

第11次 鳥取市交通安全計画

(令和5年度～令和9年度)

鳥取市交通安全対策会議

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）が制定されました。この法律に基づき、国は交通安全基本計画を、県は国の交通安全基本計画に基づき鳥取県交通安全計画を、本市は鳥取県交通安全計画に基づき鳥取市交通安全計画を、昭和46年以降10次にわたって作成し、国の地方行政機関、県、警察、近隣の市町村及び関係団体等と一体となって陸上交通の安全対策を強力に実施してきました。

さらに、本市は「交通安全都市宣言（昭和37年3月26日制定）」、「飲酒運転追放都市宣言（昭和47年9月22日制定）」、「暴走族追放都市宣言（昭和56年3月24日制定）」の交通安全に関する都市宣言を行い、公德心の高揚を図り、市民とともに交通安全の取り組みを推進してきました。

その結果、令和2年には死者数が3名となり、また、第10次交通安全計画期間中における本市の交通事故発生件数は減少を続け、令和3年には204件まで減少しました。

しかしながら、交通事故のない安全で安心な鳥取市を目指すためには、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ます。

このような状況から、交通事故の防止は、国、県、警察、市及び関係団体だけでなく、市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す。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りません。

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26条第1項の規定に基づき、令和5年度から令和9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す。

目 次

| | |
|-------------------------------|----|
| 第1部 道路交通の安全 | 1 |
| 第1章 道路交通事故の動向と交通安全対策の今後の方向 | 2 |
| 第1節 道路交通事故の現状 | 2 |
| 1 交通事故発生状況 | 2 |
| 2 交通死亡事故等の特徴 | 3 |
| 第2節 交通安全計画における目標 | 5 |
| 第3節 今後の道路交通安全対策を考える視点 | 5 |
| 1 交通事故による被害を減らすための重点的に対応すべき事象 | 5 |
| 第2章 講じようとする施策 | 7 |
| 第1節 道路交通環境の整備 | 7 |
| 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 | 7 |
| 2 幹線道路における交通安全対策の推進 | 8 |
| 3 交通安全施設等整備事業の推進 | 9 |
| 4 高齢者等の移動手段の確保・充実 | 10 |
| 5 歩行者空間のバリアフリー化 | 10 |
| 6 自転車利用環境の総合的整備 | 10 |
| 7 交通需要マネジメントの推進 | 10 |
| 8 災害に備えた道路交通環境の整備 | 10 |
| 9 総合的な駐車対策の推進 | 11 |
| 10 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 | 11 |
| 第2節 交通安全思想の普及徹底 | 12 |
| 1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 | 12 |
| 2 効果的な交通安全教育の推進 | 15 |
| 3 交通安全に関する普及啓発活動の推進 | 15 |
| 4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 | 19 |
| 5 住民の参加・協働の推進 | 19 |
| 第3節 安全運転の確保 | 19 |
| 1 運転者教育等の充実 | 19 |
| 2 安全運転管理の推進 | 20 |
| 第4節 救助・救急活動の充実 | 20 |
| 1 救助・救急体制の整備 | 20 |
| 2 救急関係機関の協力関係の確保等 | 20 |
| 第5節 被害者支援の推進 | 21 |
| 1 自動車損害賠償保障制度の充実等 | 21 |
| 2 相談体制の充実 | 21 |

| | |
|------------------------------|----|
| 第2部 踏切道における交通の安全 | 22 |
| 第1章 踏切事故の状況と目標 | 23 |
| 第2章 講じようとする施策 | 23 |
| 第1節 踏切道の構造の改良及び整備の促進 | 23 |
| 第2節 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 | 23 |
| 第3節 踏切道の統廃合の促進 | 23 |
| 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 | 23 |

第1部 道路交通の安全

<道路交通の安全についての目標>

令和9年までに

- 年間における交通事故件数を180件以下とします。
- 交通死亡事故が発生しないよう目指します。

<道路交通の安全についての対策>

<3つの視点>

交通事故による被害を減らすための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

<5つの柱>

重点的に対応すべき事象を踏まえつつ、次の5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 救助・救急活動の充実
- 5 被害者支援の推進

第1章 道路交通事故の動向と交通安全対策の今後の方向

第1節 道路交通事故の現状

1 交通事故発生状況

本市に過去5年間の交通事故は、件数・負傷者数ともおおむね減少傾向にあると言えます。また、死者数については、平成30年の9人が最も多く、人口あたりの死者数は全国と比較すると高水準にあると言えます。

過去5年間（平成29年～令和3年）における交通事故発生状況

【発生件数】

| | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 | 令和3年 | 合計 |
|-----|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| 鳥取市 | 289 | 284 | 262 | 198 | 204 | 1,237 |
| 指数 | 100.0 | 98.3 | 90.7 | 68.5 | 70.6 | — |
| 鳥取県 | 965 | 869 | 805 | 628 | 618 | 3,885 |
| 指数 | 100.0 | 90.1 | 83.4 | 65.1 | 64.0 | — |
| 全国 | 472,165 | 430,601 | 381,237 | 309,178 | 305,196 | 1,898,377 |
| 指数 | 100.0 | 91.2 | 80.7 | 65.5 | 64.6 | — |

【負傷者数】

| | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 | 令和3年 | 合計 |
|-----|---------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| 鳥取市 | 351 | 322 | 312 | 251 | 232 | 1,468 |
| 指数 | 100.0 | 91.7 | 88.9 | 71.5 | 66.1 | — |
| 鳥取県 | 1,162 | 1,069 | 957 | 749 | 694 | 4,631 |
| 指数 | 100.0 | 88.6 | 82.4 | 64.5 | 59.7 | — |
| 全国 | 580,850 | 525,846 | 461,775 | 369,476 | 362,131 | 2,300,078 |
| 指数 | 100.0 | 90.5 | 79.5 | 63.6 | 62.3 | — |

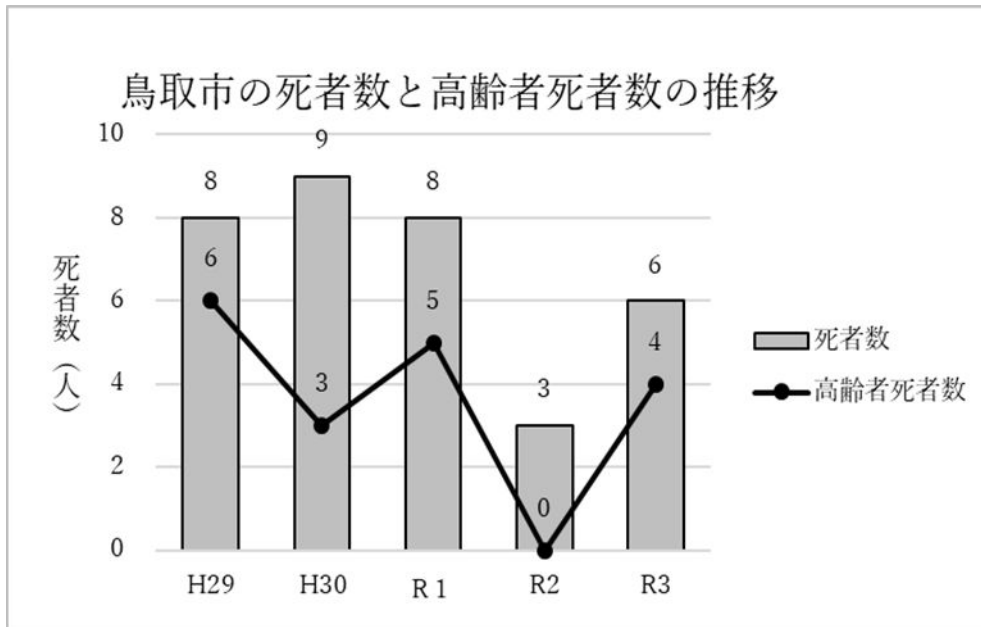
【死者数】

| | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 令和2年 | 令和3年 | 合計 |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| 鳥取市 | 8 | 9 | 8 | 3 | 6 | 34 |
| 指数 | 100.0 | 112.5 | 100.0 | 37.5 | 75.0 | — |
| 鳥取県 | 26 | 20 | 31 | 17 | 19 | 113 |
| 指数 | 100.0 | 76.9 | 119.2 | 65.4 | 73.1 | — |
| 全国 | 3,694 | 3,532 | 3,215 | 2,839 | 2,636 | 15,916 |
| 指数 | 100.0 | 95.6 | 87.0 | 76.9 | 71.4 | — |

※指数は平成29年を100としています。

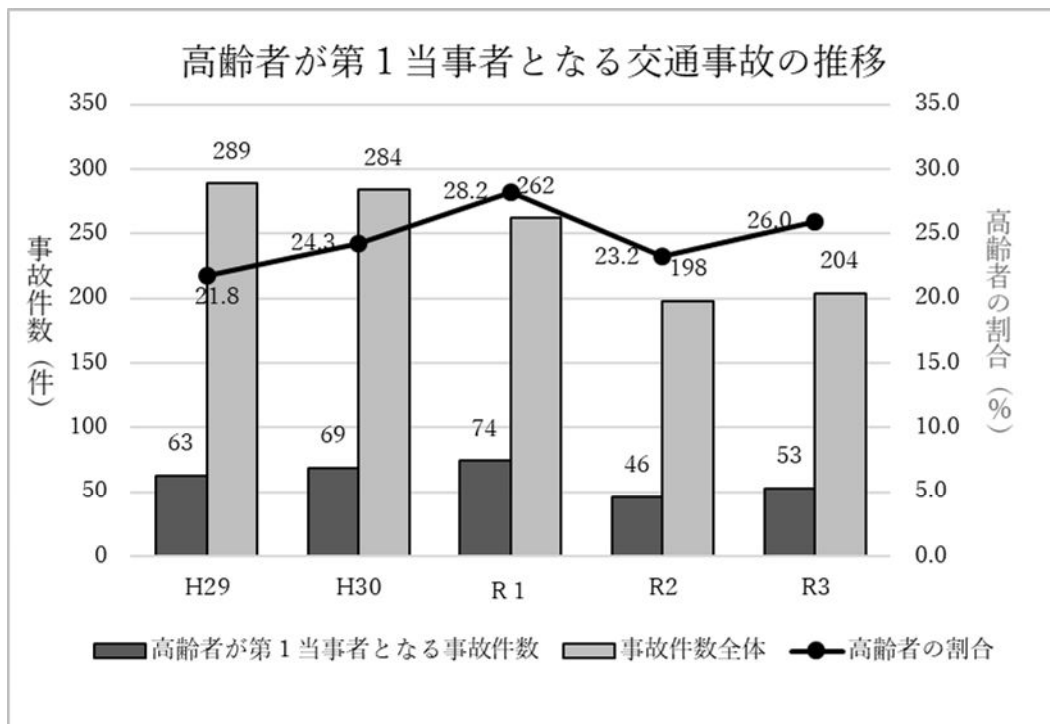
2 交通死亡事故等の特徴

(1) 65歳以上の高齢者の死者数は令和2年は0人だが、そのほかの年は横ばいで推移しています。

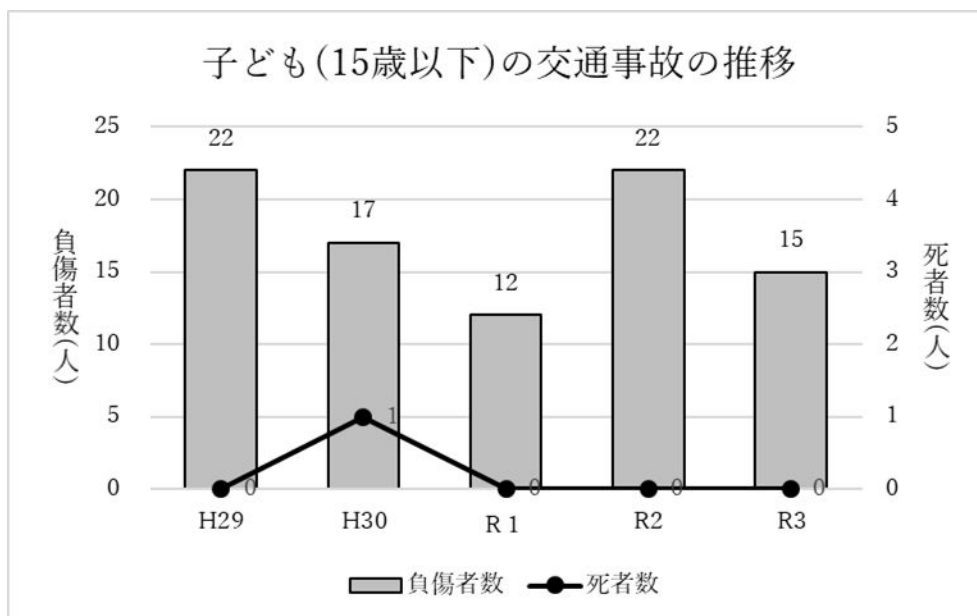


(2) 高齢者が第1当事者となる交通事故が増加傾向にあります。

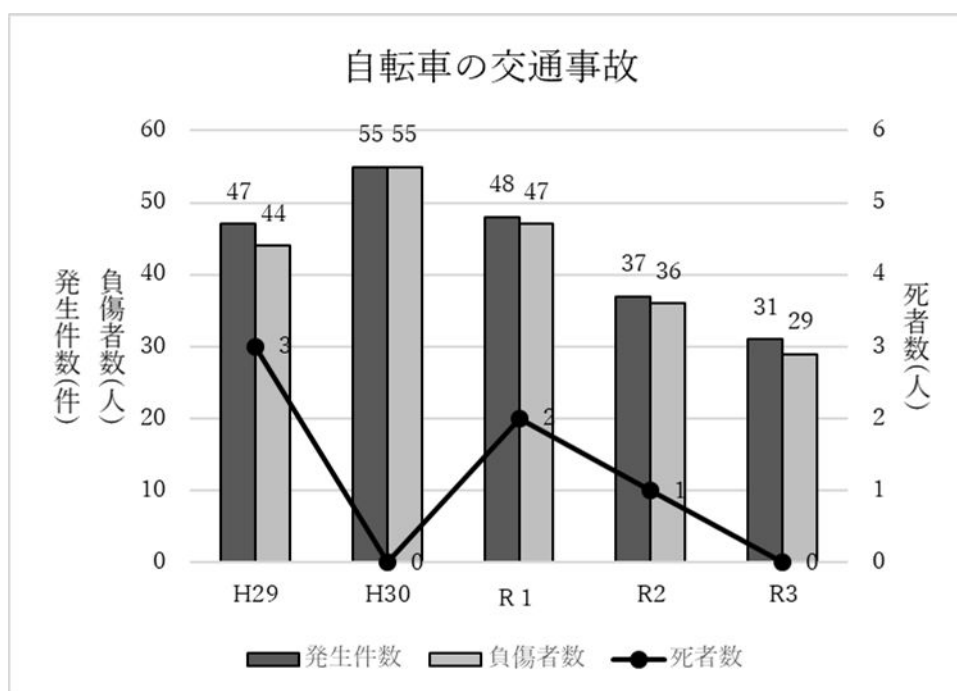
※第1当事者・・・交通事故に関係した者のうち、過失が最も重い者、又は過失が同程度の場合は損傷が最も軽い者。



(3) 15歳以下の子どもの負傷者数は減少傾向にあり、死者数は平成30年に1人となっています。



(4) 自転車の交通事故は減少傾向にあるものの、死者数は平成29年に3人、令和元年には2人、令和2年には1人となっています。



第2節 交通安全計画における目標

【数値目標】

令和9年までに

年間における交通事故件数を180件以下とします。

交通死亡事故が発生しないよう目指します。

人命尊重と、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案して、究極的には交通事故のない安全で安心な鳥取市を達成することが目標ではありますが、交通事故そのものや負傷者の減少にも一層取り組むこととし、令和9年までに年間の交通事故件数180件以下とすることを目指すものとし、また、年間における交通死亡事故が発生しないよう目指すものとし、

第3節 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数及び負傷者数は減少傾向にあり、これまでの対策には一定の効果があったものと考えられます。しかしながら、自転車の交通事故は減少傾向にあるものの依然として死亡事故の根絶には至っていません。

また、高齢者の交通事故死者の占める割合が高く、高齢者が当事者となる交通事故の割合も増加傾向にあること、また、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す。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済・社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、また、発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、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新たな対策を推進します。

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、その実施後において効果検証評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要であると考えます。

このような観点から、次の5つの柱を基本とし、交通安全対策を実施します。

- 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 救助・救急活動の充実
- 5 被害者支援の推進

その際、次の1のように対策に係る視点を明確にしたうえで対策を講ずる必要があります。

1 交通事故による被害を減らすための重点的に対応すべき事象

交通安全対策を実施するに当たり、最近及び今後の経済・社会情勢や交通情勢等を踏まえ、特に次の項目を重点課題とし、対策の推進を図ります。

(1) 高齢者、障がい者及び子どもの安全確保

① 高齢者の安全確保

近年における交通事故死者数のうち高齢者の占める割合の高さ、今後の高齢化が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す。そのためには、高齢者が主として歩行及び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す。

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て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することが多いことから、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ることが重要です。

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を強化することが喫緊の課題です。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー^{*1}化された道路交通環境の形成を図ることも重要です。

② 障がい者の安全確保

障がい者が暮らしやすい鳥取市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ことが重要です。駅や公共・福祉施設周辺を中心としてバリアフリー化を促進するとともに、交通安全教室の開催や市民への広報啓発など、障がい者の安全を確保するための対策を推進する必要があります。

③ 子どもの安全確保

子どもを悲惨な交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められます。チャイルドシートの正しい使用の促進や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や、通学路における歩道の整備等、登下校時における街頭指導など子どもの安全を守る対策を積極的に推進する必要があります。

(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ますが、自転車に関連する交通事故対策が急がれています。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す。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ることがより一層求められています。加えて、自動車等の運転者に対して、歩行者と自転車への保護意識の高揚を図る必要があります。

① 歩行者の安全確保

人優先の考えのもと、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一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

② 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を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要があります。自転車の安全利用を促進するた

めには、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ります。また、自転車利用者については、交通ルールや交通マナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要があります。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、傘をさしての乗車の危険性等についての周知・徹底を図ることが必要です。また、損害賠償責任保険等への加入を促進するための取組を推進する必要があります。

(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す。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、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ります。

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

① ゾーン30^{※2}の促進

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ります。

② 道路交通環境の整備

道路管理者においては、生活道路はハンプ^{※3}等の道路構造にすることで、速度抑制対策を実施します。また、交通規制等と連携し、生活道路エリアへの進入抑制対策を実施します。

(2) 通学路の歩道整備等の推進

① 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、鳥取市通学路安全対策推進協議会の策定した「鳥取市通学路交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検を実施するとともに、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と連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

② 通学路の歩道整備等の推進

児童・生徒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^{※4}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を整備します。また、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、横断歩道等の拡充等を推進します。

(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

① バリアフリー化の推進

バリアフリー法^{※5}に基づき、鳥取市バリアフリーマスタープランにおいて位置づけられる移動等円滑化促進地区において、重点的にバリアフリー化を促進します。

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します。

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^{※6}、エスコートゾーン^{※7}等の整備を推進します。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します。

② 自転車マナーアップの推進

視覚障害者誘導用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ります。

2 幹線道路における交通安全対策の推進

(1) 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された場合、警察、道路管理者等の関係機関が連携して集中的な事故抑止対策を実施します。

(2) 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際は、警察、道路管理者等の関係機関等が連携して緊急点検を実施し、同様の事故の再発防止を図ります。

(3) 適切に機能分担された道路網の整備

① 高規格幹線道路等の整備

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を体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。また、一般道路に比較して死傷事故率が低く、安全性の高い高規格幹線道路等を利用しやすいよう環境整備し、より多くの交通量を分散させることにより、道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

② 交通の効果的な分散

通過交通の排除及び交通の効果的な分散により、道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進します。

(4) 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市にとって、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ます。このため、地域の交通状況に応じ、農林道の舗装・改良を行い事故防止に配慮した維持管理の啓発を図ります。

(5) 改築等による交通事故対策の推進

① 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推進します。

② 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します。

③ 道路の利用実態との調和

交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等を推進します。

④ 歴史的地区における対策

歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区へ誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を推進します。

3 交通安全施設等整備事業の推進

(1) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

① 「ゾーン30」等における対策

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ます。

② 少子高齢社会への対応

歩行空間のバリアフリー化及び未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や、通学路における安全安心な歩行空間の確保を図ります。

③ 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します。

(2) 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します。

(3) 交通円滑化対策の推進

信号機や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り、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進します。

(4) 道路交通環境整備への住民参加の促進

① 交通安全施設等の点検

地域住民や道路利用者の主体的な参加のもとに交通安全施設等の点検を実施します。

② 道路利用者の意見の反映

市民からの要望を取りまとめ、各関係機関に要望し、道路交通環境の向上に努めます。また、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します。

4 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の持続可能な移動手段の確保・充実を図る取り組みを推進します。

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て全ての人が安全に、安心して参加し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等）を積極的に促進します。

6 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

地球環境に優しく交通渋滞の緩和につながる自転車の利用を促進します。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します。

(2) 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐輪需要の多い地域及び今後駐輪需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進します。

(3) 放置自転車の整理・撤去

「鳥取市自転車の放置の防止に関する条例」の規定に基づき、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じて放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

7 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、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、パークアンドライド^{※8}の推進、相乗りの促進、鉄道・バス事業者による運行頻度や運行時間の見直し、乗り継ぎの改善を図り、利便性の向上等により輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメントを推進します。

(2) 公共交通機関の利用促進

鳥取市生活交通創生ビジョンに基づき、公共交通の利用促進に努めるとともに、地域特性や市民ニーズに応じた適切な交通手段の確保を図ります。また、来街者が円滑に移動できるよう、観光地等における二次交通の確保・充実を図ります。

8 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

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します。

また、豪雨・豪雪時等に道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の確保を推進します。

津波に対しては、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します。

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します。

(2) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合において、安全で円滑な道路交通を確保するため、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推進します。

(3) 災害発生時における交通規制

災害発生時において、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します。

(4) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報を提供します。

また、インターネット、SNS等を活用した情報提供を推進します。

9 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します。

(2) 駐車場等の整備

既存駐車場の有効利用の推進や郊外部からの過剰な自動車流入を抑止して、市街地の交通混雑を回避するため、パークアンドライドの普及のための駐車場等の環境整備を推進します。

また、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^{※9}に配慮した駐車場の整備を推進します。

(3) 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車等の防止に関する市民への積極的な広報及び啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

また、車いす使用者等用駐車場の適正利用について普及啓発を図ります。

10 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

① 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します。

② 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ます。さらに、道路上から不法占有物件等を一扫するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占有等の防止を図るための啓発活動を積極的に行う。また、道路アダプットの推進、道路ふれあい月間^{*10}でのイベント実施を行うことで、道路の愛護思想の普及を図ります。

③ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

(2) 休憩施設等の整備の促進

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付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を促進します。

(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、既存公園施設の更新等を行うことで、施設機能向上並びに公園利用を促進し、子どもの遊び場等の確保に努めます。

(4) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊又は異常気象等により通行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います。

(5) 地域に応じた安全の確保

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します。また、除雪、凍結防止剤の散布、消雪装置の運転を行うことで、冬季の安全な道路交通確保に努めます。

第2節 交通安全思想の普及徹底

安全に道路を通行するために必要な技能、知識の習得及びその必要性について理解するよう、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ます。交通安全教育を行う際には、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めるようコミュニケーションをとり、支えあう「心のバリアフリー」の取り組みを推進します。

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

① 効果的な交通安全教育の推進

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の実践を習慣づけるよう、幼稚園及び保育所等において、家庭及び関係機関が連携・協力を図りながら、日常の教育、保育の活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行うことを推進します。

② 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、幼稚園及び保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、園児に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

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します。

(2) 小学生に対する交通安全教育の推進

① 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、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、効果的な交通安全教育を実施します。

② 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、児童に対する交通安全教育の推進を図ります。

また、通学する児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

(3) 中学生に対する交通安全教育の推進

① 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や知識を習得することができるよう、中学校において、家庭等と連携・協力を図りながら、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、損害賠償責任保険等への加入の必要性等について、交通安全教育を実施します。

② 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、中学生に対し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、交通安全教育の推進を図ります。

(4) 高校生に対する交通安全教育の推進

① 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、自転車の安全な利用や損害賠償責任保険等への加入の必要性、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避等について理解を深めるとともに、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の推進を図ります。

② 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します。

(5) 成人に対する交通安全教育の推進

① 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、免許取得時及び免許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ます。免許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・交通マナーの向上を目標とします。

② 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するよう促すなどして、事業所における自主的な安全運転管理の活発化を促進します。

③ 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します。

(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進

本市の交通死亡事故において、高齢者が被害者又は加害者となる割合は高率で推移していることから、高齢者に対しては、加齢に伴って生ずる身体機能の変化が道路における交通行動に及ぼす影響について理解を求めます。特に、交通安全教育を受ける機会が少ないことなどにより、交通ルール等に関する理解が十分でない者に対しては、歩行者及び自転車利用者の心得等について理解を求め、また、高齢運転者に対しては安全な運転に必要な知識・技能を修得することができるよう、通行の様態に応じた参加・体験・実践型の講習会の実施を促進します。

① 交通安全指導者の養成等

高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、指導体制の充実に努めるとともに、シルバーアドバイザー^{※11}等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

また、高齢者が安全運転サポート車に搭載される先進安全技術を体験できる機会を増やすよう努めます。

② 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・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します。

③ 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、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努めます。

④ 反射材用品の活用促進

早朝・夜間の交通事故防止に効果の高いタスキなどの反射材用品の着用について、啓発を行うとともに、家庭訪問や交通安全講習等の活動を通じて反射材用品の積極的な使用を推進します。

⑤ 高齢運転者講習の推進

関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、積極的な参加を推進します。

⑥ 電動車いすの安全な利用

今後益々普及が予想される電動車いすを利用する高齢者に対しては、販売メーカー等と連携して購入時の指導・助言を徹底するとともに、その特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発等を推進します。

⑦ 世代間交流の促進

地域及び家庭において、地域の交通事故の実態に応じた適切な助言等が高齢者に対して行われるよう、交通安全をテーマに世代間交流の促進に努めます。

(7) 障がい者に対する交通安全教育の推進

① 障がいに応じた交通安全教育の推進

障がい者に対して、交通安全のために必要な技能、知識等の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、それぞれの障がいに応じた交通安全教育を推進します。

② 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・団体等と協力し、広報啓発を推進します。

2 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を実施するにあたっては、受講者の年齢や情報活用力、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシュミレーター、VR（仮想現実）等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努めます。また、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会や生活様式の変化、技術の推進を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

さらに、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

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

① 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、国・県・関係機関・団体が相互に連携して、「安心とっとり県民運動実施要綱」に基づき、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の重点事項として、

- 歩行者の安全確保
- 高齢者、子ども及び障がい者の交通事故防止

- 自転車の安全利用の推進
- チャイルドシートの使用とすべての座席のシートベルトの着用の徹底
- 夕暮れ時や早朝、夜間の交通事故防止（特に、反射材用品の使用と前照灯の早期点灯）
- 飲酒運転の根絶

等、全国的な交通情勢及び地域の実情に即した重点を定めます。交通安全運動の実施にあたっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動の重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動となるよう努めます。

また、交通事故多発警報時における緊急な啓発活動を行います。

② 関係機関・団体と連携した交通安全運動の実施

関係機関、関係団体等が連携した市民参加の下の組織的及び継続的な交通安全運動を実施します。

③ 交通死亡事故多発警報発令時の啓発活動

関係機関、関係団体と連携し、交通死亡事故多発警報発令時における緊急の啓発活動を行います。

(2) 横断歩行者の安全確保

運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育を推進します。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号機に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに運転者に手を挙げるなどして横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進します。

(3) 高齢者と子どもの交通事故防止

① 交通ルールと正しい交通マナーの実践

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交通マナーの実践を習慣づけます。

② 高齢者の身体機能の変化についての広報の推進

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積極的な広報を行い、高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めます。

③ 高齢運転者標識（高齢者マーク）^{※12}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（高齢者マーク）の着用の徹底を図ります。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保護意識を高めるよう周知徹底を図ります。

④ 高齢者と子どもへの思いやり運転の推進

他の年齢層には、高齢者と子どもを守る思いやりのある運転意識の定着を図るため各種広報媒体を活用し、広く市民に浸透するよう努めます。

⑤ 運転免許証の自主返納制度の促進と公共交通機関の利用環境の整備

高齢運転者が関係する事故が多いことから、運転免許証の自主返納制度の周知を図るとともに、運転免許返納者が利用しやすい公共交通機関の環境整備に努めます。

(4) 障がい者の交通事故防止

① 障がい者に対する思いやり運転の推進

車両運転時に障がいのある人の近くを通過する際は、安全な間隔をあげ、徐行するなどの思いやりのある運転意識の定着を図るため各種広報媒体を活用し、広く市民に浸透するよう努めます。

② 自転車マナーアップの推進

視覚障害者誘導用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ります。

③ 後方警報装置の使用の徹底

後方警報装置を搭載した車両を運転する時は、周囲の安全確保のため、同装置を使用するよう徹底します。

(5) 自転車等の安全利用の推進

① 自転車等の交通ルール・マナーの周知徹底

自転車安全利用五則^{※13}を活用するなどして、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の周知・徹底を図ります。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乗車、傘をさしての乗車、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での乗車の危険性等についての周知・徹底を図ります。また、特定小型原動機付自転車（電動キックボード）についても交通ルールを守るよう周知します。

② 損害賠償責任保険等への加入促進

自転車は、加害者ともなりうることもあるため、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とともに、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

③ 灯火の点灯及び反射材用品取付けの促進

夕暮れ時や早朝、夜間走行時の灯火の点灯の徹底及び反射材用品の取付けを促進します。

④ 自転車用ヘルメットの着用の徹底

自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての周知に努め、自転車用ヘルメットの着用の徹底を図ります。

⑤ 自転車利用時の安全対策の推進

中学生・高校生の自転車利用時の安全対策の推進を図るため、登下校時の学校の校門前及びその付近での街頭指導を実施します。また、学校、保護者、関係機関・団体が連携し、交通安全講習会・交通安全教室を開催します。

⑥ 自転車運転者講習制度^{※14}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ります。

(6) 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

① 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

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、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を図ります。

② 関係機関・団体と連携した啓発活動の展開

関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開します。

(7) チャイルドシートの正しい使用の徹底

① 保護者に対する広報啓発・指導の実施

幼稚園及び保育所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、正しい使用の徹底を図ります。特に、着用率の低い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。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することができない子どもにはジュニアシートを使用するよう広報啓発に努めます。

(8) 反射材用品の普及促進

① 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、歩行者及び自転車利用者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て積極的な広報啓発を推進します。

② 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るため、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

③ 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りますが、高齢者に対しては、特にその普及の促進を図り、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します。

(9) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

本市では、飲酒運転追放都市宣言に基づき、これまで各期の交通安全運動はもとより、本市の施策として飲酒運転の根絶の取組を強力に推進してきました。

飲酒運転は重大な交通事故を引き起こす要因となるため、飲酒が運転に及ぼす影響やその危険性等を市民一人ひとりに周知するとともに、地域・家庭・職場・関係団体など市民一体となって飲酒運転根絶を図ります。

① 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します。

② 「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^{※15}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」という市民の規範意識の確立を図ります。

③ アルコール依存症に関する取組の推進

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ます。

(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します。

(11) その他の普及啓発活動の推進

① 前照灯の早期点灯及び走行用前照灯（ハイビーム）の点灯の推進

夕暮れ時は前照灯を早期点灯する、夜間の街灯が少ない暗い道などを走行するときは、走行用前照灯を上向き（ハイビーム）にするなど、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、広報啓発を推進します。

② 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せるため、前照灯の点灯の励行について広報啓発を行います。

4 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民間団体の主体的な活動を促進します。

(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かけを行います。

(3) 交通安全指導員等の体制整備の促進

鳥取市交通安全指導員、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の整備を促進します。

5 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を推進し、住民の参加・協働を積極的に進めます。

(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向上のため、次の点に留意し、教育内容の充実を図ります。

- 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

2 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します。

(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ります。

第4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、救助活動の円滑化を推進します。

(2) 多数傷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負傷者が発生する大事故に対応するため、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・救急体制の充実を推進します。

(3) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

自動体外式除細動器（AED）^{※16}の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進現場における現場に居合わせた人（バイスタンダー）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します。

(4) 救急救命士の養成・配置等の促進

救急現場及び搬送途上における応急処置（プレホスピタルケア）の充実を図ります。

(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します。

2 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への円滑な収容を確保するために、救急医療機関、消防機関等における緊密な連携・協力体制の確保を推進します。また、ドクターヘリを有効活用して、傷病人が医師と早期接触し、医療行為を受けながら迅速な病院搬送が実現できるよう推進します。

第5節 被害者支援の推進

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

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市民に周知し、無保険（無共済）車両の運行をなくす取組を推進します。

(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、引き続き加入の促進を行います。

2 相談体制の充実

「鳥取市犯罪被害者等支援条例」^{※17}に基づき、庁内に総合相談窓口を設置し、被害者の要望や状況に応じ、福祉・住宅・子育て等の窓口につなげ、被害者に寄り添った相談支援を行います。

また、国県、警察、支援団体等と相互に連携を図りながら、被害者の支援を総合的に推進します。

第2部 踏切道における交通の安全

<交通安全計画における目標>

- 踏切事故が発生しないよう目指します。

<踏切道における交通の安全についての対策>

<視点>

それぞれの踏切道の状況を勘案した効果的対策の推進

<4つの柱>

- 1 踏切道の構造の改良及び整備の促進
- 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 踏切事故の状況と目標

市内の踏切事故は、長期的に発生していない状態にあり、第10次鳥取市交通安全計画期間中も0件でしたが、踏切事故がひとたび発生すると、重大な結果をもたらすことから、引き続きJR、県、警察等関係機関と連携を取りながら、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故のない鳥取市を目指します。

第2章 講じようとする施策

第1節 踏切道の構造の改良及び整備の促進

踏切道の利用状況や幅員等を勘案し、改良すべき踏切道を把握します。そのうえで、必要に応じた踏切道の構造の改良及び整備を実施し、踏切事故防止対策の総合的な対策を促進します。

第2節 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の交通量、幅員、交通規制の実施状況及びう回路の状況を勘案し、必要に応じて踏切遮断機、踏切警報機等の踏切保安設備の整備及び交通規制について、関係機関と連携して取り組みます。

第3節 踏切道の統廃合の促進

踏切道の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、統廃合の促進を図ります。

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

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、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活動を積極的に行い、踏切道における交通の安全に関する正しい知識を浸透させます。

用語一覧

※1 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。

※2 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。

※3 ハンプ

道路上に設けられたカマボコ状の突起のこと。

※4 狭さく

車道部分を狭め、車両の速度を抑制するため設置するもの。

※5 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。

※6 バリアフリー対応型信号機

センサーにより信号の状態を音声で知らせる装置が付いた歩行者用信号機。

※7 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。

※8 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。

※9 ハートフル駐車場利用証

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。

※10 道路ふれあい月間

道路愛護思想の普及及び道路の正しい利用の啓発を図るため、国土交通省が毎年8月に定めている。

※11 シルバーアドバイザー

地域住民の交通安全啓発を目的として交通安全活動を展開する地域の交通安全リーダー。

※12 高齢運転者標識（高齢者マーク）

普通自動車を運転する年齢が70歳以上の人で、加齢に伴って生ずる身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがある人が、運転車両の前後に表示するよう努める標識。

※13 自転車安全利用五則

①車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先 ②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認 ③夜間はライトを点灯 ④飲酒運転は禁止 ⑤ヘルメットを着用

※14 自転車運転者講習制度

信号無視などの特定の危険行為を3年以内に2回以上反復した自転車運転者に対して自転車運転者講習の受講を義務づける制度。

※15 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。

※16 自動体外式除細動器（AED）

心室細動の際に自動的に解析を行い、必要に応じて電気的なショックを与え、心臓の働きを戻すことを試みる医療機器。

※17 鳥取市犯罪被害者等支援条例

犯罪被害者等基本法に基づき、犯罪被害者等の支援の基本となる事項を定めた条例（令和4年12月28日施行 鳥取市条例第34号）。犯罪被害者等を社会全体で支えるとともに、犯罪被害者等の支援を総合的に推進し、犯罪被害者等の権利利益の保護並びに被害の早期回復及び軽減を図ることを目的とする。