

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。