

第 1 章 総論

第 1 節 交通安全計画について

1 計画の位置付け

車社会化の急速な進展に対して、昭和20年代後半から昭和40年代半ば頃まで全国的に交通事故の死者数が著しく増加したことから、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。

本計画は、この交通安全対策基本法第26条に基づき策定する市町村交通安全計画である。

2 計画の期間

この計画の期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とする。

3 計画の基本的な考え方

滝川市では、9次にわたる交通安全計画を作成し、交通安全対策を実施してきた結果、昭和46年391件だった交通事故発生件数は、令和2年には42件と9分の1以下まで減少している。また、令和2年10月20日には、交通事故死ゼロ1000日を達成している。（令和3年11月19日現在、交通事故死ゼロ1395日）

交通を取り巻く環境の変化に対応し、国や北海道の計画と整合を図りながら、交通安全教育や交通環境の整備などに関する施策を図る。

交通安全の推進は、行政だけでなく、関係機関・団体等、市民1人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題であり、交通事故のない社会を目指して、関係機関・団体等と連携し、市民、関係機関・団体等との連携はもとより、市民が地域の実情に応じ、交通安全に関する取り組みに参加するなど、市民の主体的な活動を促しながら、諸施策を具体的に定め、取り組んでいく必要がある。

4 計画の進め方

この計画期間内に、達成すべき目標を設定するとともに、交通事故の調査・分析や評価を行い、講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

交通事故防止のためには、市だけでなく、国、道、関係機関・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、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要である。国、道及び市の行う交通安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全活動、地域の実情に応じた取り組み等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、交通安全の確保に資する自動運転等の先端技術や情報の普及・啓発を促進する。

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。

現在、市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とする。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、ライフサイクルコストを見通した交通安全施設等の整備を図るなど効率的な予算執行に配慮するものとする。

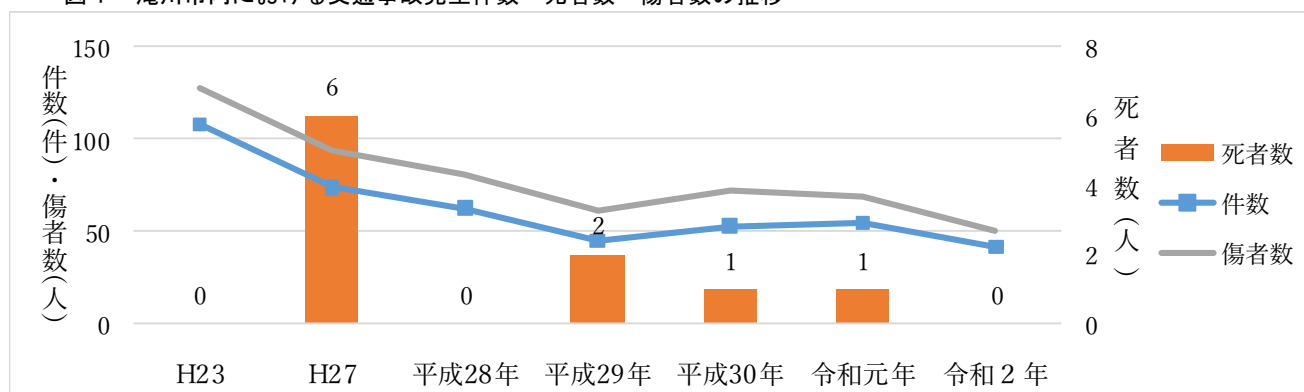
第２節 交通事故等の現状等

1 道路交通事故の現状

市における道路交通事故は、発生件数・傷者数は年々減少し、第9次滝川市交通安全計画期間における発生件数は初年の平成28年は63件、その後の4年間は年60件を切る状況、死傷者数は4割減と大きく減少している。

令和2年10月20日には、交通事故死ゼロ1000日を達成しているが、引き続き国、道、関係機関、団体等、市民一人ひとりが全力を挙げて交通事故のない社会を目指し、交通安全に取り組むことが必要である。

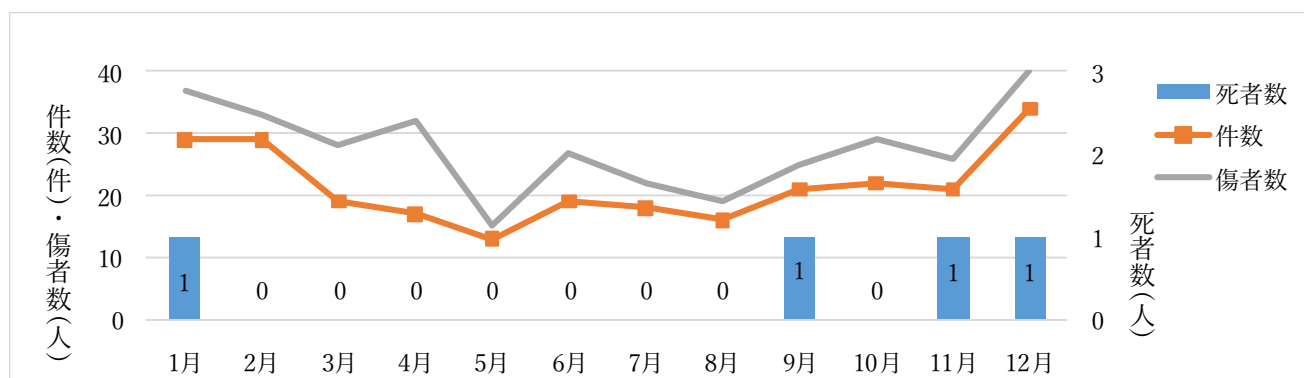
図1 滝川市内における交通事故発生件数・死者数・傷者数の推移



(※図1の死者数 令和元年に1件とあるが、これは高速道路上の事故であるため、統計上この記録には含まれない。)
市における近年の道路交通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 交通死亡事故は10～3月の秋から冬に多く、交通事故全体の件数・傷者数も同様の冬に多い。

図2 月別交通事故発生状況



- ② 事故類型別では、車両相互が事故全体の7割を占め、人対車両、自転車対車両と続くが、人対車両の事故割合が令和元年までゆるやかに増加している。

図3 事故類型別交通事故発生状況

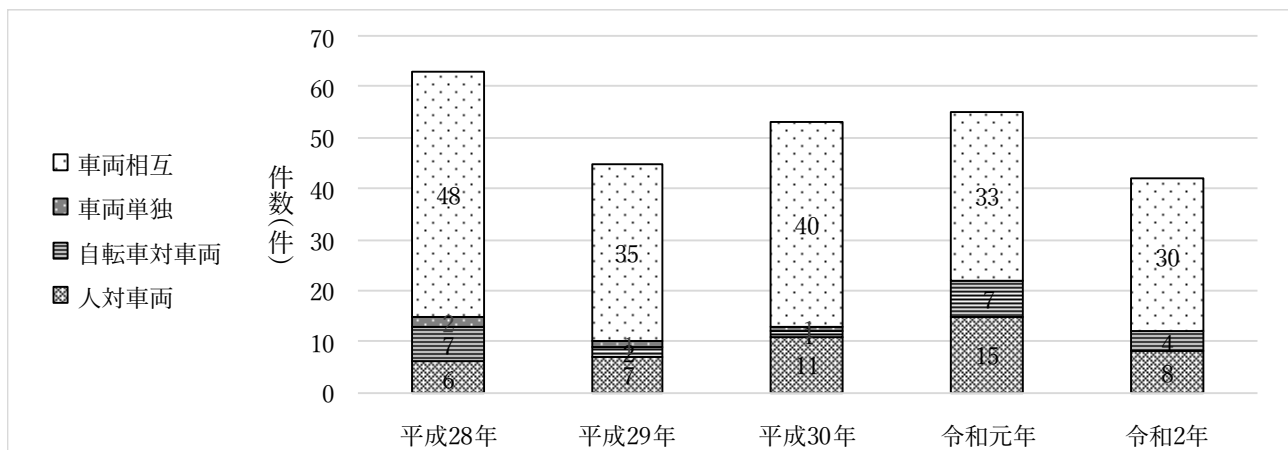


図4 法令違反別発生状況（第1当事者）

- ③ 事故原因別では、前左右不確認、前方不注意、一時不停止で約5割を占めている。

また、歩行者の交通事故の原因別では無理な横断によるものが、自転車の交通事故の原因別では車両がないとの思い込みや油断によるものが多く発生している。

- ④ 加害者の年齢階層別発生件数では、40歳代が最も多く、次いで20歳代、30歳代と若いドライバーの事故が多くなっている。

65歳以上の高齢者でみると全体の約3割となっており、高齢ドライバーの事故が比較的多くなっている。

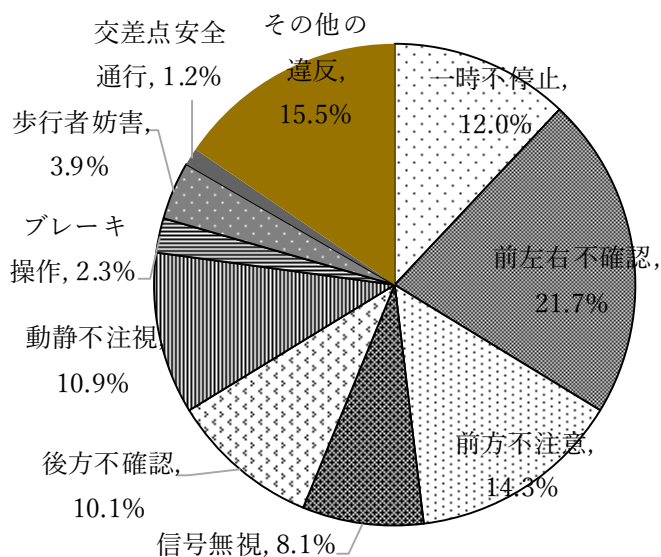
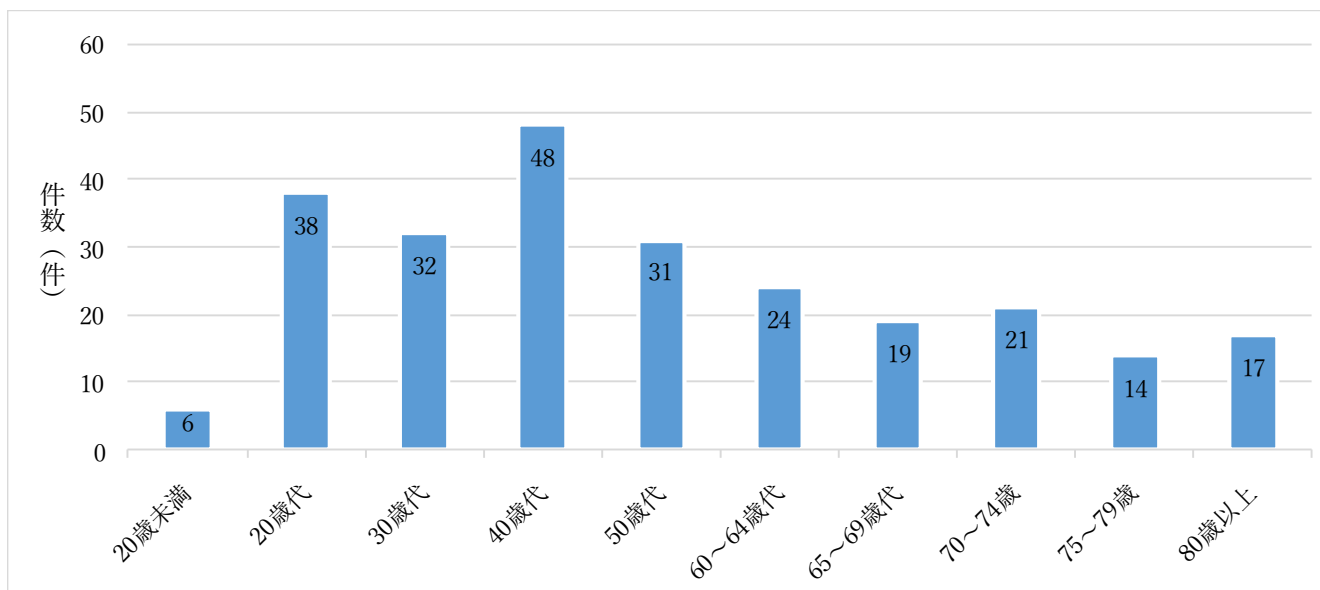


図5 年齢層別発生状況（第1当事者）



- ⑤ 歩行者被害では高齢者が半数以上を占めている。自転車乗車中被害では子供・高校生が5割強、高齢者が3割弱を占める状況となっている。

図6 歩行者被害の交通事故発生状況（死傷者数）

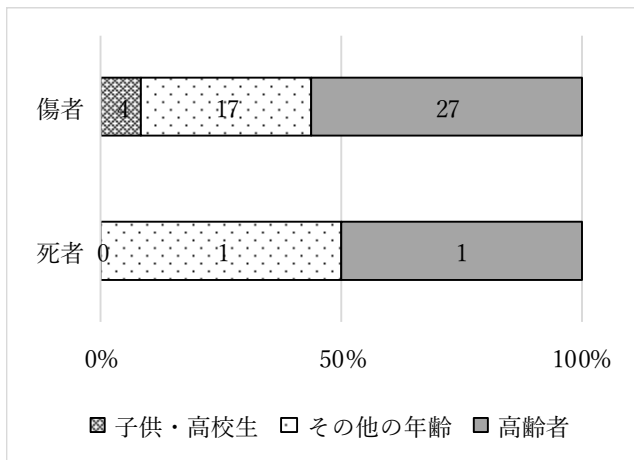
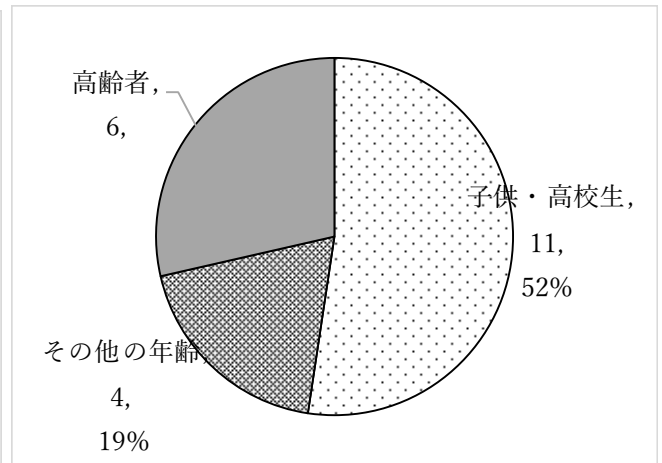
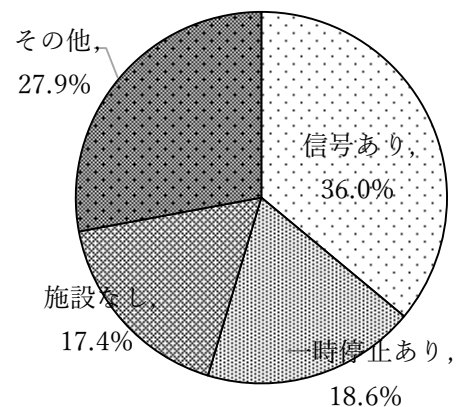


図7 自転車乗車中被害の交通事故発生状況（死傷者数）



- ⑥ 道路別では市道と国道で9割以上、道路形状別では交差点で半数近くの事故が発生している。また、信号機等の有無別では、信号のある交差点で最も多くの事故が発生している。

図8 信号機等の有無（道路別発生状況）



- ⑦ 北海道内の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、令和2年の発生件数は4件、死傷者数は3人となっている。

2 交通事故のない社会に向けた今後の見通し

市における交通事故全体の件数・傷者は、減少しているものの、交通事故の原因は運転者の不注意による「前左右不確認」「前方不注意」「一時不停止」が約5割を占めている。

年齢層別の事故発生件数は、現役世代として自動車を運転する機会が多い40歳代が最も多く、65歳以上の高齢者も比較的多くなっている。

交通事故における歩行者被害は、高齢者が半数以上を占め、「横断歩道外横断」や「信号無視」など交通ルールや交通マナーに違反する行動が見られる。

一方、自転車乗車中被害では子供・高校生が半数以上を占め、「安全不確認」や「一時不停止」など交通ルールや交通マナーに違反する行動が見られる。

これらの実態を踏まえ、各年齢層に対応した交通安全教育や啓発活動を行い、全ての年齢層において交通事故を減少させる必要がある。

また、全国的に通学時等の子供を巻き込む交通事故が起きていることから、通学路等の安全点検等を行い、学校、教育委員会、道路管理者、警察など関係機関と連携し、交通安全環境の整備を図る。

第3節 交通安全計画における目標

道路交通の安全についての目標

【目標】

- 交通事故死者数ゼロを目指す。
- 年間死傷者数を確実に減少させる。

交通事故のない社会は、一朝一夕に達成することは困難であるが、この計画における究極の目標として、計画期間中の各年度において死者数ゼロを目指すものとする。

また、事故そのものの減少や死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する。

このため、市は、市民の理解と協力の下、道路交通安全に関する諸施策を総合的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力の下、踏切道における交通安全に関する諸施策を総合的に推進することにより、踏切事故の発生を極力防止する。

第4節 重点的な取り組み

1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

交通事故の歩行者被害は死傷者の半数以上を高齢者が占めており、交通事故の第一当事者（ドライバー）である高齢者の割合も高くなっている。

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、法改正により、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となった（平成29年3月12日施行）。

こうしたなか、自動車の普及、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利用者が減少傾向にあり、その維持・確保が難しくなっている。市民の理解と協力を得て高齢者運転免許制度を厳格かつ円滑に運用する上で、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・確保に努める。

また、高齢者を対象とした交通安全教育などを引き続き実施するとともに、高齢者宅を訪問し、夜光反射材の配付や交通安全の啓発を行うなど、地域で安心して暮らせるよう、総合的な交通政策を推進する。

2 飲酒運転の根絶

道内において、平成26年と27年に飲酒を伴う重大な交通死亡事故が相次いで発生したことを受けて、市民1人ひとりが、「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年北海道条例第53号）」が成立した。

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、飲酒運転の予防啓発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など、飲酒運転の根絶に向けた社会環境づくりを推進する。

3 自転車の安全利用

自転車の安全利用を促進するため、関係機関・団体等と連携しながら、「自転車の安全利用五則」等を活用した自転車の正しい乗り方に関する普及啓発活動を推進する。

また、自転車利用者については、並進走行や一時不停止など交通ルールやマナーに違反する行動が多いことから、「北海道自転車条例」についての広報啓発や交通安全教育を推進する。

さらに、駅前や繁華街の歩道上など交通安全の支障となる放置自転車が問題となっている箇所については、撤去等の対策を進める。

加えて、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る。

自転車は、歩行者等に衝突した場合には加害者となる側面があるため、交通に参加する者としての自覚や責任を持つ意識の啓発を図るとともに、損害賠償責任保険等の加入促進に努める。

4 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ける交通の安全を確保するため、地域の実情を踏まえた交通安全対策を推進する。

具体的には、通学路などにおける交通危険箇所等に関する調査を実施し、学校、教育委員会、道路管理者、警察などの関係機関・団体が情報を共有し、地域の実状に基づき、交通安全環境の整備を図る。

さらに、子供の安全を確保する観点から、各種教育啓発の推進を引き続き実施する。

第2章 講じようとする施策（分野別）

道路交通の安全

1 道路交通環境の整備

子供や高齢者、障がいのある人をはじめ、誰もが通行しやすい交通環境の整備を促進し、安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る。また、市道のパトロールや補修などの維持管理を進めるとともに、冬季における路面の適正管理に努め、安全な道路環境の確保に努める。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

ア 生活道路における交通安全対策の推進

地域の要請等に基づき交通事故の多いエリアにおいて、国、道、公安委員会、地域住民等と連携し、必要に応じて通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路環境の整備に努める。

イ 通学路等における交通安全の確保

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、定期的な安全点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取り組みを支援するとともに、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その他所管、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する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や潜在的な危険区間等においては、公安委員会への信号機の設置等の要請や交差点改良等の環境整備、交通事故の多い交差点等への交通安全旗の設置等の対策を推進する。

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、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

(3) 高齢者の移動手段の確保

高齢化が進む中で、高齢者による交通事故リスクを軽減するため、関係機関等と連携しながら先端技術を搭載した自動車の普及啓発を行う。

また、運転免許を返納した高齢者等の移動を支援するため、地域の実情に合った公共交通を含む移動手段の維持、確保に努める。

(4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めてすべての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を国、道と連携し推進する。

(5) 効果的で適正な交通規制の推進

交通事故が多発している場所のほか、市民が危険と感じている場所等について関係機関に対し交通安全施設の整備や速度規制等の効果的で適正な交通規制を要請する。

(6) 自転車利用環境の総合的整備

自転車の安全利用を促進するため、道路事情に応じた歩行者や自転車が安全に走行できる環境の整備に努める。

また、駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、自転車対策会議を開催し、市、

警察署、道路管理者、鉄道事業者、商業者及び学校が連携し、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図るとともに、利用者への駐輪マナーの周知徹底を図る。

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 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道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保する。

イ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）並びに道路法（昭和27年法律第180号）の規定に基づく通行禁止等の必要な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・分析を行うとともに、防災協定に基づくFMG'Skyを通じた情報提供のほか、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。

エ 災害発生時等における防災拠点機能の充実

災害発生時等において、地域住民及び道路利用者の避難支援及び安全確保に資する防災拠点としての「道の駅たきかわ」の有用性を鑑み、国との連携の下で、必要な防災拠点機能の充実等に努める。

(8) 冬季道路交通環境の整備

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、除雪等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安全確保の必要性が高い区間等について、冬季の安全に歩行できる空間を確保するため、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その重点的な実施に努める。

イ 地域に応じた安全の確保

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必要性や道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、冬季における市の気象や交通の特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

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、より効果的

な道路除排雪の実施、交差点や坂道、スリップ事故多発箇所を中心とする凍結防止剤や防滑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、幹線道路を中心に、運搬排雪による交通の確保に努めるとともに、地域（自主組織）が行う除排雪を支援する。

エ 悪天候時における退避場所の確保と充実

暴風雪などが原因による、幹線道路の渋滞や交通事故などを未然に防ぐため、安全な退避場所として活用できる「道の駅たきかわ」の有用性を鑑み、国との連携の下で、必要な機能の充実等に努める。

（９） 踏切道における交通の安全

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものである。構造の改良等の対策が、交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、高齢者等の歩行者対策等、踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を行うよう努力する。

2 交通安全思想の普及徹底

市民一人ひとりが思いやりを持って、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、それぞれの年代や属性に合わせた交通安全教育を行う。

また、関係機関、団体等と連携・協力して、交通安全運動の普及・啓発を行うとともに、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

（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

基本的な交通ルールや交通マナーなど、幼児が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技能と知識を習得することを目標とする。

幼稚園、保育所等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、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。これらを効果的に実施するため、例えば、ダミー人形や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。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生が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するとともに、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、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、特別活動など学校の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。

また、滝川市交通指導員会と連携し、通学路等において安全な横断方法等について実践的な教育を実施する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生が自転車で安全に道路を通行するために、自己の安全ばかりでなく、思いやりをもって他の人々の安全にも配慮できる心を持つなど、日常生活における交通安全に必要な技能と知識を十分に習得することを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、特別活動など学校の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、自動車等の特性、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。

また、滝川市交通指導員会と連携し、通学路等において自転車の安全利用等について実践的な教育を実施する。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生が、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な、健全な社会人となるよう、日常生活における交通安全に必要な事、特に、自転車の利用者として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することを目標とする。

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、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、思いやりの心、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、運転者の責任、応急手当等の交通安全教育を行う。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

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知識、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とする。

北海道及び公安委員会が行う各種講習、自動車教習所が行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者が加齢に伴う身体機能の変化により交通行動に及ぼす影響等を理解するとともに、安全道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得することを目標とする。

また、関係団体、医療機関、福祉施設関係者等と連携して、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、各種の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。

このほか、高齢者宅を訪問し、夜光反射材の配付や交通安全の啓発を行うとともに、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

キ 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、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

ク 冬季に係る交通安全教育

市では、秋から冬にかけて交通事故件数が多くなっており、特に冬季は、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、冬季交通特有の技能と知識の習得が重要である。このため、冬季における自動車等の安全運転の確保の観点から、降雪や積雪による見通しの悪化や幅員減少、視界不良、路面凍結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、特に免許取得時及び免許取得後の運転者に対し、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育を実施する。

(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、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

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、シミュレーター等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努める。

このほか、従前の取り組みに加え、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面に寄らない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(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

市民1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、市民自身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市民運動として、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市民に周知することにより、市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・団体等が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるように努める。

イ 横断歩行者の安全確保

歩行者に対し、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

さらに、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必要があるが、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、特にその普及の促進を図る。

また、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交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

「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」という市民の規範意識の確立を図る。

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やかな広報啓発を関係機関・団体と連携して推進する。

エ スピードダウンの励行運動の推進

交通安全運動に合わせて旗の波運動を継続して行うことで、スピードダウン、安全運転の啓発を積極的に推進する。

速度の出し過ぎによる危険性の認識向上を図るため、ドライビングシミュレーター等を活用した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する。

特に、冬季における路面状況の悪化に対応するためのスピードダウンの重要性について、関係機関、団体等と連携し、交通安全教育を推進する。

オ 後部座席を含めた全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、後部座席を含めた全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。

このため、関係機関・団体等と協力し、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する。

カ 自転車の安全利用の推進

自転車乗用中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る。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における危険性等について周知・徹底を図る。

特に、自転車乗車中被害が多い高校生に対し、学校や駐輪場での啓発活動を行う。

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し進める。

キ 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、長距離運転における休憩の呼び掛けなどの啓発活動を実施する。

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る。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る。

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、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

さらに、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、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取り組みを進める。

4 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、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、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る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場または搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、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）による応急手当の普及等を推進する。

5 被害者支援の充実と推進

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、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識・情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会の充実や交通遺児奨学金など、情報提供を含む被害者支援を推進する。

さらに、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する。

(1) 交通事故相談活動の推進

道の専門相談員による年2回の交通事故巡回相談について市の広報紙を利用して周知を行い、交通事故相談の場を設けるとともに、道や民間相談機関等が開設する交通事故相談所等の相談窓口に関する情報を提供するなどにより交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(2) 交通事故被害者遺族に対する援助

交通事故により保護者（生計中心者）を失った児童・生徒の属する世帯に対して奨学金を支給し、修学を援助するとともに、中空知広域市町村圏組合や民間援護機関等による奨学金、貸付金等の諸制度の周知を行い、学資負担軽減等の援助措置の推進を図る。