鈴鹿市交通安全計画

令和8年度～令和12年度

令和8年10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　計画策定の趣旨 …… 1

2　計画の位置付け …… 1

3　計画期間 …… 1

第2章　交通事故死者数等の推移と現状

1　交通事故死者数等の推移 …… 2

2　本市の交通死亡事故の発生状況 …… 3

第3章　本計画の目標

1　基本目標 …… 4

2　個別目標 …… 6

第4章　重点課題

1　高齢者の安全確保 …… 7

2　こどもの安全確保 …… 7

3　歩行者の安全確保 …… 7

4　自転車の安全確保 …… 8

5　特定小型原動機付自転車等の安全対策の推進 …… 8

6　生活道路における安全確保 …… 8

7　外国人の交通安全対策の推進 …… 9

8　先進技術の活用推進 …… 9

9　地域が一体となった交通安全施策の推進 …… 9

第5章　今後推進すべき施策

1　道路交通環境の整備 …… 10

（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 …… 10

①　生活道路等における交通安全対策の推進 …… 10

②　通学路等における交通安全の確保 …… 11

（2）　交通安全施設整備の推進 …… 11

（3）　高齢者の移動手段の確保 …… 11

（4）　自転車利用環境の保持 …… 12

（5）　災害に備えた道路交通環境の整備 …… 12

（6）　駐車対策の推進 …… 12

2　交通安全思想の普及徹底 …… 12

(1)　交通安全教育の推進 …… 13

① 幼児の交通安全教室 …… 13
② 小・中学生、高校生の交通安全教室 …… 13
③ 高齢者の交通安全教室 …… 13
④ 障がい者の交通安全教室 …… 13
⑤ 外国人の交通安全教室 …… 13
⑥ 成人の交通安全教室 …… 13
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 …… 14
① 交通安全運動の推進 …… 14
② 歩行者の安全確保 …… 14
③ 自転車の安全利用の推進 …… 15
④ 自動車の安全運転の推進 …… 15
⑤ 新しい小型モビリティの安全対策 …… 16
⑥ 外国人に対する交通安全啓発の推進 …… 16
⑦ 効果的な広報の実施 …… 16
3 安全運転の確保 …… 16
4 車両の安全性の確保 …… 17
5 道路交通秩序の維持 …… 17
6 救急・救助活動の充実 …… 17
7 被害者支援の充実と推進 …… 17
(1) 自転車損害賠償責任保険等への加入促進 …… 18
(2) 自動車損害賠償保障制度に関する啓発 …… 18
8 調査研究の充実 …… 18
第6章 計画の効果的な推進のために
1 進行管理 …… 19
鈴鹿市交通安全対策会議委員名簿

第１章　計画の基本的な考え方

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、2008（平成 20）年には交通安全計画を策定し、市、関係機関、団体等と市民が一体となって、交通事故防止へ向けた様々な施策を実施しています。その結果、交通安全計画の策定当初と比べると、交通事故死者＊[1]数は減少傾向にあります。

一方で、全国的にこどもや高齢者が当事者となる交通事故が問題となる中、時代の変化に応える一層の交通安全施策が求められています。

そのため、今後も交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者＊[2]数をゼロに近づけることをめざし、積極的な取組が必要です。

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、様々な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）年法律第 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 12 次交通安全基本計画」及び三重県の「第 12 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 2031」の単位施策を推進する推進プランとして位置付けています。

3　計画期間

計画期間は、第 12 次三重県交通安全計画と整合させ、2026（令和 8）年度から 2030（令和 12）年度までの 5 年間とします。

＊[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。

第２章　交通事故死者数等の推移と現状

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、再び減少傾向となり、2021（令和 3）年には、過去最少の 4 人となりました。

しかし、直近の 2025（令和 7）年は 9 人となり、前計画の目標人数を大幅に超過しました。

重傷者数は、2008（平成 20）年には 150 人でしたが、その後は減少傾向で推移しています。2025（令和 7）年は過去最小の 46 人となりましたが、目標を達成するには至りませんでした。

交通事故件数は、交通安全計画の策定当初からは減少傾向にありましたが、2022（令和 4）年から徐々に増加し、2025（令和 7）年は 5,880 件となり、目標件数を大幅に超過しました。

これまでの交通安全計画の目標値と実数値

指　標	目標値	実数値（最終年）
第1次　計画期間　2008（平成20）年度～2010（平成22）年度		
交通事故死者数	9人以下	8人
交通事故死傷者数	1,700人以下	1,690人
第2次　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	6人
交通事故死傷者数	1,400人以下	1,003人
第3次　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	5人
交通事故死傷者数	850人以下	333人
第4次　計画期間　2021（令和3）年度～2025（令和7）年度		
交通事故死者数	4人以下	9人
交通事故重傷者数	39人以下	46人
交通事故件数	4,800件以下	5,880件

2　本市の交通死亡事故の発生状況

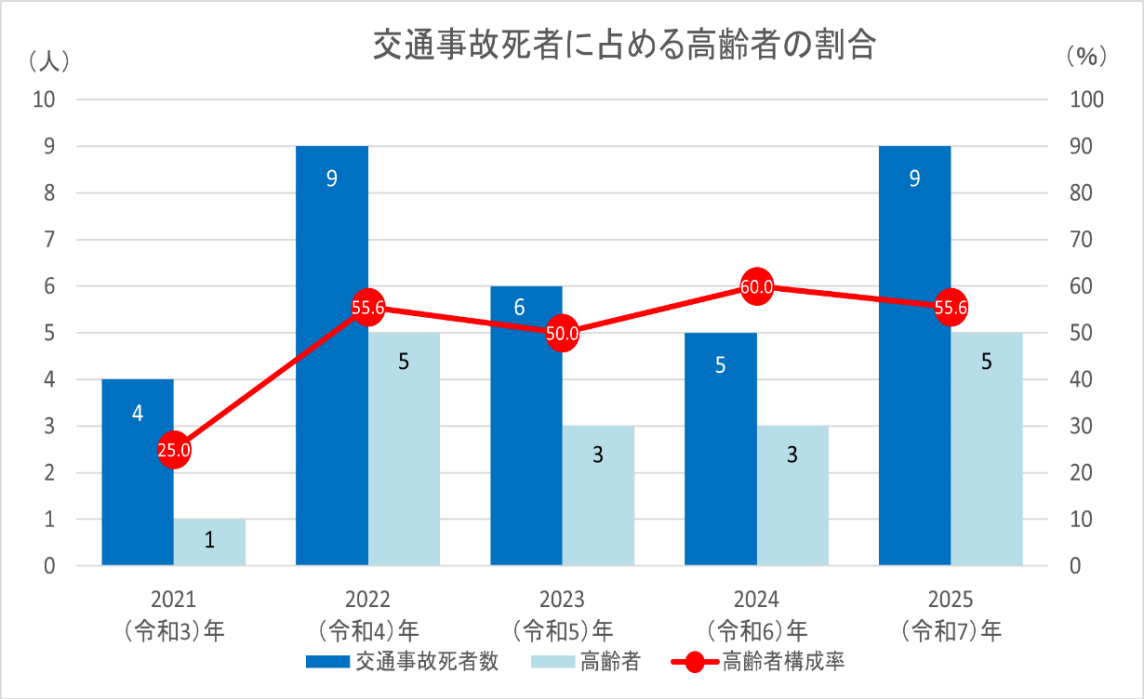
本市における交通事故死者数は過去 5 年間で 33 人となり、そのうち 65 歳以上の高齢者が占める割合は、51.5%と半数を超えています。交通死亡事故が長期的には減少傾向にある中、死者数に占める高齢者の割合は一定数を占めています。

歩行中・自転車乗用中の交通事故死者数は、過去 5 年間で 15 人となり、そのうち高齢者の占める割合は 80%と高くなっています。

交通死亡事故の発生状況

単位（人）

			2021（令和 3）年	2022（令和 4）年	2023（令和 5）年	2024（令和 6）年	2025（令和 7）年	合計
交通事故死者数			4	9	6	5	9	33
内訳	歩行者		1	4	2	2	1	10
	自転車		0	2	0	1	2	5
	二輪車		1	0	1	1	0	3
	自動車		2	3	3	1	6	15
		うち、高齢者	1	5	3	3	5	17
		歩行者	0	3	2	2	1	8
		自転車	0	2	0	1	1	4
		二輪車	0	0	1	0	0	1
		自動車	1	0	0	0	3	4



第３章　本計画の目標

市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めざすため、基本目標と個別目標を設定し、交通死亡事故の根絶に向けて取り組みます。

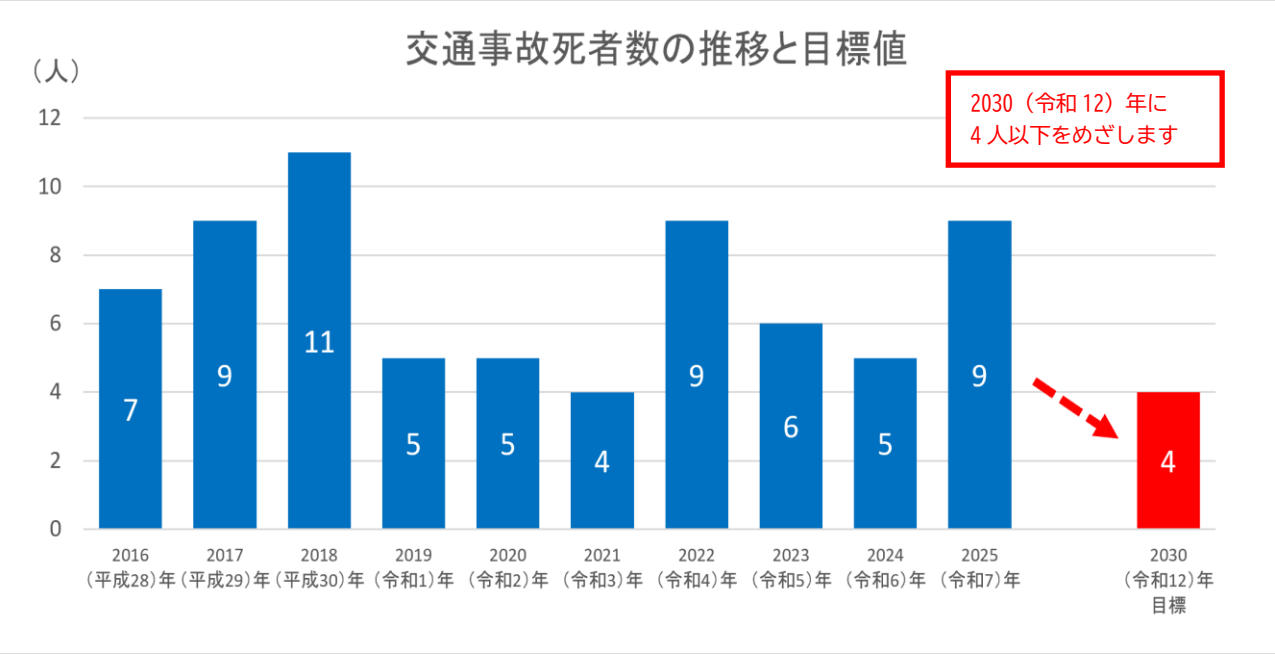
1　基本目標

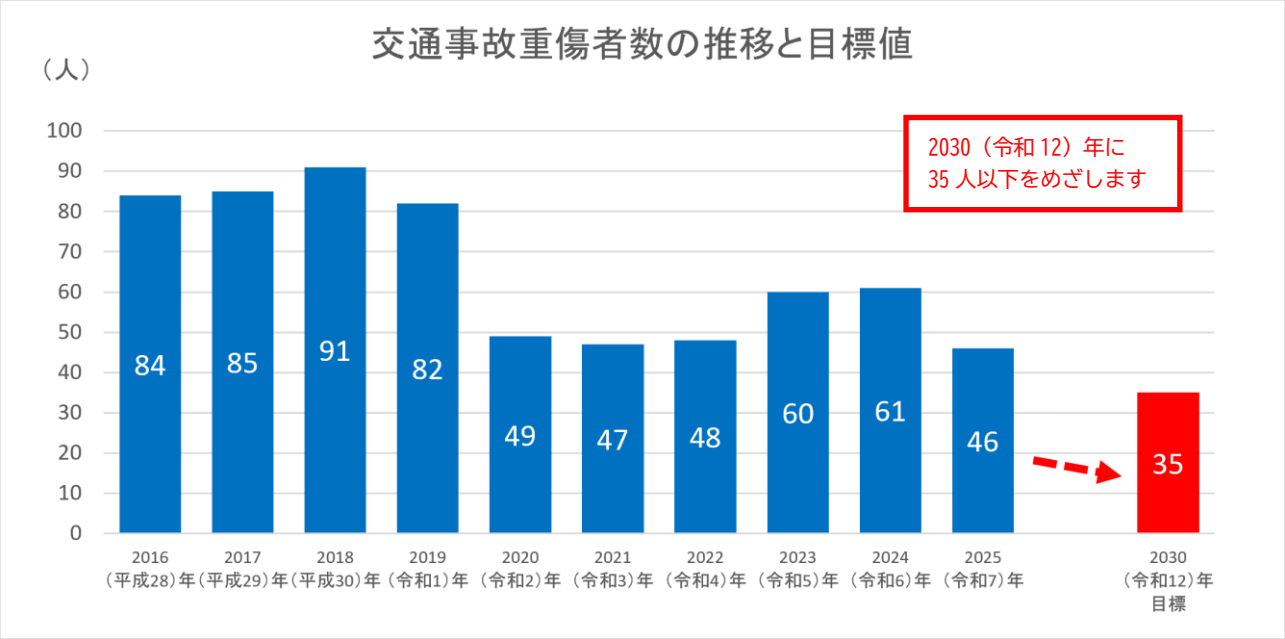
交通事故による死者数及び生命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることをめざすとともに、交通事故自体を減らすことを目標とします。

三重県では 2030（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ていることから、本市においては、2030（令和 12）年までに年間の交通事故死者数を 4 人以下、重傷者数を 35 人以下、交通事故件数を 4,320 件以下とすることをめざします。

そのため、市民の理解と協力の下、第 5 章に揚げる諸施策を総合的かつ強力に推進していきます。

交通事故死者数	４人以下
交通事故重傷者数	３５人以下
交通事故件数	４，３２０件以下



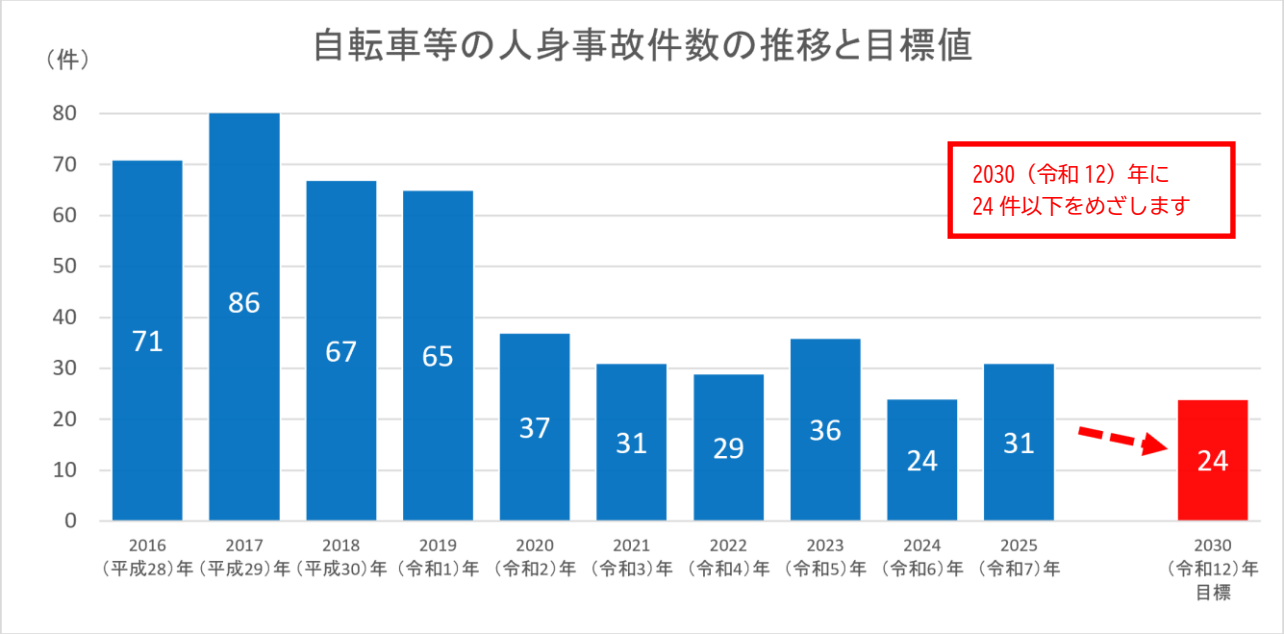

交通事故重傷者数の推移と目標値
（人）
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
84
85
91
82
49
47
48
60
61
46
35
2030（令和 12）年に
35 人以下をめざします
2016（平成28）年
2017（平成29）年
2018（平成30）年
2019（令和1）年
2020（令和2）年
2021（令和3）年
2022（令和4）年
2023（令和5）年
2024（令和6）年
2025（令和7）年
2030（令和12）年目標

交通事故件数の推移と目標値
（件）
8,000
7,000
6,000
5,000
4,000
3,000
2,000
1,000
0
6,544
6,696
6,629
6,289
5,345
5,359
5,591
5,793
5,747
5,880
4,320
2030（令和 12）年に
4,320 件以下をめざします
2016（平成28）年
2017（平成29）年
2018（平成30）年
2019（令和1）年
2020（令和2）年
2021（令和3）年
2022（令和4）年
2023（令和5）年
2024（令和6）年
2025（令和7）年
2030（令和12）年目標

2　個別目標

三重県では、「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く中で、自転車及び特定小型原動機付自転車*1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ています。このため、本市では過去10年間の自転車等の人身事故件数のうち最小件数であった2024（令和6）年の24件以下を目標とします。

自転車及び特定小型原動機付自転車の人身事故件数　２４件以下



*1　一定の要件（最高速度 20 km/h 以下、定格出力 0.6 k W以下、車体の大きさ長さ１．９ m以下/幅 0.6 m以下など）を満たす電動キックボード等

第４章　重点課題

1　高齢者の安全確保

本市では、交通事故死者数に占める高齢者の割合が５割を超え、依然として高い状況が続いています。高齢者の死亡事故の多くは、道路横断中に発生しています。また、自転車乗用中の場合は、安全不確認の違反が認められることから、これらに重点を置いた対策が重要な課題となっています。

高齢者の自動車安全運転を支える対策については、身体機能や認知機能の衰え等を補う技術の活用・普及を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いることから、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。

2　こどもの安全確保

次世代を担うこどもの安全を確保するために、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等のこどもが移動する経路において、安全・安心な歩行空間の整備を推進するとともに、こどもに交通ルールや交通マナーを身に着けるための交通安全教育等の対策を講じる必要があります。

なお、チャイルドシートの使用について、体格等の事情により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、こ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ることが重要です。

3　歩行者の安全確保

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」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は、全国平均が 43.3%、三重県が 33.6%という結果が出ています。

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をする必要があります。

また、通学路や、生活道路、市街地の幹線道路等では、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にも一定の法令違反を起こしているケースがあることから、歩行者に対しては、道路を横断する際は手を上げて渡る意思を示し、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が重要です。

4　自転車の安全確保

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。

2023（令和５）年４月からは、自転車乗用時のヘルメット着用が努力義務化され、2024（令和６）年からは、自転車の運転中の携帯電話使用等のいわゆる「ながらスマホ」の罰則が強化されるとともに、酒気帯び運転及び幇助※1の罰則が規定されました。さらに、2026（令和８）年４月からは、自転車に対する交通反則通告制度、いわゆる「青切符」の適用や、自動車の自転車保護義務が強化されました。

これらを踏まえ、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や、自動車運転者に対して、自転車利用者の保護についても周知を図る必要があります。また、自転車の安全利用を推進するためには、自転車の点検・整備や、ヘルメット着用の重要性を周知・啓発する必要があります。加えて、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。

5　特定小型原動機付自転車等の安全対策の推進

特定小型原動機付自転車については、基本的な交通ルールの周知徹底や交通安全教育等による安全意識の向上が重要です。

ペダル付き電動バイクは、原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許証を要し、ヘルメットの着用が義務とされていること、また、ナンバープレートや方向指示器が必要なことなどについて、周知する必要があります。

さらに、高齢化の進展に伴い、自操用の電動車椅子の利用も増加しています。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、利用者の安全利用のための交通安全教育等が重要です。

6　生活道路における安全確保

生活道路では、こども、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。

2026（令和８）年９月からは、中央線などのない生活道路の法定速度が 30 km/ｈへ引き下げられました。

このため、自動車の速度を抑制するためのハンプ※2 などの物理的デバイスの設置といった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・広報啓発等が必要です。

＊1　自転車の酒気帯び運転のほか、酒類の提供や同乗・自転車の提供

＊2　車両の低速走行を促すための道路に設ける盛り上がり（凸部）

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抑制することも、取り組まなければならない課題です。

このような取組を続けることにより、「生活道路は歩行者等が優先」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。

7　外国人の交通安全対策の推進

在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加していることに伴い、日本の運転免許証を保有する外国人も増加し、外国人による交通事故も発生しています。

外国人が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してもらう取組が必要です。

このため、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう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、関係機関・団体等と連携した横断的なアプローチを強化する必要があります。

加えて、外国人の歩行者や自転車等の利用者に対しても、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。

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。

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

9　地域が一体となった交通安全施策の推進

交通安全施策を推進するには、市民、自治会、地域づくり協議会、事業者等との協働で、地域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、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組も重要です。

第５章　今後推進すべき施策

1　道路交通環境の整備

道路交通環境については、警察や国、県及び市の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。

今後さらに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、こ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、関係機関と連携して、歩行者・自転車利用者等を優先した道路交通環境の整備を推進します。

（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ず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も深刻な状況です。

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　生活道路等における交通安全対策の推進

2026（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 km/ｈに引き下げられたことから、制度の円滑化を図るため、広報啓発を実施します。

また、「ゾーン 30」*1 については、地域内を通り抜ける車両の排除や速度抑制のため物理的デバイス（狭さく等）の設置を行うなど、「ゾーン 30 プラス」＊2に準じた取組を行います。

＊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 30km/h の速度規制を実施するとともに、そのほか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　生活道路における人優先の安全な通行空間の整備の更なる推進を図るため、ゾーン 30 プラスでは、最高速度 30 km/ｈの区域規制のほか、交通実態に応じて区域内における大型通行禁止、一方通行等の各種交流規制を実施するとともに、ハンプなどの物理的デバイスを適切に組み合わせて交通安全の向上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

通学路やこ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、「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、危険箇所の整備を進めます。

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

（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等を推進します。

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

（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」など、その他の関連計画と整合・連携のもと、取組を進めます。

（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」に基づき、自転車等の放置防止に取り組みます。

また、歩行者、自転車、自動車のそれぞれの通行帯を区別することを目的に、自転車通行ナビライン（通称：矢羽根）を設置し、自転車利用者の安全な通行を確保します。

自転車通行ナビライン

（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。

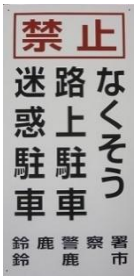
また、災害発生時に道路の被災状況や交通状況を的確に収集・分析し、災害復旧や緊急輸送道路等を確保するため、その体制づくりに努めます。

さらに、道路利用者に対して、道路・交通に関する災害情報等の提供に取り組みます。

（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、市民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、事業者等及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、必要な情報をわかりやすく提供することに努めます。

（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。

幼児の交通安全教室

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意できるような教育に取り組みます。

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、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を広く普及させるため、外国人を雇用する企業や日本語学校などに対し、効果的な交通安全教育やフェイスブック等を活用し交通ルールの周知等に努めます。

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、様々な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）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 歩行者の安全確保

● 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。

● 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、交通安全教室や啓発活動の中での参加・体験を通して啓発に取り組みます。

＊[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組。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。

③ 自転車の安全利用の推進

● 交通安全教育等の強化

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。

特に、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。

● 「ながらスマホ」及び「酒気帯び運転」対策の強化

2024（令和 6）年 11 月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化及び酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進します。

● 交通反則通告制度の周知・啓発

2026（令和８）年４月から交通反則通告制度（いわゆる青切符制度）が適用されたことから、自転車ルールブック等を活用し、制度の周知及び啓発に取り組みます。

④ 自動車の安全運転の推進

● 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、地域、職場等における飲酒運転根絶の取組を進め、「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。

● 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。

● 「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死亡事故、重傷事故が増加している状況に鑑み、スマートフォン画面を注視したり、携帯電話で通話しながら運転する「ながらスマホ」について注意喚起に取り組みます。

＊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１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。

⑤ 新しい小型モビリティの安全対策

● 特定小型原動機付自転車

特定小型原動機付自転車については、原付バイクに替わる手軽な移動手段として注目されていますが、手軽さゆえに交通安全についても安易に捉えてしまう傾向にあるため、交通ルール遵守の周知、啓発に取り組みます。

● ペダル付き電動バイク

ペダル付き電動バイクは、駆動補助機能付自転車（電動アシスト自転車）ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当します。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ならないほか、その運転には運転免許証が必要であり、乗車用ヘルメットを被らなければならないなど、交通ルール遵守の周知、啓発に取り組みます。

⑥ 外国人に対する交通安全啓発の推進

本市では、人口に占める外国人の割合が高く、外国人に対する交通安全の教育及び啓発が課題となっています。そのため、関係団体等と協力し、交通安全に関する情報を発信します。

⑦ 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、フェイスブック、LINE 等の SNS や広報誌等の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します。

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組を進めます。

4　車両の安全性の確保

自動車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、交通事故件数及び死傷者数は減少傾向にあります。

高齢運転者による交通事故や、こどもの安全確保も喫緊の課題であることから、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、交通安全教育とともに、交通事故実態に即した交通指導取締り等を行います。

なお、自転車の交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が 2026（令和 8）年 4 月から適用されたことから、自転車利用者に対しても、関係機関、団体等と連携して広報、啓発等に取り組みます。

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消防機関等と共に推進します。

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。

このため、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。

（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、「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。

この条例の趣旨を踏まえ、今後も関係機関と連携して保険等への加入促進に取り組みます。

（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。

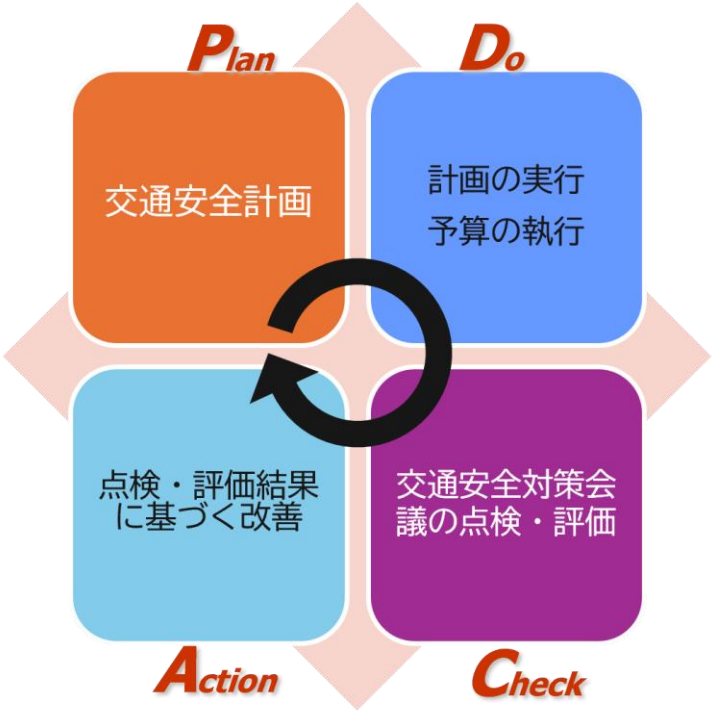
第６章　計画の効果的な推進のために

1　進行管理

本計画を実行するにあたっては、PDCA サイクルによる考え方を基本とします。

本計画を効果的に推進し、継続的に改善するため、計画⇒実行⇒評価⇒改善のサイクルを繰り返しながら、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、計画の目標値や交通事故事例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

鈴鹿市交通安全対策会議委員名簿

（順不同・敬称略）

会　長	鈴鹿地区地域交通安全活動推進委員協議会副会長	大野　ひさ子
	鈴鹿市自治会連合会副会長	仲村　浩二（※[1]）
	鈴鹿市自治会連合会副会長	浦川　雅弘（※[2]）
	鈴鹿地区交通安全協会常任理事	山﨑　明美
	鈴鹿市ＰＴＡ連合会総務部副部長	半澤　真平
	鈴鹿商工会議所女性部副会長	荻田　愛弓
	鈴鹿市老人クラブ連合会副会長	杉本　勝實
	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地区役員	加藤　秀春
	公益財団法人鈴鹿国際交流協会主任	塚本　美子
	本田技研工業株式会社鈴鹿製作所総括安全衛生管理者代理	根本　庄二
	鈴鹿警察署交通第一課長	澤野　仁嗣
	国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所副所長	伊藤　秀則
	三重県鈴鹿建設事務所長	大下　賢一
	一般公募委員	村上　裕子
	一般公募委員	伊藤　真由美
	一般公募委員	太田　恵子

※[1]仲村浩二委員は 2026（令和 8）年 6 月 6 日からの委員就任

※[2]浦川雅弘委員は 2026（令和 8）年 6 月 5 日までの委員就任

鈴鹿市交通安全計画

（発行日）令和８年 10 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/