

第 1 2 次秋田県交通安全計画

(令和 8 年度～令和 1 2 年度)

令和 8 年 7 月

秋田県交通安全対策会議

目 次

計画策定にあたって・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次秋田県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】	5
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
〈重視すべき視点〉	7
1 県民自らの意識改革	7
2 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故 を起こさせない総合的な対策	7
3 こどもの安全確保のための環境整備	8
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	10
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	11
1 県民一人一人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	16

(3) 効果的な交通安全教育の推進	20
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	21
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	21
2 安全運転の確保	22
(1) 運転者教育等の充実	22
(2) 運転免許業務のサービスの向上	24
(3) 安全運転管理の推進	25
(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	25
(5) 交通労働災害の防止等	27
(6) 道路交通に関する情報の充実	28
3 道路交通環境の整備	30
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	30
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	32
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	36
(4) 無電柱化の推進	37
(5) 効果的な交通規制の推進	37
(6) 自転車利用環境の総合的整備	38
(7) 高度道路交通システムの活用	38
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	39
(9) 総合的な駐車対策の推進	40
(10) 道路交通情報の充実	41
(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	42
4 車両の安全性の確保	44
(1) 自動車アセスメント情報等の提供	44
(2) 自動車の検査及び点検整備の充実	44
(3) リコール制度の充実・強化	45
(4) 自転車の安全性の確保	45
5 道路交通秩序の維持	47
(1) 交通の指導取締りの強化等	47
(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	48
(3) 暴走族等対策の推進	48
6 救助・救急活動の充実	50
(1) 救助・救急体制の整備	50
(2) 救急医療体制の整備	51
(3) 救急関係機関の協力の確保等	51

7 被害者支援の充実と推進	52
(1) 交通事故相談活動の推進	52
(2) 自動車事故被害者に対する救済・援助措置の充実	52
(3) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進	53
(4) 公共交通事故被害者への支援	53
第2編 鉄道交通の安全	55
第1章 鉄道事故のない社会を目指して	56
第1節 鉄道事故の状況等	56
1 鉄道事故の状況	56
2 近年の鉄道事故の特徴	56
第2節 第12次秋田県交通安全計画における目標	56
第2章 鉄道交通の安全についての対策	57
第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	57
第2節 講じようとする施策	57
1 鉄道交通環境の整備	57
(1) 鉄道施設等の安全性の向上	57
(2) 運転保安設備の整備	57
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	57
3 鉄道の安全な運行の確保	58
(1) 保安監査の実施	58
(2) 運転士の資質の保持	58
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用	58
(4) 気象情報等の充実	58
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	59
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施	59
(7) 計画運休への取組	59
4 鉄道車両の安全性の確保	59
5 救助・救急活動の充実	59
6 被害者支援の推進	60
第3編 踏切道における交通の安全	61
第1章 踏切事故のない社会を目指して	62
第1節 踏切事故の状況等	62
1 踏切事故の状況	62

2 近年の踏切事故の特徴	62
第2節 第12次秋田県交通安全計画における目標	62
第2章 踏切道における交通の安全についての対策	63
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	63
第2節 講じようとする施策	63
1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の 整備の促進	63
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	63
3 踏切道の統廃合の推進	64
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	64

計画策定にあたって

1 趣旨

交通安全対策基本法第25条第1項の規定により、国の第12次交通安全基本計画（令和8年度～12年度）に基づき、県内の交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、第12次秋田県交通安全計画を策定する。

2 計画の期間

計画期間は、令和8年度から令和12年度までの5年間とする。

3 課題

第11次秋田県交通安全計画で掲げた道路交通の安全に係る重傷者数については、計画期間中の各年とも目標を達成したものの、死者数については、期間中に達成することができず、また依然として、高齢者の交通事故死者の割合が高いことから、高齢者の交通事故防止対策が最重要課題である。

4 推進体制

計画については、関係機関・団体が地域住民と連携・協働しながら推進していく。

併せて、交通安全対策基本法第16条の規定に基づき設置された秋田県交通安全対策会議が、計画の進捗状況を検証する。

基本理念

本格的な人口減少と超高齢化社会の到来を迎えている中、元気な秋田を創り上げていくうえで最も基本となるのは、県民が安全に安心して暮らすことができる社会を実現することである。

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次にわたり秋田県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断たないことから、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12次秋田県交通安全計画では、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。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">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県を目指す。② 「人優先の交通安全思想」を基本とし、県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 年齢や障害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。 |
|--|

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

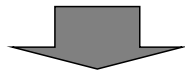
- ◎ 人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない安全で安心な秋田県を目指す。



第 1 2 次秋田県交通安全計画の目標

日本一安全な道路交通の実現を目指し、令和 1 2 年までに交通事故による

- ◎ 死者数^{*1}を 2 6 人以下
- ◎ 重傷者数^{*2}を 1 8 0 人以下にする。



道路交通の安全についての対策

《 1 0 の視点》

- 1 県民自らの意識改革
- 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 県民一人一人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 2 4 時間以内に死亡した人数。

^{*2} 交通事故によって 1 か月（3 0 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

本県の交通事故による死者数は、昭和45年に183人をピークに減少傾向に転じ、昭和55年には78人と半減した。その後、昭和63年から9年間にわたり100人を超える状況が続いたが、平成9年以降は、平成11年を除き、100人未満で推移している。

第11次秋田県交通安全計画期間においては、死者数を27人以下とすることを目標としていたが、計画期間中に目標の達成には至らなかった。

一方で、重傷者数に関しては、計画期間中すべての年で200人を下回り、目標を達成することができた。

交通事故死傷者数の推移

(人)

	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	R7
死者数	54	30	42	40	37	28	33	32	31	33
負傷者数	2,691	2,468	2,144	1,830	1,655	1,514	1,351	1,339	1,141	1,147
重傷者数	359	320	282	250	251	186	188	170	197	151

第10次計画の目標
死者数 30人以下
死傷者数 2,000人以下

第11次計画の目標
死者数 27人以下
重傷者数 200人以下

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 死者の過半数が高齢者。
- ② 歩行中の死者に占める高齢者の割合が高い。
- ③ 歩行中の死者に占める横断中歩行者の割合が高い。
- ④ 高齢者が起こした事故の割合が高い。

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、県人口の減少に伴い運転免許保有者数、車両保有台数ともに減少することが見込まれる。

このような中、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。

今後も、一層の高齢者対策が必要な状況となっており、特に、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。

第2節 第12次秋田県交通安全計画における目標

【数値目標】	交通事故死者数	26人以下（うち高齢者18人以下）
	交通事故重傷者数	180人以下

人命尊重の理念に基づき、交通事故のない「安全で安心な秋田県」を目指すことが究極の目標である。

【交通事故死者数の抑止目標】

国では、第11次交通安全基本計画において、交通事故死者数を2,000人以下とする目標の更なる推進を図るため、第12次基本計画では、第11次基本計画の目標から5%を減じた1,900人以下を目標として掲げている。県においても、第11次秋田県交通安全計画の交通事故死者数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、第11次計画の目標から5%を減少させた「年間26人以下」を第12次計画の目標とすることとした。

【高齢死者数の抑止】

全体の死者数26人以下の達成には、死者数を約17%減少（過去5年平均死者数31.4人）する必要がある。また、死者に占める高齢率を約70%（過去5年平均）とした場合、高齢死者は22人（過去5年平均）を18.2人以下に減少させる必要がある。

また、令和7年中の高齢死者数は19人と過去最少を記録しているが、統計上高齢死者18.2人以下を記録したことがないため、更なる対策の推進が必要である。

【重傷者数の抑止目標】

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抑止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。

国が掲げた第12次計画の重傷者数の目標は、第11次計画の抑止目標である重傷者数の22,000人から10%減じた20,000人以下との目標を掲げている。

県においても、国の目標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第12次計画の目標とする。

目標達成を目指すため、国の関係行政機関、県、警察及び市町村は、県民の理解と協力の下、第2章に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第3節 目標を達成するための最重要課題

1 最重要課題

本計画においては、「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、高齢者が関与する交通事故の発生を抑制する。

2 高齢者の交通事故の状況

- (1) 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いる。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おり、歩行中の死者数のうち、半数以上は道路横断中であつた。

なお、歩行中の高齢者が亡くなった事故では、横断歩道外横断など歩行者側にも何らかの違反があつた割合が半数以上を占めている。

- (2) 高齢運転者が起こした死亡事故件数は令和5年以降は減少傾向にあるものの、高齢運転者による交通死亡事故数の全体に占める割合が4割以上であり、事故原因としては、前方不注意等の安全運転義務違反のほか、優先通行妨害等に関連した違反によるものが多い。

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 反射材用品の普及促進（P12）

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（P15）

家庭、学校、職場及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（P19）

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のほか、歩行環境シミュレータ等の交通安全教育機器を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

4 高齢運転者に対する交通安全教育（P 20、22）

ドライブレコーダーや動画危険予測トレーニング装置「動画KYT」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。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 高齢運転者標識の普及の促進（P 23）

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、高齢運転者標識を取り付けた自動車への保護意識を高める。

6 運転免許証の自主返納者に対する環境の充実（P 23）

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

7 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備（P 31）

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

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

第1次計画期間中、県内の交通事故の発生件数及び負傷者数は、令和7年に微増したものの、総じて減少傾向にある。第1次計画最終年である令和7年における発生件数及び負傷者数とも、10年前と比較して半数以下まで減少しており、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、死者数については減少しているものの、発生件数等と比較して減少幅が小さく、第1次計画期間中は、令和3年の28人を除き、30人台で推移している。また、死者の半数以上を高齢者が占めるなど、依然として課題が多い。このような状況から、次の視点を重視して対策を推進する。

〈重視すべき視点〉

1 県民自らの意識改革

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るが、これを防ぐ上で基本となるのは、県民一人一人が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、県民一人一人が「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、広報・啓発、交通安全教育及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総合的な対策

秋田県では、総人口の減少が続く中で65歳以上の高齢者が増加し、令和7年10月1日現在、県人口の約40%を占めており、全国一の高齢化県*になっている。

この高齢化率に比例するように、交通事故死者数に占める高齢者数の割合も高くなっており、平成14年以降23年連続して5割を超えている。

こうした中で、令和7年は、交通事故死者33人のうち高齢死者が19人と、全死者の約58%を占める結果となった。

高齢死者を状態別で見ると、歩行中が10人で約52%（夜間歩行中は5人で約26%）、自動車（同乗を含む）乗車中が5人で約26%、自転車乗用中が4人で約21%となっている。

また、令和5年以降、高齢運転者による交通死亡事故数の全体に占める割合も4割以上で推移している。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及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。

* 令和2年版高齢社会白書から

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、安心してこどもを産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。

こどもの交通事故死傷者数は減少してきているが、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

歩行中の交通事故死者数は、状態別死者数の中でも多く、歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者やこどもにとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

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、生活道路及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、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等、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、自転車及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、障害者、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ることから、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、シェアリング事業者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、GIS（地理情報システム）、ETC2.0*から抽出されるビッグデータ等に含まれるGIS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にかつ効率的に実施する取組が進められた。

引き続き、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していく。例えば、交通事故について、ビッグデータ等のミクロ分析を行い、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いくことが一層重要となる。

* これまでのETCと比して、大量の送受信が可能で、IC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、ITS推進に大きく寄与するシステム。

第2節 講じようとする施策

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、

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1 県民一人一人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 |
|---|

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 県民一人一人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、県民一人一人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、県民一人一人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。

また、規範意識を確立するため、交通事故被害者等の手記を活用した交通安全教育活動を推進するほか、人優先の交通安全思想の下、こども、高齢者、障害者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の苦しみを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てる。

さらに、本県の交通死亡事故を抑制するためには、死者に占める割合が高い高齢者の交通死亡事故対策を引き続き強化する必要があるため、特に次の対策を推進する。

(1) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 (県、警察、教育委員会)

ア 交通安全運動の推進

春及び秋の全国交通安全運動のほか、県が主唱している夏及び年末の交通安全運動を積極的に展開しながら、県民一人一人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」、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。

また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及びボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして認識させる交通安全活動を促進する。

イ 歩行者の安全確保

(ア) 横断歩行者

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等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進する。

(イ) 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及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や使用方法等についての理解を深める参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、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。

ウ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

(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、交通安全教室等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の交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転

管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携して、ハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を推進し、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という県民の規範意識の更なる向上を図る。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合には、専門医療機関につなげる取組を継続的に推進する。

(ウ) 「ながらスマホ」対策の強化

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

近年、県内のシートベルト着用率は、運転席と助手席は9割を超えているが、一般道における後部座席の着用率は約5割と低調である。

このような状況を踏まえ、着用効果や正しい着用方法について周知させるとともに、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

近年、県内のチャイルドシートの使用率は、約8割であり、依然として未使用の者がいる状況であることから、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、着用推進シンボルマークを活用するなどして、幼稚園・保育所・認定こども園、病院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。

エ 自転車の安全利用の推進

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及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、シートベルトを着用させるよう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

(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及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

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等、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、実効の上がる広報を行う。

(ア) 地域等と一体となった広報啓発活動

家庭、学校、職場、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、違法駐車の実除等を図る。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、地方公共団体、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、こども、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、県及び市町村は、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求め、県民の気運の高揚を図る。

キ その他の普及啓発活動の推進

(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

して自動車及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

県民が、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図ることができるよう、GIS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及び事故多発地点等に関する情報の提供・発信に努める。

(ウ) 交通安全作品コンクールの実施

県民の交通安全意識を高めるため、交通安全作品コンクールを実施する。また、作品を広く県民に紹介し、交通安全意識の啓発に努める。

(2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 (県、警察、教育委員会)

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

(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及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・保育所及び認定こども園等においては、家庭及び関係機関・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とともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。

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。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

(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、歩行者及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、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、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及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

小学校においては、家庭及び関係機関・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、交通ルールの意味及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。

さらに、交通ボランティアによる児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

(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

中学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携・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・団体においては、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

(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、二輪車の運転者及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

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・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及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・団体においては、高等学校で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、高校生及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

(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及び技能、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) 運転免許取得時及び取得後の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及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。

また、社会人を対象とした学級・講座等における自転車の安全利用を含む交通安全教育など、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動や、関係機関・団体、交通ボランティア等による同様の活動を促進する。

大学生、専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実を図る。このほか、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

(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、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技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

(イ) 高齢歩行者に対する交通安全教育

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、交通安全母の会及び民生委員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「わたりジョーズ君」

や、反射材効果体験等の交通安全機器を活用した参加・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

高齢者講習及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、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる交通安全イベントを開催するなどして安全運転サポート車等の普及・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KYT」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 障害者に対する交通安全教育の推進

交通安全に必要な知識及び技能の習得のため、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、障害の程度に応じ、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

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、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自転車のシェアリング事業者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 (県、警察、教育委員会)

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知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、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・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて、交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及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

安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレータ、VR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、必要に応じて教育の方法、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 (県、警察)

交通安全協会や地域団体、自動車販売団体、自動車利用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、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や、「交通安全は家庭から」を合い言葉に積極的に戸別訪問活動等を展開している交通安全母の会等の交通ボランティアは、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、指導者の養成や必要な資料の提供などについて支援を行うとともに、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。

このような、官民一体となった交通安全推進体制をさらに拡充し、県民挙げての活動の展開を図る。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進 (県、警察)

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・徹底に当たっては、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、自治会等との連携を図る。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、GISによる「交通事故発生情報マップ」の活用や、交通安全総点検、交通安全市町村計画の積極的活用・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 (県、警察、自動車事故対策機構)

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習において、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並びに講習の内容及び方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒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。

また、自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

ウ 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

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。

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全講習の推進に努める。

また、自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

オ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

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

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約370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を充実し、高齢者等の運転免許証の自主返納を促進する。

(オ) 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 外国人運転者対策の強化

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。

キ 夕暮れ時のライトの早めの点灯及びハイビームの原則常用の推進

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や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

* 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。

図り、特に、夕暮れが早くなる１０、１１月に「４時からライト＆ピカッと反射材運動」を展開する。

ク 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、累積点数の通知業務の充実、交通事故証明書の発行等証明業務の充実を図る。

ケ 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

コ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等の受診を促進する。

サ 危険な運転者の早期排除等

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) 運転免許業務のサービスの向上 (警察)

運転免許試験について、現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかどうかについて検証を行い、必要に応じ改善を図る。

また、県民の立場に立った運転免許業務を行うため、運転免許証とマイナンバーカードが一体化した通称「マイナ免許証」のみを保有する者に対する住所変更手続きのワンストップサービスや、オンライン更新時講習受講者に対する手続きの簡素化による更新負担の軽減を図るとともに、増加する高齢者の免許保有者に対応し、自動車教習所等と連携して、高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査の受講者の受入体制の拡充を図る。

さらに、運転免許センターを障害者等が利用する際の設備・資機材の整備及び安全運転相談活動の充実を図る。

(3) 安全運転管理の推進 (警察)

安全運転管理者及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、これらの者の資質及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。

また、事業活動中の道路交通法違反等に関する使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し、適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故を防止するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等の安全運転の確保に資する車載器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダーによって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(4) 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)

事業用自動車の交通事故死者数・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

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及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及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

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令等の履行及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及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

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。

また、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

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

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ほか、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等、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

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

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

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

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、自治体及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

さらに、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。

（５）交通労働災害の防止等 （秋田労働局）

ア 交通労働災害の防止

「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知徹底を行うことにより、次の取組を促進する。

- ① 事業所における管理体制の確立
- ② 適正な労働時間等の管理及び走行管理
- ③ 運転者に対する教育
- ④ 運転者の健康管理

⑤ 交通労働災害防止に対する意識の高揚等

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、交通労働災害防止担当管理者を配置選任するとともに、同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育を推進する。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、賃金等の労働条件の改善を図るため、令和6年4月に自動車運転の業務に適用された時間外労働の上限規制をはじめとする労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

また、秋田労働局と秋田運輸支局の相互の連絡会議を開催し、相互通報制度の活用を図るとともに、必要に応じて合同による監査・監督を実施する。

（6）道路交通に関する情報の充実（県、警察、東北運輸局、秋田地方気象台）

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止するとともに、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、交通事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について、危険物運送事業者への指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故により危険物の漏洩等が発生した場合に安全かつ迅速に対処するため、危険物データベース及び危険物に対応することの可能な装備資器材の整備を図る。

イ 国際海上コンテナの陸上運送に係る安全対策

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・偏荷重等の不適切状態にあるコンテナを発見及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」及び「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。

ウ 気象情報の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やＩＣＴを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

3 道路交通環境の整備

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

(県、警察、東北地方整備局)

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

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ることとなったが、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、交通管制及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・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信号機、表示面に青信号までの待ち時間及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、歩車分離式信号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

通学路や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における交通安全を確保するため、「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、教育委員会、学校、保育所等の対象施設、その他所管機関、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、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、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、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

- (ア) 高齢者や障害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、エスコートゾーン*等を整備するほか、高齢者、障害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。

駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を確保する。

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) 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強化するとともに、高齢者、障害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害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、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

エ 冬期間対策の推進

中心市街地や公共施設周辺における歩道を含めた除雪、凍結抑制材散布の充実を図り、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・学校関係者・自治体や警察等による調整会議を新たに設置し、

* 視覚障害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。

- 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

（県、警察、東北地方整備局、東日本高速道路）

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」を導入し、市民参加・市民との協働により重点的・集中的に交通事故抑止を図る「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」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*及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

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を上げることができるよう、次の手順により推進する。

- (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や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。
- (イ) 地域住民に対し、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に活用する。

* 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 事故危険箇所対策の推進

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、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯及び防護柵の設置、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

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ながら、速度規制及び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

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

- (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、自転車及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整備やインターチェンジの増設等による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、バイパス及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するなど、道路機能の分化により生活環境の向上を図る。このため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、区画道路における歩車共存道路等の整備を総合的に実施する。

- (ウ) 県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、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、空港、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交通事故防止対策の推進

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とともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、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、向上を図る。

- (ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、ワイヤーロープの設置を推進する。

逆走車及び歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故を防止するため、標識や路面標示の整備、渋滞区間における追突事故の防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど、総合的な事故防止対策を推進する。

さらに、事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

- (イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線の拡幅やインターチェンジの改良、交通事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。
- (ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS）及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用し、即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。
- (エ) 重大事故につながる可能性の高い高速自動車国道等での逆走事故を防止するため、これまでの対策拡充に加え、産学官が連携して、効果的な対策を導入して

いく。

キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により、道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- (ア) 歩行者及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) 交差点及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、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、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、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及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、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、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、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、地区内の交通と観光交通、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、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

- (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、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、迅速かつ的確な事故捜査を行うことができるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進（県、警察、東北地方整備局）

社会資本整備重点計画法（平成 15 年法律第 20 号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、公安委員会と道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いながら、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成 25 年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

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及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・安心な歩行空間の確保を図る。

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。

ウ 幹線道路対策の推進

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、事故危険箇所等の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、交差点改良等の対策を実施する。

エ 交通円滑化対策の推進

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。

オ ITS の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

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*）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。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下、交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、道路利用者等が日頃から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

キ 連絡会議等の活用

警察と道路管理者が設置している「秋田県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けながら、施策の企画、評価、進行管理等について協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

（４）無電柱化の推進（県、東北地方整備局）

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、新たな無電柱化推進計画を国や地域で策定して、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電柱化を推進する。

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。

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

* 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。

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（県、警察、東北地方整備局）

自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）及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県及び市町村自転車活用推進計画を策定するとともに、歩行者、自転車及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（警察、東日本高速道路、東北地方整備局）

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、情報通信技術等を用いて、人、道路、車両を一体的に取り扱う新たな道路交通システムである「高度道路交通システム」（ITS）を活用した取組を推進するなど、より安全で安心な交通環境を構築する。そのため、産官学が連携を図りながら、研究開発、フィールドテスト、インフラの整備、普及及び標準化に関する検討等の一層の推進を図る。

ア 道路交通情報通信システムの整備

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、ETC 2.0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を集約・配信する。

イ 新交通管理システムの推進

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。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

I T S の高度化により交通の安全性を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向け、産官学が連携して研究開発等を行う。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備 (県、警察、東北地方整備局)

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、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とともに、災害発生時に避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進する。

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、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

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

災害発生時においては、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

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及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（県、東北地方整備局、警察）

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア きめ細かな駐車規制の推進

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

（ア）悪質性、危険性、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、道路交通環境等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ときは、取締り活動ガイドラインの見直し等について適切に対応する。

（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及び繰り返し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等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

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、県民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体と密接に連携して、地域交通安全活動推進委員を

積極的に活用するなど、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・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

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、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、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、違法駐車の取締り、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（県、東北地方整備局、警察）

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確で、きめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であることから、高度化、多様化する道路交通情報に対する国民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ＩＣＴ等を活用して、道路交通情報の充実を図る。

ア 情報収集・提供体制の充実

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 ＩＴＳを活用した道路交通情報の高度化

ＩＴＳ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ＶＩＣＳやＥＴＣ２．０の整備・拡充を積極的に図る。また、ＥＴＣ２．０対応カーナビ及びＥＴＣ２．０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ＥＴＣ２．０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

道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）及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の整備 （県、東北地方整備局、警察）

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、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とともに、許可条件の遵守、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、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚によるところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に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

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

こどもの遊び場の不足を解消し、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推進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、こ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、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに、安全・安心確保のための体制を整備しつつ、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

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及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) 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

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、予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪の実施、凍結抑制剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

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、自動車事故対策機構）

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事業を推進する。また、自動車アセスメント事業及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、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) 自動車の検査及び点検整備の充実（東北運輸局）

ア 自動車の検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・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及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及び検査体制の充実強化を図る。

イ 自動車点検整備の充実

(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。

(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、

関係機関の支援及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、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、自動車ユーザー及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及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) 自動車特定整備事業の適正化及び近代化

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及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 (県、警察)

ア 自転車の点検整備の推進

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転

車（電動アシスト自転車）及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、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、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

薄暮時間帯から夜間における交通事故防止を図るため、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 (警察)

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

(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。

飲酒運転及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、飲酒運転及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、障害者の保護の観点に立った交通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、県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

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、違反の未然防止及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（警察）

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

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

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及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

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）

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運の高揚を図るため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。

また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対する「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。

暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等と連携するなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する「旧車会員」（暴走族風に改造した旧型

の自動二輪車等を運転する者)) 及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及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、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

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及び補導を徹底し、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。

複数の都道府県にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効果的に対処するため、関係都道府県相互の捜査協力を積極的に行う。

さらに、違法行為を敢行する「旧車会員」に対する実態把握を徹底し、関係都道府県と情報を共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じて、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど、暴走族等と車両の分離を図る。また、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

エ 暴走族等関係事犯者の再犯防止

暴走族等関係事犯の捜査に当たっては、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となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、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、暴走族等関係事犯者の再犯防止に努める。

また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、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 (県、市町村、消防)

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、各消防機関における救助体制の整備・拡充を推進する。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

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応するため、「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、災害派遣医療チーム(DMAT)の活用等により、救助・集団救急事故体制の整備充実を図る。

ウ 救急救命士の養成・配置等の促進

救急現場及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、薬剤投与及び輸液等の特定行為を円滑に実施するための講習及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・救急用資機材等の装備の充実

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・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

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)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 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

知識・技術等の向上を図るため、消防学校及び消防機関による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

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

現場に到着するまでのレスポンスタイムの短縮及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（FAST）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

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及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（HELP）や事故自動緊急通報装置（ACN）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（県、市町村、消防）

ア 救急医療体制の整備

休日・夜間の救急医療に対応するため、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推進するとともに、手術や入院治療を要する重症救急患者の医療を確保するため、救急告示医療機関の運営及び機能充実を支援し、二次救急医療体制の確保・充実を図る。

また、交通事故等による重篤救急患者の医療を確保するため、広域的に必要なとされる救命救急センター等の三次救急医療機関の運営及び機能の充実を支援するほか、ドクターカー及びドクターヘリを活用して、迅速な救急医療の開始及び医療機関への搬送を図り、県内全域における救急医療の充実強化に努める。

イ 救急担当医師等の研修

救急医療に関する医学医術の向上を図るため、救急医療担当医師を対象とした医師会等関係機関による救急医療研修の実施と、救急担当医師等の研修への参加促進を図る。

（３）救急関係機関の協力の確保等（県）

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を図るため、大規模な交通事故が発生した際に、警察や消防から直接DMA T指定病院に災害派遣医療チーム（DMA T）の派遣要請を行えるようにし、一刻も早く適切な医療を受けられる体制の確保を図る。

7 被害者支援の充実と推進

(1) 交通事故相談活動の推進 (県、警察)

ア 秋田県生活センターの活用及び充実

交通事故被害者の様々な相談に応じて、自動車損害保険取扱保険会社、司法支援センター（通称「法テラス」）、日弁連交通事故相談センター等関係機関と緊密な連携を図ることにより、交通事故に起因する問題の早期かつ適正な解決、特に、自動車事故に対する保険金、損害賠償金等の適正かつ迅速な支払いがなされるよう努める。

また、多様化、複雑化する相談内容に適切に対応するため、研修等による相談員の能力向上を図るとともに、積極的な広報により周知を図るなど、交通事故相談の充実を図る。

イ 警察による交通事故相談

警察は、県民安全相談センターにおいて被害者支援員による交通事故相談を実施するほか、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・援助措置の充実

(県、警察、自動車事故対策機構)

ア 無保険（無共済）車両対策の徹底

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の充実を図る。

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）への加入を促進する。

イ 交通遺児への援助の充実

自動車事故対策機構が行う生活資金の貸付け、交通遺児等育成基金が行う交通遺児育成のための事業及び県が行う高等学校交通遺児授業料減免事業等の援助の充実を図る。

ウ 重度後遺障害者への援助の充実

自動車事故対策機構による介護料の支給や、療護センターによる専門的な重度後遺障害の治療・看護事業等の援助の充実を図る。

（３）交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進（県、警察、検察庁）

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、交通事故被害者等の自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

また、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通課及び検察庁の被害者支援員、並びに交通安全活動推進センター等により推進する。また、その際には、関係機関や民間の犯罪被害者支援団体等と連携を図りながら進める。

さらに被害者等通知制度により、事件の処分結果、公判期日、刑事裁判結果、加害者の処遇状況等に関する情報を提供する。

ア 警察による支援

交通事故被害者等に対して交通事故の概要、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。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。

また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、警察本部の交通指導課に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者への連絡について指導を行うほか、自ら被害者に連絡するなどの組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

イ 検察庁による支援

被害者支援員を配置し、交通事故被害者等からの様々な相談への対応、法廷への案内・付添い、検察庁における各種手続の手助けをするほか、交通事故被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援を行う。

ウ 保護観察所による支援

被害者担当官及び被害者担当保護司を配置し、交通事故被害者等からの相談に応じて、更生保護における被害者等施策の各種手続の手助けをするほか、必要な関係機関等を紹介するなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進する。

（４）公共交通事故被害者への支援（東北運輸局）

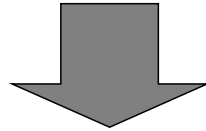
国土交通省公共交通事故被害者支援室において、公共交通事故が発生した場合の情報提供、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。

引き続き、関係機関とのネットワークの構築、支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

第2編 鉄道交通の安全

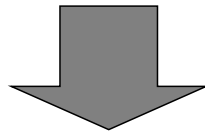
鉄道事故のない社会を目指して

- ◎ 各種の安全対策を総合的に推進し、鉄道事故のない社会を目指す。



第12次秋田県交通安全計画の目標

- ◎ 列車の運転による乗客の死者数ゼロ
 - ◎ 鉄道運転事故件数の減少
- を目指す。



鉄道交通の安全についての対策

《視点》

- 1 重大な列車事故の未然防止
- 2 利用者等の関係する事故の防止

《6つの柱》

- 1 鉄道交通環境の整備
- 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- 3 鉄道の安全な運行の確保
- 4 鉄道車両の安全性の確保
- 5 救助・救急活動の充実
- 6 被害者支援の推進

第1章 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、県民生活に欠くことのできない交通手段である。しかしながら、ひとたび事故が発生すると被害が甚大となり、利用者の利便に重大な支障をもたらすことになる。

このため、各種の安全対策を推進し、県民の鉄道に対する信頼を揺るぎないものとする必要がある。

第1節 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

県内での鉄道における運転事故（以下、「鉄道事故」という。）は、年間平均4件前後で推移している。全国状況を見ると、長期的には減少傾向を続けながらも、令和6年の発生件数は635件、死者数は268人、負傷者数は255人であった。

なお、平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故と、乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、平成18年から令和7年までの間は、乗客の死亡事故が発生していない。

2 近年の鉄道事故の特徴

全国における近年の鉄道事故の特徴としては、人身障害事故は約6割、踏切障害事故は約3割を占めており、両方で運転事故件数全体の約9割を占めている。また死者数については、人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故については、令和6年134件であり、そのうち、首都圏で発生した件数は、全体の約5割と高い割合を占めている。

また、ホームでの接触事故のうち、酔客が関係しているものは、ホームでの接触事故全体の約6割を占めている。

第2節 第12次秋田県交通安全計画における目標

- ① 列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指す
 - ② 鉄道運転事故件数の減少を目指す

県内の鉄道の乗客死者数は、第11次計画の目標どおり、期間中ゼロであったが、運転事故は年平均で約4件発生していることから、県民の理解と協力の下、第2章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを目指すとともに、鉄道事故件数の更なる減少を目指すものとする。

第2章 鉄道交通の安全についての対策

第1節 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

全国の鉄道事故は長期的には減少しており、県内の鉄道事故も年間数件であり、これまでの交通安全基本計画及び交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。

しかしながら、ひとたび事故が発生すると、被害が甚大となることから、鉄道事故のない社会を目指し、重大な列車事故の未然防止と、利用者等の関係する事故を防止するため、過去に起きた事故等の教訓を踏まえた効果的な対策を、総合的な視点から推進する。

第2節 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備（東北運輸局、鉄道事業者）

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道線路、運転保安設備等の鉄道施設について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。

このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

（1）鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。

併せて、研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進する。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化を推進していく。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備等により、バリアフリー化を引き続き推進する。

（2）運転保安設備の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS（自動列車停止装置）等、運転士異常時列車停止装置や運転状況記録装置等の整備について、着実にその整備を進める。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及（東北運輸局、鉄道事業者）

鉄道運転事故のほとんどを占める鉄道人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の

協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施等の広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備を進めるとともに、非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

3 鉄道の安全な運行の確保（東北運輸局、鉄道事業者、秋田地方気象台）

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用を進めるほか、気象情報等の充実を図る。

（１）保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、ＪＲ北海道の問題を踏まえて平成２６年度に実施した保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査に加え、同種トラブルの発生等の際にも臨時に保安監査を行うほか、メリハリの効いた効果的な保安監査を実施するなどして、保安監査の充実を図る。

（２）運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。

また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

（３）安全上のトラブル情報の共有・活用

事故等及びその再発防止対策に関する情報の共有を行うとともに、安全上のトラブル情報を関係者間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知する。

（４）気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、

維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やＩＣＴを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

（５）大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

また、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

（６）運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が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、運輸事業者による防災意識の向上及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、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及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。

（７）計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

4 鉄道車両の安全性の確保（東北運輸局、鉄道事業者）

科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

5 救助・救急活動の充実（県、東北運輸局）

鉄道の重大事故の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や、鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（ＡＥＤ）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を推進する。

6 被害者支援の推進（県、東北運輸局）

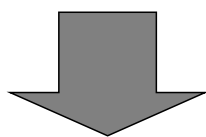
公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省公共交通事故被害者支援室において、公共交通事故が発生した場合の情報提供、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等の取組を担うこととしている。引き続き、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

さらに、県でも、関係機関と連携し、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進する。

第3編 踏切道における交通の安全

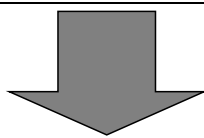
踏切事故のない社会を目指して

- ◎ 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次秋田県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、構造の改良及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及び交通規制の実施
- 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

踏切事故（鉄道事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にある。しかし、県内においては、近年の鉄道運転事故のうち全体の約3割を占めており、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状にある。こうした状況を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

第1節 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

県内での踏切事故は、年間1件前後で推移しており、全国では長期的には減少傾向にある。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3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次秋田県交通安全計画における目標

踏切事故件数ゼロを目指す

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、県民の理解と協力の下、第2章第2節に掲げる諸施策を関係機関と協力して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、踏切事故による死傷者数ともに減少傾向にあり、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、踏切事故は、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を実施すべき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。

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、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

（県、東北運輸局、鉄道事業者）

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・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、原則、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、カラー舗装、歩行者等立体横断施設の設置、駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切及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及び交通規制の実施 （県、東北運輸局、鉄道事業者）

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、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見られることから、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、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*、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、A I 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、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、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、高輝度化等による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の推進（東北運輸局、鉄道事業者）

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

（県、警察、東北運輸局、鉄道事業者）

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及び踏切支障時における非常押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、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

* 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。

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。