

滝川市交通安全計画（第8次）

平成23年度～平成27年度

滝川市交通安全対策会議

目 次

計画の基本理念

第1章	道路交通の安全	1
第1節	道路交通の現状	1
1	道路交通事故のない社会を目指して	1
2	道路交通事故の現状	1
第2節	道路交通安全対策	2
1	道路交通安全対策を考える視点	2
(1)	高齢者の安全対策	2
(2)	子どもの安全対策	3
(3)	歩行者の安全対策	3
(4)	自転車の安全対策	3
2	講じようとする施策	3
(1)	期別運動の実施	3
(2)	高齢者を対象とした事業の取り組み	4
(3)	夜光反射材着用の普及	4
(4)	体験型、参加型の交通安全講習会	4
(5)	シートベルト・チャイルドシート着用の徹底	4
(6)	自転車事故防止	4
3	交通安全教育の推進	5
(1)	幼児に対する交通安全教育の推進	5
(2)	小学生に対する交通安全教育の推進	5
(3)	中学生に対する交通安全教育の推進	5
(4)	高校生に対する交通安全教育の推進	5
(5)	成人に対する交通安全教育の推進	6
(6)	高齢者に対する交通安全教育の推進	6
(7)	障がい者に対する交通安全教育の推進	7
4	道路交通環境の整備	7
5	効果的な交通規制の推進	7
6	重点的な事故対策の推進	7
7	自転車利用環境の整備	8
8	総合的な駐車対策の推進	8
9	災害に備えた道路交通環境の整備	8
第2章	踏切道の安全	9

第1節	鉄道交通の現状	9
1	鉄道交通環境	9
2	鉄道事故の現状	9
第2節	踏切道の安全対策	9
1	鉄道交通及び踏切道の安全対策を考える視点	9
2	講じようとする施策	9
第3章	冬季における交通安全	10
第1節	冬季における交通の現状	10
第2節	冬季における交通安全対策	10
1	冬季道路交通環境の整備	10
2	人優先の安全・安心な歩行空間の整備	11
3	講じようとする施策	11
4	安全運転の確保	11
第4章	交通事故被害者支援	12
資料編		13

計画の基本理念

「交通事故のない社会を目指して」

我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えたところであり、このような大きな環境変化を乗り越え、真に豊かで活力ある社会を構築していくためには、その前提として、国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ある。

交通事故による被害者数が、災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、公共交通機関をはじ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ある。したがって、その重要性が認識され、様々な対策が取られてきたところであるが、依然として交通事故件数が高い水準で推移していることからすると、更なる対策の実施が必要である。

北海道では、国との連携を図りながら「交通事故のない社会を目指して」を目標に、施策推進にあたっての基本的な考え方を①人に係る安全対策②交通機関に係る安全対策③交通環境に係る安全対策の3本柱を定め、道民の参加・協働型の交通安全活動について、更なる推進を図ることとしている。

滝川市では、平成18年度の事故件数は203件であり、平成22年度は112件となり5年間で91件45%の減少、傷者数は平成18年度267人から平成22年度128人と138人52%の減少となった。しかしながら、今なお年間およそ130人の方が交通事故で死傷されており、交通事故をめぐる情勢は依然として極めて厳しい状況にある。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、交通事故のない社会を目指すものである。

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、官民挙げて交通事故を起こさないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向けて「人優先」の交通安全思想を基本とした交通安全の推進の新たな取り組みが必要である。本計画においては、このような観点から①道路交通の安全②踏切道の安全③冬季における交通安全のそれぞれの交通について、交通社会を構成するひと、交通機関、交通環境の三要素について相互の関係を考慮しながら、高齢者や子ども、歩行者、自転車等に関する安全対策を重点的に可能な限り成果目標を設定した施策を推進する必要がある。併せて、これら三要素を結び付け、それぞれの施策効果を高めるものとして情報を活用することが重要であり、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、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。

また、交通事故が発生した場合には、迅速な救助・救急活動で負傷者の救命を図るとともに、被害者支援の充実を図るものとする。

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故の現状

1. 道路交通事故のない社会を目指して

交通事故のない社会は、誰もが願うことである。

交通事故のない安全で安心な社会を実現させ、すべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会を形成することが必要である。

そのためには、事故の要因、それに対する方策について、十分な分析・検討を行い、効果的な対策に取り組むとともに、環境整備や地域住民が積極的に参画していく組織づくりに努めるべきと考える。

2. 道路交通事故の現状

道内における近年の交通死亡事故の発生状況をみると次のとおりである。

- ① 65歳以上の高齢者の死者数が高い水準で推移しており、全死者数の約5割を占めている。このうち、6割は歩行中及び自転車乗用中の事故によるものである。
- ② 16歳から24歳までの若者の死者数が大きく減少しており、特に自動車乗車中の減少が顕著である。
- ③ 最高速度違反及び飲酒運転による死亡事故件数が減少している。
- ④ 運転操作不適による死亡件数のうち60歳以上が約6割近くを占めている。

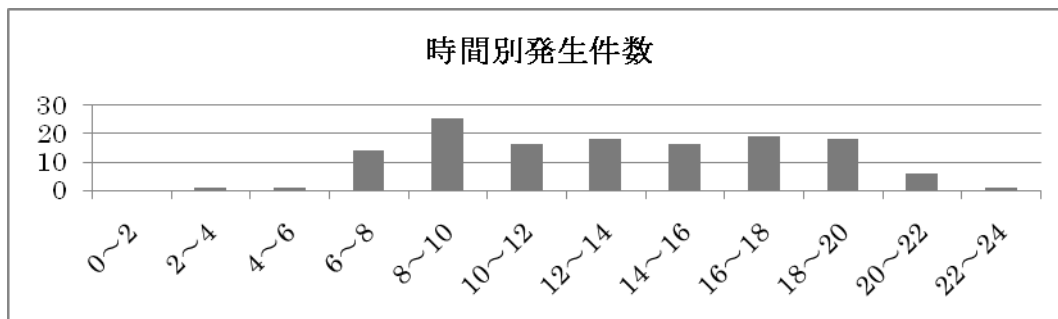
近年の交通死亡事故が減少している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の向上、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことによる。

全道の交通死亡事故件数の減少の要因は次のとおりである。

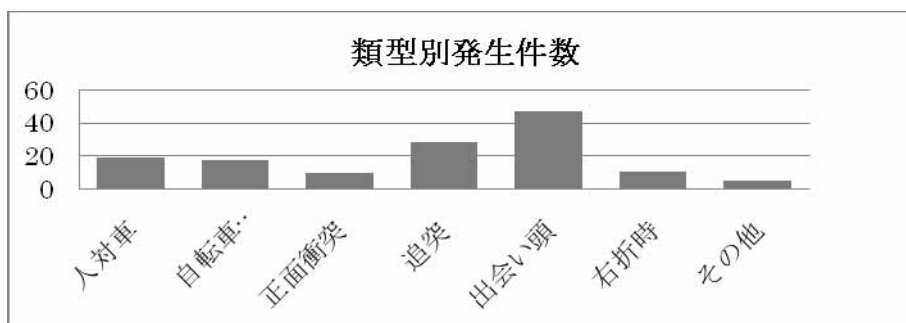
- ① 飲酒運転等悪質・危険性の高い事故の減少
- ② シートベルト着用率の向上に伴う致死率（自動車乗車中）の低下
- ③ 危険認知速度（車両の事故直前速度）の低下
- ④ 法令違反の歩行者の減少
- ⑤ 車両の安全性の向上

一方、滝川市における交通事故の傾向としては次のとおりである。

- ① 当事者による対象別では、高齢運転者、女性運転者、建設業運転者が5割強を占めている。
- ② 時間別では、8時から18時までの発生が7割となっている。



- ③ 原因別では、一時停止、安全運転義務違反が約8割となっている。
- ④ 事故類型別では、車両相互の出会い頭、追突事故が約6割となっている。



- ⑤ 年齢層別死傷者では30歳代、50歳代が多く高齢者は2割となっている。

第2節 道路交通安全対策

1 道路交通安全対策を考える視点

(1) 高齢者の安全対策

交通事故者のうち高齢者の占める割合が極めて高いこと、併せて、今後においても増加の傾向にあることから、高齢者が安全にかつ安心して外出できる地域づくり・交通社会の形成が必要である。

そのためには、さまざまな高齢者の実態を踏まえたきめ細かな交通安全対策を推進し、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合、後段の自動車を運転する場合を考えた対策を構築する必要がある。特に自動車の運転については、今後、大幅に増加することが予想されることから、事故を起こさないようにするための対策を強化することが課題である。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、高齢者が交通安全機関を日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携し

実施することと併せて、居住地近くで発生することが多いことから、地域における交通安全活動を充実させることが重要である。

(2) 子どもの安全対策

安心して子どもを育てることができる社会の実現を目指して、防犯はもちろんのこと、交通事故から子どもたちを守る観点からも交通安全対策について、通学路等における歩道等の整備及び確保を推進する必要がある。

(3) 歩行者の安全対策

安全で安心な社会の安全を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者、子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが重要である。

通学路・生活道路等の確保をより一層重点的に進め、歩行者の安全確保を図る対策を推進する必要がある。

(4) 自転車の安全対策

自転車については、自動車と衝突した場合は被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合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。生活道路等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、自転車利用者におけるマナーや交通ルールに関する理解を深めることを目的に交通安全教育等の指導を図る必要がある。

2 講じようとする施策

第7次滝川市交通安全基本計画の重点目標であった次の項目における今後の課題と取り組みについて

(1) 期別運動（4期、40日の交通安全運動）の実施

期別運動とは、春夏秋冬の4期に分け、それぞれ10日間を運動の期間と定め、交通安全運動「旗の波」を展開するものである。

交通安全運動「旗の波」の実施については、企業、団体、学校等が一同に会して取り組む事業であること、また、地域や企業が独自に取り組む機会も増えてきていることから、さらに発展した運動にする必要があることから、今後においても全市的な活動の広がりを推進することが必要である。

(2) 高齢者を対象とした事業の取り組み

老人クラブの例会等を利用した講話を引き続き実施し、体験型を加えるなど、内容を工夫した講座を実施する。

また、事故に遭わないよう、自分の命は自分で守る意識の高揚のため、65歳以上の独り暮らし高齢者宅を訪問し指導を実施するとともに地域別に研修会等の計画的な実施が必要である。

また、高齢者に対する運転免許証の自主返納の呼びかけを推進する。

(3) 夜光反射材着用の普及

リストバンド、靴用反射材、キーホルダー型夜光反射プレート、マスコット反射材などを配布または斡旋し、身に付けることにより、運転者への事故の抑制に繋がる効果が大きいことから、今後においても普及を図る。

(4) 体験型、参加型の交通安全講習等の充実

保育所、幼稚園、小・中学校、高等学校においては、行政と連携のもと学校のカリキュラムの中で実践的な講習会等を推進する。

また、出前講座を活用し、交通安全に関するメニューを作成することにより、市民への講習の場を広め安全に対する意識高揚を図る。

(5) シートベルト・チャイルドシート着用の徹底

すべての座席における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、全席着用の徹底を目指し、より効果的な啓蒙活動が必要である。

チャイルドシートにおいては、子どもが6歳になるまでは着用が義務付けられており、幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する効果的な啓発・指導に努め、子どもの体型にあったシートの着用及び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取り組みを強化する。

(6) 自転車事故防止

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る。

中・高校生及び高齢者への交通マナーの徹底が必要と考え、「自転車対策会議」において、各校及び老人クラブ等との連携を図ることが必要である。

3 交通安全教育の推進

(1) 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守り、交通マナーを実践する態度など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。

幼稚園・保育所等においては、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とらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

(2) 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道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に道路を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、道德、総合的な学習の時間等を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な走行、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性について交通安全教育を実施する。

(3) 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、道德、総合的な学習の時間等を通じて、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重点的に交通安全教育を実施する。

(4) 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を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する。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、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、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、生徒の多くが近い将来、普通免許等を習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う。

(5) 成人に対する交通安全の推進

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観点から、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の教育に努める。

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、教習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、安全運転に必要な技能及び技術、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・モラルの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所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。特に、歩行者事故を防止するため、運転者として歩行者（横断者）に対して、最大の注意を払い早期発見、回避の準備行動を習慣付けるための交通安全教育を推進する。

(6) 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、加齢に伴う身体技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、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育を推進するためには、交通安全指導担当者の養成、指導体制の充実に努める。また、関係団体、医療機関、福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習の内容の充実に努めるほ

か、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

(7) 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する。さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

4 道路交通環境の整備

近年、歩行者・自転車に関連する事故が生活道路において増加している傾向にある。今後の道路環境の整備を考えるにあたっては、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故の対策を両輪とした効果的・効率的な対策に取り組む。そのためには、地域や地元住民が自ら安全で安心な交通社会を構築するため、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みを作る等、地域・住民の主体性を養う取り組みを行う。

また、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全、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の整備の推進、併せて、交通安全教育の充実及び交通指導取締り強化を図っていくものとする。

5 効果的な交通規制の推進

- ・ 道路における危険を防止し、他の交通の安全と協力を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通量の状況等実態に応じた交通規制を合理的なものに改善する。
- ・ 通過交通の用に供される道路については、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止等の交通規制、さらに歩行者及び自転車利用者の用に供される道路についても、車両通行止めなど安全確保をするうえでの交通規制の強化を進める。

6 重点的な事故対策の推進

- ・ 幹線道路における交通事故について、より効果的に事故を減少させるために客観的データを集め、死傷率の高い路線を抽出し、重点的に事故対策を実施する。
- ・ 死傷率の高い交差点・道路に対しては、歩車分離式信号機の設置、

道路標識の高輝度化、中央分離帯・区画線等の整備、道路照明、交通事故の多い交差点等への交通安全旗の設置、視線誘導等の対策を推進する。

- ・ 重大事故の再発防止については、社会的に大きな影響を与えることから速やかに事故発生要因について調査するとともに、信号機等交通安全設備の設置について早急に講ずる。

7 自転車利用環境の整備

- ・ 駅周辺等における放置自転車等の問題解決には、自転車対策会議において、市、警察署、鉄道管理者、商業者、学校及び道路管理者が相互の協力体制を強固にすること、併せて、利用者への駐輪マナーの周知徹底を進める。

また、駐輪対策としてハード整備の充実、放置自転車等の対応が急務であり、放置自転車の発生防止、放置された自転車の撤去や処理を迅速に行うための関係条例の整備を行う。

8 総合的な駐車対策の推進

- ・ 道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、良好な駐車秩序を確立するため、時間・曜日・季節等により交通量の変化等の時間的視点と道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性の場所的視点から、現行規制の見直しや個々の時間、場所に応じた駐車規制を推進する。
- ・ 違法駐車排除に関しては、関係機関・団体との連携を図りながら、住民の理解のもと違法駐車締め出しの意識を高める。

9 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、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる道路ネットワークを確保し、また、豪雨、豪雪時等においても、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替える道路の整備を推進する。
- ・ 災害発生時には、必要に応じて緊急道路を確保し、混乱を最小限に抑えるため被災地への車両の流入抑制等の交通規制を的確に実施する。
- ・ 道路の被災状況や道路交通状況を把握するための情報の収集、分析を迅速に行う。また、防災協定に基づくFM G・S k yによる情報提供のほか、インターネット等を利用した道路・交通に関する災害情報の提供を促進する。

第2章 踏切道の安全

第1節 鉄道交通の現状

1 鉄道交通環境

人や物を大量に、高速に、かつ定時に輸送できる鉄道は、生活に欠くことのできない交通手段である。

高速で運行されている現在においては、列車の衝突や脱線等が発生すると多数の死傷者を生じる恐れがある。また、ホームでの人身傷害事故も発生する恐れがあることから、利用者等が事故に遭わないよう事故を防止する必要がある。

安心して利用できる安全で安定した鉄道輸送を目指し、列車事故やホームでの事故等の安全対策を推進していく必要がある。

2 鉄道事故の現状

北海道における鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、近年は下げ止まりの傾向にある。滝川市においては、平成17年には遮断機の発見が遅れ、線路上に逸脱し特急列車と衝突した事故が発生している。

その後においては、死亡事故は発生していない。

第2節 踏切道の安全対策

1 鉄道交通及び踏切道の安全対策を考える視点

鉄道の運転事故及び踏切事故は、長期的には減少傾向にある。

鉄道事故においては、今後においても安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な事故の未然防止とともに利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずるべく総合的な視点から施策を推進していく。また、踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであり、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制等の対策を実施すべき踏切道が今なお残されており、課題となっている。これらの対策が交通の円滑化や環境保全に寄与しつつ、交通量の多い踏切や歩道が狭隘な踏切への対策等、踏切の状況を勘案し、より効果的な対策を推進することとする。

2 講じようとする施策

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報技術の活用による踏切注意情報の表示をするとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを行う。

また、踏切事故は、直前横断・落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。このため、広報活動等を強化するとともに、学校・自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進することとする。

第3章 冬季における交通安全

第1節 冬季における交通の現状

北海道は、1年間の3分の1が雪に覆われる積雪寒冷地帯となっており、併せて滝川市は豪雪地帯であることから、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ある。

さらに、積雪による歩道幅員の減少等からも、冬季における歩道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道の確保に向けた施策に取り組む必要がある。

これらのことから、北海道の冬季における交通事故の防止にあたっては、その特殊な環境に対応した対策が不可欠である。

そのため、滝川市は市民の理解と協力のもと、これまでの施策に加え、次に掲げる冬季の交通安全に関する諸施策を総合的かつ効果的に推進する。

第2節 冬季における交通安全対策

1 冬季道路交通環境の整備

冬季に対応する道路交通環境の整備については、冬季交通の確保や交通安全等の観点から関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきた。

北海道はもとより滝川市における冬季交通は、路面や気象など交通環境が夏季とは大きく異なることから、今後も冬季交通の特性に対応した道路交通環境整備を図っていく必要がある。

冬季道路交通環境の整備にあたっては、冬季に特徴的な事故が多発しているなど交通安全の観点から、問題が生じている箇所に対して、気象状況・事

故の特徴を踏まえた対策を実施するとともに、冬季の安全な道路交通を確保するため、積雪・凍結路面对策として適時、適切な除排雪や凍結防止剤・防滑砂の散布の実施など冬季の交通安全に係る整備を推進する。

2 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、中心市街地や公共施設周辺、通学路等をはじめ歩行者の安全確保の必要性がある区間等について、冬季の安全で快適な歩行者空間を確保するため、積雪による歩行幅員の減少や凍結による転倒の危険等冬季特有の問題障害に対し、歩道除雪や防滑砂の散布等その重点的な実施に努める。

3 講じようとする施策

交通の安全は地域に根ざした課題であることから、道路の利用実態を把握し、冬季における滝川市の気象や交通の特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

滝川市においては、冬季における円滑・快適で安全な道路交通を確保し、良好な道路環境を維持するため、より効果的な除排雪の実施、交差点や坂道、スリップ事故多発箇所への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。

市街地においては、交差点周辺を中心に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。

また、冬季においては、交通事故発生危険が高い又は交通事故の多発地域、路線等において、効果的な交通規制を重点的に実施する。

交通安全の教育として、保護者及び就学前の幼児に対して、冬季交通の特徴や路上遊戯の危険性を理解させるとともに、冬季の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術及び知識を習得させることを目的とする。

4 安全運転の確保

冬季の安全運転を確保するためには、冬季は他の季節と比較し、気象や路面等の交通環境が変化しやすく、特有の気象や路面における運転者の能力や資質の向上を図ることが必要である。そのため、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、実車を用いる参加・体験・実践型の冬道安全講習会等の運転者教育を実施し、冬季の交通環境に対応した運転者教育の充実に努める。

第4章 交通事故被害者支援の充実

交通事故被害者等は、交通事故により肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、またかけがえのない生命を奪われるなど、深い悲しみに見舞われており、このような交通事故被害者やその家族を支援することは、極めて重要である。

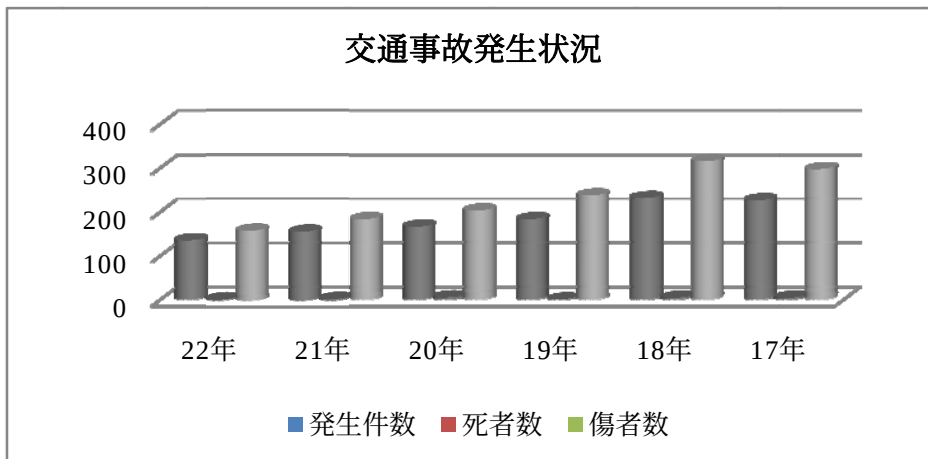
被害者は、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、被害者支援の積極的な充実を図る必要がある。

そのため、交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、市の広報紙を利用した年4回行われる交通事故巡回相談の実施等の交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の場を提供する。併せて、交通事故により保護者（生計中心者）を失った児童、生徒に対する学資負担軽減等の援助措置の推進を図るため、奨学金、育英資金等諸制度の周知を図る。

【資料編】平成 22 年 滝川警察署管内（滝川市・新十津川町）

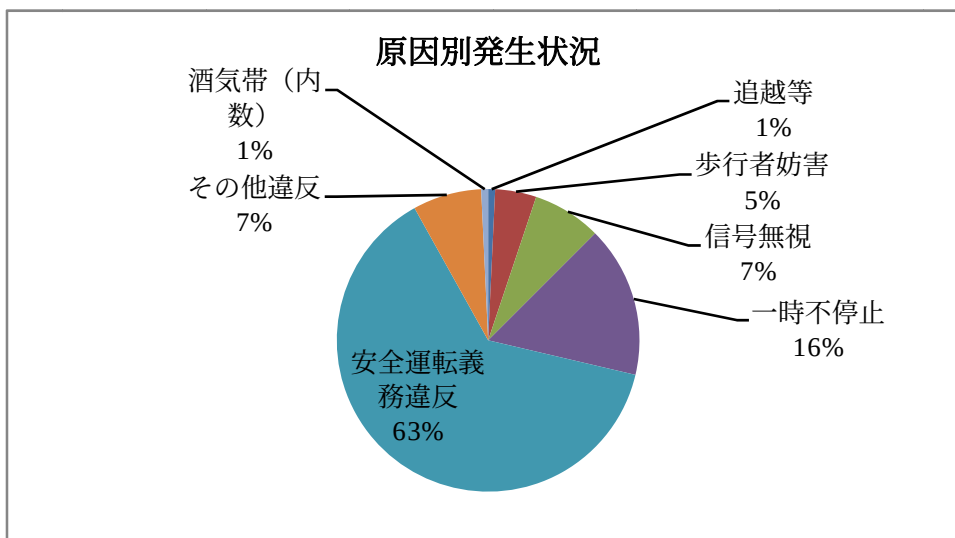
1. 交通事故発生状況

年次別	22年	21年	20年	19年	18年	17年
発生件数	135	155	161	183	231	226
死者数	2	3	5	0	4	4
傷者数	157	183	203	237	315	297



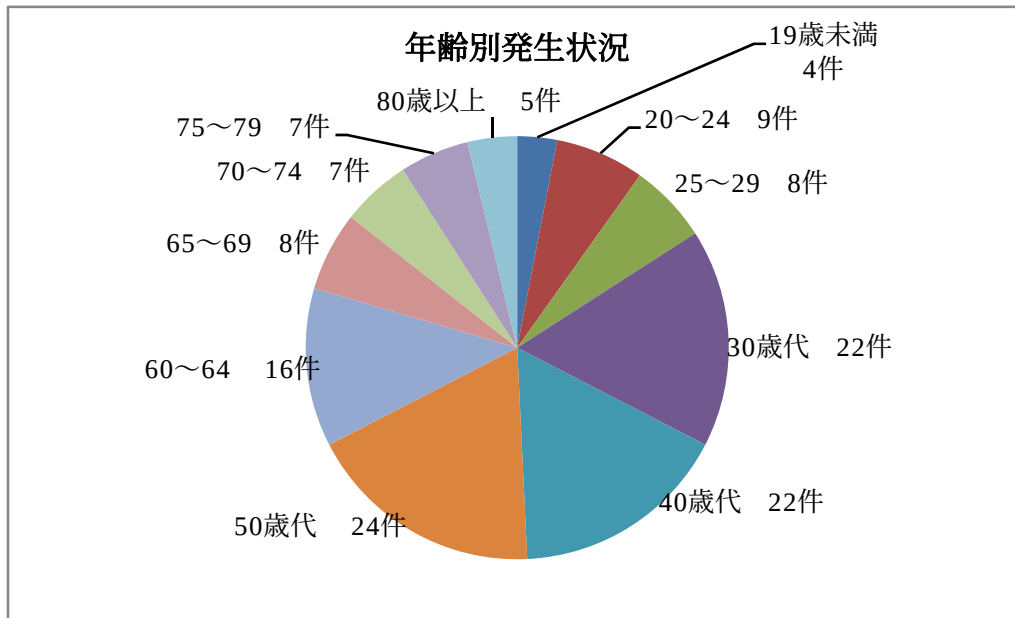
2. 原因別発生状況（第1当事者）

違反別	酒酔い	追越等	歩行者妨害	最高速度	過労運転	信号無視	一時不停止	安全運転義務違反	その他違反	無免許(内数)	酒気帯(内数)
件数	0	1	6	0	0	10	22	86	10	0	1



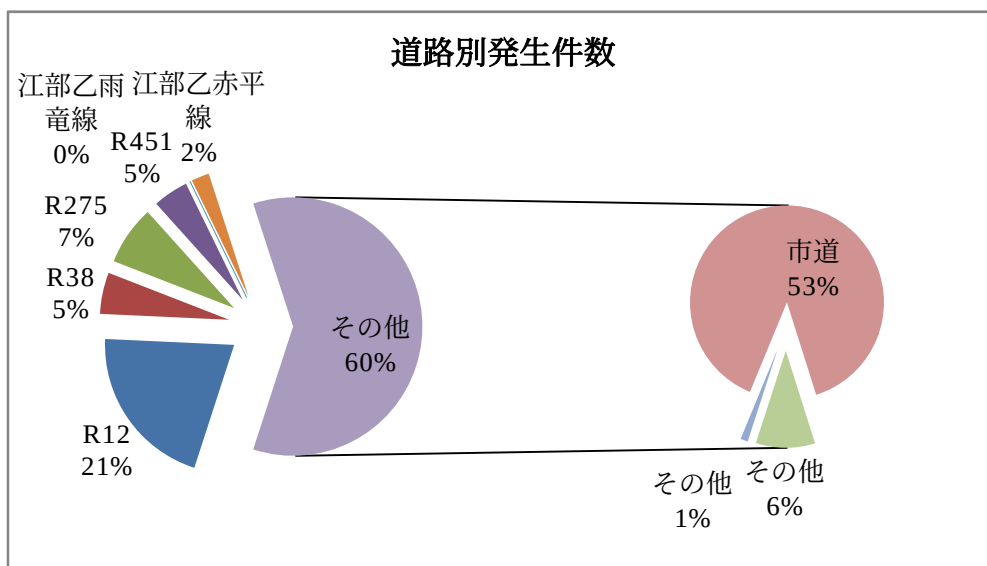
3. 年齢別発生状況（第1当事者）

年齢	19歳未満	20～24	25～29	30歳代	40歳代	50歳代	60～64	65～69	70～74	75～79	80歳以上
件数	4	9	8	22	22	24	16	8	7	7	5



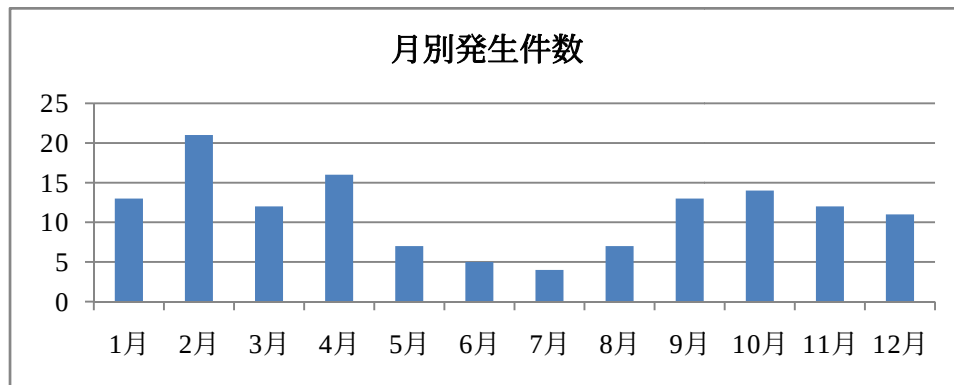
4. 道路別発生状況

	国 道				道 道			市道	その他
区分	R 12	R 38	R 275	R 451	江部乙雨竜線	江部乙赤平線	その他		
件数	28	7	10	6	0	3	1	72	8



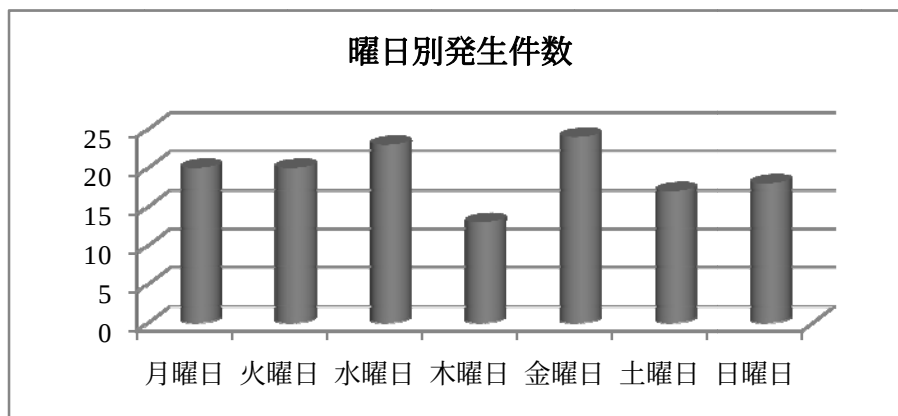
5. 月別発生件数

月別	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
件数	13	21	12	16	7	5	4	7	13	14	12	11



6. 曜日別発生件数

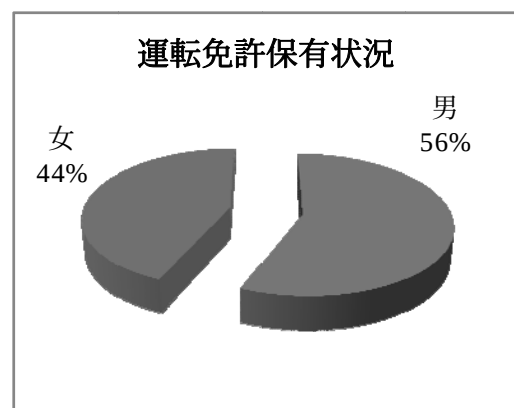
曜日	月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
件数	20	20	23	13	24	17	18



7. 運転免許保有状況

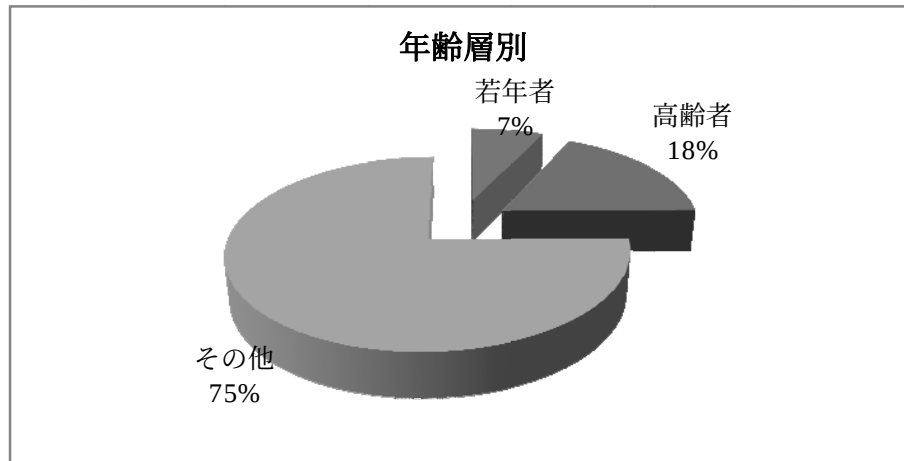
・男女別

区分	総数	男	女
人数	26,381	14,885	11,496



・年齢層別

区分	総数	若年者 (25歳未満)	高齢者 (65歳以上)	その他
人数	26,491	1,838	4,779	19,874



8. 自動車保有台数

車種	貨物車	乗合車	乗用車	特殊用途	小型二輪	軽自動車
台数	3,089	128	16,293	1,268	410	9,467

