

## 第11次北海道交通安全計画（案）について

### 1 根拠法令

交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）抜粋	
（都道府県交通安全計画等）	
第25条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。	
2	都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。
一	都道府県の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
二	前号に掲げるもののほか、都道府県の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

#### 【計画作成の基本的な考え方】

第11次交通安全基本計画（R3. 3. 29 中央交通安全対策会議作成）を基に、北海道の特徴的な情勢や、道内の交通事故の発生状況等を踏まえ加除修正。

なお、各省庁における制度検討や北海道の情勢と異なる部分については削除。

### 2 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11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

### 3 第11次北海道交通安全計画（案）の概要

#### 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

根拠：交通安全対策基本法第25条  
 （陸上交通の安全に関する総合的・長期的な施策の大綱）  
 作成主体：北海道交通安全対策会議  
 期間：令和3年度～令和7年度の5年間

##### 2 計画の基本理念

- ・交通事故のない社会を目指して
- ・人優先の交通安全思想  
 （高齢者、障がい者、子供等の安全確保）
- ・高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

##### 3 計画の推進

- ・交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ・地域ぐるみの交通安全対策の推進

##### 4 計画期間において特に注視すべき事項

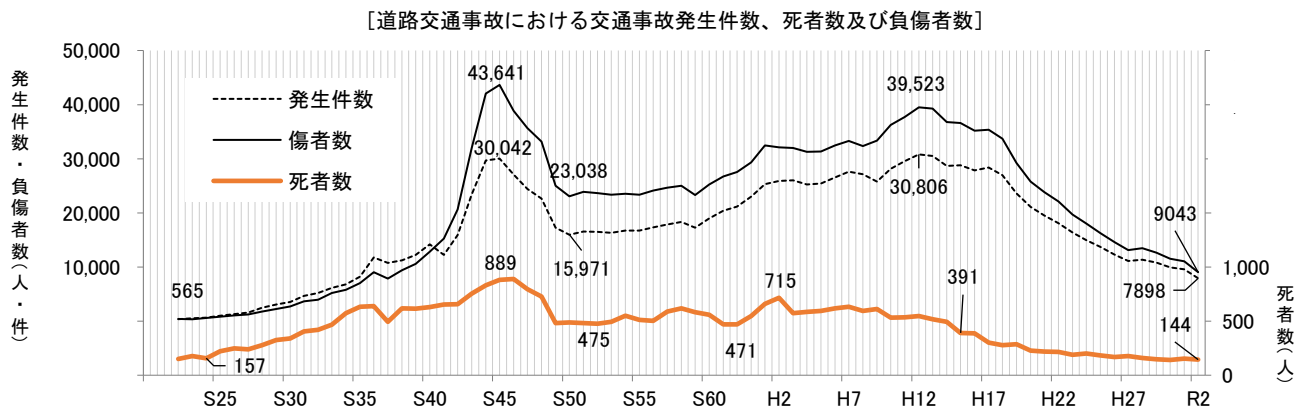
- ・高まる安全への要請と交通安全
- ・新型コロナウイルス感染症の影響の注視

#### 第2章 交通事故等の現状等

##### 1 道路交通事故の現状等

第10次交通安全計画の目標  
 死者150人→144人(R2)達成

- ・高齢者（65歳以上）の死者数が増加（全死者数の18%（S46）→47%（R2））
- ・交通事故死者数の減少幅は縮小傾向



##### 2 鉄道事故の現状

運転事故は、近年はほぼ横ばいの傾向  
 10件、死者1人(R2)

##### 3 踏切事故の状況等

長期的には減少傾向  
 4件、死傷者3人(R2)

#### 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

令和7年までに24時間交通事故死者数を**134人以下**とし、達成後はさらにゼロに近づける。

##### 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。

##### 3 踏切道における交通の安全についての目標

踏切事故の発生を極力防止

## 第4章 施策の柱と重点課題

1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策 (市町村などと連携して総合的な対策の推進)	5 自転車の安全利用 (交通ルール・マナーに関する交通安全教育)
2 飲酒運転の根絶 (飲酒運転を根絶するための社会環境づくり)	6 生活道路における安全確保 (幹線道路との関係性を踏まえた面的対策)
3 スピードダウン (交通事故の発生実態に即した速度抑制対策)	7 鉄道交通における安全対策
4 シートベルトの全席着用 (交通事故の実態に基づき必要性を普及啓発)	8 踏切道における交通安全対策
	9 冬季に係る陸上交通の安全

## 第2部 講じようとする施策



#### 4 道民からの意見（パブリックコメント）の概要

##### （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
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
D	案に取り入れなかったもの	6
E	案の内容についての質問等	2

##### （３）意見の概要等

###### 第1部 総論

###### 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

意見の概要	意見に対する道の考え方
<p><b>【目標値の設定について】</b>            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。</p>	<p>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。</p>
<p><b>【目標値の設定について】</b>            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。</p>	<p>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。</p>

2 鉄道交通の安全についての目標

意見の概要	意見に対する道の考え方
<p><b>【目標値の設定について】</b>                      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。</p>	<p>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「②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。</p>
	C

第4章 施策の柱と重点課題【重点課題】

2 飲酒運転の根絶

意見の概要	意見に対する道の考え方
<p><b>【条例について】</b>                      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。</p>	<p>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。</p>
	D
<p><b>【飲酒運転状況の推移について】</b>                      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。</p>	<p>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。</p>
	A

第2部 講じようとする施策

第1章 道路交通の安全

1 道路交通環境の整備

- (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
- (4) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

意見の概要	意見に対する道の考え方
<p><b>【歩車分離式信号等の整備について】</b>                      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。</p>	<p>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。</p>
	D

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

意見の概要	意見に対する道の考え方
<p><b>【LED信号機について】</b>                      LED信号機は、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信号機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。</p>	<p>LED式信号機は、電球式信号機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式信号機への着雪につきましては、雪の付着対策を施した信号機の整備を進めているところです。</p>
D	

(8) 効果的な交通規制の推進

意見の概要	意見に対する道の考え方
<p><b>【最高速度規制について】</b>                      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。</p>	<p>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。</p>
D	

2 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

意見の概要	意見に対する道の考え方
<p><b>【幼児に対する交通安全推進について】</b>                      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。</p>	<p>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。</p>
D	

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

意見の概要	意見に対する道の考え方
<p><b>【横断歩行者の安全確保について】</b>                      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。</p>	<p>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。</p>
D	

4 車両の安全性の確保

(3) 自動運転車の安全対策・活用の推進

意見の概要	意見に対する道の考え方
<p><b>【自動運転の推進について】</b>            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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	C

計画全般にかかる意見、その他

意見の概要	意見に対する道の考え方
<p><b>【計画の項目立てについて】</b>            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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
	C
<p><b>【その他】</b>            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。</p> <p><b>【このほか同様の意見1件】</b></p>	<p>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。</p>
	E

## 5 第11次北海道交通安全計画（案）のポイント

### （1）計画の基本理念

#### ○ 交通事故のない社会を目指して

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・経済的損失を勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指す。

#### ○ 人優先の交通安全思想

道路交通について、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の安全を一層確保するため、「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。

#### ○ 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

高齢歩行者の交通事故や高齢運転者による交通事故は喫緊の課題であり、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出来る社会、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に暮らせる「共生社会」の構築を目指す。

### （2）これからの5年間において特に注視すべき事項 [新規]

#### ○ 高まる安全への要請と交通安全

感染症、自然災害の影響、治安等、様々な安全への要請が高まる中であっても確実に交通安全を図り、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。

#### ○ 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とから、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、計画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。

### （3）第11次北海道交通安全計画（案）での主な変更点

	項目	新たな記載内容	頁
	第1部 総論		
第1章 交通安全計画 について	2 計画の基本理念	<b>理念3本柱の一つが高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築に変更</b> ○高齢歩行者・運転者の事故、事業用運転者の高齢化問題 ○自動車に頼らず自立的に日常生活を営めるようになることが課題 ○高齢になっても安全・安心して移動できる社会を関係者の連携により構築	2
	4 これからの5年間（計画期間）において注視すべき事項	<b>新型コロナウイルス感染症の影響など注視すべき事項</b> ○コロナで交通行動等への影響が認められ、これに伴う事故状況や防止策への影響を注視、臨機対応	5



	項目	新たな記載内容	頁	
<b>第2部 講じようとする施策（分野別）</b>				
<b>第1章 道路交通の安全</b>	1 道路交 通環 境の 整備	(5) 高齢者等の移 動手段の確保・充 実	<b>地域住民の移動手段の確保に向けた公共交通サービ スの改善など</b> ○Mass(マース)の普及	21
		(10) 高度道路交通 システムの活用	<b>オ 高度道路交通システムの活用 安全で円滑な自動車の運行を実現するため、ITS 技術 の活用など</b> ○公共交通機関の優先システム	24
		(11) 交通需要マネ ジメントの推進	<b>イ 貨物自動車利用の効率化 共同配送や置き配など物流効率化</b> ○再配達削減	24
	2 交通安 全思 想の 普及 徹底	(3) 交通安全に関 する普及啓発活 動の推進	<b>イ 横断歩行者の安全確保 信号機のない横断歩道事故防止対策</b> ○事故防止の安全教育や指導取締を推進 ○歩行者自ら安全を守る教育の推進	33
	3 安全運 転の 確保	(1) 運転者教育等 の充実	<b>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 講習時の適性検査で個別指導の実施</b> ○特性を診断した上指導で矯正	38
		(2) 運転免許制度 の改善	<b>手続きの簡素化など</b> ○更新負担軽減 高齢者講習受入体制の拡充など	40
		(6) 道路交通に関 連する情報の充 実	<b>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における安全輸送ガイドラ インの周知徹底などを記載</b>	42
	4 車両の 安全 性の 確保	(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	<b>安全運転サポート車の普及促進</b> ○踏み間違い事故、高齢化の加速が背景	43
		(3) 自動運転車の 安全対策・活用 の推進	<b>先進安全技術と自動運転の推進</b> ○運転者ミスなどの起因事故防止	43
			<b>ア 安全な無人自動運転サービス車両の実現に向け た取組の促進 自動運転の実現</b> ○実証実験等の取組推進	43
			<b>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 自動運転車ユーザが過信・誤解することなく使用で きる取組</b>	44
			<b>ウ 自動運転車に係る電子的な検査の導入 自動運転車の安全性確保のため、電子的検査導入</b>	44

項目		新たな記載内容	頁
第2章 鉄道交通の安全	3 鉄道の 安全な運 行の確保	(7) 計画運休への 取組  <b>列車の計画運休</b> ○気象状況により列車の運転に支障が予測される時は安全確保の観点から運転を休止	54