

第11次青森市交通安全計画(案)

～ 人命尊重の理念に基づき 交通事故のない社会を目指す ～

(書面議決資料)



青森市交通安全シンボルマーク

令和4年1月

青森市交通安全対策会議

目 次

第1部	総論	1
第1章	計画の基本的事項	3
第1	計画策定の目的	3
第2	計画の位置付け	3
第3	計画期間	3
第4	青森市総合計画前期基本計画との相関図	4
第2章	計画の基本方向	5
第1	本市の現状と課題	5
第2	計画の基本理念	5
第3	計画の基本方向	6
第2部	各論	9
第1章	道路交通の安全	11
第1	交通事故の現状と課題	11
第2	今後の道路交通安全対策を考える視点	16
第3	主な取組	17
1	道路交通環境の整備	17
2	交通安全思想の普及徹底	29
3	安全運転の確保	36
4	車両の安全性の確保	41
5	道路交通秩序の維持	44
6	救助・救急活動の充実	47
7	被害者支援の充実と推進	50
8	交通事故調査・分析の充実	50
第4	道路交通の安全における目標	51

第2章	鉄道交通の安全	52
第1	鉄道事故の現状と課題	52
第2	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	52
第3	主な取組	53
1	鉄道交通環境の整備	53
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	53
3	鉄道の安全な運行の確保	54
4	鉄道車両の安全性の確保	55
5	救助・救急活動の充実	56
第4	鉄道交通の安全における目標	56
第3章	踏切道における交通の安全	57
第1	踏切事故の現状と課題	57
第2	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	57
第3	主な取組	58
1	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	58
2	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	58
第4	踏切道における交通の安全の目標	59

第1部 総論

第 1 部

第 1 章 計画の基本的事項

第 1 計画策定の目的

本市における道路交通事故（以下「交通事故」という。）については、これまでも様々な対策がとられてきたところであり、年々減少傾向にあるものの、依然として青森県内において高い割合で推移していることや、未だに多くの死傷者が生じていることから、引き続き対策の強化が必要です。

また、人命尊重の理念に基づき、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指し、「人優先」の交通安全思想を基本とした様々な施策を推進していくことが求められています。

このような中、本市では平成 29 年 2 月に「第 10 次青森市交通安全計画（平成 28 年度～令和 2 年度）」を策定し、これまで様々な交通安全対策に取り組んでまいりましたが、これらの状況を踏まえ、今後の交通安全対策の方向性を示し、交通安全対策を推進していく必要があることから、本市における交通安全の確保を図り、市民の安全かつ快適な生活の実現に寄与することを目的に「第 11 次青森市交通安全計画」を策定します。

第 2 計画の位置付け

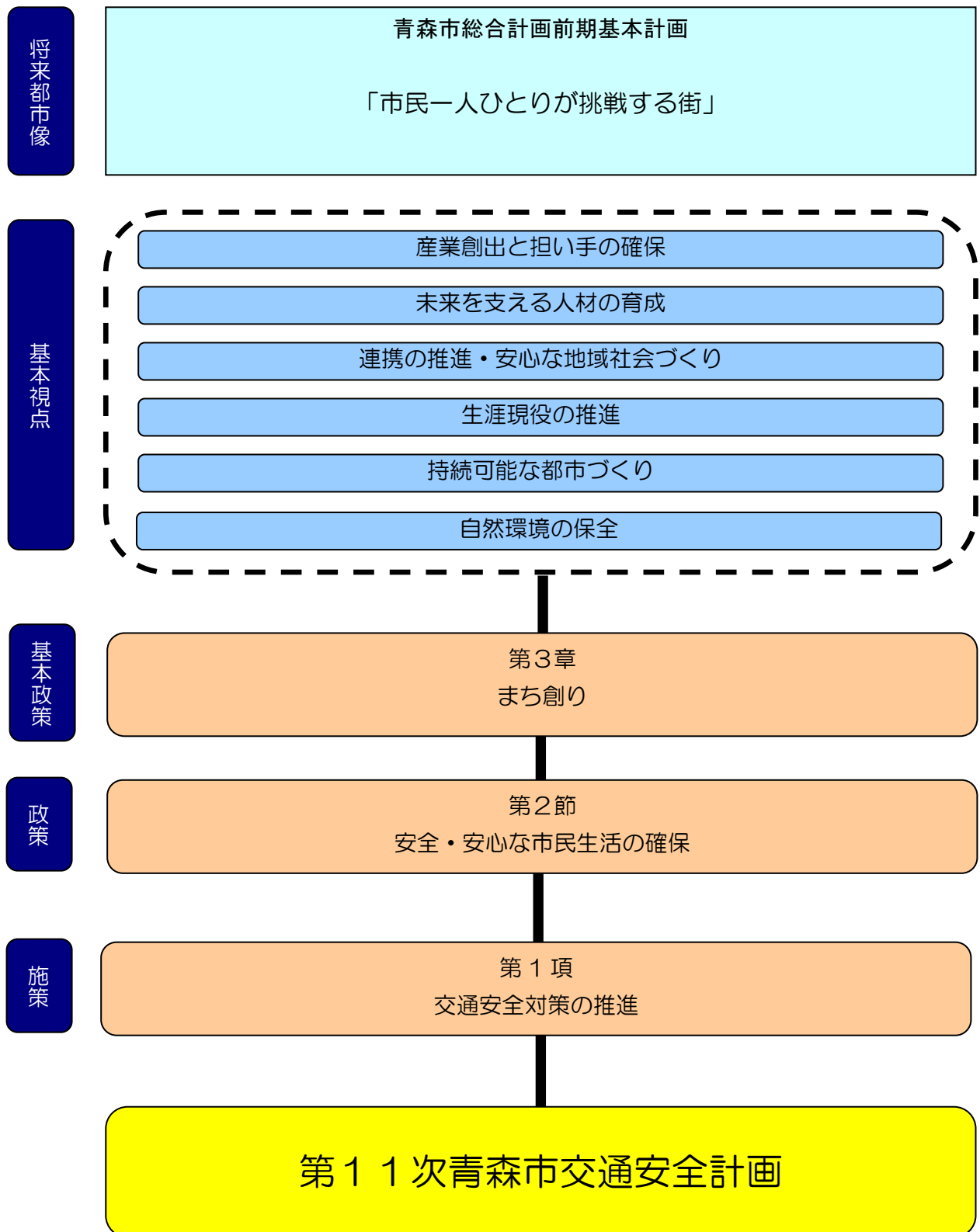
本計画は、「交通安全対策基本法」（昭和 45 年法律第 110 号）第 25 条及び第 26 条の規定に基づき、県が策定する交通安全計画を踏まえて策定するものであり、かつ、本市のまちづくりの最上位指針として平成 31 年 2 月に策定した「青森市総合計画前期基本計画」に掲げる施策、第 3 章「まち創り」第 2 節「安全・安心な市民生活の確保」第 1 項「交通安全対策の推進」について、各種交通安全に関連する施策を推進する計画です。

また、「青森市交通安全条例」（平成 17 年青森市条例第 145 号）第 5 条、同施行規則第 2 条及び第 3 条の規定に基づき、国、県の関係する行政機関の職員、青森県警察の警察官、市の関係部局職員等により「青森市交通安全対策会議」を組織し、本市の区域における本市が講ずべき施策のほか、当該施策との関連で必要となる、国、県などの関係機関・団体が講ずる施策についても連携して推進することとしています。

第 3 計画期間

計画期間は、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 か年とします。

第4 青森市総合計画前期基本計画との関連図



第 1 部

第 2 章 計画の基本方向

第 1 本市の現状と課題

我が国では、車社会の急激な進展に対して、交通安全施設の不足や車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から昭和 40 年代半ば頃まで、交通事故の死傷者数が著しく増加しました。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、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」が制定されました。

本市においても、交通事故死者数は、昭和 48 年に、これまで最多の 38 人を記録しましたが、昭和 46 年以降の交通安全基本計画に基づく官民一体となった交通安全対策を強力に実施した結果、平成 23 年には、昭和 30 年以降最少となる 6 人となり、交通事故の発生件数・負傷者数も減少しました。

しかしながら、新たに交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）となる方がいる現実から、目を背けてはなりません。近年においても高齢運転者による事故、子どもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていくことも重要です。

また、鉄道（軌道上を含む）や踏切事故についても、発生件数は少数にとどまっているものの、大量・高速輸送システムの進展の中で、ひとたび事故が発生した場合には、重大な事故となるおそれがあります。

交通事故の防止は、関係機関・団体及び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ことから、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、ハード面及びソフト面双方による交通安全対策全般にわたり、総合的かつ長期的に施策を推進する計画を策定し、これに基づき関係者が一丸となって重層的に取り組むとともに、市民一人ひとりが交通安全を意識し行動する必要があります。

第 2 計画の基本理念

人命尊重の理念に基づき 交通事故のない社会を目指す

第3 計画の基本方向

交通事故防止のためには、「青森市交通安全対策協議会」をはじめとする関係機関・団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、市の交通安全に関する施策に市民が参加できる仕組みづくりや、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域の特性に応じた取組等の参加・協働型の交通安全活動を推進する必要があります。

本計画においては、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、適切かつ実施可能な施策を検討し、計画を推進するものです。

1 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技術の向上等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとします。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させ、市民が安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要です。

2 交通機関に係る安全対策

「人間はエラーを犯すもの」との前提に立ち、それらのエラーが事故に結びつかないように、技術開発によって安全性が高められた自動車等の設備、装置等の適切な保守管理を促進するとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全性能を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させることが重要です。

3 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制等の推進を図り、特に道路交通は、通学路、生活道路(※1)、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど「人優先」の交通安全対策が必要です。

なお、これらの人間、交通機関及び交通環境に係る施策を推進する際は、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも配慮することも必要です。

用語解説

※1 生活道路

通学、買い物などの日常生活に使われる道路のこと。

基本理念
人命尊重の理念に基づき 交通事故のない社会を目指す

3つの要素（基本方向）

1 人間に係る安全対策

- 運転者の知識、技術の向上等
- 歩行者等の安全な移動の確保
- 交通安全意識の徹底、指導
- 交通安全教育の普及、啓発活動の充実 など

2 交通機関に係る安全対策

- 自動車等の設備、装置等の適切な保守管理
- 高い安全性能の維持
- 検査実施体制の充実

など

3 交通環境に係る安全対策

- 道路網の整備
- 交通安全施設等の整備
- 効果的な交通規制等の推進
- 歩道の整備等による人優先の交通安全対策 など

主な取組

第1章 道路交通の安全

- | | |
|---------------|----------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ⑤ 道路交通秩序の維持 |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑥ 救助・救急活動の充実 |
| ③ 安全運転の確保 | ⑦ 被害者支援の充実と推進 |
| ④ 車両の安全性の確保 | ⑧ 交通事故調査・分析の充実 |

第2章 鉄道交通の安全

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

第3章 踏切道における交通の安全

- ① 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ② 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2部 各論

白紙ページ

第2部

第1章 道路交通の安全

第1 交通事故の現状と課題

《本市の交通事故による死傷者数等の状況》

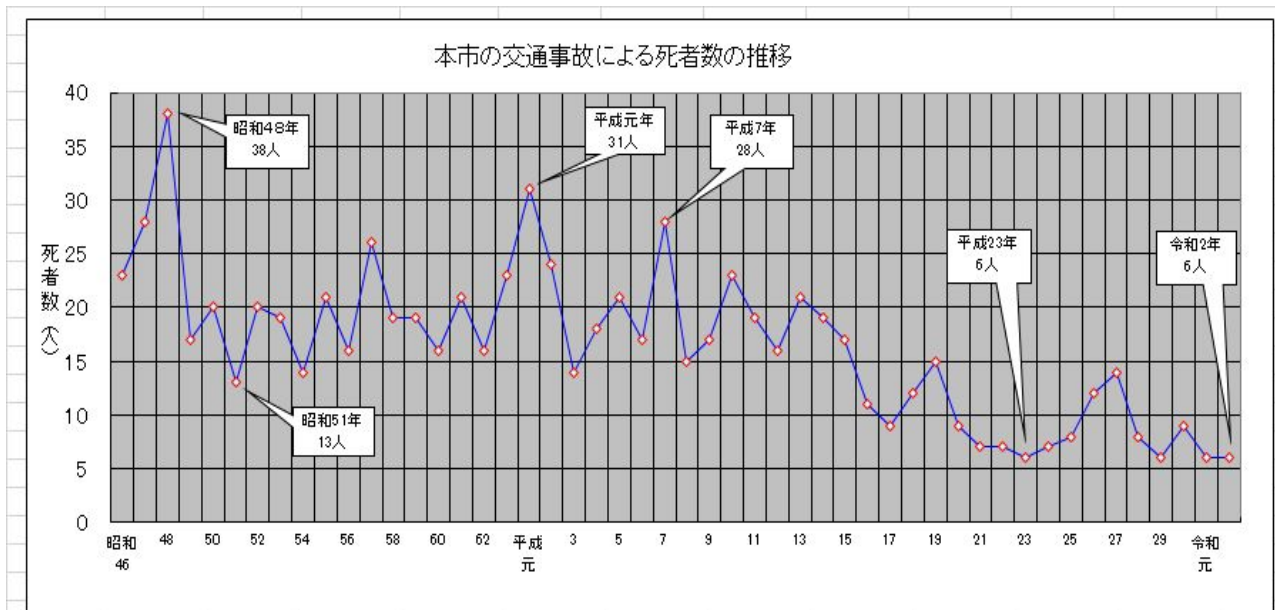
本市における交通事故の状況は、旧青森市では、昭和48年に交通事故が原因で24時間以内に亡くなった者（以下「死者数」という。）が過去最多の38人を数えていましたが、平成17年に7人となり、昭和30年以来の一桁となりました。

また、旧浪岡町においては、昭和50年に8人を数えた死者数が、平成17年には2人となりました。

平成17年4月1日に旧青森市と旧浪岡町が合併し、平成23年には死者数が6人となり、旧青森市及び旧浪岡町を合わせて、現在の統計方法となった昭和41年以降最少となりました。平成29年2月に第10次青森市交通安全計画を策定し、各般の交通安全対策に取り組んだところ、計画期間中の死者数は、平成28年は8人、平成30年は9人となり、目標を達成できませんでしたが、平成29年、令和元年、令和2年は6人となり、目標（6人以下）を達成しました。（参考1、2）

死傷者数及び発生件数は、平成16年以降、減少傾向にあり、計画における「令和2年までに、年間の死傷者数を810人以下」とする目標は、最終年の令和2年に達成し、死傷者数は723人となりました。（参考2）

【参考1】本市の交通事故による死者数の推移



※昭和46年から平成16年までの数値は旧青森市のみの数値で、旧浪岡町は含まない。

平成17年4月1日旧青森市と旧浪岡町の合併により、平成17年以降の数値は旧浪岡町を含む。

【参考2】平成28年から令和2年までの交通事故の推移

年別	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	840件	792件	758件	696件	604件
死傷者数	1,015人	952人	914人	849人	723人
うち負傷者数	1,007人	946人	905人	843人	717人
うち死者数	8人	6人	9人	6人	6人

《近年の交通事故の特徴》

本市の交通事故の特徴としては、まず65歳以上の高齢者の交通死亡事故の割合が高いことが挙げられます。平成28年から令和2年までの過去5年間における死者数のうち、平成30年は9人のうち7人が高齢者で、その割合も77.8%と最も高くなっています。また、過去5年間の死者数の合計は35人となっており、そのうち高齢者が17人で、割合も48.6%と半数近くを占めています。(参考3～5)

さらに、歩行中の交通死亡事故の割合も高く推移しており、過去5年間における死者数の31.4%を占めています。歩行中の死者数のうち、高齢者歩行中が54.5%、夜間歩行中が90.9%と高い割合になっています。(参考6～8)

【参考3】平成28年から令和2年までの高齢者の死者数の推移

年別	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
死者数	8人	6人	9人	6人	6人
うち高齢者	1人	2人	7人	4人	3人
構成率	12.5%	33.3%	77.8%	66.7%	50.0%

※高齢者の死者数が合計17人で全体の48.6%と半数近くを占める。

【参考4】平成28年から令和2年までの高齢運転者（自動車・自動二輪（原付含む））による交通死亡事故の推移

年別	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
運転者（自動車・自動二輪（原付含む））の死者数	3人	4人	4人	2人	3人
うち高齢運転者	0人	1人	2人	1人	2人
構成率	0.0%	25.0%	50.0%	50.0%	66.7%

※高齢運転者の死者数が合計6人で運転者（自動車・自動二輪（原付含む））全体の37.5%を占める。

【参考5】平成28年から令和2年までの高齢運転者（自転車）による交通死亡事故の推移

年別	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
運転者（自転車）の死者数	0人	1人	2人	2人	1人
うち高齢運転者	0人	0人	2人	2人	0人
構成率	0.0%	0.0%	100%	100%	0.0%

※高齢運転者の死者数が合計4人で運転者（自転車）全体の66.7%を占める。

【参考6】平成28年から令和2年までの歩行中による交通死亡事故の推移

年別	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
死者数	8人	6人	9人	6人	6人
うち歩行中	3人	1人	3人	2人	2人
構成率	37.5%	16.7%	33.3%	33.3%	33.3%

※歩行中の死者数が合計11人で全体の31.4%を占める。

【参考7】平成28年から令和2年までの高齢者の歩行中による交通死亡事故の推移

年別	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
歩行中の死者数	3人	1人	3人	2人	2人
うち高齢者歩行中	0人	1人	3人	1人	1人
構成率	0.0%	100%	100%	50.0%	50.0%

※高齢者歩行中の死者数が合計6人で全体の54.5%を占める。

【参考8】平成28年から令和2年までの夜間の歩行中による交通死亡事故の推移

年別	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
歩行中の死者数	3人	1人	3人	2人	2人
うち夜間歩行中	3人	1人	2人	2人	2人
構成率	100%	100%	66.7%	100%	100%

※夜間歩行中の死者数が合計10人で全体の90.9%を占める。

《道路交通環境の整備》

これまで一定の成果を挙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す。

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ます。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、車両の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必要があります。

特に、幹線道路(※1)における交通安全については、事故危険箇所を含めた死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、急ブレーキデータ等(※2)を活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する必要があるほか、高規格幹線道路(※3)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必要があります。

用語解説

※1 幹線道路

全国又は地域、都市間の主要な地点を結ぶ、道路網の基幹となる道路のこと。

※2 急ブレーキデータ等

民間の自動車運送業者などの走行記録データから抽出した急ブレーキ等のデータのこと。

※3 高規格幹線道路

全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路で、「高速自動車国道」及び「一般国道の自動車専用道路」のこと。青森市内では、「東北自動車道」、「青森自動車道」、「津軽自動車道」がこれに該当する。

また、社会資本整備重点計画法に基づき定められる「社会資本整備重点計画(※1)」に即して、警察署及び道路管理者が連携し、事故の実態の調査・分析を行いつつ、重点的かつ効果的・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必要もあります。

《交通安全思想の普及徹底》

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題としてとらえられるよう意識の改革を促すことが重要です。また、「人優先」の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障がい者等の交通弱者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痛みを思いやり、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ことが重要です。

このため、「交通安全教育指針(※2)」(平成10年国家公安委員会告示第15号)等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う必要があります。特に超高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図り、他の世代に対しても高齢者の特性を理解していただくため、保護、配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する必要があります。

《安全運転の確保》

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者、また、今後増加することが見込まれる高齢運転者までを含め、運転者教育等の一層の充実を図る必要があります。

《車両の安全性の確保》

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでおり、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられます。

また、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となります。

用語解説

※1 社会資本整備重点計画

道路、交通安全施設等の整備事業を重点的かつ効果的・効率的に推進するための国土交通省が定めた計画のこと。

※2 交通安全教育指針

交通安全教育を効果的かつ適切に行えるように国家公安委員会が作成したもので、教育を行う者の心構えや教育の内容、方法等を示している。

《道路交通秩序の維持》

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、一層の道路交通秩序の維持を図る必要があります。

《救助・救急活動の充実》

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の充実を図る必要があります。

《被害者支援の充実と推進》

交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれるなど、深い悲しみやつらい体験をされている交通事故被害者等を支援することは極めて重要であり、交通事故による被害者の保護、救済の一層の充実を図る必要があります。

《交通事故調査・分析の充実》

交通事故の要因は、近年ますます複雑化、多様化してきており、有効かつ適切な交通安全対策を推進するためには、交通事故の調査、分析によって得られた結果を他の対策に役立てる必要があります。

第2 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年の本市における交通死亡事故の特徴は、主に「高齢者の割合が高いこと」、「歩行中の死者数が多く、特に夜間歩行中及び高齢者の歩行中の割合が高いこと」が挙げられます。また、スマートフォン等の普及に伴い、運転中や歩行中の操作による危険性も指摘されています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる対策を推進するため、次の8つの柱により、交通安全対策を実施します。

今後の道路交通の安全を考える8つの柱（施策）

- 1 道路交通環境の整備
- 2 交通安全思想の普及徹底
- 3 安全運転の確保
- 4 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
- 8 交通事故調査・分析の充実

第3 主な取組

1 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

関係機関

- 東北地方整備局（青森河川国道事務所）、○県（東青地域県民局地域整備部）、
- 警察署（青森警察署、青森南警察署）、○市（都市整備部道路建設課、都市整備部道路維持課、浪岡振興部都市整備課、教育委員会学務課）

①生活道路における交通安全対策の推進

統計データや、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、地域住民や関係団体等と連携し、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ります。

警察署の取組

◆交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策の推進

- 生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備の推進及び通行禁止等の交通規制
- 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、路側帯(※1)の設置・拡幅、ゾーン規制(※2)の活用等の安全対策や外周幹線道路を中心とした信号機の改良、光ビーコン（光学式車両感知器）、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流円滑化対策
- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(※3)」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー新法」という。）に基づく、生活関連経路を構成する道路を中心とした音響式信号機(※4)、視覚障がい者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム、経過時間表示機能付き歩行者用灯器(※5)、歩車分離式信号(※6)等の整備促進

用語解説

※1 路側帯

歩行者の通行のためのスペースを確保したり、車道の効用を保つために、歩道の無い道路や歩道の無い側の路端寄りに、道路標示（白線）によって区画された部分のこと。

※2 ゾーン規制

区域（ゾーン）における交通環境の特性により、一方通行、指定方向外進行禁止、大型車両通行禁止、速度規制、駐車禁止規制等の各種交通規制を面的に行うこと。

※3 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」

高齢者、障がい者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び施設の基準の策定の他、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障がい者等の計画段階からの参加を得て旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定めた法律のこと。

※4 音響式信号機

音響により信号表示の状況を知らせる信号機のこと。

※5 経過時間表示機能付き歩行者用灯器

信号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ものこと。

※6 歩車分離式信号

歩行者等と自動車等が通行する時間を分離し、交錯が全く生じない又は交錯が少ない信号表示により、制御された信号のこと。

道路管理者の取組

- 歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに警察署と連携し、ハンプ(※1)やクランク(※2)等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策
- 外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さく(※3)の設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策
- 道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、区画線の高輝度化等(以下「道路標識の高輝度化等」という。)を行い、見やすく分かりやすい道路標識・区画線の整備
- 通過交通の排除や車両速度の抑制を行うためのハンプ・狭さく等の標準仕様の策定

②通学路等における交通安全の確保

定期的な青森市通学路交通安全・防犯プログラム(※4)に基づく合同点検の実施など、教育委員会、小・中学校、警察署、道路管理者等の関係機関と連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

高等学校、中学校に通う生徒、小学校、認定こども園、幼稚園、保育所等に通う児童・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・ライジングボラード(※5)、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します。

③高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含め、誰もが安全・安心に暮らせる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備します。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機、高度化P I C S(※6)や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(※7)、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用の駐車スペース等を有する自動車駐車場等を整備し、併せて高齢者、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します。

用語解説

※1 ハンプ

通行する自動車の速度を抑制するために、車道の路面に施された凸凹断面の舗装のこと。

※2 クランク

通行する自動車の速度を抑制するために、直角の狭いカーブが二つに繋がっている道路形状のこと。

※3 狭さく

通行する自動車の速度を抑制するために、道路標識やガードレールの設置などにより車道の通行幅を狭めること。

※4 青森市通学路交通安全・防犯プログラム

通学路の安全確保に関する取組の方針のこと。

※5 ライジングボラード

車両の進行方向の誘導や進入規制に用いる車止めのようなもので、土中埋め込み可能。歩行者空間と自転車通行路の区分にも用いられる。

※6 高度化P I C S

Bluetooth を活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システムのこと。

※7 エスコートゾーン

道路を横断する視覚障がいのある人に対し安全性及び利便性を向上させるために、横断歩道上に設置する突起体の列のこと。

特に、「バリアフリー新法」に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、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ります。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内します。

警察署では、横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、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、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障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関係機関と連携を図りつつ積極的な取締りを推進します。

(2) 高規格幹線道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

関係機関

- 東北地方整備局（青森河川国道事務所）、○県（東青地域県民局地域整備部）、
- 警察署（青森警察署、青森南警察署）、○東日本高速道路株式会社東北支社、
- 市（都市整備部道路維持課、浪岡振興部都市整備課）

高規格幹線道路から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進します。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通の形成を図ります。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

関係機関

- 東北地方整備局（青森河川国道事務所）、○県（東青地域県民局地域整備部）、
- 警察署（青森警察署、青森南警察署）、○東日本高速道路株式会社東北支社、
- 市（都市整備部道路建設課、都市整備部道路維持課、浪岡振興部都市整備課、市民部生活安心課、浪岡振興部市民課）

① 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を事故危険箇所として指定し、警察署と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施します。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、隅切り等の交差点改良、視距※1の改良、付加車線※2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及び防護柵、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します。

用語解説

※1 視距

ドライバーが道路上で見通すことができる距離のこと。

※2 付加車線

交差点の屈折（右折・左折）車線、他の道路に流入入する際の変速（加速・減速）車線、低速車と高速車を分離して通行させるための登坂・ゆずり車線の総称のこと。

②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つつ、速度規制及び追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図ります。

また、高規格幹線道路については、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促進します。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、追い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促進します。交通事故発生時、天候不良等の交通障害発生時においては、その状況に即した迅速な対策を講じ、二次事故の防止を図ります。

③重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図ります。

④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、自動車等の異種交通の分離を図ります。

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担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ます。

ウ 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進します。

⑤高規格幹線道路における事故防止対策の推進

高規格幹線道路においては、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、向上を図ります。

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(※1)、自発光式視線誘導標(※2)、高機能舗装(※3)、高視認性区画線(※4)の整備等を重点的に

用語解説

※1 中央分離帯強化型防護柵

標準型の中央分離帯防護柵に比べて、支柱間隔を短く、補強梁を多く配置し、衝撃に強くしたもののこと。

※2 自発光式視線誘導標

道路の側方や中央などに沿って、路端や道路線形などを明示して、昼夜間における車両運転者の視線誘導をおこなうために設置する、自発光式施設の総称のこと。

※3 高機能舗装

雨天時のスリップ事故を防ぐため、路面の排水性を向上させた舗装のこと。

※4 高視認性区画線

夜間や雨天時における視認性の確保や、居眠りや脇見における車線逸脱の防止のために、ライン上にリブ部(突起)を設置したり、通常よりも再帰反射効果の高いビーズを使用したりする区画線、道路標示のこと。

実施するとともに、簡易中央分離施設による分離区間等については、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ロープの設置を推進する。また、逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示の整備、渋滞区間における追突事故防止を図るため、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（※1）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します。

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、本線拡幅やインターチェンジの改良、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します。

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：Vehicle Information and Communication System）（※2）及びETC2.0（※3）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、インターネット等広く普及している情報通信を活用して即時に道路交通情報提供を行う利用者サービスの向上等を推進します。

エ 重大事故につながる可能性の高い高規格幹線道路での逆走事故の防止を図ります。

⑥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します。

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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、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の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。

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（※4）、立体交差化等を推進します。

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、路上駐停車対策等を推進します。

エ 商業系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、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進します。

オ 交通混雑が著しい地区において、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、交通広場等の総合的な整備を図ります。

用語解説

※1 後尾警戒車

渋滞発生時、一般車両が渋滞最後尾に追突することを防ぐための注意喚起をすることを目的に配置する車両のこと。

※2 道路交通情報通信システム（VICS：Vehicle Information and Communication System）

カーナビゲーションに渋滞等の交通情報を提供し、交通流の分散化、旅行時間の短縮等運転者の利便性の向上を図るシステムのこと。

※3 ETC2.0

道路沿いに設置された通信アンテナとそれに対応した車載器との通信により、渋滞・規制情報の提供や安全運転支援などのサービスを受けることができるシステムのこと。

※4 交差点のコンパクト化

広い交差点の車道の通行部分をゼブラ線、ボラード、歩道の拡幅等により狭くする手法のこと。これにより歩行者の横断時間を短縮ことができ、車両の交差点に進入する速度を抑制することができる。

⑦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(※1)等の信号制御の改良を推進するとともに、擬似点灯防止による視認性の向上に資する信号機器のLED化を推進します。

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に、道路標識の高輝度化等、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、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行え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）の整備を推進します。

また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進します。

(4) 交通安全施設等整備事業の推進

関係機関

- 東北地方整備局（青森河川国道事務所）、○県（東青地域県民局地域整備部）、
- 警察署（青森警察署、青森南警察署）、○市（都市整備部道路維持課、
- 浪岡振興部都市整備課、市民部生活安心課、浪岡振興部市民課）

①幹線道路対策の推進

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します。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します。

②交通診断による道路交通環境の整備

市民や道路利用者の主体的な参加の下に関係機関が一堂に会し、交通安全施設等の総合的な点検を行う交通診断を積極的に推進し、その結果を踏まえ、ロードミラー、信号機などの設置等道路交通環境の整備に反映させます。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

関係機関

- 東北運輸局青森運輸支局、○東北地方整備局（青森河川国道事務所）、
- 県（東青地域県民局地域整備部）、○市（都市整備部都市政策課、都市整備部道路建設課、
- 浪岡振興部都市整備課）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づき、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に向けた取組及び高齢者を始めとする市民の移動手段の確保に向けた取組を推進します。

用語解説

※1 プログラム多段系統化

時間帯や曜日に応じた数通りの信号制御パターンを設定し、最適なパターンで信号制御すること。

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

関係機関

- 東北地方整備局（青森河川国道事務所）、○県（東青地域県民局地域整備部）、
- 市（都市整備部道路建設課、都市整備部道路維持課、浪岡振興部都市整備課、福祉部障がい者支援課）

高齢者や障がい者を含め、誰もが安全・安心に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、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進します。また、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間の整備を図ります。

(7) 無電柱化の推進

関係機関

- 東北地方整備局（青森河川国道事務所）、○県（東青地域県民局地域整備部）、
- 市（都市整備部都市政策課、都市整備部道路建設課、浪岡振興部都市整備課）

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の推進に関する法律（平成 28 年法律第 112 号）に基づき、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限等を盛り込んだ、新たな無電柱化計画を国で策、関係事業者と連携して無電柱化を推進する。

(8) 効果的な交通規制の推進

関係機関

- 東北地方整備局（青森河川国道事務所）、○県（東青地域県民局地域整備部）、
- 警察署（青森警察署、青森南警察署）、○東日本高速道路株式会社東北支社、
- 市（都市整備部道路維持課、浪岡振興部都市整備課）

市内の交通実態等を踏まえ、交通規制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、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ります。

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します。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、市民の意見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します。

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に、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押ボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進します。

(9) 自転車利用環境の総合的整備

関係機関

- 東北地方整備局（青森河川国道事務所）、○県（東青地域県民局地域整備部）、
- 警察署（青森警察署、青森南警察署）、○市（都市整備部道路維持課、浪岡振興部都市整備課、市民部生活安心課、浪岡振興部市民課）

①安全で快適な自転車利用環境の整備

交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、自転車通行区間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進します。

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ほか、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両については、取締りを積極的に実施します。

市内において道路管理者や警察署が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、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(※1)」（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シェア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します。

②自転車等の駐車対策の推進

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、市、道路管理者、警察署、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、「青森市自転車等の放置の防止に関する条例」（平成 17 年青森市条例第 146 号）による青森駅前公園及び青森駅周辺の道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

特に、「バリアフリー新法」に基づき、市が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組を重点的に推進します。

(10) 災害に備えた道路交通環境の整備

関係機関

- 東北地方整備局（青森河川国道事務所）、○青森地方気象台、
- 県（東青地域県民局地域整備部）、○警察署（青森警察署、青森南警察署）、
- 市（都市整備部道路維持課、浪岡振興部都市整備課、総務部危機管理課、市民部生活安心課）

①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ります。

用語解説

※1 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

各地域において、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるために国土交通省が策定した指針や基準となる目安などを示したもののこと。

また、豪雨、豪雪時においても、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します。

津波に対しては、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、迅速な避難を行うための避難路の整備及び緊急輸送道路を確保するための高規格幹線道路等の整備を推進します。

また、地震・津波等の災害発生時に、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します。

②災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備及び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の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します。

③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します。

④災害発生時における情報提供の推進

災害発生時において、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への道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、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、インターネット等情報通信技術(ICT: Information and Communication Technology※1)を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

また、警察や道路管理者や民間事業者が保有するプローブ情報※2を活用しつつ、災害時における交通情報の提供を推進します。

用語解説

※1 ICT: Information and Communication Technology
情報通信技術の総称。ITに情報コミュニケーションを加えたものこと。

※2 プローブ情報
実際に自動車が行った位置や車速等の情報を用いて生成された道路交通情報のこと。

(11) 総合的な駐車対策の推進

関係機関

- 東北地方整備局（青森河川国道事務所）、○県（東青地域県民局地域整備部）、
- 警察署（青森警察署、青森南警察署）、○市（都市整備部都市政策課、浪岡振興部都市整備課、市民部生活安心課、浪岡振興部市民課）

①きめ細かな駐車規制の推進

市民の意見要望等を十分に踏まえつつ、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します。

②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、駐車監視員活動ガイドライン(※1)によるメリハリをつけた取締りを推進します。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場合は、同ガイドラインの見直し等適切に対応します。

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の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追及します。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します。

③駐車場等の整備・活用

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備の促進等を行うとともに、駐車場の有効活用を積極的に促進します。

④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、市民への広報啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、市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、高揚を図ります。

用語解説

※1 駐車監視員活動ガイドライン

警察署長の委託を受けた法人の下で、地域を巡回し、放置車両の確認や確認標章の取付けなどを行う駐車監視員の活動方針を定めたもののこと。

(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

関係機関

- 東北地方整備局（青森河川国道事務所）、○県（東青地域県民局地域整備部）、
- 警察署（青森警察署、青森南警察署）、○市（都市整備部道路維持課、浪岡振興部都市整備課）

①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します。

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します。

さらに、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、道路の愛護思想の普及を図ります。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの段階的な活用を拡大を図ります。

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、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します。

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します。

②休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進します。

③道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、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います。

また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するための指導取締りを推進します。

(13) 公共交通機関の利用促進

関係機関

- 東北地方整備局（青森河川国道事務所）、○県（東青地域県民局地域整備部）、
- 市（都市整備部都市政策課、浪岡振興部都市整備課、交通部管理課）

道路交通の総量を抑制して渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、バス専用・優先レーンにおけるバスの通行の確保、鉄道駅・バス停までのアクセスの確保、公共交通機関の運行時間等の利便性の向上、乗り継ぎの円滑化等による公共交通機関の利用を促進します。

(14) 冬期間の道路交通の安全対策

関係機関

- 東北地方整備局（青森河川国道事務所）、○県（東青地域県民局地域整備部）、
- 市（都市整備部道路維持課、浪岡振興部都市整備課）

本市は、人口 30 万人規模の都市としては、国内はもとより世界でも有数の多雪都市であり、県庁所在地としては全国で唯一、市域全体が特別豪雪地帯に指定されていることから、冬期間における道路交通の安全を確保するため、積雪、凍結路面对策として適時適切な除排雪や凍結防止剤散布の実施等を推進するほか、歩行者の安全対策として歩道除雪や歩道融雪による歩行者空間の確保を推進します。

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

関係機関

- 警察署（青森警察署、青森南警察署）、○市（福祉部子育て支援課、福祉部高齢者支援課、福祉部障がい者支援課、経済部交流推進課、教育委員会指導課、市民部生活安心課、浪岡振興部市民課）

①幼児に対する交通安全教育の推進

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を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目的とした交通安全教育を推進します。

- 交通安全教育指導員による交通安全教育の計画的かつ継続的な実施
- 認定こども園、幼稚園、保育所等が行う交通安全教育への支援
- 保育教諭、幼稚園教諭、保育士等の指導力の向上及び教材・教具の整備の推進

②小学生に対する交通安全教育の推進

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技能と知識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的とした交通安全教育を推進します。

- 交通安全教育指導員による交通安全教育の計画的かつ継続的な実施
- 小学校の教育活動全体を通じた交通安全教育の推進
- 小学校が行う交通安全教育への支援

③中学生に対する交通安全教育の推進

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的とした交通安全教育を推進します。

- 関係機関・団体と連携を図り、学校の教育活動全体を通じた交通安全教育の推進
- 中学校が行う交通安全教育への支援

④高校生に対する交通安全教育の推進

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自動二輪（原付含む）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技能と知識を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、責任を持って行動できるような社会

人を育成することを目的とした交通安全教育を推進します。

- 関係機関・団体と連携を図り、学校の教育活動全体を通じた交通安全教育の促進
- 高等学校で行う交通安全教育が円滑に実施できるよう情報提供等の実施

⑤成人に対する交通安全教育の推進

社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、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及び交通安全意識・交通マナーの向上を目的とした交通安全教育を推進します。

- 安全運転管理者、運行管理者等による安全運転管理の活発化
- 事業所における運転者教育指導者育成の促進
- 関係機関・団体等による成人（社会人、大学生等を含む）を対象とした交通安全教育活動の促進

⑥高齢者に対する交通安全教育の推進

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を留意しながら、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を理解させるとともに、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的とした交通安全教育を推進します。

- 関係機関・団体と連携した参加・体験・実践型の交通安全教育の積極的な推進
- 運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心とした、家庭訪問等による個別指導、助言等の促進
- 高齢者の事故実態に応じた具体的な指導の実施、反射材用品の活用等の交通安全用品の普及促進
- 高齢運転者に対する、関係機関・団体と連携した安全運転指導の推進
- 地域における高齢者の安全運転の普及のための高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）による交通安全教室の促進
- 高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となった高齢者の安全確保の取組の促進

⑦障がい者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、障がい者団体等と連携しながら、障がいの特性に応じたきめ細かな交通安全教育を推進します。

また、手話通訳者の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努めます。

さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に

付き添う者を対象とした講習会等を開催します。

⑧外国人に対する交通安全教育の推進

我が国の交通ルールやマナーに関する知識の修得による交通事故防止を目的とした、効果的な交通安全教育を推進します。特に定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めます。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

関係機関

- 警察署（青森警察署、青森南警察署）、○市（教育委員会学務課、市民部生活安心課
浪岡振興部市民課）

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及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

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等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

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VR等の機器の活用など、多様な方法を活用し、教育を推進するよう努めます。

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努めます。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

関係機関

- 東北地方整備局（青森河川国道事務所）、○警察署（青森警察署、青森南警察署）、
○市（保健部青森市保健所保健予防課、市民部生活安心課、浪岡振興部市民課）

①交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・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習慣付けるとともに、青森市交通安全対策協議会及び浪岡交通安全対策協議会の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的かつ継続的に実施します。

運動重点としては、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動となるよう、必要に応じて地域の重点を定めます。

実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図ります。

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交通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意識

させる交通安全活動を促進します。

事後においては、運動の効果を検証、評価し、一層効果的な運動となるよう努めます。

②横断歩行者の安全確保

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を再認識させるため、交通安全教育等を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育や交通指導取締り等を推進します。

③自転車の安全利用の推進

ア 自転車は道路交通法上、「車両」の一種であることから、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周知・徹底を図ります。

イ 自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「青森県自転車の安全な利用等の促進に関する条例」に基づき、「自転車安全利用五則(※1)」（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）を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。

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・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、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

エ 自転車の歩道通行時におけるルールや、自転車運転中の傘差し運転及びスマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車並びにヘッドホン等の使用による安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の禁止等の周知・徹底を図ります。

オ 夕暮れ時から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

カ 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します。

用語解説

※1 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、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
○飲酒運転・二人乗り・並進の禁止 ○夜間はライトを点灯 ○交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

キ 幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨します。

ク 自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進します。

ケ 積雪寒冷期においては、路面凍結や積雪により走行が困難となるほか、道路幅が狭くなり、自動車や歩行者との衝突、接触事故発生が懸念されることから、広報等を活用し自転車を利用しないよう呼びかけるなど、冬期間の自転車事故防止対策を推進します。

④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

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について、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し、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ります。

⑤チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び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つつ、認定こども園、幼稚園、保育所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ります。

特に比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

なお、6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用させることができない子どもにはチャイルドシートを使用させることについて広報啓発に努めます。

⑥反射材用品の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育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します。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図りますが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図ります。

また、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ます。

⑦飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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及び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更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

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、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努めます。

⑧効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、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、交通事故被害者等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、効果的な広報を行います。

ア 家庭、学校、職場、地域等と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積極的に行い、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト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、違法駐車等の排除等を図ります。

イ 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、市、町(内)会等を通じた家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、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ります。

ウ 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、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、全市民的気運の盛り上がりを図ります。

⑨その他の普及啓発活動の推進

ア 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、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行います。

また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）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、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。

イ 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、夜間の重大事故の主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・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。

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促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。

ウ 自動二輪車（原付含む）運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努めます。

エ 乗用型トラクターの事故を防止するため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を図ります。

オ 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努めます。

- カ 市民の交通安全意識の高揚を図ることを目的に、毎年6月25日の「青森市民交通安全行動の日（無事故の日）」に、関係機関・団体と協力・連携し、各種交通安全啓発活動等を実施します。
- キ 市内の新入学児童に対し、小学校入学前に黄色い交通安全帽子等の交通安全用品を配布し、通学時等における交通事故防止対策を図ります。
- ク 歩行中の携帯電話、スマートフォン等の使用の危険性について周知・徹底を図ります。
- ケ 冬道用タイヤの早期装着及び大型車のタイヤチェーンの確実な装着並びに「時間・車間距離・心」にゆとりをもった運転の励行を呼びかけるなど、積雪寒冷期における自動車の安全運転の推進を図ります。

（４）交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の促進

関係機関

○警察署（青森警察署、青森南警察署）、○市（市民部生活安心課、浪岡振興部市民課）

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進します。

また、地域団体、自動車販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全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、四季の交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行います。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図ります。

（５）市民の参加・協働の推進

関係機関

○警察署（青森警察署、青森南警察署）、○市（市民部生活安心課、浪岡振興部市民課）

交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民に留まらず、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と市民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・協働を積極的に進めます。

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

関係機関

- 東北運輸局青森運輸支局、○警察署（青森警察署、青森南警察署）、
- 県（環境生活部県民生活文化課）、○市（都市整備部都市政策課、交通部管理課、市民部生活安心課、浪岡振興部市民課）

①運転者教育の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた運転者を育成するため、安全に運転する能力を向上させる教育を行います。

また、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより、交通事故の悲惨さの理解を深める教育及び自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図ります。

②高齢運転者対策の充実

ア 臨時適性検査の確実な実施

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の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施等により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行います。

イ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図ります。

ウ 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関・団体が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図ります。

また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの改善を図るとともに、持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

③シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

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、着用効果の啓発等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、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図ります。

④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します。

⑤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

自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えます。

⑥危険な運転者の早期排除

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がある病気等に罹患し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ります。

(2) 安全運転管理の推進

関係機関

○東北運輸局青森運輸支局、○警察署（青森警察署、青森南警察署）

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、事業所内で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します。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての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ります。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等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ります。

(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

関係機関

○東北運輸局青森運輸支局

事業用自動車の事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標に立てた事業用自動車総合安全プラン(※1)に基づき関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進します。

用語解説

※1 事業用自動車総合安全プラン

自家用自動車に比べて、事故件数・死者数ともに減少の歩みが鈍い状況にある事業用自動車の総合的な安全対策を進めるために国土交通省が作成したプランのこと。

①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・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価(※1)を行い、事業者によるコンプライアンスの徹底・遵守を推進します。

②抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

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、常習飲酒者をはじめとした運転者や運行管理者に対して、アルコールの基礎知識や飲酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指します。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続けます。

さらに、スマートフォン等の画面を注視したり、通話したりしながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行います。

③超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

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

④事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的な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、事故の未然防止に向けた取組を促進します。

⑤運転者の健康起因事故防止対策の推進

「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル(※2)」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ります。

⑥自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の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は厳正な処分を行います。

用語解説

※1 運輸安全マネジメント評価

国土交通省の評価担当者による、経営管理部門へのインタビューや文書等の確認を通じて行う安全管理体制の構築に関する評価、助言等のこと。

※2 事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル

運転者の健康状態に起因する事故が増加していることから、運転者の健康状態を良好に保持し、事業用自動車の安全を確保するために国土交通省が作成したマニュアルのこと。

2025年大阪・関西万博等多様な輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保を図るため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査等を活用しつつ、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し、事業用自動車による事故の未然防止を図ります。

また、関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等を活用することにより、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図ります。

⑦自動車運送事業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(※1)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ものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業(※2)」(通称Gマーク事業)を促進します。

また、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ます。

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の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ます。

(4) 交通労働災害の防止等

関係機関

- 青森労働基準監督署

①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(※3)の周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚、荷主及び元請による配慮等の実施を推進します。

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、事業場における交通労働災害防止に関する管理者の選任、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び運転者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施します。

用語解説

※1 全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

貨物自動車運送事業法に基づき国土交通大臣が指定した、貨物自動車運送に関する秩序の確立に資することを目的とする法人のこと。

※2 貨物自動車運送事業安全性評価事業

社団法人全日本トラック協会が実施している、トラック運送事業者の交通安全対策などへの事業所単位での取組を評価し、一定の基準をクリアした事業所を認定する貨物自動車安全性評価事業のこと。

※3 交通労働災害防止のためのガイドライン

厚生労働省が平成20年4月に策定した、労働安全衛生関係法令や、「改善基準告示」等とあいつた交通労働災害の防止を図るための指針のこと。

②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、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、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等を実施します。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施します。

（5）道路交通に関連する情報の充実

関係機関

- 東北運輸局青森運輸支局、○東北地方整備局（青森河川国道事務所）、○青森地方気象台、○県（東青地域県民局地域整備部）、○市（都市整備部道路維持課、浪岡振興部都市整備課、青森地域広域事務組合消防本部）

①危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、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等を図るため、イエローカード（※1）（危険有害物質の性状、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の指導を強化します。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏えい等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図ります。

②気象情報等の充実

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ます。

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します。

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ります。

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ます。

用語解説

※1 イエローカード

日本化学工業協会では、化学物質や高圧ガス輸送時の万一の事故に備え、ローリーの運転手や消防・警察などの関係者が取るべき処置を書いた緊急連絡カードの活用を推進しており、このカードは黄色の紙に書き、「イエローカード」と呼んでいる。

- ①事業者が作成、乗務員は常時携行
- ②設置場所は運転席の目に付きやすい箇所
- ③輸送している化学薬品以外のイエローカード携行の禁止
- ④緊急時の連絡先は24時間対応可能な事業所
- ⑤事故対応体制の確立と訓練の実施

4 車両の安全性の確保

交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、先進安全技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられます。

今後、交通事故を減少させていく上で、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが重要であり、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も必要です。

また、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となります。特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切な対応が必要です。

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実

関係機関

○東北運輸局青森運輸支局

①自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図ります。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努めます。

さらに、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじ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します。

加えて、指定自動車整備事業制度^{※1}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とともに軽自動車の検査については、その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、検査体制の充実強化を図ります。

②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^{※2}」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促進します。

用語解説

※1 指定自動車整備事業制度

自動車の点検整備を行い、保安基準適合証の交付ができる事業者を地方運輸局が指定する制度のこと。

※2 自動車点検整備推進運動

国土交通省、自動車関係団体による自動車ユーザーに対する点検、整備の重要性の周知を図るために行う運動。平成6年度から全国的に実施している。

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します。

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

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(※1)」を展開し、広報啓発活動の推進、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ます。

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について、その的確な運用に努めます。

ウ 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

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、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導します。

また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進します。

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、車社会の環境の変化に伴い、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とから、関係団体からのヒアリング等を通じて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します。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、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自動車の正しい使用についての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します。

オ ペーパー車検(※2)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ますが、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引き続き行います。

用語解説

※1 不正改造車を排除する運動

不正改造についての認知度を高め、車両の安全確保、環境保全を図ることにより、国民の安全・安心の確保を確実に実現することを目的とした、不正改造の防止、不正改造車の排除を呼びかける運動。平成2年度から毎年度実施している。

※2 ペーパー車検

一般に自動車整備工場には、「認証工場」と「指定工場」がある。

認証工場とは一定規模の設備と従業員を有する工場に対して、地方運輸局長が申請により認証したもので、この認証工場に車検を依頼した場合、認証工場はいわゆる車検場に車両を持ち込んで検査を受ける。

指定工場とは、認証工場のうちから地方運輸局長が指定をしており、この指定工場に車検を依頼した場合、指定工場では、自動車の点検整備を行い、自動車検査員が検査を行い保安基準の適合性を証明し、保安基準適合証を交付し、運輸支局に提出することにより「車の持ち込み」が省略できる。

ペーパー車検とは、指定工場の自動車検査員が、車両点検をせずに保安基準適合証を交付するなどして車検手続きを行った場合をいう。

(2) 自転車の安全性の確保

関係機関

○警察署（青森警察署、青森南警察署）、○市（市民部生活安心課、浪岡振興部市民課）

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度^{※1}の周知を図ります。

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、高額な賠償額となるケースもあり、こうした場合の救済を図るため、「青森県自転車の安全な利用等の促進に関する条例」に基づき、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険への加入を促進します。

さらに、夕暮れ時から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射器材等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図ります。

用語解説

※1 普通自転車の型式認定制度

自転車の製作、組立て又は販売を業とする場合に、保安基準への適合性等について審査を受ける制度のこと。

5 道路交通秩序の維持

交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進します。

また、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図ります。

(1) 交通の指導取締りの強化等

関係機関

- 警察署（青森警察署、青森南警察署）

地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性を十分考慮し、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します。

①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、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進します。

特に、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します。

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も推進します。

②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い、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、この種の違反の防止を図ります。

③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、一時不停止及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・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進します。

(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

関係機関

○警察署（青森警察署、青森南警察署）

①危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、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条に規定する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ります。

②交通事故事件等に係る捜査力の強化等

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ます。

③交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

3Dレーザースキャナ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を活用し、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します。

(3) 暴走族等対策の推進

関係機関

○東北運輸局青森運輸支局、○警察署（青森警察署、青森南警察署）、
○市（教育委員会指導課、市民部生活安心課）

①暴走族追放気運の高揚等

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の広報活動を積極的に行い、追放気運の高揚を図ります。

②暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う群衆に利用されやすい施設の管理者に協力を求め、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、暴走行為等がでない道路交通環境づくりを積極的に行います。

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、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講じます。

③暴走族に対する指導取締りの推進

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、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はじ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、暴走族に対する指導取締りを推進します。

また、複数の市町村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、関係市町村相互の捜査協力を積極的に行います。

さらに、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、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と車両の分離を図り、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います。

④ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族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グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努めます。

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します。

さらに、暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努めるとともに、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行います。

⑤ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報啓発活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行います。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて立ち入り検査を行います。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

関係機関

○東日本高速道路株式会社東北支社、○市（保健部青森市保健所保健予防課、青森地域広域事務組合消防本部、教育委員会指導課）

①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、救助体制の整備・拡充を図り、円滑な救助活動を実施します。

②多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模な交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

③自動体外式除細動器（AED：Automated External Defibrillator）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

ア 現場におけるバイスタンダー^{※1}による応急手当の実施により、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）の使用も含めた応急手当について、消防機関等による講習会の開催等の普及啓発活動を推進します。

イ 心肺蘇生法の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。

ウ 応急手当指導者の養成を強力に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進します。

エ 交通安全の指導に携わる者や、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対して応急救護処置に関する知識の普及に努めます。

オ 業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進します。

カ 学校において、教職員対象のAEDの使用を含む心肺蘇生法の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当についての指導内容の充実を図ります。

④救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、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図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液など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します。

用語解説

※1 バイスタンダー
救急現場に居合わせた人（発見者、同伴者等）のこと。

また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた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ります。

⑤救助・救急用資機材の整備の充実

救助工作車、救助用資機材を充実させるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

⑥救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を強力に推進します。

⑦高速自動車国道における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、東日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、関係消防機関においても「消防法」（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相互に協力して適切かつ効率的な人命救護を行います。

⑧現場急行支援システムの活用

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイム※1の縮減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:Fast Emergency Vehicle Preemption Systems）の活用を図ります。

（2）救急医療体制の確保

関係機関

○市（保健部青森市保健所保健予防課、青森地域広域事務組合消防本部）

本市における救急医療体制は、軽症患者に対する初期救急医療体制として青森市急病センターや在宅当番医制が、初期救急医療体制では対応が困難な重症救急患者に対する第二次救急医療体制として病院群輪番制が、重篤な救急患者を受け入れる第三次救急医療体制として青森県立中央病院内の救命救急センターが整備されており、初期救急医療から第三次救急医療までの適切な連携体制の維持・確保に努めます。また、これらの体制が適切かつ有効に運用されるよう、県が整備する救急医療情報システムの運用に参画し、救急医療に関する情報収集と市民への提供を行います。

用語解説

※1 レスポンスタイム
事件事故の通報を受け現場に到着するまでの時間をいう。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

関係機関

- 市（保健部青森市保健所保健予防課、青森地域広域事務組合消防本部）

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の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とともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図ります。

7 被害者支援の充実と推進

関係機関

○警察署（青森警察署、青森南警察署）、○市（市民部生活安心課、浪岡振興部市民課）

交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、「犯罪被害者等基本法」（平成 16 年法律第 161 号）等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

また、近年は自転車が加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした場合の救済を図るため、「青森県自転車の安全な利用等の促進に関する条例」に基づき、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償保険等への加入を促進します。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進します。

8 交通事故調査・分析の充実

関係機関

○警察署（青森警察書、青森南警察署）、○市（市民部生活安心課、浪岡振興部市民課）

効果的な交通安全対策を実施するためには、交通事故が発生した状況について、運転者等の行動のみならず、様々な角度から交通事故に係る情報を収集し、その事故が発生した要因を解明することが重要であることから、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報提供の充実を図ります。

第4 道路交通安全における目標

交通事故のない社会を実現することが究極の目標ですが、この目標を一朝一夕に達成することは容易ではないことから、まずは交通事故死者数をゼロに近づけることを目指し、本計画では、年間の交通事故死者数の抑止目標を令和7年までに4人以下とします。

さらに、重傷者が発生する事故防止への取組が、交通事故死者数の減少にもつながることから、重傷者に関する目標値を設定し、年間の交通事故重傷者数の抑止目標を令和7年までに56人以下とします。

第1章 道路交通安全における目標

令和7年までに、年間の死者数を4人以下にする。

令和7年までに、年間の重傷者数を56人以下にする。

第2部

第2章 鉄道交通の安全

第1 鉄道事故の現状と課題

国内における鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、令和2年は518件でした。

また、令和2年の死者数は245人であり、負傷者数は202人でした。

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及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生しましたが、平成18年から令和2年までの間は乗客の死亡事故が発生していません。

県内の鉄道の運転事故については、令和2年の発生件数は3件、死者数は3人、負傷者数は0人でした。

市内の鉄道の運転事故については、令和2年の発生件数は0件で、第10次計画の目標である「運転事故の死者数0人」を達成しました。

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段ですが、列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがあります。

このため、市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要があります。

第2 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、重大な列車事故の未然防止を図る必要があります。

また、全国ではホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故のほぼ全てを占めており、このうち利用者等の関係する事故が多いことから、対策を講じる必要があります。

これらを踏まえ、一層安全な鉄道輸送を目指し、次の施策を総合的に推進します。

第3 主な取組

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等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ります。このため、運転保安設備の整備等の安全対策を図ります。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

関係機関

○東北運輸局青森運輸支局

鉄道施設の維持管理及び補修の適切な実施や、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・技術力の向上を促進します。

また、多発する自然災害へ対応するために、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化や、主要駅や高架橋等の耐震対策を促進します。

さらに、駅施設等について、高齢者、視覚障がい者を始めとするすべての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドア※1の整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障がい者の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を促進します。

(2) 運転保安設備等の整備

関係機関

○東北運輸局青森運輸支局

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ATS：Automatic Train Stop）※2等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、整備を促進します。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

関係機関

○東北運輸局青森運輸支局

運転事故のほぼ全てを占める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す。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅

用語解説

※1 ホームドア

駅のプラットホームの線路に面する部分に設置されている可動式の開口部を持った仕切りのこと。

※2 速度制限機能付き自動列車停止装置（ATS：Automatic Train Stop）

曲線等の線路の条件に応じて、列車の速度を自動的に当該速度抑制箇所の手前までに安全上支障の無い速度まで減速又は停止させる装置のこと。

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等において広報啓発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ます。

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や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

3 鉄道の安全な運行の確保

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します。

また、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、気象情報等の充実を図ります。

(1) 保安監査の実施

関係機関

○東北運輸局青森運輸支局

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故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、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練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します。

また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図ります。

(2) 運転士の資質の保持

関係機関

○東北運輸局青森運輸支局

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します。

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します。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

関係機関

○東北運輸局青森運輸支局

安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用します。

また、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導します。

(4) 気象情報等の充実

関係機関

○青森地方気象台、○東北運輸局青森運輸支局

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ます。また、鉄道事業者が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よう指導します。

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ります。

さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

関係機関

○東北運輸局青森運輸支局

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・連絡を行います。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道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します。

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します。

4 鉄道車両の安全性の確保

関係機関

○東北運輸局青森運輸支局

発生した事故や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します。

5 救助・救急活動の充実

関係機関

- 東北運輸局青森運輸支局
- 市（保健部青森市保健所保健予防課、青森地域広域事務組合消防本部）

鉄道の重大事故等に備え、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・協力体制の強化を促進します。

第4 鉄道交通の安全における目標

列車の衝突や脱線等により、乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故の死者数を減少させることが重要です。

そのため、市民の理解と協力の下、諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、運転事故の死者数毎年ゼロを目指すものとします。

第2章 鉄道交通の安全における目標

運転事故の死者数 毎年 0人

第2部

第3章 踏切道における交通の安全

第1 踏切事故の現状と課題

国内における踏切事故（鉄道の運転事故のうち、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り、令和2年の発生件数は173件、死傷者数は124人となっています。

県内にあつては、令和2年の発生件数は1件、死傷者数は1人となっています。

市内では、令和2年の発生件数は0件で、第10次計画の目標である「踏切事故の発生件数0件」を達成しました。

第2 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は、ひとたび発生すると、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすものです。そのため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することとします。

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、対策を検討します。

さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、これまでの対策実施状況等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し、「踏切安全通行カルテ^(※1)」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ことも重要です。

用語解説

※1 踏切安全通行カルテ

緊急に対策の検討が必要な踏切について、鉄道事業者と道路管理者がその状況についてまとめたものこと。

第3 主な取組

1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

関係機関

- 東北運輸局青森運輸支局、○警察署（青森警察署、青森南警察署）、
- 市（都市整備部道路維持課、浪岡振興部都市整備課）

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、踏切遮断機の整備を図ります。

- (1) 市内の踏切道のうち、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ものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を促進します。
- (2) 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(※1)及び大型遮断装置(※2)等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備や、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(※3)、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を促進します。
- (3) 道路の交通量、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、自動車通行止め、大型自動車通行止め、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ります。

2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

関係機関

- 東北運輸局青森運輸支局、○警察署（青森警察署、青森南警察署）、
- 市（都市整備部道路維持課、浪岡振興部都市整備課）

緊急に対策が必要な、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、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します。

また、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います。

また、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などの広報活動を強化するとともに、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

用語解説

※1 オーバーハング型警報装置

踏切の存在を目立たせ、遠くからでも認識できるように、踏切の上方に取り付けた警報装置のこと。

※2 大型遮断装置

通常の2倍以上の太さにした棒を使用し、遮断かんの視認性向上を図ったものこと。

※3 全方位型警報装置

1方向のみであった踏切の警報灯の可視範囲を360度にし、視認性を向上させたものこと。

推進するほか、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関への踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進し、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きます。

なお、本市は、市域全体が特別豪雪地帯に指定されていることから、特に降雪期間における踏切道の交通の安全確保に努めます。

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ます。

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、対策を検討します。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進します。

第4 踏切道における交通の安全の目標

第3章 踏切道における交通の安全の目標

踏切事故の発生件数 毎年 0 件