

第2次  
瀧上市交通安全計画

令和3年  
瀧上市

## ま え が き

本市では、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、市内の交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、平成 28 年度に潟上市交通安全計画を策定し、国・県の関係行政機関及び関係民間団体等と共に、交通安全意識の高揚、道路環境の整備及び道路交通秩序の維持等、各般にわたる交通安全対策を強力的に推進してきました。

その結果、潟上市交通安全計画を策定した平成 28 年と計画最終年である令和 2 年の事故状況を比較すると、件数で 36 件の減、死者数で 6 人の減となり、件数、死者数共に減少しました。また、令和 2 年には潟上市交通安全計画の目標の 1 つである「交通事故死者数 0 人」を達成するに至りました。

しかしながら、もう 1 つの目標である「1 年間の交通事故負傷者数 40 人以下」の達成に至らなかったことや、高齢化の進行により高齢者が交通事故の被害者及び加害者となる割合も増加傾向にあります。このことから、交通事故の防止は以前にも増して、国・県・市等の関係行政機関、関係民間団体はもとより、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あり、交通事故のない安全で安心な潟上市を目指して、実効性のある対策を重点的かつ計画的に推進していく必要があります。

この第 2 次潟上市交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法及び国の第 11 次交通安全基本計画（令和 3 年 3 月 29 日策定）、県の第 11 次交通安全計画（令和 3 年 8 月策定）に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に実施すべき交通安全に関する施策の大綱を定めるものであります。

本計画に基づき、関係機関・団体の連携の下地域住民と一体となり、交通安全対策に取り組んでまいります。

# 目 次

計画策定にあたって	1
計画の基本理念	1
<b>第1章 交通安全の目標</b>	<b>2</b>
<b>第1節 交通事故の現状と今後の見通し</b>	<b>2</b>
1 交通事故の現状	2
2 道路交通の見通し	3
<b>第2節 第2次潟上市交通安全計画における目標</b>	<b>4</b>
<b>第2章 道路交通の安全についての対策</b>	<b>5</b>
<b>第1節 今後の交通安全対策を考える視点</b>	<b>5</b>
1 市民自らの意識改革	5
2 高齢者と子どもの安全確保	5
3 歩行者及び自転車の安全確保	5
<b>第2節 講じようとする施策</b>	<b>6</b>
<b>施策体系</b>	<b>6</b>
<b>1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚</b>	<b>8</b>
(1) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	8
(2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	9
(3) 効果的な交通安全教育の推進	10
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	11
(5) 地域における交通安全活動への住民参加・協働の推進	11

<b>2</b>	<b>安全運転の確保</b> .....	1 1
	(1) 運転者教育等の充実 .....	1 1
	(2) 道路交通情報の充実 .....	1 2
	(3) 自転車の安全利用の推進 .....	1 2
<b>3</b>	<b>道路交通環境の整備</b> .....	1 3
	(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備 .....	1 3
	(2) 道路環境の整備 .....	1 3
	(3) その他の道路環境の整備 .....	1 4
<b>4</b>	<b>道路交通秩序の維持</b> .....	1 5
	(1) 交通の指導取締りの強化等 .....	1 5
	(2) 暴走行為対策の強化 .....	1 6
<b>5</b>	<b>踏切道における安全対策</b> .....	1 6
	(1) 安全意識の啓発 .....	1 6
	(2) 踏切道の交通規制の実施 .....	1 6
	(3) 踏切道の改良及び統廃合の促進 .....	1 6
<b>6</b>	<b>救助・救急活動の充実</b> .....	1 6
	(1) 救助・救急体制の整備 .....	1 6
	(2) 救急救命士の養成・配置等 .....	1 6
	(3) 心肺蘇生等の応急手当の普及啓発活動の推進 .....	1 7
	(4) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実 .....	1 7
	(5) 救急関係機関の協力の確保等 .....	1 7
<b>7</b>	<b>交通事故被害者支援の推進</b> .....	1 7
	(1) 交通災害共済への加入促進 .....	1 7
	(2) 交通遺児への支援 .....	
	(3) 交通事故相談活動の推進 .....	1 8

## －計画策定にあたって－

### 1 趣旨

交通安全対策基本法に基づき、市内の交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、第2次潟上市交通安全計画（以下：第2次計画）を策定する。

### 2 計画の期間

計画期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とする。

### 3 課題

平成28年度に潟上市交通安全計画を策定し、目標の一つとして掲げていた「1年間の交通事故負傷者数40人以下」は、令和2年度までの5年間で一度も達成に至らなかった。依然として交通事故の被害者になりやすい子どもや高齢者の安全確保、重大な交通事故を引き起こす可能性がある飲酒運転の撲滅が重要な課題となっている。

### 4 推進体制

計画については、関係機関、団体が地域住民と連携・協働しながら推進する。

併せて、交通安全対策基本法第18条第1項に基づき設置された、潟上市交通安全対策会議が計画の進捗状況を検証する。

## －計画の基本理念－

本格的な人口減少と超高齢化社会の到来を迎えている中、第2次潟上市総合計画で目指す将来都市像「みんなで創る しあわせ実感都市 潟上 ～文化の風薫る 笑顔あふれるまち～」を実現していくうえで最も基本となるのは、市民が安全で安心して暮らせる地域社会を実現することである。

平成28年度に潟上市交通安全計画を策定し、様々な取組を実施してきたところであるが、依然として交通事故が後を絶たないことから、なお一層の交通事故抑止を図っていく必要がある。

交通安全対策推進のために、市民が一丸となり「交通事故を起こさない」「交通事故に遭わない」という意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、次の3つの基本理念を基に交通事故の防止に取り組んでいくこととする。

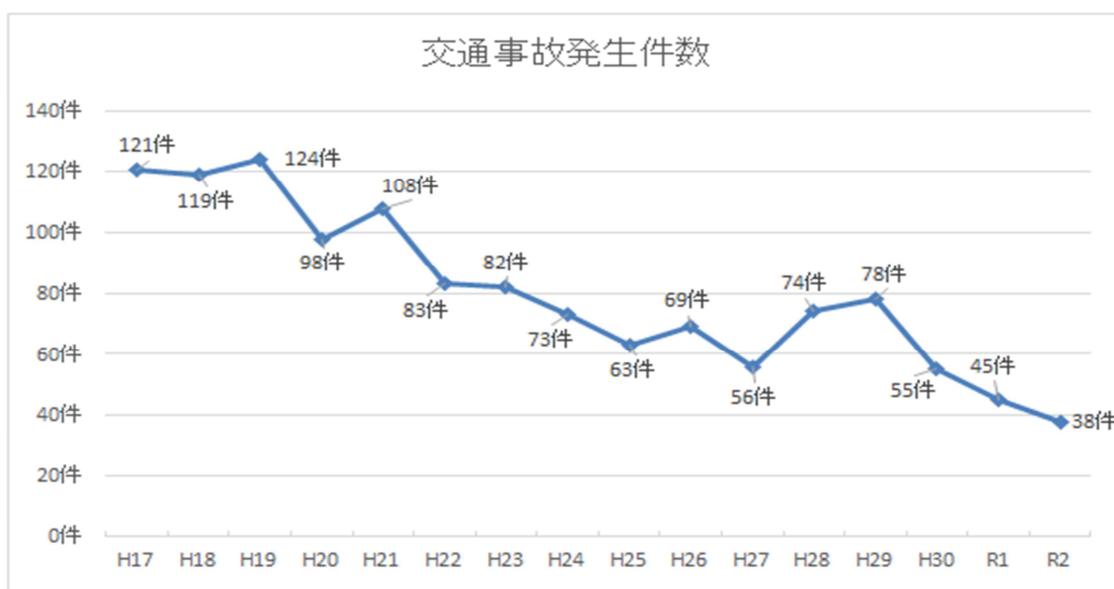
- 人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない潟上市を目指す。
- 「人優先の交通安全思想」を基本とし、市民の安全を一層確保するため、あらゆる施策を推進する。
- 年齢や障がいの有無等に関わりなく、安全に安心して暮らせる社会の構築を目指す。

# 第1章 交通安全の目標

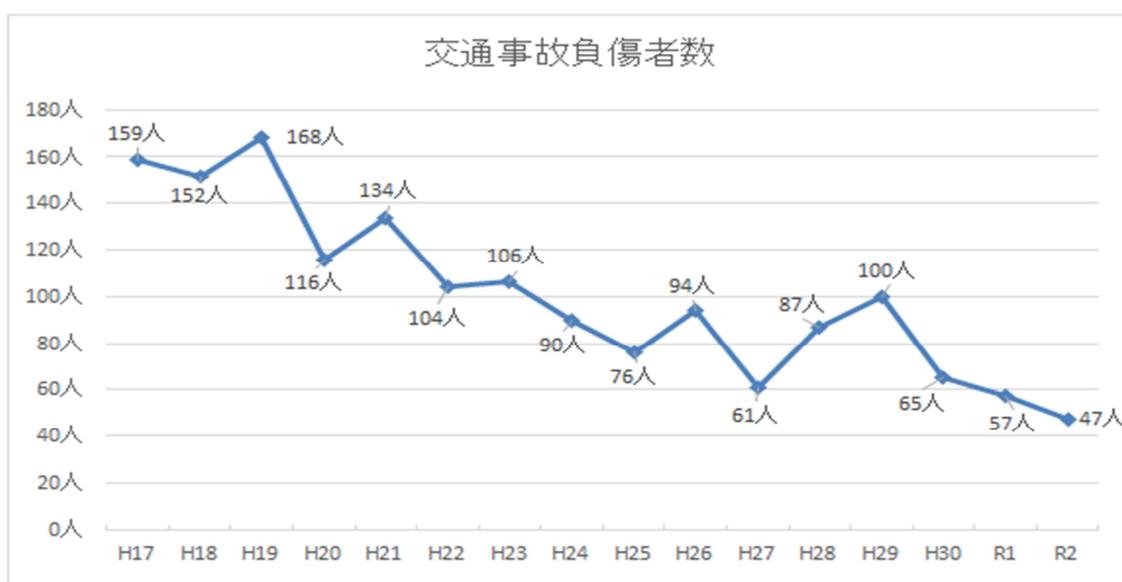
## 第1節 交通事故の現状と今後の見通し

### 1 交通事故の現状

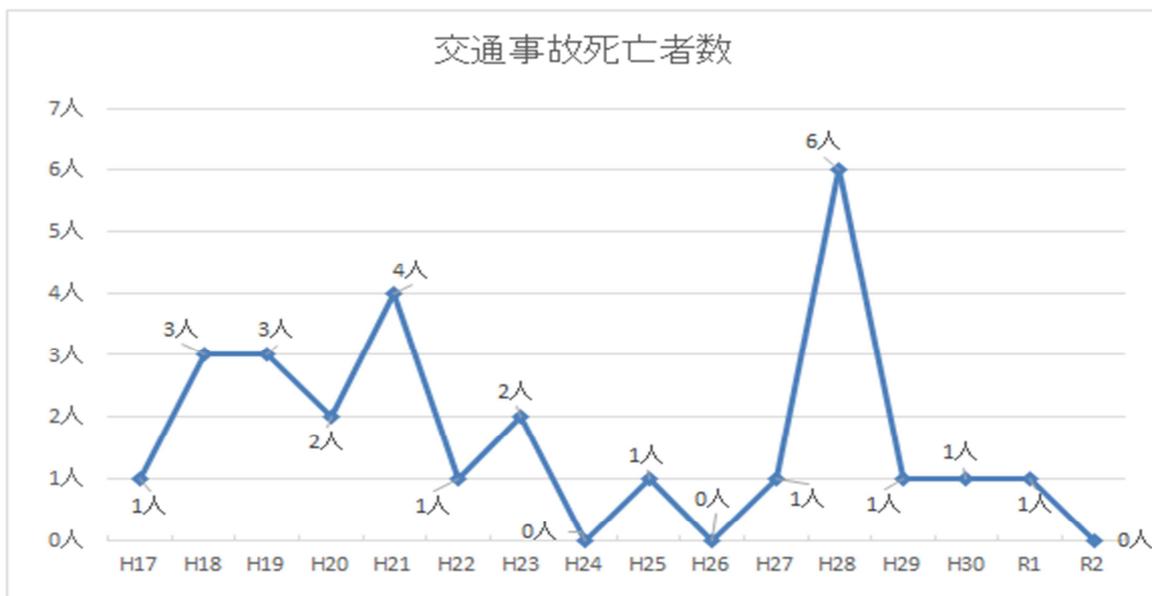
まず、交通事故発生件数については、計画策定から5年間の推移として、平成28年～平成29年までの2年間は一旦増加したが、その後は減少傾向となり、令和2年は平成17年以降で最も少ない発生件数となった。



次に、交通事故負傷者数は、計画策定から5年間、事故発生件数同様に推移し、令和2年が平成17年以降で最も少ない負傷者数となった。



潟上市内における年間の交通事故死者数は、平成 28 年には 6 人と大きく増加したが、平成 29 年から令和元年までは 1 人で推移し、令和 2 年には 0 人に達した。また、令和元年 9 月 30 日、令和 2 年 12 月 17 日には交通死亡事故抑止 365 日を達成した。



出典：秋田県警察本部作成「交通事故統計」

本市の過去 5 年間の交通死亡事故は、前方不注視、一時不停止、左右安全不確認が主な発生原因となっており、その中でも前方不注視が多い結果となっている。いずれも車両運転者側の原因により交通死亡事故が発生していることから、十分な注意を払った運転が不可欠である。

また、近年の秋田県内交通死亡事故等の発生状況から、以下の 4 点が主な特徴として挙げられている。

- 死者の過半数が高齢者。
- 歩行中の死者に占める高齢者の割合が高い。
- 高齢者が起こした事故の割合が高い。
- 夜間の歩行者被害の死亡事故が多い。

## 2 道路交通の見通し

道路交通を取り巻く状況は、新型コロナウイルス感染症や経済社会の動向に伴い、今後複雑に変化することが見込まれる。また、交通死亡事故の当事者となる比率が高い高齢者人口の増加、とりわけ、高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

## 第2節 第2次潟上市交通安全計画における目標

交通事故死者数	0人
交通事故重傷者数	4人以下

秋田県では国の第11次交通安全基本計画の目標設定に合わせ、第10次計画時の死者数の目標数値30人から10%減少させた、年間27人以下を第11次計画の目標としている。

本市では、平成28年度に策定した交通安全計画で掲げる目標の1つである、交通事故死者数0人を令和2年に達成した。今後は交通死亡事故抑止の継続が必要となることから、引き続き年間の交通事故死者数0人を目標とする。

また、本計画における最優先の目標は死者数0人を継続することであるが、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少にもつながることから、重傷者に関して新たな目標を設定する。先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくなる。このため、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、さらに着目していくため、目標値とするものである。

国では第10次計画の最終年である令和2年中の重傷者数から20.8%減少した重傷者数22,000人以下を第11次計画の目標に掲げている。

県では、国の目標を踏まえながら、交通事故重傷者数を年間200人以下とすることを目標として掲げている。

本市においても、国及び県の考え方と整合を図り、令和2年中の重傷者数5人から20.8%減少した年間4人以下を第2次計画の目標とする。

## 第2章 道路交通の安全についての対策

### 第1節 今後の交通安全対策を考える視点

#### 1 市民自らの意識改革

日常的に誰もが、交通事故の被害者にも加害者にもなる可能性があるが、これを防ぐために基本となるのは、市民一人ひとりが交通安全意識を高めることである。

交通事故のない社会を実現するためには、市民一人ひとりが「交通事故は起こさない、交通事故に遭わない」と自ら意識し行動することが最も重要であり、こうした交通安全意識の高揚のため、広報・啓発、交通安全教育及び地域住民による交通安全活動への支援等の交通安全対策の推進が必要である。

#### 2 高齢者と子どもの安全確保

潟上市では、令和2年10月1日現在で市総人口32,315人に対し65歳以上の高齢者は11,119人で約34%を占めており、総人口の減少が続く中で高齢化が進行している。(住民基本台帳値)

こうした中で、令和2年の県内の交通事故における高齢死亡事故の状況を見ると、歩行中が12人で約46%（夜間歩行中は9人で約35%）、自動車(同乗を含む)乗車中が9人で約35%、二輪車運転中が3人で約12%、自転車乗車中が2人で約8%となっている。交通死亡事故を更に抑制するには、高齢者が歩行中に事故に遭わない対策や、高齢運転者対策の強化が必要である。

また、出生率や出生数は減少傾向にあり、急速に少子化が進行している。将来を支える子どもを安心して生み、育てることができる社会を実現するためにも、防犯の観点も兼ね備えた中で、子どもを交通事故から守る交通安全対策が一層求められる。

#### 3 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、高齢者、障がい者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境の確保を確保し、交通事故を減少させていくことが求められる。

引き続き人優先の考えの下、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積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策の推進が必要である。

また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が

不十分なこともあり、ルールや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る。

## 第2節 講じようとする施策

目標の実現に向け、今後の交通安全対策を考える視点を基に、以下の7項目の施策により交通安全対策を実施していくこととする。

### ■施策体系■

施策	内容
<b>1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚</b>	
	(1) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 ア 交通安全運動の推進 イ 効果的な広報の実施 ウ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立 エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底 オ チャイルドシートの正しい使用の徹底 カ 視認性の高い服装の着用や反射材用品の普及促進
	(2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ア 幼児に対する交通安全教育の推進 イ 児童・生徒に対する交通安全教育の推進 ウ 成人に対する交通安全教育の推進 エ 高齢者に対する交通安全教育の推進
	(3) 効果的な交通安全教育の推進
	(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
	(5) 地域における交通安全活動への住民参加・協働による推進
<b>2 安全運転の確保</b>	
	(1) 運転者教育等の充実 ア 高齢者運転対策の推進 イ シートベルト、チャイルドシート、乗車用ヘルメット着用の徹底 ウ 危険な運転者の早期排除等
	(2) 道路交通情報の充実
	(3) 自転車の安全利用の推進

施策	内容
<b>3 道路交通環境の整備</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 人優先の安全・安心な歩行者空間の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>ア 生活道路における交通安全対策の推進</li> <li>イ 通学路等の歩道整備の推進</li> <li>ウ 高齢者、障がい者の安全に資する歩行空間の整備</li> </ul> </li> <li>(2) 道路環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>ア 交通安全施設の整備</li> <li>イ 事故多発地点対策の推進</li> <li>ウ 災害に強い道路及び交通安全施設の整備</li> </ul> </li> <li>(3) その他の道路環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> <li>ア 道路の適正な維持・管理</li> <li>イ 道路の使用及び占用の適正化等</li> <li>ウ 道路法に基づく通行の禁止または制限</li> <li>エ 自転車利用環境の整備</li> <li>オ 子どもの遊び場の確保</li> <li>カ 災害発生時における交通規制</li> </ul> </li> </ul>
<b>4 道路交通秩序の維持</b>	
	(1) 交通の指導取締りの強化等
	(2) 暴走行為対策の強化
<b>5 踏切道における安全対策</b>	
	(1) 安全意識の啓発
	(2) 踏切道の交通規制の実施
	(3) 踏切道の改良及び統廃合の促進
<b>6 救助・救急活動の充実</b>	
	(1) 救助・救急体制の整備
	(2) 救急救命士の養成、配置等
	(3) 心肺蘇生等の応急手当の普及啓発活動の推進
	(4) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実
	(5) 救急関係機関の協力の確保等
<b>7 交通事故被害者支援の推進</b>	
	(1) 交通災害共済への加入促進
	(2) 交通遺児への支援
	(3) 交通事故相談活動の推進

## 1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

### (1) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

#### ア 交通安全運動の推進

全国一斉に展開される春・秋の交通安全運動のほか、県と連携して展開される夏・年末の交通安全運動などを積極的に推進しながら、市民一人ひとりに広く交通安全意識の普及・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呼びかける。

運動の重点としては、高齢者と子どもの交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用及びチャイルドシートの正しい使用の徹底、飲酒運転の根絶、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、二輪車・自転車の安全利用の推進等を掲げ、県、警察署及び交通安全協会や交通指導隊などの交通関係団体が相互に連携し、住民参加型の運動として、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

#### イ 効果的な広報の実施

市民の交通安全意識を高めるため、特に春・秋の全国交通安全運動期間は、チラシ、のぼり旗、ホームページ、SNS等により、広報活動を集中的に実施する。

また、県から交通死亡事故多発注意報及び高齢者交通死亡事故多発注意報が発令された際には、防災行政無線放送等を利用した迅速で広域な手法により注意を促す。

#### ウ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転は、運転者のモラルに負うものが大きく、飲酒運転による事故は加害者、被害者ともに悲惨な状況となる。飲酒運転根絶を目指し、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、交通安全教育や広報啓発を推進する。

#### エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

着用効果や正しい着用方法についての理解を求めるとともに、後部座席を含めた全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るため、関係機関・団体等の協力の下、着用徹底の啓発活動等を推進する。

## オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果について、着用推進シンボルマークを活用するなど、幼稚園・保育園・認定こども園等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発を推進する。

## カ 視認性の高い服装の着用や反射材用品の普及促進

薄暮時及び夜間における歩行者や自転車利用者の事故防止を図るため、明るい服装の着用や反射材用品の効果について、各種広報媒体の活用や高齢者への反射材の配布などにより、広報啓発を推進する。

## (2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

### ア 幼児に対する交通安全教育の推進

#### (7) 交通安全教育の目標

心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的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とともに、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を目指す。

#### (4) 日常的な交通安全教育の推進

家庭、就学前施設、自治会と連携し、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。また、これらを効果的に実施するため紙芝居・DVDなどの視覚教材等の利用や親子での実習など、幼児の発達や成長に応じた分かりやすい指導に努める。

### イ 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

#### (7) 交通安全教育の目標

心身の発達段階や地域の実情に応じて、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とともに、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、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意識及び能力の向上を目指す。

#### (4) 学校教育活動全体での交通安全教育の推進

小・中学校においては、家庭、関係機関、地域及び団体等と連携し、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、交通ルールなど、交通安全教育を推進する。また、将来を見据え、「歩行者ファースト」等の交通安全意識を醸成するための交通安全指導にも配慮する。

高校生に対する交通安全教育は、学校の教育活動全体を通じ、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へ育成し、自転車の安全な使用についても指導を行う。

#### ウ 成人に対する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、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能の習得や、交通安全意識・交通マナーの向上のため、地域や職場等での講習会を開催するほか、交通安全協会、安全運転管理者協会等の関係機関と連携して、歩行者・自転車利用者の保護、シートベルトの着用、飲酒運転の撲滅などを推進する。

#### エ 高齢者に対する交通安全教育の推進

加齢に伴う身体機能の変化が、歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、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スキル及び交通ルール等の知識の習得を目指す。併せて公共交通機関の利用を働きかけるなど交通手段の転換についても促進する。そのために、老人クラブ、福祉関係機関等と連携し、高齢者に対する社会教育活動、福祉活動、各種催し物等の機会を活用した交通安全教育を推進する。また、交通安全協会、交通指導隊など、関係機関等と連携し、反射材及び交通安全啓発パンフレットを配布し、交通安全用品の普及を図る。

### (3) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たり、受講者が安全に道路を通行するために必要なスキル及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて、交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や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、教材等の充実に努める。更に、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるように努める。

#### (4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的として、交通安全思想の普及徹底を図るうえで大きな役割を果たしている交通安全協会、スクールガード、地域団体や自動車利用団体等の主体的な交通安全活動を促進するとともに、その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働きかけを行う。

また、昼夜を問わず危険と隣合わせの街頭で活動している交通指導隊及び交通安全協会は、現場において交通安全意識の普及・啓発の中心的役割を担っていることから、引き続き、指導者の養成や必要な資料の提供など、各種活動の支援を行う。

このような、官民一体となった交通安全推進体制をさらに拡充し、市民挙げての活動の展開を図る。



#### (5) 地域における交通安全活動への住民参加・協働による推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられていることから、交通安全意識の普及・徹底に当たっては、官民が連携を密にして、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、住民参加・協働による積極的な活動を促進する。

## 2 安全運転の確保

### (1) 運転者教育等の充実

交通事故の主な原因は、前方不注視、安全不確認など運転者の不注意によるものであることから、運転者に対して交通ルールの遵守及び交通安全意識の高揚を図るため、運転者教育等の充実を図る。

#### ア 高齢運転者対策の推進

高齢者の免許更新時講習における高齢者学級の充実を図るなど、高齢者の安全意識の向上に努める。また、高齢運転者標識（高齢者マーク）の使用を促進する。

また、県内では運転経歴証明書を持参した高齢者に、全タクシー会社が運賃割引を、バス3社（秋田中央交通、羽後交通、秋北バス）が回数券割引を行っているほか、本市では医療機関や駅への乗り入れを行うマイタウンバスを運行しており、高齢者が運転免許証を自主返納するきつ

かけとなるよう、制度の周知を図る。

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとされている。改正法の施行後、制度の適切な運用を推進する。

#### イ シートベルト、チャイルドシート、乗車用ヘルメット着用の徹底

運転中の事故軽減を図るため、シートベルト、チャイルドシートの着用効果を啓発するなどの着用推進キャンペーンを行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導・取締りを推進する。

#### ウ 危険な運転者の早期排除等

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により、長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれのある病気等にかかっていると疑われる者に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

### (2) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して道路交通情報を分かりやすく提供することが重要である。

道路の路面状況や降雪状況などの情報を収集し、ホームページ等による情報の提供や、看板等の設置により利用者への周知に努める。

### (3) 自転車の安全利用の推進

自転車の安全な利用を確保し、乗車中の交通事故や迷惑行為を防止するため、自転車の点検整備の促進、TSマーク（自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている。）の普及に努めるとともに、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日、中央交通安全対策会議交通対策本部決定）の活用などにより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活動を推進する。

また、夜間における交通事故防止を図るため、自転車を容易に確認できるようにライトの装着・点灯の徹底と反射器材の普及を促進し、自転車の被

視認性の向上を図る。

令和3年7月13日に制定された「秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により、令和4年4月1日から自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化となることから、一般的になじみのない自転車保険への加入の啓発に努める。

### 3 道路交通環境の整備

#### (1) 人優先の安全・安心な歩行者空間の整備

##### ア 生活道路における交通安全対策の推進

公安委員会及び道路管理者が連携し、不連続区間における歩道ネットワーク整備、「ゾーン30」などによる車両速度の抑制、路面標示、看板の設置等安全で安心な道路環境の整備を推進する。

##### イ 通学路等の歩道整備の推進

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を支援するとともに、道路交通の実態に応じ、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する。

小・中学校、就学前施設に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。

##### ウ 高齢者、障がい者の安全に資する歩行空間の整備

高齢者や障がい者を含め、全ての人が、安全・安心に生活できる環境を確保するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等へ至る経路を中心に、歩道の段差・傾斜・勾配の改善を行い、平坦性が確保された歩道等を積極的に整備する。

また、横断歩道やバス停留所付近への違法駐車等の悪質性や危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを推進する。

#### (2) 道路環境の整備

##### ア 交通安全施設の整備

道路の新設・改良に当たっては、道路標識、道路照明、防護柵等の交通安全施設の整備を推進する。また、市外からの運転者が分かりやすいように道路案内標示の新設及び表示の修正を行う。

## イ 事故多発地点対策の推進

交通事故多発地点のうち危険性の高い箇所については、ガードレール、カーブミラー、道路標識、道路標示、区画線等の交通安全施設の整備を図るとともに、道路改良を含め、交通信号機、横断歩道等の設置を関係機関と協議し、事故抑止対策を実施する。

## ウ 災害に強い道路及び交通安全施設の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても、安全性、信頼性の高い道路交通を確保するため、橋梁の耐震補強、防護・防雪柵の整備等、災害に強い道路整備を推進する。

### (3) その他の道路環境の整備

#### ア 道路の適正な維持・管理

- (7) 歩行者や車両が安心して通行できるよう道路パトロールを行い、ガードレール、転落防止柵、カーブミラー等の交通安全施設の点検、整備を推進する。
- (イ) 冬季も安心して通行できるよう、除排雪体制の充実に努める。
- (ウ) 関係機関や民間団体と連携し、道路美化運動を推進する。

## イ 道路の使用及び占用の適正化等

### (7) 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有については、道路の構造を保全し、安全かつ道路交通を確保するために適正な運用を行い、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を行う。

#### (イ) 不法占拠物件の排除等

道路交通の妨害となる不法占有物件等については、指導取締りによりその排除を行い、特に市街地については重点的にその是正を推進する。

#### (ウ) 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、施工期間や施工方法を調整する。

## ウ 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、交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊や異常気象により交通が危険であると認められる場合は、道路パトロー

ル等により迅速・正確な情報を収集し、適切な交通規制を実施するための体制及び資機材の整備を促進する。

#### エ 自転車利用環境の整備

- (7) 自転車は、自動車に次ぐ交通手段であり、安全かつ円滑に利用できるよう区画線を設けた歩道整備等により自転車走行空間の整備を促進する。
- (4) 鉄道の駅周辺における放置自転車の問題を解決するため、鉄道利用者の自転車駐輪マナーの向上を推進する。

#### オ 子どもの遊び場の確保

児童、幼児の遊び場の不足を解消し、路上遊戯による交通事故の未然防止、市街地における住みよい環境づくりを進めるため、地域住民とともに公園の維持・整備に努める。

#### カ 災害発生時における交通規制

必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、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。また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、ホームページ、防災行政情報メール、SNS、看板、広報車等の活用により災害の状況や交通規制等に関する情報提供に努める。

### 4 道路交通秩序の維持

#### (1) 交通の指導取締りの強化等

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、交通指導取締りを推進する。

このため、交通の指導取締り体制を充実し、高齢者、障がい者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、横断歩行者妨害、交差点関連違反、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し重大な交通事故にもつながる「あおり運転」など、交通事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反の取締り活動を強化する。

## (2) 暴走行為対策の強化

暴走行為による事故、事件の発生を防止し、交通秩序を確保するため、徹底した取締りと合わせ、暴走行為を許さない気運の高揚を図る。暴走行為と青少年の非行等問題との関連性を断ち切るため、青少年育成団体と連携を図るとともに、暴走行為が行われやすい公共の駐車場等の管理の徹底及び暴走行為等ができない道路交通環境づくりを行う。

## 5 踏切道における安全対策

### (1) 安全意識の啓発

踏切道における交通安全と円滑化を図るため、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緊急措置の周知徹底を図るための広報活動を強化する。

### (2) 踏切道の交通規制の実施

交通規制が必要な場合は、道路交通量、踏切道の幅員、保全設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制について関係機関と協議を行い実施する。

### (3) 踏切道の改良及び統廃合の促進

道路の改良等に合わせ、安全な通行が確保されるように踏切道の構造改良について検討する。

また、改良にあたっては踏切道の利用促進、う回路の状況を勘案して地域住民の通行に特に支障を及ぼさない箇所については、統廃合について地域住民、関係機関と協議を行う。

## 6 救助・救急活動の充実

### (1) 救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容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、迅速な傷病者の救出と関係機関との連携により、円滑な救助・救急業務の推進を図る。

また、救命率向上のため、現場に居合わせた関係者による一次救命処置の実施及び救急隊、医療機関を含めた「救命の鎖」の構築を図る。

### (2) 救急救命士の養成・配置等

交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、男鹿地区消防一部事務組合、湖東地区行政一部事務組合において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。

また、メディカルコントロール体制（医師の指示又は指導・助言の下に、救急救命士を含む救急隊員による応急処置等の質を確保する）の充実を図る。

### **(3) 心肺蘇生等の応急手当の普及啓発活動の推進**

救急現場においては、現場に居合わせた人による応急手当の実施により、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（AED：けいれんした心臓に電気ショックを与えて、正常な状態に戻す医療機器）の使用を含めた応急手当について、消防機関が行う講習会などにより普及啓発活動を推進する。

### **(4) 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実**

知識・技術等の向上を図るため、消防学校及び消防機関による教育訓練の充実を推進する。

### **(5) 救急関係機関の協力の確保等**

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を図るため、災害・救急医療情報システム（県内医療機関、保健所、消防本部、医師会等関係団体が災害・救急医療情報ネットワークを通して救急医療応需情報等災害医療情報を確保するシステム）、ドクターヘリ（医療機器等を装備したヘリコプターに救急医療の専門医及び看護師が同乗し救急現場等から医療機関に搬送するまでの間、患者に救命医療を行う）を活用し、救急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。

また、大規模な事故が発生した場合に備え、災害派遣医療チーム（DMAT）の活用を推進する。

## **7 交通事故被害者支援の推進**

### **(1) 交通災害共済への加入促進**

広く市民に定着している秋田県市町村交通災害共済（通称ともすけ共済）の趣旨について一層の周知徹底、加入促進を図り、事故による経済的損失の一助となるよう加入を促進する。

**(2) 交通遺児への支援**

交通遺児に対し、交通遺児育英会が行う交通遺児育成のための事業等による支援を推進する。

**(3) 交通事故相談活動の推進**

交通事故相談活動を充実するため、県、警察署、その他の関係機関との連絡調整を促進し、相談に対応するとともに、被害者への情報提供に努める。