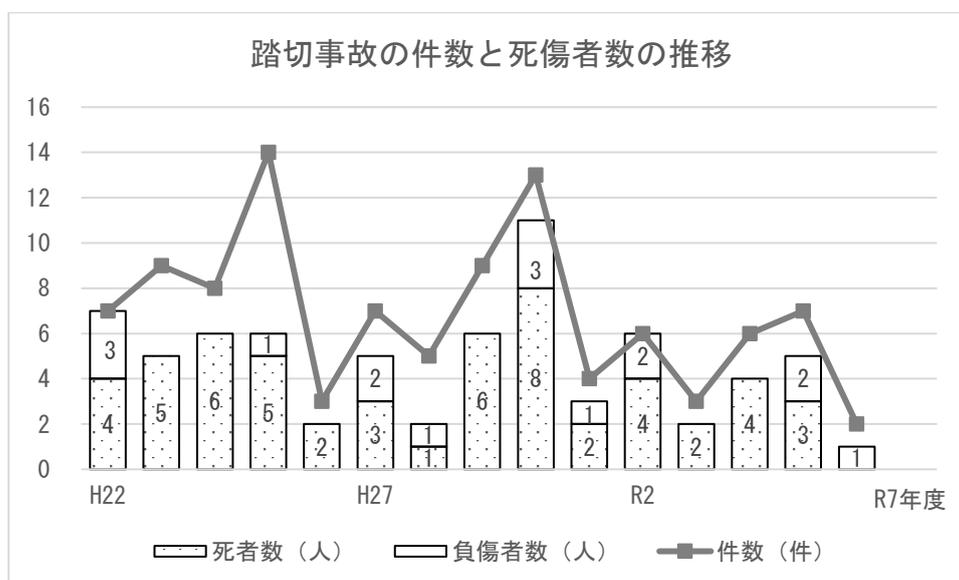
踏切事故は、長期的には減少傾向にあります。しかし、踏切事故は鉄道の運転事故の約4割を占め、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にあります。こうした現状をふまえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会をめざします。

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

県内における踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害およびこれに起因する列車事故）は、長期的には減少傾向にあるものの、近年は横ばいの傾向にあります。また、令和6年度の発生件数は2件、死者数は0人、負傷者数は1人でした。

踏切事故は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。しかし、踏切事故は鉄道の運転事故の約4割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道が残されている現状にあります。



2 近年の踏切事故の特徴

令和3年度から6年度の県内の踏切事故の特徴としては、全て第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）で発生しており、原因別では、直前横断によるものが6割から7割占めております。

II 交通安全計画における目標

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7年度における平均踏切事故件数と比較し、約1割削減することをめざします。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、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7年度における平均踏切事故件数と比較し、約1割削減することをめざすものとします。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、多数の死者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがあります。そのため、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、統廃合等の対策を実施すべき踏切道が残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策、バリアフリー化等、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することとします。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上をめざし、対策を検討します。

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。

II 講じようとする施策

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、バリアフリー化の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）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・改築および鉄道の新線建設にあたっては、原則、立体交差化を図ります。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況をふまえ、歩道拡幅等の構造改良、カラ

一舗装、歩行者等立体横断施設の設置、規制看板の設置によるピーク時の流入抑制や駐輪場整備等の一体対策を促進します。

また、踏切横断交通量削減のため、駅の出入り口の新設や密接関連道路の整備等の踏切周辺対策を促進します。

歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅等、事故防止効果の高い構造への改良を促進します。

さらに、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめおよび令和6年1月に改定した「道路の移動円滑化に関するガイドライン」をふまえ、軌道の平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進します。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進します。

2 踏切道の統廃合の促進

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（第3種：踏切警報機と踏切警標がついている踏切道、第4種：踏切警標だけで列車の接近を知らせる装置はない踏切道）等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。

ただし、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。

3 踏切保安設備等の整備および交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、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行うとともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置など踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進します。

主要な地方都市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、踏切遮断時間を極力短くします。

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進めます。

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や、AI等を活用した更なる踏切安全対策を推進します。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図ります。

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

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、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ます。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行います。

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およ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、踏切事故防止キャンペーンを推進します。また、学校、指定自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関への踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等をふまえ、適切に対応していきます。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上をめざし、対策を検討します。

平常時の交通の安全および円滑化等の対策に加え、災害時においても、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する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。

用語集

用語	頁	意味
ICT	4	Information and Communications Technology (情報通信技術) 情報や通信に関連する科学技術の総称
EBPM	5	Evidence-based Policy Making (証拠に基づく政策立案) 政策の企画をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化したうえで合理的根拠 (エビデンス) に基づくものとする こと
第1当事者	9	最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、最も過失の重い者をいう。
ハンプ	14	車両の低速走行等を促すための道路に設ける盛り上がり (凸部)
スムーズ横断歩道	14	車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンプと横断歩道を組み合わせた構造物
ETC2.0	15	これまでの ETC (Electronic Toll Collection System の略。高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。) と比して、①大量の情報の送受信が可能となる、② ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となるなど、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策にさまざまなメリットをもたらし、ITS 推進に大きく寄与するシステム
TDM	17	Transportation Demand Management (交通需要マネジメント) 車の利用者に対して、車や道路の利用方法の変更や工夫を促すことで、交通渋滞を緩和するための手法
ITS	17	Intelligent Transport Systems (高度道路交通システム) 最先端の情報通信技術を用いて、人と道路と車を一体のシステムとして構築し、安全性・輸送効率およ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もの
VICS	22	Vehicle Information and Communication System (道路交通情報通信システム) カーナビにVICS機能を搭載することにより、リアルタイムに渋滞情報や規制情報といった道路交通情報を知ることができる。また、目的への経路検索機能付きのカーナビの場合では、自動的に渋滞を避けた迂回路を再検索したりすることができる。

PTPS	26	Public Transportation Priority Systems (公共車両優先システム) 優先信号制御により、バス運行の定時性を確保するなど、公共交通機関の利便性向上を目的としているシステム
横断違反	36	「横断歩道外横断」、「斜め横断」、「駐停車車両の直前・直後の横断」、「走行車両の直前・直後の横断」および「指定横断禁止区間の横断」の道路交通法違反をいう。
DCAS	42	Driver Control Assistance System (縦・横方向の運行補助機能) レベル2運転支援機能に相当する縦方向および横方向を持続的に制御する機能
ASV	50	Advanced Safety Vehicle (先進安全自動車) 先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車
防災気象情報の多言語化	53	気象庁ホームページ 防災気象情報の多言語化のページ 【URL】 https://www.jma.go.jp/jma/kokusai/multi.html
OBD	54	On-Board Diagnostics (車載式故障診断装置) エンジンやトランスミッションなどの電子制御装置 (ECU) 内部に搭載された故障診断機能
AED	60	Automated External Defibrillator (自動体外式除細動器) 心室細動の際に自動的に解析を行い、必要に応じて直流通電 (除細動、電気ショック) を与え、心臓の働きを戻す医療機器
FAST	62	Fast Emergency Vehicle Preemption Systems (現場急行支援システム) 緊急車両に対して優先信号制御を行うことで、現場急行における時間短縮と、緊急走行を起因とする交通事故防止を図るシステム
ATS	70	Automatic Train Stop (自動列車停止装置) 信号に応じて、自動的に列車を減速または停止させる装置
法令により整備の期限が定められたもの	70	1時間当たりの最高運行本数が往復10本以上の線区の施設またはその線区を走行する車両若しくは運転速度が100km/hを超える車両また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