

施策評価（令和8年度）

秋田県警察運営の基本方針と重点目標			
重点目標	交通事故防止のための総合的な取組		
施策所管部長	交通部長	担当所属名	交通企画課
評価者	同上	評価確定日	

1 施策（重点目標）のねらい（施策の目的）

子供と高齢者対策を最重点とする総合的な交通事故防止対策を推進し、「歩行者ファースト」等交通安全意識を確立するための交通安全教室や広報啓発活動、交通事故抑止に資する交通指導取締り、交通安全施設等の整備・拡充による安全で快適な交通環境の整備等を目指す。

2 施策評価の結果

(1) 成果指標の状況及び定量的評価

	施策の方向性、指標名(単位)	年度	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	直近の達成率	配点
ア	【施策の方向性ア～エ】	目標	30	27	27	27	27	27	77.8%	1
	県内の交通事故死者数(人)	実績	37	28	33	32	31	33		
	出典:第10・11次秋田県交通安全計画	達成率	76.7	96.3	77.8	81.5	85.2	77.8		
イ	【施策の方向性ア～エ】	目標	—	200	200	200	200	200	124.5%	4
	県内の交通事故重傷者数(人)	実績	251	186	188	170	197	151		
	出典:第11次秋田県交通安全計画	達成率	—	107.0	106.0	115.0	101.5	124.5		
ウ	【施策の方向性イ】	目標	97.6	93.4	91.6	87.8	86.0	81.6	116.7%	4
	信号無視による交通事故発生数(件)	実績	80	94	90	79	65	68		
	出典:県警交通統計	達成率	118.0	99.4	101.7	110.0	124.4	116.7		
エ	【施策の方向性ウ】	目標	5.8	5.4	4.8	5.6	6.0	5.6	146.4%	4
	歩行者妨害による交通事故死者数(人)	実績	6	6	6	7	3	3		
	出典:県警交通統計	達成率	96.6	88.9	75.0	75.0	150.0	146.4		
オ	【施策の方向性エ】	目標	12.5	15.6	23.4	28.8	37.7	45.0	122.4%	4
	信号機がない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止率(%)	実績	21.8	46.9	50.3	52.1	54.0	55.1		
	出典:日本自動車連盟調べ	達成率	174.4	300.6	215.0	180.9	143.2	122.4		

※指標の判定状況 4点：達成率 $\geq 100\%$ 3点： $100\% > \text{達成率} \geq 90\%$ 2点： $90\% > \text{達成率} \geq 80\%$
1点： $80\% > \text{達成率} \geq 70\%$ 0点： $70\% > \text{達成率}$ n：実績値が未判定

定量的評価結果	計算式
3. 4 (b 相当)	① 4 点 × 4 個 = 1 6 点 ④ 1 点 × 個 = 1 点
	② 3 点 × 個 = 点 ⑤ 0 点 × 個 = 点
	③ 2 点 × 1 個 = 点
	①～⑤の合計 1 7 点 ÷ 5 個 (判明済み指標) = 3. 4

※成果指標において実績値が未判明となった指標（n）がある場合には、それを除いて平均点を算出する。

※定量的評価の判定基準 a 相当：平均点が3.6点以上 b 判定：平均点が3.2点以上3.6点未満

c 相当：平均点が2.8点以上3.2点未満 d 判定：平均点が2.4点以上2.8点未満 e 相当：平均点が2.4点未満

(2) 経過検証指標の状況と分析

指標名(単位)		年度	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	備考
ア		実績							
	出典:								
イ		実績							
	出典:								
ウ		実績							
	出典:								
分析									

(3) 主な取組状況とその成果

【施策の方向性ア 高齢者の交通事故防止】

- ・高齢者安全・安心アドバイザー（運用開始年度の平成21年度は46人、令和2年度からは28人体制）は、交通事故防止等に資する直接的な指導助言の機会を設けるために高齢者世帯を個別訪問する施策である。令和7年度は、計26,214世帯の面会指導を実施し、交通事故被害の未然防止を図った。
- ・高齢者に対する交通安全教室は、高齢者の年齢的、身体的な特性等を踏まえた上で、専用の交通安全教育機材等を活用し、年齢により低下した身体機能などを本人に気付かせ、理解させることで、運転中の適切な判断と事故回避対策をとらせることを目的としている。令和7年中、高齢者に対する交通安全教室は、県内各地域で計242回、6,644人に対して実施した。
- ・免許返納制度は、交通事故抑止の観点から高齢免許保有者本人が自己の判断の下で円滑に免許返納を申請することができる制度である。運転免許センターの返納窓口の日曜開設、警察官の訪問による返納手続き補助、県内全交番及び駐在所における返納受付、返納に関する電話相談の随時受付等を通じて、免許返納制度の推進を図った。

令和7年中に自主返納手続きにより運転免許を返納した高齢者の人数は、2,918人であった。

【施策の方向性イ 交通信号機の整備】

- ・信号機の整備状況については、あらゆる気象条件下での視認性を確保した上、長寿命化を推進しているところであるが、従来型電球が数年内に生産中止予定であるため、全信号機のLED化をすすめている。令和7年度は、967灯の信号機を整備し、県内全信号機の88.4%についてLED化を完了させた。令和8年度以降も引き続き、1年当たり920灯の整備を目標に作業を行う予定である。

【施策の方向性ウ 標識・標示の整備】

- ・横断歩行者等に係る交通事故死傷者数を減少させるためには、「歩行者ファースト」による横断歩行者の保護を徹底させるとともに、横断歩道の道路標示の鮮明化を図る必要がある。令和7年度は、1,600か所の道路標示に係る再塗装工事を目標とし、1,578か所の施工に至った。同整備により、道路横断中における交通事故死傷者数は、令和元年に死者14人、負傷者104人だったものが、令和7年は死者8人、負傷者73人まで減少させることができた。

【施策の方向性エ 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進】

- ・交通指導取締りについては、県民の安全で安心な生活を確保するため、交通事故実態の分析結果に基づき、横断歩行者等妨害等違反、指定場所等一時不停止等違反、携帯電話使用等違反を重点として取り組んだほか、特に危険性及び迷惑性が高く、重大交通事故に直結するおそれのある飲酒運転違反、速度超過違反に対する取締りを強化した。また、交通事故発生時の被害軽減のため、シートベルト装着義務違反に対する取締りを推進した。

3 総合評価と評価理由

総合評価	評価理由
b	成果指標の達成率を基にした定量的評価は3.4で「b相当」であることから、総合評価は「b」とする。
	【定性的評価として考慮した点】

4 県民意見

--

5 課題と今後の対応方針

施策の 方向性	課題	今後の対応方針
ア	高齢歩行者の交通事故死者数は、高齢者安全・安心アドバイザー制度運用開始年である平成21年の30人から、令和7年は10人まで減少した。全死者数に占める高齢者の割合も、過去最高だった令和6年の83.9%から57.6%まで減少したものの、依然として半数以上を占めている。また、秋田県の高齢化率は令和7年7月現在40.3%であり、秋田県の高齢運転免許保有者に対する高齢者の人数は、令和7年末現在で全体の3割を超える約22万人と年々増加していることから、緊急的、持続的な高齢者事故防止対策が必要である。これまで、参加・体験・実践型の交通安全教育を中心に実施してきたが、令和7年中の高齢運転者による交通事故は全体の36.3%を占めており、横ばい状況にあることから、継続して高齢運転者に向けた実践的な教育が求められている。	過去5年間に発生した高齢運転者による交通事故を中心に、事故原因、発生時間帯、発生場所等の傾向データを分析し、高齢者安全・安心アドバイザーによる分析結果に基づいた戸別指導や、安全教育教材を活用した集団教育等を行っていく。そのほか、高齢運転者自らが、個別の体調等に基づき、運転の中止または免許返納等の適切な判断ができるよう、高齢者安全・安心アドバイザーによる訪問指導や頻回事故惹起者といった予備因子の発生段階の者に対する個別指導等を迅速に実施していく。
イ	人口減少、子供世代の減少等が急速に進むことにより、学校統廃合、新たな幹線道路の建設、住宅地域の一局集中化等の社会情勢の変化が発生し、交通流も刻々と変化することとなる。これにより信号機の必要性や住民からの要望も変化するため、社会情勢の変化を正確に見極め、安全で快適な交通環境を維持していくことは、交通の安全を確保する上で必要と緊急性が高い業務となってきた。	交通環境の変化は、地域住民の生活圏の移動や変化、各自治体による道路網を中心とした開発計画の見直し等によって生じる。これらに対応するため、関係機関と連携し、情報交換等を密にしながら、市街区を中心とした将来的な街の具体像を的確に把握するとともに、情勢変化を俯瞰的に捉えながら対応を進める。また、各種改変に先立つ住民との確実な合意形成も重視しながら、必要な交通規制を実施していく。
ウ	安全で快適な交通環境を維持するためには、情勢変化等に応じた的確な交通規制が行われていることが基本である。この実現のため、地域住民の生活圏や交通流の変化等に合わせて、周辺環境の交通規制や安全施設の必要性、的確性について逐一検証と見直しを行い、地域の実状に即した交通環境を整備していく必要がある。	交通環境の変化は、地域住民の生活圏の移動や変化、各自治体による道路網を中心とした開発計画の見直し等によって生じる。これらに対応するため、関係機関と連携し、情報交換等を密にしながら、市街区を中心とした将来的な街の具体像を的確に把握するとともに、情勢変化を俯瞰的に捉えながら対応を進める。また、各種改変に先立つ住民との確実な合意形成も重視し、納得を得られる必要な規制対策を実施していく。
エ	飲酒運転違反や速度超過違反を伴う交通事故は、重大交通事故に発展する可能性が高く、県民や社会にとって危険性及び重大性の高い交通違反であり、これらの違反に対しては、県民からの取締り要望も多く、警察の重大な責務であると言える。しかしながら、これらの違反取締り用の測定機器の経年劣化が進んでおり、取締り活動を適正に実施する上で、代替機器の移行等が問題となっている。	交通治安を維持するためには、県民の取締り要望に迅速的確に応じるとともに、違反、事故の事実認定を適正に行う必要がある。違反、事故の発生実態等を正確に把握し、取締り機器を適切な箇所に集中的に投入しながら効果的運用を図る必要がある。また、経年劣化の進んだ取締り機器については、計画的な予算要求を行い、警戒の空白を生じさせない対応とする。

6 政策評価委員会の意見

--