

## 北海道交通安全対策会議幹事会 議事録

【開催日時】 令和元年7月18日（木）14：00～15：00

【開催場所】 北海道庁赤れんが庁舎 2階2号会議室（札幌市中央区北3条西6丁目）

【出席者】 幹事22名（代理出席含む）、事務局2名 別紙出席者名簿のとおり

### 【概要】

- 1 あいさつ 北海道環境生活部 柴田くらし安全局長（代表幹事）
  - ・ 道内の交通事故死者数は、年々減少傾向にあり、第10次北海道交通安全計画で掲げた、年間の交通事故死者数を150人以下とする数値目標を2年連続して下回ることができたが、未だに多くの方が交通事故で亡くなっている状況にある。
  - ・ 今年に入り、全国的に子供が犠牲となる事故や高齢運転者による死亡事故が相次いで発生し、道内でも高齢運転者による事故の割合が増加するなど憂慮される状況にある。
  - ・ 道としては、「子供と高齢者の安全確保」、「飲酒運転の根絶」、「自転車の安全利用」などを、本年の交通安全運動の重点として掲げ、現在実施されている「夏の交通安全運動」においても関係機関と連携し、全道各地で交通安全の取組を進めているので、ご協力をお願いしたい。
  - ・ 交通安全実施計画は交通安全対策基本法に基づき、毎年度、作成するもので、各関係期間が実施すべき施策について取りまとめるものとなっており、幹事の皆様の協力を得て作業を進めてきたところ。
  - ・ 交通事故のない安全で安心な社会を実現するためには、関係機関が連携し、総合的・長期的な視点で施策を推進していくことが重要。今後とも皆様のご協力をお願いする。

### 2 議事

進行：北海道環境生活部道民生活課長 屋代 芳彦

#### （1）協議事項

##### ①令和元年度北海道交通安全実施計画について

事務局（道民生活課 柴田）から、資料1-1、資料1-2、資料1-3、参考資料により昨年からの変更点等について説明。

《主な変更点》 ページ数は、資料1-2 新旧対照表のページ（一部 資料1-3）

##### P 9 交通安全施設等の整備事業の推進（開発局、道、札幌市）

昨年、幹事の方から表のつくりについて、ご意見をいただいたことから、表をみなおし、第1種事業と第2種事業それぞれの予算の総額のみを記載し、実際に取り組むことを第10次計画に基づき、歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進、幹線道路対策の推進、交通円滑化対策の推進について記載。（資料1-3 P3～4）

##### P12 無電柱化の推進（道）

本年3月に策定された「北海道無電柱化計画」に基づき、無電柱化を推進していく旨を記載。

##### P13 安全で快適な自転車利用環境の創出（道）

平成31年4月に策定された「北海道自転車利活用推進計画」の趣旨に基づき、自転車専用道路等の整備を行うことと、市町村や関係機関と連携し、矢羽根型路面表示等の整備を進めることを記載。

##### P14 安全で快適な自転車利用環境の創出（札幌市）

札幌市の自転車通行空間の整備形態等をまとめた「札幌都心部 自転車通行位置の明確化の取組」に沿って矢羽根型路面表示の設置を進め、歩行者、自転車及び自動車の安全で快適な通行環境の実現を図る旨記載。

- P21 分かりやすい道路環境の確保（道）  
 高速道路ネットワークで、高速道路に路線名に、併せて路線番号を案内し、外国人を始め利用する方が分かりやすい道案内を推進する取組を記載。
- P27 高齢者に対する交通安全教育の推進（道）  
 高齢運転者による事故が増加していることを受け、これまでの事故防止の取組に加え、関係機関と連携し、シニアドライバー向けの安全運転講習会や安全運転サポート車の試乗体験を実施することを追記。
- P31 交通安全運動の推進（道）  
 昨年度から一部変更になった交通安全運動の重点の昨年度からの変更、春の交通安全運動期間の変更、春の交通安全運動期間変更に伴い実施した「新入学（園）の交通安全期間」について記載。（資料1-3 P9～10）
- P32 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立（道）  
 飲酒運転根絶に係る条例の周知のため、全道の市町村を巡回してきた飲酒運転根絶キャラバンが30年度で終了したことから、今年度から地域に根ざした飲酒運転根絶を図るため、地元企業・地元大学・地元マスメディア等と連携した啓発活動等を実施することを追記。
- P34 自転車の安全利用の推進（道教育庁）  
 平成30年4月施行された北海道自転車条例を受け進めてきた乗車用ヘルメットの着用、自転車損害賠償保険等への加入の必要性等に加え、児童生徒が交通事故の当事者となった場合の負傷者の救護、警察への通報等の対応についても指導を行うことを追記。
- P36 その他の普及啓発活動の推進（道警察）  
 自動車対歩行者の交通死亡事故を減少させるため、横断歩道手前での減速義務と横断歩道での歩行者優先義務についての広報啓発を推進することを記載
- P46 安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（ASV）の普及の促進（運輸局）  
 高齢運転者による交通事故対策の一環として、「サポカー」「サポカーS」の普及啓発を行うことを記載。
- P48 自転車の安全性の確保（道）  
 北海道自転車条例を踏まえ、昨年から行ってきた乗車用ヘルメット着用、自転車損害賠償保険等への加入に係る普及啓発に加え、昨年10月1日から保険への加入が義務化されたレンタサイクル事業者向けのチラシを作成し事業者への周知を図るほか、事故が多発した子供乗せ自転車の正しい乗り方等のチラシを作成し保護者に注意喚起を行うことを記載。
- P59 鉄道施設の安全性の向上（JR北海道）  
 軌道設備の安全向上策として、PCマクラギ化、レールの重軌条化、ロングレール化を実施する旨記載。また、車両故障対策として、老朽化した気動車の更新、電車等の重要機器の取替工事の推進について記載。
- P67 鉄道事故等の原因究明と再発防止（JR北海道）  
 安全性の向上を目指し、新たに「安全計画2023」を定め取り組むことを記載。

・その他の変更については説明省略

（施設整備に係る事業実施箇所及び事業費、行事等の実施時期、従前からの取組について、内容をより分かりやすく具体的に記載したもの、文言修正を行ったもの 等）

◇出席者からの発言なし

◇本幹事会として、原案を「実施計画（案）」とすることについて異議なし。

②北海道交通安全基本条例の見直しについて

事務局（道民生活課 柴田）から、資料2により説明。

○条例の概要

・陸上交通の安全に関し基本理念を定め、道、道路管理者、運転者、歩行者等の責務を明らかにするとともに、道の施策の基本を定め、交通安全対策の計画的な推進を図り、交通事故に対する不安のない安全な生活の確保に寄与するため、平成11年1月1日に施行。

・平成21年4月1日から5年間を経過する毎に見直すこととなっており、本年、見直しをする

年になっている。

○見直しについての考え方について

見直しにあたっては、「必要性」「効果」「基本方針との適合性」「適法性」「規定の手適性化」等について検討を行うこととなっており、これらの視点から見直しを行った結果、次の理由から、今回、改正等の見直しをする必要はないと考えていることを、事務局から説明。

- ・ 本道における交通事故死者数は減少傾向にあるが、未だ多くの尊い命が犠牲になっており、交通安全対策を総合的かつ長期的に進めるためには、本道の特性を踏まえ、交通安全対策の基本的な考え方を定めた本条例は必要であること。
- ・ 本条例に定める「交通安全対策の基本的な考え方」を反映する形で「交通安全計画」「交通安全実施計画」が作成され、計画に基づき総合的な交通安全対策を推進することで、条例制定時と比べると交通事故死者数は大幅に減少し、条例の効果が上がっていること。
- ・ 「北海道総合計画」における政策展開の基本方向（５）道民生活の安全確保と安心の向上、に沿ったものであること
- ・ 法令違反となる規定はないこと
- ・ 社会情勢の変化等に伴い、適切でなくなった表現はないこと

◇出席者からの意見なし

◇現時点では特段見直す必要はないということで確認

### 3 報告事項

#### (1) 交通事故の発生概況について

道警本部交通企画課 米原管理官から、資料3により説明

- ・ 本年の6月末現在の道内の交通事故による死者数は53名で、昨年同時期と比較すると9人の減少となっている。7月に入り死亡事故が連続して発生し、7月5日付けで石狩振興局管内で交通死亡事故多発警報が発令された。7月17日現在で死者数は、62人とすでに6月末より9人増えており、前年同期比マイナス4人とかろうじてマイナスを保っている状況にあるが、全国の順位は6月末の8位から現在は5位と順位を上げてきている。
- ・ 順位よりも、全国のワースト1の千葉県の死者数が76人、北海道が62人で、14人しか差がないということのを重く受け止めなければならないと思っている。昨年の今頃は全国ワースト1との差が30人以上あった。今年は、わずか14人しかない。1ヶ月くらいで、ひっくり返るような差だということのを認識していただきたい。非常に危機的な状況という意識で考えている。
- ・ 夏の交通安全運動（7/11～20）期間中に4人亡くなっている。厳しい状況にあるということのを認識していただきたい。
- ・ 6月末までの交通死亡事故の主な特徴を類型別にみると、郊外型の事故の特徴である車両単独事故、正面衝突事故で併せて26人と約半数の方が亡くなっている。歩行者被害も13人と全体の約25%を占めている。少ない数字ではないが、皆様のご協力もあり、昨年と比べると歩行者事故はマイナス8人と減少しているが13人の方が亡くなっているということは重く受け止めなければならないと考えている。
- ・ 局長からも話があったが、全53名の死亡者のうち65歳以上の高齢者は32人と6割以上を占めている。そのうち12人は歩行中に事故に遭っている。歩行者事故の死者数は13人のうちの12人が65歳以上でほとんどが高齢者となっている。その他1名は、中央区の交差点で、信号無視の高齢ドライバーの車がタクシーと出会い頭に衝突し、その弾みで青信号を渡っていた23歳の女性が巻き込まれ亡くなった。ドライバーも歩行者も、高齢者対策が重要だと考えている。
- ・ 秋以降、日暮れが早くなり、買い物等の歩行者が多い時間帯に暗くなって、歩行者が犠牲になる事故が増加する傾向があるので、そういったことを踏まえながら対策を講じていかないといけないと考えている。
- ・ 6月末までの自動車乗車中の死者31人のうちベルトをしていなかった人は11人35.5%、そのうちの10人、ほとんどの方はシートベルトさえしていれば助かった可能性が高い。車の外側が壊れていても、意外と車の中はつぶれていないことがあり、必ず助かっていたとは言い切れないが、助かった可能性は高い。

- ・ 参考として、平成30年にJAFが調査を行った着用率の調査結果では、一般道では、運転席は98.7%とほとんどの方がシートベルトをしていて、助手席も95.1%の方が着用していたのに対し、後部座席は39.1%と極めて低い数値となっている。
- ・ 道路交通法上、シートベルトは全席着用義務がある。一般道で、後部座席の人がシートベルトをしていなくても反則切符を切られないからいいと思っている人がいるのかもしれないが、罰則がないだけで道路交通法違反なので、そこは勘違いしないでいただき、シートベルトが大事だという認識を持っていただきたい。
- ・ 今年、後部座席で亡くなった6人のうち4人がシートベルトをしていなかった。4人はしていれば助かっていた可能性が高く残念な結果となっている。体験型シートベルトコンビンサー等もあるので、交通安全教育をすることがあればJAFにお願いして出張してもらうことも可能。
- ・ 引き続き、交通事故に直結する、飲酒運転も含め悪質な運転の指導取締を協力を推進していくほか、皆様方と連携して効果的な啓発を積極的に行って、悲惨な交通事故を1件でも減少させていきたいと考えているので、引き続きご協力をお願いしたい。

◇出席者からの意見、質問等なし

#### 4 その他

事務局（道民生活課 藤井主幹）から資料4及び夏の交通安全運動チラシにより説明

○夏の交通安全運動について

- ・ 7月11日から20日まで「夏の交通安全運動」を実施している。
- ・ 「飲酒運転の根絶」、「子供と高齢者の交通事故防止」、「スピードダウンと居眠り運転の防止」の3点を重点項目として掲げ、全道各地で啓発活動を展開している。
- ・ 今日を含めあと3日間だが、皆様の関係する職場などにお伝えいただき、交通安全意識の高揚にご協力いただきたい。
- ・ 特に飲酒運転根絶については、先日13日が条例で定める飲酒運転根絶の日ということで、全道で決起大会が開催された。
- ・ 道では、飲酒運転の逮捕事案が各振興局管内において3日間で3件以上（札幌市は3日間で4件以上）発生した場合、緊急対策を発表し、約1週間、関係機関と啓発を強化することとしており、昨年は、札幌市で4回、上川総合振興局管内で2回の計6回発表した。今年に入っても、札幌市内で3月と6月の2回発表しており、依然として後を絶たない状況。
- ・ 飲酒運転は、どんな理由があろうとも絶対に許されるものではないことから、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という強い気持ちで定着するよう取り組んでまいりたいと考えているので、今後ともご協力をお願いしたい。

○未就学児及び高齢運転者の交通安全緊急対策

- ・ 4月の東京池袋で発生した暴走車両により親子が犠牲となった事故や、5月に大津市で発生した園児の交通死亡事故など子供が犠牲になる事故、アクセルとブレーキの踏み間違いなどによる高齢ドライバーによる事故が多発している状況にあり、これを受けて、6月にこの緊急対策が閣議決定され、幼稚園や保育所など施設管理者ラインで国から通知が来て動き出しているところ。
- ・ 危機箇所の洗い出しを踏まえた通学路等の合同点検を9月末までに実施するという非常にタイトなスケジュールが示されており、この一連の作業には、市町村や施設管理部門はもとより、道路管理者、道警察が一層の連携を図って進めていく必要があると考えているので、円滑に実行されていくようお願いしたい。
- ・ 高齢運転者の事故防止という観点では、免許の自主返納促進と安全運転サポート者の普及促進という両面からの取組が緊急対策でもりこまれているが、自主返納の促進については、返納後の高齢者への支援が大切な要素であり、道においても、市町村で行う自主返納者など高齢者に対する支援策をホームページで照会するなど、運転に不安を覚える高齢者が返納しやすい環境作りに努めていきたいと考えている。
- ・ 安全運転サポート車の普及については、包括連携協定を締結している民間企業と連携し、安全運転サポート車を使用した参加・体験型の講習会を全道6ヶ所で開催し、全道的に普及啓発

を進める。

- ・ 国では、安全サポート車限定の免許制度など、高齢者の運転能力に応じた対策も検討されていることから、その制度設計の動きを注視していきながら、高齢者の事故防止対策について、関係機関・団体とも連携しながら効果的な取組を進めてまいりたいと考えている。
- ・ 資料にもあるとおり、ソフト・ハードの両面からの対策が急がれるものではあるが、それぞれの部門の施策が横断的に展開されるよう、これからも、皆様方と会議等の場を利用し、情報交換しながら進めていければと考えているのでよろしく願います。

◇出席者からの意見、質問等なし