

北広島市交通安全計画

第11次(令和3年度～令和7年度)

～交通事故のないまちを目指して～

(素案)

北広島市

はじめに

車社会の急速な進展に伴い、昭和 20 年代（1945 年代）後半から 40 年代（1965 年代）半ばにかけて、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（1970 年）6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定されました。

これに基づき、北海道では、昭和 46 年度（1971 年度）以降、10 次・50 年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（1971 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、令和 2 年（2020 年）の死者数は 144 人と 6 分の 1 以下まで減少するに至りました。

平成 23 年（2011 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ましたが、本市においても、10 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ました。

その結果、令和 2 年（2020 年）の交通事故件数は 111 件、死傷者数は 137 人となり、事故件数、死傷者数ともに過去最悪であった平成 13 年（2001 年）と比較すると、事故件数、死傷者数ともに約 3 割に減少しました。

しかしながら、平成 23 年（2011 年）からの 10 年間で、毎年、平均 1.2 人の尊い命が交通事故で失われ、204.5 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ます。

特に、本市は、道央道や国道のほか、主要な道道が縦横に走る交通の要衝となっており、通過交通を含めて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ります。

過去 10 年間の交通事故の状況をも、死亡者数 12 人のうち、国道等の主要な幹線道路での犠牲者は 10 人であり、約 8 割を占めています。

交通事故の防止は、国、北海道、市、関係団体だけでなく、市民一人一人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ります。

この第 11 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、令和 3 年度（2021 年度）から令和 7 年度（2025 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、交通安全の諸施策を積極的に推進するものとします。

目 次

第1章 交通安全計画について	1
1 計画の概要	1
2 計画の基本理念	2
【交通事故のないまちを目指して】	2
【人優先の交通安全思想】	2
【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】	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	4
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	4
(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	4
4 これからの5年間(計画期間)において特に注視すべき事項	4
(1) 高まる安全への要請と交通安全	4
(2) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視	4
(3) ポールパーク開業に向けて	4
第2章 交通事故等の現状等	5
1 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
(1) 北広島市の現状	5
(2) 今後の見通し	9
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	13
2 子どもの安全確保	13
3 飲酒運転の根絶	13
4 スピードダウン	14
5 シートベルトの全席着用	14
6 自転車の安全利用	14
7 生活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	15
9 冬季の交通の安全	15

第5章 講じようとする施策	16
1 道路交通環境の整備	16
(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	17
(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	18
(4)歩行者空間のユニバーサルデザイン化	18
(5)効果的な交通規制の推進	19
(6)自転車利用環境の整備	19
(7)公共交通機関利用の促進	19
(8)災害に備えた道路交通環境の整備	19
(9)冬季道路交通環境の整備	20
2 交通安全思想の普及徹底	21
(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	21
(2)効果的な交通安全教育の推進	23
(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)地域における交通安全運動への参加・協働の推進	26
3 救助・救急活動の充実	27
(1)救助・救急体制の整備	27
(2)救急医療体制の整備	28
(3)救急関係機関の協力関係の確保等	28
4 被害者支援の充実と推進	29
(1)交通事故相談窓口の周知	29
(2)損害賠償の請求についての相談	29
5 踏切道における交通の安全	29
(1)踏切道における交通規制要望	29
(2)その他踏切道の交通の安全を図るための措置	29

第 1 章 交通安全計画について

1 計画の概要

【計画の目的】

第 11 次北広島市交通安全計画（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、市民の安全の確保を図ることを目的とします。

【計画の期間】

本計画の計画期間は、令和 3 年度（2021 年度）から令和 7 年度（2025 年度）までの 5 年間とします。

【計画の基本的な考え方】

本計画は、これまで進めてきた取組と成果を踏 ~~まえ~~まえ、本市における交通事故の特徴や第 10 次計画策定後に施行された法改正など、交通を取り巻く環境の変化に対応し、国や北海道の計画と整合を図りながら、交通安全教育や交通環境の整備などに関する施策の充実を図ります。

また、交通安全の推進は、行政だけでなく、市民や関係機関・団体などが一体となって取り組んでいく必要があることから、関係機関・団体との連携はもとより、市民が地域の実情に応じ交通安全に関する取組に参加するなど、市民の主体的な活動を促しながら、市民参加、協働の視点をもって、施策を展開します。

【計画の位置付け】

本計画は、交通安全対策基本法第 26 条に基づいて策定する市町村交通安全計画であるとともに、本市の交通安全に関する分野の具体的な内容を定める個別計画として、北広島市総合計画（第 6 次）との整合性を図ったうえで策定するものです。

2 計画の基本理念

【交通事故のないまちを目指して】

人口の減少や高齢化の進展など、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です。

本市では、総合計画の基本構想において、「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・救急体制、交通安全対策などが充実し、「だれもが安全に暮らせるまち」「住みよい環境にかこまれたまち」を基本目標のひとつとしています。

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す。

第11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きます。

【人優先の交通安全思想】

高齢者や障がい者、子ども等の歩行者等、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します。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題です。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。地域で高齢者が自動車の頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となります。

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となります。

高齢化が進展していく中で、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通関係者の連携によって、構築することを目指します。

(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します。

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します。

また、市民一人一人が、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ていきます。

さらに、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ります。

イ 交通機関に係る安全対策

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）が実用化されてきましたが、あくまでも安全運転のための支援をするものであり、これを過信することなく、人間はエラーを犯すものとの前提のもと、安全運転の主体はエラーを起し得る運転者であることを十分に認識しつつ、それらのエラーが事故に結び付かないように新技術の活用を図る必要があります。

ウ 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網や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します。

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します。

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において、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す。

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行う必要があります。

(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通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す。

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ります。

(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、北海道、本市、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します。

(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します。

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ります。

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割近く占めており、交通事故の発生場所、形態、事故の状況等を検証し、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きます。

(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、市ホームページや自治会・町内会回覧等を活用して、事故の発生場所や発生形態など交通事故の情報提供に努め、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おうなど、市民主体の意識の向上を図ります。

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おうよう、協働の意識を形成していくことに努めるものとします。

さらには、地域の安全性を総合的に高めていくため、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す。

4 これからの5年間（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

感染症を始め、自然災害の影響、治安等、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、そのために警察、安全に関わる国の関係行政機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

(2) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、あらゆる交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められます。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手します。

(3) ボールパーク開業に向けて

令和5年（2023年）に開業が予定されている「北海道ボールパークFビレッジ」には、多くの人が集まり交通の流れに大きく影響が生じるため、交通安全対策の取組も増すものと考えられ、関係機関との協議や調査・研究、各種の対策を進める必要があります。

第 2 章 交通事故等の現状等

1 道路交通事故の現状と今後の見通し

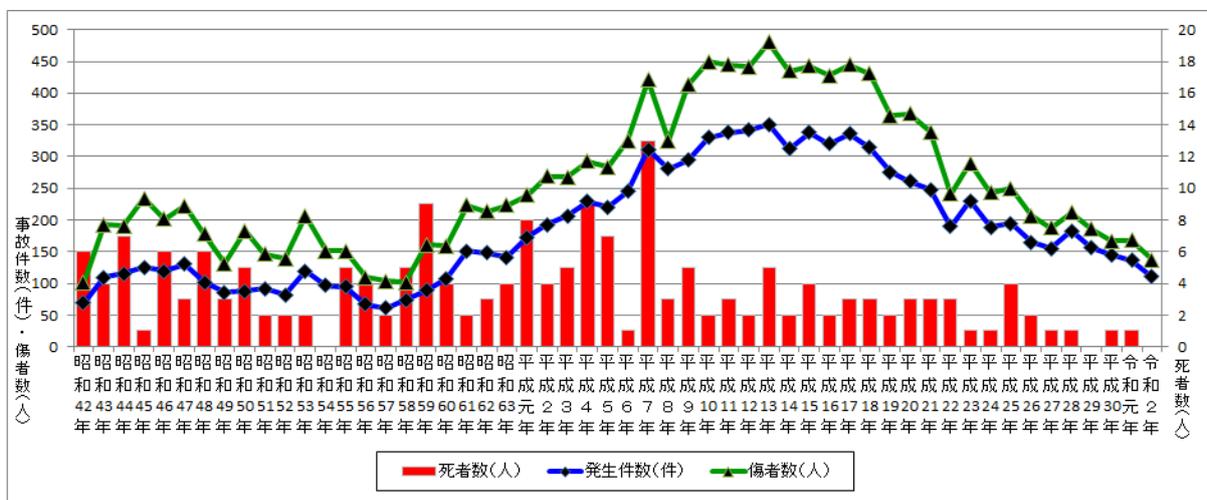
(1) 北広島市の現状

本市における交通事故による 24 時間死者数※は、平成 7 年（1995 年）に 13 人を数え、本計画策定以降、最悪となりました。その後、平成 9 年（1997 年）と平成 13 年（2001 年）の 5 人を最高に、平成 23 年（2011 年）から令和 2 年（2021 年）までの 10 年平均では 1.2 人、平成 28 年（2016 年）からの 5 年間の平均では 0.6 人となっており、減少傾向にあります。

また、「交通事故死ゼロ」は、平成 31 年（2019 年）3 月 11 日以降、現在まで続いています。

※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】



【過去 10 年間の交通事故発生状況】

単位: 件・人

年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	合計
発生件数	230	189	195	165	155	183	156	145	136	111	1,665
死者数	1	1	4	2	1	1		1	1		12
傷者数	289	243	250	206	188	211	186	167	168	137	2,045

交通事故発生件数と死傷者数は、昭和 59 年（1984 年）以降、長期的に増加傾向にあり、平成 13 年（2001 年）には、発生件数が 351 件、死傷者数が 485 人を数えました。

その後、前年対比では増減を繰り返し、平成 23 年（2011 年）から令和 2 年（2020 年）までの 10 か年平均では、発生件数は 166.5 件、死傷者数は 205.7 人となっており、さらに平成 28 年（2016 年）からの 5 か年平均では、発生件数は 146.2 件、死傷者数は 174.4 人となっており、減少してきています。

なお、過去 10 年間の傾向として、冬期間（11 月～3 月）での事故発生が全体の 48% となっており、曜日別では、土曜日（16.3%）、水曜日（15.4%）、金曜日（15.1%）の順に、また、時間別では、「16 時～18 時」（17.4%）、「8 時～10 時」（14.2%）、「14 時～16 時」（13.5%）の順となっています。

【北広島市における近年の交通事故の発生状況】

① 過去 10 年間（平成 23～令和 2 年）の交通事故年齢別・道路別死者数の状況

《 》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										0.0%
20 歳代		1		1		《1》1	《1》1		《1》2	16.7%
30 歳代					1		1		1	8.3%
40 歳代			《1》1	《1》1		1	1	《1》2	《2》4	33.3%
50 歳代	1	1		1					2	16.7%
60 歳～64 歳										0.0%
65 歳～69 歳					《1》2		《1》2		《1》2	16.7%
70 歳以上	1								1	8.3%
合計	2	2	《1》1	《1》3	《1》3	《1》2	《2》5	《1》2	《4》12	100.0%

特徴

- ◇ 65 歳以上の高齢者の死者は 3 人で、全体の 4 分の 1 を占めています。
- ◇ 道路別では全体の約 8 割が国道や道道、道央自動車道といった主要幹線道路における事故によるものです。
- ◇ 死者数では市外居住者が 8 人で、全体の 7 割近くを占めています。

② 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	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	合計	年平均	構成比 (%)
未就学児		1	2	3	2	8	1.6	1.0%
小学生	5		5	1	1	12	2.4	1.4%
中学生	1	4	1	1	1	8	1.6	0.9%
高校生	4	5	4	4	1	18	3.6	2.1%
～19 歳	1	3	2	7	2	15	3.0	1.7%
20 歳代	39	24	30	(1)30	27	(1)150	(0.2)30.0	17.2%
30 歳代	41	36	(1)28	33	25	(1)163	(0.2)32.6	18.7%
40 歳代	44	46	31	35	25	181	36.2	20.7%
50 歳代	(1)36	32	32	27	26	(1)153	(0.2)30.6	17.5%
60 歳代	26	19	16	15	13	89	17.8	10.2%
70 歳以上	15	16	17	13	14	75	15.0	8.6%
合計	(1)212	186	(1)168	(1)169	137	(3)872	(0.6)174.4	100.0%

特徴

- ◇ 死傷者数は、いわゆる働き世代（年齢別で 20 歳代～50 歳代）が 7 割を超えています。

③ 過去5年間の交通事故状態別死傷者数の状況 ()は死者数(内数)

単位:人

状態	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計	年平均	構成比(%)
歩行中	14	15	(1)12	14	8	(1)63	(0.2)12.6	7.2%
自転車使用中	13	12	13	13	9	60	12.0	6.9%
特殊車乗用中	2			3		5	1.0	0.6%
乗用車運転中	157	129	123	(1)107	98	(1)614	(0.2)122.8	70.4%
同乗中	(1)26	30	20	32	22	(1)130	(0.2)26.0	14.9%
合計	(1)212	186	(1)168	(1)169	137	(3)872	(0.6)174.4	100.0%

特徴

- ◇ 運転中と同乗中の死傷者数の合算は約9割となっています。
- ◇ 構成比における10か年平均との上記平均の比較では、歩行中は0.3%、自転車使用中は0.5%増加しています。

④ 過去5年間(平成28~令和2年)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	35	176	94	270	64	96	42	202	186	38	731
年平均	7.0	35.2	18.8	54.0	12.8	19.2	8.4	40.4	37.2	7.6	146.2
構成比(%)	4.8%	24.1%	12.9%	37.0%	8.8%	13.1%	5.7%	27.6%	25.4%	5.2%	100.0%
死傷者数	52	213	111	324	(1)79	(1)105	46	(2)230	(1)223	43	(3)872
年平均	10.4	42.6	22.2	64.8	15.8	21.0	9.2	46.0	44.6	8.6	174.4
構成比(%)	6.0%	24.4%	12.7%	37.1%	9.1%	12.0%	5.3%	26.4%	25.6%	4.9%	100.0%

特徴

- ◇ 事故の7割近くが国道や道道、道央自動車道といった主要幹線道路で発生しています。
- ◇ 高速道は、平成23年度~平成27年度における事故発生件数(20件(2.1%))や死傷者数(27人(2.3%))より増加しています。

⑤ 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	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計	年平均	構成比(%)
信号無視	6	7	1	4	9	27	5.4	3.7%
過労運転		1				1	0.2	0.1%
車間距離							0.0	0.0%
交差点安全通行	2	2	3	5	2	14	2.8	1.9%
交差点徐行							0.0	0.0%
歩行者妨害	4	4	1	5	3	17	3.4	2.3%
一時不停止	3	3	5	5	2	18	3.6	2.5%
不明・その他	5	5	4	14	11	39	7.8	5.4%
安全運転義務違反	163	134	131	103	84	615	123.0	84.1%
合計	183	156	145	136	111	731	146.2	100.0%
うち、酒気帯び			1	1	2	4	0.8	0.5%
0.25 mg未満							0.0	0.0%
0.25 mg以上						4	0.8	0.5%

特徴

- ◇ 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ます。
- ◇ 速度違反、飲酒運転が直接の原因となる事故はありませんが、酒気帯び状態で事故を起こしたケースは4件となっており、すべてが0.25 mg以上となっています。

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います。

⑥ 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	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計	年平均	構成比(%)
業務	53	36	44	43	23	199	39.8	27.2%
通勤	33	38	29	32	21	153	30.6	20.9%
通学	1				1	2	0.4	0.3%
観光・娯楽	10	5	2	4	1	22	4.4	3.0%
ドライブ	5	1	2	5	8	21	4.2	2.9%
飲食	3	1	2	3	4	13	2.6	1.8%
買い物	39	35	33	26	27	160	32.0	21.8%
訪問	14	21	12	7	5	59	11.8	8.1%
送迎	12	8	9	4	5	38	7.6	5.2%
通院	4	1	2	4	4	15	3.0	2.1%
帰省	3	3	2	2	1	11	2.2	1.5%
その他	6	5	8	6	11	36	7.2	4.9%
不明		2				2	0.4	0.3%
合計	183	156	145	136	111	731	146.2	100.0%

特徴

◇ 業務及び通勤が約5割に当たり、次いで買い物が約2割となっています。

⑦ 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	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計	年平均	構成比(%)
北広島市	59	49	50	51	41	250	50.0	34.2%
道内	122	104	94	84	69	473	94.6	64.7%
道外	2	1	1	1	1	6	1.2	0.8%
不明		2				2	0.4	0.3%
合計	183	156	145	136	111	731	146.2	100.0%

特徴

◇ 発生件数の約7割が市外居住者によるものであり、通過型の事故が多いことが伺えます。

⑧ 過去5年間(平成28~令和2年)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	199	34	97	255	111	696
年平均発生件数 構成比(%)	28.6%	4.9%	13.9%	36.6%	15.9%	100.0%
死者数	3					3
重傷者数	15	6	9	25	8	63
軽傷者数	218	34	100	273	129	754
年平均死傷者数 構成比(%)	28.8%	4.9%	13.3%	36.3%	16.7%	100.0%

特徴

◇ 市内における交通事故の約7割が、国道36号が縦断し、道道栗山北広島線、道道大曲工業団地美しが丘線(羊ヶ丘通)など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、道道江別恵庭線が通過する東部地区で発生しています。

(2) 今後の見通し

本市の道路交通を取り巻く状況は、大曲地区では、平成20年(2008年)から平成22年(2010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(2009年)に輪厚スマートインターチェンジが開通、平成28年(2016年)からの24時間運用、また、平成29年(2017年)に道道大曲工業団地美しが丘線(羊ヶ丘通)と国道36号とのランプ形式による全面開通、平成30年(2018年)の輪厚中央通の開通などにより、交通量や交通の流れにも大きな変化が生じています。また、輪厚工業団地への大型工場の進出により、さらに大型車両の通行や交通量が増加するものと思われます。

東部地区においても、今後、北海道ボールパークFビレッジの新球場開業に伴い、交通量や交通の流れに大きく影響が生じるとともに、大型車両等の通行が増加するものと思われます。

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ますが、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状況です。

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、本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ます。

2 踏切事故の状況等

本市においては、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(1989年)を最後に発生していませんが、道内における令和2年(2020年)の発生件数は4件、死傷者数は3人となっており、長期的には減少傾向にあります。

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)が最も多い状況ですが、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ます。

また、衝突物件別では、自動車等と衝撃したものがほぼ全てを占めています。

自動車の原因別では、直前横断によるものが約4割を占めています。

全国では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4割を占めています。

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 105 件以下とする。
- 年間死傷者数を 116 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すが、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ます。

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令和 7 年（2025 年）までには、年間の交通事故件数を 105 件以下、交通事故死傷者を 116 人以下にすることを旨とするものとします。

これらの目標を達成するため、市は、国、北海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きます。

なお、数値目標については、第 10 次交通安全計画の数値目標である発生件数 675 件以下（年平均 135 件以下）、死傷者数 800 人以下（年平均 160 人以下）に対し、実績は発生件数 731 件（年平均 146.2 件）、死傷者数 872 人（174.4 人）であり、目標を達成していませんが、令和 2 年（2020 年）については、発生件数 111 件、死傷者数 137 人であり、年平均の目標を達成していることから、第 11 次交通安全計画では、これまでの期別で減少率が最も大きい第 8 次交通安全計画期間（平成 18 年（2006 年）～平成 22 年（2010 年））から第 9 次交通安全計画期間（平成 23 年（2011 年）～平成 27 年（2015 年））までの交通事故件数と死傷者数の減少率を基に設定することとしました。

【数値目標の設定】

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 10 次発生件数 731 件 × 減少率(A) = 526.32 件…(a) 第 11 次年平均発生件数目標 (a) / 5 年 = 105.26 ≒ 105 件
死傷者数	減少率	第 9 次死傷者数 1,185 件 / 第 8 次死傷者数 1,758 件 = 0.67…(B)
	目標値	第 10 次死傷者数 872 件 × 減少率(B) = 584.24 人…(b) 第 11 次年平均死傷者数目標 (b) / 5 年 = 116.84 ≒ 116 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(昭和 46～昭和 50 年度)	525	—	938	—
第2次(昭和 51～昭和 55 年度)	485	▲7.6%	804	▲14.3%
第3次(昭和 56～昭和 60 年度)	399	▲17.7%	660	▲17.9%
第4次(昭和 61～平成 2 年度)	806	102.6%	1,188	80.8%
第5次(平成 3～平成 7 年度)	1,211	50.2%	1,625	36.8%
第6次(平成 8～平成 12 年度)	1,585	30.9%	2,090	28.6%
第7次(平成 13～平成 17 年度)	1,657	4.5%	2,247	7.5%
第8次(平成 18～平成 22 年度)	1,289	▲22.2%	1,758	▲21.8%
第9次(平成 23～平成 27 年度)	934	▲27.5%	1,185	▲32.6%
第10次(平成 28～令和 2 年度)	731	▲21.7%	872	▲26.4%
目 標	675 以下	▲27.7%	800 以下	▲32.5%
年平均目標	135 以下	—	160 以下	—
第11次(令和3～令和7年度)目標	525 以下	▲28.2%	580 以下	▲33.5%
第 11 次年平均目標	105 以下	—	116 以下	—

* 目標の設定は第 10 次計画から開始

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します。

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鑑みますと、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ます。

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、分析を充実化して、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ります。

このような観点から、「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」「5 踏切道における交通の安全」の5つを柱に交通安全対策を実施します。

また、以下のとおり重点課題として総合的な対策の推進を図っていきます。

【重点課題】

1 高齢化社会を踏まえた 総合的な対策 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	2 子どもの安全確保 安全な歩行空間の確保、保護者への啓発	3 飲酒運転の根絶 飲酒運転を根絶するための社会環境づくり
4 スピードダウン 交通安全意識の高揚	5 シートベルトの全席 着用 交通事故の実態に基づく必要性の普及啓発	6 自転車の安全利用 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
7 生活道路における 安全確保 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	8 踏切道における 交通安全対策 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	9 冬季の交通の安全 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

1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

本市における満 65 歳以上の高齢者人口は、令和 3 年（2021 年）3 月末現在で、19,133 人となっており、総人口 57,990 人に占める割合（高齢化率）は約 33.0%となっています。

本市の高齢化は確実に進んでおり、今後、高齢者が安全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ります。

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との相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築する必要があります。

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（2015 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りました（平成 29 年（2017 年）3 月 12 日施行）。

本市においては、高齢運転者の交通事故防止を図るため、運転経歴証明書の活用を推進するとともに、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組を進めていきます。

また、高齢者の身体機能に応じた交通安全教室を引き続き実施していきます。

2 子どもの安全確保

安心して子どもを産み、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ています。

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進めていきます。

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・行政処分の強化や酒類提供罪等の新設といった対策が図られましたが、道内では、平成 26 年（2014 年）、27 年（2015 年）には、飲酒を伴う重大な交通事故が相次いで発生しました。

こうした中、北海道においては、道民一人一人が、「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（2015 年）11 月 30 日 北海道条例第 53 号。平成 27 年（2015 年）12 月 1 日施行）が成立しました。

本市においても、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します。

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す。

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ります。

5 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、後部席における着用率は、一般道路における街頭調査の全道平均で 4 割程度に止まっています。

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い状況にあることから、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します。

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反面、歩行者等に対しては加害者と成り得ることから、それぞれの立場での対策を講ずる必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、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ます。

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ります。

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ります。

7 生活道路における安全確保

生活道路においては、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、交通事故の発生する危険性が増大することから、生活道路と幹線道路の関係性を踏まえた交通安全対策を進める必要があります。

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きます。

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します。

市内に設置されている踏切は、札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 箇所はすべて第 1 種踏切となっています。

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まいります。

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)	(大曲榎山支線)	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 冬季の交通の安全

本市は、令和 2 年（2020 年）の累計降雪量が約 4.3m となる積雪寒冷地であることから、冬期間においては、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、交通の面からも厳しい影響があります。

また、平成 23 年（2011 年）から令和 2 年（2020 年）までの 10 か年間における冬期間（11 月から 3 月まで）の事故発生件数は、全体の約 5 割を占めていることも踏まえ、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します。

さらに、積雪による歩道幅員の減少等からも、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みます。

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	(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 (2)幹線道路における交通安全対策の推進 (3)交通安全施設等の整備の推進 (4)歩行者空間のユニバーサルデザイン化 (5)効果的な交通規制の推進 (6)自転車利用環境の整備 (7)公共交通機関利用の促進 (8)災害に備えた道路交通環境の整備 (9)冬季道路交通環境の整備
2 交通安全思想 の普及徹底	(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 (2)効果的な交通安全教育の推進 (3)交通安全に関する普及啓発活動の推進 (4)交通の安全に関する団体等の主体的活動の推進 (5)地域における交通安全運動への参加・協働の推進
3 救助・救急活動の充実	(1)救助・救急体制の整備 (2)救急医療体制の整備 (3)救急関係機関の協力関係の確保等
4 被害者支援の充実	(1)交通事故相談窓口の周知 (2)損害賠償の請求についての相談
5 踏切道における 交通の安全	(1)踏切道における交通規制要望 (2)その他踏切道の交通の安全を図るための措置

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、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ました。

道路環境の整備にあたっては、自動車交通を担う幹線道路と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、生活道路の安全を推進に取り組んでいきます。

また、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、歩行空間が確保された人優先の道路交通環境の整備に努めます。

平成 30 年（2018 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 38.7%と最も高くなっており、満足している（「満足」＋「やや満足」）と回答した方の割合は 32.2%で、満足していない（「不満」＋「やや不満」）と回答した方の割合 24.4%を上回っています。

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 58.4%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 2.9% となっています。

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、老朽化が進んでいる道路についても計画的な再整備を行っていく必要があります。

（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

「車」中心の交通安全対策から「人」の視点に立った交通安全対策を推進していくことが必要であり、今後も、子どもや高齢者等が安心して通行できる歩行空間の整備を図ります。

ア 生活道路における安全な通行の確保

地域の状況や住民の意見を十分に考慮しつつ、必要に応じ、安心して通行できる道路空間の確保に努めます。

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て行うとともに、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・効率的な対策を推進します。

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、学校、教育委員会、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、必要な対策を講じます。

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します。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間の整備

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が、安全で安心して参加し活動できる社会を実現するため、公共施設等の周辺を中心に、歩道の段差・傾斜・勾配の改善など、通行が安全な歩行空間の整備を図ります。

（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対して要請します。

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て速度規制やはみ出し通行禁止規制等についての見直し、適正化を求めています。

ウ 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します。

エ 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ります。

(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や関係機関への要望を行います。

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ます。

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きます。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います。

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、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ります。

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ります。

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していきます。

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活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ます。

(4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

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、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による連続したユニバーサルデザイン化を進めるとともに、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ます。

(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、関係機関に対して要請、要望を行います。

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、関係機関に対して要望を行います。

(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、交通状況に応じて歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故防止に努めます。

また、自転車の安全利用を促進するため、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ます。

(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します。

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て運行頻度・運行時間の見直しや乗り継ぎの改善等を図るよう要望を行います。

(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、豪雨、豪雪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。

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（令和 2 年（2020 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・提供していくとともに、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します。

(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、北広島市雪対策基本計画（平成 24 年（2012 年）8 月策定）に基づき、市民の理解と協力のもと、効率的、効果的な除排雪を推進する必要があります。

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、冬季の安全な道路環境を維持するため、適切な除排雪や凍結防止剤や砂の散布を実施します。

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、歩道除雪や主要道路交差点の雪山除去の拡充、凍結防止剤や砂の散布や砂箱の設置などを行います。

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します。

国道、道道については、関係機関に対して要請を行います。

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、交通量の実態等を把握し、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・凍結路面对策として除雪や凍結防止剤の散布を実施します。

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ます。

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します。

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、交通安全のルールを守る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、成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進し、市民一人一人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す。

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り、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、高齢者を保護、配慮する意識を高めるための啓発活動を推進します。

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。

(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を目標として、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かつ継続的に実施します。

また、幼児の保護者が、幼児の手本となって適切に交通ルールの指導ができるよう、保護者へ交通安全の意識啓発を行います。

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て、小学校やスポーツ少年団等の関係団体と連携を図り交通安全教育を実施します。

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います。

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、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て、中学校と連携を図り交通安全教育を実施します。

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、二輪車の運転者及び自転車の利用者として必要な技能と知識について、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て、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ります。

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、自動車等の安全運転の啓発として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します。

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します。

自動車の使用者には、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を促し、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。

二輪車についても安全運転を確保し、技術の向上を図るため、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ほか、交通安全啓発資材の配布など啓発活動を行います。

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、老人クラブをはじめとした高齢者団体に、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て、交通安全教室を実施します。

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運転者標識（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します。

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、「シルバーアドバイザーの店」の普及促進及び夜光反射材用品の配布等交通安全用品の普及に努めます。

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スキル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します。

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、冬季交通特有のスキルと知識の習得が重要となるため、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、「冬道安全運転講習会」の開催などにより交通安全教育を実施します。

(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します。

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します。

ア 自治会、町内会等における交通安全教育の推進

交通安全を推進するためには、自治会、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、交通安全教室の開催や交通安全啓発資材の配布など交通安全への取組に対して積極的な支援に努めていきます。

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くうえで、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す。

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ります。

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、協力を要請します。

(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、市民一人一人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・継続的に展開します。

交通安全運動においては、子どもや高齢者、障がい者等の交通事故防止、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、全道的な交通情勢に即した事項を運動の重点とします。

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ます。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、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を再認識させるため、交通安全教育、啓発を推進します。

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、その信号に従うといった交通ルールの周知を図るとともに、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を始め、横断中も周りに気をつけること等、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。

ウ 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、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

エ 飲酒運転根絶に向けた取組

「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」（平成 27 年（2015 年）12 月 1 日施行）に基づいて、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します。

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組をさらに進め、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ります。

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」を立ててもらおうなど、飲酒運転根絶の啓発をより強化するとともに、自主的な取組についての働きかけを行います。

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とともに、環境に配慮した安全速度の励行運動（エコドライブ運動）の啓発活動を推進します。

カ 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

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ため、あらゆる機会や市のホームページ等を通じて、啓発活動を展開します。

キ 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、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て、保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努めていくとともに、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ります。

ク 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りません。

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（2007 年）7 月 10 日中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）の活用や「北海道自転車条例」（平成 30 年（2018 年）4 月 1 日施行）に基づいた取組を推進し、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、自転車安全整備制度（TSマーク制度※）の普及促進や、損害賠償責任保険等への加入を推進します。

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します。

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します。

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ります。

※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

ケ 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にあります。

改めて、昼間における自動車等の運行時に前照灯を点灯して、車両の存在、位置等を相手に認識させることにより、交通安全意識を高め、事故の防止を図ると効果があると認められることから、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します。

コ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、市のホームページや広報紙、FM ラジオ、自治会・町内会回覧等を活用して、交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着した内容で、具体的に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います。

(ア) 市広報紙などによる啓発

春・夏・秋・冬の期別運動に併せ、市民に重点的な取組を広報北広島、市ホームページなどにより周知し、交通安全意識の高揚を図ります。

(イ) 交通安全情報誌による啓発

交通安全に関する情報誌「交通安全情報誌北広島」を発行し、自治会、町内会、企業等に適宜配布することにより、交通安全意識の高揚を図ります。

(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まとめた冊子「セーフティきたひろしま」を発行し、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、市民一人一人の交通安全意識の啓発に努めます。

サ その他の普及啓発活動の推進

交通安全は、市民一人一人が交通安全意識をもち、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きます。

(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各種キャンペーンの実施など広く交通安全の啓発に努めます。

(イ) 交通安全意識の啓蒙

市民一人一人が交通安全に対する認識を新たにするための「交通安全市民大会」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します。

(ウ) 車両の安全性についての啓発

交通事故の多くが運転者のミスに起因しており、安全運転の責任は、一義的には運転者にあります。

近年、様々な安全運転支援システムを搭載した自動車の普及促進が進んでいる中、機能を過信することなく、あくまでも主体は運転者であることを十分に認識し、活用を図る広報啓発に努めます。

また、ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、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等の安全運転支援システムについての情報提供に努めます。

(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を提供します。

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します。

(5) 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、市民のみならず本市を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等を含めた道路利用者の安全意識により支えられることから、皆が交通社会の一員であるという当事者意識をもつよう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あたっては、市、関係団体、企業等と市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、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ります。

また、事故現場等におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進します。

(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こととします。

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します。

ウ 応急手当の普及啓発活動の推進

バイスタンダー（現場に居合わせた人）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ます。

さらに、学校においては心肺蘇生法等の応急手当についての講習会を実施するほか、10歳以上の小学生を対象とする「救急入門コース」を実施します。

エ 救急救命士の養成と適正配置

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、救急救命士を養成するための体制を確保するとともに、救急救命士が行う救急救命処置を円滑に実施するために必要となる講習及び実習の実施を推進します。

また、医師の指示又は指導・助言の下に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します。

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、出動を円滑に行います。

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ります。

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します。

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、高速自動車国道における救急業務に関する覚書（昭和 55 年消防庁予防課長通知）に基づき、市町村が実施する場合は、必要な措置を講じたうえで、道路管理者と相互に連携し、適切かつ効率的な人命救助に万全を期すこととされていることから、それらに応じた実施体制の整備を促進します。

ケ 現場急行支援システムの整備

緊急車両等の現場到着時間の縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、信号制御を行う現場急行支援システム（FAST※）の整備を推進します。

※FAST（現場急行支援システム）：緊急車両が、迅速に急行できるように支援するシステム。
緊急車両を優先的に走行させるための信号制御等を行う。

（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ります。

（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、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します。

4 被害者支援の充実と推進

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するなど、大きな不幸に見舞われており、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ことから、交通事故被害者等を支援するための施策を推進します。

また、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、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します。

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います。

(1) 交通事故相談窓口の周知

市が実施する法律相談や北海道交通事故相談所、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窓口について、市のホームページによる周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

また、北海道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ます。

(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します。

5 踏切道における交通の安全

踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが、ひとたび発生すると多数の死傷者が生ずるなど重大な結果をもたらすことから、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、踏切事故防止対策を推進します。

(1) 踏切道における交通規制要望

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察し、各踏切道の状況を踏まえ、交通規制の見直しの必要性について検討を行い、必要に応じて、関係機関に対して要望します。

(2) その他踏切道の交通の安全を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、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して、踏切支障時における非常押ボタンの操作等、踏切事故防止の啓発を推進します。

北広島市交通安全計画

第11次（令和3年度～令和7年度）

- 発行年月 令和4年(2022年)3月
- 発行 北広島市
- 編集 北広島市市民環境部市民課

〒061-1192 北広島市中央4丁目2番地1
TEL.011-372-3311 FAX.011-370-2380