

# 第 11 次登別市交通安全計画

令和 4（2022）年度～令和 8（2026）年度



令和 4 年 3 月

登別市交通安全対策会議

# 目次

## 第1部 総論

第1章 交通安全計画について	1
1 はじめに	1
2 計画の目的・位置付け、期間	1
3 計画の基本理念	2
4 計画の推進	3
第2章 道路交通事故の現状等	4
1 道路交通事故の現状	4
2 踏切事故の現状	7
第3章 第11次登別市交通安全計画における目標	8
1 道路交通の安全についての目標	8
2 飲酒運転の根絶についての目標	8
3 踏切道における交通の安全についての目標	8
第4章 施策の重点課題	9
1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策	9
2 飲酒運転の根絶	10
3 スピードダウン	10
4 自転車の安全利用	11
5 生活道路における安全確保	11
6 踏切道における交通安全対策	11
7 冬季における陸上交通の安全	11

## 第2部 推進する施策

第1章 道路交通の安全	12
1 道路交通環境の整備	13
2 交通安全思想の普及徹底	16
3 車両の安全性の確保	21
4 救助・救急活動の充実	22
5 被害者支援の充実と推進	22
第2章 踏切道における交通の安全	23

### 第3部 計画の推進体制

1 計画等の作成	24
2 計画の推進体制	24
参考	25

# 第1部 総論

---

## 第1章 交通安全計画について

### 1 はじめに

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(1970)年6月に交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)が制定されました。

登別市内の交通事故は、昭和45(1970)年に人身事故発生件数285件、死者数10名、傷者数467名と過去最悪を記録しましたが、その後はさまざまな交通安全対策の実施により、令和2(2020)年には人身事故発生件数38件、死者数1名、傷者数44名といずれも大きく減少しました。

しかしながら、全国的に飲酒運転による交通死亡事故が発生しているほか、高齢化の進展に伴い、高齢者の運転操作の誤りによる交通事故が相次いで発生増加するなど、今後は交通事故そのものを減少させることが求められています。

### 2 計画の目的・位置付け、期間

#### 【計画の目的・位置付け】

交通事故の防止は、行政や関係機関、関係団体をはじめ、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。

人命尊重の理念のもと、交通事故のない社会を目指し、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、これに基づいて各施策を推進していくことを目的とし、交通安全対策基本法第26条の規定に基づく、第11次登別市交通安全計画を策定します。

#### 【計画の期間】

令和4(2022)年度から令和8(2026)年度までの5年間

### 3 計画の基本理念

#### 【基本理念 1：交通事故のない社会を目指して】

交通安全は、安全で安心して暮らすことや移動することができる社会の実現を図っていくための重要な要素となります。

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、交通事故被害者の存在を思い、「交通事故を起こさない」という誓いのもと、交通事故の根絶に向けて、市民や関係機関等と協働し、交通事故の減少に向けてあらゆる施策を推進します。

#### 【基本理念 2：人優先の交通安全思想】

自動車と比較して弱い立場にある歩行者、特に高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要です。

交通事故のない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあることから、「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進します。

#### 【基本理念 3：高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

高齢化の進展に伴い生じるさまざまな交通安全の課題に向き合い、解決することが不可欠となっています。

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。

## 4 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

総合的な交通安全対策の実施により、交通事故発生件数は減少傾向にありますが、前方不注意や動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発生しています。

交通事故については、発生地域、発生場所、発生形態等を分析し、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、交通事故そのものの減少を図ります。

また、第 11 次計画期間中において交通情勢が大きく変化した場合においても臨機応変に対応し、状況に応じた的確な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

市公式ウェブサイトや市 LINE、市広報紙等を通じて交通事故情報を提供することに努めます。

また、安全で安心して暮らすことや移動することができる社会の形成を市民一人ひとりの問題として捉えてもらい、交通安全活動に積極的に参加してもらう参加・協働型の交通安全施策を推進します。

### (3) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症は市民の生活行動をはじめ、交通施策にも影響を与えていることから、新型コロナウイルス感染症の状況を注視するとともに、交通安全啓発など、施策の実施についても臨機応変に対応します。

## 第2章 道路交通事故の現状等

### 1 道路交通事故の現状

#### (1) 登別市内の交通事故発生件数について

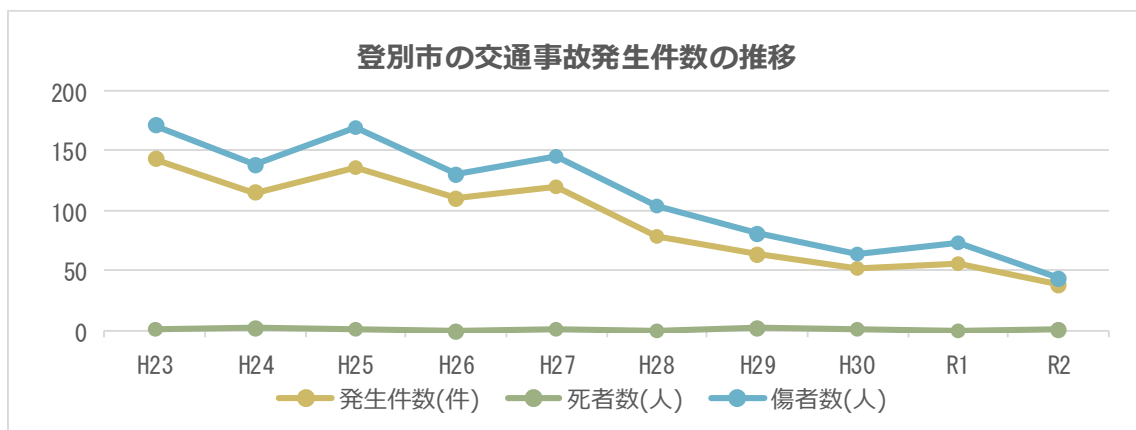
第10次登別市交通安全計画期間において、信号機(歩行者用含む)の改良、道路・交差点の改良、カーブミラー・道路標識等の設置、除雪体制の強化、救助・救急体制の整備、交通安全思想の普及等、さまざまな施策を実施し、第9次計画期間と比較して、交通事故発生件数、死傷者数ともに大幅に減少しました。

交通事故要因等を踏まえながら、飲酒運転の根絶をはじめ、より一層、関係機関等と連携を図りながら交通事故の減少に向けた取り組みを推進することが必要です。

登別市内の人身事故発生件数(高速道路含む)

	発生件数(件)	死者数(人)	傷者数(人)
平成23年	145	1	174
平成24年	116	3	141
平成25年	136	1	169
平成26年	110	0	130
平成27年	120	1	145
平成28年	79	0	104
平成29年	64	2	81
平成30年	54	1	70
令和元年	56	0	73
令和2年	38	1	44

資料:交通事故分析表



## (2) 登別市内での地区別、月別の交通事故発生件数について

地区別の人身事故発生状況を見ると、新生地区で最も多く発生しています。

また、月別での人身事故・物損事故発生状況では、毎年、冬季間に多く発生しており、「夏場よりも車両速度を減速する」、「車間距離を乾燥路面時よりも確保する」、「急加速、急ハンドル、急ブレーキ等の急激な操作を避ける」など、冬季間の交通安全対策を強化する必要があります。

登別市内地区別の人身事故発生件数(高速道路含む)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	合計
新生地区	70	51	61	49	67	36	31	24	28	15	432
大和地区	24	21	26	20	16	12	13	11	6	6	155
幌別地区	23	18	24	12	14	16	7	7	9	6	136
千歳地区	17	12	12	15	7	8	5	4	3	5	88
東地区	4	8	11	8	10	2	5	3	4	6	61
温泉地区	5	5	2	6	6	4	3	3	5	0	39
高速道路	2	1	0	0	0	1	0	2	1	0	7
計	145	116	136	110	120	79	64	54	56	38	918

資料：一般社団法人室蘭交通安全協会・室蘭地区安全運転管理者協会発行「交通事故のあらまし」、交通事故分析表

### 【参考】登別市内の各地区について

地区	地区内の町名
新生地区	鶯別町、栄町、美園町、若草町、上鶯別町、新生町、富岸町
大和地区	若山町、大和町、青葉町、緑町、桜木町
幌別地区	幌別町、中央町、新川町、富士町、片倉町、川上町、鉦山町
千歳地区	常盤町、柏木町、来馬町、千歳町、新栄町、幸町、富浦町、札内町
東地区	登別本町、登別東町、登別港町
温泉地区	中登別町、登別温泉町、上登別町、カルルス町

※一般社団法人室蘭交通安全協会・室蘭地区安全運転管理者協会発行「交通事故のあらまし」を基に作成



登別市内での月別人身事故発生件数(高速道路含む)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	計
1月	24	16	18	13	19	9	3	2	4	4	112
2月	15	19	16	4	7	9	8	8	6	5	97
3月	13	9	12	6	17	10	5	3	7	3	85
4月	11	9	8	5	10	6	5	5	3	2	64
5月	5	7	10	9	5	6	4	5	6	0	57
6月	16	8	9	11	7	2	7	4	5	3	72
7月	7	6	9	8	11	2	6	6	6	4	65
8月	11	9	8	11	8	6	6	7	4	3	73
9月	11	5	10	10	10	7	2	3	7	3	68
10月	8	5	16	12	8	7	6	3	1	6	72
11月	12	9	11	10	10	9	7	3	4	2	77
12月	12	14	9	11	8	6	5	5	3	3	76
計	145	116	136	110	120	79	64	54	56	38	918

資料:一般社団法人室蘭交通安全協会・室蘭地区安全運転管理者協会発行「交通事故のあらまし」、交通事故分析表

登別市内での月別物損事故発生件数(高速道路除く)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	計
1月	101	105	98	90	80	66	78	89	98	84	889
2月	74	116	110	96	57	105	79	91	92	94	914
3月	98	89	81	88	70	84	83	70	62	63	788
4月	51	60	48	49	65	53	51	61	62	35	535
5月	47	55	56	62	60	68	80	68	70	41	607
6月	64	45	76	65	71	62	50	63	64	43	603
7月	68	64	85	73	63	64	72	63	57	41	650
8月	68	83	84	67	67	80	76	88	87	44	744
9月	64	65	61	72	67	75	64	66	74	72	680
10月	82	79	89	80	64	80	66	89	71	83	783
11月	74	108	86	63	53	89	72	103	69	60	777
12月	131	107	120	114	81	147	134	127	111	89	1,161
計	922	976	994	919	798	973	905	978	917	749	9,131

資料:一般社団法人室蘭交通安全協会・室蘭地区安全運転管理者協会発行「交通事故のあらまし」

### (3) 登別市内での人身事故発生原因について

市内での人身事故発生原因を見ると、安全運転義務違反が最も多くなっています。

なかでも脇見運転やスマートフォンや車両機器の操作が原因である「前方不注意」の割合が高くなっていることから、運転者に対し、「運転中は運転に集中してもらう」ための取り組みを検討する必要があります。

第一当事者の法令違反別発生状況

	安全運転義務違反					信号 無視	一時 不停止	その他	計
	前方 不注意	動静 不注視	安全 不確認	動作 不適	その他				
H23	56	8	48	19	2	1	2	9	145
H24	41	3	41	15	1	3	3	9	116
H25	60	5	23	17	1	5	3	22	136
H26	35	11	26	16	3	0	6	13	110
H27	49	12	31	8	3	1	8	8	120
H28	18	11	25	15	1	1	3	5	79
H29	20	6	15	11	1	3	1	7	64
H30	13	9	10	6	0	4	1	11	54
R1	14	6	14	7	2	0	0	13	56
R2	8	5	7	4	0	5	2	7	38
計	314	76	240	118	14	23	29	104	918

資料:交通事故分析表を一部加工

※ 操作不適は、「ハンドル操作」と「ブレーキ操作」の合計件数

※ 安全不確認は「前左右不確認」と「後方不確認」の合計件数

## 2 踏切事故の現状

道内での踏切事故(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)は、長期的には減少傾向にあるものの、令和2(2020)年の発生件数は4件、死傷者数は3人となっています。

室蘭警察署管内(登別市・室蘭市)では、平成27(2015)年以降、踏切事故は発生していませんが、引き続き、安全対策や啓発活動を実施することが必要です。

## 第3章 第11次登別市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11次期間中、24時間交通事故死者数ゼロを目指す。
- (2) 第11次期間中、毎年、人身事故発生件数40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りますが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であることから、24時間交通事故死者数については、毎年ゼロを目標とするほか、人身事故については、昭和38(1963)年以降、最も少ない件数である令和2(2020)年を基準とし、発生件数を毎年40件以下にすることを目指します。

### 2 飲酒運転の根絶についての目標

#### 【数値目標】

第11次期間中、飲酒運転を伴う交通事故件数ゼロを目指す。

飲酒運転は飲酒後や酒気を帯びた状態で運転しなければゼロにすることができます。市民一人ひとりが「飲酒運転をしない、させない、許さない」という意識を強く持ち、室蘭警察署をはじめ、関係機関等と連携を図り、飲酒運転の根絶に向けた意志を強く持ち、目標達成に向けて取り組めます。

### 3 踏切道における交通の安全についての目標

#### 【数値目標】

第11次期間中、踏切道における交通事故件数ゼロを継続する。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための施策を推進し、踏切事故の発生を防止します。

## 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

登別市内の人身事故の第一当事者を年齢層別発生状況で見ると、65歳以上の割合が増加しており、平成30(2018)年以降は40%前後で推移しています。

全国的にも高齢運転者の運転操作の誤りによる交通事故が相次いで発生しており、高齢運転者が運転免許証を自主返納しやすい仕組みを作る必要があります。

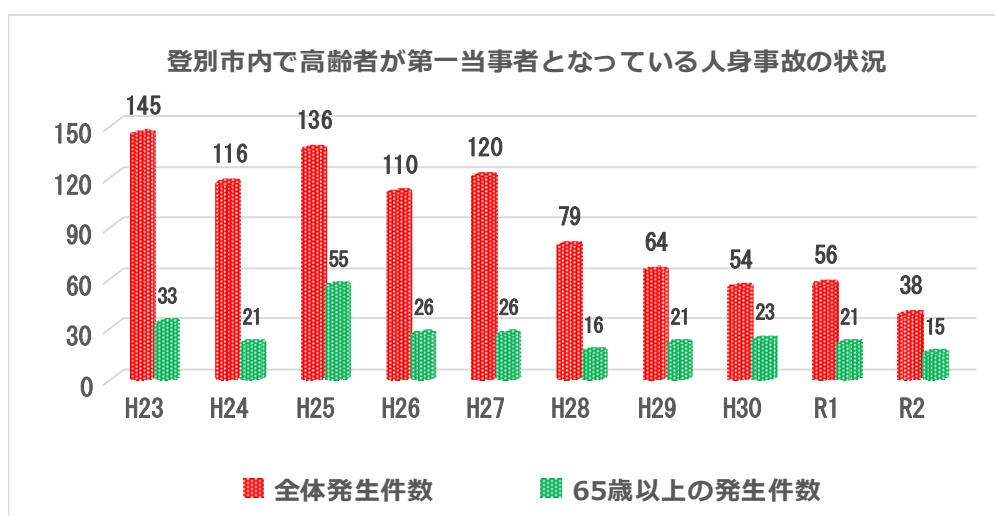
運転免許証を自主返納した高齢者をはじめ、交通弱者の方が安心して日常生活を送ることができるよう、地域の公共交通を維持・確保に向けた取り組みを進めるほか、地域の実情に応じた新たな交通サービスの導入を検討します。

一方、買い物や通院等、日常生活を送るうえで自動車を手放すことができない高齢者も一定数いることから、ペダルの踏み間違い等、運転操作の誤りに起因する交通事故を発生させないため、サポカー(先進安全技術を搭載した車両)や後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の普及を積極的に推進するほか、高齢者向けの交通安全教室等を引き続き実施し、高齢者が交通事故に遭わない、交通事故を発生させないための対策を進めます。

登別市内で高齢者が第一当事者となっている人身事故の状況

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
発生件数	145	116	136	110	120	79	64	54	56	38
第一当事者 65歳以上	33	21	34	26	26	16	21	23	21	15
比率(%)	22.8	18.1	25.0	23.6	21.7	20.3	32.8	42.6	37.5	39.5

資料:交通事故分析表を一部加工



## 2 飲酒運転の根絶

北海道が平成 27(2015)年 12 月に「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」を施行し、飲酒運転根絶に向けた取り組みを実施した結果、飲酒運転による交通事故件数は減少傾向で推移しています。

登別市においても、平成 28(2016)年 4 月に登別市交通安全条例を改正し、飲酒運転の根絶に関する条文を追加したほか、飲酒運転根絶に向けた取り組みを実施しておりますが、飲酒運転による交通事故が毎年のように発生しています。

特に、平成 29(2017)年 11 月に市内で飲酒運転を伴う交通死亡事故が発生し、1 名の尊い命が亡くなっています。

行政、警察、関係機関、関係団体、事業者、飲食店、家庭等、関係者の相互連携のもと、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、各種啓発運動の実施等、飲酒運転を根絶するための社会環境づくりを強力に推し進める必要があります。

北海道と登別市内での飲酒運転事故発生件数

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
北海道	222	197	181	186	161	162	127	131	97	94
登別市	2	1	1	1	2	0	2	2	0	2

資料:飲酒運転が伴う交通事故実態(北海道警察本部交通企画課)、交通事故統計分析表

登別市内での飲酒運転事故による死傷者数

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2
死者	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
傷者	5	2	2	1	9	0	1	2	0	2

資料:交通事故統計分析表

## 3 スピードダウン

事故直前の車両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す。

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を発信し、市民の交通安全意識の高揚を図ります。

## 4 自転車の安全利用

自転車は、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、被害者・加害者それぞれの対策を講じる必要があります。

自転車利用者については、自転車保険等の加入推進や自転車の交通ルールの普及等、交通安全教育の充実を図ります。

## 5 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の交通安全を確保するため、信号機のない横断歩道における交通事故防止対策や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します。

## 6 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が発生するおそれがあるほか、復旧までに長時間を要するなど、重大な影響をもたらすことが考えられます。

車両だけでなく、歩行者も安全に横断できるよう、各踏切の状況を踏まえた交通安全対策を関係機関とともに推進します。

## 7 冬季における陸上交通の安全

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、市内でも冬季間の交通事故発生件数が多い状況です。

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等、冬季における交通事故の防止にあたっては、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対策や車間距離の確保等の周知を関係機関とともに実施します。

## 第2部 推進する施策

---

### 第1章 道路交通の安全

施策の方向	推進施策
1 道路交通環境の整備	(1)人優先の安全・安心な歩行空間の整備 (2)高齢者等の移動手手段の確保・充実 (3)交通需要マネジメントの推進 (4)災害に備えた道路交通環境の整備 (5)冬季道路交通環境の整備
2 交通安全思想の普及徹底	(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 (2)効果的な交通安全教育の推進 (3)交通安全に関する普及啓発活動の推進 (4)地域における交通安全活動への参加・協働の推進
3 車両の安全性の確保	(1)高齢運転者への安全対策の推進 (2)自転車の安全性の確保
4 救助・救急活動の充実	(1)救助・救急体制の整備 (2)救助・救急資機材等の装備の充実
5 被害者支援の充実と推進	(1)被害者等の支援の充実 (2)被害者等の支援の推進

## 1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、警察、道路管理者をはじめとした関係機関の連携により、一定の事故抑止効果が確認されていますが、歩行者や自転車が多くの通行する生活道路においては、安全対策をより一層推進する必要があります。

また、少子高齢化が進展するなかで、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が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を交通安全の面から形成すべく、人優先の道路交通環境の整備を進めます。

### (1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、地域の協力も得ながら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ます。

#### ア 生活道路における交通安全対策の推進

交通事故の多いエリアにおいて、行政や地域住民等が連携し、子どもや高齢者が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30km/h の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備について検討するほか、見やすくわかりやすい高輝度道路標識の設置、信号灯器のLED化、音響で信号表示の状況を知らせる音響式信号機の設置等を推進します。

#### イ 通学路等における交通安全の確保

通学路の交通安全を確保するため、「通学路安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取り組みを支援します。

また、未就学児をはじめとした子どもが日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路の実態に応じ、行政、学校、教育委員会、警察、保育所、幼稚園、その他関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。



## **(2) 高齢者等の移動手段の確保・充実**

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を形成すべく、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、地域公共交通のマスタープランとなる「登別市地域公共交通計画」を策定したうえで公共交通サービスの向上を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取り組みを推進します。

## **(3) 交通需要マネジメントの推進**

鉄道、バスをはじめとした公共交通の利用を促進し、自動車から公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を推進します。

また、公共交通の運行頻度・運行時間の見直しや乗り継ぎ環境の改善を検討するほか、集約型公共交通ターミナル等の整備や利用を促進し、交通結節点機能の強化を進めます。

## **(4) 災害に備えた道路交通環境の整備**

地震、豪雨、大雪、津波等の災害が発生した状況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ります。

### **ア 地震、豪雨、大雪時における対応**

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路等にある橋梁の耐震対策を推進します。

また、豪雨・大雪時においても道路斜面等の防災対策や災害のおそれがある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

### **イ 津波発生時における対応**

津波による人的被害を最小化にするため、道路利用者等が迅速な避難を行うための避難路の整備を推進します。

## **(5) 冬季道路交通環境の整備**

安全な冬季交通を確保するため、良好な道路環境を維持するための対策を推進します。

特に、市街地や通学路等、安全確保の必要性が高い歩行空間については、歩道の除雪や滑り止めの砂の散布等、冬季特有の危険要因への対策を実施します。

また、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、効果的な除雪や凍結防止剤散布を実施します。

## 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つとめ、地域の安全にも貢献できる人材を育成するうえで非常に重要となります。

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、成長過程に合わせ、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を持ってもらうほか、人優先の交通安全思想のもと、高齢者や障がい者などへの配慮や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の心身の痛みを思いやり、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必要です。

交通安全教育や普及啓発活動については、行政、警察、学校、関係機関、町内会や老人クラブ等の各種団体、事業者、家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携を図りながら、心身の発達段階や生活環境に応じて体験・実践型の教育や活動を積極的に取り入れ、段階的かつ体系的な取り組みを実施します。

また、交通安全教育・普及啓発活動の効果について検証・評価を行い、より一層効果的な内容となるように努めます。

### (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

紙芝居や視聴覚教材等を活用してわかりやすい交通安全教育に努め、基本的な交通ルールを遵守し、日常生活において必要な交通マナーや知識を習得することを目標とします。

#### イ 小学生・中学生に対する交通安全教育の推進

小学生については、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するとともに、道路や交通量の状況に応じ、危険を回避して安全に通行する意識や技術の向上を目標とします。

中学生については、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習得することに重点を置くほか、自らの安全だけでなく、他者の安全にも配慮する意識を持つことを目標とします。

## ウ 高校生に対する交通安全教育の推進

日常生活における交通安全に必要な事項、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十分に習得するほか、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、他者の生命を尊重するなど、責任を持って行動できる健全な社会人の育成を目標とします。

また、高校生の多くが将来的に普通自動車免許を取得することが見込まれることから、安全運転に関する意識の高揚を図ることができる交通安全教育を推進します。

## エ 成人に対する交通安全教育の推進

交通安全教育の充実に努め、状況に応じた安全な交通行動の実践を目標とします。

自動車を利用する者に対しては、安全運転管理者・運行管理者等を法定講習や指導者向けの研修会等へ積極的に参加することを促し、事業所における自主的な安全運転管理の活発化を推進します。

専門学校生や社会人に対しては、関係機関等とともに安全運転セミナーや交通安全啓発活動等を通じ、交通安全意識の高揚を図ります。

また、運転免許を取得しない若年層が交通安全について学ぶ機会を設けることについても検討します。

## オ 高齢者に対する交通安全教育の推進

加齢によって生じる身体機能の変化が歩行者または運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解してもらい、自ら納得して安全な交通行動を実践することを目標とします。

高齢者同士の相互啓発により交通安全意識の向上を図るため、関係機関とともに老人クラブ等での体験型・実践型の交通安全教育を積極的に開催します。

特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者に対しては、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うとともに、横断歩道以外の道路を横断することの危険性や夜間等における事故防止効果が期待できる反射材用品の着用を推進します。

## **カ 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知識や技術を習得してもらうため、各団体等の活動の場などを活用し、障がいの特性に応じた交通安全教育の推進を目標とします。

## **キ 外国人に対する交通安全教育の推進**

日本の交通ルールの理解を深めてもらうことを目標とし、外国人観光客や外国人労働者を対象とした啓発活動の実施や交通安全教育資料等の提供を進めます。

## **ク 冬季間における交通安全教育の推進**

冬季は路面や気象などの交通環境がその他の季節と大きく異なることから、交通安全意識やマナーの向上とともに、冬季特有の運転技能や知識の習得を目標とし、スピードダウンの重要性、車間距離の確保、急発進・急ハンドル・急ブレーキの回避、万が一の遭難時における非常用資機材等の準備に関する周知等を関係機関とともに推進します。

## **(2) 効果的な交通安全教育の推進**

交通安全教育を実施する際は、受講者が交通安全に関する知識や技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、受講者の年齢や必要とされる講習内容を事前に把握し、効果的な講習等を実施するほか、体験・実践型の講習を積極的に活用します。

また、講師の派遣や資機材の貸与を受けるなど、関係機関等と連携を図り、交通安全教育を推進します。

## **(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**

交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を市民等に身に付けてもらうため、登別市交通安全対策会議をはじめ、関係機関や地域住民等と連携し、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動の重点としては、子ども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、シートベルトの全席着用やチャイルドシート使用の徹底、自転車の安全利用の推進等、交通情勢に即した項目を設定します。

交通安全運動の実施にあたっては、事前に実施計画、運動の趣旨、実施期間等を市民等に広く周知し、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るほか、過去に発生した交通事故の実態や地域住民のニーズを踏まえた運動を実施します。

## **イ 信号機のない横断歩道での歩行者の安全確保**

信号機のない横断歩道での交通事故は、運転者の歩行者見落としや横断歩道手前での自動車の減速が不十分であることなどが原因により発生します。

運転者に対しては、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してもらうための周知を積極的に推進します。

歩行者に対しては、交通事故の発生を防ぐため、運転手に対して横断する意思を明確に伝えることや横断中も常に周囲を確認することなど、歩行者が自身の安全を確保するための交通安全教育を推進します。

また、信号機のない横断歩道の位置を広く周知するためのマップを市公式ウェブサイトに掲載することも検討します。

## **ウ 反射材用品の普及促進**

反射材用品は夕暮れ時や夜間における歩行者及び自転車利用者等の事故防止効果が期待できることから、市広報紙や市公式ウェブサイト、交通安全教室等を活用して積極的に普及を推進します。

## **エ 飲酒運転根絶に向けた啓発活動等の推進**

飲酒運転による交通事故を根絶させるため、飲酒運転の危険性や北海道警察で実施している「飲酒運転ゼロボックス」を周知するほか、関係機関や酒類提供飲食店等と連携した啓発活動を積極的に実施し、飲酒運転を「しない、させない、許さない」という意識を強く持ち、飲酒運転を根絶するための社会環境づくりを強力に推進します。

## オ スピードダウン励行運動の推進

速度超過による交通事故を防ぐため、人と旗の波街頭啓発運動やパトライト作戦などの各種啓発活動を積極的に実施します。

## カ シートベルトの正しい着用の徹底、チャイルドシートの正しい使用の徹底

シートベルトの着用は交通事故発生時の被害軽減につながることから、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法の周知を行い、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を推進します。

また、チャイルドシートについても正しく使用することで交通事故発生時の乳幼児の被害軽減につながることから、乳幼児が集うイベント等において周知を行い、正しい使用の徹底を推進します。

## キ 自転車の安全利用の推進

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」の周知や「北海道自転車条例」に基づいた取り組みを進め、歩行者や他の車両に配慮した通行、自転車の正しい乗り方、ヘルメットの着用等を推進します。

また、自転車は、歩行者と衝突した場合は加害者になる可能性があることから、自転車保険等の加入の普及活動を積極的に実施します。

### 【参考】自転車安全利用五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
- 5 子どもはヘルメット着用

## (4) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は地域住民等の安全意識により支えられていることから、それぞれの地域の実情に応じた交通安全啓発活動等を推進し、地域住民の参加・協働を積極的に推進します。

### 3 車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、さまざまな安全運転技術の開発・実用化が進んでいます。

交通事故の多くが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因していることから、安全運転技術の活用や車両等の定期的な点検の実施を促し、交通事故の減少に向けた取り組みを推進します。

#### (1) 高齢運転者への安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど、高齢運転者の運転操作ミスによる交通事故が全国的に発生していることや、高齢化の進展により運転手の高齢化が今後も加速することを踏まえ、高齢運転者が自ら運転する場合の安全対策として、関係機関とともにサポカー（先進安全技術を搭載した車両）や後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の導入を強く推進します。

#### (2) 自転車の安全性の確保

自転車事故を防止するため、自転車の定期的な点検整備や自転車事故の発生に備えた自転車保険等の加入を推進します。

また、夜間における事故を防止するため、灯火の取付と利用の徹底や反射材用品の着用についても推進します。



## 4 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に直ちに  
対応できるよう、救急医療機関、消防等の関係機関による緊密な連携・協力関係を確保  
しつつ、救助・救急体制の充実を図ります。

### (1) 救助・救急体制の整備

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備を図って救助活  
動を実施するほか、多数の負傷者が発生する大規模な交通事故にも対応するため、連絡  
体制の整備、救護訓練の実施を通じ、救助・救急体制の充実を図ります。

### (2) 救助・救急資機材等の装備の充実

交通救助活動に必要な救助資機材の充実を図るほか、救急救命士等がより高度な救  
急救命措置を行うことができるよう、高規格救急自動車や高度救命処置用資機材等の  
整備を推進します。

## 5 被害者支援の充実と推進

### (1) 被害者等の支援の充実

交通事故による被害者等は、交通事故により多大な肉体的・精神的及び経済的な打撃  
を受けることから、関係機関等と連携し、交通事故に関する相談活動や支援の充実に取り  
組みます。

### (2) 被害者等の支援の推進

交通事故による被害者等は、被害者支援に関する情報を入手できていない可能性も  
あることから、必要とする情報提供等、被害者等に寄り添った支援を推進します。

また、公共交通事故による被害者等支援においても関係機関等と連携を図りながら  
推進します。

## 第2章 踏切道における交通の安全

### 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、必要に応じて踏切道予告標、踏切施設の改良及び設置を関係機関と検討します。

また、自動車運転者や歩行者等、踏切道を通行する者に対し、交通安全意識の向上や緊急時における非常押しボタンの操作等の周知を行います。

## 第3部 計画の推進体制

### 1 計画等の作成

#### (1) 登別市交通安全計画実施計画の策定

交通安全対策基本法第26条第4項の規定及び第11次登別市交通安全計画に基づき、市が講ずべき施策に関する登別市交通安全実施計画を毎年度策定し、各種交通安全施策を推進します。

#### (2) 月別交通安全運動実施計画の策定

登別市交通安全実施計画に基づき、当該年度に実施すべき施策を月別に計画する月別交通安全運動実施計画を策定し、関係機関等とともに計画的かつ効果的に各種交通安全施策を推進します。

### 2 計画の推進体制

登別市交通安全対策会議は、登別市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ます。

また、計画の推進にあたっては、関係機関や地域住民等と連携し、交通事故のない社会の実現に向け、積極的に各施策を推進します。

#### (1) 新型コロナウイルス感染症への対応

新型コロナウイルス感染症の影響による市民の生活行動への影響を注視するほか、各種施策についても登別市周辺の感染状況を踏まえ、感染防止対策をとりながら臨機応変に対応します。

#### (2) 突発的な重大事案への対応

市内で交通死亡事故が発生した場合等、重大事案が発生した場合は、同様の被害を発生させないため、関係機関と連携し、効果的な対応策を迅速に実施します。

## 参考

### 登別市交通安全対策会議委員名簿【令和4（2022）年3月10日時点】

団体・部署等	役職	氏名	備考
登別市	市長	小笠原 春 一	会長
北海道開発局室蘭開発建設部 室蘭道路事務所	所長	高 野 眞 司	
北海道胆振総合振興局 保健環境部環境生活課	課長	那賀島 裕 子	
北海道胆振総合振興局 室蘭建設管理部登別出張所	施設保全室長	木 下 順 二	
北海道警察札幌方面室蘭警察署	登別交番所長	黒 崎 啓 司	
登別市市民生活部	部長	千 葉 浩 樹	
登別市都市整備部	部長	南 三 明	
登別市教育委員会	教育長	武 田 博	
登別市消防本部	消防長	三 好 一 也	
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	事務局長	鳴 海 文 昭	
登別市老人クラブ連合会	会長	木 村 純 一	
登別市社会福祉協議会	会長	山 田 正 幸	
登別商工会議所	常議員	家 政 貢 一	
登別市私立幼稚園協会	事務局長	佐 藤 画 美	

# 第 11 次登別市交通安全計画

令和 4 年 3 月 発行

登別市交通安全対策会議