

鈴鹿市交通安全計画（改定版）

令和3年度～令和7年度

令和3年9月

鈴鹿市交通安全対策会議

目 次

第1章 計画の基本的な考え方	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置付け	1
3 計画期間	1
4 進行管理	1
第2章 交通事故の推移と現状	2
1 交通事故死者数等の推移	2
2 交通死亡事故の特徴	2
3 交通を取り巻く状況の展望	3
第3章 本計画の目標	4
第4章 重点課題・重視すべき事項	6
1 交通事故による被害を減らすために重点的に取り組む課題	6
1-1 子ども及び高齢者の安全確保	6
1-2 歩行者及び自転車利用者の安全確保	6
(1) 歩行者の安全確保	6
(2) 自転車利用者の安全確保	7
1-3 生活道路における安全確保	7
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項	7
2-1 先端技術の活用推進	7
2-2 地域が一体となった交通安全施策の推進	8
第5章 今後推進すべき施策	9
1 道路交通環境の整備	9
1-1 生活道路等における交通安全の確保	9
(1) 生活道路における交通事故防止対策の推進	9
(2) 通学路等における交通安全の確保	10
1-2 交通安全施設整備の推進	10
1-3 高齢者等の移動手段の確保	10
1-4 自転車利用環境の保持	11
1-5 災害に備えた道路交通環境の整備	11
1-6 駐車対策の推進	11

2	交通安全思想の普及徹底	11
2-1	交通安全教育の推進	12
(1)	幼児の交通安全教室	12
(2)	小・中学生，高校生の交通安全教室	12
(3)	高齢者の交通安全教室	12
(4)	障がい者の交通安全教室	12
(5)	外国人の交通安全教室	12
(6)	成人の交通安全教室	12
2-2	交通安全に関する普及啓発活動の推進	13
(1)	交通安全運動の推進	13
(2)	横断歩行者の安全確保	13
(3)	自転車の安全運転の推進	13
(4)	全ての座席におけるシートベルトの正しい着用等の徹底	13
(5)	反射材用品等の普及促進	14
(6)	飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進	14
(7)	効果的な広報の実施	14
3	安全運転の確保	14
4	車両の安全性の確保	15
5	道路交通秩序の維持	15
6	救助・救急活動の充実	15
7	被害者支援の充実と推進	15
7-1	自転車損害賠償責任保険等への加入促進	16
7-2	自動車損害賠償保障制度に関する啓発	16
8	調査研究の充実	16

1 計画策定の趣旨

本市では、2007（平成 19）年に鈴鹿市交通安全対策会議を設置して交通安全計画を策定し、市、関係機関、団体等が一体となって、交通事故防止へ向けた様々な施策を実施してきました。その結果、近年、市内の人身事故件数はピーク時の約 2 割にまで減少しましたが、一方で、交通事故死者数に占める高齢者の割合は高くなる傾向にあります。

また、全国的に子どもや高齢ドライバーが当事者となる交通事故が問題となる中、時代の変化に応える一層の交通安全施策が求められています。

交通事故を防止するためには、市、関係機関、団体等と市民が協力しあい、一体となって、あらゆる施策を積極的に推進していく必要があります。そこで本計画を策定し、交通事故のない安全・安心な社会の実現をめざして、今後推進すべき施策を明らかにします。

2 計画の位置付け

本計画は、交通安全対策基本法（1970（昭和 45）年法律 110 号）第 26 条第 1 項の規定に基づき策定するもので、国の「第 11 次交通安全基本計画」及び三重県の「第 11 次三重県交通安全計画」を上位計画とします。

また、本計画は、今後のまちづくりを進める上で最も重要な計画である「鈴鹿市総合計画 2023」後期基本計画の単位施策を推進する個別計画として位置付けています。

3 計画期間

計画期間は、第 11 次三重県交通安全計画と整合させ、2021（令和 3）年度から 2025（令和 7）年度までの 5 年間とします。

4 進行管理

本計画を効果的に推進し、継続的に改善するため、PDCA サイクル(計画⇒実行⇒評価⇒改善)を繰り返しながら、事業の振り返りや見直しを行い、より実効性が担保できるようにします。

具体的には、鈴鹿市交通安全対策会議において、交通事故事例等の分析及び検証を行い、必要に応じて施策の見直しを行います。



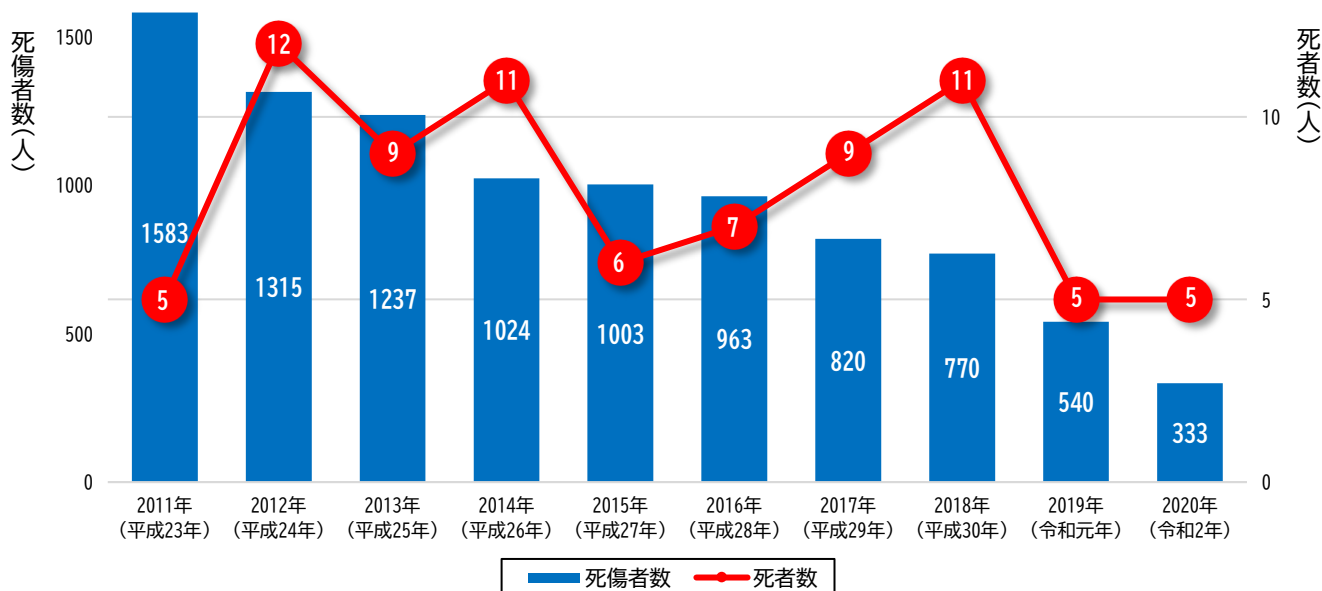
PDCA サイクル図

1 交通事故死者数等の推移

本市の交通事故による死者数は、1970（昭和45）年に42人を数え、ピークを迎えましたが、1971（昭和46）年以降着実に減少し、1977（昭和52）年には14人と大幅に減少しました。その後は増加に転じ、1989（平成元）年には33人に達しましたが、再び減少傾向に転じ、2011（平成23）年には過去最少の5人となりました。

その後増減を繰り返し、2019（令和元）年及び2020（令和2）年には、過去最少と同数の5人となっています。また、死傷者数は過去10年間減少を続けており、2020（令和2）年には333人と大きく減少しました。

交通事故死者数・死傷者数の推移

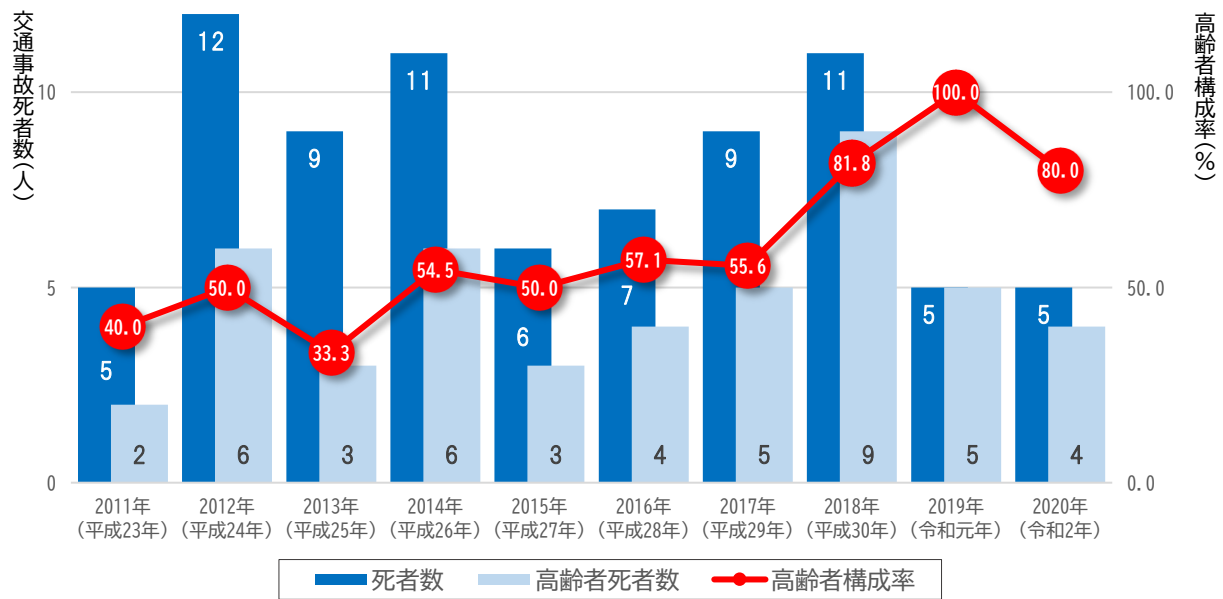


2 交通死亡事故の特徴

本市における過去5年間の交通死亡事故の特徴は、次のとおりです。

- ① 交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者は37人中27人と7割を超えています。交通死亡事故が増減を繰り返しながら減少傾向にある中、死者数に占める高齢者の割合は増加傾向にあります。
- ② 高齢者の交通事故死者数のうち、歩行中・自転車乗用中が7割以上を占めています。
- ③ 自動車乗車中の交通事故死者数のうち、シートベルトを着用していなかったケースは4割を超えています。

交通事故死者数に占める高齢者の割合



3 交通を取り巻く状況の展望

- ① 本市の高齢者人口の推計*¹によると、高齢化率は今後も少しずつ増加していくことが見込まれており、今後5年間で、高齢者が交通事故の当事者となる割合が更に増加する可能性があります。
- ② 2023（令和5）年には、国道23号中勢バイパスの鈴鹿（安塚）工区の完成が予定されており、国道23号現道の所要時間の短縮、交通渋滞の緩和、交通事故の減少など、交通環境の改善が期待されます。
- ③ 新型コロナウイルス感染症の影響により、電車やバス、タクシー等の公共交通機関の利用が減少し、自家用車や自転車等のパーソナルな移動手段の利用が増加したことから、今後の動向を注視する必要があります。

*¹ 鈴鹿市高齢者福祉計画（第9次計画（2021～2023年度））P5

第3章

本計画の目標

本市では、これまで死者*¹ 数と死傷者数を計画の目標値としてきましたが、本計画では三重県交通安全計画と整合させ、死者数および命に関わる優先度が高い重傷者*² 数を目標値に設定します。

具体的には、三重県の目標（2025（令和7）年までに年間の死者数を55人以下、重傷者数を400人以下とする）を踏まえ、過去の実績等を勘案した上で、2025（令和7）年に死者数を4人以下、重傷者数を39人以下とすることを目標とします。

また、それらの目標を達成するためには、交通事故自体を減らすことが重要であるため、各年の交通事故件数を前年以下に減少させ、2025（令和7）年に4,800件以下とすることをめざします。

数値目標

交通事故死者数 4人以下

交通事故重傷者数 39人以下

交通事故件数 4,800件以下

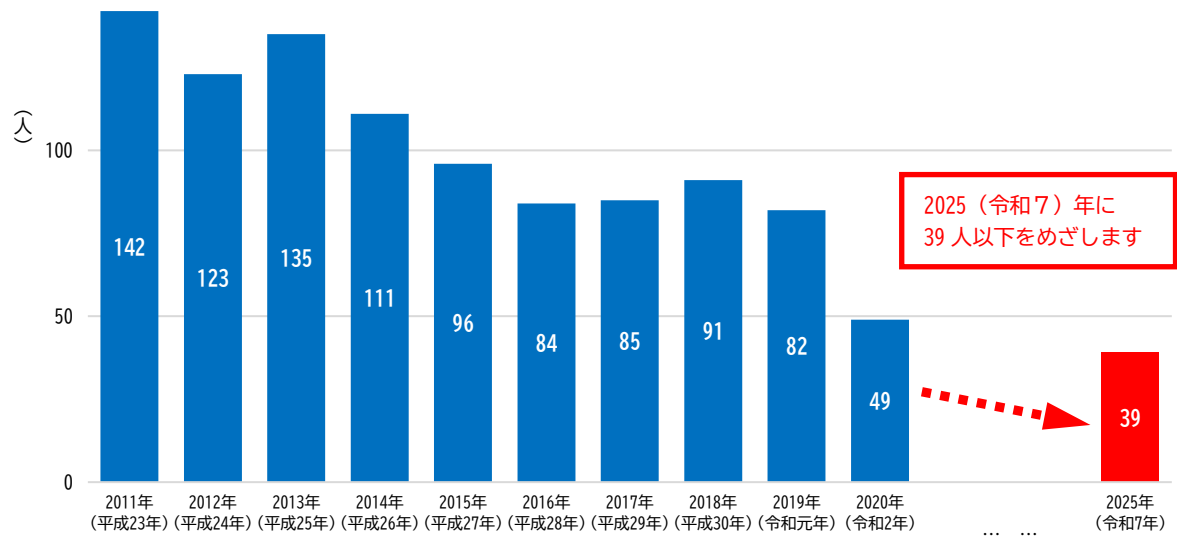
これまでの交通安全計画の目標値と実績値

指 標	目標値	実績値
計画期間 2011(平成 23)年度～2015(平成 27)年度		
交通事故死者数	6人以下	平成 27 年／6 人
交通事故死傷者数	1,400 人以下	平成 27 年／1,003 人
計画期間 2016(平成 28)年度～2020(令和2)年度		
交通事故死者数	4人以下	令和 2 年／5 人
交通事故死傷者数	850 人以下	令和 2 年／333 人

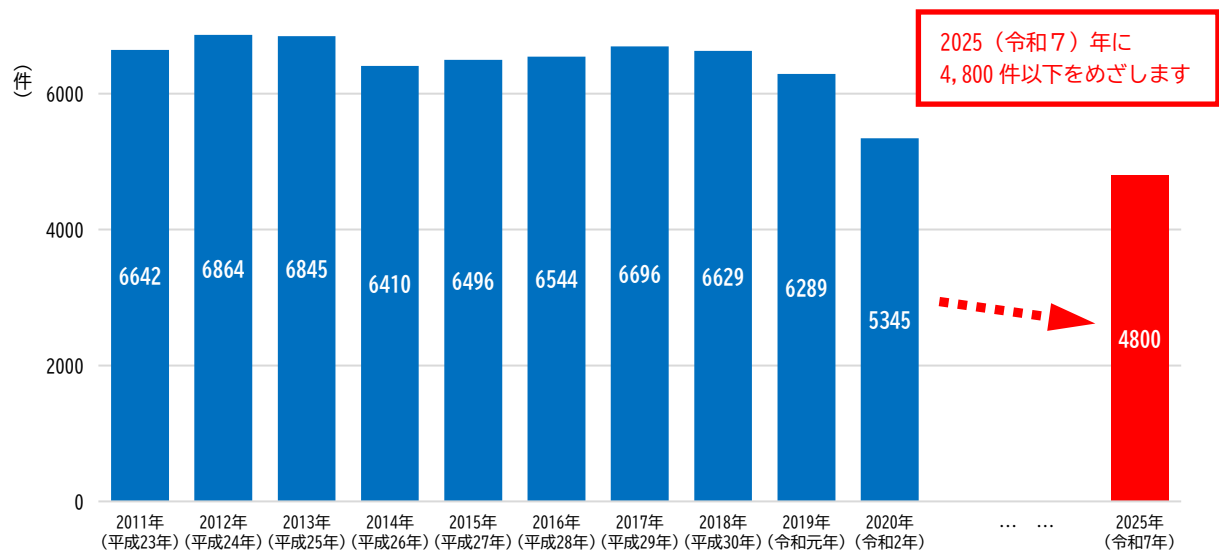
*¹ 死者とは、交通事故発生後 24 時間以内に死亡した者をいう。

*² 重傷者とは、交通事故によって負傷し、1 か月（30 日）以上の治療を要する者をいう。

交通事故重傷者数の推移と目標値



交通事故件数の推移と目標値



1 交通事故による被害を減らすために重点的に取り組む課題

1-1 子ども及び高齢者の安全確保

次代を担う子どもの安全を確保するために、通学路等における安全・安心な歩行空間の整備や、子どもに交通ルールや交通マナーを身に付けさせる交通安全教育を推進する必要があります。

また、本市では、交通事故死者数に占める高齢者の割合は増加傾向にあり、高齢者の歩行中や自転車乗車中の死亡事故が多いことから、これらに重点を置いた対策が必要です。

さらに、高齢化の進展に伴い、高齢者が加害者となる事故の増加も懸念されます。高齢者を加害者にも被害者にもさせないための対策が重要な課題となっています。

1-2 歩行者及び自転車利用者の安全確保

本市では、交通事故死者数に占める歩行者及び自転車利用者の割合が約6割となっています。自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を確保する必要があります。

(1) 歩行者の安全確保

日本自動車連盟（J A F）による「信号機のない横断歩道実態調査 2020」によると、信号機のない横断歩道を歩行者が渡ろうとしている際に一時停止しない自動車が、三重県では約7割を占めるという結果が出ています*1。

このため、歩行者が安心して横断歩道を渡れるようにするために、自動車運転者に対して、横断歩道に関する交通ルールや歩行者優先の原則等についての啓発が必要です。

また、子どもが日常的に集団で移動する通学路や、生活道路、市街地の幹線道路等では、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備などを進める必要があります。

一方、交通事故死傷者となった歩行者の約3割に、横断に関する違反など何らかの法令違反があるという調査結果*2を踏まえると、歩行者に対しても交通ルールの周知が必要です。道路を横断する際は横断歩道を渡ること、信号機のある場所ではその信号に従うこと、注意力が散漫となる歩きスマホ等の行為を慎むことなどを繰り返し啓発することで、歩行者が自らの安全を守る行動を促していくことが重要です。

*1 「信号機のない横断歩道実態調査 2020」の結果、信号機のない横断歩道における車の一時停止率は全国平均 21.3%，三重県は 27.1%（14 位）

*2 「交通安全のために～令和2年中の交通事故から～」(三重県警察) P21

(2) 自転車利用者の安全確保

自転車は、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ります。このため、自転車の点検・整備や、ヘルメット着用の必要性を周知・啓発する必要があります。また、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進することも重要な課題です。

さらに、自転車利用者については、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、ルールやマナーに違反する行動が多いため、自転車に関する交通安全意識を高める交通安全教育等を推進する必要があります。

1-3 生活道路における安全確保

生活道路では、子ども、高齢者、障がい者を含む全ての歩行者や自転車利用者が安全に安心して通行できる環境をつくり、交通事故を減少させることが求められています。

このため、自動車の速度を抑制するための道路交通環境の整備、適切な交通指導取締りの実施、安全な走行方法の普及等が必要です。また、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ことも、取り組まなければならない課題です。

このような取り組みを続けることにより、「生活道路は歩行者優先」という意識を、市民一人ひとりに深く浸透させることが重要です。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

2-1 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術の普及により、交通事故が減少しています。今後も、サポカー^{*1}や、安全運転を支援するシステムの更なる普及、車車間通信^{*2}、レベル3^{*3}以上の自動運転の実用化など、先端技術を活用することで、運転者の危険認知の遅れや、運転操作の誤りによる事故を未然に防止し、交通事故を更に減少させることが期待されます。

サポカーの主な機能（経済産業省）



衝突被害軽減ブレーキが
止まるをサポート



踏み間違い時の
急発進抑制などをサポート



車線逸脱警報で
はみ出さないをサポート



先進ライトで
危険を早期発見

^{*1} サポカー（セーフティ・サポートカー）は、衝突被害軽減ブレーキ等を搭載した自動車の総称。

^{*2} 車車間通信は、安全運転支援のための通信技術。例えば、出会い頭衝突の危険性がある場合、運転者に警告して衝突事故を防ぐ。

^{*3} 自動運転レベルは0～5までの6段階に分けて定義されており、レベル3以上は、人ではなくシステムが運行の主体となる。

2-2 地域が一体となった交通安全施策の推進

それぞれの地域では、国や県、市だけでなく、市民、事業者等との協働で、地域特有の課題解決に取り組んでいくことが重要です。

このため、地域の実情をよく知る住民の交通安全への関心を高め、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等の提供に努める必要があります。

また、各地域で交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいるため、若者を含む地域住民が交通安全活動に関心を高め、積極的に参加するよう促す取り組みも重要です。

1 道路交通環境の整備

これまで、警察や各道路管理者等の関係機関が連携し、自動車交通を担う幹線道路と歩行者中心の生活道路の両面で対策を推進してきた結果、いずれの道路でも一定の事故抑止効果が確認されています。

しかし、日本では、諸外国と比較して歩行中・自転車乗用中の交通事故死者数の割合が高く、生活道路における交通事故防止対策を更に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、幹線道路と生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路における安全の確保に取り組みます。

また、子どもを交通事故から守り、高齢者や障がい者が安心して外出できる社会をつくるため、歩行者等を優先した道路交通環境の整備を推進します。

1-1 生活道路等における交通安全の確保

これまで一定の成果を上げてきた交通安全施策は、主として「車」中心の対策であり、歩行者の視点からの対策は十分とはいえません。また、幹線道路を走行すべき自動車の生活道路への流入（通り抜け）等の問題も顕在化しています。

このため、通学路、生活道路、幹線道路等で、歩道等を整備するなど、「人」の視点に立った施策を推進し、交通安全施設等の整備や効果的な交通規制の推進等、きめ細かな対策に取り組みます。

(1) 生活道路における交通事故防止対策の推進

交通事故の多いエリアについては、道路管理者、警察、地域住民等が連携し、通り抜け車両の排除や、車両速度の抑制等、子どもや高齢者等が安心して道路を通行できるよう対策に取り組みます。

また、「ゾーン 30」*¹については、区域内の交通環境の変化を検証するとともに、新たな区域の設定の検討を行います。



ゾーン 30

*¹ 生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。

(2) 通学路等における交通安全の確保

通学路や子どもが日常的に集団で移動する経路の安全を確保するため、2020（令和2）年3月に策定した「鈴鹿市通学路交通安全プログラム」に基づき、教育委員会、警察、道路管理者等が連携して、定期的な合同点検を実施します。

また、通学路等の歩道整備を推進し、グリーン帯等の設置を進めるとともに、学校、警察、交通安全協会、PTA等の関係機関が連携して早朝街頭指導を実施するなど、ハード・ソフトの両面から対策を推進します。



グリーン帯



早朝街頭指導

1-2 交通安全施設整備の推進

交通事故防止と交通の円滑化のため交通安全施設等の整備を推進し、道路交通環境を改善するとともに、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、長寿命化等を推進します。

また、滋賀県で発生した園児死傷事故を受け、本市では、2019（令和元）年度からの2年間で、通学路等における信号のある交差点で交通事故防止対策を集中的に実施しました。

今後も、生活道路における事故危険箇所等では、物理的デバイス（狭さく等）をはじめ、道路反射鏡、防護柵、カラー舗装等の設置や、区画線等の整備等、危険を低減し回避するため、それぞれの現場に見合った対策を実施します。



狭さく



防護柵

1-3 高齢者等の移動手段の確保

高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保については、「鈴鹿市地域公共交通計画」に位置づけ、関係分野と連携し、取り組みを進めます。

1-4 自転車利用環境の保持

自転車駐車需要の多い駅周辺の道路環境を保持するため、「鈴鹿市自転車等の放置防止及び適正な処理に関する条例」（1994（平成6）年条例第18号）に基づき、自転車等の放置防止に取り組みます。

1-5 災害に備えた道路交通環境の整備

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。

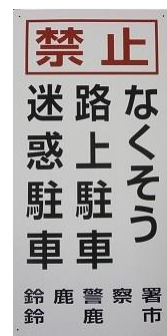
また、災害発生時に道路の被災状況や交通状況を的確に収集・分析し、災害復旧や緊急交通路・緊急輸送道路等を確保するため、早期に異常を発見できるよう、その体制づくりに努めます。

さらに、道路利用者に対して、インターネット等を活用し、道路・交通に関する災害情報等の提供に取り組みます。

1-6 駐車対策の推進

安全かつ円滑に道路を通行できるよう、道路交通の状況や地域の特性に応じた駐車対策を推進します。

また、違法駐車を防止するため市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体と連携し、住民の理解と協力を得ながら、違法駐車を排除する取り組みを進めます。



路上駐車・迷惑駐車
禁止看板

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全のためには、一人ひとりが交通社会の一員としての責任を自覚し、交通ルールと交通マナーを守ることが必要です。今後も継続して、各世代における交通安全教育、交通安全に関する普及啓発活動を推進することで、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育んでいきます。

交通安全教育や普及啓発活動を行うにあたっては、市や警察、市民、事業者等および家庭や学校がそれぞれの特性を生かし、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。また、インターネットの活用を促進し、必要な情報をわかりやすく提供することに努めます。

2-1 交通安全教育の推進

幼児から高齢者に至るまで、幅広い世代に対して交通安全教育を行います。交通教育指導員^{*1}等による腹話術やパネルシアターなど、様々な手法を用いた参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れます。

(1) 幼児の交通安全教室

市内全ての保育所（園）、幼稚園、認定こども園で交通安全教育を継続的に行うとともに、保護者に対する交通安全講習等を実施します。

(2) 小・中学生、高校生の交通安全教室

歩行者・自転車利用者等として必要な技能と知識を習得させます。また、道路を通行する場合は、思いやりをもって、他の人に対する安全にも配慮できるような教育に取り組みます。



幼児の交通安全教室

(3) 高齢者の交通安全教室

道路横断時の安全確認や横断歩道での歩行者優先の原則等について啓発し、運転免許証の自主返納制度についても周知していきます。

また、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対しては、関係機関が協力して高齢者宅を訪問したり、高齢者と接する機会（日常的な見守り活動など）を通して助言を行うなど、地域全体で高齢者の安全確保に取り組みます。

(4) 障がい者の交通安全教室

交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育の実施に努めます。

(5) 外国人の交通安全教室

母国との交通ルールの違いや、交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めます。

(6) 成人の交通安全教室

免許取得時や免許取得後の運転者教育だけでなく、事業所、関係機関、団体等と連携して、あらゆる機会を通じて交通安全教育の充実に努めます。

^{*1} 交通安全に関する知識や技能を習得した者に対して市が委嘱する。あらゆる世代を対象とした参加・体験・実践型の分かりやすい交通安全教室等を行い、市民の交通安全に関する知識の習得や、安全行動を習慣化させる等の教育活動を実施している。

2-2 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 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を普及、浸透させ、交通ルールの遵守と正しい交通マナーを習慣付けるため、関係機関、団体と連携して、交通安全運動を継続的に実施します。



交通安全運動出発式

(2) 横断歩行者の安全確保

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対して、横断歩道における交通ルールを周知し、啓発に取り組みます。

また、モデル小学校を指定して「まもってくれてありがとう運動*1」に取り組み、歩行者優先のルールを浸透させていきます。

(3) 自転車の安全運転の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としての交通ルールとマナーを守らなければならないことを周知し、啓発に取り組みます。

また、中学生、高校生の交通安全意識を高めるため、「自転車安全教育モデル校」を指定し、自転車の安全利用を推進します。

(4) 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用等の徹底

シートベルト非着用時や、チャイルドシート不適正使用時の致死率は、着用時及び適正使用時と比較して格段に高くなります。このため、「チャイルドシート使用推進モデル保育所（園）」や「モデル幼稚園」を指定し、広報啓発、指導を行うとともに、保護者に対しても、シートベルトの正しい着用と、チャイルドシート適正使用の徹底を促していきます。

*1 児童等が信号のない横断歩道を横断する際や横断した後に、停止してくれた運転者に対して「ありがとう」と言ったり会釈したりして感謝の気持ちを表すことで、横断歩道が歩行者優先であることを学び、横断歩道でのルールとマナーについて自然に理解できる取り組み。また、運転手にも「止まらなければ」という歩行者保護の気持ちを起こさせ、安全運転意識の高揚と交通事故の減少を図ることを目的としている。

(5) 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、自転車利用者等の事故を防止するため、反射材用品の普及に取り組みます。また、反射材用品の視認効果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を推進します。

(6) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性等を周知するため、交通安全教育や広報啓発活動を推進するとともに、安全運転管理者*¹や酒類提供飲食店等と連携して、ハンドルキーパー運動*²の普及啓発に努めます。また、アルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職場等における飲酒運転根絶の取り組みを進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない、ゆるさない」という市民の規範意識の確立をめざします。

(7) 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、広報誌等あらゆる広報媒体を活用して、交通安全に関する情報を発信します。

3 安全運転の確保

安全運転の確保のためには、運転者の能力や資質を向上させることが不可欠です。このため、運転者だけでなく、これから運転免許を取得しようとする者も含め、運転者教育や安全運転管理者による指導、広報啓発等を通じて、歩行者や自転車利用者を保護する意識を高めていきます。

特に、高齢者が加害者となる事故を防止するため、高齢ドライバーに対する運転者教育等を充実させるとともに、運転免許証の自主返納制度についても周知に努めます。あわせて、運転経歴証明書交付手数料の助成事業を継続し、運転免許証を自主返納した方への支援に取り組みます。

さらに、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により、安全対策を充実させるとともに、交通労働災害を防止するための取り組みを進めます。



運転経歴証明書交付手数料助成
周知ポスター

*¹ 道路交通法に基づき、一定以上の台数の自家用自動車を保有する事業所において、運行計画や運転日誌の作成、安全運転の指導を行う者。年一回の講習参加が義務付けられている。

*² 自動車で飲食店等へ行く場合に、酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人が参加者を自宅へ送り届けることで、飲酒運転を防止する運動。

4 車両の安全性の確保

自動車事故の大半が、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ため、先進安全技術の普及により、交通事故の飛躍的な減少が期待できます。既に、衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあります。

高齢ドライバーによる事故や、子どもが被害者となる事故が社会問題化している現在、先進安全技術のさらなる活用、普及促進が求められています。交通事故を着実に減らすために、先進安全技術に関する広報啓発を推進します。

また、自転車についても、定期的な点検整備の重要性を周知し、灯火装置の取付けと点灯の徹底、反射器材等の普及促進等に取り組みます。

5 道路交通秩序の維持

道路交通秩序を維持するために、交通事故実態を的確に調査、分析し、その実態に即した交通指導取締り等を行います。

また、厳罰化された妨害運転（いわゆる「あおり運転」）や、ながら運転（運転中のスマートフォン使用など）などは、交通事故の原因となる大変危険な行為であることについて、市、関係機関、団体等が連携して広報、啓発に取り組みます。

6 救急・救助活動の充実

交通事故による負傷者を救命し、被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関と消防機関等の相互の緊密な連携、協力関係を推進します。

特に、負傷者の救命率、救命効果を向上させるため、救急現場や搬送途上において、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体制を強化します。また、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。

7 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、被害者は、身体的、精神的に大きな苦痛を受けます。特に、死亡事故の場合、残された遺族は多大な精神的苦痛を受けるため、交通事故被害者等を支援することは極めて重要です。

このことから、2021（令和3）年4月に施行した鈴鹿市犯罪被害者等支援条例に基づき、交通事故被害者等のための施策を総合的に推進します。

さらに、交通事故被害者等に対して、交通事故に関する相談の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、被害者支援を積極的に推進します。

7-1 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で、加害者側に高額な賠償命令が出ていること等を背景として、三重県は、「交通安全の保持に関する条例」を全面改正して「三重県交通安全条例」を制定し、自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化しました（2021（令和3）年10月1日から）。

本市では、これまでも、交通安全教室や自転車販売店等を通じて、自転車保険等への加入の必要性について啓発に努めてきましたが、三重県交通安全条例の趣旨を踏まえ、今後関係機関が連携して保険等への加入促進に取り組みます。



三重県交通安全条例周知チラシ

7-2 自動車損害賠償保障制度に関する啓発

自動車事故による被害者を救済するために、中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度は、保険の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であるため、周知、啓発に取り組みます。

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、多様化しています。直接的な要因に基づく対症療法的な対策のみでは解決が難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通安全施策を推進するため、その基礎として必要な研究を推進することが必要です。

このため、死亡事故だけでなく重傷事故等も含め、交通事故の分析を充実させるなど、交通事故要因の調査研究に努めます。

鈴鹿市交通安全対策会議委員名簿

(順不同・敬称略)

会 長	鈴鹿市自治会連合会副会長	野田 効 (※ ¹)
会 長	鈴鹿市自治会連合会会長	水野 克則 (※ ²)
	鈴鹿地区交通安全協会常任理事	村山 正衛
	鈴鹿市 P T A 連合会副会長兼安心安全担当	松村 靖
	鈴鹿商工会議所議員	儀賀 美智子
	鈴鹿市老人クラブ連合会副会長	松元 清吉
	鈴鹿地域交通安全活動推進委員	田名瀬 多美子
	鈴鹿市自家用自動車協会事務長	日置 純子
	三重県自転車協同組合理事長	森 一葉
	鈴鹿市身体障害者福祉協会書記	松本 昭子
	公益財団法人鈴鹿国際交流協会専門職員	塚本 美子
	本田技研工業株式会社鈴鹿製作所庶務課長	菱川 弘二
	鈴鹿警察署交通第一課長	北村 吉隆
	国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所副所長	藤原 弘典
	三重県鈴鹿建設事務所長	片田 悟
	一般公募委員	森 友里
	一般公募委員	石田 知美

※¹ 野田効委員は 2021（令和 3）年 6 月 22 日からの委員就任

※² 水野克則委員は 2021（令和 3）年 6 月 21 日までの委員就任

鈴鹿市交通安全計画(改定版)

(発行日) 令和3年9月
(改定日) 令和4年3月
(発行) 鈴鹿市交通安全対策会議
(編集) 鈴鹿市危機管理部交通防犯課
〒513-8701 三重県鈴鹿市神戸一丁目18番18号
電話 059-382-9022 FAX 059-382-7603
E-mail kotsubohan@city.suzuka.lg.jp
URL <https://www.city.suzuka.lg.jp/>