

昭和四年四月十五日第三種郵便物認可

鳥取県公報

毎週火曜日及び
金曜日発行
(やまねの
たのしみ
のたのしみ
のたのしみ
のたのしみ)

目次

◆ 雑 報 鳥取県交通安全計画の作成

雑 報

交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第25条第1項の規定に基づき、鳥取県交通安全計画を作成したので、同法同条第4項の規定により、次のとおりその要旨を公表する。

昭和51年8月16日

鳥取県交通安全対策会議会長

鳥取県知事 平 林 鴻 三

鳥取県交通安全計画

は し が き

この鳥取県交通安全計画は、交通安全対策基本法第25条第1項の規定に

より、国の交通安全基本計画に基づいて作成した昭和51年度から昭和55年度までの5箇年計画であつて、本県の区域内において、県、指定地方行政機関及び市町村が講ずべき陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。

県、指定地方行政機関及び市町村においては、交通情勢や地域の実態に即応して交通の安全に関する施策を具体的に定め、相互の緊密な連絡調整の下に、これらを強力に実施することを望むものである。

第1部 計画の構想

交通安全のための施策を講ずるに当たつては、人命尊重の理念を基本に踏まえ、車両等の交通機関、それを運転する人間及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、適切かつ実施可能な方策を検討し、計画を作成しなければならぬ。

第一に、車両等の交通機関が原因となる事故の防止対策としては、技術開発によつて構造設備等の安全性を高めることはもちろんであるが、社会的な要求に応じた安全水準を常に維持させるための措置を講じなければならない。

このため、その普及度が著しい自動車について、必要な検査を実施し得る検査体制の充実強化を進める。

第二に、車両等を運転する人間に関する安全対策としては、運転する人間の資質の向上及び資格制度の合理化、安全な運転を確保するための指導取締りの強化をはじめ、労働条件の適正化等を図り、また、広く県民各層を通じて交通の安全に関する意識の普及高揚に資する諸活動を推進することが必要である。

このため、運転者に対する教育訓練の充実、各種組織における管理の改善等を通じての労働条件の適正化等を進めるほか、交通凶悪犯の追放、安全速度運転の徹底等を図るものとする。

また、広く県民の交通安全意識を定着させるため、年間を通じて家庭、学校、職場及び地域において交通安全教育を進め、更に定期的に交通安全県民運動を展開することとし、特に、子供と老人に対しては重点的にその対策を進めるものとする。

第三に、交通環境の面からの安全対策としては、交通量の増大、車両等の高速化等に対応して、交通安全施設の整備及び交通規制の強化を図る必要がある。特に混合交通に起因する接触の危険を排除するため、人の通行と車両の通行との分離を図るほか、交通の機能、性質に応じてできるだけ車両相互の分離を図る。また、ふくそうする交通の流れを秩序づけることによつて、交通機関の安全な運転に資するものとする。

交通安全の究極の目的が人間中心、人命尊重の交通社会を建設し、公共福祉の増進に寄与することに在ることは論をまたないところであつて、この目的を踏まえ、今後5箇年間にわたつて、以上の三つの要素に係る諸施策を本計画によつて具体化していくものとし、また、具体化に当たつては、総合的な調査検討を行つて、時宜に適した所定の施策を実施していくものとする。

さらに、こうした各般の施策にかかわらず、不幸にして交通事故が発生した場合必要となる救助救急活動、被害者の傷害の治療、交通事故相談等必要な救済措置についても、同様に、万全の努力を払うものとする。

第2部 道路交通の安全

第1章 道路交通事故のすう勢とその抑止目標

第1節 道路交通の現況と将来の予測

本県の自動車保有台数は、昭和50年度には23万台（農耕用作業自動車及び原動機付自転車を含む。以下同じ。）に達しているが、今後県民所得の向上及び経済規模の拡大により、昭和55年度及び昭和60年度にはそれぞれ28万台、31万台に達するものと見込まれ、乗用車はおおむね1世帯1台の普及率に達するものと予想される。県下の主要道路の交通量を昭和49年調査による12時間交通量で見ると、国道9号で18,000台、国道53号で13,000台であり、主要地方道においても17,000台に達している。最近における交通量の増加は著しく、現在朝夕のラッシュ時にはかなりの交通渋滞がみられ、今後交通量の増大がこのまま推移すれば、その傾向は市街地周辺においては、終日にわたり一層強いものとなるう。

一方、県下の道路実延長は、約6860キロメートルで、国道418キロメートル、県道1,555キロメートル、市町村道4,887キロメートルであつて、実延長の改良率は36パーセント、舗装率は48.4パーセントとなつてゐる。

従つて、増大する今後の自動車交通に対処して、円滑な道路交通を確保するためには、道路機能の体系化を図り、効率的な道路網体系を確立することが必要である。

また、都市周辺の交通渋滞緩和のため国道バイパスの建設も図られており、これらが完成されれば、ふくそうする交通の流れは、一段と円滑になるものと予想される。

第2節 交通事故のすう勢とその抑止目標

本県の交通事故による死者134人、負傷

者6,323人の多くを数えたが、昭和46年度からの第1次交通安全5箇年計画が実施された結果、昭和50年には死者69人、負傷者4,137人までに低下した。

このことは第1次交通安全計画で掲げた抑止目標がおおむね達成されたものといえよう。

特に、自動車保有台数が昭和46年から5年の間に約65,000台伸びたにもかかわらず、交通事故の死者数が減少に転じたことは、交通安全施設の整備、交通規制及び交通指導取締りの強化に加え、運転者、歩行者、各種団体、行政機関に至るいわゆる国民総ぐるみの交通安全運動と安全意識向上に対する努力の結果である。

しかしながら、なお年間約5,000人に近い死傷者を数え、他県に比して人口当たりの死傷者率が高い本県では、交通事故は大きな社会問題であり、更に交通安全対策を積極的に進めて、交通事故の抑止を図らなければならない。その目標は、過去の最高であった昭和46年の交通事故死傷者の半減を目指すものとする。

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 交通安全施設等の整備

交通事故が多発している道路その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、昭和51年度を初年度とする交通安全施設等整備事業に関する5箇年計画を作成し、総合的な計画の下に、信号機等の整備、歩道等の設置、立体横断施設の整備、道路標識及び道路標示の整備等を行うほか、交差点改良、屈曲部の視距改良、路肩改良等を行う。

とりわけ、歩道及び自転車道の整備については、一般道路の改善も含めて大幅な拡大を目指し、歩行者及び自転車の安全を図る。

また、このほか、道路の改善事業等に伴う歩道の設置、道路の新設等に伴う交通安全施設の整備等を行うとともに、山間部の道路について落石防止さく等の防災工事を行う。

2 合理的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路の交通に起因する各種の交通障害の防止に資するため、それぞれの道路の社会的機能、道路構造等に応じて、効果的な交通規制を実施する。

また、特に、交通弱者である歩行者及び自転車利用者の保護を最重点においた交通規制の整備充実並びに通途交通と地域交通とが混在し交通事故が多発している道路における交通規制の強化を図るほか、都市の交通の実情に応じた都市総合交通規制を推進する。

交通規制の実施に当たっては、最高速度制限、はみ出し禁止、駐車禁止等の規制のほか、自転車歩道通行可、自転車専用通行帯、路側帯、指定方向外進行禁止、一時停止、横断歩道、自転車横断指導線等の規制の整備充実を図る。

また、道路の損壊、異常気象、暴走族の出現等交通の危険が生じた場合の交通規制については、必要な体制の強化拡充を図り、迅速、適切に対処する。

3 路上駐車の適正化等

道路交通の危険の防止と都市部の自動車交通総量の削減を図るため、駐車禁止場所（区域）の拡大と駐車時間制限付き駐車規制を実施するほか違法駐車車両の指導取締り体制を整備する。なお、併せ

て都市部に路外駐車場等の整備を促進する。

4 道路使用の適正化

道路使用については、極力これを抑制する方針の下に適正な許可を行い、また、占用物件等の維持管理の適正化について指導監督を強化するほか、不法占用物件等について強力な指導取締りを行う。

5 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止、市街地等における住みよい環境づくり等に資するため、昭和51年度を初年度とする都市公園整備五箇年計画を作成して、児童公園、近隣公園及び地区公園等の整備を推進する。

さらに、児童遊園及び簡易交通公園を整備するとともに、市街地における公立小学校の校庭等の開放を図る。

6 危険物輸送に関するその他の交通環境の整備等

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ため、危険物の運搬輸送上の安全確保の徹底を図る。

第2節 交通安全に関する知識の普及等

1 交通安全教育の振興

幼児の交通安全教育の重要性にかんがみ、幼稚園、保育所等において交通安全の習慣や態度を身につけさせるよう。指導の徹底を図るほか、幼児交通安全クラブの結成を促進させ、地域ぐるみの活動の強化を図る。また、幼稚園の教職員に対し研修、講習等を行い、交通安全指導の強化を図る。

小学校、中学校及び高等学校の交通安全教育は、学校における教育活動の全体を通じて計画的、組織的に行うこととするが小学校及

び中学校では、特別活動の学級指導及び学校行事において、歩行者としての安全のみならず自転車の安全な乗り方についても重点的な指導を行う。

高等学校では、ホームルームや学校行事を中心に、より高度な知識、技術や交通マナーを身につけさせるほか、自動二輪車の交通安全についても適宜指導する。

これらの指導を効果的に実施するため、交通安全指導の手引の活用を図るとともに、講習会による教職員の指導力の向上、教材、教具の整備等を図る。

また、地域社会における交通安全指導の充実を図るため、交通安全協会、交通安全母の会、交通安全指導員及び交通安全青年組織等の活動に対し積極的な指導協力を行い、併せて公民館や地域諸団体による交通安全活動を推進する。

2 広報活動の充実

交通安全思想の普及徹底を図るための県民運動を積極かつ強力に展開する。

まず、歩行者及び自転車利用者の事故、特に子供と老人の事故の防止並びに無謀運転の追放と座席ベルト着用の徹底を目標として、県民各層に人命尊重の意識の徹底を図る。

また、春秋の全国交通安全運動を幅広く展開するほか、地域の実情に応じた交通安全運動を、県及び市町村の主導の下に、関係機関団体の協力を得て、県民総ぐるみ運動として強力に推進する。

さらに、自動車をゆくり運転する運動や交通安全県民大会を開催するほか、広報媒体を積極的に活用して交通安全に関する広報の

充実に努める。

- 3 交通安全に関する民間団体の育成指導
交通安全を目的とする民間団体その他交通に関係のある業務を行う団体について指導の強化を図り、それらの組織の自主的な活動を促進する。

第3節 道路運送車両の安全な運転の確保

- 1 運転者教育の充実
指定自動車教習所の教習内容を充実させ、また、運転者に対する免許更新時講習及び処分者講習の充実を図るほか、座席ベルトの着用を指導するとともに、二輪車の安全運転教育等を進めるなど運転者に対する安全運転教育の充実強化を図る。

2 運転管理の改善

安全運転管理者講習の充実により事業所における安全運転管理の強化を図るとともに、運転者、自動車等の多い事業所に補助管理者を置くことを働きかける等安全運転管理者制度の充実を図るほか、いわゆる背後責任の取締りを徹底し、適正な運転管理に資する。

また、自動車運送事業者に対し、運行管理の適正を期するため指導監督を強化するほか、自動車事故対策センターの充実を図り、その活用を積極的に促進する。

3 運転者の労働条件の適正化

自動車運転者の労働条件は、深夜労働などの変形労働時間制や歩合給制等に見られるように、一般労働者と異なる形態が多く、労働管理の適正を欠く場合は運転者の過労をもたらし、このことが交通事故を誘発する一要因ともなっている。このような実情にかんがみ、

労働条件に関する監督指導の強化、乗務員手帳制度の定着指導の強化、時間外及び休日労働協定の締結指導を行うほか、労働条件改善のための関係機関相互通報制度を活用する等監督指導の効率的運用を図る。

4 道路交通に関する情報の充実

道路利用者に対し必要な道路情報を提供するため、必要な情報収集施設及び情報提供施設を整備するとともに、広報媒体の活用等により道路交通情報の提供サービスの向上を図る。

また、気象状況、特に道路交通の安全に関連の深い局地気象の状況についての確かな把握と予報精度の向上を図るため、監視体制及び予報体制の充実に努める。

第4節 道路運送車両の安全性の確保

1 自動車の検査及び整備の充実

道路運送車両法に基づき自動車の新規検査、継続検査、構造変更検査等の確実な実施を図るため、陸運事務所等における検査体制の整備を推進するとともに、関係事業者に対する指導監督を強化する。

また、整備不良車両の運行を防止するため、整備管理者及び検査主任者に対する指導を強化する等自動車の点検整備の徹底を図るほか、自動車の点検整備の受入体制を充実強化するため、自動車分解整備事業における設備の近代化及び自動車整備従事者の技能の向上を図るなど、その体質改善を促進する。

第5節 道路交通秩序の維持

1 交通指導取締りの強化等

交通安全施設の整備等と併行して街頭における交通指導取締りを

強化することが必要であり、酒酔い運転、無免許運転、最高速度違反等の悪質な交通違反を重点的に取る。また、老人、子供等の歩行者及び自転車利用者の指導と保護のための街頭活動及び指導取締りを行う。さらに、良好な、交通環境を確保するため、駐車違反の取締りを強化するほか、排気ガス、騒音等の交通公害も強力に取り締る。

特に、国道等の幹線道路における交通秩序維持のための取締りを強化する。

また、効果的な指導取締りを実施するため、交通事故分析結果に基づき指導取締りの方法等について常に検討を加え、効果的かつ重点的取締りを行うものとし、そのための取締り用資器材の近代化を図る。

2 交通犯罪捜査及び交通事故処理体制の強化

ひき逃げ事件その他各種の交通犯罪の捜査及び交通事故の処理を安全、適正かつ迅速に行うため、捜査要員の捜査能力の向上と鑑識装備資器材の整備を図る。

第6節 緊急時における救急体制の強化

1 救急業務実施体制の整備

広域的共同処理方式による救急業務実施体制の確立を図るものとし、東部地区1市14町村においても、昭和55年を目標に広域常備消防体制を確立し、救急施設の整備及び救急隊の強化を積極的に推進する。また、救急車、救急指令装置等の整備と救急隊員の知識及び技術の向上を図る。

さらに、へき地患者輸送をはじめとする患者輸送車の整備を図る

ほか、第三者の協力に対して報労金を贈与する等により救護活動の促進を図る。

2 救急医療の整備

初期救急医療を担当する救急告示施設について、交通災害の発生状況、地域の医療機関の分布等を考慮して引き続き適正配置を推進するほか、県立中央病院の救急医療施設を更に整備する。

また、救急医療技術の向上を図るとともに、脳神経外科及び麻酔科領域の専門医の養成を図る。

第7節 被害者救済体制の整備

1 交通事故相談活動の推進

県交通事故相談所については、地域の実態に即応した相談を実施するとともに、住民が身近かに相談に行くことができるよう交通事故相談に関する市町村窓口の整備を図るほか、交通事故相談活動を行っている関係機関との連絡調整を図る。

2 交通災害共済事業の健全強化

交通災害共済事業未実施の町村に対しその実現を期し、また、県民全体の加入率を高めて事業の充実と健全性を確保する。

第8節 交通事故防止に関する研究調査の推進

有効な交通安全対策を樹立し、これを適切に実施するためには、その基礎として交通事故の原因を総合的に究明し、その成果を活用することが不可欠である。

このため、事故統計資料の分析検討、実態調査等により交通事故とその発生に関連する諸要因について総合的な研究調査を行い、交通安全に関する施策に反映させる。

第3部 鉄道交通の安全

第1章 鉄道の運転事故の発生状況とその防止

県内における鉄道の運転事故（踏切事故を除く。）は、年平均2件程度で横ばいの状態である。このことはこれまでに講じてきた諸般の安全対策の成果と考えられる。

しかしながら、事故が発生した場合、その大型化は避けられず、重大事故となるので、これの防止に重点を置き、今後とも、引き続き、運転保安に関する施設の整備、従業員の資質の向上をはじめ各般の対策を強力に推進し、鉄道の運転事故の防止に一層努める。

第2章 講じようとする施策

第1節 鉄道交通環境の整備

線路施設は、安全運転の基盤であり、鉄道固有の精密さが要求されることから、常に信頼度の高い軌道を維持するためその適正保守を徹底するとともに、軌条の重量化、橋りよう改良等を促進するほか、のり面防護、落石防止等の防災工事を促進する。

電気施設については、山陰本線及び伯備線の電化を図るとともに、通信線路の保守、ケーブリング等を促進する。

また、信号保安設備については、各設備の徹底保守を行うとともに、信号機の見通し改良を促進する。

第2節 鉄道の安全な運行の確保

鉄道の安全な運行を確保するため、まず乗務員及び保安要員の教育の充実を図り、その資質を向上させる。

次に、列車運行の実態を的確には握し、列車ダイヤの乱れ、列車事故の発生等に際し迅速適切な措置を講ずるため、運転指令体

制の強化を図る。また、運転等に関する業務内容及び業務体系の整備を促進する等列車運行管理の改善に努める。

その他気象情報の充実を図るほか、鉄道交通の安全に関する知識の普及を図る。

第3節 鉄道車両の安全性の確保

鉄道車両の安全性の向上を図るため、検査方法の改善、新検査機器の導入等により、更に検査精度を向上させる。

第4節 緊急時における救急体制の整備

鉄道による重大事故に際しての救助活動が迅速かつ的確に行われるよう、救急搬送機関、医療機関、国鉄その他関係機関の連絡協調体制を強化する。

第4部 踏切道における交通の安全

第1章 踏切事故の発生状況とその防止

県内の踏切道は、499箇所であり、踏切事故の発生状況は昭和50年においては、18件、死傷者7人となっており、ほぼ横ばいの状態である。しかしながら、自動車の増加及び大型化並びに列車の高速化等に伴って、踏切事故はますます重大化する傾向にあるので、このような事態に対処するため、踏切事故防止総合対策計画を策定して、今後5箇年間、更に効果的な諸施策を推進し、踏切事故の発生を極力抑止するものとする。

第2章 講じようとする施策

第1節 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

しや断時間が長く、かつ、道路交通量の多い踏切道及び主要な道路との交差に係る踏切道について、単独立体交差化することに

より、踏切道の除去を促進するとともに、道路の新設、改築に当たつても、この趣旨により、極力踏切道の立体交差化を進める。また、自動車の通行を認める踏切道について漸次構造改良を促進する。

第2節 踏切保安設備の整備及び交通規制の促進

地域住民の協力を得ながら、踏切道の状況等を勘案して、車両通行止め、1方通行等の交通規制を実施し、また必要に応じて踏切保安設備を整備する。

第3節 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良の工事に併せて、地域住民の協力を得ながら、踏切道の整理統廃合を促進する。

第4節 その他踏切道の安全と円滑を図るための措置

踏切道の交通の安全と円滑を図るため、必要な標示等の設置を進めるほか、踏切通行に係る違反行為に対する指導取締りを図る。また、踏切通行者の安全意識の向上及び非常信号等の緊急措置の周知のための広報活動等を強化する。

第5部 施策の運用に当たつて配慮する事項

この計画の講じようとする施策については、次のような方針に基づいて運用するよう配慮するものとする。

1 総合的な運用

交通安全のため講ずべき施策は、指定地方行政機関、県及び市町村をはじめ関係諸団体に至る施策が必要であり、しかも、この施策は相互に密接な関係がある。

このため、これらが有機的な関連を保ちつつ、施策を総合的に運用す

るよう努める。

2 効果的な運用

交通事故の発生要因と各施策の事故防止の機能を十分勘案し、また、効果の測定等を配慮しつつ、効率的な施策の実施に努める。

3 弾力的な運用

常に交通事情の変化に対応して、有効適切な交通安全対策が講ぜられるよう、その対策を検討点検し、また、緊急対策を講ずるなど施策の弾力的な運用を図る。

4 県民の協力確保

講じようとする施策について県民の声を反映させるとともに、その施策に関し県民の理解と協力を求め、交通事故の防止に努める。

なお、交通安全の間接的に影響する施策の運用についても、交通安全を直接の目的とする施策と一体となつて交通安全に寄与することとなるよう適切な配慮を行うものとする。