

【ご自由にお持ちください】

パブリックコメントを実施しています

～皆様のご意見をお寄せください～

■募集期間

令和3年8月10日（火）～

令和3年9月9日（木）

■提出方法

任意の様式に計画案へのご意見を記載のうえ、
下記へ持参、郵送、Fax、電子メール、町民ポスト
へ投函のいずれかにより提出してください。

なお、ご意見に必ず住所、氏名、電話番号をお書きください。

上富良野町町民生活課生活環境班

電話 45-6985 Fax 45-5362

E-Mail seikatsu@town.kamifurano.lg.jp

上富良野町交通安全計画（案）

令和3年度～令和7年度(第11次)

令和3年〇月

上 富 良 野 町

目 次

第1章 交通安全計画について	1
1 計画の位置づけ	1
2 計画期間	1
3 上富良野町総合計画との関係	2
4 計画の基本理念	3
(1) 交通社会を構成する三要素	4
ア 人間に係る安全対策	4
イ 交通機関に係る安全対策	4
ウ 交通環境に係る安全対策	4
(2) 救助・救急活動の充実及び被害者支援の充実	4
(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進	5
(4) 効果的・効率的な対策の実施	5
5 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	5
第2章 道路交通事故の現状	6
1 北海道の交通事故の現状	6
2 上富良野町の交通事故の現状	8
3 道路交通事故の見通し	12
第3章 交通安全計画における目標	13
第4章 施策の柱と重点課題	13
1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策	14
2 飲酒運転の根絶	15
3 スピードダウン	15
4 シートベルトの全席着用	16
5 自転車の安全利用	17
6 生活道路における安全確保	17
7 冬季に係る交通の安全	17

第5章 講じようとする施策	18
1 道路交通環境の整備	18
(1) 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	18
ア 生活道路における交通安全対策の推進	18
イ 通学路等における交通安全の確保	18
ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備	18
(2) 冬期道路交通環境の整備	19
(3) 要望活動	19
2 交通安全思想の普及徹底	19
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	20
ア 幼児に対する交通安全教育の推進	20
イ 小学生に対する交通安全教育の推進	20
ウ 中学生に対する交通安全教育の推進	20
エ 高校生に対する交通安全教育の推進	21
オ 成人に対する交通安全教育の推進	21
カ 高齢者に対する交通安全教育の推進	21
キ 障がい者に対する交通安全教育の推進	21
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	22
ア 交通安全運動の推進	22
イ 飲酒運転根絶に向けた広報啓発活動の推進	22
ウ 自転車の安全利用の推進	22
エ 効果的な広報の実施	22
3 安全運転の確保	23
4 救助・救急活動の充実	23
5 踏切道における交通安全対策	23
6 被害者支援の充実と推進	23

■参考資料

交通事故統計分析 No1、3、6、7、8(平成28年～令和2年)	1～25
----------------------------------	------

第1章 交通安全計画について

1 計画の位置づけ

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ました。

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）が制定されました。

これに基づき、上富良野町では昭和46年度以降、10次にわたる上富良野町交通安全計画を作成し、国、北海道、町、関係機関・団体等と一体となって交通安全対策を推進してきました。

また、平成18年には「上富良野町生活安全推進条例」を制定し、安全な町づくりの推進を図るため、町・町民等・事業者の責務を定め、互いの協働により交通安全対策を推進してきました。

その結果、北海道の交通事故者数は、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り、上富良野町の第10次交通安全期間（平成28年度～令和2年度）においては、死者数が「0」ゼロとなっており、平成21年12月16日以降、継続しています。

しかしながら、未だに道路交通事故による死傷者数が全道で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ます。

この交通安全計画は、同条例の趣旨、国の定める法及び北海道の策定する交通安全計画を踏まえ、関係機関や民間団体等の協力のもと、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、策定するものです。

2 計画期間

交通安全計画の計画期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

3 上富良野町総合計画との関係

第6次上富良野町総合計画基本構想（H31～H40）では、「暮らし輝き 交流あふれる四季彩のまち・かみふらの」と、上富良野町の将来像が掲げられています。

交通安全に係る事項として前期計画（H31～R5）では、以下に示す課題・基本方針及び施策が策定されています。

現状と課題

交通事故の全国的な発生状況をみると、発生件数・死亡者数・負傷者数ともに減少傾向にあります。しかし、高齢者がかかわる交通事故や飲酒運転による重大交通事故が後を絶たず、これらへの対策が課題となっています。

本町では、生活安全推進協議会が中心となり、警察や関係団体と連携し、交通安全教育や啓発活動を推進しています。

平成30年3月3日には交通死亡事故ゼロ日数3,000日を経過しましたが、人身事故発生件数及び負傷者数、物損事故件数は横ばいからわずかに増加しており、早急な交通安全対策が求められる状況にあります。

このため、夏季の観光客の増加に伴う交通量の増加も踏まえながら、高齢者や子どもに対する交通安全教育・啓発活動を積極的に推進するとともに、一時停止標識等の補助看板や生活道路・通学路等を中心とした交通安全施設の整備に努める必要があります。

目的と方針

交通事故や犯罪のない安全・安心な町を目指し、警察や関係団体等と協働し、交通安全体制、防犯体制の強化を図ります。

主な施策

交通安全意識の啓発

①町民一人ひとりの交通安全意識の高揚に向け、交通事故発生状況の周知や交通指導員による交通指導、認定こども園や小学校における青空交通安全教室、関係団体への出前講座等を実施します。

②ドライバーやキャンペーン参加者の交通安全意識の高揚に向け、手旗を用いた旗の波作戦や車両引き込みによる啓発物品配布等の各種交通安全キャンペーンを実施します。

交通安全施設等の整備

①住民会等からの要望を踏まえ、交通安全施設の設置を関係機関に要請していくほか、町内の危険箇所へ状況に応じた注意施設（補助看板等）の設置を行います。

4 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おり、上富良野町も例外なくその方向に進んでいます。

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、上富良野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ります。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り組み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あわれていることを考えると公共交通機関を始め、交通安全の確保は、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す。

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り、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ありませんが、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、新たな一歩を踏み出さなければなりません。

【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ります。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、施策を推進する必要があります。

【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、高齢者運転による事故は、喫緊課題であります。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ります。地域で高齢者が自動車に頼らず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ます。

全ての交通分野で、高齢化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です。

高齢化が進展していく中で、高齢になっても安全に移動ことができ、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します。

(1) 交通社会を構成する三要素

本計画においては、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、交通事故の分析や政策評価を実施するとともに、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、これを町民の理解と協力の下に推進します。

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を図り、かつ、歩行者等の安全を確保するため、歩行者等の安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとします。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ます。

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、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、必要な検査等を実施する体制の充実を、国や北海道に働きかけていくものとします。

ウ 交通環境に係る安全対策

交通環境の整備に当たっては、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等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よう努めます。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、歩道の整備を実施するなど、人優先の交通安全対策の推進を図ることが重要です。

(2) 救助・救急活動の充実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、迅速な救急・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す。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一層の被害者支援の充実を図るものとします。

(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、国、北海道、町、生活安全推進協議会、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、北海道、町及び生活安全推進協議会の行う交通安全に関する施策に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活動、地域におけるその特性に応じた取り組み等により、参加・協働型の交通安全活動を推進します。

(4) 効果的・効率的な対策の実施

悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策に取り組むとともに、地域の交通実態に応じた整備を図るなど、効率的な予算執行に努めます。

また、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、効果的に実施します。

5 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、様々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すが、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、発生場所、形態等の交通実態を分析し、きめ細かな対策を効果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きます。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の実施

広報紙・インターネット等を通じた交通安全に関する情報の提供等により、町民に交通安全対策に関する関心を持ってもらい、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、町民主体の交通安全に対する意識を醸成していきます。

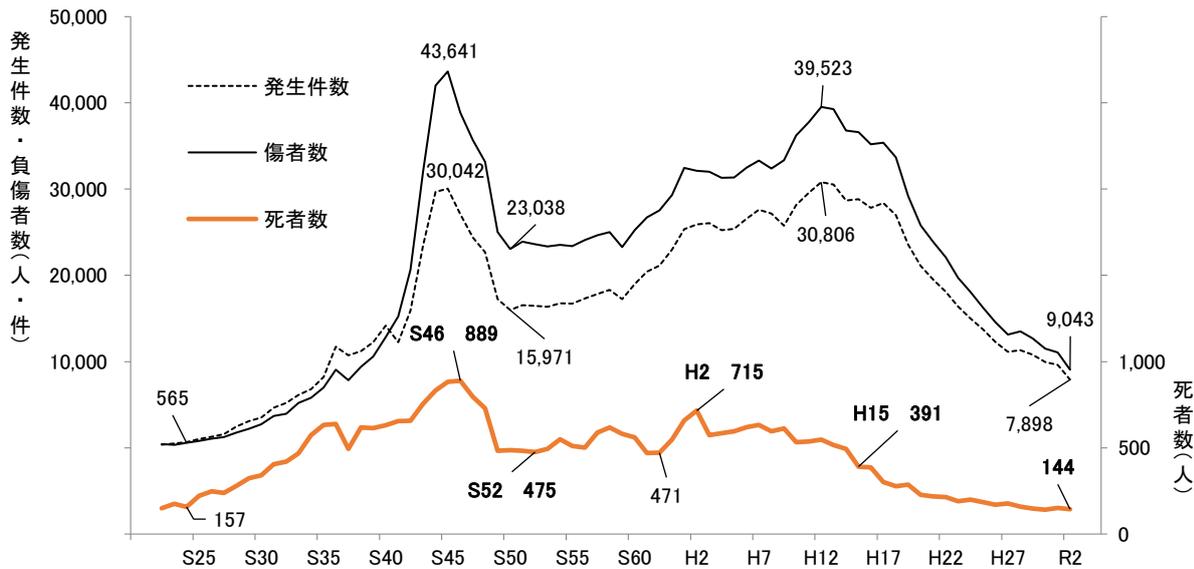
第2章 道路交通事故の現状

1 北海道の交通事故の現状

北海道の交通事故による死者数は、昭和46年に889人を数えましたが、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ました。その後、増勢に転じ、平成2年には715人に達しましたが、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りました。また、平成30年は、記録が残る昭和22年以降最小の141人となり、令和2年までに24時間死者数は150人以下とする目標を達成しました。

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にまで減少しました。

道路交通事故における交通事故発生件数、死者数及び負傷者数



資料：第11次北海道交通安全計画

注1 昭和34年までは、軽微な被害（8日未満の負傷、2万円以下の物件）事故は含まない。

注2 昭和40年までの発生件数には、物件事故件数も含まれる。

交通事故発生件数及び負傷者数は、ピーク時（平成12年）以降、減少傾向にあります。

交通事故の死者数については、第10次北海道交通安全計画（以下「計画」という。）の目標値（150人）達成のため、毎年5人（2.8%）の減少を目安として取り組んだ結果、計画に掲げた目標値を達成することができました。

なお、年齢層別に、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年後第6次計画初年度の平成8年には25.2%、第10次計画初年度の28年には52.5%、令和2年は47.2%となっており、一層の高齢化に伴い、交通事故者に占める割合は大きくなってきています。

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4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となってきます。

注) 高齢者については、昭和46年は60歳以上、平成8年以降は65歳以上の者の死者数を用いた。

【参考】これまでの北海道交通安全計画の目標値と実績値

計画時期	目標値	実績値
第1次 (昭和46年度～50年度)	歩行者推計死者数約472人の半減	昭和50年176人
第2次 (昭和51年度～55年度)	過去最多の死者数889人の半減	昭和55年510人
第3次 (昭和56年度～60年度)	数値目標なし	—
第4次 (昭和61年度～平成2年度)	数値目標なし	—
第5次 (平成3年度～7年度)	死者数550人以下	平成7年632人
第6次 (平成8年度～12年度)	死者数530人以下	平成12年548人
第7次 (平成13年度～17年度)	死者数485人以下	平成17年302人
第8次 (平成18年度～22年度)	死者数260人以下	平成22年215人
第9次 (平成23年度～27年度)	死者数175人以下	平成27年177人
第10次 (平成28年度～令和2年度)	死者数150人以下	令和2年144人 (平成30年141人)

2 上富良野町の交通事故の現状

上富良野町内での交通事故発生件数は、令和2年では216件で、うち人身事故件数は4件、傷者数は5名、物損事故件数は212件となっており、前年に比べると人身事故、物損事故件数ともに大幅に減少しています。

また、過去5年間の人身事故発生件数は、年毎の増減はあるものの概ね11件程度で推移しており、24時間死者は発生していません。

令和3年7月末現在、交通死亡事故死ゼロ継続日数は、平成21年12月16日から4246日間となっており、現在も継続中となっています。人身事故発生状況は、平成28年から令和2年の5年間の累計で、57件、死者数0名、傷者数73名となっています。

道路別発生場所は、国道12件、道道21件、町道24件、単路では16件、交差点（交差点付近含む。）での事故が41件となっており、交差点（交差点付近含む。）での発生が全体の約7割を占め、その中でも市街地の交差点での発生が29件、非市街地の交差点での発生が12件という状況となっています。

■上富良野町の交通事故発生件数

(単位：件)

区 分	人身事故発生件数	死者数	傷者数	物損事故件数
平成28年	15	0	19	326
平成29年	16	0	22	311
平成30年	9	0	10	289
令和元年	13	0	17	328
令和2年	4	0	5	212
合 計	57	0	73	1,466

■道路別発生状況

(単位：件)

区 分	国道237号	道道	町道
平成28年	5	5	5
平成29年	2	9	5
平成30年	3	2	4
令和元年	1	4	8
令和2年	1	1	2
合 計	12	21	24

■道路形状別発生状況

(単位：件)

区 分	市街地		非市街地	
	交差点	単路	交差点	単路
平成 28 年	7	0	2	6
平成 29 年	10	2	3	1
平成 30 年	3	1	1	4
令和元年	6	0	6	1
令和 2 年	3	0	0	1
合 計	29	3	12	13

※単路とは：「道路の直線区間」であって、「トンネルや橋でない場所」

人身事故の第一当事者（交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は、被害が最も軽い者）の居住地別状況では、町内者 20 件、道内者 25 件、道外者 12 件となっており、町外者による事故が 37 件で約 6 割以上を占めています。

年齢層別状況では、50～64 歳が 15 件と最も多く、次いで 65 歳以上が 13 件となっており、65 歳以上の高齢者が第一当事者となったケースは、約 22.8%、50 歳以上では約 50%を占めています。

また、人身事故での傷者状態別状況では、四輪乗車中（運転中と同乗中）67 人、二輪乗車中（運転中）2 人、自転車乗車中 2 人、歩行中 2 人、となっており、91.7%が四輪乗車中において負傷している状況にあります。

■第一当事者の居住地発生状況

(単位：人)

区 分	上富良野町	道内	道外	不明
平成 28 年	5	9	1	0
平成 29 年	7	2	7	0
平成 30 年	2	5	2	0
令和元年	5	6	2	0
令和 2 年	1	3	0	0
合 計	20	25	12	0

■第一当事者の年齢層別発生状況

(単位：件)

区 分	19 歳以下	20～29 歳	30～39 歳	40～49 歳	50～64 歳	65 歳以上
平成 28 年	0	4	2	2	5	2
平成 29 年	0	2	4	1	5	4
平成 30 年	0	1	0	2	3	3
令和元年	0	3	3	3	2	2
令和 2 年	0	0	1	1	0	2
合 計	0	10	10	9	15	13

■状態別傷者数

(単位：人)

区分	四輪乗車中				二輪乗車中				自転車 乗用中	歩行中
	乗用車		貨物車		自動二輪		原付			
	運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中		
H28	13	4	0	0	1	0	1	0	0	0
H29	11	8	1	0	0	0	0	0	0	2
H30	8	1	0	0	0	0	0	0	1	0
R1	8	7	1	0	0	0	0	0	1	0
R2	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計	43	22	2	0	1	0	1	0	2	2

全国の自動車保有台数は、全体で減少しているものの、乗用車は、毎年、増加している状況です。公共交通機関の不便な地方においては、一家に数台の複数保有が当たり前であり、仕事や趣味、ボランティア活動やレジャーなど、自動車は日常生活においては無くてはならない生活必需品となっています。

一方で、運転免許保有者数は、減少しているものの65歳以上の運転免許保有者数が、23.3%と増加傾向にあります。少子高齢社会における高齢者の免許人口が多くなり、「うっかり・ぼんやり」などの交通事故要因に加え、個人差はありますが高齢による身体的機能低下などに起因する運転操作の遅れや判断力の誤りなどで事故に繋がるケースも想定される状況にあります。

また、65歳以上の高齢者人口は、平成22年に2,936人(25.4%)だった平成27年に3,234人(29.9%)、令和2年には3,401人(32.4%)となっており、上富良野町においても高齢化が進んでおり、令和4年にはいわゆる「団塊世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上高齢者の安全の確保が重要となります。

■自動車保有台数（全国）

（単位：台）

区 分	乗用車	貨物車	乗合車	特殊用途車	二輪車	合計
平成 28 年	60,831,892	14,539,289	230,603	1,700,014	3,598,932	80,900,730
平成 29 年	61,253,300	14,451,394	232,793	1,720,030	3,602,689	81,260,206
平成 30 年	61,584,906	14,382,846	233,542	1,737,221	3,624,586	81,563,101
令和元年	61,770,573	14,384,930	232,992	1,751,502	3,649,321	81,789,318
令和 2 年	61,808,586	14,367,134	231,051	1,766,102	3,676,909	81,849,782

※軽自動車も含む

■運転免許保有者数（全国）

（単位：人）

区 分	総数	65 歳以上	構成率	75 歳以上	構成率
平成 28 年	82,205,911	17,680,387	21.5%	5,129,016	6.2%
平成 29 年	82,255,195	18,183,894	22.1%	5,395,312	6.6%
平成 30 年	82,314,924	18,634,865	22.6%	5,638,309	6.8%
令和元年	82,158,428	18,851,637	22.9%	5,826,673	7.1%
令和 2 年	81,989,887	19,078,120	23.3%	5,904,686	7.2%

■申請による運転免許の取消件数（全国）

（単位：人）

区 分	申請取消件数						
	65 歳以上	構成率	75 歳以上	構成率	85 歳以上	構成率	
平成 28 年	345,313	327,629	94.9	162,341	47.0	39,991	11.6
平成 29 年	423,800	404,817	95.5	253,937	59.9	65,532	15.5
平成 30 年	421,190	406,517	96.5	292,089	69.3	69,323	16.5
令和元年	601,022	575,559	95.8	350,428	58.3	88,562	14.7
令和 2 年	552,381	525,942	95.2	297,452	53.8	74,699	13.5

※1 運転免許の一部取消しは除く。 2 年齢別の数は「申請取消件数」の内数である。

■上富良野町人口・世帯数の推移

（単位：人）

区 分	総数	0～14 歳	15～64 歳	65 歳以上	世帯数
平成 22 年	11,545	1,639	6,970	2,936 (25.4%)	4,375 世帯
平成 27 年	10,826	1,415	6,141	3,234 (29.9%)	4,363 世帯
令和 2 年	10,501	1,208	5,892	3,401 (32.4%)	5,363 世帯

※国勢調査。令和 2 年は 12 月末住民基本台帳

2 道路交通事故の見通し

上富良野町は、農業を基幹産業に、商工業、観光の町として知られています。特に観光の町としては、十勝岳連峰の恩恵を受けての温泉やラベンダーを主な観光資源に、富良野・美瑛間の自治体が連携しての広域観光キャンペーンの実施などにより、近年では国内外問わず多くの観光客が来訪されています。

大雪山・十勝岳連峰の裾野や山懐を通る町内の主要道路である国道や道道は、パッチワークのように美しい丘陵田園やラベンダーなどの花々に彩られ、映画やドラマ、CMの舞台ともなる景観に通じ、平成9年に国道237号線・旭川～占冠間は「花人街道237」として上川地域モデル観光ルートとして指定されており、平成17年5月9日には「シーニックバイウェイ北海道大雪・富良野ルート」として指定され、その沿道景観に配慮した駐車帯も整備されています。また、指定ルート以外の道路からも、自然がおりなす景観は、観光客を魅了しています。

現在、カーナビゲーションシステムが搭載されている自己所有車やレンタカーが普及しているため、初めての道に不慣れなドライバーによる事故、脇見運転、前方不注意、スピード超過、道路わきへの急停車や後方不確認による発進等の事故に加え、カーナビゲーションシステムの画面注視による事故等、観光型事故の増加が懸念されます。

今後においては、自動車保有台数及び高齢運転免許保有者数の増加、更に国際化、情報化等の社会情勢の変化に対応するため、効果的な対策と交通安全教育の推進、広報活動の充実等による交通事故発生抑制と、事故発生後の、被害者軽減対策の充実による死者数及び重軽傷者数の抑制対策を図ることが必要です。

第3章 交通安全計画における目標

【数値目標】 令和7年までの5年間、交通事故死者数「0」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るため、本計画においては、交通事故による死者数を「0」とすることを目指します。

この目標を達成するため、事故そのものの減少や負傷者数の減少にも積極的に取り組むこととし、関係行政機関、関係民間団体、町民の理解と協力のもと、第5章に掲げる諸施策を総合的に推進します。

第4章 施策の柱と重点課題

【施策の柱】

1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

2 飲酒運転の根絶

3 スピードダウン

4 シートベルトの全席着用

5 自転車の安全利用

6 生活道路における安全確保

7 冬季に係る交通の安全

【重点課題】

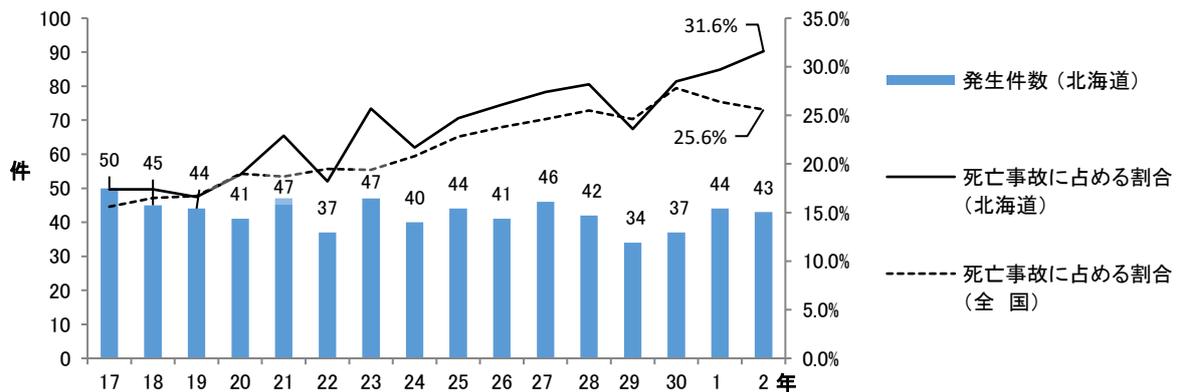
1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

北海道の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ています。

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%を超えています。

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討により、認知症の疑いがあるもの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りました。（平成29年3月12日施行）

高齢運転者（65歳以上）が第1当事者となった交通死亡事故の推移

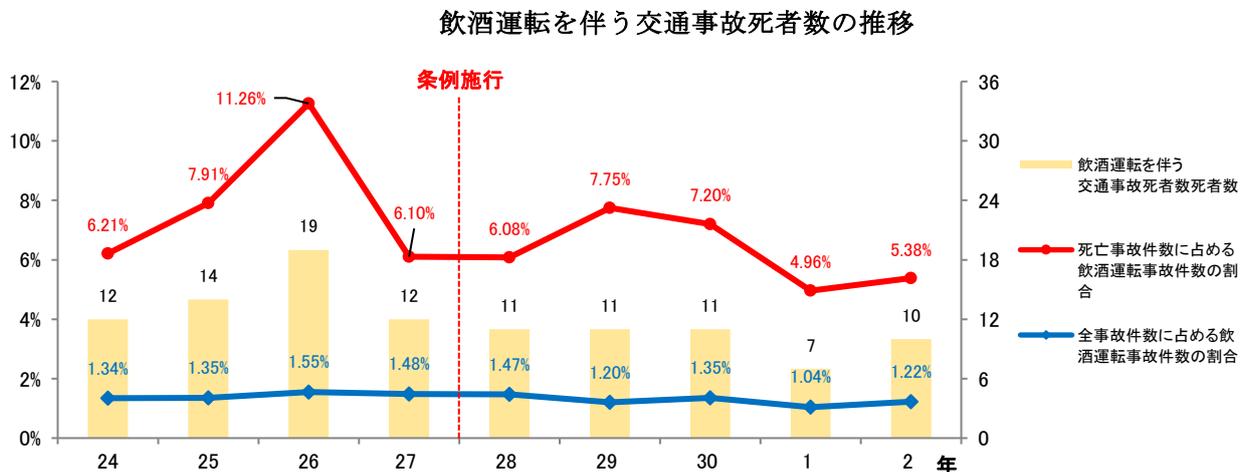


しかし、上富良野町を含む富良野圏域では、過疎化や少子高齢化の進行、自家用乗用車の普及などにより、通学、通院、買い物など日常生活に欠かせない移動手段であった公共交通機関の利用者が減少傾向にあり、その維持・確保が難しくなってきました。

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・確保に向けた総合的な交通政策に、関係行政機関、関係民間団体と連携して取り組んでいきます。

2 飲酒運転の根絶

道内において、平成26年と平成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）が成立しました。条例の施行を踏まえ、各種取り組みを推進した結果、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年以降最小となりましたが、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ません。



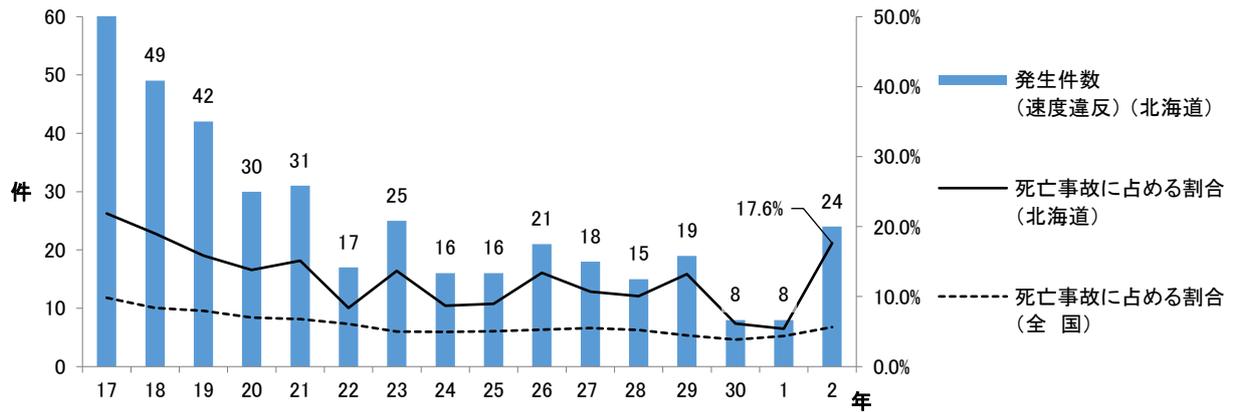
引き続き、この条例に基づき、事業者、家庭、学校、地域住民、行政その他の関係する者の相互の連携協力の下、飲酒運転の予防及び再発の防止のためのアルコール健康障害を有する者等に対する相談支援、飲酒運転の危険性や飲酒が身体に及ぼす影響に関する知識の普及、町民に対する飲酒運転の状況等に関する情報提供など、飲酒運転を根絶するための社会環境づくりを推進します。

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ます。

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す。

第1 当事者に最高速度違反のあった交通死亡事故件数の推移

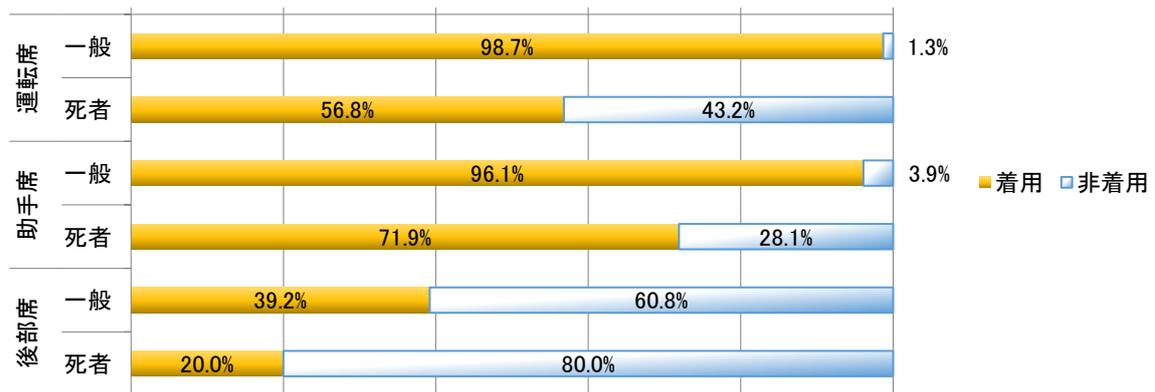


4 シートベルトの全席着用

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ますが、道内における自動車乗用中の死者の約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といえます。

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約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す。

座席別のシートベルトの着用率（平成30年～令和2年平均）



注：「一般」は、道警・J A F 合同による全道着用状況調査のうち、一般道の調査結果から算出

注：「死者」からは、シートベルト着用不明の人数を除いて算出

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ります。

自転車の安全利用を促進するためには、自転車が安全に走行できる空間の確保を進める必要があります。自転車の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原則」についての広報啓発や交通安全教育等の充実を図ります。

6 生活道路における安全確保

歩行者や自転車利用者等が日常的に使用する生活道路においては、交通事故の発生する危険性が高いことから、生活道路における交通の安全を確保するため、地域における幹線道路と生活道路の関係性を踏まえた面的・総合的な交通安全対策を推進します。

具体的には、道路交通事情等を十分に踏まえ、生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るため、交通安全標識の設置や旗の波作戦などによるドライバーへの啓発活動を行い、歩行者に対しては、登下校時における幼児・児童・生徒や通勤者などへ交通指導を行います。

7 冬季に係る交通の安全

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地域です。

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します。

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関係行政機関、関係民間団体と連携して取り組みます。

※視程とは、目視で確認できる最大距離

第5章 講じようとする施策

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ます。

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「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみちの安全の推進に取り組むこととします。

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します。

(1) 生活道路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す。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、市街地の幹線道路等において歩道を整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していきます。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通量や歩行者の多いエリアにおいては、関係行政機関、関係民間団体と連携し、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ります。

イ 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、上富良野町通学路交通安全プログラムに基づき、定期的な合同点検の実施や対策等の継続的な取組を行い、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、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します。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

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利用できるよう、バリアフリー化等を含めた歩行空間の整備を推進します。

(2) 冬期道路交通環境の整備

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ます。特に、中心市街地や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堆雪による視界の阻害、凍結による転倒の危険等冬季特有の障害に対し、歩道や交差点の除雪、融雪剤の散布等の実施に努めます。

(3) 要望活動

道路交通環境の整備に対する各種要望については、旭川方面富良野警察署、国、北海道並びに庁内関係課との連携により、取り組みを進めます。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、人命を尊重し、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に育成する上で、重要な意義を有しています。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す。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者等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や思いやり、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す。

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います。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推進します。

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とともに、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ます。

(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

基本的な交通ルールの遵守と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知識を習得させることを目標とします。

幼稚園、保育所、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っていきます。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したりするなど、わかりやすい指導に努めるとともに、交通安全教室を通じて交通安全教育の指導を推進します。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

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します。

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します。また、交通安全教室を通じて交通安全教育の指導を推進します。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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します。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力しながら、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、自動車等の特性、危険の回避、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します。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

二輪車の運転者及び自転車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します。

高等学校においては、家庭・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、近い未来、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います。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人においては、街頭啓発などを通じて情報提供を行い、交通安全意識、交通マナーの向上を目標に、講習・研修会等を開催するとともに、安全運転管理者及び運行管理者の交通安全教育活動やボランティア団体の活動の支援を行っていきます。

カ 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、道路及び交通の状況に応じた実践的技能及び交通ルール等の知識を習得せることを目標とします。

また、高齢者に対する生涯学習活動や福祉活動等の多様な機会を活用して交通安全教室を実施するように努め、交通安全意識の高揚を図っていきます。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要な技能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します。

(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

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り組みを推進するため、町・関係機関・団体等を構成とした生活安全推進協議会を中心に、交通安全運動を組織的・継続的に展開していきます。

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を図ります。

イ 飲酒運転根絶に向けた広報啓発活動の推進

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、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り組みをさらに進め、「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ります。

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交通マナーを実践しなければならないことを理解させます。

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、「自転車安全利用五原則」（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）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など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ります。

エ 効果的な広報の実施

町民一人ひとりの交通安全に関する関心と意識を高め、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、関係団体との密接な連携のもとに家庭、職場、地域等に対し、交通安全情報などの広報を行います。

3 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ます。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ります。

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高揚を図ります。

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、救急医療機関、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、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

5 踏切道における交通安全対策

踏切事故の多くは、直前横断、落輪等に起因するものが多く、重大事故につながる場合があります。

自動車運転者や歩行者等に対し、安全意識の向上及び踏切遮断機の支障時並びに緊急時における対応等についての周知を図り、事故防止に努めます。

6 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、交通事故被害者等の支援を行います。

また、近年、自転車が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します。

参 考 资 料

○ 交通事故統計分析表No.1、No.3、No.6、No.7、No.8	1-25
平成 28 年	1
平成 29 年	6
平成 30 年	11
平成 31 年	16
令和 2 年	21

交通事故統計分析表No.3

集計期間 平成28年01月 ~ 平成28年12月

集計区分 市町村別

[市町村別 (上富良野町)]

7 第一当事者の法令違反別発生状況

区分	違反件数	酒酔い	追越し	通行区分	歩行者妨害	最高速度	過労運転	信号無視	一時不停止	車間距離	踏切	交通安全通行	交差点係行	右折	左折	整備不良	安全運	
																		前方不注意
本年	1							1	4								1	3
前年	1							2	5								1	3
増減数	0							-1	-1								0	0

区分	違反件数	違反										合計		無免許 (内数)			
		前左不確認	前右不確認	ハンドル操作	ブレーキ操作	安全速度	後方不確認	その他	歩行者の違反	不明	その他の違反	歩行者の違反	歩行者の違反	酒気帯び	0.25未満	0.25以上	
本年	1	1	1	3	2	3	1	10	15								
前年	2	2	4	4	1	3	1	12	19								
増減数	-1	-1	-3	-1	1	0	0	-2	-4								

8 第一当事者の年齢別発生状況

区分	年齢	年齢										合計		その他		
		15歳以下	16~19歳	20~24歳	25~29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60~64歳	65~69歳	70~74歳	75~79歳	80歳以上	小計	うち25歳未満	その他不明
本年	1				1	2	2	4	1	1	1	1	15	3		
前年	1				1	3	3	4	1	2	1	1	19	4		
増減数	0				0	-1	-1	0	0	-1	0	0	2	-1		

交通事故統計分析表No.6

集計区分 市町村別 集計期間 平成28年01月～平成28年12月

[市町村別(上富良野町)]

1.3 道路別発生状況

区分	国道		市町村道		高速国道		指定 自専道		その他の 自専道		合計
	件数	死者数	件数	死者数	件数	死者数	件数	死者数	件数	死者数	
本年	5	2	5	5	5	5					15
前年	7	2	7	6	6	6					19
増減数	1	4	1	8	6	6					15
増減率	1	-3	4	-3	-1	-3					27
増減率			1	-6	-3	-3					-8

1.4 第一当事者の居住地別発生状況

区分	管内		管内計		管内計		管内計		管内計		合計
	件数	死者数	件数	死者数	件数	死者数	件数	死者数	件数	死者数	
本年	5	1	5	9	5	9	5	9	5	9	15
前年	5	2	5	12	5	12	5	12	5	12	19
増減数	0	1	0	3	0	3	0	3	0	3	4
増減率	0	50	0	25	0	25	0	25	0	25	21
増減率											-8

交通事故統計分析表No.7

交通事故統計分析表No.7		集計期間		平成28年01月～平成28年12月		集計区分		市町村別		15 道路形状別発生状況													
										[市町村別 (上富良野町)]													
区分	形状	市点			街単			地			市			街			地			合計			
		交差	差	点計	トンネル	カーブ	その他	小計	交差	差	点計	トンネル	カーブ	その他	小計	交差	差	点計	トンネル		カーブ	その他	小計
本年	死者数	4	3	7	7	1	7	1	1	2	2	1	5	8	1	1	1	3	2	1	5	8	15
本年	傷者数	6	3	9	9	1	9	1	1	2	3	1	7	10	1	1	1	3	2	1	7	10	19
前年	死者数	9	9	9	9	1	9	3	3	3	3	3	2	15	5	5	5	5	2	1	7	12	27
前年	傷者数	14	14	14	14	1	15	5	5	5	5	5	3	27	2	2	2	2	1	1	3	3	3
増減数	死者数	-5	3	-2	-2	-1	-3	-2	-2	-1	-1	-1	3	-8	-2	-2	-2	-1	1	1	3	12	27
増減数	傷者数	-8	3	-5	-5	-1	-6	4	4	-3	-3	-1	7	-2	-4	-4	-3	1	1	1	3	-2	-8

16 信号機毎無別発生状況		17 シートベルト・ヘルメット着用状況																					
		[市町村別 (上富良野町)]																					
区分	信号機	市点			街単			地			市			街			地			合計			
		交差	差	点計	トンネル	カーブ	その他	小計	交差	差	点計	トンネル	カーブ	その他	小計	交差	差	点計	トンネル		カーブ	その他	小計
本年	死者数	1	3	4	4	1	4	1	1	2	2	1	7	1	1	1	3	2	1	5	8	15	
本年	傷者数	2	4	6	6	2	6	1	1	2	2	1	8	1	1	1	3	2	1	5	8	10	
前年	死者数	3	3	6	6	1	6	3	3	3	3	3	10	1	1	1	3	2	1	5	8	15	
前年	傷者数	5	5	10	10	1	11	4	4	4	4	4	15	1	1	1	3	2	1	5	8	12	
増減数	死者数	-2	0	-4	-4	2	-2	-1	-1	-2	-2	-1	-3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
増減数	傷者数	-3	1	-4	-4	2	-2	1	1	2	2	1	-1	-6	-4	-4	-3	1	1	1	1	-2	-8

区分	シートベルト着用	ト			ト			ト			ト			合計
		2点3点式	チャイルドシート	6歳未満	非着用	その他	不明	合計	非着用	その他	不明	合計		
本年	死者数	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
本年	傷者数	14	1	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	2
前年	死者数	2	5	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	1
前年	傷者数	16	5	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	1
増減数	死者数	-2	-4	-6	-6	-6	-6	-6	-6	-6	-6	-6	-6	-1
増減数	傷者数	-2	4	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	-1

交通事故統計分析表No.3

集計期間 平成29年01月～平成29年12月

集計区分 市町村別

[市町村別 (上富良野町)]

7. 第一当事者の法令違反別発生状況

区分	違反	酒酔い	追越し	通行区分	歩行者妨害	最高速度	過労運転	信号無視	一時不停止	車間距離	踏切	交通安全通行	交差点徐行	右折	左折	整備不良	安全運	
																	前方不注意	自動車不注視
本年	件数				1				8								4	
前年	死者数				1				12								6	
前年	死者数							1	4								1	3
増減数	死者数							2	5								1	3
増減数	死者数				1			-1	4								3	-3
増減数	死者数				1			-2	7								5	-3

8. 第一当事者の年齢層別発生状況

区分	違反	違反												合計	通気帯び(内数)		無免許(内数)	
		前走者不確認	ハンドルの操作	ブレーキの操作	安全確認	後方不確認	後方不確認	その他	小計	その他	歩行者の違反	不明	その他		0.25未満	0.25以上		
本年	件数	2	2						7					16				
前年	死者数							9						22				
前年	死者数							10						15				
増減数	死者数							12						19				
増減数	死者数							-3						1				
増減数	死者数							-3						3				

9. 第一当事者の年齢層別発生状況

区分	年齢	違反												合計	うち25歳未満	その他		
		15歳以下	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上					
本年	件数																	
前年	死者数																	
増減数	死者数																	

交通事故統計分析表No.7

交通事故統計分析表No.7

集計区分 市町村別 集計期間 平成23年01月～平成23年12月

[市町村別 (上富良野町)]

15 道路形状別発生状況

区分	形状	市						市						合計
		市			市			市			市			
		交差点	踏切	その他										
本年	死者数	9	10	12	3	3	4	1	1	2	1	1	4	16
本年	傷者数	1	14	16	4	4	7	2	2	4	2	2	6	22
前年	死者数	4	7	7	1	1	2	1	1	2	1	1	8	15
前年	傷者数	6	9	9	3	3	7	2	2	4	1	1	10	19
増減数	死者数	5	3	5	2	2	1	1	1	1	0	0	4	1
増減数	傷者数	7	5	7	3	3	2	2	2	2	1	1	4	3

16 信号機種別発生状況

区分	信号機	市						市						合計
		市			市			市			市			
		交差点	踏切	その他										
本年	死者数	1	7	12	1	1	2	1	1	2	1	1	4	16
本年	傷者数	1	11	16	2	2	4	2	2	4	2	2	6	22
前年	死者数	1	3	7	1	1	2	1	1	2	1	1	8	15
前年	傷者数	2	4	9	2	2	4	1	1	2	1	1	10	19
増減数	死者数	4	4	5	1	1	2	0	0	2	0	0	4	1
増減数	傷者数	-1	7	7	2	2	4	1	1	2	1	1	4	3

17 シートベルト・ヘルメット着用状況

区分	ヘルメット	シートベルト						ヘルメット						合計
		着用			非着用			着用			非着用			
		2点3点式	チャイルドシート	その他	着用	非着用	その他	着用	非着用	その他	着用	非着用	その他	
本年	死者数	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
本年	傷者数	18	1	19	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2
前年	死者数	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
前年	傷者数	14	1	15	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2
増減数	死者数	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
増減数	傷者数	4	1	4	-2	-2	0	0	0	0	0	0	0	-2

【平成 30 年】

交通事故統計分析表No.1

交通事故統計分析表No.1

集計期間 平成30年01月～平成30年12月

集計区分 市町村別

[市町村別 (上富良野町)]

1 交通事故発生状況

区分	死 亡			重 傷			死 者 数			傷 者		
	件数	小計	小計	件数	小計	小計	重傷者数	軽傷者数	小計	重傷者数	軽傷者数	小計
本年	2	7	9	3	13	16	3	19	22	2	8	10
前年	-1	-6	-7	-1	-6	-7	-1	-11	-12	-33.3	-57.9	-54.5
増減率	-33.3	-46.2	-43.8	-33.3	-46.2	-43.8	-33.3	-57.9	-54.5			

2 月別発生状況

区分	月												合計	安売事業所 運管事業所	
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月			
本年	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	9	1	9	
前年	1	1	1	1	1	2	3	5	2	1	1	16	1	16	1
増減率	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-50.0	-66.7	-60.0	-50.0	-100.0	-100.0	-43.8	-100.0	-100.0	-100.0
増減率	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-75.0	-75.0	-75.0	-50.0	-100.0	-100.0	-54.5	-100.0	-100.0	-100.0

3 対象別発生状況 (第一当事者)

区分	対象												合計	スクール バス	ダンプカー	
	対乗 用車	対普通 乗用車	対軽 乗用車	対大 学 生	対高 校 生	対幼 児	対歩 行者	対自 ら走 行	対自 ら走 行	対自 ら走 行	対自 ら走 行	対自 ら走 行				対自 ら走 行
本年	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2
前年	1	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	6
増減率	-1	-1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	10	10
増減率	-100.0	-25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	-4	-4
増減率	-100.0	-25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	25.0	-8	-8
増減率	-100.0	-40.0	-20.0	-20.0	-20.0	-20.0	-20.0	-20.0	-20.0	-20.0	-20.0	-20.0	-20.0	-20.0	-80.0	-80.0

交通事故統計分析表No.7

集計区分 市町村別 集計期間 平成30年01月～平成30年12月

[市町村別 (上富良野町)]

1.5 道路形状別発生状況

区分	形状										合計			
	市			街			市			街				
	交差点	交差点付近	計	トンネル	カーブ	その他	小計	交差点	交差点付近	計		トンネル	カーブ	その他
本年	3	3	3	3	1	1	4	1	1	2	1	2	2	5
前年	3	3	10	3	2	2	12	3	3	3	3	1	1	6
増減数	0	0	-7	0	-1	-1	-8	-2	-2	0	-2	1	1	-1
本年	13	1	14	1	2	2	16	4	4	2	4	2	2	6
前年	6	-1	-7	-1	-1	-1	-8	-2	-2	-2	-2	1	1	-7
増減数	-10	-1	-11	-1	-1	-1	-12	-3	-3	3	-3	3	3	-12

1.6 信号機首無別発生状況

区分	信号機										合計			
	市			街			市			街				
	信号あり	信号なし	計	トンネル	カーブ	その他	小計	信号あり	信号なし	計		トンネル	カーブ	その他
本年	2	1	3	2	1	1	4	1	1	2	1	2	2	5
前年	7	1	12	1	2	2	12	1	2	3	1	2	3	10
増減数	-5	0	-9	1	-1	-1	-8	0	-1	-1	0	0	-1	-5
本年	1	1	2	1	2	2	6	2	2	4	1	2	3	9
前年	1	1	3	1	1	1	4	1	1	2	1	2	3	7
増減数	0	0	-1	0	1	1	-2	1	1	2	0	0	0	-2

1.7 シートベルト・ヘルメット着用状況

区分	シートベルト										合計		
	着用			非着用			その他			ヘルメット			
	2点3点式	チャイルドシート	未着用	着用	非着用	その他	着用	非着用	不明	着用		非着用	不明
本年	8	1	1	8	1	1	10	1	1	1	1	1	1
前年	1	1	1	3	1	1	6	1	1	1	1	1	1
増減数	7	0	0	5	0	0	4	0	0	0	0	0	0
本年	10	1	1	12	1	1	14	1	1	1	1	1	1
前年	10	1	1	12	1	1	14	1	1	1	1	1	1
増減数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

【平成 31 年】

交通事故統計分析表No.1

交通事故統計分析表No.1

集計区分 市町村別

集計期間 平成31年01月～令和01年12月

[市町村別 (上富良野町)]

1 交通事故発生状況

区分	死亡		発生		死者数		傷者数		小計	
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合
本年	10	13	3	10	13	5	12	17	17	17
前年	7	9	2	7	9	2	8	10	10	10
増減	3	4	1	3	4	3	4	7	7	7
増減率	50.0	44.4	50.0	42.3	44.4	150.0	50.0	70.0	70.0	70.0

2 月別発生状況

区分	1月		2月		3月		4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		合計		安管事業所		運営事業所				
	件数	割合	件数	割合	件数	割合																											
本年	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	1	2	1	2	1	2	2	1	1	2	2	2	2	13	2	1	1	1			
前年	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1	1	2	2	1	17	3	1	1	1				
増減	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
増減率	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

3 対象別発生状況 (第一当事者)

区分	若年運転者		高校生		大学生		高齢運転者		女性運転者		建設業		運送業		公務員		農林業		漁業		ハイヤー タクシー		貸切バス		レンタカー		スクール バス		タクシー			
	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合	件数	割合		
本年	3	4	2	2	2	2	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
前年	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
増減	3	4	2	2	2	2	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
増減率	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

交通事故統計分析表No.3

集計区分 市町村別 集計期間 平成31年01月 ~ 令和01年12月

[市町村別 (上富良野町)]

7 第一当事者の法令違反別発生状況

区分	違反区	酒酔い		追越し	ハンドル操作		ブレーキ操作		通行区分	歩行者妨害	最高速度	過労運転	信号無視	一時不停止	車間距離	踏切	交差点安全通行	交差点係行	右折	左折	整備不良	安全運転	
		前左	前右		不確認	不確認	不確認	不確認														前方不注意	自動車
本年	事件																						
本年	死者数																						
前年	事件																						
前年	死者数																						
増減数	事件																						
増減数	死者数																						

区分	違反区	軽		新		重		その他	小計	違反者の反	合計	酒気帯び(内数)		無免許(内数)
		前左	前右	後方不確認	安全速度	0.25未満	0.25以上							
本年	事件													
本年	死者数													
前年	事件													
前年	死者数													
増減数	事件													
増減数	死者数													

8 第一当事者の年齢層別発生状況

区分	年齢	年齢層										小計	50歳未満	その他不明			
		15歳以下	16~19歳	20~24歳	25~29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60~64歳	65~69歳	70~74歳				75~79歳	80歳以上	
本年	事件																
本年	死者数																
前年	事件																
前年	死者数																
増減数	事件																
増減数	死者数																

交通事故統計分析表No.7

集計区分 市町村別

集計期間 平成31年01月～令和01年12月

[市町村別 (上富良野町)]

1.5 道路形状別発生状況

区分	形状										合計					
	市点					街路						地				
	交差点	交差点付近	計	トンネル	カーブ	その他	小計	交差点	交差点付近	計		トンネル	カーブ	その他	小計	その他
本年	6	6	12	4	6	6	6	4	2	6	6	6	1	6	7	13
前年	3	6	9	8	3	1	4	1	2	10	1	2	2	5	11	17
増減数	3	0	3	-4	3	0	2	3	0	0	5	-1	0	1	0	4
増減率	3	0	3	-4	3	0	2	3	0	0	5	-1	0	1	0	4
増減率	3	0	3	-4	3	0	2	3	0	0	5	-1	0	1	0	4

1.6 信号機有無別発生状況

区分	信号機										合計					
	市点					街路						地				
	信号あり	信号なし	計	トンネル	カーブ	その他	小計	信号あり	信号なし	計		トンネル	カーブ	その他	小計	その他
本年	1	4	5	4	1	6	6	3	1	4	4	1	1	5	7	13
前年	1	4	5	2	1	4	4	6	2	1	1	1	1	3	11	17
増減数	0	0	0	2	0	2	2	-3	0	0	3	0	0	4	0	6
増減率	0	0	0	2	0	2	2	-3	0	0	3	0	0	4	0	6

1.7 シートバルト・ハルメット着用状況

区分	シートバルト										ハルメット										合計
	着用					非着用					着用					非着用					
	2点3点式	チャイルドシート	6歳未満	通称除外	その他	合計	着用	非着用	計	トンネル	カーブ	その他	小計	着用	非着用	計	トンネル	カーブ	その他	小計	
本年	2	10	2	4	12	12	1	1	2	2	4	4	1	1	2	2	1	1	2	2	4
前年	1	8	1	1	11	11	1	1	2	2	4	4	1	1	2	2	1	1	2	2	4
増減数	1	2	1	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
増減率	1	2	1	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

状態		乗客				乗車				二輪				原				歩行中		合計	
		乗車中	貨物運送中	同乗中	小計																
年齢	未就学児																				
	幼稚園児																				
	小学生																				
	中学生																				
	高校生																				
	15歳以下																				
	16~19歳																				
	20~24歳																				
	25~29歳																				
	30歳代																				
	40歳代																				
	50歳代																				
	60~64歳																				
	65~69歳																				
	70~74歳																				
	75~79歳																				
	80歳以上																				
	者小計																				
	不明																				
	合計	8	7	1	16															1	17

交通事故統計分析表No.8

集計区分 市町村別

集計期間 平成31年01月～令和01年12月

[市町村別 (上富良野町)]

18 年齢層別状態別被害者数

19 年齢層別状態別被害者数

交通事故統計分析表No.8

統計区分		市町村別		集計期間		令和02年01月 ~ 令和02年12月		18 年齢層別状態別死者数											
								乗用車				貨物車				自転車			
年齢	性別	乗用車		貨物車		自転車		歩行中		乗用車		貨物車		自転車		歩行中		合計	
		運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中		
未就学児	男																		
未就学児	女																		
幼稚園児	男																		
幼稚園児	女																		
小学生	男																		
小学生	女																		
中学生	男																		
中学生	女																		
高校生	男																		
高校生	女																		
15歳以下	合計																		
16~19歳	男																		
16~19歳	女																		
20~24歳	男																		
20~24歳	女																		
25~29歳	男																		
25~29歳	女																		
30歳代	男																		
30歳代	女																		
40歳代	男																		
40歳代	女																		
50歳代	男																		
50歳代	女																		
60~64歳	男																		
60~64歳	女																		
65~69歳	男																		
65~69歳	女																		
70~74歳	男																		
70~74歳	女																		
75~79歳	男																		
75~79歳	女																		
80歳以上	男																		
80歳以上	女																		
合計	男																		
合計	女																		

統計区分		市町村別		集計期間		令和02年01月 ~ 令和02年12月		19 年齢層別状態別犠牲者数											
								乗用車				貨物車				自転車			
年齢	性別	乗用車		貨物車		自転車		歩行中		乗用車		貨物車		自転車		歩行中		合計	
		運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中	運転中	同乗中		
未就学児	男																		
未就学児	女																		
幼稚園児	男																		
幼稚園児	女																		
小学生	男																		
小学生	女																		
中学生	男																		
中学生	女																		
高校生	男																		
高校生	女																		
15歳以下	合計																		
16~19歳	男																		
16~19歳	女																		
20~24歳	男																		
20~24歳	女																		
25~29歳	男																		
25~29歳	女																		
30歳代	男																		
30歳代	女																		
40歳代	男																		
40歳代	女																		
50歳代	男																		
50歳代	女																		
60~64歳	男																		
60~64歳	女																		
65~69歳	男																		
65~69歳	女																		
70~74歳	男																		
70~74歳	女																		
75~79歳	男																		
75~79歳	女																		
80歳以上	男																		
80歳以上	女																		
合計	男																		
合計	女																		