

第 10 次

鳥取県交通安全計画

交通事故のない鳥取県を目指して

(平成 28 年度～平成 32 年度)

鳥取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）が制定された。これに基づき、本県においても昭和 46 年度以降、9 次にわたる交通安全計画を作成し、国の関係地方行政機関、県、市町村、関係民間団体等が一体となって陸上交通の安全対策を強力に実施してきた。

その結果、昭和 46 年に 134 人が道路交通事故で死亡した時期と比較すると、平成 25 年には死者数が 25 人と 5 分の 1 以下にまで減少した。その後、平成 26、27 年と増加に転じ、平成 27 年の死者数は 38 人となったが、一転して、平成 28 年の死者数は前年の半減以下の 17 人となり、死者数が 134 人のピークとなった昭和 46 年以降の過去最少を記録したほか、死者数 10 人台は昭和 25 年の 18 人以来 66 年ぶりであり、年間 20 人台から 30 人台で推移していた交通事故情勢が大きく前進した。また、道路交通事故による死傷者数についても、平成 16 年をピークに毎年減少を続け、平成 28 年には 1,260 人となっている。

しかしながら、交通事故のない鳥取県を目指すためには、今後とも交通死亡事故を抑止することはもとより、事故そのものを減少させることが求められている。また、鉄道においては、大量輸送システムや高速化の中で、ひとたび交通事故が発生した場合には、多数の死傷者を伴う重大な事故となるおそれが常にある。

このような状況から、交通事故の防止は、県、市町村、関係民間団体、さらには、県民一人ひとりが全力を挙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一層強力に推進していかねばならない。

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 32 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、国の関係地方行政機関、県、市町村においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に推進するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1部 道路交通の安全	4
第1章 道路交通事故のすう勢と交通安全計画における目標	5
第1節 道路交通事故のすう勢	5
第2節 交通安全計画における目標	10
第3節 今後の道路交通安全についての対策	12
第2章 講じようとする施策	16
第1節 道路交通環境の整備	16
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	16
2 高速道路等の早期整備と活用促進による生活道路との機能分化	17
3 幹線道路における交通安全対策の推進	17
4 交通安全施設等整備事業の推進	19
5 歩行者空間のバリアフリー化	20
6 無電柱化の促進	20
7 効果的な交通規制の推進	20
8 自転車利用環境の総合的整備	20
9 高度道路交通システム（ITS）の活用	21
10 交通需要マネジメントの推進	21
11 災害に備えた道路交通環境の整備	21
12 総合的な駐車対策の推進	22
13 道路交通情報の充実	23
14 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	23
第2節 交通安全思想の普及徹底	24
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	24
2 交通安全に関する普及啓発活動の推進	27
3 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	31
4 住民の参加・協働の推進	31
第3節 安全運転の確保	31
1 運転者教育等の充実	31
2 障がい者に対する配慮	33
3 安全運転管理の推進	33
4 自動車運送事業者の安全対策の充実	34
5 交通労働災害の防止等	35
6 道路交通に関する情報の充実	36
7 エコドライブの推進	36
第4節 車両の安全性の確保	36
1 自動車アセスメント情報の提供等	36
2 自動車の検査及び点検整備の充実	37
3 リコール制度の充実・強化	37

4	自転車の安全性の確保	37
第5節	道路交通秩序の維持	38
1	交通指導取締りの強化等	38
2	交通事故事件等に係る適正かつ綿密な捜査の一層の推進	39
3	暴走族等に対する取組	39
第6節	救助・救急活動の充実	40
1	救助・救急体制の整備	40
2	救急医療体制の整備	40
3	救急関係機関の協力関係の確保等	41
第7節	被害者支援の充実と推進	41
1	自動車損害賠償保障制度の充実等	41
2	損害賠償の請求についての援助等	41
3	交通事故被害者支援の充実強化	42
第8節	交通事故原因の調査研究の推進	43
1	情報の共有	43
第2部	鉄道交通の安全	44
第1章	鉄道事故の状況等	45
第1節	鉄道事故の状況	45
第2節	交通安全計画における目標	45
第2章	講じようとする施策	46
第1節	鉄道交通環境の整備	46
1	鉄道施設等の安全性の向上	46
2	運転保安設備等の整備	46
第2節	鉄道交通の安全に関する知識の普及	46
第3節	鉄道の安全な運行の確保	46
1	保安監査の実施	46
2	運転士の資質の保持	47
3	安全上のトラブル情報の共有・活用	47
4	気象情報等の充実	47
5	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	47
6	運輸安全マネジメント評価の実施	47
第4節	鉄道車両の安全性の確保	47
第5節	救助・救急活動の充実	48
第6節	被害者支援の推進	48
第7節	鉄道事故等の原因究明と再発防止対策	48
第3部	踏切道における交通の安全	49
第1章	踏切事故の状況等	50
第1節	踏切事故の状況	50
第2節	交通安全計画における目標	50

第2章 講じようとする施策	51
第1節 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	51
第2節 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	51
第3節 踏切道の統廃合の促進	51
第4節 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	51
参 考 資 料	53
1 用 語 一 覧	54
2 交通安全対策基本法（抜粋）	57
3 交通安全対策基本法施行令（抜粋）	60
4 鳥取県交通安全対策会議条例	61
5 鳥取県交通安全対策会議運営規程	63
6 鳥取県支え愛交通安全条例	64

計画の基本理念

交通事故のない鳥取県を目指して

県民すべての願いである「暮らしの安心」を実現する上で、交通安全の確保は重要な基礎条件となる。

特に、車社会の進展に加え、公共交通機関が未発達な本県においては、道路交通の安全は県民にとって身近な問題であり、これまでのさまざまな対策により、交通事故を着実に減少させてきたところである。

しかし、安定して減少を続ける交通事故発生件数に反し、交通死亡事故は、平成 25 年に 25 人となった後、平成 26、27 年と 2 年連続で増加、その後平成 28 年は一転して昭和 46 年以降過去最少の 17 人となるなど、長期的には減少傾向にあるものの、短期的には増減を繰り返しており、今後の高齢化社会の到来などを考えると、更なる対策の実施が必要となる。

そこで、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・経済的損失をも勘案して、交通事故のない鳥取県を目指すべきであるが、その実現は一朝一夕にはいかない。

そのため、県では、交通事故を抑止するために講じてきた取組を引き続き推進していくとともに、本県のみならず全国で発生した交通事故の発生特徴を踏まえ、特に、交通事故の被害にあいやすい障がい者、高齢者及び子ども並びに自転車利用者への配慮事項を重点化した「鳥取県支え愛交通安全条例（以下「条例」という。）」を平成 28 年 10 月 14 日に制定し、県民一丸となった一層の交通事故抑止対策を図ることとした。

「第 10 次鳥取県交通安全計画」では、行政、警察をはじめ、企業・団体、県民など多様な主体が総合的かつ計画的に交通安全対策を推進し、「交通事故のない鳥取県」を目指す。

1 「交通事故のない鳥取県」を実現するために必要な視点

(1) 人優先の交通安全思想

本県が取り組む「いきいき長寿の里」、「バリアフリー社会」、「子育て王国鳥取県」、「あいサポート運動」を積極的に推進するためにも、弱い立場にある人への配慮や思いやりを大切にする観点が必要である。このため、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ため、本計画では「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く。

(2) 交通社会を構成する三要素を考慮

本計画では、交通社会を構成する「人」、自転車や自動車等の「交通機関」、これらが活動する道路等の「交通環境」の三要素について、相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を策定し、県民の理解と協力の下、強力に推進する。

ア 人に係る安全対策

県民一人ひとりが自ら交通安全に関する意識を改革していくことが極めて重要である。このため、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させるとともに、県民と行政との協働により、交通事故の減少を図る。

イ 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設備、装置等の安全性を高めるとともに、必要な検査等を実施し得る体制の充実を図る。

ウ 交通環境に係る安全対策

機能分担された交通網や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、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図る。

また、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。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢社会の到来等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、防災の観点にも適切な配慮を行う。

(3) 総合的な施策の展開

ア 顔が見えるネットワークを武器にした参加・協働型の交通安全活動の推進

県、警察をはじめ、国の機関、市町村や交通安全推進関係機関・団体、県民・市民活動団体、企業、学校などと連携・協働して、顔が見えるネットワークを武器にした、適切かつ効果的な施策を総合的に推進する。

また、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進する取組を推進する。

イ 人の能力や活動を補うICTの活用

情報通信技術（ICT）の活用は、人の認知や判断等の能力や活動を補うなど、交通安全に大きく貢献することが期待できる。このため、高度道路交通システム（ITS）等の取組を積極的に進める。

ウ 効果的・効率的な対策の実施

少ない予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中的に取り組むとともに、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する。

エ 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、交通事故等が発生した場合には大きな影響を及ぼすこと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、事業者が社内一丸となって、安全管理体制を構築・改善する。

さらに、事業者は、多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることから、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組む必要がある。

オ 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。

また、被害者支援の一層の充実を図る。

2 計画の期間

平成28年度から平成32年度までの5年間とする。

なお、各年度の具体的な事業計画については、この計画に基づき、県及び関係機関等の具体的な対策を取りまとめた鳥取県交通安全実施計画を毎年度作成する。

3 計画における目標

交通事故のない鳥取県を達成することを目標とするが、その達成は一朝一夕にはいかないため、近年の県内交通事故情勢及び国の交通安全基本計画における数値目標等を参考に、計画期間内における目標を設定する。

なお、本計画は、「道路交通」、「鉄道交通」、「踏切道」の3部構成とし、それぞれの交通ごとに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。

【計画期間内における目標】

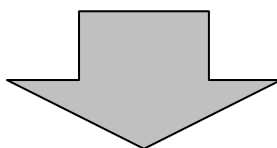
- ①道路交通 年間交通事故死者数 20人以下
(可能な限りゼロに近づける)
年間交通事故死傷者数 950人以下
(可能な限りゼロに近づける)
- ②鉄道交通 乗客の死者数ゼロを目指す
運転事故全体の死者数減少を目指す
- ③踏切道 計画期間中(5年間)の事故件数ゼロを目指す

第 1 部 道路交通の安全

【道路交通における目標】

「交通事故のない鳥取県」を目指すことを目標とし、本計画における中期的な目標を次のとおり設定する。

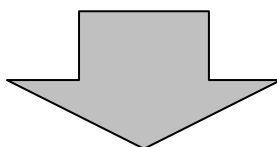
- 平成32年度までに、年間交通事故死者数を20人以下とする。
(可能な限りゼロに近づける)
- 平成32年度までに、年間交通事故死傷者数を950人以下とする。
(可能な限りゼロに近づける)



【今後の道路交通安全対策を考える方向】

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事象

- 1 高齢者、障がい者及び子どもの安全確保
- 2 歩行者及び自転車利用者の安全確保
- 3 生活道路における安全確保
- 4 飲酒運転の根絶



【講じようとする8つの施策】

重点的に対応すべき事象を踏まえた次の8つを柱とし、交通安全対策を実施する。

- 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 交通事故原因の調査研究の推進

第1章 道路交通事故のすう勢と交通安全計画における目標

第1節 道路交通事故のすう勢

1 死者数

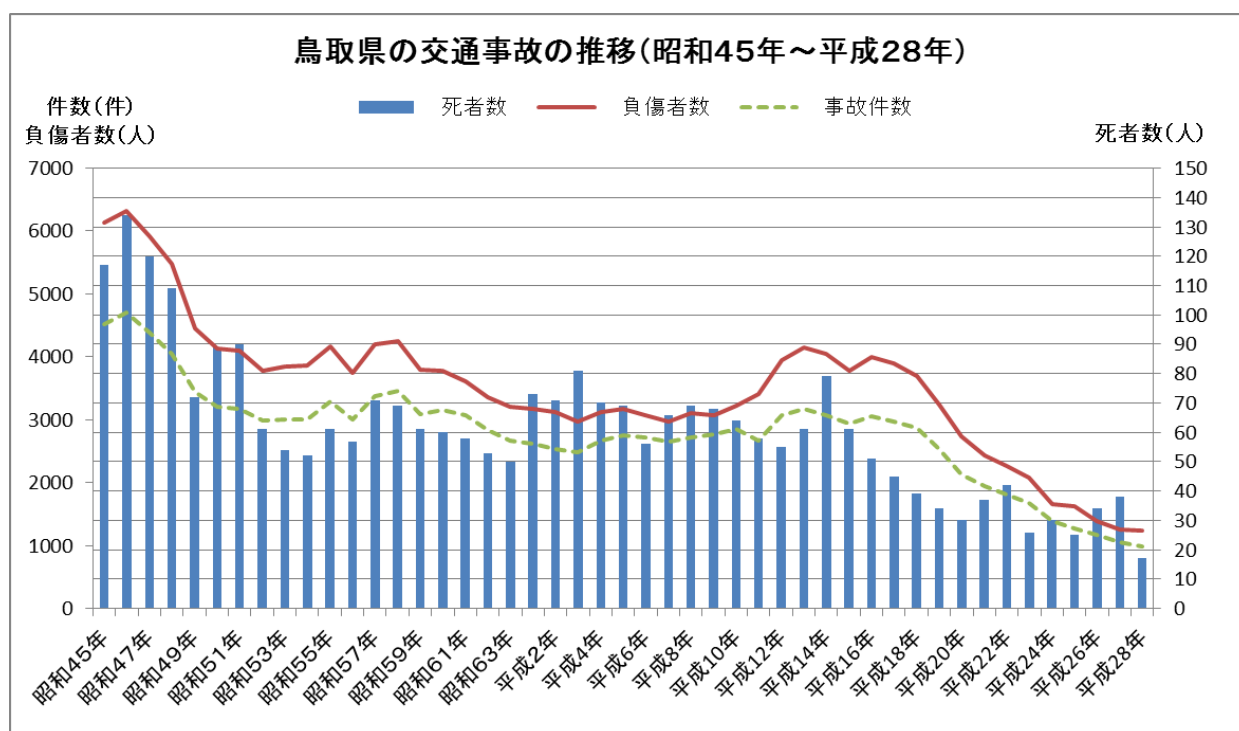
本県の交通事故による24時間死者数は、昭和46年の134人をピークに、以後減少に向かい、昭和63年には50人とピークの半減以下となったが、平成に入り再び増勢に転じ、平成3年には死者数は81人に達した。翌年から再び減少傾向に転じ、平成25年には25人と、昭和27年以降で最少の死者数となり、第9次鳥取県交通安全計画に掲げた目標「平成27年までに年間死者数を25人以下とする」を達成することができた。

しかし、平成26年は再び増勢に転じ、平成27年と2年連続で増加した後、一転して、平成28年は昭和27年以降で最少の17人となるなど、長期的には減少傾向にあるものの、短期的には増減を繰り返している。

2 交通事故発生件数及び負傷者数

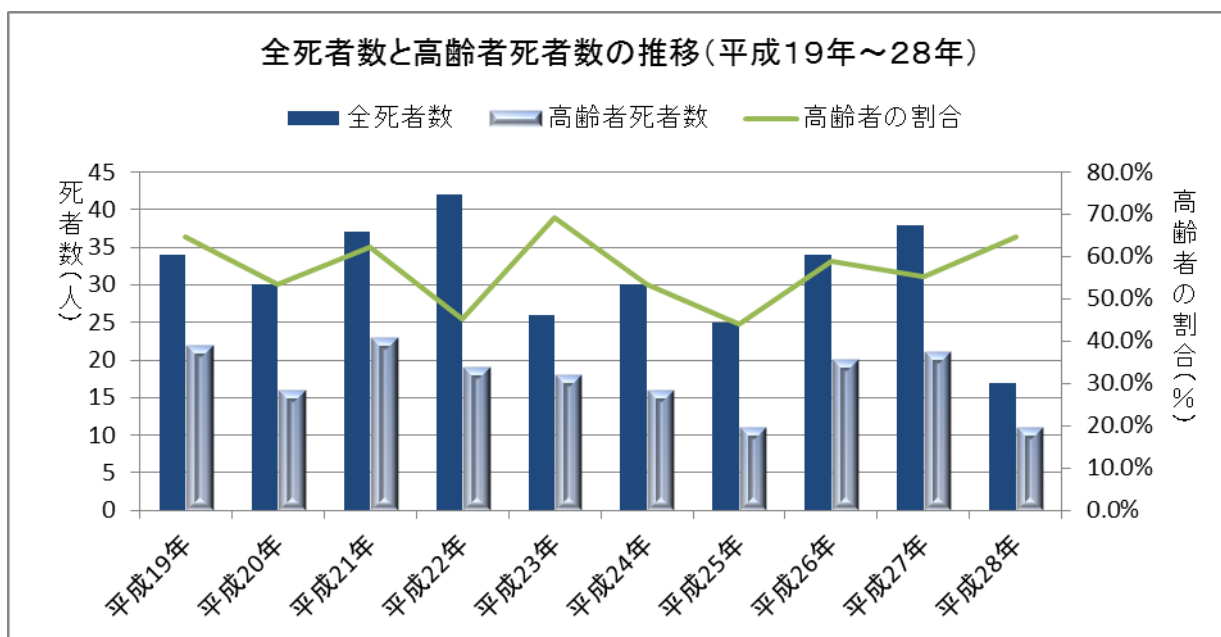
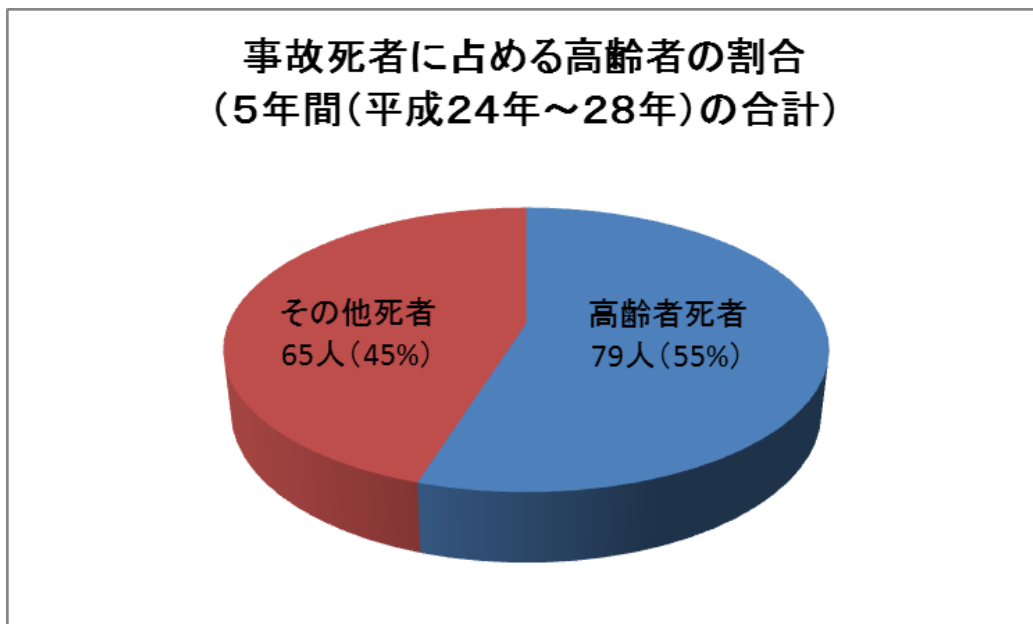
交通事故発生件数及び負傷者数は、それぞれ昭和46年に4,706件、6,323人と死者数と同様にピークを記録し、以後減少傾向を続けながら、平成3年には発生件数2,477件、負傷者数2,980人まで減少した。その後、増減を繰り返しながら、近年は平成17年以降減少を続け、第9次鳥取県交通安全計画に掲げた目標である「平成27年までに交通事故死傷者数1,700人以下とする」を平成24年から4年連続で達成した。また、平成28年においては、発生件数987件、負傷者数1,243人と、12年連続の減少を続け、発生件数が1,000件台を下回った。

しかしながら、県民の約450人に1人の方が交通事故により死傷されている現実を考えると、絶対数としては依然として高い状態で推移している。

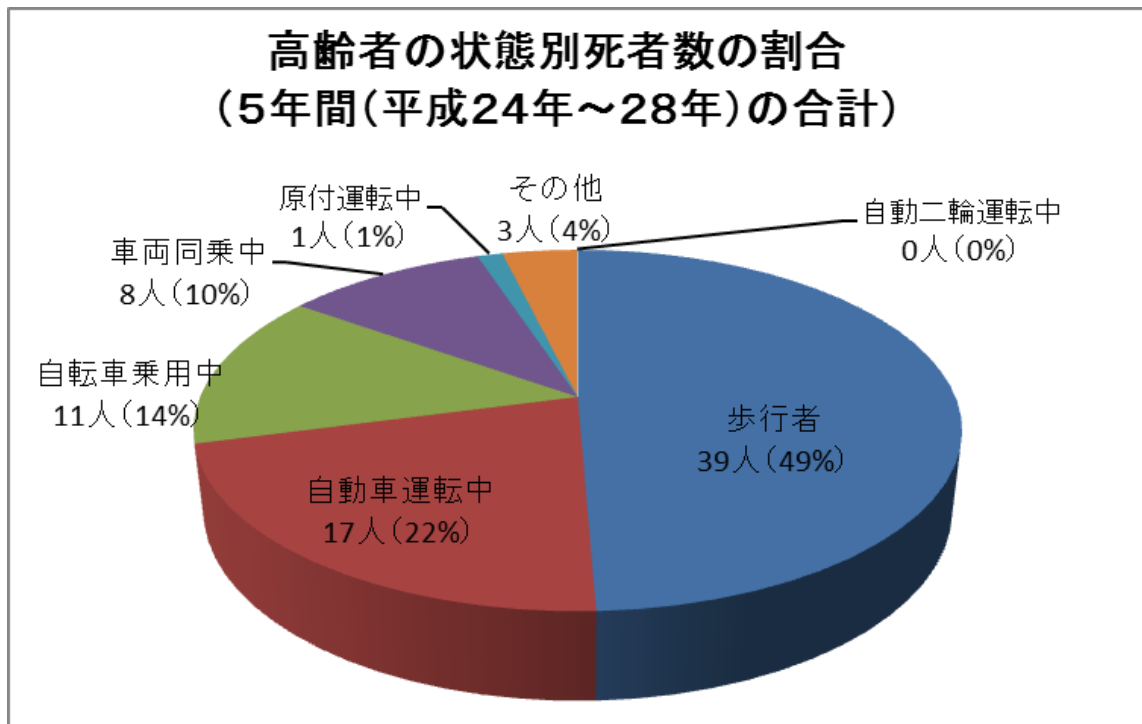


3 交通事故の特徴

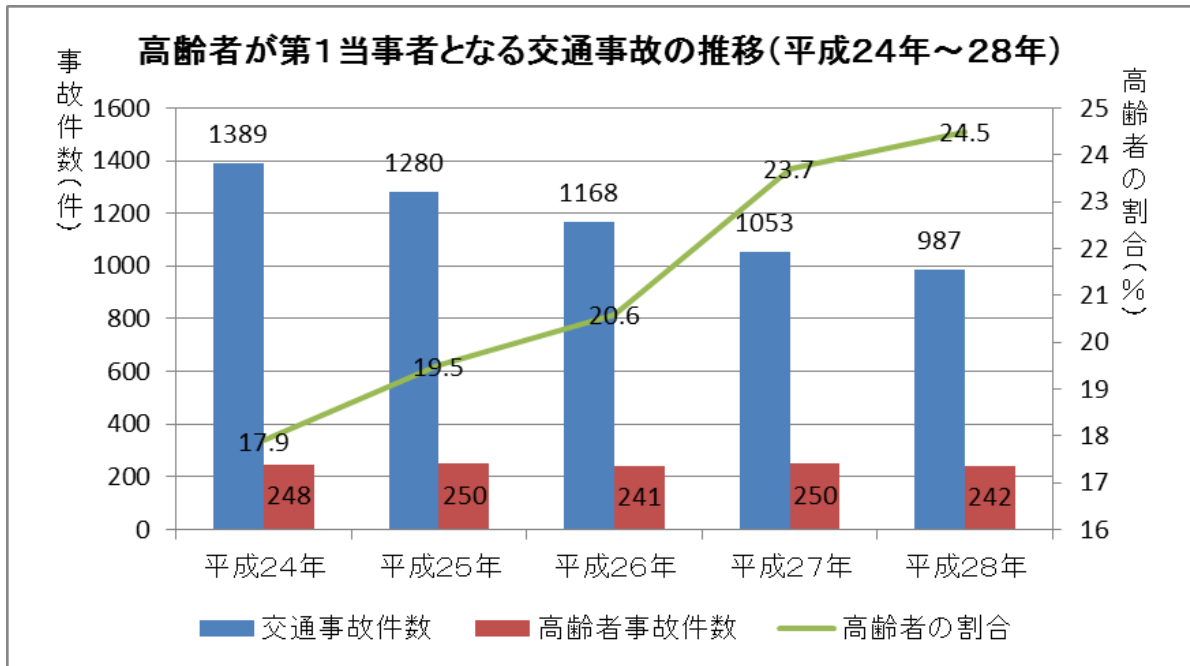
(1) 65歳以上の高齢者の死者数が全死者数の半数以上を占めている。



(2) 平成 24 年から 28 年の高齢者の死者数合計では、歩行中の死者が約半数を占めた。

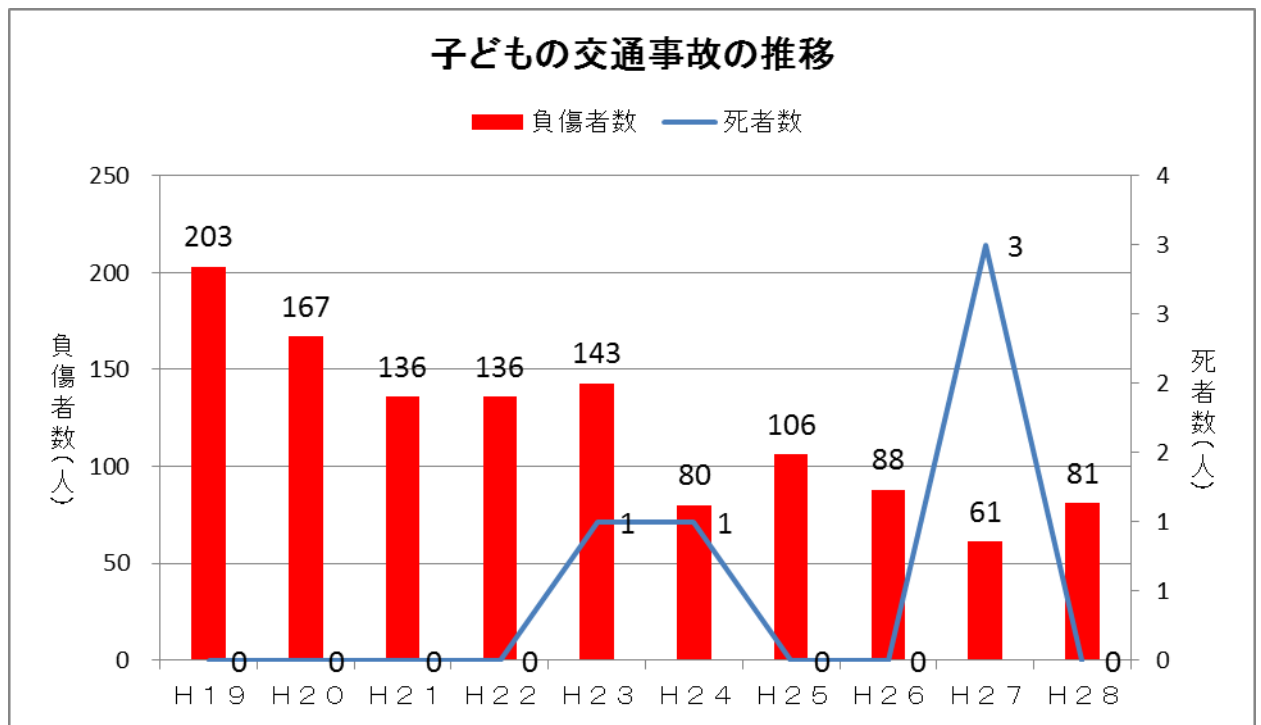


(3) 人口の高齢化から、高齢運転者が第1当事者となる交通事故の割合が増加傾向にある。

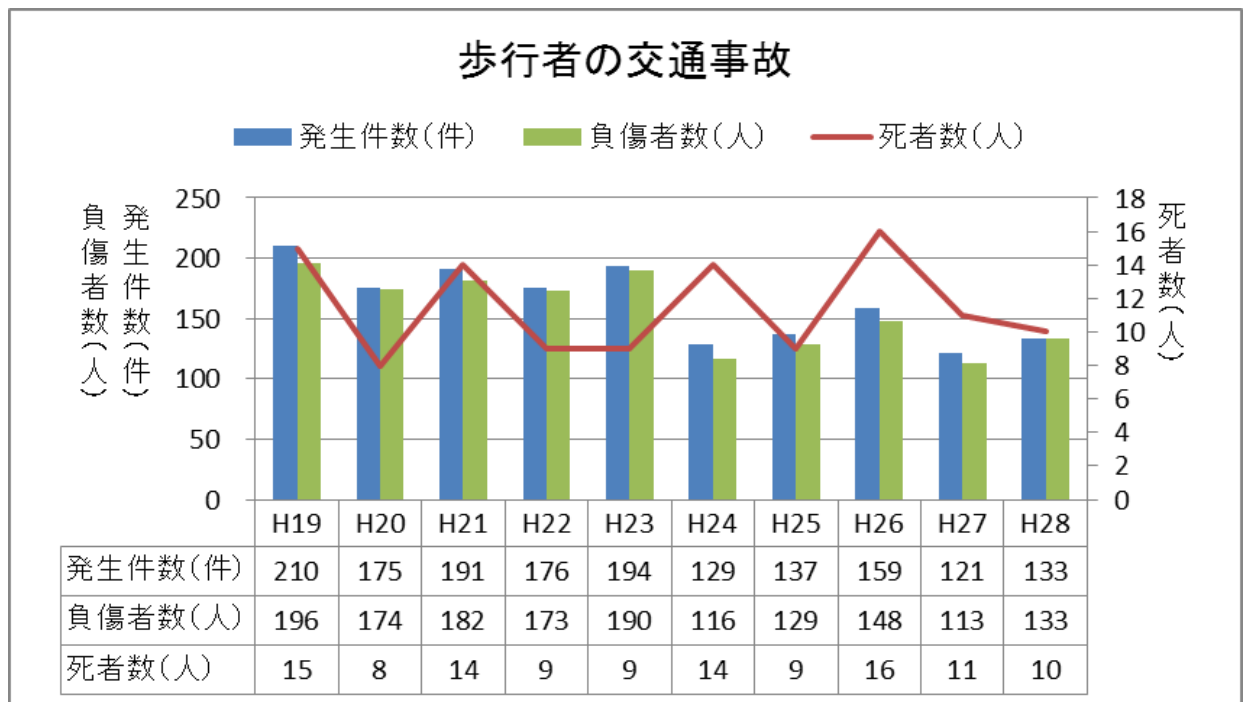


※第1当事者…交通事故に関係した者のうち、過失が最も重い者、又は過失が同程度の場合は被害程度が最も軽い者。

(4) 交通事故による子どもの負傷者数は減少傾向にあるが、平成 27 年中は 3 人が亡くなった。（自転車運転中 1 人、自動車同乗中 2 人）



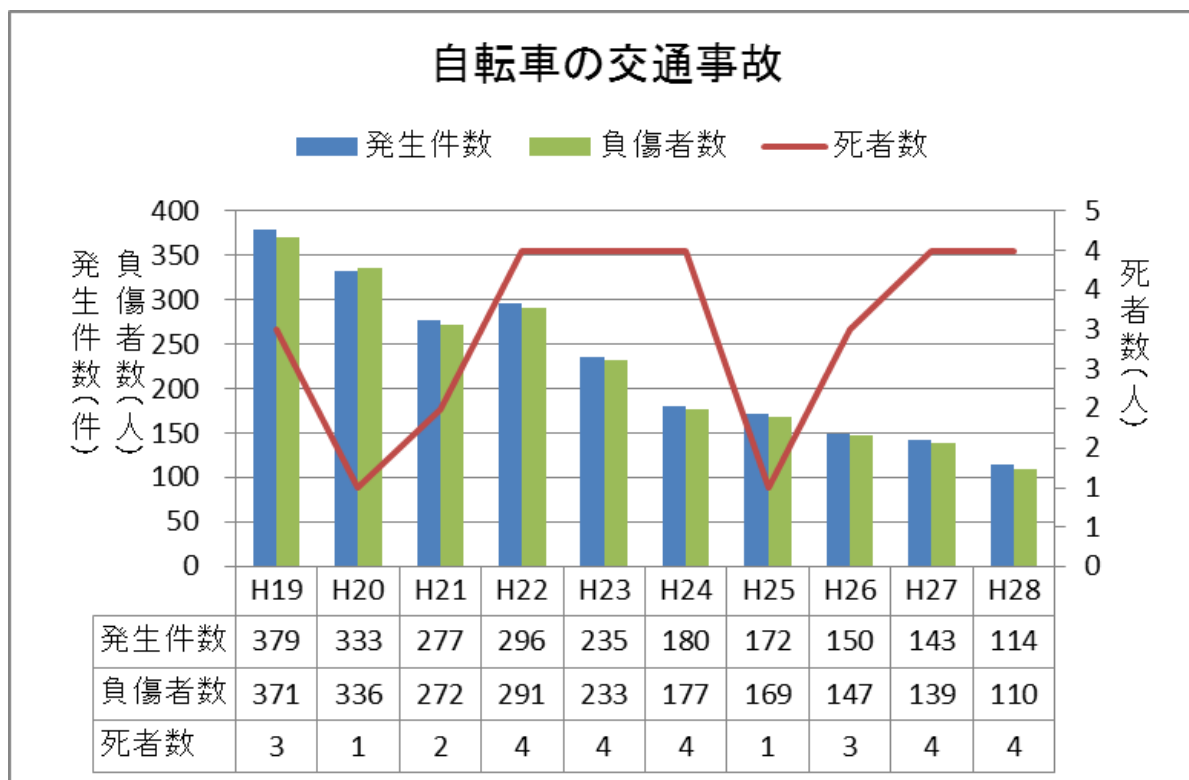
(5) 歩行者の交通事故件数・負傷者数は減少傾向にあるが、死者数は増減を繰り返し、下げ止まりで推移している。



※発生件数は、歩行者が当事者となった交通事故の件数

※死者数、負傷者数は歩行者の人数

(6) 自転車の交通事故は減少傾向にあるが、死者数は平成 25 年以降増加傾向にある。



※発生件数は、自転車が当事者となった交通事故の件数

※死者数、負傷者数は自転車乗用中の人数

(7) 飲酒運転による交通事故の件数は減少傾向にあるが、全交通事故に占める飲酒運転事故の割合は平均 1.3%の割合で推移している。

	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
飲酒運転による交通事故件数	36	27	22	20	29	16	15	12	17	10
うち死亡事故件数	4	1	0	6	0	2	1	0	2	1
交通事故件数	2539	2138	1952	1812	1668	1389	1280	1168	1053	987
うち死亡事故件数	34	30	37	42	26	30	25	34	38	17
全交通事故に占める飲酒運転事故の割合	1.4%	1.3%	1.1%	1.1%	1.7%	1.2%	1.2%	1.0%	1.6%	1.0%
死亡事故に占める飲酒運転事故の割合	11.8%	3.3%	0.0%	14.3%	0.0%	6.7%	4.0%	0.0%	5.3%	5.8%

※飲酒運転による交通事故は、原付以上の第 1 当事者が飲酒した事故

第2節 交通安全計画における目標

【数値目標】

- ①年間交通事故死者数 20人以下とする
(可能な限りゼロに近づける)
- ②年間交通事故死傷者数 950人以下とする
(可能な限りゼロに近づける)

本計画の計画期間である平成32年度までに、年間の24時間死者数を20人以下とすることを目指す。

このことは、24時間死者数のみならず、道路交通事故に起因する死者数(30日以内死者数等)も、同様に減少させることを意味している。

また、最優先の目標は死者数の減少であるが、今後はさらに、死者数減少をはじめとする交通安全対策を実施するに当たり、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、死傷者数を平成32年度までに「年間950人以下とする」ことを目指す。

○「30日以内死者」の状況

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年
30日以内死者	43	34	35	31	39	43	18
24時間死者	42	26	30	25	34	38	17
30日死者	1	8	5	6	5	5	1

注1 「30日以内死者」とは、「24時間死者」と「30日死者」の合計で、交通事故発生から30日以内に死亡した人をいう。

- 2 「24時間死者」とは、交通事故発生から24時間以内に交通事故が原因で死亡した人をいう。
- 3 「30日死者」とは、交通事故発生から24時間経過後30日以内に交通事故が原因で死亡した人をいう。

交通安全計画目標数値の推移と結果

【死者数】

次 別	期 間	鳥取県		国	
		目 標	結 果	目 標	結 果
第 1 次	S 46 ～ S 50	74.5人以下 ※予測149人 を半減	46年 134人 47年 120人 48年 109人 49年 72人 50年 89人	10,000人以下 ※予測2万人 を半減	46年 16,278人 47年 15,918人 48年 14,574人 49年 11,432人 50年 10,792人
第 2 次	S 51 ～ S 55	67人以下 ※過去最高 (昭和46年) の半減	51年 90人 52年 61人 53年 54人 54年 52人 55年 61人	8,400人以下	51年 9,734人 52年 8,945人 53年 8,783人 54年 8,466人 55年 8,760人
第 3 次	S 56 ～ S 60	45人以下	56年 57人 57年 71人 58年 69人 59年 61人 60年 60人	8,000人以下	56年 8,719人 57年 9,073人 58年 9,520人 59年 9,262人 60年 9,261人
第 4 次	S 61 ～ H 2	45人以下	61年 58人 62年 53人 63年 50人 元年 73人 2年 71人	10,000人以下	61年 9,317人 62年 9,347人 63年 10,344人 元年 11,086人 2年 11,277人
第 5 次	H 3 ～ H 7	53人以下	3年 81人 4年 70人 5年 69人 6年 56人 7年 66人	10,000人以下	3年 11,109人 4年 11,452人 5年 10,945人 6年 10,653人 7年 10,684人
第 6 次	H 8 ～ H12	52人以下	8年 69人 9年 68人 10年 64人 11年 58人 12年 55人	9,000人以下	8年 9,943人 9年 9,642人 10年 9,214人 11年 9,012人 12年 9,073人
第 7 次	H13 ～ H17	50人以下	13年 61人 14年 79人 15年 61人 16年 51人 17年 45人	8,466人以下 ※基本法施行 以降最低であ った S54の8,466 人以下	13年 8,757人 14年 8,396人 15年 7,768人 16年 7,425人 17年 6,927人
第 8 次	H18 ～ H22	38人以下	18年 39人 19年 34人 20年 30人 21年 37人 22年 42人	5,500人以下	18年 6,403人 19年 5,782人 20年 5,197人 21年 4,968人 22年 4,922人
第 9 次	H23 ～ H27	25人以下	23年 26人 24年 30人 25年 25人 26年 34人 27年 38人	3,000人以下	23年 4,663人 24年 4,411人 25年 4,373人 26年 4,113人 27年 4,117人
第 10 次	H28 ～ H32	20人以下	28年 17人	2,500人以下	28年 3,904人

※下線は目標達成年

【死傷者数】

次 別	期 間	鳥 取 県		国	
		目 標	結 果	目 標	結 果
第 7 次	H13 ～ H17		13年 4,213人 14年 4,130人 15年 3,883人 16年 4,043人 17年 3,950人	可能な限り 減少させる。	16年 1,191,041人 17年 1,164,042人
第 8 次	H18 ～ H22	3,400 人以下	18年 3,737人 19年 3,270人 20年 2,763人 21年 2,476人 22年 2,315人	100万人以下	18年 1,104,969人 19年 1,040,435人 20年 950,900人 21年 916,183人 22年 901,216人
第 9 次	H23 ～ H27	1,700人以下	23年 2,102人 24年 1,688人 25年 1,644人 26年 1,430人 27年 1,288人	70万人以下	23年 859,273人 24年 829,807人 25年 785,867人 26年 715,487人 27年 670,140人
第 10 次	H28 ～ H32	950 人以下	28年 1,260人	50万人以下	28年 621,835人

※下線は目標達成年

第 3 節 今後の道路交通安全についての対策

近年、交通事故の発生件数、死者数及び死傷者数は減少傾向にあり、これまでの交通安全基本計画に基づき実施された対策に一定の効果があつたものとする。しかし、死者数を見ると、平成 28 年は前年を大きく下回る結果となつたが、過去 5 年では増減を繰り返している状況にあり、より一層の抑止対策を講じなければならないとともに、交通事故死者に占める高齢者割合及び高齢者が加害者となる交通事故の割合が増加傾向にあることから、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出できるような交通社会の形成が必要である。

また、鳥取自動車道や山陰道など高規格幹線道路の整備は、観光や産業振興だけでなく、救急搬送の迅速化や災害時の代替ルート確保、生活道路における交通量の減少など、沿線住民の安全と安心を支える大きな役割を果たす一方、高速道路網の発達に伴う高速度での重大事故の発生や県外車両による交通量増加なども懸念され、引き続き安全な交通環境の構築に向けて取り組んでいく必要がある。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、社会情勢や交通情勢の変化等も考慮しながら、発生した交通事故に関する情報の収集と分析を充実し、より効果的な対策への改善を図りながら有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

なお、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、その実施後に効果評価を行い、必要に応じた改善を行う。

1 鳥取県支え愛交通安全条例に基づく県民一丸となつた取組の推進

これまで、誰もが安心して生活できる「日本一交通事故の少ない鳥取県」の実現に向けた交通安全諸対策を推進してきたところであるが、究極の目標である「交通事故のない鳥取県」を実現するためには、交通安全の重要性を県民一人ひとりが再認識し、人命

尊重を最優先に考えた「交通事故を起こさない風土づくり・環境づくり」を実践していくことが不可欠であり、このほど、県民一丸となって取り組むべき事項を明らかにした条例を制定したところである。

本条例は、あいサポート運動発祥の地である本県らしく、地域の絆を活かした「障がいの有無にかかわらず誰もが安心して暮らせる共生社会」の実現に向け、交通安全の確保に向けて特に配慮が必要となる障がい者、高齢者及び子ども並びに自転車利用者に係る配慮事項を重点化したものであり、県民を挙げて交通安全の確保に向けた取組が一層推進される機運の醸成を図っていく必要がある。

2 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事象

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事象については、今日的課題への対処に必要な対策をとりまとめた条例の取組と現在及び将来の社会情勢や交通情勢等を踏まえながら、特に次の項目を重点課題とした。

(1) 高齢者、障がい者及び子どもの安全確保

ア 高齢者の安全確保

全国平均に比べ、本県では交通事故における高齢者死者割合が高いことに加え、さらなる高齢化の進展が見込まれている。本県が推進する「いきいき長寿の里」を構築するためにも、高齢者が安全にかつ安心して外出したり、移動できるような交通社会の形成が必要となる。そのため、高齢者が主として歩行や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との相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築することが重要である。

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た交通安全対策を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しやすい傾向にあることから、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ていくことが重要となる。

なお、見守り活動の推進に当たっては、すべての高齢者の安全な通行を妨げないようにするとともに、歩行、又は自転車を利用する高齢者の通行への危険又は支障があると認めるときには、危険があることを知らせるために声をかけ、誘導、介助その他の補助を必要としているかを尋ねるなどの配慮を行い、必要に応じ、誘導し、介助するなどの補助を行いながら、交通事故の発生リスクを抑制していく必要がある。

また、自転車事故に占める高齢者割合が他の年代に比べて高く、ひとたび交通事故が発生すれば死亡等重大な結果につながりやすい傾向にあることから、頭部損傷の被害から身を守るための自転車乗車用ヘルメット（以下「乗車用ヘルメット」という。）の必要性を啓発し、自転車利用時の乗車用ヘルメット着用を推進する必要がある。

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として、「年齢等にかかわらず、多様な人々が利用しやすい生活環境を設計する」との考え方に基づくバリアフリー化された道路交通環境の形成を図るとともに、交通社会に参加する高齢者自身においても、加齢が安全な交通行動に支障を及ぼすおそれがあることを認識し、自らの身体機能又は認知機能の状態の把握を心がけ、必要に応じ、医療関係者、関係行政機関その他の適切な者から、安全に道路を通行するために配慮すべき事項について助言を受けるなどの取組を推進していくことが必要である。

イ 障がい者の安全確保

「障がいの有無にかかわらず誰もが安心して暮らせる共生社会」を実現するために

は、障がい者が安全に道路を利用できる環境を整備する取組を推進することが重要であり、あいサポート運動の取組と連携しながら、県民一人ひとりがそれぞれの障がいの特性を理解し、その特性に応じた配慮を実践していかなければならない。

その上で、すべての障がい者の安全な通行を妨げないようにするとともに、障がい者の通行への危険又は支障があると認めるときは、声かけなどそれぞれの障がいの特性に応じた方法で危険があることを知らせ、誘導、介助その他の補助を必要としているかを尋ねるなどの配慮を行い、必要に応じ、誘導し、介助するなどの補助を行うことにより障がい者の安全を確保する必要がある。

また、身体障がい及び聴覚障がい者標識を表示した自動車に対する思いやり運転の推進、車両接近通報装置の搭載及び適切な使用、さらには、障がい者が自立して社会参加していくために必要な交通安全に関する知識をより多く習得できるよう、関係機関が緊密に連携した障がい者への交通安全教育が推進されるよう努めていくことが必要である。

ウ 子どもの安全確保

子育て環境日本一を目指す「子育て王国鳥取県」を実現するためには、子どもたちが将来の本県を担う尊い存在であることを認識し、教育機関を始めとする関係機関、子どもの保護者、地域社会が一丸となった通学路等における見守り活動等の対策を強化し、子どもたちが悲惨な交通事故にあわないためのあらゆる取組を推進していく必要がある。

特に、子どもは交通社会において未成熟であり、安全確認の不徹底や急な飛び出しなどの交通ルールに反した危険な行動をとりやすい傾向にあることに留意し、すべての子どもの安全な通行を妨げないようにするとともに、子どもの通行への危険または支障があると認めるときは、危険があることを知らせるために声をかけ、必要に応じ、誘導し、注意を促すなどの安全な通行のための配慮を行うことが必要である。

また、子どもを自動車に同乗させる際のチャイルドシートの正しい使用及び子どもに自転車を利用させる際の乗車用ヘルメット着用など、子どもの安全を最優先に考えた対策が地域社会における取組として積極的に推進されるよう働きかけていくことも必要である。

なお、子どもに対する交通安全教育の実施に際しては、子どもが将来の交通社会を構成する存在であり、幼少期からの成長段階に応じた適切な交通安全教育の積み重ねによって培われた知識及び意識が、将来の安全な交通社会の実現に大きく寄与するものであることを念頭に置き、熱意あるものとするのが大切である。

(2) 歩行者及び自転車利用者の安全確保

地球環境に優しい「エコ」への関心や健康志向の高まりなどから自転車を利用する人が増えているが、その一方で、自転車に関連する交通事故対策が急がれている。

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や自転車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ていくことがより一層求められている。

加えて、自動車等の運転者に対し、横断歩道等における歩行者等の優先など、歩行者と自転車への保護意識の高揚を図る必要がある。

ア 歩行者の安全確保

本県では、平成28年中の全死者数17人のうち、歩行者の割合が58.8%（10人）と高く、また、歩行者死者10人のうち、9人（約82%）が高齢者であった。

このような情勢を踏まえ、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ける歩道の整備を一層進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進し

ていく必要がある。

イ 自転車利用者の安全確保

自転車は、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、その両面に係る対策を講じる必要がある。そこで、自転車の安全利用を促進するため、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る。

また、自転車利用者については、交通ルールやマナーに反する行動が多い傾向にあるため、「車両のなかま」であることを前提とした交通安全教育等の充実を図る必要がある。とりわけ、車道における左側通行や歩道通行時におけるルール、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車の危険性等について、引き続き周知を図っていくことが大切である。

さらに、自転車利用中の交通事故における頭部損傷が重大な結果につながりやすいことから、交通事故発生時の被害軽減効果を図るための乗車用ヘルメットの着用と自転車利用中の交通事故に係る損害を賠償するための保険又は共済（以下、「自転車損害賠償保険等」という。）への加入の必要性を周知し、自転車を安全に利用していくための意識の高揚を図っていくことが必要である。

(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ある。そのため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、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活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一層推進する必要がある。

また、地域における交通安全を推進するためには、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確保と育成も重要な課題である。

(4) 飲酒運転の根絶

近年、飲酒運転による交通事故は減少傾向にあるが、依然として根絶には至っておらず、飲酒運転による交通死亡事故も発生している。飲酒運転が引き起こす悲惨な交通事故を防止するため、飲酒運転の危険性・悪質性を周知する広報啓発活動を活発化させ、家庭・地域・職場など、あらゆる場面で飲酒運転を「しない、させない、許さない」ことを徹底し、引き続き県民総ぐるみで飲酒運転の根絶を図ることが重要である。

また、アルコール依存症やアルコール依存症に至っていない問題飲酒者の飲酒運転を抑止するため、アルコール依存症対策の充実を図っていくことも重要である。

第2章 講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備

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

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

ア ゾーン 30

生活道路における交通事故が多いエリア等において、通過交通の排除や車両速度抑制等のゾーン対策に取り組み、面的かつ総合的な事故抑止対策を推進し、子どもや高齢者等の歩行者・自転車利用者が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

イ 交通規制等

県公安委員会、警察において、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する。

ウ 道路交通環境の整備

道路管理者において、交通規制及び交通管制との連携を強化し、次の対策を実施する。

(ア) 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経路対策

(イ) ハンプ、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

(ウ) 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・狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の進入及び速度抑制対策

(2) 通学路の歩道整備等の推進

ア 関係機関と連携した合同点検の実施や対策の推進

通学路における交通安全を確保するため、市町村ごとに策定された「通学路安全プログラム」に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

イ 通学路の歩道整備等の推進

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童及び幼児の通行の安全を確保するため、通学路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、横断歩道等の拡充を図る。

(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 多くの高齢者、障がい者等が利用する施設周辺の整備

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幅の広い歩道等を積極的に整備する。

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、エスコートゾーン等の整備を推進する。

あわせて、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する。

イ バリアフリー化の推進

バリアフリー法に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等において、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図る。

ウ 駐車違反等の取締り

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反の取締り

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。

(イ) 歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上の取締り

歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上の自動二輪車等の違法駐車についても、積極的な取締りを推進する。

(ウ) 自転車マナーアップの推進

視覚障がい者用誘導ブロック上に自転車を放置しない、歩道では徐行して通行するなど、自転車利用者に対するマナーアップを図る。

2 高速道路等の早期整備と活用促進による生活道路との機能分化

(1) 高速道路等の早期整備と活用促進

高規格幹線道路等の事故率の低い道路の早期整備と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、自転車に配慮した道路交通を形成する。

(2) 生活道路の機能分化

高規格幹線道路等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する。

3 幹線道路における交通安全対策の推進

(1) 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に、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

ア 事故危険区間の選定

死傷事故率の高い区間や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する。

イ 対策の立案・実施

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・実施する。

ウ 対策効果の分析・評価

対策完了後は、対策の効果进行分析・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する。

(2) 事故危険箇所対策の推進

事故の発生割合の高い幹線道路の区間や潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、道路管理者、警察が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

ア 道路利用者への周知

事故データや市町村、地域住民からの指摘、ビッグデータの活用等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確化し、道路利用者へ周知を図る。

イ 対策の立案・実施

地域住民への注意喚起や事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

- ウ 対策効果の評価
対策完了後の効果を評価し、評価結果を次の新たな対策の検討に反映する。
- (3) 幹線道路における交通規制
 - ア 一般道路
交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、適正な規制を実施する。
 - イ 新規供用の高規格幹線道路等
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。
 - ウ 既供用の高規格幹線道路等
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、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。
- (4) 重大事故の再発防止
重大事故が発生した際は、緊急点検を実施して速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。
- (5) 適切に機能分担された道路網の整備
 - ア 高規格幹線道路等の早期整備
一般道路に比べて安全性の高い高規格幹線道路等の早期整備と交通流の転換促進を図り、道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
 - イ 高規格幹線道路等の利便性向上及び安全性確保
高規格幹線道路等の暫定2車線区間の付加車線整備、早期4車線化を図り、利便性の向上とともに安全性を確保する。
 - ウ 交通の効果的な分散
バイパス、環状道路等の整備の推進により通過交通の排除及び交通の効果的な分散を図る。
 - エ 生活道路における道路交通環境の整備
生活道路においては、交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・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する。
- (6) 高速道路等における事故防止対策の推進
 - ア 事故誘発要因の分析
事故多発地点のうち緊急度の高い箇所について、事故要因の詳細な分析を行い、これに基づいた対策を実施する。
 - イ はみ出し防止
道路構造上往復に分離されていない2車線の区間（暫定供用区間）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、中央分離帯にラバーポール等に代わるワイヤーロープ防護柵の新設、幅広簡易ポストコーンの設置による簡易分離施設の安全性、視認性の向上、凹凸型路面標示及び導流帯レーンマークの設置等を推進する。
 - ウ 逆走防止
逆走による事故防止のための警戒看板の増設、カラー舗装による路面標示及びラバーポールの新設を図るなど、総合的な事故防止対策を推進する。
- (7) 農林道における事故防止対策の推進
中山間地域の多い本県にとって、農林道は、農林産物等の運搬だけでなく、幹線道路へのアクセスや生活道路としての役割を担うなど、農山村地域の生活に密着した重要な役割を担っている。このため、農林道の舗装・改良を行うとともに、交通安全施

設の整備を行う。

(8) 改築等による交通事故対策の推進

ア 歩行者及び自転車通行環境の整備

歩道等の新設・拡幅、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の整備を図る。

イ 交差点改良

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、右折レーンの設置等の交差点改良を推進する。

ウ 道路の利用実態との調和

交通流の実態を踏まえつつ、路上駐停車対策等の推進を図る。

エ 歴史的地区における対策

歴史的街並みや環境等の残る地区において、地区内への誘導路、生活道路等の整備を推進し、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離する。

(9) 交通安全施設等の高度化

ア 信号機

道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故の危険性が高い場所等に信号機を設置する。

既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進するとともに、視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。

イ その他の施設等

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、道路標識の高輝度化や、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進する。

4 交通安全施設等整備事業の推進

(1) 交通安全施設等の効果的維持管理

整備後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、「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する。

(2) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

ア 「ゾーン30」等における対策（再掲）

生活道路における歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、「ゾーン30」等による車両速度の抑制、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し、安全安心な歩行空間を確保する。

イ 少子高齢社会への対応

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区間の確保を図る。

ウ 歩行者・自転車の安全な空間の確保

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を推進する。

(3) 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、事故危険箇所など、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する。

(4) 交通円滑化対策の推進

信号機の高度化、交差点の改良等を推進するほか、駐車対策を実施することによる交通容量の拡大を図る。

また、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

- (5) 高度道路交通システム（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・改良を図る。

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（ICT）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制システム（UTMS）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る。

- (6) 道路交通環境整備への住民参加の促進

ア 交通安全施設等の点検

地域住民や道路利用者の主体的参加の下に交通安全施設等の点検を実施する。

イ 道路利用者の意見の反映

「県民の声」や「標識BOX、信号機BOX」等を活用し、道路利用者の意見を道路交通環境の整備に反映する。

- (7) 連絡会議等の活用

警察と道路管理者が設置している「鳥取県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」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る。

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たすべての人が安全に安心して参加、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（誰もが歩きやすい幅の歩道の整備、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の設置等）を積極的に推進する。

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、無電柱化に取り組む。

7 効果的な交通規制の推進

交通実態等を踏まえ、交通規制について点検・見直しを図るとともに、安全で円滑な交通流の維持を図るため、ソフト・ハード両面での総合的な対策を推進する。

最高速度規制については、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案した見直し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する。

8 自転車利用環境の総合的整備

- (1) 安全で快適な自転車利用環境の整備

地球環境に優しい自転車の利用を促進する。

また、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する。

- (2) 自転車等の駐車対策の推進
自転車駐車場等の整備を推進する。
- (3) 放置自転車の整理・撤去
駅前広場、放置自転車等の整理・撤去及び違法駐車防止の取組を推進する。

9 高度道路交通システム（ITS）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（ICT）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）を引き続き推進する。

(1) 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VICS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る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ITSスポット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・配信する。

(2) ETC2.0の展開

ETCの通信技術をベースとした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が提供されている。

今後、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展開することとされており、ETC2.0サービスの普及・促進を展開していく。

最先端の情報通信技術を用いて、人と道路と車を一体のシステムとして安全性及び快適性を実現する。

10 交通需要マネジメントの推進

(1) 輸送効率の向上

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑を図るため、交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加え、パークアンドライドの推進、情報提供の充実等により、輸送効率の向上を図る。

(2) 公共交通機関の利用促進

地域公共交通網形成計画の策定を推進し、地域公共交通の再構築を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

また、中山間地域におけるコミュニティバスの支援など、高齢者や障がい者にも安全で利用しやすい交通機関の確保に努める。

11 災害に備えた道路交通環境の整備

(1) 災害に備えた道路の整備

ア 応急活動

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梁の耐震対策を推進する。

イ 豪雨・豪雪時等

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する。

ウ 津波

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する。

エ 防災拠点

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する。

(2) 災害に強い交通安全施設等の整備

ア 交通安全施設等の整備

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、交通監視カメラ、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、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する。

イ 交通規制

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情報を共有し、また、交通規制資機材の整備を推進する。

(3) 災害発生時における交通規制

緊急交通路を確保するため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

(4) 災害発生時における情報提供の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

また、インターネット、あんしんトリピーメール、とりった一等を活用した情報提供を推進する。

12 総合的な駐車対策の推進

(1) きめ細や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、きめ細やかな駐車規制を推進する。

(2) 違法駐車対策の推進

ア 地域の実態に応じた取締り

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反の取締りはもとより、地域の交通実態や取締り要望、さらには駐車監視員活動ガイドラインに基づく取締りを推進する。

また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で、必要があると認められる場合には、駐車監視員活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

イ 責任の追及

運転者の責任を追及できない放置車両については、当該車両の利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利用者に対しては、速やかに必要な手続きを経て使用制限命令を発出し、利用者責任を追及する。

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する。

(3) 駐車場等の整備

駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せて、施設管理者等による駐車場の整備と有効活用を推進する。

なお、障がい者等が優先して駐車できる「ハートフル駐車場利用証制度」に配慮した駐車場の整備を推進する。

(4) 違法駐車等締め出し気運の醸成・高揚

ア 広報啓発活動の実施

県民への積極的な広報及び啓発活動を行う。

イ 関係機関、団体との連携

関係機関、団体等との連携強化と地域交通安全活動推進委員の積極的な活用を図る。

ウ 車いす使用者等駐車場の適正利用

車いす使用者等駐車場の適正利用について普及啓発を図る。

(5) 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、市町村や道路管理者等に対する路外駐車場や路上荷捌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する。

13 道路交通情報の充実

(1) 情報収集・提供体制の充実

安全で円滑な道路交通を確保するため、交通監視カメラ等の整備による情報収集や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VICSの整備を推進する。

(2) 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VICSやITSスポットの整備・拡充を図るとともに、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が行われるETC2.0サービスにより、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する。

(3) 分かりやすい道路交通環境の整備

交通規制の実効を図るため、視認性・耐久性に優れた大型固定標識等の整備を推進する。

また、利用者のニーズに即した分かりやすい標識及び道路情報板の整備を推進するとともに、案内標識の英語表記改善の推進、多言語表記の実施等により、国際化の進展への対応に努める。

14 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(1) 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、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

イ 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、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する。

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及び渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

(2) 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「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進する。

(3) 子どもの遊び場等の確保

路上遊戯等による交通事故防止及び都市における良好な生活環境づくり等を図るため、子どもの遊び場等となる都市公園等の整備を推進する。

(4) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の破損、決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、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

(5) 冬期の安全な道路交通の確保

ア 安全な道路交通の確保

適時適切な除雪や凍結防止剤の散布、消融雪装置等の整備、チェーン着脱場の整備等を推進する。

イ 道路情報提供の推進

県土整備部が路面情報等を道路利用者に提供している「とっとり雪みちNavi」や国土交通省鳥取河川国道事務所が提供している「とうげんきょう」など、引き続き道路情報提供を推進する。

ウ 積雪時における歩道の確保

必要に応じて、歩道除雪区間の見直しを図るほか、除雪機械の整備やボランティアによる除雪の支援など、積雪時にも安心な歩道の確保に努める。

第2節 交通安全思想の普及徹底

年齢等の段階に応じた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進し、安全に道路を通行するために必要な技能と知識の習得及びその必要性についての理解が深まるよう努める。

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(1) 幼児に対する交通安全教育の推進

ア 効果的な交通安全教育の推進

幼児に対し、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ため、幼稚園、保育所、認定こども園において、家庭及び関係機関と連携・協力を図りながら、教育機材を利用した効果的な交通安全教育を計画的かつ継続的に推進する。

イ 関係機関・団体による交通安全教育の支援等

関係機関・団体は、幼稚園、保育所、認定こども園において行われる交通安全教育を支援するとともに、園児に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また、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する。

(2) 小学生に対する交通安全教育の推進

ア 効果的な交通安全教育の推進

道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行する意識及び能力を高めるため、

小学校において、家庭、関係機関等と連携・協力を図りながら、歩行者としての心得、「車両のなかま」である自転車を安全に利用するためのルールの遵守、乗車用ヘルメットを着用させるための効果的な交通安全教育を実施する。

イ 関係機関・団体による交通安全教育の支援等

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る。

また、通学路等の生活道路において、児童が安全に行動するための指導や児童の保護者には、子どもに自転車を利用させるときの乗車用ヘルメットの着用及び自転車損害賠償保険等への加入について理解を深めるための交通安全講習会等の開催を促進し、乗車用ヘルメットの着用と自転車損害賠償保険等への加入を推進する。

(3) 中学生に対する交通安全教育の推進

ア 効果的な交通安全教育の推進

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習得させるため、中学校において、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、歩行者としての心得、「車両のなかま」である自転車を安全に利用するためのルールの遵守をはじめ、乗車用ヘルメットを着用させるための効果的な交通安全教育を実施する。

イ 関係機関・団体による交通安全教育の支援等

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、補完的な交通安全教育の推進を図る。

また、通学路等の生活道路における生徒への安全行動の指導や生徒の保護者には、子どもに自転車を利用させるときの乗車用ヘルメットの着用及び自転車損害賠償保険等に加入するよう、理解を深めるための交通安全講習会等の開催を促進する。

(4) 高校生に対する交通安全教育の推進

ア 効果的な交通安全教育の推進

高等学校において、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、自転車を安全に利用するための乗車用ヘルメットの必要性について理解を深めさせ、通学時のみならず日常的な自転車利用時に乗車用ヘルメットを着用させるとともに、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避等について理解させ、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、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う。

イ 関係機関・団体による交通安全教育の支援等

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、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するなどして交通安全教育を一層推進するほか、教員等を対象とした講習会等を実施する。

(5) 成人に対する交通安全教育の推進

ア 効果的な交通安全教育の推進

自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び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る。

運転免許取得時の教育は、指定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る。

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・マナーの向上を目標とし、各種交通安全講習を実施する。

また、交通安全の確保に向けて特に配慮が必要となる障がい者、高齢者及び子ども並びに自転車利用者の安全な通行が確保されるよう、道路を横断する歩行者の安全確保、高齢運転者標識や身体障がい者標識等表示車に対する思いやり運転の推進、自転車の安全な通行を確保するための安全な車間距離の確保など、条例の取組が県民一丸となって推進されるよう啓発を行う。

イ 事業所における安全運転管理の活発化

各事業所の安全運転管理者に対しては、遺漏なく法定講習に参加させるなどして、事業所における積極的な交通安全教育など自主的な安全運転管理の活発化を図る。

また、地域における交通安全に関する活動に参加し、又は配慮するよう努めることについての働きかけを行う。

ウ 関係機関・団体における活動の促進

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する。

(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進

本県の交通死亡事故において、近年、高齢者が被害者又は加害者となる割合が増加傾向にあることから、高齢者に対し、加齢に伴う身体機能又は認知機能の変化が道路における安全な交通行動に及ぼす影響について理解させるよう努める。

また、交通安全教育を受ける機会が少ないなどの理由により交通ルール等に関する理解が十分でない高齢者に対しては、歩行者及び自転車利用者の心得等について理解させるとともに、高齢運転者に対しては、安全な運転に必要な知識・技能を修得させるため、通行の様態に応じた参加・体験・実践型の講習会の実施に努める。

ア 身体機能等の状態の把握

加齢に伴う身体機能又は認知機能の変化が道路における安全な交通行動に支障を及ぼすおそれがあることについて理解し、それぞれの状態に応じた適切な安全行動をとるよう促すため、高齢者に対し、自らの身体機能又は認知機能の状態を把握し、必要に応じて、医療関係者、関係行政機関その他の適切な者から運転に際して注意すべき事項その他の安全に道路を通行するための助言を受けるよう啓発する。

イ 交通安全指導者の養成等

加害・被害事故防止に向けた地域における高齢者への交通安全教育が推進されるよう、交通安全指導担当者の確保と養成、指導体制の充実に努めるとともに、高齢者交通安全協力者、シルバーリーダー（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推進する。

ウ 多様な機会を活用した交通安全教育

関係団体、交通ボランティア、医療機関及び福祉施設関係者等と連携した交通安全教室等の開催や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する。

エ 家庭訪問による個別指導

福祉関係者や民間ボランティア等と連携し、運転免許を持たない高齢者や独居高齢者等交通安全教育を受ける機会の少ない者を中心に、家庭訪問による個別指導や助言等が地域ぐるみで行われるよう働きかける。

オ 反射材用品の活用促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行中及び自転車利用中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の自主的な活用が推進されるよう、

参加・体験・実践型の交通安全教育を通じて視認効果、使用方法の理解を深めさせるとともに、高齢者による歩行者用反射材用品の使用が推進されるよう、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の貼付を推奨する。

カ 高齢者講習等の推進

高齢者講習及び更新時講習における内容の充実に努める。

また、シルバー・ドライビング・スクール等を開催し、高齢運転者が交通安全教育を受講しやすい機会の拡大を図るとともに、積極的な参加を推進する。

キ 電動車いすの安全な利用

今後、益々の普及が予想される電動車いすについては、その特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発等を推進する。

ク 世代間交流の促進

地域及び家庭における交通安全教育が推進され、高齢者が安全に自動車等を運転し、又は道路を安全に歩行するために気をつけることについて適切な助言や指導が行われるよう、必要な情報及び知識の提供に努める。

(7) 障がい者に対する交通安全教育の推進

ア 障がいに応じた交通安全教育の推進

障がい者の自立を支援し、社会参加を推進するため、障がい者が交通安全を確保するために必要な技能及び知識を習得できるよう、関係機関・団体が連携し、地域における福祉活動の場を利用するなどしてそれぞれの障がいの特性に応じたきめ細かい交通安全教育を推進する。

イ 関係機関と協力した広報啓発の実施

運転免許を保有していない障がい者に交通安全教育の受講機会を提供するため、関係機関・団体と協力し、訪問等による個別指導、病院施設等における広報啓発を行う。

(8) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人を雇用する使用者等において、我が国の交通ルールに関する知識の普及などの交通安全講習が行われるよう、関係機関・団体との連携強化を推進する。

2 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 交通安全運動の推進

ア 安心とっとり交通安全県民運動の実施

県民に対し、安心とっとり交通安全県民運動の普及及び浸透を図る。

イ 鳥取県交通マナーアップ運動の実施

県民一人ひとりが交通ルールの遵守はもとより、マナーの向上に努め、相手の立場を尊重する「思いやり」と「ゆずり合い」の心を醸成して実践することを通じ、交通安全思想の高揚と交通事故防止が図られるよう鳥取県交通マナーアップ運動を推進する。

ウ 関係機関・団体と連携した交通安全運動の実施

関係機関・団体等が連携し、県民参加のもとでの組織的及び継続的な交通安全運動を実施する。

エ 地域の実情に応じた取組の推進

交通安全運動の重点項目は、高齢者と子どもの交通事故防止、自転車等の安全利用の推進等、全国的な交通情勢及び地域の実情に即して定める。

オ 民間団体、交通ボランティアの参加促進

民間団体、交通ボランティアの参加を促進し、地域に密着したきめ細かい交通安全活動を促進する。

- カ 交通死亡事故多発警報発令時の啓発活動
交通死亡事故多発警報発令時は、関係機関と連携した緊急の啓発活動を実施し、事後の交通死亡事故等を抑止するよう努める。
 - キ 運動の効果検証、評価
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する。
- (2) 高齢者と子どもの交通事故防止
- ア 交通ルールと正しいマナーの実践
高齢者や子どもが安全かつ安心して外出したり移動したりできるよう、交通ルールの遵守と正しいマナーの実践の習慣付けを図る。
 - イ 身体機能又は認知機能の変化についての広報の推進
加齢に伴う身体機能又は認知機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について広報し、高齢者の交通事故防止に関する県民意識の高揚を図る。
 - ウ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の周知徹底
高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識の着用の徹底を図る。
また、他の年齢層には、高齢運転者標識を取り付けた自動車への思いやり運転が推進されるよう啓発を行う。
 - エ 「高齢者と子どもへの思いやり運転推進運動」の推進
多発する高齢者の交通死亡事故に歯止めをかけ、また、次代を担う子どもの安全を確保するため、高齢運転者標識表示車に対する思いやり運転や交差点・横断歩道付近での横断歩行者の保護などの取組を推進する「高齢者と子どもへの思いやり運転推進運動」について、各種広報媒体を活用しながら広く県民に浸透するよう努める。
- (3) 障がい者の交通事故防止
- ア 安全な通行を確保するための声かけ等の配慮の推進
道路を通行するすべての障がい者の交通安全を確保するため、その安全な通行を妨げないようにするとともに、声かけ等それぞれの障がいの特性に応じた方法によって危険の存在を知らせるなどの配慮を行い、必要に応じ、誘導し、介助するなどの補助が行われるよう啓発を行う。
 - イ 車両接近通報装置の搭載及び使用の啓発
車両接近通報装置（自動車の存在又は接近を音声その他の方法で周囲にある者に知らせる装置）の搭載が可能な自動車を購入する場合における搭載と同装置を搭載した車両を運転する際の適切な使用について啓発を行う。
 - ウ 自転車マナーアップの推進（再掲）
視覚障がい者用誘導ブロック上に自転車を放置しない、歩道では徐行して通行するなど、自転車利用者のマナーアップを図る。
- (4) 自転車の安全利用の推進
- ア 自転車利用者の安全な通行の確保
自転車利用者の安全な通行を確保するため、自動車運転者に対し、自転車との安全な車間距離の確保その他適切な運転操作を行うよう啓発を行う。
 - イ 自転車の交通ルール・マナーの周知徹底
自転車利用者に対し、自転車が「車両のなかま」であることを周知するとともに、「自転車安全利用五則」を活用するなどして、道路を通行する際の車両としての交通ルール及びマナーの遵守を徹底するよう啓発を行う。
特に、車道の左側通行や歩道通行時におけるルール、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの運転、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえ

ない状態の危険性等について周知を徹底する。

ウ 乗車用ヘルメットの着用推進

交通事故発生時における乗車用ヘルメットの被害軽減効果と着用の必要性を啓発し、自転車を利用するすべての県民の乗車用ヘルメット着用を推進するとともに、子どもの保護者に対しては、子どもに自転車を利用させるときの乗車用ヘルメット着用が推進されるよう啓発を行う。

また、教育委員会等関係機関・団体と連携しながら、各学校における乗車用ヘルメット着用義務化など着用推進に向けた取組が推進されるよう働きかけるとともに、中・高校生の自転車利用時の乗車用ヘルメット着用を推進するため、通学時のみならず日常的な自転車利用時における乗車用ヘルメット着用推進の取組を率先的に進める中学校、高等学校の生徒を対象とした乗車用ヘルメット購入補助事業を実施する市町村とともに、乗車用ヘルメット着用の普及を促進する。

エ 自転車損害賠償保険等への加入促進

自転車利用者が交通事故の加害者となりうる側面を有していることについて理解を深めさせ、自転車損害賠償保険等への加入が促進されるよう、各種広報媒体を活用しながら加入しやすい保険等に関する情報を提供する。

また、子どもの保護者に対しては、子どもに自転車を利用させるときの当該利用に係る自転車損害賠償保険等への加入が促進されるようあわせて啓発を行う。

オ 灯火の点灯及び反射材用品取付けの促進

自転車利用者の夜間における視認性を高め、自動車運転者による早期発見を図るため、夜間走行時の灯火の点灯及び自転車用反射材用品の取付けを促進する。

カ 登下校時の安全対策の推進

次の取組を推進し、中学生・高校生の登下校時の安全対策の推進を図る。

(ア) 学校の校門前及びその付近での街頭指導の実施

(イ) 交通安全講習会・交通安全教室の開催

(ウ) 生徒会を中心とした活動の展開

(エ) 保護者、PTAとの連携

(オ) 事故発生時の連絡体制の整備及び事故現場での対処に関する指導

キ 自転車運転者講習制度の周知啓発

自転車の安全利用を推進するため、自転車運転者講習制度の周知を図るとともに、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する。

(5) 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

ア 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

シートベルトの正しい着用による交通事故発生時の被害軽減効果を啓発し、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が図られるよう努める。

イ 関係機関・団体と連携した啓発活動の展開

市町村、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を活用した着用徹底の啓発活動を展開する。

(6) チャイルドシートの正しい使用の徹底

ア 保護者に対する広報啓発・指導の実施

幼稚園・保育所、認定こども園、病院等関係機関と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、チャイルドシートの正しい使用の徹底を図る。

特に、着用率の低い年齢の保護者に対しては、その取組を強化する。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により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チャイルドシートを使用させることについての広報啓発にも努める。

イ 各種支援制度の活用

市町村等が実施している各種支援・レンタル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する。

(7) 反射材用品の普及促進

ア 各種媒体を活用した広報啓発の推進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行中及び自転車利用中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ながら積極的な広報啓発を推進する。

イ 参加・体験・実践型の交通安全教育の実施

反射材の視認効果、使用方法等について理解を深め、使用が徹底されるよう、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

ウ 高齢者に対する普及促進

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るが、薄暮時から夜間にかけて、道路を横断中の高齢歩行者が自動車等と衝突する交通死亡事故が後を絶たないことから、特に高齢歩行者の使用が推進されるよう普及を啓発する。

(8) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

ア 交通安全教育及び広報啓発の推進

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推進する。

イ 飲酒運転を「しない、させない、許さない」規範意識の確立

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進め、飲酒運転を「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る。

ウ アルコール依存症に関する取組の推進

地域の実情に応じ、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る。

(9) 危険ドラッグ対策の推進

危険ドラッグの乱用を防止するため、ネット監視や雑貨店等の訪問確認を行うとともに、県民に対する危険ドラッグの危険性・有害性等に関する啓発活動を推進する。

(10) 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故の実態を踏まえた啓発広報を実施するなど、具体的で実効の挙がる広報を重点的かつ集中的に実施する。

(11) その他の普及啓発活動の推進

ア 夜間における事故実態等の周知及び違反防止の徹底

夕暮れ時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、夜間の重大事故の大きな要因となっている最高速度違反、飲酒運転等の事故実態、危険性を広く周知し、これらの違反の防止を徹底する。

イ 前照灯の早期点灯及び走行用前照灯（ハイビーム）の活用の推進

夕暮れ時の前照灯の早期点灯やこまめな操作による走行用前照灯（ハイビーム）の適切な活用など、夕暮れ時や早朝、夜間の交通事故の危険性を認識した安全運転の励行について、広報啓発を推進する。

ウ トンネル内の前照灯点灯の励行

トンネル内では自車の視界を確保するとともに、他車に自車の存在を知らしめるため、前照灯の点灯の励行について広報啓発を行う。

エ 事故データ等の情報提供

インターネット等を通じた事故データ及び事故多発地点に関する情報を提供し、交通事故の未然防止に向けた安全運転行動が推進されるよう啓発を行う。

3 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

(1) 民間団体の主体的な活動の推進

交通安全を目的とする交通安全協会等民間団体の主体的な活動を促進する。

(2) 各期の交通安全運動等を利用した取組の推進

地域団体、自動車販売団体、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実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、各期の交通安全運動等の機会を利用した働き掛けを行う。

(3) 交通指導員等の資質向上

交通指導員、交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うこと等により、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制が整備されるよう促進する。

4 住民の参加・協働の推進

(1) 地域の実情に応じた活動の推進

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実情に即した身近な活動が推進されるよう、住民の参加・協働を積極的に進める。

(2) 住民参加による取組の推進

住民や道路利用者が主体的に行う「交通安全マップ」の作成や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の構築を図る。

第3節 安全運転の確保

1 運転者教育等の充実

安全運転意識及び態度を向上させるため、次の点に留意し、教育内容の充実を図る。

- 個々の運転適性を踏まえた教育
- 交通事故の悲惨さの理解を深める教育
- 自らの身体機能や健康状態について自覚を促す教育

(1) 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育の充実

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つつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。

イ 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種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る。

(2) 運転者に対する再教育等の充実

ア 各種再教育の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及

び高齢者講習により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設及び設備の充実を図るほか、講習指導員の資質の向上、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を図る。

イ 指定自動車教習所の機能充実

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、指定自動車教習所における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る。

(3) 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る。

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る。

(4) 高齢運転者対策の充実

ア 地域における高齢運転者対策の推進

医療・福祉・警察・行政等が参画して地域における高齢運転者対策について検討するネットワーク会議を設置し、高齢運転者がそれぞれの地域において安全に長く運転を続けていくために必要な認知症予防や早期発見に向けた広報啓発、必要な知識及び技能を習得するための交通安全講習会の開催、関係機関間の情報共有など、総合的な高齢運転者対策を推進する。

イ 高齢運転者の安全運転を推進する協力者への支援

市町村交通安全指導員、老人クラブ等の高齢者交通安全協力者、各地区交通安全協会等高齢運転者の安全運転を推進する協力者を対象とした参加・体験型の交通安全講習会を自動車学校で開催し、自動車の特性や右左折時における対向車両の接近速度と距離感など、高齢運転者が安全運転を続けていくために必要な知識及び技能を習得する機会を提供し、これら協力者による地域における高齢者交通安全講習会等の充実を推進する。

ウ 安全運転を支援する先進安全自動車の購入支援

アクセルペダルとブレーキペダルの踏み間違いなどによる高齢運転者が当事者となる重大事故が全国的に散見されることから、各地区運転免許センターにおいて運転適性相談員等が行う高齢者交通安全教室を受講した者を対象に「衝突被害軽減ブレーキ等」のアシスト機能を搭載した先進安全自動車の購入補助金を交付し、さらなる安全運転確保に向けた取組を推進する。

エ 効果的な高齢者講習の実施

高齢者講習の効果的な実施に努め、特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、指定自動車教習所と連携し、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る。

オ 認知症等の早期発見・対応の推進

各地区運転免許センターに看護師等専門的知識を有する職員を配置し、認知症を含めた一定の病気の疑いのある方等からの相談受理や認知症スクリーニング機器を活用した簡易検査を行うことにより、臨時適性検査の必要性の判断と受診勧奨による早期治療を推進する。

カ 臨時適性検査の確実な実施

認知機能検査、運転適性相談等の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施等により、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う。

キ 運転免許自主返納支援制度の拡充

運転者の代替移手段の確保など、自治体や関係機関等と連携し、運転免許を返

納しやすい環境の整備を推進する。

ク 高齢運転者標識（高齢者マーク）の着用の徹底（再掲）

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の着用の徹底を図る。

また、他の年齢層に高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への思いやり運転が推進されるよう啓発を行う。

(5) 高齢運転者支援の推進

ア 高齢者に対する公共交通機関の利用助成等支援措置の充実

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、関係機関・団体が連携し、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を図る。

イ 地域公共交通の整備・拡充

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・拡充に努める。

(6) 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。

(7) SDカードによる交通安全意識の高揚

自動車安全運転センターの発行する無事故無違反の証である、SD（Safe Driver）カードの活用などにより、県民に対する交通安全意識の高揚を図る。

(8) 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、立入検査等を行い、適切な指導を実施する。

(9) 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する。

(10) 飲酒運転による取消処分者講習及び停止処分者講習の充実

2 障がい者に対する配慮

各地区運転免許センターにおける障がい者等のための設備・資機材の整備及び看護師によるきめ細かな聞き取り等の運転適性相談活動の充実を図る。

3 安全運転管理の推進

(1) 安全運転管理者等に対する安全意識の向上及び指導の徹底

安全運転管理者及び副安全運転管理者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する。

(2) 安全運転管理体制の充実強化

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る。

4 自動車運送事業者の安全対策の充実

(1) 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の実施

ア 各種安全対策の実施

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、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する。

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るとともに、受講の環境を整えるため、講習実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き講習の実施者への民間参入を促進する。

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する。

イ 関係機関と連携した監査・指導等の徹底

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う。

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る。

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、事故を惹起する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・強化を図る。

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の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

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る。

ウ 飲酒運転及び危険ドラッグ等薬物使用運転禁止の徹底

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目指す。

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う。

エ 運行管理に資する機器等の普及促進等

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る。

また、自動車のICT化の進展に伴い取得可能になった運転情報や自動車運転者

の生体情報、事故情報等を含むビッグデータを活用した事故防止運行モデル等を構築し、同モデルの普及を図るとともに、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムを検討・実現し、更なる事故の削減を目指す。

オ 業態、年齢等に応じた運転者教育の充実強化

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・実施する。

カ 過労運転及び健康に起因した事故の未然防止対策の推進

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」に脳ドッグ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する。

(2) 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する。

(3) 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する。

(4) 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

ア 「貨物自動車運送事業安全性評価事業」の促進

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク事業）を促進する。

イ 安全性優良事業所の積極的な選択

県、市町村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る。

5 交通労働災害の防止等

(1) 交通労働災害の防止

事業場における「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン」に基づく適正な労働時間等の管理、走行管理、交通安全教育等の実施、交通安全情報マップの作成、健康管理などを促進するために「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知を図る。

(2) 運転者の労働条件の適正化等

ア 監督指導

労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)の履行確保のため、監督指導等を実施する。

イ 個別指導等

労働時間管理適正化指導員による個別指導等を実施する。

6 道路交通に関する情報の充実

(1) 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止するとともに、災害が発生した場合の情報提供の充実を図る。

(2) 気象情報等の充実

ア 気象情報等

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

イ 道路情報提供装置等

道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

ウ 観測・監視体制

気象、地震、津波、火山現象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ICTを活用した観測・監視体制の強化を図る。

エ 気象知識の普及

広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

7 エコドライブの推進

自動車の運転者が、身近に取り組むことができるアイドリングストップ運動を県民運動として展開し、鳥取県地球温暖化対策条例に基づくアイドリングストップの認証制度やエコドライブシミュレーターを利用したエコドライブ体験会の実施などにより、県民や事業者による自動車の適切な整備やエコドライブの積極的な実践を推進する。

第4節 車両の安全性の確保

1 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を自動車使用者へ提供し、その選択を通してより安全な自動車の普及拡大を促進する。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を提供することにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

2 自動車の検査及び点検整備の充実

(1) 検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせた検査体制、検査機器の整備を図り、道路運送車両法に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。

また、街頭検査では、自動車排出ガスの測定、燃料の硫黄分濃度測定を実施するなどして充実を図り、不正改造車両を始めとした整備不良車両、基準不適合車両及び不正軽油使用車両の排除等を推進する。

(2) 自動車の点検整備

ア 点検整備の充実

自動車ユーザーの保守管理意識の高揚と点検整備の適切な実施の推進を図るため、街頭などにおいて「自動車点検整備推進運動」を展開する。

また、整備管理者研修、鳥取県バス協会事故防止委員会を通じて関係者に対し車両管理の指導を行い、車両故障に起因する事故の防止を図る。

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及び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」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等の強化により、不正改造防止について、自動車使用者及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、指定自動車整備事業者による不正事案が増加傾向にあるため、検査員研修等を通じ道路運送車両法により一層的確な運用を図るよう指導を行うとともに、監査の強化等を行い、不正の根絶を図る。

ウ 自動車分解整備事業の適正化等

自動車整備事業者が、近年の自動車技術の高度化、自動車ユーザーのニーズの多様化及び労働不足等環境の変化に的確に対応し得るよう、整備技術の向上等を指導する。

3 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う。

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、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る。

4 自転車の安全性の確保

(1) 点検整備等の気運醸成

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。

(2) 自転車損害賠償保険等への加入促進

近年、自転車が加害者となる交通事故に関し、高額な損害賠償命令が下される裁判例が全国で散見されていることから、賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済を図るための自転車損害賠償保険等への加入促進を啓発する。

なお、加入促進に当たっては、民間保険会社から自転車保険として販売されている保険商品のみならず、既加入の自動車保険や火災保険の特約として付帯し、安価に加入できる個人賠償責任保険など、加入しやすい保険制度についても紹介する。

(3) 灯火の点灯及び反射材用品取付けの促進（再掲）

自転車利用者の夜間における視認性を高め、早期発見による交通事故防止を図るた

め、夜間走行時の灯火の点灯及び自転車用反射材用品の取付けを促進する。

第5節 道路交通秩序の維持

1 交通指導取締りの強化等

(1) 一般道における効果的な指導取締りの強化等

ア 交通事故実態、事故分析に基づいた指導取締りの推進

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、チャイルドシート、シートベルトの着用等被害軽減に資する違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより悪質運転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する。

また、引き続き、子ども、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する。

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、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PDCA（計画、実行、検証、行動）サイクルをより一層機能させる。

取締り場所の確保が困難な道路においては、街頭監視、機動警ら等により見せる活動を推進するほか、速度取締りが行えるよう、新たな速度取締り機器の導入を図るための検討を進める。

イ 背後責任の追及等

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、自動車の利用者等に対する責任追及を徹底するとともに、適切な行政処分を受けさせて、この種違反の再発防止を図る。

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行う。

(2) 高速道路等における指導取締りの強化等

ア 交通実態に即した指導取締りの実施

高速道路においては、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、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る。

イ 悪質、危険、迷惑性の高い指導取締りの強化

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、飲酒運転、著しい速度超過や被害軽減を図るためのシートベルト違反等の取締りを強化する。

ウ 取締り機器の効果的な活用

高速道路における速度超過を伴う事故は死亡事故に直結することから、速度抑制のため、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する。

2 交通事故事件等に係る適正かつ綿密な捜査の一層の推進

- (1) 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る。
- (2) 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る。
- (3) 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する。

3 暴走族等に対する取組

- (1) 暴走族等に対する取組
 - ア 暴走族追放気運の高揚
広報活動を積極的に行い、暴走族追放の機運の高揚を図る。
 - イ 家庭、地域、関係団体等との連携による施策の推進
家庭、学校、職場、地域と青少年育成団体等と連携を図り、暴走族問題と青少年の非行等問題行動の関連性を考慮した施策を推進する。
- (2) 暴走行為阻止のための環境整備
暴走族等の集場所として利用されやすい施設については、管理者対策を徹底するなど、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを推進する。
- (3) 暴走族等に対する指導取締りの強化
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はじ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、暴走族等に対する指導取締りを推進する。
- (4) 暴走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、環境等の諸事情を明らかにしつつ、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る。
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する。
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個別処遇及び集団処遇を実施する。
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に鑑み、鳥取県交通対策協議会の部会「暴走族対策部会」を必要に応じて開催し、暴走族対策を推進する。
- (5) 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ることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全県的な広報活動を積極的に推進する。
また、自動車ユーザーだけでなく、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う。

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、的確な対応を推進する。

第6節 救助・救急活動の充実

1 救助・救急体制の整備

(1) 救助体制の整備・拡充

交通事故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する。

(2) 多数傷病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傷病者が発生する事案に対応するため、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）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

(3) 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（現場に居合わせた人）による応急手当により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器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する。

(4) 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、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、その養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

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る。

(5) 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する。

(6) 消防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、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

(7) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進する。

(8) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速道路沿線消防局と西日本高速道路株式会社との連携強化及び緊急業務実施体制の整備促進を図る。

2 救急医療体制の整備

(1) 救急医療機関等の整備

ア 初期救急医療体制の整備

休日夜間急患センターを継続して運用する。

イ 二次救急医療体制の整備

医療圏単位に地域設定し、地域内の実情に応じた方式（救急告示医療機関又は病院群輪番制）で二次救急医療体制の整備を図る。

ウ 三次救急医療体制の整備

重症患者を24時間体制で受け入れられる体制と高度な診療機能を有する救命救急センターを継続して運用する。

エ 救急医療情報をインターネットを利用して提供するシステムを運用する。

(2) 救急医療担当医師・看護師等の養成等

ア 救急医療従事者の確保

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・研修の充実に努める。

イ 救急医療従事者の資質の向上

救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、救急患者の救命率をより向上させるために必要な呼吸・循環管理等の研修を拡充する。

ウ 救急医療を担当する看護師の確保と資質の向上

(3) ドクターヘリ事業及びドクターカー事業の推進

事故や災害の発生時に、医師による救命医療が救急現場等から直ちに行われ、重症救急患者の救命率の向上や後遺障がいの軽減を図ることを目的として実施しているドクターヘリ及びドクターカー事業について、ドクターヘリの県単独での導入及びドクターカーの運用のより一層の推進を図る。

3 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、「傷病者の搬送及び受入れに関する実施基準」（平成22年3月策定）に基づき、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・協力関係の確保を推進する。

第7節 被害者支援の充実と推進

1 自動車損害賠償保障制度の充実等

(1) 無保険（無共済）車両対策の徹底

指導取締りを強化するとともに、自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れの防止を広く県民に周知し、無保険（無共済）車両の運行をなくす取組を推進する。

(2) 任意の自動車保険（自動車共済）への加入促進

自賠責保険（共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（共済）は、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしており、引き続き加入を促進する。

2 損害賠償の請求についての援助等

(1) 交通事故相談活動の推進

ア 交通事故相談所は、円滑かつ適正な相談活動を推進するため、民間の事故相談センター等との連絡調整を図る。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進及び相談員の資質向上を図る。

ウ 交通事故相談所の周知を図るため、積極的な各種広報を推進する。

(2) 損害賠償請求の援助活動等の強化

ア 警察における救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。

イ 法務局及び人権擁護委員、県・市町村による人権相談の一環として交通事故に関

する相談を積極的に取り扱う。

ウ 交通事故相談所、日弁連交通事故相談センター、財団法人法律扶助協会鳥取県支部における交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

3 交通事故被害者支援の充実強化

(1) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

ア 被害者等に対する援助制度の周知

独立行政法人自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業等の周知を図る。

イ 重度後遺障がい者に対する援助措置の充実

独立行政法人自動車事故対策機構による介護料の支給及び療育センターの運営に対する援助措置の充実を図る。

(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

ア 被害者の心情に配慮した相談業務の推進

警察署、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員、交通事故相談所等では、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務をより推進するとともに、関係機関相互の連携を図る。

イ 民間の犯罪被害者支援団体との連携

鳥取県公安委員会が犯罪被害者等早期援助団体として指定した公益社団法人ととり被害者支援センターと連携を図り、被害者支援を推進する。

ウ 被害者等への情報提供

重大な交通事故事件等について、送致状況、裁判の結果等被害者連絡制度の充実を図る。

また、交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

(3) 公共交通事故被害者への支援

ア 平時における取組

(ア) 被害者等への支援体制の整備

公共交通事故被害者支援室において、被害者等からの相談を受け付けるとともに、被害者等への支援に携わる職員に対する教養訓練の実施、関係機関等とのネットワーク形成等を図る。

(イ) 事業者における支援計画作成の促進

公共交通事業者による被害者等支援計画作成ガイドラインに基づき、事業者に対して計画の策定を促すなど、被害者等に対する支援の充実に向けた取組を図る。

イ 事故発生時の取組

被害者等に対する窓口を設置し、安否情報・事故情報等の提供に関する被害者等からの要望を関係行政機関、公共機関、市町村及び事業者に伝えること等を通じて、被害者等に役立つ情報を収集・整理し、正確かつきめ細やかな情報を適切に提供するよう図る。

また、被害者等が事故現場において行う安否確認等の活動のために必要な支援が確保されるよう、被害者等からの要望等を伝えて必要な対応を要請し、また、現場における受入体制等に関する情報を被害者等に提供するなど、被害者等への窓口を通じて、被害者等からの問い合わせ・相談に的確に対応するよう図る。

第 8 節 交通事故原因の調査研究の推進

1 情報の共有

交通事故の分析情報については、関係機関・団体のほか、県民に対してもホームページ、広報紙等の広報媒体を活用してわかりやすく提供する。

第2部 鉄道交通の安全

【鉄道交通についての目標】

- 乗客の死者数ゼロを目指す。
- 運転事故全体の死者数減少を目指す。



【鉄道交通の安全についての対策（7つの柱）】

- 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 鉄道車両の安全性の確保
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の推進
- ⑦ 鉄道事故等の原因究明と再発防止対策

第1章 鉄道事故の状況等

第1節 鉄道事故の状況

県内における鉄道の運転事故は、長期的には横ばい傾向にあるが、平成23年度から平成27年度までの5年間に14件（死者6人、負傷者6人）の事故が発生した。

また、県内で平成27年度に発生した1件の運転事故は、人身事故となっている。

なお、平成23年度から27年度までの間、全国で乗客の死亡事故は発生していない。

第2節 交通安全計画における目標

【数値目標】

○乗客の死者数ゼロを目指す。

○運転事故全体の死者数減少を目指す。

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ある。

また、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。近年は、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、事業者は厳しい経営を強いられている状況であるが、引き続き、安全対策を推進していく必要がある。

こうしたことから、県民の理解と協力の下、過去に起きた事故等の教訓を活かして鉄道交通環境の整備、鉄道の安全運行の確保、鉄道車両の安全性の確保等の安全施策を推進し、乗客の死者数ゼロを目指すとともに、運転事故全体の死者数減少を目指す。

第2章 講じようとする施策

第1節 鉄道交通環境の整備

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・改良を進める。

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・補修等の促進を図る。

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する。

また、多発する自然災害へ対応するための防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっていることから、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、浸水対策の強化等を推進するとともに、地震に備えて、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、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

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、内方線付き点状ブロック等による転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を引き続き推進する。

2 運転保安設備の整備

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の整備について、引き続きの推進を図る。

第2節 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、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り、これらの事故を防止するには、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となる。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、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーン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る。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について、分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

第3節 鉄道の安全な運行の確保

1 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理の状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の実施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する。

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、同種トラブル発生等の際にも臨時で保安監査を行う等、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る。

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する。

また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

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管理者による鉄軌道保安連絡会議・運転管理者会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報提供等を行うとともに、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対して周知する。

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も、鉄道事業者による情報の共有化を推進する。

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する。

4 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・的確な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。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全輸送に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象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ICTを活用した観測・監視体制の強化を図る。

さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

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、大規模な事故等の発生時に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

また、鉄道事業者に対し、輸送障害等の発生時における列車の運行状況を的確に把握して、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する。

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・改善状況について、国が運輸安全マネジメント評価を行い、運輸安全マネジメント評価により、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する。

第4節 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

第5節 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る。

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そ生法の応急手当の普及啓発活動を推進する。

第6節 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24年4月、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。

同支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②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ト機能（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）等を担うこととしている。

引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故による被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

第7節 鉄道事故等の原因究明と再発防止対策

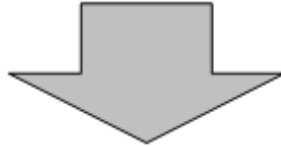
鉄道事故及び鉄道事故の兆候（インシデント）の原因究明を迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員は専門的な研修を受講し、調査技術の向上を図るとともに、各種調査用機器の活用により、分析能力の向上に努める。

また、事故等調査結果の情報があつた場合は、「保安情報」として鉄道事業者へ周知し、同種事故の未然防止に資するよう指導する。

第 3 部 踏切道における交通の安全

【踏切道における交通についての目標】

- 計画期間中（5年間）の踏切道における事故件数ゼロを目指す。



【講じようとする施策（4つの柱）】

- 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 章 踏切事故の状況等

第 1 節 踏切事故の状況

県内で、平成 23 年度から 27 年度までの 5 年間に発生した踏切事故は 5 件であり、原因別では、直前横断が 2 件、踏切内での停滞 3 件であった。踏切事故に関わった人の年齢構成は、65 歳以上が最も多く 3 人、45 歳から 64 歳が 1 人、20 歳未満が 1 人となっており、高齢者が全体の 6 割を占めている。

第 2 節 交通安全計画における目標

【数値目標】

○計画期間中（5 年間）の踏切道における事故件数ゼロを目指す

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、事故件数ゼロを目指す。

第2章 講じようとする施策

第1節 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も、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間のかかる踏切等については、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する。

また、歩道が狭隘な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する。

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する。

第2節 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う。

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する。

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、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る。

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る。

第3節 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、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は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する。

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、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

第4節 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する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

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、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

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するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。

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、適切に対応する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努める。

参 考 資 料

- 1 用語一覽
- 2 交通安全対策基本法（抜粋）
- 3 交通安全対策基本法施行令（抜粋）
- 4 鳥取県交通安全対策会議条例
- 5 鳥取県交通安全対策会議運営規程
- 6 鳥取県支え愛交通安全条例

1 用語一覽

【ア行】

■ I C T : Information and Communication

情報通信技術。

■ I T S : Intelligent Transport System

高度道路交通システム：最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報で一体のシステムとしてネットワーク化することにより、交通事故、渋滞などの道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。

■ 右折感応化

右折矢印信号の表示時間を、右折車両の交通量に応じて変化させる。

■ A S V : Advanced Safety Vehicle

先進安全自動車。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自動車。

■ エスコートゾーン

道路を横断する視覚障がい者の安全性及び利便性を向上させるために横断歩道上に設置され、視覚障がい者が横断時に横断方向の手がかりとする突起体の列。

■ オーバーハング型警報装置

踏切の存在を目立たせ、遠くからでも認識できるように、踏切の上方に取り付けられた警報装置。

【カ行】

■ 交通安全マップ

公民館活動などを通じた住民参加の取組により、市町村（地区）で抽出した事故多発地点や交通危険箇所、事故防止の留意事項等をまとめた地図。

【サ行】

■ 集中制御化

車両感知器等によって収集した渋滞情報等を基に、交通量の多い幹線道路の信号機を交通管制センターのコンピューターにより制御する。

■ シルバー・ドライビング・スクール

65歳以上の高齢運転者を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育。

■ シルバーリーダー

高齢者を対象とした地域における市民参加型の高齢者交通安全活動を、普及・促進する高齢者及び地域活動（行政、ボランティア等）に影響力のある高齢者交通安全リーダーのこと。

■ 信号機 B O X

交通信号機の改善・整備を図ることを目的として、警察本部交通部や警察署に「信号機 B O X」が設置されている。意見は文書のほか、ホームページに設けられた Eメールでも受け付けている。また、道路標識の改善・整備を図ることを目的とした「標識 B O X」もある。

■ ゾーン 30

歩行者等の安全な通行を確保するため、道路管理者と警察等が連携して生活道路等が集積している区域を指定し、同ゾーン内での最高速度 30km/h の区域規制（ゾーン規制）

を実施するとともに、その他の安全対策を組み合わせ、ゾーン内における速度抑制と抜け道利用者の抑制を図る生活道路対策。

■速度制限機能付きATS

曲線等の線路の条件に応じて、列車の速度を自動的に当該速度制限箇所の手前までに安全上支障のない速度まで減速、又は停止させる装置のこと。

【タ行】

■多現示化

右折矢印信号を設置するなどして信号現示を増加させ、特定の方向に進行する交通流を分離する。

■鉄道運転事故

列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故（踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故）、鉄道人身障害事故（列車又は車両の運転により人の死傷を生じた事故で前記の各事故以外のもの）及び鉄道物損事故（列車又は車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故で前記の各事故以外のもの）をいう。

■ドクターカー

医師が救急自動車等に同乗し救急現場に向かい、傷病者に治療を行うもので、運用方法により病院救急車運用方式、ワークステーション方式、ピックアップ方式などがある。

■ドクターヘリ

医療機器を装備したヘリコプターを病院の救命救急センターに常駐させ、消防機関などからの出動要請に応じて医師と看護師が同乗して現場に急行し、患者に対して救命医療を行い、病院へ搬送することができる専門のヘリコプター。

【ハ行】

■ハートフル駐車場利用証制度

県と協定を結んだ施設に専用駐車スペース（ハートフル駐車場）を設けてもらうとともに、身体等に障がいのある方や高齢の方などで歩行が困難な方、あるいはけがや出産前後で一時的に歩行が困難な方などに、「ハートフル駐車場利用証」を交付し、それを掲示した車がハートフル駐車場を利用できるようにする制度。

■ハンドルキーパー運動

自動車で飲食店に来て飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人は酒を飲まず、仲間を自宅まで送り、飲酒運転事故を防止する運動。

■バリアフリー

高齢者や障がい者等が社会生活をしていく上で物理的、社会的、制度的、心理的および情報面での障害を取り除くための施策、又は障害を取り除いた状態。

■バリアフリー法

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律。

高齢者や障がい者などの自立した日常生活や社会生活を確保するために、旅客施設・車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物に対して、バリアフリー化基準（移動円滑化基準）への適合を求めるとともに、駅を中心とした地区や高齢者や障がい者などが利用する施設が集中する地区（重点整備地区）において、住民参加による重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための措置などを定めた法律。

■パークアンドライド

自家用自動車による交通混雑の緩和を図るため、最寄りの鉄道駅・バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車（パーク）させ、鉄道、バス等公共交通機関への乗り換え（ライド）を促すシステム。

■光ビーコン

通過車両を感知してカーナビゲーション装置等と交通管制センターとの情報を相互通信するとともに、交通量等を測定する路上設置型の赤外線通信装置。

■ビッグデータ

ICTの進展により生成・収集・蓄積等が可能・容易になる多種多様のデータ。

ビッグデータを活用することにより、異変の察知や近未来の予測等を通じ、利用者個々のニーズに即したサービスの提供、業務運営の効率化や新産業の創出等が可能。

■VICS : Vehicle Information and Communication System

ビックスとは、渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどの車載機に文字・図形で表示する情報通信システム。

情報は24時間365日提供されている。

【ヤ行】

■UTMS : Universal Traffic Management Systems

新交通管理システム：警察庁において、光ビーコン等を整備し、車載装置と交通管制システムとの間で双方向通信を行い、きめ細かな信号制御、積極的な交通情報提供、公共車両の運行支援等総合的な交通管理により「安全・快適にして環境にやさしい交通社会」の実現を目指すことを推進している。UTMSは、ITCS（高度交通管制システム）を中心に、AMIS（交通情報提供システム）、PTPS（公共車両優先システム）、MOC S（車両運行管理システム）、EPMS（交通公害低減システム）、DSSS（安全運転支援システム）、FAST（現場急行支援システム）、HELP（緊急通報システム）、PICS（歩行者等支援情報通信システム）等のサブシステムから構成されている。

2 交通安全対策基本法（抜粋）

〔 昭和 45 年 6 月 1 日 〕
〔 法律第 110 号 〕

（目的）

第一条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用者、車両の運転者、船員及び航空機乗務員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

（地方公共団体の責務）

第四条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務）

第十六条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- 一 都道府県交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。
- 三 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

（都道府県交通安全対策会議の組織等）

第十七条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもって組織する。

2 会長は、都道府県知事をもって充てる。

3 委員は、次の各号に掲げる者をもって充てる。

- 一 都道府県の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長又はその指名する職員
- 二 都道府県教育委員会の教育長
- 三 警視總監又は都道府県警察本部長
- 四 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者
- 五 地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 252 条の 19 第 1 項の指定都市を包括する都道府県にあっては、指定都市の長又はその指名する職員
- 六 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者
- 七 その他都道府県知事が必要と認めて任命する者

4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

(市町村交通安全対策会議)

第十八条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

- 2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。
- 3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例(前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約)で定める。

(都道府県交通安全計画等)

第二十五条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全計画(陸上交通の安全に関する部分に限る。)に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

- 2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - 二 前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画(以下「都道府県交通安全実施計画」という。)を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画(陸上交通の安全に関する部分に限る。)に抵触するものであってはならない。
- 4 都道府県交通安全対策会議は、第一項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定地方行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村長の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。
- 5 都道府県交通安全対策会議は、第三項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定地方行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村長の長に通知しなければならない。
- 6 第四項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

(市町村交通安全計画等)

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

- 2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。
- 3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - 二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画(以下「市町村交通安全実施計画」という。)を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであってはならない。

- 5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

3 交通安全対策基本法施行令（抜粋）

〔平成17年6月1日〕
政令第203号

（都道府県交通安全対策会議の組織及び運営の基準）

第五条 交通安全対策基本法（以下「法」という。）第17条第5項の政令で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

- 一 会長は、会務を総理するものとする。
- 二 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理するものとする。
- 三 特別委員は、東日本高速道路株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の役員又は職員のうちから、都道府県知事が任命するものとする。
- 四 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。
- 五 都道府県交通安全対策会議に、幹事を置くものとする。
- 六 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから、都道府県知事が任命するものとする。
- 七 幹事は、都道府県交通安全対策会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐するものとする。
- 八 委員、特別委員及び幹事は、非常勤とするものとする。
- 九 前各号に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の議事その他の運営に関し必要な事項は、会長が都道府県交通安全対策会議に諮って定めるものとする。

4 鳥取県交通安全対策会議条例

〔昭和 45 年 10 月 5 日〕
条例第 51 号

(目的)

第一条 この条例は、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）第 17 条第 5 項の規定に基づき、鳥取県交通安全対策会議（以下「会議」という。）の組織及び運営に関し必要な事項を定めることを目的とする。

(会長)

第二条 会長は会務を総理する。

2 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(委員及び特別委員)

第三条 次に掲げる委員の定数は、それぞれに定めるとおりとする。

(1) 法第 17 条第 3 項第 4 号に掲げる委員 5 人以内

(2) 法第 17 条第 3 項第 6 号に掲げる委員 3 人

(3) 法第 17 条第 3 項第 7 号に掲げる委員 5 人以内

2 法第 17 条第 3 項第 6 号及び第 7 号に掲げる委員の任期は、2 年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 前項の委員は、再任されることができる。

4 特別委員は、交通安全対策基本法施行令(昭和 45 年政令第 175 号)第 5 条第 3 号に規定する公共的機関の委員又は職員のうちから知事が任命する。

5 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

6 委員及び特別委員は、非常勤とする。

(幹事)

第四条 会議に、幹事 32 人以内を置く。

2 幹事は、委員及び特別委員の属する機関の職員のうちから知事が任命する。

3 幹事は、会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐する。

4 幹事は、非常勤とする。

(議事等)

第五条 この条例に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議にはかって定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（昭和 60 年条例第 22 号）

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（昭和 62 年条例第 8 号）

この条例は、昭和 62 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（平成 3 年条例第 6 号）

この条例は、平成 3 年 4 月 1 日から施行する。

附 則（平成 17 年条例第 77 号）

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（平成 25 年条例第 56 号）

この条例は、平成 26 年 4 月 1 日から施行する。

5 鳥取県交通安全対策会議運営規程

(目的)

第1条 この規程は、鳥取県交通安全対策会議条例（昭和45年10月鳥取県条例第51号）第5条の規程に基づき、鳥取県交通安全対策会議（以下「会議」という。）の議事その他会議の運営に関し、必要な事項を定めることを目的とする。

(会議の招集等)

第2条 会議は、会長が招集し、その会議の議長となる。

2 委員は必要があると認めるときは、会長に対して会議の招集を求めることができる。

(議事)

第3条 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは議長の決するところによる。

(専決処分等)

第4条 会長は、会議の権限に属する事項について、次の各号の1に該当するときは、専決処分することができる。

(1) 会長において、会議を招集するいとまがないと認めるとき。

(2) 軽易な事項で、すみやかな措置を要するとき。

2 会長は、会議の権限に属する事項のうち、特定の機関にのみ関係のあるものについては、関係委員と協議してこれを決することができる。

3 会長は、第1項又は前項の規定により処分し又は決定したときは、これを次の会議に報告しなければならない。

(幹事会)

第5条 会議の幹事をもって幹事会を組織する。

2 幹事会は、会議の所掌事務について補佐する。

3 幹事会は、あらかじめ会長が指名する委員が招集する。

4 幹事は、議事の内容に応じ、必要な幹事のみ招集することができる。

(常任幹事)

第6条 幹事会の円滑な運営をはかるため、幹事会に常任幹事若干人おく。

2 常任幹事は、会長が指名する。

(その他)

第7条 この規程に定めるもののほか、会議の運営について必要な事項は、その都度会長が定める。

附 則

この規程は、昭和46年2月12日から施行する。

6 鳥取県支え愛交通安全条例

目次

- 第1章 総則（第1条・第2条）
- 第2章 障がい者の交通安全（第3条－第5条）
- 第3章 高齢者の交通安全（第6条－第9条）
- 第4章 子どもの交通安全（第10条・第11条）
- 第5章 自転車の交通安全（第12条－第17条）
- 第6章 交通安全教育の推進（第18条）
- 第7章 交通環境の整備等（第19条－第22条）
- 附則

第1章 総則

（目的）

第1条 この条例は、障がい者、高齢者及び子ども並びに自転車を利用する者（以下「自転車利用者」という。）の道路交通の安全（以下「交通安全」という。）の確保に関し、配慮し、又は遵守すべき事項を定めるとともに、交通安全教育に係る県、学校等、事業者及び県民の責務並びに交通環境の整備に係る県の責務を明らかにすることにより、交通安全の確保に向けた取組を進める機運の醸成を図り、もって交通事故のない鳥取県の実現に資することを目的とする。

（定義）

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- （1）身体障害者標識 道路交通法（昭和35年法律第105号。以下「法」という。）第71条の6第2項に規定する内閣府令で定める様式の標識をいう。
- （2）聴覚障害者標識 法第71条の6第1項に規定する内閣府令で定める様式の標識をいう。
- （3）思いやり運転 相手の状態を認識し、それに配慮しながら運転することをいう。
- （4）高齢運転者標識 法第71条の5第3項に規定する内閣府令で定める様式の標識をいう。
- （5）子ども 満18歳に達する日以後の最初の3月31日までの間にある者をいう。
- （6）幼児用補助装置 法第71条の3第3項に規定する幼児用補助装置をいう。

第2章 障がい者の交通安全

（障がい者の安全な通行の確保）

第3条 県民及び事業者（以下「県民等」という。）は、道路を通行する全ての障がい者に対して、その安全な通行を妨げないようにするとともに、次項から第4項までの規定によるほか、それぞれの障がいの特性に応じた配慮を行い、必要に応じ、誘導し、介助するなどの補助を行うよう努めるものとする。

2 県民等は、白色若しくは黄色のつえを携え、又は盲導犬を連れた視覚障がい者の通行への危険又は支障があると認めるときは、当該視覚障がい者に対して、危険があることを知らせるために声をかけ、誘導その他の補助を必要としているかを尋ねるなどの配慮を行い、必要に応じ、誘導し、介助するなどの補助を行うよう努めるものとする。

3 県民等は、聴導犬を連れた聴覚障がい者の通行への危険又は支障があると認めるときは、当該聴覚障がい者に向かい合って動作により危険があることを知らせ、誘導その他の補助を必要としているかを尋ねるなどの配慮を行い、必要に応じ、誘導し、介助するなどの補助を行うよう努めるものとする。

4 県民等は、車いすを利用している身体障がい者の通行への危険又は支障があると認めるときは、当該身体障がい者に対して、危険があることを知らせるために声をかけ、介助その他の補助を必要としているかを尋ねるなどの配慮を行い、必要に応じ、誘導し、介助するなどの補助を行うよう努めるものとする。

5 県は、県民等による障がい者の交通安全を確保するための配慮が活発に行われるよう啓発を行うものとする。

(車両接近通報装置の搭載及び使用)

第4条 県民等は、車両接近通報装置（自動車の存在又は接近を音声その他の方法で周囲にある者に知らせる装置をいう。以下同じ。）の搭載が可能な自動車を購入する場合においては、これを搭載するよう努めるものとする。

2 県民等は、車両接近通報装置が搭載されている自動車を使用するときは、これを適切に使用するよう努めるものとする。

3 県は、県民等による車両接近通報装置の搭載及び使用の啓発を行うものとする。

(身体障害者標識等表示車に対する配慮)

第5条 県は、身体障害者標識及び聴覚障害者標識の表示の普及に努めるとともに、これらを表示している自動車に対する思いやり運転が行われるよう啓発を行うものとする。

第3章 高齢者の交通安全

(高齢者の安全な通行の確保)

第6条 県民等は、道路を通行する全ての高齢者に対して、その安全な通行を妨げないようにするとともに、歩行し、又は自転車を利用する高齢者の通行への危険又は支障があると認めるときは、当該高齢者に対して、危険があることを知らせるために声をかけ、誘導、介助その他の補助を必要としているかを尋ねるなどの配慮を行い、必要に応じ、誘導し、介助するなどの補助を行うよう努めるものとする。

2 県は、県民等による高齢者の交通安全を確保するための配慮が活発に行われるよう啓発を行うものとする。

(高齢運転者標識表示車に対する配慮)

第7条 県は、高齢運転者標識の表示の普及に努めるとともに、これを表示している自動車に対する思いやり運転が行われるよう啓発を行うものとする。

(夜間における歩行者用反射材用品の着用の推進)

第8条 高齢者は、夜間に道路を歩行するときは、歩行者用反射材用品（自動車の前照灯その他の照明を反射することによって歩行者の存在を周囲にある者に知らせることができる物をいう。以下同じ。）を着用するよう努めるものとする。

2 県は、高齢者が歩行者用反射材用品を着用するよう啓発を行うものとする。

(自らの身体機能等の状態の把握)

第9条 高齢者は、自らの身体機能又は認知機能の状態を把握するよう努めるとともに、必要に応じて、医療関係者、関係行政機関その他の適切な者から運転に際して注意すべき事項その他の安全に道路を通行するために気をつけるべき事項についての助言を受けよう努めるものとする。

2 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機能の低下が運転に及ぼす影響についての啓発を行うものとする。

第4章 子どもの交通安全

(子どもの安全な通行の確保)

第10条 県民等は、歩行し、又は自転車を利用する全ての子どもの安全な通行を妨げないようにするとともに、子どもの通行への危険又は支障があると認めるときは、当該子どもに対して、危険があることを知らせるために声をかけ、必要に応じ、誘導し、注意を

促すなどの安全な通行のための配慮を行うよう努めるものとする。

2 県は、県民等による子どもの交通安全を確保するための配慮が活発に行われるよう啓発を行うものとする。

3 県は、幼児用補助装置の使用についての啓発を行うものとする。

(通学路等の安全の確保)

第11条 通学路その他の子どもが日常生活又は社会生活を営むために通常移動する経路となっている道路（以下「通学路等」という。）を管理する者、子どもの教育に係る機関、子どもの保護者、地域の住民及び通学路等の所在する地域を管轄する警察署の長は、連携して通学路等における交通安全を確保するために必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

第5章 自転車の交通安全

(自転車利用者の安全な通行の確保)

第12条 自動車を運転する者は、自転車利用者の安全な通行への配慮に努めるとともに、自転車との安全な車間距離の確保その他の適切な運転操作を行うよう努めるものとする。

(歩行者等に対する安全配慮)

第13条 自転車利用者は、自転車の利用に関する法令を遵守するとともに、歩行者、他の自転車利用者又は自動車の安全な通行に支障を及ぼすことのないよう努めるものとする。

(技能等の習得)

第14条 県民等は、交通安全を確保するために必要となる自転車を適正に利用するための技能及び知識の習得に努めるものとする。

(自転車損害賠償保険等の加入)

第15条 自転車利用者は、自転車の利用に係る交通事故により生じた損害を賠償するための保険又は共済（以下「自転車損害賠償保険等」という。）に加入するよう努めるものとする。

2 子どもの保護者は、子どもに自転車を利用させるときは、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入するよう努めるものとする。

3 事業者は、事業活動において従業員に自転車を利用させるときは、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入するよう努めるものとする。

4 自転車の貸付けを業とする者は、自転車を客に利用させるために貸し付けるときは、当該利用に係る自転車損害賠償保険等に加入するよう努めるものとする。

5 自転車の小売を業とする者は、自転車を購入しようとする者に対し、自転車損害賠償保険等への加入の有無を確認するとともに、自転車損害賠償保険等に関する情報を提供するよう努めるものとする。

(自転車利用時の安全対策)

第16条 自転車利用者は、乗車用ヘルメットをかぶるなど、自転車を利用する際の安全対策に努めるものとする。

2 子どもの保護者は、子どもに自転車を利用させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めるものとする。

(安全かつ適正な利用の推進)

第17条 県は、自転車損害賠償保険等への加入、乗車用ヘルメットの着用等、自転車の安全かつ適正な利用が行われるよう啓発を行うものとする。

第6章 交通安全教育の推進

第18条 県は、県民等の交通安全に対する意識の高揚を図るため、交通安全又は教育に係る機関及び団体と連携して交通安全教育を推進するものとする。

2 保育所、認定こども園、幼稚園、小学校、中学校、義務教育学校、高等学校、中等教

育学校、特別支援学校、大学、高等専門学校及び専修学校その他これに類する施設を設置し、又は管理する者は、幼児、児童、生徒及び学生（以下「児童等」という。）の成長段階に応じた交通安全教育を実施するよう努めるとともに、児童等が地域における交通安全に関する活動に参加できるよう努めるものとする。

3 県民等は、家庭又は事業所における交通安全教育に努めるとともに、地域における交通安全に関する活動に参加し、又は配慮するよう努めるものとする。

第7章 交通環境の整備等

（交通安全を確保するための施設の整備）

第19条 県は、市町村及び国と連携して道路及び交通安全施設の整備等必要な措置を講ずるよう努めるものとする。

（移動等円滑化の推進）

第20条 県は、道路交通に係る移動等円滑化（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）第2条第1項第2号に規定する移動等円滑化をいう。）の推進に努めるものとする。

（自動車の安全な運転支援等技術成果の啓発）

第21条 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技術に関する研究開発の成果についての啓発を行うものとする。

（財政上の措置）

第22条 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ずるよう努めるものとする。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。