

第 11 次

# 横手市交通安全計画

令和3年

横手市交通安全対策会議

## はじめに

横手市では、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、10次にわたる交通安全計画に基づき、昭和46年から関係行政機関、関係団体等において道路交通環境の整備、交通安全教育と交通安全意識の啓発等の対策を推進してきました。

その結果、本市では、年間の交通事故件数が、ここ10年間で、221件から119件まで減少したほか、交通事故死者数も減少傾向にあります。

また、高齢者が被害者または加害者となる交通事故も減少傾向にあるものの、過去5年間の死者数の約8割以上が65歳以上の高齢者となっております。

子どもの交通事故は、長年における地域の交通安全活動により、歩行中、自転車利用中も交通事故防止は緊急かつ重要な課題であり、引き続き人命尊重の理念に基づき、総合的かつ長期的な視野にたって、交通安全対策全般にわたる施策の大綱を定めるとともに、諸施策を一層強力に推進していかなければなりません。

この交通安全計画は、このような視点から、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7年度までの5年間に講ずべき道路交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

この計画に基づき、関係機関においては交通の状況や地域の実態に即した施策を具体的に定め、施策の推進にあたっては市民の十分な理解と協力を得て、その効果を高めるよう推進します。

# 目 次

第1部 計画の基本的な考え方	1
第1章 計画の目的	1
第2章 計画の位置づけ	1
第3章 計画の期間	1
第4章 基本理念	1
第5章 推進体制	2
第2部 道路交通の安全	2
第1章 交通事故のすう勢	2
1 交通事故の現状	2～4
2 交通安全対策の今後の方向	4
3 第1次交通安全計画における目標	5～6
第2章 講じようとする施策	7
1 道路交通環境の整備	7
(1) 人優先の安全・安心な歩行者空間の整備	7～8
(2) 改良等による道路交通環境の整備	8～9
(3) その他の道路交通環境の整備	9～10
2 交通安全思想の普及徹底	10
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	10～13
(2) 交通安全に関する普及活動の推進	13～15
3 安全運転の確保	15～16
4 道路交通秩序の維持	16～17
5 救助・救急活動の充実	17～18
6 被害者支援	18
第3部 踏切道における交通安全対策	18
第1章 講じようとする施策	18
1 踏切道の安全対策	18～19

## 第1部 計画の基本的な考え方

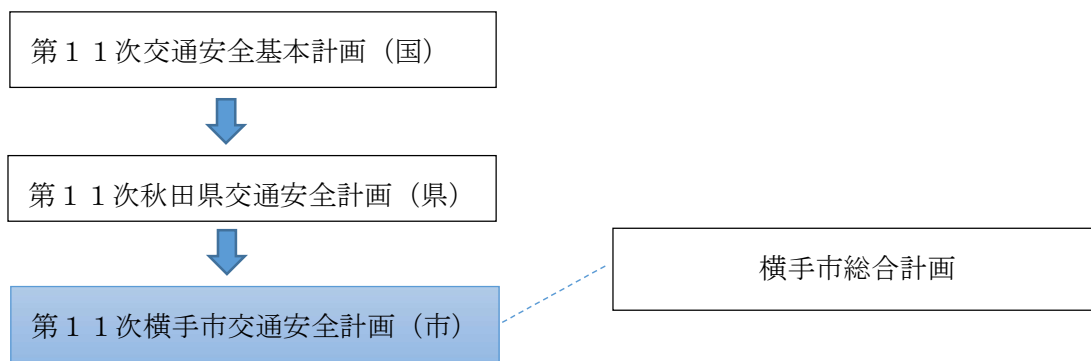
### 第1章 計画の目的

本計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、秋田県が策定した「第11次秋田県交通安全計画」に基づき、本市の交通安全施策の大綱を定めるものです。

### 第2章 計画の位置づけ

本計画は、「第11次秋田県交通安全計画」に基づき、横手市総合計画との整合を図り策定しています。

市民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図り、交通死亡事故ゼロを目指す取り組みに関しては、市民の積極的な協力を得て推進します。



### 第3章 計画の期間

令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

### 第4章 基本理念

本市が目指すまちの将来像の実現に向けた「横手市総合計画」で示されている「豊かな自然環境を守り、安心して暮らすことのできるまちづくり」を構築していくためには、市民の交通安全の確保が必要です。

悲惨な交通事故のない横手市を目指すとともに、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を確保する「人優先」の施策を推進します。

## 第5章 推進体制

計画については、関係機関・団体が地域住民と連携・協働しながら推進していきます。併せて交通安全対策基本法第18条の規定に基づき設置された横手市交通安全対策会議が計画の進捗状況を検証します。

## 第2部 道路交通の安全

### 第1章 交通事故のすう勢

#### 1 交通事故の現状

本市における第10次交通安全計画（平成28年度から令和2年度）5カ年の交通事故発生状況を見ますと、発生件数及び負傷者数は、平成28年の194件、241人をピークに年々減少しており、令和2年は119件、145人となっております。また、死者数は平成28年に6人であったものの、令和2年には2人となっております。

発生件数、負傷者数、死者数は減少傾向にありますが、負傷者数に占める重傷者<sup>※1</sup>数の割合が令和2年に増加しております。また、次のような特徴が見られます。

- ① 死者数の約8割以上が高齢者である。
- ② 交通死亡事故において高齢者が起こした事故の割合が高い。
- ③ 午後4時から午後6時までの事故の割合が高く、死者数が多い。

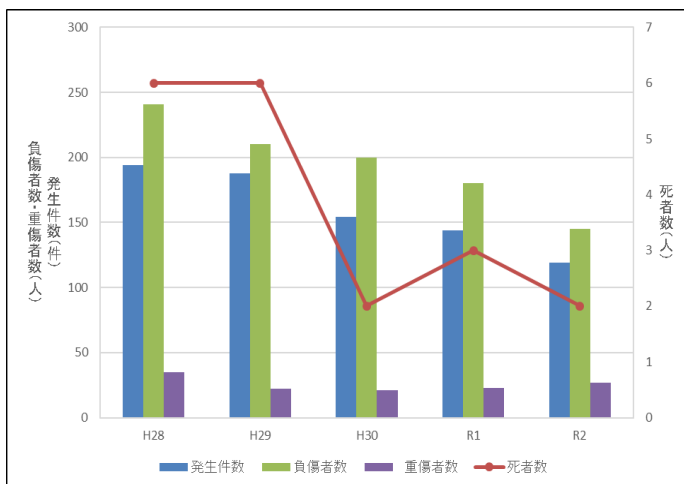
※1 交通事故によって1か月（30日）以上の治療を要する負傷をした人

## 横手市における交通事故発生状況

		H28	H29	H30	R1	R2
発生件数		194 件	188 件	154 件	144 件	119 件
死者数		6 人	6 人	2 人	3 人	2 人
	高齢者数	6 人	5 人	2 人	1 人	2 人
	高齢者の割合	100.0%	83.3%	100.0%	33.3%	100.0%
負傷者数		241 人	210 人	200 人	180 人	145 人
	重傷者数	35 人	22 人	21 人	23 人	27 人
	重傷者の割合	14.5%	10.4%	10.5%	12.8%	18.6%

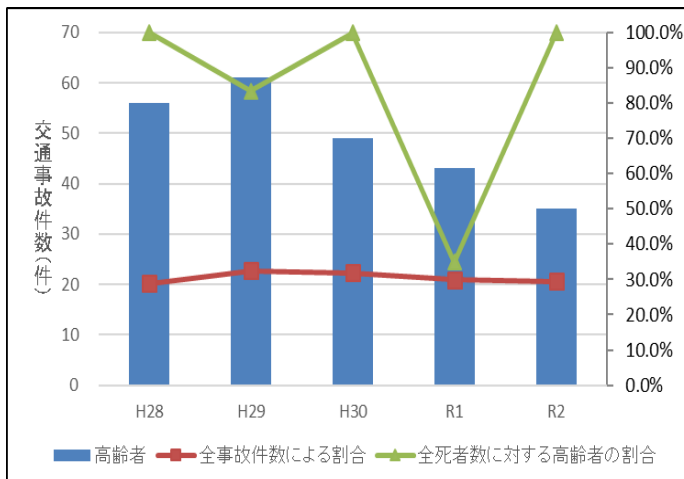
※高速道路において発生した交通事故は除く。

## 交通事故発生件数・死傷者数

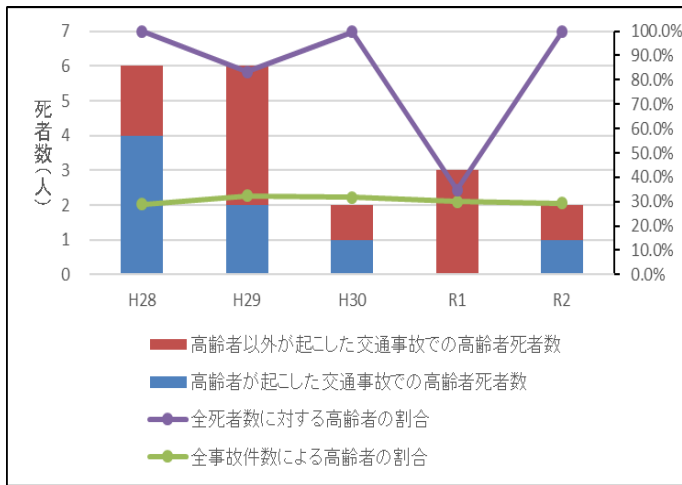


※負傷者数は、重傷者数と軽傷者数の合計

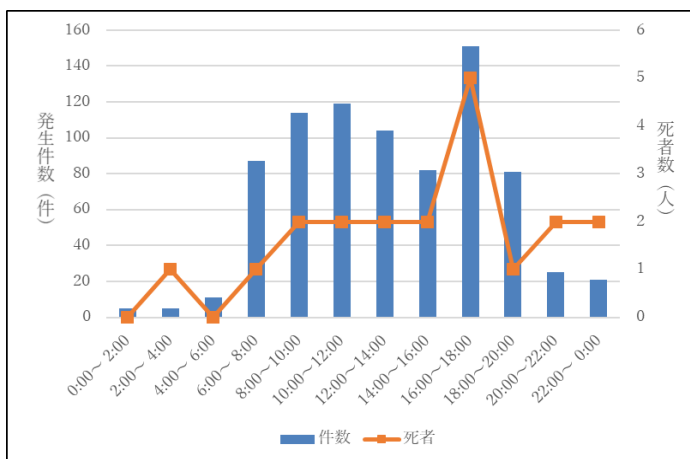
## 高齢者が起こした交通事故



## 高齢者が起こした交通死亡事故



## 過去5年間の時間帯別交通事故発生件数



## 2 交通安全対策の今後の方向

本市にとって自動車の利用は市民生活に不可欠なものです。厳しい交通事故状況に対処していくためには、歩行者、特に子どもと高齢者、障がい者、自転車利用者等の「人優先」と、「高齢者ドライバー対策」の交通安全思想のもと、交通安全対策を関係機関等と連携を緊密にし、総合的かつ計画的に推進します。

### 3 第11次交通安全計画における目標

#### 【数値目標】

令和7年まで

年間交通事故死者数	0 人
年間交通事故重傷者数	18 人 以下

秋田県第11次交通安全計画では、令和7年までの年間の死者数を27人以下にすることを目標としており、この目標を横手市に置き換えた場合、2.4人（市人口86<sup>※2</sup>千人÷県人口952<sup>※3</sup>千人×目標27人）となります。

また、同計画では重傷者が発生する事故防止への取り組みが、死者数の減少につながるとみて、新たな目標値として重傷者数を200人以下にすることを目標としており、これを同様に置き換えた場合、18.0人（市人口86千人÷県人口952千人×目標200人）となります。

本計画では、特に交通死亡事故には格段の意を注ぎ、死者数を限りなくゼロに近づけることが目標であり、第11次横手市交通安全計画では、交通事故死者数0人、交通事故重傷者数18人以下を目標とします。

参考 第10次計画（平成28年～令和2年）

【数値目標】年間交通事故死者数	3 人 以下
年間交通事故負傷者数	185 人 以下

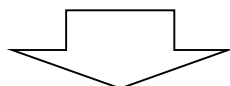
※2 令和2年10月1日現在の横手市の人口

※3 令和2年10月1日現在の秋田県の人口



## 副 題「道路交通事故のない横手市を目指して」

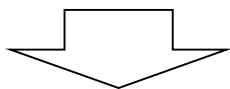
- ◎ 悲惨な交通事故のない横手市を目指します。
- ◎ 高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を確保する「人優先」の施策を推進します。



## 第 1 1 次横手市交通安全計画の目標

令和 7 年までに

- ◎ 年間交通事故死者数            0 人    を目指します。
- ◎ 年間交通事故重傷者数        1 8 人以下    を目指します。



## 道路交通の安全についての対策

### 《3つの視点》

- 1  少子高齢社会への対応
- 2  歩行者の安全確保
- 3  市民の意識改革

### 《7つの柱》

- 1  道路交通環境の整備
- 2  交通安全思想の普及徹底
- 3  安全運転の確保
- 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
- 7  踏切道の安全対策

## 第2章 講じようとする施策

### 1 道路交通環境の整備（市、県、東北地方整備局、警察）

子どもを事故から守り、高齢者が安全・安心に外出できる交通社会の形成を図るため、通学路、幹線道路等において歩道の整備を促進するなど、人優先の道路交通環境整備を図ります。

交通事故多発地点の対策を進めるとともに、災害に強い道路及び交通安全施設の整備を推進します。

#### （1）人優先の安全・安心な歩行者空間の整備

##### ア）通学路等の歩道整備等の推進

認定こども園、保育所（園）、小学校、中学校、高校等に通う園児・児童・生徒の通行の安全を確保するため、歩行者・自転車利用者の多い道路には、歩道、路側帯等の整備を推進します。



交通安全母の会と協力し、『通園路』『通学路』と通学（園）路上に表示（交通安全母の会）

##### イ）生活道路における交通安全対策の推進

公安委員会と道路管理者が連携し、歩道整備、自動車速度の抑制、路面表示、看板の設置等安全で安心な道路環境の整備を推進します。

##### ウ）バリアフリー化をはじめとする歩行空間等の整備

高齢者や身体障がい者の自立した日常生活および社会生活を確保するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺には点字ブロックの敷設、見やすい信号機（LED）、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等の整備を推進し

ます。

## エ) 違法駐車対策

横断歩道、歩道への駐車など、悪質性、危険性の高い駐車違反に対する取締りを強化します。また、市街地における駐車場不足を解消するため、事業者には法令に基づく駐車場の整備を遵守させるなど、駐車場の確保について指導します。

## (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・改築にあたっては、道路標識、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、市外からの運転者にわかりやすいよう道路案内表示板の新設および表示の修正を行います。

### 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、カーブミラー、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、交通信号機、横断歩道等の設置を関係機関と協議し交通事故抑止対策を実施します。



信号機の設置 横手市安本字安本地内  
R 1. 7. 2 2



信号機の設置 横手市横手町大関越地内、  
横手市三本柳字寺田地内H 2 8. 9. 1 3

#### ウ) 災害に強い道路及び交通安全施設の整備

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するため、橋梁の耐震補強、防護柵および雪崩予防柵の整備等災害に強い道路整備を推進、併せて停電時対策として、信号機の機能停止による混乱防止のための予備電源として、信号機電源付加装置の整備を推進します。

### (3) その他の道路交通環境の整備

#### ア) 道路の適正な維持・管理

- ① 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、ガードレール、転落防止柵、カーブミラー等の交通安全施設の点検、整備を推進します。
- ② 冬季も安心して通行できるよう、除排雪体制の充実に努めます。
- ③ 道路美化運動を推進し、道路愛護団体等の民間団体との連携を推進します。

#### イ) 道路使用の適正化等

##### ① 道路の使用および占用の抑制

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用については、道路の構造を保全し、安全かつ道路交通を確保するために適正な運用を行い、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。

##### ② 不法占拠物件の排除等

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い、特に市街地については重点的にその是正を推進します。

##### ③ 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、施工期間や施工方法を調整します。

ウ) 道路法に基づく通行の禁止または制限

道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊または異常気象により交通が危険であると認められる場合は、道路パトロール等により迅速・正確な情報を収集し、適切な交通規制を実施するための体制及び資機材の整備を促進します。

エ) 自転車利用環境の整備

- ① 自転車は、自動車と並ぶ交通手段であり、安全かつ円滑に利用できるよう歩道整備や区画線等により自転車走行空間の整備を促進します。
- ② 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、鉄道利用者の自転車駐輪マナーの向上を推進します。

オ) 子どもの遊び場の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯による交通事故の防止、市街地における住みよい環境づくりを進めるため、地域住民とともに公園の維持・整備に努めます。

カ) 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う交通の混乱等を防止するため、被災地への車両の流出抑制等を迅速に行うとともに、迂回の指示、道路交通情報の提供を行うための体制整備を推進します。

## 2 交通安全思想の普及徹底（市、警察、関係機関・団体）

### （1）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通事故は誰もが被害者にも加害者にもなる危険があり、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、交通マナーを実践することが何よりも重要です。

この意識の普及徹底のため、成長過程に合わせた生涯にわたる交通安全教育の推進を家庭、学校、職場、地域等で連携を図って推進します。

## ア) 幼児の交通安全教育

- ① 幼児に対する安全教育は、心身の発達段階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および技能を習得させることを目標とします。
- ② 認定こども園・保育所（園）においては家庭および交通安全母の会、関係機関と連携・協力を図りながら、紙芝居、ビデオなどの視聴覚教材等を利用し、道路での横断歩道の渡り方の実践など、分かりやすい指導を推進します。
- ③ 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交通安全母の会の活動を積極的に推進します。



認定こども園・保育所（園）等の施設での交通安全教室（交通安全母の会）

## イ) 児童・生徒の交通安全教育

- ① 小・中学校の児童生徒に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じて、歩行者、自転車利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに道路および交通の状況に応じて、安全に通行するための意識および能力を高めることを推進します。
- ② 小・中学校においては、家庭および交通安全母の会、関係機関と連携・協力を図りながら学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車の特性、危険の予測と回避、交通ルールにつ



いて重点的に交通安全教育を推進します。

- ③ 高校生に対する交通安全教育は、家庭および関係機関・団体と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な研究の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じ、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に育成し、自転車の安全な利用についても指導強化を図ります。

#### ウ) 成人の交通安全教育

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転を確保する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および技能を習得し、地域や職場等での講習会を積極的に開催します。また、交通安全協会、安全運転管理者協会等の関係諸団体の活動を通じて、歩行者および自転車利用者の保護、シートベルト着用やチャイルドシート使用などの安全運転の励行や、飲酒運転をはじめとする重大事故に直結するおそれの高い危険な運転の撲滅を推進します。

#### エ) 高齢者の交通安全教育

- ① 高齢者に対する交通安全教育は、老人クラブ、福祉関係機関等と連携して交通安全教室を開催するとともに、各種催し等多様な機会を活用した交通安全教育を推進します。
- ② 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者安全運転技術講習会等の体験型の交通安全教育を積極的に推進します。
- ③ 交通安全協会、交通指導隊および交通安全母の会を中心に地域ぐるみで高齢者宅へ訪問し、交通事故防止等に関する情報提供や助言等が行われるよう推進します。
- ④ 高齢者を対象に、反射タスキ・反射材及び交通安全啓発パンフレットの配布、関係機関と連携し交通安全用品の普及に努めます。



高齢者宅への訪問し、交通安全を呼びかけしながら交通安全物品等を配布



敬老会にて、高齢者に交通安全を呼びかけ（交通安全母の会）

#### オ) 障がい者等の交通安全教室

障がい者等に対しては、交通安全のために必要な知識および技能の習得のため、社会福祉施設や地域における福祉活動の場を利用するなどして、交通安全教育を推進します。

#### カ) 家庭や地域における交通安全思想の徹底

地域活動においては、家族で「交通事故を起こさない」「交通事故にあわない」話し合いを行うとともに、外出に際しては「気をつけて」と注意の一声運動や「飲んだら乗るな」の飲酒運転撲滅運動を、交通指導隊や交通安全協会、交通安全母の会等交通安全関係団体とともに推進します。

### (2) 交通安全に関する普及活動の推進

#### ア) 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及徹底を図り、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に、次の事項を推進します。

##### ① シートベルトの正しい着用の徹底

県内の運転者のシートベルト着用率は、平成28年99.4%、令和2年99.4%とほぼ100%に近い着用率となっています。また、助手席のシートベルト着用率は、平成28年96.2%、令和2年98.4%と2.2ポイント上昇、後部座席のシートベルト着用率は平成28年26.9%、令和2年41.3%と14.4ポイント上昇し、運動の



成果が表れてきています。しかし、重大事故につながる死亡事故については運転者、助手席とも非着用者の割合が高いことを踏まえ、運転時のシートベルト着用はもちろん、助手席や後部座席におけるシートベルトの正しい着用の推進を図ります。

## ② チャイルドシート使用の推進

県内のチャイルドシート使用率は、平成28年66.0%、令和元年74.5%<sup>※4</sup>と8.5ポイント上昇していますが、シートベルトと比較すると依然として低いことから、チャイルドシートの効果および正しい使用方法について、乳幼児健診等の機会をとらえて保護者に対し啓発に努めるとともに、交通安全母の会を中心に普及啓発活動を展開し、使用率の向上を図ります。

※4 調査員による聞き取りおよび状況確認の令和2年調査は、新型コロナウイルス感染症等感染拡大防止の観点から中止。



ドライバーを対象に、シートベルト着用、チャイルドシート使用を呼びかけ  
(交通安全母の会)  
(交通安全協会)

## ③ 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等を推進します。

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機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します。

#### ④ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

「飲酒運転を絶対しない、させない」という規範意識の確立を図るため、飲酒運転による危険性や交通事故の実態を周知するための交通安全教育を推進するとともに、関係機関・団体等と連携して、ハンドルキーパー運動など、地域、職場等における飲酒運転根絶に向けた取り組みを推進します。

#### ⑤ 運動推進期間の活動

春・秋の全国交通安全運動および夏・年末の県民交通安全運動においては、関係機関が一致協力して市民運動を展開します。

### イ) 効果的な広報の実施

効果的な広報の実施のため、広報紙、ホームページ、横手かまくらFM、安全安心メール、SNS、広報車、防災行政無線等を活用し、交通安全に関する広報活動を推進します。

### ウ) 民間団体等の主体的活動の推進

交通安全思想の普及徹底を図るうえで大きな役割を果たしている、交通安全協会や交通安全母の会が行う事業や諸活動を支援し、民間団体等が主体となる交通安全活動を推進します。

## 3 安全運転の確保（市、警察、関係機関）

### ア) 運転者教育等の充実

交通法規の違反や無謀運転、過失等が交通事故の主な原因であることから、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高揚を図るため、運転者教育等の充実を図ります。

#### ① 高齢運転者対策の推進

高齢者が安全に運転を継続できるよう、免許更新時講習における高齢者学級の充実に努めるとともに、高齢運転者の安全意識を高めるため、

高齢者マーク使用の推進を図ります。また県内では、運転経歴証明書を  
持参した高齢者に、全タクシー会社が運賃割引を、バス3社（秋田中央  
交通、羽後交通、秋北バス）が回数券割引を行っているほか、本市では  
「申請による運転免許の取消通知書」を持参した高齢者に、横手市公共  
交通利用回数券を支給しており、高齢者が運転免許証を自主返納するき  
っかけとなるよう、制度の周知を図ります。

② シートベルトの着用及びチャイルドシートの使用の徹底

運転中の事故軽減を図るため、シートベルトの着用率及びチャイルド  
シートの使用率の調査を行い、指導・取締りを推進します。

イ) 道路交通情報の充実

道路利用者に必要な道路交通情報を道路交通情報盤で提供するとともに、  
雪崩や土砂崩れなどで道路交通に支障が生じたときは、ホームページ、横  
手かまくらFM、安全安心メール、SNS、防災行政無線等で情報を配信  
するとともに、看板等の設置により利用者への情報提供に努めます。

ウ) 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推進するため、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  
活動を推進します。

また、夜間における交通事故防止を図るため、灯具の取付けの徹底と反  
射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図るよう努めるとと  
もに、自転車乗車時の頭部保護の重要性から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への加入促進等を推進します。

#### 4 道路交通秩序の維持（警察、関係機関・団体）

ア) 交通指導取締りの強化

歩行者及び自転車利用者の交通事故防止なら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。

このため、交通の指導取締り体制を充実し、高齢者、障がい者等の保護  
の観点に立った交通取締りを推進し、交通事故実態の分析結果を踏まえ、

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、著しい速度超過、横断歩行者妨害、交差点関連違反、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」など、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。

#### イ) 暴走行為対策の強化

暴走行為による事故、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、暴走行為を許さない世論の高揚を図ります。暴走行為と青少年の非行問題との関連性を断ち切るため、青少年育成団体と連携を図るとともに、暴走行為が行われやすい公共の駐車場等の管理の徹底及び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。

### 5 救助・救急活動の充実（市、関係機関）

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、救助・救急体制の整備・充実を図ります。

#### ア) 救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図るとともに、関係機関との連携により、迅速な傷病者の救出と円滑な救助・救急業務の推進を図ります。また、救命率向上のため、現場に居合わせた関係者による一次救命処置の実施及び救急隊、医療機関を含めた「救命の鎖」の構築を図ります。

#### イ) 応急手当の普及

交通事故による負傷者の救命効果の向上を図るためには、事故現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当が重要となります。救命効果の向上が一層期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の配備を行うとともに、その使用法を含めた救命講習会の開催を推進します。

ウ) 救急関係機関の協力関係の確保等

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れ・連絡体制の明確化を図ります。また、救急自動車に設置した電話等により医師と直接交信するシステムなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制を図れる整備を促進します。

## 6 被害者支援（市、県、警察、関係機関）

ア) 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します。

イ) 交通遺児への援助の充実

交通遺児に対し、交通遺児育英資金が行う交通遺児育成のための基金事業等援助の充実を図ります。

ウ) 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を促進し、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。

## 第3部 踏切道における交通安全対策

### 第1章 講じようとする施策

#### 1 踏切道の安全対策（市、県、警察、東北運輸局、鉄道事業者）

ア) 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、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徹底を図るための広報活動を強化します。

イ) 踏切道の交通規制の実施

道路交通量、踏切道の幅員、保全設備の整備状況、迂回路の状況等を勘察し、必要に応じ自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交

通規制について関係機関と協議します。

ウ) 救助・救急活動の充実

鉄道の事故の発生に際して、迅速に対応できるよう、鉄道関係者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進します。