

当別町交通安全計画

令和3年度～令和7年度(第11次)

当 別 町

ま え が き

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激増し、大きな社会問題となりました。

このため、国においては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月に交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)を制定しました。

これに基づき、当別町では昭和46年度以降、10次・50年にわたる当別町交通安全計画を策定し、国、道、関係団体等と一体となり交通安全対策を強力に実施してきました。その結果、年間100件を超える人身事故の発生件数が、40件未満まで減少しています。

しかしながら、本町の計画策定以降の昭和47年から令和2年までの49年間の状況を見ると、42ヵ年で死亡事故が発生(死亡事故の最多年では10人が2回)し、累計して166人も尊い命を失っており、事故そのものを減少させることが求められています。

交通事故の防止は、関係機関等だけではなく、町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積極的に推進していくことが必要です。

このような観点から、当別町交通安全計画は交通安全対策基本法の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずるべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものであります。

本町はこの交通安全計画に基づき、関係機関・団体等と密接な連携を保ち、町民の積極的な理解と協力を得ながらその成果を高め、安全で安心な社会の実現を目指します。

目 次

計画の基本理念	1
第1部 通年に係る陸上交通の安全	3
第1章 道路交通の安全についての目標	3
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	3
I 道路交通事故の現状	3
II 道路交通を取り巻く状況の展望	3
III 道路交通事故の見通し	4
第2節 当別町交通安全計画における目標	4
第2章 道路交通の安全についての対策	4
第1節 今後の道路交通の安全対策を考える視点	4
I 少子高齢化社会への対応	5
II 町民自らの意識の醸成	6
第2節 講じようとする施策	6
I 道路交通環境の整備	6
1 安全・安心な歩行空間の整備	6
2 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	7
3 効果的で重点的な事故対策の推進	7
(1) 事故危険箇所対策の推進	7
(2) 交通安全施設等の整備	7
(3) 地域に応じた安全の確保	7
(4) 重大事故の再発防止	7
4 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備	8

(1) 道路の使用及び占用の適正化	8
(2) 不法占用物件の排除等	8
(3) 自転車駐車対策の推進	8
5 災害に備えた道路交通環境の整備	8
6 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	9
7 総合的な駐車対策の推進	9
II 交通安全思想の普及徹底・安全運転の確保	9
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	10
(1) 幼児に対する交通安全教育の推進	10
(2) 児童に対する交通安全教育の推進	11
(3) 生徒に対する交通安全教育の推進	11
(4) 成人に対する交通安全教育の推進	11
(5) 高齢者等に対する交通安全教育の推進	12
2 交通安全に関する普及啓発活動の推進	13
(1) 交通安全運動の推進	13
(2) 自転車の安全利用の推進	13
(3) シートベルト及びチャイルドシート着用の推進	13
(4) 反射材の普及促進	14
(5) 効果的な広報の実施	14
(6) その他の普及啓発活動の推進	14
3 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	15
III 車両の安全性の確保	15
1 自動車アセスメント情報等の提供	16
2 自転車の安全性の確保	16
IV 道路交通秩序の維持	16

1	暴走対策の強化	16
(1)	暴走行為をさせないための環境づくり	16
(2)	車両の不正改造の防止	16
V	救助・救急体制の充実	17
1	救助・救急体制の整備等	17
(1)	救助活動の拡充	17
(2)	心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	17
(3)	救急救命士の養成・配置等の促進	18
(4)	救助・救急資機材の整備の推進	18
(5)	救助・救急隊員の教育訓練の充実	18
2	救急医療機関の協力関係の確保	18
VI	交通事故被害者支援の充実	18
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	19
2	損害賠償の請求についての援助等	19
3	交通事故被害者支援の充実・強化	19
第2部	踏切における交通の安全	19
第1節	踏切事故の現状と今後の見通し	19
第2節	講じようとする施策	20
1	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	20
2	踏切の交通の安全と円滑化を図るための措置	20
第3部	冬季に係る陸上交通の安全	20
I	道路交通環境の整備	21
1	安全・安心な歩行空間の整備	21
2	効果的で重点的な事故対策の推進	21

3	円滑・快適で安全な冬季道路交通環境の整備	21
II	交通安全思想の普及徹底・安全運転の確保	22

計画の基本理念

交通事故のない安全で安心なまちづくりを実現するには、道路については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等に対して、また全ての交通については、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者に対する安全を一層確保することが重要です。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められます。

当別町では、人命尊重の理念に基づき交通事故のないまちづくりを目標とし、悲惨な交通事故の根絶に向けて、より一層の対策を図るとともに「人優先」の交通安全思想を基本として町民が安心して外出し、移動できるような配慮や思いやりのある施策を推進する必要があります。

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに高齢運転者による事故が増加していることから、高齢化に伴う様々な交通安全対策が課題となっています。高齢になっても安全に自動車を運転し、また、自動車に頼らずに自立的に日常生活が送れる地域づくりを推進する必要があります。

本計画においては、道路等を使用する人と道路等の交通環境の二つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、適切かつ実施可能な方策を総合的に検討し、計画を策定するものです。

第一に、人に対する交通安全対策については、交通機関の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導の強化を図り、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、指導の強化等を推進します。

また、住民一人ひとりが自ら交通安全に関する意識を醸成することが極めて重要なことから、交通安全に関する教育、普及啓蒙活動の充実を図ります。

第二に、交通環境に係る安全対策としては、交通安全施設等の整備、効果的

な交通規制の推進、道路交通情報の提供の充実、交通安全施設の老朽化改善等を図ります。また、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いて、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策を図ります。

これら二項目それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要なことから、情報の収集、提供を積極的に進め、また、有効かつ適切な交通安全対策を推進するため、その基礎として交通事故原因の総合的な調査・分析を進めるとともに、交通事故が発生した場合の負傷者救命のため、迅速な救助・救急体制の充実を図ります。

これからの5年間（計画期間）において特に注視べき事項として、感染症を始め、自然災害の影響、治安等、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、関係機関でより一層柔軟に連携していくことが重要です。

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、あらゆる交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、町民のライフスタイルや交通行動への影響も認められます。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手します。

第1部 通年に係る陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全についての目標

第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

I 道路交通事故の現状

当別町において過去5年間の交通事故による死者数は平成29年1名、平成30年2名、令和元年2名、令和2年3名となっており、第10次交通安全計画期間内(平成28年から令和2年)においては8名が交通事故により尊い命を失っています。

また、事故発生件数では、平成28年12件、平成29年28件、平成30年17件、令和元年33件、令和2年15件で、平成19年からは14年連続で100件以下となっており、減少傾向に転じています。

事故の特徴としては、一時停止無視による交差点での出会い頭による事故などの安全運転義務違反や冬道特有のスリップによる追突事故が多く発生しています。

当別町では、都市圏にあるため住民の通勤や買い物等における自動車への依存度がもともと高く、国道が3路線、道々が8路線あって人口・産業集積地の札幌市等に隣接し交通の要衝地となっていることから、町内での事故発生の約50%以上は町外者による通過型事故となっています。また近年、青山地区の当別ダムを周遊するルートが休日にはバイクのツーリングコースになってきており、この傾向は今後とも高まるものと予想されるので、これに対応した総合的な交通安全対策を一層積極的に推進しなければなりません。

II 道路交通を取り巻く状況の展望

当別町の道路交通を取り巻く今後の状況は、人口減少と相まって運転免

許保有者数は減少しているものの、車両保有台数は、微減で推移するものと考えられます。また、今後も少子高齢化傾向が続くことが予想され、これに伴い、町内の高齢者運転免許保有者数が増加することが考えられます。

Ⅲ 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く今後の状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、正確には見極め難いところですが、鉄道輸送等の公共交通手段を利用するより、輸送や移動は自動車による道路交通に大きく依存することが見込まれます。加えて、前述したとおり、高齢者人口の増加が想定されるため、道路交通事故については依然として厳しい状況が続くものと予想されます。

また、平成29年9月に「北欧の風道の駅とうべつ」が開業し、4年間での来場者数は、326万人に及び、隣接する国道沿線の交通量が増加しています。さらに、令和4年3月には、JR学園都市線にロイズタウン駅が開業し、利用者の増加に伴い、駅周辺及び駐車場内での交通事故が懸念されます。

第2節 当別町交通安全計画における目標

交通安全対策における究極の目標は、「交通事故のない社会」の実現ですが、そこに至るまでの中期的な目標として本計画期間においては、次の項目を目標とします。

【目標】 交通事故の発生を抑制し、死傷者数の減少を図るとともに、交通事故死亡者数ゼロを目指す。

第2章 道路交通の安全についての対策

第1節 今後の道路交通の安全対策を考える視点

平成23年から平成27年の第9次当別町交通安全計画の期間中の交通事故発生件数は244件、死者数4名でありましたが、平成28年から令和2年までの第10次当別町交通安全計画の期間中の交通事故発生件数は105件、死者数8名であり、交通事故発生件数は減少していますが、死者数は増加しており、これまでの計画に基づき実施してきた対策には一定の効果はあったものの、さらなる取り組みが必要と考えています。

このことから、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報を収集及び分析を行い、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進することが必要です。

具体的には、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③車両の安全性の確保、④道路交通秩序の維持、⑤救助・救急活動の充実、⑥交通事故被害者支援の充実といった6の柱により交通安全対策を実施します。

対策の実施にあたっては、次の点を重視して推進を図ります。

I 少子高齢化社会への対応

今後さらに高齢化が進むことを踏まえ、高齢者が安全にかつ安心して外出や移動ができるような交通社会の形成が必要です。

そのため、多様な高齢者の実態を踏まえた、きめ細かく総合的な交通安全対策を推進し、高齢者が主に歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を踏まえた対策を構築する必要があります。

特に、今後は高齢運転者の増加が予想され、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが緊急の課題であり、年齢等に関わらず多様な人々が利用しやすい生活環境を設計するとの考え方にに基づき、

バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要です。

少子化の進展については、安心して子育てすることができる社会の実現のため、防犯はもとより、子どもを交通事故から守る交通安全対策が一層求められます。当別町において令和4年4月に小中一貫校「とうべつ学園」が開校し、特に小学生にとっては、通学路、スクールバス利用が大幅に変更となりますので、通学路等における歩行空間の整備を推進することや交通安全指導員やボランティア等による見守りなど支援体制の見直しの必要があります。

II 町民自らの意識の醸成

交通行政に携わる者だけではなく、全ての町民が交通事故に対する危険性を認識したうえで事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を再確認する必要があります。

そのためには、交通安全に関する教育や広報啓発活動を一層推進することが大切ですが、一方的な情報提供や呼びかけだけでは効果が限定されると考えられることから、町民が交通安全の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や町民の意向を反映した工夫が必要です。

第2節 講じようとする施策

I 道路交通環境の整備

1 安全・安心な歩行空間の整備

歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、幼児・児童・生徒をはじめ、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い箇所について、改築事業等による整備と併せて歩道等の整備を推進します。

また、高齢者や障がい者等の自立した日常生活及び社会生活に配慮し、

歩道のバリアフリー化に努めます。

2 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路交通の安全は、道路利用者の生活・社会・経済活動に密接に関係するため、対策の立案にあたって地域住民や道路利用者の意見を十分反映させる必要があります。

また、地域によって道路環境や道路利用実態及び交通の状況が異なることから、地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を行います。

そのことから、安全な道路交通環境の整備については、道路を利用する人の視点を生かすことが重要なことから、道路利用者等が日常感じている意見を広報やインターネット等を通じて周知、取りまとめを行い道路交通環境整備に反映させます。

3 効果的で重点的な事故対策の推進

(1) 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化を推進するほか、標識の高輝度化、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、防護柵、道路照明・視線誘導標等を設置するなど所要の対策を行います。

(2) 交通安全施設等の整備

道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い交差点等に信号機が設置されるよう関係機関への働きかけを継続して行います。

(3) 地域に応じた安全の確保

交通の安全は地域に根ざした課題であり、沿道の人々のニーズや道路の利用実態、交通量の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備や交通安全対策を講じます。

(4) 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が発生した際には、速やかに

当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講じることにより、当該事故に類する事故の再発防止を図ります。

4 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

(1) 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あたっては、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、占用物件の適正な維持管理について指導します。

(2) 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排除を行うとともに、不法占用等の防止を図るため、沿道住民に対しての啓発活動を行います。

(3) 自転車駐車対策の推進

ア 自転車の駐車需要の多い地域を中心に自転車駐車場の整備を促進します。

イ 鉄道の駅周辺等における放置自転車問題の解決を図るため、「当別町自転車駐車場管理要綱」等の規定に基づき、撤去・保管・返還に努めます。

ウ 自転車利用者に対し、その社会的な責任の自覚を求め、道路交通法及びその他の法令の遵守や正しい駐車方法等に関する教育及び広報活動を行い、その徹底を図るよう努めます。

5 災害に備えた道路交通環境の整備

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両流入を抑制する交通規制や迂回指示・広報等を、迅速かつ的確に実施します。

6 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

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、決壊又は異常気象等により交通が危険と認められる場合及び道路に関する工事のため止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ます。また、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、必要な体制の拡充・強化を図ります。

7 総合的な駐車対策の推進

無秩序な路上駐車を抑制し、安全で円滑な道路交通を確保するため、放置車両の規制及び駐停車禁止等の交通規制の適正な推進と、悪質・危険性・迷惑性の高い違法駐車車両の排除等に関し、町民への広報・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指導取締り体制の強化を図ります。

II 交通安全思想の普及徹底・安全運転の確保

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うえで重要な意義を有しています。交通安全意識を向上させ、交通マナーを身に付けるためには、人の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して、町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必要です。

また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要で

す。

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とともに、高齢化社会が進む中、高齢者自身の交通安全意識の向上を図り、他の世代に対しても高齢者の特性を知ってもらい、そのうえで高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発活動を強化します。

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、交通社会の一員として、自転車の安全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指導を強化します。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、道、町、警察、学校、関係機関・団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促します。

特に、交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、町民が自ら納得して安全な交通行動を実践できるよう、必要な情報を分かりやすく提供するよう努めます。

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(1) 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じて基本的な交通ルールへの遵守と交通マナーを実践する態度を育成させるとともに、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。

認定子ども園においては、家庭及び地域等と連携・協力を図りながら、交通安全教育を計画的かつ継続的に行えるよう、交通安全教室の開催や安全教本・資材の配布に対する支援を行うほか、親子で学習する機会を設けることで、保護者の交通安全意識向上も目指します。

(2) 児童に対する交通安全教育の推進

小学校児童に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じ、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。

町立小学校においては、安全教本や資材を配布し、学齢時に応じた交通安全教室の開催を引き続き実施し、交通安全教育の推進を図ります。

(3) 生徒に対する交通安全教育の推進

中学校、高等学校の生徒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、思いやりを持って、自己の安全ばかりでなく他の人の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。

学校・家庭・関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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の交通安全教育が円滑にできるよう情報提供等の支援を行います。

(4) 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、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、危険予測・回避能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識、交通マナーの向上を目標とします。

職場等での積極的な講習会開催・参加を促すことで、歩行者及び自

転車利用者の保護、シートベルトの着用、悪質、危険運転、違法駐車
の防止等を中心とした交通安全教育を行うほか、各団体等を通じセー
フティコールなどの交通安全活動へ参加してもらうことで、安全意識
の醸成に努めます。

なお、道路交通法の改正により、厳罰化が図られたにも関わらず、
依然として無くならない飲酒運転による悲惨な交通事故により、尊い
命が奪われています。このことを受けて平成27年12月1日に施行
された、「北海道飲酒運転の根絶に関する条例(北海道条例第53号)」
を基に、飲酒運転の根絶に係る意識の高揚を図るための教育、飲酒が
身体に及ぼす影響に関する知識を普及させるため、各種取り組みを実
施します。

(5) 高齢者等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、加齢によって生じる身体機能の変
化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響等を理解させ、
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促すととも
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を目標とします。

交通安全教育推進のため、関係機関・団体と連携して、高齢者クラ
ブ等における交通安全教室の開催、高齢者に対する社会教育活動・福
祉活動、各種催し物等の機会を活用した交通安全教育を実施するとと
もに、反射材の活用等、交通安全用品の普及に努めます。

近年、増加傾向にある高齢運転者に対しては、高齢者の自動車運転
事故の抑制を図るため、自動車を運転する機会の減少、運動能力及び
認知機能の低下など、運転に対する不安を感じる高齢者に対して、運
転免許証の自主返納を促すための働きかけを行います。

なお、障がい者に対しては、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な交通安全教育の推進に努めます。

2 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1) 交通安全運動の推進

町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マナーの実践を習慣付けるとともに、町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、関係機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動は、子どもと高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶、スピードダウン、シートベルト及びチャイルドシートの全席着用の徹底、自転車の安全利用の推進を重点とし、運動について広く住民周知を行い、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るよう努めます。

(2) 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解していただくよう努めます。

自転車乗車中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため「自転車安全利用五則」の活用や「北海道自転車条例」（平成30年4月1日施行）に基づいた取組みを推進し、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やヘルメットの着用に関する普及啓発を図ります。

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り付けを促進します。

(3) シートベルト及びチャイルドシート着用の推進

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

推進を図ります。

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、認定子ども園等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発と指導に努めます。

(4) 反射材の普及促進

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の普及を図るため、各種媒体を活用して積極的な広報啓発を推進します。

(5) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、国・道によるテレビ、ラジオ、新聞、インターネット等を介した具体的で訴求力の高い広報に加え、町としても次の方針により実効ある広報を行います。

ア 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、広報紙、チラシ回覧等の広報媒体を積極的に活用し、家庭に浸透するきめ細かい広報の充実に努め、町民を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運を高めます。

イ 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通安全に関する資料・情報の提供を積極的に行います。

(6) 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町民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗車中の事故実態の広報を積極的に行います。

また、他の年齢層に対しても高齢者の特性を理解し、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ます。

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、夜間の重大事故の主原因となっている速度超過違反、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

を図ります。

ウ 昼間における自動車運行時に前照灯を点灯するデイ・ライト運動を推進し、運転者自らの交通安全意識を高め、他者への交通安全の呼びかけを図ることで交通安全を願う心の輪を広げるとともに、車両の存在・位置等を相手に認識させることにより交通事故の防止を図ります。

3 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者養成事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進します。

また、それぞれの立場に応じた交通安全活動が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働きかけるとともに、団体相互間の連絡体制強化と、住民挙げての活動の展開を推進します。

Ⅲ 車両の安全性の確保

現在、自動車開発の技術進歩は日々進歩しており、車両の安全対策の効果が期待できる範囲は確実に広がっています。

このことから、使用者による安全な自動車の選択を促進するため、自動車の安全性に関する情報提供等を適切に講じていきます。

さらに、自動車や自転車を使用される段階においては使用年数による消耗部品が数多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ不具合による事故発生の可能性が懸念されることから、自動車・自転車の適切な保守管理を推進する必要があります。

自動車等の保守管理責任は使用者にあります。車両は交通事故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有しています。

このため、自動車検査やリコール制度等による自動車の安全確保については国・道が主導となるため、町においては自転車の安全性確保のための広報活動に努めます。

1 自動車アセスメント情報等の提供

自動車の安全装置の正しい使用方法・装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を、公正中立な立場で取りまとめた「自動車アセスメント情報」について、広く町民への周知を図ります。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を自動車ユーザーへ提供することにより、その選択を通じて、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図ります。

2 自転車の安全性の確保

自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法の指導を受ける気運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済の十全を図るため各種保険の普及に努めます。

また、夜間における交通事故防止を図るため、灯火の取り付けの徹底と反射器材の普及を促進し、自転車の被視認性向上を図ります。

IV 道路交通秩序の維持

1 暴走対策の強化

(1) 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走行為に利用されやすい施設あるいは道路の管理者は、関係機関・団体との連携を強化し、暴走行為ができない環境づくりを積極的に行います。

(2) 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、国・道・

関係機関等と「不正改造車を排除する運動」を通じて積極的に推進します。

V 救助・救急体制の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限度にとどめるため、救急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・救急体制の整備を図り、救急医療体制の確保に努めます。

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を推進します。

1 救助・救急体制の整備等

(1) 救助活動の拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助活動の拡充を図り、救助活動を円滑に実施します。

(2) 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(現場に居合わせた人)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、広く一般に普及する必要があります。

このため、心肺蘇生法を含む応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、医療機関、日本赤十字社、民間団体等において、指導資料の作成・配布・講習会の開催を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。

さらに、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者、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に対しても、広く知識の普及に努めるとともに、業務用自動車を中心に、応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進します。

(3) 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)を充実するため救急救命士を養成するための体制の確保に努めます。

また、医師の指示又は、指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

(4) 救助・救急資機材の整備の推進

救助資機材の整備を推進するとともに、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、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

(5) 救助・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・救急隊員の知識・技術の向上を図るため、教育訓練の充実を推進します。

2 救急医療機関の協力関係の確保

救急医療機関への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関と消防機関における連携・協力関係の確保を一層強化します。

VI 交通事故被害者支援の充実

交通事故被害者は、多大な肉体的・精神的及び経済的打撃を受け、また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を支援することは極めて重要です。

また、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うえ、交

通事故に係る知識、情報も少ないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるなど、被害者支援を推進します。

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、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なことを広報活動を通じて住民に周知し、無保険(無共済)車両の運行防止を徹底します。

2 損害賠償の請求についての援助等

道が運営する交通事故相談所等について、広報紙等を活用して積極的に周知を図り、交通事故当事者に対し、広く相談の機会を提供します。

3 交通事故被害者支援の充実・強化

交通事故により保護者を失った児童・生徒に対する修学を支援するため、育英資金貸付事業及び高等学校に在学する交通遺児の授業料減免事業の周知・利用促進に努めます。

また、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を警察や犯罪被害者支援団体等と連携を図り、交通事故被害者を支援します。

第2部 踏切における交通の安全

第1節 踏切事故の現状と今後の見通し

当別町を縦断する鉄道は、令和2年4月に北海道医療大学以北の沿線が廃止され、大小58箇所あった踏切が24箇所となり、踏切保守設備の設置されていない箇所は削減されました。

令和4年3月に、ロイズタウン駅が開業予定であり、駅前広場の整備が進められ、交通状況の変化が予想されることから、このような状況に対処

するため、引続き関係機関と協議のうえ諸対策を推進し、踏切事故の発生を防止します。

第2節 講じようとする施策

1 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の幅員、車両等の交通量を考慮して、警報機、遮断機等の踏切保安設備の整備を図ります。

2 踏切の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切事故は、直前横断、遮断機突破、エンスト等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切通行者に対し、安全意識の向上及び踏切故障時における非常信号等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を一層強化します。

第3部 冬季に係る陸上交通の安全

当別町は、1年の約3分の1の期間が雪に覆われるという積雪寒冷地で、冬期間(11月から3月)の平均気温が氷点下3度を下回り、年間降雪量も約7mを超える厳しい自然環境にさらされる地域であり、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す。

さらに、積雪による歩道幅員の減少等からも、冬季における歩行空間の確保に関する住民のニーズは大きく、高齢者、障がい者等を含む全ての人々が、安全で快適に利用できる歩行空間の確保に向けた施策の取り組みが必要となっています。

このことから、冬季における交通事故の防止にあたり、その特殊な環境に対

応した対策が不可欠です。

I 道路交通環境の整備

冬季に対応する道路交通環境の整備については、これまでも冬季交通の確保や交通安全の観点から関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきました。

また、積雪寒冷地の当別町での冬季交通は、路面や気象など交通環境が通常と大きく異なることから、今後も冬季交通の特性に対応した道路交通環境整備を図っていく必要があります。

なお、交通安全の推進に資するため、除排雪の実施、防滑砂の散布等による良好な道路環境の維持に努めます。

1 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、除排雪等による歩行空間の確保に努めます。

特に、中心市街地や公共施設周辺、通学路をはじめ歩行者の交通事故が発生する危険性の高い箇所について、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒の危険等、冬季特有の障害に対し、歩道除雪や防滑砂の散布等の実施に努めます。

2 効果的で重点的な事故対策の推進

交通の安全は、地域に根ざした課題であり、沿道の人々のニーズや道路の利用実態等を把握し、冬季交通の特性に応じた道路交通環境の整備を行う必要があることから、積雪寒冷地の中において、冬季の安全な道路交通を確保するため、積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪を実施します。

3 円滑・快適で安全な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、除雪車等による道路除排雪の実施、交差点やスリップ多発箇所

を中心とする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、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排雪を積極的に促します。

II 交通安全思想の普及徹底・安全運転の確保

冬季における道路交通は、路面や気象などの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、冬季特有の技能と知識の習得が重要です。

このため、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とともに、参加・体験・実践型の教育方法を推進するなど、より効果的な交通安全思想の普及を図るとともに、冬季の交通環境に対応した運転者教育の充実に努めます。

また、気象や路面等の変化について、適時・適切な情報提供等、道路交通に関する情報提供の充実に努めます。

当別町交通安全計画策定資料

当別町内交通事故発生状況(人身事故)

(平成28年から令和2年まで 第10次交通安全計画期間)

区 分		H28年	H29年	H30年	R1年	R2年		
事故別発生件数	合 計	12件	28件	17件	33件	15件		
	傷 害 別	うち死亡事故	0件	1件	1件	2件	3件	
		うち重傷事故	3件	2件	4件	7件	2件	
		うち軽傷事故	9件	25件	12件	24件	10件	
形 態 別	場 所 別	国 道	6件	9件	9件	14件	6件	
		道 道	2件	7件	5件	9件	4件	
		町 道	3件	9件	2件	10件	5件	
		その他道路	1件	3件	1件	0件	0件	
	道路状況別	交差点	3件	11件	9件	15件	7件	
		交差点付近	6件	3件	3件	5件	2件	
		単路等	3件	12件	4件	13件	6件	
	内 訳	第1当事者 居住地別	当別町民	4件	8件	5件	9件	5件
			町外者・不明	8件	20件	12件	24件	10件
		形 態 別	人×車	0件	3件	0件	0件	1件
			自転車×車両	0件	2件	0件	1件	2件
	車両×車両		12件	23件	16件	32件	10件	
車両単独	0件		0件	1件	0件	2件		
死傷者数	合 計		16人	31人	25人	40人	19人	
	死 者 数	全 体	0人	1人	2人	2人	3人	
		うち町民	0人	0人	0人	1人	1人	
	傷 者 数	重 傷	3人	3人	7人	8人	3人	
軽 傷		13人	27人	16人	30人	13人		
第 一 当 事 者 違 反 別 件 数	酒酔い		0件	0件	1件	0件	1件	
	追い越し		0件	1件	0件	0件	0件	
	通行区分		0件	1件	1件	0件	0件	
	歩行者妨害		0件	0件	0件	0件	0件	
	最高速度		0件	0件	0件	0件	2件	
	信号無視		1件	1件	7件	1件	1件	
	一時不停止		0件	6件	1件	4件	1件	
	交差点安全通行・徐行他		0件	2件	1件	5件	1件	
	安全運転義務		9件	17件	5件	20件	8件	
	その他		2件	0件	1件	3件	1件	

(資料:道 交通事故統計分析表)

当別町内人身事故発生推移

計画年次	年 別	発生件数	死 者 数	傷 者 数
第6次	8年	95	10	120
	9年	81	4	110
	10年	123	4	164
	11年	136	0	178
	12年	120	6	162
第7次	13年	167	0	226
	14年	114	6	165
	15年	111	4	170
	16年	94	4	130
	17年	102	2	140
第8次	18年	113	1	171
	19年	59	2	88
	20年	72	1	111
	21年	64	4	93
	22年	51	2	72
第9次	23年	55	0	73
	24年	77	3	98
	25年	63	0	84
	26年	22	0	32
	27年	27	1	31
第10次	28年	12	0	16
	29年	28	1	30
	30年	17	2	23
	1年	33	2	38
	2年	15	3	16

最多年 発生件数167件(平成13年) 死者数10人(平成8年)

町内の主要国道・道々の一日当たりの通過車両台数

路線名	台数	調査年
国道275号線	平日 18,591台	平成27年度調査(24時間)
道々札幌当別線	平日 3,522台	平成27年度調査(24時間)
道々岩見沢石狩線	平日 3,916台	平成27年度調査(24時間)
道々当別浜益港線	平日 1,233台	平成27年度調査(24時間)

(参考資料：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査)

道路整備状況

令和2年4月1日現在(単位：m・%)

路線名	路線数	実延長	路面状況			除雪	
			砂利道	舗装道	舗装率	延長	除雪率
国道	3	41,157	0	41,157	100	41,157	100
道道	8	78,336	0	78,336	100	78,336	100
町道	543	480,707	154,104	326,603	67.9	299,346	62.3
総数	554	600,200	154,104	446,096	74.3	418,839	69.8

(資料提供：開発局札幌道路事務所当別分庁舎、札幌建設管理部当別出張所、当別町)

当別町における自動車保有台数の推移

(3月末現在)

		28年	29年	30年	1年	2年
貨物自動車	普通車	769	769	774	772	785
	小型車	747	763	751	750	754
	被けん引車	21	18	18	17	19
	計	1,537	1,550	1,543	1,539	1,558
乗合用	普通車	29	27	27	28	27
	小型車	31	31	32	30	28
	計	60	58	59	58	55
乗用	普通車	2,714	2,770	2,833	2,872	2,901
	小型車	3,598	3,498	3,416	3,325	3,223
	計	6,312	6,268	6,249	6,197	6,124
特殊用途用	特殊車	254	261	265	265	272
	大型特殊車	286	290	290	295	302
	計	540	551	555	560	574
小型二輪車		215	218	216	215	215
軽自動車		4,669	4,613	4,645	4,662	4,608
総数		13,333	13,258	13,267	13,231	13,134

(資料:自動車に関する資料・統計(北海道運輸局))

(資料提供:(一社)全国軽自動車協会連合会)

当別町民の自動車運転免許保有者

(単位:人)

	平成27年12月末	令和2年12月末
男	6,448	5,991
女	4,973	4,729
計	11,461	10,720

(資料提供:札幌方面北警察署)

踏切事故の推移

(単位：件・人)

区別		年度				
		28年度	29年度	30年度	1年度	2年度
事故件数	1種	0	0	0	0	0
	2種	/	/	/	/	/
	3種	0	0	0	0	0
	4種	0	0	0	0	0
計		1	0	0	0	0
死傷者数	死者	0	0	0	0	0
	傷者	0	0	0	0	0
計		0	0	0	0	0

(資料提供：北海道旅客鉄道)

踏切道の現況

(単位：カ所)

年度	種別				
	第1種	第2種	第3種	第4種	計
平成27年度	34	/	3	6	43
令和3年度	23	/	1	0	24
増減	△11	/	△2	△6	△19

(資料提供：北海道旅客鉄道)

- ※用語解説 踏切の種別
- 第1種：警報機、遮断機が設置されている踏切
 - 第2種：一部時間帯のみ踏切保安係が遮断機を操作する踏切（現在はなし）
 - 第3種：警報機と警標がついている踏切
 - 第4種：警報だけの踏切

※令和3年度は、札沼線の医療大学駅より以北の廃線により減少。

救急業務活動状況

(単位：件・人)

項目 年度	事 故 種 別											出動件数	搬送人員
	火災	自然災害	水難	交通	労働災害	運動競技	一般負傷	加害	自損行為	急病	その他		
平成28年	6	0	1	56	11	3	137	2	12	578	71	877	795
平成29年	3	0	4	59	9	1	126	3	14	572	68	859	764
平成30年	2	0	1	73	8	8	121	1	7	638	66	925	814
令和1年	4	0	0	69	10	8	120	3	12	617	61	904	819
令和2年	4	0	4	51	6	1	136	1	9	546	42	800	728

(資料提供：石狩北部地区消防事務組合当別消防署)