

栗 山 町 交 通 安 全 計 画

令和 4 年度～令和 7 年度（第 1 1 次）

栗 山 町

目 次

第1章 交通安全計画について	1
1 計画の位置付け及び期間	1
2 計画の性格	1
第2章 交通事故等の現状	2
1 交通事故の現状	2
(1) 交通事故発生状況	2
(2) 類型別の交通事故発生状況	3
(3) 第一当事者年齢別の人身交通事故発生状況	3
2 道路交通環境整備の現状	4
第3章 交通安全計画における目標	5
1 交通事故防止に関する目標	5
2 道路交通環境整備に関する目標	5
第4章 重点課題	6
1 高齢者と子どもの交通事故防止	6
2 自転車の安全利用の推進	6
3 飲酒運転の根絶	6
4 自動車の安全運転の推進	7
5 生活道路の安全確保	7
第5章 交通安全の施策	
1 交通安全教育及び普及啓発活動の充実	8
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教室の推進	8
(2) 効果的な交通安全教育の推進	10
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	10
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	12
(5) 町民参加・町民協働の推進	12
(6) 急速に発展・普及する新技術の正しい利用に向けた情報提供	12
2 道路交通環境の整備	12
(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	12
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	13
(3) 自転車利用環境の総合的整備	13
(4) 公共交通機関の利用促進	14
(5) 災害に備えた道路交通環境の整備	14
(6) 総合的な駐車対策の推進	14
(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	14

（８）冬期道路交通環境の整備	１５
３ 救助・救急活動の充実	１５
（１）救助・救急体制の整備	１５
（２）救急医療体制の機能分担と相互連携	１６
（３）救急関係機関の協力関係の確保等	１６
４ 被害者支援の充実と推進	１６
（１）交通事故相談活動の充実	１６
（２）交通事故被害者支援の充実	１７

第1章 交通安全計画について

1 計画の位置付け及び期間

車社会の急速な進展に伴い、昭和20年代から昭和40年代にかけて交通事故の死傷者数は著しく増加した。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年に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、栗山町ではこれまで10次にわたって交通安全計画を策定し、町、関係機関・団体等が一体となり、多岐にわたる交通安全対策を実施してきた。

この栗山町交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和4年度から令和7年度までの4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。

2 計画の性格

本計画では、「人命優先」を基本理念として、「人、自動車等の交通機関、交通環境」の三要素について、相互の関連を十分に考慮しながら、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取組を推進していく。

なお、計画の推進にあたっては、下記について留意しながら取組を行う。

（1）交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

交通事故の原因は多岐にわたり、これまでの対策では抑止が困難な事故が発生する可能性は常にあることから、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施することで、交通事故の減少を図っていく。また、11次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々状況を的確に踏まえた取組を行う。

（2）地域ぐるみの交通安全対策の推進

町民に自らの問題として交通事故の減少に取り組んでもらえるよう、あらゆる広報媒体を用いた情報発信に努めるなど、交通安全の推進に向けた意識の醸成を図る。

（3）新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の影響は社会生活のあらゆる局面に及び、交通安全の推進にも様々な課題や制約が生じている。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を本計画の期間を通じて注視するとともに、臨機応変に必要な対策に取り組む。

第2章 交通事故等の現状

1 交通事故の現状

第10次栗山町交通安全計画期間の平成28年から令和2年までの間、栗山町における交通事故発生状況は以下の各表のとおりである。

(1) 交通事故発生状況

時間帯別では、交通量の多い日中8時から16時の時間帯に全体のおよそ半数の交通事故が発生している。

次に交通事故が多く発生している時間帯は16時から20時となっている。この時間帯は、視界が徐々に悪くなり自動車や自転車、歩行者が互いに発見が遅れるほか、距離や速度が分かりにくくなる薄暮時間帯であり、特に交通事故の発生率が高いとされている。

区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計
発生件数	19	16	13	7	8	63
傷者	21	17	13	7	9	67
死者	0	0	1	2	0	3
0-4時	0	1	0	0	0	1
4-8時	3	2	1	2(1)	0	8(1)
8-12時	7	3	3	1	3	17
12-16時	5	4	3	2	3	17
16-20時	3	5	0	2(1)	2	12(1)
20-24時	1	1	6(1)	0	0	8(1)

※人身事故のみの数値

※時間帯別の()は死者数

参考：全道の交通事故発生状況

区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計
発生件数	11,330	10,815	9,931	9,595	7,898	49,569
傷者数	13,490	12,673	11,494	11,045	9,045	57,747
死者数	158	148	141	152	144	743

※人身事故のみの数値

(2) 類型別の交通事故発生状況

類型別では車両相互による交通事故が全体の約8割を占めており、その内訳として最も多い事故が出会い頭衝突 24 件、次に追突 12 件となっている。

追突は前方不注意等の人的要因による発生が主となることがほとんどであるが、出会い頭衝突の発生は人的要因のほか、交差点における見通し不良など道路環境要因によるところも多いことから、運転者に対する教育・指導のみならず、道路環境における危険個所の把握とその改善が必要である。

区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	合計
車両対人	3	0	4	2	0	9
車両対自転車	2	0	0	0	1	3
車両相互	14	15	8	4	8	49
正面衝突	1	1	1	1	0	4
出会い頭衝突	6	7	4	1	6	24
追突	5	4	2	0	1	12
その他	2	3	1	2	1	9
車両単独	0	1	1	1	0	0

※人身事故のみの数値

(3) 第一当事者年齢別の人身交通事故発生状況

年齢別では、平成 28 年から平成 30 年にかけては 60 歳以上の運転者による交通事故が最も多くなっているが、令和元年と令和 2 年は大幅に減少している。

これは、高齢運転者による重大交通事故の増加を背景に、高齢運転者の免許更新時に認知機能検査が導入されたことや高齢運転者の運転免許自主返納者に対する支援制度が創設されたこと等による影響と考えられる。

区分	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年	合計
20 歳未満	1	0	0	0	1	2
20-29 歳	1	1	1	1	1	5
30-39 歳	1	2	0	3	1	7
40-49 歳	7	1	2	1	0	11
50-59 歳	1	3	4	2	2	12
60 歳以上	8	9	6	0	3	26

※人身事故のみの数値

2 道路交通環境整備の現状

栗山町の道路延長は、国道：12.2km、道道：52.1km、町道：302.9kmであり、町道が国道の約25倍、道道の約6倍となっており、生活道路のほとんどは町道である。

しかし、重要物流道路に指定される国道234号線のほか、主要道道である三笠栗山線や恵庭栗山線等が通過していることにより、大型貨物輸送車等の交通量も多いことから町道のみならず国道、道道においても交通安全施設の維持・拡充といった整備をはじめ、道路の拡幅整備など交通事故の未然防止に向けた適切な交通環境整備を図る必要がある。

第3章 交通安全計画における目標

1 交通事故防止に関する目標

本交通安全計画期間における人身交通事故件数を 56 件以下に抑制する

本計画の基本理念である「人命優先」に則り、本計画期間中（令和4年度～令和7年度）における人身交通事故件数を 56 件以下に抑制することを目標とする。

この数値は、前計画期間中（平成28年度から令和2年度）において発生した人身交通事故件数 63 件に対して、10%の低減を図るものである。

2 道路交通環境整備に関する目標

効率的な道路交通環境整備を推進するための連携体制を構築する

町道を主とした生活道路において、効率的な道路交通環境整備を推進するため、警察署等の行政機関、町内会や自治会などの地縁組織及び交通安全協会等と速やかな情報共有や協議を実施できるよう密接な連携体制の構築を図る。

第4章 重点課題

1 高齢者と子どもの交通事故防止

高齢化の進展により、高齢者の交通事故の防止は今後一層重要な課題になると予想されることから、加齢による身体的機能・認知機能などの低下などといった高齢者の特性を踏まえつつ、事故の被害者になり得ると言う側面と、加害者になり得ると言う側面の、双方の視点をもって、交通安全教室の開催等による規範意識の醸成や運転免許証の返納者に対する支援などの取組を進める。

また、少子化も進行する中、子どもを交通事故から守り、子どもが安心して暮らし、育つことができる環境整備が求められている。全国で、通学路や未就学児が日常的に集団で移動する経路において重大な交通事故が発生していることも踏まえ、子どもが安心して日常生活を送るための環境整備も含め、交通事故防止に向けた取組を進める。

2 自転車の安全利用の推進

栗山町においては、子どもから高齢者まで幅広い世代において、通勤・通学、買い物等の日常生活における移動手段として自転車が利用されている。

市街地における自転車の利用では、路側帯が狭い道路において自転車が歩道を走行し自転車対人の事故のリスクが高まり、対して農村地域においては、路側帯が狭く且つ歩道も整備されていない道路が多くあり、車両対自転車の事故のリスクが高まる。自転車は、自動車等に衝突された場合には事故の被害者となり得る反面、歩行者等と衝突した場合は加害者となり得ることから、その双方の視点をもって対策を講じる必要がある。

特に子どもの自転車利用に関しては、校区の広さから小学校低学年時より、通学に自転車が必要となるケースがあるため、より一層慎重な対策が求められる。子どもを含む全ての自転車利用者に対し、「北海道自転車条例」や「自転車の安全利用五則」等に基づき、交通ルールの遵守やマナーの向上に資する取組を進めるほか、生活道路や幹線道路等において、自転車と自動車、歩行者が安全に共存するための環境整備等の取組を進める。

3 飲酒運転の根絶

北海道内において、平成26年と平成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、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。平成27年12月1日施行）が成立した。

条例の施行を踏まえて栗山町においても、関係機関・団体と連携し、飲酒運転根絶を呼び掛けるパトロール等の各種取組を推進しているが、未だ飲酒運転の根絶には至っていないことから、引き続き、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取組を行う。

4 自動車の安全運転の推進

自動車の安全運転を推進するためには、運転者が安全運転に必要な知識や能力を身に付けて、実践する必要がある。運転者の安全意識の向上に向けて、高齢運転者対策を含め、運転教育の充実を図るほか、スピードダウン、シートベルト着用等の徹底に向けた指導取締、企業・事業所等による安全運転管理対策の推進に向けた取組等を行う。

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、しばしば幹線道路の渋滞を嫌い、迂回路として通過交通の流入が見られる。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する。具体的には、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。また、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要である。

第5章 交通安全の施策

1 交通安全教育及び普及啓発活動の充実

(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姿勢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。

保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体と連携し、日常の教育や保育活動のあらゆる場面を捉えた交通安全教育を計画的かつ継続的に推進する。これらを効果的に実施するため、紙芝居や模擬信号機及び視聴覚教材等を利用するなど、幼児に分かりやすい指導に努めるとともに、教員等の指導力向上を図るため、地域の交通状況等の実情を踏まえた指導要領等の整備を推進する。

また、保護者が日常生活の中で幼児と一緒に安全に道路を通行するなど、家庭で交通ルール等を教えることの重要性を認識してもらうよう、幼稚園や保育所などと連携して親子交通安全教室等の開催を検討する。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

小学校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、体育、道徳、総合的な学習の時間や特別活動など、学校の教育活動全体を通じて、歩行者及び自転車の利用者として、必要な知識・技能を習熟す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・団体と連携し、小学校で行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。さらに、交通ボランティア等による、通学路における安全な行動の指導等を促進する。

また、日常生活における歩行中、自転車乗車中等に基本的な交通ルールや交通マナーを家庭内で教育できるよう親子交通安全講習会等の開催を検討する。

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、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、思いやりを持ち、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、家庭及び関係機関・団体と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、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、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、保護者対象の交通安全講習会や生徒に対する補完的な交通安全教育の開催を検討する。

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、特に、自動二輪車の運転者及び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させるとともに、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、責任をもって行動できる社会人となるよう育成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・団体と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、自動二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等についてさらに理解を深めるとともに、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、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。

また、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、交通安全活動への積極的な参加を促す。

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のほか、社会人、介護学校生等に対する交通安全教育を充実することを目標とする。

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、安全運転に必要な知識及び技能、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し、公安委員会が行う各種講習及び自動車教習所が行う運転者教育及び安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

また、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

⑥高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者の交通安全教育の推進に向けては、高齢者が交通事故の被害者又は加害者のどちらにもなり得る危険性が高いことから、加齢によって生じる身体機能の変化が運転者又は歩行者としての行動に及ぼす影響を理解させ、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、交通安全教育を推進する必要がある。

高齢者が交通事故を起こさないため、老人クラブや町内会・自治会に対して、参加・体験型の交通安全教育を積極的に実施することにより、高齢者による事故の特徴や身体的特性に基づく運転時の危険性等を理解させるとともに、それらを踏まえつつ安全に道路を通行するために必要な技能及び交通ルール等の知識を習得させるほか、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努める。

また、高齢者が交通事故にあわないため、交通安全指導者の養成、教材の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携し、高齢者に対する福祉活動、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。

⑦冬季における交通安全教育

冬季における交通安全教育は、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、関係機関・団体と連携した交通安全教育を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が道路の安全通行に必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性の理解を深めるため、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関係機関・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必要な資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図る。

また、交通安全指導員をはじめとした、関係団体構成員の高齢化や担い手不足が課題となる中、積極的な人材の育成や担い手の確保に向けた取り組みを推進する。

(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

町民一人ひとりが交通ルールの遵守と正しい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組を推進するため、関係機関・団体が連携し、交通安全運動を組織的且つ継続的に展開する。

交通安全運動の重点として、子どもと高齢者の事故の未然防止、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に取り組む。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、実施計画等について町民に広く周知することにより、町民参加型の交通安全運動の実施に努める。

②横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での交通事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図る。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育の推進に努める。

③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推進するため、「自転車安全利用五則」（平成 19 年 7 月中央交通安全対策会議交通対策本部決定）や「北海道自転車条例」（平成 30 年 4 月施行）を踏まえ、自転車利用時のルール遵守とマナーの向上、ヘルメットの

着用及び損害賠償保険の加入促進等に向けた取組を推進する。

特に自転車は、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、事故発生の際には高額な賠償が求められる場合もあることから、交通に参加する者としての十分な自覚を持って利用するよう促す他、任意の自転車賠償保険制度の情報提供等により加入促進を図る。

また、薄暮時から夜間にかけて自転車の重大事故が発生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させるとともに、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促すための啓発活動の実施に努める。

④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

シートベルトの着用効果を高めるため、関係機関・団体と連携し、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について啓発に努める。

また、チャイルドシートの使用効果を高めるため、関係機関・団体のほか、幼稚園、保育所等と連携し、保護者に対する正しい着用方法の啓発に努める。

⑤飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

平成 27 年 12 月に施行された「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」を踏まえ、「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、ハンドルキーパー運動など、地域や職場、店舗等における飲酒運転根絶に向けた取組みの普及に努める。

⑥農業機械等の安全利用の推進

農業用トラクターや農畜産物の運搬車両による公道上における事故防止を図るため、関係機関・団体と連携し、運転者に対する交通ルールの遵守や農業機械等特有の交通事故リスクに関する知識の普及を推進する。

⑦踏切道における交通安全の推進

自動車運転者の踏切道通行者に対して、落輪及び雨天時や冬季間におけるスリップ等による踏切事故の発生に注意するよう意識啓発を図る。

また、全ての踏切通行者に対して、通行時の安全確認の徹底と踏切支障時における非常ボタン操作方法について啓発に努める。

⑧その他の普及啓発活動の推進

速度違反及び無灯火等の交通違反又は薄暮時から夜間にかけての視認性低下による事故等の防止のため、指導車による赤色回転灯点灯を郊外幹線道路で実施することにより、安全速度内での走行の励行や適正な車間距離の保持を図る。

また、町民が交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に対する意識の醸造に繋がるよう事故多発地点等の情報提供に努める。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を活動目的とする民間団体に対しては、交通安全指導者や安全運転管理者の養成等の事業や諸行事に対する支援のほか、必要な資料の提供等を通じ、主体的な活動を促進する。

また、それぞれの立場に応じた活動が効果的かつ積極的に行われるよう行政と民間団体、民間団体相互の協力や連携を図りながら活動を展開する。栗山町交通安全協会及び栗山地区安全運転管理者協会、栗山町交通安全指導員部等、関係団体の組織の充実や強化を図るとともに、特徴を生かした自主的、創造的な活動を促進するほか、その他の自動車製造・販売団体、自動車利用団体等の関係団体については、それぞれの立場に応じた交通安全活動ができるよう働きかけを行う。

(5) 町民参加・町民協働の推進

交通安全は、町民の安全意識が何よりも大切であることから、町民自らが交通安全に関する意識を深めることが重要であるため、交通安全意識の啓発においては、町民及び関係機関・団体が連携し、地域の実情に即した身近な活動を推進できるよう、町民の参加や協働を積極的に進める。

(6) 急速に発展・普及する新技術の正しい利用に向けた情報提供

自動運転などの技術革新について、町民一人ひとりが過信することなく的確に活用できるよう、必要な情報提供や交通安全教育を推進する。

2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備にあたっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路との機能分化を進め、生活道路での安全推進に取り組む。

少子高齢化が急速に進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全かつ安心して外出できる交通社会の形成を図るため、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に努める。また、事故発生割合が高い幹線道路の区間等においては、事故の態様、交通量等を踏まえ、警察署と連携して効果的な事故抑止対策を推進する。さらに、冬季交通においては、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、特性に応じた道路交通環境整備を図ることが重要であり、事故の特徴を踏まえた対策を重点的に実施する。そのほか、町道の道路パトロールや路面清掃などをはじめ、橋梁等の補修などの維持補修をすすめる、安全で快適な道路環境を確保する。

(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

①生活道路における交通安全対策の推進

生活道路においては、町民及び関係機関・団体が連携し、車両速度抑制等のゾーン対策に取り組み、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に努める。歩行

者等の安全な通行を確保することを目的として、区域を定め、速度規制やその他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、区域内を抜け道として通行する車両の速度抑制等を図る対策、いわゆる「ゾーン30」の整備について、警察署、町内会・自治会、関係機関・団体と連携した取組を検討する。

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、学校、教育委員会、道路管理者、警察等の関係機関・団体が連携の上、通学危険箇所等の把握・改善を行い、交通安全施設等の整備については、町で対応若しくは警察署へ要望する。

③高齢者、障がい者の安全に資する歩行空間等の整備

誰もが支障を感じることなく利用できる交通環境確保のため、バリアフリーの考え方に基づいた歩行空間の整備を進める。高齢運転者の増加に対応するため、道路標識の高輝度化の要望と併せて、道路標識等の視認に支障となる街路樹の剪定を行う。また、交通事故発生危険性の高い、信号機のない交差点や見通しの悪いカーブ区間において、必要に応じてドット線、交差点クロスマークや道路照明灯等の設置に努めるほか、交通安全啓発看板設置等については、地域住民や町内会・自治会と連携して推進する。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

①幹線道路対策の推進

交通事故の発生割合の高い区間については、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、警察署へ信号機や横断歩道などの交通安全施設の整備に関する要請や交差点改良等の環境整備など、重点的な交通事故対策を実施する。

②適切に機能分担された道路網の整備

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、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離に努める。

③改築等による交通事故対策の推進

道路の改築にあたっては、交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑で快適な交通を確保するため、歩道設置が可能な一定の道路幅員を持つ道路では、関係機関・団体との連携強化を図りながら歩道等の交通安全施設の整備を図る。

(3) 自転車利用環境の総合的整備

①安全で快適な自転車利用環境の整備

道路混雑の緩和や環境にやさしい自転車交通の推進を図るため、自転車歩行者道の整備、自転車走行空間ネットワークの整備を推進し、歩行者や自転車の安全な通行空間の確保を図る。また、自転車利用のルールやマナーについて啓発するなど、ソフト施策を積極的に推進する。

②自転車等の違法駐輪防止の取組み

歩行者の通行に支障となる自転車の違法駐輪について、指導・広報を行うほか、警察署との連携による違法駐輪対策を推進する。

(4) 公共交通機関の利用促進

高齢者による交通事故リスクの軽減を図るため、公共交通機関の利用を促進するほか、鉄道やバス等の公共交通機関の維持・確保に向けた施策を国、道及び交通関連事業者等と連携しながら推進する。

(5) 災害に備えた道路交通環境の整備

①災害に備えた安全の確保

地震、大雨、大雪等の災害が発生した場合における住民の避難路や物資の輸送路として道路交通の確保に努める。

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、混乱を最小限に抑えるため、栗山町地域防災計画に基づいて被災地への車両の流入抑制等の交通規制を速やかに実施する。

③災害発生時における情報提供

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・分析し、ホームページ等の各種媒体を活用して町民への情報提供に努める。

(6) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図るとともに、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。また、違法駐車の実態及び自動車の保管場所の確保等に関し、町民に広報するとともに、関係機関・団体と連携し、町民の理解と協力を得ながら「違法駐車をしない、させない」気運の醸成や高揚を図る。

(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

①道路占用の適正化等

工作物の設置や工事等に要する道路占用の許可にあたっては、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の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。特に、市街地においては、重点的に道路交通に支障をきたす不法占用物件等の排除、是正の指導を行う。また、無秩序な道路の掘り返しを抑制するとともに、工事に伴う事故、渋滞を防止するため、計画的な施工を調整する。

②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、交通の危険を防止するため、道路の破損、欠陥、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及び道路に関する工事のため止むを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づいて迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

（８）冬季道路交通環境の整備

①人優先の安全・安心な歩行空間の確保

中心市街地や公共施設周辺、通学路等において、冬季の安全で快適な歩行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、冬季特有の障がいに対し、歩道の除雪と併せて滑り止め剤の散布等の実施に努める。

②幹線道路における冬季交通安全対策の推進

安全かつ円滑で快適な冬季交通を確保するため、一般道路の新設や改築にあたっては、冬季交通に係る交通安全施設についても併せて整備し、交通事故防止のため除雪による堆雪が交通障害とならないよう、堆雪幅を確保することに努める。

③効果的な交通規制の推進

スリップ事故の多発しているカーブ及び気象や路面状況の変化が著しい箇所においては、警察署に交通安全施設の整備や速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等、効果的な交通規制を重点的に要請する。

④交通安全に寄与する冬季道路交通環境の維持

冬季の良好な道路環境を維持するため、道路の除排雪の実施、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滑り止め剤の効果的な散布により、冬季路面の管理の充実に努める。市街地においては、学校周辺や幹線道路の交差点を中心に、排雪による見通しの確保に努めるとともに、地域（ブロック）ごとに車道、歩道及び交差点除雪等の作業を連携して効率的に行なう総合除雪体制の確保を図る。

３ 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救護を実施し救命を図るとともに、交通事故に迅速に対応して被害を最小限にとどめるため、救急医療機関及び南空知消防組合等との緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を推進する。特に、救命率・救命効果の一層の向上を図るため、医師、看護師、救急救命士、救急隊員の役割に応じた体制整備をはじめ、事故現場からの緊急通報によりドクターヘリの要請を考慮した出動指令や応急手当の普及啓発活動を推進する。

（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拡大及び事故の種類や内容の複雑・多様化に対処する

ため、救助体制の整備や拡充を図り、円滑な救助活動を実施する。

②多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、確実な連絡体制の維持、救護訓練の実施及び災害医療チームとの連携による救助・救急体制の充実を図る。

③心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

速やかな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）の使用を含めた心肺蘇生法等の応急手当の知識や実技の普及を図る。

また、南空知消防組合及び救急医療関係団体が実施する救急講習会の開催及び普及啓発活動等を積極的に推進する。

④救助、救急用資機材の整備の推進

救助工作車、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、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

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・救急事象に対応するため、救助隊員及び救急隊員の知識や技術等の向上を図るなど、教育訓練を推進する。

（２）救急医療体制の機能分担と相互連携

救急医療体制の基盤とするため、休日夜間救急センター、在宅当番医制の初期救急医療体制等と併せて、患者の 24 時間受入を可能とする医療体制については、それぞれ機能分担と相互連携によって救急医療体制の充実、強化を図る。交通事故等で負傷した患者の救命率の向上等を図るため、救急現場からの早期医療を実施するべく、ドクターヘリの基地病院と連携し、救急医療体制の充実を図る。

（３）救急関係機関の協力関係の確保等

患者の救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急に係る協議会等を活用し、救急医療機関及び消防機関等との緊密な連携や協力関係の確保を図る。

4 被害者支援の充実と推進

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交通事故被害者を支援するため、交通事故に関する相談活動や被害者支援の充実に取り組む。

（１）交通事故相談活動の充実

交通事故被害者等からの相談に対応するため、北海道と連携し、北海道の交通事故相談

所等に関する情報の提供を行う。

(2) 交通事故被害者支援の充実

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務について、警察署や民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図り、交通事故被害者支援の充実を図る。