

第 11 次  
大仙市交通安全計画

大仙市交通安全対策会議

## 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年度から5年間で1サイクルとして策定された交通安全計画は、令和2年度までに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ました。

その結果、第10次大仙市交通安全計画（平成28年～令和2年）期間内では、交通事故死亡者数が27人、交通事故件数が633件、交通事故負傷者数が805人となっており、9次計画（平成23年～平成27年）期間内と比べると死亡者数は7人の増、事故件数は619件の減、負傷者数は825人の減となっております。

交通事故発生件数及び負傷者は大幅に減少しており、第10次計画が一定の成果を挙げたと言えますが、交通死亡者数が増となっており、うち7割が高齢者によるものとなっていることから、高齢者の交通事故対策が重要課題となっております。また、鉄道交通においては、大仙市内での踏切死亡事故は発生しておりませんが、踏切死亡事故ゼロを継続するため、引き続き安全対策を続けていく必要があります。

こうしたことから、事故件数の減少に安堵することなく、交通事故の死傷者をゼロに近づけるため、従来に増して、関係行政機関、関係民間団体はもとより、市民一人一人が全力を挙げて取り組むことが肝要であり、人命尊重の理念のもとに、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りません。

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、各関係機関の協力を得ながら進めてまいります。

結びに、本計画策定のため御尽力をいただきました大仙市交通安全対策会議の委員の皆様や、貴重な御意見をお寄せいただきました市民の皆様に、心から感謝を申し上げます。

大仙市交通安全対策会議会長  
大仙市長 老松博行

# 目 次

<b>第1章 道路交通の安全についての目標</b> .....	1
<b>第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し</b> .....	1
1 道路交通事故の現状 .....	1
2 道路交通を取り巻く状況の展望及び道路交通事故の見通し .....	2
<b>第2節 第11次大仙市交通安全計画における目標</b> .....	3
<b>第3節 目標を達成するための重要課題</b> .....	3
<b>第2章 道路交通の安全についての対策</b> .....	5
<b>第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点</b> .....	5
<b>第2節 講じようとする施策</b> .....	6
<b>1 道路交通環境の整備</b> .....	6
(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備 .....	7
(2) 道路新設時等の交通安全施策 .....	8
(3) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備 .....	8
(4) 災害に備えた道路交通環境整備 .....	9
(5) 踏切道における交通安全施策 .....	9
<b>2 交通安全思想の普及徹底</b> .....	10
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 .....	11
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 .....	12
(3) 交通安全に関する交通関係団体等の主体的活動の推進 .....	15
<b>3 車両の安全性の確保</b> .....	16
(1) 自転車の安全性の確保 .....	16
<b>4 道路交通秩序の維持</b> .....	17
(1) 道路交通秩序の遵守 .....	17
<b>5 救急・救助活動の充実</b> .....	17
(1) 救急・救助体制の整備・充実 .....	17
(2) 救急関係機関の協力の確保等 .....	18
(3) ドクターヘリ運航・ドクターカー運用の安全確保等 .....	18
<b>6 交通事故被害者支援の推進</b> .....	18
(1) 関係機関との連絡協調 .....	18
<b>第11次大仙市交通安全計画の体系図</b> .....	19

## 計画の策定にあたって

### 1 趣旨

交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、県の第11次交通安全計画（令和3年度～7年度）に基づき、大仙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次大仙市交通安全計画を策定する。

### 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 計画の基本理念

人命尊重の理念に基づき、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図るため、「交通事故のない安全・安心なまち大仙市」を目指しあらゆる施策を推進する。

## 第1章 道路交通の安全についての目標

### 第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

#### 1. 道路交通事故の現状

「大仙市」は、県南の内陸部に位置し、東は岩手県、西は秋田市、由利本荘市、南は横手市、美郷町と、北は、仙北市とそれぞれ接している。

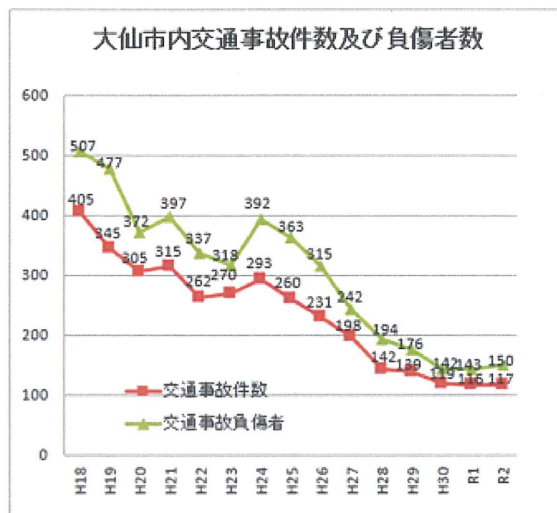
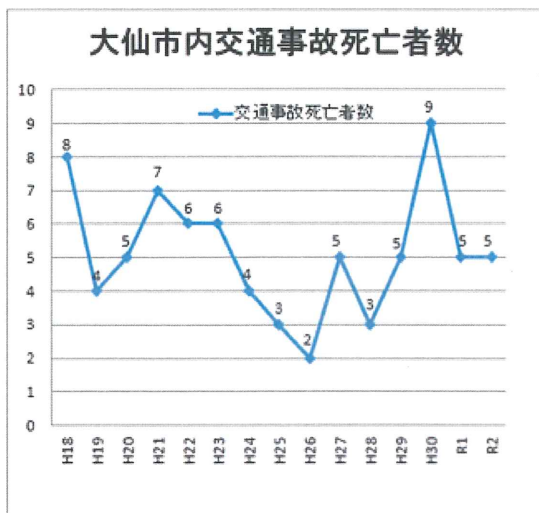
古くから、県南の交通の要衝であり、現在でも秋田新幹線や秋田自動車道等陸路・鉄路の結節点として拠点機能の強化が進んでいるため、県の8地区の一つである仙北地区の中心として国や県の様々な機関が設置されている。

道路は、秋田自動車道が整備されたことで、秋田空港へも身近になり、秋田新幹線と合わせ、首都圏からの一日行動圏に入っており、多彩な交流が可能な立地にある。そして、国道13号が大曲・仙北・神岡・西仙北・協和地域を南北に、国道105号が中仙・大曲・南外地域を東西に連絡し、生活圏としての一体性を支える基幹道となっている。

また、JR奥羽本線及びJR田沢湖線が大曲・神岡・西仙北・協和・中仙地域を連絡し、10の駅を有している。さらに、11路線の路線バスと3路線のコミュニティバス、1路線の循環バス、7路線の市民バスが市内各地を連絡しており、交通空白地域の解消を目的に乗合タクシーを導入している。

近年の当市における道路交通による死者数は、平成28年に3人、平成29年5人、平成30年9人、令和元年5人、令和2年5人となっており、ここ5年間の死者27人のうち、高齢者が19人と7割を占めている。

また、事故発生件数は平成28年が142件、平成29年が139件、平成30年が119件、令和元年が116件、令和2年が117件と概ね減少傾向にある。



近年の交通死亡事故の特徴は、

- ① 高齢者の事故割合が高いこと。
  - ② 国道・高齢者・軽トラック（3K）に関する事故割合が高いこと。
  - ③ 車対人による死亡事故では、その多くが夜間に発生していること。
- などが挙げられる。

## 2. 道路交通を取り巻く状況の展望及び道路交通事故の見通し

市内の今後の道路交通状況の展望は、運転免許保有者数、車両保有台数、自動車走行距離ともに減少することが見込まれる。

将来の交通事故の状況については、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11次大仙市交通安全計画における目標

県の第11次秋田県交通安全計画における目標では、令和7年までの交通事故死者数を第10次計画時目標の年間死者30人から10%減の27人以下としているほか、重傷者が発生する事故防止の取組が死傷者数の減少にもつながることから、新たに重傷者数を目標に設定しており、その数は令和2年の約20%減である年間200人以下としている。

大仙市としては第10次計画時に年間死者数3人以下とする目標を設定したが、平成28年は目標達成したものの、以降は目標を達成することができなかった。第11次計画ではこの目標の改めでの達成を目指し、第10次計画と同数の年間死者数3人以下を目標とする。また、県計画では新たに重傷者数を目標として定めたことから、大仙市でも年間重傷者数を目標として設定し、令和2年の重傷者数28人の約20%減である、年間重傷者数22人以下を新たに目標として定める。

## 第3節 目標を達成するための重要課題

### 1. 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、高齢者の交通事故及び交通事故死傷者の発生を抑制する。

### 2. 高齢者の交通事故の状況

65歳以上の高齢者は、他の年代と比較して致死率が高く、交通事故死者数の7割を占めており、高齢者の状態別死者数を見ると、自動車運転中が多くなっている。

### 3. 高齢者の交通事故防止対策

高齢者の中には、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場合があるため、それらに気づ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、交通安全教育や地域活動等の充実を図る。

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。

## 【高齢者対策のポイント】

### 1 高齢者の交通安全教育の推進（P12）

高齢者を対象とした交通安全教室において各種交通安全教育を行うほか、地域の自動車販売店や JAF 等と協力し、高齢者の交通安全体験機会を作る。体験機会では軽度な運動や体力測定等で運転能力・認知能力の維持向上を図るほか、サポカー（安全運転サポート車）等による先進安全技術の乗車体験をしてもらうことで、先進安全技術を利用した車の取入れの推進や高齢運転者としての交通安全意識の醸成を図る。

また、交通関係団体による高齢者家庭の訪問を促進するなどして、事故防止の徹底を図る。

### 2 視認性の高い服装の着用や反射材用品の普及促進（P13）

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広報啓発等を実施する。

### 3 地域等と一体となった広報の強化（P13）

家庭、学校、職場及び地域等が一体となり連携し、高齢者の交通事故防止を図る。

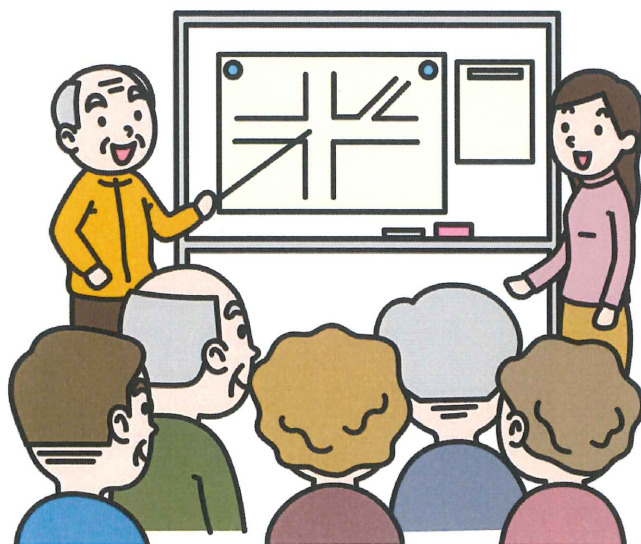
### 4 高齢運転者標識の普及の促進（P13）

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。

### 5 高齢者の運転免許証自主返納の促進（P14）

運転経歴証明書制度を周知し、高齢者の運転免許証の自主返納を促す。

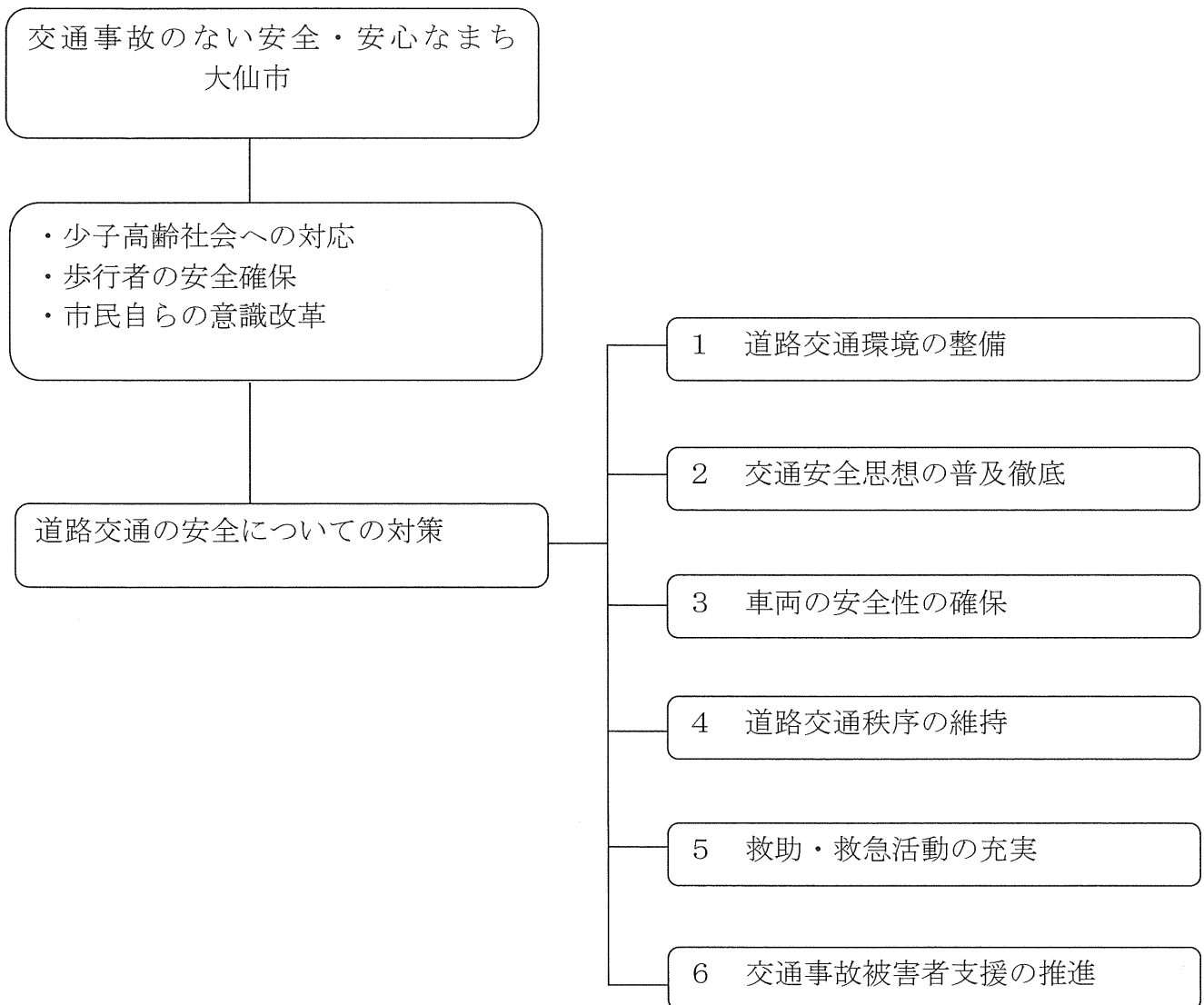
※大仙市では市内に住所を有する 75 歳以上の高齢者及び運転免許返納者へ市内のバス、タクシーで利用できる交通助成券「のりのりきっぷ」を 5,000 円分（令和 3 年度）交付する事業を実施している。



## 第2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

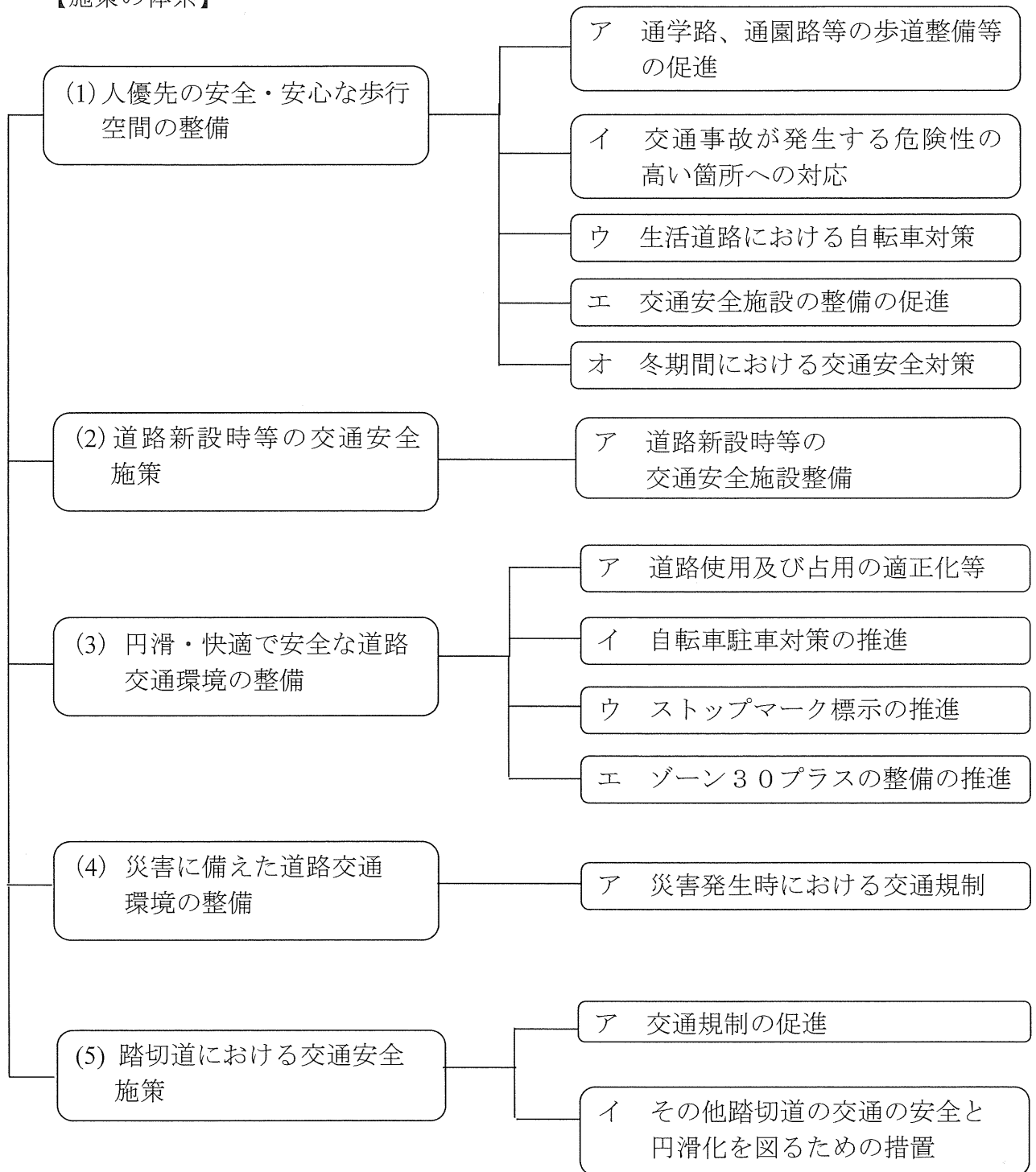
近年、道路交通事故による事故件数や負傷者数が減少していることは、これまでの交通安全計画に基づいて実施されてきた施策に一定の効果があったものと考え、従来の交通安全対策を基本として、「交通事故のない安全・安心なまち大仙市」を目指して、少子高齢社会への対応、歩行者の安全確保、市民自らの意識改革の3つの視点に立ち、1. 道路交通環境の整備 2. 交通安全思想の普及徹底 3. 車両の安全性の確保 4. 道路交通秩序の維持 5. 救助・救急活動の充実 6. 交通事故被害者支援の推進の6つの柱により交通安全対策を推進する。





第2節 講じようとする施策  
1. 道路交通環境の整備

【施策の体系】



## (1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

### ア. 通学路、通園路等の歩道整備等の促進

児童、生徒や幼児の通行の安全を確保するため、各関係機関と連携して通学路の合同点検を実施し、危険箇所を把握するとともに、通学路等の歩道の整備や横断歩道、一時停止線、外側線、グリーンベルト等の適切な整備・維持補修を推進する。

### イ. 交通事故が発生する危険性の高い箇所への対応

交通安全上危険性の高い箇所について、歩道、路側帯等の整備を促進する。特にバスが停留所に停車した際に、交差点又は横断歩道にその車体がかかるような危険なバス停留所については、安全確保対策を推進していく。また、道路標識及び道路標示の設置場所の統合・改善等を図り、見やすくわかりやすい道路標識・道路標示にするなど視認性の向上を推進する。

### ウ. 生活道路における自転車対策

通勤、通学、買い物等日常生活に多く利用されている自転車交通の安全を確保するため、自転車道の整備を促進する。また、自転車の路上放置については、交通、あるいは、歩行者の安全を阻害するため、駐輪場の利用促進を図る。

### エ. 交通安全施設の整備の促進

道路の構造、交通の状況等により、交通の安全を確保するため、必要な箇所には、ガードレール、ガードパイプ等の防護柵、道路反射鏡、道路照明、道路標識、道路標示、区画線等必要な施設の整備を促進する。

また、交通安全施設等の整備に当たっては、幼児、高齢者、身体障がい者の安全を確保するため、視覚障害者用信号機、歩道段差の切り下げ、点字ブロック等の整備を促進する。

### オ. 冬期間における交通安全対策

冬期間における交通の確保と安全を図るため、きめ細やかな除雪を実施するとともに、流雪溝、消雪パイプの活用による市街地の無雪化など、市民の協力を得ながら、均衡を保った除排雪を行う。

また、冬の自転車運転の自粛など、冬期間の交通安全について市のホームページや広報等を通じて周知する。

## (2) 道路新設時等の交通安全施策

### ア. 道路新設時等の交通安全施設整備

一般道路の新設、拡幅に当たっては、併せて交通安全施設の整備を図ることとする。

## (3) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

### ア. 道路使用及び占用の適正化等

#### 1) 適正な指導

工作物の設置、工事等のための道路使用及び占用については、公益性を有するものを除き、極力抑制する方針のもとに、適正な指導を行う。

#### 2) 不法占用の排除、防止

道路交通の妨害となる不法占用物件等については、指導取締りにより、その排除を行うとともに、不法占用等の防止のための啓発活動を行う。

#### 3) 交通支障の防止

道路の掘り返しを行う占用工事については、合理的な調整を図り、交通支障の防止に努める。

### イ. 自転車駐車対策の推進

路上の放置自転車は、交通の秩序を阻害することから、通勤、通学、買い物等の自転車利用の多い地域を中心に、放置自転車の整理、撤去等を推進するとともに、正しい駐車方法等に関する教育・広報活動を行う。

### ウ. ストップマーク標示の推進

子どもの飛び出しによる事故を防止するため、地域交通安全会等関係団体の協力を得て、ストップマーク標示を推進する。

### エ. ゾーン30プラスの整備の推進

通学路及び生活道路の安全な通行を確保するため設置されているゾーン30区域に、狭さく標示等のデバイスを設けてさらなる安全対策を図る「ゾーン30プラス」の整備を推進する。

#### (4) 災害に備えた道路交通環境の整備

##### ア. 災害発生時における交通規制

災害、異常気象等の発生による道路の通行不能等が予測される場合には、通常時より、通行不能となることを予告するとともに、道路パトロール等により迅速正確な情報を収集し、通行禁止など適切な交通規制を実施するなど、所要の措置を講ずるための体制を整備し、関係機関との連携を図る。また、災害発生時に避難所・避難場所となる「道の駅」について、防災拠点としての活用を図る。

#### (5) 踏切道における交通安全施策

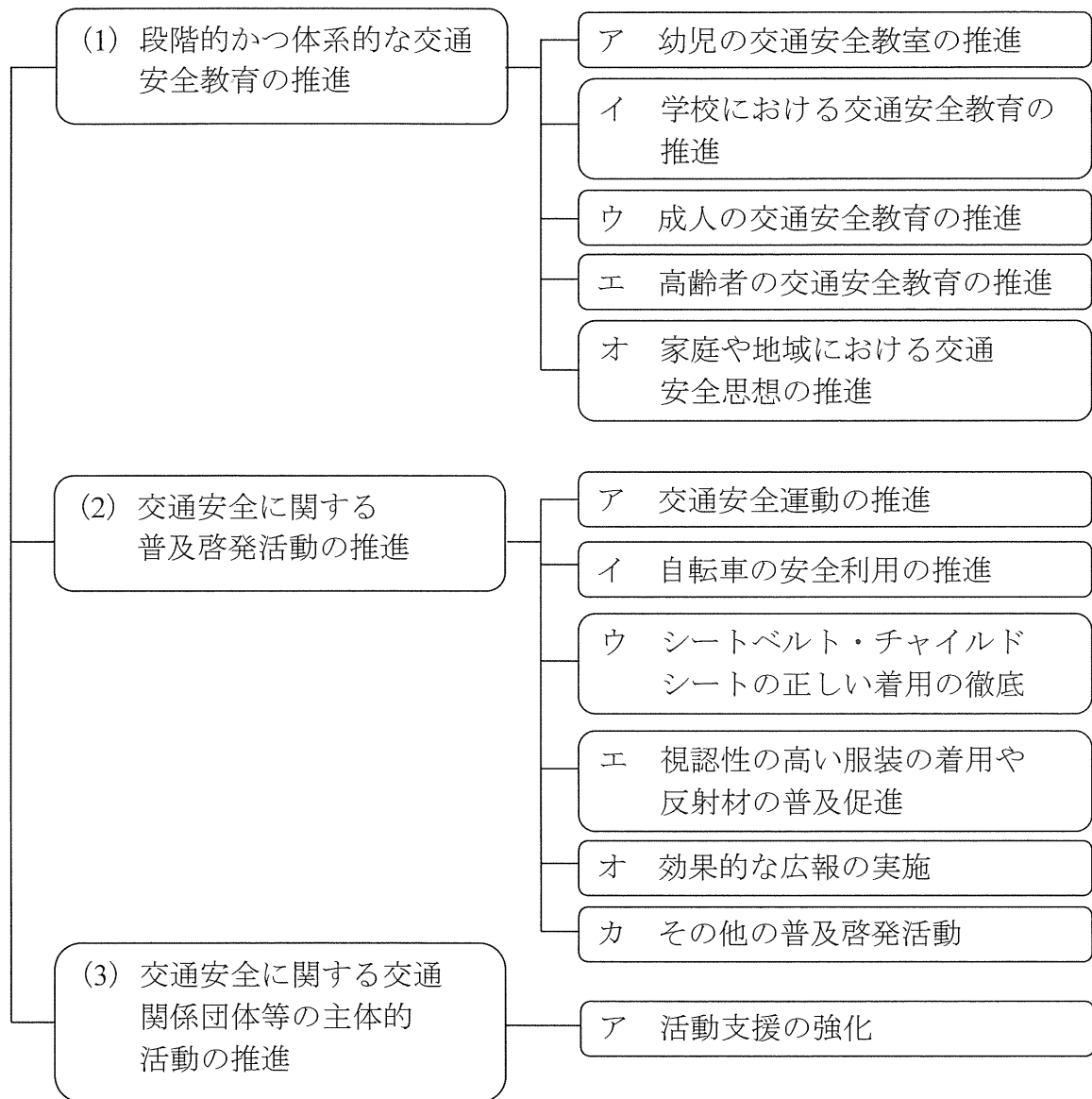
##### ア. 交通規制の促進

踏切道の幅員、隣接踏切道との距離、道路の交通量、う回路の状況等を勘案して車両通行止め一方通行など必要な交通規制を促進する。特に冬期間における踏切事故防止のため、冬期間の交通規制を促進する。

##### イ. その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と通行の円滑化を図るため、必要に応じ交通規制標識や踏切道予告標識、一時停止線等の整備を関係機関に要請し、整備を図る。また、踏切通過の違反に対する指導強化を促進するほか、踏切通行者の安全意識の向上及び踏切支障時における対応方法の周知徹底を図るため、広報活動を推進する。

2. 交通安全思想の普及徹底  
【施策の体系】



## (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

自他の生命尊重理念のもとに、交通社会の一員としての責任と自覚をもった良き社会人を育成することを基本方針として、各年齢段階に応じた生涯にわたる交通安全教育の機会を確保し、交通安全意識の高揚を図る。

また、家庭・学校・職場・地域等で行われる教育相互の有機的な連携を図る。なお、交通安全教育の実施に当たっては、世代間交流に着目した活動の推進にも努める。

特に高齢者の交通安全教育については重要課題であり、「交通事故は起こさない、交通事故に遭わない」という自らの意識を高めていただくため、積極的に啓発活動を行う。

### ア. 幼児の交通安全教育の推進

幼児には、幼稚園・保育園の時期から交通関係団体や警察と協力し、保育園等を訪問し、幼児の興味を引くキャラクター・マスコットを使用した交通安全教育を行い、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技能及び知識を習得させる。また、家庭における適切な指導に関する啓発活動を推進し指導の徹底を図る。

### イ. 学校における交通安全教育の推進

小学校・中学校及び高等学校の交通安全教育は、心身の成長段階や学校地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として、交通安全に必要な基本知識や技能を習得させるとともに、身近な交通環境における様々な危険を予測し、これを回避して、常に的確な判断のもとに安全に通行できる意識及び能力を高めることをねらいとして、学校教育活動全体を通じて、計画的・組織的な指導を図る。

特に小学校・中学校においては、特別活動の学級活動及び学校行事を中心とした教育活動全体を通じて、歩行者のみならず自転車の安全利用について重点的に指導する。

### ウ. 成人の交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、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・回避能力の向上、交通事故被害者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推進する。

## エ. 高齢者の交通安全教育の推進

高齢者については、加齢に伴う身体能力の変化が、歩行者及び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、老人クラブ等を対象とした交通安全教室の開催、交通関係団体による高齢者家庭の訪問、高齢運転者講習への受講を促進する。また、地域の交通安全活動への参加を推進して事故防止の徹底を図るほか、サポカー（安全運転サポート車）等による先進安全技術の体験機会をつくることで、安全技術を利用した車の普及の推進や高齢運転者としての自覚を促す。また、薄暮時から夜間の歩行中の事故を防止するため反射材の貼付を推進する。

## オ. 家庭や地域における交通安全思想の推進

家庭においては、「交通安全は家庭から」といわれるように、外出等に際しては、事故防止について注意の「声かけ運動」を推進する。また、地域における交通安全意識の高揚を図るため交通安全協会、交通安全母の会、交通指導隊等の交通関係団体の安全活動の推進を図る。

## (2) 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

市民一人一人に交通安全思想の普及・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習慣づけるため、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の徹底追放、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運動の重点とし、県や交通関係団体と連携して交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

### イ. 自転車の安全利用の推進

自転車利用者の交通ルールの遵守と交通マナーの向上を図り、自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、車道の左側走行や飲酒運転の禁止等「自転車安全利用五則」を遵守するなど、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。

自転車による危険な違法行為の排除はもちろんのこと薄暮時から夜間にかけての交通事故防止を図るため、自転車の灯火の点灯を徹底するとともに、自転車の側面等への反射材の取り付けを促進する。

また、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いることから、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への加入促進等の対策を推進する。

ウ. シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルトの前部座席の着用率は市の着用率調査（平成28年～令和2年）によると年平均着用率は約95%であり、着用率100%を目指していく必要がある。また、後部座席の着用は平成20年6月より義務づけられているが、同着用率調査によると、年平均着用率が約27%と低い状況である。

チャイルドシートについては、市の着用率調査（平成28年～令和2年）では、前・後部座席とも年平均着用率が約75%程度となっており、令和に入ってから着用率が上昇傾向にあるものの、いまだ未着用がしばしば見受けられる状況である。このため、さらなる交通事故による被害軽減対策として、全席シートベルト及びチャイルドシートの着用について広報啓発・指導に努め、正しい着用の徹底を図る。

エ. 視認性の高い服装の着用や反射材の普及促進

薄暮時から夜間にかけての歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる視認性の高い明るい服装の着用を推進する。また、反射材用品の普及を図る。

オ. 効果的な広報の実施

1) 地域等と一体となった広報

家庭・学校・職場、地域等と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、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転の追放、違法駐車等の排除等を図る。

また、平成27年より「安全・安心まちづくり大会」と「交通安全推進集会」を統合し「安全安心推進集会」を開催しており、これまで同様、交通安全の必要性を訴えながら継続して開催する。

2) 交通関係団体等への積極的情報提供

市は、交通関係団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を行う。

カ. その他の普及啓発活動

1) 高齢運転者標識の普及促進

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、高齢運転者標識（通称：四つ葉マーク）の普及・活用等を促進する。

また、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ように努める。



## 2) 薄暮時間の危険性認識の促進

薄暮時間に交通事故件数及び死者数が多いことから、歩行者、自転車利用者、運転者それぞれに薄暮時間の危険性認識の啓発に努め、歩行者、自転車利用者には、明るい服装や反射材の活用、正しい交通行動を推進する。運転者には、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」等により、自動車等の前照灯の早めの点灯を促すとともに、ライトは原則上向きとし、前車や対向車がいるときは、こまめに下向きに切り替えるよう啓発する。

## 3) 高齢者等の運転免許証自主返納の促進

近年、交通事故死亡者における高齢者の割合が高いことから、高齢者の身体機能にあわせ、無理な運転をしないよう運転経歴証明書制度を周知し、高齢者等の運転免許証の自主返納を促進する。  
※大仙市では市内に住所を有する75歳以上の高齢者及び運転免許返納者へ市内のバス、タクシーで利用できる交通助成券「のりのりきっぷ」を5,000円分(令和3年度)交付する事業を実施している。

## 4) 歩行者ファースト意識の醸成

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、道路を横断する際は横断歩道を渡ることを徹底するよう啓発を行う。

## 5) 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、各種交通安全教室での啓発や、酒類提供飲食店に飲酒運転根絶ポスターを配布するなどして「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り、地域における飲酒運転根絶の取組を推進する。

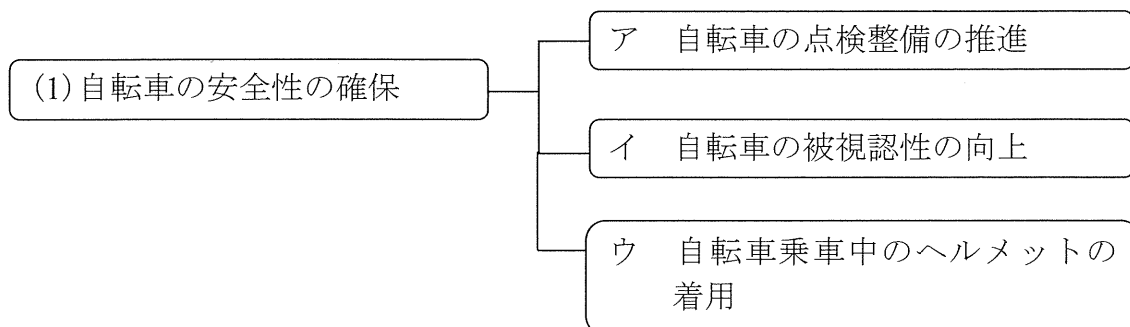
(3) 交通安全に関する交通関係団体等の主体的活動の推進  
ア. 活動支援の強化

市における交通安全関連事業の一層の効果上げるため、交通指導隊、交通安全母の会等の交通関係団体の育成強化を図る。交通関係団体が行う交通安全啓発事業や諸行事に対する支援のほか、必要な資料の提供等を通し、主体的な活動を推進する。



### 3. 車両の安全性の確保

#### 【施策の体系】



#### (1) 自転車の安全性の確保

##### ア. 自転車の点検整備の推進

自転車の安全な利用を確保し自転車事故の防止を図るため、ブレーキ装置の装備をはじめ自転車利用者が定期的に点検整備を受ける機運を醸成するとともに、自転車の正しい利用方法等の指導をする。

また、自転車事故による被害者救済に資するためTSマーク\*の普及に努める。

※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。障害保険及び賠償責任保険が付帯されている。

##### イ. 自転車の被視認性の向上

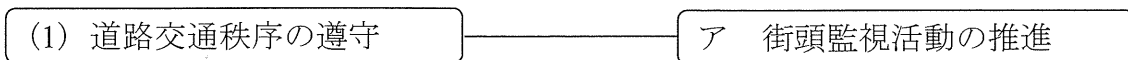
薄暮時から夜間にかけての交通事故防止を図るため、灯火の徹底と明るい服装の着用、反射機材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

##### ウ. 自転車乗車中のヘルメットの着用

自転車乗車中の事故による死者の多くは、頭部の損傷が原因となっていることから、被害軽減のためヘルメットの着用を推進する。

#### 4. 道路交通秩序の維持

##### 【施策の体系】



##### (1) 道路交通秩序の遵守

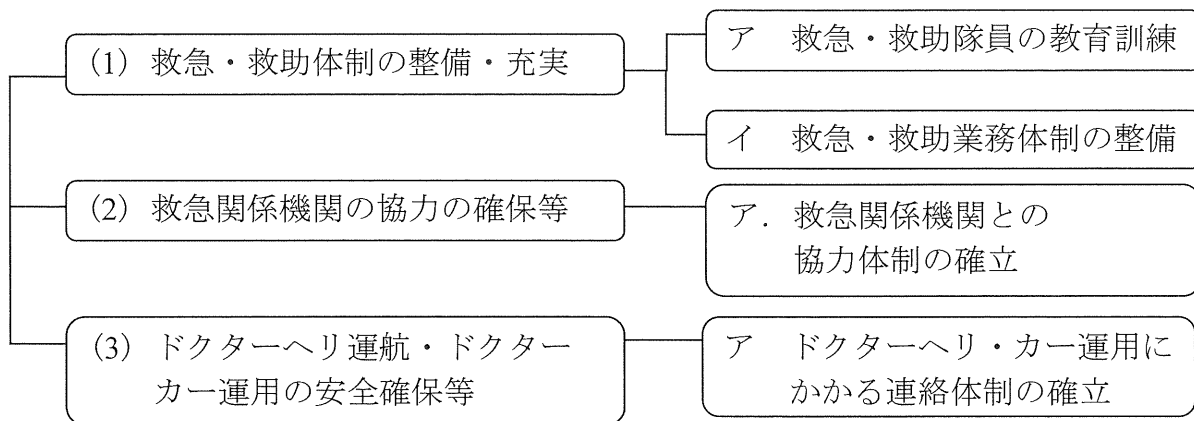
###### ア. 街頭監視活動の推進

歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに幹線道路における重大事故の防止に重点をおいて、指導を効果的に行う。このため、交通の指導体制を充実するとともに歩行者等を脅かす違反行為の指導、幹線道路における街頭監視活動を実施する。

なお、これら活動については、交通指導隊・交通安全母の会・PTA・地域交通安全会等交通安全関係者と協力しながら、行うものとする。

#### 5. 救急・救助活動の充実

##### 【施策の体系】



##### (1) 救急・救助体制の整備・充実

###### ア. 救急・救助隊員の教育訓練

多様化する救急需要に対応するため、救急隊員の資格基準を満たすよう教育訓練の推進を図る。

※平成26年に開設された「救急ワークステーション（大曲厚生医療センター・大曲仙北消防本部）」において、医師の直接的指導・助言や検証を受けることにより、救命率の向上と救急体制の充実強化が図られている。

#### イ. 救急・救助業務体制の整備

大規模交通事故による集団救急・救助等の業務に対応するため、広域市町村圏組合消防本部ほか、関係機関との連携により、円滑な救急・救助業務の推進を図る。

※前記の救急ワークステーションに救急車を配置し出動体制をとるとともに、秋田大学医学部附属病院の所有するドクターカーと連携することにより、大規模災害をはじめとする各種災害発生時には、必要に応じ医師が救急車に同乗し傷病者への早期医療の提供が可能な体制を確立している。

#### (2) 救急関係機関の協力の確保等

##### ア. 救急関係機関との協力体制の確立

救急関係機関の緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関の受入・連絡体制の明確化等を図る。

#### (3) ドクターヘリ運航・ドクターカー運用の安全確保等

##### ア. ドクターヘリ・カー運用にかかる連絡体制の確立

秋田県ドクターヘリ運航及び秋田大学医学部附属病院が所有するドクターカー運用に伴い、常設及び臨時着陸場並びに合流地点の安全確保と周辺道路の安全確保のため、関係機関との連絡体制の明確化等を図る。

※平成26年、救急・災害医療の充実・強化のため大曲厚生医療センター屋上にヘリポートを常設、ヘリ離着陸時の安全管理や傷病者搬出入の際、病院スタッフとワークステーション救急隊員が協力対応し、安全及び円滑運用に努めている。

### 6. 交通事故被害者支援の推進

#### 【施策の体系】

##### (1) 関係機関との連絡協調

##### ア 交通事故相談窓口の積極的利用の周知

##### (1) 関係機関との連絡協調

##### ア. 交通事故相談窓口の積極的利用の周知

交通事故被害者を支援するため、関係機関との連絡協調を促進し、相談業務の円滑かつ適正な運営を図る。また、広報等により、交通事故相談窓口の積極的利用の周知を図り、交通事故当事者に対し、広く相談の機会を提供する。

# 第11次大仙市交通安全計画の体系図

