

更別村交通安全計画

令和3年度～令和7年度（第11次）

令和3年12月

北海道更別村

まえがき

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、全国的に道路交通事故の死傷者数が著しく増加し、交通安全の確保は大きな社会問題となった。

このため、国においては交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図る目的で、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）を制定した。

これに基づき、本村においては昭和46年度以降、10次にわたる更別村交通安全計画を策定し、国・道・関係団体等と一体となり交通安全対策を強力に推進してきた。

これまでの50年間のうち22カ年で発生した死亡事故において40人の尊い命が失われていることから、今後もよりいっそう努力して交通安全対策を進めていかなければならない。

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、事故そのものを減少させることが求められており、交通事故の防止は、関係機関だけでなく、住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ることを認識し、人命尊重の理念の下、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積極的に推進していくなければならない。

このような観点から、更別村交通安全計画は交通安全対策基本法の規定に基づき、令和3年度から7年度までの5年間に講すべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

本村はこの計画に基づき、幅広く住民の理解を求めるとともに、住民の積極的な協力を得てその成果を高めるよう努め、関係各機関との密接な連携を図り、これを実施するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1部 通年に係る陸上交通の安全	2
第1章 道路交通の安全についての目標	2
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	2
I 道路交通事故の現状	2
II 道路交通を取り巻く状況の展望	3
III 道路交通事故の見通し	4
第2節 更別村交通安全計画における目標	4
第2章 道路交通の安全についての対策	4
第1節 今後の道路交通の安全対策を考える視点	4
I 少子高齢化社会を踏まえた総合的な対策	4
II 飲酒運転の根絶	5
III 高規格幹線道路に伴う交通安全対策	5
IV 自転車の安全利用	5
V 住民自らの意識の醸成	6
第2節 講じようとする施策	6
I 道路交通環境の整備	6
1 安全・安心な歩行空間の整備	6
(1) 生活道路における交通安全対策の推進	6
(2) 通学路等における交通安全の確保	6
2 幹線道路における交通安全対策の推進	6
(1) 事故危険箇所対策の推進	6
(2) 幹線道路における交通規制	6
(3) 重大事故の再発防止	7
3 交通安全施設等整備事業の推進	7
(1) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	7
(2) 道路交通環境整備への住民参加の促進	7
4 災害に備えた道路交通環境の整備	7
(1) 災害に備えた道路の整備	7
(2) 災害発生時における情報提供の充実	7
5 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	8
(1) 道路の使用及び占用の適正化等	8
(2) 道路法に基づく通行の禁止または制限	8

II 交通安全思想の普及徹底・安全運転の確保	8
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	9
(1) 幼児に対する交通安全教育の推進	9
(2) 児童に対する交通安全教育の推進	9
(3) 生徒に対する交通安全教育の推進	9
(4) 成人に対する交通安全教育の推進	10
(5) 高齢者に対する交通安全教育の推進	10
(6) 障がい者に対する交通安全教育の推進	10
(7) 外国人に対する交通安全教育の推進	10
2 交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
(1) 交通安全運動の推進	10
(2) 反射材用品等の普及促進	11
(3) 飲酒運転根絶に向けた活動の推進	11
(4) スピードダウンの励行運動の推進	11
(5) シートベルト着用の推進	11
(6) チャイルドシート着用の推進	11
(7) 自転車の安全利用の推進	11
(8) 居眠り運転の防止活動の推進	12
(9) 効果的な広報の実施	12
(10) その他の普及啓発活動の推進	12
3 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	13
4 住民の参加・協働の推進	13
III 車両の安全性の確保	13
1 自転車の安全性の確保	14
IV 道路交通秩序の維持	14
1 暴走対策の強化	14
(1) 暴走行為をさせないための環境づくり	14
(2) 車両の不正改造の防止	14
V 救助・救急活動の充実	14
1 救助・救急体制の整備	14
(1) 救助体制の整備・拡充	14
(2) 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	15
(3) 救急救命士の養成	15
(4) 救助・救急用資機材の整備の推進	15
(5) 救急隊員の教育訓練の充実	15
(6) 高規格幹線道路における救急業務実施体制の整備	15

2 救急関係機関の協力関係の確保	15
VI 交通事故被害者支援の充実と推進	16
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	16
2 損害賠償の請求についての援助等	16
3 交通事故被害者支援の充実強化	16
 第2部 冬季に係る陸上交通の安全	17
I 冬季道路交通環境の整備	17
1 安全・安心な歩行空間の整備	17
2 地域に応じた安全の確保	17
3 交通安全に寄与する冬季道路交通環境の整備	18
II 冬季に係る交通安全教育の推進と安全運転の確保	18

計画の基本理念

本村における陸上交通の安全のための施策を講ずるにあたっては、人命尊重の理念の下、死傷事故根絶の究極目標を目指す立場に立って、経済社会情勢の変化を踏まえつつ、交通事故の実態に対応した安全施策を講じて行く必要があり、「住みたい 住み続けたいまち ともにつくろう みんなの夢大地」をまちづくりテーマとする更別村第6期総合計画（平成30年度～令和9年度）においても交通事故を防止する環境整備と意識の高揚に努めることを方針に掲げている。

このような観点から、交通社会を構成する人と、車両等の交通機関が活動する交通環境の2つの項目について、それら相互の関連を考慮しながら、適切かつ実施可能な施策を総合的に検討し、本計画を作成するものとする。

人に係る安全対策に関する項目については、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、指導の強化等を図るものとする。

また、交通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く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。その意識改革のためには住民が交通安全に関する各種活動に積極的に関与していく仕組みづくりも必要である。

交通環境に係る安全対策に関する項目については、交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図り、通学路、生活道路、市街地において歩道の整備を積極的に実施するなど、自動車と比較して弱い立場にある人優先の交通安全対策の推進を図るものとする。

これら二項目それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要であることから、情報の収集・提供を積極的に進め、さらに交通事故が発生した場合の負傷者救命を図るとともに、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、負傷者の治療の充実等を図るものとする。

また、交通事故防止のためには、国・道・村・関係機関・団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、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る。

本村では交通安全思想の普及・徹底を図り、交通道徳の高揚に努め、事故の絶滅を期するため、昭和40年に「交通安全宣言」の決議を行っている。

今後も住民が主体となり、地域の特性に応じた取組を行う参加・協働型の交通安全活動を推進するものとする。

さらに、交通安全に関する施策は多方面にわたっていることから、これらを有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要であるため、これらの施策を少子高齢化、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、適切な施策を選択し、重点的・効果的に実施するものとする。

第1部 通年に係る陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全についての目標

第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

| 道路交通事故の現状

昭和46年以降、本村の交通事故による24時間死者数は、昭和46年及び平成3年に各4人を記録。また、昭和63年、平成4年・5年・21年・25年の5ヵ年は、それぞれ3人の方が交通事故の犠牲となっている。

人身事故発生件数は、おおむね10件前後で推移していたが、最近の5年間は5件以下で減少傾向となっている。傷者数は5人前後から30人前後とかなりばらつきがあるが、最近の5年間は5人前後で推移している。

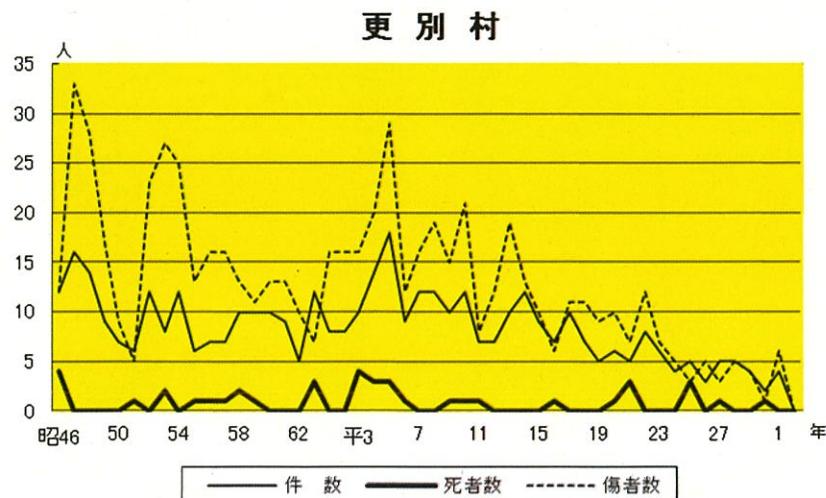
件数・死者数・傷者数とも年を追うごとに増減しているわけではなく、件数の多少が死者数・傷者数に影響しているわけでもない。

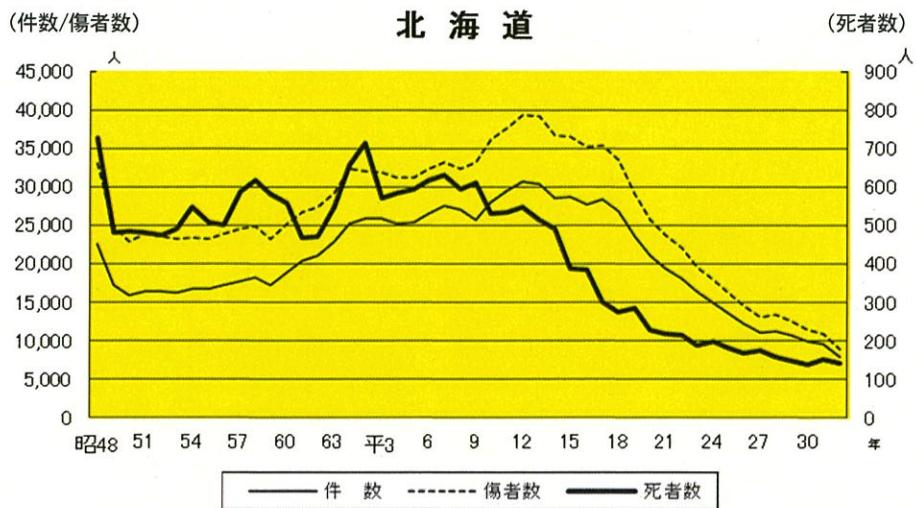
第一当事者も10代から80代まで幅広いが、ここ数年で高齢者の割合が増加している傾向にある。

本村では、昭和46年以降交通事故死ゼロ日数が1,000日以上を8回、うち4回が1,500日以上を記録するなど、交通安全運動が村民に浸透していることは確かである。

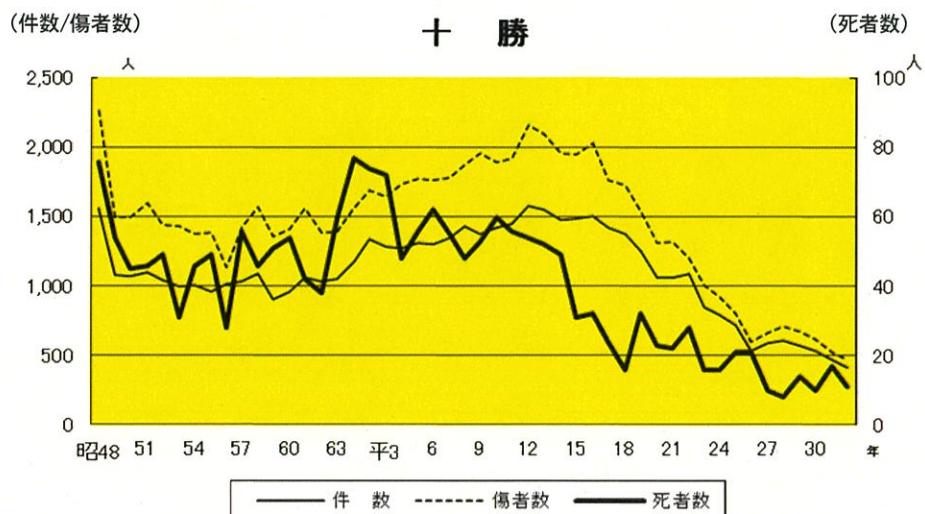
道内並びに十勝管内の状況だが、事故件数・傷者数は減少傾向、死者数に限っては横ばいの状況が続いていることが3ページのグラフから分かる。近年における車両の安全性能向上、さらには住民をはじめ関係各位の努力の成果であると考えられる。

【参考～更別村・北海道・十勝における交通事故発生件数・死者数・傷者数】





※グラフの初年が更別村から2年遅れているのは、昭和47年以前の数値を把握していないため。



※グラフの初年が更別村から2年遅れているのは、昭和47年以前の数値を把握していないため。

II 道路交通を取り巻く状況の展望

全国的な例に漏れず、本村でも18歳以上の住民のほとんどが運転免許を保有し、車両保有台数も令和3年3月末で総人口を上回る4,354台となっている。人口はここ数年微減傾向だが、保有台数は今後とも増加が見込まれる。また、本村の高齢化率は令和3年3月末で31.1%となっており、前回第10次計画策定時の平成28年3月末(28.7%)と比較すると2.4%増加している。このように高齢化社会に伴う高齢運転免許保有者の増加は、道路交通に少なからず影響を与えるものと考えられる。

III 道路交通事故の見通し

将来的な交通事故状況については見極めが難しいところではあるが、地理的条件ゆえ、輸送や移動は自動車による道路交通に依存するしかない。前述したとおり、高齢運転者の増加や、高規格幹線道路の供用に伴い、市街地を中心とした村内の交通量は増加しており、道路交通事故については依然楽観視できるような状況にはならないことが想定される。

第2節 更別村交通安全計画における目標

【数値目標～交通事故死ゼロ日数 2,000日】

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、本計画期間である令和7年度末までに交通事故による死者を出さず、平成30年6月27日から続く交通事故死ゼロ日数を2,000日以上継続することを目指す。当然のことながら、交通事故による死者を出さないためだけの対策ではなく、道路交通事故そのものを抑制するための取組を積極的に推進していく。

第2章 道路交通の安全についての対策

第1節 今後の道路交通の安全対策を考える視点

平成28年を初年とする第10次の村交通安全計画以降、道路交通による死亡事故に関しては平成30年に発生し、1人の方が犠牲となっている。また、人身事故の発生件数は5件を下回り、傷者数は5人前後と、9次以前と比較すると減少傾向にある。

また、令和3年11月末現在で交通死亡事故死ゼロ日数1,253日を記録し、現在も継続中であることから、これまでの村計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。しかしながら、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ことが必要である。

具体的には、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底・安全運転の確保、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充実と推進といった6つの柱により交通安全対策を実施するものとする。

対策の実施にあたっては、次の点を重視して推進を図るものとする。

| 少子高齢化社会を踏まえた総合的な対策

前述したように本村の高齢化率は道内でも低い水準で推移しているが、今後、高齢化が更に進むことが想定される。

高齢運転者による交通事故等の大きな原因となっている認知症への対策として、平成27年の道路交通法改正により、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性検査等により、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、免許の返納に繋がるケースもあることから、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。

また、高齢者の身体機能に応じた交通安全教室等を今後も継続して推進していくと同時に医療機関や福祉施設等とも連携し、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させていくことも重要である。

さらに、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

II 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にもかかわらず、道内では、飲酒を伴う重大な交通死亡事故が相次いで発生し、平成26年には飲酒を伴う交通事故による死者数が全国ワーストワンとなった。こうした中、一人ひとりが「飲酒運転をしない、させない、許さない」という意識のもとに、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した北海道飲酒運転の根絶に関する条例が平成27年11月30日に制定され、同年12月に施行された。

この条例に基づき、事業者、家庭、学校、住民、行政などの関係機関が連携協力し、飲酒運転の予防及び再発防止のため、飲酒運転の根絶に向けた社会環境づくりを今後も推進していく必要がある。

III 高規格幹線道路に伴う交通安全対策

平成25年3月17日に高規格幹線道路更別ICが開通し、本村における交通事情が大きく変化した。開通前までは市街地東側の国道236号線を利用する経路が主流となっていたが、開通後は更別ICを利用する車両の流入、流出が多くなった。現在においてもその状況は変わらないことから引き続き警戒標識などの交通安全施設の整備を積極的に推進していくなど、きめ細かな事故防止対策を実施する必要がある。

IV 自転車の安全利用

自転車利用者は自転車の交通ルールに関する理解が不十分なこともあります、ルールやマナーに違反する行動も多く見られる。また、自転車は自動車等に衝突された場合は被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となる側面も有していることから、「北海道自転車条例」や「自転車安全利用五則」を活用し、自転車の正しい乗り方や危険性について周知徹底を図るとともに、交通安全教室等でも自転車の安全利用を促進していく。

V 住民自らの意識の醸成

交通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く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、交通安全に関する教育普及啓発活動を充実させる。さらに、住民が地域の課題を認識し、交通安全に関する各種活動に直接関わったりするなど、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。

第2節 講じようとする施策

| 道路交通環境の整備

1 安全・安心な歩行空間の整備

歩行者及び自転車利用者など、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、歩道等の整備等、きめ細やかな事故防止対策を実施することで車両の速度の抑制や安全な道路環境を形成していく必要がある。

特に幼児・児童・生徒の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備を積極的に推進するとともに、高齢者・障がい者を含めた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、段差がなく平坦性に優れた幅の広い歩道の整備に努める。

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間を整備するとともに道路標識の高輝度化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

(2) 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経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」等に基づき、学校、教育委員会、警察、道路管理者等と連携し定期的な合同点検を実施し、必要な対策を推進する。

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資する道路整備事業については、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、選択と集中、住民参加・住民との協働により重点的・集中的に事業の推進を図る。また、高規格幹線道路に通じる道路についても重点的・集中的な安全対策を講じる必要がある。

(1) 事故危険箇所対策の推進

事故危険箇所においては、信号機や歩車分離式信号の新設・改良、中央分離帯や交差点の改良、道路照明・視線誘導標の設置等の交通安全対策を推進する。

(2) 幹線道路における交通規制

交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通の状況等を勘案しつつ適正化を図るよう、警察や関係機関等への働きかけを行う。

特に、高規格幹線道路に通じる幹線道路については、通過車両が増加している状況を十分把握し、重点的・集中的に車両速度の抑制につながる交通規制を警察や関係機関等に働きかける。

(3) 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するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様の事故の再発防止を図る。

3 交通安全施設等整備事業の推進

安全な道路交通環境の整備にあたっては、交通事故発生状況等を勘案し、効果的かつ効率的に計画的な交通安全施設等整備事業の推進を図る。

(1) 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方の下、車両速度の抑制など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、高規格幹線道路の整備により、生活道路への車両流入が増加していることから、交差点や飛び出しなどの注意喚起を促す道路警戒標識の設置について警察や関係機関等と連携し取り組む。

さらに、信号制御についても、歩行者、自転車の視点で、信号をより守りやすくするための点検を行い、歩行者、自転車優先の考えに立った信号制御となるよう、警察や関係機関等への働きかけを行う。

(2) 道路交通環境整備への住民参加の促進

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、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う必要がある。道路利用者が日常感じている意見を取り入れ、道路交通環境整備に反映させることが重要であり、地域住民等で構成される更別村生活安全推進協議会との連携により公安委員会や道路管理者が設置する警戒標識や規制標識などを補完する目的で「交差点注意」などの交通安全啓発看板の設置などを推進していく。

また、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進捗状況、効果等について積極的に公表する。

4 災害に備えた道路交通環境の整備

(1) 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ため、橋梁の耐震対策や交通安全施設の整備を推進するとともに交通規制資機材の整備を推進する。

(2) 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・分析し、災害情報を道路利用者等へ提供する。

5 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(1) 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あたっては、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、許可条件の遵守、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。

また、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、強力な指導取締まりにより、その排除を行うとともに、不法占用等の防止を図るため、沿道住民等に対して啓発活動を積極的に行う。

(2) 道路法に基づく通行の禁止または制限

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、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止、または制限に対する違反を防止するため、必要な体制の拡充・強化を図るものとする。

II 交通安全思想の普及徹底・安全運転の確保

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、交通ルール・マナーを身に付けるためには、人の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して、住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。

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ほか、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しては高齢者の行動特性を理解した上で高齢者を保護し、高齢者の安全確保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、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。

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・

指導を強化する。

また交通安全教育・普及啓発活動については、国、道、村、警察、学校、関係機関・団体、地域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つた活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる村職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域が一体となつた交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど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

(1) 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育成するとともに、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。そのため、警察、幼稚園、認定こども園、保育園、家庭、地域、関係機関・団体が連携・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。

村立幼稚園及び認定こども園においては、交通安全教室の開催や安全教本・資材の配布を引き続き実施するとともに、こぐまクラブの育成・活動強化を通じ、親子で学習する機会をより多く設けることで、幼児のみならず保護者の交通安全意識向上を目指す。

(2) 児童に対する交通安全教育の推進

小学校児童に対する交通安全教育は、警察、学校、家庭、地域、関係機関・団体と連携・協力を図りながら、心身の発達段階や地域の実情に応じ、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通行するため、道路交通における危険予測や回避能力を身に付けさせ、安全に通行する意識を高めることを目標とすることから、引き続き交通指導員・保護者・ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導を推進していく。

また、小学校においては、安全資材や教本の配布、学齢時に応じた交通安全教室の開催を引き続き実施するとともに、あらゆる機会を通じて指導の徹底を図る。

(3) 生徒に対する交通安全教育の推進

中学校、高等学校の生徒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、自転車や自動二輪車で安全に道路を通行するための必要な技能・知識を十分に習得させるとともに、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮することや交通社会の一員としてルールを遵守し自他の生命を尊重するなど、責任をもって行動できるようにすることを目標とする。

交通安全教育推進のため、警察、学校、家庭、地域、関係機関・団体と連携・協力を図りながら、自転車・二輪車・普通自動車の特性、危険の予測と回避、標識の意味、応急手当等について、あらゆる機会を通じ指導を行う。

(4) 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、安全運転に必要な知識及び技能、危険予測・回避能力の向上、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・モラルの向上を目標とし、職場等での積極的な講習会開催・参加を促すことで、歩行者及び自転車利用者の保護、シートベルトの着用、悪質・危険運転、違法駐車の防止等を中心とした交通安全教育を進める。また、各団体等を通じパトライト作戦や旗の波作戦などの交通安全活動へ参加してもらうことで、安全意識の醸成に努める。

(5) 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及ぼす歩行者又は運転者としての交通行動への影響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通行するための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。

交通安全教育推進のため、警察、家庭、地域、関係機関・団体と連携して、老人クラブ、高齢者学級における交通安全教室の開催、高齢者に対する社会教育活動・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とともに、反射材の活用等、交通安全の普及に努める。

また、関係機関・団体、自動車学校と連携して個別に安全運転の指導を行い、ドライビングシミュレーター等の各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会拡大を図るとともに、自発的な受講を促進し、地域・家庭で適切な助言が行われるよう交通安全をテーマとした世代間交流の促進に努める。

(6) 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技能及び知識の習得のため、地域の福祉活動の場を利用するなどして、きめ細かな交通安全教育の推進に努める。

また、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に努める。

(7) 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、外国人を雇用する使用者等を通じ、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等、広報による啓発活動を推進する。

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

住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、住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・団体等が相互連携し、全国交通安全運動に合わせて、交通安全運動を組織的・継続的に展開するものとする。

交通安全運動の運動重点として、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、運動の実施にあたっては、広く住民周知を行い、住民参加型で継続的・自主的な活動が展開されるよう実施に努める。

また、高齢歩行者及び自転車利用者の事故防止のため、反射材用品の普及や各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発を行う。

さらに、高齢運転者が運転免許証を返納しやすい環境づくりを行うため、運転経歴証明書制度について周知を図る。

(2) 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配布を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞄等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨し、適切な利用方法についての情報提供に努める。

(3) 飲酒運転根絶に向けた活動の推進

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、関係者等と連携して「ハンドルキーパー運動」の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を進め、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という意識の確立を図る。

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関係機関・団体と連携して推進する。

(4) 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。

(5) シートベルト着用の推進

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ため関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動を展開する。

(6) チャイルドシートの着用の推進

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・認定こども園・保育所等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努める。

(7) 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する際は、車両としてのルールを遵守するとともに、歩行者の安全への配慮が必要なことを理解させるため、「自転車安全利用五則」の活用や平成30年4月に施行された「北海道自転車条例」に基づいた取組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ついて普及啓発を図る。

また、自転車の歩道通行時におけるルール、スマートフォン等を操作しながらの乗車やイヤホン等を使用しての乗車の危険性について指導するとともに、「北海道自転車条例」に基づき、乗車用ヘルメットの着用、自転車損害賠償保険等への加入に関する普及啓発を行う。

さらに、夕暮れ時から夜間にかけて重大な事故が多発する傾向にあることから、自転車の灯火（ライト）の点灯を徹底し、反射材用品の取り付けを促進するとともに、幼児・児童の保護者等に対しては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、着用の徹底を図る。

(8) 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、道の駅等の駐車場を休憩場所として確保する取組を推進する。

(9) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、情報端末、インターネット等の広報媒体を活用して、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、村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、広報紙、防災無線、チラシ、ホームページ等の家庭向け広報媒体を積極的に活用し、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関する広報活動を支援するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行う。

(10) 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村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努める。

(イ) 夕暮れ時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、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について周知を行

うとともに、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) 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。

(エ) 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。

(オ) 更別村生活安全推進協議会など住民が主体的に参加し討議する会議を開催し、交通安全意識の高揚を図る。

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、交通安全指導者養成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していく。

また、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。

さらに、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るとともに、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を、着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

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、地域住民に留まらず、村を訪れ、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あたっては、行政、民間団体・企業等と住民が連携を密にした上で農村地域や市街地域など、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。

III 車両の安全性の確保

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。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢者運転による事故や子供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重要である。

また、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が、自動車検査やリコール制度等による自動車の安全性確保については国・道が主導となるため、村においては自動車の安全性能評価などの情報提供や自転車検査制度の周知に努めることとする。

1 自転車の安全性の確保

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とともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し高額な賠償額となる事例もあることから、任意保険等への加入も啓発する等、乗車の際の自覚・責任意識の啓発を図る。

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。

IV 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、警察、関係機関・団体等が連携し、地域ぐるみで暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

1 暴走対策の強化

(1) 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走行為に利用されやすい施設、あるいは道路の管理者は警察、関係機関・団体等との連携を強化し、暴走行為ができない環境づくりを積極的に行う。

(2) 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、警察、関係機関・団体等と「不正改造車を排除する運動」を積極的に推進する。

V 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、被害を最小限にとどめるため、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、救急現場または搬送途上において、医師、看護師、救急救命士等による一刻も早い救急医療、応急処置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を推進する。

1 救助・救急体制の整備

(1) 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応するため、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ものとする。

(2) 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、広く一般に普及する必要がある。

このため、心肺蘇生法に関する基準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、民間団体の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催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、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に対しても広く知識の普及に努めるとともに、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。

加えて、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、高等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。

(3) 救急救命士の養成

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立するとともに、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受講を推進する。

また、医師の指示・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。

(4) 救助・救急用資機材の整備の推進

救助資機材の整備を推進するとともに、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。

(5) 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、救急隊員の知識・技術の向上を図るため、教育訓練の充実を推進する。

(6) 高規格幹線道路における救急業務実施体制の整備

高規格幹線道路における救急業務については関係機関と協力のもと、救急業務実施体制の整備を促進する。

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・協力関係の確保を一層強化する。

VI 交通事故被害者支援の充実と推進

交通事故被害者は、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、または、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いる。このような交通事故被害者を支援することは極めて重要であり、交通事故被害者の相談機会の充実や情報の提供を図るなどして被害者支援を行う。

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を広報活動等で住民に周知し、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

広報誌等を活用して交通事故相談所について積極的に周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

3 交通事故被害者支援の充実強化

交通事故により保護者を失った児童・生徒に対する交通遺児等貸付事業、民間被害者支援団体への支援、高等学校に在学する交通遺児の授業料減免事業及び進学援助を行う奨学金制度の周知・利用促進に努める。

第2部 冬季に係る陸上交通の安全

本村は、1年の約3分の1の期間が雪に覆われる積雪寒冷地であり、冬期間（11月～3月）は月平均気温が氷点下となり年間降雪量も2メートルを超える、厳しい自然環境にさらされる地域である。また、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や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い上に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。

さらに、積雪による歩道幅員の減少等からも、歩行空間の確保に関する住民ニーズは大きく、高齢者、障がい者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取組が必要である。

そのため、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。

| 冬季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、これまで冬季交通の確保や交通安全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。積雪寒冷地である本村での冬季交通は、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。

冬季道路交通環境の整備にあたっては気象状況、事故の特徴を踏まえた対策を実施するとともに、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排雪や凍結防止剤や防滑砂の散布等の実施など、冬季交通に係る交通安全施設等の整備を推進する。

1 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、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を実施する。また商店街については事業者と連携し、地域ぐるみで安全・安心な歩行空間を確保する。

2 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。また、積雪寒冷特別地域において冬季の安全な道路交通を確保するため、積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤の散布を実施する。

3 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、高速除雪車等による道路除排雪の実施、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、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促す。

さらに、分かりやすく使いやすい道路交通環境の整備が必要とされ、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。

II 冬季に係る交通安全教育の推進と安全運転の確保

冬季は、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参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用し、特に、高齢者を中心に自動車学校等を活用し実車を用いる「冬道安全運転講習」などの体験講習の実施により、積雪・凍結路面における運転に必要な技能と知識を習得させることに努める。