

第3 安全かつ快適な交通の確保（交企）

1 交通死亡事故等抑止対策の推進（交企）

- (1) 高齢者等の交通事故抑止対策の推進（交企）
 - ア 高齢者、子どもに対する交通安全教育等の推進（交企・地域）
 - イ 交通教育指導員等による交通安全教育の充実（交企）
 - ウ 反射材の活用促進（交企）
 - エ 交通ボランティア活動後継者等の育成（交企）
 - オ 交通事故分析の充実と情報提供の推進（交企）
 - カ 多角的な実態把握活動の推進（地域）
- (2) 飲酒運転根絶対策の推進（交企）
 - ア 飲酒運転取締りの強化（交指・地域）
 - イ 常習飲酒運転者対策の推進（免セ・交企）
 - ウ 飲酒運転に係る県民の規範意識の確立（交企）
 - エ 自動車運転代行業の健全育成（交企）
- (3) シートベルト着用対策の推進（交企）
 - ア シートベルト取締りの強化（交指・地域）
 - イ 幼稚園等と連携した啓発活動の推進（交企）
 - ウ シートベルト全席着用運動の展開（交企）
- (4) 速度抑制対策の推進（交企）
 - ア 速度違反取締りの強化（交指・地域）
 - イ 速度抑制の啓発・教育の推進（交企）
 - ウ 道路管理者と連携した交通安全施設の整備（交規）

2 安全・安心な交通環境の整備（交規）

- (1) 交通安全施設の効果的かつ効率的な整備と維持管理（交規）
 - ア 交通安全施設の計画的な更新（交規）
 - イ 交通安全施設管理システムの整備（交規）
 - ウ 事故多発箇所等対策の推進（交規）
 - エ 交通弱者に配慮した交通安全施設の整備（交規）
- (2) より合理的な交通規制の実施（交規）
 - ア 各種交通規制の継続的な点検・見直し（交規）
 - イ 信号機運用の点検・見直し（交規）
- (3) 交通管制システムの充実（交規）
 - ア 信号制御機能の高度化（交規）
 - イ 交通情報収集・提供機能の強化（交規）
- (4) 高速道路における安全対策の推進（高速）
 - ア 交通量の変化、高速道路の延伸等に対応した対策の推進（高速）
 - イ 道路管理者と連携した安全対策の推進（高速）

3 交通指導取締り等の強化（交指）

- (1) 効果的な交通指導取締りの推進（交指）
 - ア 悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点指向した交通指導取締りの推進（交指）
 - イ 総合的な暴走族対策の推進（再掲）（交指）
 - ウ 街頭における指導取締りの強化（地域）
- (2) 緻密な交通事故事件捜査の推進（交指）
 - ア 適正かつ科学的な交通事故事件捜査の推進（交指・捜一・鑑識・科捜研）
 - イ 適切な被害者支援の推進（交指）

4 効果的な運転者対策の推進（免セ）

- (1) 悪質・危険運転者対策の推進（免セ）
 - ア 厳正かつ迅速な行政処分の実施（免セ）
 - イ 常習飲酒運転者対策の推進（再掲）（免セ・交企）
- (2) 高齢運転者対策等の推進（免セ）
 - ア 講習予備検査の適正な実施（免セ）
 - イ 効果的な高齢者講習の実施（免セ）
 - ウ 高齢運転者支援の推進（免セ・交企）
 - エ 外国人運転者対策の推進（免セ）
 - オ 障がい者等に対する適切な施策の推進（免セ）

第3 安全かつ快適な交通の確保

課題目標（主指標）：交通事故死者数							
	(現状値・H21年)	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
目標値	(112人)	110人以下	109人以下	90人以下	85人以下	80人以下	75人以下

施策目標（副指標）：交通事故死傷者数							
	(現状値・H21年)	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
目標値	(15,238人)	15,200人以下	14,500人以下	13,300人以下	12,800人以下	12,300人以下	11,800人以下

施策目標（副指標）：信号機の整備箇所数（累計）							
	(現状値・H21年度)	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
目標値	(3,050か所)	3,090か所	3,130か所	3,160か所	3,190か所	3,220か所	3,250か所

施策目標（副指標）：シートベルト着用率							
	(現状値・H21年度)	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
目標値	(93.9%)	95.0%	96.0%	96.5%	97.0%	97.5%	98.0%

平成23年12月時点修正

第9次三重県交通安全計画（平成23年度から平成27年度）に掲げられた目標数値を前提として、交通事故死者数及び死傷者数を設定・記載した。

1 交通死亡事故等抑止対策の推進

平成21年中の交通事故死者数は112人で、第8次三重県交通安全計画（平成18年度から平成22年度）に掲げられた交通事故死者抑止目標（130人以下）を平成19年以降3年連続で達成した。しかし、平成22年中の交通事故死者数が135人と増加し、都道府県別の人口10万人当たりの死者数が全国ワースト2位となるなど、憂慮すべき交通情勢にある。

このため、交通事故死者のみならず、交通事故そのものの発生を抑止するとともに、「平成30年までに交通事故死者数を2,500人以下とする。」という新たな政府目標の下、第9次三重県交通安全計画（平成23年度から平成27年度）による目標（交通事故死者数75人以下、交通事故死傷者数11,800人以下）の達成に向け、交通指導取締りを始め、交通安全教育や交通安全施設の整備等、総合的な交通安全対策を推進する。

※1 平成30年までの交通死者抑止目標は、H21年中央交通安全対策会議にて決定

2 国の第9次交通安全基本計画の目標は、交通事故死者3,000人以下、死傷者70万人以下
《交通事故死者数の推移》

区分	H17	H18	H19	H20	H21	H22
人身事故(件)	13,441	13,123	12,790	11,886	11,372	11,275
死傷者数(人)	18,037	17,777	17,075	15,718	15,238	15,013
死者数(人)	163	167	118	110	112	135
全国順位(位)	5	2	14	11	10	2

※ 「全国順位」とは、人口10万人当たりの死者数ワースト順位をいう。

(1) 高齢者等の交通事故抑止対策の推進

少子高齢社会の進展に伴い、高齢者の関与する交通事故は増加傾向にあるほか、次代を担う子どもの交通安全の確保は、社会的要請であることから、関係機関・団体等と連携して高齢者等の交通事故抑止対策を推進する。

《交通死亡事故における高齢死者の状況》

区 分	H17	H18	H19	H20	H21	H22
高齢死者(人)	67	70	55	56	65	71
構成率(%)	41.1	41.9	46.6	50.9	58.0	52.6

《自転車利用者に対する通行実態調査》

平成21年9月から6か月間、緊急雇用創出事業を活用して、県下全域で自転車の通行実態を調査した。その結果、自転車利用者の約4分の1に一時不停止や右側通行などの交通違反が認められたことから、自転車利用者（高齢者や子どもを重点）に対する交通安全教育などの交通安全対策を推進している。

（調査台数約36,000台）

《交通事故分析ツールの開発》

平成20年から平成21年にかけて、交通事故統計原票のデータベースを活用し、指定した期間における警察署別・市町別・時間別・路線別等の前年及び過去5年間を対比した統計表を自動的に作成する交通事故分析ツールを開発した。

本部及び各警察署では、当該ツールを交通統計資料の作成に活用している。

ア 高齢者、子どもに対する交通安全教育等の推進

【現状と課題】

平成21年中の交通事故死者数112人の中で、65歳以上の高齢者が65人（58.0%）と最も多い。特に、交通弱者（歩行者及び自転車利用者）の高齢死者が41人と大半を占めている。

また、過去5年間（平成17年から平成21年）の高齢死者の状況でも、高い水準で推移していることから、高齢者に対する交通事故抑止対策を推進するとともに、次代を担う子どもの交通事故抑止対策を推進する必要がある。

【推進方針】

「高齢者交通安全教育ステップアップ事業」等高齢者自身に、加齢に伴う身体機能の低下が交通行動に及ぼす影響等について理解を得るため、「参加・体験・実践型」の交通安全教育を推進するほか、反射材の活用促進のための広報啓発活動や交通安全情報の提供、民生委員等福祉関係者や高齢者交通安全アドバイザー等による高齢者宅の訪問指導等あらゆる機会を捉えた交通安全教育・啓発活動を強化する。

また、教育委員会や学校等の関係機関・団体等と連携し、「自転車免許証制度」や「世代間（祖父母、父母及び子ども）交流による交通安全教育」など、子どもに対するより効果的な交通安全教育を計画的に実施する。

さらに、四季の交通安全運動や、交通安全の日（毎月11日）、高齢者の交通安全の日（毎月21日）、自転車安全対策強化日（毎月第一月曜日）などの特定日を活用し、歩行中及び自転車乗用中の高齢者や子どもに対する保護誘導活動を強化する。

イ 交通教育指導員等による交通安全教育の充実

【現状と課題】

地域交通安全活動推進委員を始め、自治体等が設置する交通教育指導員等によ

る交通安全教育は、地域の実態に応じたきめ細かな交通安全教育を推進するために重要な役割を担っていることから、これら指導者のスキルアップはもとより、指導員制度の更なる充実を図る必要がある。

【推進方針】

民間委託による「交通安全アドバイザーによる交通安全教育・啓発事業」を推進し、子どもを中心とした交通安全教育の充実を図るとともに、自治体等の関係機関・団体等に対する働き掛けや連携を強化し、自治体が設置している交通教育指導員等による交通安全教育・啓発活動を強化促進を図る。

また、地域交通安全活動推進委員や交通安全協会等の関係機関・団体等と連携を強化し、指導員等に対する研修や交通安全に関する資料提供等により、交通安全教育の充実を図る。

ウ 反射材の活用促進

【現状と課題】

平成21年中の交通事故死者に占める高齢者の割合は58.0%で、そのうち歩行中の死者が49.2%と半数に及び、このうちの59.3%が夜間に発生していることから、高齢者を中心とした夜間の交通事故防止対策が必要である。

【推進方針】

反射材の着用効果を具体的に紹介する「参加・体験・実践型」の交通安全教育を推進するとともに、関係機関・団体等と連携した反射材に関するイベントの開催等反射材の活用促進を図る。

また、「交通安全“見える・見せる”キャンペーン」、「夕暮れ時、ちょっと早めのライトオン運動」等、反射材の活用促進に関するキャンペーン等を計画的に推進するほか、街頭監視、交通指導取締り、警ら活動等の街頭活動を通じて、歩行中及び自転車乗用中の高齢者や子どもに対する反射材の配布など、反射材の普及と確実な使用・着用を図る。

エ 交通ボランティア活動後継者等の育成

【現状と課題】

地域交通安全活動推進委員や自治体が設置する交通安全指導員等の交通ボランティア活動は、地域に密着した交通安全教育や啓発活動等を推進し、交通安全の確保に大きく貢献している。

しかし、交通ボランティアの高齢化が進んでおり、今後の交通安全教育の維持、継続を図るため、後継者の育成が課題となっている。

【推進方針】

大学生、専門学校生及び安全運転管理事業所等の若年者による交通安全教育・啓発活動組織の結成を促進し、交通ボランティア活動の担い手を育成する。

なお、交通ボランティアや交通教育指導員等に対しては、地域の交通情勢・特徴、子ども・高齢者等の年齢に応じた指導方法、実践的手法等に関する講習会等資質・意識の向上を図るための研修会等を実施する。また、高齢者間の相互啓発による交通安全意識の高揚を図るため、老人クラブ、老人ホーム等に交通安全部会を設置するなど、地域の交通安全活動に取り組むよう活性化を図る。

オ 交通事故分析の充実と情報提供の推進

【現状と課題】

交通事故統計やその分析結果は、様々な交通安全対策の根幹をなす重要な基礎になるとともに、県民に交通情勢を知らせるための極めて重要な資料であることから、統計データの正確な収集、審査及び分析手法の高度化を図る必要がある。

【推進方針】

交通事故の発生実態を正しく把握した上で統計分析を行い、交通事故抑止に直結する対策を推進するため、クロス分析等の手法を駆使するなど、課題を浮き彫りにするような分析を推進する。

なお、平成24年1月改正予定の交通事故統計原票の運用開始に向け、交通情報総合管理システムの高度化を推進するとともに、交通事故、交通規制情報等各種交通情報を集約した効果的な交通事故抑止対策等を推進するため、交通安全施設管理システムの機能を加えた新たな交通情報総合管理システムを構築する。

また、交通事故分析結果と対策等を提供するために、情報内容の充実に努めるほか、交通統計書の作成・配布、三重県警察ホームページを始め、インターネット等各種媒体を活用し、効果的な情報提供を推進する。

カ 多角的な実態把握活動の推進

【現状と課題】

高齢者等が当事者となる交通事故が後を絶たない現状から、地域に密着した地域警察活動により、高齢者の居住実態を把握した上、その対象に応じた適切な交通安全指導を行う必要がある。

【推進方針】

巡回連絡や、パトロール、駐留警戒等の街頭活動のほか、交番・駐在所連絡協議会その他各種会合を通じ、高齢者の居住実態、平素の交通手段等高齢者やその家族に適切な指導を行うため、きめ細かな実態把握活動を推進する。

(2) 飲酒運転根絶対策の推進

飲酒運転に対する厳罰化等により、飲酒運転事故は減少傾向で推移しているが、いまだその根絶には至っておらず、飲酒運転に対する取締りの強化はもとより、「飲酒運転をしない、させない」という規範意識を浸透させるよう各種施策を推進する。

《飲酒死亡事故発生状況》

区 分	H17	H18	H19	H20	H21	H22
飲酒関係事故件数(件)	23	24	8	10	7	6
県内構成率(%)	15.5	17.5	7.8	9.7	6.9	5.0
全国構成率(%)	11.6	10.8	8.3	6.6	6.6	6.6

※ 原付以上の運転者（第1当事者）の飲酒運転による死亡事故件数等を記載

ア 飲酒運転取締りの強化

【現状と課題】

平成21年中の飲酒運転による交通死亡事故は7件で、前年対比－3件と減少傾向にあるが、（原付以上が第一当事者の）全死亡事故に占める飲酒死亡事故の割合は6.9%と、全国平均の6.6%を上回っていることに加え、飲酒運転による交通人身事故が95件発生するなど、いまだ飲酒運転が後を絶たないことから、飲酒運転根絶対策を推進し、飲酒運転を許さない社会環境を構築する必要がある。

【推進方針】

飲酒運転に対する取締体制を確保し、飲酒運転に係る取締結果や交通事故発生状況を的確に分析の上、常態的に飲酒運転が敢行される時間帯・場所に重点を置いた効果的かつ厳正な取締りを推進する。

また、飲酒運転を検挙した際には、運転者のみならず、車両等の使用者、同乗者、飲酒先、飲酒の同席者等に対する的確な捜査を実施し、車両等提供者、酒類提供者及び要求・依頼に係る同乗者等飲酒運転を助長する周辺者の取締りを推進する。

イ 常習飲酒運転者対策の推進

【現状と課題】

飲酒運転が後を絶たない原因として、アルコール依存症を始め、常習的に飲酒運転を敢行する者の存在があり、これら常習飲酒運転者に対する取締りのほか、飲酒習慣の改善を図る新たな対策を推進する必要がある。

【推進方針】

常習飲酒運転者に対しては、取締りの時間・場所・方法等を工夫し、「事故さえ起こさなければ大丈夫」といった誤った認識を払拭させ、規範意識を向上させるための取締りの徹底を図る。

なお、飲酒運転違反者に対しては、厳正かつ迅速な行政処分を実施するとともに処分者講習における「飲酒学級」の確実な実施とアルコール・スクリーニングテストによる飲酒習慣の改善など、飲酒運転違反者に対する効果的な教育を行う。

また、アルコール依存症を含む問題飲酒者に対しては、相談先の教示及び医療機関への受診など、受講対象者からの相談に適切に対処する。

ウ 飲酒運転に係る県民の規範意識の確立

【現状と課題】

飲酒関連事故が根絶に至らない要因の一つとして、日常生活における自家用車への依存度の高さ、飲酒運転の重罪性に対する認識の欠如が考えられ、飲酒運転の危険性を理解させる安全教育を始め、飲酒運転を許さないという機運を醸成する取組を推進する必要がある。

【推進方針】

「飲酒運転追放モデル地区」の設定等飲酒運転の危険性、交通事故実態について積極的に広報するほか、自動車教習所等と連携し、運転シミュレーターや「飲酒体験ゴーグル」を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。また、飲酒運転根絶キャンペーンを始め、飲食店等関係業界に協力を要請し、ハンドルキーパー運動推進店、同モデル事業所の指定など、民間団体等と連携した「飲酒運転を許さない社会環境づくり」に取り組む。

エ 自動車運転代行業の健全育成

【現状と課題】

県内における自動車運転代行業は、平成22年末現在76事業所が設置されているが、飲酒運転根絶の受け皿として普及促進を図るとともに、利用者の利便性・安心感の向上と健全化を図るための施策を推進する必要がある。

【推進方針】

警察庁と国土交通省が策定した「運転代行サービスの利用環境改善プログラム」に基づく各種施策を推進するとともに、国土交通省との合同による立入検査を定期的実施して自動車運転代行業の業務の適正化を図る。また、飲酒運転根絶に関する教育・啓発に際し、自動車運転代行業の利用促進等を盛り込むなど、自動車運転代行業の普及・促進を図る。

(3) シートベルト着用対策の推進

シートベルトの着用は基本的なルールであり、交通事故による被害を軽減・防止するために、着用の定着化に向けた各種施策を推進する。

《交通事故死者（四輪乗車中）のシートベルト着用状況》

区 分	H17	H18	H19	H20	H21	H22
四輪乗車中死者(人)	75	71	48	37	44	65
非着用死者(人)	48	40	24	20	31	34
非着用構成率(%)	64.0	56.3	50.0	54.1	70.5	52.3
全国非着用構成率(%)	51.8	51.3	49.7	47.7	44.8	46.3

《シートベルト着用率（一般道路における運転席）》

- ・ 平成19年 ～ 92.5%
- ・ 平成20年 ～ 93.6%
- ・ 平成21年 ～ 93.9%
- ・ 平成22年 ～ 95.5%

ア シートベルト取締りの強化

【現状と課題】

平成21年中における四輪乗車中死者のシートベルト着用率は、29.5%と極めて低いことに加えて、シートベルトの着用率調査結果（一般道路における運転者）についても93.9%と、全国平均の96.6%を下回っていることから、シートベルト着用対策を推進し、交通事故による被害の軽減・防止を図る必要がある。

【推進方針】

シートベルト等の着用率を向上させるため、路線及び時間帯を考慮した指導取締りを実施する。なお、取締りに当たっては、後部座席のシートベルト非着用に対する積極的な着用指導・取締りのほか、チャイルドシートの使用の定着化を図るため、幹線道路を始め、大型店舗、保育所周辺等における効果的な指導取締りを実施する。

イ 幼稚園等と連携した啓発活動の推進

【現状と課題】

シートベルト、チャイルドシートの着用（使用）率の向上が死亡事故の減少傾向の要因の一つと考えられることから、幼児等を交通事故の被害から守るとともにシートベルト着用等の意識を一層向上させるため、効果的な交通安全教育、啓発活動を推進する必要がある。

【推進方針】

「チャイルドシート着用推進モデル幼稚園・保育所」を指定し、チャイルドシートの正しい使用方法を指導・啓発するとともにシートベルトの着用啓発を併せて行い、自主的な着用推進活動を促進する。

ウ シートベルト全席着用運動の展開

【現状と課題】

平成20年6月1日、後部座席のシートベルト着用が義務化されたことから、交通指導取締りの強化とともに、交通安全教育、広報啓発活動を通じた着用率の向上を図る必要がある。

【推進方針】

事業所と連携し、企業経営者自らが率先し、後部座席のシートベルト着用を徹底するよう啓発するとともに、「シートベルト着用推進モデル事業所」を指定するなど、職域等におけるシートベルト着用の徹底を図る。

なお、シートベルト・チャイルドシートの着用（使用）率向上のため、運転者や同乗者がシートベルト等着用の効果と必要性を体験できる「シートベルトコンビナー」や映像による交通安全教育教材等を活用するなど、参加・体験型の交通安全教育・啓発活動を推進する。

(4) 速度抑制対策の推進

最高速度違反は、交通死亡事故等の重大事故に直結する悪質性・危険性の高い違反であるとともに、多くの交通事故の二次的要因であることから、実勢速度を低下させる速度違反取締りを強化するなど、速度抑制対策を推進する。

《最高速度違反による交通死亡事故発生状況（H17～H21）》

区 分	H17	H18	H19	H20	H21	H22
原付以上の事故(件)	148	137	102	103	102	120
速度違反事故(件)	12	14	12	6	5	3
構成率(%)	8.1	10.2	11.8	5.8	4.9	2.5
全国構成率(%)	10.8	9.2	8.7	7.6	7.5	6.7

ア 速度違反取締りの強化

【現状と課題】

平成21年中の最高速度違反を原因とする交通死亡事故は5件と、近年減少傾向にあるが、交通事故の致死率は0.74%で、全国平均の0.54%を大きく上回り、致死率が高い主たる要因が「危険認知速度（事故直前の速度）が速いこと」にあると認められることから、速度抑制対策を推進し、交通重大事故の抑止と衝突時の被害軽減を図る必要がある。

※ 致死率(%) = 死者数 ÷ 死傷者数 × 100

【推進方針】

走行速度の抑制に大きな効果がある速度違反取締りを強化するとともに、速度

違反取締りの実施に当たっては、交通事故の実態や県民の取締り要望等を踏まえ、路線、場所、時間帯等を選定して実施するとともに、定期的に、交通事故発生状況と取締り実態を検証するなど、より効果的な速度違反取締りを実施する。

イ 速度抑制の啓発・教育の推進

【現状と課題】

交通社会において主体となるものは人であり、人がルール・マナーを守ることが安全・安心な交通社会に不可欠である。特に、速度抑制対策においてはドライバーに対する効果的な安全教育、意識啓発が重要である。

【推進方針】

運転者に速度違反の危険性を理解させることに重点を置いた交通安全教育を推進するとともに、自治体や交通安全協会等の関係機関・団体等と連携し、速度抑制に関する広報啓発活動を実施する。

また、自治体や交通安全協会等の関係機関・団体等に対し、安全速度を遵守したペースカー的な運転を呼び掛け、県内全域における走行速度の抑制を図る。

ウ 道路管理者と連携した交通安全施設の整備

【現状と課題】

交通事故防止のためには、交通取締りや安全教育等「人」に対する施策と合わせて交通情勢に応じた交通環境対策が重要であることから、地域における交通事故発生状況に応じた効果的な交通規制を推進する必要がある。

【推進方針】

速度に起因する交通事故が多発している区間等については、その実態を調査し、速度規制を見直すなど、より合理的な交通規制を推進して、安全と円滑を確保するための適切な速度管理を実施する。

また、道路管理者と連携して、減速標示や一時停止規制など速度抑制のための交通安全施設の整備を推進する。

2 安全・安心な交通環境の整備

(1) 交通安全施設の効果的かつ効率的な整備と維持管理

信号機、道路標識及び道路標示（以下「交通安全施設」という。）の整備については、地域住民の設置要望等を勘案の上、必要性・緊急性の高い箇所について重点的・計画的な整備を推進する。また、交通安全施設は、県民生活と密接に関連する、交通安全対策の基本として位置付けられるものであることから、計画的な更新を行い、適正な維持管理を図る。

ア 交通安全施設の計画的な更新

【現状と課題】

昭和、平成初期に整備された交通安全施設が耐用年数を経過し、大量更新時代を迎えていることから、機器の機能低下による障害、信号柱及び標識柱の倒柱等事案を防止するため、現場点検と計画的な更新を推進する必要がある。

【推進方針】

老朽化した交通安全施設の更新予算の確保に努め、計画的な更新と保守点検の充実・強化を図る。また、経年劣化等により落下又は倒柱のおそれのある交通安全施設については、緊急修繕を行うとともに、耐用年数が満了し、かつ、老朽化が著しいものについては、重点的な整備を推進する。

《主な交通安全施設のストック数（平成22年度末）》

信号機	3,091基	
道路標識	115,156本	
道路標示	横断歩道	17,636本
	凶示	136,514個
	実線	1,639.4km

《信号機の年度別整備数》

年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22
整備箇所数	40	25	49	37	40	41

イ 交通安全施設管理システムの整備

【現状と課題】

交通安全施設は、交通規制を担保する上で必要不可欠なものであり、交通安全施設に事故・障害等が発生すれば県民生活に重大な影響を及ぼすため、膨大な量の交通安全施設を適正に把握し、管理するための交通安全施設管理システムを整備し、計画的な更新を図っていく必要がある。

【推進方針】

交通安全施設の適正な管理と交通規制業務の効率化を進めていくためには、コンピューターシステムを活用した交通安全施設の管理が不可欠であることから、交通安全施設管理システムの整備を推進するとともに、同システムの構築に当たっては、交通事故情報等を有する交通情報総合管理システムと統合し、各種の交通情報を集約した効果的な交通事故抑止対策を推進する。

ウ 事故多発箇所等対策の推進

【現状と課題】

幹線道路では、交通事故が特定の場所・区間に集中的に発生していることから、事故多発箇所、事故危険箇所など事故の発生割合の高い区間等を抽出して重点的な安全対策を推進し、交通事故の抑止を図る必要がある。

【推進方針】

交通事故の発生実態に応じた対策を推進するため、事故多発箇所・事故危険箇所を選定し、重点的かつ効果的な諸対策を推進する。

《事故多発箇所対策》

毎年、人身事故が一定件数以上発生した箇所、区間を抽出し、道路管理者と連携し、集中的な交通事故抑止対策を推進している。

平成21年中の事故多発箇所数は、52箇所前で前年より12箇所の増加が認められた。特に、52箇所中2年連続して抽出された箇所は8箇所に上ったことから、その解消に向け、創意工夫した安全対策を推進する。

《事故危険箇所対策》

事故危険箇所対策は、社会資本整備重点計画における重点事業の一つとして位置付けられている。平成15年から平成18年の4年間に事故の発生割合の高い箇所、区間のうち、特に重点的に対策を実施すべき箇所として、県下で69箇所が抽出（平成20年度）され、学識経験者等を加えた「三重県道路交通環境安全推進連絡会議」において、事故実態に応じた対策を協議の上、道路管理者と連携の下、効果的な安全対策を実施し、平成24年までに対策実施箇所における死傷事故件数について約3割の抑止を目指す。

エ 交通弱者に配慮した交通安全施設の整備

【現状と課題】

近年、交通事故死者数は減少傾向にあるものの、少子・高齢化の進展を背景に高齢者の死者数は全死者数の半数を超え、今後も高齢者の交通事故の増加が懸念されることから、高齢者や障がい者等の交通弱者が安全・安心で快適な通行ができるよう、交通弱者優先の交通安全対策を推進する必要がある。

【推進方針】

高齢者や障がい者等の自立した生活環境を確保するため、高齢者等感応信号機、歩行者感応信号機、音響信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備を推進する。

また、見やすく分かりやすい交通安全施設とするため、信号灯器のLED化や道路標識・道路標示の高輝度化を行い、視認性の向上を図るなど、安全・安心で快適な道路交通環境の実現を図る。

(2) より合理的な交通規制の実施

管轄区域内の道路について交通実態を調査・分析し、交通規制（信号機の設置及び信号制御を含む。）実施後、その交通規制が道路交通環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなった場合は、交通規制の合理性を点検した上で、道路交通環境を必要に応じて改善するなど、より合理的な交通規制を推進する。

ア 各種交通規制の継続的な点検・見直し

交通規制が道路交通環境の変化等により、現場の交通実態に適合しなくなっているなど、計画的な点検を行い、改善が必要と認められる場合には見直しを実施する。

【現状と課題】

近年、道路交通をめぐる環境は、道路網の整備、地域開発の進展、自動車の性能の向上、高速道路料金の変更等様々な要因により著しく変化しており、これらの要因が局所にとどまらず、周辺道路も含めた交通流に影響を及ぼしていることから、定期的かつ広範囲に交通実態を調査・把握し、交通規制の合理性を点検する必要がある。

【推進方針】

ドライバーや歩行者等道路利用者の視点に立った点検を行い、改善が必要と認められる場合には、当該交通規制の見直しを行い、交通実態に即したものとする。

特に、平成21年10月に一般道路、平成22年8月に高速道路等の速度規制基準がそれぞれ改正されたことを踏まえ、より合理的な速度規制の実現に向け、規制速度の点検・見直しを推進する。

イ 信号機運用の点検・見直し

道路交通の安全と円滑を確保し、交通実態に適合した信号機の運用を行うため、点検・見直しを推進する。

【現状と課題】

交通環境の変化等により、信号機の運用が現場の道路交通実態に適合しなくなり、歩行者や自転車による信号無視が常態化しかねない場所も認められることから、信号機運用の点検・見直しを推進し、交通事故を抑止する必要がある。

※ 点検・見直し対象交差点 25箇所（平成22年2月調査）

【推進方針】

信号機の運用については、道路交通の実態に適合するよう集中制御化、系統化、多現示化等の改良を計画的に推進するとともに、信号サイクル、スプリット等を適切に設定することにより、道路交通の安全、円滑等の確保に努める。

(3) 交通管制システムの充実

都市部や幹線道路を中心とした道路交通の複雑・過密化が、交通渋滞、交通公害及び交通事故発生の一因となっていることから、信号制御の高度化や交通情報の収集・提供機能の強化を図るなど、交通管制システムを充実し、交通流の整序化に努める。

ア 信号制御機能の高度化

交通量の多い幹線道路における渋滞及び交通環境の変化に伴う新たな渋滞の発生に適切に対応するため、信号制御の高度化を推進する。

【現状と課題】

交通量の多い幹線道路を中心に管制エリアを設置し、車両感知器等で収集した交通渋滞等の情報を分析し、交通実態に応じた最適な信号制御を行うとともに、交通情報板やラジオ放送等で最新の交通情報の提供を行い、渋滞の緩和に努める。

また、右折矢印信号を設置する多現示化、交通量を予測して青信号の長さを調整するプロファイル信号制御の導入等、信号制御の高度化を推進し、交通の円滑化を図る。

なお、通勤時間帯を中心とした幹線道路等での渋滞発生に加え、高速道路等の延伸整備等交通環境の変化に伴う渋滞の発生や平成25年に伊勢神宮式年遷宮を控え、更なる渋滞対策が必要である。

《プロファイル信号制御の導入》

交差点の上流における交通量を車両感知器で計測して下流の交差点に到達する交通量等を予測し、これに応じた最適な信号表示を行う「プロファイル信号機」を、警察庁のモデル事業として名張市中心部の国道165号、国道368号等の43交差点に整備し、平成20年3月から運用を開始した。

この結果、旅行時間の短縮や渋滞発生回数の減少などの効果が認められた。

【推進方針】

三重県第4次渋滞対策プログラムにおいて、主要渋滞区間、主要渋滞ポイントとされている路線又は交差点及び交通環境の変化に伴う渋滞発生箇所を中心に、管制エリアの拡大、信号の多現示化及びプロファイル信号制御の拡大を図る。また、信号制御の高度化による渋滞対策のほか、緊急走行の時間短縮や交通事故防止を図るFAST（現場急行支援システム）など、UTMS（新交通管理システム）の整備を一層推進し、交通の安全と円滑を図る。

イ 交通情報収集・提供機能の強化

【現状と課題】

交通管制エリア外の地域においても、高速道路延伸等による道路交通環境の変化により、交通量が増加し、渋滞が発生している路線・区間が認められるが、交通情報収集・提供機器が未整備であるため、渋滞状況の把握や運転者への情報提供を行うことができず、有効な渋滞対策が実施できない状況にある。

今後、伊勢神宮式年遷宮等を控え、更なる渋滞等の発生が懸念されることから、交通情報収集・提供機器の整備を推進し、管制エリアの拡大を図る必要がある。

【推進方針】

交通渋滞が発生している（発生するおそれがある）道路やその関連道路に交通情報板及び光ビーコン等を整備・拡充し、運転者に渋滞状況や迂回路等の交通情報を提供することにより、交通流を分散させ、交通渋滞や交通公害の緩和を図る。

なお、運転者に対して、よりリアルタイムに交通情報を提供するため、老朽化した「交通管制センターシステム（コンピュータ等）」を計画的に更新し、適正な維持管理に努めるとともに、交通情報収集・提供機能の充実・高度化を図る。

(4) 高速道路における安全対策の推進

平成22年末現在、三重県内の高速道路と自動車専用道路は199.9kmが供用され、県内の人的・物的交流のほか、大都市間の物流の大動脈として重要なインフラとなっていることから、安全で、円滑・快適な高速道路等の機能を維持するための各種施策を推進する。

《供用区間 (平成22年12月末)》

- ・ 東名阪自動車道 43.4km (1日当たりの交通量 100,782台)
- ・ 伊勢湾岸自動車道 13.3km (1日当たりの交通量 65,362台)
- ・ 新名神高速道路 8.9km (1日当たりの交通量 38,074台)
- ・ 伊勢自動車道 68.8km (1日当たりの交通量 40,316台)
- ・ 紀勢自動車道 23.8km (1日当たりの交通量 7,869台)
- ・ 名阪国道 41.7km (1日当たりの交通量 50,441台)

《建設中(予定)路線》

- ・ 紀勢自動車道(紀勢大内山IC～紀伊長島IC) 平成24年度内
- ・ 紀勢自動車道(紀伊長島IC～海山IC) (未公表)
- ・ 紀勢自動車道(海山IC～尾鷲北IC) 平成23年度内
- ・ 新名神高速道路(四日市JCT～四日市北JCT) 平成27年度内
- ・ 東海環状自動車道(四日市北JCT～東員IC) 平成27年度内
- ・ 新名神高速道路(四日市北JCT～亀山西JCT) 平成30年度内
- ・ 東海環状自動車道(東員IC～岐阜県境) 平成32年度内

《最近の交通量の変化》 (1日当たり平均通行台数)

	H17	H18	H19	H20	H21	H22
伊勢道	22,322	23,473	24,345	36,230	38,180	40,316
東名阪道	59,342	61,409	62,828	93,773	95,446	100,782
伊勢湾岸道	30,797	35,514	39,428	56,218	58,816	65,362
名阪国道	56,933	59,357	59,214	52,983	49,930	50,441
紀勢道	—	—	5,190	5,464	5,653	7,869
新名神国道	—	—	—	—	33,574	38,074
合計	154,354	170,467	185,339	244,668	281,559	302,844

ア 交通量の変化、高速道路の延伸等に対応した対策の推進

【現状と課題】

県内の高速道路は、新設、延伸に伴い年々交通量が増え、特に、新名神高速道路の開通は、東京・名古屋・大阪の大都市を結ぶ物流の大動脈として、我が国の経済にも大きな影響を与えている。

また、伊勢自動車道の一部、紀勢自動車道における「無料化社会実験」は終了したが、ETCの普及やETC利用者限定による通勤割引制度のほか、今後の道路整備等により、交通事故や渋滞の増加が懸念されることから、高速道路における安全対策を推進する必要がある。

【推進方針】

交通量増大等の変化に応じた交通指導取締りを推進するほか、著しい速度超過、飲酒運転を始め、車間距離保持義務違反や通行帯違反等の悪質性・危険性の高い違反に重点を置いた取締りを推進する。

なお、交通事故による被害の軽減・防止を図るため、シートベルト着用義務違反取締りを強化するとともに、関係機関・団体等と連携し、シートベルト着用の普及・啓発活動を推進する。また、道路構造、気象条件、交通実態等を勘案し、適正な交通規制を実施するとともに、交通量の変化等に応じて、適時・適切な見

直しを推進する。

イ 道路管理者と連携した安全対策の推進

【現状と課題】

道路整備の進展等に伴う交通事故の増加や構造上の問題による逆走事故が発生している現状から、今後の道路整備状況等も踏まえ、必要な情報共有を図るなど道路管理者との緊密な連携を図る。

【推進方針】

交通事故の発生状況や交通量等の交通実態を詳細に分析し、必要な対策を推進するため、重大事故の発生箇所や交通事故多発地点・区間等について、道路管理者と共同で現場点検を実施する。

また、逆走による交通事故を抑止するため、発生要因や防止対策を検討するとともに、安全施設の整備、交通安全教育・啓発活動を推進する。

さらに、高速道路等における交通規制を実施する場合には、道路管理者と事前協議を実施するなど、連携を強化する。

3 交通指導取締り等の強化

交通事故を抑止するためには、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、道路交通秩序を維持する必要がある。

特に、交通指導取締りは、交通事故抑止のための効果的な対策であるとともに、「安全で安心なまちづくり」の礎となる規範意識の向上にも資することから、その強化を図っていく。

(1) 効果的な交通指導取締りの推進

交通事故を抑止するため、県民の理解を確保しつつ、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点指向した交通指導取締りを実施するとともに、県民の取締り要望が強い暴走族対策を強化するなど、効果的な交通指導取締りの推進に努める。

ア 悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点指向した交通指導取締りの推進

機動的な交通街頭活動を推進し、違法行為の未然防止に努めるとともに、飲酒運転、著しい速度違反、信号無視等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反及び駐車違反等迷惑性が高く、取締り要望の強い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

【現状と課題】

飲酒運転の厳罰化等により、飲酒運転事故は減少傾向で推移しているが、いまだその根絶には至っておらず、また、信号無視や一時停止違反等を伴う交差点事故も高い水準で発生している。

さらに、交通事故による被害の軽減、防止等を図るシートベルト着用義務違反や危険性・迷惑性の高い携帯電話使用等違反も多く認められる。

このため、これら悪質性・危険性・迷惑性の高い違反やシートベルト着用義務違反、携帯電話使用等違反に重点指向した交通指導取締りを推進し、交通事故を抑止するとともに、交通事故による被害の軽減、防止等を図っていく必要がある。

《総検挙件数》

・ 平成19年	～	129,796件
・ 平成20年	～	121,843件
・ 平成21年	～	113,704件
・ 平成22年	～	101,298件

【推進方針】

飲酒運転及び最高速度違反を重点罪種に、交差点違反を中心とした罪種を所属指定罪種に指定し、積極的な交通指導取締りを実施するとともに、交通事故の多発するエリア・路線を指定し、重点を置いた交通指導取締りを実施する。

さらに、シートベルト着用義務違反、携帯電話使用等違反等の交通指導取締りを効果的に推進し、交通事故防止と被害の軽減、防止等を図る。

イ 総合的な暴走族対策の推進（再掲）

暴走族等（旧車會を含む。）は、暴走行為により安全で円滑な道路交通を阻害したり、爆音暴走を敢行することなどから、その取締り要望が極めて強い。

このため、暴走族等の封圧を主眼とした取締りを強化するとともに、検挙した暴走族等に対する立ち直り支援等、総合的な暴走族対策を推進して、県民の安全で安

心な生活を確保する。

【現状と課題】

本県の暴走族は、平成23年6月末現在、11グループ・332人（暴走ぐ犯者292人を含む。）で、近年、暴走族の構成員は減少傾向にある。

しかし、依然として、集団による爆音暴走や少人数でのゲリラ的な暴走を活発に行うなど、交通の危険を生じさせ、あるいは騒音をまき散らして住民の安眠を妨げるなど、多大な迷惑を引き起こしていることから、暴走族対策を強化する必要がある。

《暴走族グループ数及び人員》

- ・ 平成20年 ～ 28グループ、372人（うち暴走ぐ犯者196人）
- ・ 平成21年 ～ 25グループ、319人（うち暴走ぐ犯者196人）
- ・ 平成22年 ～ 23グループ、284人（うち暴走ぐ犯者190人）
- ・ 平成23年 ～ 11グループ、332人（うち暴走ぐ犯者292人）

※ 平成23年は6月末現在

【推進方針】

週末・夜間を中心とした暴走族取締りを推進し、共同危険行為等の禁止違反を始め、あらゆる法令を積極的に適用して事件化を図るとともに、検挙した暴走族グループ員に対しては、暴走族からの離脱・立ち直り支援の促進や自治体等関係機関・団体と連携を強化して、社会全体で暴走族追放の機運を高めるなど、暴走行為をさせないための環境づくりを推進する。

また、暴走行為の未然防止を図るため、暴走行為に使用される違法改造車両発見のための活動を強化するとともに、違法改造した業者の事件化を図る。

ウ 街頭における指導取締りの強化

【現状と課題】

地域警察においては、積極的な街頭活動により、各種犯罪の検挙とともに交通指導取締りを推進しているが、高齢者等の交通事故の多発、自転車乗車マナーの低下等を踏まえ、地域の交通事故発生実態に応じた違反行為の交通指導取締りのほか、悪質かつ危険な違反行為の交通指導取締りを推進し、運転者等のマナー（規範意識）の向上を図る必要がある。

【推進方針】

パトロール、駐留警戒等の街頭活動時においては、地域の交通事故発生実態に応じた違反行為に重点を置いた交通指導取締りを推進するほか、シートベルト、チャイルドシート、自転車乗車方法の違反等小さな違反行為も看過することなく、その態様に応じた検挙又は指導・警告等の適切な措置を講じ、運転者等のマナーの向上に資する交通指導取締りを推進する。

(2) 緻密な交通事故事件捜査の推進

救護義務違反等の厳罰化の背景にある国民の求めや裁判員制度を始めとする司法制度改革に的確に対処するため、悪質な交通事故事件、事故原因の究明が困難な交通事故事件等について、客観的な証拠収集の徹底、各級捜査幹部の主体的かつ具体的な捜査指揮等緻密な捜査の推進が強く求められている。

悪質な交通事故事件、事故原因の究明が困難な交通事故事件等については、交通事故事件捜査統括官及び交通事故鑑識官が現場臨場するなど、組織的かつ重点的な捜査並びに正確かつ綿密な実況見分及び鑑識活動を行う体制を整備するとともに、交通事故事件捜査の基本たる実況見分等に係る教養を推進する。

《検挙事例1 ～過労運転容認事件》

平成21年10月、居眠り運転により、事業用大型貨物自動車（大型トラック）が路肩で作業中の警備員をはねて死亡させた交通事故を端緒として、このトラックの運転者の過労運転を容認していた運送会社の運行管理者等を、平成22年1月までに、道路交通法違反（過労運転容認）で検挙した。

《検挙事例2 ～死亡ひき逃げ事件》

平成22年2月、事業用大型貨物自動車（大型トラック）が、高速道路上に倒れていた人を轢過し、死亡させたにもかかわらず、救護等をせず現場から立ち去った事案で、通行車両を特定し、運転者を割り出し、同年5月までに、轢過して死亡に至らせたトラックの運転者を自動車運転過失致死及び道路交通法違反（救護義務・報告義務違反）で検挙した。

《検挙事例3 ～故意犯を適用した交通事故》

平成22年2月、故意に高速道路を逆走して対向車両と正面衝突し、対向車両の運転者及び同乗者を死傷させた交通事故で、逆走車両の運転者に故意犯を適用し、傷害罪及び傷害致死罪で検挙した。

ア 適正かつ科学的な交通事故事件捜査の推進

適正かつ科学的な捜査を推進するため、交通指導課に交通事故事件捜査統括官を設置しているが、さらに、交通事故鑑識官を指名するなどの体制整備について検討するとともに、部内関係所属との連携を強化していく。

【現状と課題】

平成21年中、2件の死亡ひき逃げ事件が発生しており、悪質で、複雑化する交通事故事件捜査に的確に対応するため、自動車部品画像検索システムを始めとする交通捜査支援システムを導入・充実し、適正かつ科学的な捜査を推進する必要がある。

《主な交通捜査支援システム》

○ 三重県警察自動車部品画像検索システム

ひき逃げ事件の捜査資料となる約4,000台の車両データ（型式、年式等）及び画像データ（車両の部品写真等）がデータベース化されている。

車両のモデルチェンジや新車発売に逐次対応するため、情報の収集、追加登録が必要である。

○ 交通事故自動記録装置

当事者の一方が死亡したり、目撃者がいない交通事故が発生した際に、事故の真相解明のための客観的な資料を確保するために設置しているものであり、平成22年末現在、33基を運用している。

○ デジタル解析図化機

交通事故現場図面・事故車両の損傷状況図等が作成できる機器を有して

おり、重大・複雑な交通事故の車両変形図面等を作成し、事故事件捜査に活用している。現在本部のみ配備のため、今後、各警察署への配備を図っていく必要がある。

○ 交通事故自動見分システム

重大・複雑な交通事故事件現場の見取図を作成するもので正確性が高く、有効なシステムである。現在本部のみ配備のため、今後、各警察署への配備を図っていく必要がある。

【推進方策】

各種システムの活用により、交通事故解析が高度化されて、効果を発揮していることから、客観的資料に基づく迅速な交通事故事件捜査を実施するため、システムの更なる充実と効果的な活用を図っていく。

また、交通捜査支援システムの取扱い等に関する指導・教養の機会を増やすとともに、各種支援システムの操作及び解析に従事する交通鑑識要員の育成を図っていく。

イ 適切な被害者支援の推進

交通事故の捜査過程における被害者本人及びその家族（以下「被害者等」という。）の二次的被害の防止を図るため、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件については、被害者連絡対象事件に指定し、被害者等に対し、交通事故の概要、捜査状況等について適時・適切に被害者連絡を実施し、被害者等の心情に配慮した適切な被害者支援を実施する。

【現状と課題】

平成21年中、交通死亡事故やひき逃げ事件等316件の交通事故について、被害者支援を実施したが、被害者対策の推進体制を強化するため、平成21年3月、交通部交通指導課に交通事故被害者連絡調整官を設置し、被害者対策の総括並びに高速道路交通警察隊及び警察署の被害者連絡責任者に対する指導、教養並びに検察庁との協議を行い、適正な被害者対策の推進を図っている。

しかし、交通事故の被害者等は、精神的に大きな打撃を受けている上、交通事故に関する知識や情報が乏しいことから、被害者支援に当たる交通捜査員に対して、被害者支援の主旨を浸透させ、被害者等の心情に配慮した適切な支援を推進していく必要がある。

【推進方針】

交通事故事件捜査専科等の教養の機会を通じて、交通事故の遺族による講話及び被害者支援の授業を組み入れるなど、事件を直接担当する捜査員に対して、被害者支援の重要性や実施要領等に関する教育を推進するとともに、被害者対策の組織的かつ斉一な対応を確保するため、交通事故被害者連絡調整官との連携を強化していく。

4 効果的な運転者対策の推進

交通事故の主たる原因は人的要因にあることから、交通事故を抑止するため、高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の発生状況等の道路交通情勢の変化に弾力的に対応しつつ、効果的な運転者対策を強力に推進していく必要がある。

(1) 悪質・危険運転者対策の推進

ア 厳正かつ迅速な行政処分の実施

【現状と課題】

平成21年中の免許の取消し処分・停止処分件数は、取消555件（前年比+58件）、停止8,503件（前年比-920件）であるが、平成21年6月の道路交通法改正に伴う厳罰化等に伴い、飲酒運転による免許取消処分事案がほぼ倍増するとともに、長期欠格期間の取消処分者が増加していることから、危険運転者を早期に道路交通の場から排除するため、行政処分の早期上申と早期執行に努める必要がある。

【推進方針】

違反を繰り返す運転者や重大な交通事故を起こした運転者を道路交通の場から早期に排除するため、行政処分に対する業務管理を徹底し、違反登録に要する期間の短縮や長期未執行者の解消を図るとともに、処分執行までの一連の事務を検証し、改善する。

なお、留置施設、刑務所等に収容中の対象者に対しては、出張による執行を行うとともに、執行不能な対象者には、必要な手配を確実にを行うなど、行政処分の早期執行と長期未執行者の解消を図る。

また、飲酒運転違反者に対しては、飲酒学級の拡充など処分者講習の充実に努めるほか、アルコール依存症を含む問題飲酒者の飲酒行動の是正を促すため、関係機関と連携し、リーフレットの配布や相談先の教示を行うなど、常習飲酒運転者対策を推進する。

イ 常習飲酒運転者対策の推進

【現状と課題】

飲酒運転が後を絶たない原因として、アルコール依存症を始め、常習的に飲酒運転を敢行する者の存在があり、これら常習飲酒運転者に対する取締りのほか、飲酒習慣の改善を図る新たな対策を推進する必要がある。

【推進方針】

常習飲酒運転者に対しては、取締りの時間・場所・方法等を工夫し、「事故さえ起こさなければ大丈夫」といった誤った認識を払拭させ、規範意識を向上させるための取締りの徹底を図る。

なお、飲酒運転違反者に対しては、厳正かつ迅速な行政処分を実施するとともに処分者講習における「飲酒学級」の確実な実施とアルコール・スクリーニングテストによる飲酒習慣の改善など、飲酒運転違反者に対する効果的な教育を行う。

また、アルコール依存症を含む問題飲酒者に対しては、相談先の教示及び医療機関への受診など、受講対象者からの相談に適切に対処する。

(2) 高齢運転者対策等の推進

高齢運転者の増加に伴い、高齢運転者が関与する事故は年々増加傾向にあることから、高齢運転者事故を抑止するため、高齢運転者が、加齢に伴う身体機能の変化を客観的に把握し、安全に運転するための必要な知識・技能を習得できるよう高齢者講習の充実を図るなど、高齢運転者対策等を推進する。

《高齢運転者事故の推移》

区 分	H17	H18	H19	H20	H21	H22
人身事故(件)	1,646	1,656	1,703	1,732	1,777	1,673
死者数(人)	18	14	16	15	15	22
負傷者数(人)	470	456	448	438	418	375

※ 65歳以上で原付以上の自動車の運転者が第一当事者となった事故

※ 死者数及び負傷者数は、高齢運転者自身が死傷した人数

【推進方針】

高齢者講習における講習内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、指定自動車教習所等と連携し、安全運転指導を行う講習会等を通じ、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る。

また、講習予備検査の適正な実施や高齢運転者標識の表示促進、高齢運転者等専用駐車区間の設置など、高齢運転者支援施策を推進する。

ア 講習予備検査の適正な実施

【現状と課題】

高齢者の免許保有者数の増加とともに、高齢運転者の関与する交通事故の発生件数（平成21年中の人身事故1,777件（前年対比+45件））は、年々増加傾向にあることから、講習予備検査を適正に推進する必要がある。

《高齢者（70歳以上）免許保有者数の推移（推計）》

- ・ 平成21年 ～ 125,901人（免許人口比率 10.0%）
- ・ 平成22年 ～ 133,804人（ ” 10.6%）
- ・ 平成23年 ～ 145,300人
- ・ 平成24年 ～ 156,900人

【推進方針】

講習予備検査員の検査能力の向上を図るための教養を推進するとともに、高齢者の心情に配慮した、丁寧で分かりやすい検査を実施する。

また、検査に係る個人情報の取扱い及び管理について、保秘を徹底する。

イ 効果的な高齢者講習の実施

【現状と課題】

高齢運転者の増加に伴う高齢者による交通事故の増加傾向に鑑み、加齢に伴う身体機能の変化を客観的に把握し、安全に運転するための必要な知識・技能を習得できるよう高齢者講習の充実を図る必要がある。

【推進方針】

高齢者講習の受講者増加に伴う講習指導員の計画的な養成と資質・能力の向上並びに運転適性検査器材等の整備及び充実に努め、高齢者の特性を踏まえた講習効果の高い実車研修や運転適性検査器材を活用した参加・体験・実践型の講習、運転適性診断の結果に基づく個別指導等を実施する。また、指定自動車教習所で実施する高齢者講習等を通じ、高齢運転者の身体機能、能力等を把握することにより、高齢運転者に対する運転適性相談の充実にを図る。

ウ 高齢運転者支援の推進

【現状と課題】

高齢運転者等専用駐車区間制度が新設（平成22年4月）されるなど高齢運転者の支援策に関する取組状況を踏まえ、関係機関・団体と連携した各種施策を推進する必要がある。

【推進方針】

高齢運転者等専用駐車区間の円滑な運用を図るとともに、高齢運転者に対して、自らの交通安全意識を高めるため、高齢運転者標識の表示の促進と他の年齢層に対しては、高齢運転者標識の意味と表示車両に対する保護義務を周知徹底させる。

また、指定自動車教習所、自家用自動車協会等関係機関・団体と連携し、「高齢ドライバー研修会」「高齢ドライバー安全運転大会」等の参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進し、高齢運転者の交通事故防止を図る。

さらに、運転免許証を自主的に返納した高齢運転者を支援するため、運転経歴証明書制度の改正に的確に対応していく。

エ 外国人運転者対策の推進

【現状と課題】

在住外国人の増加に伴い、その子女等が新規免許を取得するケースや外国人の免許更新が増加している現状から、外国人の利便性にも配慮した交通安全教育、免許行政を推進する必要がある。

【推進方針】

日本語が十分理解できない更新時講習等の受講者には、日本語を理解できる者の同伴を勧めて対応するとともに、外国語版「交通の教則」（英語、ポルトガル語、スペイン語、中国語及びハングル語の5か国）及びビデオ等を活用し、効果的な講習を実施する。

また、平成22年4月から英語による学科試験を実施しているが、本県に居住する外国人の約4割がブラジル人であることから、英語による学科試験の実績等を検証し、ポルトガル語による学科試験を導入する。

オ 障がい者等に対する適切な施策の推進

【現状と課題】

平成20年6月の法改正により、聴覚障がい者の普通免許取得が可能となり、受験に伴う手続、試験のほか、講習等安全教育についても障がい者に配慮した取組が必要である。

【推進方針】

障がいの程度に応じた、きめ細かい交通安全教育を推進するため、通話人の配置、字幕入りDVD等の活用に努めるほか、聴覚障がい者も含め、指定自動車教習所が行う運転免許教習が適切に実施されるよう、施設のバリアフリー化、障がいに応じた構造を有する車両の整備及び教習指導員等の育成を図る。

また、聴覚障がいを有する免許更新者については、プライバシーの保護に十分配慮した適切な対応を徹底するとともに、リーフレットを活用するなど利便性に配慮する。

さらに、法の規定による適性検査及び主治医の診断結果等に基づき、運転免許取得の可否等について、迅速かつ的確な対応を図る。