

第 10 次

秋 田 市 交 通 安 全 計 画

平成 28 年

秋田市交通安全対策会議

秋 田 市

まえがき

交通の安全に関し、国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、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45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

本市では、これに基づき、昭和48年以降、9次にわたる交通安全計画を作成し、県、市、関係民間団体等が一体となって交通安全思想の普及徹底、道路交通環境の整備等の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8次および第9次秋田市交通安全計画の最終年（平成22年と平成27年）の比較では、件数で327件、死者数で5人、死傷者数で413人と大幅に減少し、平成26年から2年連続して、第9次秋田市交通安全計画の目標である「交通事故死者数6人以下」、「交通事故死傷者数1,200人以下」を達成することができた。

これは、県、市、関係民間団体のみならず市民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、秋田県における交通事故の約4割が本市で発生している状況は変わらないとともに、高齢化が進み高齢者が交通事故被害および加害となる割合も増加傾向にあることから、本市が市民にとって安心安全な都市を目指すにあたり、交通事故の防止は従来にも増して、県、市、関係民間団体だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題である。

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の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この第10次秋田市交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条第1項の規定に基づき、平成28年度から平成32年度までの5年間に本市が講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

本市においては、この交通安全計画に基づいて施策を実施するとともに、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図りながら、市民の十分な理解および積極的な協力を得て、その効果を高めるように努めていくものである。

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 道路交通を取り巻く状況の展望 | 4 |
| 第2節 第10次秋田市交通安全計画における目標 | 5 |
| 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 | 6 |
| 3 高齢者の交通事故防止対策 | 6 |
| 【高齢者対策のポイント】 | 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 | 7 |
| 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象 | 7 |
| (1) 市民自らの意識改革 | 7 |
| (2) 高齢者および子どもの安全確保 | 7 |
| (3) 歩行者および自転車の安全確保 | 8 |
| (4) 生活道路における安全確保 | 8 |
| 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項 | 9 |
| (1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 | 9 |
| (2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進 | 9 |
| 第2節 講じようとする施策（7つの柱） | 9 |
| 1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚 | 9 |
| (1) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 | 10 |
| (2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 | 13 |
| (3) 効果的な交通安全教育の推進 | 16 |
| (4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 | 16 |
| (5) 住民の参加・協働の推進 | 17 |
| 2 安全運転の確保 | 17 |
| (1) 運転者教育等の充実 | 17 |
| (2) 安全運転管理の推進 | 19 |

| | |
|--------------------------------|----|
| (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 | 19 |
| 3 道路交通環境の整備 | 20 |
| (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 | 21 |
| (2) 幹線道路における交通安全対策の推進 | 23 |
| (3) 交通安全施設等整備事業の推進 | 27 |
| (4) 無電柱化の推進 | 28 |
| (5) 効果的な交通規制の推進 | 28 |
| (6) 自転車利用環境の総合的整備 | 29 |
| (7) 高度道路交通システムの活用 | 29 |
| (8) 災害に備えた道路交通環境の整備 | 30 |
| (9) 総合的な駐車対策の推進 | 31 |
| (10) 道路交通情報の充実 | 32 |
| (11) 交通安全に寄与する道路交通環境等の整備 | 32 |
| 4 車両の安全性の確保 | 33 |
| (1) 自動車アセスメント情報等の提供 | 34 |
| (2) 自動車の検査および点検整備の充実 | 34 |
| (3) 自転車の安全性の確保 | 35 |
| 5 道路交通秩序の維持 | 35 |
| (1) 交通の指導取締りの強化等 | 36 |
| (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 | 37 |
| (3) 暴走族対策の推進 | 37 |
| 6 救助・救急活動の充実 | 38 |
| (1) 救助・救急体制の整備 | 38 |
| (2) 救急医療体制の整備 | 39 |
| (3) 救急関係機関の協力の確保等 | 39 |
| 7 被害者支援の充実と推進 | 40 |
| (1) 交通事故相談活動の推進 | 40 |
| (2) 自動車事故被害者に対する救済の充実 | 40 |
| (3) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進 | 40 |
| | |
| 第2編 踏切道における交通の安全 | 41 |
| 第1章 踏切事故のない社会を目指して | 42 |
| 第1節 踏切事故の状況等 | 42 |
| 1 踏切事故の状況 | 42 |
| 2 近年の踏切事故の特徴 | 42 |
| 第2節 第10次秋田市交通安全計画における目標 | 42 |

| | |
|--|----|
| 第2章 踏切道における交通の安全についての対策 | 42 |
| 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 | 42 |
| 第2節 講じようとする施策（4つの柱） | 43 |
| 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 | 43 |
| 2 踏切保安設備の整備および交通規制の実施 | 44 |
| 3 踏切道の統廃合の推進 | 44 |
| 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 | 44 |

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「ともにづくり ともに生きる 人・まち・暮らし」を目指し、市民とともに元気なまちづくりを進めていくうえで、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、その家族をも巻き込んだ不幸な状態に陥ることから、交通安全対策への取組は重要な課題である。

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ものであるが、その実現には高いハードルがある。

しかしながら、「交通事故を起こさない」「交通事故に遭わない」という意識のもと、悲惨な交通事故の根絶に向けて、着実に進んでいかなければならない。

また、これまで、9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、なお一層の交通事故の抑止を図っていく必要がある。

そのため、第10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」を基本とし、交通社会を構成する人間、交通機関および交通環境の相互の関連を重視しながら、施策を総合的かつ継続的に推進する。
- ③ 成果目標を設定し、市民の理解と協力のもと、関係機関・団体が連携・協働して施策を推進する。

計画の対象期間 : 平成28年度～平成32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、道路交通事故のない安全で安心な秋田市を目指す。



第 10 次秋田市交通安全計画の目標

日本一安全な道路の実現を目指し、平成 32 年までに

- ◎ 交通事故死者数^{*}を 4 人以下
- ◎ 交通事故死傷者数を 850 人以下にする。



道路交通の安全についての対策

《視点》

- 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
 - ① 市民自らの意識改革
 - ② 高齢者および子どもの安全確保
 - ③ 歩行者および自転車の安全確保
 - ④ 生活道路における安全確保
- 2 交通事故が起きにくい環境を作るために重視すべき事項
 - ① 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
 - ② 地域ぐるみの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

* 交通事故の発生後 24 時間以内に死亡した人数。

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9次秋田市交通安全計画の期間内においては、市内における交通事故の件数が、平成23年の1,135件から平成27年の924件へと減少しており、死傷者数も同様に、平成23年の1,386人から平成27年の1,101人へと減少している。

また、死者数については、平成23年および24年が8人、平成25年6人、平成26年2人、平成27年が4人と減少傾向にあり、第9次計画の死者数目標（6人以下）および死傷者数目標（1,200人以下）を、平成26年から2年連続して達成している。

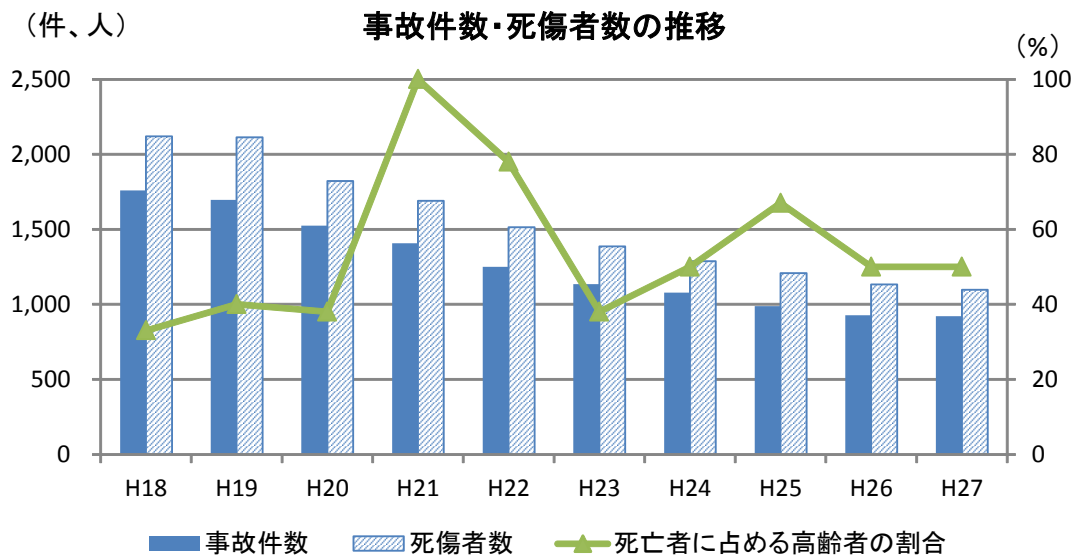
しかしながら、超高齢社会を反映し、死亡者に占める高齢者の割合が過半数を占めているほか、近年の交通事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

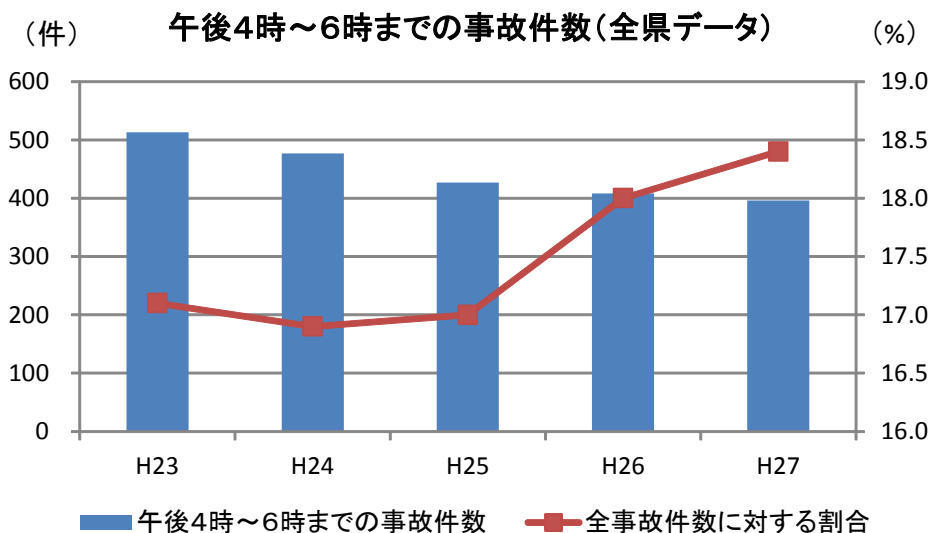
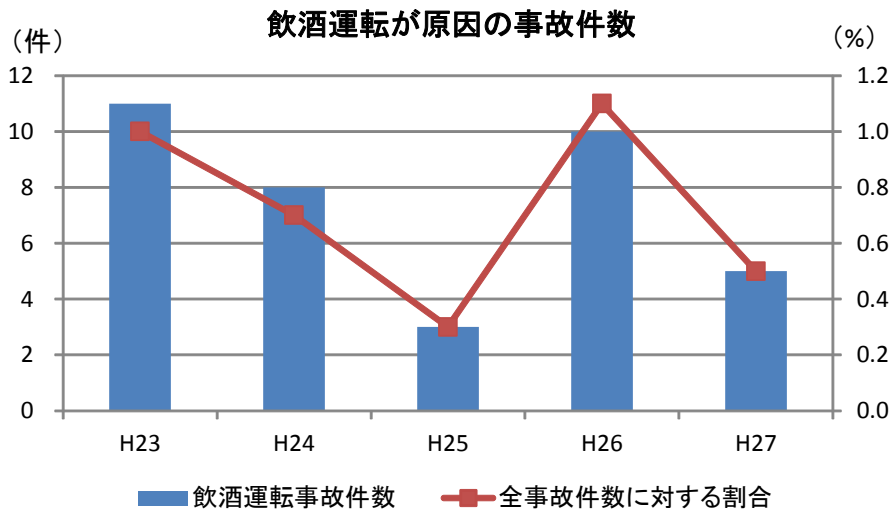
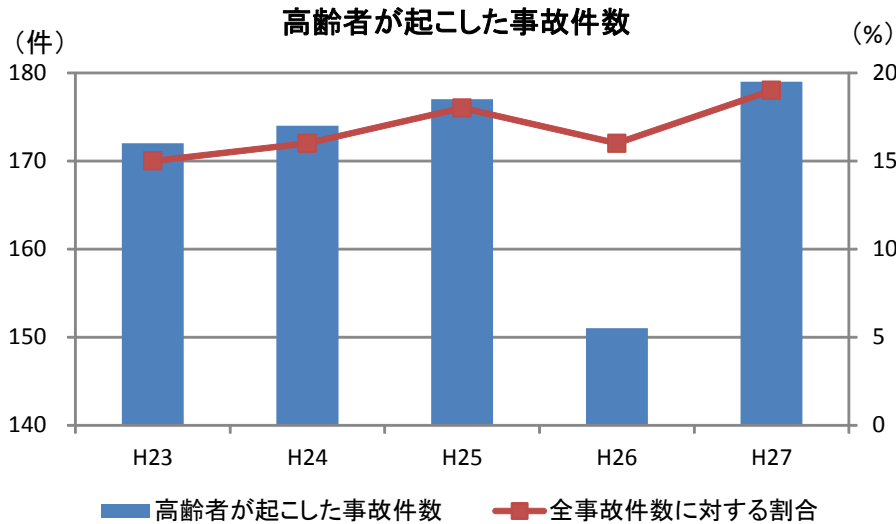
- ① 高齢者が起こした事故が増加傾向にある。
- ② 飲酒運転による事故が依然として発生している。
- ③ 午後4時から午後6時までの事故の割合が高い。

交通事故死者数・死傷者数の推移 (人)

| | H18 | H19 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 事故件数 | 1,756 | 1,697 | 1,524 | 1,407 | 1,251 | 1,135 | 1,080 | 988 | 932 | 924 |
| 死者数(うち高齢者) | 12(4) | 10(4) | 8(3) | 9(9) | 9(7) | 8(3) | 8(4) | 6(4) | 2(1) | 4(2) |
| 死傷者数 | 2,119 | 2,113 | 1,821 | 1,689 | 1,514 | 1,386 | 1,292 | 1,208 | 1,138 | 1,101 |

| | |
|--|--|
| <p style="text-align: center;">第8次計画期間の目標</p> <p>死者数： 7人以下</p> <p>死傷者数： 1,800人以下</p> | <p style="text-align: center;">第9次計画期間の目標</p> <p>死者数： 6人以下</p> <p>死傷者数： 1,200人以下</p> |
|--|--|





2 道路交通を取り巻く状況の展望

道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、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10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 |
| | 交通事故死傷者数 | 850人以下 |

人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会を目指すことが究極の目標である。

このため、国では、平成21年および22年に、「平成30年を目処に、交通事故死者を半減させ、世界一安全な道路交通の実現を目指す。」ことを中期目標に掲げ、その達成のために、第10次交通安全基本計画において、交通事故死者数を2,500人以下とする目標を設定した。

この数値は、国の第9次計画の目標である3,000人から16.7パーセント減となる。

秋田県では、国の第10次基本計画の取扱いに合わせて、第8次計画時の死者数の目標値60人以下の半分である年間30人以下を第10次計画の目標としている。また、第9次計画の目標値と、今回の国の減少率から算出（40人×0.833=33人）しても、概ね同数値となっている。

本市でも、交通事故のない社会を目指すという究極の目標に着実に近づくために、国の減少率を踏まえた目標値を設定し、死者数4人以下を、第10次秋田市交通安全計画の目標とする。（9次計画目標値6人×0.833=4.9≒4人（小数点以下切捨て））

また、死者数を含めた死傷者数を少なくすることも重要である。

近年における秋田市内の死傷者数は減少傾向にあり、平成25年1,208人、平成26年1,138人、平成27年には1,101人と、平成26年以降は、秋田市の第9次交通安全計画の死傷者数1,200人以下の目標を達成している。

そこで、国の目標（500,000人以下、対9次計画減少率28.6%）を踏まえながら、この減少傾向をさらに推進するための各種施策を引き続き講じていくことによって、死傷者数を年間850人以下を、第10次秋田市交通安全計画の目標とする。

（9次計画目標値1,200人×0.714=856.8≒850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、各種の交通安全対策に取り組むことにより、高齢者の交通事故および交通事故死傷者の発生を抑制する。

そのことが、ひいては全体の交通事故死傷者数の減少にもつながるものである。

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、交通事故死者数の過半数を占めており、高齢者の状態別死者数を見ると、歩行中や自動車運転中が多くなっている。

また、全事故件数に占める高齢者が起こした事故件数の割合が増加傾向となっている。

3 高齢者の交通事故防止対策

高齢者の中には、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ります。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 地域等と一体となった広報の強化（P11）

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。

2 視認性の高い服装の着用や反射材用品の普及促進（P12）

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

3 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。

4 参加・体験・実践型の高齢者交通安全教育の推進（P15）

交通安全指導体制の充実に努め、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

5 高齢者世帯訪問活動の推進（P15）

交通指導隊、交通安全母の会等の家庭訪問による個別指導を実施する。

6 高齢運転者の受講機会の拡大（P16）

高齢者講習、更新時講習の内容の充実に努め、また、関係機関・団体が連携し、個別に講習会を開催する。

7 高齢者に対する教育の充実（P18）

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

8 運転経歴証明書の機能の充実（P18）

運転免許証を返納した場合の特典の拡大や運転経歴証明書の身分証明書としての機能の充実を図る。

9 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備（P23）

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 道路交通の安全についての対策

近年、道路交通事故による死者数および死傷者数が減少傾向にあるのは、これまでの様々な対策と取組が一定の成果を上げたものと考えられるが、いまだ多くの課題が残されており、今後も個別の対策を積極的に講じていく必要がある。

このため、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・救急活動の充実および⑦被害者支援の充実と推進の各施策（7つの柱）を通じ、交通安全対策を実施することとし、そ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

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

（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、これを防ぐうえで基本となるのは、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」と、自ら意識し行動することが最も重要であり、こうした交通安全意識の高揚のため、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

秋田市では、平成27年10月1日現在、65歳以上の高齢者が市人口の約28%を占め、年々高齢化が進んでおり、この高齢化に比例して、交通事故死者数に占める高齢者の割合も、平成24年50%、平成25年67%、平成26年50%、

平成27年50%と高い傾向を示している。

交通死亡事故の更なる抑制のためには、高齢者が歩行中に事故に遭わない対策および高齢運転者対策を強化する必要がある。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが、少子化の進展である。

安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためにも、防犯の観点のもとより、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

(3) 歩行者および自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者および自転車利用者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、「人優先」の考えのもと、通学路、生活道路および市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層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していく必要がある。

また、自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者が共存できるよう、自転車の走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ことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

(4) 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。

地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域の状況に応じた生活道路を対象に自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化および安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策や交通の流れの円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。さらに、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であることから、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

2 交通事故が起きにくい環境を作るために重視すべき事項

(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたが、従来の対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細に分析し、その情報に基づいて予想されるきめ細かな対策を効果的にかつ効率的に実施していくことにより、交通事故の減少を図っていく。

また、第10次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得ることから、その時々々の状況を的確に踏まえた取組を行う。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を講じていくためにも、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民が交通安全対策に関心を持ち、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加するなど、市民が主体的に関わる意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

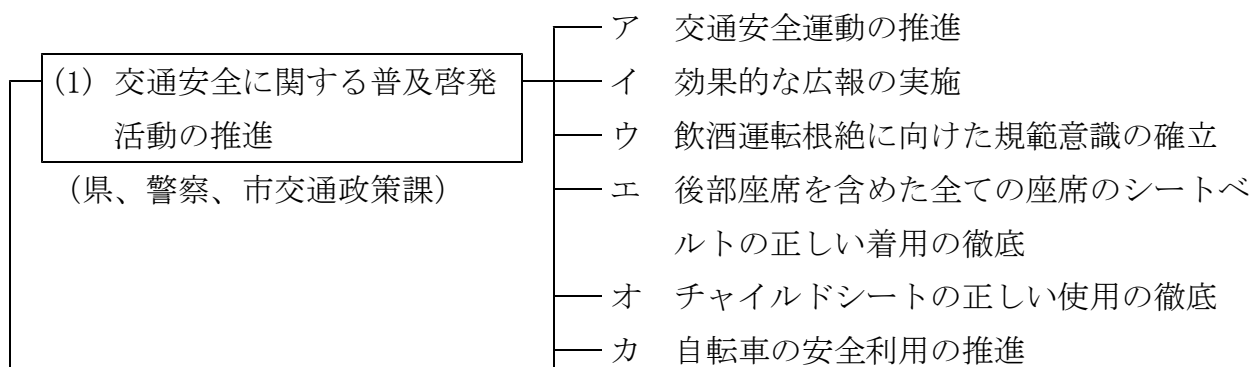
第2節 講じようとする施策（7つの柱）

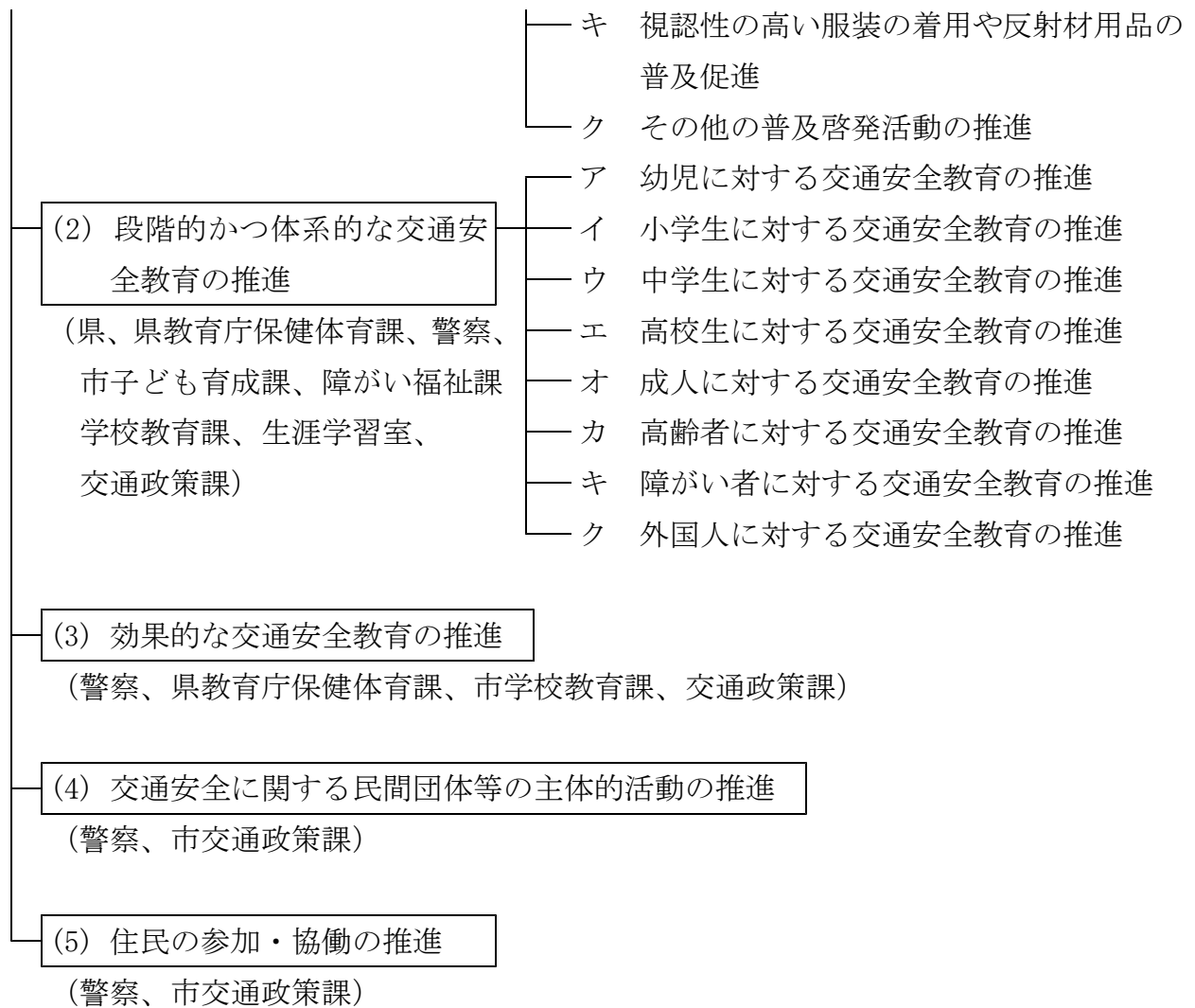
1 市民一人ひとりの交通安全意識の高揚

交通事故をなくすためには、自他の生命尊重という理念の下に、市民一人ひとりが交通社会の一員としての責任を自覚し、高い交通安全意識を持ち、正しい交通マナーを実践することが何よりも重要である。

このため、交通安全に関する普及啓発活動や、成長過程に合わせた生涯にわたる学習を促進し、市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促す。

【施策の体系】





(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）

全国一斉に展開される春と秋の全国交通安全運動のほか、県と連携して夏や年末にも交通安全運動を展開しながら、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。

運動の基本としては、子どもと高齢者の交通事故防止を掲げ、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とチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、横断歩行者の交通事故防止（特に、横断歩道における歩行者優先の徹底）等を重点とし、県、市および交通指導隊や交通安全母の会などの交通関係団体が相互に連携しながら、住民参加型の運動として、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。



イ 効果的な広報の実施（警察、市交通政策課）

テレビ、ラジオ、新聞、市独自の交通安全チラシ、インターネット等の広報媒体

を活用し、交通事故等の実態を踏まえながら、日常生活に密着した内容や、交通事故被害者の声を取り入れた広報を行う。

(ア) 地域等と一体となった広報の強化

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ての集中的なキャンペーン等を行うことにより、高齢者の交通事故防止、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およびチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、運転者の健康管理への注意喚起、違法駐車排除等を図る。

(イ) 家庭に浸透する広報

交通安全に果たす家庭の役割は特に大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用や、県および市、町内会等を通じた広報等により、家庭への浸透を図り、子どもや高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。

(ウ) 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、市民の気運醸成を図る。

ウ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立（警察、市交通政策課）

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^{*}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、市民の規範意識の確立を図る。

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

（警察、市交通政策課）

着用効果や正しい着用方法について周知するとともに、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

オ 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）

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等を活用して、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・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

* 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 自転車の安全利用の推進（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の理解を図る。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」*（平成19年7月10日、中央交通安全対策会議交通対策本部決定）の活用などにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等の自転車の正しい乗り方に関する普及啓発を強化する。

特に、自転車の歩道通行時におけるルールに加え、スマートフォン等を操作しながら、または画面を注視しながらの乗車、イヤホン等の使用により周囲の音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

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・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得ながら、損害賠償責任保険等への加入の促進に努める。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対して安全運転についての教育を推進する。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車のライト点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、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のシートベルトの着用について広報啓発活動を推進する。

キ 視認性の高い服装の着用や反射材用品の普及促進（市交通政策課）

薄暮時および夜間における歩行者や自転車の事故防止を図るため、視認性の高い明るい服装の着用や反射材用品（反射材シールや反射リストバンドなど）・自発光式ライトの効果について、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発活動を推進する。



また、反射材用品の視認効果・使用方法等についての理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

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

ク その他の普及啓発活動の推進（市交通政策課）

（ア） 高齢運転者標識の普及の促進

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、加齢に伴う身体的機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について広報を行い、高齢者の身体・行動・運転等の特性を市民に理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高める取組を行う。



（イ） 薄暮時の危険性認識の促進

例年、薄暮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、歩行者、自転車利用者および運転者それぞれに薄暮時の危険性認識の啓発に努める。

このため、「4時からライト&ピカッと反射材運動」等により、歩行者、自転車利用者の反射材用品の活用や正しい交通行動を推進するとともに、運転者には、夕暮れ時の自動車・自転車のライトの早めの点灯及び夜間ライトのこまめな切り替えを促進する。

（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（市交通政策課）

（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、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の習得と、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の習得を目標とする。

（イ） 日常的な交通安全教育の推進

幼稚園・保育所・認定こども園等においては、家庭および関係機関・団体等と連携・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、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり、親子で実習したりするなど、分かり易い指導に努める。



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・子ども育成課）

（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の必要な技能と知識の習得を図るとともに、道路および交通の状況に応じて、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識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、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交通安全教育を実施する。

また、児童館においては、生活に密着した活動の一環として、交通安全に関する指導の実施に努める。

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技能と知識の十分な習得を図るとともに、道路を通行する場合は、思いやりを持って、自己の安全ばかりでなく、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交通安全教育を実施する。

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技能と知識の十分な習得を図るとともに、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・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育科、特別活動、総合的な学習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。

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と技能、特に危険予測と回避能力の向上、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および交通安全意識と交通マナーの向上とともに、社会教育活動において、交通安全知識を普及させることを目標とする。

(イ) 交通安全教育の推進

免許取得時の運転者教育では、自動車教習所は正しい交通ルール・マナーを身に付けた運転者の育成に努める。また、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。

社会教育においては、社会教育関係団体における日常の実践活動を通じて交通安全知識の普及に努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進（警察、市交通政策課）

(ア) 交通安全教育の目標

運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動の理解を図るとともに、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) 参加・体験・実践型の高齢者交通安全教育の推進

交通安全指導體制の充実に努め、高齢者に対する社会教育活動、福祉活動および各種催し物等の機会を活用し、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。



(ウ) 高齢者世帯訪問活動の推進

交通指導隊や交通安全母の会等が、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を主な対象として家庭訪問し、個別指導・助言等の交通安全教育や、高齢者の交通事故防止対策を強力に推進する。

(エ) 高齢運転者の受講機会の拡大

高齢運転者に対する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、関係機関・団体、自動車教習所等が連携して個別に安全運転の指導を行う講習会を開催するなど、高齢運転者の受講機会の拡大を図る。

さらに、地域および家庭において適切な助言等が行われるよう、高齢者を中心に、子ども、親の三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進（市障がい福祉課）

交通安全に必要な技能および知識の習得を図るため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、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、市交通政策課）

国内の交通ルールに関する知識の普及を目標に、外国人向けの教材の充実に努めるほか、雇用主等を通じ、交通安全教育への参加を促進する。

(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、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、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確保・養成、教材等の充実および効果的な教育手法の開発・導入に努める。

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の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるように努める。

(4) 交通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な交通安全活動を促進するとともに、その活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう働き掛けを行う。

また、昼夜を問わず危険と隣合わせの街頭で活動している交通指導隊、「交通安全は家庭から」を合い言葉に積極的に世帯訪問活動等を展開している交通安全母の会、各地区交通安全協会は、現場において交通安全意識の普及・啓発の中心的役割を担っていることから、引き続き、各種活動を支援するとともに、官民一体となっ

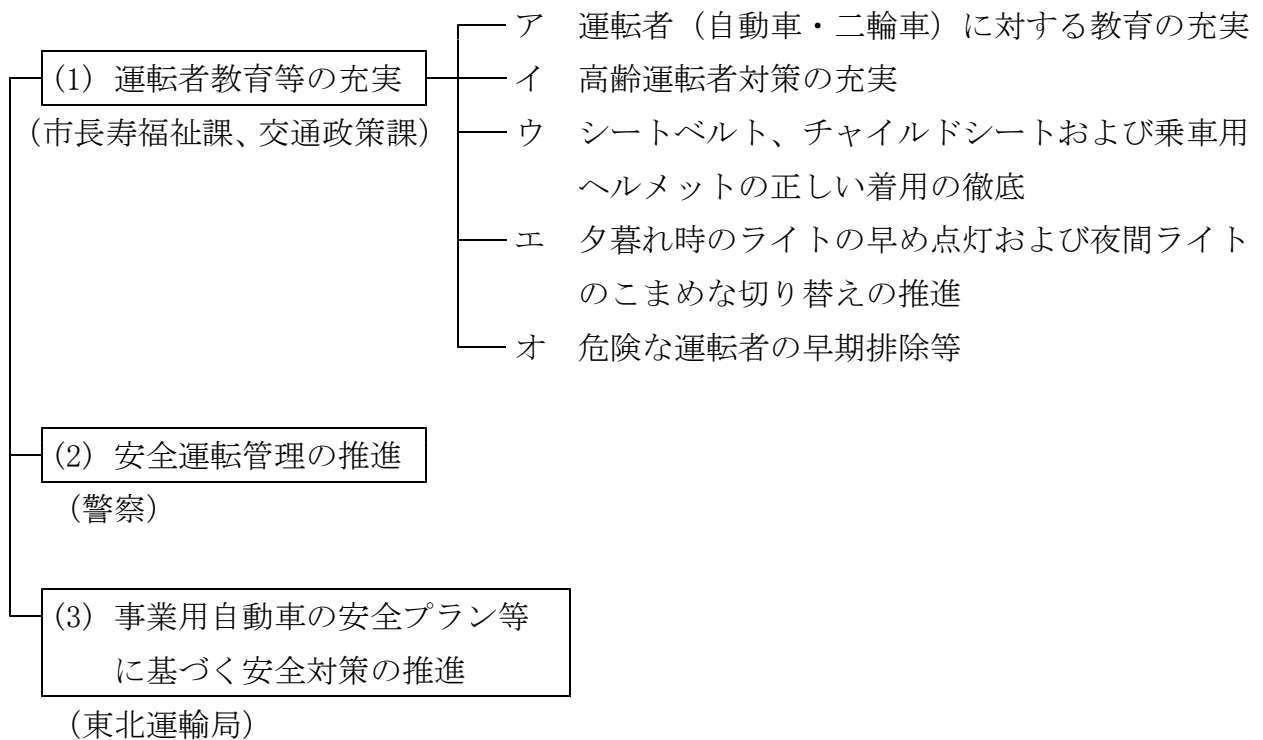
た交通安全推進体制をさらに拡充し、市民挙げての活動の展開を図る。

(5) 住民の参加・協働の推進（警察、市交通政策課）

交通の安全は、住民の安全意識により支えられていることから、交通安全意識の普及・徹底にあたっては、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展開し、住民の参加・協働を積極的に進める。

2 安全運転の確保

【施策の体系】



(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、交通事故の発生状況や道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直しや検討を進めるほか、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。

イ 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

高齢者講習の効果的実施や、更新時講習における高齢者学級の充実等に努める。
また、身体機能の検査項目の追加や検査結果を効果的に自覚させる手法等の検討を行うなど、高齢者講習を充実する。

特に認知機能検査に基づく高齢者講習においては、検査の結果に基づくきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努める。

（イ） 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、運転適性相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、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） 運転経歴証明書^{*1}の機能の充実

現在、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社が回数券割引を、また、飲食店や小売店など500を超える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拡大に努めるとともに、運転経歴証明書の身分証明書としての機能を充実し、高齢者等の運転免許証の自主返納を促進する。

（エ） 高齢運転者標識（高齢者マーク）等の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識等の積極的な使用の促進を図る。

（オ） 「高齢者コインバス」^{*2}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。

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・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果を啓発するなどの着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシートおよび乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指

*1 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。

*2 満68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。

導取締りの徹底を図る。

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)

関係機関・団体と連携して、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の運転者の理解を図り、特に、夕暮れが早くなる10月から11月にかけて、「4時からライト&ピカッと反射材運動」を展開する。

オ 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効果的な運用を行うほか、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が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、さらに近年その対象が拡大された運転免許の仮停止を適正に行うなど、危険な運転者の早期排除を図る。

また、危険な運転者に関する情報の提供などの必要性について周知を図る。

(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に対する講習の充実等により、資質と安全意識の向上を図るとともに、事業所内において交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等への指導を図る。

(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）

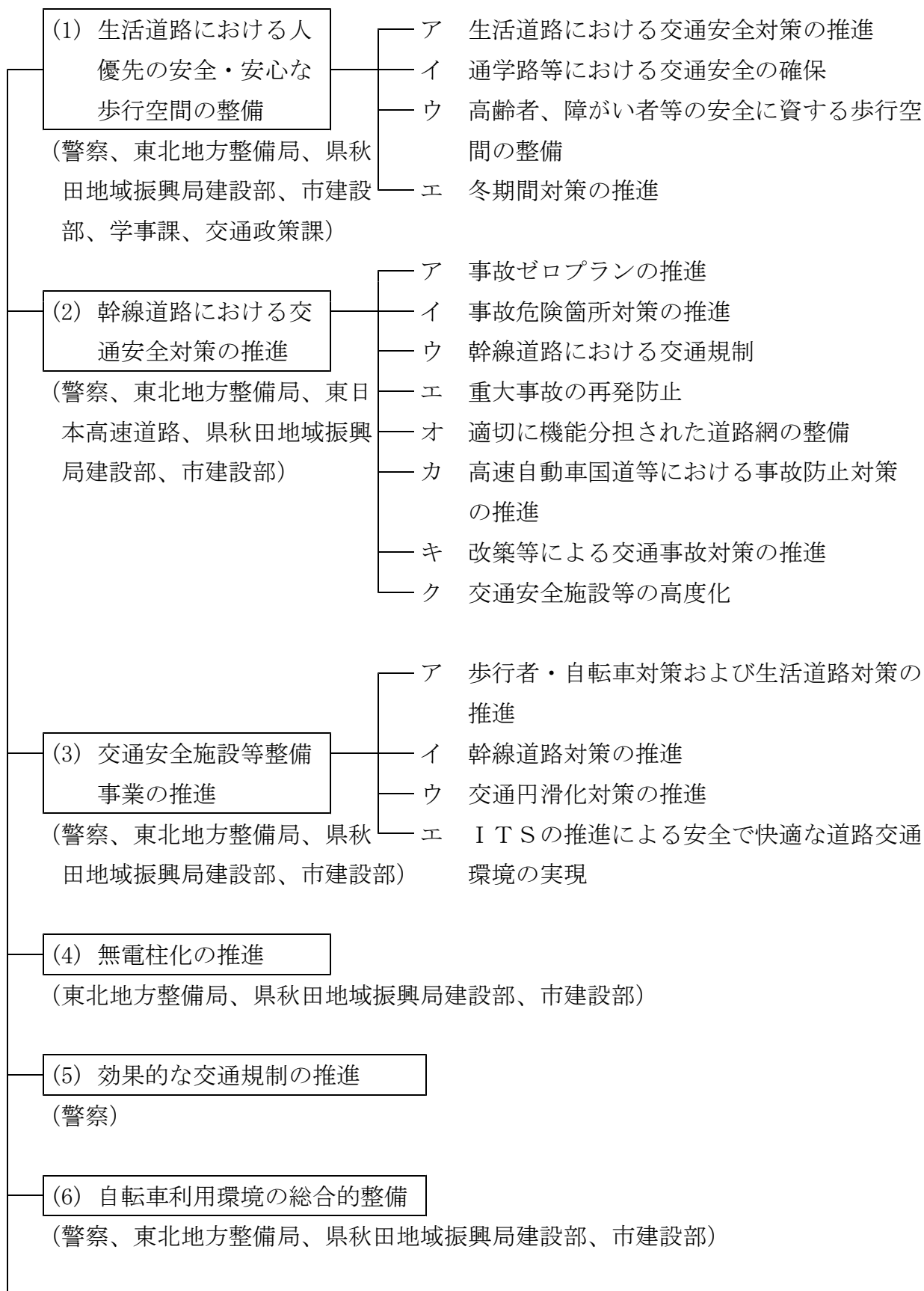
事業者の安全管理体制の構築・改善状況を確認する、運輸安全マネジメント評価により、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を進める。

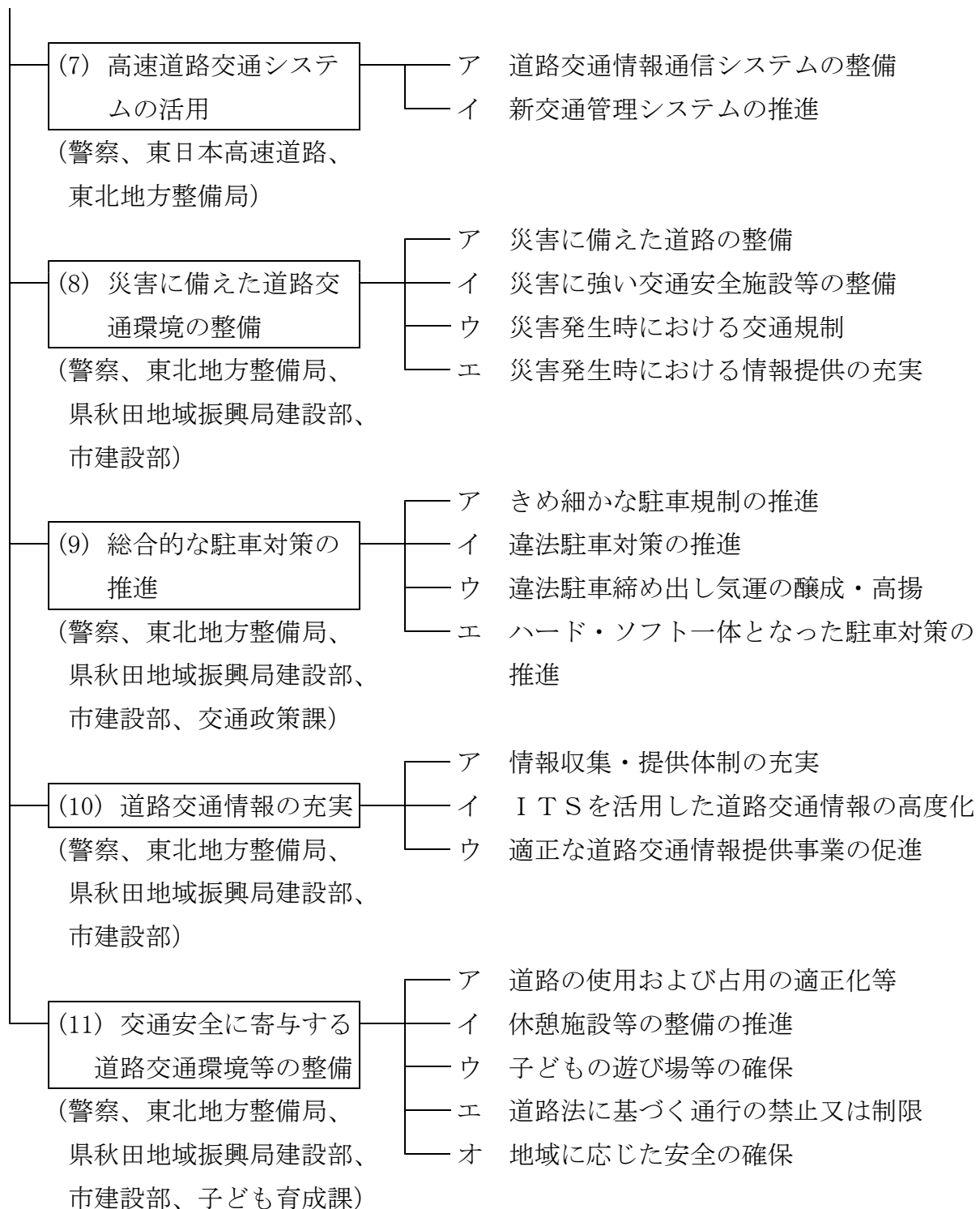
また、労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令等の履行および運行管理の徹底を図るため、悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者および新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行うほか、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握するため、街頭監査を進め、自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底を図る。

さらに、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し、事業者における飲酒運転ゼロを目指すほか、危険ドラッグ等の使用による運行の絶無を図るため、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指導を行う。

3 道路交通環境の整備

【施策の体系】





(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、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とは言えず、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、歩道等の交

通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な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)

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、自治体、地域住民が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

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。生活道路については、歩行者、自転車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・道路標示の整備や信号灯器のLED化、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心に、信号機の改良、光ビーコン^{*1}・交通情報板等によるリアルタイムな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。)にいう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式信号機、信号表示面に青信号までの待ち時間および青信号を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器^{*2}等の整備を推進する。

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)

通学路における交通安全を確保するため、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、教育委員会、学校、道路管理者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。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や認定こども園等に通う児童・幼児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・自転車の通行位置を示した道路等の整備、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

*1 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。

*2 歩行者用の信号機。灯器は信号を発する機器のこと。

拡充、通過する自動車のスピードを抑えるためのハンプ・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

(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^{*1}、エスコートゾーン^{*2}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。

特に、バリアフリー法に基づき重点整備地区に定められた場所においては、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聴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）

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みを推進する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

交通安全に資する道路整備事業については、交通事故対策への投資効率を最大限

*1 横断歩道の両側にセンサーを設置し、横断歩行者を感知した場合は横断青時間を延長し、感知しない場合は横断青時間を短縮する信号機・電子音や音声等で視覚障がい者等の横断歩行を支援する信号機等。

*2 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。

高めるため、「成果を上げるマネジメント」*1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）」*2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*3および一般国道の自動車専用道路で構成。）から居住地域内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、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。
- (イ) 地域住民に対し、危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより事故類型や事故要因等を明らかにしたうえで、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・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）

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

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*4の改良、付加車線*5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

*1 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。

*2 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。

*3 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。

*4 ドライバーが見通すことができる距離。

*5 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。

道路照明・視線誘導標*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および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、大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、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、二次事故の防止を図る。

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、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居住地域内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異種交通の分離を図る。
- (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

* 道路の側面に設置して、路側の表示をするもの。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。

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 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道や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と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化や立体交差化等を推進する。
- (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つつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置および路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 商業地区等における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など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の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、疑似点灯防止による

視認性の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)

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、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、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、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*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

* 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。

ーコンの整備拡充、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）*の構築を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、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、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、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、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により、本格的な無電柱化を推進する。

（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。

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。

* 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。

(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)

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、乗用車から自転車への転換を促進する。また、歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークを整備するなど、自転車利用環境の総合的な整備を図る。

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ふさぐなど悪質性、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。

道路管理者や警察が自転車ネットワークや道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(平成24年11月国土交通省、警察庁)の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

(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、東日本高速道路、東北地方整備局)

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^{*1}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^{*2}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を集約・配信する。

イ 新交通管理システムの推進(警察)

最先端の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UTMSの開発・整備を行うことにより、ITS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。

*1 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。

*2 いままでのETCの高速道路利用料金収受だけでなく、渋滞回避や安全運転支援といった、ドライバーに有益な情報を提供するサービス。

(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)

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、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。

併せて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において、安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

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うえ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。

他方、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 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚 (警察、市交通政策課)

違法駐車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、県秋田地域振興局建設部、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協働荷捌きスペース、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・ソフトが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、県秋田地域振興局建設部、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 サービスを開始することにより、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、予測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、許可条件の履行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 子どもの遊び場等の確保（市建設部・市子ども育成課）

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。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、優先的に、主として幼児および小学校低学年児童を対象とした児童館の整備を推進する。

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、道路法四十六条（昭和27年法律第180号）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。

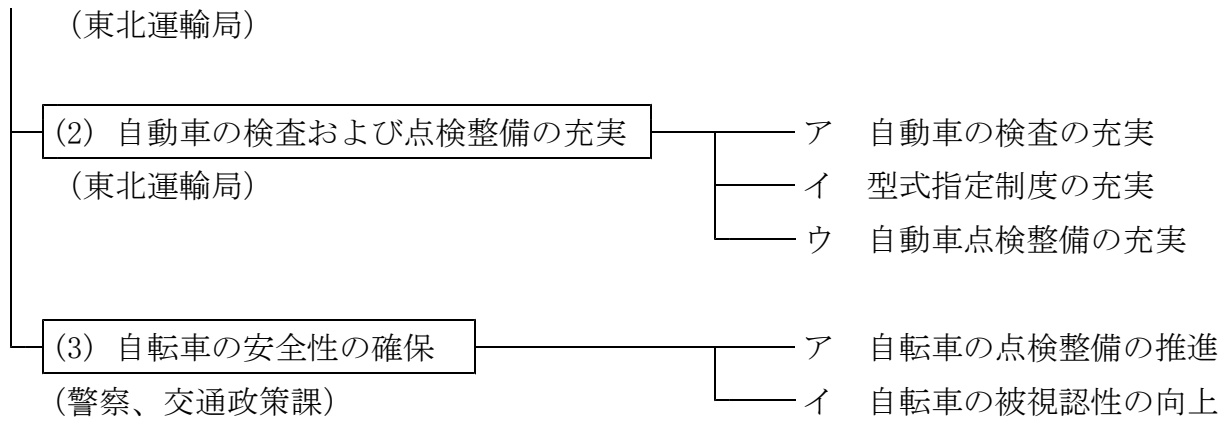
オ 地域に応じた安全の確保（東北地方整備局、県秋田地域振興局建設部、市建設部）

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、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。

4 車両の安全性の確保

【施策の体系】

□ (1) 自動車アセスメント情報等の提供



(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とりまとめ、自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント*事業を推進する。また、自動車アセスメント事業により、先進安全自動車（ASV）技術等の自動車の安全に関する先進技術の県民の理解促進を図る。これらにより、自動車使用者の選択を通じて、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情報等を、必要とする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 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。

* 自動車の車種毎の安全性に関する比較情報。

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の活動を強力に推進する。

（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、関係機関等の支援や協力のもと、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、不正改造車について、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。

（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）

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、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。

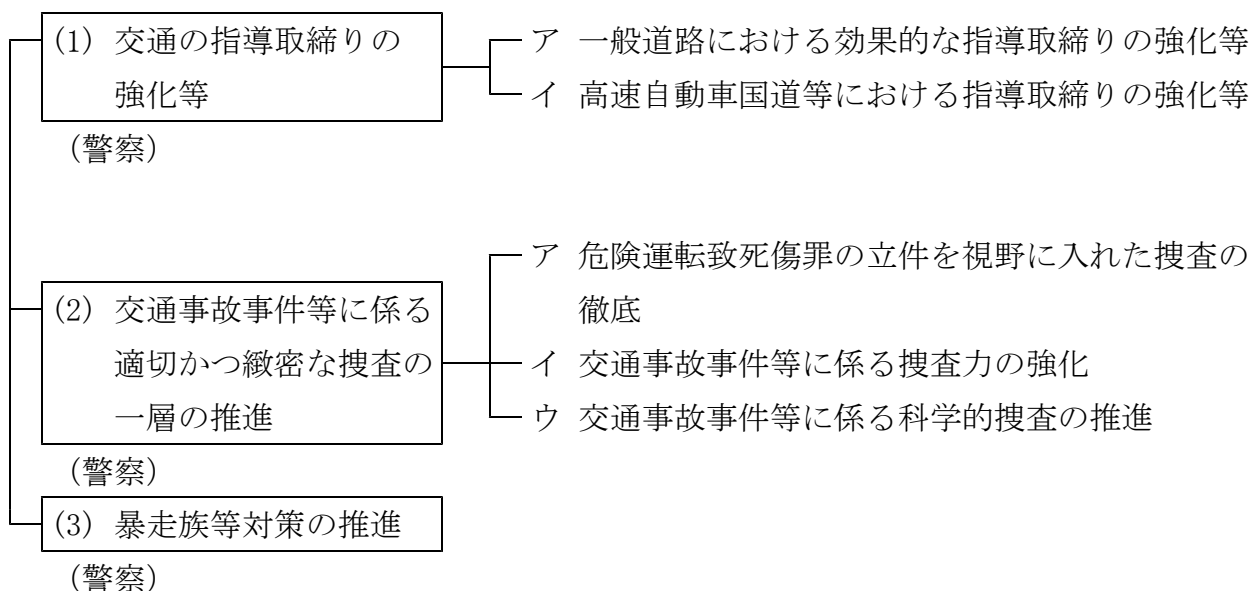
イ 自転車の被視認性の向上（警察、市交通政策課）

夜間における交通事故防止を図るため、灯火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。



5 道路交通秩序の維持

【施策の体系】



(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、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。

特に、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。

(イ) 背後責任の追及

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

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無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止および歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質かつ危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等（警察）

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、車間距離不保持、通行帯違反等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）

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

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

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。

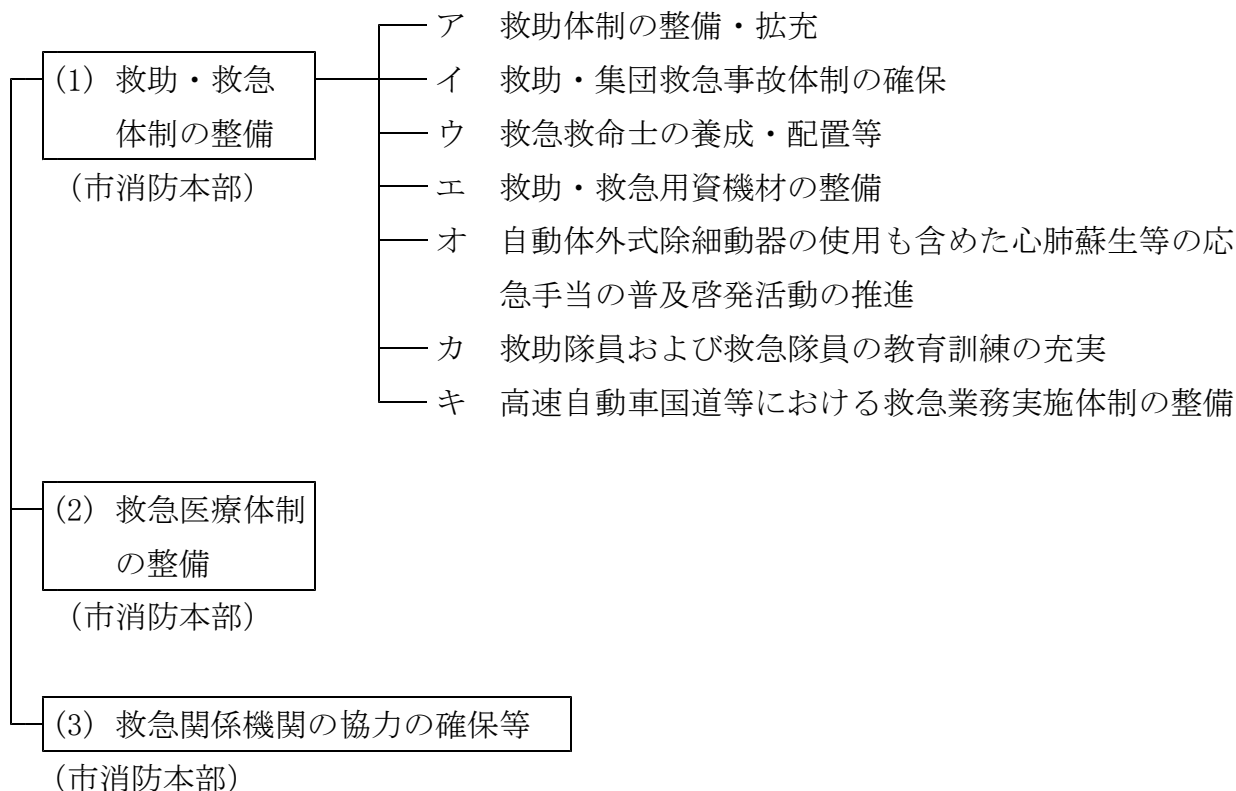
暴走族等および群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

また、集団暴走行為、爆音暴走行為および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、暴走族に対する指導取締りを推進する。

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

【施策の体系】



(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（市消防本部）

救急現場および搬送途上における応急措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、薬剤投与等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

処置等の質を確保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、高規格救急車、高度救命処置用資機材等の整備を推進するとともに、救助、救急活動の円滑な実施を図るため、消防指令装置、救急医療情報収集装置、地図検索装置を一体化した消防総合通信指令システムの導入を推進する。

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：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）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。

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を推進する。

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。

（2）救急医療体制の整備（市消防本部）

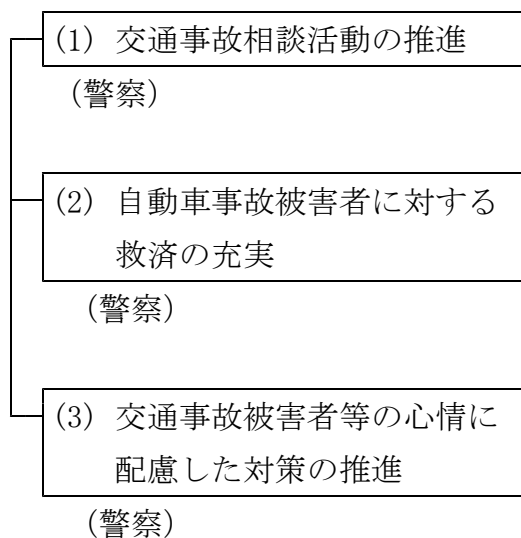
休日・夜間の救急医療のため、地域の中核的な病院と診療所が連携して実施する初期救急医療の取組を支援する。

（3）救急関係機関の協力の確保等（市消防本部）

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を図るため、情報の共有化等により救急関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進する。

7 被害者支援の充実と推進

【施策の体系】



(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、警察は、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および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自動車の責任保険（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）

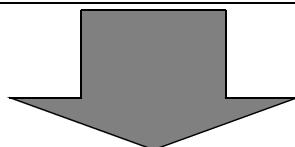
交通事故被害者等の支援の充実を図るため、関係機関との連携を図るほか、民間の犯罪被害者支援団体の活動等に対する支援等を推進し、連携を図る。

また、警察においては、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「交通事故被害者の手引」を活用して支援する。

第2編 踏切道における交通の安全

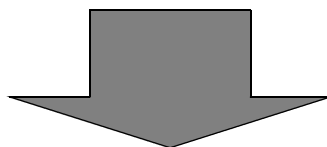
踏切事故のない社会を目指して

- ◎ 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10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 踏切保全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

県内での踏切事故（鉄道事故のうち、踏切障がいおよびこれに起因する列車事故をいう。）は、年間3件前後で推移しているが、本市では平成23年から平成27年までの間、1件である。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6割を占めている状況にあり、また、踏切道自体も改良すべき箇所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4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3割を占めており、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。

また、冬季における踏切事故の特徴として、通過時にスリップして踏切内で脱輪した自動車と列車が衝突するという事故も数件発生している。

第2節 第10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。

秋田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、第10次計画期間内において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

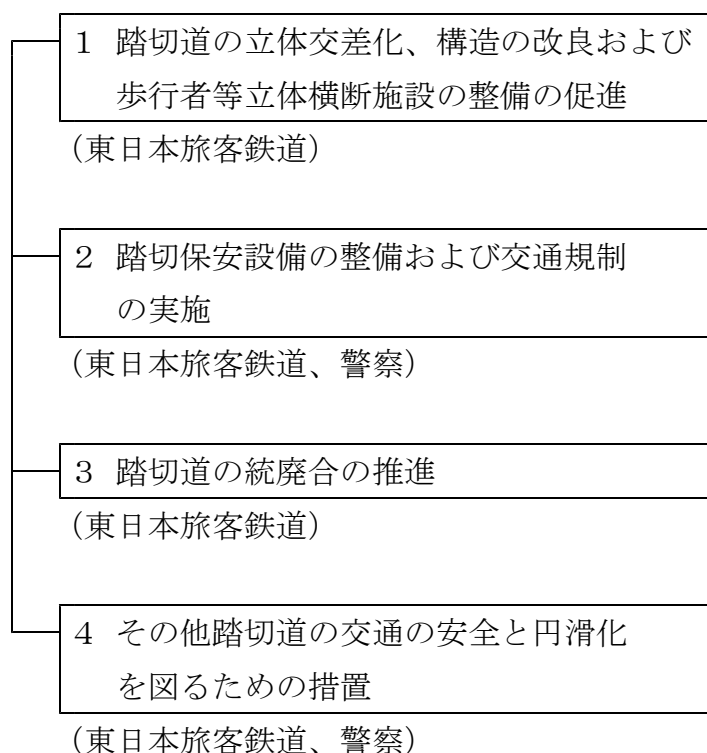
第1節 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策については、踏切事故件数が平成23年から平成27年までの間、1件であり、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。

第2節 講じようとする施策（4つの柱）

【施策の体系】



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

(東日本旅客鉄道)

遮断時間が特に長い踏切（開かずの踏切）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連続立体交差化又は単独立体交差化により、踏切道の除却を推進するとともに、道路の新設・改築および鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等については、効果の早期発現を図るため、各踏切道の状況を踏まえながら、構造改良および歩行者等立体横断施設の設置等を促進する。

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（東日本旅客鉄道、警察）

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*および大型遮断装置等により事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

道路交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況およびう回路の状況等を勘案し、必要に応じて、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、併せて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、う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（東日本旅客鉄道、警察）

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

* 踏切の上方に警報機を取り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。

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。

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。