

音威子府村交通安全計画

令和8年度～令和12年度（第12次）

音 威 子 府 村

ま え が き

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が制定された。

これに基づき、昭和46年度以降、11次にわたる音威子府村交通安全計画を作成し、国・道・村・関係民間団体等が連携し交通安全対策を強力に推進してきたところである。

その結果、昭和45年に全国で1万6,765人が道路交通事故で死亡していたが、令和7年の死者数は2,547人と6分の1以下にまで減少し、統計以降過去最少の死者数となった。

北海道においては、令和6年の交通事故死者数は104人と過去最少となる一方で、令和7年には129人と増加に転じた。

また、音威子府村においては、第11次交通安全計画期間中に令和3年10月及び5年1月に立て続けに死亡事故が発生し、2名がお亡くなりになられた。以降は交通死亡事故の発生はなく、令和7年10月には事故死ゼロ1,000日突破した。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国・道・村・関係民間団体等だけでなく、村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なければならない。

また、交通安全に関わる施策は、直接村民に関わるものが多く、この施策推進には、広く村民の理解を求めるとともに、村民の積極的な協力を得て、実行性を高めることが求められる。

この音威子府村交通安全計画は、このような観点から交通安全対策基本法第26条の規定に基づき、令和8年度から令和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。

この音威子府村交通安全計画に基づき、国の行政機関、道及び音威子府村においては、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。

目 次

第1章	計画の性格	1
1	趣旨及び根拠	1
2	位置付け及び期間	1
3	性格及び内容	1
第2章	交通安全対策の推進体制	1
1	音威子府村安全で住みよいむらづくりに関する基本条例	1
2	音威子府村交通安全指導員設置条例	2
第3章	道路交通の安全	2
第1節	道路交通事故の情勢と交通安全対策の今後の方向	2
1	道路交通事故の情勢	2
(1)	道路交通を取り巻く状況	2
(2)	交通事故の推移	2
2	道路交通安全対策の方向	2
(1)	子ども・高齢者の交通安全対策の推進	3
(2)	シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底	3
(3)	安全かつ円滑・快適な道路環境の整備	3
(4)	交通安全教室の推進	3
(5)	安全運転の確保	3
(6)	冬道における交通安全の確保	4
(7)	救助・救急体制の整備	4
(8)	被害者対策の充実	4
(9)	村民参加型の交通安全活動の推進	4
(10)	I Tの活用の推進	4

第2節 講じようとする施策	5
1 道路交通環境の整備	5
(1) 道路の新設・改築による交通安全対策の推進	5
(2) 交通安全施設等整備事業の推進	5
(3) 効果的な交通規制の推進	5
(4) 道路使用及び占用の適正化等	5
2 交通安全思想の普及徹底	6
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	6
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	7
(3) 交通安全に関する民間団体等の活動推進	8
3 安全運転と車両の安全性の確保	8
(1) 安全運転管理者の推進	8
(2) 自動車の点検整備の充実	8
4 冬道における交通安全の確保	9
(1) 冬道の道路交通環境の整備	9
(2) 除排雪の推進等	9
5 救助・救急体制の整備	9
6 被害者対策の推進	9
7 踏切道における交通の安全	10

第1章 計画の性格

1 趣旨及び根拠

この計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、住民の生命、身体及び財産を保護するため、地域における陸上交通の安全に関して国・道に準じた施策とともに、音威子府村の地域特性に応じた施策を実施することを目的として、音威子府村が作成するものである。

2 位置付け及び期間

この計画は、交通安全対策基本法第26条の規定に基づいており、計画期間を令和8年度から令和12年度までとしている。

3 性格及び内容

この計画は、地域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱であり、道路交通における交通安全に関する対策の今後の方向と、北海道交通安全対策会議を構成する関係機関が講じようとする、施策内容に準じるものである。

第2章 交通安全対策の推進体制

社会を構成する人間、自動車等の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三つの要素について、それらの相互の関連を考慮しながら、適正かつ効果的な施策を総合的に策定し実施するための、本村における交通安全対策の推進体制は、次のとおりである。

1 音威子府村安全で住みよいむらづくりに関する基本条例

この条例は、交通の安全及び犯罪の防止並びに犯罪被害者等の支援に関して基本となる事項を定めることにより、すべての人の安全で住みよい生活の実現を図ることを目的とする。（以下、交通安全関係を記載）

(1) 基本理念

交通の安全は、人命尊重を基本に村民一人ひとりが、法令を遵守することや交通道徳を高めることにより確保されなければならない。

(2) 村の責務

- 1) 村民の安全確保に関する教育や広報、啓発活動の実施並びに必要な情報の提供に関する事
- 2) 事故や犯罪を防止するための環境整備を図ること
- 3) 事故や犯罪の被害者等の支援に関する事
- 4) 村民の自主的な安全活動に対する支援に関する事
- 5) 村民の安全に関する施策を推進するため必要な財政上の措置を講

ずること

(3) 村民の責務

村民は、日常生活を通じて自主的に村民の安全活動を実施するとともに、地域や村及び関係機関等が実施する各種安全対策に参加・協力することなど、村民の安全の確保に寄与するよう努めなければならない。

2 音威子府村交通安全指導員の配置

音威子府村交通安全指導員設置に関する要綱に基づき交通安全指導員を配置し、音威子府村における道路交通の安全確保を図る。

第3章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故の情勢と交通安全対策の今後の方向

1 道路交通事故の情勢

(1) 道路交通を取り巻く状況

近年の社会情勢は、安全な生活環境の保持・情報技術の高度化、高速道路網整備と車の高速化、経済活動の24時間化等、ますます複雑化、多様化している。

自動車保有台数や運転免許保有者、自動車走行台キロは、近年横ばいで推移しているが、少子高齢化に伴い高齢者ドライバーが大きく増加することによる交通事故の発生が憂慮され、人間の過失に基づく交通事故を少なくするための車両や道路環境の改善が望まれる。今後においても、道路交通を取り巻く情勢は益々きびしいものと考えられる。

(2) 交通事故の推移

音威子府村における交通事故は、国道40号・275号、道道が縦断していることから、貨物輸送、観光レジャー等の通過車両が多く、居眠り運転や速度超過等による正面衝突や路外逸脱、冬期間は道北でも屈指の豪雪寒冷地であるため、カーブでのスリップ事故が多発する状況となっている。実際に、第1次交通安全計画が作成された昭和46年には、発生件数23件、死者3名、傷者63名と最悪であった。しかし、その後、発生件数・死者数・負傷者数とも減少傾向にあり、第11次交通安全計画中の令和6年には北海道内の死者数は過去最低の104人となった。

事故死ゼロ日は平成15年4月27日から平成30年5月18日で5,500日を達成したが、令和元年7月14日に死亡事故が1件発生し、事故死ゼロは5,922日で途切れた。その後、令和3年10月24日、令和5年1月6日と立て続けに死亡事故が発生したが、以降は死亡事故の発

生はなく、令和7年10月2日に事故死ゼロ1,000日を達成した。

2 道路交通安全対策の方向

厳しい道路交通事故状況に的確に対処していくためには、人命尊重の理念の下に、交通事故のない安全な交通社会を実現することを理想として、社会・経済情勢の変化をふまえて、交通事故の実態に十分対応した諸対策を積極的に推進していく必要がある。交通安全対策の推進に当たっては、事故防止対策の充実による事故発生抑制、被害軽減対策の充実による死者数及び重傷者数の抑制並びに事故被害者等の負担の軽減を計ることが重要である。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、効果的な対策への改善を図り子どもや高齢者等の交通弱者の立場に留意するとともに、積雪寒冷地である本村は、冬期間の交通安全の確保にも十分配慮する必要がある。

このような観点から、次の施策を重点に関係機関・団体の緊密な連携の下に総合的かつ計画的に推進することとする。

(1) 子ども・高齢者の交通安全対策の推進

高齢化の進行に伴い、今後とも増加が懸念される高齢者の交通事故を防止し、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響を理解してもらうため、老人クラブ関係団体と連携して、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。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る。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、防犯はもちろんのこと、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。

このために、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の整備を積極的に推進する。

(2) シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習や交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用啓発を積極的に行い、着用率の向上と正しい着用の徹底を図る。

(3) 安全かつ円滑・快適な道路環境の整備

安全かつ円滑・快適な道路交通を確保するため、使いやすい道路環境の整備に努め、警戒標識の大型化や整備を図るとともに、関係機関に信号機の整備や適正な規制標識の設置を求める。

(4) 交通安全教室の推進

住民一人ひとりに広く交通安全思想・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、関係機関・団体は、より

一層連携を深め、住民の交通安全意識を高めるための効果的な交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

(5) 安全運転の確保

自動車による交通事故防止や運転免許制度は、国家的見地から施策によるものが多いが、事業所の運転者による交通事故防止対策としては、安全運転管理者等への啓発・要請を図ることにより、交通安全意識の向上と安全運転確保に努める。

また、自転車は軽車両と車両の一種であり、令和5年4月1日より自転車のヘルメット着用が努力義務とされたことで、子どもだけでなく大人もヘルメットを着用するよう努め、「車」としての交通ルールやマナーの遵守・実践を呼びかけ、特に夜間や薄暮時における交通事故防止の観点から、反射材の取り付け普及を図る。

(6) 冬道における交通安全の確保

冬道における自動車交通の円滑化・交通事故防止・歩行者の安全等、生活環境の改善を図るため、除排雪を強化し、凍結防止剤の散布等による路面対策の整備を推進し、冬道におけるスリップ事故を防止する。

(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、また、被害を最小限にとどめるため、交通事故に即応できるよう、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、今後とも救助・救急体制の充実を図る。

(8) 被害者対策の充実

交通事故相談所の活用を図り、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務ができるように、警察・関係機関・団体との連携を図るとともに、広報誌等を活用し交通事故相談活動の啓発・周知を図り、交通事故当事者に広く相談の機会を提供する。

(9) 村民参加型の交通安全活動の推進

交通安全運動の実施については、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住民に周知することにより、住民参加型の交通安全運動の充実・発展を図る。さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの活動を促進する。

(10) ITの活用の推進

情報社会が急速に進展する中で、交通事故のない安全で安心な社会を構築していくためには、情報を活用することが重要であり、特に情報通信技

術（I T）の利用を推進していく。

インターネットを始めとしたI Tの活用等により、学校や家庭、地域における交通安全教育を一層活性化していくことが必要である。

第2節 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通事故については、道路種別・沿道条件・道路構造・交通状況等が複雑に絡み合っただけ構成されるため、発生地点付近の道路交通環境が大きく影響しているものと考えられる。このため、道路交通環境整備については、交通事故防止の観点から、幹線道路から地域の生活道路に至るまで安全な道路交通網の整備を進める。さらに、交通の安全を確保する必要がある道路においては、警察及び道路管理者と協議し、事故が多発している等の問題が生じている箇所ごとに発生原因について分析を行い、対策を実施することとする。

(1) 道路の新設・改築による交通安全対策の推進

基本的に交通の安全は、道路網を体系的に整備することにより確保される。この観点から、高規格幹線道路から地域生活道路まで、適切に機能分担されるよう、道路の体系的整備を進めるとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路網の整備を推進する。

令和8年3月22日から音中道路(高規格幹線道路)が開通となること、令和8年9月1日から改正交通法施行令により、中央線がない生活道路等の法定速度が時速60kmから30kmに引き下げられることを受け、今まで以上の交通安全対策を推進していく。

(2) 交通安全施設等整備事業の推進

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、自動車交通と歩行者・自転車交通との分離を図り、歩行者・自転車の安全を確保するための整備を進める。

特に、幼児・児童の通園・通学の安全を確保するための通学路安全点検を行うとともに、歩道等の整備・歩行者用灯器等の整備により、通園・通学路の整備を図る。

また、交通の状況を勘案して必要な箇所には、道路照明・道路標識・防護柵等の安全施設を整備する。

(3) 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るため、道路の実情に応じた各種交通規制に検討を加え、交通弱者の保護を最優先とした交通規制について、関係機関に要請する。

(4) 道路使用及び占用の適正化等

工作物の設置・工事・その他各種イベント等のための、道路の使用及び占用の許可については、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を

確保するよう適正な許可を行う。さらに、道路の妨害となる不法占有物件については、強力な指導により排除を行う。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、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ため、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習として推進する必要がある。

このため、幼児から成人に至るまで、段階的かつ体系的に交通安全教育を行うとともに、高齢者に対する交通安全教育を強力に推進する。

交通安全教育・普及啓発活動の推進については、警察・学校・関係団体及び家庭が相互に連携を図り、地域ぐるみの活動として取り組むものとし、住民が交通安全の重要性を充分認識し、安全な交通行動を実践できるように、必要な情報の提供及び参加・体験・実践型の講習の実施に努める。

(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

幼児に対する交通安全教育は、身近な生活における交通安全の決まりを理解し、進んで守り、安全に行動できる習慣や態度を身に付けることを目標とする。

幼稚園及び保育所においては、幼児の発達段階に応じた交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

また、保護者に対して、家庭における幼児の交通安全教育の重要性を認識させるとともに、幼児交通安全こぐまクラブの活動の強化を図り、保護者ぐるみの交通安全教育を組織的・断続的に実施する。

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、自他の生命の尊重と言う基本理念に立って、一人ひとりの児童生徒の心身の発達段階に応じて、日常生活における交通安全に必要な基礎的・基本的な事柄を理解させ、身近な交通問題や様々な危険に気付いて、常に的確な判断の下に安全に行動することができる態度や能力を養うとともに、交通社会の一員として、自己の安全のみならず、他の人々や社会の安全に自主的に貢献できる健全な社会人を育成することを目標として、学校教育活動の全体を通じて計画的に行う。

小学校・中学校においては、歩行者としての安全、自転車の安全な利用と点検・整備、自動車の特性と安全な行動、交通事故の防止等について重点的に指導する。

高等学校においては、学校行事及び生徒会活動を中心に、より高度の知

識と実践能力を身に付けさせることを重点とした指導を行うものとし、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、交通事故の防止等について更に理解を深めさせ、交通社会における良き社会人として、必要な交通マナーを身に付けさせる。

ウ 地域社会における交通安全教育

地域における交通安全教育は、地域安全推進協議会・交通安全指導員・安全運転管理等の交通安全のための活動に対して、積極的指導・協力をを行い、それらの活動を通じて、正しい交通ルールの遵守と交通マナーの実践を習慣づけるとともに、地域全体の交通安全意識の高揚を図る。

運転者については、地域・職場における安全運転講習会を積極的に開催するほか、歩行者・自転車利用者の保護、シートベルト・チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図り、著しい速度超過や飲酒運転等の死亡事故に直結する恐れの高い、悪質・危険な運転防止等を中心とした安全運転の励行を推進する。

エ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者については、平素交通安全教育を受ける機会の少ない老人クラブ等の組織に未加入の高齢者や、独居老人の家庭を訪問しての個別指導、歩行者としての安全な道路の横断と夜光反射材の着用、ドライバーとしての動体視力と反応動作の低下に応じた安全運転を重点に、高齢者の実態に応じた具体的な指導を行う。

(2) 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

住民一人ひとりに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づけるため、各期別の交通安全を中心とする地域・職域の交通安全運動を展開し、高齢者や子供の交通事故防止、スピードダウンと正しいシートベルトの着用の徹底、自動車運転者としての社会的責任の自覚の徹底を図る。

イ シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の推進

自動車乗車中の死亡事故は、シートベルトの非着用者が高い割合を占めていることなどを踏まえ、関係機関・団体と連携して、チャイルドシートの利用を含めた全座席におけるシートベルト着用の徹底を図る。

また、シートベルトの着用率向上のため、チャイルドシート無償貸し出し制度の利用促進を図る。

ウ 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

に交通マナーを実践しなければならない。そのため、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を図る。

また、令和5年4月1日から自転車のヘルメット着用が努力義務とされたことにより、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理解促進に努め、着用の徹底を図る。

エ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

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関係機関・団体と連携してハンドルキーパー運動の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進め、「飲酒運転をしない、させない」という規範意識の確立を図る。

オ 運転中の携帯電話・スマートフォン等の不使用の徹底

運転中に携帯電話・スマートフォン等を使用することは重大な交通事故につながり得る極めて危険な行為であることから、関係機関・団体等と連携を図りながら、広報啓発活動を推進し、その不使用の徹底を図る。

カ 交通の安全に関する広報の推進

住民の交通安全に対する関心と意識を高めるため、関係機関・団体が密接な連携の下に、家庭・職場・地域等それぞれの場に応じた広報媒体を効果的に活用して、日常生活に密着した広報を行う。

(3) 交通安全に関する民間団体等の活動推進

交通安全思想の普及徹底を図る上で、民間交通安全関係団体の活動に期待することが大きいので、各団体が行う事業及び諸行事に対する援助、必要な資料の提供等を行い、団体相互間の協力体制の強化に努めるとともに、自主的な活動を促進する。

特に、地域安全推進協議会・交通安全指導員会・安全運転管理者協会等との連携を密にして、組織の充実強化と活動の活発化を図る。

3 安全運転と車両の安全性の確保

(1) 安全運転管理者の推進

事業所の運転者による交通事故を防止するには、道路交通法に基づき安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習等に積極的に参加させ、これらの資質向上と使用者等の安全意識の向上に努める。

また、いわゆる「あおり運転（妨害運転罪）」や携帯電話、スマートフォ

ン使用による「ながら運転」は重大な事故の発生が懸念されるため、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

(2) 自動車の点検整備の充実

自動車を安全に運行するためには、使用前後の点検は必要不可欠なものであると位置づけ、自動車使用者の保守管理意識の高揚を図るため、「点検整備推進運動」を展開する等、保守管理の徹底を促進する。

4 冬道における交通安全の確保

(1) 冬道の道路交通環境の整備

本村は道北でも屈指の豪雪寒冷地であり、ほぼ半年間が「冬」であることから、冬道の道路交通環境の整備を図ることは重要な課題であり、冬道における交通事故の防止、歩行者の安全、自動車交通の円滑化等の各種対策を推進し積雪寒冷の条件に適合した道路交通環境の整備を図る。

(2) 除排雪の推進等

冬道における安全かつ円滑な交通を確保し、良好な道路環境を維持するため道路除排雪の実施や、交差点や坂道等のスリップ事故多発箇所を中心に、凍結防止剤や砂の効果的な散布による冬道路面管理の充実に努める。また、市街地においては、通学路や交差点周辺を重点に、運搬排雪による歩道確保を推進する。

5 救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の救助を図り、被害を最小限にとどめるため、上川北部消防事務組合との連携を密にし、救助・救急活動の円滑な運用に努める。

交通事故による負傷者の救命効果を向上するためには、事故現場に居合わせた関係者等により、負傷者に対する応急手当等が行われるようにする必要がある。このため、応急手当の知識・実技の普及を図るため、資料を作成し配布する。また、講習会の開催等を推進し、応急救護処置に関する知識の普及に努める。

特に、事故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、自働体外除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、広く一般に普及する必要がある。

6 被害者対策の推進

交通事故が多発している中で、今後益々増大することが予測される交通事故被害者に対する支援の充実と推進は、必要かつ重要なものである。

特に、地域における交通事故相談活動は、交通事故相談のできる場所や機会が少ないため、遠隔地における巡回相談・電話相談等交通事故被害者の心情に配慮した交通事故相談所の所在・機能を広く住民に広報するとともに、関係機関・団体等と連携を図り、交通事故被害者の心身的負担の軽減を図る。

7 踏切道における交通の安全

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、踏切道の急勾配、道路幅員より狭い踏切道については構造改良を行い、踏切遮断機・警報機等の保安設備の整備を促進する。さらに、踏切道の利用状況、迂回路等の状況を勘案して、地域住民の通行に支障を及ぼさないと認められる踏切道については、統廃合を促進する。

また、自動車運転者や通行者に対し、安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタン操作等の緊急処置の周知徹底を図るため、踏切事故防止等の広報活動を一層強化する。