

滝川市交通安全計画(案)

平成28年度～平成32年度（第9次）

平成28年11月15日

滝川市交通安全対策会議

目 次

第1章 総論

第1節 交通安全計画について

- 1 計画の位置付け・期間等
- 2 計画の基本理念

第2節 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
- 2 踏切事故の状況等

第3節 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
- 2 踏切道における交通の安全についての目標

第4節 重点課題

- 1 高齢者社会及び少子化社会を踏まえた総合的な対策
- 2 飲酒運転の根絶
- 3 自転車の安全利用

第2章 講じようとする施策（分野別）

第1節 道路交通の安全

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) 幹線道路における事故対策の推進
- (3) 歩行者空間のバリアフリー化
- (4) 効果的な交通規制の推進
- (5) 自転車利用環境の整備
- (6) 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
 - イ 災害発生時における交通規制
 - ウ 災害発生時における情報提供の充実
- (7) 総合的な駐車対策の推進
 - ア きめ細かな駐車規制の推進
 - イ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚
- (8) 冬季道路交通環境の整備
 - ア 人優先の安全・安心な歩行空間の整備
 - イ 地域に応じた安全の確保
 - ウ 交通安全に寄与する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
 - ア 幼児に対する交通安全教育の推進
 - イ 小学生に対する交通安全教育の推進

- ウ 中学生に対する交通安全教育の推進
 - エ 高校生に対する交通安全教育の推進
 - オ 成人に対する交通安全教育の推進
 - カ 高齢者に対する交通安全教育の推進
 - キ 障がい者に対する交通安全教育の推進
 - ク 冬季に係る交通安全教育
 - (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
 - ア 交通安全運動の推進
 - イ 高齢者等への安全の徹底
 - ウ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立
 - エ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底
 - オ チャイルドシートの正しい使用の徹底
 - カ 自転車の安全利用の推進
 - キ スピードダウンの励行運動の推進
 - ク デイ・ライト運動の一層の浸透・定着
 - ケ 居眠り運転の防止活動の推進
 - 3 安全運転の確保
 - 4 救助・救急活動の充実
 - 5 被害者支援の充実と推進
 - (1) 交通事故相談活動の推進
 - (2) 交通事故被害者遺族に対する援助
- 第2節 踏切道における交通の安全

第 1 章 総論

第 1 節 交通安全計画について

1 計画の位置付け・期間等

車社会化の急速な進展に伴い、昭和20年代後半から昭和40年代半ば頃まで全国的に交通事故の死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、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、道では9次にわたる交通安全計画を作成し、国、道、市町村、関係機関・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889人に上った全道の交通事故死者数は、平成27年には177人と5分の1以下まで減少している。

滝川市においても、8次にわたる交通安全計画を作成し、交通安全対策を実施してきた結果、昭和46年391件だった交通事故発生件数は、平成27年には74件と5分の1以下まで減少し、10年前の平成16年の187件と比較しても40%を切るまでに減少している。しかしながら、平成27年には、平成13年以来となる6人（翌日に亡くなられた方を含めると7人）の尊い命が交通事故で失われた。国道12号・38号・451号、北海道縦貫自動車道が通り、交通の要衝であるため、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と言える。

交通事故の防止は、国、道、市、関係機関・団体等だけでなく、市民1人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、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いて諸施策を推進していく必要がある。

この計画は、このような観点から、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、関係機関・団体等と連携して、交通安全に関する諸施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

2 計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

人口減少と超高齢社会の到来を迎えている中、滝川市でも全国と同様に人口減少が進んでいる。また、交通手段の選択においても、地球環境問題への配慮が求められてきている。このような大きな時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民全ての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

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べきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、新たな一步を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の、また、全ての交通について、高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。

（１） 交通社会を構成する三要素

この計画においては、このような観点から、①道路交通、②踏切道における交通について、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、交通社会を構成する人間、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３つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の調査・分析や評価を充実させ、かつ、これを市民の理解と協力の下、強力に推進する。

（２） 情報の活用

これら３要素を結び付け、それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要である。情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには情報を活用することが重要であり、また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図るものとする。

（３） 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、また、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、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図るものとする。

（４） 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、市町村、関係機関・団体等が緊密な連携の下に、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、国、道及び市の行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全活動、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

（５） 効果的・効率的な対策の実施

現在、市は厳しい財政事情にあるが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策については、こうした財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要である。そのため、地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を上げることができるよう対策に集中して取り組むとともに、ライフサイクルコストを見通した交通安全施設等の整備を図るなど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っているところ、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。また、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるもので、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとする。

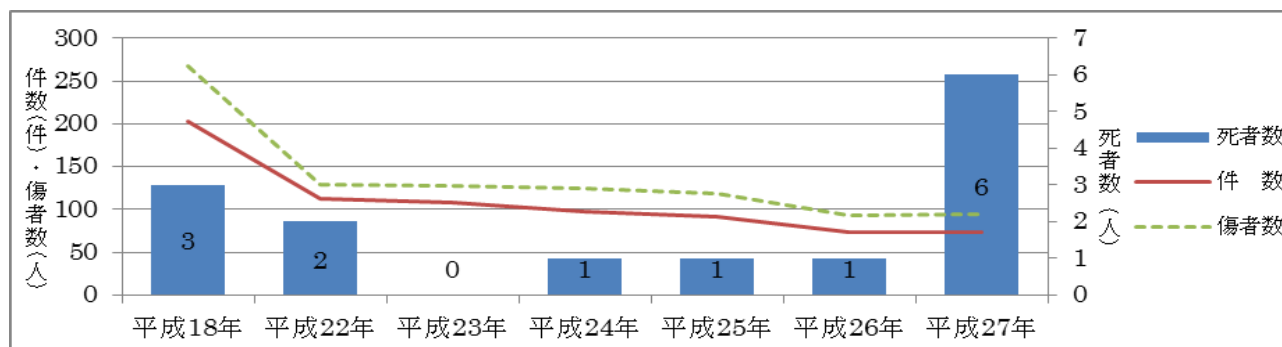
第2節 交通事故等の現状等

1 道路交通事故の現状と今後の見通し

滝川市における道路交通事故は、発生件数・死傷者数ともに昭和46年（391件、死者18人・傷者546人）の数値がもっとも多くなっている。

その後、多少の変動を経ながらも発生件数・死傷者数ともに減少の方向に向かい、昭和57年には発生件数130件・傷者数179人となったが、この年を境に再び増加に転じ、平成11年には発生件数266件・傷者数357人となった。これをピークに以後発生件数・傷者数は年々減少し、第8次滝川市交通安全計画期間における発生件数は初年の平成23年こそ108人だったものの、その後の4年間は年100件を切る状況となっている。

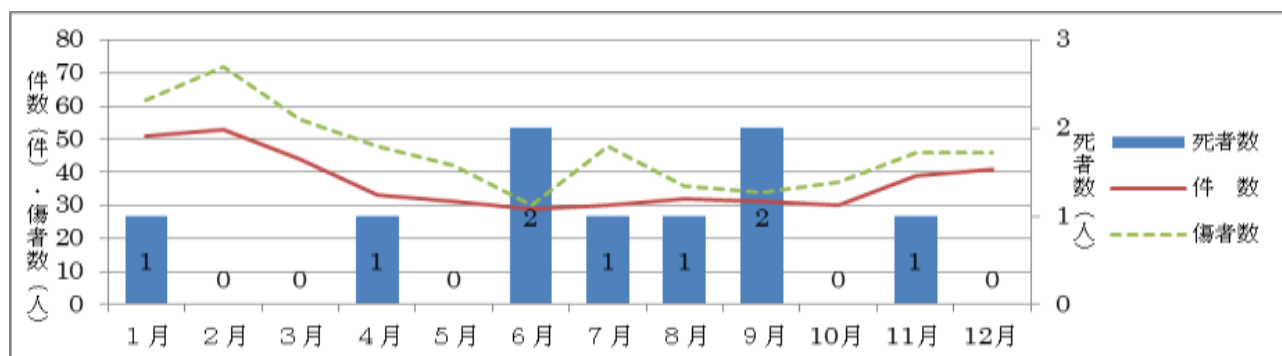
図1 滝川市内における交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移



滝川市における近年の道路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。

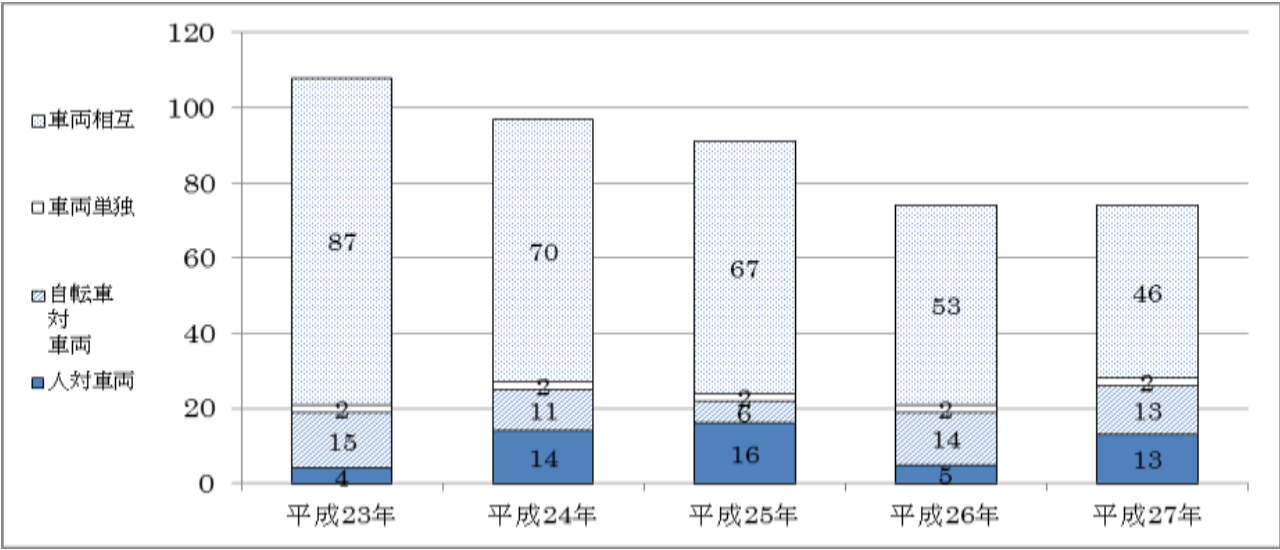
- ① 交通死亡事故は6～9月の夏に多いが、交通事故全体の件数・傷者数は1～3月の冬に多い。

図2 月別交通事故発生状況



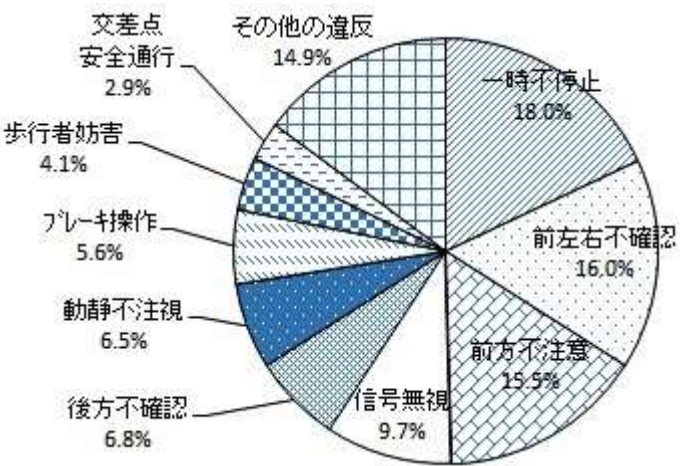
② 事故類型別では、車両相互が事故全体の7割を占め、自転車対車両、人対車両と続くが、人対車両の事故割合がゆるやかに増加している。

図3 事故類型別交通事故発生状況



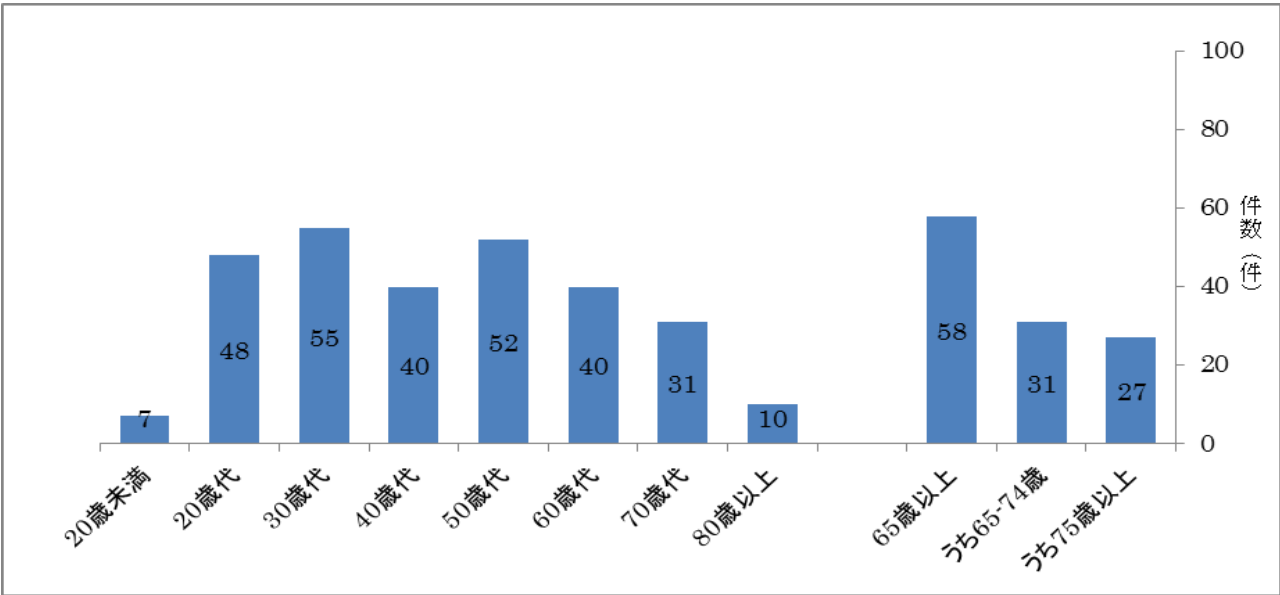
③ 事故原因別では、一時不停止、前左右不確認、前方不注意で約5割を占めている。また、歩行者の交通事故の原因別では無理な横断によるものが、自転車の交通事故の原因別では車両がないとの思い込みや油断によるものが多く発生している。

図4 法令違反別発生状況（第1当事者）



④ 加害者の年齢階層別発生件数では、若者と高齢者ドライバーの事故が比較的多くなっている。

図5 年齢層別発生状況（第1当事者）



- ⑤ 歩行者被害では高齢者が半数以上を占めるものの子供・高校生は少なくなっているが、自転車乗車中被害では高齢者が4割強、子供・高校生が3割強を占める状況となっている。

図6 歩行者被害の交通事故発生状況（死傷者数）

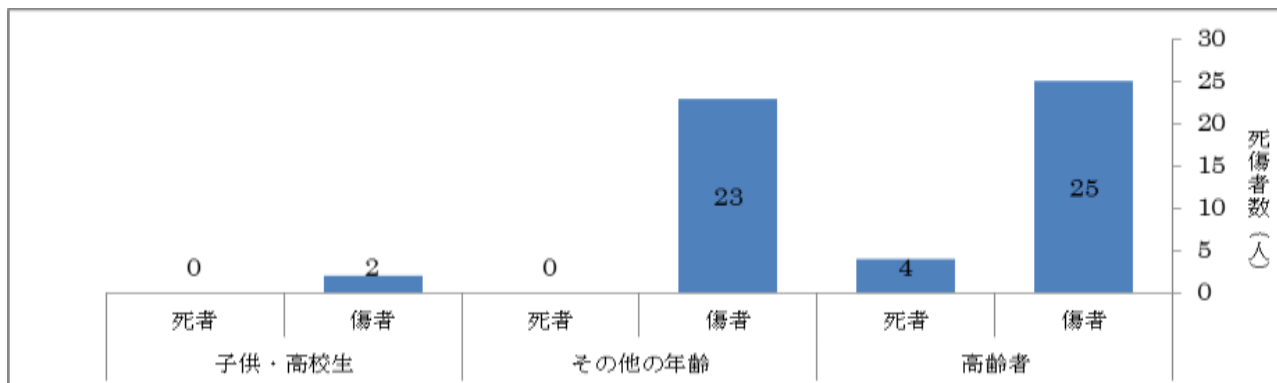


図7 自転車乗車中被害の交通事故発生状況（死傷者数）

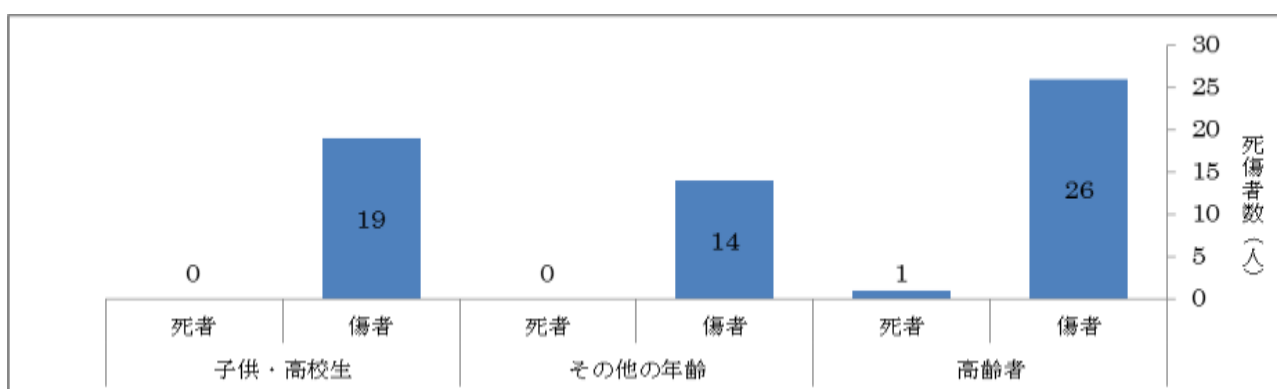
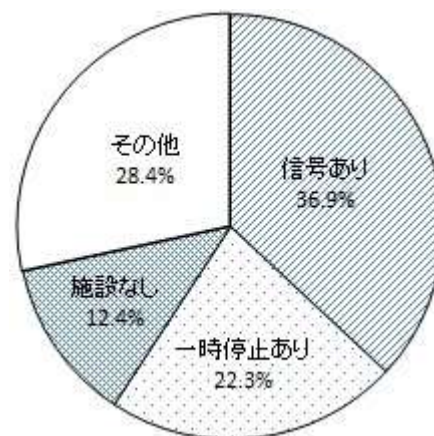


図8 信号機等の有無（道路別発生状況）

- ⑥ 道路別では市道と国道で9割以上、道路形状別では交差点で半数以上の事故が発生している。また、信号機等の有無別では、信号のある交差点で最も多くの事故が発生している。



2 踏切事故の状況等

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をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、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。

これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約5割を占めている状況にあり、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

第3節 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】

- 24時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、この計画における究極の目標として、計画期間中の各年度において24時間死者数ゼロを目指すものとする。

また、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、死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、市民の理解と協力の下、道路交通安全に関する諸施策を総合的かつ強力に推進する。

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、市民の理解と協力の下、踏切道における交通安全に関する諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の発生を極力防止する。

第4節 重点課題

1 高齢化社会及び少子化社会を踏まえた総合的な対策

交通事故死者のうち、高齢者の占める割合が極めて高く、死者の半数以上を65歳以上の高齢者が占めている。

また、交通死亡事故のうち高齢の運転者が原因となる事故の割合についても、高い水準で推移している。

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、法改正により、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（平成29年6月までに施行）。

しかし、過疎化や少子高齢化の進行、モータリゼーションの進展などにより、通学、通院、買い物など日常生活に欠かせない移動手段であった公共交通機関の利用者が減少傾向にあり、その維持・確保が難しくなっていることから、市民の理解と協力を得て高齢者運転免許制度を厳格かつ円滑に運用する上で、高齢者をはじめとする交通弱者の方々が安心して日常生活を送るため、地域交通の維持・確保に向けた取組が急務となっている。

こうしたことから、高齢者の身体機能に応じた交通安全教室などを引き続き実施するとともに、高齢者の方々が住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、通院や買い物など日常生活を支える交通

サービスを地域の実情に応じて整備していくなど、総合的な交通政策を推進する。

また、高齢化社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子供を生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子供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。

このため、子供の安全を確保する観点から、各種教育啓発の推進を引き続き実施するとともに、通学路等における歩道等の整備及び確保を推進する必要がある。

2 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にもかかわらず、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、死者数が全国ワーストワンとなった。

こうした中、道民1人ひとりが、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の下に、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年北海道条例第53号）が成立した。

この条例に基づき、事業者、家庭、学校、地域住民、行政その他の関係するものの相互の連携協力の下、飲酒運転の予防及び再発の防止のためのアルコール健康障害を有する者等に対する相談支援、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、市民に対する飲酒運転の状況等に関する情報提供など、飲酒運転の根絶に向けた社会環境づくりを推進する。

3 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、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。

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、交通安全教育等の充実を図る。

さらに、駅前や繁華街の歩道上など交通安全の支障となる放置自転車が問題となっている箇所については、撤去等の対策を進める。

加えて、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る。

第2章 講じようとする施策（分野別）

第1節 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、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみちの安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

（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

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「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り、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の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、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

（2）幹線道路における事故対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や潜在的な危険区間等においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置、交通事故の多い交差点等への交通安全旗の設置等の対策を推進する。

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

（3）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て全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進し、安全・安心な歩行空間を確保する。

（4）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について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施すること

より、安全で円滑な交通流の維持を図る。

(5) 自転車利用環境の整備

自転車の安全利用を促進するため、自動車や歩行者と自転車との共存を図ることができるよう、道路の新設や大規模改修に合わせて、道路事情に応じた歩行者や自転車の安全な通行空間の整備に向けた取組を推進する。

駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、自転車対策会議において、市、警察署、道路管理者、鉄道事業者、商業者及び学校が相互の協力関係を強固にすることにより、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図るとともに、利用者への駐輪マナーの周知徹底を図る。

(6) 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る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保する。

イ 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、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

ウ 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・分析を行うとともに、防災協定に基づくFMG'Skyを通じた情報提供のほか、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。

(7) 総合的な駐車対策の推進

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体等との密接な連携を図り、市民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

(8) 冬季道路交通環境の整備

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・安心で快適な通行のため、除雪等による歩行空間の確保に努める。

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、冬季の安全で快適な歩行者空間を確保するため、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、歩道除雪や防滑砂の散布等その重点的な実施に努める。

イ 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、沿道の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、冬季における滝川市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。

ウ 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、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防滑砂の効果的な散布による冬季路面管理の充実に努める。

また、市街地においては、交差点周辺を中心に、カット排雪等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

(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

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、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及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努める。

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、心身の発達段階に応じて、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し、これを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、特別活動など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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進する。

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、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、特別活動など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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進する。

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、二輪車の運転者及び自転車の利用者として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、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ような健全な社会人を育成することを目標とする。

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、特別活動など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更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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進する。

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、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

運転免許取得時及び免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び知識、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

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。

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、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又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する。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、指導体制の充実に努める。

また、関係団体、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

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、地域における福祉活動の場を利用するなどして、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、冬季における自動車等の安全運転の確保の観点から、降雪や積雪による路面の凍結、地理的要因や気象状況による交通環境の変化、除雪による堆雪や積雪による見通しの悪化や幅員減少、降雪や地吹雪による視界不良等冬季における自動車運転に係る特徴や危険性等及び冬季におけるスピードダウンの重要性について、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心に、関係機関・団体等が連携し、その充実に努める。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、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。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、シミュレーター等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努める。

(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

市民1人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、関係機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、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、関係機関・団体等が連携し、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、市民のニーズ等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市民の意識を高めるため、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科学的な知見に基づく広報を積極的に行う。

さらに、夕暮れ時から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反射材用品や自発光式ライト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の実施を推進する。

反射材用品等は、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、特にその普及の促進を図る。

また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨する。

ウ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」に基づき、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ための交通安全教育や広報啓発などの飲酒運転に関する施策を総合的に推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という道民の規範意識の確立を図る。

エ 後部座席を含めた全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、後部座席を含めた全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、関係機関・団体等と協力し、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

オ 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、保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

また、市や交通ボランティア団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

カ 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。

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、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

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、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

キ 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、ドライビングシミュレーター等を活用した交通安全教育や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。

ク デイ・ライト運動の一層の浸透・定着

昼間における自動車等の運行時に前照灯を点灯するデイ・ライト運動を推進し、運転者自らの交通安全意識を高め、他者への交通安全の呼び掛けを図ることで交通安全を願う心の輪を広げるとともに、車両の存在、位置等を相手に認識させることにより交通事故の防止を図る。

ケ 居眠り運転の防止活動の推進

居眠り運転による正面衝突事故や車両単独事故を防止するため、長距離運転における休憩の呼び掛けなどの啓発活動を実施する。

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、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に図る。

また、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、高齢者や障害者、子供を始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。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対

策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

4 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。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

5 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、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、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、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、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原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償保険等への加入を促進する。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識・情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるなど、被害者支援を積極的に推進する。

（１）交通事故相談活動の推進

道の専門相談員による年４回の交通事故巡回相談について市の広報紙を利用して周知を行い、交通事故相談の場を設けるとともに、道や民間相談機関等が開設する交通事故相談所等の相談窓口に関する情報を提供するなどにより交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

（２）交通事故被害者遺族に対する援助

交通事故により保護者（生計中心者）を失った児童・生徒の属する世帯に対して奨学金を支給し、修学を援助するとともに、中空知広域市町村圏組合や民間援護機関等による奨学金、貸付金等の諸制度の周知を行い、学資負担軽減等の援助措置の推進を図る。

第2節 踏切道における交通の安全

踏切事故は、ひと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と、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、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する。