

# 富良野市交通安全計画

平成23年度～平成27年度(第9次)

(素案)

表紙に「めざせ 交通事故ゼロのまち ふらの」  
富良野高校書道ガールズの創作書道予定  
9/22 交通安全市民集会で発表作品

富良野市は「交通事故死ゼロのまちづくり」をめざします

平成23年11月 日

(平成23年9月15日現在予定)

富良野市

# まえがき

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、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 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、46 年度以降、8 次にわたる富良野市交通安全計画を作成し、国、道、市及び関係民間団体等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきた結果、陸上交通安全対策は、着実な進展を続けてきたところである。

しかしながら、近年の状況をみると、道路交通事故件数は高い状態で推移しており、事故そのものを減少させることが求められている。また、鉄軌道の分野においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、一たび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

交通事故の防止は、国、道、市、関係民間団体だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、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を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この富良野市交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 25 条第 1 項の規定に基づき、平成 23 年度から 27 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る。

# 目 次

計画の基本理念	・ ・ ・ ・ ・ ( 7 つの理念 )	1
第 1 部 通年に係る陸上交通の安全	・ ・ ・ ・ ・	4
第 1 章 道路交通の安全	・ ・ ・ ・ ・	4
第 1 節 道路交通事故のない社会を目指して	・ ・ ・ ・ ・	5
第 2 節 道路交通の安全についての目標	・ ・ ・ ・ ・	7
道路交通事故の現状	・ ・ ・ ・ ・	7
富良野市交通安全計画における目標	・ ・ ・ ・ ( 目標 )	10
第 3 節 道路交通の安全についての対策	・ ・ ・ ・ ・	11
今後の道路交通安全対策を考える視点	・ ・ ・ ・ ( 3 つの視点 )	11
1 高齢者及び子どもの安全確保	・ ・ ・ ・ ・	11
2 歩行者及び自転車の安全確保	・ ・ ・ ・ ・	12
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	・ ・ ・ ・ ・	12
講じようとする施策	・ ・ ・ ・ ・ ( 6 つの柱 )	13
1 道路交通環境の整備	・ ・ ・ ・ ・	13
2 交通安全思想の普及徹底	・ ・ ・ ・ ・	23
3 安全運転の確保	・ ・ ・ ・ ・	33
4 車両の安全性の確保	・ ・ ・ ・ ・	34
5 道路交通秩序の維持	・ ・ ・ ・ ・	36
6 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	・ ・ ・ ・ ・	38
第 2 章 踏切道における交通の安全	・ ・ ・ ・ ・	40
今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	・ ・ ・ ・ ・	41
講じようとする施策	・ ・ ・ ・ ・	41
1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	・ ・ ・ ・ ・	41
2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	・ ・ ・ ・ ・	41
第 2 部 冬季に係る陸上交通の安全	・ ・ ・ ・ ・	43
1 冬季道路交通環境の整備	・ ・ ・ ・ ・	43
2 交通安全思想の普及徹底	・ ・ ・ ・ ・	45
3 安全運転の確保	・ ・ ・ ・ ・	46
第 3 部 陸上交通の安全に関する実施計画の推進	・ ・ ・ ・ ・	47
1 富良野市交通安全実施計画の策定	・ ・ ・ ・ ・	47
2 富良野市交通安全実施計画の推進	・ ・ ・ ・ ・	47
3 陸上交通の安全に関する情報の共有化	・ ・ ・ ・ ・	48

# 計画の基本理念

## 1. 交通事故のない社会を目指して

本格的な人口減少と超高齢社会を迎える中、本市では全国を上回るスピードで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、市民すべ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。

交通事故による被害者数が災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、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。

したがって、その重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところであるが、依然として交通事故件数が高い水準で推移していることからすると、更なる対策の実施が必要である。

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いたし、交通事故を起こさないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向け、今再び、新たな一步を踏み出さなければならない。

## 2. 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。交通について言うと、道路については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、すべての交通について、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。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。

## 3. 施策推進に当たっての基本的な考え方

本計画においては、このような観点から、計画期間内に達成すべき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。

また、冬季の富良野市における積雪寒冷という特殊な自然環境に対応し、冬季の交通安全を図るための施策を明らかにしていくものとする。

具体的には、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、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、強力に推進する。

#### **(1) 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・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、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、交通社会に参加する市民一人ひとりが、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極めて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。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接市民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。さらに、市民自らの意識改革のためには、住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具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったりしていくなど、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が必要である。

#### **(2) 交通機関に係る安全対策**

交通機関が原因となる交通事故の防止対策としては、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

#### **(3) 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、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人の歩行空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。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において、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更なる推進を図ることが重要である。

### **4. 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、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）の制定を踏まえ、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。

## 5 . 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、関係民間団体等が緊密な連携の下に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総点検、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。

## 6 . 効果的・効率的な対策の実施

現在、国、道及び市で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挙げることができるような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信号機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が、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ため、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ほか、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

## 7 . 公共交通における一層の安全の確保

このほか、市民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図る。

# 第1部 通年に係る陸上交通の安全

## 第1章 道路交通の安全

1. 道路交通事故のない社会を目指して  
人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。  
今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。



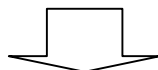
2. 道路交通の安全についての目標  
交通事故死者数をゼロにする。  
傷者数を確実に減少させる。



### 3. 道路交通の安全についての対策

#### < 3つの視点 >

高齢者及び子どもの安全確保  
歩行者及び自転車の安全確保  
生活道路及び幹線道路における安全確保



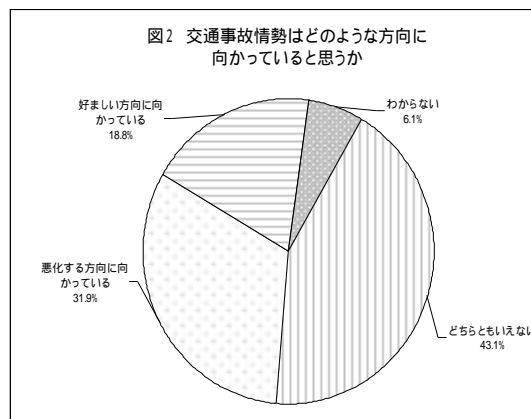
#### < 6つの柱 >

道路交通環境の整備  
交通安全思想の普及徹底  
安全運転の確保  
車両の安全性の確保  
道路交通秩序の維持  
損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

## 第1節 道路交通事故のない社会を目指して

交通事故のない安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障がい者等を含むすべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

平成21年度に内閣府が実施した交通安全に関する国民の意識調査（交通安全意識等に関するアンケート調査）によると、「ある程度生じるのはやむを得ず、減少できなくても仕方がない」と回答した人の割合は、平成16年度調査の4.1%から11.2%に増加する等、一部に憂慮すべき点がみられるが、9割近くの人が道路交通事故をゼロにすべき、あるいは、大幅に減少させるべきと考えている（図1）。



このことから、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。

また、交通情勢がより悪化する方向に向かっていると回答した者の割合は、前回調査時（平成16年度：ほぼ5割）より低く3割強となっている（図2）。このことは、交通事故件数が平成16年をピーク（全国件数952,191件）に、21年には全国で737,474件にまで減少していることも背景にあると考えられる。

今後とも、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

その際、道路上における危険性は、道路以外における危険性の約3.3倍と高いこと（参考1）や、北海道内の道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間900億円以上に達していること（参考2）をも念頭に置きつつ、交通社会に参加するすべての人々が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全



対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市町村や警察署の役割が極めて大きい。

その上で、行政のほか、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し、また住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

中でも、交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

さらに、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。

## 2節 道路交通の安全についての目標

### 道路交通事故の現状

富良野市の交通事故の発生は、第1次富良野市交通安全計画（昭和46年～昭和50年）策定前々年の昭和44年に、発生件数254件、負傷者440名、昭和45年に死者14名と最悪を記録したが、その後減少傾向に向かい昭和62年には発生件数60件、死者0、負傷者90名と約70%まで減少した。

しかしながら、傷者数と交通事故件数は昭和62年以降増減があるものの全体としては増加傾向にあり、平成13年と平成16年には交通事故件数が100件を越えた。死者数については平成元年、6年、13年が多くなっているが、それ以外の年は4名以下で推移している。

第8次富良野市交通安全計画における「交通事故による死者数をゼロとする」目標を達成するため様々な対策を推進し、5ヵ年計画期間中には交通事故死ゼロの年もあったが、最後の年には1名発生している。

交通事故の推移

区分	年	第8次(5ヵ年計画)					
		17年	18年	19年	20年	21年	22年
富良野市	件数	80	73	59	41	52	47
	死者	1	0	3	2	1	1
	傷者	125	93	85	54	66	62
北海道	件数	28,384	26,967	23,582	21,091	19,503	18,088
	死者	302	277	286	228	218	215
	傷者	35,389	33,696	29,204	25,801	23,855	22,096
全国	件数	933,828	886,864	832,454	766,147	737,474	725,773
	死者	6,871	6,352	5,744	5,155	4,914	4,863
	傷者	1,156,633	1,098,199	1,034,445	945,504	911,108	896,208

第8次計画期間中の交通事故の発生状況をみると次のとおりである。

第7次と比較すると事故発生件数6割まで減少しているが、事故に占める車両相互の事故は全体の7割を占める割合は依然高い。

事故類型別の推移

(件)

区分 年	人対車		自転車 対車	車対車				車単独	計
	横断中	その他		正面	追突	出合頭	その他		
18年	4	2	9	0	21	17	14	6	0
19年	5	3	11	1	1	15	10	4	3
20年	1	2	5	1	9	10	7	1	2
21年	1	2	8	1	5	15	15	5	1
22年	3	1	4	2	15	15	7	0	1
計	15	10	37	11	75	67	41	16	7

下段:事故発生件数 上段:死亡事故件数(内数)

月別では、7月～10月の発生件数が多く夏秋の行楽期事故が特徴。続いて11月～12月の初冬の事故が目立つ。

月別事故発生の推移

(件)

区分	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
18年	6	8	4	8	5	0	4	5	8	8	8	9	0
19年	5	6	2	4	3	1	4	7	10	3	7	7	3
20年	2	2	4	4	5	3	2	7	5	3	4	0	2
21年	3	4	2	4	2	1	8	13	3	4	1	6	1
22年	1	2	4	3	3	2	8	2	4	6	1	3	1
計	17	22	16	23	18	7	26	34	30	24	28	27	7

下段:事故発生件数 上段:死亡事故件数(内数)

第一当事者の通行目的別発生状況では、業務が最も多く、観光娯楽と買い物も多くなった。

第一当事者の通行目的別発生状況 (件)

年	業務	通勤	観光娯楽	ドライブ	飲食	買い物	訪問	送迎	通院	帰省	その他	計
18年	20	2	12		1	16	15	2			5	73
19年	15	8	8	2	1	10	5	1	4	0	5	59
20年	7	3	7	1	1	9	3	3		4	3	41
21年	9	5	14	1	2	7	4	1	1	7	1	52
22年	10	4	9	2	1	8	2	3	2	2	4	47
計	61	22	50	6	6	50	29	10	7	13	18	272

下段:事故発生件数 上段:死亡事故件数(内数)

第一当事者の年齢別では、全体的に半減しているものの依然20歳代の事故が最も多く約2割を占めている。続いて50歳代も約2割を占める。死者数では20歳代、40歳代が多くなっている。

市外居住者の事故割合は全体の約5割を占める。

第一当事者の年齢別及び居住別事故の推移 (件)

区分 年	運 転 者							運転 以外	計	居住地	
	20歳 未満	20歳 代	30歳 代	40歳 代	50歳 代	60歳 代	70歳 以上			市内	市外
18年	1	8	7	14	20	14	7	2	73	36	37
19年	3	12	7	12	10	6	7	2	59	30	29
20年	2	10	9	4	5	5	6		41	25	16
21年	1	11	6	9	9	8	8		52	26	26
22年		12	5	8	7	10	5		47	23	24
計	7	53	34	47	51	43	33	4	272	140	132

下段:事故発生件数 上段:死亡事故件数(内数)

第一当事者のシートベルトの非着用者割合は約25%と高い割合が続いている。自動車運転中の死者数の半数以上は非着用者となっている。

第一当事者のシートベルト着用状況 (件)

区分	18年	19年	20年	21年	22年	計
着用		1	1			2
	59	52	39	46	47	243
非着用		2		1	1	4
	18	28	12	17	12	87
不明等						0
						0
計	0	3	1	1	1	6
	77	80	51	63	59	330

下段:事故発生件数

上段:死亡事故件数(内数)

### 富良野市交通安全計画における目標

【数値目標】 交通事故死者数をゼロとする。

交通事故による24時間以内死者数を出さず、市民を交通事故の脅威から守ることが目標である。

このことは、当然のことながら、24時間以内死者数のみならず、およそ道路交通事故に起因する死者数(30日以内死者数等)をゼロすることを意味している。

そのためには、関係行政機関及び団体と一層の連携を図り、市民の理解と協力の下、第3節に掲げる諸政策を総合的に推進するものとする。

### **第3節 道路交通安全についての対策**

#### **今後の道路交通安全対策を考える視点**

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることにかんがみると、これまでの富良野市交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。このため、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、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新たな対策を推進することも必要である。

このような観点から、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進といった6つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

#### **1 高齢者及び子どもの安全確保**

高齢者の死者の占める割合が極めて高いこと、今後も高齢化はさらに進むことを踏まえると、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必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進し、また、交通モードによる相違、すなわち、高齢者が主として歩行及び自転車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。特に、後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう町や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

また、高齢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。安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点も

ちろんのこと、子ども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、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

## **2 歩行者及び自転車の安全確保**

交通事故のない安全で安心な社会の実現を図るためには、自動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。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の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積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と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り、特に、市街地において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。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必要がある。

さらに、駅前など放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

## **3 生活道路及び幹線道路における安全確保**

生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。

また、依然として、交通事故死者数の3分の2を占める幹線道路における対策については、事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確化し、蓄積した効果データを活用し、事故原因に即した効果の高い対策を立案し、対策完了後の効果を評価し、評価結果を次の新たな対策の検討に反映する、といった交通安全対策のマネジメントを推進し、効果の更なる向上を図る必要がある。

## 講じようとする施策

### 1 道路交通環境の整備

引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、その事故が占める割合が増加する傾向のある生活道路における安全対策をより一層推進することが必要であり、今後の道路交通環境の整備を考えるに当たっては、以下の2つの視点に基づき、引き続き効果的・効率的な取組を進めていくこととする。

現下の厳しい財政状況の中で効果的な対策を推進するためには、限られた予算の中で交通事故対策への投資効率を最大限高めることが必要である。

道路交通環境の整備を効果的・効率的に進めていくためには、地域や地元住民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、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなど、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取組を充実する。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、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。

#### 【第9次計画における重点施策】

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 (( 1 ))
生活道路における交通安全対策の推進 (( 1 ) ア)
通学路等の歩道整備等の推進 (( 1 ) イ)
高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備 (( 1 ) ウ)
外国人に対する交通安全教育の推進 (( 1 ) ク)
幹線道路における交通安全対策の推進 (( 2 ))
交通安全対策のマネジメントの推進 (( 2 ) ア))
IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現 (( 3 ) エ)
自転車利用環境の総合的整備 (( 5 ))
災害に備えた道路交通環境の整備 (( 6 ))
総合的な駐車対策の推進 (( 7 ))
道路交通情報の充実 (( 8 ))

#### ( 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。

#### ア 生活道路における交通安全対策の推進

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年法律第91号。バリアフリー新法)の生活関連経路を構成する道路を中心に音響信号機、高齢者等感应信号機、歩行者感应信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と自動車の流れを分離して歩行者と自動車を錯綜させない動線とすることにより歩行者と自動車の事故を防止する歩車分離式信号の導入を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備、歩行者と自転車を分離する自転車利用環境整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、その他生活道路等においても、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩車共存道路(歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するランプやクランク等を整備した道路)、コミュニティ道路(歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するランプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路)等の検討を進めるとともに、道路標識の高輝度化・大型化・可変性・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等(以下「道路標識の高輝度化等」という。)を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図る。

#### イ 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所、児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充により、通学路等の安全・安心な歩行空間の創出を図る。

#### ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア)高齢者や障がい者等を含めて全ての人々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、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、

障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備する。併せて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくするような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特にバリアフリー新法に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、視覚障がい者用誘導ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自動二輪等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

#### エ 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため、「無電柱化に係るガイドライン」に沿って、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、歴史的街なみの保全、観光振興、地域文化の振興、地域活性化等に資する道路において、地域の実情に応じた多様な手法も活用しながら無電柱化を推進する。特に、高齢者や障がい者等の利用の多い道路では、改築事業等と併せた無電柱化を積極的に推進する。

## (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全に資する道路整備事業については、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、選択と集中、市民参加・市民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅に取り組む。また、基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路(自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。)から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

#### ア 交通安全対策のマネジメントの推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、交通安全対策のマネジメントを推進する。

(ア) 死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

(イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

(ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

#### イ 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合が高い幹線道路の区間等を事故危険箇所として指定し、事故の態様、交通量、地域住民等の意見を踏まえ、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、中央分離帯、交差点改良、視距の改良、道路照明・視線誘導標・道路標識・道路標示・区画線の設置等の交通安全対策を推進する。

#### ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

また、交通事故発生時、天候不良等の交通障害発生時においては、その状況に即し、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

#### エ 重大事故の再発防止

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、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

#### オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、市街地における道路の著しい

混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

- (エ) 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内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路等の系統的な整備を実施する。
- (オ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

#### カ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- (ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道の設置等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。
- (ウ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道等の整備を推進する。

### **(3) 交通安全施設等整備事業の推進**

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、平成 20 年度から 24 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画(平成 21 年 3 月 31 日閣議決定)に基づき、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

また、平成 25 年度以降も、交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な交通安全施設等整備事業の推進を図る。

#### ア 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下、「あんしん歩行エリア」における面的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・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、無電柱化の推進等による歩行者・自転車の安全な通行空間

の確保を図る。

#### イ 幹線道路対策の推進

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、事故危険箇所など、事故の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。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の高度化、交差点改良等の対策を実施する。

#### ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の高度化、交差点の立体化等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑制を図る。

#### エ IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

(ア) 交通に関する情報の収集、分析及び伝達並びに信号機、道路標識等その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大等交通管制システムの充実・高度化を図る。

### **(4) 効果的な交通規制の推進**

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中で、それぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努める。

#### ア 地域の特性に応じた交通規制

幹線道路では、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を、また、生活道路では、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせるなど、通過交通を抑制するための交通規制を実施するほか、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

#### イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。また、路線バス、路面電車等大量公共交通機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進する。

#### ウ より合理的な交通規制の推進

より合理的な交通規制を図るため、警察において交通規制の種類に応じ、当該交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、その結果、交通規制実施後の道路交通環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなると認められる場合には、交通規制の内容の変更又は交通規制の解除、道路利用者に対する交通規制の理由の説明、道路管理者に対する道路の整備又は改良の働き

掛け、地方公共団体、民間事業者等に対する路外施設の整備等の働き掛け等の道路交通環境の整備を図る。

具体的には、平成 21 年及び 22 年に全面改正された新たな最高速度規制基準に基づき、最高速度規制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の点検及び見直しを推進する。

また、駐車規制については、必要やむを得ない貨物自動車等の荷捌き、客待ちタクシー、二輪車、商店街（買物客）、駅前等の対策を重点に、駐車規制の点検及び見直しを推進する。

さらに、信号制御については、歩行者、自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」、「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」等についての点検及び見直しを推進する。

## **（５）自転車利用環境の総合的整備**

### **ア 安全で快適な自転車利用環境の創出**

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、増加している歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。さらに、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

### **イ 自転車等の駐車対策の推進**

自転車等の駐車対策については、自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。

また、鉄道の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、道、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による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。

特に、バリアフリー新法に基づき、市が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、自転車等の違法駐車に対する指導取締りの強化、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

### **ウ 大規模自転車道の整備**

交通の安全を確保し、併せて余暇活動の増大に対応した歴史や自然に親しめる大規模自転車道の整備を推進する。

## **(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、津波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ため、緊急輸送道路にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

### **イ 災害に強い交通安全施設等の整備**

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備及び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の道路災害の監視システムの導入、交通規制資機材の整備を推進するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置の整備を推進する。

### **ウ 災害発生時における交通規制**

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。

### **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・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、交通監視カメラ、車両感知器、道路情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等 IT 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**

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

### **ア 秩序ある駐車場の推進**

運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

### **イ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚**

違法駐車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・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

### **ウ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進**

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、路外駐車場や路上駐車スペースの確保に向けた取組、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

## **(8) 道路交通情報の充実**

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化、多様化する道路交通情報に対する市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、IT等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

## **(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

### **ア 道路の使用及び占用の適正化等**

#### **(ア) 道路の使用及び占用の適正化**

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。



(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う居眠り運転や覚低走行による事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線、「道の駅」等の休憩施設のほか、休憩場所を知らせる掲示板等の整備を積極的に推進する。

ウ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、道路交通環境等を踏まえた児童館等の設置を促進するとともに、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠陥又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

## 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下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識とモラルの向上に努め、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る。交通安全意識を向上させ交通ルール・マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して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ことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針(平成10年国家公安委員会告示第15号)等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達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行うほか、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しては高齢者の行動特性を理解した上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。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、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに、学校保健安全法(昭和33年法律第56号)に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、道、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる市町村職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

#### 【第9次計画における重点施策】

参加・体験・実践型の活動の推進 (( 1 ) カ , ( 2 ) , ( 3 ) ア , イ , オ , ( 5 ))  
高齢者に対する交通安全教育の推進 (( 1 ) 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 (( 3 ) ウ)  
自転車の安全利用の推進 (( 3 ) オ)  
スピードダウンの励行運動の推進 (( 3 ) カ)  
デイ・ライト運動の一層の浸透・定着 (( 3 ) キ)  
飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立 (( 3 ) ク)  
居眠り運転の防止活動の推進 (( 3 ) ケ)  
交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 (( 4 ))  
住民の参加・協働の推進 (( 5 ))

#### ( 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、心身の発達段階や地域の実情に応じて、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とら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、紙芝居や腹話術、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とともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び地域子育て支援センターにおいては、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するとともに、幼児交通安全こぐまクラブ等の組織化を促進し、その活動の強化を図る。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

## 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、体育、道徳、総合的な学習の時間、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。

小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、小学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小学生の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、小学生に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通ボランティアによる通学路における小学生に対する安全な行動の指導、小学生の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

## 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、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、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とともに、命の尊さや規範意識の醸成等にも資する取組を展開する。

中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できる

よう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

## 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、保健体育、総合的な学習の時間、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。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。

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、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、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

## 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。運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

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技術、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・モラルの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等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。特に、歩行者事故を

防止するため、運転者として、歩行者（横断者）に対して、最大の注意を払い、早期発見、回避の準備行動を習慣付けるための交通安全教育を推進する。

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、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図る。

また、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

看護学生等に対しては、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・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

#### 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、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、国、道及び市町村は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また、関係団体、交通ボランティア、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。特に交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努める。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、高齢者講習の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、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。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダーを対象とした安全運転教育を実施する。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動や、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

#### 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。また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する

#### ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、日本の交通ルールに関する知識の普及を目的として交通安全教育を推進するとともに、最近の国際化の進展による外国人の道内在住者及び来道者の増加を踏まえ、外国人向け教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努める。

また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

### **(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。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて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。

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、教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。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

### **(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

市民一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、北海道の運動主催機関・団体を始め、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。

交通安全運動の運動重点としては、全国的な情勢等を視野に入れつつ、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底、自転車の安全利用の推進、スピードダウンによる安全運転、デイ・ライト運動の一層の浸透・定着、飲酒運転の根絶、居眠り運転の防止等、全道的な交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

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住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、住民本位の運動として展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

#### イ 高齢者等への安全の徹底

高齢者に対する声かけや、日常活動における交通安全一声アドバイスなどの安全指導を推進するとともに、高齢者を交通事故から守るため、一般ドライバーに対して、高齢歩行者・自転車利用者の行動特性を理解した安全運転を普及促進する。

さらに、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及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図ることとするが、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、貼付活動を積極的に推進するほか、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。

また、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いた広報を積極的に行う。さらに、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。



#### ウ 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、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（平成 22 年 10 月現在、富良野市の一般道のシートベルト着用率は、運転席 99.79%、助手席 97.94%）。

このため、道、市町村、関係機関・団体等との協力の下、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。

#### エ 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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所、病院等と連携した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（平成 22 年 4 月現在における北海道のチャイルドシート使用率は、6 歳未満 63.7%、5 歳児 44.4%（警察と社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

また、市、民間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。

さらに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を推進する。

#### オ 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による迷惑行為を防止するため、「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）を活用するなどにより、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。

夕暮れ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。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進する。

幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に

対し、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、着用の徹底を図る。

#### カ 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や環境に配慮した安全速度の励行運動などを推進するとともに、主要幹線道路等における車間距離保持についての啓発活動を推進する。

#### キ 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ものとする。（平成 22 年 12 月におけるデイ・ライト実施率は、ハイヤー・タクシー 52.4%、バス 78.9%、トラック 18.2%、その他 3.2%（公益社団法人北海道交通安全推進委員会の調査による））。

#### ク 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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を引き続き推進するとともに、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」という市民の規範意識の確立を図る。

#### ケ 居眠り運転の防止活動の推進

本道は全国に比較して正面衝突事故や車両単独事故が多く、その要因として長距離、長時間運転の疲労からくる居眠り運転や注意力のレベルが著しく低下して居眠りに近い状態となる覚低走行での運転が考えられ、本道特有の死亡事故の原因となっていることから、道、道警、市町村及び道路管理者等と連携して広報・啓発活動や施設整備を推進する。

#### コ 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、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、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

- (ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、スピードダウンによる安全運転、デイ・ライト運動の一層

の浸透・定着、飲酒運転の根絶、居眠り運転の防止、違法駐車等の排除等を図る。

- (イ)交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、道、市町村、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。
- (ウ)民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、国、道及び市町村は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全市民的気運の盛り上げを図る。

#### サ その他の普及啓発活動の推進

- (ア)夕暮れ時から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。
- (イ)市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。
- (ウ)自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時・適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。
- (エ)学識経験者と参加者による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催する。

### **(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進**

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

また、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及び

カリキュラムの策定に努める。

#### **(5) 住民の参加・協働の推進**

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住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当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、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、住民の参加・協働を積極的に進める。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」を作成したり、交通安全総点検等住民が積極的に参加できるような仕組みをつくったりするほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。

### **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を努める。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を図る。

#### **【第9次計画における重点施策】**

高齢運転者対策の充実((1)ア)
------------------

#### **(1) 運転者教育の充実**

##### **ア 高齢運転者対策の充実**

##### **(ア) 高齢運転者に対する教育の充実**

高齢者講習及び更新時講習の効果的実施に努める。

特に、講習予備検査(認知機能検査)に基づく高齢者講習においては、検査の結果に基づく個々人の状態に対応した教育に努める。

また、講習予備検査(認知機能検査)の実施状況を調査し、検査の判定基準が適正なものであるかどうかなどについて検証を行う。

##### **(イ) 臨時適性検査の確実な実施**

講習予備検査(認知機能検査)の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施等により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査の円滑な実施のため、認知症専門医等との連携を強化するなど、態勢の強化に努める。

(ウ) 運転経歴証明書の充実

運転経歴証明書の身分証明書としての機能を充実させ、運転免許証を自主返納した者の支援に努める。

(エ) 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、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(オ) 高速自動車国道等の利用者に対する事故防止の推進

高齢運転者による高速自動車国道等での交通事故、特に、逆走が要因となる事故を防止するため、あらゆる機会を通じての広報啓発活動を推進する。

イ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、非着用死者の実態、着用率、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図る。

ウ 悪質危険な運転者の早期排除

迅速かつ確実な行政処分の実施により違反を繰り返す運転者や重大な交通事故を起こした運転者等を道路交通の場から早期排除を図る。

#### **4 車両の安全性の確保**

現在、エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、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ことから、今後車両の安全対策を拡充強化することが必要である。

このような認識の下、車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに、主に運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故についても、車両構造面からの対策によりできる限り交通事故の未然防止を図る。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

特に、事故件数及び死傷者数は依然として高水準にあり、後遺障害も考慮すれば、これまで実施してきた被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、今後は、事故を未然に防止する予防安全対策について、先進技術の活用等により、更なる充実を図る必要がある。また、車両安全対策の推進に当たっては、規制と誘導的施策を総合的かつ有効に連携させるため、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策、利用者による安全な自

動車の選択を促進する方策等を、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに、自動車を使用される段階においては、自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、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。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、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ため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

## 【第9次計画における重点施策】

自動車点検整備の充実((1)イ)
------------------

### (1) 自動車の検査及び点検整備の充実

#### ア 自動車の検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応し、IT化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法(昭和26年法律第185号)に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

#### イ 自動車点検整備の充実

##### (ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に全国的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

#### (イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を全道的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

#### (オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、いまだにペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

### **(2) 自転車の安全性の確保**

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車(人の力を補うため原動機を用いるもの)及び普通自転車の型式認定制度を活用する。

また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努める。

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反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

## **5 道路交通秩序の維持**

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

また、事故原因の徹底究明を求める市民意識の高まり等を踏まえ、交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査体制及び装備等の充実強化を図る。

### **【第9次計画における重点施策】**

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等 (( 1 ) ア ( ア ))  
背後責任の追及 (( 1 ) ア ( イ ))  
自転車利用者に対する指導取締りの推進 (( 1 ) ア ( ウ ))

## ( 1 ) 交通の指導取締りの強化等

### ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

#### (ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等

指導取締り体制を充実し、児童、高齢者、障がい者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反及びシートベルトの着用、チャイルドシートの使用に係る違反に重点を置いた取締りの強化を図る。

特に、飲酒運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者の周辺で飲酒運転を助長し、容認している者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

#### (イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

#### (ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

### ウ 科学的な指導取締りの推進

交通事故分析システムの高度化や交通事故発生状況と指導取締り実施状況等を関連付けて分析するシステムの研究開発、取締り用装備資機材の改良等科学技術の進歩に対応した研究開発を図るとともに、速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進する。



## 6 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

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、又は掛け替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、北海道犯罪被害者等支援基本計画の下、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、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とともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

### 【第9次計画における重点施策】

損害賠償についての支援等 (( 2 ))

交通事故被害者支援の充実強化 (( 3 ))

### ( 1 ) 自動車損害賠償保障制度に係る無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

### ( 2 ) 損害賠償の請求についての支援等

#### ア 交通事故相談活動の推進

道や市町村における交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

(ア) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、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、団体等との連絡協調を図る。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質の向上を図る。

(ウ) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、道や市町村のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

#### イ 損害賠償請求の支援活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。

### **(3) 交通事故被害者支援の充実強化**

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を警察、交通安全活動推進センター等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては、捜査への支障を勘案しつつ、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」等を作成し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

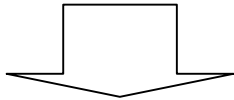
さらに、警察本部の交通捜査課に設置した被害者連絡調整担当統括官が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、交通事故被害者等の心情に配慮した対応を適切に実施するための教養の強化に努める。

## 第2章 踏切道における交通の安全

1. 踏切事故は、第8次交通安全計画期間には発生していないが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



2. 踏切道における交通の安全についての目標  
踏切事故件数ゼロを目指す。



3. 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



<2つの柱>

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施  
その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

## 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第8次北海道交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一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、自動車交通の著しい踏切や歩道が狭隘な踏切への対策等、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こととする。

## 講じようとする施策

### **【第9次計画における重点施策】**

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（１）

その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置（情報技術を活用した踏切事故の防止）（２）

### **1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施**

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

また、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

### **2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置**

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、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、ITの活用による踏切注意情報の表示や踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。

このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとする。

## 第2部 冬季に係る陸上交通の安全

富良野市は、1年間の約3分の1が雪に覆われる積雪寒冷地であり、冬期間（11月～3月）においては、吹雪による視程障害、積雪による道路の幅員減少、路面凍結による交通渋滞やスリップ事故、歩行中の転倒事故等、交通という観点からも厳しい影響のある地域である。

鉄道輸送等の公共交通手段の比較的少ない当市の現状からは、冬季においても道路交通に大きく依存することが見込まれる。

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住民のニーズは大きく、高齢者、障がい者等を含むすべての人々が、安全で快適に利用できる歩行空間の確保に向けた施策に取り組む必要がある。

これらのことから、北海道における交通事故の防止に当たっては、その特殊な環境に対応した冬季の対策が不可欠である。

そのため、国、道及び市は、市民の理解と協力の下、これまで述べてきた通年に係る施策に加え、次に掲げる冬季の交通安全に関する諸施策を総合的かつ効果的に推進する。

### 1 冬季道路交通環境の整備

冬季に対応する道路交通環境の整備については、これまでも冬季交通の確保や交通安全等の観点から関係機関が連携し、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る。

積雪寒冷地である当市における冬季交通は、路面や気象など交通環境が夏季とは大きく異なることから、今後も冬季交通の特性に対応した道路交通環境整備を図っていく必要がある。

冬季道路交通環境の整備に当たっては、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対して、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、冬季積雪・凍結路面对策として適時・適切な除排雪や凍結防止剤・防滑砂の散布等の実施、自発光式視線誘導標など冬季交通に係る交通安全施設等の整備を推進する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の充実を図る。

### (1) 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。

## **(2) 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、一般道路の新設・改築に当たっては、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こととし、雪崩、視程障害等に伴う交通事故防止のための、防雪柵、雪崩防止柵等の防雪対策や、堆雪が交通障害とならないよう堆雪幅を確保する拡幅整備等に努める。

## **(3) 効果的で重点的な事故対策の推進**

### **ア 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、積雪寒冷特別地域である北海道においては、冬季の安全な道路交通を確保するため、冬季積雪・凍結路面对策として除雪や凍結防止剤散布を実施する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の充実を図る。

### **イ 冬季交通事故多発地域における重点的交通規制**

冬季において、交通事故発生の危険が高い又は交通事故の多発する地域、路線等においては、最高速度の指定、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施する。

## **(4) 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、高速除雪車の増強を図る等、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、住民が自主的に行う除排雪を積極的に支援する。

さらに、分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備し、安全で円滑な冬季交通の確保を図るため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の充実に努めるほか、降雪や地吹雪等による交通事故を防止するため、道路標識の高輝度化等を推進する。

## **2 交通安全思想の普及徹底**

冬季における道路交通は、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、心身の発達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行うとともに、参加・体験・実践型の教育方法を取り入れるなど、より効果的な交通安全思想の普及に努める。

### **(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**

冬季交通における幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、冬季交通の特徴や路上遊戯の危険性等を理解させるとともに、冬季の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的とする。

関係機関・団体は、冬季交通に係る情報の提供を行うなど、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育や幼児の保護者への支援に努める。

#### **イ 小学校、中学生及び高校生に対する交通安全教育の推進**

冬季交通における小学生、中学生及び高校生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、冬季の交通事故の傾向や特徴、積雪や凍結による路面の危険性について理解させるとともに、冬季の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。

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、運転者に発見されやすい服装の推奨、積雪等により狭くなったり見通しの悪化した道路、降雪等による視界不良時の道路の安全な利用、さらには、積雪路での遊戯や自転車利用の危険性等について重点的に交通安全教育を実施する。

#### **ウ 成人に対する交通安全教育の推進**

冬季交通における成人に対する交通安全教育は、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。

#### **エ 高齢者に対する交通安全教育の推進**

冬季交通における高齢者に対する交通安全教育は、参加・体験・実践型の交通安全教育、高齢者の交通安全教室、高齢者講習及び更新時講習、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、冬季の道路を安全に通行するために必要な知識と技能を習得させることを目標とする。



関係機関・団体等は、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等に加え、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、歩行環境の悪化等冬季交通に係る特徴や危険性等について、交通安全教育の充実に努める。

## **(2) 効果的な交通安全教育の推進**

冬季交通における交通安全教育に当たっては、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に、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

冬季運転経験の少ない者や夏季の運転免許取得者を中心に、運転免許試験場を活用し実車を用いる「夏期冬道安全運転講習」などの体験講習の実施等により、特に積雪・凍結路面等における運転に必要な技能と知識を習得させることに努める。

また、自動車運送事業に従事する運転者等に対しては、自動車運送事業者団体を通じ「冬道安全運転訓練」を開催するなど、積雪・凍結路面等における運転技術の向上を図る。

## **3 安全運転の確保**

冬季の安全運転を確保するためには、冬季特有の気象や路面における運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、冬季の交通環境に対応した運転者教育等の充実に努める。

また、冬季は他の季節と比較し、気象や路面等の交通環境が変化しやすく、また、その影響も大きいことから、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報提供など、道路交通に関する総合的な情報提供の充実に努める。

### **(1) 運転者教育等の充実**

冬季の安全運転に必要な知識及び技能を身につけ、実践できる運転者を育成するために、実車を用いる夏期冬道安全運転講習等の参加・体験・実践型運転者教育及びその施設・資機材の充実に努めるとともに、各種広報媒体等を活用した広報啓発など、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対策を推進する。

### **(2) 道路交通に関する情報の充実**

冬季における交通環境は他の季節と比較し、大雪や風雪をはじめ、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、路面状況等の把握及び道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進し、気象条件の厳しい主要な峠や地吹雪、雪崩等の多発箇所等の情報について、道路利用者への適時・適切な情報提供の促進を図る。

## 第3部 陸上交通の安全に関する実施計画の推進

陸上交通の安全に関する施策を推進するためには、国や道による指導や警察による取締りなどと併せて、市民の理解と協力による住民運動としての交通安全の取組が重要であり、本計画に基づく交通安全に関する施策を市民とともに共有し、市民総ぐるみで交通安全運動を推進することが必要である。

このため、交通安全対策基本法に基づき、本市が講ずべき施策に関する富良野市交通安全実施計画を策定することにより、各機関・団体の協力の下、各種の交通安全施策を着実に推進する。

また、鉄道をはじめ陸上公共交通機関は、市民の日常生活や経済活動において重要な輸送機関であり、ひとたび事故等が発生した場合には、大きな被害となることが懸念されるため、これら公共交通の事業者等による安全確保対策の取組が極めて重要である。

このことから、市民のみならず、仕事や観光で本道を訪れる多くの人々の安全・安心を確保するため、公共交通機関の安全対策を推進する国、道はもとより本市としても、安全対策に向けて、国、道及び市町村の連携強化を図るとともに、公共交通の事業者に対しては、利用者の安全確保を第一に事故防止の取組を強く求めていくことが必要であり、重大な事故、或いは重大な事故に繋がりがねない事態が発生した場合には、事故等の状況や事業者の安全対策等の把握に努めるとともに、必要に応じて報告を求めるなど、再発防止に向けた取組を積極的に進める。

### 1 富良野市交通安全実施計画の策定

当市における交通事故死者数は、ピーク時である昭和45年の14人の10分の1以下となる1人（平成22年）まで減少するなど、本計画に基づく施策等の推進により、着実に成果を挙げてきているところであるが、市民をはじめ、交通安全に携わる多くの関係機関・団体が長年にわたり一体となって交通安全に取り組んできた成果であると考えられる。

このため、陸上交通の安全に関する施策を推進するためには、市民の理解と協力が何よりも重要であることから、本市が講ずる施策について、各種施策の項目、実施機関、計画概要、実施内容などを明らかにした富良野市交通安全実施計画を策定する。

### 2 富良野市交通安全実施計画の推進

実施計画に基づく各種の交通安全施策の推進に当たっては、各機関・団体の協力の下、着実な推進を図る。

具体的には、本計画の基本理念である高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全

を一層確保することなどの人優先の交通安全思想を基本として、安全かつ円滑な道路交通環境の整備などの対策に取り組むとともに、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図り、すべての市民が願う交通事故ゼロを目指して陸上交通の安全確保に努める。

### **3 陸上交通の安全に関する情報の共有化**

鉄道をはじめ陸上公共交通機関は、市民の日常生活や経済活動において重要な交通機関であり、ひとたび事故等が発生した場合には、乗客の安全確保や市民の足としての責務は当然のこと、経済活動に対しても極めて深刻な影響を与えることが懸念される。

このため、陸上交通の安全対策に向けて、国、道、市及び関係機関等がこれまで以上に連携強化を図るとともに、公共交通の事業者には、利用者の安全確保を第一に交通事故防止の取組の徹底を求めていくことが必要であるため、社会に大きな影響を与える重大事故等が発生した際には、事故等の状況や事業者の安全対策等を把握するとともに、必要に応じて事業者から報告を求めるなど、同様の事故等の再発防止に向けた取組を積極的に推進する。

さらに、利用者である市民をはじめ関係者等への適切な情報の提供により、これら事故等の再発の防止はもとより、交通安全に対する市民意識の高揚を図る。

#### **(1) 国、道、市の連携強化**

大量輸送を担う公共交通機関における事故等の発生時には、まず第一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り、さらには、平常時における避難誘導の進め方の検討など、事故発生時の対応を想定した取組も必要である。

負傷者等の救助・救急活動などについては、市、消防機関、警察等が担っており、これら関係者との連携なくして、被害を最小限に抑えることは困難であるため、市、消防機関、警察はもとより、大量輸送を担う公共交通機関とも一層の連携強化を図り、事故発生を想定した定期的な避難訓練の実施や避難誘導経路等の確認、事故発生時における救助・救急機関等への連絡体制の整備などの取組を強力に推進する。

#### **(2) 安全対策の状況等の報告**

鉄道やバスなどの陸上交通輸送事業者は、大量輸送を担う公共交通機関であり、ひとたび事故等が発生した場合には、大きな被害となることが懸念されるため、重大な事故、或いは重大な事故に繋がりがねない事態が発生したときは、速やかに状況の把握に努めるとともに、再発防止の観点から必要に応じて事業者から報告を求めるなど、安全対策の取組を推進する。

### **(3) 市民への適切な情報の提供**

公共交通機関における事故等の発生時には、事故発生の状況や被害の状況、原因などの把握に努め、市民等への適切な情報の提供を行うものとする。

また、公共交通機関は多くの人命を預かる社会的責任を有するものであるため、それを担う事業者に対しては、利用者の安全確保を第一に事故防止の取組に万全を期すとともに、事故等の再発防止はもとより、交通安全に対する市民意識の高揚を図る上からも、市民等に対する適切な情報の提供を行うよう求める。

**富良野市交通安全計画  
(第9次)**

平成23年11月予定

富良野市総務部市民環境課

〒076-8555 富良野市弥生町1番1号

TEL0167-39-2308