

第10次 日吉津村交通安全計画

(平成28年度～平成32年度)

日吉津村交通安全対策会議

目 次

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	1
第1節 道路交通事故のすう勢	1
第2節 交通安全計画における目標	3
第3節 今後の道路交通安全対策を考える方向	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	8
第1節 道路交通環境の整備	8
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	8
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. 災害に備えた道路交通環境の整備	9
5. 総合的な駐車対策の推進	10
6. 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	10
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. 交通安全に関する普及啓発活動の推進	13
3. 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	16
4. 住民の参加・協働の推進	16
第3節 安全運転の確保	17
1. 運転者教育等の推進	17
2. エコドライブの推進	17
第4節 自転車の安全性の確保	18
第5節 暴走族対策の強化	18
第6節 救急・救助連携の強化	19

第7節 被害者支援の推進	19
1. 自動車損害賠償保障制度への加入促進	19
2. 損害賠償の請求についての援助等	19
3. 交通事故被害者に対する援助措置の充実	19

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

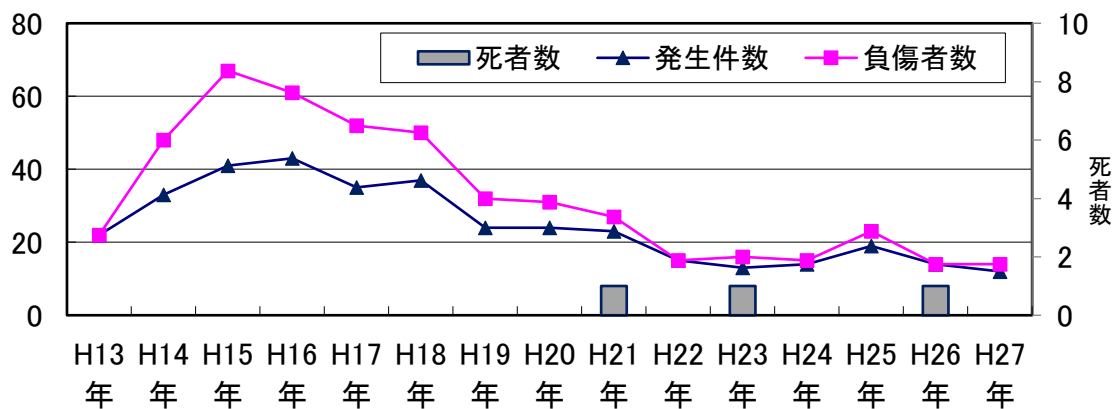
本村における交通事故の状況は、平成23年度から平成27年度の5年間の交通事故発生件数は年平均15件、負傷者数は年平均17人であり、過去の推移を比べると、平成25年には増加したものの、過去10年をみると減少傾向にあり、平成25年を除く過去4年間において第9次日吉津村交通安全計画に掲げた目標「平成27年までに交通事故負傷者数17人以下とする」を達成することができました。

しかしながら、交通事故死者数においては0人を掲げながらも、平成21年度に死者数1名を出した交通死亡事故が発生して以降、平成23年度に1名、平成26年度に1名の交通死亡事故が発生しています。さらに、人口1万人に対する事故発生率は鳥取県内でワースト1となっており、交通事故に対する懸念は高まっています。

道路交通を取り巻く環境は、高齢者人口の増加と社会参加活動の活発化、村民生活の24時間化などによる道路交通量の増加、並びに、国道431号周辺の商業エリアへの昼間流入人口の増加による幹線道路や生活道路への自動車通行量の増加など、複雑かつ多様化しており、今後も、ますます交通事故の発生が懸念されています。

安全で安心な日吉津村を目指すため、交通事故を抑制するための総合的な安全対策の推進が重要となっており、関係機関、関係団体がこれまで以上に緊密な連携を図りながら諸対策を推進するとともに、村民憲章のもと、村民が主体的に交通安全活動に参加することが一層重要となるため、村内の交通事情等を踏まえた上で、これらに対応できる交通安全対策を推進します。

日吉津村で発生した交通事故発生件数、負傷者数、死者数の推移



	H 2 3 年	H 2 4 年	H 2 5 年	H 2 6 年	H 2 7 年
発生件数	1 3	1 4	1 9	1 4	1 2
負傷者数	1 6	1 5	2 3	1 4	1 4
死者数	1	0	0	1	0

第2節 交通安全計画における目標

(数値目標)

交通事故死者数 0人

交通事故負傷者数 15人以下

本村における第10次交通安全計画は、交通事故のない安全で安心な日吉津村を実現するため、本計画期間である平成32年までに、「年間の24時間死者数を0人とする」ことを目指します。

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0人とすることを意味しています。

また、死者数ゼロ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にも一層積極的に取組み、負傷者数を平成32年までに「年間15人以下とする」ことを目指すものとします。

交通安全計画目標値の推移と結果

【死者数】

		日吉津村		鳥取県		国	
次別	期間	目標	結果	目標	結果	目標	結果
第8次	H18 ～ H22	0人	18年 0人 19年 0人 20年 0人 21年 1人 22年 0人	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	0人	23年 1人 24年 0人 25年 0人 26年 1人 27年 0人	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	0人		20人 以下		2,500 人 以下	

※下線は目標達成年

【死傷者(負傷者)数】

		日吉津村		鳥取県		国	
次別	期間	目標	結果	目標	結果	目標	結果
第8次	H18 ～ H22	20人	18年 50人 19年 32人 20年 31人 21年 27人 <u>22年 15人</u>	3,400 人以下	18年 3,737人 <u>19年 3,270人</u> <u>20年 2,763人</u> <u>21年 2,476人</u> <u>22年 2,315人</u>	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 <u>22年 901,216人</u>
第9次	H23 ～ H27	17人	<u>23年 16人</u> <u>24年 15人</u> 25年 23人 <u>26年 14人</u> <u>27年 14人</u>	1,700 人以下	23年 2,102人 <u>24年 1,688人</u> <u>25年 1,644人</u> <u>26年 1,430人</u> <u>27年 1,288人</u>	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 <u>27年 669,243人</u>
第10次	H28 ～ H32	15人		950 人以下		50万 人以下	

※下線は目標達成年

第3節 今後の道路交通安全対策を考える方向

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び負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てきた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、全国的に高齢者が当事者となる交通事故の割合が増加傾向にあることや、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となってきました。

また、村内の道路の管理は、住民の安全と安心を支える大きな役割を果たしていますが、村内の通過交通の増加によって、幹線道路や生活道路での重大事故の発生が懸念され、引き続き安全な交通環境の構築に向け取り組んでいく必要があります。

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、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ていきます。

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。

重点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

通過交通の増加や大型商業施設への集客により交通量が増加している中、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要です。

高齢者の交通手段として、歩行や自転車等を利用する場合と自ら自動車を運転する場合とありますが、それぞれの特性を理解した対策を構築することが重要となっています。

特に、前者の場合には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が重要です。後者の場合においては、高齢運転者が引き続き増加すること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あり、地域における生活に密着した活動を充実させることが重要です。

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な道路交通環境の形成を図ることも重要となっています。

イ 障がい者の安全確保

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みを推進することが重要であり、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します。

ウ 子どもの安全確保

子どもを悲惨な交通事故から守るため、チャイルドシートの使用促進や通学路の整備、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。

重点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、節約志向などから、歩行者や自転車を利用する人が増えています。交通事故のない安全で安心な日吉津村を実現するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や自転車利用者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や、自動車等の運転者に対して、歩行者と自転車利用者への保護意識の高揚を図ることが重要です。

ア 歩行者の安全確保

人優先の考えのもと、通学路、生活道路、幹線道路等において歩道の整備を働きかけ、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。

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図る対策を推進していく必要があります。

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並進の禁止、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の周知・徹底を図ります。

重点3 生活道路における安全確保

村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。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対策や生活道路における交通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。

また、地域で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みが不可欠です。

重点4 飲酒運転の根絶

近年、全国的に飲酒運転による交通事故は減少傾向にありますが、依然として根絶には至っていません。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・悪質性を認識し、家庭・地域・職場などあらゆる場面で、飲酒運転は「しない・させない・許さない」ことを徹底し、広報活動を推進して飲酒運転の根絶を図ります。

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

ア 交通量の多い生活道路において、車両速度抑制等の対策の推進など、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に努めます。

イ 道路管理者においては、道路の整備等により安心して移動できる対策や道路交通を円滑化するための交差点改良、エリア進入部における狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を推進します。

(2) 通学路の整備等の推進

ア 通学路における交通安全を確保するため、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み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します。

イ 児童・幼児等の通行の安全を確保するため、通学路の整備等を推進します。

(3) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 歩行者、自転車利用者、車いす利用者の通行の安全確保のため、バリアフリー化を含む歩道の段差・傾斜・勾配の改善等の整備を推進します。

イ 歩道を通行する場合には徐行するなど、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

ア 事故危険箇所を重点的に解消するため、事故データ・地域住民からの指摘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箇所を明確にし、周知を図ります。

イ 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実施します。

ウ 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させるよう努めます。

(2) 幹線道路における交通規制

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、交通の状況などを勘案しつつ、適正な規制を警察に要望します。

(3) 重大事故の再発防止

ア 重大事故が発生した場合は、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ります。

(4) 交通事故対策の推進

ア 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、交差点改良に努めます。

イ 交通の流れの実態を踏まえつつ、路上駐停車対策等の推進を図ります。

ウ 道路交通の安全を図るため、利用者の立場に立った見やすく分りやすい道路標識及び道路標示の整備を働きかけます。

エ 夜間歩行者等の安全確保のための道路照明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) 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カーブミラー等老朽化した交通安全施設の更新、ライフサイクルコストの削減等を推進します。

(2) 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者等の主体的参加のもとに、交通安全施設の点検等を実施します。

4. 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 地震発生時において、村内の応急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、幹線道路につながる橋梁の耐震対策を推進します。

イ 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経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道路等の整備の推進を関係機関に働きかけます。

(2) 災害発生時における交通規制

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情報を共有し、また、緊急交通路を確保するため、車両の流入抑制などの交通規制を迅速かつ的確に実施します。

(3) 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、インターネット等を活用した情報提供を推進します。

5. 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、秩序ある駐車を推進し、安全で円滑な道路交通を確保するため、警察の協力を得ながら、道路及び交通の状況に応じた駐停車規制の点検・見直しを実施するとともに違法駐車取締りなどを推進します。

(2) 駐車場等の整備の推進

駐車規制の推進などと併せて、施設管理者等による駐車場の整備と有効活用を推進し、障がい者等が優先して駐車できる「ハートフル駐車利用者証制度」に配慮した駐車場の整備も推進します。

(3) 駐車対策の推進

警察や自治会など関係機関の協力のもと、広報及び啓発活動を行い、正しい駐車に関する意識高揚と自主的な取組みの促進を図ります。

6. 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 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、占用物件等の維持管理の適正化について指導をします。

イ 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や渋滞を防止するため、施工時期や施工方法について調整を行います。

(2) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の破損、欠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います。

(3) 冬期の安全な道路交通の確保

積雪時における安全な道路交通を確保するため、適時適切な除雪を実施し、必要に応じて、歩道を含めた道路の除雪区間の見直しを検討します。また、歩道除雪機械の整備や歩道除雪の支援など、積雪時にも安心な歩道の確保に努めます。

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、技能及び知識を習得させ、その必要性の理解を深めるよう推進します。

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ため、保育所において、日常生活で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ための指導を推進します。
- イ 関係機関、関係団体等は、保育所における交通安全教育の支援を行うとともに、保護者に対する指導を行います。

(2) 小学生に対する交通安全教育の推進

- ア 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、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効果的な交通安全教育を推進します。
- イ 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います。
- ウ 通学時等において交通指導員や交通ボランティアによる交通マナーの指導を行います。

(3) 中学生・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、特に自転車で安全に道路を通行するために必要な知識と技能を習得させるため、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推進します。
- イ 自動車等の特性や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責任ある行動など、自己の安全だけでなく他の人々の安全にも配慮できる意識を育成します。
- ウ 関係機関、関係団体等と連携・協力を図りながら、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います。

(4) 成人に対する交通安全教育の推進

ア 交通安全意識・交通マナーの向上を図り、運転者としての社会的責任を自覚させるよう広報活動を推進します。

イ 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、事業所における自主的な安全運転管理の活発化を図ります。

ウ ヴィレステひえづにおける交通安全のための諸活動を促進します。

(5) 高齢者に対する交通安全教育

ア 高齢者に対する交通安全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・実践型の交通安全養育を推進します。

イ 関係団体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。

ウ 福祉関係者等と連携し、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高齢者を中心に、自宅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に努めます。その際、早朝・夜間の交通事故防止に効果の高い反射材用品の着用について、積極的な啓発を行うとともに、高齢者の持ち物へ反射材を貼付する活動の推進します。

エ 地域及び家庭において世代に関係なく、適切な助言等が高齢者に対して行われるよう努めます。

(6) 障がい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活用するなどして、障がいの程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。

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 村民一人ひとりに交通安全思想の普及徹底を図り、春・秋の全国交通安全運動及び夏・年末の交通安全県民運動において、関係機関連携のもと、交通安全ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けます。

イ 関係機関、関係団体等が連携した村民参加のもと組織的な交通安全運動を実施します。

ウ 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) 高齢者と子どもの交通事故防止

ア 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付けます。

イ 高齢者の加齢にともな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村民の意識を高めます。

ウ 高齢者運転の安全意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の着用を推進します。

エ 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「高齢者と子どもへの思いやり運転の推進」について、村報、防災無線等を活用し、広く村民に浸透するよう努めます

(3) 障がい者の交通事故防止

車両を運転する際に、身体障害者標識や聴覚障害者標識が取付けてある車両に対して、安全な間隔をあげ、徐行する等の思いやり運転に努めます。また、障がい者が歩道を通行中の場合は、自転車は徐行して通行又は車道を通行するなど、自転車利用者のマナーアップも図ります。

(4) 自転車の安全利用の推進

ア 「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ルールの遵守およ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の危険性等についての周知・徹底を図ります。

イ 自転車は、加害者となる側面を有していることを理解させ、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するための取組みを推進します。

ウ 夜間走行時のライトの点灯の徹底及び反射材用品の取付けを促進します。

エ 幼児・児童及び保護者に対して、同乗中の事故防止のため、幼児・児童の自転車用ヘルメット着用の徹底を図るほか、高齢者や中学生等、他の年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推進します。

オ 関係団体と連携を図り、通学路付近での街頭指導を実施し、中学生・高校生の自転車登下校時の安全対策の推進を図ります。

(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

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周知・徹底を図るとともに、あらゆる機会を通じて着用徹底の啓発活動等を展開します。

(6) チャイルドシート・ジュニアシートの正しい使用の徹底

ア 保育所等の関係機関と連携し、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。

また、6歳以上であっても体格などの状況により、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は、ジュニアシートを使用させる等の広報啓発にも努めます。

イ チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを推進するため、村社会福祉協議会へのチャイルドシートの貸出し委託事業を継続します。

(7) 反射材用品の普及促進

ア 夕暮れ時から夜間、早朝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効果が期待できる反射材用品の普及促進を図ります。

イ 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。

ウ 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、高齢者に対しては、特にその普及促進を図り、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の貼り付けの推奨をしていきます。

(8) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

ア 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。

イ 交通指導員や酒類提供飲食店等と連携して、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みを進め、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という村民の規範意識の確立を図ります。

(9) 効果的な広報の実施

ポスター、チラシ、広報車、村報、防災無線、村ホームページ、ケーブルテレビ113チャンネル（ひえづチャンネル）等を活用して、具体的で実効の挙がる内容の広報活動を実施します。

(10) その他の普及啓発活動の推進

ア 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します。

イ 夕暮れ時の前照灯の早期点灯や夜間における走行用前照灯（ハイビーム）の活用など、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、広報啓発を推進します。

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します。

(2) 交通安全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の整備を促進します。

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、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みの推進

交通安全施設・危険箇所の点検や「交通安全マップ」の作成等、住民が積極的に参加できるような仕組みを支援します。

第3節 安全運転の確保

1. 運転者教育等の推進

(1) 運転者に対する教育

運転者の安全運転意識及び態度を向上させるため、関係団体の協力を得て、職場における安全運転について積極的に運転者教育等の推進に努めます。

(2) 高齢運転者対策の充実

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とともに、他の年齢層に、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取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。

(3) 高齢運転者支援の推進

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、運転経歴証明書制度の周知や運転免許証を自主返納した車に対する支援措置・補助等の充実を周知します。

(4) 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・関係団体と連携し、交通安全運動等の機会を通じて、着用効果の啓発など着用推進キャンペーンを積極的に行います。

2. エコドライブの推進

地球温暖化や大気汚染などの環境問題に対する関心が高まる中、アイドリングストップや急発進、急加速をしないなど環境に配慮した運転方法であるエコドライブへの関心が高まっています。エコドライブは環境負荷の低減が図られるだけでなく、安全運転につながることも期待されることから、普及啓発に積極的に取組みます。

第4節 自転車の安全性の確保

(1) 点検整備等の促進

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の醸成に努めます。

(2) 損害賠償責任保険等への加入促進

自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした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、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

(3) 自転車の被視認性の向上

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、反射材用品等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

第5節 暴走族対策の強化

(1) 関係機関・関係団体・村民等が協力して暴走族を根絶するための施策を積極的推進します。

(2) 暴走族等追放機運の高揚及び家庭、学校における、青少年の指導を働きかけます。

(3) 暴走族が集まったり、暴走行為が行われたりしないよう、暴走族などの集まりにくい施設管理対策と道路交通環境づくりを推進します。

(4) 暴走族等に対する指導取締りの強化及び暴走族関係事犯者の再犯防止について、警察に要望し、暴走族対策の強化を図ります。

第6節 救急・救助連携の強化

- (1) 交通事故の複雑多様化に対処するため、救急・救助を担う鳥取県西部広域行政管理組合消防局と連携を密にして、交通災害による被害の軽減に努めます。
- (2) 交通事故による負傷者の救命効果を向上させるため、救急車が事故現場に到着するまでの間、事故現場に居合わせた関係者等による自動体外式除細動器（AED）を含めた心肺そ生法などの応急手当により、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実施を推進します。

第7節 被害者支援の推進

1. 自動車損害賠償保障制度への加入促進

(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、掛け忘れ防止について広く村民に周知し、無保険（無共済）車両の運行をなくす取組みを推進します。

(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）ととも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いるため、引き続き加入の促進を行います。

2. 損害賠償の請求についての援助等

交通事故被害者等の賠償問題その他の諸問題に対して相談を受けるため、被害者の福祉向上を目的として鳥取県が設置している「交通事故相談所」の周知を図り、積極的な広報を推進します。

3. 交通事故被害者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等の周知を図ります。