

ニセコ町交通安全計画

令和8年度～令和12年度(第12次)

ニセコ町

目 次

第1部 総論	2
第1章 交通安全計画について	2
1 計画に位置付け・期間等	2
2 計画の基本理念	3
【交通事故のない社会を目指して】	3
【人優先の交通安全思想】	3
【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】	3
3 計画の推進	5
第2章 交通事故の現状	6
1 道路交通事故の現状	6
第3章 交通安全計画における目標	7
1 道路交通の安全についての目標	7
第4章 施策の柱と重点課題	8
1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策	8
2 飲酒運転の根絶	9
3 スピードダウン	9
4 シートベルトの全席着用	9
5 自転車の安全利用	9
6 冬季に係る道路交通の安全	10
7 町民自らの意識の醸成	10
第2部 講じようとする施策	11
第1章 道路交通の安全	11
1 道路交通環境の整備	11
2 交通安全思想の普及徹底	13
3 道路交通秩序の維持	20
4 救助・救急活動の充実	20
5 被害者支援の充実と推進	22
用語集	22

第 1 部 総論

第 1 章 交通安全計画について

1 計画の位置付け・期間等

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、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、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、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 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。

これに基づき、ニセコ町においても昭和 46 年度以降、11 次にわたる交通安全計画を作成し、町及び関係機関、関係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。

その結果、道内では、昭和 46 年に 889 人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和 7 年の死者数は 129 人と約 7 分の 1 まで減少するに至った。

これは、国、道、市町村、関係団体のみならず道民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、未だに道路交通事故による死傷者数が 1 万人を超えており、事故そのものを減少させることが求められている。

言うまでもなく、交通事故の防止は、町、関係機関、関係団体だけでなく、町民一人ひとりが全力を挙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、これに基づいて諸施策を強力に推進していかねなければならない。

第 12 次のニセコ町交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 25 条の規定に基づき、令和 8 年度から 12 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。

このニセコ町交通安全計画に基づき、国の関係行政機関、道及び市町村においては、陸上交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

また、町では、道路の交通安全、町民の健康促進、町の観光振興に資することを目的に「ニセコ町自転車利用の適切な利用を促進する条例」（令和 3 年 4 月 1 日施行）を策定している。

2 計画の基本理念

【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、ニセコ町は横ばいではあるが、北海道では、全国を上回るスピードで人口減少が進んでおり、高齢化率も約3割という状況となっている。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、町民全ての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

しかしながら、今なお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、公共交通機関を始め、交通安全の確保もまた、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。

私たちは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・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、さらなる、新たな一步を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が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、一人一人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】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要がある。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。

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

高齢化が進展していく中で、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。

(1) 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、道路交通等について、計画期間内に達成すべき数値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くこととする。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③そ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、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、これを町民の理解と協力の下、強力に推進する。

ア 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する町民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

イ 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用し、その構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じるものとする。

ウ 交通環境に係る安全対策

交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

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ことが重要である。また、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の趣旨を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとする。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、町、関係機関、関係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、町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。このため、交通の安全に関する施策に計画段階から町民が参加できる仕組みづくり、町民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

(4) 効果的・効率的な対策の実施

交通安全対策については、町の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組を進めることが必要である。そのため、地域の交通実態に応じて、最大限の効果を挙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。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたっているところ、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施するこ

とが肝要である。これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるため、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとする。

3 計画の推進

(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところであるが、前方不注視や操作不適といった安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、全体の半数程度を占めている。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、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していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

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にも、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、町民主体の意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

第2章 交通事故の現状

1 道路交通事故の現状

北海道の交通事故による24時間死者数は、昭和46年に889人を数えたが、昭和47年以降着実に減少に向かい、昭和52年には475人とピーク時の半数まで減少した。その後増勢に転じ、平成2年には715人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、平成15年には391人となり、昭和46年当時の半数以下となった。また、令和6年は、記録が残る昭和22年以降最少の104人となるとともに、第11次交通安全計画の最終年である令和7年中の死者数は129人となった。

なお、近年、交通事故件数と死傷者数については、平成12年をピークに減少傾向にあり、令和6年の発生件数は8,743件、死傷者数は10,297人となり、ピーク時の約4分の1に減少した。

ニセコ町においても交通事故の発生件数は、令和4年11件（死者0人）、令和5年13件（死者0人）、令和6年9件（死者0人）と減少傾向である。

また、ニセコ町の交通事故死については、平成27年10月22日以来、発生しておらず、令和5年1月8日には交通事故死ゼロ3,000日を達成した。

なお、北海道の年齢層別の交通事故死者数割合の長期的推移をみると、第1次計画初年度の昭和46年には、全交通事故死者数に占める65歳以上の割合は18.0%であったのに対し、25年後の第6次計画初年度の平成8年には25.2%、第11次計画初年度の令和3年には65.0%、令和6年は52.2%となっており、交通事故死者に占める高齢者の割合は大きい。

今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっており、特に、令和9年からは、いわゆる「団塊の世代」が80歳以上に達し始めるため、80歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。

第3章 交通安全計画における目標

1 道路交通の安全についての目標

【数値目標】交通事故死者数ゼロ

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であり、ニセコ町の交通事故死者数をゼロにすることを目指すものとする。

また、本目標達成後は、さらに死者数ゼロの日を続けることを目指すものとする。

さらに、本計画における数値目標は死者数ゼロであるが、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。

この目標を達成するため、町民の理解と協力の下、第2部に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第4章 施策の柱と重点課題

【施策の柱】

道路交通の各分野において、長期的には、交通事故等の発生件数及び死傷者数が減少していることにかんがみると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があつたものと考えられる。

このため、従来交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

対策の実施後においては、効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から、第12次計画において講じようとする施策については、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③道路交通秩序の維持、④救助・救急活動の充実、⑤被害者支援の充実と推進を柱建てとして総合的な交通安全対策を推進する。

その際、特に留意すべき事項については、次のとおり重点課題として問題点や施策の考え方を示し、関係機関・団体はもとより、地域での取組が促進されるよう情報発信を行っていく。

【重点課題】

1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

北海道は、交通事故死者に占める高齢者の割合が高く、死者の約6割を65歳以上の高齢者が占める。

また、交通死亡事故のうち高齢の運転者が原因となる事故の割合については、30%を超えている。

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、道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正（平成27年6月公布）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）。

しかし、道内では、過疎化や少子高齢化の進行、モータリゼーションの進展などにより、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地域もあることから、道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・確保に向けた取組が急務となっている。

こうしたことから、高齢者の身体機能に応じた交通安全教室などを引き続き実施するとともに、高齢者の方々が住みなれた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、道民一人ひとりが、「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。

引き続き、飲酒運転の予防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、町民に対する飲酒運転の状況等に関する情報提供など、飲酒運転を根絶するための社会環境づくりを推進する。

3 スピードダウン

道内における交通死亡事故を走行速度の観点から分析すると、第一当事者の約4割に速度超過が認められ、最高速度違反を原因とする交通死亡事故の割合が全国平均の約2倍と高い水準で推移している。

自動車の走行速度と交通事故の実態から最高速度違反の危険性について積極的に情報発信することにより、町民の交通安全意識の高揚を図る。

4 シートベルトの全席着用

近年、運転席及び助手席のシートベルトの着用率は高くなっているが、道内における自動車乗車中の死者の約4割はシートベルトを着用していない実態にあり、着用していれば助かった可能性は高い。

特に、後部席における着用率は、一般道路における街頭調査の全道平均で4割程度に止まっており、シートベルトの全席着用の必要性について町民の理解を深めることが重要である。

また、長距離のバス旅行やデイサービスの送迎において、利用者がシートベルトを着用しない状態で走行し交通事故に遭い死亡する事例が発生していることから、事業者に対する法令遵守を働きかけるとともに、関係機関・団体と連携して、全席でのシートベルト着用の徹底について普及啓発活動を推進する。

5 自転車の安全利用

自転車については、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要があるほか、自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、自転車利用者となった交通死亡・重傷事故件数の約4分の3には自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる状況にある。

令和6年には道路交通法（昭和35年法律第105号）が改正され、同年11月から、自転車の運転中の携帯電話使用等に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなった。これを踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、自転車の悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進する。

また、自転車利用者については、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」や「自転車の安全利用五則」のほか、「ニセコ町自転車の適切な利用を促進する条例」についての広報啓発や交通安全教育を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、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積極的に進める必要があり、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。

6 冬季に係る道路交通の安全

ニセコ町は、1年間の約3分の1が雪に覆われる積雪・寒冷地であり、吹雪による視程障害、積雪による道路の幅員減少、路面凍結によるスリップ事故、歩行中の転倒事故等、交通という観点からも厳しい影響のある町である。

このため、交通事故の防止に当たっては、天候や気温等により交通環境や路面状況が刻一刻と変化する特殊な環境に対応した冬季の対策を実施する。

また、高齢者、障がい者等を含むすべての人々が、安全で快適に利用できる歩行空間の確保に向けて取り組む。

7 町民自らの意識の醸成

すべての町民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再確認する必要がある。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層推進する必要があるが、一方的な情報提供や呼び掛けだけでは、効果は限定的であることから、住民が身近な地域において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定するとともに、交通安全に関する各種活動に直接かかわるなど、交通事故のない安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要である。

第2部 講じようとする施策（分野別）

第1章 道路交通の安全

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察や国土交通省等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、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を図っていくものとする。

(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

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、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。

ア 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、「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対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、幼児センター等の対象施設、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。

高校・中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、幼児センター、こども館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに押ボタン式信号機、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

(2) 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

ア 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、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備等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。

イ 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することとし、歩行者及び自転車利用者の多い地域等においては、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、歩道の設置を積極的に行うとともに

に、道路標識、中央帯、道路照明、防護さく等の整備を図る。特に、道道蘭越ニセコ倶知安線の歩道整備、交差点改良事業として右折車線設置については、早期に整備が図られるよう推進する。

(3) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策の実施に向け、関係機関に要請していくこととする。

(4) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進する。

また、交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るため、交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できるような仕組みをつくり、行政と町民の連携による交通安全対策を推進する。

更に、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進捗状況、効果等について積極的に公表する。

(5) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、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に適正な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

イ 子供の遊び場等の確保

公園・広場等を子供の遊び場として有効に活用し、路上遊戯等における交通事故の防止に努めるとともに、保護者への啓発活動を積極的に行う。

また、学校等の各種公共施設の有効的活用を図る。

ウ 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、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、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、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

(6) 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。

町では、自転車を日常生活における利便性の高い交通手段として再認識し、「ニセコ町自転車の適切な利用を促進する条例」（令和3年4月1日施行）により、安全で快適な自転車利用環境を推進していく。

(7) 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、冬季の安全で快適な歩行者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 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・快適な冬季交通を確保するため、一般道路の新設・改築に当たっては、冬季交通に係る交通安全施設についても併せて整備することとし、防雪柵又は防雪林、視線誘導標、雪崩防止柵等の防雪対策や、堆雪が交通障害とならないよう堆雪幅を確保する拡幅整備等に努める。

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、交差点周辺を中心に、カット排雪等運搬排雪による見通しの確保に努めるとともに、住民が自主的に行う除排雪を積極的に推進する。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生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、交通安全の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、他の人々や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促進して道民一人一人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改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者などに関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階や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。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を

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する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組む。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、交通社会の一員であることを考慮し、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係る教育を充実させる。

交通安全教育・普及啓発活動については、町、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

(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

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達の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態度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。

幼児センター等においては、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。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼児センター等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達の段階や地域の実情に応じて、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させるとともに、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、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、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。

ウ 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、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・団体等と連携・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。

エ 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、日常生活における交通安全に必要な事柄、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持って行動することができるような健全な社会人を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・団体等と連携・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、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。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、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、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

オ 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を中心として行うほか、社会人等に対する交通安全教育の充実に努める。

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、北海道及び各方面公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設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、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢によって生じる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等を理解させ、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、各種教育資機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育の実施や、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、道路及び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等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努める。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努める。

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スキル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 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、日本の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。

ケ 冬季に係る交通安全教育

冬季に係る交通安全教育は、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、冬季交通特有のスキル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、重点的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。

コ 交通安全指導員による交通安全教育

交通安全指導員による歩行者・自転車利用者等への正しい通行方法の街頭指導を積極的に実施するとともに、幼児、児童、生徒、高齢者等に対する交通安全教室を開催し、対象に応じた体験的な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スキル及び知識を習得し、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。

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、教育機材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(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

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正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、町民自身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の運動として、関係機関・団体をはじめ、市町村の交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、子供と高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶、スピードダウン、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等、全道的な交通情勢に即した事項を設定する。

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住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・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、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、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。

ウ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における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。

反射材用品等の普及に当たっては、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とともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

エ 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

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、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、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やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、「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かな広報啓発を関係機関・団体が連携して推進する。

加えて、飲酒運転の根絶に関して講じた施策の取組状況等について、関係機関・団体における情報共有を図るとともに、ホームページに掲載するなど町民への積極的な情報提供に努める。

オ スピードダウンの励行運動の推進

速度超過による交通事故の危険性に対する認識向上を図るため、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。

カ 後部座席を含めたすべ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、後部座席を含めたすべ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、町、関係機関・団体等が協力し、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。

キ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼児センター、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。

ク 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とともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用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」（平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）の活用や「北海道自転車条例」（平成30年4月1日施行）及び「ニセコ町自転車の適切な利用を促進する条例」（令和3年4月1日施行）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等自転車の正しい乗り方やヘルメットの着用及び自転車損害賠償保険等への加入に関する普及啓発の強化を図る。

自転車は、通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

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の危険性等についての周知・徹底を図る。

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加速化する。

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、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

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効果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、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進する。

ケ 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かけなどの啓発活動を実施する。

また、道の駅等の駐車場を休憩場所として確保する取組を推進する。

コ デイ・ライト運動の一層の浸透・定着

昼間における自動車等の運行時に前照灯を点灯するデイ・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の防止を図る。

サ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、町広報紙、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を行う。

また、交通安全に果たす家庭の役割は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し、家庭に浸透するきめ細かい広報の充実に努める。更に、各団体、自治会等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資料・情報等の提供を積極的に行う。

(4) 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、交通安全総点検等に積極的に参加できるような仕組みをつくったりするほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。

3 道路交通秩序の維持

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、交通事故事

件捜査、暴走行為に対する指導取締りを通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となつて暴走行為者追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

(1) 交通指導の強化

一般道路における交通秩序維持のため、無免許運転、飲酒運転、速度超過、過積載、車間距離不保持、無秩序な駐車等の防止について、広報等を通じて啓発活動を推進する。

このため、交通安全指導員等による交通指導体制を充実するとともに学校、PTA、自治会等の参加協力のもと、歩行者、自転車利用者等の保護誘導活動を推進し、一般道路における歩行者及び自転車利用者の事故防止、特に市街地、通学・通園路において指導する。

(2) 暴走族等対策の推進

ア 暴走族等追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族に加入しないことの指導等を促進し、暴走族等問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反をはじめとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて交通法規遵守の指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する指導取締りを関係機関に要請する。

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、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・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、救急現場又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。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

ウ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる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）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、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、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図る。

エ 消防防災ヘリコプターの活用

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリの活用も含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

（２）救急医療体制の整備

ア ドクターヘリ事業の活用

救急患者への救命医療を救急現場から直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送し、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリの活用を図る。

その運用に当たっては、冬季の積雪・降雪等を考慮しつつ、ドクターヘリが安全に着陸できる区間・場所の情報の共有など、関係機関・団体が連携した取組を強化する。

（３）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確保するため、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・協力関係の確保を推進する。

さらに、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害派遣医療チーム（DMAT[※]）及び災害派遣精神医療チーム（DPTA[※]）の活用を推進する。

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、又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、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等の支援を推進する。

また、近年、自転車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い原資を担保し、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。

さらに、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を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

（1）自動車損害賠償保障制度に係る無保険（無共済）車両対策の徹底

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は、自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることについて広報活動等を通じて広く道民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

（2）交通事故相談活動の推進

北海道交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

また、町広報誌など各種広報媒体を活用し、交通事故相談活動について町民への周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

用語集

DMAT：災害派遣医療チーム（Disaster Medical Assistance Team）。

災害急性期に活動できる機動性を持った、トレーニングを受けた医療チーム。

DPTA：災害派遣精神医療チーム（Disaster Psychiatric Assistance Team）。

自然災害や航空機・列車事故、犯罪事件などの大規模災害等の後に被災者及び支援者に対して、被災地域の都道府県の派遣要請により被災地域に入り、精神科医療及び精神保健活動の支援を行うための専門的な精神医療チーム。