

【参考】

第10次
音更町交通安全計画

平成28年度～平成32年度



北海道音更町

目 次

第1章	交通安全計画の概要	1
1	計画の目的	1
2	計画の基本理念	1
	(1) 交通事故のない社会を目指して	1
	(2) 人優先の交通安全思想	1
3	計画の推進	2
4	計画の位置づけ	2
5	計画の期間	2
第2章	道路交通事故の現状と今後の見通し	3
1	道路交通事故の現状	3
2	道路交通を取り巻く状況の展望	1 1
3	道路交通事故の見通し	1 1
第3章	交通安全計画における目標	1 2
1	数値目標	1 2
2	目標達成のための重点課題	1 2
	(1) 高齢者、障がい者及び子どもの安全確保	1 2
	(2) 歩行者及び自転車の安全確保	1 3
3	町民の交通事故防止意識の醸成	1 3
第4章	講じようとする施策	1 4
1	道路交通環境の整備	1 4
	(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	1 4
	(2) 交通安全施設等整備事業の推進	1 4
	(3) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	1 5
	(4) 総合的な駐車対策の推進	1 6
	(5) 災害に備えた道路交通環境の整備	1 6
2	交通安全教育の充実	1 7
	(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	1 7
	(2) 効果的な交通安全教育の推進	1 9

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	-----	2 0
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	-----	2 2
(5) 町民の参加・協働の推進	-----	2 3
3 安全運転の確保	-----	2 3
4 車両の安全性の確保	-----	2 3
(1) 自動車の検査及び点検整備の充実	-----	2 3
(2) 自転車の安全性の確保	-----	2 4
5 道路交通秩序の維持	-----	2 4
(1) 効果的な指導取締りの強化	-----	2 4
(2) 暴走族対策の強化	-----	2 4
6 救助・救急活動の充実	-----	2 4
(1) 救助・救急体制の整備	-----	2 5
(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	-----	2 5
7 交通事故被害者支援の充実	-----	2 6
8 冬季における道路交通の安全	-----	2 6
(1) 道路交通環境の整備	-----	2 6
(2) 交通安全教育の充実	-----	2 7
音更町における交通安全対策の推進体制	-----	2 8

用語の意味

本計画書で使用している主な用語の意味は、次のとおりです。

- 【交通事故】道路交通法第2条第1項第1号に規定されている道路上において
車両、路面電車及び列車の交通によって起こされた人の死亡又は負傷
を伴った事故をいいます。
- 【死者】交通事故発生後、24時間以内に死亡した者をいいます。
- 【傷者】交通事故の発生により負傷した者をいいます。
- 【第一当事者】過失（違反）がより重いか、又は過失が同程度の場合は、被害がより
小さい方の当事者をいいます。

第1章 交通安全計画の概要

1 計画の目的

第10次音更町交通安全計画（以下「本計画」とする。）は、交通安全対策基本法に基づき、人命尊重の理念のもと、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策を積極的に推進し、安全で安心なまちづくりを進めることを目的とします。

2 計画の基本理念

(1) 交通事故のない社会を目指して

人口減少と超高齢社会の到来を迎えている中で、誰もが安心して暮らせる住みよい社会を形成するためには、その前提として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・安心な生活を確保していくことが極めて重要であります。

本町は道路網が着実に整備される中で、交通量が年々増加して交通事故の発生が危惧されています。

また、交通事故による被害者数は、災害や犯罪等他の危険によるものと比べて圧倒的に多く、安全で安心な社会の実現を図っていくためには、交通安全の確保が重要な要素であります。

この重要性を認識し、これまでも様々な対策が講じられてきたところではありますが、依然として交通事故が発生しており、さらなる対策が必要であります。

人命尊重の理念と交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案すると、究極的には交通事故のない社会を目指すべきであります。このことは、一朝一夕に実現できるものではありませんが、悲惨な交通事故の根絶に向け、より一層町民が交通安全に関する各種活動に積極的に参加し、協働していくことが必要です。

(2) 人優先の交通安全思想

社会生活においては、弱い立場の人への思いやりがなければなりません。すべての交通機関で、高齢者、障がい者、子ども等のいわゆる交通弱者といわれる人々を思いやる必要があります。これからもこのような「人優先」の交通安全思想を基本とした施策を推進していかなければなりません。

3 計画の推進

本計画は、交通安全の確保について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に講じるべき施策を明らかにしています。

具体的には、交通社会を構成する「人」、車両等の「交通手段」及びこ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、相互の関連を考慮しながら適切かつ実施可能な施策を策定し、町民の理解と協力の下で、施策を強力に推進するものとします。

交通安全に関する施策は多方面にわたっていますが、相互に密接な関連がありますので、総合的かつ効果的に実施することが重要であります。交通事情の変化や交通事故等の状況に弾力的に対応し、効果的に施策を実施します。

4 計画の位置づけ

本計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第25条第1項により北海道が策定した第10次北海道交通安全計画に準拠し、同法第26条第2項に基づき音更町が策定したものであり、第5期音更町総合計画「第2章住み良さと自然が共生するまち、第2節便利で安全な生活環境、4交通安全、防犯」の分野計画となっています。

5 計画の期間

本計画の期間は、平成28年度から平成32年度までの5か年とします。

第2章 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

音更町の道路交通環境は、広大な面積を有する中で、人口が集中している市街地をはじめ、基幹産業である農業を担う農村地域に至るまで、道路の新設や改良等の整備を着実に進めてきたことにより、年々改善されています。このことにより交通量が年々増加し、大型車両の通行も増えています。

また、町内には公共交通機関が少ないことから、町民は、通勤・通院や買い物等の際に自動車による移動や輸送が不可欠であり、また、運転免許保有者数の増加とともに、自動車保有台数も増え続けています。

音更町の交通事故数は、第1次交通戦争といわれていた昭和48年に発生件数131件、死傷者数197人を記録しその後減少傾向が続いて、昭和60年には、発生件数63件、死傷者数86人まで減少しました。しかし、その後また増加傾向に転じて、平成12年には、発生件数171件、死傷者数252人と過去最悪の記録となりました。

近年の発生件数及び死傷者数はやや減少傾向で推移し、平成27年では発生件数79件、死傷者数84人となり、死傷者数は最少を記録しました。

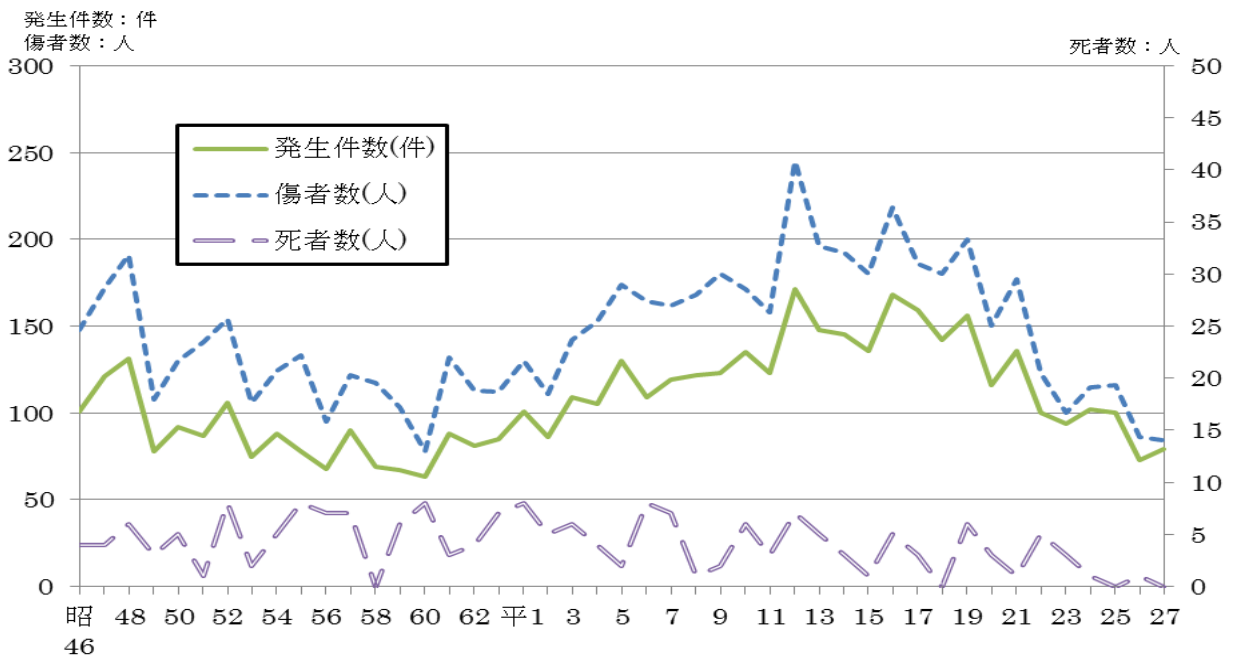
近年の音更町における交通事故の特徴は、

- ① 交差点及びその付近での発生が多い。
- ② 事故に占める車両相互事故の割合が高く、特に追突と出会い頭の衝突が多い。
- ③ 一時停止無視、前方不注意、左右確認不徹底による事故が多い。
- ④ 65歳以上の高齢運転者による交通事故件数、死傷者数が増加している。

等が挙げられます。

【音更町の交通事故発生推移】

年	昭和 46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57
発生件数(件)	101	121	131	78	92	87	106	75	88	78	68	90
死者数(人)	4	4	6	3	5	1	8	2	5	8	7	7
傷者数(人)	148	172	191	108	130	141	154	106	124	133	95	122
年	昭和 58	59	60	61	62	63	平成 1	2	3	4	5	6
発生件数(件)	69	67	63	88	81	85	101	86	109	105	130	109
死者数(人)	0	6	8	3	4	7	8	5	6	4	2	8
傷者数(人)	117	103	78	132	113	112	130	111	142	153	174	164
年	平成 7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
発生件数(件)	119	122	123	135	123	171	148	145	136	168	159	142
死者数(人)	7	1	2	6	3	7	5	3	1	5	3	0
傷者数(人)	162	168	180	171	158	245	196	192	180	218	186	180
年	平成 19	20	21	22	23	24	25	26	27			
発生件数(件)	156	116	136	100	94	102	100	73	79			
死者数(人)	6	3	1	5	3	1	0	1	0			
傷者数(人)	200	150	177	123	100	115	116	86	84			

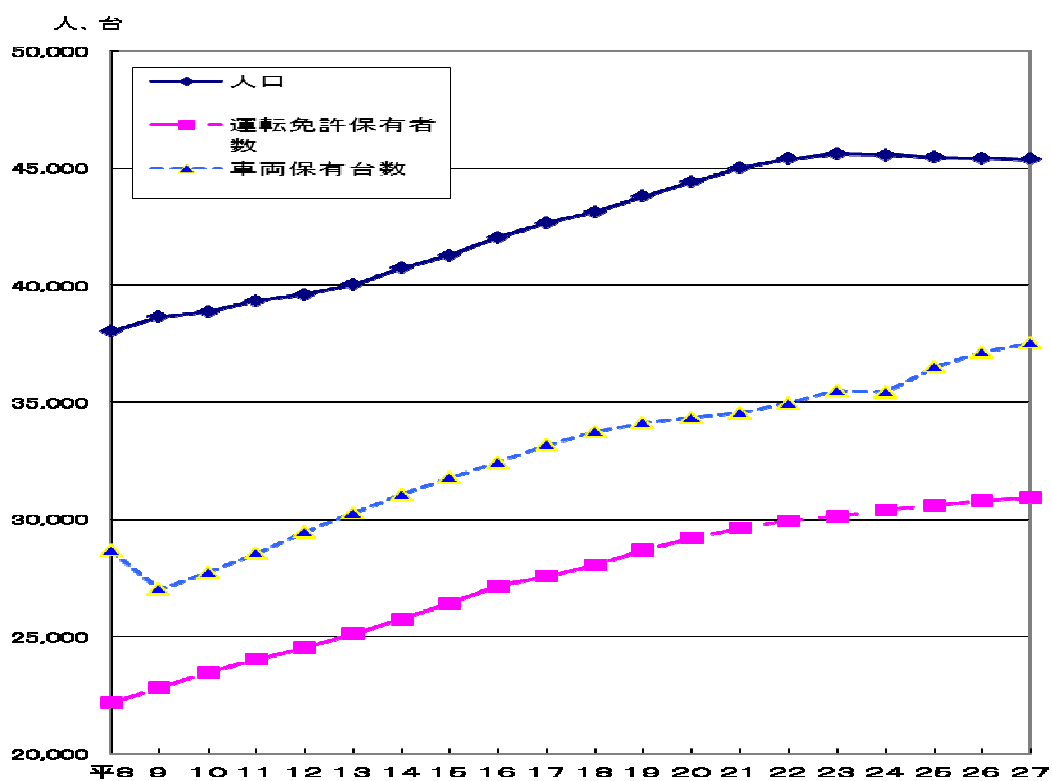


【人口、運転免許保有者数、車両保有台数の推移】

(単位 人口・運転免許保有者数：人、車両保有台数：台)

年	平成 8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
人 口	38,030	38,648	38,862	39,341	39,607	40,030	40,727	41,280	42,032	42,662
運転免許保有者数	22,180	22,815	23,484	24,019	24,520	25,105	25,743	26,409	27,152	27,579
車両保有台数	28,664	27,021	27,733	28,544	29,452	30,264	31,055	31,774	32,443	33,188
年	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
人 口	43,129	43,787	44,402	45,005	45,395	45,600	45,564	45,466	45,408	45,378
運転免許保有者数	28,043	28,694	29,184	29,631	29,936	30,136	30,416	30,598	30,790	30,927
車両保有台数	33,743	34,130	34,346	34,545	34,960	35,497	35,426	36,510	37,129	37,532

(人口：住民基本台帳、運転免許保有者数：交通事故統計、車両保有台数：北海道自動車統計より)



【交通事故の発生状況】

① 月別発生状況(平成23年～平成27年の合計)

月		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	総数
発生数	件数	43	36	40	34	29	35	45	31	34	37	43	41	448
	割合	9.6%	8.0%	8.9%	7.6%	6.5%	7.8%	10.0%	6.9%	7.6%	8.3%	9.6%	9.2%	100.0%
死者数	人数	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2	5
	割合	0.0%	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	40.0%	100.0%
傷者数	人数	47	40	45	41	29	41	53	34	39	40	49	43	501
	割合	9.4%	8.0%	9.0%	8.2%	5.8%	8.2%	10.6%	6.8%	7.8%	8.0%	9.8%	8.6%	100.0%

※ 1月、7月、及び11月の事故発生がやや多い。

② 時間別発生状況(平成23年～平成27年の合計)

時間		0-2	2-4	4-6	6-8	8-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	22-24	総数
発生数	件数	4	5	4	32	66	61	68	72	63	50	15	8	448
	割合	0.9%	1.1%	0.9%	7.1%	14.7%	13.6%	15.2%	16.1%	14.1%	11.2%	3.3%	1.8%	100.0%
死者数	人数	1	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0	0	5
	割合	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	40.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
傷者数	人数	3	5	4	35	74	69	78	80	67	62	16	8	501
	割合	0.6%	1.0%	0.8%	7.0%	14.8%	13.8%	15.6%	16.0%	13.4%	12.4%	3.2%	1.6%	100.0%

※ 8時から18時までの発生が多い。

③ 第一当事者年齢別発生状況(平成23年～平成27年の合計)

年齢		10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80～	総数
発生数	件数	18	91	60	56	46	96	44	30	441
	割合	4.1%	20.6%	13.6%	12.7%	10.4%	21.8%	10.0%	6.8%	100.0%
死者数	人数	0	0	0	0	1	2	0	2	5
	割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	40.0%	0.0%	20.0%	100.0%
傷者数	人数	20	103	62	64	54	111	47	33	494
	割合	4.0%	20.9%	12.6%	13.0%	10.9%	22.5%	9.5%	6.7%	100.0%

※ 20代、60代の発生が多い。発生数7件、傷者数7人が不明。

④ 道路形状別発生状況(平成23年～平成27年の合計)

		交差点及びその付近				その他	計
		信号有	一停有	施設無	計		
発生数	件数	131	82	63	276	172	448
	割合	29.2%	18.3%	14.1%	61.6%	38.4%	100.0%
死者数	人数	1	0	0	1	4	5
	割合	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%	80.0%	100.0%
傷者数	人数	147	87	71	305	196	501
	割合	29.3%	17.4%	14.2%	60.9%	39.1%	100.0%

※ 交差点及びその付近での発生が多い。死亡事故は交差点以外が多い。

⑤ 類型別発生状況(平成23年～平成27年の合計)

		人対車	自転車 対車	車対車	車単独	総数
発生数	件数	32	36	370	10	448
	割合	7.1%	8.0%	82.6%	2.2%	100.0%
死者数	人数	0	0	3	2	5
	割合	0.0%	0.0%	60.0%	40.0%	100.0%
傷者数	人数	35	36	421	9	501
	割合	7.0%	7.2%	84.0%	1.8%	100.0%

車対車の内訳

		正面衝 突	追突	出会い 頭	追越追 抜時	すれ違 い時	左折時	右折時	その他	総数
発生数	件数	16	182	125	2	0	2	19	24	370
	割合	3.6%	40.6%	27.9%	0.4%	0.0%	0.4%	4.2%	5.4%	82.6%
死者数	人数	1	1	0	0	0	0	0	1	3
	割合	20.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	60.0%
傷者数	人数	19	212	139	2	0	2	21	26	421
	割合	3.8%	42.3%	27.7%	0.4%	0.0%	0.4%	4.2%	5.2%	84.0%

※ 車対車の事故が多く、特に追突と出会い頭の衝突が多い。

⑥違反別発生状況(平成23年～平成27年の合計)

		酒酔い 酒気 帯び	通行 区分	歩行者 妨害	最高 速度	信号 無視	一時不 停止	安全運 転義務 違反	その他	総数
発生数	件数	1	0	6	0	24	59	313	45	448
	割合	0.2%	0.0%	1.3%	0.0%	5.4%	13.2%	69.9%	10.0%	100.0%
死者数	人数	0	0	0	0	0	0	4	1	5
	割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	80.0%	20.0%	100.0%
傷者数	人数	1	0	6	0	28	64	356	46	501
	割合	0.2%	0.0%	1.2%	0.0%	5.6%	12.8%	71.1%	9.2%	100.0%

※安全運転義務違反、一時不停止が多い。

安全運転義務違反の内訳

		前方 不注意	動静 不注視	前左右 不確認	ハンド ル操作	ブレー キ操作	安全 速度	後方 不確認	その他	総数
発生数	件数	139	46	73	9	22	2	21	1	313
	割合	31.0%	10.3%	16.3%	2.0%	4.9%	0.4%	4.7%	0.2%	69.9%
死者数	人数	2	0	0	2	0	0	0	0	4
	割合	40.0%	0.0%	0.0%	40.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	80.0%
傷者数	人数	159	57	81	11	22	2	23	1	356
	割合	31.7%	11.4%	16.2%	2.2%	4.4%	0.4%	4.6%	0.2%	71.1%

※安全運転義務違反のうち、前方不注意・左右確認不徹底による事故が多い。

⑦ 高齢運転者の事故発生状況(平成23年～平成27年)

	発生件数			死者数			傷者数		
	件数	内 65 歳以上		人数	内 65 歳以上		人数	内 65 歳以上	
		件数	率		人数	率		人数	率
平成23	91	23	25.3%	3	1	33.3%	97	25	25.8%
24	100	33	33.0%	1	1	100.0%	113	36	31.9%
25	99	22	22.2%	0	0	0.0%	115	26	22.6%
26	72	17	23.6%	1	1	100.0%	85	19	22.4%
27	79	26	32.9%	0	0	0.0%	84	30	35.7%

※ 65歳以上の発生件数が増加傾向である。

⑧ 道路別事故発生状況(平成23年～平成27年)

		国道	道道	町道	高速道	その他	合計
発生数	件数	168	106	158	0	16	448
	割合	37.5%	23.7%	35.3%	0.0%	3.6%	100.0%
死者数	件数	5	0	0	0	0	5
	割合	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
傷者数	件数	186	122	175	0	18	501
	割合	37.1%	24.4%	34.9%	0.0%	3.6%	100.0%

※ 町内の道路延長は国道28.8km 道道156.0km 町道1043.9km 高速道

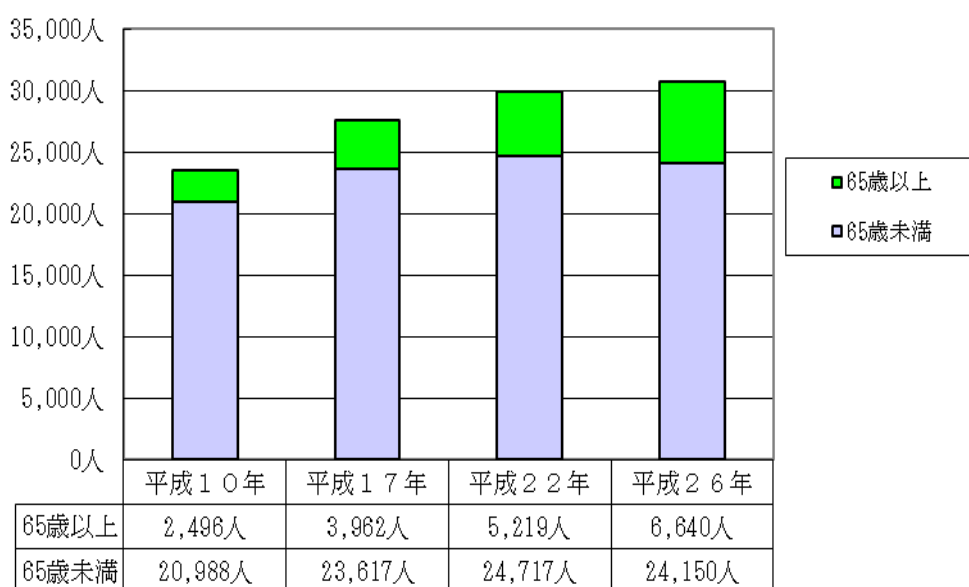
21.1kmとなっており、1km当たりの発生件数は国道が多い。

また、死亡事故は大きな道路に集中している状況である。

2 道路交通を取り巻く状況の展望

音更町の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数、車両保有台数とも概ね横ばいで推移すると推測されます。その中でも高齢者の運転免許保有者の増加が予想され、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。

65歳以上の運転免許保有者数



3 道路交通事故の見通し

将来の交通事故の状況については正確に見通せないところですが、鉄道がなく公共交通機関の少ない音更町の現状から町民の移動や輸送の手段には自動車をはじめとする道路交通に大きく依存します。加えて、大型店の集積や企業の進出、道東自動車道の延伸等に伴い町内を通過する車両の増加及び大型化が予想されます。

また、今後も町民生活や経済活動の多様化、高齢者の運転免許保有者の増加が見込まれるなど、道路交通を取り巻く情勢はますます厳しくなることが推測されます。

第3章 交通安全計画における目標

1 数値目標

- ・年間の24時間交通事故死亡者数ゼロを目指す。
- ・平成32年までに、年間の死傷者数80人以下を目指す。

交通事故のない社会を実現することが究極の目標ですが、**年間の24時間死亡者数「ゼロ」**にすることを目標に、**年間の死傷者数を80人以下とすることを**目指します。

本計画における最優先の目標は死亡者数ゼロですが、今後の交通安全対策を実施するにあたり、交通事故そのものの減少や傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、死傷者数を確実に減少させることを目指すものとします。

2 目標達成のための重点課題

近年、道路交通事故の発生件数及びこれによる死傷者数が減少していることを考えると、これまでの交通安全計画に基づいて実施されてきた対策は一定の効果があったものと考えます。このため、今後の道路交通安全対策は、これまでの対策を基本にしつつ、社会経済情勢や交通情勢の変化、実際に発生した交通事故に関する原因に対応できる効果的な対策への改善を図る必要があります。

(1) 高齢者、障がい者及び子どもの安全確保

今後も音更町は少子高齢化がさらに進む現状を踏まえると、高齢者が安全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す。

そのためには、高齢者の生活の多様化を踏まえて、きめ細かく総合的な交通安全対策を推進する必要があります。高齢者の道路利用の視点に基づいた対策を図ることが必要です。

- ① 歩行や自転車利用の場合は、歩道や生活道路の整備をはじめ、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して交通安全教育を実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、生活に密着した交通安全運動を実施することが重要です。

② 自動車を運転する場合は、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないような対策を強化することや、加齢による身体機能の変化などを考慮した、誰もが利用しやすい道路交通環境を形成することが必要です。

また、障がい者や子どもを交通事故から守る対策も一層求められており、安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の点検や誰もが利用しやすい歩道の整備を推進する必要があります。

(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には、自動車と比べ弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者、障がい者、子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。人優先の考えのもと通学路、市街地の幹線道路において歩道の整備等による歩行空間の確保など、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

また、自転車の安全確保を促進するためには、市街地の幹線道路等において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を進めるとともに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なためルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育を通じ安全意識の高揚を図る必要があります。

3 町民の交通事故防止意識の醸成

交通事故は、いつ、どこで誰が遭うのか予測できません。誰もがある日突然、被害者あるいは加害者になるおそれがあります。

行政や交通機関に関わる者を含め、すべての町民が交通事故の危険性を十分認識したうえで、交通事故のない社会を目指して、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を一層醸成する必要があります。

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、これまで以上に町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のために、自らの問題として積極的に参加してもらうなど意識向上を図る必要があります。

第4章 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまで幹線道路と生活道路の両面で対策を推進し、一定の事故抑止効果を上げてきましたが、継続して歩行者の視点に立った対策を推進する必要があります。

今後も交通量の増加が見込まれることから、子ども、高齢者、障がい者等が安全で安心して外出できる交通社会の形成を図る観点で、通学路、市街地の幹線道路等において歩道を計画的に整備するなど、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拡大を図ります。

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

① 通学路における交通安全の確保

学校、教育委員会、道路管理者、警察等の関係機関・団体が連携した通学路交通安全推進会議により、定期的な合同点検を実施するとともに、道路交通実態に応じハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。

② 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間の確保

高齢者や障がい者等を含めた全ての歩行者が、安全で快適な通行を確保するため、道路改良事業等の中で歩道等の整備を推進します。また、自立した日常生活及び社会参加を確保するため、視覚障がい者誘導用ブロックの設置等誰もが利用しやすい歩道の整備を推進します。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

① 交通安全施設等の整備

道路の新設・改良にあたっては、見やすい道路標識、安全な防護さく等の交通安全施設の整備を推進します。

道路における危険を防止するため、特に交通事故が発生する危険性の高い箇所について

は、信号機の新設や音響式等の高度化、道路標識の高輝度化等の整備を関係機関に要請します。また、歩道等の整備、交差点改良をはじめ防護さく、道路照明、視線誘導標及び事故注意看板等の設置等の対策を推進します。

【信号機の設置数及び設置要望状況】

信号機の種類	設置数 (平成27年度末)	設置要望数 (平成28年)
定周式	54基	28基
押しボタン式	39基	12基
一灯式	12基	3基
合計	105基	43基

② 効果的な交通規制の推進

交通事故が発生する危険性が高い道路箇所、路線等について、一時停止、最高速度制限、追越禁止等の事故の発生を抑制する効果的な交通規制を帯広警察署など関係機関に要請します。

③ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を及ぼす重大事故が発生した際には、関係機関と協力して、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因を調査するとともに、発生要因に即した対策を早急に講ずることにより、重大事故の再発防止を図ります。

(3) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

① 円滑で安全な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の実現にあたっては、道路を円滑・快適に利用できることが必要であることから、分かりやすい道路標識等の整備を進めます。

② 道路の使用及び占用の適正化等

道路の構造を保全し、安全な道路交通を確保するため、工作物の設置や工事等のための道路使用及び占有許可に係わり、許可条件の履行、占有物件等の適正な維持管理を指

導します。

特に市街地においては、道路交通に支障を与える不法占用物件等の是正指導又は撤去を重点的に行います。

③ 子どもの遊び場等の確保

子どもの路上での遊戯等による交通事故を防止するため、公園等の再整備を推進するとともに学校の校庭及び体育施設等の活用を図ります。

④ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全して交通の危険を防止するため、道路の状態が破損、欠壊、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もしくは道路工事で通行ができないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

（4）総合的な駐車対策の推進

① 秩序ある駐車意識の推進

良好な駐車秩序を確立するため、駐車禁止規制の実施、違法駐車取締りを関係機関に要請するとともに、積極的な広報・啓発活動等を推進します。

② 違法駐車締め出し気運の醸成

違法駐車解消及び自動車保管場所の確保等に関し、町民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、町民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成を図ります。

（5）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信頼性の高い道路網を確保するため、法面等の防災対策を推進します。

② 災害発生時における交通規制等

災害発生時は、道路の被災状況や交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、災害に伴う混乱を最小限に抑えるよう音更町地域防災計画に基づき交通規制を実施します。

2 交通安全教育の充実

交通安全教育は、人々が自他の生命尊重という理念の下で、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社会人を育てるうえで重要な意義があります。

交通安全意識を向上させ、交通マナーを身につけるためには、人の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進し、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醸成を促すことが重要です。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、交通事故を起こさない意識を育てることが重要です。

このためには、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等に沿って、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階又は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必要があります。

また、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、他の世代が高齢者の特性を知り、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。

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、自転車運転者講習制度の施行を踏まえ、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関する指導を強化します。

交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、行政、警察、学校、関係団体、地域社会及び家庭がそれぞれの役割を担い、互いに連携を密にしながら地域ぐるみの活動を推進します。

(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

幼児に対しては、心身の発達段階に応じて、身近な生活における基本的な交通安全ル

ールを理解させ、決まりを守り安全に行動できる習慣を身につけられるようにするため、交通安全教室では歌、紙芝居、視聴覚教材等を利用し、分かりやすい指導に努めます。

また、幼児の成長に影響力が大きい保護者に対しても、交通安全こぐまクラブ等の活動を通して、日常生活の中で親が子どもに繰り返し交通ルールを教えることの大切さを認識してもらうよう努めます。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対しては、歩行者及び自転車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・交通の状況に応じて危険を回避し安全に通行する意識と能力を高めるため、交通安全教室の開催等、様々な機会を通じて交通安全教育の推進に努めます。

③ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対しては、自転車で安全に道路を通行するための必要な技能・知識を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 PTA や関係団体と連携して、交通安全教育の推進に努めます。

④ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対しては、自転車の安全な利用、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等に対する知識を身につけるよう努めます。

また、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前に教育性を重視した交通安全教育を推進します。

⑤ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する免許取得後の運転者教育としては、社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技術、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さの理解、交通安全意識・交通マナーの向上を図るほか、シートベルトやチャイルドシートの着用を推進します。また、速度超過・飲酒運転など重大事故に直結する危険運転の防止を重点にした交通安全教育の推進に努めます。

⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対しては、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判断力・操作力・行動力に及ぼす影響を理解して、安全に生活するために必要な実践的技能及び知識を習得させるため、高齢者交通安全教室や地域の老人クラブ等を通して、交通安全教育の推進に努めます。

特に、高齢者が道路を横断する際の交通事故を防ぐために、適切な指導と夜光反射材等の交通安全用品の普及に努めます。

また、高齢運転者には、高齢運転者標識（高齢者マーク）の装着を呼びかけるとともに、運転に自信がなくなった高齢者には、運転免許証の自主返納を促すため、バス利用時の運賃割引制度の周知に努め、公共交通機関等の利用を呼びかけます。

⑦ 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、交通事故に遭う不安や危険を解消するため、各種福祉活動の場を利用して、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識の普及に努めます。

【交通安全教室開催状況（平成27年度）】

対 象	回 数	人 数
保育園・幼稚園 （こぐまクラブ）	27回	3,154人
小 学 校	18回	2,884人
高 齢 者	2回	61人
合 計	47回	6,099人

（2）効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育にあたっては、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、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

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します。

(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交通マナーの実践を習慣化するとともに、町民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の運動として、関係機関・団体等とも相互に連携した交通安全運動を組織的・継続的に展開できるよう支援します。

交通安全運動の重点としては、高齢者の交通事故防止、スピードダウンによる安全運転、子どもの交通事故防止、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、飲酒運転の根絶、夜間や薄暮時における交通事故防止等、効果的な交通安全運動を実施します。

交通安全運動の実施にあたっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動の重点、実施計画等を広く町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・発展を図り、町民が運動の主体者として展開されるよう努めます。

さらに、参加・体験・実践型の交通安全教室を開催し、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を推進します。

② 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し、交通マナーを実践しなければならないことへの理解が必要です。

自転車利用者の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、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ります。特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、携帯電話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の危険性についての周知・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いるため、損害賠償責任保険等への加入を促進するとともに、薄暮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、自転車のライト点灯を徹底し、自転車の側面等への夜光反射材の取付けを促進します。

また、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ほか、

高齢者や中学、高校生等、他の年齢層の自転車利用者に対し、ヘルメット着用を促進します。

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、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という町民の規範意識の定着を図るため、関係機関、団体と連携し、飲酒運転の危険性について交通安全教育を推進するほか、酒類販売業者、酒類提供飲食店、イベントの主催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とともに、飲酒運転の根絶に向け積極的な啓発活動を展開します。

④ 後部座席等におけるシートベルト着用の推進

シートベルト着用の正しい方法や効果について理解を求め、一般道においても後部座席の着用の推進を図るため、関係機関・団体等の協力のもと、あらゆる機会・広報媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開します。

⑤ チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシート着用の正しい方法や効果について、幼稚園・保育所等と連携して保護者に対する効果的な普及啓発活動に努め、正しい着用の徹底を図ります。

⑥ 夜光反射材の普及促進

夕暮れ時から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夜光反射材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、交通安全教室等の集会の機会に夜光反射材を配布します。

⑦ 効果的な広報活動の実施

交通安全に関する広報活動については、広報紙、新聞、インターネット等の広報媒体を活用し、交通事故等の実態や、日常生活を踏まえた内容等、具体的で訴求力の高い内容で重点的かつ集中的に実施するなど、実効性の高い広報活動に努めます。

交通安全活動推進には家庭の役割は極めて大きいことから、広報紙や啓発チラシ等を

活用し、町内会等を通じて家庭に浸透させるきめ細かな広報啓発活動の充実が必要です。これにより、高齢者の交通事故防止、スピードダウンによる安全運転、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、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転の根絶、違法駐車解消、自動車や自転車の運転中や歩きながらの携帯電話使用禁止等交通ルール遵守の周知を図ります。

また、民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行います。

⑧ その他の普及啓発活動の推進

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、他の年齢層に対して高齢者の歩行や自転車利用時の行動特性を理解させるとともに、高齢運転者標識を取り付けた自動車への保護意識を高めるよう努めます。

薄暮の時間帯から夜間にかけては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、これらの違反防止に向けた啓発活動を推進します。

昼間における自動車等の運行時には前照灯を点灯するデイ・ライト運動を推進して、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、交通事故の防止を図ります。

また、関係団体との連携のもと赤色灯回転啓発を実施するほか、町民や各事業所等の参加による旗波街頭啓発など各種指導活動を強化します。

【赤色灯回転、旗波街頭啓発実施状況（平成27年度）】

実施内容	回数	参加人数
赤色灯回転啓発	15回	—
旗波街頭啓発	6回	1,003人

（４）交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全協会をはじめ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や諸行事に対する援助、さらには、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推進します。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、関係団体相互間の連絡調整を行うなど、交通安全に関する町民挙げての活動の展開を図ります。

(5) 町民の参加・協働の推進

交通安全は、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を醸成することが重要であります。また、交通安全思想の普及にあたっては、行政、民間団体、企業等と町民が連携を密にしたうえで、それぞれの地域における実情に即した町民の参加・協働型の活動を積極的に推進します。

3 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す。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、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安全運転教育等の充実を図ります。

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役割と責任を重視した活動を拡充するため、企業・事業所等が自主的に行う安全運転管理対策の推進及び安全対策の充実、交通労働災害の防止等を図るための取り組みを推進します。

4 車両の安全性の確保

現在、エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大をはじめとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、ABS、エアバック、衝突安全ボディ、衝突被害軽減ブレーキなどの車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大しています。このような中で使用者による安全な自動車の選択を促進するため、自動車の安全性に関する情報提供等を適切に実施します。

(1) 自動車の検査及び点検整備の充実

道路運送車両法に基づく自動車検査の確実な実施を図り、不正改造車等整備不良車両の追放を推進します。

また、車両故障に起因する事故を防止するため、自動車使用者の保守管理意識を高め、点検

整備の励行を図ります。

(2) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保するため、利用者に対しては、改正道路交通法の内容を周知するとともに、車両に係る安全運転意識の向上と点検整備の徹底を図り、特に、児童・生徒に対しては、交通安全教室等を通して点検整備の方法やその必要性を周知します。また、夜間における交通事故を防止するため、夜光反射材の取り付けや早め点灯の普及を促進します。

さらに、自転車は加害者となる側面も有しており、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、被害者の救済に資するため、損害賠償責任保険の周知に努めます。

5 道路交通秩序の維持

(1) 効果的な指導取締りの強化

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ります。交通事故実態等を的確に調査分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反行為に重点を置いた交通指導取締りを関係機関に要請します。

(2) 暴走族対策の強化

家庭・学校・地域が持っている非行防止機能の活性化と、青少年には警察及び関係機関・団体との連携を強化し、暴走行為を「しない」「させない」「見に行かない」指導を展開することにより、暴走行為ができない環境づくりを推進します。また、暴走行為を助長するような車両の不正改造を防止する広報活動を推進します。

6 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。特に、救急現場等における応急手当の普及を推進します。

(1) 救助・救急体制の整備

① 救助体制の整備・拡充

交通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対処するため、救助体制の整備・拡充を推進します。

② 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

事故現場に居合わせた人（バイスタンダー）が施す応急手当により、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）の使用も含めた心肺蘇生法に関する基準等による応急手当の知識や実技は広く一般に普及する必要があります。このためには、消防機関、医療機関、民間団体等の関係機関において指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、広報啓発活動を積極的に推進します。

③ 救急救命士の養成・配置等の促進

救急現場及び搬送途上における応急処置（プレホスピタルケア）の充実のため、救急救命士の養成・配置等の拡充に努めます。

④ 救助・救急機材の整備の推進

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、高規格救急車の配備、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

⑤ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急の事象に対応できる救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練を充実します。

⑥ 緊急脱出用品の普及促進

事故が発生した際、車内に閉じ込められた人が脱出するための、シートベルトカッターや緊急脱出ハンマー等の効果を周知し、常備の普及促進に努めます。

(2) 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・協力関係の確保を図ります。

7 交通事故被害者支援の充実

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、時にはかけがえのない生命を奪われたりするなど大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者を支援することは極めて重要であります。犯罪被害者等基本法等を基に、交通事故被害者のための相談機会や情報の提供の充実を図り、被害者支援を推進します。

また、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、広報活動等を通じて自賠責保険（自賠責共済）の期限切れに注意が必要であることを広く町民に周知し、無保険（無共済）車両を走行させないよう努めます。

8 冬季における道路交通の安全

音更町は、1年間の約3分の1が雪に覆われる積雪寒冷地であり、冬季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、交通の面からも大きな影響を受ける地域です。一方、公共交通手段の少ない現状から、冬季においても自家用車を利用する道路交通に大きく依存しています。

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町民のニーズは大きく、すべての人々が安全に利用できる歩行空間の確保に向けた施策に取り組む必要があります。

そのため、町民の理解と協力のもと、通年施策に加え、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します。

（1）道路交通環境の整備

冬季は、路面や気象など交通環境が通常とは大きく異なることから、冬季交通の特性に対応した道路交通環境整備を図ります。

① 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、中心市街地や公共施設周辺、通学路等安全で快適な歩行空間の確保が必要な箇所においては、歩道等の除雪や転倒防止のための防滑砂の散布に努めます。

② 道路改良による道路交通環境の整備

安全かつ円滑な道路交通を確保するため、道路の新設・改良にあたっては、坂道等における急勾配箇所の解消に努めるとともに、交通安全施設等の整備を図ります。

③ 円滑で安全な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、きめ細かな道路除排雪を実施するほか、交差点や坂道を中心として凍結防止剤や防滑砂を効果的に散布するなど、冬季路面管理の充実に努めます。

また、市街地においては、交差点周辺を中心に、除排雪による見通しの確保に努めるとともに、町民が自主的に行う除排雪活動を積極的に支援します。

(2) 交通安全教育の充実

冬季における道路交通は、路面や気象など交通環境が四季の中でも大きく異なり、路面の凍結、堆雪や積雪による幅員減少、降雪や地吹雪による視界不良等の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す。

このため、冬道の交通安全に関する広報紙への掲載、パンフレットの配布などによる広報啓発を行うとともに、積雪・凍結路面等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ます。また、早めのスタッドレスタイヤのはき替えや摩耗によるタイヤ交換など、冬季における車両管理についても啓発します。

音更町における交通安全対策の推進体制

交通安全に関する施策を総合的に策定し実施するための音更町における交通安全対策の推進体制は、次のとおりです。

1. 音更町交通安全運動推進委員会

- 根拠** 音更町附属機関設置条例
音更町交通安全運動推進委員会規則
- 目的** 音更町における交通の安全を図ることを目的とする。
- 組織** 委員は、学識経験者、関係諸団体の役職員及び関係行政職員のうちから町長が委嘱する。
- 活動内容** 交通規制実施・要望事項、町交通安全対策事業予算の報告及び交通安全運動推進方針の検討を行う。

2. 音更町交通安全指導員

- 根拠** 音更町交通安全指導員設置要綱
- 目的** 交通安全運動の常時啓発等のため、音更町・音更町交通安全運動推進委員会と一体となり活動し、交通安全運動の効果を期することを目的とする。
- 組織** 交通安全指導員は、各職域及び音更町交通安全協会の推薦に基づき町長が委嘱し、交通安全女性指導員は町の募集に応じた者の中から町長が委嘱する。

活動内容

交通安全指導員

- ①地域、職域その他の団体等に、交通安全意識の普及と向上を図ること。
- ②町主催行事等において、町長の要請に基づき歩行者等の安全を確保すること。
- ③毎月1日、10日及び15日並びに各交通安全運動期間に街頭指導を行うこと。
- ④その他交通安全運動の推進に関し、町長が必要と認めたこと。

児童交通安全指導員（女性）

- ①地域、職域その他の団体等に、交通安全意識の普及と向上を図ること。
- ②学童等の登下校時における交通指導と保護誘導を行うこと。
- ③町主催行事等において、町長の要請に基づき歩行者等の安全を確保すること。
- ④その他交通安全運動の推進に関し、町長が必要と認めたこと。

3. 音更町交通安全協会（民間団体）

沿革 昭和31年4月1日に発足。

目的 道路交通法の目的に基づき、道路における危険を防止し、交通事故防止と交通の円滑を期するため、一般住民並びに運転者、雇用主に対し交通道德の高揚と遵法精神の普及につとめ、交通安全を確保することを目的とする。

組織

一般会員 町内に居住する全町民

特別会員 事業所、団体、公共団体、官公庁等で本会の趣旨に賛同する者

活動内容

- ①交通安全対策に関すること。
- ②交通法令の周知徹底に関すること。
- ③交通に関する知識、技術、設備の研究、調査指導に関すること。
- ④交通道德及び遵法精神の高揚に関すること。
- ⑤運転者、雇用主及び一般住民に対する指導に関すること。
- ⑥交通関係者、従業員及び交通功労者の表彰に関すること。
- ⑦その他、本会の目的達成に必要と認められること。

4. 音更町老人クラブ交通安全推進員

- 沿革** 平成20年4月1日施行
- 根拠** 音更町老人クラブ交通安全推進員に関する要領
- 目的** 高齢者を交通事故から守るため、高齢者自らの交通安全意識を高め、自らを守り高齢者の交通事故抑止を図ることを目的とする。
- 組織** 推進員は、交通安全活動を理解する健康であり、各老人クラブから推薦され、老人クラブ連合会が認めた者を音更町と帯広警察署が協議決定し依頼する。
- 活動内容**
- ①道路の渡り方、自転車の乗り方や走行など正しい交通マナーの実践及びクラブ員への情報提供、意識啓発に関すること。
 - ②クラブ内の交通安全研修会、映画会の開催に関すること。
 - ③事故抑止に効果的な服装の着用促進及び夜光反射材の配布に関すること。
 - ④スピードダウン、シートベルト着用及びデイライト運動に関すること。

その他、各事業所や町内会、教育機関等で交通安全にかかわる自主的な活動がなされており、地域住民が一体となって取り組み、住民一人ひとりの交通安全に対する意識を高揚すべく、運動が展開されています。

第10次

音更町交通安全計画

平成28年度～平成32年度

発行 音更町

編集 音更町町民生活部環境生活課地域安全係
北海道河東郡音更町元町2番地

TEL 0155-42-2111 (代)