第１２次函館市交通安全計画

令和８年度（2026 年度）～令和１２年度（2030 年度）

（素案）

函館市交通安全対策会議

目　　次

第１章　第１２次函館市交通安全計画策定の考え方　・・・・・・・・・・・・・・　1
１　これまでの経過　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　1
２　計画策定の趣旨　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　2
３　計画期間　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　2
４　計画の位置付け　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　2
５　計画の基本的な考え方　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　3
(1) 交通事故のない社会をめざして　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　3
(2) 人優先の交通安全思想・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　3
(3) 少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築・・・・・・・・・・　3
６　計画の目標と体系・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　4
７　重点施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　5
(1) 高齢者の交通事故防止・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　5
(2) 歩行者の安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　6
(3) 自転車の安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　7

【分野別施策】
第２章　道路交通の安全　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　8
１　道路交通事故の現状　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　8
２　主な施策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　8
(1) 道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　8
ア　生活道路における交通安全対策の整備　・・・・・・・・・・・・・・・　9
イ　幹線道路における交通安全対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・　9
ウ　交通安全施設等整備事業の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
エ　効果的な交通規制の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
オ　高度道路交通システムの活用　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
カ　交通需要マネジメントの推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
キ　災害に備えた道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
ク　総合的な駐車対策の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３
ケ　道路交通情報の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３
コ　交通安全に寄与する道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・１３
サ　冬季道路交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４
(2) 交通安全思想の普及徹底　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４
ア　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進　・・・・・・・・・・・・・１５
イ　交通安全教育施設の利用による交通安全教育の推進　・・・・・・・１６
ウ　交通安全に関する普及啓発活動の推進　・・・・・・・・・・・・・・１６
エ　交通安全関係団体の主体的活動の推進　・・・・・・・・・・・・・・１８
オ　地域における交通安全活動への参加・協働の推進　・・・・・・・・１８
(3) 安全運転の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９
ア　運転者教育等の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９

イ　安全運転管理の推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２０
ウ　事業用自動車総合安全プラン 2030 に基づく安全対策の推進　・・　２０
エ　交通労働災害の防止等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２２
オ　道路交通に関連する情報の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・　２２
(4) 車両の安全性の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２３
ア　自動車の検査および点検整備の充実　・・・・・・・・・・・・・・・　２３
イ　リコール制度の充実・強化　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２５
(5) 救助・救急活動の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２５
ア　救助・救急体制の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２５
イ　救急医療体制の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２６
ウ　救急関係機関の協力関係の確保等　・・・・・・・・・・・・・・・・・　２７
(6) 被害者支援の充実と推進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２７
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　・　２７
イ　交通事故被害者支援のための情報提供等　・・・・・・・・・・・・・　２７
ウ　公共交通事故被害者への支援　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２７

【分野別施策】
第３章　鉄道交通の安全　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２８
１　鉄道事故の現状　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２８
２　今後の鉄道交通の安全対策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２８
３　主な施策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２８
(1) 鉄道交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２８
(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及　・・・・・・・・・・・・・・・・・　２８
(3) 鉄道の安全な運行の確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２８
(4) 救助・救急活動の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２８
(5) 計画運休への取組　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２９

【分野別施策】
第４章　踏切道における交通の安全　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３０
１　踏切事故の現状　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３０
２　今後の踏切道における安全対策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３０
３　主な施策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３０
(1) 踏切道の構造改良等の整備の促進　・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３０
(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　・・・・・・・　３０

【分野別施策】
第５章　軌道交通の安全　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３１
１　軌道事故の現状　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３１
２　今後の軌道交通の安全対策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３１
３　主な施策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３１
(1) 軌道交通の安全確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３１

(2) 安全管理体制の強化　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３１
(3) 電車車両の安全性の向上　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３１
(4) 乗客の安全確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３１

用語一覧　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３２
資料　自転車の安全利用について　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３４
交通安全対策基本法（抜粋）　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３６
函館市交通安全条例　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３７
函館市交通安全対策会議条例　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３９

第１章　第１２次函館市交通安全計画策定の考え方

１　これまでの経過

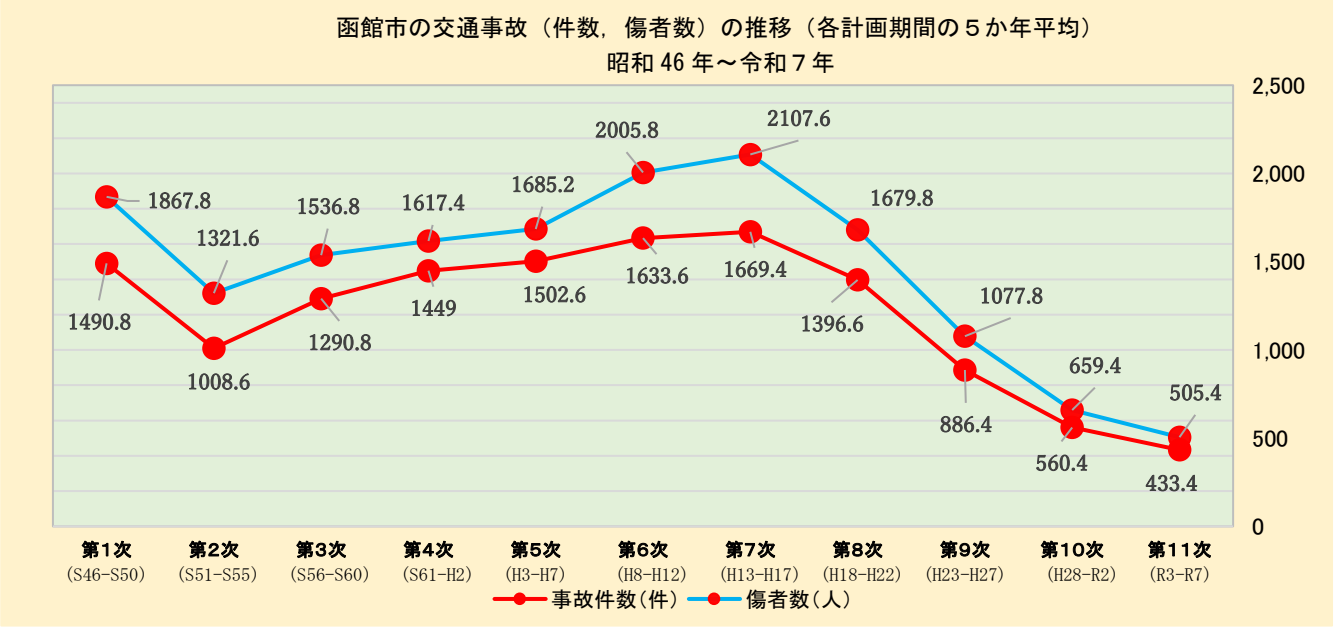
函館市では，交通安全計画に基づく対策がはじまる前の昭和４４年（1969 年）に，交通事故死者数が過去最多となる３６人に達しました。また，昭和４５年（1970 年）には，事故発生件数が 2,133 件，傷者数が 2,798 人に達し，その後，昭和４６年(1971 年) に交通安全計画を策定し，以降，計画に基づき取り組みを進めています。

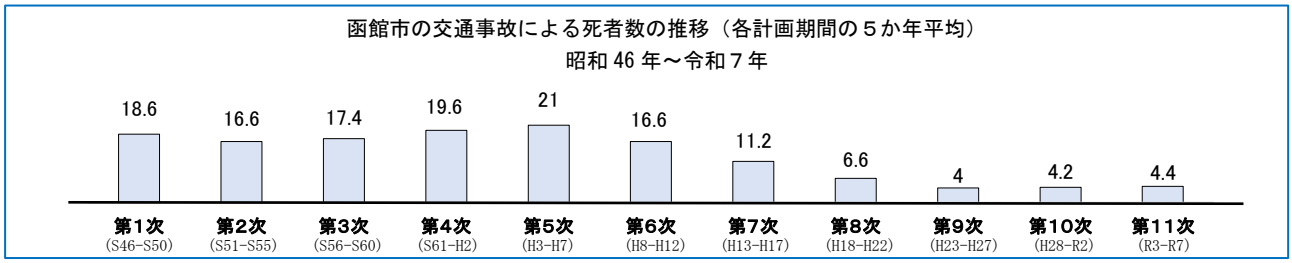
以下のグラフは，昭和４６年の第１次交通安全計画の策定から計画期間の５か年毎の事故発生件数，傷者数，死者数の平均値を示しています。

計画に基づく対策が進められた当初は，歩車道の分離や児童公園の整備などにより，交通事故の発生が抑制されましたが，その後，自動車の普及，増加に伴い交通事故は増加に転じました。この傾向は，国，北海道においても同様であります。

その後も，様々な対策を進めてきた結果，第１１次計画期間中の交通事故は，５か年平均で最も少ない件数となっています。

第８次計画以降の傷者数の減少は，シートベルト着用の義務化やエアバックの普及などにより，車内の安全性能が向上し，事故発生時に自動車に乗車している人の被害が軽減され，人身事故の減少をもたらしたものといわれています。





○各計画期間の５か年平均

	第１次	第２次	第３次	第４次	第５次	第６次	第７次	第８次	第９次	第 10 次	第 11 次
事故件数（件）	1,490.8	1,008.6	1,290.8	1,449.0	1,502.6	1,633.6	1,669.4	1,396.6	886.4	560.4	433.4
傷者数（人）	1,867.8	1,321.6	1,536.8	1,617.4	1,685.2	2,005.8	2,107.6	1,679.8	1,077.8	659.4	505.4
死者数（人）	18.6	16.6	17.4	19.6	21.0	16.6	11.2	6.6	4.0	4.2	4.4

※北海道警察の暦年データに基づき，各５か年の平均値を算出（東部地区旧４町村の数値を含む。）

２　計画策定の趣旨

函館市交通安全計画は，多様な主体による本市の交通安全対策を総合的かつ計画的に推進するため，第１２次北海道交通安全計画を踏まえ，本市の実情に即して講ずべき交通安全に関する基本的な対策について定めるものです。

交通安全対策基本法の改正により，市町村交通安全計画の策定は，努力義務規定から「できる」規定となりましたが，函館市交通安全条例における「市の責務」を踏まえるほか，

・道路交通法改正や外国人運転者の増加など社会情勢への対応
・近年の高齢歩行者，高齢運転者，自転車利用者の交通事故の増加
・行政・関係団体・市民など地域ぐるみの交通安全対策の推進

など多くの課題に取り組むため，第１１次計画に引き続き，第１２次計画を策定し，総合的に施策を実施します。

（参考）函館市交通安全条例（平成 16 年施行）

（基本理念）

第２条　交通安全は，人命の尊重を基本に，市民一人一人が交通に関する法令を遵守すること，交通安全に対する理解を深めることができるよう多様な機会を提供することおよび市民の自主性を尊重することにより確保されなければなりません。

２　交通安全は，地域の特性を踏まえ，道路の交通環境の整備を図るとともに，交通安全に配慮したまちづくりを進める中で確保されなければなりません。

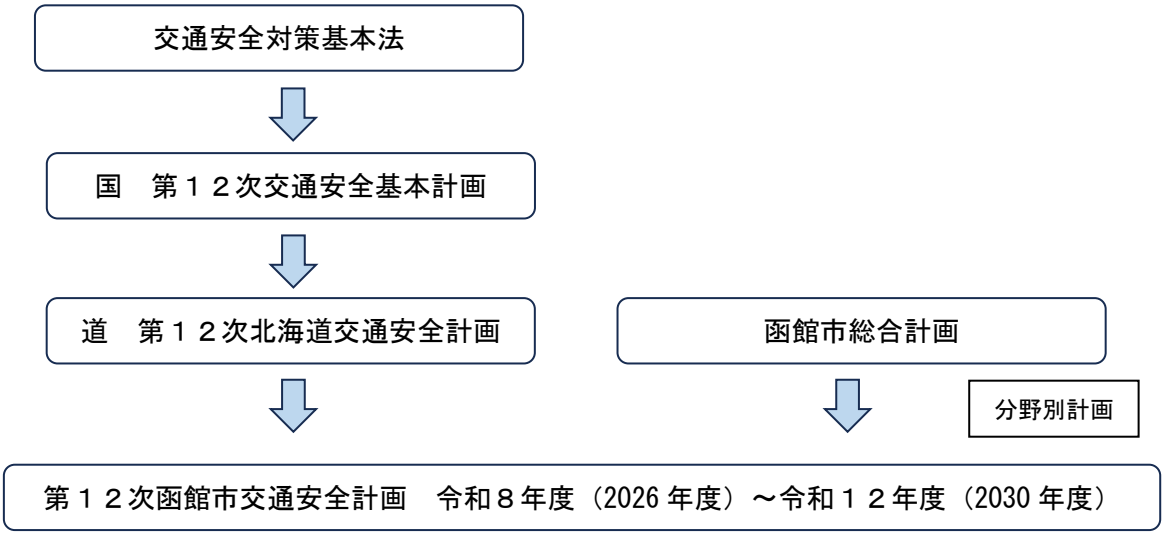
（市の責務）

第３条　市は，前条の基本理念にのっとり，交通安全に関する総合的な施策を策定し，これを実施します。

３　計画期間

令和８年度（2026 年度）から令和１２年度（2030 年度）までの５か年とします。

４　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」や「１１　住み続けられるまちづくりを」などと関連するものであり，ＳＤＧs の理念の実現に貢献します。



５　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少子高齢社会のなかにあって，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。

本市における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，この２０年あまり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ます。

人命尊重の理念や交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案して，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

今日の社会においては，弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠です。

道路交通については，自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全をまた，全ての交通について，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)　少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

高齢歩行者や自転車利用者の交通事故とともに，高齢運転者による交通事故の防止は，喫緊の課題です。一方，事業用自動車においては，少子高齢化の進展に伴う人手不足のため，運転者の担い手が減少し，移動手段が減少していく課題に向き合う必要があります。

全ての交通の分野で，少子高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合い，子どもから高齢者に至るまで安全に移動することができる社会の構築をめざします。

６　計画の目標と体系

本計画の基本的な考え方に基づき，計画期間中の目標を，死者数・傷者数を過去最小まで減少させることとします。目標の実現に向けては，本市における交通事故の状況等も踏まえ，３つの重点施策とその他の分野別施策を定め，それぞれ具体的施策により交通事故発生件数のさらなる減少と死者数ゼロになるよう積極的な活動を展開します。

【目標】（令和１２年（2030 年）までに）

・年間の２４時間死者数をゼロにする。（※）
・傷者数を過去最小の令和２年（2020 年）の 408 人より減少させる。
・６５歳以上の傷者数も過去最小の令和２年の５５人より減少させる。

※　警察が交通事故発生から２４時間以内の死者数を統計上の基準としており，国や北海道も同様の考え方で数値を公表し，計画の目標としています。

【重点施策】

(1) 高齢者の交通事故防止 ⇒
ア 高齢者，障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備
イ 高齢者に対する交通安全教育の推進
ウ 市民への普及啓発活動の推進
エ 高齢運転者対策の充実

(2) 歩行者の安全確保 ⇒
ア 歩行者対策および生活道路対策の推進
イ 通学路等の歩道整備等の推進
ウ 横断歩行者の安全確保

(3) 自転車の安全対策の推進 ⇒
ア 自転車利用環境の総合的整備
イ 自転車の安全利用の推進
ウ 自転車の安全性の確保

【分野別施策】

［第２章　道路交通の安全］
・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　・被害者支援の充実と推進

［第３章　鉄道交通の安全］
・鉄道交通環境の整備　・鉄道の安全に関する知識の普及　・鉄道の安全な運行の確保
・救助・救急活動の充実　・計画運休への取組

［第４章　踏切道における交通の安全］
・踏切道の構造改良等の整備の促進　・その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

［第５章　軌道交通の安全］
・軌道交通の安全確保　・安全管理体制の強化　・電車車両の安全性の向上
・乗客の安全確保

7　重点施策

(1)　高齢者の交通事故防止

本市では，交通事故による死者のうち高齢者の占める割合が高く，令和３年（2021 年）から令和７年（2025 年）までの交通事故による死者数２２人のうち１８人が６５歳以上であり，歩行中に１１人，自転車乗車中に５人，自動車の海への転落により２人の方が亡くなられています。

本市の高齢化率は，国や北海道より高く，今後もその傾向は続くものとされており，高齢者の交通事故を減少させることが死亡事故全体の抑止につながることから，高齢者自身の交通安全意識の向上はもちろんのこと，交通事故防止のための環境整備や社会全体が高齢者を交通事故から守るという交通安全思想の普及促進を図ります。

ア　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を阻害する要因となっている放置自転車等の対策を関係機関・団体等と連携して取り組みます。

イ　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や運転者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技能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，高齢者の交通安全に対する自発性を促すことに留意しつつ，高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うとともに，反射材用品等の普及にも努めます。

ウ　市民への普及啓発活動の推進

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，認知機能および運転特性の変化が交通行動に及ぼす影響について周知するとともに，高齢運転者を支援する先進安全技術や安全運転サポート車（サポカー，サポカー2.0）の普及啓発に努めます。

また，他の年齢層が高齢運転者の特性を理解し，高齢者マークを表示した自動車への思いやり運転や保護意識を高めるよう努めます。

エ　高齢運転者対策の充実

(ｱ)　高齢運転者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的な実施や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。

(ｲ)　臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査や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ます。

また，臨時適性検査等を確実に実施し，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。

(ｳ)　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。

(ｴ)　高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安がある高齢者等が，運転免許証を返納しやすい環境づくりに努めるとともに，関係機関が連携して運転経歴証明書制度の周知を図ります。

(2)　歩行者の安全確保

歩行者のさらなる安全確保のため，安全で快適な歩行者の通行環境を整備するほか，横断歩道を渡ること，信号機のあるところでは，その信号に従うことに加え，信号機のない場所で横断するときは横断する意思を明確に伝える必要性があることなど，身近な道路の利用における安全性を高めるための交通安全教育等の充実に努めます。

ア　歩行者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，自動車法定速度引き下げや「ゾーン３０」等の車両速度の抑制，通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに，少子高齢社会の進展を踏まえ，歩行空間のバリアフリー化や通学路，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，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　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，関係機関や団体による通学路合同点検等の結果を踏まえ，道路交通実態に応じてソフト・ハード両面から必要な対策を推進します。

また，幼稚園，保育所，認定こども園，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，横断歩道等の整備を推進します。

ウ　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。

信号機のない横断歩道において，運転者の歩行者優先義務を認識させるとともに，歩行者に自らの安全を守るための交通行動を促すため，歩行者と運転者が「ハンドサイン」で意思疎通を図り，相互の思いやりで歩行者事故抑止を図る「ハンドサインでストップ運動」を推進します。

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することをはじめ，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。

(3) 自転車の安全対策の推進

自転車は，自動車等に衝突された場合に被害を受ける反面，歩行者等に衝突した場合には加害者となるため，それぞれの対策を講じます。

また，自転車の安全利用を促進するために，安全で快適な走行環境を整備するほか，身近な道路の利用における安全性を高めるための交通安全教育等の充実に努めます。

ア 自転車利用環境の総合的整備

生活道路や市街地の幹線道路において，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とともに，路面表示（矢羽根）などによる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やマナー，放置自転車防止の啓発等の取組を推進します。

イ 自転車の安全利用の推進

令和６年（2024 年）１１月に施行された自転車の「ながらスマホ」の罰則強化，酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか，交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進します。

また，令和８年（2026 年）４月から交通反則通告制度（いわゆる青切符）が施行されたことを踏まえ，自転車が道路を通行する場合は，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，乗車用ヘルメットの着用など，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。

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（電動アシスト自転車）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。

【分野別施策】

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人となり，大幅に減少しました。

その後再び増加傾向に転じ，平成５年（1993 年）には２５人となりましたが，平成８年（1996 年）から再び減少し，令和２年（2020 年）以降は，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 人をピークとして減少に転じ，昭和５１年（1976 年）には 1,146 人となり，約６割減少しました。その後は増加傾向に転じ，平成１２年（2000 年）には 2,159 人となりましたが，翌年から減少が続き，令和２年（2020 年）には 408 人となり，近年では 500 人前後で推移しています。

「函館市交通安全計画　2021 年度～2025 年度（第１１次）」（以下，「第１１次計画」という。）の目標のうち，「交通事故傷者数をさらに減少させる」ことについては，第１０次計画の５か年平均が 659.4 人，第１１次計画が 505.4 人となっており，目標を達成しておりますが，「年間の２４時間死者数をゼロとする」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，近年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います。

函館市の交通事故の推移（第１１次計画期間内）

区　分	Ｒ３年	Ｒ４年	Ｒ５年	Ｒ６年	Ｒ７年	５か年平均
死 者 数	８人	１人	４人	４人	５人	4.4 人
うち高齢者数	６人	１人	４人	３人	４人	3.6 人
発生件数	450 件	415 件	408 件	422 件	472 件	433.4 件
傷 者 数	520 人	477 人	471 人	497 人	562 人	505.4 人

２　主な施策

(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，子どもを交通事故から守り，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の整備を強化します。

また，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ないほか，生活道路への通過交通の流入等の問題も深刻化していることから，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。

ア　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キロメートル毎時として区域規制等を実施する「ゾーン３０」を必要に応じて整備するとともに，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。

また，自動車と歩行者の交通事故を抑止するため，令和８年（2026 年）９月から生活道路の法定速度が３０キロメートル毎時に引き下げられたことに伴う広報啓発を実施します。

イ　幹線道路における交通安全対策の推進

交通事故の発生割合の大きい区間や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，これまでに蓄積された各種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が得られるよう，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

交通事故が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，警察と道路管理者が連携して集中的な交通事故抑止対策を推進します。

(ｳ)　幹線道路における交通規制

交通の安全と円滑化を図るため，道路の構造，交通安全施設等の整備状況，道路交通実態の状況等を勘案しつつ，速度規制および交通規制の見直しを行い，その適正化を図ります。

(ｴ)　重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は，速やかに事故要因を調査し，警察，道路管理者等が連携して交通事故対策を講じ，同様の交通事故の再発防止を図ります。

(ｵ)　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の進捗状況に則して体系的に整備し，道路の適切な機能分化を推進します。

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　一般道路と比較して，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，道路混雑の解消など，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。

(ｶ)　高規格道路等における事故防止対策の推進

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の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。

(ｷ)　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では，自転車歩行者道を設置するとともに，歩行者の多い通学路等では，歩道の設置など，道路交通の安全に寄与する改築事業を推進します。

b　交差点やその付近における交通事故を防止するため，交差点のコンパクト化などを推進します。

c　道路の機能と沿道の土地利用を含めて，道路の利用実態と調和することが交通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や植樹帯の設置，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，歩行者や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，歩行者空間を拡大するため，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など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，特に交通安全を確保する必要がある道路については，警察と連携し，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。

㈠　幹線道路対策の推進

幹線道路における事故危険箇所については，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。

㈡　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が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」や「信号機ＢＯＸ」などを通じて道路利用者等の意見を把握し，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点検・見直しを図るとともに，交通事情の変化を適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。

一般道路の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，規制速度の引き上げ，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，交通状況や横断実態等を踏まえ，歩行者の待ち時間が長い押しボタン式信号表示の調整等を図ります。

オ　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）を引き続き活用し，警察と連携して道路交通の安全性，輸送効率および快適性の向上に努めます。

カ　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，バイパスや環状道路の整備，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や情報提供の充実，時差勤務などにより車･道路の利用方法に変更や工夫を促し，輸送効率の向上や交通量の時間的･空間的な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，公共交通の利便性向上や利用促進の取組を推進します。

キ　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情報提供や迅速な避難を行うための避難路の整備，津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するために，津波浸水域を回避する道路等の整備を推進します。

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に，交通安全施設の整備を推進するとともに，停電による信号機の機能停止防止のために，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，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適確に実施します。

(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。

ク　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。

(ｱ)　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，警察が中心となり，個々の時間および場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進します。

(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。

違法駐車の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。

ケ　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，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。

コ　交通安全に寄与する道路交通環境の整備

道路交通の安全を確保するため，道路の適切な使用および占用の許可制度の厳格な運用や，子どもの安全な遊び場の確保などを推進します。

(ｱ)　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，実態把握や強力な指導・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するほか，公立の小学校，中学校，義務教育学校の体育館などの開放を推進します。

サ　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。

(ｱ)　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ほか，視界不良等に伴う交通事故防止のため，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。

(ｲ)　地域に応じた安全の確保

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・凍結路面対策として，除雪や凍結防止剤散布を実施します。

(ｳ)　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。

(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，交通ルールや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を実施するほか，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，自転車を利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

(ｱ)　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となる基本的な技能および知識の習得をめざします。

認定こども園等においては，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，認定こども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な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されるよう，指導者の派遣，情報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，地域においては，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，責任を持って行動できる健全な社会人の育成をめざします。

学校においては，自転車の安全利用，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されるよう，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や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や交通安全教室，職場での研修会の開催に努めます。

(ｶ)　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技能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たきめ細かい交通安全教育を推進します。

(ｷ)　外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対する交通安全教育に当たっては，自動車の左側通行，赤信号での右左折禁止，一時停止標識等，自国の交通ルール等との違いを踏まえ，関係機関が連携して日本の交通ルール等を理解・徹底させる必要があります。

また，訪日外国人をはじめとする外国人の交通ルールの遵守を図るため，レンタカー業界等と連携した多言語対応の広報啓発を推進します。

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育を開催するなど，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づけるとともに，市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するために，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) 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等の普及を促進するため，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。

(ｳ) 妨害運転（あおり運転）防止に向けた広報啓発活動の推進

妨害運転（あおり運転）を防止するため，その罰則の重さを認識するとともに，自動車の運転者が全ての交通参加者に対し，思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要です。

このため，各機関・団体等がインターネット，ＳＮＳ，広報紙等の各種媒体，交通情報板，各種交通安全イベントや交通安全教室等の場を効果的に活用するなど，広報啓発活動を推進します。

(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，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組をさらに進め，「飲酒運転をしない，させない，許さない，そして見逃さない」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) 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。

(ｶ) 「ながらスマホ」対策の強化

スマートフォンの画面を注視したり，携帯電話で通話したりしながら運転する，「ながらスマホ」について，道路交通法で禁止されていることや危険性，交通事故実態等について広報啓発を推進します。

(ｷ)　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，着用効果や正しい着用方法の啓発活動を推進します。

(ｸ)　特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車について，基本的な交通ルールや自己を守るためにヘルメットの着用が効果的であることについて，関係機関が連携しながら利用者に対して周知徹底を図ります。

(ｹ)　ペダル付き電動バイクの安全対策の推進

ペダル付き電動バイクについては，道路を通行させるにはナンバープレートを取得し，車体に表示しなければいけないほか，その運転には運転免許が必要であり，乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど，一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて，関係機関が連携して周知徹底を図ります。

(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，ＳＮＳ等の広報媒体を活用して，効果的な広報を行います。

(ｻ)　その他の普及啓発活動の推進

a　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，速度超過，飲酒運転，安全不確認等による事故実態や危険性について周知するとともに，前照灯の早め点灯やハイビームの適切な活用，夜間の歩行者・自転車の視認性向上に資する反射材用品等の活用を促進し，事故防止に努めます。

b　昼間における前照灯点灯（デイ・ライト運動）を推進し，運転者自らの交通安全意識の向上を図るとともに，先進ライト等の安全技術の活用を含め，車両の存在や位置を周囲に早期に認識させることにより，歩行者，自転車利用者および他の車両との交通事故防止に努めます。

c　運転者の居眠りや脇見運転等を防止するため，ドライバーモニタリングシステム等の先進安全技術の理解促進を図り，交通事故の未然防止に努めます。

エ　交通安全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，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臨時・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実践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，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の理解を深め，自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促し，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。

(ｱ) 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，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や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や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)　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

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を徹底するため，関係機関・団体等と連携して着用推進キャンペーンを積極的に行います。

(ｷ)　外国人運転者対策の強化

レンタカー利用時等における国際運転免許証や外国運転免許証の確認が十分に行われるよう，関係機関が連携して各種取組を強化します。

(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・適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，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 2030 に基づく安全対策の推進

事業用自動車による交通事故のさらなる削減を図るため，「事業用自動車総合安全プラン 2030」に基づき，飲酒運転をはじめとする悪質な法令違反の根絶，運行管理の高度化，先進技術の活用，健康起因事故防止など，総合的な安全対策を推進します。

(ｱ)　飲酒運転等悪質な法令違反の根絶

点呼時におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認を確実に実施するとともに，飲酒運転防止に関する教育・啓発の充実を図り，事業用自動車における飲酒運転ゼロの実現をめざします。また，運行管理の未実施や過労運転などの悪質な法令違反の防止に向け，事業者におけるコンプライアンスの徹底を促進します。

(ｲ)　ＩＣＴ・先進安全自動車（ＡＳＶ）・自動運転等の新技術の活用促進

衝突被害軽減ブレーキ，ペダル踏み間違い時加速抑制装置，ドライバーモニタリングシステム等の先進安全技術の普及促進を図るとともに，デジタル式運行記録計，通信型ドライブレコーダー等を活用した運行管理の高度化・一元化を推進します。さらに，自動運転技術等の新技術の社会実装を見据え，安全性の確保に向けた取組を推進します。

(ｳ)　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・タクシーの業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が一体となって実施するとともに，初任運転者や高齢運転者等に対する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。

(ｴ)　事業用自動車事故調査委員会の提言を踏まえた再発防止対策

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。

(ｵ)　運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病に起因する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（ＳＡＳ），脳血管疾患，心疾患等に関するスクリーニング検査や健康管理体制の充実を促進します。また，運転者の高齢化を踏まえ，加齢による身体機能の変化に応じた安全対策や健康管理の強化を推進します。

(ｶ)　自動車運送事業者に対するコンプライアンスおよび安全マネジメントの徹底

労働基準法その他の関係法令の遵守および適切な運行管理の徹底を図るため，飲酒運転等の悪質違反を行った事業者，重大事故を発生させた事業者および新規参入事業者等に対する監査・指導を強化します。また，運輸安全マネジメント制度の活用を通じて，経営トップから現場まで一体となった安全管理体制の構築と継続的な改善を促進します。

(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する「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。

(ｸ) 人手不足を踏まえた安全確保対策の推進

自動車運送業界における人手不足や運転者の高齢化が進展するなかにあっても安全な輸送サービスを維持するため，ＩＣＴを活用した効率的な運行管理，労働環境の改善，適切な運行計画の策定および安全教育の充実を促進し，安全と生産性の両立を図ります。

エ 交通労働災害の防止等

(ｱ) 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「高年齢者の労働災害防止のための指針」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が連携して，事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置や「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への教育，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，北海道・函館労働基準監督署・警察など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（改善基準告示）」（平成元年労働省告示第７号・令和６年４月改正）の履行を確保するため，関係機関が連携して取組を推進します。

オ 道路交通に関連する情報の充実

(ｱ) 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送中における事故による大規模な災害を未然に防止するとともに，事故発生時の被害を最小限に抑えるため，危険物運送事業者に対し，イエローカード（危険有害物質の性状，応急措置の方法，処理剤およびその調達先等を記載した緊急連絡カード）の携行，関係法令の遵守および乗務員に対する教育・訓練の徹底を促進します。

また，消防や関係機関と連携し，危険物輸送に係る事故発生時の迅速かつ的確な情報伝

達体制の確保を図るとともに，危険物施設に対する保安指導や啓発活動を通じて，危険物災害の防止に努めます。

危険物運搬車両の交通事故に伴う危険物の漏えい，火災その他の災害が発生した場合に，安全かつ迅速な事故対応を行うため，危険物災害等情報支援システムの活用を促進するとともに，消防，警察，道路管理者および関係事業者との連携強化に努めます。

(ｲ) 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

函館港をはじめとする港湾を発着する国際海上コンテナの陸上輸送における安全を確保するため，「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」の周知徹底を図ります。

また，関係事業者に対し，コンテナ内貨物の品目，重量，偏荷重の有無，固縛状況等に関する適切な情報伝達を促進するとともに，コンテナロックの確実な実施，車両の日常点検および運行前確認の徹底を図ります。

荷主，船社，港湾関係者および運送事業者が連携し，安全な輸送体制の構築と事故防止対策の推進に努めます。

(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適確に把握し，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の充実を図ります。

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，広報や研修会等を通じて気象知識の普及に努めます。

(4) 車両の安全性の確保

交通事故のさらなる減少を図るため，衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置をはじめとする先進安全技術の普及促進を図るとともに，その機能や限界について正しい理解の促進に努め，過信や誤解による事故の防止を図ります。

自動運転技術やコネクテッド技術，電動車等の普及が進展するなか，車両の安全性能を適切に発揮させるため，電子制御システムを含めた適切な保守管理の推進を図ります。

さらに，車両火災や交通事故発生時における被害拡大の防止，自動車のサイバーセキュリティの確保など新たな課題に対応した安全対策を推進します。

ア 自動車の検査および点検整備の充実

(ｱ) 自動車の検査および点検整備の充実

衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の普及や自動車の電子制御化の進展を踏まえ，安全機能の確実な維持を図るため，従来の検査に加え，車載式故障診断装置（ＯＢＤ）を

活用した電子制御装置の機能確認など，自動車検査の高度化を推進します。

また，自動車検査・登録手続においては，自動車保有関係手続のワンストップサービス（ＯＳＳ）の利用促進を図るとともに，デジタル技術を活用した行政サービスの向上を推進します。

さらに，令和１０年（2028 年）１月に予定されている自動車検査・登録手続のペーパーレス化およびキャッシュレス化への円滑な移行に向け，関係機関および関係団体と連携しながら利用環境の整備や周知啓発に取り組み，利用者の利便性向上および業務の効率化を図ります。

また，不正改造車や整備不良車両による交通事故を防止するため，関係機関と連携し，日中および夜間における街頭検査による広報活動を行い，点検整備の励行や不正改造車両の排除を推進します。指定自動車整備事業制度の適正な運用を確保するため，事業者に対する指導監督を実施するとともに，先進安全技術を搭載した車両に対応できる整備体制の充実を促進します。

(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の向上を図るため，「自動車点検整備推進運動」を関係団体と連携して展開し，定期点検整備の重要性や日常点検の実施について，新聞・雑誌・ＳＮＳなどを活用し，積極的な周知啓発を行います。

行政機関が保有する公用車については，定期点検整備の確実な実施および適切な維持管理に率先して取り組み，安全運行の確保と交通事故の防止を図ります。

b　不正改造車の排除

暴走行為を助長する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，自動車の安全な運行を確保するため，関係機関および自動車関係団体と連携し，「不正改造車を排除する運動」を展開します。

広報啓発活動の推進や関係事業者への指導，街頭検査の強化等を通じて，不正改造の危険性や法令遵守の重要性について，自動車ユーザーおよび自動車関係事業者の理解促進を図ります。

「不正改造車を排除する運動」の実施に当たっては，各種広報媒体を活用し，不正改造が交通事故や環境悪化の要因となることや，保安基準を遵守することの重要性について広く市民への周知を図ります。市民からの通報等により把握した不正改造車に関する情報については，不正改造車通報窓口の周知及び案内を行い，警察，運輸支局その他の関係機関と情報共有を図り，不正改造車の排除に向けた取組を推進します。

イ　リコール制度の充実・強化

自動車の不具合による事故を未然に防止するため，リコール関連情報や安全情報について提供し，リコールの迅速かつ確実な実施の促進およびユーザー自身による安全確保の取組を促進します。

市民から寄せられる自動車の不具合に関する情報については，国土交通省の「自動車の不具合情報ホットライン」を案内し，不具合情報の収集及び共有を促進することにより，自動車の安全性向上と迅速なリコールの実施につなげます。

(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や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，負傷者の救命率や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

(ｱ)　救助体制の整備・拡充

交通事故の種類や内容の複雑多様化に対処するため，救急体制の整備・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，連絡体制の整備や救護訓練の実施，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，指導資料の作成や配布，講習会の開催などの普及啓発活動により，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，医師の指示や指導・助言のもと，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・救急資機材等の装備の充実

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活用拡大

交通事故などの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て，ＧＰＳ技術の活用により，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

(ｱ)　救急医療機関等の整備

救急医療体制については，軽症患者に対する初期救急の医療体制として，函館市夜間急病センターや在宅当番医制が整備されています。また，入院を必要とする重症救急患者に対する二次救急の医療体制として，病院群輪番制が整備されているほか，重篤な救急患者を受け入れるための三次救急の医療体制として，高度専門医による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性利用の周知に努めます。

(ｲ)　救急医療担当医師・看護師等の養成等

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。

㈤　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

救急医療施設へ迅速かつ円滑に収容するため，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。

(6)　被害者支援の充実と推進

交通事故により，肉体的，精神的，経済的に多大な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などのもと，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。

【分野別施策】

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。

なお，第１１次函館市交通安全計画期間中（令和３年度～令和７年度）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

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，市民の理解と協力のもと，列車の衝突や脱線，ホームでの接触事故など重大な列車事故の未然防止に努めるとともに，利用者等が関係する事故防止に努めます。

３ 主な施策

(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，鉄道利用者のホームにおける「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・その他関係機関が連携し，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，鉄道職員に対して，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。

(5) 計画運休への取組

大型台風の接近・上陸や大雨，大雪などの気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは，一層気象状況に注意するとともに，安全確保の観点から，路線の特性に応じて，有人駅での案内や本社ホームページにおいて，前広に情報提供したうえで計画的に列車の運転を休止するなど，安全の確保に努めます。

【分野別施策】

第４章　踏切道における交通の安全

１ 踏切事故の現状

函館市内には，函館線，貨物会社線，道南いさりび鉄道線に１７箇所の踏切が設置されており，第１１次函館市交通安全計画期間中における踏切事故は，令和８年（2026 年）２月に１件発生しています。

２ 今後の踏切道における安全対策

踏切事故は，ひとたび発生すると，多数の死傷者が生じる恐れがあることから，今後においても，市民の理解と協力のもと，踏切事故の発生を防止し，踏切道における交通の安全と円滑化に努めます。

３ 主な施策

(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あわせて，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。

【分野別施策】

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１１次函館市交通安全計画期間中は，令和４年（2022 年）に２件，令和５年（2023 年）に１件，令和６年（2024 年）に１件，令和７年（2025 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

軌道事故は，ひとたび発生すると，多数の死傷者が生じる恐れがあることから，今後においても，脱線事故や軌道敷内での接触事故など軌道事故の発生を防止し，安全な運行確保に努めます。

３ 主な施策

(1)　軌道交通の安全確保

軌道交通の安全を確保するため，軌道や電路等の計画的な改良・更新に努めます。

また，自動車の軌道敷内への進入による事故や利用者の車道，軌道敷内の横断の防止について注意喚起を図るため，広報紙等を用いた周知に努めます。

(2)　安全管理体制の強化

乗務員等の資質の維持・向上を図るため，事故事例等を踏まえた事故防止や安全に関する研修を実施するほか，災害対応に関する教育や訓練を実施するなど，運輸安全マネジメントを推進し，安全管理体制の強化を図ります。

(3)　電車車両の安全性の向上

老朽化した車体の改良を実施し，車両の安全性の向上に努めます。

また，超低床車両への更新を推進し，高齢者や障がい者等が安心して乗車できる環境整備に努めます。

(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，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めざして，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，道路標示等をいう。

○　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，交通事故防止をめざして，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月に設置された。

○　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をいう。

○　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をいう。

○　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，道路管理者をいう。

○　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をいう。

○　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する。

○　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である。

○　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）の規定により，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，これらの機器に関した交通安全対策の推進が図られるようにするための制度である。

○　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）を行う装置である。

○　高規格救急自動車

救急救命士等が行う救急救命が十分処置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をいう。

資料　自転車の安全利用について

《自転車安全利用五則》（令和4年11月1日　中央交通安全対策会議交通対策本部決定）

１．車道が原則，左側を通行　歩道は例外，歩行者を優先

○ 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。
○ 車道を通行する場合は，左側に寄って通行しなければなりません。
○ 「普通自転車歩道通行可」の標識・標示がある歩道は，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，身体の不自由な人は，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。
○歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければなりません。

２．交差点では信号と一時停止を守って，安全確認

○ 信号機のある交差点では，信号に従って安全を確認して通行しましょう。
※「歩行者・自転車専用」と表示されている信号機のある場合は，その信号機の表示する信号に従いましょう。
○ 道路標識等により一時停止すべきとされている場所では，一時停止しましょう。

３．夜間はライトを点灯

○ 夜間は必ずライト（前灯および尾灯）を点灯して自転車を運転しましょう。

４．飲酒運転は禁止

○ 飲酒をした後に自転車を運転してはいけません。
○ 飲酒をした者に自転車を提供することや同乗すること，また，飲酒運転をするおそれのある者に酒類を提供してはいけません。

５．ヘルメットを着用

○ 自転車の運転者は，乗車用ヘルメットをかぶるよう努めなければならない。
○ 幼児・児童を自転車に乗せるときには，乗車用ヘルメットを着用させるようにしましょう。

> 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（14 歳以上）は，公安委員会の命令を受けてから３か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（14 歳以上）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：６,１５０円（標準額）

自転車による危険な違反行為（16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等に従わない行為。
②通行禁止違反	「歩行者用道路」などで，道路標識等により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歩行者用道路徐行違反	自動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，歩行者に注意をせず，徐行しないなどの行為。
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行を通行したり，道路（車道）の右側を通行する行為。
⑤路側帯進行方法違反	自転車が通行できる路側等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優先道路通行車妨害等	信号のない交差点で，左からくる車両や優先道路などを通行する車両などの進行を妨害する行為。
⑧交差点優先車妨害	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などの進行を妨害する行為。
⑨環状交差点通行者妨害等	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	一時停止標識等を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歩道徐行等義務違反	自転車や車両が歩道を通行する際，歩行者の安全を脅かす速度や方法で走行する行為。
⑫自転車制動装置不良	灯火装置等がなかったり，故障している車両で走行する行為。
⑬酒気帯び運転等	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携帯電話使用等	自転車を運転中に携帯電話やスマホを手に持ち通話する，あるいは画面を注視する行為。
⑯妨害運転	逆走，幅寄せ，ベルを執拗に鳴らすなどの行為。

※　道路交通法第 117 条の４第１項第２号または道路交通法第 118 条第１項第４号の罪に当たるものに限る。

交通安全対策基本法（関係する規定を抜粋）

（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。

（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。

函館市交通安全条例

平成16年3月25日
条例第18号

函館市は，函館山のふもとから扇状形に広がる地形に沿って，古くから市街地が形成されてきたことから，坂道や変則的な交差点が多数存在するほか，寒冷地であることなど，特殊な交通環境に起因するさまざまな問題を抱えています。

市では，安全で住みよいまちづくりを目指し，函館市民憲章を制定し，および安全都市宣言を行うとともに，道路や交通安全施設の整備，交通安全教育等の各種の施策を展開し，違法駐車の防止にも努めてきましたが，交通に関する法令の無視や交通道徳の低下による交通事故が数多く発生しています。

交通安全は，市民一人一人が取り組まなければならない重要な課題です。悲惨な交通事故を防止するためには，市民が交通安全に対する理解と関心を深めていかなければなりません。

ここに，すべての市民が協力し，交通安全に対する意識を高め，これを実践することにより，交通事故のない安全な市民生活を実現するため，この条例を制定します。

（目的）

第１条　この条例は，市における道路交通の安全（以下「交通安全」といいます。）に関し，基本理念を定め，市，事業者，車両の運転者および歩行者の責務を明らかにするとともに，交通安全に関する施策の基本的な事項を定め，これを推進することにより，交通安全を確保し，事故のない安全な市民生活の実現に寄与することを目的とします。

（基本理念）

第２条　交通安全は，人命の尊重を基本に，市民一人一人が交通に関する法令を遵守すること，交通安全に対する理解を深めることができるよう多様な機会を提供することおよび市民の自主性を尊重することにより確保されなければなりません。

２　交通安全は，地域の特性を踏まえ，道路の交通環境の整備を図るとともに，交通安全に配慮したまちづくりを進める中で確保されなければなりません。

（市の責務）

第３条　市は，前条の基本理念にのっとり，交通安全に関する総合的な施策を策定し，これを実施します。

２　市は，前項の施策を推進するに当たっては，国，北海道その他の関係機関および交通安全にかかわる団体との密接な連携を図ります。

（事業者の責務）

第４条　事業者は，その事業に使用する車両の安全な運行を確保するとともに，従業員に対し，運転者の心得および交通事故の際の救急措置を徹底するなど，交通安全に関し必要な措置を講ずるよう努めなければなりません。

（車両の運転者の責務）

第５条　車両を運転する者は，交通に関する法令を遵守するとともに，高齢者，障害者，児童および幼児に対しては特に注意を払い，歩行者に危害を及ぼさないようにする等安全な運転に努めなければなりません。

２　前項に定めるもののほか，自転車を運転する者は，二人乗り，並走，自転車駐車場以外の場所への自転車の放置等により，歩行者や他の車両の通行の妨げにならないよう努めるとともに，夜間においては，車体の側面にも反射器材を取り付けること等により，自ら安全の確保に努めなければなりません。

（歩行者の責務）

第６条　歩行者は，道路を通行するに当たっては，交通に関する法令を遵守するとともに，夜間においては，夜光反射材を使用すること等により，自ら安全の確保に努めなければなりません。

（道路交通環境の整備等）

第７条　市は，道路の交通環境の整備を図るため，交通安全施設の整備に努めるとともに，道路に放置され，

交通の障害となっている自動車および自転車について，警察署と連携し，必要な措置を講ずるよう努めます。

2　市は，交通安全施設の整備に当たっては，歩行者，特に高齢者，障害者，児童および幼児が安全かつ円滑に通行できるよう配慮します。

3　市は，国，北海道その他の関係機関と連携して，交通安全施設を点検し，道路の交通環境の状況を把握するよう努めます。

4　市長は，道路の交通環境の整備を図るため必要があると認めるときは，国，北海道等に対し，必要な措置を講ずるよう要請します。

（交通安全教育の推進）

第8条　市は，市民の交通安全に関する知識の普及および意識の高揚を図るため，交通安全教育の推進その他の必要な措置を講ずるよう努めます。

2　市民は，生徒，児童および幼児（以下「生徒等」といいます。）への交通安全思想の定着を図り，生徒等を交通事故から守るため，家庭および地域において，生徒等に対して交通安全教育を行うよう努めなければなりません。

3　学校または保育所を設置し，または管理する者は，生徒等の発達段階に応じた交通安全教育の充実に努めるとともに，生徒等が交通安全に関する活動に参加できるよう配慮しなければなりません。

（広報等の実施および情報の提供）

第9条　市は，市民および事業者に対し，広報紙等を通じて交通安全に関する広報および啓発を行うとともに，道路および交通ならびに気象に関する情報その他交通安全に関し必要な情報の提供に努めます。

（交通死亡事故多発警報等）

第10条　市は，市の区域内において交通死亡事故が多発している場合等においては，交通死亡事故多発警報を発し，警察署，関係機関および関係団体と連携して，市民および事業者に注意を喚起するよう努めます。

（暴走行為防止対策の実施等）

第11条　市は，北海道暴走族の根絶等に関する条例（平成15年北海道条例第37号）第2条第2号に規定する暴走行為を防止するため，警察署その他の関係機関と連携し，その対策に努めます。

2　市民は，前項の暴走行為を発見したときは，速やかに警察署に通報するよう努めなければなりません。

（交通安全団体に対する支援）

第12条　市は，交通安全にかかわる団体の育成およびその活動の支援をするため必要な措置を講ずるよう努めます。

（救急および救命体制の整備充実）

第13条　市は，救急病院等と連携し，交通事故による負傷者に対する救急および救命体制の整備および充実に努めます。

（近隣市町村との協力）

第14条　市は，必要に応じ，近隣市町村と協力し，交通安全に関する広報および啓発の実施に努めます。

（表彰）

第15条　市は，交通安全思想の普及または交通安全に関する啓発活動の推進に功績があったと認められる団体または個人を表彰します。

（委任）

第16条　この条例の施行に関し必要な事項は，市長が定めます。

附　則

この条例は，平成16年6月1日から施行します。

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。