

八雲町交通安全計画書（素案）

平成28年度～平成32年度



北海道二海郡八雲町

目 次

まえがき	1
第1章 道路交通の安全	2
第1節 道路交通事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向	2
1 道路交通事故の現状	2
2 道路交通を取り巻く状況の展望	2
3 道路交通の安全対策の今後の方向	3
（1）安全かつ円滑な道路交通環境の整備	3
（2）交通安全教育の推進	3
（3）冬季の交通安全の確保	3
（4）増加の顕著な事故態様に対応した諸対策の推進	3
第2節 講じようとする施策	4
1 道路交通環境の整備	4
（1）交通安全施設等の整備	4
（2）効果的な交通規制の推進	6
（3）総合的な駐車対策の推進	6
（4）その他道路交通環境の整備	7
2 交通安全思想の普及徹底	8
（1）生涯にわたる交通安全教育の振興	8
（2）広報活動の充実	10
（3）交通安全に関する民間団体等の主体活動の推進等	11
3 安全運転の確保	12
（1）運転者教育等の充実	12
（2）安全運転管理の推進	12
（3）道路交通に関する情報の充実	12
4 道路交通秩序の維持	13
（1）一般道路における指導の強化等	13
（2）暴走族対策の強化	13
5 救助、救急体制の整備	13
6 損害賠償の適正化等	14
7 冬季の交通安全の確保	14

(1) 冬道の環境整備	14
(2) 除排雪の促進	14
(3) 安全施設の整備	14
第2章 踏切道における交通安全	14
第1節 踏切事故の発生状況と交通安全対策の今後の方向	14
第2節 講じようとする施策	15
1 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進	15
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	15
3 踏切道の統廃合の促進	15
4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	16

ま え が き

車社会の急速な進展に対して、交通安全施設の不足や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、交通事故の死傷者が著しく増加した。

このため、交通安全の確保が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6月、交通安全対策基本法が制定された。

これに基づき、昭和46年以降「交通安全計画」を作成し、また、平成17年11月には「八雲町交通安全条例」を制定し、関係機関や団体等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきたところである。

交通事故の防止は、町、関係機関及び団体のみならず町民一人ひとりが全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、これに基づいて諸政策を推進していかなければならない。

この「八雲町交通安全計画」は、このような観点から、北海道交通安全計画を基本に町として、平成28年度から平成32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。

第 1 章 道路交通の安全

第 1 節 道路交通事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向

1 道路交通事故の現状

当町の交通事故は、実態として把握できていない事故や死亡には至らなかった重大事故等も発生しているところであるが、統計上は次の表のとおり事故件数は減少傾向であるが、依然として死亡事故が発生している状況である。

また、原因者を調べると、近年における交通事故の第一当事者は、女性運転者と高齢運転者に多く、これは全国的傾向と同様である。

暦年	発生件数	死者	傷者
平成 22 年	33 件	0 人	49 人
平成 23 年	38 件	2 人	49 人
平成 24 年	25 件	2 人	31 人
平成 25 年	24 件	2 人	28 人
平成 26 年	23 件	3 人	25 人
平成 27 年	14 件	0 人	18 人

この表による交通死亡事故の発生状況を見ると

- ① 国道や道道を中心とする幹線道路での事故により、正面衝突などの交通死亡や単独事故が多いこと
- ② 運転者の大半は町外在住者が多いこと
- ③ 昼間の事故が多く発生し、交通量が減少する夜間の事故は比較的少ないこと
- ④ レジャー時期となる 8 月から 9 月と、路面凍結が見られる 11 月から 4 月頃の時期に事故が増大していること。

2 道路交通を取り巻く状況の展望

当町を取り巻く道路交通環境は、国道を中心とした安全施設の整備や道路改良及び高速自動車道の延伸等、道路の整備が年々着実に進められている。

当町は都市間距離が長いことから、自動車による移動や輸送への依存率が高く、自動車保有台数は増加傾向を示しているが、市街地の通過車両は、高速道路の延伸

に伴う利用により僅かながら減少している。一方、道道42号線東雲相生跨線橋開通により生活道路である出雲通りの交通量が増加し、交差点での出会いがしらの事故や歩行者の横断中の事故、特に全国的な傾向から高齢者人口の増加に伴う高齢者による事故の増加が心配されるところである。

3 道路交通の安全対策の今後の方向

人命尊重の理念の下、死傷者事故根絶を目指し、安全かつ円滑、快適な交通社会を実現する事を目標に、今後ますます厳しくなると見込まれる道路交通事故状況に適切に対処するために、交通事故の実態に十分対応した総合的な交通安全対策を積極的に推進する必要がある。

(1) 安全かつ円滑な道路交通環境の整備

歩行者、自転車利用者の安全を確保するため、歩道・自転車道、歩行者用信号機等の整備の拡充を公安委員会に依頼するとともに自動車交通の安全と円滑化を図るため、信号機の設置の検討・要望、交差点改良等を一層推進する。

(2) 交通安全教育の推進

自他の生命尊重の理念の下に、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、幼児から高齢者に至るまでの交通安全教育の一貫性の確保及び家庭、学校、職場及び地域で行われる教育相互の有機的な連携を密にし安全教育の推進を図る。

(3) 冬期の交通安全の確保

冬期間は、スタッドレスタイヤ化した現在、自動車等の運転環境が悪化するため運転者は高度な運転技術と交通安全思想の徹底が必要である。

冬道の交通事故の減少を図るため、歩行者、運転者の安全教育の普及、民間の交通安全活動の推進等に重点を置いて、積雪寒冷地に適した交通安全施設の大幅な整備充実をはじめ、各種の効果的な交通安全対策を従来にも増して総合的に実施するものとする。

(4) 増加の顕著な事故態様に対応した諸対策の推進

質的、量的に変化している道路交通事故状況に対処していくためには、人命尊重の理念に立つことはもちろんのこと、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案し、交通事故及びこれによる死傷者を根絶し安全かつ円滑・快適な交通社会を実現することを目指して、次の諸対策を推進するものとする。

ア 自動車乗車中の死傷者数の減少方策

自動車乗車中の死傷者数を減少させるため、飲酒運転根絶、スピードダウン、居眠り運転防止、デイライト運動の推進、シートベルト及びチャイルドシートの全席着用の徹底を図るとともに交差点改良、カーブ警戒標識、視線誘導標識の設置等の交通安全施設等の整備を推進する。

イ 夜間事故対策

町民生活の夜型化等に伴い増加する夜間事故を防止するため、必要に応じて道路照明灯等の交通安全施設の整備を推進する。また、反射材の普及を図るほか、広報啓発の推進を図る。

ウ 高齢者等の交通安全対策

高齢化社会の進展に伴い今後とも増加することが懸念されている高齢者の交通事故を防止し、併せて、交通安全指導者の養成、交通安全教室等の開催、「シルバーアドバイザーの店」の協力を得て高齢者に対する啓発活動を行い交通安全対策の充実を図る。

エ 自転車の安全利用

自転車の利用者については、交通ルールに関するマナーが不十分なことを背景として、ルール及びマナーに関する交通安全教育等の充実を図る。

第2節 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

(1) 交通安全施設等の整備

ア 道路の新改築による交通安全対策の推進

交通事故を防止し、安全かつ円滑、快適な交通を確保するための、抜本的対策として、次の方針により、道路の新改築事業を推進する。

(ア) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路の整備を推進する。

(イ) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等の設置を伴う既存道路の拡幅、既存の道路に歩道等の設置が困難な場合における小規模バイパスの建設などの道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

(ウ) 一般道路の新設、改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備

を図ることとし、道路標識、道路照明、防護さく等の整備を図る。

(エ) 鉄道駅周辺等で自転車等の大量放置の見られる箇所について、管理者と協力し一掃を図る。

(カ) 山間部等の交通危険箇所には、落石雪、なだれ等による事故を防ぐため落石防止さく等の施設を整備する。

イ 交通安全施設等整備事業の推進

交通事故の多発している道路、その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路については、新町総合計画に基づき交通安全施設等を整備することにより、安全かつ快適な交通環境の確立を図る。

(ア) 道路の構造及び交通実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所に信号機の設置を要望し、既設の信号機についても交通状況の変化に対応できるように、系統化、速度感応化等の高度化を推進する。そのため、八雲警察署と協議し特に幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応化、閑散時押しボタン化を要望していく。

(イ) 歩行者及び自転車利用者の安全を図るため、市街地その他、歩行者の多い地域を中心として歩道等の整備を、改築事業等と併せ引き続き重点的に推進する。特に通学路、緊急に歩道等の整備の必要な道路について重点的に整備を進める。

また、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため、歩行者利用道路、車両の進入禁止、路側帯の設置等の交通規制に努めるとともに、押しボタン式信号機、歩行者用信号機等の整備を図る。

(ウ) 高齢者及び障がい者等の活動機会の増大にも対応して、幅の広い使いやすい歩道等の整備、歩道段差の適切な切下げ等の整備を推進する。

(エ) 自動車交通の安全と円滑を確保するため、交差点の改良を重点的に推進する。さらに路上駐車のため安全で円滑な道路交通が阻害されている市内及び幹線道路においては、駐車禁止規制のほか、交通安全施設として駐車場の整備などを図る。

(オ) 道路の構造、交通の状況等により、交通の安全を確保するために必要な箇所には防護さく、道路標識、道路表示、区画線等の交通安全施設等を整備する。特に夜間危険と思われる箇所に、道路照明灯、反射鏡、視線誘導標の設置等の夜間事故防止対策を推進する。

(カ) 特に主要な幹線道路の交差点及び交差点付近における案内標識の整備を進める。

(キ) 交通安全施設等の整備に当たっては児童、幼児の通行安全を確保するために、特に通学通園路について十分配慮するとともに、高齢者及び身体障害者等の活動機会の増大にも対応して、幅の広い使いやすい歩道等の整備、歩道段差の適切な切下げ等の整備を推進する。

(2) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り道路の交通に起因する障害の防止に資するため、交通環境に応じた合理的な規制が実施されるよう努める。

ア 地域の特性に応じた交通規制

スクールゾーン、住宅地域、商店街等については、歩行者及び自転車利用者の安全確保に最重点を置いたゾーン対策として交通規制が実施されるよう努める。

イ 地域の特性に応じた交通規制

町の実情に応じて交通流・量の最適化、道路利用の合理的配分及び自動車交通量の抑制を目指した町総合の交通規制を行い、道路交通と地域交通の安全と円滑化を図る。

(3) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の危険を防止し、併せて市街地区における自動車交通量の抑制に資するため、市街地区の交通の実情に応じ駐車禁止場所を拡大し、時間制限付き駐車規制を実施するなど合理的な駐車規制を推進するとともに、違法駐車車両の指導と警察の取締を依頼する。なお、これらの措置に併せて、土地利用計画を勘案し、計画的な路外駐車場等の整備を促進するとともに既存の駐車場の有効活用を図る。

(4) その他道路交通環境の整備

ア 道路使用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の抑制

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、極力これを抑制する方針の下に適正な許可を行うとともに、占用物件等の維持管理の適正化について指導監督を強化する。

なお、道路の掘削を伴うものについては、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故を防止するとともに、市街地区においては、長期的な計画の下に共同溝の建設を検討する。

(イ) 不法占用物件等の排除

道路交通の妨害となる不法占用物件等については、強力な指導取締りによりその排除を行うとともに、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行う。

イ 道路法に基づく通行禁止又は制限

道路の構造を保全し、又、交通の危険を防止するため、道路の破損、決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及び道路に関する工事のためや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）に基づき迅速かつ適確に通行の禁止又は制限をする。又、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、必要な体制の強化拡充を図る。

ウ 自転車駐車対策の推進

(ア) 自転車駐車需要の多い地域を中心に自転車駐車場の整備を推進する。

(イ) 鉄道の駅周辺における放置自転車問題の解決を図るため、自転車駐車場の整備とあいまって、駅前広場及び道路に放置されている自転車の整理等の推進を図る。

エ 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による事故の防止、市街地における住みよい生活環境づくり等に資するため、新町総合計画を基に街区公園、近隣公園等の整備を推進する。この場合において、市街地に近隣した河川敷地を利用する都市公園等については、河川改修との調整を図りつつ整備する。

また、都市公園、学校等の各種公共施設を有機的に連絡し、災害時には避難路ともなる町道の整備を促進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、又はこれに近接する地域を優先的に主に幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童公園を設置するとともに公立小学校中学校の校庭等の解放の促進を図る。

オ 災害発生時における交通規制等

大規模な災害が発生し、又は発生するおそれがある場合には交通の混乱等を

防止するため、車両通行止め等必要な交通規制を行うとともに迂回指示、道路交通に関する情報の提供等の措置を行う。

カ 特殊車両の通行制限

道路構造の保全及び交通安全上支障となる特殊車両の通行については、道路管理者の通行許可を受ける必要があるため、通行者に対し当該趣旨の周知徹底を図る。

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 生涯にわたる交通安全教育の振興

ア 幼児に対する交通安全教育

幼児の交通安全教育は、身近な生活における交通安全の決まりを理解させ、安全に行動できる習慣や態度を身に付けさせることを目標とし、幼稚園、保育所、家庭、地域等の連携を図りながら計画的、かつ継続的に行う。

幼稚園及び保育所においては、それぞれの特色を生かして、幼児に交通安全の習慣や態度を身につけさせる指導の徹底を図る。このため交通安全に関する資材の作成や教職員の資質向上を図るための研修を実施するなど指導体制の強化に努める。

また、家庭においては、交通安全についての適切な指導や話し合い等を実施し広報啓発活動を推進する。

地域においては、地域の特性に応じた保護者ぐるみの交通安全教育を推進し、組織的に実施する幼児交通安全こぐまクラブの結成を推進し、その活動の強化を図る。

この他、児童館及び児童遊園においては、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とともに母親組織による幼児の交通安全指導の充実を図る。

イ 児童生徒等に対する交通安全教育

小学校、中学校及び高等学校の児童生徒に対する交通安全教育は、自他の生命尊重という基本理念に立って、心身の発達段階や地域の実情に応じて、交通安全に必要な事柄を理解させ、身近な交通環境における様々な危険に気付いて、適確な判断の下に安全に行動できる態度や能力を養うとともに、健全な社会人を育成することを目標として、地域等と連携を図りながら計画的かつ継続的に

行う。

小学校においては、教科（体育）並びに特別活動の学級活動及び学校行事を中心に、学校教育活動全体を通じて歩行者としての安全、自転車の安全な利用、身近な交通安全施設や交通規制などについて、重点的に指導することとする。

中学校においては、教科「保健体育」並びに特別活動の学級活動及び学校行事を中心に学校教育活動全体を通じて、歩行者としての安全、自転車の安全な利用、交通事故の防止と安全な生活応急処置などについて重点的に指導することとする。

高等学校においては、教科「保健体育」並びに特別活動のホームルーム活動、学校行事及び生徒会活動を中心に、自転車の安全な利用、二輪車、自動車の特性、交通事故防止などについて、更に安全運転の知識や、望ましい交通社会の一員としての必要なマナーを身に付けさせる。特に二輪車の安全に関する指導については、二輪車の安全運転を推進する機関、団体等と連携しながら安全運転等の指導を行うなど安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに生徒に対する実技を含む安全指導の充実を図る。

これらの指導を効果的に実施するために、小学校及び中学校の交通安全指導の手引の活用を図るとともに自転車の安全や自動二輪車の安全に関する調査研究、講習会等の開催による教職員の指導力の向上及び教材、教具の整備を推進する。

また、家庭においては、交通安全に関する話合い等が行われ、交通マナーの実践が習慣付けられるよう広報啓発活動等を推進する。

ウ 成人等に対する交通安全教育

地域、職場における交通安全指導の充実を図るため交通安全運動推進委員会、交通安全協会、安全運転管理者協会、安全運転管理者事業主会、町内会及び婦人団体連絡協議会、青年団体連絡協議会、町交通指導員会、女性ドライバーの会、八雲ライオンズクラブ、その他交通安全団体の活動に対して積極的な協力を行い、それらの活動を通じて正しい交通ルールの実践、なかでもスピードダウン運転、シートベルト着用の励行を習慣付けるとともに地域全体の交通安全意識の高揚を図る。

また、青年、成人等を対象とした学級、講座などにおける交通安全教育の推進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を推

進するとともに、PTA、婦人団体、青少年団体、町内会等による実践活動を促進する。

エ 高齢者等に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルールの知識に差があることに留意しながら、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が及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、道路や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スキル及び交通ルールの知識の習得に努める。このほか、関係団体と連携して、高齢者に対する社会教育活動、福祉活動、各種の催し等の機会を活用した交通安全教育の実施、訪問しての個別指導、家庭における交通安全についての話合いの推進等を図る。

この場合夜間における交通事故の被害を避けるための夜光反射材の活用等、交通安全用品の普及にも努める。

(2) 広報活動の充実

ア 交通安全運動の推進

交通事故を防止するためには、町民一人ひとりが交通安全の大切さを真剣に考え、「人命尊重」「自分の命は自分で守る」との強い意識を持ち、これを実践していくことが何よりも重要である。このため、交通安全思想の徹底を図り、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣付けるために、次の事項を重点とした町民運動を強力に展開する。

(ア) 交通安全意識の徹底

自動車及び二輪車の運転者としての社会的責任の自覚の徹底、シートベルト及び乗用車用ヘルメットの正しい着用、また「愛の声かけ運動」を積極的に推進するなど、歩行者特に子供と高齢者の事故防止を図るとともに、自転車の安全利用の促進の徹底を図る。

(イ) 「わたしも交通安全運動」の展開

町民が自発的に参加する「わたしも交通安全運動」を推進し、参加による貴重な体験を通じて、交通安全意識を高め、交通安全運動の輪を広める。

また、町及び関係団体が一致協力して、地域の実情に即した交通安全活動を、年間通じて必要な時期に継続的に行うとともに、交通安全イベントを開催し、交通安全意識の高揚に努める。

(ウ) 町の運動推進の強化

北海道交通安全推進委員会支部関係団体との緊密な連携の下に町段階の活動の強化を図り、地域住民の積極的な参加にと協力を得られるよう、町における推進体制の強化を図る。

イ 交通の安全に関する広報の推進

住民一人ひとりの交通の安全に対する関心と意識を高め、交通マナーの実践を習慣付けるため、関係機関団体が緊密な連携の下に、家庭地域に対し交通事故の実態を踏まえ、日常生活に密着した内容で広報媒体を活用した広報を計画的に行う。

若年運転者の無謀運転の防止を図るため家庭、学校、職場、地域等と一体となってキャンペーンを積極的に行う。特に、子供と老人を交通事故から守り、また母親を中心とした家庭が交通安全に果す役割が極めて大きいことから、家庭向け広報媒体を積極的に活用するとともに、町内会等のルートを利用するなど家庭に浸透するきめ細かい広報の充実に努める。

この外交通安全関係団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する広報資料の提供を積極的に行う。

(3) 交通安全に関する民間団体等の主体活動の推進等

交通安全思想の普及徹底を図る上で、民間の交通安全団体については、これらの団体が行う交通安全指導者の養成等の諸行事に対する援助、必要な資料の提供等を行い、また、その他の民間団体については、町民に交通安全思想を浸透させるため、それぞれの立場に応じ、交通安全教育、広報活動等交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう交通安全運動の機会を利用して働きかけを行う。

特に交通安全運動の中核となっている交通安全協会、安全運転管理者協会、安全運転管理者事業主会等の組織の充実強化を図るとともに活動の活性化に協力する。

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を育成するとともに、危険回避能力の向上を図るため、次により運転者教育等の充実を図る。

ア 青少年層に多い二輪車による事故の交通安全対策を推進するため、二輪車の

安全教育を行う団体の活動に協力して二輪車の安全運転講習を推進する。

イ 若年運転者に対する安全教育、広報の徹底

事故の大半は速度違反に起因していることから、事故の悲惨さ、責任の大きさ等を若者に直接に、または事業所等の職域あるいはデイラー、ガソリンスタンド等を通じて広報啓発を図る。

ウ シートベルト・チャイルドシート及び自転車用ヘルメット着用の徹底

シートベルトやチャイルドシート及び自転車用ヘルメットの正しい着用の一層の徹底を図るため、関係機関、団体と連携し、各種講習、交通安全運動の機会、街頭での指導等あらゆる機会を通じて着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行い、着用の徹底を図る。

エ アルコール健康障害を有する者への対応

飲酒運転の予防及び再発の防止のため、アルコール健康障害を有する者（過去にアルコール健康障害を有していた者を含む。）及び家族に対する相談支援等について、地域の相談活動の中心となる八雲保健所健康推進課の利用を推進する。

(2) 安全運転管理の推進

道路交通法に基づく安全運転管理者及副安全運転管理者に対する講習を充実するなどにより、安全運転管理者等の資質の向上を図るとともに、使用者等の安全意識の向上に努め、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

(3) 道路交通に関する情報の充実

ア 道路交通情報の充実

道路利用者に対し、必要な道路交通情報を提供するため、道路パトロールの強化、道路利用者により提供される情報の活用等により、収集の強化を図る。

イ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の観測データや予報、警報等の情報の適切な発表及び関係機関への迅速な伝達に努める。

4 道路交通秩序の維持

(1) 一般道路における指導の強化等

一般道路においては、歩行者、自転車利用者等の交通弱者を交通事故から守るため、街頭啓発を強化する。

(2) 暴走族対策の強化

暴走族による事故、事件の発生を防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、次の暴走族対策を強力に推進する。

暴走族追放について、地域的な気運の盛り上がりを図るため、報道機関に対し暴走族の実態、反社会性についての素材を提供し、理解と協力を求めるなど、広報活動を積極的に行い。また、家庭、学校、職場、地域等における青少年に対する適切な指導の実施等を推進する。

また、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図るという観点から施策を推進する。

5 救急、救助体制の整備

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、次により救急業務実施体制の整備を図る。

(1) 救急、救助体制の整備拡充

交通事故をはじめとする救急、救助活動の増大に対処するため、町における救急、救助体制の整備、拡充を図り、救急活動の円滑な実施を期する。

(2) 救急医療機関等の整備

交通事故による負傷者に対しての初期的救急医療体制を確立するため、公的病院を中心に管内医療機関との連携をとりつつ、理解と協力のもとに救急医療事業の整備を図る。

6 損害賠償の適正化等

損害賠償の請求についての援助等について、交通事故相談活動の中心となる渡島総合振興局交通事故相談所の利用を推進するとともに、電話、文書による相談等を促進する。

7 冬期の交通安全の確保

(1) 冬道の環境整備

冬期における都市機能の確保、自動車交通の円滑化、交通事故防止、歩行者の安全、スタッドレスタイヤによる道路環境の改善を図る。

(2) 除排雪の促進

ア 車道の除雪

冬期における安全かつ円滑な道路の確保のため、除雪体制の充実を図るとともに、積雪寒冷地の条件に適合した道路構造の改善を行う。

また、今後更に除雪区間の延長と高速除雪車の増強を図り、冬期の交通確保と併せて良好な路面の確保に努める。特に市街地においては、運搬排雪、交差点周辺の除雪処理を強化する。

イ 歩道の除雪

歩道の除雪は、地元住民の協力のもとに、車道の運搬排雪時の歩道除雪の同時処理を推進するとともに、通学、通園路を優先した冬期歩道の確保に努める。

(3) 安全施設の整備

吹だまり、雪崩等による交通事故発生未然防止を図るため、防雪、雪崩防止工について幹線道路を重点とし、積極的に整備を図るとともに山間部でのスリップ事故が予想される急カーブについては、視線誘導標の施設整備を図る。

また、自動車交通量の多い市街地の交差点、急坂路で冬期間特にスリップ事故防止の為、薬剤散布、防滑砂の散布等に努め、冬期交通の安全を図る。

第2章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故の発生状況と交通安全対策の今後の方向

北海道の踏切事故は、長期的には減少傾向であり、当町においても同様の傾向となっている。このように、踏切事故が減少してきたのは、踏切道の構造改良、保安設備等のこれまで講じてきた安全対策の成果と考えられる。

町内の踏切道は、踏切遮断機又は警報機が設置されており、生活環境の変化により大型車両の交通量が多くなるにつれて踏切道の拡幅もされておりますが、拡幅を必要とする箇所もある。このような状況に対処するため、踏切事故防止対策を策定して諸般の施策を強力的に推進し、踏切事故の発生を極力抑止するものとする。

第2節 講じようとする施策

踏切事故防止に関する総合対策を次のように策定し、これを強力に推進する。

1 踏切道の立体交差化及び構造改良の促進

列車運行回数が多い区間における踏切道については、連続立体交差化することにより、これら以外の踏切道のうち遮断時間が長く、かつ道路交通量の多いもの、主要な道路との交差に係るもの等については、単独立体交差にすることにより、踏切道の除去を推進するとともに、道路の新設、改築及び鉄道の新線建設に当たっても、このような主旨を生かして極力立体交差を促進する。

また、自動車が行き交う踏切道であって、踏切道幅員が道路幅員よりも狭いもの及び踏切道の舗装が悪いもの等については、漸次構造改良を行うよう努めるものとする。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況、迂回路の状況等を考慮して、必要に応じ踏切保安設備の整備を図るとともに、交通量の少ない踏切道については、踏切道の利用度、交通量、幅員、迂回路の状況等を勘案して必要な交通規制を図る。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施による踏切道の統廃合は、災害時の避難路確保のため進めるべきでない。そのため、地域住民に特に支障を及ぼさないと認められたものについてだけ統廃合を認める。

4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、交通信号機又は歩行者等のための立体横断施設の設置を進めるとともに車両等の遮断踏切立入り、踏切不停止等の違反行為に対する指導取締りの強化等の措置が講じられるよう努める。

さらに、踏切事故防止のため、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常信号等の緊急措置の周知を図るための広報活動等を推進する。