

北広島市交通安全計画

第10次(平成28年度～平成32年度)

～交通事故のないまちを目指して～

北広島市

目 次

第1章 交通安全計画について	1
1 計画の位置付け・期間等	1
2 計画の基本理念	1
【交通事故のないまちを目指して】	1
【人優先の交通安全思想】	2
(1) 交通社会を構成する三要素	2
(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実	3
(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進	3
(4) 効果的・効率的な対策の実施	3
3 計画の推進	3
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	3
(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	3
第2章 交通事故等の現状等	4
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	4
2 踏切事故の状況等	9
第3章 交通安全計画における目標	10
1 道路交通の安全についての目標	10
2 踏切道における交通の安全についての目標	11
第4章 施策の柱と重点課題	12
1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策	12
2 子どもの安全の確保	12
3 飲酒運転の根絶	13
4 スピードダウン	13
5 シートベルトの全席着用	13
6 自転車の安全利用	13
7 主要な道路における安全確保	14
8 踏切道における交通安全対策	14
9 冬季に係る陸上交通の安全	15
第5章 講じようとする施策《道路交通の安全》	16
1 道路交通環境の整備	16
(1) 生活道路等における交通安全対策の推進	16
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	17
(3) 交通安全施設等の整備の推進	17
(4) 歩行者空間のバリアフリー化	18
(5) 効果的な交通規制の推進	18

（6）自転車利用環境の整備	18
（7）公共交通機関利用の促進	18
（8）災害に備えた道路交通環境の整備	18
（9）冬季道路交通環境の整備	19
2 交通安全思想の普及徹底	20
（1）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	20
（2）効果的な交通安全教育の推進	22
（3）交通安全に関する普及啓発活動の推進	23
（4）交通の安全に関する団体等の主体的活動の推進	26
（5）市民の参加・協働の推進	26
3 安全運転の確保	26
（1）運転者教育等の充実	26
（2）道路交通に関連する情報の充実	28
4 車両の安全性の確保	28
（1）自動車の安全性の確保	28
（2）自転車の安全性の確保	28
5 救助・救急活動の充実	29
（1）救助・救急体制の整備	29
（2）救急医療体制の整備	30
（3）救急関係機関の協力関係の確保等	30
6 被害者支援の充実と推進	30
（1）交通事故相談窓口の周知	30
（2）損害賠償請求についての相談	30
7 踏切道における交通の安全	30
（1）踏切道の整備	30
（2）踏切道における交通規制	30
（3）その他踏切道の交通の安全を図るための措置	31

第 1 章 交通安全計画について

1 計画の位置付け・期間等

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、交通事故の死傷者が著しく増加したことから、交通安全の確保は大きな社会問題となった。

このため、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、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定された。

これに基づき、北海道では、昭和 46 年度以降、9 次にわたる交通安全計画を策定し、北海道、市町村、関係民間団体等が一体となって、交通安全対策を実施してきた結果、道内では、昭和 46 年に 889 人が道路交通事故で死亡し、「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、平成 27 年の死者数は 177 人と 5 分の 1 以下まで減少するに至った。

平成 23 年 8 月の交通安全対策基本法の改正により、市町村の交通安全計画の作成については努力義務とされたが、北広島市においても、9 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ところである。

その結果、平成 27 年の交通事故件数は 155 件、死傷者数は 189 人となり、事故件数、死傷者数共に過去最悪であった平成 13 年と比較すると、事故件数で約 4.5 割、死傷者数で約 4 割に減少した。しかしながら、平成 18 年からの 10 年間で、毎年平均 2.3 人の尊い命が交通事故で失われ、292.2 人が負傷しているという状況であり、事故そのものを減少させることが求められている。

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り、通過交通を含め交通量も多いことから、交通事故の発生率が高い道路環境にある。過去 10 年間の交通事故の状況を見ても、死亡者数 23 人のうち、国道等の主要な幹線道路での犠牲者が 20 人となっており、9 割近くを占めている。

交通事故の防止は、国、道、市町村、関係団体だけでなく、市民一人ひとりが真剣に取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、交通事故のないまち、交通事故のない社会を実現するためには、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を定め、これに基づき諸施策を推進していく必要がある。

この第 10 次北広島市交通安全計画は、このような観点から、北海道の交通安全計画を踏まえ、平成 28 年度から平成 32 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、市民及び関係機関・関係団体等と連携し、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。

2 計画の基本理念

【交通事故のないまちを目指して】

人口の減少や超高齢化の進展など、大きな時代の変化を乗り越え、真に豊かで活力あるまちづくりを進めていくためには、前提として「安全で安心して暮らせるまち」を実現することが重要となる。

北広島市では、基本構想において、「自然と創造の調和した豊かな都市」をまちづくりのテーマに掲げており、緑にかこまれた環境にやさしいまちをつくとともに、防災対策や消防体制、交通安全対策などが充実し、安全・安心な市民生活が確保される「美

しい環境に「つまれた安全なまち」を基本目標のひとつとしている。

交通事故のないまちの実現は、災害に強いまち、犯罪のないまちづくりとともに、「安全で安心して暮らせるまち」の実現を図っていくための重要な要素である。

第10次北広島市交通安全計画では、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まちを目指し、悲惨な交通事故の根絶に向け、より一層、交通安全対策の充実を図っていく。

【人優先の交通安全思想】

高齢者や障がい者、子どもの歩行者等、交通弱者といわれる立場にある人たちの一層の安全を確保するため、「人優先」の交通安全思想を基本として、それぞれの年代に応じた交通安全教育を進め、交通安全意識の浸透を図りながら、あらゆる施策を推進する。

(1) 交通社会を構成する三つの要素

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、市民の理解と協力のもと、適切かつ効果的な施策を総合的に推進する。

ア 人に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人の知識の向上、交通安全意識の徹底を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

また、市民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりを進めていく必要がある。

イ 交通機関に係る安全対策

衝突被害軽減ブレーキ、車間距離制御装置（ACC）、車線逸脱警報装置、後側方接近車両注意喚起装置（リアビークルモニタリングシステム）など、運転者の認知・判断・操作をサポートし、安全を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV）が実用化されており、その技術は今後さらに進歩し、一般的なものになることが見込まれる。

しかし、これらの機能は、あくまでも安全運転のための支援の機能であり、これを過信することなく、主体はエラーを起し得る人であることを十分に認識しつつ、活用を図るべきである。

ウ 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。

交通環境の整備にあたっては、人優先の考えのもと、人間の移動空間と自動車などの交通機関との分離を図り、人と車の接触の危険を排除するよう努めるものとする。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等の歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策のさらなる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震などに対する防災の観点にも適切な配慮をする必要がある。

(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

事故が発生した場合に、負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。

また、交通事故被害者への支援の充実を図ることも重要となる。

(3) 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、国、道、市、関係団体等が緊密な連携のもとに、それぞれが責任を担いつつ、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、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

(4) 効果的・効率的な対策の実施

悲惨な交通事故の根絶に向け、交通安全対策については、財政事情を踏まえつつ、地域の交通実態に応じ、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるよう効率的な予算執行に配慮するものとする。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたり、相互に密接な関連を有するため、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必要がある。

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

前方不注意や操作不適といった安全運転義務違反に起因する事故は、全体の 9 割近くを占めている。交通事故多発箇所のある場所、形態、事故の発生状況等を検証し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該地点における交通事故の減少を図っていく。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

重大な交通事故が発生した場合は、事故の発生場所や発生形態など、市の HP や町内回覧等を活用した交通事故情報の提供に努め、より以上に市民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に積極的に参加してもらうなど、市民主体の意識の向上に努める。

また、安全な交通環境の実現のため、地域においては、行政や関係機関のほか、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、交通安全に関する各種活動に様々な形で積極的に参加してもらうよう、協働の意識を形成していくことに努めるものとする。

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。

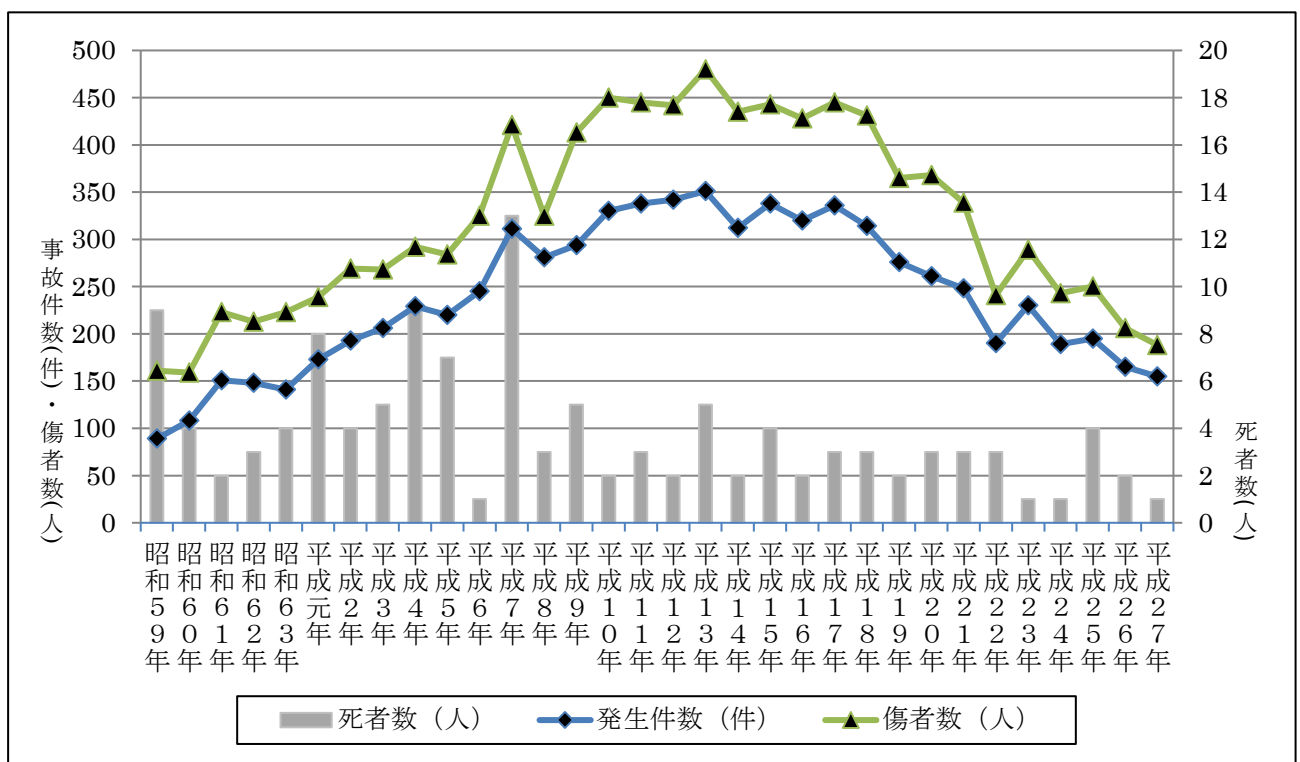
第 2 章 交通事故の現状等

1 道路交通事故の現状と今後の見通し

北広島市における交通事故による 24 時間死者数^{*}は、平成 7 年に 13 人を数え、過去最悪となっている。その後、平成 9 年と平成 13 年の 5 人を最高に、平成 18 年から平成 27 年までの 10 年平均では 2.3 人、平成 23 年からの 5 年平均では 1.8 人となっており、減少傾向にある。しかしながら、「交通事故死ゼロ」は、昭和 54 年に達成されて以来、36 年間達成できていない。

※ 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

【北広島市の交通事故年別発生状況の推移】



交通事故発生件数と死傷者数は、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、死傷者数が 485 人を数えた。その後、前年対比では増減を繰り返し、平成 18 年から平成 27 年までの 10 年間の平均では、発生件数は 222.3 件、死傷者数は 294.3 人、平成 23 年からの 5 年間の平均では、発生件数は 186.8 件、死傷者数は 237.0 人となっており、確実に減少してきている。

平成 27 年には、発生件数 155 件、死傷者数 189 人と、ピーク時の 4～4.5 割程度にまで下がったものの、年間、市民の約 314 人に 1 人が交通事故に遭遇し、亡くなったり、ケガを負ったりした計算になり、全道平均の約 405 人に 1 人（平成 27 年北海道の国勢調査人口 5,383,579 人/平成 27 年の北海道の死傷者数 13,294 人）に比べ、少なくない状況にある。

【過去 10 年間の交通事故発生状況】

単位；件・人

年	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	合計
発生件数	314	276	261	248	190	230	189	195	165	155	2,223
死者数	3	2	3	3	3	1	1	4	2	1	23
傷者数	431	365	368	339	241	289	243	250	206	188	2,920

なお、北広島市における近年の交通事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

(ア) 平成 18 年から平成 27 年までの 10 年間の交通事故死者 23 人のうち、年齢別では、20 歳未満が 1 人、20 歳代が 5 人、30 歳代が 1 人、40 歳代が 4 人、50 歳代が 5 人、60 歳代が 3 人、70 歳以上が 4 人となっており、各年齢層にわたっている。

このうち、65 歳以上の高齢者の死者は 6 人で、全体の 4 分の 1 を占める。交通事故の状態別では、歩行中（5 人）及び自動車運転中（1 人）の事故によるものである。

幸いにも、平成 14 年以降は子どもの死者は発生していないが、ここ 10 年間では、20 歳未満と 20 歳代を合わせ 6 人の若い命が交通事故の犠牲になっている。

また、道路別では、高速道 3 人、国道 11 人、道道 6 人となっており、全体の 9 割近くが主要幹線道路での事故によるものである。

なお、死者数のうち、8 人が市内居住者で、市外居住者が 15 人となっており、市外居住者が全体の約 6.5 割を占めている。

【過去 10 年間の交通事故年齢別死者数の状況】

《 》は市内居住者（内数）

単位；人

道路種別	高速道	国道			道道			市道	合計	構成比
		36号	274号	小計	江別 恵庭線	栗山 北広島線	小計			
～19歳								1	1	4.3%
20歳代	1	3	1	4					5	21.7%
30歳代		1		1					1	4.3%
40歳代			《1》1	《1》1		1	1	《2》2	《3》4	17.4%
50歳代	1	2	《1》1	《1》3	1		1		《1》5	21.7%
60歳～ 64歳		1		1					1	4.3%
65歳～ 69歳					《1》2		《1》2		《1》2	8.7%
70歳以上	1	《1》1		《1》1		《2》2	《2》2		《3》4	17.4%
合計	3	《1》8	《2》3	《3》11	《1》3	《2》3	《3》6	《2》3	《8》23	100.0%

(イ) 平成23年から平成27年までの5年間の交通事故死傷者数をみると、年平均は237.0人[10年平均294.3人]となっている。年齢別では、子どもを含む20歳未満が21.4人(構成比9.0%) [31.3人(10.6%)], 20歳代が39.8人(16.8%) [54.9人(10.6%)], 30歳代が51.2人(21.6%) [63.3人(21.5%)], 40歳代が47.2人(19.9%) [51.6人(17.5%)], 50歳代が32.6人(13.8%) [42.5人(14.4%)], 60歳代が26.6人(11.2%) [32.0人(10.9%)], 70歳以上が18.2人(7.7%) [18.7人(6.4%)]となっており、20歳代から50歳代のいわゆる働き世代が7割を超えている。

また、10年平均294.3人と比較し、死傷者数は減少しているものの、60歳代、70歳以上の比率が高くなっている。

交通事故の状態別では、歩行中18.6人(7.8%) [20.1人(6.8%)], 自転車利用中14.6人(6.2%) [20.1人(6.8%)], 運転中154.8人(65.4%) [184.1人(62.6%)], 同乗中49.0人(20.7%) [70.3人(23.9%)]となっており、運転中と同乗中の死傷者数が割合の多くを占めているが、10年平均と比較すると、歩行中の事故の割合が1.0%高くなっている。

【過去5年間の交通事故年齢別死傷者数の状況】 () は死者数(内数) 単位; 人

年齢	H23	H24	H25	H26	H27	合計	年平均	構成比
未就学児	4	5	2	4	2	17	3.4	1.4%
小学生	11	4	2	5	5	27	5.4	2.3%
中学生	5	6	2	4		17	3.4	1.4%
高校生	4	4	7	7	3	25	5.0	2.1%
~19歳	1	7	4	6	3	21	4.2	1.8%
20歳代	52	(1) 40	44	32	31	199	(0.2)39.8	16.8%
30歳代	63	58	61	38	38	256	51.2	21.6%
40歳代	68	48	(2) 43	(1) 40	37	(3) 236	(0.6)47.2	19.9%
50歳代	27	34	33	(1) 34	(1) 35	(2) 163	(0.4)32.6	13.8%
60歳代	34	21	(1) 39	17	22	(1) 133	(0.2)26.6	11.2%
70歳以上	(1) 21	17	(1) 17	21	15	(2) 91	(0.4)18.2	7.7%
合計	(1) 290	(1) 244	(4) 254	(2) 208	(1) 189	(9)1,185	(1.8)237.0	100.0%

【過去5年間の交通事故状態別死傷者数の状況】 () 内は死者数(内数) 単位; 人

状態	H23	H24	H25	H26	H27	合計	年平均	構成比
歩行中	(1) 21	18	(2) 15	16	23	(3) 93	(0.6) 18.6	7.8%
自転車使用中	17	12	15	20	9	73	14.6	6.2%
特殊車乗用中	3					3	0.6	0.3%
乗用車運転中	190	(1) 160	(2) 159	(1) 129	(1) 133	(5) 771	(1.0) 154.2	65.1%
同乗中	59	54	65	(1) 43	24	(1) 245	(0.2) 49.0	20.7%
合計	(1) 290	(1) 244	(4) 254	(2) 208	(1) 189	(9) 1,185	(1.8) 237.0	100.0%

(ウ) 過去5年間の道路別事故発生状況は、発生件数合計の年平均186.8件〔10年平均222.3件〕のうち、高速道4.0件（構成比2.1%）〔5.0件(2.2%)〕、国道72.2件（38.7%）〔81.7件(36.8%)〕、道道50.2件（26.9%）〔60.4件(27.2%)〕となっている。死傷者数では、年平均237.0人〔294.3人〕のうち、高速道5.4人（2.3%）〔7.5人(2.5%)〕、国道94.0人（39.7%）〔111.1人(37.8%)〕、道道65.0人（27.4%）〔81.6人(27.7%)〕となっており、交通事故の7割近くが国道36号・274号、道道栗山北広島線・江別恵庭線、道央自動車道といった主要幹線道路で発生している。

【過去5年間の交通事故道路別発生状況】

単位；件・人

道路種別	高速道	国道			道道				市道	その他の道路	合計
		36号	274号	小計	江別恵庭線	栗山北広島線	その他	小計			
発生件数	20	229	132	361	97	101	53	251	257	45	934
年平均	4.0	45.8	26.4	72.2	19.4	20.2	10.6	50.2	51.4	9.0	186.8
構成比	2.1%	24.5%	14.1%	38.7%	10.4%	10.8%	5.7%	26.9%	27.5%	4.8%	100.0%
死傷者数	(2)27	(2)295	(1)175	(3)470	(2)120	(1)132	73	(3)325	(1)315	48	(9)1,185
年平均	5.4	59.0	35.0	94.0	24.0	26.4	14.6	65.0	63.0	9.6	237.0
構成比(%)	2.3%	24.9%	14.8%	39.7%	10.1%	11.1%	6.2%	27.4%	26.6%	4.1%	100.0%

(エ) 過去5年間の交通事故の第一当事者*の法令違反別発生状況では、発生件数合計の約8.5割に当たる800件が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。

なお、速度違反、飲酒運転が直接の原因となる事故はないが、酒気帯び状態で事故を起こしたケースは10件となっている。

* 第一当事者；過失（違反）がより重いか、または、過失（違反）が同程度の場合は被害がより小さい方の当事者をいう。

【過去5年間の交通事故第一当事者の法令違反別発生状況】

単位；件

区分	H23	H24	H25	H26	H27	合計	年平均	構成比
信号無視	5	5	2	4	2	18	3.6	1.9%
過労運転	1	0	1	0	0	2	0.4	0.2%
車間距離	0	0	1	0	2	3	0.6	0.3%
交差点安全通行	0	2	3	7	4	16	3.2	1.7%
交差点徐行	2	0	0	1	0	3	0.6	0.3%
歩行者妨害	6	6	1	7	9	29	5.8	3.1%
一時不停止	6	1	0	6	7	20	4.0	2.1%
不明・その他	7	3	6	18	9	43	8.6	4.6%
安全運転義務違反	203	172	181	122	122	800	160.0	85.7%
合計	230	189	195	165	155	934	186.8	100.0%
うち、酒気帯び	3	2	2	1	2	10	2.0	1.1%
0.25未満			1	1	2	4	0.8	0.4%
0.25以上	3	2	1			6	1.2	0.6%

(オ) 過去 5 年間の通行目的別事故発生状況では、発生件数合計 934 件のうち、約 5 割に当たる 444 件が業務及び通勤で、約 2 割に当たる 189 件が買い物である。

また、5 年間の発生件数全体の約 6.5 割に当たる 615 件が市外居住者によるものであることから、通過型の事故が多いことがうかがえる。

【過去 5 年間の通行交通事故目的別発生状況】

単位：件

通行目的	H23	H24	H25	H26	H27	合計	年平均	構成比
業務	55	45	55	35	44	234	46.8	25.1%
通勤	46	39	41	42	42	210	42.0	22.5%
通学	3	2			2	7	1.4	0.7%
観光・娯楽	7	7	6	3	3	26	5.2	2.8%
ドライブ	3	2	6	9	4	24	4.8	2.6%
飲食	3	2	2	1	1	9	1.8	1.0%
買い物	50	38	42	29	30	189	37.8	20.2%
訪問	21	16	14	16	5	72	14.4	7.7%
送迎	10	8	6	7	9	40	8.0	4.3%
通院	4	2	3	4	4	17	3.4	1.8%
帰省	2	9	12	11	5	39	7.8	4.2%
その他	19	19	6	6	5	55	11.0	5.9%
不明	7		2	2	1	12	2.4	1.3%
合計	230	189	195	165	155	934	186.8	100.0%

【過去 5 年間の交通事故第一当事者の住居地別発生状況】

単位：件

住居地	北広島市	道内	道外	不明	合計
H23	86	135	2	7	230
H24	67	121	1		189
H25	63	130		2	195
H26	60	100	3	2	165
H27	43	111		1	155
合計	319	597	6	12	934
年平均	63.8	119.4	1.2	2.4	186.8
構成比	34.2%	63.9%	0.6%	1.3%	100.0%

(カ) 過去 5 年間の地区別事故発生状況（高速道路を除く。）では、東部地区の年平均発生件数が 56.0 件（構成比 30.6%）[10 年平均 66.7 件(30.7%)]、死傷者数が 69.4 人（29.9%）[87.1 人(30.3%)]、北広島団地地区の発生件数が 11.6 件（6.3%）[14.9 件(6.9%)]、死傷者数が 13.2 人（5.7%）[17.9 人(6.2%)]、西の里地区の発生件数が 24.2 件（13.2%）[30.1 件(13.9%)]、死傷者数が 31.4 人（13.5%）[42.2 人(14.7%)]、大曲地区の発生件数が 71.8 件[82.1 件(37.8%)]、死傷者数が 93.2 人（40.2%）[106.9 人(37.2%)]、西部地区の発生件数が 19.2 件（10.5%）[23.5 件(10.8%)]、死傷者数が 24.6 人（10.6%）[32.9 人(11.5%)] となっている。

市内の交通事故の約 7 割が、国道 36 号が縦断し栗山北広島線、大曲工業団地美しが丘線（羊ヶ丘通）などの道道が通過する大曲地区と、国道 274 号が横断し、道道栗山北広島線・江別恵庭線が通過する東部地区で発生している。

【過去 5 年間の交通事故の地区別発生状況】（高速道を除く）

単位；件・人

地 区	東部地区	北広島団地地区	西の里地区	大曲地区	西部地区	合 計
発生件数	280	58	121	359	96	914
死者数	4			3		7
重傷者数	26	5	5	30	10	76
軽傷者数	317	61	152	433	113	1,076

北広島市の道路交通を取り巻く状況は、大曲地区では、平成 20 年から 22 年にかけて大型商業施設や観光施設が次々にオープンし、西部地区においては、平成 21 年に輪厚スマートインターチェンジが開通するなど、交通量や交通の流れにも大きな影響が生じている。また、今後も、輪厚工業団地の造成に伴う道路整備や工業団地への大型工場の進出、平成 28 年のスマートインターチェンジの 24 時間運用などにより、さらに大型車両の通行や交通量などが増大するものと思われる。

東部地区においても、大型工場の進出により、製品の輸送等、大型車の通行が、今後、増加するものと思われる。

このように、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るが、公共交通の手段の大きな変化はなく、依然として自動車に依存するところが大きい。

また、今後さらに高齢者人口の増加が見込まれることから、一層の高齢者対策が必要な状況であり、北広島市の道路交通事故について、決して楽観視できるものではないと同時に、予断を許さない状況が続くものと予想される。

2 踏切事故の状況等

北広島市においては、踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故）は、平成元年を最後に発生していないが、道内における平成27年の発生件数は8件、死傷者数は6人となっている。踏切道の種類別にみると、発生件数は第1種踏切が（自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多いが、踏切道の100箇所あ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。また、衝突物件別では、自動車等と衝撃したものが約9割、歩行者と衝撃したものが約1割を占めている。自動車の原因別では、直前横断によるものが約5割を占め、歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約6割を占めている。

第 3 章 交通安全計画における目標

1 道路交通事故の安全についての目標

【数値目標】

- 年間交通事故死者数ゼロを目指す。
- 年間交通事故件数を 135 件以下とする。
- 年間死傷者数を 160 人以下とする。

交通事故のないまちの実現が究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられる。したがって、当面は、年間の交通事故死者をゼロにすることを目標とすると同時に、本計画の計画期間である平成 32 年までには、年間の交通事故死傷者を 160 人以下、交通事故件数を 135 件以下にすることを旨とする。

これらの目標を達成するため、市は、国、道及び関係団体と連携し、市民の理解と協力のもと、第 5 章に掲げる施策を総合的かつ着実に推進し、さらなる交通安全対策に取り組んでいく。

なお、数値目標については、これまでの期別の減少率が最も大きい第 8 次交通安全計画期間（平成 18 年～平成 22 年）から第 9 次交通安全計画期間（平成 23 年～平成 27 年）までの交通事故件数と死傷者数の減少率を維持することを目標とし、設定したものである。

【目標値の設定】

《発生件数》

減少率 《第 9 次発生件数》934 件／《第 8 次発生件数》1,289 件=0.72… (A)

【目標値】《第 9 次発生件数》934 件×減少率(A)=676.76…件 (a)

《第 10 次年平均発生件数目標》(a)／5 年=135.35…件

《死傷者数》

減少率 《第 9 次死傷者数》1,185 人／《第 8 次死傷者数》1,758 人=0.67… (B)

【目標値】《第 9 次死傷者数》1,185 人×減少率(B)=798.76…人 (b)

《第 10 次年平均死傷者数目標》(b)／5 年=159.75…人

【北広島市交通安全計画における期別集計】

計画時期	発生件数（件）		死傷者数（人）	
	期別計	増減率	期別計	増減率
第1次（46～50年度）	525	—	938	—
第2次（S51～55年度）	485	▲7.6%	804	▲14.3%
第3次（S56～60年度）	399	▲17.7%	660	▲17.9%
第4次（S61～H2年度）	806	102.6%	1,188	80.8%
第5次（H3～7年度）	1,211	50.2%	1,625	36.8%
第6次（H8～12年度）	1,585	30.9%	2,090	28.6%
第7次（H13～17年度）	1,657	4.5%	2,247	7.5%
第8次（H18～22年度）	1,289	▲22.2%	1,758	▲21.8%
第9次（H23～27年度）	934	▲27.5%	1,185	▲32.6%
第10次（H28～32年度）目標	675以下	▲27.7%	800以下	▲32.5%
第10次年平均目標	135以下	—	160以下	—

2 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、事業者との連携を図り、市民の理解と協力のもと、第5章に掲げる施策を推進し、踏切事故の発生を極力防止する。

第 4 章 施策の柱と重点課題

【施策の柱】

近年、本市における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考えられる。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。

このような観点から、第 9 次計画と同じく、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 5 つを交通安全対策の柱に、総合的な交通安全対策の推進を図っていく。

【重点課題】

1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

北広島市における満 65 歳以上の高齢者人口は、平成 28 年 3 月末現在で、17,081 人となっており、総人口 59,140 人に占める割合（高齢化率）は 28.9%となっている。

また、市内の自動車運転免許の保有者数 38,079 人のうち、65 歳以上の免許保有者数は 8,836 人で、免許保有者全体の 23.2%となっている（平成 27 年 12 月末現在）。近年、高齢化率は、1.4~1.5%ずつ伸びており、今後も一定程度まで、伸び続けていくものと思われる。高齢者の免許保有者数も、同様に増加していくものと見込まれる。

今後、北広島市の高齢化がさらに進んでいくことを踏まえると、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ことから、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必要がある。

また、高齢者が主として歩行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。

なお、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 年法律第 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った。この改正は、平成 29 年 3 月に施行される予定となっている。

北広島市においては、運転免許証を返納した場合に、本人確認にも有効なマイナンバーカードや運転経歴証明書の活用を推進するとともに、高齢運転者の交通事故防止を図るため、自家用自動車から公共交通機関利用への転換、利用促進に向けた取り組みを進めていく必要がある。

2 子どもの安全確保

安心して子どもを生み、育てることができるまちづくりを進めていくためにも、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ための交通安全対策が一層求めら

れるところである。

安全な歩行空間をはじめ、子どもの遊び場の確保や自転車利用時のヘルメット着用の励行、正しいチャイルドシートの使用など、保護者への啓発も重点的に行っていく必要がある。

3 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・行政処分強化や酒類提供罪等の新設といった対策が図られた。しかしながら、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、平成 26 年には、飲酒を伴う交通事故による死者数が全国ワーストワンとなった。

こうした中、北海道においては、道民一人ひとりが、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識のもとに、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）が成立した。

北広島市においても、条例の趣旨を踏まえ、事業者、家庭、学校、地域住民等との相互の連携協力のもと、飲酒運転の予防及び再発の防止のため、飲酒運転の危険性や飲酒が身体に及ぼす影響に関する知識の普及、飲酒運転の状況等に関する情報提供など、飲酒運転を根絶するための社会環境づくりを推進する。

4 スピードダウン

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ある。自動車の走行速度と交通事故の実態から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、交通安全意識の高揚を図る。

5 シートベルトの全席着用

市の運転席及び助手席のシートベルト着用率調査では、ほぼ 100%となっているが、北海道の調査では、後部席における着用率は 4 割程度に止まっているという結果となっている。また、道内における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い実態にあり、着用していれば助かった可能性は高く、シートベルトの全席着用の必要性についての理解を深めることが重要である。

さらに、道内で、デイサービスの送迎の際、利用者がシートベルトを着用しない状態で走行し、交通事故に遭い死亡する事例も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、関係機関や関係団体と連携して、全席のシートベルト着用の徹底について普及啓発活動を推進する。

6 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が、その反面、歩行者等に対しては加害者となりうることから、それぞれの立場での対策を講ずる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、市街地の幹線道路等において、自動車、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。そのためには、自転車の走行空間の明確化について、地域の特性や交通事情を踏まえ、まちづくり等の観点にも配慮し、効果的な整備手法を検討していく必要がある。

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が不十分なこともあり、ルールやマナーに違反する行為も多いことから、交通安全教育等の充実を図る。

7 主要な道路における安全確保

北広島市において、過去10年間の交通事故死亡者23人のうち、9人は歩行中の事故で尊い命を落とし、193人が負傷している。

安全で安心な社会の実現を図るためには、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、人優先の考えのもと、通学路や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である。

また、地域における道路交通事情等を踏まえ、各地域の生活道路を対象とする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ずるとともに、交通指導取締りの強化等を関係機関に対し要請していく。

8 踏切道における交通安全対策

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずる可能性があり、復旧までに長時間を要するなど重大な結果をもたらす。

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箇所であり、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。市道と交差する踏切については、事業者と連携し、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、構造の改良、横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等、より効果的な対策の必要性について検討を行っていく。

No.	駅区間		踏切名	路線名	種別
	自	至			
1	上野幌	北広島	片桐作場踏切	—	1
2	上野幌	北広島	東1号線踏切（西の里信号場構内）	（大曲鍛山支線）	1
3	北広島	島松	音江別高台線踏切	音江別高台線	1
4	北広島	島松	南の里1号線踏切	南里富ヶ岡線	1
5	北広島	島松	南の里2号線踏切	音江別島松線	1
6	北広島	島松	高田踏切	—	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。

9 冬季に係る陸上交通の安全

北広島市は、年間の累計降雪量が 4.5m、12 月から 3 月にかけての平均気温は - 2.7℃とな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、交通の面においても、リスクのある気象条件下にある。

平成 26 年に市が実施した市民意識調査では、生活環境における「除雪や排雪の充実」の項目について、満足している（「満足」＋「やや満足」）回答者の割合は 13.0%に過ぎず、満足していない（「不満」＋「やや不満」）回答者の割合 56.8%が大幅に上回っている。一方、今後の重要度について、重要（「特に重要」＋「重要」）と回答した方の割合は 83.8%で、重要でない（「あまり重要でない」＋「まったく重要でない」）と回答した方の割合は、わずか 0.7%となっている。このことから、市民の除雪や排雪に対するニーズは非常に高く、重要と考えていることが分かる。

冬季における交通事故の防止にあたっては、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対策を効果的に推進する必要がある。

また、冬季における歩行空間の確保に関する市民のニーズは大きく、高齢者や子ども、障がい者等を含むすべての人々が、安全に利用できる歩行空間の確保に取り組む。

(注)

本計画においては、
幹線道路；地域的あるいは市内において、骨格的な道路網を形成する道路で、都市間や地区を結ぶ 2 車線以上の道路
生活道路；児童・生徒の通学、食料・日用品の買い物、近隣との往来など、市民の日常生活に使用する生活関連道路で、基本的に区画線を設けていない道路
としています。

第 5 章 講じようとする施策《道路交通の安全》

1 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、警察機関、道路管理者等と連携し、効果的な交通安全対策の推進に努めてきたところであるが、今後より一層、効率的・効果的に道路交通環境の整備を推進し、少子高齢化が進展する中、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、人優先の道路交通環境の整備に努めるものとする。

平成 26 年の市民意識調査では、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、普通と回答した方の割合が 45.8%と最も高くなっているが、満足している（「満足」＋「やや満足」）回答者の割合は 25.6%で、満足していない（「不満」＋「やや不満」）回答者の割合 23.1%をわずかに上回っている。一方、今後の重要度について、重要（「特に重要」＋「重要」）と回答した方の割合は 58.3%で、重要でない（「あまり重要でない」＋「まったく重要でない」）と回答した方の割合は、わずか 2.6%となっている。

このように、市民意識調査の結果からも道路の整備は重要な課題のひとつであり、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を行っていく必要がある。

また、市街地の幹線道路や通学路等における歩道の整備を進めるなど、「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ることから、特に交通の安全を確保する必要がある道路においては、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、車と人が分離された安全な道路交通環境の形成に努めるものとする。

- 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
- 老朽化した道路の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、改築などの計画的な実施

（1）生活道路等における交通安全対策の推進

ア 子どもや高齢者等の安全な通行の確保

地域の状況や地元の意見を十分に考慮しつつ、必要に応じ、最高速度 30 km/h の区域規制等を前提とした「ゾーン 30」の活用について新たに検討を行うとともに、主要な道路との交差点においては、見やすく分かりやすい高輝度標識、LED 信号機への変更、設置などの要望を関係機関に対し行っていく。

また、潜在的な危険箇所の解消に努め、交通事故が多発している区域では、関係機関、地域住民等と連携を図り、効果的・効率的な対策を実施するものとする。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通の安全を確保するため、教育委員会、学校、道路管理者、警察等の関係機関と連携し、合同点検を実施するとともに、道路交通の実態に応じ、必要な対策を講ずる。

また、児童・生徒などの通学等における通行の安全を確保するため、歩行空間の整備を推進するとともに、必要な交通安全対策を推進する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 事故危険箇所対策の推進

国道・道道等の幹線道路において、特に事故発生割合の高い区間・区域については、地域住民等と連携し、交通安全施設の整備等の事故抑止対策を実施するよう警察や道路管理者等の関係機関に要請する。

イ 幹線道路における交通規制

幹線道路については、道路構造、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、必要に応じ、警察及び公安委員会等の関係機関に対し速度規制やほみ出し通行禁止規制等についての見直し、適正化を求める。

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すべての人の安全で円滑な通行を確保するため、歩道の段差・傾斜・勾配の改善等のバリアフリー化を推進する。また、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等の整備及び適切な維持管理に努める。

エ 重大事故の再発防止

重大事故が発生した場合においては、警察、道路管理者等関係機関との連携のもと、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止策を実施するよう関係機関に対し要請する。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

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周辺等においては、生活環境を向上させるため、通過交通をできるだけ幹線道路に転換するなど、道路機能の分化を図る。

(3) 交通安全施設等の整備の推進

誰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、警察や道路管理者等の関係機関と連携し、事故実態の調査・分析を行い、重点的、効果的かつ効率的な交通安全施設等の整備を推進することにより、交通環境の改善と交通事故の未然防止に努める。

- ▶ カーブミラーや注意看板、警戒標識等の交通安全施設の設置
- ▶ 減速マークや注意喚起などの路面標示
- ▶ 公安委員会に対する信号機、横断歩道等、交通安全施設の設置・整備及び速度規制等の交通規制要望

ア 交通安全施設等の維持管理

老朽化した信号機等の交通安全施設については、関係機関に対し更新等の要望を行っていく。また、市が整備した交通安全施設については、適切な維持管理を行う。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えのもと、ゾーン規制による車両速度の抑制など、総合的な交通事故対策を検討するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備や安全上課題のある踏切の対策等、歩行者・自転車の安全な通行の確保を図る。

ウ 幹線道路対策の推進

国道や道道などの幹線道路では、交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、必要に応じ、事故発生割合の大きい区間において、重点的な交通事故対策を実施するよう、関係機関に対し要望する。

エ 道路交通環境整備への市民参加の促進

安全な道路交通環境の整備において、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、交通安全施設等の整備や点検を実施するにあたっては、地域の意見を参考にするため、地域住民や道路利用者の主体的な参加を推進することに努める。

(4) 歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障がい者等を含め、すべ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、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間の整備に努める。

(5) 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、見直しの必要性についての検討を行い、必要に応じ、関係機関に対し要請、要望を行う。

駐車規制については、道路環境、交通量、駐車需要や地域住民の意見要望を十分に踏まえたうえで、関係機関に要望を行う。

(6) 自転車利用環境の整備

自転車の役割と位置付けを明確にし、自転車道等の活用により、乗用車からクリーンでエネルギー効率の高い自転車への転換を推進する。

また、歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則のもと、スマートフォンや携帯電話、イヤホンの使用運転禁止などを含めた自転車の交通ルール、マナーについての啓発活動をさらに強化推進していく。

(7) 公共交通機関利用の促進

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を図るため、事業者や市民と連携協力し、公共交通機関の利用促進を総合的かつ計画的に推進する。

また、利用者の利便性の向上を図るため、鉄道・バス事業者等に対し運行頻度・運行時間の見直しや乗り継ぎの改善等を図るよう要望する。

(8) 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る。

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、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、交通規制資機材の整備を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、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、被害状況を把握したうえで、関係機関と連携し、北広島市地域防災計画（平成 27 年 3 月修正）（「一般災害対策編」第 5 章第 13 節 交通応急対策計画）に基づく通行禁止等の必要な交通規制等の措置を迅速かつ的確に実施する。

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・提供する。また、復旧や緊急輸送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、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する。

（9）冬季道路交通環境の整備

冬季の交通安全対策の推進にあたっては、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もと、効果的に推進する必要がある。

冬季道路交通環境の整備にあたっては、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し、除雪水準の向上に努め、地域自治会等との連携により地域の状況把握を行い、雪対策基本計画（平成 24 年 8 月策定）に基づき、効率的な除排雪の推進を図る。

また、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ついて、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、適切な除排雪や凍結防止剤や砂の散布を実施する。

ア 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・安心で快適な通行を確保するため、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、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除雪の拡充を図るとともに、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を行う。

通学路については、歩道除雪を適切に行うとともに、歩道が確保されていない児童等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、児童等の安全確保に努める。主要な道路の交差点においては、雪山除去の強化により見通しを確保し、交通の円滑化及び安全性の向上に努める。

また、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。

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、幹線道路の新設・改築にあたっては、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。国道、道道については、関係機関に要請する。

ウ 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、地域の人々のニーズや道路

の利用実態、交通流の実態等を把握し、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う。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の散布を実施する。

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、除雪車等除雪機械の計画的な更新を行い、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砂の効果的な散布による冬季路面管理に努める。

また、市街地や通学路においては、交差点周辺を中心に、運搬排雪による見通しの確保に努めるとともに、市民が自主的に行う除排雪を積極的に支援する。

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、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重要な意義を有している。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、成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進し、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、交通事故の被害者にも加害者にもならないという意識を育てることが重要である。

このため、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継続して実施していく必要がある。特に、高齢者については、高齢者自身の交通安全意識の向上を図る。

さらに、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る。

(1) 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

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、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守り、交通マナーを実践する態度を身につけさせるとともに、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や知識を身につけさせることが大切である。

幼稚園、保育所、認定こども園においては、家庭及び地域等と連携・協力を図りながら、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う。

市は、幼稚園、保育所、認定こども園等と連携を図り、交通安全教育を計画的に実施する。

また、児童センターにおいて、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進し、地域子育て支援センターにおいては、保護者に対しチャイルドシートの正しい使用などについての啓発を行う。

- ▶ 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、人形劇等の視覚体験型の「交通安全教室」の開催

- ▶ 「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の実施

イ 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、基本的な交通安全教育のほか、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、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、実施する。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、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、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

また、通学路の交通危険箇所においては、交通安全学童指導員による、児童に対する立哨指導を行う。

- ▶ 実際の横断歩道を利用して行う基本的な歩行訓練のほか、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「交通安全教室」の開催
- ▶ 市内スポーツ少年団などへの自転車用夜光反射材等の配布
- ▶ 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 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、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、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、実施する。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、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に交通安全教育を実施する。

エ 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、自転車と二輪車の特性、二輪車の運転者及び自転車の利用者としての必要な技能と知識、応急手当等について、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健全な社会人を育成することを目標とし、実施する。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、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行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進

する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図る。

オ 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、体験型の交通安全教育が特に有効であるといわれていることから、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、全席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、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、自転車の事故防止のため、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進する。

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る。

また、大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努める。

- 「自動二輪車安全運転講習会」の開催
- 「冬道安全運転講習会」の開催

カ 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、老人クラブを中心に、ビデオやリーフレット等を活用し、加齢に伴う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技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とし、実施する。

また、関係団体等と連携し、市のイベントや街頭啓発等多様な機会を活用し、高齢者に対する交通安全啓発を実施するとともに、夜光反射材用品の活用等交通安全用品の普及に努める。

- 老人クラブ等を対象とした「交通安全教室」の開催

キ 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技能及び知識の習得のため、事業所等と連携を図り、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

ク 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、冬季交通特有の技能と知識の習得が重要である。このため、冬季における自動車等の安全運転の確保の観点から、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、重点的に免許取得時及び免許取得後の運転者に対し関係機関・団体等が連携し、交通安全教育を実施する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・

実践型の教育方法を積極的に活用する。

そのため、関係機関・団体等が所有する交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら、交通安全教育を推進する。

ア 町内会等における交通安全教育の推進

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、交通安全教室等交通安全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

イ 企業等における交通安全教育の推進

企業等が事業活動を行っていきうえで、営業用自動車や運送用トラック等の運行の安全は必要不可欠であり、交通事故防止が重要な課題である。

企業等における交通安全教育は、日頃から事業所内において、積極的に推進する必要があると同時に、飲酒運転の根絶をはじめ、安全運転意識を徹底させる必要がある。また、交通安全に対する意識の向上のため、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

▶ シートベルトの着用、スピードダウンの励行、飲酒運転の根絶、居眠り運転防止などの交通安全意識の喚起

(3) 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

広く交通安全思想の普及・浸透を図り、市民一人ひとりが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、市及び関係機関・団体が相互に連携し、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動においては、高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶、スピードダウン、シートベルト全席着用及びチャイルドシート使用の徹底、自転車の安全利用の推進等、交通情勢に即した事項を運動の重点とする。

交通安全運動の実施にあたっては、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に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、運動終了後も継続的、自主的な活動が展開されるよう、事故実態や地域のニーズを踏まえた実施に努める。

イ 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の広報を積極的に行う。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る。

さらに、夕暮れ時や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夜光反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、反射材の視認効果、使用方法等についての啓発をより一層強化推進する。

夜光反射材用品等については、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特に、身の回

り品への組み込みを推奨し、普及の促進を図る。

ウ 飲酒運転根絶に向けた取り組み

飲酒運転事故の重大性にかんがみ、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など、飲酒運転根絶に関する啓発をさらに強化推進するとともに、酒類販売業者・提供飲食店、事業所、安全運転管理者等と連携し、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、飲酒運転は自らの意志で防ぐことのできる犯罪行為であり、「飲酒運転をしない、させない、許さない」との規範意識の確立を図る。

また、酒類を提供するイベントの主催者等に対して、商工会、商店街、自治会町内会、地区交通安全協会等の協力により、会場内に「飲酒運転根絶のぼり」を立ててもらするなど、飲酒運転根絶の啓発をより強化するとともに、自主的な取り組みについて働きかけを行う。

エ 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、各種広報媒体を活用した啓発活動を推進する。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)の啓発活動を推進する。

オ すべての座席におけるシートベルト着用の徹底

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、平成 27 年 10 月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席 97.9%、助手席 95.8%、後部座席 44.3%となっている。

後部座席におけるシートベルトの着用率はまだまだ低く、運転席及び助手席においても未着用があることから、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、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

このため、道、関係機関・団体等と協力し、あらゆる機会・媒体を通じて、すべての座席におけるシートベルト着用の徹底について、さらに啓発活動の強化を図る。

カ チャイルドシートの正しい使用の徹底

北海道警察・日本自動車連盟北海道支部の合同調査では、平成 27 年 6 月現在、チャイルドシート使用率は、1 歳児未満 79.4%、1 歳～4 歳児 69.6%、5 歳児 35.1%、6 歳未満全体 66.3%となっている。

チャイルドシートの未使用率が 3 割以上となっていることから、新たな取り組みとして、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、幼稚園、保育所、認定こども園、地域子育て支援センター等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発・指導を強化し、正しい使用の徹底を図る。

また、乳幼児健診の機会や母子健康手帳を活用するなど、あらゆる機会を通じ、チャイルドシート使用の啓発及び正しい使用方法の周知徹底を図る。

キ 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る。

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、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る。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、徹底を図る。

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、損害賠償責任保険等への加入を推進する。

また、薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車への夜光反射材の取付けを促進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車やシートベルトを備えた幼児用座席の使用についての啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図る。

ク デイ・ライト運動の推進・定着

デイ・ライト運動における点灯率が、一時期に比べ低下している状況を踏まえ、改めて、昼間における自動車等の運行時に前照灯を点灯することで、車両の存在、位置等を相手に認識させることにより、交通安全意識の高揚と事故の防止を図るといふデイ・ライト運動の趣旨の普及に努め、企業や事業所等の運動への参加を推進する。

ケ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、市のHPや広報紙、FMラジオ、町内回覧等を活用して、交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着した内容で、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、実効性のある広報を行う。

(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HP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

コ その他の普及啓発活動の推進

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とから、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) 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」の実施
- 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」の実施
- 飲酒機会が最も増える歳末の「飲酒運転根絶キャンペーン」の実施

(イ) 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啓発

(4) 交通安全に関する団体等の主体的活動の推進

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。

- 地区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

(5) 市民の参加・協働の推進

交通の安全は、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自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、市、関係団体、企業等と地域住民が連携を密にしたうえで、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・協働を積極的に進める。

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ことが必要であり、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及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。

また、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、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により、安全に運転しようとする意識及び態度を

向上させる。

ア 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、運転者の技術の向上も重要になることから、市内自動車学校の協力を得て、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、安全な走行、運転を呼びかける。

- ▶ 市内自動車学校との共催による「自動二輪車安全運転講習会」の開催
- ▶ 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

イ 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、市内自動車学校と連携を図り、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」の開催

(ア) 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、70歳以上を対象とした高齢者マークの積極的な使用の促進を図るとともに、他の世代に高齢運転者の特性を理解させ、高齢運転者標識を取り付けた自動車への保護意識を高める交通安全教育を推進する。

(イ) 高齢者支援施策の推進

高齢運転者による交通事故の実態についての情報発信や運転免許証の自主返納制度、運転経歴証明書制度の周知、マイナンバーカードの活用を図るほか、バス運賃割引の支援措置を実施することにより、自動車の運転に不安のある高齢者が運転免許証を返納しやすい環境づくりを進めるとともに、公共交通機関の利用を促進する。

また、高齢者が自らの運転に頼らずに移動できる環境を整備するため、事業者に対し運行頻度や運行時間、乗り継ぎ等、公共交通機関の利便性の向上を図るよう要望を行っていく。

ウ シートベルト、チャイルドシートの正しい着用・使用の徹底

シートベルトの正しい着用及びチャイルドシートの正しい使用の徹底を図るため、交通安全教室、交通安全運動等あらゆる機会を通じ、着用及び使用効果についての啓発等を推進する。

エ 冬季の運転に関する運転者教育及び啓発

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・実践型の運転者教育を実施するとともに、凍結路によるスリップ事故をはじめとする冬型事故の防止に効果的な啓発を推進する。

- ▶ 市内自動車学校との共催による「冬道安全運転講習会」の開催

(2) 道路交通に関連する情報の充実

道路交通に影響を及ぼす台風や大雨、竜巻等の激しい突風、地震等の自然現象を的確に把握するため、精度の高い情報の収集に努め、状況によっては、交通規制を実施するなど、的確な対応を行う。また、防災関係機関等との間の情報の共有を図るとともに、道路利用者への道路交通情報等の提供に努める。

なお、冬季における交通環境は、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強いことから、市道等における路面状況等の把握及び道路利用者に対する適時、適切な道路情報の提供に努める。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車の安全性の確保

自動車は、運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包している。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車ユーザーの責任のもとになされるべきであり、適切な保守管理が行われなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。

また、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大している。今後は、安全支援システムを搭載した先進安全自動車など、先進技術の活用等により、できる限り事故を未然に防止する予防安全対策及び被害軽減対策を推進していく必要があるが、機能を過信することなく、あくまでも主体は人であることを十分に認識し、活用を図るべきである。

(2) 自転車の安全性の確保

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、自転車利用者には、交通に参加する者としての十分な自覚と責任が求められる。

近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

また、自転車の利用にあたっては、日常の点検整備を促進し、自転車運転の基本的ルールを守り、歩行者や他の車両に配慮して通行するなど、正しい乗り方を理解し、実践する必要があることから、自転車の正しい乗り方についての普及啓発に努める。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と夜光反射材等を普及促進することにより、自転車の被視認性の向上を図る。

- ▶ 「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

^{*} 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

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り、また、被害を最小限にとどめるため、高速道路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 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負傷者が発生する大事故に対処するため、北海道広域消防相互応援協定に基づく連絡体制の強化、救護訓練の実施や医療機関等関係機関との連携により、集団救助・救急事故体制を推進する。

ウ 応急手当の普及啓発活動の推進

現場に居合せた人が応急手当を行うことにより、救命効果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、心肺蘇生法等の応急手当の講習会の開催等、普及啓発活動を推進し、応急手当の知識・実技の普及を図るとともに、応急手当指導員の養成の強化に努める。

エ 救急救命士の育成と適正配置

救急現場及び搬送途上における救急救命処置を行う救急救命士の育成に努め、適正な配置を行う。

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を推進する。

また、交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救助や救急活動の迅速化のため、高機能消防指令システムの運用により、通報場所の特定、出動を円滑に行う。

カ 消防防災ヘリコプター等による救急業務の推進

事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効である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図る。

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・救急事案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、教育訓練の充実を推進する。

ク 高速道路等における救急業務実施体制の整備

高速道路における救急業務については、東日本高速道路株式会社が道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、北広島市においても消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき、相協力して適切かつ効率的な人命救護を

行う。

このため、市消防と東日本高速道路株式会社との連携を強化するとともに、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を整備、拡充するため、医師会、その他関係機関・団体等との連携を強化し、夜間急病センター及び在宅当番医の充実を図る。

(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、消防機関、救急医療機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進する。

6 被害者支援の充実と推進

交通事故の被害者やその家族等は、交通事故によりかけがえのない生命を絶たれたり、多大な肉体的、精神的及び経済的にも大きな打撃を受けたりすることになることから、交通事故被害者等を支援するための施策を総合的に推進する。

また、近年、自転車加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済を図るため、損害賠償保険等への加入を促進する。

さらに、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、交通事故に関する相談を受けられる機関や窓口の紹介及び周知を行う。

(1) 交通事故相談窓口の周知

市が実施する法律相談や日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センター等の交通事故相談所を活用し、交通事故相談活動を推進するとともに、市のHP等を通じて、交通事故相談窓口についての周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

また、交通事故相談所やその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関・団体等との連絡調整を図り、交通事故被害者の支援に努める。

(2) 損害賠償の請求についての相談

人権擁護機関による人権相談、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談等を活用し、交通事故被害者への支援を推進する。

7 踏切道における交通の安全

(1) 踏切道の整備

踏切道における交通の安全を確保するため、各踏切道の状況を踏まえ、必要に応じ、事故対策として効果の高い構造の改良について検討を行い、踏切道の整備を図る。

(2) 踏切道における交通規制

踏切道の利用状況、道路交通の状況、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況、交通規制の実施状況等を勘案し、交通規制の見直しの必要性について検討を行い、必要に応じ、関係機関に要望する。

(3) その他踏切道の交通の安全を図るための措置

踏切道の交通の安全を図るため、必要に応じて、踏切道予告標や注意看板等を設置するとともに、自動車運転者・歩行者等の踏切道通行者に対する踏切事故防止の啓発を推進する。

また、踏切道の利用状況、う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、近隣住民の理解と協力のもと、事業者と連携し、統廃合の可能性について検討を行う。