

北海道交通安全計画 【札幌市版】

令和3年（2021年）度～令和7年（2025年）度
（第11次）

令和4年3月

札幌市交通安全対策会議

目 次

第1部 総論.....	1
第1章 交通安全計画について.....	1
1 計画の位置付け・期間等.....	1
2 計画の基本理念.....	2
第2章 交通事故等の現状.....	3
1 道路交通事故の現状と今後の見通し.....	3
2 鉄道事故及び踏切事故の現状.....	4
第3章 交通安全計画における目標.....	5
1 道路交通の安全についての目標.....	5
2 鉄道交通及び踏切道における安全についての目標.....	5
第4章 重点課題.....	6
1 高齢者と子どもの交通事故防止.....	6
2 自転車の安全利用の推進.....	6
3 飲酒運転の根絶.....	6
4 自動車の安全運転の推進.....	7
5 生活道路における安全確保.....	7
6 鉄道交通及び踏切道における安全対策.....	7
7 冬季にかかる陸上の交通安全.....	7
第2部 講じようとする施策（分野別）.....	8
第1章 道路交通の安全.....	8
1 道路交通環境の整備.....	8
(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.....	8
(2) 幹線道路、高速道路と生活道路との機能分化.....	9
(3) 交通安全施設等の整備事業の推進.....	10
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実.....	11
(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化.....	11
(6) 無電柱化の推進.....	11
(7) 効果的な交通規制の推進.....	12
(8) 自転車利用環境の総合的整備.....	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.....	13
(11) 道路交通情報の充実.....	13
(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備.....	14
(13) 冬季道路交通環境の整備.....	15
2 交通安全思想の普及徹底.....	16
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進.....	17
(2) 効果的な交通安全教育の推進.....	20
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進.....	20
(4) 交通安全に取り組む地域団体等の主体的活動の推進.....	23
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進.....	24
3 安全運転の確保.....	24
(1) 運転者教育等の充実.....	24
(2) 道路交通に関連する情報の充実.....	26

4	救助・救急活動の充実.....	27
(1)	救助・救急体制の整備.....	27
(2)	救急医療体制の整備.....	29
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等.....	30
5	被害者支援の充実と推進.....	30
(1)	自動車損害賠償保障制度に係る無保険（無共済）車両対策の徹底.....	30
(2)	損害賠償の請求についての援助等.....	30
(3)	交通事故被害者支援の充実強化.....	31
第2章 鉄道交通及び踏切道における交通の安全.....		32
1	鉄道交通の安全.....	32
(1)	鉄道交通環境の整備.....	32
(2)	鉄道交通の安全に関する知識の普及.....	32
(3)	鉄道の安全な運行の確保.....	32
(4)	救助・救急活動の充実.....	33
(5)	公共交通事故被害者等への支援.....	33
2	踏切道における交通の安全.....	33
(1)	踏切道の立体交差化の促進.....	33
(2)	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施.....	34
(3)	踏切道の統廃合の促進.....	34
(4)	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.....	34
用語集.....		35

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伴い、昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。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）が制定された。

これに基づき、札幌市では昭和46年度以降、10次・50年にわたる札幌市交通安全計画を作成し、市、関係行政機関、関係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た。

その結果、札幌市の道路交通事故死者数は、平成2年に最多の121人となったものの、その後は減少傾向を続け、平成30年には20人まで減少するに至った。

しかしながら、続く令和元年は28人、令和2年は30人と、直近の2年は連続して増加しており、依然として予断を許さない状況となっている。

また、鉄道（軌道を含む）においても、ひとたび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、市、関係行政機関、関係団体だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この北海道交通安全計画（札幌市版）（以下「11次計画（札幌市版）」という。）は、国の「交通安全基本計画（第11次）」に基づき北海道が作成し、令和3年度から7年度までの5年間に講ずべき取組を定めた「北海道交通安全計画（第11次）」のうち、札幌市に関連する事項をまとめ、札幌市として取り組むべき課題や目標を明確にしたものである。

この11次計画（札幌市版）に基づき、札幌市、関係行政機関、関係団体は、交通安全の推進に関する取組を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

※ 11次計画（札幌市版）においては、北海道交通安全計画（第11次）における北海道及び北海道警本部、北海道の関係機関等が所轄する取組のうち、札幌市との関連が薄いものは掲載していない。これらの事項については、北海道交通安全計画（第11次）を参照されたい。

※ 本文中においては、地域としての札幌市を「札幌市」、地方公共団体としての札幌市を「市」と表記する。

2 計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

少子高齢化の進展に伴い、札幌市では、近い将来の人口減少が予測されている。また、環境施策の推進の機運が世界的な規模で高まりを見せている中、今後も持続的に豊かで活力のある社会を構築していくためには、市民すべてが安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、着実に歩を進めなければならない。

【人優先の交通安全思想】

すべての交通について、高齢者、障がい者、子ども等の安全を一層確保する必要がある。交通弱者と呼ばれる方々が社会的に自立できることが、交通事故のない社会の実現につながる。

また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

高齢歩行者の交通事故と高齢運転者による事故の防止は喫緊の課題であり、すべての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる様々な課題に向き合い、解決していく必要がある。

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の構築を目指す。

本計画においては、このような観点から、道路交通、鉄道交通及び踏切道における交通について、計画期間内に達成すべき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取組を推進していく。

なお、計画の推進にあたっては、下記について留意しながら取組を行う。

(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

交通事故の原因は多岐にわたり、これまでの対策では抑止が困難な事故が発生する可能性は常にあることから、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で、交通事故の減少を図っていく。また、11次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々を的確に踏まえた取組を行う。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

市民に自らの問題として交通事故の減少に取り組んでもらえるよう、あらゆる広報媒体を用いた情報発信に努めるなど、交通安全の推進に向けた意識の醸成を図る。

(3) 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影響は社会生活のあらゆる局面に及び、交通安全の推進にも様々な課題や制約が生じている。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、臨機応変に必要な対策に取り組む。

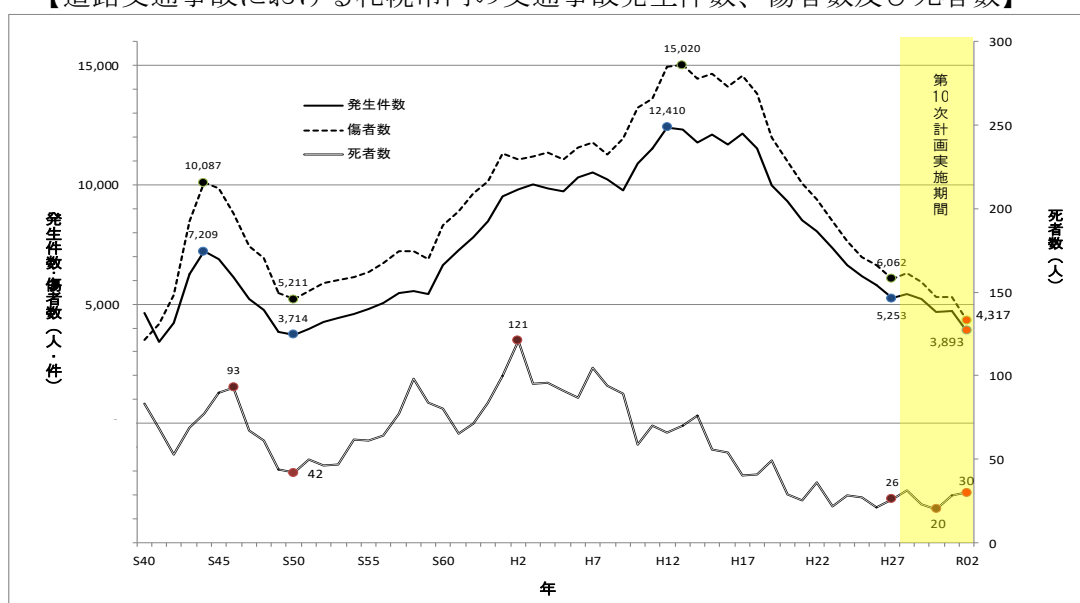
第2章 交通事故等の現状

1 道路交通事故の現状と今後の見通し

札幌市の交通事故による24時間死者数は、昭和46年に93人を数えた後減少に向かい、昭和50年には42人まで減少した。その後再度増勢に転じ、平成2年には121人に達したものの、翌年から減少傾向となり、平成30年には第10次札幌市交通安全計画の目標である20人まで減少した。

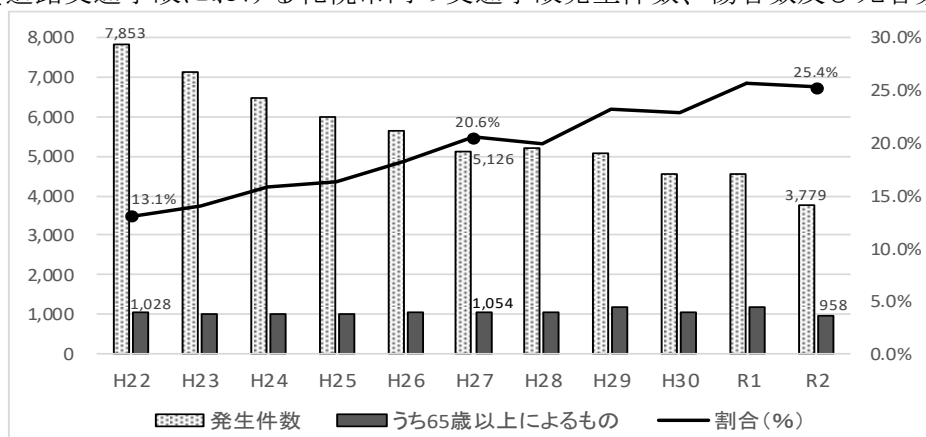
しかしながら、第10次計画の最終年である令和2年には30人となり、同年までに20人以下とする目標は、達成には至らなかった。

【道路交通事故における札幌市内の交通事故発生件数、傷者数及び死者数】



また、運転者が第一当事者となった道路交通事故を見ると、発生件数は長期的には減少傾向にありながらも、65歳以上の運転者による事故の件数は横ばいであり、その割合は増加傾向にある。こうしたことから、高齢者については事故の被害者にも加害者にもなり得るといふ、両方の視点を持った対策を講じる必要がある。

【道路交通事故における札幌市内の交通事故発生件数、傷者数及び死者数】



2 鉄道事故及び踏切事故の現状

鉄道の運転事故は、北海道全体では平成 27 年以降 10 件程度で推移しており、令和元年度は 11 件となった。長期的には減少傾向にあるが、近年はほぼ横ばいとなっている。また、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。）も長期的には減少傾向にある。北海道全体では令和元年の発生件数は 4 件、死傷者数は 3 人となっている。

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

令和7年までに24時間交通事故死者数を20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、計画期間である令和7年までに、年間の24時間死者数が20人以下になることを目指す。

また、本目標達成後は、さらに死者数ゼロに近づけることを目指すものとする。

さらに、本計画における数値目標は死者数の減少であるが、事故そのものや死傷者数についても確実に減少させることを目指すものとする。

それらの目標達成に向けて、市、関係行政機関及び関係団体は、市民の理解と協力の下、第2部に掲げた取組を強力に推進する。

なお、数値目標は、10次計画において目標を20人以下と掲げていたことと、その後の実際の交通事故死者数の推移等を考慮して設定した。

2 鉄道交通及び踏切道における交通の安全についての目標

鉄道交通における交通の安全については、以下2点の目標を掲げる。

(1) 乗客の死者数ゼロを目指す。

(2) 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ほか、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り、市民の理解と協力の下、第4章に掲げる取組を推進する。

また、踏切道における交通の安全についても、市民の理解と協力の下、第4章に掲げる取組を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 重点課題

1 高齢者と子どもの交通事故防止

令和2年における札幌市の交通事故死者数は30人にのぼるが、そのうち65歳以上の高齢者は17人にのぼり、全体の約57%を占めている。また、発生件数は3,893件あったが、そのうち65歳以上の高齢ドライバーによるものは958件と、全体の約25%を占めている。

高齢化の進展により、高齢者の交通事故の防止は今後一層重要な課題になると予想されることから、加齢による身体的機能・認知機能などの低下などといった高齢者の特性を踏まえつつ、事故の被害者になり得ると言う側面と、加害者になり得ると言う側面の、双方の視点をもって各種の取組を進める。

また、少子化も進行する中、子どもを交通事故から守り、子どもが安心して暮らし、育つことができる環境整備が求められている。全国で、通学路や未就学児が日常的に集団で移動する経路において重大な交通事故が発生していることも踏まえ、子どもが安心して日常生活を送るための環境整備も含め、交通事故防止に向けた取組を進める。

2 自転車の安全利用の推進

札幌市においては、自転車に関連する交通事故の発生件数は、平成27年の1,040件から令和2年には754件となり、長期的には減少傾向にある。しかしながら、交通事故全体に比べるとその減少幅は小さく、発生件数全体に占める割合は横ばい状態が続いている。

自転車は、自動車等に衝突された場合には事故の被害者となり得る反面、歩行者等と衝突した場合は加害者となり得ることから、その双方の視点をもって対策を講じる必要がある。自転車利用者に対し、「北海道自転車条例」や「自転車の安全利用五則」等に基づき、交通ルールの遵守やマナーの向上に資する取組を進めるほか、生活道路や市街地の幹線道路等において、自転車と自動車、歩行者が安全に共存するための環境整備等の取組を進める。

3 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て、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）が成立した。

条例の施行を踏まえて各種取組を推進した結果、飲酒が関係する交通事故の発生件数は減少傾向にあるが、未だ飲酒運転の根絶には至っていないことから、引き続き、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など、飲酒運転の根絶に向けた取組を行う。

4 自動車の安全運転の推進

自動車の安全運転を推進するためには、運転者が安全運転に必要な知識や能力を身に付けて、実践する必要がある。運転者の安全意識の向上に向けて、高齢運転者

対策を含め、運転教育の充実を図るほか、スピードダウン、シートベルト着用等の徹底に向けた指導取締り、企業・事業所等による安全運転管理対策の推進に向けた取組等を行う。

5 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嫌い、迂回路として通過交通の流入が見られる。生活道路における交通安全を確保するため、地域における幹線道路と生活道路の関係性を踏まえた面的・総合的な交通安全対策を推進する。

具体的には、幹線道路を走行すべき自動車が生生活道路へ流入すること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を推進するなど、生活道路における交通安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。また、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要である。

6 鉄道交通及び踏切道における安全対策

鉄道における事故については、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進する。

踏切事故は、一たび発生すると重大な結果をもたらすものである。そのため、立体交差化の整備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、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、開かずの踏切へ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、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

7 冬季にかかる陸上の交通安全

札幌市は、1年間の約3分の1が雪に覆われる積雪寒冷地であり、冬期間（11月～3月）においては、吹雪による視程障害、積雪による道路の幅員減少、路面凍結による交通渋滞やスリップ事故、歩行中の転倒事故等、交通という観点からも厳しい影響のある地域である。

このため、札幌市における冬季交通事故の防止に当たっては、刻一刻と変化する気象や道路状況に対し、適時適切な除排雪作業及び凍結路面对策を実施するよう努める。

また、歩行者の安全確保のため、歩行空間の確保のほか、市民との協働による歩行環境の改善に向けた取組を実施する。

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、これまでも警察や北海道開発局等の関係機関と連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、その結果、札幌市における交通事故件数は減少傾向となった。

しかし、歩行中被害の事故や自転車乗車中被害の事故が後を絶たないことから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。このため、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する。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図る。

(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

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る。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交通環境を形成することを目指す。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアにおいて、市、関係行政機関、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る。

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実施する「ゾーン30」等の整備を推進する。

道路管理者においては、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ゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

さらに、幹線道路において、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変化、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（以下「道路標識の高輝度化等」という。）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、流入を防ぐ。

イ 通学路等における交通安全の確保

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、「通学路交通安全プログラム」等に基づく必要に応じた合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、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の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、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する

高校、中学校に通う生徒、小学校、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、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、法定外表示、防護柵等の設置、自転車道・自転車の通行位置を示した道路等の整備等の対策を推進する。

ウ 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。

また、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、歩行者用休憩施設、自転車等駐車場、障がい者等の駐車ますを有する自動車駐車場の整備等により、高齢者、障がい者等の安全で円滑な通行空間の整備を推進する。

(イ) 横断歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上、バス停留所付近等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを推進する。

(2) 幹線道路、高速道路と生活道路の機能分化

幹線道路及び高速自動車国道と生活道路の適切な機能分化を推進することで、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する。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、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、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

(ア) 札幌市の国道等における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、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する。

(イ) 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うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

(ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

イ 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・

改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

オ 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、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- (ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等を推進する。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道等の整備を推進する。
- (オ) 交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、安全で快適な歩行環境の充実を図るため、地区周辺の幹線道路、空中歩廊、交通広場等の総合的な整備を図る。

カ 交通安全施設等の高度化

- (ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。
- (イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき定められ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

析を行いつつ、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。

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

人優先の考えの下、生活道路における「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進する。

また、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリーを図るほか、通学路や未就学児を中心とする子供が日常的に集団で移動する経路について、安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等により、歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。

ウ 交通円滑化の推進

交通安全に資するため、交差点の付加車線設置や駐車対策等を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進する。

エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

オ 連絡会議等の活用

警察と道路管理者が設置する「北海道道路交通管理協議会」やその下に設置される「ワーキンググループ」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向けて、地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、次世代に向けた高齢者等の移動手段を検討するとともに、公共交通サービスの改善を図る。

(5) 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、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、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積極的に推進する。

(6) 無電柱化の推進

関係事業者との連携のもと、「札幌市無電柱化の推進に関する計画」に基づき、無電柱化に向けた取組を推進する。

(7) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

(8) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

国や北海道、札幌市における自転車に関する関係計画等に基づき、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

特に、都心部においては、平成30年3月に策定した「札幌都心部 自転車通行位置の明確化の取り組み」に基づき、車道混在型（矢羽根型路面表示等）の整備を推進し、歩行者、自転車及び自動車の安全で快適な通行環境の実現を図る。

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を実施する。あわせて、悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐車車両については、取締りを積極的に実施する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心として、利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。

また、バリアフリー法に基づき、市が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体と連携した広報啓発活動など、違法駐車を防止する取組を推進する。

(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安心な生活を支える道路交通の確保を図るとともに、被災状況や道路交通状況等に関する情報提供の充実を図る。

ア 災害に備えた道路の整備

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、緊急輸送道路等にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、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、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時は被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

ウ 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、道路の被災状況や交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、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情報提供に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進する。

また、災害情報等の発信に当たっては、インターネット等の活用を推進する。

(10) 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する。

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民や町内会・地元商店街等の意見要望等を十分に踏まえつつ、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、路外駐車場及び共同荷捌きスペース等の確保に向けた取組や、地域の交通実態等に応じた駐車規制の点検・見直しを実施するなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

- (ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点として、地域の実態に応じた取締りを推進する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。
- (イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、附置義務駐車施設の整備を促進することにより民間駐車場の整備、配置適正化及び有効利用を推進する。

また、都心部のエリアを駐車場整備地区に指定し、計画的、総合的な駐車対策を行う。

エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

「札幌市における良好な交通環境を確保するための違法駐車等の防止等に関する条例」（平成6年6月1日施行。通称「違法駐車等防止条例」）に基づき、冬季も含めて、違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等について市民への広報・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、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

(11) 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る。

ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図る。

さらに、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集・交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進する。

また、ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進する。

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器を活用し、ETCのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うETC2.0サービスを推進することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

ウ 分かりやすい道路交通環境の確保

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を推進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 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

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、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占用物件の排除等

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、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つ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積極的に行い、「道路ふれあい月間」等の中

心に道路の愛護思想の普及を図る。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ 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資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備を推進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、優先的に、市立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、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う。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

(13) 冬季道路交通環境の整備

ア 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

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る。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、歩道除雪や防滑砂の散布等の重点的な実施に努める。

イ 幹線道路における冬季交通安全対策の推進

安全かつ円滑・快適な冬季交通を確保するため、一般道路の新設・改築に当たっては、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、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、堆雪が交通障害とならないよう堆雪幅を確保する拡幅整備等を行う。

ウ 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、高速除雪車の増強を図る等、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る。

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除排雪を積極的に支援する。

さらに、安全で円滑な冬季交通の確保を図るため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の充実に努める。

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る。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ある。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重要である。

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う。

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、高齢者の特性を理解した上で高齢者を保護し、配慮する意識を高めるための啓発・指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車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る。学校においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習(探求)の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法(昭和33年法律第56号)に基づき策定する学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用を含めた指導を実施する。障がいのある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障がいの特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、地域や学校等が行う交通安全教育において活用できるようインターネットを利用しながら教材の充実に努め、市民が自ら納得して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することに努める。

特に、若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供を行い交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、市、関係行政機関、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一体となった活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における活動の担い手を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後はその効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

併せて、在留外国人や訪日外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、交通ルール等を的確に伝えるよう努める。

(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育成するとともに、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する。

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う。これらを効果的に実施するため、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るとともに、教職員等の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童会館等においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、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を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう、保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる、通園時や園外活動時等の安全な行動の指導等を促進する。

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する。

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する。

このため、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。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、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を開催する。

さらに、交通ボランティアによる、通学路における安全な行動の指導等を促進する。

ウ 中学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、思いやりを持ち、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する。

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する。

このため、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。

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の推進を図る。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

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、責任をもって行動できる社会人となるよう育成することを目標とする。

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、総合的な探究の時間、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う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、関係機関・団体やPTA等と連携しながら、生徒の実態や地域の実情に応じ、安全運転に関する意識の高揚と、実技指導等を通じた実践力の向上を図る。

また、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。

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。また、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す。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

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に努める。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は、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及び技能、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、自動車教習所及び民間の交通安全教育施設等が行う運転者教育及び安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

また、社会人を対象とした学級・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する。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・四輪車の保有、使用実態、自動車の事故・利用等の実態に応じ、学生自らが計画、主催する安全運転実技講習会や安全運転セミナーの開催を促進し、交通安全意識の高揚を図るとともに、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者の交通安全教育の推進に向けては、高齢者が自動車等の運転者として交通事故を起こさない（加害者にならない）ことと、歩行者として交通事故にあわない（被害者にならない）ことの、二つの側面がある。

いずれの場合も、加齢によって生じる身体機能の変化が運転者又は歩行者としての行動に及ぼす影響を理解させ、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、交通安全教育を推進する必要がある。

高齢者が交通事故を起こさないため、参加・体験型の交通安全教育の実施を通して、高齢者による事故の特徴や身体的特性に基づく運転時の危険性等を理解させるとともに、それらを踏まえつつ安全に道路を通行するために必要な技能及び交通ルール等の知識を習得させるほか、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努める。

高齢者が交通事故にあわないため、高齢者に対する交通安全指導者の養成、教材の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、高齢者の事故実態に応じた参加・体験型の交通安全教育を積極的に推進するほか、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連携し、高齢者に対する福祉活動、各種催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

また、老人クラブ等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバリーリーダー）の養成等を促進し、そうした人材が自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

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たきめ細かい交通安全教育を推進する。また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供等に努める。

さらに、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。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、日本の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。在留外国人に対しては、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、講習会等への参加を促進する。また、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。

ケ 冬季に係る交通安全教育

冬季は路面や気象など、交通環境に悪条件が重なることから、冬季における自動車等の安全運転の確保に向けて、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、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、重点的に交通安全教育を実施する。

(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・体験型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて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。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた指導者の確保・養成、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情報の活用など、効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえて、必要に応じて交通安全教育の効果を確認し、見直しを行い、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等を積極的に活用するなど、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動も効果的に推進する。

(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運動として、関係機関・団体と連携した交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者と子どもの安全確保、自転車の安全利用、飲酒運転の根絶等、交通情勢に即した事項を設定する。

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、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、関係機関・団体が連携し、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえて行う。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる地域団体及び交通ボラン

ティアの参加促進を図るほか、参加・体験型の交通安全教室を開催すること等により、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する。

イ 横断歩行者の安全確保

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

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

ウ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。

また、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・体験型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の装着を推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

エ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者等と連携してハンドルキーパー運動やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の確立を図る。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体と連携した取組を推進する。

オ スピードダウンの励行

速度超過による交通事故の危険性に対する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を推進する。

カ シートベルト及びチャイルドシー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、関係機関・団体等と協力し、あらゆる機会・媒体を通じた啓発活動等を展開する。

また、チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園、保育所等と連携し、保護者に対する効果

的な広報啓発・指導に努める。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対する働きかけを強化する。

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

また、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進するほか、販売店等を通じてチャイルドシートの正しい使用方法の周知徹底を図る。

キ 自転車の安全利用の推進

自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）や「北海道自転車条例」（平成30年4月1日施行）を踏まえ、自転車利用時のルール遵守とマナーの向上、ヘルメットの着用及び損害賠償保険への加入促進等に関する取組を推進する。

特にルール遵守・マナー向上に向けては、都心部における自転車の押し歩きや車道通行などの呼びかけを行うほか、スマートフォンなど情報通信機器の操作や、イヤホン等を使用し運転に必要な音が聞こえない状態で乗車することの危険性等について周知・徹底を図る。

また、フードデリバリーサービス事業を含む配達や、通勤・通学等に自転車を利用する機運が高まっているため、それらの自転車利用者に対する交通安全教育等の充実を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面を有していることから、自転車利用者が十分な自覚・責任を持つことができるよう啓発を図るとともに、関係事業者と連携すること等により、損害賠償保険への加入促進に向けた働きかけを行う。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

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、自転車の灯火点灯を徹底するよう呼びかけるとともに、反射材用品の取付けを促進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、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、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進する。

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する。

ケ 効果的な広報の実施

高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、自転車の安全利用等の推進に向けて、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット（各種SNS他）、

街頭ビジョン等の広報媒体を活用して、具体的で訴求力の高い内容による広報を実施する。

また、広報さっぽろ等の媒体を活用し、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努めるほか、民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通安全に関する情報提供を積極的に行い、報道機関の理解と協力を求める。

コ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、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る。
- (イ) 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、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、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。
- (ウ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、頭部及び胸部等保護の重要性について理解促進に努める。
- (エ) 市民が交通事故の発生状況を認識し、事故防止に関する意識向上を図ることができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット（各種SNS他）等の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の提供・発信に努める。
- (オ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術に関する情報について、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等に対する情報発信に努め、関係者の交通安全に関する意識を高める。
- (カ) 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るとともに、車両の存在、位置等を相手に認識させることで交通事故の防止を図る。
- (キ) 乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行う。

(4) 交通安全に取り組む地域団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする地域団体については、指導者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する。

また、町内会などの地域団体、自動車製造・販売団体、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、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行うとともに、行政、地域団体及び民間団体において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

また、交通安全指導員をはじめとする交通ボランティアに対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動を支援するほか、当該ボラ

ンティアの高齢化が進展する中、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、行政、地域団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域の実情に即した身近な活動を推進し、交通安全運動に対する住民の参加・協働を積極的に推進する。

また、地域の交通安全に関する住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う危険個所のマップ作成、交通安全総点検、交通安全計画の積極的活用・広報などの取組に、地域住民の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

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る。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る。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、子どもを始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努める。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用するなどして事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育を行うなど、教育内容の充実に努める。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、実際に発生した交通事故事例や視聴覚教材の活用、実車による遠心力体感等の体験型教習を積極的に取り入れるなど、危険予測及び危険回避能力の向上を図り、交通環境に応じた的確な認知・判断・操作・回避行動が可能な運転者の育成に向けた学科・技能一体の教習を推進するとともに、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実に努め、教習水準を高める。

(イ) 取得時講習の充実

運転免許を取得しようとする者に対し、取得しようとする免許の種類に応じ、蒸発現象体験装置等の視聴覚教材等を活用するなど取得時講習の充実に努める。

(ウ) 自動車教習所に対する指導

改正道路交通法施行に伴い、引き続き改正内容の広報啓発活動を推進するとともに、自動車教習所に対して的確な指導を行う。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習等により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、交通事故実態等の具体的事例を積極的に活用することや講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

自動車教習所については、卒業生に対し重大事故発生時等における情報提供等の働きかけを行うなど、既に運転免許を取得した者に対する再教育を実施するほか、町内会、老人クラブ等の地域団体を巻き込んだ交通安全活動等を展開し、指定自動車教習所の持つ知識・技能を地域住民等に還元するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能充実に努める。

ウ アルコール健康障害を有する者等への対応

飲酒運転の予防及び再発の防止のため、アルコール健康障害を有する者（アルコール健康障害を有していた者を含む。）及びその家族に対する相談支援等を推進する。

また、飲酒運転をした者に対し、保健所等によるアルコール健康障害に関する保健指導を受けるよう促すとともに、アルコール関連問題の状況に応じた指導、助言、支援等を行う。

エ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

オ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努めるほか、指定自動車教習所に対し、二輪免許新規取得者に対する継続指導、安全運転講習会の開催のほか、参加・体験・実践型の安全教育が実施されるよう働きかける。

カ 高齢運転者対策の充実

（ア）高齢者に対する教育の充実

高齢者講習を通じて、高齢者に対し運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、運転適性検査器材、運転シミュレーター及び実車を活用した参加・体験型指導を行い、高齢者の身体的な機能の変化を踏まえた効果的な教育を実施するほか、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

（イ）臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、受講者の受入体制の拡充等を図るとともに、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する

る専門医の確保を図るなど、医療機関との連携強化に努める。

(ウ) 改正道路交通法の円滑な施行

75 歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和 2 年法律第 42 号）が令和 4 年 6 月までに施行されることとされているため、改正法の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進する。

(エ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(オ) 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境づくりを図るため、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。

また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向けて、公共交通計画を策定することにより、持続可能な移動手段の確保・充実を図る。

(カ) 安全運転サポート車の普及啓発の推進

安全運転サポート車について、運転免許試験場等の警察施設を会場として試乗会を実施するほか、自動車教習所等に協力を要請するなど関係機関・団体等との連携を図り、各種機会を利用して更なる普及に努める。

キ 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、着用効果の啓発等を積極的に行うとともに、着用義務違反に対する街頭での指導取締りを推進する。

ク 悪質・危険な運転者の早期排除

飲酒運転やあおり運転をはじめとする悪質危険な運転者に対する、行政処分の早期執行に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

また、暴走族対策の推進に向けて、家庭、学校等における青少年の指導の充実、暴走行為阻止のための環境整備、車両の不正改造の防止に向けた啓発等に取り組む。

ケ 冬季の運転に関する運転者教育

冬季の安全運転に必要な知識及び技能を身につけ、実践できる運転者を育成するために、実車を用いる参加・体験・実践型運転者教育を実施するとともに、凍結路によるスリップ事故をはじめとする冬型事故の防止に効果的な対策を推進する。

(2) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場

合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、暴風雪、暴風、竜巻等の激しい突風、霧、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

また、道路情報提供装置やインターネット等を活用した、道路利用者への道路交通情報等の提供について充実に努める。

さらに、気象、地震、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。

このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

なお、冬季における交通環境は他の季節と比較し、大雪や風雪をはじめ、天気や気温、路面温度など、気象等の影響が特に強いことから、路面状況等の把握及び道路利用者へ提供する道路情報提供装置等の整備を推進し、気象条件の厳しい主要な峠や地吹雪、雪崩等の多発箇所等の情報について、道路利用者への適時・適切な情報提供の促進を図る。

4 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた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る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

ウ 自動体外式除細動器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の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、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）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

また、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。さらに、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等を含む市民に対し、広く知識の普及に努める。

加えて、学校においては、教職員を含めた地域住民を対象とした心肺蘇生法（AEDの取り扱いを含む。）の実習及び各種講習会の開催により知識・技術の向上を図るとともに、市内全小学3年生を対象とした「教えて！ファイヤーマン」において、応急手当を体験するなど、少年期から命の大切さを根付かせ、段階的かつ継続的に応急手当の普及啓発を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

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する。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る。

オ 救助・救急用資機材の整備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、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。

カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

キ 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、継続的な教育訓練を推進する。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、東日本高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」と総称する。）が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、本市においても消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

さらに、高速道路株式会社及び本市は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

ケ 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST）の整備を図る。

※レスポンスタイム…通信指令室が緊急通報を受理してから警察官等が現場に到着するまでの時間

コ 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等に通報することなどにより緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）の普及を図る。

（2）救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、在宅当番医制の普及定着化を推進する。また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、第二次救急医療体制の整備を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療体制として、複数科にまたがる診察機能を有する24時間体制の救命救急センターの充実を図り、評価事業により、外傷診療能力を含めその質の向上を図る。

さらに、救急医療施設の情報収集し、救急医療情報を提供することにより、これらの体制が有効に運用されるよう調整を行う。

加えて、自動車事故被害者の保護の増進の観点から、自動車事故救急患者の受入が多い救急医療機関等に対する救急医療設備の整備を図る。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために、医師の卒前教育や臨床研修において、救急医療に関する教育・研修の充実を目指す。また、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修の受講促進を行い、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図る。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療に関する教育の充実を目指すとともに、新人研修における救急医療研修の充実を目指す、救急医療を担当する看護師の確保を図る。

また、保健所等行政機関に勤務する保健師等を対象に救急蘇生法指導者講習会に参加させるなど、地域における救急蘇生法等に関する普及方策等の企画・運営を行う者の養成を図る。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進する。

ウ ドクターヘリ事業の推進

救急患者への救命医療を救急現場から直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送し、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、

医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリを配備する。

その運用に当たっては、道内に配備されている4機のドクターヘリの基地病院の連携の充実を図るとともに安全に着陸できる区間・場所の情報の共有など、関係機関・団体が連携した取組を強化する。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、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・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、ドクターカーの医療機関への配置を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した携帯電話等により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

さらに、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害派遣医療チーム（DMAT）及び災害派遣精神医療チーム（DPAT）の活用を推進する。

5 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や札幌市犯罪のない安全で安心なまちづくり等に関する条例（平成21年条例第17号）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する。

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する。

さらに、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する。

(1) 自動車損害賠償保障制度に係る無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることについて広報活動等を通じて広く市民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

交通事故相談所等を活用し、交通事故相談活動を推進する。

(ア) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事

故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連携を図る。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質向上を図る。

(ウ) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、市のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を作成し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、警察本部の交通捜査担当課に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

また、交通事故被害者等の支援の充実を図るため、警察署、交通安全活動推進センターにより、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を推進するとともに、関係機関相互の連携、及び民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

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。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

ア 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。

また、多発する自然災害へ対応するため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者・視覚障がい者を始めとするすべての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等の整備などによる、ホームからの転落防止対策を引き続き推進する。

イ 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の整備について引き続き推進を図る。

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

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するものであることから、学校、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、鉄道利用者にホームにおける「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を行い、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透を図る。

また、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る。

(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、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、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。

ア 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

イ 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、暴風雪、暴風、竜巻等の激しい突

風、霧、地震、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

ウ 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人や訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

エ 計画運休への取組

大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測される場合は、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努める。

また、情報提供を行うに当たっては、在留外国人や訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

(4) 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る。

また、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。

(5) 公共交通事故被害者等への支援

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を着実に進める。

2 踏切道における交通の安全

(1) 踏切道の立体交差化の促進

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・改築に当たっては、極力立体交差化を図る。

(2) 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等に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等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備を推進する。

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を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

(3) 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

(4) 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

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。

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、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

用語集

<p>DMAT：災害派遣医療チーム (Disaster Medical Assistance Team) 災害急性期に活動できる機動性を持った、トレーニングを受けた医療チーム。</p>
<p>DPAT：災害派遣精神医療チーム (Disaster Psychiatric Assistance Team) 自然災害や航空機・列車事故、犯罪事件などの大規模災害等の後に被災者及び支援者に対して、被災地域の都道府県の派遣要請により被災地域に入り、精神科医療及び精神保健活動の支援を行うための専門的な精神医療チーム。</p>
<p>ETC2.0 従来の ETC (自動料金収受システム) だけではなく、渋滞回避支援や安全運転支援などの情報提供サービスに加え、ITS スポットを通して収集された経路情報を活用したシステム。</p>
<p>FAST：現場急行支援システム (Fast Emergency Vehicle Preemption Systems) 緊急車両が、迅速に急行できるように支援するシステム。緊急車両を優先的に走行させるための信号制御等を行う。</p>
<p>HELP：緊急通報システム (Help system for Emergency Lifesaving and Public safety) パトカー、消防車、ロードサービス車両などの緊急車両が、迅速な救援活動を行えるように支援するシステム。運転中の事故、車両トラブル、急病などの緊急時に、救援機関に通報を行い、正確な位置情報などを提供。</p>
<p>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。</p>
<p>ITS：高度道路交通システム (Intelligent Transport Systems) 情報技術を利用して交通の輸送効率や快適性の向上に寄与する一連のシステム群を指す総称。日本においては、9つの開発分野に分けるシステム分類がある。 ・ナビゲーションシステムの高度化 (VICs)・自動料金収受システム (ETC)・安全運転の支援 (DSSS)・交通管理の最適化 (UTMS)・道路管理の効率化公共交通の支援 (TDM)・商用車の支援・歩行者等の支援 (PICS) ・緊急車両の運行支援</p>
<p>VICS：道路交通情報システム (Vehicle Information and Communication System) カーナビゲーションなどの車載機に渋滞や交通規制等の道路交通情報をリアルタイムに送信し、文字・図形で表示する情報通信であり、ドライバーの利便性を向上させるとともに、輸送時間の短縮によるコストの削減、的確な状況把握による安全性の向上、交通の円滑化による環境保全等を目的としたシステム。</p>

■ 交通安全都市宣言に関する決議 ■

最近、わが国の経済の進展にともなう、都市交通のふくそうはいよいよ激甚となり、これによる交通事故の続出は大きく社会問題化している。

わが札幌市の交通事情も極めて深刻であり、特に北海道の産業、経済、交通の中心地としての著しい発展ぶりに対し反面市内交通の混雑に一層の拍車をかけている。

このため、頻発する交通事故の件数は年々増加の傾向にあり、人命に対する脅威はますますつのるばかりである。

かかる交通禍の脅威を除き市民生活の安全を確保するため、交通環境の改善を推し進めるとともに、市民一丸となって安全交通の自覚に徹することの急務を痛感する。

よって、全市民とともに総合的連携を図り、強力なる活動を通じて、明るく住みよい安全都市の理想を達成すべく、ここに、札幌市を「交通安全都市」とすることを宣言する。

昭和 37 年 3 月 8 日

札幌市議会

北海道交通安全計画

【札幌市版】

(お問い合わせ先)

札幌市市民文化局地域振興部区政課

〒060-8611 札幌市中央区北 1 条西 2 丁目

TEL (011)211-2252 FAX (011) 218-5156

ホームページ「札幌市の交通安全」

<http://www.city.sapporo.jp/kotsuanzen/>

市政等資料番号 01-D01-21-2397

令和 4 年 3 月 発行