

増毛町交通安全計画

令和3年度～令和7年度(第11次)

令和3年7月 日

増 毛 町
増毛町交通安全推進委員会

目 次

第1部 総論.....	1
第1章 交通安全計画について.....	1
1 計画の位置付け・期間等.....	1
2 計画の基本理念.....	2
3 計画の推進.....	2
第2章 交通事故等の現状等.....	3
1 道路交通事故の現状と今後の見通し.....	3
第2部 講じようとする施策（分野別）.....	4
第1章 道路交通の安全.....	4
1 道路交通環境の整備.....	4
2 交通安全思想の普及徹底.....	8
3 安全運転の確保.....	14
4 道路交通秩序の維持.....	15
5 救助・救急活動の充実.....	15
6 被害者支援の充実と推進.....	15

第 1 部 総論

第 1 章 交通安全計画について

1 計画の位置付け・期間等

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、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。増毛町においても国及び北海道交通安全計画に基づき、交通安全に関する施策の大綱を定めた第 1 次から第 10 次の増毛町交通安全計画により、昭和 46 年以降交通安全対策が強力に実施され、また、さらに平成 11 年には、陸上交通の安全確保に関する基本理念と施策の基本を定めることにより、町民の安全で快適な生活の実現を図ることを目的とした「交通安全条約」を制定し、関係機関・各団体との連携のもとに全道的な期間運動、地域・職場運動及び特別運動に取り組むとともに、町内各イベント等の各事業に参画して、町民の交通事故防止と安全意識の高揚に努め、交通安全対策の着実な進展を続けてきたところである。

その結果、道内では、昭和 46 年に 889 人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和 2 年の死者数は 144 人と 6 分の 1 以下まで減少するに至った。これは、国、道、市町村、関係民間団体のみならず道民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、未だに道路交通事故による死傷者数が 9 千人を超えており、事故そのものを減少させることが求められている。

交通事故の防止は、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 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。

2 計画の基本理念

増毛町における陸上交通の安全のための施策を講ずるに当たっては、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、究極的には交通事故のない安全な交通社会を目指すべきものである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、さらなる、新たな一歩を踏み出さなければならない。

本計画においては、このような観点から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の交通環境という三つの要素について、それらの相互の関連を考慮しながら、地域住民に最も密接な関連を持つものを、適切かつ効果的な施策を総合的に策定し、これを関係機関・団体をはじめ、町民が一丸となって強力に推進することを基本として、本計画を作成するものとする。

3 計画の推進

交通安全対策の推進にあたっては、町民一人ひとりに交通安全思想の普及・浸透を図り、交通安全意識の徹底並びに交通安全道徳の実践を確立すべく、交通安全に関する教育を推進し、運転者における安全運転の意識・技量の向上を図るものとし、また、本町通過交通量の増加に伴う行楽型交通事故等に対処すべき交通環境の整備及び安全運転の啓発活動等積極的に取り入れ、交通事故防止対策の充実による事故発生抑制、被害軽減対策の充実による死者数及び重傷者数の抑制並びに事故発生後の被害者等の負担の軽減を図ることが重要である。

このため従来の交通安全対策を基本としつつ、効果的な対策への改善を図るとともに、町民参加型社会の進展、高齢化・高度情報化等の社会情勢の変化に対応した施策を展開し、高齢者・身体障がい者等の交通弱者や交通事故被害者等の立場に留意するとともに、積雪寒冷地である本町の冬期間交通安全の確保にも十分配慮した施策を推進するものである。

第2章 交通事故等の現状等

1 道路交通事故の現状と今後の見通し

(1) 道路交通事故の現状

増毛町の交通事故は昭和45年発生件数34件、死傷者数52人、死者数では昭和48年4人と、それぞれ最悪を記録したが、平成24年8月から平成31年3月にかけて、交通死亡事故ゼロの日数が2,413日を記録した。

しかし、平成28年1名(町外者)平成31年1名(町外者)の交通事故死が発生している。

町内での交通死亡事故の発生状況を見ると、

- ・郡部(雄冬)での交通事故が多い。
- ・トンネル内・入り口での事故が多い。
- ・速度の出し過ぎによる事故が多い。
- ・50才以上の中高年の事故が多い。
- ・増毛町以外の住民の事故が多い。
- ・行楽型の事故が多い。
- ・二輪車の事故が多い。
- ・暗くなってからの高齢者の歩行中の事故が多い。

などの特徴が挙げられる。また、人身事故についても、ほぼ同様の傾向が見られる。

(2) 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じライフスタイルや交通行動への影響を及ぼす事が予想される。将来の交通事故の状況については、正確に見極めがたいところであるが、旧増毛駅を中心とした町内の観光資源を目的に観光客数が激増している状況もあり、それに伴う行楽型・町外者の交通事故も増加の傾向にあるものと考えられる。

また、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため高齢者の安全確保はより重要となることや、冬期間における本町の道路状況や悪天候に起因する事故が懸念される。

第2部 講じようとする施策（分野別）

第1章 道路交通の安全

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみちの安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、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観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

(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

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、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り、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等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や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 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、道路交通実態に応じ、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推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、認定こども園や児童館等に通う児童・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とともに、防護柵の設置、自転車道・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

イ 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すべ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、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

ウ 交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、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等による交通事故対策を推進する。

(ア) 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、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進

する。

(イ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道等の整備を推進する。

(2) 交通安全施設等の整備事業の推進

事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、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。

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。また、自転車利用環境の整備、無電柱化等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る

(3) 高齢者の移動手段の確保・充実

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

(4) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

(5) 自転車効果的な交通規制の推進

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利

用環境を創出する必要がある。このことから、自転車活用推進計画（平成30年6月閣議決定）に基づき「第2期北海道自転車利活用推進計画（令和3年*月*日決定）」（年度内に決定予定【P】）、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年7月、国土交通省、警察庁）」の周知を図るとともに技術的助言等を実施し、歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

（6）交通需要マネジメントの推進

交通の円滑化等に係る施策については、平成25年12月に公布・施行された交通政策基本法（平成25年法律第92号）及び27年2月に閣議決定された交通政策基本計画に即して、国・方公共団体・交通関連事業者・交通施設管理者・住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、地域における移動ニーズに対し、地方公共団体を中心となって地域のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定を推進し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

（7）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、津波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。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上等にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備を推進する。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域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、災害対策基本法（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を迅速かつ的確に実施する。

あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

ウ 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、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(8) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア きめ細かな駐車規制の推進

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、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、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する。

イ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、道民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

(9) 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、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

(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、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

イ 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、良好な生活環境づくり等を図るため、児童館等の整備を推進する。

ウ 通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又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する工事のためやむを得ないと認められる場合には、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

(10) 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者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 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、高速除雪車の増強を図る等、より効果的な道路除排雪の実施、交差点や坂道、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、カット排雪等運搬排雪による見通しの確保に努めるとともに、住民が自主的に行う除排雪を積極的に支援する。

更に、分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備し、安全で円滑な冬季交通の確保を図るため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の充実に努めるほか、降雪や地吹雪等による交通事故を防止するため、道路標識の高輝度化等を推進する

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道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、交通事故被害者等の痛みを思いやり、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。

(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、心身の発達の段階や地域の実情に応じて、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。

認定こども園等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。また、保護者と一緒に行われる交通安全講習会等を計画的・組織的に実施している交通安全こぐまクラブの活動の強化を図る。

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、心身の発達の段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車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・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、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、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、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。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、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想されることから、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を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

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、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、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し、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特

性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

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スキル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、国、道及び市町村は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、教育手法に関するこれまでの調査研究の成果等も活用しながら、シルバーリーダー（高齢者及び地域活動に影響のある高齢者の交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、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実施する。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要なスキル及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

更に、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、日本の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。

ケ 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、冬季交通特有のスキル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、重点的に免許取得時及び免許取得後の運転者に対し、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育を実施する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な

技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

(3) 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、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、道民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための道民運動として、関係機関・団体をはじめ、市町村の交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、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、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、全道的な交通情勢に即した事項を設定する。

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住民に周知することにより、道民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

更に、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

イ 横断歩行者の安全確保

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

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。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

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、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

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、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普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、職域等における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「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。

特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を、自治体を含めた関係機関・団体が連携して推進する。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。加えて、飲酒運転の根絶に関する施策を円滑かつ効果的に推進するため、「飲酒運転ゼロボックス」の受理・検挙状況の公表を始め飲酒運転の根絶に関して講じた施策の取組状況等について、関係機関・団体における情報共有を図るとともに、ホームページに掲載するなど道民への積極的な情報提供に努める。

オ スピードダウンの励行運動の推進

速度超過による交通事故の危険性に対する認識向上を図るため、ドライビングシミュレーター等を活用した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着用の徹底を図る。

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、広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

なお、6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

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」を活用するなどにより、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の周知・徹底を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められる。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

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、高齢者や中学・高校生等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実施する。

また、コンビニエンスストア等の駐車場を休憩場所として確保する取組を推進する。

コ 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット（YouTube、ツイッター、SNS 他）、の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を行う。

サ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者の交通事故防止に関する道民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

(イ) 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。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

(ウ) 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

(エ) 乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行う。

(オ) 町民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット（YouTube、ツイッター、SNS 他）等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。

(カ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整

備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

(キ) 昼間における自動車等の運行時に前照灯を点灯するデイ・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掛けを図ることで交通安全を願う心の輪を広げるとともに、車両の存在、位置等を相手に認識させることにより交通事故の防止を図る。

(4) 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。特に本町の交通安全運動の中核となっている交通安全推進委員会をはじめ交通安全協会、交通指導員会など組織の充実強化を引き続き促進するとともに、活動の活性化を図る。

さらに、交通安全は住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する自らの意識革命を進めることが重要であり、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等の住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における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。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

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、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進する。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、交通安全市町村計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

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ことが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努める。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(3) 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数及び人身事故件数の削減、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等について関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

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。

暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走行為者追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

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、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、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。

ア 自動体外式除細動器の使用も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。

学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図る。

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、犯罪被害者等基本法の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、近年、自転車加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、

関係事業者の協力を得つつ、損害賠償保険等への加入を促進する。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。