

俱知安町交通安全計画

令和3年度～令和7年度(第11次)

俱知安町交通安全対策会議

目 次

第1章	交通安全計画について	1
第1節	計画の位置づけ・期間等	1
1	計画の基本理念	2
2	計画の推進	3
3	これからの5年間において特に注視すべき事項	4
第2節	道路交通事故の現状	5
1	北海道の交通事故の現状	5
2	倶知安町の交通事故の現状	7
第3節	交通の安全についての目標	12
第4節	施策の柱と重点課題	12
第2章	講じようとする施策	
第1節	道路交通環境の整備	17
1	生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	17
2	幹線道路における交通安全対策の推進	18
3	災害に備えた道路交通環境の整備	18
4	冬季道路交通環境の整備	18
5	要望活動	18
第2節	交通安全思想の普及徹底	19
1	交通安全教育の推進	20
2	飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	21
3	スピードダウンの励行運動の推進	21
4	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	21
5	チャイルドシートの正しい着用の徹底	21
6	自転車安全利用の推進	22
7	あおり運転等の違反行為に関する周知・啓発	22
8	デイ・ライト運動の一層の浸透・定着	22
9	踏切道における交通安全対策	23
10	街頭啓発及び広報活動の実施	23
第3節	安全運転の確保	24
第4節	救助・救急活動の充実	24
第5節	被害者支援	24

第1章 交通安全計画について

第1節 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ました。

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）が制定されました。

そして、この法に基づき、倶知安町においても昭和46年（1971年）以降、10次・50年にわたる倶知安町交通安全計画を策定し、町および関係機関が一体となって、交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、北海道全体の交通事故死者数は、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、平成27年の死者数は177人と5分の1以下まで減少し、令和2年には死者数は144人と6分の1以下まで減少するに至っています。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ます。

しかしながら、未だに道路交通事故による死傷者数が1万3千人を超えており、倶知安町については第10次交通安全計画期間（平成28年度～令和2年度）において、平成29年度及び平成30年度を除く全ての年度でそれぞれ1名の尊い命が失われております。

言うまでもなく、交通事故の防止は、関係行政機関、関係民間団体、さらには町民一人一人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ねばなりません。

この交通安全計画は、このような観点から、令和3年度（2021年度）から7年度（2025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す。

この交通安全計画に基づき、国の関係行政機関、道及び倶知安町においては、陸上交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとします。

1 計画の基本理念

(1) 交通事故のない社会を目指して

北海道では、全国を上回るスピードで人口減少が進んでいます。高齢化率も3割を超える状況となっており、倶知安町も例外なくその方向に向かっていきます。

また、社会全体で新型コロナウイルス感染症の発生により様々な取組が成されているところです。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、安全で安心して暮らせる社会を実現することができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要であります。

今もなお、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、公共交通機関をはじめ、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す。

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社会を目指すべきであります。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ありませんが、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、今再び、新たな一步を踏み出さなければなりません。

(2) 人優先の交通安全思想

道路交通においては、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、すべての交通において、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ります。

また、思いがけず交通事故被害者となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められます。

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していかねばなりません。

(3) 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、高齢運転者による事故は、喫緊の課題です。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重要となってきています。

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み豊かな人生をおく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」を構築することを目指します。

2 計画の推進

(1) 救助・救急活動の充実及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、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ことが重要です。

また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の趣旨を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとします。

(2) 参加・協働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、関係民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、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支援することが重要であることから、国、道及び町の行う交通の安全に関する施策に町民が参加できる仕組みづくり、町民が主体的に行う交通安全活動、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

(3) 効果的・効率的な対策の実施

現在、町は厳しい財政事情にありますが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策については、こうした財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要です。そのため、少ない予算で最大限の効果を上げることができるような対策に集中して取り組むとともに、地域の交通実態に応じた整備を図るなど、効率的な予算執行に配慮します。

また、少子高齢化、国際化等の社会情勢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、適切な施策を選択して、これを重点的かつ効果的に実施します。

さらに、交通の安全は、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た取組を行っていくものとします。

(4) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

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も、交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、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きます。

3 これからの5年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も、確実に交通安全を図っていくため、北海道警察、安全に関わる国の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す。本計画の期間中における法改正等については、必要に応じて臨機に実施します。

(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、あらゆる交通におよび、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ます。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します。

第2節 道路交通事故の現状

1 北海道の交通事故の現状

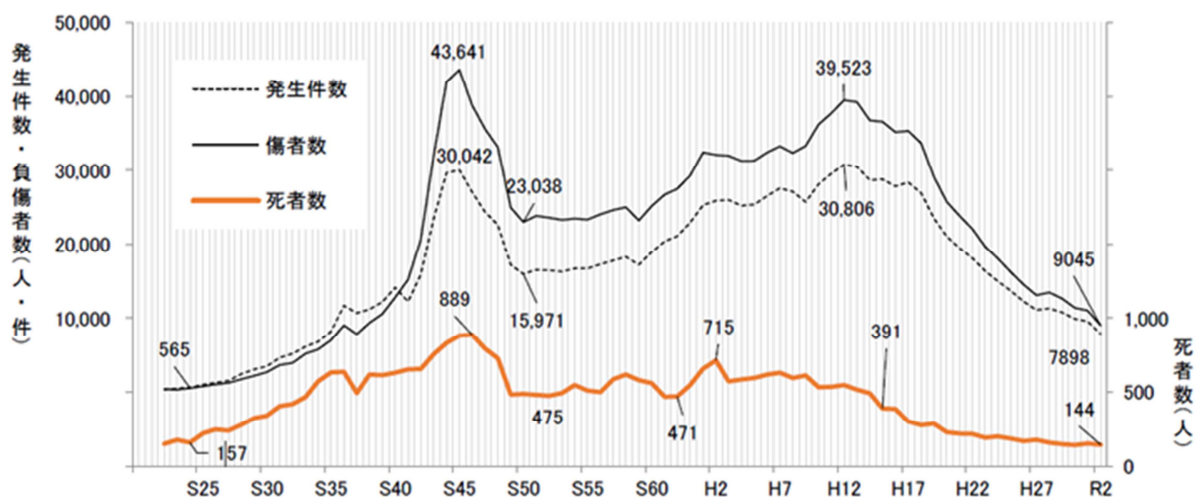
北海道の交通事故による24時間死者数は、昭和46年をピークに、昭和47年以降は着実に減少に向かい、昭和52年には475人とピーク時の半数まで減少しました。その後増勢に転じ、平成2年には715人に達しましたが、翌年から再び減少傾向に転じ、平成15年には391人となり、昭和46年当時の半数以下となりました。

また、平成30年は記録が残る昭和22年以降最少の141人となるとともに、第10次交通安全計画の最終年である令和2年中の死者数は144人となり、平成32年（令和2年）までに24時間死者数を150人以下とする目標を達成しました。

なお、近年、交通事故件数と死傷者数については、平成12年をピークに減少傾向にあり、令和2年の発生件数は7,898件、死傷者数は9,187人となり、ピーク時の4分の1に減少しています。

道路交通事故における交通事故発生件数、死者数及び負傷者数

(北海道交通安全計画より抜粋)



注1 昭和34年までは、軽微な被害（8日未満の負傷、2万円以下の物件）事故は含まない。

注2 昭和40年までの発生件数には、物件事故件数も含まれる。

注3 高齢者については、昭和46年は60歳以上、平成8年以降は65歳以上の者の死者数を用いた。

【参考】これまでの北海道交通安全計画の目標値と実績値

計画時期	目標値	実績値
第1次 (昭和46年度～50年度)	歩行者推計死者数約472人の半減	昭和50年176人
第2次 (昭和51年度～55年度)	過去最多の死者数889人の半減	昭和55年510人
第3次 (昭和56年度～60年度)	数値目標なし	—
第4次 (昭和61年度～平成2年度)	数値目標なし	—
第5次 (平成3年度～7年度)	死者数550人以下	平成7年632人
第6次 (平成8年度～12年度)	死者数530人以下	平成12年548人
第7次 (平成13年度～17年度)	死者数485人以下	平成17年302人
第8次 (平成18年度～22年度)	死者数260人以下	平成22年215人
第9次 (平成23年度～27年度)	死者数175人以下	平成27年177人 (平成26年169人)
第10次 (平成28年度～令和2年度)	死者数150人以下	令和2年144人 (平成30年141人)
第11次 (令和3年度～令和7年度)	死者数134人以下	—

2 倶知安町の交通事故の現状

倶知安町内における平成28年度から令和2年度の交通事故発生状況は以下の表のとおりとなっています。

事故発生件数は概ね横ばい傾向で推移しています。交通事故月別発生件数の表から、倶知安町の交通事故発生時期は、夏季よりも冬季である1月から3月に多い傾向があります。しかし、死亡事故の発生については、平成28年は11月に、令和元年は8月に発生しており、1年を通して町民の交通安全意識を高めることが重要であることが見てとれます。

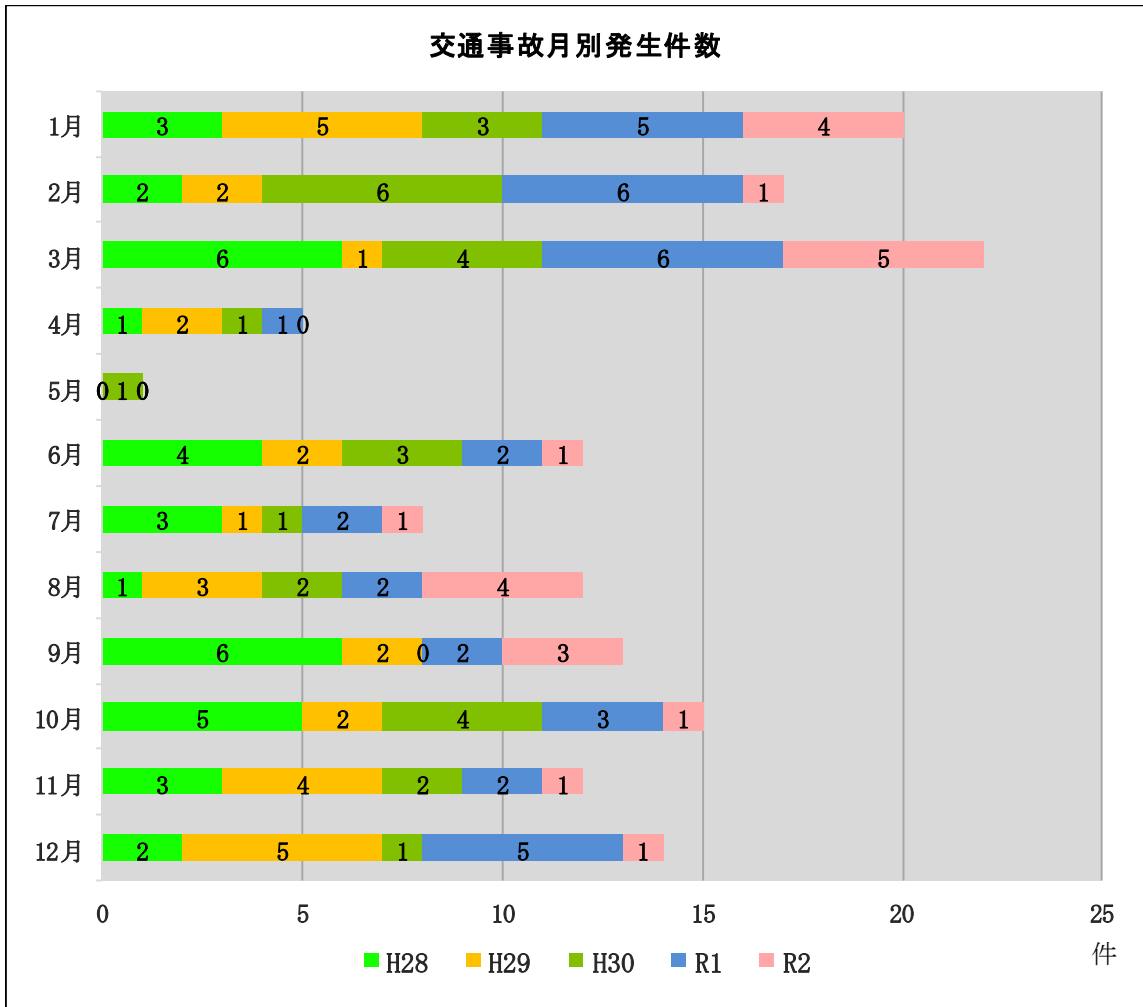
倶知安町は道内・外の観光客のほか、海外からのスキー客、観光客が非常に多く訪れることから、町民だけではなく、町外者や外国人等についても安全運転の重要性を周知していく必要があります。

倶知安町の交通事故発生状況

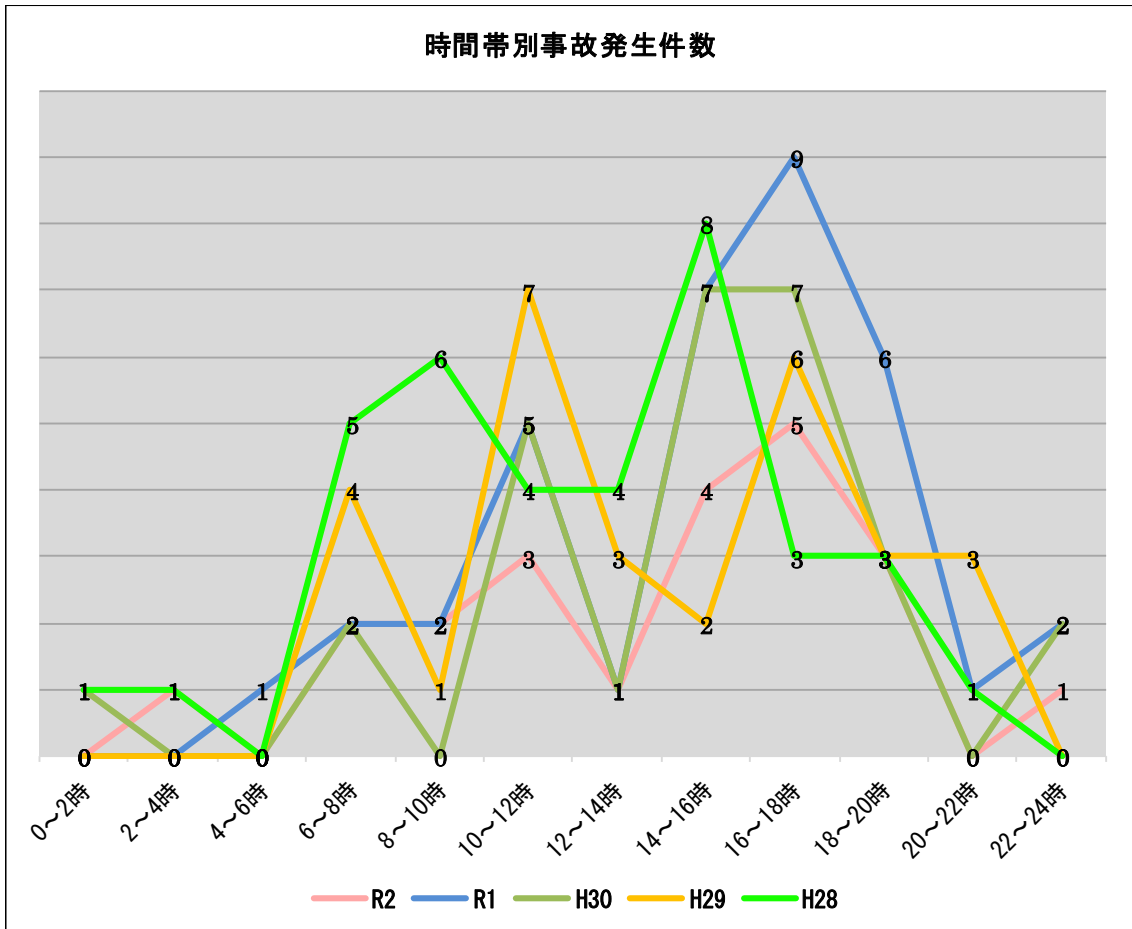
年	事故発生件数	死者数	傷者数
平成28年(2016年)	36	1	47
平成29年(2017年)	29	0	35
平成30年(2018年)	28	0	30
令和元年(2019年)	36	1	60
令和2年(2020年)	22	0	30

倶知安町の人身事故発生状況

年	事故発生件数	うち外国人が第一当事者となる件数
平成28年(2016年)	36	2
平成29年(2017年)	29	6
平成30年(2018年)	28	5
令和元年(2019年)	36	4
令和2年(2020年)	22	3



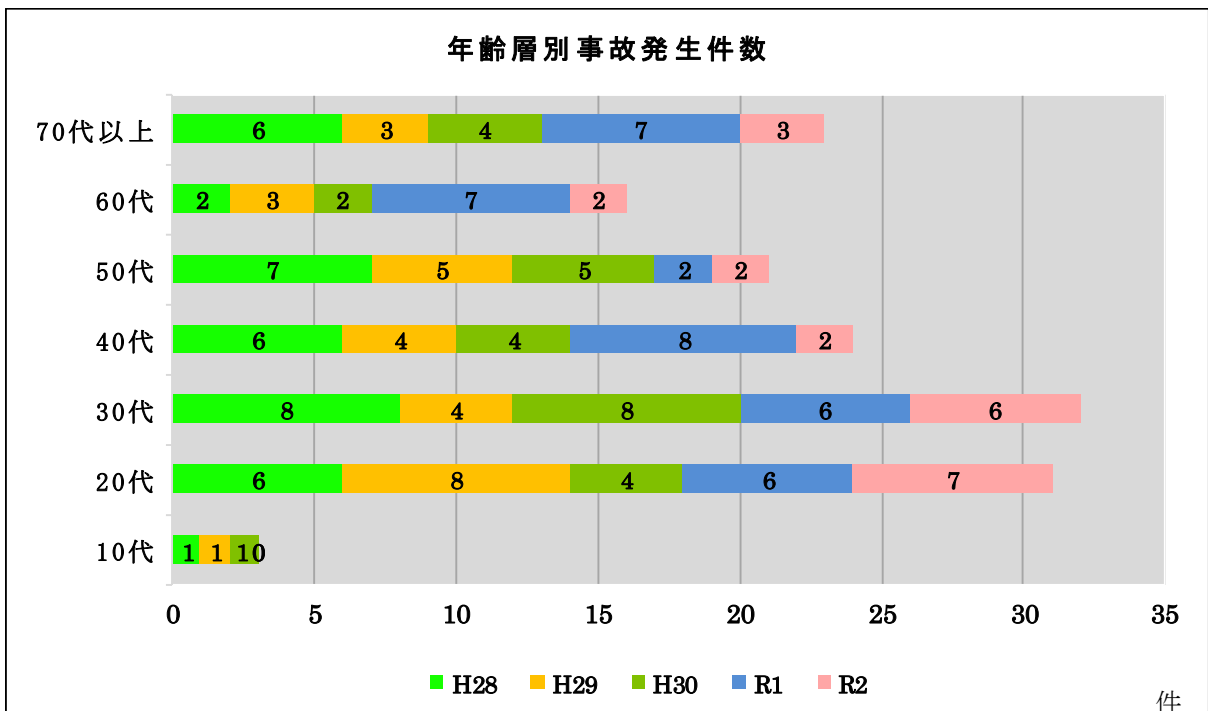
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
H28	3	2	6	1	0	4	3	1	6	5	3	2
H29	5	2	1	2	0	2	1	3	2	2	4	5
H30	3	6	4	1	1	3	1	2	0	4	2	1
R1	5	6	6	1	0	2	2	2	2	3	2	5
R2	4	1	5	0	0	1	1	4	3	1	1	1



	H28	H29	H30	R1	R2
0~2時	1	0	1	0	0
2~4時	1	0	0	0	1
4~6時	0	0	0	1	0
6~8時	5	4	2	2	2
8~10時	6	1	0	2	2
10~12時	4	7	5	5	3
12~14時	4	3	1	1	1
14~16時	8	2	7	7	4
16~18時	3	6	7	9	5
18~20時	3	3	3	6	3
20~22時	1	3	0	1	0
22~24時	0	0	2	2	1

年齢層別事故発生状況の表から、発生件数が一番多いのは30代、次いで20代となっています。高齢者の事故が多いような印象が強いです。高齢者の事故が多く感じるのは、高齢化に伴い全事故に占める高齢者による事故件数が大きくなっていることが考えられます。

いずれにしましても、大切なことは交通事故を起こさないことです。交通事故発生件数は年々減少傾向にあります。それを途切れさせることなく継続させていくことが重要です。



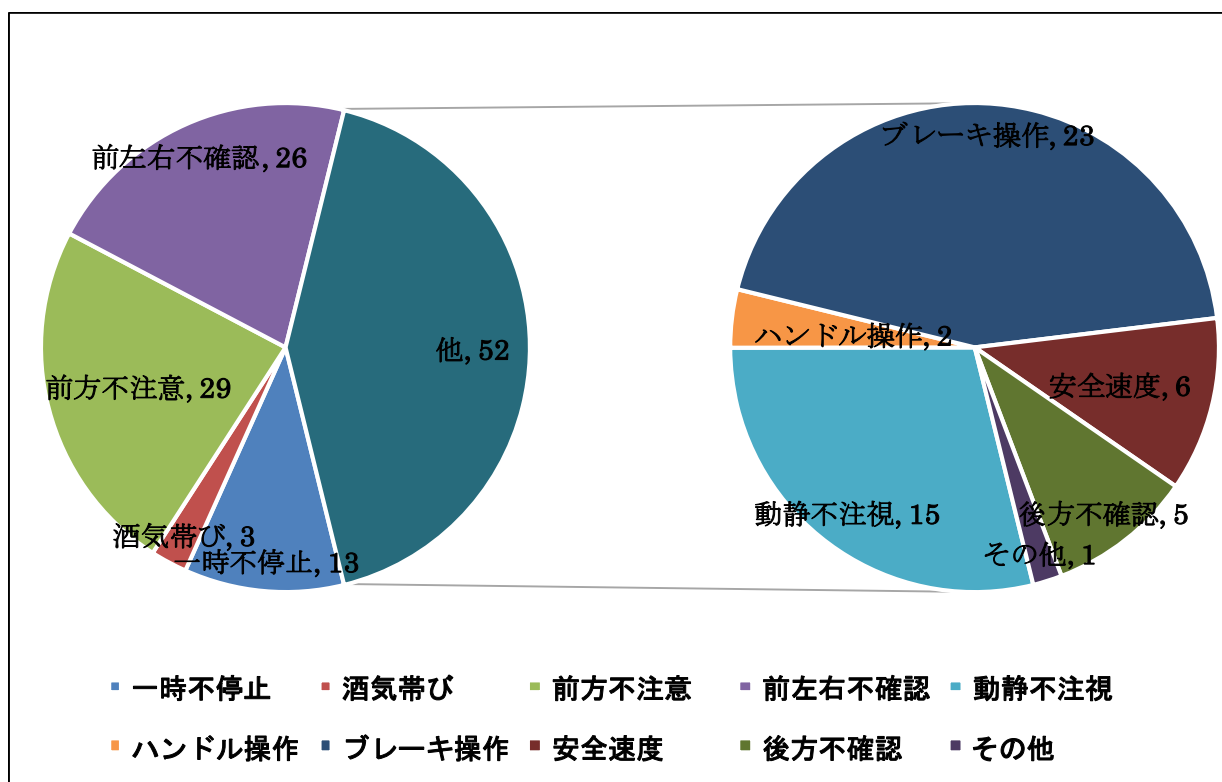
	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上
H28	1	6	8	6	7	2	6
H29	1	8	4	4	5	3	3
H30	1	4	8	4	5	2	4
R1	0	6	6	8	2	7	7
R2	0	7	6	2	2	2	3

第10次交通安全計画時に発生した交通事故の発生原因は「安全運転義務違反」によるものが最も多く、その中でも「ブレーキ操作」や「動静不注視」が多くなっています。

運転に対する慣れが、運転中の緊張感の欠如に繋がり、注意力が散漫になることがあります。運転中に食事をしたり、周りの景色に見とれたり、最近ではスマートフォンを操作している人も見られます。

こうした行為が安全運転義務違反になることを忘れてはいけません。

事故発生原因
(平成28年～令和2年 累計)



第3節 交通の安全についての目標

【数値目標】令和7年度までの5年間、町民の交通事故死者数「0」ゼロ

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ため、本計画においては、交通事故による死者数を「0」ゼロとすることを目指します。

この目標を実現するため、事故そのものの減少や負傷者数の減少にも積極的に取り組むこととし、関係行政機関、関係民間団体、町民の理解と協力のもと、第2章に掲げる諸施策を総合的に推進します。

第4節 施策の柱と重点課題

【施策の柱】

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 救助・救急活動の充実

5 被害者支援の充実と推進

【重点課題】

1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

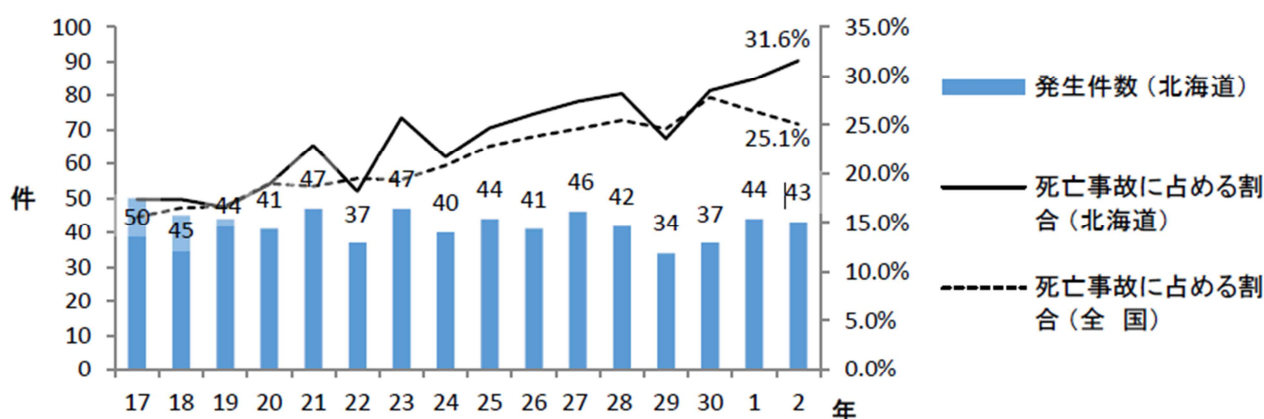
北海道は、交通事故死者に占める高齢者の割合は極めて高く、死者のほぼ半数が65歳以上の高齢者です。

また、交通死亡事故のうち高齢運転者が原因となる事故の割合については、30%を超えています。

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、道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正（平成27年6月交付）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、これに従わない場合や認知症と診断された場合には免許が取り消されることになりました。（平成29年3月12日施行）。

高齢運転者（65歳以上）が第1当事者となった交通死亡事故の推移

（北海道交通安全計画より抜粋）



過疎化や少子高齢化の進行、自家用乗用車の普及などにより、通学、通院、買い物など日常生活に欠かせない移動手段であった公共交通機関の利用者が減少傾向にあり、その維持・確保が難しくなるなど、公共交通のサービスレベルが低下しています。

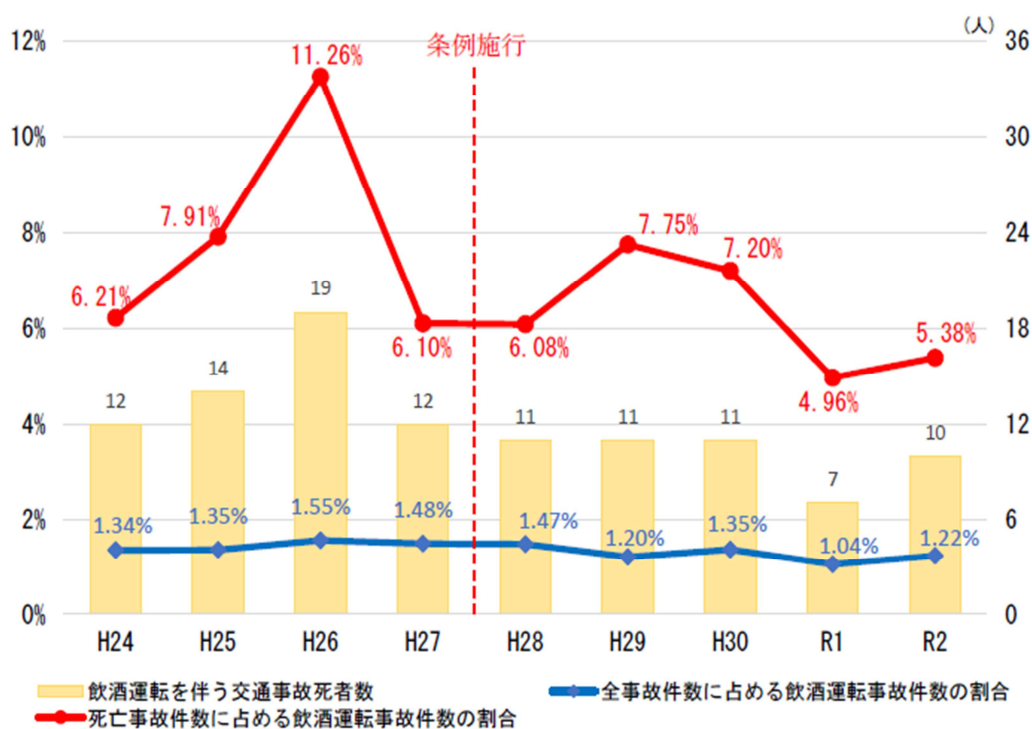
高齢者をはじめとする交通弱者の方々が安心して日常生活を送るため、地域交通の維持・確保に向けた総合的な交通政策に、関係行政機関、関係民間団体と連携して取り組んでいきます。

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たにもかかわらず、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ています。

こうした中、道民一人一人が、「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日北海道条例第53号。平成27年12月1日施行）が成立しました。

北海道における飲酒運転を伴う交通事故死者数の推移



※ 歩行者、軽車両、路面電車及び列車による交通事故を除く。

この条例に基づき、事業者、家庭、学校、地域住民、行政その他の関係する者の相互の連携協力の下、飲酒運転の予防及び再発の防止のためのアルコール健康障害を有する者等に対する相談支援、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、町民に対する飲酒運転の状況等に関する情報提供など、飲酒運転を根絶するための社会環境づくりを推進します。

更に、本町では平成28年3月23日倶知安町議会において「飲酒運転根絶を宣言する決議」を行い、町民一丸となって飲酒運転の根絶に取り組むことを宣言しました。

飲酒運転根絶を宣言する決議

交通事故のない安全で安心して暮らせる社会の実現は、国民すべての切実な願いである。

私たちの生活は、車社会の進展とともに利便性が向上し、経済的にも豊かさを増したが、一方で被害者、加害者がともに大きな犠牲を払う悲惨な交通事故、中でも一人一人の取り組みによって防止できるはずの飲酒運転による交通事故は、依然として後を絶たない状況にある。

北海道内においては、一昨年7月13日、小樽市銭函で飲酒運転により、3人死亡、1人重傷、しかもひき逃げという、極めて悪質な事件が発生した。その後、飲酒運転の根絶に向けた様々な取り組みにもかかわらず、昨年6月6日にも砂川市の国道で一家4人が死亡、1人重体という悲惨な事故が再び発生し、道民に大きな衝撃と深い悲しみをもたらした。更には、「北海道飲酒運転根絶条例」が施行された直後、本年の1月2日には、室蘭市の国道交差点で若者男性3人が死亡するなど、極めて憂慮すべき事態となっている。

こうした悲劇を二度と繰り返さないためには、警察による取り締まりと、本人の自覚のみに任せるのではなく、地域社会全体として一人一人の心に、飲酒運転は「しない、させない、許さない」という規範意識を、住民はもとより社会風土として定着させなければならない。

これまで国が進めてきた罰則等の強化のみでは、悲惨な飲酒運転による交通事故の根絶はかなわず、意識啓発の一層の充実はもちろんのこと、各年代にわたる生涯教育、酒類を提供する飲食店等の協力など総合的かつ効果的に推進していくことが必要である。

よって、倶知安町議会は、北海道をはじめ、各市町村、各関係機関や団体との連携を強化するとともに、倶知安町民一丸となって飲酒運転の根絶に取り組むことをここに宣言する。

以上、決議する。

平成28年3月23日

北海道虻田郡倶知安町議会

3 スピードダウン

道内における交通死亡事故を走行速度の観点から分析すると、第一当事者の約4割に速度超過が認められ、最高速度違反を原因とする交通死亡事故の割合が全国平均の約2倍と高い水準で推移しています。

事故直前の速度が高くなるほど致死率は高くなるため、総合的な速度抑制対策を実施し、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ことが必要です。

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ります。

4 シートベルトの全席着用

近年、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おりませんが、道内における自動車乗車中の死者の約4割はシートベルトを着用していない実態にあり、着用していれば助かった可能性は高いと言えます。

特に、後部席における着用率は、街頭調査の全道平均で4割程度に止まっており、シートベルトの全席着用の必要性について町民の理解を深めることが重要です。

5 自転車の安全利用

自転車については、自動車等に衝突された場合に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ため、それぞれの対策を講じる必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、自転車が安全に走行できる空間の確保を積極的に進める必要があります。

自転車利用者については、交通ルールやマナーに違反する行動が多いことから、自転車のルールに関する理解が不十分と考えられます。「北海道自転車条例」や「自転車安全利用五則※1」について、関係行政機関、関係民間団体等と連携し、様々な媒体での広報啓発や、有効なタイミングでの交通安全教育を推進します。

6 生活道路における安全確保

歩行者や自転車利用者等が日常的に使用する生活道路においては、交通事故の発生する危険性が高いことから、生活道路における交通の安全を確保するため、地域における幹線道路と生活道路の関係性を踏まえた面的・総合的な交通安全対策を推進します。

具体的には、道路交通事情等を十分に踏まえ、生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るため、交通安全標識の設置や旗の波作戦などによるドライバーへの啓発活動を行い、歩行者に対しては、登下校時における幼児・児童・生徒や通勤者などへ交通指導を行います。

7 冬季に係る交通の安全

北海道は、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（11月～3月）においては、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、歩行中の転倒事故等、交通という観点からも厳しい影響のある地域です。

さらに倶知安町は、世界有数の豪雪地帯でもあるため、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します。

また、積雪や道路に雪を出さない等の一般的な除雪のルールが守られていないこと等が原因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関係行政機関、関係民間団体と連携して取り組みます。

第2章 講じようとする施策

第1節 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や国土交通省等の関係機関が連携し、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り、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されています。今後の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生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととします。

また、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します。

1 生活道路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す。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地等の幹線道路等において歩道等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まいります。

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

交通量や歩行者の多いエリアにおいては、関係行政機関、関係民間団体と連携し、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

(2) 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、定期的な合同点検の実施や対策等の継続的な取組を行い、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します。

(3) 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利用できるよう、歩道の補修をこまめに行いながら、バリアフリー化等を含めた歩行空間の整備を行います。

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対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定するとともに、基本的な交通安全の確保に向け、関係行政機関、関係民間団体と連携し、幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、速度制限の見直し等、交通事故防止に繋がる道路整備及び歩道等の整備を推進します。

3 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、早期復旧を目指し安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

また、地震・豪雨・豪雪発生時等において、安全・安心で信頼性の高い道路交通ネットワークを確保するため、橋梁の点検補修や道路法面等の防災対策、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します。

4 冬季道路交通環境の整備

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ます。

特に、中心市街地や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堆雪による視界の障害、凍結による転倒の危険等冬季特有の障害に対し、歩道や交差点の除雪等の実施に努めます。

5 要望活動

道路交通環境の整備に対する各種要望については、倶知安警察署、国、北海道並びに庁内関係課との連携により、取組を進めます。

第2節 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、人命を尊重し、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るとともに、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るよう意識改革を促すことで、子ども、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ことです。また、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でもあります。

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、心身の発達の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います。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指導を強化します。

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とともに、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、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ます。

特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努めます。交通安全教育・普及啓発活動については、国、倶知安町、警察、学校、関係民間団体、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を推進してまいります。

また、地域が一体となった交通安全教育・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、保護者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ます。

併せて、訪日及び定住外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、安心・安全な交通社会を目指す倶知安町の交通ルールを的確に伝えるよう努めます。

1 交通安全教育の推進

(1) 年齢に応じた交通安全教育の推進

交通安全教育は、幼児から高齢者まで幅広く行うとともに、その環境に応じた効果的な方法での実施に努めます。幼児及び小中学生への交通安全教育については、心身の発達の段階や地域の実情を踏まえつつ、命の大切さについて考え、車社会に順応するために自ら実践する態度・知識・実践する力を養えるよう、自転車の安全な利用も含め、きめ細やかな指導に努めます。

また、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交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

(2) 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します。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、外国人を雇用する事業主等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。

また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外国人観光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します。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

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、関係行政機関、関係民間団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。交通安全運動の運動重点としては、子ども、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、交通情勢に即した事項を設定します。特に、高齢者の交通事故防止に関する意識を高めるため、関係行政機関、関係民間団体と連携し、運転シミュレーター等を活用し、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について講習会等を実施し、併せて広報啓発も積極的に行います。他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識や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積極的に活用していただくよう、普及の促進に努めます。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、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を行います。

2 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」に基づき、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などの飲酒運転根絶に関する施策を総合的に推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、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、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「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ります。

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します。

また、酒類を提供する飲食店営業者等と連携し、飲酒運転根絶のための啓発グッズを配布するなど、飲酒運転を抑止するための対策を行います。

3 スピードダウンの励行運動の推進

速度超過による危険性の認識向上を図るため、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します。

4 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ります。

このため、道、町、関係機関・団体等が協力し、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開します。

5 チャイルドシートの正しい着用の徹底

6歳未満の子どもを同乗させるドライバーに対し、チャイルドシートを貸出すことによりチャイルドシートの普及を促進し、自動車同乗者中の子どもの交通事故被害の軽減と、交通安全意識の高揚を図ります。

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どもにはジュニアシートを使用させることや、チャイルドシートやジュニアシートの使用効果及び正しい使用方法について、効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。

6 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ます。

自転車乗用中の交通事故防止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※1」の活用や、「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やヘルメットの着用及び自転車損害賠償保険等への加入に関する普及啓発の強化を図ります。

自転車は、通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているものの、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ため、交通安全教育等の充実を図ります。

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中の危険性等についての周知・徹底を図ります。

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・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を推進します。

更に、本町をはじめとする羊蹄山麓エリアは、豊かな自然に囲まれ、信号機が少なく長い距離を止まらずに走れることの評価が高く、サイクリングを楽しむ方が年々増えています。観光客及び町民が安心・安全かつ楽しくサイクリングができるよう、効果的な広報啓発や指導に努めます。

7 あおり運転等の違反行為に関する周知・啓発

令和2年の道路交通法の改正により、違反行為としての罰則・行政処分が創設されたあおり運転について、周知を進めるとともに、違反を起こさないように啓発します。

8 デイ・ライト運動の一層の浸透・定着

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ります。

9 踏切道における安全対策

本町には4カ所の踏切があり、事故が発生した際には多数の死傷者が出てしまう恐れがあることや復旧までに長時間を要することとなることから、JR北海道と連携を図り利用者への啓発活動を行います。

10 街頭啓発及び広報活動の実施

交通安全意識と交通マナーの向上を図るため、交通安全関係団体、関係事業者、町内会・自治会、行政機関等が連携し、町内各所において旗の波作戦を中心とした街頭啓発を実施します。

更に、交通安全指導車による街頭啓発等により、具体的でわかりやすい交通安全広報を実施し、町広報紙で交通事故発生状況等を掲載など、交通安全に対する意識の高揚を図ります。

第3節 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ます。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図ります。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図ります。

第4節 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ります。

第5節 被害者支援

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、関係行政機関や関係団体等と連携し、交通事故被害者等の支援を行います。

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、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します。

¹※1 自転車安全利用五則

①自転車は、車道が原則、歩道は例外 ②車道は左側を通行 ③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
④安全ルールを守る (1)飲酒運転・二人乗り・並進の禁止 (2)夜間はライトを点灯 (3)交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
⑤子どもはヘルメットを着用