

# 計画の基本理念

三重県交通安全計画の歩行者等を優先した交通安全思想の下で策定された10次・計50年にわたる取組において、道路交通事故死者数を過去最悪であった昭和46年の352人から約5分の1まで減少させるなどの成果を挙げてきたところです。

一方、全国的に未就学児をはじめとする子どもや高齢運転者が当事者となる交通事故が問題となる中、時代のニーズに応えるより一層の交通安全対策が求められています。これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策にも取り組むことにより交通事故のない社会の実現への大きな飛躍とともに安全・安心な三重をめざします。

## 【交通事故のない社会をめざして】

我が国は、長期の人口減少過程に入っており、65歳以上人口の比率が世界で最も高くなっています。このような社会問題を乗り越え、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すことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要です。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等のさまざまな取組が必要とされる中であって、今なお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、交通安全の確保もまた、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となります。

道路交通事故による死者数は長期的には減少傾向にあるものの、未だに70人以上の方が被害に遭われています。

鉄道交通の運転事故件数については、近年横ばいの傾向で推移しているところですが、列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者が生じるおそれがあります。

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故等をもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、交通事故のない社会をめざすことを再認識すべきです。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、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等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、更なる一歩を踏み出す必要があります。

### 【歩行者等を優先した交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通については、子ども、高齢者、障がい者等の交通弱者の安全をより一層確保する必要があります。横断歩道における歩行者優先を徹底すること等により、誰もが安心して交通に参加できる社会をめざします。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められます。このような「歩行者等優先」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。

### 【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題です。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。また、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることも課題となっています。

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、さまざまな交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠です。

世界に先駆けて高齢化が進展している我が国において、高齢になっても安全・安心に移動することができ、豊かな人生を送ることができる社会の構築、さらには、各交通関係者の連携により、年齢や障がいの有無等に関わりない安全・安心な「共生社会」を構築することをめざします。

## 1. 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くこととします。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関、③それらが活動する場としての交通環境という3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) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転・運行を確保するため、運転・運行する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、運転・運行管理の改善、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ることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。この場合、交通事故被害者等の声を直接県民が聞く機会を増やすことも安全意識の向上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す。

## **(2) 交通機関に係る安全対策**

人間は人為的な過失や失敗を犯すものとの前提の下で、それらの過失が事故に結び付かないように、先端技術の活用とともに、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るものとします。

## **(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るものとします。また、交通環境の整備にあたっては、歩行者等優先の考えの下、人間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るものとします。特に、道路交通については、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、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、高齢化や国際化等の社会情勢の変化をふまえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとします。

## **2. これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項**

### **(1) 人手不足への対応**

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要です。

### **(2) 先進技術導入への対応**

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられます。また、交通機関の運転・運行はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められています。

先進技術の導入にあたっては、人為的な過失の防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されますが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要です。

このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要もあります。

### (3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症をはじめ、自然災害、治安など、さまざまな安全への要請が高まる中にもあっても、確実に交通安全を図るためには、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

### (4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、全ての交通分野におよび、さまざまな課題や制約が生じているほか、県民のライフスタイルや交通行動への影響も認められます。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に着手します。

## 3. 横断的に重要な事項

### (1) 先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の防止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を用いて、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進していく必要があります。

加えて、将来的には、Society5.0<sup>\*1</sup>の実現を視野に、ICT<sup>\*2</sup>を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者をはじめとする人びとの行動の変容を促していくことも重要です。自動化の推進にあたっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要があります。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講じるため、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・強化を図ります。

### (2) 救助・救急活動およ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、負傷者に対する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）および「三重県犯罪被害者等支援条例」（平成31年三重県条例第3号）をふまえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の充実を図ります。

### (3) 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、国、県、市町、関係機関・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、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。

<sup>\*1</sup> Society5.0：サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会

<sup>\*2</sup> ICT：Information and Communications Technology

#### (4) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

県民の日常生活を支え、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機関等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、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化します。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識の向上および事前対策の強化等を図ることにより、防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響をふまえた安全対策を講じます。

#### (5) EBPM<sup>※3</sup>の推進

交通安全に関わる施策における EBPM の取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策をめざします。

---

<sup>※3</sup> EBPM : Evidence-based Policy Making