

第9次小樽市交通安全計画(素案)

平成23年度から平成27年度

小樽市交通安全対策会議

ま え が き

今日、市民生活の安全を確保する上で、交通安全対策は、極めて重要なものである。小樽市の地勢風土、そして道央と後志の両圏をつなぐ重要な位置にあることから、交通安全施設の整備、市民意識の醸成、交通安全教育の充実などをはじめとする総合的かつ長期的な施策を一層強力に推進していかなければならない。

小樽市においては、国、道の交通安全基本計画に基づき、交通安全に関する施策の大綱を定めた第1次から第8次までの計画により、昭和46年以降、関係機関、関係団体が総力を挙げて各般にわたる交通安全対策の推進に努めてきたところである。

この交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条第1項の規定に基づき、平成23年度から平成27年度までの5か年に講ずべき交通安全対策の大綱を定めたものであり、従来の活動実績を考え合わせて、関係機関、関係団体、さらに市民の理解と積極的な協力を求め、交通の安全を確保しようとするものである。

目 次

第1章 計画の基本構想	1
第2章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	3
1 道路交通事故の現状	3
2 道路交通を取り巻く状況と展望	4
3 道路交通安全対策の今後の方向	5
第2節 講じようとする施策	8
1 道路交通環境の整備	8
(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	8
(2) 交通安全施設等整備事業等の推進	9
(3) 効果的な交通規制の推進	10
(4) 総合的な駐車対策の推進	11
(5) 災害等に備えた道路交通環境の整備	12
(6) 総合的な道路交通環境の整備	13
2 交通安全思想の普及徹底	15
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	15
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	20
(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	23
(4) 市民の参加・協働の推進	23
3 安全運転と車両の安全性の確保	23
(1) 安全運転の確保	23
(2) 道路交通に関する情報の充実	24
(3) 自動車点検整備の充実	24
(4) 交通労働災害の防止等	25

4	道路交通秩序の維持	26
	(1) 交通の指導取締りの強化等	26
	(2) 暴走族対策の強化	26
5	救助・救急体制の整備	27
	(1) 救助・救急体制の整備	27
	(2) 救急医療体制の整備	28
	(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	28
6	交通事故被害者対策の推進	28
	(1) 無保険・無共済車両対策の徹底	28
	(2) 交通事故被害者支援等	29
第3章	冬季の交通安全確保	29
1	道路交通環境の整備	30
	(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	30
	(2) 除排雪の充実	30
	(3) 交通規制等	30
	(4) 道路環境整備等	30
2	交通安全思想の普及	31
3	安全運転の確保	31
第4章	踏切道における交通の安全	32
第1節	踏切事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向	32
第2節	講じようとする施策	32
1	踏切道の構造改良の促進	32
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	32
3	踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	32

第1章 計画の基本構想

小樽市における道路交通の安全のための施策を講ずるに当たっては、「自らの命は自ら守る」「家族の命は家族で守る」「地域の命は地域で守る」という自他の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、社会情勢の変化を踏まえ、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。

このような観点から、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。

第1に、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ものとする。

また、交通事故防止については、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るとともに、市民の自主的な交通安全活動を積極的に推進する。

第2に、交通機関が原因となる事故の防止対策としては、各交通機関の社会的機能や特性に留意しつつ、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。

第3に、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必要がある。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人の歩行空間と自

自動車等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通(※1)に起因する接触の危険を排除する施策を充実させる。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、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の更なる推進を図ることが重要である。

これら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、情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには情報を活用することが重要であり、特に、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）(※2)の取組の活用等を積極的に進める。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるに当たっては、その基礎として、事故原因の総合的な調査・分析を行い、事故防止対策の推進を図るとともに、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。

交通の安全に関する施策は、このように多方面にわたっているが、これらは相互に密接な関連を有するものであり、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが重要である。また、これらの施策には、少子高齢化、国際化等の社会情勢の進展や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、施策の効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものである。さらに、施策の実施に当たっては、防災の観点にも適切な配慮を行うものである。

さらに、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、官民一体となって施策を推進することが重要であるため、交通の安全に関するこれらの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し、真に実効あるものとしなければならない。

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、昭和40年代前半から急激に増加し、昭和41年には死者数33人、昭和45年には傷者数1,358人と最悪を記録した。

その後、交通安全運動の高まりなどとともに減少に向かい、昭和57年には傷者数が635人と半分に、昭和63年には死者数が4人まで減少した。しかし、その後増加傾向に転じ、平成7年には死者数22人、平成12年には傷者数1,124人となったが、翌年から多少の変動があるが再び減少傾向に転じ、直近の平成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、下表のとおり、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。

(小樽市内の交通事故発生状況)

(単位：人)

区分	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
発生件数	738	770	796	721	722	669	533	509	492	401
死者数	9	12	5	12	16	7	12	4	4	7
(65歳以上)	1	5	2	3	6	1	5	1	1	5
(65歳以上割合)	11.1%	41.7%	40.0%	25.0%	37.5%	14.3%	41.7%	25.0%	25.0%	71.4%
傷者数	989	939	983	940	911	828	652	626	607	543
(65歳以上)	89	99	109	87	114	115	100	102	70	95
(65歳以上割合)	9.0%	10.5%	11.1%	9.3%	12.5%	13.9%	15.3%	16.3%	11.5%	17.5%

(高速道を除く) (資料：小樽交通白書より)

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、将来の交通事故の状況については、経済社会情勢の動向に伴い複雑に変化すると見込まれ、正確に見極めることは難しいが、道央圏と後志圏を結ぶ大動脈としての国道5号や国道393号、道道小樽定山溪線などがあり、幹線道路の通過交通量が多いこと、起伏に富んだ地形から坂道が多い道路環境であること、移動や輸送に自動車をはじめとする道路交通に大きく依存していることなど、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。

また、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。

さらに平成22年の自動車等保有台数は、第8次計画初年度の平成18年より5.4%減の73,076台、また運転免許保有者数は3.3%減の68,303人とそれぞれ減少し、今後も少子・高齢化の進展等で減少することが見込まれる。しかし、高齢者の運転免許保有者数は、着実に増加することが見込まれ、平成22年で11,773人と平成18年から19%増加し、運転免許保有者に占める高齢者割合も14.0%から17.2%となっている。

このような中、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。

(小樽市内の運転免許保有状況)

(単位：人)

区分	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22
保有者数	70,741	71,156	71,447	71,557	71,264	70,632	70,095	69,675	68,994	68,303
65歳以上	7,721	8,262	8,806	9,141	9,468	9,919	10,537	11,142	11,589	11,773
保有率	10.9%	11.6%	12.3%	12.8%	13.3%	14.0%	15.0%	16.0%	16.8%	17.2%

(資料：小樽交通白書より)

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、人命尊重の理念を基本に、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも考慮して、交通事故及びこれによる死傷者を根絶し、安全かつ円滑・快適な交通社会の実現を目指して、高齢化、国際化、IT化等の社会情勢の変化に対応しつつ、人と車と道路に対する総合的かつ効果的な交通安全対策を積極的に推進することが必要である。

このような観点から、従来の交通安全対策を基本としつつ、本市の地形的特性や高齢者人口の増加などを考え、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、交通安全の啓発活動推進、救助・救急体制の整備等、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。

その際、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た対策の推進を図る。

① 高齢者歩行者等の安全確保

平成21年中及び22年中における北海道の交通事故死者数に占める歩行者の割合が3割を超えている。このことから、安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠である。また、歩行者の交通事故死者数のうち、高齢者の割合が約5割を占めている。

小樽市においても同様な傾向を示しており、運転中の高齢の傷者数においても、高齢者以外の年齢階層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。

その際、高齢者が利用する交通手段に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築する必要があり、特に、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。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、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

坂道等の多い本市において、自転車の利用者はあまり多くはないが、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側面を兼ね備えているため、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。また、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

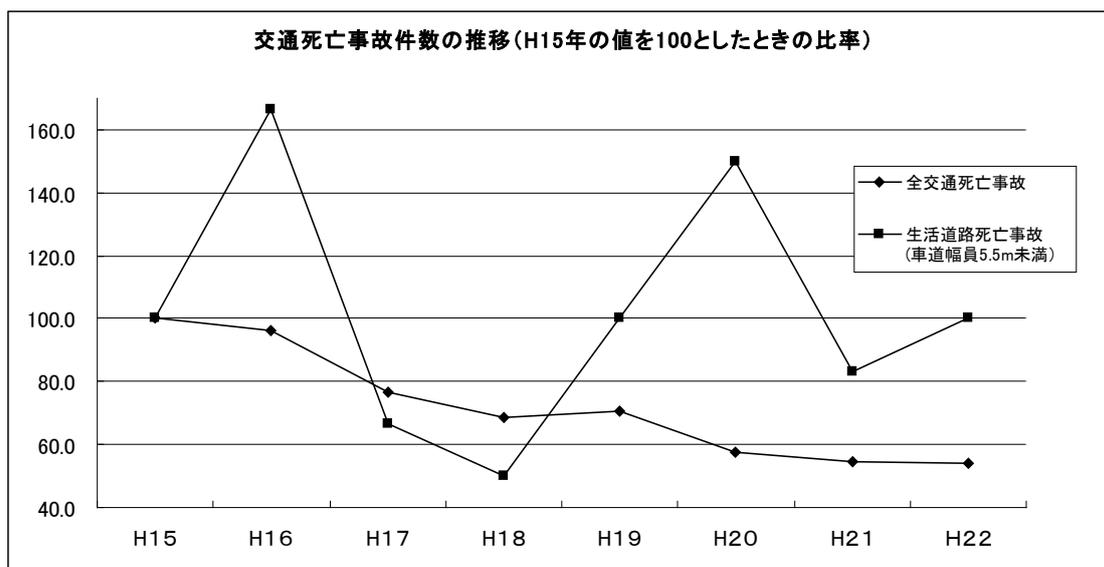
車道幅員 5.5 メートル未満の道路における全道の交通死亡事故件数の推移をみると、全死亡事故件数の減少傾向と比較して増加傾向にある。また、歩行者・自転車利用者の死傷者数の割合も高い水準で推移している。

このような状況を踏まえると、今後は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、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流

入することを防止するための幹線道路における交通安全対策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。

また、依然として、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、「事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確化し」「蓄積した効果データを活用し、事故原因に即した効果の高い対策を立案し、」「対策完了後の効果を評価し、評価結果を次の新たな対策の検討に反映する、」といった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。

(全道の生活道路死亡事故の推移)



(第9次北海道交通安全計画より)

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。

- ① 幼児・児童の通園・通学の安全を確保するため、通園・通学路等の安全点検を行うとともに、歩道や押しボタン信号機等の整備拡充により、安全対策が必要な通園・通学路については整備を推進する。

また、高齢者や障がい者等を含めて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、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機(※3)、歩車分離式信号、視覚障害者誘導ブロック等のバリアフリーに配慮した整備に努める。

- ② 平成15年7月に国家公安委員会及び国土交通省から指定を受けている「小樽市中心市街地あんしん歩行エリア」(商業系地区)(※4)については、交通事故死傷者数の軽減を図るため国道、道道、市道の各道路管理者と公安委員会が連携して、地区の交通事故特性を踏まえた面的、かつ総合的な死傷事故抑止対策を講ずることにより、安全で安心な歩行空間の創出を図る。

- ③ その他生活道路等においても、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩車共存道路(歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ(※5)やクランク(※6)等を整備した道路)、コミュニティ道路(歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路)等の検討を進めるとともに、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、道路標示の高輝度化等(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・

道路標示とするなど視認性の向上を図る。

④ 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため、「無電柱化に係るガイドライン」に沿って、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、歴史的街なみの保全、観光振興、地域文化の振興、地域活性化等に資する道路において、地域の実情に応じた多様な手法も活用しながら無電柱化を推進する。

特に、高齢者や障がい者等の利用の多い道路では、改築事業等と併せた無電柱化を積極的に推進する。

(2) 交通安全施設等整備事業等の推進

交通事故を未然に防止し、安全かつ円滑、快適な交通を確保するため、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、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクル(※7)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獲得できるよう、交通安全対策のマネジメントを推進する。

① 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、中心部における道路の著しい混雑や、事故多発の防止を図るため、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を図る。

② 道路の新設・改良に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、必要に応じて中央分離帯、道路照明、車両停車帯、道路標識、立体横断施設等の施設を整備する。

また、見通しの悪い急カーブや狭隘区間においては、走行状況等を踏まえた線形改良や拡幅などの局部改良を推進する。

③ 交通事故の多発している幹線道路や事故多発個所等、特に交通の安全を確

保する必要がある道路を選定し、交通安全施設等整備事業等により、バリアフリー化、IT化を含めた交通環境の改善を集中的に整備し、対策実施個所の死傷事故抑止と交通の円滑化を推進する。

また、夜間の死亡交通事故の多発傾向にかんがみ、道路照明、視線誘導標の設置等の夜間事故防止対策を推進する。

(3) 効果的な交通規制の推進

① 地域特性に応じた交通規制

それぞれの道路の果たしている社会的機能や道路構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況など、地域の実態に応じた効果的な交通規制を行う。

特に幅員の狭い道路、急坂道及び通園・通学路、生活道路等や歩行者が多い商店街地域等では、駐車禁止、指定方向外進行禁止、車両通行止め等の交通規制を実施するほか、既設の交通規制を見直すなど、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。

② 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。また、路線バス、大量公共交通機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を推進する。

③ より合理的な交通規制の推進

より合理的な交通規制を図るため、警察において交通規制の種類に応じ、当該交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、その結果、交通規制実施後の道路交通環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなったと認められる場合には、交通規制の内容の変更又は交通規制の解除、道路利用者に対する交通規制の理由の説明、道路管理者に対する道路の整備又は改良の働き掛け、地方公共団体、民間事業者等に対する路外施設の

整備等の働き掛け等の道路交通環境の整備を図る。

具体的には、平成 21 年及び 22 年に全面改正された新たな最高速度規制基準に基づき、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点検及び見直しを推進する。

また、駐車規制については、必要やむを得ない貨物自動車等の荷捌き、客待ちタクシー、二輪車、商店街（買物客）、駅前等の対策を重点に、駐車規制の点検及び見直しを推進する。

さらに、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、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」、「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」等についての点検及び見直しを推進する。

④ 幹線道路における交通規制

高速道路や主要国道における交通事故、異常気象時等の交通障害発生時においては、その状況に即し、臨時交通規制を迅速・的確に実施して二次障害の防止を図る。

(4) 総合的な駐車対策の推進

① 秩序ある駐車場の推進

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、短時間駐車場の需要や路外駐車場の整備状況を勘案しながら、駐車場の効用にも十分配慮したきめ細かな駐車規制を推進する。

② 違法駐車対策の推進

ア 違法駐車取締りに当たっては、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置き、取締りを強化するとともに、放置駐車違反についても、使用

者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者の責任を強力に追求する。

イ 違法駐車締出し気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保に関し、市民への広報啓発活動を行うとともに、関係機関・関係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、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。

③ 総合的な駐車対策の推進

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、町内会、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、駐車場の確保に向けた取組、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等の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

① 地震など自然災害に強い幹線道路の整備や、避難路、緊急輸送路、救急・救援などに配慮した道路交通環境の整備を推進する。

また、地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても、安全性、信頼性の高い道路交通を確保するため、橋梁等の耐震性の向上を図るとともに、道路交通の危険箇所には、落石、なだれ、地吹雪等による事故を防止するため、落石防止柵、雪崩防止柵や防雪柵等の防災施設を整備するなど各種防災対策を推進する。

② 地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においては、安全な道路交通を確保するため、交通監視カメラ、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導入を推進し、災害に強い交通安全施設の整備を図る。

- ③ 災害などの異常事態発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、これに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地などへの車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。併せて災害の状況や交通規制等、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

安全な道路交通環境の実現に当たっては、地域住民や道路利用者の意見を十分反映させ、行政と市民の連携を図るとともに、交通管制システム(※8)の充実・高度化、信号機の高度化(※9)等により、地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を推進する。

特に、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号(※10)等を用いた案内標識については、多言語表記の実施などにより、外国人観光客の来樽等、国際化の進展への対応に努める。

① 道路使用及び占用の適正化等

ア 道路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、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

イ 道路の不正使用の禁止と不法占用物件等の排除

道路を営利目的により私的に使用することや道路交通の妨害となる不法占用物件等については、強力な指導・取締りにより排除を行うとともに、特に道路標識、信号機等の視認性を阻害する屋外広告物等の排除を徹底し、不正使用や不法占用の防止を図るため沿道住民等に対し啓発活動を積極的に実施する。

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。

② 子供の遊び場等の確保

子供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を図るため、市街地の人口規模や開発計画に対応して、街区公園、近隣公園、地区公園を適正かつ計画的に整備する。

また、街区公園を補完するものとして、児童遊園地の開設及び維持管理のための助成制度の活用を図る。今後、さらに、地域と学校等の各種公共施設との有機的連携を深め、子供が安心して遊べる安全な遊び場等の確保に努める。

③ 自転車通行環境の整備

歩行者と自転車の安全確保を図るため、道路事情に応じた自転車走行空間の整備に向けた取組を推進する。

また、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、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

④ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う居眠り運転や覚低走行による事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の道路において追越しのための付加車線のほか、休憩場所を知らせる掲示板等の整備を積極的に推進する。

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

交通安全意識と交通マナーの向上に資するため、心身の発達段階、道路交通への参加の態様等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、高齢化社会が進展するなかで、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、高齢者や交通弱者を配慮する市民意識の醸成に努める。

① 幼児における交通安全教育

幼児に対する早期交通安全教育の重要性を考え、幼稚園及び保育所においては、幼児に安全知識と危険から身を守る態度、行動を習慣づけさせるために、交通安全教室の開催など指導に努める。そのためには、交通安全に関する指導資料の作成や教職員相互の研修を行い指導力の向上を図る。

また、日常生活の中で繰り返し、交通ルール等を教えることの重要性について、認識を深める必要があることから、家庭における幼児の交通安全教育の重要性を認識させ、交通安全の習慣や態度を確実にしつけさせ、今日の厳しい交通環境の中で十分役立つ行動能力を身に付けさせるようにする。そのための指導体制の強化を図り、保護者を含めた交通安全教育を組織的継続的に行う。

② 小・中学校における交通安全教育

ア 交通安全教育の基本方針

交通安全教育の基本は、自他生命の尊重を目標に進めることが重要である。このことから、学校における交通安全教育は、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能及び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、児童生徒自身はもとより他人の生命の安全確保に努めるものでなければならない。

学校においては、家庭や地域社会との連携を深めながら、教育活動を通して、計画的、組織的な取組を進める。

また、交通安全指導のねらいは、児童生徒が常に安全な行動ができるよう習慣化することであり、その達成のために、繰り返して指導する。

交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものにするため、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、交通安全教室の推進など、交通安全教育に係る指導者に対する研修の充実を図る。

イ 学校行事等における交通安全指導

交通安全指導は、「交通安全に関する理解を深め、進んできまりを守り、自他の安全を確保できる態度と能力を養うこと」を目標として、学年や全校的な集団活動の中で、より実践的な態度や能力を養うために、「交通安全青空教室」「自転車教室」「交通安全映画教室」の開催など、心身の発達段階や地域の実情に応じた、分かりやすい指導に努める。

ウ 学級活動における交通安全指導

学級活動で行う交通安全指導は、教師等が計画的かつ継続的に行うものであり、児童生徒が日常生活におけるいろいろな危険を予測して、常に正しい判断のもと安全に行動できる態度や能力を培うよう、指導に努める。

エ 児童・生徒会活動等における交通安全指導

児童、生徒が自分の力で安全を守ると同時に、児童会や生徒会を通して、互いに人間的なふれあいを大切にし、協力し合って交通安全の問題に取り組む実践的な態度や能力を培うよう、指導に努める。

オ 学校と家庭、地域等の連携による交通安全指導

児童生徒に対する交通安全指導は、学校外においても、学校と家庭、

地域、関係機関等との連携を一層深め、地域ぐるみの学校安全体制を整備し、子どもの見守り活動などによる取組を進める。

③ 高等学校における交通安全教育

ア 交通安全教育の基本方針

高校生に対する交通安全教育は、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。

このため、高等学校においては、家庭及び関係機関、関係団体等と連携・協力を図りながら、教育活動全体を通じて自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深める。

イ ホームルームにおける交通安全指導

ホームルームの交通安全指導に当たっては、青年期の特性を理解するよう努め、生徒と集団及び個別の指導、計画的指導の中から生徒の自発的な活動を推進する指導を心がける。

ウ 学校行事における交通安全指導

学校行事においては、全校又は学年の大きな集団を単位とした実践活動を通じて、生徒の自主的、積極的な参加や活動を促し、安全意識の高揚と安全に対する実践的な態度を育成する。

エ 自動車運転免許保有生徒に対する安全指導

高校生は、免許を取得できる年齢に達し、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必要がある。

このことから、生徒の実態や実情に応じて、関係機関・関係団体と連

携し、安全運転に必要な基本を指導する。特に、二輪車の運転者として必要な知識・技能を習得させるとともに、交通社会の一員としての責任を持った行動ができるよう、二輪車の免許取得者を対象とした実技講習会等の実施に努める。

④ 高齢者等に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、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を理解させるとともに、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。

高齢化社会の進展に対応し、高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者交通事故防止推進委員会等を核としてシルバーリーダーの養成等、指導体制の充実を図り、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、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

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、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実を努め、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、自らの安全運転技術の再認識等身体機能の低下による交通行動に及ぼす影響を理解させ、安全運転の励行を促進する。

障がい者については、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じ、

きめ細かい交通安全教育を推進する。

⑤ 地域社会における交通安全教育

ア 地域における交通安全指導

地域における交通安全指導の充実を図るため、町内会、老人クラブ、交通安全運動推進委員会、交通安全協会、指導員及び女性団体、PTA等の他、地域、職域による民間の交通安全組織の活動に対し、積極的な指導や協力及び相互の連携を図り、これらの活動を通じて交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣づけるとともに、地域全体の交通安全意識の高揚を図る。特に、子どもと高齢者を重点とした交通安全教育指導活動を強化し、子供会、老人クラブ等を通じて指導するとともに街頭指導の充実を図る。

イ 自動車運転者に対する安全運転指導

運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、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・モラルの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設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、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

さらに、地域、職域ごとの各種講習会を積極的に開催するほか、交通安全団体等と連携し、歩行者及び自転車利用者の保護、スピードダウンとシートベルト・チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用、飲酒運転、暴走運転等、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を中心とした自主的な行動を促すことにより、運転者としての社会的責任を自覚させる。

また、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者講習を始めとする

あらゆる機会を通じて、高齢運転者標識の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に高齢運転者の特性を理解させ、高齢運転者標識を表示した自動車への幅寄せ等を行わないよう高齢運転者マークを取り付けた高齢運転者への保護意識を高めるように努める。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全運動の推進

本市の交通安全運動は、小樽市交通安全運動推進委員会を推進母体として、関係機関・団体等が相互に連携して、「人命尊重」と「自分の命は自分で守る」ことを基本に、各種の交通安全運動を推進する。

交通安全運動は、市民一人ひとりに交通安全思想の普及徹底を図り、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ための運動として、組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、全道的な交通情勢に即した事項と地域の実情に即した事項を勘案し、次の交通安全運動を効果的に実施する。

ア 高齢者事故防止

一般ドライバーに対して、高齢の歩行者・自転車利用者の行動特性を理解した安全運転を普及促進する。また、高齢の歩行者・自転車利用者に対する声かけや夜間における視認性を高め、事故防止に効果が期待できる夜光反射材の貼付活動と普及促進などの交通安全指導を推進する。

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、高齢運転者マークの普及・活用を図るとともに、高齢運転者マークを表示した運転者に配慮した一般ドライバーの意識の定着を推進する。

イ シートベルトの全席着用

非着用の危険性の認識向上、後部座席を含む全ての座席でのシートベルト・チャイルドシートの確実な着用に向けた取組を推進する。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車の基本交通ルール（自転車安全利用5原則）の遵守とマナー向上についての周知・徹底を図るとともに、交差点やその周辺における歩行者・自転車利用者等への街頭指導、安全通行のための参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

（自転車安全利用5原則）

- 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

エ スピードダウンによる安全運転

速度の出し過ぎによる危険性の認識向上を図るとともに車間距離保持の啓発活動を推進する。

オ デイ・ライト運動の一層の浸透・定着

昼間に前照灯を点灯することで運転者自身の交通安全意識の高揚と他の運転者や歩行者に交通安全を呼び掛けるデイ・ライト運動の一層の浸透・定着を図るため、地域・職域の民間団体等の参加を促進する。

カ 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推進するとともに、安全運転管理者など関係機関・団体と連携し、飲酒運転根絶に向けた普及啓発に努める。また、事業所の安全運転管理者、運行管理者等による運転者に対する指導が徹底されるよう努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を進め、「飲酒運転をしない、させない」という規範意識の確立を図る。

キ 居眠り運転の防止活動の推進

居眠り運転や注意力のレベルが著しく低下して居眠りに近い状態とな

る覚低走行による事故を防ぐため、長距離運転での休憩の呼びかけなど事故防止に向けた啓発活動を推進する。

② 市民総ぐるみ運動の展開

交通事故の多発期をとらえ、国・道の交通安全運動の実施に合わせ、関係機関・関係団体と密接な連携と協力のもと、地域住民の自主的な参加を得る中で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。

更には、国道5号をはじめ多くの通過交通を有する地理的特性から、隣接する市町村と連携を図り広域的な啓発活動を推進する。

③ 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の徹底

自動車乗車中の死亡事故においてシートベルト非着用者が高い割合を占めていることを踏まえ、すべての座席の着用効果の周知及びチャイルドシートの利用を含めたシートベルトの正しい着用の徹底を図る。このため、関係機関・関係団体と連携して、シートベルト及びチャイルドシートの着用向上を市民総ぐるみ運動として推進するとともに、あらゆる機会をとらえて広報啓発活動を展開する。

④ 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

各種講習会、交通安全運動等の機会をとらえ、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注視の危険性について、具体的事故事例等を紹介するなどして周知徹底を図る。

また、事業所の安全運転管理者、運行管理者等による運転者に対する指導が徹底されるよう努める。

⑤ 交通安全に関する広報の推進

市民一人ひとりの交通安全に関する意識を高めるため、「交通安全は家

庭から」、「わたしもあなたも交通安全運動」を関係行政機関及び民間の交通安全団体が密接な連携のもとに、家庭、学校、地域、職場等それぞれの場に応じた内容の広報を、時宜に即して行い、広報ルートの確立に努める。

また、各報道機関への協力要請及び広報おたる、インターネット、街頭放送、フェリーにおける船内放送、広報車の利用、看板、ポスター、チラシ、交通安全旗等の広報資材を活用して積極的に行う。

(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全意識を高めるためには、民間の自主的な活動に待つところが大きいので、交通安全を目的とする民間団体その他交通に関係のある業務を行う団体の組織化について充実・強化するとともに、これらの団体の諸行事に対する援助及び交通安全活動の推進に必要な資料の提供、団体相互の連絡協力体制の強化等を通じてその自主的な活動を促進する。

(4) 市民の参加・協働の推進

交通の安全は、市民の安全意識により支えられていることから、市民自らが交通安全に関する自らの意識の醸成を進めることが重要である。

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る。

3. 安全運転と車両の安全性の確保

(1) 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でを含めた運転者教育等の充実に努める。

特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。

また、企業、事業所等の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

① 道路交通情報の充実

多様化する道路利用者のニーズに対応するため、防災 wan(北海道開発局等との道路や災害情報共有システム)など活用し、道路利用者が必要とする道路交通情報の収集活動をするとともに、道路交通情報に必要な施設の整備と広報媒体の活用、情報提供機関の拡充及び強化を図り、道路交通情報の提供に関する体制を充実させる。

② 気象情報等の充実

道路交通の安全に関係の深い台風、大雨、大雪、地震等の自然現象について関係機関、道路利用者が必要な措置を迅速に取り得るよう、観測データや予報、注意報、警報及び気象情報等の収集、提供を充実させる。

また、災害発生時においては、防災関係機関と連携し、道路の被災状況や交通状況を迅速かつ的確に情報収集し、緊急交通路、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

① 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し、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用自動車の安全を確保するため、

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、点検整備方式に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

② 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」を展開し、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。

③ 自動車分解整備事業の適性化

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、自動車分解整備事業者に対し、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する。

(4) 交通労働災害の防止等

交通労働災害を防止するため、「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知・徹底を行い、事業所における管理体制の確立等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（危険・予知・トレーニング）・交通ヒヤリマップの普及促進等の措置を講じる。併せて交通事故の防止に資するため、労働基準法の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」等の遵守の徹底を求め自動車運転者の

労働条件の適正化を図るため、関係団体へも協力を要請し、関係機関との連携を図り推進する。

4. 道路交通秩序の維持

年々増加している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、交通事件捜査、暴走族取締りを通じ道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、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、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

(1) 交通の指導取締りの強化等

交通の指導取締りについては、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、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反及びシートベルトの着用、チャイルドシートの使用に係る違反に重点を置いた取締りの強化を図る。特に、飲酒運転については、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、運転者の周辺で飲酒運転を助長し、容認している者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

また、歩道通行者に危険を及ぼす運転を行う自転車利用者に対しては、積極的な指導警告を行い、自転車事故の防止に努める。

(2) 暴走族対策の強化

暴走族による各種不祥事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、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、暴走行為

をさせないための環境づくり、暴走族に対する指導取締りの強化等の暴走族対策を強力に推進する。

また、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ため、「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

事故による負傷者の救命及び被害の軽減を図るため、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

① 救助・救急体制の充実

交通事故をはじめとする救助・救急業務の増大に対処するため関係機関との連絡を密にし、救助・救急業務の円滑な運用に努める。

② 救助隊員及び救急隊員の教育訓練

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、教育訓練の充実を推進する。

③ 救急救命士の養成及び応急処置等の充実

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）の向上のため、高度な応急処置のできる救急救命士の養成や処置範囲拡大を円滑に実施するための実習を推進し、救命効果の向上に努める。

④ 救助・救急設備の整備

救助工作車、救助資機材、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材の整備を推進するとともに、医療機関等との連携を密に救助・救急活動の円滑な実施を推進する。

⑤ 応急手当の普及啓発活動推進

負傷者の救命効果を向上させるためには、迅速かつ適切な応急手当が必要であり、関係機関においては、講習会等を開催し、バイスタンダー（現

場に居合わせた人)による心肺蘇生法、AED(自動体外式除細動器)の使用を含めた応急手当の知識、実技、普及啓発の推進に努める。

⑥ 高速道路における救急体制の整備

高速道路における救急業務については、東日本高速道路(株)及び札幌市との協力体制を確立し、適切かつ効果的な救急業務を行う。

(2) 救急医療体制の整備

休日及び夜間における初期救急医療は、小樽市夜間急病センターと在宅当番医制により確保されている。また、初期救急医療において処置できない重症患者の医療を確保するため、北海道救急医療・広域災害情報システムの活用により実施しているが、さらに、これら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・協力関係を推進するとともに、救急医療機関相互の受け入れ・連絡体制の強化を図る。また、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話等により、医師と直接交信するシステムを活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら、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

自賠責保険(自賠責共済)の期限切れ、掛け忘れによる車両運行を防止するため、自動車事故による被害者救済対策の中核的役割を果たしている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。特に、原動機付自転車等検査対象外の車両(250cc以下)を中心と

して、無保険（無共済）車なくそうキャンペーンの実施、街頭の指導取締り強化等を通じて、無保険車両の運行防止を図り、責任保険（責任共済）の加入率の向上を図る。

（２）交通事故被害者支援等

- ① 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する。
- ② 円滑な相談業務を推進するため、北海道交通事故相談所、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センター等の関係機関、団体等や、弁護士無料法律相談の相談窓口の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。また、交通遺児育成のために、小樽市災害遺児手当支給条例、小樽市交通災害遺児奨学規則や高等学校交通遺児授業料減免制度などの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

急坂道や幅員の狭い生活道路を多く抱える当市にとって、冬期間は降雪積雪に伴う狭隘化や凍結によるスリップなど冬型の交通障害や交通事故の危険性ははらんでおり、冬季の交通安全確保は重要な課題となっている。

冬期間における円滑で快適な道路交通環境を確保・維持するため、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。

特に、中心市街地や公共施設周辺、通学路等をはじめ歩行者等の安全確保の必要性が高い区間等について、冬季の安全で快適な歩行者空間を確保するため、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒の危険等冬季特有の障害に対し、歩道除雪や防滑砂の散布等の重点的な実施に努める。

(2) 除排雪の充実

① 車道の除雪

交通量の多い中心市街地においては、交差点付近の段差解消や見通しの確保に努めるとともに、狭隘道路などの生活道路においては、市民の積極的な協力を得た除雪作業により、冬期間における道路機能の維持を図ることに努める。

② 歩道の除雪

歩道については、小型除雪機械や市民協力により、歩行者の多い中心市街地や公共施設周辺、通学路などの、特に安全で快適な歩行空間の確保が必要な箇所において、除雪の強化を中心に歩行者環境の向上を目指す。

(3) 交通規制等

スリップ事故が多発しているカーブ等の道路については、速度減速システム、集中制御式可変標識(※11)等の安全施設を整備して、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、積雪時における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。

また、安全かつ円滑な道路交通の確保及び機械除雪の効率化を図るため、冬期間の路上駐車や歩・車道への投雪について市民の理解と協力を求める。

(4) 道路環境整備等

自動車交通量の多い市街地の交差点を中心に排雪等による見通しの確保や急坂道等、特にスリップ事故多発箇所の事故防止のため、凍結防止剤散布等により路面管理に努めるとともに、特殊舗装の敷設や道路構造の改良等による雪道に強い道路の整備を進める。

2 交通安全思想の普及

積雪降雪、凍結等による路面状況の変化が著しい冬道における交通事故の多くは、4急操作（急発進・急ハンドル・急加速・急ブレーキ）が原因で発生していることから、ドライバーに対して急のつく4操作の運転をしない「じわ〜とおたる」運動を励行するとともに「冬道安全運転講習会」や啓発パンフレット等により、冬季特有の安全運転技能や知識の習得を推進し、安全運転や交通ルール、マナーの向上等、冬道の交通安全の普及啓発に努める。

また、歩行者についても、積雪による見通しの悪化や歩道幅員の減少等による歩行環境の悪化等、冬季交通にかかる特徴や危険性について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

冬季の安全運転を確保するためには、冬季特有の気象や路面における運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、冬季の交通環境に対応した体験型の「冬道安全運転講習会」等の運転者教育等の充実に努める。

また、冬季には他の時期と比較し、気象や路面等の交通環境が変化しやすく、また、その影響も大きいことから、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報提供など、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

小樽市所在の踏切数27箇所における踏切事故は過去10年間で発生していない。このことは、踏切道の改良等の安全施策や踏切事故防止キャンペーン等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、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推進することにより、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

自動車が行き交う踏切道であって、踏切道の幅員が接続する道路の幅員よりも狭いもの、踏切道の舗装の悪いもの、踏切道に歩道が無いか又は歩道が狭小な場合等については、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

踏切道の利用状況、交通量、踏切道の幅員、迂回路等を勘案し、既設交通規制の見直しを含め、実態に応じた交通規制の推進及び踏切遮断機の整備を図る。

3 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切事故は、直前横断、落輪や冬期間において一時停止できずスリップし列車と衝突する事故が多いことから、自動車運転者や歩行者に対し、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。

- (※1) ひとつの道路をクルマやバイク、自転車、場合によっては歩行者も自由に往来する交通方式。
- (※2) I Tを利用して交通の輸送効率や快適性の向上に寄与する一連のシステム群を指す総称名。
- (※3) 視覚障がい者、車いす利用者、高齢者などが安全に交差点を通行できるように、青信号時にメロディーを鳴らす音響装置をつけたり、青信号の時間を延長して横断時間を長くするなどした信号機。
- (※4) 警察庁・国土交通省が、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するために、緊急に対策を講ずる必要があるとした住居地区又は商業地区で小樽では「小樽市中心市街地」が指定されている。
- (※5) 通行する自動車の速度を抑制するために道路上に設けられたカマボコ状の突起。
- (※6) 車両が一直線に走れないようにするため、車道に設けた不規則な曲り角のこと。
- (※7) 交通安全対策事業の推進に当たり、計画を立てて実行し、結果を評価後に改善して次のステップへと繋げていく過程のこと。
- (※8) コンピュータを用いて交通制御を行うシステム。各都道府県警察の本部センターを中心に整備されている。
- (※9) 複数の信号機を連動させたり、個々の信号機の制御方式を最適なものとしたりするなど、実際の交通状況に応じて信号機の改良を行うこと。
- (※10) 道路標識の国道番号、道道番号などの表示数値。
- (※11) 日時によって変わる規制や指定を、集中管理による制御で変更する道路標識。