参考資料１

北 海 道 交 通 安 全 計 画

令和３年度 ～ 令和７年度(第 11 次)

令和３年７月７日

北海道交通安全対策会議

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
【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
（１）交通社会を構成する三要素 2
（２）先端技術の積極的活用 3
（３）救助・救急活動及び被害者支援の充実 3
（４）参加・協働型の交通安全活動の推進 3
（５）効果的・効率的な対策の実施 4
（６）公共交通機関等における一層の安全の確保 4
３　計画の推進 4
（１）交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 4
（２）地域ぐるみの交通安全対策の推進 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 5
（１）高まる安全への要請と交通安全 5
（２）新型コロナウイルス感染症の影響の注視 5

第２章 交通事故等の現状等 6
１　道路交通事故の現状 6
２　道路交通事故の見通し 7
３　鉄道事故の現状 7
４　踏切事故の状況等 7

第３章 交通安全計画における目標 9
１　道路交通の安全についての目標 9
２　鉄道交通の安全についての目標 9
３　踏切道における交通の安全についての目標 9

第４章 施策の柱と重点課題 10
１　高齢化社会を踏まえた総合的な対策 11
２　飲酒運転の根絶 12
３　スピードダウン 12
４　シートベルトの全席着用 13
５　自転車の安全利用 13
６　生活道路における安全確保 14
７　鉄道交通における安全対策 14
８　踏切道における交通安全対策 14
９　冬季に係る陸上交通の安全 14

第２部 講じようとする施策（分野別） 16
第１章 道路交通の安全 16
１　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）高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化 18
（３）幹線道路における交通安全対策の推進 18
（４）交通安全施設等の整備事業の推進 20
（５）高齢者等の移動手段の確保・充実 20
（６）歩行者空間のユニバーサルデザイン化 21
（７）無電柱化の推進 22
（８）効果的な交通規制の推進 22
（９）自転車利用環境の総合的整備 22
(10) 高度道路交通システムの活用 23
(11) 交通需要マネジメントの推進 24
(12) 災害に備えた道路交通環境の整備 24
(13) 総合的な駐車対策の推進 25
(14) 道路交通情報の充実 26
(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 27
(16) 冬季道路交通環境の整備 28

２　交通安全思想の普及徹底 28
（１）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 29
（２）効果的な交通安全教育の推進 33
（３）交通安全に関する普及啓発活動の推進 33
（４）交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 36
（５）地域における交通安全運動への参加・協働の推進 36

３　安全運転の確保 37
（１）運転者教育等の充実 37
（２）運転免許制度の改善 40
（３）安全運転管理の推進 40
（４）事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進 40
（５）交通労働災害の防止等 42
（６）道路交通に関連する情報の充実 42

４　車両の安全性の確保 43
（１）先進安全自動車（ＡＳＶ）の普及促進 43
（２）高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進 43
（３）自動運転車の安全対策・活用の推進 43
（４）自動車アセスメント情報の提供等 43
（５）自動車の検査及び点検整備の充実 43
（６）リコール制度の充実・強化 45
（７）自転車の安全性の確保 45

５　道路交通秩序の維持 45
（１）交通の指導取締りの強化等 45
（２）交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進 46
（３）暴走族等対策の推進 47

６　救助・救急活動の充実 48
（１）救助・救急体制の整備 48
（２）救急医療体制の整備 49

（３）救急関係機関の協力関係の確保等 50

７　被害者支援の充実と推進 50
（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 51
（２）損害賠償の請求についての援助等 51
（３）交通事故被害者支援の充実強化 51

８　研究開発及び調査研究の充実 52
（１）道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進 52
（２）道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化 52

第２章 鉄道交通の安全 53
１　鉄道交通環境の整備 53
（１）鉄道施設等の安全性の向上 53
（２）運転保安設備等の整備 53
２　鉄道交通の安全に関する知識の普及 53
３　鉄道の安全な運行の確保 53
（１）保安監査の実施 53
（２）運転士の資質の保持 54
（３）安全上のトラブル情報の共有・活用 54
（４）気象情報等の充実 54
（５）大規模な事故等が発生した場合の適切な対応 54
（６）運輸安全マネジメント評価の実施 54
（７）計画運休への取組 54
４　鉄道車両の安全性の確保 54
５　救助・救急活動の充実 55
６　公共交通事故被害者等への支援 55
７　鉄道事故等の原因究明と事故等防止 55

第３章 踏切道における交通の安全 56
１　踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進 56
２　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 56
３　踏切道の統廃合の促進 56
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 56

用語集 58

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）が制定された。

これに基づき、昭和 46 年度以降、10 次・50 年にわたる北海道交通安全計画を作成し、国、道、市町村、関係民間団体等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、道内では、昭和 46 年に 889 人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和２年の死者数は 144 人と６分の１以下まで減少するに至った。

これは、国、道、市町村、関係民間団体のみならず道民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、未だに道路交通事故による死傷者数が 9 千人を超えており、事故そのものを減少させることが求められている。また、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）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、国、道、市町村、関係民間団体だけでなく、道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は、このような観点から、交通安全対策基本法第 25 条の規定に基づき、令和３年度から７年度までの５年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この北海道交通安全計画に基づき、国の関係行政機関、道及び市町村においては、陸上交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

※ 当計画においては、地域としての北海道を「北海道」、地方公共団体としての北海道を「道」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 】

北海道では、全国を上回るスピードで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る。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、道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ある。

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にあって、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、公共交通機関を始め、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ある。

道路交通事故による死者数は着実に減少してきてはいるものの、未だに 140 人を超えている。鉄道交通の運転事故件数も、長期的には減少傾向にあり、第 10 次計画期間においても着実に減少しているが、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。

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ある。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、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、さらなる、新たな一歩を踏み出さなければならない。

【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、障がい者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要がある。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】

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、喫緊の課題である。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る。地域で高齢者が自動車に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る。

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となる。

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、年齢や障がい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す。

（１）交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通について、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③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、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、これを道民の理解と協力の下、強力に推進する。

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、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等

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する。また、交通社会に参加する道民一人ひとりが、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る。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接道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ある。さらに、道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あり、市町村においても、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。このようなことから、市町村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、地域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、地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

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を充実させるものとする。

ウ　交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、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ものとする。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、歩道の整備を積極的に実施するなど、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ある。

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、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

（２）先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、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必要がある。

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ある。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必要がある。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図るものとする。

（３）救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。また、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）の趣旨を踏まえ、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更なる充実を図るものとする。

（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、道、市町村、関係民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、道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、国、道及び市町村の行う交通の安全に関する施策に計画段階か

ら道民が参加できる仕組みづくり、道民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

（５）効果的・効率的な対策の実施

現在、国、道及び市町村は厳しい財政事情にあるが、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ある。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挙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、ライフサイクルコストを見通した信号機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する。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたっているところ、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。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する。

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ので、自動車交通量の拡大の抑制等により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する。

（６）公共交通機関等における一層の安全の確保

このほか、道民の日常生活を支え、ひとたび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図ることにより、防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。

ア　鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、年間約４億人が利用する道民生活に欠くことのできない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、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。また、全国ではホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故が多数発生していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、道民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

イ　踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約４割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状にある。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

３　計画の推進

（１）交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的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あるが、前方不注視や操作不適といった安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、全体の半数程度を占めている。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、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していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

また、第 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、その時々の状況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

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためにも、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該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、道民主体の意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、市町村等それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

各市町村で取り組んでいる飲酒運転対策、自転車の交通安全対策などについては、他の地域における施策実施の参考となるよう積極的な情報共有を図っていく。

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にあっても、確実に交通安全を図り、そのために、道警察、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ある。

（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、道民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。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、必要な対策に臨機に着手する。

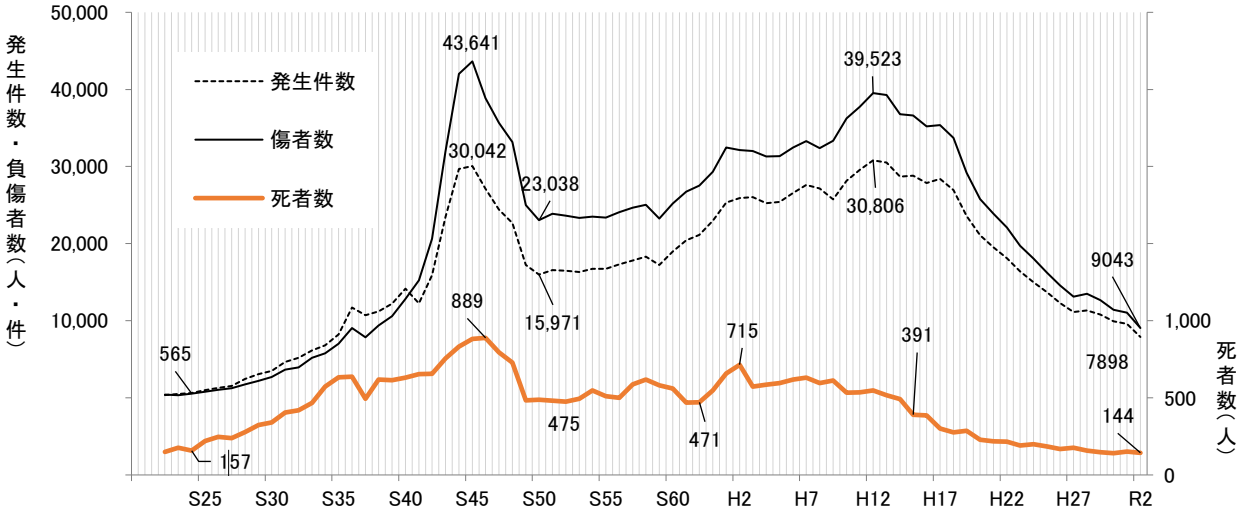
第２章 交通事故等の現状等

１　道路交通事故の現状

北海道の交通事故による 24 時間死者数は、昭和 46 年に 889 人を数えたが、昭和 47 年以降着実に減少に向かい、昭和 52 年には 475 人とピーク時の半数まで減少した。その後増勢に転じ、平成２年には 715 人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、平成 15 年には 391 人となり、昭和 46 年当時の半数以下となった。また、平成 30 年は、記録が残る昭和 22 年以降最少の 141 人となるとともに、第 10 次交通安全計画の最終年である令和２年中の死者数は 144 人となり、平成 32 年（令和２年）までに 24 時間死者数を 150 人以下とする目標を達成した。

なお、近年、交通事故件数と死傷者数については、平成 12 年をピークに減少傾向にあり、令和２年の発生件数は 7,898 件、死傷者数は 9,187 人となり、ピーク時の約４分の１に減少した。

道路交通事故における交通事故発生件数、死者数及び負傷者数



注１　昭和 34 年までは、軽微な被害（８日未満の負傷、２万円以下の物件）事故は含まない。
注２　昭和 40 年までの発生件数には、物件事故件数も含まれる。

交通事故発生件数及び負傷者数は、ピーク時（平成 12 年）以降減少傾向にある。

交通事故の死者数については、第 10 次北海道交通安全計画（以下「計画」という。）の目標値（150 人）達成のため、毎年５人（2.8%）の減少を目安として取り組んだ結果、計画に掲げた目標値を達成することができた。

なお、年齢層別に、交通事故死者数割合の長期的推移をみると、第１次計画初年度の昭和 46 年には、全交通事故死者数に占める 65 歳以上の割合は 18.0%であったのに対し、25 年後の第６次計画初年度の平成８年には 25.2%、第 10 次計画初年度の平成 28 年には 52.5%、令和２年は 47.2%となっており、交通事故死者に占める高齢者の割合は大きい。

今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっており、特に、令和４年からは、いわゆる「団塊の世代」が 75 歳以上に達し始めるため、75 歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。

注）高齢者については、昭和 46 年は 60 歳以上、平成８年以降は 65 歳以上の者の死者数を用いた。

【参考】これまでの北海道交通安全計画の目標値と実績値

計画時期	目標値	実績値
第１次 （昭和 46 年度～50 年度）	歩行者推計死者数約 472 人の半減	昭和 50 年 176 人
第２次 （昭和 51 年度～55 年度）	過去最多の死者数 889 人の半減	昭和 55 年 510 人
第３次 （昭和 56 年度～60 年度）	数値目標なし	－
第４次 （昭和 61 年度～平成２年度）	数値目標なし	－
第５次 （平成３年度～７年度）	死者数 550 人以下	平成７年 632 人
第６次 （平成８年度～12 年度）	死者数 530 人以下	平成 12 年 548 人
第７次 （平成 13 年度～17 年度）	死者数 485 人以下	平成 17 年 302 人
第８次 （平成 18 年度～22 年度）	死者数 260 人以下	平成 22 年 215 人
第９次 （平成 23 年度～27 年度）	死者数 175 人以下	平成 27 年 177 人
第 10 次 （平成 28 年度～令和２年度）	死者数 150 人以下	令和２年 144 人 （平成 30 年 141 人）

２　道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、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、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、道民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、過去 10 年の数字を基に対数近似値で予測を実施したところ、令和７年における交通事故死者数の予測値は、次のようになっている。

※　令和７年度の予測値　　死者数（24 時間以内、134.09 人）

３　鉄道事故の現状

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、近年はほぼ横ばいの傾向にあり、平成 27 年からは 10 件程度で推移し、令和２年は 10 件であった。

また、令和２年の死者数は１人であったものの、平成 23 年には石勝線清風山信号場において、特急スーパーおおぞらが脱線、トンネルの中で停止し、火災が発生した事故により、乗客等 79 人が負傷した。

なお、平成 17 年には乗客 106 人が死亡したＪＲ西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客５人が死亡したＪＲ東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、平成 18 年から令和２年までの間は乗客の死亡事故が発生しなかった。

近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故は約３割、踏切障害事故は約４割を占めており、両者で運転事故件数全体の約７割を占めている。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故がほぼすべてを占めている。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故については、令和２年２件であった。

４　踏切事故の状況等

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、令和２年の発生件数は４件、死傷者数は３人となっている。

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る。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約４割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道

がなお残されている現状にある。

近年の踏切事故の特徴としては、①踏切道の種類別にみると、発生件数では第１種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数でみると、第１種踏切道が最も少なくなっている、②衝撃物別では自動車等と衝撃したものがほぼ全てを占めている、③自動車の原因別でみると直前横断によるものが約４割を占めている、④全国では歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めている、ことなどが挙げられる。

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

【数値目標】　　令和７年までに24時間交通事故死者数を134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、本計画の計画期間である令和７年までには、年間の24時間死者数を134人以下にすることを目指すものとする。

このことは、当然のことながら、24時間死者数のみならず、およそ道路交通事故に起因する死者数（30日以内死者数）を同様に減少させることを意味している。

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すものとする。

この目標を達成するため、国、道及び市町村は、道民の理解と協力の下、第２部に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

なお、数値目標については、第10次北海道交通安全計画期間中の交通事故死者数の推移を基準としつつ、対数近似による予測計算により算出した。

【参考】

令和７年（ｘ=16）の死者数は、近似曲線に当てはめて計算すると　134.1人となる。

注：今後、交通事故死者数の増加が懸念される要素として、高齢の運転免許保有者数の増加などが考えられるが、ここでは加味していない。

２　鉄道交通の安全についての目標

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ことが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

道民の理解と協力の下、第２部第２章及び第３章に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

３　踏切道における交通の安全についての目標

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

第４章 施策の柱と重点課題

【施策の柱】

- 道路交通の安全
  - １　道路交通環境の整備
  - ２　交通安全思想の普及徹底
  - ３　安全運転の確保
  - ４　車両の安全性の確保
  - ５　道路交通秩序の維持
  - ６　救助・救急活動の充実
  - ７　被害者支援の充実と推進
  - ８　研究開発及び調査研究の充実
- 鉄道交通の安全
  - １　鉄道交通環境の整備
  - ２　鉄道交通の安全に関する知識の普及
  - ３　鉄道の安全な運行の確保
  - ４　鉄道車両の安全性の確保
  - ５　救助・救急活動の充実
  - ６　公共交通事故被害者への支援
  - ７　鉄道事故等の原因究明と再発防止
- 踏切道における交通の安全
  - １　踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
  - ２　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
  - ３　踏切道の統廃合の促進
  - 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

道路、鉄道、踏切道の各分野において、長期的には、交通事故等の発生件数及び死傷者数が減少していることにかんがみると、これまでの北海道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る。

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。

対策の実施後においては、効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から、第 11 次計画において講じようとする施策については、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通の分野ごとに、第 10 次計画と同じ柱建てとして総合的な交通安全対策を推進する。

その際、北海道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問題点や施策の考え方を示し、関係機関・団体はもとより、全道各地域での取組が促進されるよう情報発信を行っていく。

【重点課題】

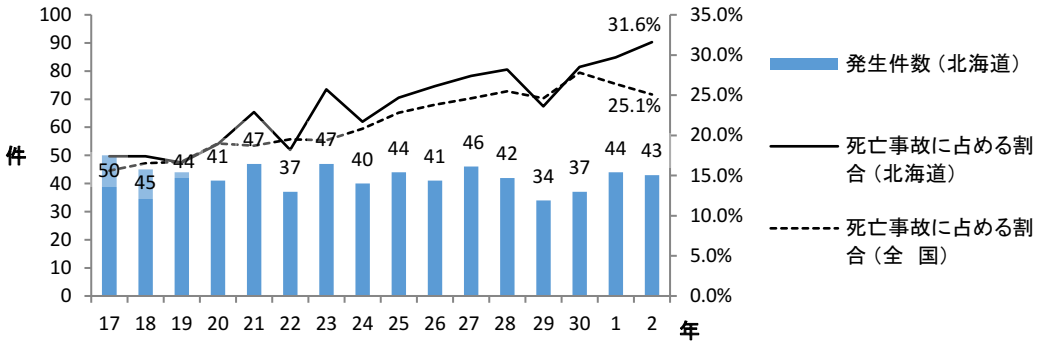
1　高齢化社会を踏まえた総合的な対策

北海道は、交通事故死者に占める高齢者の割合が高く、死者のほぼ半数を 65 歳以上の高齢者が占める。

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は、30%を超えている。

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った（平成 29 年３月 12 日施行）。

高齢運転者（65 歳以上）が第１当事者となった交通死亡事故の推移

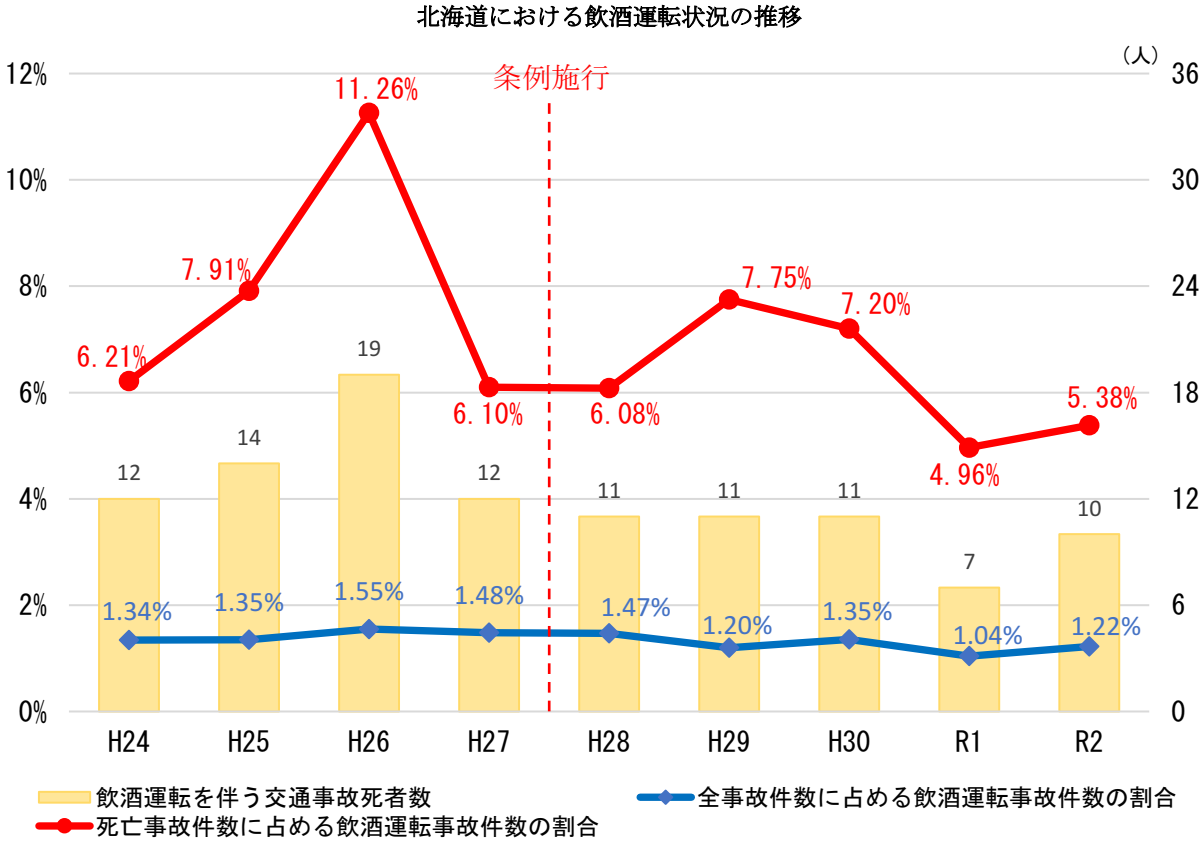


しかし、道内では、過疎化や少子高齢化の進行、モータリゼーションの進展などにより、通学、通院、買い物など日常生活に欠かせない移動手段であった公共交通機関の利用者が減少傾向にあり、その維持・確保が難しくなっている地域もあることから、道民の理解と協力を得て高齢者運転免許制度を厳格かつ円滑に運用する上で、高齢者をはじめとする交通弱者の方々が安心して日常生活を送るため、地域交通の維持・確保に向けた取組が急務となっている。

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なれた地域で安心して暮らせるよう、通院や買い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、市町村などと連携し、デマンド交通の導入などを進めるなど、総合的な交通政策を推進する。

2　飲酒運転の根絶

道内において、平成26年と27年に飲酒を伴う重大な交通死亡事故が相次いで発生したことを受けて、道民一人ひとりが、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の下に、社会全体で飲酒運転の根絶に向けた社会環境づくりを行うことなどを基本理念とする北海道飲酒運転の根絶に関する条例（平成27年11月30日　北海道条例第53号。平成27年12月1日施行）が成立した。条例の施行を踏まえ各種取組を推進した結果、令和２年の飲酒が関係する交通死亡事故の発生件数は７件と令和元年に続き、記録が残る平成２年以降最少となったが、全国に比べ、全事故に対する飲酒事故の占める割合は高い水準で推移し、未だ飲酒運転の根絶には至っていない。



※　歩行者、軽車両、路面電車及び列車による交通事故を除く。

引き続き、この条例に基づき、事業者、家庭、学校、地域住民、行政その他の関係する者の相互の連携協力の下、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、道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する。

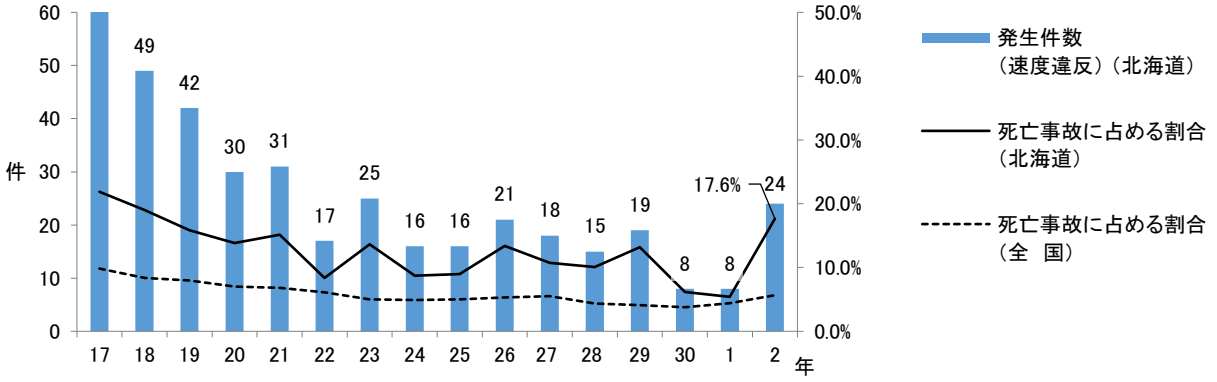
3　スピードダウン

道内における交通死亡事故を走行速度の観点から分析すると、第一当事者の約４割に速度超過が認められ、最高速度違反を原因とする交通死亡事故の割合が全国平均の約２倍と高い水準で推移している。

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ある。

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、道民の交通安全意識の高揚を図る。

第１当事者に最高速度違反のあった交通死亡事故件数の推移

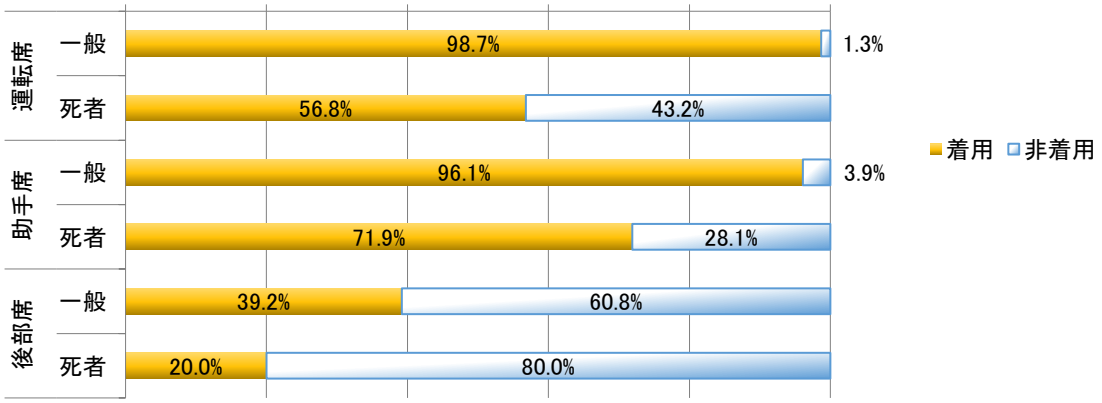


４　シートベルトの全席着用

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るが、道内における自動車乗車中の死者の約４割はシートベルトを着用していない実態にあり、着用していれば助かった可能性は高い。

特に、後部席における着用率は、一般道路における街頭調査の全道平均で４割程度に止まっており、シートベルトの全席着用の必要性について道民の理解を深めることが重要である。

座席別のシートベルトの着用率（平成 30 年～令和 2 年平均）



注：「一般」は、道警・ＪＡＦ合同による全道着用状況調査のうち、一般道の調査結果から算出
注：「死者」からは、シートベルト着用不明の人数を除いて算出

また、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普及啓発活動を推進する。

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る。

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、特に、都市部において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の

在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。
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」や「自転車の安全利用五則」についての広報啓発や交通安全教育を推進する。
さらに、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通安全の支障となる放置自転車が問題となっている場合には、撤去等の対策を進める。

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、迂回路として通過交通の流入が見られる。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、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、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、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講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が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の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、安全確保のためには、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成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。

７　鉄道交通における安全対策

鉄道における事故については、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。
また、全国ではホームでの接触事故等の人身障害事故が多数発生していることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずる。

８　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、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすものである。そのため、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、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。
さらに、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元やこれまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していく。

９　冬季に係る陸上交通の安全

北海道は、１年間の約３分の１が雪に覆われ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。
一方、都市間距離が長く、鉄道輸送等の公共交通手段の比較的少ない北海道の現状からは、冬季においても道路交通に大きく依存することが見込まれる。

このため、北海道における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。

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、高齢者、障がい者等を含むすべての人々が、安全で快適に利用できる歩行空間の確保に向けて取り組む。

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、これまでも警察や国土交通省等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比べて高いことから、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、子供を事故から守り、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っていくものとする。

そのほか、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、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM※）施策を総合的に推進するとともに、最先端の ICT 等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS※）の普及等を推進する。

（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

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依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 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、道、市町村、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、子供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。

公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配意した施策を推進する。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」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のＬＥＤ化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。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。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、視覚障がい者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム（高度化 PICS※）、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して

交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、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ハンプやクランク等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ハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変化・自発光化、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する。

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、道、市町村、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

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供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供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、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、自転車道・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充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。

このほか、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、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障がい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、信号灯器のＬＥＤ化、道路標識の高輝度化等を推進する。

特に、Bluetooth を活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム（高度化 PICS）の整備を推進し、高齢者、障がい者等の安全な移動を支援する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、バリアフリー法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、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、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連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

（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を強化するとともに、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因と

なっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

（２）高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

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

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

（３）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ついては、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。また高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

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）北海道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等、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

一般道路については、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、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について見直しを行い、その適正化を図る。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、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。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、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　適切に機能分担された道路網の整備

（ア）高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

（イ）一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

（ウ）通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

（エ）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、物理的デバイス等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

（オ）道民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

カ　高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

（ア）安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、ワイヤロープの設置を推進する。

逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による重大事故防止のため、標識や路面標示等による対策の拡充に加え、産学官が連携した新しい技術として、錯視効果を応用した路面標示やセンサーによる検知・警告設備等の対策を実施するとともに、画像認識技術を活用した路車連携技術の開発等を推進する。

渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行う。

また、事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

（イ）過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。

（ウ）道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS※）及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の

解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

キ　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、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、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、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペデストリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図る。

（カ）歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

ク　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。

（４）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、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る。

ア　交通安全施設等の戦略的維持管理

公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成 25 年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

また、交通実態の変化等に即した交通規制の見直しを図る。

イ　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「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とともに、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供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る歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

ウ　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。この際、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、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

エ　交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策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とともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

オ　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、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改良を図る。

具体的には、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図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS※）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

カ　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いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

キ　連絡会議等の活用

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」やその下に設置されている「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。

（５）高齢者等の移動手段の確保・充実

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

高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する、最寄駅と目的地を結ぶラストマイル自動運転や中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスを始めとした、地域の自動運転サービスの社会実装を推進する。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスである MaaS※について、地域課題の解決に資する MaaS のモデル構築や MaaS の普及に必要な基盤づくりへ

の支援を行うことで全道への普及を推進し、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

（６）歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めてすべての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

（７）無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の一層の推進を図るべく、関係事業者と連携し、「無電柱化の推進に関する法律」に基づく「北海道無電柱化推進計画」を策定して事業を推進する。

また、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限を実施するなどの取組により、本格的な無電柱化を推進する。

（８）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。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

さらに、公安委員会が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行う。

（９）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

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必要がある。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技術的助言等を実施し、当該計画及びガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画を含む各自治体の地方版自転車活用推進計画の策定や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。

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停車車両については、取締りを積極的に実施する。

各地域において道路管理者や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、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する。

イ　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、自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、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を推進する。

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自転車駐車場等の設置を義務付ける条例の制定の促進を図る。さらに、自転車駐車場整備センター等による自転車駐車場等の整備を促進するとともに、自転車駐車場等を整備する民間事業者を道、市町村とともに国が支援することで、更なる自転車等の駐車対策を図る。

鉄道の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、市町村、道路管理者、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

バリアフリー法に基づき、市町村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・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

(10) 高度道路交通システムの活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである「高度道路交通システム」（ITS）を引き続き推進する。

ア　道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICS の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0 等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

イ　新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用してUTMS の開発・整備を行うことによりITS を推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

ウ　交通事故防止のための運転支援システムの推進

ITS の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの更なる普及や高度化に向けて、産学官が連携し研究開発等を行う。

また、運転者に信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム（TSPS※）を始めとするUTMS の整備を行うことによりITS を推進する。

エ　ＥＴＣ2.0の展開

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を

支援する。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と事故を減らす賢い料金など、道路を賢く使う取組を推進する。

オ　道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS 技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進める。具体的には、公共車両優先システム（PTPS※）の整備を推進する。

(11) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい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、広報・啓発活動を積極的に行うなど、TDM の定着・推進を図る。具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

交通の円滑化等に係る施策については、平成25 年12 月に公布・施行された交通政策基本法（平成25 年法律第92 号）及び27 年２月に閣議決定された交通政策基本計画に即して、国・方公共団体・交通関連事業者・交通施設管理者・住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

ア　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）等の一部改正法により、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地域のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定を推進し、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る。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停やPTPS の整備、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等のバスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、路面電車等の公共交通機関の整備を支援するなど、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る。

さらに、新たなモビリティサービスであるMaaS について、地域課題の解決に資するMaaS のモデル構築やMaaS の普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。

そして、鉄道・バス事業者による運行頻度・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図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場、集約型公共交通ターミナル等の整備、利用を促進し、交通結節機能を強化する。

イ　貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用等を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進する。

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア　災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波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。

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。
津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。
また、地震・津波等の災害発生時に避難場所となるなど、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図る。
また、ミッシングリンクの解消や高速道路の４車線化、一般道の防災課題解消等を推進し、災害に強い道路ネットワークを構築する。

イ　災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置が正常に作動するよう適切に更新を行い、その他の重要な信号機については、信号機と可搬式発動発電機を接続させるコネクタの整備を図るとともに、老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進する。

ウ　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、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。
あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

エ　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、道路の被災状況や道路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道路交通情報の提供等に資するため、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とともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。
また、災害発生時には、警察や道路管理者が保有するプローブ情報や民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進する。

(13) 総合的な駐車対策の推進

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

ア　きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、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、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活

動ガイドラインによるメリハリを付け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の取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備、配置適正化及び有効利用を推進する。

（ア）駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進する。

（イ）地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、民間駐車場の整備を促進する。

また、交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を積極的に推進する。

エ　違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、道民への広報・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。

オ　ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、道、市町村や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

(14) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を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道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。

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えて道路利用者に対し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。

(15) 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掃するためには、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」等を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　休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

ウ　子供の遊び場等の確保

子供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、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹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、子供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、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに、公立の小学校、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。

エ　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。

(16) 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、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に努める。

ウ　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、沿道の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う。

また、積雪寒冷特別地域である北海道においては、冬季の安全な道路交通を確保するため、積雪・凍結路面対策として除雪や凍結防止剤散布を実施する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、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を図る。

エ　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、分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備し、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ほか、降雪や地吹雪等による交通事故を防止するため、道路標識の高輝度化等を推進する。

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道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知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に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・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、道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により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、国、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を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す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の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。

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、子供、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には、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、訪日及び定住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、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えるよう努める。

（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、例えば、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、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、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幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

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児童に対する安全な行動の指導・児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

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、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・団体やＰＴＡ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るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

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、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、北海道及び各方面公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

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など、公民館等の社会教育施設における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、各種教育資機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育の実施や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、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する。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、道及び市町村は、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、高齢歩行者教育システムやドライビングシミュレーター等の各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、歩行者・自転車乗車中の交通死亡事故におい

ては、市街地における事故の割合が高く、歩行者にあっては、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断歩道外横断違反」等の割合が高い、自転車にあっては、交差点の安全進行等の法令違反が多い。

また、高齢運転者の交通死亡事故においては、非市街地における車両単独や正面衝突事故の割合が高いことから、安全な運転に必要な技能・知識を再認識させるため事故の特徴や高齢者の特性に基づいた交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。また、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て、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動、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。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、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等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努める。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、高齢者クラブ等が関係機関・団体と連携して、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。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

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、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、効果的な教材の開発等に努める。

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。定住外国人に対しては、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、外国人の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に加え、冬季交通特有の技能と知識の習得が重要である。このため、冬季における自動車等の安全運転の確保の観点から、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、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・実践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交通安全教育指導者の養成・確保、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事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、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て、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、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

道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、道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道民運動として、関係機関・団体をはじめ、市町村の交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、子供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等、全道的な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、道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る。

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、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実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等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、鞄等の身の回り品への反射材用品の組み込

み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、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」という道民の規範意識の確立を図る。

特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を、自治体を含めた関係機関・団体が連携して推進する。

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・団体が連携した取組の推進に努める。

加えて、飲酒運転の根絶に関する施策を円滑かつ効果的に推進するため、「飲酒運転ゼロボックス」の受理・検挙状況の公表を始め飲酒運転の根絶に関して講じた施策の取組状況等について、関係機関・団体における情報共有を図るとともに、ホームページに掲載するなど道民への積極的な情報提供に努める。

オ　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、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　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

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（令和２年 11 月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席 98.3%、助手席 95.5%、後部座席 40.4 %（北海道警察と一般社団法人日本自動車連盟北海道支部の合同調査による））。

このため、道、市町村、関係機関・団体等が協力し、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

キ　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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、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る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する（令和元年６月現在におけるチャイルドシート使用率は、６歳未満全体 56.0%(北海道警察と一般社団法人日本自動車連盟北海道支部の合同調査による））。

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供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

また、市町村、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。

さらに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科や母子健康手帳等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

ク　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させる。

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」

（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）の活用や「北海道自転車条例」（平成 30 年４月１日施行）に基づいた取り組みを推進し、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る。

自転車は、配達（フードデリバリーサービス事業を含む）や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、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への加入を加速化する。

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活動を推進する。

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。

ケ　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。

また、道の駅、コンビニエンスストア等の駐車場を休憩場所として確保する取組を推進する。

コ　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（YouTube、ツイッター、SNS 他）、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、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

（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、子供の交通事故防止、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、違法駐車の排除等を図る。

（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、道、市町村、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、子供、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る。

（ウ）民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、国、道及び市町村は、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、全道民的気運の盛り上がりを図る。

サ　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道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に努める。

（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、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、対向車や先行車がい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）二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、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、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

（エ）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。

（オ）道民が、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等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（YouTube、ツイッター、SNS 他）等各種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。

（カ）衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

（キ）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る。

（４）交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

　交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の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、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。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する道民挙げての活動の展開を図る。

　また、交通指導員をはじ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援助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する。

　民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るとともに、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を、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、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ある。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、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・協働を積極的に推進する。

このような観点から、地域の交通安全への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「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、交通安全市町村計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等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、このため、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を図る。運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

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、子供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。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

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を図る。

（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を図るとともに、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、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、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した講習を行うなどにより交通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等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

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、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、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を図り、教習水準を高める。

また、教習水準に関する情報の道民への提供に努める。

（イ）取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対し、取得しようとする運転免許の種類に応じ、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、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習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、呼び戻し講習や恒常的な安全運転の声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、所在地域の町内会、老人クラブ等の地域組織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ことにより、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

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、当該飲酒運転をした者に係るアルコール関連問題（アルコール健康障害対策基本法第７条に規定するアルコール関連問題をいう。）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。

また、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、指導員等と二輪卒業生とのツーリングの実施、二輪車の二人乗りについて参加・体験・実践型の安全教育の推進、街頭啓発活動への参加等「参加・体験型」の指導が実施されるよう働きかけ、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

カ　高齢運転者対策の充実

（ア）高齢者に対する教育の充実

高齢者講習等を通じて、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的確な個別指導を行うなど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。特に、高齢者講習においては、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、より効果的かつ効率的な教育に努める。

（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。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。

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、道及び市町村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、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する。

（カ）安全運転サポート車の普及啓発の推進

関係機関・団体等との連携を図り、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試乗会の実施場所として提供するほか、自動車教習所等に協力を要請するなど、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、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、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義務違反に対する街頭での指導取締りを推進する。

ク　自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

ケ　自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

コ　自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の受診を積極的に促進することで、個々の運転者に自らの運転行動の特性を自覚させ、自動車運送事業等の安全を確保する。

サ　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、行政処分制度の適正かつ迅速な運用により危険な運転者の早期排除を図る。

シ　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、各種広報媒体等を活用した広報啓発など、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）運転免許制度の改善

交通事故の傾向等、最近の交通情勢を踏まえ、運転免許試験については、現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて検証を行い、必要に応じ、改善を図る。

また、道民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図る。

さらに、運転免許試験場における障がい者等のための設備・資機材の整備及び安全運転相談活動の充実を図る。

（３）安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止をさらに促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

（４）事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数及び人身事故件数の削減、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等について関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

ア　運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

自動車運送事業の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講させることを徹底する。

また、事業者等の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」の配信登録を推進し、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報の活用を促すとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

イ　飲酒運転の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者をはじめとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事

業者における飲酒運転ゼロを目指す。
また、いわゆる「あおり運転（妨害運転罪）」や携帯電話やスマートフォン使用による「ながら運転」は重大な事故の発生が懸念されるため、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

ウ　ＩＣＴ・新技術を活用した安全対策の推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等の ASV※装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

エ　業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、初任運転者や高齢運転者等に対する、より効果的な指導方法など更なる運転者教育の充実・強化の確立に努める。

オ　事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進する。

カ　運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施する。

キ　自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした
事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行う。
2021 年の東京オリンピック・パラリンピックの輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保に努めるため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査を実施し、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握する。
行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施することで、事業用自動車による事故の未然防止を図る。
関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。
事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。
以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施する。

ク　貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Ｇマーク事業）を促進する。

また、国、道、市町村及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Ｇマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

（５）交通労働災害の防止等

ア　交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の向上高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

さらに、交通労働災害多発時における周知・広報など労働局・北海道・警察本部との連携による交通事故防止啓発等の取組を強化する。

イ　運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第７号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

（６）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　国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全を確保するため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について、地方連絡会議や関係業界を通じて、関係者への周知徹底を図る。

ウ　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、高潮、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、津波、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、大雪や暴風雪をはじめ、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に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　車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、先進安全技術の更なる活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

このような認識の下、従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要である。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策や使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

（１）先進安全自動車（ＡＳＶ）の普及促進

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進し、通信技術の利用や地図情報と連携した先進安全技術を活用した先進安全自動車（ASV）の普及促進を引き続き進める。

（２）高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進を推進する。

（３）自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する。

ア　安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の実現に向けて、そのような車両の安全性を確保するために、実証実験等の取組を促進する。

イ　自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえるような取組を推進する。

ウ　自動運転車に係る電子的な検査の導入

自動運転車の設計・製造から使用過程にわたり、自動運転車の安全性を一体的に確保するため、電子的な検査の導入を進める。

（４）自動車アセスメント情報の提供等

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、広く自動車ユーザーに提供する。

また、チャイルドシートについて i-Size※対応のチャイルドシートの普及啓発を行うほか、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に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る。

（５）自動車の検査及び点検整備の充実

ア　自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスタ等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD※）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努める。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

イ　自動車点検整備の充実

（ア）自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に全国的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

（イ）不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を全道的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

（ウ）自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金・整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。

また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進する。

（エ）自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者を対象とした新技術に対応した研修等の実施により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

（オ）ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

（６）リコール制度の充実・強化

自動車のリコールの迅速かつ確実な実施のため、自動車販売者等及び自動車ユーザーからの情報収集に努め、自動車販売者等への監査を実施する。

自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

（７）自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。

また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、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、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

５　道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走行為者追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

（１）交通の指導取締りの強化等

ア　一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

（ア）交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における交通街頭活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、道民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆる PDCA サイクルをより一層機能させる。加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や通学路、及び警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置の全道的な整備拡充を図るとともに、データ端末による交通反則切符の作成に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の研究開発及び整備に努める。

（イ）レッド警戒活動の推進

取締り以外の街頭活動として、管内の事故実態の分析を基に、事故多発路線等におけるレッド警戒活動（赤色等を点灯させた白バイやパトカーによる機動警戒や駐留監視活動等）を効果的かつ効率的に推進する。

（ウ）背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

（エ）自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進する。

イ　高速自動車国道等における指導取締りの強化

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、特に警察官の監視等が困難な区間・場所においては、速度違反自動取締装置等の取締り機器を積極的かつ効果的に活用する。

さらに、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

（２）交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア　危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転死傷処罰法第２条又は第３条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

イ　交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

ウ　交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

３Ｄレーザースキャナやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等、科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

（３）暴走族等対策の推進

ア　暴走族等追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族等追放気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族等の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。

また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族に加入しないことの指導等を促進し、暴走族の結成阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。暴走族等問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ　暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車會員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

ウ　暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反をはじめとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて交通法規遵守の指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

さらに、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族等と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

エ　暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループ結成の未然防止、グループ化していない暴走行為者を把握するほか、暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。

また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

また、暴走行為に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

さらに、暴走行為問題は地域社会に深くかかわる問題であることから、暴走族対策に携わる機関及び団体で構成される「北海道暴走族対策推進協議会」が中心となり、地域住民とともに暴走族根絶に関する各種施策を推進する。

オ　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事前に防止するとともに、保安基準に適合

しない部品等が不正な改造に使用されることがないよう不正改造車の情報収集に努め、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全国的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、必要に応じて自動車ユーザーに立入りの了解を得たうえで、不正改造等を行っている者に対して、その不正改造車が停車している現場まで出向き、確認または指導を行う。

その他、違法行為を敢行する旧車會グループ（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、不正改造等の取締りを強化するなど的確な対応を推進する。

６　救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、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。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、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する。また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、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、自動車教習所における教習及び取得時講習、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る。

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する。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（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指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AED を含む）について指導の充実を図る。

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・救急資機材等の装備の充実

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、沿線市町村等においても消防法（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。

このため、関係市町村等と、高速道路株式会社の連携を強化するとともに、高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

さらに、高速道路株式会社及び関係市町村は、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リ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。

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、休日夜間急患センターの設置の促進及び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を収集し、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救急医療情報センターの整備・充実を図る。

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・研修の充実に努める。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に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、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（DPTA※）の活用を推進する。

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

７　被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、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道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

道や市町村等が運営する交通事故相談所等を活用し、地域における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・団体等との連絡協調を図る。

（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、道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。また、法務省の人権擁護機関において交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

（３）交通事故被害者支援の充実強化

ア　交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援をはじめとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署、交通安全活動推進センター員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

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、刑事手続き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、交通事故被害者等の心情に配意した対応について徹底を図る。

イ　公共交通事故被害者等への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）

等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、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ていく。

８　研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要である。この際、交通事故は人・道・車の３要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、３要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要である。

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

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

（１）道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること、高齢者人口・高齢運転者の増加、ICT の発展、道路交通事故の推移、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、人・道・車それぞれの分野における研究開発及び調査研究を計画的に推進する。

特に、以下の事項について研究開発及び調査研究を行う。

ア　道路管理の効率化

道路管理の迅速かつ的確な対応による道路交通の危険の防止を図るため、路面状況、気象状況等の情報を迅速に収集・提供するシステム、特殊車両等の許可システム及び実際の通行経路を自動的に把握するシステム等の研究開発を推進する。

イ　交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

ウ　交通事故の長期的予測の充実

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。

（２）道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、統計分析及び事例分析の深化を図るとともに、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行うことに加え、車載式の記録装置であるイベントデータレコーダー(EDR)、やドライブレコーダー、作動状態記録装置のデータ(DSSAD)等のミクロデータの充実を通した交通事故分析への活用を推進する。

さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を道民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する道民の意識の向上を図る。

第２章 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。

（１）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。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して技術力の向上についても推進する。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、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。

（２）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について、法令により整備の期限が定められたもの※の整備については完了したが、これらの装置の整備については引き続き推進を図る。

※　１時間あたりの最高運行本数が往復 10 本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が 100km/h を超える車両又はその車両が走行する線区の施設について 10 年以内に整備するよう義務づけられたもの。

２　鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約７割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、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行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

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

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、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、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。

（１）保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行

うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図る。

（２）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。

（３）安全上のトラブル情報の共有・活用

主要な鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用する。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

（４）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、高潮、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。

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、津波、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。

（５）大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、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、列車の運行状況を的確に把握して、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、訪日及び定住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。

（６）運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

（７）計画運休への取組

鉄道事業者に対し、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ときは、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よう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住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　鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保

安上の技術基準を見直す。

５　救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

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。

６　公共交通事故被害者等への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、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ていく。

７　鉄道事故等の原因究明と事故等防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明をさらに迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、ドローン等を活用した新たな調査手法の構築、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図る。

第３章 踏切道における交通の安全

１　踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間のかかる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の設置等を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないよう歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに、平成 27 年 10 月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

２　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、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等を推進する。

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

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、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。また、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

ＡＳＶ：先進安全自動車（Advanced Safety Vehicle）
先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステム（衝突被害軽減ブレーキ、レーンキープアシストなど）を搭載した自動車。

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。

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。

ＥＴＣ：ノンストップ自動料金支払いシステム（Electronic Toll Collection System）
有料道路における料金所渋滞の解消、キャッシュレス化による利便性の向上、管理コストの節減等を図るため、有料道路の料金所で一旦停止することなく無線通信を用いて自動的に料金の支払いを行うシステム。

ＥＴＣ２．０
従来のＥＴＣ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。

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。

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。

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。

ＩＴＳ：高度道路交通システム（Intelligent Transport Systems）
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。

ｉ－ｓｉｚｅ：
チャイルドシートの最新安全基準(R129)。

ＭａａＳ：移動のサービス化（Mobility as a Service）
ICT を活用して交通をクラウド化し、マイカー以外の全ての交通手段によるモビリティ（移動）を一つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」概念。

ＰＩＣＳ：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、身体障がい者等に交差点名、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。

ＴＤＭ：交通需要マネジメント（Transportation Demand Management）
都市また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。

ＴＳＰＳ：信号情報活用運転支援システム(Traffic Signal Prediction Systems)
光ビーコンから取得した信号情報を用いて、信号交差点を円滑に通行するための運転を支援するシステム。

ＵＴＭＳ：新交通管理システム（Universal Traffic Management Systems）
警察庁がＩＴＳの一環として推進する新しいシステム。光ビーコンを用いた個々の車両と交通管制システムとの双方向通信等の高度な情報通信技術により「、安全・快適にして環境にやさしい交通社会」の実現を目指す。

ＶＩＣＳ：道路交通情報システム（Vehicle Information and Communication System）
ライバーの利便性の向上、渋滞の解消・緩和等を図るため、渋滞状況、所要時間、工事・交通規制等に関する道路交通情報を、道路上に設置したビーコンやFM多重放送により、ナビゲーションシステム等の車載機へリアルタイムに提供するシステム。

オーバーハング型警報装置
点滅する部分（せん光灯）が車道の上空に設置されている警報装置。

貨物自動車運送事業安全性評価事業（Ｇマーク）
全国貨物自動車運送適正化事業実施機関である公益社団法人全日本トラック協会が、トラック運送事業者の交通安全対策などへの事業所単位での取組を評価し、一定の基準をクリアした事業所を認定する事業。認定された事業所のトラックにはＧマークが付けられる。

キロポスト（地点標）
高速道路や一般道路などの各起点からの距離を示す距離標のうち、1キロメートル、10キロメートルごとに置かれるもの。

三次救急医療
一次救急：軽症患者（帰宅可能患者）に対する救急医療
二次救急：中等症患者（一般病棟入院患者）に対する救急医療
三次救急：重症患者（集中治療室入院患者）に対する救急医療

視線誘導標
視線誘導標とは車道の側方に沿って道路線形等を明示し、運転者の視線誘導を行う施設をいう。

認知機能検査
記憶力や判断力を測定する検査で、時間の見当識、手がかり再生、時計描画という3つの検査項目について、検査用紙に記入して行う。

パークアンドライド

都心部等での道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道・バス等の公共交通機関へ乗り換える手法。また、バスの場合は、パークアンドバスライド、自転車を利用したものをサイクルアンドライドともいう。

ハンドルキーパー運動

「自動車で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。

光ビーコン

新交通管理システム(UTMS)を実現するためのキーインフラ。指向性が非常に高い近赤外線技術を応用した、走行車両の車載装置との双方向通信機能と車両感知機能を併せ持つ装置で、従来より精度の高い交通情報を提供。

ペデストリアンデッキ

歩行者用のデッキ。歩行者専用道。歩行者のための広場。

マルチモーダル（マルチモーダル交通体系）

複数の交通機関の連携を通じて、利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境が提供される交通体系。

民間事業者が保有するプローブ情報

カーナビゲーションシステムに蓄積された走行履歴情報。

付属資料

1　第 11 次北海道交通安全計画（素案）に対する道民意見募集結果（概要）.... 62

2　北海道交通安全対策会議委員名簿..... 66

3　検討の経過..... 67

4　所管機関担当部署一覧..... 68

1　第11次北海道交通安全計画（素案）に対する道民意見募集結果（概要）

（１）実施結果

意見の募集期間　　令和３年３月 25 日（木）～４月 24 日（土）

意見の提出状況　　１個人、３団体　意見計１４件

（２）意見の反映状況

区　　分		意見数
A	意見を受けて案を修正したもの	１件
B	案と意見の趣旨が同様と考えられるもの	－
C	案を修正していないが、今後の施策の進め方等の参考とするもの	５件
D	案に取り入れなかったもの	６件
E	案の内容についての質問等	２件

（３）意見の概要及び意見に対する考え方

意　見　の　概　要	意見に対する考え方
【目標値の設定について】 ２４時間交通事故死者数１３４人の根拠を予測値としているが、これでは目標値としては、達成可能かもしれないが消極的だと思う。	交通安全の目標は究極的には事故のない社会を目指すことであります。 これまでその実現に向けて種々の対策を実施してきたことを踏まえ、中期的な目標については、近年の交通事故死者の減少数を考慮して設定しております。 いただいたご意見については、今後の施策を推進する上での参考とさせていただきます。 C
【目標値の設定について】 本来道具であるべき車が「凶器」のように使われ、かくも多数の方の命と安全が侵されているにもかかわらず、「予測値」などからの「数値目標」を示すことは到底認めることができない。憲法13条などが定める「生命権」という最も基本的な人権が侵害されているという現状認識から「目標」を定めるべき。その際、日本学術会議が2008年に提言したように、10年間に死傷者数を10分の１とする中期目標とそのためのロードマップを示すことなどが肝要と考える。	交通安全の目標は究極的には事故のない社会を目指すことであります。 これまでその実現に向けて種々の対策を実施してきたことを踏まえ、中期的な目標については、近年の交通事故死者の減少数を考慮して設定しております。 いただいたご意見については、今後の施策を推進する上での参考とさせていただきます。 C
【目標値の設定について】 乗客の死者数ゼロを目指すとしていますが、いわゆる飛び込み自殺者はやむを得ないとの考え方のように思う。 本来は、「死傷者ゼロ」とすべきではないか。	線路内立入やホームから転落などを含む運転事故による死傷者数は、長期的に減少傾向が続いています。計画（素案）においても「□運転事故全体の死者数減少を目指す」こととしており、死者数を減少させる施策を推進することで、死傷者数ゼロを目指します。 なお、自殺は輸送障害に分類され、鉄道人身障害事故から除外されます。 いただいたご意見については、今後の施策を推進する上での参考とさせていただきます。 C

意　見　の　概　要	意見に対する考え方
【条例について】 飲酒運転根絶に関する道条例施行から5年経過したが、素案12ページの死者数推移のグラフからも、有意な減少は見られず、根絶には程遠い現状。 理念条例に留まらず、他県にみられるような罰則規定を含めた実効性ある条例への改正の必要性なども課題として明記すべき。	本条例の制定にあたっては、法律と条例の役割分担の観点を踏まえ、罰則による飲酒運転の抑止を図るのではなく、飲酒運転の根絶に向けた理念を道民と共有することを重視したものとしております。 条例の制定趣旨を実現するため、関係機関や事業者等と連携し、より一層道民への意識啓発に取り組んでまいります。 D
【飲酒運転状況の推移について】 死亡者数の推移がグラフに示され、平成２年以降最小となったことが強調されているが、飲酒事故件数、事故に対する飲酒事故の占める割合の高さ、検挙数なども数字で示し、未だに飲酒運転が行われ、重大な事故につながる可能性があることを記載すべき。	全交通事故・交通死亡事故に占める飲酒運転の割合を表すグラフを掲載します。 A
【歩車分離式信号等の整備について】 これらの項において、子ども、高齢者、歩行者、自転車の安全確保のために「ゾーン30」や歩車分離式信号の整備推進を挙げていることは貴重。 しかし、全国と同様、北海道における整備状況は極めて不十分と言わざるを得ない。「ゾーン30」は、2019年時点で道内139箇所、歩車分離式信号設置率は全国平均の4.5%より低い1.4%に留まる。 諸外国の例からも、安全への効果が立証されているにも拘わらず、こうした重要施策の徹底が遅れている原因と課題を明記すべき。	歩車分離式信号は、歩行者等と車両が通行する時間を分離して交通事故を防止するものであり、交通の安全の確保に資するものである一方、信号待ち時間の増加により信号無視を誘発するおそれや、交通渋滞の発生・悪化により円滑な交通流に影響が及ぶなどのおそれもあることから、個別の交通実態等を踏まえ、引き続き整備を進めていきます。 ゾーン30では、最高速度30km/hの速度規制の実施のみならず、車両の通行を禁止する交通規制等を行うことにより、通過交通や走行速度の抑制を図ってまいります。 D
【ＬＥＤ信号機について】 LED信号灯器は、LED自体が発熱しない事から、冬季間の吹雪で、LED表面に雪が付着しても溶けず、信号として役立たずとなる。（上越地方で、この冬、LED信号機に雪が付着し、交通渋滞が発生した。） LED信号灯器表面に雪が付着しても溶けず、信号として役立たずとなった交差点には、関係の全職員が、道警の負担を軽減する為、道警に出向する形で、それぞれの交差点で手信号を毎晩勤めて頂く。	LED式信号灯器は、電球式信号灯器と比較して消費電力が少なく、また、明るく視認性に優れており、安全対策上も有効であることから整備が進められております。 ご意見にあるLED式信号灯器への着雪につきましては、雪の付着対策を施した信号灯器の整備を進めているところです。 D

意　見　の　概　要	意見に対する考え方
【最高速度規制について】 最高速度規制に関して、前計画と同様「交通実態」や「実勢速度」という道路交通の安全とは背反する理由から「規制速度の引上げ･･･を推進する」との行が残ることは、大きな問題。 安全と速度の逆相関関係は明白。 本素案においても、P12の「スピードダウン」の項で、北海道における速度超過による事故件数が全国に比し高いことを分析し高速度走行の危険性を強調しているのだから、道民の安全意識涵養のためにもこの項の見直しを強く求める。	交通事故の抑止、被害軽減を図るには、適切な最高速度規制を実施するとともに、速度違反取締、道路交通環境の改善等を適切に組み合わせて速度管理を行うことが重要であり、今後も引き続き、総合的な対策に取り組んでまいります。 D
【幼児に対する交通安全推進について】 ア　幼児に対する交通安全教育の推進 「交通安全思想の普及徹底」の幼児小学生の項の「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」との行は、生理的発達段階を無視し、社会がその安全を護るべき幼児に無理な責任を押しつける不適切なものであり、削除を含め見直すべき。	交通安全意識の向上のためには、人間の成長過程に合わせ生涯にわたる学習を促進していくことが重要であることから、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こととしております。 D
【横断歩行者の安全確保について】 イ.横断歩行者の安全確保 前項とも関連しますが、本節に新たに加わった「横断歩行者の安全確保」の項の後半に「運転者に対して横断する意思を明確に伝え」との行があるが、道交法38条の趣旨及び他の箇所で述べている歩行者保護の施策に逆行する不適切な施策であり削除すべき。	横断歩行者の安全確保に関して、運転者に歩行者優先義務を再認識させることはもとより、歩行者が自らの安全を守るための交通行動として、運転者に対して横断する意思を明確に伝えることも、交通事故を防ぐために有効であると考えております。 D
【自動運転の推進について】 現在、自動車の自動運転について、各地で実証実験が行われているが、道内に積極的に誘致して、将来主流となる自動運転車についての特性や課題などの情報収集に積極的に取り組むべきと考える。	計画（素案）に記載しているとおり、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、国、道、市町村、関係民間団体等において各種事業を推進してまいります。 なお、道では、企業等の自動運転の実証試験の促進に向けた環境を整備するため、「北海道自動車安全技術検討会議」（経済部所管）を設置し、取組を進めております。 いただいたご意見については、今後の施策を推進する上での参考とさせていただきます。 C

意　見　の　概　要	意見に対する考え方
【計画の項目立てについて】 　第１部第４章施策の柱と重点課題で、「高齢化社会を踏まえた総合的な対策」をトップに挙げているので、第２部第１章道路交通の安全にも「高齢者の交通安全確保（仮題）というように項目を立てた施策とするべき。	第２部第１章の各項目の中で、高齢者の交通安全確保のために実施する施策を記載し、高齢化社会を踏まえた総合的な対策であることをわかりやすく周知してまいります。 　いただいたご意見については、今後の施策を推進する上での参考とさせていただきます。 C
【その他】 　北海道省エネルギー・新エネルギー促進行動計画【第III期】（素案）で信号灯器のLED化を提案した部署に対しても、LED信号灯器表面に雪が付着しても溶けず、信号として役立たずとなった交差点には、担当全職員が、道警の負担を軽減する為、道警に出向する形で、それぞれの交差点で手信号を毎晩勤めて頂く。 　【このほか同様の意見１件】	計画とは直接関係のない意見のため、「道民意見提出手続に関する実施要領」１２（２）ウに基づき、道の考え方を公表しない扱いとします。 E

２　北海道交通安全対策会議委員名簿

令和３年７月７日現在

区分	所属・職	氏名
会長 （都道府県知事）	北海道知事	鈴木　直道
指定地方行政機関の長	総務省　北海道総合通信局長	豊嶋　基暢
	厚生労働省　北海道労働局長	上田　国士
	経済産業省　北海道経済産業局長	池山　成俊
	国土交通省　北海道開発局長	橋本　幸
	国土交通省　北海道運輸局長	加藤　進
	気象庁　札幌管区気象台長	青木　元
教育長	北海道教育委員会教育長	倉本　博史
警察本部長	北海道警察本部長	小島　裕史
知事が部内の職員から指定する委員	北海道副知事	小玉　俊宏
	北海道環境生活部長	森　隆司
	北海道建設部長	北谷　啓幸
政令指定都市の長	札幌市長	秋元 克広
市町村長及び市町村の消防機関の長のうちから知事が任命する委員	北見市長（北海道市長会推薦）	辻　直孝
	当別町長（北海道町村会推薦）	宮司　正毅
	札幌市消防局長	岡本　征仁
特別委員	北海道旅客鉄道株式会社 代表取締役社長	島田　修
	東日本高速道路株式会社 北海道支社長	長内　和彦
	道南いさりび鉄道株式会社 代表取締役社長	川越　英雄

３　検討の経過

年月日	内　　容
R2. 7.14	北海道交通安全対策会議幹事会* ・　第11次北海道交通安全計画に関する検討事項、作業スケジュールについて説明
11.25	（内閣府が第11次交通安全基本計画中間案を公表）
12.10	北海道交通安全対策会議幹事会 ・　計画の構成、重点課題、数値目標の設定について説明。素案原稿作成開始
R3. 3.16	北海道交通安全対策会議幹事会 ・　第11次北海道交通安全計画（素案）協議
3.24	北海道議会環境生活委員会に第11次北海道交通安全計画（素案）を報告
3.29	（中央交通安全対策会議が第11次交通安全基本計画を決定）
3.25 ～4.24	第11次北海道交通安全計画（素案）に対する道民意見の募集
6. 4	北海道交通安全対策会議幹事会 ・　第10次北海道交通安全計画（案）協議
6.14	北海道議会環境生活委員会に第11次北海道交通安全計画（案）を報告

＊幹事会：北海道交通安全対策会議条例（昭和 45 年 北海道条例第 52 号）及び北海道交通安全対策会議運営規程（昭和 45 年 12 月 1 日会長決定）に基づき設置

4　所管機関担当部署一覧

令和３年７月７日　現在

機関名	担当部課名	
総務省北海道総合通信局	総務部財務課	
厚生労働省北海道労働局	労働基準部安全課	
経済産業省北海道経済産業局	総務企画部総務課	
国土交通省北海道開発局	建設部道路維持課	
国土交通省北海道運輸局	総務部安全防災・危機管理調整官	
気象庁札幌管区気象台	総務部業務課	
北海道	総務部危機対策局危機対策課（消防担当）	
	総合政策部	地域振興局市町村課（財政・公営企業担当）
		交通政策局交通企画課
	環境生活部	環境局循環型社会推進課（環境保全担当）
		くらし安全局道民生活課（交通安全担当） 【交通安全対策会議事務局】
	保健福祉部地域医療推進局地域医療課（医療参事）	
	建設部	土木局道路課
		まちづくり局都市計画課
		まちづくり局都市環境課
北海道教育委員会	教育庁学校教育局生徒指導・学校安全課	
	教育庁生涯学習推進局社会教育課	
北海道警察	本部交通部交通企画課	
札幌市	市民文化局地域振興部	
	札幌市消防局救急担当部	
北海道旅客鉄道株式会社	鉄道事業本部安全推進部	
東日本高速道路株式会社	北海道支社道路事業部交通管理課	
道南いさりび鉄道株式会社	安全企画室	

北 海 道 交 通 安 全 計 画

令和３年度～令和７年度（第 11 次）

令 和 ３ 年 ７ 月 ７ 日
北海道交通安全対策会議

発行　北海道交通安全対策会議
編集　北海道環境生活部くらし安全局道民生活課
札幌市中央区北３条西６丁目
℡（０１１）２３１－４１１１（内線２４－１６８）