

第 1 1 次

仙 北 市 交 通 安 全 計 画

令 和 3 年

仙 北 市 交 通 安 全 对 策 会 議

仙 北 市

目 次

第1章 交通安全についての目標	1
第1節 交通事故の現状と今後の見通し	1
1 交通事故の現状	
2 道路交通の見通し	
第2節 第11次仙北市交通安全計画における目標	2
第3節 目標を達成するための最重要課題	2
1 最重要課題	
2 高齢者の交通事故の状況	
3 高齢者の交通事故防止対策	
第2章 交通安全についての対策	3
第1節 今後の交通安全対策を考える視点	3
第2節 講じようとする施策	3
1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	3
(1) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	4
(2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	7
(3) 効果的な交通安全教育の推進	11
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	11
(5) 住民地域における交通安全活動への参加・協働の推進	12
(6) 観光客等に対する交通安全啓発活動の推進	12
2 安全運転の確保	12
(1) 運転者教育等の充実	12
(2) 道路交通に関する情報の充実	13
3 道路交通環境の整備	13
(1) 人優先の安全で安心な歩行空間の整備	13
(2) 改良等による道路交通環境の整備	14
(3) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	14
(4) 観光客等に対する交通事故防止対策の推進	15
4 道路交通秩序の維持	16
(1) 交通指導取締りの強化等	16
(2) 暴走行為対策の強化	16
5 救助・救急活動の充実	16
(1) 救助・救急体制の整備	16
(2) 救急救命士の養成・配置等	16
(3) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	16
(4) 救急関係機関の協力の確保等	17

6 被害者支援の充実と推進	17
(1) 交通災害共済の加入促進	17
(2) 交通遺児、重度後遺障がい者への支援の充実	17
(3) 交通事故相談活動の推進	17
7 踏切道の安全対策	17
(1) 安全意識の啓発	17
(2) 踏切道における交通規制の実施	17
(3) 踏切道の統廃合の推進	18

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46年度に始まった交通安全計画は、5年間を1サイクルとして策定され、平成32年度（令和2年度）まで10次にわたり関係行政機関及び関係民間団体において、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底等各般にわたる交通安全対策が強力に推進されてきた。その結果、交通安全対策は、着実に進展している。

それを受け、近年の高速交通化にも関わらず、交通事故件数は減少傾向ではあるが、今後は高齢化率の上昇に伴い交通事故の増加が懸念される。

また、鉄道交通においても、事故件数は減少傾向にあるが、ひとたび事故が発生した場合には、被害が甚大となるおそれがある。

こうしたことから、事故件数の減少に安堵することなく交通事故の防止は従来にも増して、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むことが重要であり、人命尊重の理念の下に、安全で快適な交通社会の形成に向けて、総合的かつ長期的な交通安全対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、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条第1項の規定に基づき、令和3年度から令和7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いて、交通の状況や地域の実態に即した交通安全の施策を具体的に定め、推進にあたっては、市民の十分な理解を求めるとともに、積極的に協力を得ることが必要である。

なお、交通安全に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って交通の安全に資することとなるよう適切な配慮を行うものとする。

第1章 交通安全についての目標

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

第10次仙北市交通安全計画の期間内においては、市内における交通事故の件数が、平成28年の38件から令和2年の24件へと減少しており、死傷者数も同様に、平成28年の52人から令和2年の30人へと減少しており、第10次計画の死傷者数目標（60人以下）を、平成30年から3年連続して達成している。死者数については、平成28年が1人、平成29年が1人、平成30年が0人、令和元年が2人、令和2年が1人で減少傾向にはあるが、依然として交通死亡事故が発生している状況にある。

交通事故死者数・死傷者数の推移

	H28	H29	H30	R1	R2
事故件数	38	58	33	27	24
死者数 (うち高齢者数)	1 (0)	1 (0)	0	2 (1)	1 (0)
死傷者数 (うち高齢者数)	52 (11)	72 (17)	39 (18)	32 (8)	30 (10)

第10次計画期間の目標

死者数：0人

死傷者数：60人以下

高齢者の交通事故死傷者数：5人以下

第10次計画の期間内の交通事故の発生状況から次のような特徴がみられる。

- ・二輪車による交通事故件数は5件で、死者数が2人となっている。平成28年と令和2年には、ツーリングバイクによる死亡事故が発生しており、観光地特有の事故が発生している。また、近年の秋田県内の交通事故の発生状況を見ると、次の4点が特徴として挙げられている。
- ・死者数の過半数が高齢者である。
- ・飲酒運転による事故が依然として発生している。
- ・高齢者が起こした事故の割合が高い。
- ・午後4時から午後6時までの事故の割合が高い。

2 道路交通の見通し

道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・

間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、県民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。

このような中、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。

今後も、一層の高齢者対策が必要な状況となっており、特に、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。

第2節 第11次仙北市交通安全計画における目標

第11次秋田県交通安全計画における目標では、交通事故死者数27人以下、交通事故死傷者数2,000人以下としているが、仙北市としては、交通事故死者数0人を目指し、交通事故死傷者数は25人以下（令和2年実績を基準）、高齢者の交通事故死傷者数は0人以下（令和元年実績を基準）を目標としたい。

第3節 目標を達成するための最重要課題

1 最重要課題

本計画においては、「高齢者の交通事故防止対策」を最重要課題として定め、各種の交通安全対策に取り組むことにより、高齢者が関与する交通事故の発生を抑制する。

2 高齢者の交通事故の状況

県内の状況をみると、高齢者は、他の年代と比較して致死率が高く、交通事故死者数の過半数を占めており、高齢者の状態別死者数を見ると、歩行中や自動車運転中が多くなっている。なお、歩行中の高齢者が亡くなった事故では、信号無視や横断歩道外横断など歩行者側にも何らかの違反があった割合が半数以上を占めている。

また、全事件数に占める高齢者が起こした事件数の割合も高くなっている。

3 高齢者の交通事故防止対策

高齢者の中には、運転免許を保有したことがないため、交通安全教育を受ける機会が少ない方もいる。このため、地域の交通安全教室などにおいて、交通ルールや交通事故の実態に関する情報を提供するなど、基本的な交通ルールを学ぶための交通安全教育を推進する。

また、加齢に伴い身体機能や認知機能が低下する可能性があるため、それらに気付いてもらうための参加・体験・実践型講座の開催など、地域における交通安全活動の充実を図る。

なお、本計画で実施する高齢者対策のポイントは、次のとおりである。

① 地域等と一体となった広報啓発活動（P 5）

家庭、学校、職場及び地域等が一体となって広報活動を行い、高齢者の交通事故防止を図る。

② 視認性の高い服装や反射材着用の促進（P 6）

明るい服装の着用や反射材用品等を推奨するとともに、視認効果・使用方法等についての理解を深めるための活動を推進する。

③ 高齢運転者標識の普及の促進（P 7）

高齢運転者標識の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢運転者標識を取り付けた自動車への保護意識を高める

④ 高齢歩行者に対する交通安全教育（P 10）

高齢者安全・安心アドバイザー等の家庭訪問による個別指導のほか、歩行環境シミュレータ等の交通安全機器を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

⑤ 高齢運転者に対する交通安全教育（P 10）

ドライブレコーダーや運転者疑似体験装置等の交通安全機器を用いた交通安全教育を推進する。高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施する。

⑥ 運転免許証の自主返納者に対する環境の充実

運転免許証を返納した場合の運転経歴証明書の取得促進と、証明書提示による各種特典の拡大を図る。

第2章 交通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

近年、交通事故による死傷者数が減少していることは、これまでの交通安全計画に基づいて実施されてきた施策に一定の効果があったものと考えられる。

しかしながら、いまだに多くの課題が残されているため、市民自らの意識改革、高齢者及び子供の安全確保、歩行者及び自転車の安全確保、生活道路における安全確保、実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進、地域ぐるみの交通安全対策の推進の6つの視点に立ち、①市民一人ひとりの交通安全意識の高揚、②安全運転の確保、③道路交通環境の整備、④道路交通秩序の維持、⑤救助・救急活動の充実、⑥被害者支援の充実と推進、⑦踏切道の安全対策の7つの柱により交通安全対策を推進する。

第2節 講じようとする施策

1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

交通事故をなくすためには、人命尊重という理念の下に、市民一人ひとりが交通社会の一員としての責任を自覚し、高い交通安全意識を持ち、正しい交通

マナーを実践することが何よりも重要である。

このため、交通安全に関する普及啓発活動や、成長過程に合わせた生涯にわたる学習を促進し、市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促す。

(1) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア ひとこえ運動の推進

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、これを防ぐ上で基本となるのは、市民一人ひとりが交通安全意識を高め、「交通事故は起こさない、交通事故に遭わない」と、常に自ら意識し行動することである。そのためには、出かける前に、家庭では家族が、職場では職員がお互いに安全行動を促すなど、市民一人ひとりがお互いに声をかけ合うことが最も重要であることから、「交通安全は家庭・学校・職場・地域から」をスローガンとした「ひとこえ運動」を推進する。

イ 交通安全運動の推進

春・秋の全国交通安全運動のほか、県内において夏・年末に実施する交通安全運動などにより、市民一人ひとりに広く交通安全意識の普及と浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を啓発する。

運動の基本については、子供と高齢者の交通事故防止を掲げ、自転車の安全利用の推進、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、横断歩行者の交通事故防止（特に、横断歩道における歩行者優先の徹底）等を重点とし、関係機関・団体が相互に連携しながら、交通安全運動を組織的かつ継続的に展開する。

春及び秋の全国交通安全運動のほか、県が主唱している夏及び年末の交通安全運動を積極的に展開しながら、市民一人一人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啓発する。

運動の基本は、子供と高齢者の交通事故防止（高齢運転者の交通事故防止を含む）、歩行者ファースト意識の醸成を掲げ、歩行中・自転車乗車中の交通事故防止（自転車については、特に自転車安全利用五則の周知徹底）、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、飲酒運転根絶等危険運転の防止を重点とする。また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及びボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして認識させる交通安全活動を促進する。

ウ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での交通事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、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、いわゆる「歩行者ファースト」を再認識させるための交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること及び信号機のあるところでは信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、運転者に対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つけること等、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する。

エ 効果的な広報啓発活動の推進

(ア) 家庭、学校、職場、地域等が一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を行い、高齢者と子供の交通事故防止、歩行者ファースト意識の普及・浸透、自転車の安全利用の推進、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシート正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

(イ) 交通安全に果たす家庭の役割は特に大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用や、市、町内会等を通じた広報等により、家庭への浸透を図り、子供や高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、市は交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を得ながら、市民の機運醸成を図る。

民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、県及び市町村は、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を得ながら、県民の気運の高揚を図る。

オ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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、交通事故被害者等の手記等を活用した交通安全教育や広報啓発を推進する。また、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造業者・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推進し、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

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するとともに、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

組を推進し、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合には、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

カ 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・団体の協力の下、あらゆる機会を通じて着用徹底の啓発活動を展開する。

キ 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や正しい使用方法について、幼稚園・保育所・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と指導の徹底を図る。

ク 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「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の自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。

特に、自転車の歩道通行時におけるルールに加え、スマートフォン等を操作しながら、又は画面を注視しながらの乗車、イヤホン等の使用により周囲の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・徹底を図る。

薄暮の時間帯から夜間における自動車事故を防止するため、灯火点灯を徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

子供に対する安全対策として、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、幼児用座席のシートベルトの着用について広報啓発活動を推進する。

また、自転車乗用時のヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、着用を推奨する。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となることから、自転車の点検整備の推進や損害賠償責任保険等への加入が令和4年4月1日から義務化される事の周知に努める。

ケ 視認性の高い服装や反射材着用の促進

薄暮の時間帯から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（反射材シールや反射リストバンド、衣類や、靴等の身の回り品に反射材が組込まれたもの）等推進するとともに、反射材用品の視認効果・使用方法等についての理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施や、関係機関・団体と連携した反射材用品の展示会の開催等を推進する。

コ スマートフォン等を使用しながらの運転等の危険性認識の促進

スマートフォン等の普及に伴い、運転中や自転車乗車中、歩行中の操作による危険性が指摘されている。運転中の使用は、法令違反であることを啓発するとともに、自転車利用者、歩行者に至るまで、いわゆる「ながらスマホ」が交通事故の原因になることを広く周知する。

サ その他の普及啓発活動の推進

（ア）高齢運転者標識の普及の促進

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、加齢に伴う身体的機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について広報を行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、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努める。

（イ）薄暮時間帯の危険性認識の促進

例年、薄暮時間帯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、夜間の重大事故の主な原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態や危険性を広く周知し、これら違反の防止を図る。また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

（ウ）交通安全作品コンクールの紹介

高齢者の交通安全意識を高めるため、高齢者を対象とした「交通安全に関するあきた弁川柳」と、の交通安全作品コンクールの実施を紹介する。また、作品を広く市民に紹介し、交通安全意識の啓発に努める。

（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

（ア）交通安全教育の目標

心身の発達の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させることを目標とする。

(イ) 日常的な交通安全教育の推進

家庭および関係機関・団体と連携を図りながら、日常の教育や保育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。これらを効果的に実施するため、視聴覚教材等を利用し、わかりやすい指導に努めるとともに、親子での実習により、保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通ルールやマナーの啓発に努める。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

(ア) 交通安全教育の目標

心身の発達の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の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、道路交通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を高めることを目標とする。

(イ) 学校教育活動全体での交通安全教育の推進

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動などの学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、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・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。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推進する。

関係機関・団体においては、小学校で行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通ボランティアによる児童に対する安全な行動の指導を行うほか、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する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

(ア) 交通安全教育の目標

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十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全のほか、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

(イ) 学校教育活動全体での交通安全教育の推進

中学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じ、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、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・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。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交通安全指導を推進する。

関係機関・団体においては、中学校で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、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

(ア) 交通安全教育の目標

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十分な習得させるとともに、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な健全な社会人を育成することを目標とする。

(イ) 学校教育活動全体での交通安全教育の推進

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じ、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、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を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、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・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。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推進する。

関係機関・団体においては、高等学校で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、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小・中学校等との交流を図るなどして、高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

(ア) 交通安全教育の目標

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、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、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とする。

(イ) 運転免許取得時及び取得後の交通安全教育の推進

運転免許取得時の運転者教育は、自動車教習所における教習が中心になることから、教習水準の一層の向上に努める。運転免許取得後については、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者や運行管理者が行う交通安全教育の促進を図る。

また、社会人を対象とした学級・講座等における自転車の安全利用を含む交通安全教育など、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や、関係機関・団体、交通ボランティア等による同様の活動を促進する。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

(ア) 交通安全教育の目標

運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、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や運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動の理解を図るとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう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ことを目標とする。

(イ) 高齢歩行者に対する交通安全教育

高齢者安全・安心アドバイザー、交通安全母の会及び民生委員が高齢者宅を直接訪問し、交通事故防止等に関する情報提供やアドバイスをを行うことで高齢者の安全な生活確保に努める。

(ウ) 高齢運転者に対する交通安全教育

過去に複数回交通事故を起こした65歳以上の運転者を対象に、警察官が直接面会してドライブレコーダーを活用したきめ細かな交通指導を行なうほか、運転者疑似体験装置等の交通安全機器を用いた交通安全教育を推進する。また、高齢者が安全安心サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる交通安全イベントを開催するなどして安全運転サポート車等の普及・促進を図る。

キ 二輪車の安全教育の推進

二輪車運転者に対して、交通関係団体と連携して二輪車実技教室を中心に交通安全指導を実施し、安全意識の高揚と安全運転技術の向上を図る。また、ヘルメットの正しい着用や胸部プロテクター着用効果・普及を呼びかけ、交通安全意識の高揚を図る。

ク 障がい者に対する交通安全教育の推進

交通安全に必要な技能及び知識の習得を図るため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かな交通安全教育を推進する。

ケ 外国人に対する交通安全教育の推進

国内の交通ルールやマナーに関する知識の普及を目標に、外国人向けの教材の充実に努めるほか、雇用主等を通じ、交通安全教育への参加を促進する。

(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っては、受講者が安全に道路を通行するために必要な技能および知識を習得し、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。

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。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機能会に提供、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

交通安全協会や地域団体、自動車販売団体、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掛けを行う。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や、「交通安全は家庭から」を合い言葉に、積極的に戸別訪問活動等を展開している交通安全母の会は、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について支援を行うとともに、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。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参加・協働の推進

交通の安全は、地域住民等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展開し、住民の参加・協働を積極的に進める。

(6) 観光客等に対する交通安全啓発活動の推進

市内における交通事故を根絶するためには、市民だけでなく、観光客等市外居住者に対しても交通安全意識の向上を図る必要がある。具体的には、警察や関係機関と連携し、各種観光施設や宿泊施設に交通安全啓発活動のポスター等の掲示を要請するほか、各道路への交通事故防止を喚起する看板の設置等を推進し、観光客等への交通安全啓発に努める。

2 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

ア 運転者教育等の充実

交通事故発生原因の多くを前方不注意や安全不確認など運転者の不注意によるものが占めていることから、運転者に対して交通ルールの遵守および交通安全意識の啓発を図る。

また、実車を用いた参加・体験・実践型の講習会など、運転者に対する再教育が効果的に行われるような講習の内容および方法の充実に努める。

イ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付等安全講習の充実に努める。また、自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

ウ 高齢運転者対策の充実

高齢者が安全に運転を継続できるよう、高齢者講習の効果的な実施や、更新時講習における高齢者学級の充実等に努める。高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的かつ効率的な教育に努める。

エ 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
関係機関・団体と連携し、各種講習や着用推進キャンペーンなどあらゆる機会を通じて着用効果の啓発を積極的に行うとともに、街頭での指導および取締りを徹底する。

オ 夕暮れ時のライトの早めの点灯および夜間ライトのこまめな切替の推進
関係機関・団体と連携し、ライトの早めの点灯および夜間ライトのこまめな切り替えの必要性について運転者の理解を図る。

(2) 道路交通に関する情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するため、交通規制や道路状況などについて、運転者への情報提供に努める。

3 道路交通環境の整備

(1) 人優先の安全で安心な歩行空間の整備

地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進する。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成する。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

関係機関が連携し、地域の交通事情や事故の特性を踏まえて歩道、路側帯の整備や車両速度の抑制等のゾーン対策、より見やすい標識や路面表示の設置に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

また、社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様な事故の再発防止を図る。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検を実施し、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通の実態に応じて、関係機関が連携し必要な対策を推進する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含め全ての人が、安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、公共施設、福祉施設、病院等を中心に、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の整備を推進する。

また、横断歩道やバス停留所付近の違法駐車等に対する取締りの強化を図る。

エ 冬期間対策の推進

中心市街地や公共施設周辺における除雪、凍結抑制材散布の充実を図り、交通事故防止のための取組を推進する。

(2) 改良等による道路交通環境の整備

ア 交通安全施設の整備

道路の新設・改良に当たっては、道路標識や道路照明、防護柵等の交通安全施設の整備を推進する。

また、バイパス流入路や車両進入禁止区域への逆走車の立ち入り事案による事故等を防止するため、運転者が理解しやすい道路案内表示の設置および修正を行う。

イ 交通事故多発地点対策の推進

交通事故多発地点については、事故発生原因に応じて交通安全施設の整備を図るとともに、道路改良も含めて関係機関と協議し、事故防止対策を実施する。

ウ 災害に強い道路および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も安全性、信頼性の高い道路交通を確保できるよう安全施設等の整備を推進する。

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

併せて、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保および道路利用者等に対する道路交通情報の提供に努める。

(3) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の適正な維持管理

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、交通安全施設の点検整備を行う。

イ 道路の使用および占用の適正化等

(ア) 道路の使用および占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用およ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行う。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握や強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

(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を調整する。

(エ) バス停留所安全確保対策の実施

秋田県バス停留所安全性確保合同検討会で示された、市内にあるバス停留所の中で9か所について安全性確保対策が必要になっている。特にその中の6か所については3段階中でも最も悪い判定になっている。

よって、関係団体・機関と連携し、最終目標は全てのバス停留所を安全確保対策の必要がない様にし、当面は、最も悪い判定が無くなるように調整する。

ウ 道路法に基づく通行の禁止または制限

道路の破損、欠壊また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およ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、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止または制限を行う。

エ 自転車利用環境の整備

自転車を安全かつ円滑に利用できるように、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間の整備を図る。

また、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、駐輪場の適正管理を行うとともに、鉄道利用者の自転車駐輪マナーの啓発を行う。

オ 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場を確保し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、良好な生活環境づくり等を図るため、地域住民とともに公園の維持に努める。

(4) 観光客等に対する交通事故防止対策の推進

観光客等本市を訪れる市外居住者に対する交通事故防止対策を推進するため、県、警察等関係機関と連携し、観光客等が多く通過する国道や県道等の交通の

要所に、カーブミラー、ガードレール等を整備するほか、交差点等に分かりやすい案内標識や交通事故防止を啓発する看板等の整備を図るとともに、観光名7所での交通安全啓発広報等を実施する。

4 道路交通秩序の維持

(1) 交通指導取締りの強化等

歩行者およ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。交通弱者保護の観点に立ち、交通事故実態の分析結果等を踏まえ、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、無免許運転や飲酒運転、著しい速度超過、横断歩行者妨害等の交差点関連違反など、交通事故に直結する違反に重点を置いた取締りの強化を図る。

また、自転車利用者による通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質で危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

(2) 暴走行為対策の強化

暴走行為による事故や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、広報活動等により暴走行為を許さない世論の高揚を図る。

暴走族等およびこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

また、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等と連携して青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

5 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

交通に起因する事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備と拡充を推進する。

(2) 救急救命士の養成・配置等

救急現場および搬送途上における応急措置の充実を図るため、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、薬剤投与等を円滑に実施するための講習および実習の実施を推進する。

(3) 心肺蘇生法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、バイスタンダー（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）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を推進する。

（４）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（県内の医療機関、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）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。

6 被害者支援の充実と推進

（１）交通災害共済の加入促進

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推進する。

（２）交通遺児、重度後遺障がい者への支援の充実

関係機関と連携し、交通遺児や重度後遺障がい者への各種支援の充実を図る。

（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、警察署等関係機関との連絡調整と連携を密にし、相談に対応するとともに、被害者への情報提供に努める。

7 踏切道の安全対策

（１）安全意識の啓発

踏切道における交通の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、交通安全意識の向上およ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）踏切道における交通規制の実施

道路交通量や踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘察し、必要に応じて自動車や大型自動車の通行止めや、一方通行等の交通規制について関係機関と協議する。

(3) 踏切道の統廃合の推進

踏切道の利用状況や、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箇所について、統廃合について地域住民や関係機関と協議を行う。