

秩父別町交通安全計画

令和3年度から令和7年度（第1次）

秩父別町交通安全推進委員会

目 次

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	1
2	計画の基本理念	2
	交通事故のない社会を目指して	2
	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
	(1) 交通社会を構成する三要素	3
	(2) 先端技術の積極的活用	4
	(3) 救助・救急活動及び被害者支援の充実	4
	(4) 参加・協働型の交通安全運動の推進	4
	(5) 効果的・効率的な対策の実施	4
	(6) 公共交通機関等における一層の安全の確保	5
3	計画の推進	5
	(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	5
	(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	6
4	これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項	6
	(1) 高まる安全への要請と交通安全	6
	(2) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視	6

第2章 交通事故等の現状等

1	道路交通事故の現状	7
2	道路交通事故の見通し	8

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	9
---	----------------	---

第4章 施策の柱と重点課題

1	高齢化社会を踏まえた総合的な対策	9
2	飲酒運転の根絶	10
3	スピードダウン	10
4	シートベルトの全席着用	10
5	自転車の安全利用	11
6	冬季に係る陸上交通の安全	11

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	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)	災害に備えた道路交通環境の整備	14
(3)	総合的な駐車対策の推進	15
(4)	冬季道路交通環境の整備	15
2	交通安全思想の普及徹底	16
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16
(2)	効果的な交通安全教育の推進	18
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	18
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	21
(5)	地域における交通安全運動への参加・協働の推進	21
3	安全運転の確保	21
(1)	運転者教育等の充実	22
(2)	安全運転管理の推進	23
(3)	交通労働災害の防止等	23
4	車両の安全性の確保	24
(1)	先進安全自動車（ＡＳＶ）の普及促進	25
(2)	高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進	25
(3)	自動運転車の安全対策・活用の推進	25
(4)	自動車アセスメント情報の提供等	25
(5)	リコール制度の充実・強化	25
(6)	自転車の安全性の確保	25
5	道路交通秩序の維持	26
(1)	交通の指導取締りの強化等	26
(2)	暴走族等対策の推進	27
6	救助・救急活動の充実	27
(1)	救助・救急体制の整備	27
7	被害者支援の充実と推進	28
(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	28
(2)	損害賠償請求についての援助等	28

第2章 鉄道交通の安全

1	鉄道交通の安全に関する知識の普及	29
---	------------------	----

第3章 踏切道における交通の安全

1	踏切道における交通の安全	29
---	--------------	----

秩父別町交通安全計画付属資料

- I 交通事故発生件数等推移
- II 交通死亡事故一覧（H18年～R2年）

第 1 部 総論

第 1 章 交通安全計画について

第 1 節 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、昭和 46 年度以降、10 次・50 年にわたる北海道交通安全計画を作成し、国、道、市町村、関係民間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 2 年の死者数は 144 人と 6 分の 1 以下まで減少するに至った。

これは、国、道、市町村、関係民間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 9 千人を超えており、事故そのものを減少させることが求められている。また、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）においても、ひとたび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、道、市町村、関係民間団体だけでなく、道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。

この秩父別町交通安全計画は、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 3 年度から 7 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。

また、秩父別町交通安全計画は北海道交通安全計画に基づき作成するとともに、路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。

第2節 計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

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3割を超える状況となっている。本町においても例外ではなく、人口減少と高齢化の進行は深刻な問題となっている。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、道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。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、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。

道路交通事故による死者数は着実に減少してきてはいるものの、未だに140人を超えている。鉄道交通の運転事故件数も、長期的には減少傾向にあり、第10次計画期間においても着実に減少しているが、列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。

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、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて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、すべての交通について、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む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、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通について、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。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接町民が聞く機会を増やすことも安全意識の向上のためには有効である。さらに、町民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与してくような仕組みづくりが必要であり、本町においても、実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。このようなことから、秩父別町交通安全計画の作成に当たっては、北海道交通安全計画を踏まえつつも、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

イ 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、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。また、交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。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さらなる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や洪水等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

（２）先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、さらなる交通事故の抑制を図り、交通事故のない、社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進していく必要がある。

加えて、将来的には、Society5.0の実現を視野に、ICTを積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化を図るものとする。

（３）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。

（４）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、国、道、町、関係民間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とから、国、道及び町の行う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。

（５）効果的・効率的な対策の実施

現在、本町は厳しい財政事情にあるが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策については、こうした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必要がある。そのため、地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を上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直した信号機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化・快適性と密接な関連を有する

ものである。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。

(6) 公共交通機関等における一層の安全の確保

このほか、町民の日常生活を支え、ひとたび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、安全監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化する。

ア 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、年間約4億人が利用しており、生活に欠くことのできない交通手段である。本町においては、学生や高齢者の利用が大半を占めており、一たび列車の衝突、脱線事故等が発生すれば、多数の死傷者が生じるおそれがある。また、全国ではホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身傷害事故が多数発生していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、町民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

イ 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約4割を占め、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。こうした状況を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

第3節 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。

また、第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、その時々々の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

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市町村等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。

本町で取り組んでいる飲酒運転対策、自転車の交通安全対策などについては、他の地域における施策実施の参考となるよう積極的な情報共有を図っていく。

第４節 これからの５年間（計画期間）において特に注視すべき事項

（１）高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安等、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、そのために、深川警察署及び秩父別駐在所、安全に関わる国の関係行政機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

（２）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直接・間接の影響は、あらゆる交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、町民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。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、必要な対策に臨機に着手する。

第2章 交通事故等の現状等

第1節 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。その後増加に転じ、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、平成30年は記録が残る昭和22年以降最小の141人となるとともに、第10次交通安全計画の最終年である令和2年中の死者数は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。

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2年の発生件数は7,898件、死傷者数は9,187人となり、ピーク時の約4分の1に減少した。

本町における交通事故の発生件数及び交通事故による負傷者数の推移を図1に示した。事故発生件数は46年が最も多く、44件の交通事故が発生している。負傷者については、昭和44年がピークで69人にも上る。総じて昭和40年代は発生件数、負傷者数ともに非常に多く、昭和50年から平成16年にかけては年間負傷者数20.6名と横ばいで推移していたが、平成17年からは双方とも大幅に減少し、事故発生件数が年間10件未満、負傷者数も10人未満となっている。

本町における交通事故による死者数は、昭和43年及び平成10年の5人が最大であり、交通事故死ゼロ日数の本町最長記録は令和元年7月21日に達成した3,267日となっている。令和元年7月22日に死亡事故が発生し、本町最長記録は途絶えてしまったが、令和3年6月22日に、交通事故死ゼロ日数700日を達成し、最長記録更新に向け各種交通安全啓発活動を実施することとする。

本町の交通事故死者数（昭和40年から令和2年）の推移を表1に示す。

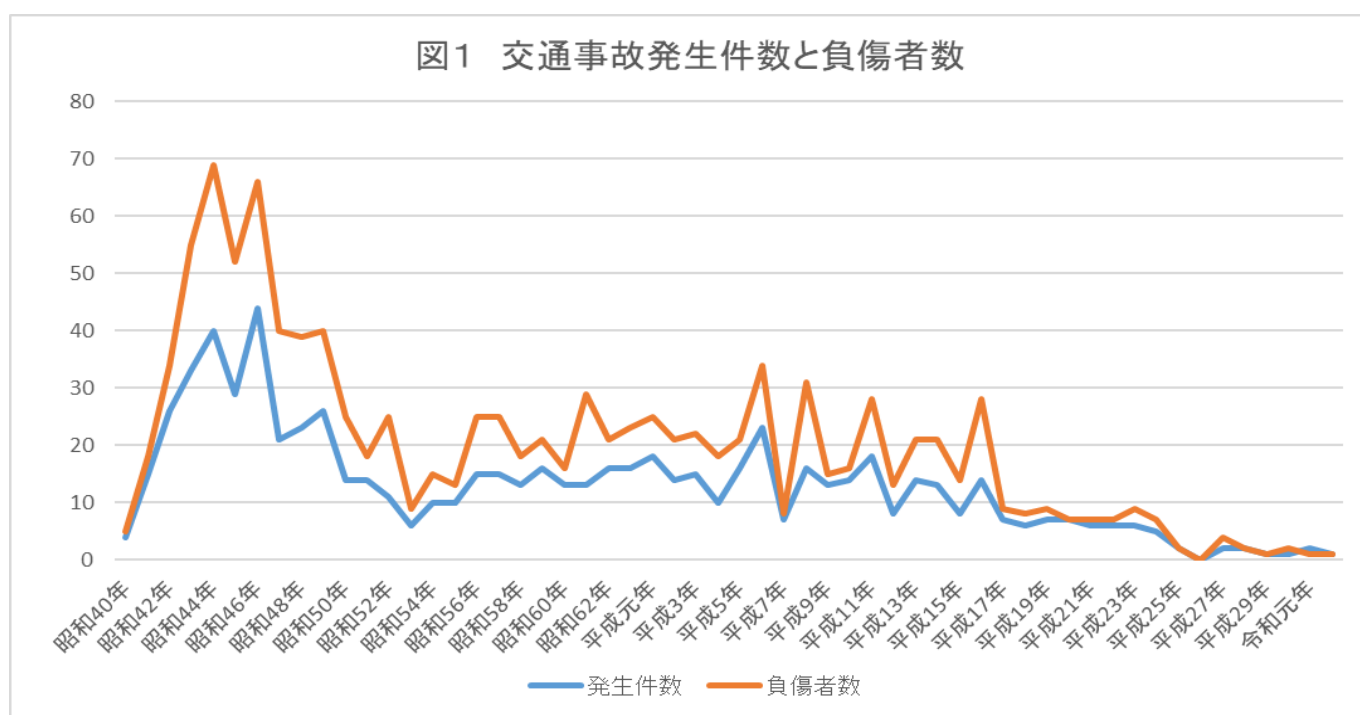


表1 交通事故死者数の推移

年度	死者数	年度	死者数	年度	死者数
昭和40年	0	昭和59年	1	平成15年	0
昭和41年	1	昭和60年	0	平成16年	1
昭和42年	1	昭和61年	1	平成17年	0
昭和43年	5	昭和62年	2	平成18年	0
昭和44年	3	昭和63年	0	平成19年	0
昭和45年	2	平成元年	0	平成20年	0
昭和46年	2	平成2年	0	平成21年	1
昭和47年	2	平成3年	1	平成22年	1
昭和48年	2	平成4年	0	平成23年	0
昭和49年	3	平成5年	0	平成24年	0
昭和50年	1	平成6年	3	平成25年	0
昭和51年	0	平成7年	0	平成26年	0
昭和52年	0	平成8年	2	平成27年	0
昭和53年	0	平成9年	2	平成28年	0
昭和54年	1	平成10年	5	平成29年	0
昭和55年	1	平成11年	2	平成30年	0
昭和56年	0	平成12年	0	令和元年	1
昭和57年	2	平成13年	0	令和2年	0
昭和58年	0	平成14年	0		

第2節 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の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、町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。将来の交通事故の状況については、見極め難いところではあるが、本町から交通事故及び交通事故死者数を限りなくゼロに近づけていくため、より一層交通安全対策を強化することとする。

第3章 交通安全計画における目標

第1節 道路交通の安全についての目標

本町は平成22年8月10日に発生した交通事故以降、交通事故による死者が発生していない状況が続いていたが、令和元年7月22日に発生した交通事故により、交通事故死ゼロ日数は3,267日を最長に途絶えてしまった。しかし、交通事故死ゼロ日数の本町最長記録を出すことができたのは、町内各関係機関が取り組んできた交通安全対策の結果だと思われる。前頁でも図1に示したとおり平成17年からは事故発生件数が年間10件未満、負傷者数も10人未満となっている。

現在、本町における交通事故死ゼロ日数は令和元年7月23日から継続しており、令和3年6月22日に700日を達成した。今後の数値目標としては、令和元年度に達成した本町最長記録の交通事故死ゼロ日数を更新に向け、町内各関係機関が協力し、交通安全に関する対策を推進していくとともに、事故発生件数、負傷者数を限りなく少なくするよう町全体を上げて取り組んでいくこととする。

第4章 施策の柱と重点課題

第1節 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極めて高く、死者のほぼ半数を65歳以上の高齢者が占める。また、交通事故の原因として、高齢運転者の認知症によるものが多く、75歳以上の高齢者については運転免許更新時に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判断された場合には免許が取り消されることとなった。

本町では、過疎化や少子高齢化の進行などにより、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ことから、町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。

こうしたことなどから、高齢者の身体機能に応じた交通安全教室などを実施するとともに、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、通院や買い物など日常生活を支える交通サービスを地域の実情に応じて整備していくため、国や北海道、各関係機関などと連携し、デマンド交通の導入などを進めるなど、総合的な交通政策を推進する。

表2 本町における総人口と65歳以上人口の割合

年度	人口	65歳以上	高齢化率
平成28年度	2463	1005	40.8
平成29年度	2425	996	41.1
平成30年度	2420	995	41.1
令和元年度	2414	1009	41.8
令和2年度	2370	1000	42.2

第2節 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」という規範意識のもとに、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。条例の施行を踏まえ各種取組を推進した結果、令和2年の飲酒が関係する交通死亡事故の発生件数は7件と令和元年に続き、記録が残る平成2年以降最少となったが、全国に比べ、全事故に対する飲酒事故の占める割合は高い水準で推移し、未だ飲酒運転の根絶には至っていない。

本町においては令和元年に交通事故死者が出たが、近年、飲酒運転が原因による交通事故死は発生していない状況である。しかし、今後いつ発生するか分からないため飲酒運転を本町から発生させないよう、北海道飲酒運転の根絶に関する条例に基づき、事業者、家庭、学校、地域住民、行政その他の関係する者の相互の連携協力のもと、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こととする。

第3節 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。

事故直前の速度が高くなるほど致死率は高くなるため、総合的な速度抑制対策を実施し、速度超過に起因する交通事故の防止と事故発生時の被害軽減を図ることが必要である。

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。

また、町内市街地において、パトライト運動を定期的実施し、運転者に対するスピードダウンを促すとともに、高齢者や子供たちが安心して歩行・横断できる環境の整備に努めるものとする。

第4節 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ていた可能性は高い。特に、後部座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理解を深めることが重要である。

本町の対策としては、紙媒体による広報、インターネット等による周知などでシートベルトの着用推進を行うこととする。

また、四季の交通安全運動においても、シートベルトの着用について、旗の波運動等を通じ、啓発活動を行うものとする。

第5節 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。

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」についての広報啓発や交通安全教育を推進する。

第6節 冬季に係る陸上交通の安全

北海道は、1年間の約3分の1が雪に覆われる積雪寒冷地であり、冬期間（11月～3月）においては、吹雪による視程障害、積雪による道路の幅員減少、路面凍結による交通渋滞やスリップ事故、歩行者の転倒事故等、交通という観点からも厳しい影響のある地域である。

このため、本町における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応じた冬期の対策を実施する。

また、積雪による歩道幅員の減少等からも、冬季における歩行空間の確保に関する住民のニーズは大きく、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。

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

第1節 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。

しかし、我が国の歩行中・自転車乗車中の死者数の割合は諸外国と比べて高いことから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。このため、今後の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言えず、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り、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境の整備に努めるものとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアについては、国、北海道、秩父別町、深川警察署及び秩父別駐在所、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。また、「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生

活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、視覚障がい者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム（高度化 PICS）、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付歩行者用灯器、歩行者等と自動車とが通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号機等の整備を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化しハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良エリア侵入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を推進する。

また、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変化・自発光化、掲示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

イ 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、保育所等の対象施設、その他諸機関、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、保育所等に通う児童・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、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

（ア） 高齢者や障がい者等を含めすべての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号機等のバリアフリー対応型信号機、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用の駐車スペース等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器の LED 化道路標識の高輝度化等を推進する。

特に、Bluetooth を活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム、の整備を推進し、高齢者、障がい者等の安全な移動を支援する。

- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取り締まりを強化するとともに、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自動二輪者等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う。

(2) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、洪水等の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を図り、地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上等にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。なお、地震等の災害発生時には、防災機能を有する「道の駅」等の地域の防災拠点となりうる施設の位置付け・強化を図る。

イ 災害に強い交通安全設備等の整備

地震、豪雨・豪雪、洪水等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通規制資機材等の整備を推進するとともに、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の設置や、装置が正常に作動するよう適切に更新を行う。また、その他の重要な信号機については、信号機と可搬式発動発電機を接続させるコネクタの整備を図るとともに、老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握したうえで、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 233 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

エ 災害発生時における情報提供の充実

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・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(3) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、道路機能の維持及び増進に寄与するため、道路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。

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインの策定を推進する。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

(4) 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、国道 233 号線や通学路、公共施設周辺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を積極的に実施する。

イ 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、高速除雪車の増強を図る等、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支援する。

さらに、分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備し、安全で円滑な冬季交通の確保を図るため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の充実に努めるほか、除雪や地吹雪等による交通事故を防止するため、道路標識の高輝度化等を推進する。

第2節 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町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、障がい者等の交通弱者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、そのうえで高齢者を保護し、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・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実に努めるものとする。

（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習得させるとともに、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。

秩父別町認定こども園においては、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こととする。

また、関係団体・ボランティア等による通学路における児童に対する安全な行動の指導等を積極的に実施するよう努めるものとする。

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とともに、教育教材等の充実に努めるものとする。

また、関係団体・ボランティア等による通学路における児童に対する安全な行動の指導等を積極的に実施するよう努めるものとする。

ウ 中学生における交通安全教室の推進

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、乗り物の安全な利用、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とともに、教育教材等の充実に努めるものとする。

さらに、教員や生徒を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を積極的に推進する。

エ 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視点から、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、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。また、運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教育水準の一層の向上に努める。

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。

オ 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践や、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技能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室を推進するため、高齢歩行者教育システムやドライビングシミュレーター等の各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。特に高齢運転者の交通死亡事故においては、非市街地における車両単独や正面衝突事故、さらには誤操作（ブレーキとアクセルの踏み間違い等）の割合が高いことから、安全な運転に必要な技能・知識を再認識させるため事故の特徴や高齢者の特性に基づいた交通ルールの厳守を促す交通安全教育に努める。

カ 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、除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。

（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技能及び知識を習得し、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、シミュレーター等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど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を実施し、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。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

（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、交通ルールの厳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町民運動として、関係機関・団体や本町交通安全担当職員が相互に連携・協力をして、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。

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、交通安全記養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

夕暮れ時や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ため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施を推進する。

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航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、自治体、関係機関・団体が連携して推進する。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

加えて、飲酒運転の根絶に関する施策を円滑かつ効果的に推進するため、「飲酒運転ゼロボックス」の受理・検挙状況の公表を始め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 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（令和2年11月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席 98.3%、助手席 95.5%、後部座席 40.4%（北海道警察と一般社団法人日本自動車連盟北海道支部の合同調査による））。

このため、北海道、秩父別町、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。

カ チャイルドシートの正しい使用の徹底及び貸出

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、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。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取り組みを強化する（令和元年6月現在におけるチャイルドシート使用率は、6歳未満全体 56.0%（北海道警察と一般社団法人日本自動車連盟北海道支部の合同調査による））。

なお、6歳以上であっても、シートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

また、道路交通法第71条の3第3項により、6歳未満の幼児が自動車に同乗する場合、やむを得ない理由がある場合を除き幼児用補助装置（チャイルドシート）の使用が義務付けられており、事故発生時におけるチャイルドシートの有効性は明らかであるが、長期休暇等に一時的に子どもを預かる場合や6歳未満に該当する子どもが複数いる場合は、使用頻度等を考慮するとその購入が大きな負担となることが推測される。

その点を鑑み、本町では1年間（継続申請により1年ごとの更新可能）を期限としたチャイルドシートの無償貸出を行うとともに、チャイルドシートの正しい使用方法やその効果、重要性を理解し適切に利用することで交通事故による被害を減少できるよう貸し出す町民への指導を行う。

キ 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厳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」の活用や「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を有しており、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。

また、自転車運転者講習制度を推進し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう保護者等に対する、交通安全教育を実施するほか、広報啓発活動を推進する。

ク 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、コンビニエンスストア等の駐車場を休憩場所として確保する取組を推進する。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。

また、秩父別町交通安全協会や秩父別町交通安全指導員会等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

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・協働を積極的に推進する。

第3節 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから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に努める。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に図る。運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、子供を始めとする歩行者

や自転車に対する保護意識の向上を図る。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、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、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的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付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交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び、免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるような、教育内容の充実を図る。

ア 運転者に対する再教育等の充実

運転免許証に関する各種講習等において、運転者に対する再教育が効果的に行われるよう交通事故実態等の具体的事例を積極的に活用することや、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

イ アルコール健康障害を有する者等への対応

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（アルコール健康障害を有していた者を含む。）及びその家族に対する相談支援等を推進する。

また、飲酒運転をした者に対し、保健所等によるアルコール健康障害に関する保健指導を受けるよう促すとともに、当該飲酒運転をした者に係るアルコール関連問題の状況に応じた指導・助言、支援等を行う。

ウ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(イ) 高齢者支援施策の推進

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ため、関係機関が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。

また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、北海道の協力を得ながら、本町が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定することにより、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員によ

る持続可能な移動し油断の確保・充実を図る取組を推進する。

(ウ) 安全運転サポート車の普及啓発の推進

関係機関・団体等と連携を図り、安全運転サポート車について、運転免許試験場等の警察施設を会場とした試乗会の実施や、自動車教習所等に協力を要請するなど、各種機会を利用して更なる普及に努める。

エ 悪質・危険な運転者の早期排除

飲酒運転やあおり運転をはじめとする悪質危険な運転者に対する、行政処分 of 早期執行に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、行政処分制度の適正かつ迅速な運用により危険運転者の早期排除を図る。

オ 冬季の運転に関する運転者教育

冬季の安全運転に必要な知識及び技能を身につけるため、各種広報媒体等を活用し、凍結路によるスリップ事故をはじめとする冬型事故の防止に効果的な対策を推進する。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一掃の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、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。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止をさらに促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(3) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、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向上高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業所における交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

さらに、交通労働災害多発時における周知・広報など労働局・北海道・深川警察署等との連携による交通事故防止啓発等の取組を強化する。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法定及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の履行を確保するための監督指導に努める。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督に努める。

第4節 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、先進安全技術の更なる活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

このような認識のもと、従来通り取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要である。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策や使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が必要となる。特に自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理す

るための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

(1) 先進安全自動車（ASV）の普及促進

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進し、通信技術の利用や地図情報と連携した先進安全技術を活用した先進安全自動車（ASV）の普及促進を引き続き進める。

(2) 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者やが自ら運転する場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進を推進する。

(3) 自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する。

ア 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえよう取組を推進する。

(4) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめた自動車アセスメント情報について、広く自動車ユーザーに提供する。

また、チャイルドシートについて最新安全基準「i-Size」対応のチャイルドシートの普及啓発を行うほか、製品ごとの安全性に関する比較情報等を自動車ユーザーに提供することにより、その選択を通じて、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

(5) リコール制度の充実・強化

自動車のリコールの迅速かつ確実な実施のため、自動車販売者等及び自動車ユーザーからの情報収集に努めるとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

(6) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。

また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成する

とともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもある、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、関係事業所の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射機材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

第5節 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、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては、指導段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により、適正かつ緻密な捜査の協力を努める。

さらに、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、地域が一体となっ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とともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点をおいて、交通指導取締りを効果的に推進する。その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分配慮する。

(ア) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における交通街頭活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、町民から取締りの要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りによる常習犯を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

(イ) レッド警戒活動の推進

取締り以外の街頭活動として、町内の事故実態の分析を基に、事故多発路線等における、赤色回転灯による警戒活動を実施するとともに、白バイやパトカーによる機動警戒

を推進するため、秩父別駐在所及び深川警察署や本町の協力・連携に努めるものとする。

(ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進する。

(2) 暴走族等対策の推進

暴走族等追放気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族等の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。

また、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、暴走族の結成阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。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。

第6節 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、高速自動車国道を含めた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追放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、救護訓練の実施や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、医療機関、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、救急医療週間と等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。
また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。さらに、運転免許証の更新時講習において、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。

また、公用車等を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

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。

第7節 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ための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、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うえ、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、か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町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）損害賠償請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

北海道等で運営されている交通事故相談所等を活用してもらうため、各種広報啓発活動に努めるものとする。

- （ア） 町内における交通事故や交通事故の被害にあった町民の把握に努めることとし、交通事故被害者に対し、交通事故相談所の利用を推進するとともに、各種広報を行うほか、ホームページや広報紙の積極的な活用等により、交通事故相談所の周知を図り、交通事故当事者に対し、広く相談の機会を提供するよう努めるものとする。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

本町においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助けとするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。また、法務省の人権擁護機関や日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター及び日弁連交通事

故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助活動の普及啓発に努めることとする。

第2章 鉄道交通の安全

1 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約8割を占める人身傷害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。

本町においては鉄道の安全に関する正しい知識をインターネット等に掲載し、広報活動を積極的に行っていくこととする。

第3章 踏切道における交通の安全

1 踏切道における交通の安全

本町の踏切道の数は限られており、市街地には踏切道は設置されていない。さらに踏切道を利用する歩行者は少なく、車両の通行がメインとなっているため人身事故の発生は考えにくいですが、万一の事を考えてこちらも安全利用の広報活動を積極的に行っていくこととする。

秩父別町交通安全計画付属資料

表 I 交通事故発生件数等推移

年号	年	発生件数	死者数	負傷者数	人口(※1)	死傷割合(※2)
昭和40年	1965	4	0	5	6027	0.083
昭和41年	1966	15	1	18	5936	0.320
昭和42年	1967	26	1	34	5743	0.609
昭和43年	1968	33	5	55	5566	1.078
昭和44年	1969	40	3	69	5262	1.368
昭和45年	1970	29	2	52	5036	1.072
昭和46年	1971	44	2	66	4944	1.375
昭和47年	1972	21	2	40	4771	0.880
昭和48年	1973	23	2	39	4663	0.879
昭和49年	1974	26	3	40	4543	0.947
昭和50年	1975	14	1	25	4409	0.590
昭和51年	1976	14	0	18	4401	0.409
昭和52年	1977	11	0	25	4348	0.575
昭和53年	1978	6	0	9	4306	0.209
昭和54年	1979	10	1	15	4268	0.375
昭和55年	1980	10	1	13	4163	0.336
昭和56年	1981	15	0	25	4212	0.594
昭和57年	1982	15	2	25	4251	0.635
昭和58年	1983	13	0	18	4189	0.430
昭和59年	1984	16	1	21	4074	0.540
昭和60年	1985	13	0	16	4003	0.400
昭和61年	1986	13	1	29	4016	0.747
昭和62年	1987	16	2	21	3950	0.582
昭和63年	1988	16	0	23	3921	0.587
平成元年	1989	18	0	25	3853	0.649
平成2年	1990	14	0	21	3735	0.562
平成3年	1991	15	1	22	3743	0.614
平成4年	1992	10	0	18	3672	0.490
平成5年	1993	16	0	21	3625	0.579
平成6年	1994	23	3	34	3601	1.027
平成7年	1995	7	0	8	3546	0.226
平成8年	1996	16	2	31	3524	0.936
平成9年	1997	13	2	15	3488	0.487
平成10年	1998	14	5	16	3421	0.614
平成11年	1999	18	2	28	3360	0.893
平成12年	2000	8	0	13	3312	0.393
平成13年	2001	14	0	21	3253	0.646
平成14年	2002	13	0	21	3195	0.657
平成15年	2003	8	0	14	3150	0.444
平成16年	2004	14	1	28	3132	0.926
平成17年	2005	7	0	9	3052	0.295
平成18年	2006	6	0	8	2984	0.268
平成19年	2007	7	0	9	2943	0.306
平成20年	2008	7	0	7	2866	0.244
平成21年	2009	6	1	7	2815	0.284
平成22年	2010	6	1	7	2761	0.290
平成23年	2011	6	0	9	2745	0.328
平成24年	2012	5	0	7	2692	0.260
平成25年	2013	2	0	2	2648	0.076
平成26年	2014	0	0	0	2616	0.000
平成27年	2015	2	0	4	2549	0.157
平成28年	2016	2	0	2	2463	0.081
平成29年	2017	1	0	1	2425	0.041
平成30年	2018	1	0	2	2420	0.083
令和元年	2019	2	1	1	2414	0.083
令和2年	2020	1	0	1	2370	0.042

※1 10月1日現在

※2 人口に対する死亡・負傷人数の占める割合(%)

表Ⅱ 交通死亡事故一覧（H18～R2）

発生日	発生時刻	発生場所	事故概要
平成 21 年 11 月 1 日	12 時 25 分	2010 番地	シャーベット状の路面を走行中にハンドル操作を誤り、路外に逸脱し横転。 助手席に乗っていた 1 名が死亡 運転手を含む他 3 名が軽傷
平成 22 年 8 月 10 日	17 時 55 分	2085 番地	信号機のない交差点を右から左へ横断中の自転車と直進する自動車が衝突。 原因は車側の前方不注視による発見遅れ。 自転車に乗っていた 1 名が死亡
令和元年 7 月 21 日	11 時 05 分	国道 233 号線 南 2 条 L P ガス付近	軽トラック街路灯衝突による脳挫傷で 1 名が死亡