

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

人口減少と少子高齢化社会を迎え、社会構造やその環境が大きく変化する中で、豊かで活力のある町づくりと社会生活を構築していくためには、全ての町民が願う安全で安心な暮らしを実現していくことが極めて重要である。

これまでも、様々な交通安全対策に取り組んできたところであるが、交通事故発生が他の事件や犯罪と比べても、圧倒的に多く推移していることから、日々身近な交通手段として利用するマイカーや自転車の更なる安全対策の実施が必要である。

人命尊重の理念に基づき、交通事故がもたらす社会的・経済的損失は、とても大きいことから、交通事故のない安全で安心な社会実現を目指さなければならない。悲惨な交通事故の根絶に向け、より一層の交通事故抑止対策の推進を図らなければならない。

2 人優先の交通安全思想

交通事故のない社会実現に向け、交通環境において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。

そのためには、交通弱者といわれる高齢者、障がい者、子ども等への安全をより一層確保することが重要であり、「人優先」の交通安全思想を基本にあらゆる施策推進の必要がある。

3 施策推進に当たっての基本的な考え方

本計画では、第1部で達成すべき目標の設定及びその実現を図るための施策を、第2部では、特殊な自然環境に対応し、冬季の交通安全を図るための施策を明らかにしていくものとする。

具体的には、交通社会を構成する人、車両等の交通機関及びそれらが活動する場として交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら施策を策定し、町民の理解と協力の下、積極的に推進するものとする。

第一に、人にかかわる安全対策としては、交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人の知識・技術の向上、交通安全意識の徹底・指導等を図り、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

全意識の徹底や、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ことが極めて重要であることから、交通社会に参加する町民一人ひとりが、交通安全に関する意識の醸成と交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させるものとする。

第二に、交通機関が原因となる事故の防止対策としては、最新技術の導入による道路交通の安全性を高めると共に、交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、社会的要求に応じた安全水準を常に維持させるよう指導する。

第三に、交通環境にかかわる安全対策としては、交通安全施設等の整備及び老朽化対策、交通に関する情報の提供の充実、交通規制標識の効果的な場所への設置などを目指します。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路において、歩道の整備を充実するなど、「人優先」の交通安全対策の推進を図ることが重要である。

これら三要素にかかわる施策効果を高めるものとして、三要素それぞれの情報が持つ役割がとても重要であることから、その収集・提供等を積極的に進める。

交通事故が発生した場合には負傷者の救命を図り被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、更には被害者支援の充実を図ることが重要である。

交通安全に関する施策は広く多方面にわたるため、事故防止には各関係機関・団体等が町民と密接な相互連携を図り、町民主体の総合的かつ効果的な交通安全活動を推進するものとする。

第1部 通年にかかわる陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

1 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指します。
- 死者数の一層の減少に取り組むと共に、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要があります。



2 道路交通の安全についての目標

- ① 24時間死者数を限りなくゼロに近づけます。
- ② 死傷者数を確実に減少させます。



3 道路交通の安全についての対策

< 3つの視点 >

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 町民自らの意識の醸成

< 7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 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 交通事故被害者支援の推進

第1節 道路交通の安全についての目標

I 道路交通事故の現状と今後の見通し

(1) 道路交通を取り巻く状況

本町の道路交通環境は、殆どが平坦な地形条件の中にあり、直線道路でその距離も長く碁盤の目のように整備され舗装率も高く、人口の殆どが市街地形成地区に集中している。道東地区への物流道路として国道及び道道が縦横断し更に、国道ルートの一部変更改良や、大規模な飼料工場の建設により、一般車両や運輸関係等の車両の交通量が増加すると共に交通の流れが時期・時間帯により大きく集中変化することが想定されることから、これに対応した総合的な交通対策を一層積極的に取り組む必要がある。

(2) 交通事故の現状

第8次士幌町交通安全計画期間中の事故発生状況等は、次表の通りである。人身交通事故は、この5か年間に85件発生し、死亡事故はその内4件で4名の町民が犠牲者となり、内3名が高齢者である。死亡事故発生現場は、日常通り慣れた身近な自宅周辺や居住地域に起きており、気が緩むと思われる場所での発生が多い。

○交通事故の推移

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
物損事故件数	139	151	137	172	145
人身事故件数	21	13	15	14	11
傷者数	33	19	19	19	14
死者数	1	2	1	0	1

(3) 道路交通事故の見通し

人口が減少しながらも、運転免許保有者数及び自動車保有台数には大きな変化は見られないと予想されるが、高齢者人口の増加から、交通事故の当事者としての割合が高い高齢者の死傷者数が更に増加するものと見込まれ、現状よりもなお一層憂慮すべき事態が懸念される。

II 士幌町交通安全計画における目標

車社会の究極の目標は、交通事故を発生させないことである。

しかし、車を道具として扱う者やその周辺における状況や環境により、結果として交通事故が発生している。本計画期間中の目標として、重大な

交通死亡事故の発生抑止を図り、死者ゼロの日を継続しそれを延ばすことを目指すため、諸対策を関係機関及び諸団体と連携を図り、住民の理解を得ながら予防と発生の減少に向けた取り組みを図る。

第2節 道路交通の安全についての対策

1 今後の道路交通安全対策を考える視点

これまでの交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、実際に発生した交通事故に関する情報を収集し、より効果的な対策への改善を図ると共に、有効性が見込まれる新たな対策を関係する機関と連携し推進することが必要である。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④道路交通秩序の維持、⑤救助・救急活動の連携、⑥交通事故被害者支援の充実等を柱とした交通安全対策を実施する。

対策の実施にあたっては、次の視点を重視して推進を図っていく。

(1) 高齢者及び子どもの安全確保への対応

今後も町内の高齢化や少子化が更に進むことを考えると、高齢者や子どもが安全にかつ安心して外出や移動ができる交通社会の形成が必要である。高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を踏まえた対策を構築する必要がある。

これからは、特に高齢運転者が急増するため、交通事故を起こさせないための対策強化が課題であり、加齢による身体能力の変化等にかかわらず、多様な人々が利用しやすい生活環境の設計と、交通社会に参加することを可能にする道路交通環境の形成を図ることも重要である。

また、地域を支えていく子どもたちへの交通安全対策が、高齢者と同様にその強化が求められる。

地域の子どもの安全で安心できる空間確保の観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備が積極的に推進される必要があり、安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯は勿論のこと、子どもを交通事故から守る交通安全対策が一層求められる。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

車社会において、安全で安心な社会実現を図るためには、歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者及び子どもにとっ

て身近な生活道路の安全性を高めることが求められる。

また、自転車については、自動車と衝突した場合は被害を受ける立場にあり、反面、歩行者と衝突した場合は加害者となる等、歩行者と自転車利用者との共存が図られるよう、自転車の走行空間確保を進める必要がある。

一方で自転車の交通ルールの理解不足から起きるルールやマナー違反行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図ることが必要である。

(3) 町民自らの意識の醸成

交通安全は、社会に参加する住民一人ひとりが、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ことが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。

更に、住民自らが交通安全等の各種活動や対策に直接かかわり、安全で安心な交通社会の形成に積極的にかかわる仕組み作りが必要である。交通行政や交通機関に携わる者を含め、すべての住民が交通事故の危険性を十分認識し、交通事故のない社会を目指し「事故を起こさない・事故にあわない」という意識の醸成・高揚を図る。

II 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察署や国・北海道等の関係機関と連携し、幹線及び生活関連道路等で各種安全対策を推進してきたことにより、幹線道路においては一定の事故防止効果がみられているが、その危険度の低減が思うように図られていないと思われる。

少子高齢化社会の変化に対応し、子どもを事故から守り、高齢者が安全で安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、歩道等における安全・安心な歩行空間の確保、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制等の推進によるきめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制等、安全な道路交通環境の形成に努めるものとする。

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた車中心の交通安全対策から「人」の視点に立った対策を推進する必要がある。特に歩道等の交通安全施設等の整備、歩行者・自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、歩道等の整備を図る。

また、高齢者、障がい者等が自立した日常生活及び社会生活を確保するため、安全で安心な歩行空間の整備に努める。

① 通学路等の歩道整備等の推進

児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道の整備、押しボタン信号機・横断歩道等の拡充を考慮しながら通学路等の安全・安心な歩行空間の創出を図る。

② 生活道路における交通安全対策の推進

生活環境を向上させるため、コミュニティ道路や歩車共存道路等の交通安全施設の整備等を総合的に推進する。

公安委員会と道路管理者が連携し、車両速度の抑制、人と車の通行区分や交差点存在の明示等を進め、人と車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取り組みを推進するなど、交通事故抑止の施策を実施する。

(2) 道路ネットワーク整備と規格の高い道路の利用推進

基本的な交通安全を確保するために、幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって、適切に機能分担されるよう道路の体系整備を推進すると共に、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。

また、一般道路に比べて安全性の高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

① 一般道路の新設改良にあたっては、自動車交通と自転車・歩行者交通の分離を図り安全な空間の確保を推進する。

② 通過交通の効果的な分散により、居住地区における混雑、交通事故の防止を図るため、バイパス道路等の整備を推進する。

(3) 改築による道路交通環境の整備

交通事故の発生を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築事業を推進する。

① 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅等により、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

② 一般道路の新設・改築にあたっては、道路構造、交通状況に応じた道路標識の視認性の向上、道路標示高輝度化、ドット線を含む区画線整備を推進する。

③ 居住地区等における歩行者・自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、交通量や通行の状況に即した歩道や自転車道、コミ

ユニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進する。

(4) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路・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は、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態等の調査・分析を行いつつ、計画的かつ重点的に道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

① 歩行者及び自転車利用者の安全通行の確保

生活道路において人優先の下、歩道空間のバリアフリー及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保や自転車利用環境の整備などによる歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

② 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

事故発生率が高い交差点等の道路に対して、利用する人の視点を生かすことを基本に、信号機の設置や高齢運転者にもわかりやすい規制標識の自発光化、高輝度化等を関係機関に積極的に要請し、交通死傷事故の抑止を図る。

(5) 効果的な交通規制の推進

警察署・公安委員会との連携を密にし、道路における危険の防止、その他交通の安全と円滑化を図り、道路網全体の社会的機能、道路構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等、地域の実態に応じた効果的な交通規制に努める。

① 地域の特性に応じた交通規制

通過交通、地域交通、歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、それぞれの実態に応じた交通規制を推進する。

また、特に幅員の狭い道路及び通学通園路、買物道路等については、歩行者及び自転車利用者の安全確保に重点をおいて、交通規制が実施されるよう努める。

② 交通事故多発地域における重点交通規制

交通事故の多発する地域、路線等においては、警察署並びに公安委員会との連携を密にし、最高速度の指定・追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止等、規制等を有効に組み合わせて実施するほか、必要な安全施設を重点的に実施する。

③ 幹線道路における交通規制

警察署並びに公安委員会と連携し、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追い越しのための右側部分はみ出し禁止規制等について

見直しを行い、その適正化を図る。

(6) 総合的な駐車場対策の推進

道路交通の安全と円滑化を確保するため、交通の状況や地域の特性等に見合った適切な路外駐車場を確保すると共に、既存の駐車場の有効活用を推進する。

(7) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を使用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加のもとに交通安全施設等の点検を行い、行政と町民の連携による交通安全対策に努める。

- ① 市街地における無秩序な路上駐車を抑制するため、自動車の保管場所の確保等に関する法律の運用と、駐（停）車禁止規制の適切な推進を図る。
- ② 交通の安全と円滑上支障がない場所については、関係者等と協議して駐停車禁止規制の見直しを図る。
- ③ 違法駐車の指導、取り締まりの強化と体制づくりを促進する。

(8) 事故対策の推進

① 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、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生 の要因について調査をすると共に、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

② 事故危険箇所対策の推進

過去に死傷事故が発生している交差点・単路及び「ひやり・はっと」が多い場所を指定した「事故危険箇所」について、公安委員会及び道路管理者が連携して、集中的な事故抑止対策を推進する。

③ 道路使用及び占用の適正化等

道路使用及び占用の許可を適正に運用すると共に、使用・占用状況の把握と使用終了後の復旧等にかかわる指導に努める。

また、道路交通の妨害となる不法占有物件については、強力な指導取り締まりにより排除する。

④ 自転車利用環境の総合的整備

環境保護と健康増進にも資する自転車の利用促進を図る。

若者や高齢者が多い自転車利用に対し、交通社会における車両としての責任の自覚を求めため、自転車の点検整備、安全な乗り方、道

路交通法等の法令遵守に関する教育及び広報活動を推進する。

(9) 災害に備えた道路交通環境の整備

① 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通安全施設の整備及び交通規制を迅速かつ効果的に実施するため交通規制資機材の整備を推進するものとする。

② 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両流入抑制等の交通規制や通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため迂回指示・広報を行い、併せて、災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する手段を講じるものとする。

③ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に努める。

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、交通安全意識とモラルの向上に努め、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する必要がある。

また、人優先の交通安全思想のもと、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むと共に、他人の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要となっている。

一方、高齢人口の増加が進む中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図ると共に、高齢者に配慮する意識の啓発指導を強化する。

更に、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう車両としての自転車の安全利用に関する指導を強化する。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 幼児に対する交通教育の推進

子ども園・保育所と各地区こぐまクラブと連携しながら交通安全教

室の開催、資料の提供等で身近な生活における交通安全の決まりを理解させ、安全に行動ができる習慣や態度を身に付けさせることを目標に、幼児の発達段階や特性に十分配慮しながら指導教材・ビデオ等を利用したわかりやすい指導に努める。

② 児童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室を計画的に開催し、心身の発達段階や地域の実情に応じて、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共に、道路交通の状況に応じて、危険を予測・回避し、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。

更に、通学時における歩行・自転車乗車中の交通場面では、関係機関・団体・交通安全指導員と連携した交通指導を推進する。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

日常生活において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共に、道路を通行する場合は、事故の安全ばかりでなく思いやりを持って他の人々の安全にも配慮できることを目標とする。

④ 高校生に対する交通安全教育の推進

学校でのホームルーム、学校行事及び生徒会活動等の学校教育全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車の特性、交通事故の防止など交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重して責任を持って行動する健全な社会人を育成することを目標とする。

本町内の高校では、二輪車を通学手段としてその使用を認めていないが、安全に関する指導については、PTAと十分な連携を図り、生徒の実態や地域実情に応じた使用制限を徹底する。

一方、二輪車の安全運転を推進する機関、団体等と連携しながら指導を行うなど、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上に努める。

⑤ 成人等に対する交通安全教育の推進

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技術、特に危険予測・回避の能力向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識、交通マナーの向上を目標とする。

地域においては、各地区公民館、安全運転部会、安全運転管理者協議会等の民間交通安全団体の活動に対して、積極的な指導協力を行い、これらの活動を通じて、安全意識の高揚を図る。

⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢化社会のさらなる進展により、高齢者が関係する交通事故の増加が予想されることから、高齢者に対する交通安全教育を積極的に推進する。

ア 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化や、交通行動に及ぼす影響を理解してもらい、交通状況に応じた実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを推進する。

更に、他の年齢層に高齢者の特性を理解させると共に、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への意識を高めるように努める。

イ 関係機関・団体との連携により地域に密着した交通安全教育の推進、老人クラブ、高齢者大学、グループ等における高齢者交通安全教室等を開催すると共に、さまざまな学習活動・社会福祉活動、各種催し等の機会を活用した交通安全教育を実施する。

関係団体と連携して、高齢者宅の家庭訪問、声掛けなどにより高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるよう推進する。

また、高齢者の事故実態に応じた適切な指導と、夜間における交通事故の被害を避けるため夜光反射材の活用等、交通安全用品の普及にも努める。

⑦ 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共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、自転車も加害者となる側面も有ることから、自転車乗用中の交通事故や歩道通行時におけるルールについて周知・徹底を図る。

また、薄暮時から夜間における交通事故を防止するため、自転車の灯火点灯を徹底し、車体側面への反射材の取り付けを促進する。

⑧ 障がい者に対する交通安全教育の推進

地域における各種福祉活動の場を利用して、交通安全のために必要なスキル及び知識を習得してもらい、障がい者の不安や事故に遭う危険を解消することを目標とする。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 交通安全運動の推進

交通事故を防止するためには、町民一人ひとりが交通安全の大切さを真剣に考え、「人命尊重」「自分の命は自分で守る」との強い意識

を持ち実践していくことが何よりも重要となる。

このためには、交通安全思想の普及・徹底を図り、正しい交通ルールとマナーの実践を習慣づけるために、関係団体と連携を深め、効果的な町民運動を強力に展開する。

② シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

自動車運転中の死亡事故において、シートベルト非着用者が依然として高い割合を占めている事を踏まえ、着用推進キャンペーン等を実施してシートベルトとチャイルドシートの効果と必要性、正しい着用方法についてあらゆる機会等で広く周知すると共に、後部座席を含めた着用徹底の啓発活動等を図る。

③ 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や環境に配慮した安全速度の励行運動等を推進すると共に、車間距離保持についての啓発活動を推進する。

④ デイ・ライト運動の浸透、定着

昼間における自動車等の走行時にデイ・ライト運動を推進し、運転者自らの交通安全意識を高め、他者への交通安全の呼びかけを行うことで、交通安全を願う心の輪を広げると共に定着を図る。

⑤ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性の周知啓発を行い、地域、職場等における飲酒運転根絶の取り組みを進め、「飲酒運転をしない、させない」意識の確立を推進する。

⑥ 居眠り運転の防止活動の推進

本町は、北海道と同様に全国に比較して正面衝突・車両単独事故が多く、その要因として長距離、長時間運転の疲労からくる注意力の低下からの発生が考えられ、北海道特有の交通事故になっていることから、各関係機関等と連携し啓発活動を行う。

⑦ 走行中の携帯電話・ナビゲーション等の使用に関する啓発

交通安全運動等あらゆる機会を捉え、走行中の携帯電話使用の禁止及びナビゲーション装置等の画像注視の危険性について周知・徹底を図る。

⑧ 夜光反射材の普及促進

反射材の視認効果、使用方法等について、特に高齢者の交通安全教育に努める。

⑨ 交通安全に関する広報の推進

広報紙・役場だよりを活用して、日常生活に密着した広報活動を継続的に推進する。

⑩ その他の普及啓発活動の推進

薄暮の時間帯から重大事故が多発する傾向にあることから状況に応じてパトライト啓発を実施する。

(3) 交通安全に関する民間団体の主体的活動の推進

交通安全運動の中核となっている本町の各種地域団体等が行う交通安全を目的とした事業及び 諸行事に対する援助、資料の提供など主体的な活動を推進する。

(4) 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられており、町民が自発的に参加する交通安全運動の展開が必要となる。

このため、交通安全思想の普及に当たっては、行政、団体、企業等が連携しながら、それぞれの地域実情に即した活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図る必要がある。このため、運転者のみならず、これから免許取得する者までも含めた運転者教育の充実が求められる。更に本格的な高齢化社会を迎えることから、高齢運転者に対する教育等の充実を図る。

また、今後の自動車運送事業の変化を見据え、事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、事業所毎の自主的な安全運転管理対策の推進に努める。

(1) 高齢運転者対策の充実

高齢者講習・更新時講習の確実な受講、その他関係機関が開催する高齢者への各種検査等では、検査機材による適性診断や実車を利用した高齢者ドライビングスクールなど、実践的な体験講習会に積極的な参加を促し個別運転指導の推進に努めると共に、運転免許証の自主返納や高齢運転者標識の積極的な使用の促進を図る。

(2) 事業用自動車にかかわる安全運転管理の推進

① 事業所、自動車運送事業者に対する運行管理の徹底を図るため、安全運転管理者、運行管理者等の法定講習、指導者向け研修会等への積極的な参加を促進し、各事業所における自主的な安全運転管理体制の充実に努める。

更に、従業員の事故の防止についても適正な管理・安全教育を図る。

- ② 事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ビデオ等を効果的に活用した安全運転管理について、その普及に向けた働き掛け情報提供に努める。

4 車両の安全性の確保

(1) 自動車検査の充実

道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく自動車検査の確実な実施を図り、不正改造を防止するため、関係機関等と連携した取り締まりの実施、不正改造車両を始めとした基準不適合車両の排除等を推進する。

(2) 点検整備の充実

自動車使用者の保守管理意識を高揚し、点検整備の実施を図るため推進運動等を関係機関の協力のもと展開する。

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取り締まりの強化等

交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する速度超過等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取り締まりの強化に協力する。

また、国道など幹線道路における交通事故多発路線での警戒活動の強化や、関係機関の協力を得てパトライト啓発を実施し、交通事故の抑止を図る。

① 一般道における効果的な指導取り締まりの強化等

歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに、事故多発路線における重大事故の防止に重点を置いて、特に無免許運転、飲酒運転、速度超過等の交通指導取り締まりの強化に協力する。

② 自転車利用者に対する指導取り締まりの推進

自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対する指導警告に協力すると共に、市街地の交差点を重点に、危険な利用者への指導取り締まりの強化推進に協力する。

(2) 暴走族対策の強化

① 暴走族追放気運の高揚と青少年の指導の充実

青少年の非行問題行動との関連性を踏まえながら、関係機関、団体

と連携し、暴走行為を許さない気運の高揚と指導に努める。

また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に適切な指導が行われるよう働き掛け、青少年に対する健全育成を促進する。

② 暴走行為ができない道路環境づくり

暴走行為が頻発する路線については、道路管理者をはじめ関係機関・団体との連携を図り、暴走行為ができない道路環境づくりを積極的に推進する。

③ 車両の不正改造の防止

関係機関の協力のもと、不正改造車を排除する運動等を通じ、広報活動を展開する。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関と消防署が連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制の拡充を図る。

(2) 救助体制の整備拡充

交通事故により容易に救急搬送ができない要救助者等を、安全・確実・迅速に救出搬送するため、高性能な救助用資機材の導入を図ると共に、それら資機材の習熟及び各種想定訓練などを行い、救助体制のより一層の整備・拡充を図る。

(3) 集団救急事故体制の整備

多数の負傷者を伴う大規模な交通事故に対処するため、関係機関との救急救護訓練等の実施による一層の連携強化など、多数傷病者事故に対する救急・救助体制の整備に努める。

(4) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場に居合わせた人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、心肺蘇生法や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、普及啓発活動を推進する。

また、消防機関においては、「救急の日」「救急医療週間」等の機会を通じて講習会の開催や広報啓発活動を積極的に推進する。

(5) 救助・救急施設の整備の推進

救助工作車、救助用資機材の整備を推進すると共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、高度救命処置用資機材等の整備に努める。

(6) 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・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実に努める。

(7) 救急関係機関の協力関係の確保等

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・協力関係の確保を推進すると共に、救急自動車に積載の携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）等で、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

7 損害賠償の適正化と被害者支援の充実

(1) 自動車損害賠償保証制度の充実

原動機付自転車等の検査対象外の車両を中心として、自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れについて広報活動等を通じて周知し、制度の役割と被害者保護の重要性を理解させ、無保険（無共済）車両を走行させないように努める。

(2) 交通事故被害者支援の充実

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を充実するために、警察、交通安全活動推進センター等の関係機関、更に民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図り、地域における交通事故相談活動を推進する。

第2部 冬季にかかわる陸上交通の安全

積雪寒冷地域である本町は、1年の約3分の1が雪に覆われ、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、歩行中の転倒事故等、交通の観点からも厳しい影響のある地域である。

一方、市町村間の距離が長く公共の交通手段はバスのみであることから、その殆どがマイカーを利用した道路交通に頼らざるを得ない現状にある。

更に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は、児童生徒の登下校及び自動車を持たない高齢者等の住民ニーズは大きく、すべての人々が安全で快適に利用できる歩行空間の確保に向けた取り組みが必要である。

そのため、町民の理解と協力の下、冬季の交通安全に関する施策を総合的かつ効果的に推進する。

1 冬道の道路交通環境の整備

冬季に対応する道路交通環境の整備は、これまでも冬季交通の確保や交通安全等の観点から関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところである。

積雪寒冷地域における冬季交通は、路面や気象など交通環境が夏季とは大きく異なることから、今後も冬季交通の特性に対応した道路交通環境整備を図っていく必要がある。

1 安全安心な歩行空間の整備

積雪による歩道幅員の減少や、凍結による転倒の危険性の増大等、冬季特有の障害に対し、中心市街地、通学路等、特に安全で快適な歩行空間の確保が必要な箇所においては、歩道等の重点的な除排雪の実施と凍結防止剤の散布に努める。

2 効果的で重点的な事故対策の推進

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、冬季交通の特性に応じた道路交通環境の整備を行う。冬季の安全な道路交通を確保するため、積雪・凍結路面对策等として適時適切な除雪や凍結防止剤散布を実施する。

3 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

冬季における安全かつ円滑な交通を確保し、良好な道路環境を維持するため、除排雪の実施、交差点・坂道・スリップ事故多発箇所を重点に、凍結防止剤・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。市街地では、交差点周辺を中心に、除排雪による見通しの確保に努めると共に、生活道路では地域住民と連携し実施する協働推進事業のパートナーシップによる除排雪事業を積極的に支援する。

II 交通安全思想の普及徹底

冬季における道路交通は、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、冬季交通特有の技能と知識の習得が必要である。

このため、参加・体験・実践型の教育方法を取り入れるなど、より効果的な交通安全思想の普及に努めると共に、冬道の交通安全についての広報啓発等、より効果的な交通安全の普及に努める。

III 安全運転の確保

冬季の安全運転を確保するためには、冬季特有の気象や路面における運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、冬季の交通環境に対応した運転者教育等の充実に努める。

また、冬季は他の時期と比較し、気象や路面等の交通環境が著しく変化しやすくその影響も大きいことから、高齢者を中心とした運転者に対して、運転免許試験場等を活用し実車を用いる冬道訓練コース等の体験講習実施により、運転に必要な知識・技能を習得してもらい、冬道運転の不安解消と交通事故防止を図る。