

# 第10次登別市交通安全計画

(平成28年度～平成32年度)

登別市交通安全対策会議

## 目 次

<b>第1部 総論</b> . . . . .	1
<b>第1章 交通安全計画について</b> . . . . .	1
1. 計画の位置付け・期間等	
2. 計画の基本理念	
3. 計画の推進	
<b>第2章 道路交通事故等の現状等</b> . . . . .	5
1. 道路交通事故の現状	
2. 交通安全対策の今後の見通し	
3. 踏切事故の状況等	
<b>第3章 交通安全計画における目標</b> . . . . .	9
<b>第4章 施策の重点課題</b> . . . . .	10
1. 高齢化社会を踏まえた対策	
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. 運転中における携帯電話等の使用禁止	
6. 自転車の安全利用	
7. 生活道路における安全確保	
8. 踏切道における交通安全対策	
9. 冬季における陸上交通の安全	
<b>第2部 講じようとする施策</b> . . . . .	14
<b>第1章 道路交通の安全</b> . . . . .	14
1. 交通安全思想の普及徹底	
2. 救助・救急体制等の整備	
3. 安全で円滑な道路交通環境の整備	
4. 交通安全推進体制の充実	
5. 道路交通秩序の維持	
6. 冬道の交通安全の確保	
7. 交通事故被害者への必要な情報の提供	
8. 市民参加・協働型の交通安全活動の推進	
<b>第2章 踏切道における交通の安全</b> . . . . .	27

<b>第3部 計画の推進体制</b> . . . . .	28
1. 登別市交通安全実施計画の作成	
2. 計画の推進体制	
<b>参考</b> . . . . .	29



# 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

車社会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年代後半から昭和40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数は著しく増加した。

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月に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

登別市内の交通事故は、この法律が制定された昭和45年に発生件数285件・死者数10名・傷者数467名と過去最悪を記録したものの、その後、交通安全対策の実施などにより、いずれも減少に向かい、平成26年には発生件数110件・死者数0名・負傷者数130名となり、これまでの最低を記録した。

これは、国、道、市、関係団体のみならず、市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、平成27年は交通事故件数及び死傷者数が増加したことに加え、近年は、高齢化社会に伴う高齢者の交通事故が増加するなど、今後は、社会環境の変化を踏まえた施策にも取り組み、交通事故そのものを減少させることが求められている。

交通事故の防止は、国、道、市、関係団体だけではなく、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推進していかなければならない。

この登別市交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条の規定に基づき、また、第10次北海道交通安全計画の趣旨に鑑み、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（陸上交通の安全）に関する施策の大綱を定めたものである。

## 2. 計画の基本理念

### 【交通事故のない社会を目指して】

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。

人命尊重の理念に基づき、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失を勘案して、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、市民と協働し、交通安全対策を推進していくべきである。

### 【人優先の交通安全思想】

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。自動車と比較して弱い立場にある高齢者、障がい者、子ども等の歩行者の安全を、一層確保することが必要となる。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。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べきである。

### (1) 交通社会を構成する三要素

本計画においては、交通社会を構成する人間、車両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、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、かつ、これを市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、指導の強化、運転管理の改善を図り、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。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、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。

## 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で、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し得る体制を充実させる。

## ウ 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。

また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人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。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化社会の到来や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波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) 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被害者支援に努めるものとする。

## (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、市、関係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、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あることから、国、道及び市が行う交通安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市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。

### 3. 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減少させることができたところであるが、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、形態等の詳細な情報に基づき分析し、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く。

また、第10次計画期間中にもさまざま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、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、これまで以上に市民に交通安全対策に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おうなど、市民主体の意識を醸成していく。

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、それぞれの地区における交通情勢を踏まえ、市、関係団体、市民の協働により形成していく。



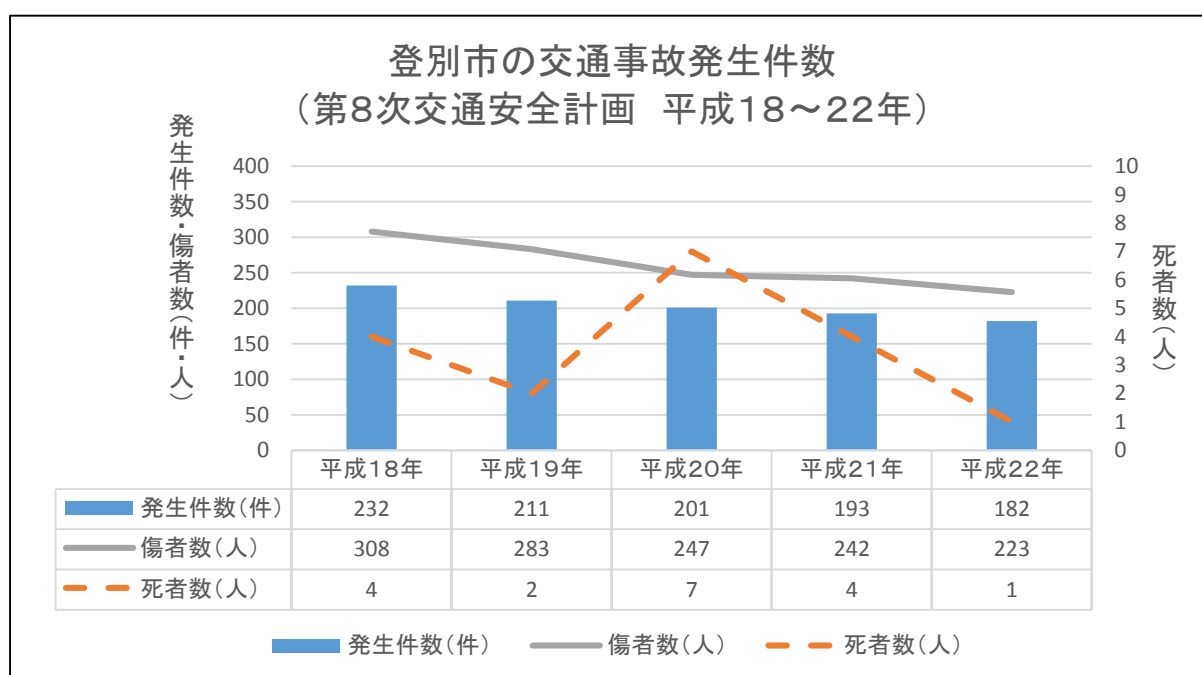
## 第2章 道路交通事故等の現状等

### 1. 道路交通事故の現状

第9次登別市交通安全計画期間において、信号機・横断歩道の設置、道路・交差点の改良、歩道の新設と改良、ガードレール・道路照明灯・カーブミラー・道路標識等の設置、各種規制の適用、除融雪体制の強化、点字ブロック設置・バリアフリー化の推進、救助・救急体制の整備、交通安全思想の普及など、多くの対策に努めてきたところ、第8次計画期間と比較して、交通事故発生件数、死傷者数ともに大幅に減少した。

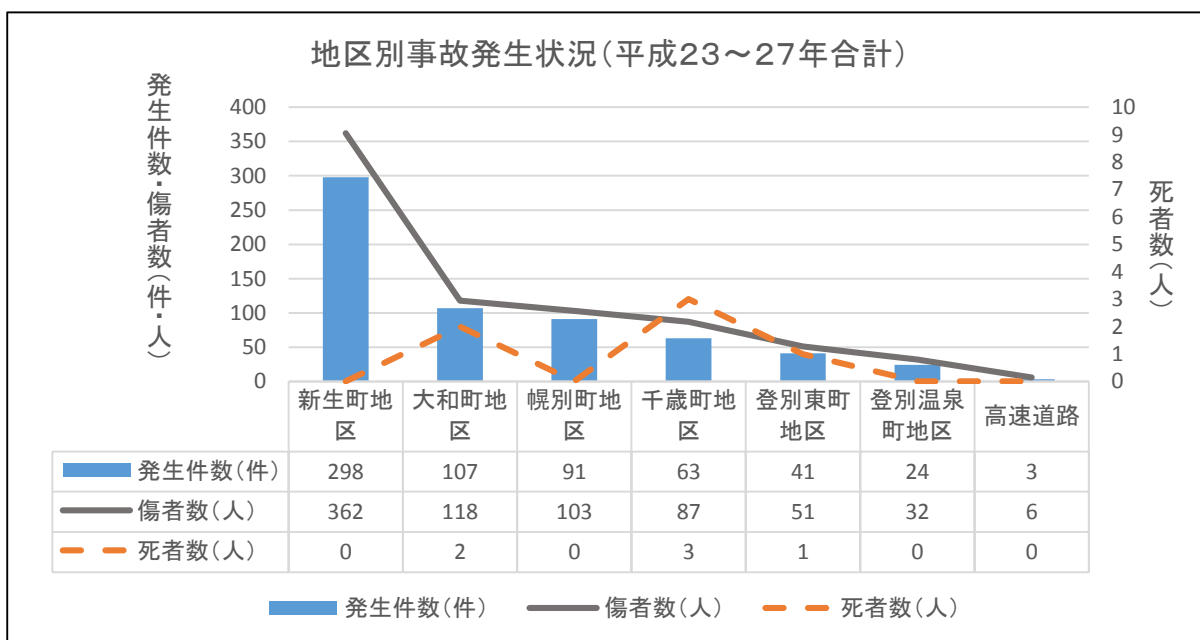
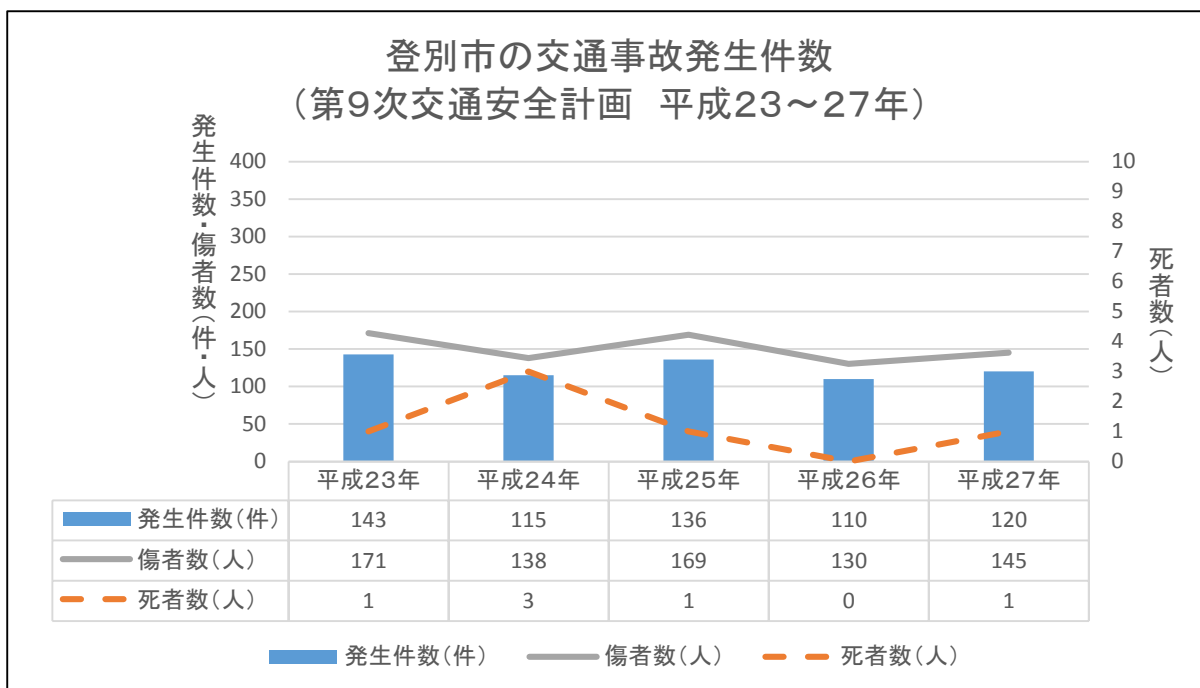
特に平成26年には、発生件数110件、死者数0名、負傷者数130名と、これまでの最低を記録した。

しかしながら、平成27年に増加を示すなど、近年は、交通事故件数等が一定値から下がらない状況にあることから、今後、交通事故要因等を踏まえながら、より一層、各関係機関と連携を努めながら交通安全を推進していく必要がある。



※上記グラフは室蘭警察署からの情報を下に作成。

(以下からのグラフについても同様。)



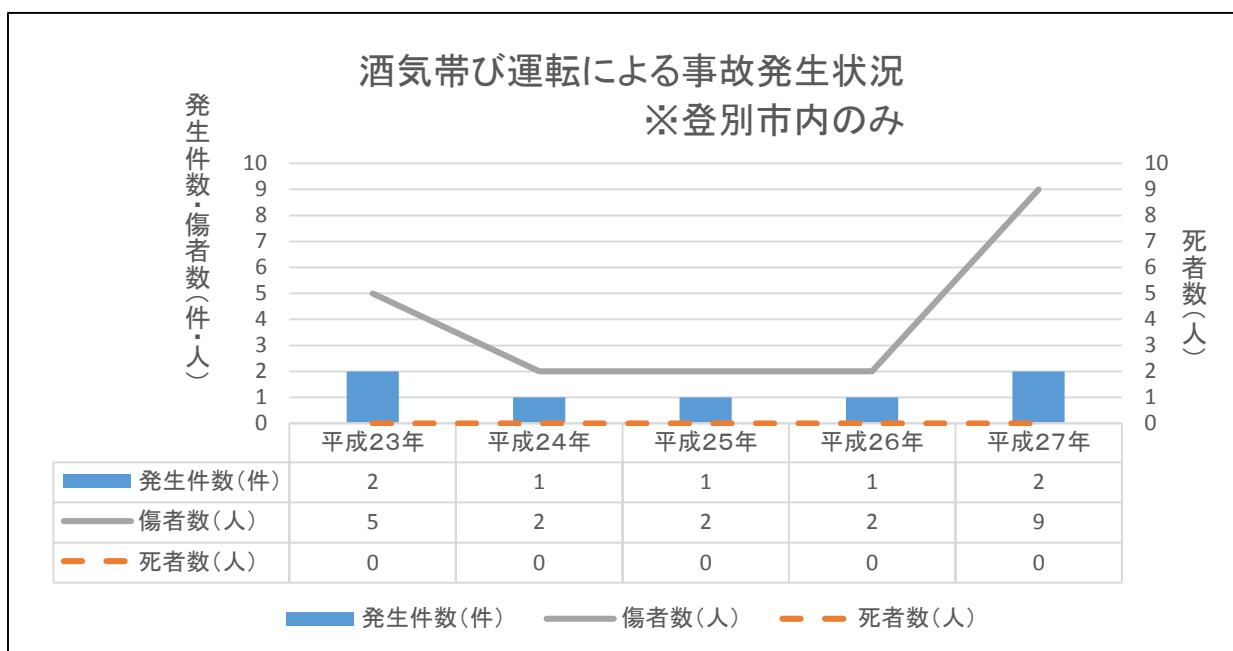
上記グラフ、地区別事故発生状況から見ると、交通量の多い新生町地区（鶯別町、栄町、美園町、若草町、上鶯別町、新生町、富岸町）で、交通事故が多く発生している状況となっている。

平成23年から平成27年の死者数は6名となっており、そのうち65歳以上の高齢者が4名となっている。

交通事故の傾向としては、「前方不注意」や「操作不適」などが多く最近では、「携

携帯電話をかけながらの運転」や「運転中のカーナビ操作による前方不注意」などが増加傾向にある。

また、北海道内において、第9次計画期間で飲酒運転による悲惨な交通事故が発生しており、その後も飲酒運転による検挙が後を絶たない状況となっている。



上記グラフのとおり、第9次計画期間において、酒気帯び運転による事故発生件数は1～2件程度で横這いとなっており、また、死者数はゼロとなっているが、傷者数が平成27年には9件と平成23年から比べると増加している状況にある。

## 2. 交通安全対策の今後の見通し

今後の交通安全対策は、ハード面の整備による交通安全対策に即効性を期待することなく、特に高齢運転者による交通事故や、前方不注意や操作不適などによる交通事故が増加傾向にあることから、交通ルール及びマナーの啓発を行い、交通安全意識の高揚を図るなど、基本的な交通安全対策を継続的に推進していくことが必要である。

## 3. 踏切事故の状況等

北海道での踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあるものの、平成27年の発生件数は8件、

死傷者数は6人となっている。

登別市内では、平成26年に1件踏切事故が発生している。市内に12カ所の踏切があることや、踏切事故が発生した場合は、多数の死傷者が生じる恐れがあることから、十分な安全対策が必要である。

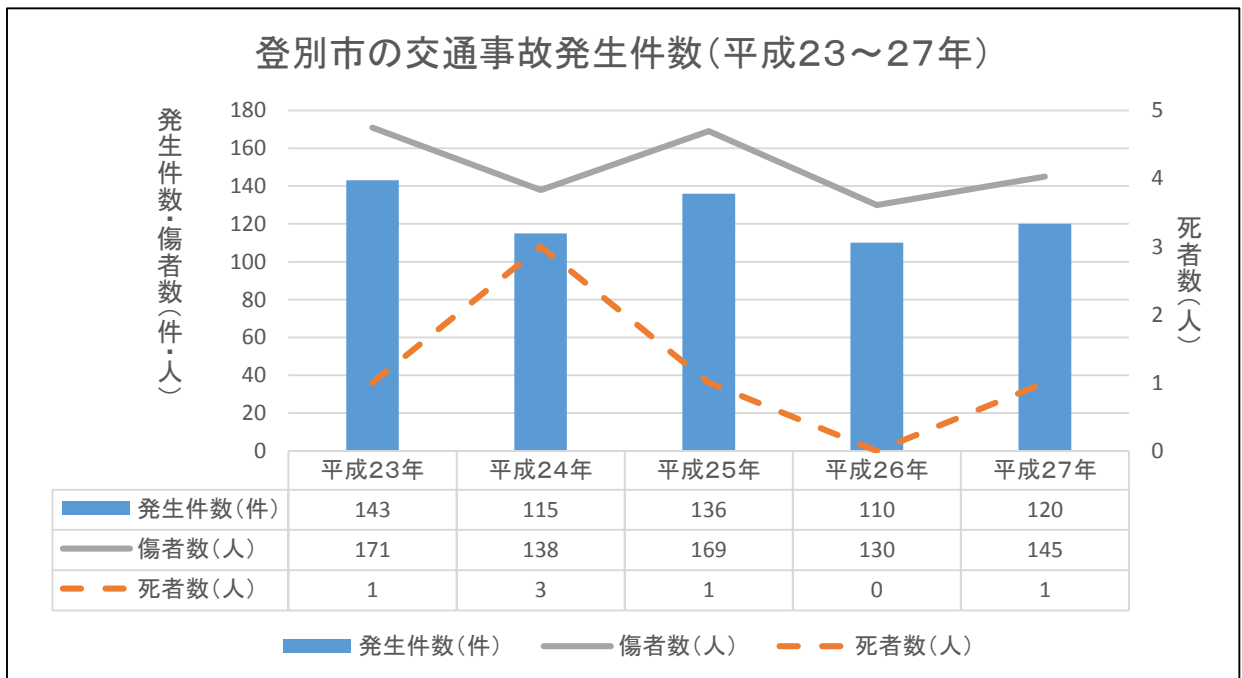
## 第3章 交通安全計画における目標

### 1. 道路交通の安全についての目標

#### 【数値目標】

- ①第10次計画期間中、毎年24時間死者数ゼロを目指す。
- ②第10次計画期間中、毎年道路交通事故発生件数110件以下を目指す。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標ではあるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、過去最低値を記録した平成26年を基準とし、本計画期間中において、毎年道路交通事故発生件数110件以下を目指す。



### 2. 踏切道における交通の安全についての目標

#### 【数値目標】

第10次計画期間中、踏切道における交通事故ゼロを目指す。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力の下、第2部に掲げる施策を推進することにより、踏切事故の発生を防止する。

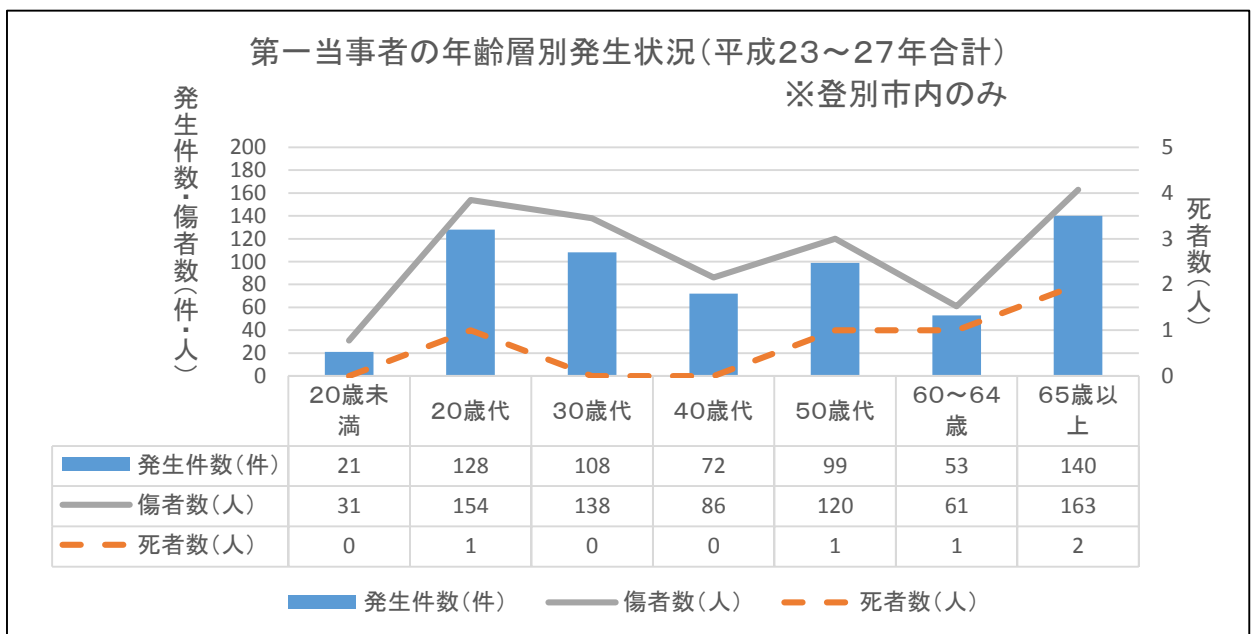
## 第4章 施策の重点課題

### 1. 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

登別市内の交通事故死者数に占める65歳以上の割合が高く、第8次計画期間の死者数18人中10名、第9次計画期間の死者数6名中4名が65歳以上の高齢者となっている。

モータリゼーションの進展などにより自動車は、通学、通院、買い物など日常生活に欠かせないものとなっており、高齢者が自動車を運転する光景を多く見かける。

このことから、高齢者に対する交通安全教育などを引き続き実施し、交通事故を引き起こさない対策を講じることが必要となる。



### 2. 飲酒運転の根絶

北海道内で相次ぐ飲酒運転による悲惨な交通死亡事故を受け、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、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年北海道条例第53号)が平成27年12月1日付けで施行された。

本市においても登別市交通安全条例(平成11年登別市条例第21号)を平成28年4月1日付けで改正し、飲酒運転根絶に関する条文を追加したところである。

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、市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必要がある。

### 3. スピードダウン

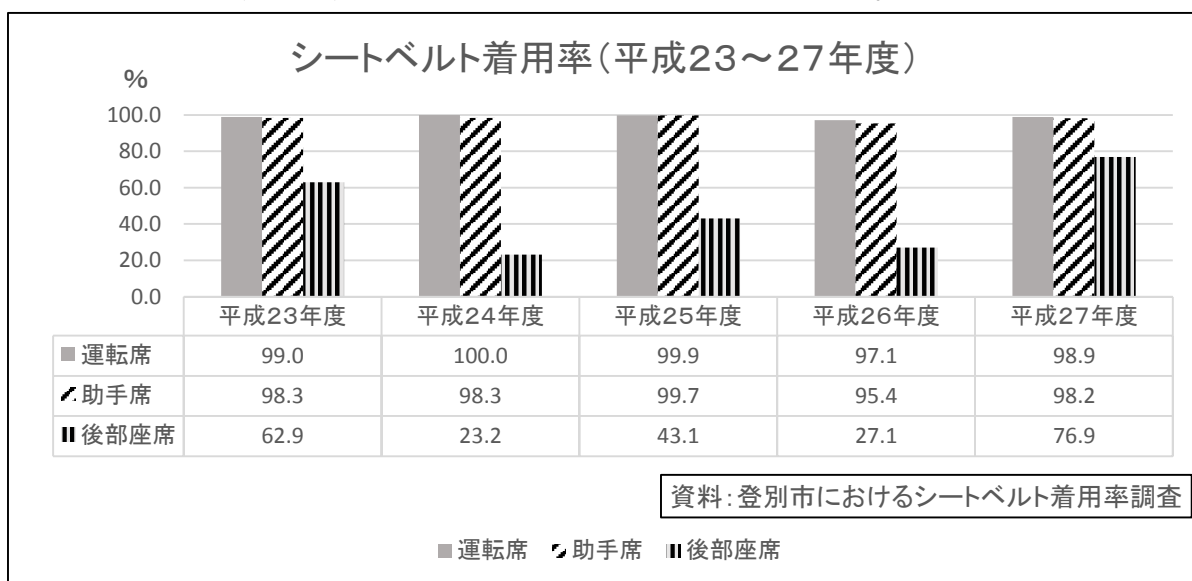
事故直前の速度が高くなるほど致死率は高くなることから、総合的な速度抑制対策を実施し、速度超過に起因する交通事故の防止と事故発生時の被害軽減を図ることが必要である。

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、市民の交通安全意識の高揚を図る。

### 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るが、後部座席における着用率は低く、シートベルトを着用していれば助かったという事例が全国的にも多く見受けられる。

また、長距離のバス旅行やデイサービスの送迎等において、利用者がシートベルトを着用しない状態で走行し、交通事故に遭い死亡する事例が発生していることから、事業者に対する法令遵守を働きかけるとともに、関係機関・団体と連携して、全席でのシートベルト着用の徹底について普及啓発活動を推進する。



## 5. 運転中における携帯電話等の使用禁止

近年、自動車の運転中に、携帯電話等の使用により交通事故を引き起こすケースが多く発生していることから、関係機関と連携を図り交通安全指導等の充実を図る。

## 6. 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。

自転車利用者については、自転車の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ことから、交通安全教育等の充実を図る。

## 7. 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、幹線道路の渋滞を避けるため、迂回路として通過交通の流入が見受けられる。通過交通が流入すると、交通事故の発生する危険性が著しく増大することから、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交通安全対策を推進する必要がある。

## 8. 踏切道における交通安全対策

踏切事故は、ひとたび発生すると多数の死傷者を生じ、また、復旧までに長時間を要するなど重大な結果をもたらすものである。

冬季における車両及び歩行者のスリップによる事故発生の可能性が非常に大きいことから、必要な情報の提供などを市民へ周知する必要がある。

## 9. 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、吹雪による視界不良、積雪による幅員減少、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を受ける地域である。



一方、公共交通手段の比較的少ない北海道の現状からは、冬季においても道路交通に大きく依存することが見込まれる。

このことから、冬季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変化する特殊な環境に対応した冬季の対策を実施する。

## 第2部 講じようとする施策

### 第1章 道路交通の安全

#### ○施策体系

施策の方向	推進施策
1. 交通安全思想の普及徹底	(1) 生涯における交通安全教育の推進 ア 幼児に対する交通安全教育 イ 児童・生徒・学生に対する交通安全教育 ウ 成人に対する交通安全教育 エ 高齢者に対する交通安全教育 オ 運転者に対する交通安全教育 カ 障がい者に対する交通安全教育 (2) 交通安全思想の普及啓発活動の推進 ア 交通安全運動の推進 イ シートベルト・チャイルドシート着用の推進 ウ 飲酒運転の根絶 エ 広報活動の充実 オ 外国人（観光客）に対する交通安全啓発 カ 自転車安全利用の推進 キ 夜間事故対策
2. 救急・救助体制等の整備	(1) 救助・救急体制の整備 ア 救助体制の充実 イ 救急現場及び搬送途上における応急処置等の充実 ウ 高速自動車道における救急体制の整備 エ 集団救助・救急体制の整備 オ 救助・救急設備等の整備 カ 応急手当の知識と技能の普及 (2) 救急医療体制等の充実
3. 安全で円滑な道路交通環境の整備	(1) 交通安全施設の整備 ア 適切に機能分担された道路網の整備 イ 道路改築による交通環境の整備

	<p>(2) 効果的な交通規制の実施</p> <p>ア 地域の事情に応じた交通規制</p> <p>イ 事故多発路線・地域における重点的交通規制</p> <p>(3) その他道路交通環境の整備</p> <p>ア 秩序ある駐車対策の推進</p> <p>イ 道路使用の適正化</p> <p>ウ 子供の遊び場等の適正な維持管理</p> <p>エ 災害発生時における交通規制等</p>
4. 交通安全推進体制の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家庭、地域、学校、職場に対しての諸行事及び事業への援助、必要な情報提供の充実</li> <li>・保育所、幼稚園への交通安全教室等の開催</li> <li>・交通安全指導員会の交通安全活動推進体制支援及び強化</li> </ul>
5. 道路交通秩序の維持	<p>(1) 交通の指導、取り締まりの強化</p> <p>ア 一般道路における指導、取り締まりの強化等</p> <p>イ 高速道路における指導、取り締まりの強化等</p> <p>(2) 暴走、迷惑行為対策の強化</p> <p>ア 青少年の健全育成</p> <p>イ 暴走、迷惑行為をさせないための環境づくり</p>
6. 冬道の交通安全の確保	<p>(1) 冬道の道路交通環境の整備</p> <p>(2) 除排雪体制の強化</p> <p>ア 運転環境の確保</p> <p>イ 生活道路の除雪</p> <p>ウ ブラックアイス路面对策</p> <p>(3) 冬季の交通安全思想の普及徹底</p>
7. 交通事故被害者への必要な情報の提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事故被害者支援に関係する機関、団体等と連携を図り、必要な情報の提供</li> </ul>
8. 市民参加・協働型の交通安全活動の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民へ交通安全街頭啓発等の参加要請を行い、交通安全運動への理解と協力の輪を広げる</li> </ul>

## 1. 交通安全思想の普及徹底

交通安全思想は、運転者はもとより、すべての市民が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、相手の立場を尊重する良き交通社会人を育成することを目標とする。

交通安全教育を生涯学習と位置づけ、家庭・学校・職場・地域で行われる交通安全教育が効果的に行われるよう関係機関・団体等の連携を図りながら、幼児から高齢者に至るまで生涯の交通安全教育推進に努める。

### (1) 生涯における交通安全教育の推進

交通安全意識の向上と交通マナーを身につけ交通ルールを遵守することは、交通社会の一員として相手を傷つけず、自らも輪禍から遠ざかる上で最も必要なことであると考えられる。

相手の立場を尊重する良き社会人を育成するために、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階、道路交通への参加の態様に応じた教育機会を確保するとともに、家庭、学校、職場、地域等で行われる実践的な交通安全教育の推進に努める。

#### ア 幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、交通安全ルールを理解させるとともに安全に行動できる習慣と態度を身につけることを目標とする。

幼稚園、保育所では、幼児の発達段階と特性に十分配慮し、地域の関係団体と協力しながら、日常活動のあらゆる機会に交通安全教育を推進する。

さらに、家庭における幼児の交通安全教育の重要性を認識した上で、正しい交通ルール及びマナーの習得・実践を進めるために、家庭で交通安全の話し合いが積極的にもたれるよう働きかける。

#### イ 児童・生徒・学生に対する交通安全教育

小学校、中学校、高等学校及び専門学校の児童・生徒・学生に対する交通安全教育は、生命の尊重という基本理念の下、心身の発達段階や地域の実情に応じた日常生活における交通安全の重要性を理解させることを目標に行う。

さらに、身近に潜む交通環境のさまざまな危険を認知し、常に的確な判断の下に安全に行動できる態度と能力を養い、交通社会に生きる一員として自己の安全のみならず、他の人々や地域社会の交通安全運動に貢献できる健全な社会人を育成させるため、学校や地域、家庭が関係機関と連携を図りながら継続的に交通安

全教育を行う。

- ① 小学校の交通安全教育は、学級指導及び学校行事を中心に学校教育活動全体を通じ、歩行者としての安全、自転車の安全運転、身近な交通ルールを重点的に、指導を進める。
- ② 中学校は、学級指導及び学校行事を中心に学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、自動車の特性に応じた安全な行動、交通事故の防止と安全な生活について指導を進める。
- ③ 高等学校・専門学校においては、自転車の安全運転と車両のルール遵守、二輪車・自動車の特性に対応した交通事故の防止について、交通社会に生きる一員として必要なマナーを身につけられるよう、交通安全指導の充実を進める。

#### ウ 成人に対する交通安全教育

運転者については、地域、職場における講習会を開催するほか、交通安全団体の活動を通して、歩行者・自転車利用者の保護、シートベルト・チャイルドシート及び乗用車ヘルメットの正しい着用、スピードダウンの励行、飲酒運転のような悪質で危険な運転などの防止を中心に、自発的に安全行動を起こすことができる社会的責任の自覚を生む機運づくりを進める。

若者の運転者については、職場の活動を通じて交通安全意識の高揚と安全行動の実践を促進する。

地域においては、町内会、老人クラブ、関係団体等による交通安全に関する意識啓発と知識習得に各団体が積極的に協力することとし、講座・講習会等の開催を呼びかけ、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践活動を推進する。

#### エ 高齢者に対する交通安全教育

高齢化社会に対応し、高齢者に対する交通安全教育を推進するため、シルバー交通安全推進員の養成を充実するほか、老人クラブや町内会の交通安全部等を通じ指導体制の確立に努め、交通安全教育を積極的に推進する。

#### オ 運転者に対する交通安全教育

交通事故減少の実現に向けては、運転者に対する交通安全教育は非常に重要であるとの観点から、ジャンボ街頭啓発、人と旗の波街頭啓発運動、夜間パトライト（赤色回転灯等による啓発）、飲酒運転根絶啓発、各交通安全期間における交通安全の呼びかけなどの各種啓発活動、さらに町内会や市広報紙を通じ、スピードダウン、飲酒運転の根絶、運転中の携帯電話等の使用禁止などの防止を呼びかける広報活動など、多様な手段で交通安全思想の普及を図る。

#### カ 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対して、交通安全に必要な技能及び知識の習得のため、効果的な教材の活用や地域における福祉活動の場を利用するなど、障がい特性に応じた交通安全教育を推進する。

## (2) 交通安全思想の普及啓発活動の推進

「人命尊重」「自分の命は自分で守る」との強い気持ちを持ち、これを実践することが交通事故防止の上でなによりも重要なことだが、実際にわかっているにもかかわらず実践できないのが現実である。こうした状況を幾ばくかでも改善し、交通安全思想の普及徹底を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるために、次の市民運動を継続的に展開する。

### ア 交通安全運動の推進

- ① 高齢者及び若年層の交通事故防止、スピードダウンとシートベルト・チャイルドシート着用の徹底、自動車及び二輪車運転者としての社会的責任の自覚の徹底、違法駐車排除、自転車の安全利用の促進を目標とする。
- ② 関係機関・団体等と市が協力し、市民参加の下に各期別の交通安全運動を中心とした幅広い市民運動を展開する。

運動の実施に当たっては、地域住民の自主的な参加を得て、それぞれの地域の実情に即した活発な活動を効果的に展開する。

### イ シートベルト・チャイルドシート着用の推進

自動車乗車中の死亡事故において、シートベルト非着用者の死亡率は非常に高く、シートベルトを着用していれば助かったという事例が多いことから、全席のシートベルト着用を関係機関・団体等と協力し啓発に努め、チャイルドシートについても、幼稚園や保育所等と連携し、保護者に対して正しい使用方法の啓発に努める。

### ウ 飲酒運転の根絶

飲酒運転による悲惨な交通死亡事故を市内においても引き起こさないため、北海道で定められた「飲酒運転の日」（7月13日）に合わせ啓発を行い、また、市内の飲酒を伴う行事等においても啓発を行うなどし、飲酒運転根絶を「しない、させない、許さない」社会環境づくりに努める。

### エ 広報活動の充実

市民の交通安全に対する意識と感心を高めるため、家庭、学校、地域等に対し、交通事故等の実態をふまえた広報活動を実施する。

### オ 外国人（観光客）に対する交通安全啓発

日本の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的とした外国人向けの資料の充実を図り、関係機関・団体等と協力し、啓発活動に努める。

#### カ 自転車安全利用の推進

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る必要がある。

このことから、児童・生徒・学生や一般の方に対して自転車に関する啓発活動を実施し、自転車安全利用の周知に努める。

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、交通社会の一員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進める。

#### キ 夜間事故対策

夜間から未明にかけては交通量が減少することから、暴走型の事故が発生しやすくなる。こうした事故を防止するための啓発活動を促進するほか、危険箇所への照明灯の設置、事故防止のための高輝度啓発看板の設置、夜光反射材の装着等の促進に努める。

## 2. 救助・救急体制等の整備

交通事故による負傷者の救命率を向上するため、救急現場及び搬送途上において高度な応急処置ができる救急救命士の養成や救命処置拡大による高度救命処置用資機材等の充実を図る。

### (1) 救助・救急体制の整備

交通事故等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、道路管理者、他市町村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る。

特に、負傷者の救命率・救助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の充実を図るほか、事故現場からの緊急通報体制や事故現場における応急手当の普及等を推進する。

#### ア 救助体制の充実

交通事故に起因する救急救助出動の増大及び複雑多様化する救急救助事案に対応するため、救急救助体制の計画的な整備を行い、円滑な対応ができるよう体制を整備する。

① 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

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、教育訓練の充実を推進する。

② 救急救命士の養成

プレホスピタルケア(救急現場及び搬送途上における応急処置)の向上のため、医師の指示又は指導・助言の下に高度な応急処置を行うことができる救急救命士の養成を推進する。

**イ 救急現場及び搬送途上における応急処置等の充実**

交通事故に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため、救急救命士の養成や救命処置拡大による高度救命処置用資機材等の整備を行うとともに、メディカルコントロール体制を強化して、救急現場及び搬送途上における応急処置等の充実を図る。

**ウ 高速自動車道における救急体制の整備**

高速自動車道における事故は、ひとたび発生すると車両の走行速度の高さ故に人や車両に及ぼされる被害が甚大になることから、救助・救急業務遂行に当たっては、NEXCO東日本や関係自治体との協力体制が確立されている。

今後はさらに迅速な救急・救助等の活動を行うため、資機材の整備を図り現場活動に従事する職員の教育訓練を充実するとともに関係機関との連携強化に努める。

**エ 集団救助・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、医療機関等関係機関と救護訓練の実施等を行い、連携体制を強化して、集団救助・救急体制の整備を推進する。

**オ 救助・救急設備等の整備**

救助工作車、救助用資機材、高規格救急自動車、高度救命用資機材等の整備を推進するとともに、救急救助活動の円滑な実施を推進する。

**カ 応急手当の知識と技能の普及**

交通事故による負傷者の救助効果を向上させるためには、救急隊が到着するまでの間、現場に居合わせた住民等による適切な応急手当が行われることにより救命率が向上されるので、市民や各種団体等を対象として自動体外式除細動(AE



D) の使用も含めた応急手当について普及啓発活動を推進する。

## (2) 救急医療体制等の充実

室蘭市医師会等と連携して、地域における救急医療体制の充実を図る。

## 3. 安全で円滑な道路交通環境の整備

人命尊重を第一に考え、歩行者、自転車利用者が安心して安全に通行でき、さらに円滑な自動車交通を確保するため、危険箇所の把握・点検等を随時行い、地域交通の特性に応じる一方、運転者本位になりがちな交通規制を歩行者にとっても有用な規制となるように配慮した上での交通安全施設及び道路交通環境整備を促進する。

### (1) 交通安全施設の整備

#### ア 適切に機能分担された道路網の整備

道路交通ネットワークを体系的に整備することは、基本的な交通の安全を確保する上で重要なことである。

- ① 幹線道路に囲まれた居住地域内においては、通過交通をできる限り幹線道路へ転換させることや歩行者の通行を優先させる道路機能の分化により、暮らしの安全を図る。

また、歩行者の通行を優先するため、生活道路や通学路等において歩道の整備等による、歩行者の通行を優先した道路の整備に努める。

- ② 自動車交通と歩行者・自転車交通との分離を可能な限り図るよう努力し、歩行者・自転車のための安全な空間の確保を図る。

#### イ 道路改築による交通環境の整備

安全で円滑な交通を確保するため、歩行者保護の見地に立ち、道路の改良事業を推進する。

- ① 歩道の段差解消に努める。
- ② 道路の使用及び占用の適正化に努める。
- ③ 不法占用物件等の排除に取り組む。
- ④ 見通しの悪いカーブ・交差点での交通事故防止を図る。
- ⑤ 地域からの要望を勘案してカーブミラーを設置する。

### (2) 効果的な交通規制の実施

道路交通の危険を未然に防止し、交通の安全と円滑化を図るため、交通環境及び地域事情に応じた合理的な交通規制を関係機関と協議し実施する。

#### **ア 地域の事情に応じた交通規制**

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、進行方向別通行区分等の交通規制を実施するほか、交通状況の変化に対応するため、既設の交通規制の見直しを推進する。

地域交通の用に供される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせた交通規制を実施するとともに、歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、車両通行止めなど交通弱者の保護を最優先とした交通規制を推進する。

#### **イ 事故多発路線・地域における重点的交通規制**

交通事故の多発傾向にある地域、路線等については、道路診断等を関係機関と連携を取りつつ積極的に実施し、速度制限、右側部分はみ出し通行禁止等、最も有効な交通規制を関係機関と検討する。

### **(3) その他道路交通環境の整備**

道路交通の安全と円滑化を図り、市街地の機能維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域事情に応じた道路交通環境の維持を推進する。

#### **ア 秩序ある駐車対策の推進**

- ① 市街地における無秩序な路上駐車を抑制するため、駐停車禁止規制の適切な運用を図るため、引き続き市街地における路上駐車抑制のため、運転者のマナー向上を図る。
- ② 住宅地における迷惑駐車及び路上駐車を抑制するため、広報及び啓発チラシを通して自動車の保管場所等に関する法律の周知徹底を図り、違法行為の取り締まりを関係機関と連携して進める。
- ③ 現在、本市においては、都市部と比較して交通の渋滞を引き起こすほどの違法駐車はないものの、段階を踏んだ広報・啓発活動の後、取り締まりに当たっては、悪質・危険、迷惑性の高い違反行為に重点を置く。

#### **イ 道路使用の適正化**

##### **① 道路の使用及び占用の抑制**

工作物の設置、工事等のための道路使用及び占用については、道路の構造を保全し、安全で円滑な道路交通を確保するため、適正な許可を行うとともに、道路使用・占用許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を図り、道路使用終

了後の復旧など維持管理についての指導を強化する。

## ② 不法占用物件等の排除

道路交通の妨げとなる不法占用物件等については、強力な指導によりその排除を行うとともに、不法占用等の防止を図るための啓発活動を関係機関と連携の上、地域住民とともに積極的に行う。

## ウ 子供の遊び場等の適正な維持管理

子供の路上遊びを防止するための関連策として、子供が公園・広場で遊びやすいようその適正な維持管理に努める。

## エ 災害発生時における交通規制等

大規模な災害が発生、または発生する恐れがある場合は、交通の混乱を防止するため、迅速かつ的確に車両に対する交通規制を行う。

## 4. 交通安全推進体制の充実

多方面にわたり実施されている交通安全に関する施策をより効果的に推進するため、市、関係機関及び関係団体等による交通安全推進体制を一層強化し、交通安全に関する運動に市民を挙げて実施し、地域の活力ある交通安全運動推進を図る。

市内の各町内会、学校における交通安全活動への取組は、地域から交通事故を撲滅させようという機運の下に、日夜努力が続けられている。こうした地域の自主的活動をさらに強化に推進するため、家庭、地域、学校、職場に対して諸行事及び事業への援助、必要な情報提供の充実を図り、各団体組織の主体的な活動の強化を図る。

また、生涯にわたる交通安全教育推進の観点から、幼児期から交通安全教育の円滑な導入が図られるよう、保育所・幼稚園へ交通安全教室等の推進を図る。

さらに登別市の交通安全推進の中核となっている交通安全指導員会の交通安全活動推進体制を支援・強化し、活動の活性化を図り、市民を挙げての活動の展開を推進する。

## 5. 道路交通秩序の維持

道路の交通秩序は、道路利用者を交通事故から守るため、道路交通法を遵守すること及び交通マナーの向上、自己中心的な暴走・迷惑行為等の交通違反の取り締まりや指導強化を各関係機関と連携しながら進める。

## (1) 交通の指導、取り締まりの強化

### ア 一般道路における指導、取り締まりの強化等

交通弱者を交通事故から守るため、自転車の無灯火、危険な道路横断や薄暮時から日没後にかけての夜光反射材の着用推進の街頭指導を進めるとともに、自己中心的な交通違反行為に対しての取り締まり及び指導強化を関係機関と連携して推進する。

### イ 高速道路における指導、取り締まりの強化等

高速道路においては、重大な違反はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結する恐れがあることから、交通事故の実態に応じた機動警ら、駐留警戒等を強化し、違反行為の未然防止及び交通の流れの秩序を保つ。

## (2) 暴走、迷惑行為対策の強化

暴走、迷惑行為による事故の発生を防止し、交通秩序を確保するための施策を展開する。

### ア 青少年の健全育成

青少年の健全育成の観点から、家庭、学校、職場及び地域で青少年に対して適切な指導が行われるよう働きかけを行うとともに、青少年育成団体等との連携を図り、学習・文化活動の奨励、スポーツ活動の振興など青少年の健全育成諸活動を促進する。

### イ 暴走、迷惑行為をさせないための環境づくり

暴走、迷惑行為を「しない」、「させない」、「見に行かない」の暴走族追放三ない運動を展開し、家庭、学校、地域がもっている非行防止機能の充実を図る。

また、暴走族の参集場所として利用されやすい公共施設や夜間無人となる広い駐車場を持つ施設などの管理徹底を進めるとともに、暴走行為が頻発する路線については、道路管理者をはじめ関係機関及び関係団体との連携を強化し、暴走行為ができない道路環境づくりを進める。

## 6. 冬道の交通安全の確保

冬期間の都市機能の確保、自動車交通の円滑化、交通事故の防止、歩行者の安全等生活環境の改善を図るため、除融雪体制の強化を図るとともに、急勾配の坂道に設置したロードヒーティングの適切な維持管理を行うなどの整備に努める。

## **(1) 冬道の道路交通環境の整備**

冬季における道路機能の確保、自動車交通の円滑化、自動車のスリップ防止、歩行者の安全への対応などを図るため、ロードヒーティング設置箇所 of 適切な維持管理や砂箱の設置、融雪剤散布、道路改良による危険箇所の解消に努めるなど、気象状況に適した道路整備の促進を図る。

## **(2) 除排雪体制の強化**

### **ア 運転環境の確保**

冬季における安全で円滑な交通を確保するため、町内会との連携や消防署等からの道路情報（降雪状況）収集の協力を得るとともに、道路パトロールを行い市内地域の降雪量及び路面状況等を把握して、適切な除排雪や融雪剤（凍結防止剤）の散布の実施に努める。

### **イ 生活道路の除雪**

住宅街における生活道路の除雪は、住民の協力を得て路上駐車をなくし、通園通学路を優先した歩道の確保に努める。

### **ウ ブラックアイス路面对策**

砂箱設置箇所の維持管理及び砂の補充を適切に行うとともに、気象情報や路面状況に応じて融雪剤（凍結防止剤）の散布を行い危険箇所の解消に努める。

## **(3) 冬季の交通安全思想の普及徹底**

冬道は、降雪、凍結により路面状況が逐次変化することから、夏とは違う形態の事故が発生する。

このことを踏まえ、ドライバーに対し冬季型交通事故の特徴と、その対処法について広報の充実を図る。

## **7. 交通事故被害者への必要な情報の提供**

交通事故の被害者の現状を把握して、被害者の視点に立ち被害者支援に関係する機関・団体等の緊密な連携と相互の協力によって、被害者のニーズに即応した各種の支援活動を推進する。

## **8. 市民参加・協働型の交通安全活動の推進**

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動の重点、

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・協働型の交通安全運動の充実・発展を図る。

また、人と旗の波街頭啓発運動への地域住民の参加要請を町内会回覧や市広報紙等を活用し、多くの市民に交通安全運動への理解と協力の輪をさらに広げる。

## 第2章 踏切道における交通の安全

### (1) 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るために、必要に応じた踏切施設の改良及び設置を関係機関と検討する。

また、踏切事故は脱輪や冬季においてスリップにより一時停止できず踏切内に侵入し、列車と衝突する事故が全道的に多いことから、こうした事故を未然に防ぐため、自動車運転者や通行者に対し、安全意識向上の啓発を図る。

## 第3部 計画の推進体制

### 1. 登別市交通安全実施計画の作成

市は、交通安全対策基本法第26条第4項の規定及び本計画に基づき、毎年度、市が講ずべき施策に関する登別市交通安全実施計画を作成し、各種の交通安全施策を推進する。

### 2. 計画の推進体制

市の区域における交通安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、その施策の実施を推進する。

#### 交通安全対策会議構成メンバー

団体・部署等	役職	氏名
登別市	市長（会長）	小笠原 春一
北海道開発局室蘭開発建設部室蘭道路事務所	所長	和田 芳明
北海道胆振総合振興局保健環境部環境生活課	課長	村上 宏
北海道胆振総合振興局建設管理部室蘭建設管理部登別出張所	施設保全室長	江口 真
北海道警察札幌方面室蘭警察署登別交番	所長	古川 澄隆
登別市市民生活部	部長	佐藤 紀清
登別市都市整備部	部長	山谷 桂司
登別市教育委員会	教育長	武田 博
登別市消防本部	消防長	泉 千代喜
登別市交通安全協会	会長	草塩 忠幸
登別市交通安全指導員会	会長	藤崎 信雄
登別市連合町内会生活安全部会	理事	岡田 敏治
登別市老人クラブ連合会	会長	池畠 泰彦
登別市社会福祉協議会	会長	山田 正幸
登別市商工会議所	常議員	家政 貢一
登別私立幼稚園協会 リリー文化幼稚園	園長	佐藤 画美



◆根拠法令

交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）抜粋

（市町村交通安全対策会議）

第18条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

（市町村交通安全計画等）

第26条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における逐条交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであってはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかにその要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

◆根拠条例

登別市交通安全条例（平成11年条例第21号）抜粋

（登別市交通安全対策会議の設置等）

第15条 市は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第18条第1項の規定に基づき、登別市交通安全対策会議（以下「対策会議」という。）を設置する。

2 対策会議は、次に掲げる事務を行う。

（1）登別市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。

（2）前号に掲げるもののほか、市の区域における交通安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

（対策会議の会長及び委員）

第16条 対策会議は、会長及び委員をもって組織する。

2 会長は、市長をもって充てる。

3 会長は会務を総理し、対策会議を代表する。

4 会長に事故あるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

5 委員は、次に掲げる者のうちから市長がこれを委嘱し、又は任命する。

（1）国の関係地方行政機関の職員

（2）北海道知事の部内の職員

（3）北海道警察札幌方面本部室蘭警察署の警察官

（4）市長部局内の職員

（5）教育長

（6）消防長

（7）その他市長が必要と認めた者

6 委員の定数は、15名以内とする。

7 委員の任期は、2年とし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。ただし、再任を妨げない。

◆根拠要綱

登別市交通安全対策会議設置要綱

(趣旨)

第1条 この要綱は、登別市交通安全条例（平成11年条例第21号。以下「条例」という。）第15条第1項の規定により設置する登別市交通安全対策会議（以下「対策会議」という。）の運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 対策会議は、次に掲げる事務を行う。

- (1) 登別市交通安全計画を作成し、及びその実施に関すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、市の区域における交通安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(組織)

第3条 条例第16条第5項の規定により委嘱又は任命する対策会議の委員は、別表に掲げる者とする。

(対策会議の運営)

第4条 対策会議の会議は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 対策会議の会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。
- 3 対策会議の会議の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 4 会長が必要と認めるときは、対策会議の会議に委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(事務局)

第5条 対策会議の事務局は、市民生活部市民サービスグループに置く。

(補則)

第6条 この要綱に定めるもののほか、対策会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この告示は、公布の日から施行する。

別表（第3条関係）

国土交通省北海道開発局室蘭開発建設部の職員  
北海道胆振総合振興局保健環境部環境生活課の職員  
北海道胆振総合振興局建設管理部室蘭建設管理部の職員  
北海道警察札幌方面室蘭警察署の警察官  
登別市市民生活部長  
登別市都市整備部長  
登別市教育長  
登別市消防長  
登別市交通安全協会会長又はその指名する者  
登別市交通安全指導員会会長又はその指名する者  
登別市連合町内会会長又はその指名する者  
登別市老人クラブ連合会会長又はその指名する者  
登別市社会福祉協議会会長又はその指名する者  
登別市商工会議所会頭又はその指名する者  
登別市私立幼稚園協会会長又はその指名する者