

苫小牧市交通安全計画

平成23年度～平成27年度（第9次）

～交通事故のない安全で安心なまち とまこまいを目指して～

苫小牧市交通安全対策本部

ま え が き

苫小牧市における交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、昭和46年度以降これまで8次にわたる苫小牧市交通安全計画を策定し、国・道等の関係行政機関や民間団体と連携を図りながら、様々な交通安全対策を実施してきました。

近年における本市の道路交通事故状況を見ると、事故発生件数、負傷者数ともに減少傾向にあり、平成17年のピーク時に比べ平成22年は、約53%までに減少しております。

また、死者数においては、苫小牧市の記録がある昭和35年以降最少数となる5人となりましたが、一年ごとに増加と減少を交互に繰り返す不安定な状況が続いています。

また、今後の見通しについても、事故減少の要因として道路交通環境の改善や自動車安全性能の向上などが期待される一方で、道路交通量・自動車保有台数の伸びや高齢運転者人口の増加、さらには交通モラルの低下など、不安要素の拡大も懸念されます。

このような情勢の中にあって、交通事故の防止は、関係行政機関・民間団体だけでなく市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題となっており、「交通事故のない安全で安心なまち とまこまい」を実現するためにも、これまでの諸施策をさらに充実させていく必要があります。

このような観点から、交通安全対策基本法第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年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱として、第9次苫小牧市交通安全計画を定めました。

この計画に基づき、国・道等の関係行政機関、民間団体と市が一層の連携を図り、市民の理解と協力を得て地域に即した効果的な交通安全施策を推進し、だれもが安心して暮らせる交通事故のないまちづくりを目指してまいります。

目 次

計画の基本理念	1
第1部 通年における道路交通の安全	3
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	3
第2節 道路交通の安全についての目標	6
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	6
1 道路交通事故の現状	6
2 道路交通を取り巻く状況の展望	12
3 道路交通事故の見通し	13
II 苫小牧市交通安全計画における目標	13
第3節 道路交通の安全についての対策	14
I 今後の道路交通の安全対策を考える視点	14
1 高齢者及び子どもの安全確保	14
2 歩行者及び自転車の安全確保	15
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	16
II 講じようとする施策	16
1 道路交通環境の整備	16
2 交通安全思想の普及徹底	20
3 安全運転の確保	24
4 車両の安全性の確保	25
5 道路交通秩序の維持	25
6 救助・救急活動の充実	25
7 交通事故被害者支援の充実	26
第2章 踏切道における交通の安全	27
1 踏切事故のない社会を目指して	27
第2部 冬季における道路交通の安全	28
1 道路交通環境の整備	28
2 交通安全思想の普及徹底	29
3 安全運転の確保	30

第3部	道路交通の安全に関する実施計画の推進	31
1	苫小牧市交通安全実施計画の策定	31
2	苫小牧市交通安全実施計画の推進	31
3	道路交通の安全に関する情報の共有化	31

参 考 資 料	目次	33
---	----	----

資料ページ	1～15
-------	------

計 画 の 基 本 理 念

1 交通事故のない社会を目指して

本市は、古くから交通の要衝としてJR千歳線、室蘭本線、日高本線を始め、道央自動車道と日高自動車道の高速道路2路線、国道36号、234号、235号、276号や道道幹線などの交通網が整備され、特に道路交通量は年々確実に増大しています。

また、人口は、近年微増傾向であります。高齡化の進行は止まることなく、すでに高齡化率（65歳以上%）が20.8パーセントを超えています。

このような環境の中で、市民が健やかに安心して暮らせる社会を形成するためには、その前提として交通事故、災害や犯罪などに対する不安を取り除き、市民全ての願いである安全で安心な生活を確保することが極めて重要です。

特に、交通事故は尊い命を奪い、当事者や家族、関係者に深い悲しみと苦しみをもち、大きな社会的・経済的損失を招くことから、これまでも安全対策が強く求められ、様々な対応が図られてきました。

しかしながら本市の交通事故件数は、年間6百件を超える状況となっていることから、更なる交通安全対策の実施が求められています。

本計画においては、人命尊重の理念に基づき、交通事故状況の分析や高齡化社会の進行が交通環境に及ぼす影響を踏まえ、発生件数及び負傷者数・死者数を減少させ、究極的には交通事故のない社会を目指してまいります。

言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありませんが、市、関係行政機関、民間団体が緊密な連携の下に悲惨な交通事故の根絶に向け、交通事故の実態に即した交通安全対策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全運動を積極的に促進いたします。

2 人優先の交通安全思想

交通事故のない社会を実現するには、道路においては自動車と比較して弱い立場にある歩行者に対して、また交通安全対策上においては高齡者、障がい者、子ども等、いわゆる交通弱者に対する安全を一層確保するとともに、このような「人優先」の交通安全思想を基本として、市民が安心して外出し、安全に移動できる様々な配慮や思いやりある施策を推進する必要があります。

3 施策推進に当たっての基本的な考え方

本計画は、このような観点から、第1部を計画期間内に達成すべき成果目標の設定とその実現に向けた施策、第2部を冬季の交通安全のための施策とし、第3部に道路交通の安全に関する実施計画の推進としています。

さらに、交通社会を構成する三要素を、「人」、車両等の「交通機関」、そしてこれらが活動する場としての「交通環境」と考え、相互の関連を考慮しながら可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、市民の理解と協力の下で推進します。

第一である「人」に対する安全対策については、運転する人の知識と技能の向上、交通安全意識の徹底などを関係機関や事業所に要請します。さらに、交通社会に参加する市民一人ひとりが自ら交通安全に関する意識を向上させることが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ます。

第二の、車両等の「交通機関」のうち、特に車両が原因となる事故の防止対策としては、安全運転を確保するため、安全性に関する情報提供を適切に講じます。

第三に、「交通環境」に対する安全対策としては、道路網の整備、交通安全施設の整備、交通に関する情報の提供の充実、交通安全施設の老朽化対策を図るなど、実情に応じた対策を推進します。また、交通環境の整備に当たっては、人の歩行空間と自動車を分離する事で接触の危険を取り除くために、通学路、生活道路、市街地の幹線道路において歩道の整備を実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進が必要です。

これらの三要素それぞれを有機的に結びつけ施策効果を高めるために、とりわけ「人」と「交通環境」の視点から情報の収集・活用を積極的に進め、関係機関と連携して交通事故原因の総合的な調査・分析の充実と強化を図り、適切な情報の提供に努めます。さらに、交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動、負傷者の治療など、被害者支援の充実を図ることも重要です。

また、これらの施策は、少子高齢化、社会情勢の変化や交通事情の変化に弾力的に対応させながら効果的に実施していきます。

交通事故を防止するためには、市、関係行政機関、民間団体の緊密な連携による施策の推進に加え、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、市民が参加しやすい仕組みづくり、地域の特性に応じて自主的に取り組むことができる参加・協働型の交通安全運動を推進します。

第1部 通年における道路交通の安全

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

すべての市民が交通事故のない安全で安心な社会を望んでいます。人命尊重の理念に基づき、高齢者、障がい者を含むすべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図るために、積極的に交通安全対策を実施し、究極的には、交通事故のない社会を目指します。

近年は、交通事故による死者数が3年連続で一桁と減少しており、事故発生件数は5年連続で減少していることから、今後も死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要があります。

その際、道路上における死に至る危険性は、道路以外の不慮の事故に比較して約3倍も高いこと（参考1）や、道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間1千億円弱に達していること（参考2）をも念頭に置きながら、交通安全に対するすべての市民の意識の向上を図るために、より一層交通安全対策を充実していくことが必要です。

また、交通安全は地域社会と密接な関係があることから、地域の交通事情を踏まえた新たな仕組みづくりや、活動を強化していく方策を生み出していくことが必要です。

その上で、家庭、学校、地域、職場、関係機関・団体がそれぞれの立場で役割を分担しながら連携を強化し、交通安全に関する各種活動に対して計画、実行、評価の各場面において積極的に参加・協働していくことが、交通事故のない社会につながるものと考えております。

参考1 道路上における死に至る危険性

北海道保健統計年報（道保健福祉部）の「人口動態統計」によれば、北海道における平成20年中の「不慮の事故」（転倒・転落、不慮の溺死、不慮の窒息、火災、交通事故等）による死亡数は1,574人である。

このうち、道路交通事故による死亡数（事故発生後1年を越えて死亡した者及び後遺症により死亡した者の数を除く。）は321人である。

一方、平成20年の内閣府調査によると、1日のうちの道路上にいる平均時間が1時間45分であり、これらにより、道路上にいる時間とその他の時間（自宅や職場等にいる時間）の単位時間当たりの死者数を比較すると、次のようになる。

前回計画時の数値に比べ、道路上の危険は相対的に低下しているものの、その危険性は相変わらず高いものとなっている。

不慮の事故による死亡数	総数	1, 574人		
交通事故による死亡数		321人		
		<u>321人</u>		
<道路上の危険>		1時間45分		
<hr/>	=	<hr/>	=	3.3倍
<道路以外の危険>		<u>1, 574人 - 321人</u>		
		24時間 - 1時間45分		
なお、睡眠時間7時間40分（15歳以上の値、総務省、平成18年）を道路以外の生活場所で過ごす時間から除いた場合では、		<u>321人</u>		
<道路上の危険>		1時間45分		
<hr/>	=	<hr/>	=	2.1倍
<道路以外の危険>		<u>1, 574人 - 321人</u>		
		24時間 - 1時間45分 - 7時間40分		

参考2 北海道の道路交通事故による経済的損失

内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究」（平成19年3月）を基に、道内における道路交通事故による経済的損失を算出すると、死傷者1人当たり4,234千円と算定された。

これは、死傷者1人当たりの交通事故によって生じる損失のうち、金銭的損失である医療費、慰謝料、逸失利益等の人的損失、車両・構造物の修理費等の物的損失、交通事故に係る救急搬送費用、警察の事故処理費用、裁判費用、保険運営費用、渋滞の損失等に加え、交通事故による痛み、苦しみ、生活の喜びを享受できなくなることなどの非金銭的損失を交通事故による損失と捉え、死傷損失として算定したものである。

<交通事故による経済損失>

		死傷者1人当たり の損失額（千円）
金銭的損失		
人的損失		1,161
物的損失		368
事業主体の損失		78
各種公的機関等の損失		805
非金銭的損失		
死傷損失		1,823
合計		4,234

(注) 単位未満の数値は四捨五入により整理してあるので、合計と一致しない。

本調査研究は、平成16年度時点のデータに基づき算定

北海道の交通事故による経済的損失の試算

死傷者数 年間の経済損失

4,234千円 × 22,311人 ≒ 945億円

※ 北海道の交通事故状況は全国と比較して、死者数の割合が高いことから、北海道における死傷者1人当たりの経済損失額は大きくなると見込まれる。

区分	死傷者数	死者数	割合
全国	901,071人	4,863人	0.54%
北海道	22,311人	215人	0.96%

第2節 道路交通の安全についての目標

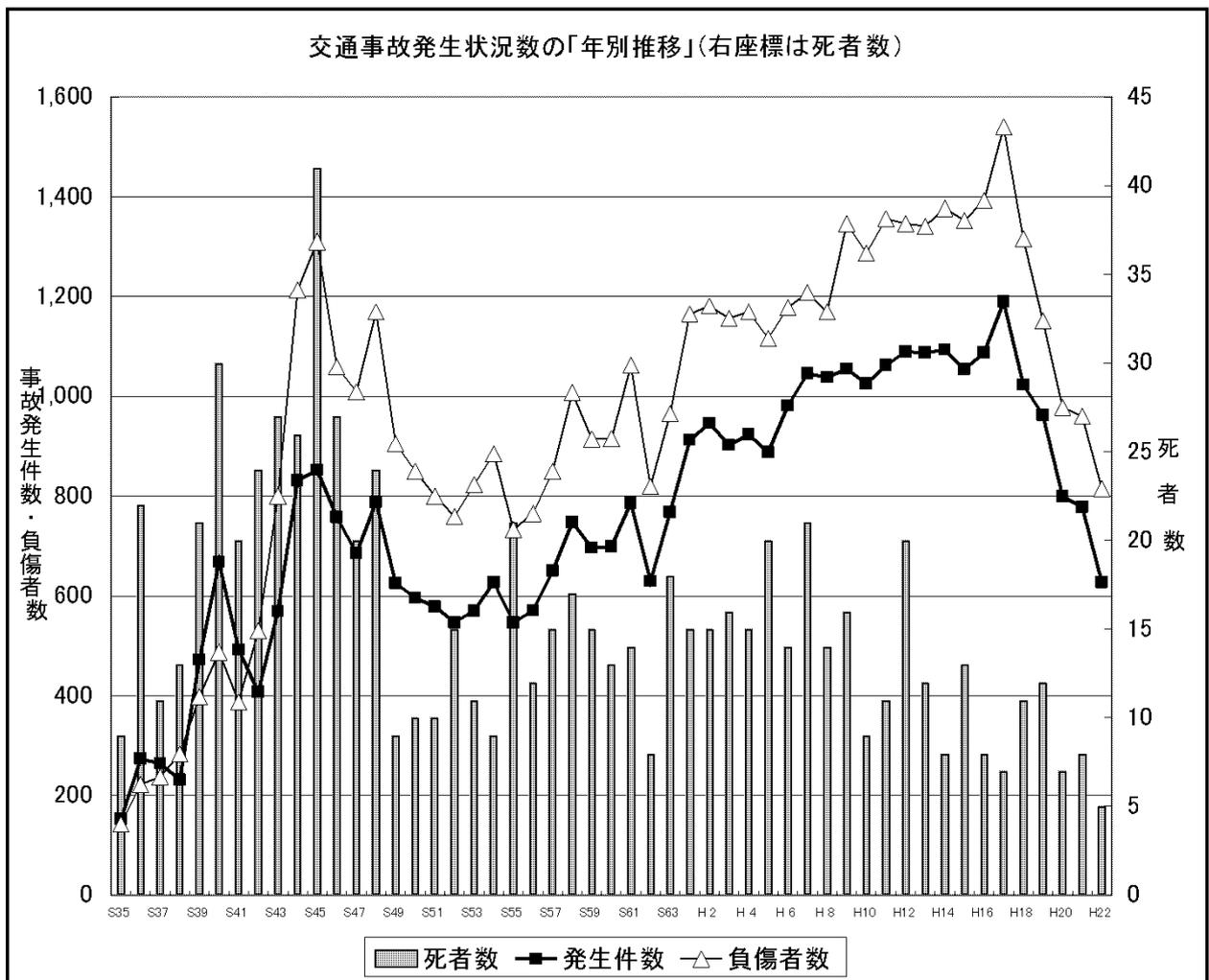
I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

(1) 交通事故発生状況の「年別推移」(参考資料8頁参照)

本市における道路交通事故は、発生件数、死傷者数共に昭和40年代前半から急激に増加し、昭和45年に大きなピークを迎えました。この年の死者数41人は過去最悪の記録になっています。

その後、多少の変動を経ながらも発生件数、死傷者数共に減少の方向に向かい、昭和62年を境に発生件数、負傷者数は再び増加を始め、平成17年の事故発生件数の1,189件、負傷者数の1,540人は最も高い数字になり、これをピークに以後発生件数、負傷者数は5年連続で減少しており、特に平成22年の死者数は5人となり、苫小牧市の記録がある昭和35年以降最少数となりました。



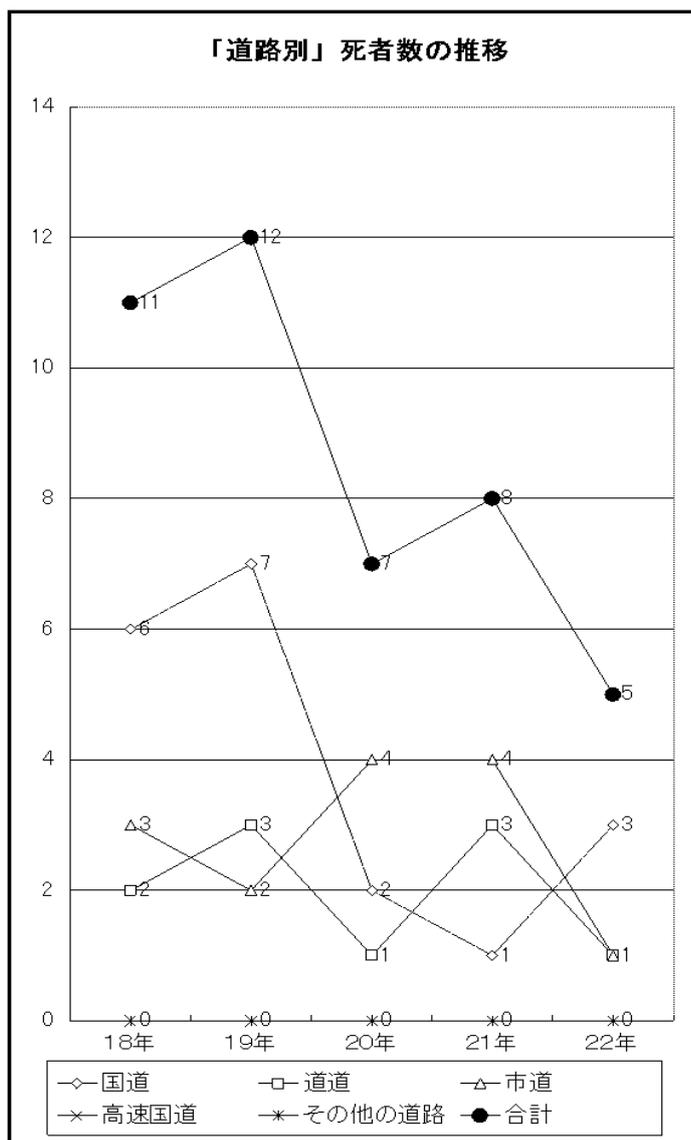
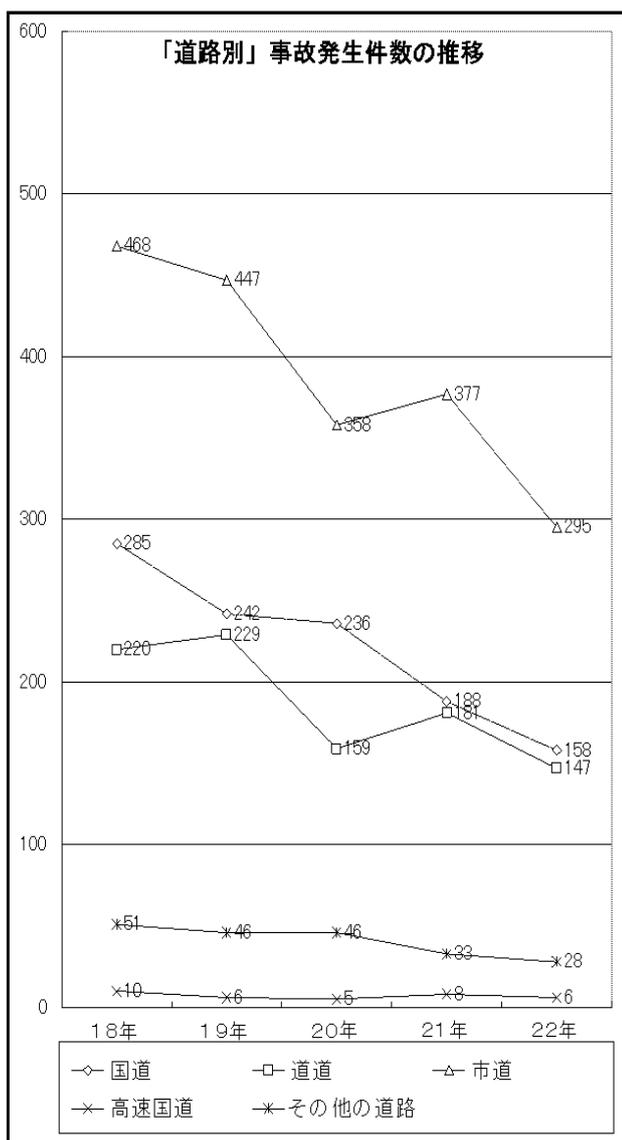
(2) 第8次交通安全計画期間中における交通事故発生状況（五箇年の合計）

ア「道路別」交通事故発生状況（参考資料9頁参照）

平成18年から減少傾向にある事故発生件数は、五箇年の合計値で見ると市道での発生が46%と圧倒的に多く、次いで国道の26%、道道の22%と続いています。

しかし、同様に死者数を合計で見た場合、国道19人、道道で10人死亡しており、合計で死者数全体の68%にのぼりますが、これは、国道、道道の通過車両台数や車両速度にも関係していると推測されます。

また、同様に路線別事故発生件数の五箇年間合計で最も多かったのは、国道36号の22%で、次が道道苫小牧環状線の17%でした。3番目に多い道道上厚真苫小牧線が4%であることから、この両路線における事故発生件数が突出していることが判ります。



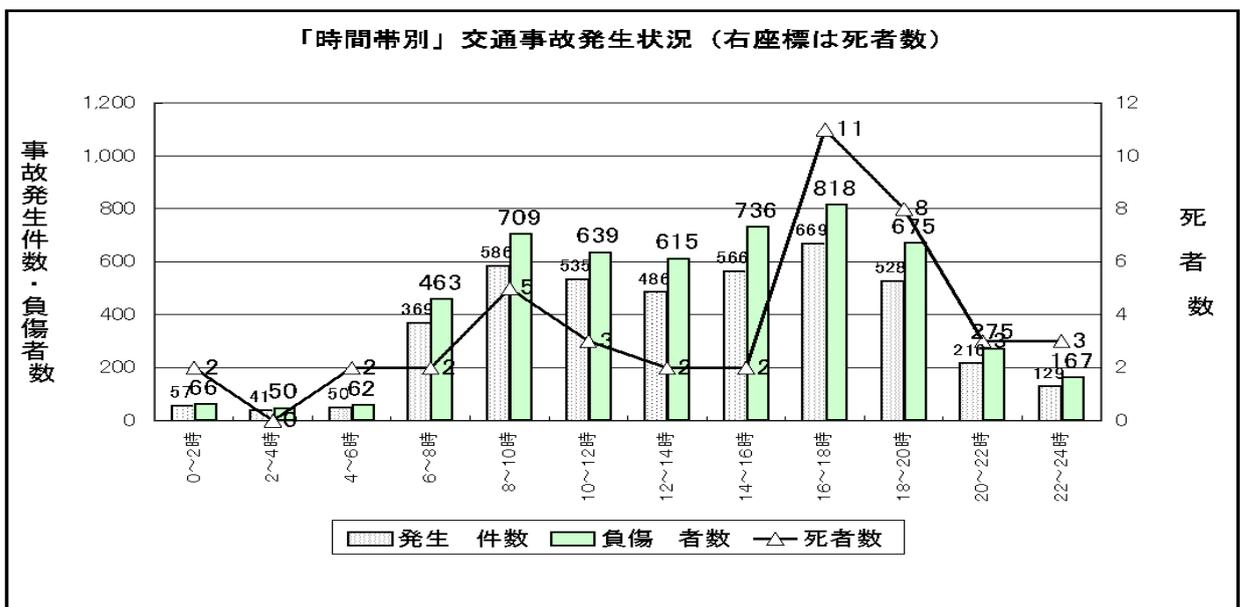
イ 「月別」 交通事故発生状況（参考資料 10 頁参照）

五箇年の事故発生状況の合計値を月別に見ると、発生件数、負傷者数共に冬期間の1月から3月に多く、そして一旦4月に最少となり、その後は徐々に月ごとに事故が増加して、冬季に入り凍結などで路面状況が悪化する12月に右肩あがりのピークを迎えるという傾向が現れています。



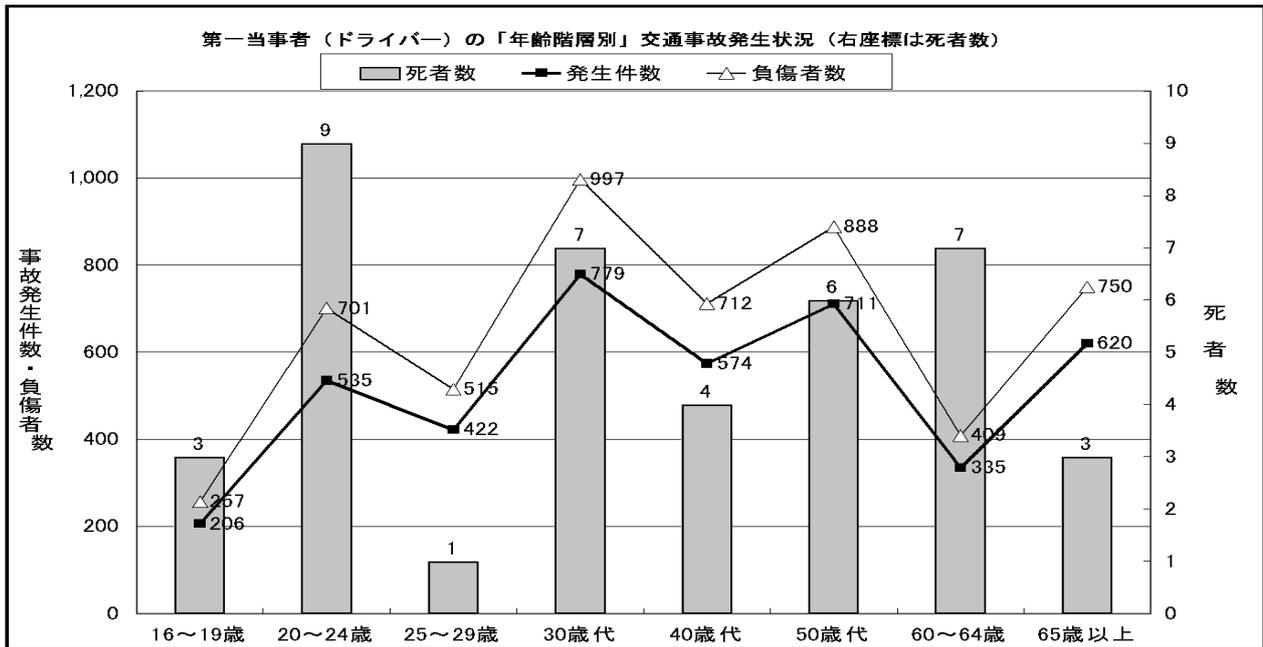
ウ 「時間帯別」 交通事故発生状況（参考資料 11 頁参照）

交通事故発生状況を「時間帯別」に見ると、16時～18時が最も多く全体の16%で、次に8時～10時の14%、14時～16時の13%と続いでいますが、いずれも通勤や買い物帰りなどで交通量が増える時間と想定され、この3つの時間帯だけで全体の43%を占める結果になっています。



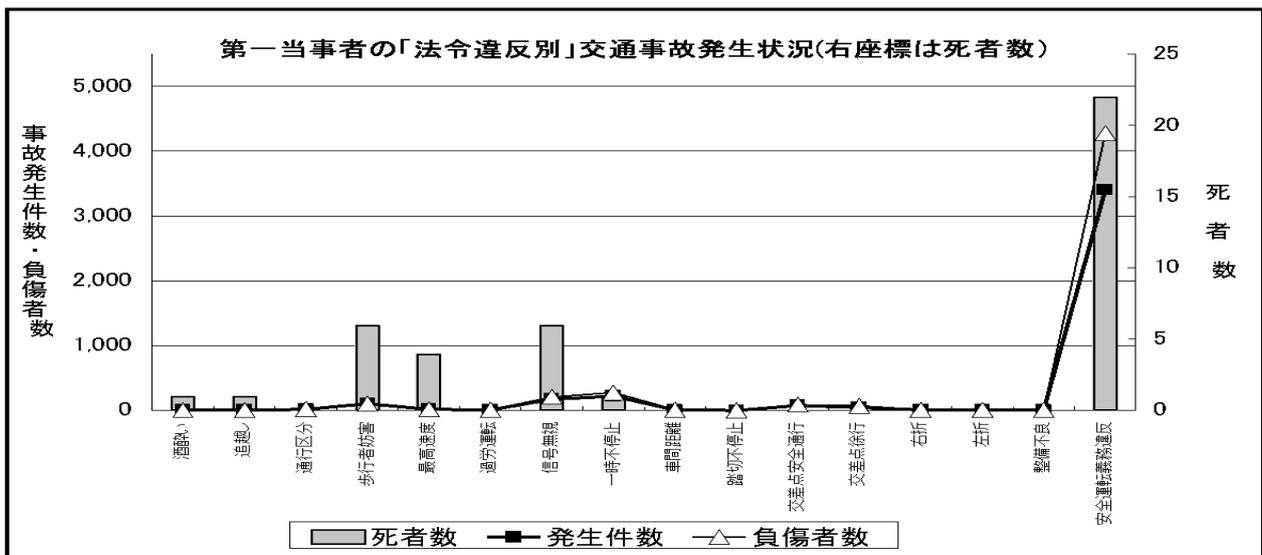
エ 第一当事者※1の「年齢階層別」交通事故発生状況（参考資料12頁参照）

第一当事者の年齢階層別では、発生件数、負傷者数共に30歳代が最も多く、次いで50歳代となっています。死者数は、20～24歳が最も多い。



オ 第一当事者の「法令違反別」交通事故発生状況（参考資料13頁参照）

第一当事者の法令違反別では、安全運転義務違反によるものが圧倒的に多く、発生件数と負傷者数共に81%にのぼり、次いで多い違反が一時不停止で発生件数、負傷者数共5%になっています。また、死者数も安全運転義務違反によるものが51%、次に多いのは歩行者妨害、信号無視の14%となっています。

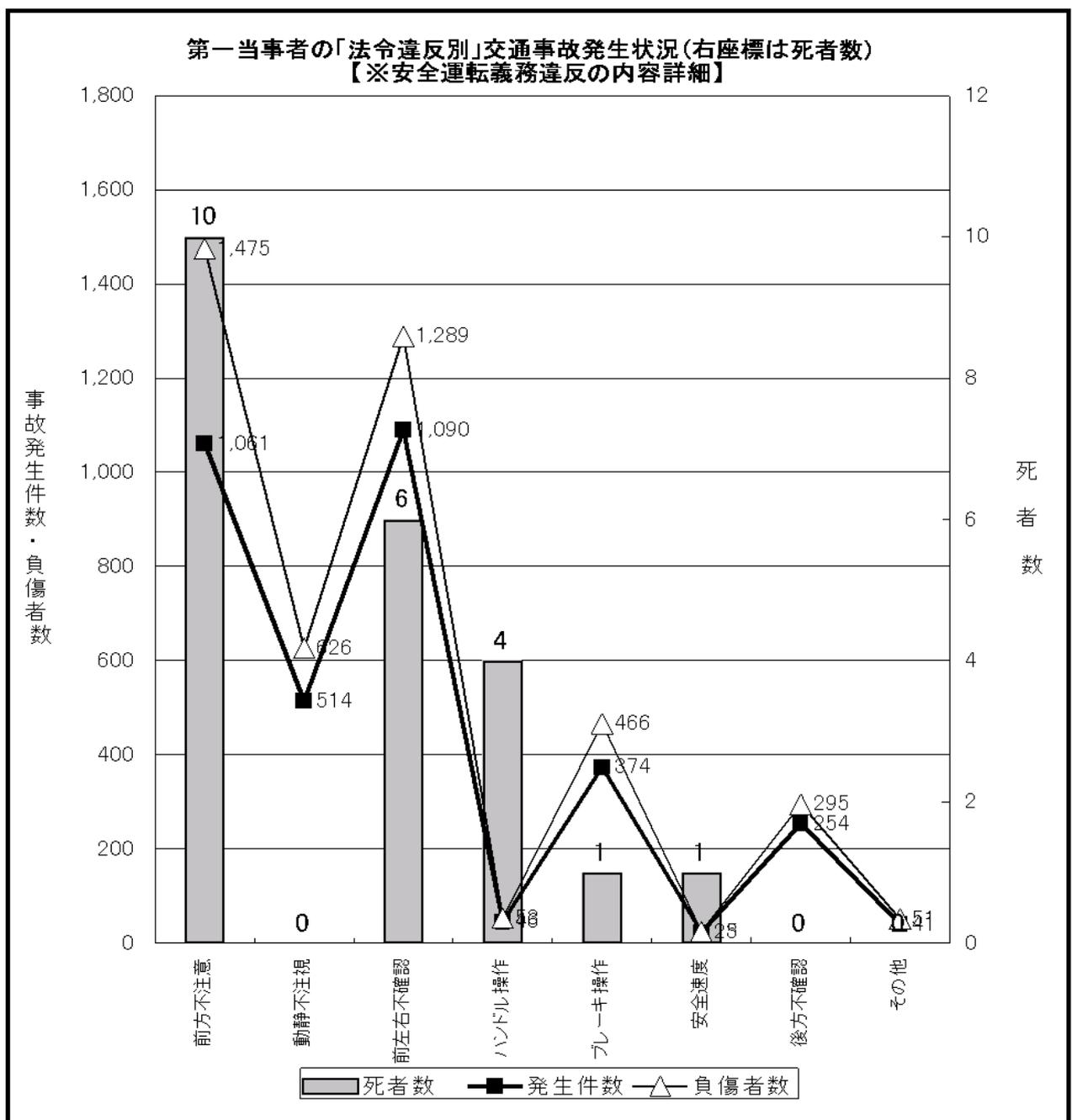


※1 第一当事者：交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者をいいます。

カ 「安全運転義務違反」の内容詳細（参考資料13頁参照）

前述した安全運転義務違反の内容を詳細に見ると、発生件数では、前左右不確認の違反によって発生した事故件数が26%、前方不注意が25%。負傷者数では、前方不注意が28%、前左右不確認が24%と両違反が50%以上を占めております。死者数では前方不注意によるものが23%と最も高く、次に高い違反が前左右不確認の14%となっています。

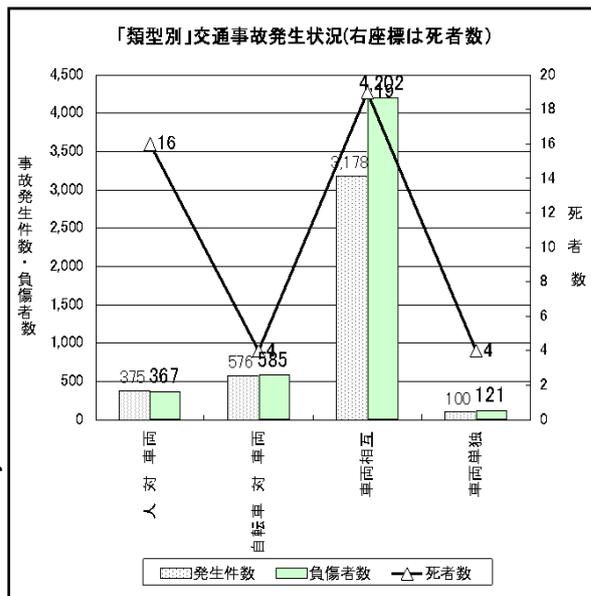
※五箇年中に死亡した43人中、10名（23%）はドライバーの前方不注意が原因で、すべての法令違反の中で最も高い割合になっています。



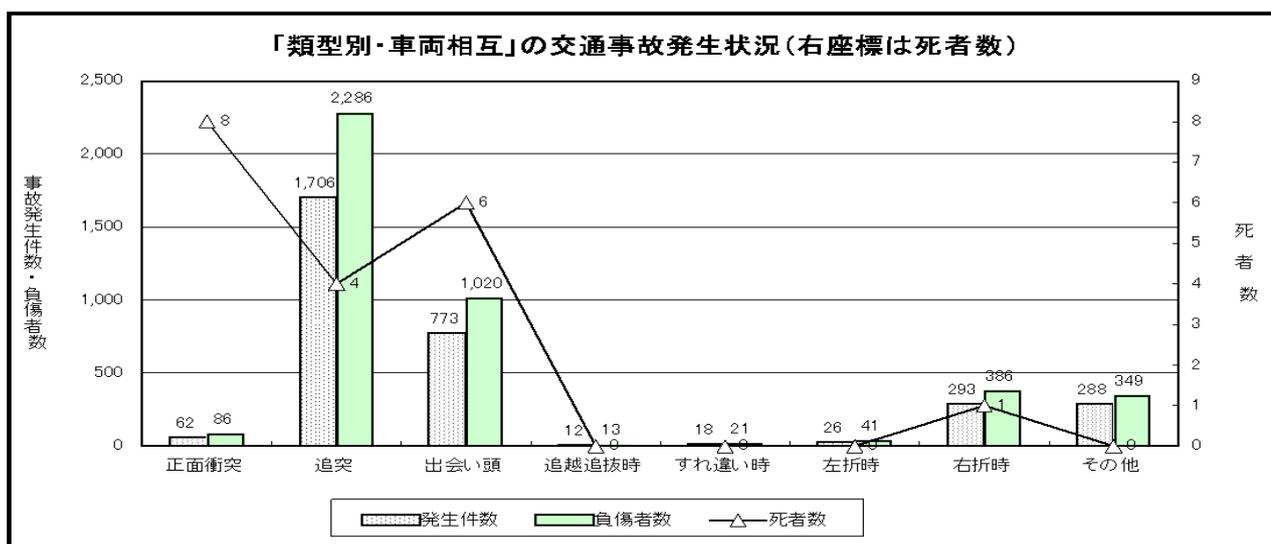
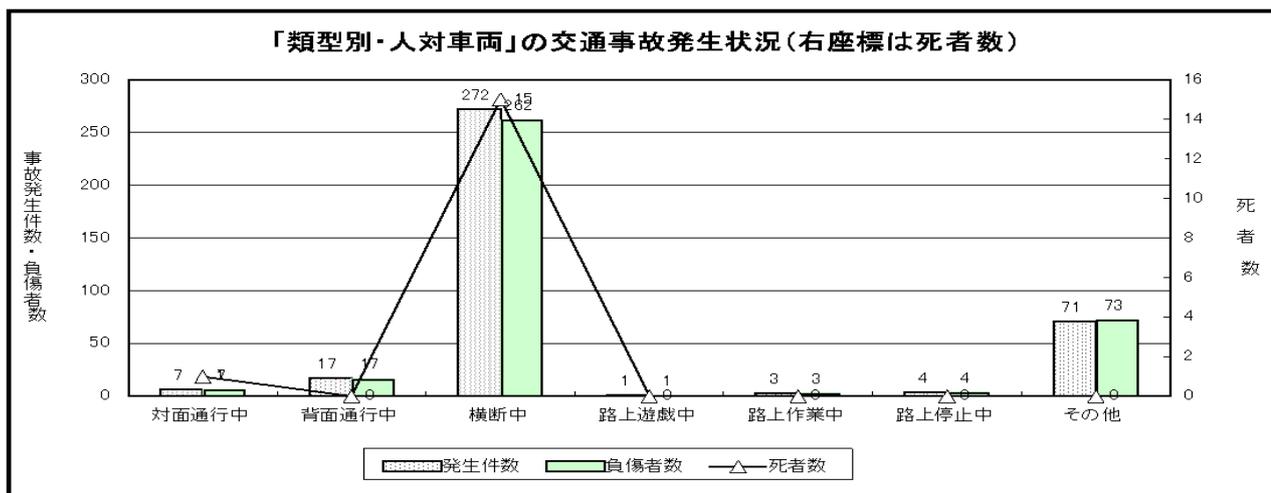
キ 「類型別」交通事故発生状況（参考資料 14 頁参照）

交通事故の発生件数状況を「人対車両」、
「自転車対車両」、「車両相互」、「車両単独」
の4種の類型に分け、5年間の合計で見ると
車両相互が75%、次に自転車対車両の
14%、人対車両の9%、最後に車両単独の
2%という順になります。

また、「人対車両」の詳細では、事故件数
375件中、横断中の事故が272件73%、
死者数は16人中15人で94%と極めて
高いことが注目されます。



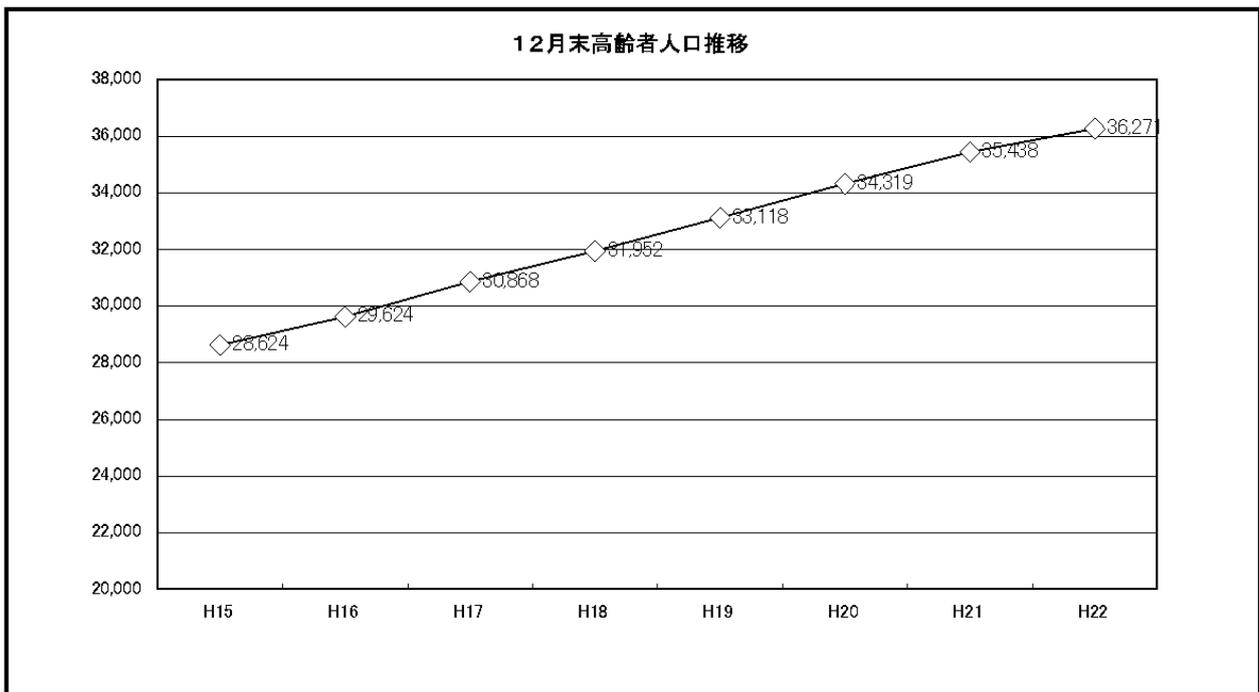
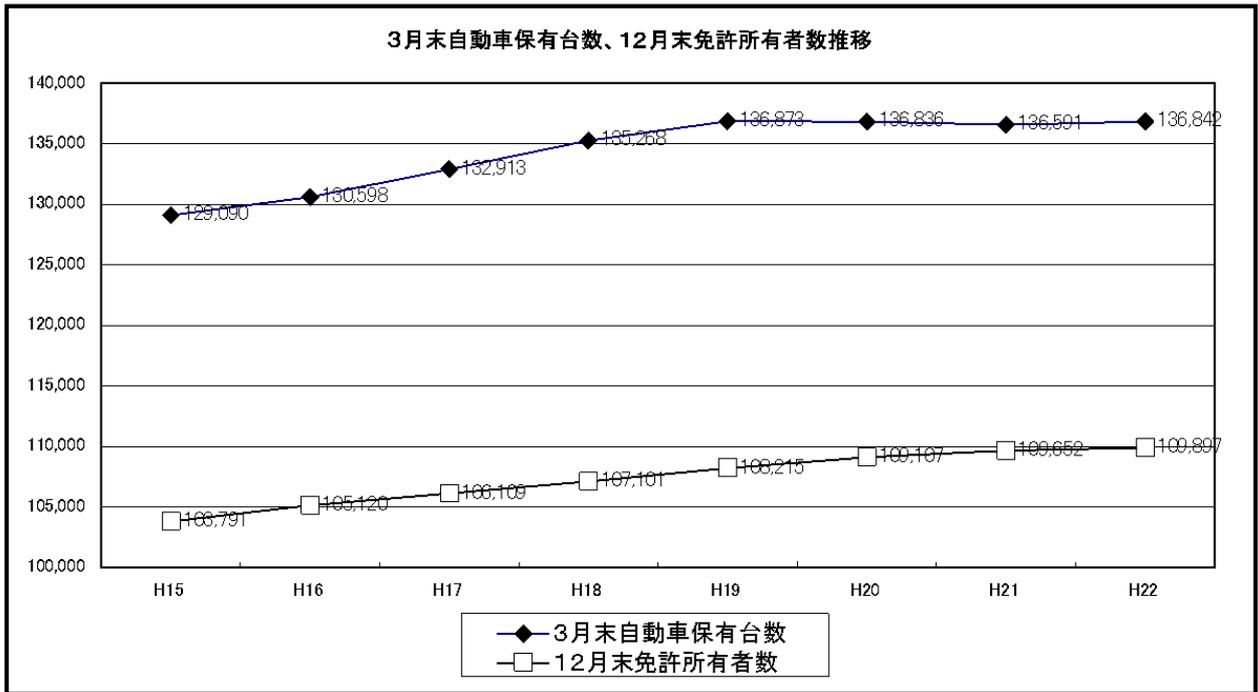
「車両相互」の詳細では、事故件数3,178件中、追突が1,706件で54%、
次に出会い頭の773件24%、右折時の293件9%と続いています。



2 道路交通を取り巻く状況の展望

本市の道路交通を取り巻く状況を展望すると、道路交通量、運転免許保有者数、自動車保有台数共に今後も増加が見込まれます。

このように道路交通の量的拡大に加え、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、今後の道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。



3 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済・社会情勢の動向に伴い今後も複雑に変化すると思われる、将来の交通事故の状況を正確には見極め難いところです。

しかし、本市は東西に39.9Km、南北に23.6Kmという細長い地理的条件から、今後も通勤、移動や輸送には自動車を始めとする道路交通に大きく依存せざるを得ないことに加え、道路交通の量的拡大や高齢者人口の増加が見込まれることから、道路交通事故の見通しは依然として厳しいものと予想されます。

II 苫小牧市交通安全計画における目標

「交通事故のない社会」の実現を目指して、本計画の計画期間における交通事故発生件数及び死者数の減少目標を設定します。

【 目標の設定 】

- 交通事故の減少傾向を継続し、確実に減少させる。
- 一般道路における交通事故死者数を3人以下とする。

1 発生件数の減少目標

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられる。近年の交通事故の発生件数は、減少傾向にあることから、『減少傾向を継続し、確実に減少させる』ことを目標とし、交通事故のない社会の実現を目指します。

2 死者数の減少目標

一般道路における交通事故死者数については、第8次計画期間内最終年(平成22年)において、過去最少数の5人となりました。

第9次計画においては、国、道の目標と整合性を図るとともに、平成22年の過去最少数の5人を踏まえさらに減少させるため、平成27年までに『年間の24時間死者数を3人以下(第8次6人以下の50%)とする』ことを目標とします。なお、国の第9次交通安全基本計画では、年間の24時間死者数を3,000人以下(第8次5,500人以下の55%)、道の第9次交通安全基本計画では、175人以下(第8次260人以下の67%)にすることを目指すものとされています。

第3節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通の安全対策を考える視点

本市において、近年、道路交通事故による死者数が減少していることを考えると、これまでの苫小牧市交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられます。

今後は、従来の交通安全施策を継続するとともに、実際に発生した交通事故に関する情報の収集・分析を充実し、より効果的な対策への改善を図り、有効性が見込まれる新たな対策を推進することが重要であることから、関係機関・団体と緊密に連携し、

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 交通事故被害者支援の充実

以上の7つの柱により、人、車、道路に対する総合的な対策を推進します。

また、経済・社会情勢や交通情勢の変化などを踏まえ、実施に当たっては特に次のような視点を重視して推進を図ります。

1 高齢者及び子どもの安全確保

本市はすでに高齢化率が20%を超え、本格的な高齢社会を迎えており、今後も高齢化率のさらなる増加が想定されています。

全道的にも、高齢化の進展に伴い高齢者が関係した事故が増加していることから、加齢に伴う様々な身体機能の変化など、高齢者の多様な実態を踏まえたきめ細かな交通安全対策が求められています。

特に、歩行中や自転車乗用中に被害に遭う場合と、自動車運転中に加害者になる場合など、状況の違いに応じた交通安全対策や道路交通環境のバリアフリー化を進め、高齢者が安心して社会参加できるような対策を図る必要があります。

また、こうした交通安全対策を進める上では、高齢者が日常的に利用することの多い医療機関や福祉施設と連携を図り、高齢者に、より配慮した施策、地域における生活に

密着した施策に取り組むことも重要です。

さらに、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展です。安心して子どもを産み、育てることができる社会の実現のために、子どもを交通事故から守る交通安全対策が一層求められます。このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等における歩道空間の整備を積極的に進める必要があります。

2 歩行者及び自転車の安全確保

本市の一般道路における5年間（H18～H22）の交通事故死者43人中、40％に当たる17人が高齢者で占められており、このうち半数以上の11人は歩行者です。

交通事故のない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り、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが重要です。

このような情勢を踏まえ、「人優先」の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路における死傷事故発生割合の高い箇所について、警察署と道路管理者（国、道、市）が連携して歩行者の安全確保を図る対策を推進する必要があります。

※一般道路における高齢者の死亡事故状況(人)

	歩行・路上作業中	自転車	四輪運転・同乗	高齢者計	【死者合計】
平成18年	1	0	1	2	【11】
平成19年	2	0	0	2	【12】
平成20年	3	1	0	4	【7】
平成21年	4	1	1	6	【8】
平成22年	1	0	2	3	【5】
合計	11	2	4	17	【43】
%	64.7	11.8	23.5	100.0	

また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、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ります。

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ります。特に、都市部において自転車の走行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様な交通モードの分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。また、自転車利用者については、自転車の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ります。

3 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路における交通事故発生件数の推移を見ると、減少傾向にはあるが全件数に対しての割合は高い水準にあり、今後は生活道路においても、自動車の速度抑制を図るための道路環境整備・交通指導取締りの強化・安全走行の普及等の対策を講じます。

また、交通事故死者数の約7割を占める幹線道路においては、事故データを活用し、原因に即した対策を推進して、効果の更なる向上を図ってまいります。

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や道路管理者（国、道、市）などの関係機関が連携して対策を推進してきましたが、幹線道路の事故多発地点対策で一定の事故抑止効果が確認されています。

しかし、全死傷事故件数の約半数、全死者数の約7割を幹線道路における事故が占める一方で、歩行者・自転車に関連する死傷事故は生活道路において幹線道路の約2倍発生している状況の中、これからも引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、事故が占める割合が高い生活道路における安全対策を、より一層推進することが必要であり、今後の道路交通環境の整備を考えるに当たっては、以下の2つの視点に基づき、引き続き効果的、効率的な取組を進めていきます。

- 厳しい財政事情の中、交通安全施設の整備に当たっては、関係機関と協議し事故の多発など問題が生じやすい箇所に対し、重点的かつ効果的、効率的に実施します。
- 道路交通の安全の確保は、道路を利用する歩行者の日常生活、経済・社会活動と密接に関係することから、地域住民の自らの意見を反映させるとともに、身近な道路の交通安全対策の立案に、住民が主体的に参画・協力できる機会を充実していきます。

(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挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策はいまだに十分とはいえません。

また、生活道路への通過車両の流入問題も依然として深刻なことから、今後は通学路、生活道路、市街地の幹線道路において、歩道の整備など「人」の視点に配慮した交通安全対策を推進していく必要があります。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

市街地内の事故発生割合が高い地区において、歩行者を優先する道路構造にして安全な通行経路を確保する、「あんしん歩行エリア」^{※1}を形成するために、公安委員会と道路管理者（国、道、市）が連携し、歩道整備、車両速度と通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を図ります。

公安委員会に対しては、高齢者、障がい者に配慮した視覚障害者用音響式信号機・バリアフリー対応型信号機の導入を要望します。

各道路管理者に対しては、歩道整備や歩行空間をバリアフリー化する歩行者の安心経路対策、ハンプ（路面凸型舗装）などの道路構造で車両速度を抑制し歩行者や自転車の優先ゾーンを形成するゾーン対策、さらに、交差点の改良などによって外周幹線道路の通行を円滑化しエリア内への通過車両を抑制する外周道路対策の推進を要請します。

また、その他生活道路等においても、警察庁と国土交通省が生活道路における交通事故対策に関する手順をまとめた「生活道路事故抑止対策マニュアル」^{※2}を活用するなどして、道路標識の高輝度化・大型化等を進め視認性の向上を図り、歩行者と車それぞれの通行区分の明示などを進め、歩行者と車が共存する安全で安心な道路空間を創出する取組を促進するなど、交通事故抑止のための施策を実施します。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所及び児童館などに通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道の整備に努めるとともに、押ボタン式信号機・歩行者用灯器の整備、横断歩道の拡充を要望します。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者の安全で安心な通行を確保するため、公共施設周辺を中心に平坦性が確保された歩道等を積極的に整備します。このほか、歩道段差・傾斜等の改善を整備します。併せて、高齢者と障がい者等の通行の安全と円滑化を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化を要望します。

※1 あんしん歩行エリア：市街地内の交通事故発生割合の高い地区において、歩行者や自転車の安全な通行を道路構造によって確保することを目的として、平成15年に警察庁と国土交通省が指定したエリアです。全国で796地区、道内で18地区が指定を受けており、本市では苫小牧駅南側の1地区が指定されています。（参考資料15頁参照）

※2 生活道路事故抑止対策マニュアル：平成17年12月に警察庁と国土交通省が、住民が日常的に利用する生活道路での交通事故減少に向け、対策の検討や実施の手順などを盛り込んだマニュアルです。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全に資する道路整備の実施に当たっては、安全対策への投資効率を最大限高めるため、市民参加・市民との協働により、重点的・集中的に取り組みます。

ア 交通安全対策のマネジメントの推進

死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、地域住民に対し事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故要因に即した有効な対策を実施します。

イ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、交差点のコンパクト化、交通混雑が著しい駅周辺や商業地区の交通量・通行に即した、幅の広い歩道・自転車道等の整備を促進します。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路については、公安委員会や道路管理者などの関係機関が連携して計画的かつ重点的に交通安全施設の整備事業を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ります。

ア 歩行者・自転車等の安全通行の確保

人優先の考えの下、「あんしん歩行エリア」における面的な交通事故対策を推進するとともに、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保に努めます。

イ 幹線道路等における交通の安全と円滑化の確保

死傷事故が多発した箇所・区間について、交通安全施設の整備を促進します。

(4) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、それぞれの道路構造、安全施設の整備状況、交通の流れと量の状況等地域の実態を反映させて、既存の交通規制を見直すなど規制内容をより合理的なものにするよう推進します。

幹線道路では、駐停車禁止、回転禁止、指定方向外進行禁止等交通の流れを整序化するための交通規制等を、また、生活道路では、一方通行、指定方向外進行禁止等を組合せ通過交通を抑制する規制安全対策を推進します。

また、地域によって道路環境や道路利用の実態及び交通の状況が異なることから、地域の実情を踏まえた、交通規制の変更・解除等の整備を推進します。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、増加している歩行者と自転車の事故等への対策を講じるため、安全で快適な自転車利用環境を創出し、自転車道や歩道上で歩行者と自転車が通行する部分の指定等の整備を推進し、併せてルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進します。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波など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を確保するため、道路の整備、橋梁の維持補修に努めます。

イ 災害発生時における交通規制と情報提供

災害発生時は、混乱を最小限に抑えるための対策を関係機関と連携して実施し、必要に応じて的確に緊急交通路を確保し、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集して、道路利用者等への情報提供に努めます。

(7) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、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します。

違法駐車は、緊急自動車の通行を妨げ、また交通事故の原因となるほか、冬季には除雪作業の妨げにもなります。

平成17年7月に施行した「苫小牧市違法駐車等の防止に関する条例」に基づき、行政、市民、事業者が連携して違法駐車防止活動の取組を実施します。

さらに、平成11年に設置された「苫小牧市違法駐車防止対策協議会」を積極的に活用するとともに、関係機関・団体と密接な連携を図りながら、違法駐車、青空駐車等の防止対策を効果的に推進します。また、民間に発注した委託業務の報告で違法駐車等の常駐車が確認された時には苫小牧警察署に通報し、違法駐車車両への指導・取締りを要請するなどの防止対策を実施して、道路環境の浄化と交通事故防止に努めます。

(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 子どもの遊び場等の安全確保

路上遊戯による交通事故を防止するためには、子どもの健全育成に必要な遊び場を確保することが必要であることから、街区公園の整備や児童会館の適正な設置、さらに、小学校・中学校の校庭と体育施設の開放に努めます。また、通学路における児童・生徒の交通事故防止に向けて、教育委員会と関係部署が連携した取組を進めます。

イ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路構造の保全と交通の危険防止のため、道路の破壊、決壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

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で交通安全意識とモラルを向上させ、高齢者、障がい者などの交通弱者に関する知識や、相手の立場を尊重し、他人の痛みを思いやる、交通事故を起こさない意識を育てる上で重要な意義を持っています。

そのため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）を活用し、幼児から成人に至るまで、家庭、学校、職場、地域などで心身の発達段階に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育が行われるように関係機関・団体相互の連携を強化します。

また、高齢社会が進展する中で、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を保護し、配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

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、将来の運転者教育の基礎となるように自転車の安全利用に関する指導を強化します。なお、交通安全教育に当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を取り入れ、関係行政機関や民間団体、地域社会及び家庭が連携をとりながら地域ぐるみの活動として推進します。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 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身に着けるなど、日常生活において安全に道路を

通行するために必要な技能及び知識を習得させることを目標とします。

幼稚園や保育所などにおいては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図り、日常の教育・保育活動を通じて交通安全教育を計画的かつ継続的に行うために、指導者への研修会の実施と幼児の保護者を対象とした交通安全講習会を開催します。

関係機関・団体は、地域の交通状況などの実情を踏まえた幅広い教材や教具の提供を行うことで、幼稚園や保育所などにおいて行われる交通安全教育を支援します。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対しては、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術と知識を習得させるとともに、安全な道路通行のために危険を予測し、これを回避する意識及び能力を高めることを目標とします。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育を支援するとともに、保護者が日常生活の中で模範的な行動を取り、歩行中や自転車乗用中において基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるように、保護者を対象とした交通安全教室の開催に努めます。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対しては、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分の安全ばかりでなく他の人々の安全にも配慮できることを目指します。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対しては、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、責任を持って行動ができることを目指します。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対しては、自己学習を基本とし、交通安全意識や運転技能などそれぞれの立場に立って認識すべき内容についての周知啓発活動を行い、地域や職場における各種交通安全運動を推進するための、啓発活動を展開します。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対しては、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行動に及ぼす影響を理解してもらい、道路及び交通の状況に応じて安全に通行するために必要な実践的スキルや交通ルールの知識を習得させることを目指します。

また、高齢者に対する交通安全指導担当者を養成して指導体制の充実を図り、参加・

体験・実践型の交通安全教室を開催するほか、各種の催しなど多様な機会を活用して、夜光反射材の活用を始めとする交通安全用品の普及に努めます。特に、老人クラブ未加入者をなど、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に、交通指導員の家庭訪問による個別指導を実施し、交通安全に対する意識の啓発に努めます。

キ 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を習得させるため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、交通安全教育を推進します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を効果的に行うため、受講者が安全な道路通行に必要な技能と知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるように、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。交通安全教育を行う関係機関・団体は、情報を共有し、求めに応じて資機材の貸与や講師を派遣するなど相互の連携を図ります。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに交通安全思想の普及・浸透を図るとともに、交通ルールの遵守と正しい交通マナーを身に着けるために、関係機関・団体が連携して市民運動としての交通安全運動を組織的・継続的に実施します。

交通安全運動は、高齢者の事故防止、スピードダウンによる安全運転、子どもの交通事故防止、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、飲酒運転の追放、薄暮時や夜間における交通事故防止、二輪車・自転車の安全利用の推進、違法駐車排除などに重点を置き、地域の実情に即した効果的な運動を実施します。

運動の実施に当たっては、事前に趣旨、期間、重点項目を広く周知することにより、市民参加型・市民本位の運動として展開します。

イ 高齢者等への安全の徹底

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、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響について、積極的に広報を行います。

夜間における歩行者及び自転車利用者に対する夜光反射材の普及を図るため、積極的な広報啓発を推進します。また、反射材の視認効果、使用方法について理解を深めるため、幅広い年齢層を対象に交通安全教室を実施するとともに、特に歩行中

の事故死者数に占める割合が高い高齢者に対しては、積極的に推進に努めます。

ウ 後部座席を含めたシートベルト着用の推進

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、特に車外放出事故の実態を踏まえ高速道路における後部座席を含めた着用を推進します。

エ チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、幼稚園や保育所などと連携して保護者に対する効果的な広報啓発に努め、正しい着用の徹底を図ります。

オ 自転車の安全利用の推進

自転車は、本来車両（軽車両）であることから、車両としてのルールの遵守と交通マナーの実践について理解させ、乗車中の事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した正しい乗り方の普及啓発を強化します。特に自転車の歩道通行時におけるルールの遵守に加え、薄暮時から夜間にかけての事故防止に向けて、自転車灯火の点灯徹底と夜光反射材貼付の促進を図ります。

カ スピードダウンの励行運動の推進

速度の出し過ぎによる危険性の認識向上や、環境に配慮した安全速度の励行運動を推進します。

キ デイ・ライト運動の一層の浸透・定着

昼間における自動車等の運行時に前照灯を点灯するデイ・ライト運動を推進し、運転者自らの交通安全意識を高め、他者への交通安全の呼びかけを図ります。

ク 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広報啓発を引き続き推進します。

ケ 居眠り運転の防止活動の推進

本道は、全国に比較して正面衝突・車両単独事故が多く、その要因として長距離、長時間運転の疲労からくる居眠り運転や注意力のレベルが低下して居眠りに近い状態となる覚低走行での運転が考えられ、本道特有の死亡事故原因となっていることから、道・道警・道路管理者と連携して広報・啓発活動を推進します。

コ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、新聞、インターネットなど各種媒体を活用して日常生活に密着した具体的で実行の挙がる広報を行います。

また、家庭、学校、職場、地域と一体となった広範なキャンペーンを行い、報道

機関の理解と協力を求め交通安全に対する機運の盛り上げに努めます。

サ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 薄暮から夜間にかけての時間帯に重大事故が多発する傾向にあることから、特に、夜間の重大事故の主な原因であるスピード違反及び飲酒運転による事故の実態と危険性を広く周知することにより、これらの違反防止を図ります。

(イ) 市民が交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発を図るため、インターネットなどを通じ事故に関する情報提供に努めます。

(4) 交通安全に関する民間団体の主体的活動の促進

交通安全を目的とする民間団体の主体的な活動を促進するため、町内会、安全運転管理者協会、交通安全協会、交通安全指導員会、交通安全母の会などへの交通安全対策に関する資料の提供や定期的な連絡協議を通じ、それぞれの立場で市民生活と密着した自主的な交通安全活動を効果的に実施するための支援を行います。

(5) 市民の参加・協働の促進

交通の安全は、市民一人ひとりが交通安全に関する自らの意識の醸成を進めることで支えられます。

そのため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、関係行政機関や民間団体、地域社会及び家庭が連携を図り、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するなど、市民の参加・協働を積極的に促進します。

3 安全運転の確保

安全な運転を行うには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要です。

交通安全センター及び自動車教習所における更新時講習や違反者講習など各種講習を通じた運転者への再教育や、これから各種免許を取得しようとする者に対する運転免許取得時講習の内容の充実に努めます。

また、企業や事業所に対しても、関係機関や団体と連携して、交通安全に果たすべき役割と責任を重視した自主的な安全運転管理対策を要請します。

4 車両の安全性の確保

エレクトロニクス技術の導入など、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策は確実に向上しています。車両安全対策の推進に当たっては、使用者が安全な自動車の選択を行えるように、関係機関・団体と連携し、自動車の安全性に関する情報提供を適切に行う必要があります。

また、自転車については、事故防止を図るため、利用者に対する定期的な点検整備の必要性や、安全で正しい利用方法の普及啓発に努めるとともに、さらに、夜間における交通事故防止のため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及を促進し、自転車の被視認性の向上を図ります。

5 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、交通事故の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し、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等の事故防止に重点を置いた交通指導取締りを効果的に促進します。また、自転車利用者に対しては、無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反に対して、積極的に指導取締り等を警察に要請します。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるように、救急医療機関や消防機関など救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しながら、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を促進します。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員による一刻も早い救急医療、応急処置を実施するための体制整備の充実を促進します。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備と拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備と拡充を行い、救助活動の円滑な実施を図ります。

イ 集団救助・救急体制の整備

多数の負傷者が発生する大規模道路交通事故に対処するため、連絡体制の整備及び救護訓練の実施など、集団救助・救急体制の整備を推進します。

ウ 心肺そ生法など応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故の負傷者に対して、バイスタンダー（現場に居合わせた人）の適切な応急手当により救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、広く市民に普及する必要があります。

このため、消防機関が行う講習会で、応急手当の知識・実技の普及を図ります。

エ 救急救命士の養成と配置の促進

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）の充実のため、救急救命士の養成と配置に努めます。

オ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救助隊員及び救急隊員の知識・技術向上のため、教育訓練の充実を図ります。

カ ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の医療措置及び救急搬送に有効であることから、ドクターヘリの効果的活用を図るとともに、救急業務における消防防災ヘリコプターとの連携協力を含めた活用を推進します。

（2）救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤であり、救急患者への応急処置を行う初期救急医療（夜間・休日急病センター及び休日当番病院・医院）の受け入れ態勢の拡充を図るとともに、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、第二次救急医療体制の整備・充実を図ります。

7 交通事故被害者支援の充実

交通事故被害者は、事故によって肉体的、精神的または経済的に大きな衝撃を受け、掛け替えのない命を絶たれるなど大きな不幸に見舞われ、事故後の交通事故に関する知識や情報が不足する場合もあることから、道の相談窓口や社会福祉協議会の市民相談所などを活用して、交通事故に関する相談を受けられる機会の周知及び交通事故相談業務の充実に努めるなど、被害者支援対策を充実します。

第2章 踏切道における交通の安全

1 踏切事故のない社会を目指して

道内の踏切道における事故は、件数、死傷者数共に減少傾向にあります。

しかし、踏切事故は鉄道運転事故の半数以上を占め、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を積極的に推進して踏切事故のない社会を目指します。

また、近年の踏切事故の特徴としては、原因別では直前横断によるものが半数程度を占めており、衝撃物別では自動車が約9割、歩行者が約1割を占めています。

本市における踏切事故は、近年発生していませんでしたが、平成22年12月に、白金町1丁目の踏切で歩行者の死亡事故が発生しました。

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者が出るなど重大な結果をもたらすことから、鉄道事業者と道路管理者の連携により、踏切保安設備の整備を促進します。

また、踏切事故は直前横断、落輪に起因するものが多いことから、歩行者や自動車運転者などの踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切に支障を生じた際の非常ボタンの操作など、緊急措置の周知徹底を図る必要があります。

このため、広報活動を強化するとともに、学校、自動車教習所、事業所などにおける踏切の通過方法などの教育を引き続き推進します。

第3部 冬季における道路交通の安全

苫小牧は、冬季（11月～3月）路面凍結によるスリップ事故や交通渋滞、歩行中の転倒事故など、交通の面で厳しい影響を受ける地域です。

一方、東西に細長い地勢であり、冬季においても道路交通に大きく依存せざるを得ません。

また、積雪時には歩道幅員の減少によって歩行環境が悪化し、安全の確保に関する市民のニーズが高まることから、高齢者、障がい者を含むすべての人々が安全で快適に利用できる諸施策に取り組む必要があります。

そのためこれまで述べてきた通年における施策に加え、次に掲げる冬季の交通事故の防止に関する諸施策を推進します。

1 道路交通環境の整備

冬季は、路面や気象条件など交通環境が通常とは大きく異なることから、今後も冬季の特性に対応した道路交通環境の整備を図っていく必要があります。

交通安全施設の整備に当たっては、冬季に特徴的な事故が多発しているなど、問題が生じている箇所に対して、事故の特徴を踏まえた対策を重点的に実施します。

また、道路交通の円滑化を図ることで交通安全を推進するため、除排雪の実施や凍結防止剤の散布などにより、良好な道路環境の維持に努めます。

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

冬季は、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒危険など特有の障害が発生します。これらに対応し、歩行者の安全・安心な通行を確保するため、交通事故が発生する危険性の高い中心市街地や公共施設周辺、通学路等について、歩道除雪や防滑砂の散布等を実施します。

(2) 幹線道路における冬季交通安全対策の推進

安全かつ円滑な冬季交通を確保するため、一般道路の新設・改良に当たっては、冬季交通安全対策施設も併せて整備することとし、坂道における急勾配箇所のスリップ事故防止のため、路面对策として急勾配路を中心に特殊舗装の整備に努めます。

(3) 効果的で重点的な事故対策の推進

冬季における交通の安全は地域に根ざした課題であることから、地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通の流れの実態を把握し、地域の特性に応じた道路交通環境の整備を行う必要があります。

そのため、道路の除排雪の実施、交差点や坂道、スリップ事故多発箇所を中心とする凍結防止剤の効果的な散布などにより、冬季の安全な路面管理に努めます。

2 交通安全思想の普及徹底

冬季における道路交通は、路面や気象など交通環境が通常とは大きく異なり、悪条件が重なることから、交通安全意識と交通マナーの向上に加え、冬季特有の技能と知識の習得が必要です。

このため、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とともに、参加・体験・実践型の教育方法を取り入れるなど、より効果的な交通安全思想の普及に努めます。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

冬季における幼児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、交通の特徴や路上遊戯の危険性などを理解させるとともに、冬季の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的とします。

関係機関・団体は、冬季交通に関する情報の提供を行うなど、幼稚園や保育所において行われる交通安全教育や保護者への支援に努めます。

イ 小学生、中学生及び高校生に対する交通安全教育の推進

小学生、中学生及び高校生に対しては、交通事故の傾向や特徴、積雪や凍結による路面の危険性について理解させるとともに、冬季の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します。

家庭及び関係機関・団体と連携・協力を図りながら、運転者に発見されやすい服装の推奨、積雪のため狭くなり見通しの悪化した道路、さらには、積雪路での遊戯や自転車利用の危険性などについて重点を置いた交通安全教育の向上に努めます。

ウ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対しては、冬季における自動車の安全運転の確保の観点から、関係機関・団体などが連携し、地理的要因や気象状況による交通環境の変化など、冬季の特徴や危険性について重点を置いた交通安全教育の向上に努めます。

エ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対しては、参加・体験・実践型の交通安全教育や各種催し物などの多様な機会を活用し、冬季の道路を安全に通行するために必要な知識と技能を習得させることを目標とします。

交通安全教育を行う関係機関・団体は、連携して、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等に加え、路面の凍結、除雪による幅員減少、降雪や地吹雪による視界不良など、冬季特有の危険性等について重点を置いた交通安全教育の向上に努めます。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

冬季交通における交通安全教育については、安全に道路を通行するために必要な知識と技能を習得し、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

また、自動車運送事業従事運転者に対しては、事業団体を通じ積雪・凍結路面等における運転技術の向上を推進します。

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能力・資質の向上を図ることが必要なことから、交通安全教育を行う関係機関・団体と連携して交通環境に対応した運転者教育などの向上に努めます。

第3部 道路交通安全に関する実施計画の推進

道路交通安全に関する施策を推進するためには、国や道による指導や警察による取締りなどと併せて、市民の理解と協力による住民運動としての交通安全の取組が重要であり、本計画に基づく交通安全に関する施策を市民とともに共有し、市民総ぐるみで交通安全運動を推進することが必要です。

このため、交通安全対策基本法に基づき、毎年度、国及び道が講ずべき施策に関し策定する交通安全実施計画に基づき、各関係機関・団体の協力の下、実施すべき各年度の交通安全実施計画を策定し、着実に推進してまいります。

1 苫小牧市交通安全実施計画の策定

苫小牧市における交通事故死者数は、長期的に見れば、ピーク時である昭和45年の41人の8分の1以下となる5人（平成22年）まで減少するなど、本計画に基づく施策等の推進により、着実に成果を挙げてきているところですが、市民をはじめ交通安全に携わる多くの関係機関・団体が長年にわたり一体となって交通安全に取り組んできた成果と考えられます。

このため、道路交通安全に関する施策を推進するためには、市民の理解と協力が何よりも重要なことから、毎年度、道及び国の指定地方行政機関等が講ずる施策について、各種施策の項目、実施機関、計画概要、実施内容などを明らかにした苫小牧市交通安全実施計画を策定します。

2 苫小牧市交通安全実施計画の推進

実施計画に基づく各種交通安全施策については、市をはじめ各機関・団体の協力の下、着実に推進します。

人優先の交通安全思想を基本として、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を本計画の基本理念とし、安全かつ円滑な道路交通環境整備などに取り組むとともに、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図り、すべての市民が願う交通事故ゼロを目指して道路交通の安全確保に努めます。

3 道路交通安全に関する情報の共有化

道路交通機関は、市民の日常生活や経済活動において重要な交通機関であり、ひとたび事故等が発生した場合には、乗客の安全確保や市民の足としての責務は当然のこと、経済活動に対しても極めて深刻な影響を与えることが懸念されます。

このため、交通安全対策に向けて、国、道、市及び関係機関等がこれまで以上に連携強化を図るとともに、公共交通機関の事故発生時、特に、重大事故が発生した際に

は、事故発生状況や被害状況、原因などの把握に努め、利用者である市民をはじめ関係者等への適切な情報提供により、これら事故等の再発防止はもとより、交通安全に対する市民意識の高揚を図ります。

参考資料

目 次

1. 苫小牧市防犯及び交通安全に関する条例	1
2. 苫小牧市違法駐車等の防止に関する条例	3
3. 人口、高齢者数、自動車保有台数、免許所有者数	5
4. 交通事故の発生状況（全国、全道、市）	5
5. 年齢層・違反時の状態別死傷者数（1）	6
6. 年齢層・違反時の状態別死傷者数（2）	7
7. 交通事故発生状況の「年別推移」	8
8. 「道路別」交通事故発生状況	9
9. 「月別」交通事故発生状況	10
10. 「時間帯別」交通事故発生状況	11
11. 第一当事者の「年齢階層別」交通事故発生状況	12
12. 第一当事者の「法令違反別」交通事故発生状況	13
13. 「類型別」交通事故発生状況	14
14. 苫小牧市あんしん歩行エリア指定地区	15

1. 苫小牧市防犯及び交通安全に関する条例

平成 13 年 9 月 28 日
条例第 21 号

目次

第 1 章	総則(第 1 条—第 5 条)
第 2 章	防犯に関する施策の基本(第 6 条—第 8 条)
第 3 章	交通安全に関する施策の基本(第 9 条—第 12 条)
第 4 章	雑則(第 13 条—第 16 条)
附則	

第 1 章 総則

(目的)

第 1 条 この条例は、犯罪の防止(以下「防犯」という。)及び陸上交通の安全(以下「交通安全」という。)に関し、市、市民及び事業者の責務を明らかにするとともに、市の施策の基本を定めることにより、犯罪及び交通事故のない安全な市民生活の確保に寄与することを目的とする。

(定義)

第 2 条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

(1) 市民 市内に住所を有する者及び市内に滞在する者並びに市内に所在する土地又は建物の所有者又は管理者をいう。

(2) 事業者 市内において商業、工業その他の事業を営む者をいう。

(市の責務)

第 3 条 市は、防犯及び交通安全に関し、この条例に規定する施策の基本に基づく施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

(市民の責務)

第 4 条 市民は、自ら防犯及び交通安全に必要な知識及び技術を修得し、安全の保持に努めるとともに、市が実施する防犯及び交通安全に関する施策に協力しなければならない。

(事業者の責務)

第 5 条 事業者は、その事業活動を行うに当たり、防犯及び交通安全に関して必要な措置を講じるとともに、市が実施する防犯及び交通安全に関する施策に協力しなければならない。

第 2 章 防犯に関する施策の基本

(広報及び啓発活動の実施)

第 6 条 市は、市民及び事業者の防犯に関する意識の高揚を図るため、防犯に関する広報及び啓発活動を行うものとする。

(防犯施設の整備等)

第7条 市は、防犯に関する環境の整備を図るため、防犯施設の整備等に努めるものとする。

(その他必要な措置)

第8条 市は、前2条に規定するもののほか、防犯に関する必要な措置を講じるものとする。

第3章 交通安全に関する施策の基本

(広報及び啓発活動の実施)

第9条 市は、市民及び事業者の交通安全に関する意識の高揚を図るため、交通安全に関する広報及び啓発活動を行うものとする。

(交通安全教育の推進)

第10条 市は、市民が交通安全についての理解を深めるとともに、安全な行動が実践できるよう、心身の発達段階等に応じた交通安全に関する教育の推進に努めるものとする。

(交通安全施設の整備等)

第11条 市は、交通環境の整備を図るため、交通安全施設の整備等に努めるものとする。

(その他必要な措置)

第12条 市は、前3条に規定するもののほか、交通安全に関する必要な措置を講じるものとする。

第4章 雑則

(市民団体に対する支援)

第13条 市は、防犯及び交通安全を推進するため、当該防犯又は交通安全に関する市民団体の自主的活動に対して、必要な支援を行うことができる。

(国等及び関係機関等との連携)

第14条 市長は、国及び北海道その他の地方公共団体(以下「国等」という。)並びに関係機関及び関係団体との連携に努めるとともに、必要に応じ、国等に対し、防犯又は交通安全に関する必要な措置を講じるよう要請するものとする。

(意見の反映)

第15条 市長は、市民及び事業者の防犯及び交通安全の推進に関する意見を広く聴取し、市の施策に反映するよう努めるものとする。

(委任)

第16条 この条例の施行に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

この条例は、平成13年10月1日から施行する。

2. 苫小牧市違法駐車等の防止に関する条例

平成 17 年 3 月 24 日

条例第 8 号

(目的)

第 1 条 この条例は、違法駐車等の防止に関する責務を明らかにするとともに、違法駐車等防止重点地域の指定及び当該地域における措置等について定めることにより、道路における良好な交通環境を確保し、もって市民の安全で快適な生活環境の向上に寄与することを目的とする。

(定義)

第 2 条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

- (1) 自動車等 道路交通法(昭和 35 年法律第 105 号)第 2 条第 1 項第 9 号に規定する自動車及び同項第 10 号に規定する原動機付自転車をいう。
- (2) 違法駐車等 道路交通法第 44 条、第 45 条第 1 項若しくは第 2 項、第 47 条第 2 項若しくは第 3 項、第 48 条若しくは第 49 条の 2 第 3 項の規定に違反して自動車等を駐車する行為又は自動車の保管場所の確保等に関する法律(昭和 37 年法律第 145 号)第 11 条第 1 項若しくは第 2 項の規定に違反する行為をいう。

(市の責務)

第 3 条 市は、違法駐車等の防止に関して必要な施策を実施するものとする。

- 2 市は、違法駐車等の防止について、市民等(市民及び市内に滞在する者をいう。以下同じ。)及び事業者に対して意識の啓発を図るものとする。

(市民等の責務)

第 4 条 市民等は、違法駐車等の防止に努めるとともに、市が実施する違法駐車等の防止に関する施策に協力しなければならない。

(事業者の責務)

第 5 条 事業者は、事業活動に伴い違法駐車等が生じないように、その事業に使用する自動車等及び事業所を訪れる者の使用する自動車等の駐車のための施設の確保に努めるとともに、市が実施する違法駐車等の防止に関する施策に協力しなければならない。

(重点地域の指定)

第 6 条 市長は、違法駐車等が著しく多いため市民の日常生活又は一般交通に支障を生じていると認める地域のうち、特に違法駐車等を防止する必要があると認める区域を違法駐車等防止重点地域(以下「重点地域」という。)として指定することができる。

- 2 市長は、重点地域を指定しようとするときは、あらかじめ、当該指定に係る区域の住民及び関係団体の意見を聴くとともに、関係行政機関と協議するものとする。

- 3 重点地域の指定は、その区域を告示することにより行うものとする。

(重点地域の区域の変更等)

第7条 市長は、必要があると認めるときは、その指定に係る重点地域の区域を変更し、又はその指定を解除することができる。

- 2 前条第2項及び第3項の規定は、前項の規定による重点地域の区域の変更又は重点地域の指定の解除について準用する。

(重点地域における措置)

第8条 市長は、重点地域を指定したときは、当該重点地域において、次に掲げる措置を講じるものとする。

- (1) 違法駐車等をしようとし、又は現にしている者に対し、違法駐車等をしないように必要な助言等を行うこと。
(2) 前号に掲げるもののほか、違法駐車等を防止するため必要と認める措置

- 2 市長は、前項各号の措置を講じようとするときは、あらかじめ、関係行政機関と協議するものとする。

- 3 市長は、重点地域を指定したときは、関係行政機関に対し、違法駐車等を防止するために必要な施策を市内の他の地域に優先して講じるよう要請することができる。

(冬期における自動車等の駐車)

第9条 市民等及び事業者は、冬期において自動車等を道路上に駐車させるときは、当該駐車により除雪作業に支障を生じないように努めなければならない。

(委任)

第10条 この条例の施行に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

この条例は、平成17年7月1日から施行する。

3. 人口、高齢者数、自動車保有台数、免許所有者数

暦年	12月末人口	12月末高齢者数 65歳以上	高齢化率 65歳以上 (%)	3月末自動車 保有台数	車 保有率 (%)	12月末 免許所有者数
平成18年	173,700	31,952	18.39	135,268	77.9	107,101
平成19年	174,008	33,118	19.03	136,873	78.7	108,215
平成20年	173,968	34,319	19.73	136,836	78.7	109,107
平成21年	173,968	35,438	20.37	136,591	78.5	109,652
平成22年	174,138	36,271	20.83	136,842	78.6	109,897

※免許所有者数は苫小牧警察署、他は市統計書より

4. 交通事故発生状況(全国、全道、市)

暦年	全 国 ※北海道交通安全緑書より			全 道 ※同 左			市 ※北海道交通事故統計分析表より			
	発生 件数	死者	負傷者	発生 件数	死者	負傷者	発生 件数	① 一般 道路 死者	② 高 速 道 路 死 者	③ 負傷者
平成18年	886,864	6,352	1,098,199	26,967	277	33,696	1,034	11	0	1,329
平成19年	832,454	5,744	1,034,445	23,582	286	29,204	970	12	0	1,160
平成20年	766,147	5,155	945,504	21,091	228	26,032	804	7	0	985
平成21年	736,868	4,914	910,115	19,503	218	23,855	787	8	0	973
平成22年	725,773	4,863	896,208	18,088	215	22,096	634	5	0	828
5年計	3,948,106	27,028	4,884,471	109,231	1,224	134,883	4,229	43	0	5,275

5. 年齢層・違反時の状態別死傷者数(1)

※北海道交通事故統計分析表より～高速道路事故含む。

(単位:人)

違反 年 齢		四輪乗車中					二輪乗車中					自転車乗車中					歩 行 中				
		18年	19年	20年	21年	22年	18年	19年	20年	21年	22年	18年	19年	20年	21年	22年	18年	19年	20年	21年	22年
未 就 学 児	死者																				
	負傷者	10	6	4	8	6						0					0	2	2	1	1
幼 稚 園 児	死者																				
	負傷者	5	6	4	1	1						1	3	1	1	2	1	1	2	1	2
小 学 生	死者																				
	負傷者	23	4	11	14	9						12	18	10	11	9	7	9	7	4	3
中 学 生	死者																				
	負傷者	8	3	7	4	0						15	9	5	5	8	5	5	1	5	3
高 校 生	死者																				
	負傷者	9	5	4	6	9	0	0	0	0	0	29	25	19	21	17	2	2	2	2	3
15歳以下	死者																				
	負傷者	51	19	27	29	17	0	0	0	0	0	37	34	21	22	21	13	17	13	11	10
16～19歳	死者		2				1														
	負傷者	36	25	20	24	25	1	1	3	3	1	23	29	22	22	18	3	3	1	4	2
20～24歳	死者	1	1			1															
	負傷者	110	104	96	91	59	2	0	2	0	0	1	8	10	7	5	4	4	4	2	1
25～29歳	死者		1						1												
	負傷者	134	110	81	89	75	1	1	3	0	0	4	5	1	1	1	5	3	2	4	7
30歳代	死者			1																	
	負傷者	252	213	185	170	156	1	3	2	1	2	8	9	10	8	8	10	8	8	9	3
40歳代	死者	1					1	1													
	負傷者	176	177	137	128	125	2	0	1	2	2	8	3	7	10	6	11	9	8	5	8
50歳代	死者	1	1											1					2	1	1
	負傷者	172	160	120	128	98	1	0	0	1	2	14	14	11	13	8	10	16	10	13	11
60～64歳	死者	2	2																	1	1
	負傷者	64	60	47	42	55	0	0	1	0	1	6	7	8	13	4	5	3	6	7	3
65～69歳	死者				1	2															1
	負傷者	53	34	36	34	24	0	0	1	0	0	9	2	6	6	3	2	10	7	7	1
70～74歳	死者																				
	負傷者	29	20	18	17	21	0	0	0	0	0	8	8	11	8	4	5	8	10	3	3
75～79歳	死者													1					1	1	1
	負傷者	17	11	6	10	11	0	0	0	0	0	8	8	5	7	4	7	3	5	4	1
80歳以上	死者						1							1				1	1	2	2
	負傷者	12	9	5	9	9	1	0	0	0	0	6	1	5	5	4	4	1	2	3	8
小 計	死者	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	2	3	4	1
	負傷者	111	74	65	70	65	1	0	1	0	0	31	19	27	26	15	18	22	24	17	13
不 明	死者																				
	負傷者																				
合 計	死者	5	7	1	1	3	3	1	0	1	0	2	0	1	1	0	1	4	5	5	2
	負傷者	1,106	942	778	771	675	9	5	13	7	8	132	128	117	122	86	79	85	76	72	58

6. 年齢層・違反時の状態別死傷者数(2)

※北海道交通事故統計分析表より～高速道路事故含む。

(単位:人)

年 齢	違 反	軽車両等					18年小計	%	19年小計	%	20年小計	%	21年小計	%	22年小計	%	5年合計	%
		18年	19年	20年	21年	22年												
未就学児	死者					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者					10	1	8	1	6	1	9	1	7	1	40	1	
幼稚園児	死者					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者					7	1	10	1	7	1	3	0	5	1	32	1	
小学生	死者					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者					42	3	31	3	28	3	29	3	21	3	151	3	
中学生	死者					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者					28	2	17	1	13	1	14	1	11	1	83	2	
高校生	死者					1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	
	負傷者					40	3	32	3	25	3	29	3	29	4	155	3	
15歳以下	死者					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	負傷者					101	8	70	6	61	6	62	6	48	6	342	6	
16～19歳	死者					2	18	2	17	0	0	0	0	0	0	4	9	
	負傷者					63	5	58	5	46	5	53	5	46	6	266	5	
20～24歳	死者					1	9	1	8	0	0	0	0	1	20	3	7	
	負傷者					117	9	116	10	112	11	100	10	65	8	510	10	
25～29歳	死者					0	0	1	8	0	0	1	13	0	0	2	5	
	負傷者				1	144	11	119	10	87	9	94	10	84	10	528	10	
30歳代	死者					0	0	0	0	1	14	0	0	0	0	1	2	
	負傷者					271	20	233	20	205	21	188	19	169	20	1,066	20	
40歳代	死者					2	18	1	8	0	0	0	0	0	0	3	7	
	負傷者	1				198	15	189	16	153	16	145	15	141	17	826	16	
50歳代	死者					2	18	3	25	1	14	1	13	0	0	7	16	
	負傷者	1			1	198	15	190	16	141	14	156	16	119	14	804	15	
60～64歳	死者					2	18	2	17	1	14	0	0	1	20	6	14	
	負傷者					75	6	70	6	62	6	62	6	63	8	332	6	
65～69歳	死者					0	0	0	0	0	0	2	25	2	40	4	9	
	負傷者			1		64	5	46	4	51	5	47	5	28	3	236	4	
70～74歳	死者					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	負傷者	1				43	3	36	3	39	4	28	3	28	3	174	3	
75～79歳	死者					0	0	1	8	2	29	1	13	1	20	5	12	
	負傷者					32	2	22	2	16	2	21	2	16	2	107	2	
80歳以上	死者					2	18	1	8	2	29	3	38	0	0	8	19	
	負傷者					23	2	11	1	12	1	17	2	21	3	84	2	
小 計	死者	0	0	0	0	2	18	2	17	4	57	6	75	3	60	17	40	
	負傷者	1	0	1	0	162	12	115	10	118	12	113	12	93	11	601	11	
不 明	死者					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	負傷者					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合 計	死者	0	0	0	0	11		12		7		8		5		43	100	
	負傷者	2	0	1	1	1,329		1,160		985		973		828		5,275	100	

7. 交通事故発生状況の「年別推移」

年	発生件数	対前年増減	死者数	対前年増減	負傷者数	対前年増減
昭35	152		9		142	
昭36	273	121	22	13	222	80
昭37	264	△ 9	11	△ 11	237	15
昭38	231	△ 33	13	2	283	46
昭39	472	241	21	8	398	115
昭40	668	196	30	9	487	89
昭41	492	△ 176	20	△ 10	387	△ 100
昭42	407	△ 85	24	4	530	143
昭43	569	162	27	3	800	270
昭44	831	262	26	△ 1	1,213	413
昭45	852	21	41	15	1,310	97
昭46	758	△ 94	27	△ 14	1,059	△ 251
昭47	685	△ 73	20	△ 7	1,009	△ 50
昭48	788	103	24	4	1,169	160
昭49	625	△ 163	9	△ 15	905	△ 264
昭50	596	△ 29	10	1	850	△ 55
昭51	578	△ 18	10	0	800	△ 50
昭52	547	△ 31	15	5	759	△ 41
昭53	570	23	11	△ 4	823	64
昭54	627	57	9	△ 2	885	62
昭55	546	△ 81	21	12	733	△ 152
昭56	571	25	12	△ 9	765	32
昭57	650	79	15	3	850	85
昭58	747	97	17	2	1,007	157
昭59	696	△ 51	15	△ 2	914	△ 93
昭60	699	3	13	△ 2	915	1
昭61	786	87	14	1	1,062	147
昭62	629	△ 157	8	△ 6	819	△ 243
昭63	768	139	18	10	965	146
平元	912	144	15	△ 3	1,165	200
2	946	34	15	0	1,181	16
3	902	△ 44	16	1	1,156	△ 25
4	923	21	15	△ 1	1,169	13
5	888	△ 35	20	5	1,116	△ 53
6	981	93	14	△ 6	1,178	62
7	1,045	64	21	7	1,208	30
8	1,038	△ 7	14	△ 7	1,169	△ 39
9	1,055	17	16	2	1,346	177
10	1,025	△ 30	9	△ 7	1,287	△ 59
11	1,062	37	11	2	1,356	69
12	1,089	27	20	9	1,346	△ 10
13	1,087	△ 2	12	△ 8	1,341	△ 5
14	1,093	6	8	△ 4	1,377	36
15	1,054	△ 39	13	5	1,352	△ 25
16	1,087	33	8	△ 5	1,393	41
17	1,189	102	7	△ 1	1,540	147
18	1,023	△ 166	11	4	1,316	△ 224
19	962	△ 61	12	1	1,151	△ 165
20	799	△ 163	7	△ 5	978	△ 173
21	778	△ 21	8	1	960	△ 18
22	634	△ 144	5	△ 3	828	△ 132

(※平成7年度以降は、高速道路事故を含む)

8. 「道路別」交通事故発生状況

※北海道交通事故統計分析表より～高速道路事故含む。

(単位:件・人)

区 分	発 生 件 数							死 者 数							負 傷 者 数						
	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	%	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	%	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	%
国 道 3 6 号	245	198	199	154	135	931	22.0	5	1	2	0	3	11	25.6	342	261	246	205	195	1,249	23.7
国道234号(～岩見沢)	14	11	10	11	8	54	1.3	1	0	0	0	0	1	2.3	19	14	11	15	12	71	1.3
国道235号(～日高)	9	0	4	4	4	21	0.5	0	0	0	0	0	0	0.0	13	0	5	4	6	28	0.5
国道276号(～支笏湖)	17	32	23	19	11	102	2.4	0	6	0	1	0	7	16.3	20	37	32	21	12	122	2.3
国道453号(～丸山)	0	1	0	0	0	1	0.0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	1	0	0	0	1	0.0
道道苫小牧停車場線	4	1	1	2	1	9	0.2	0	0	0	0	0	0	0.0	4	2	1	2	1	10	0.2
道道苫小牧東インター線	1	1	0	2	0	4	0.1	0	0	0	0	0	0	0.0	3	3	0	2	0	8	0.2
道道静川美沢線	4	4	1	0	1	10	0.2	0	0	0	0	0	0	0.0	6	4	3	0	1	14	0.3
道道樽前錦岡線	1	1	4	7	6	19	0.4	0	0	0	2	0	2	4.7	1	1	4	8	7	21	0.4
道道上厚真苫小牧線	30	46	35	28	33	172	4.1	0	0	0	0	0	0	0.0	38	52	45	34	50	219	4.2
道道苫小牧環状線	174	172	116	140	104	706	16.7	2	3	0	1	1	7	16.3	229	205	134	175	136	879	16.7
市道苫小牧三条通り	32	22	24	13	9	100	2.4	0	0	1	1	0	2	4.7	40	24	26	14	11	115	2.2
高速道(札幌～函館)	8	2	3	5	3	21	0.5	0	0	0	0	0	0	0.0	10	2	3	8	3	26	0.5
高速道(函館～札幌)	2	4	2	3	3	14	0.3	0	0	0	0	0	0	0.0	2	5	4	4	7	22	0.4
自専道(門別～苫小牧)	1	2	0	0	1	4	0.1	0	0	0	0	0	0	0.0	1	2	0	0	3	6	0.1
自専道(苫小牧～門別)	0	1	0	1	0	2	0.0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	1	0	1	0	2	0.0
国 道	285	242	236	188	158	1,109	26.2	6	7	2	1	3	19	44.2	394	313	294	245	225	1,471	27.9
道 道	220	229	159	181	147	936	22.1	2	3	1	3	1	10	23.3	294	274	190	223	197	1,178	22.3
市 道	468	447	358	377	295	1,945	46.0	3	2	4	4	1	14	32.6	570	511	440	455	363	2,339	44.3
高 速 国 道	10	6	5	8	6	35	0.8	0	0	0	0	0	0	0.0	12	7	7	12	10	48	0.9
指定自動車専用道	1	2	0	1	1	5	0.1	0	0	0	0	0	0	0.0	1	2	0	1	3	7	0.1
そ の 他 の 道 路	50	44	46	32	27	199	4.7	0	0	0	0	0	0	0.0	58	53	54	37	30	232	4.4
合 計	1,034	970	804	787	634	4,229	100.0	11	12	7	8	5	43	100.0	1,329	1,160	985	973	828	5,275	100.0

9. 「月別」交通事故発生状況

※北海道交通事故統計分析表より～高速道路事故含む。

(単位:件・人)

区分	発生件数								死者数								傷者数							
	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	平均	%	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	平均	%	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	平均	%
1月	70	81	72	89	49	361	72	8.5	0	0	0	0	0	0	0	0.0	87	96	84	110	56	433	87	8.2
2月	88	95	75	61	53	372	74	8.8	1	1	0	0	2	4	1	9.3	115	120	92	71	66	464	93	8.8
3月	105	76	72	68	45	366	73	8.7	0	0	1	0	1	2	0	4.7	132	93	84	92	63	464	93	8.8
4月	66	67	40	46	45	264	53	6.2	0	0	1	2	0	3	1	7.0	87	79	48	51	58	323	65	6.1
5月	88	77	52	48	41	306	61	7.2	2	0	0	0	0	2	0	4.7	107	89	62	61	52	371	74	7.0
6月	80	69	77	61	47	334	67	7.9	0	1	0	0	0	1	0	2.3	105	79	91	74	69	418	84	7.9
7月	81	82	54	68	43	328	66	7.8	1	4	0	0	0	5	1	11.6	102	93	65	81	53	394	79	7.5
8月	88	77	71	63	46	345	69	8.2	1	0	0	1	0	2	0	4.7	127	90	83	87	61	448	90	8.5
9月	85	82	70	60	58	355	71	8.4	1	4	2	2	1	10	2	23.3	103	98	88	65	77	431	86	8.2
10月	95	81	71	83	64	394	79	9.3	2	1	2	3	1	9	2	20.9	124	95	85	100	85	489	98	9.3
11月	94	73	66	62	72	367	73	8.7	0	0	1	0	0	1	0	2.3	122	91	88	77	97	475	95	9.0
12月	94	110	84	78	71	437	87	10.3	3	1	0	0	0	4	1	9.3	118	137	115	104	91	565	113	10.7
合計	1,034	970	804	787	634	4,229	845	100.0	11	12	7	8	5	43	8	100.0	1,329	1,160	985	973	828	5,275	1,057	100.0

10. 「時間帯別」交通事故発生状況

※北海道交通事故統計分析表より～高速道路事故含む。

(単位:件・人)

区 分	発 生 件 数							死 者 数							負 傷 者 数						
	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	%	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	%	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	%
0～2時	13	11	13	11	9	57	1.3	1	0	1	0	0	2	4.7	16	14	12	11	13	66	1.3
2～4時	12	8	9	6	6	41	1.0	0	0	0	0	0	0	0.0	15	8	9	9	9	50	0.9
4～6時	15	12	1	13	9	50	1.2	2	0	0	0	0	2	4.7	17	15	2	17	11	62	1.2
6～8時	92	79	66	74	58	369	8.7	0	1	0	1	0	2	4.7	123	93	81	92	74	463	8.8
8～10時	142	129	114	108	93	586	13.9	2	1	1	1	0	5	11.6	182	157	129	125	116	709	13.4
10～12時	147	105	112	97	74	535	12.7	0	3	0	0	0	3	7.0	168	126	138	115	92	639	12.1
12～14時	112	96	93	106	79	486	11.5	1	0	0	0	1	2	4.7	149	110	118	139	99	615	11.7
14～16時	136	134	111	101	84	566	13.4	1	0	1	0	0	2	4.7	179	160	132	133	132	736	14.0
16～18時	159	172	126	121	91	669	15.8	2	2	2	2	3	11	25.6	204	202	164	136	112	818	15.5
18～20時	117	139	96	89	87	528	12.5	0	4	1	2	1	8	18.6	150	166	118	123	118	675	12.8
20～22時	50	55	40	43	28	216	5.1	0	0	1	2	0	3	7.0	70	71	53	49	32	275	5.2
22～24時	39	30	23	18	16	126	3.0	2	1	0	0	0	3	7.0	56	38	29	24	20	167	3.2
合 計	1,034	970	804	787	634	4,229	100.0	11	12	7	8	5	43	100.0	1,329	1,160	985	973	828	5,275	100.0

11. 第一当事者の「年齢階層別」交通事故発生状況

※北海道交通事故統計分析表より～高速道路事故含む。

(単位:件・人)

区分	発生件数							死者数							傷者数							
	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	%	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	%	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	%	
ドライバー 高齢者	15歳以下	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0
	16～19歳	49	63	33	36	25	206	4.9	1	2	0	0	0	3	7.0	63	79	42	40	33	257	4.9
	20～24歳	132	133	98	98	74	535	12.7	2	4	1	1	1	9	20.9	167	171	122	130	111	701	13.3
	25～29歳	108	94	82	73	65	422	10.0	0	0	0	1	0	1	2.3	128	121	96	89	81	515	9.8
	30歳代	204	176	149	145	105	779	18.4	1	1	2	2	1	7	16.3	282	201	190	179	145	997	18.9
	40歳代	144	117	105	104	104	574	13.6	1	1	0	1	1	4	9.3	190	137	125	127	133	712	13.5
	50歳代	173	173	140	139	86	711	16.8	2	1	2	1	0	6	14.0	217	209	175	178	109	888	16.8
	60～64歳	78	67	61	58	71	335	7.9	3	3	0	0	1	7	16.3	93	78	70	74	94	409	7.8
	65～69歳	56	63	59	47	33	258	6.1	0	0	0	1	1	2	4.7	72	72	79	55	41	319	6.0
	70～74歳	40	47	32	40	30	189	4.5	0	0	0	0	0	0	0.0	53	52	38	48	37	228	4.3
75～79歳	26	16	23	23	20	108	2.6	0	0	0	0	0	0	0.0	35	17	28	30	21	131	2.5	
80歳以上	15	12	13	15	10	65	1.5	1	0	0	0	0	1	2.3	19	13	13	15	12	72	1.4	
小計	137	138	127	125	93	620	14.7	1	0	0	1	1	3	7.0	179	154	158	148	111	750	14.2	
計	1,025	961	797	778	623	4,184	98.9	11	12	5	7	5	40	93.0	1,319	1,150	980	965	817	5,231	99.2	
うち25歳未満	181	196	133	134	99	743	17.6	3	6	1	1	1	12	27.9	294	250	166	170	144	1,024	19.4	
ドライバー以外	歩行者	0	0	2	0	0	2	0.0	0	0	2	0	0	2	4.7	0	0	0	0	0	0	0.0
	自転車	0	0	0	4	0	4	0.1	0	0	0	1	0	1	2.3	0	0	0	3	0	3	0.1
	その他	9	9	5	5	11	39	0.9	0	0	0	0	0	0	0.0	10	10	5	5	11	41	0.8
合計	1,034	970	804	787	634	4,229	100.0	11	12	7	8	5	43	100.0	1,329	1,160	985	973	828	5,275	100.0	

12. 第一当事者の「法令違反別」交通事故発生状況

※北海道交通事故統計分析表より～高速道路事故含む。

(単位:件・人)

区 分	発 生 件 数								死 者 数								負 傷 者 数							
	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	%	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	%	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	%			
酒 酔 い	1	0	1	0	0	2	0.0	1	0	0	0	0	1	2.3	0	0	1	0	0	1	0.0			
追 越 し	0	1	1	0	0	2	0.0	0	1	0	0	0	1	2.3	0	0	1	0	0	1	0.0			
通 行 区 分	0	4	4	6	1	15	0.4	0	0	0	0	0	0	0.0	0	4	8	7	1	20	0.4			
歩 行 者 妨 害	27	17	16	24	19	103	2.4	0	1	1	3	1	6	14.0	27	16	17	23	18	101	1.9			
最 高 速 度	8	3	0	1	3	15	0.4	0	4	0	0	0	4	9.3	11	1	0	1	3	16	0.3			
過 労 運 転	2	1	1	0	2	6	0.1	0	0	0	0	0	0	0.0	3	1	2	0	2	8	0.2			
信 号 無 視	38	48	29	31	24	170	4.0	2	1	1	1	1	6	14.0	47	64	31	32	32	206	3.9			
一 時 不 停 止	45	56	48	41	29	219	5.2	0	1	0	0	0	1	2.3	53	64	66	55	38	276	5.2			
車 間 距 離	1	1	0	5	0	7	0.2	0	0	0	0	0	0	0.0	1	2	0	5	0	8	0.2			
踏 切 不 停 止	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0.0			
交 差 点 安 全 通 行	7	22	2	34	9	74	1.7	0	0	0	0	0	0	0.0	9	25	2	40	11	87	1.6			
交 差 点 徐 行	19	4	8	10	3	44	1.0	0	0	0	0	0	0	0.0	27	7	12	18	5	69	1.3			
右 折	3	1	0	3	0	7	0.2	0	0	0	0	0	0	0.0	3	1	0	5	0	9	0.2			
左 折	2	1	0	0	0	3	0.1	0	0	0	0	0	0	0.0	4	1	0	0	0	5	0.1			
整 備 不 良	2	2	0	2	1	7	0.2	0	0	0	0	0	0	0.0	2	2	0	2	3	9	0.2			
安 全	前 方 不 注 意	272	256	197	157	179	1,061	25.1	2	1	3	2	2	10	23.3	388	344	270	208	265	1,475	28.0		
	(※)動 静 不 注 視	119	112	112	100	71	514	12.2	0	0	0	0	0	0	0.0	155	123	129	121	98	626	11.9		
運 転	前 左 右 不 確 認	275	243	219	184	169	1,090	25.8	5	1	0	0	0	6	14.0	328	278	260	222	201	1,289	24.4		
	ハ ン ド ル 操 作	9	12	6	10	9	46	1.1	0	2	0	2	0	4	9.3	14	12	7	10	10	53	1.0		
義 務	ブ レ ー キ 操 作	96	91	60	83	44	374	8.8	1	0	0	0	0	1	2.3	126	107	66	107	60	466	8.8		
	安 全 速 度	7	8	3	4	1	23	0.5	0	0	0	0	1	1	2.3	7	8	4	6	0	25	0.5		
違 反	後 方 不 確 認	59	50	49	55	41	254	6.0	0	0	0	0	0	0	0.0	68	57	58	66	46	295	5.6		
	そ の 他	11	4	12	12	2	41	1.0	0	0	0	0	0	0	0.0	15	4	15	14	3	51	1.0		
	計	848	776	658	605	516	3,403	80.5	8	4	3	4	3	22	51.2	1,101	933	809	754	683	4,280	81.1		
そ の 他 の 違 反	22	24	29	20	16	111	2.6	0	0	0	0	0	0	0.0	31	29	31	26	21	138	2.6			
不 明	9	9	5	5	11	39	0.9	0	0	0	0	0	0	0.0	10	10	5	5	11	41	0.8			
歩 行 者 の 違 反	0	0	2	0	0	2	0.0	0	0	2	0	0	2	4.7	0	0	0	0	0	0	0.0			
合 計	1,034	970	804	787	634	4,229	100.0	11	12	7	8	5	43	100.0	1,329	1,160	985	973	828	5,275	100.0			
酒 気 帯 び 0.25 未 満	4	2	2	0	2	10	0.2	0	0	0	0	0	0	0.0	5	3	2	0	4	14	0.3			
酒 気 帯 び 0.25 以 上	11	10	4	3	7	35	0.8	1	0	2	0	0	3	7.0	15	15	5	6	12	53	1.0			
無 免 許	6	4	7	6	5	28	0.7	0	0	0	0	0	0	0.0	11	6	12	6	6	41	0.8			

(酒気帯び、無免許は再掲)

(※)動静不注視:相手の存在を発見していたが、危険はないと判断し、その動静の注視を怠ったこと。

13. 「類型別」交通事故発生状況

※北海道交通事故統計分析表より～高速道路事故含む。

(単位:件・人)

区 分	発 生 件 数							死 者 数							負 傷 者 数							
	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	%	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	%	18年	19年	20年	21年	22年	5年計	%	
人 対 車	対面通行中	2	1	2	2	0	7	0.2	0	0	1	0	0	1	2.3	3	1	1	2	0	7	0.1
	背面通行中	5	8	3	1	0	17	0.4	0	0	0	0	0	0	0.0	5	8	3	1	0	17	0.3
	横断歩道	37	36	34	33	26	166	3.9	0	2	2	2	0	6	14.0	37	34	35	33	26	165	3.1
	横断歩道付	0	2	2	2	1	7	0.2	0	0	0	1	0	1	2.3	0	2	2	1	1	6	0.1
	横断歩道橋付	0	0	2	0	0	2	0.0	0	0	1	0	0	1	2.3	0	0	1	0	0	1	0.0
	その他	18	24	19	22	14	97	2.3	1	1	1	2	2	7	16.3	17	23	18	20	12	90	1.7
小 計	55	62	57	57	41	272	6.4	1	3	4	5	2	15	34.9	54	59	56	54	39	262	5.0	
両 車	路上遊戯中	0	1	0	0	0	1	0.0	0	0	0	0	0	0	0.0	0	1	0	0	0	1	0.0
	路上作業中	0	1	0	2	0	3	0.1	0	0	0	0	0	0	0.0	0	1	0	2	0	3	0.1
	路上停止中	3	0	1	0	0	4	0.1	0	0	0	0	0	0	0.0	3	0	1	0	0	4	0.1
	その他	14	12	14	13	18	71	1.7	0	0	0	0	0	0	0.0	14	12	15	13	19	73	1.4
	小 計	79	85	77	75	59	375	8.9	1	3	5	5	2	16	37.2	79	82	76	72	58	367	7.0
自転車対車両	131	123	117	121	84	576	13.6	2	0	1	1	0	4	9.3	132	128	117	122	86	585	11.1	
相 互	正面衝突	14	18	8	14	8	62	1.5	3	4	0	0	1	8	18.6	23	21	16	17	9	86	1.6
	追 突	430	383	328	307	258	1,706	40.3	1	2	0	0	1	4	9.3	600	489	424	400	373	2,286	43.3
	出 会 頭	208	176	135	142	112	773	18.3	4	1	0	0	1	6	14.0	262	221	180	198	159	1,020	19.3
	追越追抜時	3	3	1	2	3	12	0.3	0	0	0	0	0	0	0.0	3	3	1	2	4	13	0.2
	すれ違い時	4	8	1	3	2	18	0.4	0	0	0	0	0	0	0.0	4	10	1	4	2	21	0.4
	左 折 時	8	4	4	3	7	26	0.6	0	0	0	0	0	0	0.0	14	10	5	3	9	41	0.8
	右 折 時	68	81	62	42	40	293	6.9	0	1	0	0	0	1	2.3	97	98	80	58	53	386	7.3
	その他	61	59	54	62	52	288	6.8	0	0	0	0	0	0	0.0	77	65	65	82	60	349	6.6
小 計	796	732	593	575	482	3,178	75.1	8	8	0	0	3	19	44.2	1,080	917	772	764	669	4,202	79.7	
車 両 単 独	電 柱	4	4	3	1	0	12	0.3	0	0	0	0	0	0	0.0	6	4	3	1	0	14	0.3
	標 識	3	0	1	2	0	6	0.1	0	0	0	1	0	1	2.3	3	0	3	1	0	7	0.1
	防護柵等	4	0	0	0	2	6	0.1	0	0	0	0	0	0	0.0	4	0	0	0	2	6	0.1
	その他	5	13	3	5	4	30	0.7	0	1	0	0	0	1	2.3	8	13	4	6	6	37	0.7
	駐車両衝突	2	4	3	1	1	11	0.3	0	0	0	0	0	0	0.0	2	7	4	1	1	15	0.3
独	路上逸脱	3	2	1	1	1	8	0.2	0	0	1	0	0	1	2.3	5	2	0	1	1	9	0.2
	その他	7	7	6	6	1	27	0.6	0	0	0	1	0	1	2.3	10	7	6	5	5	33	0.6
小 計	28	30	17	16	9	100	2.4	0	1	1	2	0	4	9.3	38	33	20	15	15	121	2.3	
合 計	1,034	970	804	787	634	4,229	100.0	11	12	7	8	5	43	100.0	1,329	1,160	985	973	828	5,275	100.0	

14. 苫小牧市あんしん歩行エリア指定地区

エリア名：苫小牧駅南地区

エリア内の主な路線

- ① 国道36号(新中野3-2~新中野1-10)
- ② 市道駅前本通線(表町2-1~表町6-3)
- ③ 市道夕見大通線(表町2-1~旭町3-2)
- ④ 市道旭中央通線(旭町3-2~末広町3-3)
- ⑤ 市道末広町2条通線(末広町3-3~3-1)
- ⑥ 市道船見通線(新中野町3-2~末広町3-1)
- ⑦ 市道若草新中野3条通線(若草町5-6~新中野町1-10)
- ⑧ 市道苫小牧停車場若草通線(表町6-3~若草町5-6)

