

岩見沢市交通安全計画

令和3年度～令和7年度（第11次）

令和4年3月31日

岩見沢市

目 次

第1章	交通安全計画について	1
1	計画の位置づけ・期間等	1
2	計画の基本理念	1
3	計画の推進	1
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
	(1) 高まる安全への要請と交通安全	1
	(2) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視	2
第2章	交通事故等の現状等	3
1	道路交通事故の現状と推移	3
2	踏切事故の状況等	5
3	交通安全推進体制	6
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
2	踏切道における交通の安全についての目標	7
第4章	重点課題	8
1	高齢者、子ども、障がい者等の交通安全確保	8
2	飲酒運転の根絶	9
3	スピードダウン	9
4	シートベルトの全席着用	9
5	自転車の安全利用	9
6	踏切道における交通安全対策	10
7	冬季における交通安全	10
第5章	交通安全の施策	11
1	道路交通環境の整備	11
	(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な交通安全対策の推進	11
	(2) 通学路対策推進	11
	(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	11

(4)	交通安全施設等の整備事業の推進	11
(5)	バリアフリー化などの歩道空間の整備	11
(6)	効果的な交通規制の推進	11
(7)	自転車利用環境の整備	12
(8)	公共交通機関利用の促進	12
(9)	災害に備えた道路交通環境の整備	12
(10)	総合的な駐車対策の推進	12
(11)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	12
(12)	冬季道路交通環境の整備	13
2	交通安全思想の普及徹底	13
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	14
(2)	効果的な交通安全教育の推進	16
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	16
(4)	交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	19
(5)	市民の参加・協働の推進	19
3	安全運転の確保	19
4	道路交通秩序の維持	19
(1)	交通の指導取締りの強化等	19
(2)	暴走行為への対策の推進	20
5	冬季道路の交通安全の確保	20
(1)	除排雪の推進	20
(2)	冬季の交通安全思想の普及徹底	20
6	救急・救助活動の充実	20
(1)	救急・救助体制の整備	20
(2)	救急医療体制の整備	21
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	22
7	被害者支援の充実と推進	22
(1)	交通事故被害者支援の充実	22
第6章	踏切道における交通の安全	23
1	啓発活動の促進	23
2	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	23

第1章 交通安全計画について

1 計画の位置づけ・期間等

この計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、令和3年7月7日に策定された北海道交通安全計画（第11次）に示された交通安全対策の基本的方向に基づいており、本市における令和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あり、本市の交通安全に関する分野計画として、第6期総合計画に即して策定を行い、この計画に基づいて、市民及び関係機関・団体等と連携し、諸施策を積極的に推進するものとします。

2 計画の基本理念

この計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、人命尊重の理念に立つことはもちろんのこと、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、死傷者・物損の一層の減少について積極的に取り組み、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者が社会的に自立出来る、「人優先」の交通安全思想を基本とし、高齢化が進展しても安全に移動でき、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を構築することを目指し、「市民の生命・身体・財産」を守り、交通事故のない社会を目指して、安全で安心して暮らせる市民生活を確保できるように、岩見沢市の地域特性に応じた施策を実施することを目的として本計画を作成するものです。

3 計画の推進

岩見沢市ではこれまで、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はありますが、前方不注視や左右不確認といった安全運転義務違反による事故発生件数は、依然として多く、令和2年中では全体の6割以上を占めています。交通事故の発生場所や発生形態など、事故特性に応じた総合的かつ継続的な対策を実施し、交通事故の減少を図っていきます。

また、広報紙やホームページ、市民の集いや交通安全教室での情報提供により市民に交通安全対策に関心を持ってもらい、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

感染症をはじめ、自然災害の影響等、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、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、必要な対策を講じるものとします。

第2章 交通事故等の現状等

1 道路交通事故の現状と推移

岩見沢市における交通事故の推移をみると、発生件数、負傷者数、共に減少傾向であり、死者数もここ数年減少傾向で、令和2年は1人となっています。

過去5年間の交通事故の特徴としては、

ア 車両相互が事故発生件数の7割以上となっています。

イ 岩見沢市以外の第一当事者による事故が3割以上となっています。

ウ 自転車対車両、歩行者対車両の事故発生の割合は1割前後となっています。

エ 法令違反別の事故発生件数では、左右不確認、前方不注意、動静不注視といった安全運転義務違反による事故が発生件数全体の6割以上となっており、これによる死者数も5年間平均で7割以上となっています。

オ 道路別の事故発生件数は、市道、国道、道道の順で多くなっており、死亡事故については、市道での死亡事故が5年間平均で1割前後となっています。

カ 月別の事故発生状況では、5月が最も少なく、12月から3月の冬季間は多くなっています。

キ 時間帯別事故発生件数では、人が活動する8時から20時が多く、深夜早朝は少なくなっています。死亡事故についても概ね人が活動する時間帯で発生しています。

ク 発生場所では、市街地が7割以上を占め、信号機のある交差点でもっとも多く発生しています。

ケ 歩行者の違反別状況では、横断歩道外横断、飛び出しによる事故が多く発生しています。

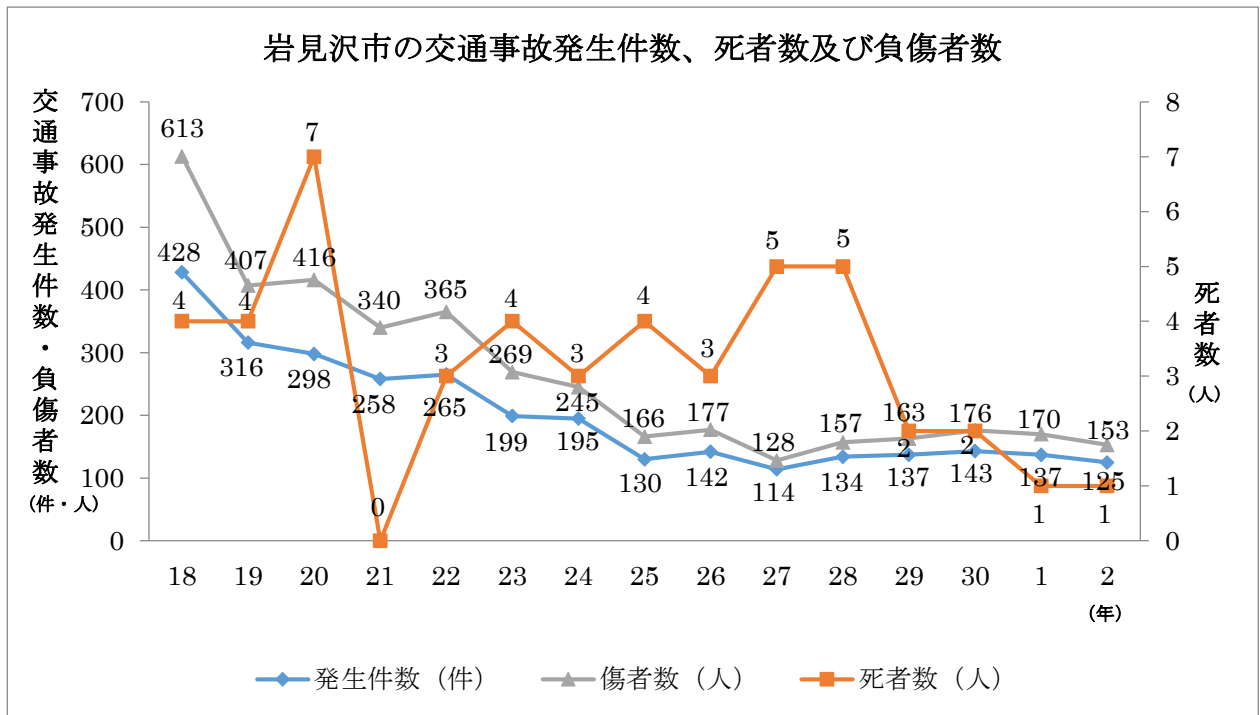
コ また、自転車の違反別状況では、交差点安全進行義務違反による事故が多く、高齢者、高校生が多くなっています。

サ 年齢層別事故発生状況は、発生件数、負傷者数ともに60歳代が多く、次いで70歳以上、40歳代、20歳代、50歳代の順となっており、高齢者（65歳以上）の事故発生件数が4割以上を占めています。

シ 死亡交通事故の死亡者のうち高齢者（65歳以上）が亡くなった人数は、この5年間で8人おり、うち乗用車に乗車中が4人、自転車に乗車中が1人、歩行者が3人となっています。

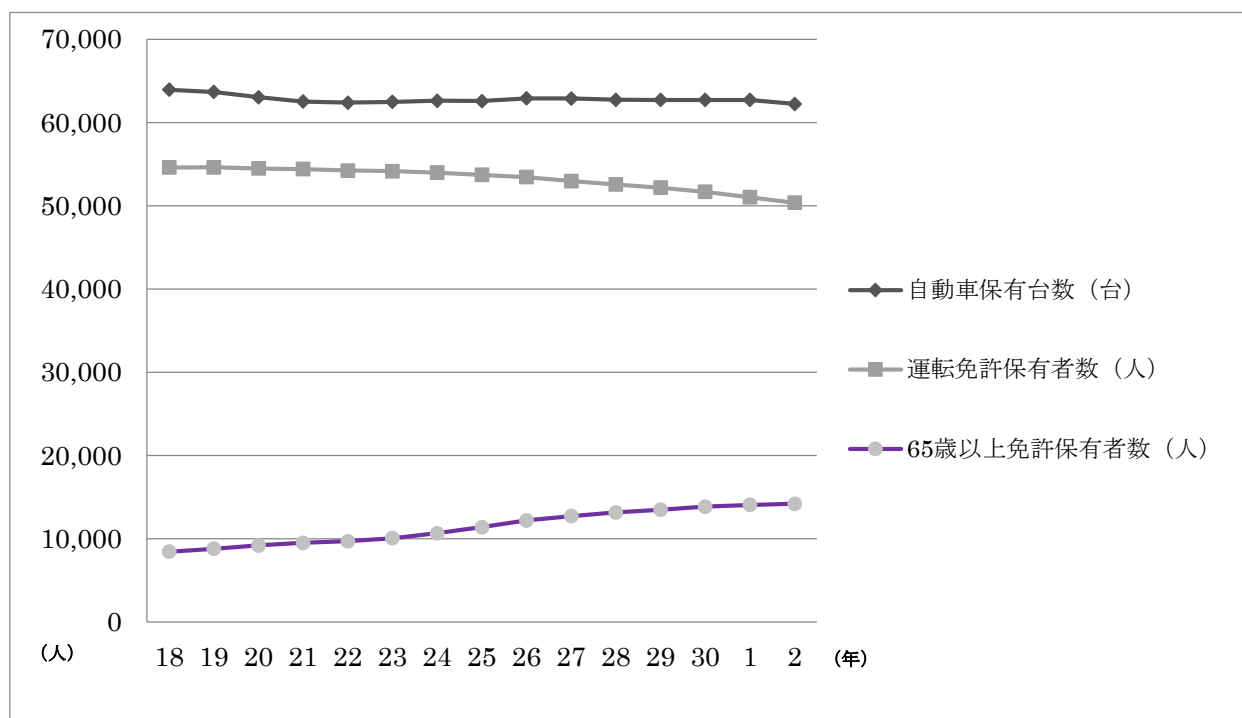
道路交通を取り巻く状況は、交通事故の発生件数は減少傾向にあるものの、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口が増加しており、中でも高齢者の運転免許保有者率の増加は、今後、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。

岩見沢市の交通事故発生状況



※各数値は、空知総合振興局調査の各年の数値である。

岩見沢市の自動車保有台数及び運転免許保有者数の推移



年 度	自動車保有台数	運転免許保有者数	内65歳以上
平成28年度	62,734	52,570	13,159
平成29年度	62,711	52,188	13,487
平成30年度	62,715	51,677	13,853
令和1年度	62,718	51,017	14,070
令和2年度	62,234	50,364	14,200

※自動車保有台数は、北海道運輸局統計資料の各年3月末現在の数値である。

※運転免許保有者数は、北海道札幌方面岩見沢警察署調査の各年12月末現在の数値である。

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、道内での令和2年の発生件数は4件、死傷者数は3人となっております。

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。しかし、依然として踏切事故は鉄道の運転事故の約4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。

3 交通安全推進体制

①交通社会を構成する人間、②自動車等の交通機関及び③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、相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な計画を策定し、実施するための交通安全対策の推進体制は、次のとおりとなっています。

(1) 岩見沢市交通安全推進委員会

ア 目的

交通道德の向上と交通事故の防止を図るため、交通安全運動を推進し、明るい岩見沢を建設することを目的とする。

イ 構成

交通安全と関係の深い官公庁、諸団体等の代表者、各町内会の交通部長及び個人をもって構成する。

ウ 規約

昭和55年5月16日施行

(2) 岩見沢市交通安全対策会議

ア 目的

岩見沢市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、その施策の実施を推進するとともに、関係機関相互の連絡調整を図ることなどを目的とする。

イ 構成

岩見沢市長を会長とし、国の関係地方行政機関の職員、北海道知事の部内の職員、北海道警察の警察官、市長部内の職員、教育長、消防長、陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員（特別委員）で構成する。

ウ 根拠法令

交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）

岩見沢市交通安全対策会議条例（昭和46年条例第6号）

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

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ではありますが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、年間の交通事故死者をゼロにすることを目指します。

さらには、「人優先」の交通安全思想の下、市民と行政が一体となり、関係機関・団体と連携し、諸施策を総合的かつ強力で推進し、交通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、着実に減少させることを目指します。

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、鉄道事業者と連携の下、踏切道における交通安全に関する諸施策を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止します。

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

安全で安心な社会を実現するためには、交通弱者である高齢者、子ども、障がい者等の歩行者の安全を確保することが必要不可欠であることから、交通弱者に配慮した対策を推進します。

交通事故死者に占める高齢者の割合は高く、令和2年中は全道で68人の高齢者が死亡し、全体の死者数144人中47.2%を高齢者が占めています。

また、岩見沢市においては全体の事故発生件数125件に対し、第一当事者のうち39件が高齢者となっており、31.2%と高い割合となっています。

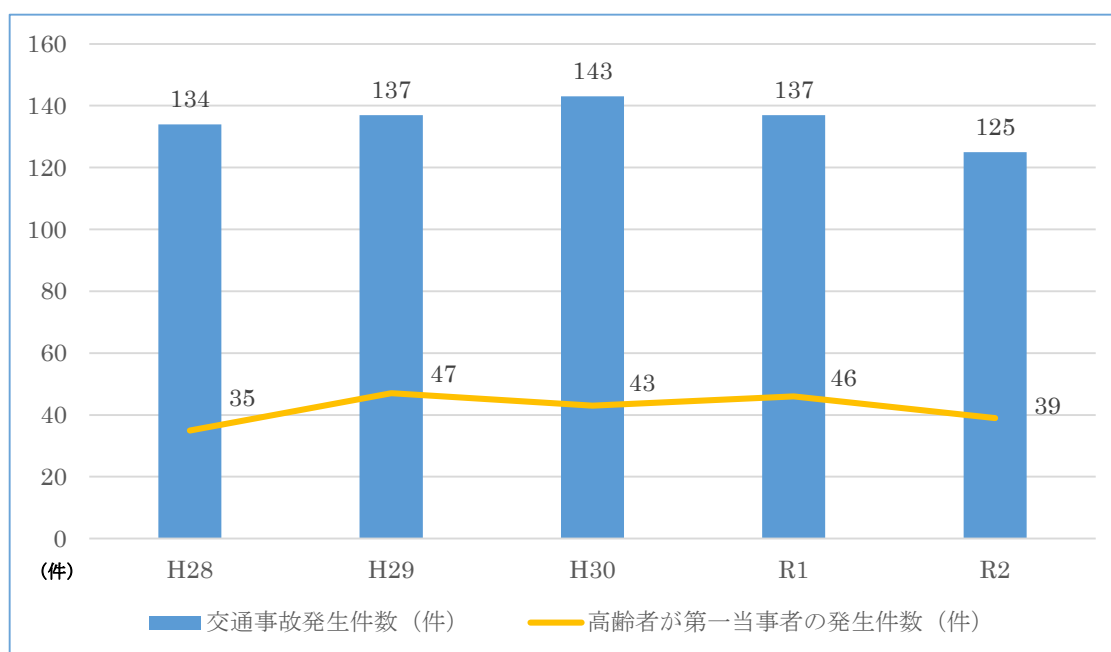
今後、高齢運転者が原因となる事故の増加が予想されることや、高齢化がさらに進むことを踏まえ、多くの高齢者の交通安全教室参加機会を増やすよう努めます。

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求められます。

さらには、障がいの有無にかかわらず、誰もが自分らしく地域の中で暮らせる共生のまちづくりを実現するため、歩行空間や交通機関のバリアフリー化、交通安全教育の推進が必要とされます。

このため、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引き続き実施します。

高齢者が第一当事者の割合(岩見沢市)



2 飲酒運転の根絶

北海道飲酒運転の根絶に関する条例（平成27年、北海道条例第53号）に基づき、「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、事業者、家庭、学校、地域住民、行政その他関係者相互が連携し、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

北海道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。

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、岩見沢市内における過去5年の自動車乗車中の死者の約3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、北海道の調査では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。

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、交通安全教育等の充実を図ります。

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生じるとともに、甚大な被害となり、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、より効果的な対策が推進されるよう地域と協議を行うとともに、鉄道事業者等の関係機関に対し求めていきます。

7 冬季における交通安全

岩見沢市は、1年間の約3分の1が雪に覆われる特別豪雪地帯であり、冬期間（11月～3月）においては、吹雪による視界不良、積雪や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。

また、豪雪時には堆積した雪により、道幅が狭くとなること、交差点での出会い頭の事故も多く発生しています。

このため、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。

第5章 交通安全の施策

1 道路交通環境の整備

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な交通安全対策の推進

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あります。

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。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等、きめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路環境の形成を推進します。

(2) 通学路対策の推進

歩行空間のバリアフリー化及び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安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については、事故データを活用し、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間を優先的に選定して、警察や道路管理者等の関係機関と協力しながら原因に即した対策を推進します。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

特に、交通の安全を確保する必要がある道路については、北海道公安委員会、岩見沢警察署、道路管理者と連携を図り、信号機、横断歩道、標識等の交通安全施設等の設置など、交通事故防止のための効果的な安全対策を推進します。

(5) バリアフリー化などの歩道空間の整備

高齢者や障がい者等を含めすべての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、バリアフリー化など安全・安心な歩道空間の整備を積極的に推進します。

(6) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、安全で円滑な交通流の維持を図るため、交通規制に

ついでの見直しや、交通事情の変化に対応するソフト・ハード両面での総合的な対策を北海道公安委員会、岩見沢警察署等の関係機関に求めていきます。

(7) 自転車利用環境の整備

自転車の安全利用を促進するため、自転車の役割と位置づけを明確にし、自転車は車両であるとの原則の下、増加している歩行者と自転車の事故減少に向け、ルール・マナーの啓発活動などを強化します。

また、駅周辺等における放置自転車の問題解決を図るため、関係機関の協力体制を保持し、放置自転車の防止や整理・撤去を推進します。

(8) 公共交通機関利用の促進

自家用車利用から公共交通機関利用への転換による道路交通の円滑化を図るため、事業者や市民と連携し、公共交通機関の利用促進を図ります。

また、利用者の利便性の向上を図るため、鉄道・バス事業者等に対し運行頻度・運行時間の見直しや乗り継ぎの改善等を図るよう要請していきます。

(9) 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、安全で円滑な道路交通の確保を図ります。

道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供するとともに、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地域FMラジオ放送やインターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

(10) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図るため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。

また、違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、市民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する機運の醸成・高揚を図ります。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

路面状況や道路施設状況の把握に努め、維持管理を適切に行い、安全・安心な道路環境づくりに努めます。

また、路上遊戯等による交通事故防止に資する、子どもの遊び場の確保となる街

区公園の整備を進めます。

(12) 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、その重点的な実施に努めます。

また、安全で円滑・快適な冬季交通を確保するため、迅速かつ機動的な除排雪の徹底に努めるとともに、交通の大きな妨げとなる道路への雪出しや路上駐車などの防止対策を行います。

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。

そのため、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。さらには、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みます。

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させます。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、道、警察、学校、関係団体、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を推進します。

(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、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり、親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めます。

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、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など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、乗り物の安全な利用、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重点的に交通安全教育を実施します。

ウ 中学生、高校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、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など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、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重点的に交通安全教育を実施します。

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、二輪車の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、保健体育、探究の時間、特別活動など、学校の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、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、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行います。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

エ 成人に対する交通安全教育の推進

大学生・専修学校生、成人に対する交通安全教育は、二輪車・自動車の運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識、技能及び技術、特に危険予測・回避能力の向上、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ます。

また、自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、社会教育施設等における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体・交通ボランティア等による活動を促進します。

オ 高齢者、障がい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してもらうとともに、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してもらうことを目標とします。

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、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

カ 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に加え、冬季交通特有の知識、技能及び技術の習得が重要である。このため、冬季における自動車等

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、重点的に免許取得時及び免許取得後の運転者に対し、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育を実施します。

(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。

また、関係機関・団体等とは、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。

さらには、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組を推進するための市民運動として、関係機関・団体等が連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点としては、子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、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、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、市民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努めます。

イ 高齢者等への安全の徹底

高齢者の交通事故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についての広報に努める。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。

さらに、夕暮れ時から夜間における視認性を高め、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や自発光式ライト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。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要がありますが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図ります。

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」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の確立を図ります。

また、飲酒運転の根絶に関する施策を円滑かつ効果的に推進するため、飲酒運転の状況及び飲酒運転の根絶に関して講じた施策の取組状況等について、関係機関・団体における情報共有を図るとともに、市民への積極的な情報提供に努めます。

エ 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の認識向上を図るため、関係機関・団体と連携し、ドライビングシミュレーター等を活用した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。

オ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行います。

カ 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、他者への交通安全の呼びかけを図ることで交通安全を願う心の輪を広げるとともに、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。

キ 悪質・危険な運転者の対策強化

飲酒運転をはじめ、いわゆる「あおり運転」や「ながら運転」などの危険運転は、重大事故に直結し、大きな危険性を有しており、これらの悪質・危険な運転行為を根絶するため、その危険性や違法性を強く訴え、あらゆる機会に運転者などに対し広報啓発活動を推進します。

ク 居眠り運転の防止活動の推進

居眠り運転による正面衝突事故や車両単独事故を防止するため、長距離運転における休憩の呼びかけなどの啓発活動を実施します。

ケ 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を促します。

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」を活用するなど、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の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。

また、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、そうした意識や損害賠償保険加入の啓発を図ります。

夕暮れ時から夜間にかけて、自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進します。

コ 交通の安全に関する広報の推進

交通の安全に関する広報については、広報紙、ホームページ、新聞、ラジオ、街頭放送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、日常生活に密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、実効の挙がる広報を行います。

サ その他の普及啓発活動の推進

夕暮れ時から夜間にかけて、重大事故が多発する傾向にあることから、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、これらの違反の防止を図ります。

(4) 交通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、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に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、地域団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して、効果的かつ積極的に行われるよう、期別の交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行います。

また、交通指導員をはじめとする交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進します。

(5) 市民の参加・協働の推進

交通安全は、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自らの意識改革を進めることが重要です。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と市民が連携を密にした上で、それぞれの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、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、子ども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 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進するよう要請していきます。

また、取締り以外の街頭啓発活動として、パトライト啓発を強化します。

(2) 暴走行為への対策の推進

暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走行為者追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進します。

また、暴走行為者追放の気運を高揚させるため、暴走行為の迷惑性、危険性の広報活動に努め、交通、青少年、暴走族対策等、地域と一体になった総合的体制を確立し、情報の収集・分析を行い、暴走族対策を推進します。

また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族に加入しないよう適切な指導等の促進を図ります。

5 冬季道路の交通安全の確保

(1) 除排雪の推進

総合的な雪対策を実施するため、除排雪対策本部を設置し、迅速かつ円滑な除排雪に努め、冬期間の安全で安心な市民生活や道路交通の確保に努めます。

また、関係機関、地域、除排雪業者と連携を図り、バス路線・主要幹線確保の迅速化、学校周辺の通学路の安全確保に努めます。

(2) 冬季の交通安全思想の普及徹底

冬道では、降雪、積雪、凍結等により路面状況が著しく変化することから、スリップ、わだち等に起因する冬特有の事故の多発はもとより、融雪剤散布によりアスファルト路面が露出していることもあり、スピードの出し過ぎによる事故もあることから、冬道の安全運転や正しい交通ルールとマナーの実践を呼びかけるリーフレットの作成・配布等、冬道の交通安全の普及促進に努めます。

6 救急・救助活動の充実

(1) 救急・救助体制の整備

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、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救急・救助体制及び救急医療体制の整備に努めます。

ア 救急・救助体制の充実

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救急・救助体制の整備を図り、救助活動を円滑に実施します。

イ 救急・救助資機材の整備

救助工作車、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するとともに、救急・救助活動の円滑な実施を推進します。

ウ 心肺蘇生法等の応急手当の知識と技能の普及

バイスタンダー（現場に居合わせた人）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、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた迅速かつ適切な応急手当が行われるよう心肺蘇生法や止血法等の応急手当の知識・実技の普及を図ります。

また、指導資料の作成・配布、市民参加の講習会の開催等を推進するとともに、救急医療週間等の機会を通じてパンフレット等を配布するなど、普及啓発活動を推進します。

エ 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、継続的な教育訓練の充実を図ります。

オ 救命救急士の養成、配置等の促進及び研修の充実

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）の充実のため、救急救命士を養成するための体制を確保するとともに、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を図ります。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療体制の充実

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を充実するとともに、市立総合病院と民間医療機関との相互連携強化を図ることで、より強力な救急救命体制を確立し、昼夜・休日を問わず救急医療体制を堅持します。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療の需要に対応するため、救急医療を担える医師を確保するとともに、研修の受講促進を行い、救急医療従事者の確保と資質の向上を図ります。

看護師についても、高度な知識と豊富な実務を経験させることで、救急時に的確に医師を補助できる人材の養成を図ります。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

交通事故による負傷者を救急医療機関へ迅速かつ円滑に搬送・収容するため、消防、救急医療機関等の関係機関における緊密な連携・協力のもと、救急医療機関内の受け入れ体制や、連絡体制の確保を図ります。

また、初期救急医療体制で対応しきれない重篤な患者への処置については、高度医療の提供が可能な医療機関との連携を図り、必要に応じてドクターヘリを要請し、迅速に搬送することで救命率の向上に努めます。

7 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、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、犯罪被害者等基本法等の下、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。

(1) 交通事故被害者支援の充実

交通事故被害者やその家族は、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の充実を図ります。

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の支援に努めます。

ア 交通遺児への経済的支援

岩見沢市災害遺児手当支給条例に基づき、交通災害により遺児を扶養している者に対し手当を支給し、遺児に対し将来への希望と学業への励みを与えるとともに、遺児の健全な育成を助長し、福祉の増進と市民生活の安定を図ります。

第6章 踏切道における交通の安全

1 啓発活動の促進

踏切事故は直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切通行に関するルールやマナーについての啓発活動を推進します。

2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道の交通の安全を図るため、必要に応じて、踏切道予告標や注意看板等を設置するとともに、鉄道事業者と道路管理者等関係機関の連携により、それぞれの踏切の状況を勘案し、より効果的な踏切保安設備の整備を図ります。