

第 11 次湯沢市交通安全計画



湯沢市交通安全対策会議

ま え が き

湯沢市交通安全対策会議では、秋田県交通安全計画に基づき、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年度から、第10次にあたり「湯沢市交通安全計画」を策定し、関係機関をはじめ市民が一体となり、交通環境の整備、交通安全教育と交通安全意識の啓発等の対策を進めてまいりました。

その結果、本市における交通事故は年々減少傾向にあり、第9次及び第10次湯沢市交通安全計画の最終年（平成27年と令和2年）の比較では、交通事故発生件数が23件減少し、死傷者数は2分の1となる30名減少いたしました。これにより、第10次湯沢市交通安全計画の目標である「死傷者数を40人以下」を達成することができました。

これは、国、県、市、関係機関、民間団体のみならず、市民が一体となり施策に取り組んだ一定の成果が出たと考えられますが、交通事故件数に占める高齢者が起こした事故件数の割合は増加傾向にあるなど、高齢者の交通事故防止が重要な課題であると言えます。

交通安全は安全で安心なまちづくりを目指すうえで、極めて重要な課題であり、人命尊重の理念に基づいた交通事故のない社会を目指し、高齢者や障がい者、子ども等の交通弱者の交通安全を一層確保した「人優先」の交通安全思想を根幹として、あらゆる施策を推進しなければなりません。

この交通安全計画は、このような観点から、湯沢市交通安全対策会議が交通安全対策基本法第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、「高齢者の交通事故防止対策」を最重要課題として位置付けるとともに、交通事故による死者及び重傷者の減少に向けた取組を推進していくことにしております。

本市では、この交通安全計画に基づき、国、県、関係機関、民間団体との連携を深め、市民の十分な理解と協力を得て、協働によりその効果を高めるよう各種施策を推進します。

目 次

計画策定にあたって.....	1
第1章 交通安全の目標.....	2
第1節 交通事故の現状と課題.....	2
1 交通事故の現状.....	2
2 交通事故の見通し.....	5
3 交通事故の課題.....	5
第2節 交通安全の目標と構想.....	6
1 第11次湯沢市交通安全計画における目標.....	6
2 目標達成に向けて.....	7
3 第11次湯沢市交通安全計画の構成.....	9
第2章 交通安全の対策.....	10
第1節 今後の交通安全対策を考える視点.....	10
1 市民一人ひとりの意識改革.....	10
2 高齢者及び子どもの安全確保.....	10
3 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上.....	11
4 生活道路における安全確保.....	11
5 協働による交通安全対策の推進.....	12
第2節 講じる施策.....	13
1 交通安全意識の高揚.....	14
2 安全運転の確保.....	23
3 交通環境の整備.....	25
4 交通秩序の維持.....	30
5 救助・救急活動の充実.....	33
6 交通事故被害者等の対策.....	34
7 踏切事故防止対策.....	35

計画策定にあたって

1 趣旨

交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、秋田県の第11次交通安全計画（令和3年～7年度）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11次湯沢市交通安全計画（以下「本計画」という。）を策定します。

2 計画の期間

本計画の期間は令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

3 計画の位置づけ

本計画は、交通安全対策基本法第26条に基づき策定する市町村交通安全計画であるとともに、第2次湯沢市総合振興計画に即して策定するものです。

基本理念

湯沢市は、第2次湯沢市総合振興計画の中で「豊かな自然が輝く安全で暮らしやすいまち」を推進して、市民の安全と安心を確保することを基本目標のひとつとしています。

交通事故により、被害者や加害者はもちろん、その家族も深い悲しみやつらい体験をされることから、交通安全対策への取組は重要な課題です。

これまで、第10次にわたり湯沢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、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、本計画では、第11次秋田県交通安全計画に準じ、次の3つの基本理念に基づいて交通事故の防止に取り組めます。

- ① 人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない湯沢市を目指します。
- 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します。
- ③ 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地域共生社会の構築を目指します。

第1章 交通安全の目標

第1節 交通事故の現状と課題

1 交通事故の現状

市内の過去10年の交通事故発生状況は、平成28年～平成29年度に一時増加に転じましたが、発生件数及び死傷者数¹は減少傾向です。

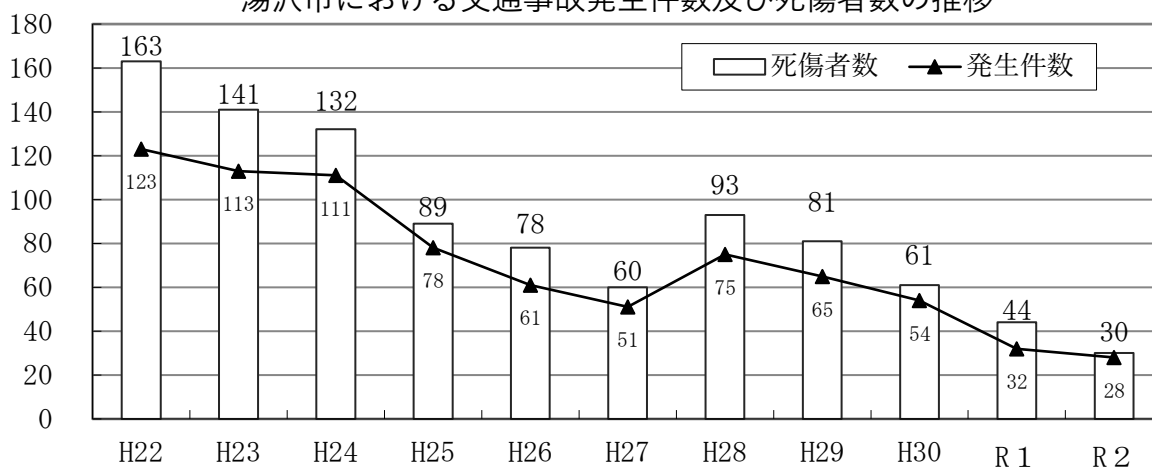
交通事故発生件数は、平成22年には123件でしたが、平成27年には51件、令和2年には28件と10年で4分の1以下に減少しています。

死傷者数は、平成22年には163人でしたが、平成27年には60人、令和2年には30人と10年で5分の1以下に減少しています。

第10次湯沢市交通安全計画期間においては、死傷者数を40人以下とすることを目標にしていたのですが、令和2年に目標を達成することができました。

しかしながら、第10次計画期間における市内での交通事故死者7人のうち、5人が高齢者であり、全交通事故死者数のうち、約7割の方が高齢者でありました。

湯沢市における交通事故発生件数及び死傷者数の推移



	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数	123	113	111	78	61	51	75	65	54	32	28
死者数	5	3	1	3	2	3	1	1	2	2	1
負傷者数	158	138	131	86	76	57	92	80	59	42	29
死傷者数	163	141	132	89	78	60	93	81	61	44	30

第9次計画の目標

死傷者数 120人以下

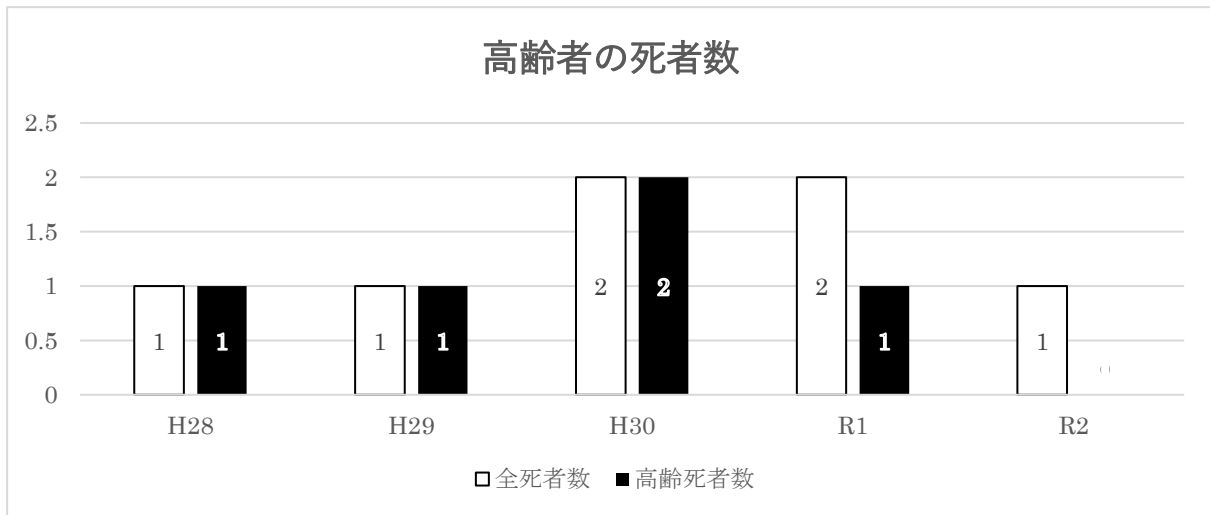
第10次計画の目標

死傷者数 40人以下

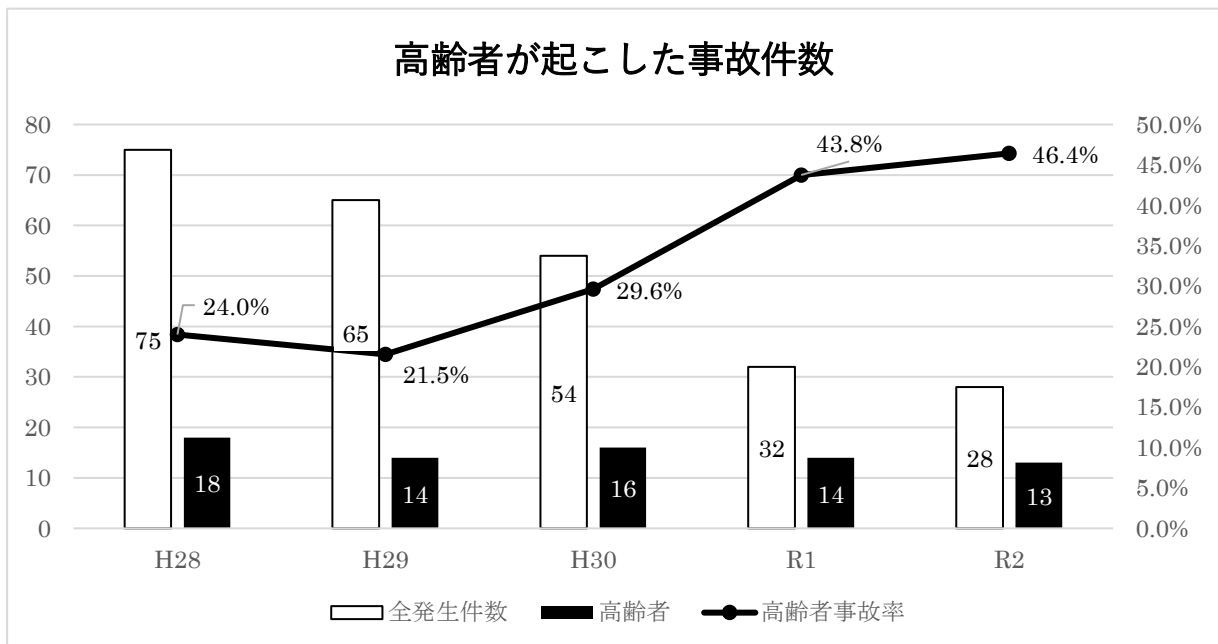
¹ 死者数と負傷者数を足したもの

近年の交通事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりです。

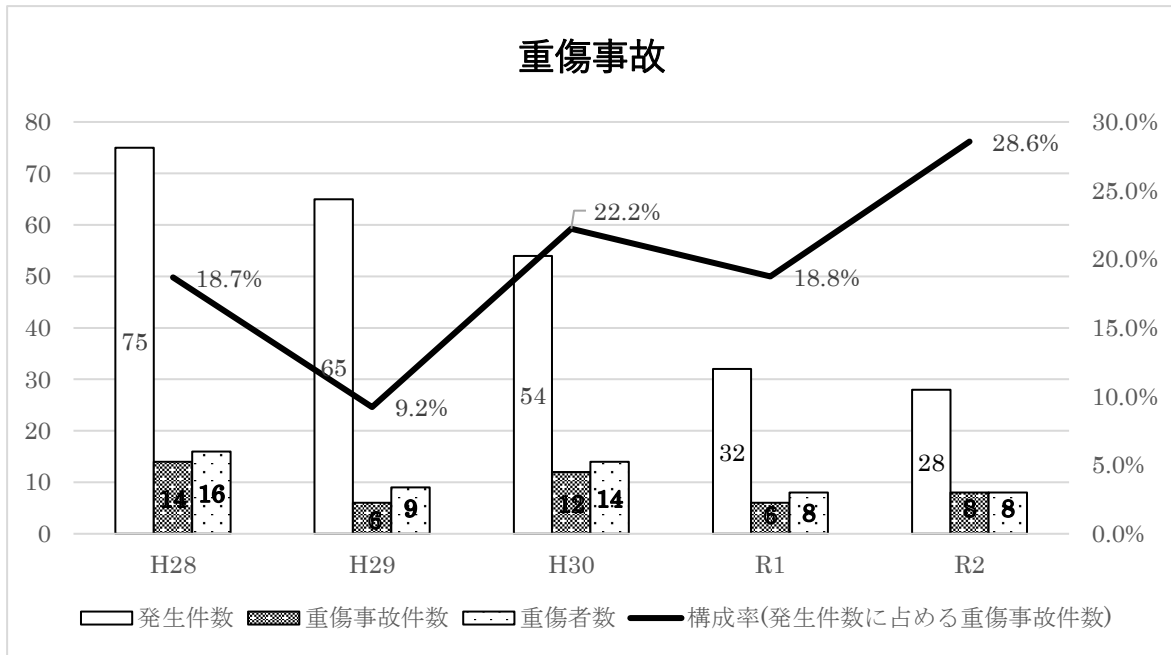
- ① 過去5年間に於ける死者の約7割が高齢者です。
- ② 高齢者が起こした事故割合が増加傾向です。
- ③ 重傷事故となる割合が増加傾向です。



過去5年間に於ける全死者数に占める高齢死亡者の割合は約7割となっています。



事故件数は減少傾向ですが、事故件数に占める高齢者が起こした事故件数割合は、増加傾向となっており、過去2年間に於いては40%を超えています。



事故件数は減少傾向ですが、事故件数に占める重傷事故件数の割合は増加傾向となっています。

【過去5年間における湯沢市内交通死亡事故】

日付	時刻	場所	死亡者	状況
平成28年11月14日	22:40	山田	85歳(高齢者)	車×車 (出会い頭)
平成29年5月30日	5:30	山田	71歳(高齢者)	原付×車 (出会い頭)
平成30年7月20日	19:19	駒形町	74歳(高齢者)	車×自転車 (追突)
平成30年12月19日	9:15	山田	92歳(高齢者)	車×車 (出会い頭)
平成31年1月14日	18:20	材木町	90歳(高齢者)	車×歩行者 (横断中)
令和元年10月16日	13:01	秋ノ宮	63歳	自二×車 (正面衝突)
令和2年12月24日	9:51	相川	63歳	車×歩行者 (横断中)

2 交通事故の見通し

交通を取り巻く状況は、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、市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ほか、市内人口、運転免許保有者数、車両保有台数とも減少が見込まれます。

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、交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。

本市は、高齢化の進行が著しく、令和3年9月末時点で65歳以上の高齢者の人口割合が約40.2%となっている状況です。

このことから、高齢者が被害者及び加害者となる事故の増加がより一層見込まれます。

3 交通事故の課題

本市における交通事故の課題は高齢者の事故防止と言えます。これは、過去5年間における交通事故死者数の7割を高齢者が占めていることに加え、全事故件数に占める高齢者が起こした事故件数の割合は増加傾向であり、平成28年の24.0%と比較すると令和2年は46.4%となっています。

また、高齢者は他の年代と比較して交通事故の重傷及び致死率が高くなる傾向があり、本市の高齢化率を考慮すれば、更なる重傷事故割合の増加が懸念されます。

このことから、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及び交通事故重傷者の発生を抑制するものとします。

第2節 交通安全の目標と構想

1 第11次湯沢市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
	交通事故重傷者数	9人以下

人命尊重の理念に基づき、交通事故のない「安全で安心な湯沢市」を目指すことが究極の目標です。

秋田県では、これまで、第10次交通安全基本計画において、交通事故死者数を30人以下、交通事故死傷者数を2,000人以下とする目標を設定しました。

これに基づき、本市では、第10次湯沢市交通安全計画において、交通事故死傷者数を40人以下とする目標を設定し、令和2年にその目標を達成しました。

この度、秋田県の第11次交通安全計画では、令和7年までに交通事故死者数を27人以下とし、新たな指標として、交通事故重傷者数を200人以下とする目標を掲げました。

これは、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、命に関わり優先度が高い重傷者に関して新たな目標値を設定したものです。

近年では、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も、重傷に留まる事故も少なくありません。

このことから、本計画では、「第1節 交通事故の現状と課題」を踏まえ、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことに着目していくため、第11次秋田県交通安全計画に準じて目標値を改めました。

目標達成を目指すため、本市では、国、県、警察及び関係機関は、市民の理解と協力の下、第2章に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進します。

上記の目標を本市に置き換えた場合、以下のとおりとなります。

- 1 交通事故死者数 1. 2人(市人口42千人÷県人口942千人×県目標27人)
人口割の基準に加え、本市における過去5年間の交通事故死者数の平均が1.4人であることを考慮し、目標を0人とします。
- 2 交通事故重傷者数 8. 9人(市人口42千人÷県人口942千人×目標200人)
人口割の基準に加え、本市における過去5年間の交通事故重傷者数の平均が11人であることを考慮し、目標を9人以下とします。

2 目標達成に向けて

(1) 最重要事項

本計画においては、「高齢者の交通事故防止対策」を目標達成への最重要事項として定め、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及び交通事故重傷者の発生を抑制するものとします。

(2) 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、地域自治組織をはじめとした主体的な交通安全対策活動を支援するとともに、各種交通安全運動期間における啓発活動や高齢者世帯訪問活動を通じ、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りますため、それらに気付いてもらうための参加・体験・実践型の教育や見守り活動などの地域活動等の充実を図ります。

なお、本計画で実施する高齢者の交通事故防止対策のポイントは、次のとおりです。

高齢者の交通事故防止対策のポイント

1 地域等と一体となった広報啓発活動の強化

家庭、学校、職場及び地域等が一体となったキャンペーン等を行い、高齢者の交通事故防止を図ります。

2 視認性の高い服装の着用や反射材用品の普及促進

視認性の高い明るい服装の着用や反射材用品の効果についての広報啓発等を実施します。

3 高齢運転者標識の普及の促進

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ます。

4 参加・体験・実践型の高齢者交通安全教育の推進

シミュレータ等による交通安全教育を推進します。

5 高齢者世帯訪問活動の推進

交通安全母の会、高齢者安全・安心アドバイザー及び民生委員等の家庭訪問による個別指導を実施します。

6 高齢運転者の受講機会の拡大

高齢者講習、更新時講習の内容の充実に努めます。

7 高齢者に対する教育の充実

認知機能検査に基づく講習については、結果を踏まえたきめ細かな講習を実施します。

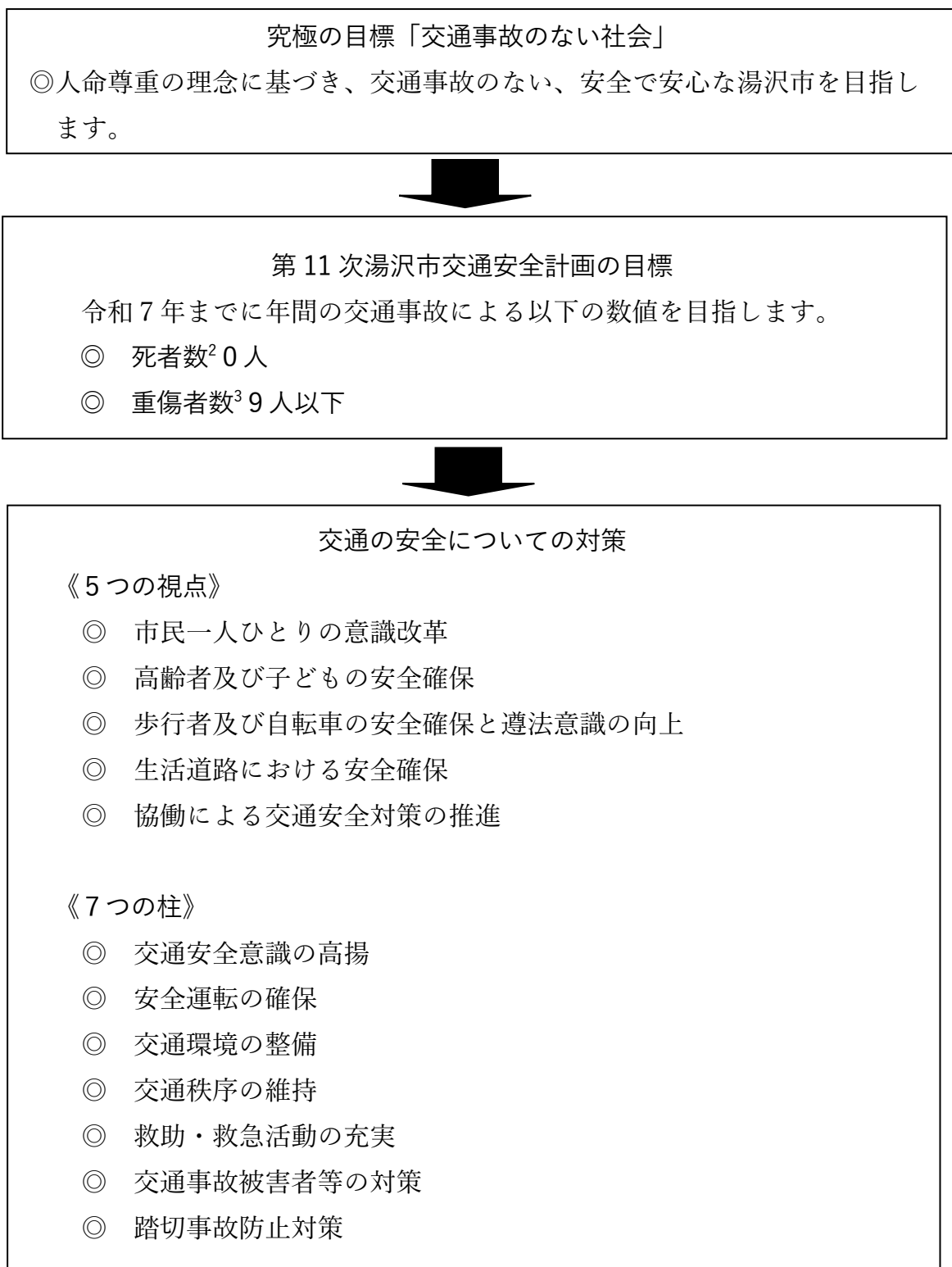
8 運転免許証の自主返納者に対する環境の充実

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及び公共交通網の充実に努めます。

9 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・傾斜・勾配の改善を行います。

3 第 11 次湯沢市交通安全計画の構成



² 交通事故の発生後 24 時間以内に死亡した人数

³ 交通事故によって 1 か月（30 日）以上の治療を要する負傷をした人数

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

第10次計画期間中における市内の交通事故の発生件数、負傷者数は4年連続で減少し、第10次計画の最終年である令和2年における発生件数、負傷者数は10年前と比較し4分の1以下となりました。これは、長年の交通事故防止に対する様々な取組が一定の成果を上げたものと考えられます。

しかしながら、死者数については、発生件数、負傷者数に比較して減少幅が小さく、過去5年間における死者数に占める高齢者の割合が7割以上を占めるなど、課題が残されているため、次の視点を重視して対策の推進を図ります。

《5つの視点》

1 市民一人ひとりの意識改革

交通事故のない社会を実現させるためには、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す。

そのためには、様々な手段を用いた広報啓発活動、交通安全教育及び自治組織等が主体的に実施する交通安全活動への支援等の交通安全対策を推進します。

推進にあたっては、「歩行者ファースト」意識の醸成に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全活動により、その効果を高めるよう努めます。

2 高齢者及び子どもの安全確保

安全で安心な社会の実現のためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保するため、特に、高齢者と子どもにとって安全な道路環境を構築することが必要です。

本市の高齢化率は40.2%（令和3年9月末時点）であり、高齢者割合が増加傾向です。

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る傾向にあり、過去5年間における死者数に占める高齢者の割合が約7割を占めている状況です。

また、少子化の進行が深刻さを増している中、安心して子どもを産み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が求められます。

子どもの交通事故死者数は減少してきていますが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において、安全・安心な歩行空間の整備を推進します。

3 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

人優先の考えのもと、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関す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、運転者の遵法意識の向上を図ります。

一方、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といった交通ルールの周知を図るとともに、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、歩行者自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進します。

自転車については、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、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、自転車損害賠償責任保険等⁴への加入促進等の対策を推進します。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積極的に進める必要があります。

4 生活道路における安全確保

生活道路においては、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を確保し、交通事故を減少させる必要があります。

引き続き、自動車の速度抑制を図るための交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を走行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要があります。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの

⁴「秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の制定に伴い、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」となります。

一貫した住民の関わりが重要であり、その進め方も留意していく必要があります。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指します。

5 協働による交通安全対策の推進

各地域においては、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、それぞれの地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域が一体となった交通安全対策の推進に取り組む必要があります。

第2節 講じる施策

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ます。

施策体系図

施策	内 容
1 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 (2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 (3) 効果的な交通安全教育の推進 (4) 交通の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参加・協働の推進
2 安全運転の確保	(1) 運転者教育等の充実 (2) 安全運転管理の推進 (3) 交通情報の充実
3 交通環境の整備	(1) 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 (2) 幹線道路における交通安全対策の推進 (3) 改良等による交通環境の整備 (4) 交通安全に寄与する交通環境の整備 (5) 冬期間の除排雪及び交通安全対策の推進
4 交通秩序の維持	(1) 交通の指導取締りの強化等 (2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進 (3) 暴走族等対策の推進
5 救助・救急活動の充実	(1) 救助・救急体制の整備 (2) 救急医療体制の整備 (3) 救急関係機関の協力の確保等
6 交通事故被害者等の対策	(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の充実
7 踏切事故防止対策	
	(1) 安全意識の啓発
	(2) 情報提供等の充実

1 交通安全意識の高揚

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、人優先の交通安全思想の下、交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう、幼児から高齢者に対し段階的かつ体系的な交通安全教育を実施し、交通安全に対する意識の改革を促すために以下の対策を推進します。

(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)

ア 交通安全運動の推進

春及び秋の全国交通安全運動のほか、県と連携して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啓発、特に「歩行者ファースト」意識の醸成に努めます。

また、運動期間中における出発式等の交通安全イベント、街頭啓発活動及び広報啓発活動を推進するほか、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意識させる運動を推進します。



イ 効果的な広報啓発活動の実施

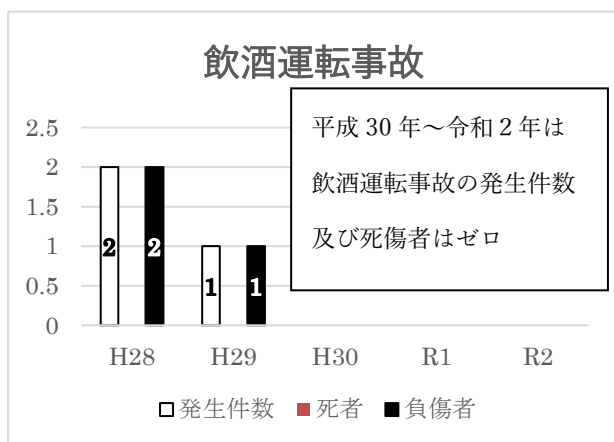
行政防災無線⁵、市広報、ラジオ、ホームページ、各種SNS、のぼり旗等のあらゆる広報媒体を活用し、広報活動を推進します。

また、緊急時には、「湯沢市と湯沢警察署との湯沢市民に対する警察情報の伝達に関する協定⁶」に基づき、上記媒体を介し、市民に対し即時情報を伝達できるように緊密な連携体制を構築します。

ウ 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芽を摘むため、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という規範意識の確立を図るとともに、ハンドルキーパー運動⁷の普及啓発に努めるなど、地域、職域等を中心に飲酒運転の根絶を目指します。

また、秋田県飲酒運転追放県民運動強調期間における新成人への啓発活動に加え、関係機関と連携することで年末の飲食店訪問を通じ集中的な啓発活動を推進します。



⁵ 市内全域(144か所)にスピーカーを設置しているほか、戸別受信機により情報伝達が可能。

⁶ 市民への警察情報の伝達について必要な事項を定めた協定。平成29年5月25日締結。

⁷ 自動車で飲食店に来て飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て、飲まない人(ハンドルキーパー)を決め、その人は酒を飲まず、仲間を自宅まで送り、飲酒運転事故を防止する運動。

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・媒体を通じて着用徹底の啓発活動を展開します。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

使用効果や正しい使用方法について、保育所及び認定こども園等と連携して保護者に対する呼びかけを実施します。

また、市子育て支援総合センターや湯沢地区交通安全協会によるチャイルドシートの貸出制度の活用を呼びかけることで、チャイルドシートの使用率向上を目指します。

カ 自転車の安全利用の推進

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⁸」（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ります。

啓発にあたっては、全ての年齢層にヘルメットを着用、早めの自転車ライトの点灯及び反射材の装着を促進するとともに、令和4年4月1日から「秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」により加入が義務付けられた自転車損害賠償責任保険への加入促進及び自転車の点検整備の呼びかけを促進します。

特に、幼児及び児童の保護者及び未成年者を持つ保護者に対してはヘルメットによる頭部の保護と効果について周知や着用の呼びかけを促進し、高齢者の家族等がいる者へは、家庭内での呼びかけを促進します。

加えて、近年増加した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・徹底を図ります。

⁸ 「自転車安全利用五則」～ ①自転車は、車道が原則、歩道は例外②車道は左側を通行
③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行④安全ルールを守る⑤子どもはヘルメットを着用

キ 視認性の高い服装の着用や反射材等の交通安全用品の普及促進

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等の配布を中心とした街頭啓発活動を実施し、反射材用品の視認効果・使用方法等について理解を深めてもらえるよう推進します。



また、小学校新入学児童に対して「黄色い帽子⁹」や「黄色いランドセルカバー¹⁰」を贈呈することで、交通事故防止に資するとともに、児童の交通安全意識の早期確立を図り、地域ぐるみで児童を見守る機運を高めるように努めます。



ク 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県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います。

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ます。

(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ります。

また、自動車、自転車利用者に対し、早めのライト点灯や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します。

⁹ 例年、湯沢地区交通安全協会から、市内小学校新入学児童に対し贈呈されている。

¹⁰ 例年、湯沢市交通安全対策協議会から、市内小学校新入学児童に対し贈呈されている。

ケ 交通安全対策協議会の活用

交通安全意識の高揚は、交通安全運動をはじめとした啓発活動が中心となりますが、その推進に当たっては、湯沢市交通安全対策協議会¹¹等を活用し、各団体間の情報交換や委員のアドバイスを受けながら、事業計画及び効果の検証を行い、効果的な事業実施に努めます。

(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)

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知識及び技能を習得させることを目標とします。

(イ) 日常的な交通安全教育の推進

保育所及び認定こども園等においては、家庭及び関係機関・団体と連携・協力を図りながら、日常の教育・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。



また、これらを効果的に実施するため、紙芝居、視聴覚教材等の利用及び生活道路における実践を通じて、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進します。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、保育所及び認定こども園等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の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呼びかけを実施します。

¹¹ 市内の交通安全を確保するため設置された協議会。行政機関、関係団体等から構成される委員により、交通安全運動をはじめとした各種啓発活動の計画について協議されている。

イ 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、日常生活における交通安全に必要な事柄について、段階的に目標を定めます。

■小学生

歩行者及び自転車の利用者としての必要な知識と技能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、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します。

■中学生

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十分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します。

■高校生

交通社会の一員として交通ルールを遵守、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します。

(イ) 学校教育活動全体での交通安全教育の推進

家庭及び関係機関・団体等と連絡・協力を図りながら、段階的に推進します。

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します。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します。

関係機関・団体においては、各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います。

■小学生

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について重点的に交通安全教育を実施します。

■中学生

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します。



■高校生

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実施します。

ウ 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

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します。

(イ) 運転免許取得時及び取得後の交通安全教育の推進

秋田県公安委員会が行う各種講習、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ります。

エ 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スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

(イ) 高齢歩行者に対する交通安全教育

高齢者安全・安心アドバイザーや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行うことで高齢者の安全で安心な生活の確保に努めます。



(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安全指導を行うほか、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します。また、高齢者が安全運転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・促進を図ります。

オ 障がい者に対する交通安全教育の推進

交通安全に必要な知識及び技能の習得を図るため、地域における福祉イベントの場を利用するなどして、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

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知識及び技能を習得し、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。

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します。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレータ等の教育教材等の充実及びドライブレコーダーによって得られた事故等の情報の活用を図ります。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

地域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。

また、危険と隣合わせの街頭で活動している交通指導隊をはじめ、交通安全協会や見守り隊、「交通安全は家庭から」を合い言葉に活動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ます。

(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、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・徹底にあたっては、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できるよう、地域自治組織交付金¹²等の活用を促進するなど、自治組織による主体的な活動を支援することで、住民の参加・協働を積極的に促進します。

¹² 地域自治組織がまちづくり計画に登載された事務及び事業のうち、市長が適当と認めたものに対する交付金。交通安全看板等に対する交付実績がある。

2 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実（県、市、警察、団体）

ア 運転者に対する再教育の充実

運転者に対して交通ルールの遵守及び交通安全意識の啓発を図ります。

また、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及び方法の充実に努めます。

イ 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。

また、運転免許返納者が受けられる特典¹³の周知や運転経歴証明書の身分証明書としての機能を充実することで、高齢者等の運転免許証の自主返納を促進します。

ウ 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・交通安全運動等を通じて、キャンペーン等を積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締り徹底を図ります。

エ 夕暮れ時のライトの早めの点灯及び夜間ライトのこまめな切り替えの推進

関係機関・団体と連携して、ライトの早めの点灯及び夜間ライトのこまめな切り替えの必要性についての運転者の理解を図り、特に、夕暮れが早くなる10月から11月にかけて、「4時からライト&ピカッと反射材運動」を展開します。



¹³ 県内では運転経歴証明書を持参した高齢者に①全タクシー会社の運賃割引②バス3社が回数券割引③飲食店や小売店など約400店の支援サービス店が割引等の特典を付与している。市単独の制度では、乗合いタクシーの運賃が半額になる。

(2) 安全運転管理の推進（警察、団体）

秋田県公安委員会による安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内において交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導します。

また、湯沢地区交通安全運転管理者協会などを通じ、事業所の自主的な安全運転管理対策を働きかけます。

(3) 交通情報の充実（国、県、市、警察）

道路利用者に必要な交通情報を交通情報盤で提供するとともに、雪崩や土砂崩れなどで交通に支障が生じたときは、ホームページ、各種SNS、防災行政無線、ラジオ、緊急防災メール等で情報を配信するなどして利用者への情報提供に努めます。

3 交通環境の整備

交通環境の整備は、道路管理者及び交通安全施設管理者による適切な管理を基本とし、必要に応じ関係団体との連携・協議により実施します。

また、市長との対話集会等¹⁴を通じ、地域住民が日頃から抱えている意見を交通環境の整備に反映させられるように努めるとともに、「まちもんゆざわ¹⁵」の利用を促進することで、各管理者によるパトロールでは把握しきれない道路や交通安全施設の問題解決に努め、市民との協働による安全なまちづくりを推進します。

(1) 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

(国、県、市、警察、教育委員会、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交通環境の形成に努めます。

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、歩道、路側帯の整備や車両速度の抑制等のゾーン対策、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。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路等を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を

¹⁴ 市長が地域自治組織等と、地域課題や市が進める各種施策等について意見交換することで、協働のまちづくりを推進するために実施している。

¹⁵ 道路の破損や街灯の故障などのまちの問題を市民と協働で解決するため仕組み。専用アプリケーション「FixMyStreet Japan」を使って誰でも投稿可能。

確保するため、「通学路交通安全プログラム¹⁶」等に基づく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、交通の実態に応じ、警察、道路管理者、教育委員会、学校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。



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、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。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進（国、警察）

ア 事故ゼロプラン¹⁷の推進

交通安全に資する道路整備事業については、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、「成果を上げるマネジメント」を導入し、重点的・集中的に交通事故撲滅を図る「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を次の手順により推進します。

(ア) 死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を、第三者の意見を参考にしながら選定します。

(イ) 地域住民に対し、危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより事故類型や事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を実施します。

¹⁶ 全国で登下校における交通事故が相次いだことを受け、平成24年8月以降、各小学校の通学路において、関係機関との連携による緊急合同点検を実施。結果は市HPへ掲載。

¹⁷ 国土交通省が交通事故対策への投資効果を最大限高めるため、交通安全分野において全国的に展開。事故の危険性が高い区間などを「事故危険区間」と設定し、重点的な対策を実施。

(ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を新たな対策に活用します。

イ 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施します。

事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯及び防護柵の設置、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進します。

ウ 重大事故の再発防止

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、同様の事故の再発防止を図る。

(3) 改良等による交通環境の整備（国、県、市、警察）

ア 交通安全施設の整備

道路の新設・改築にあたっては、道路標識、道路照明、防護柵及び道路案内表示板等の交通安全施設の整備を推進します。

イ 交通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、道路反射鏡、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、信号機や横断歩道等の交通規制について、関係機関と協議し事故抑止対策を実施します。

ウ 災害に強い道路及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及び交通情報の提供に努めます。

(4) 交通安全に寄与する交通環境の整備（国、県、市）

ア 交通安全施設等の適正な維持管理

歩行者や車両が安心して通行できるよう、道路管理者や交通安全施設管理者がパトロールを行い道路及び交通安全施設等の点検整備を行います。

イ 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 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、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

(イ) 不法占用物件の排除等

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、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・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

ウ 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、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又は制限を行います。

(5) 冬期間の除排雪及び交通安全対策の推進（国、県、市、警察）

冬季の安全な交通を確保するため、11月を「冬タイヤ装着月間¹⁸」と定め、運

¹⁸ 国土交通省が主導し、関係機関と協力して早めの冬タイヤ装着を呼びかける運動。

転者に対し、早めの冬タイヤ装着を呼びかけます。

道路管理者等は、除雪優先区間の設定や早めの通行止めによる迅速な除雪の実施、凍結抑制剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を計画的かつ、適切に実施するよう努めます。

また、大雪が予想される場合には道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、う回路の案内、道路情報板への表示やSNS等様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合は、滞留者に対して、直接、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止め解除見通等を情報提供します。

4 交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等（警察）

ア 一般道路における効果的な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、交通指導取締りを効果的に推進します。

(ア) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

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、飲酒運転、妨害運転（いわゆる「あおり運転」）、著しい速度超過、横断歩行者妨害等の交差点関連違反、「ながら運転」等交通事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図ります。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進します。

また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進します。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故実態の分析の高度化を図り、その分析結果等を踏まえて交通指導取締りの実施状況を検証し、取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層効果的に実施します。

(イ) 背後責任の追及

事業活動において犯した過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じて自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行います。

また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、違反の防止を図ります。

(ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、歩道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・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進します。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進（警察）

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件については、初動捜査の段階から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成25年法律第86号）第2条又は第3条(危険運転致死傷罪)の立件も視野に入れた捜査の徹底を図ります。

イ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進します。

(3) 暴走族等対策の推進（警察）

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運の高揚を図るため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行います。

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するなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進します。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等(暴走族及び違法行為を敢行する「旧車会員」(暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者))及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、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の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交通環境づくりを積極的に行います。

また、事前の情報入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講じます。

ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りを推進し、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進します。

また、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行います。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど、暴走族関係事犯者の再犯防止に努めます。

また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底します。

5 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備（消防・国）

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類や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、救助活動の円滑な実施に努めます。

イ 救助・集団救急事故体制の確保

大規模交通事故などの多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、「秋田県広域消防相互応援協定」に基づく各消防機関及び災害派遣医療チーム（DMAT）との連携等により、救助・集団救急事故体制の構築に努めます。

ウ 救急救命士の養成・配置等

救急現場及び搬送途上における応急措置の充実を図るため、消防機関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支援するとともに、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及び実習の実施を推進します。

また、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メディカルコントロール体制の充実を図ります。

エ 救助・救急用資機材等の整備

消防機関における救助工作車、救助資機材、高規格救急車、高度救命処置用資機材等の整備を推進するとともに、消防通信システムを活用し、救助・救急活動の円滑な実施を図ります。

オ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

救急現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の実施は、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¹⁹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

¹⁹ AED：心臓が停止した人の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

ます。

カ 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、救助隊員及び救急隊員への教育訓練の充実に推進します。

キ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

救急業務については、沿線市町村の各消防機関と東日本高速道路株式会社との連携を図りながら、救急業務実施体制の整備を促進します。

(2) 救急医療体制の整備（消防）

休日・夜間の救急医療のため、地域の中核的な病院と診療所が連携して実施する初期救急医療の取組を支援します。

(3) 救急関係機関の協力の確保等（消防）

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を図るため、情報の共有化等により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。

6 交通事故被害者等の対策

(1) 交通事故相談活動の充実（県、市、警察）

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ます。

(2) 自動車事故被害者に対する救済の充実（県、市、警察）

ア 交通災害共済への加入促進

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を図り、加入を促進します。

イ 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に努めます。

7 踏切事故防止対策

(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、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を図ります。

(2) 情報提供等の充実（県、市、警察）

関係機関は、踏切道利用者等から交通に支障が出る事案について報告を受けた場合は、すみやかに鉄道会社及び道路管理者へ情報提供を行い、早期改善に向け働きかけます。

また、踏切事故による交通規制等が実施された場合は、道路利用者等に対する交通情報の提供に努めます。

資料編

- 1 湯沢市交通安全対策会議条例……………37
- 2 湯沢市交通安全対策会議委員名簿……………39

1 湯沢市交通安全対策会議条例

平成 17 年 3 月 22 日

条例第 19 号

改正 平成 18 年 6 月 23 日条例第 44 号

(設置)

第 1 条 交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）第 18 条第 1 項の規定に基づき、湯沢市交通安全対策会議（以下「会議」という。）を置く。

(所掌事務)

第 2 条 会議は、次に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 湯沢市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(会長及び委員)

第 3 条 会議は、会長及び委員をもって組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員は、次に掲げる者をもって充てる。
 - (1) 国の関係地方行政機関の職員のうちから市長が任命する者
 - (2) 秋田県職員のうちから市長が任命する者
 - (3) 秋田県警察の警察官のうちから市長が任命する者
 - (4) 市職員のうちから市長が指名する者
 - (5) 市教育委員会教育長
 - (6) 湯沢雄勝広域市町村圏組合消防署長
- 6 前項の委員の定数は、10 人以内とする。
- 7 委員は、非常勤とする。

(特別委員)

第 4 条 会議に特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、東日本旅客鉄道株式会社、独立行政法人日本高速道路保有・債務返

済機構その他の陸上交通に関する事務を営む公共的機関の職員のうちから市長が任命する。

3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは解任されるものとする。

4 特別委員は、非常勤とする。

(委任)

第5条 この条例に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、平成 17 年 3 月 22 日から施行する。

(経過措置)

2 この条例の施行の日の前日までに、合併前の湯沢市交通安全対策会議条例（昭和 46 年湯沢市条例第 30 号）、稲川町交通安全対策会議条例（昭和 48 年稲川町条例第 11 号）又は皆瀬村交通安全対策会議条例（昭和 46 年皆瀬村条例第 17 号）の規定によりなされた処分、手続その他の行為は、それぞれこの条例の相当規定によりなされたものとみなす。

附 則（平成 18 年 6 月 23 日条例第 44 号）

この条例は、公布の日から施行する。

2 湯沢市交通安全対策会議委員名簿

No	役職	氏名	湯沢市交通安全対策会議条例規定
1	会長	佐藤 一夫	第3条第2項
2	委員	岡本 守	第3条第5項第1号
3	委員	山路 剛	第3条第5項第1号
4	委員	小沼 典子	第3条第5項第2号
5	委員	高橋 悟	第3条第5項第2号
6	委員	佐々木 宏樹	第3条第5項第3号
7	委員	佐藤 晴美	第3条第5項第4号
8	委員	和田 隆彦	第3条第5項第5号
9	委員	佐藤 正晴	第3条第5項第6号

第11次湯沢市交通安全計画

〒012-8501 湯沢市佐竹町1番1号

湯沢市交通安全対策会議

事務局 湯沢市市民生活部くらしの相談課生活環境班

電話 0183-55-8069 FAX 0183-72-9611