（素案）

倶 知 安 町 交 通 安 全 計 画

令和８年度 ～ 令和 12 年度(第 12 次)

倶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
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　交通事故等の現状等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
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・・・・・18
２　幹線道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・19
３　災害に備えた道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・20
４　冬季道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
５　要望活動・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
第２節　交通安全思想の普及徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
１　交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21
２　飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立・・・・・・・・・・・・・・22
３　スピードダウンの励行運動の推進・・・・・・・・・・・・・・・・22
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・・・・・・・・・・・・・・・22
５　チャイルドシートの正しい着用の徹底・・・・・・・・・・・・・・23
６　自転車安全利用の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
７　あおり運転等の違反行為に関する周知・啓発・・・・・・・・・・24
８　デイ・ライト運動の一層の浸透・定着・・・・・・・・・・・・・・24
９　踏切道における交通安全対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・24
１０　街頭啓発及び広報活動の実施・・・・・・・・・・・・・・・・・24
第３節　安全運転の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・24
第４節　救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・25
第５節　被害者支援・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・25

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、交通ルールの遵守や交通安全意識の定着が不十分であったこと、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、本町においても昭和46年（1971年）以降、11次・55年にわたる倶知安町交通安全計画を策定し、町、関係行政機関および関係民間団体等が一体となって、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７年には死者数は129人と７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１万人に迫っており、本町では第11次交通安全計画期間（令和３年度～令和７年度）において、令和３年度及び令和６年度に３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、町、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なければなりません。

この交通安全計画は、このような観点から、令和８年度（2026年度）から12年度（2030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、道及び本町においては、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おり、高齢化率も３割を超える状況となっています。本町は高齢化率は25％程度で道内でも低い水準となっておりますが、人口については、リゾートで働く全世界からの短期就労外国人の増加により横ばいからやや微増の状況となっています。

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、新たな一歩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なければなりません。

（３）少子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、高齢の歩行者や自転車利用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。

全ての交通の分野で少子高齢化の進展に伴い生じうる様々な課題に向き合い、子どもから高齢者にいたるまで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、緊急通報システム等の交通事故発生時における緊急車両の迅速な救助・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

町は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財政事情を踏まえ、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挙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、本町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）増加する外国人運転者等への対応

本町ではスキー場地区のリゾート化に伴い、外国人観光客及び外国人労働者の増加と共に、訪日外国人や外国籍の日本の運転免許保有者も増加していることから、外国人運転者による交通事故件数が近年増加している。そうした状況で、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じることが重要です。国、道、町、関係民間団体や外国人労働者を雇用している事業者等の関係者それぞれが交通安全教育の必要性を認識し、交通事故のリスクを低減させる取組が必要となります。

（２）高まる安全への要請と交通安全

自然災害の影響、治安等、様々な安全への要請が高まる中にあっても、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。

第２節　交通事故等の現状等

１　北海道の交通事故の現状

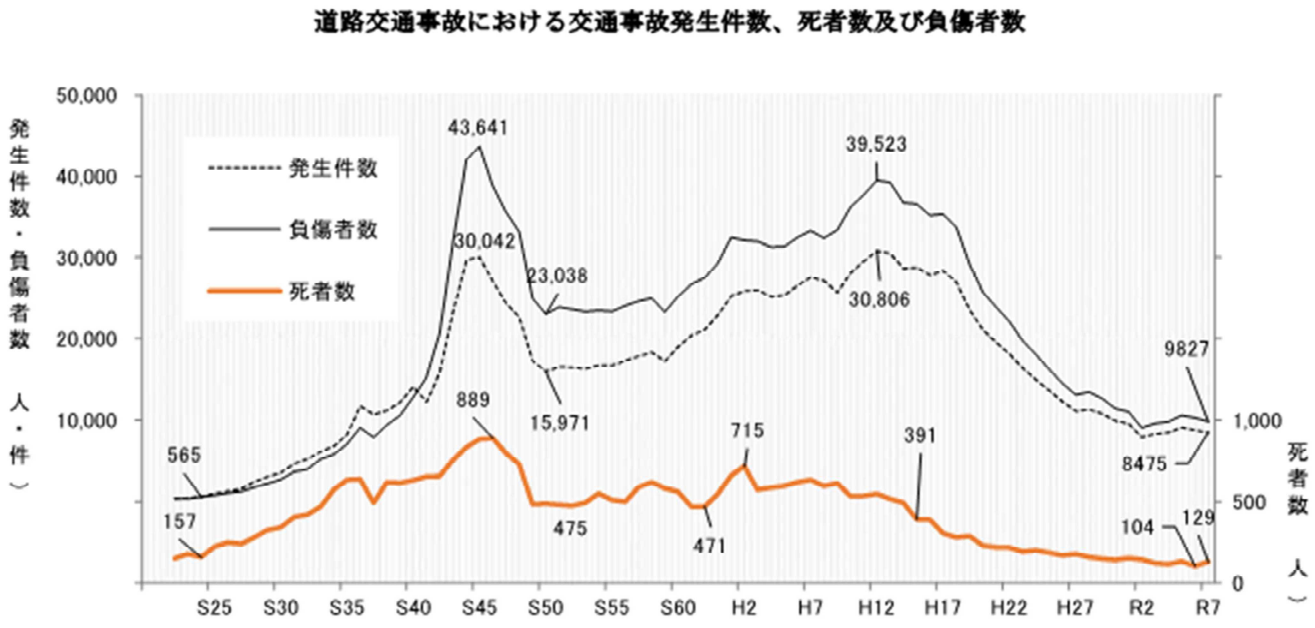
北海道の交通事故による 24 時間死者数は、昭和46年をピークに、昭和47年以降は着実に減少に向かい、昭和52年には475人とピーク時の半数まで減少しました。その後増勢に転じ、平成２年には715人に達しましたが、翌年から再び減少傾向に転じ、平成15年には391人となり、昭和46年当時の半数以下となりました。

また、令和６年は、記録が残る昭和22年以降最小の104人となるとともに、第11次交通安全計画の最終年である令和７年中の死者数は129人となり、令和7年までに24時間死者数を134人以下とする目標を達成した。

なお、近年交通事故件数と死者数については、平成12年をピークに減少傾向にあり、令和７年の発生件数は8475件、負傷者数は9,827人となり、ピーク時の４分の１に減少した。

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
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
第１１次 （令和３年度～令和７年度）	死者数 134 人以下	令和７年 129 人

２　倶知安町の交通事故の現状

本町内における令和３年から令和７年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。

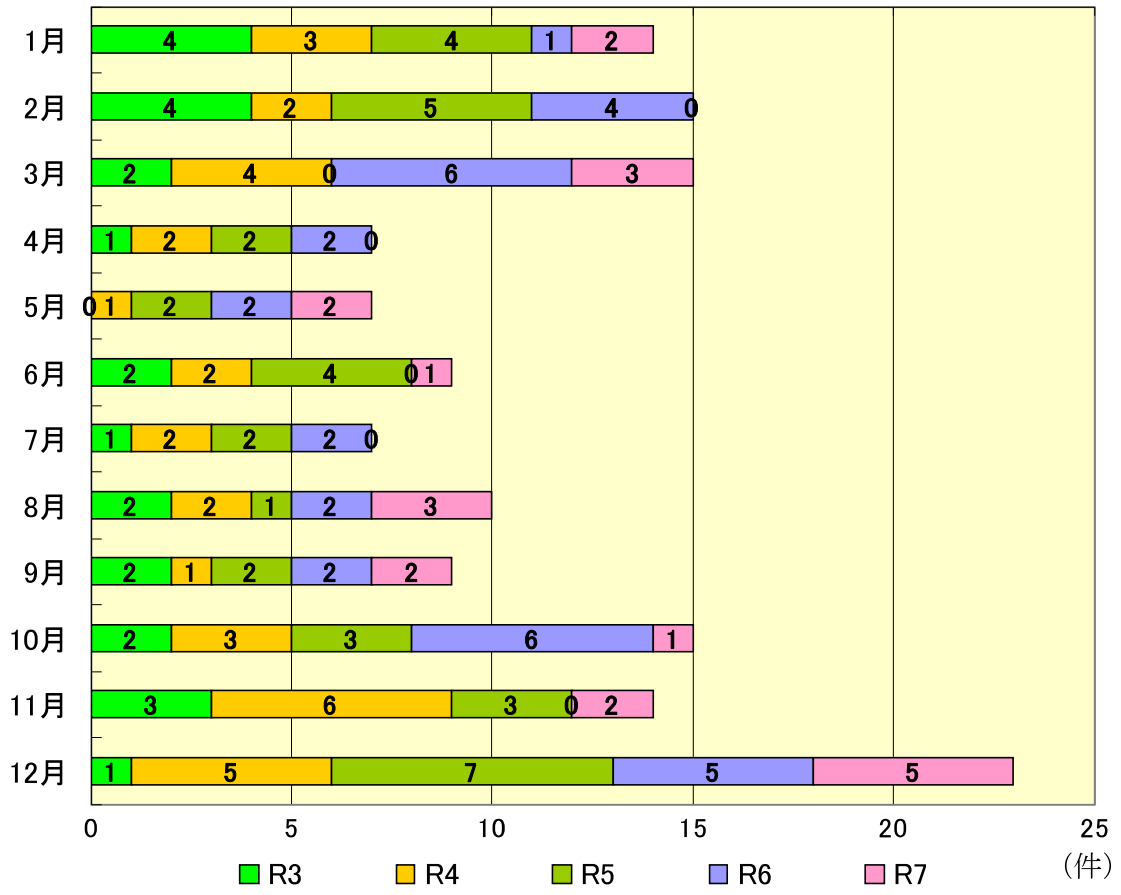
事故発生件数は概ね横ばい傾向で推移しています。交通事故月別発生件数の表から、本町の交通事故発生時期は、夏季よりも冬季である１２月から３月に多い傾向があります。しかし、死亡事故の発生については、令和３年は１１月に、令和６年は９月に発生しており、１年を通して町民の交通安全意識を高めることが重要であることが見てとれます。

本町は道内・外や海外からの観光客が非常に多く訪れるほか、リゾートで短期就労する外国人が多く滞在することから、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。

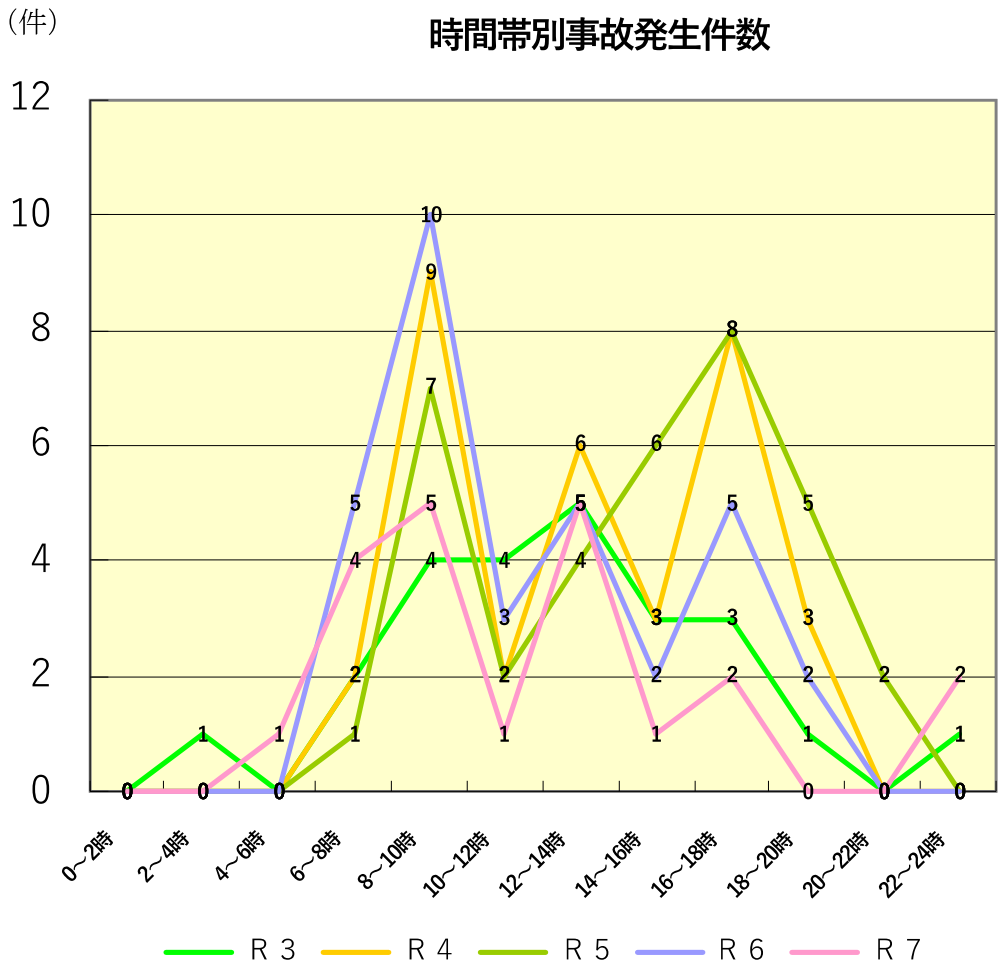
倶知安町の交通事故発生状況

年	事故発生件数	うち外国人が第一当事者となる人身事故件数	死者数	傷者数
令和３年(2021年)	24	3	3	33
令和４年(2022年)	33	3	0	37
令和５年(2023年)	35	4	0	43
令和６年(2024年)	32	3	1	38
令和７年(2025年)	21	4	0	28

交通事故月別発生件数



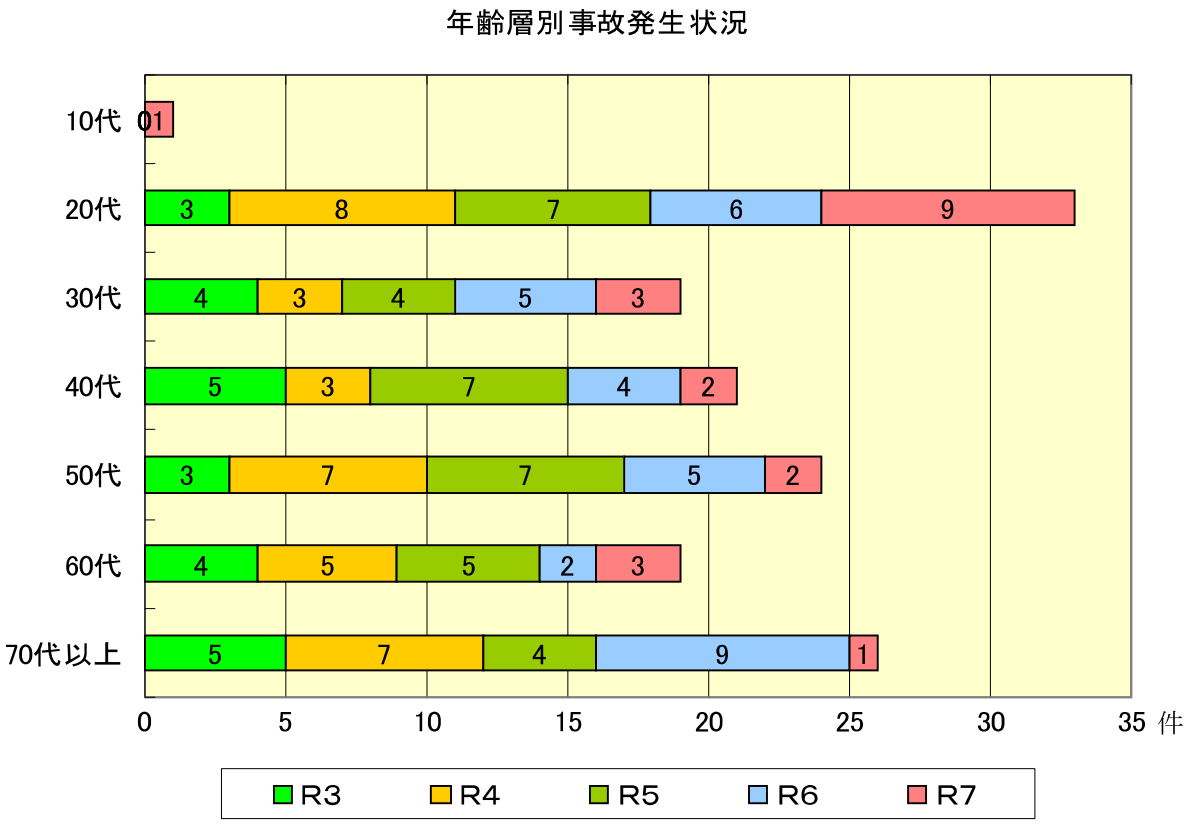
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
R3	4	4	2	1	0	2	1	2	2	2	3	1
R4	3	2	4	2	1	2	2	2	1	3	6	5
R5	4	5	0	2	2	4	2	1	2	3	3	7
R6	1	4	6	2	2	0	2	2	2	6	0	5
R7	2	0	3	0	2	1	0	3	2	1	2	5



	R3	R4	R5	R6	R7
0～2 時	0	0	0	0	0
2～4 時	1	0	0	0	0
4～6 時	0	0	0	0	1
6～8 時	2	2	1	5	4
8～10 時	4	9	7	10	5
10～12 時	4	2	2	3	1
12～14 時	5	6	4	5	5
14～16 時	3	3	6	2	1
16～18 時	3	8	8	5	2
18～20 時	1	3	5	2	0
20～22 時	0	0	2	0	0
22～24 時	1	0	0	0	2

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20代、次いで70代以上となっています。要因としては、高齢化の進捗と本町特有の短期就労する若年外国人が多い事が考えられます。

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が、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。



件

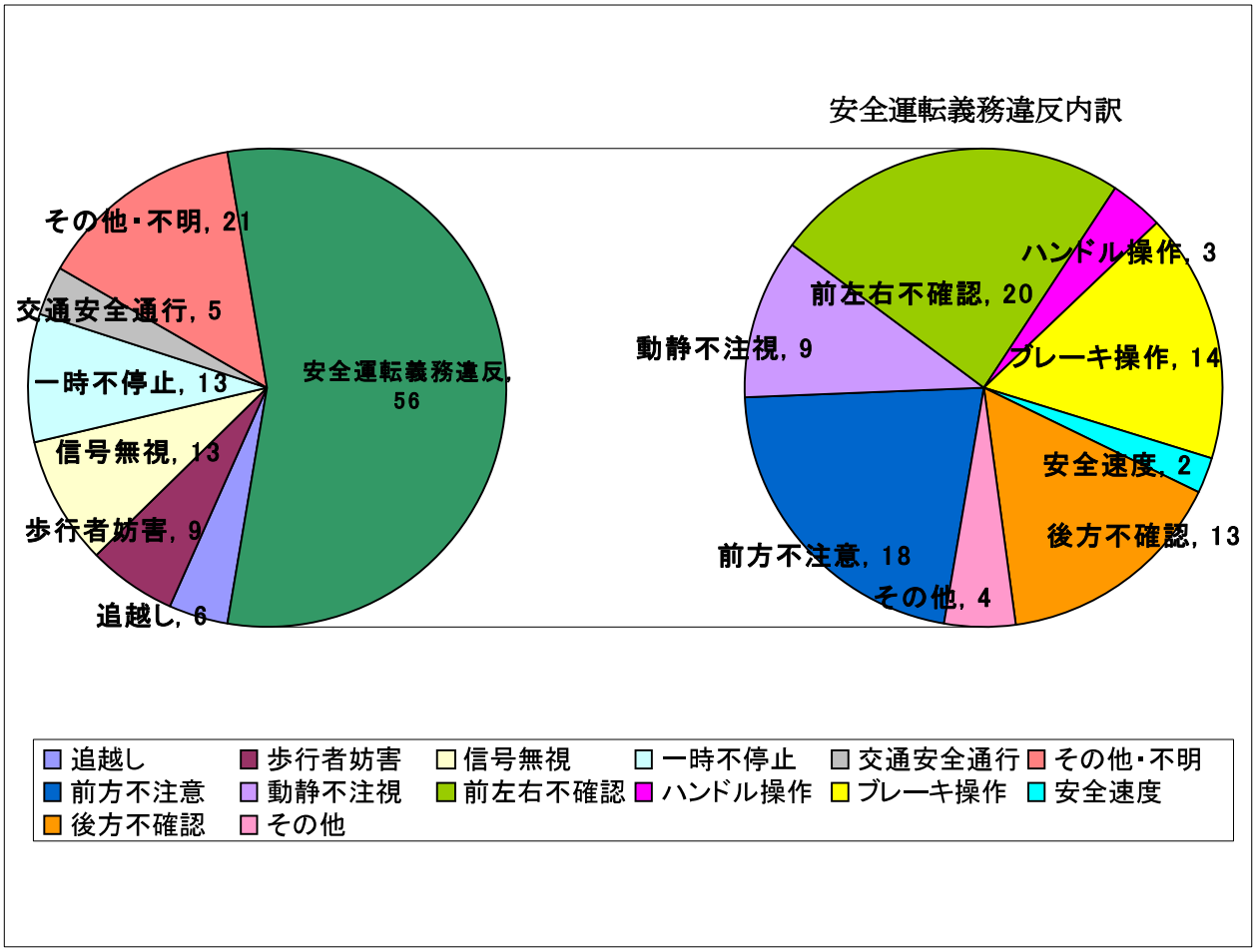
	10 代	20 代	30 代	40 代	50 代	60 代	70 代以上
R3	0	3	4	5	3	4	5
R4	0	8	3	3	7	5	7
R5	0	7	4	7	7	5	4
R6	0	6	5	4	5	2	9
R7	1	9	3	2	2	3	1

第11次交通安全計画期間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「前左右不確認」や「前方不注意」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、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
（令和３年～令和７年　累計）



第３節　交通の安全についての目標

【数値目標】令和12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　高齢者及び子どもの安全確保

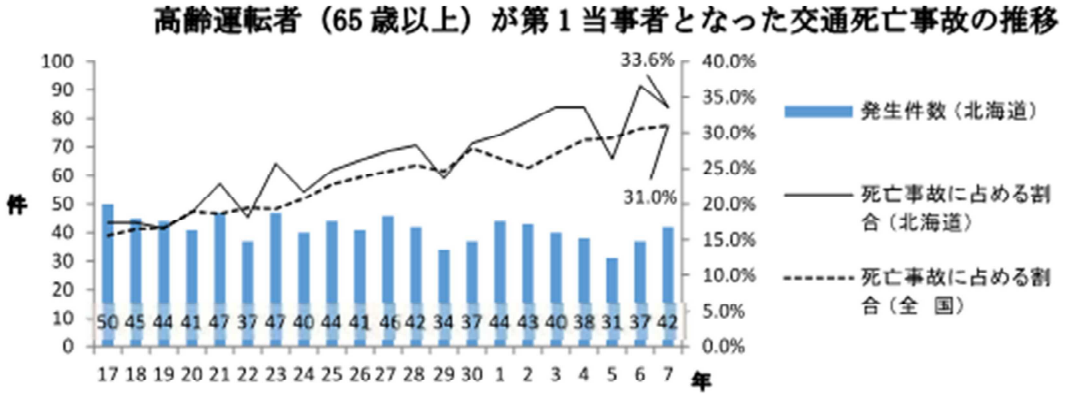
北海道は、交通事故死者に占める高齢者の割合は極めて高く、死者のほぼ半数を65歳以上の高齢者が占めており、歩行中の交通事故死者数における高齢者の割合は約70%、自転車利用者の交通事故死者数における高齢者の割合は80%となっています。

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%前後となっています。

過疎化や少子高齢化の進行などにより、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維持・確保が難しくなっている地域もあることから、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組んでいきます。

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）



また、日常的に子ども達が利用する道路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を推進するとともに、交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を取ります。

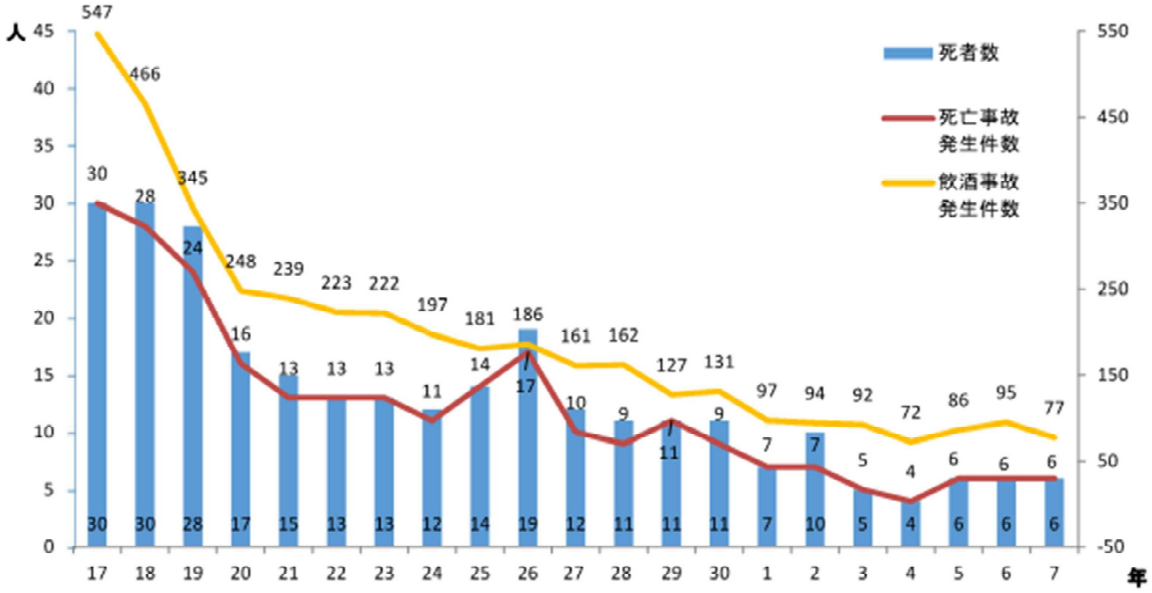
２　飲酒運転の根絶

道では、平成26年及び27年に飲酒を伴う重大な交通事故が相次いで発生したことを受けて、道民一人一人が、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識のもと、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。）が平成27年12月１日に施行しました。

条例施行後、各種施策を推進し、飲酒を伴う交通事故の死者数は減少傾向にあったが、令和５年に増加に転じ、令和７年の死者数は令和５年、６年と同数の６人であるなど、未だ根絶に至っていません。

北海道における飲酒運転を伴う交通事故死者数の推移

（北海道交通安全計画より抜粋）



引き続き、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　スピードダウンとシートベルトの全席着用

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。

また、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いますが、道内での自動車乗車中における死者の約３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、後部座席では、シートベルトの着用による生存の可能性は高くなっており、シートベルトの全席着用の必要性について普及啓発活動を推進していかなければなりません。

４　自転車及び小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

自転車は、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、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要性があります。

自転車利用者については、「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。さらに、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進します。

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進します。その際、事業者による新たな技術を活用した取組を促します。ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車または自動車に該当し、運転に運転免許証を要し、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なことなどについて、関係機関、販売事業者等と連携して周知を徹底します。また、電動車椅子は歩行者であることについて周知を努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進します。

※小型モビリティとは、電動キックボードや電動車椅子、電動アシスト自転車、ペダル付電動バイク等の総称

５　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。

また、生活道路における法定速度が30キロメートル毎時に令和８年９月から引き下げられることから、様々な媒体を活用し広報啓発を実施します。さらに、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。

６　外国人の交通安全対策の推進

町内における外国人観光客及び外国人労働者の増加に伴い、訪日外国人や外国籍の日本の運転免許保有者も増加していることから、外国人運転者に対し日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化します。

強化にあたっては、ニセコ観光圏協議会が北海道警察と連携し、冬季の季節労働者向けに雪道運転に関する実技・座学を行う「ウィンタースタッフドライビング講習」を開催しています。その他、関係団体と連携し、Webサイトやリーフレット等を活用した啓発を推進していきます。

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。

８　地域が一体となった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、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。

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、歩行者や自転車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

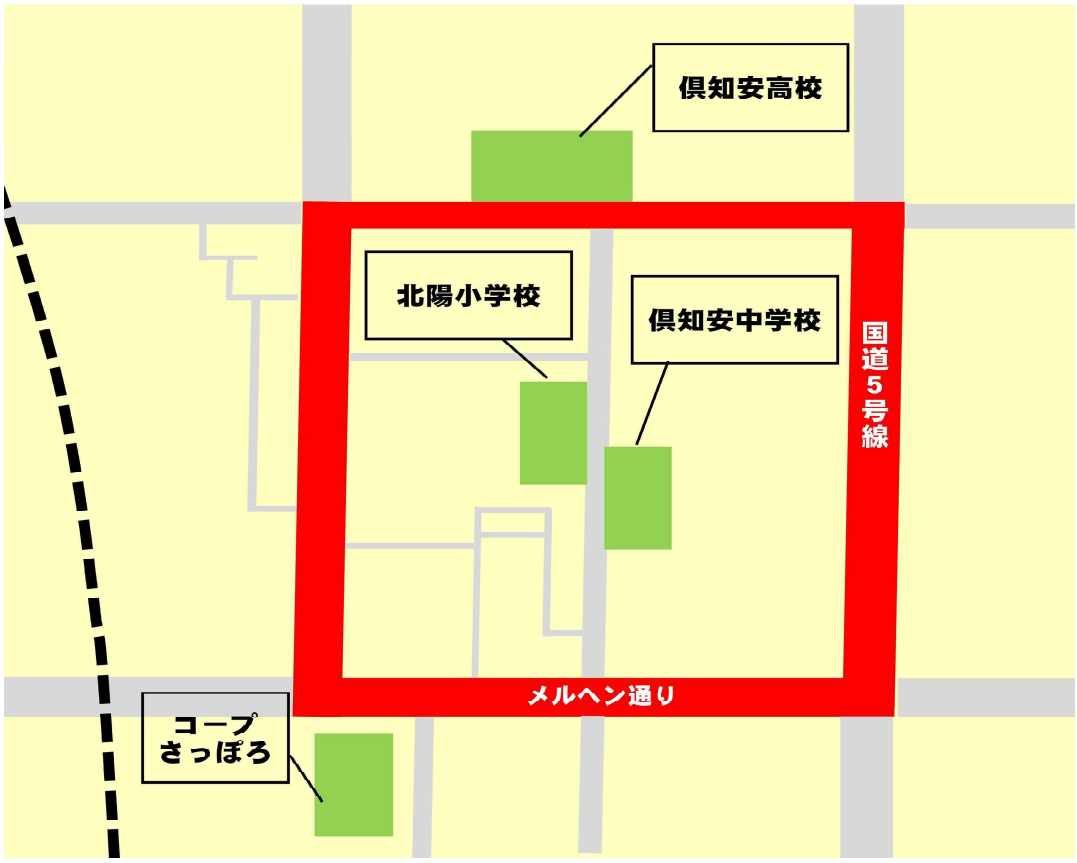
交通量や歩行者の多いエリアにおいては、関係行政機関、関係民間団体と連携し、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。 また、令和８年９月から道路交通法改正に伴う生活道路の法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることとなったため、これに関する広報啓発を実施します。

（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。

また、北海道警察が最高速度30キロメートル毎時の規則制限をかけ、車から脅

かされることなく安心して生活できる区域をつくることを目的とした「ゾーン30」を令和８年10月13日より北陽小学校、倶知安中学校、倶知安高校周辺一帯に設定しました。規制区域は以下図の赤枠より内側となります。当町でも車両運転者が制限速度内で走行するように様々な媒体で周知を行います。



（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阻害、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、他の世代が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、

交通社会の一員として、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。

特に小学生に対して、基本的な交通ルールの周知を徹底するとともに、ヘルメット着用促進等の交通安全教育を強化します。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、北海道、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、在留外国人や訪日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本町の交通ルールを的確に伝え、遵守の徹底を図ります。

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、子どもと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、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、見逃さない」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、本町を含めた関係機関・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ツを配布するなど、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るための広報啓発を推進します。

このため、北海道、倶知安町、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着用の義務化を徹底し、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。

令和８年４月から交通反則通告制度（青切符）が施行されたことを踏まえ、以下のとおり推進します。

○　「自転車安全利用五則※1」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、自転車損害賠償保険等への加入に関する普及啓発を強化します。

○　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。

○　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。

○　薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、関係団体と反射材用品等の取付けを推進します。

○　交通反則制度についての広報啓発を推進します。

また、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から、ＪＲ北海道と連携を図り運転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、高齢運転者に対する教育等の充実を図ります。

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、消防機関等の関係機関における緊密な連携・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、深い悲しみやつらい体験をされており、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。

---

[i]※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