

大空町交通安全計画

令和3年度～令和7年度

令和4年3月

大 空 町

目 次

第1章	計画の基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・	1
第2章	道路交通の安全・・・・・・・・・・・・・・・・	2
第1節	道路交通の安全についての目標と対策・・・・・・・・	2
1	道路交通事故の現状と今後の見通し・・・・・・・・	2
2	大空町交通安全計画における目標・・・・・・・・	4
3	今後の道路交通の安全対策を考える視点・・・・・・・・	4
第2節	講じようとする施策・・・・・・・・・・・・・・・・	5
1	道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・	5
(1)	人優先の安全・安心な歩行空間の整備・・・・・・・・	6
(2)	改築による道路交通環境の整備・・・・・・・・	6
(3)	道路交通環境整備への住民参加の促進・・・・・・・・	7
(4)	高齢者等の移動手段の確保・充実・・・・・・・・	7
(5)	効果的な交通規制の推進・・・・・・・・	7
(6)	災害に備えた道路交通環境の整備・・・・・・・・	7
(7)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備・・・・・・・・	8
2	交通安全思想の普及徹底・・・・・・・・・・・・・・・・	8
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・	9
(2)	効果的な交通安全教育の推進・・・・・・・・	12
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進・・・・・・・・	12
(4)	住民の参加・協働の推進・・・・・・・・	14
3	安全運転の確保・・・・・・・・・・・・・・・・	14
(1)	高齢者支援施策の推進・・・・・・・・	15
(2)	自転車の安全性の確保・・・・・・・・	15
4	道路交通秩序の維持・・・・・・・・・・・・・・・・	15
(1)	交通の指導の強化等・・・・・・・・	16
(2)	暴走族対策の強化・・・・・・・・	16
5	救助・救急活動の充実・・・・・・・・	16
6	交通事故被害者支援の充実・・・・・・・・	17
(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・・・・・・・・	17
(2)	損害賠償の請求についての援助等・・・・・・・・	17

第3節	冬季に係る交通の安全	17
1	道路交通環境の整備	18
	(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	18
	(2) 効果的で重点的な事故対策の推進	19
	(3) 円滑・快適で安全な冬季道路交通環境の整備	19
2	交通安全思想の普及徹底	19
3	安全運転の確保	19

第1章 計画の基本理念

大空町における交通安全施策の策定に当たっては、人命尊重の理念に基づき、交通事故がもたらす大きな社会的、経済的損失を勘案して、「人優先」の交通安全思想を基本とし、悲惨な交通事故の根絶に向けて、より一層の安全対策の推進を図らなければならない。

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、それら相互の関連を考慮しながら、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、町民の理解の下、交通安全対策を積極的に推進するものとする。

第一に、人に対する安全対策については、交通機関の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、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、指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する町民一人一人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、普及啓発活動を充実させるものとする。

第二に、交通機関に係る安全対策としては、人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

第三に、交通環境に係る安全対策としては、道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実を図るものとする。

これらの三要素に関する有効かつ適切な交通安全対策を推進するため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査を進めるとともに、交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、その被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実を図ることが重要である。また、特に交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図るものとする。

交通安全に関する施策は、このように多方面にわたっているが、相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。また、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

さらに、交通安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるため、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分

配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れるほか、防災の観点にも十分に配慮を行うものとする。

交通事故防止のためには、国、道、市町村、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、町の行う交通の安全に関する教育や普及啓発活動を充実させ、計画段階から町民がより参加しやすい体制づくりや仕組みづくり等、参加・協働型の交通安全活動を推進するものとする。

第2章 道路交通の安全

第1節 道路交通の安全についての目標と対策

1 道路交通事故の現状と今後の見通し

北海道の交通事故による24時間死者数は、昭和46年に889人を数えたが、平成15年には391人となり、昭和46年当時の半数以下となった。さらに、令和2年には死者数が144人にまで減少している。

近年、死傷者数と交通事故件数についても、平成12年の死傷者数4万711人、発生件数3万806件をピークに減少傾向にあり、令和2年中の死傷者数は9,187人、発生件数は7,898件とピーク時の約4分の1に減少した。

大空町における近年の交通事故発生状況を見ると、交通事故による死者数は平成29年と令和元年にそれぞれ1人が犠牲となり、第10次交通安全計画中（平成28年度～令和2年度）においては2人となっている。人身事故発生件数は毎年5件前後で推移しており、交通事故の著しい減少は見られない。

道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許証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、車両保有台数及び自動車走行台キロについては、今後減少することが見込まれる。このような中、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢者の運転免許証保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

近年、高齢者による高速道路の逆走、ブレーキとアクセルの踏み間違いによる事故などが多発し、特に、令和元年度の東京都豊島区東池袋で発生した高齢者の運転による交通死亡事故は、社会問題にもなった。超高齢化社会が進むなか、高齢者による事故を少しでも無くすため、事故を未然に防ぐ先進安全技術の開発や車両への搭載などが急がれるところである。

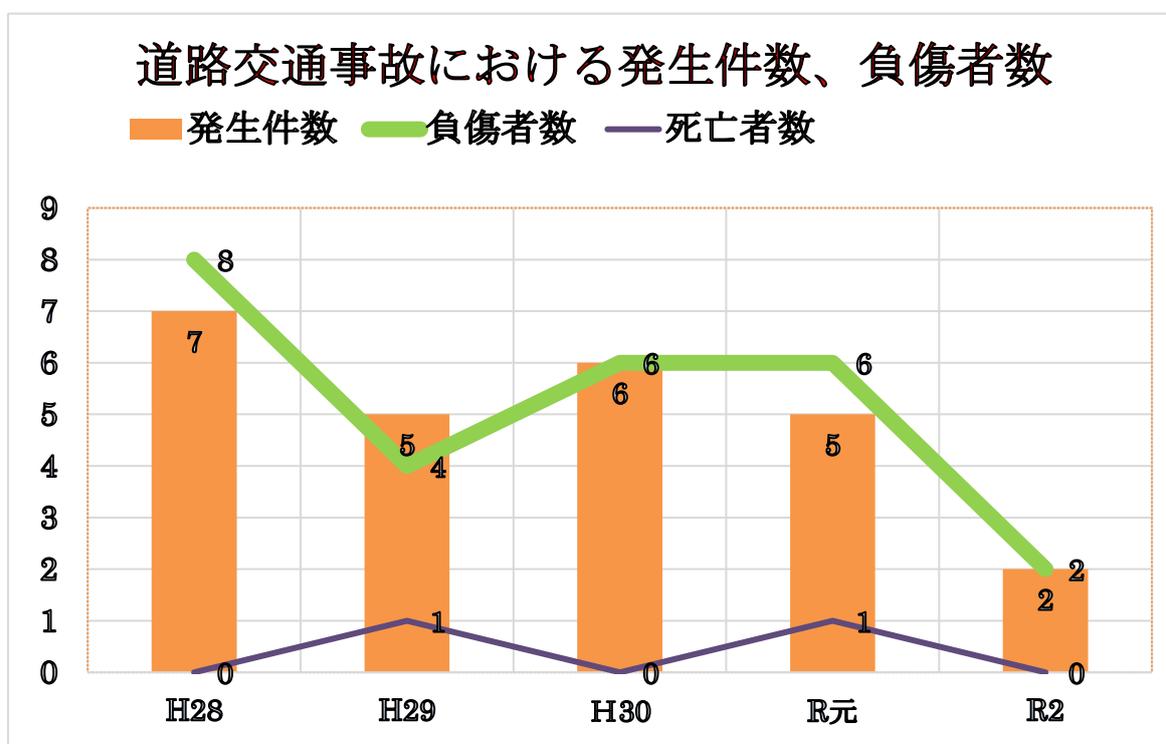
2020年10月、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル」を宣言した。このことから、温室効果ガス排出量の削減効果が大きいクリーンな車両として、自転車が担う役割は、より一層高まることが見込まれる。

環境負荷低減の観点だけでなく、北海道が平成30年に制定した北海道自転車条例（北海道条例第42号）においては、旅行やレジャーに自転車を活用するサイクルツーリズムの推進が明記されており、さらに道は令和3年3月、自転車の活用及び安全利用のさらなるステップアップを図るためとして、第2期北海道自転車利活用推進計画を策定した。

これらを背景に、自転車の利用は今後もさらに増加していくものと予想されるため、より一層の安全運転教育の充実を図るなど、安全で快適な自転車利用の推進に配慮していかなければならない。

道路交通を取り巻く状況は、社会経済の情勢によって今後も複雑に変化していくものと見込まれるが、人や物の移動、輸送手段として車両に依存する態勢や高齢者人口割合の増加は今後も続くものと想定されることから、道路交通事故の発生については依然として厳しい状況が続くものと予想される。

【参考】北海道北見方面網走警察署より



※軽微な被害事故は含まない。

2 大空町交通安全計画における目標

交通事故のない社会を実現することが究極の目標であるが、中期的な目標として、本計画の計画期間である令和7年まで「死者数ゼロ」を目指すものとする。

大空町における「交通事故死ゼロ」の日数は、令和3年3月31日現在で468日であり、本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、事故そのものの減少や傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、死傷者数を確実に減少させることを目指すものとする。

そのため、関係機関と一層の連携を図り、交通安全大会や交通安全旗の波作戦、町職員による地域担当職員の活動等により、町民の理解と協力を求め、大空町交通安全計画に基づく交通安全対策を総合的かつ強力に推進し、町内における交通事故発生の減少に努めるものとする。

【参考】交通事故死ゼロ日数について（令和3年3月31日現在）

○大空町における交通事故死ゼロ日数：468日

死亡事故歴：令和元年12月19日

○町民による交通事故死ゼロ日数：449日

死亡事故歴：令和2年1月7日

3 今後の道路交通の安全対策を考える視点

今後の道路交通の安全対策は、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等に対応し、かつ、実際に発生した交通事故に関する情報の収集・分析を充実させ、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ことが重要である。

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、救急活動の充実
- ⑥交通事故被害者支援の充実

といった6つの柱により交通安全対策を実施するものとする。

交通事故死者のうち高齢者の占める割合は極めて高く、今後も高齢化がさらに進むことを踏まえると、高齢者が安全に、かつ安心して外出や移動ができるような交通社会の形成が必要である。

特に、今後、高齢運転者の大幅な増加が予想されることから、高齢者による交通事故を未然に防ぐ対策の強化が喫緊の課題である。課題解決に向けては、高齢者の事故が居住地近くで発生することが多い点を踏まえ、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等との連携、高齢者が集うサロン等における講話など、地域生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

さらに、安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。近年、スマートフォン等の普及に伴い自動車、自転車の運転中や歩行中の「ながら」操作による事故が依然として多発しており、その危険性は今後も継続して訴えていかなければならない。

人優先の考えの下、通学路、生活道路等における歩道の整備等による歩行空間の確保等、歩行者の安全確保を図る対策の推進が必要である。

交通安全に対する意識の醸成として、交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、すべての町民が交通事故の危険性を十分認識した上で交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を再認識する必要がある。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層推進するとともに、住民が身近な地域において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわるなど、交通事故のない安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要である。

さらに、道路交通を取り巻く状況は、社会経済の動向によって今後複雑に変化していくものと予想される。特に、新型コロナウイルス感染症によって直接的、間接的に生じる様々な課題や制約が、住民のライフスタイルや交通行動に影響を及ぼす可能性も考慮しておかなければならない。

第2節 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を考えるに当たっては、科学的なデータや地域の顕在

化したニーズに基づき、事故要因や有効な対策について十分な分析を行った上で、効果的な交通事故対策に取り組む。

また、計画の策定や事業の実施に地域住民が積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなどの取組を推進する。

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまでの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、依然として十分であったとはいえない。

このため、地域の協力を得ながら通学路、生活道路等において歩道を計画的に整備するなど、「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る。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

歩行者及び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、歩道整備、車両速度の抑制等の事故防止対策を実施するものとする。

また、道路標識の高輝度化や必要に応じた大型化、掲示板の共架、設置場所の統合・改善等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示となるよう、視認性の向上を図るものとする。

イ 通学路等の交通安全の確保

小学校、認定こども園及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等について各関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進するものとする。

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が安全に通行できるようにするため、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への積極的な整備と、歩道の段差解消や勾配の改善等のバリアフリー化を推進する。

(2) 改築による道路交通環境の整備

交通事故を防止し、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ものとする。

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、道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を計画的に推進するものとする。

イ 一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識や車両停車帯、道路照明、防護柵等の整備を図るものとする。

(3) 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下で交通安全施設等の点検を推進するとともに、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・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等の一部改正により、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段確保に向け、公共交通サービスの改善等の取組を推進する。

(5) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し交通の安全と円滑化を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能や道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・交通量の状況などから地域の実態等に応じて既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的にするよう関係機関に要請するものとする。

ア 地域の特性に応じた交通規制

地域交通の用に供される道路については、通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制、歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を要請するものとする。

イ 幹線道路における交通規制

幹線道路については、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、速度規制及び追越しの禁止、駐停車禁止等の見直しを行い、適切な交通規制を関係機関に要請するものとする。

ウ その他の交通規制

上記の措置のほか、道路の構造及び交通量を勘案し、交通の危険を防止するため、道路の決壊、異常気象等により危険と認められる場合は、関係機関と連携し、車両の通行制限を迅速かつ適切に実施するものとする。

(6) 災害に備えた道路交通環境の整備

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。

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、車両通行止め、一方通行等必要な交通規制を行う。

また、迂回指示、道路情報の提供等の措置を取り、これらを迅速かつ的確に行うため自治会との連絡体制の整備を図るとともに、道路交通に関する

る災害情報の提供を推進するものとする。

(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の実現に当たっては、道路を円滑・快適に利用できることが必要である。

このため、休憩場所の提供や分かりやすい道路標識等の整備を進めるほか、危険箇所の道路診断の実施、道路の使用及び占用の適正化等によって道路交通の円滑化を図るものとする。

ア 道路の使用及び占用の適正化等

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許可を行うとともに、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ものとする。

道路交通の支障となる不法占用物件等については、適切な指導取締によりその排除を行うとともに、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行うものとする。

イ 子どもの遊び場としての公園・広場等の有効活用

公園・広場、学校等の各種公共施設を子どもの遊び場として有効に活用し、路上遊戯等における交通事故の防止に努めるとともに、保護者への啓発活動を積極的に行うものとする。

ウ 秩序ある駐車場の推進

道路交通の安全と円滑化を図るため、交通の状況に応じた総合的な駐車対策を推進する。

違法駐車場の排除及び自動車の保管場所の確保に関し、住民への広報・啓発活動を行うこととする。また、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図るものとする。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全意識の向上と、よりよい交通マナーの習得には、自他の生命尊重という理念の下、相手の立場を尊重し、自分自身が交通社会の一員という責任を自覚することが必要である。そのためには、人の成長過程に合わせた生涯にわたる交通安全教育を展開することで、他者や地域の安全に貢献できる良き社会人を育成することが重要であり、町民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えられるよう意識の醸成を図らなければならない。

このような観点から、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、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

交通安全教育・普及啓発活動については、国や道、市町村、警察、学校、関係民間団体、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携しながら地域が一体となった活動が推進されるよう努めるものとする。

(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となる基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携し、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とらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行い、これらを効果的に実施するため、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、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ものとする。また、幼児交通安全こぐまクラブ等の活動の強化を図る。

児童館及び地域子育て支援センターにおいては、主として幼児を対象に、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進するものとする。

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、学校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ものとする。

交通指導員等の関係機関、団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、通学路における小学生に対する安全な行動の指導を行うものとする。

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、学校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ものとする。

関係機関、団体は、中学校において行われる交通安全教育への指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うものとする。

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、学校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さら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、免許取得前教育内容を重視した交通安全教育を行うものとする。

関係機関、団体は、高等学校において行われる交通安全教育への指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うものとする。

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、社会人に対する交通安全教育の充実に努めるものとする。

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、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し、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ものとする。

事業所等の代表者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転

管理の活発化に努めるとともに、社会人に対する交通安全教育の充実のため、交通安全協会等の関係機関、団体による活動を促進する。

このほか、運転免許証を取得しない若者の増加に鑑み、運転免許証を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めるものとする。

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、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、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。

また、老人クラブやことぶき大学、医療機関・福祉施設関係者・自動車学校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て交通安全教育を実施するものとする。

高齢者の事故特性を見ると、歩行中や自転車乗車中の交通死亡事故においては、市街地での発生割合が高くなっている。歩行中にあつては、法令違反別に見ると高齢者は高齢者以外と比較して「横断歩道外横断違反」の割合が高く、自転車乗車中にあつては交差点の安全進行の法令違反が多い。自動車運転中では、非市街地における車両単独や正面衝突事故での高齢者ドライバーによる死亡事故の発生割合が高くなっている。

そのため高齢者教育では、加齢に伴い視力・聴力・認知判断力や筋力といった身体機能に変化すること、長年の習慣が危険な行動につながり、高齢者ドライバーが第1当事者となる交通事故発生の危険性があることなどを訴えていくとともに、一定年齢に到達した際の運転免許証自主返納制度の周知に努めるものとする。

さらに、これまで交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導や見守り活動といった高齢者と日常的に接する機会を利用しての助言等が地域一体で行われるように努めるものとする。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、運転免許証の自主返納の積極的な周知や反射材の活用など、交通安全用品の普及にも努めるものとする。

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、障がい者福祉施設と連携して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ものと

する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

訪日外国人に日本の交通ルールを理解してもらい、外国人が当事者となる交通事故の発生を未然に防ぐため、交通安全教育の充実を図る。

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を理解してもらうための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には、外国人従業員の交通安全講習会などへの参加に対する配慮を求めるものとする。

さらに、アフターコロナにおける観光や就労等目的での訪日外国人数の回復や増加を見据え、交通標識等の看板について英語併記のものへ随時交換するといった対応を推進するものとする。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全講習等の開催に当たっては、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ものとする。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、教材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入に努めるものとする。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法や利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めるものとする。

(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

町民一人一人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、町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、行政機関、大空町交通安全防犯推進委員会、大空町交通安全協会（女満別地区交通安全協会及び東藻琴地区交通安全協会）、大空町交通指導員、自治会等が相互に連携して交通安全運動を組織的・継続的に展開するものとする。

交通安全運動を効果的に推進するため、全国的な情勢等を視野に入れつつ、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、違法駐車等の排除等を主眼に、地域の実情に即した運動が展開できるよう、必要に応じて運動の重点を定めるものとする。

また、スマートフォン等の電子機器の普及により、自動車や自転車に乗車中の操作だけでなく、歩きながらの操作により交通事故に遭うといったケースも依然として多発しており、その危険性等について広く周知を行うものとする。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に運動の趣旨や実施期間、運動の重点、実施計画等について広く町民に周知することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、住民のニーズ等を踏まえた実施に努めるものとする。

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、その発生要因が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こととする。

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などの普及を図るため、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を推進する。

エ 飲酒運転の根絶

事業者、家庭、学校、地域住民、行政、その他の関係するもの相互の連携協力の下、飲酒運転の危険性や飲酒が身体に及ぼす影響に関する知識の普及を図り、町民一人一人の「飲酒運転をしない、させない、許さない」という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の割合が高いといった特性を有していることから、若年運転者層を始め、年代に応じたきめ細かな広報啓発を各種団体が連携して推進する。

オ スピードダウン

自動車の走行速度と交通事故の実態から最高速度違反の危険性について積極的に情報発信することにより、町民の交通安全意識の高揚を図る。

カ 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、すべての座席におけるシートベルトの正しい着用を図るため、啓発活動を展開する。

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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

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。

特に、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。

また、夕暮れ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の取付けを促進するものとする。

ケ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、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ものとする。

また、交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努めるとともに、各自治会、団体等の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行う。

(4) 住民の参加・協働の推進

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意識を高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ものとする。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、交通安全点検等住民が積極的に参加できるような仕組みをつくるほか、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進するものとする。

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ものとする。

また、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進めるものとする。

(1) 高齢者支援施策の推進

高齢者の交通安全意識の向上を図るため、福祉関係者や教育委員会と連携し、ことぶき大学や老人クラブ、高齢者が集うサロンなどにおいて継続して啓発活動を推進する。

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、満75歳以上の運転免許自主返納者を対象とした報奨金の交付や、運転免許証と同等の公的証明書となる運転経歴証明書制度の周知と発行手数料の負担等といった施策を推進する。

(2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の発生を防止するため、自転車利用者自身による定期的な点検整備の実施と正しい利用方法が徹底されるよう、各種広報媒体等を活用しながら周知に努める。

また、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などの普及促進を図り、自転車の被視認性の向上に努める。

環境負荷低減に向けた取組の推進や観光等における自転車利用の促進といった背景から、自転車乗用中の交通事故防止並びに安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則（平成19年7月10日 中央交通安全対策会議交通対策本部決定）」や「北海道自転車条例」を踏まえ、広報活動や安全運転講習等の実施などにより、交通安全教育等の充実に努める。

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、暴走族対策等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

また、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、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するものとする。

(1) 交通の指導の強化等

一般道路における交通秩序維持のため、無免許運転や飲酒運転、速度超過、過積載、無秩序な駐車等の防止に関して、広報等を通じ啓発活動を推進する。

推進にあたっては、大空町交通指導員等による交通指導体制を充実させるとともに、学校、PTA、子ども会育成会、消防団、自治会等の参加協力の下、歩行者、自転車利用者等の保護誘導活動を推進し、市街地、通学・通園路における歩行者及び自転車利用者の事故防止のため、交通指導を強化するものとする。

(2) 暴走族対策の強化

凶悪化する暴走族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、北海道暴走族の根絶等に関する条例の下、関係機関・団体が連携し、暴走族対策を強力に推進するものとする。

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させ、報道機関等に対する資料提供を行い、凶悪化する暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行うものとする。

また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族への加入阻止を図る適切な指導の実施等を推進するとともに、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進するものとする。

イ 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族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は、暴走族等をい集させないため、施設の管理改善等の環境づくりに努めるものとする。

ウ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない競技用車両等の部品等が不正な改造に使用されることがないように、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する要請を行うものとする。

5 救助・救急活動の充実

交通事故に起因する救助・救急活動の増大や事故内容の複雑多様化に伴う応急手当等の必要性が今後さらに重要となってくることから、交通事故によ

る負傷者の救命を図り、かつ被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に即座に対応すべく、事故現場における一般的な応急手当についての普及啓発等を図り、さらに救急医療機関及び消防等の救急関係機関と密接な連携・協力を行いながら、さらなる救助・救急体制の充実を図るものとする。

6 交通事故被害者支援の充実

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等の下、交通事故被害者等のための施策の充実を図るものとする。

また、近年、自転車が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、被害者の救済の十全を図るため、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、被害者支援の積極的な充実を図るものとする。

(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、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から広報活動等を通じて広く町民に周知し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底するものとする。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

交通事故の相談活動は、交通事故相談所及び関係機関・団体等と連絡調整を図り、地域における交通事故相談活動を充実させるものとする。

また、損害賠償請求の援助活動については、交通事故相談センター及び関係機関と密接な連携を保ち、損害賠償に関する援助事業の推進を図るものとする。

第3節 冬季に係る交通の安全

大空町は、1年間の約3分の1が雪に覆われる積雪寒冷地であり、冬期間

(1 1月～3月)においては、月平均気温が氷点下3度を下回り、年間降雪量も2mを超える厳しい自然環境にさらされる地域であり、吹雪による視程障害、積雪による道路の幅員減少、路面凍結による交通渋滞やスリップ事故、走行中の転倒事故等、交通という観点からも厳しい影響のある地域である。

さらに、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た施策に取り組む必要がある。

これらのことから、大空町における交通事故の防止に当たっては、その特殊な環境に対応した冬季の対策が不可欠である。

そのため、町は、住民の理解と協力の下、これまで述べてきた通年に係る施策に加え、次に掲げる冬季の交通安全に関する諸施策を総合的かつ効果的に推進するものとする。

1 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については、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。

積雪寒冷地である大空町における冬季交通は、路面や気象等、交通環境が通常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。

交通安全施設等の整備に当たっては、効果的・効率的に事故を削減するため、冬季に特徴的な事故が多発しているなど道路交通安全の観点から問題が生じている箇所に対して、事故の特徴を踏まえた対策を重点的に実施するとともに、道路交通の円滑化を図ることにより交通安全の推進に資するため、除排雪の実施や凍結防止剤、防滑砂の散布等による良好な道路環境の維持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

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ものとする。

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等の交通事故が発生する危険性の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も

のとする。

(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、沿道地域の人々のニーズや道路の利用実態、車両交通量の実態等を把握し、冬季における地域の気象や交通の特性に応じた道路交通環境の整備を行うものとする。

また、冬季の安全な道路交通を確保するため、冬季積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布を実施する。

(3) 円滑・快適で安全な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、防雪柵等の設置や除雪車の増強を図り、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ものとする。

除雪は、国道・道道との連絡、物資の輸送、通勤・通学路等、町民生活の安定に必要な路線について、優先基準に基づき行う。

また、市街地においては交差点周辺を中心に、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排雪を支援するものとする。

2 交通安全思想の普及徹底

冬季における道路交通は、路面や気象等、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重要である。

このため、心身の発達段階や年代に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うこととし、自動車学校等の協力を得て冬季の交通環境に対応した実践的な安全運転講習を実施するなど、参加・体験・実践型の教育方法を取り入れるとともに、各種広報媒体等を活用した広報啓発などを通じて、運転者・歩行者に対し、より効果的な交通安全思想の普及に努めるものとする。

3 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状況等に合わせた運転者の能力と資質の向上を図ることが有効であることから、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ものとする。

冬季は他の時期と比較し、気象や路面といった交通環境が変化しやすく、

交通安全に及ぼす影響も大きいことから、道路交通の安全確保のため、各種媒体等を活用して適時、適切に道路交通に関する総合的な情報提供の充実を図るものとする。