第４次
北秋田市交通安全計画
（案）

令和８年度 ～ 令和１２年度

令和８年１２月

ま　え　が　き

北秋田市交通安全対策会議では、交通安全対策基本法に基づき、市内の交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、平成23年度からこれまで３次にわたり「北秋田市交通安全計画」を策定し、国や県、関係機関・団体と連携しながら、交通安全意識の高揚や道路交通環境の整備など、各般にわたる対策を進めてまいりました。

ひとたび交通事故が発生した場合、その被害は人的・経済的に甚大なものとなるおそれがあることから、交通事故による死傷者を限りなくゼロに近づけ、交通事故のない社会を目指していくことが、これまで以上に強く求められています。

しかしながら、依然として多くの方が交通事故の被害に遭われ、特に、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、交通事故根絶の理念のもと、交通安全対策の取組をさらに強化していく必要があります。

本計画は、国・県の交通安全計画を踏まえながら、市内の交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策を推進し、市民の安全・安心な生活環境を確保していくため、市内において講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めるものです。

北秋田市では、本計画に基づく各種交通安全対策を推進するため、関係機関・団体との連携をより一層強固なものとするとともに、市民の理解と協力を得ながら協働による取組を進め、市民生活の安全・安心の確保を図ってまいります。

目　　次

計画策定にあたって・基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
交通安全計画の体系・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2

第１部　交通安全の目標
　第１章　交通安全についての現状と展望・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
　　第１節　交通事故の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
　　第２節　道路交通を取り巻く状況の展望・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
　第２章　交通安全計画における目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
　　第１節　計画の基本目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
　　第２節　計画の交通事故死者等抑止指標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10

第２部　交通の安全
　第１章　道路交通の安全についての対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
　　第１節　今後の交通安全対策を考える視点・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
　　（１）　市民自らの意識改革・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
　　（２）　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を
　　　　起こさせない総合的な対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
　　（３）　こどもの安全確保のための環境整備・・・・・・・・・・・・・・・・・12
　　（４）　歩行者の安全確保のための意識変容・・・・・・・・・・・・・・・・・12
　　（５）　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備・・・・・・・・・12
　　（６）　生活道路・幹線道路における安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・13
　　（７）　交通実態等を踏まえたきめこまやかな対策の推進・・・・・・・・・・・13
　　（８）　地域が一体となった交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・14
　　第２節　講じようとする施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
　　（１）　市民一人ひとりの交通安全意識の向上・・・・・・・・・・・・・・・・15
　　　ア　交通安全に関する普及啓発活動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・15
　　　イ　ライフステージに応じた交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・18

ウ　交通安全関係団体等の主体的活動の推進等・・・・・・・・・・・・・・・20
（２）　安全運転の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
ア　運転者教育の充実等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
イ　道路交通に関する情報の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・22
（３）　道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
ア　道路の新設・改良による交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・23
イ　交通安全施設等整備事業の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・24
ウ　その他道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26
（４）　車両の安全性の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
ア　自動車の安全性の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
イ　自転車の安全性の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
（５）　道路交通秩序の維持・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
ア　交通指導取締りの強化等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
イ　暴走行為等の対策強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
（６）　救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
ア　救助・救急体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
イ　救急関係機関の協力関係の確保等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・29
（７）　交通事故被害者支援の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・29
（８）　災害や雪に対応した交通安全の確保　　・・・・・・・・・・・・・29
ア　災害発生等に備えた道路交通の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・29
イ　雪に強いまちづくりに対応した交通安全の確保・・・・・・・・・・・・30

第２章　踏切道における交通安全の対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
第１節　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点・・・・・・・・32
第２節　講じようとする施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
（１）踏切通行に関する安全啓発・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
（２）踏切道の構造改良の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
（３）その他、踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置・・・・・・32

計画策定にあたって

１　策定の趣旨

交通安全対策基本法第26条第１項の規定により、第12次交通安全基本計画（令和８年３月策定）並びに第12次秋田県交通安全計画（令和８年７月策定）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４次北秋田市交通安全計画を策定するものです。

２　計画の期間

令和８年度から令和12年度までの５年間

基本理念

人命尊重の理念のもと、真に豊かで活力のある社会を構築し、究極的には交通事故の無い社会を実現するため、そして北秋田市が目指すまちの姿である「森と歴史が息づき、幸せを紡ぐまち 北秋田」を実現していくために、市民生活の安全・安心の確保は最も重要な課題のひとつです。とりわけ、地域のライフラインであり日常の生活や経済活動に欠くことのできない道路交通の安全の確保はひときわ重要な課題となります。

これまで、３次にわたり北秋田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すが、依然として交通事故が後を絶たないことから、なお一層の事故抑止を図っていく必要があります。このため、第４次北秋田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、究極的には交通事故のない北秋田市を目指す。
② 「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。
③ 年齢や障害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。

交 通 安 全 計 画 の 体 系

交通事故のない社会を目指して

○　人命尊重の理念に基づき、市民と関係機関の協働による交通事故のない安全で安心な北秋田市を目指す

交通安全計画における目標

交通事故による死傷者数のゼロを究極の目標とし、当面の抑止指標として以下の目標の達成を目指す。

○　年間の死者数（24時間以内）を０人

○　年間の重傷者数を２人以下

交通安全についての対策

【 ８つの視点 】

1　市民自らの意識改革

2　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさせない総合的な対策

3　こどもの安全確保のための環境整備

4　歩行者の安全確保のための意識変容

5　自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

6　生活道路・幹線道路における歩行者等の安全確保

7　交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

8　地域が一体となった交通安全対策の推進

【 ８つの対策の柱 】

①　市民一人ひとりの交通安全意識の向上

②　安全運転の確保

③　道路交通環境の整備

④　車両の安全性の確保

⑤　道路交通秩序の維持

⑥　救助・救急活動の充実

⑦　交通事故被害者支援の推進

⑧　災害や雪に対応した交通安全の確保

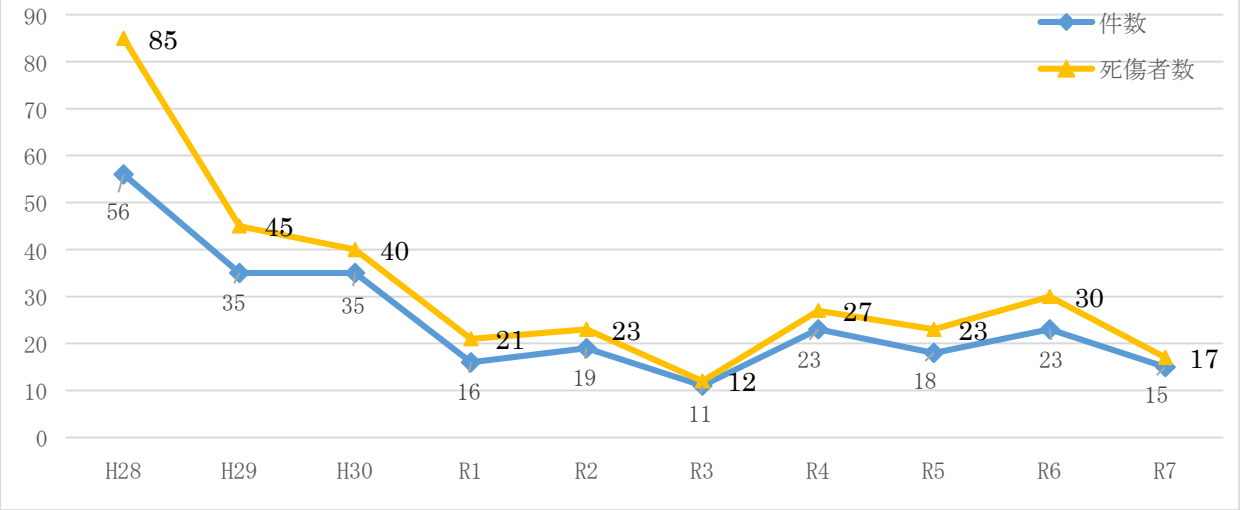
第１部　交通安全の目標

第１章　交通安全についての現状と展望

第１節　交通事故の現状

北秋田市における人身事故件数及び死傷者数は、第１次計画を策定した平成23年が事故件数52件、死傷者数63人であったのに対し、第３次計画（令和３年度～令和７年度）の実施期間を通じた平均で人身事故件数18.0件、死傷者数21.8人となり、半数以下となっています。ただし、長期的に減少傾向にあった事故件数、死傷者数は令和元年頃より横ばいの状況にあります。

人身事故発生状況の推移（北秋田市）



※交通統計（秋田県警察本部交通部）

第３次計画期間中の死傷者数（北秋田市）

	R3	R4	R5	R6	R7
死者数	1	1	1	2	1
負傷者数	11	26	22	28	16
うち重傷者数	4	8	7	10	2

第３次計画の目標

死 者 数　０人

重傷者数　２人以下

第3次計画においては、死者数を０人とすることを目標としましたが、計画期間中の目標達成には至りませんでした。また、重傷者数については２人以下とすることを目標としましたが、令和７年に目標を達成することができました。

なお、次ページより本市における交通事故に関する統計図表を掲載しますが、これらより近年に市内で発生した交通事故には次のような傾向があることがわかります。

①　死傷者が発生する交通事故は、出会い頭の衝突や追突など車両同士による場合が圧倒的に多い。

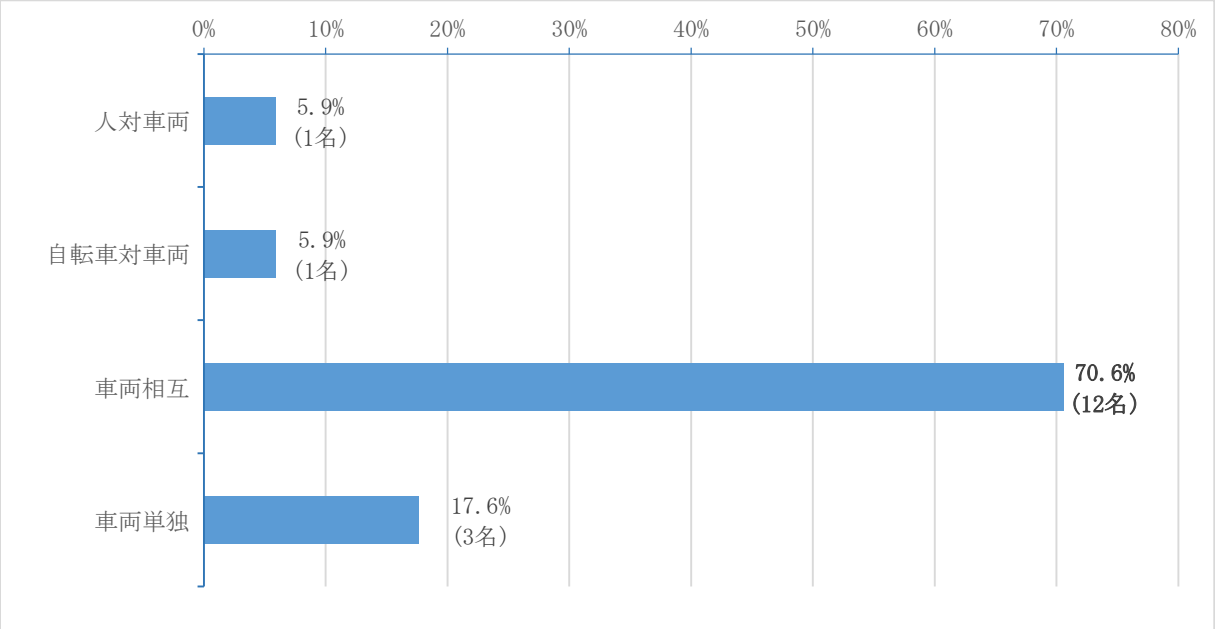
②　交通事故件数、死傷者数ともに、65 歳以上の高齢者が占める割合が多い。

③　交通事故は、冬期間や朝の通学・通勤の時間帯から帰宅の時間帯にかけての日中に多く発生している。

④　交通事故は、商店街や住宅地が密集する鷹巣地区に集中している。また、交通量の多い国道・県道が通行する地区においても、発生件数が高い傾向にある。

こういった傾向は前回の計画策定時においても同様に見受けられたものであることから、引き続きこれらの傾向にひそむ事故発生要因に留意しながら、事故防止に向けた取り組みを行っていく必要があります。

事故の類型別死傷者数発生状況（令和７年　北秋田市内）



	人対車両			自転車対車両			
	横断歩道横断中	その他横断中	その他	正側面衝突	出会い頭衝突	追突	その他
件　　数	2	0	1	0	0	1	0
死 者 数	0	0	0	0	0	1	0
負傷者数	1	0	0	0	0	0	0

	車両相互					車両単独		
	正面衝突	側面衝突	出会い頭衝突	追突	その他	工作物衝突	路外逸脱	転倒その他
件　　数	12	1	52	49	104	250	132	114
死 者 数	0	0	0	0	0	132	0	0
負傷者数	3	0	5	3	1	1	1	1

※北秋田警察署調べ（人身事故、物件事故）

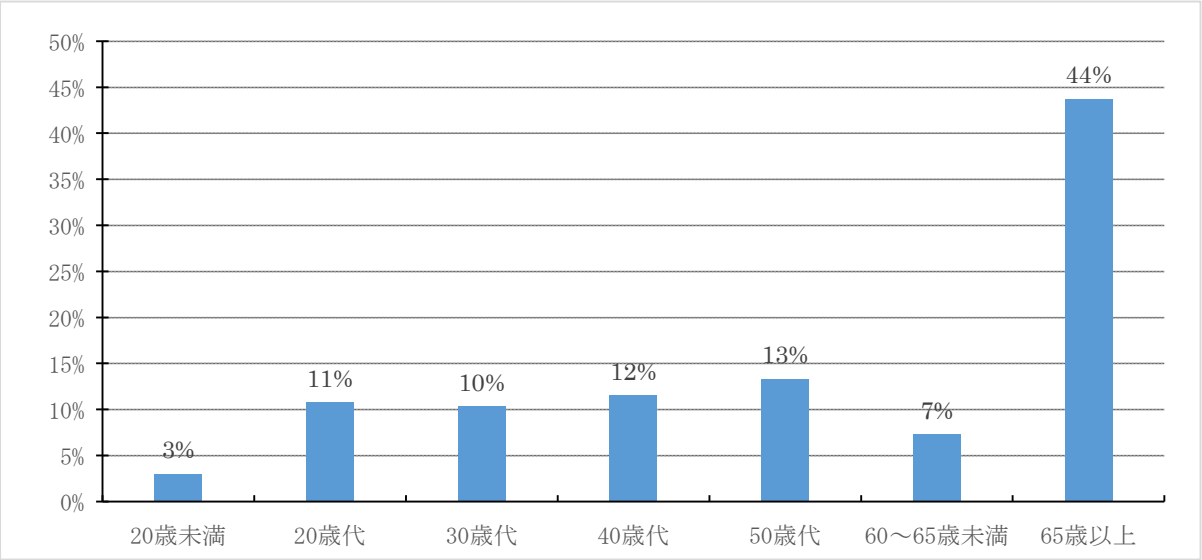
人身事故における高齢者（65歳以上）の事故件数と世代に占める割合

（令和３年～令和７年　北秋田市内）

	R3	R4	R5	R6	R7	5年平均
事故件数	6	6	6	6	5	5.8
（%）	（46.2%）	（24.0%）	（30.0%）	（24.0%）	（19.2%）	（26.6%）
死者数	1	0	1	1	0	0.6
（%）	（100%）	（0%）	（100%）	（33.3%）	（0%）	（42.9%）
負傷者数	7	7	9	7	5	7
（%）	（50.0%）	（25.0%）	（34.6%）	（24.1%）	（29.4%）	（30.7%）

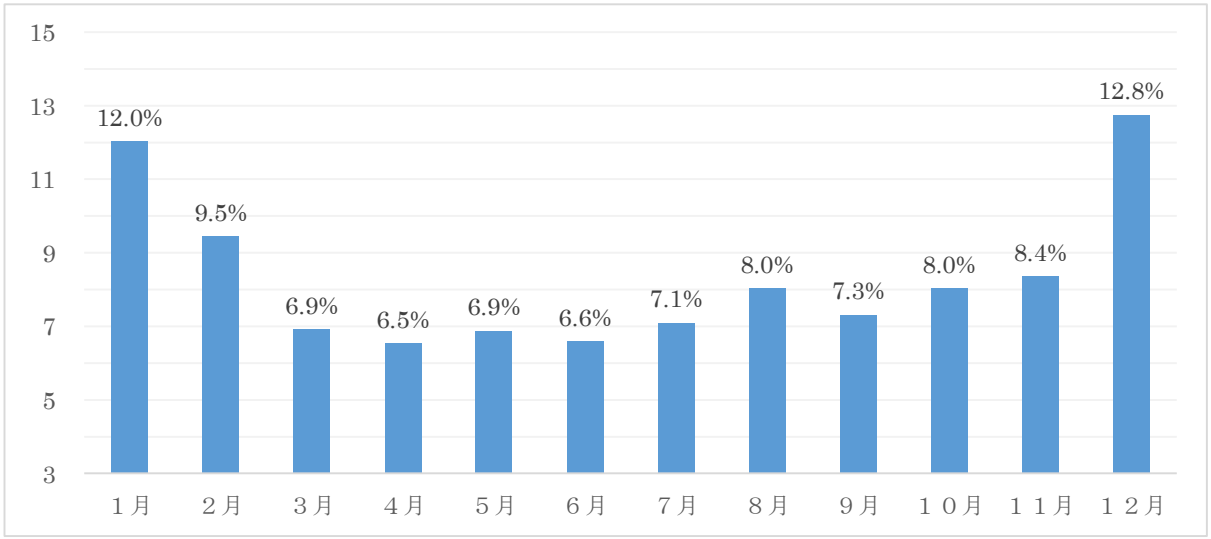
※交通統計（秋田県警察本部交通部）

年齢別事故件数の割合（令和７年　北秋田市内）



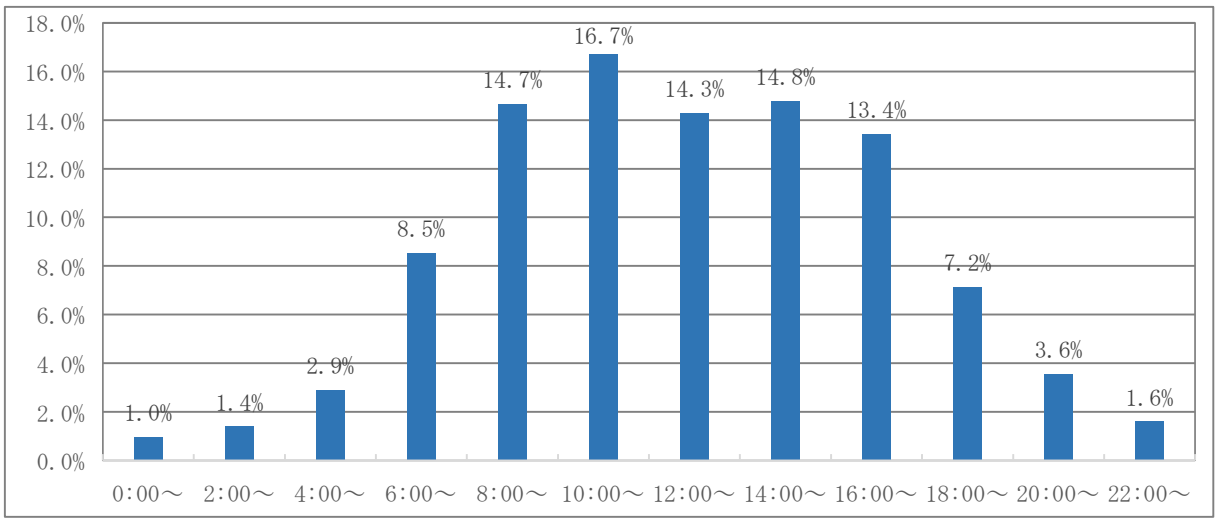
※北秋田警察署調べ（人身事故、物件事故）

月別交通事故発生割合（北秋田市内　令和５年～令和７年）



※北秋田警察署調べ（人身事故、物件事故）

時間帯別事故発生割合（北秋田市内　令和５年～令和７年）



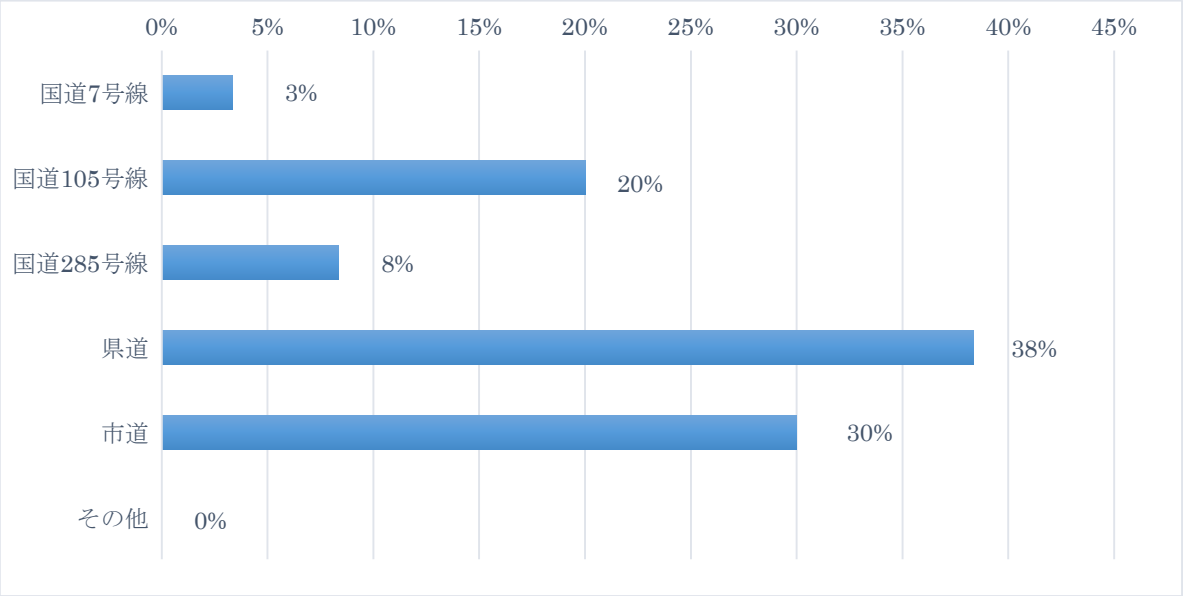
※北秋田警察署調べ（人身事故、物件事故）

地区別交通事故発生件数（北秋田市内 令和５年～令和７年）

	七座	坊沢	綴子	鷹巣	栄	沢口	七日市	合川	米内沢	前田	阿仁
R5	0	23	35	141	101	1	22	6	64	22	60
R6	0	13	35	149	80	4	22	3	60	18	68
R7	0	17	44	140	79	1	17	7	39	24	75
平均	0	17.7	38.0	143.3	86.7	2.0	20.3	5.3	64.3	21.3	67.7

※北秋田警察署調べ（人身事故、物件事故）

路線別事故発生割合（北秋田警察署管内　令和５年～令和７年）



※北秋田警察署調べ（人身事故）

飲酒運転による事故発生状況（北秋田市）

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
件　　数	0	1	1	0	0	1	0	2	1	1
死 者 数	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
負傷者数	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

※北秋田警察署調べ（人身事故、物件事故）

第２節　交通を取り巻く状況の展望

本市を取り巻く環境については、本格的な人口減少と少子高齢化が進行する中で、運転免許の保有者数、車両保有台数も引き続き減少する傾向にあると考えられます。また、高齢化の進行により、交通事故死傷者において高齢者が占める割合がさらに増加することが予想されます。加えて、利用可能な公共交通機関の手段や範囲が比較的限られる当市の地域特性にあっては、市民の日常生活において自動車の利用が不可欠な状況にある一方で、自動車運転を継続する必要がある高齢者層の人口割合は今後ますます増加が見込まれることから、これらの自動車利用者の増加が地域の交通に与える影響についても考慮していく必要があります。

市内の道路交通環境については、日本海沿岸自動車道のうち二ツ井今泉道路が開通し、広域交通交流基盤の整備促進が進んだことにより、市内における交通量・流入車両の増加や交通の流れに変化が生じることが想定され、周辺の道路交通環境にも大きな影響を与えるものと思われます。

「高齢者の交通対策」と、「道路環境の変化への対応」は、今後の市内における交通安全対策を検討する上で十分に考慮を要する要素と考えられます。

第２章　交通安全計画における目標

第１節　計画の基本目標

人命尊重の理念に立ち、交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけ、市民を交通事故の脅威から守ることがこの計画における究極の目標となりますが、その達成は一朝一夕には困難な課題であることから、当面の目標として、各種施策を総合的に推進することにより交通事故による死者・重傷者の減少を目指します。

第２節　計画の交通事故死者等抑止指標

第12次秋田県交通安全計画（令和８年度～令和12年度）では、人命尊重の理念に基づき交通事故のない安全で安心な秋田県を目指すこととし、交通事故による死者数を年間26人以下、重傷者数を年間180人以下とすることを目指すものとしています。

本市においては、第３次計画の交通事故死者数を年間０人にする目標の達成には至らなかったことから、更なる交通死亡事故抑止を図るため、第３次計画の目標値を第４次計画でも踏襲し、年間０人を目指すこととします。また、重傷者数についても、重傷事故の発生を減らすことが死者数を減らすことにつながることから、第３次計画の目標値を第４次計画でも踏襲し、年間２人以下の達成を目指します。

○　交通事故死者数の目標

	目　標	備考
国	1,900人以下	第11次計画の目標値（2,000人）の5%減
秋田県	26人以下	第11次計画の目標値（27人）の5%減
北秋田市	**0人**	**第３次計画の目標値を踏襲**

○　交通事故重傷者数の目標

	目　標	備考
国	20,000人以下	第11次計画の目標値（22,000人）の10%減
秋田県	180人以下	第11次計画の目標値（200人）の10%減
北秋田市	**2人以下**	**第３次計画の目標値を踏襲**

第２部　交通の安全

第１章　道路交通の安全についての対策

第１節　今後の道路交通安全対策を考える視点

第３次計画期間中、市内の交通事故発生件数及び死傷者数は、横ばいの状況であったものの一定程度少数に抑えられました。発生件数及び死傷者数は 10 年前と比較して半数以下まで減少しており、長年の交通事故防止に対する取組が着実に成果を上げていると言えます。

一方で、交通事故による死傷者は依然として発生しており、高齢者が関連する事故が多いといった課題もあります。このような状況から、次の視点を重視して対策を推進します。

（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、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ることです。

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、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対策を実施する必要があります。

（２）　高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさせない総合的な対策

北秋田市では、令和８年８月末現在、65歳以上の高齢者が人口の約48％を占め、年々高齢化が進んでいます。この高齢化に比例するように、本市における交通事故件数に占める高齢者の割合も高まっており、人身事故と物件事故を合わせると令和７年は４割を超えています。今後、高齢者人口の一層の増加が見込まれることを考えると、高齢者の実態を踏まえた、きめ細かで総合的な交通安全対策を進めていく必要があります。

また、高齢者が日常生活における交通手段として歩行や自転車を利用する場合と自動車を運転する場合とでは、それぞれ求められる対策も異なることから、高齢者が「事故に巻き込まれない」、そして「事故を起こさない」ようにするため、両面にわたる対策を強化していかなければなりません。

さらには、高齢者が加齢により心身の機能について影響を受ける場合であっても交通社会に参加できるよう、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図っていくことや、高

齢者が利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して交通安全活動を実施していくこと、高齢者事故の多くが居住地の近くで発生していることに対応して地域における交通安全活動を充実させていくことなど、高齢者の日常生活での交通に関する配慮が必要です。

（3） こどもの安全確保のための環境整備

少子化の進行が深刻さを増す中、安心してこどもを産み育てることができる環境の整備、幼いこどもと一緒に移動しやすい環境の整備が求められています。

こどもの交通事故死傷者数は減少していますが、次代を担うこどもの安全を確保する観点から、日常的にこどもが移動する通学路等の経路において、交通安全施設の設置や適切な管理、歩道の整備といった安全・安心な歩行空間の整備を推進します。

（4） 歩行者の安全確保のための意識変容

人優先の考えの下、特に高齢者やこどもにとって身近な道路の安全性を高める必要があります。このため、生活道路や市街地の幹線道路において、交通安全施設の整備や適切な管理、歩道の整備などの歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

また、横断歩道が関係する交通事故を減少させるため、自動車、自転車等の運転者に対し、横断歩道における交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の歩行者保護意識の向上を図ります。

歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことに加え、信号機のない場所で横断する場合は手を上げるといったルールの再認識に加えて、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自ら安全を守るための行動を促す交通安全教育等を実施します。

（5） 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

自転車は、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるにもかかわらず、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く、交通事故においても、自転車利用者側に何らかの法令違反が認めれらるケースが多い状況にあります。

道路交通法の改正により、令和６年には自転車運転中の携帯電話使用等（以下「ながらスマホ」という。）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、

令和８年４月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることになりました。これを踏まえ、官民が連携し、交通安全教育の充実により、自転車の基本的ルールの周知徹底を図ります。

また、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策のほか、通学や通勤目的の自転車利用者に交通事故防止についての街頭指導や啓発等の対策を推進します。

さらに、自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を進める必要があります。

（６）　生活道路・幹線道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、こどもを含む全ての歩行者や自転車等が安全で安心して通行できる環境を確保する取組を進め、「生活道路は人が優先」という意識の浸透を目指します。

引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備や、安全な走行方法の普及、幹線道路を走行すべき車両の生活道路への流入防止等を図るための対策等を推進していきます。

また、令和８年９月から、生活道路における法定速度が時速30キロメートルに引き下げられたことから、広報啓発等の実施により、今後も制度の周知を図ります。

加えて、交通事故が多発している交差点などの箇所については、警察や関係機関・団体等とともに道路交通環境面について診断や検討を行い、地域住民への注意喚起や事故の原因に応じた効果的な対策を講じていくことが必要となります。

（７）交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

交通安全対策をより効率的・効果的に推進するため、既に実施済みの対策の結果や成果についてデータ収集とその分析を行うとともに、警察や関係団体と共同して交通事故の発生地域、現場、形態などの実態を詳細に把握した上で、その情報に基づいて得られる事故多発原因を分析し、多角的な視点のもとにきめ細やかな対策を実施していくことで効果的な事故防止対策を推進します。

また、市内における特定小型原動機付自転車といった小型モビリティの普及状況や外国人が関係する交通事故の状況を注視しながら、必要に応じて交通ルールの周知徹底などの対策を実施します。

あわせて、警察等が発表する調査、分析、研究の成果については、各種広報の機会や交通安全教室等の場において積極的に活用するほか、関係団体や市民に対して情報を提供することで安全な道路交通のため必要な注意喚起を行い、交通事故の防止を図ります。

（8）　地域が一体となった交通安全対策の推進

本市においては、少子高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全・安心や交通環境の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となります。

第２節　講じようとする施策

交通事故を防止するためには、個別の対策を積極的に講じていく必要があり、

① 市民一人ひとりの交通安全意識の向上
② 安全運転の確保
③ 道路交通環境の整備
④ 車両の安全性の確保
⑤ 道路交通秩序の維持
⑥ 救助・救急活動の充実
⑦ 被害者支援の推進
⑧ 災害や雪に対応した交通安全の確保

の８つの柱ごとに交通安全対策を実施することとします。

（１）市民一人ひとりの交通安全意識の向上

交通事故をなくすためには、市民一人ひとりが交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践するとともに、交通事故防止を自身の問題として考えて行動することが何よりも重要です。そのためには、幼児から高齢者までの全ての世代に対して、それぞれの年齢段階に併せて生涯にわたる交通安全教育を実施し、交通安全の確保を自らの課題として捉えてもらえるよう市民の意識改革を図っていくことが必要です。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等に基づき、幼児から成人に至るまで、それぞれの心身の発達段階やライフステージに応じた交通安全教育を推進します。

また、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても、高齢者の特性を理解してもらい、地域ぐるみの見守りによって高齢者の安全確保に取り組む意識を高めていくための啓発活動を推進します。

ア．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

こどもから高齢者まで全ての市民の交通安全意識が高まり、一人ひとりに人命・安全

優先の交通ルール遵守の姿勢や正しい交通マナーが定着するよう、全国で実施される春・秋の全国交通安全運動や夏・年末の交通安全運動の実施時を中心に、県、警察や関係団体と相互に連携して交通安全運動を組織的・継続的に実施します。

実施にあたっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動の重点等について広く市民に周知するとともに、地域に密着したきめ細かい活動ができるよう、交通関係団体や地域の団体と相互連携しながら住民参加型の運動を展開します。

運動に際しては、「こどもと高齢者の交通事故防止」を基本としながら、「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」「自転車安全利用五則の周知」「自転車乗車時のヘルメット着用の周知徹底」などを重点として、市内の事故実態に即した運動の実施を図ります。

②　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等の推進を図ります。

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ります。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確保してから横断を始め、横断中も周りに気をつける等、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の推進を図ります。

③　交通安全に関する広報の推進

交通安全に関する広報の実施については、市の広報誌やホームページ、公式ＬＩＮＥ、防災ラジオのほか、新聞など報道機関にも協力を要請し、日常生活に密着した具体的な内容の提供を心がけるとともに、交通事故の状況や道路交通の実態などについてその重要性が市民に強く認識されるよう、次の方針により効果的な実施を図っていきます。

（ア）　家庭や学校、職場、地域、関係機関・団体と連携して集中的なキャンペーンを積極的に行い、「高齢者の交通事故防止」や「自転車の安全利用の推進」、「シートベルト、チャイルドシートの正しい着用の徹底」、「無謀運転・妨害運転の防止」、「飲酒運転の追放」、「違法駐車の排除」、「運転中の携帯電話等の使用禁止」等を訴えます。

（イ）　事故防止に向けて「家庭」の果たす役割は極めて大きいことから、市民の日常生活の中に交通安全意識が浸透するよう、こどもや高齢者等を交通事故から守り、暴走運転や無謀運転、妨害運転、飲酒運転等を追放する等の内容に重点を置いた、家庭向けのきめ細かな広報の実施に努めます。

（ウ）　関係団体が実施する交通安全に関する活動を広く知らせ、相互の連携により交通安全に対する気運の盛り上がりを図るため、交通安全に関する資料やキャンペーン等の情報を積極的に提供するとともに、複数の媒体による効果的な周知が実施できるよう、各報道機関に対し広報への協力を求めていきます。

④　その他の普及啓発活動の推進

（ア）　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するための交通安全教育と自転車の安全対策を強化します。

また、道路交通法改正による自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化及び交通反則通告制度（青切符）の適用に関して広報啓発を実施するほか、令和4年に制定された「自転車安全利用五則」などを活用し、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用を始めとした交通ルール・マナーについて啓発を推進します。

加えて、自転車は歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者として十分な自覚と責任が求められることから、歩行者優先意識を根付かせる交通安全教育を推進するとともに、自転車の点検整備や加害者となった場合の備えとして自転車損害賠償責任保険等への加入に関する啓発を実施します。

（イ）　反射材用品等の普及による夜間事故の防止対策

夕暮れ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、夜間の重大事故の実態や危険性等を広く周知するとともに、歩行者に対して、視認性が高い明るい服装や反射材用品を着用して歩行する必要性に関する認識の定着を図ります。自転車利用者についても、ライトの点灯の徹底、反射材等の使用を促す事により、自転車の被視認性の向上や通行時に生ずる危険の事前回避が図られるよう取組を実施します。

（ウ）　高齢者支援施策に関する周知

今後高齢の自動車運転者が増加すると見込まれることから、自動車等の運転に不安を有する高齢者やその家族に対して運転免許自主返納制度の周知を図るとともに、運転免許証に代わる身分証明書として運転経歴証明書やマイナンバーカードがあることや、運転経歴証明書持参者に対して公共交通機関の運賃割引等の支援制度が実施されている事などについても情報を提供し、運転免許証の自主返納を促していきます。

（エ）　新しい小型モビリティの安全対策

特定小型原動機付自転車といった小型モビリティについては、市内における普及状況を注視しつつ、必要に応じて基本的な交通ルールや自己を守るためのヘルメット着用の周知など、車両の種類等に対応した交通安全対策を実施します。

イ．ライフステージに応じた交通安全教育の推進

①　幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達の段階に応じて、基本的な交通ルールを守り交通マナーを実践する態度を習得させ、日常生活において道路を安全に通行するために必要な基本的な技能や知識を体得させることを目標とします。

幼稚園や保育所及び認定こども園における交通安全教育は、家庭や関係機関、交通安全母の会など地域の団体と連携しながら、警察や市の交通指導員による「幼児交通安全教室」を実施するなど、幼稚園や保育所における日常活動のあらゆる機会を捉えて、計画的かつ継続的に行います。また、横断歩道の渡り方の実践などについて、視聴覚教材等を活用するなど、幼児や保護者にとって分かりやすい指導の実施に努めます。

②　児童生徒等に対する交通安全教育

小中学校での交通安全教育は、歩行者及び自転車の利用者として必要な知識と技術を理解させるとともに、身近な交通環境におけるさまざまな危険を予測し、これを回避して安全に通行できる能力を養うことを主眼とした交通安全教育を計画的かつ組織的に推進します。また、児童生徒の交通の安全確保は地域と家庭の見守りに依るところが大きいことから、交通指導員や交通安全協会、交通安全母の会など地域の方々の参加と連携

を得ながら、通学路や生活道路における安全な行動を指導します。

また、交通安全協会などと連携し、生涯にわたる自転車利用に関する技能などの基礎が形成される小学生を対象に、学校が実施する「自転車教室」や、競技を通じて交通に対する関心及び交通知識の習得を図る「交通安全こども自転車大会」等を推進し、自転車の安全利用ができる児童の育成に努めます。

中学生、高校生に対する交通安全教育については、自転車の安全な使用や、安全な道路の通行に必要な技能、将来の運転者教育の基礎となる交通マナーの重要性や交通法規に関する知識を習得させるほか、交通社会の一員として、自己の安全のみならず他者の生命・安全にも配慮して責任を持って行動できる社会人へと育成していくことを目的とした指導を実施します。

③　成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育は安全運転確保と交通事故防止を主眼とし、交通安全協会、安全運転管理者協会や事業主交通安全推進協会などと連携して地域や職場を通じた教育機会を設けることにより、運転者としての社会的責任の自覚や安全運転に必要な知識技能の習得を促し、交通安全意識や交通マナーの向上を図ります。

また、重大事故に結びつく最高速度違反の抑止や飲酒運転の撲滅、後部座席での着用も含めたシートベルト着用の必要性、チャイルドシート使用の重要性などに関する啓発・教育を重点的に推進します。

④　高齢者に対する交通安全教育

高齢ドライバーの増加に伴い、高速道路の逆走やアクセル、ブレーキの踏み間違えなど、認知機能低下の疑いがある運転者による事故の多発が社会問題となっています。

このため、高齢者に対しては、加齢に伴う心身の機能の変化が、歩行者あるいは自転車利用者としての自身の交通行動に及ぼす影響に気付いてもらうとともに、状況に応じて安全に道路を通行するために必要な技能の習得や、交通ルールの再認識を促すことが重要となります。警察や老人クラブなどの協力を得て、高齢者の身体的特性に配慮した教材を利用するなどとした参加・体験・実践型の交通安全教室を開催していきます。併せて、高齢者が自動車運転を継続するにあたり必要な交通教育の機会の提供や周知、安全運転に関する啓発活動についても、関係機関との連携により実施していきます。

また、交通安全教育に参加する機会が比較的少ない運転免許未取得者や一人暮らしの高齢者等には、交通安全母の会などと連携して自宅を訪問するなど、日常的にふれあう機会を設け、その中で反射材の活用や高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を実施し、地域ぐるみで高齢者の移動の安全確保に努めます。

⑤　外国人に対する交通安全教育

近年、在留外国人、訪日外国人旅行者等が全国的に増加していることから、警察等と連携しながら市内における外国人の関連する交通事故の発生状況を注視しつつ、必要に応じて多言語によるガイドブック等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を実施します。

ウ．交通安全関係団体等の主体的活動の推進等

市民が一丸となって交通事故防止に向けた取組を展開していく上では、交通安全を目的とし、交通安全意識の普及向上を図る上で大きな役割を果たしている交通指導員や交通安全協会、安全運転管理者協会、事業主交通安全推進協会、交通安全母の会等の交通安全関係団体、自治会等の各地区の団体など、地域や市民生活に密着して交通安全の推進に関わる団体の活動について、一層の活性化を図っていくことが必要です。

このため、各団体との定期的な連絡協議会を開催し、交通事故防止等に関する情報の共有や課題の協議を行うとともに、団体間の相互協力が円滑に進むよう、連携の強化に努めます。

また、各団体が実施する研修等を通じた資質向上の取り組みへの協力や、交通安全活動に必要な資料の提供を行うとともに、関係機関が行う運転者教育、交通指導員の街頭指導、交通安全母の会等地域の団体が行うキャンペーン活動等に対する支援をすすめ、各実施主体における主体的かつ積極的な活動をサポートし、市民との協働による交通安全教育の実施や啓発活動を推進します。

また、地域内で活動する企業・事業所等が交通安全の保持に果たす役割と責任の重要性に鑑み、事業所等の安全運転管理者が実施する交通安全教育に対する協力を進めます。

（２）安全運転の確保

自動車の安全運転のためには、運転者の自動車操作に関する知識や技能の向上とともに、交通法規への違反や無謀な運転をせずに安全運転をしようとするマナー意識を高めるなど、その資質の向上も必要です。このため、さまざまな機会を捉えた講習や啓発活動の実施などによる交通安全対策を実施します。また、高齢者が安全に運転を継続できるよう、高齢運転者の運転能力の維持向上や安全意識の向上を目的とした交通教育機会の拡充を図っていきます。

ア．運転者教育の充実等

運転者が安全な運転を実施しようとする意識や態度を向上させるため、関係機関・団体と連携し、あらゆる機会を通じて、自動車運転者に対して必要な交通教育機会の提供や、啓発活動を実施します。また、安全運転の実施と交通事故防止のために効果的である事項について、自動車運転者への浸透が図られるよう重点的な取組を行います。

①　高齢運転者対策の推進

高齢者に対する交通教育機会の充実を図り、自己の身体能力や反応動作、交通行動の特徴に関する理解と自覚を促し、高齢者が交通事故を起こさずに安全な自動車運行を継続できるようにするための体制・環境づくりについて、北秋田警察署や自動車教習所など関係機関との連携・協力を進めていきます。

また、高齢者の安全意識を高めて運転中の事故を防止するため、高齢運転者標識（高齢者マーク）使用の促進を図ります。

②　シートベルト、チャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルトの着用による被害軽減効果や、正しい着用方法に関する市民の理解を深める交通安全教育を推進することで、後部座席を含めた自動車の全乗員のシートベルト着用が徹底されるよう、警察、交通指導員や交通安全協会、交通安全母の会等と連携した取組を推進します。

同様に、チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法についても、幼稚園・保育所、病院などの関係機関と連携した保護者に対する効果的な情報提供と指導・助言を実施していくことで、正しい使用の徹底を図り、万が一の事故発生時にも被害の軽減が図

られるよう取組を実施します。

③　夕暮れ時のライトの早めの点等及びハイビームの原則常用の推進

関係機関・団体と連携して、夕暮れ時のライトの早めの店頭の励行や先行車及び対向車がいない場合におけるハイビームの原則常用について運転者の理解を図り、薄暮時から夜間帯における事故の未然防止につなげます。

イ．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には、運転者等に対し正確できめ細やかな道路交通情報をわかりやすく提供することが重要となります。

道路交通に影響を及ぼす気象警報・注意報や台風・大雨・大雪・地震などに関する情報については、適時・適切に把握するとともに、道路管理者と連携して迅速な周知、伝達に努めるほか、道路の積雪状況や路面状況の情報収集と道路利用者への情報提供についても、適切かつ迅速に実施できる体制の整備に努めます。あわせて、道路情報提供装置等の設置をはじめとした情報収集・提供設備の更なる整備充実について、関係各機関への働きかけを行います。

（３）道路交通環境の整備

今後の市内における道路交通環境の整備に際しては、少子高齢化等の情勢の変化に対応していくために、これまでに実施してきた道路交通環境の整備に加えて、こどもや高齢者を事故の危険から守り、身近な生活道路をいつも安全・安心に通行できる人優先の道路交通環境の整備を実施していきます。あわせて交通事故防止の観点から、幹線道路から地区内の生活道路に至るまで、適切に機能分担された安全な道路交通網の計画的な整備を進めるとともに、交通安全の確保に緊急性を要する道路について、交通安全施設の整備や効果的な交通規制などを実施します。

また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和８年９月から生活道路の法定速度が時速30キロメートルに引き下げられたため、これに関する広報啓発などを実施し、制度の周知に務めます。

加えて、駐車対策をはじめとする交通の円滑化を図る施策を総合的に推進することで、より安全な道路交通環境の形成を推進します。

ア．道路の新設・改良による交通安全対策の推進

基本的な道路交通の安全を確保するため、幹線道路の道路管理者と連携を密にし、幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に道路機能が分担されるよう、道路の体系的整備を推進します。

また、二ツ井今泉道路の開通により、近接する国道７号線や県道大館能代空港西線及びその周辺道路において予測される交通量の変化とその影響、それに伴う課題についても併せて検討と対策を進めていきます。

①　適切に機能分担された道路網の整備

（ア）　自動車、自転車、歩行者各々の交通安全を確保するため、幹線道路から生活道路に至るネットワークの整備による道路機能の分化や、自転車歩行者道等の整備を推進することで、歩行者や自動車、自転車等の通行空間が適切に分離された安全な道路交通環境を確保し、生活環境の向上を図ります。

（イ）　市街地における道路の混雑解消や通過交通の削減、交通量の分散により、交通事故を防止するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進します。

② 改良による道路交通環境の整備

交通事故を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、道路の改良事業を推進します。

（ア） 歩行者、自転車利用者の安全を図るため、歩行者道等を設置するための既存道路の拡幅など道路の改良を推進します。

（イ） 交差点やその付近での交通事故防止と交通渋滞解消を図るため、主要な交差点の改良を推進します。

（ウ） 道路の改良に合わせ、道路標識や中央分離帯、車両停車帯、道路照明、防護柵等の交通安全施設も併せて整備を図ります。

（エ） 歩行者や自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、商業地区など交通混雑が著しい地区では、警察や道路管理者とも連携し、路面標示や看板設置等による自動車速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩行者と車それぞれの通行区分の明示などを図り、事故抑止のための対策を推進します。

③ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

二ツ井今泉道路の開通により、北秋田市の高速交通体系へ組み込みが進み、インターチェンジ付近の交通量が増えることが予想され、渋滞や交通事故の発生が懸念されるため、道路標識の整備や運転者への注意喚起など事故防止の対策を推進します。

イ．交通安全施設等整備事業の推進

交通の円滑化と交通事故防止のため、事故が多発している道路や、緊急に通行の安全性を確保する必要のある道路を重点に、地域の実状に応じた交通安全施設等を総合的・計画的に整備し、安全で快適な交通環境の形成を目指します。

① 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や交通量の多い箇所については、各種交通安全施設等の重点的な整備を進めます。また、道路構造や交通の実態を勘案し、必要な個所に対する信号機や標識、横断歩道の設置などについて、公安委員会や各道路管理者等関係機関と協議し、事故の抑止に向けた対策を実施します。

また、依然として発生している夜間の交通事故を防止するため、道路照明・視線誘導

標等の設置を推進します。

②　人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで実施されてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者や自転車利用者の視点から見た道路整備や交通安全施設整備は必ずしも十分とは言えない面があることから、今後は身近な生活道路における歩行者や自転車利用者、とりわけ高齢者やこどもの安全な通行を確保することを主眼とした、「人」優先の視点に立った交通安全対策を推進することが重要です。

（ア）　歩行者や自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、交通事故が発生する危険性の高い場所に、快適な通行空間を十分確保した自転車歩行者道等の整備を推進します。

なお、既存の道路に歩道等の設置が困難な場合は、歩行空間として路肩の整備などに努めるほか、車道と路側帯の区分の視認性が高いドットラインの設置を進めるなどの方法により歩行者の安全通行を確保し、事故発生の防止につなげていきます。

（イ）　高齢者や身体に障がいのある方等を含めた全ての人にとって安全・安心な日常生活環境を確保できるよう、バリアフリーの視点から歩行空間等の整備を推進し、駅、バス停、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に、平坦で歩きやすい歩道や自転車駐車場、車いす使用者も利用できる自動車駐車場等の設置・改善を行います。

（ウ）　児童・幼児の安全な通行を確保するため、各学校や地域における実態調査・実態把握の内容も踏まえながら、通学路・通園路の歩道整備やドットライン、防護柵の設置等を推進するとともに、押ボタン式信号機、横断歩道等の拡充について公安委員会へ要望していきます。

③ 円滑・快適で安全な道路交通の確保

（ア）　商店街など車両や歩行者が多い地域での違法な路上駐車は、渋滞の発生や交通事故の増加等、円滑かつ安全な道路交通を阻害する要因となっています。

道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能を維持増進するため、既設駐車場の利用者の利便性向上を図る案内標示設備を整備するなどの対策や、違法駐車防止の

啓発活動などを行うほか、交通状況や地域住民の要望、地域特性や駐車需要などにも配慮した規制運用や緩和がなされるよう、各道路管理者や警察との協議・連携を進め、総合的な駐車対策を推進します。

（イ） 安全で円滑な交通の確保を図るため、大型案内標識を設置するなど、分かりやすい案内標識の整備を推進します。

ウ．その他道路交通環境の整備

① 道路使用及び占用の適正化等

工作物設置や工事等のための道路使用・占用の許可は、安全かつ円滑な道路交通を確保することを主眼とした適正な運用ができるよう、警察及び各道路管理者と連携強化を図ります。道路の掘り返しを伴う工事については、施工期間や方法の調整を図り、無秩序な掘り返しや事故と渋滞の防止に努めます。

また、道路交通の妨害となる不法占用物件等を排除するため、道路パトロールによる指導取締りを行うとともに、不法占用の防止に向けた啓発活動を積極的に行います。

② 自転車利用環境の総合的整備

市民が自転車を身近な交通手段として安全かつ円滑に利用できる環境を整備するために、自転車が走行可能な幅の広い自転車歩行者道等の整備を図ります。

また、放置自転車問題については、関係機関と連携・協力し、駐輪マナーの向上を図る広報啓発活動等を行い、違法な駐輪を防止するための取組みを推進します。

③ こどもの遊び場等の確保

こどもの安全な遊び場を確保して路上遊戯による交通事故を防止するとともに、良好な生活環境づくりが図られるよう、都市公園等の整備を推進します。

（4）車両の安全性の確保

ア．自動車の安全性の確保

暴走行為や過積載を目的とした車両など、安全な道路交通に危険や支障を及ぼす不正改造車等を排除するほか、車両不具合による事故を防止することで自動車の安全運行と円滑な交通を確保するため、「不正改造の防止」や「自動車点検整備の推進」などについて、関係機関や自動車関係団体、関係事業者の協力の下に広報活動を推進し、不正改造行為を許さないという地域社会の意識形成を進めるとともに、自動車ユーザーの車両保守管理の重要性に対する認識を高めていきます。

イ．自転車の安全性の確保

自転車と歩行者間の事故など、自転車が加害車両となる事故を防止していくために、歩行者などに配慮した安全な乗車方法に関する指導を受ける機会を設けるほか、自転車利用者が定期的に車両の点検整備を受けるように促すなど、自転車の安全な利用に向けた対策を実施するとともに、自転車事故の被害者の救済に資するため、令和4年から加入が義務付けられた自転車損害賠償責任保険等への加入について、市民への周知や情報提供に努めます。

また、自転車のライト点灯の徹底や反射材用品の活用を促すことで、自転車の視認性向上を図り、夜間において自転車が関係する事故の発生防止につなげていきます。

（5）道路交通秩序の維持

速度超過や飲酒運転などの交通違反や路上駐車等は重大な事故の原因となるため、警察をはじめとする関係機関との連携を図ることにより適切な交通秩序の維持・向上を図り、違反行為や他の道路利用者に危険を及ぼす行為をさせない地域づくりを推進します。

ア．交通指導取締りの強化等

歩行者および自転車利用者の交通事故被害を防止し、重大な事故を引き起こす要因となる悪質・危険な運転を排除するため、事故多発路線等における街頭指導の実施や交通実態に即した交通規制の推進、飲酒運転や著しい速度超過・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」といった迷惑運転など悪質危険な交通違反に対する取締りの更なる強化について、関係機関とともに取り組んでいきます。

イ．暴走行為等の対策強化

暴走行為等による事故の発生を防止して交通秩序を守るためには、取り締まりの徹底と併せて、暴走行為を許さないという市民の意識形成も必要です。特に、暴走行為と青少年の非行等の問題との関係を断ち切るため、青少年育成団体とも連携を図り、家庭・学校・職場・地域等において、青少年に対する教育的指導を実施します。

あわせて暴走行為の場となりやすい施設等の管理の徹底や、暴走行為等が出来ない道路施設の整備などを実施し、暴走行為をさせないための環境づくりに努めます。

（６）救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保するとともに、救助・救急体制及び救急医療体制の整備に努めます。

ア．救助・救急体制の整備

①　救助・救急体制の整備拡充

市民の生命を守り、交通事故による負傷者等の救命率を向上させるため、高度な救命処置ができる救急救命士の計画的な養成・配置を推進し、救急現場又は搬送途上における応急処置等の充実に努めます。このため、救急隊員を計画的に救急救命士養成所等へ派遣するとともに、救急救命士有資格者の任用を推進するほか、救急隊員の消防学校や医療機関等における教育訓練機会を充実させ、その知識・技術の向上を図ります。

さらに、大規模な交通事故や災害等の発生に備えて集団救助・救急体制を確立し、緊急時に負傷者が多数発生した際における迅速かつ的確な対応を図ります。

②　心肺蘇生法等の応急手当普及啓発の推進

事故発生時の救急現場において、現場に居合わせた人（バイスタンダー）による応急手当が実施されることにより救命効果の向上が期待されることから、心肺蘇生法及び自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用などの応急手当について、日本赤十字社や消防機関等が

行う講習会への積極的な市民の受講を推進するなど、応急手当の普及に努めます。

イ．救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療機関への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関と消防機関等との緊密な連携及び協力関係を保持するとともに、救急医療機関相互の受入れ・連絡体制の強化を推進します。

（7）交通事故被害者支援の推進

交通事故に巻き込まれると、当事者は事故処理や示談交渉など、ほとんど経験したことのない煩雑な手続きに悩まされます。特に、交通事故の被害者は、肉体的、精神的、経済的に大きな打撃を受けることとなるため、迅速な援助・救済がなされる必要があります。

交通事故当事者が早期に適切な相談を受けて直面する問題の解決に繋げていけるよう、県や警察その他の支援団体との連絡調整を図りながら相談に対応していくとともに、秋田県生活センター交通事故相談窓口や北秋田警察署その他の利用可能な専門相談箇所の所在について、広報紙やインターネット等を利用した情報提供に努めます。

また、交通事故による被害者の経済的損失に対する救済を充実させるため、秋田県市町村交通災害共済の趣旨・制度について一層の周知徹底を行い、加入促進を図ります。

（8）災害や雪に対応した交通安全の確保

集中的豪雨や豪雪、地震等の異常気象や災害が発生した場合においても、地域の孤立防止や安全な市民生活の維持を図るため、安全性、信頼性の高い輸送道路の交通を確保する防災対策を実施します。

また、市内全域が積雪寒冷特別地域及び豪雪地帯である当市においては、冬季の事故発生の防止は重要な課題です。交通安全施設の整備や安全で円滑な通行を確保する道路整備を推進するとともに、国や県にも所要の交通安全施設の整備や道路整備を要請します。

ア．災害発生等に備えた道路交通の確保

東日本大震災の教訓を活かし、緊急輸送道路となる箇所について橋梁の補強や道路斜面等に対する防災対策を実施するほか、関係機関と連携して災害のおそれのある区間の回避・代替道路の整備を行うとともに、災害時の混乱を抑えるため停電でも停止しない

信号機の普及を公安委員会に要望するなど、災害に強い道路施設の整備を推進します。

また、道路通行者に対する早期の情報提供や、車両通行抑制等の交通規制の迅速かつ的確な実施、避難迂回路等への迅速な誘導が実施できるよう、交通誘導等に係る資機材の整備を進めるとともに、交通・防災にかかる関係機関との災害時における連携と協力体制の一層の強化を進めます。

イ．雪に強いまちづくりに対応した交通安全の確保

①　雪に強い交通安全施設等の整備

降積雪期においても、道路交通の機能が十分維持され、歩行者・車両の安全な交通が確保されるよう、防護柵の耐雪構造化のほか、歩道の広幅員化や段差解消などによる歩行空間の確保、道路標識の落雪対策など交通安全施設の整備充実に努めます。

②　雪に強い道路整備等の推進

冬期間における安全で円滑な交通を確保するため、幹線道路等の道路整備や消融雪施設の整備、交差点等の改良を推進するとともに、雪崩による被害防止を図るため、山間部等の危険箇所における雪崩防止対策を推進します。

③　道路除排雪の推進

冬期間における生活道路の円滑な交通を確保するため、除雪機械の整備拡充を図るなどの対策を進め、市道における車道の除排雪や路面の凍結対策を実施するとともに、あわせて歩道除雪も積極的に推進します。国道や県道についても、効率的な除排雪が実施されるよう各道路管理者と協議・連携を進めます。

また、歩行者の多い歩道における消融雪施設の整備について検討を進めるとともに、身近な生活道路や歩道において効率的な除排雪が実施できるよう、冬期間の交通安全の確保や除雪作業の実施に関する地域住民の意識高揚に努めるとともに、各地域における除雪作業の実施に対する支援を行い、市民の理解と協力を得ながら地域ぐるみの除排雪の実施を促進します。

④　冬期間における交通安全の確保

冬期間は積雪や凍結による交通渋滞が発生するほか、スリップ等による交通事故が多発することから、降雪・積雪期の路上駐車の防止を呼びかけるとともに、雪道の危険性を周知し、その回避のための知識・技能等を習得するための機会の提供に努めます。

⑤　冬期間における公共交通機関利用の促進

積雪時の安全で円滑な道路交通の確保を図るため、冬期間における不要・不急のマイカー使用の自粛と、バスや鉄道等の公共交通機関の積極的な利用について、市民に対する啓発・要請を行います。

第２章　踏切道における交通安全の対策

第１節　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切内での車両事故は、自動車同士の衝突や歩行者が巻き込まれるなどの一般的な道路上の事故形態に加え、列車との衝突により多くの死傷者が発生するなど、重大な結果をもたらすおそれがあります。

よって、構造改良や踏切保安設備の整備・点検などの対策を進めるほか、利用状況や施設の整備状況などそれぞれの踏切の設置状況を勘案して、総合的な観点から効果的な対策を推進します。

第２節　講じようとする施策

（１）　踏切通行に関する安全啓発

踏切における事故の多くは、直前横断や落輪、冬季のスリップなどが原因となって発生します。こうした事故を未然に防止するためにも、自動車運転者や歩行者等の踏切道の通行者に対して、安全な通行方法に関する意識の向上や、踏切支障時における非常押ボタンの操作などの緊急回避措置について周知徹底が図られるよう、踏切事故防止キャンペーン等における広報活動を強化し、踏切事故の未然防止や事故による被害の低減を目指します。

（２）　踏切道の構造改良の促進

市内にある踏切の中で、交通量の多い踏切道や接続する道路より幅員の狭いものについては、道路の改良等に合わせて幅員差の解消などの改良を各関係機関と検討します。

（３）　その他、踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

自動車通行量の多い踏切道や、高齢者等の歩行者の利用が多い踏切道については、通行の状況や施設の整備状況、周辺道路等の状況等を勘案し、必要に応じた交通規制について関係機関と協議を行い実施します。あわせて事故防止効果の高い踏切保安施設の設置・導入や高規格化などの改良が図られるよう、関係機関と協議・検討します。