

第 1 1 次千歳市交通安全計画 (案)

パブリックコメント(市民意見公募)閲覧用資料

意見募集 期間	令和4年3月22日(火)まで 郵送の場合は、 令和4年3月20日(日)の消印まで有効
応募資格	千歳市内に在住、在勤または在学の方
意見の 提出方法	「意見書」用紙に、住所、氏名、電話番号、 ご意見等をもれなく記載してください。 (法人の場合は、その名称) 電子メール、ファクス、郵送、意見箱への書面 の投函、担当窓口への持参のいずれかの方法 とします。 記載事項もれや、電話・口頭でのご意見は、提 出意見として取り扱わない場合があります。
意見の 提出先・問合せ (担当)	〒066-8686 千歳市東雲町2丁目34番地 千歳市 市民環境部 市民生活課 防犯・交通安全係 電 話 0123-24-0263(直通) F A X 0123-27-3743 Eメール shiminseikatsu@city.chitose.lg.jp

資料をご希望の場合は、担当までご連絡願います。

第 1 1 次千歳市交通安全計画（案） 【概要版】

〔 P 〕は、本編でのページ数を表します。

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〔 P 1 〕 根拠：交通安全対策基本法第 2 6 条 初出：昭和 4 6 年以降 1 0 次・5 0 年 期間：令和 3 年度～令和 7 年度の 5 年間 （作成主体：千歳市交通安全対策会議）	2 計画の基本理念〔 P 2 〕 交通事故のない社会を目指して 人優先の交通安全思想 高齢化が進展しても安全に移動できる 社会の構築
3 計画の推進〔 P 7 〕 交通実態等を踏まえたきめ細かな 対策の推進 地域ぐるみの交通安全対策の推進	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〔 P 8 〕 高まる安全への要請と交通安全 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

第 2 章 交通事故の現状等

1 道路交通事故の現状〔 P 9 〕 第 9 次（H23～H27）計画期間の年平均 発生件数 2 2 1 件、死者数 2 . 6 人 第 10 次（H28～R2）計画期間の年平均 発生件数 1 8 3 件、死者数 1 . 6 人	2 道路交通事故の見通し〔 P 10 〕 過去の状況をもとに 人口 1 千人当たりの発生件数を予測 令和元年（参考基準年） ↓ 2 . 3 6 令和 7 年まで ↓ 2 . 0 5
3 鉄道事故の現状〔 P 10 〕 運転事故は、近年はほぼ横ばいの傾向 令和 2 年 1 0 件、死者 1 人（北海道内）	4 踏切事故の状況等〔 P 10 〕 長期的には減少傾向 令和 2 年 4 件、死傷者 3 人（北海道内）

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〔 P 12 〕 年間の 2 4 時間交通事故死者数をゼロにする。
2 鉄道交通の安全についての目標〔 P 12 〕 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。
3 踏切道における交通の安全についての目標〔 P 12 〕 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

重点課題 〔 P 14～ P 16 〕

- | | |
|------------------------|---------------------|
| (1) 高齢化社会を踏まえた総合的な対策 | (6) 生活道路における安全確保 |
| (2) 飲酒運転の根絶 | (7) 鉄道交通における安全対策 |
| (3) スピードダウン | (8) 踏切道における交通安全対策 |
| (4) シートベルトの全席着用 | (9) 冬季に係る陸上交通の安全 |
| (5) 自転車の安全利用 | |

第11次千歳市交通安全計画（案） 【概要版】

〔P 〕は、本編でのページ数を表します。

第2部 講じようとする施策（分野別）

施策の柱

第1章 道路交通の安全

- 1 道路交通環境の整備〔P17～P21〕
 - 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
 - 高速道路のさらなる活用促進による生活道路との機能分化
 - 幹線道路における交通安全対策の推進
 - 交通安全施設等の整備事業の推進
 - 高齢者等の移動手段の確保・充実
 - 歩行者空間のユニバーサルデザイン化
 - 無電柱化の推進
 - 効果的な交通規制の推進
 - 自転車利用環境の総合的整備
 - 高度道路交通システムの活用
 - 交通需要マネジメント（TDM）の推進
 - 災害に備えた道路交通環境の整備
 - 総合的な駐車対策の推進
 - 道路交通情報の充実
 - 交通安全に寄与する道路交通環境の整備
 - 冬季に係る陸上交通の安全
- 2 交通安全思想の普及徹底〔P22〕
- 3 安全運転の確保〔P23〕
- 4 車両の安全性の確保〔P23〕
- 5 道路交通秩序の維持〔P24〕
- 6 救助・救急活動の充実〔P24〕
- 7 被害者支援の充実と推進〔P24〕
- 8 研究開発及び調査研究の充実〔P24〕

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〔P26〕
- 2 鉄道交通の安全に関する知識の普及〔P26〕
- 3 鉄道の安全な運行の確保〔P26〕
- 4 鉄道車両の安全性の確保〔P26〕
- 5 救助・救急活動の充実〔P27〕
- 6 公共交通事故被害者等への推進〔P27〕
- 7 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進〔P27〕
- 8 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〔P27〕

第 1 1 次千歳市交通安全計画

令和 3 年度 ~ 令和 7 年度

(案)

令和 4 年 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・期間等	1
2	計画の基本理念	2
	【交通事故のない社会を目指して】	2
	【人優先の交通安全思想】	2
	【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】	3
(1)	交通社会を構成する三要素	4
(2)	先端技術の積極的活用	5
(3)	救助・救急活動及び被害者支援の充実	5
(4)	参加・協働型の交通安全活動の推進	5
(5)	効果的・効率的な対策の実施	6
(6)	公共交通機関等における一層の安全の確保	6
3	計画の推進	7
(1)	交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	7
(2)	地域ぐるみの交通安全対策の推進	7
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	8
(1)	高まる安全への要請と交通安全	8
(2)	新型コロナウイルス感染症の影響の注視	8

第2章 交通事故の現状等

1	道路交通事故の現状	9
2	道路交通事故の見通し	10
3	鉄道事故の現状	10
4	踏切事故の状況等	10

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	12
2	鉄道交通の安全についての目標	12
3	踏切道における交通の安全についての目標	12

第4章 施策の柱と重点課題

1	第1次千歳市交通安全計画における施策の柱	13
2	重点課題	14
(1)	高齢化社会を踏まえた総合的な対策	14
(2)	飲酒運転の根絶	14
(3)	スピードダウン	15
(4)	シートベルトの全席着用	15
(5)	自転車の安全利用	15
(6)	生活道路における安全確保	15
(7)	鉄道交通における安全対策	16
(8)	踏切道における交通安全対策	16
(9)	冬季に係る陸上交通の安全	16

第2部 講じようとする施策(分野別)

第1章 道路交通の安全

1	道路交通環境の整備	17
(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	17
(2)	高速道路のさらなる活用促進による生活道路との機能分化	18
(3)	幹線道路における交通安全対策の推進	18
(4)	交通安全施設等の整備事業の推進	18
(5)	高齢者等の移動手手段の確保・充実	19
(6)	歩行者空間のユニバーサルデザイン化	19
(7)	無電柱化の推進	19
(8)	効果的な交通規制の推進	19
(9)	自転車利用環境の総合的整備	20
(10)	高度道路交通システムの活用	20
(11)	交通需要マネジメント(TDM)の推進	20
(12)	災害に備えた道路交通環境の整備	21
(13)	総合的な駐車対策の推進	21
(14)	道路交通情報の充実	21
(15)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	21
(16)	冬季道路交通環境の整備	21
2	交通安全思想の普及徹底	22
3	安全運転の確保	23

4	車両の安全性の確保	23
5	道路交通秩序の維持	24
6	救助・救急活動の充実	24
7	被害者支援の充実と推進	24
8	研究開発及び調査研究の充実	24

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	26
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	26
3	鉄道の安全な運行の確保	26
4	鉄道車両の安全性の確保	26
5	救助・救急活動の充実	27
6	公共交通事故被害者等への推進	27
7	踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	27
8	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	27

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40年代半ば頃まで、全国的に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、千歳市では、昭和46年以降、10次50年にわたる千歳市交通安全計画を作成し、国、北海道、市及び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、北海道内で起きた道路交通事故で889人が死亡し、「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以下まで減少するに至りました（令和3年は120人）。

千歳市においても、平成9年には16人という多くの命が交通事故で失われたものの、近年の年間死者数は1～2人ととどまっており、これらは、国、北海道、市及び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。

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、常に、重大な事故となるおそれがあります。

交通事故の防止は、国、北海道、市町村、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、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していく必要があります。

この千歳市交通安全計画は、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

【交通事故のない社会を目指して】

千歳市は、全国を上回るスピードで人口減少が進む北海道の中、人口増加を続ける数少ないまちです。

また、今なお新型コロナウイルス感染症の大きな影響が生じているものの、国内外の航空路線が就航する新千歳空港を有し、道内各地の主要都市を結ぶ鉄道や高速道路網などが整備され、北海道における一大交通拠点となっている千歳市では、通勤・通学だけでなく、感染症の収束後に外国人をはじめとする旅行者の増加が期待されます。

こうした時代の変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、市民全ての願いである「安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会の実現」が極めて重要です。

長期にわたり感染対策等のさまざまな取組が必要とされる現状において、毎年多くの方が依然として交通事故の被害に遭われていることを踏まえると、公共交通機関を含む交通安全の確保もまた、安全で安心な社会の実現を図るための重要な要素となります。

このことから、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」を目指すことが必要です。

言うまでもなく、「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、千歳市が交通安全計画を作成して半世紀を経た今、改めて、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、各種施策を推進します。

【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安全を、また、全ての交通では、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必要があります。「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」でもあるのです。

また、思いがけず、交通事故被害者等となった方に対しては、一人ひとりの状況に応じた支援が求められます。

千歳市は、このような交通弱者の安全を第一に考える「人優先」の交通安全思想を前提として、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】

人口増加を続けている千歳市においても、65歳以上の老年人口は年々増加傾向にあり、令和2年度における高齢化率は23.1%となっています。

このような中、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（自動車・自転車）による事故が喫緊の課題となっています。

また、事業用自動車においても、運転者の高齢化が進み、新たな課題に直面しています。

高齢者が、自動車だけに頼らず、自立的に日常生活を営むためには、全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じるさまざまな交通安全の課題に向き合い、解決を図ることが不可欠です。

このことから、交通関係者等との連携により、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くらせる「共生社会」の構築を目指します。

交通安全都市宣言

産業、経済、文化の著しい発展向上に伴う車両交通の増加により、交通事故は、年々増加の傾向にあり、大きな社会問題となっている。

これら交通事故による悲惨な事故を防止し、市民生活の安全を守るためには、交通環境の改善を図るとともに、全市民が安全交通の自覚に徹することが必要である。

よって、千歳市は、関係機関の総力を結集し、全市民の一致協力のもとに、安全運動を強力に推進し、交通事故のない明るい都市の建設を期し、ここに千歳市を『交通安全都市』とすることを宣言する。

昭和37年3月12日

北海道千歳市

令和4年は、千歳市が「交通安全都市」宣言を行ってから60周年を迎えます。

(1) 交通社会を構成する三要素

北海道が定める第11次北海道交通安全計画では、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するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしており、千歳市交通安全計画においても、国の計画及び北海道の計画に沿って、千歳市の地域の実情に即した施策を定めます。

具体的には、

ア 交通社会を構成する人間

イ 車両等の交通機関

ウ 上記が活動する場としての交通環境

の三つの要素について、次のとおりそれら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や政策評価を充実させ、市民理解と協力の下、これを強力に推進します。

ア 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するためには、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底に加え、同時に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が必要です。

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ようとする前向きな意識を持つことが極めて重要であり、交通安全に関する教育、普及啓発活動の充実が求められます。

また、市民が地域や団体において地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に関わったりするなど、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。

さらに、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。）の声を聞くことは安全意識の向上のために有効であり、主催する北海道などと連携し、情報提供に努める必要があります。

イ 交通機関に係る安全対策

「人間はエラーを犯す」との前提の下、それらのエラーが事故に結び付かないよう、新技術の活用とともに、必要な検査等を実施しうる体制の充実を、北海道や交通関係者へ求める必要があります。

ウ 交通環境に係る安全対策

道路管理者による機能分担された道路網の整備や、交通安全施設等の整備、警察等との連携による効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供など、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身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、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実する必要があります。

特に、道路交通では、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等あらゆる場面において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、これらの施策を推進する際には、高齢化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も適切な配慮を行わなければなりません。

(2) 先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、さらなる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するため、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進していく必要があります。

加えて、将来的には、Society5.0（ソサエティー5.0。サイバー（仮想）空間とフィジカル（現実）空間を高度に融合させたシステムにより経済発展と社会的課題の解決を両立する人間中心の社会。人工知能の活用、自動運転など。）の実現を視野に、交通安全により寄与するよう、ICT（情報通信技術）を積極的に活用し、高齢者をはじめとする人々の行動変容を促していくことも重要です。

また、自動化の推進に当たっては、安全性を高めるための解決策を社会全体として作り出す必要があります。

(3) 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、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、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の趣旨を踏まえ、被害者支援の充実に努めるものとします。

(4) 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、市及び関係民間団体等が、緊密な連携の下、それぞれ責任を担いつつ施策を推進するとともに、市民の主体的

な交通安全活動の積極的な促進が重要であることから、国、北海道及び市の
行う交通の安全に関する施策に計画段階から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総点検、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。

(5) 効果的・効率的な対策の実施

交通安全対策は、国や自治体などの厳しい財政事情を踏まえつつも、悲惨
な交通事故の根絶に向け、交通安全を確保するよう取組を進めることが必要
です。

そのため、市内の交通実態に応じて、限られた予算で最大限の効果を挙げ
ることが可能な対策に集中して取り組むなど、効率的な予算執行に配慮する
こととします。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたりますが、これらは相互に
密接な関連を有することから、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施
することが肝要です。これらは、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るとともに、適切な
施策を選択し、重点的かつ効果的に実施するものとします。

さらに、交通の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、自動車交通量の拡大の抑制等の取組に努めます。

(6) 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、事業者が一丸となった安全管理体制を構築
する必要があります。

多くの利用者を安全に目的地へ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
全対策に取り組むよう、関係機関へ求めていくものとします。

ア 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、北海道内で
年間約4億人が利用する生活に欠くことのできない交通手段です。

千歳市内には4つの駅がありますが、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、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（ホーム上で列車等と接触又は

ホームから転落して列車等と接触した事故)が多数発生していることから、市民が安心して利用できる鉄道輸送を目指し、各種の安全対策を総合的に推進するよう国や北海道などへ求めていくものとします。

イ 踏切事故のない社会を目指して

長期的には減少傾向にある踏切事故ですが、一方では、鉄道運転事故の約4割を占め、また、改良すべき踏切道が残されている現状にあります。

千歳市の市街地中心部では、鉄道高架橋が設置されていますが、踏切道が続く長都駅周辺では、近年の住宅地開発に伴い、今後も人口が伸びていく地域であることから、踏切事故防止対策を推進する必要があります。

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

国や北海道が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により、千歳市内の人身交通事故は大幅に減少しましたが、前方不注視や操作不適などの安全運転義務違反に起因する交通事故は依然として多い状況にあります。

これまでの対策では抑止が困難である交通事故については、警察等と連携して、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施することにより、当該交通事故の減少を図ることが重要です。

また、本計画の期間中にもさまざまな交通情勢の変化があり得るため、その時々々の状況を的確に踏まえた取組を行うこととします。

(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するため、インターネット等を通じて交通事故情報を提供し、これまで以上に市民に交通安全対策に関心を持ってもらい、安全で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するよう、市民主体の意識の醸成を図ることが重要です。

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を周囲・側面からサポートする社会システムを行政、関係団体、住民等の協働により形成することが重要です。飲酒運転根絶啓発や自転車の交通安全対策などに引き続き取り組み、積極的な情報共有を図ります。

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、治安等、さまざまな安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図るためには、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することが重要です。

（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、さまざま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。

これらに伴う、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

第10次千歳市交通安全計画の計画期間（平成28年度～令和2年度）における千歳市内の年間交通事故死者数（事故発生から24時間以内に亡くなられた方）は、1人から2人の間で推移しました。

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、令和元年に増加しましたが、第10次計画期間の最終年である令和2年では、負傷者数が213人、発生数は173件となりました。

市内の年間交通事故死者数は、千歳市が交通安全計画を作成した昭和46年以降、最も多かった平成9年の16人から減少傾向にあり、さらに、第10次計画期間中には、「交通死亡事故ゼロの日」の継続日数が過去最長の535日を記録しました（平成30年4月14日～令和元年9月30日）。

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、令和2年中の死者数は144人と、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、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、毎年減少が続いています。

全国的にみて、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傾向にありますが、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上の高齢者の安全確保が一層重要となります。

千歳市交通安全計画期間中の道路交通事故状況

区分	暦年別	H23	H24	H25	H26	H27	5年計	平均
	第9次	発生件数 (件)	302	219	231	193		
	死者数 (人)	4	2	2	4	1	13	2.6
	傷者数 (人)	346	271	284	236	181	1,318	263.6
区分	暦年別	H28	H29	H30	R1	R2	5年計	平均
	第10次	発生件数 (件)	169	173	170	230		
	死者数 (人)	2	2	1	1	2	8	1.6
	傷者数 (人)	189	186	185	262	213	1,035	207.0

令和3年速報値：事故発生件数134件、死者1人、傷者数150人

出典：札幌方面千歳警察署

2 道路交通事故の見通し

経済社会情勢の動向に伴い、道路交通を取り巻く状況は、今後、複雑に変化すると見込まれます。特に、新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響がさまざまな課題や制約を生じさせ、市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想されます。

将来の状況は見極めが難しいところですが、人口増加が続いている千歳市において、交通事故の発生件数は必ずしも人口に比例するものではないことから、北海道や他市町村と比較するため、過去の状況を基に本計画期間の人口1千人当たりの交通事故発生件数を次のように予測します。

人口1千人当たりの交通事故発生件数（予測値）

第11次	区分	暦年別				
		R3	R4	R5	R6	R7
	1千人当たりの発生件数（件）	2.26	2.20	2.15	2.10	2.05

令和元年（基準年）の1千人当たり事故発生件数：2.36（実績）

出典：千歳市第7期総合計画基礎資料

3 鉄道事故の現状

北海道内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、近年はほぼ横ばいとなっており、平成27年からは10件程度で推移し、令和2年は10件、死者数は1人でした。

近年の道内鉄道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4割を占めており、両方で運転事故件数全体の約7割を占め、死者数については人身障害事故と踏切障害事故がほぼすべてを占めています。

なお、人身障害事故のうち、道内におけるホームでの接触事故は、令和2年で2件発生しています。

4 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、長期的に減少傾向にあり、北海道内における令和2年の発生件数は4件、死傷者数は3人となっています。

これは、踏切道の改良等、安全対策の積極的な推進によるものと考えられますが、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。

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）が最も多いが、踏切道100か所当たりの発生件数で見ると第1種踏切道が最も少ない、衝撃物別では自動車等と衝撃したものがほぼ全てを占める、自動車の原因別で見ると直前横断によるものが約4割、全国では歩行者と衝撃した踏切事故は高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めている ことなどが挙げられます。

千歳市内には、踏切（第1種）が現在7か所あり、近年、死傷者を伴う事故は発生していませんが、上記踏切事故の特徴を踏まえ、引き続き事故防止の取組が必要です。

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24時間交通事故死者数をゼロにする。

先述のとおり、平成30年から令和元年までの間、千歳市において「交通死亡事故ゼロの日」が500日を超えたことから、達成が見込めるものとして、年間（1月～12月）の交通事故死者数をゼロとする目標を定めます。

目標の達成に向け、事故そのものの減少や傷者数の減少にも積極的に取り組み、死傷者数を確実に減少させることを目指します。

2 鉄道交通の安全についての目標

【数値目標】 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る列車事故はもとより、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す。

このことから、北海道が第11次北海道交通安全計画に掲げている目標と共通とし、その達成に向けて、事故防止に向けた啓発活動等を行います。

3 踏切道における交通の安全についての目標

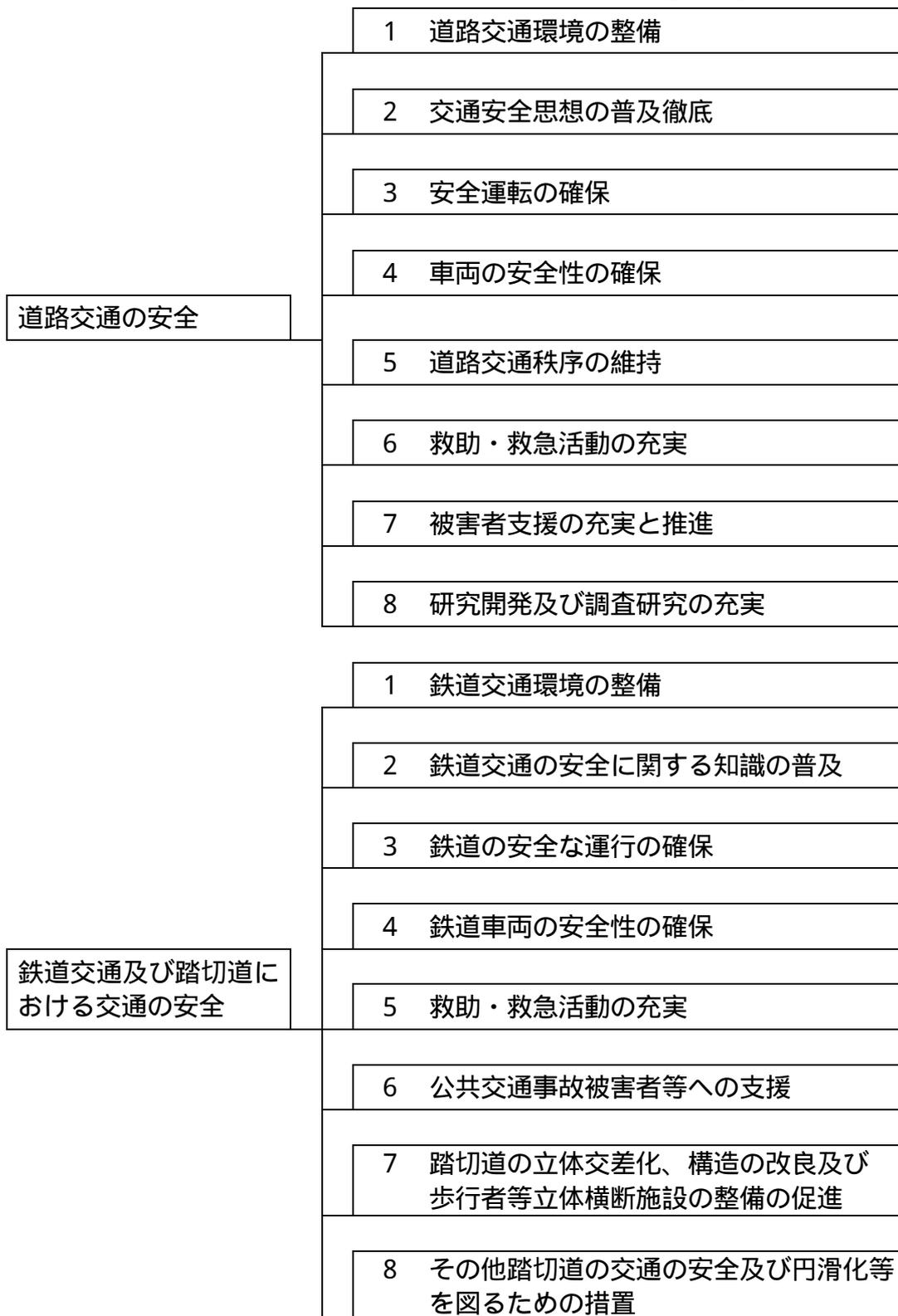
踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、道民の理解と協力の下、第2部に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故の発生を極力防止する。

第11次北海道交通安全計画に掲げられている目標と共通とし、その達成に向けて、国等の計画にある諸施策を北海道と連携しながら総合的かつ積極的に推進します。

第4章 施策の柱と重点課題

1 第11次千歳市交通安全計画における施策の柱

個々の施策の説明は17ページ



第10次計画期間中、千歳市内における交通事故死者数は一桁台で推移しており、長期的には、発生数、負傷者数もおおむね減少傾向にあることから、これまでの交通安全対策は一定の効果があったものと考えられます。

本計画では、従来の対策を基本としつつ、社会情勢、交通情勢の変化等に対応するとともに、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り、有効性が見込まれる新たな対策を推進します。

その際、千歳市の情勢等を踏まえ特に留意すべき事項については、問題点や施策の考え方を重点課題として次のとおり9項目示し、関係機関・団体はもとより、市内全体で取組が促進されるよう情報発信を行います。

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高く、死者のほぼ半数を65歳以上の高齢者が占めており、交通死亡事故のうち、高齢運転者が原因となる事故の割合は30%を超えています。

今後、高齢者の交通安全確保がますます重要となることから、千歳市においても、高齢者運転免許自主返納サポート制度事業を強力に推進します。

また、高齢者の身体機能に応じた交通安全教室を引き続き実施するとともに、高齢者の方々が住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、総合的な交通政策を推進します。

(2) 飲酒運転の根絶

道内において、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たことを受け、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、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）が成立しました。

令和2年の飲酒が関係する交通死亡事故の発生件数は道内で7件と、記録が残る平成2年以降最少となったものの、未だ飲酒運転の根絶には至っていません。

このことから、千歳市においても、北海道の条例に基づき、事業者、家庭、学校、地域住民、行政その他関係者の相互の連携協力の下、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なるため、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ります。

自動車の走行速度と交通事故の実態などから、最高速度違反の危険性について積極的に情報発信し、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や街頭啓発などにより、市民の理解を深めます。

(5) 自転車の安全利用

自転車は、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。

自転車利用者には、自転車の交通ルールやマナーに違反する行動が多いことから、理解が不十分であることを背景とし、「北海道自転車条例」や「自転車の安全利用五則」についての広報啓発や交通安全教育を推進します。

また、自転車の安全利用を促進するため、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との共存を図ります。

(6) 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、しばしば幹線道路の渋滞を避けて迂回路とする通過交通の流入が見られます。

通過交通が流入すると、交通事故の発生する危険性が著しく増大することから、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。

生活道路における安全確保のためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成が重要です。

(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、国や北海道の施策を総合的な視点から推進します。

(8) 踏切道における交通安全対策

鉄道交通と同様、踏切事故においても、ひとたび発生すると重大な結果をもたらすおそれがあるため、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。

(9) 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が雪に覆われており、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あります。

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。

また、積雪による歩道幅員の減少等から、冬季における歩行空間の確保に関する市民のニーズは大きいため、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（分野別）

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、警察や道路管理者等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で交通安全対策を推進してきたところです。

しかし、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比べて高く、歩行者や自転車が多く通行する生活道路の交通安全対策をより一層推進する必要があることから、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生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路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、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、国や北海道とともに、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るものとしてします。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者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が深刻となっています。

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ます。

また、特に交通の安全を確保する必要がある道路においては、国や北海道とともに、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交通環境を形成することとします。

さらに、千歳市内において、緑町全域、錦町、春日町、大和、北斗の一部が指定されている、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」を推進するとともに、平成27年度に定めた「千歳市通学路交通安全プログラム」に基づき、定期的な通学路合同点検を実施し、通学

路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するための対策の改善等に継続的に取り組みます。

そのほか、次の項目における効果的な対策について検討・実施します。

生活道路における交通安全対策の推進

通学路等における交通安全の確保

高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(2) 高速道路のさらなる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進します。

特に、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成します。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

北海道では、第11次北海道交通安全計画において、事故危険箇所を含む死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間の幹線道路を優先的に選定し、急ブレーキデータ等のビッグデータや、これまで蓄積してきた対策効果データにより有効性を確認するマネジメントサイクルを活用し、きめ細かく効率的な事故対策を推進することとしています。

これらを踏まえ、千歳市としても、潜在的危険箇所等の情報収集に努めるほか、次の項目における対策について国や北海道とともに検討・実施します。

事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

事故危険箇所対策の推進

幹線道路における交通規制

重大事故の再発防止

適切に機能分担された道路網の整備

高速自動車国道等における事故防止対策の推進

改築等による交通事故対策の推進

交通安全施設等の高度化

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

北海道では、第11次北海道交通安全計画において、北海道社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき、国が定める「社会資本整

備重点計画」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、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することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図ることとしています。

千歳市においても、国や北海道の方針に即して、生活道路や交通円滑化などの対策を推進していきます。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正により、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定することとなっています。

千歳市では、令和3年11月に「千歳市地域公共交通計画」を策定し、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

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、駅や公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を推進します。

(7) 無電柱化の推進

北海道は、安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の一層の推進を図るため、関係事業者と連携し、「無電柱化の推進に関する法律」に基づく「北海道無電柱化推進計画」を策定、推進することとしています。

このため、千歳市としても、国、北海道、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。

(8) 効果的な交通規制の推進

千歳市では、信号機や横断歩道等の設置について、地域の交通実態等を踏まえ、毎年、公安委員会等関係機関へ要請を行っていますが、効果的な規制とする必要があることから、警察等と協力して点検等を実施し、交通事情の変化を的確に把握するとともに、ソフト・ハード両面での総合的な対策を

推進することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

(9) 自転車利用環境の総合的整備

自転車については、その役割と位置付けを明確にしつつも、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、交通状況に応じて歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があります。

このことから、自転車活用推進計画（平成30年6月閣議決定）に基づき「第2期北海道自転車利活用推進計画（令和3年3月30日決定）」、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月、国土交通省、警察庁）」の周知を図るとともに、自転車のルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進します。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車と自動車混在する区間では、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等の規制を、また、悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りや指導などの実施を警察等関係機関へ要請します。

(10) 高度道路交通システムの活用

北海道では、第11次北海道交通安全計画において、道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、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「高度道路交通システム」（ITS）を推進することとしています。

千歳市においても、各種の情報収集に努めるほか、データ等の活用により、一層の交通安全を推進します。

(11) 交通需要マネジメント（TDM）の推進

交通の円滑化等に係る施策については、平成25年12月に公布・施行された交通政策基本法（平成25年法律第92号）及び27年2月に閣議決定された交通政策基本計画に即して、国・地方公共団体・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こととなっています。

道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、北海道におけるTDMの定着・推進を図るとともに、公共交通機関利用の促進、貨物自動車利用の効率化を推進します。

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図るため、交通安全施設等の整備を推進し、災害に強い道路ネットワークを構築します。

(13) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、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。

(14) 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収集し、分かりやすく提供することが重要であることから、高度化・多様化する道路交通情報に対する市民のニーズに対応し、適時・適切な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を図ります。

(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

安全で円滑な道路交通を確保するためには、あらゆる支障の解消に努める必要があることから、関係機関等と連携し、次の項目における対策について検討・実施します。

道路構造の保全に対応するための道路の使用及び占用の適正化等
過労運転に伴う事故防止や高齢運転者に対応するため道の駅等の休憩施設の整備の整備の促進
路上遊戯等による事故防止に対応するため、子どもの遊び場等の確保
道路破損等の危険回避に対応するため、道路法に基づく通行禁止等

(16) 冬季道路交通環境の整備

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の確保に努めます。

特に、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は、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒の危険等の冬季特有の障害に対し、凍結防止剤や防滑砂などの重点的な対応を図るほか、必要に応じて、防雪柵又は防雪林、視線誘導標、雪崩防止柵等の防雪対策や、交通障害とならないよう堆雪幅の確保に努めます。

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、交通安全のルールを守る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、障がい者など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必要です。

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、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。

なお、これら取組を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、インターネットを通じて地域や学校等で行われる交通安全教育の場における活用を促進し、市民自ら安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供します。

また、国、地方公共団体、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、互いに連携を取りながら地域が一体となった活動の推進を図るとともに、各世代が交通安全について話し合うなど世代間交流の促進を図ります。

交通安全教育・普及啓発活動の実施後は、効果を検証・評価し、一層効果的な実施に努めるとともに、取組の意義、重要性等について関係者の意識を深めます。

あわせて、訪日・在住外国人の増加等を見込み、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えるよう努めます。

このほか、次の項目における効果的な対策について検討・実施します。

段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

効果的な交通安全教育の推進

交通安全に関する普及啓発活動の推進

交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

地域における交通安全活動への参加・協働の推進

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ることから、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を含めた運転者教育や安全運転管理等の充実が必要です。

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しては、安全に運転を続けるための教育等のほか、免許を返納する（運転をやめる）ことも交通安全の一つの手段と捉え、千歳市が実施する高齢者運転免許自主返納サポート制度事業を周知するとともに、変化する交通情勢に対応し、制度の必要な改善を図ります。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等、総合的な情報提供の充実を図ります。

4 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、さまざまな先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいます。

交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられます。

既に、衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、相次いで発生している高齢運転者による事故や自転車による子どもの安全確保は喫緊の課題であることから、先進安全技術のさらなる活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要です。

しかしながら、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要であることから、次の項目について関係機関と連携し、情報収集に努めます。

先進安全自動車（ASV）の普及促進

高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた
安全対策の推進

自動運転車の安全対策・活用の推進

自動車アセスメント情報の提供等

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

自転車の安全性の確保

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があることから、市民等から情報の提供を受けた場合には、速やかに警察へ通報し、交通指導取締りの要請に努めます。

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、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防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、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

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います。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。

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。

交通事故被害者等は、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を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進します。

8 研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因はますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決が難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要です。

交通事故は、人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、3要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要です。

また、交通安全対策については、データを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策に役立てるなど結果をフィードバックする必要があります。

このため、道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに、死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど、引き続き、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図ります。

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、鉄道事業者や北海道等の関係機関に対し、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を求めています。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約7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、鉄道沿線住民等が関係しており、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必要です。

このため、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道利用者へホームにおける「歩きスマホ」の危険性の周知等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透に努めます。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について、分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図ります。

3 鉄道の安全な運行の確保

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の適切な指導は北海道が行うこととなっていますが、万一大規模な事故等が発生した場合は、迅速かつ的確に対応します。

4 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直すなど、対策の着実な実施を事業者や北海道等の関係機関へ求めています。

5 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、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ります。

6 公共交通事故被害者等への支援

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、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、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）等を担うこととしています。

千歳市では、北海道の連携しながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの周知、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組に努めます。

7 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

北海道では、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である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図ることとしており、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進することとしています。

平成27年10月には、高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策の促進が求められたことから、鉄道事業者や北海道に対し、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を要請します。

8 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

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押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止のキャンペーンの実施に努めます。