

# 第 1 1 次深川市交通安全計画

令和 3 年度～令和 7 年度

令和 4 年 2 月 2 2 日

深川市交通安全対策会議

# 目 次

第1章	交通安全計画について	1
1	計画の位置付け・期間等	1
2	計画の基本理念	2
3	計画の推進	4
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	4
第2章	交通事故等の現状等	5
1	第10次交通安全計画期間中の交通事故の現状	5
第3章	交通安全計画における目標	6
1	道路交通の安全についての目標	6
第4章	目標達成のための重点課題	7
1	高齢化社会を踏まえた総合的な対策	7
2	飲酒運転の根絶	8
3	スピードダウン	8
4	シートベルトの全席着用	9
5	自転車の安全利用	9
6	冬季における陸上交通の安全	9
第5章	講じようとする施策	10
1	道路交通環境の整備	10
2	交通安全思想の普及徹底	12
3	安全運転の確保	17
4	道路交通秩序の維持	18
5	救助救急活動・被害者支援の充実	19
6	鉄道及び踏切道における交通安全	20

# 第1章 交通安全計画について

## 1 計画の位置付け・期間等

深川市における交通安全対策については、国及び北海道の交通安全計画に基づき、総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和46年以降、10次50年にわたり深川市交通安全計画を策定し、市及び関係機関・団体等の協力、連携のもとに強力にその実践に努めてきたところです。

その結果、「交通戦争」と呼ばれた昭和46年の道路交通事故の死者数14人、発生件数251件と比較すると、令和2年の死者数は1人、発生件数は24件とそれぞれ10分の1以下まで減少するに至っております。これは、深川市及び関係機関・団体のみならず、深川市民の長年にわたる努力の成果であると考えます。しかし、いまだに道路交通事故による死者は後を絶たず、交通事故の発生は続いており、事故そのものを減少させることが求められています。

交通事故の防止は、市、関係機関・団体だけでなく、市民一人ひとりが、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す。

第11次深川市交通安全計画（以下「本計画」という。）は、このような観点から交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、陸上交通に関する総合的な国、道の計画及び施策に準じて、令和3年度から7年度までの5年間における、深川市交通安全対策会議を構成する関係機関・団体が講ずべき交通安全に関する施策を具体的に定めたものです。計画の推進にあたっては、昭和39年に議決している「交通安全都市宣言」のもと、市民に十分な理解を求めるとともに、市民の積極的な協力を得て、その効果を高めるよう努めるものです。

## 2 計画の基本理念

### 【交通事故のない社会を目指して】

深川市では全国の過疎自治体と同様に人口減少が進んでおり、高齢化率も4割を超える状況となっています。このような時代変化の中にあって、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として深川市民すべての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要です。

また、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ておりますが、今も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、利用しやすい公共交通網の確立や、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となります。

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ことが必要です。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、交通安全対策基本法制定から半世紀が経った今、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通事故を起こさないという誓いのもと、今再び、新たな一步を踏み出さなければなりません。

### 【人優先の交通安全思想】

道路交通においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全や高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要があることから「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ことが必要になります。

### 【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

近年、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、喫緊の課題です。また、運転者の高齢化により、高齢者が自家用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など、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うことが必要です。

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、構築することが必要です。

### **(1) 交通社会を構成する三要素**

本計画は、交通社会を構成する「人間」、「車両等の交通機関」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、それら相互の関連を考慮しながら、市民の理解と協力のもと、講じるべき施策を強力に推進します。

### **(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被害者支援の充実を図ることが必要です。

### **(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、道、関係民間団体等が緊密な連携のもとに、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、市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す。国、道及び本市の行う交通の安全に関する施策への市民の参加により、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**

現在、地方公共団体では厳しい財政事情にありますが、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事ができるよう取り組みを進めることが必要です。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挙げることができるような対策に集中して取り組みます。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたっていますが、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必要です。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しします。

### **3 計画の推進**

#### **(1) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進**

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りますが、前方不注意や操作不適といった安全運転義務違反に起因する交通事故は、依然として多く、全体の多くを占めています。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を警察と連携して、よりきめ細や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きます。

また、本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  
の状況を的確に踏まえた取り組みを行います。

#### **(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、市民主体の意識を醸成していきます。

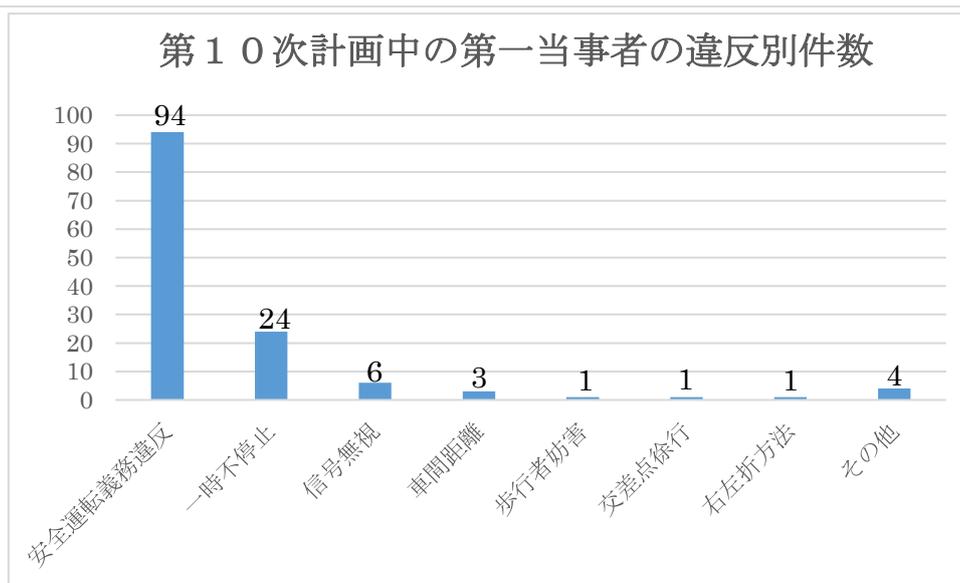
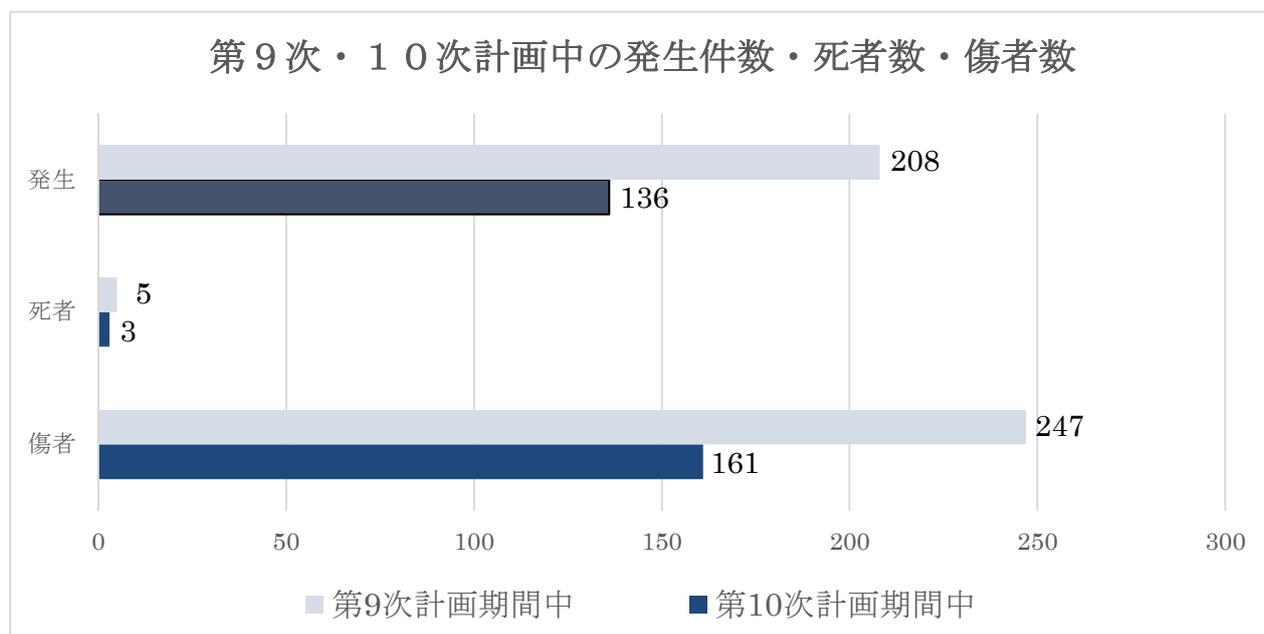
### **4 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項**

令和2年からの新型コロナウイルス感染症により交通をはじめとする様々な分野に影響が及び、課題や制約が生じています。このため、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間においても注視するとともに、必要な施策に臨機に取り組みます。

## 第2章 交通事故等の現状等

### 1 第10次交通安全計画期間中の交通事故の現状

深川市における第10次交通安全計画期間中（H28～R2）の交通事故の発生件数は136件、死者数は3人、負傷者数は161人で、第9次交通安全計画期間中の発生件数208件、死者数5人、負傷者数247人と比較すると、発生件数で72件、死者数2人、負傷者数86人の減となり、いずれも大きく減少しました。



事故類型別では、安全運転義務違反（前方不注意）が最も多く34件で全体の約24%、次に一時不停止が24件で約17%となっています。

## 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

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ですが、達成が難しいことから、本計画期間である令和7年までには、事故発生件数と負傷者数の減少を目指すとともに交通死亡事故ゼロの達成を目指します。

この目標を達成するために、市民の理解と協力のもと、第5章に挙げた諸施策を推進します。

## 第4章 目標達成のための重点課題

深川市は、道北圏と道央圏の中間に位置しており、国道・道道を含め約890 Kmの道路延長（付属資料 表1参照）をもつことから観光・輸送繁忙期等には通行車両が増加し、交通過密状態となります。さらに、冬季間は積雪・寒冷という厳しい自然条件等、地域的な特殊性を十分踏まえ、交通安全対策を考慮しており、第10次交通安全計画期間中の道路交通事故の発生件数並びに死傷者数及び負傷者数が減少していることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策の①道路交通環境の整備 ②交通安全思想の普及徹底 ③安全運転の確保 ④道路交通秩序の維持 ⑤救急救助活動・被害者支援の充実 ⑥鉄道及び踏切道における交通安全の6項目を柱として交通安全対策を実施するものです。

特に重点課題を次のとおり設定し、関係機関・団体等へ取り組みが促進されるよう情報発信を行っていきます。

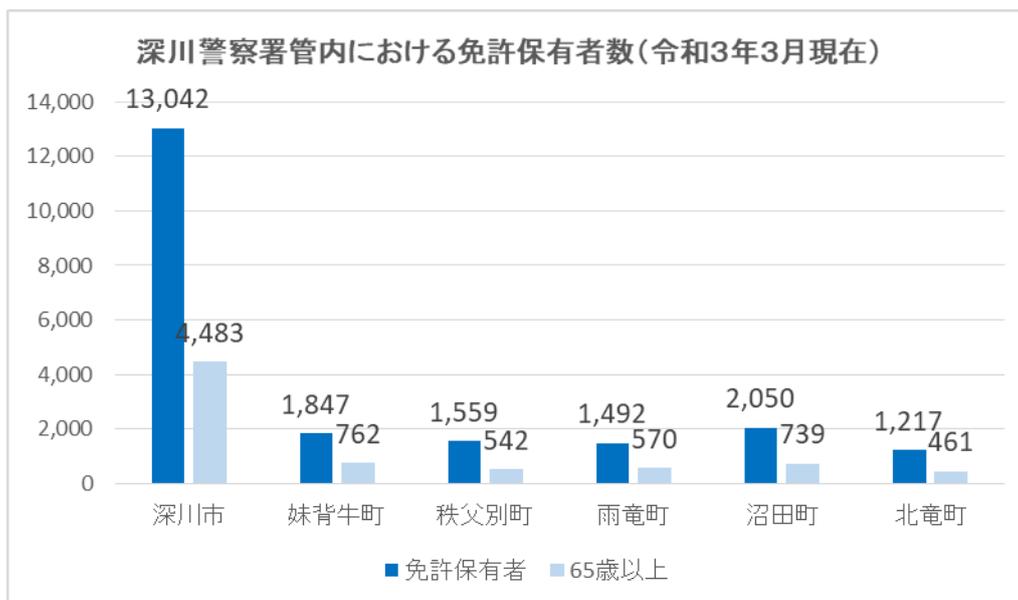
### 【重点課題】

#### 1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

深川市の65歳以上の高齢者の割合は令和3年3月末現在で約42%であり、全国平均（約29%）と比べてもかなり高く、運転免許保有者における高齢者の割合も約34%（全国約23%）と高くなっております。

また、深川市における過去5年間の交通事故を見ると、第1当事者の約36%が65歳以上の高齢者となっており、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・確保に向けた取り組みが必要となっています。

こうしたことから、高齢者を対象とした交通安全教室など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、通院や買い物など日常生活を支える交通サービスを検討していかなくてはなりません。



## 2 飲酒運転の根絶

平成27年に道民一人ひとりが「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が制定されました。

しかし、道内では全国に比べ、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。

本市におきましても引き続き、この条例に基づき、飲酒運転を根絶するための市民を巻き込んだ運動が必要です。

## 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、法定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おります。

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における被害の軽減を図ることが必要です。

## 4 シートベルトの全席着用

近年、運転者及び助手席のシートベルト着用率は高くなっていますが、後部席における着用率は全道平均で4割程度に止まっているため、シートベルト全席着用の徹底について、普及啓発活動が必要です。

## 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。

自転車利用の交通マナーについて「北海道自転車条例」や「自転車の安全利用五則」とともに広報啓発を行うことが必要です。

## 6 冬季における陸上交通の安全

深川市は1年間の約3分の1が雪に覆われる積雪寒冷地で、吹雪による視界不良、積雪による道路幅員減少、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、冬季特有の気象による交通環境により交通事故が発生しています。

特に、全道的には冬季における歩行空間の確保に関する住民ニーズは大きく、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た施策の取り組みが必要となっています。1年を通じても冬期間の交通事故は多発しているため、日頃から状況を確認する必要があります。

## 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、これまでも警察や道路管理者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行っており、交通事故の件数も減少していますが、交通事故のない社会を目指すための交通環境の整備については、安全で安心な交通社会を構築するためにも、地域住民との協働による取り組みを進めます。

また、少子高齢化が進展する中で、子ども、高齢者及び障がい者の安全・安心な歩行空間を確保するためにも、人優先の道路交通環境の整備を図ります。

#### (1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまでの国による交通安全対策は、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、交通安全のための対策は依然として十分とは言えません。

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ける歩道の整備など、「人」の視点に立った交通安全対策を推進します。

#### ア 生活道路における安全対策の推進

交通事故の多い地域等においては、信号機や道路標識の設置について地域要望が多くあることから、これらについて北海道等に設置について要望していくとともに、道路標識の高輝度化・大型化等、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示にするなどの視認性の向上を北海道等に求めてまいります。

#### イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携しています。これらの「深川市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り組みを支援するとともに、高齢者や障がい者等を含めたすべての人が安全に安心して活動ができる社会を実現するために、公共施設、病院等の周辺を中心に、平坦性が確保された歩道等の整備に努めます。

## **(2) 交通安全施設等の整備事業の推進**

少子高齢社会を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

また、歩行者・自転車対策及び生活道路対策を推進するため、人優先の考えのもと、公安委員会に「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な交通事故対策の推進を働きかけます。

## **(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実**

高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保については、平成28年策定の深川市地域公共交通網形成計画により、地域の暮らしを支える持続可能な公共交通網の形成に努めるとともに、デマンド交通等、地域にとってより利用しやすい公共交通サービスの導入について検討します。

## **(4) 無電柱化の推進**

歩道の幅員確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上を図ります。

## **(5) 自転車利用環境の総合的整備**

増加している歩行者と自転車の事故対策として、歩行者・自転車・自動車が通行する部分の適切な分離により、安全な通行の確保に努めます。

また、放置自転車を減らし、違法駐車防止に努めます。

## **(6) 災害に備えた道路交通環境の整備**

地震、豪雨、豪雪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、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上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223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します。

## **(7) 冬季道路交通環境の整備**

冬季における歩行者の安全・安心な通行のため、除雪等による歩行空間の確

保に努めます。特に、通学路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も、安全で快適な歩行者空間を確保するために、歩道除雪や防滑砂の散布等の実施に努めます。

## 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もと、交通社会の一員として、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つつ、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人となるためにも、重要な意義を有しています。

交通安全意識を向上や交通マナーを身に付けるには、人間の成長過程に合わせて、生涯にわたる学習と、市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意識が必要なことから、交通安全思想の普及に努めます。

### (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

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じて、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の習得とともに、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技能及び知識の習得を目標とします。

このため、幼稚園・保育園等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を得ながら、あらゆる場面で交通安全教育を推進します。

#### 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、心身の発達段階に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識の習得とともに、道路及び交通の状況に応じて安全に通行するために、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。

このため、小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を得ながら、学校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、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等、交通安全教育を推進します。

## 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、必要な技能と知識の習得とともに、道路を通行する場合は、思いやりを持って、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮することを目標とします。

このため、中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を得ながら、学校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、交通安全教育として取り組みます。

## 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、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識の習得とともに、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健全な社会人を育成することを目標とします。

このため、高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を得ながら、学校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更に理解を深めることを、交通安全教育として取り組みます。

## 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、北海道において免許取得時及び免許取得後の運転者への教育が行われています。また、運転免許取得後は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、危険予測・回避能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解が必要です。

また、公安委員会による各種講習会や自動車学校が受講者に応じて行う運転者教育のほか、事業所の安全運転管理者及び運行管理者が行う交通安全教育などが行われていますが、これら研修会等への参加を促進するため、周知並びに啓発活動等に取り組みます。

## 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、身体機能の変化によって歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響があることから、自ら納得して安全な交通行動を実践することができる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の理解とともに、道路及び交通の状況に応じて安全に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することを目標とします。

このため、町内会やシルバークラブ、関係団体と連携して、高齢者に対する社会教育活動、福祉活動等の多様な機会を活用した交通安全教室の開催や反射材の活用などの交通安全用品の普及に努めます。

## 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、交通安全に必要な技能及び知識の習得のための交通安全教育を推進します。

## (2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行う関係機関・団体とは、交通安全教育に関する情報を共有し、相互に連携を図りながら交通安全教育を推進します。

また、必要に応じてその方法、利用する教材の見直しなど、効果的に交通安全教育に取り組むために研究に努めます。

## (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

市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を習慣付けるとともに、道路交通環境の改善に向けた取り組みを推進するため、関係機関・団体が情報交換を行い、また、相互に連携し交通安全運動を推進します。

交通安全運動の重点としては、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、効果的な交通安全運動を実施します。

また、交通安全運動の実施にあたっては、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市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図ります。

#### 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するための啓発に努めます。

また、歩行者には横断歩道を渡ることや、信号機の指示に従うこと、さらには、運転者に対して横断する意思を伝えるなどの交通行動等の周知に努めます。

#### 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た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を推進します。

反射材用品等の普及にあたっては、衣服や靴、靴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、製品についての情報提供に努めます。

#### 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については、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行うとともに、関係機関・団体や安全運転管理者、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」という市民の規範意識の確立を図ります。

#### 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の向上のため、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します。

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ります。  
このため、あらゆる機会や媒体を通じて着用徹底の啓発活動を行います。

#### 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を高めるため、母子健康手帳の交付時をはじめ、幼稚園・保育園等と連携し、保護者及び幼児に対して正しい使用方法の啓発に努めます。

#### ク 自転車の安全利用の推進

自転車は本来車両であり、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の実践や、自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、「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等自転車の正しい乗り方やヘルメットの着用について、普及啓発を行います。

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、画面を見ながらの乗車、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周知・徹底を図ります。

また、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、十分な自覚と責任が求められることから、意識を転換するための啓発を行います。

#### ケ 伝わりやすい広報の実施

交通安全に関する広報については、年間の交通安全運動期間を中心に見やすい広報を目指します。

また、各団体や町内会等の交通安全に関する広報活動を支援するため、資料や情報の提供を行います。

さらに、交通安全指導車の運行による街頭啓発による広報と併せて事故防止対策に努めます。

## コ その他の普及啓発活動の推進

高齢者の交通事故防止に関する意識を高めるとともに、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図ります。また、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努めます。

また、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態や危険性のほか、ヘルメットの着用について、他の啓発活動と併せて周知を行います。

## （４）交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全に関係する民間団体には、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します。

また、それぞれの団体における交通安全活動が効果的かつ積極的に行われるよう、団体相互の連絡調整と連携した活動を推進するものとします。

特に、深川市の交通安全活動の推進母体である「深川市交通安全協会」の活動、及び関係団体等の交通安全活動を支援し、団体の主体的な活動を推進します。

## （５）地域における交通安全活動への参加・協働の推進

市内における交通安全は、市民だけではなく、本市を訪れたり通過する方々も含めたそれぞれの安全意識に支えられていることから、市内・市外の範囲を超えた活動や参加が必要です。

交通安全思想の普及のためには、市、警察署、関係団体、事業所等と市民が連携を密にした上で、地域における実情に即した早朝啓発などの身近な活動を推進し、市民等の参加・協働を積極的に進めます。

## 3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力の向上が必要であり、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が必要です。このため、北海道等と連携し、運転者に対する教育等の充実に図ります。

### **(1) 運転者教育等の充実**

安全運転教育は、安全運転に必要な知識及び技能の習得し、安全に運転する能力を向上させるためのものですが、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・性格的な適性や交通事故の悲惨さを踏まえ、また、自らの身体機能や健康状態について自覚する中で、運転者自らが安全に運転しようとする意識を向上させることを目標に、北海道と連携し教育内容の充実を研究してまいります。

### **(2) 高齢運転者対策の充実**

高齢者が安全に運転を継続できるよう、更新時講習等を実施している関係機関と連携を図り、高齢者講習の充実に努めます。

また、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ります。

### **(3) シートベルト、チャイルドシートの正しい着用の徹底**

シートベルト、チャイルドシートの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用等の啓発を行います。

### **(4) 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、実践できる運転者を育成するために、講習等の実施や各種広報媒体等を活用した広報や啓発を行い、冬型事故の防止に努めます。

## **4 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、交通指導取締りや暴走族取締り等を通じて、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

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を推進します。

## **(1) 交通の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置いた交通指導取締りを強化します。特に、飲酒運転や無免許運転など、悪質性、危険性の高い違反や自転車利用者に対する指導取締りを強化していきます。

## **(2) 暴走行為者対策の推進**

暴走行為者追放の気運を高揚させるため、暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群集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、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行います。

# **5 救助救急活動・被害者支援の充実**

交通事故による負傷者の救命のため、また、被害を最小限にとどめるために、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・協力関係の確保に努めます。

## **(1) 救助・救急体制の整備**

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・救急体制を推進します。

また、現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）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、消防機関が行う講習会等の開催について周知を行います。

ドクターヘリについては、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、救急業務におけるドクターヘリの積極的活動を推進するとともに、複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び

救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を求めています。

## (2) 交通事故被害者支援の充実

関係機関と連携を図り、北海道警察が作成した「交通事故被害者の手引き」を活用するなどし、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務に努めます。

また、交通事故被害者等の心情に配慮した対応を行うため、職員の研修に努めます。

## 6 鉄道及び踏切道における交通安全

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があります。

また、道内の運転事故の約7割を占める人身障害事故と踏切事故の多くについては、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係しているため、鉄道事業者による安全対策に加えて、踏切事故防止の広報活動により、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透を図ります。

# 深川市交通安全対策会議委員・幹事名簿

(令和3年12月17日現在)

役職	所属	所属役職	氏名
会長	深川市	市長	山下 貴史
委員	深川市	副市長	早川 雅典
委員	国土交通省北海道開発局 札幌開発建設部深川道路事務所	所長	渡邊 重樹
委員	北海道空知総合振興局 札幌建設管理部深川出張所	所長	増田 幹雄
委員	北海道旭川方面深川警察署	署長	坂本 則夫
委員	北海道旅客鉄道株式会社深川駅	駅長	小林 久祐
委員	深川市交通安全協会	会長	山本 時雄
委員	深川市交通安全指導員会	会長	蓑口 老晴
委員	深川商工会議所	会頭	富岡 正幸
委員	深川市農民協議会	委員長	岡部 一郎
委員	深川地区安全運転管理者協会	会長	増永 潤一
委員	深川地区連合会	副会長	杉本 俊
委員	深川市校長会	会長	松井 正明
委員	深川市PTA連合会	副会長	高木原 健治
委員	深川市町内会連合会連絡協議会	会長	遠藤 晃一
委員	深川市男女平等参画推進協議会	副会長	高田 恵子
委員	深川市教育委員会	教育長	吉村 理明
委員	深川地区消防組合	消防長	江刺 寿彦
幹事	北海道旭川方面深川警察署交通課	課長	菅沼 禎之
幹事	深川市企画総務部	部長	三浦 浩二
幹事	深川市建設水道部	部長	小林 辰也

## 第 1 1 次深川市交通安全計画付属資料

表 1	道路状況	1
表 2	車両台数の推移	2
表 3	交通事故発生状況	
3-1	全国、全道、市内別交通事故発生状況	3
3-2	月別交通事故発生状況（以下市内）	4
3-3	類型別交通事故発生状況	5
3-4	曜日別交通事故発生状況	6
3-5	時間別交通事故発生状況	7
3-6	第一当事者の年齢階層別交通事故発生状況	8
3-7	路線別交通事故発生状況	9
3-8	第一当事者の違反別交通事故発生状況	10～11
3-9	交通事故死亡現場説明書・位置図	12～13
表 4	交通安全施設整備事業実績	14

表 1 道路状況

(単位：m)

路線名	区分	実延長	市内延長	市内舗装延長	車道最大幅員	起点～終点
道央自動車道		443,500	26,300	26,300	23.5	大沼公園 IC～士別剣淵 IC
深川留萌自動車道		39,870	5,564	5,564	23.5	深川西 IC～留萌大和田 IC (深川 JCT～深川西 IC 間を除く)
一般国道	12号	156,797	17,669	17,669	21.0	札幌市中央区北1条西3丁目 ～旭川市永山2条13丁目
〃	233号	50,905	9,141	9,141	16.0	旭川市4条通7丁目 ～留萌市元川町2丁目
〃	275号	281,040	21,643	21,643	11.0	札幌市中央区北1条東14丁目 ～枝幸群浜頓別町大通り3丁目
主要道道旭川芦別線		23,920	4,397	4,397	8.5	国道12号線交点 ～芦別市国道38号交点
〃	深川雨竜線	13,459	5,575	5,575	16.5	深川市3条9番 ～雨竜町追分国道275号交点
〃	旭川深川線	11,863	10,618	10,618	16.0	旭川市神居古潭国道12号交点 ～深川市3条12番国道233号交点
〃	増毛稲田線	51,351	1,962	1,962	5.5	増毛町字信砂 ～音江町稲田国道12号交点
〃	旭川多度志線	30,955	18,505	18,505	8.8	旭川市1条8丁目 ～多度志町国道275号交点
〃	深川豊里線	19,043	18,801	18,801	9.5	深川市音江町国道12号交点 ～旭川市神居町豊里旭川芦別線交点
一般道道深川多度志線		13,609	12,094	12,094	11.5	深川市西町7番 ～多度志町国道275号交点
〃	深川(停)線	217	217	217	6.5	深川停車場 ～深川市3条9番国道233号交点
〃	多度志(停)線	710	710	710	6.0	深川市多度志停車場 ～深川市旭川多度志線交点
〃	鷹泊 鷹泊(停)線	4,890	4,890	4,890	15.5	深川市鷹泊停車場～深川市鷹泊
〃	多度志一已線	9,367	9,367	9,367	8.5	多度志町旭川多度志線交点 ～深川市3条25番旭川深川線交点
〃	湯内内園線	9,682	9,682	9,682	9.5	多度志町旭川多度志線交点 ～音江町内園国道12号線交点
〃	幌内湯内線	8,654	8,654	8,654	6.5	深川市幌内国道275号交点 ～深川市湯内旭川多度志線交点
市道(854路線)		693,871	693,871	398,863	—	
総計		—	892,064	597,056	—	

資料 NEXCO 東日本、札幌開発建設部深川道路事務所、札幌建設管理部深川出張所、深川市都市建設課  
(令和3年4月1日現在)

表 2 車両台数の推移

(単位：台)

区分 年度	総 数 車 両	貨 物 自 動 車	乗 合 用 バ ス	乗 用 自 動 車	大 型 特 殊	そ の 他 用 途	小 型 二 輪 車	軽 自 動 車
平成 28 年	16,907	1,788	62	7,698	310	370	266	6,413
29 年	16,918	1,796	61	7,658	321	368	272	6,442
30 年	16,837	1,807	60	7,570	331	374	266	6,429
令和 元年	16,966	1,789	60	7,468	334	361	264	6,690
2 年	16,935	1,789	58	7,451	333	383	259	6,662

資料 深川市税務課、北海道運輸局旭川運輸支局（各年 3 月 31 日現在）

※令和元年より北海道運輸支局では軽自動車の台数を調査していない

※令和元年、2年の軽自動車の台数は深川市税務課で把握している課税対象台数から小型特殊、小型二輪の台数を引いた台数。

※（参 考） 免許及び乗用車所有率

人 口	19,767	世 帯 数	10,614
免許人口	13,042	乗用自動車 軽自動車 保有台数	14,113
所 有 率	1.5 人に 1 人	所 有 率	1 世帯に 1.32 台

資料 深川市市民課・税務課、深川警察署、北海道運輸局旭川運輸支局  
(令和 3 年 3 月 31 日現在)

表3-1 全国、全道、市内別交通事故発生状況（平成28年～令和2年）

区別	年別	発生件数 (件)	死者数 (人)	負傷者数 (人)
深川市	28	35	0	42
	29	25	0	30
	30	26	2	27
	1	26	0	29
	2	24	1	33
合計		136	3	161
北海道	28	11,330	158	13,490
	29	10,815	148	12,673
	30	9,931	141	11,494
	1	9,594	152	11,045
	2	7,898	144	9,043
合計		49,568	743	57,745
全国	28	499,232	3,904	617,931
	29	472,069	3,694	579,746
	30	430,345	3,532	524,695
	1	381,002	3,215	460,715
	2	309,000	2,839	368,601
合計		2,091,648	17,184	2,551,688

表3-2 月別交通事故発生状況（平成28年～令和2年）

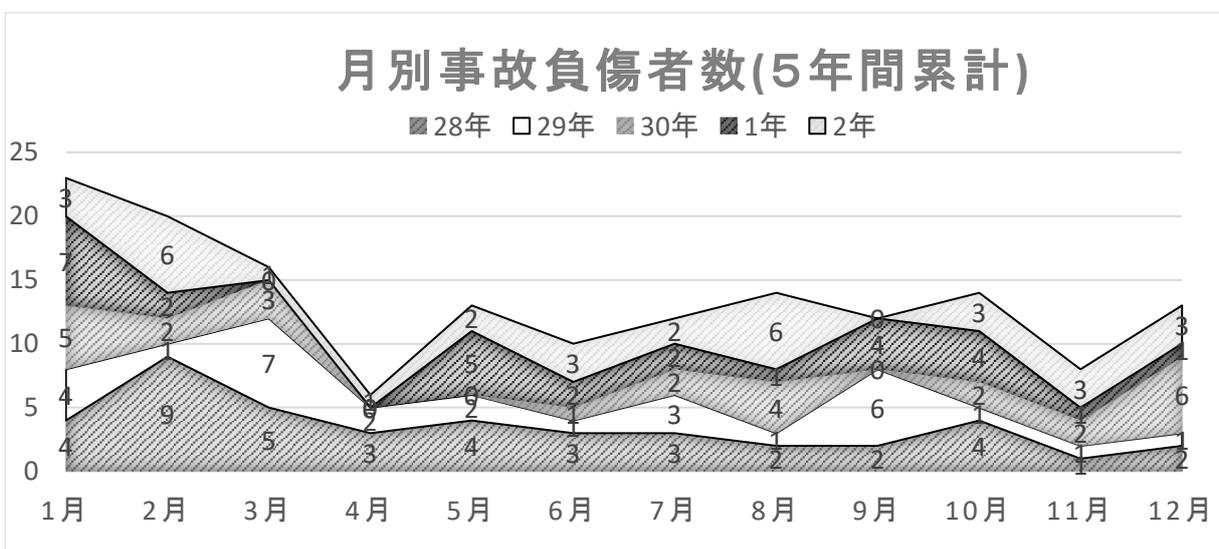
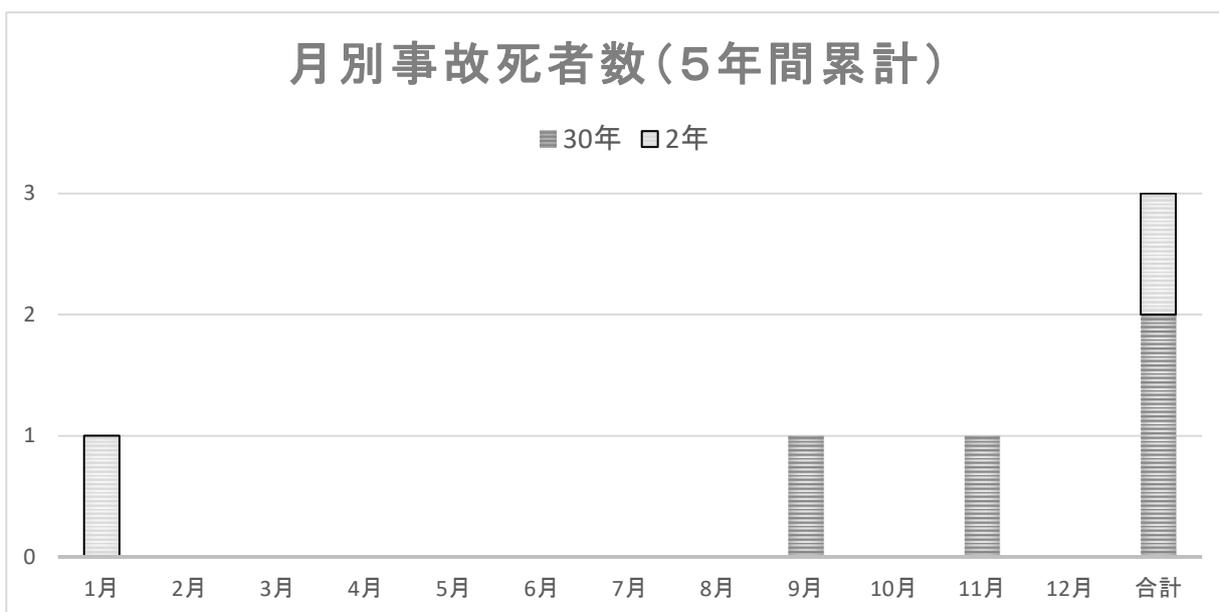
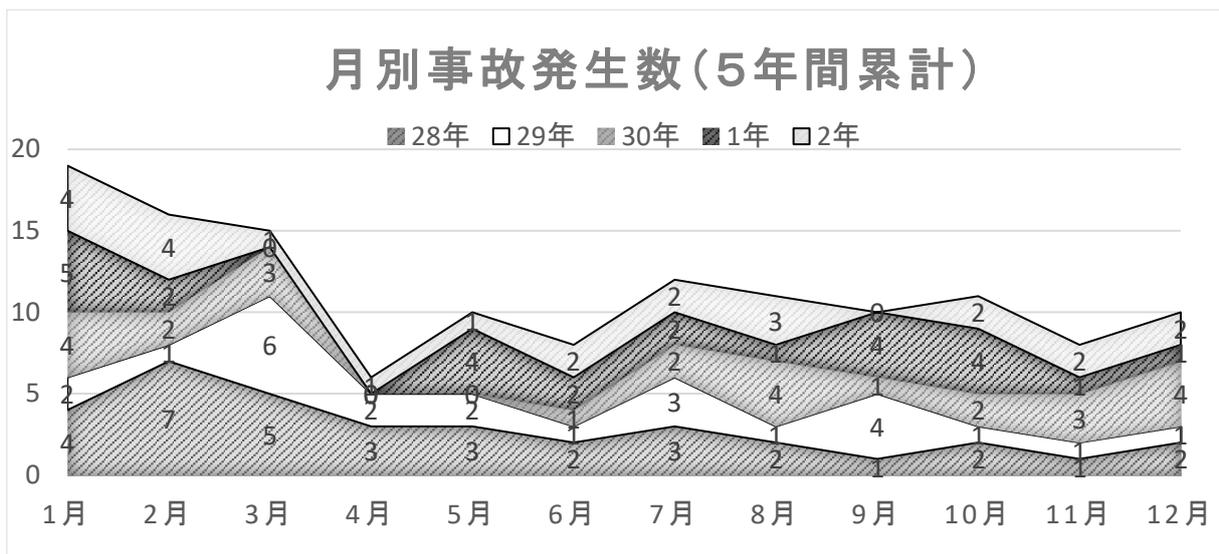


表3-3 類型別交通事故発生状況（平成28年～令和2年）

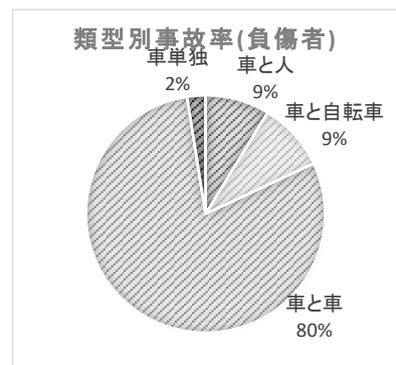
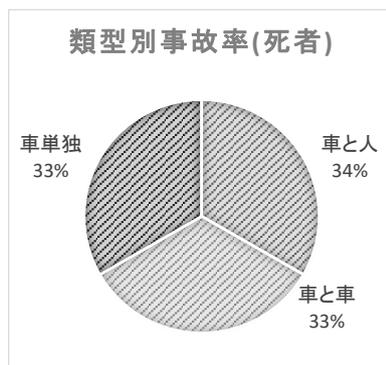
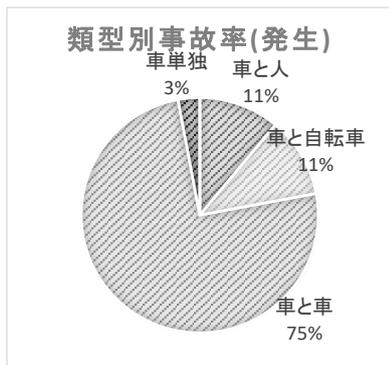
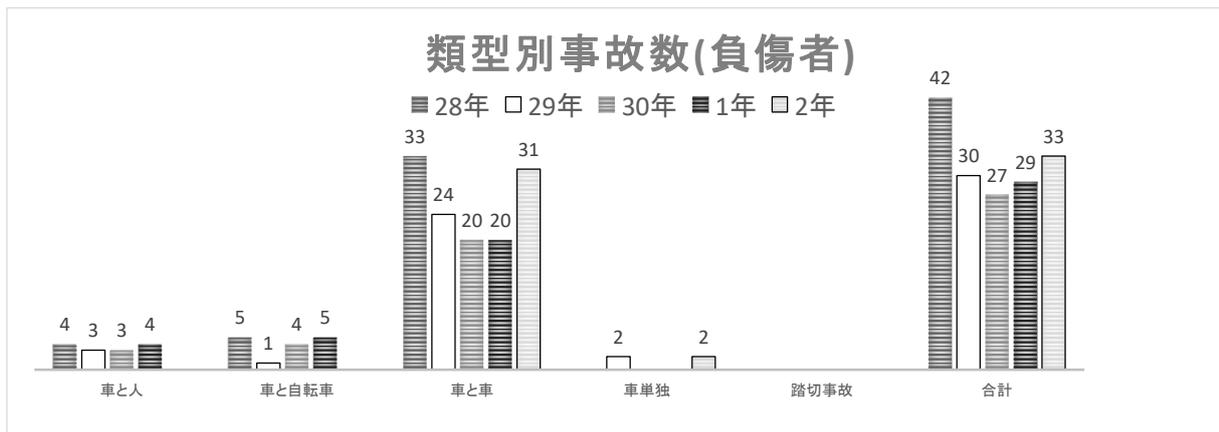
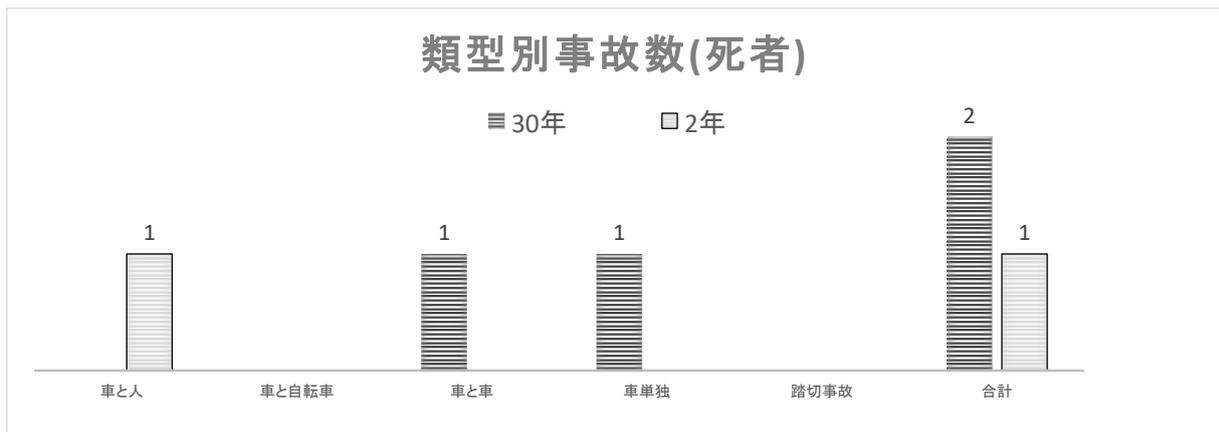
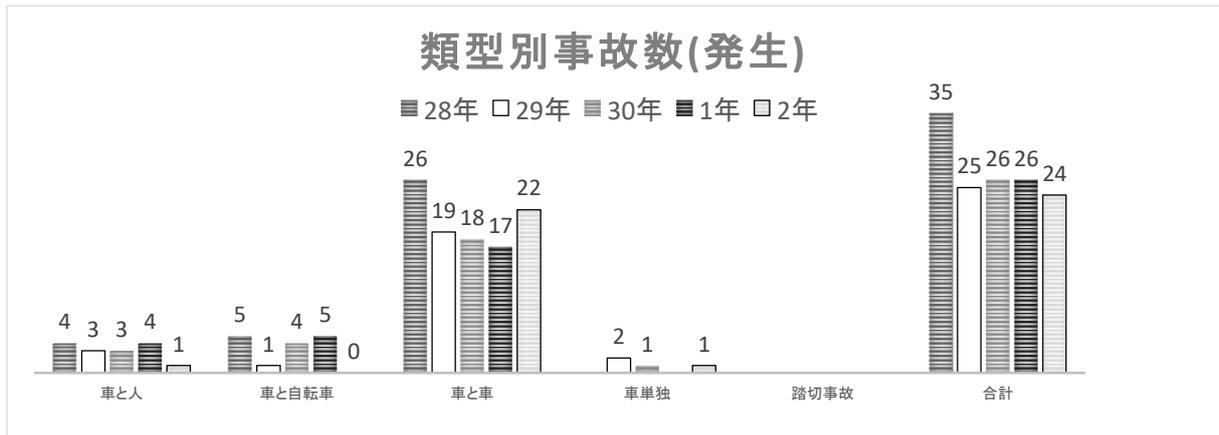


表3-4 曜日別交通事故発生状況（平成28年～令和2年）

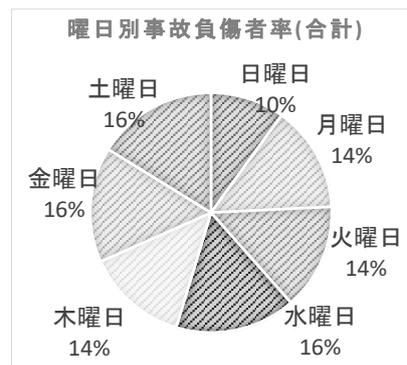
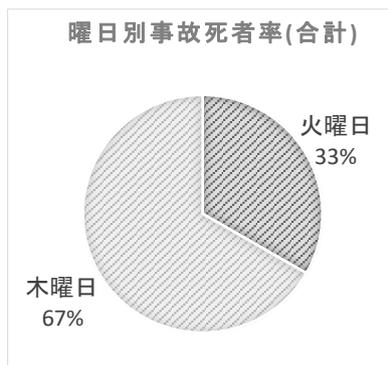
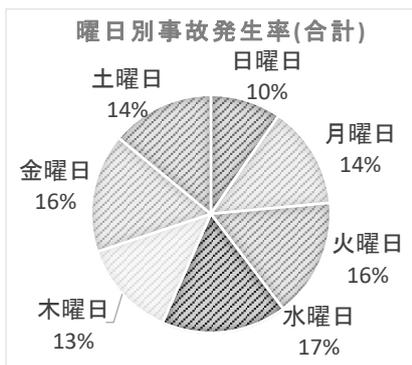
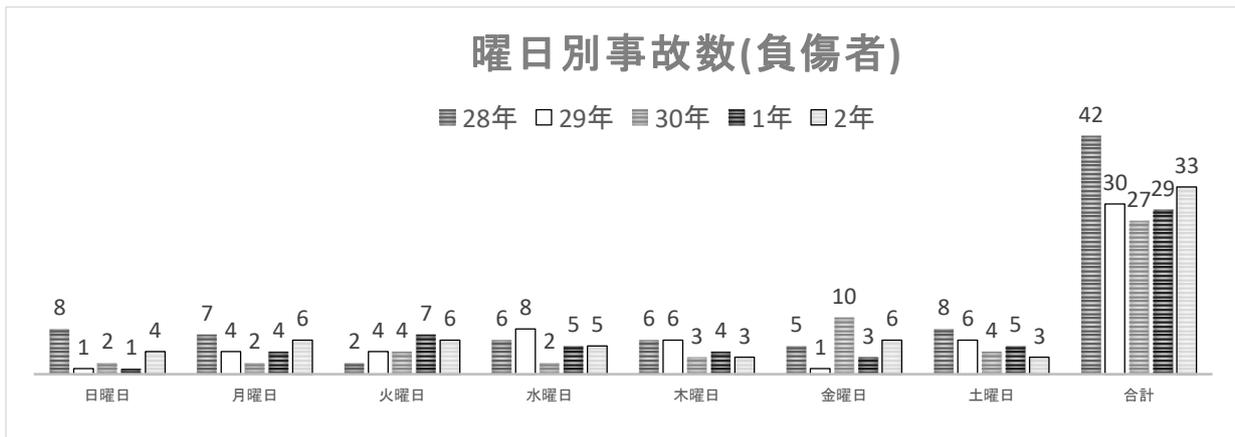
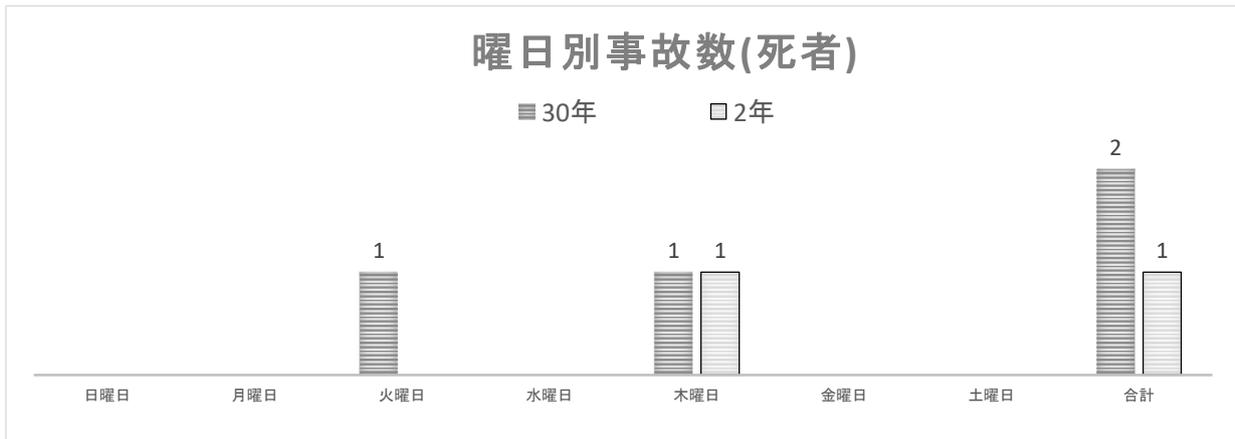
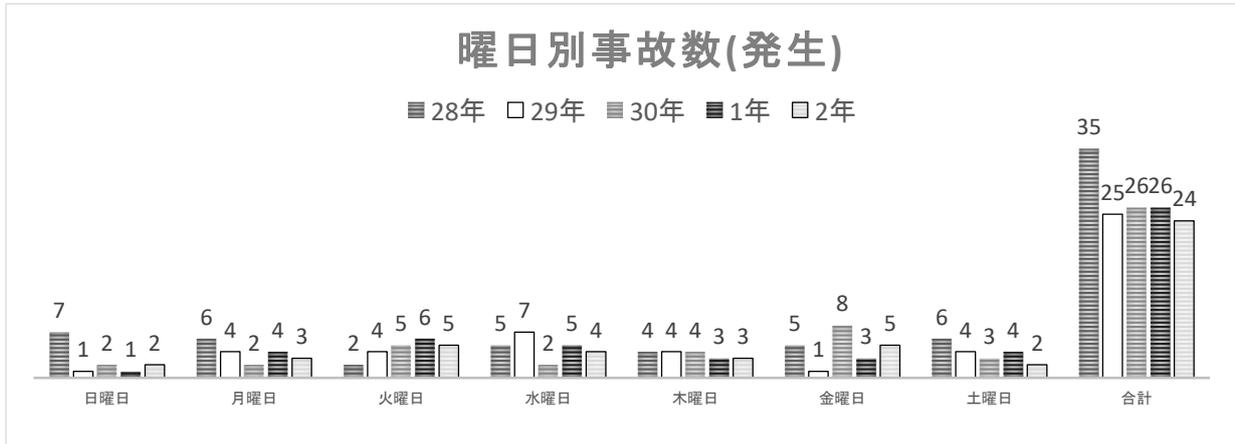


表3-5 時間別交通事故発生状況（平成28年～令和2年）

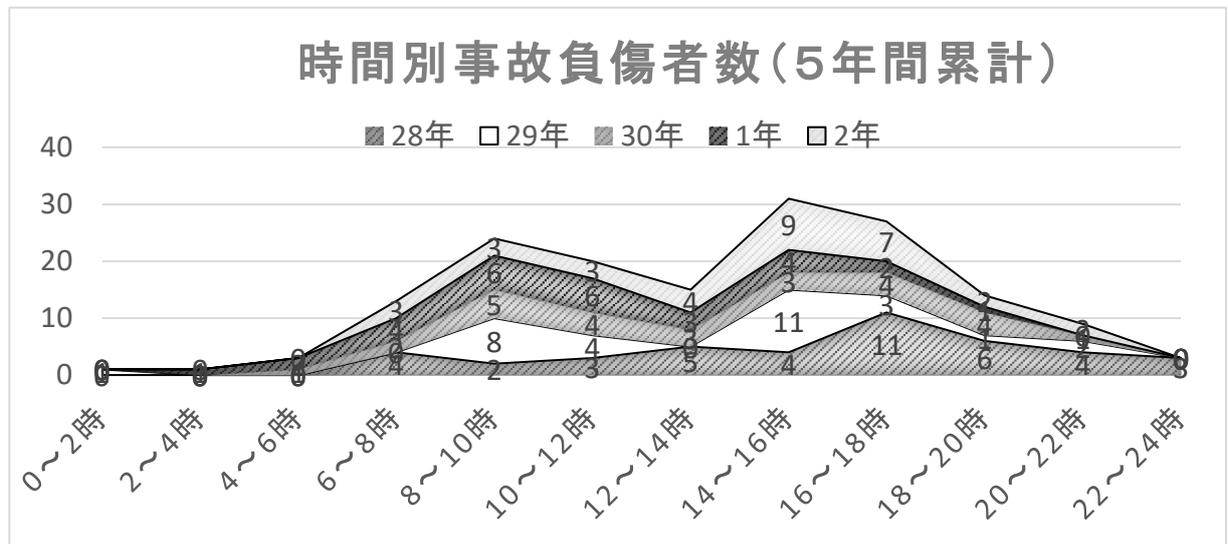
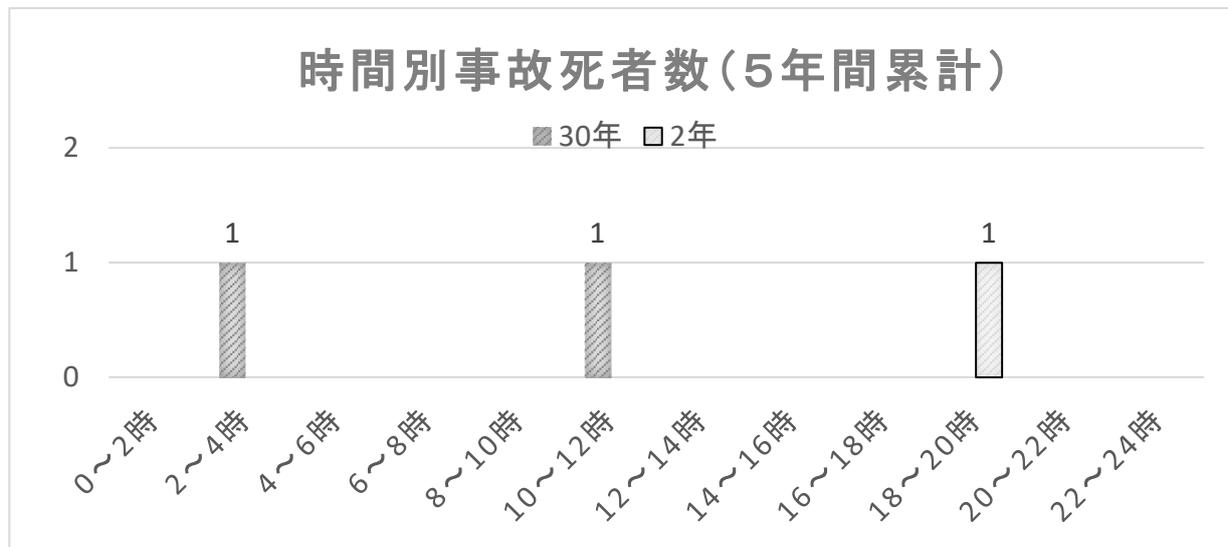
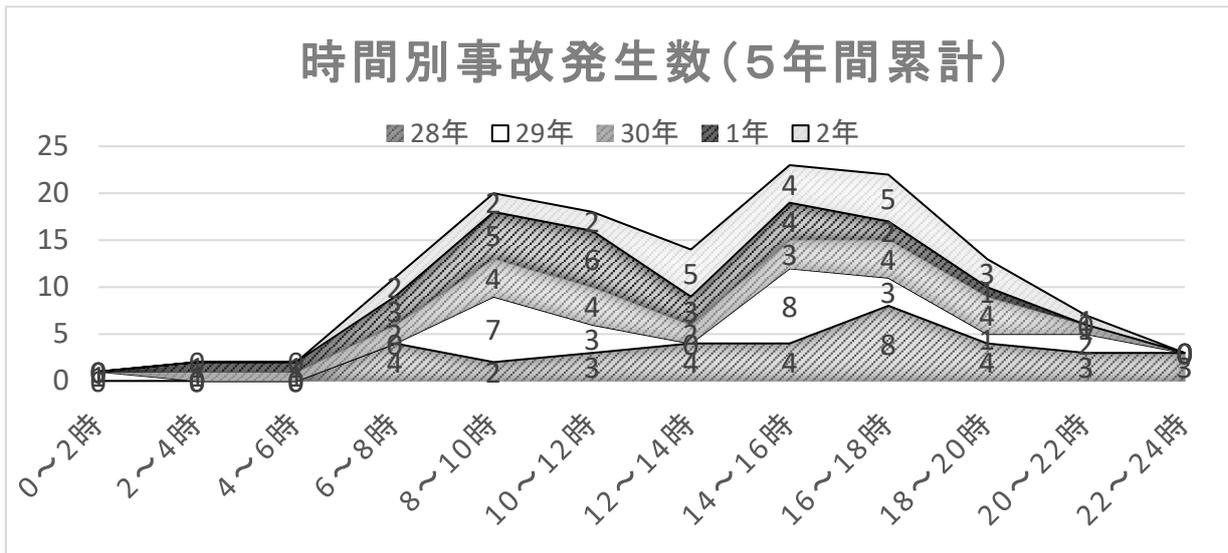


表3-6 第一当事者の年齢層別交通事故発生状況（平成28年～令和2年）

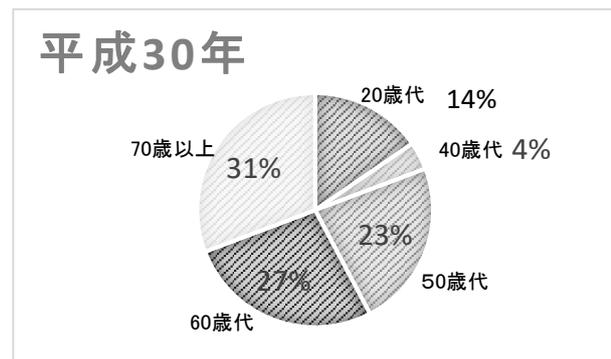
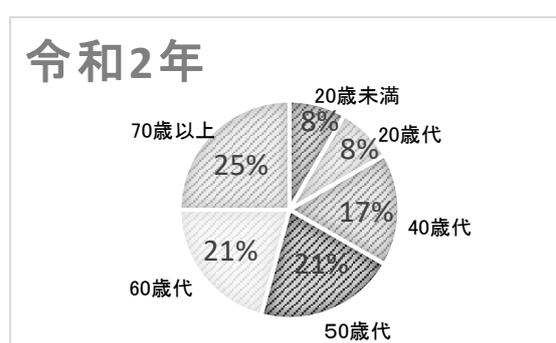
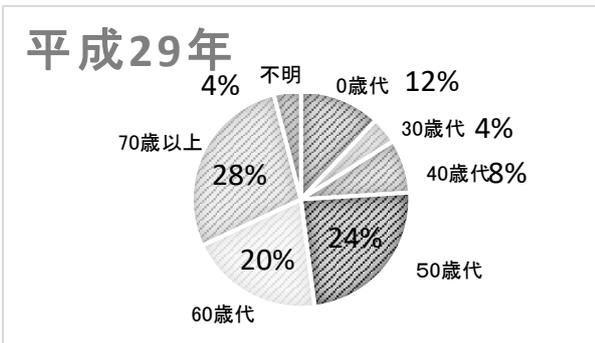
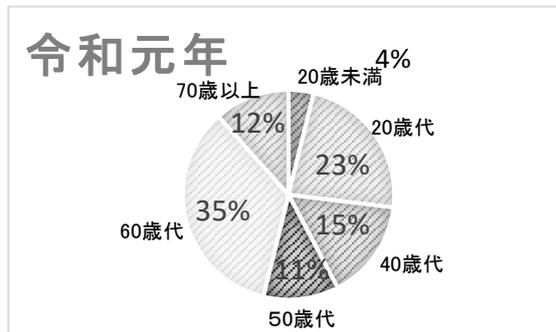
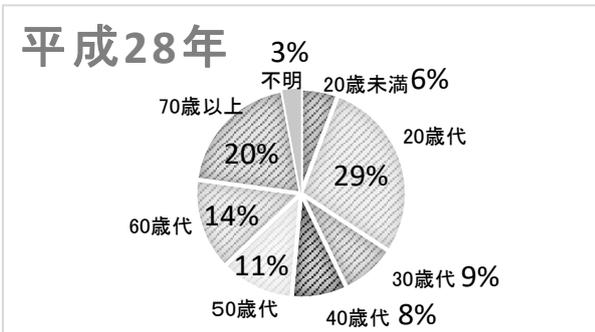
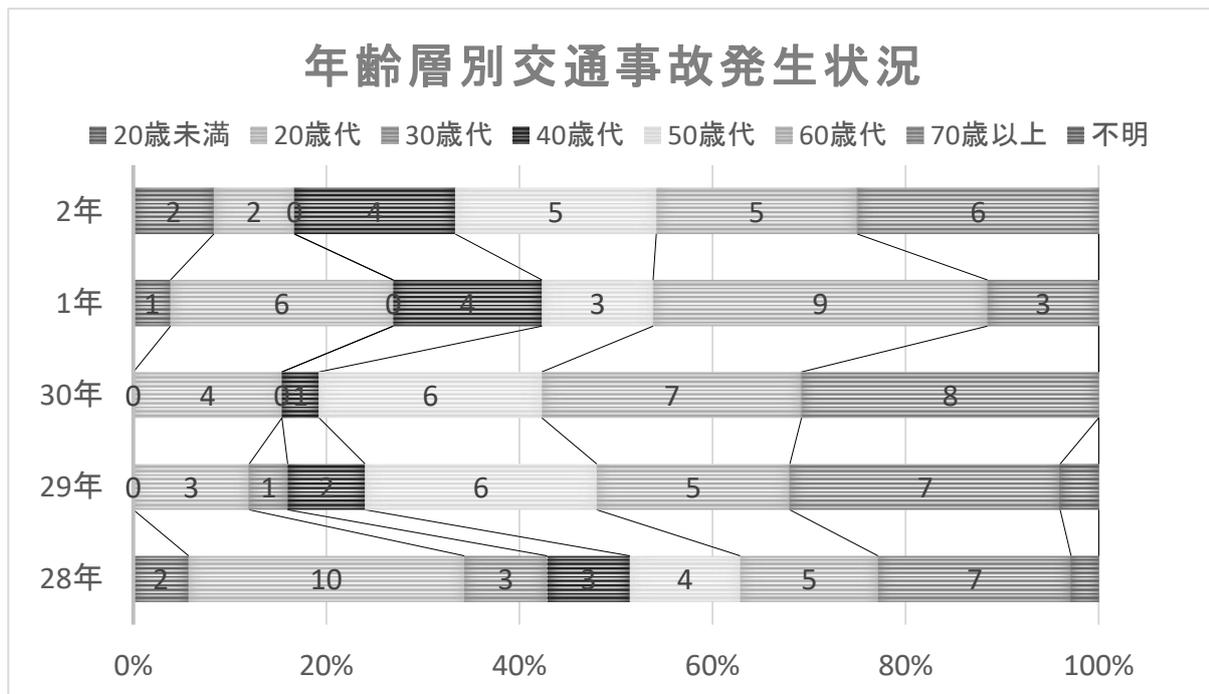


表3-7 路線別交通事故発生状況（平成28年～令和2年）

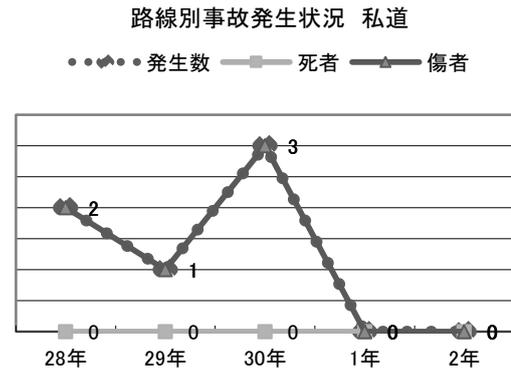
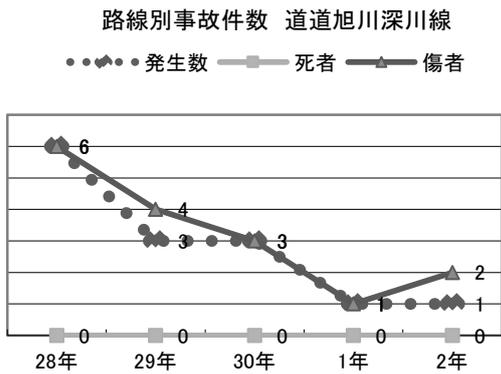
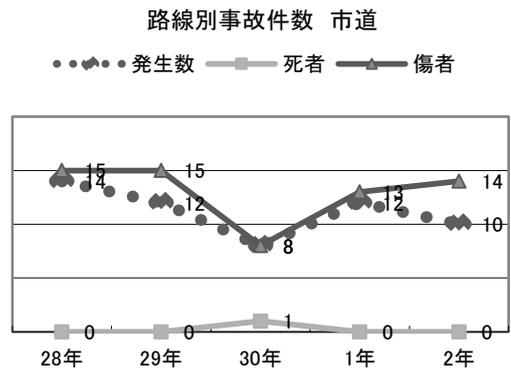
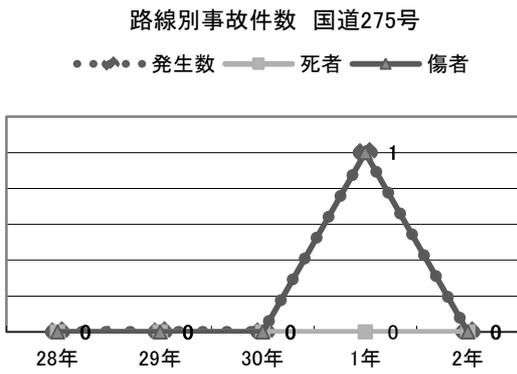
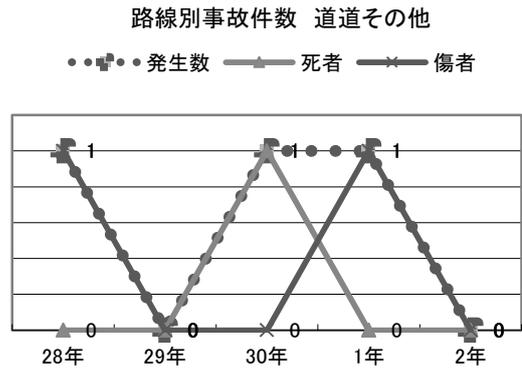
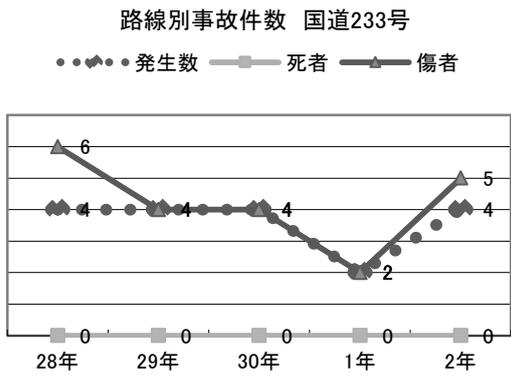
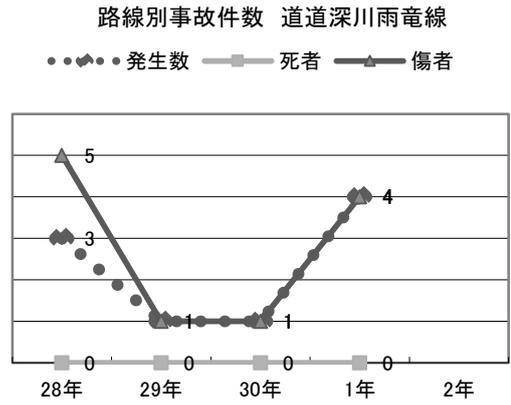
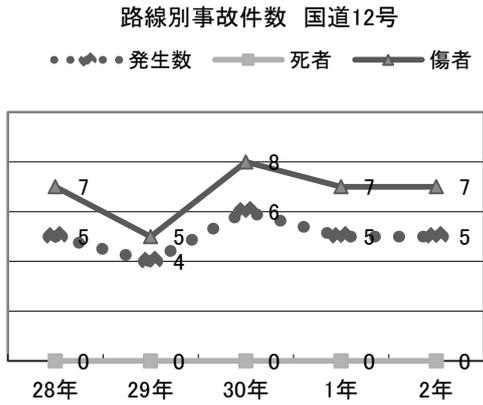


表3-8 第一当事者の違反別交通事故発生状況（平成28年～令和2年）

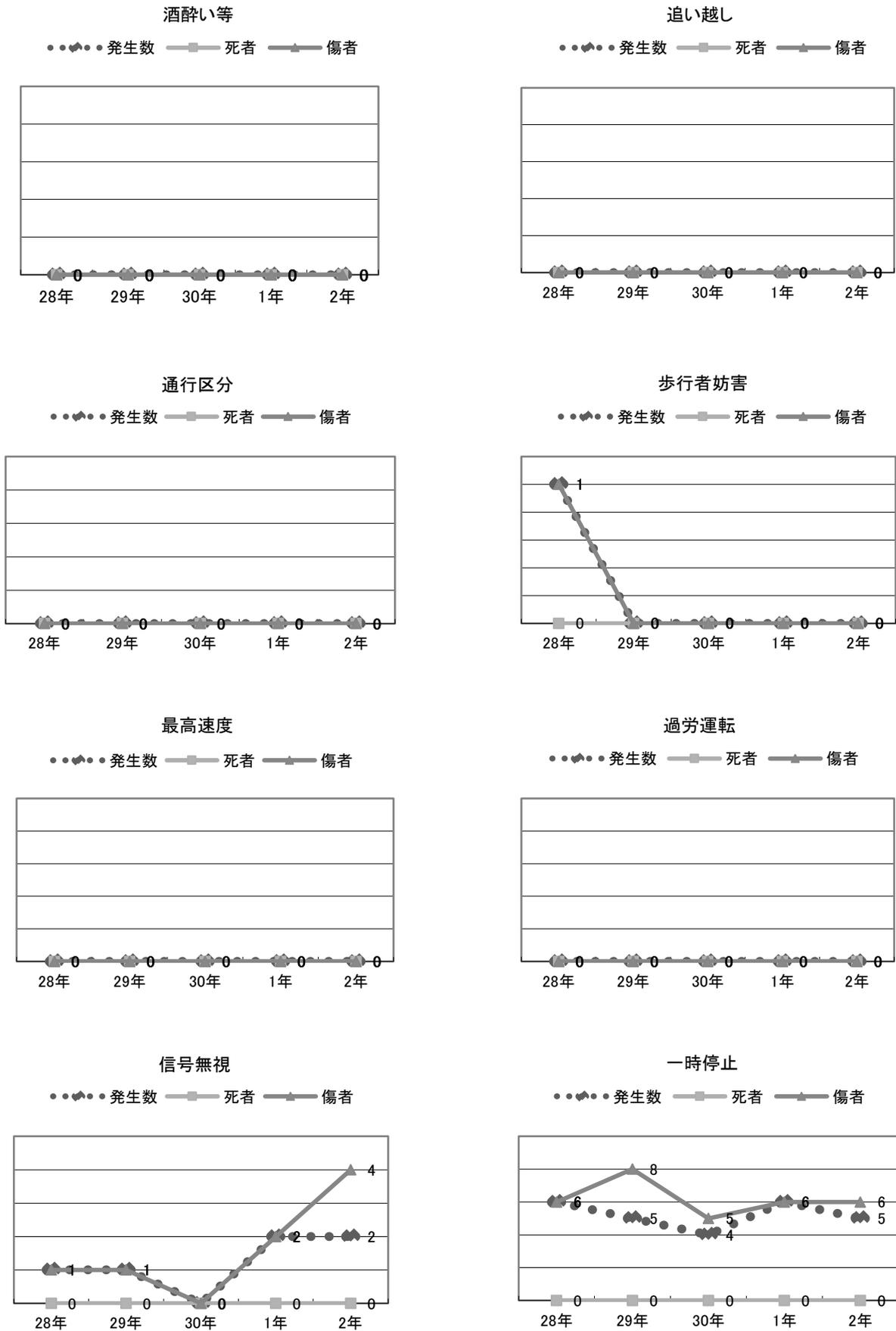


表3-8 第一当事者の違反別交通事故発生状況（平成28年～令和2年）

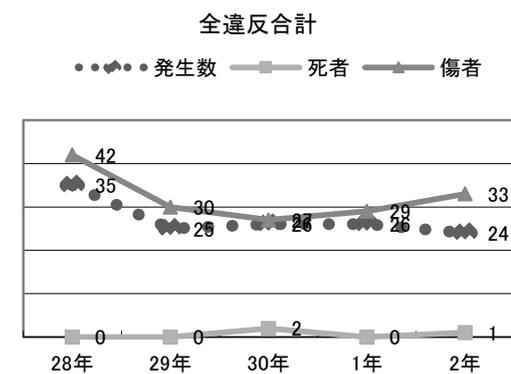
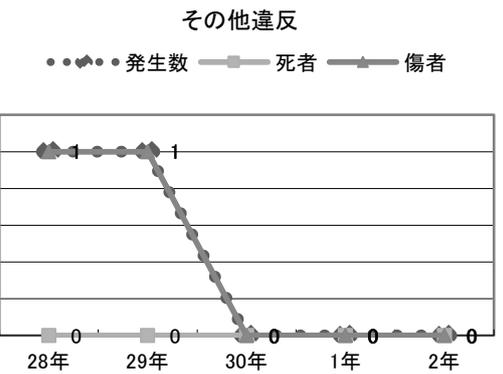
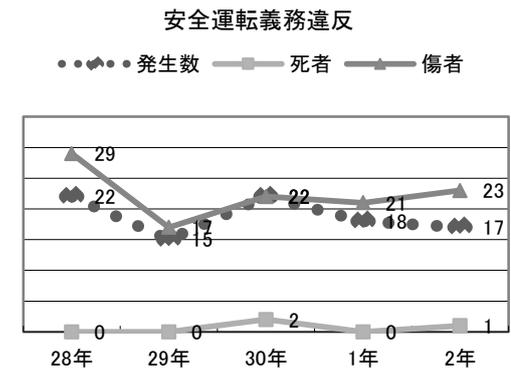
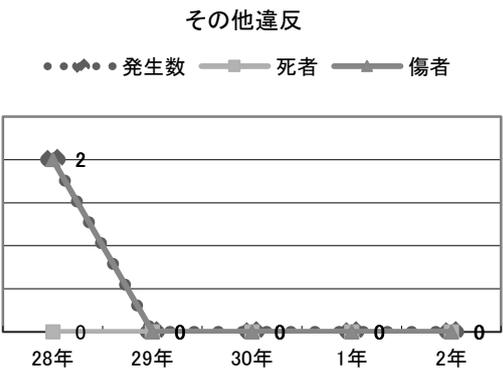
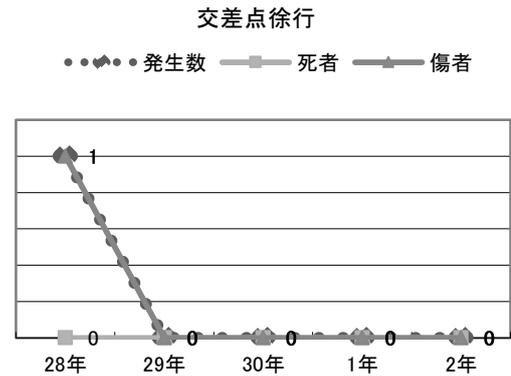
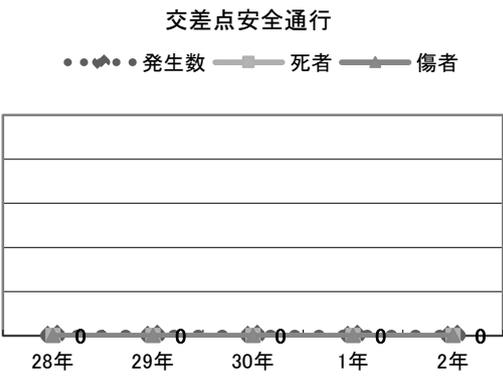
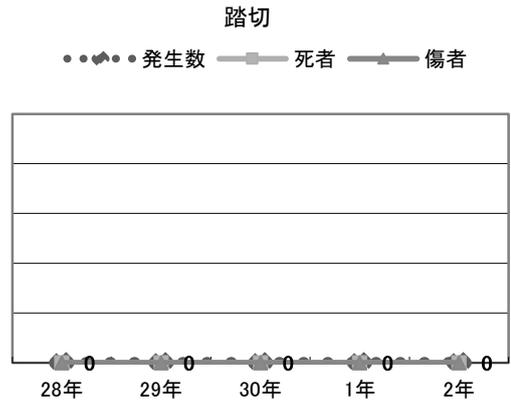
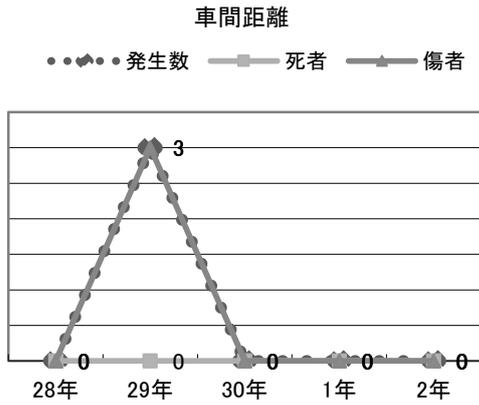
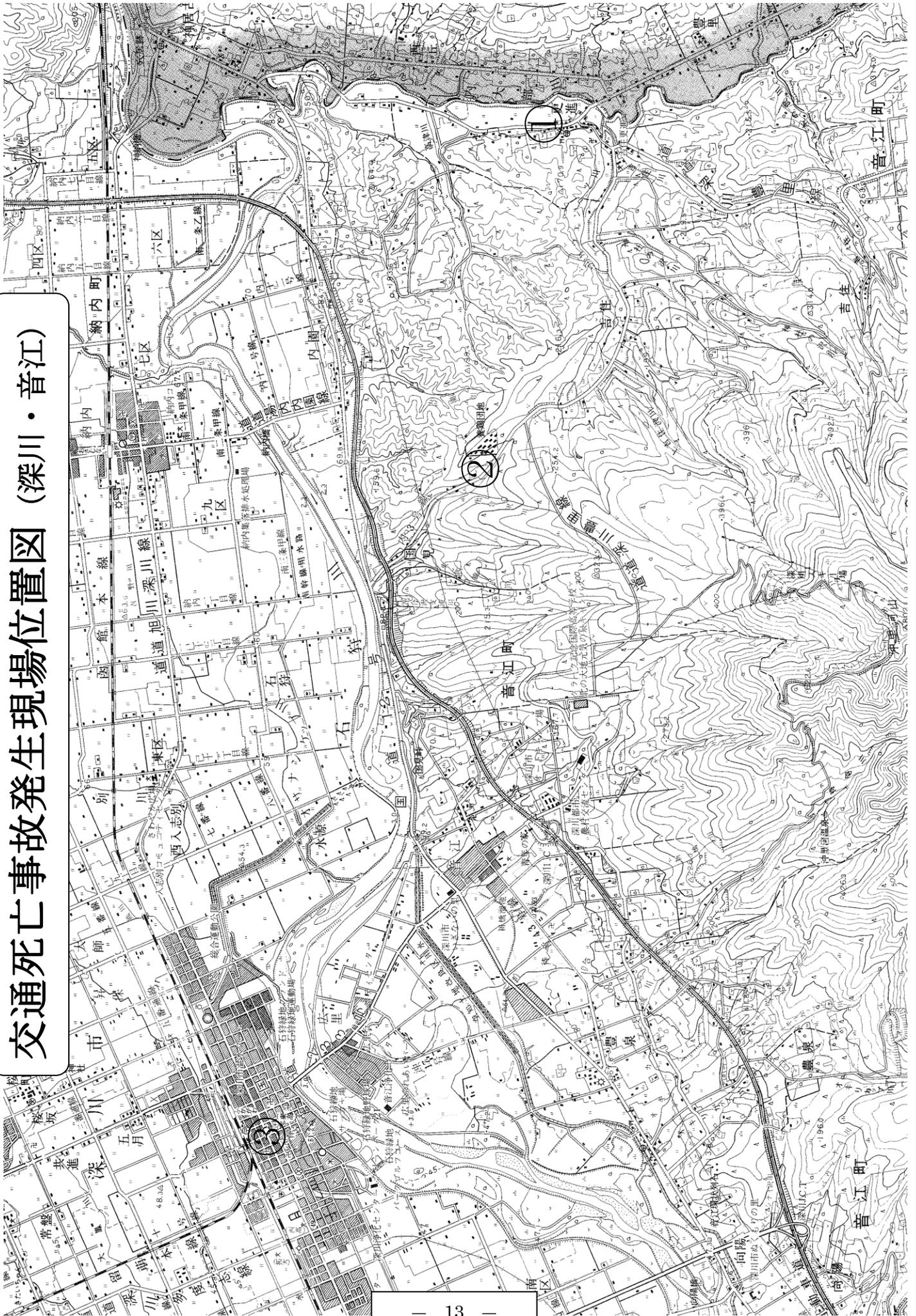


表 3-9 交通事故死亡現場説明書

位置図 No.	年月日及び時間	発生場所	年齢	性別	事故の概要
①	30年9月18日 11時05分頃	音江町字更進（道道旭 川芦別線）	53	男性	バイクが走行中、対向車線にはみだし、走行中のトラックの側面に衝突、バイクの運転手（市外）は道路中央あたりで倒れ、死亡。
②	30年11月15日 未明 （13時15分発見）	音江町字国見（市道内 3号線）	87	男性	軽四乗用車が走行中、ゆるやかな右カーブにおいて、対向車線にはみ出しそのまま右の路外へ転落し、軽四乗用車の運転手（市外）が死亡。
③	2年 1月30日 7時20分頃	3条6番交差点（道道 深川雨竜線）	66	女性	交差点で、右折しようとした軽四乗用車が横断歩道を歩行中の歩行者（市内）に衝突、歩行者は転倒後に軽四乗用車に乗り上げられ、死亡。



交通死亡事故発生現場位置図 (深川・音江)

表4 第10次交通安全施設整備事業実績

	年度	国 道(札幌開発建設部)	道 道(札幌建設管理部)	市 道
歩 道 造 成	28	1路線拡幅 L= 310		5路線(W=1.0~2.5) L=729
	29		1路線(マウンドアップ) L= 50	4路線(W=2.0~4.5) L=673.36
				1路線(舗装リフレッシュ) L= 580
	30		1路線(マウンドアップ) L= 75	4路線(W=2.5~4.5) L=1027.2
				1路線(舗装リフレッシュ) L= 780
	1		1路線(マウンドアップ) L= 93	6路線(W=1.3~4.5) L=900.6
				1路線(舗装リフレッシュ) L= 75
2		1路線(マウンドアップ) L= 40	3路線(W=2.5~4.5) L=285.2	
計		L= 310	L= 460	L=3565.36
案 内 標 識 設 置	28			
	29			1路線 2基
	30			1路線 2基
	1			
	2			1路線 7基
	計		なし	なし
警 戒 標 識 設 置	28			2路線 3基
	29		1路線 2基	2路線 2基
	30			1路線 1基
	1			
	2			1路線 4基
	計		なし	2基
防 護 柵 設 置	28			
	29		1路線 L=441	1路線 L=64
	30		1路線 L=180	1路線 L=3
	1			
	2	1路線 L=1,753		
	計	L=1,753	L=621	L=67
道 路 照 明 灯 設 置	28	1路線 1基		2路線 2基
	29			
	30			1路線 5基
	1	1路線 1基		1路線 1基
	2			
	計	2路線 2基	なし	8基
そ の 他	28	区画線延長 L=33,200	道路区画線 L=44,923	道路区画線 L=3,603
		道路区画線(センターライン) L=13,100		道路区画線(維持補修)L=13,100
		道路区画線(外側線) L=36,800		視線誘導標 11基
		すべり止め舗装 L=140		
		横断歩道カラー化 3カ所		
	29	区画線延長 L=92,041	道路区画線 L=20,865	道路区画線 L=3,615
		車道舗装のカラー化 L=180		道路区画線(維持補修)L=13,470
	30	区画線延長 L=87,592	道路区画線 L=26,584	視線誘導標 18基
				道路区画線 L= 6,286
				道路区画線(維持補修)L=6,770
	1	道路区画線(中央・外側線) L=203,288	道路区画線 L=28,420	視線誘導標 19基
			電線共同溝 L=150(L,R)	道路区画線 L=4073.3
	2	道路区画線 L=187,070	道路区画線 L=11,924	道路区画線(維持補修)L=4,514
			電線共同溝 L=140(L,R)	視線誘導標 3基
			道路区画線 L=4,754	
			道路区画線(維持補修)L=5,575	
			視線誘導標 40基	
			道路反射鏡 20基	