第１２次江別市交通安全計画
（案）

（令和８年度 ～ 令和１２年度）

江別市交通安全対策会議

目　　次

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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１
２　計画の基本理念　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２
３　計画推進における留意事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３
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・・・・・・・３

第２章　交通事故の現状等
１　道路交通事故の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５
２　踏切事故の状況等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７

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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・８
２　踏切道における交通の安全についての目標・・・・・・・・・・・・・・・・８

第４章　重点課題
１　高齢者、子ども、障がい者等の交通安全確保・・・・・・・・・・・・・・・９
２　飲酒運転の根絶・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
３　スピードダウンとシートベルトの全席着用・・・・・・・・・・・・・・・・11
４　自転車及び小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進・・・・・・11
５　外国人の交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
６　踏切道における交通安全対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
７　冬季の交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12

第２部　講じようとする施策

第１章　道路交通環境の整備
１　人優先の安全・安心な歩行空間の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
２　歩行者空間のユニバーサルデザイン化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
３　自転車利用環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
４　公共交通機関利用の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
５　災害等に備えた道路交通情報の提供・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
６　交通安全に寄与する道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
７　冬季道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15

第２章　交通安全思想の普及徹底
１　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
２　効果的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
３　交通安全に関する普及啓発活動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・22
４　交通安全活動支援・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26

第３章　救助・救急活動の充実
１　心肺蘇生法等の応急手当普及啓発活動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・27
２　救急救命士の養成、配置等の促進及び研修体制の充実・・・・・・・・・・・27
３　救助・救急施設等の整備の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28

第４章　被害者支援の充実
１　交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・29
２　交通遺児に対する経済的支援の周知・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・29

第５章　踏切道における交通の安全
１　啓発活動の実施・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30
２　効果的な対策の要望・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30

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、交通ルールの遵守や交通安全意識の定着が不十分であったこと、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 年代後半から昭和 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加しました。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年６月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定されました。

これに基づき、昭和 46 年度以降、11 次にわたる江別市交通安全計画を作成し、国、北海道、市、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ました。

その結果、昭和 46 年に全道で 889 人が道路交通事故により死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和７年の死者数は 129 人と約７分の１まで減少し、江別市においても、平成７年に 13 人の道路交通事故死者を出したものの、近年の年間死者数は一桁に止まっています。これは、国、北海道、市、関係民間団体のみならず市民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられます。しかしながら、未だに道路交通事故による市内の死傷者は 200 人に迫っており、事故そのものを減少させることが求められています。

交通事故の防止は、国、北海道、市、関係民間団体だけでなく、市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推進していかなければなりません。

この江別市交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 26 条第１項の規定に基づき、令和８年度から令和 12 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す。

２　計画の基本理念

【交通事故のないまちを目指して】

交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全を確保することは、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素です。

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、市民と市及び関係行政機関の協働により、交通事故のないまちの実現を目指します。

【人優先の交通安全思想】

人命尊重を具体化するために、道路にお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、また、高齢者、子ども、障がい者等の交通弱者の安全を第一に考える、人優先の交通安全思想を基本として、交通安全対策を行います。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

高齢の歩行者及び高齢の運転者による交通事故は、喫緊の課題です。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化に伴い、運転者の担い手減少や、移動手段の減少などの課題に向き合う必要があります。高齢化の進展に伴い生じ得る、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ります。

高齢化が進展していく中で、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全で安心して住み続けられるまちを、交通関係者の連携によって、構築することを目指します。

【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行い、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す。

また、犯罪被害者等基本法(平成 16 年法律第 161 号)及び江別市犯罪被害者等支援条例（令和７年条例第 28 号）に基づき、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図ります。

【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、市民をはじめ、市や、国・北海道・警察などの関係行政機関ばかりではなく、学校、職場、各種団体そして家庭が分担しながらその連携を強化し、交通安全に関する各種活動を協働して進めることが重要です。

３　計画推進における留意事項

（１）交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

安全運転義務違反に起因する死亡事故は依然として多いことから、発生場所や形態などの交通実態等を分析し、きめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、交通事故の減少を図ります。

（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、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、これまで以上に市民に交通安全対策に対する関心を持ってもらい、地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、市民主体の交通安全に対する意識を醸成していきます。

４　これからの５年間（計画期間）において特に注視すべき事項

（１）人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において、人手不足の影響がみられ、自動化・省力化、外国人材の活用等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底するなどの取組が必要です。

（２）増加する外国人運転者等への対応

市内に居住する外国人数が年々増加する中、今後、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じることが重要です。

また、自動車運送業分野等が特定技能制度の対象となるなど、今後、外国人運転者の更なる増加が予想されるほか、外国人の歩行者や自転車等利用者も増加が見込まれます。このため、市や、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者等の関係者それぞれが交通安全教育の必要性を認識し、様々な場面で交通安全教育や日本の交通ルール・マナーの周知、理解促進を図り、交通事故のリスクを低減させるため、一体となって取り組む必要があります。

（３）先進技術導入への対応

交通事故の未然防止のため、衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進安全技術が普及・進展しているほか、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められています。先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー※１の防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されますが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めるとともに、性能を過信・誤解することなく、正しく理解し、利用するよう広報啓発等を進めることが重要です。このほか、新たなモビリティ※２についても、安全性の観点からの議論を深めるとともに、安全な利用を徹底するためのルールの周知等の取組が必要です。

（４）高まる安全への要請と交通安全

自然災害の影響、インフラの老朽化、治安、感染症等、様々な安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図るために、市や、多様な関係機関において、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

※１ヒューマンエラー：人為的なミス

※２モビリティ：電動キックボードやモペットなど機動性に優れた移動手段

第２章 交通事故の現状等

１　道路交通事故の現状

市内の年間交通事故死者数は、第 11 次江別市交通安全計画の計画期間（令和３年度～令和７年度）においては、１人から５人の間で推移しました。

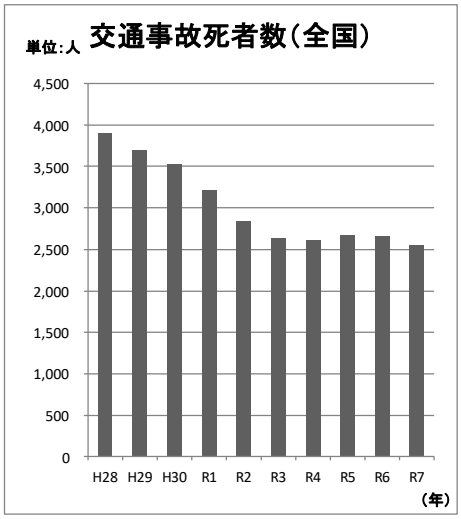
北海道内における過去５年の年間交通事故死者数は、令和６年は、記録が残る昭和 22 年以降最少の 104 人となるとともに、第 11 次北海道交通安全計画の最終年である令和７年中の死者数は 129 人となり、計画の目標である 134 人以下とする目標を達成しました。

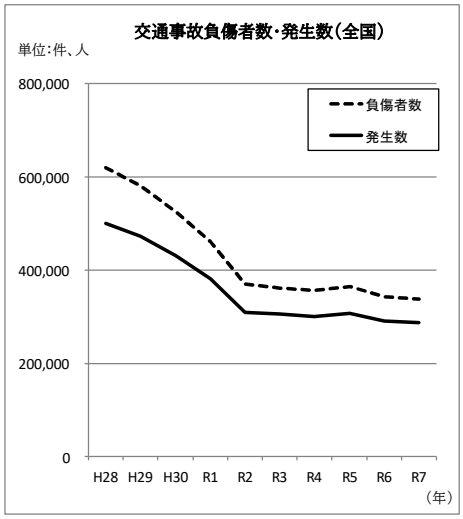
また、市内の年間交通事故負傷者数及び人身交通事故発生数は、第 11 次江別市交通安全計画期間において、令和７年には、負傷者数は 174 人、発生数 157 件となりました。

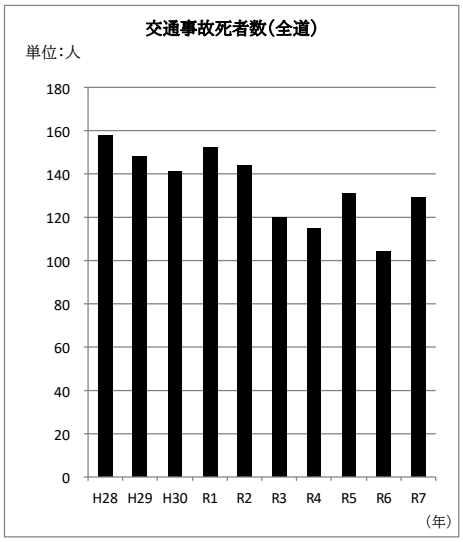
北海道内の年間交通事故負傷者数及び人身交通事故発生数は、平成 12 年をピークに減少傾向にあり、令和７年の負傷者数は 9,827 人、発生数は 8,475 件となり、ピーク時の約４分の１に減少しました。

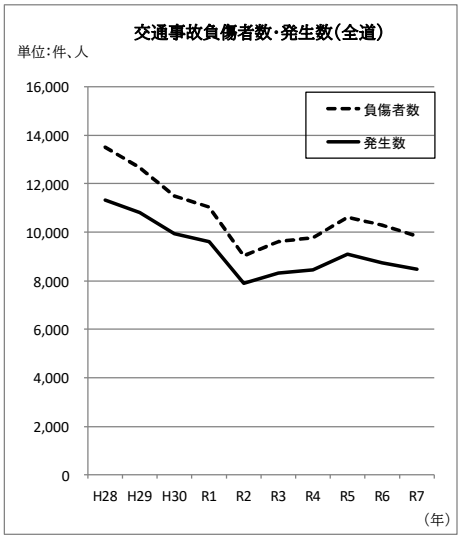
（単位：人、件）

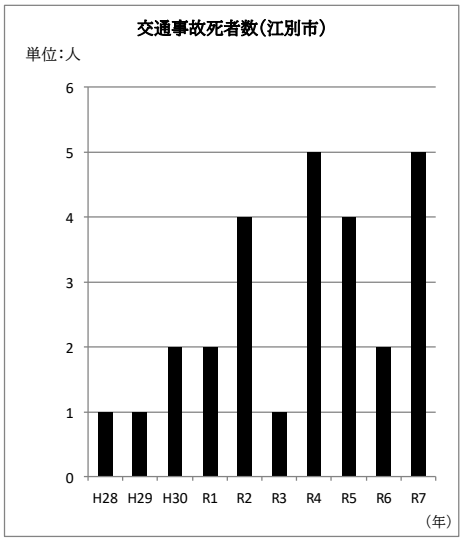
交通事故	全国			全道			江別市		
	死者数	負傷者数	発生数	死者数	負傷者数	発生数	死者数	負傷者数	発生数
平成28年	3,904	618,853	499,201	158	13,489	11,329	1	361	294
平成29年	3,694	580,850	472,165	148	12,673	10,815	1	343	267
平成30年	3,532	525,846	430,601	141	11,494	9,931	2	272	211
令和元年	3,215	461,775	381,237	152	11,046	9,595	2	277	225
令和2年	2,839	369,476	309,178	144	9,043	7,898	4	234	205
令和3年	2,636	362,131	305,196	120	9,598	8,304	1	174	151
令和4年	2,610	356,601	300,839	115	9,785	8,457	5	183	165
令和5年	2,678	365,595	307,930	131	10,601	9,082	4	207	189
令和6年	2,663	344,395	290,895	104	10,297	8,743	2	197	172
令和7年	2,547	338,294	287,236	129	9,827	8,475	5	174	157

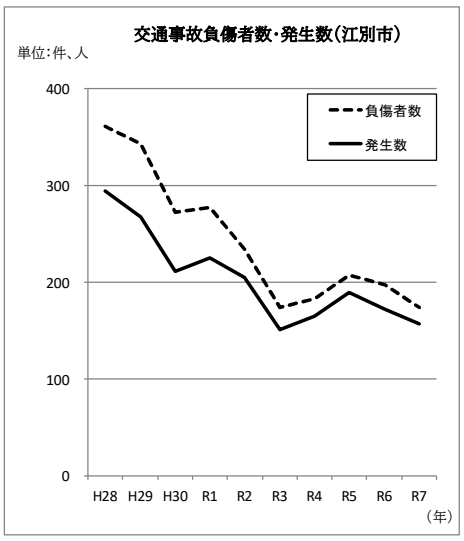

単位:人
交通事故死者数(全国)
4,500
4,000
3,500
3,000
2,500
2,000
1,500
1,000
500
0
H28 H29 H30 R1 R2 R3 R4 R5 R6 R7
(年)


交通事故負傷者数・発生数(全国)
単位:件、人
800,000
600,000
400,000
200,000
0
負傷者数
発生数
H28 H29 H30 R1 R2 R3 R4 R5 R6 R7
(年)


交通事故死者数(全道)
単位:人
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
H28 H29 H30 R1 R2 R3 R4 R5 R6 R7
(年)


交通事故負傷者数・発生数(全道)
単位:件、人
16,000
14,000
12,000
10,000
8,000
6,000
4,000
2,000
0
負傷者数
発生数
H28 H29 H30 R1 R2 R3 R4 R5 R6 R7
(年)


交通事故死者数(江別市)
単位:人
6
5
4
3
2
1
0
H28 H29 H30 R1 R2 R3 R4 R5 R6 R7
(年)


交通事故負傷者数・発生数(江別市)
単位:件、人
400
300
200
100
0
負傷者数
発生数
H28 H29 H30 R1 R2 R3 R4 R5 R6 R7
(年)

２　踏切事故の状況等

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、道内では長期的には減少傾向にあり、令和７年度の発生件数は４件と過去５年間においてほぼ同数でしたが、死傷者数は令和７年度11人と近年と比べ大幅に増加しました。市内では平成24年に１件、負傷者４人の事故が発生して以降、踏切事故は起こっていません。

市内には、踏切が現在７か所あり、踏切事故はひとたび発生すると多数の死傷者が生じる恐れがあるため、十分な安全対策が必要です。

第３章 交通安全計画における目標

１　道路交通の安全についての目標

【数値目標】年間の交通事故死者数をゼロにする。

第11次江別市交通安全計画における目標も同様でしたが、先述のとおり、令和３年から令和７年までに年間の交通事故死者数をゼロにする、という数値目標を達成することができなかったため、改めて、上記数値を目標とします。

この数値目標は、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します。

２　踏切道における交通の安全についての目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、踏切事故の発生を極力防止することを目指します。

第４章 重点課題

第 11 次計画期間中、市内における交通事故死者数は一桁台で推移し、発生数、負傷者数も長期的に見て減少傾向にあることを踏まえると、これまでの交通安全対策は有効であると考えられます。

このことから、これまでの交通安全対策の継続を基本としつつ、交通情勢の変化等に対応し、実際に発生した交通事故に関する情報を収集・分析することで、効果的な対策を推進します。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③救助・救急活動の充実、④被害者支援の充実、⑤踏切道における交通の安全の５本の柱により交通安全対策を実施します。その際、特に次のとおり重点課題として対策の推進を図っていきます。

なお、市内における交通事故死者数は、近年、一桁台で推移し、一定数を必要とする統計的分析にはなじまないため、道内の交通事故発生傾向を参考として重点的な課題を検討します。

1　高齢者、子ども、障がい者等の交通安全確保

安全で安心な社会を実現するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠です。

道路交通法の改正により令和８年９月から生活道路の法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられたことから、自動車と歩行者の交通事故の抑止につながるよう周知啓発を図るとともに、次の点に配慮して対策を進めます。

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ています。また、交通死亡事故のうち高齢の運転者が原因となる事故の割合については、30％前後となっています。今後も高齢者の割合は高くなる見込みであることを踏まえ、江別市においても、高齢者の交通安全確保に配慮します。

高齢者の交通安全を図っていくため、市の交通教育指導員が行う交通安全教室を、高齢者が日常的に参加することが多い高齢者クラブなどで行い、多くの高齢者が交通安全教室に参加できるようにして、参加機会を増やすよう努めます。

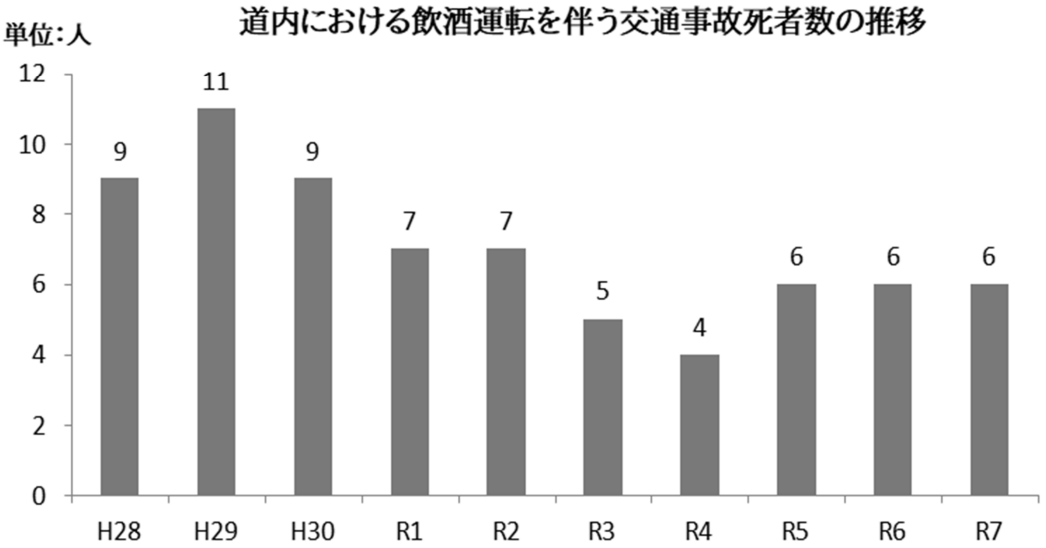
また、安心して子どもを産み、育てることができるまちを実現するため、子どもを交通事故から守る視点の交通安全対策が一層必要になることから、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を推進するほか、保護者や子どもに対し、道路で遊ぶことの危険性について具体的な事例を挙げるなど、分かりやすく確実に身につく内容で交通安全教室を実施します。

人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等における歩行空間の整備等、高齢者、子ども、障がい者を含む歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

２　飲酒運転の根絶

北海道では、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、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 年北海道条例第 53 号）を施行しました。

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、及び再発防止のためのアルコール健康障害を有する者等に対する相談支援、飲酒運転の危険性や飲酒が身体に及ぼす影響に関する知識の普及、市民に対する飲酒運転の状況等に関する情報提供など、飲酒運転を根絶するための社会環境づくりを推進します。



３　スピードダウンとシートベルトの全席着用

令和８年６月に自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成 25 年法律第 86 号）が改正されたことにより、危険運転致死傷罪の対象行為となる高速度類型が新設され、数値基準が明確になりました。

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ます。事故直前の速度が高くなるほど致死率は高く、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ため、最高速度違反の危険性について積極的に情報発信することにより、市民の交通安全意識高揚を図ります。

また、近年、運転席及び助手席のシートベルトの着用率は高くなっていますが、道内での自動車乗車中の死者の約３割はシートベルト未着用の実態があります。特に、後部座席では、シートベルト着用により生存の可能性は高くなるため、シートベルトの全席着用の必要性についてチラシの配布や街頭啓発を行い、市民の理解を深めます。

４　自転車及び小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

自転車は、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要があります。

自転車の安全利用の促進と基本的なルールの周知徹底を図るため、「北海道自転車条例（平成 30 年北海道条例第 42 号）」や「自転車安全利用五則」について広報啓発を行い、交通安全教育の充実・推進を図ります。

さらに、駅前等において通行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ます。

また、小型原動機付自転車について、ペダル付き電動バイクは一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転免許証を有することや電動車椅子は歩行者であることなど、基本的な知識や交通ルールについて周知を徹底します。

５　外国人の交通安全対策の推進

市内に居住する外国人が年々増加しており、今後も増加が見込まれることから、日本の交通ルールやマナーについて理解を促進し、外国人が当事者となる事故の抑止に取り組みます。

市内に在留する外国人に向け、やさしい日本語を取り入れた交通安全教室の実施やチラシの配布をはじめとする効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、北海道や関係団体等と連携した取組を実施します。

6　踏切道における交通安全対策

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者が生じ、復旧までに長時間を要するなど重大な被害をもたらします。そのため、各踏切の状況を勘案した上で、より効果的な対策を推進します。

7　冬季の交通の安全

冬期間においては、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、歩行中の転倒事故など、交通という観点からも厳しい影響があります。

このため、冬季の交通事故防止に当たっては、天候や気温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します。

また、積雪による歩道幅員の減少により、冬季における歩行空間の確保に関する住民のニーズは高い状況にあります。このため、高齢者、子ども、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た取組を推進します。

第２部 講じようとする施策

第１章 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、警察や道路管理者と連携して交通安全対策を推進してきたところです。

今後の道路交通環境の整備にあたっては、自動車交通を担う幹線道路と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、生活道路の安全の推進に取り組みます。

少子高齢化が進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全で安心して外出できる交通社会の形成を図るため、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備を進めます。

１　人優先の安全・安心な歩行空間の整備

「車」中心の交通安全対策から人の視点に立った交通安全対策を推進していくことが国、北海道の基本方針であり、江別市もこの考えに基づいて歩行空間の確保に努め、一定の成果を上げてきましたが、市内にはまだ歩行空間が確保されていない道路もあります。

このため、通学路や生活道路において歩行空間の整備に配慮し、交通安全対策を推進します。

また、自動車と歩行者の交通事故を抑止するため、令和８年９月から生活道路の法定速度が 30 キロメートル毎時に引き下げられたことに伴い、広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図ります。

（１）通学路等における交通安全の確保

小学校、児童館等に通う児童の通行の安全を確保するため、学校、教育委員会、警察、道路管理者などの関係機関が連携して通学路の合同点検を行うことで、通学路等の歩行空間の整備を推進します。

（２）高齢者、子ども、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者、子ども、障がい者を含めすべての人が安全で安心して参加し活動できる社会を実現するため、公共施設、福祉施設の周辺を中心に、段差・傾斜・勾配の改善を行うなど、より歩きやすい歩行空間の整備を推進します。

（３）幹線道路における交通安全対策の推進

市内の幹線道路が整備されることで、交通混雑の緩和や市街地を通過する大型車の交通量が減少し、円滑な交通体系が確立するため、地域の安全・安心が確保されるよう、国及び北海道の関係機関と連携して、交通安全対策を推進します。

（４）事故データを踏まえた危険箇所の周知

国及び北海道は、道路網の体系的整備と併せ、事故データの客観的な分析に基づき、事故の発生割合の高い区間において集中的な事故対策を推進するとともに、人優先の安全・安心な歩行空間の確保を推進しています。

江別市内では、市街地の市道交差点における事故が多いことを踏まえ、事故発生の危険性が高い箇所を表示した地図の活用と周知を行い、事故防止を図ります。

（５）信号機等の設置要望

地域住民から、交通の危険を感じる箇所について、信号機、横断歩道、標識等の設置要望が出されることがあります。このような地域住民ならではのきめ細かな交通安全情報は、交通事故防止において有用であることから、市と地域の住民が一体となり、江別警察署を通じて北海道公安委員会に信号機等の設置を要望し、交通事故防止に向けた安全対策を推進します。

２　歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者の安全確保のため、歩行空間の段差解消や視覚障がい者誘導用ブロックの整備を進めるとともに、公共施設を含め連続したユニバーサルデザイン化を推進します。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間の整備を推進します。

３　無電柱化の促進

歩道幅員の確保や景観性の向上、防災性の向上などによる、安全で快適な歩行空間の確保のため、無電柱化の促進を図ります。

４　自転車利用環境の整備

自転車利用環境の整備に向けて、駐輪場などの整備計画がある場合は、関係機関と連携して整備を進め、放置自転車の削減を図り、車道の快適通行を確保します。

自転車の安全利用を促進するため、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、道路の新設や大規模改修に合わせて、歩行者や自転車の安全な通行空間の整備を進めます。

５　公共交通機関利用の促進

通勤・通学、通院や買い物など、市民の生活の足である公共交通を維持・確保していくため、江別市地域公共交通計画を策定・推進するほか、バス路線マップ・路線バス乗り方ガイドの配布や市ホームページでの情報提供により、公共交通機関の利用促進を図ります。

６　災害等に備えた道路交通情報の提供

災害等に備え、平時から市ホームページや出前講座において避難時に注意すべき箇所を周知します。また、災害時は、道路交通に影響を及ぼす情報を的確に把握し、道路利用者に対して市ホームページやＳＮＳ等により、通行止めなどの交通情報の提供に努めます。

なお、冬季は、大雪や暴風雪などにより交通環境が大きく変化することから、地元自治会や関係機関と連携し、道路利用者への適時・適切な情報提供に努めます。

７　交通安全に寄与する道路交通環境の整備

日々のパトロールや点検により、路面や道路施設の状況を的確に把握しながら適切な維持管理を行い、安全・安心な道路環境づくりに努めます。

また、道路への飛出し防止や道路の見通しの確保を図るため、公園や学校における安全対策を推進します。

８　冬季道路交通環境の整備

冬季における歩行者の安全・安心で快適な通行のため、除雪等による歩行空間の確保に努めます。積雪・吹雪による見通しの悪化、路面の凍結など交通環境が夏季とは大きく異なることから、除排雪を中心に、次の道路交通環境整備を図ります。

・人優先の安全・安心な歩行空間の確保
・幹線道路における冬季交通安全対策の推進
・地域に応じた安全の確保
・交通安全に寄与する冬季道路交通環境の整備

第２章 交通安全思想の普及徹底

事故データの客観的な分析に基づき、事故の発生割合の高い区間について交通安全教育の内容に取り込み、効果的な交通安全教室を行います。

交通安全思想の普及徹底には、人命尊重の理念の基に、交通マナーの向上、交通違反追放の社会的気運醸成のため、学校や地域において、心身の発達段階や交通手段の利用形態に応じた交通安全教育を実施します。

幼児から成人に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、特に子どもと高齢者の交通安全意識の向上を図るため、交通安全教室や啓発イベントなどの交通安全啓発事業を行います。

交通安全教育・啓発事業については、家庭、学校、職場、地域の関係者が互いに連携を取りながら、地域ぐるみの活動が推進されるよう促すことを基本として行います。

１　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

（１）幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、市の交通教育指導員が幼稚園や保育施設で紙芝居、人形劇、リズムを行い、幼児に分かりやすい内容となるよう工夫します。

信号機の見方、横断歩道の渡り方、自転車の実習、バスの乗り降りの際の注意点、雪道の歩き方など、生活に身近な交通ルールを幼い頃から繰り返し学習させ、基本的な交通安全の知識と技能の習得ができるよう指導します。

また、幼児が交通安全意識を高めるためには、保護者が交通ルールを遵守することが求められるため、保護者も参加する「こぐまクラブ」※３の活動や年４回発行する保護者向けプリントにおいて、自転車乗車時のヘルメット着用や自動車運転時の全席シートベルト着用など、交通安全意識の啓発となるような内容を目指します。

※３「こぐまクラブ」：幼児とその保護者を対象とした交通安全教室

（２）小学生に対する交通安全教育の推進

小学校における交通安全教育は、市の交通教育指導員が小学校の授業時間内に訪問し、低・中・高学年の各段階に応じた交通安全教室を行います。

小学校低学年児童には、安全に登下校できることを目的に、実習を通して安全な歩行に必要な交通安全の知識と技能が習得できるよう指導します。

小学校中・高学年児童には自転車の乗り方について、発達段階に応じた交通安全教室を行うとともに、自転車乗車時におけるヘルメット着用の必要性についても積極的に周知します。また、自転車を乗り始める児童が多い小学３年生に対し、交通安全教室で学んだ知識の定着を図るために、自転車の乗り方について記載したリーフレットを配付します。

保護者に対してもチラシを配布するほか、市ホームページや広報えべつを通じて啓発を行い、家庭での交通安全意識の向上が図られるよう努めます。

特に、自転車利用時に加害者となるリスクを周知し、加害時における損害賠償責任の発生と損害賠償保険加入の必要性について啓発を行います。

（３）中学生に対する交通安全教育の推進

中学生は小学生に比べて活動範囲が広がることから、登下校時の交通安全だけではなく、日常生活全般での交通安全知識を身に付ける必要があります。

このため、ＤＶＤ上映やチラシの配布を通じて、自転車運転のマナーやルールについて、多面的な交通安全教育を行います。

また、自転車利用時に加害者となるリスクを周知し、損害賠償責任の発生と損害賠償保険加入の必要性について、啓発を行います。

併せて、交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為を反復して行った自転車運転者へ義務付けられている「自転車運転者講習制度」について説明し、自転車運転時は常に安全運転を心がけるよう周知徹底します。

（４）高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対しては、自らが交通社会の一員としての社会的責任を自覚し、交通事故防止に主体的に取り組む必要があることを周知します。

通学時の自転車利用増加に伴い、交通ルールの遵守及び「自転車安全利用五則」の実践について指導します。交通安全教室を江別警察署と連携することで、より実践的な知識の習得や自転車運転を始めとした交通安全に対する責任へのさらなる自覚を目指します。

さらに、飲酒が交通事故を引き起こす危険性について、高校生の段階からその危険性を認識させるため、啓発活動を行います。

（５）成人に対する交通安全教育の推進

自動車運転の中心である成人に対する交通安全の啓発は重要であるため、広報えべつや市ホームページ、市公式ＬＩＮＥにより、随時、交通安全に関する情報を発信し、交通安全の注意喚起を行います。特に、重大な犯罪である飲酒運転については、繰り返し啓発を行うとともに、全席シートベルト着用が義務化されていることを再確認するよう周知し、幼児が乗車する際にチャイルドシートを適正に使用するよう周知します。

また、自治会の交通安全教室では、ＤＶＤ上映やクイズのほかに江別警察署員による講話を行い、実践的な知識を習得することで、交通事故の防止を図ります。

交通安全に係る啓発のイベントは、多くの市民の参加が望ましいことから、特定の団体に加入していない市民も参加できる催しを開催し、幅広い層の参加を目指します。

また、夜光反射材の普及のため、交通安全教室・交通安全イベントにおいて、夜光反射材とその効果を解説したチラシを配布し、定着を図ります。

（６）高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者を対象とした交通安全教室では、ＤＶＤ上映やクイズのほかに江別警察署員による講話など、交通安全知識の定着を図ります。

歩行時においては、高齢者は他の年代と比較して「横断違反」の割合が高いことや自宅近くで交通事故に遭遇することが多いことから、高齢者に共通する注意点について周知します。

自転車利用時においては、身体機能の変化により、以前に比べ運転が充分に行えず、被害者にも加害者にもなりやすいことを周知します。

過去５年間における事故分析から、江別市では、北海道と同様に交通事故の第一当事者の約３割を 65 歳以上が占めており、高い割合となっています。事故の原因として、前方不注意、前左右不確認やアクセルとブレーキの踏み間違いが多くみられることから、これらの事故防止に向け、啓発活動を推進します。

また、関係機関と連携し、体験・実践型の講習会を実施するなど、安全運転に必要な知識を習得する機会を設けるよう努めます。

薄暮時や夜間に外出する際は、運転者から視認されやすいよう服装の色に配慮することや夜光反射材の着用が有効であることを周知します。さらに夜光反射材の配布を通じて、着用率の向上に努めます。

（７）事業所における交通安全教育の推進

各事業所における自主的な交通安全教育活動を促すとともに、交通労働災害の防止、運転者の労働条件の適正化、安全運転管理者制度等、交通安全対策の普及促進に向けた啓発に努めます。

（８）外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対して、日本の交通ルールへの理解を促進し、交通事故の防止を図るため、交通安全教育を推進します。

特に、近年増加傾向にある外国人技能実習生に対しては、交通ルールや交通安全に関する考え方について、母国のルールとは違うところを理解してもらうなど、地域で安全・安心に生活ができるよう、交通安全教育・啓発活動を推進します。

（９）冬季に係る交通安全教育の推進

冬季特有の悪条件が重なる場合があるため、次のような年齢に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。

ア　幼児に対する冬季の交通安全教育の推進

除雪によってできる雪山のモデルを使用して教室を行います。幼児の小さな体形は雪山に隠れ、運転者から見えづらいこと、雪道の横断には時間を要することを疑似体験させることで、冬季の歩行の注意点を教え、交通事故防止を図ります。

幼児の保護者に対しても、「こぐまクラブ」及び保護者向けの交通安全啓発プリントにおいて、冬季における幼児の歩行に関する注意点を周知します。

イ　小学生、中学生及び高校生に対する交通安全教育の推進

凍結や積雪による路面状況の悪化、吹雪による見通しの悪さなど、冬季の日常生活における注意点を再確認するため、チラシにより周知します。

ウ　成人に対する交通安全教育の推進

自動車の運転を行う際の注意点として、雪道での自動車の制動距離の知識、積雪による轍でのハンドル操作の困難さなど、自動車を運転する際の歩行者に対する冬季特有の配慮の必要性を周知します。

エ　高齢者に対する交通安全教育の推進

加齢に伴う身体機能の変化に加え、冬季は路面凍結、積雪等の影響のため、高齢者は一般の歩行者より道路を横断する時間が長くなる傾向があります。さらに、吹雪等で自動車運転者から歩行者が見えづらくなるため、目立つ色の服装が有効であることを周知します。また、夕暮れが早まる冬季は、夜光反射材が役立つことも併せて周知します。

2　効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、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します。

江別警察署等とともに、交通安全教育に関する情報を共有し、交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

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、利用する教材を見直して、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ます。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやＳＮＳ等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進します。

３　交通安全に関する普及啓発活動の推進

（１）交通安全運動の推進

全国及び全道規模で行われている、春の全国交通安全運動、夏の交通安全運動、秋の全国交通安全運動、冬の交通安全運動（各 10 日間）及び４月の小学校新入学児童を交通事故から守る運動の取組を推進します。

また、江別市交通安全推進委員会の各会員及び市民の協力のもとに、全国・全道規模で行われる広範囲な運動に参加することで、より強く交通事故防止の機運が高まるよう努めます。

（２）横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育及び啓発を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図ります。

さらに、信号機のない横断歩道において、運転者の歩行者優先義務を認識させるとともに、歩行者に自らの安全を守るための交通行動を促すため、歩行者と運転者が「ハンドサイン」で意思疎通を図り、相互の思いやりで歩行者事故防止を図る「ハンドサインでストップ運動」を推進します。

（３）反射材用品等の普及促進

薄暮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を実施します。

反射材用品等の普及に当たっては、明るい目立つ衣類等の着用に加え、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、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努めます。

（４）飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」に基づき、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発により、飲酒運転根絶に関する施策を推進します。

飲酒運転の根絶の気運を職場や家庭などで醸成されることを目指して、ポスターの掲示や広報えべつ、市ホームページで周知するほか、料飲店街での街頭啓発活動を展開し、「飲酒運転をしない、させない、許さない、そして見逃さない」という市民の規範意識確立を図ります。

（５）スピードダウン励行運動の推進

速度の出し過ぎによる危険性を、広報えべつや市ホームページ、交通安全教室で周知します。また、環境に配慮した安全速度の励行運転（エコドライブ）についても啓発活動を行います。

（６）「ながらスマホ」対策の強化

スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する、「ながらスマホ」について、道路交通法で禁止されていること及びその危険性や交通事故実態について広報啓発を推進します。

（７）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ため、広報えべつや市ホームページで啓発活動を展開します。

（８）児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、幼稚園、保育園、認定こども園等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。

また、６歳以上であっても、体格等の事情により、シートベルトを適切に着用できない場合があるため、保護者に対し、チャイルドシートやジュニアシートの重要性について、周知啓発を図ります。

（９）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りません。

令和６年 11 月に施行された、自転車の「ながらスマホ」の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進します。また、令和８年４月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行されたことを踏まえ、次のとおり自転車の安全対策を強化します。

・「自転車安全利用五則」の活用や「北海道自転車条例」に基づいた取組を推進し、交通安全教室及び広報えべつ、市ホームページ等で自転車の安全利用について周知を行う。
・損害賠償責任保険等への加入促進のため、チラシや広報えべつによる周知を行う。
・薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、ライトの点灯の徹底と、反射材の取り付けの促進により、自転車の視認性の向上を図る。
・交通反則通告制度についての広報啓発を推進する。
・「自転車運転者講習制度」の周知などにより、自転車運転中の危険行為を行わないよう啓発を行う。

【自転車安全利用五則】（令和 4 年 11 月 1 日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）
1　車道が原則、左側を通行。歩道は例外、歩行者を優先
　※13 歳未満の子どもと 70 歳以上の高齢者は歩道通行可
　※交通量が多いなど、車道を安全に通行することができない場合も歩道通行可
2　交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
3　夜間はライトを点灯
4　飲酒運転は禁止
5　ヘルメットを着用

（１０）デイ・ライト運動の一層の浸透・定着

日中の自動車運転時にヘッドライトを点灯するデイ・ライト運動は、車両の存在を知らせ、また、デイ・ライトを実施する運転者の交通安全意識を高める効果も認められるため、広報えべつ、市ホームページで周知するほか、保護者が観覧する「こぐまクラブ」や親子連れ未就園教室においても周知を行います。

（１１）居眠り運転及び妨害運転（あおり運転）の防止活動の推進

事業所へのポスター掲示により事業主や従業員に対して注意喚起を促すとともに広報えべつや市ホームページにより市民への周知を行います。

（１２）新しい小型モビリティの安全対策

特定小型原動機付自転車については、ナンバープレートの取得が必要で免許が不要です。一方、ペダル付き電動バイクについては、ナンバープレートの取得のほか、その運転には運転免許が必要であるなど一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があります。

このような新しい小型モビリティの安全対策として、関係事業者と連携して利用者に対して基本的な交通ルールを周知するとともに、広報えべつ、市ホームページでも周知を行います。

（１３）暴走族取締り対策の強化への協力

国土交通省及び自動車関係団体で構成する「不正改造防止推進協議会」が中心となって実施する「不正改造車を排除する運動」に参画し、暴走族追放の気運を高めるよう努めます。

（１４）効果的な広報の実施

交通安全推進のための具体的な全国共通の目標を、広報えべつ、市ホームページ、市公式ＬＩＮＥ、ポスター掲示、交通安全教室等で重点的に周知・啓発します。

また、家庭、学校、職場、地域が一体となった交通安全キャンペーンを、全市、全道、全国的に行うことで、交通安全に対する社会的気運を高めます。

（１５）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等の周知を図ります。

４　交通安全活動支援

自治会、ＰＴＡ等が単独もしくは合同で小学校の登下校時の交通安全を見守るための、自主交通安全活動が行われています。交通事故などのない、安全で安心なまちづくりの促進を定めた「江別市犯罪及び交通事故のない安全で安心なまちづくり条例（平成 23 年条例第６号）」は、このような団体の連携体制の整備を市が行うことを規定しています。

このため、団体相互及び団体と市が協働して交通安全運動を行えるよう、安全安心講座等を開催し、情報提供や意見交換等を行います。

第３章 救助・救急活動の充実

救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。特に、救急現場等におけるバイスタンダー※４による一刻も早い応急手当の普及等を推進します。

１　心肺蘇生法等の応急手当普及啓発活動の推進

救急隊が現場に到着するまでの間にバイスタンダー※４による適切な応急手当により、救命効果の向上が期待できることから、市民に対して自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の取扱いを含む講習会等の普及啓発活動を推進します。

また、小・中・高・大学及び事業所を対象に応急手当指導員又は普及員の養成を推進します。

加えて、学校においては心肺蘇生法等の応急手当についての講習会のほか、１０歳以上の小学生に対する「救命入門コース」を実施し、若年層からの応急手当普及啓発と救急車利用の適正化についての意識付けを行います。

２　救急救命士の養成、配置等の促進及び研修体制の充実

プレホスピタルケア※５の一層の充実のため、救急救命士を含めた救急隊員の養成に努め、救急救命士の処置拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与及び心肺停止前の重症者に対する輸液処置等を円滑に実施するための研修・病院実習等を行います。

併せて、救急救命士等の行う応急処置の質を保障するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

さらに、救助隊員及び救急隊員に必要な知識、技術の修得及び向上に必要な教育研修体制の充実に努めます。

※４バイスタンダー：現場に居合わせた人

※５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

３　救助・救急施設等の整備の推進

円滑な救助活動の実施とともに救急救命士がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、救助用資機材、高規格救急自動車、高度救命用資機材の整備を推進します。

また、交通事故等緊急事態発生時に、負傷者を迅速かつ安全に救急医療機関へ搬送するため、救急車両に信号制御を行う現場急行システム（ＦＡＳＴ）の整備を推進します。

併せて、札幌圏消防指令センターにおいて災害対応情報を一元化することで、札幌圏消防機関の相互応援体制の充実を図るとともに、活動隊の的確な運用を推進します。

第４章 被害者支援の充実

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、また、かけがえのない生命が失われるなど、深刻な事態に直面しています。

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、交通事故被害者等のための施策を推進します。

１　交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

江別市犯罪被害者等支援条例に基づき、交通事故被害者やその家族の支援のため、引き続き交通事故に関する相談業務を市民相談室で行います。さらに、弁護士による法律相談などを周知するとともに、北海道交通事故相談所等の関係機関との連携を強化し、被害者の迅速かつ適切な救済が図られることを目指します。このほか、交通事故被害者やその家族に心理的負担が生じ、カウンセリングが必要な場合は、専門カウンセラーの相談窓口を紹介するなどして、支援に努めます。

２　交通遺児に対する経済的支援の周知

江別市交通事故等災害遺児手当支給条例（平成 19 年条例第 1 号）に基づき、交通事故で生計の中心となるものを失った遺児の扶養者に対して、遺児が高校を卒業するまで養育手当を支給し、遺児の健全な育成を図ります。また、この制度を周知し、遺児の扶養者がこの制度を充分に活用できるよう努めます。

このほか、独立行政法人自動車事故対策機構、公益財団法人交通遺児等育成基金、公益財団法人交通遺児育英会等の制度を周知し、利用の促進を図ります。

第５章 踏切道における交通の安全

踏切事故は、長期的に減少傾向にありますが、ひとたび発生すると多数の死傷者が発生する恐れがあり、十分な安全対策が必要となります。

１　啓発活動の実施

踏切事故の原因の多くが警報機の鳴っている踏切を渡ったり、一旦停止を無視したりするなどの「無理な通行」によるものであるため、市のホームページ等で踏切通行に関するルールやマナーについての啓発を行い、事故防止に努めます。

２　効果的な対策の要望

自動車交通量の多い踏切道や歩道が狭隘な踏切道への対策については、それぞれの踏切道の状況等を勘案して必要に応じ、効果的な対策をＪＲ北海道に要望します。