

# 平成23年政策評価報告書

担当部署	交通部
------	-----

## 1 重点目標

交通死亡事故抑止対策の推進
---------------

## 2 目指す方向

平成23年推進・評価計画表のとおり
-------------------

## 3 達成目標・評価方法

平成23年推進・評価計画表のとおり
-------------------

## 4 政策の内容と評価結果

施策の内容	前年の課題等を踏まえた取組政策の評価結果（効果 特筆事項 問題点・今後の課題等）																														
総合評価	<p>交通事故死者等抑止目標に設定していた交通事故死者数「30人以下」、交通事故死傷者数「2,175人以下」、人身交通事故件数「1,700件以下」を全て達成したことから、各種交通事故防止対策による効果が現れたものと認められる。</p> <p>飲酒運転による交通死亡事故の発生がなかったことから、飲酒運転根絶対策の効果が現れたものと認められる。</p> <p>バリアフリー対応型信号機の整備や信号機の新設・高度化及び交通実態に応じた交通規制の見直しを一体的に実施したことにより、安全・安心な交通環境の整備が着実に進んでいるものと認められる。</p> <p>交通事故死者数に占める高齢者の割合が69.2%と高いことから、なお一層の高齢者対策を講じる必要がある。また、交通死亡事故抑止に向け、官民一体となった総合的な対策を強力に推進していく必要がある。</p> <p>飲酒運転が関係する交通死亡事故はなかったものの、人身交通事故が29件（前年対比+9件、+45%）発生していることから、広報啓発活動及び指導取締りをより一層強化する必要がある。</p> <p>今後とも、信号機や道路標識等の交通安全施設の整備・高度化及び交通環境の変化等に応じた交通規制の見直しを継続して推進する必要がある。また、関係機関と連携して自転車通行環境の整備を推進する必要がある。</p>																														
高齢者を中心とした交通事故防止対策の推進	<p>【鳥取県の交通事故発生状況の推移】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>H19年</th> <th>H20年</th> <th>H21年</th> <th>H22年</th> <th>H23年[前年比]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>死者数</td> <td>34人</td> <td>30人</td> <td>37人</td> <td>42人</td> <td>26人[-16人、-38.1%]</td> </tr> <tr> <td>高齢者数(構成率)</td> <td>22人(64.7%)</td> <td>16人(53.3%)</td> <td>23人(62.2%)</td> <td>19人(45.2%)</td> <td>18人(69.2%)[-1人、-5.3%]</td> </tr> <tr> <td>人身交通事故件数</td> <td>2,539件</td> <td>2,138件</td> <td>1,952件</td> <td>1,812件</td> <td>1,668件[-144件、-7.9%]</td> </tr> <tr> <td>死傷者数</td> <td>3,270人</td> <td>2,763人</td> <td>2,476人</td> <td>2,315人</td> <td>2,102人[-213人、-9.2%]</td> </tr> </tbody> </table> <p>都道府県別で、死者数（26人）は全国最少、減少率（38.1%）は全国第1位となり、死者数が20人台となったのは昭和28年以来58年ぶりであった。</p>	区分	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年[前年比]	死者数	34人	30人	37人	42人	26人[-16人、-38.1%]	高齢者数(構成率)	22人(64.7%)	16人(53.3%)	23人(62.2%)	19人(45.2%)	18人(69.2%)[-1人、-5.3%]	人身交通事故件数	2,539件	2,138件	1,952件	1,812件	1,668件[-144件、-7.9%]	死傷者数	3,270人	2,763人	2,476人	2,315人	2,102人[-213人、-9.2%]
区分	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年[前年比]																										
死者数	34人	30人	37人	42人	26人[-16人、-38.1%]																										
高齢者数(構成率)	22人(64.7%)	16人(53.3%)	23人(62.2%)	19人(45.2%)	18人(69.2%)[-1人、-5.3%]																										
人身交通事故件数	2,539件	2,138件	1,952件	1,812件	1,668件[-144件、-7.9%]																										
死傷者数	3,270人	2,763人	2,476人	2,315人	2,102人[-213人、-9.2%]																										

【高齢者に対する参加・体験・実践型等の交通安全教育参加者数の推移】

H19年	H20年	H21年	H22年	H23年[前年比]
20,838人	20,266人	25,856人	23,544人	16,912人[ - 6,632人、 - 28.2% ]

県下の死亡事故の約3割が国道9号において発生していることから、管轄する5警察署が連携し、間隙のない指導取締り、駐留監視活動を推進した結果、国道9号の死者が5人(前年比 - 6人、 - 55%)に減少した。横断歩行者妨害違反等交差点関連違反の取締りを強化した結果、交差点等における死亡事故が9件(前年比 - 4件、 - 30.8%)に減少した。

自転車の傘差し運転等の罰則を盛り込んだ鳥取県道路交通法施行細則の一部改正(5月13日公布、10月1日施行)に伴い、自転車の安全利用について約5か月間にわたり、広報周知活動、街頭指導等を推進した結果、県民の交通安全意識が高揚し、自転車関連事故が233件(前年比 - 61件、 - 20.6%)に減少した。

バリアフリー対応型信号機の整備や信号機の新設・高度化及び交通実態に応じた交通規制の見直しを推進したことにより安全・安心な交通環境の整備が着実に進んでいるものと認められる。

自治体等と連携して、交通弱者(高齢者の歩行者・自転車利用者)を主対象に高齢者宅を訪問し、交通安全講習、反射材貼付活動を実施し、平成22年7月14日から平成23年12月末までに全高齢者数の約40%を訪問した。

交通安全教育機器である歩行環境シミュレータのほか、平成23年に交通安全教育車、自転車シミュレータを新たに導入し、効果的な交通安全教育を推進した。

高齢運転者の加害事故の約76%が市部で発生していることから、市部を重点対象エリア等に設定するとともに、交差点関連違反に重点をおいた交通指導取締り、レッド走行、監視活動等を推進した。

歩行中死者9人中8人、自転車乗用中死者4人中3人が高齢者であり、また、歩行中の高齢死者8人全員が夜間の被害であることから、今後とも高齢者に対する継続的な交通安全教育と反射材の普及促進活動を推進していく必要がある。

高齢者に対する交通安全教育のうち、参加・体験・実践型の交通安全講習参加者数が前年対比で減少しているため、シルバー・セイフティ・インストラクター等による積極的な講習を推進する必要がある。

飲酒運転根絶対策の推進

【悪質交通違反検挙状況の推移】

区 分	H19年	H20年	H21年	H22年	H23年 [前年比]
悪質交通違反(注)検挙件数	25,995件	23,111件	19,776件	24,497件	17,289件 [ - 7,208件、 - 29.4% ]
飲酒運転の検挙件数	292件	164件	159件	129件	145件 [ + 16件、 + 12.4% ]

(注) 悪質交通違反は、無免許、飲酒、速度超過、信号無視、一時不停止、歩行者妨害、はみ出し禁止違反、踏切通行違反をいう。

年3回(5月、7月、11月)飲酒運転取締強化旬間を設定する等して飲酒運転取締りの強化を図った結果、検挙件数が前年より増加した。(前年比 + 16件、 + 12.4%)

関係機関・団体と連携した飲酒運転根絶気運の高揚対策及びハンドルキーパー運動普及に関する広報啓発活動を実施するとともに、飲酒運転を助長する周辺者三罪(車両等提供、酒類提供、車両同乗)について積極的な捜査を推進し、5件(車両等提供罪1件、同乗罪4件)を検挙した。

前年6件発生した飲酒運転が関係する交通死亡事故はなかったものの、人身交通事故が29件(前年対比 + 9件、 + 45%)と増加したことから、広報啓発活動及び指導取締りをより一層強化する必要がある。

安全・安心な交通環境  
の整備

【交通安全施設の整備状況】

区 分	実施数	区 分	実施数
信号機の新設	10基	道路標識の自発光化	8本
信号機の高度化（注1）	42基	交通規制の見直し（新設）	1075箇所
バリアフリー対応型信号機の整備（注2）	16基	交通規制の見直し（変更）	421箇所
信号のLED化 （車灯13式、歩灯14式）	27式	交通規制の見直し（廃止）	61箇所
道路標識の大型化	5本	エスコートゾーンの整備（注3）	3箇所

（注1）交通管制センターで制御することができる信号機のほか、他の信号機の一部についても制御エリアに組み入れ、連動制御を行うほか、右折矢印信号等の設置や車両感知器を設置して交通量に応じて信号秒数を伸縮させる等の制御ができるように改良するもの。

（注2）歩行者用信号機の青表示を電子音響による鳥の鳴き声（ピヨピヨ、カッコー）等で知らせる装置や押しボタン式信号機に、視覚障がい者が携帯しているシグナルエイド等の発信機に感応して押ボタンを押さなくても歩行者信号が青に変わる装置を設置するもの。

（注3）横断歩道上に突起体の列（点字ブロックのようなもの）を設置するもの。

歩行者の視点に立った安全・安心な交通環境の整備のため、道路構造や交通環境の変化に応じて交通規制の合理性を点検し、県民の意見・要望を踏まえながら、より合理的な交通規制と信号機等の交通安全施設の整備・高度化を一体的に実施した。

安全・安心な交通環境の構築のため、信号機や道路標識等の交通安全施設の整備・高度化及び交通環境の変化等に応じた交通規制の見直しを継続して推進する必要がある。また、関係機関と連携して自転車通行環境の整備を推進する必要がある。