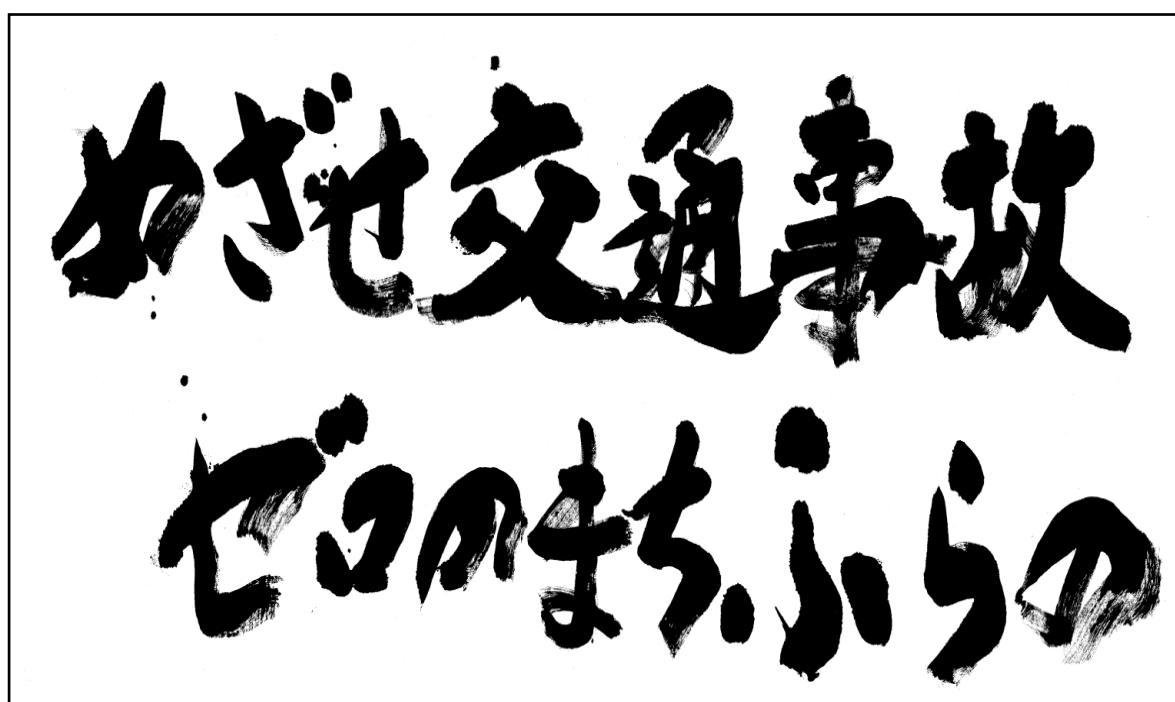


富良野市交通安全計画

平成28年度～平成32年度(第10次)



富良野高校書道部

平成29年3月

富良野市

富良野市は「交通事故死ゼロのまちづくり」をめざします

目 次

第1部 総論	
第1章 交通安全計画について	1
1 計画の位置付け・期間等	1
2 計画の基本理念	1
【交通事故のない社会を目指して】	
【人優先の交通安全思想】	
3 計画の推進	3
第2章 交通事故等の現状	4
1 道路交通事故の現状	4
第3章 交通安全計画における目標	7
1 道路交通の安全についての目標	7
第4章 施策の柱と重点課題	7
1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策	7
2 飲酒運転の根絶	8
3 スピードダウン	8
4 シートベルトの全席着用	8
5 自転車の安全利用	9
6 踏切道における交通安全対策	9
7 冬季に係る陸上交通の安全	9
第2部 講じようとする施策	10
1 道路交通環境の整備	10
2 交通安全思想の普及徹底	11
3 安全運転の確保	15
4 救助救急活動・被害者支援の充実	15
5 踏切道における交通の安全	16

第1部 総論

第1章 交通安全計画について

1 計画の位置付け・期間等

車社会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ました。

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）が制定されました。

これに基づき、昭和46年度以降、9次にわたる富良野市交通安全計画を作成し、国、道、市を含めた関係機関・団体が一体となって交通安全対策を強力に実施してきました。

近年の状況をみると、道路交通事故件数は、減少傾向で推移していますが、事故そのものを起こさないような施策が求められています。

交通事故の防止は、関係機関・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ねばなりません。

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26条の規定に基づき、平成28年度から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ます。

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、本市では、全国平均を上回るペースで人口減少が進んでいます。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います。

このような時代の変化を乗り越え、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す。

交通事故による被害者数が災害や犯罪等他の危険に比べ圧倒的に多いことを考えると、公共交通機関をはじめ、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となります。

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ことが必要です。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く、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、新たな一歩を踏み出さなければなりません。

【人優先の交通安全思想】

文明化された社会においては、弱い立場にある方への配慮や思いやりが存在しなければなりません。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、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ります。

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きます。

(1) 交通社会を構成する要素

本計画は、このような観点から、道路交通や踏切道における交通について、講じるべき施策を明らかにしていきます。

ア 人に係る安全対策

歩行者等の安全な移動を確保するため、交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとし、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ようになる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ます。さらに、市民自らの意識改革のためには、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が必要です。

イ 交通環境に係る安全対策

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

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化社会の到来や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとし、

(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、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す。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の趣旨を踏まえ、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ものとし、

(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、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、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します。

(4) 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りますが、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、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な対策に集中して取り組みます。

また、交通の安全に関する施策は多方面に渡っていますが、これらは相互に密接な関連があり、有機的に連携し、総合的かつ効果的に実施することが肝要であります。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し、

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

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を減少させることができたところですが、前方不注視や操作不適といった安全運転義務違反に起因するものは、依然として交通事故の大半を占めています。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に警察と連携して、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、当該交通事故の減少を図っていきます。

また、第10次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々状況を的確に踏まえた取り組みを行っていきます。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためにも、交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住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で安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市民主体の意識を醸成していきます。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、行政、関係機関・団体、住民等の協働により形成していきます。

第2章 交通事故等の現状

1 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）策定前の昭和44年に、事故発生件数254件、負傷者440名、昭和45年に死者14名と最悪を記録しましたが、その後減少傾向に推移し、昭和62年には発生件数60件、死者0名、負傷者90名と第1次計画以降、死者数が初めて0名となりました。

交通事故件数と傷者数は昭和62年以降増減があるものの全体としては、減少傾向にあります。

事故件数は、平成13年と平成16年には100件を越えていますがそれ以降は、減少し、平成22年以降は、50件以下になっています。負傷者数は、平成18年以降は、100人以下で、平成23年以降は、50人以下に減少しています。

死者数については、平成元年、6年、13年、24年が多く、それ以外の年は、4名以下で推移しています。

第9次富良野市交通安全計画では「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てきましたが、目標達成には、至りませんでした。平成28年は、平成18年以来10年ぶりに3度目の交通事故による死者数ゼロを達成しています。

●交通事故の推移

年 区分		第9次(5カ年計画)						28年
		22年	23年	24年	25年	26年	27年	
富 良 野 市	件数	47	29	35	28	27	32	29
	死者	1	3	5	3	3	1	0
	傷者	62	35	43	36	41	41	34
北 海 道	件数	18,088	16,395	14,973	13,722	12,274	11,123	11,329
	死者	215	190	200	184	169	177	158
	傷者	22,096	19,705	18,048	16,247	14,571	13,117	13,489
全 国	件数	725,924	692,084	665,157	629,033	573,842	536,899	499,232
	死者	4,948	4,691	4,438	4,388	4,113	4,117	3,904
	傷者	896,297	854,613	825,392	781,492	711,374	666,023	617,931

※H28年の全国の数値は、速報値です。

第9次計画期間中の交通事故の発生状況

- ① 第8次計画と比較すると事故発生件数は56%まで減少していますが、死亡者数は、倍増します。事故に占める車両相互の事故は、全体の7割を占めています。

●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		
23年	1	2	2	3	11	8	2	0	3
24年	2	2	3	4	11	6	5	0	5
25年	2	1	2	1	11	6	1	2	3
26年	1	1	2	1	6	9	4	1	3
27年	2	1	2	1	6	9	4	2	27
27年	3	1	3	4	6	9	3	3	1
計	1	0	0	9	1	1	0	3	15
	10	7	12	16	45	38	15	8	151

下段: 事故発生件数 上段: 死亡事故件数(内数)

- ② 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です。
次いで12月～1月の初冬の事故が目立ちます。

●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
23年	4	3	0	3	0	1	3	4	4	3	0	4	3
24年	2	2	3	0	3	2	4	7	3	3	2	4	5
25年	4	2	0	0	4	3	2	7	2	4	0	0	3
26年	0	2	1	1	1	4	5	4	1	2	0	3	28
27年	4	1	3	0	0	2	3	3	1	0	6	6	4
計	0	0	0	0	1	0	1	6	7	0	0	0	15
	14	10	7	4	10	12	17	25	11	18	8	15	151

下段: 事故発生件数 上段: 死亡事故件数(内数)

- ③ 第一当事者の通行目的別発生状況では、業務・観光娯楽が最も多く、次いで買い物時の発生となっています。

●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
23年	7	4	3 4	1	1	4	2	1	0	0	5	3 29
24年	3 8	2	2 11	0	0	7	3	0	1	0	3	5 35
25年	6	2	2	0	1 1	5	1	1	0	0	1 10	3 28
26年	3	1 2	1 11	1	0	5	1	1	1	1	1	3 27
27年	9	7	1 5	0	0	3	4	1	1	1	1	1 32
計	3 33	1 17	7 33	1 2	1 2	1 24	0 11	0 4	0 3	0 2	1 20	15 151

下段:事故発生件数 上段:死亡事故件数(内数)

- ④ 第一当事者の年齢別では、事故件数が第8次計画より半減となっていますが年代による事故件数の差は、それほどありませんでした。死者数では、20歳代と70歳代が多く市外居住者の死者数が8割を占めました。

●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
23年	1	4	1	7	6	3	3 7	0	3 29	0 16	3 13
24年	0	2 6	6	2 5	6	1 6	6 6	0	5 35	0 15	5 20
25年	1	1 5	5	5	3	1 5	1 4	0	3 28	2 16	1 12
26年	1 1	1 5	4	3	1 7	4	3	0	3 27	1 14	2 13
27年	2	1 6	6	4	5	5	4	0	1 32	0 20	1 12
計	1 5	5 26	0 22	2 24	1 27	2 23	4 24	0 0	15 151	3 81	12 70

下段:事故発生件数 上段:死亡事故件数(内数)

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

【数値目標】交通事故死者数をゼロとする。

交通事故による死者を出さず、市民を交通事故の脅威から守ることが目標であります。

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

踏切道における事故は、第9次富良野市交通安全計画期間には、発生していませんが、踏切道における交通の安全と踏切事故の発生を極力防止します。

この目標を達成するため、関係機関・団体と一層の連携を図り、市民の理解と協力の下、第2部に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進します。

第4章 施策の柱と重点課題

近年、交通事故等の発生件数及び死傷者数が減少していることをかんがみると、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つたものと考えられます。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していきます。

対策の実施後においては、効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要です。

このような観点から、第10次計画において講じようとする施策については、①道路交通環境の整備 ②交通安全思想の普及徹底 ③安全運転の確保 ④救急救助活動・被害者支援の充実 ⑤踏切道における交通安全といった5つの柱により交通安全対策を実施するものです。

その際、特に留意すべき事項については、次のとおり重点課題として問題点や施策の考え方を示し、関係機関・団体等へ取り組みが促進されるよう情報発信を行っていきます。

【重点課題】

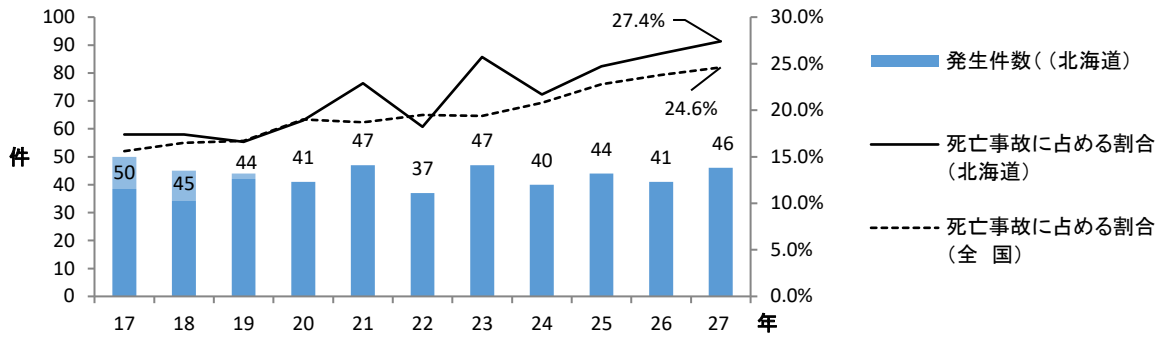
1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

北海道では、交通事故死者に占める高齢者の割合が極めて高く、死者のほぼ半数を65歳以上の高齢者が占めています。

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、全国平均より高い水準で推移しています。

高齢運転者による交通事故等の大きな原因となっている認知症への対策として、道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正（平成27年6月公布）により、75歳以上の高齢者については、運転免許更新時の認知機能検査及び臨時適性検査等により、認知症の疑いがある者に対して医師の診断を受けることが義務付けられ、これに従わない場合や認知症と診断された場合には免許が取り消されることとなります。（平成29年3月12日施行）

高齢運転者（65歳以上）が第1当事者となった交通死亡事故の推移



しかし、富良野市では、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し、その維持・確保が難しくなっています。今後、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ます。

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・行政処分の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ています。

こうした中、市民一人ひとりが、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の下に、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11月30日 北海道条例第53号。平成27年12月1日施行)が成立しました。富良野市においては、平成28年3月議会にて富良野市交通安全条例の中に、「飲酒運転の根絶」の項目を追加してきました。(平成28年4月1日施行)

これらの条例に基づき、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。

3 スピードダウン

事故直前の速度が高くなるほど致死率は高くなるため、総合的な速度抑制対策を実施し、速度超過に起因する交通事故の防止と事故発生時の被害軽減を図ることが必要であります。

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、市民の交通安全意識の高揚を図ります。

4 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の着用率は高くなっていますが、北海道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とされています。

特に、後部席における着用率は、全道平均で4割程度に止まっており、全席で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ていきます。

5 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ります。自転車利用については、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ります。

更に、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ります。

6 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が出て、復旧までに長時間を要するなど重大な結果をもたらすものであります。高齢者、障がい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積極的に推進していきます。

7 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、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す。このため、富良野市における交通事故の防止に当たっては、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冬季の対策が不可欠であります。

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て取り組む必要があります。

第2部 講じようとする施策

【施策】

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、警察や道路管理者等の関係機関・団体が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきており、交通事故件数も減少してきています。

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生活道路の機能分化を進め、生活道路の安全の推進に取り組むこととします。

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します。

(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

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ません。

このため、地域の協力を得ながら、生活道路、市街地の幹線道路、通学路等において歩道等の整備に努め、「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ます。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアにおいて、関係機関・団体や地域住民等が連携し、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ります。

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安全を確保するため、教育委員会、学校、関係機関・団体等が連携し、改善・充実等の継続的な取り組みを支援するとともに、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、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の整備に努めます。

(2) 交通安全施設等の整備事業の推進

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、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な交通事故対策の検討とともに、少子高齢化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ります。

(3) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制の内容について点検・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により、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

(4) 自転車利用環境の総合的整備

増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、歩道上で歩行者と自転車が通行する部分を指定するなどの自転車走行空間の整備に努めるとともに自転車利用者へのルール、マナーの啓発活動を積極的に推進します。

(5) 災害に備えた道路交通環境の整備

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、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します。

(6) 冬季道路交通環境の整備

人優先の安全・安心な歩行空間の整備

通学路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は、積雪による歩道幅員の減少を防ぐため、歩道除雪等の実施により安全で快適な歩行者空間の確保に努めます。

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。

交通安全意識の向上と交通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す。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者等の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、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。

高齢化が進む中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。また、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実していきます。

(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します。

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、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・情報の提供等を行い、交通安全教育の支援に努めます。

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、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します。

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、小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、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の交通安全教育の推進に努めます。

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、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ます。

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、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の交通安全教育の実施に努めます。

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、二輪車等に対する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します。

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、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、免許取得前の教育を重視した交通安全教育の実施に努めます。

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、交通安全教育の充実に努めます。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ます。

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、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者及び運行管理者等が行う交通安全教育を中心として実施するよう推進します。

自動車の使用者は、研修会や啓発活動等に積極的に参加してもらうなど、自主的な安全運転管理の活発化に努めます。

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、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します。

町内会や老人クラブ、関係機関・団体と連携して、高齢者に対する社会教育活動、福祉活動等の多様な機会を活用した交通安全教室の開催や反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努めます。

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技能及び知識の習得のため、関係機関・団体等と連携して、障がいの程度に応じた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や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、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育を推進していきます。

(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ものとします。交通安全教育を行う関係機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、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

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り組みを推進するための市民運動として、富良野市交通安全協議会等の構成団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の重点施策としては、高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶、スピードダウン、シートベルト及びチャイルドシートの全席着用の徹底、自転車の安全利用の推進等、地域の交通情勢に即した効果的な交通安全運動を実施します。

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・発展を図ります。

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を周知するための広報を積極的に行います。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。

更に、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、積極的な啓発活動を推進します。

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」や富良野市交通安全条例の「飲酒運転の根絶」の項目に基づき、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根絶に関する施策を総合的に推進するとともに、関係機関・団体等や安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店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り組みを更に進め、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という市民の規範意識の確立を図ります。

エ スピードダウンの励行運動の推進

速度の出し過ぎによる危険性の認識向上のため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します。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）の啓発活動を推進します。

オ 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

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ります。

このため、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します。

カ 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、保育所等と連携し保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努めます。

キ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことの理解が必要です。

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、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た状態での乗車等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ります。

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、自転車のライトの点灯を徹底するとともに、反射材用品の取付け等を促進します。

ク 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、交通事故等の実態を踏まえた内容や、日常生活に密着し、重点的かつ、実効の挙がる広報を行っていきます。

家庭が交通安全に果たす役割は極めて大きいことから、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、各団体、町内会等の交通安全に関する広報活動を支援するため、資料、情報等の提供を積極的に行うものとします。

ケ その他の普及啓発活動の推進

薄暮から夜間にかけて重大事故が多発することから、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ります。

(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、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します。また、それぞれの立場に応じた交通安全活動が効果的かつ積極的に行われるよう、団体相互間の連絡体制強化と市民を挙げての活動の展開を図ります。

(5) 市民の参加・協働の推進

交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要であります。

交通安全思想の普及徹底に当たっては、市、警察署、関係機関・団体、事業所、町内会等とが連携を密にした上で、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 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人も含めた運転者教育等の充実に努めます。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ります。

(1) シートベルト、チャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシートの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体等と連携して各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用等の啓発を積極的に行います。

(2) 観光と農業を考慮した安全運転の充実

ア 観光客の安全運転の充実

観光客の交通事故を防止するため観光交通情報の提供や交通安全の啓発に努めます。

富良野を訪れる国内外の観光客や市内の宿泊施設やレンタカー会社等へ交通安全対策の啓発活動を推進します。

また、平成 28 年 3 月議会にて富良野市交通安全条例に観光客への安全運転意識の高揚のために関係機関・団体等と連携をとりながら施策実施に努めることを明文化してきました。

イ 農業関係者の安全運転の充実

農業機械やトラック輸送における交通事故の防止の啓発活動に努めます。

4 救助救急活動・被害者支援の充実

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、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。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

交通事故の種類・内容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、救助活動を円滑に実施します。

イ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進します。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。

ウ 救急救命士の育成

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に努めます。

エ 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し、救急救命士等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、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

オ ドクターヘリによる救急業務の推進

ドクターヘリは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、救急業務におけるドクターヘリの積極的活用を推進します。

カ 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・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練を推進します。

キ 緊急通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ確な救出及び事故処理の迅速化のため、GPS技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等に通報することなどにより緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）の普及に努めます。

ク 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、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入・連絡体制の明確化等を図ります。

(2) 交通事故被害者支援の充実

交通事故被害者は、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します。

5 踏切道における交通安全

踏切事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、鉄道事業者による安全対策に加えて、学校、沿線住民等を対象とした交通安全運動や踏切事故防止等の広報活動を行い、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透を図ります。



富良野市交通安全計画

平成 28 年度～平成 32 年度（第 10 次）

平成 29 年 3 月 30 日

富良野市交通安全推進協議会
富良野市 市民生活部 市民協働課
〒076-0018 富良野市弥生町1番1号
TEL 0167-39-2311
