

「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8年度～令和13年度（第12次）

令和9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
	【 <u>少子</u> 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 <u>6年間</u> （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	高齢者 <u>及びこどもの安全確保</u>	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	スピードダウン	13
6	シートベルトの全席着用	13
7	自転車 <u>及び小型モビリティの安全利用</u>	13
8	<u>生活道路における歩行者等の安全確保</u>	14
9	<u>外国人の交通安全対策の推進</u>	14
10	<u>踏切道における交通安全対策</u>	14
11	<u>冬季に係る交通安全</u>	15
	【施策の柱】	15

道路交通の安全	15
踏切道における交通の安全	15

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	16
(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	16
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	17
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	17
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	18
(5) 自転車等の駐車対策の推進	18
(6) 公共交通機関利用の促進	18
(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	19
(8) 冬季道路交通環境の整備	20
2 交通安全思想の普及徹底	20
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	21
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	24
(3) 地域における交通安全運動への参加・協働の推進	27
3 道路交通秩序の維持	27
4 救助・救急活動の充実	28
(1) 救助・救急体制の整備	28
(2) 救急医療体制の整備	28
5 被害者支援の充実と推進	29

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	29
2 踏切保安設備の整備	29
3 その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置	29

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、11 次・55 年にわたる「恵庭市交通安全計画」を策定し、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。近年の状況を見ると、本市の交通死亡事故件数は平成 28 年から令和 7 年までの 10 年間で 9 件であり、令和 3 年、令和 7 年は 1 年間ゼロとなっており、令和 6 年の死亡事故以来、交通死亡事故ゼロ日数を 945 日（令和 8 年 8 月 18 日時点）と過去最高を更新しています。しかしながら、第 11 次恵庭市交通安全計画期間中（令和 3 年から令和 7 年。以下「第 11 次計画期間中」という。）の交通事故死亡者数ゼロという目標は未達成であることから、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 条の規定に基づき、令和 8 年度から 13 年度までの 6 年間（※）に講ずべき交通安全に関する施策の大綱として、第 12 次恵庭市交通安全計画を定めます。

この恵庭市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、交通の安全に関する施策を具体的に定め、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。

※計画期間を 6 年間とする理由：

本計画は、北海道交通安全計画を踏まえて策定しておりますが、北海道交通安全計画は例年計画期間が終了した翌年度の夏（次回であれば令和 13 年夏）頃に策定され、その後、それを踏まえて、本計画を策定した場合、計画期間終了後の翌年度末（次回であれば令和 13 年度末）の策定となり、計画に約 1 年間の空白期間が生じることとなります。そのため、第 12 次計画の計画期間を令和 8 年度から令和 13 年度までの 6 年間とし、計画期間の最終年度に翌年度からの計画を策定しようとするものです。その後の計画期間は 5 年間で予定しております。

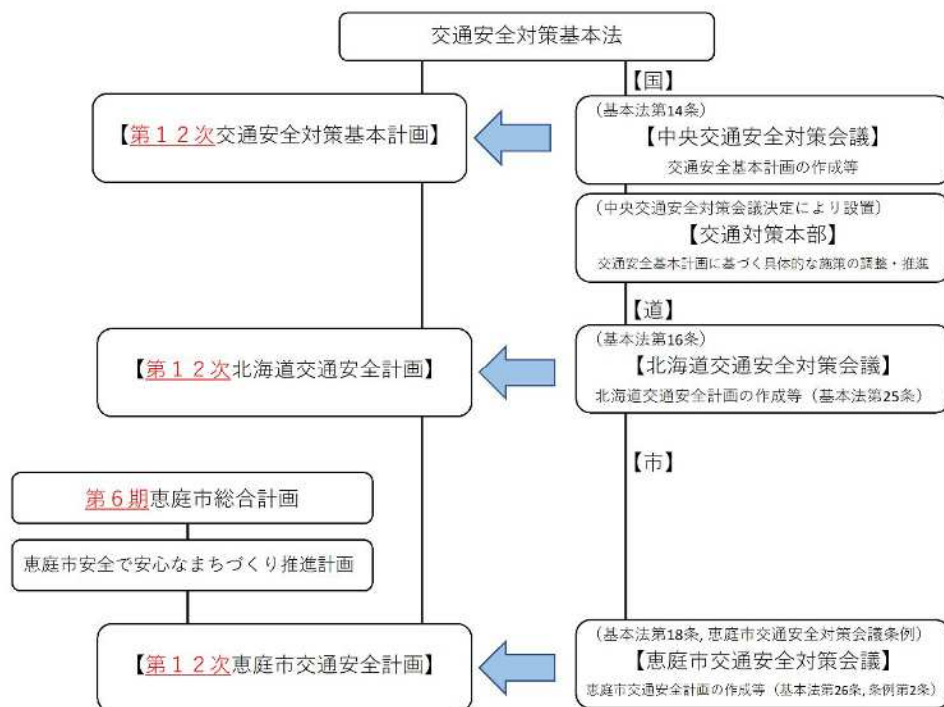


図1 交通安全計画の位置付け

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かうと予測されます。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、子ども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。

【**少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築**】

道路交通については、高齢歩行者や**自転車利用者**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。

一方で事業用自動車においては、少子高齢化の進展に伴う人手不足のため運転者の担い手が減少し、移動手段が減少していく課題があります。

少子高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠であり、こどもから高齢者に至るまで安全に移動でき、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 **6年間**（計画期間）において特に注視すべき事項

今後、大規模な開発行為が予定されていることから、「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、移動できるよう配慮し、交通安全の観点を十分考慮したまちづくりを進めるよう関係各所と緊密な連携を図っていく必要があります。

また、外国人人口の増加に伴い、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じていく必要があります。

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、安全教育を徹底する等の取り組みが必要です。

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、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、表 1 の事故発生状況の推移で直近 10 年間(平成 28 年から令和 7 年)においても、令和 3 年及び令和 7 年に死者数 0 人を達成しています。

表 1 交通事故発生状況の推移(10 年間)

年	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
発生件数	105	101	81	120	104	103	102	77	103	89
死傷者数	115	107	93	148	134	124	114	91	120	96
死者数	2	1	1	1	1	0	1	1	1	0

(2) 過去 5 か年の交通事故状況

表 1 の事故発生状況の推移において、第 11 次計画期間中の過去 5 か年の交通事故状況をみると、令和 5 年に発生件数 77 件・死傷者数 91 人まで減少したものの、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、令和 3 年及び令和 7 年を除き発生しています。

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 **26.2%**と最も高く、次いで 30 歳未満の若者世代で **20.5%**と高くなっています。また、市内で発生した死亡事故 **3 件**については第 1 当事者**の全てが 65 歳以上となっており、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という北海道内全体の死亡事故と同様の傾向が続いています。**

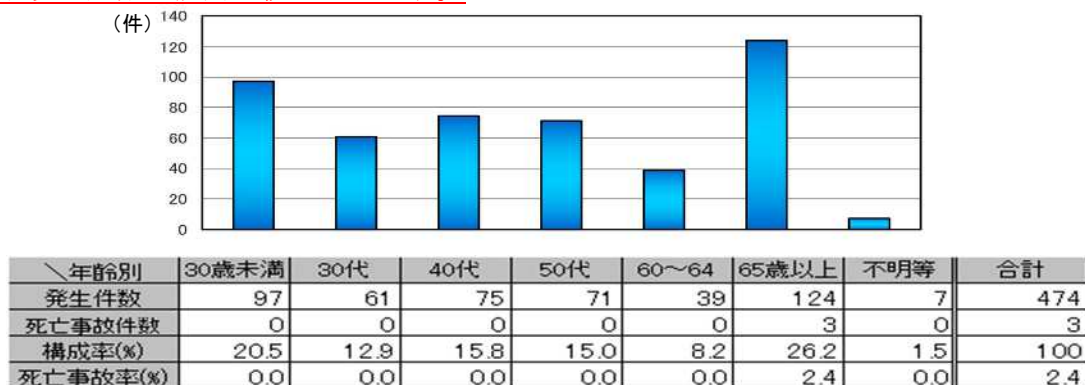


図 2 第 1 当事者の年齢別交通事故発生状況(R3～R7 年累計)

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 26.6%と第 10 次恵庭市交通安全計画期間中（平成 28 年から令和 2 年。以下「第 10 次計画期間中」という。）の 12.2%から増加するとともに、唯一死亡事故がおきている世代であり、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。

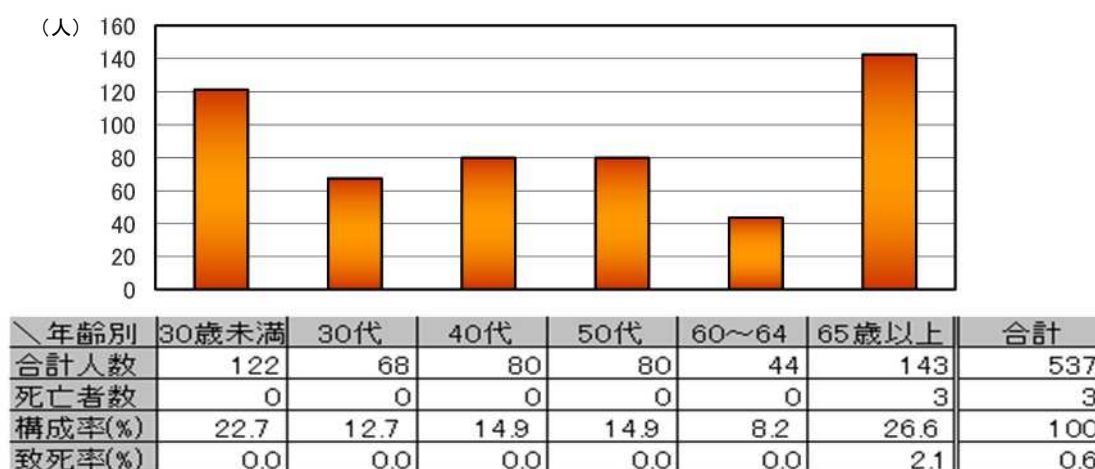


図 3 死傷者の年齢別交通事故発生状況(R3～R7 年累計)

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 78.0%と最も高く、次いで歩行者が 10.5%と高くなっており、第 10 次計画期間中と同様の傾向が見られます。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引き続き高くなっております。

死亡事故は全て「四輪車乗車」での事故であり、高齢者の単独（踏切内事故含む）事故となっています。

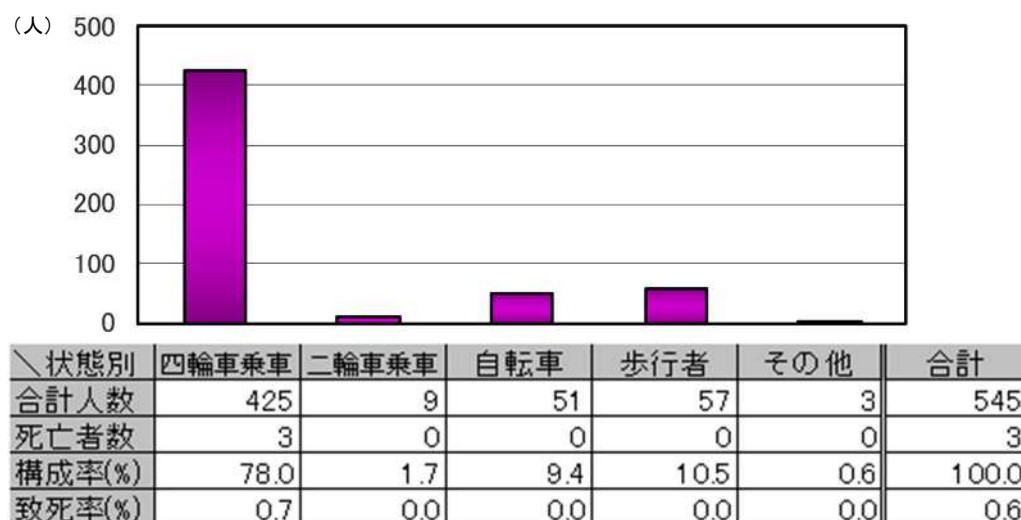


図 4 死傷者の状態別交通事故発生状況(R3～R7 年累計)



図 5 事故類型別交通事故発生状況(R3～R7 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 44.9% で最も高く、次いで道道が 27.0%、国道が 18.8% の順で高くなっており、第 10 次計画期間中と同様の傾向が見られます。死亡事故の発生件数は国道、道道、市道で各 1 件ずつとなっており、死亡事故の発生割合は、事故発生件数の差により、国道が最も高く、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。

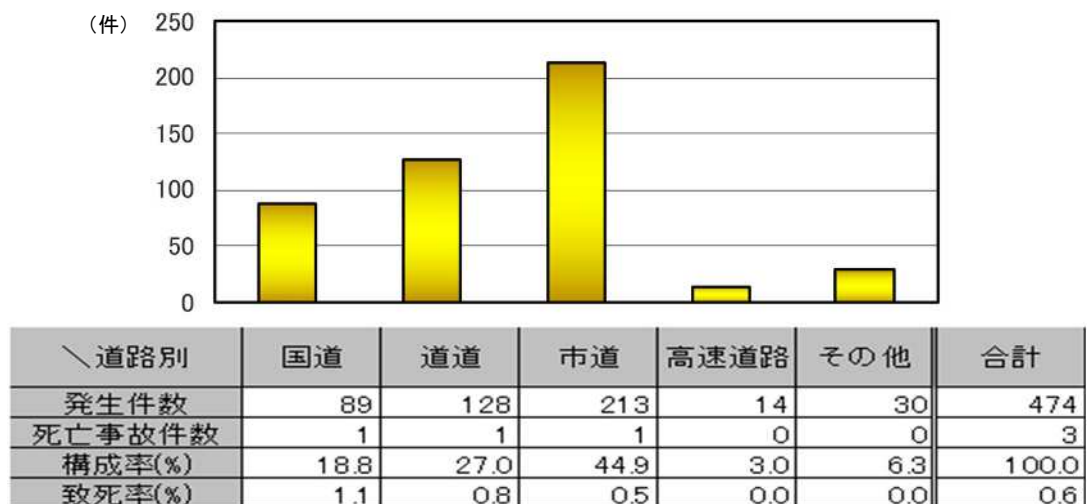


図 6 道路別交通事故発生状況(R3～R7 年累計)

また、図 7 で示した地形別・道路形状別交通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。

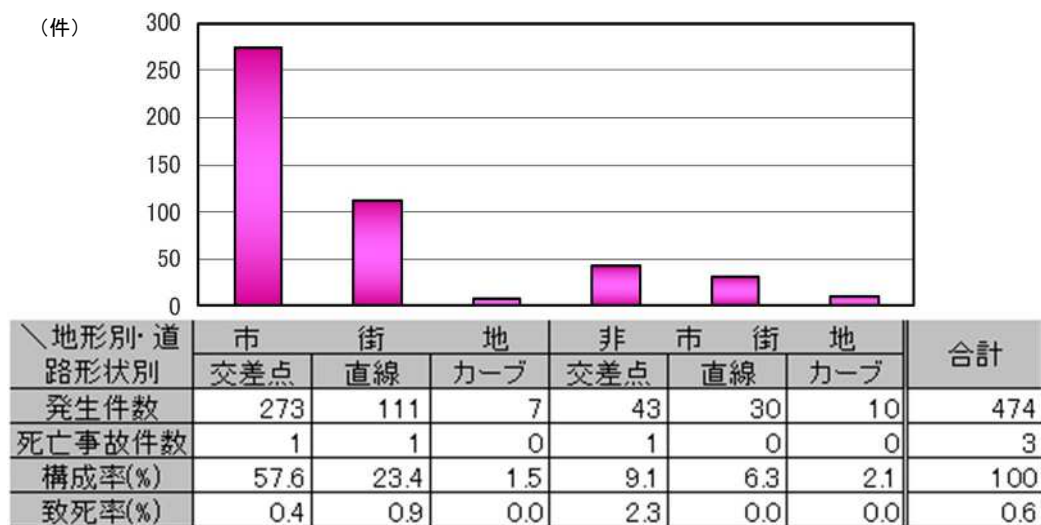


図 7 地形別・道路形状別交通事故発生状況(R3～R7 年累計)

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、複雑に変化しており、将来の交通事故の状況については、正確な見極めが難しいところですが、過去 10 年間の交通事故発生件数を基に対数近似で予測を行ったところ、令和 13 年における交通事故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、令和 3 年、令和 7 年に交通事故死者数 0 人を達成し、令和 5 年には交通事故発生件数 77 件、死傷者数 91 人の最小となりました。

図 8 で示した交通事故発生件数及び死者数の予測値から、第 12 次交通安全計画期間において、横ばいから微減の傾向は続く予測となっておりますが、目標である計画期間中の交通事故死亡者数ゼロを達成するため各種交通安全に関する取り組みを進めます。

■令和 13 年の予測値：交通事故発生件数 93 件、死傷者数 113 人(内死亡者 0.2 人)

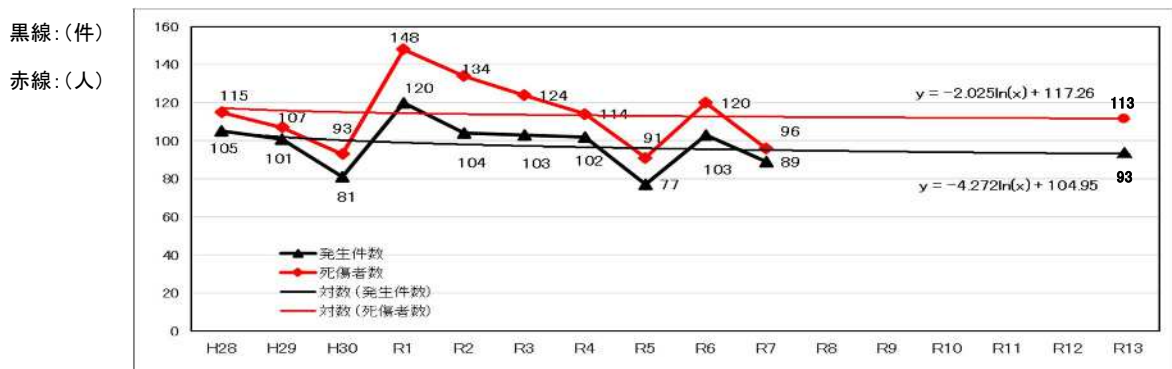


図 8 交通事故発生件数及び死傷者数の予測値

3 踏切事故の現状

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、これまで恵庭市の区域では長期的にわたり発生しておりませんでしたが、令和3年から令和7年の間で1件発生し、その1件が死亡事故となっています。本事故は、高齢者が線路を一定距離走行した事例であることから、高齢者の運転免許証の早期返納などの対策が重要であると考えられます。

4 交通安全推進体制の現状

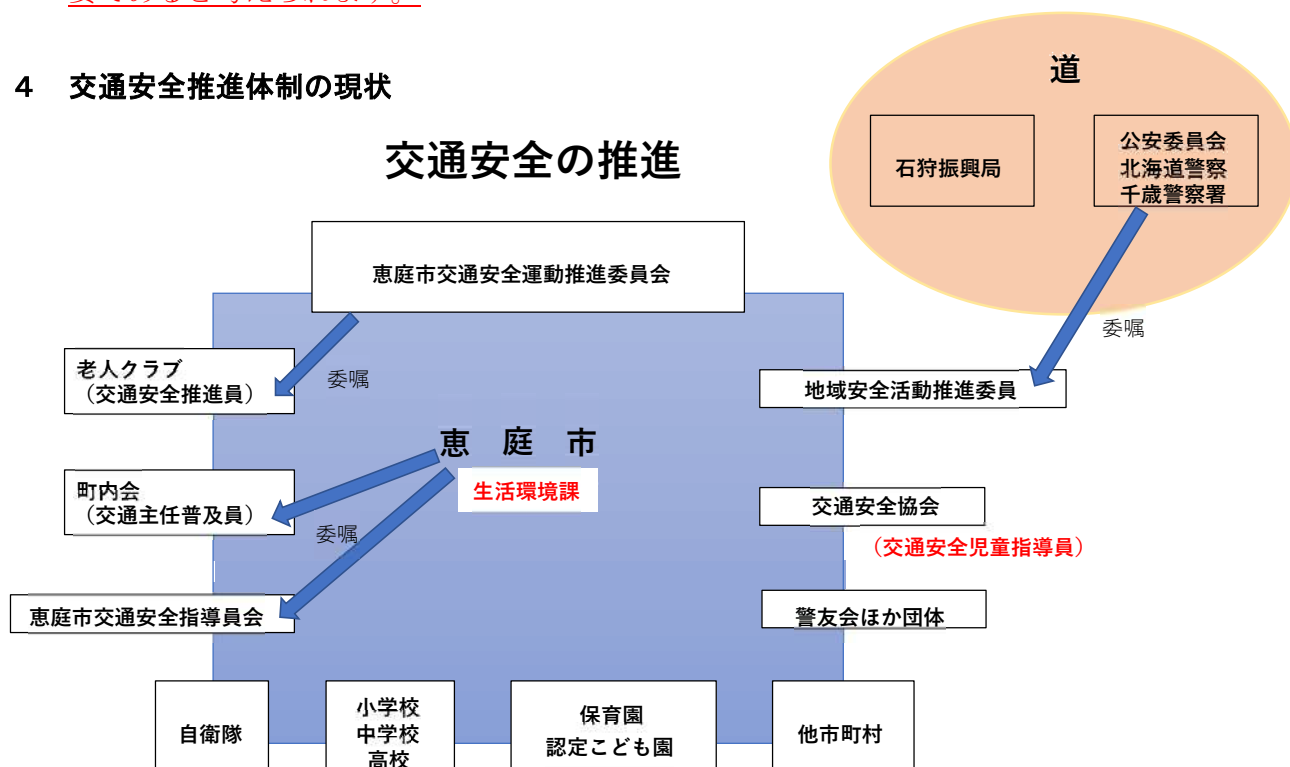


図9 交通安全の推進体制

第11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。

こ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。交通安全児童指導員が中心となり、市内小学校および保育園・認定こども園等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、こ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、警友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す。

また、安全で安心なまちづくりに関する具体的な施策を総合的かつ効果的に推進するため、「恵庭市安全で安心なまちづくり推進計画（令和8年度から令和12年度）」を策定していることから、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、北海道警察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、自転車乗車時のヘルメット着用など基本的なルールを徹底するなど、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13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、ま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13年度までの24時間交通事故死者数（目標）

国	<u>1,900人</u> 以下
北海道	<u>115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

※国及び北海道の目標は令和12年度までのもの

2 踏切道における交通安全についての目標

令和13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12次恵庭市交通安全計画においても、少子高齢化がさらに進み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担い手の確保が課題となっております。

2 高齢者及びこどもの安全確保

北海道における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、本市においても過去5年間の死亡事故のすべてが高齢者となっています。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。

また、次世代を担うこどもの安全を確保する観点から、通学路等における立哨指導や交通安全教育等の対策を継続していく必要があります。



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てありますが、北海道内で飲酒を伴う交通死亡事故発生件数は令和 5 年に増加に転じ、令和 7 年には飲酒事故発生件数 77 件、死者数 6 人となるなど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 の第 1 当事者の違反別交通事故発生状況で示すように、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。

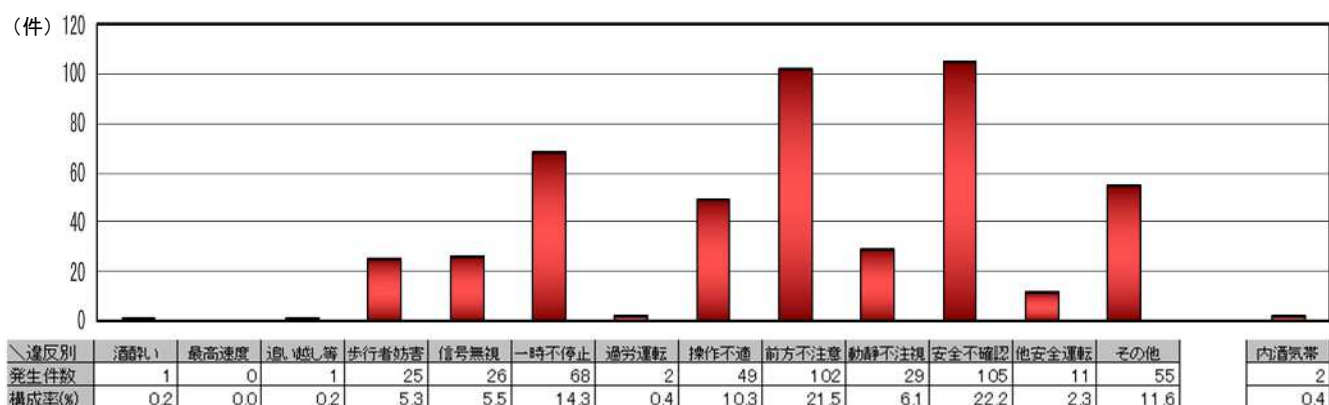


図 11 第 1 当事者の違反別交通事故発生状況（R3～R7 年累計）

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。

こども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

道内における交通死亡事故では、最高速度違反を原因とする割合は高く、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、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 自転車及び小型モビリティの安全利用

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「北海道自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成 30 年 4 月 1 日条例第 42 号。以下「北海道自転車条例」という。）」についての広報啓発を推進するとともに、悪質・危険な違反に対しては、関係機関と連携した周知を推進します。

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、自転車の点検・整備や損害賠償責任保険等への加入促進の周知に取り組むとともに、特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイク等（小型モビリティ）について、関係機関・事業者と連携して交通ルールの周知を推進します。あわせて、駅前の歩道上など、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 生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路では、幹線道路の渋滞を避ける通過交通の流入により交通事故の危険性が高まることから、関係機関と連携し、幹線道路との関係性を踏まえた面的・総合的な安全対策を推進します。具体的には、地域の実情に応じ、自動車の速度抑制のための道路環境の整備や安全な走行方法の普及等に取り組むとともに、住民の主体的な参加と人材育成を進めます。

令和 8 年 9 月から生活道路の法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられることから、広報啓発により制度の円滑な周知を図ります。また、人優先の考えの下、歩行空間の確保や運転者の歩行者保護意識の徹底を進めるとともに、歩行者自身の安全行動を促す交通安全教育を推進します。

9 外国人の交通安全対策の推進

市内における在留外国人等が増加しており、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も増加していくことが見込まれることから、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を推進します。

取組に当たっては、「恵庭市生活オリエンテーション BOOK」の活用や、外国人労働者を雇用する事業主等による交通安全教育のほか、北海道や関係団体等と連携した取組を実施します。加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等の利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進し、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組みます。

10 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り、第 11 次計画期間中においても踏切での死亡事故が発生していることから、構造改良、踏切の保安設備の整備、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。

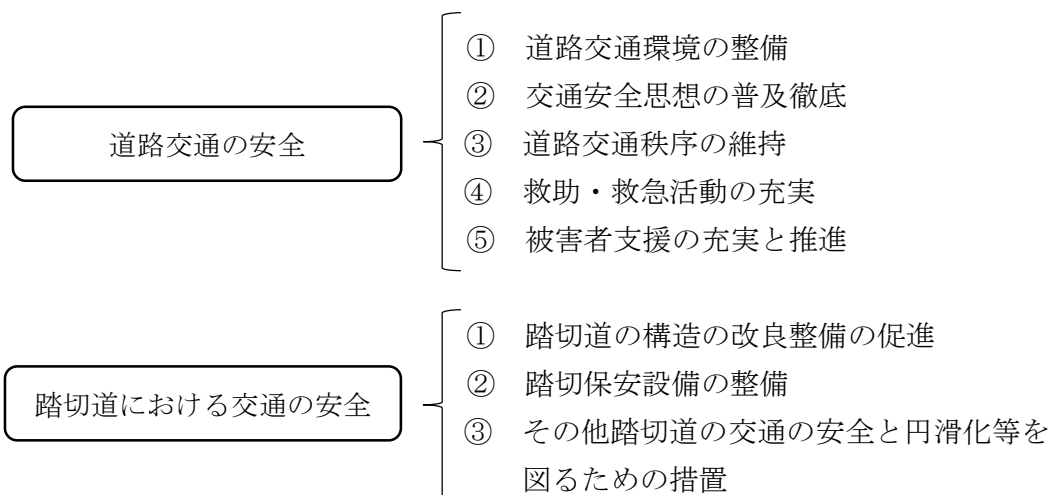
1.1 冬季に係る交通安全

恵庭市は、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刻一刻と変化する特殊な環境にあることから、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みます。

【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も低くないことから、歩行者や自転車が多く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、歩行者や自転車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や自転車通行空間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、標識を設置するほか、令和8年9月から生活道路の法定速度が30キロメートルに引き下げられたことに関する広報啓発を実施する等、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、保育園・認定こども園等に通う生徒、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。

また、除雪に当たっては通学路に配慮して実施します。

ウ 高齢者、こども、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者、こども、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。

加えて、交通事故データや ETC2.0 プローブデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の把握について、国及び北海道の取組と連携し、効果的な対策の実施を要請します。

(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い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。

また、横断歩行者の安全確保の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示について、破損、滅失、褪色、摩耗等によりその効用が損なわれている箇所を把握し、北海道公安委員会及び千歳警察署に対して計画的な更新を要望します。

さらに、老朽化した交通安全施設等について、道路管理者と連携した計画的な維持管理・更新を推進します。

（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）に基づき策定した「恵庭市地域公共交通計画」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・充実を図る取組を推進します。

（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輪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、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）及び第 3 次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）に基づき策定した「恵庭市地域公共交通計画」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 こどもの遊び場等の確保

こ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。

オ 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 道路交通を確保するため、道路の維持管理を適切に実施するとともに、災害発生時の停電による信号機の機能停止に備えた対策について、警察と情報共有を図ります。

(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。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については、重点的に実施するよう努めます。

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。

ウ 冬季の道路情報の提供

気象条件の厳しい区間等について、道路の降雪状況や路面状況に関する情報が道路利用者に適時・適切に提供されるよう、道路管理者及び関係機関と連携します。

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通じて、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、交通社会の一員として、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。特に中学生及び高校生に対して、自転車事故が最も多くなる年代であることを踏まえた基本的な交通ルールの周知徹底や、小学生以下の幼少期からの乗車用ヘルメットの着用の意識醸成に関する施策を推進します。

さらに、令和8年4月から自転車の交通違反に交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が適用されていることを踏まえ、制度の趣旨と対象となる違反行為について、市民への周知を図ります。

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。

また、自動運転技術の進展や特定小型原動機付自転車等の新たなモビリティの登場など、道路交通を取り巻く環境の変化に応じて新たに設けられたルールについて、的確に理解し遵守されるよう、生涯を通じた交通安全教育に努めます。

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。

あわせて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、我が国の交通ルールを的確に伝えてその遵守の徹底を図ります。

（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、心身の発達段階や地域の事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、保育園・認定こども園等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、交通安全協会（交通安全児童指導員）による紙芝居、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、交通安全協会（交通安全児童指導員）による、

パネル指導、視聴覚教材の活用、交通事故実験等を行い、交通ルールの意味、自動車の危険性等を教えます。

また、学校周辺やえにわサイクルパーク（旧交通公園）等の屋外において、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。

特に、自転車の交通事故における加害者の責任について理解を深めるとともに、乗車用ヘルメットの着用及び自転車損害賠償責任保険等への加入の必要性について、生徒及び保護者への周知を図ります。

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。

また、令和 8 年 4 月から、17 歳 6 か月から普通免許等の教習の受講及び仮運転免許の取得が可能となり、18 歳の誕生日以降に本免許を取得できることとされました。運転免許の取得自体は引き続き 18 歳以上であることを明確に周知するとともに、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、警察、学校等の関係機関と連携した交通安全教育に努めます。

さらに、自転車通学時のヘルメット着用率の向上を図るため、高等学校と連携した

交通安全教育に取り組みます。

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、必要な実践的スキル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、交通安全教育また、夜間の歩行のために、夜光反射材の配布を行います。

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協会（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スキル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

通安全教育を推進します。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

在留外国人に対しては、市内への転入者等に対し、自動車の左側通行、赤信号での右左折禁止、一時停止標識等、母国との交通ルールの違いを踏まえた交通安全教育及び広報啓発に努めます。

また、外国人を雇用する市内事業者に対して、外国人従業員への交通安全教育の実施を働き掛けます。

さらに、外国人の歩行者や自転車等の利用者に対しても、日本の交通ルールの理解促進を図ります。

ケ 冬季に係る交通安全教育

冬季は、降雪や積雪による見通しの悪化や幅員減少、路面凍結によるスリップの危険等、交通環境が通常とは大きく異なることから、冬季交通特有の危険性やスピードダウンの重要性について、広報媒体等を活用した交通安全教育に努めます。

(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を推進します。

交通安全運動の重点としては、こどもと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、市内の交通情勢に即した事項を設定します。

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。収集した情報は保育園・

認定こども園等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、市ホームページやSNS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

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ハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前後の確認の励行に努め、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、そして見逃さない」という市民の規範意識の定着を図ります。

また、若年運転者層は他の年齢層に比較して飲酒運転における人身事故率が高いなどの特性を有していることから、対象に応じたきめ細かな広報啓発に努めます。

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」（令和4年11月1日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）の活用や「北海道自転車条例」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使用しながら乗車する「ながらスマホ」の危険性等の周知を徹底します。

令和4年の道路交通法改正により、全ての年齢層の自転車利用者に対して乗車用ヘルメットの着用が努力義務とされたことを踏まえ、自転車乗車時の頭部保護の重要性について広報啓発を強化するとともに、自転車通学を行う中学生・高校生及び高齢者を中心に着用率の向上を図ります。

また、令和6年11月から、自転車の「ながらスマホ」の罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたこと及び令和8年4月から自転車の交通違反に交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が適用されていることについて、市民へ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、自転車の点検整備及び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 特定小型原動機付自転車等の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード等）について、走行できる場所、最高速度、16歳未満の運転禁止等の基本的な交通ルールや、乗車用ヘルメットの着用が効果的であることについて、若い世代を中心に周知を図ります。

また、ペダル付き電動バイクについては、駆動補助機付自転車（電動アシスト自転車）とは異なり、運転免許及び乗車用ヘルメットの着用が必要であり、ナンバープレートの取得・表示が必要であることについて、関係機関及び販売事業者等と連携して周知を徹底します。

さらに、市内においてシェアリングサービスが導入される場合には、事業者と連携し、利用者への交通ルールの周知及び安全な利用の確保を図ります。

カ 妨害運転（あおり運転）及び「ながらスマホ」防止に向けた広報啓発

妨害運転（あおり運転）を防止するため、その罰則の重さや、被害を受けた場合には安全な場所に避難して110番通報するなどの対応、ドライブレコーダーの有用性等について、広報媒体や交通安全教室等の機会を活用した広報啓発を推進します。

また、自動車運転中のスマートフォンの画面注視や携帯電話での通話しながら運転する「ながらスマホ」が道路交通法で禁止されていること及びその危険性について、事業所への周知を含め、広報啓発を推進します。

キ 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

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ための広報啓発を推進します。

特に、後部座席については、令和7年の北海道内における着用率が一般道路40.3%、高速道路73.0%と、いずれも前年から低下していることを踏まえ、非着用時の致死率が着用時と比較して格段に高くなることを周知するとともに、関係機関・団体と連携した着用率調査及びキャンペーン等を通じて、着用の徹底を図ります。

また、チャイルドシートについては、使用効果及び正しい使用方法についての広報啓発・指導を推進するとともに、6歳以上であっても、体格等の事情によりシートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいことについて、保育園・認定こども園等と連携した保護者への周知に努めます。

ク 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。

また、薄暮の時間帯から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通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、その効果について理解を深めるために広報・周知を推進します。

さらに、横断歩行者の安全確保のため、運転者に対しては横断歩道手前での減速義務及び歩行者優先義務の再認識を促すとともに、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号に従うこと、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど運転者に対して横断する意思を明確に伝えることの必要性について、周知を図ります。

信号機のない横断歩道においては、歩行者と運転者が「ハンドサイン」で意思疎通を図り、歩行者事故抑止を図る「ハンドサインストップ運動」を推進します。

加えて、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術について、その機能を過信・誤解することなく正しく理解して使用されるよう、情報提供に努めます。

（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。

また、交通安全活動の重要な担い手である交通安全協会、恵庭市交通安全指導員会、町内会交通主任普及員、老人クラブ交通安全推進員等について、少子高齢化に伴う担い手や後継者の不足に対応し、交通安全の取組を着実に次世代につないでいけるよう、幅広い年代の参画を促す取組を推進するとともに、これらの団体の継続的な活動が確保されるよう必要な支援に努めます。

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（平成 15 年 8 月 8 日。条例第 53 号）」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。

また、飲酒運転、無免許運転、著しい速度超過、妨害運転、「ながらスマホ」等の悪質・危険な違反の取締りについて、千歳警察署に対し、市内の交通事故実態を踏まえた要請を行うとともに、市民への広報啓発を通じて交通ルール遵守の徹底を図ります。

加えて、令和 8 年 4 月から自転車の交通違反に交通反則通告制度が適用されていることを踏まえ、自転車の悪質・危険な違反に対する指導取締りが効果的に行われるよう、警察との連携を図ります。

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 AED（自動体外式除細動器）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・救命資器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、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。

また、歩行者等の直前横断等を抑止するための設備や、全方位型警報装置、非常押ボタン、障害物検知装置等により事故防止効果の高い踏切保安設備の整備について、鉄道事業者に対し必要に応じて要請します。

3 その他踏切道の交通の安全と円滑化等を図るための措置

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。

また、踏切事故においては高齢者が関係するものが多いことを踏まえ、高齢者を対象とした交通安全教室等の機会を活用した踏切の安全な通行方法の周知に努めるとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や医療機関への啓発資料の配布等の取組と連携します。

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。

加えて、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障が生じないように、鉄道事業者及び関係機関との間で情報共有を図ります。

恵庭市交通安全対策会議委員

区 分	氏 名	役 職
会 長	原 田 裕	恵 庭 市 長
委 員	堀 田 暢 夫	北海道開発局札幌開発建設部千歳道路事務所長
〃	高 橋 博 士	北海道空知総合振興局札幌建設管理部千歳出張所長
〃	三 春 陽 平	北 海 道 札 幌 方 面 千 歳 警 察 署 地 域 交 通 官
〃	平 田 守	北海道旅客鉄道㈱札幌保線所島松保線管理室署長代理
〃	横 道 義 孝	恵 庭 市 副 市 長
〃	岩 渕 隆	恵 庭 市 教 育 長
〃	石 崎 光 重	恵 庭 市 消 防 長
〃	野 村 孝 治	恵 庭 市 企 画 振 興 部 長
〃	長 屋 幸 博	恵 庭 市 建 設 部 長
〃	足 立 重 敬	恵 庭 市 保 健 福 祉 部 長
〃	山 口 勝	恵 庭 市 生 活 環 境 部 長

恵庭市交通安全計画

令和9年（2027年）●月

■発行 恵庭市交通安全対策会議

■編集 恵庭市生活環境部生活環境課

〒061-1498

北海道恵庭市京町1番地

☎0123-33-3131（内線1184）