

第 4 次

亀山市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

亀山市交通安全対策会議

はじめに

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

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定され、これに基づき、46年度以降、交通安全計画を作成し、国、県等の関係行政機関、関係民間団体等が一体となって陸上、鉄道交通の各分野において交通安全対策を強力に実施してきた。

市内には、国道1号、国道306号、東名阪自動車道、伊勢自動車道、名阪国道及び新名神高速道路といった道路交通の大動脈を抱え、大量輸送システムが進展する中で、ひとたび交通事故が発生した際には重大な事故に繋がるおそれが常にある。

近年の状況を見ますと、亀山市の道路交通事故（人身事故）件数は、平成19年をピークに減少しており、その死者数も減少傾向にあるが、未だに多くの市民が交通事故により死傷しているのも事実である。

いまだに毎日のように、新たに交通事故被害者等（交通事故の被害者およびその家族または遺族。以下同じ。）となる方がいる現実から、目を背けてはならない。近年においても高齢運転者による事故、子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担う子どものかげがえのない命を交通事故から守っていくことも重要である。

また、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、市をはじめとした関係行政機関、関係民間団体だけでなく、市民一人ひとりが全力をあげて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会をめざして、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これにもとづいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

このような観点から、この計画は、交通安全対策基本法第22条第1項の規定に基づき、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の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、市をはじめとする関係行政機関、関係民間団体においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施していく。

目 次

計画の作成にあたって	5
計画の基本理念	6
第1章 道路交通の安全	10
第1節 道路交通事故のない社会をめざして	10
第2節 道路交通安全についての目標	10
1 道路交通事故の状況	10
2 道路交通をとりまく状況の展望	11
3 亀山市交通安全計画における目標	11
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
1 高齢者、障がい者及び子どもの安全確保	11
2 歩行者及び自転車の安全確保	12
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	13
4 先端技術の活用促進	13
5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	13
6 地域ぐるみの交通安全対策の推進	14
II 講じようとする施策	14
1 道路交通環境の整備	14
2 交通安全思想の普及徹底	21
3 安全運転の確保	21
4 車両の安全性の確保	27
5 道路交通秩序の維持	28
6 救助・救急活動の充実	28

7 自動車事故における相談体制	30
第2章 鉄道交通の安全	31
第1節 鉄道事故のない社会をめざして	31
第2節 鉄道交通の安全についての対策	31
1 鉄道交通環境の整備	31
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	31
3 救助・救急活動の充実	31
4 被害者支援の推進	31
第3章 踏切道における交通の安全	32
第1節 踏切事故のない社会をめざして	32
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	32
1 踏切道の交通施設の充実	32
2 踏切道の安全に関する知識の普及	32

計画の作成にあたって

第1次亀山市交通安全計画を作成した平成21年以降の本市の道路交通事故状況については、事故件数は平成21年の273件をピークに減少し続け令和2年には48件、また、負傷者数は平成22年の383人をピークに減少し続け令和2年には63人と、顕著に減少している。交通事故死者数は令和元年には4人と平成22年の9人以来で一番多く発生したものの、亀山市交通安全計画の期間別年平均数でみると、第1次（平成21～22年）7.5人、第2次（平成23～27年）1.8人、第3次（平成28～平成32年（令和2年））1.6人と減少傾向にある。

これは、亀山市をはじめとする関係行政機関、関係民間団体等が各々に交通安全に資する事業を実施し、かつ、連携して各般にわたる交通安全対策を強力に推進してきたことが、その成果として人身事故件数や負傷者数の減少に繋がっている。このような状況ではあるが、亀山市は、中部圏と近畿圏を結ぶ交通の要であり、市内を通過する国道1号、名阪国道、東名阪自動車道、伊勢自動車道、新名神高速道路が結節するアクセスに恵まれた環境にあることから、市内の道路に不慣れな市外の方が交通事故を起こし、時に重大な事故に発展するケースも考えられる。このことから、第4次亀山市交通安全計画期間においても、1件でも悲惨な交通事故を抑止し、引き続き、安全で安心な市民生活の形成のため、子どもから高齢者まで、より一層の交通安全対策を講じる必要がある。

【第1次亀山市交通安全計画（平成21年度～平成22年度）】

	18年	19年	20年	21年	22年
人身事故件数	298件	314件	277件	273件	255件
死者数	2人	5人	4人	6人	9人
負傷者数	433人	423人	365人	379人	383人

【第2次亀山市交通安全計画（平成23年度～平成27年度）】

	23年	24年	25年	26年	27年
人身事故件数	219件	247件	190件	179件	157件
死者数	1人	2人	2人	1人	3人
負傷者数	320人	348人	277人	248人	208人

【第3次亀山市交通安全計画（平成28年度～平成32年度（令和2年度））】

	28年	29年	30年	R元年	R2年
人身事故件数	124件	122件	88件	83件	48件
死者数	1人	1人	0人	4人	2人
負傷者数	163人	166人	111人	103人	63人

計画の基本理念

亀山市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計3次の取組において、道路交通事故死者数の減少の成果を上げてきたところである。

一方、全国的に未就学児をはじめとする子どもや高齢運転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る。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端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことも必要と考えており、これ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・安心なまちづくりをめざす。

【交通事故のない社会をめざして】

市民が生きがいを持っていきいきと暮らす社会を構築していくためには、その社会に暮らす住民が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ある。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等のさまざまな取組が必要とされる中であって、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、交通安全の確保もまた、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る。

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再認識すべきである。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ないが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、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、更なる一歩を踏み出す必要がある。

【歩行者等を優先した交通安全思想】

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は、子ども、高齢者、障がい者等の交通弱者の安全をより一層確保する必要がある。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る。このような「歩行者等優先」の交通安全思想を基本とし、交通事故の実態に対応した交通安全対策を推進し、市民の主体的な交通安全活動による自らの安全確保を積極的に促進する。

【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、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要がある。さらに、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も課題となっている。

全ての交通の分野で、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である。

高齢になっても安全・安心に移動することができ、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い安全・安心な「共生社会」を構築することをめざす。

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3つに分類し、項目ごとに、計画期間内に講じるべき施策を明らかにする。具体的には、交通社会を構成する「人」、車両等の交通機関およびそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、策定した施策遂行に向け、市民の理解と協力の下、強力に推進する。

(1) 人に係る安全対策

自動車等の安全運転を確保するため、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、運転・運行管理の改善を図り、かつ、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。また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが極めて重要であるため、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

(2) 交通機関に係る安全対策

人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、先端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る。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路事業等の推進、市道における道路及び橋りょう等の施設の老朽化対策、交通安全施設等の整備及び修繕、交通に関する情報の提供の充実を図るものとする。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ことにより安全確保に努め、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や社会情勢の変化を踏まえるとと

もに、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

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等の取組が必要である。

（2）先端技術導入への対応

昨今の道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先端安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられる。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る。

先端技術の導入に当たっては、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ことが重要である。

このほか、新しいタイプの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必要がある。

（3）高まる安全への要請と交通安全

感染症をはじめ、自然災害の影響、治安など、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り、そのために、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ある。

（4）新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、全ての交通分野におよび、さまざまな課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められ、これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策を講じていく必要がある。

（5）横断的に重要な事項

ア 先端技術の積極的活用

今後、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端技術や情報の普及活用を促進していく必要がある。

イ 救助・救急活動および被害者支援の充実

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、迅速な救急救助活動、負傷者に対する治療の充実等を図ることが重要であり、消防

機関、医療機関等相互の連携を緊密にし、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）および亀山市犯罪被害者等支援条例（令和3年亀山市条例第13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る。

ウ 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、行政、関係民間団体等が緊密な連携を密にし、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、市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、地域の特性に応じた市民参加・協働型の交通安全の取り組み等を推進する。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会をめざして

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会をめざすべきである。そのためには、安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障がい者等を含むすべての人々が、相互理解と思いやりを持って行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

昨今の情勢を見ると、未就学児をはじめとする子どもが関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が大きな問題となっている。高齢化の進展への適切な対処を行うとともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組がより一層求められている。

その様ななか、亀山市の実情を踏まえ、最も効果的な施策の組み合わせを亀山市が主体となって行うことが重要である。

また、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、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様々な形で積極的に参画していくことも重要である。

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あり、道路交通事故のない社会の実現に向けたさらに積極的な取組が必要である。

第2節 道路交通安全についての目標

1 道路交通事故の状況

第1次亀山市交通安全計画を作成した平成21年以降の本市の道路交通事故状況については、事故件数は平成21年の273件をピークに減少し続け令和2年には48件、また、負傷者数は平成22年の383人をピークに減少し続け令和2年には63人と、顕著に減少している。交通事故死者数は令和元年には4人と平成22年の9人以来で一番多く発生したものの、亀山市交通安全計画の期間別年平均数でみると、第1次（平成21～22年）7.5人、第2次（平成23～27年）1.8人、第3次（平成28～平成32年（令和2年））1.6人と減少傾向にある。

	28年	29年	30年	R元年	R2年
人身事故件数	124件	122件	88件	83件	48件
死者数	1人	1人	0人	4人	2人
負傷者数	163人	166人	111人	103人	63人

第3次交通安全計画において、「令和2年（平成32年）までに交通事故死傷者数200人以下とすることをめざす。」とした目標は、各般の交通安全対策を鋭意推進した結果、大幅に達成しているが、引き続き、尊い命を守るという観点から積極的な目標値を設定する。

第3次亀山市交通安全計画期間中（平成28年度～令和2年度）の県内の交通死亡事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

- ① 65歳以上の高齢者の死者数が全死者数の半数以上を超えるという高い水準にある。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3割を占めている。
- ② 歩行中、自転車乗用中の死者数が全死者数の4割を超えている。
- 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5割を占めている。

これは、高齢化の進展により、当事者となる比率の高い高齢者人口および高齢運転免許保有者数が増加していること等が背景として考えられる。

2 道路交通をとりまく状況の展望

本市の人口は、今後5年間は5万人前後で推移すると見込まれるが、少子高齢化社会の進展に伴い本市においても、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者の増加、高齢運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。また、新型コロナウイルス感染症によるさまざまな影響が、多くの課題や制約を生じ、国民のライフスタイルや交通行動へも影響を及ぼすことが予想される。

3 亀山市交通安全計画における目標

【数値目標】 交通事故死者数	0人
交通事故負傷者数	50人以下
交通事故重傷者数	8人以下

本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、今後はさらに、事故そのものの減少や負傷者数の減少にも一層積極的に取り組んでいく。

この目標達成のため、次節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第3節 道路交通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

今後、対策を実施していくにあたっては、最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえ、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていく。

1 高齢者、障がい者及び子どもの安全確保

交通事故死者数に占める高齢者の割合が極めて高いこと、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

高齢者については、主に歩行者および自転車運転者への対策を講ずるとともに、安全運転を支える対策を推進し、運転免許証返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策を推進することが重要である。

高齢者の歩行者および自転車運転者については、歩道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などのほか、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等の次世代モビリティの活用なども重要である。

高齢者の安全運転を支える対策については、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能をはじめとする先端安全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る。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとなっており、改正された法律に則した広報啓発等取組を充実させていく必要がある。

また、年齢等や障がいの有無にかかわらず多様な人びと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、ユニバーサルデザイン化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

また、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、通学路等において、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していく。保育所等において保護者以外の大人と過ごす未就学の子どもが多い中、日中の子どもの安全を守るためには、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も充実させていく必要がある。

子どもから高齢者に至るまで、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じていく。

2 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要であり、特に、高齢者、障がい者及び子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが求められている。また、三重県では、令和3年3月に、自動車等運転手、自転車運転手、歩行者の責務等を規定した「三重県交通安全条例」が制定されたところである。

歩行者優先の理念のもと、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ていく必要がある。

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、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について周知するなど、歩行者が安心して横断歩道を渡れる取組を推進していく。

一方、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こ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、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の周知を図るとともに、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する。

次に、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ため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、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。

さらに、自転車運転者については、法律で定められた自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、「ながらスマホ」等法律に違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど自転車に関する安全意識の醸成を図る。

自転車の安全運転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る。

あわせて、駅前などでの放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を促進していく。

さらに、自転車運転者については、通勤や配達目的の自転車運転者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車の普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。

3 生活道路及び幹線道路における安全確保

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や自転車運転者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ていくことが求められており、ゾーン30の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等設置の安全対策を継続するとともに、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

今後、生活道路における各種対策を実施していく上で、専門家を交えた取組や住民の合意形成も重要であり、そのあり方も検討していく必要がある。

また、幹線道路における対策については、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。

4 先端技術の活用推進

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、先端技術の活用推進を図る必要がある。

5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故の大幅な減少を実現できているが、安全運転義務違反に起因する事故は依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっている。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、交通事故の減少を図っていく必要がある。

また、第4次計画中でも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々々の状況を的確に捉え、取り組みを推進していく必要がある。

6 地域ぐるみの安全対策の推進

高齢化の一層の進展等に伴う地域社会のニーズ、交通情勢の変化を踏まえつつ、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住民、国、県、市、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る。

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る。

なお、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おり、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ていく。

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

生活道路における安全対策をより一層推進することが必要であるため、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線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事故抑止効果が確認されている。

しかし、歩行者や自転車が多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る今後の道路交通環境の整備にあたっては、幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化の取り組みを推進する。

また、子どもを事故から守り、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ため、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を進める。

(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

通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を整備するなど、「人」の視

点に立った交通安全対策を、地域の協力を得ながら推進していく必要があり、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、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成する。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

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経路対策、ハンプ（街路の車道部分を横方向に盛り上げて舗装した部分）、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプ・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を実施する。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩車共存道路（歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプやクランク等を整備した道路）、コミュニティ道路（歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路）等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・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・道路標示の整備をするなど視認性の向上を図る。

イ 通学路等における交通安全の確保

幼児や児童生徒の通行の安全を確保するため、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、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の緊急安全点検や、各学校・PTA毎年度行う通学路等の合同点検等の結果をふまえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、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する。歩道等の整備が困難な地域においては、路肩を有効利用した整備や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。

このほか、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、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・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩車分離式信号・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する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

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、地域の拠点駅であるJR亀山駅周辺、主要な公共公益施設が集積している亀山市役所および亀山公園の周辺、総合保険福祉センター「あいあい」・亀山市立医療センターの周辺の3つの区域をそれぞれ重点整備区域として設定し、優先的にバリアフリー化に取り組んでいる。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式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、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑化を図るとともに、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する。

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、スロープ化や交通広場等の整備を推進し安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、亀山市交通バリアフリー構想に基づく重点整備地区に定められた亀山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た整備を進め、高齢者、障がい者等の安全な歩行空間の確保に努める。

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する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 事故危険箇所における対策

事故危険箇所として、指定された箇所においては、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、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を推進する。

イ 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には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、事故の再発防止を図る。

ウ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から居住地域内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推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(イ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散による道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパスおよび環状道路等の整備を推進する。

(ウ) 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、交通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総合的に推進する。

エ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速道路や自動車専用道においては、道路管理者に対して、交通安全施設等の適切な道路の維持管理等を要請していく。

また、ドライバーに対しては、主に四季の交通安全運動期間中に交通安全の啓発を行う。

オ 改築等による交通事故対策の推進

歩行者および自転車運転者の安全と交通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ハ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、等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

交通安全施設等は、整備から長期間が経過したカーブミラーやガードレール、標識等の老朽化対策が課題となっていることから、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。特に、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効率的かつ適切な管理を行う。

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」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、歩行空間のユニバーサルデザイン化および通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

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する。

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する。

オ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備にあたっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、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、道路利用者等が日常から抱えている意見を取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

カ 歩行者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はじめとする安全・安心な歩行区間を整備する。

(4) 高齢者等の移動手手段の確保・充実

令和2年6月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者をはじめとする地域住民の移動手手段の確保に向け、「亀山市地域公共交通計画」の策定などにとともに、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手手段の確保・充実を図る取組を推進する。

バス、鉄道の維持・活性化に向け、地域の実情に応じた具体的な取組が進むよう推進する。

車を持たない高齢者などの円滑な移動を支援するため、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県、事業者等と進めるとともに、MaaS^{*}等の新技術を活用した新たな移動手手段の導入について検討を行うなど、円滑な移動手手段の確保に取り組んでいく。

^{*} MaaS : Mobility as a Service

(5) 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創出

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月、国土交通省、警察庁）の周知を図るとともに、令和2年3月に策定した「三重県自転車活用推進計画」に基づき歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

また、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

駅前広場等における放置自転車等の問題解決を図るため、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が連携し、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、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、市町村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、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推進する。

ウ 自転車損害賠償責任保険支援制度の創設

近年、自転車運転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、セーフティネットとして自転車損害賠償責任保険支援制度の創設について検討する。

(6) 交通需要マネジメントの推進

ア 公共交通機関利用の促進

モビリティ・マネジメントの推進を図るため、高齢者を対象に公共交通への理解と活用を促す取組を県や企業等と連携して進めていく必要がある。

公共交通を活用した移動の啓発活動や、移動情報の提供などを行う。

また、新たなモビリティサービスであるMaaSについて、県をはじめとする関係機関と連携を図り、地域の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を促進する。

イ 自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により効率的な自動車利用等を促進するため、自動車の乗り合わせの取り組みを推進する。

(7) 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る。

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、緊急輸送道路及び橋梁の耐震対策を各道路管理者に要請するとともに、当市管理の道路及び橋梁についても耐震性の向上に引き続き務める。

また、豪雨時等においても、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を各道路管理者に要請するとともに、当市管理の道路斜面等の整備を推進する。

また、地震等の災害発生時に避難場所となる等、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、その強化を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨等の災害が発生した場合においても、安全な道路交通を確保するために、交通安全施設の整備を推進する。また、交通情報板については、国際化に対応したものとする。

さらに、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するとともに、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・道路標示等の計画的な更新を推進する。

ウ 災害発生時における交通道路の確保及び規制

災害発生時、市民が迅速かつ安全に避難できるよう通行の支障となる事物を排除し避難道路の確保に努める。

また、大規模地震等の発生時に、当市が被災地となった場合、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）により被災地への通行規制や車両の流入抑制等の交通規

制を迅速かつ的確に実施するとともに災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。

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努める。地震計、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する。

(8) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、快適な市民生活空間の維持及び増進に寄与するため、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する。

ア 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、駐車場の整備と有効利用を推進する。

また、公共駐車場整備については、亀山市交通バリアフリー構想に基づき、重点整備地区に定められた周辺地区等において整備するとともに、今後もまちづくりにおいて検討していく。

イ 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、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、市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・高揚を図る。

(9) 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、道路使用許可条件の遵守、占用物件等の維持管理について指導する。

(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、パトロールを実施し、実態を把握し、強力な指導によりその排除を行うとともに、不法占用等の防止を図るための啓発活動を行う。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、市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市民に対して積極的に行い、「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る。

(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、計画的な占用工事となるよう施工時期や施工方法を調整する。

イ 道路法に基づく通行の禁止または制限

道路の構造を保全するための修繕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及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う。

ウ 地域に応じた安全の確保

当市は、鈴鹿山脈の麓に広がる土地であることから、冬期には積雪や路面凍結等が発生する。冬期の安全な道路交通を確保するため、適時適切な除雪や凍結防止剤散布を実施するとともに冬用タイヤ着用についての啓発活動を実施する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等の情報を収集・分析し、道路利用者に提供する。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、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、他の人びとや地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。

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、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題としてとらえるよう意識の改革を促すことが重要である。

また、人優先の交通安全思想のもと、子ども、高齢者、障がい者などの交通弱者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、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

(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

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及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・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とらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に推進する。

これらを効果的に実施するため、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、家庭内で交通安全についての積極的な話し合い等が行われるよう、園だより等を活用し、保護者への広

報啓発活動等を推進する。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生においては、家庭及び関係機関・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、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を推進する。

また、各小学校長推薦のPTA会員を亀山市交通安全教育推進員に委嘱し、保護者が日常生活で模範的な行動をとれるとともに、児童に基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう交通安全講演会等を開催し、児童の交通安全教育を推進する。

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、自己の安全ばかりでなく、思いやりをもって、他の人びとの安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・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、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な乗り方や利用の方法、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、応急手当等について重点的に交通安全教育を推進する。

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、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任をも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する。

地域において、関係機関・団体と連携して、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育を推進する。

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、日常生活における交通安全に必要な知識、運転者としての社会的責任の自覚の向上を図る。

特に、運転者については、事業者等を対象とした参加・体験・実践型の各種講習会を実施するほか、関係機関・団体と連携して、シートベルト及びヘルメットの非着用、飲酒運転、運転中の携帯電話の使用、著しい速度超過等の死亡事故に直結する恐れの高い危険運転について、社会的な責任を自覚させ、自発的な安全運転を促す教育を推進する。

また、交通安全協会等の民間団体と協力して、交通安全教育の促進を図る諸活動を実施するとともに、地域においても交通安全教育を推進する。

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、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を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識の習得、自動車運転免許証の自主返納の啓発等を目標とし、関係機関・団体等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催する。

また、福祉関係者等と連携して、高齢者に対する社会教育活動・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するとともに、反射材用品の活用等交通安全用品の普及に努める。

なお、運転免許を取得していなかったり、老人クラブ等にも加入していないなど交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者に対しては、歩行中及び自転車利用中の交通事故防止等に関する交通安全教育を高齢者の自宅を訪問したり、さまざまな機会をとらえ啓発する。

さらに、高齢運転者に対しては、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

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、地域における福祉活動の場を利用するなどして、きめ細かい交通安全教育を推進するとともに、反射材用品の活用等交通安全用品の普及に努める。

ク 外国人に対する交通安全教育等の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、交通安全教育を推進する。

(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、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

また、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

さらに、青少年総合支援センターが実施する巡回パトロールにおいて、路上でのキックボード、自転車の二人乗りやノーヘルメット等に対する指導を通じて交通安全教育を推進する。

(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

市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、関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

また、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る。

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、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、市民による自発的な交通安全運動が実施されるよう、交通安全運動の機運の醸成を図ることを目的とする。

また、事後に、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する。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での歩行者優先と減速義務の周知徹底を図るため、毎月11日の「横断歩道“SOS”の日」には関係機関・団体と連携し、運転者に対する啓発、交通安全教育及び交通指導取締り等を推進する。

また、歩行者に対しては、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、歩きスマホ等の注意力が散漫となる行為を慎み、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などといった歩行者交通ルール遵守の徹底を図るとともに、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つけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

ウ 自転車の安全利用の推進

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の周知・徹底を図る。

自転車運転中の交通事故防止や自転車の安全運転を促進するため、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)」とするとともに、「自転車安全利用五則」(平成19年7月10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、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化及び自転車運転者の交通ルールやマナーの周知・徹底を図るとともに、交通安全教育等の充実を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合等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、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

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る。

また、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、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児や児童生徒の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車運転者に対しても、ヘルメットの着用を推奨する。

エ 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの着用及びチャイルドシート
の着用の効果や正しい着用方法について理解を求め、正しい着用の徹底を図るた
め、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓
発活動等を展開する。

オ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者および自転車運転者の事故防
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。

反射材用品等の普及は、全年齢層を対象とするが、歩行中の交通事故死者数の
中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進に努め、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。

カ 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。特に、6歳未満の幼児
を持つ保護者に対し、その取組を強化する。

キ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

三重県飲酒運転^{ゼロ}をめざす条例(平成25年三重県条例第70号)にもとづき飲酒運
転を根絶するため、各種講習会や交通安全運動などのあらゆる機会を通じて、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
や広報啓発を推進する。また、関係機関や団体等と連携してハンドルキーパー運
動や運転代行業の普及啓発に努めるなど、飲酒運転根絶の取り組みを進め、「飲
酒運転は絶対しない、させない、許さない」という規範意識の確立を図る。

ク 自動車事故を防止するための取組支援

安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図る講習等の開催や受講の促進
の観点から事業の実施を図る。

ケ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者の交通事故防止に関する市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)」とした啓発活動を推進する。

また、高齢者に対する高齢運転者標識(高齢者マーク)の表示の促進を図り、
他の年齢層に高齢運転者の特性を理解させるとともに、高齢者マークを取り付
けた自動車への保護意識を高めるように努める。

(イ) 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、季節
や気象の変化等に応じ、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促
す。また、歩行者、自転車運転者の反射材用品等の着用を推進する。

(ウ) 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二
輪車運転者の被害軽減を図るため、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、県、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、
胸部等保護の重要性について、理解増進に努める。

(エ) 乗用型トラクターの事故防止を図るため、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行う。

(オ) スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながりかねない「あおり運転」といった迷惑運転について、広報啓発活動を推進する。

(4) 交通の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、その主体的な活動を促進する。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かけを行う。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民に留まらず、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交通安全に関する意識改革を促すことが重要であり、国、県、市、市県民、事業者等が連携を密にし、住民の参加・協働を積極的に推進する。

また、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、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、交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に市民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

また、地域のボランティアの方々が通学路に立ち、子どもの安全を見守る「愛の運動」を持続的に実施する。

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る。特に、今後増加することが予想される高齢運転者に対する教育等についてはさらなる充実に努める。

(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、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努める。

ア 高齢運転者対策の充実

高齢運転者の交通事故防止を図るため、高齢者の身体的な機能の変化を踏まえた適切な指導を行う講習を推進する。

また、道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとされていることから、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進する。

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢運転者マーク）の積極的な使用の促進を図る。

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るため、県、市、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。

イ シートベルト、チャイルドシートおよびヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシートおよび二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行う。

(2) 飲酒運転防止対策の充実

県、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、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する。

(3) 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。）の資質および安全意識の向上を図るとともに、事業所内で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への指導を推進する。

また、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指導、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る。

(4) 道路交通に関連する情報の充実

多様化する道路利用者のニーズにこたえるため、関係機関との連携により、道路情報の収集及び情報提供に努める。

4 車両の安全性の確保

自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、さまざまな先端安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故の減少が期待できるこうした技術の活用・普及促進により、着実に交通安全を確保する。

(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、先端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る。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

策の両方を推進する。

(2) 自動車点検整備の推進

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、関係団体に積極的な協力を求め、各車両の安全性の確保を図る。

(3) リコール制度の充実・強化

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、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、リコール関連情報等の提供の充実を図る。

(4) 自転車の安全性の確保

自転車の安全運転を徹底するとともに、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）および普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。また、児童、生徒等の自転車利用者に対し、定期的な点検整備や正しい利用方法等の指導を関係団体と連携し行う。さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火器具の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

交通事故を防止するためには、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

特に、暴走族等対策を強力に推進するためには、地域ぐるみで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することが重要である。

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、家庭、学校、職場、地域等の関係機関・団体が連携し、青少年に対し、暴走族に加入しないよう適切な指導等を促進するとともに暴走族からの離脱等の支援を行う。この場合、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、青少年育成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の推進を図る。

また、暴走族及びこれに伴う群衆の集合場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集合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う。

また、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、携帯電話の使用は、歩道通行者等に危険を及ぼすため、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

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、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、救助・救急体制および救急医療体制の整備を図る。

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する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大ならびに事故の種類・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、救助活動を円滑に行う。

イ 救助・集団救急事故体制の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生した場合に対処するために、救護訓練を実施し、救助・集団救急事故体制を整備する。

ウ 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する。

エ 救急救命士の養成等の促進

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、救急救命士の養成を促進するとともに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確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、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する。

カ 高速自動車国道や自動車専用道における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道や自動車専用道における救急業務については、関係機関と協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

また、救急業務に必要な施設等の整備、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図る。

※ AED : Automated External Defibrillator

(2) 救急医療体制の確保

ア 救急医療機関の確保

一次救急医療体制では応じきれない重傷救急患者の診療を確保するため、原則として第二次医療圏単位に地域指定し、地域内の医療機関の実情に応じた方式で二次救急医療体制の確保を図る。

さらに、救急医療施設の情報収集し、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医療機関との連携を図る。

イ ドクターヘリの積極的活用

救急患者への救命医療を救急現場において直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送することにより、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を積極的に活用する。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急患者の迅速かつ円滑な搬送及び受け入れを確保するため、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、効果的な救急体制の整備を促進する。

7 自動車事故における相談体制

市民は、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。

(1) 交通事故における相談体制の広報活動の推進等

市の交通事故相談を広報等により周知するとともに関係機関・団体等と連携を図り、交通事故相談体制の充実を図る。

(2) 交通事故被害者等に対する援助措置等

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けているため支援することは極めて重要である。

自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金の貸付け等や交通遺児育成基金が行う基金制度及び交通遺児育英会が行う高校・大学等の奨学金の貸し付け等を交通事故被害者等に対し広く情報提供する。

8 被害者支援の充実と推進

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る。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る。このような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）および亀山市犯罪被害者等支援条例（令和3年亀山市条例第13号）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する。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会をめざして

鉄道は、人やものを大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる交通手段として、市民生活のうえで、また、環境への配慮の面で欠くことはできない。しかし一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、利用者の利便に重大な支障をきたすばかりでなく、多数の死傷者を生じる恐れがあるため事故を防止することが重要である。

市民が安心して利用できる事故のない鉄道輸送をめざし、重大な列車事故の未然防止対策や利用者等の関係する事故防止策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

1 鉄道交通の安全に関する知識の普及

置石、投石等の運行妨害、線路内立ち入り等の外部要因による事故を防止するためには、学校、沿線住民、通行車（者）等を幅広く対象として、公共輸送機関としての鉄道の役割と事故の重大性等を各季交通安全運動等の機会をとらえ、各種広報媒体を利用した広報・啓発活動を行い、鉄道の安全に関する正しい知識の普及啓発を図る。

2 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

3 被害者支援の推進

被害を受けた者及びその遺族等に対する適切な相談活動や要望に対応した支援活動を効果的に推進する。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会をめざして

市内における踏切事故としては、近年では踏切道内の死亡事故は発生していない。しかし、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであることから、踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置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す。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

1 踏切道の交通施設の充実

踏切道の交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標識等の踏切に関連する交通安全施設の充実を図る。

2 踏切道の安全に関する知識の普及

踏切道を通行する自動車等の運転者及び歩行者に対し、踏切道通過時における安全意識の高揚を図るとともに、踏切事故時における踏切非常ボタンの操作等緊急措置の周知徹底を図るなど広報活動等を強化し、安全かつ円滑な踏切道の確保及び踏切事故の防止を図る。

また、学校、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。

さらには、踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応する。