

「三重県交通安全条例」 の基本的な考え方

令和3年3月
環境生活部

目 次

< 前 文 >	1
< 第一章 総則 >	
第一条 目的	2
第二条 定義	3
第三条 県の責務	4
第四条 自動車等運転者の責務	5
第五条 自転車運転者の責務	6
第六条 歩行者の責務	7
第七条 市町の役割	8
第八条 県民の役割	8
第九条 事業者の役割	8
第十条 子ども等への配慮	9
< 第二章 交通事故の防止を図るための基本的施策 >	
第十一条 道路交通環境の整備	10
第十二条 交通安全教育の推進	11
第十三条 外国人に対する交通安全に関する教育等	12
第十四条 情報発信	13
第十五条 広報及び啓発	14
第十六条 高齢運転者の事故防止対策	15
第十七条 交通事故被害者等への支援	16
第十八条 飲酒運転の根絶	17
第十九条 公共交通機関の利用促進	18
第二十条 先進安全運転技術等への対応	19
第二十一条 表彰	20
第二十二条 交通安全運動	21
第二十三条 交通安全の日	22
第二十四条 交通死亡事故多発非常事態宣言等	23
< 第三章 自転車損害賠償責任保険等への加入等 >	
第二十五条 自転車損害賠償責任保険等への加入	24
第二十六条 自転車損害賠償責任保険等への加入の確認等	26
< 第四章 雑則 >	
第二十七条 財政上の措置	27
< 附 則 >	28

< 前 文 >

【盛り込むべき内容】

交通を取り巻く情勢は、道路交通環境の向上や先進安全運転技術等の普及など、日々変化しており、私たちの生活は、「車社会」の進展とともに経済的、文化的に豊かになった。

一方、依然として、私たちは、交通事故の危険性と常に隣り合わせにあり、被害者となれば、身体的及び精神的に大きな苦痛を受けることとなる。また、車両を運転していれば、誰しもが交通事故の加害者となる可能性があり、刑事上、民事上及び行政上の重大な責任を負うこととなる。このように、交通事故とは、被害者にとっても、加害者にとっても、また双方の家族にとっても大きな悲しみと損害をもたらす出来事である。

交通事故の根絶は全県民共通の切なる願いであり、そのためには、県民一人ひとりが、交通事故の根絶のために何を為すべきか主体的に考え、交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践していこうとする高い交通安全意識を持つことが第一歩である。

ここに、私たちは、県、市町、県民、事業者等が一体となり、交通安全対策に全力で取り組むことを決意し、誰もが暮らしやすい安全で安心な社会の実現をめざすため、この条例を制定する。

(制定の趣旨)

一般に、前文は、法規の制定の由来・経緯と、その基本原理を述べたものとされています。また、前文は、法規の本則と一体となる法的性質を持ちますが、前文自体が直接的に適用されるものではなく、法規の各条文の解釈基準になるものとされます。

本規定においては、三重県交通安全条例の制定の趣旨と背景、誰もが暮らしやすい安全で安心な社会の実現のための方向性、制定に当たっての決意等を明記しています。

<第一章 総則>

第一条（目的）

【盛り込むべき内容】

この条例は、交通安全に関し、県等の責務並びに市町、県民及び事業者の役割を明らかにするとともに、交通事故の防止を図るための施策について基本的な事項を定めることにより、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進し、もって、誰もが暮らしやすい安全で安心な社会の実現に寄与することを目的とする。

（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（昭和 41 年三重県条例第 46 号）」を制定するとともに、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、10 次にわたる交通安全計画を策定し、国、市町、交通安全関係団体等と一体となって、各般にわたる交通安全対策を強力に推進してきました。

このように、「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、制定背景やその内容が現状に合わない状況になっており、また、施策実施の主体となる県等の責務並びに市町、県民及び事業者の役割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、「交通安全の保持に関する条例」を全部改正し、「三重県交通安全条例」を制定するにあたっては、施行から 50 年以上が経過し、「高齢社会の進行」、「交通安全施設の老朽化」、「先進安全運転技術等の普及」など、昭和 41 年時から大きく様変わりした交通を取り巻く現状を踏まえるとともに、将来を見据えた内容への見直しを基本的な考え方とします。また、県等の責務並びに市町、県民及び事業者の役割を明らかにし、それぞれの主体が取り組むべき方向性を示すとともに、交通事故の防止を図るための施策について基本的な事項を定めることにより、交通安全対策を総合的かつ計画的に推進し、もって、誰もが暮らしやすい安全で安心な社会の実現に寄与することを目的とします。

第二条（定義）

【盛り込むべき内容】

この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- 一 自動車等 道路交通法（昭和三十五年法律第百五号。以下「法」という。）第二条第一項第九号に規定する自動車及び同項第十号に規定する原動機付自転車をいう。
- 二 車両 法第二条第一項第八号に規定する車両をいう。
- 三 自転車 法第二条第一項第十一号の二に規定する自転車をいう。
- 四 道路 法第二条第一項第一号に規定する道路をいう。

（制定の趣旨）

交通安全に関する用語は様々で、使用する者によって、認識に相違が生じる可能性があります。

ただ、条例の運用にあたっては、用語が正確に認識される必要があります。

そのため、

- ・「車両」、「道路」等一般的に使用する用語の本条例中の範囲
 - ・自転車損害賠償責任保険等への加入義務の対象となる「自転車」の範囲
- など必要な事項について、県、市町、県民、事業者等が共通の認識を持つために条例で用語を定義する必要があります。

ついては、条例で使用される用語のうち、特に重要な意味を持つもの、頻繁に使用されるものについて、正確に認識されるよう、本規定では、用語の定義を明確にすることとします。

第三条（県の責務）

【盛り込むべき内容】

- 県は、交通安全に関する総合的な施策を策定し、及び実施する責務を有する。
- 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、事業者及び交通安全関係団体と緊密な連携を図るよう努めるものとする。
- 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するよう努めるものとする。

（制定の趣旨）

交通安全分野における県等の責務並びに市町、県民及び事業者の役割を規定することで、各主体の役割を明確化することができ、また、相互の連携を強化し、協働していくことで、効果的・効率的に、安全で安心な社会の実現に寄与すると考えられます。

そういったことから、県は、広域自治体であることを踏まえ、交通安全に関する総合的な施策を策定、実施する責務を有するとともに、効果的な交通安全施策を実施するため、国、市町、県民、事業者及び交通安全関係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よう努める必要があると考え、安全な運行を確保するために、特にバス、トラック等を使用する事業者の脳MRI等の受診を促進します。

第四条（自動車等運転者の責務）

【盛り込むべき内容】

自動車等運転者は、交通安全に関する法令を遵守するとともに、飲酒運転、速度違反、横断歩行者等妨害、妨害運転、スマホ等（スマートフォン、携帯電話端末、タブレット端末又はこれらに類する物をいう。次条及び第六条において同じ。）を使用しながら運転する行為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運転者の安全に配慮しなければならない。

（制定の趣旨）

自動車等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2年10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、前年最下位(3.4%)であった当県の一時停止率は27.1%、都道府県順位は14位といずれも前年を大きく上回る結果となりました。ただ、依然として、7割近くが一時停止していないことから、自動車等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、歩行者が安心して横断歩道を渡れるよう、また、他の車両の運転者の安全が確保されるよう、それぞれに配慮するという自動車等運転者の責務を規定しました。

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、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。

第五条（自転車運転者の責務）

【盛り込むべき内容】

自転車運転者は、交通安全に関する法令を遵守するとともに、飲酒運転、歩行者妨害、スマホ等を使用しながら運転する行為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運転者の安全に配慮しなければならない。

2 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うよう努めなければならない。

（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、自動車等と異なり、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、改めて法令の遵守が求められていると考えます。また、平成 27 年 6 月 1 日施行の改正道路交通法では、歩道での歩行者妨害等の危険行為で 3 年以内に 2 回以上摘発されると、自転車運転者講習の受講が命じられるよう改正されています。

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の運転者に対して配慮する責務を規定しました。

（1）自転車の人身事故における原因別事故件数（令和元年）

原因	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～】

第六条（歩行者の責務）

【盛り込むべき内容】

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（スマホ等の画面を注視し、又は操作しながら歩行することをいう。）その他の注意力が散漫となる行為は慎み、他の歩行者、車両の運転者及び自身に危険を生じさせないように努めなければならない。

（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、歩きスマホその他の注意力が散漫となる行為は慎み、他の歩行者、車両の運転者及び自身に危険を生じさせないように努める責務を規定しました。

（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原因別事故件数（令和元年）

原因	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～】

第七条～第九条（市町の役割、県民の役割、事業者の役割）

【盛り込むべき内容】

（市町の役割）

市町は、県の交通安全に関する施策と相まって、当該市町の実情に応じた交通安全に関する施策を策定し、及び実施するよう努めるものとする。

（県民の役割）

県民は、交通安全に対する理解を深め、その推進に努めるものとする。

- 2 県民は、県、市町及び交通安全関係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よう努めるものとする。

（事業者の役割）

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、従業員に対し交通安全教育を行うよう努めるものとする。

- 2 事業者は、その業務に従事する車両の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がないかどうかの確認をする等、危険な運転の防止に必要な措置を講じなければならない。

（制定の趣旨）

市町の役割としては、県内全域を対象に、交通安全に関する総合的な施策を策定、実施する県と連携しながらも、各市町の交通情勢を踏まえながら、独自性をもった施策を策定、実施することだと考えます。

県民においては、安全で安心な社会を実現するために、県による交通安全教育の推進を受けて身に付けた知識や経験を活かし、交通安全の推進に努めることが必要です。また、県、市町及び交通安全関係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よう努める役割を有するものと考えます。

そして、事業者においては、自らの事業に車両を利用する以上、安全な運行を確保し、従業員に対し、交通安全教育を実施することが必要だと考えます。また、特に、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バス、トラック等を使用する事業者においては、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。

第十条（子ども等への配慮）

【盛り込むべき内容】

県民及び事業者は、子ども及び高齢の歩行者、障がいのある歩行者等（以下この条及び次条第二項において「子ども等」という。）の交通事故を防止するため、信号機が設置されていない横断歩道での歩行者横断時における車両の一時停止その他子ども等が安全に道路を通行できるよう特に配慮するものとする。

（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。県内においても、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と考えます。

さらに、障がいのある歩行者、妊婦等についても、安全に道路を通行できるよう配慮する必要があります。今回、「子ども等への配慮」を規定することで、県民及び事業者等の行動変容を図り、安全で安心な社会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	中学生以下	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

【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）上表「死傷者の年齢層別データ」を再集計

区分（※年齢区分は、中学生以下と高校生を除いた人数を言う。）	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

【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～】

<第二章 交通事故の防止を図るための基本的施策>

第十一条（道路交通環境の整備）

【盛り込むべき内容】

県は、交通安全施設等の整備及び実情に合った見直しその他必要な措置を講じるものとする。

2 県は、前項の措置を講じるに当たっては、子ども等の安全の確保が図られるよう配慮するものとする。

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するよう努めるものとする。

（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。

県は、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必要がありますが、その際は、子ども、高齢の歩行者等交通事故に遭いやすい方や、障がいのある歩行者、妊婦など多様な属性を有する方が安全に安心して道路を通行できるよう配慮する必要があります。

また、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し、道路交通環境の状況を適切に把握することに努める必要があります。

第十二条（交通安全教育の推進）

【盛り込むべき内容】

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、家庭、学校、職場等において、それぞれの心身の発達及び地域特性に応じた交通安全教育が行われるための取組を推進するものとする。

（制定の趣旨）

安全で安心な社会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ち、交通安全の重要性を理解することが極めて重要であることから、県は、交通安全に関する教育を充実、推進し、機運を醸成する必要があると考えます。

ただ、年齢や環境によって、理解度が異なることから、県は、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、ライフステージ、自動車等運転者・自転車運転者・歩行者のそれぞれ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が、家庭、学校、職場等において実施されるよう取組を推進すべきと考えます。

なお、交通安全教育を行う上では、「文部科学省交通安全業務計画」、「高等学校交通安全指導要項」等の趣旨を踏まえることも重要となってきます。

第十三条（外国人に対する交通安全に関する教育等）

【盛り込むべき内容】

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うものとする。

（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を教育を受けていただくことは重要であると考えます。（例：日本の一時停止の標識が逆三角形であるのに対して、アメリカや台湾、韓国等は八角形が採用されている。）

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、定住外国人に対して、三重県交通安全研修センターで交通安全教育を実施するとともに、外国人旅行者向けの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、交通標識の理解度の習熟に努めていきたいと考えています。

第十四条（情報発信）

【盛り込むべき内容】

県は、安全かつ円滑な道路交通の実現に資するため、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）

県は、安全で円滑な道路交通を確保するために、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ると考えます。また、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、ICT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。

第十五条（広報及び啓発）

【盛り込むべき内容】

県は、県民及び事業者の交通安全に関する関心及び理解を深めるとともに、積極的な活動が促進されるよう、必要な広報及び啓発を行うものとする。

- 2 県は、自動車の運行によって他人の生命、身体又は財産が害された場合における損害を賠償することができる保険又は共済及び自転車の運行によって他人の生命又は身体が害された場合における損害を賠償することができる保険又は共済（第二十五条及び第二十六条において「自転車損害賠償責任保険等」という。）への加入に係る啓発及び情報提供を行うものとする。

（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割を占めており、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情報以外に、妨害運転（いわゆる「あおり運転」）及び、運転しながらスマホ等を使用する行為（いわゆる「ながら運転」）等が交通事故を引き起こす原因となりうること、反射材着用の有用性、子ども等の交通安全の確保の徹底、自転車の安全な運転の必要性等を積極的に広報・啓発し、県民及び事業者の理解を深め、交通安全に関する積極的な活動を促進したいと考えています。

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任意保険等（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同時に、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、自動車任意保険等、自転車損害賠償責任保険等へ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。

第十六条（高齢運転者の事故防止対策）

【盛り込むべき内容】

県は、高齢者が、加齢に伴う身体機能又は認知機能の低下が運転に及ぼす影響を認識するとともに、安全な車両の運転に必要な技能及び知識を習得することが、車両の事故防止に資することを踏まえ、高齢者に対する交通安全教育その他の事故防止対策の充実を図るものとする。

（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う問題があります。この点において、県は、高齢者が安全に車両を運転する技能や知識を習得できるよう、交通安全教育その他の事故防止対策の充実を図り、自覚を促す必要があると考えます。

（1）高齢運転者の人身事故件数

	H26	H27	H28	H29	H30	R 1
人身事故件数	1,416	1,331	1,136	1,041	968	783
構成率（%）	18.3	19.4	19.8	20.1	21.5	22.5

※構成率は、原付以上の運転者が第1当事者となった事故に占める高齢運転者による事故の割合

【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）高齢運転者の人身事故における原因別事故件数（令和元年）

原因	安全不確認	前方不注意	動静不注意	一時不停止	ブレーキ操作・ハンドル	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

【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～】

第十七条（交通事故被害者等への支援）

【盛り込むべき内容】

県は、交通事故の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、交通事故に関する相談に応じ、及び必要な情報の提供を行うものとする。

（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、改めて、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。

第十八条（飲酒運転の根絶）

【盛り込むべき内容】

県は、飲酒運転の根絶に関する取組を推進するものとする。

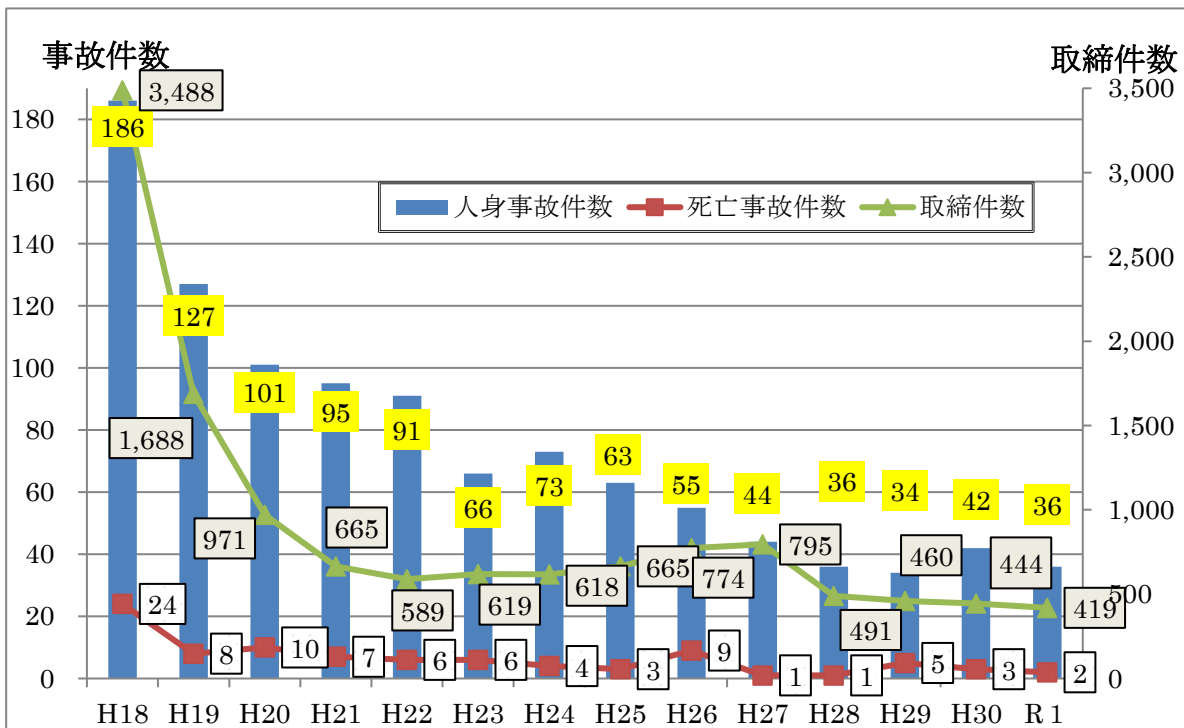
（制定の趣旨）

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)



第十九条（公共交通機関の利用促進）

【盛り込むべき内容】

県は、交通事故の抑制を図るため、市町及び公共交通事業者と連携して、県民の公共交通機関の利用促進に努めるものとする。

（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。

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り、ひいては交通事故の抑制を図るため、県・市町による持続可能な地域における旅客の運送に関するサービスの提供の確保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	6,489	6,147	8,419
65歳以上	2,058	3,048	6,203	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

第二十条（先進安全運転技術等への対応）

【盛り込むべき内容】

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先進的な技術等（次項において「先進安全運転技術等」という。）の啓発を行うものとする。

2 県は、先進安全運転技術等を県が実施する施策に活用するものとする。

（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、これらの技術を利用することにより、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、その有用性を周知、啓発する必要があると考えます。

また、県は、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。

※次世代モビリティ等：自動運転バス、グリーンスローモビリティ（公道を電動で低速に走行する4人乗り以上の車両）、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などの先進的なモビリティサービスを意味します。

第二十一条（表彰）

【盛り込むべき内容】

知事は、交通安全の推進に顕著な功労があった者を表彰するものとする。

（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、その推進に努めること、②県、市町及び交通安全関係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よう努めることを盛り込んでいます。

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。

第二十二條（交通安全運動）

【盛り込むべき内容】

県は、国、市町、県民、交通安全関係団体等と連携して、交通安全に関する運動を県民と共に行うものとする。

（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規定がありましたが、その内容について、現状と齟齬があるため、改正します。なお、より効果的に交通安全運動を実施するため、県だけでなく、国、市町、県民、交通安全関係団体等と緊密に連携し、県民と共に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。

第二十三条（交通安全の日）

【盛り込むべき内容】

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。

2 交通安全の日は、毎月十一日とする。

（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。今回の条例改正においては、新たに、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。

第二十四条（交通死亡事故多発非常事態宣言等）

【盛り込むべき内容】

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認めるときは、県民に対し、その状況を周知するための宣言等を発し、交通死亡事故を防止するための総合的かつ集中的な対策を推進するものとする。

- 2 知事は、前項の宣言等を発したときは、市町、関係行政機関、交通安全関係団体等に対して、当該市町の交通情勢に応じた対策を講じるよう求めるものとする。

（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、今回の改正に合わせ、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に対して、死亡事故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講じるよう求め、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。

<第三章 自転車損害賠償責任保険等への加入等>

第二十五条（自転車損害賠償責任保険等への加入）

【盛り込むべき内容】

自転車運転者（未成年者を除く。）は、当該運転に係る自転車損害賠償責任保険等に加入しなければならない。ただし、当該自転車運転者以外の者により、当該運転に係る自転車損害賠償責任保険等への加入の措置が講じられているときはこの限りでない。

2 親権を行う者、未成年後見人その他の者で、未成年者を現に監護する者（以下この項において「保護者」という。）は、その監護する未成年者が自転車を運転するときは、当該運転に係る自転車損害賠償責任保険等に加入しなければならない。ただし、当該保護者以外の者により、当該運転に係る自転車損害賠償責任保険等への加入の措置が講じられているときは、この限りでない。

3 人の移動、貨物の輸送等の手段として自転車を事業の用に供する者（以下この項において「自転車利用事業者」という。）は、その事業活動の用に供する自転車の利用に係る自転車損害賠償責任保険等に加入しなければならない。ただし、当該自転車利用事業者以外の者により、当該利用に係る自転車損害賠償責任保険等への加入の措置が講じられているときは、この限りでない。

4 自転車を有償又は無償で、継続的に又は反復して貸し付ける事業を行う者（以下この項及び次条第二項において「自転車貸付事業者」という。）は、その貸付けの用に供する自転車の利用に係る自転車損害賠償責任保険等に加入しなければならない。ただし、当該自転車貸付事業者以外の者が当該自転車の利用に係る自転車損害賠償責任保険等に加入しているときは、この限りでない。

（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、被害者保護、加害者の経済的負担の軽減の観点から、自転車の運転者等に対して、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。

【各都道府県状況（R2.12.31現在 国土交通省会議資料）】

加入義務・・・19 都府県

宮城県、山形県、群馬県、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、大分県、宮崎県、鹿児島県

加入努力義務・・・10 道県

北海道、茨城県、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。

また、自転車損害賠償責任保険等へ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。

ただ、上記のような現状を踏まえながらも、被害者保護、加害者の経済的負担の軽減等総合的に勘案し、自転車損害賠償責任保険等への加入に係る「義務」を規定します。

第二十六条（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】

自転車の小売を業とする者（以下この項において「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（以下この項において「自転車購入者」という。）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への加入の有無を確認しなければならない。この場合において、自転車小売業者は、自転車損害賠償責任保険等に加入していることを確認することができなかつたときは、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なければならない。

- 2 自転車貸付事業者は、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なければならない。

（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へ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は、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、加入に関する情報提供を求める「義務」を規定します。

また、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損害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「義務」を規定します。

＜第四章 雑則＞

第二十七条（財政上の措置）

【盛り込むべき内容】

県は、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する。

（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。

< 附 則（施行日） >

【盛り込むべき内容】

この条例は、公布の日から施行する。ただし、第三章の規定は、令和三年十月一日から施行する。

（制定の趣旨）

本条例の第三章において、①自転車運転者（未成年者を除く）、②保護者、③自転車利用事業者、④自転車貸付事業者に対して、自転車損害賠償責任保険等への加入を義務（第二十五条）とするとともに、⑤自転車小売業者、④自転車貸付事業者に自転車損害賠償責任保険等への加入の確認等を義務（第二十六条）としています。ただ、自転車損害賠償責任保険等への加入には一定の時間を要するとともに、①～⑤の各主体に効果的に広報・啓発するための周知期間を踏まえ、第三章（第二十五条、第二十六条）については、令和3年10月1日から施行します。