

旭川市交通安全計画

令和4年度～令和8年度(第11次)

(素案)

令和4年(2022年) 月 日

旭川市

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
【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】.....	2
3 計画の推進.....	5
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	6
第2章 交通事故等の現状等.....	7
1 道路交通事故の現状.....	7
2 踏切事故の状況等.....	10
第3章 交通安全計画における目標.....	11
1 道路交通の安全についての目標.....	11
2 踏切道における交通の安全についての目標.....	11
第4章 重点課題.....	12
1 高齢社会を踏まえた総合的な対策.....	12
2 飲酒運転の根絶.....	13
3 スピードダウン.....	13
4 シートベルトの全席着用.....	13
5 自転車の安全利用.....	14
6 生活道路における安全確保.....	14
7 踏切道における交通安全対策.....	15
8 冬季に係る陸上交通の安全.....	15
第2部 講じようとする施策.....	16
第1章 道路交通環境の整備.....	16
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.....	16
2 幹線道路における交通安全対策の推進	18
3 交通安全施設等の整備事業の推進.....	18
4 高齢者等の移動手段の確保・充実	19
5 効果的な交通規制の推進.....	20
6 自転車利用環境の総合的整備.....	20
7 交通需要マネジメント*の推進.....	21

8	災害に備えた道路交通環境の整備.....	21
9	総合的な駐車対策の推進.....	22
10	道路交通情報の充実.....	22
11	交通安全に寄与する道路交通環境の整備.....	23
12	冬季道路交通環境の整備.....	23
第2章	交通安全思想の普及徹底.....	25
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進.....	25
2	効果的な交通安全教育の推進.....	29
3	交通安全に関する普及啓発活動の推進.....	29
4	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進.....	33
5	地域における交通安全活動への参加・協働の推進.....	33
第3章	安全運転の確保.....	35
1	運転者教育等の充実.....	35
2	防災気象情報等の充実.....	36
第4章	救助・救急活動の充実.....	37
1	救助・救急体制の整備.....	37
2	関係機関の協力関係の確保等.....	39
第5章	被害者支援の充実と推進.....	40
第6章	踏切道における交通の安全.....	40
用語集	41

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、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、昭和 46 年度以降、10 次・50 年にわたる旭川市交通安全計画を作成し、国、北海道、市、関係機関・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 年には 43 人にのぼった旭川市の道路交通事故死者数は、平成 27 年以降は 10 人以下で推移するまで減少しました。

これは、国、北海道、市、関係機関・団体のみならず全市民を挙げて長年にわたり努力を継続してきた成果であると考えられます。

しかしながら、いまだに道路交通事故による死者は後を絶たないため、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、国、北海道、市、関係機関・団体だけではなく、市民一人一人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りません。

第 11 次旭川市交通安全計画は、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 4 年度から 8 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あります。

本市においては、この交通安全計画に基づき、関係機関・団体等と連携し、市民の理解と積極的な協力を得ながら、その効果を高め、安全で安心な社会の実現を目指します。

2 計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

本市では、人口減少が進んでおり、高齢化率も3割を超える状況となっています。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要です。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保もまた、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素です。

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べきです。

交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではありませんが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、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、更なる新たな一歩を踏み出さなければなりません。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、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、全ての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となります。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあります。また思いがけず交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）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。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必要があります。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

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は、喫緊の課題です。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。地域で高齢者が自動車を頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっています。

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠です。

高齢化が進展していく中で、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、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通関係者の連携によって、構築することを目指します。

(1) 交通社会を構成する三要素

本計画においては、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、これを市民の理解と協力の下に推進します。

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、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底を図り、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、指導の強化等を図るものとします。また、交通社会に参加する市民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させます。この場合、交通事故被害者等の声を直接市民が聞く機会を増やすことも安全意識の向上のためには有効です。さらに、市民自らの意識改革のためには、住民が身近な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直接関わったりしていくなど、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。このようなことから、旭川市交通安全計画の作成に当たっては、北海道交通安全計画を踏まえつつも、本市の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、市民の意向を十分反映させる工夫も必要です。

イ 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、必要な検査等を実施し得る体制の充実を、国

や北海道に働きかけていくものとしします。

ウ 交通環境に係る安全対策

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により、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるよう努めます。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる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うものとしします。

(2) 先端技術の積極的活用

今後も、更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に、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ことが必要です。

加えて、将来的には、Society5.0*の実現を視野に、ICT*を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要です。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出すことが必要です。

(3) 救助・救急活動の充実及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に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・確実な救助・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）や旭川市犯罪及び交通事故のない安全で安心なまちづくり条例（平成20年3月24日旭川市条例第6号）の趣旨を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の充実に努めます。

(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、関係機関・団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進すること

が重要であることから、交通の安全に関する計画等に市民の意見を反映できるよう、市民参加を推進するとともに、市民が主体的に行う地域の特性に応じた取組等を活用し、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

現在、国、北海道及び市では厳しい財政事情にありますが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策については、こうした財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要です。そのため、地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を上げることができるような対策に集中して取り組むとともに、将来を見通した交通安全施設等の整備を図るなど効率的な予算執行に配慮するものとします。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたっていますが、これらは相互に密接な関連を有するので、総合的かつ効果的に実施することが肝要です。これらの施策は、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、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを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・快適性と密接な関連を有するものであることから、これらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとします。

(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、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、関係機関に対し、保安監査の充実・強化と情報の共有のほか感染症による影響を踏まえた安全対策を求めています。

3 計画の推進

これまで、様々な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところですが、前方不注意等の安全運転義務違反に起因する死亡事故は依然として多いため、発生場所や形態等の交通実態を分析し、きめ細かな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っていきます。

また、広報紙等を通じた交通安全に関する情報の提供等により、市民に交通安全対策に対する関心を持ってもらい、地域における安全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してもらうなど、市民主体の交通安全に対する意識を醸成していきます。

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、そのために、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していくことが重要です。

（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、様々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、必要に応じて対策を講じるものとします。

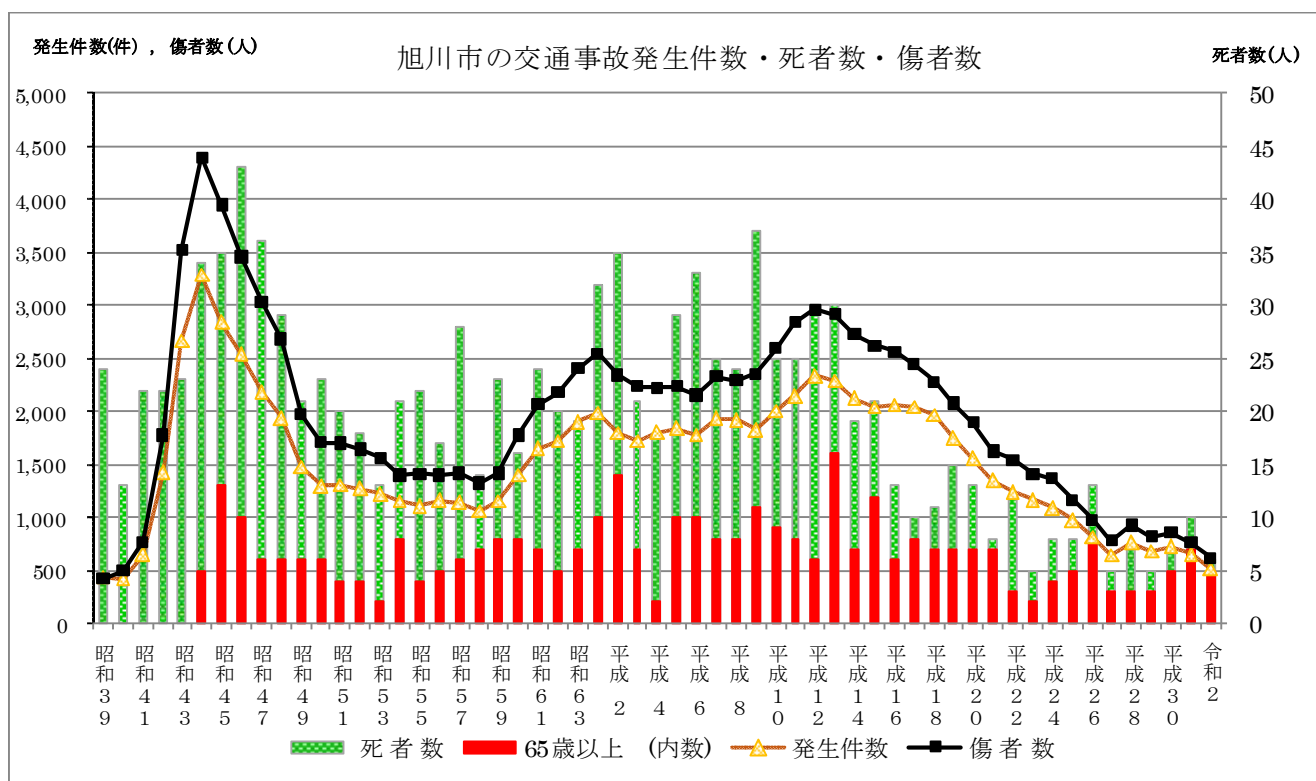
第2章 交通事故等の現状等

1 道路交通事故の現状

本市の交通事故による24時間死者数*は、昭和46年に43人を数えましたが、昭和47年以降はしだいに減少傾向に転じました。その後、平成2年には35人、平成9年には37人と、一時的な増加も見られましたが、平成13年の30人を最後に着実な減少が始まり、平成20年以降は15人未満で、平成27年以降は10人以下で推移するまで減少しています。また、令和2年には交通死亡事故ゼロ連続230日を達成しましたが、24時間死者数は結果として6人となりました。

交通事故による傷者数については、昭和50年代の半ばに一時的な減少が見られたものの、昭和の末期から再び増加に転じ、3千人台をうかがう勢いでしたが、平成12年の2,961人をピークに減少し、令和2年には618人となりました。

交通事故発生件数もほぼ同じ傾向で、平成12年の2,333件を最後に減少に転じ、令和2年には511件となりました。



近年（平成 28 年～令和 2 年）の交通事故の発生状況をみると、次のような特徴があります。

- ① 5 年間ににおける交通事故の死者数では、65 歳以上の高齢者が全体の 6 割以上を占めています。特に 80 歳以上でそのうちの半数を超えており、被害の割合が高くなっています。

また、歩行者被害事故の死者数のうち 9 割以上が 65 歳以上の高齢者となっています。

交通事故による年代別死者数（平成 28 年～令和 2 年） 単位：人

年代	15 歳以下	16 ～ 19 歳	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 ～ 64 歳	65 ～ 69 歳	70 歳代	80 歳以上	合計
人数	0	1	0	5	2	2	2	1	10	12	35
歩行者	0	0	0	0	0	1	0	0	4	9	14

※ 歩行者にあつては年代別死者人数の内数である。

- ② 5 年間ににおける事故の原因別では、前方不注意、前左右不確認等の安全運転義務違反に起因する事故が全体の 6 割を超えて最も多く、次いで一時不停止による事故が約 1 割となっています。

交通死亡事故の原因も、前方不注意等の安全運転義務違反による事故が全体の 4 割を超えています。

第一当事者の事故原因別交通事故発生状況（平成 28 年～令和 2 年）

区 分	発生件数(件)	死者数(人)
安全運転義務違反	2,196	16
前方不注意	580	11
前左右不確認	629	0
ブレーキ操作	303	2
上記以外	684	3
一時不停止	339	0
交差点安全通行	238	6
信号無視	220	0
その他上記以外	345	13
合 計	3,338	35

- ③ 65歳以上の高齢運転者による交通事故件数は、増減の変動があるものの、全体としては減少傾向にあります。全事故件数に占める割合は増加傾向が見られません。

65歳以上の高齢運転者による交通事故件数

区 分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
事故件数 (件)	196	176	213	198	145
事故発生件数 (件)	763	683	728	653	511

【参考】これまでの旭川市交通安全計画の目標値と実績値

第1次旭川市交通安全計画（昭和46年度～50年度） 目標値：数値目標なし
第2次旭川市交通安全計画（昭和51年度～55年度） 目標値：昭和50年交通事故死者数（23人）の半減 実績値：昭和55年22人
第3次旭川市交通安全計画（昭和56年度～60年度） 目標値：数値目標なし
第4次旭川市交通安全計画（昭和61年度～平成2年度） 目標値：数値目標なし
第5次旭川市交通安全計画（平成3年度～7年度） 目標値：死者数10人以下 実績値：平成7年25人（※平成4年18人）
第6次旭川市交通安全計画（平成8年度～12年度） 目標値：死者数20人以下 実績値：平成12年30人（※平成8年24人）
第7次旭川市交通安全計画（平成13年度～17年度） 目標値：死者数18人以下 実績値：平成17年10人（※平成17年10人）
第8次旭川市交通安全計画（平成18年度～22年度） 目標値：死者数8人以下 実績値：平成22年12人（※平成21年8人）
第9次旭川市交通安全計画（平成24年度～28年度） 目標値：死者数3人以下 実績値：平成28年7人（※平成27年5人）
第10次旭川市交通安全計画（平成29年度～令和3年度） 目標値：死者数3人以下 実績値：令和3年2人（令和3年10月5日現在）

※ 実績値の()内の表記は、各計画期間内における死者数が最少であった年と人数です。

2 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、長期的には減少傾向にあります。

これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられます。しかし、踏切事故は一たび発生すると多数の死傷者が生じるおそれがあるため、十分な安全対策が必要です。

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】 24時間交通事故死者数を3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はありますが、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、これまでの推移等を勘案し、本計画の計画期間である令和8年までに年間の24時間死者数を3人以下とすることを指すものとします。

また、本目標達成後には、更に死者数ゼロに近づけることを目標に、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、死傷者数を確実に減少させることを目指します。

これらの目標を達成するため、市民の理解と協力の下、関係機関・団体と連携し、第2部に掲げた諸施策を総合的に推進します。

2 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、市民の理解と協力の下、第2部に掲げる諸施策を総合的に推進することにより、踏切事故の発生の防止に努めます。

第4章 重点課題

近年、交通事故の発生件数及び死傷者数が減少していることは、これまでの旭川市交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられます。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際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。

そこで、本市の情勢等を踏まえ特に留意すべき事項については、次のとおり重点課題として対策の推進を図っていきます。

【重点課題】

1 高齢社会を踏まえた総合的な対策

本市では、交通事故死者に占める高齢者の割合が高く、平成28年から令和2年までの5年間における死者の6割以上を65歳以上の高齢者が占めています。

また、交通死亡事故のうち高齢の運転者が原因となる事故の割合についても、今後増加が予想されます。

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

しかし、市内では、過疎化や少子高齢化の進行、モータリゼーションの進展などにより、通学、通院、買物など日常生活に欠かせない移動手段であった公共交通機関の利用者が減少傾向にあり、その維持・確保が難しくなっている地域もあることから、高齢者を始めとする交通弱者の方々が安心して日常生活を送るため、地域交通の維持・確保に向けた取組が急務となっています。

こうしたことから、高齢者の身体機能に応じた交通安全教室など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、通院や買物など日常生活を支える交通サービスを地域の実情に応じて整備していくため、総合的な

交通政策を推進します。

2 飲酒運転の根絶

本市において、平成 28 年に飲酒を伴う重大な交通死亡事故が発生したこと、また、北海道内においても、平成 26 年と 27 年に同様の事故が相次いで発生したことを受けて、本市では、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の下に、飲酒運転のない、市民にとって安全で安心して暮らすことができる社会の実現を目指す、旭川市飲酒運転の根絶に関する条例（平成 28 年 12 月 13 日 旭川市条例第 81 号）を制定しました。

この条例に基づき、北海道等の関係機関、市民及び事業者等と連携を図り、飲酒運転の予防及び再発の防止のためのアルコール健康障害を有する者等に対する相談支援、飲酒運転の危険性や飲酒が身体に及ぼす影響に関する知識の普及、市民に対する飲酒運転の状況等に関する情報提供など、飲酒運転を根絶するための社会環境づくりを推進します。

3 スピードダウン

北海道内における交通死亡事故は、第一当事者の約 4 割に速度超過が認められ、最高速度違反を原因とする交通死亡事故の割合が全国平均の約 2 倍と高い水準で推移しています。

事故直前の速度が高くなるほど致死率は高くなるため、総合的な速度抑制対策を実施し、速度超過に起因する交通事故の防止と事故発生時の被害軽減を図ることが必要です。

自動車の走行速度と交通事故の実態から最高速度違反の危険性について積極的に情報発信することにより、市民の交通安全意識の高揚を図ります。

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、後部席における着用については、いまだ徹底されていない現状があることから、シートベルトの全席着用の必要性について市民の理解を深めることが重要です。

また、北海道内では、長距離のバス旅行やデイサービスの送迎において、利用者が

シートベルトを着用しない状態で走行し交通事故に遭い死亡する事例が発生していることから、事業者に対する法令遵守を働きかけるとともに、関係機関・団体と連携して、全席でのシートベルト着用の徹底について、引き続き普及啓発活動を推進します。

5 自転車の安全利用

自転車については、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。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があります。特に、市街地において自転車の走行空間の確保を進めるに当たっては、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。

また、自転車利用者については、交通ルールやマナーに違反する行動が多いことから、「北海道自転車条例」（平成 30 年北海道条例第 42 号）や「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）*についての広報啓発や交通安全教育を推進します。

さらに、平和通買物公園（歩行者専用道路）内の自転車通行や周辺における放置自転車が問題となっており、自転車駐車場の整備等の自転車対策を進める必要があります。

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嫌い、う回路として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、生活道路における交通の安全を確保するため、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備に努めるとともに、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を関係機関に対し求めていく必要があります。

特に、通学路等においては関係機関と連携し、交通安全の確保に向けた対策を推進します。

7 踏切道における交通安全対策

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化，構造の改良，歩行者等立体横断施設の整備，踏切保安設備の整備，交通規制，統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること，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，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されるよう，鉄道事業者等の関係機関に対し求めていきます。

8 冬季に係る陸上交通の安全

本市は，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することが不可欠です。

また，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，安全で快適に利用できる歩行空間の確保について検討する必要があります。

第2部 講じようとする施策

第1章 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たところです。

子どもを事故から守り、高齢者や障害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ため、安全・安心な歩行空間が確保された道路交通環境整備を図るよう努めていきます。

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依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も深刻です。

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整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、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関係機関と連携し、実施することにより、車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等が安全に利用できる道路交通環境の形成が期待できます。

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、北海道、市、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

(2) 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、「旭川市通学路安全プログラム」等に基づく定期的な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、道路管理者、保育所等の対象施設、その所管機関、警察等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

高校・中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所、認定こども園や児童館等に通う児童や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推進するとともに、必要に応じて、公安委員会に対して、押しボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を要望します。

(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 高齢者や障害者等を含め全ての人々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バリアフリー化された歩道等を整備します。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、自転車駐車場等の整備を推進します。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、公安委員会に対して、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、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化、歩行者等支援情報通信システム（高度化PICS*）等の推進を求めます。

また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号）（以下「バリアフリー法」という。）に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい歩道の整備に努めるほか、公安委員会に対して、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を要請するなど、連続的・面的に整備しネットワーク化を図ります。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内します。

イ 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締り強化を警察に対し求めるとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となる、歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の駐車防止について、放置自転車問題への対策と並行して、警察の協力を得ながら啓発を推進します。

2 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策に資する道路整備事業については、最大限の交通事故対策の効果が得られるよう、選択と集中により重点的・集中的に事業を推進します。

(1) 事故データ等を踏まえた危険箇所の対策

国及び北海道は、事故データ等に基づき、交通事故の危険性の高い区間を選定し、地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に講じることにより効果的・効率的な交通事故対策を推進していることから、国道・道道における事故危険区間の対策について、国及び北海道に要望するとともに、市道においても事故危険区間が確認された場合、必要な対策を進めます。

(2) 幹線道路における交通規制

幹線道路については、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、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、必要に応じて、公安委員会に対し、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制の見直しについて検討を求めるなど、その適正化へ向けた働きかけを行います。

特に、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、事故の防止を図ります。

(3) 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、警察や道路管理者が連携し、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止に努めます。

(4) 適切に機能分担された道路網の整備

幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化します。

3 交通安全施設等の整備事業の推進

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、次の方針

により、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ります。

(1) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び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安全・安心な歩行空間の確保に努めるとともに、自転車利用環境の整備等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を目指します。

また、公安委員会に、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の交通事故対策の推進を働きかけます。

(2) 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、警察や道路管理者が連携し、重点的な交通事故対策を実施します。

(3) 高度道路交通システム（ITS*）の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、警察及び公安委員会に対して、交通管制システムの充実・改良について働きかけを行い、安全で快適な道路環境の実現を図ります。

(4) 協議会等の活用

警察と道路管理者が設置している「北海道道路交通管理協議会」等を活用し、定期的な情報交換を通じて安全な道路交通環境の実現を図ります。

4 高齢者等の移動手手段の確保・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）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手手段の確保に向け、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）を策定した上で、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。

5 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえた安全で円滑な交通流の維持を図るため、交通規制や交通管制の内容についての見直しや、交通事情の変化によるソフト・ハード両面での総合的な対策を、北海道、警察等の関係機関に求めていきます。

6 自転車利用環境の総合的整備

(1) 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、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ことが必要です。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、歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、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よう努めます。

なお、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、公安委員会に対し、駐車禁止又は駐停車禁止の規制の実施や取締りを求めていきます。

さらに、自転車通行空間の整備、安全利用等を示した「旭川市自転車活用推進計画（令和4年3月策定予定）」と連携し、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。

(2) 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車等の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に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に努めます。

また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について「旭川市駐輪場の設置等に関する条例」（平成22年3月25日 旭川市条例第17号）を活用し、自転車

駐車場等の整備の促進を図ります。

駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、道路管理者、警察、鉄道事業者等が協力し、条例により駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等を推進します。

特に、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においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化のため、関係機関・団体が連携し、違法駐車を防止する広報啓発活動等を推進します。

7 交通需要マネジメント*の推進

(1) 都市部における交通の円滑化

道路交通渋滞を緩和し、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、幹線道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策等を推進します。

(2) 公共交通機関利用の促進

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）等の一部改正法に基づき、地域における移動ニーズに対し、地方公共団体が中心となって策定する地域のマスタープラン（地域公共交通計画）に沿った取組を推進し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図ります。

具体的には、バス路線の分かりやすさ向上のための情報提供の強化等のバスの利用促進を図るための施策を推進するとともに、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を、国、北海道、市及び交通関連事業者等が連携して推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図ります。

さらに、鉄道・バス事業者等による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を目指します。

8 災害に備えた道路交通環境の整備

(1) 災害に備えた道路の整備

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

道路交通の確保に努めます。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上等にある橋りょうの耐震対策を推進します。

(2) 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、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、通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

9 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。

また、「旭川市違法駐車等防止条例」(平成12年3月31日旭川市条例第14号)による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等の協力と市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・高揚を図ります。

10 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対する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必要があることから、時間別・車種別等の交通規制の実効性を確保するため、公安委員会及び警察に対して、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規制標識の整備について働きかけを行います。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、案内標識の設置のほか、国際化の進展に対応するため、案内標識の英語表記改善に努めます。

11 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(1) 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努めます。

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，指導等を行い，特に市街地についてその改善に努めます。

(2) 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います。

12 冬季道路交通環境の整備

(1) 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ます。

特に，中心市街地や公共施設周辺，通学路等を始め歩行者の安全確保の必要性が高い区間等について，冬季の安全で快適な歩行者空間を確保するため，積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒の危険等冬季特有の障害に対し，歩道除雪や防滑砂の散布等その重点的な実施に努めます。

(2) 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，視線誘導標等の防雪対策に努めます。

(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ることから，地域の人々のニーズや道路

の利用実態，交通流の実態等を把握し，冬季における地域の気象や交通の特性に応じた道路交通環境の整備を行います。

また，積雪寒冷地域である本市においては，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除雪や防滑砂散布を実施します。

(4) 交通安全に寄与する冬季道路交通環境の整備

冬季における円滑・快適で安全な交通を確保し，良好な道路環境を維持するため，より効果的な道路除排雪の実施，交差点や坂道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。

第2章 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、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、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、市民一人一人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とともに、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者などに関する知識や思いやりの心を育み、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。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知り、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化します。また、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ます。

学校においては、学習指導要領等に基づき、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に交通安全教育を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）に基づき策定することとなってい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、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施します。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、北海道、市、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・普及啓発活動に当たる市職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における指導者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、心身の発達の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習得してもらうとともに、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してもらうことを目標とします。

幼稚園、保育所、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います。これらを効果的に実施するため、紙芝居や腹話術、視聴覚教材等を利用した分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成及び教材・教具の整備を推進します。

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を支援するとともに、家庭において適切な指導ができるよう、保護者に対しても交通安全教室への参加を促します。

また、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とともに、幼児交通安全こぐまクラブ等の活動の支援に努めます。

(2) 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してもらうとともに、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。

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、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します。

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します。

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ります。また、保護者が日常生活の中で基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう、保護者に対しても交通安全教室への参加を促します。

さらに、交通ボランティア等による通学路における児童に対する安全な行動の指導を促進します。

(3) 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してもらうとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。

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、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、標識等の意味等について重点的に交通安全教育を実施します。

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します。

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、生徒に対する補完的な交通安全教育の推進を図ります。

(4) 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してもらうとともに、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持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とします。

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、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、運転者の責任等について更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います。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

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ります。

(5) 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ます。

地域団体等における交通安全教室の実施を促進するための周知を行うほか、自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における講座等や各種広報媒体を活用した情報提供等、交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進します。

(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、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や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解してもらうとともに、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してもらうことを目標とします。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、国、北海道及び市は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、交通安全指導員等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

また、関係団体、交通ボランティア等、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者に対する社会教育の場面、各種の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とともに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通ボランティア等による啓発活動の促進に努めます。

(7) 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、学校や地域における福祉活動の場を利用するなどして、交通安全教育を推進します。

(8) 冬季に係る交通安全教育

冬季に係る交通安全教育は、路面や気象など交通環境が通常とは大きく異なり、

悪条件が重なることから、交通安全意識と交通マナーの向上を図るため、降雪や積雪、除雪等による見通しの悪化や幅員減少、視界不良等冬季における危険性やスピードダウンの重要性について、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の実施に努めます。

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、その必要性を理解できるようにするため、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します。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保や教育機材等の充実など効果的な教育手法の開発・導入に努めるとともに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。

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等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

3 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

市民一人一人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取組を推進するための市民運動として、関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の運動重点としては、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徹底、自転車の安全利用の推進等、全市的な交通情勢に即した事項とし、必要に応じて地域の重点を定めます。

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、運動重点等

について広く住民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努めます。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティア等の参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進します。

(2) 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してもらうため、関係機関と連携して交通ルールの遵守に向けた意識向上を図るなど、各種広報媒体を活用した啓発活動に努めます。

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、その信号に従うといった交通ルールの周知に努めます。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付けること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

(3) 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、各種広報媒体やイベント等を通じて積極的な広報啓発を推進するとともに、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・実践型の交通安全教育の推進に努めます。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、かばん等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨します。

(4) 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

「旭川市飲酒運転の根絶に関する条例」に基づき、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティア等や安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動*の普及啓発に努め

るなど、地域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「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確立を図ります。

(5) スピードダウンの励行運動の推進

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の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します。

(6) 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、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図るため、北海道や関係機関・団体等と協力し、あらゆる機会・媒体を通じて啓発活動等を展開します。

(7) 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及び正しい使用方法について、幼稚園、保育所、認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。

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、広報啓発に努めます。

(8) 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の理解を促します。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」の活用や「北海道自転車条例」に基づいた取組を推進し、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着用及び自転車損害賠償保険等への加入に関する普及啓発の強化を図ります。

特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、歩行者専用道路（買物公園、銀座通商店街等）が自転車通行禁止であることについての周知・徹底を図ります。

また、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図ります。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参

加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等の普及に努めます。

夕暮れ時から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進します。

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の周知に努めるとともに、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活動を推進します。

幼児・児童の保護者を始め、全ての年齢層の自転車利用者に対し、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、及びヘルメットの着用の普及に努めます。

(9) 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します。

(10) 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット、街頭ビジョン等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等、具体的で訴求力の高い広報を行います。

ア 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等を図ります。

イ 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、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の高揚を図ります。

ウ 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、国、北海道と連携し、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理

解と協力を求め、市民の交通安全意識の高揚を図ります。

(11) 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に努めます。
- イ 夕暮れ時から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。
- 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・団体と連携を図りながら広報啓発活動を推進します。
- エ 昼間における自動車等の運行時に前照灯を点灯するデイ・ライト運動を推進し、運転者自らの交通安全意識を高め、他者への交通安全の呼び掛けを図ることで交通安全を願う心の輪を広げるとともに、車両の存在、位置等を相手に認識させることにより交通事故の防止を図ります。

4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全に関わる民間団体については、諸行事に対する協力及び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、地域団体等については、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、交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行い、市民挙げでの活動の展開を図ります。

また、交通安全指導員を始めとする交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する支援を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進します。

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、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

このため、交通安全思想の普及に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携し、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働

を進めます。

第3章 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なため、関係機関を通じ、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までを含めた運転者教育等の充実に努めます。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する教育等の充実に図ります。

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、高齢者や障害者、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ります。

1 運転者教育等の充実

運転者の安全に運転しようとする意識を向上させるよう啓発活動を実施するとともに、教育内容の充実が図られるよう関係機関・団体との連携を図ります。

(1) 高齢運転者対策の充実

ア 高齢者に対する教育の充実

運転シミュレーター及び実車を活用した参加・体験型指導を関係機関・団体と連携を図りながら行い、高齢者の身体的な機能の変化を踏まえた的確な個別指導を行うなど効果的な教育の実施に努めます。

イ 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、高齢者マークの使用の促進を図ります。

ウ 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の整備を図るため、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図るほか、運転免許証を自主返納した者に対する支援の充実を目指します。

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、北海道及び市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）を策定することにより、公共交通サービスの改善を図るとともに、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。

(2) 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、着用効果の啓発等により着用推進を図るとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用についての正しい理解を促します。

2 防災気象情報等の充実

気象庁から発信される台風、大雨、強風、地震等の道路の交通安全に係る防災気象情報を的確に把握し、関係機関と連携しながら、事故の防止・軽減に資するよう道路利用者等に対する道路状況の周知等を適切に行います。

第4章 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迅速・確実に対応できるよう、消防機関、医療機関等の各関係機関相互の緊密な連携・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。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、事故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や救急救命措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します。

1 救助・救急体制の整備

(1) 救助・救急体制の整備・拡充

交通事故の種類や内容の複雑多様化に対処するため、救助・救急体制の整備や拡充を図り、救助・救急活動を円滑に実施します。

(2) 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幹線道路の交通事故等に対応するため、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・救急体制の充実強化を図ります。

(3) ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターの活用は、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との連携強化を図り積極的な活用を推進します。

(4) 高速自動車国道等における救助・救急業務実施体制の整備

高速自動車国道等における救助・救急業務については、沿線市町を管轄する消防本部及び東日本高速道路株式会社又は道路管理者と連携し、効果的かつ効率的な救助・救急活動を行います。

(5) 救助・救急用資機材等の整備の推進

交通救助活動に必要な救助資機材を整備するとともに、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。

(6) 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、教育訓練を推進します。

(7) 救急救命士の養成及びメディカルコントロール体制の充実

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）の充実を図るため、救急救命士を養成するとともに、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な教育訓練を実施します。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等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実強化を図ります。

(8) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

事故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*）の使用を含めた応急手当の普及啓発活動を推進します。

心肺蘇生法等の応急手当の正しい知識・技術の普及を図るために、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等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。また、救急要請の受報時における応急手当の口頭指導を推進します。さらに、自動車教習所における教習及び免許取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、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に対しても広く知識の普及に努めます。

また、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。

(9) 現場急行支援システム（FAST*）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）の整備を図ります。

(10) 緊急通報システム（HELP*）・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を図るため、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・携帯機器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、緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）の普及を図ります。

2 関係機関の協力関係の確保等

交通事故による負傷者を迅速かつ円滑に医療機関に収容するため、消防機関と医療機関をはじめ、医療機関相互の緊密な連携・協力関係を確保するとともに、円滑な搬送と受入れのための連絡体制を構築します。

また、医師、看護師等が事故現場又は搬送途上に出動し、救命医療を行うことにより負傷者の救命効果を高めるため、医療機関のドクターカーとの連携を強化するほか、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機器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、消防機関と医療機関との相互連携の強化を図り、より高度な救急医療体制の整備を促進します。

さらに、多数の負傷者を伴う大規模な交通事故の発生に備え、災害派遣医療チーム（DMAT*）及び災害派遣精神医療チーム（DPAT*）の活用を推進します。

なお、これらは道路交通に限らず、全ての交通分野における大規模な事故についても同様です。

第5章 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、損害賠償保険等の普及に努めます。

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や情報が乏しいことが少なくないことから、警察や北海道の相談窓口のほか民間の犯罪被害者支援団体等を活用して、交通事故に関する相談を受けられる機会の周知を図るなど、交通事故被害者等の支援に努めます。

第6章 踏切道における交通の安全

踏切道は、直前横断、落輪等に起因する事故が発生するおそれがあることから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押しボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るなど、踏切通行に関するルールやマナーについての啓発活動に努めます。

用語集

ページ	用語	解説
4 P	Society5.0	サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（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
4 P	I C T	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。I Tのほぼ同義語。2000年代半ば以降，I Tに替わる語として，主に総務省を始めとする行政機関及び公共事業などで用いられている。
7 P	24時間死者数	交通事故の発生から，24時間以内に死亡した死者数をいう。
14 P	自転車安全利用五則	平成19年7月11日中央交通安全対策会議交通対策本部決定による。 自転車の通行ルールの広報啓発の際に活用されることを目的としたもの 1 自転車は，車道が原則，歩道は例外 2 車道は左側を通行 3 歩道は歩行者優先で，車道寄りを徐行 4 安全ルールを守る ・飲酒運転・二人乗り・並進の禁止 ・夜間はライトを点灯 ・交差点での信号遵守と一時停止・安全確認 5 子どもはヘルメットを着用
17 P	P I C S	歩行者等支援情報通信システム (Pedestrian Information and Communication Systems) 交差点等に設置する光通信装置と歩行者が所持する携帯端末が，双方向に情報をやり取りすることにより，通行する高齢者，身体障害者等に交差点名，歩行者用信号の状態等に関する情報を提供し，安全な移動を支援するシステム

19P	高度道路交通システム（ITS）	<p>（Intelligent Transport Systems）</p> <p>道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称</p>
21P	交通需要マネジメント	<p>都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和するため、道路利用者の時間の変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整等により、交通需要量を調整（＝交通行動の調整）する手法</p>
30P	ハンドルキーパー運動	<p>「自動車仲間や知人と飲食店などへ行く場合、お酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人が自動車の運転をして仲間などを送り届ける。」というもので、「乗るなら飲むな、飲むなら乗るな」を実践する、飲酒した人にハンドルを握らせないという運動</p>
38P	自動体外式除細動器（AED）	<p>（Automated External Defibrillator）</p> <p>コンピュータが心電図を自動解析し、必要に応じて音声指示でスイッチを押下することにより電氣的刺激（除細動）を与えることができる医療機器</p>
39P	現場急行支援システム（FAST）	<p>（Fast Emergency Vehicle Preemption Systems）</p> <p>緊急車両が、迅速に急行できるように支援するシステム</p> <p>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>
39P	緊急通報システム（HELP）	<p>（Help system for Emergency Lifesaving and Public safety）</p> <p>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</p> <p>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>
39P	災害派遣医療チーム（DMAT）	<p>（Disaster Medical Assistance Team）</p> <p>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>
39P	災害派遣精神医療チーム（DPAT）	<p>（Disaster Psychiatric Assistance Team）</p> <p>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>

旭川市交通安全計画

令和4年度～令和8年度（第11次）

令和4年〇月〇日

旭川市

作成 旭川市交通安全対策会議
事務局 旭川市防災安全部交通防犯課
旭川市6条通10丁目 第三庁舎1階
TEL (0166) 25-6215
