第 8 次

鳥取県交通安全計画

交通事故のない安全で安心な鳥取県を 目指して・・・

(平成18年度~平成22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、7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ところである。

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7年中の死者数は66人と半減するに至り、さらに平成17年中の死者数は45人までに減少した。

しかしながら、近時の道路交通事故による死傷者数は4千人前後で推移しており、交通事故のない安全で安心な鳥取県を目指すためには、事故そのものを減少させることが求められる。また、鉄道においては、大量輸送システムや高速化の中で、一度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恐れがある。

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、県民一人一人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なければならない。

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18年度から22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、これを強力に実施するものとする。

目 次

第	1	部		道	路	交	通	の	安	全																							
	第	1	章		道	路	交	通	事	故	の	す	う	勢	ع	交	通	安	全	計	画	に	お	ゖ	る	目	標			•		Р	1
		第	1	節		道	路	交	通	事	故	の	す	う	勢	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•			•	•	Р	1
		第	2	節		交	通	安	全	計	画	に	お	け	る	目	標	•	•	•		•	•	•	•	•		•		•	•	Р	3
		第	3	節		今	後	の	道	路	交	通	安	全	対	策	を	考	え	る	視	点	•		•	•		•				Р	5
				1		少	子	高	낡	社	会	^	の	対	応	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	Р	5
				2		步	行	者	の	安	全	確	保	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	5
				3		県	民	自	5	の	意	識	改	革	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	6
				4		I	Т	の	活	用	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	6
	第	2	章		講	じ	ょ	う	ع	す	る	施	策	•	•	•		•	•	•			•			•				•		Р	6
		第	1	節		道	路	交	通	環	境	の	整	備	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•		•		•	•	Р	6
				1		人	優	先	の	安	全	•	安	心	な	步	行	空	間	の	整	備	•	•	•	•	•		•	•	•	Р	6
				2		道	路	ネ	ッ	۲	ワ	_	ク	の	整	備	ح	規	格	の	高	ι١	道	路	の	利	用	促	進	•	•	Р	7
				3		交	通	安	全	施	設	等	整	備	事	業	の	推	進	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	8
				4		効	果	的	な	交	通	規	制	の	推	進	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	8
				5		地	域	住	民	等	ح	_	体	۲	な	っ	た	道	路	交	通	環	境	の	整	備	•	•	•	•	•	Р	9
				6		効	果	的	で	重	点	的	な	事	故	対	策	の	推	進	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	9
				7		高	速	自	動	車	玉	道	等	に	お	け	る	事	故	防	止	対	策	の	推	進	•	•	•	•	Р	1	0
				8		高	度	道	路	交	通	シ	ス	テ	厶	の	活	用	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	1	0
				9		円	滑	•	快	適	で	安	全	な	道	路	交	通	環	境	の	整	備	•	•	•	•	•	•	•	Р	1	0
			1	0		交	通	需	要	マ	ネ	ジ	乂	ン	۲	の	推	進	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	1	1
			1	1		総	合	的	な	駐	車	対	策	の	推	進	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	1	1
			1	2																									•				
			1	3																							•	•	•	•	Р	1	2
		第	2	節			通																						•				
				1																									•				
				2																									•				
				3																									•				
				4											-														等				
				5			民																						•		-		-
		第	3	-			全	-																					•				
				1																									•				
				2				-																					•				
				3		-	全			-																			•		-	-	-
				4		目	動	車	連	送	事	業	者	の	女	全	对	朿	の	充	実	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Ρ	1	8

				5	交	通	労	働	災	害	の	防	止	等	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	1	8
				6	道	路	交	通	に	関	す	る	情	報	の	充	実	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	1	8
		第	4	節	車	両	の	安	全	性	の	確	保	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	1	9
				1	車	両	の	安	全	性	に	関	す	る	基	準	等	の	改	善	の	推	進	•	•	•	•	•	•	Р	1	9
				2	自	動	車	ア	セ	ス	乂	ン	۲	情	報	の	提	供	等	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	1	9
				3	自	動	車	の	検	查	及	び	点	検	整	備	の	充	実	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	1	9
				4	IJ	\Box	_	ル	制	度	の	充	実	•	強	化	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	1	9
				5	自	転	車	の	安	全	性	の	確	保	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	1	9
		第	5	節	道	路	交	通	秩	序	の	維	持	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	0
				1	交	通	の	指	導	取	締	IJ	の	強	化	等	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	0
				2	暴	走	族	対	策	の	強	化	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	0
		第	6	節	救	助	•	救	急	活	動	の	充	実	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	1
				1	救	助	•	救	急	体	制	の	整	備	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	1
				2	救	急	医	療	体	制	の	整	備	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	1
				3	救	急	関	係	機	関	の	協	力	関	係	の	確	保	等	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	2
		第	7	節	損	害	賠	償	の	適	正	化	を	始	め	۲	U	た	被	害	者	支	援	の	推	進	•	•	•	Р	2	2
				1	自	動	車	損	害	賠	償	保	障	制	度	の	充	実	等	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	2
				2	損	害	賠	償	の	請	求	に	つ	いり	て	の	援	助	等	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	2
				3	交	通	事	故	被	害	者	支	援	の	充	実	強	化	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	3
		第	8	節	研	究	開	発	及	び	調	查	研	究	の	充	実	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	3
第	2	部																							•							
	第	1	章			_																			•							
		第	1	節																					•							
		第	2	節	交	通	安	全	計	画	に	お	け	る	目	標	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	4
	第	2	章																						•							
		第	1	節																					•							
				1																					•							
				2																					•							
				3	鉄	道	の	地	震	対	策	の	強	化	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	5
		第	2	節	鉄	道	の	安	全	な	運	行	の	確	保	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	5
				1	乗	務	員	及	び	保	安	要	員	の	教	育	の	充	実	及	び	資	質	の	向	上	•	•	•	Р	2	5
				2	列	車	の	運	行	及	び	乗	務	員	等	の	管	理	の	改	善	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	5
				3	鉄	道	交	通	の	安	全	に	関	す	る	知	識	の	普	及	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	5
				4																					•							
				5	気	象	情	報	等	の	充	実	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	6
				6																					•							
		第	3	節																					•							
		第	4	節																					•							
		第	5	節	被	害	者	支	援	の	推	進	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	6

		第	6	節		調	查	研	究	の	充	実	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	7	
第	3	部		踏	切	道	に	お	け	る	交	通	の	安	全		•		•	•		•	•		•	•		•	•		Р	2	8	
	第	1	章		踏	切	事	故	の	状	況	等	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	8	
		第	1	節		踏	切	事	故	の	状	況	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	8	
		第	2	節		交	通	安	全	計	画	に	お	け	る	目	標	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	8	
	第	2	章		講	じ	ょ	う	۲	す	る	施	策		•		•			•	•	•		•		•		•			Р	2	8	
		第	1	節		踏	切	道	の	立	体	交	差	化	`	構	造	の	改	良	及	び	步	行	者	等	立	体	横	断	施	設	の	
						整	備	の	促	進	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	8	
		第	2	節		踏	切	保	安	設	備	の	整	備	及	び	交	通	規	制	の	実	施	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	8	
		第	3	節		踏	切	道	の	統	廃	合	の	促	進	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	2	9	
		第	4	節		そ	の	他	踏	切	道	の	交	通	の	安	全	۲	円	滑	化	を	义	る	た	め	の	措	置	•	Р	2	9	
		参		考		資		料	•		•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	3	0	
1		用		語		_		覧	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	3	1	
2		交	通	安	全	対	策	基	本	法	(抜	粋)	•	• •		•		•	•			• •		•			•	,	Р	3	5	
3		交	通	安	全	対	策	基	本	法	施	行	令	(抜	粋) •			•				•		•			•	•	Р	3	7	
4		鳥	取	県	交	通	安	全	対	策	슷	議	条	例	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	Р	3	8	
5		鳥	取	県	交	通	安	全	対	策	会	議	運	営	規	程		•	•	•	•	•	•	•		•		•	•		Р	4	0	

第1部 道路交通の安全

【交通安全計画における目標】

平成22年までに、24時間死者数を38人以下とする。 (30日以内死者数等を同様に減少させる)

死傷者数を3,400人以下とする。



【道路交通の安全についての対策】 (4つの視点)

少子高齢社会への対応

歩行者の安全確保

県民自らの意識改革

- ア 鳥取県交通マナーアップ運動の積極的推進
- イ 交通安全にみんなで参加する日の積極的推進
- ウタ暮れ時の早期点灯運動の推進
- エ 反射材の着用の推進

ITの活用



【講じようとする施策】

道路交通環境の整備

交通安全思想の普及徹底

高齢者に対する交通安全教育の推進

自転車の安全利用の推進

安全運転の確保

高齢運転者対策の充実

車両の安全性の確保

道路交通秩序の維持

救助・救急体制の充実

損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

研究開発及び調査研究の充実

第1部 道路交通の安全

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

本県の交通事故による24時間死者は、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人とピークの半数以下となった。平成に入り再び増勢に転じ、平成3年には81人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、平成17年には45人と昭和37年以来43年振りに40人台となった。これは、平成13年度から平成17年度までの「第7次鳥取県交通安全計画」に定める、年間の24時間死者数50人以下の目標を達成することができた。

このように死者が減少した要因としては、基本的には、交通安全思想の普及啓発、道路交通環境の整備、救助・救急体制等、鳥取県交通安全計画に基づく諸対策を、関係機関、関係団体等が、長期にわたり推進してきたことが挙げられる。併せて、地域社会、企業、学校等の取組も大きく寄与してきたと考えられる。

しかしながら、近年における年間の交通事故発生件数は 3,000 件前後を、負傷者数についても 4,000 人前後で推移している。今後、車両台数の増加、高速交通網の整備拡充に伴う交通量の増大、加えて全国水準を上回る高齢化の進展等が交通事故の発生に一層の拍車をかけ、厳しい状況が続くものと思われる。

交通事故のない安全で安心な鳥取県を目指すためには、関係機関、関係団体等がこれまで以上に一層の緊密な連携を図りながら諸対策を推進するとともに、県民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要である。このため、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化し、これらに対応できる交通安全対策を推進していかなければ交通事故を抑制することはできない。

【鳥取県内における過去10年間の交通事故の推移】

	8 年	9 年	10年	1 1 年	1 2 年	1 3 年	1 4 年	1 5 年	1 6 年	17年
発生件数	2,717	2,765	2,846	2,677	3,074	3,172	3,075	2,934	3,048	2,970
指数	100	102	105	99	113	117	113	108	112	109
死者数	69	68	64	58	55	61	79	61	51	45
指数	100	99	93	84	80	88	114	88	74	65
負傷者数	3,103	3,075	3,217	3,413	3,943	4,152	4,051	3,772	3,992	3,905
指数	100	99	104	110	127	134	131	122	129	126

(指数:平成8年を100とする)

【交通死亡事故の特徴】

6 5 歳以上の高齢者の比率が半数を占めている。

道路別では、国道での発生が多い。

発生地点の道路形状別では、交差点及びその付近の発生が多い。

第2節 交通安全計画における目標

【数值目標】

交通事故死者数 3 8 人以下 交通事故死傷者数 3 , 4 0 0 人以下

本県における第8次鳥取県交通安全計画は、人命尊重と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、究極的には交通事故のない安全で安心な鳥取県を実現するため、本計画期間である平成22年までに、年間の24時間死者数を38人以下とする。

このことは、当然のことながら、24時間死者数のみならず、およそ道路交通事故に起因する死者数(30日以内死者数)を同様に減少させることを意味し、今後はさらに、死者数減少を始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の減少にも一層積極的に取り組み、平成22年までに年間の死傷者数を3,400人以下とすることを目指すものとする。

【交通安全計画目標数値の推移と結果】

次別	期間	目標	結	果
			46年	1 3 4 人
	S 4 6	149人を予測し、	4 7 年	1 2 0 人
第 1 次	~	これの半減	48年	109人
お「人	S 5 0	74.5人以下	4 9 年	7 2 人
			5 0 年	8 9 人
	S 5 1	過去最高の	5 1 年	9 0 人
	~	昭和46年の半減	5 2 年	6 1 人
第2次	S 5 5	67人以下	5 3 年	5 4 人
			5 4 年	5 2 人
			55年	6 1 人
	C 5 6		5 6 年	5 7 人
	S 5 6		5 7 年	7 1 人
第 3 次	~	4 5 人以下	5 8 年	6 9 人
	S 6 0		5 9 年	6 1 人
			6 0 年	6 0 人
			6 1 年	5 8 人
	S 6 1		6 2 年	5 3 人
第 4 次	~	4 5 人以下	6 3 年	5 0 人
	H 2		元年	7 3 人
			2 年	7 1 人
			3 年	8 1 人
	H 3		4 年	7 0 人
第5次	~	5 3 人以下	5 年	6 9 人
	H 7		6 年	5 6 人
			7 年	66人
			8 年	6 9 人
	H 8		9 年	6 8 人
第6次	~	5 2 人以下	1 0 年	6 4 人
ある 次	H 1 2	32791	1 1 年	5 8 人
			1 2 年	5 5 人
			1 3 年	6 1 人
	H 1 3		1 4 年	7 9 人
第7次	~	5 0 人以下	1 5 年	6 1 人
<i>为 / 八</i>	H 1 7	J 0 7 W F	16年	5 1 人
			17年	4 5 人

第3節 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数が減少していることを考慮すると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があったものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる施策を推進することが必要である。

このような観点から、

- (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) 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進
- (8)研究開発及び調査研究の充実

といった交通安全対策を実施する。

今後、対策を実施していくに当たっては、次の視点を重視して対策の推進を図る。

1 少子高齢社会への対応

本県は、他県と比較して、65歳以上の高齢者の死者の占める割合が高く、加えて全国水準を上回る高齢化の進展から、高齢者が安全に暮らせる交通社会の形成が必要である。

第7次鳥取県交通安全計画期間中の交通事故死者数は297名で、うち65歳以上の高齢者の死者数は、151名で全体の50.8パーセントを占めていることから、第8次鳥取県交通安全計画においては高齢者の安全対策を最重点として取り組むこととする。

また、子どもを交通事故から守るため、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する。

2 歩行者の安全確保

交通事故のない安全で安心な鳥取県を実現するためには、歩行者の安全を確保することが必要不可欠である。

このようなことから、これまで「歩車共存」の考えから「人優先」とし、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等による歩行空間の確保を一層積極的に進め、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく。

3 県民自らの意識改革

すべての県民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、「交通事故を起さない、交通事故に遭わない」という意識を再認識するため、県民運動として次の対策を積極的に推進する。

- (1)鳥取県交通マナーアップ運動の積極的推進
- (2)交通安全にみんなで参加する日の積極的推進
- (3)夕暮れ時の早期点灯運動の推進
- (4)反射材の着用の推進

4 ITの活用

急速に進展する情報化社会の中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報通信技術(IT)を活用することが重要である。

本県におけるITの整備や普及は充実したものとは言えないが、今後はインターネットを始めとしたITの活用等が交通安全教育上重要となることから、学校や家庭、地域においてITの活用を積極的に推進していく。

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 人優先の安全・安心な歩行空間の整備
- (1) 通学路等の歩道整備等の推進
 - ア 児童及び生徒の通行の安全を確保するため、通学路、通園路の整備を推進する。
 - イ 歩道等の整備、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。
- (2) 生活道路における交通安全対策の推進
 - ア「あんしん歩行エリア」における面的かつ総合的な事故抑止対策の 実施
 - (ア)公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締 りの融合に配意した施策を推進する。
 - (イ)道路管理者においては、歩行空間のバリアフリー化等により、 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、 歩道拡幅・段差解消・横断防止柵の設置等の推進を図る。

社会資本整備重点計画(平成 1 5 年度~ 1 9 年度)で定められた数値目標の達成を目指す。

エリア内の死傷事故約2割抑止

エリア内の歩行者・自転車事故約3割抑止

- イ 「あんしん歩行エリア」以外の生活道路においても、「生活道路事故抑止対策マニュアル」を基に関係機関が連携し、警察、道路管理者双方の対策を効果的に組み合わせて歩行者と車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進する。
- (3) バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備
 - ア 歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、歩 道及び自転車歩行者道の整備を重点的に実施する。
 - イ コミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を推進するとともに、 見やすくわかりやすい道路標識及び道路標示とするなど視認性の向 上を図る。
 - ウ 平たんで車いす等も利用しやすい歩道、バリアフリー対応型信号 機の整備、無電柱化等、安全で快適な歩行空間を確保する。
 - エ バリアフリー空間が有効活用されるよう、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までのバリアフリー経路等の適切な案内を実施する。
 - オ 冬期の安全で快適な歩行空間が確保されるよう、中心市街地公共 施設周辺及び通学路等における除雪の充実を図る。
- 2 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進
- (1) 計画的な道路ネットワークの整備
 - 一般道路及び高速道路等高規格幹線道路を整備する場合は、計画段階から関係機関が協議を行い、交通の安全と円滑を優先した道路整備を推進する。
- (2) 適切に機能分担された道路網の整備
 - ア 高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークの体系的 な整備を推進する。
 - イ 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。
 - ウ コミュニティ道路、歩車共存道路等の交通安全施設の整備を推進 する。
- (3) 改築による道路交通環境の整備
 - ア 歩行者及び自転車利用者の安全確保のため、歩道・自転車歩者道、 コミュニティ道路等の整備を図る。
 - イ 交通事故防止及び交通渋滞の解消を図るため、右折レーンの設置

などの交差点改良を推進する。

- ウ 道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護柵等の交通安全 施設の整備並びにスロープ及び昇降装置の付いた立体横断施設の 整備を図る。
- エ 道路の機能と沿道の土地の利用を含めた道路の利用実態との調和により、安全で円滑な道路交通を確保するため、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、路上駐停車対策等の促進を図る。
- オ 歴史的街並みや環境の残る地区において、歴史的地区への誘導路、 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。
- (4) 高規格幹線道路等の利用促進

一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路等への交通流の転換促進を図り、交通死亡事故の減少を図る。

- 3 交通安全施設等整備事業の推進
- (1) 歩行者等の安全通行の確保

ア 死傷事故発生割合の高い地区をあんしん歩行エリアとして指定し、 総合的な事故対策を実施する。

イ バリアフリー対応型信号機の整備や歩道の段差、勾配の改善等、 歩行空間のバリアフリー化を推進する。

- (2) 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保 事故危険箇所を選定し、集中的に交通安全施設を整備する。
- (3) IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

ア 信号機の高度化等により、死傷事故の抑止及び対策実施箇所における通過時間の短縮を図る。

イ 光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等の新交通管理システム(UTMS)の推進を図るとともに、情報収集環境の拡充により道路交通情報提供の充実強化を図る。

- 4 効果的な交通規制の推進
- (1) 地域の特性に応じた交通規制

主として通過交通の用に供される道路については交通流の整序化、 主として地域交通の用に供される道路については、通過交通の抑制に より良好な生活環境を維持する等、地域の特性に応じた交通規制を実 施する。

(2) 幹線道路における交通規制

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た規制等の適正化を図る。

(3) 高速道路等における交通規制

ア 交通実態に即した交通規制及び各種安全対策を推進する。

- イ 交通事故、異常気象等の交通障害発生時においては、その状況に応じた臨時交通規制を迅速かつ的確に実施する。
- 5 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備
- (1) 道路交通環境整備への住民参加の促進
 - ア 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「県民の声」や「標識 B O X 、信号機 B O X」(はがき、インターネット等)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。
 - ウ 住民が計画段階から実施全般にわたって積極的に参加できる仕組 みをつくり、行政と住民の連携による交通安全対策を推進する。
- (2) 総合的・集中的な対策の実施
 - ア 人優先の安全・安心な賑わいのあるまちやみちを実現する「くら しのみちゾーン」の形成を促進する。
 - イ 人にやさしい街・みちづくりのためのモデル地区を構築する。
- 6 効果的で重点的な事故対策の推進
- (1) 交通事故対策の重点実施

幹線道路のうち死傷者事故率の高い区間に対し、重点的な交通事故対策を実施する。

(2) 事故危険箇所対策の推進

信号機の新設・高度化、交差点改良、視距の改良、中央帯の設置、道路照明・視線誘導標の設置等の対策を推進する。

- (3) 交通安全施設等の整備
 - ア 道路構造及び交通の実態を勘案した信号機の設置及び既存信号機の集中制御化、系統化、速度感応化、多現示化、右折感応化等の高度化 を推進する。
 - イ 道路標識の高輝度化等の交通安全施設等の整備を推進するほか、 道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進する。
- (4) 地域に応じた安全の確保
 - ア 地域住民のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、 その特性に応じた道路環境の整備を推進する。
 - イ 冬期の安全な道路交通を確保するため、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とともに、県土整備部が気象、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 N a v i 」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、引き続いて道路情報提供を推進する。
- (5) 交通事故多発地域における重点的交通規制

交通事故多発地域、路線等においては、最高速度の指定、追越しの ための右側部分はみ出し通行禁止等、交通規制を重点実施する。

(6) 重大事故の再発防止

発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、同様な事故の再発防止を図る。

7 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発地点のうち緊急度の高い箇所について雨天、夜間等の事故誘発要因の詳細な分析を行い、これに基づき対策工を実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない二車線の区間(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高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置等を推進する。また、逆走による事故防止のための標識や路面標示の整備を図るなど総合的な事故防止対策を推進する。

8 高度道路交通システムの活用

最先端の情報通信技術を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして安全性及び快適性の実現を図る。

- 9 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備
- (1) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備
 - ア 交通管制エリアの拡大等交通管制システムの充実・高度化を推進する。
 - イ 信号の系統化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進する。
 - ウ 追越しのための付加車線や「道の駅」などの休憩施設等の整備を推 進する。
 - エ 交通監視カメラ、各種車両感知器等の整備、道路交通等に関する情報を迅速かつ的確に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。
- (2) 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を図る。
 - イ 不法占用物件の排除等を行う。
 - ウ 道路の掘り返しの規制等を行う。
- (3) 自転車利用環境の総合的整備
 - ア 自転車歩行者道の整備等、総合的な自転車利用環境の整備を推進する。
 - イ 自転車駐車場整備を推進する。
 - ウ 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。

10 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑を図るため交差点等の改良、 交通管制の高度化、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。

- 11 総合的な駐車対策の推進
- (1) 秩序ある駐車の推進

個々の時間及び場所に応じたきめ細やかな駐車規制を推進する。

- (2) 新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策の推進
 - ア 確認事務の民間委託により違法駐車の取締りを強化し、悪質、危険性、及び迷惑性の高い違反取締りへ重点を指向するとともに、重点的に放置車両の確認を実施する場所及び時間帯を定めたガイドラインに沿った取締りを推進する。
 - イ 放置車両については使用制限命令の積極的な活用及び使用者責任 の強力な追及並びに常習的な違反等、悪質な違反については運転者 責任の追及を徹底する。
- (3) 駐車場等の整備

駐車規制及び違法駐車の取締りの推進と併せて駐車場の整備と有効活用を推進する。

- (4) 違法駐車排除気運の醸成及び高揚

 - イ 関係機関、関係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。
- (5) ハード・ソフトが一体となった駐車対策の推進
 - ア きめ細かな駐車規制と違法駐車の取締りを実施する。
 - イ 駐車場整備、積極的な広報、啓発活動等ハードとソフトが一体と なった駐車対策を推進する。
- 12 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 災害発生時においても安全で安心な生活を支える道路交通を確保する。
 - (ア) 大規模地震発生時においても被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保するため、防災幹線ルートを設定し、ルート上の橋りょうの耐震補強を推進する。
 - (イ) 安全で信頼性の高い道路網を確保するため、高規格幹線道路 等の整備や法面等の防災対策、地域の孤立を解消する生命線と なる道路の整備を促進する。
- (2) 災害に強い交通安全施設等の整備

- (ア) 交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全 施設及び信号機電源付加装置の整備を図る。
- (イ) 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の実施

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 被災状況や道路交通の状況を収集及び分析し、インターネット等 I Tを活用した情報提供を推進する。
- 13 交通安全に寄与する道路交通環境の整備
- (1) 道路法に基づく通行の禁止又は制限
- (2) 子どもの遊び場等の確保
- (3)無電柱化の推進

第2節 交通安全思想の普及徹底

- 1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 鳥取県交通マナーアップ運動の一環として、「交通ルールとマナー」遵 守の啓発活動を行う。
- (1) 幼児に対する体系的な交通安全教育の推進
 - ア 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。
 - イ 日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技 能及び知識を習得させる。
 - ウ 幼稚園及び保育所における指導を図る。
 - エ 児童館等の施設における指導を図る。
 - オ 関係機関、関係団体等は、幼稚園・保育園における指導を支援するとともに保護者に対する指導を行なう。
- (2) 児童に対する交通安全教育の推進
 - ア 歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させる。
 - イ 道路における危険を予測し、これを回避して安全に通行する能力 を向上させる。
 - ウ 小学校における計画的指導を図る。
 - エ 関係機関、関係団体等は、小学校における指導を支援するととも に補完的な交通安全教育を行なう。

- オ 通学時等における交通ボランティアによる指導を行う。
- (3) 中学生に対する交通安全教育の推進
 - ア 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とともに、自己の安全ばかりでなく他の人々の安全にも配慮できる意識を育成する。
 - イ 中学校における計画的指導を図る。
 - ウ 関係機関、関係団体等は、中学校における指導を支援するととも に補完的な交通安全教育を行う。
- (4) 高校生に対する交通安全教育の推進
 - ア 日常生活における交通安全に必要な事柄、特に二輪車の運転者及び自転車の利用者として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。
 - イ 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な健全な社会人の 育成を図る。
 - ウ 高等学校における計画的指導を図る。
 - エ将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成する。
 - オ 関係機関、関係団体等は、高等学校における指導を支援するとと もに補完的な交通安全教育を行う。
- (5) 成人に対する交通安全教育の推進
 - ア 免許取得時の運転者教育の充実を図る。
 - イ 社会人、大学生等に対する交通安全教育を充実する。
 - ウ 免許取得後の運転者教育を充実する。
 - エ 事業所における自主的な安全運転管理を活発化する。
 - オ 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。
- (6) 高齢者に対する交通安全教育の推進

第7次鳥取県交通安全計画期間中における24時間死者は297人で、うち65歳以上の高齢者は151人と全体の50.8パーセントが高齢者で占められている。さらに、全国に比べて高齢化率が進んでいる状況から、高齢者に対する交通安全対策は緊急かつ重要な課題であり、次の対策を実施する。

- ア 加齢に伴う身体能力の変化が通行に及ぼす影響を理解させる。
- イ 道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な 実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させる。
- ウ シルバーリーダー等、高齢者の交通安全指導者を育成する。
- 工参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。
- オ 老人クラブ等の関係団体や医療機関・福祉関係者等と連携した高齢者の交通安全教室の開催や高齢者大学、敬老会等、各種の催しの

機会を活用した交通安全教育を推進する。

- カ 独居老人等交通安全教育を受ける機会のない高齢者を中心に交通・医療・福祉等の関係者による高齢者宅訪問による個別指導や声かけ等の活動を推進する。
- キ 夜間の交通事故防止を図るため、反射材着用の強い呼びかけや家 庭訪問時等に高齢者の持ち物へ反射材を貼付する活動を推進する。
- ク 高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における内容 の充実に努めるほか、シルバー・ドライビング・スクール等を開催 し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、積極的な参加を 促進する。
- ケ 電動車いすを利用する高齢者に対しては、販売店等と協力して購入時の指導の徹底及び安全な利用について講習及び啓発を推進する。
- コ 地域及び家庭における適切な助言と交通安全をテーマにした三世 代間交流の促進を図る。
- (7) 障害者に対する交通安全教育の推進 地域における福祉活動の場を利用するなど、障害の程度に応じたき め細やかな交通安全教育を推進する。
- (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を通じ、外国人に対する講習会等を開催 する。
- 2 効果的な交通安全教育の推進

参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用した交通安全教育を実施する。

- 3 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 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による交通ルールの遵守と正しい交 通マナーの実践を習慣付ける。
 - ウ 関係機関、関係団体等が連携した県民参加の下の組織的及び継続 的な交通安全運動を実施する。
 - (ア) 交通安全運動の重点項目
 - a 子どもと高齢者の交通事故防止
 - b シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底
 - c 自転車の安全利用等の推進
 - d 交差点での交通事故防止
 - e飲酒運転の根絶

- f運転中における携帯電話等使用禁止の徹底
- g 若者の交通事故防止
- エ 地域の実情、住民のニーズ等を踏まえた運動を実施する。
- オ 民間団体、交通ボランティアの参加促進を図る。
- (2) 自転車の安全利用の推進

自転車による交通事故が多発している。特に、信号無視や無灯火、 携帯電話をしながらの片手ハンドル、並進走行、一時停止違反等の ルール違反が事故の原因となっている場合が多いことから次のこ とを推進する。

- ア 道路を通行する際の車両としてのルールの遵守及び交通マナーを 習得する。
- イ 歩行者や他の車両に配慮した通行等、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発を強化する。
- ウ 夜間走行時の灯火の点灯の徹底及び反射材の取付けを促進する。
- エ 幼児が同乗中の事故防止及び幼児向けの自転車用ヘルメット使用 を推進する。
- オ 高校生の自転車登下校時の安全対策の推進を図る。
 - a 学校の校門前をはじめその付近での街頭指導を実施する。
 - b 交通安全講習会·交通安全教室を開催する。
 - c 生徒会を中心とした活動を展開する。
 - d 保護者、PTAとの連携を図る。
 - e 自転車事故発生時の連絡体制の整備と事故現場での対処を教える。
- (3) 後部座席におけるシートベルト着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について啓発及び後部座席を含めた着用の徹底。

- (4) チャイルドシートの正しい着用の徹底
 - ア 幼稚園、保育所、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、正しい着用の徹底を推進する。
 - イ 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する環境づくりを促進する。
- (5) 反射材の普及促進
 - ア 夜間における歩行者及び自転車利用者の事故を防止するため、反 射材の普及促進を図る。
 - イ 各種広報媒体を活用して広報啓発を推進するとともに、反射材の 視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実 践型の交通安全教育を実施する。
- (6)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、 具体的で実効の挙がる内容の広報を重点的かつ集中的に実施する。

- (7) その他の普及啓発活動の推進
 - ア 高齢者の加齢に伴う身体能力の変化が交通行動に及ぼす影響等に ついての広報及び高齢運転者標識(高齢者マーク)等の積極的な活 用を図る。
 - イ 薄暮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、 事故の大きな要因となっている速度違反、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。
 - ウ 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 情報を提供する。
- 4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等
- (1)交通安全を目的とする民間団体に対する主体的な活動を支援する。
- (2)地域団体、自動車整備・販売団体等については、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かけを実施する。
- (3)交通指導員等の交通ボランティア等に対しては、資質向上に資する援助を行う等により、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備 を促進する。
- 5 住民の参加及び協働の推進
- (1) 行政、関係機関、関係団体等が連携を密にした上で、地域の実情に即 した身近な活動を推進し、住民参加及び協働を進める。
- (2) 住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」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を構築する。

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の教育内容の充実に努める。

- (ア)個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育
- (イ)交通事故被害者等の手記等を活用した講習
- (ウ)交通事故の悲惨さの理解を深める教育
- (エ)自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等
- (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 自動車教習所における教育を充実する。
 - イ 取得時講習を充実する。
- (2) 運転者に対する再教育等の充実

- ア 各種再教育が効果的に行われるよう、講習施設及び設備を充実する。
- イ 講習指導員の資質向上、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。
- ウ 実車を用いた参加・体験・実践型の運転者教育及びその施設及び資機材の充実を図る。
- エ 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 充実強化を図る。
- (3) 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、自動二輪車安全運転講習及び原付等安全講習の推進に努める。

- (4) 高齢運転者対策の充実
 - ア 高齢者に対する教育を充実する。
 - イ 適性検査を充実する。
 - ウ 高齢運転者の講習を充実する。
 - エ 高齢運転者標識(高齢者マーク)の活用を図る。
- (5)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
- (6)自動車安全運転センターの業務の充実
- (7)独立行政法人自動車事故対策機構による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
- (8)自動車運転代行業者の指導育成
- (9)悪質危険な運転者の早期排除等
- 2 運転免許制度の改善
- (1)手続の簡素化の推進による更新負担の軽減
- (2)運転免許試験場における身体障害者等のための設備及び資機材の整備 並びに運転適性相談活動の充実
- (3) 運転免許証のICカード化導入による運転免許証の偽変造防止、運転 免許業務運営の合理化の推進
- 3 安全運転管理の推進
- (1) 安全運転管理者等に対する講習の充実による資質及び安全意識の向上
- (2) 安全運転管理者等の指導強化
- (3) 安全運転管理者等の未選任事業所の一掃による安全運転管理体制の充実強化
- (4) 事業所における映像記録型ドライブレコーダー等を活用した安全運転管理等の促進

- 4 自動車運送事業者の安全対策の充実
- (1)自動車運送事業者に対する指導監督の充実
- (2)貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等
- (3)事故情報の多角的分析の実施
- (4)運行管理者等に対する指導講習の充実
- (5)事業所における映像記録型ドライブレコーダー等を活用した運行管理 等の促進
- 5 交通労働災害の防止等
- (1) 交通労働災害の防止

「交通労働災害防止のためのガイドライン」を周知徹底し、事業場における適正な労働時間、走行管理、運転者教育等の意識高揚を促進する。 運輸交通業以外の事業場に所属する、自動車の運転を業務としている労働者の運転時の危険回避行動の向上対策として、鳥取県警察本部と共催で、「交通危険予知訓練講習会」を実施する。

(2) 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善のため、労働基準法、最低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)の履行を確保のための監督指導、集団指導、自動車労務改善推進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)道路交通情報の充実

道路利用者のニーズにこたえるため、交通監視カメラ、交通情報板等の既存の情報収集、提供体制の充実を図るとともに、ITSの一環として道路交通情報通信システム(VICS)の整備・拡充を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

(2) 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が発生した場合の被害の軽減に資するため情報提供の充実を図る。

(3) 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、地震、津波等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう適時・適切な予報、警報等の情報を発表して、事故の防止・軽減に努める。

また、これらの情報内容の充実と効果的利用を図るため、防災関係機関等との情報の共有化やITを活用し、気象観測予報体制の整備、地震・津波監視体制の整備を行うとともに、気象、地象、水象に関する知識の普及のため講演会、防災機関の担当者を対象とする、予報、警報

等の伝達に関する説明会を開催する。

第4節 車両の安全性の確保

- 1 車両の安全性に関する基準等の改善の推進
- (1) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等
 - ア 車両の安全対策を推進する。
 - イ 道路運送車両の保安基準の拡充・強化を図る。
- 2 自動車アセスメント情報の提供等
- 3 自動車の検査及び点検整備の充実
- (1) 自動車検査の充実
- (2)型式指定制度の充実
- (3) 自動車点検整備の充実
 - ア 自動車点検整備を推進する。
 - イ 不正改造車を排除する。
 - ウ 自動車分解整備事業の適正化及び近代化を図る。
- 4 リコール制度の充実・強化
- (1)情報収集体制の強化
- (2) 監査の強化
- (3) 技術的検証体制の強化
- 5 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車(人の力を補うため原動機を用いるもの)及び普通自転車の型式認定制度を活用する。

また、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とともに、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努める。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の視認性の向上を図る。

第5節 道路交通秩序の維持

- 1 交通の指導取締りの強化等
 - (1) 効果的な指導取締りの強化等
 - ア 一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに 事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導 取締りを効果的に推進する。
 - (ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの 強化を図る。
 - (イ) 自転車利用者に対する指導取締りを推進する。
 - イ 高速道路等においては、軽微な違反であっても重大事故に直結するおそれがあることから、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、違反の未然防止等を図る。
 - (2) 科学的な指導取締りの推進

交通事故発生状況や指導取締り実施状況等を関連付けて、取締り用装備資機材の改良等に努めるなど、科学的かつ効率的な指導取締りを実施する。

2 暴走族対策の強化

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関、関係団体等が連携し、次の施策を推進する。

- (1)鳥取県暴走族根絶条例に沿った施策の推進 鳥取県暴走族根絶条例に基づき、自治体をはじめ、県民、事業者 等が協力して暴走族を根絶するための施策の積極的推進。
- (2)暴走族等追放機運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導 の充実

広報活動を積極的に行い、暴走族追放の機運を高揚させる。

また、青少年の健全育成を図る観点から家庭、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。

(3)暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族等のいしゅう場所として利用されやすい施設について、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。

(4)暴走族等に対する指導取締りの強化

共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用し、暴走族等に対する指導取締りの強化を図る。

(5)暴走関係事犯者の再犯防止

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た上で、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。

(6)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「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。

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
 - (2)集団救助・救急体制の整備
 - (3) 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進 交通事故による負傷者の救命等を図るため、バイスタンダー(現

場に居合わせた人)による応急手当、自動体外式除細動器(AED)の使用により、救命効果の向上が期待できることから、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
- (5)救助・救急施設の整備の推進
- (6)高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務について、沿線市町村と西日本高速道路株式会社は相協力して迅速かつ効果的な人命救助を行う。また、通信連絡体制等の充実を図るとともに、インターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村においても救急業務実施体制の整備を推進する。

- 2 救急医療体制の整備
 - (1)救急医療機関等の整備

初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間急患センターの設置の促進及び在宅当番医制の普及定着化を推進する。また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、原則として医療圏単位に地域設定し、地域内の実情に応じた方式(病院群輪番制又は共同利用型病院)で第二次救急医療体制の整備を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療体制として、複数科にまたがる診察機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備を図る。

(2) 救 急 医 療 担 当 医 師 ・ 看 護 師 等 の 養 成 等 救 急 医 療 に 関 す る 教 育 研 修 の 充 実 に 努 め る ほ か 、 救 命 救 急 セ ン タ 一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し、 救急医療従事者の確保とその資質の向上を図る。看護師についても、 救急医療実習の充実に努める。

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、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とともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

第7節 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

1 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車損害賠償保障制度については、自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしており、今後とも、社会情勢や交通事故発生状況の変化等に対応して、被害者救済の充実を図る。

(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報活動により広く県民に周知し、無保険(無共済)車両の運行の防止を徹底する。

- (2) 任意の自動車保険(自動車共済)の充実等
- 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 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 連携を図る。
 - イ 交通事故被害者等の心情に配意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

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、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。

また、法務局及び人権擁護委員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とともに、交通事故相談センター鳥取県支部、財団法人法律扶助協会鳥取県弁護士会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

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及び県の行う高等学校交通遺児授業料減免事業等により、被害者等に対する援助を行う。

さらに、重度後遺障害者に対する介護料の支給及び治療及び看護 を専門に行う療護センターの運営に対する援助措置の充実を行う。

(2) 交通事故被害者等の心情に配意した対策の推進

交通事故被害者等の心情に配意した相談業務を、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等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図る。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者等については、送致状況、裁判の結果等被害者連絡制度の充実及び行政処分結果の問い合わせによる情報提供を図る。

第8節 研究開発及び調査研究の充実

近年、交通事故の発生要因が複雑化、多様化していることを始め、 高齢者人口・高齢運転者の増加、情報通信技術の発展等、道路交通安 全対策の今後の方向を考慮して、人・道・車それぞれの分野における 分析研究を推進する。

また、県内の交通事故の実態を把握し、効果的な交通安全対策を総合的に調査・分析し、この結果を県民及び関係機関、関係団体等に対して情報提供し、交通安全に対する意識高揚を図る。

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。

運転事故件数の減少を目指す。



【鉄道交通の安全についての対策】

(6つの柱)

鉄道交通環境の整備 鉄道の安全な運行の確保 鉄道車両の安全性の確保 救助・救急活動の充実 被害者支援の推進 調査研究の充実

第2部 鉄道交通の安全

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、長期的には下げ止まり傾向にあり、 平成17年の発生件数は9件、死傷者数は9人であり、12年の発生件数4件、死傷者数4人と比較して、発生件数、死傷者数で225パーセントの増加となっている。

県外では、17年4月のJR西日本福知山線における列車脱線事故や、18年1月のJR伯備線における保線員死傷事故といった社会的反響の大きい重大な運転事故が発生した。

第2節 交通安全計画における目標

【目標数值】

乗客の死者数ゼロを目指す。

運転事故件数の減少を目指す。

鉄道における運転事故は、ひとたび発生すると、利用者の利便性に重大な支障をもたらすばかりでなく、鉄道システムそのものへの国民の信頼が揺るぎかねない状況である。

一方で、近年は輸送量の伸び悩み等から、経営合理化の要請が強まるなど、厳しい経営を強いられている状況である。

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ていき、乗客の死者ゼロを目指すとともに、運転事故件数の減少を目指す。

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 鉄道施設の点検と整備

軌道や路盤等の施設の保守強化を始め、降雨による土砂崩壊、落石、雪崩等による被害防止のため、線路防護設備の整備等を促進する。また、駅施設等について、高齢者、身体障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、転落防止設備等の整備によるバリアフリー化を推進する。

2 運転保安設備の整備

JR西日本福知山線列車脱線事故を受け、緊急整備計画に基づく急曲線における速度超過防止用ATS等の設置を平成21年度までに完了するなど、運転保安設備の整備及び充実を図る。また、事故・地震発生等の緊急時において必要な情報を迅速に伝達できるよう列車無線等の通信装置の整備及び高度化を促進する。

3 鉄道の地震対策の強化

平成16年10月に発生した新潟県中越地震の被害状況を考慮し、今後発生が予想される大規模地震に備え、主要な鉄道駅における耐震補強等の整備を促進する。

第2節 鉄道の安全な運行の確保

1 乗務員及び保安要員の教育の充実及び資質の向上

鉄道の乗務員及び保安要員に対する教育訓練体制と教育内容について、教育成果の向上を図るよう指導する。また、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。

2 列車の運行及び乗務員等の管理の改善

大規模な事故又は災害が発生した場合に、情報の収集等を迅速かつ的確に行うため、夜間・休日における連絡体制の充実、通信手段の拡充を図る。また、鉄道事業者に対し、事故発生時等における乗客への適切な情報提供、迅速な応急復旧による運行の確保、応急輸送体制の充実等、迅速かつ適切な措置を講ずるよう指導する。

さらに、乗務員等が安全運転を確保できるよう、就業時の心身状態の 把握を確実に行い、職場における安全管理を徹底する。

3 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道の運転事故及び線路内立入り、置石・投石等の鉄道妨害による外部要因事故を防止するため、鉄道事故防止知識の普及を図る。また、安全運動等の機会をとらえて、ポスターの掲示、チラシの配布による広報活動を積極的に行うよう指導する。

さらに、建設工事・保守作業等施設の建設・保守に携わる作業員についても、安全対策の徹底を図るよう、鉄道指導者を指導する。

4 鉄道事業者に対する保安監査等の実施

定期的又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱の状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等についての適切な指導を行う。また、定期的に連絡会議を開催し、事故防止対策に関する情報交換及び検討等を行う。

なお、事業者の長自らが安全に係る現場の状況等を把握するとともに、 社内報告体制等の充実を図ることは輸送の安全確保の基本であることか ら、様々な機会を通じて指導等を行う。

5 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、地震、津波等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとり得るよう適時・適切な予報、警報等の情報を発表して、事故の防止及び軽減に努める。

また、これらの情報内容の充実と効果的利用を図るため、防災関係機関等との情報の共有化やITを活用し、気象観測予報体制の整備、地震・津波監視体制の整備を行うとともに、気象、地象、水象に関する知識の普及のため講演会、防災機関の担当者を対象とする、予報、警報等の伝達に関する説明会を開催する。

6 鉄道事故原因究明体制の強化等

鉄道事故及び重大インシデントの原因究明の調査を迅速かつ適確に行い、鉄道事故の防止に寄与するため、事故調査職員の専門調査技術の向上と各種調査用機器の充実に努めるほか、人員の増強等の体制整備にも努める。

第3節 鉄道車両の安全性の確保

鉄道車両の検査については、IT技術等新技術を取り入れた検査機器の導入を促進して検査精度の向上を図るとともに、新技術の導入に対応した検修担当者の教育訓練内容の充実を図る。また、車両の故障データ及び検査データを科学的に分析し、保守管理へ反映し車両故障等の予防を図る。

第4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、救助・救急活動、避難誘導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・協力体制の強化を推進する。

第5節 被害者支援の推進

損害賠償請求の援助活動等の強化や被害者等の心情に配意した対策を推進する。

第6節 調査研究の充実

鉄道事故及び重大インシデントの原因究明調査を迅速かつ適確に行うため、これまで各種記録装置の分析等で得られたノウハウ等を原因の究明に反映させる。

第3部 踏切道における交通の安全

【踏切道における交通安全についての目標】

平成22年までに踏切事故件数を半減することを目指す。



【講じようとする施策】

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

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の統廃合の促進

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3部 踏切道における交通の安全

第1章 踏切事故の状況等

第1節 踏切事故の状況

県内の踏切事故は、長期的には下げ止まり傾向にあり、平成17年の発生件数は5件、死傷者は2人であり、12年の発生件数2件、死傷者数2人と比較して、発生件数は250パーセントの増加、死傷者数は変化なしとなっている。

第2節 交通安全計画における目標

【数值目標】

平成22年までに踏切事故件数を半減することを目指す。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力の下、第2章に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進し、平成22年までに踏切事故件数を平成17年と比較して半減することを目指す。

踏切道における死傷事故は、第4種踏切で多発していることから、 平成17年度中に鳥取県内JR西日本米子支社管内全ての第4種踏切に人感センサーを設置して安全対策を推進中であるが、引き続いて住民に対する安全広報等を実施する。

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

歩道が狭あいな踏切等における歩行者の安全対策のため踏切道における歩道新設・拡幅等の構造改良を強力に推進するとともに、遮断時間が特に長い踏切等で、かつ道路交通量の多い踏切道が連担している地区、主要幹線道路との交差にかかわるもの等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、踏切道の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、可能なものについては立体交差化を図る。

以上の構造改良による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を緊急的かつ重点的に推進する。

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。特に、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、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。

さらに、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て必要に応じ、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。また、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、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て、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、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て、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

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、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋の設置を進めるとともに、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。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことを考慮して、 自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報等を強化する。

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努める。

参 考 資 料

- 1 用語一覧
- 2 交通安全対策基本法(抜粋)
- 3 交通安全基本法施行令(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

1 用 語 一 覧

【ア行】

IT: Information Technology 情報通信技術。

ITS: Intelligent Transport Systems 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 を一体として 構築したシステム。

運転免許証のICカード化

平成13年の道路交通法改正により、運転免許証の記載事項の一部を電磁的方法により記録できることとされたことを受けて、ICカード方式の運転免許証発行に向けた準 備を進めている。ICカード化により運転免許証の偽変造がされにくくなるなどの利点 がある。

アクセス

連絡、接続、交通手段などのこと。

あんしん歩行エリア

交通事故が多発している住居系地区や商業系地域を「あんしん歩行エリア」として指定し、歩行者等の安全通行を確保するため、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な死傷事故抑止対策を講じるエリア。具体的には、歩車分離式信号の 運用、バリアフリー対応型信号機の整備、信号灯器のLED(発光ダイオード)化、道 路標識の高輝度化・大型化、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、自転車道等の設置、歩行者等を優先する道路構造の整備を推進する。

違法駐車対策法

違法駐車は、都市部を中心に常態化し、交通事故や交通渋滞を引き起こすなど、国民 生活に著しい弊害をもたらしており、取締り要望の声も多数寄せられていたことから、道路交通法の一部を改正する法律(平成16年法律第90号)により、平成18年6月 1日より施行された法律。具体的には、 車両の所有者などを対象とした放置違反金制 度の導入 民間駐車監視員が放置違反の確認行為を行う 悪質・危険、迷惑な違反に重点をおき、短時間の放置駐車も取り締りの対象 放置違反金を納付しなければ車検が受 けられないなど、取締り、処分が強化される。

AED: Automated External Defibrilla tor

自動体外式除細動器:機械が自動的に判断して心停止者に電気ショックを与えて蘇生させる医療機器。

【力行】

くらしのみちゾーン

外周を幹線道路に囲まれている等のまとまりのある住区や中心市街地、商店街の街区などにおいて、警察と連携して一般車両の地区内への流入を制限して身近な道路を歩行者・自転車優先とし、併せて無電柱化や緑化等の環境整備を行って、交通安全の確保と生活環境の質の向上を図ろうとする区域。

コミュニティ道路

歩車分離を図るとともに、自動車の走行速度を低減させる道路構造を整備することで、安全で快適な歩行空間の形成を図った道路。車道をジグザグにする「クランク」や路面 を部分的に盛り上げる「ハンプ」等を整備する。

【サ行】

シルバー・ドライビング・スクール

6 5 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、普及及び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。

重大インシデント

結果的には事故に至らなかったものの、事故が発生するおそれがあった と認められる事態のうち重大なもの。

人感センサー

第4種踏切(遮断機、警報機がない踏切)を渡る際、センサーが人を感知し、「フミーキリデスーサユウヲーヨクミテーワタリマショウ」などの注意を促すメッセージが流れる装置。列車の接近を感知するものではない。

速度超過防止用ATS

列車の運転に関し、速度超過の列車が接近してきた場合、カーブ等の手前で速度を認識し、自動的にブレーキが作動し、安全な速度まで減速する装置。

自動車アセスメント

自動車の安全性能評価。

【タ行】

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。

無電柱化

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止等の観点から無電柱化推進計画(H 1 6 ~ 2 0 年度)に基づき、まちなかの幹線道路のみならず、歴史的街 並みを保存すべき地区等における主要な非幹線道路も含めて、面的に無電柱化を推進する事業。

【八行】

光ビーコン

通過車両を感知して交通量等を測定するとともに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のやりとりをする路上設置型の赤外線通信装置。

バリアフリー

高齢者や身体障害者等が社会生活をしていく上で障壁となるもの(段差など)がない状態。

標識BOX

警察と道路管理者が連携して道路標識等の改善を図るため、都道府県ごとに道路標識 改善対策協議会が設置され、道路ユーザー、道路管理者、警察等のオープンな意見交換の場として、道路標識改善懇談会が設置・開催されている。道路標識改善対策協議会は、都道府県警察のほか、国土交通省、県土整備部、関係道路公団の職員から構成されており、これらの機関に「標識BOX」が設置されている。警察では、標識BOXは警察本部交通部や警察署に置かれ、文書のほか、ホームページに設けられたEメールで意見を受け付けている。

【マ行】

道の駅

道路管理者と地元市町村などがお互いに協力して設置する一般道路沿いの休憩施設。機能としては、 休憩機能 道路利用者や住民への情報発信機能 地域の連携による快適で高いサービス提供機能がある。

【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)、MOCS(車両運行管理システム)、EPMS(交通公害低減システム)、DSS(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 4 5 年 6 月 1 日 法律第 1 1 0 号

(目的)

第1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4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 16 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。
 - (1) 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。
 - (2) 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。
 - (3) 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 17 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。
 - (1) 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
 - (2) 都道府県教育委員会の教育長
 - (3) 警視総監又は都道府県警察本部長
 - (4) 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
 - (5) 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

- (6) 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
- 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。

(都道府県交通安全計画等)

- 第 25 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。
 - (1) 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
 - (2) 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 1 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 3 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 4 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。

3 交通安全対策基本法施行令(抜粋)

平成 1 7 年 6 月 1 日 政 令 第 2 0 3 号

(都道府県交通安全対策会議の組織及び運営の基準)

- 第5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。
 - 1 会長は、会務を総理するもとする。
 - 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 代理するものとする。
 - 3 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。
 - 4 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。
 - 5 都道府県交通安全対策会議に、幹事を置くものとする。
 - 6 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。
 - 7 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。
 - 8 委員、特別委員及び幹事は、非常勤とするものとする。
 - 9 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 4 5 年 1 0 月 5 日 条例第 5 1 号

(目的)

第1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2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3条 部内の職員のうちから指名される委員並びに市町村長及び消防機関の長のうちから任命される委員の定数は、それぞれ7人以内及び3人とする。
 - 2 市町村長及び消防機関の長のうち任命される委員の任期は、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 4 5 年政令第 1 7 5 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4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 5 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、公布の日から施行する。

附 則(平成3年条例第6号)

この条例は、公布の日から施行する。

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。

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。