

第 11 次江別市交通安全計画 (素案)

(令和 3 年度 ~ 令和 7 年度)

江別市交通安全対策会議

目 次

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・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2 計画の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 3 計画推進における留意事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- 4 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・・・・・・・・・・ 4

第2章 交通事故の現状等

- 1 道路交通事故の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
- 2 踏切事故の状況等・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7

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・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
- 2 踏切道における交通の安全についての目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8

第4章 重点課題

- 1 高齢者、子ども、障がい者等の交通安全確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
- 2 飲酒運転の根絶・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
- 3 スピードダウン・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
- 4 シートベルトの全席着用・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
- 5 自転車の安全利用・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
- 6 踏切道における交通安全対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11
- 7 冬季の交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12

第2部 講じようとする施策

第1章 道路交通環境の整備

- 1 人優先の安全・安心な歩行空間の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
- 2 歩行者空間のユニバーサルデザイン化・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
- 3 無電柱化の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
- 4 自転車利用環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
- 5 公共交通機関利用の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
- 6 災害等に備えた道路交通情報の提供・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
- 7 交通安全に寄与する道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
- 8 冬季道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15

第2章 交通安全思想の普及徹底

- 1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
- 2 効果的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
- 3 交通安全に関する普及啓発活動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
- 4 交通安全活動支援・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・24

第3章 救助・救急活動の充実

- 1 心肺そ生法等の応急手当普及啓発活動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・25
- 2 救急救命士の養成、配置等の促進及び研修体制の充実・・・・・・・・・・25
- 3 救助・救急施設等の整備の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26

第4章 被害者支援の充実

- 1 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
- 2 交通遺児に対する経済的支援の周知・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27

第5章 踏切道における交通の安全

- 1 啓発活動の実施・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
- 2 効果的な対策の要望・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28

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 年代後半から昭和 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、10 次にわたる江別市交通安全計画を作成し、国、北海道、市、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ました。

その結果、昭和 46 年に全道で 889 人が道路交通事故により死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和 2 年の死者数は 144 人と 6 分の 1 以下まで減少し、江別市においても、平成 7 年に 13 人の道路交通事故死者を出したものの、近年の年間死者数は一桁に止まっています。これは、国、北海道、市、関係民間団体のみならず市民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられます。しかしながら、未だに道路交通事故による市内の死傷者は 200 人を超え、交通事故の発生は続いており、事故そのものを減少させることが求められています。

交通事故の防止は、国、北海道、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推進していかねばなりません。

この江別市交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、令和 3 年度から令和 7 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。

2 計画の基本理念

【交通事故のないまちを目指して】

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ために重要です。

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、交通事故のないまちを目指すべきです。言うまでもなく、交通事故のないまちは一朝一夕に実現できるものではありませんが、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、市民と市及び関係行政機関の協働により行わなければなりません。

【人優先の交通安全思想】

人命尊重を具体化するために、道路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、すべての交通について、高齢者、子ども、障がい者等の交通弱者の安全を第一に考える人優先の交通安全思想を基本として、交通安全対策を行います。

【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、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題であります。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となります。

全ての交通の分野で、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となります。

高齢化が進展していく中で、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通関係者の連携によって、構築することを目指します。

【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行い、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となります。また、犯罪被害者等基本法(平成16年法律第161号)及び江別市犯罪及び交通事故のない安全で安心なまちづくり条例(平成23年3月30日江別市条例第6号)に基づき、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ります。

【参加・協働型の交通安全活動の推進】

交通事故そのものの減少のためには、市民をはじめ、市や、国・北海道・警察などの関係行政機関ばかりではなく、学校、職場、各種団体そして家庭が分担しながらその連携を強化し、交通安全に関する各種活動を協働して進めることが重要です。また、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対策等と併せて一体的に推進するよう配慮することが、効果的です。

3 計画推進における留意事項

(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

安全運転義務違反に起因する死亡事故は依然として多く、これまでの対策では抑止が困難であるため、発生場所や形態などの交通実態等を分析し、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、交通事故の減少を図っていきます。

(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、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に市民に交通安全対策に対する関心を持ってもらい、地域における安全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おうなど、市民主体の交通安全に対する意識を醸成していきます。

4 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

（1）高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安等、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、そのために、道警察、安全に関わる国の関係行政機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

（2）新型コロナウイルス感染症の影響の注視

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認められます。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 交通事故の現状等

1 道路交通事故の現状

市内の年間交通事故死者数は、第10次江別市交通安全計画の計画期間（平成28年度～令和2年度）においては、1人から4人の間で推移しました。

北海道内における過去5年の年間交通事故死者数は、平成30年には141人となり、第10次交通安全計画の最終年である令和2年中の死者数は144人となり、計画の目標である150人以下とする目標を達成しました。

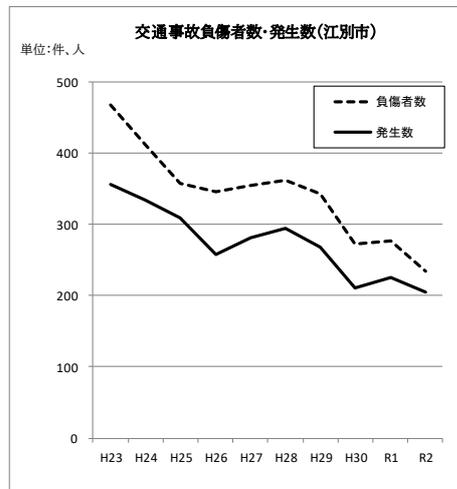
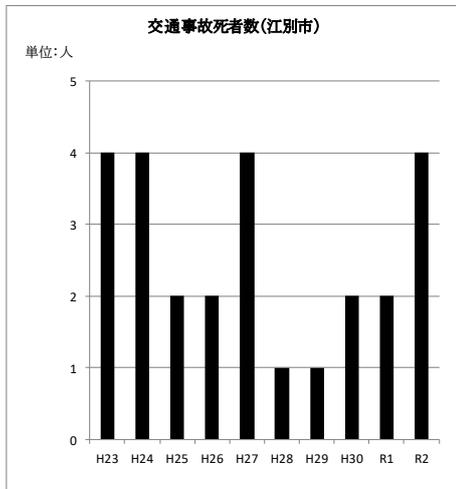
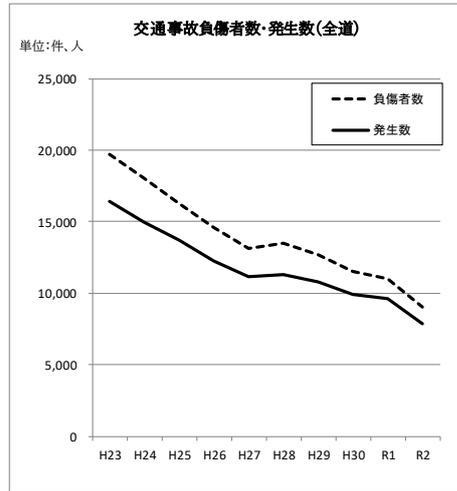
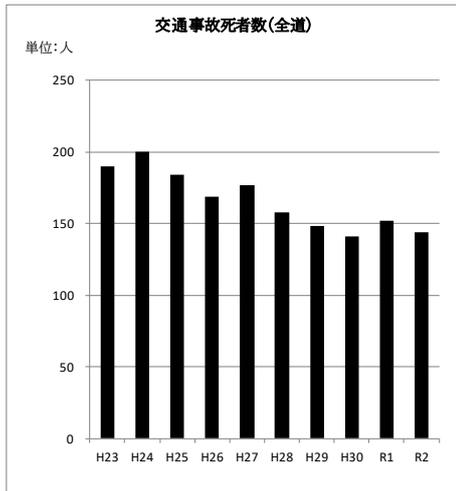
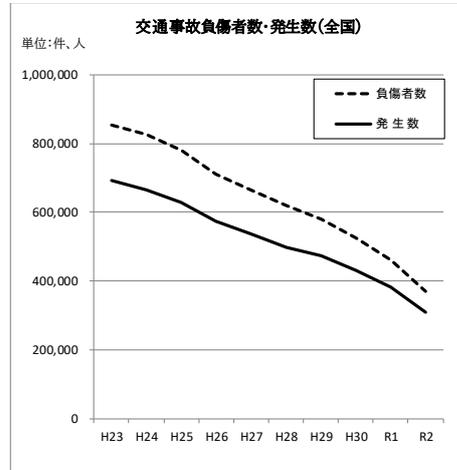
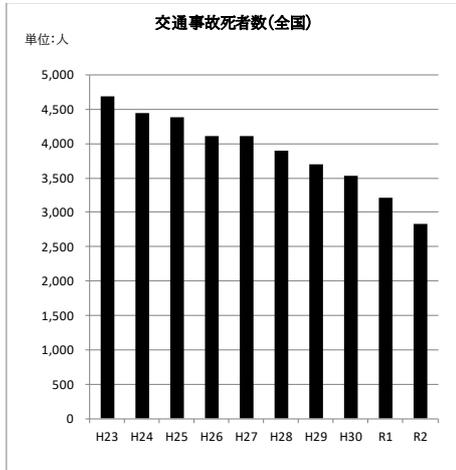
また、市内の年間交通事故負傷者数及び人身交通事故発生数は、第10次江別市交通安全計画期間において減少傾向にあり、令和2年には、負傷者数は234人、発生数205件となりました。

北海道内における過去5年の年間交通事故負傷者数及び人身交通事故発生数は、平成28年の負傷者数13,489人、発生数11,329件に対し、令和2年は9,043人、7,898件となり、毎年、減少が続いています。

全国をみても、過去5年間の交通事故負傷者数及び人身交通事故発生数は、毎年、減少が続いています。

(単位:人、件)

交通事故	全 国			全 道			江 別 市		
	死者数	負傷者数	発生数	死者数	負傷者数	発生数	死者数	負傷者数	発生数
平成23年	4,691	854,613	692,084	190	19,705	16,395	4	467	355
平成24年	4,438	825,392	665,157	200	18,046	14,973	4	411	333
平成25年	4,388	781,492	629,033	184	16,247	13,722	2	357	309
平成26年	4,113	711,374	573,842	169	14,571	12,274	2	345	258
平成27年	4,117	666,023	536,899	177	13,117	11,123	4	354	281
平成28年	3,904	618,853	499,201	158	13,489	11,329	1	361	294
平成29年	3,694	580,850	472,165	148	12,673	10,815	1	343	267
平成30年	3,532	525,846	430,601	141	11,494	9,931	2	272	211
令和元年	3,215	461,775	381,237	152	11,046	9,595	2	277	225
令和2年	2,839	368,601	309,000	144	9,043	7,898	4	234	205



2 踏切事故の状況等

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ます。道内における令和2年の発生件数は4件、死傷者数は3人となっています。市内では平成24年に1件、負傷者4人の事故が発生して以降、踏切事故は起こっていません。

江別市においては、JR函館本線の連続立体交差事業により、2ヶ所の踏切が減少し、道路交通、鉄道輸送の安全性が向上しました。

市内には、踏切が現在7か所あり、踏切事故はひとたび発生すると多数の死傷者が生じる恐れがあるため、十分な安全対策が必要です。

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】 年間の交通事故死者数をゼロにする。

第10次江別市交通安全計画における目標も同様でありましたが、先述のとおり、平成28年から令和2年までに年間の交通事故死者数をゼロにする、という数値目標を達成することができなかつたため、改めて、上記数値を目標とします。

この数値目標は、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、死傷者数を確実に減少させることを目指すものとします。

2 踏切道における交通の安全についての目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、踏切事故の発生を極力防止することを目指します。

第4章 重点課題

第10次計画期間中、市内における交通事故死者数は一桁台で推移し、発生数、負傷者数も減少傾向にあることを踏まえると、これまでの交通安全対策は有効であると考えられます。このことから、これまでの交通安全対策の継続を基本としつつ、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、効果的な対策を推進します。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③救助・救急活動の充実、④被害者支援の充実、⑤踏切道における交通の安全の5本の柱により交通安全対策を実施します。その際、特に次のとおり重点課題として対策の推進を図っていきます。

なお、市内における交通事故死者数は、近年、一桁台で推移し、一定数を必要とする統計的分析にはなじまないため、道内の交通事故発生傾向を参考として重点的な課題を検討します。

1 高齢者、子ども、障がい者等の交通安全確保

安全で安心な社会を実現するためには、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す。このため、次の点に配慮して対策を進めます。

交通事故死者に占める高齢者の割合が高く、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は、30%を超えています。今後も高齢化はさらに進むことを踏まえ、江別市においても、高齢者の交通安全確保に配慮します。

高齢者の交通安全を図っていくため、市の交通教育指導員が行う交通安全教室を、高齢者が日常的に参加することが多い高齢者クラブなどで行い、多くの高齢者が交通安全教室に参加できるよう、参加機会を増やすよう努めます。

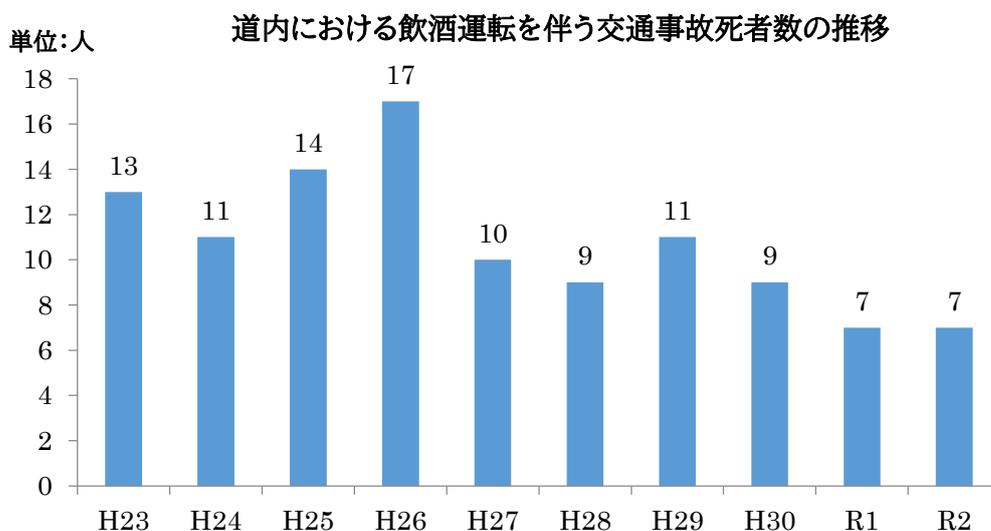
また、安心して子どもを産み、育てることができるまちを実現するため、子どもを交通事故から守る視点からの交通安全対策が一層必要になるため、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を推進し、公園等、子どもの遊び場を整備することにより、子どもが道路で遊ばない環境を作るとともに、交通安全ルールなどについて分かりやすく確実に身につく内容で交通安全教室を実施します。

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、歩行者の安全確保を図る対策を推進していきます。

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、平成26年と27年に飲酒を伴う重大な交通死亡事故が相次いで発生しました。

こうした中、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。



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、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。

3 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、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となるため、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、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ます。

特に、後部席における着用率は、一般道路における街頭調査の全道平均で4割程度に止まっているため、シートベルトの全席着用の必要性についてパンフレットの配布や街頭啓発等を行い市民の理解を深めます。

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、「北海道自転車条例」や「自転車の安全利用五則」について広報啓発を行い、交通安全教育等の充実・推進を図ります。

更に、駅前等において通行の支障となる放置自転車が問題となっている場合には、撤去等の対策を進めます。

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を生じ、復旧までに長時間を要するなど重大な結果をもたらします。したがって、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推進します。

7 冬季の交通の安全

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影響があります。

このため、冬季の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、子ども、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。

第2部 講じようとする施策

第1章 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、警察や道路管理者等と連携して交通安全対策を推進してきたところです。

今後の道路交通環境の整備にあたっては、自動車交通を担う幹線道路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みます。

少子高齢化が進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全で安心して外出できる交通社会の形成を図るため、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進めます。

1 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

「車」中心の交通安全対策から人の視点に立った交通安全対策を推進していくことが国、北海道の基本方針であり、江別市もこの考えに基づいて歩行空間の確保に努め、一定の成果を上げてきましたが、市内にはまだ歩行空間が確保されていない道路もあります。

このため、今後も、通学路、生活道路等において歩行空間の整備に配慮し、交通安全対策を推進していきます。

(1) 通学路等における交通安全の確保

小学校、児童館等に通う児童の通行の安全を確保するため、学校、教育委員会、警察、道路管理者などの関係機関が連携して通学路の合同点検を行うなど、通学路等の歩行空間の整備を推進します。

(2) 高齢者、子ども、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者、子ども、障がい者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、公共施設、福祉施設の周辺を中心に、歩道の段差・傾斜・勾配の改善など、より歩きやすい歩道の整備を推進します。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

市内の幹線道路が整備されることで、交通混雑の緩和や市街地を通過する大型車の交通量が減少し、円滑な交通体系が確立するため、地域の安全・安心が確保されるよう、国及び北海道などの関係機関と連携して、交通安全対策を推進します。

(4) 事故データを踏まえた危険箇所の周知

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。

江別市内では、国道12号や道道46号（道道江別恵庭線）などの交差点における事故が多いことを踏まえ、市民に対し、事故発生の危険性が高い箇所を表示した地図を活用、周知を行うことにより事故の防止を図ります。

(5) 信号機等の設置要望

地域の住民から交通の危険を感じる箇所について、信号機、横断歩道、標識等の設置要望が出されます。このような地域の住民だからこそ把握可能なきめ細かな交通安全情報は、交通事故防止において有用なため、これらの情報をもとに、市と地域の住民が一体となって北海道公安委員会及び江別警察署に信号機等の設置を要望し、交通事故防止のための安全対策を推進します。

2 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

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誘導用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ユニバーサルデザイン化を推進します。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間の整備を推進します。

3 無電柱化の促進

歩道幅員の確保や景観性の向上、防災性の向上などによる、安全で快適な歩行空間の確保のため、野幌駅周辺地区において無電柱化の促進を図ります。

4 自転車利用環境の整備

自転車利用環境の整備のために、駐輪場等の整備計画がある場合は、連携して整備を進め、放置自転車を減らし、車道の快適通行を確保します。

自転車の安全利用を促進するため、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、道路の新設や大規模改修に合わせて、歩行者や自転車の安全な通行空間の整備を進めます。

5 公共交通機関利用の促進

通学、通院や買い物など、市民の生活の足である公共交通を維持・確保していくため、地域公共交通計画の見直し・策定に向けた検討を行うほか、バスマップの配布・ホームページでの積極的な情報提供等により、公共交通機関の利用を促進します。

6 災害等に備えた道路交通情報の提供

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨等の気象情報を的確に把握し、道路利用者に対してインターネット等を活用した通行止めなどの交通情報の提供に努めます。また、冬季における交通環境は、他の季節と比較して大雪や暴風雪など気象等の影響が特に強いことから、地元自治会や関係機関と連携し、道路利用者への適時・適切な情報提供に努めます。

7 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

日々のパトロールや点検により、路面や道路施設の状況を的確に把握しながら適切な維持管理を行い、安全・安心な道路環境づくりに努めます。

また、道路への飛出し防止や道路の見通しの確保等を図るため、公園や学校等の安全対策を推進します。

8 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。冬季の積雪・吹雪による見通しの悪化、路面の凍結など交通環境が夏季とは大きく異なることから、除排雪を中心とした、冬季交通の特性に対応した次の道路交通環境整備を図ります。

- ・ 人優先の安全・安心な歩行空間の確保
- ・ 幹線道路における冬季交通安全対策の推進
- ・ 地域に応じた安全の確保
- ・ 交通安全に寄与する冬季道路交通環境の整備

第2章 交通安全思想の普及徹底

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ついて交通安全教育の内容に取り込み、効果的な交通安全教室を行います。

交通安全思想の普及徹底には、人命尊重の理念の基に、交通マナーの向上、交通違反追放の社会的気運醸成等のため、学校、地域等で心身の発達段階や交通手段の利用形態に応じた、交通安全教育を実施します。

幼児から成人に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、特に子どもと高齢者の交通安全意識の向上を図るための、交通安全教室や啓発イベントなどの交通安全啓発事業を行います。

家庭、学校、職場、地域等の関係者が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

(1) 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、市の交通教育指導員が、幼稚園、保育所などで紙芝居、人形劇、歌、遊戯などを行い、幼児に分かりやすい内容で交通安全教室を行います。

信号機の見方、横断歩道の渡り方、自転車の実習、バスの乗り降りの際の注意点など、生活に身近な交通ルールを幼い頃から繰り返し学習させ、基本的な交通安全知識の習得と実践が身に付くよう配慮します。

幼児が交通安全意識を深く身に付けるためには、家庭内でも保護者が交通ルール遵守の大切さを示すことが求められるため、保護者も参加する「幼児交通安全こぐまクラブ」の活動において、ヘルメットを着用した自転車の利用等、保護者に対しても交通安全の意識啓発となるような内容であることを目指します。

(2) 小学生に対する交通安全教育の推進

小学校における交通安全教育は、新入学生、低・中・高学年の各段階に応じた交通安全教室を、市の交通教育指導員が小学校の授業時間内に行って指導します。

新1年生は初めて一人で通学することになるため、安全に登下校できることを目的に、必要な交通安全知識が習得できるよう指導します。小学校低学年生には、実習を通しながら安全歩行などについて定着を図ります。

小学校中・高学年生には自転車の乗り方等、発達段階に応じた交通安全教室を行います。自転車を乗り始める児童が多い小学3年生に対し、交通安全教室で学んだことの定着を図るために、自転車の乗り方について記載したパンフレット等を配付し知識の定着を図ります。また、自転車乗車時におけるヘルメット着用の必要性についても積極的に周知します。

保護者に対しても、パンフレット配布、市のホームページや広報えべつを通じて啓発を行い、家庭での交通安全意識の高揚が図られるよう努めます。

特に、自転車を運転する場合には、歩行者に対して加害者になる場合があることから、加害時における損害賠償の発生や損害賠償保険加入の必要性について、強く推奨します。

また、交通安全知識だけでなく、防犯の観点から、登下校時の交通安全と併せて注意すべき、不審者に対する知識も教えます。

(3) 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生は小学生に比べて活動範囲が広がることから、登下校時の交通安全だけではなく、日常生活全般での交通安全知識を身に付ける必要があります。

このため、DVD上映、教材としての交通事故のニュース提供など、より多くの情報により多面的な交通安全教育を行います。

特に、自転車を利用する場合は、歩行者に対して加害者となる場合があることを周知し、自転車運転のマナーやルールについて教えます。また、加害時における損害賠償の発生や損害賠償保険加入の必要性について、パンフレットの配布により、保護者にも強く推奨します。併せて、自転車の点検整備及び損害賠償保険が一体となった「TSマーク制度」や交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為を反復して行った自転車運転者へ義務付けられている「自転車運転者講習制度」について説明し、自転車運転時は常に安全運転を心がけるよう周知徹底します。

(4) 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対しては、自らが交通社会の一員としての社会的責任を自覚し、交通事故防止に主体的に取り組む必要があることを周知します。

通学時など自転車を利用する機会が増えることから、これまで以上に交通ルールを遵守するとともに「自転車安全利用五則」を基本とした自転車運転のマナーを実践しなければならないことを啓発します。交通安全教室を江別警察署と連携し開催することで、より実践的な知識の習得や自転車運転を始めとした交通安全に対する責任へのさらなる自覚を目指します。

また、防犯の観点から盗難防止について意識を高めるための啓発を行います。

さらに、飲酒が交通事故を引き起こす危険性などについて、高校生の段階からその危険性を認識させるため、啓発活動を行います。

(5) 成人に対する交通安全教育の推進

自動車を運転する中心である成人に対する交通安全の啓発は重要であるため、広報えべつや市ホームページに随時、交通安全に関する情報を掲載し、交通安全の注意喚起を行います。特に、重大な犯罪である飲酒運転については、繰り返し啓発を行います。

自治会の集会で交通安全教室を開催するよう、各自治会に周知し、市の交通安全教育指導員による、DVD上映等の外に、江別警察署との共同での交通安全教室を実施し、交通事故の防止のための啓発に努めます。

交通安全に係る啓発のイベントは、多くの市民の参加が望ましいことから、特定の団体に加入していない市民も参加できる催しを開催し、幅広い層の参加を目指します。

また、高齢者・子どもばかりではなく、成人にも交通安全に有用である夜光反射材の普及に努めます。交通安全教室・交通安全イベント等での夜光反射材の無料配布を行い、夜光反射材の効果を解説した、パンフレット、DVD等で定着を進めます。

自動車の運転者となる成人に、全席シートベルト着用が義務化されていることを再確認するよう周知し、幼児が乗車する場合にチャイルドシートの適正な使用を行うよう周知します。

幼児や児童の保護者に対して、幼児や児童の自転車ヘルメット着用の必要性を

周知します。

(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者クラブなどの集会で、市の交通教育指導員による交通安全教室を開催するよう周知・依頼します。高齢者クラブでの交通安全教室は、DVD上映やパンフレットなどにより、交通安全の知識定着を図ります。

歩行時においては、加齢による身体機能の低下と交通事故の関連や自宅近くで交通事故に遭遇する高齢者が多い現状など、高齢者に共通して見られる注意すべき点を周知します。

自転車利用時においては、身体機能の低下により、以前に比べ運転が充分に行えず、被害者にも加害者にもなりやすいことを周知します。

また、自動車運転時においては、事故の原因として、前方不注意、ハンドル操作の誤り及びアクセルとブレーキの踏み間違いなどが多くみられることから、このような事故が少なくなるよう、啓発を行います。

高齢者が薄暮時に外出する場合は、運転者から高齢者が視認し易いように、服装の色に配慮することが有効であること伝え、また、夜間の歩行のために夜光反射材の配布及び着用率の向上を重点的に行います。

(7) 事業所における交通安全教育の推進

各事業所における自主的な交通安全教育活動を促すとともに、交通労働災害の防止、運転者の労働条件の適正化、安全運転管理者制度等、交通安全対策の普及促進に向けた啓発に努めます。

(8) 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による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進します。近年増加傾向にある外国人技能実習生等に対しては、交通ルールや交通安全に対する考え方など、母国のルールとは違うところを理解してもらうなど、地域で安全・安心に生活ができるよう、講習会等を開催し、参加を促進します。また、今後増加されることも見込まれる来道外国人観光客に対しても、関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発

活動を推進します。

(9) 冬季に係る交通安全教育の推進

冬季特有の悪条件が重なる場合があり、これに対応する年齢等に応じた段階的かつ体系的な次のような交通安全教育を行います。

ア 幼児に対する冬季の交通安全教育の推進

冬季の積雪の前に、除雪によって出来る雪山のモデルを使って、幼児の小さな体形では雪山に隠れて、運転者から見えづらいこと、雪道の横断には時間を要することなどを疑似体験させる交通安全教室を行い、幼児に冬季の歩行の注意点を教え、交通事故防止を図ります。

幼児の保護者に対しても、「幼児交通安全こぐまクラブ」において、冬季の幼児の歩行の注意点を周知します。

イ 小学生、中学生及び高校生に対する交通安全教育の推進

凍結や積雪による路面状況の悪化、吹雪による見通しの悪さなど、冬季の日常生活での注意点を再確認することの必要性を、パンフレットなどで周知します。

ウ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対しては、自動車の運転を行う際の注意点として、雪道での自動車の制動距離の知識、積雪による轍でのハンドル操作の注意点など、自動車を運転する際に歩行者への冬季特有の配慮の必要性を周知します。

エ 高齢者に対する交通安全教育の推進

路面凍結、積雪等により、高齢者の身体能力の衰えが、歩行時に顕著になること、吹雪等で自動車運転者から、歩行者が見えづらく、目立つ色の服装の有効性などを周知します。夕暮れが早まる冬季は、夜光反射材の役立つことも、強調します。

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します。

江別警察署等とともに、交通安全教育に関する情報を共有し、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します。

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、利用する教材を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 交通安全運動の推進

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の取り組みを推進します。

江別市交通安全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機運が高まるよう努めます。

(2) 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育・啓発等を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

(3) 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における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、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を実施します。

反射材用品等の普及に当たっては、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とともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努めます。

(4) 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推進します。

飲酒運転の根絶の気運を職場や家庭などで醸成されることを目指して、ポスターの掲示や広報、ホームページ等で周知するほか、料飲店街での街頭啓発活動を展開し、「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確立を図ります。

(5) スピードダウン励行運動の推進

速度の出し過ぎによる危険性を、広報やホームページ、交通安全教室等で周知します。また、環境に配慮した安全速度の励行運転（エコドライブ）についても啓発活動を行います。

(6) 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るため、広報やホームページ等で啓発活動を展開します。

(7) 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、保育園、認定こども園、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。

特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化します。

なお、6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用させることができない子どもにはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努めます。

(8) 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りません。

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」に基づいた取り組みを推進し、交通安全教室及び広報、ホームページ等で自転車の安全利用について周知を行います。

また、「自転車運転者講習制度」の周知などにより、自転車運転中の危険行為を行わないよう啓発を行います。

夜間における交通事故を防止するため、ライトの点灯の徹底を図り、自転車への反射材の取り付けを促進します。

さらに、自転車利用については、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、TSマーク制度などの損害賠償保険への加入取り組みを強化します。

- 【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)
- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
※13歳未満の子どもと70歳以上の高齢者は歩道通行可
※交通量が多いなど、車道を安全に通行することができない場合も歩道通行可
 - 2 車道は左側を通行
 - 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
 - 4 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並走等の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
 - 5 子どもはヘルメットを着用

(9) デイ・ライト運動の一層の浸透・定着

日中の自動車運転時にヘッドライトを点灯するデイ・ライト運動は、車両の存在を知らせ、また、デイ・ライトを実施する運転者の交通安全意識を高める効果

も認められるため、広報、ホームページで周知するほか、成人向けの交通安全イベント等で周知を行います。

(10) 居眠り運転の防止活動の推進

事業所へのポスター掲示により、事業主、従業員の注意喚起、及び広報えべつ、市ホームページで市民への周知を行います。

(11) 暴走族取締り対策の強化への協力

「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に協力し、同じく全道で行われる「不正改造車を排除する運動」にも参画し、暴走族排除の機運を高めるよう努めます。

(12) 効果的な広報の実施

交通安全推進のための具体的な全国共通の目標を、広報えべつ、市ホームページ、ポスター掲示、交通安全教室等で重点的に周知・啓発します。

家庭、学校、職場、地域が一体となつての交通安全キャンペーンを、全市、全道、全国的に行うことで、交通安全の重要性の社会的気運を高めます。

4 交通安全活動支援

自治会、PTA等が単独もしくは合同で小学校の登下校時の交通安全を見守るための、自主交通安全活動が行われています。交通事故などのない、安全で安心なまちづくりの促進を定めた「江別市犯罪及び交通事故のない安全で安心なまちづくり条例」は、このような団体の連携体制の整備を市が行うことを規定しています。

このため、団体相互及び団体と市が協働して交通安全運動を行えるよう、安全安心講座等を開催し、情報提供や意見交換等を行います。

第3章 救助・救急活動の充実

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、救急現場等におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）による一刻も早い応急手当の普及等を推進します。

1 心肺そ生法等の応急手当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、市民に対して自動体外式除細動器（AED）の取扱いを含む講習会等の普及啓発活動を推進します。

また、小・中・高・大学及び事業所を対象に応急手当指導員または普及員を積極的に養成していくほか、救急要請通報時における応急手当の口頭指導を推進します。

加えて、学校においては心肺そ生法等の応急手当についての講習会のほか、10歳以上の小学生に対する「救命入門コース」を実施し、若年層からの応急手当普及啓発と救急車利用の適正化についての意識付けを行います。

2 救急救命士の養成、配置等の促進及び研修体制の充実

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の一層の充実のため、救急救命士を含めた救急隊員の養成に努め、救急救命士の処置拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与及び心肺停止前の重症者に対する輸液処置等を円滑に実施するための研修・病院実習等を行います。

併せて、救急救命士等の行う応急処置の質を保障するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

さらに、救助隊員及び救急隊員に必要な知識、技術の修得及び向上に必要な教育研修体制の充実に努めます。

3 救助・救急施設等の整備の推進

円滑な救助活動の実施とともに救急救命士がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、救助用資機材、高規格救急自動車、高度救命用資機材の整備を推進します。

また、交通事故等緊急事態発生時に、負傷者を迅速かつ安全に救急医療機関へ搬送するため、救急車両に信号制御を行う現場急行システム（FAST）の整備を推進します。

併せて、高機能消防指令システムを活用し、災害通報受付から出動指令、現場到着までの迅速化を図るとともに、活動隊の的確な運用を推進します。

第4章 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、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推進します。

1 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者やその家族の支援のため、引き続き交通事故に関する相談業務を市民相談室で行います。また、弁護士による法律相談などを周知するとともに、北海道交通事故相談所等の関係機関との連携を強め、被害者の迅速・適切な救済が図られることを目指します。

また、交通事故被害者やその家族に心理的負担が生じ、カウンセリングが必要な場合は、専門カウンセラーの相談窓口を紹介するなどして、支援に努めます。

2 交通遺児に対する経済的支援の周知

江別市交通事故等災害遺児手当支給条例に基づき、交通事故で生計の中心となるものを失った遺児の扶養者に対して、遺児が高校を卒業するまで養育手当を支給し、遺児の健全な育成を図ります。また、この制度を周知し、遺児の扶養者がこの制度を十分に活用できるよう努めます。

この他、独立行政法人自動車事故対策機構、公益財団法人交通遺児等育成基金、公益財団法人交通遺児育英会等の制度を周知し、利用の促進を図ります。

第5章 踏切道における交通の安全

踏切事故は、長期的に減少傾向にありますが、ひとたび発生すると多数の死傷者が発生する恐れがあり、十分な安全対策が必要となります。

1 啓発活動の実施

踏切事故の原因の多くが警報機の鳴っている踏切を渡ったり、一旦停止を無視したりするなどの「無理な通行」によるものであるため、市のホームページ等で踏切通行に関するルールやマナーについての啓発を行い、事故防止に努めます。

2 効果的な対策の要望

自動車交通量の多い踏切道や歩道が狭隘な踏切道への対策については、それぞれの踏切道の状況等を勘案して必要に応じ、効果的な対策をJR北海道に要望します。