

第9次小樽市交通安全計画（素案）の概要

◎計画期間

計画期間は、平成23年度から平成27年度までの5年間とする。

◎構成

第1章 計画の基本構想

第2章 道路交通の安全

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
- 2 道路交通を取り巻く状況と展望
- 3 道路交通安全対策の今後の方向

第2節 講じようとする施策

- 1 道路交通環境の整備
- 2 交通安全思想の普及徹底
- 3 安全運転と車両の安全性の確保
- 4 道路交通秩序の維持
- 5 救助・救急体制の整備
- 6 交通事故被害者対策の推進

第3章 冬季の交通安全確保

- 1 道路交通環境の整備
- 2 交通安全思想の普及
- 3 安全運転の確保

第4章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向

第2節 講じようとする施策

- 1 踏切道の構造改良の促進
- 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- 3 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第1章 計画の基本構想

- 人命尊重の理念のもと、究極的に交通事故のない社会を目指す立場に立って、歩行者、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する「人優先」の交通安全思想を基本とする安全施策を講ずる必要がある。
- 交通社会を構成する人間、交通機関及びこれらが活動する場としての交通環境という3つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、本市の実態に即した施策を総合的に策定し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、これを官民一体となって強力に推進する。

- ・ 人間に関する安全対策については、安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の周知徹底、指導・取締りの強化、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図る。
- ・ 交通機関が原因となる事故の防止対策としては、高い安全水準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。
- ・ 交通環境の面からの安全対策としては、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図る。
- 前記の3要素を結びつけるものとして情報通信技術（IT）の活用が挙げられ、人の認知や判断等の能力や活動を補い、人の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど交通安全に大きく貢献することが期待できることから、高度道路交通システム（ITS）の取組の活用等を積極的に進める。
- 交通事故が発生した場合には、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実、被害者救済のための相談処理体制等に、万全の措置を講ずるよう努める。
- 交通事故防止のためには、民間の自主的な交通安全活動を積極的に促進するとともに、交通の安全に関する施策を市民の積極的な協力を得て、参加・協働型の交通安全運動を推進する。

第2章 道路交通の安全

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

- 小樽市の交通事故状況は平成22年では死者数7人、傷者数543人となった。
- 過去10ヶ年の事故状況では、死者数については増減の変動があるが、発生件数、傷者数は減少傾向を示している。一方、65歳以上の高齢者の占める割合は増加傾向にある。

2 道路交通を取り巻く状況と展望

- 小樽市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、幹線道路の通過交通量が多いことなど、道路交通を取り巻く情勢は、依然として厳しい状況が続くものと予想される。
- 交通事故傷者数が減少しているなかで、高齢者の占める割合が増加している本市においては、事故に関連がある高齢者割合も増加傾向にあるため、今後も歩行中及び自転車乗用中の高齢者事故の増加が懸念される。
- 他都市に比べ高齢化率の高い本市においては、交通死亡事故の当事者となる可能性が高い高齢者の増加、中でも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。

3 道路交通安全対策の今後の方向

- 道路交通安全対策の今後の方向については、従来の交通安全対策を基本としつつ、各方面にわたる対策を実施して交通事故に歯止めをかけ、交通事故の死者数及び重傷者数の減少に努める。
- 最近及び今後の社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後の対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図る。

(1) 高齢者歩行者等の安全確保

- 高齢者以外の年齢階層の交通事故傷者数が減少傾向を示す中で、高齢の傷者数は増加傾向を示している。
- 高齢化率が高い現状や、今後も高齢化はさらに進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。
- 自動車利用については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策強化が必要である。
- 高齢者等が交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

(2) 自転車の安全確保

- 自転車事故では、自動車と衝突した場合には即人命にかかわる被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。
- 自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。
- 自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

(3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

- 今後、生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。
- 交通事故死者数の比率が高い幹線道路における対策については、交通安全対策のマネジメントを推進し、効果の更なる向上を図る必要がある。

第2節 講じようとする施策

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

- ・ 通学路、生活道路等において、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する。
- ・ 通園・通学路等の安全点検を行うとともに、安全対策が必要な箇所については整備を推進する。
- ・ 高齢者、障がい者等を含めて全ての人が安全に安心して活動できる社会を実現するため、バリアフリーに配慮した整備に努める。
- ・ 「小樽市中心市街地あんしん歩行エリア」（商業系地区）では安全で安心な歩行空間の創出を図る。
- ・ 生活道路等において歩車共存道路、コミュニティ道路等の検討を進めるとともに、見やすく分かりやすい道路標識、道路表示とするなど視認性の向上を図る。
- ・ 地域の実情に応じた多様な手法を活用した無電柱化を推進する。

（２）交通安全施設等整備事業等の推進

- 交通事故発生状況等を勘案し、効果的かつ効率的に道路網の整備等を推進する。また、交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効率的・効果的な実施に努め、交通安全対策のマネジメントを推進する。

- ・ バイパス及び環状道路等、適切に機能分担された道路網の利用促進。
- ・ 道路の新設・改良に際しての交通安全施設等の整備。
- ・ 急カーブや狭隘区間での線形改良や局部改良の推進。
- ・ 交通環境改善のための集中的整備による死傷事故抑止と交通の円滑化。

（３）効果的な交通規制の推進

- ・ 地域の実態に応じた効果的な交通規制を行い、特に歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。
- ・ 新たな最高速度規制基準に基づく規制、駐車規制、信号制御についての点検及び見直しを推進する。

（４）総合的な駐車対策の推進

- ・ 駐車の効果にも十分配慮したきめ細やかな駐車規制の推進。
- ・ 住民の理解と協力を得ながら違法駐車締出し気運の醸成・高揚を図る。
- ・ 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、総合的な駐車対策を推進する。

（５）災害等に備えた道路交通環境の整備

- ・ 地震など自然災害に強い幹線道路の整備を行い、また、橋梁等の耐震性向上を図るとともに、道路交通の危険箇所には各種防災対策を推進する。
- ・ 道路災害の監視システムの導入を推進する。

- ・ 異常事態発生時の交通規制の迅速かつ的確な実施と、道路・交通に関する災害情報提供の充実に努める。

(6) 総合的な道路交通環境の整備

- 地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を推進し、特に主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、外国人観光客の来樽等、国際化の進展への対応に努める。
 - ・ 道路の使用及び占用の適正化。
 - ・ 道路の不正使用の禁止と不法占用物件等の排除。
 - ・ 道路の掘り返しを伴う占用工事での施工時期、施工方法の調整と、共同溝等の整備推進。
 - ・ 交通事故の防止を図るための子どもの遊び場等の確保。
 - ・ 道路事情に応じた自転車走行空間の整備に向けた取組の推進、及び地域の実情に応じた自転車等の整理・撤去等の推進。
 - ・ 居眠り運転や覚低走行による事故防止のための休憩施設等の整備の推進。

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

- ライフステージに応じた段階的、かつ体系的な教育機会を確保し、家庭、学校、地域、職場等が連携、協力して交通安全教育の推進を図るとともに、民間の指導者や教師等の理解及び指導力の向上に努める。

また、高齢者自身の交通安全意識の向上を図り、高齢者や交通弱者に配慮する市民意識の醸成に努める。

- ・ 幼児における交通安全教育については、早期交通安全教育の重要性を考え、保護者を含めた交通安全教育を組織的継続的に行う。
- ・ 小・中学校における交通安全教育は、「学校行事等における交通安全指導」「学級活動における交通安全指導」「児童・生徒会活動等における交通安全指導」「学校と家庭、地域等の連携による交通安全指導」を行う。
- ・ 高等学校における交通安全教育は、「ホームルームにおける交通安全指導」「学校行事における交通安全指導」「自動車運転免許保有生徒に対する安全指導」を行う。
- ・ 高齢者等に対する交通安全教育は、実践的技能及び交通ルール等の知識習得を目的とし、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また、高齢運転者による交通事故が増加傾向にあることから、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、安全運転の励行を促進する。

障がい者については、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

- ・ 地域社会における交通安全教育は、地域全体の交通安全意識の高揚を図るとともに、自動車運転者に対しては、重大事故に直結するおそれの高い悪質・危険な運転や違法

駐車防止等、運転者としての社会的責任を自覚させる。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

- ・ 交通安全運動の重点として、次の運動を効果的に実施する。
「高齢者事故防止」「シートベルトの全席着用」「自転車の安全利用の促進」「スピードダウンによる安全運転」「デイ・ライト運動の一層の浸透・定着」「飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立」「居眠り運転の防止活動の推進」
- ・ 交通事故の多発期をとらえて活発な運動を展開し、交通安全の施策の周知を図り、市民の理解と協力を深めるよう努める。
- ・ すべての座席におけるシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用を徹底する。
- ・ 走行中の携帯電話の使用及びカーナビゲーション装置等の画像の注視の危険性に関する広報啓発の実施。
- ・ 市民一人ひとりの交通安全に関する意識を高めるための広報の推進。

(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

- ・ 交通安全を目的とする団体の組織化について充実・強化するとともに、これらの団体の自主的な活動を促進する。

(4) 市民の参加・協働の推進

- ・ 地域の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る。

3 安全運転と車両の安全性の確保

(1) 安全運転の確保

- ・ 運転者教育等の充実と、自主的な安全運転管理体制の充実を推進する。

(2) 道路交通に関する情報の充実

- ・ 道路交通情報の提供に関する体制を充実させる。
- ・ 災害発生時には、緊急交差点、緊急輸送路等の確保に努めるとともに、情報通信技術（IT）を活用した道路交通に関する災害情報の提供等を推進する。

(3) 自動車点検整備の充実

- ・ 自動車ユーザーによる自動車の保守管理を促進するとともに、指導による確実な実施を推進する。
- ・ 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。
- ・ 消費者保護の観点も含めた自動車分解整備事業の適正化を指導する。

(4) 交通労働災害の防止等

- ・ 事業所における交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進するとともに、交通KYT・交通ヒヤリマップの普及促進等の措置を講ずる。

4 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

- ・ 児童、高齢者、障がい者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反等に重点を置いた取締りの強化を図る。
- ・ 歩道通行者に危険を及ぼす運転を行う自転車利用者に、積極的な指導警告を行う。

(2) 暴走族対策の強化

- ・ 暴走族対策を強力に推進し、「不正改造車を排除する運動」等の広報活動を推進する。

5 救助・救急体制の整備

- 救急関係機関相互の連携を図り、救助・救急体制の整備を図る。

(1) 救助・救急体制の整備

- ・ 「救助・救急業務の円滑な運用」「教育訓練の充実」「救命効果の向上」「救助・救急活動の円滑な実施」「応急手当の知識、実技、普及啓発の推進」に努める。

(2) 救急医療体制の整備

- ・ 初期救急医療体制の一層の充実に努める。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

- ・ 救急医療機関等における緊密な連携・協力関係を推進するとともに、医療機関と消防機関が連携を取りながら、効果的な救急医療体制を整備する。

6 交通事故被害者対策の推進

(1) 無保険・無共済車両対策の徹底

- ・ 自動車損害賠償保障制度について、広報活動等を通じて広く市民に周知する。

(2) 交通事故被害者支援等

- ・ 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、被害者支援を積極的に推進する。
- ・ 交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供するとともに、様々な給付制度の活用により被害者遺児の支援を図る。

第3章 冬季の交通安全確保

- 除排雪等の実施や「じわ〜っとおたる運動」をはじめとする交通安全思想啓発を関係機関、関係団体、市民の理解と協働のもと冬道の交通安全対策を推進する。

1 道路交通環境の整備

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

- ・ 冬季の歩行者の安全・安心で快適な通行のため、除雪等による歩行空間の確保に努める。

(2) 除排雪の充実

- ・ 歩車道の除雪で冬期間における道路機能の維持を図るとともに、安全で快適な歩行

空間の確保が必要な箇所では歩行者環境の向上を目指す。

(3) 交通規制等

- ・ 季節や天候、路面状況等に応じた夏冬別の速度規制を実施するとともに、道路標識の視認性を向上させるため、大型化、自発光化等の整備を図る。

(4) 道路環境整備等

- ・ 凍結防止剤散布等により路面管理に努めるとともに、雪道に強い道路整備を進める。

2 交通安全思想の普及

- ・ 「じわ〜とおたる」運動を励行するとともに、冬季特有の安全運転技能や知識の習得を推進し、冬道の交通安全の普及啓発に努める。
- ・ 歩行者についても冬季交通にかかる特徴や危険性の啓発に努めるとともに、児童の路上遊戯防止等の啓発普及に努める。

3 安全運転の確保

- ・ 冬季の交通環境に対応した運転者教育等の充実に努め、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象など道路交通に関する総合的な情報提供の充実に努める。

第4章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向

- 市内の踏切27箇所における踏切事故は過去10年間発生していないが、踏切事故はひとたび発生すると大惨事につながる危険性をはらんでいることから、引き続き諸般の施策で事故撲滅に努める。

第2節 講じようとする施策

1 踏切道の構造改良の促進

- ・ 踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭いもの等は、構造改良を推進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

- ・ 既設交通規制の見直しを含め、実態に応じた交通規制推進、踏切遮断機整備を図る。

3 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

- ・ 安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタン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等の広報活動を一層強化する。