

## 第10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28年度から平成32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
- 4 重点課題

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 交通事故被害者支援の充実と推進

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、運転する人間の地識・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（ICT）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27年では死者数3人、傷者数195人となった。平成26年には小樽ドリームビーチに至る道路において4人が死傷する悲惨な飲酒運転による事故が発生した。
- 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が懸念される。

#### 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、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。

## 4 重点課題

### (1) 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

- 北海道は、高齢者の交通事故死者に占める高齢者の割合が極めて高く、死者のほぼ半数を65歳以上の高齢者が占める。
- 交通死亡事故のうち高齢の運転者が原因となる事故の割合についても全国平均高い水準で推移している。
- 75歳以上の高齢者については、運転免許更新時の認知機能検査及び臨時適性検査を受けることが義務付けられ、これに従わない場合や認知症と診断された場合には免許が取り消されることとなった（平成29年6月までに施行）。
- 日常生活に欠かせない移動手段であった公共交通機関の利用者が減少傾向にあり、高齢者をはじめとする交通弱者の方々が安心して日常生活を送るため、将来にわたり持続可能な公共交通のあり方の検討が必要である。

### (2) 飲酒運転の根絶

- 平成26年には、小樽ドリームビーチに至る道路での事故など、飲酒を伴う重大な交通死亡事故が相次いで発生し、飲酒を伴う道内の交通事故死者数が全国ワーストワンのとなった。
- 道民一人ひとりが、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の下に、社会全体で飲酒運転の根絶に向けた社会環境づくりを行うことなどを基本理念とする北海道飲酒運転の根絶に向けた条例（平成27年12月1日施行）が成立した。
- この条例に基づき、事業者、家庭、学校、地域住民、行政その他関係するものの相互の連携協力の下、飲酒運転の危険性や飲酒が身体に及ぼす影響に関する知識の普及、市民に対する飲酒運転の状況等に関する情報提供など、飲酒運転を根絶するための社会環境づくりを推進する。

### (3) スピードダウン

- 第一当事者の約4割に速度超過が認められ、最高速度違反を原因とする交通死亡事故の割合が全国平均の約2倍と高い水準で推移している。
- 事故直前の速度が高くなればなるほど致死率は高くなるため、総合的な速度抑制対策を実施し、速度超過に起因する交通事故の防止と事故発生時の被害軽減を図ることが必要である。
- 自動車の走行速度と交通事故の実態から最高速度違反の危険性について積極的に情報発信することにより、交通安全意識の高揚を図る。

#### **(4) シートベルトの全席着用**

- 道内における自動車乗車中の死者の約4割はシートベルトを着用していない実態にあり、着用していれば助かった可能性は高い。
- 特に、後部席における着用率は、街頭調査の全道平均で4割程度に止まっており、シートベルトの全席着用の必要性について市民の理解を深めることが重要である。
- 事業者に対する法令遵守を働きかけるとともに、関係機関・団体と連携して、全席でのシートベルト着用の徹底について普及啓発活動を推進する。

#### **(5) 自転車の安全利用**

- 自転車については、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に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。
- 鉄道の駅周辺における放置自転車が問題となっている場合には、撤去等の対策を進める。

#### **(6) 生活道路における安全確保**

- 通過交通が流入すると、交通事故の発生する危険性が著しく増大することから、生活道路における交通の安全を確保するため、幹線道路と、生活道路の関係性をふまえた面的・総合的な交通安全対策を推進する。
- 自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通取締りの強化、安全な走行方法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。

#### **(7) 踏切道における交通安全対策**

- 踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずる、復旧までに長時間を要するなど重大な結果をもたらすものであることから、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制等の対策を推進する。

#### **(8) 冬季に係る道路交通の安全**

- 天候や気温等により交通環境や路面状況が刻一刻と変化する特殊な環境に対応した冬季の対策を実施する。
- 積雪による歩道幅員の減少からも、冬季における歩行空間の確保に関する住民のニーズは大きく、高齢者、障がい者等を含む全ての人々が、安全で快適に利用できる歩行空間の確保に向けて取り組む。

## 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

- ・ 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「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく。
- ・ 通学路における交通安全を確保するため、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、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、必要な対策を推進する。
- ・ 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、バリアフリーに配慮した整備に努める。
- ・ 国、道、市町村、地域住民等が連携し、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る。
- ・ 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。

#### (2) 交通安全施設等整備事業等の推進

- 公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、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。
  - ・ 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。
  - ・ 「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進。
  - ・ 歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保。
  - ・ 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。
  - ・ 信号機の改良を推進するほか、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。
  - ・ ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

#### (3) 効果的な交通規制の推進

- ・ 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。

#### (4) 総合的な駐車対策の推進

- ・ きめ細かな駐車規制の推進。
- ・ 違法駐車対策の推進。

- ・ 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。

#### **(5) 災害に備えた道路交通環境の整備**

- ・ 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。
- ・ 道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。
- ・ 災害発生時においては、被災地域への車両の流入規制を行うとともに、被害状況を把握した上で、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。
- ・ 災害発生時において、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、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。

#### **(6) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

- ・ 道路の使用及び占用の適正化。
- ・ 休憩施設等の整備の推進。
- ・ 子供の遊び場等の確保。
- ・ 自転車通行環境の整備。

## **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**

- 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普段の体系的な交通安全教育を行う。
  - ・ 幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や実情に応じて、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標とする。
  - ・ 小学生に対する交通安全教育は、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。
  - ・ 中学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、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標とする。
  - ・ 高校生に対する交通安全教育は、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。

- ・ 成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。
- ・ 高齢者に対する交通安全教育は、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動車の危険行動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。
- ・ 障がい者に対しては、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。
- ・ 外国人に対し、日本の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。
- ・ 増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外国人客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。
- ・ 冬季に係る交通安全教育は、降雪や積雪による路面の凍結、地理的要因や気象条件による交通環境の変化、除雪による堆雪や積雪による見通しの悪化や幅員減少、降雪や地吹雪による視界不良等冬季における自動車運転に係る特徴や危険性等及び冬季におけるスピードダウンの重要性、スリップ事故につながる4つの急の付く操作（急発進、急ハンドル、急加速、急ブレーキ）の回避について、運転者の教育を中心に関係機関・団体等が連携し、その充実に努める。

## **(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。  
「高齢者等への安全の徹底」「後部座席を含めた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」「自転車の安全利用の推進」「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。
- ・ 後部座席を含めた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。
- ・ 走行中のスマートフォン等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。
- ・ 災害発生時においては、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（ICT）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（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ずる。

## **4 道路交通秩序の維持**

### **(1) 交通事故抑止に資する効果的な指導取締り**

- ・ 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、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、危険性の高い違反、取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

### **(2) 暴走族対策の強化**

- ・ 暴走族対策を強力に推進するとともに、「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 交通事故被害者支援の充実と推進

### (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の充実と推進

- ・ 犯罪被害者等基本法の下、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する。また、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

- ・ 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年間で1件の発生である。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。