

第11次苫小牧市交通安全計画（案）

（令和3年度～令和7年度）

～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～

令和3年11月

苫小牧市交通安全対策本部

ま え が き

本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 10 次にわたる苫小牧市交通安全計画を策定し、通学路等の歩道における安全施設の設置、交通安全思想の普及徹底や交通安全に関する啓発活動などの交通安全対策を実施してきました。

その結果、本市における交通事故発生件数は、平成 17 年の 1,189 件をピークに、令和 2 年では 364 件と約 7 割減少し、過去最少となりました。

これは、国、北海道、市、関係団体のみならず市民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられます。しかしながら、痛ましい交通事故を 1 件でも多く減らすことはもとより、高齢化の進展による高齢歩行者の交通事故とともに高齢運転者による事故の増加などの高齢化対策や、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な運行の確保に対応した取組、生活道路における安全確保などの推進が求められています。

交通事故の防止は、関係機関・団体等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であり、人命尊重の理念のもとに「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推進させていく必要があります。

この「第 11 次苫小牧市交通安全計画」は、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、令和 3 年度から令和 7 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を定めたものです。

目 次

第1章 交通安全計画について	1
1 計画の目的	1
2 計画の期間	1
3 計画の位置付け	1
4 計画の基本的な考え方	1
第2章 交通事故等の現状	3
1 道路交通事故の現状と推移	3
2 第10次計画期間中における交通事故発生状況（5か年の合計）	4
（1）「道路別」交通事故発生状況	4
（2）「月別」交通事故発生状況	5
（3）「時間帯別」交通事故発生状況	6
（4）第一当事者の「年齢階層別」交通事故発生状況	7
（5）第一当事者の「法令違反別」交通事故発生状況	8
（6）「安全運転義務違反」の内容詳細	9
（7）「類型別」交通事故発生状況	10
3 第10次計画期間中における施策の取組について	11
（1）通学路等の歩道における交通安全施設整備	11
（2）小学校通学路の交通安全対策事業	11
（3）交通信号機及び規制標識の設置に関する要望書の提出	12
（4）本市における信号機の設置状況	12
（5）ゾーン30の設置	12
（6）交通安全思想の普及徹底	13
（7）第10次計画期間中における施策の取組の総括	14
第3章 本計画における目標	15
1 目標	15
2 交通事故のない社会の実現に向けた課題	15
（1）高齢者及び子どもの安全確保	15
（2）歩行者及び自転車の安全確保	16
（3）生活道路における安全確保	16
（4）飲酒運転の根絶	16
3 取組の考え方	17
第4章 交通安全施策（施策の体系）	18
1 道路交通環境の整備	19
（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	19

(2)	交通安全施設等整備事業の推進	19
(3)	効果的な交通規制の推進	20
(4)	災害に備えた道路交通環境の整備	20
(5)	総合的な駐車対策の推進	20
(6)	冬季道路交通環境の整備	20
■	「1 道路交通環境の整備」に対する具体的な取組	21
2	交通安全思想の普及徹底	23
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	23
(2)	効果的な交通安全教育の推進	25
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	25
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	28
(5)	市民の参加・協働の推進	28
■	「2 交通安全思想の普及徹底」に対する具体的な取組	29
3	安全運転の確保	33
(1)	運転者教育等の充実	33
(2)	子どもや高齢者等に対する保護意識の向上	33
(3)	企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進等	33
■	「3 安全運転の確保」に対する具体的な取組	33
4	車両の安全性の確保	34
(1)	先進安全自動車（ASV）の普及促進	34
(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	34
(3)	自転車の安全性の確保	34
■	「4 車両の安全性の確保」に対する具体的な取組	35
5	救助・救急活動の充実	36
(1)	救助体制の整備・拡充	36
(2)	多数傷者発生時における救助・救急体制の充実	36
(3)	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	36
(4)	ドクターヘリ事業の推進	36
6	交通事故被害者支援の充実	37
(1)	交通事故相談業務の充実	37
第5章 計画の推進体制と管理		38
1	計画の推進体制	38
2	庁内組織の構築	38
3	計画の進捗管理	38

第1章 交通安全計画について

1 計画の目的

第11次苫小牧市交通安全計画（以下「本計画」という。）は交通安全対策基本法（以下「法」という。）に基づき人命尊重の理念のもと交通事故のない社会を目指して、総合的な交通安全対策を推進し市民の安全の確保を図ることを目的とします。

2 計画の期間

本計画の期間は、2021（令和3）年度から2025（令和7）年度までの5年間とします。

3 計画の位置付け

本計画は、本市のまちづくりの総合的計画である「苫小牧市総合計画（第6次基本計画）」を上位計画とし、法第26条に基づき市町村交通安全計画として策定するものです。

4 計画の基本的な考え方

本計画は、これまで10次にわたる計画において進めてきた取組と成果を踏まえつつ、本市における交通事故の特徴や第10次苫小牧市交通安全計画（以下「第10次計画」という。）策定後に施行された法改正など、交通を取り巻く環境の変化に対応し、国や北海道の計画と整合性を図りながら、交通安全教育や交通環境の整備などに関する施策の充実を図ります。

また、交通安全の推進には、行政だけでなく、関係機関・団体や市民などが一体となって取り組んでいく必要があることから、関係機関・団体と連携はもとより、市民が地域の実情に応じ交通安全に関する取組に参加するなど、市民の主体的な活動を促しながら、市民参加、協働の視点をもって、施策を展開します。

【計画の基本理念】

■交通事故のない社会を目指して

北海道では、全国を上回るスピードで人口減少が進んでおり、高齢化率も30%を超える状況となっています。

本市においても、令和2年度末の高齢化率は29.5%となっており、今後も高齢化がさらに進むことが想定されます。

このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民全体の願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要です。

本市における交通事故による死者数は、第 10 次計画期間内の平成 30 年に 4 名と、記録が残る昭和 35 年以降過去最少となったものの、その後、令和元年、令和 2 年において 8 名となり、徹底した交通安全意識への取組が重要です。

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことを再認識し、悲惨な交通事故の根絶に向けた施策を推進します。

■人優先の交通安全思想

自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全並びに高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全をより一層確保する必要があります。

このような「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進します。

■高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は喫緊の課題となっています。

また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題について、その対策を講じる必要があります。

地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることや様々な交通安全の課題解決に向け取り組んでいくことが重要です。

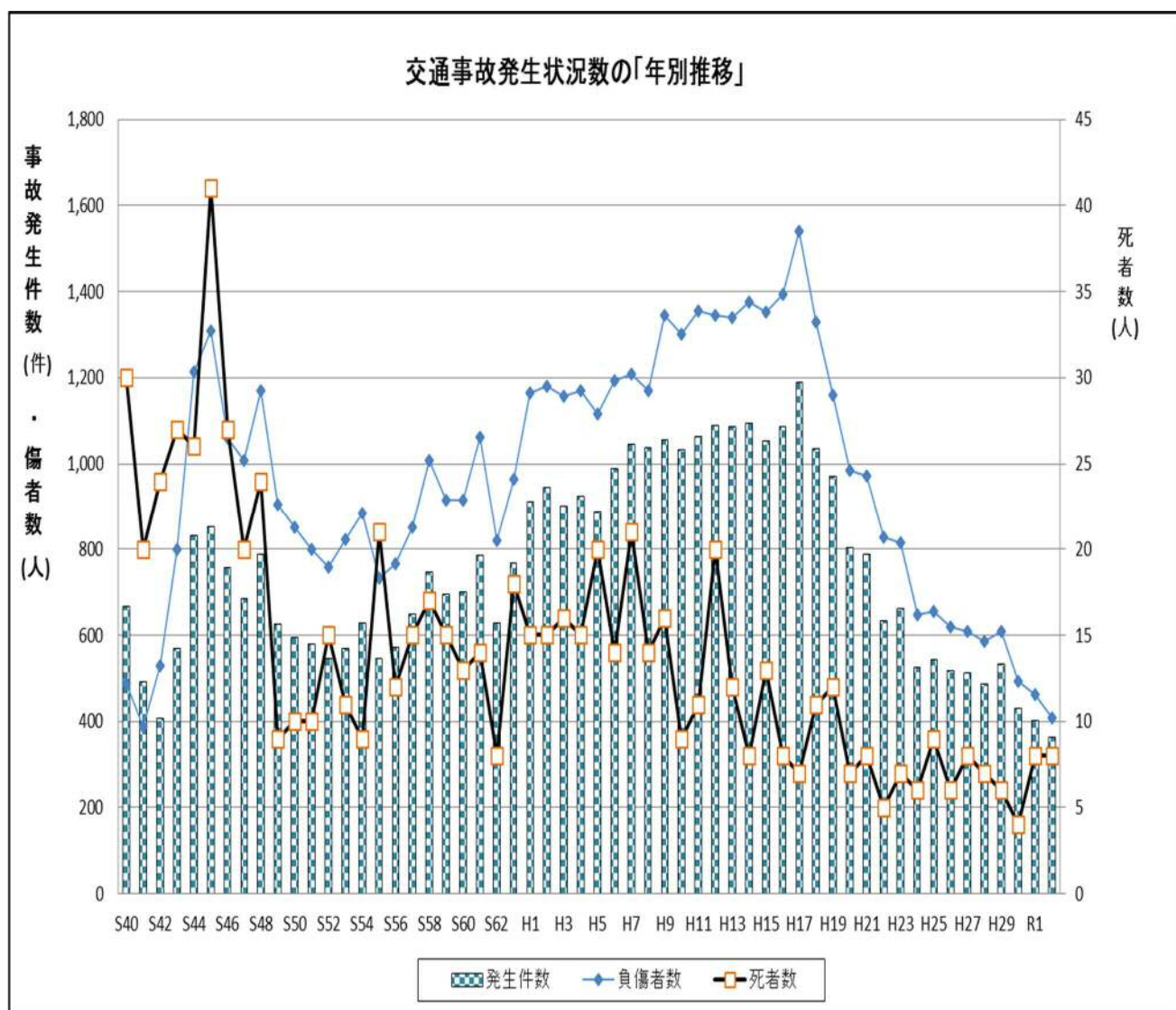
高齢になっても安全に移動することができ、安心して暮らせる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全・安心の「共生社会」を構築することを目指します。

第2章 交通事故等の現状

1 道路交通事故の現状と推移（参考資料2頁参照）

本市における道路交通事故は、発生件数、死傷者数ともに昭和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、平成に入り平成17年には事故発生件数が1,189件、負傷者数が1,540人と最も高い数字になりました。これをピークに以後発生件数、負傷者数は減少傾向となっていますが、死者数は平成20年以降、4～9人で推移しています。

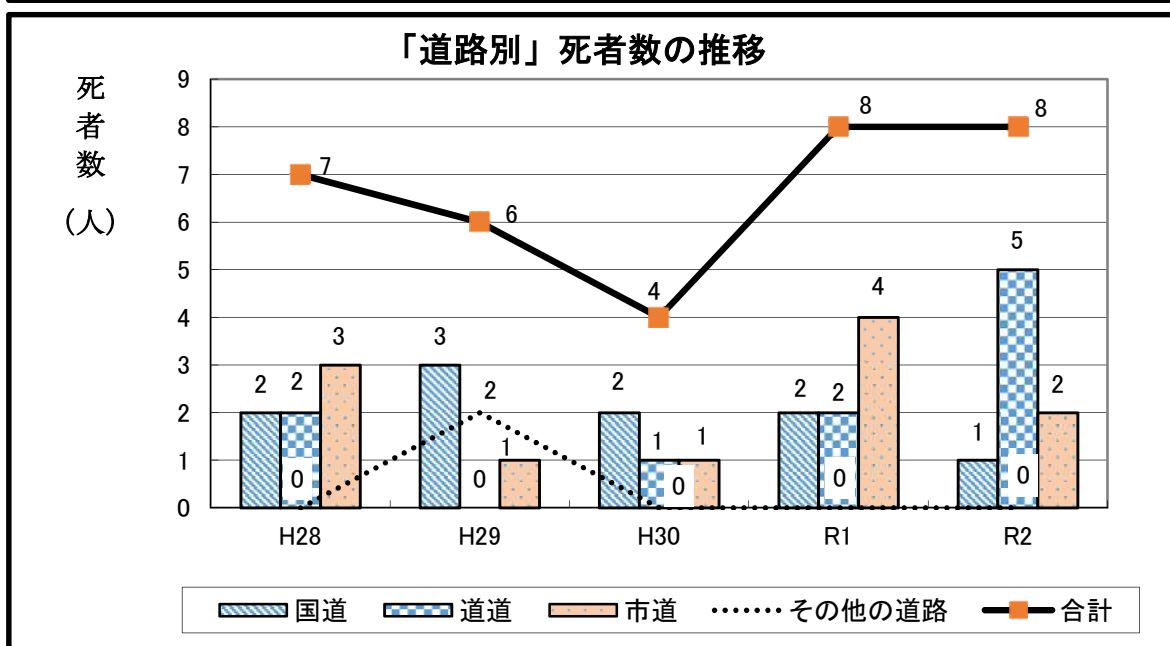
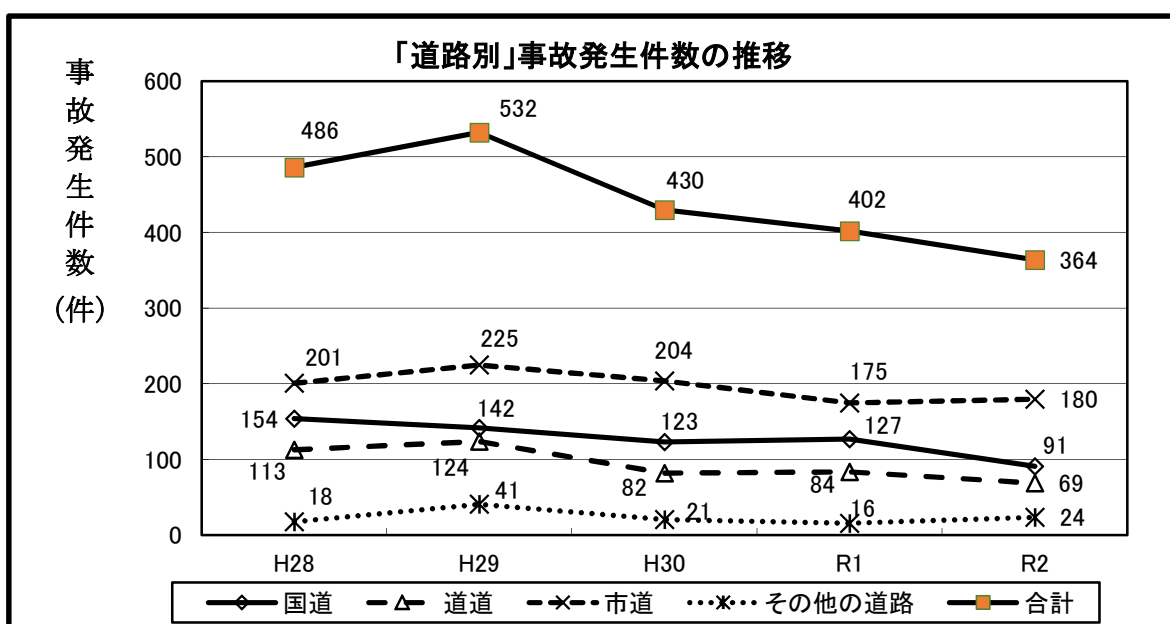


2 第10次計画期間中における交通事故発生状況（5か年の合計）

(1) 「道路別」交通事故発生状況（参考資料3頁参照）

道路別では、市道での発生が第9次苫小牧市交通安全計画（以下「第9次計画」という。）期間（平成23年から平成27年）で44.0%、第10次計画期間（平成28年から令和2年）では、44.5%と圧倒的に多く、次いで国道の28.8%、道道の21.3%と続いており、居住地近くや生活圏内など、通り慣れた道路において、多く発生している状況です。

また、同様に死者数は、市道で11人、国道10人、道道10人で、第9次計画期間の市道13人、国道8人、道道9人と比べ、死亡事故の割合が国道・道道でやや増加し、市道ではやや減少しています。

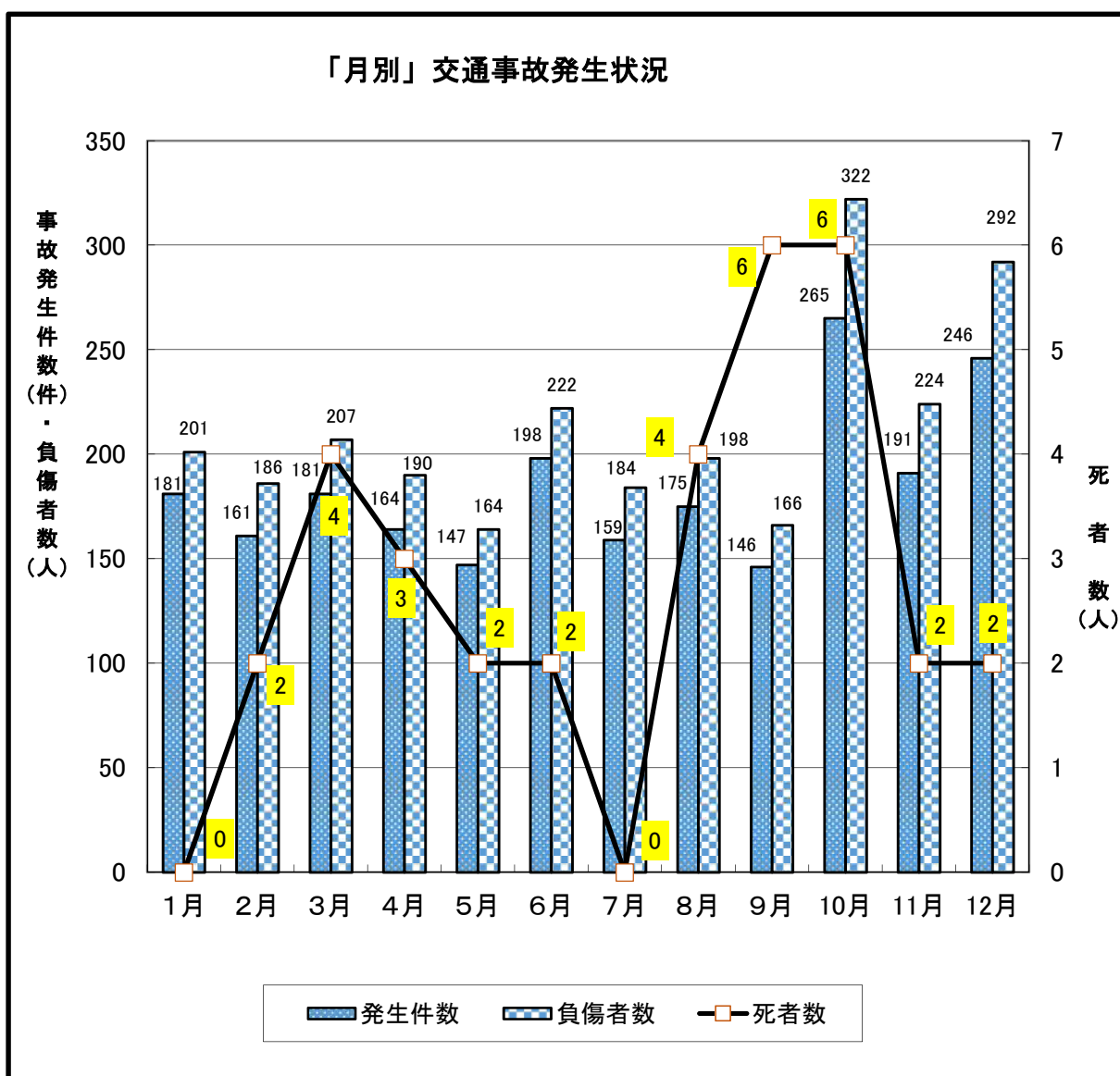


(2) 「月別」交通事故発生状況 (参考資料 4 頁参照)

月別では、発生件数、負傷者数ともに、第9次計画期間では、10月から12月に増加傾向であり、第10次計画期間においても10月と12月が増加しています。

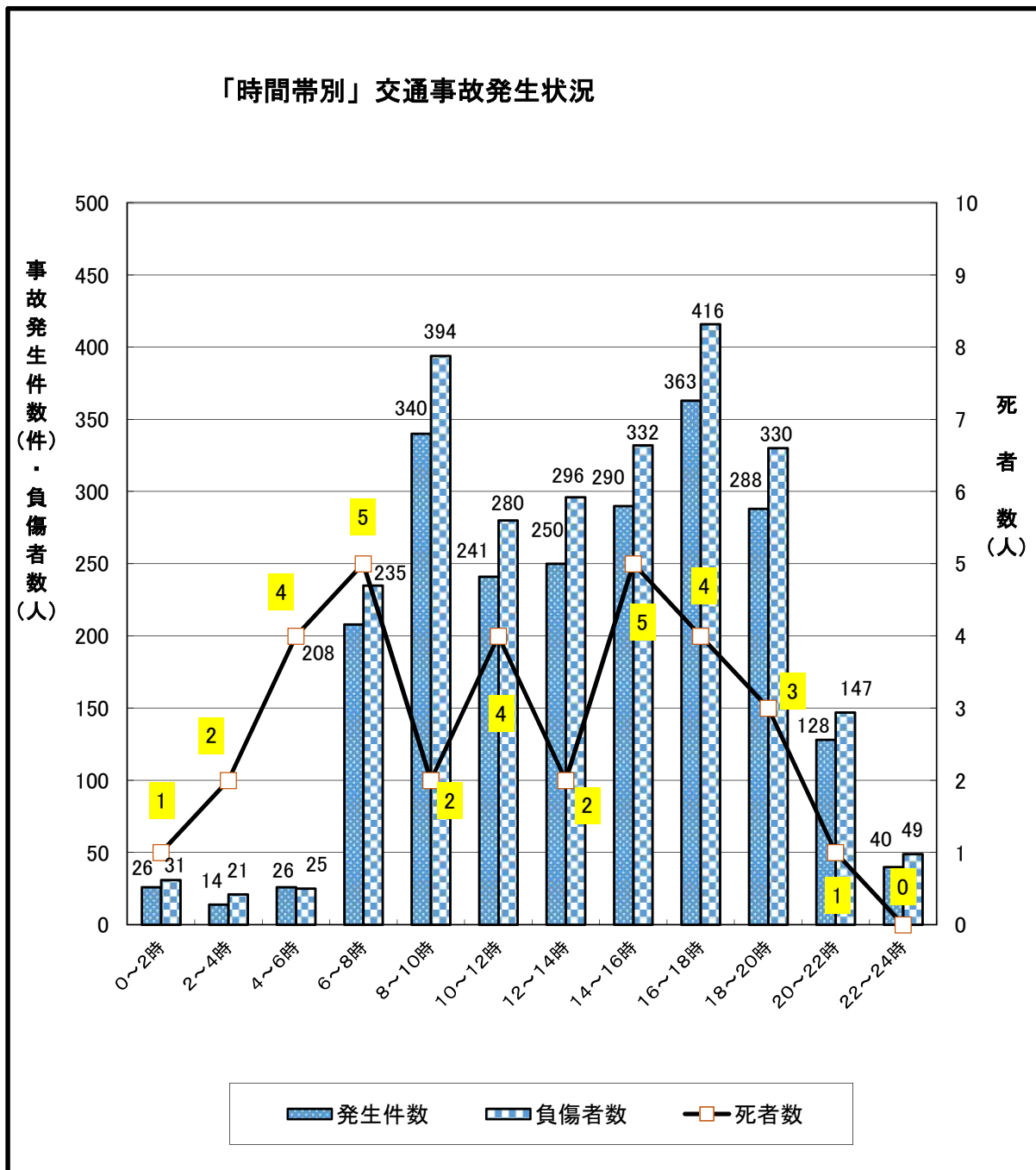
10月については、日没が早まり、周囲の視界が徐々に悪くなり、自動車や自転車、歩行者などの発見がお互いに遅れたり、距離や速度がわかりにくくなる時間帯と帰宅時間等で交通量が増えると想定される時間と重なることが要因と考えられます。

また、12月はブラックアイスバーンや圧雪アイスバーンなど慣れない路面状況により、発生件数、負傷者数が増加するものと考えられます。



(3) 「時間帯別」交通事故発生状況（参考資料5頁参照）

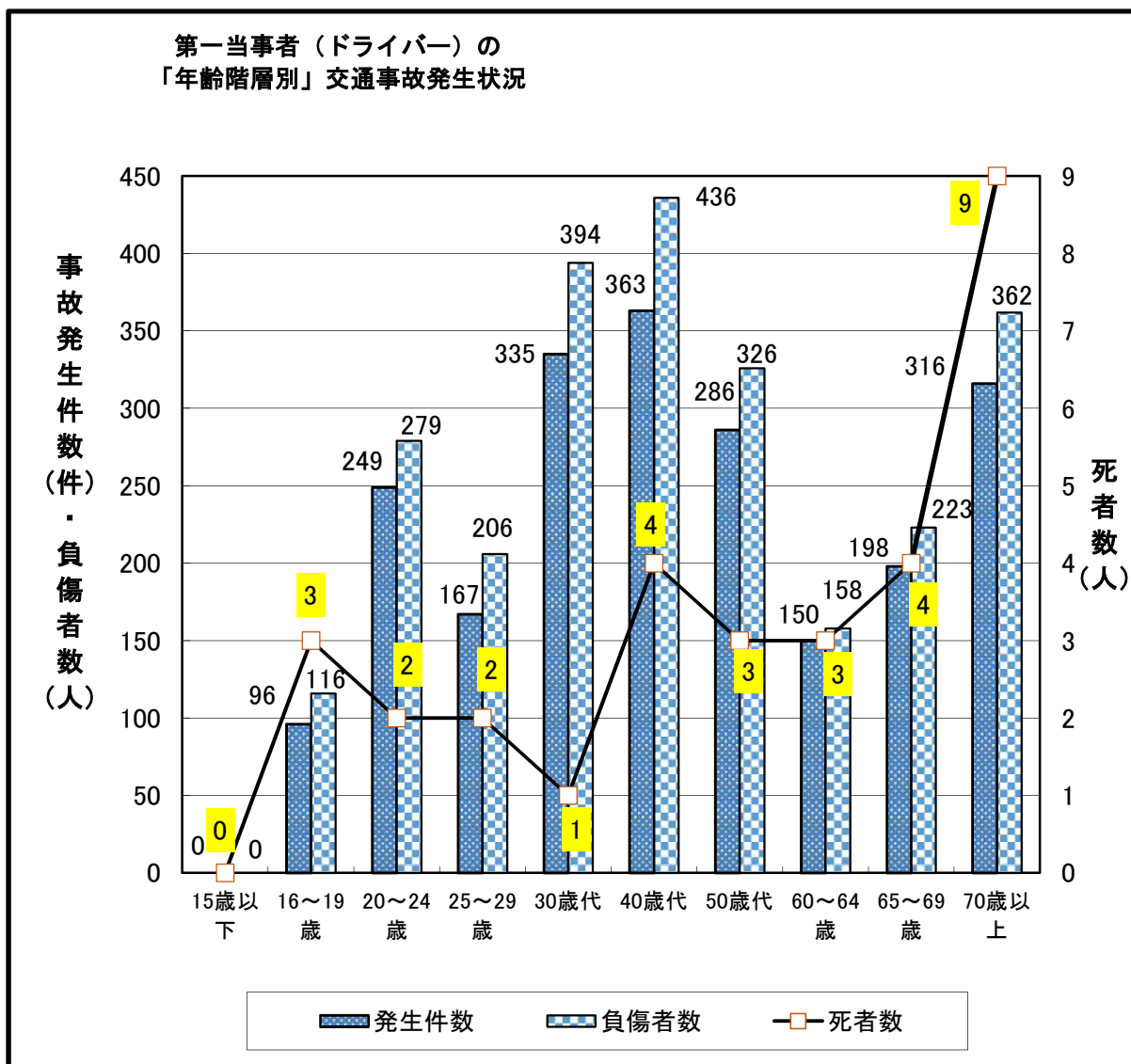
時間帯別では、16時～18時が最も多く全体の16.4%で、次に8時～10時の15.4%、18時～20時の13.0%と続いています。これは、第9次計画期間と同様の傾向にあり、いずれも通勤や買い物帰りなどで交通量が増える時間と想定され、この3つの時間帯だけで全体の44.8%を占める結果になっています。



(4) 第一当事者の「年齢階層別」交通事故発生状況（参考資料 6 頁参照）

第一当事者の年齢階層別では、第 9 次計画期間において発生件数、負傷者数ともに 30 歳代～40 歳代の割合が多く、第 10 次計画期間においても同様の傾向がみられます。

また、死者数については、第 9 次計画期間とともに 70 歳以上が最も多くなっています。

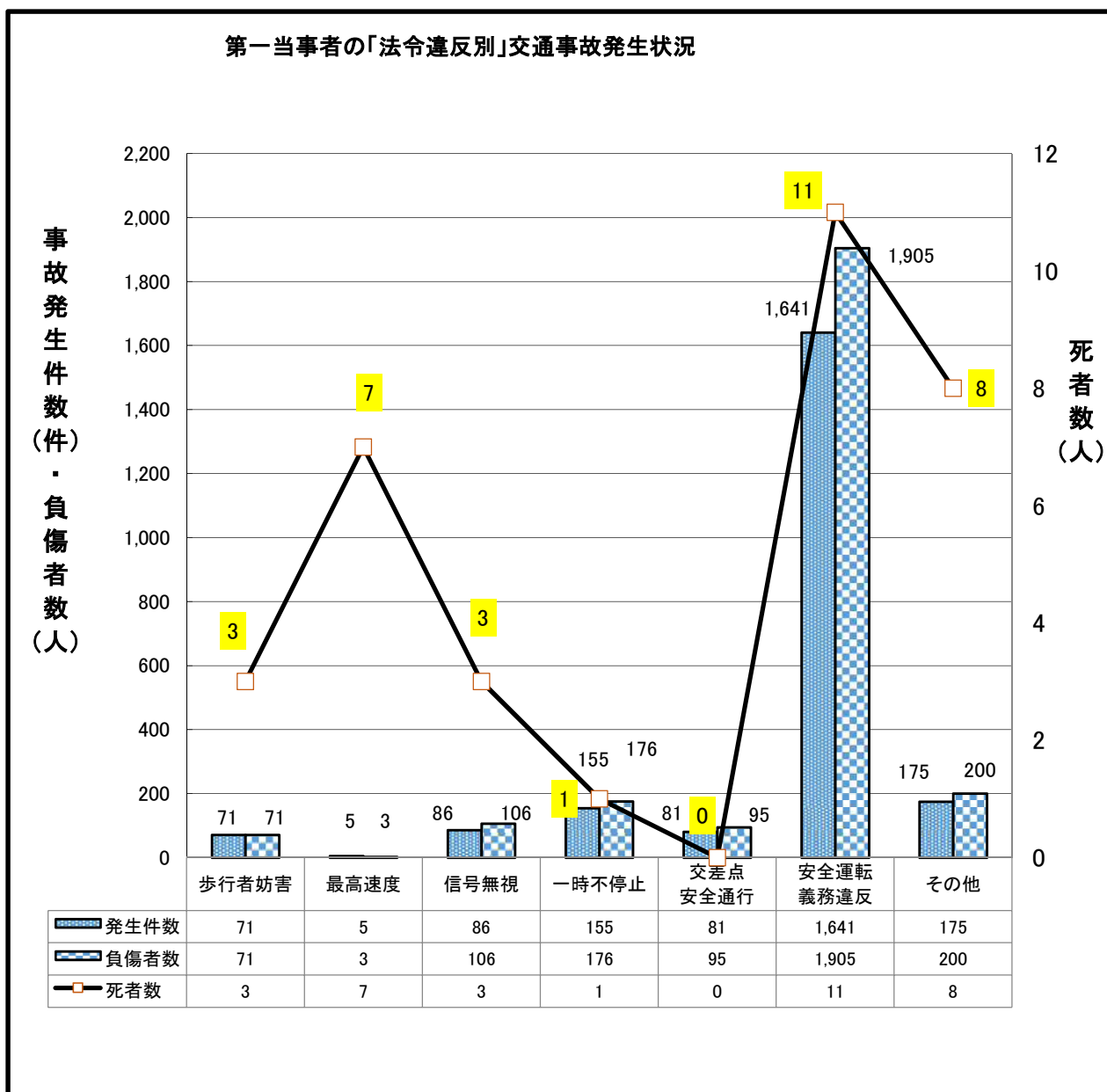


※第一当事者・・・最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損害程度が軽い者をいう。

(5) 第一当事者の「法令違反別」交通事故発生状況（参考資料7頁参照）

第一当事者の法令違反別交通事故発生状況では、第9次計画期間及び第10次計画期間ともに前方不注意や前左右不確認などの安全運転義務違反によるものが圧倒的に多く、発生件数は74.1%、負傷者数は74.5%とともに高い数字であり、次に一時不停止で発生件数が7.0%、負傷者数が6.9%となっています。

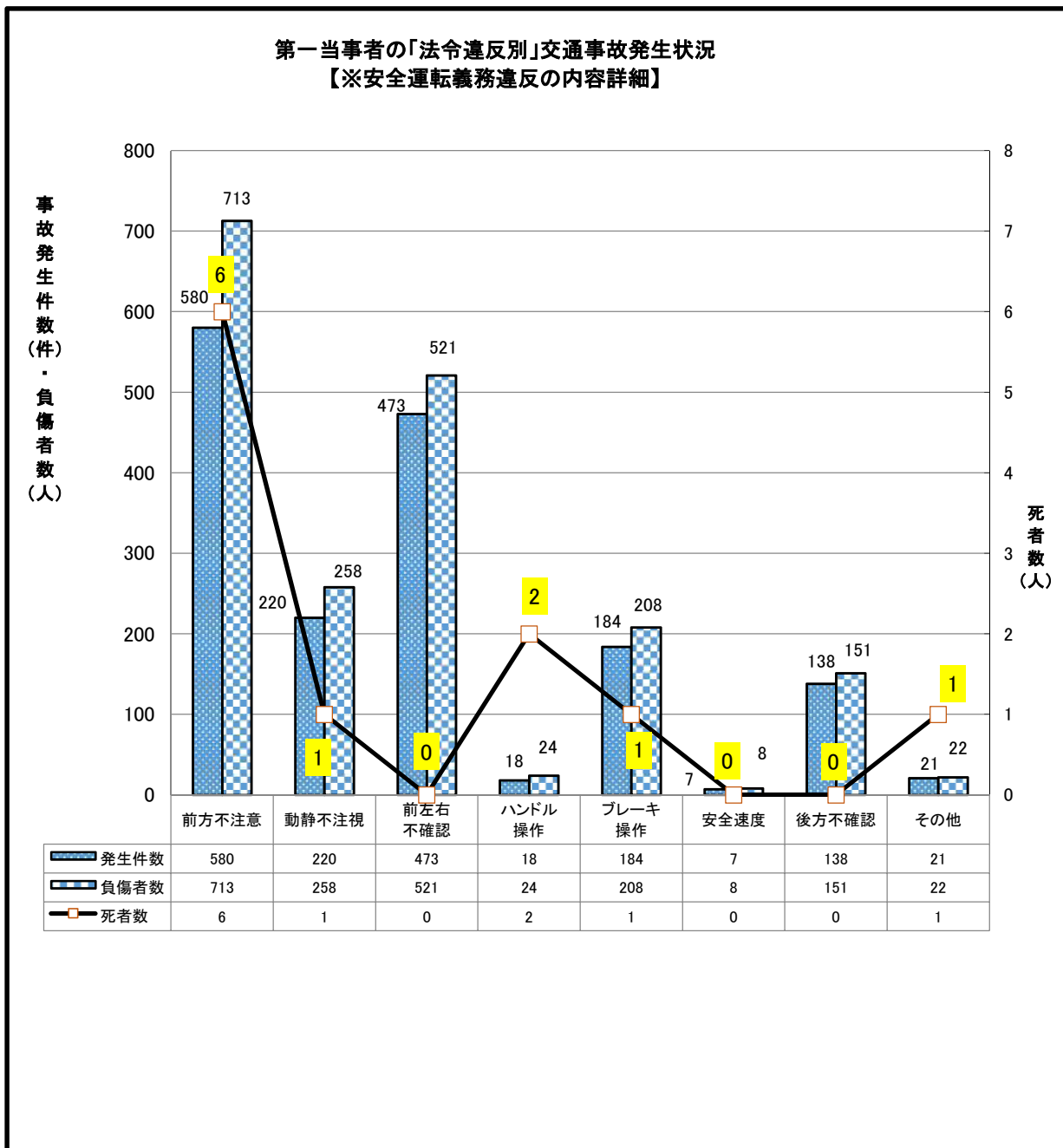
また、死者数も第9次計画期間と同様に、安全運転義務違反によるものが多く、第10次計画期間で33.3%、次に多いのは最高速度違反21.2%で第9次計画期間の2.8%から大きく増加し、次いで歩行者妨害9.1%となっています。



(6) 「安全運転義務違反」の内容詳細（参考資料7頁参照）

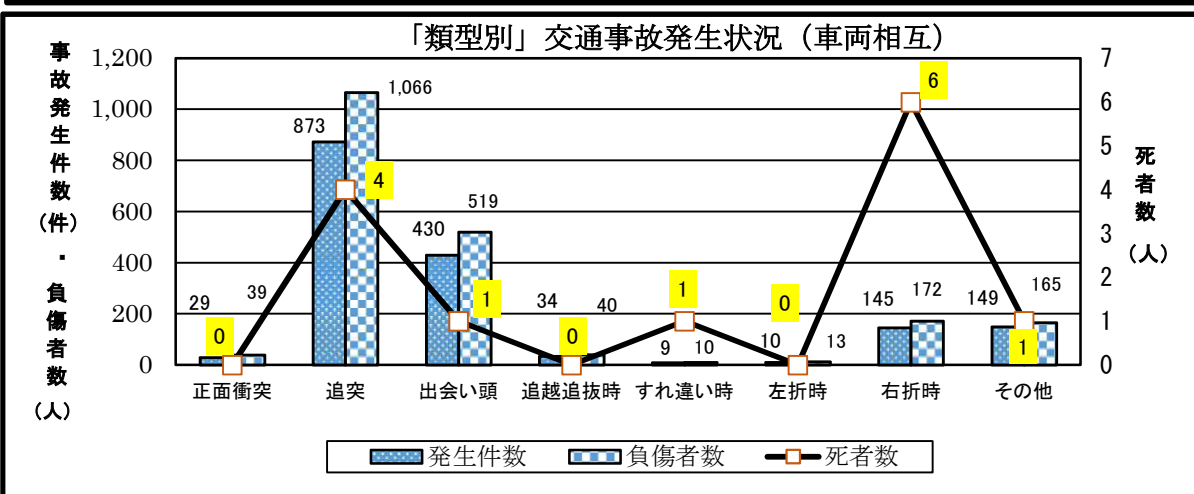
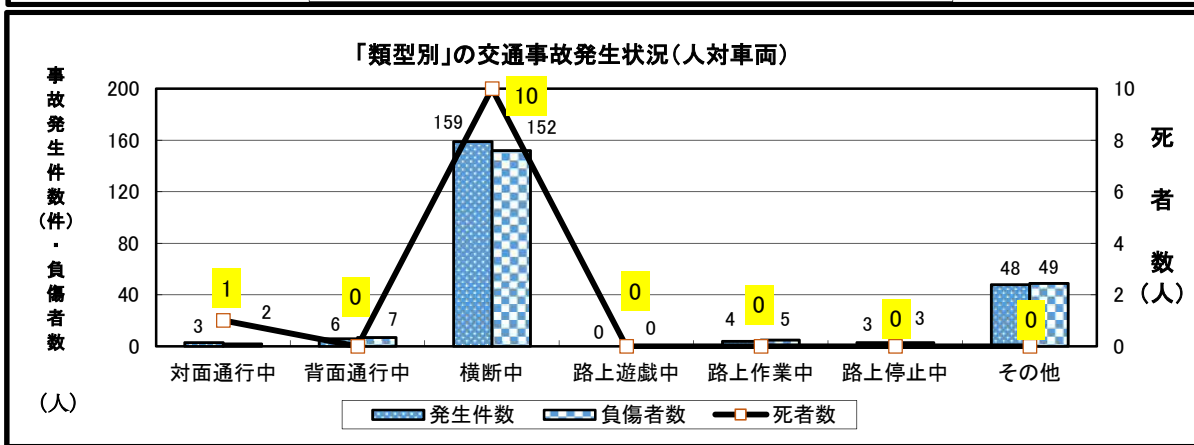
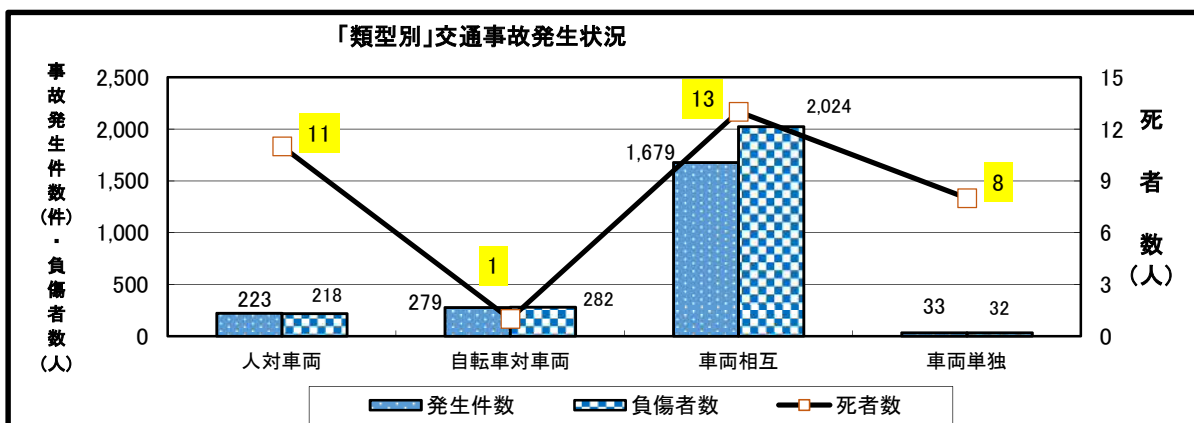
前述した安全運転義務違反の内容を詳細に見ると、第9次計画期間と同様の傾向であり、発生件数では、前方不注意によって発生した事故件数が26.2%、前左右不確認が21.4%、負傷者数では、前方不注意が27.9%、前左右不確認が20.4%と両違反が20%以上を占めています。

また、死者数でも第9次計画期間と同様に、前方不注意によるものが18.2%と最も高くなっています。



(7) 「類型別」交通事故発生状況（参考資料 8 頁参照）

類型別では、「人対車両」、「自転車対車両」、「車両相互」、「車両単独」の4種の類型に分けて見ると車両相互が75.8%、次に自転車対車両の12.6%、人対車両の10.1%、最後に車両単独の1.5%という順になります。また、「人対車両」の詳細では、発生件数223件中、横断中の事故が、159件で死者数は11人中10人で90.9%と極めて高いことが注目されます。「車両相互」の詳細では、発生件数1,679件中、追突が873件で52.0%、次に出会い頭の430件25.6%、右折時の145件8.6%と続いており、第9次計画期間と同様の傾向となっています。



3 第10次計画期間中における施策の取組について

第10次計画では本計画と同じ4つの課題に対する施策を、苫小牧市交通安全実施計画のもとに進めてきました。

(1) 通学路等の歩道における交通安全施設整備

市内小学校23校の通学路における交通安全施設は、地域要望に基づく設置や経年劣化、汚損等により更新を行っています。

第10次計画において設定した目標に対して、カーブミラーの設置、スクールゾーン（大型）看板の更新は計画を上回る整備を実施し、警戒標識（通学路）についても、単独道路交通安全対策事業により計画を上回る整備を実施しました。横断歩道灯については、当初の目標を達成することができませんでしたが、警戒標識（通学路）の経年劣化等に対する対策を優先的に実施しました。

【交通安全施設整備の状況】

事業内容		平成27年度末 設置状況	平成28年度			平成29年度			平成30年度			令和元年度			令和2年度			計	令和2年度末 設置状況			
			設置	更新	撤去	設置	更新	撤去	設置	更新	撤去	設置	更新	撤去	設置	更新	撤去			設置	更新	撤去
カーブミラー	目標	109基	1基			1基			1基			1基			1基			5基	0基	0基	114基	
	実績		1基			2基			1基			1基			3基			8基	0基	0基	117基	
スクールゾーン (大型) 看板	目標	121基		3基			3基			3基			3基			3基			0基	15基	0基	121基
	実績						3基			3基			3基			7基			0基	9基	7基	114基
警戒標識 (通学路)	目標	697基	6基			6基			6基			6基			6基			30基	0基	0基	727基	
	実績		6基	10基		15基	13基			13基			57基	11基		67基	11基		145基	58基	0基	842基
横断歩道灯	目標	118基		5基			5基			5基			5基			5基			0基	25基	0基	118基
	実績			5基			4基			4基			4基			3基			0基	20基	0基	118基

(2) 小学校通学路の交通安全対策事業

単独道路交通安全対策事業により、市内22の小学校において、周辺の交通安全対策を実施しました。

【実施内容】

- ①区画線の改良（外側線を設置し車両の速度抑制）
- ②路面表示（通学路であることをドライバーに知らせる）
- ③標識の設置（通学路であることをドライバーに認識させ、注意喚起を図る）
- ④歩道拡幅（歩道幅員を広げ、児童の安全な空間を確保する）
- ⑤防護柵の設置（児童への車両衝突を避ける）
- ⑥視覚的ハンプの設置（視覚的に車両の速度抑制を図る）
- ⑦物理的ハンプの設置（物理的に車両の速度抑制を図る）

(3) 交通信号機及び規制標識の設置に関する要望書の提出

信号機や規制標識の設置など地域からの要望は増加傾向にあります。この要望を実現するため、苫小牧警察署を通じて毎年、北海道公安委員会に要望書を提出しています。

【交通信号機及び規制標識の設置に関する要望】

要望内容	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
信号機関係 (矢印・時差・連動・福祉)	58か所	65か所	66か所	72か所	72か所
規制標識等 (速度・横断歩道・一時停止等)	55か所	60か所	62か所	68か所	69か所

(4) 本市における信号機の設置状況

信号機の設置については、北海道公安委員会に、全道各地から毎年1,000件以上の信号機等の設置要望が提出されており、新たな設置は非常に厳しい状況にある中、第10次計画期間内に目標値は達成できなかったものの4基の設置が実現できました。今後も粘り強く要望活動を継続していきます。

【信号機等設置状況】

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	計
信号機関係 (矢印・時差・連動・福祉)	目標	3基	3基	3基	3基	3基	15基
	実績	1基 青矢印信号機 (清水町)	1基 青矢印信号機 (新明町)	0基	0基	2基 ・青矢印信号機 (日の出町) ・信号機 (ウトナイ北)	4基
規制標識等 (速度・横断歩道・一時停止等)	目標	3基	3基	3基	3基	3基	15基
	実績	0基	0基	0基	0基	1基 ・横断歩道 (美原町)	1基

(5) ゾーン30*の設置

北海道公安委員会が、平成30年12月にウトナイ小学校周辺及び令和2年3月に澄川小学校周辺に、歩行者等を安全に通行させるための生活道路の区域(ゾーン)を定め、外側線の設置や路面表示など道路交通環境を整備し、安全対策施設であるゾーン30を設置しました。

※ ゾーン30

生活道路における歩行者等の安全な通行の確保を目的として、区域(ゾーン)を定めて最高速度30キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、必要に応じその他の安全対策を組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。

(6) 交通安全思想の普及徹底

国の交通安全教育指針*（平成10年国家公安委員会告示第15号）に基づき関係機関と連携を図りながら、幼児から高齢者に至るまで、家庭、学校、職場、地域などで心身の発達状況に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を実施しました。

※ 交通安全教育指針

地方公共団体、民間団体等が効果的かつ適切に交通安全教育を行えるように、また、都道府県公安委員会が行う交通安全教育の基準とするため、平成10年9月に国家公安委員会が作成したものであり、交通安全教育を行う者の基本的な心がまえのほか、教育を受ける者の年齢、心身の発達段階や通行の態様に応じた体系的な交通安全教育の内容及び方法が示されている。

【交通安全教室の実施状況（平成28年度から令和2年度までの延べ人数）】

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	計	
幼稚園・保育所・認定こども園等	目標	回数	108回	108回	108回	108回	540回	
		人数	9,583人	9,500人	9,500人	9,500人	9,500人	47,583人
	実績	回数	108回	110回	105回	106回	85回	514回
		人数	9,583人	9,562人	9,475人	9,432人	5,126人	43,178人
小学校	目標	回数	164回	164回	164回	164回	164回	820回
		人数	11,944人	12,000人	12,000人	12,000人	12,000人	59,944人
	実績	回数	165回	162回	161回	149回	50回	687回
		人数	12,030人	11,199人	11,166人	10,426人	3,585人	48,406人
中学校	目標	回数	3回	3回	3回	3回	3回	15回
		人数	90人	100人	100人	100人	100人	490人
	実績	回数	3回	3回	3回	2回	0回	11回
		人数	90人	93人	102人	101人	0人	386人
母の会	目標	回数	35回	35回	35回	35回	35回	175回
		人数	1,304人	1,300人	1,300人	1,300人	1,300人	6,504人
	実績	回数	35回	37回	30回	28回	1回	131回
		人数	1,304人	1,253人	1,155人	908人	21人	4,641人
町内会 老人クラブ	目標	回数	39回	50回	50回	50回	50回	239回
		人数	1,435人	2,100人	2,100人	2,100人	2,100人	9,835人
	実績	回数	39回	40回	35回	28回	8回	150回
		人数	1,435人	1,402人	1,106人	1,046人	289人	5,278人
その他	目標	回数	-	-	-	-	-	-
		人数	-	-	-	-	-	-
	実績	回数	5回	5回	5回	8回	3回	26回
		人数	193人	146人	223人	295人	86人	943人
合計	目標	回数	349回	360回	360回	360回	360回	1,789回
		人数	24,356人	25,000人	25,000人	25,000人	25,000人	124,356人
	実績	回数	355回	357回	339回	321回	147回	1,519回
		人数	24,635人	23,655人	23,227人	22,208人	9,107人	102,832人

※令和2年度については、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、各交通安全教室について減少している。

(7) 第10次計画期間中における施策の取組の総括

交通安全運動の推進については、「苫小牧市交通安全推進委員会」が、単年度で策定する交通安全運動実施計画のもと、関係機関、関係団体との連携をとりながら4期（春・夏・秋・冬）40日の期別運動、さらに行楽期・輸送繁忙期における2期20日の地域職域運動などの交通安全運動を実施したほか、交通指導員による交通安全教室の実施など、交通安全思想の普及啓発に努めてきました。

また、交通環境の整備については、市民からの要望箇所や交通死亡事故現場における道路診断を行い、道路管理者、警察署と連携しながら、区画線の改良や注意喚起看板の設置、路面表示など道路交通環境の整備を実施してきました。

こうした取組を行う中において、交通事故の発生状況は、件数、負傷者数は減少したものの、死者数については第10次計画の目標である3人以下を達成することはできませんでした。

今後においては、交通環境の整備と交通安全思想の浸透とともに、事故発生頻度の高い高齢運転者に対する安全運転技術の向上、身体・判断能力の確認を支援する取組を重点的に進める必要があります。

第3章 本計画における目標

1 目標

本市における交通事故は近年減少傾向にありますが、さらなる取組により減少させ交通事故のない社会の実現を目指し、以下の目標を設定します。

- (1) 一般道路における交通事故死者数を、毎年3人以下にすることを旨とするものとし、本目標達成後は、さらに死者数ゼロに近づけることを旨とする。

第10次計画期間における年間の平均死者数が6.6人と、第10次計画における目標値の3人を達成できませんでした。このことから、本計画においても、平成30年の過去最少の4人を踏まえ、引き続き同様の目標値を設定します。

- (2) 交通事故の発生件数・負傷者数ともに第10次計画期間から2割減少させる。

第10次計画期間における交通事故の発生件数は、2,214件で、第9次計画期間の発生件数から19.7%減少しており、また負傷者数は、同比で23.6%減少しております。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、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ことから、第10次計画と比較し本計画期間を合計した発生件数及び負傷者数の減少率を2割とすることを目標とします。

2 交通事故のない社会の実現に向けた課題

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

本市では、第10次計画期間である平成28年末の65歳以上の高齢化率が26.6%、令和2年末の高齢化率が29.4%でしたが、計画終了年度の令和7年度末には30.7%になると想定されています。(苫小牧市高齢者保健福祉計画・第8期介護保険事業計画より)

このように、高齢者人口が増す中で、本市の一般道路における5年間(平成28年～令和2年末)の交通事故死者33人中、51.5%に当たる17人が65歳以上の高齢者で占められており、また交通死亡事故のうち高齢運転者が原因となる事故の占める割合が39.4%となっています。

これは、高齢運転者の増加に加え、加齢による身体機能及び認知機能の低下が運転や歩行などに影響を及ぼしていることなどが要因と考えられます。主として歩行者及び自転車を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する必要があります。

また、各学校の周辺や通学路、未就学児の移動経路などにおいては、交通事故を未然に防ぐため、地域で子どもを見守っていくための取組や、危険箇所の定期的な点検、施設整備を進めるなど、市民や関係機関と協力しながら、子ども達の安全を確保していく必要があります。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

第10次計画期間内の交通事故死者33人中、36.4%の11人が歩行中、自転車乗用中の事故となっている状況です。

このようなことから、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となります。

このため、人優先の考えのもと、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者となる反面、歩行者等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。さらに、自転車の安全利用を促進するためには、利用者に対し交通安全教育の充実を図り、街頭における指導啓発活動などを積極的に推進していく必要があります。

(3) 生活道路における安全確保

子どもや高齢者などの交通弱者をはじめとする歩行者等が生活道路を安全に通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていくことが必要であり、自動車の速度抑制を図るための道路環境の整備など安全な走行方法の普及等の対策を推進する必要があります。

(4) 飲酒運転の根絶

道内において、平成27年12月1日に「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」が成立し、条例の施行を踏まえ各種取組を推進した結果、道内における令和2年の飲酒が関係する交通死亡事故の発生件数は7件と令和元年に続き、記録が残る平成2年以降最少となりましたが、全国に比べ、全事故に対する飲酒事故の占める割合は高い水準で推移しており、本市では、発生件数及び負傷者数は減少しているものの、未だ飲酒運転の根絶に至っていません。

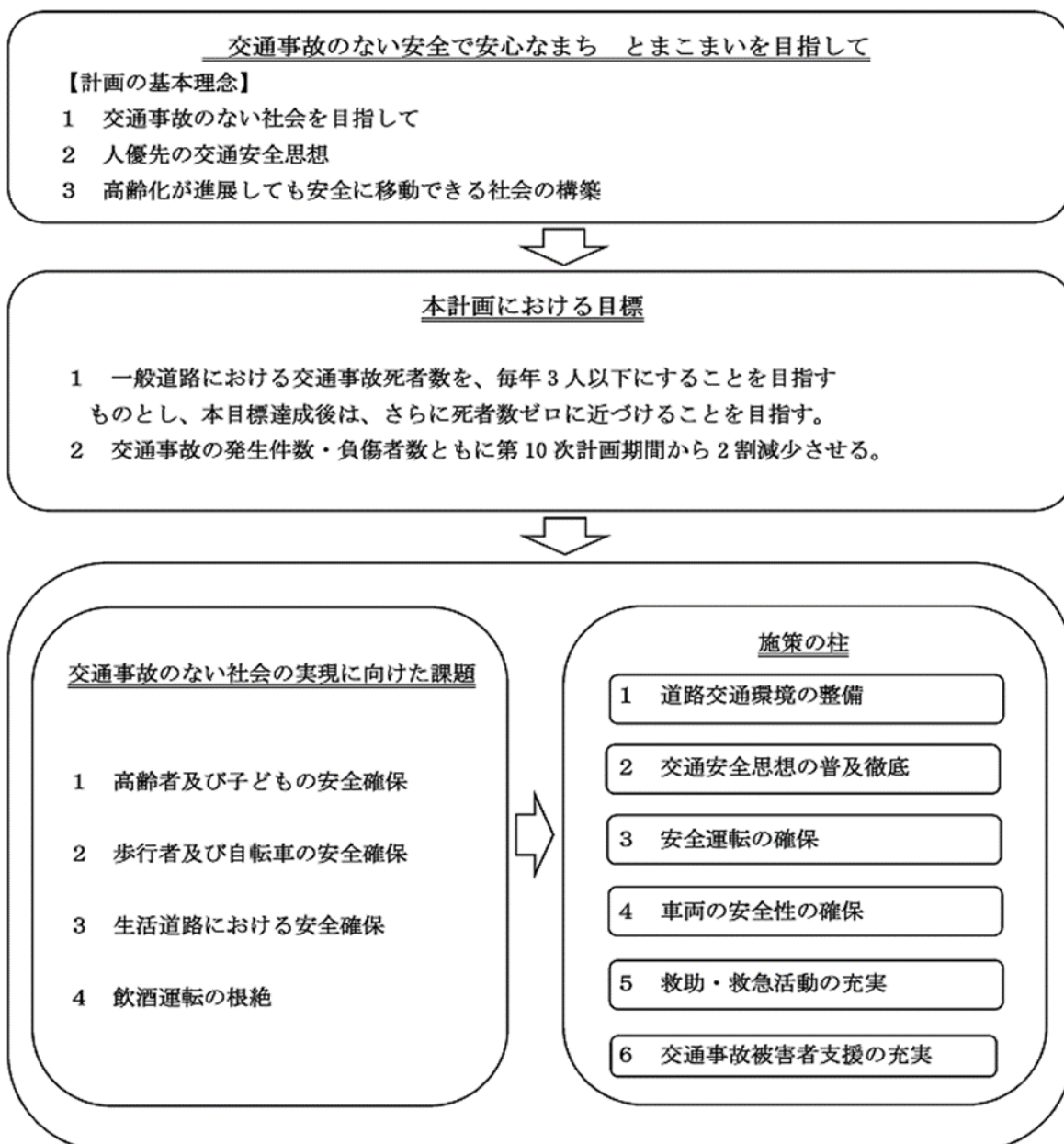
そのため、条例の基本理念である「飲酒運転をしない、させない、許さない」という市民の規範意識の醸成を図るため、引き続き関係機関・団体と連携し、飲

酒運転の危険性について交通安全教育を推進するほか、地域、事業所等と連携し、飲酒運転根絶に向けた啓発を推進する必要があります。

3 取組の考え方

前項の4項目の課題に対応し、本計画の目標達成につなげるため、「道路交通環境の整備」、「交通安全思想の普及徹底」、「安全運転の確保」、「車両の安全性の確保」、「救助・救急活動の充実」、「交通事故被害者支援の充実」の6つを柱に、市民、関係機関・団体と連携しながら次章に掲げる交通安全施策を総合的に推進します。

計画実施のイメージ



第4章 交通安全施策

【施策の体系】

施策の柱	推進施策
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
	(2) 交通安全施設等整備事業の推進
	(3) 効果的な交通規制の推進
	(4) 災害に備えた道路交通環境の整備
	(5) 総合的な駐車対策の推進
	(6) 冬季道路交通環境の整備
2 交通安全思想の普及徹底	(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
	(2) 効果的な交通安全教育の推進
	(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進
	(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
	(5) 市民の参加・協働の推進
3 安全運転の確保	(1) 運転者教育の充実
	(2) 子どもや高齢者等に対する保護意識の向上
	(3) 企業事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進等
4 車両の安全性の確保	(1) 先進安全自動車（ASV）の普及促進
	(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
	(3) 自転車の安全性の確保
5 救助・救急活動の充実	(1) 救助体制の整備・拡充
	(2) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実
	(3) 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
	(4) ドクターヘリ事業の推進
6 交通事故被害者支援の充実	(1) 交通事故相談業務の充実

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

安全・安心な社会の実現のためには、道路整備や交通安全対策は必要不可欠であり、歩行者の観点から安全を確保し、人優先の安全・安心な歩行空間を形成することが重要です。

特に通学路について、定期的な合同点検を実施し、その結果を踏まえ、関係機関が連携し、道路交通環境の整備や交通安全施設整備を推進します。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

歩行者や自転車利用者が安全に通行できる環境の確保を目的に、車の最高速度を 30 キロメートル毎時の区間規制等を実施する「ゾーン 30」の整備を推進するとともに、ハンプ（路面凸型舗装）など物理的デバイスとの適切な組合せにより、交通安全のさらなる向上を図ることを目的とした「ゾーン 30 プラス」の活用等についても検討を進め、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備に取り組んでいきます。

また、北海道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、信号機の改良など交通円滑化対策の要望してまいります。

イ 通学路等における交通安全の確保

「苫小牧市通学路交通安全プログラム」等に基づき、学校、教育委員会、道路管理者、警察など関係機関・団体が連携し、通学路の合同点検の実施や、通学路等の歩道における交通安全施設整備対策を実施してまいります。

また、児童・生徒や幼児の通行の安全を確保するため、押しボタン式信号機・歩行者用灯器の整備、横断歩道の設置拡充を目指し、苫小牧警察署を通じ北海道公安委員会へ要望してまいります。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

誰もが移動に支障を感じることなく利用できる交通環境を確保するため、バリアフリーやユニバーサルデザインの考え方に基づいた歩行空間の整備を推進します。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、死傷事故が多発した箇所・区間について、地域住民に対し注意喚起を行うとともに、

関係機関と連携し交通安全施設の整備を促進します。

(3) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態を踏まえ、交通事情の変化を的確に把握し、また市民が危険と感じている場所等について、警察に対し、交通安全施設の整備や速度規制等の効果的な交通規制を要請します。

(4) 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の機能強化を図ります。

イ 災害発生時における交通規制と情報提供の実施

災害発生時は、関係機関と連携して必要な交通規制及び緊急交通路の確保に努めるとともに、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、各種媒体を活用し、道路利用者等への情報提供に努めます。

(5) 総合的な駐車対策の推進

道路における良好な交通環境を確保し、安全で快適な市民の生活環境の実現を図るため、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ます。

(6) 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

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、冬期の安全で快適な歩行者空間を確保するため、歩道の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

幹線道路の新設・改良にあたっては、冬期交通に係る交通安全施設の整備や除雪の実施のほか、スリップ事故が多発する交差点や坂道などへの路面对策の実施、凍結防止剤の効果的な散布などを行い、安全かつ円滑な冬期交通の確保に努めます。

■ 「1 道路交通環境の整備」に対する具体的な取組

I 地域、学校関係からの要望に基づき、通学路等における交通安全施設整備を継続して行っていきます。

【交通安全施設整備の目標】

事業内容	令和3年度			令和4年度			令和5年度			令和6年度			令和7年度			計		
	設置	更新	撤去	設置	更新	撤去	設置	更新	撤去	設置	更新	撤去	設置	更新	撤去	設置	更新	撤去
カーブミラー	1基			1基			1基			1基			1基			5基		
スクールゾーン (大型)看板		1基			1基			1基			1基			1基			5基	
警戒標識 (通学路)	2基			2基			2基			2基			2基			10基		
横断歩道灯		1基			1基			1基			1基			1基			5基	

※なお、本計画においては、設備整備の更新や点検を優先的に実施します。

II 通学路における交通安全対策については、周辺の状況にあわせた交通安全環境の整備を図ることとし、地域、学校、関係部局との協議のうえ、次の事業を行うこととします。

【実施内容】

- i 区画線の改良（外側線を設置し車両の速度抑制）
- ii 路面表示（通学路であることをドライバーに知らせる）
- iii 標識の設置（通学路であることをドライバーに認識させ、注意喚起を図る）
- iv 歩道拡幅（歩道幅員を広げ、児童の安全な空間を確保する）
- v 防護柵の設置（児童への車両衝突を避ける）
- vi 視覚的ハンプの設置（視覚的に車両の速度抑制を図る）
- vii 物理的ハンプの設置（物理的に車両の速度抑制を図る）

Ⅲ 事故多発地帯や、交差点などに車両に注意を促す注意喚起看板を設置し安全対策を図ります。

【設置目標】

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	計
注意喚起看板設置	50か所	50か所	50か所	50か所	50か所	250か所

Ⅳ 児童・生徒や幼児、高齢者の通行の安全を確保するため、押ボタン式信号機・歩行者用灯器の整備、横断歩道の設置拡充を目指し、苫小牧警察署を通じ北海道公安委員会へ要望します。

【信号機等設置目標】

信号機の設置については、北海道公安委員会に、全道各地から毎年1,000件以上の信号機等の設置要望が提出されており、新たな設置は非常に厳しい状況にあることから、今後も粘り強く要望活動を継続していきます。

要望内容	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	計
信号機関係 (矢印・時差・連動・福祉)	1か所	1か所	1か所	1か所	1か所	5か所
規制標識等 (速度・横断歩道・一時停止等)	2か所	2か所	2か所	2か所	2か所	10か所

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もとに、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ます。高齢者や障がい者など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高めることが重要です。

このため、国の交通安全教育指針等を活用し、幼児から高齢者に至るまで、成長段階に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。

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推進します。

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、交通社会の一員であることを考慮し、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推進します。

なお、交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、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、地域の実情に即した自主的な地域が一体となった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

幼児が心身の発達の段階や地域の実情に応じて、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育成するとともに、日常生活において安全に道路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します。

交通安全教育にあたっては、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親子で実習するなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料、教材の整備を推進します。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生が心身の発達の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の支援を行うとともに、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など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に、保護者を対象とした交通安全教室の開催に努めます。

さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進します。

児童館においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進します。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生が自転車で道路を安全に通行するために、日常生活における交通安全に必要な技能と知識を習得させるとともに、自己の安全ばかりでなく、思いやりをもって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

高校生が、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

運転者としての社会的責任の自覚や、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測と危険回避の能力向上のほか、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や交通マナーの向上を目指します。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者が加齢に伴う身体機能の変化により交通行動に及ぼす影響を理解するとともに、ドライビングシミュレーターなどを活用した参加・体験・実践型の交通安全教育の実施など、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することを目標とします。

また、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ことによる交通行動や危険認識、交通安全に関する知識に差があることに留意しながら、交通安全教育の充実を図ります。

さらに、自身の運転技能や認知能力を認識するために、自動車教習所及び関係機関・団体と連携し、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者が交通安全に必要な技能及び知識を習得するため、地域における福祉活動の場を利用するなど、障がいの程度に応じた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

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が、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し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、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必要な資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

さらに、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、ドライビングシミュレーターなどの活用、教育機材の見直し検証を行うなど、効果的な交通安全教育の推進に努めます。

(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

市民一人ひとりに広く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の実践を習慣付けるとともに、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。

交通安全運動の運動重点としては、子どもと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・ライトの推進等に取り組みます。

交通安全運動の実施にあたっては、交通安全運動実施計画を策定し、事前に運動の趣旨、実施期間、重点項目を広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実に努めます。

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、加齢によって生じる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してもらうとともに、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努めます。

ウ 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

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ため、市、関係機関・団体等が協力し、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します。

エ 横断歩行者の安全確保

横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルール の周知を図ります。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断をはじめ、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

オ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者や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や自発光ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用するほか関係機関・団体と連携しながら反射材を配布し、活用を呼びかけます。

カ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

本市における飲酒運転による交通事故は減少傾向にありますが、さらなる飲酒運転根絶のため、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し、広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者などと連携してハンドルキーパー運動の普及啓発や地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を進めます。

キ 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、着用シンボルマーク等を活用しつつ、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、チャイルドシートの使用義務の周知徹底を図ります。

ク 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交通マナーを実践しなければならないことを理解させることが必要です。

自転車乗用中の交通事故防止や安全利用を促進するため、「自転車安全利用

五則」(平成19年7月10日中央交通安全対策会議 交通対策本部決定)等を活用した自転車の正しい乗り方に関する普及啓発活動を行います。

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。

また、幼児や児童の保護者、高齢者をはじめとする自転車利用者に対し、ヘルメット着用を呼びかけます。

ケ 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。

コ 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。

サ 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活動を実施します。

シ 踏切道における交通安全の推進

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対しては、安全意識の向上のため、落輪や冬期スリップ等の踏切事故の要因や踏切支障時における非常ボタン操作等について啓発します。

また、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。

ス 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、広報誌、新聞、インターネット、街頭ビジョンなど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内容の広報を行うほか、家庭、学校、職場、地域と一体となった、日常生活に密着した広範なキャンペーンを行い、交通安全に対する意識の向上に努めます。

また、運転者、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講ずること、及び冬季における気象や路面状況に応じた運転能力・資質の向上を目指し、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の充実を図ります。

セ 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、夜間の重大事故の主な原因である最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知するなど意識啓発を図ります。

また、街灯が少ない暗い道などを走行する時に、歩行者などを遠くから発見し、早期の事故回避措置につなげるため、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。

(イ) 二輪車運転者被害軽減のため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解促進を図ります。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体・地域等に対し、交通安全対策に関する資料の提供等を通じ、その主体的な活動を促進するとともに、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かつ積極的に行われるよう協力や連携を図ります。

また、交通指導員や交通ボランティア等に対しては、関係団体の組織の充実や強化とともに、特徴を生かした自主的、創造的な活動を推進するとともに、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努めます。

(5) 市民の参加・協働の推進

交通安全は、市民一人ひとりの安全意識に支えられていることから、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、市及び関係行政機関や民間団体が連携し、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ことで、市民の参加・協働を積極的に促進します。

■ 「2 交通安全思想の普及徹底」に対する具体的な取組

I 国の交通安全教育指針等を活用し、関係機関、団体相互の連携により幼児から高齢者に至るまで、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を行います。

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とともに、他の世代に対しても高齢者を保護、配慮する意識を高める啓発指導の強化を図ることとします。

教室の開催回数及び参加人数の目標値は、実施回数を年間 350 回、参加人数については、年間 24,500 人を目標に実施します。第 10 次計画の目標を下回っていますが、これは児童数の減少等を考慮いたしました。交通安全教育を繰り返し実施することにより交通ルール・マナーの浸透が図られることから、啓発に努めながら継続して実施していきます。

【交通安全教室の実施目標（令和3年度から令和7年度までの延べ人数）】

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	計
幼稚園・保育所・認定こども園等	105回	105回	105回	105回	105回	525回
	9,500人	9,500人	9,500人	9,500人	9,500人	47,500人
小学校	165回	165回	165回	165回	165回	825回
	12,000人	12,000人	12,000人	12,000人	12,000人	60,000人
中学校	3回	3回	3回	3回	3回	15回
	100人	100人	100人	100人	100人	500人
町内会	15回	15回	15回	15回	15回	75回
	600人	600人	600人	600人	600人	3,000人
母の会	32回	32回	32回	32回	32回	160回
	1,100人	1,100人	1,100人	1,100人	1,100人	5,500人
老人クラブ	25回	25回	25回	25回	25回	125回
	1,000人	1,000人	1,000人	1,000人	1,000人	5,000人
その他	5回	5回	5回	5回	5回	25回
	200人	200人	200人	200人	200人	1,000人
合計	350回	350回	350回	350回	350回	1,750回
	24,500人	24,500人	24,500人	24,500人	24,500人	122,500人

Ⅱ 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。

【実施内容】

交通安全運動名	実施期間
新入学（園）児の交通事故防止運動	4月上旬～4月中旬
春の行楽期の交通安全運動	4月下旬～5月上旬
シートベルト・チャイルドシートの着用強調月間	4月・7月・9月
自転車利用者ルールの交通安全啓発	5月
夏の交通安全運動	7月中旬
飲酒運転根絶の日	7月13日
秋の全国交通安全運動	9月下旬
秋の輸送繁忙期の交通安全運動	10月中旬
冬の交通安全運動	11月中旬
交通事故死ゼロを目指す日	4月10日・9月30日
市民交通安全の日	毎月 1日
道民交通安全の日	毎月15日
夜光反射材普及運動	年間随時
街頭啓発	運動期間中

Ⅲ 高齢運転者に対しては、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認識し、気象や交通の状況に応じて安全に道路を通行するための実践的スキルを習得させることを目標とします。

そのため、参加・体験・実践型の交通安全教室を各町内会館で開催するほか、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を図ります。

【交通安全教育の実施目標】

実施内容	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	計
実践型交通安全教室の開催	10回	10回	10回	10回	10回	50回
老人クラブ交通安全教室	25回	25回	25回	25回	25回	125回

【交通安全用品の配布目標】

実施内容	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	計
高齢者交通安全街頭啓発	1,200個	1,200個	1,200個	1,200個	1,200個	6,000個
老人クラブ交通安全教室	700個	700個	700個	700個	700個	3,500個

Ⅳ 「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。

飲酒運転による交通事故は減少傾向にあることから、一定程度成果があると考えており、引き続き実施していきます。

【実施目標】

実施内容	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	計
飲酒運転根絶見回り街頭啓発	6回	6回	6回	6回	6回	30回

V 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へ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。

特に自転車利用が始まる期別運動期間中において、自転車利用のルールやマナーについての街頭啓発を集中的に行います。

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ることから、賠償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。

【実施目標】

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	計
自転車教室	40回	40回	40回	40回	40回	200回
春・秋の通学路における街頭啓発	4か所	4か所	4か所	4か所	4か所	20か所
	2回	2回	2回	2回	2回	10回

VI 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の各種媒体を活用して、交通事故等の実態などを具体的に示し、事故防止につながる実行性のある広報を行うほか、家庭、学校、職場、地域と一体となった、日常生活に密着した広範なキャンペーンを行い、交通安全に対する意識の向上に努めます。

また、運転者、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講ずること、及び冬季における気象や路面状況に応じた運転能力・資質の向上を目指し、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の充実を図ります。

【運行危機管理セミナーの開催目標】

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	計
運行危機管理セミナーの開催	1回	1回	1回	1回	1回	5回

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

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。

(2) 子どもや高齢者等に対する保護意識の向上

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向上を図ります。

(3) 企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進等

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、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に図るための取組を進めます。

■ 「3 安全運転の確保」に対する具体的な取組

【交通安全教育の実施目標（再掲）】

実施内容	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	計
実践型交通安全教室の開催	10回	10回	10回	10回	10回	50回
老人クラブ交通安全教室	25回	25回	25回	25回	25回	125回

【交通安全用品の配布目標（再掲）】

実施内容	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	計
高齢者交通安全街頭啓発	1,200個	1,200個	1,200個	1,200個	1,200個	6,000個
老人クラブ交通安全教室	700個	700個	700個	700個	700個	3,500個

4 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいます。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられます。車両安全対策の推進にあたっては、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い、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要です。

さらに、自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の普及啓発に努めるとともに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

(1) 先進安全自動車（ASV）の普及促進

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進し、通信技術の利用や地図情報と連携した先進安全技術を活用した先進安全自動車（ASV）の普及促進のための情報提供を実施します。

(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高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転支援装置設置促進事業補助をはじめとした支援策を継続するほか、安全運転サポート車の普及促進を推進します。

(3) 自転車の安全性の確保

自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、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、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

■ 「4 車両の安全性の確保」に対する具体的な取組

I 苫小牧市高齢者安全運転支援装置設置補助事業

【実施目標】

- i 障害物検知機能付きペダル踏み間違い急発進等抑制装置設置補助（上限 20,000 円/台）
15 台/年（令和 3 年度から令和 5 年度の 3 か年で 45 台）
- ii ペダル踏み間違い急発進等抑制装置設置補助（上限 10,000 円/台）
20 台/年（令和 3 年度から令和 5 年度の 3 か年で 60 台）

II 自転車の安全利用の推進

【実施目標（再掲）】

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	計
自転車教室	40回	40回	40回	40回	40回	200回
春・秋の通学路における街頭啓発	4か所	4か所	4か所	4か所	4か所	20か所
	2回	2回	2回	2回	2回	10回

5 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、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、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、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を北海道交通安全計画に基づき、北海道と連携を図りながら取組を推進していきます。

（1）救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施に努めます。

（2）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医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

（3）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

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、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。

（4）ドクターヘリ事業の推進

札幌手稲溪仁会病院を基地病院とする道央ドクターヘリの運用により、交通事故で負傷した患者を救急現場から救助医療を行いながら敏速に搬送し、救命率のより一層の向上に努めます。

6 交通事故被害者支援の充実

(1) 交通事故相談業務の充実

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、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、北海道交通安全計画に基づき、北海道と連携を図りながら、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5章 計画の推進体制と管理

1 計画の推進体制

本計画に関する施策の推進にあたっては、市民生活部が庁内関係部局との連携を図るとともに、全庁的な連絡調整を担い、必要に応じて関係部局と連携し取組を進めます。

また、交通安全に関する関係団体や地域活動実践団体に組織される「苫小牧市交通安全推進委員会」が、計画に基づく施策や地域活動を総合的に推進します。

2 庁内組織の連携強化

本計画の推進並びに多岐に渡る交通安全施策の継続的な取組及び情報共有・意見交換の場として、市民生活部、教育委員会、都市建設部、環境衛生部、健康こども部等の関係部局からなる「交通安全対策庁内連絡会議」を組織し、一層の連携強化を図ります。

3 計画の進捗管理

「苫小牧市交通安全推進委員会」において、計画に基づく施策の進捗状況を検証評価するとともに、新たな施策や計画の見直しの必要性についても議論します。

苫小牧市交通安全計画
令和3年度～令和7年度（第11次）

令和 年 月 日
苫小牧市交通安全対策本部

発行	苫小牧市交通安全対策本部
編集	苫小牧市市民生活部市民生活課 苫小牧市旭町4丁目5番6号 TEL (0144) 32-6111 (内線 2413)
