

第 10 次千歳市交通安全計画

(平成 28 年度～平成 32 年度)

平成 29 年 3 月

千歳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 計画の位置付け等	
(1) 計画作成の背景	3
(2) 千歳市交通安全対策会議の目的及び所掌事項	4
(3) 千歳市第 1 0 次交通安全計画の基本事項	4
2 計画の基本理念	
(1) 計画作成の観点	5
(2) 交通社会を構成する三要素	5
(3) 情報通信技術 (I C T) の活用	6
(4) 救助・救急活動及び被害者支援の充実	6
(5) 参加・協働型の交通安全活動の推進	6
(6) 効果的・効率的な対策の実施	7
(7) 公共交通機関等における一層の安全の確保	7
3 計画の推進	
(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	8
(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	8

第 2 章 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	9
2 鉄道事故の現状	16
3 踏切事故の状況等	17

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	18
2 鉄道交通の安全についての目標	21
3 踏切道における交通の安全についての目標	21

第 4 章 施策の柱と重点課題

1 千歳市第 1 0 次交通安全計画における施策の柱	22
2 重点課題	23
(1) 高齢化社会を踏まえた総合的な対策	23
(2) 飲酒運転の根絶	24
(3) スピードダウン	24
(4) シートベルトの全席着用	25
(5) 自転車の安全利用	26
(6) 生活道路における安全確保	26
(7) 鉄道交通における安全対策	26
(8) 踏切道における交通安全対策	27
(9) 冬季に係る陸上交通の安全	27

第2部 分野別の施策

第1章 道路交通の安全

1 道路交通環境の整備	28
(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	28
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	30
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進	30
(4) 歩行者空間のバリアフリー化	31
(5) 無電柱化の推進	31
(6) 自転車利用環境の整備	31
(7) 交通需要マネジメントの推進	31
(8) 災害に備えた道路交通環境の整備	32
(9) 違法・迷惑駐車防止に関する広報・啓発活動	32
(10) 道路交通情報の充実	32
(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	32
(12) 冬季道路交通環境の整備	33
2 交通安全思想の普及徹底	34
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	35
(2) 効果的な交通安全教育の推進	38
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	39
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	43
(5) 住民の参加・協働の推進	43
3 安全運転の確保	43
4 車両の安全性の確保	44
5 道路交通秩序の維持	44
6 救助・救急活動の充実	44
7 被害者支援の充実と推進	44
8 研究開発及び調査研究の充実	44

第2章 鉄道交通及び踏切道における交通の安全

1 鉄道交通環境の整備	45
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	45
3 鉄道の安全な運行の確保	45
4 救助・救急活動の充実	45
5 被害者支援の推進	45
6 踏切道の立体交差化、構造の改良等の整備促進	46
7 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	46

用語集	47
付属資料	49

第 1 部 総 論

第 1 章 交通安全計画について

1 計画の位置付け等

(1) 計画作成の背景

全国的に昭和 4 0 年代半ば頃までは、当時の車社会の急激な進展に対し、交通安全施設の不足や車両の安全性確保のための技術が未発達であったことなどから、交通事故の被害に遭った死傷者数は著しく増加した状況となっていました。

そのような当時の社会的背景から、国は、昭和 4 5 年に交通安全施設の一層の整備促進や効果的な対策を講じ、交通事故の抑止に努めるために「交通安全対策基本法」(昭和 4 5 年法律第 1 1 0 号。以下、「法」という。)を制定しました。

法には、陸、海、空の交通に関し、国、地方公共団体、事業者等の責務を明記するとともに、とりわけ陸上交通の安全に関しては、国、地方公共団体や関係機関が連携して、歩行者の交通事故防止を優先とする施策を実施し、交通事故から住民の生命、身体及び財産を保護することを目的として、基本計画や実施計画を策定することが定められています。

その後、平成 2 3 年度に市町村における計画策定を努力義務とする法改正が行われましたが、当市では、交通安全に向けられる市民の意識が高いことや交通規制要望(交通安全施設整備等要望)の対応など交通安全に関する施策が欠くことができないものであるため、交通安全対策会議を継続して設置し、これまで、国や北海道の計画を踏まえ、計画の策定と施策の推進に努めてきました。

計画名	計画期間
第 1 次交通安全計画	昭和 4 6 年度 ~ 昭和 5 0 年度
第 2 次交通安全計画	昭和 5 1 年度 ~ 昭和 5 5 年度
第 3 次交通安全計画	昭和 5 6 年度 ~ 昭和 6 0 年度
第 4 次交通安全計画	昭和 6 1 年度 ~ 平成 2 年度
第 5 次交通安全計画	平成 3 年度 ~ 平成 7 年度
第 6 次交通安全計画	平成 8 年度 ~ 平成 1 2 年度
第 7 次交通安全計画	平成 1 3 年度 ~ 平成 1 7 年度
第 8 次交通安全計画	平成 1 8 年度 ~ 平成 2 2 年度
第 9 次交通安全計画	平成 2 3 年度 ~ 平成 2 7 年度

【交通安全対策基本法】(抜粋)

第 1 条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の利用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

(2) 千歳市交通安全対策会議の目的及び所掌事項

当市は、千歳市交通安全対策会議条例（昭和46年条例第12号）において、交通安全対策基本法第18条第1項の規定に基づき、市長の附属機関として会長及び20人以内の委員をもって組織する「千歳市交通安全対策会議」を置き、次に掲げる事項を所掌事項として定めています。

【千歳市交通安全対策会議条例】（抜粋）

（所掌事項）

第2条 会議は、次に掲げる事務を掌る。

- (1) 千歳市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前項に掲げるもののほか、千歳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、及びその施策の実施を推進すること。

（組織）

第3条 会議は、会長及び20人以内の委員をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 国の関係地方行政機関の職員
- (2) 北海道の職員
- (3) 北海道警察の警察官
- (4) 市の教育長
- (5) 市の消防長
- (6) 市の職員

(3) 千歳市第10次交通安全計画の基本事項

今般、当市が策定する計画（以下、「本計画」という。）は、法に規定する範囲において、当市の交通事故状況等から対策を講じることが必要と考えられる交通安全に関する施策の大綱及び計画的な推進のため必要となる事項について、次のとおり定めることとします。

計画期間は、第10次北海道交通安全計画（以下、「北海道計画」という。）に則し、平成28年度から32年度までの5か年とします。

北海道計画に則し、当市の陸上交通の安全に関する計画とします。

本計画に定める施策は、当市及び対策会議を構成する関係機関の権限の範囲内で実施可能なもの又は講じようとするものとします。

計画策定にあたっては「千歳市交通戦略プラン」との整合性を図ります。

【法令事項（交通安全対策基本法）】

- (1) 市町村の交通安全計画は、「市町村交通安全対策会議は、都道府県計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。」と規定。（法第26条第1項）
- (2) 市町村交通安全計画に定める事項は、市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱、及び施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項を定めると規定。（法第26条第3項）

当該年度に市町村交通安全実施計画を作成する場合は、北海道が作成する実施計画に抵触するものであってはならない。（法第26条第4項）

2 計画の基本理念

(1) 計画作成の観点

交通事故のない社会を目指して

人口減少と超高齢社会の到来を迎えている中、北海道では、全国を上回るスピードで人口減少が進んでおり、現在のところ人口が増えている当市においても、平成32年以降、減少に転じていくことが予測されています。

また、交通手段の選択においても、地球環境問題にも配慮しながら、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、市民全ての願いである「安全で安心して暮らせる住みよいまち」の実現に向け、交通事故による被害が全国的に毎年繰り返されている事実を踏まえ、人命尊重の理念や交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案し、交通事故のない社会を目指していかなければなりません。

交通事故のない社会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馳せ、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取り組む必要があります。

人優先の交通安全思想

道路交通については、弱者への配慮や思いやりの視点で、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等、あるいは、高齢者や障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要です。

交通事故のない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあり、「人優先」の交通安全思想を基本とした、様々な施策を推進していく必要があります。

先端技術の積極的活用

これまで様々な交通安全対策がとられ、交通事故は一定の減少を見ていますが、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会の実現のためには、今後、全ての交通分野において、あらゆる知見を動員し、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用に積極的に取り組んでいく必要があります。

(2) 交通社会を構成する三要素

北海道計画では、上述した観点から、道路交通、鉄道交通、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し、その実現を図るために講じるべき施策を示していますが、千歳市交通安全計画では、国の計画及び北海道計画に沿って、当市において実施可能な施策及び当市の地域実状に即した施策について定めることとします。

具体的には、交通社会を構成する人、車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、相互の関連を考慮し、国や北海道が行う交通事故の科学的な調査・分析、政策評価と合わせた市内交通事故状況などの分析等に関する情報提供を市民に対して行っていきます。

人間に係る安全対策

交通機関の安全運転を確保するため、運転する者の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識

の徹底や指導の強化等を図る必要があります。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動のさらなる充実を図ることとし、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接聞く機会を増やすことも安全意識の普及・高揚のためには有効であることから、身近な地域や団体が、地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定し、交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要です。

交通機関に係る安全対策

人間は過ちを起こすという前提に立ち、その過ちが事故に結び付かないよう、新技術の活用など、国や北海道などと連携して市民への情報提供に努める必要があります。

交通環境に係る安全対策

交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進に係る警察との連携、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等の交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなど、接触の危険を排除する施策の充実を図ることが重要です。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等における歩道の積極的な整備や人優先の交通安全対策の推進を図ることが重要です。

なお、これら施策の推進にあたっては、高齢社会や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震等に対する防災の観点についても適切な配慮を行うものとします。

（３）情報通信技術（ＩＣＴ）の活用

情報は、交通環境の三要素を結び付け、各施策の効果を高める役割を果たすものであり、情報社会の急速な進展において、安全で安心な交通社会の構築には情報の活用が重要となります。

特に、情報通信技術（ＩＣＴ）の活用は、人の認知、判断等の能力や活動を補い、人の不注意によるミスや被害の最小限化など、交通安全に大きく貢献することが期待できるため、国、北海道では、高度道路交通システム（ＩＴＳ）の構築を積極的に進めることとしており、当市においても、適切な交通安全対策を講ずるための基礎的データとなる交通事故原因や交通量等の総合的な調査・分析に連携して取り組むものとします。

（４）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は、負傷者の救命を図り、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。

当市としては、犯罪被害者等基本法（平成１６年法律第１６１号）の制定趣旨を踏まえた被害者支援の充実に努めるものとします。

（５）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、北海道、市、関係団体等が緊密な連携の下に、各々が役割を担い、施策の推進を図り、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進する

ことが重要であるため、市民が主体的に行う交通安全点検や市内各地域における取組みを支援するなど、参加・協働型の交通安全活動の推進に努めるものとします。

（６）効果的・効率的な対策の実施

悲惨な交通事故の根絶に向けた交通安全対策については、国や自治体などの厳しい財政事情下にあっても、交通安全の確保が可能となるよう工夫ある取組みを進める必要があり、市内の交通実態に応じて限られた予算の中で最大限の効果を上げることが可能な対策に集中して取り組むなど、効率的な予算の執行に配慮が必要です。

また、交通の安全に関する施策は、多分野にわたり、相互に密接に関連していることから、間接的であっても、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが重要です。

施策の実施にあたっては、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させ、その効果等も勘案しながら適切な施策を選択し、重点的かつ効果的に行っていくこととします。

さらに交通安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性とも密接に関連するため、沿道の土地や道路の利用の在り方など自動車交通量の増大抑制等の視点にも配慮した取組みに努めるものとします。

（７）公共交通機関等における一層の安全の確保

市民の日常生活を支える鉄道やバスなどの公共交通機関は、ひとたび交通事故等が発生した場合には大きな被害となるため、事業者自らが安全管理体制を構築・改善し、多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、公共交通機関等の一層の安全を確保するため、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組むよう事業者や北海道など関係機関へ求めていくものとします。

鉄道事故のない社会を目指して

鉄道は、北海道内において年間約４億人が利用する、人や物を大量に高速で、かつ、定時に輸送できる道民の生活に欠くことのできない交通手段です。

列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、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ります。

また、全国では駅ホームでの接触事故（ホーム上における列車等との接触又はホームからの転落により列車等と接触した事故）等の人身事故の発生により、より一層の事故防止の必要性が高まっており、市民が安心して利用できる鉄道輸送を目指し、列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策の総合的な推進を、国や北海道などへ求めていくものとします。

踏切事故のない社会を目指して

全国的に踏切事故は減少傾向にありますが、一方で、鉄道運転事故の約５割を占め、改良すべき踏切道が、なお多く残されている現状にあります。

当市の市街地中心部においては、鉄道高架橋の設置により、踏切道の除却とともに市街地分断の解消が図られていますが、郊外には踏切道が残存しており、引き続き、事故防止対策に取り組む必要があります。

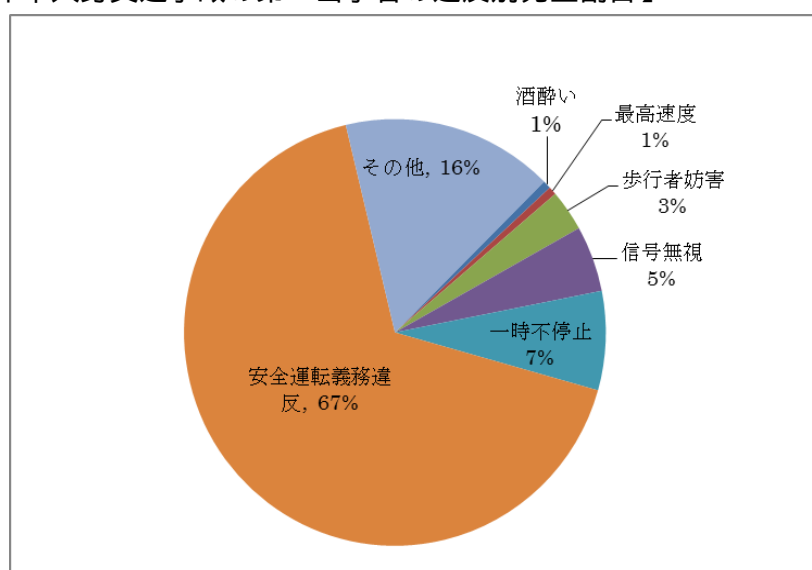
3 計画の推進

(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

市内の人身交通事故は、国等も実施する総合的な交通安全対策や市民の交通安全意識の高揚等により、減少傾向にあります。安全不確認や前方不注視など、安全運転義務違反に起因する事故の割合は依然として高く、平成27年中の市内人身交通事故発生件数の約67%を占めています。

このため、市内の交通事故の抑止に向けては、発生地域、場所、形態等の情報を分析し、よりきめ細かな対策を講ずるなど、警察等との連携による効果的かつ効率的な取り組みが必要であり、計画期間中の交通情勢の変化に対しても、状況を的確に踏まえた対応に努めていきます。

【平成27年中人身交通事故の第一当事者の違反別発生割合】



データ：(一社)千歳地区交通安全協会発行「平成27年交通事故統計」
高速道で発生した事故を除く。

安全運転義務違反には「操作不適」「前方不注意」「動静不注意」「安全不確認」などが該当する。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生の場所や形態等の特性に応じた対策は、インターネット等による交通事故情報の提供などを通じ、これまで以上に市民の交通安全意識を喚起し、安全安心な交通社会の形成に積極的に参加するなど、市民主体の意識醸成が必要です。

また、安全な交通環境の実現には、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動について、周囲からサポートしていく社会システムを市内の交通情勢を踏まえ、市や関係機関・団体、市民等の協働により形成していくことも必要であり、関係機関等と連携して取り組む飲酒運転根絶に向けた活動や自転車の交通安全対策などの啓発活動に引き続き取り組みます。

第2章 交通事故等の現状等

1 道路交通事故の現状と今後の見通し

北海道計画では、第9次計画（平成23年度～平成27年度）における目標（平成27年までに24時間死者数を175人以下）を平成26年時点で達成し、単年単位では達成した年はあるが、最終年である平成27年中には死者数が177人となったことから、当該年は目標の達成には至らなかったと総括しています。

当市の交通事故による24時間死者数は、昭和46年に8人、昭和47年以降は1人（昭和61年）から16人（平成9年）まで、増減が繰り返される状況となっていました。第8次交通安全計画を作成した平成18年以降は死者数の増減の幅も縮小傾向となり、第9次計画期間中（平成23年度から27年度）では着実に減少し、平成24年、25年は2人、27年には1人となり、第9次千歳市交通安全計画の目標とする2人以下を、5年間のうち3年間達成し、5年間の平均は2.6人となりました。

近年、交通事故件数についても大きく減少傾向を示しています。

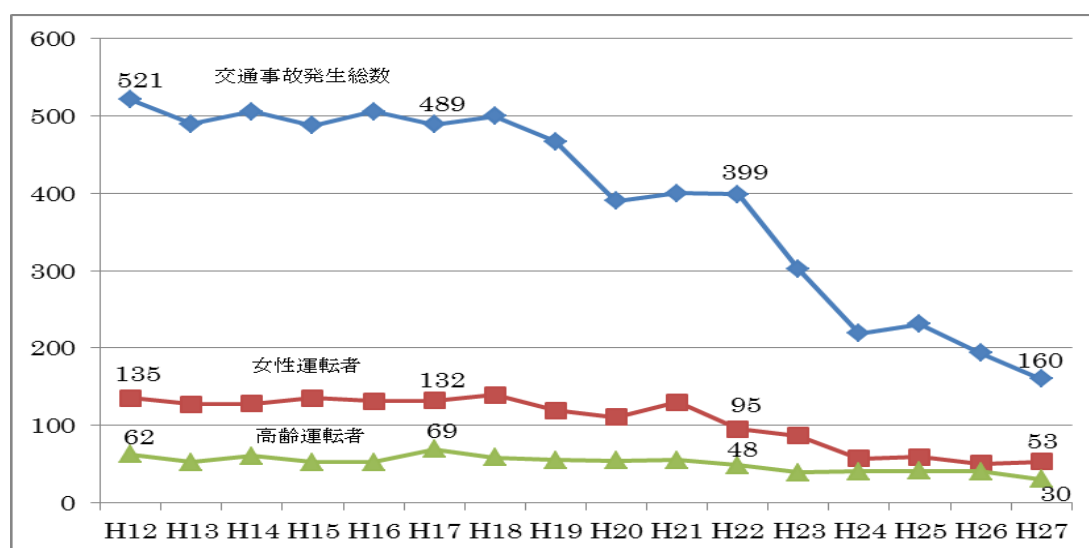
この結果は、市内における傷者数を含む人身交通事故発生件数の減少に当然比例していますが、車両等の安全技術面の向上や警察の効果的な取締り等とともに、市民の交通安全意識の高まりも反映しているものと考えられます。

（1）市内交通事故発生状況の傾向等

近年の市内道路交通事故（人身事故）の発生状況には、次のような傾向がみられます。

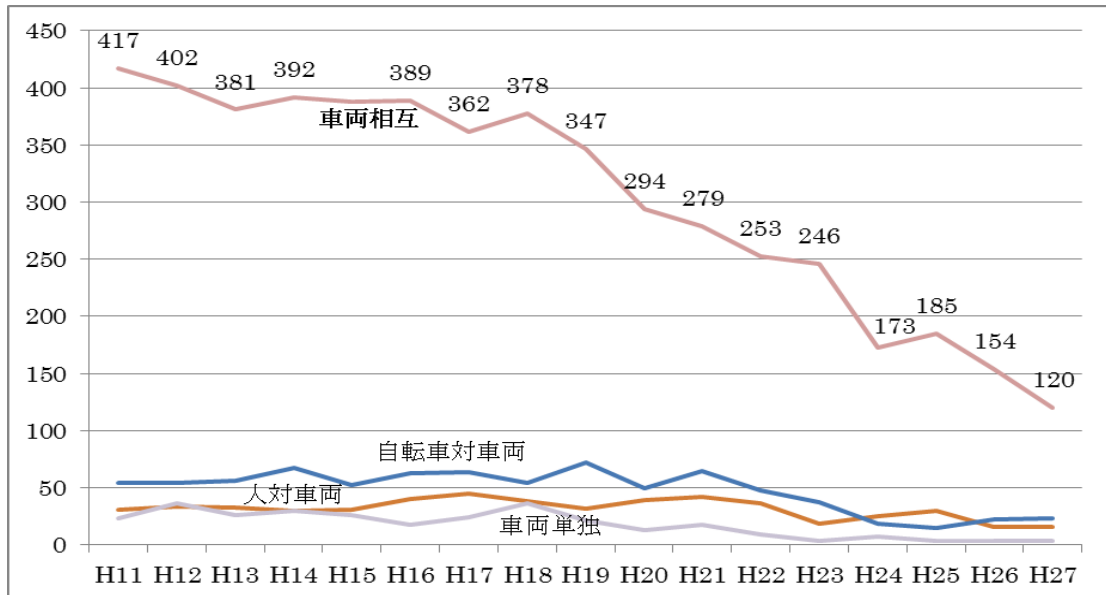
市内人身交通事故の発生件数は減少傾向にありますが、当該発生件数に占める高齢運転者及び女性運転者が第一当事者となる割合は増加傾向にあります。また、運転歴が20年未満と考えられる世代の事故発生割合も高い傾向にあります。

【市内交通事故発生件数等の推移】

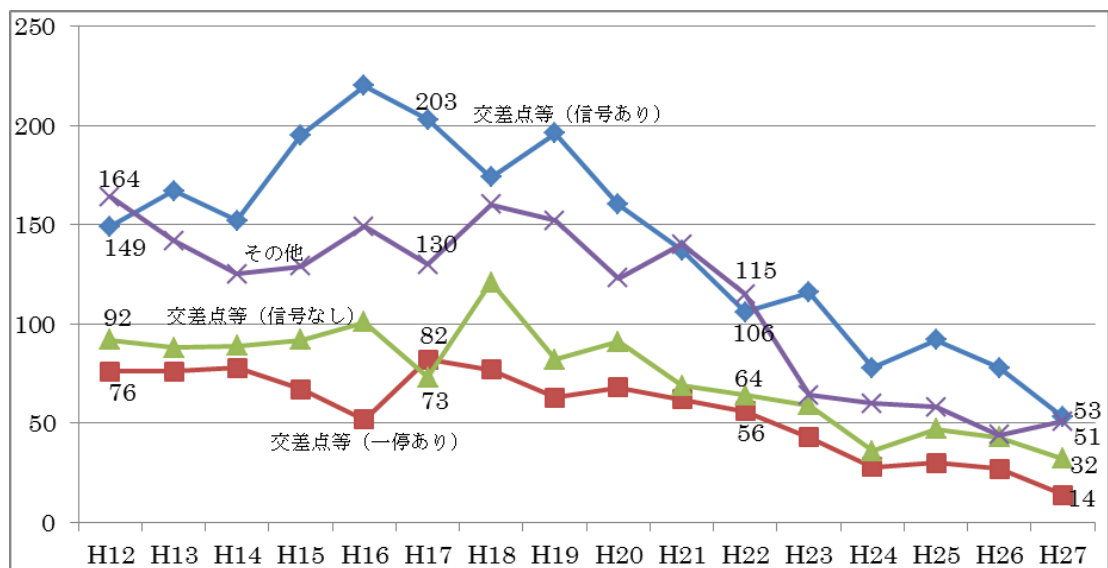


人身交通事故の類型としては、車両相互の事故が多く、発生場所では信号機のある交差点及び交差点付近における事故発生割合が高い傾向となっています。

【事故類型別発生状況の推移】



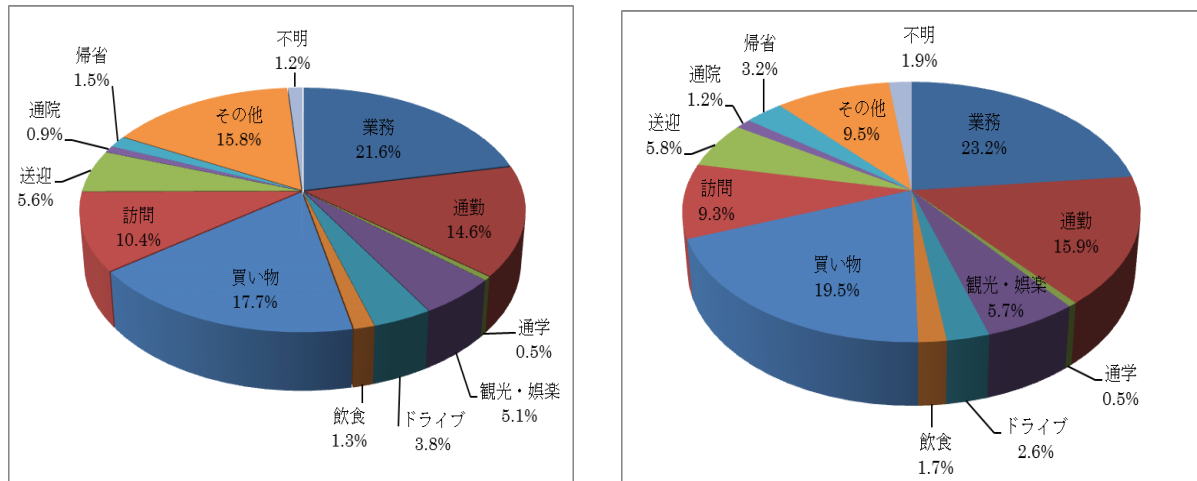
【交差点（付近を含む。）の信号機等有無別発生状況の推移】



道路通行目的別の人身交通事故発生状況では、「業務」、「通勤」、「買い物」を目的とした車両の運転による人身交通事故発生割合が高い傾向にあります。

【道路通行目的別市内交通事故発生状況（第一当事者）】

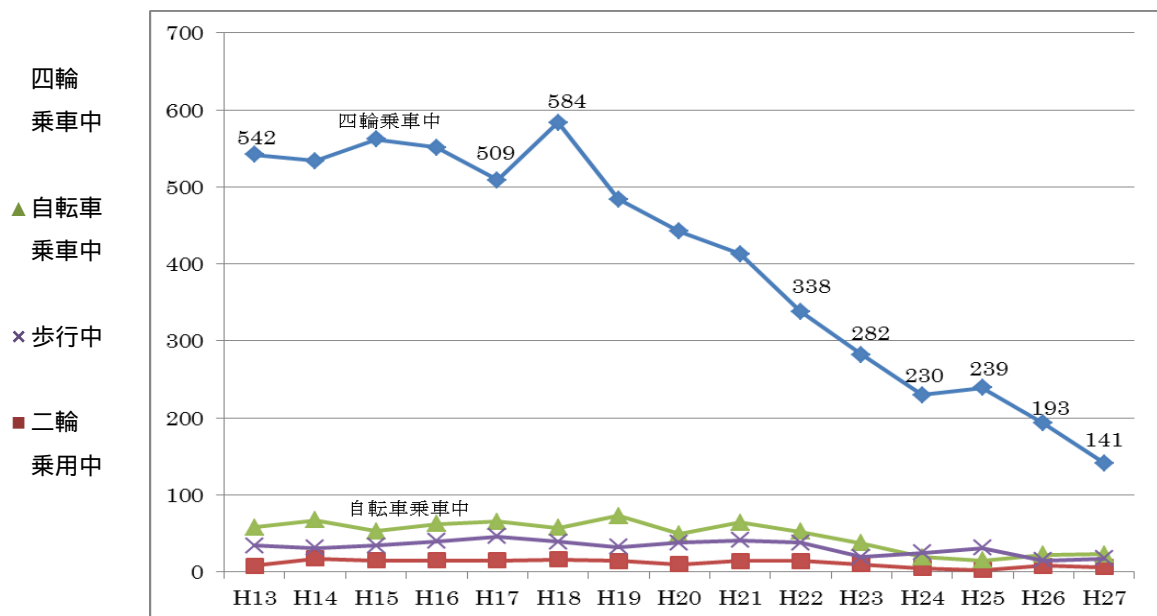
（平成 12 年から平成 27 年の累計における割合） （第 9 次計画期間（平成 23 年～27 年）中の状況）



出典 北海道・北海道警察「交通事故統計分析資料」

傷者数から見た状態別交通事故遭遇状況では、四輪乗車中に事故に遭遇したケースの割合が高い値で推移しています。

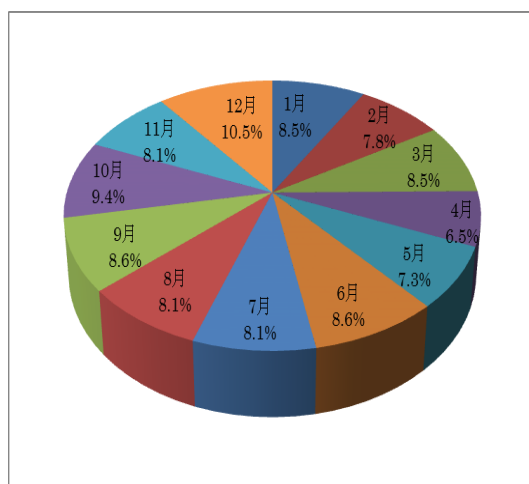
【交通事故傷者数から見た市内交通事故における状態別状況】



季節や月別の交通事故発生状況には著しい差が認められず、時間帯の発生状況としては夜間帯（22時～6時）において低い割合となっています。

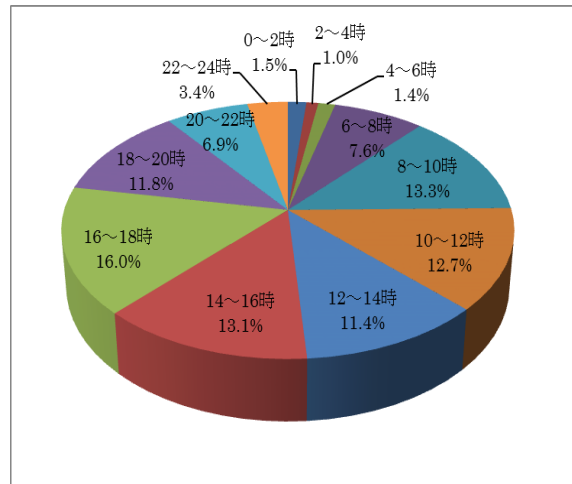
【月別交通事故発生状況】

H12～H27 累計



【時間帯別交通事故発生状況】

H12～H27 累計

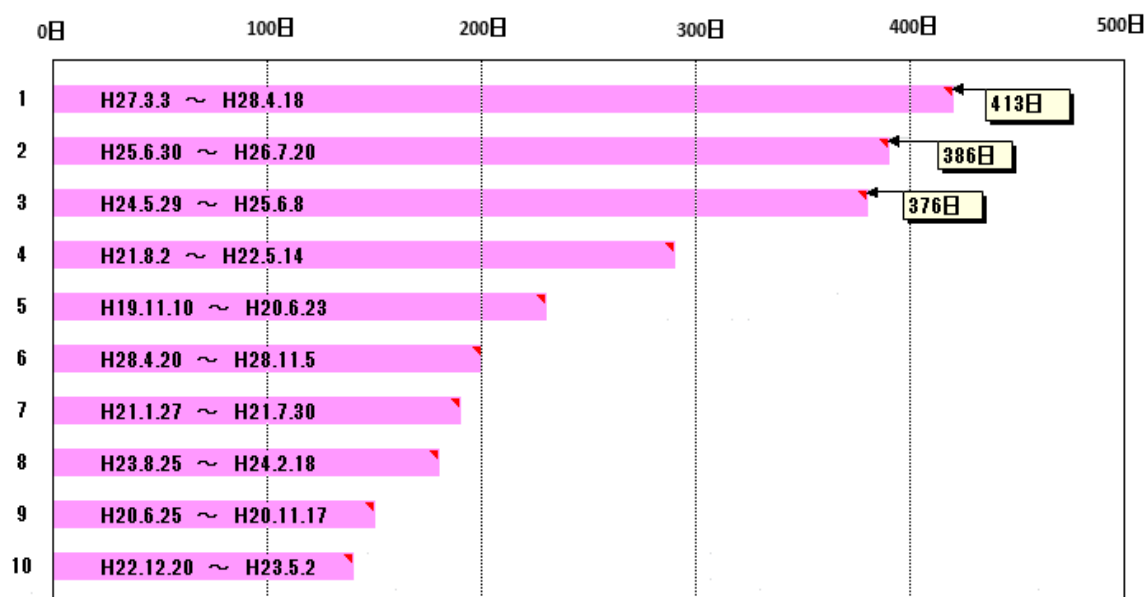


出典 北海道・北海道警察「交通事故統計分析資料」

なお、市内交通事故の死者数は、ピーク時（平成9年：16人）から減少傾向（平成27年：1人）にあり、交通事故発生件数及び傷者数は平成18年以降10年連続で減少（巻末資料「千歳市の交通安全・交通事故に関する状況」参照）となっています。

交通事故死ゼロ（交通事故による24時間死者が無い日）の継続日数は、平成20年以降では、最長が413日間（平成27年3月3日から28年4月18日まで）で、300日以上は、平成25年の376日、26年の386日を合わせて3度達成しています。

「交通事故死者数0人」継続日数 過去10年（H19～H28）達成日数記録（上位10記録）



(2) 市内の交通事故状況等から見た留意点

市内において発生した交通事故について、当市の地域的な状況を項目別にまとめた結果は、次ページの一覧のとおりですが、この結果に基づき、特に当市の交通安全上、留意が必要な事項は、次のとおりと考えられます。

【千歳市における交通事故の状況】

(1) 交通安全上、地域的に留意する必要がある事項

道央圏の交通の要衝地であること。

気候的に冬季は凍結路面の日が多いと考えられること。

近年、新たな信号機の設置等が少ない状況にあっても、交通事故の発生件数は減少傾向にあること。

(2) 当市交通事故（人身）発生状況から留意する必要がある事項

近年の交通事故発生件数の減少傾向は、新たな信号機の設置など、交通規制施設の設置が進んだことによるものではなく、他の要因によって減少傾向となっているものと考えられること。

車両相互の事故が多く、特に信号機のある交差点（交差点付近を含む。）における事故発生件数が多いこと。

女性、高齢及び若年の運転者が第一当事者となるケースが多く、特に65歳以上の高齢者の交通事故は長年にわたり約2割程度を占めること。

歩行者が被害に遭うケースでは、小学生及び高齢者が多く、違反が認められないケースが大半を占めるが、「横断歩道外横断」や「飛出し」など、歩行者優先という意識が強く、思い込みなどの油断から事故に遭うケースも認められること。

自転車乗用中の被害では、小中高校生が被害に遭うケースが多く、違反が認められないケースが大半を占めるが、当該ケース以外では「安全不確認」、「一時不停止」、「交差点安全通行義務違反」など、交差点における違反もあり、自転車が車両であるとの認識が欠如していたと考えられるケースが認められること。

○市内道路交通に関する交通安全・交通事故状況から考察される事項一覧

区分	項目	状 況	考 察 結 果
地域・地理的状況	地理的状況	4市4町に隣接する。	道央圏の交通要衝地である。
	気候的状況	冬季は0 未満の冬が多い。	凍結路面に注意が必要である。
	人 口	人口が増えている。	人口増と交通事故発生状況に相関性は認められない。
	自動車登録台数状況	自家用普通自動車及び軽自動車の登録台数が増えている。	自動車の登録台数と交通事故の発生件数には、直接的な相関性が認められない。
	交通規制施設	交通規制要望が毎年300件前後で推移しているが、設置に至ったものは少ない。	近年の交通事故の発生が減少傾向にある要因は、交通安全施設設置によるものではない。
	交通安全教室	交通安全教育施設を有し、当該施設を利用した参加・体験型の交通安全教育を実施。	国や北海道が推進する参加・体験型の教育の実施に有効である。
交通事故発生状況	発生件数	平成18年をピークに減少傾向であり、発生件数と傷者数は比例するが、双方の数値幅は縮小傾向にある。	近年の交通事故発生が抑制されている要因は、信号機等の設置が直接的なものではなく、他の要因であると考えられる。
	事故類型別	車両相互の事故が多い。昼間時間帯や月別の発生割合に著しい差は見られない。	車両事故は減少傾向ではあるが、事故全体に占める割合は依然として高い。
	道路形状別	交差点（交差点付近を含む。）における事故が多い。	交差点及び交差点付近における交通事故の発生割合は高い。
	信号機有無別	信号機のある交差点での発生件数が多い。	信号機等があることにより、「絶対安全」という油断が生じている可能性がある。
	第一当事者対象者	女性、高齢、若年運転者の事故発生割合が高い。	軽自動車の登録台数が増えており、女性や高齢運転者が増えているものと考えられる。
	〃 年齢層別	20代から40代の世代の事故発生割合が高いが、65歳以上の高齢者は特に高い。	20代～40代世代の総割合は、65歳以上の事故発生割合と同程度となっているが、前者は近年減少傾向にあり、後者は過去10年以上、同程度の件数で推移している。
	歩行者被害	小学生・高齢者の割合が高く、違反のないケースが多いが、違反のあるケースでは「横断歩道外横断」や「飛出し」が多い。	高齢者の割合が高いのは、戦後から高度成長期にかけて幼少期を過ごし、交通安全思想の普及徹底が十分ではなく、依然として、歩行者優先意識が強く、油断があるためと考えられる。
	自転車乗用中被害	小中高校生の割合が高く、違反のないケースが多いが、違反のあるケースでは「安全不確認」、「一時不停止」、「交差点安全通行義務違反」により事故に遭遇している割合が高い。	学生の自転車運転者では、自転車が車両との認識欠如や歩行者同様に優先されとの思い込みが強いものと考えられる。

本一覧は、巻末添付資料「千歳市の道路交通安全・道路交通事故に関する状況」に掲載したデータ等をまとめたもの

(3) 交通事故状況における留意点を踏まえた対策の検討

当市における交通事故の特徴を踏まえ、次の事項について、対策を検討する必要があります。

交通事故発生箇所に対する注意喚起

市内における人身交通事故の発生が多い箇所は、統計データから判断すると交差点及びその付近における発生が多い状況となっており、特に信号機が設置されている交差点での車両相互の事故が多いことから、交通事故発生箇所別に事故要因の細かな検証を行い、当該交差点における注意喚起を促す方策などについて検討する必要があります。

交通安全思想の普及・徹底

市では、幼児・児童や高齢者を対象とした交通安全教室や出前講座のほか、四季の交通安全運動中の街頭啓発等も関係機関等との連携により実施し、交通安全思想の普及・徹底を推進しており、市内で発生する交通事故は減少傾向にありますが、依然として無くなることがありません。

市内で発生した近年の交通事故状況を見ると、車両相互の事故発生件数が多く、中でも女性や高齢の運転者が第一当事者となる発生割合が高く、通行目的別では買い物時、時間帯別では通勤時間や夕飯等の買い物時間帯と考えられる午後4時から午後6時の時間帯に事故発生率が僅かではありますが高い状況となっており、当該実態をふまえた取組みが有効と考えられます。

また、交通安全教育は全ての年代を対象に実施していくことが望ましく、学校教育の側面だけではなく、土日等における社会教育面からの実施や、保護者の同伴等も呼びかけた教室の開催検討など、当市の状況を踏まえた取組みの工夫が必要です。

これら対策の実施にあたっては、市関係部署のほか、関係機関・団体においても、市内の状況を共有し、各分野における自主的・積極的な交通安全思想の普及・啓発の取組みを進める必要があります。

自転車運転に関する知識等の周知・普及

平成27年6月1日施行の改正道路交通法では、自転車運転に係る罰則の適用など、交通法規の大きな改正が行われたところでありますが、当該改正内容などに関する市民等の知識は未だ不十分な状況が見受けられます。

一方で、自転車を利用する市民等からは、「車道の左端というが、どの部分を走行したら良いのか。」という戸惑いの声が市に寄せられることも少なくありません。

自転車運転に関する改正道路交通法の内容について、情報の提供方法等について工夫しながら、引き続き、市民へ周知徹底を図るとともに、ハード面については、危険箇所の有無について把握に努めながら、対策の必要性などについて検討していきます。

警察との連携

ゾーン30の指定

ゾーン30は、区域を設定して、最高速度30km/hの区域規制、路面標示や注意喚起標識を設置するとともに、必要に応じて狭さく等の物理的デバイスの設置等により、区域内の速度抑制や通過交通の抑制等を図るもので、道警本部では、市街地等の生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、道路管理者と連携しゾーン30の指定を推進しています。

当市における当該指定に向けては、警察と連携して対応する必要があります。

取締り等の要請

公安委員会の設置する信号機や標識など交通規制施設は、市内においては、年間数箇所程度の設置に限られ、市民等からの多くの要望に応じられない状況にあることから、地域における児童等の通学路の安全確保に向けては、「千歳市通学路安全プログラム」において抽出した対策の検討が必要な箇所のうち、特に信号機や横断歩道の設置が有効と考えられる箇所では、登下校時間帯の取締りの実施などにより通学児童の安全確保に努める必要があります。

千歳市交通戦略プランに位置付けた交通安全に資する施策の推進

平成28年3月に策定した「千歳市交通戦略プラン」では、過度な自動車利用に起因する公共交通の衰退や交通事故発生等、まちづくりの課題を解決するためには、自動車依存社会を見直し利便性の高い交通ネットワークを構築することが重要とし、連動する関係計画の一つとして、「千歳市交通安全計画」を位置付けています。

次に示す施策は、戦略プランのうち、交通安全計画の作成上、関連する施策であり、交通安全計画の中で、基本的事項として盛り込み、施策の具体化に向けた検討を引き続き進める必要があります。

道路空間の再配分

- ・自転車走行空間の確保に向けた研究
- ・コミュニティ道路の研究及び検討

モビリティ・マネジメント施策の展開

- ・高齢者（自動車）運転免許証返納時サポート制度の検討

2 鉄道事故の現状

全国・北海道における鉄道の運転事故は、長期的に減少傾向にあり、近年の道内における発生件数は、平成23年以降15件程度で推移し、27年においても15件と、ほぼ横ばいの傾向となっています。

平成27年の道内の死者数は4人であったほか、23年には石勝線清風山信号場において、特急スーパーおおぞらが脱線、トンネル内で停止し、火災が発生した事故により、乗客等79人が負傷しています。

近年の道内鉄道運転事故の特徴としては、人身傷害事故が約3割（全国では6割）、踏切傷害事故は約5割（全国では3割）を占め、両者は鉄道運転事故件数全体の約8割（全国では9割）を占めており、死者数では人身傷害事故と踏切傷害事故が全てを占めています。

3 踏切事故の状況等

全国・北海道内の踏切事故（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。）は長期的に減少傾向にあり、道内における平成27年の発生件数は8件、死傷者数は6人となっており、その要因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、依然として、踏切事故は鉄道の運転事故の約5割（全国では約3割）を占め、改良すべき踏切道がなお残されている現状にあります。

北海道によると、近年の踏切事故の特徴として、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箇所当たりの発生比率は、第1種踏切道が最も少なくなっている、衝撃物別では自動車等と衝撃したものが約9割（全国では約4割）、歩行者と衝撃したものが約1割（全国では約4割）を占めている、自動車の原因別でみると直前横断によるものが約5割（全国では約4割）を占めている、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歳以上が約6割（全国では約3割）を占めていることなどが挙げられています。

当市においては、近年、死傷者を伴う踏切事故は発生していませんが、これら踏切事故の特徴を踏まえた取組みが必要です。

【市内の踏切道現況】

（単位：箇所）

種別 路線名	第1種 踏切遮断機が設置されている	第2種 踏切保安係を配置し、一定時間の列車等に遮断機を閉じる	第3種 警報機はあるが、遮断機はなし	第4種 踏切遮断機や警報機が設置されていない	計
千歳線	5				5
室蘭線	3				3
計	8				8

データ：JR北海道提供

【市内における踏切事故の推移】

		H23	H24	H25	H26	H27
事故件数 (件)	(第1種)	0	0	0	0	1
	死者	0	0	0	0	0
死傷者 (人)	傷者	0	0	0	0	0
	計	0	0	0	0	0

データ：JR北海道提供

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

(1) 数値目標の考え方

当市の交通事故による24時間死者数は、第9次計画期間中（平成23年から27年）において着実に減少しており、第9次計画の目標値「2人以下」に対し、5年間の平均は2.6人でしたが、平成24年（2人）、25年（2人）、27年（1人）となり、5年間のうち3度は目標を達成し、交通事故件数についても大きく減少傾向を示しています。

これらの結果は、警察の効果的な取締り等とともに、市民の交通安全意識の高まりを反映しているものと考えられることから、本計画においても、市民の理解の下、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し、北海道計画に準じ当市独自の数値目標を設定します。

【千歳市の交通事故発生件数等の推移（計画年次別）】

計画年次	期 間	件数(件)	死者(人)	傷者(人)	備 考
1次	S46～50	247.4	6.4	370.4	
2次	S51～55	158.6	6.0	232.0	
3次	S56～60	194.2	7.6	281.6	
4次	S61～H2	352.8	7.4	488.8	
5次	H3～7	401.4	8.0	571	
6次	H8～12	473.8	12.2	618.8	
7次	H13～17	495.8	7.4	640.6	
8次	H18～22	413.2	4.6	553.4	
9次	H23～27	368.3	2.6	439.3	道内死者平均 184.0 人/年

【千歳市の交通事故発生件数等の推移（第9次計画期間・年別）】

計画年次	年	件数(件)	死者(人)	傷者(人)	備 考
9次	H23	302	4	346	道内死者数 190 人
	H24	219	2	271	" 200 人
	H25	231	2	284	" 184 人
	H26	193	4	236	" 169 人
	H27	160	1	181	" 177 人

【北海道交通安全計画数値目標】

『平成32年までに24時間交通事故死者数を150人以下とする。』

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、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、本計画の計画期間である平成32年までには、年間の24時間死者数を150人以下にすることを目指すものとする。

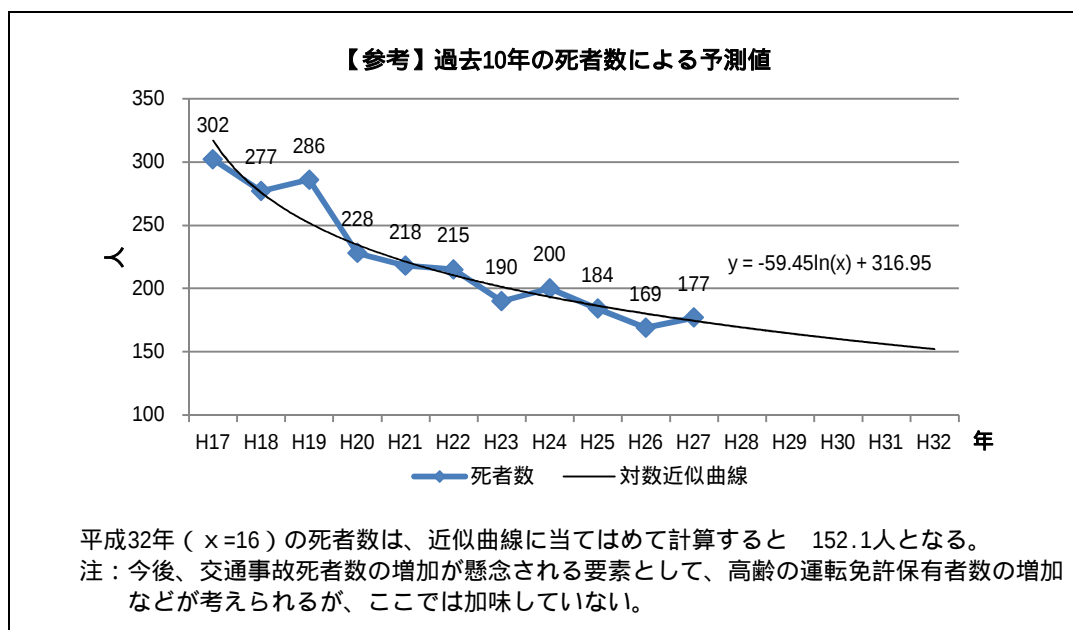
このことは、当然のことながら、24時間死者数のみならず、およそ道路交通事故に起因する死者数（30日以内死者数）を同様に減少させることを意味している。

また、本目標達成後は、更に死者数ゼロに近づけることを目指すものとする。

更に、本計画における数値目標は死者数の減少であるが、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する。

この目標を達成するため、国、道及び市町村は、道民の理解と協力の下、第2部に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

なお、数値目標については、第9次北海道交通安全計画期間中の交通事故死者数の推移を基準としつつ、今後の交通安全対策の効果を考慮し算出した。



第10次北海道交通安全計画から引用

【参考】北海道交通安全計画の目標値と実績値 第10次北海道交通安全計画から引用

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）	過去最多の死者数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）第10次千歳市交通安全計画における数値目標の設定

本計画に基づく諸対策を総合的かつ強力に推進することにより、交通事故死者数ゼロを目指すことが理想的な目標ではありますが、本市が、道央圏の広域的な道路ネットワークの要衝となっていることや、これまでの事故発生動向などから鑑みて、死者数ゼロの達成は容易な状況にないと考えられることから、交通事故の増加に歯止めをかけるため、死亡事故の防止を重点化することとし、本計画における本市の数値目標を第10次北海道交通安全計画の目標値（150人）に準じ、「平成32年までに年間の24時間死者数を2人以下とする。」とし、目標達成後には更に死者数ゼロに近づけることを目指すこととします。

目標値は、道内における24時間交通事故死者数に対する本市の24時間交通事故死者数割合を乗じて算出した数値とし、乗じる割合の算定は、「第9次計画期間中の本市の24時間交通事故死者数(年平均値)」を「第9次計画期間中の道内の24時間交通事故死者数(年平均値)」で除した数値とします。

【数値目標の算出】

10次北海道交通安全計画の目標値（最大値）：150人

道内における本市の24時間交通事故死者数割合 $= a \div b$

a 第9次計画期間中の本市の24時間交通事故死者数(年平均)：2.6人/年

b 第9次計画期間中の道内の24時間交通事故死者数(年平均)：184人/年

$$\begin{aligned}
 \text{千歳市の数値目標値} &= 150人 \times \text{②} 0.014 \\
 &= 150人 \times \text{②} (a \ 2.6人 \div b \ 184.0人) \\
 &= 2.1人 \qquad \qquad 2人
 \end{aligned}$$

【第10次千歳市交通安全計画における数値目標値】

平成32年までに年間の24時間交通事故死者数を2人以下とする。

2 鉄道交通の安全についての目標

北海道第10次交通安全計画に掲げられる目標と共通の目標とし、その達成に向け、踏切内における事故防止等に向けた啓発活動等を行います。

【北海道第10次交通安全計画に掲げる目標】

乗客の死者数ゼロを目指す。

運転事故全体の死者数減少を目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

道民の理解と協力の下、第2部第2章に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

3 踏切道における交通の安全についての目標

北海道第10次交通安全計画に掲げられる目標と共通の目標とし、その達成に向け、踏切道における交通の安全と円滑化を図り、踏切事故の発生防止に向けて、国等の計画に掲げられる諸施策を北海道と連携しながら、本市としても総合的かつ積極的に推進します。

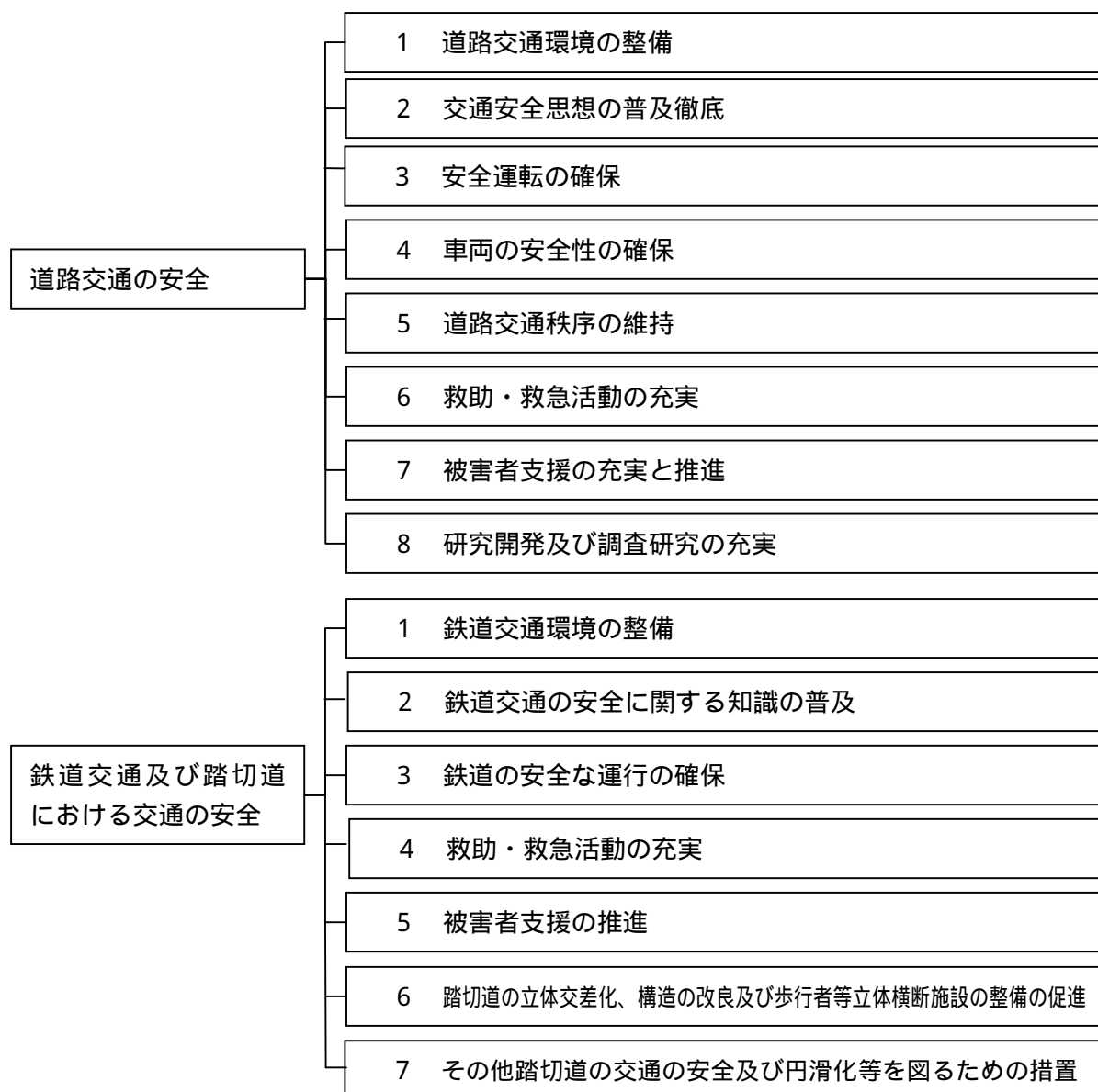
【北海道第10次交通安全計画に掲げる目標】

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、道民の理解と協力の下、第2部に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の発生を極力防止する。

第4章 施策の柱と重点課題

1 千歳市第10次交通安全計画における施策の柱

【施策の柱】



これまでに行ってきた交通安全対策は、道路交通における交通事故の発生や死傷者数が概ね減少傾向にあることなどから、一定の効果があったものと考えられます。

このことから今後の対策としては、従来から行ってきた対策を継続していくとともに、交通環境や交通の安全をとりまく情勢の変化等に適時対応し、実際に発生した交通事故に関する情報の収集や分析の充実と効果的な対策の改善を図り、有効性が見込まれる対策の推進や各対策の実施後における評価の実施など、対策の改善等を必要に応じて検討していきます。

このような観点から、本計画において講じようとする施策については、国や北海道が作成した計画に沿って、北海道等との連携による対策を基本に、本市が独自に対策等を講じることが可能なものを加えることとし、道路交通、鉄道交通及び踏切の交通の分野ごとに、総合的な交通安全対策を推進していくこととします。

その際、北海道内や本市の情勢等を踏まえた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施策の考え方を示し、関係機関・団体等において、取組みが促進されるよう情報発信を行っていくものとします。

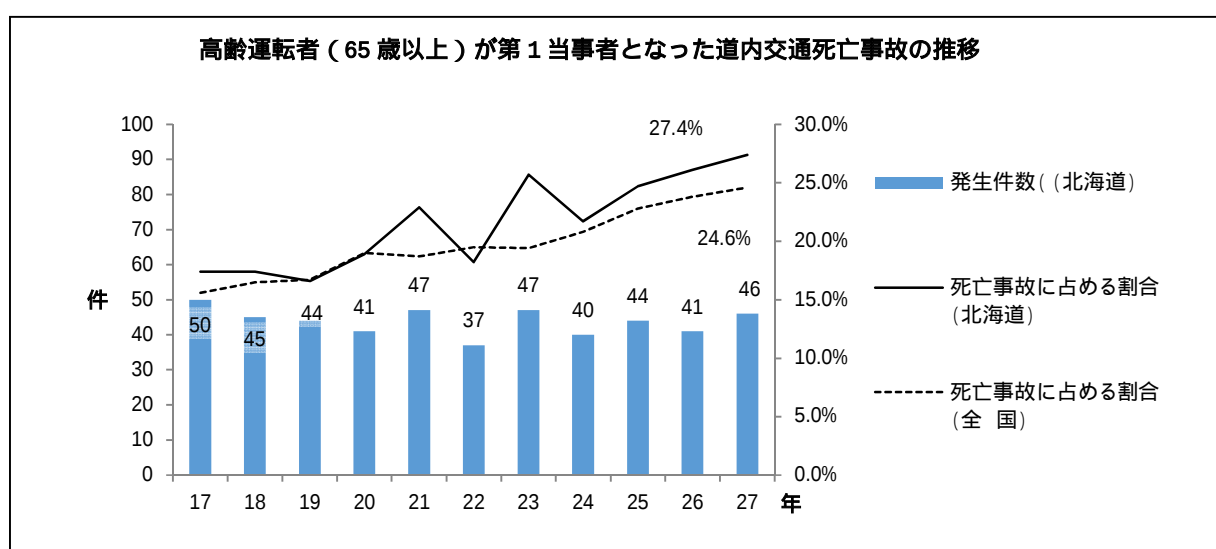
2 重点課題

(1) 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

北海道は、交通事故死者に占める高齢者の割合が極めて高く、死者のほぼ半数を65歳以上の高齢者が占め、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、全国平均より高い水準で推移しています。

本市における死亡事故発生件数は、市内人身交通事故発生件数に占める高齢者が第一当事者となった割合が全体の約2割を占め、全国や全道の状況と同様の傾向にあります。

また、高齢運転者による交通事故等の大きな原因となっている認知症対策としては、道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正（平成27年6月公布）により、75歳以上の高齢者には、運転免許更新時の認知機能検査及び臨時適性検査の実施等により、認知症の疑いがある者に対する医師の診断を受けることが義務付けられ、これに従わない場合や認知症と診断された場合には免許が取り消される（平成29年3月12日施行）こととなっています。



第10次北海道交通安全計画から引用

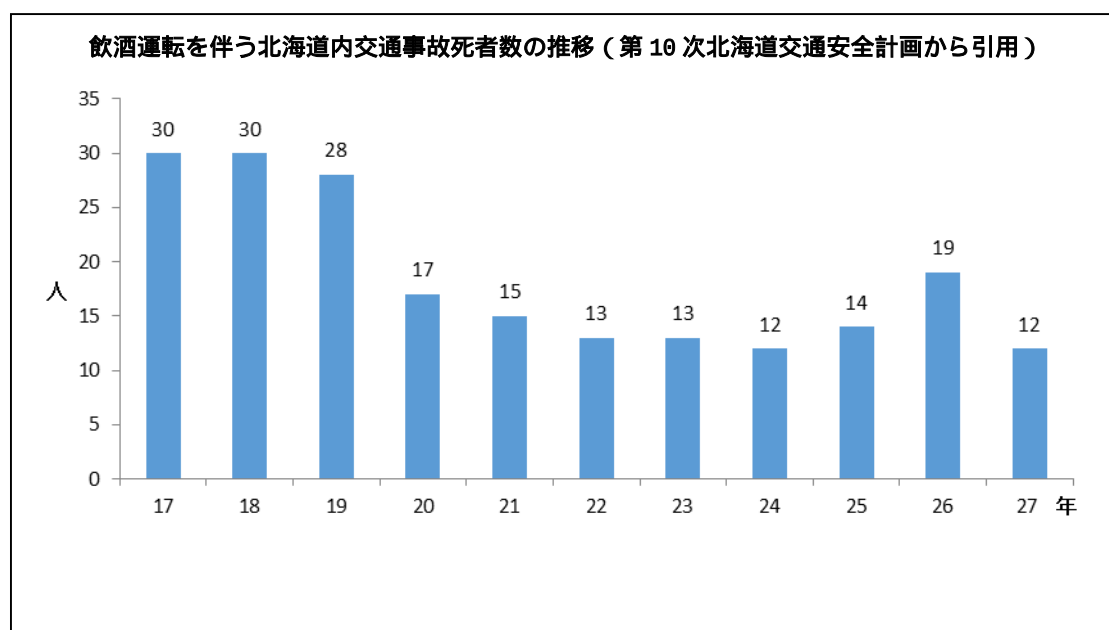
本市は「全道一若いまち」であり、道内では数少ない人口も増加する都市でもありますが、高齢化は着実に進行し、モータリゼーションの進展などにより、公共交通機関の大幅な利用者数増を見込める状況にはないことから、市民の理解と協力を得ながら、高齢者運転免許制度を厳格かつ円滑に運用する上で、高齢者をはじめとする交通弱者が安心して日常生活を送るため、地域交通の維持・確保に向けた取組みが急務となっており、長都・中長都・釜加地区や東千歳地区におけるデマンド交通の導入や市

内バス路線再編など、千歳市交通戦略プランに基づき、総合的な交通政策を推進する必要があります。

（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、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りました。

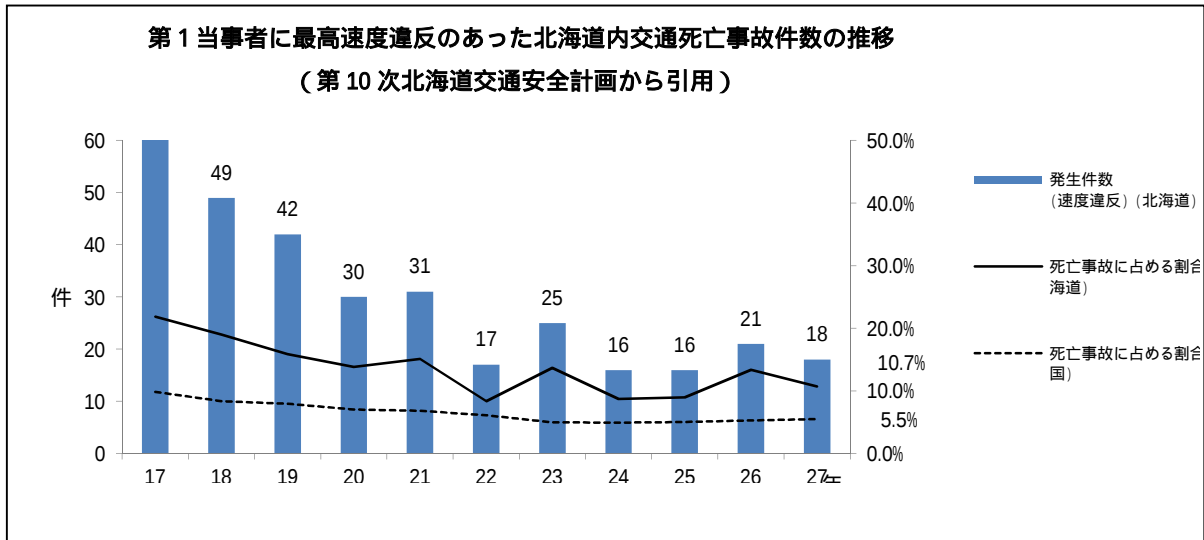
この状況の中、北海道では、道民一人ひとりが、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の下に、社会全体で飲酒運転の根絶に向けた社会環境づくりを行うことなどを基本理念とする「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」（平成２７年１１月３０日 北海道条例第５３号。平成２７年１２月１日施行）が成立しました。



当市においては、近年、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、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、重大な交通死亡事故の発生の懸念は解消されないことから、道条例に基づき、警察、事業者、家庭、学校、地域住民、北海道その他の関係者相互の連携・協力により、飲酒運転の予防及び再発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、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が重要となっています。

（３）スピードダウン

道内交通死亡事故の走行速度は、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おり、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は、警察による自動車の走行速度と交通事故の実態に基づいた情報を積極的に市民に発信するなど、更なる市民の交通安全意識の高揚を図る必要があります。

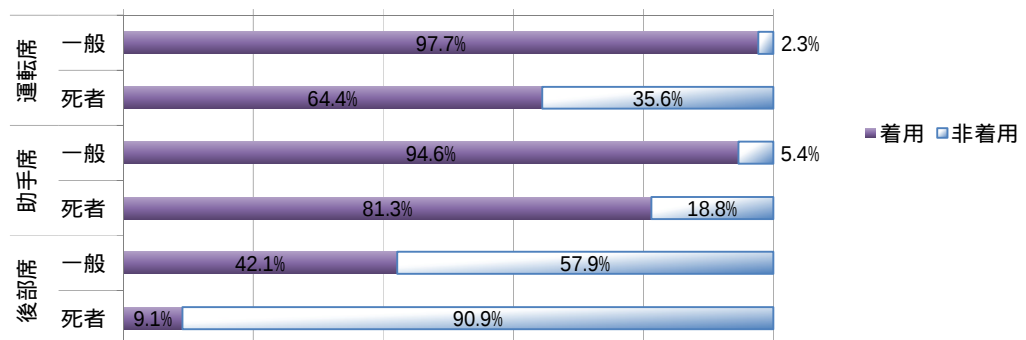


(4) シートベルトの全席着用

北海道が全道の市町村と連携して実施した、四季交通安全運動期間中に行うシートベルト着用率調査では、近年、運転席及び助手席のシートベルトの着用率が高い傾向となっていますが、道内における自動車に乗車中の死者の約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が高いと道警は分析しています。

特に後部席の着用率は、北海道による街頭調査結果によると全道平均で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、道民の理解を深めることが重要です。また、全国的には長距離のバス旅行やデイス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より一層働きかけるとともに、関係機関・団体と連携し、全席でのシートベルト着用徹底を図る必要があります。

座席別のシートベルトの着用率 (平成25年～平成27年平均)

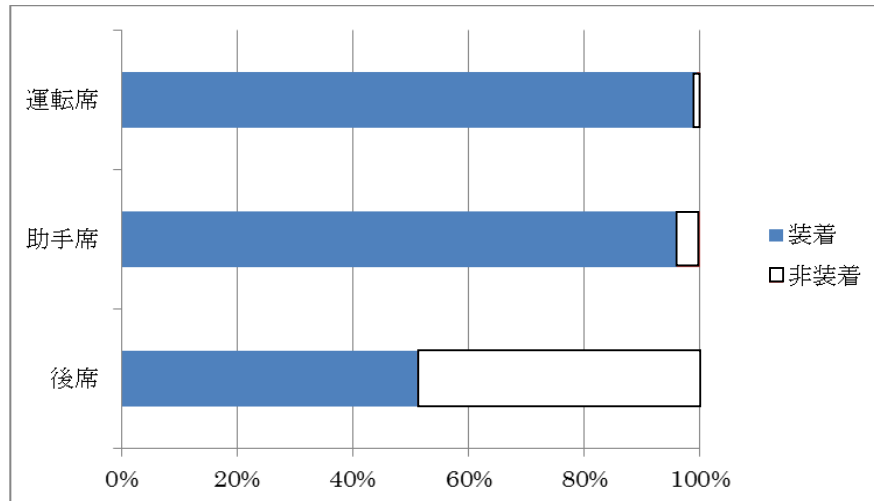


注:「一般」は、道警・JAF合同による全道着用状況調査のうち、一般道の調査結果から算出

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

第10次北海道交通安全計画から引用

【市内の座席別のシートベルトの着用率（平成 24 年～平成 26 年平均）】



データ 千歳市（市民生活課調べ）

（５）自転車の安全利用

自転車の利用は、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの視点から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、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存が図られるよう自転車の走行空間の確保を進める必要がありますが、自転車の走行区間の確保については、市内の道路整備状況に応じた自転車交通の在り方を含め、まちづくり全体の観点等も踏まえる必要があります。

また、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未だ不十分と思われる状況も見られることから、小学生から高校生にかけて早い段階からの自転車の利用に関する交通安全教育等の充実を図り、横断歩道では、歩行者が優先であることを含め、自動車運転者への歩行者と自転車に対する保護意識の高揚も図る必要があります

（６）生活道路における安全確保

自動車運転者は、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、幹線道路の渋滞等を嫌い、迂回路として生活道路へ進入する傾向が全国的に見られ、本市においても、幹線における車両側の信号機の点灯時間の改善や生活道路への車両進入禁止を求める意見が寄せられています。

生活道路への進入は、通勤時間帯と児童等の通学時間帯が重なる時間帯において交通事故の発生するリスクが特に増大化することから、安全確保のため、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各道路管理者及び北海道警察と連携して推進していく必要があります。

具体的には、生活道路を対象とした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、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、生活道路へ流入を防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化の推進など、まちづくりの観点で推進する必要があります。

（７）鉄道交通における安全対策

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

死傷者を生じさせ、復旧まで長期間を要するなど重大で悲惨な結果をもたらすおそれがあることから、一層の安全確保と、重大な列車事故の未然防止のため、総合的な視点から施策を推進する必要があります。また、全国で多数発生している駅ホームでの接触事故等の人身障害事故の防止に向けた啓発など北海道計画に示される諸施策を推進する必要があります。

(8) 踏切道における交通安全対策

踏切事故は、全国の鉄道事故のうち3割を占め、全国的に立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設、踏切保安設備の整備、交通規制や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、国や北海道では、これらの対策が同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切の対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、道路管理者と鉄道事業者が協力し、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進するとしています。

当市内においては、連続立体交差化事業による鉄道高架化により、市街地中心部(9 線通～東大通)における踏切道の除却とともに市街地分断の解消が図られていますが、市街地北部・長都駅前周辺地域には3か所の踏切道(市道東8線、7線大通、東6線)が残存しており、郊外においても複数の踏切道が残存しています。

近年、長都駅前周辺地域では住宅地開発に伴う人口増により、踏切道の交通量も増加傾向にあることから、列車運行状況なども勘案しながら、必要に応じ、鉄道事業者、北海道等関係機関へ踏切道の改良や保安設備の改善、交通規制等の対策を求めるほか、関係機関等と連携して踏切事故防止の啓発、鉄道利用者に対する危険回避の周知等に努める必要があります。

(9) 冬季に係る陸上交通の安全

北海道は、都市間距離が長く、鉄道輸送等の公共交通手段のみならず、道路交通への依存度が高く、冬期間(11月～3月)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避けられません。

当市は、道央圏の鉄道輸送及び道路交通の要衝地であり、特に道路交通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1日の中で変化する特殊な環境に対応した対策を実施する必要があるほか、積雪による歩道幅員の減少等からも、子ども、高齢者や障がい者等を含む全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んでいく必要があります。

第2部 分野別の施策

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、これまでも国や北海道等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策が推進され、事故抑止に一定の効果が現れています。

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確保の推進に引き続き取り組んでいくこととします。

また、少子高齢化が一層進展する中、子どもを交通事故から守り、高齢者や障がい者が安全かつ安心して外出できる交通社会の形成を図ることが重要であることから、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の整備の強化を図っていくものとしてします。

そのほか、交通安全の推進に向けて、道路交通の円滑化を図ることにより、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図るため、千歳市交通戦略プランにも掲げる交通需要マネジメント(TDM)施策を総合的に推進します。(高度道路交通システム(ITS)の普及等を推進する。)

(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に車中心の対策であったことから、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は十分とはいえず、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な問題となっています。

このため北海道計画では、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、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交通環境を形成することとしています。

当市においては、通学路に指定される市道の交通安全対策として、冬季間におけるきめ細かな除排雪の対応に努めるなど、有効な道路交通環境の整備に努めるとともに、国道や道道についても有効な対策が講じられるよう各道路管理者と調整・連携を図っていきます。

生活道路における交通安全対策の推進

北海道計画では、交通事故の多いエリアにおいて、国、道、市町村、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子ども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、公安委員会においても、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策の推進が位置づけられています。

生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施するとしているほか、高輝度標識等の見やすく、分かりやすい道路

標識や道路標示の整備、信号灯器のＬＥＤ化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心とする信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施することとしています。

また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成１８年法律第９１号。以下「バリアフリー新法」という。)にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が行き交う時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備についても推進することとしています。

国道、道道については、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成する対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施するとともに、警戒標識等の道路標識についても、高輝度化、大型化等、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等を行い、見やすく、分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進していくこととしています。

さらに、ビッグデータの活用による潜在的な危険箇所の解消を進めるとしており、当市においても、国、道と連携を図るとともに、地域住民等の意見なども取り入れながら効果的・効率的な対策に努めます。

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の確保に向けた取組みは、「千歳市安全で住みよいまちづくり推進協議会」に設置する「通学路交通安全対策専門部会」の構成団体等による定期的な合同点検・検証の実施により、当該対策の改善・充実等の継続的な検証結果に基づいた支援を推進し、市内の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ていきます。

また、当該部会の構成団体等は通学路以外の道路に関して意見交換等を行う場合にも概ね同様の構成となることから、当該部会における意見交換等も通じて必要な対策の検討が図られるよう効率的な会議運営を行っていくこととします。

小中高校生、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の環境整備等を積極的に推進するとともに、信号機、横断歩道等の設置等の対策については、推進に向け、公安委員会等関係機関へ粘り強く要請を行っていきます。

高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

- ア 高齢者や障がい者等を含め、全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、国や北海道では、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備するとし、このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、昇降装置付立体横断施設等の整備、併せて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のＬＥＤ化、道路標識の高輝度化等を推進することなどとしています。

当市においては、バリアフリー新法に基づき重点整備地区に定めた千歳駅周辺地区等におけるバリアフリー化施策や千歳市交通戦略プランに基づく公共交通機関等との連携により駅西口再整備・東口整備を推進していきます。

- イ 北海道では、横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車について積極的な取締りを推進するとしていることから、市として、警察の取締り等とも連携しながら、広報紙やホームページ、出前講座などによる啓発を通じ、迷惑駐車や放置自転車等の抑止に努めます。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）等の推進

北海道計画に位置付けられている「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」においては、交通安全に資する道路整備事業を実施する場合、その効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう北海道内の国道・道道等において死傷事故率の高い区間など、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定し、地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行い、効果の高い対策を立案・実施することとしています。

当市においても死傷事故情報の収集に努め、特に市内通学路については、「千歳市安全で住みよいまちづくり推進協議会」に設置する「通学路交通安全対策専門部会」による合同点検や検証を通じ、必要に応じた対策を検討するほか、継続的に注意喚起を行っていきます。

また、対策完了後は、当該専門部会において、対策の効果等を検証し、次の対策に活用していきます。

重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故の発生時には、同様の事故を防止する観点から、国等の事故要因分析結果等の活用による啓発や情報提供を行います。

適切に機能分担された道路網の整備

幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、生活環境を向上させるため、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど、道路機能の分化や公安委員会により実施される交通規制等との連携の強化により、物理的デバイス等による車両速度抑制等の総合的な実施について検討していきます。

改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善や、交差点の改良などによる渋滞の解消に資する道路の改築等による交通事故対策に努めます。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

北海道計画では、平成27年度から32年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）に即して、公安委員会及び道路管理者が連

携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進し、道路交通環境の改善や、交通事故防止と交通の円滑化を図ることとしています。

当市においても当該方針に即して、「ゾーン30」等の車両速度の抑制等の面的生活道路対策、歩行空間のバリアフリー化等の対策を推進していきます。

また、市が設置する「千歳市安全で住みよいまちづくり推進協議会」における意見交換、学校やPTA、千歳警察署、千歳市町内会連合会、国や北海道等の道路管理者、交通安全関係者等により当該協議会に設置する「通学路交通安全対策専門部会」による合同点検及び対策の検討、安全・安心な通学路の確保に向けた対策の評価や検証等も通じ、的確かつ着実に安全で安心な通学路対策を推進していきます。

(4) 歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障がい者等を含めて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、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を引き続き推進します。

(5) 無電柱化の推進

北海道計画では、歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、無電柱化を推進するとしており、当市においては、国道36号（錦町1～3）、国道337号（千代田町1～7～幸町7）において無電柱化が図られています。今後、国、北海道など関係機関と調整を図りながら、無電柱化の推進に努めていきます。

(6) 自転車利用環境の整備

自転車の役割や位置付けを基本に、クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な交通体系の実現に向け、公共交通機関の利用や乗用車から自転車への転換について促進し、自転車が車両であることの認識やそのルール・マナーの普及啓発に努めます。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制の実施や、悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両への取締りの実施について、公安委員会や警察など、関係機関へ要請していきます。

(7) 交通需要マネジメントの推進

公共交通機関利用の促進

自家用車から公共交通機関への転換による道路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）及び交通政策基本計画（平成27年2月閣議決定）に基づき、国、道、市町村、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するとされ、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）に基づく地域公共交通網形成計画の策定などを通じて持続可能な地域公共交通網の再構築を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図ることとしています。

当市においては、平成28年3月に策定した「千歳市交通戦略プラン」に基づき、市内バス路線の再編やデマンド交通の導入など、日常生活を支える交通ネットワークの再整備や、一人ひとりの移動を個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化

させることを促す取組みであるモビリティ・マネジメント施策を展開することにより、公共交通機関の利用促進や転換の推進に努めます。

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

災害に備えた道路の整備

北海道計画では、地震、豪雨、豪雪、津波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の確保を図り、地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進することとし、豪雨・豪雪時等においても、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の災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進することとしていることから、当市においても北海道計画との整合性を図り、災害に備えた道路ネットワークの確保に努めていきます。

災害発生時における情報提供の充実

災害発生時においては、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・提供し、被災道路の復旧や緊急交通路の確保、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を行うため、国や北海道と連携した道路・交通に関する災害情報等の提供を行います。

(9) 違法・迷惑駐車防止に関する広報・啓発活動

違法・迷惑駐車防止に向けては、警察による取締りの強化の要請とともに、市民の理解と協力を得ながら、関係機関・団体と密接な連携を図るほか、広報ちとせ等を活用した啓発活動を継続して行っています。

(10) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対するニーズに対応し、適時・適切な道路交通情報を提供するため、ＩＣＴ等を活用して、道路交通情報の充実に努める必要があります。

国、北海道等では、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用した情報収集・提供体制の充実、ＩＴＳを活用した道路交通情報の高度化、時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備などにより、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進するとしています。

当市においては、利用者のニーズに即した分かりやすい案内標識の整備を推進するとともに、案内標識の改修時に合わせて英語表記改善等により、国際化の進展への対応に努めます。

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

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

市道における工作物の設置、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、道路の構造を保全し、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、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

イ 不法占用物件の排除等

市道における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、強力な指導等による是正に努めます。

また、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚によるところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して行い、「道路ふれあい月間」(毎年8月)等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。

ウ 道路の掘り返しの規制等

市道における道路掘削を伴う工事については、無秩序な掘削や工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整します。

休憩施設等の整備の推進

当市が道央圏の交通要衝地であるとの観点から、都市間を移動する車両の過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応するため、「道の駅」等の休憩施設に目立ちやすい案内標識の整備や利用促進等について積極的に推進していきます。

子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に向けた良好な生活環境の整備等を図るため、都市公園等の遊具更新を計画的に進めるとともに、適正な維持管理に努めます。

道路法に基づく通行の禁止又は制限

市道の破損、欠壊又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及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法(昭和27年法律第180号)に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行い、道路の構造を保全し、交通の危険防止を図ります。

(12) 冬季道路交通環境の整備

人優先の安全・安心な歩行空間の整備

冬季においては、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や堆雪場所の確保に努めていきます。

特に、通学路等における歩行の安全確保の必要性が高い区間等については、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などの冬季特有の障害に対し、きめ細かな除雪の実施に努めます。

幹線道路における冬季交通安全対策の推進

市道を新設・改築する場合には、安全かつ円滑・快適な冬季交通を確保するため、冬季交通に係る交通安全施設についても併せて整備することとし、必要に応じて防雪柵、視線誘導標などの防雪対策や、堆雪が交通障害とならないよう堆雪幅の確保に努めます。

地域に応じた安全の確保

地域住民のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等の把握に努め、積雪・凍結路面対策として除雪や凍結防止剤散布を実施し、冬季の安全な道路交通を確保に努めます。

す。

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、より効果的な道路除排雪の実施、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による冬季路面管理の充実に努めます。

また、市街地においては、交差点周辺を中心にカット排雪等運搬排雪による見通しの確保に努めるとともに、住民が自主的に行うパートナーシップ除排雪について積極的に支援します。

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うえで、重要な意義があります。

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促進し、車両運転者や歩行者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を促すことが重要であり、人優先の交通安全思想の下で、高齢者、障がい者等の交通弱者や交通事故被害者等に関する知識や思いやりの心を育み、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、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用しながら、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」の実施に努める必要があります。

また、高齢化が進展する現状においては、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する必要があるため、地域の見守り活動等を通じた地域ぐるみの高齢者の安全確保の取組みを推進し、「千歳市交通戦略プラン」に位置付けた「高齢者運転免許証返納時サポート制度」の導入について検討を進めていきます。

さらに、自転車を利用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、自転車運転者講習制度の施行も踏まえた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関する教育を充実させ、交通社会の一員であることの自覚の促しに努めます。

北海道計画では、学校において学習指導要領等に基づく関連教科など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するとともに、学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づく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日常生活における交通安全に関して、自転車の利用を含めた指導を実施するとし、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た交通安全に関する指導に配慮するとしています。

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することとしています。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、道、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭のそれぞれの特性を生かしながら、互いに連携をとり、交通安全教

育・普及啓発活動に当たる市職員や教職員等の指導力の向上や、地域における民間の指導者の育成などにより、地域の実状に即した自主的な活動を促進し、高齢者、親や子との3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流や地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動の効果的な推進に努め、それらの効果についても、検証・評価を行い、その効果的な実施や、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) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

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、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、紙芝居や視聴覚教材等の利用や親子での実習などの分かりやすい指導を日常の教育・保育活動に実施するなど、計画的かつ継続的な交通安全教育の実施に努めます。

児童館及び学童クラブにおいては、遊びによる生活指導の一環として、必要に応じて市が配置する交通安全教育指導員を派遣し、道路上での遊び防止など、交通安全に関する指導を推進します。

また、関係機関・団体に対し、幼児の心身発達や交通状況等の地域の実状を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行い、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援に努め、保護者が常に幼児の手本となるよう家庭における適切な交通安全教育の実施や通園時等の安全な行動の指導のため、保護者向けの交通安全教室等の実施の促進を図ります。

小学生に対する交通安全教育の推進

北海道計画では、小学生に対する交通安全教育は、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ています。

同計画において小学校では、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、交通ルールの意味や必要性等について重点的に交通安全教育を実施することとし、具体的には、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の推進や、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施するとしています。

市及び関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育に対し、児童に対する補完的な交通安全教育の推進などの支援に努め、保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等の開催も視野に入れた活動の推進に努めます。

また、「ちとせっ子見守り隊」など、地域のボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導についても促進します。

中学生に対する交通安全教育の推進

北海道計画では、中学生に対する交通安全教育は、特に、自転車による安全な道路通行の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ています。

同計画において中学校では、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することとし、安全な通学のための教材等の作成・配布や、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施するとしています。

市及び関係機関・団体は、中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指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や生徒に対する補完的な交通安全教育を推進します。

高校生に対する交通安全教育の推進

北海道計画では、高校生に対する交通安全教育は、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の必要な技能と知識の十分な習得や、交通ルールを遵守し人命尊重など、責任を持って行動する健全な社会人の育成を目標としています。

同計画において高等学校では、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、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、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うとしています。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状に応じて、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のため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施するとしています。

市及び関係機関・団体は、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指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図るほか、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促します。

成人に対する交通安全教育の推進

北海道計画では、成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実のため自動車教習所における教習水準の一層の向上に努めることとしています。

また、免許取得後の運転者教育については、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、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、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行うこととしています。

自動車の使用者に対しては、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等への参加により事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努め、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとしています。

当市としても、市や関係機関が実施する社会人を対象とした出前講座等において、自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るほか、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動の促進や自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携して交通安全教育の充実に努めます。

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、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、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が重要となります。

北海道計画では、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努め、シルバーリーダー（高齢者及び地域活動に影響のある高齢者の交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育の推進や関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等との連携による高齢者の交通安全教室等の開催など高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を推進することとしています。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用し、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるよう、高齢者の自発性を促しつつ、反射材用品の活用等交通安全用品の普及など高齢者の事故実態に応じた具体的な指導に努めることとしています。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の充実に努め、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等の開催など、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進等安全利用に向けた指導・助言を徹底し、継続的な交通安全教育の促進に努めることとしています。

当市としても、地域における高齢者の安全運転の普及促進に向け、シルバーリーダーを対象とした安全運転教育を実施し、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通ボランティア等による啓発活動や、高齢者を中心に、子ども、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ていきます。

障がい者に対する交通安全教育の推進

北海道計画では、障がい者に対する交通安全教育は、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の推進を図り、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用や身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努め、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催することとしており、当市においても、福祉施策

とも連携して、当市在住の障がい者の教育機会の提供に努めます。

外国人に対する交通安全教育の推進

北海道計画では、外国人に対する交通安全教育は、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するとし、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促し、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・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することとしています。

当市における外国人に対する交通安全教育については、市内外国人登録状況の推移も見ながら対応について先進事例等を参考に研究に努め、国際・観光都市であることも踏まえた訪日外国人への交通安全に係る外国語表記によるチラシの作成など啓発活動の実施について検討します。

冬季に係る交通安全教育

北海道計画では、冬季は、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、冬季交通特有の技能と知識の習得が重要であり、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、除雪等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するとしており、当市においても交通安全教室の開催や当市の実状を踏まえた効果的な街頭啓発活動等の実施により、当該知識や冬季における安全運転の励行について、その普及に努めます。

交通安全教育施設を活用した実践・体験型交通安全教育プログラムの検討

交通安全教育施設（通称「交通公園」）は、市内の児童等が遊びを通じて交通安全に関する知識やマナーの習得を図り、市民の憩いの場としても活用されることを目的として設置した施設であり、同施設を活用して市内の保育園、幼稚園、認定こども園、小学校児童を対象とした交通安全教室を年間１７０回程度開催しているほか、年間（毎年５月～１０月末まで）約２万人の利用者があります。

道内でもこの類いの施設は少なく、当該施設を活用した交通安全教室の開催は、児童等への交通安全思想普及に有効であり、当市の特徴的な取り組みのひとつともなっていることから、今後もその機能維持に努め、本施設を活用した新たな教育プログラムについても検討を進めていきます。

（２）効果的な交通安全教育の推進

北海道計画では、交通安全教育の実施にあたり、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参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用し、当該教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報の共有や、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することとしています。

また、受講者の年齢等に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、シミュレーター等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故情報の活用や、教育手法の開発・導入など、効果的な交通安全教育ができるよう努めるこ

ととしており、当市においても効果な交通安全教育の推進に努めます。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

交通安全運動の推進

北海道計画に則して、全道的な取組みとして、市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールへ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みを推進するため、市、千歳警察署、千歳市交通安全運動推進委員会、千歳地区交通安全協会、千歳市交通安全協会、千歳地域安全活動推進委員協議会、千歳市交通安全母の会等の関係機関・団体が相互に連携して、四季（春夏秋冬）の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、高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶、スピードダウン、シートベルトの全席着用及びチャイルドシート・ジュニアシートの装着の徹底、自転車の安全利用の推進等、全道的な交通情勢に即した事項を設定し、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住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・自主的な活動の展開に努めます。

さらに、町内会・自治会、民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進します。

【千歳市において交通安全運動計画に掲げる主な取組】

施策・行事名	内 容
セーフティコール・街頭啓発	主に、春、秋の運動期間中、千歳駅付近の主要幹線道路沿道で、市、警察署ほか市内全関係団体の参加による「スピードダウン」「シートベルト着用」等の旗を掲げ、通行車両に対し交通安全を呼びかけるセーフティコールなど、各種街頭啓発の実施を通じて、参加者の交通安全意識の高揚を図る。「交通事故死ゼロを目指す日」（毎年、春・秋の運動期間中である４月１０日・９月３０日を主に設定）の周知により交通事故ゼロを呼びかける。
飲酒運転根絶の日街頭啓発	運動期間中「飲酒運転根絶の日」に各市内の飲食店を訪問し、チラシ・ティッシュ等の啓発物品を配布し、飲酒運転の根絶を呼びかける。
自転車利用者事故防止 街頭啓発	主に、春、秋の運動期間中、大規模店舗前、千歳駅前等において、正しい自転車の乗り方やシートベルト着用とチャイルドシート・ジュニアシートの装着のチラシ・ティッシュ等の啓発物品を配布し、来店客等に交通事故防止を呼びかける。
自転車の安全指導啓発	運動期間中の通勤時間帯に、千歳駅駐輪場等において自転車利用者を対象にパンフレット等の配布により、正しい自転車の乗り方を広く周知し、交通安全を啓発する。
全席シートベルト着用、チャイルドシート・ジュニアシート装着促進啓発	運動期間中、レンタカー会社でレンタカーを利用する観光客を対象に後部座席を含む全席シートベルト着用、チャイルドシート・ジュニアシート装着促進を呼びかけるチラシ等を配布し、交通安全を啓発する。

施策・行事名	内 容
観光客への交通安全及びバイク事故防止街頭啓発	夏の運動期間中、主に支笏湖等へ訪れる観光客を対象に、スピードの出し過ぎや過労運転、バイク事故防止を呼びかけるチラシ等を配布し、交通安全を啓発する。
凍結路面等のスリップ事故防止等街頭啓発	冬の運動期間中、主に大規模店舗の買い物客等を対象に、凍結路面等のスリップ事故防止等を呼びかけるチラシ・ティッシュ等の啓発物品を配布し、交通安全を呼びかける。
老人クラブ会員による街頭啓発	運動期間中随時、市内各地域の幹線道路・通学路沿道で、老人クラブ会員による街頭啓発を実施し、通行車両に対し交通安全を呼びかけるとともに、会員相互の交通安全意識の高揚を図る。
パトライト作戦	運動期間中継続的に、国道３６号、道道千歳インター線、道道早来千歳線等主要幹線道路沿道で交通指導車赤色灯により通過車両にスピードダウンの励行を呼びかけ、交通事故の抑止を図る。
交通安全フェア	秋の運動期間中、千歳市交通安全教育施設（交通公園）において、市民を対象に体験や遊びを通じ、楽しみながら交通安全を啓発するイベントを開催し、交通安全意識の高揚と交通道德の涵養を図る。
新入学児童への交通安全指導	小学校（年１校程度抽出）入学式当日、新入学児童及び保護者を対象に啓発物品を配布し、交通安全を呼びかける。 春の運動期間中、各小学校の通学路において新入学児童を対象に登下校時、安全指導を実施し、交通事故の抑止を図る。
「ぶじかえる通信」の作成及び配布	運動期間中、市内各小学校の児童を対象にした交通安全「ぶじかえる通信」を配布し、交通事故防止を図る。
幼児の交通安全教室	運動期間中随時、認定こども園、保育園、幼稚園の幼児を対象とした交通安全教室を実施し、交通ルール・マナーと危険回避行動の習得を図る。
児童への交通安全啓発	運動期間中随時、各小学校の通学路において、登校時の安全指導及び交通安全指導車による巡回広報を実施する。
高齢者の交通安全教室	運動期間中、各町内会館等において老人クラブ会員を対象とした交通安全教室を実施し、高齢者の交通安全意識の高揚を図る。
電光掲示板（駅前）による広報	運動期間中随時、市民及びドライバーに対して千歳駅前電光掲示板（西口広場）を活用し交通安全を啓発するとともに「交通事故死ゼロを目指す日」当日においては「交通事故死ゼロ」を広く市民へ呼びかける。
懸垂幕及びのぼりの掲揚	運動期間中随時、市役所本庁舎に「交通安全運動実施中」の懸垂幕及びのぼりを掲揚し、市民に交通安全を呼びかける。
交通安全指導車による広報	運動期間中随時、通学路を中心として市内一円を交通安全指導車で巡回し、交通安全を呼びかける。
市役所庁内放送及び市民課窓口モニターによる広報	運動期間中随時、市役所本庁舎に来庁する市民及び市職員へ庁内放送及びモニターにより交通安全を呼びかける。
シートベルト着用率調査	運動期間中、市内幹線道路において、目視調査によりシートベルト着用状況を把握し、交通安全の啓発等資料として活用する。

高齢者等への安全の徹底

高齢者の交通事故防止に関する意識を高めるため、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科学的な知見に基づいた広報の実施や、他の年齢層に対する高齢者の特性の理解促進とともに、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努めます。

また、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について、全年齢層を対象とした普及とともに、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する普及促進に努めます。

飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

北海道は、「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ハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取り組みを更に進め、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という道民の規範意識の確立をめざしています。

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り組みについて指導・助言等や、地域の実情に応じ、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取り組みの推進に努めるとしており、市としても、北海道と連携して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、関係機関・団体における情報共有を図るとともに、ホームページ掲載するなど市民への情報提供に努めます。

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、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、環境に配慮した安全速度の励行運動（エコドライブ運動）の啓発に努めます。

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北海道、関係機関・団体等と協力し、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発に努めます。

チャイルドシート・ジュニアシートの装着及び正しい使用の徹底

チャイルドシート・ジュニアシートの装着効果及び正しい使用方法について、幼稚園、保育所、認定こども園、病院等と連携した保護者に対する広報啓発・指導に努め、装着及び正しい使用の徹底を図ります。

自転車の安全利用の推進

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、車両としてのルール遵守とともに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、特に、自転車の歩道通行時におけるルールの周知のほか、ス

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た状態での乗車の危険性等についても周知し、自転車の安全な利用の徹底を図ります。

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、その十分な自覚・責任意識の醸成を図るとともに、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促進に努めます。

また、薄暮の時間帯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促進や幼児・児童の保護者に対して、幼児を同乗させる場合の安全対策の広報啓発活動の推進や交通安全教育のほか、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用促進に努めます。

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掛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に努めます。

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に努めます。

効果的な広報等普及啓発活動の推進

北海道は、交通の安全に関して、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット、街頭ビジョン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、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、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、実効の上がる広報を次のアからキの方針により行うこととしており、市としても北海道や関係団体と連携し、市民への広報等周知に努めます。

- ア 家庭、学校、職場、地域等、官民が一体となった広範なキャンペーンや各種の広報媒体を通じて、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルトの着用及びチャイルドシート・ジュニアシートの装着と正しい使用方法の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。
- イ 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、道、市、町内会等を通じた広報等によりきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。
- ウ 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全道民的気運の盛り上がりを図る。
- エ 薄暮の時間帯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、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

オ 二輪車運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用など胸部等保護の重要性について、関係機関・団体と連携した広報啓発に努める。

カ 道民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報提供に努める。

キ 自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

北海道は、交通安全を目的とする民間団体について、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など、その主体的な活動を促進し、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等の立場に応じた交通安全活動が地域の実状に即して効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全運動等の機会を利用して道民挙げての交通安全に関する活動の展開を図ることとしています。

また、交通指導員等に対しては、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することとし、特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステム構築及びカリキュラムの策定に努めることとしており、当市が配置する交通安全教育指導員や交通指導員についても資質向上のため、当該養成事業等への積極的な参加を促していきます。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要であるため、北海道は、交通安全思想普及徹底に向けて行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、地域における実状に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進めることとしています。

当市においては、「千歳市安全で住みよいまちづくり推進協議会」に設置する「通学路交通安全対策専門部会」が行う通学路合同点検により住民等の積極的な参加も実践しており、安全で良好なコミュニティ形成を図る仕組み作りや地域に根ざした具体的な目標設定など、今後も市民協働の観点からの交通安全対策を推進していきます。

3 安全運転の確保

北海道計画により進められる運転者教育、安全運転管理等に係る各種施策や事業については、北海道等と連携し、市民への情報提供に努めます。

また、平成28年3月に策定した「千歳市交通戦略プラン」に施策として位置付けられた「高齢者運転免許証返納時サポート制度」については、市、関係機関・団体等との意見交換を行いながら、具体化に向けた検討を進めていきます。

4 車両の安全性の確保

エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大をはじめとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策としての期待は確実に拡大していることから、国や北海道では、車両構造に起因する事故対策とともに、主に運転ミス等の人的要因に起因する事故についても、交通事故の未然防止を図り、事故発生後の被害軽減対策の拡充、車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進めるため、自動走行技術などの先進安全自動車（ＡＳＶ）の普及促進、自動車アセスメント情報のユーザーへの提供、自動車の検査及び点検整備の充実、リコール制度の充実強化、自転車の安全性確保などの施策の一層の推進を図ることとしています。

自動車等の保守管理は、一義的には、ユーザーの責任の下になされるべきものでありますが、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、市としては、必要に応じ、国、北海道等と連携して、市民へ車両の安全性に関する情報提供等に努めます。

5 道路交通秩序の維持

交通事故事件捜査や指導取締りなど、警察の権限による施策について、当市においては警察から提供を受けた市内交通事故情報等の収集・分析等を行い、市民への情報提供や分析結果の施策への反映等に努めていきます。

また、道路交通秩序の維持に支障がある事案等について市民から情報の提供を受けた場合には速やかに警察へ情報提供し、取締りや指導等の要請に努めます。

6 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、北海道や救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の連携・協力関係を確保し、救助・救急体制の充実に努めます。

7 被害者支援の充実と推進

被害者等からの相談や問合せの対応については、当市の市民相談窓口が、総合的な対応窓口となり、庁内関係部局や警察ほか関係機関と連携し、各種支援制度等の案内、情報提供や橋渡しなど、必要に応じた適切な支援に努めます。

8 研究開発及び調査研究の充実

国や北海道等の調査等に対し必要な調査資料の提供等に協力し、当市の各種交通安全対策の施策等の評価・分析も行いながら、各種交通事故対策に当該結果の活用に努めます。

第2章 鉄道交通及び踏切道における交通の安全

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があることから、北海道計画においては、鉄道事業者は、鉄道施設の維持管理及び補修の適切な実施、防災・減災対策の強化、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、転落防止設備の整備等によるバリアフリー化の推進、曲線部等への速度制限機能付きATS等運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図ることとしています。

当市としては、これら鉄道施設、駅施設等の安全対策について事業者や北海道等関係機関への着実な実施を求めています。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約8割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等による路線内の立入り、置石・投石等の鉄道妨害等の外部要因が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が不可欠です。

このため、関係機関等と連携して、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象とする交通安全運動や踏切事故防止の啓発、鉄道利用者のホームにおける「ながら歩き」の危険性の周知等、鉄道の安全に関する正しい知識の普及に努めます。

3 鉄道の安全な運行の確保

北海道計画においては、鉄道の安全な運行を確保し、重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等適切な指導を行うとともに、大規模な事故等が発生した場合の適切かつ迅速な対応、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図ることとしており、事業者や北海道等関係機関へこれらの対策の着実な実施を求めています。

4 救助・救急活動の充実

北海道計画において、鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図るとともに、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進することとしていることから、事業者や北海道等関係機関と連携・協力し、適切な対応に努めます。

5 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24年4月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室が設置され、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができる

までの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）を担うこととしています。

国は、これにより外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故の被害者等への支援の取り組み推進を掲げており、市として情報の収集、市民への周知啓発に努めるとともに、被害者等の心情に配慮した相談対応や、警察、医療機関、北海道、支援団体等との連携を図り、被害者の支援に努めます。

6 踏切道の立体交差化、構造の改良等の整備促進

北海道は、遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策として連続立体交差化等による除却の促進や道路の新設・改築及び鉄道の新線建設時に極力立体交差化を図ることとともに、立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等については、各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を促進し、抜本対策と速効対策の両輪により総合的な対策を推進するとしています。

当市内においては、連続立体交差化事業による鉄道高架化により、すでに市街地中心部（９線通～東大通）における踏切道の除却が図られていますが、長都駅前周辺地域に残存する踏切道については、近年の当該地域ＪＲ千歳線東側の住宅地開発に伴う人口増による地域内の交通量増加の影響や、今後の列車運行状況、踏切道の状況等を把握しながら、鉄道事業者や北海道とも連携し、さらなる安全対策の必要性について検討するとともに、必要に応じ、効果的な対策の推進に努めます。

7 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

北海道は、踏切遮断機の整備された踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等より警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備により踏切遮断時間の短縮を図るとともに、自動車交通量の多い踏切道では、道路交通や事故の発生状況等を勘案し、必要に応じて障害物検知装置、オーバーハング型警報装置など、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備や、高齢者等の歩行者対策として全方位型警報装置等の整備を推進することとしています。

さらに、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制の実施や道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図ることとしています。

また、踏切事故は、直前横断、落輪、冬季のスリップ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道通行者に対し、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必要があります。

ＪＲ千歳線は、札幌市と新千歳空港を結ぶ、道内でも有数の列車運行本数の多い路線であることから、踏切保安設備の整備、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、必要に応じ鉄道事業者や北海道へ効果的な対策に努めるよう求めています。

また、警察による車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りとの連携、学校や自動車教習所等における踏切の通過方法等の教育の促進、広報活動等の強化に努めます。

用語集

- 24時間死者数
交通事故発生から24時間以内に死亡した者の統計上の数値。
- ASV：先進安全自動車（Advanced Safety Vehicle）
先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステム（衝突被害軽減ブレーキ、レーンキープアシストなど）を搭載した自動車。
- ICT：情報通信技術（Information and Communications Technology）
情報処理及び情報通信に関連する諸分野における技術・産業・設備・サービスなどの総称。ITのほぼ同義語。2000年代半ば以降、ITに替わる語として、主に総務省をはじめとする行政機関及び公共事業などで用いられている。
- ITS：高度道路交通システム（Intelligent Transport Systems）
道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称。
- TDM：交通需要マネジメント（Transportation Demand Management）
都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和するため、道路利用者の時間の変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整等により、交通需要量を調整（＝交通行動の調整）する手法。
- オーバーハング型警報装置
点滅する部分（せん光灯）が車道の上空に設置されている警報装置。
- デイ・ライト（昼間点灯）運動
自動車運転中、昼間からライトを点灯させることで、運転者自身の交通安全意識を高めるとともに、他の運転者や歩行者等に対し自車の存在や位置を知らせ、交通事故を減少させようとする運動。
- 高齢運転者標識（高齢者マーク）
道路交通法では、自動車免許を受けている70歳以上75歳未満の者は、加齢に伴って生ずる身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときには、普通自動車の前面と後面の両方にマークを付けて運転するように努める（法第71条の5第2項）こととされ、75歳以上の者はマークを付けることが義務（法第71条の5第3項）となっている。
- 認知機能検査
記憶力や判断力を測定する検査で、時間の見当識、手がかり再生、時計描画という3つの検査項目について、検査用紙に記入して行う。

- 光ビーコン

新交通管理システム(UTMS)を実現するためのキーインフラ。指向性が非常に高い近赤外線技術を応用した、走行車両の車載装置との双方向通信機能と車両感知機能を併せ持つ装置で、従来より精度の高い交通情報を提供。

付属資料

- 1 千歳市の交通安全・交通事故に関する状況
- 2 交通安全対策基本法
- 3 千歳市交通安全対策会議条例
- 4 千歳市交通安全対策会議委員名簿
- 5 千歳市交通安全対策会議開催等経過
- 6 パブリックコメント実施結果