

第 12 次

秋 田 市 交 通 安 全 計 画 (素 案)

令和 8 年

秋田市交通安全対策会議
秋 田 市

ま え が き

本市では、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づいて昭和48年以降、11次にわたる交通安全計画を策定し、交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、本市における交通事故の発生状況は年々減少傾向にあり、第10次および第11次秋田市交通安全計画の最終年（令和2年と令和7年）の比較では、件数で116件減と減少している。

しかしながら、高齢化の進行等に伴い、高齢者が交通事故被害者および加害者となる割合が高くなっている。このことから、交通事故の防止は従来にも増して緊急かつ重要な課題となっており、国、県、市および警察等の関係機関・団体のみならず、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組んでいく必要がある。

そして、人命尊重の理念に基づき、交通事故のない安全で安心して暮らせる快適な秋田市を実現するため、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策をより一層推進していかなければならない。

このような観点から、「第12次秋田市交通安全計画」では、これまでの検証結果を踏まえ、交通事故による死者数および重傷者数の抑止や歩行者の安全確保等に向けた取組を重点的に推進していくとともに、市民の十分な理解および積極的な協力を得ながらその効果を高めるように努めていく。

目 次

計画の基本理念	1
第1編 道路交通の安全	2
第1章 道路交通の安全についての目標	3
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	3
1 道路交通事故の現状	3
2 道路交通の見通し	3
第2節 第12次秋田市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	5
1 最重要課題	5
2 高齢者の交通事故の状況	5
3 高齢者の交通事故防止対策	5
【高齢者の交通事故防止対策のポイント】	6
第2章 道路交通の安全についての対策	7
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点（10の視点）	7
1 市民自らの意識改革	7
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ための 総合的な対策	7
3 こどもの安全確保のための環境整備	7
4 歩行者の安全確保のための意識変容	8
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	8
6 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の 徹底と安全対策の推進	9
7 生活道路における歩行者等の安全確保	9
8 外国人の交通安全対策の推進	9
9 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	10
10 地域が一体となった交通安全対策の推進	10
第2節 講じようとする施策（7つの柱）	10
1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	11
(1) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	11
(2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	15

(3) 効果的な交通安全教育の推進	19
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	20
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	20
2 安全運転の確保	21
(1) 運転者教育等の充実	21
(2) 安全運転管理の推進	23
(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	23
(4) 道路交通に関する情報の充実	25
3 道路交通環境の整備	26
(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	26
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	28
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	31
(4) 無電柱化の推進	32
(5) 効果的な交通規制の推進	32
(6) 自転車利用環境の総合的整備	33
(7) 高度道路交通システムの活用	33
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	34
(9) 総合的な駐車対策の推進	35
(10) 道路交通情報の充実	36
(11) 交通安全に寄与する道路交通環境等の整備	36
4 車両の安全性の確保	39
(1) 自動車アセスメント情報等の提供	39
(2) 自動車の検査および点検整備の充実	39
(3) リコール制度の充実・強化	40
(4) 自転車の安全性の確保	41
5 道路交通秩序の維持	42
(1) 交通の指導取締りの強化等	42
(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	43
(3) 暴走族等対策の推進	43

6 救助・救急活動の充実	45
(1) 救助・救急体制の整備	45
(2) 救急医療体制の整備	46
(3) 救急関係機関の協力の確保等	46
7 被害者支援の充実と推進	47
(1) 交通事故相談活動の推進	47
(2) 自動車事故被害者に対する救済の充実	47
(3) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	47
第2編 踏切道における交通の安全	48
第1章 踏切事故のない社会を目指して	49
第1節 踏切事故の状況等	49
1 踏切事故の状況	49
2 近年の踏切事故の特徴	49
第2節 第12次秋田市交通安全計画における目標	49
第2章 踏切道における交通の安全についての対策	50
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	50
第2節 講じようとする施策（4つの柱）	50
1 踏切道の立体交差化、構造の改良および歩行者等立体横断施設の整備の促進	50
2 踏切保安設備の整備および交通規制の実施	50
3 踏切道の統廃合の推進	51
4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	51

計画の基本理念

本格的な人口減少と超高齢社会の到来を迎えている中、秋田市が「響きあう 心躍る 人・まち・暮らし」を目指し、共感と共創によるまちづくりを進めていく上で、最も基本となるのは、市民の安全と安心を確保することである。

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭うとともに、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ある。

これまで、11次にわたり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あるが、依然として交通事故が後を絶たないことから、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指すため、なお一層の交通事故の抑止を図っていく必要がある。

また、交通事故がない社会は、交通弱者の社会的自立に資する社会でもあることから、こどもおよび高齢者等の安全の確保に向け、着実に進んでいかなければならない。

以上のことを踏まえて、第12次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する。

- ① 人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない秋田市を目指す。
- 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目指す。

計画の対象期間 : 令和8年度～令和12年度

第1編 道路交通の安全

道路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、究極的には交通事故のない安全で安心な秋田市を目指す。



第12次秋田市交通安全計画の目標

道路交通事故のない安全な社会を目指し、令和12年までに

- ◎ 交通事故死者数^{*1}を4人以下
- ◎ 交通事故重傷者数^{*2}を58人以下にする。



道路交通の安全についての対策

《10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ための総合的な対策
- 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 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
- 7 生活道路における歩行者等の安全確保
- 8 外国人の交通安全対策の推進
- 9 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- 10 地域が一体となった交通安全対策の推進

《7つの柱》

- 1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
- 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 被害者支援の充実と推進

*1 交通事故の発生後24時間以内に死亡した人数。

*2 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

第11次秋田市交通安全計画（以下：第11次計画）の期間内において、市内における交通事故の発生件数は令和3年から令和4年にかけて大きく減少した後、増減を繰り返しているものの、令和3年と比較すると低い水準で推移している。

第11次計画では、令和7年までに交通事故死者数を4人以下、交通事故重傷者数を64人以下とする目標を掲げていた。このうち、交通事故死者数4人以下の目標については、令和4年、令和5年および令和6年は達成したものの、令和3年および令和7年は達成に至らなかった。特に、令和7年は死者数が8人と第11次計画期間中で最多となっており、交通死亡事故の抑止は、第12次秋田市交通安全計画（以下：第12次計画）においても引き続き大きな課題である。重傷者数64人以下の目標については、令和4年から令和7年まで達成したものの、令和3年は68人で目標を上回った。重傷事故は死亡事故につながるおそれがあることから、引き続き重傷事故の抑止に重点的に取り組む必要がある。

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ある。

- ① 死者の多くが高齢者。
- ② 高齢者が起こした事故の割合が高い。
- ③ 歩行中の交通事故死者に占める高齢者の割合が高い。

秋田市の交通事故

	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
事故件数	1,000	916	804	668	617	733	496	583	481	501
死者数(うち高齢者)	5(3)	5(2)	7(5)	7(2)	9(6)	6(5)	4(1)	4(1)	3(3)	8(5)
負傷者数	1,200	1,099	947	796	712	851	568	682	547	580
重傷者数	110	104	79	71	81	68	61	55	61	56

第10次計画期間の目標

死者数： 4人以下
死傷者数： 850人以下

第11次計画期間の目標

死者数： 4人以下
重傷者数： 64人以下

2 道路交通の見通し

道路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、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12次秋田市交通安全計画における目標

【数値目標】	交通事故死者数	4人以下
	交通事故重傷者数	58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秋田市を目指すことが究極の目標である。

【交通事故死者数の数値目標】

国では第12次交通安全基本計画（以下：第12次基本計画）において、令和12年度までに交通事故死者数を1,900人以下とする目標を設定しており、第11次交通安全基本計画（以下：第11次基本計画）の目標値2,000人より5%減少した数値となっている。

これを基に、秋田県では、第11次秋田県交通安全計画期間の死者数を27人以下とする目標の達成には至らなかったものの、更なる交通死亡事故抑止を図るため、国の減少率に準じ、5%減少した年間26人以下を目標として設定している。

本市では、第11次計画期間中、交通事故死者数4人以下の目標を達成した年もあったが、令和3年および令和7年は目標を達成できず、期間中の平均死者数は5人だった。国および県の減少率に準じ、第11次計画の目標値を5%減少した場合も4人であることから、第11次計画と同様の4人以下を目標として設定することとした。（第11次計画目標4人×95.0%＝3.8人≒4人）

なお、秋田県では、第12次秋田県交通安全計画において、交通事故死者数の内数として高齢死者数の抑止目標を設定しているが、本市においては、年間の交通事故死者数が少数であり、単年の事故発生状況によって高齢死者数およびその割合が大きく変動することから、高齢死者数に係る個別の数値目標は設定しないこととする。

一方で、高齢者の交通事故防止対策は、本市においても引き続き最重要課題であり、交通事故死者数4人以下という全体目標の達成に向け、秋田市交通安全実施計画において指標を設けて管理していくこととする。

【交通事故重傷者数の数値目標】

本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、第11次計画から重傷者に関する目標を設定している。これは、近年の車両の安全装置や救急医療の進展により、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくない。このため、重傷事故を減らすための取組を推進することにより、死者数の減少につながることから、目標として設定するものである。

国では第12次基本計画の交通事故重傷者数を20,000人以下とする目標を設定しており、第11次基本計画の目標値22,000人より10%減少した数値となっている。県においても国の減少率を踏まえながら、交通事故重傷者数を年間180人以下とすることを目標として設定している。

本市では、国および県の減少率に準じ、交通事故重傷者数58人以下を第12次計画の目標とする。(第11次計画目標64人×90.0%＝57.6人≒58人)

第3節 目標を達成するための最重要課題

1 最重要課題

本計画では、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を踏まえ、「高齢者の交通事故防止対策」を最重要課題として定める。交通事故死者数4人以下および交通事故重傷者数58人以下の目標達成に向け、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の発生および重傷事故の抑制を図る。

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い傾向にある。市内の交通事故死者数に占める高齢者の割合が高く、第11次計画期間中においては、死者25人のうち高齢者が15人と6割を占めている。

また、歩行中の交通事故死者に占める高齢者の割合が高いほか、高齢運転者が起こした事故の割合も高い傾向にあることから、歩行者としての安全確保と、運転者としての安全運転支援の両面から対策を推進する必要がある。

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、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の交通事故防止対策のポイントは、次ページのとおりである。

【高齢者の交通事故防止対策のポイント】

1 反射材用品等の普及促進（P11） 1 (1) イ (イ)

反射材用品等の普及促進を図るとともに、明るい衣服の着用と、反射材と身の回り品との組み込みを推奨する。

2 地域等と一体となった広報啓発活動（P14） 1 (1) カ (ア)

家庭、学校、職場およ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る。

3 高齢歩行者に対する交通安全教育（P18） 1 (2) カ (イ)

高齢者安全・安心アドバイザー等の家庭訪問による個別指導を実施する。

4 高齢運転者に対する交通安全教育（P18） 1 (2) カ (ウ)

高齢者に対する教育の充実（P21） 2 (1) ウ (ア)

ドライブレコーダー等を用いた交通安全教育を推進するほか、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施する。

5 運転免許証の自主返納者に対する環境の充実（P21） 2 (1) ウ (エ)

運転免許証を返納した場合の運転経歴証明書取得促進と、証明書提示による各種特典の周知を図る。

6 高齢運転者標識（高齢者マーク）等の活用（P22） 2 (1) ウ (オ)

高齢運転者標識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、高齢運転者標識を表示した車両に対する保護意識の向上に努める。

7 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備（P27） 3 (1) ウ

駅、公共施設、福祉施設、病院等を中心に、歩道の段差・傾斜・勾配の改善を行う。

第2章 道路交通安全についての対策

第11次計画期間中における市内の交通事故の発生件数および負傷者数は年ごとに増減はあるものの、令和3年と比較すると低い水準で推移している。第11次計画最終年である令和7年における発生件数および負傷者数は、いずれも10年前と比較しておおむね半減しており、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いえる。

一方で、死者数については、4人以下の目標を達成した年もあったものの、令和7年には8人と第11次計画期間中で最多となり、交通死亡事故の抑止は引き続き大きな課題となっている。また、死者に占める高齢者の割合が高いなど、依然として課題が残されている。このような状況から、今後も次の視点を重視して対策を推進する。

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点（10の視点）

1 市民自らの意識改革

日常的に、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、市民一人ひとりの交通安全意識を高めることである。

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」ことと、交通安全の確保を自らの課題として捉え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る。

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ための総合的な対策

本市では、令和7年10月1日現在、65歳以上の高齢者が市人口の約34%を占めている。この高齢化率に比例して、死者数に占める高齢者の割合も高い傾向にあり、過去5年間の死者数25人のうち高齢死者15人と全死者の約60%を占めている。

高齢死者を状態別で見ると、歩行中が7人で約47%、自転車乗用中が3人で約20%、自動車運転中が4人で約27%、自動車同乗中が1人で約6%となっている。このような情勢を踏まえ、交通死亡事故を更に抑制するため、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の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。

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、安心してこどもを生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る。

こどもの交通事故負傷者数は、年ごとに増減はあるものの、長期的には減少傾向に

あるが、次代を担うこどもの安全を確保する観点から、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等のこどもが移動する経路において、横断歩道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する。

また、体格等の事情により、6歳以上の児童がシートベルトを適切に着用できない場合には、チャイルドシートを使用することを定着化させるなど、こどもの安全確保を推進する。

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、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路および市街地の幹線道路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を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する。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、自動車、自転車および特定小型原動機付自転車の運転者に対し、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る。

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ときは手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、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、歩きスマホはしないことなど、歩行者が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する。

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られる状況にある。

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となった。これを踏まえ、官民が連携し、交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的ルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締まりを推進する。

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を推進するほか、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策を推進する。

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、自転車およ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る。

6 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車については、関係事業者と連携して利用者に基本的な交通ルールの周知徹底など交通安全対策を推進するとともに、交通指導取締りを強化する。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要し、ヘルメットの着用が義務であることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なことなどについて、関係機関、販売事業者等と連携して周知を徹底する。また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化する。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進する。

7 生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、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し、生活道路における歩行者等の安全確保のための取組を進め、「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、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る。

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、広報啓発等を実施し、制度の円滑な施行を図る。

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一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

8 外国人の交通安全対策の推進

在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加している。また、全国的には外国人運転者による交通事故件数も増加しているほか、外国人による無免許運転、飲酒運転、ひき逃げといった悪質な交通違反が伴う交通事故も発生しており、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化する必要がある。

取組に当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリ

ーフレット等を活用した交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化、関係団体や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー会社等が連携した横断的なアプローチが必要である。

さらに、外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図る。

9 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第11次計画期間中を通じて、G I S（地理情報システム）^{*3}、E T C 2.0^{*4}から抽出されるビッグデータ等に含まれるG I Sツールの活用により、交通事故の発生地域、場所、形態等を詳細に分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。今後は、ビッグデータや専門家の知見等を一層幅広く活用していくことも課題となる。例えば、道路交通事故について、ビッグデータ等のミクロ分析により、様々なリスク行動を分析し、対策を活かすための方策を具体化する必要がある。

10 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、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・安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、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、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んで行くことが一層重要となる。

第2節 講じようとする施策（7つの柱）

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、以下の7つの柱ごとに交通安全対策を実施することとする。

- 1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚
- 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 被害者支援の充実と推進

^{*3} G I S (Geographic Information System)。位置に関する様々な情報を持ったデータを加工・管理したり、地図の作成や高度な分析などを行うシステム技術の総称。

^{*4} これまでのE T Cと比して、大量のデータが送受信可能で、I Cの出入情報だけでなく、経路情報の把握が可能など格段と進化した機能を有しており、道路政策に様々なメリットをもたらし、I T S推進に大きく寄与するシステム。

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

ア 交通安全運動の推進（県、警察、市交通政策課）

春および秋の全国交通安全運動のほか、県と連携して夏およ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実践を啓発する。

運動の基本は、こどもと高齢者の交通事故防止（高齢運転者の交通事故防止を含む）、歩行者ファースト意識の醸成を掲げ、歩行中・自転車乗車中の交通事故防止（自転車については、秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例、「自転車安全利用五則」^{*5}、自転車乗用時のヘルメット着用の周知徹底）、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、飲酒運転根絶等危険運転の防止を重点とする。

イ 歩行者の安全確保（警察、市交通政策課）

(ア) 横断歩道付近での運転者、歩行者対策

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」意識を浸透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、横断歩道を渡ること、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る。信号機のない場所で横断するときは、手を上げるなど、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など、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する。

(イ) 反射材用品等の普及促進【P6 ポイント1】

夕暮れ時から夜間における歩行者および自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。

反射材用品等の普及にあたっては、明るい目立つ衣類等の着用に加え、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

^{*5} 「自転車安全利用五則」～①車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先 ②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認 ③夜間はライトを点灯 ④飲酒運転は禁止 ⑤ヘルメットを着用

ウ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進（県、警察、市交通政策課）

（ア）妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さを認識するとともに、自動車の運転者が思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であること、妨害運転を受けた場合には、安全な場所に避難し、車外に出ることなく110番通報するなどの対応、ドライブレコーダーが被害を受けたことの認定に役立ち、かつ、被害抑止にもつながること等について、インターネット、SNS、広報紙等の各種媒体および交通安全教室などの場を効果的に活用するなど、広報啓発活動を推進する。

（イ）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、引き続き交通安全教育や広報啓発を推進するほか、ハンドルキーパー運動^{*6}の普及啓発および地域や職域等における飲酒運転根絶の取組を推進し、市民の規範意識の更なる向上を図る。

（ウ）「ながらスマホ」の対策強化

自動車運転中の携帯電話使用等による交通事故が増加している状況に鑑み、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、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること、その危険性や交通事故実態等について広報啓発を推進するほか、関係事業者等や、安全運転管理者による教育の徹底を推進する。

（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する。

（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、着用推進シンボルマークを活用するなど、幼稚園・保育所・認定こども園等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発と指導の徹底を図る。

また、6歳以上であっても、体格等の事情により、シートベルトを適切に着用させることができない場合には、チャイルドシートを使用させることが望ましいことについて広報啓発を推進する。

^{*6} 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 自転車の安全利用の推進（県、警察、市交通政策課）

自転車が道路を通行する場合は、車両としての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する。

- (ア) 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および交通反則通告制度（青切符）の適用に関し広報啓発を推進する。
- (イ) 「自転車安全利用五則」（令和４年１１月１日制定、中央交通安全対策会議交通対策本部決定）、「自転車を安全・安心に利用するために－自転車への交通反則通告制度（青切符）の導入－」（自転車ルールブック・令和７年９月警察庁）、「自転車の交通安全教育ガイドライン」（令和７年１２月自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会）の活用などにより、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・マナーについて広報啓発と交通安全教育の充実を図る。
- (ウ) 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の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、関係事業者の協力を得ながら、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等への加入促進等の対策を推進する。
- (エ) 自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、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、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトの着用について広報啓発活動を推進する。

オ 新しい小型モビリティの安全対策（警察、市交通政策課）

(ア) 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について、時速６キロメートルの速度を超えて加速することができない構造であること等の基準を満たす特例特定小型原動機付自転車が一定の要件を満たす場合にのみ歩道通行が可能であり、それ以外の場合は歩道通行が禁止されていることのほか、基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて、関係事業者と連携して利用者に対して周知徹底を図る。

また、関係事業者が取り組むべき交通安全対策について定めた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」に基づく安全対策を推進する。

(イ) ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係事業者と連携して、周知を徹底する。

また、ペダル付き電動バイクの安全な利用を確保するため、「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイクおよびキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべき交通安全対策の一層の推進を図る。

カ 効果的な広報啓発活動の推進（県、警察、市交通政策課）

テレビ、ラジオ、新聞、インターネット、SNS、街頭ビジョンやデジタルサイネージ等のあらゆる広報媒体を活用し、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報など、具体的に訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効性のある広報を行う。

(ア) 地域等と一体となった広報啓発活動【P6 ポイント2】

家庭、学校、職場および地域等が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た集中的なキャンペーン等を行い、高齢者とこどもの交通事故防止、歩行者ファースト意識の浸透、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の着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車排除等を図る。また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

(イ) 家庭への浸透を図るための広報啓発活動

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、県および市、町内会等を通じた広報等により、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子どもや高齢者等を交通事故から守るとともに、「歩行者ファースト」意識の浸透、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

(ウ) 自転車等の利用者に対する広報啓発活動

通学で自転車を利用する機会の多い中高生や特定小型原動機付自転車を利用する若い世代を中心に、SNSを活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進する。

(エ) 民間団体・報道機関への積極的な情報提供

民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を得ながら、市民の気運の高揚を図る。

キ その他の普及啓発活動の推進（県、東日本高速道路、市交通政策課）

(ア) 夕暮れ時から夜間における時間帯の危険性認識の促進

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、同時間帯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る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車および自転車の前照灯の早期点灯、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意識づける。

(イ) 交通事故発生状況に関する情報発信

市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、G I S等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データおよび事故多発地点等に関する情報の提供・発信に努める。

(2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進（市生涯学習室・交通政策課）

(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、日常的な指導を積み重ねることによって、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する。

(イ) 日常的な交通安全教育の推進

幼稚園・保育所および認定こども園等においては、家庭および関係機関・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う。また、これらを効果的に実施するため、紙芝居や地域にある道路や横断歩道などの視聴覚教材等を利用したり、親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努める。

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、幼稚園・保育所・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交通安全講習会等の実施に努める。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進（市学校教育課・学事課）

（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、歩行者および自転車の利用者として必要な知識と技能を習得させるとともに、道路および交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識および能力を高めることを目標とする。

（イ）学校教育活動全体での交通安全教育の推進

家庭および関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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、交通ルールの意味および必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

また、これらの教育を通じて、「歩行者ファースト」等の交通安全意識の醸成を図る。

このため、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する。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進（市学校教育課）

（ア）交通安全教育の目標

日常生活における交通安全に必要な事柄、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に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する。

（イ）学校教育活動全体での交通安全教育の推進

家庭および関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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する。

また、自転車の安全な利用にかかる教育を通じて、「歩行者ファースト」等の交通安全意識の醸成を図る。

このため、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する。

関係機関・団体は、中学校において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うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進（県教育庁保健体育課、市学校教育課）

(ア) 交通安全教育の目標

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者および自転車の利用者として、安全に道路を通行するために必要な知識と技能を十分に習得させるとともに、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を育成することを目標とする。

(イ) 学校教育活動全体での交通安全教育の推進

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行うとともに、「歩行者ファースト」等の交通安全意識の醸成を図る。

特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上および実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、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する。

関係機関・団体は、高等学校において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うとともに、地域において、高校生および相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小・中学校等との交流を図るなどして、高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

オ 成人に対する交通安全教育の推進（警察、市生涯学習室）

（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、安全運転に必要な知識および技能、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する。

（イ）交通安全教育の推進

運転免許取得時の運転者教育は、自動車教習所における教習が中心になることから、教習水準の一層の向上に努める。

運転免許取得後については、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所等が受講者の特性に応じて行う運転者教育および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る。

さらに、社会教育関係団体における日常の実践活動を通じて安全知識の普及に努めるほか、自転車の安全利用を含む交通安全教育等を推進する。

また、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進（警察、市生涯学習室・交通政策課）

（ア）交通安全教育の目標

運転免許所持の有無等により、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および交通ルール等の知識の習得を目標とする。

（イ）高齢歩行者に対する交通安全教育【P6 ポイント3】

運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会の少なかった高齢者を中心に、高齢者安全・安心アドバイザー等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る。また、高齢者を対象とした高齢者安全・安心講習「ふれあい塾」を開催し、歩行環境シミュレータ等の交通安全教育機器や、DVD等の視聴覚教材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

（ウ）高齢運転者に対する交通安全教育【P6 ポイント4】

高齢者講習および更新時講習の内容の充実に努めるほか、老人クラブ等と関係機関・団体と連携した啓発により交通安全意識の向上を図るとともに、地域の実情に応じた安全運転サポート車などの普及・促進を図る。

また、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、希望に応じ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、動画危険予測トレーニング装置「動画K Y T」等の交通安全教育機器を用いた交通安全教育を推進する。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進（警察）

交通安全に必要な技能および知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用して参加・体験・実践型の交通安全教室を開催するなど、障がいの程度に応じ、きめ細かな交通安全教育を推進する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進（県、警察）

在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等を推進する。

特に、特定技能制度等により国内で働く外国人運転者に対しては、雇用者や関係機関等による交通安全対策を充実させる。

また、訪日外国人を始めとする外国人の交通ルールの遵守を図るため、レンタカー会社等と連携した多言語対応の広報啓発を推進する。

(3) 効果的な交通安全教育の推進

（警察、県教育庁保健体育課、市生涯学習室・学校教育課・交通政策課）

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と知識を習得し、その必要性を理解するため、従来の方法にとらわれず、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関等は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関等の求めに応じて、交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣および情報の提供を行うなど、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導員の人材の養成・確保、ドライブレコーダーやシュミレーター、V R等の機器の活用等、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育指導員の体制、教育方法および利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、情報通信技術の進展を踏まえ、新たな手法等も活用して、効果的な交通安全教育に努める。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進（警察、市交通政策課）

交通安全協会や地域団体等の主体的かつ継続的な交通安全活動を促進するとともに

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掛けを行う。

また、街頭で活動している交通指導隊および各地区交通安全協会は、地域における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、各種活動を支援するとともに、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る。

また、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る。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進（警察、市交通政策課）

交通の安全は、地域住民等の安全意識により支えられていることから、交通安全思想の普及・徹底にあたっては、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するとともに、地域住民、町内会等との連携を図る。また、地域の交通安全への地域住民等の理解に資するため、交通安全計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

2 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

ア 運転者（自動車・二輪車）に対する教育の充実（警察）

自動車教習所において、教習指導員等の資質の向上、教習内容および技法の充実を図り、教習水準を高める。

また、違反者講習、更新時講習および高齢者講習等により、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化ならびに講習の内容と方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を根絶する観点から、取消処分者講習において、アルコール依存症が疑われる者を専門医療機関につなげる取組や停止処分者講習における飲酒学級の充実に努める。

イ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育（警察）

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

ウ 高齢運転者対策の充実（警察、市長寿福祉課）

(ア) 高齢者に対する教育の充実【P 6 ポイント4】

高齢者講習の効果的实施や、更新時講習における高齢者学級の充実等に努める。

特に、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、高速道路における逆走防止や運転支援機能を始めとする技術とその限界について教育を行うなど、効果的かつ効率的な教育に努める。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については、運転免許の取消し等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査を円滑に実施するため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

(ウ) 運転技能検査の適切な実施

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査について、一時停止等の課題を通して運転技能を適切に評価するとともに、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導を行う。

(エ) 運転免許証の自主返納者に対する環境の充実【P 6 ポイント5】

市内では運転経歴証明書^{*7}を持参した高齢者に、全タクシー会社が運賃割引を、バス会社が回数券割引を実施している。また、飲食店や小売店など約50店の支援サービス店が割引等の特典を付与しているが、引き続き高齢者が受けられる特典の周知に努めるとともに、運転経歴証明書の身分証明書としての機能充実を図るなど、高齢者等が運転免許証を自主返納しやすい環境づくりを促進する。

(オ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）等の活用【P 6 ポイント6】

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識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、高齢運転者標識を表示した車両に対する保護意識の向上に努める。

(カ) 「高齢者コインバス」^{*8}事業の周知と利用の促進

高齢者を交通事故から守るとともに、社会参加と生きがいづくりを目的とした「高齢者コインバス」事業の周知と利用促進を図る。

エ 外国人運転者対策の強化（警察）

外国人の運転免許保有者が増加する中、免許取得時の多言語化に加え、免許更新時における多言語の教材の活用等により、外国人運転者に対する交通安全教育を充実するとともに、外国人運転者による交通事故や交通違反の取扱い時における出入国在留管理庁との連携を強化する。

また、いわゆる「外免切替」制度について、令和7年10月に改正された新たな制度を厳格に運用する。

レンタカー利用時等における国際運転免許証や外国運転免許証の確認が十分に行われるようレンタカー会社に対する情報提供を充実させるなどの取組を強化する。

オ 夕暮れ時のライトの早めの点灯およびハイビームの原則常用の推進

（警察、市交通政策課）

関係機関・団体と連携して、夕暮れ時のライトの早めの点灯の励行や先行車および対向車がない場合におけるハイビームの原則常用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、11月にかけて、「4時からライト＆ピカッと反射材運動」を展開する。

^{*7} 運転免許証を返納した場合に交付される証明書。運転免許証と同じく自分の住所や年齢を証明するための書類として使用できる。

^{*8} 満65歳以上を対象として、市内の路線バスとマイタウン・バスを利用する際、「シニアアキカ」を使用することで市内1乗車一律150円となる制度。

カ 危険な運転者の早期排除等（警察）

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により、長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれのある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。また、仮停止制度を適切に運用し、交通死傷事故発生時における運転者に対する免許停止処分を迅速に行う。

(2) 安全運転管理の推進（警察）

安全運転管理者および副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質および安全意識の向上を図るとともに、安全運転管理者による運転者の運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務が確実に履行され、また、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する。

(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進（東北運輸局）

事業用自動車の事故死者数・人身事故件数の半減等を目標に立てた事業用自動車総合安全プランに基づく、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等の取組を推進する。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立（東北運輸局）

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を確認する、運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識の向上および事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、事業者の安全に係る取組および事業者によるコンプライアンスの徹底を意識付けるための取組を的確に確認する。

また、事業者等の安全意識の高揚を図るため、事業者等に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するなど、社内での安全教育の充実を図る。

イ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底（東北運輸局）

労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令等の履行および運行管理の徹底を図るため、悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者および新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行う。また、ITを活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。

事業用自動車による交通事故の未然防止を図るため、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握する。

ウ 飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶（東北運輸局）

平成28年に発生した、軽井沢スキーバス事故のような悲惨な交通事故を二度と起こさないため、関係者による輸送の安全に向けた意識の醸成や啓発を新たに継続的に取り組む。

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、飲酒運転を防止するための具体的な取組やアルコールが身体に及ぼす影響等を分かりやすくまとめたほか、アルコール依存傾向の強い運転者に関する症状の把握や治療の必要性について記載した「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」の周知、常習飲酒者に対するスクリーニング検査^{*9}の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指すほか、薬物使用による運行の根絶に向け、啓発を続ける。

さらに、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「ながらスマホ」、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」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行うとともに、それに資する運転中の運転者の状況が確認できる機器の普及を促進する。

エ ICT、先進安全自動車、自動運転等新技術の開発・普及推進（東北運輸局）

事業者による交通事故防止の取組を推進するため、ドライバー異常時対応システム等の先進安全自動車（ＡＳＶ）装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる交通事故の削減を目指す。さらに、運行管理に利用可能なICT技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上を図るため、開発・普及を促進する。

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策（東北運輸局）

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとや運転者の年齢、健康状態等の特徴的な交通事故傾向を踏まえた交通事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルを随時見直すとともに、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

^{*9} アルコール依存症の早期発見のツールとして使われるもの。本人が回答して評価するように作成されており、アルコール依存症の可能性を確認できる。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策（東北運輸局）

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における交通事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、交通事故の未然防止に向けた取組を促進する。

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進（東北運輸局）

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患、大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知・徹底を図るとともに、中小の事業者への受診費用の補助制度を通して、スクリーニング検査の普及を促進する。

ク 自動車運送事業者安全性評価事業の促進等（東北運輸局）

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資する「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称 G マーク制度）の実施を促進する。

また、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関において、貸切バス事業者の安全性や安全の確保に向けた取組状況を評価し、認定・公表することで、貸切バスの利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選択しやすくする「貸切バス事業者安全性評価認定制度」を推進し、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識向上や取組の促進を図り、より安全な貸切バスサービスの提供に努める。

(4) 道路交通に関する情報の充実

ア 国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策（東北運輸局）

国際海上コンテナの陸上運送における安全を確保するため、コンテナ貨物の重量や積付けに関する情報を運転者に伝達することや、過積載・偏貨重等の不適切状態にあるコンテナを発見および是正する措置について記載した「安全輸送ガイドライン」および「安全輸送マニュアル」について、引き続き関係者への周知徹底を図る。

3 道路交通環境の整備

(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

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者や自転車の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とは言えず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、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ていく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道や自転車通行空間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交通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、歩行者が適切に分離された安全な道路交通環境を形成する。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

(警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部)

通行禁止等の交通規制、路側帯の設置・拡幅等を実施するほか、面的対策が必要な地区については、最高速度時速30キロメートルの区域規制を中心とする対策である「ゾーン30」や最高速度時速30キロメートルの区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進する。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ところであるが、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

公安委員会においては、交通規制、交通管制および交通指導取締りのバランスに配慮した施策を推進する。高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化等の安全対策や、外周幹線道路を中心に、信号機の改良、光ビーコン^{*10}・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。)における生活関連経路を構成する道路を中心に、音響により信号表示の状況を知らせる音響信号機、表示面に青信号までの待ち時間および青信号の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器^{*11}、歩車分離式信号等の整備を推進する。

*10 光(目には見えない近赤外線)を用いて車載機との双方向通信を行う路上インフラ装置。光ビーコンの下を車両が通過すると最新の交通情報が車載機に送信される。情報は警察本部交通管制センターで5分ごとに更新される。

*11 歩行者用の信号機。灯器は信号を発する機器のこと。

イ 通学路等における交通安全の確保

(警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部・学事課・駅東事務所・交通政策課)

通学路等を中心にこ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確保するため、「秋田市通学路交通安全プログラム」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、道路交通の実態に応じ、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する。

幼稚園、保育所、認定こども園、小・中学校等に通う幼児・児童・生徒の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、自転車道・自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備、押しボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充、ハンプ・狭さく等の設置等の対策を推進する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備【P 6 ポイント7】

(警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部・交通政策課)

(ア) 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、病院等へ至る経路を中心に、歩道の段差・傾斜・勾配の改善を行い、平坦性が確保された歩道等を積極的に整備する。

また、歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン^{*12}等を整備するほか、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

今後、バリアフリー法に基づき、重点整備地区が定められた場合は、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しながら、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備し、ネットワーク化を図る。

(イ) 「秋田市違法駐車等の防止に関する条例」に基づく施策と併せて、横断歩道やバス停留所付近の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを推進する。

また、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、積極的な取締りの推進や「秋田市自転車等の放置防止に関する条例」に基づく撤去

^{*12} 視覚障がい者が安全に横断歩道を利用することができるよう、横断歩道の中央付近に敷設した白い帯状の突起体の列（点字ブロック）のこと。白杖や足裏で確認し、歩行の手がかりとして利用できる。

等を実施する。

エ 冬期間対策の推進

(警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部・学事課)

道路除排雪の基本計画に基づく作業の実施により、円滑な冬期道路交通の確保に努め、交通事故防止のための取組を推進する。

また、冬期通学路確保強化の対策として、道路管理者・教育委員会・学校や警察等による調整会議を新たに設置し、

- ① 通学路における冬期特有の課題箇所の確認・共有
- ② 関係者による対策の実施調整（通学時間帯までの除雪連携（歩道版連携除雪）、融雪設備の整備、ボランティアなどによる除雪支援調整など）
- ③ 大雪時の相互支援等の事前調整（除雪優先区間の確認、相互応援・支援体制の構築など）

等により、冬期の安全・安心な通学路の確保を図る。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における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」^{*13}を導入し、市民参加・市民との協働により重点的・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)」^{*14}に継続して取り組む。

また、基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道^{*15}および一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう、道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

ア 事故ゼロプランの推進（東北地方整備局）

(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および地域の交通安全の実情を反映した区間等、交通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する。

*13 公共事業の効率性やその実施過程の透明性の一層の向上を図るために、国土交通省所管公共事業へ導入された事業評価。マネジメント。

*14 交通事故の危険性が高い区間について、事故要因に即した対策を重点的・集中的に講じ、「成果を上げるマネジメントサイクル」により逐次改善を図り、効率的・効果的な交通事故対策。

*15 道路法上、自動車の高速交通の用に供される国道。高速道路の一つであり、自動車以外の通行は禁止されている。

(イ) 地域住民に対し、交通事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより交通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、交通事故要因に即した効果の高い対策を実施する。

(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の検討に活用する。

イ 事故危険箇所対策の推進

(警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部)

特に交通事故の発生割合の大きい区間や、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交通事故抑止対策を実施する。

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^{*16}の改良、付加車線^{*17}等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置や防護柵・区画線等の整備および道路照明・視線誘導標^{*18}等の設置などの対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制（警察）

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制や追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。

特に、交通事故多発区間においては、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、事故の防止を図る。

エ 重大事故の再発防止（警察）

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、警

*16 ドライバーが見通すことができる距離。

*17 渋滞対策のため、車線に付加して設けられる車線をいう。付加追越車線などがある。

*18 道路の側面に設置して、路側や道路線形の表示をするもの。昼夜間における車両運転者の視線誘導を行うために設置する。

察、道路管理者が連携して交通事故対策を講じ、同様の事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

(東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部)

- (ア) 高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車および自動車等の適切な分離を図る。
- (イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分散させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- (ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパスおよび環状道路等の整備を推進する。
- (エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど、道路機能の分化により生活環境の向上を図る。
- (オ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運および航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点ならびに空港や港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進（東日本高速道路）

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進める。

また、適切な道路の維持管理および道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持と向上を図る。

キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

(東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部)

- (ア) 歩行者および自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車専用通行帯の設置、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築を推進する。
- (イ) 交差点およびその付近における交通事故の防止を図るため、交差点の改良等を推進する。

- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえ、沿道からのアクセスを考慮した路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 歩行者および自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、歩車共存道路等の整備を推進する。
- (オ) 交通混雑が著しい都心部および鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路や交通広場等の総合的な整備を図る。
- (カ) 歴史的街並みや史跡等の卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通・観光交通・通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路および歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

ク 交通安全施設等の高度化（警察）

- (ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止の視認性向上に資する信号灯器のＬＥＤ化を推進する。
- (イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するため、道路標識・道路標示の高輝度化等、高視認性区画線の整備等を推進する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

ア 歩行者・自転車対策および生活道路対策の推進

（警察、県秋田地域振興局建設部、市建設部・駅東事務所）

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン30」等による車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化および通学路や未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行区間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

イ 幹線道路対策の推進

（警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部）

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。

この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良および交差点改良等の対策を実施する。

ウ 交通円滑化対策の推進

（警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部）

交通安全に資するため、信号機の改良等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

エ ITS^{*19}の推進による安全で快適な道路交通環境の実現（警察）

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改良を図る。

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させて集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコン等の整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS）^{*20}を推進し、情報収集・提供環境の充実、道路交通情報の提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

(4) 無電柱化の推進（東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部）

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保等の観点から、新たな無電柱化計画を国や地域で策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に併せて整備を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るほか、関係事業者と連携して無柱化を推進する。

また、地上機器の小型化による歩行者の安全性の確保などの取組を推進する。

(5) 効果的な交通規制の推進（警察）

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを行うとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

^{*19} ITS（Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム）。例として、カーナビゲーションシステム、ETCなどがある。

^{*20} UTMS（Universal Traffic Management Systems）。ITSの取組のひとつで、警察庁が整備を進めているもの。光ビーコンを用いた個々の車両と交通管制システムとの双方向通信により、ドライバーに対してリアルタイムな交通情報を提供する。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見や要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするため、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号機の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

さらに、公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行う。

(6) 自転車利用環境の総合的整備

(警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部・駅東事務所・交通政策課)

自転車推進法（平成28年法律第113号）および自転車活用推進計画に基づき、自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画を策定するとともに、歩行者、自転車および自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。併せて、自転車専用通行帯を塞ぐなど、悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを強化する。

(7) 高度道路交通システムの活用

ア 道路交通情報通信システムの整備（警察、東北地方整備局、東日本高速道路）

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICS^{*21}の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実を図る。

また、詳細な道路交通情報を収集・提供するため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報

^{*21} VICS（Vehicle Information and Communication System：道路交通情報通信システム）。交通状況に関するさまざまな情報を、走行中の車のカーナビ画面に表示する情報通信システム。

を集約・配信する。

イ 新交通管理システムの推進（警察）

情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用してU T M Sの開発・整備を行うことにより、I T Sを推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

（東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部・駅東事務所）

地震、豪雨、豪雪および津波等の災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

さらに、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期の情報提供および迅速な避難を行うための避難路の整備を行うとともに、津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備（警察）

地震、豪雨、豪雪および津波等の災害が発生した場合においても円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するため、道路災害の監視システムの開発・導入、交通規制資機材の整備を推進する。併せて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進する。

また、警察庁において、警察の交通管制センターから詳細な交通情報をオンライン接続によりリアルタイムで収集し、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

（警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部）

災害発生時には、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する。

エ 災害発生時における情報提供の充実

（警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部）

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・提供し、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等に資するため、地震計、道路監視カメラ、車両感知器、道路情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(9) 総合的な駐車対策の推進

ア きめ細かな駐車規制の推進（警察）

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえながら、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進（警察）

(ア) 悪質性、危険性および迷惑性の高い違反に重点を置いて、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。

また、道路交通環境など当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直しなどで適切に対応する。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令や繰り返して放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追及する。

また、交通事故の原因となった違反や常習的な違反などの悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚（警察、市交通政策課）

違法駐車の排除および自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報や啓発活動を行うほか、関係機関等との密接な連携を図り、地域住民の理解と協力を得ながら、違法駐車を排除しようとする気運の醸成と高揚を図る。

エ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

（警察、東北地方整備局、市建設部・交通政策課）

駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、

自治会や地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場や共同荷捌きスペース、路上荷捌きスペースの整備の働き掛け、違法駐車取締りおよび積極的な広報啓発活動など、ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

(10) 道路交通情報の充実

ア 情報収集・提供体制の充実

(警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部)

多様化する道路利用者のニーズを踏まえた道路交通情報を提供し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進する。

イ I T Sを活用した道路交通情報の高度化（警察、東北地方整備局、市建設部）

I T Sの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するV I C SやE T C 2.0の整備・拡充を積極的に図る。また、E T C 2.0対応カーナビおよびE T C 2.0車載器を活用し、渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うE T C 2.0サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞の解消を図り、交通の安全と円滑化を推進する。

ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

(警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部)

道路交通法（昭和35年法律第105号）および交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、交通情報を提供する事業者に対する指導・監督を行い、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境等の整備

ア 道路の使用および占用の適正化等

(警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部)

(ア) 道路の使用および占用の適正化

工作物の設置や工事等のための道路の使用および占用の許可にあたっては、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。また、許可条件の遵守や占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

(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を行い、特に市街地について重点的にその排除を実施する。

さらに、不法占用等の防止にかかる啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、道路の愛護思想の普及を図る。

(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する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として、共同溝等の整備を推進する。

イ 休憩施設等の整備の推進

(東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部)

過労運転に伴う事故を防止するとともに、近年の高齢運転者等の増加に対応し、一般道路において追越しのための付加車線や、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

ウ こどもの遊び場等の確保（市建設部）

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、都市公園等の整備を行う。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

(警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部)

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）第46条の規定に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

オ 地域に応じた安全の確保

(東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部)

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として、道路除排雪の基本計画書に基づき、除雪や凍結抑制剤の散布を実施する。

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、広域迂回や出控えの呼びかけなど、道路情報板への表示やラジオ、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

通し等を情報提供する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等の情報を収集し、道路利用者に提供するための道路情報提供装置等の整備を推進する。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車アセスメント情報等の提供（東北運輸局）

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場でとりまとめ、自動車ユーザーに定期的に提供する自動車アセスメント^{*22}事業を推進する。また、自動車アセスメント事業および先進技術に対する過信や誤解を防止するための情報の公表により、先進安全自動車（ＡＳＶ）^{*23}技術等の自動車の安全に関する先進技術の市民の理解促進を図る。これらにより、自動車ユーザーの選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進する。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

(2) 自動車の検査および点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実（東北運輸局）

道路運送車両の保安基準の拡充と強化に合わせて進化する自動車技術に対応して、ＩＣＴ化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。また、不正改造を防止するため、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両および基準不適合車両の排除等を推進する。

さらには、軽自動車の検査実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化および検査体制の充実強化を図る。

イ 自動車点検整備の充実（東北運輸局）

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に推進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による交通事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

*22 自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報。

*23 ＡＳＶ(Advanced Safety Vehicle)。先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援および自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開するほか、広報活動の推進、関係者への指導および街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザーおよび自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止および不正改造車両に対する整備命令制度の強化について、その的確な運用に努める。

(ウ) 自動車特定整備の事業の適正および近代化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点を含め、その実施の推進を指導する。

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及や車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要がある。

このため、実態調査等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業が自動車の新技術および多様化するユーザーニーズに対応するための環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者を対象とした新技術研修の実施などにより、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

(3) リコール制度の充実・強化（東北運輸局）

複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行う。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を強化する。また、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

(4) 自転車の安全性の確保

ア 自転車の点検整備の推進（警察、市交通政策課）

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、駆動補助機能付き自転車（電動アシスト自転車）および普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償を請求されるケースがあることから、被害者の救済の十全を図るため、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進する。

イ 自転車の被視認性の向上（警察、市交通政策課）

夕暮れの時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等（警察）

(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、交通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、携帯電話使用等違反、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る。

飲酒運転および無免許運転については、取締りにより常習者を道路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、飲酒運転および無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。

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指導取締りを推進する。

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するとともに、その結果を踏まえた今後の交通指導取締りの指針等について、ウェブサイト等を活用し情報発信し、市民の理解の確保に努める。

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、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う。

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、違反の防止を図る。

(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飲酒運転、遮断踏切立入り、自転車制動装置不良、携帯電話使用等違反などの悪質・危険な違反に対しては、積極的に検挙措置を講じる。

また、その他の違反に対しては、指導警告を行うことを原則とするが、これらの違反によって他の交通に危険を及ぼした場合や指導警告に従わない場合は、積極的な検挙措置を講じる。

(エ) 小型モビリティ利用者に対する指導取締りの推進

特定小型原動機付自転車、ペダル付き電動バイク等の小型モビリティ利用者に係る信号無視、通行区分違反などの悪質・危険な違反行為に対する交通指導取締りを積極的に推進する。

イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等（警察）

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況など、交通の実態に即した効果的な警ら等を実施することにより、違反の未然防止および交通流の整序を図る。

また、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点に置いて取り組むが、特に、著しい速度超過、飲酒運転、いわゆる「あおり運転」や「ながらスマホ」等重大事故に直結する可能性の高い違反の取締りを強化する。

(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

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底（警察）

交通事故事件の捜査については、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、適正かつ緻密な捜査の徹底を図る。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化（警察）

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実および研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進（警察）

常時録画式交差点カメラやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、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する。

(3) 暴走族等対策の推進（警察）

暴走族追放の気運の高揚を図るため、報道機関等と協力した広報活動を積極的に行うとともに、家庭、学校、職場および地域等において、青少年への指導等を促進する。

暴走族等および群衆をい集^{*24}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道路交通環境づくりを積極的に行う。

また、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や補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

*24 物が一箇所に群がるように集まるさま。

さらに、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等の諸事情を明らかにし、グループの解体や暴走族等グループから構成員等を離脱させるなど、再犯防止に努めるとともに、暴力団と関係のある者には、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充（市消防本部）

交通事故に起因する救助活動の増大およ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る。

イ 救助・集団救急事故体制の確保（市消防本部）

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の広域な連携等および秋田市集団救急災害活動要綱により、救助・集団救急事故体制を確保する。

ウ 救急救命士の養成・配置等の促進（市消防本部）

救急現場および搬送途上における応急処置の充実を図るため、各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、薬剤投与および輸液等の特定行為を円滑に実施するための講習および実習の実施を推進する。

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保証するメディカルコントロール体制の充実を図る。

エ 救助・救急用資機材等の装備の整備（市消防本部）

各消防機関における救助工作車、救助資機材、高度救命処置用資機材等の整備を推進するとともに、救助、救急活動の円滑な実施を図るため、高機能消防通信指令システム、マイナ救急の導入等、より高度な消防救助や救急用資機材の整備を推進する。

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

（市消防本部）

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（AED）^{*25}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するとともに、AED設置施設の認知度向上と、未設置施設への設置促進を行う。

^{*25} AED(Automated External Defibrillator)。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。

カ 救助隊員および救急隊員の教育訓練の充実（市消防本部）

知識・技術等の向上を図るため、救助隊員および救急隊員への教育訓練の充実に推進する。

また、救急救命士の資質向上を図るため、病院実習や医療機関等が行う、各種研修会へ参加するとともに、指導救命士による教育訓練を行う。

キ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備（市消防本部）

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の連携を図りながら、救急業務実施体制の整備を促進する。

ク 現場急行支援システムの整備（市消防本部）

現場に到着するまでのレスポンスタイムの短縮および緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（F A S T）の整備を図る。

ケ 緊急通報システム・事故自動通報システムの活用拡大（市消防本部）

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出および交通事故処理の迅速化のため、自動車乗車中の交通事故発生時に車載通信装置等を通じてその発生場所の位置情報や交通事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（H E L P）や事故自動緊急通報装置（C A N）の広報・啓発を含めた活用の促進と検知対象の拡大を図る。

(2) 救急医療体制の整備（市消防本部）

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する。

また、講習会等で市民の病気に対する予防と早期医療機関受診の必要性を広めるとともに、救急車の適正利用に対する認識を持っていただくことで、取組の支援につなげる。

(3) 救急関係機関の協力の確保等（市消防本部）

救急医療機関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する。

7 被害者支援の充実と推進

(1) 交通事故相談活動の推進（警察）

交通事故被害者の様々な相談には、関係機関等の緊密な連携により、交通事故に起因する問題の早期かつ適正な解決に努める。

また、各警察署に交通事故相談窓口を設置し、事故概要等の情報提供、保険請求・損害賠償制度の概要説明、被害者救済制度の紹介等の交通事故相談を推進する。

(2) 自動車事故被害者に対する救済の充実（警察）

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）車に対するの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強化する。特に、原動機付自転車等の検査対象外車両の損害賠償責任保険（共済）への加入促進を図る。

(3) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進（警察）

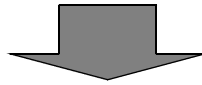
交通事故被害者等の支援の充実を図るため、関係機関との連携を図るほか、民間の犯罪被害者支援団体の活動等に対する支援等を推進し、連携を図る。

また、交通事故被害者等に対して交通事故の概要や捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「被害者の手引」を活用して支援する。

第2編 踏切道における交通の安全

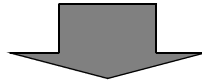
踏切事故のない社会を目指して

- ◎ 踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



第12次秋田市交通安全計画の目標

- ◎ 踏切事故件数ゼロ を目指す。



踏切道における交通の安全についての対策

《視点》

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

《4つの柱》

- 1 踏切道の立体交差化、構造の改良および歩行者等立体横断施設の整備の促進
- 2 踏切保安設備の整備および交通規制の実施
- 3 踏切道の統廃合の推進
- 4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第1章 踏切事故のない社会を目指して

第1節 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

本市では令和3年に1件の踏切事故（鉄道事故のうち、踏切障害およびこれに起因する列車事故をいう。）が発生したものの、令和4年から令和7年までの間は0件で推移している。これは、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。

しかし、県内では踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

2 近年の踏切事故の特徴

全国における近年の踏切事故の特徴としては、衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約5割を占めている。また、自動車の原因別では、直前横断によるものが約4割、年齢別では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めている。

踏切道の種類別では、第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道等）が最も多いが、踏切100箇所当たりの発生件数で見ると、第4種踏切（遮断機、警報器が設置されていない踏切道）が最も多くなっている。

第2節 第12次秋田市交通安全計画における目標

【数値目標】 踏切事故件数ゼロ を目指す。

市内の踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力のもと、第2章第2節に掲げる諸施策を関係機関と協力し積極的に推進することにより、年間の踏切事故件数ゼロを目指す。

第2章 踏切道における交通の安全についての対策

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

踏切道における交通安全対策については、踏切事故件数が令和3年から令和7年までの間1件にとどまり、これまで推進してきた施策には一定の効果があったものと考えられる。

しかし、ひとたび発生すると多数の死傷者が生ずるなど甚大な被害をもたらすこと、立体交差化、構造改良、歩行者等立体横断施設の整備などの対策が必要な踏切道がなお残されていること、これらの対策が、渋滞の緩和による交通の円滑化や環境保全にも寄与することなどを考慮し、それぞれの踏切の状況等を勘案しながら、より効果的な対策を、総合的かつ積極的に推進する。

また、ICTの発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元やこれまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、鉄道事業者と協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していく。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造の改良および歩行者等立体横断施設の整備の促進

(東北運輸局、県秋田地域振興局建設部、東日本旅客鉄道、市建設部)

遮断時間が特に長い踏切や、交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である立体交差化により、踏切道の除却を推進するとともに、道路の新設・改築に当たっては、原則、立体交差化を図る。

また、歩道が狭隘な踏切および歩車分離のない踏切等については、歩行者の安全を確保するため、構造改良等を強力に推進する。

以上の構造改良等による「速効対策」と、立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を緊急的かつ重点的に推進する。

2 踏切保安設備の整備および交通規制の実施（警察、東日本旅客鉄道）

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員および交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じている踏切道については、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況や事故の発生状況

等を勘案して、必要に応じ障害物検知装置、オーバーハング型警報装置^{*26}および大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化や、ＡＩ等を活用した更なる踏切安全対策を推進する。

道路交通量、踏切道の幅員および踏切保安設備の整備状況等を勘案し、必要に応じ、自動車や大型自動車の通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の推進（東日本旅客鉄道）

踏切道の立体交差化や構造改良等の事業実施に合わせて、近接踏切道のうち、その利用状況や、迂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ものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても、同様に統廃合を促進する。ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がない場合や、歩道が狭小である場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置（警察、東日本旅客鉄道）

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

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図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配付を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況を踏まえ、適切に対応していく。

また、ＩＣＴ技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとする。

^{*26} 踏切の上方に警報器を取付けることにより存在を目立たせ、遠くからでも認識できるようにしている警報装置。