

第 10 次
北見市交通安全計画

平成 28 年度～平成 32 年度

平成 28 年 12 月 16 日
北見市交通安全対策会議

ま え が き

昭和20年代から車社会化の急速な進展により交通事故の死傷者数が著しく増加し、昭和30年代半ばには国内の交通事故による死者数が1万人を超え交通戦争とも呼ばれ、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年に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。

これを契機として国や北海道では交通安全の計画が策定され、本市においても上位計画と整合を図りながら、地域の交通時勢に対応した交通安全計画を9次にわたって作成し、国、北海道、警察及び関係団体等と連携して注意喚起のための啓発看板の設置、ドット線の整備、交通安全教室の開催及び街頭啓発の実施等の取り組みを推進して参りました。

その結果、本市における交通事故発生件数、死傷者数はともに減少しており、第9次の計画期間中の平成27年11月には交通事故死ゼロ300日を達成し、北海道知事より表彰を受け、その後も記録を伸ばし過去最長の420日を記録しました。

しかし、その後、高齢者が犠牲となる交通事故が発生しており、また、高齢者による交通事故が全国で発生し頻繁にマスコミ等で取り上げられ、今後もさらに高齢者人口が増加し続ける中、その対策が喫緊の課題となっております。

これらを踏まえ、国、北海道、北見警察署をはじめ、民間の関係団体や公募委員等で構成する北見市交通安全対策会議において、第10次北見市交通安全計画の策定に向け協議を重ね、パブリックコメントによる市民の皆さまからのご意見も反映させ、本計画を策定しました。

本市としましては、人命尊重の理念の下、安全に安心して暮らせるまちづくりを目指し、平成28年度から平成32年度までの5年間、この計画を基に更なる交通安全の推進に取り組んで参りたいと考えております。

結びに、本計画の策定にご尽力頂きました北見市交通安全対策会議委員の皆さま、そして、ご意見を頂きました市民の皆さまに心から感謝を申し上げます。

平成28年12月16日

北見市交通安全対策会議
会長 北見市長 辻 直 孝

目 次

第1章 計画の概要	1
1 計画の目的	
2 計画の期間	
3 計画の基本的な考え方	
4 計画の位置付け	
第2章 交通事故の特徴と課題	2
1 交通事故の特徴	
2 交通事故のない社会の実現に向けた課題	
第3章 交通安全計画における目標	8
1 目標	
2 目標達成のための重点項目	
第4章 交通安全の施策について	11
1 交通安全教育及び広報活動の充実	
2 道路交通環境の整備	
3 救助・救急活動の充実	
4 被害者支援の推進	
第5章 計画の推進体制	23

※交通事故件数等については、暦年での統計となります。
なお、交通事故件数は、物損事故を含みません。

第1章 計画の概要

1 計画の目的

第10次北見市交通安全計画（以下、「本計画という。」）は、交通安全対策基本法（以下、「法」という。）に基づき、人命尊重の理念の下に交通事故のない社会づくりを目指して、総合的な交通安全対策を推進し、市民の安全確保を図ることを目的とします。

2 計画の期間

本計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの5年間とします。

3 計画の基本的な考え方

本計画では、従来の方策を踏まえ、国や道の計画における方策との整合性や各関係機関との連携を踏まえた方策の体系化を図るとともに、北見市の交通事故の特徴、第9次北見市交通安全計画策定後に着手された法改正等、交通を取り巻く諸条件の変化に対応し、交通安全教育や交通事故多発地点の安全性向上等に関する方策の充実を図ります。

また、交通安全の推進には、市民が地域の実情に応じ自ら交通安全に関する取組みに参加し、地域の交通安全を確保するための提案や要望を行うなど、市民の主体的な活動が不可欠であることから、市民参加・市民協働の視点での方策を展開します。

4 計画の位置付け

本計画は、法第26条の規定により北見市における総合的な交通安全対策を推進するための計画として位置付けます。

第2章 交通事故の特徴と課題

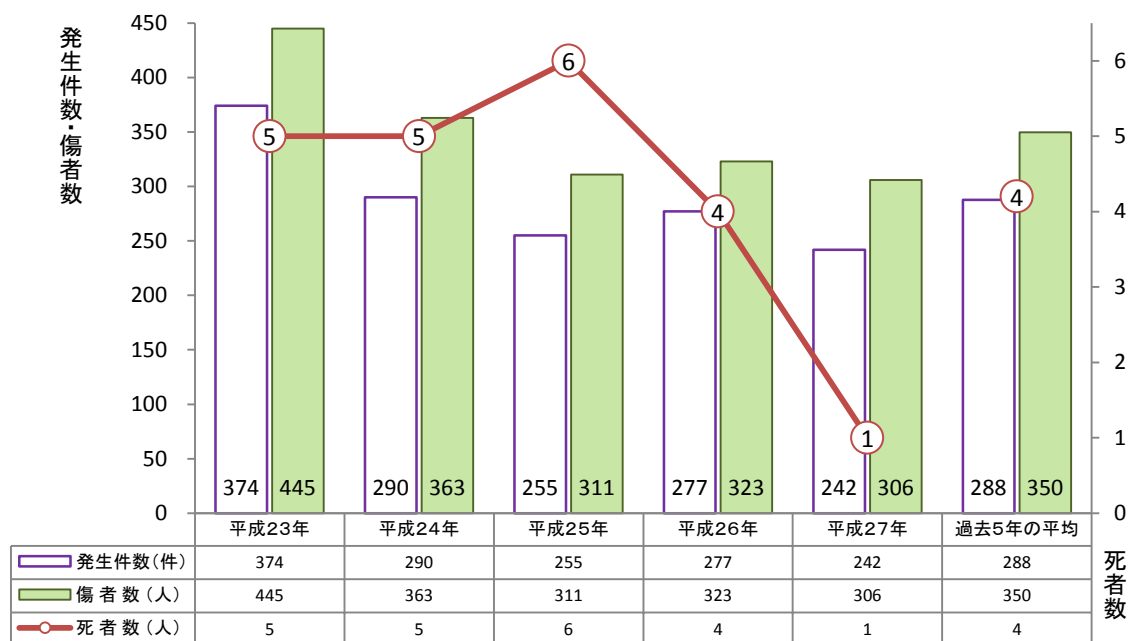
1 交通事故の特徴

(1) 交通事故発生件数は減少

第9次北見市交通安全計画初年度である平成23年から、計画最終年である平成27年までの間、北見市内で発生した交通事故発生件数及び死傷者数は減少傾向にあります。

交通事故の発生状況(過去5年間の推移)

区分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	過去5年平均
発生件数(件)	374	290	255	277	242	288
傷者数(人)	445	363	311	323	306	350
死者数(人)	5	5	6	4	1	4



(2) 高齢者の交通事故の割合はほぼ横ばい

年代別の交通事故発生件数を比較した場合、60歳以上の年代が全体の約3割を占めており、平成23年以降ほぼ同様の傾向にあります。

30歳代以下の年代の交通事故は、平成23年には約4割を占めていましたが、平成27年には減少しており、特に高齢者の交通事故を減少させることが、より重要な課題となっています。

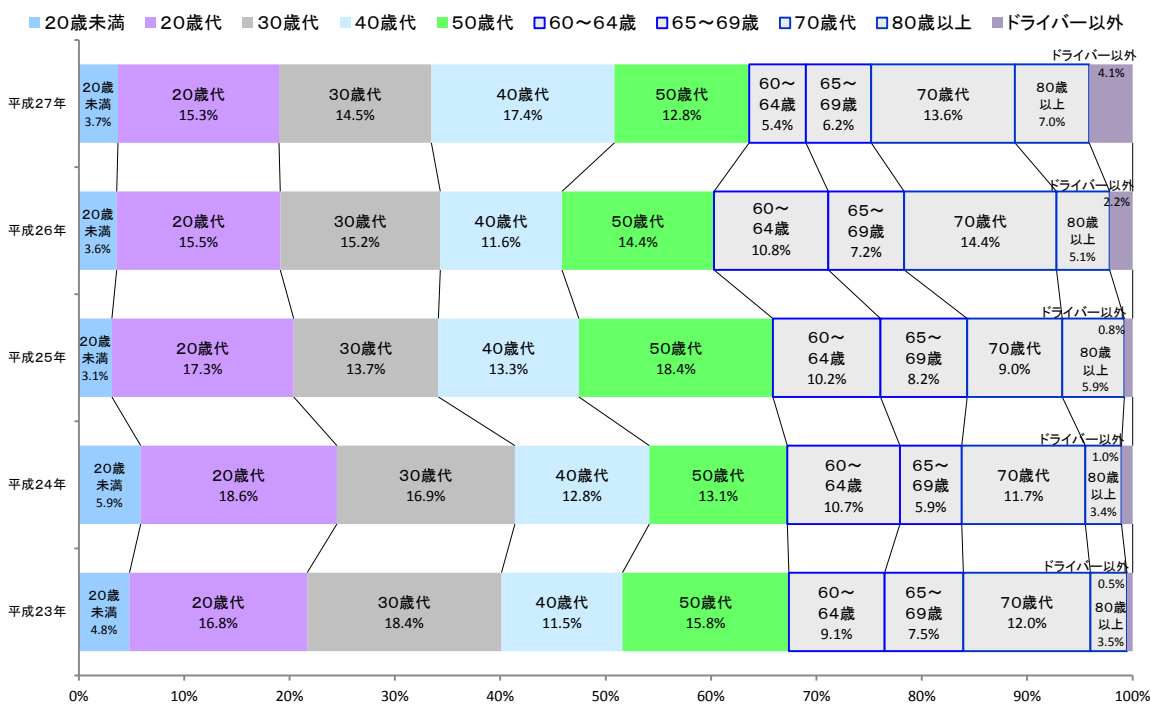
年代別の交通事故発生件数の推移(過去5年間)

(件)

区 分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	過去5年平均
20歳未満	18	17	8	10	9	12
20歳代	63	54	44	43	37	48
30歳代	69	49	35	42	35	46
40歳代	43	37	34	32	42	38
50歳代	59	38	47	40	31	43
60～64歳	34	31	26	30	13	27
65～69歳	28	17	21	20	15	20
70歳代	45	34	23	40	33	35
80歳以上	13	10	15	14	17	14
ドライバー以外	2	3	2	6	10	5
合 計	374	290	255	277	242	288

※ 交通事故統計では「65歳以上」が高齢者です。

【年代別の交通事故発生件数(過去5年間)】



(3) 人対車両の事故割合が徐々に増加

平成 27 年の事故類型別では、「車両相互」が事故全体の約 7 割を占め、以下、「自転車対車両」14.9%、「人対車両」14.5%。

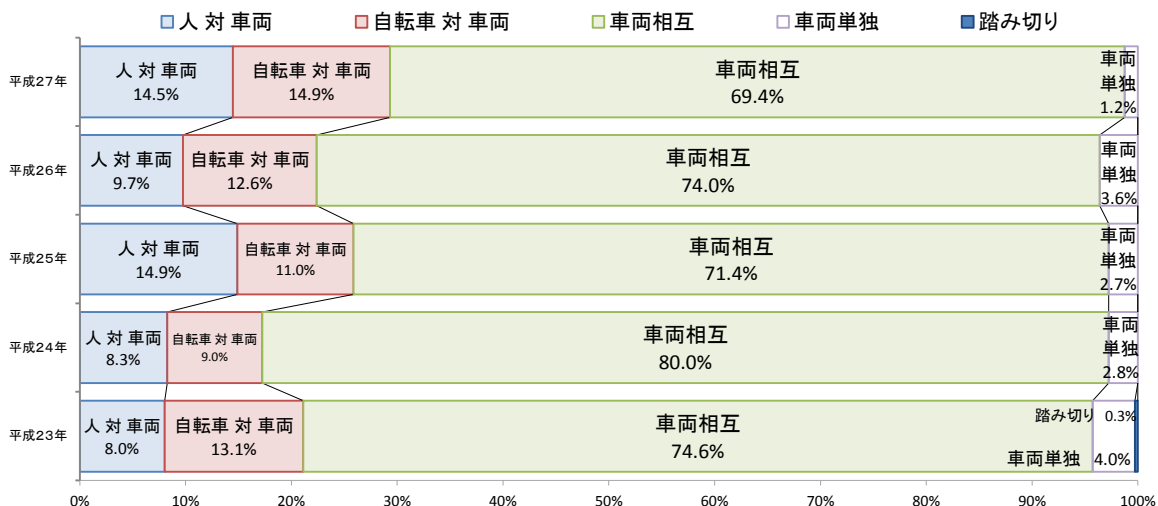
「人対車両」の事故による発生件数が平成 23 年には 8.0%だったことを考慮しますと、全体に占める割合が徐々に増加しています。

類型別の交通事故発生件数の推移(過去5年間)

(件)

区 分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	過去5年の平均
人 対 車 両	30	24	38	27	35	31
自 転 車 対 車 両	49	26	28	35	36	35
車 両 相 互	279	232	182	205	168	213
車 両 単 独	15	8	7	10	3	9
踏 み 切 り	1	0	0	0	0	0
合 計	374	290	255	277	242	288

【類型別交通事故発生件数(過去5年間)】



(4) 違反(原因)別の事故発生件数は運転手等の不注意によるものが多い

事故の違反(原因)別では、「安全不確認」が最も多く発生し、以下、「前方不注意」、「動静不注視」、「一時不停止」、「信号無視」等を原因とする事故が多く発生しています。

歩行者の事故については、高齢者に多く発生しており、「横断歩道外横断」、「車両の直前直後横断」等、無理な横断によるものが原因です。

自転車の事故についても平成 24 年以降、微増しており、事故原因では、「安全不確認」、「交差点安全進行義務違反」等、車両がないとの思い込みや油断によるものが多く発生しています。

事故原因別の交通事故発生件数の推移(過去5年間)

(件)

区 分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	過去5年平均
前方不注意	99	71	53	63	42	66
動静不注視	25	25	24	21	19	23
安全不確認	147	112	114	89	91	111
一時不停止	23	24	17	38	18	24
信号無視	15	19	17	18	18	17
その他の違反	65	39	30	48	54	47
合 計	374	290	255	277	242	288

(5) 交通死亡事故の被害者は高齢者が多い

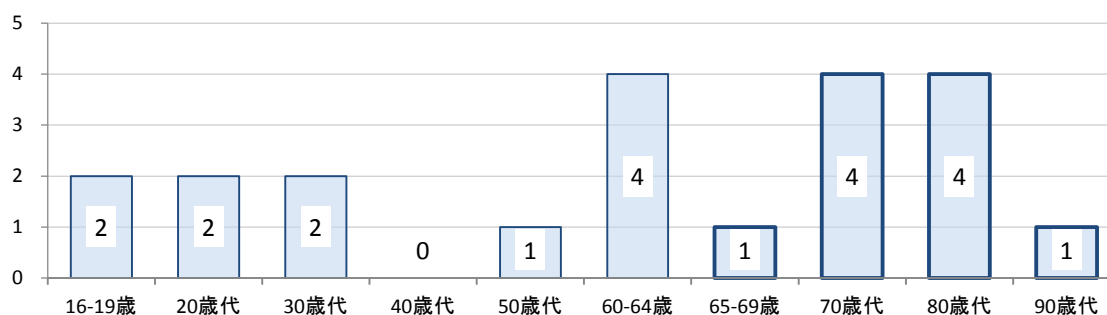
交通事故による年齢別死者数では、65歳以上の方が多く、平成23年が3人、平成25年は5人、平成26年に死亡された方は2人、70歳代及び80歳代の方でした。

年代別死者数の推移(過去5年間)

(人)

区 分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	過去5年平均
16～19歳	1	1				1
20歳代		1		1		1
30歳代		1		1		1
40歳代						
50歳代		1				1
60～64歳	1	1	1		1	1
65～69歳			1			1
70歳代	1		2	1		1
80歳代	2		1	1		1
90歳代			1			1
合 計	5	5	6	4	1	4

【年代別死者数の比較(過去5年間の合計)】



(6) 信号機等のある交差点で多くの交通事故が発生している

平成27年の交差点における信号機等の有無別では、「信号機有り」での事故が約4割を占めており、その他を除いて最も多く事故が発生しております。

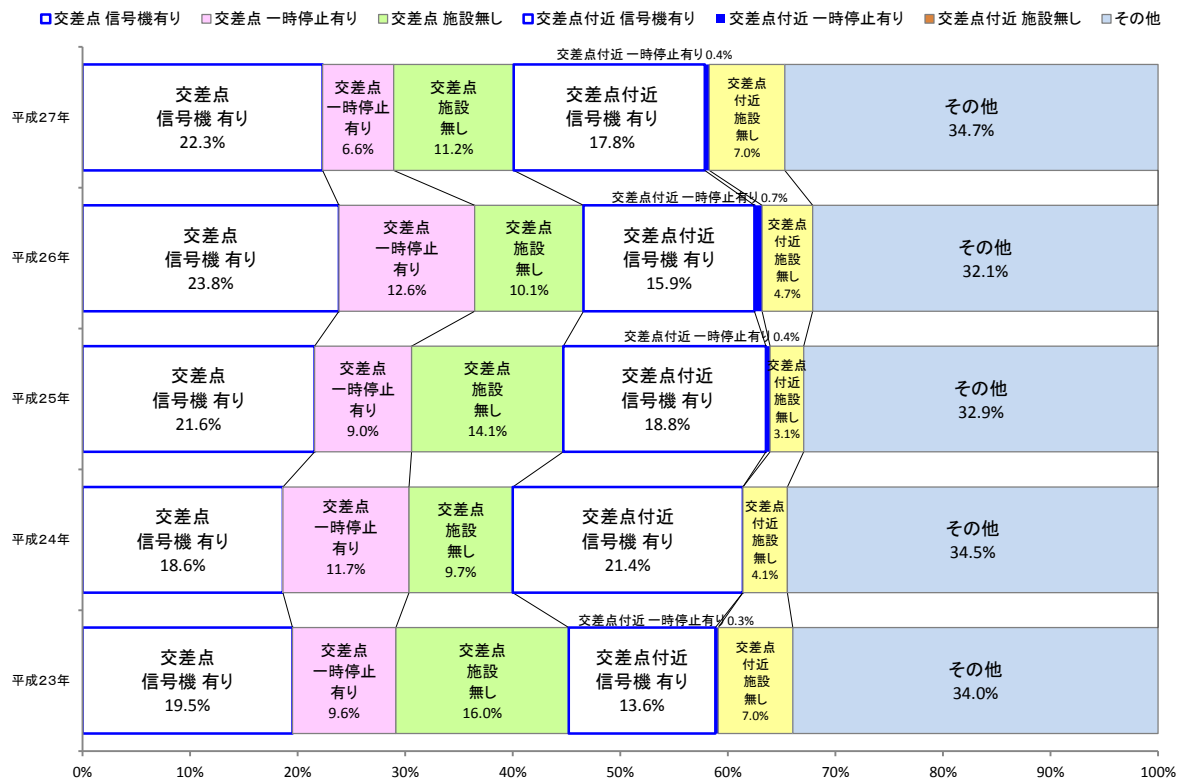
以下、「施設無し」が18.2%、「一時停止有り」が7.0%となっています。

信号機有無別交通事故発生件数の推移(過去5年間)

(件)

区 分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	過去5年平均
交差点 信号機有り	73	54	55	66	54	60
交差点 一時停止有り	36	34	23	35	16	29
交差点 施設無し	60	28	36	28	27	36
交差点付近 信号機有り	51	62	48	44	43	50
交差点付近 一時停止有り	1	0	1	2	1	1
交差点付近 施設無し	26	12	8	13	17	15
その他	127	100	84	89	84	97
合 計	374	290	255	277	242	288

【信号機有無別の事故発生件数(過去5年間)】



2 交通事故のない社会の実現に向けた課題

(1) 交通安全意識の啓発

北見市の交通事故は、全体の約5割が信号機や一時停止標識のある場所で発生しています。

交通事故の原因は、「前方不注意」、「動静不注視」、「一時不停止」、「信号無視」などで、車両運転者ばかりでなく自転車や歩行者も含め、油断や思い込みなどの不注意に起因するものが多くなっています。

少子高齢化が進展する中、高齢者が加害者となる交通事故の割合が増加するとともに、死亡交通事故の犠牲者の多くも高齢者が占めるようになってきました。

この原因として、老化による動体視力、反射的動作及び判断速度の低下と併せて、認知症の影響も指摘されています。

加齢に伴う身体機能の低下により、自動車の運転に支障を来す場合には本人の意思を尊重した上で、免許証自主返納が促進されるような支援策も検討する必要があります。

今後も交通事故を防止していくため、市民一人ひとりが交通ルールを遵守し、マナーを実践していくとともに、自動車等と比較すると弱い立場にある幼児・児童生徒など歩行者・高齢者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むため、世代や状態に応じた「交通安全教育」や「交通安全運動」の推進による交通安全意識の向上を図る必要があります。

(2) 交通安全環境の整備

北見市の道路延長は、国道:149.9km、道道:233.9km、市道:1,806.5kmとなっており、市道が国道の約12倍、道道の約8倍となっていることから、特に市道において効果的に交通安全対策を実施していく必要があります。

特に学校周辺や通学路等、交通危険箇所等に関する情報を学校、教育委員会、道路管理者、警察などの関係機関・団体が共有し、地域のニーズや交通事故データ等に基づき、交通安全環境の整備を推進する必要があります。

また、子どもや高齢者等が安心して移動することができるよう、歩行者・自転車等の通行空間を確保していく必要があります。

(3) 救急体制の充実及び被害者支援の推進

交通事故が発生した場合、負傷者の救命を図るとともに被害を最小限に抑える為、迅速な救助・救急体制や負傷者の治療体制を充実していく必要があります。

また、交通事故被害者支援のため、交通事故相談専門員による交通事故相談を今後も継続していく必要があります。

第3章 交通安全計画における目標

1 目標

交通事故のない社会を達成することが究極の目標となりますが、短期間での達成は大変困難であると考えています。

このため、本計画では具体的数値目標は定めませんが、第9次北見市交通安全計画に引き続き、北見市の交通事故発生件数や負傷者数の特徴を踏まえた上で、効果的な対策を講じるものとします。

平成27年の交通事故による死亡者は、過去10年間で最も少ない1名でしたが、目標としては、犠牲者を1人も出さないことであります。

交通事故発生件数や負傷者数は、年々減少傾向にあります。高齢者の事故が増加しているため、高齢者及び高齢ドライバーに対する「交通安全教室」等の啓発活動と併せて、警察署及び関係部局との連携による「運転免許証自主返納」の支援策を検討します。

また、道内では飲酒運転による悲惨な交通事故が相次いで発生しており、北海道では「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」が平成27年12月に施行されています。

道内でも飲酒運転根絶に係る条例を制定する自治体もあり、北見市内においては飲酒運転に伴う重大な交通事故は発生していませんが、ドライバーだけではなく飲食店や事業所に対する啓発活動を粘り強く継続していかなければなりません。

これらの目標達成のため、市民の理解と協力の下、関係機関・団体とも充分連携を取り、各種施策を総合的に推進していきます。

なお、本計画の目標の達成度を測るため、第9次北見市交通安全計画に引き続き「死者数」や「交通事故発生件数」、「負傷者数」の減少を成果指標とします。

2 目標達成のための重点項目

(1) 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

i) 高齢者及び子どもの安全確保

北見市でも、高齢者が交通事故の加害者や死亡交通事故の犠牲者となる事故の割合が増加しており、今後においても高齢化が進むことを踏まえ、高齢者が安全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を図ることが必要です。

このため、高齢者が自動車を運転して移動する場合と歩行及び自転車等、自動車以外で移動する場合、それぞれの対策が必要となります。

歩行や自転車利用の場合については、歩道の整備や生活道路対策をはじめ、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して交通安全教育を実施していくほか、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域生活に密着した交通安全運動を推進していくことが重要です。

自動車運転の場合については、高齢ドライバーの身体機能の変化や認知症の影響等による事故の未然防止のため、本人の意思を尊重した上で、免許証の自主返納に係る支援策の検討を行い、自動車移動の代替策についても協議が必要です。

また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう、都市や生活環境を踏まえた道路交通環境の形成に取り組む必要があります。

なお、子どもの安全確保については、通学路における歩道等の歩行空間整備を推進する必要があり、登下校時における見守り等、保護者及び交通安全指導員の育成と併せて、交通安全運動や交通安全教室を通じて子どもたちの安全に対する意識を高めていくことが重要です。

ii) 歩行者及び自転車の安全確保

北見市で発生した交通事故は、事故類型別に見ると人対車両の割合が年々増加する傾向にあります。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比べ弱い立場にある歩行者の安全を確保することが不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

このため、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路において歩道の整備等による歩行空間の確保を進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

また、自転車については、自動車に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者に衝突した場合には加害者となるため、小中学校及び高等学校における交通安全教室をより積極的に開催していく必要があります。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する知識及び理解が不十分なことを背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育の実施と交通安全運動を推進していくことが重要です。

iii) 生活道路における安全確保

生活道路における自動車の速度抑制に向けては、道路交通環境の整備、警察署による交通指導取締り等の要請、生活道路への時間帯による自動車の流入防止対策、幹線道路における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の確保に向けた対策を一層推進する必要があります。

(2) 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

i) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

安全運転義務違反に起因する交通事故については、各種交通安全啓発も広範囲に渡り、従来以上にきめ細かな対策が求められるため、警察等からの詳細な情報や分析を踏まえた対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、交通事故の減少を図る必要があります。

併せて、死亡交通事故発生現場での検分及び分析を進め、道路改良・路面標示等、適切な対策を講じます。

ii) 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形態等、事故特性に応じた対策が必要なことから、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うため、地域自治会や事業所等にも積極的に啓発活動に参加していただくなど、市民意識の向上を図る必要があります。

iii) 先端技術の活用推進

運転者の不注意や、高齢化に伴う身体機能等の低下による交通事故に対応するため、さまざまな技術開発が進められています。運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムをはじめ、交通事故が発生した場合にいち早く救助救急を行えるシステムなどの活用を、今後の技術発展を踏まえながら、国や道と連携して推進していくことが重要です。

第4章 交通安全の施策について

1 交通安全教育及び広報活動の充実

交通安全教育は自他の生命尊重という理念の下、人間の成長過程に合わせ、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、段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。

特に、高齢化が進行する中で、高齢者自らの交通安全意識の向上と、他の世代に対しても高齢者に配慮する意識を高めるための啓発を強化します。

加えて、自転車を使用することが多い小中学生や高校生に対しては、自転車運転者講習制度の施行に合せて、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として「交通安全教室」の充実を図ります。

こうした交通安全教育・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、教材の充実を図ります。

また、地域ぐるみの活動を効果的に推進するため、高齢者・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ます。

さらに、冬季における道路交通においては、路面や気象などの交通環境が夏季とは大きく異なり、積雪や路面凍結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、より効果的な交通安全教育の推進のため、心身の発達段階や各年代に応じた、参加・体験・実践型の方法を検討します。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

i) 幼児に対する交通安全教育の推進

幼稚園や保育所（園）等においては、家庭及び関係機関・団体と連携し、日常の教育や保育活動のあらゆる場面を想定した交通安全教育を計画的かつ継続的に推進します。

これらを効果的に実施するため、紙芝居や模擬信号機及び視聴覚教材等を利用、幼児に分かりやすい指導に努めるとともに、幼児の心身の発達や地域の交通状況等の実情を踏まえた指導資料作成等、指導力向上及び教材整備を推進します。

また、保護者が日常生活の中で幼児と一緒に安全に道路を通行するなど、家庭においても交通ルール等を教えることの重要性を認識してもらうよう、交通安全教室等の実施に努めるとともに、交通安全指導員及び交通安全市民運動推進員による通園や通所時の安全な行動の指導を促進します。

ii) 小学生に対する交通安全教育の推進

小学校においては、交通事故被害者等の心情の理解や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、家庭及び関係機関・団体と連携し、心身の発達段階や地域の実情に応じ、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

通じて思いやりの心や歩行者としてのマナー、自転車の安全な利用、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交通安全教育を推進します。

また、交通安全指導員及び交通安全市民運動推進員が実施する通学児童に対する安全な行動の指導とともに、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等を開催します。

iii) 中学生に対する交通安全教育の推進

中学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携し、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校教育活動全体を通じて、思いやりの心、歩行者としてのマナー、自転車の安全な利用、自動車の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について交通安全教育を推進します。

iv) 高校生に対する交通安全教育の推進

高等学校等においては、家庭及び関係機関・団体と連携し、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、思いやりの心、自転車の安全な利用、二輪車や自動車の特性とシートベルト着用を含む安全な利用、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ます。

また、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、免許取得前に行う交通安全教育を推進します。

特に自転車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、警察署等、関係機関・団体と連携し、安全運転及び自転車運転マナーに関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

v) 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対しては、青少年団体、女性団体、PTAなどの社会教育団体や子育て学級をはじめ、各種学級及び講座、講演会及び研修会などの様々な機会を通じて、交通安全の学習機会を設けるとともにパンフレットの配布やホームページ等により周知を図ります。

vi) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対しては、加齢に伴う身体機能の低下が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解してもらうことが重要であると考えます。

このため、道路及び交通の状況に応じ、安全な通行に必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を普及するため、高齢者クラブや自治会に対しての参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

また、交通安全教育を受ける機会の少ない単身高齢者を中心に、家庭訪問による戸別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言など、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで行われるよう取り組みます。

なお、高齢者の交通事故防止対策の一環として、「運転免許証自主返納制度」支援事業を検討します。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が道路の安全通行に必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性の理解を深めるため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

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必要な資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図ります。

また、指導者の養成や確保、教材等の充実及び効果的手法の導入を図るとともに、必要に応じて教育方法、利用する機材の見直し・検証を行うなど、効果的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

i) 交通安全運動の推進

市民一人ひとりが交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣化するとともに、市民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・団体が連携し、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の実施にあたっては、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市民に広く周知することにより、市民参加型の交通安全運動の実施に努めます。

ii) 自転車の安全利用の推進

ア 自転車が道路を通行する場合は、車両としての交通ルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことの啓発に努めます。

併せて、平成 27 年 6 月より悪質な違反が繰返された場合、「自転車運転者講習」制度が義務付けられており、交通安全教室等にて周知します。

イ 自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を推進するため、「自転車安全利用五則」（平成 19 年 7 月中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）等を活用し、歩行者や他の車両に配慮した通行など自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。

ウ 自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚が必要であり、併せて事故発生の際には高額な賠償が求められる場合もあることから、任意の自転車賠償保険制度等の周知を図ります。

エ 薄暮時から夜間にかけて自転車の重大事故が発生する傾向にあることを踏まえ、自転車のライト点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進します。

オ 幼児や児童の保護者をはじめ、高齢者や中学・高校生等、自転車利用者に対し、ヘルメット着用について啓発に努めます。

カ 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、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の使用や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のシートベルトの着用について啓発に努めます。

iii) 自動車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を高めるため、関係機関・団体と連携し、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用について啓発に努めます。

また、シートベルト着用状況調査を定期的に行うことにより、ドライバー及び同乗者の着用の啓発に努めます。

iv) チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果を高めるため、母子手帳の交付時をはじめ、病院や幼稚園、保育所（園）、販売店等と連携し、保護者に対して正しい使用方法の啓発に努めます。

チャイルドシートの正しい使用効果を知ってもらうため、交通安全研修センターでの短期間（原則 10 日間）の貸出事業を今後も継続し、保護者に対する普及啓発に努めます。

v) 反射材用品等の普及促進

薄暮時から夜間における視認性を高め、歩行者や自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用し、積極的に啓発します。

特に高齢者の理解を深めるため、自発性を促すことに留意しつつ、関係機関・団体と連携し、反射材用品の貼付活動及び戸別訪問による配布を行います。

vi) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

平成 27 年 12 月に施行された「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」を踏まえ、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という市民の規範意識の定着を図るため、関係機関・団体と連携し、飲酒運転の危険性について交通安全教育を推進するほか、ハンドルキーパー運動など、地域、職場等における飲酒運転根絶に向けた取組みの普及に努めます。

vii) 農業機械等の安全利用の推進

農業用トラクターや農畜産物の運搬車両による事故防止を図るため、関係機関・団体と連携し、運転者に対する交通ルールの遵守や事故防止について啓発を行い、農業機械等の安全利用を推進します。

viii) 効果的な広報の実施

効果的な広報の実施のため、ホームページを始めとするインターネットや新聞、テレビ、ラジオ、広報紙等の各種媒体を活用します。

ix) 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、加齢に伴う身体機能の低下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啓発を地域の商店街などと協力して積極的に行うほか、高齢者を交通事故から

守るため、他の年齢層に対して高齢者の歩行や自転車利用時の行動特性を広報するとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めます。

また、認知症高齢者による車両の運転防止のため、家族や関係者に対する啓発活動を推進します。

イ 薄暮時から夜間にかけての事故防止のため、最高速度違反、飲酒運転、無灯火等による交通事故防止のため、指導車による赤色回転灯点灯を郊外幹線道路にて実施します。

ウ 市民が、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に繋がるよう、事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努めます。

エ 速度の出し過ぎによる危険性の認識向上や環境に配慮した安全速度の励行運動などを推進するとともに、主要幹線道路等における車間距離保持の普及啓発を行います。

オ 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るため、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・ライト運動の推進を図ります。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を活動目的とする民間団体に対しては、交通安全指導者や安全運転管理者の養成等の事業や諸行事に対する支援のほか、必要な資料の提供等を通じ、主体的な活動を促進するとともに、それぞれの立場に応じた活動が効果的かつ積極的に行われるよう、行政と民間団体、民間団体相互の協力や連携を図りながら活動の展開を図ります。

北見市交通安全市民運動推進委員会をはじめ、北見市交通安全協会及び北見地区安全運転管理者協会、北見市交通安全指導員会等、関係団体の組織の充実や強化とともに、特徴を生かした自主的、創造的な活動を促進するほか、その他の自動車製造・販売団体、自動車利用団体等の関係団体については、それぞれの立場に応じた交通安全活動ができるよう働きかけを行います。

(5) 市民参加・市民協働の推進

交通安全は、市民の安全意識が何よりも大切であることから、市民自らが交通安全に関する意識を深めることが重要であるため、交通安全意識の啓発においては、市民及び関係機関・団体が連携し、地域の実情に即した身近な活動を推進できるよう、市民の参加や協働を積極的に進めます。

(6) 冬季間における交通安全教育及び広報活動の充実

i) 幼児に対する交通安全教育の推進

幼稚園や保育所（園）等においては、家庭及び関係機関・団体と連携し、冬季交通の特徴や路上遊戯の危険性等について交通安全教育を推進します。

ii) 小学生、中学生及び高校生に対する交通安全教育の推進

学校においては、家庭及び関係機関・団体と連携し、運転者に発見されやすい服装の推奨、積雪等により見通しの悪化した道路や視界不良時の道路の安全な利用、積雪路での遊戯や自転車利用の危険性等について交通安全教育を推進します。

iii) 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対しては、関係機関・団体と連携し、冬季における自動車等の安全運転の確保のため、路面の凍結、地理的要因や気象状況による交通環境の変化、除雪による堆雪や積雪による見通しの悪化や幅員の減少、降雪や地吹雪による視界不良等、冬季における自動車運転の特徴や危険性等、交通安全教育を推進します。

iv) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対しては、関係機関・団体と連携し、路面の凍結、地理的要因や気象状況による交通環境の変化、除雪によって生じる堆雪や積雪による見通しの悪化や幅員の減少、降雪や地吹雪による視界不良、歩行環境の悪化、自転車利用の危険性等、冬季交通に係る特徴や危険性等、交通安全教育を推進します。

v) 道路交通に関する広報啓発等の充実

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ついて各種媒体を活用して広報します。

また、冬季は他の季節と比べ気象や路面等の交通環境が変化しやすく、その影響も大きいことから、適時に適切な情報を提供するなど、路面状況等の把握及び道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備の促進を図ります。

2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備にあたっては、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、生活道路での安全推進に取り組みます。

少子高齢化が急速に進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全かつ安心して外出できる交通社会の形成を図るため、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に努めます。

また、事故発生割合が高い幹線道路の区間等においては、事故の態様、交通量等を踏まえ、警察署と連携し、効果的な事故抑止対策を推進します。

さらに、冬季交通においては、路面や気象など交通環境が通常とは大きく異なることから、特性に応じた道路交通環境整備を図ることが重要であり、事故の特徴を踏まえた対策を重点的に実施します。

そのほか、市道の道路パトロールや路面清掃などをはじめ、橋梁等の補修などの維持補修をすすめ、安全で快適な道路環境を確保します。

(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

i) 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、市民及び関係機関・団体が連携し、車両速度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に努めます。

ii) 通学路等における交通安全の確保

学校、教育委員会、道路管理者、警察などの関係機関・団体が連携の上、「北見市通学路合同安全点検」を実施し、通学危険箇所等の把握・改善を行い、交通設備等については、道路管理者及び警察署へ要望致します。

iii) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

誰もが支障を感じることなく利用できる交通環境確保のため、バリアフリーの考え方に基づいた歩行空間の整備を進めます。

高齢ドライバーの増加に対応するため、道路標識の高輝度化の要望と併せて、道路標識等の視認性に支障となる街路樹の剪定を行います。

また、交通事故発生危険性が高い信号機のない交差点や見通しの悪いカーブ区間において、必要に応じてドット線、交差点クロスマークや道路照明灯等の設置に努めるほか、道路標識の要望及び交通安全啓発看板設置等、視認性の向上に努めます。

- (2) **高規格道路の活用促進による生活道路との機能分化**
道路ネットワーク全体の安全性の向上を図るため、一般道路に比べ交通事故率が低く安全性の高い高規格道路の利用を促進します。
- (3) **幹線道路における交通安全対策の推進**
- i) **幹線道路対策の推進**
交通事故の発生割合の高い区間については、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、警察へ信号機の高度化の要請や交差点改良等の環境整備など、重点的な交通事故対策を実施します。
- ii) **適切に機能分担された道路網の整備**
高規格道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離に努めます。
- iii) **改築等による交通事故対策の推進**
道路の改築に当たっては、交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑で快適な交通を確保するため、歩道設置が可能な一定の道路幅員を持つ道路では、関係機関との連携強化を図りながら歩道等の交通安全施設の整備を図ります。
- (4) **自転車利用環境の総合的整備**
- i) **安全で快適な自転車利用環境の創出**
道路混雑の緩和や環境にやさしい自転車交通の推進を図るため、自転車歩行者道等の自転車走行空間ネットワークの整備を推進し、歩行者や自転車の安全な通行空間の確保を図ります。また、ルールやマナーについて啓発するなどソフト施策を積極的に推進します。
- ii) **自転車等の違法駐輪防止の取組み**
歩行者の通行に支障となる自転車の違法駐輪について、指導・広報を行うほか、警察署との連携により撤去等も実施します。
- (5) **公共交通機関の利用促進**
高齢者による交通事故リスクの軽減を図るため、公共交通機関の利用を促進するほか、鉄道やバス等の確保及び維持を図ることに努めます。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

i) 災害に備えた安全の確保

地震、大雨、大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に努めます。

ii) 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、混乱を最小限に抑えるため、北見市地域防災計画に基づき被災地への車両の流入抑制等の交通規制を速やかに実施します。

(7) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図るとともに、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。

また、違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民に広報するとともに、関係機関・団体と連携し、市民の理解と協力を得ながら違法駐車をしない、させない気運の醸成や高揚を図ります。

(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

i) 道路占用の適正化等

工作物の設置や工事等に要する道路占用の許可に当たっては、安全かつ円滑な道路交通の確保のための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。

特に市街地においては、重点的に道路交通に支障を来す不法占用物件等の排除、是正の指導を行います。

また、無秩序な道路の掘り返しを抑制するとともに、工事に伴う事故渋滞を防止するため、計画的な施工を調整します。

ii) 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、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。

(9) 冬季道路交通環境の整備

i) 人優先の安全・安心な歩行空間の確保

中心市街地や公共施設周辺、通学路等において、冬季の安全で快適な歩行空間を確保するため、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒の危険等冬季特有の障害に対し、歩道の除雪と併せて滑り止め剤の散布等の実施に努めます。

ii) 幹線道路における冬季交通安全対策の推進

安全かつ円滑で快適な冬季交通を確保するため、一般道路の新設や改築に当たっては、冬季交通に係る交通安全施設についても併せて整備し、交通事故防止のため除雪による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に努めます。

iii) 効果的な交通規制の推進

スリップ事故の多発しているカーブ、気象や路面状況の変化が著しい箇所においては、警察署に安全施設の整備や速度規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に要請します。

iv) 交通安全に寄与する冬季道路交通環境の維持

冬季の良好な道路環境を維持するため、道路の除排雪の実施、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滑り止め剤の効果的な散布により、冬季路面の管理の充実に努めます。

市街地においては、学校周辺や幹線道路の交差点を中心に、排雪による見通しの確保に努めるとともに、地域（ブロック）ごとに車道、歩道及び交差点除雪等の作業を連携して効率的に行なう総合除雪体制の確保と、生活道路において地域住民と連携して行なうパートナーシップ除雪制度の促進を図ります。

3 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図るとともに、交通事故に迅速に対応して被害を最小限にとどめるため、救急医療機関及び北見地区消防組合等との緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を推進します。

特に、救命率・救命効果の一層の向上を図るため、医師、看護師、救急救命士、救急隊員の役割に応じた体制整備をはじめ、事故現場からの緊急通報によりドクターカーの出動を考慮した出動指令や応急手当の普及啓発活動を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備

i) 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の拡大及び事故の種類や内容の複雑・多様化に対処するため、救助体制の整備や拡充を図り、円滑な救助活動を実施します。

ii) 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、確実な連絡体制の維持、救護訓練の実施及び災害医療チームの連携による救助・救急体制の充実を図ります。

iii) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

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）の使用を含めた心肺蘇生法等の応急手当の知識や実技の普及を図ります。

また、消防機関及び救急医療関係団体が実施する講習会の開催及び普及啓発活動等を積極的に推進します。

iv) 救助、救急用資機材の整備の推進

救助工作車、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、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

また、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助や救急活動の迅速化のため、高機能消防指令センターの機能を活用し、迅速に緊急出動できる体制を整備します。

v) 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・救急事象に対応するため、救助隊員及び救急隊員の知識や技術等の向上を図るなど、教育訓練を推進します。

vi) 高規格道路等における救急業務実施体制の整備

高規格道路等における救急業務については、適切かつ効率的な人命救護を行います。

(2) **救急医療体制の機能分担と相互連携**

救急医療体制の基盤とするため、休日夜間救急センター、在宅当番医制の初期救急医療体制等と併せて、24 時間受入可能とする医療体制については、それぞれ機能分担と相互連携により救急医療体制の充実、強化を図ります。

(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、救急に係る協議会等を活用し、救急医療機関及び消防機関等との緊密な連携や協力関係の確保を図ります。

4 被害者支援の推進

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交通事故被害者を支援するため、交通事故に関する相談活動や被害者支援の充実に取り組みます。

(1) **交通事故相談活動の充実**

交通事故被害者等からの相談に対応するため、交通安全研修センターにおいて交通事故相談専門員による交通事故相談を今後も継続的に開催する他、北海道の交通事故相談所等に関する情報提供を行います。

(2) **交通事故被害者支援の充実**

交通事故被害者支援の充実のため、医療機関等に対し、救急医療設備の整備や被害者救済の拠点となる病院及び施設の指定事業に関する広報に努めます。

第5章 計画の推進体制

1 計画の推進体制について

本計画に関する施策の推進にあたっては、関係機関及び庁内関係部局で構成する北見市交通安全対策会議が、各部局等の所管や処理する事項の明確化を図るとともに、全庁的な連絡調整機能を担います。

このほか、交通安全上の諸問題について市民の意見を聴くため、市長を会長として設置する北見市交通安全対策会議を開催します。

2 交通安全に関する情報の共有化

交通安全に対する意識の高揚を図るため、事故発生の状況や被害の状況、原因などの把握に努め、市民に適切な情報を提供し、情報共有に努めます。

また、全道で展開される各交通安全運動や運動期間中に開催される市民集会等、諸行事についても、市の広報紙やホームページ等にて周知を行い、広く市民に参加を呼びかけます。

第10次

北見市交通安全計画

平成28年度～平成32年度
平成28年12月16日
北見市交通安全対策会議

北見市交通安全対策会議
北見市市民環境部市民生活課交通安全係
北見市青葉町5番16号 北見交通安全研修センター
TEL (0157) 25-3588
