

南幌町交通安全計画

令和3年度～令和7年度(第 11 次)

令和3年 11 月

北海道南幌町

目 次

第1部	総論	1
第1章	交通安全計画について	1
1	計画の位置づけ・期間等	1
2	計画の基本理念	2
	【交通事故のない社会を目指して】	2
	【人優先の交通安全思想】	2
	【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】	2
(1)	交通社会を構成する要素	2
(2)	参加型の交通安全活動の推進	3
(3)	効果的・効率的な対策の実施	3
3	計画の推進	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
(1)	高まる安全への要請と交通安全	3
(2)	新型コロナウイルス感染症の影響の注視	3
第2章	交通事故等の現状等	4
1	交通事故の現状と今後の見通し	4
第3章	交通安全計画における目標	5
1	道路交通の安全についての目標	5
第4章	施策の柱と重点課題	6
1	高齢化社会を踏まえた総合的な対策	6
2	飲酒運転の根絶	6
3	スピードダウン	7
4	シートベルトの全席着用	7
5	自転車の安全利用	7
6	冬季に係る陸上交通の安全	7
第2部	講じようとする施策	8
第1章	道路交通の安全	8
1	道路交通環境の整備	8
(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	8
(2)	幹線道路における交通安全対策の推進	8
(3)	交通安全施設等の整備事業の推進	9
(4)	災害に備えた道路交通環境の整備	9

	(5) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	9
	(6) 冬季道路交通環境の整備	10
2	交通安全思想の普及徹底	10
	(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
	(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	13
	(3) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	15
	(4) 交通安全活動への住民の参加・協働の推進	15
3	車両の安全性の確保	15
	(1) 自動車の安全性の確保	15
	(2) 自転車の安全性の確保	16
4	道路交通秩序の維持	16
	(1) 暴走族対策の推進	16
	(2) 車両の不正改造の防止	16
5	救助・救急活動の充実	16
	(1) 救助・救急体制の整備	17
	(2) 救急関係機関の協力関係の確保	18
6	被害者支援の充実と推進	18
	(1) 自動車損害賠償保障制度にかかる無保険（無共済）車両対策の徹底	18
	(2) 損害賠償の請求についての援助等	18

第 1 部 総 論

第 1 章 交通安全計画について

1 計画の位置づけ・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たことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

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

これに基づき、昭和 46 年度以降、10 次にわたる南幌町交通安全計画を作成し、国・道・関係団体が一体となって交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、平成 13 年の人身事故件数 52 件（負傷者数 76 人）をピークとして比較すると令和 2 年では人身事故件数 8 件（負傷者数 9 人）まで減少するに至った。

しかしながら、令和元年には道路交通事故により 1 名の尊い命が失われた。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、道、市町村、関係団体だけではなく、町民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この南幌町交通安全計画は、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 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この南幌町交通安全計画に基づき、幅広く町民の理解を求めるとともに、積極的な参加協力を得て、その成果を高めるように努め、国、道、関係団体との連携を図りこれを実施するものとする。

2 計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

南幌町では、急速な人口減少と超高齢社会が到来している。このような大きな時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、町民すべての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

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、交通安全の確保は、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ある。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、新たな一歩を踏み出すものとする。

【人優先の交通安全思想】

交通事故のない街の実現に向けては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、すべての交通について、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を、一層確保することが必要となる。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢者運転による事故は、喫緊の課題である。地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっている。

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

高齢化が進展していく中で、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しむ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通関係者の連携によって、構築することを目指す。

(1) 交通社会を構成する要素

ア 人に係る安全対策

交通車両の安全な運転を確保するため、運転する人の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導の強化を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化を図るものとする。また、町民一人ひとりが自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及活動を充実させるものとする。

イ 交通環境に係る安全対策

交通安全施設等の整備、交通に関する情報提供の充実を図るものとする。

また、交通環境の整備に当たっては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

(2) 参加型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、国、道、町、関係団体等が緊密な連携を取り、住民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であり、町が行う交通安全施策に参加できる仕組みづくりを推進する。

(3) 効果的・効率的な対策の実施

厳しい財政状況にあるが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全施設等の整備、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組むこととする。

交通の安全に関する施策は多方面にわたっている。交通事故防止のためには、国、道、町、関係民間団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに町民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから町民が主体的に行う交通安全総点検、地域における特性に応じた取組等の参加・協働型の交通安全活動を推進する。

3 計画の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくために、防災無線、チラシ等を活用し交通事故情報の提供に努め、これまで以上に町民に交通安全対策に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、町民主体の意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動をサポートしていくシステムを行政、関係団体、町民等の協働により形成していく。

4 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(1) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安等、様々な安全への要請が高まる中であって、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる国及び道の関係行政機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

(2) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、あらゆる交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、町民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

第2章 交通事故等の現状等

1 交通事故の現状と今後の見通し

南幌町の交通事故による24時間死者数は、平成23年に4名、平成6年・16年はそれぞれ3名の方が交通事故の犠牲となっている。

第10次南幌町交通安全計画期間である平成28年から令和2年までの死者数は1名の方が犠牲となった。

人身事故発生件数は、人口増加に伴い平成7年以降は増加傾向であったが、平成24年からは減少傾向に転じ、近年は一桁台で推移している。

近年の交通事故の発生状況をみると次のとおりである。

○車種別では、自家用普通自動車による事故が約72%を占めている。

○事故発生場所(道路別)では、国道29.1%、道々22.6%、町道48.3%となっている。

○年齢別では、65歳以上の高齢ドライバーが48%と約半数を占めている。

【南幌町における交通事故発生状況】

年 度	人身事故 件 数	負傷者数 (人)	死 者 数 (人)	年 度	人身事故 件 数	負傷者数 (人)	死 者 数 (人)
平成 元 年	1 1	2 0	2	平成 1 7 年	3 4	4 7	1
平成 2 年	2 4	2 3		平成 1 8 年	3 0	3 8	
平成 3 年	1 2	2 5		平成 1 9 年	3 3	4 5	
平成 4 年	1 4	1 5	1	平成 2 0 年	2 2	2 6	
平成 5 年	不明	不明	2	平成 2 1 年	2 0	2 7	1
平成 6 年	不明	不明	3	平成 2 2 年	2 1	2 9	
平成 7 年	2 2	3 1		平成 2 3 年	2 7	3 7	4
平成 8 年	3 8	4 2		平成 2 4 年	1 8	2 3	1
平成 9 年	2 8	3 3		平成 2 5 年	1 2	1 5	
平成 1 0 年	3 1	4 2		平成 2 6 年	1 5	2 1	1
平成 1 1 年	4 2	5 2	1	平成 2 7 年	1 4	1 9	1
平成 1 2 年	4 0	5 9		平成 2 8 年	1 7	1 6	
平成 1 3 年	5 2	7 6		平成 2 9 年	1 3	1 9	
平成 1 4 年	3 6	5 4		平成 3 0 年	5	6	
平成 1 5 年	4 3	5 7	1	令和 元 年	8	6	1
平成 1 6 年	4 0	5 2	3	令和 2 年	8	9	

将来的な交通事故状況については見通しが難しいところではあるが、一般国道337号道央圏連絡道路(地域高規格道路)の開通による輸送車両等の増加が見込まれる。

また、運転免許保有者数は、当面横ばい状態で推移することが見込まれるが高齢者の運転免許保有者の増加により今後も一層の高齢者対策が必要と考える。

第3章 交通安全計画における目標

1 道路交通安全についての目標

【数値目標】

第11次計画期間（令和3年度～令和7年度）交通事故死ゼロ日数1,500日を目指す。

交通事故のない街を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、本計画の計画期間中、交通事故24時間死者数ゼロを目指すものとする。

このことは、当然のことながら24時間死者数のみならず、交通事故に起因する死者数(30日以内死者数)をゼロにすることを意味している。

また、本計画における数値目標は死者数ゼロであるが、事故そのものの減少や死傷者数を確実に減少させることを目指すものとする。

このため、国、道、警察及び町民の協力の下、様々な施策を総合的かつ強力に推進する。

第4章 施策の柱と重点課題

【施策の柱】

従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報を収集し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

【交通安全対策6つの柱】

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 車両の安全性の確保
- ④ 道路交通秩序の維持
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 交通事故被害者支援の推進

第10次計画と同じ柱建てとして総合的な交通安全対策を推進する。

【重点課題】

1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

本町は、高齢者の交通事故の割合が高いこと、今後も本町の高齢化はさらに進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

高齢運転者による交通事故等の原因となっている認知症への対策として、道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正（平成27年6月公布）により、75歳以上の高齢者については、運転免許更新時の認知機能検査及び臨時適正検査により、認知症の疑いがある者に対して医師の診断を受けることが義務付けられ、これに従わない場合や認知症と判断された場合には免許が取り消されることとなった（平成29年6月までに施行）。

こうしたことから、高齢者の身体機能に応じた交通安全教室等を実施するとともに、運転に不安のある高齢者の運転免許の返納を促進し、運転免許証を自主返納した高齢者に対しハイヤー利用料金及び南幌町オンデマンド交通運行運賃の助成を行うことにより、高齢者の運転による交通事故の防止及び外出支援を図る等、高齢の方々が住みなれた地域で安心して暮らせるよう総合的な交通施策を推進する。

2 飲酒運転の根絶

道路交通法の改正などにより、飲酒運転に対する厳罰化・行政処分の強化や酒類提供罪等の新設といった対策が図られているなか、町民一人ひとりが「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の下に、社会全体で飲酒運転の根絶に向けた社会環境づくりを行うことなどを基本理念とする北海道飲酒運転の根絶に関する条例（平成27年11月30日条例第53号。平成27年12月1日施行）が成立した。

この条例に基づき、事業者、家庭、学校、住民、行政その他の関係するものの相互の連携協力の下、飲酒運転を根絶するための社会環境づくりを推進する。

3 スピードダウン

事故直前の速度が高くなるほど致死率が高くなるため、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積極的に情報発信を行い町民の交通安全意識の高揚を図る。

4 シートベルトの全席着用

運転席及び助手席のシートベルトの着用率は高くなっているが、後部座席における着用率は低く、シートベルトの全席着用の必要性について普及啓発活動を推進する。

5 自転車の安全利用

自転車の安全利用を促進させるためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

6 冬季に係る陸上交通の安全

南幌町は、1年間の約3分の1が雪に覆われる積雪寒冷地である（冬期間 11月～3月）。

年間降雪量は、5.25メートル（過去10年平均）、太平洋と日本海での気圧の傾きが急なため、冬季間は西南風が強く、吹雪による視程障害、積雪による道路の幅員減少、路面凍結によるスリップ事故等、交通という観点からも厳しい影響のある地域である。

一方、札幌圏に位置しているが、鉄路がなく公共交通手段はバスのみであることから、冬季においても自家用車を利用した道路交通に大きく依存している。

このため、南幌町における交通事故の防止に当たっては、天候や気温等により交通環境や路面状況が刻一刻と変化する特殊な環境に対応した冬季の対策を実施する。

また、積雪による歩道幅員の減少等からも、冬季における歩行空間の確保に関する住民のニーズは大きく、高齢者、障がい者等を含むすべての人々が、安全で快適に利用できる歩行空間の確保に向けて取り組む。

第2部 講じようとする施策

第1章 道路交通の安全

1 道路交通環境の整備

少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る必要がある。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備、改修するなど「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。このため、歩行者等が交通事故に遭いやすい危険性の高い箇所については、改修を含めた歩道整備を関係機関に強く要望していくものとする。

ア 生活道路等における交通安全対策の推進

道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通量、地域住民等の意見を踏まえ、公安委員会と道路管理者が連携して事故危険箇所の信号機の設置・交差点改良・道路照明・視線誘導標・道路標識・区画線の設置等の交通安全対策を推進する。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施を行い、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を講じる。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、歩道バリアフリー化整備等を推進する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め地域の交通安全の実績を踏まえた区間を選定し、きめ細かく効率的な事故対策を推進する。

ア 事故危険個所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間を事故危険個所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

イ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、警察、道路管理者等と連携し速やかに事故発生の要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

(3) 交通安全施設等の整備事業の推進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、道路利用者等が日常感じている意見を広く取り入れ道路交通環境の整備に反映させるものとする。

また、交通の安全は町民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、交通安全対策に関して町民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できるような仕組みをつくり、参加・協働型の交通安全対策活動を推進する。

(4) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震・豪雨・豪雪等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で災害対策法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制の情報を迅速かつ的確に提供する。

(5) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件の維持管理の適正化について指導するものとする。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、指導取り締まりにより排除を行うとともに、不法占用等の防止を図る。

イ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、または交通の危険を防止するため、道路の破損、決壊または異常気象等により交通が危険であると認められる場合、及び道路に関わる工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、通行の禁止又は制限を行うものとする。

(6) 冬季道路交通環境の整備

ア 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

冬季の歩行者の安全・安心で快適な通行のため、除雪等による歩行空間の確保に努める。

特に、中心市街地や公共施設周辺、通学路等をはじめ歩行者の安全確保の必要性が高い区間等について、冬季の安全で快適な歩行空間を確保するため、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒の危険等冬季特有の障害に対し、歩道除雪や防滑砂の散布等その重点的な実施に努める。

イ 地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることから、沿道の地域の人々のニーズや道路の利用実態等を把握し、冬季における交通の特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

積雪寒冷地域である本町においては、冬季の安全な道路交通を確保するため、積雪・凍結路面対策として除雪や凍結防止剤等散布を実施する。

ウ 交通安全に寄与する冬季道路交通環境の整備

冬季における円滑・快適で安全な交通を確保し、良好な道路環境を維持するため、効果的な道路除排雪の実施、交差点やスリップ事故多発箇所を中心とする凍結防止剤や防滑砂の効果的な散布による冬季路面管理の充実に努める。

また、市街地においては、交差点周辺を中心に、カット排雪や積込排雪等運搬排雪による見通しの確保に努めるとともに、生活道路での地域住民と行政が協同で行う地域援助排雪を積極的に支援する。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して町民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、他人の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。特に高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発活動を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。更に、自転車を使用することが多い児童生徒に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道

路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、道、町、警察、学校、関係団体、地域社会企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所においては、家庭及び関係機関・団体、地域等と連携・協力を図りながら、あらゆる場面で交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。特に、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全教育の推進に努める。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体、地域等と連携・協力を図りながら交通安全教室など学校の教育活動全体を通じて、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。また、保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全教育の推進を図る。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体、地域等と連携・協力を図りながら特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体、地域等と連携・協力を図りながら特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予測されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育の推進を図る。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とする。

関係機関・各種団体等を通じた交通安全活動へ積極的に参加できるような仕組みをつくり安全意識の醸成に努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、関係機関等と連携して、老人クラブ連合会、シルバードライバークラブ等の団体の協力を図りながら高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体や近隣の自動車学校等と連携して、安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

キ 冬季に係る交通安全教育

冬季に係る交通安全教育は、路面や気象など交通環境が通常とは大きく異なり、悪条件が重なることから、交通安全意識と交通マナーの向上に加え、冬期交通特有の技能と知識の習得が重要である。このため、冬季における自動車等の安全運転の確保の観点から、降雪や積雪による見通しの悪化や幅員減少、視界不良等冬季における危険性やスピードダ

ウンの重要性について、関係機関、団体等が連携し運転者の教育に努める。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

町民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、町民自身による道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進するため、関係機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、子どもと高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶、スピードダウン、シートベルト及びチャイルドシートの全席着用の徹底、自転車の安全利用の推進等全町的な交通情報に即した事項とする。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く町民に周知することにより、町民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るよう努める。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道では、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、交通安全教育等を推進する。

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

ウ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

エ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類販売業者、酒類提供飲食店等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職場等における飲酒運転根絶の取り組みを更に進め、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という町民の規範意識の確立を図る。

また、飲食店営業者、酒類販売者、イベント主催者等に対して、飲酒運転根絶のための自主的な取り組みについて働きかけるように努める。

オ スピードダウンの励行運動の推進

速度の出し過ぎによる危険性の認識向上を図るための交通安全教育や各種広報媒体を活用した啓発活動を推進する。

カ 後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい使用の徹底を図る。

キ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、幼稚園、保育所等と連携した保護者に対する効果的な指導に努め、正しい着用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取り組みを強化する。

ク 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」の活用や「北海道自転車条例」に基づいた取り組みを推進し、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時におけるルールやスマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等について周知・徹底を図る。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の事故が発生する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点火を徹底し、自転車の側面への反射材用品の取り付けを促進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、安全性に優れた幼児二人同乗自転車の普及を促進するとともに、幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進する。

ケ 居眠り運転の防止活動の推進

居眠り運転による正面衝突事故や車両単独事故を防止するため、長距離運転における休憩の呼びかけなどの啓発活動を推進する。

コ 効果的な広報活動の実施

交通安全に関する広報については、国・道によるテレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット等を介した広報に加え、町としても次の方針により実効の挙がる広報を行う。

(ア) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、広報誌、防災無線、チラシ等の広報媒体の積極的な活用、家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、

高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

- (イ) 民間団体の交通安全に係る広報活動を支援するため、交通安全に関する資料・情報の提供を行う。

サ その他の普及啓発活動の推進

薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

(3) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域、自動車利用団体等のそれぞれの立場に応じた交通安全活動が効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全運動等の機会を利用して働きかけを行うとともに、団体相互間の連絡体制強化と、住民挙げての活動の展開を推進する。

(4) 交通安全活動への町民の参加・協働の推進

交通安全は、町民の安全意識により支えられることから、町民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政・民間団体・企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。

3 車両の安全性の確保

(1) 自動車の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられるものの、交通事故は依然として高水準にあり、高齢運転者による事故や子どもの安全確保も喫緊の課題であることから、先進安全技術の更なる活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

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

更に、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その

機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

(2) 自転車の安全性の確保

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

また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成する。

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

4 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。このため、警察等、関係機関と連携して町民の交通安全意識の徹底、指導の強化を図るものとする。

(1) 暴走族対策の推進

暴走行為者による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで暴走族根絶対策を徹底する。

また、暴走行為者及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者や道路の管理者と連携し、暴走行為をさせない環境づくりに努める。

(2) 車両の不正改造の防止

国・道が取り組む暴走行為を敢行するグループに対する実態把握により、不正改造等の取締などの確な対応を推進する。

5 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の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る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 自動体外式除細動器の使用を含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関等においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。さらに、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また、業務用自動車を中心に、応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

ウ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、救急救命士を養成するための体制を確保するとともに、救急救命士が行う救急救命処置を円滑に実施するために必要となる講習及び実習の実施を推進する。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

エ 救助・救急用資機材等の装備の充実

交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

オ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技能等の向上を図るため、教育訓練を推進する。

カ ドクターヘリ事業の推進

救急患者への救命医療を救急現場から直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送し、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリの運行を引き続き関係機関と連携して推進する。

(2) 救急関係機関の協力関係の確保

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を図る。

6 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、交通事故被害者等のための施策を積極的に推進する。

(1) 自動車損害賠償保障制度に係る無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることについて広報活動等を通じて住民に周知し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、広報誌等を活用して周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。