

第 1 0 次

鹿 角 市 交 通 安 全 計 画

平成28年12月

鹿角市交通安全対策会議

鹿 角 市

ま え が き

鹿角市交通安全対策会議は、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、市制施行以降、これまで9次にわたり「鹿角市交通安全計画」を作成し、国・県の関係行政機関および関係民間団体等が連携して、交通安全意識の高揚や道路交通環境の整備、道路交通秩序の維持など、各般にわたる対策を進めてきました。

その結果、交通事故件数は、平成11年の176件をピークに平成27年には43件と、約4分の1にまで減少しました。また、負傷者数についても、第9次の計画期間において平成24年、平成26年、平成27年の3か年において目標値を下回るなど、行政や関係機関、民間団体のみならず、市民の長年にわたる努力の成果が表れたものと考えています。

しかしながら、依然として交通事故は発生していることから、交通事故根絶の理念のもと更なる削減努力が求められています。

第10次鹿角市交通安全計画は、これまでの取り組みを検証しつつ、交通安全対策基本法および国の第10次交通安全基本計画（平成28年3月31日策定）、第10次秋田県交通安全計画（平成28年8月4日策定）に基づき、平成28年度から平成32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ります。

特に昨今は、交通事故に占める高齢者の割合が大幅に増加していることから、「高齢者の交通事故防止対策」を本計画における最重要課題として位置付け、市では今後も関係機関・団体の連携をより深め、市民の協力を得ながら、交通事故のない鹿角市を目指して交通安全対策を一層強力に推進してまいります。

目 次

基本理念	1
計画の期間	1
第1章 交通安全の目標	2
第1節 交通事故の現状と今後の見通し	2
1 交通事故の現状	2
2 道路交通を取り巻く状況の展望	3
第2節 今後の方向性と目標	4
1 今後の方向性	4
2 第10次交通安全計画における目標	4
第3節 目標を達成するための最重要課題	4
1 最重要課題	4
2 高齢者の交通事故の状況	4
3 高齢者の交通事故防止対策	5
【高齢者対策のポイント】	5
第2章 交通安全の対策	6
第1節 今後の交通安全対策を考える視点	6
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項	6
(1) 市民自らの意識改革	6
(2) 高齢者および子どもの安全確保	6
(3) 歩行者および自転車の安全確保	7
(4) 生活道路における安全確保	7
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項	7
(1) 実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	7
(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	7
第2節 実施する施策	8
【施策体系】	8
施策1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	10
(1) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
(2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
(3) 効果的な交通安全教育の推進	13
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	13
(5) 住民の参加・共働の推進	13

施策2	安全運転の確保	13
(1)	運転者教育等の充実	13
(2)	道路交通に関する情報の充実	14
施策3	道路交通環境の整備	14
(1)	人優先の安全で安心な歩行空間の整備	14
(2)	改良等による道路交通環境の整備	15
(3)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	16
施策4	道路交通秩序の維持	17
(1)	交通指導取締りの強化等	17
(2)	暴走行為等対策の強化	17
施策5	踏切道における安全対策	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)	踏切道の改良および統廃合の推進	17
施策6	救助・救急活動の充実	18
(1)	救助・救急体制の整備	18
(2)	救急救命士の養成・配置等	18
(3)	心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	18
(4)	救助隊員および救急隊員の教育訓練の充実	18
(5)	救急関係機関の協力の確保等	18
施策7	被害者支援の充実	19
(1)	交通事故相談活動の充実	19
(2)	自動車事故被害者に対する救済・援護措置の充実	19

基本理念

本格的な人口減少と高齢化社会の到来を迎えている中、第6次鹿角市総合計画で目指す将来都市像「笑顔がつながり活力を生むまち・鹿角」を実現していくうえで最も基本となるのは、市民が安全に安心して暮らすことができる社会を実現することです。

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭っており、被害者や加害者はもちろん、その家族も不幸な状態が続くことになることから、交通安全対策への取り組みは重要な課題です。

これまで、9次にわたり鹿角市交通安全計画を策定し、様々な取り組みを実施してきたところでありますが、依然として交通事故が後を断たないことから、なお一層の交通事故の抑止を図っていく必要があります。

そのため、第10次鹿角市交通安全計画では、次の3つの基本理念に基づき、交通事故の防止に取り組んでいくこととします。

- ①人命尊重の理念に基づき、交通事故のない鹿角市を目指します。
 - ②「人優先」を基本とし、交通社会を構成する人間、交通機関および交通環境の相互の関連を重視しながら、施策を総合的かつ継続的に推進します。
 - ③成果目標を設定し、市民の理解と協力のもと、関係機関・団体が共動^{※1}で施策を推進します。

^{※1} 共動は、第6次鹿角市総合計画におけるまちづくりの基本理念であり、市民、自治会、市民団体、企業や行政などが同じ視点で責任と役割を認識しながら、課題解決に向け共に活動を進めることを意味します。

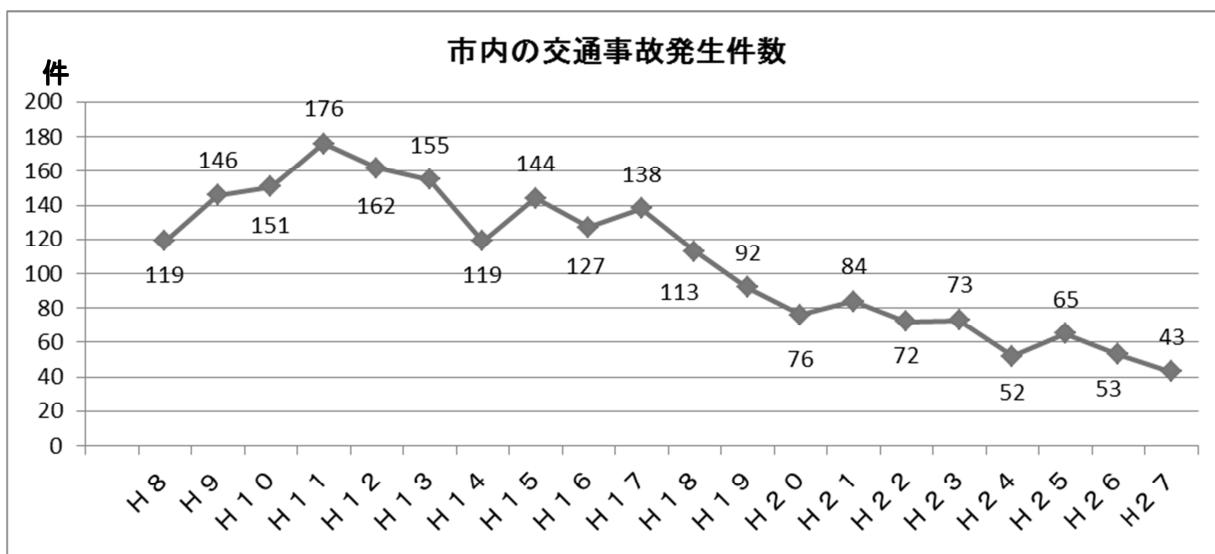
計画の期間

平成28年度から平成32年度までの5年間とします。

第1節 交通事故の現状と今後の見通し

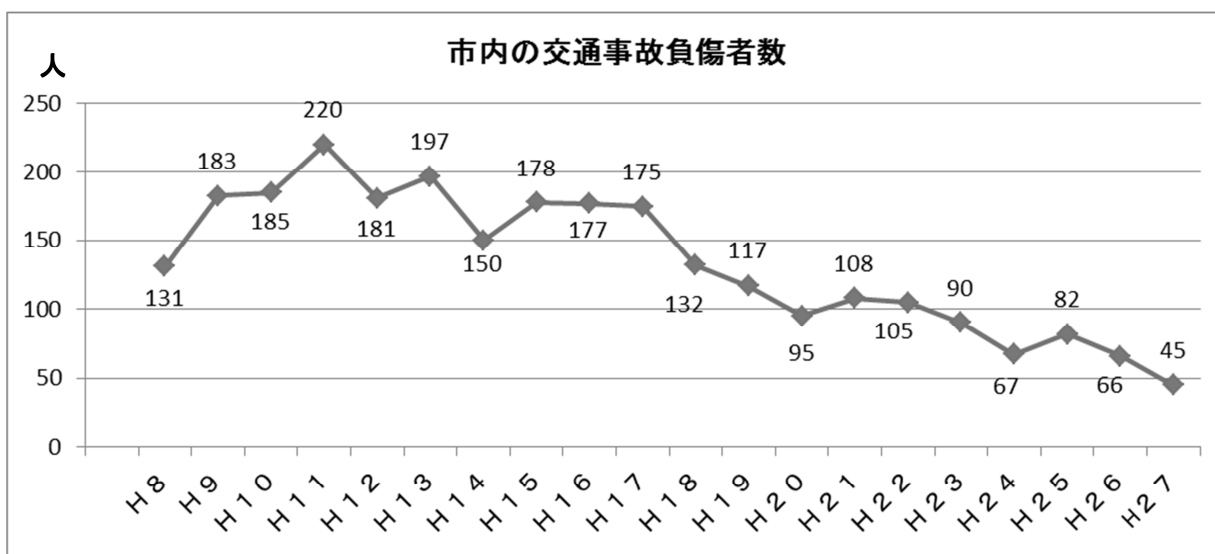
1 交通事故の現状

交通事故発生件数は、過去20年間を見ると、平成8年以降増加し、平成11年に176件で最多となっています。以降は年々減少し、平成19年以降は100件を割っています。平成27年は43件まで減少しており、ピーク時の4分の1以下となっています。



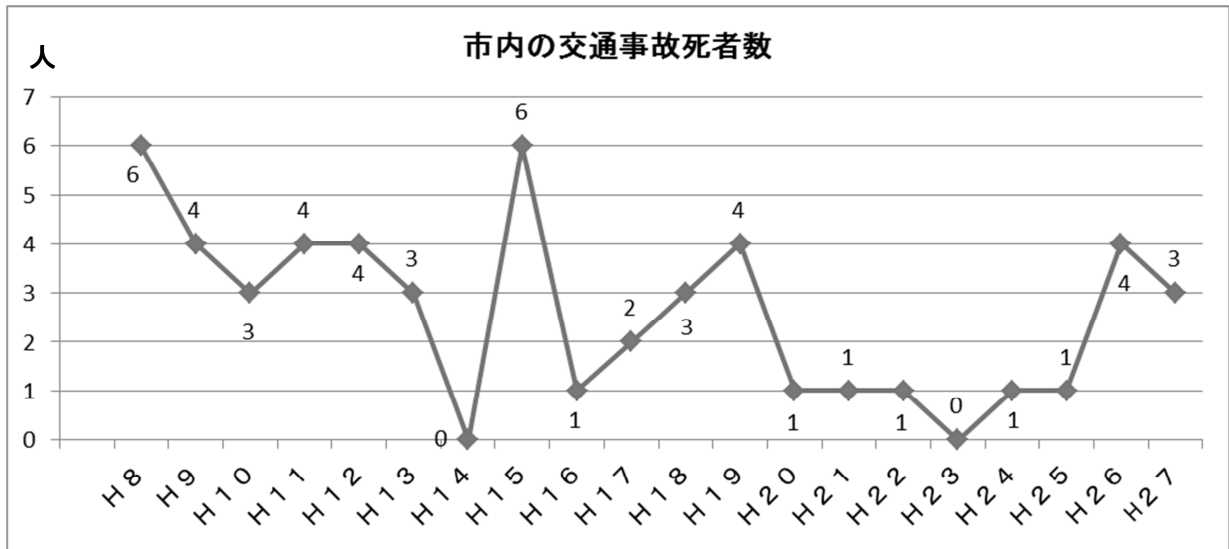
資料提供：鹿角警察署

交通事故負傷者数は、過去20年間では発生件数と同様に平成11年が220人と最も多く、以降は年々減少しています。直近の5年間は100人以下となっており、平成27年は45人まで減少しています。



資料提供：鹿角警察署

交通事故死亡者数は、平成20年から平成25年の間は1人未満で推移していましたが、ここ2年間は増加傾向にあります。



資料提供：鹿角警察署

本市の過去5年間の交通事故原因は、前方不注視、安全不確認が多くなっており、特に前方不注視は、例年事故発生件数の半数近くを占めています。運転に際しては周囲に十分注意を払うことが必要です。

また、近年の秋田県内の交通事故発生状況から、以下の4点が特徴として挙げられています。

- ① 死者数の過半数が高齢者である。
- ② 飲酒運転による事故が依然として発生している。
- ③ 高齢者が起こした事故の割合が高い。
- ④ 午後4時から午後6時までの事故の割合が高い。

2 道路交通を取り巻く状況の展望

道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、人口の減少に伴い、運転免許保有者数、車両保有台数ともに減少することが見込まれます。

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ます。

第2節 今後の方向性と目標

1 今後の方向性

市民生活において、自動車による移動は不可欠なものとなっており、歩行者や自転車利用者等、特に子どもや高齢者、障がい者への交通安全対策や、高齢化の進行により増加が見込まれる高齢者ドライバーへの安全指導が重要となります。

基本理念である「人優先」のもと、関係機関・団体と連携し、各種交通安全対策を強力に推進します。

2 第10次交通安全計画における目標

目標「道路交通事故のない社会」

◎人命尊重の理念に基づき、交通事故のない安全で安心な鹿角市を目指します



第10次鹿角市交通安全計画の目標値

- ◎交通事故死者数^{※2} 0人継続
- ◎1年間の交通事故負傷者数 42人以下

※2 交通事故の発生後24時間以内に死亡した人数

人命尊重の理念に基づき、交通事故のない「安全で安心な鹿角市」を目指すことが目標です。

秋田県の第10次交通安全計画では、年間の交通死者数の目標値を第8次計画時の60人以下の半分である30人以下に、年間の交通事故死傷者数の目標値を第9次計画時の3,000人以下から2,000人以下（減少率約33%）と設定しています。本市では、第9次計画に掲げた交通事故負傷者数75人以下の目標を平成26年から2年連続して達成しています。

このことから、県の第10次計画の目標を踏まえ、交通事故死者数0人を継続することと、年間交通事故負傷者数を42人以下を本計画の目標とします。

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、高齢者の交通事故および交通事故死傷者の発生を抑制します。

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ます。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ます。

また、全事故件数に占める高齢者が起こした事故件数の割合も高くなっています。

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ます。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します。

また、加齢に伴い身体機能や認知機能が低下する場合があるため、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ります。

なお、本計画で実施する高齢者対策のポイントは、次のとおりとします。

【高齢者対策のポイント】

① 地域等と一体となった広報の強化

家庭、学校、職場およ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等の普及促進

視認性の高い明るい服装や反射材着用等の効果について普及啓発等を実施する。

③ 高齢運転者標識に対する意識啓発の推進

高齢者の特性を市民に理解してもらうとともに、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 参加・体験・実践型の高齢者交通安全教育の推進

歩行環境・自転車シミュレータ等による交通安全教育を推進する。

⑤ 高齢運転者の受講機会の拡大

関係機関・団体が連携し、事故防止の留意点や認知機能低下など高齢運転者に関連する講習会を開催する。

⑥ 運転経歴証明書の機能の充実

運転免許証を返納した場合の特典の拡大や運転経歴証明書の身分証明書としての機能の充実を図る。

⑦ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

公共施設、福祉施設、病院等を中心に、歩道の段差や傾斜、勾配の改善を行う。

第2章 交通安全の対策

第1節 今後の交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故は減少していますが、主な要因として、

- ① 飲酒運転等悪質かつ危険性の高い違反による事故の減少
- ② シートベルト着用率向上に伴う致死率の低下
- ③ 道路交通環境の整備

などが挙げられます。これらを含め、これまでの様々な取り組みが成果を上げたものと考えられます。

しかし、いまだ多くの課題が残されているため、次の視点を重視して対策を推進します。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき事項

(1) 市民自らの意識改革

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ります。これを防ぐうえで基本となるのは、市民一人ひとりが交通安全意識を高めることです。

交通事故のない社会を実現するためには、「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、広報啓発、交通安全教育およ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を推進する必要があります。

(2) 高齢者および子どもの安全確保

本市では、平成28年3月31日現在で総人口32,487人に対し、65歳以上の高齢者は11,834人で約36%を占めており、人口減少が続く中で高齢化が進行しています。この高齢化率に比例して、交通事故死者数に占める高齢者数の割合も高くなっています。

こうした中で、平成27年の県内の交通事故による高齢死者を状態別で見ると、歩行中が11人で約46%（夜間歩行中は約38%）、自動車（同乗を含む）乗車中が9人で約38%、二輪車運転中が3人で約12%、自転車乗用中が1人で約4%となっています。交通死亡事故を更に抑制するためには、高齢者が主として歩行およ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必要があります。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の問題です。

安心して子どもを生み、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ための対策が一層求められています。

(3) 歩行者およ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、自動車と比較して弱い立場にある歩行者および自転車利用者の安全を確保することが必要不可欠であり、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一層求められています。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路や生活道路、市街地の幹線道路等における歩道の整備等による歩行空間の確保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。

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不足や整備点検の不備、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、世代に応じた交通安全教育等の充実を図る必要があります。

(4) 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、各地域の状況に応じた生活道路を対象に、道路交通環境の整備や安全な走行方法の普及等の対策を講じる必要があります。

さらに、地域住民の主体的な参加と取り組みが不可欠であることから、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となります。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

(1) 実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

交通事故の発生場所や形態等を詳細に分析し、その情報に基づいて予想されるきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、交通事故の減少を図ります。

また、本計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得ることから、その時々々の状況を的確に踏まえた取り組みを行います。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

事故特性に応じた対策を講じていくため、インターネット等による交通事故情報提供などにより、これまで以上に市民が交通安全対策に関心を持ち、地域における安全安心な交通社会の形成に自らの問題として主体的に参画する意識の醸成を進めます。

また、それぞれの地域における安全な交通環境の実現のため、運転者や歩行者等を周囲からサポートしていく体制を、共動により形成します。

第2節 実施する施策

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項目の施策を柱として交通安全対策を実施していくこととします。

■施策体系■

施策	内容
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 ①交通安全運動の推進 ②効果的な広報の実施 ③飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立 ④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 ⑤チャイルドシートの正しい使用の徹底 ⑥自転車の安全利用の推進 ⑦視認性の高い服装や反射材着用の促進 ⑧その他の普及啓発活動の推進 (2) 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 ②児童・生徒に対する交通安全教育の推進 ③成人に対する交通安全教育の推進 ④高齢者に対する交通安全教育の推進 ⑤障がい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) 住民の参加・共働の推進
2 安全運転の確保	(1) 運転者教育等の充実 ①運転者に対する再教育等の充実 ②高齢運転者対策の充実 ③シートベルト、チャイルドシートおよび乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底 ④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り替えの推進 (2) 道路交通に関する情報の充実

施 策	内 容
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 ①生活道路における交通安全対策の推進 ②通学路等における交通安全の確保 ③高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間の整備 ④冬期間対策の推進 (2) 改良等による道路交通環境の整備 ①交通安全施設の整備 ②交通事故多発地点対策の推進 ③災害に強い道路および交通安全施設等の整備 (3) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 ①道路の適正な維持管理 ②道路の使用および占用の適正化等 ③道路法に基づく通行の禁止または制限 ④自転車利用環境の整備 ⑤子どもの遊び場等の確保
4 道路交通秩序の維持	(1) 交通指導取締りの強化等 (2) 暴走行為等対策の強化
5 踏切道における安全対策	(1) 安全意識の啓発 (2) 踏切道における交通規制の実施 (3) 踏切道の改良および統廃合の推進
6 救助・救急活動の充実	(1) 救助・救急体制の整備 (2) 救急救命士の養成・配置等 (3) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進 (4) 救助隊員およ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
7 被害者支援の充実	(1) 交通事故相談活動の充実 (2) 自動車事故被害者に対する救済・援護措置の充実 ①無保険（無共済）車両対策の徹底 ②交通災害共済への加入促進 ③交通遺児、重度後遺障がい者に対する支援の充実

◆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す。

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します。

(1) 交通安全に関する普及啓発活動の推進（県、市、警察、教育委員会、団体）

① 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します。



運動の基本については、子どもと高齢者の交通事故防止を掲げ、重点を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、飲酒運転の根絶とします。

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します。

② 効果的な広報の実施

交通安全啓発チラシや新聞、ラジオ、インターネット等を活用し、交通事故等の実態を踏まえながら、日常生活に密着した内容などを取り入れた広報を行います。

③ 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、交通安全教育や広報啓発を推進します。

④ 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

着用効果や正しい着用方法について周知するとともに、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・団体等との協力の下、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。

⑤ 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、保護者に対する効

果的な啓発指導を行います。

⑥ 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および「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を強化します。

特に、乗用中のスマートフォン、イヤホン等使用の危険性の周知や、歩道通行時のルールの徹底を図ります。

子ども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します。

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周知に努め、着用を促進します。

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の促進に努めます。

⑦ 視認性の高い服装や反射材着用の促進

薄暮時および夜間における歩行者や自転車の事故防止を図るため、視認性の高い明るい服装や反射材の着用および自発光式ライトの効果について積極的な啓発を行います。

⑧ 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

高齢者の身体機能の変化や行動特性の理解を図るとともに、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取り組みを行います。

イ) 薄暮時間の危険性認識の促進

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、歩行者、自転車利用者、運転者それぞれに薄暮時間帯の危険性についての啓発に努めます。

ウ) 運転経歴証明書の普及の促進

市民の運転経歴証明書に対する理解を深め、受けられる特典の拡大など運転経歴証明書の機能を充実し、高齢者等の運転免許証の自主返納を促進します。

（２）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（県、市、警察、教育委員会、団体）

① 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

心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールとマナー、安全に道路を通行するために必要な技能の習得を目標とします。

イ) 日常的な交通安全教育の推進

家庭および関係機関・団体等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います。

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ます。

② 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

ア) 交通安全教育の目標

心身の発達段階や地域の実情に応じて必要な技能と知識の習得を図るとともに、道路状況に応じて危険を予測し、交通社会の一員としてルールを遵守し、他者の安全にも配慮できるようにすることを目指します。



イ) 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、教育活動全体を通じて、歩行者としての心得や自転車の安全な利用など、交通ルールの意味および必要性等について、重点的に交通安全教育を実施します。

高等学校においては、近い将来、運転免許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います。

③ 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と、安全運転に必要な知識および技能の向上を目標とします。

イ) 運転免許取得時および取得後の交通安全教育の推進

取得時の運転者教育では、自動車教習所は正しい交通ルールやマナーを身に付けた運転者の育成に努めます。また、取得後においても、各種講習や交通安全教育の促進を図ります。

④ 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

運転経験の有無等により、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交通行動に及ぼす影響への理解を深めるとともに、道路およ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および交通ル―



ル等の知識を習得することを目標とします。

イ) 高齢者交通安全教育の推進

交通安全指導体制の充実に努めるとともに、関係機関と連携して高齢者に対する社会教育活動、福祉活動、各種の催し物等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。

また、運転免許返納の周知と併せて公共交通機関の利用を働きかけるなど、交通手段の転換を推進します。

⑤ 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およ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、障がいの程度に応じ、きめ細かな交通安全教育を推進します。

(3) 効果的な交通安全教育の推進（市、警察、教育委員会、団体）

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します。

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ます。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進（市、警察）

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かけを行います。

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ります。

(5) 住民の参加・共働の推進（市、警察）

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と徹底に当たっては、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、共働による活動を積極的に推進します。

◆施策2◆ 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実（県、市、警察、団体）

① 運転者に対する再教育等の充実

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ります。

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ます。

② 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、安全運転に必要な能力の維持を図るとともに、高齢運転者標識等の積極的な使用を推進し、高齢運転者の安全意識の高揚に努めます。

併せて運転免許返納者が受けられる特典の拡大に努めるとともに、運転経歴証明書の身分証明書としての機能を充実し、高齢者等の運転免許証の自主返納を促進します。

③ シートベルト、チャイルドシートおよ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の徹底を図ります。

④ 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り替えの推進

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ります。

(2) 道路交通に関する情報の充実（県、市）

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ます。

◆施策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（県、市、警察、団体）

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します。

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します。

① 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、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

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ります。

② 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検を実施し、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

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、駅、公共施設、福祉施設、病院等を中心に、歩道の段差等の改善を行い、平坦性が確保された歩道等の整備を推進します。

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ります。

④ 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については、凍結抑制材散布の充実や除雪優先区間の設定、早めの通行止めによる迅速な対応を実施します。また、交差点等における消融雪施設等の整備など、交通事故防止のための取り組みを推進します。

(2) 改良等による道路交通環境の整備（県、市、警察）

① 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します。

また、市外からの運転者が理解しやすいよう、道路案内表示の設置および修正を行います。

② 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します。

③ 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します。

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します。

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ます。

(3) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備（県、市）

① 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います。

また、関係機関・団体と連携し、道路美化運動を推進します。

② 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います。

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します。

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します。

③ 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います。

④ 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、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ります。

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います。

⑤ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場を確保し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、地域住民とともに快適で安全な公園の維持管理に努めます。

◆施策4◆ 道路交通秩序の維持

(1) 交通指導取締りの強化等（警察）

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します。

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ります。

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します。

(2) 暴走行為対策の強化（市、警察）

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ります。

暴走族等およびこれに伴う群衆の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います。

また、暴走族問題と青少年の非行等问题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します。

◆施策5◆ 踏切道における安全対策

(1) 安全意識の啓発（県、市、警察）

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非常押しボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を推進します。

(2) 踏切道における交通規制の実施（県、市）

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案し、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を実施します。

(3) 踏切道の改良および統廃合の推進（県、市）

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します。

また、改良にあたっては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います。

◆施策 6◆ 救助・救急活動の充実

（１）救助・救急体制の整備（広域行政組合）

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します。

（２）救急救命士の養成・配置等（広域行政組合）

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、鹿角広域行政組合消防本部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します。

また、指導的立場の救急救命士の育成が必要なことから、教育機関での研修の充実を図ります。

（３）心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進（市、広域行政組合）

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します。

（４）救助隊員および救急隊員の教育訓練の充実（広域行政組合）

知識と技術等の向上を図るため、消防機関による教育訓練の充実を推進します。

（５）救急関係機関の協力の確保等（県、広域行政組合）

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※³、ドクターヘリ※⁴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します。

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）の活用を推進します。

※³ 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

※⁴ 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および看護師が同乗し、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。

◆施策 7 ◆ 被害者支援の充実

(1) 交通事故相談活動の充実（県、市、警察）

県、警察署、その他関係機関との連絡調整を緊密に行い、交通事故被害者等の心情に配慮した交通事故相談活動の充実を図ります。

また、事故概要や各種支援制度等、被害者が必要とする情報の提供に努めます。

(2) 自動車事故被害者に対する救済・援護措置の充実（県、市、警察）

① 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車事故被害者救済の充実を図るため、自動車損害賠償責任保険（共済）に加入していない無保険（無共済）車に対する街頭指導活動を強化するとともに、自賠責制度の広報活動を実施します。

特に、原動機付自転車等の検査対象外車両の責任保険（共済）への加入を促進します。

② 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について、事故による経済的損失の一助となるよう制度の周知徹底を図り、加入を促進します。

③ 交通遺児、重度後遺障がい者に対する支援の充実

関係機関と連携し、交通遺児や重度後遺障がい者に対する各種支援の充実を図ります。