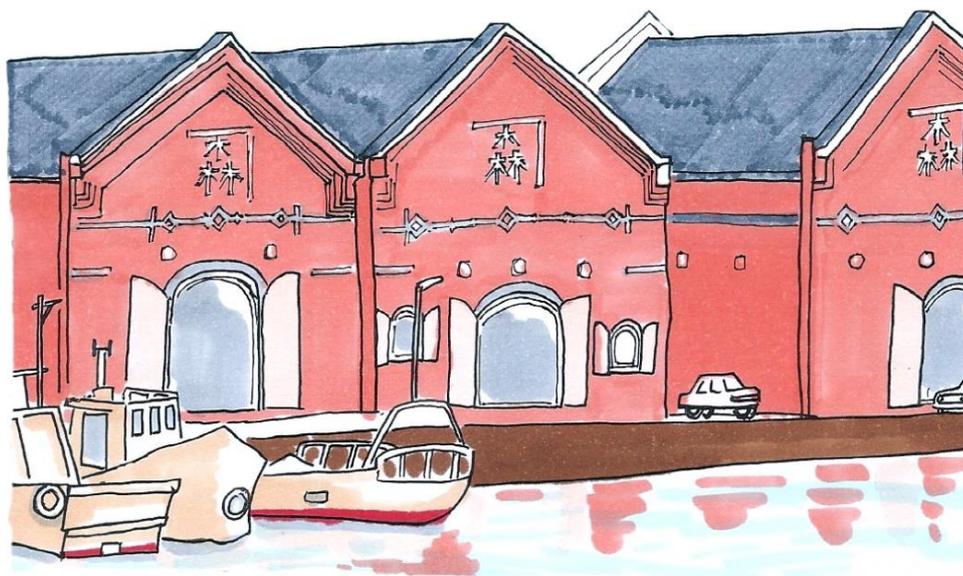


函館市交通安全計画

2021年度～2025年度（第11次）

（素案）



函館市交通安全対策会議

目 次

第1章 第11次函館市交通安全計画策定の考え方	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画期間	1
3 計画の位置付け	1
4 計画の基本的な考え方	2
(1) 交通事故のない社会をめざして	2
(2) 人優先の交通安全思想	2
(3) 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築	2
(4) 交通社会を構成する三要素の関連性を考慮した施策の推進	2
(5) 先端技術の積極的活用	2
(6) 救助・救急活動および被害者支援の充実	3
(7) 参加・協働型の交通安全活動の推進	3
(8) 効果的・効率的な対策の実施	3
(9) 公共交通機関における一層の安全の確保	3
(10) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視	3
第2章 道路交通の安全	4
1 道路交通事故の現状	4
2 今後の道路交通の安全対策を考える視点	4
(1) 高齢者および子どもの安全確保	4
(2) 歩行者および自転車の安全確保	5
(3) 生活道路および幹線道路における安全確保	6
3 道路交通の安全についての目標	6
4 講じようとする施策	6
(1) 道路交通環境の整備	6
ア 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	6
イ 幹線道路における交通安全対策の推進	7
ウ 交通安全施設等整備事業の推進	9
エ 効果的な交通規制の推進	10
オ 自転車利用環境の総合的整備	10
カ 高度道路交通システムの活用	10
キ 交通需要マネジメントの推進	10
ク 災害に備えた道路交通環境の整備	11
ケ 総合的な駐車対策の推進	11

コ	道路交通情報の充実	1 2
サ	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	1 2
(2)	交通安全思想の普及徹底	1 3
ア	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	1 3
イ	交通安全教育施設の利用による交通安全教育の推進	1 5
ウ	交通安全に関する普及啓発活動の推進	1 5
エ	交通の安全に関する関係団体の主体的活動の推進	1 8
オ	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	1 8
(3)	安全運転の確保	1 8
ア	運転者教育等の充実	1 8
イ	安全運転管理の推進	2 0
ウ	事業用自動車総合安全プランに基づく安全対策の推進	2 1
エ	交通労働災害の防止等	2 2
オ	道路交通に関連する情報の充実	2 3
(4)	冬季に係る道路交通の安全	2 3
ア	冬季道路交通環境の整備	2 3
イ	気象情報等の充実	2 4
(5)	車両の安全性の確保	2 4
ア	自動車の検査および点検整備の充実	2 5
イ	リコール制度の充実・強化	2 6
ウ	自転車の安全性の確保	2 6
(6)	救助・救急活動の充実	2 6
ア	救助・救急体制の整備	2 6
イ	救急医療体制の整備	2 8
ウ	救急関係機関の協力関係の確保等	2 8
(7)	被害者支援の充実と推進	2 8
ア	自動車損害賠償保障制度に係る無保険(無共済)車両対策の徹底	2 9
イ	交通事故被害者支援のための情報提供等	2 9
ウ	公共交通事故被害者への支援	2 9
第3章	鉄道交通の安全	3 0
1	鉄道事故の現状	3 0
2	今後の鉄道交通の安全対策を考える視点	3 0
3	鉄道交通の安全についての目標	3 0
4	講じようとする施策	3 0
(1)	鉄道交通環境の整備	3 0
(2)	鉄道交通の安全に関する知識の普及	3 0

(3) 鉄道の安全な運行の確保	30
(4) 救助・救急活動の充実	31
第4章 踏切道における交通の安全	32
1 踏切事故の現状	32
2 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	32
3 踏切道における交通の安全についての目標	32
4 講じようとする施策	32
(1) 踏切道の構造改良等の整備の促進	32
(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	32
第5章 軌道交通の安全	33
1 軌道事故の現状	33
2 今後の軌道交通の安全対策を考える視点	33
3 軌道交通の安全についての目標	33
4 講じようとする施策	33
(1) 軌道交通環境の整備	33
(2) 安全な運行管理体制の確保	33
(3) 電車車両の安全性の確保	34
(4) 乗客の安全確保	34
用語一覧	35
資料 自転車の安全利用について	37
交通安全対策基本法（抜粋）	39
函館市交通安全対策会議条例	41

第1章 第11次函館市交通安全計画策定の考え方

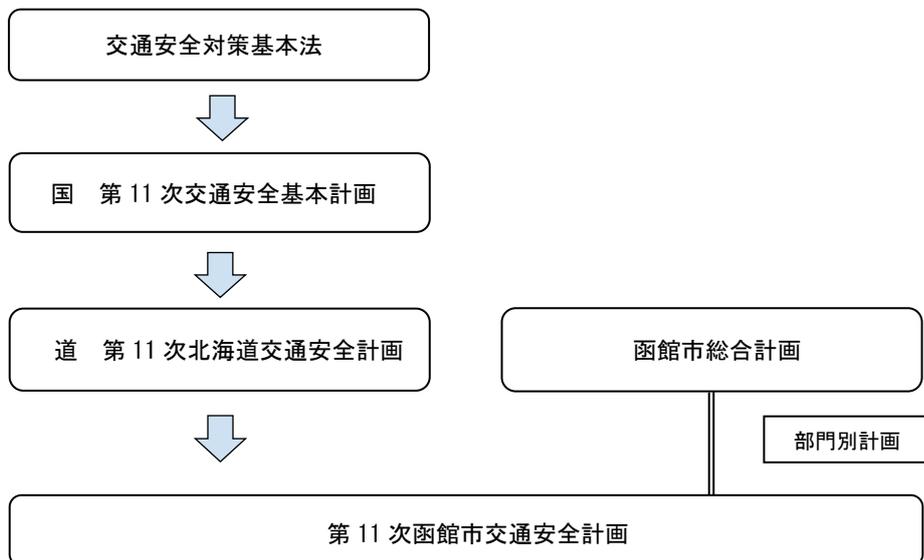
1 計画策定の趣旨

第11次函館市交通安全計画は、多様な主体による本市の実情に即した交通安全対策を総合的かつ計画的に推進し、交通事故のない社会を実現するため策定するものです。

2 計画期間

令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までの5か年間とします。

3 計画の位置付け



本計画に基づく取組は、持続可能な開発目標（SDGs）のゴールのうち、主に「3 すべての人に健康と福祉を」と関連するものであり、SDGsの理念の実現に貢献します。



4 計画の基本的な考え方

(1) 交通事故のない社会をめざして

本格的な人口減少と超高齢社会の到来を迎え、豊かで活力のある社会を構築していくためには、市民すべての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが重要です。

本市においては、交通事故発生件数や死傷者数は、関係機関等の長年にわたる事故防止対策の取組により、近年では減少傾向にありますが、いまだに多くの交通事故が発生している状況にあります。

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・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めざします。

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、悲惨な交通事故の根絶に向けて、関係機関・団体、市民が連携して取組を進めていく必要があります。

(2) 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、中でも高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要があり、このような「人優先」の交通安全思想を基本とします。

(3) 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

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、喫緊の課題であり、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向き合う必要があり、高齢になっても安全に移動することができる社会の構築をめざします。

(4) 交通社会を構成する三要素の関連性を考慮した施策の推進

交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」およびそれらが活動する場としての「交通環境」という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、有効な施策を推進します。

(5) 先端技術の積極的活用

全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及・活用を促進します。

加えて、将来的には、Society5.0の実現を視野に、ICTを積極的に活用し、より交通安全に寄与するように、高齢者をはじめとする人々の行動の変化を促すよう努めます。

(6) 救助・救急活動および被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実等を図るとともに、犯罪被害者等基本法(平成16年法律第161号)の趣旨を踏まえ、交通安全の分野においても被害者支援の充実を図ります。

(7) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、関係機関・団体等が緊密な連携のもとに施策を推進するとともに、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、本市が行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくりや地域における特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

(8) 効果的・効率的な対策の実施

交通の安全に関する施策は多方面にわたって、相互に密接な関連を有することから、これらを有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施するとともに、交通実態に応じて、少ない予算でも最大限の効果をあげることができる対策に集中して取り組むなど、効率的な予算執行に配慮します。

また、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するため、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用のあり方も視野に入れた取組を行っていくほか、地震や津波等に対する防災の観点にも適切に配慮します。

(9) 公共交通機関における一層の安全の確保

市民の日常生活を支え、ひとたび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図ります。

さらに、事業者による運転者の健康管理を含めた安全管理体制の構築、改善に向けた取組を推進するとともに、様々な感染症による影響を踏まえた安全対策を講じます。

(10) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接的・間接的な影響は、あらゆる交通におよび、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められます。

そのため、これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策を実施します。

第2章 道路交通の安全

1 道路交通事故の現状

北海道警察函館方面本部の調べによると、本市の交通事故による24時間死者（交通事故発生後24時間以内に死亡した者）数は、昭和44年（1969年）に36人を数えましたが、昭和46年（1971年）以降減少に向かい、昭和50年（1975年）には9人と大幅に減少しました。

その後再び増加し、平成5年（1993年）には25人に達しましたが、平成8年（1996年）からは再び減少傾向に転じ、令和2年（2020年）には4人と、ここ数年は一桁台で推移しています。

また、傷者数は、昭和45年（1970年）の2,798人をピークに、昭和51年（1976年）には、1,146人と約6割減少しました。その後増加傾向に転じ、平成10年（1998年）以降は2,100人前後で推移しましたが、令和2年（2020年）には408人となり、近年は減少傾向が続いています。

第10次函館市交通安全計画（平成28年度～令和2年度）の目標のうち、交通事故傷者数を確実に減少させることについては、計画初年以降減少しており、目標を達成しておりますが、24時間死者をなくすことについては、毎年、交通死亡事故が発生していることから、目標を達成できませんでした。

また、最近の交通事故による死者の多くが65歳以上の高齢者であることから、今後も、高齢者の事故防止に向けた対策が重要となっております。

交通事故の推移（第10次函館市交通安全計画期間）

区 分	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年
死者数	3人	5人	4人	5人	4人
うち高齢者数	2人	4人	2人	4人	1人
発生件数	709件	644件	584件	500件	365件
傷者数	862人	778人	657人	592人	408人

2 今後の道路交通の安全対策を考える視点

これまで取り組んできた交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化等に対応し、また、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るとともに、次の3つの視点を重視して推進します。

(1) 高齢者および子どもの安全確保

本市では、交通事故死者のうち高齢者の占める割合が高く、平成28年（2016

年) から令和 2 年 (2020 年) までの交通事故死者数 21 人のうち 13 人が 65 歳以上であり、歩行中に 8 人、自転車利用中に 3 人、自動車の海や川への転落により 2 人の方が亡くなっています。

今後は、いわゆる団塊の世代が、70 歳代後半になっていくことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出・移動することのできる交通社会の形成が必要であり、多様な高齢者の実態に即した交通安全対策の推進が重要です。

また、高齢者が主として歩行および自転車等を交通手段として利用する場合と自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構じるうえで、高齢者が事故に遭わない、事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題です。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故は居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要です。

一方、少子化が進展する状況のなかで、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを交通事故から守る観点での交通安全対策が一層求められ、通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路 (以下「通学路等」という。), において現地の状況に応じた歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要があります。

(2) 歩行者および自転車の安全確保

本市における、平成 28 年 (2016 年) から令和 2 年 (2020 年) までの交通事故死者数における歩行者の割合は約 2 分の 1 を占めており、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より一層求められます。

このことから、人優先の考えのもと、通学路等、生活道路、市街地の幹線道路などにおいて、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

また、自転車については、乗車中に自動車と衝突した場合には被害者となる反面、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、現地の状況に応じて自転車の走行空間を確保する必要があるとともに、自転車利用者については、危険運転に対する罰則が厳しくなっているにもかかわらず、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。

さらに、駅前や繁華街など放置自転車が問題となっている場所では、自転車駐車場の整備等の放置自転車対策を進める必要があります。

(3) 生活道路および幹線道路における安全確保

歩行者や自転車利用者等が日常的に使用する生活道路において、交通の安全を確保することは重要です。生活道路の自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備，安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに，幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策および車の流れの円滑化を図るなど，生活道路における交通の安全を確保するための施策を推進する必要があります。

3 道路交通安全の安全についての目標

交通事故のない社会を実現することが究極の目標ですが，中期的な目標として，第 11 次函館市交通安全計画の計画期間である令和 7 年度（2025 年度）までに年間の 24 時間死者数をゼロとすることをめざすとともに，交通安全対策を実施するにあたり，事故そのものの減少にも一層積極的に取り組み，傷者数をさらに減少させることをめざします。

4 講じようとする施策

(1) 道路交通環境の整備

関係機関・団体等が連携し，幹線道路と生活道路の両面における対策に加え，少子高齢化が一層進展するなかで，子どもを事故から守り，高齢者や障がい者が安全かつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から，安全で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を強化します。

ア 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は，主として「車中心」の対策であり，歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえず，また，生活道路への通過交通の流入等の問題も深刻化しています。

このため，地域の協力を得ながら，通学路等，生活道路，市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど，「人」の視点に立った交通安全対策を推進します。

(7) 生活道路における交通安全対策の推進

歩行者・自転車利用者の安全を守るため，車の最高速度を 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備を推進するとともに，通行禁止等の交通規制を実施するほか，高輝度標識等の見やすくわかりやすい道路標識・道路標示の整備などの安全対策を進めます。

(4) 通学路等の歩道整備等の推進

通学路等における交通安全を確保するため，安全点検等の結果を踏まえ，道路交通実態に応じ，関係機関の連携によりソフト・ハード両面から必要

な対策を推進します。

また、幼稚園，保育園，認定こども園（以下「幼稚園等」という。），小学校，児童館等に通う幼児や児童の通行の安全を確保するため，通学路等の歩道整備等を推進するとともに，安全施設の拡充や歩行者用灯器等の整備，横断歩道等の整備を推進します。

(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全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため，駅，公共施設，福祉施設，病院等の周辺を中心に歩道の段差・傾斜・勾配の改善などのバリアフリー化を推進し，平坦性の確保された幅の広い歩行空間の整備に努めます。

また，歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上などで，高齢者，障がい者等の円滑な移動の支障となっている放置自転車等の対策を関係機関・団体等と連携を図ります。

イ 幹線道路における交通安全対策の推進

事故危険個所など，地域の交通安全の実情を踏まえた区間を優先的に選定し，これまでの蓄積された対策効果のデータや急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した効果的な事故対策を推進します。

また，高規格道路等から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路整備を推進します。

(ア) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施にあたり，効果を科学的に検証しつつ，マネジメントサイクルを適用することにより，効率的・効果的な実施に努め，少ない予算で最大の効果を得られるよう，次の手順により「事故ゼロプラン」（事故危険区間重点解消作戦）を推進します。

- a 国道等における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ，死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等，事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定します。
- b 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，事故データにより，主たる事故類型や支配的な事故要因等を明らかにしたうえで，今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ，事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。
- c 対策完了後は，対策の効果を分析・評価し，必要に応じて追加対策を行うなど，評価結果を次の新たな対策の検討に活用します。

(イ) 事故危険箇所対策の推進

事故の多発している区間等を事故危険箇所として指定し、事故の態様、交通量、地域住民等の意見を踏まえ、公安委員会へ信号機等安全施設の設置要望や道路改良の整備を推進します。

(ウ) 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生 of 要因について調査し、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様の事故の再発防止に努めます。

(エ) 適切に機能分担された道路網の整備

a 高規格道路等から生活道路に至る道路ネットワークを道路の整備進展に則して体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進するとともに、他の交通機関との連携を図る道路整備を推進します。

また、歩道や自転車道等の整備を検討し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。

b 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性の向上に努めます。

c 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパスおよび環状道路等の整備を推進します。

d 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路等の系統的な整備を実施します。

e 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図り、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施します。

(オ) 高規格道路等における交通安全対策の推進

交通データ・事故データ等の分析に基づく効率的・効果的な交通事故対策や高齢化など社会状況を踏まえた逆走事故対策を推進するとともに、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上に努めます。

(カ) 道路の改築等による交通事故対策の推進

- a 歩行者および自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、都市計画道路等の幹線道路については、自転車歩行者道の設置とともに、歩行者数の多い通学路等については、歩道の設置等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。
- b 交差点およびその付近における交通事故の防止を図るため、交差点のコンパクト化等を推進します。
- c 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等を推進します。
- d 商業系地区等における歩行者および自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、交通量や通行の状況に即して、都市計画道路等の幹線道路の自転車歩行者道等の整備を推進します。
- e 交通混雑が著しい地区等においては、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路等の総合的な整備を推進します。
- f 歴史的町並みや史跡等特色ある歴史的環境が集積された地区においては、景観に配慮しつつ、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進します。

ウ 交通安全施設等整備事業の推進

交通事故の防止と円滑化を図るため、特に交通の安全を確保する必要がある道路については、公安委員会と連携し、重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等の整備を推進します。

(7) 歩行者・自転車対策および生活道路対策の推進

生活道路においては、人優先の考えのもと、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢化社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化および通学路等における安全で安心な歩行空間の確保を図ります。

また、自転車利用環境の整備、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

(イ) 幹線道路対策の推進

幹線道路における事故危険箇所などにおいては、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機や交差点の改良等による交通事故対策を実施します。

(ウ) 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」、「信号機BOX」などを通じ意見を把握し、道路交通環境の整備に反映します。

エ 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進します。

駐車規制については、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進します。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、より信号を守りやすくするために、交通状況と横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善等を公安委員会と連携して信号表示の調整等の運用を図ります。

オ 自転車利用環境の総合的整備

歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境の創出を図るほか、関係機関・団体が連携し、自転車利用のルール・マナーや放置自転車防止の啓発等の取組を推進します。

カ 高度道路交通システムの活用

情報通信技術等を用いて、人と道路と自動車の間で情報の受発信を行う「高度道路交通システム」(ITS)を活用し、公安委員会と連携し、道路交通の安全性、輸送効率および快適性の向上に努めます。

キ 交通需要マネジメントの推進

道路交通の円滑化を図るため、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、時差通勤等、道路利用の方法に工夫を求め、輸送

効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進します。

また、自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化等を図るため、国や道、市、交通関連事業者、交通施設管理者、市民等が広く連携・協力し、総合的かつ計画的に取組を推進します。

ク 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、火山噴火等の災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

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

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期の情報提供や迅速な避難を行うための避難路の整備等を推進します。

また、豪雨・豪雪、火山噴火等においても、安全で安心な信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

(イ) 災害に強い交通安全施設等の整備

災害が発生した場合においても、安全で円滑な道路交通を確保するための交通安全施設の整備を推進するとともに、災害発生時の停電による信号機の機能停止防止のための信号機電源付加装置の整備を推進します。

(ウ) 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地への車両の流入抑制を行うとともに被害状況を把握した上で、災害対策基本法の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

(エ) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保および道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、交通監視カメラ、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

ケ 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持およ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。

(7) きめ細かな駐車規制の推進

地域住民の意見要望等も十分に踏まえつつ、個々の時間および場所に応じたきめ細かな駐車規制を公安委員会と連携し推進します。

(イ) 違法駐車対策の推進

悪質・危険・迷惑の度合いの高い違反に重点を置き、地域の実態に応じた取締りを推進するとともに、交通事故の原因となった違法駐車や、常習的な駐車など、悪質な違反については、運転者に対する責任追及を徹底します。

違法駐車排除および自動車の保管場所の確保等について、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体と密接な連携を図り、市民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

コ 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、高度化、多様化する道路交通情報を運転者に対して、適時・適切に提供することが重要であることから、ICT等を活用した路側可変規制標識や大型案内標識の整備など、道路交通情報の充実を図ります。

サ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(7) 道路の使用および占用の適正化等

工作物の設置、工事等のための道路の使用および占用の許可にあたっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

また、道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りにより排除を行い、特に市街地において重点的に是正します。

さらに、不法占用防止に向け、沿道住民等に対する啓発活動などを併せて実施します。

(イ) 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくりを図るため、都市公

園等の整備を推進し、さらに、公立の小学校、中学校のグラウンドや体育館などの開放を推進します。

(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もとに、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うえで、重要な意義を有しています。

交通安全意識を向上させ、交通ルール・マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせた交通安全教育を実施し、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、意識の改革を促すとともに、人優先の交通安全思想のもと、高齢者、障がい者などに関する知識や思いやりの心、交通事故被害者等の痛みや思いやりの心を育み、交通事故を起こさない意識を育てることが重要です。

このため、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等に基づき、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育の実施ほか、高齢社会が進展するなかで、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理解したうえで高齢者を保護し、地域ぐるみで高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。

また、自転車を使用することが多い小学生、中学生および高校生に対しては、交通社会の一員であることを認識させ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識や交通安全意識、交通安全マナーに係る教育の充実を図り、将来の運転者教育の基礎となるよう指導を強化します。

ア 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(7) 幼児に対する交通安全教育の推進

基本的な交通ルールや交通マナーなど、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能および知識の習得をめざします。

幼稚園等においては、日常の教育・保育活動の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。

交通安全教育にあたっては、紙芝居や視聴覚教材等を利用した分かりやすい指導に努めます。

関係機関・団体等は、幼稚園等において実施する交通安全教育を支援するとともに、保護者に対する交通安全講習会等の開催に努めます。

(イ) 小学生に対する交通安全教育の推進

歩行者および自転車の利用者として必要な技能と知識を習得し、道路およ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および能力を高めることをめざします。

学校においては、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味および必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。

児童館および放課後児童クラブ等においては、生活指導の一環として、交通安全に関する指導に努めます。

関係機関・団体等は、小学校で行われる交通安全教育の支援を行うなど、小学生に対する補完的な交通安全教育を推進するとともに、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催に努めます。さらに、町会等と連携し、登下校時に行う見守りや立哨指導などの活動を推進します。

(ウ) 中学生に対する交通安全教育の推進

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し、道路を通行する場合は、自己の安全ばかりではなく、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めざします。

学校においては、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

関係機関・団体等は、中学校で行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう、指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うなど、中学生に対する補完的な交通安全教育を推進するとともに、地域において、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催に努めます。

(エ) 高校生に対する交通安全教育の推進

二輪車の運転者およ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し、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めざします。

学校においては、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等についてさらに理解を深めるとともに、生徒の多くが近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を実施します。

関係機関・団体等は、高等学校で行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう、指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うなど、地域において、高校生および相当年齢者に対する補完的な交通安全教育を推進します。

(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、安全運転に必要な知識と技能、危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解および交通安全意識・交通マナーの向上をめざします。

また、関係機関・企業・事業所等と連携して、社会人等を対象とした講座、交通安全教室や職場での研修会の開催に努めます。

(カ) 高齢者に対する交通安全教育の推進

加齢によって生じる身体機能の変化が歩行者または運転者としての交通行動に及ぼす影響等を理解し、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、道路およ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および交通ルール等の知識を習得することをめざします。

また、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を推進するとともに、関係団体、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等の開催に努めます。

(キ) 障がい者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要なスキルおよび知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなど、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

イ 交通安全教育施設の利用による交通安全教育の推進

子どもたちが、楽しみながら交通ルールを学ぶことができる梁川公園内交通公園施設の利用促進を図るとともに、体験型の交通安全教室を開催するなど、施設を活用した交通安全教育を推進します。

ウ 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、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進するための市民運動として、関係機関・団体等が連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

(イ) 横断歩行者の安全確保

運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務等の交通ルールの周知・徹底を図ります。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは信号に従うことなど、交通ルールの周知を図ります。

さらに、横断に際しては、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始め、横断中も周りに気を付けることなど、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。

(ウ) 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者および自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報活動を推進するとともに、関係機関・団体等と連携しながら、反射材の活用を促進します。

(エ) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育および広報啓発活動の推進

「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を引き続き推進するとともに、安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携して、ハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取り組みをさらに進め、「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。

特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、関係機関・団体と連携し、若年運転者層をはじめ、対象に応じたきめ細かな広報啓発活動を推進します。

(オ) シートベルトの正しい着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底

関係機関・団体等と連携し、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着用やチャイルドシートの使用義務の周知徹底と着用効果や正しい着用方法の啓発活動を推進します。

(カ) 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、軽車両として左側路肩の走行や自動車専用道路の進入禁止などのルール、スマートフォン等を見ながらの乗車の危険性や交通マナーの周知・徹底に努めます。

自転車乗用中の交通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通行等、自転車の正しい乗り方に関する啓発活動に努めます。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有していることから、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることなどの意識啓発を図ります。

さらに、自転車の雪道走行の危険性について、交通安全教室など様々な機会を通じて周知を図り、交通事故の防止に努めます。

(キ) 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）などを推進するとともに、主要幹線道路等における車間距離保持について、啓発活動等を実施します。

(ク) 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実施す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に努めます。

(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啓発活動を推進します。

(コ) 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、効果的な広報を行います。

(カ) その他の普及啓発活動の推進

a 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に及ぼす影響について周知するほか、他の年齢層に、高齢運転者の特性を理解し、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。

b 夕暮れ時から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、主な原因となっている速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を周知し、これら違反の防止に努めます。

c 二輪車運転者の被害軽減を図るため、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、関係団体との連携のもと啓発活動を推進します。
- d 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術など、自動車の安全性能の情報や正しい点検整備方法などについて、運送事業者や自動車ユーザーに対して情報提供を行います。
 - e 自動車運転中のドライバー、自転車利用者による「あおり運転」や携帯電話・スマートフォンの使用による「ながら運転」のほか、道路横断中の歩行者による「歩きスマホ」などは、重大な交通事故につながる危険性があることから、交通ルールやマナーを逸脱した行為の防止を図るため、関係機関と連携のもと、啓発活動の実施により、違反の防止に努めます。

エ 交通の安全に関する関係団体の主体的活動の推進

交通安全を目的とする関係団体については、交通安全指導者の養成等の事業や諸行事に対する支援のほか、交通安全に必要な資料の提供などを通じ、その主体的な活動が一層推進できるよう連携・協力を行います。

オ 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、市民一人ひとりが、交通社会の一員であるという当事者意識を高めることが重要です。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、行政、民間団体、企業、交通安全指導員などの交通安全ボランティア等と市民が連携を図り、地域の実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・協働を積極的に推進します。

(3) 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図るとともに、歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図ることが必要であり、講習や広報啓発などによる運転者教育等の充実を図ります。

また、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、自主的な安全運転管理対策の推進および自動車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図る取組を推進します。

さらに、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図ります。

ア 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識および技能を身に付けたうえで安全運転を實踐できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに免許取得時や取得後においては、特に実際の交通場面で

安全に運転する能力を向上させるための教育を行います。

また、これらの機会を通じて、交通事故の悲惨さについて理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、安全に運転しようとする意識を向上させるよう、教育内容の充実を図ります。

(7) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

自動車教習所の教習など免許取得時の講習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教育内容および技法の充実を図り、必要に応じて改良を行うほか、実際に発生した交通事故事例を生きた教材として活用するなど、教習水準の向上に努めます。

(イ) 運転者に対する再教育等の充実

更新時講習や高齢者講習など、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備や講習内容および講習方法の充実を図ります。

(ウ) アルコール健康障害を有する者等への対応

飲酒運転の予防および再発防止のため、アルコール健康障害を有する者およびその家族に対する相談支援等を推進します。

(エ) 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断したうえで、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図ります。

(オ) 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習および原付安全運転講習の推進に努めるとともに、指定自動車教習所における二輪免許新規取得者に対する継続指導、安全運転講習会の開催など、二輪車運転者に対する教育の充実を図ります。

(カ) 高齢運転者対策の充実

a 高齢運転者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努めます。特に、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的な教育を推進します。

b 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査，安全運転相談等の機会を通じて，認知症の疑いのある運転者等の把握に努め，臨時適性検査等の確実な実施により，安全な運転に支障のある者については，運転免許の取消等の行政処分を行います。

c 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため，高齢者マークの積極的な使用を促進します。

d 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証の返納をしやすい環境づくりに努め，関係機関が連携し，運転経歴証明書制度の周知を図ります。

(キ) シートベルト，チャイルドシートおよび乗車用ヘルメットの正しい着用

シートベルト，チャイルドシートおよび乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため，関係機関・団体等と連携し，着用推進キャンペーンを積極的に行います。

(ク) 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の積極的な受診を促進し，個々の運転者に自らの運転行動の特性を自覚させ，自動車運送事業等の安全を確保します。

(ケ) 悪質・危険な運転者の早期排除

飲酒運転やあおり運転をはじめとする悪質危険な運転者に対する，行政処分の早期執行に努めるほか，自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど，行政処分制度の適正かつ迅速な運用により危険な運転者の早期排除を図ります。

イ 安全運転管理の推進

安全運転管理者および副安全運転管理者に対する講習の充実等により，これらの者の資質および安全意識の向上を図るとともに，事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう指導します。

また，事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者への通報制度を十分活用するとともに，使用者，安全運転管理者等による指導，容認

違反等については、使用者の責任追及を徹底し適正な運転管理を図ります。

事業活動に伴う交通事故防止をさらに促進するため、ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等により得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理へのさらなる活用方法について周知を図ります。

ウ 事業用自動車総合安全プランに基づく安全対策の推進

飲酒運転等悪質な法令違反の根絶をめざし、コンプライアンスの徹底に向けた取組を推進します。

(7) 飲酒運転の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、事業者における飲酒運転ゼロをめざします。

(イ) ICT・新技術を活用した安全対策の推進

衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置や運行管理に資する機器の普及促進に努め、事業者による事故防止の取組を推進します。

(ロ) 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの様態ごとの特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者と一体となって実施させるとともに、初任運転者や高齢運転者等に対する、より効果的な指導方法の確立など、運転者教育の充実を図ります。

(ハ) 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の原因分析・再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を推進します。

(ニ) 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患、大血管疾患等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施します。

(カ) 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令等の履行および運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者および新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、厳正な処分を行います。

(キ) 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするほか、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク事業）を促進します。

また、行政機関および民間団体等において、貨物自動車運送事業者に業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進する観点から、「安全性優良事業所」（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、該当事業所が積極的に選択されるよう努めます。

エ 交通労働災害の防止等

(7) 交通労働災害の防止

「交通労働災害防止のためのガイドライン」および「高年齢労働者の安全と健康確保のためのガイドライン」の周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を図ります。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、「交通労働災害防止のためのガイドライン」に基づく同管理者および自動車運転業務従事者に対する教育や事業場に対する個別指導等を実施します。

さらに、交通労働災害多発時における周知・広報など労働局・北海道・警察署との連携による交通事故防止啓発等の取組を強化します。

(イ) 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令および「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号）の履行を確保するための監督指導や関係機関の連携のもと、情報の共有や合同による監査・監督を実施します。

オ 道路交通に関連する情報の充実

(7) 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤およびその調達先等、事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について、危険物運送事業者の指導を強化します。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図ります。

(イ) 国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」の関係者への周知を図ります。

(ウ) 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報等の適時・適切な発表および迅速な伝達に努めるとともに、これらの質的向上に努めます。

また、道路情報提供装置やインターネット等を活用した、道路利用者への道路交通情報等の提供について充実を図ります。

さらに気象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、防災関係機関等との情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るとともに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

(4) 冬季に係る道路交通の安全

ア 冬季道路交通環境の整備

積雪寒冷地における冬季交通は、路面や気象など交通環境が夏季とは大きく異なることから、冬季に対応する道路交通環境については、交通の確保や交通安全等の観点から関係機関が連携し、その特性に対応した整備を図ります。

(7) 人優先の安全で安心な歩行空間の整備

冬季の歩行者の安全で安心して快適な通行のため、除雪等による歩行空間の確保に努め、特に通学路等をはじめとした、歩行者の安全確保の必要性が高い区間等について、歩道除雪や防滑砂の散布等を重点的に実施します。

(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・改築にあたっては、坂道等における急勾配箇所への解消に努めるとともに冬季交通に係る交通安全施設についても併せて整備することとし、視界不良等に伴う交通事故防止のための、防雪柵等の防雪対策や、堆雪が交通障害とならないよう堆雪スペースの確保に努めます。

(ウ) 効果的で重点的な事故対策の推進

地域住民のニーズや道路の利用実態、車の流れの実態等を把握し、冬季における地域の気象や交通の特性に応じた道路交通環境の整備を行います。

また、冬季の安全な道路交通を確保するため、積雪・凍結路面对策として除雪や凍結防止剤散布を実施します。

さらに、冬季において、交通事故発生が多発する地域、路線等においては、最高速度の指定、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を公安委員会と連携し、重点的に実施します。

(エ) 交通安全に寄与する冬季道路交通環境の整備

冬季における円滑・快適で安全な交通を確保し、良好な道路環境を維持するため、より効果的な道路除排雪の実施、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や防滑砂の効果的な散布による冬季路面管理の充実を図ります。

イ 気象情報等の充実

冬季の交通環境は他の季節と比較し、大雪や暴風雪をはじめ、天気や気温、路面温度など、気象等の影響が特に大きいことから、気象警報等の適時・適切な発表および迅速な伝達に努めるとともに、路面状況等の把握および道路利用者へ提供する道路情報提供装置等の整備を推進し、道路利用者への適時・適切な情報提供の充実を図ります。

(5) 車両の安全性の確保

交通事故の減少が期待できる様々な先進安全技術については、過信・誤解することなく適切に活用することが重要なことから、先進技術に関する情報提供や有効性について周知を図ります。

また、事故が発生した場合に懸念される、車両火災や乗員の脱出不能などの被害拡大の防止策を推進します。

さらに、先進技術の導入により、自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重

要であり、特に、自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業および自動車検査の制度においても適切に対応します。

ア 自動車の検査および点検整備の充実

(7) 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るため、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図ります。

また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両をはじめとした整備不良車両および基準不適合車両の排除等を推進します。

さらに、指定自動車整備事業制度の適正な運用が図られるよう、事業者への指導監督を強化します。

(イ) 自動車点検整備の充実

a 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高め、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者と連携して展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力的に促進します。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進します。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図ります。

b 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や、過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援および自動車関係団体との連携により「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー

および自動車関係事業者等の認識を高めます。

イ リコール制度の充実・強化

自動車のリコールの迅速かつ確実な実施のため、自動車販売者等およびユーザーからの情報収集に努め、自動車販売者等への監査を実施します。

また、ユーザーに対し、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等を提供します。

ウ 自転車の安全性の確保

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、駆動補助機付自転車および普通自転車の型式認定制度を適切に運用します。

また、自転車利用者が加害者となった場合の備えとして、損害賠償責任保険等への加入を促進します。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取り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に努めます。

(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るとともに、交通事故に即応し被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、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・救急体制および救急医療体制の充実を図ります。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図るため、救急現場また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(救急現場に居合わせた人)による応急手当の普及啓発を推進します。

ア 救助・救急体制の整備

(7) 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。

(イ) 多数負傷者発生時における救助・救急体制の充実

同時に多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施および消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制を構築します。

(ウ) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

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、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関において、指導資料の作成・配布、講習会の開催等、普及啓発活動などにより、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、広く普及を図ります。

(エ) 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場および搬送途上における応急処置）の充実のため、救急救命士の養成に向けた体制を確保するほか、救急救命措置に必要な講習・実習を推進します。

また、医師の指示または指導・助言のもとに救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

(オ) 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

(カ) 救助隊員およ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、救助隊員および救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を図ります。

(キ) 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務に関し、道路管理者のほか沿線自治体と連携し、相互協力のもと適切かつ効率的な人命救助を行います。

このため、業務実施体制の整備を促進するとともに、必要な施設等の整備や従事者の訓練等を推進します。

(ク) 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場到着するまでのレスポンスタイムの縮減と緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST）の整備を図ります。

(ケ) 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の救出や事故処理の迅速化に

向けGPS技術を活用し、緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）の普及を図ります。

イ 救急医療体制の整備

(7) 救急医療機関等の整備

救急医療体制については、初期救急の医療体制として、軽症患者に対し、函館市夜間急病センターや在宅当番医制が整備され、また、二次救急の医療体制として、入院を必要とする重症救急患者に対し、病院群輪番制が整備されているほか、三次救急の医療体制として、重篤な救急患者を受け入れるための高度専門医療による24時間体制の救命救急センターが整備されています。

地域における救急医療体制を堅持するため、初期、二次、三次救急の医療体制の役割や適正利用の周知に努めます。

(イ) 救急医療担当医師等の養成等

救命救急センター等で救急医療を担当している医師等に対して、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修の充実に努め、救急医療従事者の確保とその資質の向上に努めます。

(ウ) ドクターヘリ事業の推進

市立函館病院を基地病院とする道南ドクターヘリの運用により、渡島・檜山管内において、交通事故で負傷した患者を救急現場から救命医療を行いながら迅速に搬送し、救命率のより一層の向上に努めます。

ウ 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保するとともに、効果的な救急体制の整備を促進します。

(7) 被害者支援の充実と推進

交通事故により多大な肉体的、精神的および経済的打撃を受けた交通事故被害者等を支援するため、関係団体と連携し、犯罪被害者等基本法のもと、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

また、交通事故被害者等に対し、交通事故にかかる相談を受けられる機会を充実させ、交通事故の概要等を提供するなど、被害者支援を推進します。

ア 自動車損害賠償保障制度に係る無保険(無共済)車両対策の徹底

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、自賠責保険(自賠責共済)の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを、広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険(無共済)車両の運行の防止を徹底します。

イ 交通事故被害者支援のための情報提供等

交通事故被害者からの相談に対応するため、北海道が設置する交通事故相談所や日弁連交通事故相談センターなどの周知を図るとともに、関係機関・団体等と連携し、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進します。

ウ 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故が発生した場合の情報提供窓口機能である、国土交通省の公共交通事故被害者支援室との連携のもと、支援制度の周知を図り、公共交通事故被害者等への支援を推進します。

第3章 鉄道交通の安全

1 鉄道事故の現状

市内には、鉄道路線として、JR北海道と道南いさりび鉄道が運行しており、そのうち、平成28年3月に開業した北海道新幹線の新函館北斗駅と函館駅の間を運行するはこだてライナーについては、新幹線利用客の都市間輸送や、通勤、通学の足として利用されていますが、第10次函館市交通安全計画期間中における鉄道事故は発生していません。

2 今後の鉄道交通の安全対策を考える視点

列車の衝突や脱線等の事故がひとたび発生すると、多数の死傷者を生じる恐れがあることから、今後においても、重大な列車事故の未然防止に努めるとともに、利用者等の関係する事故を防止するための効果的な対策を推進します。

3 鉄道交通の安全についての目標

列車の衝突、脱線等の列車事故やホームでの接触事故等の運転事故を防止するため、市民の理解と協力のもと、次に掲げる諸施策を推進することにより、鉄道事故の発生を防止します。

4 講じようとする施策

(1) 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があることから、運転保安設備の整備等の安全対策を推進します。

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

道内における鉄道事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであり、これらの事故防止には、鉄道事業者の安全対策に加えて、利用者の協力と理解が必要です。

このため、関係機関等の協力のもと、交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道利用者にホームにおける「歩きスマホ」の危険性の周知などの啓発活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させます。

(3) 鉄道の安全な運行の確保

万一大規模な事故等が発生した場合には、消防・警察・その他関係機関と連携し、迅速かつ適確に対応します。

(4) 救助・救急活動の充実

鉄道輸送における事故・災害等の発生に対して、避難誘導，救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため，訓練の充実や鉄道事業者と消防機関，医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。

また，鉄道職員に対する，自動体外式除細動器（AED）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を推進します。

第4章 踏切道における交通の安全

1 踏切事故の現状

市内には、函館線，貨物会社線，道南いさりび鉄道線に合わせて17箇所の踏切が設置されていますが，第10次函館市交通安全計画期間中における踏切事故は発生していません。

2 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故は，ひとたび発生すると，多数の死傷者を生じる恐れがあることから，今後においても，それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ，効果的な対策を推進します。

3 踏切道における交通の安全についての目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため，市民の理解と協力のもと，次に掲げる諸施策を推進することにより，踏切事故の発生を防止します。

4 講じようとする施策

(1) 踏切道の構造改良等の整備の促進

踏切道の立体交差化，構造の改良等の事業の実施に併せて，近隣踏切道のうち，利用状況，迂回路の状況等を勘案して，地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて，統廃合を進めます。

(2) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切事故は，直前横断，落輪等に起因するものが多いことから，自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し，交通安全意識の向上および踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため，啓発活動等を強化するとともに，学校，自動車教習所等において，踏切の通過方法等の教育を推進します。

第5章 軌道交通の安全

1 軌道事故の現状

市内での軌道事故は、第10次函館市交通安全計画期間中は平成30年に1件の事故が発生しています。

2 今後の軌道交通の安全対策を考える視点

軌道事故は、ひとたび発生すると、多数の死傷者を生じる恐れがあることから、今後においても、安全な運行を確保するため、効果的な対策を推進します。

3 軌道交通の安全についての目標

利用者等の関係する事故を防止するため、次に掲げる諸施策を推進することにより、軌道事故の発生を防止します。

4 講じようとする施策

(1) 軌道交通環境の整備

道路交通の量的拡大の進展は、大量輸送機関である電車の安全運行と、固有の機能である定時・定速性などに大きな影響を及ぼしています。

軌道交通の安全な運行と定時性等を確保するため、軌道や運転保安設備等の軌道施設の安全性の向上、さらには、自動車の軌道敷内進入等の外部要因による交通弊害や事故の防止に努めます。

このため、引き続き安全地帯およびその他保安施設の整備を推進するとともに、電車の基盤である軌道や電路等の計画的な改良に努めます。

また、軌道敷内への乗り入れや右折待ちにより電車の運行を阻害する自動車運転者に対し注意喚起を促すほか、電車利用者に対し、正しい車道の横断等についての指導の充実を図ります。

(2) 安全な運行管理体制の確保

乗務員および保安要員の資質の維持・向上を図るため、教育訓練や研修の充実に努めるとともに、非常時における適切な緊急対応に関する研修を徹底するほか、運輸安全マネジメント体制の充実や、運転者の健康管理を含めた安全管理体制の改善など体制の強化を図り、安全意識および安全管理のより一層の向上に努めます。

(3) 電車車両の安全性の確保

電車の安全性の維持・向上を図るため、車両主要部分の故障箇所等の履歴管

理を徹底するとともに、冬季間における耐寒故障防止等の対策に努め、車両故障等の予防を推進します。

また、超低床電車の導入に努め、電車利用者、特に高齢者や障がい者等の交通弱者の利便性の向上に努めます。

(4) 乗客の安全確保

乗客が安心して電車を利用できるよう、市電の全乗務員に対し普通救命講習を実施します。

用 語 一 覧

○ 市民

本計画においては、市内に住所を有する者、市内に通勤し、または通学する者および市内で活動する法人その他の団体をいう。

○ 「ゾーン30」

生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的とし、区域（ゾーン）を定めて、時速30キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度や、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である。

○ 高規格道路等

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害から迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路である。

○ 交通安全施設

交通の安全と円滑、交通公害の防止等を目指して、都道府県警察（公安委員会）および道路管理者が設置する、交通管制センター、信号機、車両感知器、交通情報板、道路標識、道路標示等。

○ 交通安全教育施設

本計画においては、梁川公園内交通公園施設を示す。

当該施設は交通事故防止を目指して、幼児、小・中学生を対象に、交通知識や交通マナーを体得させることを目的として、遊具を利用して楽しみながら交通ルールを学ぶことができる交通安全教育施設として、昭和44年5月に設置。

○ 高度道路交通システム（ITS） Intelligent Transport Systems

情報技術を用いて人と車両と道路を結び、交通事故や渋滞などの道路交通問題の解決を図る新しい交通システム。

○ 交通需要マネジメント（TDM） Transportation Demand Management

自動車利用者の行動を変えることにより、道路渋滞をはじめとする交通問題を解決する手法。

○ 交通施設管理者

交通施設の管理を行う公安委員会、警察署、道路管理者。

○ 緊急輸送道路

主要道路や重要港湾，空港および主要な防災拠点等を連絡する道路で，地震等災害発生後において，避難，救助をはじめ物資の輸送，諸施設の復旧など応急対策活動を実施するうえで重要な道路。

○ 緊急交通路

大規模な災害が発生した際に，被災地へ向かう消防・救急・警察・自衛隊などの緊急車両の通行を円滑にするため，一般の車両が通行を禁止・制限される道路。災害対策基本法に基づいて都道府県公安委員会が指定。

○ 交通安全教育指針

交通安全教育を行う者に対する，基本的な心構えや心身の発達段階に応じた体系的な交通安全教育の指針。

○ 車載式故障診断装置（OBD） On Board Diagnostics

エンジンやトランスミッションなどの電子制御装置（ECU：Electronic Control Unit）内部に搭載された故障診断機能。ECUは，自動車が安全・環境性能を発揮するため，センサからの信号等に基づき最適な制御を行っており，断線やセンサの機能異常等の不具合が生じた場合には，その情報をECUに自動記録する。

○ 型式認定制度

道路交通法令（道路交通法施行規則第1条ほか）の規程により，型式認定対象品（原動機を用いる身体障がい者用の車いすほか）に関する基準が定められており，これらの機器等が法令の基準に適合することを明らかにすることによって，利用者の便宜を図るとともに，これらの機器に関する交通安全対策の推進が図られるようにするための制度。

○ 自動体外式除細動器（AED） Automated External Defibrillator

電源を入れると音声で操作が指示され，救助者がそれに従って除細動（傷病者の心臓に電気ショックを与えること）を行う装置。

○ 高規格救急自動車

救急救命士等が行う救急救命処置が十分活動できるようにするため，従来の救急車に比べて活動しやすい車内空間と必要な資機材を有する救急自動車。

資料 自転車の安全利用について

《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）

1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外

- 自転車は車両の仲間なので、原則として車道を通行します。
- 自転車道があるところでは、自転車道を通行すること。
- 普通自転車歩道通行可の標識がある歩道は、自転車で通行できます。
- 13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者、体の不自由な人は、歩道を自転車で通行できます。
※ 車道の幅が狭いなど、やむを得ない場合には例外として歩道を通行できます。

2. 自転車は左側を通行

- 車道の左端を走ること。
- 路側帯を通行できますが、歩行者の通行を妨げないこと。

3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行

- 歩道を通るときは、すぐ停止できるような速度で徐行すること。
- 歩行者の通行を妨げるおそれのある場合は、一時停止します。
- 警音器を歩行者に対して、歩道などでみだりに鳴らさないこと。
※ あくまでも歩行者が優先です。必要に応じて自転車から降りましょう。

4. 安全ルールを守る

- 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止。
- 夜間はライトを点灯。昼間でもトンネルや濃霧の中ではライトを点灯しましょう。
- 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認。
- 運転中に傘をさしたり、携帯電話の通話・操作はやめましょう。

5. 子どもはヘルメットを着用

- 次の場合、保護者はヘルメットを着用させなければなりません。
 - ・ 6歳未満の子どもを自転車の幼児用座席に乗せる場合。
 - ・ 13歳未満の子どもが自転車を運転する場合。

自転車による交通事故でも、自転車の運転者に多額の損害賠償責任が生じるおそれがありますので、生じた損害を賠償するための保険等に加入するようにしましょう。

《自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定》

（平成27年6月1日施行 道路交通法108条の2第1項第14号、第108条の3の4および第120条第1項第17号）

一定の危険な違反行為をして3年以内に2回以上摘発された自転車運転者（悪質自転車運転者）は、公安委員会の命令を受けてから3ヵ月以内の指定された期間内に講習を受けなければいけません。

自転車運転者講習制度のながれ ※ 受講命令に違反した場合…5万円以下の罰金

- ① 自転車運転者が危険な違反行為をくり返す ● 3年以内に2回以上



- ② 交通の危険を防止するため、都道府県公安委員会が自転車運転者に講習を受けるように命令



- ③ 講習の受講 ● 講習時間：3時間 ● 講習手数料：6,000円（標準額）

自転車による危険な違反行為（15種）

危険行為の種類	危険行為の解説
① 信号無視	信号や警察官の手信号に従わない行為。
② 通行禁止違反	「歩行者用道路」など、道路標識等で自転車の通行が禁止されている道路や場所を通行する行為。
③ 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）	自転車の通行が認められている歩行者用道路を通行する際に、歩行者に注意を払わなかったり、徐行しなかったりする行為。
④ 通行区分違反	車道と歩道等が区別されている道路で歩道を通行したり、道路（車道）の右側を通行する行為。
⑤ 路側帯通行時の歩行者の通行妨害	自転車が通行できる路側帯で歩行者の通行を妨げるような速度と方法で通行する行為。
⑥ 遮断踏切立入り	遮断機が閉じていたり、閉じようとしているとき、または警報機が鳴っているときに踏切内に立ち入る行為。
⑦ 交差点安全進行義務違反等	信号のない交差点等で、左からくる交差車両や優先道路などを通行する交差車両等の進行を妨害したり、交差点に入るときに徐行しないなどの行為。
⑧ 交差点優先車妨害等	交差点で右折するときに、その交差点で直進や左折をしようとする車両等の進行を妨害する行為。
⑨ 環状交差点安全進行義務違反等	環状交差点内を通行する車両等の進行を妨害したり、環状交差点に入るときに徐行をしないなどの行為。
⑩ 指定場所一時不停止等	一時停止標識等無視して交差点に進入したり、交差道路を進行する車両等の進行を妨害する行為。
⑪ 歩道通行時の通行方法違反	歩道の車道寄りの部分や通行指定部分を徐行しなかったり、歩行者の通行を妨害しそうな際に一時停止しないなどの行為。
⑫ 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転	ブレーキ装置がなかったり、ブレーキの性能が不良な自転車で走行する行為。
⑬ 酒酔い運転	アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態で自転車を運転する行為。
⑭ 安全運転義務違反	ハンドルやブレーキ等を確実に操作せず、また他人に危害を及ぼすような速度や方法で運転する行為。
⑮ 妨害運転	逆走、幅寄せ、ベルを執拗に鳴らすなどの行為

出典：北海道地域交通安全活動推進委員連絡協議会の自転車運転者講習パンフレット

交通安全対策基本法（抜粋）

（昭和45年6月1日法律第110号）

（目 的）

第1条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

（地方公共団体の責務）

第4条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（市町村交通安全対策会議）

第18条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

- 2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。
- 3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあっては、規約）で定める。

（市町村交通安全計画等）

第26条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

- 2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。
- 3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。
 - 一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 - 二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであってはならない。

- 5 市町村交通安全対策会議は、第1項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第4項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第2項及び第5項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

函館市交通安全対策会議条例

(昭和46年3月22日条例第40号)

(設置)

第1条 交通安全対策基本法(昭和45年6月1日法律第110号)第18条第1項の規定に基づき、函館市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を置く。

(所掌事務)

第2条 会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 函館市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、函館市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(会長および委員等)

第3条 会議は、会長及び委員をもって組織する。

- 2 会長は、市長をもって充てる。
- 3 会長は、会務を総理する。
- 4 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が委嘱し、または任命する。
 - (1) 国の関係地方行政機関の職員
 - (2) 北海道の部内の職員
 - (3) 北海道警察の警察官
 - (4) 市の職員(次号および第6号に掲げる者を除く。)
 - (5) 教育長
 - (6) 消防長
 - (7) 公募による者
 - (8) その他市長が必要と認める者
- 6 委員の定数は、18人以内とする。
- 7 委員(第5項第7号および第8号に掲げる者のうちから委嘱された委員に限る。以下この項および次項において同じ。)の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 8 委員は再任されることができる。

(特別委員)

第4条 会議に、特別な事項を審議するため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

- 2 特別委員は、北海道旅客鉄道株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから、市長が委嘱する。
- 3 特別委員は、当該特別な事項に関する審議が終了したときは、解嘱されるものとする。

(庶務)

第5条 会議の庶務は、市民部において処理する。

(補 則)

第6条 この条例に定めるもののほか、会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議にはかつて定める。

附 則

- 1 この条例は、公布の日から施行する。
- 2 特別職の職員の給与に関する条例(昭和40年12月18日函館市条例第22号)の一部を次のように改正する。〔「次のよう」略〕

附 則(昭和46年10月9日条例第12号)

この条例は、公布の日から施行し、昭和46年8月1日から適用する。

附 則(昭和50年8月1日条例第33号)抄

- 1 この条例は、公布の日から施行する。

附 則(昭和52年10月31日条例第43号)抄

- 1 この条例は、公布の日から施行する。

附 則(昭和62年3月27日条例第4号)

この条例は、昭和62年4月1日から施行する。

附 則

- 1 この条例は、令和3年5月1日から施行する。ただし、次項の規定は、公布の日から施行する。
- 2 改正後の第3条第5項の規定による函館市交通安全対策会議の委員の委嘱のために必要な行為は、この条例の施行前においても行うことができる。