

北広島市交通安全計画

第9次(平成23年度～平成27年度)

～交通事故のない社会を目指して～

(案)

ま え が き

車社会の急速な進展に伴い、昭和 20 年代後半から 40 年代半ばにかけ全国的に交通事故の死傷者数が著しく増加したことから、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）が制定された。

これを受け昭和 46 年度以降、北海道では 8 次にわたる交通安全計画を策定し、北海道、各市町村、交通安全関係団体等が一体となって、交通安全対策を実施してきた。その結果、計画策定直前の昭和 46 年に 882 人にのぼった全道の交通事故死者数は、平成 22 年には 4 分の 1 以下の 215 人まで減少している。

北広島市においても、8 次にわたる交通安全計画を策定し、交通安全対策を推進してきた結果、平成 22 年と 10 年前の平成 13 年を比較すると、発生件数が 190 件で約 46%、傷者数が 241 人で約 50%減少している。しかしながら、平成 8 年以降毎年平均で 3 人の尊い命が交通事故で失われており、特に北広島市は道央道や国道のほか、主要道道が縦横に走る交通の要衝にあるため、通過交通量も多く、交通事故の発生率が高い道路環境にあることから、過去 10 年間の交通事故死亡者総数 30 人のうち、国道等の幹線道路での犠牲者が 24 人で 80%を占めている。

交通事故の防止は、国、道、市町村、関係団体だけでなく、市民一人ひとりを取り組まなければならない重要な課題であり、交通事故のない社会に向けては、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱に基づき諸施策を進めていく必要がある。

この第 9 次北広島市交通安全計画は、このような観点にたち、平成 23 年度から平成 27 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、今後、市民、関係機関、交通安全関係団体等と連携して、交通安全に関する諸施策を積極的に推進するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1部 通年に係る道路交通の安全	1
第1章 道路交通の安全	1
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	1
第2節 道路交通の安全についての目標	2
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	2
1 道路交通事故の現状	2
2 道路交通を取り巻く状況の展望	5
3 道路交通事故の見通し	5
II 交通安全計画における目標	5
第3節 道路交通の安全についての対策	6
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	6
1 高齢者及び子どもの安全確保	6
2 歩行者及び自転車の安全確保	7
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	7
II 講じようとする施策	8
1 道路交通環境の整備	8
2 交通安全思想の普及徹底	8
3 安全運転の確保	11
4 救助・救急活動の充実	12
5 被害者への支援	13
第2章 踏切道における交通の安全	14
第1節 踏切事故のない社会を目指して	14
I 踏切事故の特徴と今後の安全対策	14
1 道内の踏切事故の特徴	14
2 今後の市内踏切道における交通安全対策を考える視点	14
第2部 冬季に係る道路交通の安全	15
1 冬季道路交通環境の整備	15
2 安全運転の確保	16

◆計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

厳しい経済・雇用環境が続く中で、これらの大きな環境変化を乗り越え、真に豊かで活力ある社会を構築していくためには、その前提として、市民すべての願いである、「安全で安心して暮らせるまち」を実現することが極めて重要である。

市民一人ひとりの不安を解消するためにも、交通安全の確保は、安全で安心なまちの実現を図っていくための重要な要素であり、更なる対策の実施が必要である。

このため、第9次北広島市交通安全計画（計画期間：平成23年度～平成27年度）では、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目指す。

2 人優先の交通安全思想

高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を確保するため、「人優先」の交通安全思想を基本に、それぞれの年代に応じた交通安全教育を推進し、交通安全意識の浸透を図る。

3 施策推進に当たっての基本的な考え方

本計画では、交通社会を構成する「人」、車両等の「交通機関」、及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、適切かつ効果的な施策を市民の理解と協力の下、総合的に推進する。

◆第1部 通年に係る道路交通の安全

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

平成21年度に内閣府が実施した「交通安全意識等に関するアンケート調査」によると、9割近くの人が道路交通事故をゼロにすべき、あるいは大幅に減少させるべき、と考えている。

このことから、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。

また、交通情勢がより悪化する方向に向かっていると回答した者の割合は、前回調査時（平成16年度：ほぼ5割）より低く3割強となっている。このことは、平成16年の全国交通事故件数【952,191件】をピークに、平成21年に

は【737,474件】にまで減少していることも背景にあると考えられる。

今後とも、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

交通安全対策は、地域の実情を踏まえた上で、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効である。そのためには、関係行政機関のほか学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化するとともに、市民が交通安全に関する各種活動に対して、様々な形で積極的に参加していくことが重要である。

特に交通事故被害者等は、交通事故の悲惨さについて身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加は極めて重要である。

さらには、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

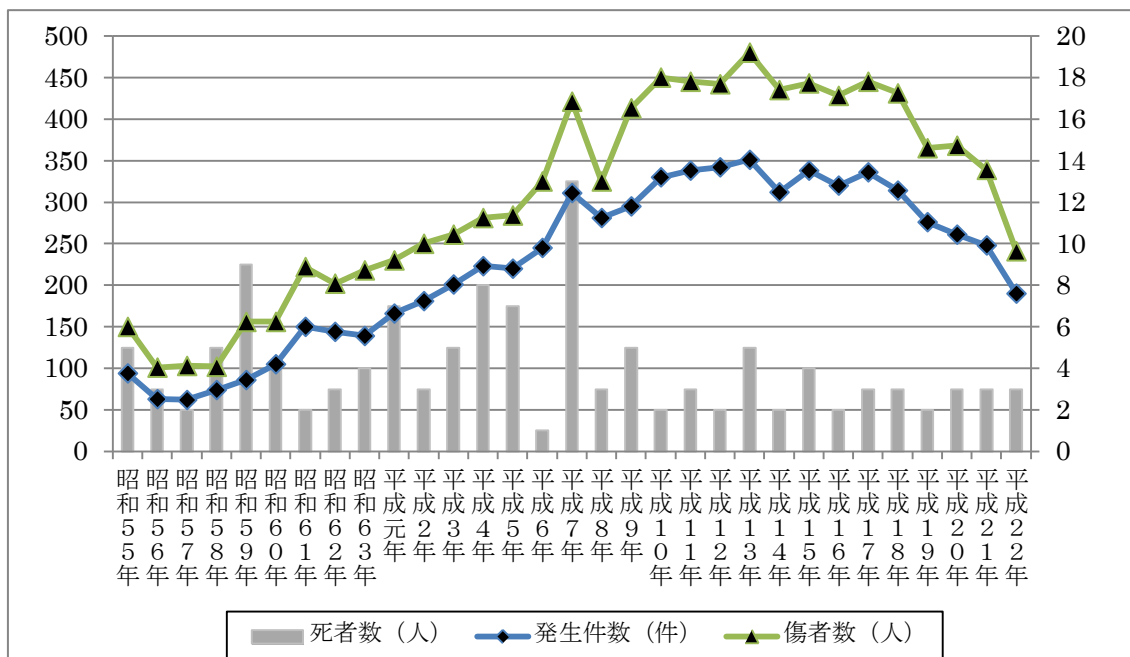
第2節 道路交通安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

北広島市の交通事故による24時間死者数[※]は、昭和59年に9人、平成7年には13人を数えたものの、平成8年以降着実に減少に向かい、平成22年までの15年間の平均は3人で、平成7年当時の2割程度で推移している。

【北広島市の年別交通事故発生状況の推移】



※24時間死者数：交通事故発生から24時間以内に死亡した者の数

しかしながら、交通事故発生件数と傷者数は、昭和 59 年以降長期的に増加傾向にあり、平成 13 年には発生件数が 351 件、傷者数が 480 人を数えたが、平成 17 年以降は減少傾向にあり、平成 22 年には発生件数 190 件、傷者数で 241 人といずれの数値も 10 年前の半数まで下がったものの、絶対数としては依然として高い状態にある。

【過去 10 年間の交通事故発生状況】

年	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	合計
発生件数	351	312	338	320	336	314	276	261	248	190	2,946
死者数	5	2	4	2	3	3	2	3	3	3	30
傷者数	480	435	443	428	445	431	365	368	339	241	3,975

また、近年の北広島市における交通事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

ア 過去 10 年間の交通事故死者 30 人のうち、年齢別では、20 歳未満が 3 人、20 歳代が 8 人、30 歳代が 1 人、40 歳代が 4 人、50 歳代が 3 人、60 歳～64 歳までが 3 人、65 歳以上の高齢者が 8 人となっており、20 歳代の若年者と 65 歳以上の高齢者が全死者数の約半数を占めている。

また、道路別では、8 割に当たる 24 人が道央自動車道・国道・道道等の主要幹線道路に集中し、5 割に当たる 15 人が市外居住者の犠牲者である。

【過去 10 年間の年齢別・道路別死者数】

() は内市外居住者数

年齢	高速 道路	国道			道道			市道	合計	構成率 (%)
		36号	274号	小計	江別 恵庭	栗山 北広島	小計			
～19歳		1		1				2	3	10.0
20歳代	2 (2)	4 (4)	1 (1)	5 (5)	1 (1)		1 (1)		8 (8)	26.7
30歳代		1 (1)		1 (1)					1 (1)	3.3
40歳代					1 (1)		1 (1)	3 (2)	4 (3)	13.3
50歳代		1 (1)	1	2 (1)	1 (1)		1 (1)		3 (2)	10.0
60歳～ 64歳		1 (1)	2	3 (1)					3 (1)	10.0
65歳以上		1	2 (1)	3 (1)	1 (1)	3	4 (1)	1	8 (2)	26.7
合計	2 (2)	9 (7)	6 (2)	15 (9)	4 (4)	3	7 (4)	6 (2)	30(17)	
構成率 (%)	6.7	30.0	20.0	50.0	13.3	10.0	23.3	20.0		100.0

イ 平成 22 年の交通事故死傷者 244 人のうち、年齢別では 20 歳代が 55 人、30 歳代が 61 人、40 歳代が 40 人と合計全体 156 人の 63.9%を占め、その中でも 30 歳代が一番多く、4 人に 1 人が 30 歳代となっている。

また、交通事故の状態別では、運転中（60.6%）と同乗中（23.8%）の死傷者数を合わせると全体の 84.4%を占めており、自動車や二輪車に乗っている時に起きた交通事故での死傷が多くなっている。

【市内交通事故の年齢別・状態別発生状況】

（ ）は内死者数

年齢	歩行中	自転車 乗用中	運転中			同乗中			合計	構成率 (%)
			乗用車	貨物車	二輪車	乗用車	貨物車	二輪車		
未就学児						1			1	0.4
幼稚園児						2			2	0.8
小学生	2	1				4			7	2.9
中学生		3				2			5	2.0
高校生	1	1			1	2			5	2.0
～19歳			2(1)			1			3(1)	1.2
20歳代	1	5	28	7	1	12	1		55	22.5
30歳代	2	1	35	9	1(1)	12	1		61(1)	25.0
40歳代	3	2	23	4		6	2		40	16.4
50歳代	3(1)	1	15	2		7	1		29(1)	11.9
60歳代	5	2	15	2		4			28	11.5
70歳～	4	1	3						8	3.3
合計	21	17	121	24	3	53	5	0	244(3)	100.0
構成率 (%)	8.6	7.0	49.6	9.8	1.2	21.7	2.1	0.0		
			60.6			23.8				

ウ 平成 22 年の道路別事故発生状況では、発生件数合計 190 件のうち 132 件が、死傷者数合計 244 件のうち 171 件が国道 36 号・274 号、道道栗山北広島線・江別恵庭線、道央自動車道という主要幹線道路で発生しており、いずれも全体の約 7 割に相当している。

【市内交通事故の道路別発生状況】

道路種別	国道			道道				市道	高速 道路	その他 の道路	合計
	36号	274号	小計	江別 恵庭	栗山 北広島	その他	小計				
発生件数	54	22	76	20	23	10	53	50	3	8	190
死者数	1	1	2					1			3
傷者数	69	27	96	29	26	15	70	64	3	8	241

エ 平成 22 年の地区別事故発生状況では、西の里地区での発生件数が 24 件、死傷者数が 34 人、西部地区での発生件数が 18 件、傷者数が 25 人、東部・北広島団地地区での発生件数が 69 件、死傷者数が 91 人、大曲地区での発生件数が 76 件、死傷者数が 91 人となっている。

なお、発生件数全体 187 件（※高速道路除く）のうち約 6 割に当たる 114 件が市外居住者によるもので、通過型の事故が多くなっている。

【市内交通事故の地区別発生状況】

（ ）は内市外居住者数

地 区	西の里	西 部	東部・北広島団地	大 曲	合 計
発生件数	24 (14)	18 (14)	69 (34)	76 (52)	187 (114)
死 者 数	1	0	1	1 (1)	3 (1)
重傷者数	2	1	8	5	16
軽傷者数	31	24	82	85	222

2 道路交通を取り巻く状況の展望

北広島市の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、北海道全体が高齢化社会を迎える中、運転免許保有者数については、当面横ばい状態で推移することが見込まれるが、高齢化の進展による交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者の運転免許保有者数の増加が予想されることから、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

【運転免許保有者数】

年	平成20年	平成21年	平成22年
北 海 道	3,366,131	3,369,787	3,370,348
北広島市	37,807	37,980	37,988

3 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところである。公共交通手段の大幅な変化はなく、依然として自動車に依存することが見込まれる。

一方、今後は高齢者人口の増加も見込まれることから、北広島市の道路交通事故については、決して楽観視できるものではなく、依然として予断を許さない状況が続くものと予想される。

II 交通安全計画における目標

【数値目標】

- ・年間交通事故死者数ゼロを目指す。
- ・年間死傷者数を確実に減少させる。

交通事故のない社会は、一朝一夕に達成することは困難であるが、本計画の究極の目標は、市民の交通事故死ゼロを目指すことにある。

今後さらなる交通安全対策に取り組んでいくにあたり、事故そのものの減少と合わせ、年間傷者数を確実に減少させることを目指すものとする。

このため、市は国、道及び関係団体と連携し、市民の理解と協力の下、第3節に掲げる諸施策を総合的かつ着実に推進する。

第3節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、本市の道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死傷者数が減少していることにかんがみると、これまでの北広島市交通安全計画に基づく対策には、一定の成果があったものとする。このことから、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、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、分析を充実しつつ、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる対策を講じていく必要がある。

このような観点の下、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④救助・救急活動の充実、⑤被害者支援の充実の以上5つを交通安全対策の柱に、交通安全対策の推進を図っていく。

1 高齢者及び子どもの安全確保

今後、北広島市の高齢化がさらに進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり、移動したりできるような交通社会の形成が望まれる。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かで総合的な交通安全対策を推進するとともに、高齢者が主として歩行及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築する必要がある。特に後者については、今後、高齢運転者の大幅な増加が見込まれることから、高齢者が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ある。

また、年齢に関わらず多様な人々が利用しやすい都市や生活環境を設計するという市総合計画の考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、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た交通安全活動や、高齢者の事故が居住地近くで発生することが多いことから、地域に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

また、少子化の進展への対応も同時に考えていかなければならない。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためにも、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

2 歩行者及び自転車の安全確保

過去5年間の北広島市の交通死亡事故14件(14名)のうち、5件(5名)は、歩行者が車両にはねられたことにより尊い命を落としている。

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ている。

このような情勢を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策の推進が必要と考える。

また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、歩行者・自転車それぞれが安心・安全に利用できる道路空間を整備することが望まれる。そのために、交通特性や地域特性などに考慮し、効果的な整備手法を検討し、走行空間の明確化に取り組む必要がある。

また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解も不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の一層の充実を図る必要がある。

3 生活道路及び幹線道路における安全確保

生活道路における安全確保としては、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通安全指導の強化、安全走行の普及等の対策を講じることが重要である。

また、幹線道路における安全確保としては、北海道が構築を目指している交通安全対策のマネジメント*を参考に、北広島市の交通環境に見合った交通安全対策のマネジメントを検討するなど、交通安全の効果的な対策を図る。

※交通安全対策のマネジメント：①事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い区間を明確にし、②蓄積した効果データを活用し、事故原因に即した効果の高い対策を立案し、③対策完了後の効果を評価し、評価結果を次の新たな対策に反映する。

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

本市では、警察機関、道路管理者等と連携して、これまでも効果的な交通安全対策の推進に努めたきたところだが、道路交通環境の整備に係る施策についても今後より一層効率的・効果的に講じていくとともに、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に向けて、人優先の道路交通環境整備に配慮していく。

(1) 市内生活道路等の整備の推進

平成20年の市民意識調査結果では、生活環境における「安全・快適に移動できる道路の充実」の項目について、現状で満足している割合は35%であり、今後、重要であると回答した人の割合は42%となっている。

市民生活に密着した生活道路の整備率は、平成22年3月末現在で約91%に達しているが、今後も各地区の均衡を図りながら整備を進め、老朽化の著しい道路についても計画的な再整備に努めていく必要がある。

- ・子どもから高齢者、障がい者等のだれもが、安全で快適に移動できるような歩行空間の確保や自転車利用を促進させるためのネットワーク形成を目指した地区間連絡道路の整備
- ・通勤、通学、買い物など日常移動の利便性を高めるための地区内道路の整備
- ・老朽化した道路については、安全な道路交通環境を確保するための再整備と適切な補修、改良などを計画的に整備

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

だれもが安全に安心して通行できるよう交通安全施設などの整備を促進していく。特に交通の安全を確保する必要がある危険箇所については、公安委員会及び道路管理者と連携して、事故実態の調査・分析を行って、交通環境を改善し、交通事故の未然防止と交通の円滑化に努めていく。

- ・カーブミラー、動物飛び出し注意などの警戒標識等の交通安全施設の設置
- ・公安委員会に対する信号機、横断歩道、速度規制等の交通規制要望

(3) 災害発生時の交通応急対策

災害発生時には、消火、避難、救助、救護等の応急対策活動を迅速に実施するために、関係機関と連携して交通を確保する必要がある。

- ・北広島市地域防災計画（交通応急対策計画）に基づく交通の確保

2 交通安全思想の普及徹底

本市では、交通道德の向上と、交通事故防止のため市民運動を展開し、北広島市を真に明るい交通安全のまちとすることを目的に、市と交通安全に関係の

深い機関、団体とで構成する交通安全運動推進委員会を設置し、交通安全運動のための企画立案、調査研究、行政機関及び関係団体との連絡調整、広報活動、実践組織の育成助長などに取り組んできた。今後も更なる対策の向上を目指していくために、次に掲げる交通安全思想の普及に積極的に取り組んでいく。

(1) 交通安全教育の推進

交通安全教育を推進するためには、自己の安全のみならず自他の生命尊重の精神を培い、他の人々や社会の安全に貢献できる資質や能力を育てることを理念として、交通社会の一員としての自覚を促すとともに、幼児から高齢者に至るまで、それぞれの特性や地域の実情に応じた効果的な交通安全教育を継続して実施していく必要がある。

ア 幼児への安全教育

幼児期は、基本的な生活習慣を身につける最も重要な時期であることから、身近な生活における交通安全の決まりを理解させ、進んで決まりを守り安全に行動できる習慣や態度を身につけさせることが大切である。このため、幼稚園、保育園、家庭及び地域等と連携を図りながら、交通安全教育を計画的・継続的に実施する。

- ・ミニ信号機、模擬横断歩道を利用して行う基本的な歩行訓練のほか、ダミー衝突実験や人形劇等、視覚体験型の交通安全教育
- ・「幼児交通安全こぐまクラブ」等を中心に、地域の特性に応じた保護者ぐるみの交通安全教育

イ 児童・生徒等への安全教育

小学生は、前記アの基本的な交通安全教育のほか、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、交通ルールの必要性等についての安全教育を実施する。

中学生は、小学生のプログラムに加え、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等についての安全教育を実施する。

高校生は、自転車と二輪車の特性、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、社会の一員として必要な交通マナーを身につける安全教育を実施する。

- ・車両の死角、内輪差の危険、ダミー衝突実験、ビデオ、自転車実技指導など視覚体験型の交通安全教育
- ・市内スポーツ少年団などへ自転車用夜光反射材等を配布し、事故防止の徹底
- ・通学路交通危険箇所における交通安全学童指導員による立哨指導

ウ 成人への安全教育

成人は、体験型の交通安全教育が特に有効とされていることから、札幌方面厚別警察署並びに市内自動車学校の協力を得て、シートベルトの着用・

スピードダウンの励行・飲酒運転の根絶を目指して、安全運転技術の向上、危険回避能力の習得を目的とした講習会を実施する。

また、自転車事故防止を図っていくため、自転車の安全な利用、交通ルールの遵守について交通安全教室等を通して安全意識を促していく。

- ・自動二輪車安全運転講習会、冬道安全運転講習会

エ 高齢者への安全教育

高齢者は、老人クラブを中心にビデオやリーフレット等を活用して、高齢期の行動特性に着目し、高齢者の交通事故の特徴についての講座を開催する。

また、自転車事故防止を図っていくため、夜光反射材を配布し、日常的な着用による交通安全意識を促す。

- ・老人クラブ等を対象とした交通安全教室

オ 町内会等における交通安全の推進

交通安全は、町内会等の地域が主体となって取り組むことが大切であり、交通安全意識の向上に重要な役割を果たしているため、交通安全教室への取り組みに対しては、積極的な支援に努めていく。

- ・啓発用ビデオ・リーフレットを活用した講話の開催や夜光反射材の配布

カ 企業等における交通安全の推進

企業等は、営業用自動車や運送用トラックなどが事業を行っていく上で必要不可欠であり、交通事故防止が重要な課題となっている。このことから、日頃から社内において安全運転意識の啓発や交通安全運動への積極的な参加・協力を要請する。

- ・交通安全啓発ポスター、交通安全情報誌、啓発用リーフレットの配布
- ・シートベルト着用、スピードダウンの励行、居眠り運転防止などの交通安全意識の喚起

(2) 広報啓発活動の推進

交通安全は、市民一人ひとりに交通安全思想が浸透し、日々の暮らしの中で交通ルールの遵守や交通マナーの実践が主体的に行われるよう意識の高揚を図っていくことが大切である。このことから、次のような広く市民を対象とした広報啓発や参加型の交通安全活動を展開していく。

ア 市広報紙などによる啓発

春・夏・秋・冬の期別運動に併せ、市民に重点的な取り組みを周知し、交通安全意識の高揚を図る。

- ・広報北広島、市ホームページなどによる意識啓発

イ 交通安全情報誌による啓発

交通安全に関する情報誌を発行し、町内会・自治会、企業等に適宜配信することで、交通安全意識の高揚を図る。

- ・「交通安全情報誌北広島」の発行

ウ 交通事故発生状況の周知

1年間の市内の交通事故発生状況を知ってもらうため、事故発生形態や原因などを統計的に整理し、冊子版としてまとめ学校関係や交通安全関係団体・企業等に配布するほか、ダイジェスト版を全戸配布し、市民一人ひとりの交通安全意識の啓発に努める。

- ・「セーフティきたひろしま」の発行

エ 街頭啓発活動の推進

全国、北海道の交通安全運動に連動し、春・夏・秋・冬の期別運動のほか、死亡事故発生時や緊急メッセージが発せられた際には、札幌方面厚別警察署、交通安全関係団体などと協力した特別街頭啓発、交通安全を呼びかけるキャンペーンの実施など広く交通安全の啓発に努める。

- ・夏休み期間中の小学生による「サマーセーフティキャンペーン」
- ・高齢者に夜光反射材等を配布する「高齢者交通安全キャンペーン」
- ・飲酒機会が最も増える歳末の「飲酒運転防止キャンペーン」

オ 交通安全意識の啓蒙

市民一人ひとりが交通安全に対する認識を新たにするための市民大会の開催や新成人に交通安全の大切さを考えてもらうための啓蒙活動を展開する。

- ・「交通安全市民大会」の開催
- ・成人式における交通安全パンフレットの配布

(3) 交通安全活動団体の主体的活動の促進

交通安全を目的とする団体については、その主体的な活動を促進していくため、交通安全運動を推進する事業への支援や必要な資料の提供に努める。

また、交通安全指導に携わる人材の資質の向上を図るための支援及びその主体的な活動や相互間の連絡体制の整備を促進する。

- ・市内交通安全協会等への助成
- ・交通安全指導員研修会への支援

3 安全運転の確保

(1) 二輪車安全運転対策の推進

二輪車の安全運転を確保するためには、二輪車運転者の技術の向上も重要になることから、自動車学校指導員の協力を得て実走行に力点を置いたプログラムを展開する。

また、8月19日「バイクの日」には、市内コンビニエンスストアの協力を得て二輪車運転者を対象に安全運転を呼びかける。

- ・自動二輪車安全運転講習会
- ・観光シーズンのツーリングライダーに対する交通安全啓発資材配布

(2) 高齢運転者対策の充実

高齢運転者の安全運転を確保するためには、個々の状態に応じ効果的な対策が必要なことから、高齢者のための運転実技を習得するための機会の提供などに努める。

- ・市内自動車学校との共催による高齢者交通安全教室
- ・「写真付き住民基本台帳カード」交付手数料免除（65歳以上対象）

(3) 自転車の安全対策の促進

自転車は、道路交通法で車両の一種とされており、歩行者と衝突した場合には加害者となることもあるため、幼児から高齢者に至るまで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、自転車運転の基本的ルールに基づき、歩行者や他の車両に配慮した通行など正しい乗り方に関する普及啓発に努める。

また、自転車の利用にあたっては、日常の点検整備を推進するだけでなく、不意の事故に備えて損害賠償保険の加入や自転車の夜間における被視認性の向上を図るための促進策に努める。

- ・「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）の普及啓発
- ・自転車安全整備制度（TSマーク制度[※]）の促進
- ・自転車用夜光反射材の普及促進

4 救助・救急活動の充実

交通事故が発生した場合は、迅速な救助・救急活動の充実が必要になることから、交通事故による負傷者の救命はもとより、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係各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充実を図る。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故形態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を期する。

イ 集団救助・救急事故体制整備

大規模道路交通事故等の多数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、救護訓練の実施により集団救助・救急事故体制を推進する。

ウ 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場に居合せた人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）の使用を含めた応急手当について講習会等、普及啓発活動を推進するとともに、応急手当指導員の養成の強化を図っていく。

※TSマーク制度：自転車安全整備店の自転車整備士が点検、整備して道路交通法上の普通自転車であることを確認するもので、併せて傷害保険及び損害賠償保険が付帯された制度

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

救急救命士を適正に配置できるよう育成に努め、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習を推進する。

オ 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、高度救命処置用資器材の整備及び消防通信指令施設の整備を推進する。

カ 消防防災ヘリコプター等による救急業務の推進

ヘリコプターの活用は、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、消防防災ヘリコプターやドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術の向上を図るため、教育訓練の充実を強力に推進する。

ク 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ついては、市消防本部と東日本高速道路株式会社が協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

また、東日本高速道路株式会社は市消防本部への財政措置を含めた救急業務実施体制の整備を促進する。

(2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制として、夜間急病センター及び在宅当番医との連携強化を図る。

(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、メディカルコントロール体制の充実及び救急医療機関、消防機関等の関係各機関との緊密な連携・協力関係の確保を図る。

また、救急救命士を含む救急隊員の処置及び医療機関への搬送を円滑に実施するため、ホットライン（直通電話）を積極的に活用する。

5 被害者への支援

交通事故に遭った場合は、直接の被害者の肉体的及び精神的なダメージだけでなく、被害者の家族も精神的なダメージを受けることがあります。また、加害者への損害賠償請求の各種手続きは多くの場合、市民にとっては大きな負担となることから、交通事故に関する相談などについて、北海道交通事故相談所等の関係機関との連携を強め、被害者及びその家族のために迅速・適切な救済が図られるよう努める。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある一方で、鉄道運転事故の半数以上を占め、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

I 踏切事故の特徴と今後の安全対策

1 道内の踏切事故の特徴

道内の近年の踏切事故の特徴としては、①原因別で見ると、直前横断によるものが半数程度を占めており、また、衝突物別では自動車と衝突したものが約9割、歩行者が約1割を占めている。②踏切の種類別にみると、発生件数では第1種踏切*が最も多い一方で、踏切100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切が最も少なくなっていることなどがあげられる。

2 今後の市内踏切道における交通安全対策を考える視点

市内では近年踏切事故は発生していないが、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものである。このため立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制などの対策を講じることが、交通の円滑化にも寄与することを考慮し、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、事業者等と連携し安全点検に努めていく必要がある。

なお、市内に設置されている踏切は、上野幌方面より片桐作場踏切、東1号踏切、音江別高台線踏切、南の里1号線踏切、南の里2号線踏切、高田踏切の6箇所である。その種別は、高田踏切が第4種踏切でそれ以外の5箇所は全て第1種踏切となっている。

No.	駅区間		踏切名	種別
	自	至		
1	上野幌	西の里	片桐作場	1
2	西の里（構内）		東1号線	1
3	北広島	島松	音江別高台線	1
4	北広島	島松	南の里1号線	1
5	北広島	島松	南の里2号線	1
6	北広島	島松	高田	4

※ 第1種踏切：自動遮断機が設置されているか、または、踏切保安係が配置されている。

第2種踏切：一定時間を限り踏切保安係が遮断機を操作する。

第3種踏切：踏切警報機と踏切警標が設置されている。

第4種踏切：踏切警標だけで、列車の接近を知らせる装置は設置されていない。

◆第2部 冬季に係る道路交通の安全

北広島市の冬季は、累計降雪量が4mから5m程度あり、12月から3月にかけての平均気温も -2°C から -3°C と、厳しい気象条件を有する積雪寒冷地であることから、吹雪による視程障害、積雪による道路幅員の減少、路面凍結による交通渋滞やスリップ事故、歩行者の転倒事故等、交通という観点からも厳しい影響が予想される。

また、平成22年に実施した「冬の生活に関する市民アンケート」から、①冬の生活で困っていることへの回答として、車道の除雪の改善26%、歩道の除雪の改善10%と全体の36%を占め、②道路除雪の満足度への回答として、幹線道路の除雪は比較的満足度が高かった一方で、生活道路や歩道における除排雪の充実を望む声が多いことから、冬季における歩行空間の確保に関する住民ニーズが大きくなっている。

このことから、冬季の交通安全対策の推進に当たっては、雪との共存を図りつつ、市民の安全で快適な生活を実現するために、北海道特有の冬道環境に対応した諸施策について、市民の理解と協力の下に効果的に推進する必要がある。

1 冬季道路交通環境の整備

冬季道路交通環境の整備に当たっては、冬季に特徴的な事故が多発しているなど道路交通安全の観点から問題が生じている箇所に対して、気象状況、事故の特徴を踏まえた対策を実施するとともに、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、適時適切な除排雪や凍結防止剤・防滑砂の散布を実施する。

また、市民・事業者・行政の協働による総合的な雪対策基本計画を策定し、より効率的な除排雪の推進を図る。

(1) 除排雪水準の向上

除雪センター機能の充実を図り、オペレーターの運転技術の向上を目指すとともに、地域自治会等との連携による地域の状況把握など、除雪水準の向上に努める。

(2) 交差点の見通しの確保

幹線道路を始めとした主要な道路の交差点について、雪山除去の強化により視距を確保し、交通の円滑化及び安全性の向上に努める。

(3) 公共交通機関の利用の円滑化

子どもや高齢者、障がい者なども円滑に移動できるよう、きめ細かな除排雪などにより、人が多く集まるJR北広島駅周辺のバス停、歩道空間の確保やバス路線における幅員の確保など、公共交通機関が利用しやすい環境づくりに努める。

(4) 歩行空間の確保

歩行者の安全確保のため、歩道除雪の拡充を図るとともに、凍結路面による事故防止のため、路面状況に応じ人が多く通行する箇所を中心に砂などの散布や砂箱の設置に努める。

通学路については、歩道のある道路は歩道除雪を適切に行うとともに、歩道が確保されていなく、児童が多く利用する路線については、排雪や拡幅作業により幅員を広げ、児童の安全の確保に努める。

2 安全運転の確保

冬季における交通安全を確保するためには、交通安全意識と交通マナーの向上に加え、冬季交通特有の技能と知識の習得が重要であることから、市内自動車学校との共催により、「冬道安全運転講習会」を開催し、北海道の冬道の特徴である「わだち」や「アイスバーン」の実走行運転体験など参加・体験・実践型の手法等による効果的な交通安全思想の普及に努める。

また、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時適切な情報提供の充実に努める。