

「三重県交通安全条例（仮称）」
の基本的な考え方

(中間案)

令和2年10月
環境生活部

目 次

< 前 文 >	1
< 第1章 総則 >	
1. 目的	2
2. 県の責務	3
3. 市町の役割	3
4. 県民の役割	3
5. 事業者の役割	3
< 第2章 基本的施策 >	
6. 道路交通環境の整備	5
7. 子ども、高齢者等への配慮	6
8. 飲酒運転の根絶	7
9. 歩行者のルール遵守	8
10. 自転車運転者のルール遵守	9
11. 自動車運転者のルール遵守	10
12. 交通安全教育の推進	11
13. 広報及び啓発	12
14. 情報発信	13
15. 公共交通の利用促進	14
16. 高齢運転者の事故防止対策	15
17. 交通事故被害者等支援	16
18. 自転車損害賠償責任保険等への加入	17
19. 自転車損害賠償責任保険等への加入の確認等	18
20. 先進安全運転技術等への対応	19
21. 外国人に対する交通安全に関する知識の普及等	20
22. 交通安全運動	21
23. 表彰	22
24. 交通安全の日	23
25. 交通死亡事故多発非常事態宣言等	24
26. 財政上の措置	25

< 前 文 >

主な要素例

- 県民誰もが安全・安心に生活できる三重の実現に向けた思い・決意
- 県、市町、県民、事業者による、どのような社会を目指すのかという理念、オール三重での取組
- 交通事故の悲惨さ
- 県内の交通事故情勢
- 超高齢社会、少子化、先進安全運転技術等への対応
- 県民ひとり一人の交通安全意識が重要

<第1章 総則>

1. 目的

【盛り込むべき内容】

- 1 この条例は、交通安全に関し、県、市町、県民及び事業者の責務等を明らかにするとともに、子どもや高齢者等の交通弱者に対する配慮、県民及び事業者が取り組む活動などについて明記することにより、安全で安心な三重の実現に寄与することを目的とします。

(制定の趣旨)

これまで県は、昭和41年に「交通安全の保持に関する条例」を制定し、昭和45年に制定された「交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）」に基づき、昭和46年度以降、10次にわたる交通安全計画を作成し、国、地方公共団体、交通安全関係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推進してきました。

こうした中で、「交通安全の保持に関する条例」と「三重県交通安全計画」を両輪として、交通安全対策を実施してきましたが、前者においては、施行から50年以上が経過し、現状に合わない状況になっていました。また、施策実施の主体となる県、市町、県民及び事業者の責務が明らかにされておらず、各主体が取り組むべき方向性が示されていませんでした。

今回の改正は、条例施行から50年以上が経過し、「超高齢社会の進行」、「交通安全施設の老朽化」、「新たな先進安全運転技術の登場」等、昭和41年時から大きく様変わりした交通安全を取り巻く現状及び将来を見据えた内容への見直しを基本的な考え方とする中で、県、市町、県民及び事業者の責務・役割を明らかにし、それぞれの主体が取り組むべき方向性を示すとともに、交通死亡事故の被害者となる割合の高い交通弱者に対する配慮等を明記することで、交通事故のない安全で安心な三重を実現するために、本条例を制定するという目的を改正します。

2～5. 各主体の責務と役割

【盛り込むべき内容】

(県の責務)

- 1 県は、交通安全に関する総合的な施策を策定、実施します。
- 2 県は、交通安全に関する総合的な施策を実施するに当たっては、国、市町、県民及び交通安全に携わる団体（以下「交通安全関係団体」という。）等と緊密に連携します。
- 3 県は、県民及び事業者が取り組む交通安全に関する活動を促進します。

(市町の役割)

- 1 市町は、県の施策と相まって、当該地域の実情に応じた交通安全に関する施策を策定、実施します。

(県民の役割)

- 1 県民は、交通安全に対する理解を深め、その日常生活において、自ら進んで、交通安全に関する活動を行います。
- 2 県民は、県、市町及び交通安全関連団体が実施する交通安全に関する施策及び活動に協力します。

(事業者の役割)

- 1 事業者は、その事業の用に供する車両の安全な運行を確保するとともに、従業員に対する交通安全教育を行います。
- 2 事業者は、その業務に従事する運転者に対して飲酒、過労、病気等の理由により正常な運転をすることができないおそれの有無を随時確認する等危険な運転の防止に必要な措置を講じます。

(制定の趣旨)

交通安全分野において、県、市町、県民及び事業者がそれぞれの責務等を明らかにすることで役割分担する一方、その連携を強化し、協働していくことで、効果的・効率的に、安全で安心な三重の実現に寄与すると考えられます。

県は、広域自治体であることを踏まえ、総合的な施策を策定、実施する責務を有するとともに、国、市町、県民及び交通安全に携わる団体と緊密に連携することが必要です。また、県民及び事業者の主体的な活動を促進する責務を有すると考え、安全な運行を確保するため、事業者の脳MRI等の受診を促進します。

市町の役割としては、県内全域を対象に総合的な施策を策定、実施する県と連携しながらも、それぞれの地域が抱える交通情勢を踏まえながら、独自性をもった施策を策定、実施することを求めることが適当と考えます。

県民においては、安全で安心な三重を実現するために、県の支援（県の責務）を受けながら、積極的に交通安全に関する理解を深めるとともに、自立し、行動する県民（アクティブ・シチズン）としての役割等を求めたいと考えています。

事業者においては、自らの事業に自動車を利用する以上、安全な運行、交通安全教育を実施することが必要だと考えます。また、多数の車両、大型の車両を使用する機会が多いと想定されるため、車両を運転する従業員の健康状態の悪化による危険運転の防止に必要な措置（脳MRI等の受診等）を講じることが必要と考えます。

6. 道路交通環境の整備

【盛り込むべき内容】

- 1 県は、必要な交通安全施設等の整備を図るとともに、実情に見合った施設等の見直しなどその他必要な措置を講じます。
- 2 県は、前項の措置を講じるにあたっては、子ども、高齢者、障がい者（以下、「子ども、高齢者等」という）の安全の確保が図られるよう配慮します。
- 3 県は、国、市町及び道路交通環境の整備を行う機関と連携して、危険箇所等を点検し、道路交通環境の状況を把握します。

(制定の趣旨)

県は良好な道路交通環境を整備するため、適切に交通安全施設等の整備を進める一方で、交通環境の変化等を鑑み、老朽化や必要性の低下した施設等の見直しを図る等の措置を講じることも重要だと考えます。

県が良好な道路交通環境を整備するために、適切な交通安全施設等の整備、老朽化や必要性の低下した施設等の見直しを図る際は、交通参加者は、子ども、高齢者等多様な属性を有する前提のもと、県民にとって、安全・安心である必要があると考えるため、配慮規定を制定する必要があります。

道路、交通安全施設等は、それぞれ管理者が異なります。そのため、県は、それぞれの管理者と連携しながら、危険箇所等の点検を実施することで、道路交通環境の状況を適切に把握することが可能となります。

7. 子ども、高齢者等への配慮

【盛り込むべき内容】

県民及び事業者は、子ども、高齢者等の交通事故を防止するため、子ども、高齢者等が安全に道路を通行できるよう配慮します。

(制定の趣旨)

全国的に高齢者の交通事故死者の占める割合が高い状態にあります。県においても、令和元年中の交通事故死者のうち、6割近くが高齢者となっています。今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全・安心に外出したり移動したりできるような交通社会の形成が重要です。

また、社会の高齢化の進展と同時に、少子化の進展についても考えなければなりません。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、次世代を担う子どもを交通事故から守ることは社会的要請であることから今回、子ども、高齢者等への配慮規定を明記することで、県民及び事業者の行動変容を図り、安全で安心な三重を実現していきたいと考えます。

(1) 死傷者の年齢層別（令和元年）

区分	子ども	高校生	19歳以下	20歳～29歳	30歳～39歳	40歳～49歳	50歳～59歳	60歳～69歳	70歳以上	合計
死者数（人）	1	1	1	5	3	6	10	13	35	75
構成率	1.3	1.3	1.3	6.7	4.0	8.0	13.3	17.3	46.8	100.0
負傷者数（人）	258	118	122	825	849	866	675	452	523	4,688
構成率	5.5	2.5	2.6	17.6	18.1	18.5	14.4	9.6	11.2	100.0

※子どもは、中学生以下を言う。（県警本部 交通安全のために～令和元年中の交通事故から～）

(2) 上表「死傷者の年齢層別データ」を再集計

区分	若年者 (16～24歳)	高齢者 (65歳以上)
死者数（人）	3	42
構成率	4.0	56.0
負傷者数（人）	604	755
構成率	12.9	16.1

※年齢区分は、子どもと高校生を除いた人数を言う。

8. 飲酒運転の根絶

【盛り込むべき内容】

1 県は、飲酒運転の根絶に関する取組を推進します。

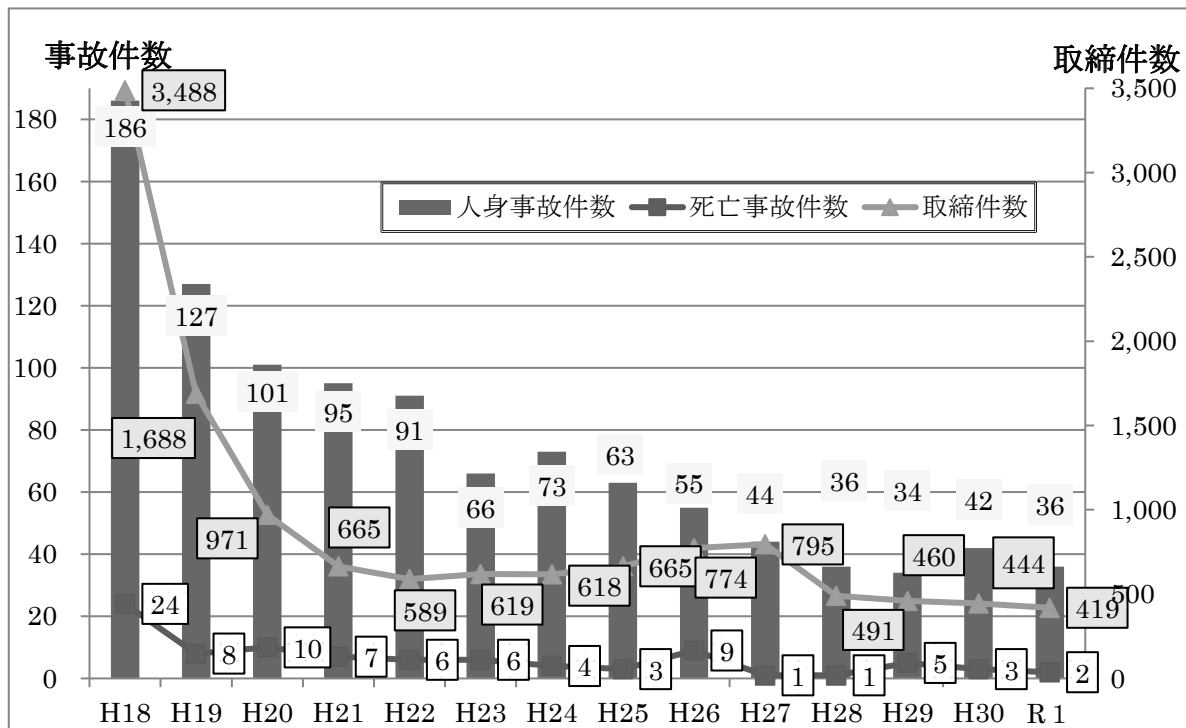
(制定の趣旨)

県は、「飲酒運転を絶対にしない、させない、許さない」という飲酒運転の根絶に向けて、平成25年6月に「三重県飲酒運転0（ゼロ）をめざす条例」を制定し、同条例に基づく取組の結果、飲酒運転事故状況は大幅に改善しています。

しかし、いまだ根絶には至っていないため、飲酒運転の根絶に向けた更なる取組を進めていくことが必要であると考えます。

また、今後も飲酒運転による交通事故実態の分析に基づいた交通指導取締りを推進していくとともに、飲酒運転の危険性を改めて県民に啓発していくことが必要であると考えます。

【参考】 飲酒運転事故等の推移(平成18年～令和元年)



9. 歩行者のルール遵守

【盛り込むべき内容】

- 1 歩行者は、交通安全に関する法令を遵守するとともに、歩きスマホ（スマートフォン、携帯電話、タブレット端末又はこれらに類する物の画面を注視、操作しながら歩行することをいう。）のような、注意力が散漫となる行為は慎むなど、歩行者自身、他の歩行者及び車両に危険を生じさせないようにします。
- 2 県は、歩行者のルール遵守の徹底に関する啓発その他の必要な措置を講じます。

（制定の趣旨）

交通事故死傷者となった歩行者の多くが一定の法令違反を起こしているというデータがあります。法令及び交通ルールを遵守することは、歩行者は自身の安全を確保するとともに、他者に対する危険を生じさせないことにもつながります。ついては、歩きスマホ等の注意力が散漫となる行為は慎まなければならないと考えます。

また、県、市町は、歩行者の交通ルール遵守を図るため、広報・啓発等を行い、交通安全意識の高揚を図っていくことが必要です。

（1）死傷者の状態別件数（令和元年）

区分	運転中				同乗中				歩行中	その他	合計
	自動車	二輪車	自転車	小計	自動車	二輪車	自転車	小計			
死者数（人）	21	15	6	42	8	1	0	9	24	0	75
構成率	28.0	20.0	8.0	56.0	10.7	1.3	0.0	12.0	32.0	0.0	100.0
負傷者数（人）	2,809	279	424	3,512	827	8	0	835	329	12	4,688
構成率	59.9	6.0	9.0	74.9	17.6	0.2	0.0	17.8	7.0	0.3	100.0

【三重県警察作成 交通安全のために～令和元年中の交通事故から～】

（2）歩行者の人身事故における要因別事故件数（令和元年）

要因	違反なし	不明	その他	外横断	横断歩道	後横断	車両の前	斜め横断	場所横断	横断禁止	飛び出し	横断区分	信号無視	合計
件数	220	1	42	19	8	5	1	15	12	8	331			
割合	66.5	0.3	12.7	5.7	2.4	1.5	0.3	4.5	3.6	2.4	100			

【三重県警察作成 交通安全のために～令和元年中の交通事故から～】

10. 自転車運転者のルール遵守

【盛り込むべき内容】

- 1 自転車運転者は、車両の運転者であることを自覚し、定期的な点検整備を行い、法令を遵守するとともに、歩行者及び他の車両の安全に配慮し、交通事故の防止を図ります。
- 2 県は、自転車の安全な運転に関する啓発その他の必要な措置を講じます。

(制定の趣旨)

自転車は道路交通法上、軽車両と位置付けられます。ただ、自動車と異なり、運転免許制度、車検制度がないため、法令知識、点検整備の徹底がなされておらず、子ども、大人ともに安易な気持ちで運転ができてしまいます。その結果、例外的な歩道走行の常態化、右側通行、整備不良等が発生しているため、改めてルールの遵守が求められていると考えます。

また、交通事故死傷者となった自転車運転者の多くが一定の法令違反を起こしているというデータからも、自転車運転者は、自身の安全を確保するとともに、他者に対する危険を生じさせないために、法令を遵守することが必要です。

他県においては、坂道を猛スピードで走行し、歩行中の高齢者を負傷させたり、自転車で歩道から交差点に無理に進出し、自転車同士が衝突した結果、死者が出る事件が発生しているため、歩行者及び他の車両に対する一層の配慮を盛り込むことが必要だと考えます。

また、県、市町は、自転車の安全な運転について、一層の推進を図るため、街頭啓発やホームページを活用した啓発等に取り組んでいく必要があります。

(1) 自転車の人身事故における要因別事故件数（令和元年）

要因	違反なし	不明	その他	安全不確認	動静不注視	交差点安全進行	一時不停止	徐行場所違反	前方不注意	ハンドル・ブレーキ操作	合計
件数	114	5	31	140	61	32	24	9	7	7	430
割合	26.5	1.2	7.2	32.6	14.2	7.4	5.6	2.1	1.6	1.6	100

【三重県警察作成 交通安全のために～令和元年中の交通事故から～】

11. 自動車運転者のルール遵守

【盛り込むべき内容】

- 1 自動車運転者は、法令を遵守し、常に安全運転の徹底に心がけるとともに、飲酒運転、速度違反、横断歩行者等妨害、妨害運転（いわゆる「あおり運転」）及び、携帯電話などを使用する行為（以下、ながら運転）等が交通事故を引き起こす原因となることを認識し、歩行者及び他の車両の安全に配慮します。
- 2 県は、危険な運転行為の防止に関する啓発その他の必要な措置を講じます。

（制定の趣旨）

自動車は私たちの生活において欠かすことのできないものであり、その恩恵により経済的にも文化的にも豊かになったことは間違いありませんが、一方で、多くの命が失われている現状があります。

令和元年8月、一般社団法人日本自動車連盟（JAF）が実施した「信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況全国調査」において、全国平均17.1%に対し三重県は3.4%と全国ワースト1位の停止率であったことから、自動車運転者の歩行者保護意識が低く、停止義務を規定している法令が認知されていない現状があると考えられます。ついては、今後は、歩行者が安心して横断報道を渡れる取組が必要となります。

また、飲酒運転、速度違反等従前から存在していた交通違反以外にも、近年は、「妨害運転（いわゆる「あおり運転」）」、「ながら運転」等最近厳罰化された違反についても交通事故を引き起こす原因となることを改めて認識する必要があります。

こういった状況を踏まえながら、安全で安心な三重を実現するために、三重県は危険運転行為の防止に関する啓発その他必要な措置を講じることが必要だと考えます。

12. 交通安全教育の推進

【盛り込むべき内容】

- 1 県は、県民が交通安全の重要性について理解を深め、安全な行動をとることができるよう、三重県交通安全研修センターを設置するとともに、家庭、学校、職場等において、心身の発達段階、地域特性等に応じた交通安全教育を推進します。

(制定の趣旨)

安全で安心な三重を実現するためには、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ることから、交通安全に関する教育を充実させていくことが求められていると考えます。

ただ、年齢や環境によって、理解度が異なることから、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の参加・体験・実践型研修等を活用し、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階、ライフステージ、歩行者・自転車運転者・自動車運転者の立場及び交通環境の地域差に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うことが必要です。

さらに、超高齢化が進行する中で、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するとともに、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ことも重要です。

13. 広報及び啓発

【盛り込むべき内容】

- 1 県は、「反射材の着用」、「子ども、高齢者等の交通安全の確保の徹底」、「自転車の安全な運転」、「飲酒運転の根絶」、「自動車の全ての座席におけるシートベルトの着用の徹底」、「チャイルドシートの適切な使用」、「ながら運転、妨害運転（いわゆる「あおり運転」）の危険性」等その他の交通安全に関し必要な事項について広報及び啓発を行います。

（制定の趣旨）

三重県においては、令和元年中における交通死亡事故者のうち、シートベルト非着用者が約6割を占めおり、そのうち、約7割は着用していれば、助かったと推定されています。また、6歳未満の幼児が自動車に同乗中の致死率について、チャイルドシート適正使用時の0.03に対し、チャイルドシート不使用時は0.42と、約13.4倍もの差があります。（警察庁調べ）このように、知っていれば命を守ることにつながることを積極的に広報・啓発していくことが重要です。

14. 情報発信

【盛り込むべき内容】

- 1 県は、安全かつ円滑な交通に資するため、道路交通情報、事故発生情報等を迅速かつ的確に発信するものとする。

(制定の趣旨)

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、I C T等を活用して、道路交通情報、事故発生情報等の充実を図る必要があります。

15. 公共交通の利用促進

【盛り込むべき内容】

- 1 県は、交通事故の抑制を図るため、市町及び交通事業者と連携して、県民の公共交通の利用促進を図ります。

(制定の趣旨)

近年、高齢運転者のアクセルとブレーキの踏み間違いに起因する社会的影響の大きな事故が発生し、社会全体として、高齢運転者に対する批判や運転免許証の自主返納に対する気運が高まっています。実際、警察庁の統計によると、2015年（平成27年）の日本国内でのブレーキとアクセルの踏み間違いによる死亡事故は58件、うち65歳以上の高齢運転者が50件で、高齢運転者による事故割合がかなり高くなっている現状があります。また、運転免許保有者当たりの死亡事故件数が他の年齢層と比較して多いなど、高齢運転者による交通事故を抑止し、道路交通の安全を確保することが喫緊の課題となっています。

また、令和元年中の県内の運転免許証の自主返納件数は、8,419件となり、対前年比2,272件、約37%の大幅増となり、返納が進んでいる状況にあります。

ただ、一方で、公共交通機関が十分に発達していないため、運転免許証返納後の交通手段がなくなり生活が営めない方や、路線バス等に乗ったのは子どものころが最後であり、数十年ぶりに乗車するとなると不安になり、抵抗を感じる方もいらっしゃるというデータもあります。

については、自動車等の運転に不安を有する高齢運転者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方に対する公共交通機関の割引運賃等の支援措置の充実が必要だと考えます。

また、運転免許証返納後、円滑に公共交通を活用した移動が可能となるよう、返納前から公共交通の乗り方等の啓発活動や、返納時に移動情報の提供なども同様に必要です。

(1) 運転免許証の自主返納件数と運転経歴証明書発行件数の推移

	H27	H28	H29	H30	R1
自主返納件数	2,199	3,190	6,487	6,147	8,419
65歳以上	2,058	3,048	6,202	5,950	8,157
運転経歴証明書 発行件数	1,690	2,555	6,076	5,617	7,601

16. 高齢運転者の事故防止対策

【盛り込むべき内容】

- 1 県は、運転を行う高齢者の交通安全を確保するため、加齢に伴う身体機能又は認知能力の低下が運転に及ぼす影響及び安全な運転に必要な技能、知識を再確認させるための参加・体験・実践型の交通安全教育を行います。

(制定の趣旨)

一般的に、加齢に伴う身体機能、認知機能の低下は、高齢運転者の交通事故リスクの要因として指摘されています。実際、県内における高齢運転者による人身事故の原因は、安全不確認、前方不注意が5割弱となっていますが、これらを防ぐには、慎重な運転等が必要となります。

また、加齢に伴う身体機能、認知機能の低下は、徐々に進行するものであり、本人が気づきにくいとい問題があります。この点においては、高齢運転者に自覚を促す教育が必要であると考えます。

(1) 高齢運転者の事故状況

	H26	H27	H28	H29	H30	R 1
高齢者事故件数	1,416	1,331	1,136	1,041	968	783
高齢者事故構成率	18.3%	19.4%	19.8%	20.1%	21.5%	22.5%

(2) 高齢運転者による事故原因別人身事故

要因	安全不確認	前方不注意	動静不注意	一時不停止	ハンドル・ブレーキ操作	交差点安全進行	信号無視	その他	不明	合計
件数	236	139	124	56	45	42	37	102	2	783
割合	30.1	17.8	15.8	7.2	5.7	5.4	4.7	13.0	0.3	100

17. 交通事故被害者等支援

【盛り込むべき内容】

- 1 県は、交通事故による被害者及びその家族に対する支援の充実を図るため、総合的な支援体制の整備に努めるとともに、相談及び情報の提供を行うこととします。
- 2 県は、自動車任意保険、自転車損害賠償責任保険等の加入啓発、情報提供を行うこととします。

(制定の趣旨)

交通事故は予期せず、突然巻き込まれるものであり、交通事故被害者本人は身体的、精神的にも大きな苦痛を受けます。また、特に交通死亡事故の場合、残された遺族は、愛する家族を突然失うという多大な精神的苦痛を受けることとなります。

そういった中で、三重県が平成31年に施行した「三重県犯罪被害者等支援条例」においては、交通事故被害者等も支援対象となる犯罪被害者等であり、三重県は、国、市町等関係機関及び民間支援団体その他犯罪被害者等支援に関係する者と連携し、犯罪被害者等が受けた被害の早期の回復又は軽減及び犯罪被害者等の生活の再建に対する支援を行うとともに、必要な犯罪被害者等支援施策を推進するための総合的な支援体制の整備に努めるものとされています。(第八条)

また、犯罪被害者等が早期に日常生活及び社会生活を営むことができるようにするため、犯罪被害者等が直面している各般の問題について相談に応じ、必要な情報の提供及び助言を行い、専門的知識又は技能を有する者を紹介する等必要な施策を講ずるものとされています。(第十五条)

こうしたことから、交通事故による被害者及びその家族に対する支援の充実を図る旨を規定します。

また、「2017年度自動車保険の概況(損害保険料率算出機構)」によると、三重県における自動車保険(自動車任意保険及び自動車共済)の加入率は9割を下回っているとともに、近年、自転車運転者が加害者となる事故の損害賠償において、加害者側に高額な賠償命令が出ています。

交通事故が発生した場合における被害者の保護、加害者の経済的負担軽減の観点から、自動車任意保険、自転車損害賠償責任保険等の加入を推進するために、啓発を行っていくことが必要だと考えます。

18. 自転車損害賠償責任保険等への加入

【盛り込むべき内容】

- 1 次の各号に掲げる者は、それぞれ自転車の運転・利用によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障することができる保険又は共済（以下、「自転車損害賠償責任保険等」という）に加入します。
 - ア 自転車運転者（未成年者を除く。）
 - イ 未成年者を監護する保護者
 - ウ 事業者
 - エ 自転車の貸付けを業とする者

（制定の趣旨）

近年、自転車運転者が加害者となる事故の損害賠償において、加害者側に高額な賠償命令が出ていることや、加害者に責任無能力者を含む未成年者が多いことを踏まえると、被害者救済の観点から、自転車の利用者等に対して、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する必要があると考えます。実際、下記のように自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例を制定する都道府県が増加しています。

ア 各都道府県状況（R2. 4. 1 現在 国土交通省会議資料）

（ア）加入義務・・・15 都府県

山形県、埼玉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、静岡県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、愛媛県、福岡県、鹿児島県

（イ）加入努力義務・・・11 道県

北海道、茨城県、群馬県、千葉県、富山県、和歌山県、鳥取県、徳島県、香川県、高知県、熊本県

※うち茨城県、群馬県、鳥取県の3県が交通安全条例で規定。

※加入義務、加入努力義務いずれの自治体においても罰則規定なし

一方で、三重県においては、令和元年の自転車が主原因となる相手方死者数は0人、負傷者数も9人（対前年比7人減少）となり、自動車がからむ人身事故に比べて非常に少なくなっています。また、自転車が第一当事者となる人身事故件数は、長期的に減少してきており、令和元年中は97件（対前年比18件減少）でした。そして、自転車損害賠償責任保険等の加入は金額の多寡によるものの、一定の費用負担を強いるものとなります。

については、今後、加入の義務化、努力義務化等について議論を深めていく必要があると考えています。

19. 自転車損害賠償責任保険等への加入の確認等

【盛り込むべき内容】

- 1 自転車の小売を業とする者（以下「自転車小売業者」という。）は、自転車を販売するときは、当該自転車を購入しようとする者（以下「自転車購入者」という。）に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償責任保険等の加入の有無を確認するとともに、当該自転車購入者に対し、自転車損害賠償責任保険等への加入に関する情報を提供します。
- 2 自転車貸付事業者が業として自転車を貸し付けるときは、その借受人に対し、当該自転車の運転に係る自転車損害賠償責任保険等の内容に関する情報を提供します。

（制定の趣旨）

新規の自転車購入者の多くは自転車小売業者から購入することが想定されることから、購入のタイミングにおいて、自転車購入者に対して、自転車損害賠償責任保険等の加入状況の確認や加入の必要性等について説明することは、自転車損害賠償責任保険等への加入促進に極めて重要であると考えています。

このため、規模等に関わらず自転車小売業者に対して、自転車購入者の自転車損害賠償責任保険等への加入の有無を確認するとともに、未加入者や加入しているかどうか分からない者に対して、加入の必要性等について情報提供を求めることが適切ではないかと考えます。

自転車貸付事業者が、自転車の借受人に対し、自らが加入している自転車賠償責任保険等の内容について情報提供することは、借受人が条例に違反していないことの確認につながるとともに、自転車損害賠償責任保険等への加入の必要性について、借受人に周知する機会にもなることから、自転車貸付事業者が業として自転車を貸し付けるときは、その借受人に対し、当該自転車の利用に係る自転車損害賠償責任保険等の内容に関する情報提供を求めることが適切ではないかと考えます。

20. 先進安全運転技術等への対応

【盛り込むべき内容】

- 1 県は、自動車の安全な運転の支援又は交通事故が発生した場合における被害の軽減に資する研究開発の成果についての啓発を行います。
- 2 県は、先進安全運転技術等を施策に活用していきます。

(制定の趣旨)

近年、全国的に高齢運転者による交通事故が問題となるなか、本県でも高齢運転者が当事者となる交通事故の占める割合が増加傾向にあります。そういった中で、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進安全技術の市販車への搭載が進んでおり、これら技術を活用することにより、高齢運転者による交通事故の防止や被害の軽減が期待されていますので、有用性を周知、啓発する必要があると考えます。

また、高齢者をはじめとする車を持たない県民の皆さんが円滑に移動できる環境づくりに向けて、次世代モビリティ等新しい仕組みを導入する取組を進めます。なお、次世代モビリティ等とは、自動運転バス、グリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、AI配車システムを活用したオンデマンド交通、MaaS (Mobility as a Service) を活用した交通システムなどの先進的なモビリティサービスを意味します。

※グリーンスローモビリティ：電動で、時速 20km 未満で公道を走ることができる 4 人乗り以上のモビリティをいう。

※超小型モビリティ：コンパクトで小回りが利き、地域の手軽な移動の足となる軽自動車よりも小さい 2 人乗り程度の自動車をいう。

※MaaS (Mobility as a Service)：現在地から目的地まで移動手段をワンストップで提供するサービスをいう。

21. 外国人に対する交通安全に関する知識の普及等

【盛り込むべき内容】

- 1 県は、外国人の交通安全に関する意識の高揚及び交通安全の確保を図るため、外国人に対する交通安全に関する教育及び知識の普及啓発を行います。

(制定の趣旨)

三重県は、大手メーカーの工場が多く立地しており、令和元年末現在の外国人住民数は、55,208人（前年比+4,596人、+9.1%）と、他県よりも外国人割合が高くなっています。また、日本の交通標識は、諸外国の標識と異なっているものがいくつかあり、定住外国人に対してその点も含めた日本の交通ルールの教育を受けていただくことは重要であると考えます。

一方で、近年全国的にも外国人旅行者が増加している中で、三重県においても多くの外国人旅行者が訪れ、レンタカーを利用する機会があります。このような外国人旅行者は、定住外国人よりも日本の交通マナーになじみがなく、交通標識の問題も含め、誤解が生じたり、正しく理解されない恐れがあります。

そういった中で、三重県交通安全研修センターで交通安全に関する教育を行うとともに、啓発チラシを作成し、レンタカー会社の窓口等に配架する等、日本の交通ルールの遵守、標識の理解度の習熟に努めていきたいと考えています。

22. 交通安全運動

【盛り込むべき内容】

- 1 県は、国、市町、県民等及び交通安全関係団体と連携して、交通の安全に関する県民運動を推進することとします。

(制定の趣旨)

「交通安全の保持に関する条例」においても、交通安全運動に係る記載がありますが、記載内容について、現状と齟齬があるため、改正します。なお、より効果的な交通安全運動を実施するため、県だけでなく、国、市町、県民及び交通安全関係団体と緊密に連携し、運動に取り組んでいきたいと考えています。

【参考】交通安全の保持に関する条例 第3条

県は、定期及び臨時に交通安全期間を設ける等効果的に交通安全運動を実施するものとする。

23. 表彰

【盛り込むべき内容】

- 1 知事は、交通安全の推進に顕著な功労があった県民等に対し、表彰を行うことができることとします。

(制定の背景)

三重県交通安全条例においては、県民の役割として、①交通安全に対する理解を深め、その日常生活において、自ら進んで、交通安全に関する活動を行うこと②県、市町及び交通安全関連団体が実施する交通安全に関する施策及び活動に協力することを盛り込むべきだと考えています。

こういった役割を踏まえ、交通安全思想の高揚に顕著な功労のあった者、交通安全民間組織の育成に顕著な功労のあった者、交通安全教育に顕著な功労のあった者、交通安全思想の普及、交通安全教育の推進等交通安全に顕著な成果を挙げている団体等を表彰することは、優れた功績を公に明らかにし、表彰された人の意識を高揚させると共に、組織を活性化することにつながると考えます。

24. 交通安全の日

【盛り込むべき内容】

- 1 県は、県民及び事業者が交通安全について関心を深めるとともに、交通安全に関する活動を行う意欲を高めるため、交通安全の日を設けることとします。

(制定の趣旨)

これまでは、「交通安全の保持に関する条例」が制定された昭和41年10月11日にちなみ、毎月11日を「交通安全の日」として、交通安全活動を推進してきました。今回条例改正を行います。改めて、毎月11日を「交通安全の日」と明記し、県民の皆さんの交通安全意識を高めたいと考えています。また、条例上に明記することで、「交通安全の日」を身近に感じてもらうとともに、一層の周知に努めたいと考えています。

25. 交通死亡事故多発非常事態宣言等

【盛り込むべき内容】

- 1 知事は、県内の全部又は一部の地域において交通死亡事故が多発しているときは、県民に対し、その状況を周知させるために警報等を発し、交通死亡事故を防止するための重点的かつ即効性のある対策を講じることとします。
- 2 知事は、前項の警報等を発したときは、市町、関係行政機関、交通安全関係団体等に対して、該当市町の実情に応じた対策を講じるよう協力を求めるものとします。

(制定の趣旨)

これまで、交通死亡事故多発非常事態宣言等については、「交通死亡事故多発非常事態宣言等実施要綱(平成10年4月1日施行)」に基づき実施されてきましたが、条例に盛り込み、一層の周知を図ることとします。なお、発令基準等細部については、引き続き、実施要綱により運用します。

また、盛り込むべき内容としては、交通死亡事故が集中して多発するなど交通安全確保に著しい不安が生じる恐れがある場合、交通事故発生状況や特徴等を分析、検討し、知事は、交通死亡事故多発警報又は、交通事故死亡事故多発非常事態宣言を発令して、地域住民に注意を喚起する必要があります。

さらに、知事は、市町、関係行政機関、交通安全関係団体等と連携し、増加原因に的確に対処する広報啓発活動、指導取締り等総合的かつ集中的な交通事故防止対策を推進し、早期に県民総ぐるみで交通死亡事故の抑止を図る必要があります。

26. 財政上の措置

【盛り込むべき内容】

- 1 交通安全に関する施策を推進するため、必要な財政上の措置を講じるよう努めるものとします。

(制定の趣旨)

交通安全施策を実施するにあたり、必要な財政上の措置が講じられなければ、効果的に交通安全施策を実施することはできません。ついては、県は、交通安全運動を実施する際に要する経費、広報啓発活動に要する物品に係る経費、良好な道路交通環境の整備を図るうえで必要となる経費を確保するなど、必要な財政上の措置を講じるよう努める必要があります。