

# 三重県交通安全計画

(中間案)

第 10 次

(平成 28 年度～平成 32 年度)

三重県交通安全対策会議

## まえがき

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)が制定されました。これに基づき、昭和46年度以降、9次にわたる交通安全計画を作成し、国、地方公共団体、関係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。

近年の状況を見ると、道路交通事故(人身事故)件数は平成16年をピークに減少しており、道路交通事故による死者数も減少傾向にあるものの、いまだに多くの県民が交通事故により死傷しています。また、大量・高速輸送システムの進展のなかで、一たび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ります。

交通事故の防止は、国、地方公共団体、関係民間団体だけでなく、県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強力に推進していくことが重要です。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第25条第1項の規定に基づき、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものです。

この交通安全計画に基づき、県を始めとする関係機関・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ことが必要です。

## 目 次

計画の策定にあたって	1
計画の基本理念	3
陸上交通の安全	7
第1章 道路交通の安全	7
第1節 道路交通事故のない社会をめざして	8
第2節 道路交通の安全についての目標	11
I 道路交通事故の状況と今後の見通し	11
1 道路交通事故の状況	11
2 道路交通をとりまく状況の展望	13
II 交通安全計画における目標	13
第3節 道路交通の安全についての対策	14
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	14
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	14
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	14
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	15
(3) 生活道路における安全確保	15
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	16
(1) 先端技術の活用推進	16
(2) 交通実態を踏まえたきめ細かな対策の推進	16
(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	16
II 講じようとする施策	18
1 道路交通環境の整備	18
2 交通安全思想の普及徹底	34
3 安全運転の確保	45
4 車両の安全性の確保	52
5 道路交通秩序の維持	54
6 救助・救急活動の充実	58
7 被害者支援の充実と推進	60
8 調査研究の充実	63
第2章 鉄道交通の安全	65
第1節 鉄道事故のない社会をめざして	66
I 鉄道事故の状況等	66
1 鉄道事故の状況	66
2 近年の運転事故の特徴	67
II 交通安全計画における目標	67

第2節 鉄道交通の安全についての対策	68
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	68
II 講じようとする施策	68
1 鉄道交通環境の整備	68
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	69
3 鉄道の安全な運行の確保	69
4 救助・救急活動の充実	70
5 被害者支援の推進	70
6 鉄道事故等の原因究明と再発防止	71
第3章 踏切道における交通の安全	72
第1節 踏切事故のない社会をめざして	73
I 踏切事故の状況等	73
1 踏切事故の状況	73
2 近年の踏切事故の特徴	74
II 交通安全計画における目標	74
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	74
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	74
II 講じようとする施策	74
1 踏切道の立体交差化，構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	74
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	75
3 踏切道の統廃合の促進	75
4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	75

# 計画の策定にあたって

## 1. 第9次三重県交通安全計画を振り返って（成果と課題）

平成23年度から平成27年度までの第9次三重県交通安全計画の期間においては、初年度に交通事故死者数が初めて100人を切り95人、翌年も95人、次は94人と昭和29年の統計を取り始めて以来過去最少を更新してきました。

ところが、平成26年については、交通事故死者数が4年ぶりに100人を超え112人と、人口10万人当たりで比較すると全国ワースト3位となりました。平成27年の死者数は過去最少の87人に減少したものの、65歳以上の高齢者の死者数が全体の59.8%と過去最高の構成率となりました。

長期的にみれば、減少傾向は変わらず、死傷者数も減少し続けています。

【交通事故発生状況表】

区 分	第9次交通安全計画				
	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年
人身事故件数（件）	10,420	10,155	9,804	8,100	7,169
うち死亡事故（件）	89	93	90	109	86
死者数（人）	95	95	94	112	87
うち高齢者（人）	53	48	49	57	52
（構成率）%	55.8%	50.5%	52.1%	50.9%	59.8%
負傷者数（人）	13,813	13,287	12,885	10,717	9,517
死傷者数（人）	13,908	13,382	12,979	10,829	9,604
人口10万人当たり 死者数ワースト順位	16	10	14	3	14

このような中、第9次計画期間においても、交通弱者の交通事故防止対策として、地域で交通安全活動を行う交通安全シルバーリーダーの育成を通じ、高齢者等の事故防止を重点に取組を進めてきたところですが、安全なまちづくりのためには、高齢者や交通弱者について、より一層の交通安全対策を講じる必要があります。

また、厳罰化にもかかわらず悪質な飲酒運転は後をたたず、平成25年6月には、議員提案により全国7番目となる「三重県飲酒運転<sup>ゼロ</sup>をめざす条例」を制定し、規範意識の定着や再発防止のためのアルコール依存症に関する受診義務の取組を推進しています。こうした取組により、平成27年は飲酒運転による人身事故件数は44件、死者数は1人と減少していますが、一方で飲酒運転違反者は増加傾向にあるため、引き続き効果的な対策を講じていく必要があります。

## 2. 今後の方向性

～交通事故ゼロ、飲酒運転0（ゼロ）をめざす安全なまちづくり～

第10次三重県交通安全計画初年度である平成28年5月の「伊勢志摩サミット」を契機として、三重の知名度があがり、国内外から多くの方々が訪れ、人や物の流れの変化や交通量の増加も予想されています。

また、サミット開催後も、「全国菓子大博覧会」、「全国高校総体」、「三重とこわか国体」の開催など、今後も多くのお客様を三重にお迎えすることから、交通事故防止をはじめ、各種犯罪や不法事案等の防止等に総合的に対応するためのアクションプログラムを策定し、横断的に取組を推進していくこととしています。

さらに、第10次三重県交通安全計画と同時に策定した「みえ県民カビジョン・第二次行動計画」（計画期間は平成28年度から平成31年度まで）の施策のひとつに、「交通事故ゼロ、飲酒運転0（ゼロ）をめざす安全なまちづくり」を掲げ、県民一人ひとりが、関係機関・団体と連携して、「地域で支え合い、地域の安全は地域で確保する」という意識を持って行動し、県民との協創による交通安全対策を推進することにより、安全で安心して暮らせる交通事故等のない三重をめざしていきます。

今後の方向性は計画の基本理念のとおりですが、中でも次の点に注力して交通安全対策を推進していきます。

### 【特に注力すべき交通安全対策】

- 1 子どもと高齢者の交通事故防止
- 2 交通弱者（歩行者・自転車）の交通事故防止
- 3 飲酒運転の根絶
- 4 シートベルト・チャイルドシートの着用徹底

# 計 画 の 基 本 理 念

## 1. 交通事故のない社会をめざして

本格的な人口減少と超高齢社会が到来しています。また、交通手段の選択においても、地球環境問題への配慮が求められてきています。このような大きな時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、県民全ての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要です。

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、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、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です。

これまで、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すると、更なる対策の実施が必要です。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも考慮して、究極的には交通事故のない社会をめざ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、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、新たな一步を踏み出す必要があります。

## 2. 人優先の交通安全思想

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければなりません。交通について言うと、道路については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等、全ての交通について、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となります。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあります。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していきます。

## 3. 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それぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていきます。

具体的には、交通社会を構成する「人」、「交通機関」及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、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを県民の理解と協力の下、強力に推進します。

### (1) 人に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、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ものとします。また、交通社会に参加する県民一人ひとりが、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りますから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接県民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効です。さらに、県民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり、県においても、それぞれの実情に応じて、このような仕組みを工夫する必要があります。

### (2) 交通機関に係る安全対策

人はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用など、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、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させます。

### (3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、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、施設の老朽化対策等を図ります。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、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などにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させます。特に、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す。

なお、これらの施策を推進する際には、超高齢社会の到来や国際化等の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します。

## 4. 情報通信技術（ICT）の活用

これら三要素を結び付けるものとして、また、三要素それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要です。情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには情報を活用することが重要であり、特に、情報通信技術（ICT<sup>※</sup>）の活用は人の認知や判断等の能力や活動を補い、また、人の不注意

※ ICT：Information and Communications Technology



によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど、交通安全に大きく貢献することが期待できます。このようなことから、高度道路交通システム（ITS<sup>\*</sup>）の取組を積極的に進めます。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究の推進を図ります。

#### 5. 救助・救急活動及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、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要です。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図ります。

#### 6. 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、県、市町、関係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、県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、県及び市町の行う交通の安全に関する施策に計画段階から県民が参加できる仕組みづくり、県民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

#### 7. 効果的・効率的な対策の実施

現在、県及び市町では厳しい財政事情にありますが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策については、こうした財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要です。そのため、地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を上げることができるような対策に集中して取り組むとともに、ライフサイクルコストを見通した信号機等の整備を図るなど効率的な予算執行に配慮します。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたっており、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが非常に重要です。また、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を考慮して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施します。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有することから、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行うほか、地震や津波等に対する防災の視点にも適切な配慮を行います。

<sup>\*</sup> ITS : Intelligent Transport Systems

## 8. 公共交通における一層の安全の確保

県民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が一丸となった安全管理体制を構築・改善します。

# 陸上交通の安全

## 第1章 道路交通の安全

### 1. 道路交通事故のない社会をめざして

- 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めざします。
- 今後は、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

- ① 交通事故死者数を、平成32年までに55人以下にします。
- ② 交通事故死傷者数を、平成32年までに7,300人以下にします。

### 3. 道路交通の安全についての対策

#### <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 歩行者及び自転車の安全確保
  - ③ 生活道路における安全確保
- 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 先端技術の活用推進
  - ② 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
  - ③ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

#### <講じようとする施策>

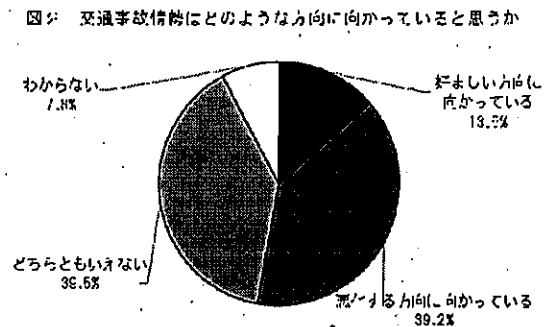
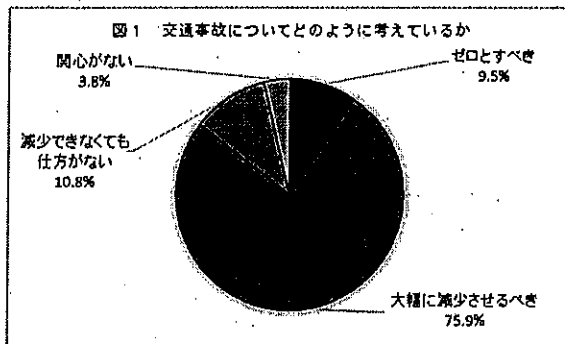
- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 調査研究の充実

## 第1節 道路交通事故のない社会をめざして

～道路交通事故のない社会の実現に向けた国の考え方は、次のとおりです～

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害者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図ることが必要です。

国が平成26年度に実施した交通安全に関する国民の意識調査（交通安全意識等に関するアンケート調査）によると、交通事故について、国民の9割近くの人々が、道路交通事故をゼロにすべき、あるいは、大幅に減少させるべきと考えています（図1）。



注1 内閣府調べ。

注2 対象は全国の16歳以上の男女(標本数:3000サンプル)。

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目指すべきです。このような国民意識を踏まえ、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ことができるのではないかと考えています。

また、交通情勢がより悪化する方向に向かっていると回答した者の割合は、前回調査時（平成21年度：3割強）より高く4割弱となっています（図2）。このことは、飲酒運転によるひき逃げ死傷事件の発生など、大きな社会問題となる悪質な交通事故が未だ発生していることなどが、このような国民意識につながっているものと推測できます。

今後とも、交通事故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く必要があります。このためにも、ワークライフバランスを含む生活面や環境面などあらゆる観点を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をつくっていくことが重要です。

その際、道路上における危険性は、道路以外における危険性の約2.2倍と高いこと（参考1）や、道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間6兆3,340億円（国内総生産の約1.3%）に達していること（参考2）をも念頭に置きつつ、交通社会に参加する全ての国民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要です。

特に、我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要です。

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところですが、都道府県、市区町村等それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきです。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当たっては、住民に一番身近な市区町村や警察署の役割が極めて大きいと考えています。

その上で、行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等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。

中でも、交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要です。

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す。

#### 参考1 道路上における死に至る危険性

厚生労働省の「人口動態統計」によれば、平成25年中の「不慮の事故」（転倒・転落、不慮の溺死、不慮の窒息、火災、交通事故等）による死亡数は3万9,574人です。

このうち、道路交通事故による死亡数（事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者の数を除く。）は6,060人です。

一方、平成26年の内閣府調査によると、1日のうちの道路上にいる平均時間が1時間48分であり、これらにより、道路上にいる時間とその他の時間（自宅や職場等にいる時間）の単位時間当たりの死者数を比較すると、次のようになります。

前回計画時の数値に比べ、道路上の危険は相対的に低下しているものの、その危険性は相変わらず高いものとなっています。

不慮の事故による死亡数 総数 39,574人  
 道路交通事故による死亡数 6,060人

$$\frac{\langle \text{道路上の危険} \rangle}{\langle \text{道路以外の危険} \rangle} = \frac{\frac{6,060 \text{人}}{1 \text{時間} 48 \text{分}}}{\frac{(39,574 \text{人} - 6,060 \text{人})}{(24 \text{時間} - 1 \text{時間} 48 \text{分})}} = 2.2 \text{倍}$$

なお、睡眠時間7時間14分（10歳以上、平日の値、NHK放送文化研究所「国民生活時間報告書」H23）を道路以外の生活場所で過ごす時間から除いた場合は、

$$\frac{\langle \text{道路上の危険} \rangle}{\langle \text{睡眠を除いた道路以外の危険} \rangle} = \frac{\frac{6,060 \text{人}}{1 \text{時間} 48 \text{分}}}{\frac{(39,574 \text{人} - 6,060 \text{人})}{(24 \text{時間} - 1 \text{時間} 48 \text{分} - 7 \text{時間} 14 \text{分})}} = 1.5 \text{倍}$$

## 参考2 道路交通事故による経済的損失

内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究」（平成24年3月）によると、道路交通事故による経済的損失は、6兆3,340億円と算定されました。

これは、1年間の交通事故によって生じる損失のうち、金銭的損失である医療費、慰謝料、逸失利益等の人的損失、車両・構築物の修理費等の物的損失、交通事故に係る救急搬送費用、警察の事故処理費用、裁判費用、保険運営費用、渋滞の損失等に加え、交通事故による痛み、苦しみ、生活の喜びを享受できなくなることなどの非金銭的損失を交通事故による損失と捉え、このうち死傷損失について算定したものです。

### <交通事故による経済的損失>

		損失額（十億円）
金銭的損失		
人的損失		1,359
物的損失		1,711
事業主体の損失		81
各種公的機関等の損失		828
非金銭的損失		
死傷損失		2,355
合計		6,334

（注）本調査研究は平成21年度時点のデータに基づき算定。なお、「死亡損失」の算定においては、厚生統計における平成21年の交通事故による死者数(7,086人)を使用し、「負傷損失」の算定においては、平成21年の保険・共済関連統計から推計した負傷者数を使用しました。

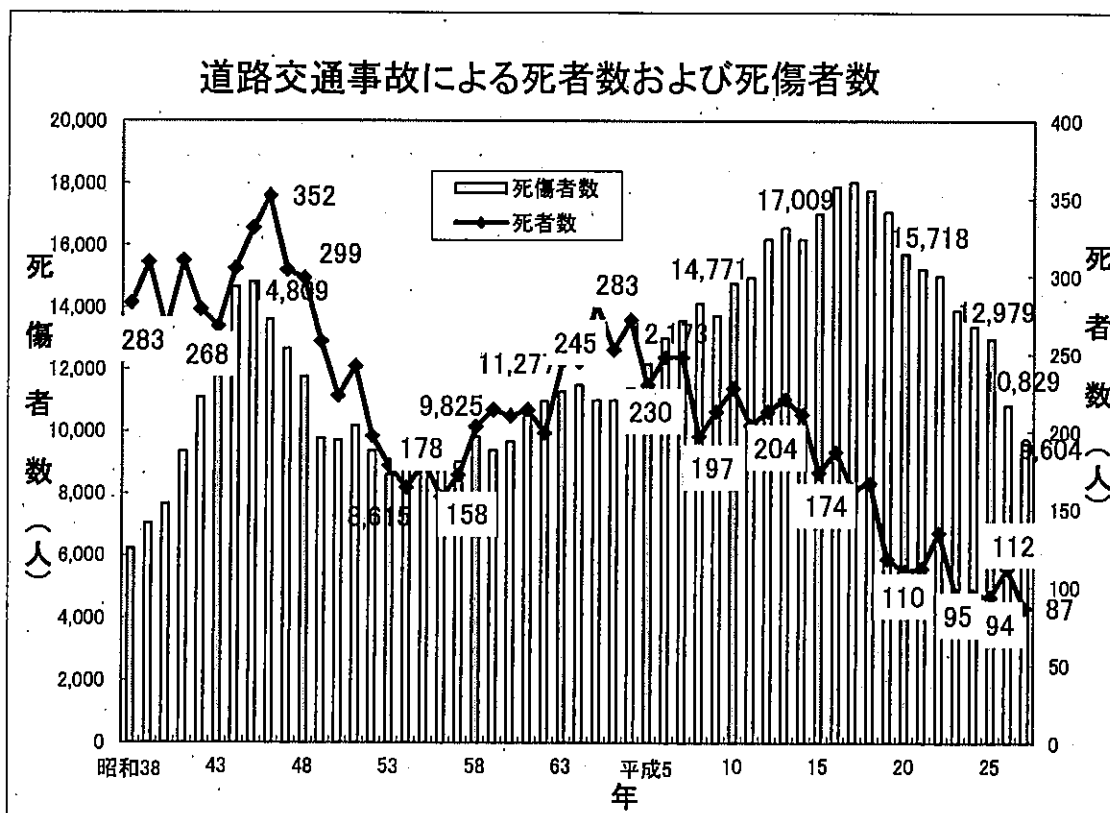
## 第2節 道路交通の安全についての目標

### I 道路交通事故の状況と今後の見通し

#### 1 道路交通事故の状況

本県の交通事故による死者数は、昭和46年に352人を数えましたが、昭和47年以降着実に減少に向かい、昭和56年には158人と半減しました。その後増加に転じ、平成2年には283人に達しましたが、再び減少傾向に転じ、平成15年には174人となり、7年ぶりに200人を下回りました。以後200人以下で推移し、平成25年には94人と昭和29年から統計を取り始めて以来最少となりました。

第9次交通安全計画において、「平成27年までに交通事故死者数を75人以下とすること。」とし、各般の交通安全対策を鋭意推進した結果、死者数は、平成23年から3年連続90人台で推移しましたが、平成26年は112人と増加に転じました。最終年である平成27年には、死者数が87人と過去最少まで減少しましたが、目標達成には至りませんでした。一方死傷者数は、11,800人以下の目標値を達成しました。



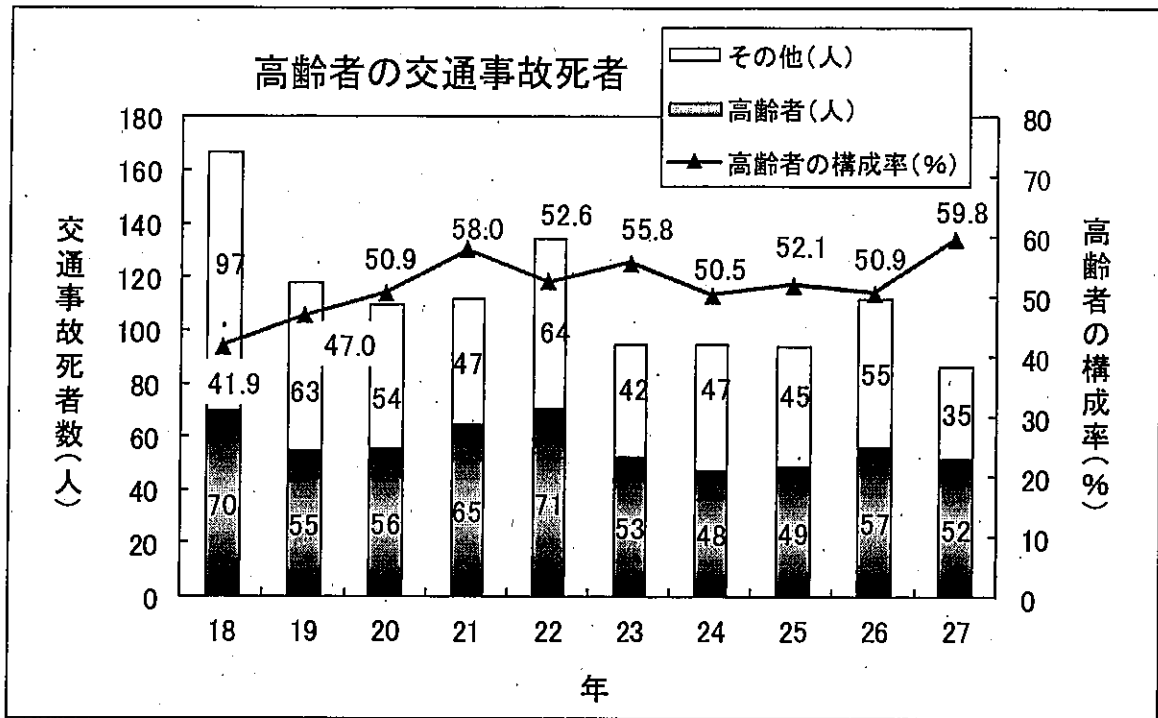
【参考】これまでの交通安全基本計画の目標値と実数値

第1次交通安全基本計画（昭和46年度～50年度） 目標：人身事故の半減
第2次交通安全基本計画（昭和51年度～55年度） 目標：死亡事故の抑制については、昭和45年のピーク時の半減を目指すものです。
第3次交通安全基本計画（昭和56年度～60年度） 目標値：死者数124人以下 実数値：昭和60年210人
第4次交通安全基本計画（昭和61年度～平成2年度） 目標値：死者数 昭和46年（ピーク時）の2分の1（176人）以下 実数値：平成2年283人
第5次交通安全基本計画（平成3年度～7年度） 目標値：死者数180人以下 実数値：平成7年248人
第6次交通安全基本計画（平成8年度～12年度） 目標値：死者数200人以下 実数値：平成12年213人
第7次交通安全基本計画（平成13年度～17年度） 目標値：死者数180人以下 実数値：平成17年163人
第8次交通安全基本計画（平成18年度～22年度） 目標値：死者数130人以下 実数値：平成22年135人 死傷者数15,500人以下 実数値：平成22年15,013人
第9次交通安全基本計画（平成23年度～27年度） 目標値：死者数75人以下 実数値：平成27年87人 死傷者数11,800人以下 実数値：平成27年9,604人

最近の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりです。

- ① 65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の5割以上を占めています。  
このうち、高齢者の歩行中・自転車乗用中の死者数が高齢者の死者数の5割以上を占め、また、高齢者の自動車運転中の死者数が増加傾向にあります。
- ② 高齢者が第1当事者（交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者または過失が同程度の場合は被害が最も軽い者）となった自動車運転中の死亡事故件数が増加しています。
- ③ 自動車乗車中の死者数が高水準で推移しており、その5割以上はシートベルト非着用です。  
これは、
  - ・ 社会の高齢化の進展により、死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口及び高齢運転免許保有者数が増加していること
  - ・ シートベルト着用が徹底していないこと
 などによるものが背景として考えられます。





## 2 道路交通をとりまく状況の展望

本県の道路交通をとりまく今後の状況を展望すると、運転免許保有者数は、今後一定期間は増加することが見込まれます。このような中、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、特に、高齢者の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ます。

## II 交通安全計画における目標

【数値目標】 交通事故死者数55人以下

交通事故死傷者数7,300人以下

交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけ、県民を交通事故の脅威から守ることが究極の目標であります。国においては平成32年までに年間の死者数を2,500人以下に、死傷者数を50万人以下にすることをめざしています。本県においても、過去の実績等を考慮した上、国よりも高い目標を掲げ、平成32年までに55人以下とすることをめざします。

本計画における最優先の目標は死者数の減少であります。今後はさらに、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成32年までに年間の死傷者数を7,300人以下とすることをめざします。

そのため、県民の理解と協力の下、第3節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進します。

### **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**

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び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基本計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があつたものと考えられます。

一方で、高齢者の人口の増加等により、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にあります。また、近年、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車中の操作による危険性も指摘されています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、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、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。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、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、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進、⑧調査研究の充実といった8つの施策により、交通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ずるべきです。

#### **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極めて高いこと、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。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな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構築します。特に、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、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、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要です。

後者については、引き続き、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ことが喫緊の課題です。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々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、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要です。

さらに、社会の高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展です。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、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、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要があります。

## **(2) 歩行者及び自転車の安全確保**

本県では、全体の交通事故死者数に占める歩行者の割合が5割を超えています。特に、高齢者では約3割を占めています。

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、高齢者や子ども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、人優先の考えの下、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ります。

また、自転車については、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る必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、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進める必要があります。特に、都市部において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様な交通手段間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮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、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通安全の支障となる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進める必要があります。

加えて、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、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。しかし、車道幅員別の死亡事故件数についてみると、死亡事故件数全体のうち、車道幅員5.5メートル未満の道路で死亡事故が発生する割合は、やや増加の傾向を示しています。また、車道幅員5.5メートル以上の道路については一貫して死亡事故件数が減少しているのに対し、車道幅員5.5メートル未満の道路について

は増減しながら変動しており、安定した減少傾向とはなっていません。このような状況を踏まえ、生活道路における安全の一層の確保が重要です。

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講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生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人材の育成も重要な課題となります。

## **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) 先端技術の活用推進**

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、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するための安全運転を支援するシステムや、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進する必要があります。

また、今後も科学技術の進展があり得る中で、その導入過程における安全確保も図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進する必要があります。

### **(2) 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を大幅に減少させることができたところでありますが、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、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、当該交通事故の減少を図っていく必要があります。

また、第10次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行う必要があります。

### **(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進**

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、県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、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、県、市町そ

それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成する必要があります。

## II 講じようとする施策

### 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、我が国の歩行中・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ります。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、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人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとします。

そのほか、道路交通の円滑化を図り、交通安全を推進するため、①道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM\*）施策を総合的に推進するとともに、②最先端のIT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、③渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）の整備・活用等を推進します。

#### （1）生活道路等における人優先の安全・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依然として深刻です。

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積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。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します。

##### ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、県、市町、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

\* TDM : Transportation Demand Management

公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進します。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン 30」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施します。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進します。

道路管理者においては、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とともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプや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を実施します。

また、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、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進します。

さらに、通過交通の排除や車両速度の抑制を行うためのハンプ・狭さく等の標準仕様を策定するとともに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、県、市町、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施します。

#### イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」に基づき、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が継続的に連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、認定こども園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、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します。

また、通学路における交通規制の担保の手法として、ライジングボラードの活用  
の効果を検討し、当該結果を踏まえて、ライジングボラードの活用の実現に向け  
た取組を推進します。

#### ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 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、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保さ  
れた歩道等の整備を推進します。

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、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、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  
等の整備を推進します。併せて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図る  
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  
高輝度化等を推進します。

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、スロープ化や建  
築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたく  
なるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保します。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた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つつ、誰もが歩きやすい幅の  
広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号  
機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図ります。

また、交差点等に設置する通信装置と高齢者、障がい者等が所持する携帯端末  
等との双方向通信により、安全な通行に必要な情報の提供や信号機の青時間の延  
長を行う歩行者等支援情報通信システム（PICS<sup>※</sup>）を整備し、高齢者、障が  
い者等の安全な移動を支援します。

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します。

(イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車  
違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻  
害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の  
違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町と連携を図りつつ積極的な  
取締りを推進します。

## (2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

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

※ PICS : Pedestrian Information and Communication Systems



車専用道路で構成。)から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進します。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成します。

### (3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた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」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進します。また、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図ります。

#### ア 「三重県事故ゼロプラン」(事故危険区間重点解消作戦)の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により県民参加・県民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図ります。

(ア) 国道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定します。

(イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。

(ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用します。

#### イ 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施します。事故危険箇所においては、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及び防護

柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進します。

#### ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を考慮しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図ります。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進します。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図ります。

#### エ 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は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図ります。

#### オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格幹線道路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積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。

(イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの改良等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部におけ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、バイパス及び環状道路等の整備を推進します。

(エ) 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、生活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体系的な整備を行うとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ランプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施します。

(オ) 県民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運等複数の交通機関の連携を図れるよう、鉄道駅等の交通結節点、港湾の交通拠点へのア

クセス道路の整備等を実施します。

カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図ります。

(ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置、中央分離帯の設置等分離対策の強化を図ります。また、逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示の整備、渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど、総合的な事故防止対策を推進します。

また、事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援します。

(イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進します。

(ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS<sup>※</sup>）及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進します。

キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進します。

(ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活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、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通

※ VICS : Vehicle Information and Communication System

行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。

(イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交通量に応じた交差点の改良、環状交差点化等を推進します。

(ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図ります。

(エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進します。

(オ) 交通混雑が著しい市中心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図ります。

(カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進します。

#### ク 交通安全施設等の高度化

(ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進します。

(イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするため、国管理道路においてキロポスト（地点標）の整備を推進します。また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進します。

#### (4) 交通安全施設等の整備事業の推進

平成 27 年度から 32 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定）に即して、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

##### 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信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成 25 年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、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します。

また、道路標示の劣化については、計画的に修繕できるように努めます。

#### イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「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、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

#### 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します。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施します。

#### 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とともに、自動車からの二酸化炭素等の排出の抑止を推進します。

#### オ ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改良を図ります。

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS<sup>※</sup>）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図ります。

#### カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

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、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映し

<sup>※</sup>UTMS : Universal Traffic Management Systems

ます。

#### キ 連絡会議等の活用

警察と道路管理者が設置している「三重県道路交通環境安全推進連絡会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図ります。

### (5) 歩行者空間のバリアフリー化

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、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進します。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備します。

### (6) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、無電柱化が必要な箇所を選定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、本格的な無電柱化を推進します。

### (7) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を考慮しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては速度抑制対策を積極的に推進します。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進します。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進します。

## (8) 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整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、乗用車から自転車への転換を促進します。また、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進します。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施します。併せて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施します。

各地域において道路管理者や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 24 年 11 月、国土交通省、警察庁）の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、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します。

### イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進します。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場等の設置を義務付ける条例の制定の促進を図ります。

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、市町、道路管理者、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、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

特に、バリアフリー法に基づき、市町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、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進します。

## (9) 高度道路交通システムの活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通シス

テムである「高度道路交通システム」(ITS)を引き続き推進します。

#### ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICISの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図ります。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴(プローブ)情報等の広範な道路交通情報を集約・配信します。

#### イ 新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用してUTMSの開発・整備を行うことによりITSを推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現をめざします。

#### ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりをもった運転ができる環境を作り出すことにより、交通事故を防止すること等を目的とした安全運転支援システム(DSSS<sup>※</sup>)の導入・整備を推進します。

さらに、運転者に対し、信号情報に基づく走行支援情報を提供することで、通過予定の交差点において予測される信号灯火等を把握したゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ること等を目的とした信号情報活用運転支援システム(TSPS<sup>※</sup>)の整備を推進します。

#### エ ETC2.0の展開

ETCの通信技術をベースとしたETC2.0サービスの普及・促進を官民一体となって展開していきます。ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器により、ETCに加え、渋滞回避支援、安全運転支援、災害時の支援といった情報提供サービスを提供します。また、ETC2.0から得られる経路情報を活用した新たなサービスとして、渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置や商用車の運行管理支援などを今後展開します。

#### オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進めます。

具体的には、公共車両優先システム(PTPS<sup>※</sup>)及び車両運行管理システム(M

※ DSSS : Driving Safety Support Systems

※ TSPS : Traffic Signal Prediction Systems

※ PTPS : Public Transportation Priority Systems



OCS<sup>\*</sup>)の整備を推進します。

#### (10) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、TDMの定着・推進を図ります。具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進します。

##### ア 公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停やPTPSの整備、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等のバスの利用促進を図るための施策を推進します。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、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、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化します。

##### イ 自動車利用の効率化

貨物自動車の積載率の向上等により効率的な自動車利用等を推進するため、共同配送システムの構築、車両運行管理システム(MOCS)の導入等による物流の効率化等の促進を図ります。

#### (11) 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、豪雪、津波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ります。

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りょうの耐震対策を推進します。

また、豪雨・豪雪時等においても、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や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進します。

<sup>\*</sup> MOCS: Mobile Operation Control Systems

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進します。

#### イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、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します。

併せて、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を推進します。

#### ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

併せて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図ります。

#### 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及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、震度計、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します。

### (12) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路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します。

#### ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進します。

#### イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点的に、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進します。また、道路交通環境等当該現場の状況を考慮した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応します。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放

置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及します。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底します。

#### ウ 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、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備と有効利用を推進します。

(ア) 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進します。

(イ) 大規模な建築物に対し駐車施設の整備を義務付ける附置義務条例の制定の促進等を行うとともに、民間駐車場の整備を促進します。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を積極的に推進します。

(ウ) 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システムの高度化を推進します。

また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑制し、市街地での交通の混雑を回避するため、パークアンドライドの普及のための駐車場等の環境整備を推進します。

#### エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、県民への広報・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、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

#### オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、市町や道路管理者に対する路外駐車場や路上荷さばきスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進します。

### (13) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対する県民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、IT等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要があります。

#### ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進します。

また、ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVIC SやETC2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進します。

#### イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVIC SやETC2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器を活用し、ETCのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うETC2.0サービスを開始することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進します。

#### ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせた事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和35年法律第105号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ること等により、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進します。

#### エ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識及び中央線変移システムの整備を推進します。また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進等により、国際化の進展への対応に努めます。

### (14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

#### ア 道路の使用及び占用の適正化等

##### (ア) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、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

に、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

(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、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施します。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始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沿道住民等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ります。

(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、施工時期や施工方法を調整します。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進します。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進します。

ウ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、街区公園等の整備を推進します。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又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又は制限を行います。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図ります。

オ 地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として迅速な除雪の実施、凍結防止剤散布の実施などに取り組みます。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者へ提供する道路情報提供装置等の整備を推進します。

## 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県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すことが重要です。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者等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、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。

このため、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）に基づき、三重県交通安全研修センター等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組みます。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させます。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施します。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮します。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、県民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努めます。

特に若者を中心とする層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努めます。

交通安全教育・普及啓発活動については、県、市町、警察、学校、関係民間団体、

地域社会、企業及び家庭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ぐるみの活動が推進されるよう促します。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる県・市町職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進します。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めます。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努めます。

### (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

幼児に対する交通安全教育は、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します。

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捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。これらを効果的に実施するため、例えば、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、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進します。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進します。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めます。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

#### イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、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、道路交通における危険を予

測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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実施します。

このため、自転車の安全な利用等も含め、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施します。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

#### 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、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。

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、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

このため、自転車の安全な利用等も含め、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施します。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

#### 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、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、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持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します。

高等学校においては、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、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、自



転車の安全な利用，二輪車・自動車の特性，危険の予測と回避，運転者の責任，応急手当等について更に理解を深めるとともに，生徒の多くが，近い将来，普通免許等を取得することが予想されることから，免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行います。特に，二輪車・自動車の安全に関する指導については，生徒の実態や地域の実情に応じて，安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら，安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに，実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。

このため，自転車の安全な利用等も含め，交通安全教室を一層推進するほか，教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施します。

関係機関・団体は，高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣，情報の提供等の支援を行うとともに，地域において，高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。また，小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに，交通安全活動への積極的な参加を促します。

#### 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，自動車等の安全運転の確保の観点から，免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか，社会人，大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。

運転免許取得時の教育は，自動車教習所における教習が中心となることから，教習水準の一層の向上に努めます。

免許取得後の運転者教育は，運転者としての社会的責任の自覚，安全運転に必要な技能及び技術，特に危険予測・回避の能力の向上，交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし，公安委員会が行う各種講習，自動車教習所，民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者，運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行います。

自動車の使用者は，安全運転管理者，運行管理者等を法定講習，指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ，事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

また，三重県交通安全研修センター等の研修施設において，高度な運転技術，指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに，これらの交通安全教育を行う施設の効果的な運用を推進します。

さらに，社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど，公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに，関係機関・団体，交通ボランティア等による活動を促進します。

大学生・専修学校生等に対しては，学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利

用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努めます。

#### 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、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動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を習得させることを目標とします。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、県及び市町は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、教育手法に関するこれまでの調査研究の成果等も活用しながら、交通安全シルバーリーダーや高齢者交通安全指導員等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、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します。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるように努めます。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努めます。

さらに、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、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ます。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努めます。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、交通安全シルバーリーダー等を対象とした安全運転教育を実施します。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動や、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めます。

#### 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、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの種別や程度に応じ、きめ

細かい交通安全教育を推進します。また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努めます。

さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催します。

#### ク 外国人に対する交通安全教育の推進

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します。定住外国人に対しては、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るとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進します。

## (2) 効果的な交通安全教育の推進

### ア 参加・体験・実践型教育の推進等

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、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します。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、シミュレーター等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努めます。

さらに、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ます。

### イ 三重県交通安全研修センターの活用

参加・体験・実践型の学習方法により、幼児から高齢者にいたる幅広い年齢層に対応した体系的な交通安全教育を行う三重県交通安全研修センターを活用し、受講者が楽しみながら身をもって、交通ルールや交通マナーを学ぶ交通安全教育を推進します。

また、地域・職域等において、効果的な交通安全教育を推進するため、体系的・継続的に指導者の養成を行います。

### (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

県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、県民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための県民運動として、三重県交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定めます。

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ます。

交通安全運動の実施に当たっては、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、県民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努めます。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進します。

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します。

#### イ 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を理解させます。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、「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を図ります。特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図ります。

自転車が関連する交通事故を防止するため、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）」とし、自転車の安全利用を推進します。

自転車は、歩行者と衝突した場合には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、損害賠償責任保険等への加入を加速化します。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進します。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進します。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、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、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進します。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の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、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進します。

#### ウ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図ります（平成27年10月現在における一般道のシートベルト着用率は、全国平均：運転席98.4%、助手席94.6%、後部座席35.1%、三重県：運転席96.6%、助手席91.6%、後部座席27.1%（警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

このため、県・市町、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を展開します。

#### エ 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及び正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園、保育所、認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します（平成27年6月現在におけるチャイルドシート使用率は、全国平均：6歳未満62.7%、三重県：6歳未満68.5%（警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

なお、6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用させることができない子どもにはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努めます。

また、市町、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進します。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科や母子健康手帳等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進します。

#### 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、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト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とともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等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の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進します。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要がありますが、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を図ります。また、衣服や靴、かばん等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努めます。

#### カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

「三重県飲酒運転<sup>どろ</sup>〇をめざす条例」に基づき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引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発や運転代行業の普及に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」という県民の規範意識の確立を図ります。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を推進します。

また、飲酒運転とアルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努めます。

#### キ 危険ドラッグ対策の推進

危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図ります。

## ク 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット、街頭ビジョン等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の上がる広報を次の方針により行います。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等を図ります。

(イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、県・市町、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放します。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県・市町は、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全県民的気運の盛り上げを図ります。

## ケ 自動車事故を防止するための取組支援（安全運転推進事業の実施）

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、安全運転推進事業の確実な実施を図ります。

## コ 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県民の意識を高めるため、毎月 21 日を「高齢者の交通安全の日（セーフティー・シルバーデー）」とするとともに、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行います。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（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ます。

(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、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、「夕暮れ時、ちょっと早めのライト・オン運動」の実施や交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促します。

(ウ) 交通死亡事故が多発した時は、交通死亡事故多発警報（非常事態宣言）を発令し注意喚起をすることにより事故防止に努めます。

- (エ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について、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ます。
- (オ) 県民が、交通事故の発生状況やリスク情報を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネットによる情報提供システム等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努めます。
- (カ) 自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高めます。
- (キ) 交通安全活動に対する理解を深め、交通安全意識の高揚を図ることを目的に、交通安全県民大会や交通事故被害者等の講演会等を開催します。

#### **(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及び諸行事に対する援助並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します。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实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掛けを行います。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体で組織された三重県交通対策協議会を開催し、交通安全に関する県民挙げての活動の展開を図ります。

特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、三重県交通安全研修センターを活用し、交通安全教育の指導者の育成に努めます。

#### **(5) 住民の参加・協働の推進**

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要です。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における实情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進めます。

このような観点から、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」を作成したり、交通安全総点検等住民が積極的に参加できるような仕組みをつくらせたりするほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進します。



### **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あり、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努めます。

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、高齢者や障がい者、子どもを始めとする歩行者や自転車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努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進めます。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、IT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努めます。

#### **(1) 運転者教育等の充実**

安全運転に必要な知識及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、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行います。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、

- ① 個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育
- ② 交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育
- ③ 自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育

等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実に努めます。

##### **ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実**

###### **(ア) 指定自動車教習所における教習の充実**

指定自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案した教習を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実に努め、教習水準を高めます。

また、教習水準に関する情報の県民への提供に努めます。

###### **(イ) 取得時講習の充実**

各種運転免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努めます。

#### イ 運転者に対する再教育等の充実

各種講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努めます。

特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努めます。

指定自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努めます。

#### ウ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努めます。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めます。

#### エ 高齢運転者対策の充実

##### (ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施に努め、特に、講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習においては、検査の結果に応じたきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努めます。

##### (イ) 臨時適性検査等の確実な実施

講習予備検査（認知機能検査）、運転適性相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行います。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、態勢の強化に努めます。

##### (ウ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図ります。

#### オ 高齢運転者支援の推進

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・市町による持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の割引運賃等の支援措置の充実に努めます。

#### カ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用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とともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りを推進します。

#### キ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図ります。

#### ク 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施します。

#### ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進します。

#### コ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適正検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図ります。

## (2) 飲酒運転防止対策の充実

### ア 飲酒運転（再発）防止に関する普及啓発

市町、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や飲酒運転違反者に対する再発防止教育、アルコール問題対策など総合的な施策、取組を実施します。

また、「飲酒運転<sup>ゼロ</sup>をめざすキャンペーン」などにより、県民一人ひとりに「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」という意識の定着のための教育、啓発活動を推進します。

さらに、県民の間に広く飲酒運転の根絶についての理解と関心を深めるため、毎年12月1日を「三重県飲酒運転<sup>ゼロ</sup>をめざす推進運動の日」とし、広報・啓発などの事業を行います。

### イ 飲酒運転とアルコール問題相談窓口の設置

「飲酒運転防止（飲酒運転とアルコール問題）相談窓口」により、飲酒運転を行

うおそれのある者や家族等からの相談を受け、受診義務の履行につなげるとともに、必要な情報の提供に努め、飲酒運転の防止を図ります。

ウ 飲酒運転防止のための講習

常習飲酒運転者対策の一環として、飲酒運転の危険性を理解させる飲酒学級、飲酒取消講習を実施し、アルコール依存症の疑いのある者については、受診勧奨に努めます。

エ 飲酒運転違反者に対するアルコール依存症に関する受診義務

飲酒運転違反者に対して、指定医療機関においてアルコール依存症に関する診断を受け、また、診断を受けた旨の報告をするよう通知し、又は勧告します。

### (3) 運転免許業務の充実

県民の立場に立った運転免許業務を行うため、窓口業務の充実により更新負担の軽減を図るとともに、高齢者講習については、指定自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図ります。

さらに、運転免許センターにおける障がい者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図ります。

### (4) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及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を指導します。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

さらに、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下命、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ります。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図ります。また、指導に当たっては、エコドライブにも配慮し、環境保全につながる安全運転を推進するよう徹底を図ります。

## (5) 自動車運送事業者の安全対策の充実

### ア 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の実施

ひとたび事故が発生すれば社会的な影響の大きい事業用自動車の安全プランを策定し、安全対策を推進するため次の施策を講じます。

- (ア) 事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行います。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認します。

自動車運送事業等の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務付けます。

また、事業者等の安全意識の高揚を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」により、事業者等に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供します。

- (イ) 労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行います。

さらに、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握するため、空港等のバス発着場を中心とした街頭監査を進めていきます。

また、行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を引き起こすおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施することで、事業用自動車による事故の未然防止を実現するとともに、監査実施体制の充実・強化を図ります。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度的な運用と業界指導の徹底を図ります。

また、事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図ります。

- (ウ) 点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロをめざします。

また、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等

薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行います。

(エ) 事業者による事故防止の取組を推進するため、運行管理に資する機器等の普及促進に努めるとともに、社内での安全教育を促進するため、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図り更なる事故の削減をめざします。

(オ) 輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、新たな免許区分である準中型免許の創設を踏まえ、初任運転者向けの指導・監督マニュアルの策定や、高齢運転者等に対する、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施します。

(カ) 交替運転者の配置基準の遵守など、過労運転防止対策を引き続き推進するとともに、健康起因事故の発生を踏まえ、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」に脳ドック等をスクリーニング検査の推奨項目に追加したところであり、引き続き同マニュアルの周知・徹底を図るなど、健康に起因した事故の未然防止対策を推進します。

#### イ 事業用自動車の重大事故に関する事故調査機能等の強化

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や、より客観的で質の高い再発防止策を提言するため、平成26年に事業用自動車事故調査委員会が発足したところであり、今後、同委員会における事故の原因分析・再発防止策の提言を受け事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進します。

#### ウ テレマティクス等を活用した安全運転の促進

車両等の通信システムを利用したテレマティクス技術により取得が可能となった急加速・急ブレーキの回数等の様々な運転情報を基に、安全運転指導サービスや安全運転を促すテレマティクス保険など、民間による安全運転促進のための新たなサービスの提供を促進します。

#### エ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

県・市町及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努めます。

## (6) 交通労働災害の防止等

### ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施します。

### イ 自動車運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号）の履行を確保するための監督指導を実施します。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施します。

## (7) 道路交通に関連する情報の充実

### ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者を指導します。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏えい等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの活用を図ります。

### イ 国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、関係者に対して、コンテナ貨物の重量等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」及び、具体的な取組内容について記載した「国際海上コンテナの陸上運送における安全輸送マニュアル」を地方連絡会議や関係業界を通じて、現場への周知徹底を図ります。

### ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、特別警報、気象警報・注意

報・予報，大津波警報及び津波警報・注意報並びに台風，大雨，竜巻等の激しい突風，地震，津波等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めます。また，道路の降雪状況や路面状況等を収集し，道路利用者へ提供する道路情報提供装置等の整備を推進します。

さらに，気象，地震，津波等に関する観測施設を適切に整備・配置し，維持するとともに，防災関係機関等との間の情報の共有やITを活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。このほか，広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

#### **4 車両の安全性の確保**

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV）について，車両の普及促進に努めます。

自動車を使用される段階においては，自動車にはブレーキ・パッド，タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や，ブレーキ・オイル，ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており，適切な保守管理を行わなければ，不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから，自動車の適切な保守管理を推進する必要があります。また，衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術についても，確実な作動を確保するため，適切な保守管理を推進する必要があります。

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，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，自動車検査により，各車両の安全性の確保を図ります。

##### **(1) 自動車の検査及び点検整備の充実**

###### **ア 自動車の検査の充実**

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応して，電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発，IT化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど，道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図ります。また，不正改造を防止するため，街頭検査体制の充実強化を図ることにより，不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進します。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため，事業者に対する指導監督を強化します。さらに，軽自動車の検査については，その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに，検査体制の充実強化を図ります。



## イ 自動車点検整備の充実

### (ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に全県的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進します。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進します。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図ります。

### (イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を全県的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高めます。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努めます。

### (ウ) 自動車分解整備事業の適正化及び近代化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導します。また、自動車分解整備事業者における経営管理の改善や整備の近代化等への支援を推進します。

### (エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための環境整備・技術の高度化を推進します。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進します。

### (オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられています

が、近年実際に点検検査をせず書類のみで行うペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行います。

## **(2) リコール制度の充実・強化**

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、装置製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行います。

また、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、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図ります。

## **(3) 自転車の安全性の確保**

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、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用します。また、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、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進します。

また、悪質・危険な運転行為による死傷事犯であってもこれまでの危険運転致死傷罪に該当せず自動車運転過失致死傷罪が適用された事件などを契機とした罰則の見直しを求める意見を背景として、平成 26 年 5 月から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成 25 年法律第 86 号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）が施行されたことを踏まえ、交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図ります。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの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するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図ります。

### (1) 交通の指導取締りの強化等

#### ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進します。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮します。

#### (ア) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、県民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進します。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進します。また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った指導取締りを推進します。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、その検証結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDSAサイクルをより一層機能させます。

#### (イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図ります。

#### (ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進します。

#### イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反

行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図ります。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、自動速度違反取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進します。

さらに、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化します。

## **(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進**

### **ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底**

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転死傷処罰法第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図ります。

### **イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化等**

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努めます。

### **ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進**

常時録画式交差点カメラやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進します。

## **(3) 暴走族対策の推進**

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、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進します。

### **ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実**

暴走族追放の気運を高揚させるため、市町における「暴走族根絶条例」等の制定及び運用に協力するとともに、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行います。

また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進します。さらに、関係団体等との連携の下に暴走族相談員制度を創設し、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底します。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、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観

点から施策を推進します。

#### イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集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います。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講じます。

#### ウ 暴走族に対する指導取締りの推進

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りを推進します。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行います。

さらに、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を敢行する業者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じるほか、複数の都府県にまたがる広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都府県警察相互の捜査協力を積極的に行います。

#### エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努めます。また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底します。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努めます。

また、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行います。

さらに、暴走族問題は地域社会に深く関わる問題であることを考慮し、県及び市町に設置されている「暴走族対策会議」の下に、暴走族対策の推進に携わる機関及び団体の代表から構成される「暴走族対策推進幹事会」等の設置を促進しま

す。

#### オ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されないことがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全県的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行います。

また、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行います。

その他、違法行為を敢行する旧車會グループ（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、不正改造等の取締りを強化するなどの確な対応を推進します。

## 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、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します。

### （1）救助・救急体制の整備

#### ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・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、救助活動の円滑な実施を期します。

#### イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT<sup>※</sup>）の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

#### ウ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺そ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

<sup>※</sup> DMAT : Disaster Medical Assistance Team

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します。

また、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、中学校、高等学校の保健体育において応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図るとともに、教員の指導力の向上を図ります。

#### エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、県内の消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を促進します。また、医師の指示又は指導・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ります。

#### オ 救助・救急用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します。

#### カ 防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、救急業務等における救急活動の円滑な実施を期します。

#### キ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、中日本高速道路株式会社が、沿線市町等と協力して適切かつ効率的な人命救護を行います。

また、中日本高速道路株式会社及び関係市町は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進します。

#### ク 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST\*）の整備を図ります。

### (2) 救急医療体制の整備

#### ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、救急医療情報システムを改良・更新するとともに、休日・夜間に初期救急患者を受け入れる医療機関を中心として、新システムの参加について重点的に取り組みます。

\* AED : Automated External Defibrillator

\* FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems

また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、病院群輪番制など地域内の医療施設の実情に応じた方式により、第二次救急医療体制の整備を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるため、県内に4箇所設置されている救命救急センターを中心に第三次救急医療体制の確保を図ります。

#### イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために、医師の卒前教育や臨床研修において、救急医療に関する教育・研修の充実に努め、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図ります。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療に関する教育の充実に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、救急医療を担当する看護師の確保を図ります。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進します。

#### ウ ドクターヘリ事業の推進

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の運用を推進します。

### (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・協力関係の確保を促進します。

また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。

さらに、大規模な交通事故が発生した場合に備え、救急隊と災害派遣医療チーム（DMAT）の連携体制の充実に努めます。

なお、これらは道路交通に限らず、すべての交通分野における大規模な事故についても同様です。

## 7 被害者支援の充実と推進

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等の下、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します。



自動車損害賠償保障法（昭和 30 年法律第 97 号）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、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。

また、近年、自転車加害者になる事故に関し、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、損害賠償保険等への加入を加速化します。

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、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、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) 自動車損害賠償保障制度の充実等**

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図ります。

##### **ア 無保険（無共済）車両対策の徹底**

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く県民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

##### **イ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等**

自動車損害賠償責任保険（共済）と共に交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）の加入促進のための広報啓発を行います。

#### **(2) 損害賠償の請求についての援助等**

##### **ア 交通事故相談活動の推進**

県・市等における交通事故相談を活用し、地域における交通事故相談活動を推進します。

(ア) 交通事故相談における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連携を図ります。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質向上を図ります。

(ウ) 県・市町のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

#### イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進します。

### **(3) 交通事故被害者支援の充実強化**

#### ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

被害者救済対策事業等については、今後も各事業の内容の見直しを図りつつ、社会的必要性の高い事業を充実していきます。

救済策として、交通遺児等に対する生活資金貸付け及び重度後遺障がい者に対する介護料の支給等の援助を行います。

#### イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、県の交通事故相談、警察署の交通課、交通安全活動推進センター等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、みえ犯罪被害者総合支援センターなどの民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図ります。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を作成し、活用します。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図ります。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図ります。

さらに、交通事故捜査を担当する警察職員に対しては、警察学校における教育・研修を実施するほか、各警察署に対する巡回教育指導等を行い、被害者等の心情に十分配慮した適切な被害者支援が推進されるよう努めます。

#### ウ 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保のため、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口を設置し、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を図る。また、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築など、

公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていきます。

## **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、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、資料の提供等によりその成果の普及を図ります。

### **(1) 道路交通の安全に関する研究の推進**

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること、高齢者人口・高齢運転者の増加、ITの発展、道路交通事故の推移、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、研究を推進します。

#### **ア 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進**

社会の高齢化の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進します。

#### **イ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実**

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図ります。

#### **ウ その他の研究の推進**

##### **(ア) 交通事故の長期的予測の充実**

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図ります。

##### **(イ) 交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進**

民事裁判事例等を用いて、交通事故被害者等の視点から、交通安全対策を検討

する研究を推進します。

## **(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化**

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故総合分析センターを積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行います。

また、工学、医学、心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進します。

さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を県民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する県民の意識の高揚を図ります。

## 第2章 鉄道交通の安全

### 1. 鉄道事故のない社会をめざして

- 鉄道は、一たび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、被害が甚大となります。
- 各種の安全対策を総合的に推進し、県民の鉄道に対する信頼を揺るぎないものとする必要があります。

### 2. 鉄道交通の安全についての目標

- ① 乗客の死者数ゼロをめざします。
- ② 運転事故全体の死者数減少をめざします。

### 3. 鉄道交通の安全についての対策

#### <視点>

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止

#### <講じようとする施策>

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 救助・救急活動の充実
- ⑤ 被害者支援の推進
- ⑥ 鉄道事故等の原因究明と再発防止

## 第1節 鉄道事故のない社会をめざして

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、県民生活に欠くことのできない交通手段です。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあります。また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故が発生していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっています。

このため、県民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

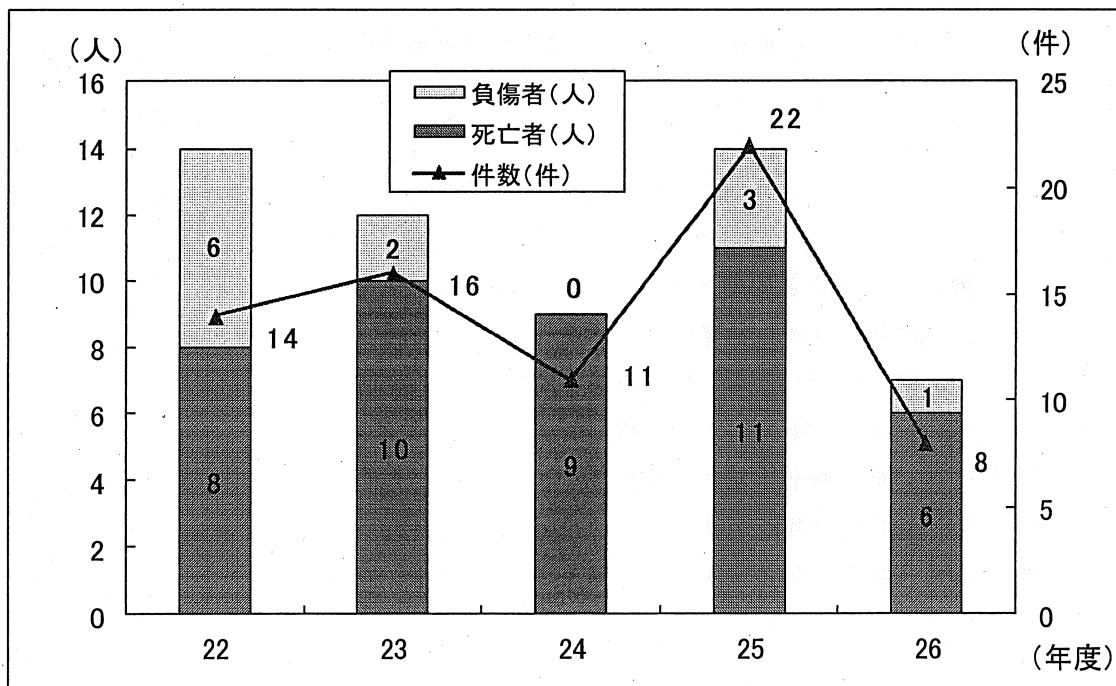
### I 鉄道事故の状況等

#### 1 鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、全国的に見ると長期的には減少傾向にありますが、近年はほぼ横ばいの傾向にあり、県内における鉄道運転事故の件数、死傷者数、死者数は、近年〇〇傾向で推移しています。

なお、平成23年度から平成27年度までの間、三重県内の鉄道事故における乗客の死者は、ありません。

鉄道運転事故の件数と死傷者数の推移



注1 国土交通省資料による。 2 死者数は24時間死者。

## 2 近年の運転事故の特徴

近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故及び踏切障害事故で運転事故件数全体の約〇割を占めていることが挙げられます。

## II 交通安全計画における目標

- ① 乗客の死者数ゼロをめざします。
- ② 運転事故全体の死者数減少をめざします。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。

近年は輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況ですが、引き続き安全対策を推進していく必要があります。

こうした現状を踏まえ、県民の理解と協力の下、第2節及び第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力で推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることをめざすものとします。

## **第2節 鉄道交通の安全についての対策**

### **I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点**

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全基本計画に基づく施策には一定の効果が認められます。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進します。

また、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約（P）割を占めており、近年、その死者数はほぼ横ばいであることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じます。

### **II 講じようとする施策**

#### **1 鉄道交通環境の整備**

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があります。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図ります。

##### **（1）鉄道施設等の安全性の向上**

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進めます。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して技術力の向上についても推進します。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっています。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化等を推進します。切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、三重県国土強靱化地域計画のもとに、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進します。

さらに、駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を推進します。

##### **（2）運転保安設備等の整備**

曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたもの\*の整備については、



平成 28 年 6 月までに完了しますが、これらの装置の整備については引き続き推進を図ります。

※1 時間あたりの最高運行本数が往復 10 本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が 100km/h を超える車両又はその車両が走行する線区の施設について 10 年以内に整備するよう義務づけられたもの。

## **2 鉄道交通の安全に関する知識の普及**

運転事故の約〇割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要です。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国・県交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

## **3 鉄道の安全な運行の確保**

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応します。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図ります。

### **(1) 保安監査の実施**

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施します。また、JR北海道問題を踏まえて平成 26 年度に実施した保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施する等、保安監査の充実を図ります。

### **(2) 運転士の資質の保持**

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施します。また、資質が保持されるよう、運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導します。

### **(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用**

鉄道事業者の安全担当者等による鉄軌道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行うとともに、安全上のトラブル情報を関係者間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知します。また、国への報告対象となっていない安全上のトラブル情報について、鉄道事業者による情

報共有化を推進します。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導します。

#### **(4) 気象情報等の充実**

鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、特別警報、気象警報・注意報・予報、大津波警報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めます。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努めます。

また、気象、地震、津波等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やITを活用した観測・監視体制の強化を図るものとします。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

#### **(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応**

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行います。

また、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を適確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。

#### **(6) 運輸安全マネジメント評価の実施**

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行います。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認します。

### **4 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ります。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進します。

### **5 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します。

特に、多角的、専門的な支援を実施するため、県、警察、医療機関等で構成する「三重県被害者支援連絡協議会」において総合的な被害者支援を推進します。

## 6 鉄道事故等の原因究明と再発防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明を迅速かつ的確に行うため、現地へ職員を派遣するとともに、事故調査結果等を鉄軌道事業者へ情報提供し鉄道事故等の再発防止を図ります。

### 第3章 踏切道における交通の安全

#### 1. 踏切事故のない社会をめざして

改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会をめざします。

#### 2. 踏切道における交通の安全についての目標

平成32年度までに踏切事故件数を平成27年度と比較して約1割削減することをめざします。

#### 3. 踏切道における交通の安全についての対策

##### <視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

##### <講じようとする施策>

- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進
- ④ その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

## 第1節 踏切事故のない社会をめざして

踏切事故は、長期的には減少傾向にあります。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約〇割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状です。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策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します。

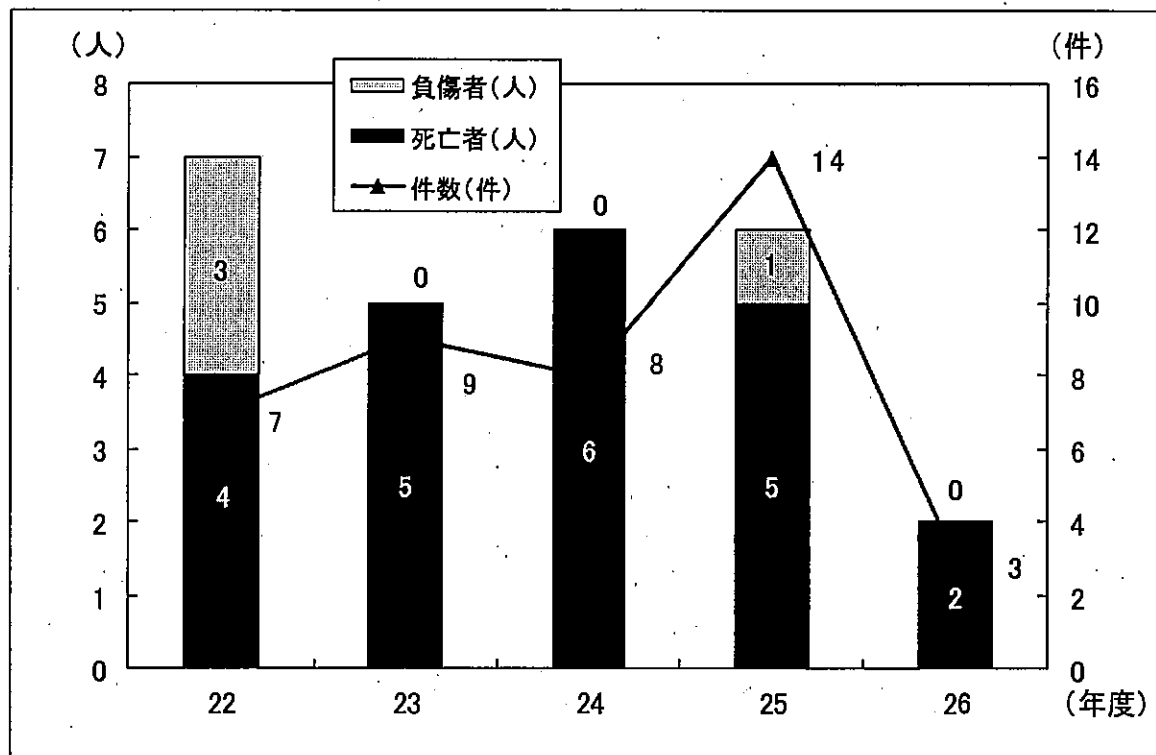
### I 踏切事故の状況等

#### 1 踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、全国的に見ると長期的には減少傾向にあります。県内における踏切事故の件数、死傷者数、死者数について見ると、ほぼ〇〇傾向で推移しています。

しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約〇割を占めている状況にあり、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状にあります。

踏切事故の件数と死傷者数の推移



注1 国土交通省資料による。 2 死者数は24時間死者。

## **2 近年の踏切事故の特徴**

近年の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いですが、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車と衝撃したものが約〇割、歩行者と衝撃したものが約〇割を占めている、③自動車の原因別で見ると直前横断によるものが約〇割を占めている、④歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約〇割を占めている、ことなどが挙げられます。

## **II 交通安全計画における目標**

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、平成32年度までに踏切事故件数を平成27年度と比較して約1割削減することをめざすものとします。

### **第2節 踏切道における交通の安全についての対策**

#### **I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点**

踏切事故は、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、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとします。

#### **II 講じようとする施策**

##### **1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進**

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、立体交差化を視野に入れ検討します。

加えて、立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を促進します。

また、歩道が狭い踏切についても事故対策として効果の高い構造の改良を促進します。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進します。

## **2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施**

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行います。

主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くします。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めます。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進します。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図ります。

## **3 踏切道の統廃合の促進**

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとします。

## **4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置**

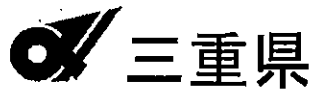
緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進します。

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

キャンペーンを推進します。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します。

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、適切に対応してまいります。





## 第2次

ゼロ

# 三重県飲酒運転0をめざす基本計画

(中間案)



三重県

## 目次

第1	はじめに .....	1
1	策定の趣旨 .....	1
2	成果と課題 .....	1
3	アルコール関連問題の早期発見と治療の必要性 .....	1
4	計画期間 .....	2
第2	基本方針と推進体制 .....	3
1	基本方針 .....	3
2	目標の設定 .....	3
3	推進体制の確立 .....	4
第3	飲酒運転防止のための取組 .....	5
1	飲酒運転防止意識の普及徹底 .....	5
2	広報啓発活動の推進 .....	6
3	事業者による取組 .....	6
第4	教育機関等による教育 .....	7
1	段階的かつ体系的な飲酒運転防止教育の推進 .....	7
2	運転免許を取得する若年者に対する飲酒運転防止教育の推進 .....	8
第5	飲酒運転の再発防止のための措置 .....	8
1	飲酒運転の再発防止に関する普及啓発活動 .....	8
2	飲酒運転の再発防止のための運転者教育の推進 .....	9
第6	飲酒運転違反者の受診義務とアルコール依存症及びその疑いのある者への対策 .....	9
1	飲酒運転違反者のアルコール依存症に関する受診義務 .....	9
2	アルコール依存症の早期発見、早期受診のための取組 .....	9
第7	総合的かつ計画的に施策を推進するためのしくみづくり .....	10
1	県内各関係機関・団体による県民総ぐるみの運動の推進 .....	10
2	相談体制の確立 .....	10
3	情報提供 .....	10
4	飲酒運転 <sup>ゼロ</sup> をめざす推進運動の日 .....	11
5	表彰 .....	11
6	実施状況の報告と公表 .....	11

## 第1 はじめに

### 1 策定の趣旨

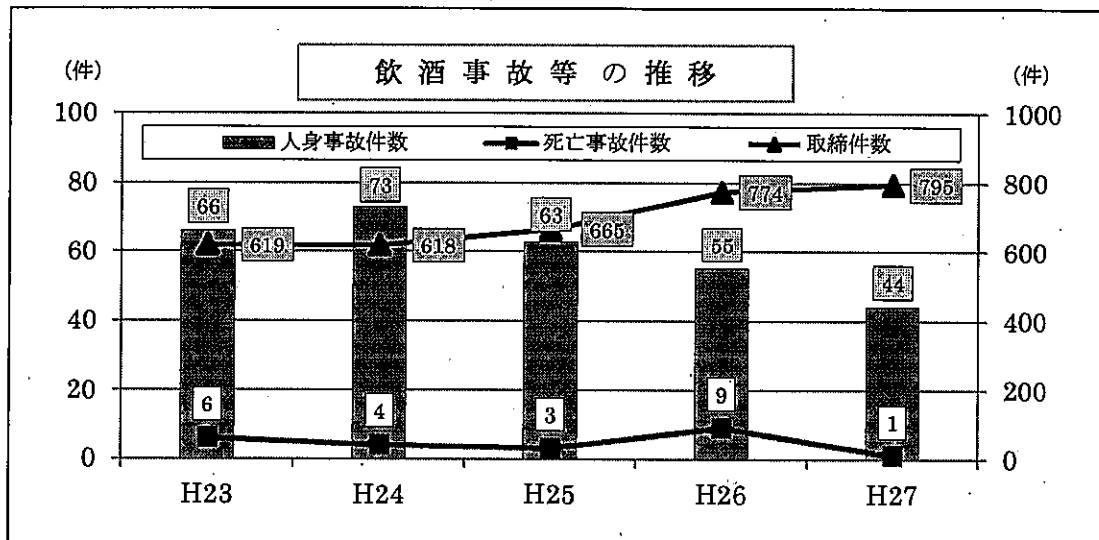
この計画は、三重県飲酒運転0をめざす条例（平成25年三重県条例第70号。以下「条例」という。）第6条の規定に基づき、飲酒運転の根絶を図るため、行政や関係団体が連携して飲酒運転0をめざす運動を推進するための総合的な取組を定めるものです。

### 2 成果と課題

平成25年7月に施行された条例に基づき、平成26年3月に策定された「三重県飲酒運転0をめざす基本計画」をふまえ、行政や関係団体が連携し、飲酒運転0をめざす運動を推進した成果として、飲酒運転による人身事故は減少しています。

一方では、未だに飲酒運転が後を絶たず、飲酒運転違反者が増加している状況から、条例の基本方針である『規範意識の定着』『飲酒運転の再発防止』が社会全体のすみずみまで浸透していないと考えられます。

このため、引き続き、規範意識の定着及び再発防止という観点からの取組を中心に、県民、事業者、行政等が一体となって協力し、飲酒運転を根絶するため、「第2次三重県飲酒運転0をめざす基本計画」に定める総合的な取組により、効果的に飲酒運転0をめざす運動を推進していく必要があります。



### 3 アルコール関連問題の早期発見と治療の必要性

警察庁の「常習飲酒運転者に講ずべき安全対策に関する調査研究報告書」（平成21年3月）によると、飲酒運転違反者の57.6パーセントが再犯者であり、また、飲酒運転違反者の32.2パーセント、再犯者の40.2パーセントにアルコール依存症の疑いがあるとされています。

また、条例では、飲酒運転の再発防止のため、飲酒運転違反者にはアルコール依存症に関する受診が義務付けられており、三重県が指定する医療機関における平成26年の受診結果によると、飲酒運転違反者の約6割にアルコール依存症またはその疑い（アルコール依存症が24パーセント、アルコール依存症の疑い・アルコール乱用が37パーセント）があるとの結果が出ています。

アルコール依存症を引き起こすアルコール関連問題の解決のためには、本人が問題の存在を認め、自ら対処することが不可欠です。また、本人はもちろん家庭や職場などの周囲の人も、アルコール関連問題について正しく理解するとともに、飲酒行動の変化などからアルコール関連問題を早期に発見し、適切な対応を行うことで問題の解決に取り組む必要があります。

また、アルコール依存症でない場合であっても、アルコールを多量に摂取し、飲酒を続けることによって、肝臓障害、高血圧、糖尿病などの健康問題や、飲酒運転をはじめとする社会的に問題となる行動を引き起こすことがあります。そのため、飲酒運転根絶を図る上でも、早期治療による問題飲酒行動の改善を図るとともに、アルコール依存症である場合には治療が必要です。

#### 4 計画期間

基本計画の期間は、第10次三重県交通安全計画の期間にあわせて、平成28年度から平成32年度までの5年間とします。

なお、計画の内容に関する重要な変化が生じた場合には、その都度必要な見直しを行います。

## 第2 基本方針と推進体制

### 1 基本方針

飲酒運転を根絶するための基本方針を次のとおりとします。

- (1) 県民一人ひとりに「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」という意識の定着のための教育、啓発活動を推進します。
- (2) 教育機関等における飲酒運転<sup>ゼロ</sup>をめざす教育及び啓発を推進します。
- (3) 飲酒運転をした者等に対し、再発防止のための教育を実施します。
- (4) 飲酒運転は、アルコール依存症や多量飲酒が要因となることも多いため、アルコール依存症等の知識の普及及び飲酒運転との関係についての啓発活動を推進します。また、飲酒運転違反者へは、受診通知とアルコール依存症に関する情報提供を行います。

### 2 目標の設定

計画期間においては、県、警察、市町、関係機関・団体の連携などにより、県民、事業者、行政が一体となった飲酒運転根絶に向けた取組を着実に推進するため、次に掲げる基本目標と、4つの活動目標を設定し、その達成に向けて取り組みます。

基本目標	飲酒運転による人身事故件数（年間）						
年	現状値（27年）	28年	29年	30年	31年	32年	
目標値	43件以下	達成状況	38件以下	33件以下	28件以下	23件以下	18件以下
実績値	44件	0.98					
【設定の考え方】飲酒運転による人身事故 <sup>ゼロ</sup> なることをめざして、毎年5件以上の減少をめざします。							

活動目標	ハンドルキーパー推進店 <sup>1</sup> 等の指定等						
年度	（現状値）27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	
目標値	5,400 店（事業所）	達成状況	6,400 店（事業所）	7,400 店（事業所）	8,400 店（事業所）	9,400 店（事業所）	10,400 店（事業所）
実績値	● 店（事業所）	●					
【設定の考え方】全ての飲食店・酒類販売店等が、ハンドルキーパー推進店等の指定等を受けていることをめざして、年間1,000店以上の指定等をめざします。							

活動目標	各種交通安全講習等における飲酒運転防止教育の実施率						
年度	現状値（27年度）	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	
目標値	100%	達成状況	100%	100%	100%	100%	100%
実績値	●	●					
【設定の考え方】受講者に応じた飲酒運転防止内容を取り入れ100パーセント実施をめざします。							

1 ハンドルキーパー推進店とは、やむを得ず、自動車<sup>1</sup>で飲食店などへ行く場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人を決め、その人はお酒を飲まず、仲間を安全に自宅まで送る運動を推進する店舗です。

活動目標		飲酒運転防止にかかる交通安全教育実施率（教科又は特別活動等）					
年度	現状値（27年度）	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	
目標値	100%	達成状況	100%	100%	100%	100%	
実績値	●	●					

【設定の考え方】 小学校、中学校、高等学校において、発達段階に応じた飲酒運転防止に関する教育の100パーセント実施をめざします。

活動目標		飲酒運転違反者の受診率					
年度	現状値（27年度）	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	
目標値	—	46%以上	47%以上	48%以上	49%以上	50%以上	
実績値	●						

【設定の考え方】 飲酒運転違反者のアルコール依存症に関する受診率は、50パーセント以上をめざします。※平成26年度の受診率は、45.2パーセント

### 3 推進体制の確立

県、警察、関係機関・団体が相互に情報交換等を行い、協力しながら基本方針に則った取組を進めるため、三重県交通対策協議会に飲酒運転<sup>ゼロ</sup>をめざす部会（以下「飲酒運転<sup>ゼロ</sup>部会」という。）を設置するとともに、条例第9条第5項に基づく医療機関を指定します。

#### (1) 飲酒運転<sup>ゼロ</sup>部会の設置

##### ア 飲酒運転<sup>ゼロ</sup>部会の役割

飲酒運転<sup>ゼロ</sup>部会は、県が策定実施する飲酒運転<sup>ゼロ</sup>をめざす基本計画に関し必要な協議と調整を行います。

##### イ 飲酒運転<sup>ゼロ</sup>部会の構成及び連携体制

(ア) 飲酒運転<sup>ゼロ</sup>部会は、三重県環境生活部 交通安全・消費生活課長を議長とし、県の執行機関、交通関係団体、公共交通機関、指定医療機関、特定事業者<sup>2</sup>の団体等、この条例の規定に基づく措置、取組等に関係する機関・団体に属する委員で構成します。

(イ) 飲酒運転<sup>ゼロ</sup>部会の部会員は、それぞれの立場で県民への広報啓発等を実施し、飲酒運転根絶に取り組むとともに、互いに情報提供、意見交換を行い、連携して飲酒運転<sup>ゼロ</sup>をめざすための取組を実施します。

(ロ) 特定事業者の団体においては、それぞれ加盟する各店舗に対して、酒類の提供時における飲酒運転防止のための対策の実施について周知徹底を図るほか、広報啓発活動を推進します。

#### (2) 指定医療機関

<sup>2</sup> 特定事業者とは、飲食店営業者及び酒類販売業者のことです。

## ア 医療機関の指定

知事は、条例第9条第5項に基づく、「三重県飲酒運転<sup>ゼロ</sup>をめざす条例に係る医療機関指定等実施要綱」により、飲酒運転違反者がアルコール依存症に関する受診ができる医療機関を指定します。

## イ 指定医療機関の役割

- (ア) 「飲酒運転<sup>ゼロ</sup>をめざす条例に係る飲酒運転違反者への診療マニュアル（仮称）」（以下、「診療マニュアル」という。）を活用して、「危険な飲酒」と「アルコール依存症」の選別及び診断を行い、「危険な飲酒」に該当する者には、アルコール関連問題の予防につながる指導を実施し、アルコール依存症と診断された者には、治療及び断酒プログラムへの参加を促します。
- (イ) アルコール依存症者には、うつ、幻覚等の精神症状や肝臓障害、高血圧、糖尿病等の身体障害が存在する場合がありますので、指定医療機関は、条例に規定された受診後のアルコール依存症の治療に当たっては、一般科医療機関、精神科医療機関及びアルコール専門医療機関との相互連携に努めます。

## 第3 飲酒運転防止のための取組

### 1 飲酒運転防止意識の普及徹底

飲酒運転がなくならない背景には、飲酒運転の危険性や結果の重大性に対する社会的な認識の甘さがあることを指摘する声があることから、飲酒運転は重大な犯罪行為であって「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」という県民意識を定着・浸透させる必要があります。飲酒運転に対しては厳しい処分等（刑事処分、行政処分）が課せられるだけでなく、民事賠償、職場における処分等によって、運転者本人やその家族等にも大きな影響をあたえます。

- (1) 県は、飲酒運転の根絶に向けて運転免許更新時講習をはじめ、さまざまな機会を通して、交通安全教育やアルコール依存症と飲酒運転に関する知識の普及徹底に努めます。
- (2) 県は、各種交通安全運動等の機会を捉えて、関係機関・団体と連携し、飲酒運転根絶のためのキャンペーンを推進します。
- (3) 県は、テレビ、ラジオ、新聞等のマスメディアを活用して、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態等の周知を図ります。
- (4) 警察は、飲酒運転による交通事故実態等分析に基づいた交通指導取締りや周辺者の責任追及を徹底するとともに、県、市町、関係機関・団体と連携し、広報啓発活動や飲食店営業者等に対する指導及び交通安全教育を推進します。
- (5) 県、警察、市町等は、事業者における社員教育、老人会等の地域における啓発・教育について働きかけを行うとともに、必要な情報提供等を行い取組を支援します。  
また、酒類提供事業者に対する啓発やハンドルキーパー運動及びアルコール依存症に関する知識の普及、相談窓口の周知に取り組みます。

- (6) 公共交通機関等の利用促進

ア 関係機関・団体では、「飲んだら乗るな、乗るなら飲むな」の気運を高め、公共交通機関や自動車運転代行業の利用促進、ハンドルキーパー運動の普及を行い飲酒運転根絶のための社会環境づくりに努めます。

イ 警察では、自動車運転代行業の指導育成を図ることで利用促進に努めます。

- (7) 県は、飲酒運転<sup>ゼロ</sup>宣言等事業所の認証・公表など、事業所等における自主的な取組の推進について検討し、実施します。

## 2 広報啓発活動の推進

### (1) 飲酒運転根絶に係る広報・啓発

県民、事業者、行政等が連携して、被害者の声や違反者の手記などを取り入れた啓発や飲酒運転による交通事故等の実態を踏まえた広報を実施して、「STOP！飲酒運転 in みえ」というスローガンの積極的な展開を図ります。

### (2) 飲酒運転<sup>ゼロ</sup>をめざす推進運動の日

毎年12月1日を「飲酒運転<sup>ゼロ</sup>をめざす推進運動の日」とし、関係団体が連携した啓発活動等のキャンペーン等を実施することにより、県民に対する飲酒運転根絶の気運の醸成を図ります。

### (3) 多様な広報媒体を活用した広報啓発活動

県、警察、市町、関係機関・団体等は、県民一人ひとりに対して飲酒運転<sup>ゼロ</sup>をめざす推進運動の周知を図るため、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用するほか、様々な広報誌、ポスター・チラシ、ホームページ、SNS<sup>3</sup>等による広報啓発を実施します。

また、四季の交通安全県民運動における取組や、家庭、学校、地域や職場等が一体となったキャンペーンの実施、あらゆる機会を活用した広報啓発の実施など、効果的な広報啓発を実施します。

## 3 事業者による取組

### (1) すべての事業者における取組

ア 業務上車両を運転する者にアルコールチェッカーや面接による点検を実施するなど、従業員等が業務上飲酒運転を行うことを防止するための取組に努めます。

イ 飲酒運転根絶ポスター等の掲示、ミーティング時の講話、社内報への掲載等による従業員への啓発の実施に努めます。

ウ 飲酒運転根絶のため、ハンドルキーパー運動推進事業所への参加による従業員への飲酒運転防止意識の高揚に努めます。

エ 県、警察、市町等が実施する飲酒運転根絶キャンペーン等への協力及び従業員等の参加を促すとともに、会報誌への掲載による条例の周知に努めます。

オ 県が検討している飲酒運転<sup>ゼロ</sup>宣言等に積極的に取り組みます。

### (2) 飲酒運転防止のための安全運転管理の推進

ア 安全運転管理者等の選任事業所の使用者及び管理者等は、飲酒運転に関する知識

<sup>3</sup> SNS とは、ソーシャルネットワークサービスのことです。



等の浸透を図り、飲酒運転防止意識の向上に努めます。

イ 従業員等からの申告等により飲酒運転による事故の発生を認知した事業所は、運転管理、運行管理の指導を徹底し、再発防止に努めます。

ウ 三重県安全運転管理協議会は、安全運転管理者等講習会において交通安全機材等を展示するとともにその貸し出しを行い、飲酒運転防止に向け交通安全機材の使用について事業者への関心を高めます。

エ 自動車運送事業者では、点呼等におけるアルコール検知器の使用の徹底を図ります。

### (3) 飲食店営業者における取組

ア 飲酒運転根絶のポスター等の掲示、車両の運転者には酒類を提供しない旨の掲出、メニュー等への啓発文等の掲載に努めます。

イ 来店者への積極的な声かけ、運転代行業者の紹介、ハンドルキーパー運動の普及に努めます。

ウ 飲食店営業者の組合等は、組合員等に対してハンドルキーパー運動への参加を促すとともに、会報誌への掲載などを実施し、条例の周知に努め、飲酒運転根絶の気運の醸成に努めます。

### (4) 酒類販売業者における取組

ア 飲酒運転根絶に関するポスター等の来店者によく見える場所への掲示に努めます。

イ 車両利用の来店者が飲酒運転をするおそれがあると認められるときは、来店者に声かけするなど、飲酒運転を防止するための取組に努めます。

ウ 飲酒運転根絶を訴える街頭啓発等の実施に努めます。

## 第4 教育機関等による教育

### 1 段階的かつ体系的な飲酒運転防止教育の推進

#### (1) 小学校、中学校、高等学校における教育

小学校、中学校及び高等学校（以下「学校」という。）における飲酒運転根絶に関する教育については、将来、「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」という意識を高めさせることが重要です。交通安全教育の中で、次の飲酒運転根絶に向けた教育を推進します。

##### ア 学校教育活動全体を通じた指導

学習指導要領に基づき、教科、道徳、特別活動等の学校教育活動全体を通して、発達段階に応じた交通安全教育を実施し、児童生徒に、飲酒の身体への影響や飲酒運転の悪質性、危険性等について理解させるとともに、生命の大切さや思いやりの心、さらには、規範意識の醸成に努めます。

##### イ 家庭・地域・関係機関との連携

子どもが飲酒運転の怖さや飲酒運転による交通事故の悲惨さなどを学校で学ぶだけでなく、家庭で保護者に話したり、一緒になって考えたりする機会が持てるよ

う、学校は、保護者懇談会や学校だより等を通じて保護者等に対し、周知・啓発に努めます。

また、飲酒運転根絶に向けた教育を充実するため、交通安全教室等において、飲酒運転の危険性について理解を深めるなど、飲酒運転根絶に向けた取組の充実に努めます。

## (2) 生涯学習としての交通安全教育

### ア 三重県交通安全研修センター等の活用

県は、三重県交通安全研修センター等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階に応じた体系的な交通安全教育を実施するなかで、あわせて飲酒運転防止の教育を実施します。

### イ 段階的、体系的な教育の実施

交通安全教育や飲酒運転防止教育は、交通社会の一員としての責任と自覚、交通安全意識及び交通マナーの向上に不可欠であり、生涯学習として成長過程にあわせて段階的、体系的に実施します。

## (3) 高齢者に対する教育の推進

高齢者の交通安全教育を関係機関・団体と連携して実施するなかで、あわせて飲酒運転事故防止の教育を、交通安全教室、社会活動及び福祉活動や訪問指導の機会を通じて推進し、飲酒運転防止意識の普及を図ります。

## 2 運転免許を取得する若年者に対する飲酒運転防止教育の推進

(1) 公安委員会が指定する自動車教習所は、免許取得時の教育はもちろんのこと、免許取得後の運転者に対しても、飲酒運転防止教育も含めた運転者教育に努めます。

(2) 事業所は、安全運転管理者講習等を通じて、アルコールが運転操作に与える影響や重大な結果をもたらす飲酒運転の危険性、特に飲酒運転に起因する交通事故の悲惨さについて、若年運転者が理解を深められる飲酒運転防止教育の推進に努めます。

(3) 交通関係の団体、協会等は、それぞれの加盟する企業等の職員に対しては、若年者も理解を深めることができる効果的な飲酒運転防止教育の推進に努めます。

(4) 県は、大学、専門学校に飲酒運転防止教育の実施を依頼するとともに飲酒を始める時期である若者（大学生等）に対する啓発活動を行います。

## 第5 飲酒運転の再発防止のための措置

### 1 飲酒運転の再発防止に関する普及啓発活動

(1) 県は、警察、市町、関係機関・団体と連携して、飲酒運転<sup>ゼロ</sup>をめざし飲酒運転違反者等に対する再発防止教育やアルコール問題に関する知識の普及のため効果的な広報啓発活動を推進します。

(2) 県は、「飲酒運転とアルコール問題相談窓口」を設置し、飲酒運転を行うおそれのある者や家族等からの相談体制を整備し、事業者等からの求めに応じてアルコール問題の普及啓発活動を実施するほか飲酒運転の根絶に必要な情報提供を積極的に行います。

## 2 飲酒運転の再発防止のための運転者教育の推進

- (1) 警察は、飲酒運転違反者の危険性を改善させるための効果的な再教育を行うとともに、講習実施機関に対する指導及び監督を行い、また講習指導員に対する研修会を随時開催するなど、指導員の指導能力及び資質の向上を図ります。
- (2) 運転適性相談活動の充実  
警察は、運転適性相談における担当職員の資質の向上を図ります。

## 第6 飲酒運転違反者の受診義務とアルコール依存症及びその疑いのある者への対策

### 1 飲酒運転違反者のアルコール依存症に関する受診義務

- (1) 県は、公安委員会から情報を得た飲酒運転違反者に対して、指定医療機関を記載した書面を添付して、受診の通知をするとともに、受診した旨の報告を求めます。  
受診の通知にあたっては、あわせて飲酒運転とアルコール依存症の関係、多量飲酒習慣とアルコール依存症の関係についての情報提供を行います。
- (2) 受診の書面を送付したのち、60日を経過しても、受診した旨の報告がない飲酒運転違反者に対して、再度、受診するよう勧告します。  
また、指定医療機関における受診しやすい環境整備等に努めます。

### 2 アルコール依存症の早期発見、早期受診のための取組

#### (1) 県の取組

- ア アルコール依存症の早期発見のため、アルコール依存症に関する正しい知識の普及を図るとともに、家族、事業者など周囲の者に対し、適切な対応方法についての周知に努めます。
- イ アルコール健康障害対策基本法に基づく「三重県アルコール健康障害対策推進計画（仮称）」を策定し、アルコール関連問題が円滑に解決・予防できるよう、事業者、医療機関、行政機関等の連携を図り、総合的かつ計画的な取組を進めます。
- ウ 保健所等において、アルコール依存症者とその疑いのある者や家族、事業者など周囲の者からの相談を受け、アルコール専門医療機関へつなげるなどの支援を行います。  
また、治療の継続を促進するために自助グループ活動等への支援を行います。

#### (2) 本人・家族の取組

県に設置する「飲酒運転とアルコール問題相談窓口」での相談を活用し、必要に応じて保健所、三重県こころの健康センター等の相談機関、アルコール専門医療機関等の利用に努め、家族は、本人が県から受診通知を受け取ったことを知ったときは、必ず、指定医療機関での受診を促すほか、上記相談窓口へ相談等するように努めます。

#### (3) 事業者の取組

従業員の飲酒行動の変化や健康診断などからアルコール依存症及び多量飲酒等の早期発見に努めるとともに、アルコール依存症及び多量飲酒等が発見された場合には、産業医、衛生管理者等による保健指導の実施や適切な県の相談機関、医療機関につなげるよう努めます。

#### (4) 警察の取組

ア 運転免許証の取得、更新時及び飲酒運転違反者に対して運転免許証を返還する際に、アルコール依存症であることを申告した者には、アルコール依存症の早期治療を促し、受診義務対象者には受診を促します。

イ 交通安全講習等（取消処分者講習・停止処分者講習等）の場において、質問票を活用するなどして、問題飲酒行動のある人の把握に努め、すみやかな相談、受診につなげます。

#### (5) 医療機関の役割

ア アルコール依存症者にはうつ、幻覚等の精神症状や肝臓障害、高血圧、糖尿病等の身体障害が存在する場合がありますので、アルコール依存症の治療にあたっては、一般科医療機関、精神科医療機関及びアルコール専門医療機関において相互に連携するように努めます。

イ 受診の結果、アルコール依存症でない者についても、多量飲酒習慣などの「危険な飲酒」行動のある者について、医師は診療マニュアル等を活用して節酒や適正飲酒、アルコール関連問題についての正しい知識が得られるよう働きかけを行います。

#### (6) 自助グループの取組

自助グループは、断酒継続のために、酒害についての理解の促進や、本人や家族と共に支え合い、医療機関やその他支援機関が担えない部分を補完するとともに、回復や希望をもたらすように努めます。

### 第7 総合的かつ計画的に施策を推進するためのしくみづくり

#### 1 県内各関係機関・団体による県民総ぐるみの運動の推進

県は、関係機関・団体と協力して、飲酒運転根絶のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

#### 2 相談体制の確立

県は、平成26年4月に設置した「飲酒運転とアルコール問題相談窓口」において、飲酒運転をした者、飲酒運転を行うおそれのある者やその家族等からの相談に応じ、他の機関との連携を図りながら、受診等につなげるよう努めます。

また、相談窓口では、事業者、特定事業者からの相談に応じて講習等の情報提供に努めます。

#### 3 情報提供

飲酒運転防止に関する専門機関などと連携して、飲酒運転の再発防止等のための各種情報を適宜、積極的に提供します。

#### 4 飲酒運転0をめざす推進運動の日

県は、毎年12月1日の飲酒運転0をめざす推進運動の日にあわせ、飲酒運転根絶についての理解と関心を深めるための行事を実施します。

#### 5 表彰

県は、飲酒運転根絶の取組に関して、従業員教育の推進や、ハンドルキーパー運動へ

の参加などの施策を積極的に推進するなど、顕著な功績のあった個人、団体、事業所、店等に対し、交通安全県民大会において表彰等を行います。

#### 6 実施状況の報告と公表

この基本計画に基づく実施計画と施策をとりまとめ、その実施状況について、毎年1回、「飲酒運転<sup>ゼロ</sup>をめざす年次報告」を作成して議会に報告するとともに、三重県公式ウェブサイトで公表します。

---

ゼロ

## 三重県飲酒運転〇をめざす基本計画

2016年(平成28年)〇月(改定)

三重県環境生活部交通安全・消費生活課

〒514-8570 三重県津市広明町13番地

TEL 059-224-2410 FAX 059-228-4907

E-mail : [seikotu@pref.mie.jp](mailto:seikotu@pref.mie.jp)

---

次期生活排水処理アクションプログラム  
(中間案)

平成28年 3月

三重県

## 目 次

1	計画策定の趣旨	1
2	計画の位置づけ	2
3	計画の期間と目標年度	2
4	生活排水処理施設の整備手法	3
5	生活排水処理施設整備の指標	3
6	生活排水処理施設の整備状況	4
7	計画策定の手順	5
8	集計結果と整備目標について	6
9	投資予定額の推計	10
10	河川及び海域の水質	10
11	計画の推進施策	11



## 1 計画策定の趣旨

恵み豊かな美しい自然環境の保全はもとより、県民すべてが生活の豊かさを実感できる社会を実現するためには、快適な生活環境と健全な水環境を維持していくことが重要です。

このため、本県では平成8年度に生活排水処理施設の整備を計画的かつ効率的に推進する目的で「生活排水処理アクションプログラム」(三重県生活排水処理施設整備計画)を策定しました。さらに平成17年度、平成24年度には、その後の社会、経済情勢の変化を踏まえ、各市町の生活排水処理施設整備計画が効率的で効果的な整備手法となるように計画の見直しを行い、市町とともに生活排水対策に取り組んできました。

その結果、平成7年度末に29.6%(全国42位)であった生活排水処理施設の整備率は、平成17年度末には67.9%(全国32位)、平成22年度末には78.0%(全国28位)と向上し、平成26年度末には80%を超えるようになりました。しかしながら全国平均値(89.5%)からは依然として低い状態が続いています。

また、本県の公共用水域の水質の現状を見ると、河川については改善が見られ、概ね環境基準を達成しているものの、海域、特に伊勢湾では夏場を中心に赤潮や貧酸素水塊が発生しているため、今後もきれいで豊かな海の観点から、総合的な水環境改善対策を進めていくことが必要です。

一方、全国的に見ると生活排水処理施設の整備率が概ね90%に達したことから、事業内容が普及促進(建設)から維持管理・経営に移行するなど、生活排水処理事業を取り巻く環境に変化が生じています。国土交通省、農林水産省、環境省の3省においても「持続的な污水处理システム構築に向けた都道府県構想策定マニュアル(平成26年1月)(以下、「3省構想マニュアル」と呼びます。))を公表し、生活排水処理施設整備計画の策定にあたっては、生活排水処理施設の早期概成をめざすとともに、効率的な維持管理・経営についても考慮するよう示しています。

このような背景のなか、現行の生活排水処理アクションプログラムが目標年度(平成27年度)を迎え、計画上の整備率を達成する見込みですが、本県では引き続き生活排水処理施設の整備促進が重要であるため、人口減少や厳しい財政事情といった社会、経済情勢の変化を踏まえ、「3省構想マニュアル」に基づく新たな「生活排水処理アクションプログラム」の策定を行うこととしました。

## 2 計画の位置づけ

私たちは、生活をしていくうえで台所、風呂、洗濯、トイレなど、さまざまな場所で水を使用し、使用した水のほとんどを排水しています。

これらの排水を「生活排水<sup>注)</sup>」と呼び、健全な生活環境や公共用水域の保全・維持のためには生活排水を適切に処理することが不可欠です。

この生活排水対策として、市町別に生活排水処理施設の整備手法を定め、目標年度における整備水準を示したものが生活排水処理アクションプログラムであり、三重県内の生活排水処理施設の整備に関するマスタープランとして位置づけられるものです。

このため、下水道、集落排水施設、浄化槽などの整備に関する施策は、生活排水処理アクションプログラムに沿って策定され、実施されることが求められます。

注) 生活排水は、「し尿」と、台所、風呂、洗濯等の排水である「雑排水」から成ります。

## 3 計画の期間と目標年度

新しい生活排水処理アクションプログラムは、今後の運営管理を含めた生活排水処理にかかる事業のマスタープランとなることから、長期的視点に立った計画策定が必要となるため、現状の平成26年度を基準年度とし、概ね20年後の平成47年度末を長期目標年度としました。また、概ね10年後の平成37年度末を中期目標年度とし、市町毎の整備水準の中期目標値を設定することとしました。

なお本計画は、社会、経済情勢の変化などに対応するため、概ね5年ごとに内容の点検を行い、必要に応じて見直しを行う予定です。

#### 4 生活排水処理施設の整備手法

生活排水処理施設の整備手法は、複数の家屋の生活排水をまとめて処理する集合処理方式（下水道、集落排水施設など）と、各戸の生活排水を個別に処理する個別処理方式（浄化槽）に分類されます。また、整備や運営の方法については、市町などの地方公共団体等が行うもの、団地開発業者や団地管理団体など民間団体等が行うもの、あるいは個人が行うものに区分されます。

生活排水処理施設の種類を表1に示します。

表1 生活排水処理施設の種類

集合処理	公共下水道 (広義)	公共下水道 (狭義)	主として市街地で建設・管理する下水道。	国土交通省所管
		特定環境保全 公共下水道	自然景勝地などの観光地や農山漁村等で整備・管理する下水道。	
	流域下水道	二つ以上の市町の汚水を集めて広域的に処理する下水道。 終末処理場と幹線管渠についてのみ県が整備・管理する。	農林水産省所管	
	農業集落排水施設	農業振興地域内で計画規模が概ね20戸以上かつ1,000人以下。 (1,000人以上の場合は、関係者協議が必要。)		
	漁業集落排水施設	漁港の背後集落で計画規模が100人以上5,000人以下。		
	林業集落排水施設	林業振興地域または森林整備推進市町村で計画規模が20戸以上かつ1,000人以下。		
	簡易排水施設	振興山村地域等において計画規模（受益戸数）が3戸以上20戸未満。 (10戸以上20戸未満を優先的に採択)		
	小規模集合排水処理施設	計画規模が2戸以上20戸未満。	総務省所管	
コミュニティ・プラント	計画規模が101人以上30,000人以下。	環境省所管		
個別処理	個別排水処理施設	集合処理区域の周辺地域または市町村設置型浄化槽の地域内において計画規模が単年度当たり20戸未満。	総務省所管	
	市町村設置型浄化槽	計画規模が単年度当たり20戸以上。市町が設置・管理する浄化槽。	環境省所管	
	個人設置型浄化槽	個人が設置・管理する浄化槽。		

※流域下水道の終末処理場、幹線管渠と、個人設置型浄化槽以外は、すべて市町によって整備・管理されます。

#### 5 生活排水処理施設整備の指標

生活排水処理アクションプログラムの進捗管理を行う際の指標は、以下に示す「生活排水処理施設の整備率」とします。

なお、本計画では、単に「整備率」と記述した場合、生活排水処理施設の整備率のことを指します。

$$\text{生活排水処理施設の整備率(\%)} = \frac{\text{生活排水処理施設による処理が可能な地域の居住人口}}{\text{住民基本台帳人口}} \times 100$$

## 6 生活排水処理施設の整備状況

生活排水処理施設の整備率は、平成 17 年度末には 67.9%でしたが、平成 26 年度末には 81.5%と年平均 1 ポイント以上向上しており、現行の生活排水処理アクションプログラムにおける平成 27 年目標値（82.2%）を達成する見込みです。

施設毎の内訳は、表 2 に示すとおりであり、下水道 50.7%、集落排水施設等 5.6%、浄化槽 25.2%となりました。

表 2 市町別生活排水処理施設の整備率（平成 26 年度末）

単位（整備率以外）：人

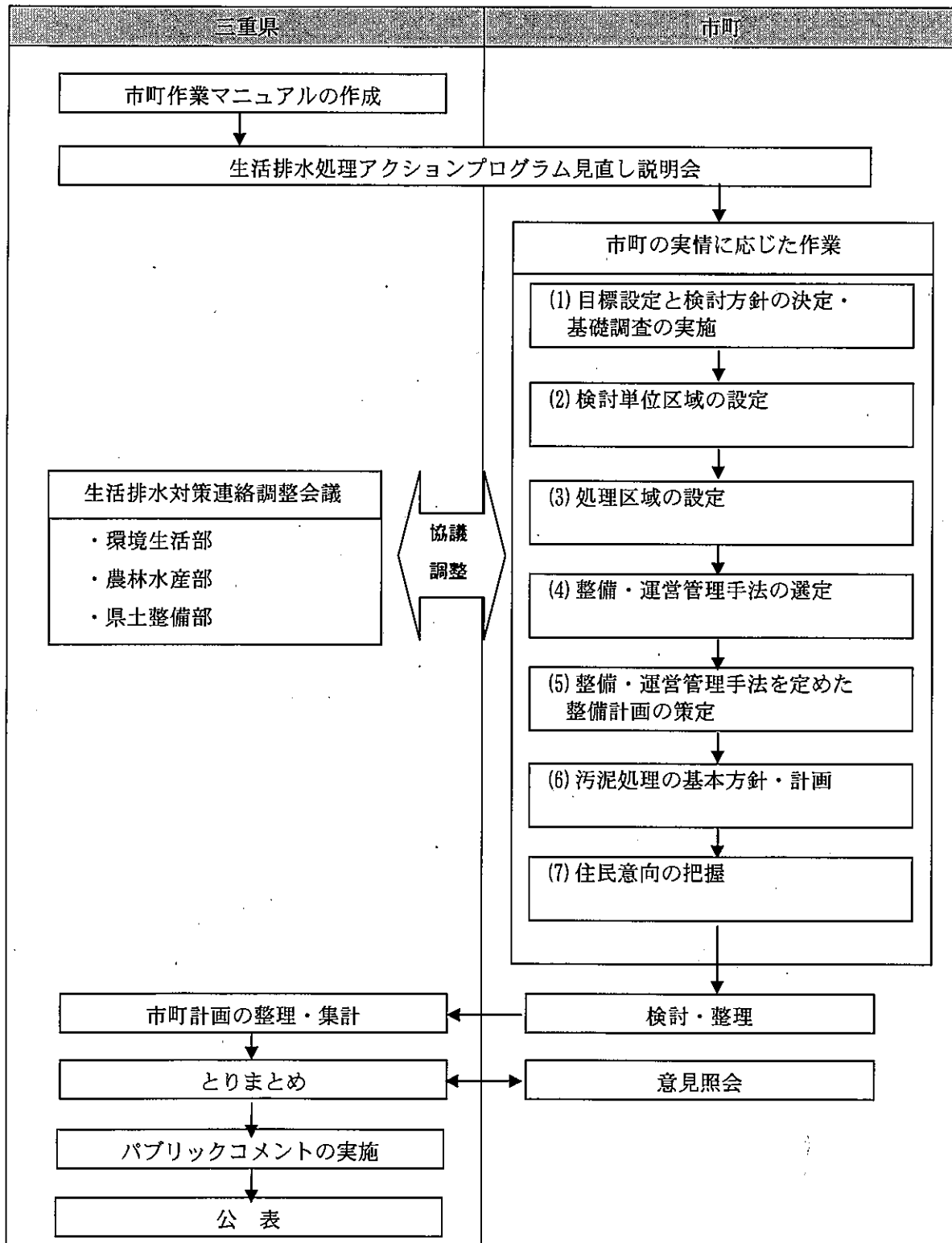
地域名	市町名	住民基本台帳人口	下水道				集落排水施設				個別処理施設			生活排水処理施設整備人口合計	生活排水処理施設の整備率（%）
			流域関連（公共十特選）	単独公共下水道	単独特選下水道	下水道小計	農業集落排水施設等	漁業集落排水施設	コミュニティ・プラント	集落排水施設合計	市町村設置型浄化槽	個人設置型浄化槽等	個別処理施設合計		
名	桑名市	142,544	91,323	15,136		106,459	2,308			108,765		17,356	17,356	128,121	88.5
	いなべ市	46,074	39,824			39,824	5,287			45,111		706	706	45,817	99.4
	木曾岬町	6,498		3,568	631	4,199	2,299			6,498		0	0	6,498	100.0
	東員町	25,575	25,341			25,341				25,341		39	39	25,380	99.2
		220,691	156,488	18,704	631	175,823	9,892	0	0	185,715	0	18,101	18,101	203,816	92.4
日	四日市市	312,106	114,191	115,578	1,255	231,024	5,867		3,107	239,998		39,406	39,406	279,404	89.5
	菟野町	41,462	25,000			25,000	3,210			28,210		7,922	7,922	36,132	87.1
	朝日町	10,367	10,270			10,270				10,270		8	8	10,278	99.1
	川越町	14,816	14,724			14,724				14,724		78	78	14,802	99.9
		378,751	164,185	115,578	1,255	281,018	9,077	0	3,107	293,202	0	47,414	47,414	340,616	89.9
鈴	鈴鹿市	200,338	108,048			108,048	17,311			125,359		57,877	57,877	183,236	91.5
	龜山市	49,800	23,954			23,954	8,454			32,408		9,083	9,083	41,491	83.3
		250,138	132,002	0	0	132,002	25,765	0	0	157,767	0	66,960	66,960	224,727	89.8
津	津市	282,821	105,305	18,787	2,526	126,618	11,047			137,665		93,949	93,949	231,614	81.9
		282,821	105,305	18,787	2,526	126,618	11,047	0	0	137,665	0	93,949	93,949	231,614	81.9
松	松阪市	168,163	84,366			84,366	1,057			85,423	7,690	44,132	51,822	137,245	81.6
	多気町	15,207	6,991			6,991	2,819			9,810	2,401	1,927	4,328	14,138	93.0
	明和町	23,110		3,362		3,362	4,316			7,678		8,923	8,923	16,601	71.8
	大台町	9,964			1,974	1,974				1,974	1,284	3,099	4,383	6,357	63.8
		216,444	91,357	3,362	1,974	96,693	8,192	0	0	104,885	11,375	58,081	69,456	174,341	80.5
南	伊勢市	130,338	58,713			58,713	3,777			62,490		27,157	27,157	89,647	68.8
	鳥羽市	20,181			1,617	1,617				1,617		4,699	4,699	6,316	31.3
	志摩市	53,592			6,354	6,354	1,229	1,691		9,274		18,948	18,948	28,222	52.7
	玉城町	15,759	12,055			12,055	1,375			13,430		1,674	1,674	15,104	95.8
	度会町	8,611				0				0		4,528	4,528	4,528	52.6
	大紀町	9,510				0				0		3,786	3,786	3,786	39.8
	南伊勢町	14,157			2,854	2,854	851	4,644		8,349	690	826	1,516	9,865	69.7
	252,148	70,768	0	14,602	85,370	3,455	6,335	0	95,160	690	61,618	62,308	157,468	62.5	
伊	名張市	80,667		21,395		21,395	8,931		29	30,355	257	48,190	48,447	78,802	97.7
	伊賀市	95,066		4,670	13,191	17,861	17,963		252	36,078	710	35,445	36,155	72,231	76.0
		175,733	0	26,065	13,191	39,256	28,894	0	281	66,431	967	83,635	84,602	151,033	85.9
紀	尾鷲市	19,321				0				0		5,322	5,322	5,322	27.5
	紀北町	17,239				0				0		4,689	4,689	4,689	27.2
		36,560	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10,011	10,011	10,011	27.4
紀	熊野市	18,068				0				0		5,916	5,916	5,916	32.7
	御浜町	9,170			2,458	2,458				2,458		2,744	2,744	5,202	56.7
	紀宝町	11,561				0				0	1,490	3,773	5,263	5,263	45.5
		38,799	0	0	2,458	2,458	0	0	0	2,458	1,490	12,433	13,923	16,381	42.2
合計		1,852,085	720,105	182,496	36,637	939,238	94,322	6,335	3,388	1,043,283	14,522	452,202	466,724	1,510,007	81.5
割合（整備率）（%）			38.9	9.9	2.0	50.7	5.1	0.3	0.2	56.3	0.8	24.4	25.2	81.5	

- 1) 「農業集落排水施設等」とは、農業集落排水施設、簡易排水施設の合計を表します。
- 2) 「コミュニティ・プラント」の整備人口は、コミュニティ・プラントに接続している人口になります。
- 3) 浄化槽とは、従来から合併処理浄化槽と呼んでいたものです。
- 4) 「市町村設置型浄化槽」の整備人口は、浄化槽市町村整備推進事業により設置・管理を行う浄化槽の整備人口です。
- 5) 「個人設置型浄化槽等」の整備人口は、個人や民間事業者等によって設置された浄化槽の整備人口です。
- 6) 平成 26 年度末の生活排水処理施設整備率（合計及び浄化槽）は、今回の生活排水処理アクションプログラムの策定にあわせて、市町が整備率を再精査したものです。

## 7 計画策定の手順

計画の策定にあたって、県は策定方針と作業手順を示した「市町作業マニュアル」の作成を行い、市町に対して説明会を開催するとともに生活排水処理施設整備計画の見直し作業を依頼しました。

県と市町が協議・調整を行いながら、市町が生活排水処理施設整備計画を作成し、県がこれを集約して新たな生活排水処理アクションプログラムを定めました。



## 8 集計結果と整備目標について

各市町における生活排水処理施設整備計画をもとに、効率的・効果的な整備が図れるよう協議・調整を行い、これらを集計した結果が表3及び図1になります。

また、各市町の整備率の目標を図2、3及び表4～6に示しました。

新しい生活排水処理アクションプログラムに沿って生活排水処理施設の整備を推進することにより、中期目標年度（平成37年度末）で整備率は92.3%に、長期目標年度（平成47年度末）で整備率は97.6%に達する見込みです。

生活排水処理アクションプログラムの整備目標	
平成37年度末	92.3%
平成47年度末	97.6%

表3 整備計画の集計結果

項目	平成26年度末 (実績)		平成37年度末 (中期目標年度)		平成47年度末 (長期目標年度)		整備完了時 (整備率100%)		
	整備人口 (人)	整備率 (%)	整備人口 (人)	整備率 (%)	整備人口 (人)	整備率 (%)	整備人口 (人)	整備率 (%)	
集合処理	下水道	939,238	50.7	1,161,101	67.0	1,202,668	75.5	1,299,587	81.6
	農業集落排水施設等	94,322	5.1	85,590	4.9	75,839	4.8	75,839	4.8
	漁業集落排水施設	6,335	0.3	5,208	0.3	5,606	0.4	7,407	0.5
	コミュニティ・プラント	3,388	0.2	1,069	0.1	285	0.0	33	0.0
	計	1,043,283	56.3	1,252,968	72.3	1,284,398	80.7	1,382,866	86.8
個別処理	市町村設置型浄化槽	14,522	0.8	41,512	2.4	41,821	2.6	46,447	2.9
	個人設置型浄化槽等	452,202	24.4	305,067	17.6	227,850	14.3	163,034	10.2
	計	466,724	25.2	346,579	20.0	269,671	16.9	209,481	13.2
合計	1,510,007	81.5	1,599,547	92.3	1,554,069	97.6	1,592,347	100.0	
(参考) 県将来人口	1,852,085 (実績)		1,732,835		1,592,347		(1,592,347)		

- 1) 整備率に関しては、四捨五入の関係で各数値の和が合計欄の数値と合わない場合があります。
- 2) 県将来人口は、各市町が今回の生活排水処理アクションプログラムの策定のために予測した将来人口を集計したものです。

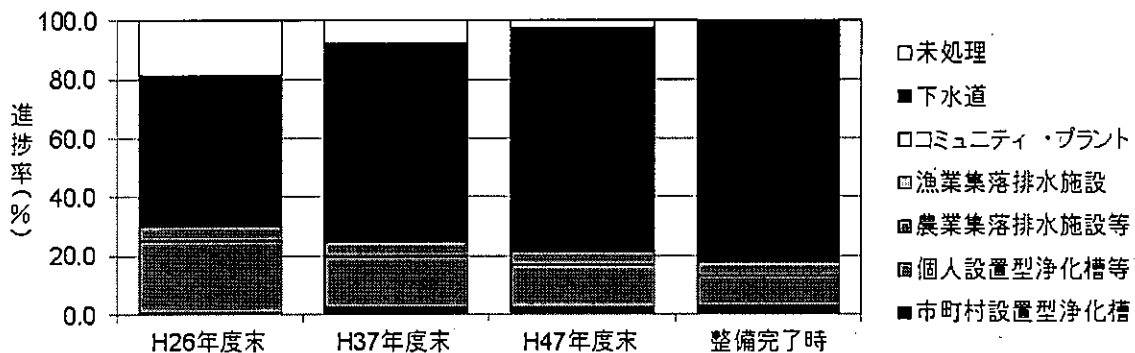


図1 整備人口の推移

	整備率	平成26年度末	平成37年度末	平成47年度末
		桑名市	88.5	98.1
いなべ市	99.4	100.0	100.0	
木曾岬町	100.0	100.0	100.0	
東員町	99.2	100.0	100.0	
四日市市	89.5	100.0	100.0	
菰野町	87.1	98.4	99.9	
朝日町	99.1	100.0	100.0	
川越町	99.9	100.0	100.0	
鈴鹿市	91.5	95.5	97.6	
亀山市	83.3	92.0	100.0	
津市	81.9	91.8	98.5	
松阪市	81.6	95.6	100.0	
多気町	93.0	100.0	100.0	
明和町	71.8	82.6	88.7	
大台町	63.8	69.5	71.4	
伊勢市	68.8	89.9	99.9	
鳥羽市	31.3	51.4	77.2	
志摩市	52.7	66.3	80.0	
玉城町	95.8	99.8	100.0	
度会町	52.6	80.0	95.0	
大紀町	39.8	71.6	92.4	
南伊勢町	69.7	82.9	95.5	
名張市	97.7	99.3	99.4	
伊賀市	76.0	84.5	99.4	
尾鷲市	27.5	47.4	73.1	
紀北町	27.2	45.5	69.9	
熊野市	32.7	48.3	66.9	
御浜町	56.7	71.4	88.5	
紀宝町	45.5	74.3	90.0	
三重県	81.5	92.3	97.6	

図2 市町別整備率(%) (平成26年度～目標年度)

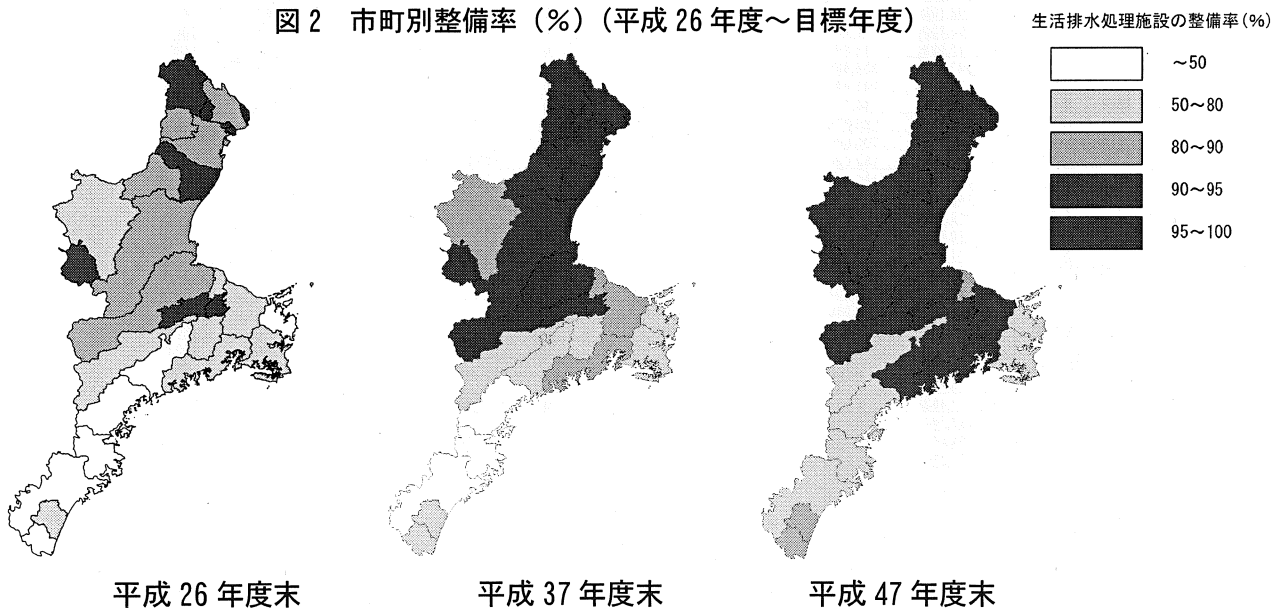


図3 生活排水処理施設整備率の推移

表 4 市町別整備人口 (平成 37 年度末)

単位 (整備率以外) : 人

市町名	H37年度 行政人口	集合処理施設				個別処理施設		合計	整備率 (%)	
		下水道	農業集落 排水施設等	漁業集落 排水施設	コミュニティ ・プラント	市町村設置型 浄化槽	個人設置型 浄化槽等			
桑名市	桑名市	139,900	121,100	1,600	0	0	14,600	137,300	98.1	
	いなべ市	42,055	38,351	3,143	0	0	561	42,055	100.0	
	木曾岬町	6,400	4,130	2,270	0	0	0	6,400	100.0	
	東真町	23,704	23,665	0	0	0	39	23,704	100.0	
小計		212,059	187,246	7,013	0	0	15,200	209,459	98.8	
四日市	四日市市	300,900	282,077	6,128	0	777	0	31,918	300,900	100.0
	菟野町	39,600	34,920	1,350	0	0	0	2,690	38,960	98.4
	朝日町	10,530	10,443	0	0	0	0	87	10,530	100.0
	川親町	15,611	15,611	0	0	0	0	0	15,611	100.0
小計		366,641	323,051	7,478	0	777	0	34,695	366,001	99.8
鈴鹿	鈴鹿市	200,300	138,877	18,531	0	0	0	33,854	191,262	95.5
	亀山市	49,824	32,653	8,620	0	0	0	4,561	45,834	92.0
	小計	250,124	171,530	27,151	0	0	0	38,415	237,098	94.8
	北勢地域	828,824	681,827	41,842	0	777	0	88,310	812,556	98.0
津	津市	263,800	163,780	10,300	0	0	24,010	43,960	242,050	91.8
	津地域	263,800	163,780	10,300	0	0	24,010	43,960	242,050	91.8
	松阪市	163,000	107,375	851	0	0	6,734	40,910	155,870	95.6
	多気町	13,903	7,872	2,750	0	0	3,281	0	13,903	100.0
明和町	21,500	7,145	4,015	0	0	0	6,594	17,754	82.6	
大台町	8,405	1,707	0	0	0	1,258	2,879	5,844	69.5	
松阪地域	206,808	124,099	7,616	0	0	11,273	50,383	193,371	93.5	
伊勢市	112,600	77,356	0	0	0	0	23,871	101,227	89.9	
鳥羽市	16,889	1,341	0	0	0	0	7,339	8,680	51.4	
志摩市	45,000	5,286	995	1,370	0	0	22,164	29,815	66.3	
玉城町	15,253	13,703	1,331	0	0	0	190	15,224	99.8	
度会町	7,396	0	0	0	0	0	5,916	5,916	80.0	
大紀町	7,233	0	0	0	0	0	5,190	5,190	71.6	
南伊勢町	10,105	2,070	605	3,838	0	1,311	556	8,380	82.9	
南勢志摩地域	214,496	99,756	2,931	5,208	0	1,311	65,226	174,432	81.3	
名張市	72,333	63,249	7,678	0	40	820	74	71,859	99.3	
伊賀市	84,510	26,294	15,425	0	252	518	28,964	71,453	84.5	
伊賀地域	156,843	89,543	23,101	0	292	1,338	29,038	143,312	91.4	
尾鷲市	14,743	0	0	0	0	0	6,994	6,994	47.4	
紀北町	14,482	0	0	0	0	0	6,585	6,585	45.5	
紀北地域	29,226	0	0	0	0	0	13,579	13,579	46.5	
熊野市	15,125	0	0	0	0	0	7,305	7,305	48.3	
御浜町	7,823	2,096	0	0	0	0	3,493	5,589	71.4	
紀宝町	9,891	0	0	0	0	3,580	3,773	7,353	74.3	
紀南地域	32,839	2,096	0	0	0	3,580	14,571	20,247	61.7	
合計	1,732,835	1,161,101	85,590	5,208	1,069	41,512	305,067	1,599,547	92.3	
生活排水施設の整備率(%)		67.0	4.9	0.3	0.1	2.4	17.6	92.3		

表 5 市町別整備人口 (平成 47 年度末)

単位 (整備率以外) : 人

市町名	H47年度 行政人口	集合処理施設				個別処理施設		合計	整備率 (%)	
		下水道	農業集落 排水施設等	漁業集落 排水施設	コミュニティ ・プラント	市町村設置型 浄化槽	個人設置型 浄化槽等			
桑名市	桑名市	131,000	118,000	1,500	0	0	11,500	131,000	100.0	
	いなべ市	38,940	35,516	2,905	0	0	518	38,940	100.0	
	木曾岬町	6,000	3,880	2,120	0	0	0	6,000	100.0	
	東真町	21,433	21,394	0	0	0	39	21,433	100.0	
小計		197,373	178,780	6,525	0	0	12,058	197,373	100.0	
四日市	四日市市	283,593	274,886	5,472	0	0	3,235	283,593	100.0	
	菟野町	38,100	35,430	0	0	0	0	2,630	38,060	99.9
	朝日町	10,230	10,153	0	0	0	0	77	10,230	100.0
	川親町	15,999	15,999	0	0	0	0	0	15,999	100.0
小計		347,922	336,468	5,472	0	0	5,942	347,882	100.0	
鈴鹿	鈴鹿市	193,300	145,445	17,883	0	0	0	25,350	188,678	97.6
	亀山市	49,264	40,161	8,523	0	0	0	580	49,264	100.0
	小計	242,564	185,606	26,406	0	0	0	25,930	237,942	98.1
	北勢地域	787,859	700,884	39,403	0	0	0	43,930	783,197	99.4
津	津市	242,700	162,020	8,350	0	0	27,240	41,440	239,050	98.5
	津地域	242,700	162,020	8,350	0	0	27,240	41,440	239,050	98.5
	松阪市	143,204	109,814	593	0	0	3,980	28,817	143,204	100.0
	多気町	12,749	7,515	2,409	0	0	2,825	0	12,749	100.0
明和町	19,867	9,913	3,710	0	0	0	4,001	17,624	88.7	
大台町	7,212	1,443	0	0	0	1,157	2,550	5,150	71.4	
松阪地域	183,032	128,685	6,712	0	0	7,962	35,368	178,727	97.6	
伊勢市	99,200	88,393	0	0	0	0	10,708	99,101	99.9	
鳥羽市	13,984	2,980	0	849	0	0	6,993	10,802	77.2	
志摩市	40,000	4,698	885	1,218	0	0	25,198	31,899	80.0	
玉城町	14,839	13,331	1,295	0	0	0	213	14,839	100.0	
度会町	6,495	0	0	0	0	0	6,170	6,170	95.0	
大紀町	5,733	0	0	0	0	0	5,300	5,300	92.4	
南伊勢町	7,493	1,534	448	3,539	0	1,584	53	7,158	95.5	
南勢志摩地域	187,744	110,916	2,628	5,606	0	1,584	54,635	175,369	93.4	
名張市	64,445	57,285	6,008	0	33	666	74	64,068	99.4	
伊賀市	75,270	41,071	13,738	0	252	466	19,301	74,828	99.4	
伊賀地域	139,715	98,956	19,746	0	285	1,132	19,375	138,894	99.4	
尾鷲市	11,653	0	0	0	0	0	8,514	8,514	73.1	
紀北町	11,881	0	0	0	0	0	8,309	8,309	69.9	
紀北地域	23,534	0	0	0	0	0	16,823	16,823	71.5	
熊野市	12,414	0	0	0	0	0	8,299	8,299	66.9	
御浜町	6,820	1,827	0	0	0	0	4,207	6,034	88.5	
紀宝町	8,529	0	0	0	0	3,903	3,773	7,676	90.0	
紀南地域	27,763	1,827	0	0	0	3,903	16,279	22,099	79.3	
合計	1,592,347	1,202,668	75,839	5,606	285	41,821	227,850	1,564,069	97.6	
生活排水施設の整備率(%)		75.5	4.8	0.4	0.0	2.6	14.3	97.6		



表6 市町別整備人口（整備完了時）

単位（整備率以外）：人

市町名	H47年度 行政人口	集合処理施設				個別処理施設		合計	整備率 (%)
		下水道	農業集落 排水施設等	漁業集落 排水施設	コミュニティ プラント	市町村設置型 浄化槽	個人設置型 浄化槽等		
桑名	桑名市	131,000	128,900	1,500	0	0	600	131,000	100.0
	いなべ市	38,940	35,516	2,905	0	0	519	38,940	100.0
	本宮岬町	6,000	3,880	2,120	0	0	0	6,000	100.0
	東員町	21,433	21,394	0	0	0	39	21,433	100.0
	小計	197,373	189,690	6,525	0	0	1,158	197,373	100.0
四日市	四日市市	283,593	276,650	5,472	0	0	1,471	283,593	100.0
	菟野町	38,100	35,430	0	0	0	2,670	38,100	100.0
	期日町	10,230	10,153	0	0	0	77	10,230	100.0
	川段町	15,999	15,999	0	0	0	0	15,999	100.0
	小計	347,922	338,232	5,472	0	0	4,218	347,922	100.0
鈴鹿	鈴鹿市	193,300	162,000	17,883	0	0	13,417	193,300	100.0
	龜山市	49,264	40,161	8,523	0	0	580	49,264	100.0
	小計	242,564	202,161	26,406	0	0	13,997	242,564	100.0
北勢地域	787,859	730,083	38,403	0	0	19,373	787,859	100.0	
津市	242,700	194,360	8,350	0	0	29,989	242,700	100.0	
津地域	242,700	194,360	8,350	0	0	29,989	242,700	100.0	
松阪市	143,204	127,978	593	0	0	3,980	143,204	100.0	
多気町	12,749	7,515	2,409	0	0	2,825	12,749	100.0	
明和町	19,867	15,954	3,710	0	0	0	19,867	100.0	
大台町	7,212	1,443	0	0	0	1,846	7,212	100.0	
松阪地域	183,032	152,890	6,712	0	0	8,651	183,032	100.0	
伊勢市	99,200	88,393	0	0	0	10,807	99,200	100.0	
鳥羽市	13,984	8,557	0	2,650	0	2,777	13,984	100.0	
志摩市	40,000	4,698	885	1,218	0	33,199	40,000	100.0	
玉城町	14,839	13,331	1,295	0	0	213	14,839	100.0	
度会町	6,495	0	0	0	0	6,495	6,495	100.0	
大紀町	5,733	0	0	0	0	5,733	5,733	100.0	
南伊勢町	7,493	1,534	448	3,539	0	1,919	7,493	100.0	
南勢志摩地域	187,744	116,513	2,628	7,407	0	1,919	187,744	100.0	
名張市	64,445	57,285	6,008	0	33	666	64,445	100.0	
伊賀市	75,270	46,829	13,738	0	0	466	75,270	100.0	
伊賀地域	139,715	103,914	18,746	0	33	1,192	139,715	100.0	
鷹鷲市	11,653	0	0	0	0	11,653	11,653	100.0	
紀北町	11,881	0	0	0	0	11,881	11,881	100.0	
紀北地域	23,534	0	0	0	0	23,534	23,534	100.0	
熊野市	12,414	0	0	0	0	12,414	12,414	100.0	
御浜町	6,820	1,827	0	0	0	4,993	6,820	100.0	
紀宝町	8,529	0	0	0	0	4,756	8,529	100.0	
紀南地域	27,763	1,827	0	0	0	4,756	27,763	100.0	
合計	1,592,347	1,299,587	75,839	7,407	33	46,447	1,592,347	100.0	
生活排水施設 の整備率(%)		81.6	4.8	0.5	0.0	2.9	100.0		

※整備完了時の行政人口は、平成47年度時点の行政人口としました。

## 9 投資予定額の推計

新たな生活排水処理アクションプログラムに沿って生活排水処理施設の整備を推進した場合の新規整備にかかる投資予定額（累計）を表7に示します。

新規整備にかかる投資については平成47年度末で進捗率86.8%に達しますが、更に既存施設の維持管理費や老朽化に伴う改築・更新費の増加が今後見込まれることから、計画的かつ効率的な運営管理の推進が求められます。

表7 新規整備にかかる投資予定額（累計）

項目	建設投資済 平成26年度末		新規整備にかかる投資予定額				整備完了までの 新規整備にかかる 投資予定額 (億円)	
	投資額 (億円)	進捗率 (%)	平成37年度末 (中期目標年度)		平成47年度末 (長期目標年度)			
			投資額 (億円)	進捗率 (%)	投資額 (億円)	進捗率 (%)		
集合処理	下水道	12,900	65.1	15,070	76.0	16,889	85.2	19,827
	農業集落排水施設等	1,398	98.5	1,419	100.0	1,419	100.0	1,419
	漁業集落排水施設	108	60.3	121	67.6	163	91.1	179
	コミュニティ・プラント	59	100.0	59	100.0	59	100.0	59
	計	14,465	67.3	16,669	77.6	18,530	86.3	21,484
個別処理	市町村設置型浄化槽	48	21.6	173	77.9	200	90.1	222
	個人設置型浄化槽等	807	73.9	919	84.2	1,052	96.3	1,092
	計	855	65.1	1,092	83.1	1,252	95.3	1,314
合計	15,320	67.2	17,761	77.9	19,782	86.8	22,798	

- 1) 「下水道」とは、市町公共下水道と県流域下水道の合計を表します。
- 2) 「個人設置型浄化槽等」の投資額は、個人負担を含む事業費になります。
- 3) 「進捗率」は、「各時点における投資額の集計÷整備完成時までの投資予定額×100」です。
- 4) 平成37年度末、平成47年度末、整備完了までの投資予定額は新規整備にかかる費用を指し、既存施設の更新費等は含まれていません。また、投資予定額は、今後の情勢により変動することがあります。

## 10 河川及び海域の水質

県内の河川の平成26年度における水質は、河川の有機汚濁の代表的な指標であるBODについて、47河川62水域（63地点）のうち58水域で環境基準を達成しており、達成率は94%となっています。

また、海域につきましては、富栄養化の原因物質である全窒素（T-N）、全りん（T-P）は対象とした全ての水域で水質環境基準を達成していますが、海域の有機汚濁の代表的な指標であるCODにつきましては達成率が60%程度の横ばいで推移しており、引き続き改善が必要な状況にあります。

これら河川及び海域の水質環境基準の達成率は、今後、生活排水処理対策などの推進に伴い段階的に向上していくと考えられます。

水質環境基準は、人の健康の保護や生活環境の保全のうえで維持されることが望ましい基準として定められた行政上の政策目標です。河川については、有機汚濁の代表的指標であるBOD（生物化学的酸素要求量）などを評価指標としています。

海域では、有機汚濁の代表的指標であるCOD（化学的酸素要求量）や富栄養化の原因物質である全窒素（T-N）、全りん（T-P）などを評価指標としています。

## 11 計画の推進施策

### <県の役割>

#### (1) 未整備人口の解消

##### ①下水道施設の整備推進

早期に事業効果が発揮できるよう、重点的に流域下水道施設の整備を推進します。

また、国が示すコスト縮減技術や新たな整備手法等の情報を市町と共有し、市町が整備する公共下水道を早期・低コストに進めるため、必要に応じて助言を行います。

##### ②合併処理浄化槽への転換促進

生活雑排水が未処理のまま放流される単独処理浄化槽や汲み取り世帯を解消するため、合併処理浄化槽への転換補助制度等の活用により転換促進を図ります。

##### ③生活排水処理施設の整備に関する交付金制度の活用

下水道、集落排水施設、浄化槽等、生活排水処理施設の整備の進捗を図るため、利用可能な交付金制度の活用を市町に働きかけます。

##### ④生活排水対策関係部局による総合調整

下水道等の集合処理による整備が長期間見込まれない区域については市町村設置型浄化槽で整備するなど、生活排水処理施設の整備促進が図れるよう整備手法の見直し等について市町と協議していきます。

また、本アクションプログラムに基づき進捗管理し、各市町の整備が確実に図れるよう必要に応じて協議、助言を行います。

#### (2) 生活排水処理施設の効率的な運営管理の推進

普及促進（建設）から効率的な維持管理・経営の実施に移行する段階にある市町に対して、生活排水処理施設の改築・更新及び運営管理が適切かつ計画的に進むように、関係市町に情報提供や助言などを行います。

#### (3) 情報発信

生活排水対策に対する情報を積極的に発信し普及啓発活動を進め、生活排水処理施設の適切な使用・管理も含めた県民に分かりやすい生活排水対策の推進に努めます。

### <市町の役割>

市町は、本アクションプログラムの策定に当たって定めた各目標年度の整備目標と生活排水処理基本計画との整合をとり、長期的・総合的視点に立って、計画的に生活排水処理対策を進めるものとします。