

第1回北広島市交通安全計画策定懇話会意見

項目	懇話会における意見の概要	意見に対する考え方	区分
第1章 交通安全計画について 2 計画の基本理念	2ページ 3つの基本理念のうち【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】が新たに追加されたということは大きな変更点だと思うが、これを受けて施策で変更した点があるのか。(杉山委員)	第11次計画において、基本理念の【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】に係っての新たな施策はありませんが、これまで取り組んできた施策をさらに充実、強化推進していくこととし、施策については「より一層」「さらに」などといった表現とします。 17ページのウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間の整備では、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より一層の整備を図ります。 18ページの(4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化では、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間のより一層の整備に努めます。 22ページのカ 高齢者に対する交通安全教育の推進では、段落全体を見直し、認知症検査、免許証自主返納について追加します。 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、教育資機材等を活用して、高齢者が加齢に伴う身体機能により交通行動に及ぼす影響を理解するとともに、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することを目指します。 <u>簡易的な認知機能検査などの運転能力を確認する機会の提供や、運転免許証の自主返納のより一層の促進を図ります。</u> 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)の積極的な使用のより一層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さらに強化推進するとともに <u>新たな取組として「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より一層の普及に努めます。</u> 26ページ(ウ) 車両の安全性についての啓発では、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より一層の情報提供に努めます。	A
第2章 交通事故等の現状等 1 北広島市の現状 (2) 今後の見通し	9ページ(2) 今後の見通し 18ページ エ 適切に機能分担された道路網の整備 道央圏連絡道路について、現在、長沼町、南幌町、江別市までの整備を行っており、直接、北広島市を通らないが、完成により国道274号、36号の交通量の減少に寄与できると思う。9ページ今後の見通し、または18ページ適切に機能分担された道路網の整備の項目では触れられていないので意見として述べた(高山委員)	9ページ(2) 今後の見通しの中に 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。 <u>また、現在、小樽市と千歳市を結ぶ道央圏連絡道路(国道337号)の整備が進められており、今後、江別市と長沼町間が開通することにより、国道36号、274号の交通量が減り、交通安全への寄与が期待されます。</u> このように～ を追加します。	A

項目	懇話会における意見の概要	意見に対する考え方	区分
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	10ページ 目標値について、第8次から第9次の減少率を用いて設定したとのことであるが、第9次から第10次の減少率の実績はよくなかったわけで、これだけの高い目標を設定して本当に大丈夫か。計画に基づいた施策を行った結果、事故や死傷者が減ってきたと思うが、第9次から第10次の減少率よりもさらに高い目標を掲げるには何かプラスアルファがないと目標達成は難しいと思う。目標設定の根拠は。(杉山委員)	究極の目標は交通事故ゼロを目指すことですが、現実的な目標として、第10次と同様に減少率を一つの根拠として目標値を設定しました。 設定にあたっては、第9次と第10次の計画期間内における事故発生件数及び死傷者数の減少率を割り出して設定するところですが、令和2年の事故発生件数、死傷者数はかなり少なかったことから、この減少率を用いると令和2年の事故発生件数、死傷者数を上回る目標値となってしまいます。 こうしたことから、一番大きい第8次と第9次の減少率を維持することを目標として、発生件数で28.2%、105件以下、死傷者数で33.5%、116人以下と設定したものです。 令和3年10月末現在で、発生件数90件(前年94件)、死傷者数103人(前年115人)とすでに同時期比較で、事故件数、死傷者数とも前年を下回っており、今年、この目標値を達成できそうな状況であることから第11次の目標としては、現実的な数値ではないかと思っています。 第11次目標値(第8次と第9次の減少率による) 発生件数 105件以下(27.5%) 死傷者数 116人以下(32.6%) 試算目標値(第9次と第10次の減少率による) 発生件数 114件以下(21.7%) 死傷者数 128人以下(26.4%) 令和2年実績 発生件数 111件 死傷者数 137人 【懇話会において継続して検討】	C
第4章 施策の柱と重点課題 1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策	13ページ 1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策の下段に「また、高齢者の身体機能に応じた交通安全教室お引き続き実施していきます。」とあるが、身体機能だけではなく判断力や認知機能が落ちていることによっても事故が起きるのではないかと日頃から感じている。身体機能に加えて判断力や認知機能についてももしっかり明記した方が良いと思う。(杉山委員)	13ページ 1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策の中段以降に 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)。 <u>こうしたことから、加齢によって生じる身体機能の変化、判断力や認知機能の低下による行動への影響を理解し、自らが安全な交通行動をとることができるよう、高齢者に対する交通安全教室を引き続き実施していきます。</u> <u>また、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。</u> を加筆修正します。	A

項目		懇話会における意見の概要	意見に対する考え方	区分
第5章	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	17ページ 第10次の計画をみると「ゾーン30」である程度の区域で30km速度規制をして安全を図っていくということがあったと思うが、今回は抜けている。抜けた理由があれば教えてほしい。 (杉山委員)	10次の計画では「ゾーン30」の検討を記述していましたが、5年間の状況では速度規制といった要望はありますが、「ゾーン30」の整備まで踏み込んだ要望はありませんでした。また、第11次の国の計画、北海道の計画でも「ゾーン30」の検討は謳っていることから、あえて特化した表現としては盛り込んではいません。ただし、文言の前後の中では「効率的・効果的な対策」を謳っており、国と北海道の計画にも「ゾーン30」は謳っていることから、関連を含めた中での表現は入っていないということで「ゾーン30」をやらないということではありません。	D
第5章	1 道路交通環境の整備 (3) 交通安全施設等の整備の推進	18ページ (3) 交通安全施設等の整備促進 イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進について、生活道路における人優先の考えでということ、人優先が今回強調されているが、北の台小学校児童が道道江別恵庭線で交通事故にあったこともあり、生活道路、幹線道路にかかわらず人優先ということはやっていくべき。(杉山委員)	本計画で人優先の考えは、生活道路のみならず国道、道道といった幹線道路にも及ぶものであることから以下のとおり修正します。 18ページ (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～ → 生活道路等において誰もが安全に安心して通行できるよう～ イ 歩行者・自転車対策及び生活道路・幹線道路対策の推進 生活道路において人優先の考えのもと、～ → 生活道路において人優先の考えのもと、～ 関連して、17ページ (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 → 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 ア 生活道路における安全な通行の確保 → 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、 安全で安心して通行できる道路空間の確保 ～	A
第5章	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	22ページ エ 高校生、オ 成人に対してとなっているが、市には大学生、専修学生も含めて700～800人はいると思う。エルフィンロードを大学生が自転車で横になって走っている姿をよく見かけることがある。どの項目になるのかは分からないが、大学生、専修学生に対しての啓発なり教育というものどこかで盛り込むべくと思うが。(杉山委員)	一般的には成人の中に大学生、専門学校生も含まれると考えられます。大学生、専門学校生に対する交通安全に関する普及啓発も大切であるという考えから、 成人 → 成人(社会人、大学生等) に修正します。 オ 成人に対する交通安全教育の推進 成人 (社会人、大学生等) 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、～	A

項目	懇話会における意見の概要	意見に対する考え方	区分
第5章 講じようとする施策 2 交通安全に関する普及啓発活動の推進	(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 24～25ページ ク 自転車の安全利用の推進について、幼児・児童のヘルメットの着用徹底とあるが、北海道自転車条例では大人についてもヘルメットの着用をお願いしていると思うが、大人の着用についても何か言及があっても良いと思うが。(杉山委員)	北海道自転車条例第5条第2項では、自転車利用者の乗車用ヘルメットを着用については努力義務となっており、自転車利用五則では子どもへのヘルメット着用を呼び掛けている。また、道路交通法第63条の1では、児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児を自転車に乗車させるときは、当該児童又は幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるよう努めなければならないと規定されています。 こうしたことから、計画では、北海道計画と同様に自転車利用五則の活用や北海道自転車条例に基づいた取組の推進を謳っていることから成人のヘルメット着用については記述せず、幼児・児童の着用には特化した記述としますが、ヘルメットの着用は頭部保護、被害軽減効果があることから普及啓発に努めていきます。 また、自転車安全利用五則の内容について、計画の盛り込みます。 <u>【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)</u> 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外 ※13歳未満の子どもと70歳以上の高齢者は歩道通行可 ※交通量が多いなど、車道を安全に通行することができない場合も歩道通行可 2 車道は左側を通行 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 4 安全ルールを守る ○飲酒運転、二人乗り、並走の禁止 ○夜間はライトを点灯 ○信号遵守と交差点での一時停止、安全確認 5 子どもはヘルメットを着用	C A
第5章 講じようとする施策 5 踏切道における交通安全	29ページ 5 踏切道における交通安全について、第10次計画の30ページの(1)踏切道の整備を図るという項目があって、(3)のところは統廃合の可能性について検討を行うという項目があった。第11次ではこの項目が抜けているのは何かしら改善がされたのか、29ページの「踏切事故防止対策を推進します」ということに収まったということが良いのか。(小島委員)	第11次の計画策定にあたって、北海道の計画と市の計画を対比して、本来、市の計画に盛り込むべき案件かどうかをもう一度整理しました。その中で踏切道の整備については市レベルではな、あくまで北海道、JR北海道のほか関係団体の裁量であることから、今回は整備したかしていないではなく、市の裁量でできることではないという考えで記述をしませんでした。	D

意見の反映状況

	区分
A	意見を受けて案を修正したもの
B	案と意見の趣旨が同様と考えられるもの
C	案を修正していないが、今後の施策の進め方等の参考とするもの
D	案に取り入れなかったもの
E	案の内容についての質問等