

「交通事故のない安全安心な恵庭をめざして」

恵 庭 市 交 通 安 全 計 画(素案)

令和 3 年度～令和 7 年度（第 1 1 次）

令和 4 年○月

恵庭市交通安全対策会議

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	2
	【交通事故のない社会を目指して】	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】	3
3.	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	3
第2章	交通事故等の現状	4
1.	道路交通事故の現状	4
	（1）交通事故発生状況	4
	（2）過去5か年の交通事故実態	4
2.	道路交通事故の見通し	7
3.	踏切事故の現状	8
4.	交通安全推進体制の現状	8
5.	計画を推進するために担うべき役割	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安全についての目標	10
第4章	重点課題と施策の柱	11
	【重点課題】	11
	1. 交通安全推進体制の維持、交通安全指導者の育成	11
	2. 高齢化社会を踏まえた総合的な対策	11
	3. 飲酒運転の根絶	12
	4. 通学路等における交通安全の確保	13
	5. スピートダウン	13
	6. シートベルトの全席着用	13
	7. 自転車の安全利用	13
	8. 踏切道における交通安全対策	14
	9. 冬季における交通安全	14
	【施策の柱】	14
	道路交通の安全	14
	踏切道における交通の安全	14

第2部 『講じようとする施策』

第1章 道路交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・15

1. 道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・15

(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・・・・・・・・・・15

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・16

(3) 交通安全施設等整備事業の推進・・・・・・・・・・16

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実・・・・・・・・・・17

(5) 自転車等の駐車対策の推進・・・・・・・・・・17

(6) 公共交通機関利用の促進・・・・・・・・・・17

(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備・・・・・・・・17

(8) 冬季道路交通環境の整備・・・・・・・・・・18

2. 交通安全思想の普及徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・19

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・19

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進・・・・・・・・21

(3) 地域における交通安全運動への参加・協働の推進・・・・23

3. 道路交通秩序の維持・・・・・・・・・・・・・・・・・・23

4. 救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・23

(1) 救助・救急体制の整備・・・・・・・・・・23

(2) 救急医療体制の整備・・・・・・・・・・24

5. 被害者支援の充実と推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・24

第2章 踏切道における交通の安全・・・・・・・・・・25

1. 踏切道の構造の改良整備の促進・・・・・・・・・・25

2. 踏切保安設備の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・25

3. その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置・・・・25

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、全国的に交通事故の死傷者数が著しく増加し、社会問題となりました。

このため、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、本市においては、昭和 46 年度以降、10 次・50 年にわたる「恵庭市交通安全計画」を作成し、国、道、市及び関係団体等が一体となって、交通安全対策を強力に実施して参りました。

しかしながら、近年の状況を見ると、恵庭市の交通死亡事故件数は平成 2 年の過去最高の 13 人を境に減少傾向にあるものの、高齢化社会が進展し、高齢者が関わる交通事故が増加する中、道路交通事故件数は依然として多く、事故そのものを減少させることが求められています。

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積極的に推進していかなければなりません。

このような観点から、交通安全対策基本法第 26 条に基づき、令和 3年度から7年度までの 5 年間の講ずべき交通安全に関する施策の大綱として、第 1 1次恵庭市交通安全計画を定めます。

この交通安全計画に基づき、市は、国、道及び関係団体と密接な連携を保ち、市民との協働により、交通の状況や地域の実態に即して、交通安全に関する具体的施策を定め、これらを積極的に実施し、恵庭市が掲げる「安全で安心なまちづくり」を推進しようとするものです。

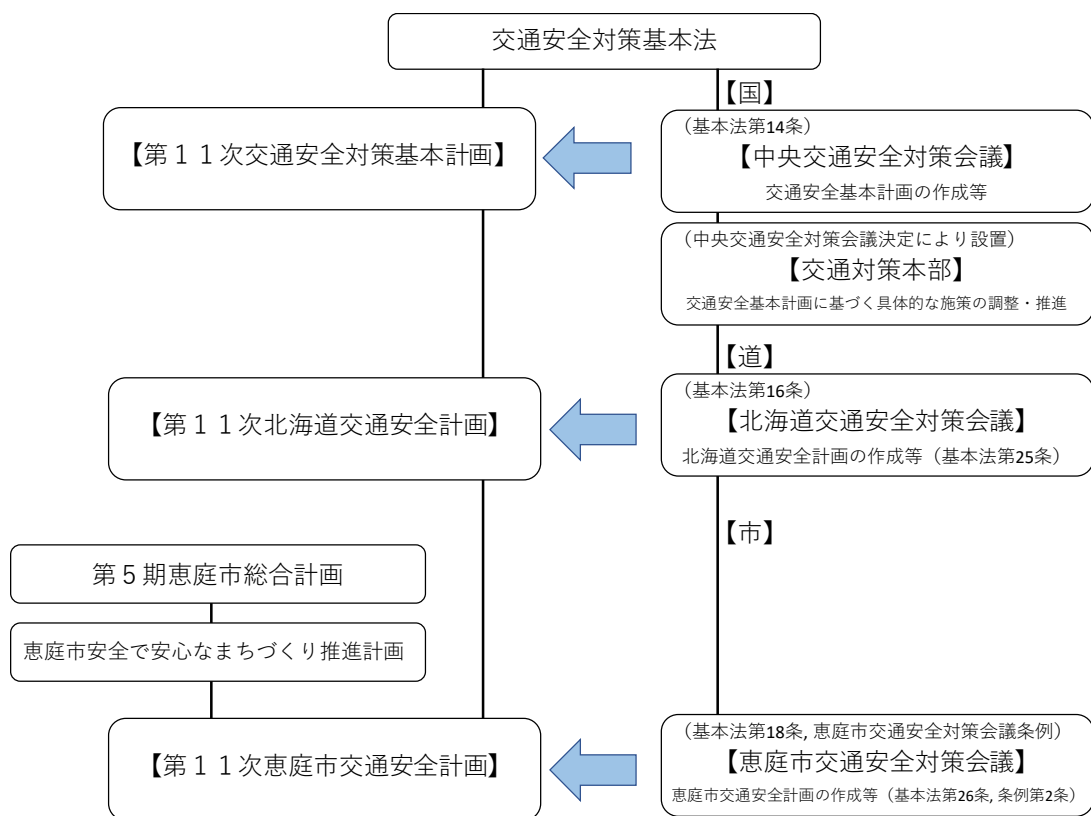


図1 交通安全計画の位置付け

2 計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

人口減少と超高齢化社会を迎えている中、恵庭市においても、今後は人口減少に向うと予測されます。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。このような大きな時代変化を乗り越え、誰もが安心して暮らせる住みよい社会を形成するために、交通事故や災害、犯罪等に対する不安のない、安全で安心な生活の確保が極めて重要です。

防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中、今なお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、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上で、極めて重要な要素です。

人命尊重の理念に基づき、交通事故のない社会を目指すべきであり、悲惨な交通事故の根絶に向け、より一層の対策を講じていく必要があります。

【人優先の交通安全思想】

交通事故のない社会を実現するには、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等に対して、また、すべての交通について、高齢者、障がい者、子供等の交通弱者に対する安全を一層確保することが重要です。また、思いがけず交通事故被害者等とな

った方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められます。

このような「人優先」の交通安全思想を基本として、市民が安心して外出し、移動できるような配慮や思いやりのある施策を推進する必要があります。

【高齢化が進展してもなお安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故が増加していることから、高齢化に伴う様々な交通安全対策が課題となっています。

高齢になっても安全に自動車を運転し、また、自動車に頼らず自立でき、安全・安心して日常生活が送れる地域づくりを推進する必要があります。

3 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

交通に関わる様々な分野・職種において、人手不足の影響がみられます。確実に交通安全を図るためには、関係機関でより一層柔軟に連携していくことが重要であり、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取り組みが必要です。

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確認されています。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。

第2章 交通事故等の現状

1 道路交通事故の現状

(1) 交通事故発生状況

恵庭市の交通事故状況は昭和45年に発生件数268件、死者数10人、負傷者数318人と非常に厳しい状況でありましたが、その後減少し、昭和56年に発生件数84件、死者数5人、負傷者数119人までに減少しました。しかし、昭和57年以降ふたたび増加傾向となり、平成2年には発生件数301件、負傷者数396人、死者数は過去最高の13人となりました。その後、再び減少に転じ、死者数については、表1に示すように、第9次恵庭市交通安全計画期間中の平成24年には目標である交通事故死者数0人を達成しています。

表1 事故発生状況の推移(10年間)

年	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数	152	148	136	126	99	105	101	81	120	104
死者数	2	0	3	2	5	2	1	1	1	1
負傷者数	179	182	156	138	117	113	106	92	147	133

(2) 過去5か年の交通事故実態

表1の事故発生状況の推移において、第10次恵庭市交通安全計画期間中（平成28年から令和2年）の過去5か年の交通事故実態をみると、平成30年まで減少傾向で推移し、発生件数が81件、死負傷者数93人の過去最少となりましたが、それ以降は、増減を繰り返し、下げ止まり状態が続いています。また、依然として低水準ではあるものの、交通死亡事故については毎年発生しています。

図2で示した第1当事者の年齢別交通事故発生状況を見ると、事故割合が65歳以上の高齢者で23.3%と最も高く、次いで30歳未満の若者世代で21.3%と高くなっています。また、市内で発生した死亡事故については、第1当事者が30歳未満、50代、65歳以上の高齢者でそれぞれ2人となっており、発生件数が少ないため各年齢層でばらつきがありますが、北海道内全体の死亡事故においては、高齢者が第1当事者となる死亡事故が他の年齢層より多い状態が続いています。

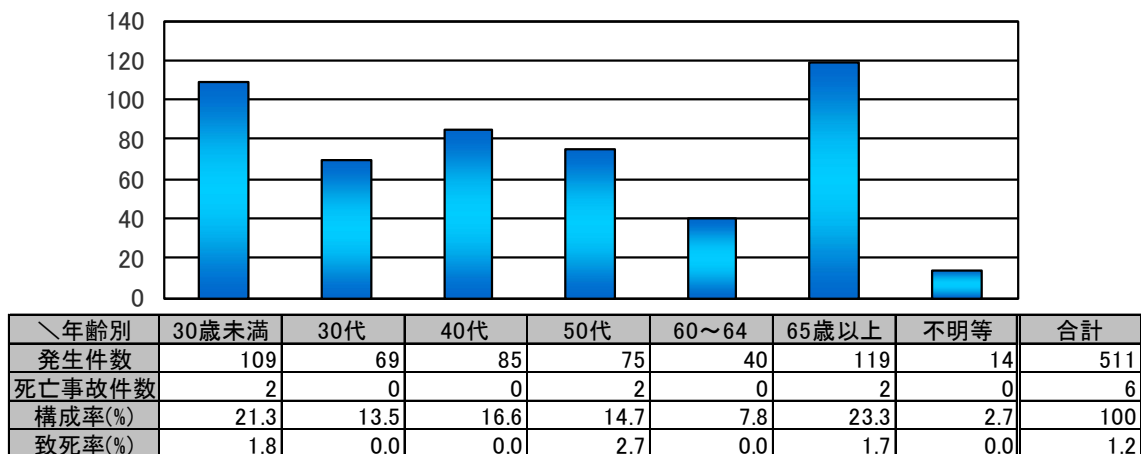


図2 第1当事者の年齢別交通事故発生状況(H28～R2年累計)

また、図 3 で示した死傷者の年齢別交通事故発生状況を見ると、65 歳以上の高齢者の構成割合は 12.2%と減少する一方、致死率が 5.5%と他の世代と比較すると突出して高く、ひとたび高齢者が交通事故にあった場合は、死亡事故に繋がりやすい傾向があります。

これらを踏まえると、高齢化社会の進展に伴い、今後は高齢者の加害事故や重大な被害事故が増加していくことが予測されるため、より一層、高齢者への交通安全対策を強化していく必要があります。

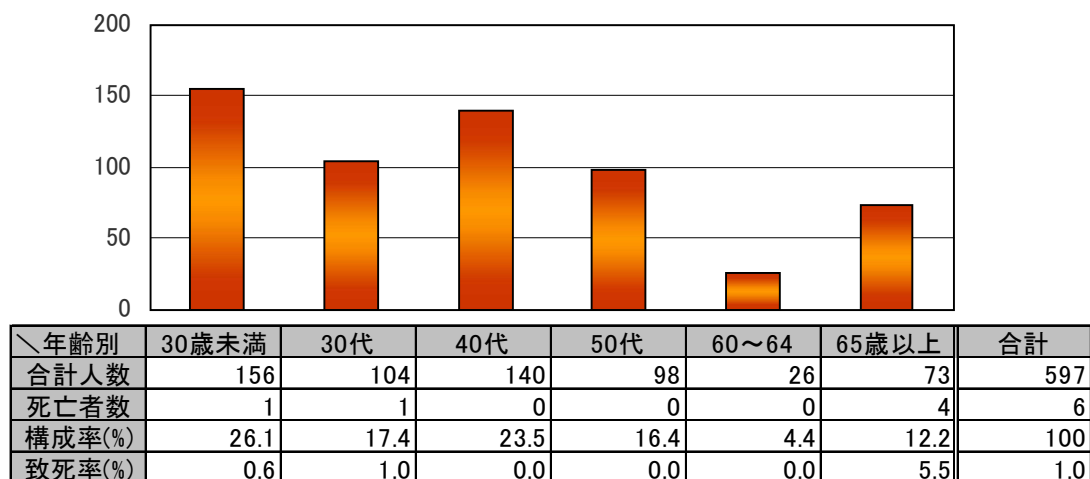


図 3 死傷者の年齢別交通事故発生状況(H28～R2 年累計)

図 4 で示した死傷者の状態別交通事故発生状況を見ると、事故割合は四輪車乗車が 76.9%と最も高く、次いで歩行者が 11.1%と高くなっています。歩行者事故の多くは人と車両による事故ですが、事故が発生した場合は致死率も高く、死亡事故に直結しやすくなっています。なお、図 5 の事故類型別交通事故発生状況では、安全運転義務違反によって発生する追突や出会い頭といった事故の割合が高くなっています。

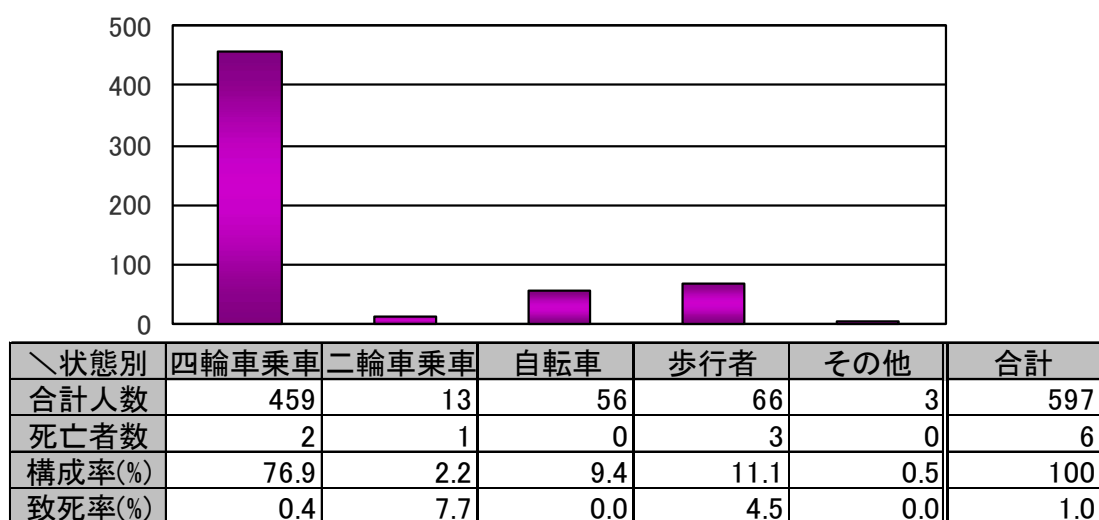


図 4 死傷者の状態別交通事故発生状況(H28～R2 年累計)

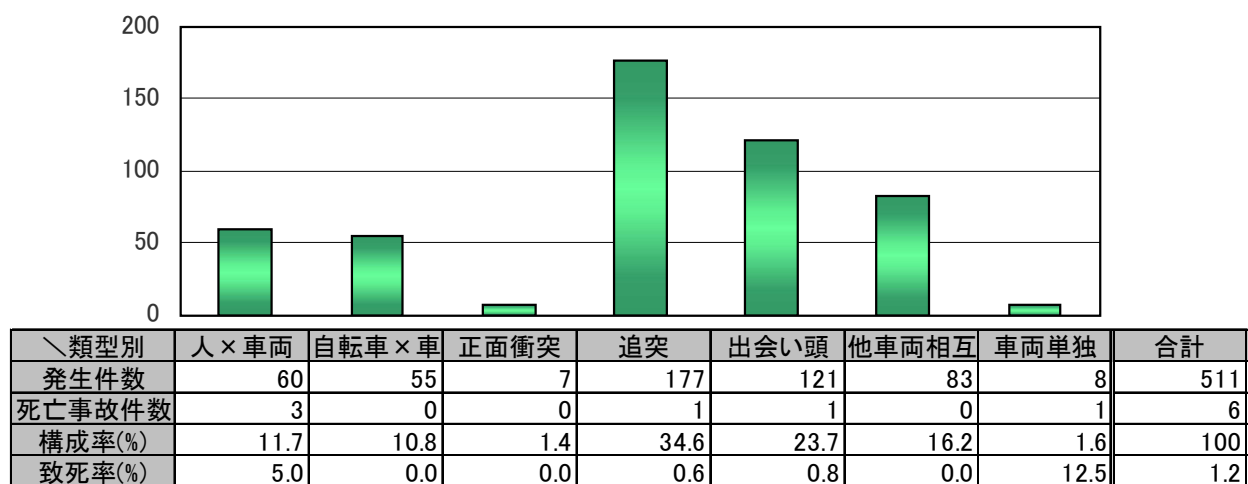


図 5 事故類型別交通事故発生状況(H28～R2 年累計)

図 6 で示した道路別交通事故発生状況を見ると、事故割合は市道が 41.9%で最も高く、次いで道道が 28.6%、国道が 24.1%の順で高くなっていますが、死亡事故の発生割合は、国道の 3.3%が最も高く、次いで道道、市道の順となっています。これは、国道でスピードを出す車両の交通量が多いことが原因と考えられます。

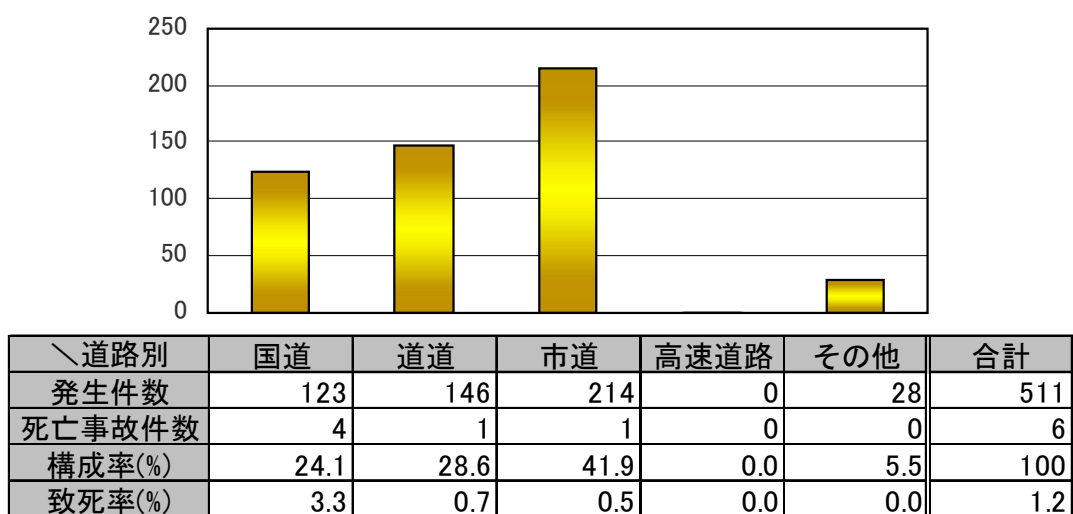


図 6 道路別事故発生状況(H28～R2 年累計)

また、図 7 の地形別・道路形状別事故発生状況を見ると、市街地より非市街地の交通事故の発生件数は少なくなっていますが、特に非市街地においてはスピード超過する車両が多いことから、死亡事故の発生割合が高くなっています。

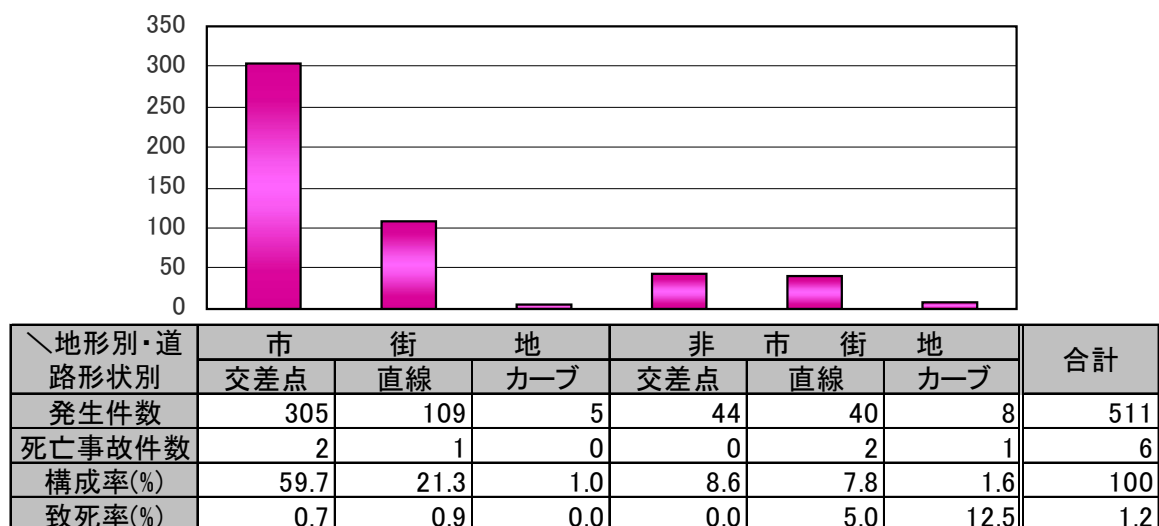


図 7 地形別・道路形状別事故発生状況(H28～R2 年累計)

2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く環境は、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。特に、新型コロナウイルス感染症により、様々な課題や制約が生じ、市民のライフスタイルや交通行動へ直接・間接的に影響を与えることが予想されます。

将来の交通事故の状況については、正確に見極めが難しいところですが、過去 10 年間の数字を基に対数近似で予測を行ったところ、令和 7 年における交通事故の発生件数及び死傷者数の予測値は、図 8 に示したようになっています。

なお、今後、交通事故の発生及び死傷者数の増加が懸念される要因として、高齢の運転免許証保有者の増加が考えられますが、この予測においては考慮していません。

これまで平成 24 年に交通事故死者数 0 人を達成し、平成 30 年には交通事故発生件数 81 件、死傷者数 93 人の最小となりましたが、図 8 の予測結果から、第 11 次交通安全計画期間において、これらの数字を再び達成することは非常に厳しい状況にあることが分かります。

■令和 7 年の予測値：交通事故発生件数 86 件、死傷者数 100 人(内死亡者 1.6 人)

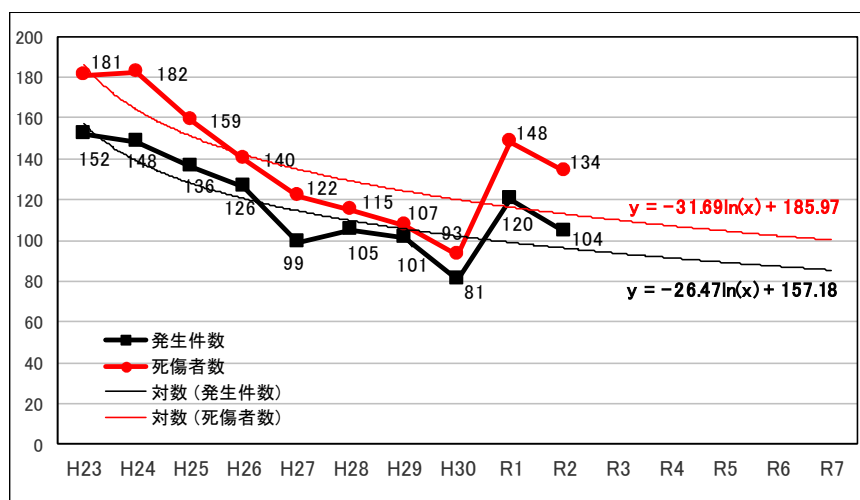


図 8 交通事故発生件数及び死傷者数の将来予測

3 踏切事故の状況

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、恵庭市の区域では長期的にわたり発生しておりません。

4 交通安全推進体制の現状

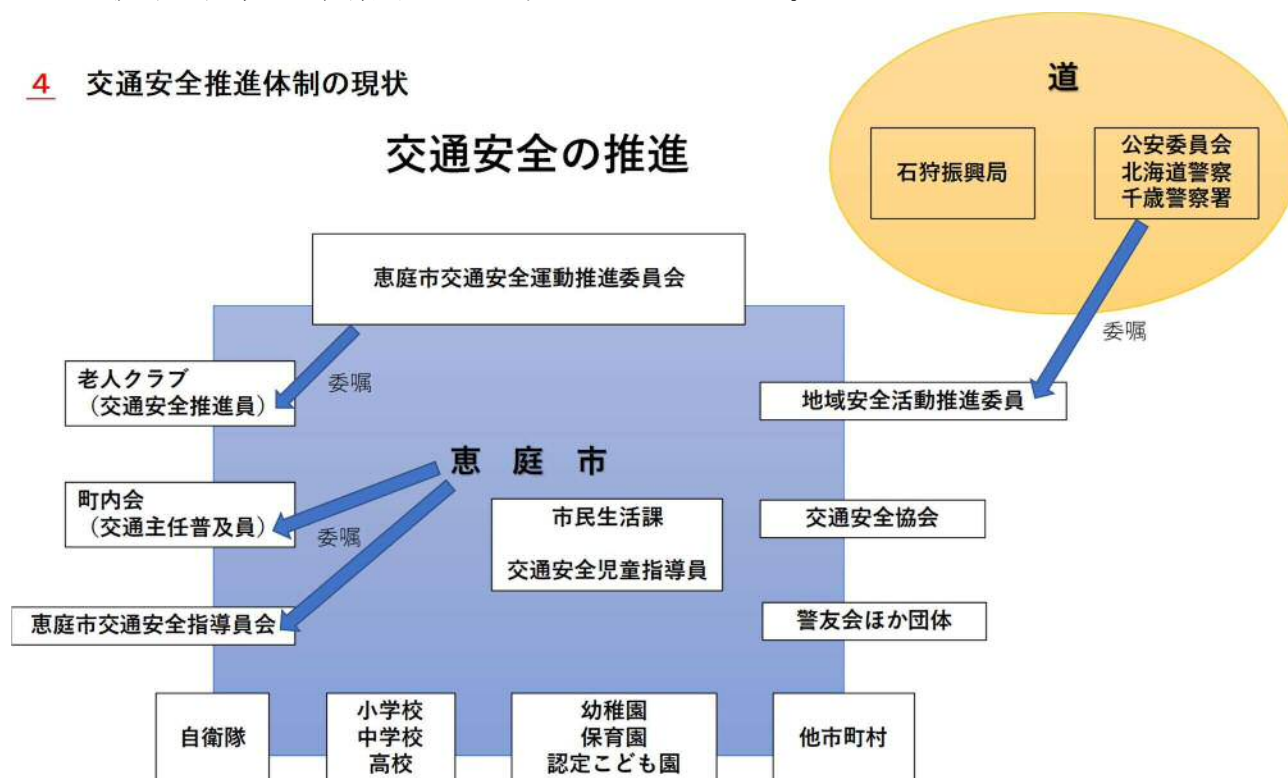


図9 交通安全の推進体制

第10次恵庭市交通安全計画に基づき北海道、北海道警察、交通安全協会、町内会、老人クラブ、恵庭市交通安全指導員会など関係機関と連携した交通安全運動を展開してきました。

市では、恵庭市交通安全運動推進委員会にて年間の交通安全運動事業計画を定め、各団体と相互協力し、交通安全の推進を図っています。また、地域と行政が一体となった交通安全活動を行うための人材を町内会及び老人クラブから推薦してもらい、町内会交通主任普及員（任期1年）、老人クラブ交通安全推進員（任期2年）を委嘱し、それぞれの地域、団体の中で交通道德の向上、交通安全運動への参加を呼びかけています。交通安全活動のため、長年にわたり街頭指導等の奉仕活動に従事された町内会交通主任普及員、老人クラブ交通安全推進員等に対しては、市民の交通安全思想の高揚を図ることを目的に、表彰状・感謝状を贈呈しております。

他にも恵庭市交通安全指導員を委嘱し、一般市民への交通安全指導、市の交通安全運動への積極的参加、死亡事故多発時の迅速的な交通安全街頭啓発など交通安全思想の普及に努めています。

子どもたちの交通の安全を確保するためには、繰り返し交通安全ルールを教育する必要

があります。市では、恵庭市交通安全児童指導員が中心となり、市内小学校および幼稚園・保育園にて交通安全教室を開催し、道路横断時の注意点、自転車の乗り方、とび出しの危険性など交通事故に遭わないための大切なルールを教育しています。また、日頃から交通安全指導を行うため、交通安全教室以外でも児童の登下校時には交差点で立哨指導を行い、交通ルールを指導しています。また、子どもの交通安全教育だけではなく、高齢者を対象に、町内会や老人クラブなどの団体でも交通安全教室を開催しており、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達やライフステージに応じた交通安全教育を推進しています。

市の交通安全運動ではこれらの方たち以外にも、自衛隊、シルバー人材センター、防犯協会など多くの市民の方からご協力いただき、交通安全運動を推進しています。

5 計画を推進するために担うべき役割

市では、「まちづくり基本条例」を制定し、市民や事業者等と協働によるまちづくりを進めており、本計画の推進においても、交通事故のない安全で安心なまちづくりを実現するためには、市、事業者、関係機関・団体、市民の協働が重要であり、それぞれの役割を踏まえ、交通安全対策を連携して進めることが必要です。

(1) 市

市は、本計画の策定主体として、各施策を着実に推進するとともに、北海道、北海道警をはじめとする他の行政機関と連携を図りながら交通安全対策を実施します。

また、交通安全団体を積極的に支援することにより、交通安全活動を促進するとともに、市、事業者、関係機関・団体が行う交通安全活動への市民の積極的な参加を促進します。

(2) 事業者、関係機関・団体

交通安全対策を推進するうえで、事業者、関係機関・団体の交通安全活動は大きな役割を担っています。事業者は、交通安全運転管理者、運行管理者を通じた交通安全教育を推進するなど、交通事故防止に努める社会的責任が求められます。

交通安全関係団体が行う交通安全活動の効果は極めて大きいことから、市や北海道警察と連携・協力した交通安全対策を進めることが求められます。

(3) 市民

悲惨な交通事故を一つでも減らすためには、市民一人ひとりが交通ルールを遵守し、相手を思いやる交通マナーを実践することが求められます。

また、「自分の身は自分で守る」ことを心掛け、歩行中や車両運転中には、常に危険予測や危険回避意識をもって行動することや、シートベルトの着用、夜間に外出する際は反射材を身につけるといったことの習慣づけや、市、事業者、関係機関・団体が行う交通安全運動や交通安全教室への積極的な参加が求められます。

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】令和7年度までの24時間交通事故死者数ゼロを目指します。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標となりますが、短期間の達成は困難であると考えられます。交通事故のない社会の実現に向け、先ずは交通事故そのものの減少や、死傷者数の減少により一層取り組み、死者数ゼロを目指します。このため、市及び関係機関・団体は本計画に基づく諸対策を総合的かつ強力に推進します。

●令和7年度までの24時間交通事故死者数※目標

国	<u>2,000人</u> 以下
北海道	<u>134人</u> 以下
恵庭市	ゼロ

※24時間交通事故死者数：交通事故発生から24時間以内に死亡した者の数

2 踏切道における交通安全についての目標

令和7年度までの踏切事故発生ゼロを目指します。

第4章 重点課題と施策の柱

【重点課題】

1 交通安全推進体制の維持、交通安全指導者の育成

交通安全の実現のためには行政のみならず、関係機関及び市民が一体となり、相互に連携して、交通安全運動を展開していく必要があります。第11次恵庭市交通安全運動計画においても、交通安全に関わる人手不足の影響がみられる中、これまでの体制を維持し、相互の連携を強めていかなければなりません。

また、交通道德の向上、交通安全啓発の普及促進を進めていくためには市民へ交通安全指導を行う人材や指導者の質の確保が重要であり、交通安全推進のためにも交通安全指導者の育成が課題となっております。

2 高齢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なっており、今後も高齢化が更に進むことを考えると、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ことのできる地域交通の維持・確保に向けた取組みが必要になります。

高齢者被害の交通事故をなくすためには、まず高齢者自らが交通安全意識を高める必要があります。高齢者が交通安全運動に参加する仕組みを整備しなければなりません。また、高齢者の身体機能に応じた交通安全教室の実施、交通サービスを整備していくため、総合的な交通施策を推進します。



図10 交通事故抑止市民大会

3 飲酒運転の根絶

飲酒運転による交通事故は、平成 18 年 8 月に福岡県で幼児が 3 人死亡するなど大きな社会問題となり、それ以降、飲酒運転の取り締まりの強化及び飲酒運転根絶に対する社会的気運が高まりました。その後、飲酒運転根絶のため、「改正道路交通法」（平成 19 年 9 月施行）により、酒酔い・酒気帯びといった飲酒運転への厳罰化がなされ、飲酒運転者の他、車両や酒類の提供者、同乗者にも厳しい罰則が科されることとなりました。また、平成 21 年には、飲酒運転者に対して免許欠格期間を延長するなど行政処分も強化されました。

しかしながら、道路交通法の改正などにより飲酒運転の厳罰化が図られたにもかかわらず、北海道内では平成 26 年 7 月 13 日に、おたるドリームビーチ（小樽市）に続く市道において 3 人が死亡する事故、平成 27 年 6 月 6 日には、砂川市の国道で 4 人が死亡する事故が発生し、飲酒運転が原因となる死亡事故が後をたたない状況です。

北海道内においてこうした重大な交通事故が相次いで発生したことを受けて、「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 日条例第 53 号。平成 27 年 12 月 1 日施行）」が成立しました。また、同条例において、北海道民が飲酒運転の根絶に関する理解及び関心を深めることができるように、小樽市で死亡事故が発生した日である 7 月 13 日を「飲酒運転根絶の日」と定め、飲酒運転根絶に対する取組を図っています。

条例の施行を踏まえ各種取組を推進した結果、北海道内で飲酒に係る死亡事故の発生は減少していますが、全国に比べ、全事故に対する飲酒事故の占める割合は高い水準で推移し、未だ飲酒運転の根絶には至っていません。

市内においては、幸いにも飲酒を伴う重大な交通死亡事故は発生していませんが、図 11 に示すように、飲酒運転が厳罰化された社会環境であっても、依然として酒気帯びなどの交通違反は無くなっておらず、今後、重大な死亡事故の発生の懸念は解消されないことから、引き続き、この条例に基づき、事業者、家庭、学校、地域住民、行政その他関係者の相互連携協力のもと、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。

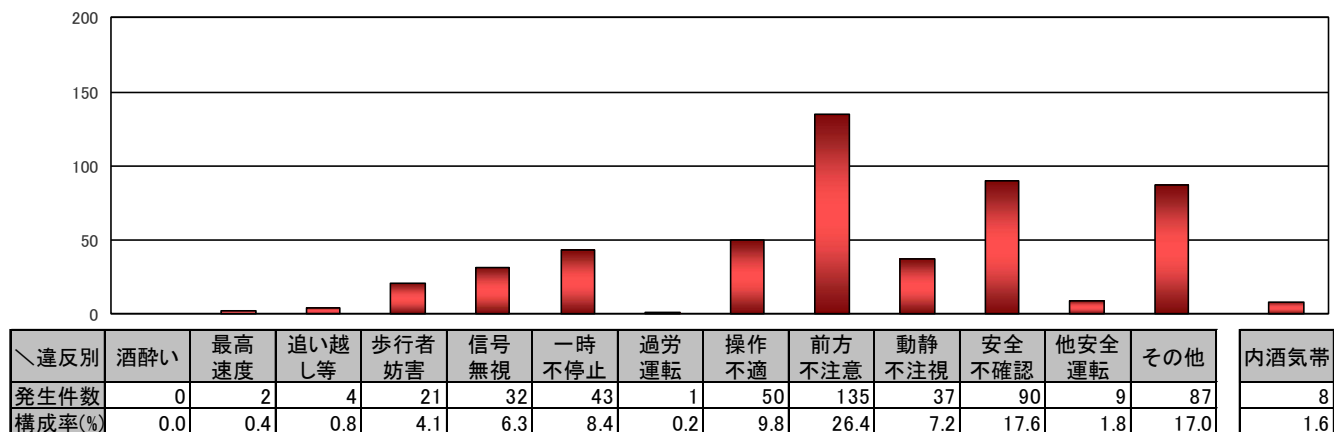


図 11 第 1 当事者の違反別交通事故発生状況(H28～R2 年累計)

4 通学路等における交通安全の確保

令和3年6月28日、千葉県八街市において、下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5名が死傷する痛ましい交通事故が発生しています。このような通学路における歩行者を脅かす交通事故は、未だ後を絶たない状況が続いています。

子供を交通事故の被害から守り、通学路における交通安全を一層確実に確保するため、「恵庭市通学路安全プログラム」に基づいた、通学路における合同点検を実施します。

合同点検実施後は、速度規制や登下校時間帯に限った車両通行止め、通学路の変更、登下校時の見守り活動等のソフト面での対策に加え、歩道やガードレール、信号機、横断歩道等の交通安全施設の整備等によるハード面での対策を適切に組み合わせるなど、地域の実情に対応した、効果的な対策を検討し、可能なものから速やかに実施します。

5 スピードダウン

最高速度違反を原因とする交通死亡事故の割合は高く、事故直前の速度が高くなるほど致死率も高いため、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必要があります。このことから、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る運動を展開します。



図 12 セーフティコール

6 シートベルトの全席着用

交通事故の死傷者数を減少させるためには、シートベルトの着用が有効であることから、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法についての理解を進め、後部座席を含めた全席着用の促進を図るため、関係機関、団体等の協力のもと、着用率調査、キャンペーンなどを含め、様々な機会、広報媒体を通じて、普及啓発活動を展開します。

7 自転車の安全利用

自転車~~が~~道路を通行する場合は、車両としての交通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周知徹底を図ります。また、自転車利用者について

は、交通ルールやマナーに違反する行動が多いことから、「自転車安全利用五則」や「北海道自転車条例」についての広報啓発を推進します。

自転車は自動車等に衝突された場合には被害者に、歩行者と衝突した場合には加害者にもなり得ることを含めて、交通安全教育等の充実を図ります。

さらに、駅前歩道上など、交通安全の支障となる放置自転車も多く見られることから、撤去や放置させない等の対策を進めます。

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など、重大な結果をもたらすものであることから、構造改良、踏切の保安設備、交通規制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します。

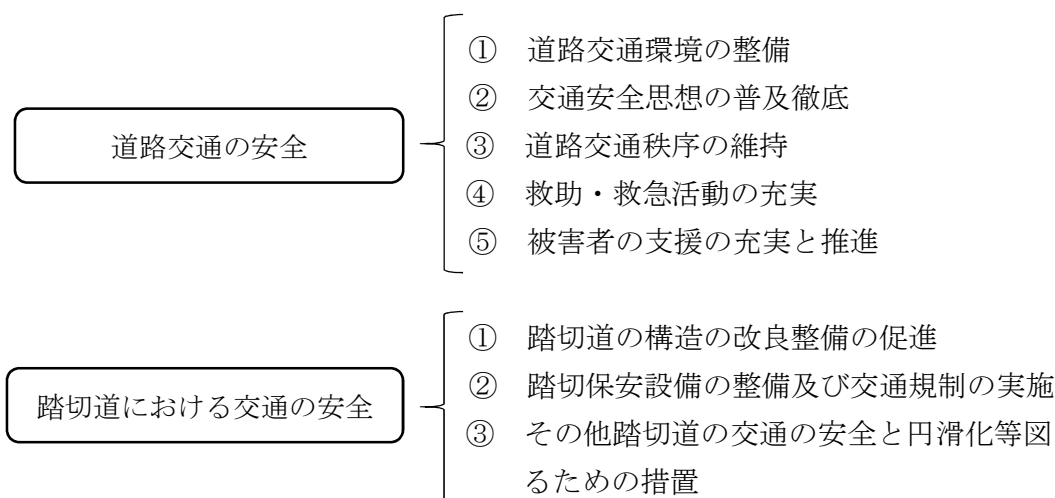
9 冬季に係る交通安全

北海道にある恵庭市は、冬期間においては、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環境にある地域です。

冬季に対応する道路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ました。

積雪寒冷地における冬季交通は、天候や気温等により交通環境や路面状況が通常とは大きく異なることから、今後も冬季交通の特性を踏まえた対策を推進します。また、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ニーズは大きく、高齢者、障がい者等を含むすべての人が、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めます。

【施策の柱】



第2部 『講じようとする施策』

第1章 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、これまでも関係機関、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たところです。

しかし、歩行中・自転車乗車中の死傷者の割合が高いことから、歩行者や自転車が多くの通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があります。今後も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、身近な生活道路の安全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を推進します。

(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言えず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も深刻です。

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ます。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

市街地の事故発生割合が高い地区については、歩行者を優先する道路構造にして、安全な通行経路の確保を図ります。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間を整備するとともに、公安委員会による交通規制と連動して、車両速度を抑制する道路構造や、区画線、標識を設置する等、総合的な事故防止対策を推進します。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「恵庭市通学路安全プログラム」に基づき、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、定期的な合同点検の実施や点検結果を踏まえた対

策を推進します。

高校、中学校、小学校、幼稚園、保育所や児童館に通う生徒、児童、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推進するとともに、防護柵の設置、押しボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進します。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者、子ども、障がい者等を含め、すべ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、JR、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に、歩道の段差、傾斜、勾配の改善等、より歩きやすい歩道の整備を推進します。

また、恵庭市バリアフリー基本構想において、重点整備地区に定められた駅周辺地区においては、高齢者、障がい者等の安全確保のため、歩行空間の段差解消や視覚障がい者用誘導ブロック等の整備を進めるとともに、公共施設等を含め、連続したバリアフリー空間の整備を推進します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

国及び北海道は、道路網の体系的整備と併せ、事故データの客観的な分析に基づき、事故の発生割合の高い区間において、集中的な事故対策を推進するとともに、人優先の安全・安心な歩行空間の確保を推進しています。

特に国道・道道で交通死亡事故の発生リスクが高いことから、市としても幹線道路の交通死亡事故対策として、パトライト活動、道の駅での啓発活動などを中心に行い、万一が一交通死亡事故が発生した際には、特別警戒啓発活動を行うなど、地域の安全・安心が確保されるよう事業主体に対して要請するとともに、関係機関との協力を強化し死亡事故の抑止を図って参ります。

(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は、歩道整備をはじめとした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ります。

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映することが重要であることから、町内会、PTAなど地域住民が日常生活で感じる交通危険箇所など、地域住民でなければ分からない、きめ細かな交通安全情報は交通事故防止のために有用です。これらの地域のニーズに基づき、市と地域住民が一体となって、北海道公安委員会、千歳警察署及び道路管理者に信号機、横断歩道、標識等の交通安全施設等の設置や改良等を要望し、交通事故防止のための安全対策を推進します。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく計画として策定された「恵庭市地域公共交通総合連携計画」により、公共交通サービスの改善を図るとともに、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実に取り組む取組を推進します。

(5) 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、駐車場・駐輪場基本計画に基づく事業を推進するとともに、地域の駐車需要に応じて自転車駐車場の整備を推進します。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題解決を図るため、道、市、道路管理者、鉄道事業者等が適切な協力関係を維持し、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、撤去等の推進を図ります。

特に、バリアフリー法に基づき、市の定めた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、関係機関、団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組みを重点的に推進します。

(6) 公共交通機関利用の促進

交通の円滑化等に係る施策については、平成 25 年 12 月に公布・施行された交通政策基本法及び平成 27 年 2 月に閣議決定された交通政策基本計画に基づき、国、道、市、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進します。

また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づき策定された「恵庭市地域公共交通総合連携計画」により、地域における移動ニーズに対し、持続可能な地域公共交通網の構築・維持に努め、公共交通機関利用の促進を図ります。

具体的には、地域の実情に応じ、通院や買い物など日常生活を支える交通サービスの整備を促進するとともに、鉄道、コミュニティバス、タクシー等の公共交通機関の維持・確保・改善に向けた施策を推進するとともに、公共交通への転換による円滑な道路交通の実現を図ります。

さらに、公共交通事業者等による運行頻度、運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図るなどにより、利用者の利便性の向上を図ります。

(7) 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、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について、指導監督を強化します。

(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、指導取締りにより、その排除を行うとともに、不法占用等の防止を図ります。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しに伴う占用工事等については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故、渋滞の防止に努めます。

イ 子どもの遊び場等の確保

子どもの路上遊戯等による交通事故の防止を図るため、「恵庭市緑の基本計画」に基づき、公園の整備を促進し、都市における良好な生活環境づくりに努めます。

ウ 道路法に基づく通行の禁止または制限

道路の交通を確保し、または交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊また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は、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、道路管理者と連携し、迅速かつ的確に通行の禁止または制限を行います。

エ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、「恵庭市地域防災計画」に基づき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、道路利用者等に対する道路交通情報提供等の措置を行います。

(8) 冬季道路交通環境の整備

ア 人優先の安全・安心な歩行空間の確保

冬季の歩行者の安全・安心で快適な通行のため、積雪による道路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の実施に努めます。

イ 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、

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、市街地の交差点周辺を中心とした、カット除雪等運搬排雪による見通しの確保等により、良好な道路環境の維持に努めます。

2 交通安全思想の普及徹底

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、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醸成を促すとともに、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。

このため、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の推進に努めます。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や、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、自転車の安全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指導を強化します。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、シミュレーター等の各種教育教材を活用した参加・体験型の教育方法を取り入れ、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、啓発活動などを推進します。

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、地域が一体となった活動が推進されるよう促すことを基本として行います。

(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育成させるとともに、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。

これらを効果的に実施するために、幼稚園・保育所及び認定こども園に対しては日常の教育・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とができるよう、分かりやすい指導の普及に努めるとともに、交通安全について親子で学習する「こぐまクラブ」等の組織化を推進し、その活動の強化を図ります。

また、交通安全児童指導員等により紙芝居、ぬいぐるみの寸劇、人形劇、パネル指導、模擬信号機、視聴覚教材の利用等、幼児に分かりやすい指導を行います。

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、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知識を習得させるとともに、道路を安全に通行するために、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。

これらを効果的に実施するために、交通安全児童指導員等により、パネル指導、視聴覚教材の活用、交通安全新聞の配付等を行い、交通ルールの意味、自動車の危険性等を教えます。また、学校周辺や交通公園等屋外において、歩行、自転車訓練を実施し、安全確認の仕方等について、体験学習を行います。さらに、登下校の通学路において、継続的な交通安全指導を行います。

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、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はなく、他の人の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。

これらを効果的に実施するために、学校教育活動全体を通じて、思いやりの心、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が円滑にできるよう情報提供等の支援を行います。

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、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にすることを目標とします。

学校に対しては、自転車の安全な利用、運転者の責任、応急手当等についてさら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、免許取得前の交通安全教育の普及に努めます。

これらを効果的に実施するために、生徒の実態や地域の実情に応じて、関係機関・団体と連携し、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、情報提供等の支援を行います。

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、運転者に対しては、地域、職場において、実践的、体験的な講習会を開催するほか、歩行者及び自転車利用者の保護、死亡事故に直結す

る恐れの高い悪質な危険運転を防止するように努める等、安全運転の啓発を行い、社会的責任の自覚や、安全運転に必要な知識及び技能、危険予測と危険回避の能力向上のほか、交通事故被害者等の心情等の交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識や交通マナーの向上を目標とします。

特に、幼児や高齢者、障がい者等の行動特性を考えた安全運転の啓蒙に努めます。

また、地域においては、交通安全運動推進委員、交通安全指導員会、交通安全協会等と連携を図りながら交通安全教育を行います。

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、加齢によって生じる身体機能の変化が歩行者又は運転者としての行動に及ぼす影響等を理解させ、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、ドライブシミュレーター等の各種教育教材を活用した参加・体験型の交通教育の実施や、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。

特に、高齢者の交通死亡事故において、歩行中の交通事故の割合が高いことから、歩行者が自らの安全を守るための行動を促し、薄暮時に外出する場合は、運転者から高齢者が視認しやすいように、服装の色に配慮することが有効であることを周知し、また、夜間の歩行のために、夜光反射材の配付を行います。

高齢運転者に対しては、安全運転指導のほか、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係機関が連携し、運転免許の自主返納を促進します。

さらに、老人クラブにおける組織活性化のため、各老人クラブから推薦された老人クラブ交通安全推進員が中心となって、交通安全教室の開催、街頭啓発活動の実施等、自主的活動を推進しておりますが、高齢者による交通事故が増えている現状から、警察署及び交通安全児童指導員と連携し、老人クラブ単位での交通安全教室の開催を充実し、事故抑止活動を展開して行きます。

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、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度や能力に応じ、きめ細かい交通安全運動教育を推進します。

(2) 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・浸透を図るため、全国及び全道規模で

行われている春の全国交通安全運動、夏の交通安全運動、秋の全国交通安全運動、冬の交通安全運動（各 10 日間）及び、4 月の小学校新入学児童を交通事故から守る運動への取組みを推進します。

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、恵庭市交通安全運動推進委員会の各会員及び市民の協力のもとに、全国、全道規模で行われる広範囲な運動に参加することで、より強く交通事故防止の気運が高まるよう努め、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるように努めます。

イ 交通事故情報の収集と効果的な広報の実施

交通事故抑止のためには、交通事故が発生する傾向と原因を把握し、交通安全活動につなげていく必要があります。情報の収集に当たっては、道や警察などの関係機関と緊密に連携をとり、迅速で正確な情報の収集に努めます。収集した情報は幼稚園・保育園から老人クラブまでの各交通安全教室などで活用していきます。

また、交通安全情報の広報に当たっては、広報「えにわ」、新聞、防災無線、市ホームページ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や日常生活に定着した内容の広報等、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、実効性のあがる広報活動に努めます。

ウ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

全国で令和 2 年中の飲酒運転による交通死亡事故件数は 159 件となっており、過去 5 年間で交通事故発生件数に占める死亡事故の割合をみると、飲酒運転の場合は、飲酒なしの場合と比較して 8 倍以上となっています。

市内において、依然として酒気帯びなどの交通違反が無くなっていない現状を踏まえ、引き続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を行うなど、飲酒運転根絶に関する施策を推進するとともに、交通ボランティア・安全運転管理者・運行管理者・酒類製造販売業者・酒類提供飲食店と連携して普及啓発に努め、飲酒運転根絶の取組を進め、飲酒運転の根絶に向け「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定着を図ります。

エ 自転車の安全利用の推進

自転車乗車中の交通事故防止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」の活用や「北海道自転車条例（平成 30 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、自転車の正しいの乗り方、ヘルメットの着

用等に関する普及啓発活動の強化を図ります。特に、自転車の歩道通行時における交通ルールや、並走、スマートフォン等を見ながらの乗車の危険性等の周知を徹底します。

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や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、損害賠償責任保険等の加入促進に努めます。また、自転車の重大事故が、薄暮時から夜間にかけて発生する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯の徹底や、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進します。

オ その他の普及啓発活動の推進

スピードの出し過ぎによる危険性の認識向上を図るため、スピードダウンの励行運動の推進、高齢者に対する高齢者運転標識（高齢者マーク）の表示の促進、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・ライト運動の推進、ドライブレコーダーの普及啓発、居眠り運転による正面衝突事故や単独事故を抑止するための啓発活動など、事業所への周知を含め、様々な機会、広報媒体を通じて、普及啓発活動を展開します。

（３）地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は地域の安全意識により支えられることから、市民に留まらず、市を訪れ、関わりを有する通勤・通学者も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

市民及び関係機関・団体が連携し、地域の実情に即した身近な活動を推進できるよう、市民の参加や協働を積極的に推進します。

３ 道路交通秩序の維持

暴走族対策を強化する為、「北海道暴走族の根絶等に関する条例」を積極的に活用する北海道警察の取り締まりキャンペーンや「不正改造車を排除する運動」に協力し、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、暴走族排除の気運を高めるよう努めます。

４ 救助、救急活動の充実

（１）救助・救急体制の整備

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、救急関係機関相互の密接な連携・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、救急現場等におけるバイスタンダー（事故や災害現場に居合わせた第三者）による応急手当の普及推進に努めます。

ア 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

救急隊が現場に到着するまでの間に行われるバイスタンダーによる適切な応急手当により、救命効果の向上が期待できることから、市民を対象とした自動体外式除細動器（AED：心臓に電気ショックを与えて、正常な状態に戻す医療機器）の取扱いを含む講習会等を積極的に開催し、応急手当の普及啓発活動を推進します。

イ 救助・救急体制の整備

交通事故に起因する救助・救急活動の増加や事故態様の複雑多様化に対処するため、救助工作車、高規格救急自動車及び救助・救命資機材の整備を図るとともに、消防指令センターの効果的活用により、迅速的確な救助・救急体制の整備を推進します。

ウ 高速自動車国道等における救急体制の整備

高速自動車国道等における救急業務については、東日本高速道路㈱及び北海道警察との密接な協力体制の確保により、適切かつ効率的な救急活動を遂行するとともに、**救急**業務に必要な施設等の整備や隊員の教育訓練の実施を推進します。

（２）救急医療体制の整備

ア 救急医療体制の充実

救急医療体制としては、交通事故等の重症患者に対する二次救急医療機関は市内に3医療機関が北海道より認定されています。また、休日や夜間の一次救急（初期医療）では、夜間急病診療所を「内科・小児科系診療」に、救急当番医療機関を「けが等の外傷診療」に特化して対応しておりますが、さらに診療体制の充実に努めます。

イ 救急関係機関との協力体制の確保

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するために、救急医療機関・消防機関等との緊密な連携及び協力関係を確保し、救急関係機関相互の連絡体制の強化を図ります。

5 被害者支援の充実と推進

交通事故被害等は、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、また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します。

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します。

第2章 踏切道における交通の安全

1 踏切道の構造の改良整備の促進

自動車が行き交う踏切道において、踏切道の幅員が、接続する道路の道幅より狭いものについては、事故対策として、必要に応じて構造改良を推進します。

2 踏切保安設備の整備

踏切道の通行状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を考慮して、必要に応じて踏切保安設備の整備を図ります。

3 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、必要に応じて踏切道予告標、踏切信号機、**ICT** の導入による踏切保安設備等の高度化を推進します。

さらに、踏切事故は直前横断、落輪等に起因するものが多く、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る等、必要に応じて踏切事故防止の広報活動に努めます。

また、ICT 技術の発展やライフスタイルの変化など、社会を取り巻く環境の変化を見据え、さらなる踏切道の安全性向上を目指します。