

令和 7 年 度

秋 田 市 交 通 安 全 実 施 計 画

秋 田 市

1 計画の位置づけ

秋田市交通安全実施計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条第4項の規定に基づき、「第11次秋田市交通安全計画（令和3年度～令和7年度）」で定めた目標達成に向けて、年度ごとに策定している。

令和7年度秋田市交通安全実施計画（以下、本実施計画という。）は、市内における陸上交通の安全に関し、令和7年度に本市および関係機関・団体が取り組むべき具体的な施策についてまとめたものである。

2 令和6年中の交通事故状況

本市における令和6年中の交通事故状況は、次のとおりとなっている。

発生件数	481件
死者数	3人
死傷者数	550人（うち負傷者数 547人）
重傷者数	61人

発生件数、死傷者数は昨年度に比べ減少している。

しかしながら、死者数に占める高齢者の割合は過去5年間で最も高く増加傾向にあるため、引き続き高齢者の交通事故防止を重要課題と位置付け、各種対策の推進を図る。

3 「第11次秋田市交通安全計画」の目標

「第11次秋田市交通安全計画」では、交通事故のない安全で安心な秋田市を目指し、達成すべき具体的な目標を次のとおり定めた。

第11次秋田市交通安全計画の目標

○ 道路交通事故の目標

令和7年度までに、**交通事故死者数^{*1}を4人以下**
交通事故重傷者数^{*2}を64人以下にする。

○ 踏切事故の目標

踏切事故件数ゼロを目指す。

目標達成に向け、引き続き関係機関・団体との連携を図り、交通安全意識の普及・啓発や道路交通環境の整備など、ハード・ソフト両面にわたった交通安全施策を積極的に推進していくこととする。

*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。

目 次

第1章 道路交通の安全についての対策	1
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点（6つの視点）	1
1 市民自らの意識改革	1
2 高齢者および子どもの安全確保	1
3 歩行者および自転車の安全確保と遵法意識の向上	2
4 生活道路における安全確保	2
5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	3
6 地域が一体となった交通安全対策の推進	3
第2節 講じようとする施策（7つの柱）	3
1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚	4
(1) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	4
(2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	7
(3) 効果的な交通安全教育の推進	9
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	10
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	10
2 安全運転の確保	11
(1) 運転者教育等の充実	11
(2) 安全運転管理の推進	11
(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	12
3 道路交通環境の整備	15
(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	15
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	17
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	18
(4) 無電柱化の推進	19
(5) 効果的な交通規制の推進	19
(6) 自転車利用環境の総合的整備	19
(7) 災害に備えた道路交通環境の整備	19
(8) 総合的な駐車対策の推進	20
(9) 道路交通情報の充実	20
(10) 交通安全に寄与する道路交通環境等の整備	21

【別表 1】	都市計画街路および道路事業	22
【別表 2】	土地区画整理事業	22
【別表 3】	道路改良・舗装道新設等事業	23
【別表 4】	交通安全施設等整備事業	23
【別表 5】	交通安全施設等整備事業	24
【別表 6】	その他の交通安全施設等整備事業	24
4	車両の安全性の確保	25
(1)	自動車アセスメント情報等の提供	25
(2)	自動車の検査および点検整備の充実	25
(3)	自転車の安全性の確保	26
5	道路交通秩序の維持	28
(1)	交通の指導取締りの強化等	28
(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	28
(3)	暴走族等対策の推進	28
6	救助・救急活動の充実	29
(1)	救助・救急体制の整備	29
(2)	救急医療体制の整備	29
(3)	救急関係機関の協力の確保等	29
7	被害者支援の充実と推進	30
(1)	交通事故相談活動の推進	30
(2)	自動車事故被害者に対する救済の充実	30
(3)	交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	30
第 2 章	踏切道における交通の安全についての対策	31
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	31
第 2 節	講じようとする施策（4つの柱）	31
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	31
2	踏切保安設備の整備および交通規制の実施	32
3	踏切道の統廃合の推進	32
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	33

第1章 道路交通の安全についての対策

道路交通を取り巻く状況は、新型コロナウイルス感染症や経済社会の動向に伴い、今後複雑に変化すると見込まれる。本市における、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、今後も個別の対策を積極的に講じていく必要がある。その対策の実施にあたっては、次の視点を重視する。

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点（6つの視点）

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 高齢者および子どもの安全確保

本市では、令和6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、重傷者数に占める高齢者の割合も高くなり、令和6年は重傷者数61人のうち高齢者24人と重傷者の約39%を占めている。

交通死亡事故の更なる抑制のためには、高齢者が歩行中、自転車乗車中に事故に遭わない対策および高齢運転者の安全運転を支える対策を強化する必要がある。

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る。

平成26年以降、子どもの死亡事故は発生していないが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や、通学路等の子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、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を推進する。

3 歩行者およ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、未就学児を中心に子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、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る。

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など、歩行者自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進する。

自転車については、乗用中の交通事故においてヘルメットを着用していなかった場合の致死率が、着用していた場合に比べて大幅に高くなるなど、交通事故の被害を軽減するため道路交通法の改正により全ての年齢層へのヘルメット着用が努力義務化されたほか、「秋田県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（以下「自転車条例」という。）により自転車の点検・整備を行うよう努めることや、自転車損害賠償責任保険等への加入が義務化されている。

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。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なこともあって、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

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ていかなければならない。

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、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。

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す。

5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第10次計画期間中を通じて、E T C 2.0^{*3}から得られたビッグデータにより交通事故等の、発生地域、場所、形態等を詳細に分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、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、分析システムの活用やE T C 2.0から得られた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を策を具体化する必要がある。

6 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、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} 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）

市民の交通安全に関する知識の普及とモラルの向上を図るため、秋田市交通指導隊および交通安全協会等の組織を通じた活動を推進し、交通安全に対する意識の高揚を図る。

(ア) 運動のスローガン

「 急がずに マナーとゆとりで 交通安全 」

(イ) 運動の基本

子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浸透～

(ウ) 運動の重点

- 歩行中・自転車乗用中の交通事故防止（自転車については、自転車条例と「自転車安全利用五則」^{*4}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
- 飲酒運転等の危険運転の防止

(エ) 年間運動等

- 高齢者交通事故防止県民運動
- 自転車の安全利用推進運動
（強調期間 4月1日～5月31日）
- シートベルト・チャイルドシート着用推進運動
（強調期間 7月1日～7月31日）
- 秋田県飲酒運転追放県民運動
（強調期間 8月1日～8月31日および12月1日～12月31日）
- 4時からライト&ピカッと反射材運動
（期間運動／強調期間 10月1日～11月30日）

(オ) 季別の交通安全運動

- 春の全国交通安全運動（4月6日から4月15日までの10日間）
- 夏の交通安全運動（7月11日から7月20日までの10日間）
- 秋の全国交通安全運動（9月21日から9月30日までの10日間）
- 年末の交通安全運動（12月11日から12月20日までの10日間）

^{*4} 「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

イ 横断歩行者の安全確保（県、警察、市交通政策課）

ラジオや広報誌等の広報媒体の活用のほか、交通安全教室および街頭キャンペーン等を通じて「歩行者ファースト」意識の浸透を図る。

また、運転者に対しては、信号機のない横断歩道で歩行者がいけないことが明らかなる場合を除き、直前で停止可能な速度で進行する義務があること等の周知を行い、歩行者に対しては、手を上げて横断の意思を明確に伝えるなど、具体的な交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

ウ 効果的な広報啓発活動の推進（県、警察、市交通政策課）

- ホームページや広報誌、SNS等の広報媒体を活用した全市的な広報活動を行い、高齢者と子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、自動車における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、運転中のスマートフォンの操作等の危険性についての周知、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。
- 交通安全運動期間等などにおける街頭キャンペーンやイベント等により、反射材の着用や飲酒運転の根絶等について呼びかけ、市民の気運の高揚を図る。
- 各季交通安全運動期間を主に、交通指導車による街頭広報を行う。
- 交通安全運動期間中は、市庁舎および市民サービスセンターなどにチラシ、ポスターおよび交通安全旗等を設置し、市民の交通安全意識の高揚を図るとともに、交通ルールの遵守と交通マナーの実践を呼びかける。
- 報道機関との緊密な連絡体制の保持に努め、その十分な協力が得られるよう配慮する。

エ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立（県、警察、市交通政策課）

飲食店訪問や交通事故被害者等の手記等を活用した交通安全教育およびホームページ等の広報媒体を活用した啓発活動を推進するとともに、安全運転管理者、酒類販売業者および酒類提供飲食店等と連携し、ハンドルキーパー運動^{*5}の普及促進に努めるなど、「飲酒運転をしない、させない」という規範意識の確立を図る。

オ 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 （警察、市交通政策課）

各種講習会、交通安全教室および交通安全運動等を通じて、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用の徹底について普及啓発を図る。

^{*5} 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。

カ チャイルドシートの正しい使用の徹底（警察、市交通政策課）

チャイルドシートの使用効果や正しい使用方法について、幼稚園、保育所等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発と指導を行うとともに、幼児等へも呼びかけを行い、正しい使用の徹底を図る。

キ 自転車の安全利用の推進（県、警察、市交通政策課）

関係機関・団体と連携し、「交通の方法に関する教則」や「自転車安全利用五則」の活用による集中的かつ効果的な広報啓発活動および合同街頭指導の実施等により、自転車利用者に対して、自転車乗車時のヘルメットの着用努力義務化、交通ルールおよび正しい乗り方等の周知を図る。また、乗車用ヘルメットは、SGマークなどの安全性を示すマークが付いたものを使い、あごひもを確実に締めるなどの正しい着用、自転車の定期的な点検整備の必要性および自転車損害賠償責任保険等への加入義務についての普及促進に努めるほか、自転車運転中に危険なルール違反を繰り返した者に対する自転車運転者講習制度について周知を図る。

ク 視認性の高い服装の着用や反射材用品の普及促進（県、市交通政策課）

視認性の高い明るい服装や反射材用品（反射材シールや反射リストバンドなど）の着用および効果等について、各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発活動と配布活動を推進する。

ケ 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) 高速道路における交通安全の推進

インターチェンジにおいて、全国交通安全運動期間中ならびに、雨や霧、雪道等の時期、事象に対応した交通安全キャンペーンを実施する。

料金所、パーキングエリア等に交通安全関連のポスターを掲示するほか、ドライバーにパンフレット等を配布し、シートベルトおよびチャイルドシート着用の徹底、安全速度および車間距離の確保等を直接呼びかけることで、安全運転と事故防止の徹底を図る。

(イ) 高齢運転者標識の普及の促進

交通安全教室等において、高齢者に対し、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、理解を図るとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示を呼びかける。

(ウ) 薄暮時間帯の危険性認識の促進

交通事故が多発する傾向にある薄暮時には、街頭キャンペーンや広報誌等により、前照灯の早期点灯、ハイビームの活用および反射材の着用等の呼びかけ

を行う。

(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）

保育所(園)および幼稚園等の園児等に、基本的な交通ルールおよびマナー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技能および知識を習得させるため、交通安全指導員による交通安全教室を開催し、知的・身体的・精神的な安全能力を育成する。

また、日常に交通安全ルールおよびマナーの指導を取り入れていただけるよう教職員への協力を依頼することで、交通安全教室の場に限らず、日々ルールやマナーに触れることが出来る環境づくりを推進する。

交通安全教育を受ける機会の少ない未就学の在宅児への教育については、家庭での交通安全意識の浸透を主な目的とし、各市民サービスセンターで開催される講座等で、発達段階に応じた指導内容を効果的に行うとともに、保護者への交通安全啓発を図る。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進（市学校教育課・交通政策課）

小学校においては、体育、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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、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指導する。

また、各警察署および関係機関と連携し、各校の地域の実情に応じた内容で交通安全教室を実施するほか、新入学児童を対象に、交通安全帽子（黄色い帽子）等を配布することによって交通安全知識の普及向上を図るとともに、教員については、年5回開催する生徒指導連絡協議会において、児童の飛び出し等による交通事故の事例を報告し検証することにより、効果的な交通安全指導の実施を図る。

さらに、放課後および長期休業中の児童を対象とし、児童館等での交通安全啓発を行うことで、危険等を予測し、これを回避して自分の命を自分で守るための判断力の習得および交通ルールの再確認を図る。

新入学児童に対する交通安全啓発事業

事業名	寄贈元
交通安全帽子配布	秋田市駐車場公社
交通安全キーホルダー配布	
黄色いワッペン配布	損害保険ジャパン株式会社ほか3社

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進（市学校教育課）

中学校においては、保健体育、道徳、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校の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、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に指導する。

また、交通安全教室については、各警察署および関係機関と連携し、各校の地域の実情に応じた内容で実施するほか、教員については、年8回開催する生徒指導連絡協議会において、生徒の交通事故の事例を報告し検証することにより、効果的な交通安全指導の実施を図る。

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）

高等学校においては、保健体育、特別活動、総合的な探究の時間など学校の教育活動全体を通じて、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、応急処置等について更に理解を深めるとともに、免許取得前の教育として、自他の生命を尊重する態度の育成、交通事故には責任や補償問題が生じることなどを理解させ、加害事故を起こさない努力が必要であるという視点を重視した交通安全教育を行う。

特に、二輪車、自動車の安全に関する指導については、具体的な事例を適宜取り上げ、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・団体等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図る。

また、自転車乗車時における乗車用ヘルメット着用の努力義務化、自転車で路側帯を通行する際の左側通行や、自転車による危険な交通違反を繰り返した者に対する自転車運転者講習制度、運転中のながらスマホの禁止など、高校生の自転車利用に関するルール遵守やマナーに関する指導の充実を図る。

オ 成人に対する交通安全教育の推進（警察、市生涯学習室）

社会教育においては、各市民サービスセンターの活動をはじめ、社会教育関係団体における日常の実践活動を通して交通安全知識の普及に努める。

また、青少年、成人を対象とする講座、教室等を通じて、関係機関・団体と連携・協力を図りながら、交通安全知識の普及と実践教育の浸透を図る。

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

高齢者の集う多くの機会を捉え、老人クラブや高齢者大学・地域における学級を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教室を開催し、高齢者自らが交

通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣づけ、交通安全意識の浸透を図る。

交通安全教室の内容については、交通環境や自己の身体機能の変化を認識した上で、交通安全意識を持って安全な交通行動を実践できるよう「交通行動の問題解決方法」をテーマに設定し、交通安全意識の高揚を図る。

また、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、歩行者又は運転者としての交通行動について理解を深められるよう努める。

(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や反射材効果体験等の交通安全教育機器および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

過去に複数回交通事故を起こした65歳以上の高齢者、いわゆる「頻回交通事故惹起高齢者」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指導を行うほか、地域における学級等の学習活動等において、運転者疑似体験型集合教育装置等の交通安全機器を用いた、交通安全教育を推進する。また、自動車販売店協会やディーラー等の関係機関・団体と連携を図りながら交通安全イベント等を開催し、安全運転サポート車の先進安全技術の限界および使用上の注意点等について指導を行うとともに、普及・促進に努める。

(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)

通ルールの遵守および交通マナーの徹底を図るための動画配信や、SNSおよびウェブサイト等による積極的な情報発信を行うなど、時代に即した手法による交通安全教育および広報啓発活動を推進する。

また、交通安全教育の啓発を図るため、交通安全に関するDVDおよびプロジェクター等の視聴覚機材を整備し、交通安全教室に活用するとともに、学校や地域などへの貸出しを奨励し、交通安全意識の高揚に役立てる。

さらに、PTA会誌を通して児童生徒を交通事故から守るための情報を提供し、登下校の安全指導、通学路の安全確保など交通安全活動の推進を図るほか、交通安全指導を効果的に行うために教員を対象とした研修会等を次のとおり開催し、教員

の資質や指導力の向上に努める。

事業名	期日	内容
交通安全指導者研修会 (幼・小・中・高・特別支援学校安全担当者)	6月26日（木）	講義、研究協議、 実技等
高校生の交通安全講習会 (各高等学校)	前期 4月～7月 後期 8月～11月	自転車の安全利用 等に関する講話、 実技研修、点検

(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）

交通指導隊および交通安全協会等の交通安全を目的とする団体との連携を強化するとともに、日常活動や街頭指導等に必要な支援を行い、その自主的な活動の促進に努める。

(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）

町内会等と連携し、地域の実態に応じた交通安全キャンペーンや交通安全教習を行うとともに、交通指導隊を通じて地域住民等へチラシ等の配布を行い、交通安全について呼びかけることで地域の交通安全への理解促進を図る。

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）

関係機関・団体と連携し、参加・体験・実践型の交通安全講習等を開催して運転者の育成を図る。

イ 高齢運転者対策の充実（警察、市長寿福祉課）

- 地域包括支援センターとの情報共有による、運転免許証を自主返納しやすい環境の整備
- 運転免許自主返納高齢者に対する優遇制度の周知と協賛店拡充活動
- 「高齢者コインバス」^{*6}事業の周知と利用促進

ウ シートベルト、チャイルドシートおよび乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底（警察）

関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等のあらゆる機会や広報媒体を通じて、着用効果等について広報啓発活動を行うとともに、チャイルドシートの使用効果等について、幼稚園・保育所等と連携した保護者に対する指導を行い、正しい使用の徹底を図る。

また、交通事故による被害を軽減するため、シートベルト、チャイルドシートおよ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を徹底する。

エ 夕暮れ時のライトの早めの点灯および夜間ライトのこまめな切り替えの推進（警察、市交通政策課）

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、街頭キャンペーンやホームページ等の広報媒体により、ライトの早めの点灯および夜間ライトのこまめな切り替えの必要性について呼びかけ、運転者の理解を図る。

また、夕暮れ時から夜間にかけて、パトカーおよび白バイの赤色灯点灯による流動警戒や駐留警戒等の街頭活動を強化し、走行車両や歩行者への注意喚起を行う。

(2) 安全運転管理の推進（警察）

安全運転管理者等講習において、安全運転管理者および副安全運転管理者に対し、

^{*6} 満65歳以上の方を対象として、市内の路線バスとマイタウン・バスを利用する際、市内1乗車一律100円となる制度。

安全運転に関する必要な知識および技能に関し指導を行うとともに、事業所単位での交通安全講習や従業員を対象とした運転技能訓練等を行うことで、交通安全意識の高揚を図る。

(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）

「事業用自動車総合安全プラン2025」を令和3年3月に策定し、令和7年までに事業用自動車の事故による24時間死者数を225人以下、重傷者数を2,120人以下、人身事故件数を16,500件以下、飲酒運転を0件とする事故削減目標の設定を行った。

これらの達成に向けた各種重点施策を、関係者一丸となって着実に実施し、事業用自動車の安全・安心の確保に万全を図る。

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）

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価については、運輸防災マネジメント指針を活用し、自然災害への対応を運輸安全マネジメント評価において重点的に確認するなど、事業者の取組の深化を促進する。

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）

自動車運送事業者における関係法令等の遵守及び適切な運行管理の徹底を図るため、法令違反が疑われる事業者に対する重点的かつ優先的な監査を実施するとともに、悪質違反を犯した事業者や重大事故を引き起こした事業者に対する監査を徹底する。

また、貸切バスについては、軽井沢スキーバス事故を受け、取りまとめた総合的対策に基づき、法令違反の早期是正や違反を繰り返す事業者を退出させるよう行政処分基準を厳格に運用する。

さらに、インバウンド需要が本格的に回復したことに伴い貸切バスの需要が高まっており、輸送の安全を確保することが求められていることから、貸切バス事業者を対象とした事業者講習会を開催するとともに、街頭監査を実施する。

このほか、自動車運送事業者に対する行政処分基準については、適宜見直しを行う。

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）

事業用自動車の運転者による酒気帯び運転や覚醒剤、危険ドラッグ等薬物使用運転の根絶を図るため、点呼時のアルコール検知器を使用した確認の徹底や、薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、講習会や全国交通安全運動、年末年始の輸送等安全総点検なども活用し、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

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「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつなが

る「あおり運転」といった迷惑運転について、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、「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」の周知を図る。

エ ICT・自動運転等新技術の開発・普及推進（東北運輸局）

自動車運送事業者における交通事故防止のため、衝突被害軽減ブレーキ等の A S V 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、デジタル式運行記録計、ドライブレコーダー等の運行管理の高度化に資する機器の導入や、過労運転防止のための先進的な取組に対し支援を行う。

さらに、自動車運送事業者における運行管理者の人手不足、運転者や運行管理者の働き方改革等に対応するため、安全性を確保した上での運行管理の効率化に資する ICT 技術の開発・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）

トラック・バス・タクシーの業態ごとの特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組について評価し、更なる事故削減に向け、必要に応じて見直しを行う等、フォローアップを実施する。

また、事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策を推進するとともに、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を実施する。

さらに、令和 4 年 8 月に名古屋市の高速道路において乗合バスが、10 月には静岡県 の 県 道 において観光バスがそれぞれ横転し、乗客が亡くなる痛ましい事故が発生したところ、事業者に対する指導や監査により法令遵守を改めて徹底するとともに、事故調査等を通じて明らかになる事実関係も踏まえつつ、再発防止に向けた対策を検討していく。

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）

事業用自動車事故調査委員会において、社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故について、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図り、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析を行い、客観性があり質の高い再発防止策の提言を行うことにより、事業用自動車の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・大血管疾患および視野障害について、対策ガイドラインの周知・徹底を図り、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、利用者が安全性の高い貨物

自動車運送事業者を選択することができるようにするため、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（Gマーク制度）の普及を更に促進する。

また、貨物自動車運送事業者の過積載運行、過労運転、最高速度違反等に関し、荷主からの無理な運行依頼が問題となっていることから、荷主関与の判断基準を明確化するとともに、荷主の関与の蓋然性が高いと考えられる違反行為については、早期に荷主に対し協力要請を行うなど、「荷主勧告制度」を適切に運用し、貨物自動車運送事業者の違反行為の早期改善および取引環境の改善を図る。

その他、貨物自動車運送事業における適正な取引を阻害する疑いのある荷主への対策として、令和5年7月に発足された「トラックGメン」の活動において、法に基づく「働きかけ」、「要請」、「勧告・公表」といった措置を講じることにより、荷主対策の実効性を確実なものにする。

また、公益社団法人日本バス協会において、旅行会社や利用者がより安全性の高い貸切バス事業者を選択することができるようにするとともに、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図るため、「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の普及を促進する。本制度においては、令和5年12月に運行管理等の審査基準の厳格化や、認定種別を三ツ星から五ツ星に変更するなど、制度開始以来初の抜本的見直しを行ったところであり、より一層の普及促進を図る。

ケ 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輸送における安全の確保を図るため、関係者間での確実なコンテナ情報の伝達等について記載した「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、地方での関係者会議等において浸透を図るなど、関係者と連携した安全対策を推進する。

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

【P23～P25 別表1、別表3～6参照】

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)

生活道路（地域住民が日常生活における交通に利用する道路）において、歩行者、自転車の利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や視覚障害者用交通信号付加装置の設置等を推進する。

さらに、道路管理者と警察が緊密に連携し、最高速度30キロメートルの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図る区域を「ゾーン30プラス」として設定することで、安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図る。

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・交通政策課)

児童および生徒の登下校時の通学路における交通危険箇所について、「秋田市通学路交通安全プログラム」等に基づき、警察、道路管理者、教育委員会、学校、PTA等が連携して合同点検を実施し、ボランティア等による見守り活動、交通安全教育および交通安全施設の整備等の必要な対策に取り組むことにより事故を未然に防止するよう努める。

さらに、道路管理者と警察が緊密に連携し、最高速度30キロメートルの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図る区域を「ゾーン30プラス」として設定することで、安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図る。

また、児童および生徒の登下校時の交通安全を確保するため、通学時間帯において、児童の安全を脅かす交通違反に重点を置いた指導取締りを推進するほか、通学路標示を実施し、交通環境の整備充実を図る。

通学路標示の実施

種別	事業量	設置箇所
通学路標示	7箇所	市内一円

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

（警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部・交通政策課）

高齢者が安全で安心して通行できる道路交通環境を確保するため、信号交差点における歩行者用信号の青色時間の延長、自発光標識の設置など、高齢者に優しい交通環境の整備を推進する。

横断歩道やバス停留所付近への違法駐車等の悪質性、危険性および迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを推進する。

また、高齢者や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、自転車等放置禁止・規制区域において、「秋田市自転車等の放置防止に関する条例」に基づく撤去等を実施する。

エ 冬期間対策の推進（東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部）

冬期間における交通の確保と安全を図るため、市民の協力を得ながら均衡を保った除排雪を行うとともに、融雪設備を更新する。

【東北地方整備局事業分】

区分	延長	備考
国道7号	32.6km	市内一円
国道13号	19.4km	
計	52.0km	

【県事業分】

道路除雪

道路種別	備考
市内県管理道路	秋田停車場線ほか (道路除雪および融雪剤散布)

融雪設備

路線名	地区名	事業量	備考
寺内新屋雄和線	新屋元町	1 式	融雪設備更新

【市事業分】

一般除排雪

道路種別	備考
市内道路	市内一円

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進【P23～P25 別表1、別表3～6参照】

ア 事故ゼロプランの推進（東北地方整備局）

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）」^{*7}に継続して取り組む。

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）

安全かつ円滑で快適な交通環境を確立するため、交通信号機の新設・改良等、交通安全施設の整備事業を推進する。

また、事故危険箇所対策を推進するほか、道路の維持修繕工事を積極的に実施し、路面における危険箇所が生じないように配慮することで道路交通の安全と円滑化を図る。

ウ 幹線道路における交通規制（警察）

規制速度と実際の車両速度が乖離している場合、速度規制の見直しを実施するなど、交通の状況、交通安全施設の整備状況および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ことで交通事故の防止を図る。

エ 重大事故の再発防止（警察）

重大事故の発生時には、道路管理者と緊急合同点検を実施し、事故要因を検討の上、看板の設置や道路標示の施工等の対策を早期に行い事故の再発防止を図る。

^{*7} 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る、効率的・効果的な交通事故対策。

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)

市内の道路交通渋滞緩和および安全性・円滑性の向上を図るため、都市計画街路事業等を推進する。

カ 高速自動車国道^{*8}等における事故防止対策の推進（東日本高速道路）

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、次のとおり交通安全施設等の整備を計画的に進める。

種別	事業量	設置箇所
路面標示補修工事	70.0km	東日本高速道路(株) 秋田管理事務所管内
舗装補修工事	13.9km	

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)

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、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。

ク 交通安全施設等の高度化（警察）

交通の状態等に応じた交通の安全を確保するため、信号制御の改良や信号灯器のLED化のほか、道路標識・道路標示の高輝度化等を推進する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進【P23～P25 別表1、別表3～6参照】

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)

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を推進する。

さらに、道路管理者と警察が緊密に連携し、最高速度30キロメートルの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図る。

^{*8} 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 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)

交通事故の実態、特徴等について分析し、各種施策や取締り計画の策定、交通安全施設の整備等に反映させ活用する。

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、信号機の改良等により交通の円滑化を図る。

エ ITS^{*9}の推進による安全で快適な道路交通環境の実現（警察）

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推進する。

(4) 無電柱化の推進【P23 別表1参照】

(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、電線共同溝整備による無電柱化を推進する。

(5) 効果的な交通規制の推進（警察）

都市交通機能の安全性と効率化を図るため、交通管制センターの各種機器を活用し、道路交通情報の収集を行い、交通渋滞箇所の解消および交通流の適正化等の交通規制を推進する。また、規制速度と実際の車両速度が乖離している場合においては、速度規制の点検・見直しを実施する。

(6) 自転車利用環境の総合的整備【P23～P25 別表1～3、別表6参照】

(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)

歩行者と自転車の通行帯を区分し、安全な通行空間を確保することで、歩行者と自転車の事故防止等を図る。

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備【P23～P25 別表1～3、別表6参照】

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。

^{*9} 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。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備（警察）

交通管制センター、車両感知器等の交通安全施設および交通規制資機材の整備を推進するとともに、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止するため、信号機電源付加装置の整備を推進する。

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）

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害や異常気象時、道路の破損等、道路交通の支障となる場合や道路工事のためやむを得ないと認められる場合には、車両通行止めや一方通行等の交通規制を行うとともに、迂回の指示等の措置により道路交通の安全確保に努める。

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）

日本道路交通情報センターと連携し、「災害WEB」（インターネット）を活用し、災害情報の提供を推進する。

(8) 総合的な駐車対策の推進（警察、東北地方整備局、市建設部・交通政策課）

地域住民等の意見要望等を踏まえながら、駐車規制を点検し、新設・廃止・延長・短縮等の見直しを図る。

(9) 道路交通情報の充実

（警察、東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部）

道路の通行止め、通行制限、交通規制、積雪等の路面状況および交通の混雑状況等の情報を収集し、道路交通情報センター、VICS^{*10}および交通情報板等により効果的な情報提供を行うとともに、日本道路交通情報センター、報道機関等と連携のうえ、ラジオ放送、テレホンガイド、カーナビ等によりタイムリーな提供を図る。

また、通行規制が必要となった場合、各関係機関への周知や道路情報板およびホームページにより情報提供を行う。

^{*10} 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。

(10) 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)

道路交通に支障を与える工作物の設置や工事用看板等の道路使用、占有許可および不法占有物件について実態把握および適正な指導を行うことで、安全かつ円滑な道路交通の確保に努める。

イ 子どもの遊び場等の確保（市建設部）

路上遊戯による交通事故の防止を図るため、グリーンインフラ公園緑地整備事業・都市公園バリアフリー化事業の中で、次のとおり公園等の整備を実施していく。

事業内容	事業量	設置箇所
公園整備 (グリーンインフラ公園緑地整備事業)	1箇所	広面樋ノ口第二児童遊園地
公園整備 (都市公園バリアフリー化事業)	1箇所	八橋鯉沼街区公園

ウ 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)

災害発生時や道路の破損、異常気象等により道路交通の支障となる場合や道路工事のためやむを得ないと認められる場合には、通行規制を速やかに行い、道路交通の安全確保に努める。

エ 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)

初期除雪の完全実施、きめ細やかな除雪、凍結抑制剤の散布、スリップ多発区間の事故防止、歩道除雪等、道路除排雪の基本計画書に基づき、安全で円滑な交通の確保を目的とした除排雪事業を推進する。

以下の別表 1 から別表 6 は、「(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」や「(2) 幹線道路における交通安全対策の推進」など複数の項目に該当している事業である。

【別表 1】 都市計画街路および道路事業

(県秋田地域振興局建設部、市建設部)

事業主体	路線名	主な事業内容	実施箇所	該当項目
県	新屋土崎線	支障物件移設補償 1 式 電線共同溝工事 1 式	旭南	(1)、(2) (3)、(4) (6)、(7)
	明田外旭川線	用地補償 1 式 調査設計 1 式	手形山崎町	
市	泉外旭川線	JR施工費負担金 1 式 土地賃貸借 1 式	泉菅野ほか	
	川尻広面線	建物調査 1 式 用地交渉 1 式 用地買収 1 式 建物等補償 1 式	大町	

【別表 2】 土地区画整理事業

(市駅東事務所)

事業名	事業主体	路線名	事業量	実施箇所	該当項目
秋田駅東第三地区土地区画整理事業	市	都市計画道路二ツ屋山崎線 ほか 1 路線	道路築造工事 1 式 補 償 1 式	手形字中谷地 ほか	(6)、(7)
		区画道路 6 - 32 号線 ほか 9 路線	道路築造工事 1 式 補 償 1 式	手形字中谷地 ほか	
秋田駅西北地区土地区画整理事業		都市計画道路千秋山崎線	道路築造工事 1 式	千秋城下町 ほか	

【別表 3】 道路改良・舗装道新設等事業

(県秋田地域振興局建設部、市建設部)

事業名	事業主体	事業量	実施箇所	該当項目
改良	県	10,819m	秋田天王線（秋田港アクセス道路） L=6,120m ほか 3 路線	(1)、(2) (3)、(6) (7)
	市	1,250m	川尻寺内線 L=150m ほか 8 路線	
	合計	12,069m		

【別表 4】 交通安全施設等整備事業（警察）

【秋田中央警察署管内】

種別	実施内容	事業量	設置箇所	該当項目
信号機	改良 (歩行者用信号器増灯)	1 基	秋田市千秋公園 1 番17号先	(1)、(2)、(3)
信号機	改良 (現示変更)	1 基	秋田市千秋矢留町 1 番 1 号先	
信号機	廃止 (一時停止規制への変更)	3 基	秋田市大町六丁目 2 番35号先 秋田市中通三丁目 3 番43号先 秋田市八橋大畑二丁目11番 1 号先	

【別表５】 交通安全施設等整備事業

(東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部)

【東北地方整備局事業】

種別	事業量	設置箇所	該当項目
事故危険区間の対策 (路面標示等)	1箇所	国道7号 秋田市飯島平右衛門田尻268番地1付近	(1)、(2)
区画線補修	70.0km	国道7号、13号	

【県事業】

種別	事業量	設置箇所	該当項目
区画線	125,500m	県秋田地域振興局管内	(1)、(2)、(3)

【市事業】

種別	事業量	設置箇所	該当項目
区画線	168km	市内一円	(1)、(2)、(3)

【別表６】 その他の交通安全施設等整備事業

(県秋田地域振興局建設部、市建設部)

事業主体	種別	事業量	実施箇所	該当項目
県	舗装道路維持修繕	—	県秋田地域振興局管内	(1)、(2) (3)、(6) (7)
	街路樹維持	—	〃	
	舗装補修	—	〃	
市	道路小破修繕等	—	市内一円	
	街路樹維持	—	〃	
	側溝改良	14路線	〃	
	私道整備補助金	142m	1 路線	
	人にやさしい歩道づくり	120m	1 路線	

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取りまとめ、これを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^{*11}事業を推進する。また、通信を利用した衝突回避支援技術や後席乗員の傷害予測が可能な事故自動通報システム等の評価項目への追加に向けて試験・評価方法を検討する。引き続き、衝突安全性能、予防安全性能等の評価に取り組み、車両全体としての安全性を評価する総合評価方式による公表を行い、ユーザーが真に安全な自動車をより選択しやすいよう情報発信を行う。

さらに、自動車アセスメント事業における情報発信および先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、A S V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。

(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・強化に合わせた検査体制の整備および検査後の不正な改造を排除するため、独立行政法人自動車技術総合機構^{*12}および軽自動車検査協会と連携し、自動車検査の高度化を始めとした質の向上を推進することにより、自動車検査の確実な実施を図るとともに、令和6年10月に開始された「OBD検査」の的確な運用にあたり、運用状況の確認とともに課題の収集および対応の検討等を行い、必要に応じて制度の見直し等を実施する。

また、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、整備不良車両および不正改造車両を始めとした基準不適合車両の排除等を推進する。

イ 型式指定制度の充実（東北運輸局）

車両の構造に起因する事故の発生および不正行為を防止するため、型式指定制度により新型自動車の安全性の審査等を独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所と連携して実施するとともに、型式指定後の監査を実施する。

*11 自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報。

*12 独立行政法人自動車技術総合機構：自動車（道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第2条第2項に規定する自動車をいう。）の検査に関する事務のうち、自動車が同法第46条に規定する保安基準に適合するかどうかの審査を行うことにより、自動車の安全性の確保および自動車による公害の防止その他の環境の保全を図ることを目的とした組織。

ウ 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、関係機関の支援および自動車関係団体の協力の下、令和7年9月および10月を強化月間として「自動車点検整備推進運動」を展開するとともに、車検時に法定点検の実施を確認できなかった車両（軽自動車、二輪車、被けん引車、大型特殊自動車（前面ガラス無）を除く。）については、その旨を検査標章裏面の余白に記載するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、事業用自動車の安全確保のため、自動車運送事業者への監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、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。

さらに、大型車の車輪脱落事故やバスの車両火災事故、車体腐食による事故等の車両不具合による事故については、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。特に大型車の車輪脱落事故については、令和4年12月に「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」が策定した「中間取りまとめ」に基づき、車輪脱落事故防止対策を推し進める。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼし、環境悪化の原因となるなど社会的問題となっている不正改造車を排除するため、関係機関の支援および自動車関係団体の協力の下、令和7年6月を強化月間として「不正改造車を排除する運動」を展開し、自動車使用者および自動車関係事業者等の不正改造防止に係る認識の更なる高揚を図るとともに、街頭検査の重点的实施等により、不正改造車の排除を徹底する。

また、不正改造を行った自動車特定整備事業者に対する立入検査の実施等を厳正に行う。

(3) 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）

街頭活動を通じて安全指導を行う際は、自転車乗車時におけるヘルメットの正しい着用、交通ルールの遵守および正しい乗り方の周知に加え、定期的な自転車の点検整備により、安全に利用できる状態を維持することの重要性を呼びかけるとともに、自転車販売店等と連携し、自転車の点検整備の実施要領等について指導を行う。また、交通安全教室等において、具体的な事故事例を示すほか、市内各施設窓口等へのチラシの備付けや広報誌等の活用により、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）

薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、街頭キャンペーンや交通安全教室、広報媒体等を通じて、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けを促進することにより、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

地域の交通実態や交通事故の発生状況等を分析し、妨害運転、飲酒運転、無免許運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、住民の要望の多い迷惑性の高い違反等に重点を置いた取締りを推進するとともに、スマートフォン等の通話、画像注視など、携帯電話使用等違反の取締りを徹底し、ながら運転に起因する交通事故の防止を図る。

飲酒運転については、取締りを一層強化するとともに、運転者のみならず車両の使用者、同乗者、飲酒場所、飲酒の同席者等に対する捜査を徹底する。

また、歩行者、自転車利用者等の保護の観点に立ち、横断歩道における歩行者妨害、信号無視等の取締りを推進する。

(イ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車の安全利用に向け、「自転車指導啓発重点地区・路線」を中心に、無灯火、二人乗り、歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対する指導警告活動を推進するとともに、歩行者や通行車両に危険を生じさせる悪質・危険な違反については積極的に検挙する。さらに、制動装置不良などの危険を生じさせるおそれがある自転車に対しても取締りを推進する。

イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等（警察）

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パトロール活動および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を強化することで交通事故の防止を図る。

(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（警察）

飲酒運転などの悪質かつ危険な運転行為による死傷事故等については、危険運転致死傷罪等の法令適用も視野に入れた厳正な捜査を徹底する。

また、迅速的確な初動捜査を徹底し、各種交通鑑識資機材に加え、防犯カメラやドライブレコーダー等の記録を効果的に活用し、被疑者の早期検挙を図る。

(3) 暴走族等対策の推進（警察）

平穏な市民生活を脅かす暴走行為に対しては、関係機関・団体と連携し、騒音に係る整備不良車両運転、消音器不備、空ふかしなどの違反のほか、番号標表示義務違反などの不正改造等に対して、あらゆる法令を適用して現場検挙する。

また、様々な活動を通じて暴走行為を繰り返すグループの実態を解明し、グループの解体および再組織化の防止を図る。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備（市消防本部）

社会経済活動の複雑多様化や交通量の増加により、交通事故の形態が特殊化かつ大規模化の様相を呈していることから、救助隊員の専門的な知識と技術の習得に努める。また、救助資機材の整備を推進することにより、救助体制を充実強化し、交通事故による被害の軽減を図る。

近年、救急をとりまく環境は高齢化社会の進展と疾病構造の変化により大きく変化し、救急隊の出動件数は大幅に増大している。これら社会的ニーズに対応し、傷病者の救命効果を図るために、救急救命士の養成と救急隊員の高度な知識・技能の習得に努め、救急業務の高度化を推進する。

救助隊員および救急隊員の教育

科目	人員	期間	日数
救助隊員の教育訓練	200名	令和7年4月～令和8年3月	年間
救急救命士	2名	令和7年4月～令和8年3月	年間
救急科	10名	令和8年1月～令和8年2月	53日
救急隊員研修および訓練	175名	令和7年4月～令和8年3月	年間

(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、市民を対象とした救命講習会を実施し、救命率向上のためのAED^{*13}の使用方法を含めた交通事故発生時におけるけが人の初期対応を普及するとともに、病気に対する予防と早期医療機関受診の必要性の周知および救急車適正利用に対する認識を持っていただくことで、初期救急医療の取組支援につなげる。

(3) 救急関係機関の協力の確保等（市消防本部）

交通事故による傷病者救護の知識と技術向上のため、医療機関がWEB開催するカンファランス等に積極的に参加し、救急救命士および救急隊員の医学的知識向上と医師、看護師等との相互理解を図るとともに、医療機関との情報を共有化し、緊密な連携・協力体制の確保を推進する。

*13 自動体外式除細動器：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。

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）

交通事故が発生して間がない、精神的に動揺している被害者等を支援するために、捜査員とは別に指定された警察職員が、被害者等への付添い、各種相談の受理等の支援活動を行う。

また、交通事故の被害者等に対し、加害者や、加害者の処分状況等の情報を提供する「被害者連絡制度」を周知徹底し、適時適切な捜査状況等の情報提供に努める。

(2) 自動車事故被害者に対する救済の充実（警察）

関係機関等と連携し、ひき逃げ、無保険車事故等の被害者に対する政府保障事業による支援の周知を図る。

(3) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進（警察）

重大・悪質な交通事故等については、警察本部関係課等と連携を図りながら緻密で科学的な捜査を推進するとともに、犯罪被害者等の心情に配慮した取組を推進する。

第2章 踏切道における交通安全についての対策

市内に踏切は47箇所あり、全ての踏切について保安設備が設置されている1種踏切となっている。(県内では全452箇所中、1種踏切が427箇所、3種踏切が11箇所、4種踏切が14箇所である。)

また、踏切障害事故の発生要因である踏切支障は令和6年度、市内で366件発生しており、特に警報機が鳴動してから無理に踏切内に進入して、障害物検知装置の動作や踏切内に立ち往生する「トリコ」および原因の特定できない非常ボタン扱いによる支障が多い。このほか遮断桿を折損するトラブルは、令和2年度で38件、令和3年度で32件、令和4年度で35件、令和5年度で9件、令和6年度で6件となっている。

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

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

第2節 講じようとする施策（4つの柱）

踏切事故ゼロに向け、以下の4つの柱ごとに交通安全対策を実施することとする。

- 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安全と円滑化を図るための措置

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道や、主要な道路で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等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築に当たっては、極力立体交差化を図る。

なお、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに、特定道路や高齢者・障害者の利用がある踏切道において、路面の平滑化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等により安全な歩行空間の確保を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速攻対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

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）

踏切事故を未然に防止するためのハード対策として、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、交通規制を実施するほか、障害物検知装置、支障報知装置（列車を止める装置）、全方向型警報灯、大口径遮断桿（踏切の視認性向上）等により、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を促進する。

3 踏切道の統廃合の推進（東日本旅客鉄道）

踏切事故防止と交通の円滑化を図るため、「第11次秋田市交通安全計画」(令和3年度～令和7年度)の諸対策を推進する。

踏切道の利用状況、迂回路状況等を勘案し、関係機関との協議により踏切道の改良および整理統廃合を推進する。

障害物検知装置の設置状況（踏切箇所数）

種別 線名	障害物検知装置	支障報知装置 (非常ボタン)
奥羽南線	7	7
奥羽北線	15	22
羽越本線	9	18
合計	31	47

踏切種別数量

種別 線名	1種	3種	4種	合計
奥羽南線	7	0	0	7
奥羽北線	22	0	0	22
羽越本線	18	0	0	18
合計	47	0	0	47

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）

踏切事故防止に向け、ハード・ソフト両面の対策を着実に推進していく。ソフト面については、踏切通行者のマナーやモラルのより一層の向上を図るため、下記により啓発活動に取り組むこととする。

- 春・秋の全国交通安全運動および踏切事故ゼロ運動におけるリーフレット配布等の啓発活動の実施
- 主要踏切・駅街頭での啓発活動の展開
- 踏切（事故防止）脱出訓練会の開催
- 自治体広報誌への踏切事故防止記事の掲載要請
- 関係機関と協力し、踏切一旦停止を呼びかける広告を配布
- 関係団体と協力し踏切道の早期除雪を実施する