

伊達市交通安全計画(案)

平成 28 年度(2016 年度)

～平成 32 年度(2020 年度)

(第 10 次)

伊 達 市

目 次

第1章	交通安全計画について	1
第1節	計画の位置づけ・期間等	1
1	計画の基本理念	2
2	計画の推進	3
第2節	交通事故等の現状等	4
1	道路交通事故の現状と今後の見通し	4
2	鉄道及び踏切事故の現状	6
第3節	交通の安全についての目標	8
第4節	施策の柱と重点課題	8
第2章	講じようとする施策	12
第1節	道路交通の安全	12
1	道路交通環境の整備	12
2	交通安全思想の普及徹底	14
3	安全運転の確保	16
4	救助・救急活動の充実	16
5	被がい者支援の充実	16
第2節	鉄道・踏切道の交通の安全	17
1	鉄道交通環境の整備	17
2	踏切道における交通の安全	17

第1章 交通安全計画について

第1節 計画の位置づけ・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。

伊達市では、この法律に従い作成された北海道交通安全計画に基づき、昭和46年（1971年）以降、第9次にわたる伊達市交通安全計画を策定し、国・道・市および関係機関が一体となって、各般にわたる交通安全対策を実施してきました。

その結果、北海道の交通事故死者数は、昭和46年に889人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、平成27年の死者数は177人と5分の1以下まで減少するに至りました。これは、関係行政機関や関係民間団体はもちろん、市民を挙げた長年にわたる努力の成果があらわれたものと思います。

しかしながら、未だに全国の道路交通事故による死傷者数が1万3千人を超えており、事故そのものを減少させることが求められています。また、鉄道においても、ひと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ります。

言うまでもなく、交通事故の防止は、関係行政機関、関係民間団体、さらには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となっており、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な施策の大綱を定め、これに基づいて、あらゆる施策を積極的に推進していかねばなりません。

この交通安全計画は、このような観点から、平成28年度（2016年度）から平成32年度（2020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す。

1 計画の基本理念

(1) 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の到来を迎えている中、本市も例外なくその方向に向かっていきます。それに伴い、交通手段の選択においても多様化していくものと思われます。

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す。

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関をはじめ、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です。これまでも、その重要性を認識し、様々な対策を実施してきたところですが、依然として交通事故件数は高い水準で推移しており、更なる対策の実施が必要となっています。

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します。悲惨な交通事故の根絶に向けて、新たな一歩を踏み出さなければなりません。

(2) 人優先の交通安全思想

道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の、また、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する必要があります。

2 計画の推進

(1) 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通について、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るため、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、市民の理解と協力の下、講じるべき施策を着実に推進します。

(2) 救助・救急活動の充実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、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ます。

(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、国、道、市、関係民間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支援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市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全活動、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

(4) 効果的・効率的な対策の実施

現在、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取組を進めることが必要です。そのため、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むとともに、地域の交通実態に応じた整備を図るなど、効率的な予算執行に配慮します。

また、少子高齢化、国際化等の社会情勢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、適切な施策を選択して、これを重点的かつ効果的に実施します。

更に、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します。

第2節 交通事故等の現状等

1 道路交通事故の現状と今後の見通し

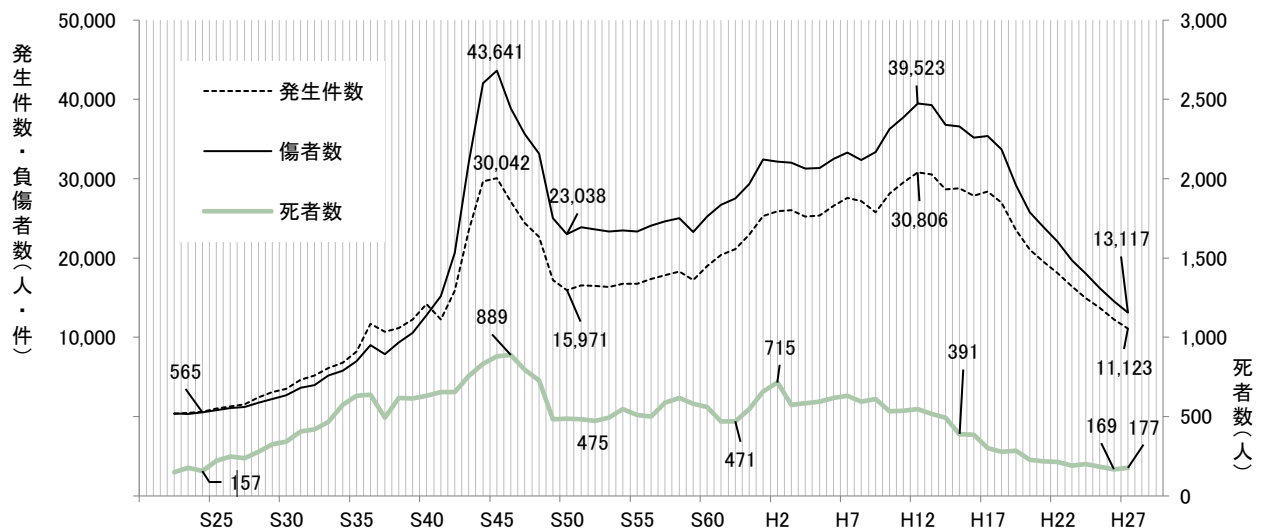
(1) 北海道の交通事故の現状

北海道の交通事故による24時間死者数は、昭和46年に889人を数えましたが、平成15年には391人となり、昭和46年当時の半数以下となりました。また、平成26年は169人となり、第9次北海道交通安全計画の目標を1年前倒しで達成できたものの、第9次交通安全計画の最終年である平成27年中の死者数は177人となり、平成27年までに24時間死者数を175人以下とする目標は達成できませんでした。

なお、近年、交通事故件数と死傷者数については、平成12年をピークに減少傾向にあり、平成27年の発生件数は1万1,123件、死傷者数は1万3,294人となり、ピーク時の半数以下に減少はしたものの、依然として高い状態で推移しております。

道路交通事故における交通事故発生件数、死者数及び負傷者数

(北海道交通安全計画より抜粋)



注1 昭和34年までは、軽微な被害（8日未満の負傷、2万円以下の物件）事故は含まない。

注2 昭和40年までの発生件数には、物件事故件数も含まれる。

近年の道路交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりです。

①65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の約5割を占めています。このうち、高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者数は高齢者の死者数の約5割を占めており、近年、全死亡事故件数に占める高齢運転者による死亡事故件数の割合が増加しています。

②16歳から24歳までの若者の死者数が大きく減少しており、特に自動車乗車中の減少が顕著です。

③最高速度違反による死亡事故件数が減少しています。なお、交通事故の死者数は、ピーク時（昭和46年：889人）の5分の1以下となり、交通事故発生件数及び負傷者数も10年連続で減少しておりますが、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にあり、死者数が減りにくい状況となっております。

死者数の減少幅が縮小している背景としては、

(ア) 高齢者人口の増加

(イ) シートベルト着用率等の頭打ち

(ウ) 飲酒運転による交通事故件数の下げ止まり

が挙げられます。特に、高齢化社会が進展していく中、今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっております。

【参考】 これまでの北海道交通安全計画の目標値と実績値

計画時期	目標値	実績値
第1次 (昭和46年度～50年度)	歩行者推計死者数約472人の半減	昭和50年176人
第2次 (昭和51年度～55年度)	過去最大の死者数889人の半減	昭和55年510人
第3次 (昭和56年度～60年度)	数値目標なし	—
第4次 (昭和61年度～平成2年度)	数値目標なし	—
第5次 (平成3年度～7年度)	死者数550人以下	平成7年632人
第6次 (平成8年度～12年度)	死者数530人以下	平成12年548人
第7次 (平成13年度～17年度)	死者数485人以下	平成17年302人
第8次 (平成18年度～22年度)	死者数260人以下	平成22年215人
第9次 (平成23年度～27年度)	死者数175人以下	平成27年177人 (平成26年169人)

(2) 伊達市の交通事故の現状

伊達市内における平成 23 年 (2011 年) から平成 27 年 (2015 年) の交通事故発生状況は以下のとおりとなっています。事故発生件数は平成 24 年 (2012 年) から平成 26 年 (2014 年) にかけて減少しましたが、平成 27 年 (2015 年) は若干増加しています。また、死亡事故発生件数は平成 25 年 (2013 年) にゼロ件を達成したものの、その年以外は年間 1～3 件で推移しています。

伊達市内での交通事故発生状況

年	事故発生件数				負傷者数		
	死亡	重傷	軽傷	計	重傷者	軽傷者	計
平成 23 年 (2011 年)	1	9	71	81	9	106	115
平成 24 年 (2012 年)	3	15	81	99	17	99	116
平成 25 年 (2013 年)	0	9	65	74	9	92	101
平成 26 年 (2014 年)	1	8	59	68	8	74	82
平成 27 年 (2015 年)	2	18	62	82	19	85	104

近年の伊達市内での交通事故発生割合は、死亡事故、負傷者事故とも北海道の割合とほぼ同水準となっており、特に高齢者が多くなっているのも、北海道と同様です。

日ごろから市民の交通安全意識を高めることが重要であることは言うまでもありません。子どもから高齢者まで、まんべんなく交通安全教育を行うことが有効であると考えられます。

2 鉄道及び踏切事故の現状

北海道における鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にありますが、近年はほぼ横ばいの傾向にあり、平成 23 年からは 15 件程度で推移し、平成 27 年は 15 件でした。

また、平成 27 年の死者数は 4 人であったものの、平成 23 年には石勝線において、特急スーパーおおぞらが脱線、トンネルの中で停止し、火災が発生した事故により、乗客等 79 人が負傷しました。

近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故は約 3 割、踏切障害事故は約 5 割を占めており、両方で運転事故件数全体の約 8 割を占めています。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故がすべてを占めています。

また、北海道における踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は長期的には減少傾向にあり、平成 27 年の発生件数は 8 件、死傷者数は 6 人となっています。

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

近年の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数では最も少なく、②衝撃物別では自動車等と衝撃したものが約9割、歩行者と衝撃したものが約1割を占め、③自動車の原因別でみると直前横断によるものが約5割を占め、④歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約6割を占めている、ことなどが挙げられます。

第3節 交通の安全についての目標

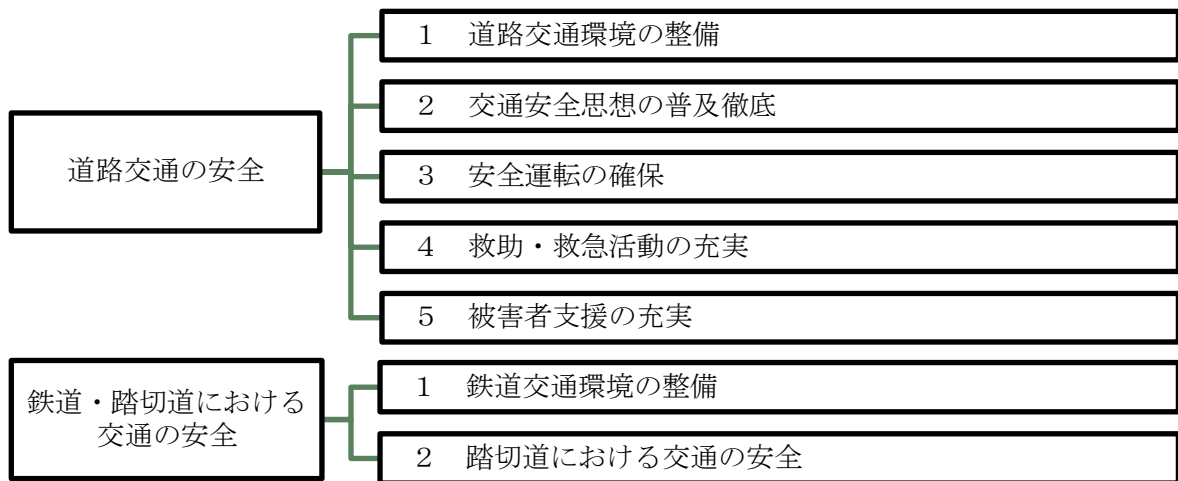
【数値目標】 平成32年までの5年間、24時間交通事故死者数ゼロとする。

交通事故のない社会を実現することが究極の目標であり、本計画においては、交通事故による死者数をゼロとすることを目指すものとします。

この目標実現のため、事故そのものの減少や負傷者数の減少にも積極的に取り組むこととし、市民の理解と協力のもと、第2章に掲げる諸施策を総合的に推進します。

第4節 施策の柱と重点課題

〈施策の柱〉



道路、鉄道・踏切道の各分野において、長期的には、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は、これまでの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ます。

このようなことから、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、②鉄道・踏切道における交通の分野ごとに総合的な交通安全対策を推進します。

その際、北海道の情勢等を踏まえ、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・団体はもとより、市内全域で様々な対策が促進されるよう取り組んでまいります。

〈重点課題〉

1 生活道路における安全確保

歩行者や自転車利用者等が日常的に使用する生活道路においては、交通事故の発生する危険性が高いことから、生活道路における交通の安全を確保するため、地域における幹線道路と生活道路の関係性を踏まえた面的・総合的な交通安全対策を推進します。

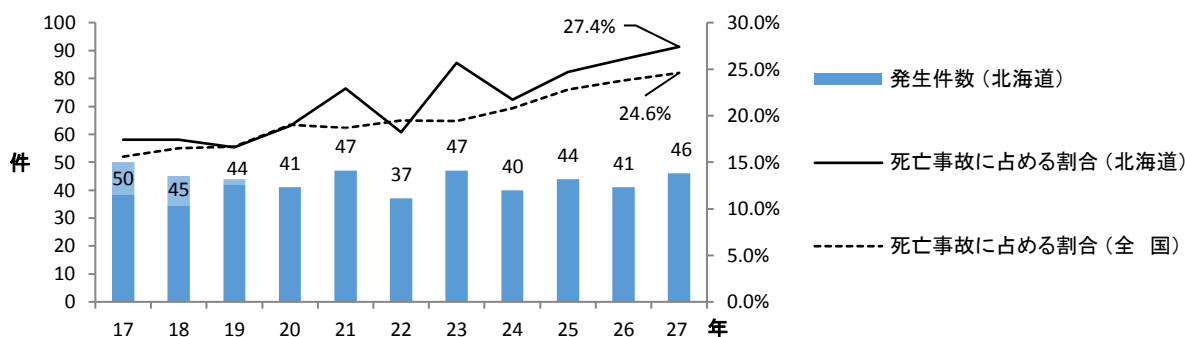
具体的には、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化等の対策を進めます。

2 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

交通事故死者に占める高齢者の割合は極めて高く、死者のほぼ半数が65歳以上の高齢者です。

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、高い水準で推移しています。

高齢運転者（65歳以上）が第一当事者となった交通死亡事故の推移



これらを減少させるには、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必要です。

こうしたことから、高齢者の交通安全教室などを実施するとともに、高齢者の方々が住みなれた地域で安心して暮らせるよう、通院や買い物など日常生活を支える交通サービスを地域の実情に応じて整備していくなど、総合的な交通政策を推進します。

3 冬季に係る陸上交通の安全

北海道は、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、温暖と言われる本市においても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場合があります。

このため、本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を実施します。

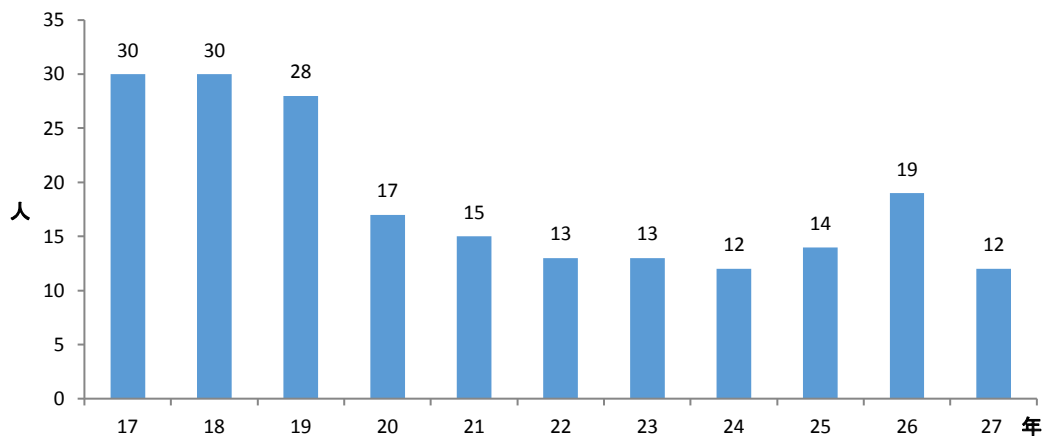
また、積雪による歩道幅員の減少等からも、冬季における歩行空間の確保に関する住民のニーズは大きく、高齢者、障がい者等を含むすべての人々が、安全で快適に利用できる歩行空間の確保に向けて取り組みます。

4 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、平成26年には、飲酒を伴う交通事故による死者数が全国ワーストワンとなっています。

こうした中、道民一人ひとりが、「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。

飲酒運転を伴う交通事故死者数の推移



この条例に基づき、事業者、家庭、学校、地域住民、行政その他の関係するものの相互の連携協力の下、飲酒運転の予防及び再発の防止のためのアルコール健康障害を有する者等に対する相談支援、飲酒運転の危険性や飲酒が身体に及ぼす影響に関する知識の普及、市民に対する飲酒運転の状況等に関する情報提供など、飲酒運転を根絶するための社会環境づくりを推進します。

5 スピードダウン

道内における交通死亡事故を走行速度の観点から分析すると、第一当事者の約4割に速度超過が認められ、最高速度違反を原因とする交通死亡事故の割合が全国平均の約2倍と高い水準で推移しています。

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。

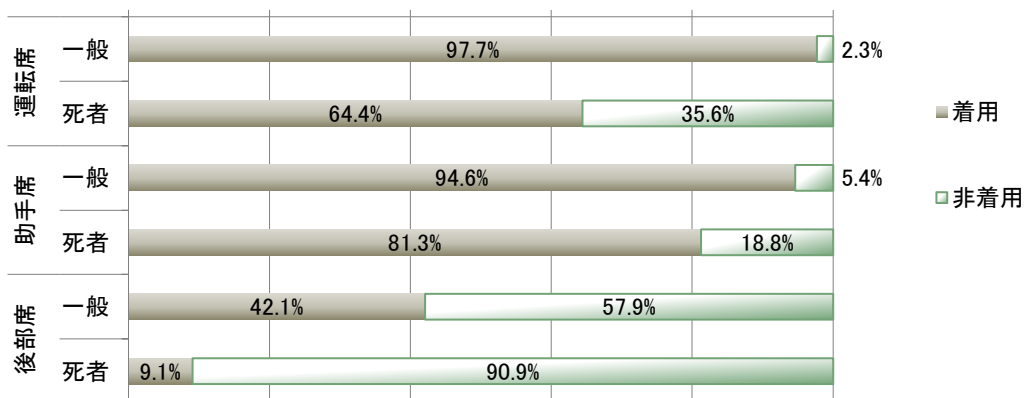
6 シートベルトの全席着用

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おりませんが、道内にお

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言えます。

特に、後部席における着用率は、街頭調査の全道平均で4割程度に止まっており、シートベルトの全席着用の必要性について市民の理解を深めることが重要です。

座席別のシートベルトの着用率（平成25年～平成27年平均）



注：「一般」は、道警・JAF合同による全道着用状況調査のうち、一般道の調査結果から算出

注：「死者」からは、シートベルト着用不明の人数を除いて算出

また、長距離のバス旅行やデイサービスの送迎において、利用者がシートベルトを着用しない状態で走行し交通事故に遭い死亡する事例が発生していることから、事業者に対する法令遵守を働きかけるとともに、関係機関・団体と連携して、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ます。

7 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。

自転車の安全利用を促進するためには、自転車が安全に走行できる空間の確保を積極的に進める必要があります。自転車の交通ルールに関する理解が不十分な利用者も多いことから、交通安全教育等の充実を図ります。

8 鉄道・踏切道における安全対策

鉄道における事故については、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進します。

また、踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずる、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ること、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から、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。

第2章 講じようとする施策

第1節 道路交通の安全

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも関係機関が連携し、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り、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されています。

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「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみちの安全の推進に取り組むこととします。

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) 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す。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、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まいります。

(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は、地域住民等と連携し、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

(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、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

(ウ) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含めすべての人が安全に安心して利用できるよう、バリアフリー化等の歩行空間の整備を行います。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

基本的な交通安全の確保に向け、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、歩道等の整備を推進します。

(3) 公共交通機関の利用の促進

愛のりタクシーの充実など、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、バス等の公共交通機関の維持・確保に向けた施策を、国、道、市及び交通関連事業者等が連携して推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図ります。

(4) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合、早期復旧を目指し安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

また、地震・豪雨・豪雪・津波発生時等において、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、橋梁の点検補修や道路法面等の防災対策、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します。

(5) 冬季道路交通環境の整備

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の実施に努めます。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、人命を尊重し、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るとともに、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ことです。また、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でもあります。

このため、幼児から成人に至るまで、心身の発達の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います。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、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組むとともに、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、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させます。学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科、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に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施します。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します。

特に、飲酒運転に関連する教育については、小学校、中学校、高等学校において、児童生徒向けの飲酒等に関する啓発資料等を用いた授業を行うとともに、飲酒が交通事故を引き起こす危険性などについて指導します。

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ぐるみの活動が推進されるよう促します。特に交通安全教育・普及啓発活動にあたる市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します。

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、子供、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ます。

更に、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ます。

(1) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

「北海道飲酒運転の根絶に関する条例に基づき、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発などの飲酒運転根絶に関する施策を総合的に推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携して、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という市民の規範意識の確立を図ります。

また、酒類を提供する飲食店営業者及び酒類の販売業者、タクシー業者、代行業者、酒類を提供するイベントの主催者等に対して、飲酒運転根絶のための自主的な取組について働きかけるとともに、必要な指導・助言等を行います。

(2) スピードダウンの励行運動の推進

速度の出し過ぎによる危険性の認識向上を図るため、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。

(3) 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、道、市、関係機関・団体等が協力し、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開します。

(4) チャイルドシートの正しい着用の徹底

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、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ります。

(5) 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ます。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。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て安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図ります。

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るとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を推進します。

(6) 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、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ります。

(7) わかりやすい広報の実施

ホームページや広報だて、広報車による街頭啓発等により、具体的でわかりやすい交通安全広報を行います。

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者までを含めた運転者教育等の充実に努めます。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に図ります。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、子供をはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図ります。

4 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、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ります。

5 被害者支援の充実

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

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い原資を担保し、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節 鉄道・踏切道における交通の安全

1 鉄道交通環境の整備

駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、エレベーターの整備等によるバリアフリー化を推進します。

2 踏切道における交通の安全

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とともに、踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進します。

また、踏切道に接続する道路の拡幅については、道路の幅員差が生じないように努めます。