

交 通 安 全 計 画

平成28年度～平成32年度(第10次)

上 富 良 野 町

ま え が き

道路交通事故による死傷者数が急増し社会問題化したのを受け、昭和45年6月、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため交通安全対策基本法(昭和45年法律110号)が制定された。

これに基づき、上富良野町では昭和46年度以降、9次にわたる上富良野町交通安全計画を作成し、関係行政機関及び関係民間団体等との協力関係のもと、交通安全対策を推進してきた。

その結果、計画策定以降の人身事故発生件数は、増減があるものの6次の交通安全計画策定以降減少し、平成27年の発生件数は15件と過去の統計数値記録最高の昭和46年発生75件の5分の1件まで減少した。

平成18年に制定された「上富良野町生活安全推進条例」では、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、互いの協働を求めている。

この交通安全計画は同条例の趣旨、国の定める法及び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、平成28年度から平成32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るものである。

目 次

計画の基本理念	1
1 交通事故の現状と見通し	
(1) 交通事故の現状	2
(2) 交通事故の今後の見通し	3
2 講じようとする施策	
(1) 道路交通環境の整備	4
(2) 危険・災害時における対応	4
(3) 交通安全教育の推進	4
① 幼児に対する交通安全教育	4
② 小・中学生に対する交通安全教育	4
③ 高校生・成人等に対する交通安全教育	4
④ 高齢者に対する交通安全教育	5
(4) 交通安全に関する啓発活動の推進	5
① 交通安全運動の推進	5
② 効果的な広報の実施	5
(5) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	5
(6) 車両の安全性の確保	5
(7) 道路交通秩序の維持	5
(8) 援助・救急体制等の整備	6
(9) 交通事故被害者支援の充実	6
(10) 踏切道における交通安全対策	6
(11) 冬季における交通安全対策	6

策定参考資料(交通事故統計分析 No1, 3, 6, 7, 8(平成 23~27 年))

計 画 の 基 本 理 念

事故や犯罪等を未然に防止するために、子どもや高齢者など全ての人々がそれぞれの役割のもと、協働して事故や犯罪のない、安全で安心な生活を確保すると共にまちづくりを推進していくことが必要である。

特に交通事故による死傷者等は他の不慮の事故によるものと比べても多いことを考えると、交通事故は「いつ自分が遭うか、起こすかわからない誰にでも起こりうるもの」であり、交通安全の確保は、安全で安心な地域社会を実現させるための重要な要素となっている。

このため、本計画は町民、事業者、関係機関等との連携のもと、交通事故防止対策を推進し、安全で安心なまちづくりを目指すものとする。

具体的には、①道路交通環境の整備、②危険・災害時における対応、③交通安全教育の推進、④交通安全に関する啓発活動の推進、⑤交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進、⑥車両の安全性の確保、⑦道路交通秩序の維持、⑧救助・救急体制等の整備、⑨交通事故被害者支援の充実、⑩踏切道における交通安全対策、⑪冬季における交通安全対策の11項目について交通安全施策を実施することとする。

その際、国や道をはじめとした関係行政機関及び関係民間団体等との密接な連携のもとに施策を推進すると共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ため、参加・協働型の交通安全活動の推進を図るものとする。

1 交通事故の現状と今後の見通し

(1) 交通事故の現状

本町の過去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ない。

平成28年7月末現在、交通死亡事故ゼロ継続日数は、平成21年12月16日から平成28年7月31日までの2420日間となっており、現在も更新中となっている。

上富良野町内での人身事故発生状況は、平成23年から平成27年の5年間の累計で、54件、死者数0名、負傷者数81名となっている。

道路別発生場所は、国道13件、道道19件、町道21件、その他の道路で1件で、単路では18件、交差点（交差点付近含む）での事故が35件、その他1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6割を占め、その中でも市街地の交差点での発生が23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る。（資料：道路別発生状況No.6-13、人身事故の発生場所No.7-15）

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、管内者24件、道内者23件、道外者7件となっており、上川管外者による事故が30件で約6割、町外者による事故は上川管外居住者に加え管内者中の町外者を含めるとそれ以上を占めている状況にある。（資料：第一当事者の居住地別発生状況No.6-14）

年齢層別状況では、40歳代が11件と最も多く、次いで65歳以上が10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18%、65歳以上を含む50歳以上では約46%を占めている。（資料：第一当事者の年齢層別発生状況No.3-8）

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）68名、二輪乗車中（運転中）1名、特殊車両乗車中0名、自転車乗車中5名、歩行中6名、その他1名となっており、約83%が四輪乗車中において負傷している状況にある。（資料：人身事故発生の状態別傷者数No.8-19）

平成27年の上富良野町の交通事故発生件数は283件で、うち人身事故件数は15件、負傷者数は27名、物損事故件数は268件となっており、前年に比べると人身事故発生件数は増加しているが、物損事故件数は減少している。

全国的には人身事故発生件数、負傷者数、死者数は平成26年までの15年間減少していたが、平成27年に増加した。平成27年までに死者数を3,000人以下とすることを目標にした国の「第9次交通安全基本計画」は、平成27年時点で死者数4117人となっており、達成することができなかった。

なお、最も死者数の少なかった平成26年は4,113人となっている。北海道においては同年平成26年に死者数169人となり、死者数が最も多かった昭和46年の889人から5分の1以下まで減少している。

北海道の自動車保有数（自動車保有台数統計による）は平成20年以降、減少して

いたが、死者数は平成23年からは増加し続けている。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免許保有者に1台といった自動車保有世帯も少なくはないという状態であり、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ってはならない生活必需品である。

一方で免許人口は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、個人差はある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る。

上富良野町内においても平成17年に2,733人(総人口に対する高齢者人口22.1%)だった65歳以上の高齢者人口は平成22年に2,936人(同25.4%)、平成27年には3,314人(29.7%)となった。これらのことから高齢化が進んでいる実態がうかがえ、道路交通にも大きな影響を与えるものと推測される。

(2) 交通事故の今後の見通し

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る。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、近年では台湾や韓国といった海外からの観光客も訪れ、平成27年は約632千人の観光客が訪れているが、その内約89%は日帰りで通過型の観光客となっている。

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整備なども実施されている。しかし、指定ルート以外の道路からも、自然がおりなすこの景観は、観光客を魅了するものと推測される。

また、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る。

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の抑制と、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ある。

2 講じようとする施策

(1) 道路環境の整備

交通安全施設の整備により効率的に事故を削減するため、事故が多発している箇所については重点的に道路環境の整備を実施することとし、危険箇所においても事故の特性や発生要因について分析を行い、その結果を踏まえて対策を立案・実施する。

また、信号機や横断歩道の新設については、公安委員会所管の交通安全施設設置要望など、関係機関等への働きかけを実施する。

(2) 危険・災害時における対応

道路の破損、欠損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などは、道路法第46条に基づき、通行の禁止又は制限を行い、通行者の安全確保を行う。

(3) 交通安全教育の推進

交通事故は、いつ我が身に降りかかってくるかわからない、誰にでも起こりうるものである。交通社会の一員として責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努める。また、相手の立場を尊重する気持ちを持った社会人を育成する上で、交通安全教育は重要な意義を有している。人間の成長過程に合わせ、子どもや高齢者、障害者等の交通弱者に対する認識を深め、思いやりの心を育むと共に、自らが事故に遭わない、起こさない意識付けを推進する。

① 幼児に対する交通安全教育

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習得させ、日常生活においても安全に道路通行を実践できる教育を目標とし、幼児保育の教育活動全般を通じて実施していく。幼稚園、保育所、児童館、子育て支援センター等における指導者への教材・教具の整備を推進するとともに幼児の保護者を通じ、家庭内での交通安全教育の指導も推進する。

② 小・中学生に対する交通安全教育

歩行者及び自転車利用者として、道路を安全に通行するために必要な技能と知識、危険予測と回避する意識及び能力の向上を図ることを目標とする。また、交通安全教材等の資料提供を行い、自己及び家庭内、学校内での交通安全意識の高揚を図る。

③ 高校生・成人等に対する交通安全教育

高校生においては、交通社会の一員として責任をもって行動することができるよう二輪車の運転や自転車利用者として必要な技能と知識の習得のため、交通安全教材の提供をはじめ、学校等で行う交通安全活動に対しての援助を行う。

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、マナーの向上を目標に、講習・研修会等を開催すると共に、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う。

④ 高齢者に対する交通安全教育

加齢に伴う身体機能の変化によって歩行者又は運転者として交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、運転免許の有無などにより知識に差があることに留意しつつ、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する。

また、高齢者に対する生涯学習活動や福祉活動等の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る。

(4) 交通安全に関する啓発活動の推進

交通安全に対する意識の高揚を図ることを第一目標に、啓発活動を推進する。

① 交通安全運動の推進

交通安全を自らのことと捉え、交通ルールの遵守や思いやりのある交通マナーの実践が主体的に行われるよう交通安全意識の高揚を図る。

重点として、高齢者事故防止、夜行反射材普及、交差点事故防止、スピードダウン、シートベルト着用向上、デイ・ライトの推進、飲酒運転根絶運動の推進を図る。

② 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う。

(5) 交通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等については、交通安全指導者の養成や交通安全に必要な資料の提供等、主体的な活動をより一層推進できるような体制づくりを進める。

また、地域団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全運動が効果的かつ積極的に行なわれるよう働きかけを行い、その活動を側面から支援する。

(6) 車両の安全性の確保

自動車は、日常の適切な保守管理と運転前点検の実施等により、不具合に起因する事故防止の呼びかけを行なうと共に、危険を及ぼす不正改造車や過積載車等を排除する認識を高めるよう啓発に努める。

自転車は、手軽に誰でも利用できる乗り物となっているが、道路交通法上では軽車両であることの意識付けを自転車利用者に図ると共に、夜間における事故防止のため、灯火や反射材による被視認性の確保など、定期的な点検整備の必要性と交通ルールの遵守や交通マナーの実践の啓発に努める。

(7) 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、危険・迷惑運転の防止等、ドライバーへの気運の高揚に努め、快適な交通環境づくりを進める。

(8) 救助・救急体制等の整備

交通事故に起因する負傷の被害を最小限に留めるため、運転者等には救護（緊急）措置義務があり、救急需要の実態等に即した対応を実施しなければならない。

消防機関との連携を図り、講習会等を通じ、応急手当の知識・実技の普及に努める。

(9) 交通事故被害者支援の充実

交通事故相談窓口や奨学資金等に関する情報提供を推進する。

(10) 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こともある。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、事故防止に努める。

(11) 冬季における交通安全対策

道路や歩道の除排雪の実施、交差点を中心とした防滑砂の散布等により、自動車運転者や歩行者の安全確保を図り、良好な道路環境の維持に努める。

また、広報等を通じ冬季における交通事故防止を呼びかけ、冬型事故の防止に努める。