

雨 竜 町 交 通 安 全 計 画

令和 8 年度～令和 1 2 年度（第 1 2 次）

令和 8 年 9 月

雨 竜 町

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 年代半ば頃まで道路交通事故の死傷者数が増加した。

このため、全国的に交通安全の確保は大きな社会問題となり、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）が制定された。

これに基づき、雨竜町においては昭和 46 年度以降、11 次にわたる雨竜町交通安全計画を策定し、国・道・関係機関・団体等と一体となって交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、昭和 45 年には本町における道路交通事故発生件数 34 件、死者数 1 人、傷者数 53 人が、令和 7 年には道路交通事故発生件数 1 件、死者数 0 人、傷者数 1 人と大幅に減少した。

本町の道路交通事故発生件数は減少しているが、ひとたび交通事故が発生した場合には常に重大な事故につながる恐れがある。

交通事故の防止は、関係機関、団体等だけでなく、町民一人ひとりが一丸となり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、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かなければならない。

この雨竜町交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 26 条の規定に基づき、令和 8 年度から令和 12 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ある。

雨竜町においては本計画に基づき、関係機関・団体等の連携及び町民の理解と積極的な協力を得ながら交通安全運動を推進し、安全で安心な社会の実現を目指すものとする。

目 次

計画の基本理念	3
第1部 1年を通じての陸上交通の安全	
第1章 道路交通の安全	
第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
1 道路交通事故の現状	5
2 道路交通を取り巻く状況の展望	6
3 道路交通情勢の見通し	6
第2節 雨竜町交通安全計画における目標	6
第2章 道路交通の安全についての対策	
第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点	7
1 高齢者及び子どもへの安全確保	7
2 歩行者及び自転車の安全確保	8
第2節 講じようとする施策	8
I 道路交通環境の整備	8
1 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	8
2 道路交通安全対策の推進	8
(1) 事故危険箇所対策の推進	8
(2) 重大事故の再発防止	8
3 自転車利用環境の整備	9
4 災害に備えた道路交通環境の整備	9
(1) 災害に強い交通安全施設等の整備	9
(2) 災害発生時における交通規制	9
(3) 災害発生時における情報提供の充実	9
5 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	9
(1) 道路の使用及び占用の適正化	9
(2) 不法占用物件の排除等	9
II 交通安全思想の普及徹底	10
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	10
(1) 幼児に対する交通安全教育の推進	10
(2) 小学生に対する交通安全教育の推進	10
(3) 中学生に対する交通安全教育の推進	11
(4) 高校生に対する交通安全教育の推進	11
(5) 成人に対する交通安全教育の推進	11
(6) 高齢者に対する交通安全教育の推進	11
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	1 2
(1)	交通安全運動の推進	1 2
(2)	高齢者等への安全の徹底	1 2
(3)	飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立	1 2
(4)	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	1 3
(5)	チャイルドシート、ベビーシートの正しい着用の徹底	1 3
(6)	自転車の安全利用の推進	1 3
(7)	スピードダウンの励行運動の推進	1 3
(8)	デイ・ライト運動の浸透・定着	1 3
(9)	居眠り運転の防止活動の推進	1 4
(10)	効果的な広報の実施	1 4
(11)	その他の普及啓発活動の推進	1 4
4	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	1 4
5	住民参加・協働の推進	1 4
Ⅲ	安全運転の確保	1 5
1	高齢運転者対策の充実	1 5
2	シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底	1 5
Ⅳ	道路交通秩序の維持	1 5
Ⅴ	救助・救急活動の充実	1 5
1	救助・救急体制の整備	1 5
2	心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	1 5
3	ヘリコプターによる救急業務の推進	1 6
4	救急関係機関の協力関係の確保等	1 6
Ⅵ	交通事故被害者支援の充実	1 6

第2部 冬季に係る陸上交通の安全

Ⅰ	道路交通環境の整備	1 7
1	安全・安心な歩行空間の整備	1 7
2	効果的で重点的な事故対策の推進	1 7
3	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	1 7
Ⅱ	交通安全知識・技能の普及徹底	1 7
1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	1 7
(1)	幼児に対する交通安全教育の推進	1 8
(2)	小学生、中学生及び高校生に対する交通安全教育の推進	1 8
(3)	成人に対する交通安全教育の推進	1 8
(4)	高齢者に対する交通安全教育の推進	1 8
2	効果的な交通安全教育の推進	1 8
Ⅲ	安全運転の確保	1 8

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

人口減少と少子・高齢化の進行等、大きく社会環境が変化する中で、だれもが安心して暮らせる住みよい社会を築くためには、大規模な災害や交通事故、犯罪などに対する不安のない、安全で安心な生活を確保していくことが極めて重要である。

これまでも、その重要性を認識し、交通安全対策として様々な取り組みが行われてきたところであり、人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす社会的・経済的損失を考えると、究極的には交通事故のない社会を目指すべきであり、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更により一層の交通事故発生抑止対策の推進を図らなければならない。

2 人優先の交通安全思想

交通事故のない社会の実現に向けては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在が必要不可欠である。

そのため、「人優先」の交通安全思想を基本とし、道路においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、すべての交通における、子ども、高齢者、障がい者等のいわゆる交通弱者の安全確保のため、各種施策をより一層推進する必要がある。

3 施策推進にあたっての基本的な考え方

本計画においては、第1部では計画期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るための施策を明らかにする。

また、第2部では、冬季の北海道における積雪寒冷という特殊な自然環境に対応し、冬季の交通安全を図るための施策を明らかにする。

具体的には、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施策を策定し、町民の理解と協力の下、積極的に推進する。

第一に、人に係る安全対策としては、交通機関の安全な運転を確保するため、運転者の知識、交通安全意識の徹底・指導等を図り、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。

また、交通社会に参加する町民一人ひとりが自ら交通安全に関する意識を醸成す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。

第二に、交通機関が原因となる事故の防止対策、第三に、交通環境に係る安全対策としては、関係機関・団体等と連携して、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、交通安全施設の老朽化対策等を図る。

これら三要素を結び付けるものとして、また、三要素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・提供等を積極的に進める。

交通事故が発生した場合には、負傷者の救命・救助活動などを行い、被害を最小限に抑えるため措置を講ずることが重要であり、また、被害者支援の充実を図る。

交通安全に関する施策は多方面にわたっているため、各関係機関が相互に密接な関連を有し、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に交通安全活動を推進する。

第1部 1年を通じたの陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

本町の交通事故の推移として、第1次雨竜町交通安全計画策定の昭和46年以降、事故発生件数では昭和48年に32件、傷者数は昭和48年に62名、24時間死者数は平成10年に8人とそれぞれ過去最悪の記録となっている。

第11次雨竜町交通安全計画策定期間中（令和3年度～令和7年度）の事故発生件数及び傷者数は、令和3年に0件を達成した。その他の年も件数、傷者ともに4人以下にとどまり、全体的に低い数値にて推移した。

特に死亡事故は、平成11年12月1日より交通事故死ゼロ目標3,500日を目標に継続していたものの、平成21年5月28日に単独死亡事故が発生し、3,466日でストップするという残念な結果となった。その後、平成21年5月29日から平成25年7月23日までの1,523日、平成25年7月25日から平成27年6月13日までの688日、平成27年6月15日から令和4年8月20日までの2625日、令和4年8月22日から令和6年12月15日までの847日など、500日を超える死亡事故死ゼロを重ねてきた。

令和8年5月1日には、令和6年12月17日から継続している交通事故死ゼロ記録500日を達成し、現在は、新たな目標である「交通事故死ゼロ1,000日」（令和9年9月13日）を掲げ、交通安全及び事故抑止運動を推進しているところである。

● 交通事故の推移

区分 \ 年		2年	第11次計画（5カ年計画）				
			3年	4年	5年	6年	7年
雨竜町	件数	1	0	5	1	1	1
	死者	0	0	1	0	1	0
	傷者	1	0	4	3	4	1
北海道	件数	7,898	8,304	8,457	9,082	8,743	8,475
	死者	144	120	115	131	104	129
	傷者	9,043	9,598	9,785	10,601	10,297	9,827
全 国	件数	309,178	305,196	300,839	307,930	290,895	287,023
	死者	2,839	2,636	2,610	2,678	2,663	2,547
	傷者	369,476	362,131	356,601	365,595	344,395	338,508

2 道路交通を取り巻く状況の展望

本町の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、北海道と同様に運転免許保有者数は、同保有年齢層の人口減少に伴い減少傾向となっている。

また、高齢者人口の増加により、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

3 道路交通情勢の見通し

本町において主要な公共交通であるバスの運行本数が、ダイヤの改正や路線の縮小等により大きく減少している。公共交通手段の少ない本町においては、ますます移動や輸送の面において自家用車等の交通手段に大きく依存せざるを得ない状況に置かれている。

また、基幹輸送道路である国道275号線が町内を南北に縦断していることや国道12号線との連絡が比較的容易であることなどから、道路交通の量的拡大が見込まれる。

さらに、令和9年よりいわゆる「団塊の世代」が80歳以上に到達し始めることからより一層の運転免許保有年齢層の高齢化が想定され、高齢ドライバーが第一当事者となる事故の増加が懸念される。

今後においても本町の交通事故を取り巻く情勢としては、依然として厳しい状況が続くと想定される。

第2節 雨竜町交通安全計画における目標

【目標～交通事故死ゼロ（事故死ゼロ目標2,000日の達成）】

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、本計画の計画期間である令和12年度末までに24時間死者数のみならず、およそ道路交通事故に起因する死者数(30日以内死者数等)を出さないことを目標とする。令和6年12月17日から続く交通事故死ゼロ日数を令和9年9月13日の1,000日を当面の目標と掲げ、これを通過点とし、各種対策の推進により、令和11年1月25日の1,500日、令和12年6月9日の2,000日を更なる目標と掲げ、町民を交通事故の脅威から守ることを目指すものとする。

当然のことながら、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減少させる取り組みを積極的に推進する。

第2章 道路交通の安全についての対策

第1節 今後の道路交通安全対策を考える視点

本町の交通事故死ゼロ記録日数において、最高記録としては、平成21年5月28日に死亡事故が発生しストップした3,466日となっている。その間約10年間に於いて本町の交通事故発生件数・負傷者数は横ばい状況ではあったが、第5次～第8次までの交通安全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。その内容を踏襲しつつ第9次、第10次、第11次計画が策定され、第11次計画期間である令和6年12月16日に発生した交通死亡事故を最後に、現在（令和8年9月1日時点）までの623日間にわたって交通事故死ゼロを継続して記録している状況である。

これらのことから、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、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。

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・救急活動の連携、⑥交通事故被害者支援の充実等を柱とした交通安全対策を実施する。対策の実施に当たっては、次の点を重視して推進を図る。

1 高齢者及び子どもへの安全確保

今後も高齢化がさらに進むことを考えると、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。

そのためには、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を踏まえた対策を構築する必要がある。

今後、特に高齢運転者の増加や高齢運転者が第1当事者となる事故が増加する傾向にあることから、交通事故を起こさないようにするための対策強化が課題である。

さらに、加齢による身体能力の変化等に関わらず、多様な人々が利用しやすい生活環境の設計と交通社会に参加することを可能にする道路交通環境の形成を図ることも重要である。

このため、平成28年度から取り組んでいる「雨竜町高齢者運転免許証返納サポート事業」を周知し、手段の一つとして可能な限り活用を勧めるものとする。

また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが子どもたちへの対応である。安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯は勿論のこと、子どもを悲惨な交通事故から守る交通安全対策が一層求められる。

2 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るため、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は必要不可欠であり、高齢者及び子どもにとって身近な道路の安全性が求められる。

また、自転車については、自動車と衝突した場合は被害を受ける立場にあり、反面、歩行者と衝突した場合は加害者となることから、自転車の安全利用を推進するためルールやマナーについて交通安全教育等の充実を図ることが必要である。

第2節 講じようとする施策

I 道路交通環境の整備

近年の本町における交通事故発生件数はおおむね横ばいであり、歩行者が巻き込まれる事故も発生していることから、弱い立場にある歩行者の安全を一層確保することが必要である。

今後、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子どもを事故から守り、高齢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、歩道等における安全・安心な歩行空間の確保、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制等、安全な道路交通環境の形成に努める。

1 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

歩行者・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、歩道等の整備を図る。

また、高齢者、障がい者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、安全で安心な歩行空間の整備に努める。

2 道路交通安全対策の推進

(1) 事故危険箇所対策の推進

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、定期的な合同点検の実施や対策の改善を図る。

点検の結果、事故危険箇所については、学校、教育委員会、保育所、公安委員会及び道路管理者と連携・協議し、交通上の危険個所の認識、標識等の整備を始めた事故抑止対策を推進する。

(2) 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一因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

3 自転車利用環境の整備

公共自転車置き場及び道路に放置されている自転車等については、町、警察、道路管理者等が連携・協力し、放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

また、自転車利用者に対し、自転車が「軽車両」に該当し、信号無視や一時不停止、運転中の携帯電話の使用は、道路交通法等法違反になり、令和8年4月からは交通反則通告制度（青切符制度）の対象となること等の周知徹底を図り、交通社会における責任と自覚を促すため、交通教育及び広報啓発活動を推進する。

4 災害に備えた道路交通環境の整備

（1）災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安心で安全な生活を支える道路交通を確保するため、交通安全施設の整備及び交通規制を迅速かつ効果的に実施するため、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、被災地への車両流入抑制等の交通規制や通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため迂回指示・広報を行い、併せて、災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する手段を講じる。

（3）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努める。

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

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運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件の維持管理の適正化についても指導する。

（2）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、実態把握、関係機関と連携した指導取締りによる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。

Ⅱ 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、交通安全のルールを守る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、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。

このため、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階や生活形態に応じた交通安全教育を行い、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、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導の強化を図る。

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、交通社会の一員として、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、安全利用に関する指導を推進する。

交通安全教育・普及啓発活動については、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ものとし、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れる。

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。

そのため、保育園においては交通安全教室の開催や教材・資料の提供等を行い、幼児の保護者が常に幼児の手本となって家庭においても安全に道路を通行するなどの適切な指導ができるよう保護者の交通安全意識の向上に努める。

(2) 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、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安全資材や教本の配付、交通安全教室の開催により交通安全教育の支援に努める。

(3) 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、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味について安全資材や教本の配付、交通安全教室の開催等により交通安全教育の支援に努める。

(4) 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、日常における交通安全に必要な事柄はもちろんのこと、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ようにすることを目標とする。

また、高等学校において実施される交通安全教室の支援を行うとともに、家庭・地域においても交通安全教育が行われるよう指導、連携に努める。

(5) 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術、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・交通マナーの向上を目標とする。

職場等においても積極的な交通安全講習会の開催及び参加を促すとともに、歩行者・自転車利用者の保護、シートベルトの着用、悪質・危険運転防止等の交通安全教育を推進する。

また、各団体、事業所に対して各種交通安全運動への参加を呼びかけ、地域交通安全と安全意識の醸成に努める。

(6) 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、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技能及びルール等の知識を習得させることを目標とする。

また、町内会や老人クラブ及び関係団体等と連携して、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、各種催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

特に、福祉や保健活動と連携した活動の場を利用することにより、多くの高齢者の参加を促し、日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努める。

さらに、町が取り組む「高齢者運転免許証自主返納サポート事業」を周知し、可能な限り運転免許証の自主返納を促す。

2 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、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・実践型の教育方法の積極的な活用を図る。

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・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

3 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

町民一人ひとりに幅広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールへ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は、子どもと高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶、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、スピードダウンによる安全運転、交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全を実施する。

各種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、実施計画などについて広く住民に周知することにより、町民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的な活動が展開されるよう、事故実態、住民のニーズ等を踏まえた実施に努める。

(2) 高齢者等への安全の徹底

高齢者に対する声かけなどの交通安全指導を推進するとともに、高齢者を交通事故から守るため、運転手などに対して、高齢歩行者・自転車利用者の行動特性を理解した安全運転を普及促進する。

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の普及を図る。

また、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周知の徹底を図る。

(3) 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に取り組むとともに、飲食店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・職域において、あるいはイベント開催時等に際して「飲食運転をしない、させない、許さない」という規範意識の確立と飲酒運転の撲滅の徹底を図る。

(4) 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、すべての座席におけるシートベルトの着用の徹底を図る。

このため、町及び関係機関・団体等の協力の下、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。

(5) チャイルドシート、ベビーシートの正しい着用の徹底

チャイルドシート、ベビーシートの着用効果及び正しい着用方法について、保育園等と連携し保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい着用方法の周知徹底を図る。

また、雨竜町交通安全協会が行っているチャイルドシート、ベビーシートの貸し出し制度を周知し活用を促進する。

(6) 自転車の安全利用の推進

自転車は本来車両であること、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ことを推進する。

自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、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関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩行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運転等、危険な行為には交通反則通告制度（青切符制度）の対象となること等について、周知徹底を図る。

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、自転車の反射材の取り付けを促進する。

また、小・中学校と連携し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更なる理解・促進に努め、児童・生徒の着用の徹底を図る。併せて、保護者に対しても周知を図るものとし、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態についても啓発活動を推進する。

(7) 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や環境に配慮した安全速度の励行運動等を推進するとともに、車間距離保持についての啓発活動を推進する。

また、幅員の狭いセンターラインのない道路（生活道路）については令和8年9月より法定速度が30km/hまで引下げられることとなり、本町においても生活道路が散在していることから、町民への周知徹底を図る。

(8) デイ・ライト運動の浸透・定着

昼間における自動車等の運行時にデイ・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かけを図る。

(9) 居眠り運転の防止活動の推進

北海道は、全国に比較して正面衝突・車両単独事故が多く、その要因として長距離、長時間運転の疲労からくる居眠り運転や注意力の低下が考えられる事から各関係機関等と連携して啓発活動を行う。

(10) 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、日常生活に密着した内容の広報、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次のように実施する。

ア．家庭、学校、職場等が一体となった各種広報活動を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、スピードダウンによる安全運転、デイ・ライト運動の浸透・定着、飲酒運転の根絶、居眠り運転の防止等の排除等を図る。

イ．交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、防災無線及び町内会を通じた広報等により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、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等の追放を図り、安全運転の徹底を図る。

(11) その他の普及啓発活動の推進

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・危険性を広く周知し、これらの違反の防止を図る。

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、その主体的な活動の促進を図る。

また、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、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

5 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、町民の安全意識により支えられることから、町民自らが交通安全に関する意識の醸成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あたっては、行政、民間団体、事業所等と町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、町民の参加・協働を積極的に進める。

Ⅲ 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、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を図る。

1 高齢運転者対策の充実

高齢者が安全に運転を継続できるよう、安全運転の能力を維持・向上させるための教育を関係機関と連携し充実させる。

また、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

2 シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、指導する。

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には、交通指導取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。このため、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に対し、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみで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。

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、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と緊密な連携・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。

1 救助・救急体制の整備

事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に処理するため、連絡体制の整備等を図り、救急体制の円滑な実施を期する。

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・保健所・医療機関・日本赤十字社・民間団体の関係機関における指導資料の作成、配付、講習会の開催等を推進するとともに、機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

3 ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリの効果的活用を図るとともに、救急業務における消防防災ヘリコプターとの連携、協力を含めたヘリコプターの活用を推進する。

4 救急関係機関の協力関係の確保等

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・消防関係機関等における緊密な連携・協力関係の確保を図る。

VI 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、また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。

このことから、犯罪被害者等基本法の下、交通事故被害者等のための相談を受けられる機会の充実や情報の提供を図り、被害者支援を行う。

第2部 冬季に係る陸上交通の安全

雨竜町は、1年間の約3分の1が雪に覆われる積雪寒冷地帯であり、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、歩行中の転倒事故等、交通という観点からも厳しい環境にある地域である。

また、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、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り組みが必要である。

そのため、町は、町民の理解と協力の下、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。

I 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。

積雪寒冷地における冬季交通は、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。

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ものとする。

特に、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歩行空間の確保に努める。

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、沿道の地域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。

冬季の安全な道路交通を確保するため、積雪対策等として適時適切な除雪を実施する。

3 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

冬季における車道幅員や歩行空間の確保を図るため、堆雪幅の整備を行い交通安全に寄与する道路交通環境の整備に努める。

II 交通安全知識・技能の普及徹底

冬季における道路交通は、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、冬季交通特有の知識と技能の習得が必要である。このため、自動車等の安全運転確保の観点から、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、各種広報や防災無線等による周知徹底や関係機関・

団体等が連携してより効果的な交通安全知識の普及に努める。

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

冬季交通における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、冬季交通の特徴や路上遊戯の危険性等を理解させるとともに、冬季の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。

(2) 小学生、中学生及び高校生に対する交通安全教育の推進

冬季交通における小学生、中学生及び高校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、冬季の交通事故の傾向や特徴、積雪や凍結による路面の危険性について理解させるとともに、冬季の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。

(3) 成人に対する交通安全教育の推進

冬季交通における成人に対する交通安全教育は、冬季における自動車等の安全運転の確保の観点から、降雪や積雪による路面の凍結、地理的要因や気象状況による交通環境の変化、除雪による堆雪や積雪による見通しの悪化や幅員減少、降雪や地吹雪による視界不良等冬季における自動車運転に係る特徴や危険性等についての教育を中心に、関係機関・団体が連携しその充実に努める。

(4) 高齢者に対する交通安全教育の推進

冬季交通における高齢者に対する交通安全教育は、交通安全教室、高齢者講習、社会教育活動・福祉活動、各種催し等の多様な機会を活用し、冬季の道路を安全に通行するために必要な知識と技能を習得させることを目標とする。

2 効果的な交通安全教育の推進

冬季交通における交通安全教育にあたっては、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。

Ⅲ 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における運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、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。

また、冬季は他の時期と比較し、気象や路面等の交通環境が変化しやすく、また、その影響も大きいことから、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報提供など、道路交通に関する情報提供の充実に努める。