

# 砂川市交通安全計画

令和3年度～令和7年度  
(第11次)

砂川市交通安全対策会議

# 目 次

第1章 総論	1
1 交通安全計画について	1
(1) 計画の位置付け・期間等	1
(2) 計画の構想	1
(3) 計画の基本理念	1
【交通事故のない社会を目指して】	1
【人優先の交通安全思想】	2
【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】	2
2 交通事故等の現状	2
(1) 第10次砂川市交通安全計画の目標と成果	2
(2) 道路交通事故の現状	3
(3) 道路交通事故の見通し	3
3 交通安全計画における目標	4
4 重点課題	5
(1) 少子高齢化社会を踏まえた対策	5
(2) 飲酒運転の撲滅	5
(3) シートベルト全席着用	6
第2章 講じようとする施策	7
1 道路交通環境の整備	7
(1) 通学路における交通安全の確保	7
(2) 効果的な交通規制の推進	7
(3) 効果的・重点的な事故対策の推進	7
(4) 総合的な駐車対策の推進	8
2 交通安全思想の普及徹底	8
(1) 幼児に対する交通安全教育の推進	8
(2) 小学生に対する交通安全教育の推進	8
(3) 中学生に対する交通安全教育の推進	9
(4) 高校生に対する交通安全教育の推進	9
(5) 成人に対する交通安全教育の推進	9

(6)	高齢者に対する交通安全教育の推進	9
(7)	障がい者に対する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
(1)	交通安全運動の推進	10
(2)	飲酒運転撲滅に向けた規範意識の醸成	10
(3)	後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底	10
(4)	自転車の安全利用の推進	10
(5)	夜光反射材の普及促進	11
(6)	効果的な広報の実施	11
(7)	その他の普及啓発活動の推進	11
4	安全運転の確保	11
(1)	運転者教育等の充実	12
(2)	高齢運転者対策の充実	12
5	安全運転管理の推進と交通労働災害の防止	12
6	道路交通に関する情報の充実	12
7	救助・救急体制の整備	12
8	交通事故被害者支援の推進	13
9	踏切道における交通の安全	13
10	冬期道路交通環境の整備	13
11	災害に備えた道路交通環境の安全	13

# 第1章 総論

## 1 交通安全計画について

### (1) 計画の位置付け・期間等

人命尊重の理念を基本に、交通事故のない社会を目指し、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、また、市民の価値観や生活様式が多様化するなかで、市民生活の安定を図るうえからも交通安全対策は極めて重要である。

砂川市は、国道12号、道央自動車道が縦貫しており交通量も多いことから、交通安全対策の推進が強く望まれている。

このことから、砂川市においては、国・道の交通安全基本計画に基づき、交通安全に関する施策の大綱を定めた第1次から第10次の計画により、昭和46年度以降、関係機関・団体等はもとより多くの市民とともに、交通安全全般にわたる対策の実践に努めてきたところである。

この交通安全計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和3年度から令和7年度までの5年間に講ずるべき交通安全に関する施策を定め、従来の活動実績を踏まえ、人命尊重の理念を基本に、関係機関・団体等、さらに市民の理解と協力を得ながら、砂川市における交通安全を確保しようとするものである。

### (2) 計画の構想

砂川市における交通安全のための施策を講ずるにあたっては、人命尊重の理念を基本に、北海道交通安全計画や各交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という要素を考慮し、本市の実態に即した方策を検討し、計画を作成するものである。

### (3) 計画の基本理念

#### 【交通事故のない社会を目指して】

だれ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、防犯や防災、その他様々な取り組みが必要であり、交通安全の確保もまた、交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

第10次交通安全計画期間において、交通事故件数及び死傷者数は着実に減少してきているものの、継続的な対策が必要である。

人命尊重の理念に基づき、また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、交通事故のない社会を目指し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、より一層の対策を推進していかなければならない。

**【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、自動車と比較して弱い立場にある歩行者や高齢者、障がい者、子ども等の安全を一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、社会的に自立できる社会でもある。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

**【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】**

これまで、自動車運転に関する法律の罰則強化、自動車安全性能の向上等、様々な交通安全対策がとられ、全国的に交通事故件数及び死者数は減少しているが、高齢運転者による交通事故が喫緊の課題である。砂川市内においても、交通事故件数に占める65歳以上の高齢運転者の割合が約3割となっており、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっている。

高齢化が進んでいくなかで、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通関係者の連携によって、構築することを目指す。

## 2 交通事故等の現状

### (1) 第10次砂川市交通安全計画の目標と成果

第10次交通安全計画では「交通安全啓発活動の参加者数を3,500人に増加させ、交通事故の発生件数は30件に減少させること」を目標とし、交通安全対策を実施してきた。

交通安全啓発活動の参加者数は、平成28年度から令和元年度まで目標を上回っていたが、令和2年度は新型コロナウイルス感染症まん延の影響により、啓発イベント等の中止などにより1,986人となり、目標を下回る結果となった。

一方、令和2年の交通事故発生件数は24件となっており、目標を達成する結果となった。昭和46年に交通事故発生件数が219件となったピーク時からすると10分の1程度まで減少している。また、死者数についても、統計を開始した昭和38年から増減を繰り返しているものの確実に減少しており、これまでの砂川市交通安全計画に基づき実施されてきた取り組みは一定の成果があったものと考えられる。

## ●砂川市における交通事故発生状況

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
発生件数	37	41	49	30	24
負傷者数(人)	43	46	56	41	33
死者数(人)	1	2	0	0	0

## ●砂川市における交通安全啓発活動の参加者数

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
参加者数 (延人)	5,548	4,557	3,626	3,591	1,986

## (2) 道路交通事故の現状

北海道では、第10次交通安全計画の最終年である令和2年の死者数は144人となり、令和2年までに24時間死者数を150人以下とする目標を達成した。

北海道における令和2年の交通事故死者の特徴は、次のとおりである。

- ・65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の47.2%が高齢者であり、31.9%が高齢運転者（第1当事者）となっている。
- ・自動車乗車中での死者数が最も多く、全死者数の46.5%、次いで歩行中が26.4%となっている。
- ・自動車乗車中死者に占める、シートベルト非着用者は55.2%であり、このうち、62.2%はシートベルトを着用していれば助かった可能性が高いとされている。
- ・飲酒運転による交通事故死者数が下げ止まりである。

砂川市では、第10次交通安全計画の最終年である令和2年の交通事故発生件数は24件となり、令和2年までに30件に減少させる目標を達成した。

交通事故の発生件数及び死者数は減少傾向にあるが、第10次交通安全計画期間中に3名の尊い命が失われており、交通事故死ゼロを目指す取り組みの継続が必要である。

砂川市における令和2年の交通事故の傾向は次のとおりである。

- ・交通事故件数に占める高齢運転者の割合が高く、3割を超える状況にある。
- ・負傷者数に占める四輪乗車中の割合が高く、9割を超える状況にある。
- ・国道での交通事故の割合が高く、全体の4割を超える状況にある。

## (3) 道路交通事故の見通し

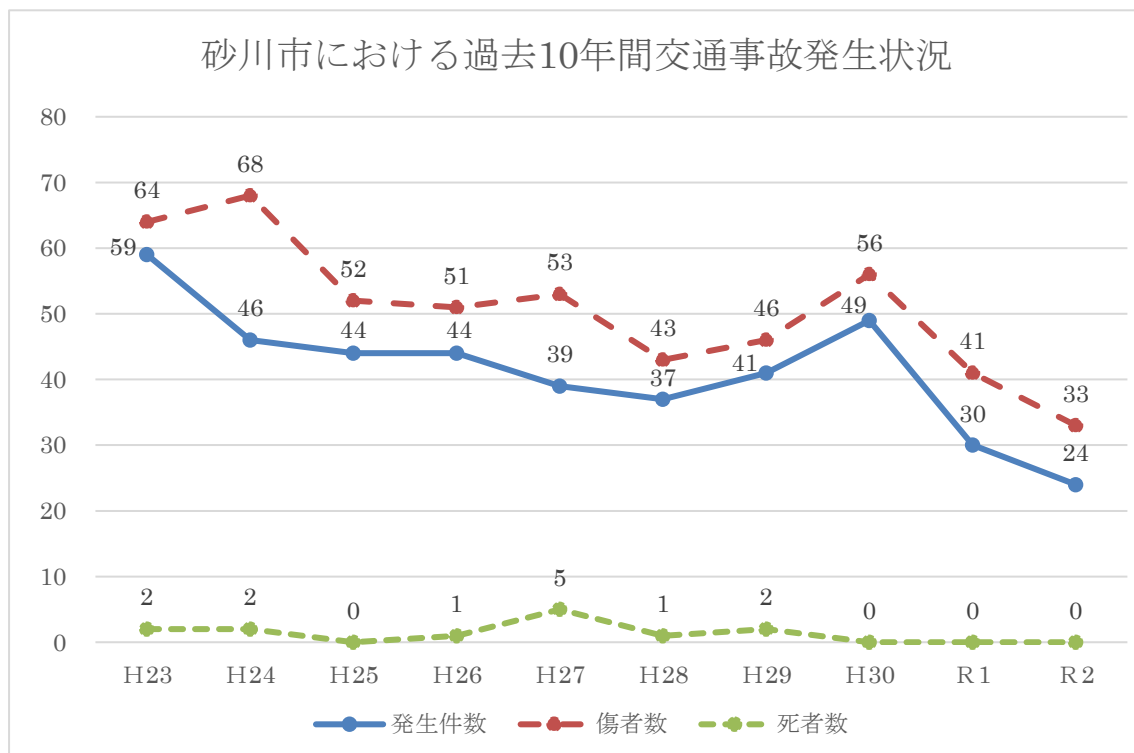
道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症による影響が、様々な課題や制約を生じさせ、市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。将来の道路交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、交通事故件数や死傷者数に

ついて減少傾向が続いているものの、高齢者人口の増加や飲酒運転に関する事故件数の下げ止まりが見受けられることなどから、今後も注視が必要な状況である。

### 3 交通安全計画における目標

【目標】 交通事故の年間発生件数を確実に減少させる

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、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、本計画の最終年である令和7年までの各年において、令和2年の発生件数より減少させることを目標とする。この目標の達成と併せて、交通事故死者数ゼロとすることも目指していくものとする。



## 4 重点課題

### (1) 少子高齢化社会を踏まえた対策

砂川市における令和2年3月末日時点での高齢化率は39.72%で、今後もさらに上昇するものと考えられる。

道内における交通事故死者に占める高齢者の割合は極めて高く、ほぼ半数を65歳以上が占めている。また、砂川市内での交通事故件数に占める高齢運転者の割合が約3割となっている。

こうしたことから、今後も高齢者に対する啓発活動を引き続き実施するとともに、安心して日常生活を送るため、地域交通の維持・確保に向けた取り組みを強化し、日常生活を支える交通サービスの充実や、運転免許証の自主返納を促す等の対策が必要である。

#### ●砂川市の交通事故における第一当事者ドライバー（65歳以上）件数（北海道統計）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
65歳以上	7 (18.4%)	14 (34.1%)	12 (24.5%)	12 (40.0%)	8 (33.3%)
その他	31	27	37	18	16
合計	38	41	49	30	24

※高速自動車国道での交通事故件数も含まれる

#### ●砂川市運転免許証自主返納サポート事業申請件数

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
人数	—	74	81	106	112

※平成29年度より事業開始

また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展であり、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、防犯はもちろん、子どもを交通事故から守る交通安全対策が一層求められる。

### (2) 飲酒運転の撲滅

道路交通法の改正などにより、飲酒運転に対する厳罰化・行政処分の強化や酒類提供罪等の新設といった対策が図られたにもかかわらず、飲酒運転による検挙や飲酒に起因する重大な交通死亡事故が相次いで発生している。砂川市においても、平成27年6月6日に飲酒による無謀な運転により一家5人が死傷する大変痛ましく、悲惨な交通死亡事故が発生した。こうしたなか、「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、飲酒運転の撲滅に取り組むための「砂川市飲酒運転撲滅に関する条例」が制定された。



「砂川市飲酒運転撲滅に関する条例」及び「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を引き続き推進するとともに、交通安全機関・団体、安全運転管理者、駐車場所所有者、酒類を提供する飲食店及び販売業者、酒類を提供するイベント主催者等と連携して、飲酒運転撲滅のための自主的な取り組みについて働きかけるとともに、必要に応じて指導や助言等を行う必要がある。

依然として、飲酒運転が無くならない現状を真摯に受け止め、効果的な啓発活動の実施、市民の「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の定着に努め、飲酒運転の撲滅を推進する。

●北海道における飲酒事故発生状況（北海道警察統計）

	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
件数	162 (1.4%)	127 (1.2%)	131 (1.3%)	97 (1.0%)	94 (1.2%)
死亡事故件数	9 (6.0%)	11 (7.6%)	9 (6.9%)	7 (4.7%)	7 (5.1%)
死者数	11 (7.0%)	11 (7.4%)	11 (7.8%)	7 (4.6%)	10 (6.9%)
負傷者数	220 (1.6%)	156 (1.2%)	176 (1.5%)	131 (1.2%)	112 (1.2%)

※( )内は各年の全人身、全死亡事故中の構成率

(3) シートベルト全席着用

平成28年から令和2年までの5年間で、道内における四輪乗車中死者数(シートベルト対象者数)に占めるシートベルト非着用率は、運転席39.8%、助手席30.4%、後部座席他75.4%であり、非着用者がシートベルトを着用していた場合の生存可能性ありの割合が、運転席58.1%、助手席71.4%、後部座席他72.1%（北海道警察統計）となっていることから、交通事故死者数を減少させるためにはシートベルト全席着用の必要性やその着用効果、正しい着用方法について、市民の理解を深める啓発活動を推進する必要がある。

## 第2章 講じようとする施策

### 1 道路交通環境の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、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が必要である。

今後は、少子高齢化の社会情勢の変化を踏まえ、子どもと高齢者を事故から守り、安全にかつ安心して外出できるような視点から、人優先の道路交通環境の整備推進が求められる。

歩道等における交通安全施設については、効果的に事故を削減する観点から、事故発生場所における問題点の点検を行い、事故の特性や発生要因等の分析、対策を進め、事故の減少を目指す。

#### (1) 通学路における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子ども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、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や、その結果を踏まえ、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、その所管機関、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) 効果的な交通規制の推進

それぞれの道路における構造、商業施設の新設、交通安全施設の整備状況等、地域における交通事情の変化・実態に応じた交通規制が設けられるよう努める。

交通規制の設置要望に際しては、実勢速度、駐停車実態、交通量等の地域の交通実態を踏まえ、地域住民や道路利用者の意見を反映させるよう努める。

#### (3) 効果的・重点的な事故対策の推進

幹線道路における交通事故が特定の区間に集中していることから、関係機関と連携し、交通事故発生状況及び交通指導取締り状況の分析を行い、効果的・効率的な道路交通環境の改善を推進し、重点的に交通事故対策を実施する。

事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点の改良、視距の改良、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明の設置等の対策を関係機関とともに推進する。

重大事故の再発防止については、速やかに事故要因を調査するとともに、早急な対策を講じ再発防止を図る。

#### (4) 総合的な駐車対策の推進

道路環境、交通実態、駐車需要等に応じた駐車規制を推進する。

## 2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、人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、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マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を推進して市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に意識の改革を促すことが重要である。

特に飲酒運転に関連する教育については、小・中学校、高等学校からシルバー世代までの生涯にわたる学習において、授業等で飲酒運転による事故の危険性や重大性、飲酒運転がもたらす社会的な責任等を認識させるよう指導する必要がある。

人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者等に対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。

#### (1) 幼児に対する交通安全教育の推進

心身の発達段階に応じて、基本的な交通ルールとマナーを習得できるようにするとともに、日常生活において安全に道路を通行するための基本的な技能と知識を習得させるため、幼稚園、保育所、関係機関と連携して交通安全教室等を開催する。また、これを効果的に実施するため、映像等の利用や親子で実習するなど、分かりやすい指導に努める。



天使幼稚園交通安全教室

#### (2) 小学生に対する交通安全教育の推進

歩行者や自転車の利用者としての必要な技能と知識を習得できるようにするとともに、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、これを回避する意識と能力を高めていく必要があることから、学校や関係機関と連携し、新入学児童交通安全教室や新入学児童特別啓発、交通安全教室等を開催するとともに、通学路において街頭指導を実施する。



新入学児童交通安全教室

### (3) 中学生に対する交通安全教育の推進

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できるようにするとともに、道路を通行する時は、思いやりをもって、自己の安全だけでなく、他の人々の安全にも配慮できる心を育てることが必要であることから、学校や関係機関と連携し、交通安全意識や自転車の安全利用に関する啓発や通学路での街頭指導を実施する。

### (4) 高校生に対する交通安全教育の推進

学校の教育活動を通じて、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、応急手当等について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から、免許取得前の教育として、交通社会の一員として交通ルールとマナーを遵守し、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健全な心を育てることが重要であることから、学校や関係機関と連携し、交通安全意識に関する啓発や通学路での街頭指導の実施、交通安全啓発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

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が必要であり、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と技能、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指し、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所等が受講者の特性に応じて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実施する。

また、飲酒運転の危険性や重大性、社会的責任、飲酒が身体に及ぼす影響に関する知識の普及等、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の醸成に努めることが重要である。

関係機関と連携して、市内イベントや成人式における各種交通安全啓発活動に努めるほか、セーフティラリーへの参加促進等、若者への交通安全啓発を積極的に行い、交通事故の防止と飲酒運転の撲滅を推進する。

### (6) 高齢者に対する交通安全教育の推進

運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意し、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や危険行動を理解できるようにするとともに、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や交通ルール等の知識を習得させる必要があること

から、老人クラブ交通安全教室や市街地における街頭指導を展開するとともに、関係機関と連携して、単身高齢者家庭訪問指導を実施する。

#### (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、交通安全のために必要な技能と知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用し、障がいの種別や程度に応じ、きめ細やかな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

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図るうえでは、事前に運動の趣旨、実施期間、運動の重点、実施計画等について広く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、地域に密着した運動として展開されるように努める。

関係機関・団体・市民と連携して、年4回の期別交通安全運動を中心に、旗の波街頭啓発、パトライト街頭啓発等を実施し、交通安全意識の高揚と交通事故防止を図る。

#### (2) 飲酒運転撲滅に向けた規範意識の醸成

飲酒運転の危険性や重大性等を認識し、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の醸成を図るため、市民に対する継続的な広報活動、期別交通安全運動や市内イベント等における街頭啓発を実施する。また、6月6日「飲酒運転撲滅の日」や7月13日「飲酒運転根絶の日」に合わせた効果的な取り組みを展開する。

#### (3) 後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルト・チャイルドシートの着用効果や正しい着用方法の理解を深め、後部座席を含めたすべての席での着用を推進するため、関係機関と連携し啓発活動を行うとともに、チャイルドシートの貸出を実施する。

#### (4) 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することと交通マナーを実践しなければいけないことを自転車利用者に対して理解させる。

自転車乗車中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」や「北海道自転車条例」に基づいた取り組みを推進し、歩行者や他の車両に配慮した通行や自転車の正しい乗り方、ヘルメットの着用及び自転車損害賠償保険等への加入、スマートフォン等の操作・画面の注視、イヤホン等を使用しての乗車等の危険性に

ついて、小学校交通安全教室や街頭指導の実施、様々な広報媒体を活用して普及や啓発を推進する。また、薄暮から夜間にかけての事故防止のため、灯火点灯の徹底や夜光反射材用品の取り付けの理解促進に努める。

#### (5) 夜光反射材の普及促進

薄暮の時間帯から夜間において重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、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、夜光反射材の有効性について、積極的な広報啓発を推進するとともに、視認効果、使用方法等について理解を深めるため、交通安全教室や単身高齢者家庭訪問指導などを通じて、夜光反射材の配布を行い、普及促進に努める。

#### (6) 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、様々な広報媒体を活用し、交通事故等の実態を踏まえつつ、日常生活に密着し、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に周知していくことが必要であることから、関係機関と連携し、交通安全家庭新聞やリーフレット等の全世帯への配布、交通安全指導車による巡回啓発、広報すながわ、市ホームページやSNS、啓発看板等を活用して広報活動を展開する。

#### (7) 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市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗車中の事故実態の広報を積極的に行う。

夜間の重大事故の主な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・危険性等を広く周知し、これらの違反防止を図る。

二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について広く周知し、頭部及び胸部等の保護の重要性について理解増進を図る。

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ることにより交通事故防止を図る。

交通安全団体やその他の団体、民間事業所等に対して、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に合わせて効果的かつ積極的に行われるよう働きかけるとともに、それらの活動に対して支援等を行う。

## 4 安全運転の確保

運転者の能力や資質の向上を図るため、運転者のみならず、今後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を努める。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を図る。

また、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、自主的な安全運転管理対策の推進を図る。

道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象や災害等の適時・適切な情報提供の充実を図る。

#### (1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する機会の充実を図るとともに、安全に運転する能力を向上させる教育を行うため、関係機関と連携し、安全運転講習会や交通安全教室を積極的に開催し、知識及び技能、交通安全意識の向上を図る。また、事業所に対して定期的な運転者教育の場を設けるよう働きかけるとともに、交通安全教室や諸事業に対する支援等を行う。

#### (2) 高齢運転者対策の充実

高齢者講習においては、運転技能に着目した、きめ細やかな講習を実施するとともに、より効果的かつ効率的な教育に努める必要があることから、関係機関と連携して、参加・体験・実践型の高齢者講習会を実施し、交通安全意識の高揚と交通事故防止を図る。

また、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図る必要があることから、交通安全教室や単身高齢者家庭訪問指導などを通じて、「砂川市運転免許証自主返納サポート事業」の周知、利用促進に努める。

### 5 安全運転管理の推進と交通労働災害の防止

事業所における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚を図る。

特に、飲酒運転については厳重な管理体制と運転者教育を推進する。

### 6 道路交通に関する情報の充実

道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供するため、ホームページ等を活用し、災害時などにおける道路情報の提供に努める。

### 7 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限に留めるため、救助・救急体制・救急医療体制を確保し、救助活動の円滑化を図るとともに、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図るため、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等のほか、消防機関等が行う講習会などへの参加について普及啓発

を推進する。

## 8 交通事故被害者支援の推進

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、かけがえのない命を絶たれるなど、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を支援することは極めて重要である。

交通事故被害者等は、交通事故に係る知識、情報等が不足しがちなことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるため、交通事故相談所や法律相談窓口などの周知を図り、被害者支援を推進する。

また、交通事故により主たる生計を維持する者を失った交通遺児に対する奨学金、育英資金等諸制度の周知を行い、学費負担軽減等の援助措置の推進を図る。

## 9 踏切道における交通の安全

踏切における交通安全と円滑化を図るため、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常用ボタン等の緊急処置についての周知を図り、踏切事故防止を推進する。

## 10 冬季道路交通環境の整備

円滑・快適で安全かつ安心な道路交通環境を維持するため、道路除排雪の実施、交差点や坂道、スリップ多発箇所を中心に、凍結防止剤や防滑砂の効果的な散布の充実に努める。

また、一般道路の新設・改築に併せて冬季交通に係る交通安全施設の整備についても検討し、堆雪が交通障害とならないよう道路幅を確保した拡幅整備等に努める。

## 11 災害に備えた道路交通環境の安全

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のため、橋梁の耐震対策、避難路の整備及び緊急輸送道路の確保、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備などに努める。

また、被災地域において必要となる交通規制を迅速かつ的確に実施することや、ホームページ等を活用した情報提供に努める。