

鈴 鹿 市 交 通 安 全 計 画

(平成 28 年度～平成 32 年度)

鈴鹿市交通安全対策会議

目 次

第1章 計画の策定にあたって	1
1 計画策定の趣旨	1
2 前計画を振り返って（成果と課題）	1
3 計画の位置付け	2
4 計画の期間	2
5 計画の方向性	2
第2章 交通事故のない社会を目指して	4
第3章 道路交通の安全についての目標	6
1 交通事故の状況と今後の見通し	6
（1）交通事故の状況	6
（2）交通をとりまく状況の展望	7
2 交通安全計画における目標	7
第4章 道路交通の安全対策の視点	8
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	8
（1）高齢者及び子どもの安全確保	8
（2）歩行者及び自転車利用者の安全確保	9
（3）生活道路における安全確保	9
（4）踏切道における安全確保	10
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項	10
（1）交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	10
（2）地域ぐるみの交通安全対策の推進	10
第5章 講じようとする施策（交通事故対策の推進）	11
1 道路交通環境の整備	11
2 交通安全思想の普及徹底	11
3 安全運転の確保	12
4 車両の安全性の確保	12
5 道路交通秩序の維持	12
6 救助・救急活動の充実	13
7 被害者支援の充実と推進	13
8 調査研究の充実	13
第6章 計画の効果的な推進のために	14
1 進行管理	14
2 関係機関との連携協力	14
3 計画の周知	14
参考資料	
鈴鹿市交通安全対策会議委員名簿	15
鈴鹿市交通安全対策会議規則	16

第1章 計画の策定にあたって

1 計画策定の趣旨

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。これに基づき、鈴鹿市では、平成19年に鈴鹿市交通安全対策会議を設置して、鈴鹿市交通安全計画を策定し、市、関係機関、民間団体等が一体となって各般にわたる交通安全対策を強力に実施してきました。

本市における近年の交通事故状況については、人身事故件数は平成17年をピークに減少し、平成27年にはピーク時の約半数となっています。また、交通事故による死者数は、平成22年に平成になって初めて1桁台になりましたが、以降は増減を繰り返しています。

交通事故の防止は、市、関係機関、民間団体等だけでなく、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目指して、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、これに基づいて諸施策を推進していく必要があります。

本市では、鈴鹿市まちづくり基本条例に掲げるまちづくりの実現を目指すため、鈴鹿市総合計画2023が平成28年度からスタートしており、さらに第10次三重県交通安全計画も策定されていることから、両計画を踏まえて整合を図り、鈴鹿市交通安全計画を策定するものです。

2 前計画を振り返って（成果と課題）

平成23年度から平成27年度までの鈴鹿市交通安全計画の期間においては、平成23年に人身事故件数が1,200人を切り、翌年以降も着実に減少した結果、平成27年は743人と統計を取り始めて以来、過去最少を更新しました。

ところが、交通事故による死者数は、最終年である平成27年には、6人と目標を達成したものの、平成23年から平成26年までの間は5人から12人と増減を繰り返しました。特に平成24年と平成26年の人口10万人当たりの死者数は全国ワースト13位、20位という結果となりました。なお、死者数の構成率は、65歳以上の高齢者が全体の約半数となりました。

このような中、前計画期間においても、交通弱者（高齢者、子ども、障がい者等の道路における弱者的立場にある者）に対して、交通安全教室や交通安全啓発イベントの開催を通じ、交通事故防止を重点に取組を進めてきたところですが、事故のない安全な社会の実現のためには、交通弱者に対するより一層の交通安全対策を講じる必要があります。

年	H23	H24	H25	H26	H27
人身事故件数	1,199 件	1,020 件	971 件	802 件	743 件
うち死亡事故件数	5 件	12 件	9 件	11 件	6 件
死者数	5 人	12 人	9 人	11 人	6 人
うち高齢者	2 人	6 人	3 人	6 人	3 人
(構成率)%	40.0 %	50.0 %	33.3 %	54.5 %	50.0 %
負傷者数	1,578 人	1,303 人	1,228 人	1,013 人	997 人
死傷者数	1,583 人	1,315 人	1,237 人	1,024 人	1,003 人
人口10万人当たり 死者数ワースト順位	158 位	13 位	59 位	20 位	119 位

※人口 10 万人当たり死者数ワースト順位は、人口 10 万人以上の都市 269 都市中の順位です。

(H25 年のみ 265 都市中)

3 計画の位置付け

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、道路交通の安全に関する施策の大綱を定めたもので、市、関係機関、民間団体等においては、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実施し、交通事故のない安全な社会の実現を目指すものです。また、鈴鹿市総合計画 2023 前期基本計画における単位施策を推進する個別の計画に、本計画は位置付けられています。

4 計画の期間

計画期間は、第 10 次三重県交通安全計画との整合を図るため、平成 28 年度から平成 32 年度までとします。

5 計画の方向性

交通安全の確保は、交通事故のない社会の実現を図っていくための重要な要素です。これまでも、その重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところですが、依然として交通事故（人身事故）件数が高い水準で推移していることから、更なる対策の実施について、交通弱者の安全を一層確保することが課題となっています。

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。

また、機能分担された道路網の整備をはじめ、踏切道を含めた交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、交通安全施設の老朽化対策等を推進します。

特に、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、交通弱者優先の交通安全対策の更なる推進に努めます。

これらの施策を推進する際には、高齢化の進展や社会情勢の変化を踏まえるとともに、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。

加えて、交通事故防止のためには、市、関係機関、民間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、市民の主体的な交通安全活動を積極的に推進することが重要であることから、地域におけるその特性に応じた取組、交通安全教室等の各種イベント等により、参加・協働型の交通安全活動の推進を促していきます。

交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案すると、究極的には交通事故のない社会を目指さなければなりません。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、交通事故被害者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、交通事故の根絶に向けて、関係する施策を着実に進めます。

第2章 交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、子ども、障がい者、外国人等を含む全ての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を目指します。

私たちは、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目指さなければなりません。このような社会意識を踏まえ、積極的に交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させる施策を推進する必要があります。

これらの考えから、交通事故による死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要があります。特に、依然として多く発生している安全運転義務違反に起因する事故の抑止を図っていかねばなりません。

このためにも、ワークライフバランスを含む生活環境面などあらゆる観点から踏まえた総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境づくりに取り組んでいきます。

交通安全に関しては、様々な施策がありますが、地域の実情を踏まえた上で、最も効果的な施策の組合せによる対策を行わなければなりません。

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すが、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や警察署の役割が極めて大きいと考えます。

その上で、学校、家庭、職場、団体、企業等の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様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効です。

道路交通の安全

1 交通事故のない社会を目指して

- 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目指します。
- 死者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものの減少についても積極的に取り組みます。



2 道路交通の安全についての目標

交通事故死者数を平成 32 年までに 4 人以下にします。(24 時間死者数)
交通事故死傷者数を平成 32 年までに 850 人以下にします。



3 道路交通の安全対策

<視点>

- 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
 - (1) 高齢者及び子どもの安全確保
 - (2) 歩行者及び自転車利用者の安全確保
 - (3) 生活道路における安全確保
 - (4) 踏切道における安全確保
- 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項
 - (1) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進
 - (2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

<施策>

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

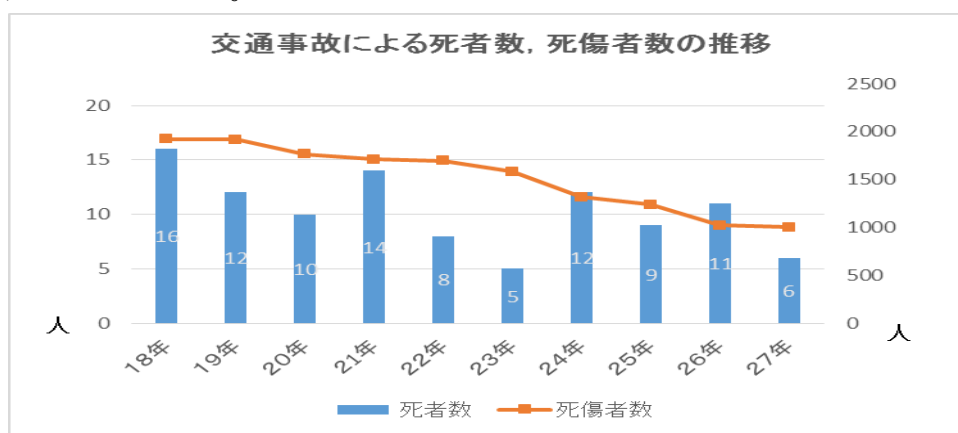
第3章 道路交通の安全についての目標

1 交通事故の状況と今後の見通し

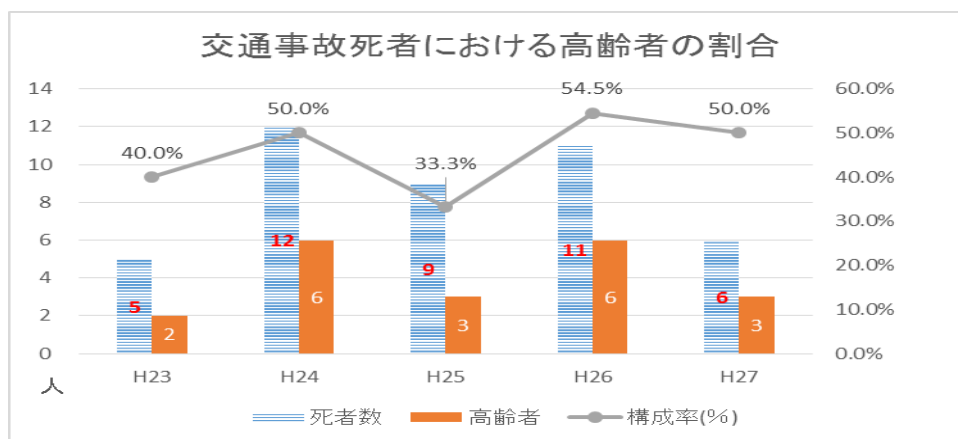
(1) 交通事故の状況

本市の交通事故による死者数は、昭和45年に42人を数え、ピークを迎えましたが、昭和46年以降着実に減少に向かい、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、平成元年には33人に達しましたが、再び減少傾向に転じて、平成27年には6人となりました。

また、死傷者数は、過去10年間減少を続けており、平成27年には、1,003人となりました。



さらに、過去5年の交通死亡事故の特徴として次の点があげられます。全死者数に対する65歳以上の高齢者の割合が43人中20人と、約5割を占め、このうち、高齢者の歩行中・自転車乗用中の死者数が7割以上を占めています。また、高齢者が第1当事者または第2当事者となった死亡事故件数が、死亡事故全体の5割を超えています。さらに、自動車乗車中の死者数のうち、約5割はシートベルトの非着用です。



(2) 交通をとりまく状況の展望

本市の道路交通をとりまく今後の状況を展望しますと、運転免許保有者数は、横ばいで、高齢者の運転免許保有者の構成率が増加し、道路交通にも影響を与えるものと考えられます。さらに、鈴鹿市高齢者福祉計画によると、平成 32 年の高齢者数は平成 27 年に比して 3,170 人増加し、率にして 6.9% の増加が予想されています。

すでに、交通死亡事故においては、高齢者が事故の当事者となる割合が高く、近年この傾向が続いていることから、高齢者の事故防止対策が課題となっています。

また、過去 5 年における高齢者の交通事故死者では、運転免許保有率が約 2 割であり、交通安全教育を受ける機会が少なく、交通事故防止の意識や交通安全に関する知識や情報が乏しいと考えられます。

2 交通安全計画における目標

三重県においては平成 32 年までに年間の死者数を 55 人以下に、死傷者数を 7,300 人以下にすることを目標としています。

本市においても、県の目標を達成するため、過去の実績等を勘案した上で、平成 32 年までに死者数を 4 人以下、死傷者数を 850 人以下とすることを目標とします。

【参考】これまでの交通安全計画の目標値と実数値

交通安全計画（平成 20 年度～22 年度）	
目標値：死者数 9 人以下	実数値：平成 22 年 8 人
目標値：死傷者数 1,700 人以下	実数値：平成 22 年 1,698 人
交通安全計画（平成 23 年度～27 年度）	
目標値：死者数 6 人以下	実数値：平成 27 年 6 人
目標値：死傷者数 1,400 人以下	実数値：平成 27 年 1,003 人

第4章 道路交通の安全対策の視点

近年、人身事故件数や死傷者数が減少傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策は一定の効果があったものと考えられます。

しかし、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっています。

また、スマートフォン等の普及に伴い、歩行中や自転車乗用中の操作による危険性も指摘されています。

このため、これまでの交通安全対策を基本としつつ、社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集や分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進します。

対策の実施にあたっては、その実施後において効果の評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要です。

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

その際、次の1及び2のように対策に係る視点を明確にした上で対策を講じる必要があります。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

高齢者の交通事故死者の占める割合が高いこと、今後も高齢化は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す。

そのため、多様な高齢者の実像を踏まえた、きめ細やかで総合的な交通安全対策を推進し、また、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策をする必要があります。特に、前者の場合には、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、生活に密着した交通安全活動を充実させ、後者については、今後も高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化する必要があります。

さらに、安心して子どもを産み、健やかに育てることができる社会を実現

するためには、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められます。

このため、通学路等において歩道等の歩行空間や自転車通行空間の整備を積極的に推進する必要があります。

(2) 歩行者及び自転車利用者の安全確保

本市では、交通事故による死者数に占める歩行者及び自転車利用者の割合が、5割を超えています。

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不可欠であり、特に、高齢者、子ども、障がい者にとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

このような情勢等を踏まえ、交通弱者優先の考えの下、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等による歩行空間の確保を一層積極的に推進するなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

また、自転車利用者については、自動車に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じていかなければなりません。

自転車の安全利用を推進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に推進する必要があります。

また、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ことから、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

さらに、駅前や歩道上などで交通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推進する必要があります。加えて、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要があります。

(3) 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題です。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を推進するとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための

幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要があります。

また、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たすことのできる人材の育成に努める必要があります。

(4) 踏切道における安全確保

踏切事故は、多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすため、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及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実施するなどの啓発活動を推進する必要があります。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

(1) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により、交通事故の減少に努めてきたところですが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっています。

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、発生地域や発生場所などを詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細や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、当該交通事故の減少を図る必要があります。

また、交通安全計画期間中に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踏まえた取組を実施する必要があります。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生地域や発生場所など事故特性に応じた対策を実施していくためにも、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市民主体の意識を醸成する必要があります。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者や、歩行者等の意識や行動について、周囲・側面からサポートしていく社会システムを、それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、住民、市、関係機関、民間団体等の協働により形成する必要があります。

第5章 講じようとする施策（交通事故対策の推進）

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事故抑止効果が確認されています。

しかし、我が国における歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は、主な欧米諸国と比較して約2～3倍となっているなど、歩行者や自転車がよく通行する生活道路や、踏切道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「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみち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交通弱者優先の道路交通環境整備の強化を図ります。

特に、歩行者・自転車の人身事故の発生割合が高い生活道路において、道路反射鏡、グリーン帯などの交通安全施設の整備及び維持管理を行い、道路利用者の安全確保を図ります。

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、他の人々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捉えるよう意識の改革を促します。

また、交通弱者優先の交通安全思想の下、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、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てます。

さらに、交通安全に関する広報啓発活動に積極的に取り組むとともに、市民が参加・協働しやすい官民一体となった施策を推進します。

特に、参加体験型の交通安全教室、年代に応じた交通安全教育を推進することにより、市民の交通安全意識の向上を図ります。

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す。このため、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、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に図ります。

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、交通弱者に対する保護意識の高揚を図ります。

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及び自動車運送事業者の安全対策の充実に図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進めます。

4 車両の安全性の確保

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すが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命や身体のみでなく、第三者の生命や身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図ります。

また、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、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するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、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加速化します。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火装置の取付けと点灯の徹底、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ります。

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通安全指導等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

さらに、市民一人ひとりが交通安全意識を保持し、交通ルールの遵守やお互いを思いやる交通マナーの向上が大切です。例えば、運転中や歩行中のスマートフォンの使用は、自分や周囲に及ぼす危険性が高いことを周知するなど、交通事故防止対策を推進します。

このため、市、関係機関、民間団体等と連携し、交通安全意識の高揚を図るための各種施策を推進するとともに、交通事故実態を的確に調査及び分析し、

その実態に即した交通安全指導や広報等を行い、交通秩序の維持に取り組みます。また、平穏な市民生活を脅かす暴走行為については、暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

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、救急医療機関と消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及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、救急現場又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

交通事故の被害者等は、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たり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故の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などに則り、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。

自動車損害賠償保障法は、自動車の運行による交通事故について、加害者側の損害賠償責任を強化し、この損害賠償の履行を確保するため、原則としてすべての自動車に対して自動車損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付けるとともに、保険会社（組合）の支払う保険（共済）金の適正化を図り、また、自動車事故による被害者の保護や救済を図っており、今後も更なる被害者の保護の充実を図るよう措置します。

特に、交通事故による重度後遺障がい者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障がい者に対する救済対策の充実を図ります。

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や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、交通事故の概要や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。

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な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、死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるとともに、交通の安全に関する研究を行っている大学や民間機関との緊密な連携を図ります。

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、民間に対する技術指導や資料の提供等によりその成果の普及を図ります。

第6章 計画の効果的な推進のために

1 進行管理

本計画を効果的に推進し、継続的な改善を図るため、進行管理においてはPDCAサイクル（計画⇒実行⇒確認⇒改善）を繰り返しながら、事業の振り返りや見直しを図り、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って、「講じようとする施策」の各事業について、必要に応じ見直しや改善を行います。

なお、急激に変化する社会の中で、交通安全対策として対応すべき新たな課題が生じた場合は、適時適切に検討し、迅速に対応することとします。

2 関係機関との連携協力

交通安全を取り巻く課題は、より一層社会問題として認識されており、市、関係機関、民間団体等とともに、緊密な連携を図り、より効果的な施策の推進を図ります。

3 計画の周知

本計画の推進のためには、家庭、地域、学校などに、本計画を広く知ってもらう必要があります。ホームページやフェイスブックをはじめ、広報などの媒体を利用し、本計画を周知していきます。

また、各施策の実施にあたって、市、関係機関、民間団体等との取組が必要であることから、交通安全に関する施策の情報収集、発信を図り、交通安全に対するニーズの把握・反映に努めていきます。

鈴鹿市交通安全対策会議委員名簿

【平成 28 年 7 月 26 日現在】

敬称略

会 委 員	会 長	鈴鹿市自治会連合会会長	麻生 洋一郎
	員	鈴鹿地区交通安全協会女性部	中野 光子
		鈴鹿市 P T A 連合会アドバイザー	舘 裕介
		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兼女性部長	倉田 勢津子
		鈴鹿地域交通安全活動推進協議会幹事	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会長	坂 哲雄
		公益財団法人 鈴鹿国際交流協会	塚本 美子
		本田技研工業株式会社安全運転普及本部	
		鈴鹿普及ブロック主任	佐藤 和
		鈴鹿警察署長	上村 勇
		国土交通省中部地方整備局	
		三重河川国道事務所長	川村 謙一
		三重県鈴鹿建設事務所長	山口 尚茂
		一般公募	奥田真由美
		一般公募	伊藤 健司

○鈴鹿市交通安全対策会議規則

平成19年 6 月29日規則第61号

改正

平成24年 3 月15日規則第 9 号

平成28年 3 月14日規則第10号

鈴鹿市交通安全対策会議規則

(趣旨)

第1条 この規則は、鈴鹿市交通安全条例（平成19年鈴鹿市条例第17号）第9条第6項の規定に基づき、鈴鹿市交通安全対策会議（以下「対策会議」という。）の組織及び運営に関し、必要な事項を定めるものとする。

(委員)

第2条 対策会議は、次に掲げる委員で組織し、市長が任命する。

- (1) 民間団体の代表者
- (2) 交通に関する事業を営む者
- (3) 関係行政機関の職員
- (4) 前3号に掲げるもののほか、市長が必要と認める者

(会長)

第3条 対策会議に会長を置き、委員の互選により定める。

2 会長は、対策会議を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名した委員が、その職務を代理する。

(会議)

第4条 対策会議の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、その議長を務める。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、これを開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(意見の聴取)

第5条 対策会議は、その所掌事務に関し必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、意見を聴くことができる。

(庶務)

第6条 対策会議の庶務は、危機管理部交通防犯課において処理する。

(補則)

第7条 この規則に定めるもののほか、対策会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

この規則は、平成19年7月1日から施行する。

附 則（平成24年3月15日規則第9号）

この規則は、平成24年4月1日から施行する。

附 則（平成28年3月14日規則第10号）

この規則は、平成28年4月1日から施行する。

鈴鹿市交通安全計画（平成28年度～平成32年度）

平成28（2016）年12月

鈴鹿市交通安全対策会議

事務局

鈴鹿市危機管理部 交通防犯課

〒513-8701 鈴鹿市神戸一丁目18番18号

電 話 059-382-9022

F A X 059-382-7603