

# 第 11 次 北広島市交通安全計画の概要

## 第 1 章 交通安全計画について

### 1 計画の位置付け・期間等

- (1)根拠:交通安全対策基本法第 26 条  
(陸上交通の安全に関する総合的・長期的な施策の大綱、施策を総合的・計画的に推進するために必要な事項を定める。)
- (2)作成主体:北広島市
- (3)期間:令和 3 年度～令和 7 年度の 5 年間
- (4)計画とSDGs(持続可能な開発目標)



### 2 計画の基本理念

- 【交通事故のないまちを目指して】
- 【人優先の交通安全思想】
- 【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

- (1)交通社会を構成する三要素
- (2)救助・救急活動及び被害者支援の充実
- (3)参加・協働型の交通安全活動の推進
- (4)効果的・効率的な対策の実施

### 3 計画の推進

- (1)交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- (2)地域ぐるみの交通安全対策の推進

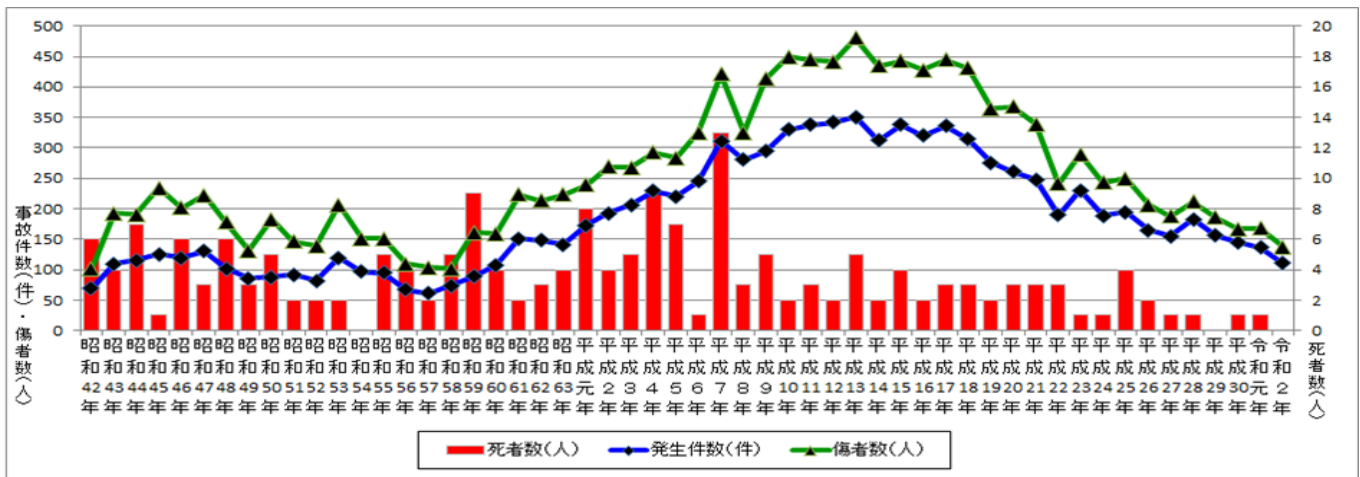
### 4 計画期間において特に注視すべき事項

- (1)高まる安全への要請と交通安全
- (2)新型コロナウイルス感染症の影響の注視
- (3)ボールパーク開業に向けて

## 第 2 章 交通事故等の現状等

### 1 道路交通事故の現状

【交通事故年別発生状況の推移】



《第 10 次交通安全計画における目標について》

- 「年間交通事故死者数ゼロを目指す」は達成できてはいないが、令和 2 年はゼロである。
- 「年間交通事故件数 135 件以下、年間死傷者数 160 人以下」は達成できていないが、発生件数、死傷者とも確実に減少傾向にあり、令和 2 年のみで見ると目標を達成している。

《第 10 次交通安全計画における交通事故の現状について》

- 高齢者(65 歳以上)の死者は、全死者数の 4 分の 1 を占めている。
- 交通事故の全体件数の 7 割近くが高速道、国道、道道で発生している。
- 発生原因では、前方不注意などの安全運転義務違反で、「うっかり型」の事故が大半を占めている。
- 交通事故の約 48%が業務及び通勤中で、発生件数全体の約 66%が市外居住者による事故であり、通過型の多さがうかがえる。

### 2 踏切事故の状況等 平成元年を最後に踏切事故は発生していない。

## 第 3 章 交通安全計画における目標

### 1 道路交通の安全についての目標

- 年間交通事故死者数をゼロにする。
- 年間交通事故件数を 105 件以下とする。
- 年間死傷者数を 116 人以下とする。

### 2 踏切道における交通の安全の目標

- 事故の発生を極力防止する。

(注) \_\_\_\_\_ は、第 11 次計画で追加または変更した箇所

## 第4章 施策の柱と重点課題

### 【施策の柱】

1 道路交通環境の整備

2 交通安全思想の普及徹底

3 救助・救急活動の充実

4 被害者支援の充実と推進

5 踏切道における交通の安全

### 【重点課題】

<p><b>1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策</b></p> <p>高齢者に対する総合的な交通安全対策の推進、公共交通機関への利用の誘導</p>	<p><b>2 子どもの安全確保</b></p> <p>安全な歩行空間の確保、保護者への啓発</p>	<p><b>3 飲酒運転の根絶</b></p> <p>飲酒運転を根絶するための社会環境づくり</p>
<p><b>4 スピードダウン</b></p> <p>交通安全意識の高揚</p>	<p><b>5 シートベルトの全席着用</b></p> <p>交通事故の実態に基づく必要性の普及啓発</p>	<p><b>6 自転車の安全利用</b></p> <p>自転車の交通ルール、マナーに関する交通安全教育の充実</p>
<p><b>7 生活道路における安全確保</b></p> <p>地域における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</p>	<p><b>8 踏切道における交通安全対策</b></p> <p>踏切の状況を勘案し、構造、横断施設、交通規制、統廃合等の必要性について検討</p>	<p><b>9 冬季の交通の安全</b></p> <p>交通環境や路面状況に応じた対策、冬期間における歩行空間の確保</p>

## 第5章 講じようとする施策

施策の柱	推進施策
1 道路交通環境の整備	<p>(1)人優先の安全・安心な歩行空間の整備(通学路等における交通安全の確保など)</p> <p>(2)幹線道路における交通安全対策の推進(事故危険個所対策の推進など)</p> <p>(3)交通安全施設等の整備の推進(交通安全施設の整備、維持管理など)</p> <p>(4)歩行者空間のユニバーサルデザイン化(歩道の段差・傾斜、勾配の改善など)</p> <p>(5)効果的な交通規制の推進(交通規制、交通管制について必要に応じた要望など)</p> <p>(6)自転車利用環境の整備(歩行者と自転車の事故防止、交通ルール、マナーについての啓発活動など)</p> <p>(7)公共交通機関利用の促進(公共交通機関の利用促進など)</p> <p>(8)災害に備えた道路交通環境の整備(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の提供など)</p> <p>(9)冬季道路交通環境の整備(北海道特有の冬道環境に対応した道路環境の整備など)</p>
2 交通安全思想の普及徹底	<p>(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進(幼児等に対する交通安全教育の推進など)</p> <p>(2)効果的な交通安全教育の推進(参加・体験・実践型の教育方法の積極的な活用など)</p> <p>(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進(全道的な交通情勢に即した交通安全運動の推進など)</p> <p>(4)交通の安全に関する団体等の主体的活動の推進 (地区交通安全協会等への助成、研修会への支援など)</p> <p>(5)地域における交通安全運動への参加・協働の推進(道路利用者への交通安全思想の普及徹底など)</p>
3 救助・救急活動の充実	<p>(1)救助・救急体制の整備(心肺蘇生法等の応急手当講習会の開催、普及啓発活動の推進など)</p> <p>(2)救急医療体制の整備(夜間急病センター、在宅当番医の充実など)</p> <p>(3)救急関係機関の協力関係の確保等(消防機関、救急医療機関等との連携・協力関係確保の推進など)</p>
4 被害者支援の充実と推進	<p>(1)交通事故相談窓口の周知(北海道交通事故相談所等における相談窓口についての周知など)</p> <p>(2)損害賠償の請求についての相談(交通事故被害者への支援の推進など)</p>
5 踏切道における交通の安全	<p>(1)踏切道における交通規制要望(踏切道の状況を踏まえた対策について、必要に応じて関係機関に要望)</p> <p>(2)その他踏切道の交通の安全を図るための措置(踏切道を利用するあたりのルールやマナー啓発など)</p>