

佐呂間町交通安全計画

平成28年度～平成32年度（第10次）

平成28年12月

常呂郡佐呂間町

ま え が き

佐呂間町の交通安全対策は、交通の安全に関する施策の大綱を定めた第9次にわたる北海道交通安全計画に基づき、昭和46年以降交通安全計画を策定し、各関係機関及び関係団体との連携の下に、交通安全対策が総合的かつ計画的に推進してきました。

しかしながら、平成27年に、3件で6名（統計上は5名）の方が亡くなる交通死亡事故が発生し、交通死亡事故緊急事態宣言・交通安全大会を実施したところです。

このような状況から、交通事故の防止対策は従来にも増して、行政はもちろん、町民一人ひとりが総力をあ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交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第26条の規定に基づき、平成28年度から平成32年度までの5年間に講ずべき陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものです。

この佐呂間町交通安全計画の推進するにあたり、関係機関及び団体等との連携を図るとともに幅広く町民の理解を求め、その効果を高めていくものとする。

目 次

第 1 部 総論

第 1 章 交通安全計画について

第 2 章 交通事故等の現状

- 1 道路交通事故の現状
- 2 今後の道路交通安全対策を考える視点

第 3 章 交通安全計画における目標

第 4 章 重点課題

第 2 部 講じようとする施策

第 1 章 道路交通環境の整備

- 1 人優先の安全・安心な歩行空間の整備
- 2 交通安全施設等整備事業の推進
- 3 効果的な交通規則の推進
- 4 災害に備えた道路交通環境の整備及び交通規制
- 5 総合的な駐車対策の推進
- 6 交通安全に寄与する道路交通環境の整備
- 7 冬季に係る交通安全環境の整備

第 2 章 交通安全思想の普及徹底

- 1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- 2 効果的な交通安全教室の推進
- 3 交通安全に関する普及啓発活動の推進
- 4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
- 5 住民参加・協働の推進

第3章 安全運転と車両の安全性の確保

- 1 運転者教育等の充実
- 2 自転車の安全性の確保

第4章 救助・救急活動の充実

- 1 応急手当の普及啓発活動の推進

第5章 被害者支援の充実

- 1 自動車損害賠償保障制度に係る無担保（無共済）車両対策の徹底
- 2 交通事故相談活動の充実

第1部 総論

第1章 交通安全計画について

～交通事故のない佐呂間町を目指して～

人口減少と超高齢社会の到来を迎えている中、佐呂間町においても人口減少・高齢化が進んでいる。また、交通手段の選択においても、地球環境への配慮が求められてきている。このような大きな時代の変化を乗り越え、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、町民が安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

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ある。

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すると、究極的には交通事故のない社会を目指すべきであるが、これは一朝一夕に実現できるものではない。しかし、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、より一層の対策を推進しなければならない。

交通事故のない社会の実現には、弱い立場にある者への配慮や思いやりの心が存在しなければならない。特に高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保するとともに、「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進していくべきである。

本計画においては、このような観点から計画期間内に達成すべき目標を設定し、その実現を図るために講じる施策を明確にすることとする。

具体的には、交通社会を構成する人間、車両等の交通機関、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交通事故の調査・分析・評価を充実させ、かつ、地域住民の理解と協力の下、強力に推進する。

第一に、人に係る交通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、運転する人の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、運転の管理の改善、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ひとりが、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。

第二に、交通機関に係る安全対策としては、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じる。また、人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらエラーが事故に結びつかないように、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、人優先の考えの下、人の歩行空間と自動車等の交通空間との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢社会の到来や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、自然災害等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

以上の考え方の下に、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・分析をするとともに、交通事故が発生した場合に、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を図るとともに、一層の被害者支援の充実等を図る。

現在、国、道及び市町村では厳しい財政事情にあるが、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り組みを進めることが必要である。そのため、地域の交通実態に応じて、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。

また、交通事故の発生場所や発生形態など事故の特性に応じた対策を実施していくためにも、インターネット等を利用した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、安全な交通環境の実現のため、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

第2章 交通事故等の現状

1 道路交通事故の現状

佐呂間町の交通事故の状況は、これまで発生件数では昭和47年に39件、死者数では昭和49年・昭和57年・平成2年・平成12年に4人、負傷者数では昭和47年に56人とそれぞれ最悪を記録していたが、平成27年は死者数が5名と過去最悪の記録となってしまった。

下記の表は、第9次計画期間中における交通事故の発生状況をまとめたものである。第8次計画期間中の死傷者は年間10名以上であったが、第9次計画期間中、死傷者が10名以上になったのは平成26年のみであった。

区分	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
発生件数	8件	5件	6件	8件	4件
死者	1人	0人	1人	0人	5人
傷者	8人	6人	6人	16人	4人

平成27年の交通事故発生状況の特徴は、運転者のわき見と思われる事故、スピードの出し過ぎ、ハンドル操作の誤りによる事故が多く発生している。

また、以前は65歳以上の高齢運転者が事故の当事者となったものが多かったが、近年は40代50代の事故も多く、高齢化対策はもちろん、それ以外の全世代への交通安全対策が求められるものと考えられる。

下記の表は、過去の交通安全計画期間中に起きた交通事故の集計である。

区分	第5次 (H3~H7)	第6次 (H8~H12)	第7次 (H13~H17)	第8次 (H18~H22)	第9次 (H23~H27)
発生件数	116件	121件	75件	66件	31件
死者	10人	8人	5人	5人	7人
傷者	136人	179人	117人	79人	40人

計画期間経過毎に交通事故発生件数、傷者ともに減少傾向にある。地域の交通安全への意識の向上、交通安全運動等の展開の成果と思われるが、あくまでも統計上の数値であり、油断せず交通事故の根絶へ向けての目標の設置と交通安全活動を推進する。

また、佐呂間町では地理的条件や公共交通手段の少ない現状から、移動や輸送には自動車交通への依存度が高く、道路交通の量的拡大や高齢者人口の増加に伴い、これに対応した総合的な交

通安全対策を一層積極的に推進する必要がある。

近年の北海道での交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりである。

- ① 65 歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の約 5 割を占めている。
このうち高齢者の歩行中及び自転車乗車中の死者数は高齢者の死者数の約 5 割を占めている。また、近年、高齢運転者による死亡事故件数が増加している。
- ② 16 歳から 24 歳までの若者の死者数が大きく減少しており、特に自動車乗車中の減少が顕著である。
- ③ 最高速度違反による死亡事故件数は減少しているが、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にあり、死者数が減りにくい状況となっている。

死者数の減少幅が縮小している背景としては、

- ①高齢者人口の増加
- ②シートベルト着用率の頭打ち
- ③飲酒運転による交通事故件数の下げ止まり

を挙げることができる。高齢化社会が進展していく中、佐呂間町としても今後もなお一層の高齢者対策が必要な状況となっている。

2 今後の道路交通安全対策を考える視点

佐呂間町はオホーツク地域のほぼ中央に位置し、観光・産業・経済の通過路線となる高速道路・高規格道路の延伸に伴い、国道 3 3 3 号・2 3 8 号、道道留辺蘂浜佐呂間線等の主要幹線道路の交通量が、夏の行楽期や冬の流氷観光時期は増加し、積雪寒冷という自然条件、生活圏域の拡大による地域形成の変化等の特殊性を十分に考慮しなければならない。

このような道路交通の現状に的確に対処するためには、人命尊重の理念の下、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、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の収集・分析を行い、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。

第3章 交通安全計画における目標

【数値目標】

平成32年までに交通死亡事故ゼロ日数700日以上を達成する。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であることから、本計画の計画期間である平成32年までの5年間に交通死亡事故ゼロ日数700日以上の達成を目指す。

平成になってから、本町で交通死亡事故のない年は、平成14年・21年・24年・26年の4か年であり、交通死亡事故ゼロ日数500日以上は3回達成している。

このことから、まず交通死亡事故ゼロ日数700日以上を目指し、交通安全対策の諸施策を強力に推進していく。

なお、当然のことながら、交通死亡事故の減少のみならず、人身事故を含む事故そのものの減少にも積極的に取り組み、死傷者を確実に減少させることを目指すものとする。

【平成以降の交通死亡事故ゼロ500日以上達成状況】

ゼロ日数	起算日（事故発生の翌日）	死亡事故発生日
921日	平成13年 4月26日	平成15年11月 3日
638日	平成23年10月24日	平成25年 7月23日
621日	平成25年 9月23日	平成27年 4月 6日

第4章 重点課題

交通安全対策の推進に当たっては、次のとおり重点課題を示し、関係機関・団体はもとより、町内全域において取り組みが促進されるよう情報発信を行っていく。

【重点課題】

- 1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策
- 2 飲酒運転の根絶
- 3 スピードダウン
- 4 シートベルトの全席着用
- 5 自転車の安全利用
- 6 生活道路における安全確保
- 7 夜光反射材の着用
- 8 冬季に係る陸上交通の安全

第2部 講じようとする施策

第1章 道路交通環境の整備

1 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挙げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点から道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえないことから、地域の協力を得ながら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する。

(ア) 生活道路における交通安全対策の推進

歩行者・自転車に係る危険度が大きい生活道路において、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面から総合的な事故抑止対策を地域住民の主体的参加の下で実施する。このため、計画策定の段階から地域住民が参画し、地域住民自らの課題として認識するとともに、関係者間での合意形成の下、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組む。

(イ) 通学路における交通安全の確保

高校、中学校に通う生徒、小学校、保育所や児童館に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路の歩道整備等を積極的に推進する。

(ウ) 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間の整備

高齢者や障がい者等を含めて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、バスターミナル、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型の信号機等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

2 交通安全施設等整備事業の推進

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整備事業を推進するものとする。

(ア) 交通安全施設等の戦略的維持管理を図り、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設

の長寿命化、ライフサイクルコストの削減を推進する。

(イ) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進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整備事業を推進する。

(ウ) 安全な道路交通環境の整備に当たっては、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、道路交通環境整備への住民参加の促進を図る。

3 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・ハード面での総合的な対策を実施することにより、交通の安全と円滑化を図る。

4 災害に備えた道路交通環境の整備及び交通規制

(ア) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための、交通規制資機材の整備を推進する。

(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、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

(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への道路交通情報の提供等に資するため、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。

5 総合的な駐車対策の推進

無秩序な路上駐車を抑制し、道路交通の安全と円滑を確保するため、駐停車禁止等の交通規制の適切な推進を図り、違法駐車車両の指導体制の整備を図る。

6 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

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用については、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ものとする。

(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、指導取締りにより排除を行うとともに不法占用等の防止を図るため、沿道住民に対しての啓発活動を行う。

7 冬季に係る交通安全環境の整備

佐呂間町は、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（11月～3月）においては、月平均気温が氷点下5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る。また、吹雪による視界不良、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、交通という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、冬季における歩行空間の確保に関する住民ニーズは大きく、高齢者、障害者等を含む全ての人々が、安全で快適に利用できる歩行空間の確保に向けた取り組みが必要である。

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。

(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交通事故が発生する危険性の高い区間について、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒など冬特有の障害に対し、歩道の除雪や砂の散布等に努める。

(イ) 地域に応じた安全の確保

交通安全は、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整備を行うとともに、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。

(ウ) 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、除雪車等による道路除排雪の実施、交差点やスリップ事故多発箇所を中心とする凍結防止剤や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推進する。

第2章 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、人の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して、町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義の醸成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必要である。

このため、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とともに、高齢化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り、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指導を強化する。さら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から、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る。

特に飲酒運転に関連する教育については、児童生徒向けの飲酒に関する啓発資料等を用いて、飲酒が交通事故を引き起こす危険性などについて指導する。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、道、町、警察、学校、関係機関・団体、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの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指導者の指導力の向上を図るとともに、地域の実情に即した自主的な活動の促進を図る。

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、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。

保育所においては、家庭及び関係機関等と連携・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ように努め、これらを効果的に実践するため、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。

児童館及び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よう努める。

(イ) 児童に対する交通安全教室の推進

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。

(ウ) 生徒に対する交通安全教育の推進

中学校や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、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とともに、交通社会の一員としてルールを遵守し、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し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動できるよう指導する。

(エ) 成人等に対する交通安全教育の推進

成人等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、交通安全教育の充実に努める。

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、交通安全事故被害者等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、公安委員会、自動車教習所等民間の交通安全教育施設及び事業所が行う交通安全教育を中心として行う。

(オ) 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を理解させるとともに、交通ルール・交通マナーの徹底を図る。

交通安全教育推進のため、関係機関・団体と連携し、老人クラブ、寿大学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室を実施するとともに、反射材の配布、交通安全用品の普及に努める。

さらに、地域及び家庭において適切な助言が行われるよう、交通ボランティア等による啓発活動や、高齢者を中心に各世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

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に、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体と連携を図りながら交通安全教育を推進する。

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。

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、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。

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、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の運動として、関係機関・団体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。

交通安全運動の運動重点として、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全席着用の徹底、夜間や薄暮時における交通事故防止、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、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、住民本位の運動として展開されるよう、住民ニーズ等を踏まえた実施に努める。

(イ) 高齢者等への安全の徹底

高齢者の交通事故防止に関する町民の意識を高めるため、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科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。さらに、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を高めるように努める。

さらに、夜間における視認性を高め、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や自発光式ライト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。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図ることとするが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、貼付活動を積極的に推進するほか、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。

(ウ) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店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り組みを更に進め、「飲酒運転をしない、させない、ゆるさない」という町民の規範意識の確立を図る。

(エ) スピードダウンの励行運動の推進

速度の出し過ぎによる危険性の認識向上を図る。

また、環境に配慮した安全速度の励行運動（エコドライブ運動）の啓発活動を推進する。

(オ) 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深め、後部座席を含めたすべての座席における着用の徹底を図る。

このため、関係機関・団体等が協力し、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開する。

(カ) 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、関係機関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。

(キ) 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合には、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。

自転車乗車中の交通事故や安全利用を促進するため、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、自転車の歩道走行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や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、交通に参加するものとして十分な自覚・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する。

薄暮の時間帯から夜間にかけて、自転車のライトの点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進する。

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。

(ク) 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るものとする。

(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、長距離運転等における休憩の呼びかけなどの啓発活動を実施する。

(コ) 反射材の普及促進

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の普及を図るため、交通安全教室や広報媒体を活用し、一定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象に啓発を推進する。

(サ) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、広報媒体等を活用して、交通事故等の実態を踏まえた内容、日常に密着した内容、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、実効の挙がる広報活動を推進する。

特に、交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、広報紙により家庭に浸透するきめ細かな広報に努め、子ども、高齢者等を事故から守るとともに、飲酒運転の根絶、暴走運転、無謀運転を追放する。

4 交通の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。また、民間事業者については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即し

て効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

5 住民参加・協働の推進

交通の安全は、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意識改革を進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。

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、交通安全の点検等を住民が積極的に参加できる仕組みをつくったりするほか、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。

第3章 安全運転と車両の安全性の確保

1 運転者教育等の充実

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、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も含めた運転者、更には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運転者教育等の充実を図る。

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運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取り組みを進める。

2 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車及び普通自転車の定期的な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を図るため、損害賠償責任保険等の普及に努める。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、ライト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。

第4章 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、医療機関、消防機関等の救急関係機関との緊密な連携・協力関係を確保し、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（AEDの使用を含めた心配蘇生法等）の知識・実技の普及を推進する。

1 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、消防等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等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。

第5章 被害者支援の充実

交通事故被害者は、多大な肉体的・精神的及び経済的打撃を受けたり、掛け替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を支援することは極めて重要であることから、交通事故に関する相談を受けられる機会を提供し、被害者支援の積極的な充実を図る。

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を広報活動を通じて広く住民に周知し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

2 交通事故相談活動の充実

交通事故に関する相談については、自動車事故対策センター等はじめとする関係機関と連絡調整を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。