

網走市交通安全計画

令和3年度～令和7年度（第11次）

令和4年1月

網走市

はじめに

車社会の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加しました。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月に、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定されました。

網走市は、交通安全対策基本法に基づき、昭和 46 年度以降、10 次にわたり「網走市交通安全計画」を制定し、国・道・関係機関・団体との緊密な連携の下、交通安全対策を推進してきました。

その結果、平成 30 年から令和 2 年にかけて、一年間の死亡交通事故者数がゼロになるなど、対策の成果が見受けられましたが、「第 10 次網走市交通安全計画」の 5 年間では、3 人の尊い命が失われています。

交通安全は、もはや市及び関係機関のみならず、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重要な課題となっています。

人命尊重の理念のもとに、交通事故のない社会を目指して交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な計画を策定し、これに基づいて諸施策を強力に推進していかねばなりません。

このような観点から、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 か年における中期的な計画として、「第 11 次網走市交通安全計画」を策定しました。

網走市は本計画に基づき、市民の理解と協力の下、交通事故根絶に向けての交通安全対策を強力に実施します。

目 次

第1章 交通安全計画について

1. 計画の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2. 計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
3. 計画の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
4. 計画の位置付け・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

第2章 交通事故等の現状と課題

- 1. 交通事故の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2～8**
 - (1) 交通事故発生件数について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
 - (2) 事故類型別交通事故発生状況について・・・・・・・・・・・・・・ 3
 - (3) 交通事故の原因について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4～5
 - (4) 交通事故の発生状況について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6～8
- 2. 交通事故防止に向けた課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8～9**
 - (1) 交通安全意識の啓発・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8～9
 - (2) 安全な交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
 - (3) 救助・救急体制の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
 - (4) 被害者支援の充実と推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9

第3章 交通安全計画における目標と重点課題

- 1. 道路交通の安全についての目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10**
- 2. 交通安全施策の重点課題について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10～12**
 - (1) 高齢化社会を踏まえた総合的な対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
 - (2) 高齢者運転免許自主返納の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
 - (3) こどもの安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
 - (4) 飲酒運転の根絶・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
 - (5) スピードダウン・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
 - (6) シートベルトの全席着用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
 - (7) 自転車の安全利用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
 - (8) 生活道路における安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
 - (9) 冬季間の陸上交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12

第4章 講じようとする施策

- 1. 交通安全教育及び広報活動の充実**……………**13～19**
 - (1) 交通安全教育の推進……………13～15
 - (2) 交通安全啓発活動の推進……………16～18
 - (3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進……………18
 - (4) 交通安全運動への市民参加・協働の推進……………19
- 2. 道路交通環境の整備**……………**19～24**
 - (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……………19～20
 - (2) 高規格道路等の活用促進による生活道路との機能分化……………20
 - (3) 幹線道路における交通安全対策の推進……………20～21
 - (4) 自転車利用環境の総合的整備……………21
 - (5) 災害に備えた道路交通環境の整備……………22
 - (6) 総合的な駐車対策の推進……………22～23
 - (7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備……………23～24
 - (8) 冬季道路交通環境の整備……………24
- 3. 救助・救急活動の充実**……………**25～26**
 - (1) 救助・救急体制の整備……………25
 - (2) 救急医療体制の整備……………25
 - (3) 救急関係機関の協力関係の確保等……………26
- 4. 被害者支援の推進**……………**26**
 - (1) 交通事故相談活動の充実……………26
 - (2) 交通事故被害者支援の充実……………26

第5章 計画の推進体制

1. 網走市交通安全計画の策定……………27
2. 計画の推進体制……………27
3. 交通安全に関する情報の共有化……………27

第1章 交通安全計画について

1. 計画の目的

第 11 次網走市交通安全計画（以下「本計画」という。）は、交通安全対策基本法に基づき、人命尊重の理念のもとに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、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間とします。

3. 計画の基本理念

本計画では、従来の対策や成果を踏まえつつ、国や道の計画における施策との整合や各関係機関との連携を踏まえた施策の体系化を図るとともに、網走市の交通事故の特徴、第 10 次網走市交通安全計画（以下、「前計画」という）策定後に着手された法改正等、交通を取り巻く諸条件の変化に対応し、交通安全教育や交通事故多発地点の安全性の向上等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、市民が地域の実情に応じ、自ら交通安全に関する取り組みに参加し、地域の交通安全を確保するための提案や要望を行うなど、市民の主体的な活動も不可欠であることから、市民活動・市民協働の視点での施策を展開します。

4. 計画の位置付け

本計画は、「交通安全対策基本法」第 26 条の規定に基づき、網走市における総合的な交通安全対策を推進するための計画であり、第 6 期網走市総合計画の分野別計画と位置付けています。

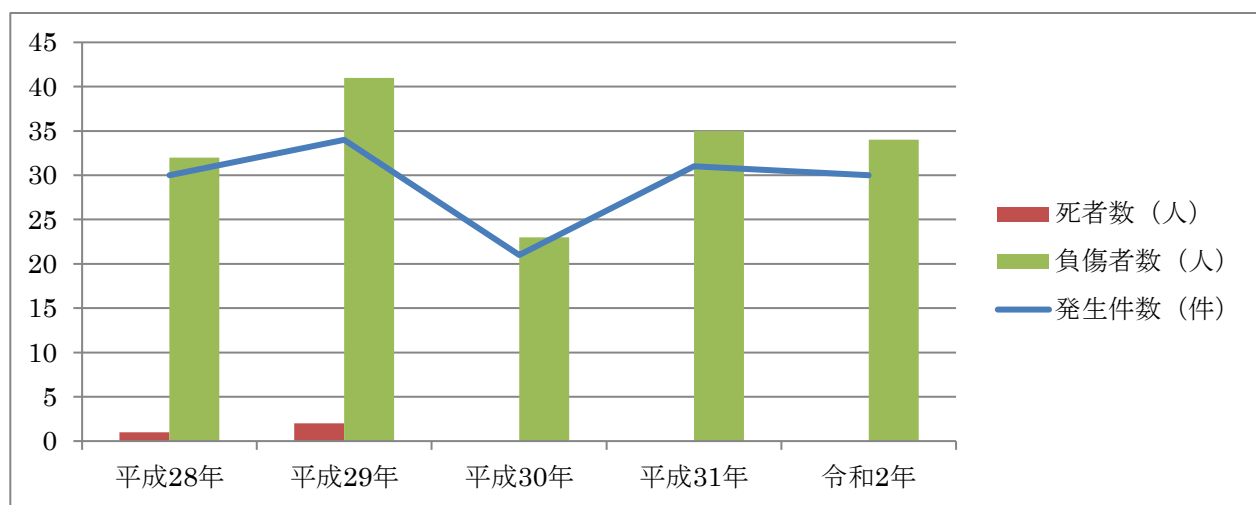
第2章 交通事故等の現状と課題

1. 交通事故の現状

(1) 交通事故発生件数について

平成28年から令和2年までの間の網走市の交通事故発生件数、死傷者数、負傷者数を見ると、交通事故発生件数、負傷者数ともにさほど変化はありません。死傷者数は減少傾向にあります。

図1) 網走市内で発生した交通事故の件数及び死傷者数

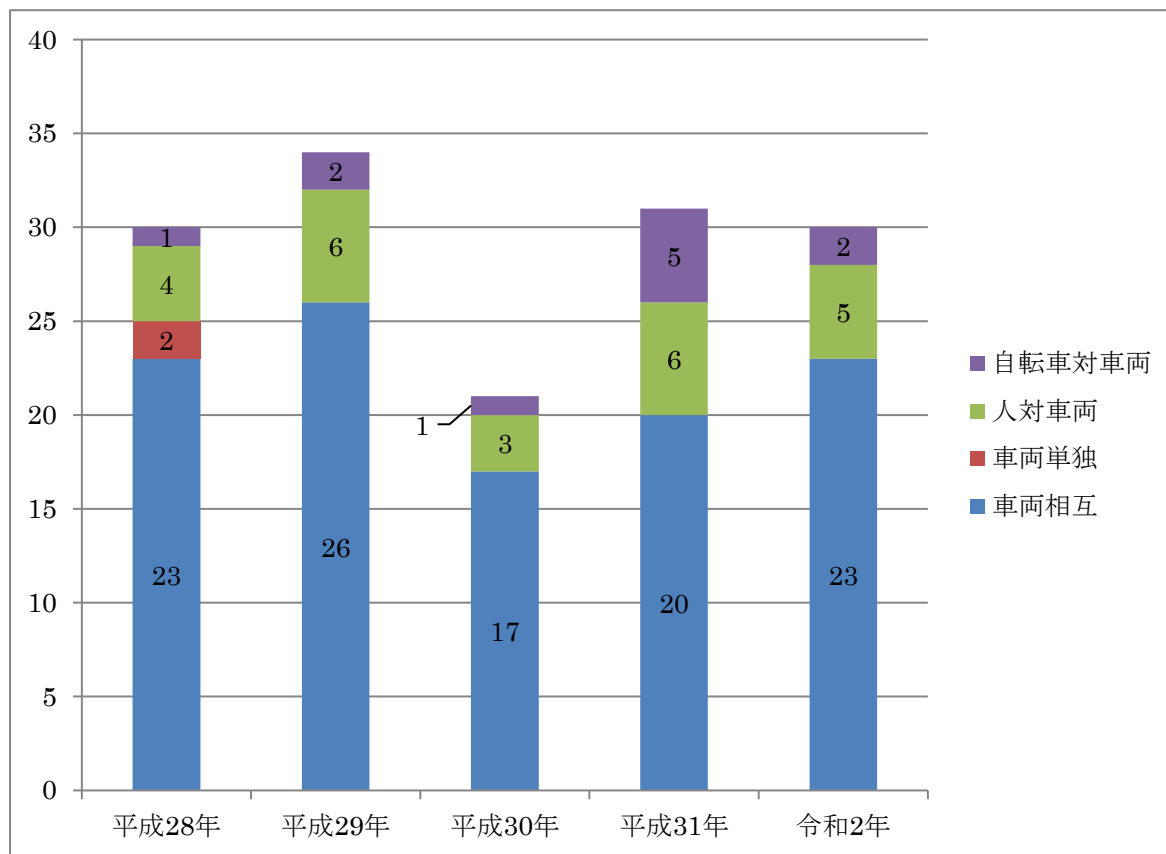


区分	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	5か年合計	5か年平均
発生件数 (件)	30	34	21	31	30	146	29.2
死者数 (人)	1	2	0	0	0	3	0.6
負傷者数 (人)	32	41	23	35	34	165	33.0

(2) 事故類型別交通事故発生状況について

平成 28 年から令和 2 年までの間の交通事故を類型別に見ると、「車両相互」事故が事故全体で最も多く 109 件となっており、以下、「人対車両」事故 (24 件)、「自転車対車両」事故 (11 件)、「車両単独」事故 (2 件) の順となっています。「車両相互」事故、「自転車対車両」事故、「人対車両」事故の割合が減っておらず、5 か年平均と比較して事故類型別交通事故に占める割合が増している状況にあります。

図 2) 事故類型別交通事故発生状況 (網走市内)



(件)

事故類型	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和 2 年	5 か年合計	5 か年平均
車両相互	23	26	17	20	23	109	21.8
車両単独	2	0	0	0	0	2	0.4
人対車両	4	6	3	6	5	24	4.8
自転車対車両	1	2	1	5	2	11	2.2
合計	30	34	21	31	30	146	29.2

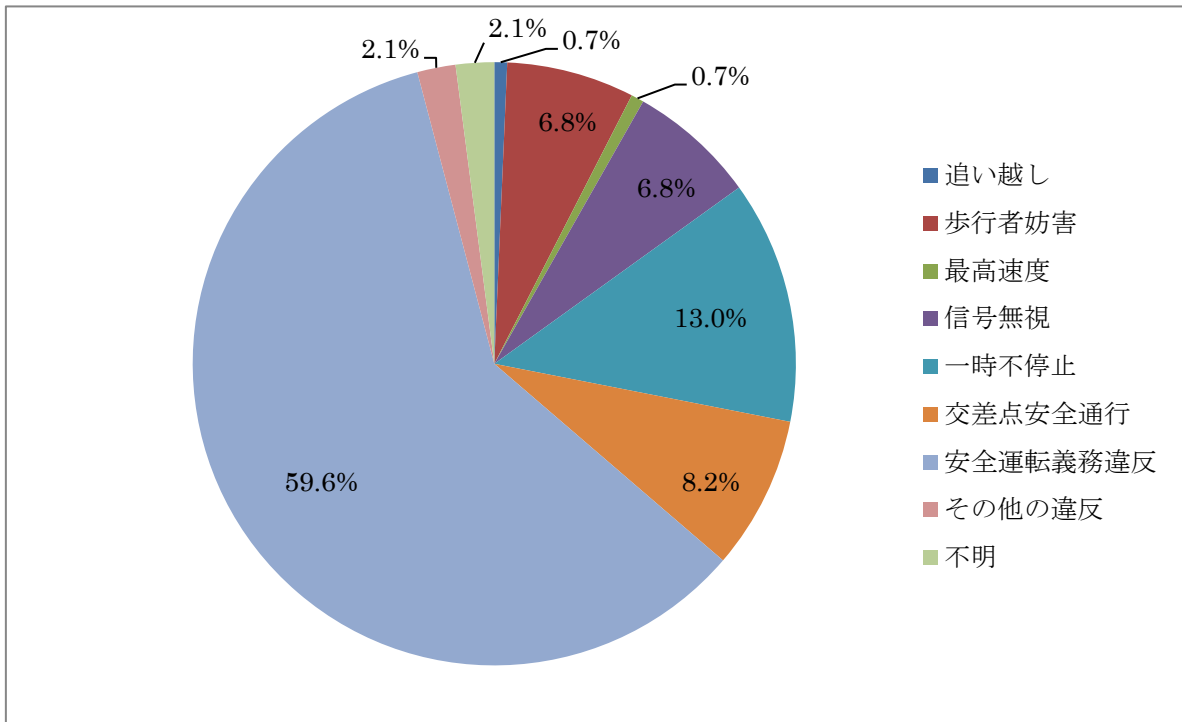
※その他「踏切」事故については 5 年間 0 件。

(3) 交通事故の原因について

①原因別交通事故発生状況

平成 28 年から令和 2 年までの間に、最も多かった交通事故原因は、「安全運転義務違反」で 59.6%となっており、以下、「一時不停止」(13.0%)、「交差点安全通行」(8.2%)、「歩行者妨害」「信号無視」(6.8%)、「その他の違反」「不明」(2.1%)、「追い越し」「最高速度」(0.7%) という状況です。

図 3) 原因別交通事故発生状況 (網走市内)



(件)

事故原因	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和 2 年	5 か年合計	5 か年平均
追い越し	1	0	0	0	0	1	0.2
歩行者妨害	1	3	1	3	2	10	2.0
最高速度	0	1	0	0	0	1	0.2
信号無視	4	1	2	1	2	10	2.0
一時不停止	2	5	1	5	6	19	3.8
交差点安全通行	1	5	1	3	2	12	2.4
安全運転義務違反	21	17	13	18	18	87	17.4
その他の違反	0	1	2	0	0	3	0.6
不明	0	1	1	1	0	3	0.6
合計	30	34	21	31	30	146	29.2

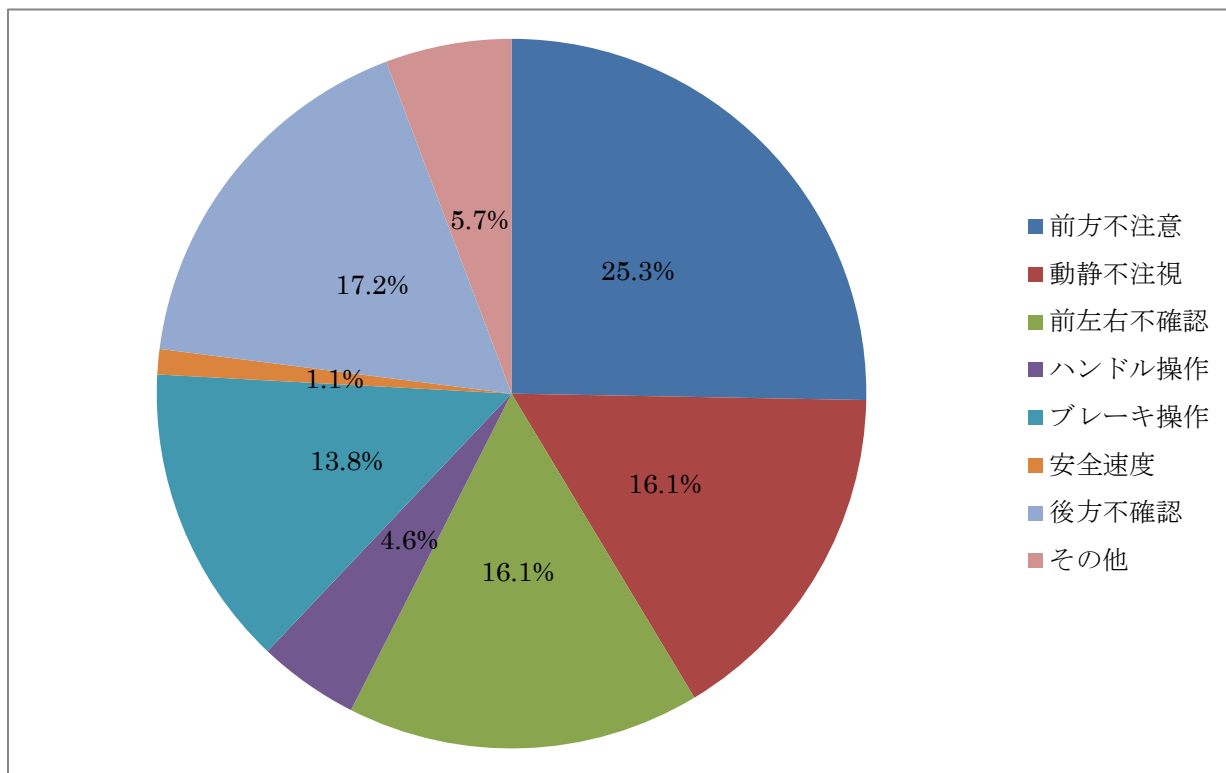
※その他(酒酔い、通行区分、過労運転、車間距離、踏切、交差点徐行、右折、左折、歩行者の違反)の原因による交通事故発生件数は 5 年間 0 件。

②安全運転義務違反による交通事故の発生原因

平成 28 年から令和 2 年までの間の「安全運転義務違反」の内容を見ると、「前方不注意」が原因の事故で最も多く 25.3%となっており、以下、「後方不確認」(17.2%)、「動静不注視」「前左右不確認」(16.1%)、「ブレーキ操作」(13.8%)、「その他」(5.7%)、「ハンドル操作」(4.6%)、「安全速度違反」(1.1%) という状況です。

主に運転手等の不注意による事故が多く発生している状況にあります。

図 4) 安全運転義務違反による交通事故の発生原因 (網走市内)



(件)

事故原因	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和 2 年	5 か年合計	5 か年平均
前方不注意	2	4	5	7	4	22	4.4
動静不注視	6	3	2	1	2	14	2.8
前左右不確認	2	0	1	7	4	14	2.8
ハンドル操作	0	2	0	1	1	4	0.8
ブレーキ操作	4	4	2	0	2	12	2.4
安全速度	0	1	0	0	0	1	0.2
後方不確認	4	3	2	2	4	15	3.0
その他	3	0	1	0	1	5	1.0
合計	21	17	13	18	18	87	17.4

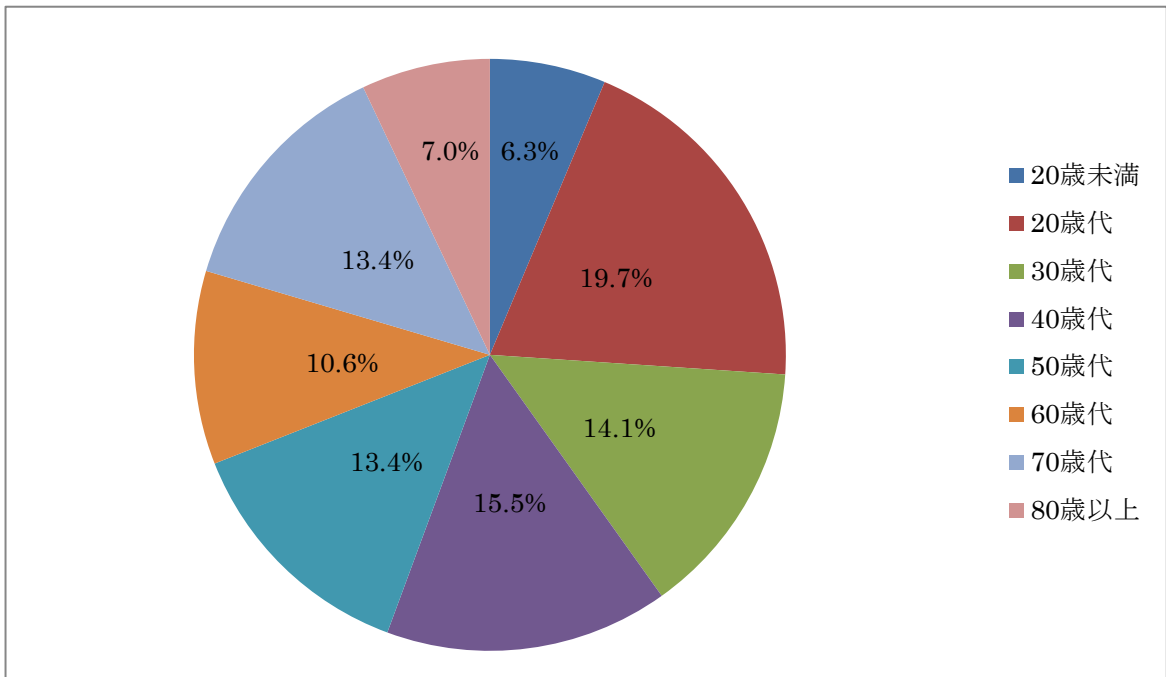
(4) 交通事故の発生状況について

①年齢別交通事故発生状況

平成28年から令和2年までの間の、交通事故の発生状況を年齢別に見ると、「20歳代」が最も多く19.7%となっており、以下、「40歳代」(15.5%)、「30歳代」(14.1%)、「50歳代」(13.4%)、「70歳代」(13.4%)、「60歳代」(10.6%)、「80歳以上」(7.0%)、「20歳未満」(6.3%)という状況です。

事故発生状況では、20歳代から70歳代まで幅広い世代で交通事故が多いことがうかがわれます。

図5) 年齢別交通事故発生状況 (網走市内)



(件)

年代別	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	5か年合計	5か年平均
20歳未満	3	2	2	0	2	9	1.8
20歳代	8	7	5	4	4	28	5.6
30歳代	3	4	1	10	2	20	4.0
40歳代	5	7	1	4	5	22	4.4
50歳代	3	5	2	4	5	19	3.8
60歳代	1	2	3	3	6	15	3.0
70歳代	4	4	6	2	3	19	3.8
80歳以上	2	2	0	3	3	10	2.0
合計	29	33	20	30	30	142	28.4

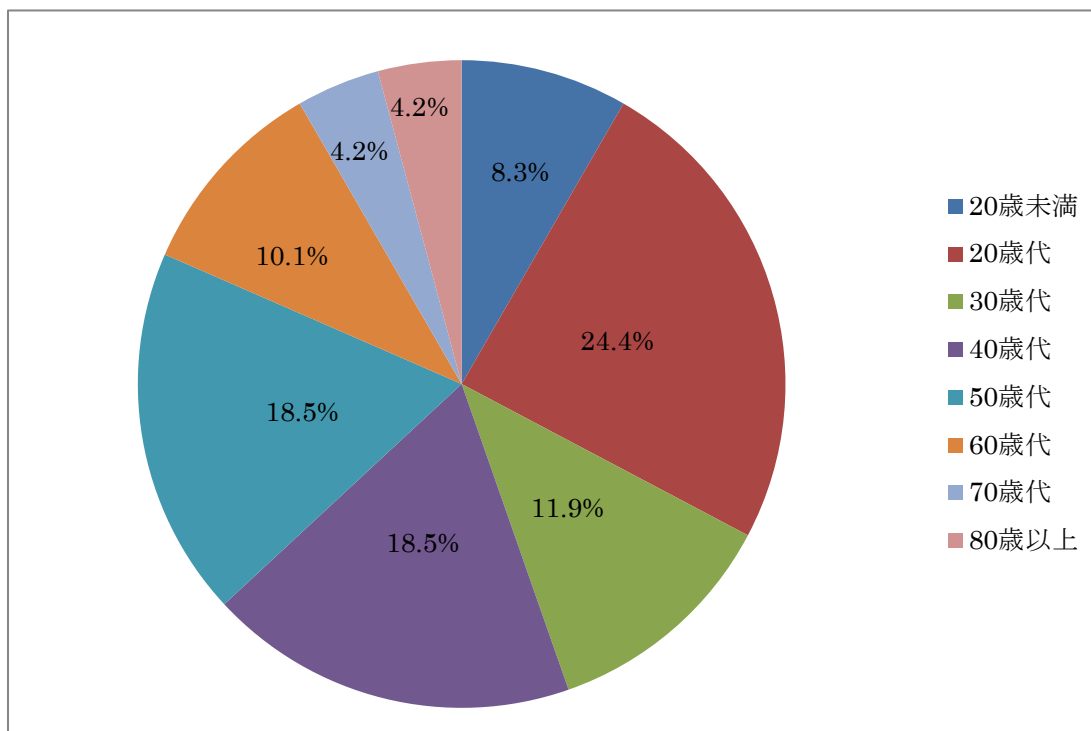
※上記は、第一当事者がドライバーによるものであり、第一当事者がドライバー以外（歩行者、自転車、その他不明）では、平成28年に「自転車」1件、平成29年「その他・不明」1件、平成30年「その他・不明」1件、平成31年「その他・不明」1件と、5年間で計4件発生している（年代は不明）

②年代別交通事故死傷者数

平成 28 年から令和 2 年までの間の、交通事故死傷者数を見ると、「20 歳代」が最も多く 24.4%となっており、以下、「40 歳代」「50 歳代」(18.5%)、「30 歳代」(11.9%)、「60 歳代」(10.1%)、「20 歳未満」(8.3%)、「70 歳代」「80 歳以上」(4.2%) という状況です。

死者数で見ると、50 歳代以上が多い状況となっています。

図 6) 年代別交通事故死傷者数 (網走市内)



(人)

年代別	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和 2 年	5 か年合計	5 か年平均
20 歳未満	3	3	2	4	2	14	2.8
20 歳代	10	7	8	8	8	41	8.2
30 歳代	5	5	2	5	3	20	4.0
40 歳代	6	9	2	7	7	31	6.2
50 歳代	4	10(1)	5	5	7	31(1)	6.2(0.2)
60 歳代	4	5	2	2	4	17	3.4
70 歳代	0	2	2	3	0	7	1.4
80 歳以上	1(1)	2(1)	0	1	3	7(2)	1.4(0.4)
合計	33(1)	43(2)	23	35	34	168(3)	33.6(0.6)

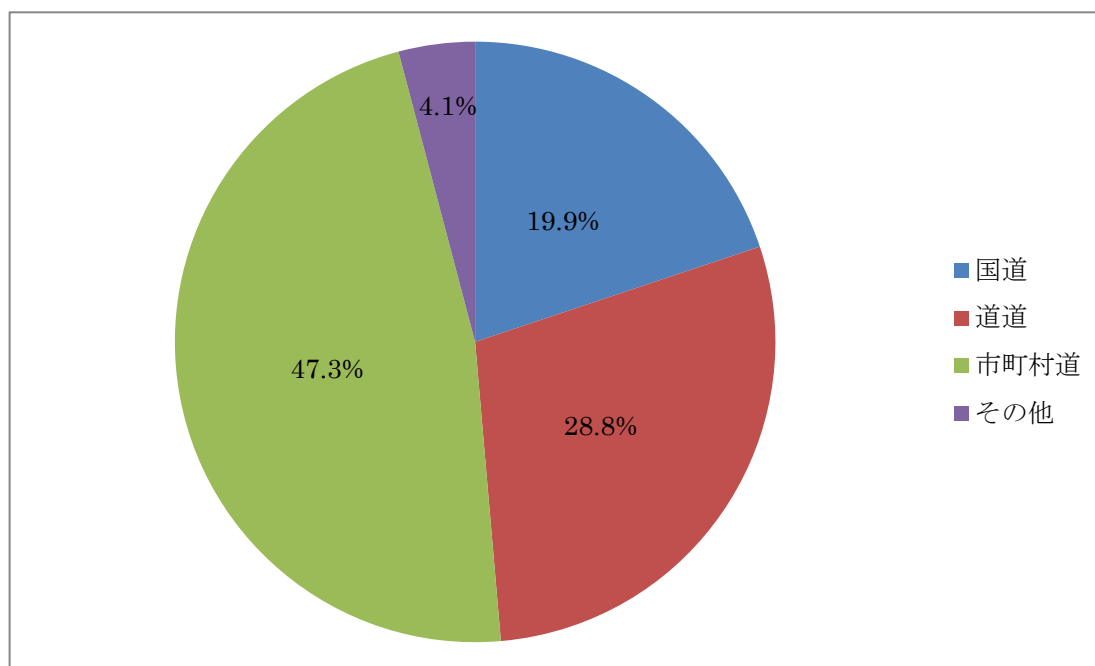
※ () 内は死者数の内訳数

③道路別交通事故発生状況

交通事故発生場所を道路別にみると、「市道」での交通事故が最も多く47.3%、以下、「道道」が28.8%、「国道」が19.9%、「その他」が4.1%という状況です。

約半数の交通事故が「市道」で発生しているといえます。

図7) 道路別交通事故発生状況（網走市内）



(件)

道路別	平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和2年	5か年合計	5か年平均
国道	6	6	4	6	7	29	5.8
道道	10	14	6	6	6	42	8.4
市町村道	13	12	11	16	17	69	13.8
その他	1	2	0	3	0	6	1.2
合計	30	34	21	31	30	146	29.2

2. 交通事故防止に向けた課題

(1) 交通安全意識の啓発

交通安全運動の推進により、交通安全意識が徐々に高まりつつありますが、前計画期間は、交通事故発生件数にさほど変化はみられず、未だ交通事故の根絶には至ってはいません。また、平成27年6月6日には、砂川市にて「飲酒運転」による死亡事故が発生するなど、「酒酔い」、「酒気帯び」といった悪質な交通事故も発生している状況にあります。

交通事故を未然に防ぐためには、市民一人ひとりが交通ルールを遵守し、マナーを守って行くとともに、自動車等と比べ弱い立場にある歩行者、高齢者等のいわゆる「交通弱者」に関する知識や思いやりの心を育む「交通安全教育」や「交通安全運動」を積極的に行う必要があります。

また、網走市内の交通事故発生状況を見ると、「交通安全義務違反」による交通事故

が最も多いという結果であり、20歳代から70歳代まで幅広い世代で交通事故が多いことがうかがえます。更に、交通事故死傷者を見ると、50歳代以上の死傷事故が目立つ状況にあります。こうしたことから、今後は、世代や状況に応じた「交通安全教育」や「交通安全運動」の普及及び啓発に力を入れ、更なる交通安全意識の向上を図る必要があります。

(2) 安全な交通環境の整備

網走市内の交通事故発生状況を見ると、市町村道 47.3%、道道 28.8%、国道 19.9%、その他 4.1%で事故が発生している状況にあります。

網走市内の道路の総延長は、令和3年11月1日現在 766.8km であり、内訳としては、市道が 589.6km (76.9%・705 路線)、道道が 125.1km (16.3%・13 路線)、国道が 52.1km (6.8%・4 路線) です。それぞれの道路において、国、北海道と連携を図りながら、効果的な交通安全対策を実施していく必要があります。

特に学校周辺や通学路などにおいては、交通危険箇所等に関する情報を学校、教育委員会、道路管理者、警察などの関係機関及び町内会等の地域団体が共有し、地域のニーズや交通事故データ等に基づき、安全な交通環境の整備を図る必要があります。

また、子どもや高齢者等が安心して通行できるよう、歩行者、自転車等の交通空間を確保していく必要があります。

(3) 救助・救急体制の充実

交通事故による負傷者の救命を図るほか、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急体制を構築するとともに、負傷者の治療体制を充実していく必要があります。

(4) 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た交通事故被害者を支援するため、相談活動等を推進していく必要があります。

第3章 交通安全計画における目標と重点課題

1. 道路交通の安全についての目標

交通事故のない社会を達成することが、究極の目標です。しかし、この目標を短期間で達成することは困難であると考えられます。

このため、本計画では、前計画期間（平成28年度～令和2年度）の実績の平均値を一定の目安と定め、交通事故発生件数（29.2件／年平均）、交通事故死亡者数（0.6人／年平均）、交通事故負傷者数（33.0人／年平均）ともに、前計画の平均実績を下回るよう目標を設定します。

2. 交通安全施策の重点課題について

（1）高齢化社会を踏まえた総合的な対策

北海道全体では、交通事故死者に占める高齢者の割合が極めて高く、死者のほぼ半数を65歳以上の高齢者が占める状況です。

網走市では、前計画期間中の交通事故死者は50歳代以上が3人で比較的年齢の高い世代となっているのが現状です。

また、交通死亡事故のうち高齢の運転者が原因となる事故の割合についても、北海道は全国平均より高い水準で推移している状況です。

高齢運転者による交通事故等の大きな原因となっている「認知症」への対策として、道路交通法（昭和35年法第105号）の改正（平成27年6月公布）により、75歳以上の高齢者については、運転免許更新時の認知機能検査及び臨時適性検査等により、認知症の疑いがある者に対しての医師の診断を受けることが義務付けられ、これに従わない場合や認知症と診断された場合には免許が取り消されることとなりました（平成29年3月12日施行）。

しかし、網走などの地域では、過疎化や少子高齢化の進行、モータリゼーションの進展などにより、通学、通院、買い物など日常生活に欠かせない移動手段であった公共交通機関の利用者が減少傾向にあり、その維持・確保が難しくなっている状況もあることから、市民の理解と協力を得て高齢者運転免許制度を厳格かつ円滑に運用する上で、高齢者をはじめとする交通弱者の方々が安心して日常生活を送るため、地域交通の維持・確保に向けた取り組みが急務となっています。

こうしたことから、高齢者向けの交通安全教室を引き続き実施するとともに、高齢者の方々が住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、通院や買い物など日常生活を支える交通サービスを地域の実情に整備していくため、国や道と連携し、デマンド交通の導入など総合的な交通政策を検討する必要があります。

（2）高齢者運転免許自主返納の促進

全道的に高齢者の運転による交通事故が多発しており、当市においても高齢運転者による事故が発生していることから、交通事故の未然防止のため、上記（1）の取り組みと併せ、高齢者の運転免許証自主返納を促進する取り組みを実施します。また、自主返納者に対しては、市内公共交通機関の利用を推進する取り組みを進めます。

(3) こどもの安全確保

こども安全確保については、通学路等において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。また、地域の見守り活動や交通安全運動、市交通安全指導員による街頭指導、交通安全教室の実施を通じてこども自身の交通安全に対する意識を高めていくことも重要です。

更に、こどもの自転車利用に際して、自転車の交通ルールやマナーの普及徹底を図る観点から、交通安全教育を充実していく必要があります。

(4) 飲酒運転の根絶

道路交通法の改正などにより、飲酒運転に対する厳罰化・行政処分の強化・酒類提供罪等の対策が図られたにもかかわらず、北海道内では、飲酒を伴う重大な交通死亡事故が相次いで発生しています。

こうした状況の中、北海道では、道民一人ひとりが、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の下に、社会全体で飲酒運転の根絶に向けた社会環境づくりを行うことなどを基本理念とする「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」(平成27年11月30日 北海道条例第53号 平成27年12月1日施行)が成立しました。

この条例に基づき、事業者、家庭、学校、地域住民、行政その他の関係する機関が連携して、飲酒運転の予防啓発や飲酒運転の規範意識の醸成に向けての情報提供を通じて、飲酒運転を根絶するための社会環境づくりを推進する必要があります。

(5) スピードダウン

北海道内における死亡交通事故を走行速度の観点から分析すると、第一当事者の約4割に速度超過が認められ、最高速度違反を原因とする交通死亡事故の割合が全国平均の2倍以上と高い水準で推移しています。

事故直前の速度が高くなるほど、致死率は高くなるため、総合的な速度抑制対策を実施し、速度超過に起因する交通事故の防止と事故発生時の被害軽減を図ることが必要です。

自動車の走行速度と交通事故の実態より、最高速度違反の危険性について、積極的に情報発信することにより、市民の交通安全意識の高揚を図る必要があります。

(6) シートベルトの全席着用

近年、運転席及び助手席のシートベルト着用率は高くなっていますが、北海道内の自動車乗車中の死者の約4割はシートベルトを着用していなかった等の実態があり、着用していれば助かっていた可能性は高いとされています。

特に、後部席における着用率は、街頭調査の結果、全道平均で4割程度にとどまっており、シートベルトの全席着用について、市民の理解を深めることが重要です。

また、長距離バスでの旅行やデイサービスの送迎において、利用者がシートベルトを着用していない状態で走行し、交通事故に遭い死亡する事例が発生していることから、事業者に対する法令遵守を働きかけるとともに、関係機関・団体と連携して、全席シートベルトの着用について、普及啓発を推進する必要があります。

(7) 自転車の安全利用

自転車については、自動車等に衝突された場合には、被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、自転車利用者に自転車の交通ルールに関する情報提供を行うとともに、交通ルールや交通マナーを浸透させるため、交通安全教育等の充実を通じて、自転車のルールやマナーについて、小中高校生を対象にした啓発活動の充実が必要です。

(8) 生活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は、しばしば幹線道路の渋滞を嫌い、迂回路として通過交通の流入が見られます。通過交通が流入すると、交通事故の発生する危険性が増大することから、生活道路における交通の安全を確保するため、地域における幹線道路と生活道路の関係性を踏まえた面的・総合的な交通安全対策を推進する必要があります。

(9) 冬季間の陸上交通の安全

北海道は一年の3分の1が雪に覆われる積雪寒冷地であり、冬期間（11月～3月）においては、吹雪による視程障害、積雪による道路の幅員減少、路面凍結による交通渋滞やスリップ事故、歩行中の転倒事故等、交通という観点からも厳しい影響のある地域と言えます。

また、北海道は、都市間距離が長く、鉄道輸送等の公共交通手段の比較的少ない地域であることから、冬季においても道路交通に大きく依存せざるをえないのが現状です。よって、交通事故防止に当たっては、天候や気温等により交通環境や路面状況が刻一刻と変化する特殊な環境に対応した冬季の交通対策を実施する必要があります。

更に、積雪による歩道幅員の減少等もよく発生する状況にあり、冬季における歩行空間の確保に関する住民ニーズも大きいのが現状です。よって、高齢者や子ども、障がい者等を含む全ての人々が、安全で快適に利用することのできる歩行空間の確保に向け取り組む必要があります。

第4章 講じようとする施策

1. 交通安全教育及び広報活動の充実

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。交通安全意識を向上させ、交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識改革を促すことが重要です。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、子ども、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならないよう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)等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達の段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。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強化します。

また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組みます。更に、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、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させます。学校においては、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施します。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮します。

交通安全教育・普及啓発活動については、関係機関、団体、企業等がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促します。

(1) 交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達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習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とします。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、紙芝居や視覚教材を利用した交通安全教室の開催を継続するとともに、教材・教具の整備を図り交通安全教育の充実に努めます。

②小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、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。

小学校においては、交通安全教室の実施を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的な教育を行います。

また、交通安全指導員やスクールガードなどによる通学路における児童に対する交通指導を通じて、安全な登下校に向けた取り組みを行います。

③中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。

中学校においては、交通安全教室の実施を通じて、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な教育を実施します。

また、自転車の安全利用や交通ルール、交通マナーの習得を図る観点で、交通安全の普及啓蒙に努めます。

④高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とします。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学や自転車利用に重点を置き、高校生を対象とした自転車向け街頭啓発を実施します。

⑤成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努めます。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・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及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行います。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

また、市内の大学生に対しては、学生の二輪車・自動車の事故及びその利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の推進を行います。

⑥高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、地域の老人クラブや高齢者ふれあいの家などを対象とした交通安全教室を継続するとともに、シルバー交通安全協力員の委嘱を通じて、地域内での高齢者に対する交通安全の啓蒙活動を実践してもらうなど、高齢者への交通安全教育の推進に努めます。

また、関係団体や老人クラブ連合会との連携を図り、高齢者の交通安全に関するセミナーや研修会の開催を通じて、高齢者事故の防止に向けた取り組みを強化します。

⑦障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要なスキル及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進する必要があります。

障がい者に対する交通安全教育の普及を図る観点から、地域内の特別支援学校を対象とした交通安全教室を継続し、身近な場所における交通教育機会の提供に努めます。

⑧外国人に対する交通安全教育の推進

市内の定住外国人に対し、日本の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的とした交通安全教育の推進が必要です。定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育の検討を行うとともに、外国人を雇用する使用者等を通じて、外国人の交通安全意識の高揚を図ります。

⑨冬季に係る交通安全教育

冬季に係る交通安全教育は、路面や気象など交通環境が通常とは大きく異なり、悪条件が重なることから、交通安全意識と交通マナーの向上に加え、冬季交通特有のスキルと知識の習得が重要です。

このため、冬季における自動車等の安全運転確保の観点から、降雪や積雪による見通しの悪化や幅員減少、視界不良等冬季における危険性やスピードダウンの重要性について、関係機関や団体等の協力を得て、運転者に対する冬季の交通安全教育の場を提供します。

(2) 交通安全啓発活動の推進

①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、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の重点としては、「こ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」等、交通情勢に即した事項を設定します。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く関係機関や町内会、学校等へ周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関や団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、運動の推進に努めます。

更に、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体や町内会等の参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進します。

②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意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた情報提供を積極的に行います。

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

更に、夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及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や自発光式ライト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啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、高齢者を対象とした交通安全教室等で射材用品等の視認効果、使用方法等についての情報提供を行いその普及に努めます。

また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを高齢者向け交通安全教室等で推奨します。

③飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

平成27年12月1日に施行された「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、安全運転管理者、交通安全指導員会、関係機関等と連携して「ハンドルキーパー運動」の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取り組みを更に進め、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の確立を図ります。

また、酒類を提供する飲食店営業者及び酒類の販売業者、タクシー業者、代行業者、酒類を提供するイベントの主催者等に対して、飲酒運転根絶のための自主的な取り組みについて働きかけるとともに、必要な指導・助言等を行います。

加えて、飲酒運転の根絶に関する施策を円滑かつ効果的に推進するため、飲酒運転の状況及び飲酒運転の根絶に関して講じた施策の取り組み状況等について、関係機関・団体における情報共有を図るとともに、市内飲食店等とも連携を図るなど、積極的な情報提供に努めます。

④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を図るため、定期的な街頭啓発や「広報あばしり」など各種広報媒体を活用した啓発活動を推進します。

また、環境に配慮した安全速度の励行運動（エコドライブ運動）の啓発活動を関係機関や市役所内部の関係部署とも連携し推進します。

⑤後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

令和2年11月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席98.3%、助手席95.5%、後部座席40.4%（北海道警察と一般社団法人日本自動車連盟北海道支部の合同調査による）との実績を踏まえ、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、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を推進します。

また、関係機関・団体等との連携を図り、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動を展開します。

⑥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、着用推進シンボルマーク等を活用しながら、幼稚園、保育所、認定こども園等を通じて、保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。

また、網走市交通安全協会が実施している「チャイルドシート貸出事業」について、広く取り組みの周知を図るとともに、事業の普及拡大に向け、市交通安全協会との連携を図った取り組みを展開します。

⑦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必要があります。

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、「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）を活用するなど、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の強化を図ります。

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。

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おり、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から、そうした意識の啓発を図るとともに、関係機関の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を推奨します。

⑧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掛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。

⑨居眠り運転の防止活動の推進

居眠り運転による交通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実施します。

⑩危険ドラッグ対策の推進

危険ドラッグに関する啓発活動を推進するため、危険ドラッグの危険性や有害性に関する情報収集を図るとともに、関係機関と連携した啓発活動を展開します。

⑪効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、市広報やインターネット等を通じた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、交通事故被害等の情報を盛り込んだ広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報に努めます。

⑫野生動物対策の実施

道東地方では、野生動物、特にエゾシカやキタキツネ等と車両の衝突事故が多く、事故が発生すると車両の物損事故だけでなく、人身事故に至るケースもあることから、事故が多く発生する箇所や野生動物の飛び出しが多い季節や時間帯などの情報を広く周知することを通じて、事故防止に努めます。

⑬その他の普及啓発活動の推進

- ア. 夕暮れ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、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止に努めます。
- イ. 二輪車の交通事故防止を図るため、バイクの日（8月19日）に合わせ二輪車を対象とした啓発活動を展開するなど、二輪車の交通事故防止に努めます。
- ウ. 市民が交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努めます。
- エ. スマートフォンの普及に伴う「ながら運転」の防止など、時代の流れに即した新たな交通安全課題に対応し、交通事故防止に努めます。

(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全の推進を目的とする民間団体等については、交通安全に必要な資材や資料等の貸出・提供を通じて、その主体的な活動を支援します。

また、町内会等の地域団体、自動車整備・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行います。

更に、市交通安全指導員をはじめとする交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する活動を支援するなど、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進します。

(4) 交通安全運動への市民の参加・協働の推進

交通安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民自らが交通安全に関する意識改革を進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当たっては、行政、民間団体、企業等と市民が連携を密にした上で、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し、市民の参加・協働を積極的に推進します。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、交通安全総点検等住民が積極的に参加できるような取り組みを支援し、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進します。

2. 道路交通環境の整備

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

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

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全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・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図るものとします。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を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依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻です。

このため、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必要に応じて歩道の整備に努めるなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があります。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとします。

①生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいては、国、道、市、市民等が連携し車両速度の抑制や一時停止等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携強化を図ります。

②通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、定期的に警察や道路管理者等と合同点検や対策・改善のための継続的な協議の場を設置し、道路交通実態に応じた必要な対策を講じます。

保育所・幼稚園・認定こども園・小学校や児童館等に通う幼児・児童、中学校・高校に通う生徒の通学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、信号機や歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の整備拡充に努めます。

更に、網走市教育委員会が設置する「網走市通学路交通安全プログラム」に基づき、関係機関が連携して通学路等の交通安全対策を推進します。

また、必要に応じ、キッズゾーンの設定を検討します。

③高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア. 高齢者や障がい者等を含め全ての人々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、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設等の整備を図ります。

イ. 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反については、関係機関との連携を図り、必要に応じた啓発活動を推進します。

(2) 高規格道路等の活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）については、まだ網走市において整備が図られていない現状にあることから、今後も引き続き整備について、国へ要望するとともに、整備後は生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進します。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を選定し、効率的な事故対策を推進します。

①事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の高い道路区間や、潜在的な危険区間等を事故危険箇所として把握し、公安委員会や警察、道路管理者等と連携して集中的な事故抑止対策を検討します。

事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置、防犯灯の設置等の対策を推進します。

②幹線道路における交通規制

一般道路については、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、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを図り、その適正化に努めます。

また、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止に努めます。

③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、速やかに事故要因を調査し、同様の事故が再発しないよう、再発防止策を講じます。

④改良等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改良等による交通事故対策に努めます。

ア．歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、必要に応じて歩道等の整備に努めます。

イ．交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るための道路整備を検討します。

ウ．道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態に配慮し、調和のとれた道路整備に努めます。

エ．商業系地区等における歩行者及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、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等の整備を推進します。

⑤交通安全施設等の高度化

ア．交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化に努めます。

イ．道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化、高視認性区画線の整備改良に努めます。

(4) 自転車利用環境の総合的整備

①安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、乗用車から自転車への転換を促進します。

また、歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車道や自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備に努めます。

(5) 災害に備えた道路交通環境の整備

①災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、暴風雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

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、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進します。

また、豪雨・暴風雪等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を把握し、その整備改良に努めます。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる市内小中学校やコミュニティセンター等について防災拠点としての活用を推進します。

②災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、暴風雪、津波等の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、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するためのシステム検討や交通規制機材の整備に努めます。

③災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域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（昭和36年法律第223号）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。

④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及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置等の整備を推進するとともに、市ホームページや「お知らせメール@あばしり」、緊急告知防災ラジオ、フェイスブック（Facebook）やツイッター（Twitter）等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供に努めます。

(6) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。

①きめ細かな駐車規制の推進

市民からの意見や要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制策を講じます。

②違法駐車対策の推進

ア. 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反行為をなくすため、地域の実態に応じた取締りを推進します。

イ. 運転者の責任を追及できない放置車両については、使用者責任を追及します。

また、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及に努めます。

③違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、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・高揚に努めます。

④ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、町内会や地元商店街等の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取り組みの促進、国、道、市町村や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハードとソフトが一体となった総合的な駐車対策に努めます。

(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

①道路の使用及び占用の適正化等

ア. 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、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、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

イ. 不法占用物件の排除等

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、指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を行います。

ウ. 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

②休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」や「駐車帯」等、既存の休憩施設の整備を推進します。

③こどもの遊び場等の確保

こ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等を図るため、公園等の維持管理に努めます。

更に、こどもの遊び場等の環境を踏まえ、地域のコミュニティセンターや児童館等の整備を図るとともに、市内小中学校等の体育施設等の開放に努めます。

④道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと判断される場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

また、危険物を積載する車両の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導に努めます。

（8）冬季道路交通環境の整備

①人優先の安全・安心な歩行空間の整備

冬季の歩行者の安全・安心で快適な通行のため、除雪等による歩行空間の確保に努めます。特に、中心市街地や公共施設周辺、通学路等をはじめ歩行者の安全確保の必要性が高い区間等について、冬季の安全で快適な歩行者空間を確保するため、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒の危険等冬季特有の障害に対し、歩道の除雪や防滑砂の散布等その重点的な実施に努めます。

②幹線道路における冬季交通安全対策の推進

安全かつ円滑・快適な冬季交通を確保するため、一般道路の新設・改良に当たっては、冬季交通に係る交通安全に配慮し、防雪柵又は防雪林、視線誘導標、雪崩防止柵等の防雪・堆雪対策に努めます。

③地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることから、沿道の住民ニーズや道路の利用実態、交通量の実態等を的確に把握し、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に努めます。

また、積雪寒冷特別地域であることを踏まえ、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の散布の適切な実施に努めます。

更に、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等の情報を収集し、道路利用者への提供に努めます。

④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、除雪車の増強を図るなど、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に努めます。

また、市街地においては、交差点周辺を中心に、見通しの確保に努めます。

更に、分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備し、安全で円滑な冬季交通の確保を図るため、気象、路面状況等の情報を収集し、道路利用者への提供に努めます。

3. 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、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備に努めます。

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、事故現場でのバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等に努めます。

（1）救助・救急体制の整備

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連携による救助・救急体制の推進に努めます。

③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の推進

事故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の推進に努めます。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防、医療機関、保健所等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動の積極的な推進に努めます。

また、関係機関において、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の指導を推進します。

④救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、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。

（2）救急医療体制の整備

①救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、地域医療機関と連携し、休日夜間救急診療可能医療機関の設置及び在宅当番医制の普及定着化の推進に努めます。

また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、第二次救急医療体制の整備の推進に努めます。

②救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために、網走市医師会と連携し、救急医療に対応する体制の整備に努めます。

(3) 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・協力関係の確保の推進に努めます。

4. 被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われています。このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であるとの視点に立ち、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者の支援の充実に努めます。

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、被害者の救済の十全を図るため、関係支援機関との連携強化に努めるとともに、被害者等からの相談に対応するため、市民相談室の開設のほか、道が実施する交通事故相談所等に関する情報提供を行います。

(1) 交通事故相談活動の充実

交通事故被害者等からの相談に対応するため、市民相談室において相談を受けるほか、道が実施する交通事故相談所等に関する情報提供を推進します。

また、関係機関・団体等と連携を図り、相談活動の充実に努めるとともに、相談員の資質の向上を図るなど、交通事故被害者に対して適切な相談支援に努めます。

(2) 交通事故被害支援の充実

交通事故被害者等支援の充実に努める観点から、医療機関等に対し、救急医療設備整備や被害者救済の拠点となる病院及び施設の指定事業に関する広報に努めます。

更に、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進します。

第5章 計画の推進体制

1. 網走市交通安全計画の策定

網走市は、交通安全対策基本法に基づき、5ヶ年に一度、市が講ずべき施策として「網走市交通安全実施計画」を策定し、各種交通安全に関する施策を推進していきます。

2. 計画の推進体制

交通安全施策の推進に当たっては、網走市交通安全対策本部が中心となり、市内交通安全関係機関及び庁内各部課所管の事業とも連携を図りながら、交通安全実施計画の推進体制を構築します。

また、交通安全上の諸問題について、まちづくり懇談会等を通じて、広く市民からの声を聞く機会を醸成し、かつ交通安全諸問題の窓口機関を市役所内に設置します。

3. 交通安全に関する情報の共有化

交通安全に対する市民意識の高揚を図るため、事故発生状況や被害状況、原因などの把握に努め、市民に適切な情報を提供し、情報の共有化に努めます。

また、毎年開催される「交通安全・社会を明るくする運動網走市民大会」において広く市民に対し交通安全に関する情報を提供するとともに、交通安全思想の普及に努めます。



あばしりし じん けん しょう
網走市民憲章
— しょう わ ねん がつ にち せい てい —
— 昭和47年7月17日制定 —

1. うみやまの深いみどりをいつまでも美しく心豊かなまちをつくりましょう。
1. うけついだ文化にまなび、世界の人々と手をつなぎ、新しいオホーツク文化のまちをつくりましょう。
1. たがいにまごころをもってつきあい、老人を大切に、子どもの夢をそだてる、しあわせなまちをつくりましょう。
1. 元気で仕事にはげみ、生きがいのあるまちをつくりましょう。
1. みんなが力をあわせ、人のいのちをだいじにする、明るく住みよいまちをつくりましょう。



あばしりし けん
網走市の花
えぞむらさきつつじ
昭和52年10月2日制定



あばしりし きの
網走市の木
かつら
昭和47年8月12日制定