



令和 4 年 版

交 通 安 全 緑 書

北 海 道

目 次

第1部 交通事故の状況及び交通安全施策の概況

第1章 交通事故の現状

第1節 交通事故の概要	
1 交通事故の推移 -----	1
2 人口、自動車台数及び運転免許保有者数当たりの交通事故発生状況 ----	1
第2節 令和4年中における交通事故の分析	
1 交通事故の発生状況 -----	4
2 交通死亡事故の特徴 -----	18

第2章 道路交通環境の整備

第1節 交通安全施設等の整備拡充	
1 交通安全施設等の整備の推移 -----	20
2 交通安全施設等の整備の現状 -----	22
3 道路の整備状況 -----	24
4 自転車道等の整備状況 -----	27
第2節 合理的な交通規制等の推進	
1 交通規制の実施状況 -----	29
2 交通管制センターの整備状況 -----	29
第3節 路上駐車排除及び道路使用の適正化	
1 駐車対策の推進 -----	33
2 道路使用の適正化 -----	35
第4節 道路交通の安全に関する研究開発の推進	
1 交通事故対策に関する研究 -----	36
2 積雪寒冷地における道路交通に関する研究 -----	36

第3章 道路交通秩序の維持

第1節 交通指導取締り	
1 交通指導取締り -----	37
2 歩行者、自転車利用者に対する街頭活動 -----	38
3 交通違反の取締状況 -----	38
第2節 交通事故事件捜査活動の推進	
1 交通事故事件の捜査 -----	39
2 ひき逃げ事件の捜査 -----	39
3 交通特殊事件の捜査 -----	39
第3節 暴走族の動向と対策	
1 暴走族の概況 -----	40
2 暴走族対策の推進状況 -----	40

第4章 交通安全思想の普及徹底

第1節 北海道における交通安全対策の推進	
1 北海道交通安全対策会議 -----	41
2 交通安全対策に関する計画 -----	41
3 交通安全対策関係予算の状況 -----	42
第2節 市町村における交通安全対策の推進	
1 交通安全対策の推進体制 -----	43
2 交通安全対策に関する計画 -----	43
第3節 交通安全教育	
1 幼児に対する交通安全教育 -----	44
2 学校における交通安全教育 -----	45
3 社会教育における交通安全教育 -----	48
第4節 交通安全運動と広報活動	
1 北海道における交通安全運動の経緯 -----	50
2 交通安全運動の展開 -----	50
3 交通安全運動推進団体の活動状況 -----	56
4 広報活動の展開 -----	66
5 交通安全功労者等に対する表彰 -----	67

第5章 車両の安全性の確保

第1節 運転管理	
1 安全運転管理者制度 -----	69
2 運行管理者制度 -----	69
3 自動車運送事業者等に対する指導監督 -----	71
4 独立行政法人自動車事故対策機構における指導 -----	72
5 整備管理者制度 -----	73
第2節 運転者の労働条件の適正化	
1 自動車運転者の労働条件と交通事故 -----	75
2 労働基準法等に基づく監督指導の強化 -----	75
3 労働基準法ほか関係法令等の周知及び指導 -----	75
第3節 道路交通に関する情報	
1 道路交通情報の充実 -----	77
2 防災気象情報等の充実 -----	77

第6章 救助・救急活動の充実

第1節 救急業務実施体制の強化	
1 救急業務実施市町村の状況 -----	80
2 救急隊員の状況 -----	80
3 救急自動車の状況 -----	80
4 救急業務活動状況 -----	83

第2節 救急医療機関の状況	
1 救急告示病院・診療所の状況	85
2 救命救急センター等の整備	86
3 北海道救急医療・広域災害情報システムの整備、運営	86

第7章 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

第1節 交通事故相談活動	
1 道の交通事故相談活動	87
第2節 交通遺児等の救済	
1 交通遺児などの修学資金等援助	89
第3節 交通事故被害者に対する補償	
1 自動車損害賠償保障制度の概要	93

第8章 冬季に係る陸上交通の安全

1 冬期間における交通事故の発生状況	98
2 冬道の環境整備	101
3 除排雪の推進	101

第9章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道及び軌道の事故の発生状況	103
第2節 鉄道及び軌道の安全対策	
1 鉄道及び軌道の安全な運行確保	106
2 鉄道及び軌道車両の安全性の確保	107
3 事故再発防止対策	107
4 防災気象情報等の充実	107
5 運転事故防止に関する知識の普及	107
第3節 踏切道の安全対策	
1 踏切道の現況	108
2 踏切事故防止対策の実施計画	109
3 踏切道の改良及び整備計画の実施状況	109

第2部 飲酒運転の状況及び飲酒運転の根絶に関して講じた施策の概況

第1章 飲酒を伴う交通事故実態

1 飲酒を伴う交通事故の推移	110
2 飲酒を伴う交通事故の発生状況	
(1) 月別発生状況（過去5か年累計）	111
(2) 時間帯別発生状況（過去5か年累計）	111
(3) 曜日別発生状況（過去5か年累計）	112
(4) 地形・道路形状別発生状況（過去5か年累計）	113
(5) 事故類型別発生状況（過去5か年累計）	113
(6) 第1当事者の年齢別発生状況（過去5か年累計）	114
(7) 第1当事者違反（事故原因）別発生状況（人身事故、過去5か年累計）	114
(8) 致死率（過去5か年累計）	115

第2章 飲酒運転の根絶に関する施策

1 基本方針の策定	116
2 飲酒運転の予防及び再発の防止のための措置	
(1) 保健所等による相談支援	116
(2) アルコール健康障害に関する啓発活動	117
3 教育及び知識の普及等	
(1) 飲酒運転の根絶に係る道民意識の高揚を図るための主な取組	117
(2) 児童・生徒等に対する飲酒運転の根絶に関連する教育	122
(3) 観光客その他の滞在者による飲酒運転を防止するための取組	122
4 情報の提供	123
5 飲酒運転根絶緊急対策	123
6 市町村における飲酒運転の根絶に関する施策	
(1) 飲酒運転の根絶に係る道民意識の高揚を図るための取組	123
(2) 児童・生徒等に対する飲酒運転の根絶に関連する教育	124
(3) 観光客その他の滞在者による飲酒運転を防止するための取組	124
(4) 情報の提供	124
(5) 振興局別市町村取組状況	125
7 北海道飲酒運転根絶推進協議会	125

※関係条例

北海道交通安全基本条例	126
北海道飲酒運転の根絶に関する条例	129

第 1 部 交通事故の状況及び交通安全施策の概況

第 1 章 交通事故の現状

第 1 節 交通事故の概要

1 交通事故の推移

過去 5 年間の交通事故の推移は、減少傾向を示しています。

北海道における交通事故のピークは、

- 発生件数 平成12年の30,806件
- 死者数 昭和46年の889人
- 負傷者数 昭和45年の43,641人

であり、令和 4 年の死者数115人は、ピーク時(昭和46年889人)の約13パーセントとなっています。(第 1 - 1 表)

2 人口、自動車台数及び運転免許保有者数当たりの交通事故発生状況

人口千人当たりの事故発生件数は1.6件(全国2.4件)、死傷者数は1.9人(全国2.9人)、自動車千台当たりの事故発生件数は2.1件(全国3.3件)、死傷者数は2.5人(全国3.9人)、運転免許保有者千人当たりの交通事故発生件数は2.6件(全国3.7件)、死傷者数は3.5人(全国3.2人)と、運転免許保有者千人当たりの死傷者を除き、全国を下回っております。

また、死者数については、

- 人口10万人当たり 2.2人(全国 2.1人)
- 自動車10万台当たり 2.9人(全国 2.9人)
- 免許保有者10万人当たり 3.5人(全国 3.2人)

と、人口10万人当たり及び免許保有者10万人当たりの死者数が、全国を上回っております。(第 1 - 2 表)

第1-1表 交通事故の推移

区分		年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	平均
交通事故	全道	発生件数(件)	9,931	9,595	7,898	8,304	8,457	8,837
		うち交通死亡事故件数	130	148	136	119	113	129
	全道	指数	100	96.6	79.5	83.6	85.2	89.0
	全国	発生件数(件)	430,601	381,237	309,178	305,196	300,839	345,410
		うち交通死亡事故件数	3,449	3,133	2,784	2,583	2,550	2,900
	全国	指数	100	88.5	71.8	70.9	69.9	80.2
	全道	死者数(人)	141	152	144	120	115	134
		指数	100	107.8	102.1	85.1	69.9	95.3
	全国	死者数(人)	3,532	3,215	2,839	2,636	2,610	2,966
		指数	100	91.0	80.4	74.6	73.9	84.0
	全道	負傷者数(人)	11,494	11,046	9,043	9,598	9,785	10,193
		指数	100	96.1	78.7	83.5	85.1	88.7
全国	負傷者数(人)	525,846	461,775	369,476	362,131	356,601	415,166	
	指数	100	87.8	70.3	68.9	67.8	79.0	
人口	全道	人口(人)	5,307,813	5,268,352	5,226,006	5,190,638	5,148,060	5,248,202
		指数	100	99.3	98.5	97.8	97.0	98.9
	全国	人口(人)	125,209,603	124,776,364	124,271,318	123,842,701	123,223,561	124,264,709
		指数	100	99.7	99.3	98.9	98.4	99.2
自動車	全道	台数(台)	3,790,896	4,105,540	4,105,468	4,105,573	4,111,554	
		指数	-	-	100	100	100.1	
	全国	台数(台)	82,192,828	91,388,202	91,383,268	91,290,399	91,253,654	
		指数	-	-	100	99.9	99.9	
免許	全道	保有者(人)	3,362,940	3,342,775	3,325,828	3,312,859	3,298,964	3,336,101
		指数	100	100	99.4	98.9	98.5	98.1
	全国	保有者(人)	82,314,924	82,158,428	81,989,887	81,895,559	81,840,549	82,039,869
		指数	100	99.8	99.6	99.5	99.4	99.7

(道警察本部調べ)

注1 人口は各年1月1日現在「住民基本台帳人口要覧」による。

注2 平成30年までの自動車(原付一種・二種、小型特殊車(以下「原付等」という。))を除く。台数は各年12月末現在「国土交通省資料」により、令和元年以降については、原付等を含み、国土交通省統計資料「自動車保有車両数月報」(令和2年12月末現在)による。なお、ここに含まれている原付等の台数は、総務省統計資料「市町村税課税状況等の調」(令和3年7月1日現在)による。

注3 運転免許保有者数は各年12月末現在による。

第 1 - 2 表 人口、自動車台数及び運転免許保有者数当たりの交通事故発生状況

区 分		北 海 道	全 国	
交 通 事 故 件 数		8,457	300,839	
死 傷 者 数	死 者 (人)	115	2,610	
	負 傷 者 (人)	9,785	356,601	
	計 (人)	9,900	359,211	
人 口	人 口 (人)	5,148,060	123,223,561	
	千人当たり	事 故 件 数 (件)	1.6	2.4
		死 傷 者 数 (人)	1.9	2.9
	10万人当たり	死 者 数 (人)	2.2	2.1
自 動 車	台 数 (台)	4,111,554	91,253,654	
	千台当たり	事 故 件 数 (件)	2.1	3.3
		死 傷 者 数 (人)	2.5	3.9
	10万台当たり	死 者 数 (人)	2.9	2.9
免 許	免 許 保 有 者 数 (人)	3,298,964	81,840,549	
	千人当たり	事 故 件 数 (件)	2.6	3.7
		死 傷 者 数 (人)	3.0	4.4
	10万人当たり	死 者 数 (人)	3.5	3.2

(道警察本部調べ)

注 1 人口は令和 4 年 1 月 1 日現在「住民基本台帳人口要覧」による。

2 自動車台数は、国土交通省統計資料「自動車保有車両数月報」(令和 4 年 12 月末現在)による。なお、ここに含まれている原付二種、原付一種及び小特(ミニカーを含む。)は、総務省統計資料「市町村税課税状況等の調」(令和 3 年 7 月 1 日現在)による。

3 運転免許保有者数は令和 3 年 12 月末現在による。

第2節 令和4年中における交通事故の分析

1 交通事故の発生状況

発生件数 8,457件（前年比 +153件 1日平均 23.2件）

死者数 115人（前年比 -5人 1日平均 0.3人）

負傷者数 9,785人（前年比 +187人 1日平均 26.8人）

であり、その内容は次のとおりです。

(1) 振興局別発生状況

振興局別の過去5年間における発生状況は、第1－3表のとおりです。

第1－3表 振興局別発生状況

振興局	区分	年				
		平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
空知	発生件数(件)	454	391	315	398	415
	死者数(人)	14	11	8	9	11
	負傷者数(人)	556	478	404	477	497
石狩	発生件数(件)	5,402	5,584	4,595	4,721	5,082
	死者数(人)	29	38	43	22	38
	負傷者数(人)	6,140	6,313	5,164	5,387	5,775
後志	発生件数(件)	368	335	233	270	256
	死者数(人)	5	9	15	11	8
	負傷者数(人)	456	404	277	334	328
胆振	発生件数(件)	719	678	624	644	571
	死者数(人)	16	13	15	14	7
	負傷者数(人)	850	797	721	751	682
日高	発生件数(件)	55	75	53	53	54
	死者数(人)	5	9	4	4	2
	負傷者数(人)	63	91	60	63	68
渡島	発生件数(件)	779	645	497	599	552
	死者数(人)	11	8	11	12	6
	負傷者数(人)	901	785	584	710	651
檜山	発生件数(件)	14	11	12	22	15
	死者数(人)	0	0	1	6	0
	負傷者数(人)	16	17	19	20	20
上川	発生件数(件)	882	809	624	619	574
	死者数(人)	18	17	12	11	16
	負傷者数(人)	1,048	961	745	745	694
留萌	発生件数(件)	39	43	25	17	38
	死者数(人)	5	5	0	2	1
	負傷者数(人)	49	48	25	22	44
宗谷	発生件数(件)	32	38	37	40	42
	死者数(人)	6	3	3	2	2
	負傷者数(人)	34	40	42	50	47
オホーツク	発生件数(件)	289	224	203	235	206
	死者数(人)	8	10	11	7	6
	負傷者数(人)	343	249	236	270	248
十勝	発生件数(件)	535	468	418	454	404
	死者数(人)	10	17	11	11	7
	負傷者数(人)	621	523	472	520	446
釧路	発生件数(件)	314	252	221	201	212
	死者数(人)	9	10	6	6	10
	負傷者数(人)	362	288	244	216	238
根室	発生件数(件)	49	42	41	31	36
	死者数(人)	5	2	4	3	1
	負傷者数(人)	55	52	50	33	47

(道環境生活部調べ)

(2) 月別発生状況

発生件数は、12月が最も多く858件で、4月が最も少なく592件となっています。

死者数は、9月が最も多く16人で、3月が最も少なく2人となっています。

負傷者数は、12月が最も多く996人で、4月が最も少なく697人となっています。(第1-4表)

第1-4表 月別発生状況

月別 区分		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
		発生 件 数	令和4年	749	666	759	592	636	661	647	663	720	771	735
令和3年	722		705	750	618	477	586	709	739	659	708	736	895	8,304
増減数	27		-39	9	-26	159	75	-62	-76	61	63	-1	-37	153
増減率	3.7		-5.5	1.2	-4.2	33.3	12.8	-8.7	-10.3	9.3	8.9	-0.1	-4.1	1.8
死 者 数	令和4年	7	8	2	10	11	5	13	11	16	13	13	6	115
	令和3年	8	8	8	8	7	13	14	12	5	12	15	10	120
	増減数	-1	0	-6	2	4	-8	-1	-1	11	1	-2	-4	-5
	増減率	-12.5	0.0	-75.0	25.0	57.1	-61.5	-7.1	-8.3	220.0	8.3	-13.3	-40.0	-4.2
負 傷 者 数	令和4年	883	787	886	697	743	776	721	767	824	880	825	996	9,785
	令和3年	831	830	905	711	555	650	818	852	775	793	844	1,034	9,598
	増減数	52	-43	-19	-14	188	126	-97	-85	49	87	-19	-38	187
	増減率	6.3	-5.2	-2.1	-2.0	33.9	19.4	-11.9	-10.0	6.3	11.0	-2.3	-3.7	1.9

(道警察本部調べ)

(3) 年齢層別死者数

高齢者（65歳以上）が最も多く63人で、25歳から29歳が最も少なく1人となっています。（第1－5表）

第1－5表 年齢層別死者数の状況

区分	年				
	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
25歳未満	13	16	14	4	7
構成率	9.2	10.5	9.7	3.3	6.1
25～29歳	2	5	7	1	1
構成率	1.4	3.3	4.9	0.8	0.9
30歳代	11	10	13	5	4
構成率	7.8	6.6	9.0	4.2	3.5
40歳代	14	11	13	9	18
構成率	9.9	7.2	9.0	7.5	15.7
50歳代	13	17	19	14	11
構成率	9.2	11.2	13.2	11.7	9.6
60～64歳	9	10	10	9	11
構成率	6.4	6.6	6.9	7.5	9.6
高齢者(65歳以上)	79	83	68	78	63
構成率	56.0	54.6	47.2	65.0	54.8
65～69歳	14	15	10	14	11
構成率	9.9	9.9	6.9	11.7	9.6
70～74歳	14	10	16	16	12
構成率	9.9	6.6	11.1	13.3	10.4
75歳以上	51	58	42	48	40
構成率	36.2	38.2	29.2	40.0	34.8
総死者数	141	152	144	120	115

（道警察本部調べ）

(4) 道路別発生状況

発生件数は、市町村道が最も多く4,317件(51.0%)で、次いで国道が1,908件(22.6%)、道道が1,625件(19.2%)となっています。

死者数は、国道が最も多く42人(36.5%)で、次いで道道が34人(29.6%)、市町村道が31人(27.0%)となっています。

国道の路線別死者数は、国道12号が最も多く3人となっています。

(第1-6表)

第1-6表 道路別発生状況

区分 年 道路		発生件数						死者数					
		R4年	構成率	R3年	構成率	増減数	増減率	R4年	構成率	R3年	構成率	増減数	増減率
一 般 国 道	5号	294	3.5	303	3.6	-9	-3.0	2	1.7	5	4.2	-3	-60.0
	12号	225	2.7	208	2.5	17	8.2	3	2.6	1	0.8	2	200.0
	36号	287	3.4	291	3.5	-4	-1.4	2	1.7	2	1.7	0	0.0
	37号	17	0.2	29	0.3	-12	-41.4	0	0.0	1	0.8	-1	-100.0
	38号	72	0.9	78	0.9	-6	-7.7	2	1.7	2	1.7	0	0.0
	39号	67	0.8	67	0.8	0	0.0	1	0.9	2	1.7	-1	-50.0
	40号	40	0.5	38	0.5	2	5.3	2	1.7	0	0.0	2	-
	44号	28	0.3	15	0.2	13	86.7	0	0.0	0	0.0	0	-
	小計	1,030	12.2	1,029	12.4	1	0.1	12	10.4	13	10.8	-1	-7.7
	他の国道	878	10.4	787	9.5	91	11.6	30	26.1	31	25.8	-1	-3.2
計	1,908	22.6	1,816	21.9	92	5.1	42	36.5	44	36.7	-2	-4.5	
道道	1,625	19.2	1,629	19.6	-4	-0.2	34	29.6	20	16.7	14	70.0	
市町村道	4,317	51.0	4,277	51.5	40	0.9	31	27.0	47	39.2	-16	-34.0	
高速自動車道	39	0.5	45	0.5	-6	-13.3	1	0.9	0	0.0	1	-	
その他の道路	568	6.7	537	6.5	31	5.8	7	6.1	9	7.5	-2	-22.2	
合計	8,457	100.0	8,304	100.0	153	1.8	115	100.0	120	100.0	-5	-4.2	

(道警察本部調べ)

注 その他の道路とは、農(免)道、林道、港湾道、私道、高速道路に接続しない自動車専用道路である。

(5) 場所別発生状況

発生件数、死者数ともに市街地交差点が最も多く、発生件数が3,672件(43.4%)、死者数が24人(20.9%)となっています。(第1-7表)

第1-7表 場所別発生状況

区分 地形等		発 生 件 数						死 者 数					
		R4年	構成率	R3年	構成率	増減数	増減率	R4年	構成率	R3年	構成率	増減数	増減率
市 街 地	交 差 点	3,672	43.4	3,691	44.4	-19	-0.5	24	20.9	30	25.0	-6	-20.0
	交差点付近	1,065	12.6	1,136	13.7	-71	-6.3	14	12.2	14	11.7	0	0.0
	トンネル	11	0.1	9	0.1	2	22.2	0	0.0	0	0.0	0	-
	カーブ	80	0.9	87	1.0	-7	-8.0	4	3.5	5	4.2	-1	-20.0
	橋	35	0.4	37	0.4	-2	-5.4	0	0.0	0	0.0	0	-
	その他の道路	2,191	25.9	1,986	23.9	205	10.3	12	10.4	13	10.8	-1	-7.7
	踏切	10	0.1	4	0.0	6	150.0	1	0.9	1	0.8	0	0.0
	広場等	485	5.7	461	5.6	24	5.2	3	2.6	0	0.0	3	-
	小 計	7,549	89.3	7,411	89.2	138	1.9	58	50.4	63	52.5	-5	-7.9
非 市 街 地	交 差 点	273	3.2	264	3.2	9	3.4	5	4.3	9	7.5	-4	-44.4
	交差点付近	81	1.0	89	1.1	-8	-9.0	3	2.6	2	1.7	1	50.0
	トンネル	24	0.3	19	0.2	5	26.3	3	2.6	1	0.8	2	200.0
	カーブ	107	1.3	105	1.3	2	1.9	20	17.4	18	15.0	2	11.1
	橋	11	0.1	17	0.2	-6	-35.3	2	1.7	0	0.0	2	-
	その他の道路	362	4.3	349	4.2	13	3.7	23	20.0	20	16.7	3	15.0
	踏切	1	0.0	1	0.0	0	0.0	0	0.0	1	0.8	-1	-100.0
	広場等	49	0.6	49	0.6	0	0.0	1	0.9	6	5.0	-5	-83.3
	小 計	908	10.7	893	10.8	15	1.7	57	49.6	57	47.5	0	0.0
合 計	8,457	100.0	8,304	100.0	153	1.8	115	100.0	120	100.0	-5	-4.2	

(道警察本部調べ)

注 その他の道路とは、交差点、交差点付近、トンネル、カーブ、橋、踏切、広場等以外をいう。

(6) 時間帯別発生状況

時間帯別の発生件数は、16時から18時が最も多く1,353件（16.0%）、
死者数については、14時から16時が最も多く20人（17.4%）となっています。

昼夜間別では、昼間の発生件数が6,165件（72.9%）、昼間の死者数が81人
（70.4%）となっています。（第1－8表）

第1－8表 時間帯別発生状況

区分 年 時間帯	発 生 件 数						死 者 数					
	R 4年	構成率	R 3年	構成率	増減数	増減率	R 4年	構成率	R 3年	構成率	増減数	増減率
0 ～ 2時	99	1.2	85	1.0	14	16.5	6	5.2	5	4.2	1	20.0
2 ～ 4時	89	1.1	61	0.7	28	45.9	1	0.9	4	3.3	-3	-75.0
4 ～ 6時	121	1.4	99	1.2	22	22.2	6	5.2	0	0.0	6	-
6 ～ 8時	695	8.2	646	7.8	49	7.6	9	7.8	10	8.3	-1	-10.0
8 ～ 10時	1,266	15.0	1,278	15.4	-12	-0.9	14	12.2	15	12.5	-1	-6.7
10 ～ 12時	1,109	13.1	1,102	13.3	7	0.6	16	13.9	15	12.5	1	6.7
12 ～ 14時	1,040	12.3	1,083	13.0	-43	-4.0	13	11.3	21	17.5	-8	-38.1
14 ～ 16時	1,124	13.3	1,101	13.3	23	2.1	20	17.4	9	7.5	11	122.2
16 ～ 18時	1,353	16.0	1,354	16.3	-1	-0.1	15	13.0	15	12.5	0	0.0
18 ～ 20時	944	11.2	948	11.4	-4	-0.4	8	7.0	12	10.0	-4	-33.3
20 ～ 22時	437	5.2	391	4.7	46	11.8	4	3.5	12	10.0	-8	-66.7
22 ～ 24時	180	2.1	156	1.9	24	15.4	3	2.6	2	1.7	1	50.0
合 計	8,457	100.0	8,304	100.0	153	1.8	115	100.0	120	100.0	-5	-4.2
6 ～ 18時	6,587	77.9	6,564	79.0	23	0.4	87	75.7	85	70.8	2	2.4
18 ～ 6時	1,870	22.1	1,740	21.0	130	7.5	28	24.3	35	29.2	-7	-20.0
昼	6,165	72.9	6,097	73.4	68	1.1	81	70.4	71	59.2	10	14.1
夜	2,292	27.1	2,207	26.6	85	3.9	34	29.6	49	40.8	-15	-30.6

（道警察本部調べ）

注 昼とは、日の出から日没まで、夜とは、日没から日の出までをいう。

(7) 事故類型別発生状況

発生件数は、車両相互の事故が最も多く5,937件（70.2%）、死者数については、車両単独が最も多く42件（36.5%）、次いで人対車両及び車両相互の事故が各々32人（27.8%）となっています。（第1－9表）

第1－9表 事故類型別発生状況

区分 年 事故類型		発生件数						死者数						
		R4年	構成率	R3年	構成率	増減数	増減率	R4年	構成率	R3年	構成率	増減数	増減率	
人 対 車 両	対・背面通行中	173	2.0	133	1.6	40	30.1	2	1.7	4	3.3	-2	-50.0	
	横断中	横断歩道	399	4.7	419	5.0	-20	-4.8	9	7.8	6	5.0	3	50.0
		その他	219	2.6	273	3.3	-54	-19.8	9	7.8	22	18.3	-13	-59.1
	路上遊戯中	4	0.0	3	0.0	1	33.3	0	0.0	0	0.0	0	-	
	路上作業中	20	0.2	18	0.2	2	11.1	0	0.0	0	0.0	0	-	
	その他	254	3.0	265	3.2	-11	-4.2	12	10.4	8	6.7	4	50.0	
	小計	1,069	12.6	1,111	13.4	-42	-3.8	32	27.8	40	33.3	-8	-20.0	
自転車対車両		1,231	14.6	1,268	15.3	-37	-2.9	8	7.0	2	1.7	6	300.0	
車 両 相 互	正面衝突	267	3.2	212	2.6	55	25.9	18	15.7	23	19.2	-5	-21.7	
	追突	進行中	213	2.5	217	2.6	-4	-1.8	2	1.7	1	0.8	1	100.0
		その他	2,119	25.1	1,984	23.9	135	6.8	0	0.0	0	0.0	0	-
	出会い頭衝突	1,689	20.0	1,748	21.1	-59	-3.4	10	8.7	17	14.2	-7	-41.2	
	追越・追抜時	166	2.0	188	2.3	-22	-11.7	0	0.0	1	0.8	-1	-100.0	
	右折時	541	6.4	535	6.4	6	1.1	2	1.7	1	0.8	1	100.0	
	左折時	57	0.7	54	0.7	3	5.6	0	0.0	0	0.0	0	-	
	その他	885	10.5	777	9.4	108	13.9	0	0.0	0	0.0	0	-	
小計	5,937	70.2	5,715	68.8	222	3.9	32	27.8	43	35.8	-11	-25.6		
車 両 単 独	工作物 衝突	防護柵	20	0.2	16	0.2	4	25.0	10	8.7	4	3.3	6	150.0
		その他	87	1.0	86	1.0	1	1.2	22	19.1	12	10.0	10	83.3
	路外逸脱	10	0.1	17	0.2	-7	-41.2	6	5.2	11	9.2	-5	-45.5	
	駐車（不在）衝突	30	0.4	37	0.4	-7	-18.9	0	0.0	1	0.8	-1	-100.0	
	その他	71	0.8	52	0.6	19	36.5	4	3.5	5	4.2	-1	-20.0	
小計	218	2.6	208	2.5	10	4.8	42	36.5	33	27.5	9	27.3		
踏切		2	0.0	2	0.0	0	0.0	1	0.9	2	1.7	-1	-50.0	
合計		8,457	100.0	8,304	100.0	153	1.8	115	100.0	120	100.0	-5	-4.2	

(道警察本部調べ)

(8) 主な原因者の車種別発生状況

発生件数、死者数ともに自家用の普通・軽乗用車が最も多く、発生件数が6,281件（74.3%）、死者数が65人（56.5%）となっています。（第1-10表）

第1-10表 主な原因者の車種別発生状況

区分 年		発生件数						死者数					
		R4年	構成率	R3年	構成率	増減数	増減率	R4年	構成率	R3年	構成率	増減数	増減率
事業用	大型乗用	31	0.4	34	0.4	-3	-8.8	0	0.0	0	0.0	0	-
	中型乗用	2	0.0	1	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	-
	準中型乗用	1	0.0	0	0.0	1	-	0	0.0	0	0.0	0	-
	普通・軽乗用	468	5.5	408	4.9	60	14.7	0	0.0	0	0.0	0	-
	大型貨物	165	2.0	135	1.6	30	22.2	5	4.3	4	3.3	1	25.0
	中型貨物	51	0.6	57	0.7	-6	-10.5	0	0.0	0	0.0	0	-
	準中型貨物	26	0.3	27	0.3	-1	-3.7	0	0.0	0	0.0	0	-
	普通・軽貨物	173	2.0	148	1.8	25	16.9	1	0.9	3	2.5	-2	-66.7
	小計	917	10.8	810	9.8	107	13.2	6	5.2	7	5.8	-1	-14.3
自家用	大型乗用	5	0.1	10	0.1	-5	-50.0	0	0.0	0	0.0	0	-
	中型乗用	12	0.1	10	0.1	2	20.0	0	0.0	0	0.0	0	-
	準中型乗用	2	0.0	3	0.0	-1	-33.3	0	0.0	0	0.0	0	-
	普通・軽乗用	6,281	74.3	6,210	74.8	71	1.1	65	56.5	85	70.8	-20	-23.5
	大型貨物	36	0.4	26	0.3	10	38.5	0	0.0	0	0.0	0	-
	中型貨物	77	0.9	64	0.8	13	20.3	2	1.7	0	0.0	2	-
	準中型貨物	71	0.8	80	1.0	-9	-11.3	0	0.0	1	0.8	-1	-100.0
	普通・軽貨物	757	9.0	785	9.5	-28	-3.6	14	12.2	12	10.0	2	16.7
	小計	7,241	85.6	7,188	86.6	53	0.7	81	70.4	98	81.7	-17	-17.3
二輪車	自動二輪車	23	0.3	17	0.2	6	35.3	13	11.3	4	3.3	9	225.0
	軽二輪	7	0.1	5	0.1	2	40.0	2	1.7	1	0.8	1	100.0
	原付二種	4	0.0	9	0.1	-5	-55.6	1	0.9	1	0.8	0	0.0
	原付	14	0.2	11	0.1	3	27.3	1	0.9	0	0.0	1	-
	小計	48	0.6	42	0.5	6	14.3	17	14.8	6	5.0	11	183.3
特殊自動車	59	0.7	56	0.7	3	5.4	1	0.9	5	4.2	-4	-80.0	
自転車	85	1.0	80	1.0	5	6.3	6	5.2	1	0.8	5	500.0	
その他	1	0.0	1	0.0	0	0.0	1	0.9	0	0.0	1	0.0	
計	8,351	98.7	8,177	98.5	174	2.1	112	97.4	117	97.5	-5	-4.3	
歩行者等	15	0.2	18	0.2	-3	-16.7	3	2.6	3	2.5	0	0.0	
不明	91	1.1	109	1.3	-18	-16.5	0	0.0	0	0.0	0	-	
合計	8,457	100.0	8,304	100.0	153	1.8	115	100.0	120	100.0	-5	-4.2	

(道警察本部調べ)

(9) 主な原因者の年齢層別発生状況

発生件数、死者数ともに65歳以上が最も多く、発生件数が2,343件(27.7%)、死者数が39人(33.9%)となっています。(第1-11表)

第1-11表 主な原因者の年齢層別発生状況

区分 年 齢		発 生 件 数						死 者 数					
		R4年	構成率	R3年	構成率	増減数	増減率	R4年	構成率	R3年	構成率	増減数	増減率
年 代 別	20歳未満	211	2.5	213	2.6	-2	-0.9	1	0.9	3	2.5	-2	-66.7
	20歳代	1,264	14.9	1,267	15.3	-3	-0.2	8	7.0	8	6.7	0	0.0
	30歳代	997	11.8	968	11.7	29	3.0	6	5.2	9	7.5	-3	-33.3
	40歳代	1,342	15.9	1,357	16.3	-15	-1.1	21	18.3	25	20.8	-4	-16.0
	50歳代	1,402	16.6	1,341	16.1	61	4.5	18	15.7	18	15.0	0	0.0
	60～64歳	706	8.3	639	7.7	67	10.5	12	10.4	12	10.0	0	0.0
	65歳以上	2,343	27.7	2,311	27.8	32	1.4	39	33.9	41	34.2	-2	-4.9
	計	8,265	97.7	8,096	97.5	169	2.1	105	91.3	116	96.7	-11	-9.5
	うち女性 ドライバー	2,268	26.8	2,280	27.5	-12	-0.5	22	19.1	25	20.8	-3	-12.0
歩行者・自転車		100	1.2	98	1.2	2	2.0	9	7.8	4	3.3	5	125.0
不明・路面電車		92	1.1	110	1.3	-18	-16.4	1	0.9	0	0.0	1	0.0
青少年 運 転 者 内 数	20歳未満	211	2.5	213	2.6	-2	-0.9	1	0.9	3	2.5	-2	-66.7
	うち高校生	4	0.0	3	0.0	1	33.3	0	0.0	0	0.0	0	-
	20～24歳	724	8.6	682	8.2	42	6.2	6	5.2	5	4.2	1	20.0
	計	935	11.1	895	10.8	40	4.5	7	6.1	8	6.7	-1	-12.5

(道警察本部調べ)

(10) 主な原因者の運転経験年数別発生状況

発生件数、死者数ともに10年以上の運転経験者が最も多く、発生件数が6,400件（75.7%）、死者数が85人（73.9%）となっています。（第1-12表）

第1-12表 主な原因者の運転経験年数別発生状況

区分 年 経験年数	発 生 件 数						死 者 数					
	R4年	構成率	R3年	構成率	増減数	増減率	R4年	構成率	R3年	構成率	増減数	増減率
1年未満	296	3.5	291	3.5	5	1.7	3	2.6	3	2.5	0	0.0
2年未満	267	3.2	231	2.8	36	15.6	5	4.3	2	1.7	3	150.0
3年未満	211	2.5	237	2.9	-26	-11.0	3	2.6	2	1.7	1	50.0
4年未満	170	2.0	143	1.7	27	18.9	3	2.6	2	1.7	1	50.0
5年未満	265	3.1	226	2.7	39	17.3	1	0.9	0	0.0	1	-
10年未満	637	7.5	648	7.8	-11	-1.7	5	4.3	5	4.2	0	0.0
10年以上	6,400	75.7	6,286	75.7	114	1.8	85	73.9	101	84.2	-16	-15.8
無免許等	19	0.2	34	0.4	-15	-44.1	0	0.0	1	0.8	-1	-100.0
小 計	8,265	97.7	8,096	97.5	169	2.1	105	91.3	116	96.7	-11	-9.5
歩行者・自転車	100	1.2	98	1.2	2	2.0	9	7.8	4	3.3	5	125.0
その他・不明	92	1.1	110	1.3	-18	-16.4	1	0.9	0	0.0	1	-
合 計	8,457	100.0	8,304	100.0	153	1.8	115	100.0	120	100.0	-5	-4.2

（道警察本部調べ）

注1 経験年数については、事故車種運転免許の経験年数である。

注2 構成率については、原付以上の運転者を対象とした。

(1) 主な原因者の違反別発生状況

発生件数、死者数ともに安全運転義務違反が最も多く、発生件数が6,139件(72.6%)、死者数が67人(58.3%)となっています。

また、死者数の構成率で見ると、安全運転義務違反に次いで多いのは、最高速度で12人(10.4%)となっています。(第1-13表)

第1-13表 主な原因者の違反別発生状況

区分 年	発生件数						死者数						
	R4年	構成率	R3年	構成率	増減数	増減率	R4年	構成率	R3年	構成率	増減数	増減率	
車 の 違 反	酒酔い	4	0.0	8	0.1	-4	-50.0	0	0.0	1	0.8	-1	-100.0
	最高速度	20	0.2	17	0.2	3	17.6	12	10.4	11	9.2	1	9.1
	追越し(含通行区分)	49	0.6	44	0.5	5	11.4	3	2.6	3	2.5	0	0.0
	歩行者妨害	353	4.2	258	3.1	95	36.8	8	7.0	16	13.3	-8	-50.0
	信号無視	509	6.0	480	5.8	29	6.0	4	3.5	8	6.7	-4	-50.0
	一時不停止	577	6.8	624	7.5	-47	-7.5	4	3.5	6	5.0	-2	-33.3
	過労運転	6	0.1	9	0.1	-3	-33.3	2	1.7	3	2.5	-1	-33.3
	交差点安全進行	359	4.2	429	5.2	-70	-16.3	3	2.6	5	4.2	-2	-40.0
	車間距離不保持	10	0.1	7	0.1	3	42.9	0	0.0	0	0.0	0	-
	踏切不停止	1	0.0	0	-	1	0.0	0	0.0	0	0.0	0	-
	左折	10	0.1	8	0.1	2	25.0	0	0.0	0	0.0	0	-
	右折	15	0.2	17	0.2	-2	-11.8	0	0.0	0	0.0	0	-
	交差点徐行	22	0.3	20	0.2	2	10.0	1	0.9	0	0.0	1	-
整備不良車運転	1	0.0	1	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	-	
全 運 転 義 務 小 計	ハンドル操作不相当	161	1.9	132	1.6	29	22.0	12	10.4	8	6.7	4	50.0
	ブレーキ操作不相当	765	9.0	729	8.8	36	4.9	5	4.3	10	8.3	-5	-50.0
	前方不注意	1,465	17.3	1,350	16.3	115	8.5	35	30.4	33	27.5	2	6.1
	安全速度	83	1.0	76	0.9	7	9.2	6	5.2	1	0.8	5	500.0
	その他	3,665	43.3	3,664	44.1	1	0.0	9	7.8	7	5.8	2	28.6
	小計	6,139	72.6	5,951	71.7	188	3.2	67	58.3	59	49.2	8	13.6
その他の違反	276	3.3	304	3.7	-28	-9.2	8	7.0	5	4.2	3	60.0	
不明	91	1.1	109	1.3	-18	-16.5	0	0.0	0	0.0	0	-	
計	8,442	99.8	8,286	99.8	156	1.9	112	97.4	117	97.5	-5	-4.3	
歩行者の違反	15	0.2	18	0.2	-3	-16.7	3	2.6	3	2.5	0	0.0	
合計	8,457	100.0	8,304	100.0	153	1.8	115	100.0	120	100.0	-5	-4.2	
無免許等(内数)	5	0.1	39	0.5	-34	-87.2	0	0.0	1	0.8	-1	-100.0	
酒気帯 (内数)	0.25未満	10	0.1	14	0.2	-4	-28.6	0	0.0	1	0.8	-1	-100.0
	0.25以上	45	0.5	57	0.7	-12	-21.1	4	3.5	3	2.5	1	33.3
	合計	55	0.7	71	0.9	-16	-22.5	4	3.5	4	3.3	0	0.0

(道警察本部調べ)

(12) 状態別死・負傷者数の状況

死者数は、歩行中が最も多く33人（28.7%）で、次いで乗用自動車運転中が27人（23.5%）となっています。

負傷者数は、乗用自動車運転中が最も多く4,893人（50.0%）で、次いで乗用同乗中が1,386人（14.2%）となっています。（第1-14表）

第1-14表 状態別死・負傷者の状況

年 区 分		令和4年				令和3年			
		死者数	構成率	負傷者数	構成率	死者数	構成率	負傷者数	構成率
歩行中		33	28.7	1,072	11.0	42	35.0	1,119	11.7
自転車		12	10.4	1,236	12.6	2	1.7	1,280	13.3
二輪・原付	運転中	21	18.3	164	1.7	10	8.3	191	2.0
	同乗中	0	0.0	3	0.0	0	0.0	5	0.1
乗用自動車	運転中	27	23.5	4,893	50.0	39	32.5	4,773	49.7
	同乗中	9	7.8	1,386	14.2	7	5.8	1,312	13.7
貨物自動車	運転中	12	10.4	855	8.7	15	12.5	757	7.9
	同乗中	0	0.0	133	1.4	1	0.8	105	1.1
その他		1	0.9	43	0.4	4	3.3	56	0.6
合計		115	100.0	9,785	100.0	120	100.0	9,598	100.0

（道警察本部調べ）

(13) 歩行者の年齢層別死・負傷者数の状況

死者数は、75歳以上が最も多く21人（63.6%）であり、65歳以上の高齢者で見ると27人で全体の81.8%を占めています。

負傷者数は、75歳以上が最も多く177人（16.5%）で、次いで40歳代が153人（14.3%）となっています。（第1－15表）

第1－15表 歩行者の年齢層別死・負傷者数の状況

年 区分 年 齢 層		令 和 4 年				令 和 3 年			
		死者数	構成率	負傷者数	構成率	死者数	構成率	負傷者数	構成率
幼 児	未 就 学 児	0	0.0	5	0.5	0	0.0	5	0.4
	幼 稚 園 児	0	0.0	7	0.7	1	2.4	10	0.9
	小 計	0	0.0	12	1.1	1	2.4	15	1.3
小 学 生		0	0.0	66	6.2	0	0.0	89	8.0
中 学 生		0	0.0	28	2.6	0	0.0	29	2.6
高 校 生		0	0.0	22	2.1	0	0.0	24	2.1
小 計		0	0.0	128	11.9	1	2.4	157	14.0
15 歳 以 下		0	0.0	109	10.2	1	2.4	137	12.2
16～19歳以下		0	0.0	31	2.9	0	0.0	44	3.9
20 歳 代		1	3.0	139	13.0	1	2.4	150	13.4
30 歳 代		1	3.0	142	13.2	1	2.4	124	11.1
40 歳 代		1	3.0	153	14.3	0	0.0	150	13.4
50 歳 代		1	3.0	136	12.7	2	4.8	155	13.9
60～64 歳		2	6.1	57	5.3	0	0.0	59	5.3
65～69 歳		3	9.1	60	5.6	3	7.1	53	4.7
70～74 歳		3	9.1	68	6.3	6	14.3	85	7.6
75 歳 以 上		21	63.6	177	16.5	28	66.7	162	14.5
合 計		33	100.0	1,072	100.0	42	100.0	1,119	100.0

（道警察本部調べ）

(14) 自転車利用者の年齢層別死・負傷者数の状況

死者数は、70～74歳、75歳以上が各々3人（25.0%）となっています。

負傷者数は、20歳未満が最も多く399人（32.3%）で、次いで20歳代が197人（15.9%）となっています。（第1－16表）

第1－16表 自転車利用者の年齢層別死・負傷者数の状況

年 区分 年齢層		令和4年				令和3年			
		死者数	構成率	負傷者数	構成率	死者数	構成率	負傷者数	構成率
幼 児	未就学児	0	0.0	2	0.2	0	0.0	2	0.2
	幼稚園児	0	0.0	1	0.1	0	0.0	7	0.5
	小 計	0	0.0	3	0.2	0	0.0	9	0.7
小 学 生		1	8.3	48	3.9	0	0.0	80	6.3
中 学 生		0	0.0	55	4.4	0	0.0	46	3.6
高 校 生		1	8.3	235	19.0	0	0.0	245	19.1
小 計		2	16.7	341	27.6	0	0.0	380	29.7
20歳未満		2	16.7	399	32.3	0	0.0	450	35.2
20歳代		0	0.0	197	15.9	0	0.0	188	14.7
30歳代		1	8.3	167	13.5	0	0.0	169	13.2
40歳代		0	0.0	127	10.3	0	0.0	136	10.6
50歳代		1	8.3	123	10.0	1	50.0	104	8.1
60～64歳		1	8.3	50	4.0	0	0.0	43	3.4
65～69歳		1	8.3	39	3.2	0	0.0	40	3.1
70～74歳		3	25.0	49	4.0	1	50.0	61	4.8
75歳以上		3	25.0	85	6.9	0	0.0	89	7.0
合 計		12	100.0	1,236	100.0	2	100.0	1,280	100.0

(道警察本部調べ)

2 交通死亡事故の特徴

令和4年中の交通死亡事故の発生件数は113件（うち、第1当事者が原付以上運転者による交通死亡事故の発生件数は103件）、死者数は115人で、前年と比較すると6件5人の減少となっています。

北海道の交通死亡事故の発生状況を全国と比較すると、次のとおりとなります。（第1-17表）

(1) 人身事故100件当たりの死者数が多い

人身事故100件当たりの死者数は1.36人で、全国の0.87人を0.49人上回っています。

(2) 9月及び7、11月が多い

113件のうち9月が16件（14.2%）で最も多く、次いで、7月、11月が各々13件（11.5%）と多くなっています。

全国の割合と比較すると9月は5.7ポイント、7月は3.5ポイント、11月は2.0ポイント上回っています。

なお、全国では12月（10.7%）が最も多く、次いで10月（10.1%）が多くなっています。

(3) 14時～16時が多い

113件のうち14時から16時が20件（17.7%）で最も多く、全国の割合と比較すると7.3ポイント上回っています。

なお、全国では18時から20時（11.6%）が最も多くなっています。

(4) 国道、道道が多い

113件のうち国道が40件（35.4%）で最も多く、次いで道道が34件（30.1%）と多い。

全国の割合と比較すると国道の割合が10.1ポイント、道道の割合が1.0ポイント高くなっている一方で、市町村道は31件（27.4%）と全国の割合を7.1ポイント下回っています。

(5) 車両単独事故、人対車両事故が多い

113件のうち車両単独事故が41件（36.3%）で最も多く、次いで人対車両事故が32件（28.3%）と多く、全国と同様の傾向となっており、全国の割合と比較すると車両単独事故は8.3ポイント上回っていますが、人対車両事故は6.9ポイント下回っています。

(6) 前方不注意、操作不適に起因する事故が多い

原付以上運転者による交通死亡事故103件のうち、前方不注意が31件（30.1%）で最も多く、次いで操作不適が15件（14.6%）と多く、全国と同様の傾向となっており、全国の割合と比較すると前方不注意が5.7ポイント、操作不適が1.0

ポイント上回っています。

(7) 65歳以上の高齢運転者が主な原因となる事故が多い

原付以上運転者による交通死亡事故103件のうち、65歳以上の高齢運転者が主な原因となる事故が38件(36.9%)で最も多く、全国と同様の傾向であり、全国の割合と比較すると4.3ポイント上回っています。

※「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。

※「原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう。

第1-17表 交通死亡事故の特徴（全国との比較）

交通死亡事故の特徴	北海道	全国	比較
(1) 人身事故100件当たりの死者数が多い	1.36人	0.87人	0.49
(2) 月別は、9月、7月、11月が多い			
○ 9月	14.2%	8.5%	5.7
○ 7月	11.5%	8.0%	3.5
○ 11月	11.5%	9.5%	2.0
(3) 時間帯別は、14時～16時が多い	17.7%	10.4%	7.3
(4) 道路別は、国道、道道が多い			
○ 国道	35.4%	25.3%	10.1
○ 道道	30.1%	29.1%	1.0
○ 市町村道	27.4%	34.5%	-7.1
(5) 事故類型別			
車両単独事故、人対車両事故が多い			
○ 車両単独	36.3%	28.0%	8.3
○ 人対車両	28.3%	35.2%	-6.9
(6) 違反別			
前方不注意、操作不適に起因する事故が多い			
○ 前方不注意	30.1%	24.4%	5.7
○ 操作不適	14.6%	13.6%	1.0
(7) 年齢層別			
65歳以上の高齢者が主な原因となる事故が多い	36.9%	32.6%	4.3

(道警察本部調べ)

第2章 道路交通環境の整備

第1節 交通安全施設等の整備拡充

1 交通安全施設等の整備の推移

交通安全施設等の整備については、交通事故が多発している道路その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画のもとに交通安全施設等整備事業を実施することにより、交通環境の改善を行い、交通事故の防止を図り、併せて交通の円滑化に資することを目的とする交通安全施設等整備に関する緊急措置法が昭和41年4月1日施行され、これに基づいて、昭和41年度を初年度とする第1次交通安全施設等整備事業三箇年計画がスタートしました。その後、

第2次三箇年計画（昭和44年度から昭和45年度まで）

第1次五箇年計画（昭和46年度から昭和50年度まで）

第2次五箇年計画（昭和51年度から昭和55年度まで）

第3次五箇年計画（昭和56年度から昭和60年度まで）

第4次五箇年計画（昭和61年度から平成2年度まで）

第5次五箇年計画（平成3年度から平成7年度まで）

七箇年計画（平成8年度から平成14年度まで）

を、国と地方公共団体、公安委員会と道路管理者が一体となってその推進に努め道内の交通安全施設等が整備されてきました。

平成15年度からは、これまでの事業分野別の緊急措置法に基づく計画による整備を改め、一層重点的、効率的に整備を推進していくため、社会資本整備重点計画法を定め、社会資本の整備に係る事業分野別の計画を統合した第1次社会資本整備重点計画（平成15年度から平成19年度まで）に切り替わり、以後

第2次社会資本整備重点計画（平成20年度から平成24年度まで）

第3次社会資本整備重点計画（平成24年度から平成28年度まで）

第4次社会資本整備重点計画（平成27年度から平成32年度まで）

第5次社会資本整備重点計画（令和3年度から令和7年度まで））

が進められています。

（第2-1・2表）

第2-1表 交通安全施設等の整備の推移（公安委員会分）

事業		年度		平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
		単年度	累計					
信号機 (基)	単年度			-3	-22	-32	-28	-6
	累計			13,011	12,989	12,957	12,929	12,923
	指数			100.0	99.8	99.6	99.4	99.3
道路標識 (本)	単年度			148	-32	-356	-194	-467
	累計			459,373	459,341	458,985	458,791	458,324
	指数			100.0	100.0	99.9	99.9	99.8

(道警察本部調べ)

第2-2表 交通安全施設等の整備の推移（道路管理者分）

事業			年度					伸率 R3/R2
			平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	
道路実延長	km	年間	112.9	-11.9	75.6	123.4	19.2	1.00
		累積	89,760.5	89,748.6	89,824.2	89,947.6	899,668.0	
歩道	km	年間	395.0	-305.7	0.0	144.2	45.8	1.00
		累積	21,212.3	20,906.6	20,906.6	21,050.8	21,096.6	
自転車道	km	年間	224.1	199.8	0.1	-122.4	-295.5	0.98
		累積	17,393.1	17,592.9	17,593.0	17,470.6	17,175.1	
防護柵	km	年間	-	-	-	-	-	-
		累積	-	-	-	-	-	

(道建設部調べ)

2 交通安全施設等の整備の現状

国と地方公共団体、公安委員会と道路管理者が一体となって、総合的に交通安全施設等の整備を進めてきましたが、面積が広く、幹線道路の都市間距離が長く、加えて冬季には積雪・寒冷により道路環境が悪化する等の道路交通の特性がある本道にあつては、交通安全施設等の整備水準は未だ十分とはいえず、交通環境の改善を行い、交通の安全と円滑を図るため、交通安全施設の整備を進めています。（第2－3表）

また、令和4年4月1日現在における交通安全施設等整備事業等で道路管理者が整備した交通安全施設の状況は第2－4表のとおりです。

また、北海道においても高速自動車国道における交通安全施設等の重要性はますます増大しており、高速走行性と安全性を更に確保する必要があります。

令和4年度までに東日本高速道路株式会社が整備した交通安全施設等の状況は、第2－5表のとおりです。

第2－3表 交通安全施設等の整備状況（公安委員会分）（令和5年3月末現在）
（道警察本部調べ）

事業 / 方面			札幌方面	函館方面	旭川方面	釧路方面	北見方面	計	
信号機	全感応	基	4	0	5	0	0	9	
	半感応	基	553	135	158	234	63	1,143	
	バス感応	基	2	0	0	0	0	2	
	定周期	基	3,606	572	1,027	965	502	6,672	
	押ボタン	基	2,616	484	759	706	386	4,951	
	一灯点滅	基	44	4	36	45	17	146	
	踏切信号機	基	0	0	0	0	0	0	
	計		6,825	1,195	1,985	1,950	968	12,923	
道路標識	オーバーヘッド	基	99	17	23	12	13	164	
	大型	可変式	本	163	149	414	353	87	1,166
		固定式	本	1,748	3,650	5,432	7,160	3,315	21,305
	路側	可変式	本	58	51	49	56	9	223
		固定式	本	181,965	48,285	78,162	70,451	40,705	419,568
計		184,132	52,169	84,103	78,044	44,142	442,590		
道路標示	横断歩道	本	21,473	3,663	6,436	6,541	3,196	41,309	
	実線標示	km	1,162.1	465.2	490.8	553.9	401.6	3,073.6	
	自転車横断帯	本	935	320	566	556	139	2,516	

（注）オーバーヘッドは、2倍にして本数に計上

第2-4表 交通安全施設等の整備状況(道路管理者分)

(令和4年4月1日現在)

		北海道 開発局	北海道	市町村			合計
				札幌市	その他 市町村	計	
道路実延長	km	6,877.4	11,624.8	5,532.3	65,964.1	71,496.4	89,998.6
歩道	km	2,890.3	1,407.2	7,904.2	8,988.4	16,892.6	21,190.1
自転車道	km	2,068.0	5,210.3	756.1	9,107.0	9,863.1	17,141.4
横断歩道橋	箇所	110	-	-	-	0.0	110
地下横断歩道	箇所	50	-	-	-	0.0	50
中央帯	km	600.1	-	-	-	0.0	600.1
車両停車帯	箇所	5,098	-	-	-	0.0	5,098
道路照明	基	89,646	-	-	-	0	89,646
防護柵	km	3,209.4	-	-	-	0.0	3,209.4
道路標識	本	68,937	-	-	-	0	68,937
道路反射鏡	本	553	-	-	-	0	553

(北海道開発局、道建設部調べ)

第2-5表 交通安全施設等の整備状況(東日本高速道路株式会社分)

(令和5年3月末現在)

項目		道路							合計
		道央 自動車道	札幌 自動車道	道東 自動車道	日高 自動車道	深川留萌 自動車道	後志 自動車道		
道路実延長	km	443.5	38.3	206.1	4.0	4.4	23.3	719.6	
中央帯	km	292.8	35.4	36.6	2.5	0.8	2.7	370.8	
道路照明	基	2,405	540	667	10	17	79	3,718	
防護柵	km	993.3	94.1	374.0	9.9	8.6	30.6	1,510.5	
道路標識	本	3,156	492	2,077	13	11	347	6,096	
非常電話	基	1,160	123	658	8	8	101	2,058	
デリネーター	個	36,530	3,698	18,985	177	581	1,946	61,917	
スノーポール	本	8,762	1,535	3,870	0	152	1,111	15,430	
情報板	基	273	52	119	2	4	28	478	
立入防護柵	km	978.5	39.8	377.9	0.1	0.1	46.4	1,442.8	

(東日本高速道路株式会社北海道支社調べ)

(注) 上記数量は会社・(独)日本高速道路保有・債務返済機構の資産分を集計したもの)

3 道路の整備状況

北海道における道路整備の状況は、第2-6表及び第2-7表のとおりです。

(1) 国道

現在、「一般国道」とよばれているものは、従来の一級国道、二級国道が昭和40年に統合されたもので、本道の道路交通網の骨格をなしているものであり、48路線、実延長6,877.4キロメートルとなっています。

(2) 道道

道道は、主要道道と一般道道に分かれていて、主要道道の延長は4,561.8キロメートル、一般道道は7,354.1キロメートルとなっています。

このうち、指定都市の札幌市において、主要道道190.2キロメートル、一般道道100.9キロメートル、合計291.1キロメートル、また、喜茂別町において、一般道道0.9キロメートル、浦臼町において、一般道道0.1キロメートルを管理しています。

また、近年、交通量の多い区間、事故多発区間については、二次改築や標識・標示等の対策を行うなど交通安全施設の整備を促進することとしています。

(3) 市町村道

市町村道は、日常生活において最も密着した道路であり、地域社会の生活基盤施設として重要な役割を担っています。

しかしながら、道内における市町村道の整備は、改良率、舗装率は低い水準にあり、また道路の交通不能区間延長が684.4キロメートルもあることから、これらの整備が急務と考えられます。

(4) 高速自動車国道

高速自動車国道は、「国土開発幹線自動車道建設法」に基づき11,520キロメートルの建設が計画されており、北海道は、北海道縦貫自動車道（函館市～稚内市）681キロメートル及び北海道横断自動車道（黒松内町～根室市、網走市）694キロメートルの合計1,375キロメートルの建設が予定されています。

このうち、既に北海道縦貫自動車道の一部として、大沼公園インターチェンジ～士別剣淵インターチェンジ間（道央自動車道）443.5キロメートル及び、北海道横断自動車道の一部として小樽インターチェンジ～札幌ジャンクションの間（札幌自動車道）38.3キロメートル、千歳恵庭ジャンクション～阿寒インターチェンジ間（本別インターチェンジ～浦幌インターチェンジ間8.0キロメートル含）、本別ジャンクション～足寄インターチェンジ間（道東自動車道）、余市インターチェンジ～小樽ジャンクション（後志自動車道）など合計786.7キロメートルが開通しています。

第2-6表 国道等の整備状況 (令和4年4月1日現在) (延長単位：km)

区分		道路種別	一般国道	主要道道	一般道道	市町村道	合計	
		路線数(本)	48	157	733	117,065	118,003	
実延長			6,877.4	4,561.8	7,354.1	71,205.3	89998.6	
実延長	改良済	規格改良済延長	6,877.4	4,381.8	6,860.6	48,965.3	67,085.1	
		未改良済	未改良延長	0	180.0	493.5	22,240.0	22,913.5
	種類別延長	道路延長		6,444.0	4,421.2	7,184.9	70,775.7	88,825.8
		橋	箇所数(箇所)	4,363	2,282	3,236	19,669	29,550.0
			延長	277.5	101.0	129.2	421.4	929.1
		トンネル	箇所数(箇所)	279	79	52	43	453.0
			延長	236.0	41.3	26.6	8.0	311.9
		砂利道	延長	0	203.5	502.2	28,177.2	28,882.9
		舗装道	延長	6,877.4	4,358.3	6,851.9	43,028.1	61,115.7
		交通不能延長		0	3.5	38.6	684.4	728.3
改良率(%)		100	96.1	93.3	68.8	89.5		
舗装率(%)		100	95.5	93.2	60.4	87.2		

(北海道開発局、道建設部調べ)

(注) 路線数は、札幌市との重複分を除いた、実路線数である。

四捨五入の関係で合計は一致しない場合がある。

第2-7表 高速自動車国道の整備状況

(令和4年3月末現在 (北海道開発局、東日本高速道路株式会社北海道支社調べ))

路線名	起点	終点	計画延長 (km)	整備計画			開通						
				区間	年月日	延長(km)	区間	年月日	延長(km)				
北海道縦貫自動車道	函館	稚内	681	千歳～北広島	S43. 3. 6	23	千歳～北広島間 4車線供用	S46. 12. 4 S47. 9. 19	22.9				
				苫小牧～千歳	S45. 6. 9	30	苫小牧東～千歳 苫小牧西～苫小牧東	S53. 10. 24 S55. 10. 29	11.9 17.6				
				北広島～岩見沢	S46. 6. 1	44	北広島～札幌南 札幌～岩見沢 札幌南～札幌	S54. 10. 29 S58. 11. 9 S60. 10. 25	4.5 31.9 7.9				
				登別～苫小牧	S47. 6. 20	46	白老～苫小牧西 登別東～白老 登別室蘭～登別東	S58. 11. 30 S60. 10. 18 S61. 10. 9	15.8 18.6 11.4				
				岩見沢～鷹栖	S48. 10. 19	93	岩見沢～美唄 美唄～滝川 滝川～深川 深川～旭川鷹栖 4車線共用	S62. 9. 18 S63. 10. 8 H 1. 9. 12 H 2. 10. 30 H15. 9. 30	21.2 27.6 17.9 26.7				
				虻田～登別 長万部～虻田 七飯～長万部	S53. 11. 21 S61. 1. 21 H 1. 1. 31	34 49 89	室蘭～登別室蘭 伊達～室蘭 虻田洞爺湖～伊達 長万部～虻田洞爺湖 国縫～長万部 八雲部～国縫 落部～八雲 森～落部 大沼公園～森	H 3. 10. 25 H 4. 10. 27 H 6. 3. 30 H 9. 10. 22 H13. 11. 19 H18. 11. 18 H21. 10. 10 H23. 11. 26 H24. 11. 10	9.6 12.9 11.3 49.3 11.1 21.7 16.0 20.2 9.7				
				鷹栖～士別 士別～名寄	H 1. 3. 29 H 3. 12. 3	45 24	旭川鷹栖～和寒 和寒～士別剣淵	H12. 10. 4 H15. 10. 4	29.8 16.0				
				小計		477	小計		443.5				
				北海道横断自動車道	黒松内	根室	538	小樽～札幌西	S47. 8. 3	24	小樽～札幌西間 4車線供用	S46. 12. 4 S49. 8. 22	24.3
								札幌西～札幌	S61. 1. 21	14	札幌西～札幌	H 4. 9. 30	14.0
								千歳～夕張	S61. 1. 21	42	千歳恵庭～夕張	H11. 10. 7	42.1
								清水～池田	S57. 1. 20	51	十勝清水～池田	H 7. 10. 30	50.3
								池田～阿寒 本別～訓子府	H 1. 1. 31 H 1. 1. 31	67 79	池田～本別 本別JCT～足寄 本別～浦幌(新直轄) 浦幌～白糠(新直轄) 白糠～阿寒(新直轄)	H15. 6. 8 H15. 6. 8 H21. 11. 21 H27. 3. 29 H28. 3. 12	19.0 13.1 8.0 26.0 14.0
								阿寒～釧路 訓子府～北見 夕張～清水	H 3. 12. 3 H 3. 12. 3 H 9. 3. 8	17 13 81	トマム～十勝清水 占冠～トマム 夕張～占冠 訓子府～北見西(新直轄) 陸別小利別～訓子府(新直轄)	H19. 10. 21 H21. 10. 24 H23. 10. 29 H27. 11. 8 H29. 10. 9	20.9 26.2 34.5 12.0 15.5
余市～小樽	H11. 12. 24	24	余市～小樽			H30. 12. 8	23.3						
小計		412	小計				343.2						
北海道合計			1,375					889		786.7			

4 自転車道等の整備状況

自転車道整備は、第1次五箇年計画が発足した昭和46年ころから始まり、主に自転車交通の安全を確保するため、交通安全施設等整備事業及び道路改築事業、街路事業等で設置してきました。

自転車道等の現況は、第2-8表のとおりです。

第2-8表 北海道の自転車道の整備状況 (令和4年4月1日現在) (単位: km)

区分 道路種別	自 転 車 道 等				計
	自転車 専用道路	自転車道	自転車 歩行者道	自転車歩 行者専用道路	
国 道	0	7.6	2,060.4	0.0	2,068.0
道 道	0	3.4	5,303.3	248.7	5,555.4
市町村道	16.9	4.6	9,212.8	283.7	9,518.0
合 計	16.9	15.6	16,576.5	532.4	17,141.4

(北海道開発局、道建設部調べ)

(注) 自転車専用道路とは、道路法第48条の13第1項に該当する道路をいう。

(1) 大規模自転車道の整備について

北海道は、他都府県に比較して広大な面積を有するとともに、自然環境に恵まれているため、サイクリング等のレクリエーションに適しており、近年の自転車人口の増大にも対応するため、サイクルネットワーク事業として、大規模自転車道の整備促進を図っています。

なお、大規模自転車道は現在まで10路線のうち、4路線が完成し、その現況は第2-9表のとおりです。

第2-9表 大規模自転車道の現況 (令和4年4月1日現在)

路 線 名	事業主体	全体延長 (km)	着工 (年)	完成 (年)
釧路阿寒自転車道線	道	25.5	49	53
滝野上野幌自転車道線	道・札幌市	40.9	48	
支笏湖公園自転車道線	道	26.5	50	58
十勝川温泉帯広自転車道線	道	27.7	54	61
深川砂川自転車道線	道	46.4	55	
利尻富士利尻自転車道線	道	24.9	62	8
網走常呂自転車道線	道	40.2	3	
真駒内茨戸東雁来自転車道線	札幌市	56.0	59	
旭川層雲峡自転車道線	道	73.9	6	
札幌恵庭自転車道線	道・札幌市	38.4	9	

(道建設部調べ)

(2) 普通自転車の歩道通行可の指定について

北海道公安委員会においては、通勤、通学など日常生活のための自転車利用者の安全を図るため、普通自転車の歩道通行可の指定を行っています。(第2-10表)

第2-10表 北海道の自転車歩道通行可道路の状況

(令和5年3月末現在)

区分 \ 道路	国道	道道	市町村道	計
道路実延長(km)	6,761.5	11,895.5	71,215.2	89,872.2
歩道延長(km) A (両側延長)	3,552.0 (4,951.3)	5,170.5 (6,906.1)	15,066.6 (25,833.7)	23,789.1 (37,691.1)
普通自転車の歩道通行可 B	1,046.7	539.8	560.8	2,147.3
B/A (%)	29.4	10.4	3.7	9.0

(道警察本部調べ)

(注)道路実延長及び歩道設置延長は、令和4年4月1日現在である。

第2節 合理的な交通規制等の推進

1 交通規制の実施状況

交通事故の防止と交通の円滑化を図り、安全・円滑な道路交通環境をつくるため、交通実態の変化に対応した交通規制を実施しています。

(第2-11・12表)

2 交通管制センターの整備状況

交通管制センターは、道路交通に関する情報の収集や分析を行うとともに、信号機の制御や交通情報板による情報提供等を行い、大量、過密、複雑化する道路交通を効率的かつ安全にコントロールして、都市交通機能を確保するための中枢として設置されています。

交通管制センターは、札幌、函館、旭川、釧路、北見の5市に、サブセンターは、千歳、室蘭、苫小牧、小樽、帯広の5市に、ミニセンターは、江別、岩見沢、余市、伊達、稚内、網走の6市町に設置されております。

(第2-13表)

なお、交通管制センター等で制御している信号機(連動を含む)は4,134基で、道内に設置されている信号機全体の約32パーセントとなっています。

また、交通管制センター等で制御されていない信号機については、交通実態に対応して、安全で円滑な交通の流れを確保するため、系統化、感応化等の高度化改良や機能付加事業を推進したほか、交通弱者対策として、視覚障害者用付加装置、歩行者用灯器等の整備を図るとともに適正な信号機の設置を行っております。

(第2-14表)

第 2 - 11 表 交通規制の実施状況

(令和 5 年 3 月末現在)

種別	札幌方面		函館方面		旭川方面		釧路方面		北見方面		合計	
	区間	距離(m)	区間	距離(m)	区間	距離(m)	区間	距離(m)	区間	距離(m)	区間	距離(m)
歩行者用道路	277	51,093	32	4,116	41	17,725	34	21,288	19	6,246	403	100,468
車両通行止め	272	217,907	51	29,171	47	23,509	57	28,445	36	30,118	463	329,150
一方通行	624	309,121	243	105,323	171	50,806	135	30,175	81	20,852	1,254	516,277
最高速度	4,484	5,489,531	1,115	1,122,371	1,732	1,781,540	1,675	1,626,784	847	903,570	9,853	10,923,796
右側部分はみ出し通行禁止	542	1,126,581	187	406,179	267	517,570	135	568,869	174	331,768	1,305	2,950,967
駐(停)車禁止	5,665	3,480,833	1,173	788,616	1,020	854,335	1,096	868,068	672	543,733	9,626	6,535,585
転回禁止	32	30,890	11	4,335	24	40,690	8	4,682	1	3,280	76	83,877
バス専用・優先通行帯	32	83,775	4	7,000	2	2,600					38	93,375
普通自転車歩道通行可	618	1,116,293	117	276,485	205	335,259	128	244,729	81	174,571	1,149	2,147,337
普通自転車の歩道通行部分	61	89,009	10	23,990	55	68,750	24	74,490			150	256,239
一時停止		50,171		7,804		19,749		19,237		8,330		105,291
横断歩道		21,473		3,663		6,436		6,541		3,196		41,309
自転車横断帯		935		3		566		556		139		2,199

(道警察本部調べ)

(注) 区域規制を除く

第2-12表 道路別主要交通規制状況

(令和5年3月末現在)

区分		道路	国道	道道	市町村道	計
		道路延長(km)	6,761.5	11,895.5	71,215.2	89,872.2
最高速度	区間(箇所)	1,112	2,104	6,637	9,853	
	距離(km)	1,741.4	2,764.9	6,417.5	10,923.8	
	規制率(%)	25.7	23.2	9.0	12.1	
右側はみ出し 通行禁止	区間(箇所)	763	458	84	1,305	
	距離(km)	1,579.0	1,199.5	172.5	2,951.0	
	規制率(%)	23.3	10.0	0.2	3.2	
駐(停)車禁止	区間(箇所)	369	723	8,534	9,626	
	距離(km)	1,356.9	934.2	4,244.5	6,535.6	
	規制率(%)	20.1	7.9	6.0	7.3	

(道警察本部調べ)

- (注) 1 区域規制を除く。
 2 道路延長は、令和4年4月1日現在による。

第2-13表 交通管制センターの整備状況

(令和5年3月末現在)

区分 センター	管 制 エリア 面 積 (km ²)	管 制 エリア 内幹線 道 路 (km)	地域制御信号機 (基)		交 通 情報板 (基)	交 通 監視用 テレビ カメラ (台)	車 両 感知器 (地点)	バ ス 感知器 (基)	光 ビーコン (基)	運 用 始 年 月 (基)	
			直 接	連 動							
セ ン タ ー	札 幌	106.9	196.3	1,250	726	154	63	4,531	27	1,343	昭47. 1
	函 館	23.0	65.7	252	174	34	13	797	9	368	昭56. 4
	旭 川	22.1	48.1	298	180	48	22	1,052	10	414	昭54. 3
	釧 路	26.4	14.4	174	130	20	8	720	2	208	昭59. 4
	北 見	18.7	9.5	120	77	14	5	386	2	171	平 3. 4
サ ブ セ ン タ ー	千 歳	1.1	10.2	32	27	4	2	122		34	昭61. 2
	室 蘭	2.7	2.7	37	20	6	3	121		38	昭63. 12
	苫小牧	2.3	6.7	54	25	7	2	207	1	39	昭58. 2
	小 樽	2.0	35.4	71	29	5	3	215		48	昭62. 12
	帯 広	10.4	13.4	116	127	13	2	349	1	191	昭60. 4
ミ ニ セ ン タ ー	江 別		10.6	26	13	4		42		24	平13. 3
	岩見沢	1.0	10.3	33	25	2		63		31	平11. 2
	余 市		11.3	13	6			28		1	平14. 3
	伊 達		17.9	21	13	10	3	31		10	平20. 6
	稚 内		8.3	17	17	3		15		25	平18. 2
	網 走	0.4	6.0	19	21	2		25		19	平19. 3
合 計	217.0	466.8	2,533	1,610	326	126	8,704	52	2,964		

(道警察本部調べ)

第2-14表 道路別方面別信号機設置状況

(令和5年3月末現在)

方面 道路	札 幌 (基)	函 館 (基)	旭 川 (基)	釧 路 (基)	北 見 (基)	計 (基)	構成比 (%)	道路延長 (R4.4.1) (km)	道路延長 100km 当たり 信号機 (基)
道 道	1,678	243	563	562	262	3,308	25.6	11,895.5	27.8
市町村道	3,474	439	732	842	325	5,812	45.0	71,215.2	8.2
計	6,825	1,195	1,985	1,950	968	12,923	100.0	89872.2	14.4

(道警察本部調べ)

(注) 1 異なる道路が相互に交差する交差点の信号については、上位の道路を計上

2 道路延長は、令和4年4月1日現在による。

第3節 路上駐車 の 排除 及び 道路 使用 の 適正 化

1 駐車 対策 の 推進

(1) 路上 駐車 の 規制 状況

路上 駐車 は、特に 市街地 において、交通 渋滞 や 交通事故 の 原因 となる こと から 従来 から 駐（停）車 禁止 規制 の 強化 に 努め て きて います。

その 中で、安全 で 円滑 な 道路 交通 を 確保 し つつ、最近 の 交通 情勢 の 変化 に 対応 さ せる ため、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 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 し て います。

令和 4 年度 末 における 駐（停）車 禁止 規制 は、9,626 区間、6,535,585 メートル とな っ て います。 (第 2-11 表)

また、道路 が 自動車 の 保管 場所 と し て 使用 さ れ る こと を 防止 する ため、自動車 の 保管 場所 の 確保 等 に 関する 法律 に 基づき 自動車 の 保管 場所 証明 等 の 取扱 を し て います。

(第 2-15 表 (1)・(2))

(2) 自動車 駐車 場 の 整備 状況

北海道 における 自動車 駐車 場 の 整備 状況 の 推移 は、第 2-16 表 の と おり です。

附置 義務 駐車 施設 の 整備 が 進ん で おり、平成 30 年 3 月 末 の 供用 台数 の 約 1.1 倍 と 順調 な 伸び を 示し、量的 な 充実 が 図ら れ て きて います。自動車 駐車 場 年報（令和 4 年度 版・国土 交通 省 都市 局 街路 交通 施設 課）によ る と、令和 4 年 3 月 末 現在 における 駐車 場 の 供給 状況 は、全国 平均 が 704.7 台 / 10,000 台 [駐車 場 台数 / 自動車 保有 台数 1 万 台] である の に 対し、北海道 は 942.8 台 と 全国 平均 を 上回 り、都道府 県 の 中で 第 5 位 とな っ て います。

駐車 場 の 整備 を 促進 する ため、札幌 市（40 年）、函館 市（45 年）、釧路 市（47 年）、旭川 市（48 年）、帯広 市（48 年）及び 小樽 市（50 年）では、それぞれ 駐車 場 法（昭和 32 年 法律 第 106 号）に 基づく 駐車 場 整備 地区 を 指定 し て おり、駐車 需要 の 大き な 発 生源 である 建築物 に 対し て は 条例 に よ り、一定 規模 の 駐車 施設 の 附置 を 義務 づ けて います。

一方、国 におい て は 駐車 場 の 建設 に つい て も 融資 を 行っ て おり、地方 公共 団体 が 建設 する 場合 に つい て も 補助 に よ る 助成 を 行な っ て います。また、市町村 におい て も 都市 計画 事業 の 一環 と し て、これ ら 助成 を 活用 し な が ら 駐車 場 の 整備 を 進め て おり、現在、札幌 市、小樽 市、函館 市、旭川 市、室蘭 市、釧路 市、帯広 市、夕張 市、余市 町、留萌 市 及び 網走 市 に 都市 計画 駐車 場 が 設置 さ れ て います。

第2-15表(1) 自動車の保管場所証明の取扱い状況

年 方面	平成30年		令和元年		令和2年		令和3年		令和4年	
	受理 件数	交付 件数	受理 件数	交付 件数	受理 件数	交付 件数	受理 件数	交付 件数	受理 件数	交付 件数
札幌	258,756	257,347	258,956	258,022	249,817	248,860	239,934	239,019	237,531	237,056
函館	31,169	30,902	29,876	29,756	27,534	27,416	26,198	26,094	25,638	25,567
旭川	49,873	50,022	48,688	48,566	45,906	45,978	44,857	44,782	41,866	41,751
釧路	55,079	54,908	53,820	53,749	51,387	51,280	49,526	49,526	46,214	46,212
北見	22,530	22,586	22,146	22,022	20,756	20,764	20,469	20,451	19,533	19,569
計	417,407	415,765	413,486	412,115	395,400	394,298	380,984	379,872	370,782	370,155

(道警察本部調べ)

第2-15表(2) 軽自動車の保管場所届出件数

年 都市	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年
札幌	36,290	35,198	34,212	34,956	33,043
函館	6,266	5,909	5,143	5,456	5,283
旭川	8,145	7,791	7,494	7,843	7,092
釧路	8,360	8,161	7,690	7,724	7,133
北見	3,046	3,227	3,066	3,055	2,610
計	62,107	60,286	57,605	59,034	55,161

(道警察本部調べ)

第2-16表 自動車駐車場整備状況の推移

(単位：台)

地域	区分 年	都市計画	届出	附置義務	路上	計
		駐車場	駐車場	駐車場	駐車場	
札幌市	H30	596	32,032	198,653	0	231,281
	R元	596	32,264	201,947	0	234,807
	R2	596	34,351	206,642	0	241,589
	R3	596	34,015	208,953	0	243,564
	R4	596	34,595	212,144	0	247,335
その他の都市	H30	1,872	64,830	28,703	0	95,405
	R元	1,872	65,769	29,893	0	97,534
	R2	1,872	66,651	29,962	0	98,485
	R3	1,868	62,881	30,185	0	94,934
	R4	1,868	62,430	30,736	0	95,034
北海道計	H30	2,468	96,862	227,356	0	326,686
	R元	2,468	98,033	231,840	0	332,341
	R2	2,468	101,002	236,334	0	339,804
	R3	2,464	96,896	239,138	0	338,498
	R4	2,464	97,025	242,880	0	342,369

(自動車駐車場年報より)

(注) 1 各年3月末現在の供用台数

2 都市計画駐車場とは、都市計画において定められた路外駐車場をいう。

3 届出駐車場とは、都市計画区域内に設けられた有料の路外駐車場のうち駐車のために供する部分の面積が500㎡以上のものをいう。

4 附置義務駐車施設とは、市町村条例により大規模建築物に附置することが義務づけられた施設をいう。

(条例のある市町村：札幌市、旭川市、函館市、釧路市、小樽市及び帯広市)

2 道路使用の適正化

道路工事又は作業、工作物の設置、祭礼行事及び露店の出店等のように公益上又は社会慣習上道路を使用することがやむを得ないものについては、道路交通法に基づき道路使用の許可の対象とし、一定の要件を備えている場合に、道路使用を許可しています。

許可に当たっては、一般交通に及ぼす影響を必要最小限とするため、保安設備設置等の必要な許可条件を付し、適正な道路使用についての指導監督を図って、道路上における危険の防止、その他交通の安全と円滑の確保に努めています。

第4節 道路交通の安全に関する研究開発の推進

(国研) 土木研究所寒地土木研究所では、道路交通の安全確保に資するために、関係機関と連携して調査、研究を推進しています。

研究開発の内容は以下のとおりです。

1 交通事故対策に関する研究

大きな社会損失を生じている冬期交通事故を削減するため、道路交通安全監査・診断ツールの開発、除雪作業に支障のない物理的デバイスの開発を行っています。また、車線逸脱事故を防止する対策技術としてワイヤロープ式防護柵の設計・施工・維持管理に関する研究開発を行っています。

2 積雪寒冷地における道路交通に関する研究

地域社会を支える冬期道路交通サービスの提供に資するため、AIを用いた路面氷雪状態推定による冬期道路管理支援技術に関する研究、除雪等機械オペレータの作業・安全運転支援技術に関する研究、路面对策技術に関する研究など、先端的技術を活用した冬期道路交通の信頼性確保や冬期道路交通の安全性向上に関する技術の開発を行っています。

第3章 道路交通秩序の維持

第1節 交通指導取締り

1 交通指導取締り

(1) 悪質・危険違反の指導取締り

交通事故実態を分析した上で、交通事故抑止に資する悪質性、危険性の高い違反や住民からの取締り要望が多い迷惑性の高い違反の取締りを強化しました。

ア 飲酒運転の指導取締り

歓楽街周辺における検問や、道民から寄せられる通報や情報に対応した指導取締りを行いました。

イ 交差点違反の指導取締り

交通事故が多発する路線・地域を中心として、交差点事故に直結する横断歩行者等妨害違反や、信号無視違反、一時不停止違反などの交差点違反の指導取締りを行いました。

ウ 速度違反の指導取締り

各警察署等が速度取締りの重点路線・時間帯を定め、速度取締り指針として公表し、指導取締りを行いました。

(2) 違法駐車の指導取締り

札幌市内9警察署、函館市内2警察署の活動重点地域・路線において、放置駐車違反の確認業務を民間事業者に委託して行いました。

また、地域の交通実態や道民から寄せられる要望を踏まえた悪質性、迷惑性の高い違法駐車を重点に指導取締りを行いました。

(3) シートベルト着用率向上のための指導取締り

シートベルト着用率向上のため、主要道路を中心にシートベルト違反の指導取締りを行いました。

2 歩行者、自転車利用者に対する街頭活動

(1) 歩行者に対する街頭指導

歩行者被害の交通事故を防止するため、正しい横断方法等の安全指導や街頭啓発活動を行いました。

特に、子供や高齢者を交通事故から守るため、道路横断時の保護誘導活動を行いました。

(2) 自転車利用者に対する街頭指導

自転車の安全な利用を促進するため、自転車利用者に対する交通ルールの周知やイエローカードを活用した街頭指導を行いました。

また、悪質・危険性の高い自転車利用者を検挙しました。

3 交通違反の取締状況

交通死亡事故等重大な交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを行いました。

第3-1表 交通違反の取締状況

(令和4年中)

区分	違反別	総数	無免許	酒酔い (含酒気帯び)	速度違反	歩行者妨害	追越違反 (含通行区分)	信号無視	一時不停止	駐停車	その他
取締件数		149,332	477	705	41,259	4,174	513	12,311	29,890	24,514	35,489
構成率(%)		100.0	0.3	0.5	27.6	2.8	0.3	8.2	20.0	16.4	23.8

(道警察本部調べ)

第2節 交通事故事件捜査活動の推進

1 交通事故事件の捜査

交通事故は、車両等により不特定多数が利用する道路において発生するため、時間の経過とともに証拠の収集が困難となることから、早期の現場臨場により関係者を確保し、実況見分、防犯カメラ映像等により事故状況を明らかにするなど、ち密かつ適正な捜査を行っています。

第3-2表 人身事故と物件事故の発生状況 (令和4年中)

年 \ 区分	人身事故発生件数	物件事故発生件数	合計
令和4年	8,457	123,862	132,319
過去5年(30年~4年)平均	8,838	124,244	133,082
増減(%)	-4.3	-0.3	-0.6

(道警察本部調べ)

2 ひき逃げ事件の捜査

ひき逃げ事件は、交通事故の中でも特に悪質な犯罪であることから、発生の初期段階から大量の捜査員を投入し、綿密な鑑識活動等による証拠資料の収集、被疑車両の特定及び広範囲な緊急配備(車両検問)等を行うなど、迅速かつ的確な捜査を行って被疑者を検挙しています。

第3-3表 ひき逃げ事件の発生検挙状況 (令和4年中)

区分 \ 種別	死亡	重傷	軽傷	合計
発生(件)	5	28	222	255
検挙(件)	3	26	149	178
検挙率(%)	60.0	92.9	67.1	69.8

(道警察本部調べ)

3 交通特殊事件の捜査

交通事故を偽装した保険金詐欺事件や故意による交通事故犯罪及び交通に関する各種規制を潜脱する目的でなされる文書偽造事件等の交通特殊事件について、道路交通法令のみならず各種法令を多角的に適用した捜査により検挙しています。

第3-4表 交通特殊事件の主な検挙状況 (令和4年中)

態様別 区分	交通関係 保険金詐欺	文書の偽変造	交通事故に絡み故意犯 を適用した事故	車庫飛ばし
検挙件数	6	15	5	0

(道警察本部調べ)

第3節 暴走族の動向と対策

1 暴走族の概況

暴走族とは、特攻服を着用しグループ旗を掲げながら暴走行為を敢行する集団のほか、少人数によりゲリラ的な暴走行為を行う者、違法改造車両によるドリフト行為を行う者及び古い年式の自動車などの愛好家を標榜した「旧車會」と呼ばれるグループ等のことであり、これらの者の悪質・危険な違法行為が確認されています。

2 暴走族対策の推進状況

(1) 「北海道暴走族の根絶等に関する条例」の制定

暴走族の根絶等に関する施策の総合的な推進を図ることを目的に、「北海道暴走族の根絶等に関する条例」を平成15年8月8日に公布・施行（規制・罰則に関する規程は同年11月1日施行）しました。

この条例は、暴走族の根絶及び暴走行為の防止について、道、道民、保護者等の責務を明らかにし、道の施策の基本となる事項を定め、危険な運転等を規制することについて定められています。

さらに、平成16年1月には、暴走族の根絶等に関する施策の基本的な事項を定めた「基本方針」を定めました。

(2) 体制の確立

道警察本部に「北海道警察暴走族総合対策本部」を設置し、警察各部門の総合力を結集した諸対策を推進しました。

また、道警察本部及び各方面本部に「暴走族取締作戦室」を設けて各警察署と連携を図り、週末や休日前日などを中心とした取締り及び暴走族の動向や110番などの情報分析に基づく走行日時や場所を予測した取締り等を実施し、悪質違反の徹底検挙に努めました。

(3) 令和4年中の取締状況

令和4年中、「暴走族取締作戦室」による取締りや運輸支局との合同取締りを実施し、釧路市内の商業施設駐車場内におけるドリフト行為や石狩湾新港におけるドリフト行為について、それぞれ暴走族根絶条例違反で検挙するなど、暴走行為を28件検挙しました。

第3-5表 暴走族等の検挙状況 (令和4年中)

違反別	道路交通法	道路運送車両法	暴走族根絶条例	合計
検挙件数	24	2	2	28

(道警察本部調べ)

第4章 交通安全思想の普及徹底

第1節 北海道における交通安全対策の推進

1 北海道交通安全対策会議

交通安全対策基本法（昭和45年6月制定）に基づき、北海道交通安全計画の作成及びその実施の推進、陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画及びその施策の実施、関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図るため、昭和45年10月に北海道交通安全対策会議を設置しました。

構成は、会長は北海道知事が、委員は北海道開発局長、北海道経済産業局長、北海道運輸局長、札幌管区气象台長、北海道労働局長、北海道総合通信局長、道教育委員会教育長、道警察本部長、札幌市長、札幌市消防局長、市町村長（2名）、道副知事、道建設部長、道環境生活部長、道環境生活部くらし安全局道民生活課女性支援室長、特別委員は北海道旅客鉄道株式会社代表取締役社長、東日本高速道路株式会社北海道支社長、道南いさりび鉄道株式会社代表取締役社長となっています。

2 交通安全対策に関する計画

(1) 北海道交通安全計画

北海道交通安全計画は、国が作成した交通安全基本計画（陸上交通の安全に関する部分に限る。）に基づき北海道交通安全対策会議が作成しており、昭和46年度に第1次計画を作成し、以後5年毎に作成しています。

この計画は、北海道における陸上交通の安全に関する施策の大綱、その他、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について定めています。

令和4年度からは、第11次の交通安全計画に基づいて、交通事故のない社会を目指していくことや、人優先の交通安全思想などを基本理念として、総合的な施策を推進しています。

また、陸上交通の安全対策について、国、道、市町村及び関係機関等が連携強化を図るとともに、公共交通の事業者に対しては、利用者の安全確保を第一に交通事故防止の取組の徹底を求め、社会に大きな影響を与える重大事故等が発生した際には、必要に応じて報告を求めるなど、事故の状況や事業者の安全対策等を把握し、利用者である道民をはじめ、関係者等への適切な情報の提供に努め、同様の事故等の再発防止に向けた取組を積極的に推進しています。

(2) 北海道交通安全実施計画

北海道交通安全実施計画は、前項の北海道交通安全計画に基づき北海道交通安全対策会議が毎年度作成し、当該年度において関係機関が講ずべき施策に関する計画を作成しています。

3 交通安全対策関係予算の状況

令和4年度における道の交通安全対策関係予算は、第4-1表のとおりです。

第4-1表 道の交通安全対策関係予算

(単位：千円)

事	業	所	管	令和4年度	令和3年度	増	減
道路交通環境の整備		建設部		18,215,310	16,665,035	1,550,275	
		公安委員会		4,077,921	4,213,922	-136,001	
		小計		22,293,231	20,878,957	1,414,274	
交通安全思想の普及		環境生活部		74,165	74,365	-200	
		教育委員会		8,240	8,808	-568	
		小計		82,405	83,173	-768	
被害者の救済		環境生活部		10,362	10,436	-74	
合計				22,385,998	20,972,566	1,413,432	

(道環境生活部調べ)

第2節 市町村における交通安全対策の推進

1 交通安全対策の推進体制

市町村における交通安全対策の推進のためには、その体制の整備強化が重要であり、各市町村とも、それぞれ努力をしているところですが、道が令和4年12月末現在で行なった「市町村交通安全対策推進現況調査」によると、次のような状況にあります。

(1) 担当職員の状況

市町村において、交通安全を担当している正規職員の総数は576人、うち、専任職員は58人、兼任職員は518人で、1市町村平均では、約3人となっています。

(2) 交通安全推進委員会（協議会）及び推進員の設置

交通安全運動の推進母体である「市町村交通安全推進委員会（協議会）」は、179市町村に設置されており、そのうち、運動の中核となっている交通安全推進員は179市町村で512人が活躍しています。

(3) 交通安全指導員の設置

ボランティアとして主に歩行者に対する街頭指導を行っている交通安全指導員は、全道で約4,000人が活躍しています。

これらの指導員は、市町村長、市町村交通安全推進委員会（協議会）長、交通安全協会長等の単独又は連名の委嘱を受け、学童等の通学（園）等をはじめ、地域における街頭指導、広報啓発などの交通安全運動の中核となって、幅広い活動をしています。

(4) 市町村交通安全対策会議の設置

交通安全対策基本法に基づく市町村交通安全対策会議は、49市町村で設置しています。

(5) 市町村交通安全基本条例の制定

交通安全基本条例は、95市町村で制定されています。

2 交通安全対策に関する計画

交通安全対策基本法に基づく市町村交通安全計画は、市町村の区域内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等について定めることになっており、令和4年においては、94市町村で計画を策定しています。

第3節 交通安全教育

1 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、幼稚園や保育園における教育又は保育の一環として幼児交通安全クラブを中心に進めているほか、家庭における幼児の保護と教育の重要性について、保護者の意識を高めることに努めています。

このため、「幼児交通安全こぐまクラブ活動の手引き」を作成配布するほか、テレビ、ラジオ、新聞、広報誌等を随時活用して、幼児を取り巻く交通環境に応じた保護対策や発達段階に応じた交通安全に係る情報の提供に努めています。

(1) 幼稚園、保育所における交通安全教育

幼稚園、保育所における交通安全に役立つ情報の提供に努めています。

幼稚園については、「幼稚園教育要領(平成29年3月31日、文部科学省告示)」に基づいて、交通安全の習慣を身に付けるように努めています。

また、保育所においては、「保育所保育指針(平成29年3月31日、厚生労働省告示)」に基づいて、交通事故の防止に配慮し、家庭、地域の諸機関等と連携し、交通安全のための指導に努めています。

(2) 「幼児交通安全こぐまクラブ」による指導

昭和49年以降、幼児とその母親を対象として、組織的、継続的な交通安全の指導訓練を行うための組織である「幼児交通安全こぐまクラブ」の結成を進め、幼児の特性に応じた母親ぐるみの集合訓練を通じて、幼児の交通安全教育に努めています。

平成30年以降の「幼児交通安全こぐまクラブ」結成状況の推移は、第4-2表のとおりです。

また、「幼児交通安全こぐまクラブ」の各(総合)振興局別結成状況は、第4-3表のとおりです。

第4-2表「幼児交通安全こぐまクラブ」結成状況の推移

区分 年	全道 幼稚園・保育園等数	クラブ 結成数	クラブ 構成人員	市町村の状況		
				結成市町村	未結成市町村	結成率(%)
平成30年	1,679	463	51,113	106	73	59.2
令和元年	1,724	424	47,061	100	79	55.9
令和2年	1,837	432	46,476	97	82	54.2
令和3年	1,812	447	45,588	96	83	53.6
令和4年	1,865	402	42,486	97	82	54.2

(道環境生活部調べ)

(注) 各年12月末現在の数値

第4-3表 「幼児交通安全こぐまクラブ」結成状況

(令和4年12月末現在)

区分 振興局	クラブ結成数						クラブの登録人員(人)			市町村結成状況	
	幼稚園	保育園	認定こども園	町内会	その他	計	幼児	保護者	合計	結成	未結成
空知	2	7	2	0	0	11	1,054	942	1,996	6	18
石狩	8	21	33	1	15	78	4,650	3,737	8,387	5	3
後志	5	6	2	0	2	15	712	797	1,509	9	11
胆振	5	7	9	0	0	21	1,185	712	1,897	8	3
日高	2	8	0	0	0	10	208	135	343	4	3
渡島	10	21	52	0	1	84	3,983	3,274	7,257	8	3
檜山	2	1	2	0	0	5	289	284	573	4	3
上川	6	3	6	0	1	16	1,385	1,209	2,594	10	13
留萌	3	1	4	0	0	8	278	215	493	5	3
宗谷	0	6	3	0	0	9	489	581	1,070	8	2
オホーツク	6	13	26	0	0	45	3,790	915	4,705	8	10
十勝	5	15	11	0	0	31	2,796	3,441	6,237	15	4
釧路	25	24	16	0	0	65	4,867	174	5,041	6	2
根室	1	0	3	0	0	4	214	170	384	1	4
計	80	133	169	1	19	402	25,900	16,586	42,486	97	82

(道環境生活部調べ)

(3) 組織外の幼児を対象とした指導

未就園児やクラブ活動などに参加していない組織外幼児に対しては、街頭指導やラジオ、テレビ、新聞など広報媒体により保護者を通じた安全意識の向上を図っています。

2 学校における交通安全教育

学校においては、生涯にわたる交通安全教育の推進を図る観点から、自他の生命尊重の理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重する社会人を育成するため、家庭や地域社会との密接な連携を図りながら、児童生徒の発達の段階や地域の実情に応じ、学校の教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に交通安全教育を推進しています。

北海道教育委員会では、児童生徒の交通事故の状況を踏まえ、交通安全指導や交通事故防止の徹底について、各市町村教育委員会及び道立学校に対する指導を行うとともに、

交通安全を含む学校安全に関わる研修会等を開催し、教師の指導力の向上を図っています。

(1) 小・中学校における交通安全教育

小・中学校においては、児童生徒や地域の実態に即した指導計画を作成し、教科「体育（保健体育）」、道徳、学級活動・児童会（生徒会）活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等、学校の教育活動全体を通じて、「学校安全資料『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」（文部科学省作成、平成31年3月改訂2版発行）や「学校安全推進資料（平成25年度改訂版）」（道教委作成、平成26年3月発行）等の活用を図りながら、交通安全教育を推進しています。

ア 交通安全指導の重点

小学校においては、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、交通ルールの意味及び必要性等に重点を置き、指導の充実に努めています。

特に、低学年が最も多く歩行中に交通事故に遭う状況が見られることから、交通安全教室等における交通事故防止に関する指導や交通事故防止に係る内容を分かりやすく示した資料等を活用するなどして、交通事故の未然防止に努めています。

中学校においては、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車の特性、危険予測と回避、標識の意味、応急手当等に重点を置き、指導の充実に努めています。

イ 交通安全指導の状況

小・中学校における交通安全指導については、「学校保健安全法第27条」により作成している各学校の学校安全計画に「通学を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導」の内容が全ての学校で記載されており、そのうち「交通安全」の内容を記載している学校は、小学校、中学校ともに100%となっています。

また、「警察など地域の関係機関・団体等と連携し、児童生徒が体験的な活動を行う交通安全教育の実施状況」について、実施していると回答した小学校は97.3%、中学校は90.1%となっています。

小学校においては、交通安全指導の年間指導計画などに基づき、主に学校行事や学級活動を中心に行われています。学校行事では交通安全教室等を行っており、学級活動では北海道教育委員会作成の学校安全読本を活用するなどして指導しています。

中学校においても小学校と同様に行われていますが、生徒の意識を高めるためにドライバーへの安全運転の呼びかけや交通安全標語コンクールを行うなどの取組も見られます。

なお、この他にも各種の学校行事や日常の指導において、各学校の実態に応じて工夫を凝らした交通安全指導を進めています。

ウ 交通安全管理の状況

児童生徒の交通事故を未然に防止するためには、交通安全教育の充実はもとより、通学路等の交通安全管理の徹底が大切であることから、各学校においては、担当係を設け、地域の交通環境や学校の実態に応じた交通安全管理を進めています。

また、PTAの組織に交通安全に関する担当部を設置するなどして、学校との連携を図りながら、交通安全管理の充実を図っています。

学校で行っている交通安全管理のうち、通学路については、小学校、中学校ともに100%の学校が指定しています。

エ 小学生向け学校安全読本のホームページへの掲載

平成22年度から、学校安全読本を道教委のホームページに掲載し、学校においてダウンロードするなどして活用できるようにしています。

(2) 高等学校における交通安全教育

高等学校においては、小・中学校における交通安全教育の成果をより発展させるため、教科「保健体育」、ホームルーム活動・学校行事等の特別活動、総合的な探究の時間等、学校の教育活動全体を通じて、「学校安全資料『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」（文部科学省作成、平成31年3月改訂2版発行）や「学校安全推進資料(平成25年度改訂版)」（道教委作成、平成26年3月発行）等の活用を図りながら、交通安全教育を推進しています。

ア 交通安全指導の重点

高等学校においては、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、運転者の責任、応急手当等の指導に重点を置いています。

特に、生徒が運転免許の取得年齢に達し、在学中又は卒業後に普通免許を取得する者が多いことから、普通自動車も含めて幅広く運転者として必要な資質や能力の育成に努めています。

また、車両による事故を防止するため、保護者との連携を密にして、運転免許を所有している生徒に対する指導を効果的に進めるとともに、生徒が安易に同乗したり、同乗させたりすることのないよう指導の徹底を図っています。

イ 交通安全指導の状況

高等学校については、「警察など地域の関係機関・団体等と連携し、生徒が積極的、主体的に学ぶ交通安全教育」の実施状況が全日制、定時制ともに100%となっています。

ウ 運転免許の取得状況

運転免許の取得を許可している（条件付きを含む）学校は、全日制では二輪車が14.9%、四輪車が98.1%となっています。また、定時制では二輪車が75.0%、四輪車が97.5%となっています。

エ 高校生学校安全推進事業

平成13年度から「高校生交通事故防止活動推進事業」を実施し、平成17年度に防犯、防災の領域を加えて再編し、「高校生学校安全推進事業」として実施しています。

本事業では、全ての道立高等学校を対象として、自主的な学校安全に関わる活動を通して、生徒の交通事故の防止や防犯・防災に対する意識の高揚を図るとともに、生涯にわたって健康で安全な生活を送るために必要な資質や能力を養うことを目的とした安全教育の充実に努めています。

3 社会教育における交通安全教育

社会教育における交通安全教育は、人命尊重を基本理念として、モラルの高揚と事故から身を守るための態度を育成することを目標に推進しています。

交通安全に関する学習と実践については、少年団体、青年団体、女性団体、PTAなどの社会教育関係団体等が実施する各種事業のほか、公民館等が行う学級、講座、講演会、集会などや様々な機会を通じて、その推進に努めています。

(1) 社会教育関係団体等における交通安全教育の推進状況

ア 青年団体

(ア) 北海道青年団体協議会では、活動の基本方針の一つに、「交通安全運動の推進」を掲げており、全道青年大会では交通安全宣言を行ったり交通安全に関するパンフレットを配布し街頭啓発するなど、地域の交通安全に対する意識の高揚に努めています。

(イ) また各種青年団体では、研修会や講演会などにおいて、交通安全に関する学習を深めるとともに、街頭啓発などの実践活動を通じて安全意識の高揚に努めています。

イ 女性団体

(ア) 北海道女性団体連絡協議会

北海道女性団体連絡協議会では、「交通安全は家庭から」を合い言葉に、各家庭から被害者のみならず加害者を出さないよう取り組み、春・秋の交通安全運動期間には、北海道交通安全推進委員会と合同で街頭指導等を行っています。

また、北海道女性大会や各地域大会の決議にも、「交通安全活動の推進」を盛り込むなど、安全で安心な生活ができるように、交通安全の啓発に積極的に取り組んでいます。

(イ) 交通安全母の会

母親の交通安全実践団体である「交通安全母の会」は、全道20で団体が組織されており、1,200人が活躍しています。

北海道交通安全母の会では、母親の実践団体として、令和4年度に次の事業を実施しました。

- ・ 北海道交通安全母の会会長表彰の実施

- ・ 「無事故の日」啓発活動の実施
- ・ 高齢者の交通事故防止啓発活動の実施
- ・ 自転車の交通事故防止啓発活動の実施
- ・ 機関誌「交母ほっかいどう」の発行
- ・ 新入学児童の交通事故防止啓発活動の実施

ウ P T A

北海道P T A連合会は、活動の重点目標の一つに、「人権・人命尊重と安全教育の推進」を掲げ、地域や行政と連携を強化して、子どもたちの安全を確保し、事故から守る活動を推進しています。

登下校時の見守り活動、安全マップの作成などの取組を行い、学校、家庭、地域社会が一体となってどんな展開をすれば良いかについて交流を進めています。

また、各P T Aでは、あらゆる機会を通じて、交通安全の啓発・実践に取り組んでいます。

(2) 社会教育行政における交通安全教育の推進状況

交通安全に関する社会教育の実施主体は、民間の団体、有志指導者、企業や地方公共団体等であり、多様な場において交通安全教育が展開されています。

このような状況の中で、社会教育行政は、各社会教育関係機関や団体等が実施している交通安全に関する教育事業の奨励に努めているほか、公民館等が行う学級、講座など様々な機会を通じて、その推進に努めています。

ア 学習機会の提供

社会教育行政の中で、道民を対象に交通安全に関する知識や技術を修得する機会は、市町村で開設している学級等があります。

この学級等には、家庭教育学級や女性学級、高齢者大学等があり、生涯の各時期における生活課題の一つとして、学習活動を展開しています。

イ 情報の提供

生涯学習情報紙等を通じて交通安全に関する情報提供をしたり、道や交通安全協会からの啓発資料を配布し、交通安全意識の高揚に努めています。

ウ 公民館等の社会教育施設における交通安全に関する意識の高揚

社会教育施設においては、交通安全の啓発資料を掲示したり、施設利用者への声かけを通して、交通安全意識の高揚に努めています。

第4節 交通安全運動と広報活動

1 北海道における交通安全運動の経緯

北海道においては、昭和23年以来、交通安全協会や自動車関係団体が、それぞれの立場から交通事故防止を呼びかけるなどの交通安全活動を行ってきました。

その後、昭和30年代に入って、自動車が戦後の産業経済の復興に、大きな役割をもって登場し、驚異的な速さで普及するにしたがって、交通事故も急激に増加したことから、その対策として道民の交通安全意識と交通モラルを高めながら、急速に進展する車社会に適応できる人づくりをすすめ、交通事故を防止するため、行政機関と民間団体等が協力して「道民総ぐるみ運動」を展開することとしました。

この運動の推進母体として、昭和37年2月に道内の関係行政機関、運輸交通団体をはじめ社会福祉団体、労働団体、金融機関、商工団体、青年・婦人団体などで構成する、全国でも類のない総合的な交通安全推進団体として「北海道交通安全道民運動推進委員会」（現在の公益社団法人北海道交通安全推進委員会）が結成されました。

以来、北海道における交通安全運動は、道、道教委、道警察をはじめ市町村などの行政機関や関係機関・団体等が中心となって推進されています。

2 交通安全運動の展開

(1) 交通安全運動推進会議

北海道では、交通安全運動を推進している関係機関・団体がより一層緊密に連携し、交通安全運動を効果的に推進することによって交通事故の防止を図ることを目的に交通安全運動推進会議を開催しています。

令和4年度は、「令和5年交通安全運動推進会議」を令和5年2月8日に開催し、令和4年中の交通事故の発生状況、令和5年における交通安全運動の推進方針、令和4年の交通安全運動の取り組みや、有識者による「自転車の安全利用の推進」に関する講演により、関係機関・団体と情報共有を図りました。

(2) 交通安全運動の重点

令和4年の交通安全運動は、「交通事故のない安全で安心な社会」の実現に向け、「子供と高齢者の安全確保」・「飲酒運転の根絶」・「スピードダウン」・「シートベルトの全席着用」・「居眠り運転の防止」・「自転車の安全利用」・「安全意識の向上」を運動の重点とし、年間スローガンとして「ストップ・ザ・交通事故～めざせ安全で安心な北海道～」を掲げ、全道民が一丸となって効果的な運動の展開を図りました。

(3) 期別運動の実施

春と秋の交通安全運動は、中央交通安全対策会議交通対策本部の決定に基づき、全国統一運動として実施しています。

北海道においては、これに呼応して北海道、北海道教育委員会、北海道警察、札幌市、市町村、公益社団法人北海道交通安全推進委員会、一般財団法人北海道交通安全協会、一般社団法人北海道安全運転管理者協会が主催し、関係機関・団体の協賛を得て実施したほか、北海道独自に、夏、冬の交通安全運動を設定して各種取組を実施しました。

また、期別運動を道民の目に見えるものとし、一層の活性化を図るため、10日間の運動期間中に「全道統一行動日」を設定し、運動を効果的に展開しました。

ア 春の全国交通安全運動

(7) 実施期間

4月6日（水）～4月15日（金） 10日間

(イ) 運動の重点等

- ① 子供を始めとする歩行者の安全確保
- ② 歩行者保護や飲酒運転根絶等の安全意識の向上
- ③ 自転車の交通ルール遵守の徹底と安全確保
- ④ スピードダウンと全席シートベルト着用

(ウ) 全道統一行動日

セーフティコール 4月6日（水）

(エ) 期間中の取組み等

- 春の全国交通安全運動「道民の集い」 4月6日（水）
- 交通事故死ゼロを目指す日 4月8日（金）
- 春の全国交通安全運動パネル展 4月7日（木）～8日（金）
- 子供、高齢者の交通安全指導
- シートベルト・チャイルドシート着用指導
- 飲酒運転根絶啓発活動
- 街頭啓発活動
- 自転車の安全利用の啓発指導

春の全国交通安全運動期間中の交通事故発生状況は第4-4表のとおりです。

第4-4表 春の全国交通安全運動期間中の交通事故発生の推移

年	発生件数(件)	死者(人)	負傷者(人)
平成30年	203	1	249
令和元年	257	5	297
令和2年	198	0	231
令和3年	219	4	254
令和4年	201	3	234

(道環境生活部調べ)

(注) 令和元年の「春の全国交通安全運動」期間は5/11から5/20までであり、表中の事故件数は、同期間内の交通事故件数。

イ 夏の交通安全運動

(ア) 実施期間

7月13日(水)～7月22日(金) 10日間

(イ) 運動の重点

- ① 飲酒運転の根絶
- ② バイク・自転車の交通事故防止
- ③ スピードダウンと全席シートベルト着用
- ④ 子供と高齢者の交通事故防止

(ウ) 全道統一行動日

セーフティコール 7月13日(水)

(エ) 期間中の取組み

- 飲酒運転根絶の日「決起大会」 7月13日(水)
- 夏の交通安全運動パネル展 7月14日(木)～15日(金)
- 子供、高齢者の交通安全指導
- シートベルト・チャイルドシート着用指導
- パトライト作戦
- 飲酒運転根絶啓発活動
- 街頭啓発活動
- 二輪車・自転車事故防止の啓発指導

夏の交通安全運動期間中の交通事故発生状況は第4-5表のとおりです。

第4-5表 夏の交通安全運動期間中の交通事故発生の推移

年	発生件数(件)	死者(人)	負傷者(人)
平成30年	234	5	259
令和元年	220	5	268
令和2年	240	4	266
令和3年	251	6	286
令和4年	238	5	268

(道環境生活部調べ)

(注) 平成30年から令和元年までの「夏の交通安全運動」は、7/11～7/20であり、
表中の事故件数(H30～R元)は、同期間の事故件数。

ウ 秋の全国交通安全運動

(ア) 実施期間

9月21日(水)～9月30日(金) 10日間

(イ) 運動の重点

- ① 子供と高齢者を始めとする歩行者の安全確保
- ② 夕暮れ時と夜間の歩行者事故等の防止及び飲酒運転の根絶
- ③ 自転車の交通ルール遵守の徹底
- ④ スピードダウンと全席シートベルトの着用

(ウ) 全道統一行動日

- セーフティコール 9月21日(水)

(エ) 期間中の取組み

- 秋の全国交通安全運動「2022交通安全道民総決起大会」 9月21日(水)
- 秋の全国交通安全運動パネル展 9月21日(水)～9月22日(木)
- 交通事故死ゼロを目指す日 9月30日(金)
- 高齢者の交通安全指導
- 飲酒運転根絶啓発活動
- 動画等を活用した広報啓発活動

秋の全国交通安全運動期間中の交通事故発生状況は、第4-6表のとおりです。

第4-6表 秋の全国交通安全運動期間中の交通事故発生の推移

年	発生件数(件)	死者(人)	負傷者(人)
平成30年	222	5	258
令和元年	240	7	271
令和2年	206	12	225
令和3年	227	2	280
令和4年	254	5	290

(道環境生活部調べ)

エ 冬の交通安全運動

(ア) 実施期間

11月13日(日)～11月22日(火) 10日間

(イ) 運動の重点

- ① 子供・高齢者を始めとする歩行者の安全確保
- ② スリップ事故防止と全席シートベルト着用
- ③ 飲酒運転の根絶

(ウ) 全道統一行動日

セーフティコール

11月11日(金)

(エ) 期間中の取組み

- 冬の交通安全運動パネル展 11月17日(木)～18日(金)
- シートベルト・チャイルドシート着用指導
- パトライト作戦
- 高齢者の交通安全指導
- 飲酒運転根絶啓発活動
- 街頭啓発の活動
- 動画を活用した広報啓発活動

冬の交通安全運動期間中の交通事故発生状況は第4-7表のとおりです。

第4-7表 冬の交通安全運動期間中の交通事故発生の推移

年	発生件数(件)	死者(人)	負傷者(人)
平成30年	304	4	340
令和元年	319	7	364
令和2年	215	3	241
令和3年	208	2	249
令和4年	247	8	274

(道環境生活部調べ)

(注) 平成30年から令和元年までの「冬の交通安全運動」は、11/11～11/20であり、
表中の事故件数(H30～R元)は、同期間の事故件数。

(4) 交通安全の日等の運動

ア 飲酒運転根絶の日

北海道飲酒運転の根絶に関する条例（平成27年12月1日施行）により、道民が飲酒運転の根絶に関する理解及び関心を深めることができるよう、7月13日を飲酒運転根絶の日としました。

この日には、道や道警察等、関係機関・団体が連携して、全道14振興局管内で飲酒運転根絶決起大会等を開催したほか、市町村では飲酒運転根絶に関する様々な取組が実施されました。

イ 交通事故死ゼロを目指す日

毎年、多くの人々が交通事故により死傷しており、記録の残る昭和43年以降、毎日、交通事故死亡事故が発生している状況だったことから、平成20年1月11日に中央交通安全対策会議交通対策本部の決定により、交通安全に対する国民の意識を高める新たな国民運動として、「交通事故死ゼロを目指す日」を設けることとされました。

令和4年の「交通事故死ゼロを目指す日」であった4月10日と9月30日については、関係機関・団体が連携して、イベントや街頭啓発を実施し、広く道民に「交通事故死ゼロを目指す日」を周知するとともに、交通安全意識の向上と交通事故防止を図り、交通事故死ゼロを目指して取り組みました。

関係機関・団体が連携して、イベントや街頭啓発を実施し、広く道民に「交通事故死ゼロを目指す日」を周知するとともに、交通安全意識の向上と交通事故防止を図り、交通事故死ゼロを目指して取り組みました。

ウ 道民交通安全の日

交通事故を防止するためには、日常生活の中に交通安全運動が定着することが必要であるため、道民総ぐるみで地域の実情に即した効果的な行事に参加するなど、実践活動を通して交通安全意識の高揚を図る目的で、昭和59年4月から毎月15日を「道民交通安全の日」と決めました。

この日には、各機関・団体において交通安全旗の掲揚、街頭啓発や広報車による巡回広報などを実施しました。

エ 自転車安全日

4月から11月までの毎月第1及び第3金曜日に、自転車利用者等を対象として、街頭啓発や情報提供、広報啓発活動等、地域の実情に応じた活動を推進し、自転車の交通事故防止を図りました。

オ その他の交通安全の日

無事故の日（6月25日）、バイクの日（8月19日）、その他地域独自の交通安

全の日等については、それぞれの日の実施趣旨を踏まえて、地域・職域の実情に応じた各種啓発活動を実施しました。

(5) 特別対策の実施

交通死亡事故多発警報の発表

7月7日に「石狩振興局交通死亡事故多発警報」を発表し、関係機関・団体と連携の上、地域住民などへの注意喚起や交通指導取り締まりを強化するなど、緊急的に交通死亡事故の抑止に努めました。

3 交通安全運動推進団体の活動状況

(1) 公益社団法人北海道交通安全推進委員会

ア 組織の概要

公益社団法人北海道交通安全推進委員会は、昭和37年に交通安全運動の推進母体として設立された「交通安全道民運動推進委員会」がその前身となっており、交通安全運動を推進する中核団体として重要な役割を果たしてきましたが、社会の進展に伴う交通事故の多様化などに対し、より強力に運動を推進するため、昭和50年4月に社団法人として北海道知事の許可を受け、組織体制の強化を図りました。

更に、公益法人制度の改革に伴い、平成23年3月に公益社団法人に移行しました。令和5年3月末現在の組織構成は、各種団体76団体と市町村交通安全推進委員会179団体を会員としています。

また、各（総合）振興局には、地区交通安全推進協議会が設立されており、連携・協力をしながら、各地域における交通安全事業の推進に当たっています。

イ 事業の概要

(ア) 令和4年度の交通安全運動においては、「令和4年における交通安全運動の推進方針」に基づき、交通安全運動の重点を軸として、期別運動、交通安全の日等の運動、特別対策等の交通安全運動を展開し、道や市町村をはじめとする関係機関・団体等が緊密に連携し、効果的な事業の推進を図りました。

(イ) 飲酒運転を伴う交通死亡事故が依然として後を絶たないことから、飲酒運転の根絶に積極的に取組み、道民一人一人に「飲酒運転をしない、させない、許さない、そして見逃さない」の合い言葉を広く定着させ、飲酒運転の根絶を図りました。

(ロ) 北海道交通安全母の会等の実践的組織に対して、その活動を支援し、効果的な交通安全運動の推進を図りました。

(ハ) 道民の善意で支えられている交通遺児育英事業については、資金の効果的運用を図り、奨学生の勉学に必要な支援を行いました。

ウ 具体的事業内容

(7) 交通安全推進事業

① 交通安全意識向上事業

○ 交通安全研修会等への講師の派遣

企業・団体等が開催する交通安全研修会等に、講師として交通安全推進員等を派遣し、交通安全意識の高揚に努めました。

○ 飲酒運転根絶研修

飲酒運転根絶の活動に必要な知識等に精通した人材を育成するため、市町村職員、交通安全推進員、交通安全指導員等を対象に全道11カ所（振興局管内）において研修会を開催し、飲酒運転根絶への意識の向上並びに啓発活動における参考情報の共有を図りました。

② 調査・研究事業

○ 交通安全推進員の設置

振興局内に設置されている地区交通安全推進協議会事務局に交通安全推進員14名を配置し、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を推進したほか、交通安全に関する調査を実施して地域住民等に情報を提供しました。

○ デイ・ライト事業点灯率調査

各地区交通安全推進員により、デイ・ライトの点灯率を年1回（春）調査し、調査結果を関係機関・団体に提供するとともに、新たな試行として、高齢者を対象にした夜光反射材の意識調査を実施しました。

・10月7日 第57回全道老人クラブ大会（千歳市）

・各地区交通安全推進協議会において、市町村の協力や研修会などを活用し実施。

○ 交通安全推進員の研修

交通安全推進員14名を対象に研修会を開催し、事業概要、交通安全運動の推進要領の確認を行い、更に交通安全運動の取組み方や活動事例について研修しました。

③ 広報事業

○ 2022交通安全総決起大会

秋の全国交通安全運動行事の一環として「2022交通安全道民総決起大会」（交通安全対策七者連絡会議主催）を開催し、ゲストに北海道日本ハムファイターズの稲葉篤紀ゼネラルマネージャー兼スポーツ・コミュニティ・オフィサーと飲酒運転根絶アンバサダーの「やべーべや」を招き、交通安全を呼びかけました。

・9月21日 札幌市（道庁赤れんが庁舎前庭）100名参加

○ 新聞紙面を活用した広報活動

正会員である新聞社と連携し、新聞紙面を活用した広範な広報活動を推進しました。

○ 広報啓発活動支援事業

当委員会における交通安全活動状況や、関係機関・団体の特色ある交通安全活動や地域の問題を掲載した機関誌「ゆっくり走ろう北海道」を発行し、交通安全情報を提供して安全意識の高揚を図りました。

○ 交通安全ニューメディア啓発

当委員会のホームページ、SNS（Facebook、Twitter）、YouTubeチャンネルにより、北海道の交通安全情報や取組等について広く発信しました。

○ 飲酒運転根絶の日決起大会の開催等

- ・ 7月13日の「飲酒運転根絶の日」を広く道民に周知するとともに、道民一人ひとりに「飲酒運転をしない、させない、許さない、そして見逃さない」という規範意識の醸成を図るため、全道14ヶ所（振興局管内）において「飲酒運転根絶の日決起大会」等を開催しました。

全道で合計約1,200名参加し、札幌市内での開催（交通安全対策七者連絡会議主催）にあたっては、次のとおり実施しました。

●かでのホール 300名参加

●基調講演「飲酒運転ゼロを目指して～正しく知って安全で健康な社会～」

●「飲酒運転根絶演劇～失われた未来～」と道民宣言
（札幌山の手高校演劇部の皆さん）

●飲酒運転根絶メッセージ

●飲酒運転根絶の日を周知するとともに、飲酒運転根絶事業の普及啓発に使用するチラシやポスター等を作成・配布したほか、飲酒運転根絶ロゴマークの普及促進

○ 地域連携型飲酒運転根絶事業

- ・ 「飲酒運転根絶！高校生メッセージコンクール」の実施

「飲酒運転根絶！高校生メッセージコンクール」を実施し、受賞したメッセージをラジオや地域FMにおいてスポット放送をするなどし、飲酒運転を見逃さないという社会全体の意識の醸成を図りました。

●募集期間 7月1日～9月30日

●応募作品 578作品

●受賞作品 北海道知事賞、北海道教育委員会教育長賞、北海道警察本部長賞、北海道警察本部長賞、札幌市長賞、北海道交通安全推進委員会会長賞、北海道交通安全協会会長賞、北海道安全運転管理者

協会会長賞、飲酒 運転根絶アンバサダー「やべーべや」特別賞
(1校、2作品)

●ラジオ放送時期 12月～1月

●ラジオ放送回数 213回(全道ラジオ局3局、地域FM局22局)

・ 飲酒運転根絶宣言店飲食店等の登録制度

飲酒運転根絶に関する取組を宣言する飲食店及び酒類販売店等の登録制度について、道と連携し、旭川市、函館市、帯広市、後志、胆振、留萌管内のほか、令和4年度から石狩、渡島、上川、十勝、釧路及び根室管内で取組を開始しました。(平成30年度より独自で取り組んできた日高管内の登録数についても全体登録数に算入。)

・ 全体登録数 364件(うち、令和4年度 230件)

飲酒運転の根絶に取り組む旨の宣言を行った事業者の登録について、道と連携し令和4年度は、北海道トラック協会の協力を得て、会員事業所の登録を行いました。

・ 登録数 2,156事業所

・ 教育機関と連携した啓発活動の実施

「北海道から飲酒運転根絶!学生PR動画コンテスト」を、道内の専門学校・短大・大学・大学院に通う学生を対象に実施し、受賞作品を当委員会のホームページやSNS等で公開するなど、啓発に活用しました。

・ 募集期間 7月1日～11月30日

・ 応募作品 11作品

・ 受賞作品 最優秀賞、優秀賞、佳作(各1作品)、飲酒運転根絶アンバサダー「やべーべや」特別賞(2作品)

・ 活用 道庁及び振興局、関係機関・企業等(北海道エネルギー(株)のSS等)の協力によるデジタルサイネージ、研修会・大会等における放映など。

・ 交通安全ぬりえの作成

各種イベントなどで活用する飲酒運転根絶アンバサダーの「やべーべや」が飲酒運転根絶や交通安全を訴える内容の「交通安全ぬりえ」を作成しました。

④ 表彰事業

○ 交通事故死ゼロ運動顕彰

交通事故死ゼロ継続期間が、基準日数に達した143市町村交通安全推進委員会等を表彰しました。

○ 指導員・奉仕員表彰

永年にわたり交通安全運動推進のため活躍した交通安全指導員、交通安全奉仕員93名を表彰しました。

○ 母の会会員表彰

永年にわたり子供や高齢者等に対する交通安全活動推進のため活躍した、交通安全母の会会員69名を表彰しました。

○ 一般表彰

地域又は職域等において、交通安全推進のため顕著な活動をした1個人・2団体を表彰しました。

○ 業務貢献表彰

本委員会が行う交通安全運動の推進に寄附により貢献した企業・団体を表彰しました。

⑤ 交通安全啓発支援事業

○ 交通安全運動等啓発事業

・ 交通安全啓発用ポケットティッシュの作成

交通安全運動の推進を図るため、ポケットティッシュを作成し、各市町村交通安全推進委員会へ配布して、安全意識の高揚を図りました。

・ デイ・ライト運動推進事業

啓発資材等にデイ・ライト運動の標語を併記して、デイ・ライト運動の浸透・定着を図りました。

・ 期別運動

春、夏、秋及び冬の4期40日間、各期別に北海道実施要綱のほか、チラシやポスターを作成・配布したほか、運動初日行事の開催、街頭啓発活動などを活発に展開しました。

・ 交通安全ライブラリー事業

交通安全に関する視聴覚教材(ビデオ・DVD)や、交通安全パネル等を市町村交通安全推進委員会や団体等に貸出して、安全意識の高揚を図りました。

・ 広報啓発用音声データの作成

市町村等の広報活動支援のため、作成した広報啓発用音声データをホームページに公開しました。

○ 自転車の交通事故防止事業

自転車利用時の安全運転意識の向上や、マナーアップを図るため、新小学生、新中学生及び新高校生を対象に、「自転車安全利用五則」等を盛り込み、生徒をはじめ、その保護者や指導者にも役立つ内容の「自転車安全啓発リーフレット」を作成・配布しました。

○ 幼児の事故防止事業

幼稚園、保育所、認定こども園等で結成されている「こぐまクラブ」の活動を支援するため、クラブ活動状況を紹介する「こぐまクラブ活動の手引き」を作成し、道内全幼稚園、保育所、認定こども園等に配布して、交通安全意識の高揚を図りました。

また、作成した「交通安全ぬりえ」など幼児の事故防止用の啓発資材やDVD貸出等の情報を提供しました。

○ 交通安全啓発活動事業

・ 道民交通安全の日

毎月15日の「道民交通安全の日」には、関係機関・団体と連携し、交通安全対策七者連絡会議による街頭啓発を実施したほか、交通安全旗の掲出や啓発資材を配布して、道民交通安全の日の周知と安全意識の高揚を図りました。

・ 無事故の日

6月25日の「無事故の日」には、全道各地の交通安全母の会を始めとして、関係機関・団体等と連携しながら街頭啓発等を実施したほか、旗の波や啓発資材を配布して、無事故の日の周知と安全意識の高揚を図りました。

・ バイクの日

8月19日の「バイクの日」に合わせて、二輪車の来訪が多い観光地等で安全意識の高揚と事故防止を呼びかけました。

⑥ 交通事故防止支援事業（高齢者の交通事故防止事業）

・ 各地区交通安全推進協議会や市町村、老人クラブ、交通安全母の会等と連携し、夜光反射材の有用性と効果を体験・認識することにより、反射材の普及促進と高齢者の事故防止を図りました。

・ 高齢者を始めとして、子供やその親が世代の垣根を越えて相手への理解と思いやりを深めながら自ら参加し、考え、学ぶ「世代間交通安全事業」は、新型コロナウイルスの感染拡大防止対策により、幼稚園や保育園での実施が困難なため、「パトカー型ペーパークラフト」を作成し、幼稚園や保育園に配布しました。

園児が先生と一緒に作り、作品を家族（両親・祖父母）にプレゼントし交通安全について話し合うことにより、家庭内での交通安全意識の高揚を図りました。

● 配布先 認定こども園妹背牛保育所、社会福祉法人ななえ福祉会大沼

保育園、初山別村立ふじみへき地保育所、認定こども園野付幼稚園

●配布数 800枚（各200枚）

- ・各市町村交通安全推進委員会が実施する「高齢者事故防止モデル事業」に必要な助成を行い、事故防止を図りました。

(イ) 交通遺児育英事業

道内の中学校、中等高等学校、高等学校、専修学校（高等課程・専門課程）及び高等専門学校に在学又は入学する交通遺児に対して、奨学金の貸付を行っているほか、次の事業を実施しました。

○ 資金造成事業

黄色い羽根募金活動時に必要な資材等を作成し、育英事業に賛同していただける関係機関・団体や企業等に提供しました。

○ 奨学金募集等事業

広く道民へ貸付事業の浸透を図るため、募集チラシを作成し、市町村等を始めとして、交通遺児世帯に周知しました。

○ 広報啓発活動事業

交通遺児奨学生等の連携を図るため、機関誌「フレンドリー通信」を発行しました。

○ 称賛事業

奨学金の返還を完了した者へ記念品を贈呈したほか、交通遺児育英事業に多大な寄附をしていただいた団体・企業等に対し、感謝状等を贈呈しました。

(ウ) 交通安全推進団体交付金事業

○ 地区活動の充実

地区交通安全推進協議会の運営と地区管内の交通安全運動の推進に係る啓発資材作成等の支援を行い、その充実を図りました。

○ 地区交通安全独自活動への支援

地区交通安全推進協議会が地域の実情にあった独自の交通安全活動を支援するため、必要な助成を行い、事業の推進に努めました。

○ 母親交通安全活動の強化

北海道交通安全母の会の事務局業務を行うほか、自主的に実施する交通安全事業を支援するために必要経費の一部助成を行いました。

(2) 一般財団法人北海道交通安全協会

ア 組織の概要

北海道交通安全協会は、交通関係業者等が交通の安全と業界の発展を目的として、昭和3年11月「北海道自動車協会」として創設されました。

その後、交通情勢の変化に対応して、昭和17年に「北海道交通協会」、昭和22年

に「北海道交通安全協会」と呼称の変遷を重ね、昭和30年12月22日に「(財)北海道交通安全協会」として知事の許可を受け発足、平成25年4月、一般財団法人に移行しました。

また、平成10年4月1日道路交通法の一部改正により、北海道公安委員会から「北海道交通安全活動推進センター」として指定を受けております。

関係組織としては、(一財)北海道交通安全協会のほかに、札幌、函館、旭川、釧路、北見の各方面に方面交通安全協会、各警察署管轄区域単位に、地区交通安全協会があります。

各交通安全協会は、それぞれ独立の団体であり、各自が自主的に交通安全事業や運動を行っておりますが、同一の目的、事業であるため、強い連帯と協力関係を保持しながら有機的に運営されています。

イ 事業の概要

道民の交通安全思想の向上を図るため、当協会ホームページ、テレビ・ラジオなどの各種広報媒体を活用した啓発活動のほか、運転者や歩行者、自転車利用者を対象とした交通安全に資する事業を展開し、交通安全運動の中核的役割を果たしています。

ウ 具体的な事業の内容

令和4年の交通安全運動実施計画に基づき、関係機関・団体等と連携のもと、交通安全運動の活動重点に指向した交通安全活動を推進しました。

(ア) 広報啓発活動の推進

- 機関紙「交通北海道」及び「交通ミニ統計」の発行
- 広報媒体の有効活用
 - ・ S T VテレビのCMを活用した通年広報
 - ・ S T Vテレビ「街角30秒勝負」への出演による広報
 - ・ S T Vラジオ「セーフティ北海道」放送
 - ・ S T Vラジオ・H B Cラジオによる交通安全スポット放送
 - ・ デジタルサイネージ等による交通安全メッセージ動画放送
- 啓発資器材の作成、配布
 - ・ 日本ハムファイターズ選手による交通安全及び飲酒運転根絶ポスター
 - ・ 小学生低学年向け交通安全教本
 - ・ 自動二輪免許新規取得者に対する交通安全三角旗
 - ・ 飲酒運転根絶啓発用うちわ
 - ・ 自転車安全利用五則等促進リーフレット・チラシ
 - ・ 高齢歩行者等啓発用「光って安全・安心反射マスク」
 - ・ 交通安全啓発用カレンダー

- 啓発資材の貸出し
 - ・ 交通安全DVD等視聴覚資材、酒酔い体験ゴーグル
 - ・ 自転車シミュレーター
 - ・ 交通ルール・マナー、道路標識等を学習する交通安全クイズ「タッチくん」及び「クイックフィンガー」
 - ・ 身体機能の衰えなどを認識させる俊敏・正確性測定器「クイックアーム」、
「クイックキャッチ」及び「クイックステップ」
- (イ) 運転者対策の推進
 - 「高齢ドライバー無事故チャレンジ2022」の実施
 - 交通安全教育用映像「白い闇（ホワイトアウト）の危険」の制作とYouTube公式チャンネルの開設
 - 二輪車安全運転講習会及び二輪車安全運転北海道大会の実施
 - 運転免許証自主返納者（65歳以上）に対する返納後の交通事故防止対策（ミニ感謝状と夜光反射材配布）の実施
- (ウ) 歩行者・自転車対策の推進
 - 「光って安全！高齢歩行者無事故チャレンジ2022」の実施
 - 「反射材デザインコンクール2022」の実施
 - 子供自転車記録会・体験練習会の実施
 - 自転車用ヘルメット着用モデル校に対するヘルメット寄贈に係る支援
- (エ) 交通安全運動の推進
 - 活動重点
 - ・ 子供と高齢者の安全確保
 - ・ 飲酒運転の根絶
 - ・ スピードダウン
 - ・ シートベルトの全席着用
 - ・ 居眠り運転の防止
 - ・ 自転車の安全利用
 - ・ 安全意識の向上
 - 期別運動
 - 春、夏、秋、冬の4期40日の交通安全運動
 - 交通安全の日等の運動
 - ・ 飲酒運転根絶の日（7月13日）
 - ・ 交通事故死ゼロを目指す日（4月10日、9月30日）
 - ・ 道民交通安全の日（毎月15日）
 - ・ 自転車安全日（毎月第1及び第3金曜日）

- ・ その他の安全の日：無事故の日（6月25日）
バイクの日（8月19日）

○ 特別対策

「交通死亡事故多発警報」や「飲酒運転根絶緊急対策」の発表時における注意喚起などの広報啓発活動

(オ) 交通安全活動の実施

- 「チャレンジ・セーフティラリー北海道2022」の実施（主催）

(カ) 交通事故相談活動

交通事故相談所において交通事故当事者等からの相談に対する的確な対応

(キ) 交通安全活動団体への支援

「北海道交通事故被害者の会」への支援、協力

(ク) 交通に関する悩み・疑問に応える電話相談の開設

ホームページアドレス	https://safety110.jp/
メールアドレス	Safet7@safety110.jp

(ケ) 各種表彰

交通安全功労者、優良運転者及び優良団体について、次のとおり表彰及び表彰上申を行いました。

○ 全日本交通安全協会長表彰

- ・ 交通栄誉章「緑十字金章」 5人
- ・ 交通栄誉章「緑十字銀章」 18人
- ・ 交通栄誉章「緑十字銅章」 71人
- ・ 交通安全優良団体 4団体

○ 北海道交通安全協会長表彰 118人（団体を含む）

○ 北海道警察本部長と北海道交通安全協会長との連名表彰 63人

4 広報活動の展開

道民の交通安全意識の高揚を図るため、各種の媒体を活用して、広報活動を展開しました。主な広報活動は、次のとおりです。

(1) 広報媒体の活用

ラジオや新聞媒体等を通じ、交通安全意識の高揚に努めたほか、死亡事故の多発に合わせ、事故防止の広報活動を行いました。

なお、主な広報媒体の活用状況は、第4－8表のとおりです。

第4-8表 広報媒体の活用状況

ア 電波媒体

放送局	放送番組	放送月	広報テーマ
FM北海道	スポットCM	5月	自転車の安全利用、
HBCラジオ STVラジオ	スポットCM	(R5)1月	高齢者運転免許自主返納

イ 新聞媒体等

掲載紙	掲載種類	掲載月	内容
北海道新聞	突き出し	12月	高齢者運転免許自主返納

ウ 店内放送

企業(店舗)名	実施月	内容
セイコーマート	9, (R5)1, 2月	秋の全国交通安全運動、冬道の安全運転

エ バス車体広告

企業(店舗)名	放送月	内容
十勝バス 函館バス 北見バス	12, (R5)1, 2月	高齢者運転免許自主返納

オ 街型ビジョン

企業(店舗名)	放送月	内容
札幌駅前ビジョン	(R5)2月	高齢者運転免許自主返納
デジタルサイネージ 北海道銀行 北洋銀行 イオンフードコート	(R5)1月	高齢者運転免許自主返納
札幌市内中心部 (チカホ)	12月	飲酒運転根絶メッセージ動画(スポーツ選手)

カ 電子媒体

広報媒体名	掲載月	内容
道庁ブログ	11, 12月	冬の交通安全運動、飲酒運転の根絶
Hokkai・Do・画	4, 9月	スポーツ選手による交通安全メッセージ動画 (飲酒運転根絶)

(2) 交通事故情報の提供

毎月1回、交通事故の発生状況やその分析結果をホームページに掲載しました。

なお、内容は第4-9表のとおりです。

第4-9表 「交通事故情報」の内容

- | | |
|---|--|
| 1 | 交通事故概況 |
| 2 | (総合) 振興局別シートベルト非着用者と死亡回避可能率 |
| 3 | 月別(総合) 振興局別交通事故死者数 |
| 4 | 市町村別交通事故死者数 |
| 5 | 市区町村別交通死亡事故ゼロ日数 |
| 6 | 市区町村別交通死亡事故ゼロ日数順位表 |
| 7 | 市町村の住民(第1当事者)による交通事故死者数 |
| 8 | 月別(総合) 振興局別高齢(65歳以上)歩行者・自転車利用者被害の交通事故死者数 |
| 9 | 高齢(65歳以上)歩行者・自転車利用者の交通死亡事故状況 |

5 交通安全功労者等に対する表彰

道では、交通安全運動の推進に貢献された個人及び団体を表彰しています。

令和4年度における表彰は、次のとおりです。

(1) 北海道社会貢献賞

指導者として、交通安全実践団体の指導育成等に献身的に尽力し、特に顕著な功績のあった個人10人及び交通安全運動を積極的に展開し、交通事故防止に顕著な効果を上げている地域実践団体1団体を表彰しました。

(2) 北海道善行賞

交通事故を防止するため、多年にわたり交通安全運動等に積極的に参加し、その努力が他の模範となる交通安全実践者79人を表彰しました。

(3) 知事感謝状等

ア 交通安全功労者に対する知事感謝状

交通安全運動の推進または交通事故防止のための街頭指導、地域活動等を10年以上継続している91人に、知事感謝状を贈呈しました。

イ 交通事故死ゼロ市町村に対する知事感謝状

交通事故死ゼロ市町村の期間が、第4-10表のとおり一定の基準に達成した1区14町3村に知事感謝状を贈呈しました。

なお、令和4年度中に基準に達成した市区町村は、むかわ町、神恵内村、西興部村、清里町、古平町、幌延町、上ノ国町、東川町、泊村、小清水町、利尻富士町、置戸町、上川町、札幌市厚別区、大樹町、陸別町、雄武町、京極町です。

第4-10表 交通事故死ゼロ継続市町村に対する知事感謝状贈呈基準

- 1 人口3万人以上（札幌市の場合は行政区）の市又は町にあっては、交通事故死ゼロの日数が500日に達した場合及びさらに同日数を超え、交通事故死ゼロの日数が500日に達するごと。
- 2 人口3万人未満の市、町又は村にあっては、交通事故死ゼロの日数が2,000日に達した場合及びさらに同日数を超え、交通事故死ゼロの日数が1,000日に達するごと。
- 3 交通事故死ゼロ日数の集計基準
 - (1) 起算日は、交通死亡事故発生日の翌日とする。
 - (2) 交通死亡事故については、24時間以内死者を集計するものとする。
 - (3) 高速自動車国道及び指定自動車専用道で発生した交通死亡事故については上記集計対象から除くものとする。
- 4 市町村合併後の交通事故死ゼロ日数起算方法
新市町村発足時の交通事故死ゼロ日数は、合併前の各関係市町村における交通事故死発生日のうち、直近の日の翌日から起算した日数とする。

第5章 車両の安全性の確保

第1節 運転管理

1 安全運転管理者制度

(1) 安全運転管理者制度の効果的運用

安全運転管理者制度は、昭和40年6月の道路交通法の一部改正により法制化され、同年9月から施行されました。その後、数次にわたる改正の都度、制度の内容が充実、強化され現在に至っています。

本制度は、自動車の使用者が、一定台数以上の自動車の使用の本拠ごとに安全運転管理者、及びその業務を補助する副安全運転管理者を選任して公安委員会に届出をしなければならないものです。

安全運転管理者には法令により、自動車の安全な運転を確保するために業務に従事する運転者への交通安全教育、その他自動車の安全な運転に必要な業務等が示されています。

(2) 一般社団法人北海道安全運転管理者協会

昭和49年5月、安全運転管理者の全道組織として、北海道安全運転管理者協議会が結成され、翌50年2月社団法人として許可されました。平成17年7月、北海道安全運転管理者協会と改称。平成25年4月、一般社団法人に移行しました。

会員組織として北海道警察の各方面本部所在地に方面協会（5方面）、全道各警察署及び警察庁舎毎に地区協会（69地区）が設置され活動しています。

主な活動状況は、次のとおりです。

- 安全運転管理に係わる指導、調査研究
- 関係機関、団体と連携した交通安全活動の実施
- 優良事業所、優良安全運転管理者及び優良運転者等に対する表彰
- 法令等の規定に基づく委託事業
- その他協会の目的を達成するために必要な事業

2 運行管理者制度

道路運送法（昭和26年法律第183号）又は、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）に基づく運行管理者制度は、自動車運送事業用自動車の運行に係るすべての乗務員に対する乗務割の作成、点呼の実施、指導監督及び事故発生時における原因の究明と防止対策等の事故防止に関する総括的な処理とその責任を明確にするための制度であり、運行管理者資格者証を有する者を営業所ごとに選任して、運輸支局長に届けなければならないこととされています。

また、複数の運行管理者を選任している営業所では、運行管理業務を統括する運行管理者を選任することとされています。

なお、運行管理者の選任を必要とする営業所及び必要管理者数は、第5-1表、本道において選任されている運輸支局別の運行管理者数は、第5-2表のとおりです。

第5-1表 運行管理者の選任を必要とする営業所及び必要管理者数

事業の種類		管理する自動車数	必要管理者数(小数点以下切捨て)	
旅	一般乗合	事業用自動車1両以上	$1 + \frac{\text{管理する自動車数}}{40}$ (人)	
	一般貸切	事業用自動車1両以上	39両まで	2 (人)
			40両以上	$1 + \frac{\text{管理する自動車数}}{20}$ (人)
			100両以上	$6 + \frac{\text{管理する自動車数} - 100}{30}$ (人)
客	特定旅客(定員11人以上)	事業用自動車1両以上	$1 + \frac{\text{管理する自動車数}}{40}$ (人)	
	特定旅客(定員10人以下)	事業用自動車5両以上	同上	
	一般乗用	事業用自動車5両以上	同上	
貨物	運行車がある場合	事業用自動車1両以上 (被けん引車は除く)	$1 + \frac{\text{管理する自動車数}}{30}$ (人)	
	運行車がない場合	事業用自動車5両以上 (被けん引車は除く)	同上	

管理する自動車数による必要な運行管理者数の例

①一般乗合旅客自動車運送事業の場合

事業用自動車の車両数	必要運行管理責任者
39両まで	1人
40両～79両	2人
80両～119両	3人
120両～159両	4人
⋮	⋮

②一般貸切旅客自動車運送事業の場合

事業用自動車の車両数	必要運行管理責任者
39両まで	2人
40両～59両	3人
60両～79両	4人
80両～99両	5人
100両～129両	6人
130両～159両	7人
⋮	⋮

③貨物自動車運送事業の場合

事業用自動車の車両数	必要運行管理責任者
29両まで(運行車+運行車以外)	1人
5両～29両(運行車以外)	1人
30両～59両	2人
60両～89両	3人
⋮	⋮

(北海道運輸局調べ)

第5-2表 運輸支局別運行管理者数

(令和4年3月末現在)

支局	業態	旅 客				貨 物					計	
		乗合	貸切	乗用	特定	計	特積	その他	特定	特定二種		計
札幌		320	517	733	28	1,598	452	4,121	24	1	4,598	6,196
函館		66	66	85	4	221	128	636	4	0	768	989
室蘭		57	84	75	4	220	99	902	1	1	1,003	1,223
帯広		40	27	48	4	119	85	707	3	0	795	914
釧路		27	36	66	4	133	75	651	8	0	734	867
北見		49	40	49	0	138	29	624	3	0	656	794
旭川		138	44	135	4	321	32	1,243	5	3	1,283	1,604
計		697	814	1,191	48	2,750	900	8,884	48	5	9,837	12,587

(北海道運輸局調べ)

3 自動車運送事業者等に対する指導監督

国土交通省北海道運輸局では、運送事業に係る経済的規制が緩和され、事業者が増加することにより競争が激化し、輸送の安全が損なわれることがないよう監査による行政指導や行政処分を強化するなど、事後チェック体制の充実強化を図っています。

第一には、事故を未然に防止するため、呼び出し指導や運行管理者の研修等を広く活用し、関係法令、事故防止対策などについて指導を行っています。

また、死亡事故等が発生した場合、運送事業者は、遅滞なく事故の種類、原因などを国土交通大臣に届けなければならないこととされており、北海道運輸局では、運送事業者の輸送の安全確保体制を確立させるため、臨機応変に監査等を行い行政指導や行政処分を厳格に実施することとしています。

なお、令和4年(1月~12月)の業態別重大事故発生状況は第5-3表、事故種類別重大事故発生状況は第5-1図、令和4年度監査実績は第5-4表のとおりです。

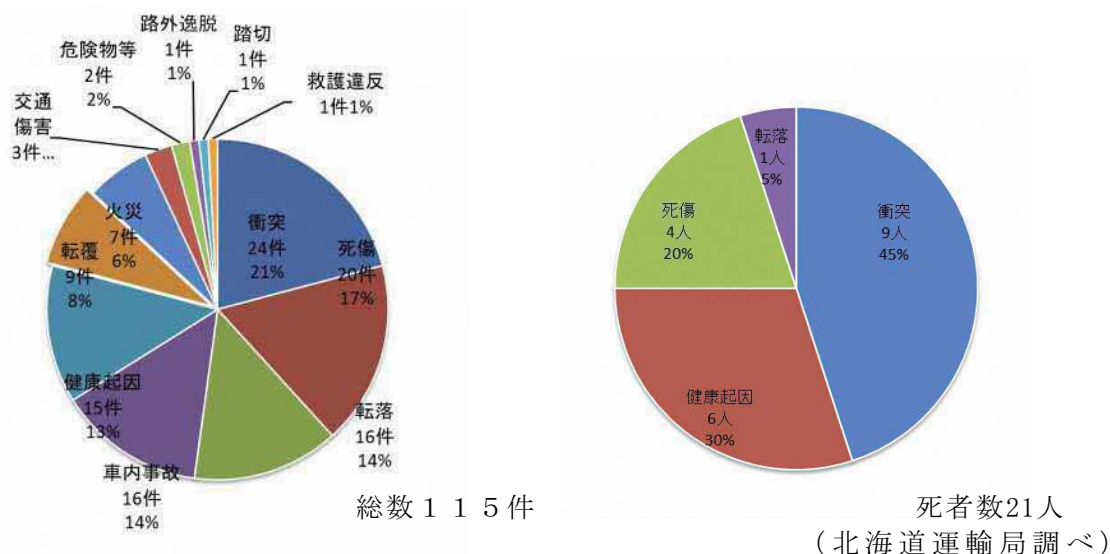
第5-3表 業態別重大事故発生状況(事故報告提出件数ベース)

(令和4年中)

事故内訳		バス		ハイ・タク		トラック		合計		
		令和3年	令和4年	令和3年	令和4年	令和3年	令和4年	令和3年	令和4年	増減数
事故件数		33	26	34	20	89	69	156	115	-41
人身 被害 者 者数	死者数(人)	1	2	0	2	22	17	23	21	-2
	負傷 重傷者数(人)	11	6	29	10	26	19	66	35	-31
	軽傷者数(人)	45	32	24	6	50	25	119	63	-56
	計	56	38	53	16	76	44	185	98	-87

(北海道運輸局調べ)

第5-1図 事故種類別重大事故発生状況 (令和4年中)



第5-4表 運送事業者監査実績 (令和4年度)

区分	業態	乗合	貸切	乗用	貨物	合計
特別監査		0	0	0	0	0
一般(臨店)監査		10	37	30	86	163
一般(呼出)監査		0	2	8	14	24
街頭監査		0	44	0	0	44
呼出指導		2	175	183	16	376
合計		12	258	221	116	607

(北海道運輸局調べ)

(注) 街頭監査とは、事業用自動車の運行実態等を確認するため、街頭において事業者を特定せずに実施する監査をいう。

4 独立行政法人自動車事故対策機構における指導

特殊法人等改革の一環として解散した、(特)自動車事故対策センターの後を受けて、独立行政法人自動車事故対策機構法(平成14年法律第183号)に基づき、自動車事故の発生の防止と自動車事故による被害者の保護の増進を図るため、平成15年10月に独立行政法人として(独)自動車事故対策機構が設立されました。

同機構は、自動車の運行の安全を確保するため、自動車の運行の態様に応じ、運転者に必要とされている事項について、心理的または医学的な方法による適性診断を行い、その結果に基づく指導を行うとともに、自動車運送事業における運行管理者等に対し、指導及び講習を実施して交通事故防止に大きな役割を果たしています。

なお、同機構の令和4年度の適性診断実施状況及び講習状況は、第5-5表及び第5-6表のとおりです。

第 5 - 5 表 適性診断実施状況（令和 4 年度実績）

診断種類	任意診断		義務診断				計
	一般診断	特別診断	初任診断	適齢診断	特定診断Ⅰ	特定診断Ⅱ	
受診者数（人）	10,204	12	5,695	4,054	82	0	20,047

（（独）自動車事故対策機構調べ）

第 5 - 6 表 運行管理者等講習状況（令和 4 年度実績）

区分	業態	バス	ハイ・タク	トラック	その他	計
基礎講習（人）		113	70	1,216	128	1,527
一般講習（人）		595	570	3,909	32	5,106
特別講習（人）		7	6	52	-	65

（（独）自動車事故対策機構調べ）

5 整備管理者制度

自動車の使用者には使用する自動車の点検、整備及び車庫の管理について自主的に行う義務がありますが、使用する自動車の台数が多い場合や大型バスのように構造が特殊な自動車を用いる場合には、専門的知識に基づいて車両管理を行う必要があります。

そのため、整備管理者を選任し使用者に代わり車両管理を行うことによって、点検・整備の管理・責任体制を確立し、自動車の安全確保等を図ることとしています。

なお、整備管理者の選任を必要とする使用者は、第 5 - 7 表のとおりです。

また、本道における整備管理者の選任状況は、第 5 - 8 表のとおりです。

第 5 - 7 表 整備管理者の選任を必要とする使用者

自動車の種類	自動車の使用者	整備管理者の選任を要する使用の本拠（自動車数）
自家用自動車	乗車定員11人以上29人以下の自動車の使用者	2両以上の自動車の使用の本拠ごと（レンタカーは1両から）
	乗車定員30人以上の自動車の使用者	自動車の使用の本拠ごと（1両から）
	乗車定員10人以下で、車両総重量8トン以上の自動車の使用者	5両以上の自動車の使用の本拠ごと
	その他の自動車の使用者（レンタカー及び貨物軽自動車運送事業に限る）	10両以上の自動車の使用の本拠ごと
事業用自動車	乗車定員11人以上の自動車の使用者	自動車の使用の本拠ごと
	乗車定員10人以下の自動車の使用者	5両以上の自動車の使用の本拠ごと

（注） 道路運送車両法第50条による。

第 5 - 8 表 整備管理者選任状況（令和 4 年度実績）

事業の種類		届出数	事業者数 (社)	選任届出本拠数	整備管理者数 (人)
事業用	バス		331	432	776
	ハイ・タク		290	331	675
	トラック		4,445	5,057	6,324
自家用	レンタカー		638	906	1,107
	レンタカー以外		5,096	5,588	6,105
合 計			10,800	12,314	14,987

（北海道運輸局調べ）

第 2 節 運転者の労働条件の適正化

1 自動車運転者の労働条件と交通事故

自動車運転者の労働は、使用者の管理を離れて運転業務に従事することが常態となっていること、季節により輸送需要が大きく変動すること、輸送先が不特定であること、長距離の運行が行われること、歩合制度が採用されていること等により、労働時間が不規則、長時間となる場合が少なくありません。

このため、労働時間管理が不適切であれば、休息が充分確保されないまま長時間労働が行われ、運転者の疲労が蓄積して交通事故を誘発する一因になることも考えられます。

したがって、自動車運転者の労働時間の適正管理をはじめとして労働条件の改善を図ることは、交通事故防止対策として重要です。

2 労働基準法等に基づく監督指導の強化

厚生労働省では、自動車運転者の労働時間等の改善を図り、併せて交通事故の防止に資するため、労働基準法、労働安全衛生法等の関係法令のほか、「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、改正平成12年労働省告示第120号）（以下「改善基準」という）及び「交通労働災害防止のためのガイドライン」を策定し、旅客・貨物自動車運送事業の事業主団体等に対して周知を図るとともに、遵守の徹底を期するため、事業場に対して監督指導等を実施しています。（第5－9表）

3 労働基準法ほか関係法令等の周知及び指導

北海道労働局では、自動車運転者を使用する事業場に対して、春・秋の全国交通安全運動を踏まえつつ、集団指導・監督指導を計画的に実施するほか、死亡又は重大な交通事故を発生させ、指導が必要と認められる事業場については、随時、監督指導を行うこととしています。

第5-9表 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の概要

	トラック等の改善基準	タクシーの改善基準	バス等の改善基準
拘束時間	<p>1箇月 293時間 (労使協定があれば、1年のうち6箇月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内で320時間まで延長可)</p> <p>1日 原則 13時間 最大 16時間</p> <p>隔日勤務※ 2暦日 21時間 2週間 126時間</p> <p>(※ 業務の必要上やむを得ない場合で継続20時間以上の休息期間を与えることが条件) (他に2人乗務、フェリー乗船の特例あり)</p>	<p>1箇月 299時間 1日 原則 13時間 最大 16時間</p> <p>隔日勤務 2暦日 21時間 1箇月 262時間</p> <p>(労使協定があれば、1年のうち6箇月までは1箇月270時間まで延長可) (車庫待ち等の運転者の特例あり)</p>	<p>4週平均 1週間 65時間 (貸切バス等の運転者について、労使協定があれば、52週のうち16週までは、4週間を平均した1週当たりの拘束時間を71.5時間まで延長可)</p> <p>1日 原則 13時間 最大 16時間</p> <p>隔日勤務 ※2暦日 21時間 2週間 126時間</p> <p>(※ 業務の必要上やむを得ない場合で継続20時間以上の休息期間を与えることが条件) (他に2人乗務、フェリー乗船の特例あり)</p>
休息期間	<p>勤務と次の勤務との間に継続した8時間 (困難な場合は当分の間一定の要件のもと分割した10時間でも可)</p> <p>隔日勤務 継続した20時間</p>	<p>勤務と次の勤務との間に継続した8時間</p> <p>隔日勤務 継続した20時間</p>	<p>勤務と勤務との間に継続した8時間 (困難な場合は当分の間一定の要件のもと分割した10時間でも可)</p> <p>隔日勤務 継続した20時間</p>
運転時間	<p>2日平均 1日 9時間 2週平均 1週 44時間 連続運転時間 4時間</p>	/	<p>2日平均 1日 9時間 4週平均 1週間 40時間 (労使協定があれば44時間まで) 連続運転時間 4時間</p>
時間外労働	<p>1日の延長時間 上記最大拘束時間の範囲内</p> <p>1日を超える一定期間当たりの延長時間 上記総拘束時間の範囲内</p>	<p>1日の延長時間 上記最大拘束時間の範囲内</p> <p>1箇月当たりの延長時間 上記総拘束時間の範囲内</p>	<p>1日の延長時間 上記最大拘束時間の範囲内</p> <p>1日を超える一定期間当たりの延長時間 上記総拘束時間の範囲内</p>
休日労働	<p>総拘束時間の範囲内で 2週間に1回</p>	<p>総拘束時間の範囲内で 2週間に1回</p>	<p>総拘束時間の範囲内で 2週間に1回</p>
賃金制度	<p>歩合給制度が採用されている場合は、労働時間に応じ、固定的給与と併せて通常の賃金の6割以上賃金が保障されるよう保障給を定める。 歩合給のうち、累進歩合制度は廃止する。 年次有給休暇を取得したとき、不当に賃金額を減少させないようにすること。</p>		

(北海道労働局作成)

第3節 道路交通に関する情報

1 道路交通情報の充実

北海道警察では、交通情報を収集し、分析して、交通状況の変化に対応した信号制御、交通規制を行うとともに、札幌、旭川、函館、釧路及び北見に交通管制センターを設置して、交通情報を運転手に提供して交通流の分散、誘導等を行っています。

交通情報の提供は、交通管制センターの活動や交通情報収集装置により収集した情報を基にして、交通管制センターエリア内の幹線道路に設置されている交通情報板等の交通情報提供装置によって迅速、的確に行うほか、電話照会にも対応しています。

また、札幌交通管制センターの設置と同時に開設された公益財団法人日本道路交通情報センター北海道支所では、北海道警察や道路管理者等と連携して、道路における交通情報を収集し、ラジオ放送や電話による案内等により道路交通情報の提供に努め、道路交通の安全と円滑化に寄与しています。

なお、令和4年度中の道路交通情報センターによる道路交通情報の提供件数は次のとおりです。

新聞・雑誌等	642回
ラジオ	8,452回
電話案内	8,354回
アナウンスマシン	24,147回
計	41,595回

2 防災気象情報等の充実

気象庁は、道路の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について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が、必要な措置を迅速にとり得るよう、特別警報・警報・予報等を適時・適切に発表して事故の防止・軽減に努めています。

また、これらの情報内容の充実と効果的な利用を図るため、防災関係機関等との情報共有やICTの活用等に留意し、主に次のことを行っています。

(1) 気象監視体制の整備及び気象情報の充実等

ア 気象観測業務

気象現象を的確に把握するため、気温、風向・風速、降水量、日照時間、積雪の深さ、湿度を自動観測し、即時的に集配信する地域気象観測システム(アメダス)や気象レーダー等による観測を行っています。

観測した成果は、気象庁ホームページ (<https://www.jma.go.jp/>) で広く提供しています。

イ 予報業務

気象による災害が予想される時は、適時・適切に気象特別警報・警報・注意報、気象情報等を発表しています。

災害に結び付くような激しい現象が予想される場合には、数日前から気象情報や早期注意情報（警報級の可能性）を発表し、その後の危険度の高まりに応じて、注意報、警報、気象特別警報を段階的に発表しています。

発表した情報は、気象資料伝送システム（アデス）等を用いて、関係機関に伝達されるとともに、報道機関等の協力により道路利用者に周知されます。

(2) 地震・津波・火山の監視・警報体制の整備及び防災情報の充実等

地震・津波・火山による災害を防止・軽減するため、地震・火山活動を常時監視して地震・津波・火山に関する防災情報を適時・適切に発表し、迅速かつ確実に伝達するとともに、主に次のことを行っています。

ア 緊急地震速報（予報及び警報）の利活用の推進

緊急地震速報（予報及び警報）について、受信時の対応行動等のさらなる周知・広報を行うとともに、交通機関における利活用の推進を図るため、有効性や利活用の方法等の普及・啓発及び精度向上に取り組んでいます。

イ 津波警報等の確実な運用

地震計による観測に基づき速やかに津波警報等の第一報の発表を行います。

その後、広帯域地震計を活用した地震の規模の精密な解析や沖合津波計を活用した津波の範囲・規模の予測等の解析を行い、それらに基づく津波警報等の更新を適切に行います。

ウ 火山観測業務

北海道には31の活火山（北方領土を含む）があり、このうちアトサヌプリ、雌阿寒岳、大雪山、十勝岳、樽前山、倶多楽、有珠山、北海道駒ヶ岳及び恵山の9つの常時観測火山については、地震計、空振計、GNSS、傾斜計及び監視カメラ等を設置し、札幌管区气象台にデータを集約して、火山の状況を24時間監視・活動評価しています。

また、平成28年12月21日から地震回数や噴煙の高さ等の火山観測データを気象庁ホームページ (<https://www.jma.go.jp/>) に掲載しています。

これ以外の火山については、広域地震観測網及び上空からの観測（関係機関の協力によるヘリ観測）などを活用して異常の有無を確認しています。

エ 噴火警報等の発表

アトサヌプリ、雌阿寒岳、大雪山、十勝岳、樽前山、倶多楽、有珠山、北海道駒ヶ岳及び恵山では、火山活動の状況に応じて警戒が必要な範囲やとるべき防災対応を踏まえて5段階に区分した「噴火警戒レベル」を付して噴火警報等を発表

しています。

その他の火山についても、火山現象による道路交通障害が予想される場合は、噴火警報等を発表し、関係機関に迅速かつ確実に伝達しています。

また、気象庁では登山中の方や周辺にお住まいの方に、火山が噴火したことを端的にいち早く伝え、身を守る行動を取っていただくために噴火速報を発表しています。

さらに、利用者の用途に合わせて、降灰量分布や風に流されて降る小さな噴石の落下範囲を予測して3種類の降灰予報（定時、速報、詳細）の提供を開始しています。

オ 火山防災業務

札幌管区气象台及び各地方气象台は、北海道及び火山周辺市町村等で設置する火山防災協議会に参画し、関係機関が実施する適切な火山防災対策を支援し、火山災害による被害の防止・軽減を図るための助言などを行っています。

(3) 特別警報の運用

気象庁では、大雨、地震、津波、高潮、火山噴火などにより重大な災害の起こるおそれがある時には、警報を発表して警戒を呼びかけています。これに加え、警報の発表基準をはるかに超え、数十年に一度の現象が予想され、重大な災害の起こるおそれが著しく大きい場合に最大限の警戒を呼びかけるため、特別警報の運用を平成25年8月30日から開始しています。平成26年9月11日には、石狩、空知及び胆振地方に北海道内では初めての「大雨特別警報（土砂災害、浸水害）」を発表しました。

(4) 防災知識の普及

ア 気象庁では、高度化する情報社会に対応するため、防災気象情報の改善・充実を図っています。

これらの情報を利用者が正しく理解し活用できるよう、防災知識の普及を図る必要があることから、広報資料の配布をはじめ、各地の気象官署において防災気象講演会、市町村との懇談、防災情報に関する担当者会議、施設見学会及びお天気教室等を開催しています。

イ 関係機関が主催する各種防災講演会や市民防災講座、各種団体等が開催する講習・研修会等に、講師として気象庁職員を積極的に派遣しています。

また、各地で実施される防災訓練等に積極的に参画するとともに、気象や地震・火山等に関する講演、観測機器及びパネル展示等を実施しています。

ウ 地域防災リーダーや市町村の防災担当者などの迅速、かつ、適切な防災対応の判断を支援し、気象災害による被害の防止・軽減を図るために、最新の情報通信技術等を活用して、きめ細かく分かりやすい気象情報コンテンツを共有し利用できる環境の構築を進めています。