

# 苫小牧市交通安全計画（案）

平成 28 年度～平成 32 年度（第 10 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～

平成 28 年 月 日

苫小牧市交通安全対策本部

## 総論

第1章	交通安全計画について	1
1	計画の性格・期間等	1
2	計画の基本理念	1
3	計画の推進	2
第2章	交通事故等の現状	4
1	道路交通事故の現状と推移	4
第3章	交通安全計画における目標	10
1	目標	10
1)	発生件数の減少目標	10
2)	死者数の減少目標	10
2	重点課題	10
1)	高齢者及び子どもの安全確保	10
2)	歩行者及び自転車の安全確保	11
3)	生活道路及び幹線道路における安全確保	12
4)	飲酒運転の根絶	12
第4章	交通安全の施策	13
1	道路交通環境の整備	13
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	13
2)	幹線道路における交通安全対策の推進	14
3)	交通安全施設等整備事業の推進	15
4)	効果的な交通規制の推進	15
5)	自転車利用環境の総合的整備	16
6)	災害に備えた道路交通環境の整備	16
7)	総合的な駐車対策の推進	16
8)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	17
9)	冬季道路交通環境の整備	17
2	交通安全思想の普及徹底	18
1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	18
2)	効果的な交通安全教育の推進	20
3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	20

4) 交通安全に関する民間団体の主体的活動の促進	23
5) 市民の参加・協働の促進	23
3 安全運転の確保	23
4 車両の安全性の確保	24
5 道路交通秩序の維持	24
6 救助・救急活動の充実	24
1) 救助・救急体制の整備	24
2) 救急医療体制の整備	25
7 交通事故被害者支援の充実	26
第5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6章 道路交通の安全に関する実施計画の推進	28
1 苫小牧市の交通事故及び交通安全運動実施計画の策定	28
2 苫小牧市交通安全運動実施計画の推進	28
3 道路交通の安全に関する情報の共有化	28

## 第1章 交通安全計画について

### 1 計画の性格・期間等

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9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、傷者数ともに減少傾向にあり、平成17年1,189件のピーク時に比べ平成27年513件と、約40%まで減少しております。

また、死者数においては、苫小牧市の記録がある昭和35年以降平成22年には、最少死者数の5人となりましたが、それ以降については、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28年度から平成32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10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。

### 2 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的高速道路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、これまで微増傾向でありましたが、平成25年を境に減少傾向に転じており、さらに高齢化の進行は止まることなく、すでに高齢化率（65

歳以上)が26.3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たらし、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、いまだ年間500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齢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齢者、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 計画の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により本市の交通事故は、減少傾向を続けているところですが、本計画では、これまでの対策の狙いや成果を踏まえ、国や道の計画との整合や各実施主体との連携を踏まえた施策の構築を図るとともに、本市の交通事故の特徴、社会環境や交通を取り巻く諸条件の変化に対応し、交通安全に関する啓発や教育、交通事故発生箇所の安全性の向上などに関する施策の充実を図ります。

また、交通安全の推進においては、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に市民に交通安全対策に関心を持ってもらい、本市における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市民主体の意識を醸成してまいります。

さらに、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成してまいります。

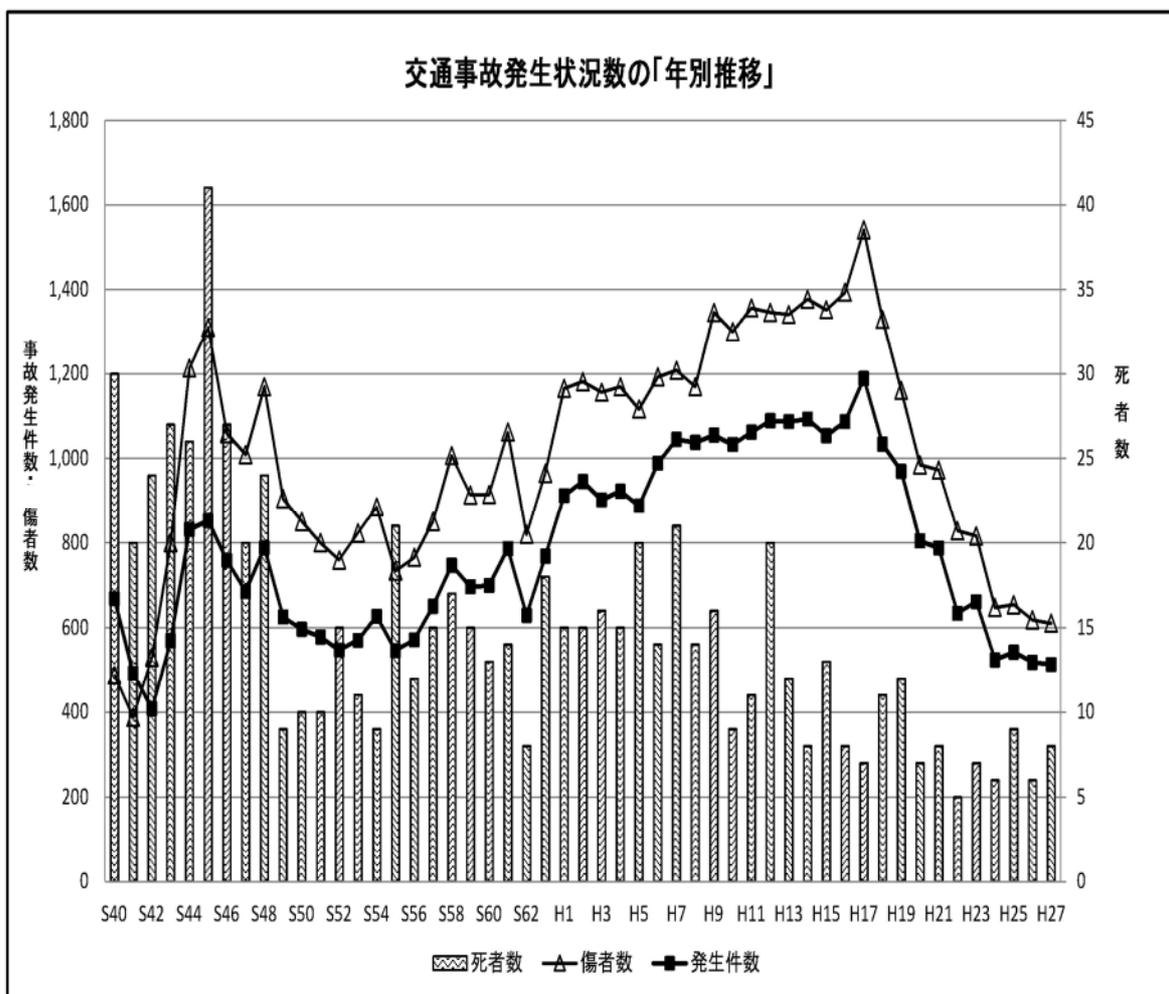
## 第2章 交通事故等の現状

### 1 道路交通事故の現状と推移

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、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、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、傷者数は減少しており、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。

しかし、第9次交通安全計画の最終年である平成27年までには、目標である交通事故死者数3名以下とすることは、遺憾ながら達成するには至りませんでした。



近年の交通事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりです。

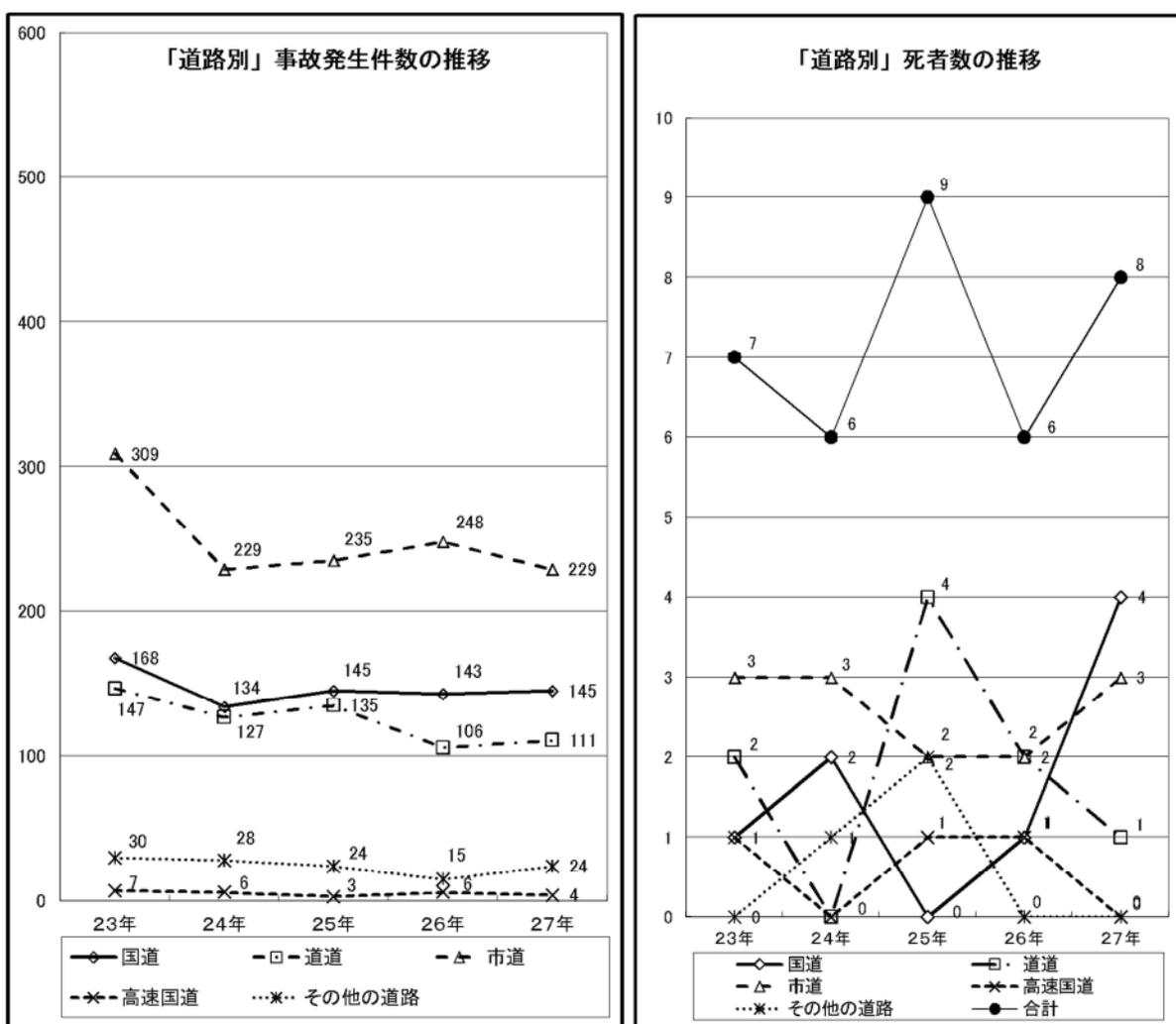
### ア「道路別」交通事故発生状況（参考資料5頁参照）

減少傾向にある事故発生件数は、平成23年からの5年間の合計値で見ると市道での発生が44%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。

同様に死者数を合計で見た場合、市道で13人、国道8人、道道で9人死亡しており、合計で死者数全体の39%が市道において死亡しております。

これは、居住地近くや生活圏内など、通りなれた道路において、多く発生している状況です。

また、路線別事故発生件数の5年間合計で最も多かったのは、国道36号の21.6%で、次が道道苫小牧環状線の14.7%でした。3番目に多い道道上厚真苫小牧線が5.8%であることから、国道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 6 頁参照）

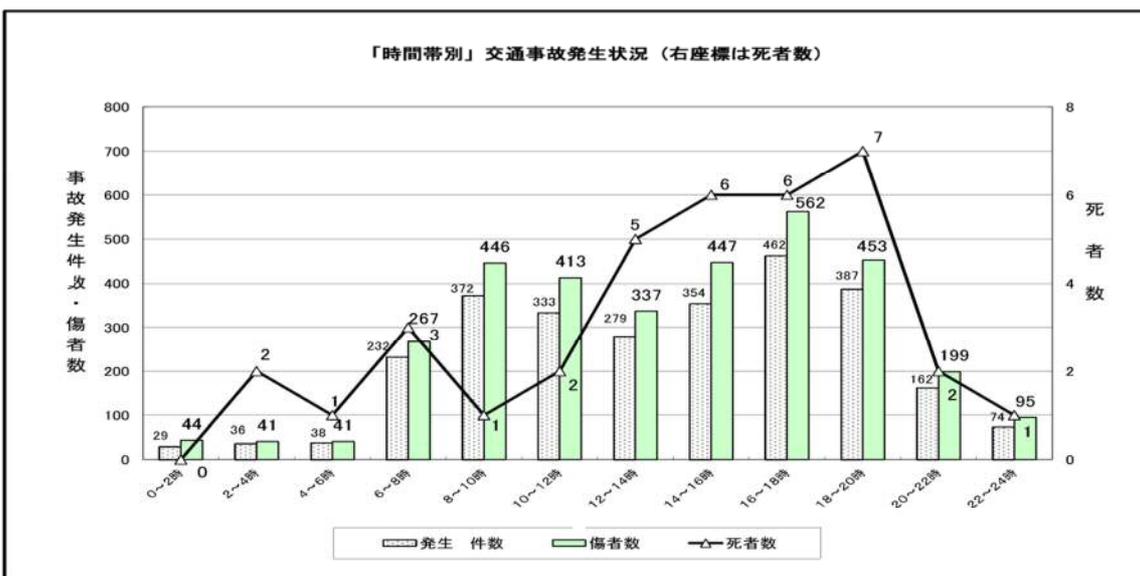
5 年間の事故発生状況の合計値を月別に見ると、発生件数、傷者数共に冬期間の 1 月から春の 5 月にかけて減少傾向にあるものの、それ以降 8 月にむけ増加に転じております。

9 月に一旦減少するものの、その後は徐々に事故が増加して、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。



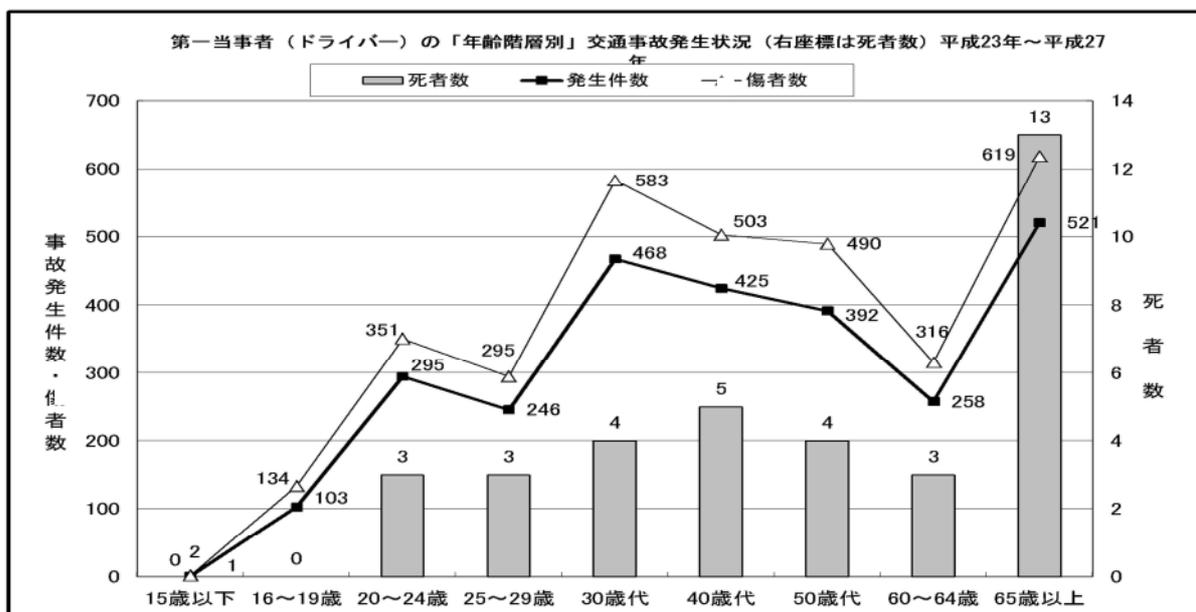
### ウ「時間帯別」交通事故発生状況（参考資料 7 頁参照）

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 16.8%で、次に18時～20時の 14%、8時～10時の 13.5%と続いています。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 44%を占める結果になっています。



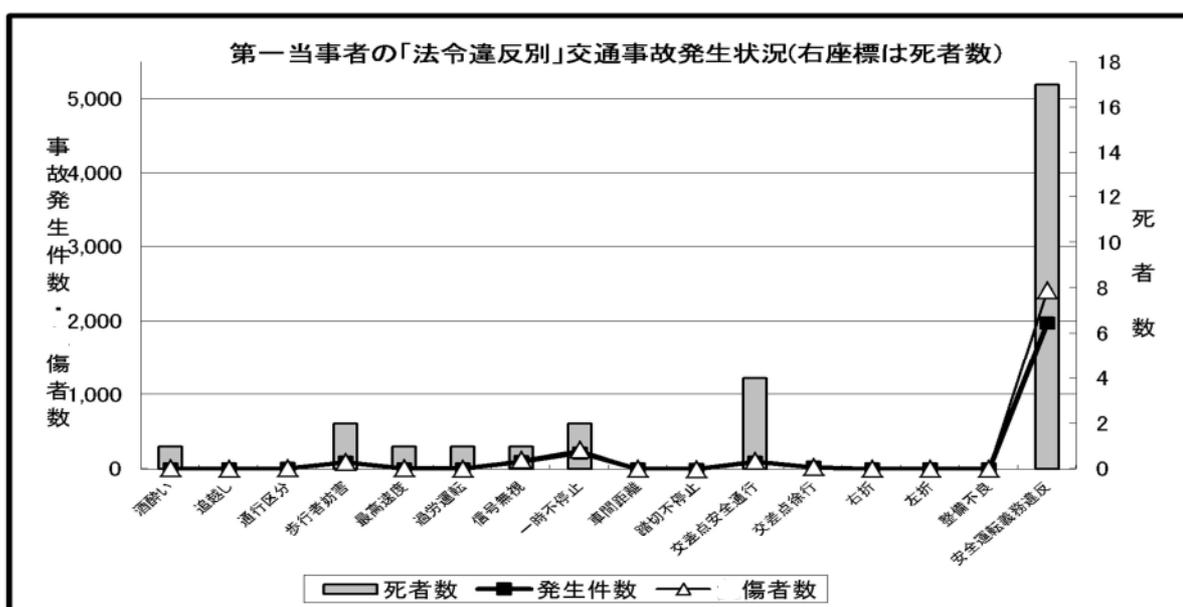
エ 第一当事者\*1の「年齢階層別」交通事故発生状況（参考資料 8 頁参照）

第一当事者の年齢階層別では、市の高齢化に伴い発生件数、傷者数共に 65 歳以上が最も多く、次いで 30 歳代となっています。死者数についても、65 歳以上が最も多くなっております。



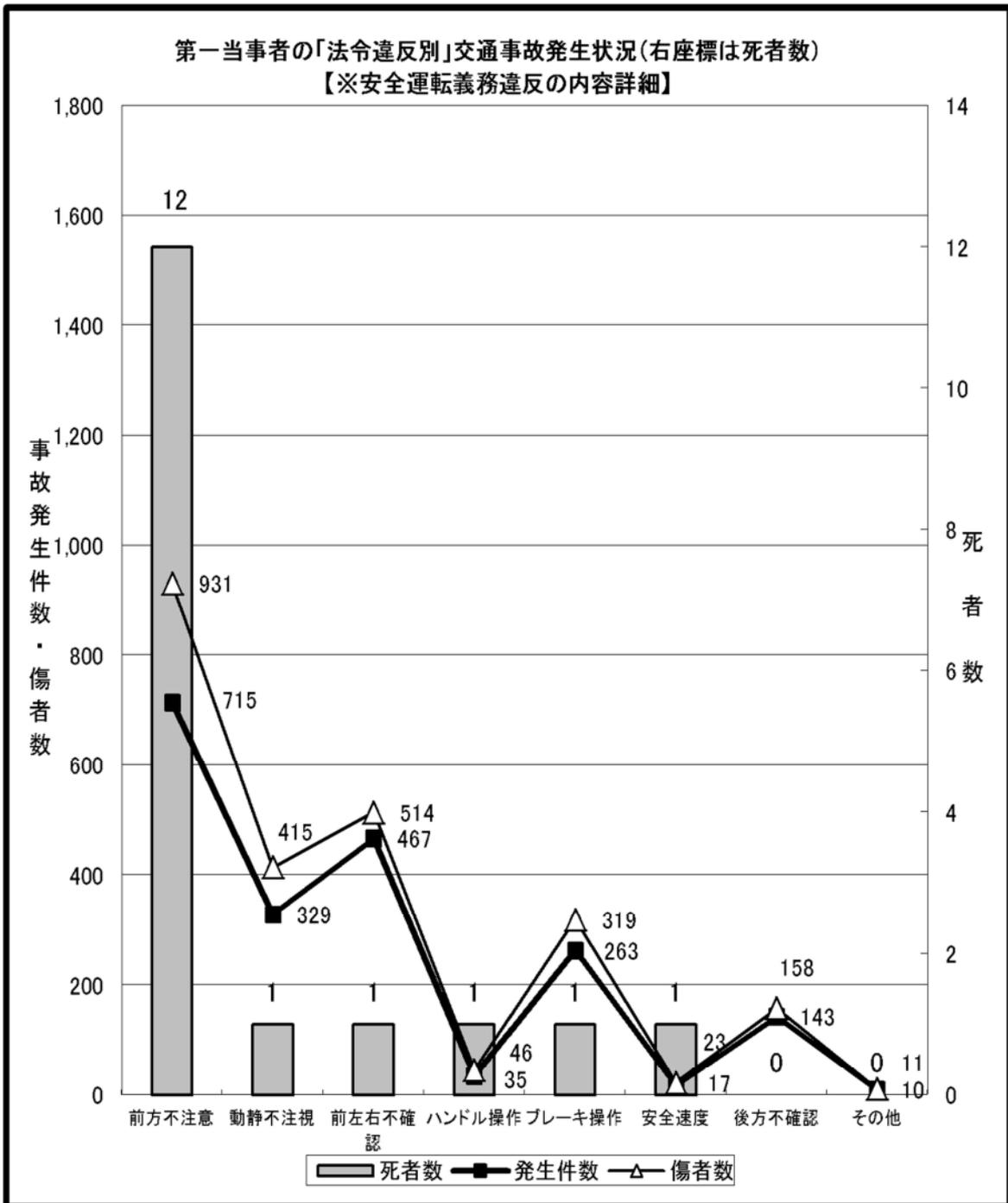
オ 第一当事者の「法令違反別」交通事故発生状況（参考資料 9 頁参照）

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、発生件数と傷者数共に 72% にのぼり、次いで多い違反が一時不停止で発生件数、傷者数共 8% となっております。また、死者数も安全運転義務違反によるものが 47%、次に多いのは交差点安全通行違反 11%、次いで歩行者妨害、一時不停止の 5% となっております。



カ 「安全運転義務違反」の内容詳細（参考資料9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、前方不注意によって発生した事故件数が26%、前左右不確認が17%。傷者数では、前方不注意が28%、前左右不確認が15%と両違反が40%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33%と最も高くなっています。  
 ※5か年中に死亡した36人中、12名（33%）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。

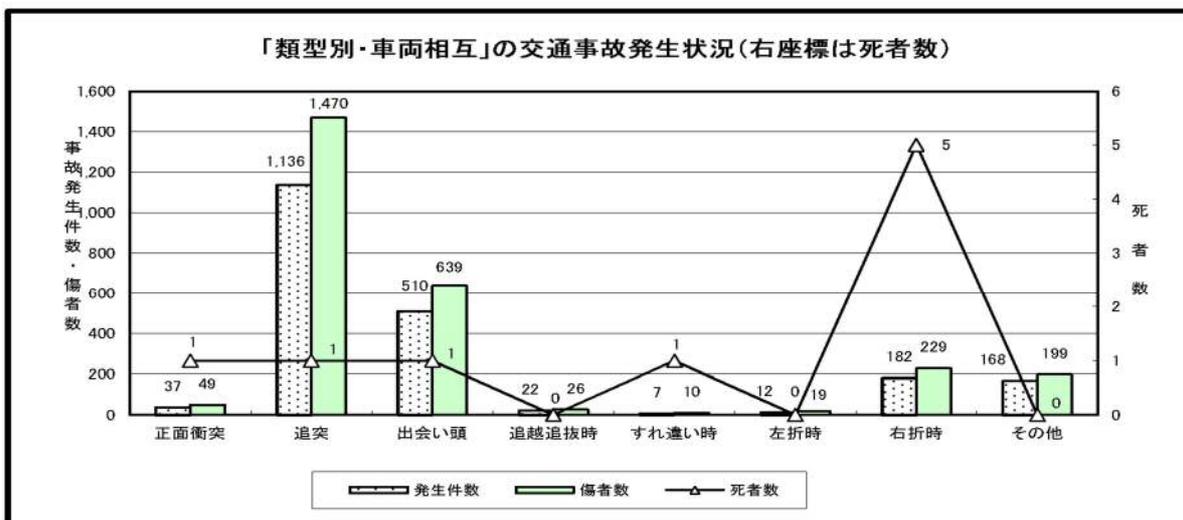
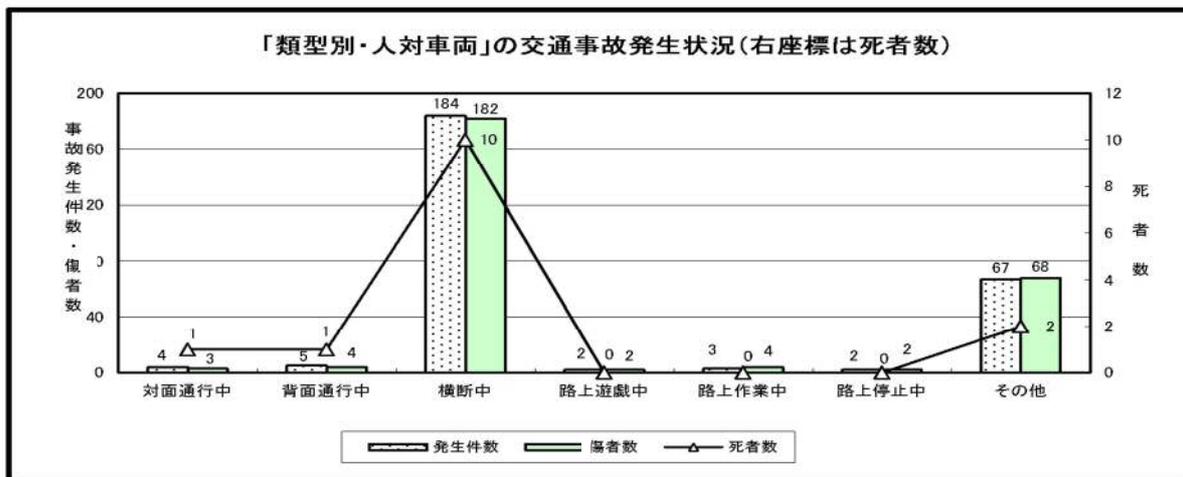
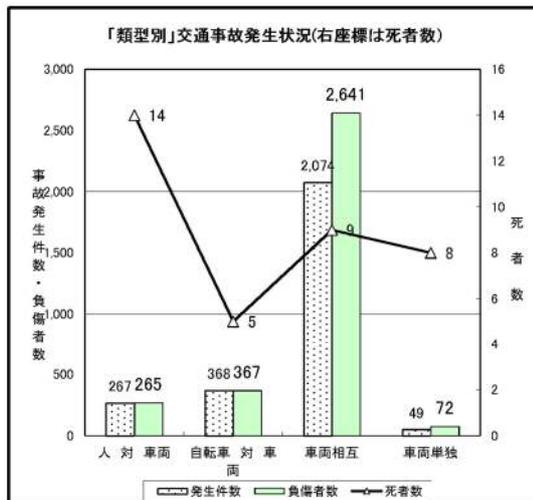


キ 「類型別」交通事故発生状況（参考資料10頁参照）

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13%、人対車両の10%、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267件中、横断中の事故が、184件69%、死者数は14人中10人で71%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2,074件中、追突が1,136件で55%、次に出会い頭の510件25%、右折時の182件9%と続いています。



## 第3章 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。

### 1 目標

- 交通事故の発生を、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人以下にすることを旨とするものとし、達成後は、更に死者数ゼロに近づける。

#### 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ます。本市における交通事故の発生件数は、減少傾向にあることから、『交通事故の発生を、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

本市における交通事故発生件数、傷者数については、減少傾向にあるものの死者数については、第9次計画期間内（平成23年～27年）においては、目標の交通死亡者数3名には、遺憾ながら達成するには至りませんでした。

第10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32年までに『年間の24時間死者数を3人以下とする』ことを目標とし、達成後は、更に死者数ゼロに近づけることを目標とします。

## 2 重点課題

### 1) 高齢者及び子どもの安全確保

本市では、高齢者が交通事故の加害者や犠牲者となる割合が増加しています。高齢化率では、すでに26%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。

歩行中や自転車利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整備を進め、

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して交通安全教育や啓発を実施していくほか、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、子どもを悲惨な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、通学路等における交通安全施設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（平成23年～27年）の交通事故死者32人中、40%に当たる13人が高齢者で占められており、更に平成27年においては、交通事故死者数8名中4名が高齢者となっており、年々増加傾向にあります。

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や自転車利用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）が連携して歩行者や自転車利用者の安全確保を図る対策を推進する必要があります。

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、全体的に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5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。

### 4) 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、飲酒を伴う重大な交通死亡事故が相次いで発生し、平成26年には、飲酒を伴う交通事故による死者数が全国ワーストワンとなっております。

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）が成立しております。

この条例に基づき、事業者、家庭、学校、地域住民、行政その他の関係するものの相互の連携協力の下、飲酒運転の予防及び再発の防止のためのアルコール健康障害を有する者等に対する相談支援、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、道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します。

本市においても北海道や関係機関と連携し、飲酒運転の根絶に向け取り組みを推進します。

## 第4章 交通安全の施策

### 1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や国土交通省等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、生活道路の安全の推進に取り組むこととします。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図るため、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとします。

さらに、冬季交通においては、気象状況や路面状況が通常とは大きく異なることから、冬季交通の特性に応じた道路交通環境の整備を図ると共に事故の特性を踏まえた安全対策に取り組んでまいります。

#### 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、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

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、市民及び関係機関・団体が連携し、車両速度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っていきます。

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

さらに、生活道路において、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域規制等を前提とした「ゾーン30」の低速度規制を要望するほか、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、信号機の改良など交通円滑化対策の要望を推進してまいります。

各道路管理者に対しては、歩道整備やハンプ（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、さらには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望します。

また、その他生活道路等においても、道路標識の大型化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、通学路等の歩道における交通安全施設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

高齢者や障がい者等を含めすべての人が、安全で安心な通行を確保するため、公共施設、福祉施設、病院等の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、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、道路標識の大型化を要望します。

### 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、交通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、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・集中的に取り組めます。

#### 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

道路の改築等に当たっては、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、生活道路等における通過車両の速度抑止等の交通事故対策を関係機関との連携強化を図りながら推進します。

## 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と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

生活道路においては、人優先の考えの下、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過車両の抑制・排除等の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に努めます。

さらに、自転車利用のルールやマナーについて啓発するなどソフト施策を積極的に推進します。

## 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、関係機関と連携し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要望します。

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・自動車利用の適切な分離を図り、増加して歩行者と自転車の事故を減らすため自転車は車両であるとの原則のもと、安全で快適な自転車利用環境を創出し、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

災害発生時においては、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、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継続してまいります。

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・改修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、地域、教育委員会、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。

## 9) 冬季道路交通環境の整備

### ア 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ます。

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実施に努めます。

### イ 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・快適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、冬季交通に係る交通安全施設についても併せて整備し、坂道における急勾配箇所等のスリップ事故防止のため、路面对策として急勾配を中心に特殊舗装の整備等に努めます。

### ウ 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、交通の流れの実態等を把握し、地域の特性に応じた道路交通環境の整備を行います。

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

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ます。

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、成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民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す。

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育むとともに、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育てることが重要です。

さらに、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。

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）等を活用し、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。

特に、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の特性を知り、その上で高齢者を保護し、配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

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、年間を通じ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。

幼稚園や保育所等においては、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・保育活動あらゆる場面を捉えて交通安全教育

を計画的かつ継続的に行います。

これらを効果的に実施するため、指導者の研修会への参加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能と知識を習得させるとともに、気象状況や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、年間を通じ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します。

#### エ 高校生に対する交通安全教育の推進

年間を通じた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、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行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、気象状況や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スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

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スキル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

年間を通じた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スキルと知識を習得し、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、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる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・浸透を図り、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、高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶、スピードダウン、シートベルト及びチャイルドシートの全席着用の徹底、自転車の安全利用の推進、居眠り運転防止、デイ・ライトの推進、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。

また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。

更に、夕暮れ時から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、積極的な広報活動・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、積極的な推進に努めます。

## ウ 後部座席を含めた全ての座席における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全席着用の推進を推進します。

## エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、幼稚園、保育所、認定こども園等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使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、自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、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に関する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（エコドライブ運動）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ることで交通安全を願う心の輪を広げるとともに、車両の存在、位置等を相手に認識させることにより交通事故の防止を図ります。

#### ク 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、関係機関・団体、酒類販売業者、酒類提供飲食店等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、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」という市民の規範意識の確立を図ります。

#### ケ 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広報・啓発活動を関係機関・団体と連携して推進します。

#### 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広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、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りに努めます。

#### サ その他の普及啓発活動の推進

ア) 夕暮れ時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。また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促します。

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、インターネット等各種広報媒体を通じて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。

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ます。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に図ります。

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ります。

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。

さらに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。

#### 4 車両の安全性の確保

エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大をはじめとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大しています。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等の普及を促進し、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事故抑止に資する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等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、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・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 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関との連携による救助・救急体制の整備を推進します。

#### ウ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の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、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進します。

#### 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、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。

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、損害賠償保険等への加入を促進します。

## 第5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

道内の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、平成27年の発生件数は8件、死傷者数は6人となっています。

これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。

しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約5割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にあります。

近年の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道(自動遮断機が設置されている踏切道)が最も多いが、踏切道100カ所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車等と衝撃したものが約9割、歩行者と衝撃したものが約1割を占めている、③自動車の原因別で見ると直前横断によるものが約5割を占めている、④歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約6割を占めている、ことなどが挙げられます。

本市における踏切事故は、平成28年10月に宇錦岡の覚生通り踏切で軽四自動車との衝突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6章 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 苫小牧市の交通事故及び交通安全運動実施計画の策定

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、本市の交通事故の統計を策定するとともに、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交通安全運動実施計画を策定します。

### 2 苫小牧市交通安全運動実施計画の推進

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安全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・団体等がこ

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。

苫小牧市交通安全計画  
平成28年度～平成32年度（第10次）

平成29年3月 日  
苫小牧市交通安全対策会議

発行 苫小牧市交通安全対策会議  
編集 苫小牧市市民生活部安全安心生活課  
苫小牧市旭町4丁目5番6号  
TEL (0144) 32-6111 (内線2414)