

小樽市交通安全計画

令和3年度～令和7年度（第11次）

（案）

令和3年11月25日

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10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、令和3年度から令和7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	3
3 道路交通安全対策の今後の方向	4
4 重点課題	5
(1) 高齢化社会を踏まえた総合的な対策	5
(2) 飲酒運転の根絶	6
(3) スピードダウン	7
(4) シートベルトの全席着用	7
(5) 自転車の安全利用	8
(6) 生活道路における安全確保	9
(7) 踏切道における交通安全対策	9
(8) 冬季に係る道路交通の安全	9
第2節 講じようとする施策	10
1 道路交通環境の整備	10
(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	10
(2) 交通安全施設等整備事業等の推進	11
(3) 効果的な交通規制の推進	12
(4) 総合的な駐車対策の推進	13
(5) 災害に備えた道路交通環境の整備	14
(6) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	15
2 交通安全思想の普及徹底	16

(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	17
(2)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	22
(3)	交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	26
(4)	市民の参加・協働の推進	26
3	安全運転と車両の安全性の確保	26
(1)	安全運転の確保	26
(2)	高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた 安全対策の推進	27
(3)	道路交通に関する情報の充実	27
(4)	自動車点検整備の充実	27
(5)	交通労働災害の防止等	28
4	道路交通秩序の維持	28
(1)	交通事故抑止に資する効果的な指導取締り	29
(2)	暴走族対策の強化	29
5	救助・救急体制の整備	30
(1)	救助・救急体制の整備	30
(2)	救急医療体制の整備	31
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	31
6	交通事故被害者支援の充実と推進	31
(1)	無保険・無共済車両対策の徹底	31
(2)	交通事故被害者支援の充実と推進	32
第3章	冬季の交通安全確保	32
1	道路交通環境の整備	33
(1)	人優先の安全・安心な歩行空間の整備	33
(2)	除排雪の充実	33

(3) 交通規制等	33
(4) 道路環境整備等	34
2 交通安全思想の普及	34
3 安全運転の確保	34
第4章 踏切道における交通の安全	34
第1節 踏切事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向	34
第2節 講じようとする施策	35
1 踏切道の構造改良の促進	35
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	35
3 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	35

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、「自分の命は自分で守る」「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、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③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、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、人間に係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、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、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ようになる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、本市の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していけるような仕組みづくりが必要である。

第2に、交通機関が原因となる事故の防止対策としては、人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結びつかないように、新技術の活用とともに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させる。

第3に、交通環境に係る安全対策としては、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、人間自身の移動空間と自動車や鉄道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。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢社会の到来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適切な配慮を行うものとする。

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進していく必要がある。

加えて、将来的には、Society5.0（※2）の実現を視野に、ICT を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

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、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人と半分以下に、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。翌年から多少の変動があるが再び減少傾向に転じ、直近の令和2年では、事故件数が減少し、傷者数160人となった一方で、二輪車による交通事故死者数が4人と多発し、これを含め死者数6人となり、4年振りに死者数が増加傾向に転じた。

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、発生件数及び傷者数は減少している。一方、65歳以上の高齢者の傷者数の割合が、高齢化率の上昇とともに、今後も増加することが懸念される。

(小樽市内の交通事故発生状況)

区分	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
発生件数	360	327	286	244	152	208	246	235	178	141
死者数	5	2	6	5	3	6	5	2	1	6
(65歳以上)	1	1	2	0	2	4	3	1	1	1
(65歳以上の割合)	20.0%	50.0%	33.3%	0.0%	66.7%	66.7%	66.0%	50.0%	100%	16.7%
傷者数	441	414	332	295	195	243	279	271	196	160
(65歳以上)	52	63	35	44	40	37	45	52	38	35
(65歳以上の割合)	11.8%	15.2%	10.5%	14.9%	20.5%	15.2%	16.1%	19.2%	19.4%	21.9%

(高速道を除く)(資料:小樽交通白書、北海道交通事故分析表)

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337号、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、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。

また運転免許保有者数は、平成27年から令和2年の5年間で4,352人減少したが、65歳以上の高齢者の運転免許保有者数は、同期間で15,607人から22,429人と43.7%増加し、運転免許保有者に占める高齢者割合も23.8%から27.4%へ増加している。

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がこの10年で約2倍近くに増加し、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	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2
男性	41,315	40,821	40,379	39,780	39,120	38,434	37,803	37,098	36,294	35,758
(65歳以上)	10,005	10,560	11,163	11,749	12,064	12,222	12,335	12,424	12,272	12,176
女性	26,531	26,481	26,595	26,539	26,472	26,313	26,231	26,059	25,762	25,482
(65歳以上)	2,108	2,442	2,803	3,251	3,543	3,832	4,096	4,376	4,513	4,603
保有者合計	67,846	67,302	66,974	66,319	65,592	64,747	64,034	63,157	62,056	61,240
(65歳以上)	12,113	13,002	13,966	15,000	15,607	16,054	16,431	16,800	16,785	22,429
保有率	17.9%	19.3%	20.9%	22.6%	23.8%	24.8%	25.7%	26.6%	27.1%	27.4%

小樽市の人口 112,433人 男 50,706人 女 61,727人 令和2年末 (資料：小樽警察署より)

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、ICT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。

4 重点課題

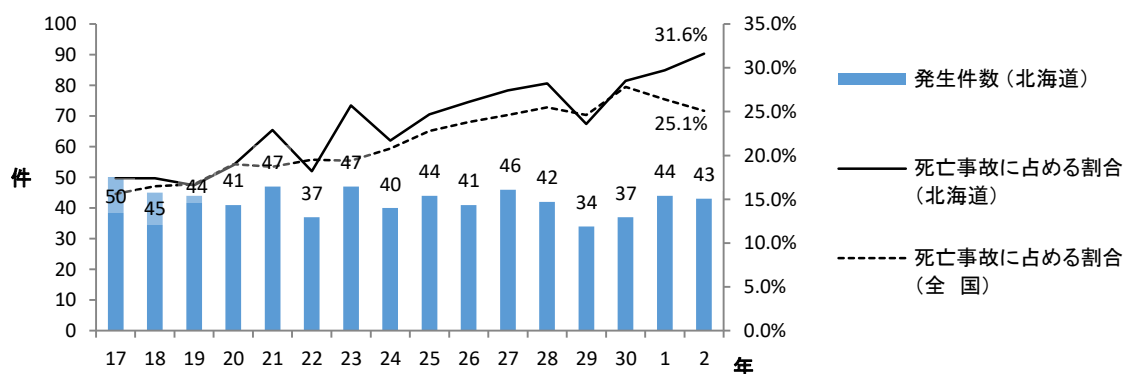
(1) 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

北海道は、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。

また、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、全国平均より高い水準で推移している。

高齢運転者による交通事故等の大きな要因となっている認知症への対策として、道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正（平成27年6月公布）により、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検し、「認知症の恐れあり」と判断された運転者に対して、認知症を診断するための医師による臨時適正検査を行うか、医師の診断書の提出が義務付けられ、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3月12日施行）。

高齢運転者（65歳以上）が第一当事者(※3)となった交通死亡事故の推移



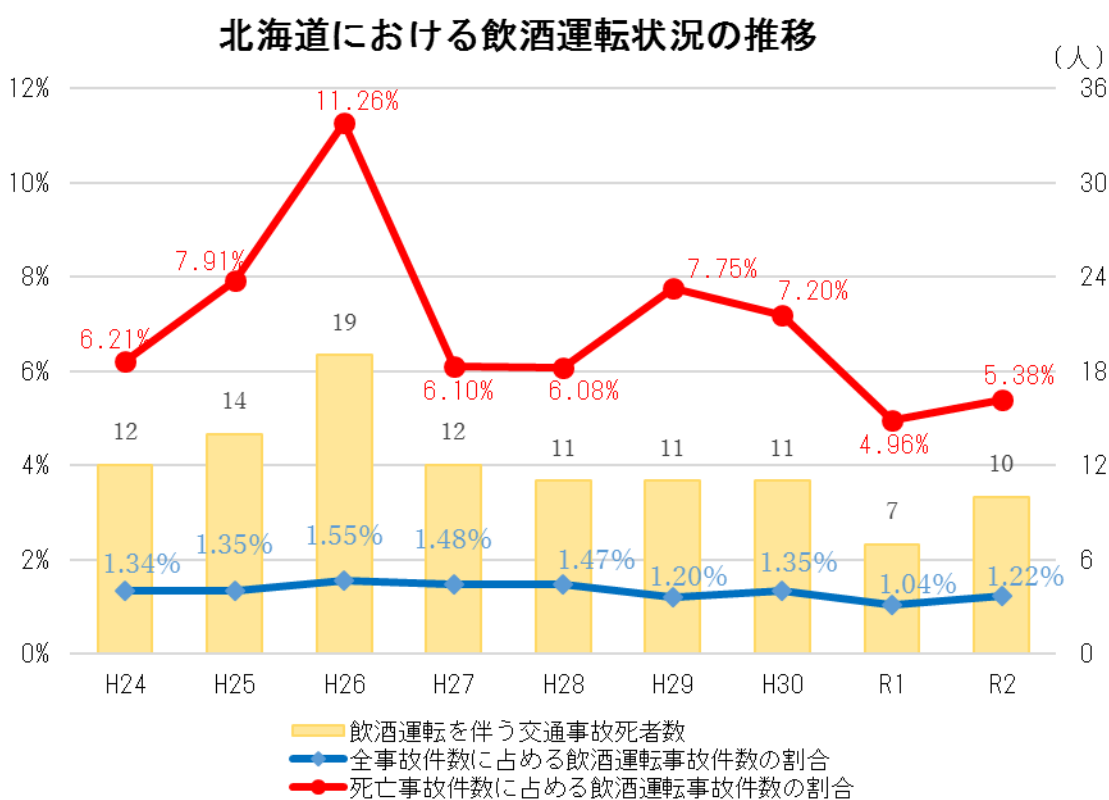
(資料：北海道交通安全計画)

しかし、本市では、人口減少や少子高齢化の進行などにより、通学、通院、買い物など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ることから、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

道路交通法の改正などにより、飲酒運転に対する厳罰化・行政処分の強化や酒類提供罪等の新設といった対策が図られたにもかかわらず、道内では、平成26年に小樽ドリームビーチに至る道路で事故が発生するなど、飲酒を伴う重大な交通死亡事故が相次いで発生し、死者数が全国ワーストワンとなった。

こうした中、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関する条例（平成27年11月30日 北海道条例第53号、平成27年12月1日施行）が成立した。



(資料：北海道交通安全計画)

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。

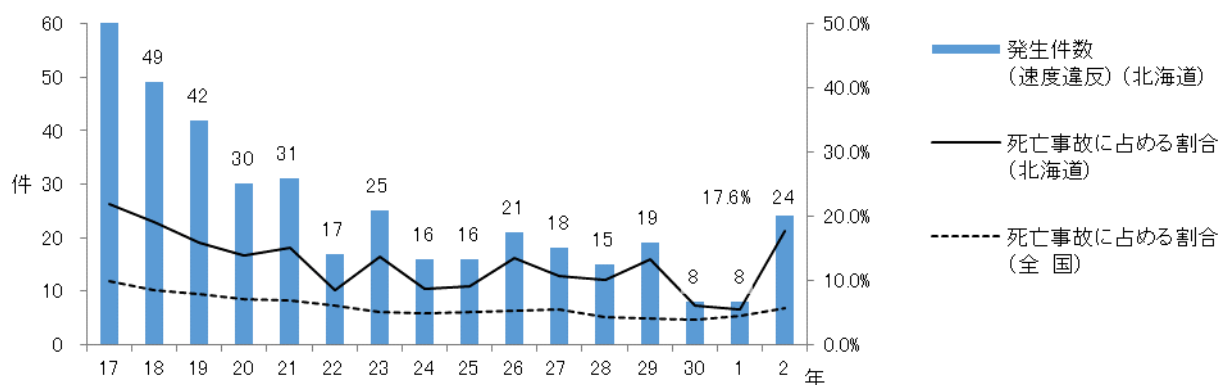
(3) スピードダウン

道内における交通死亡事故を走行速度の観点から分析すると、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。

第一当事者に最高速度違反のあった交通死亡事故件数の推移



(資料：北海道交通安全計画)

(4) シートベルトの全席着用

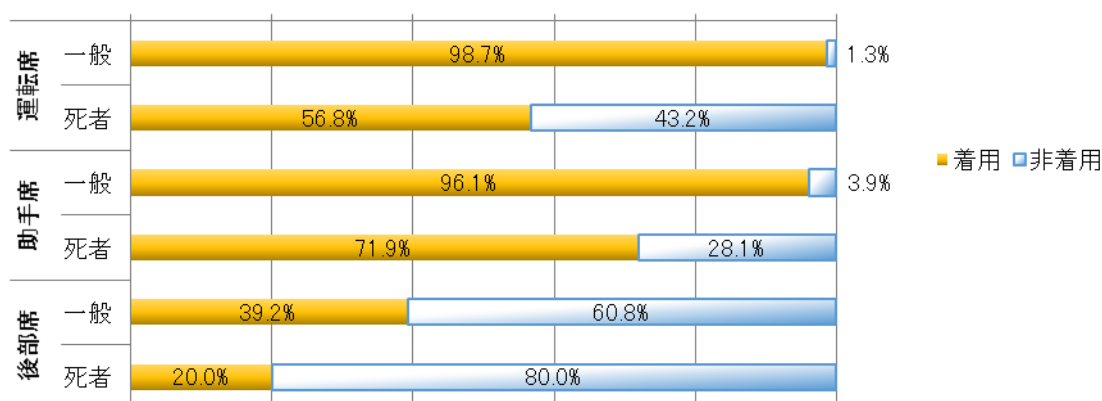
近年、運転席及び助手席のシートベルトの着用率は高くなっているが、道内における自動車乗車中の死者の約4割はシートベルトを着用していない実態にあり、着用していれば助かった可能性は高い。

特に、後部席における着用率は、街頭調査の全道平均で4割弱と運転席、助手席に

比べ非常に少ない割合であることから、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。

また、長距離のバス旅行やデイサービスの送迎において、利用者がシートベルトを着用しない状態で走行し交通事故に遭い死亡する事例が発生していることから、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。

座席別のシートベルトの着用率（平成30年～令和2年平均）



注：「一般」は、道警・JAF合同による全道着用状況調査のうち、一般道の調査結果から算出

注：「死者」からは、シートベルト着用不明の人数を除いて算出

(資料：北海道交通安全計画)

(5) 自転車の安全利用

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。

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。

さらに、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。

加えて、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る。

(6) 生活道路における安全確保

歩行者や自転車利用者が日常的に使用する生活道路においては、しばしば幹線道路の渋滞を嫌い、迂回路として通過交通の流入がみられる。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。

具体的には、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、生活道路を対象とし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など、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。また、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要である。

(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

急坂道や幅員の狭い生活道路を多く抱える本市は、1年間の約3分の1が雪に覆われる積雪寒冷地であり、冬期間（11月～3月）においては、吹雪による視程障害、積雪による道路の幅員減少、路面凍結による交通渋滞やスリップ事故、歩行中の転倒事故等、交通という観点からも厳しい影響のある地域である。

このため、本市における交通事故の防止に当たっては、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。

また、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

これまで一定の成果を上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依然として十分とはいえず、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ある。

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「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく。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こととする。

① 通学路等における交通安全の確保

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、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

② 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、音響式信号機やバリアフリー対応型信号機(※4)、歩車分離式信号、視覚障害者誘導用ブロック等のバリアフリーに配慮した整備に努める。なお、南小樽駅周辺地区も含めたバリアフリー化を推進していく。

③ 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、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、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。

公安委員会においては、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を推進する。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区間規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、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、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・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円滑化対策を実施する。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青信号までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

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、歴史的街並みの保全、観光振興、地域文化の復興、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

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、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、次の方針により重点的、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。

① 交通安全施設等の戦略的維持管理

公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成25年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」に即して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する。

② 歩行者対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「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するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、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を図る。

③ 幹線道路対策の推進

幹線道路では、特に国道5号における交通事故が集中して発生していることから、事故危険箇所等の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する。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する。

④ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、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するとともに、自動車からの二酸化炭素排出を抑制する。

⑤ ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため交通管制システムの充実・改良を図る。

(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る。

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、地域住民等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する。

信号規制については、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し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する。

さらに、公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行う。

(4) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

① きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等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おこなうなど、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 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を志向して、地域の実態に応じた取締りガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。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、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

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命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。他方、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する。

③ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・効用

違法駐車の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・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を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

④ 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、自治会、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、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) 災害に備えた道路交通環境の整備

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る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い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する。

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津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

② 災害に強い交通安全施設等の整備

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円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、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・導入や交通規制資機材の整備を推進する。

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規制を行うとともに、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する。

④ 災害発生時における情報提供の充実

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に対する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

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、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

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する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、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、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

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・システムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

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 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、休憩施設等の整備を積極的に推進する。

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通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。

2 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る。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、人間の成長過程にあわせ、生涯にわたる学習を促進して一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、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醸成するとともに、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醸成することが重要である。

このため、交通安全教育指針（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。特に、高齢化が進展する中で高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。学校においては、

学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

特に、飲酒運転に関連する教育については、小学校、中学校、高等学校において、児童生徒向けの飲酒等に関する啓発資料等を用いた授業を行うとともに、飲酒が交通事故を引き起こす危険性などについて指導する。

（1）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育の推進

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。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場면을捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

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標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、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、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を中心とした交通安全講習会等を開催する。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

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。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、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、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や生徒に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

④ 高校生に対する交通安全教育の推進

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。

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とともに、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。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、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、交通安全教育を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の講習会等を実施する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

⑤ 成人に対する交通安全教育の推進

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。運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、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。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

また、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、市民会館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努める。

⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、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。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、国、道、及び市町村は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、高齢歩行者教育システムやドライビングシュミレーター等の各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、歩行者・自転車乗用中の交通死亡事故においては、市街地における事故の割合が高く、歩行者にあっては、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断歩道外横断違反」等の割合が高い、自転車にあっては、交差点の安全進行等の法令違反が多い。

高齢運転者に対しては、安全な運転に必要な技能・知識を再認識させるため、事故の特徴や高齢者の特性に基づいた交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

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、高齢者の交通安全講話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。

特に運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるように努める。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、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともにその自発的な受講の促進に努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

⑦ 障がい者に対する交通安全教育の推進

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。また、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を開催する。

⑧ 外国人に対する交通安全教育の推進

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。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るとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、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。

⑨ 冬季に係る交通安全教育

冬季に係る交通安全教育は、冬季における自動車等の安全運転の確保の観点から、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

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 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

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、その信号機に従うことといった交通ルールの周知を図る。

イ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待でき

る反射材用品等の普及を図るため、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、体験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啓発事業の開催等を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、靴等の身の回り品への反射材用品の取組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る。

ウ 高齢者等への安全の徹底

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、高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及・活用を図るとともに、高齢運転者標識を取り付けた自動車への保護意識を高めるよう努める。

エ 自転車の安全利用の推進

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、乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」の活用や「北海道自転車条例」（平成 30 年 4 月 1 日施行）に基づいた取組を推進し、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やヘルメットの着用及び自転車損害賠償保険等への加入に関する普及啓発の強化を図る。

特に自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

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、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

また、薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付

けを促進する。

(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

オ 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。

カ 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。

キ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」に基づき、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などの飲酒運転根絶に関する施策を総合的に推進するとともに、安全運転管理者など関係機関・団体と連携し、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店に協力を依頼し、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更に進め、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の確立を図る。

ク 居眠り運転の防止活動の推進

居眠り運転による正面衝突事故や車両単独事故を防止するため、長距離運転における休憩の呼びかけなどの啓発活動を実施する。また、コンビニエンスストア等の駐車場を休憩場所として確保する取組を推進する。

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。

さらには、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 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

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めたすべ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る（令和2年11月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席 98.3%、助手席 95.5%、後部座席 40.4%（北海道警察と一般社団法人日本自動車連盟北海道支部の合同調査による））。このため、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する。

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、後部座席を含めた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推進するとともに、あらゆる機会をとらえて着用徹底の広報啓発活動を展開する。

④ 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

各種講習会、交通安全運動等の機会をとらえ、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注視の危険性について、具体的事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、「自分の命は自分で守る」、「家族の命は家族で守る」、「地域の命は地域で守る」という理念のもと関係行政機

関及び民間の交通安全団体が密接に連携し、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状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は、運転技術に着目した講習を実施し、より効果的な教育に努める。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、

子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。

さらに、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) 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する事故が発生していることや、更なる運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進を推進する。

(3) 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（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。

(4) 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。

(5) 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

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、

暴走族取締り等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事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、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るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、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行為者追放気運の高揚等に努め、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る。

(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。

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する。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を推進する。

さらに、地理的情報に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、その検証結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させる。

(2) 暴走族対策の強化

暴走行為者追放の気運を高揚させるため、「北海道暴走族の根絶等に関する条例」を運用するとともに、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走行為の迷惑性、

危険性が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族に加入しないことの指導等を促進し、暴走族の結成阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。暴走行為と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

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)及び札幌市及び余市町と相互に協力し、適切かつ効果的な人命救護を行う。

(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、輪番で2次当番病院が確保されているが、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 交通事故被害者支援の充実と推進

(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徹底し、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の充実と推進

- ① 交通事故被害者等は、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たりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような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、近年、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、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、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する。

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本市にとって、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をはらんでおり、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

国道、道道、市幹線道路等の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。また、市道の狭隘道路等などの生活道路においては、市民との協働による除雪作業により、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(※5)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〜っとおたる」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2件の発生であり、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

自動車が通行する踏切道であって、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保安設備の整備を図る。

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) ひとつの道路を車両や二輪車、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) ICT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) 最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む。）の運転者又は歩行者のうち、

当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

- (※4) 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。
- (※5) 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