

# 留萌市交通安全計画

第11次(令和4年度～令和8年度)

---

～交通事故のないまちを目指して～

留 萌 市

## はじめに

車社会の急速な進展に伴い、昭和20年代後半から40年代半ばにかけ、交通事故の死傷者が著しく増加したことから、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、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。

これに基づき、北海道では、昭和46年度以降、10次・50年にわたる交通安全計画を策定し、北海道、市町村、関係民間団体等が一体となって、交通安全対策を実施してきた結果、道内では、昭和46年に889人が道路交通事故で死亡し、「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和2年の死者数は144人と6分の1以下まで減少するに至りました。

平成23年8月の交通安全対策基本法の改正により、市町村の交通安全計画の作成については努力義務とされましたが、本市においても、10次にわたる交通安全計画を策定し、交通安全対策を推進してきました。

その結果、令和2年の交通事故件数は16件、傷者数は16人、死者数は0人となり、平成28年と比較すると交通事故件数は2件の減、傷者数は1人の減、死者数は1人の減となっています。

しかしながら、16人が負傷している状況であり、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、国、北海道、市、関係団体だけでなく、市民一人一人が真剣に取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、交通事故のないまち、交通事故のない社会を実現するためには、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、これに基づき諸施策を推進していく必要があります。

この第11次留萌市交通安全計画は、このような観点から、北海道の交通安全計画を踏まえ、令和4年度から令和8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たものであり、今後、市民及び関係機関・関係団体等と連携し、交通安全の諸施策を積極的に推進するものとします。

## 目 次

<b>第1章 交通安全計画について</b> .....	1
1 計画の概要.....	1
2 計画の基本理念.....	2
(1)交通社会を構成する三つの要素.....	2
(2)救助・救急活動及び被害者支援の充実.....	3
(3)参加・協働型の交通安全活動の推進.....	3
(4)効果的・効率的な対策の実施.....	4
3 計画の推進.....	4
(1)交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進.....	4
(2)地域ぐるみの交通安全対策の推進.....	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
(1)高まる安全への要請と交通安全.....	4
(2)新型コロナウイルス感染症の影響の注視.....	4
<b>第2章 交通事故等の現状等</b> .....	5
1 道路交通事故の現状と今後の見通し.....	5
(1)留萌市の現状.....	5
(2)今後の見通し.....	9
2 踏切事故の状況等.....	9
<b>第3章 交通安全計画における目標</b> .....	10
1 道路交通の安全についての目標.....	10
2 踏切道における交通の安全についての目標.....	10
<b>第4章 施策の柱と重点課題</b> .....	11
1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策.....	12
2 子どもの安全確保.....	12
3 飲酒運転の根絶.....	12
4 スピードダウン.....	13
5 シートベルトの全席着用.....	13
6 自転車の安全利用.....	13
7 生活道路における安全確保.....	13
8 踏切道における交通安全対策.....	14
9 冬季の交通の安全.....	15

<b>第5章 講じようとする施策</b> .....	<b>16</b>
1 道路交通環境の整備.....	17
(1)人優先の安全・安心な歩行空間の整備.....	17
(2)幹線道路における交通安全対策の推進.....	17
(3)交通安全施設等の整備の推進.....	18
(4)歩行者空間のユニバーサルデザイン化.....	19
(5)効果的な交通規制の推進.....	19
(6)自転車利用環境の整備.....	19
(7)公共交通機関利用の促進.....	20
(8)災害に備えた道路交通環境の整備.....	20
(9)冬季道路交通環境の整備.....	20
2 交通安全思想の普及徹底.....	21
(1)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進.....	21
(2)効果的な交通安全教育の推進.....	23
(3)交通安全に関する普及啓発活動の推進.....	24
(4)交通の安全に関する団体等の主体的活動の推進.....	26
(5)地域における交通安全活動への参加・協働の推進.....	26
3 救助・救急活動の充実.....	26
(1)救助・救急体制の整備.....	27
(2)救急医療体制の整備.....	27
(3)救急関係機関の協力関係の確保等.....	27
4 被害者支援の充実と推進.....	28
(1)交通事故相談窓口の周知.....	28
(2)損害賠償の請求についての相談.....	28
(3)交通遺児への支援.....	28
5 踏切道における交通の安全.....	28
(1)踏切道における交通規制要望.....	28
(2)その他踏切道の交通の安全を図るための措置.....	28

## 第1章 交通安全計画について

### 1 計画の概要

#### 【計画の目的】

第11次留萌市交通安全計画（以下「本計画」という。）は、交通安全対策基本法に基づき、人命尊重の理念のもとに交通事故のない社会を目指して総合的な交通安全対策を推進し、市民の安全の確保を図ることを目的とします。

#### 【計画の期間】

本計画の計画期間は、令和4年度（2022年度）から令和8年度（2026年度）までの期間とします。

#### 【計画の基本的な考え方】

本計画は、これまで進めてきた取組と成果を踏まえ、本市における交通事故の特徴や本計画策定後に施行された法改正など、交通を取り巻く環境の変化に対応し、国や北海道の計画と整合を図りながら、交通安全教育や交通環境の整備などに関する施策の充実を図ります。

また、交通安全の推進は、行政だけでなく、市民や関係機関・団体などが一体となって取り組んでいく必要があることから、関係機関・団体との連携はもとより、市民が地域の実情に応じ交通安全に関する取組に参加するなど、市民の主体的な活動を促しながら、市民参加、協働の視点をもって、施策を展開します。

#### 【計画の位置付け】

本計画は、交通安全対策基本法第26条に基づいて策定する市町村交通安全計画であるとともに、本市の交通安全に関する分野の具体的な内容を定める個別計画として、第6次留萌市総合計画との整合性を図ったうえで策定するものです。

## 2 計画の基本理念

### 【交通事故のないまちを目指して】

人口の減少や高齢化の進展など、時代の変化を乗り越え、真に豊かで活力あるまちづくりを進めていくためには、前提として「安全で安心して暮らせるまち」を実現することが重要です。

本市では、総合計画の基本構想において、「安全・安心なまちづくり」をテーマに掲げており、防災対策や消防・救急体制、交通安全対策などを充実させ、「だれもが安全に暮らせるまち」を目標としています。

交通事故のないまちの実現は、災害に強いまち、犯罪のないまちづくりの実現を図っていくための重要な要素です。

本計画では、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まちを目指し、悲惨な交通事故の根絶に向け、より一層、交通安全対策の充実を図っていきます。

### 【人優先の交通安全思想】

高齢者や障がい者、子ども等の歩行者等、交通弱者といわれる立場にある人たちの一層の安全を確保するため、「人優先」の交通安全思想を基本として、それぞれの年代に応じた交通安全教育を進め、交通安全意識の浸透を図りながら、あらゆる施策を推進します。

### 【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

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、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要があります。地域で高齢者が自動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ことが課題となります。

全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となります。

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む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。

### (1) 交通社会を構成する三つの要素

本計画では、交通社会を構成する「人」、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、適切かつ効果的な施策を総合的に推進します。

## ア 人に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人の知識の向上、交通安全意識の徹底を図り、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ものとします。

また、市民一人一人が、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ことが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ていきます。さらに、市民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し、自ら交通安全に関する各種活動に直接関わるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりを進めていく必要があります。

## イ 交通機関に係る安全対策

運転者の認知・判断・操作をサポートし、安全を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ＡＳＶ）が実用化されてきましたが、あくまでも安全運転のための支援をするものであり、これを過信することなく、人間はエラーを犯すものとの前提のもと、安全運転の主体はエラーを起こし得る運転者であることを十分に認識しつつ、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を図る必要があります。

## ウ 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網や交通安全施設等の整備、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します。

交通環境の整備にあたっては、人優先の考えのもと、人間の移動空間と自動車などの交通機関との分離を図り、人と車の接触の危険を排除するよう努めるものとします。

特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、人優先の交通安全対策のさらなる推進を図ることが重要です。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震などに対する防災の観点にも適切な配慮を行う必要があります。

### （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、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、交通事故被害者への支援の充実を図ることも重要となります。

### （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、北海道、本市、関係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あることから、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

悲惨な交通事故の根絶に向け、交通安全対策については、財政事情を踏まえつつ、地域の交通実態に応じ、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるよう効率的な予算執行に配慮するものとします。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたり、相互に密接な関連を有するため、これらを有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施する必要があります。

### 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

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事故は、全体の6割近く占めており、交通事故の発生場所、形態、事故の状況等を検証し、よりきめ細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、当該地点における交通事故の減少を図っていきます。

#### (2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

重大な交通事故が発生した場合は、市ホームページや自治会・町内会回覧等を活用して、事故の発生場所や発生形態など交通事故の情報提供に努め、市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積極的に参加してもらうなど、市民主体の意識の向上を図ります。

また、安全な交通環境の実現のため、地域においては、行政や関係機関のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながら、その連携を強化するとともに、交通安全に関する各種活動に様々な形で積極的に参加してもらうよう、協働の意識を形成していくことに努めるものとします。

さらには、地域の安全性を総合的に高めていくため、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要です。

### 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

#### (1) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安等、様々な安全への要請が高まる中であっても、確実に交通安全を図り、そのために警察、安全に関わる国の関係行政機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要です。

#### (2) 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の直接・間接の影響は、あらゆる交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められます。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手します。

## 第2章 交通事故等の現状等

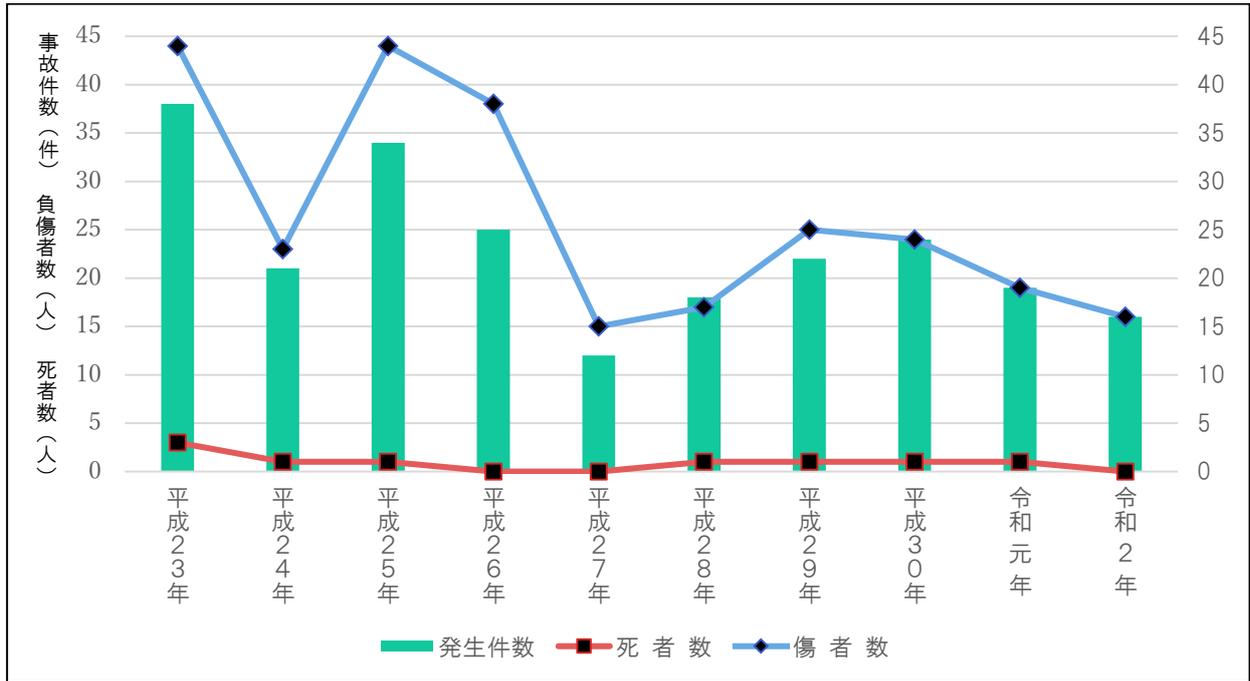
### 1 道路交通事故の現状と今後の見通し

#### (1) 留萌市の現状

本市における平成28年から令和2年までの5年間における、交通事故発生件数は、99件、死者数は、4人、負傷者数は、101人となっています。

これは、平成23年から平成27年までの5年間と比較すると、発生件数31件減少、死者数は1人減、負傷者数63人減少となり、減少傾向にあります。

【留萌市交通事故年別発生状況の推移】



【過去10年間の交通事故発生状況】

単位：件・人

年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	平均
発生件数	38	21	34	25	12	18	22	24	19	16	19.6
死者数	3	1	1	0	0	1	1	1	1	0	0.6
傷者数	44	23	44	38	15	17	25	24	19	16	22.6

【留萌市における近年の交通事故の発生状況】

① 過去5年間の交通事故年齢別死傷者の状況（ ）は死者数(内数)

単位：人

年齢		年度	H28	H29	H30	R1	R2	合計	年平均	構成比(%)
1	5歳以下				1		1	2	0.4	1.9%
1	6～19歳				2			2	0.4	1.9%
2	0～24歳		1		1	1	2	5	1.0	4.8%
2	5～29歳		2		1	3	1	7	1.4	6.7%
3	0歳代		1	(1)4	3	(1)4	2	(2)14	2.8	13.3%
4	0歳代		7	7	5	3	4	26	5.2	24.8%
5	0歳代		(1)4	2	3	5	3	(1)17	3.4	16.2%
6	0～64歳		1	5	(1)5			(1)11	2.2	10.5%
高齢者	65～69歳		1	1	1	1	2	6	1.2	5.7%
	70～74歳		1	1				2	0.4	1.9%
	75～79歳			3	2	3		8	1.6	7.6%
	80歳以上			3	1		1	5	1.0	4.8%
	小計		2	8	4	4	3	21	4.2	20.0%
不明								0	0.0	0.0%
合計		(1)18	(1)26	(1)25	(1)20	16	(4)105	21.0	100.0%	

特徴

傷者・死亡者については、いわゆる「働き世代（20歳代から50歳代）」が大半を占めています。65歳以上の高齢者は、約2割となっています。

③ 過去5年間の月別発生状況

単位：件

月	年度	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計	年平均	構成比(%)
1月		1	1			2	4	0.8	4%
2月		2	2	2	4	3	13	2.6	13%
3月		2	1	3	1	2	9	1.8	9%
4月		1	2	2	1		6	1.2	6%
5月				3	1	1	5	1	5%
6月		3	1	3			7	1.4	7%
7月			2	2		2	6	1.2	6%
8月		2	2	3	2	1	10	2	10%
9月		1	3		1		5	1	5%
10月		2	1	1	2	2	8	1.6	8%
11月		2	2	3	5		12	2.4	12%
12月		2	5	2	2	3	14	2.8	14%
合計		18	22	24	19	16	99	19.8	100%

特徴

比較的、冬期間（11月から3月まで）の数値が多くなっており、積雪や降雪による視界不良等が原因と考えられます。

④ 過去5年間の時間別発生状況

単位：件

時間帯	年度	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計	年平均	構成比(%)
0時～2時		1					1	0.2	1.0%
2時～4時					1		1	0.2	1.0%
4時～6時		1			1		2	0.4	2.0%
6時～8時		2	3	2	1		8	1.6	8.1%
8時～10時			1	7	3	1	12	2.4	12.1%
10時～12時		1	6	2	1	3	13	2.6	13.1%
12時～14時		4	2	3	4	4	17	3.4	17.2%
14時～16時		3	1	4	2	4	14	2.8	14.1%
16時～18時		2	6	3	3	2	16	3.2	16.2%
18時～20時		3	3	3	2	2	13	2.6	13.1%
20時～22時		1			1		2	0.4	2.0%
22時～24時							0	0	0.0%
合計		18	22	24	19	16	99	19.8	100%

特徴

社会活動が活発となる昼間の時間帯に多く発生しており、特に12時～14時の間が最も多くなっています。

⑤ 過去5年間の第一当事者の法令違反別発生状況

単位：件

区分	年度	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合計	年平均	構成比(%)
歩行者妨害			3	1	2	1	7	1.4	7.1%
最高速度		2					2	0.4	2.0%
過労運転							0	0	0.0%
信号無視		1	2	4		1	8	1.6	8.1%
一時不停止		4		5	3	2	14	2.8	14.1%
車間距離							0	0	0.0%
踏切			1				1	0.2	1.0%
交差点安全通行			1		1		2	0.4	2.0%
交差点徐行							0	0	0.0%
安全運転義務違反		11	14	12	11	12	60	12	60.6%
その他			1	2	2		5	1	5.1%
合計		18	22	24	19	16	99	19.8	100.0%
うち 酒気帯び					1		1	0.2	1.0%
0.25mg未満							0	0	0.0%
0.25mg以上					1		1	0.2	1.0%
うち 無免許				1			1	0.2	1.0%

特徴

「前方不注意」、「前左右府確認」、「ブレーキ操作」などの安全運転義務違反が大半を占めており、「うっかり型」の事故が多発しています。

酒気帯び状態で事故を起こしたケースは、1件となっており、0.25 mg以上のアルコールが検出されています。

第一当事者：過失(違反)がより重いか、または、過失(違反)が同程度の場合は被害がより小さい方の当事者をいいます。

⑥ 過去5年間(平成28年～令和2年)の交通事故道路別発生状況 ( )は死者数(内数) 単位:件・人

区分	道路種別	国道				道道	市道	指定自専道 (高規格幹線道路)	その他の 道路	合 計
		231号	232号	233号	小計					
発生件数		13	12	11	36	5	44	3	11	99
年平均		2.6	2.4	2.2	7.2	1	8.8	0.6	2.2	19.8
構成比(%)		13.1%	12.1%	11.1%	36.4%	5.1%	44.4%	3.0%	11.1%	100.0%
死傷者数		14	15	(1)12	(1)41	5	(2)44	3	(1)12	(4)105
年平均		2.8	3	2.4	8.2	1	8.8	0.6	2.4	21
構成比(%)		13%	14%	11%	39%	5%	42%	3%	11%	100%

特 徴

事故の約半数が市道で発生しており、次点には、市内に3線ある国道で発生しています。

⑦ 過去5年間(平成28年～令和2年)の道路形状別発生状況 ( )は死者数(内数) 単位:件・人

区分	形状	交差点		単路			その他	合 計
		交差点	交差点付近	トンネル	カーブ	その他		
発生件数		40	25		5	18	11	99
年平均		8	5		1	3.6	2.2	19.8
構成比(%)		40.4%	25.3%	0.0%	5.1%	18.2%	11.1%	100.0%
死傷者数		41	26		(1)7	(1)19	(2)12	(4)105
年平均		8.2	5.2		1.4	3.8	2.4	21
構成比(%)		39.0%	24.8%	0.0%	6.7%	18.1%	11.4%	100.0%

特 徴

事故の6割以上が交差点または、その付近で発生しています。

⑧ 過去5年間(平成28年～令和2年)の通行交通事故目的別発生状況

単位:件

通行目的	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	合 計	年平均	構成比(%)
業 務	4	4	4	7	4	23	4.6	23.2%
通 勤	1	3	5	3	3	15	3	15.2%
通 学			1			1	0.2	1.0%
観光・娯楽		1	5			6	1.2	6.1%
ドライブ	1					1	0.2	1.0%
飲 食	1		1		1	3	0.6	3.0%
買 物	7	9	4	3	3	26	5.2	26.3%
訪 問		3		3		6	1.2	6.1%
送 迎	1		2	1		4	0.8	4.0%
通 院	1	1	1	1	3	7	1.4	7.1%
帰 省				1		1	0.2	1.0%
その他	2	1	1		2	6	1.2	6.1%
合 計	18	22	24	19	16	99	19.8	100.0%

特 徴

業務・通勤が約4割に当たり、次いで買物が約3割となっています。

## (2) 今後の見通し

令和2年に「道の駅るもい」のオープンと高規格幹線道路「深川・留萌自動車道」が全線開通したことにより、都市間を結ぶネットワークが形成され、交通量や交通の流れにも大きな変化が生じています。

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化すると見込まれますが、公共交通の手段の大きな変化はなく、依然として自動車に依存するところが大きい状況です。

また、今後さらに高齢者人口の増加が見込まれることから、一層の高齢者対策が必要な状況であり、本市の道路交通事故について決して楽観視できるものではないと同時に、予断を許さない状況が続くものと予想されます。

## 2 踏切事故の状況等

本市においては、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、平成29年を最後に発生していません。

道内における令和2年の発生件数は4件、死傷者数は3人となっており、長期的には減少傾向にあります。

踏切道の種類別にみると、発生件数は第1種踏切が（自動遮断機が設置されている踏切道）が最も多い状況です。

また、衝突物件別では、自動車等と衝撃したものがほぼ全てを占めています。

自動車の原因別では、直前横断によるものが約4割を占めています。

全国では歩行者と衝突した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めています。

## 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

#### 【数値目標】

- 年間交通事故死者数**ゼロ**を目指す
- 年間の人身を伴う交通事故発生件数**10件以下**を継続する

交通事故のないまちの実現が究極の目標ですが、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ます。

したがって、当面は、年間の交通事故死者をゼロにすることを目標とすると同時に、本計画の計画期間である令和8年まで、年間の人身を伴う交通事故件数10件以下を継続することを目指すものとします。

### 2 踏切道における交通の安全についての目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、事業者との連携を図り、市民の理解と協力のもと、第5章に掲げる施策を推進し、踏切事故の発生を極力防止します。

**第4章 施策の柱と重点課題**

**【施策の柱】**

1 道路交通環境の整備

2 交通安全思想の普及徹底

3 救助・救急活動の充実

4 被害者支援の充実

5 踏切道における交通の安全

近年、本市における道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死傷者数が減少していることを鑑みますと、これまでの留萌市交通安全計画に基づく対策には、一定の成果があったものと考えられます。

このことから、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集・分析により効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる対策を講じていく必要があります。

このような観点から、「1 道路交通環境の整備」「2 交通安全思想の普及徹底」「3 救助・救急活動の充実」「4 被害者支援の充実」「5 踏切道における交通の安全」の5つを柱に交通安全対策を実施します。

また、以下のとおり重点課題として総合的な対策の推進を図っていきます。

**【重点課題】**

<p><b>1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策</b></p> <p>高齢者に対する総合的な交通安全対策の推進、公共交通機関への利用の誘導</p>	<p><b>2 子どもの安全確保</b></p> <p>安全な歩行空間の確保、保護者への啓発</p>	<p><b>3 飲酒運転の根絶</b></p> <p>飲酒運転を根絶するための社会環境づくり</p>
<p><b>4 スピードダウン</b></p> <p>交通安全意識の高揚</p>	<p><b>5 シートベルトの全席着用</b></p> <p>交通事故の実態に基づく必要性の普及啓発</p>	<p><b>6 自転車の安全利用</b></p> <p>自転車の交通ルール、マナーに関する交通安全教育の充実</p>
<p><b>7 生活道路における安全確保</b></p> <p>地域における速度抑制を図るための道路交通環境の整備、安全な走行方法の普及</p>	<p><b>8 踏切道における交通安全対策</b></p> <p>踏切の状況を勘案し、構造、横断施設、交通規制、統廃合等の必要性について検討</p>	<p><b>9 冬季の交通の安全</b></p> <p>交通環境や路面状況に応じた対策、冬期間における歩行空間の確保</p>

## 1 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

本市における満65歳以上の高齢者人口は、令和3年12月末現在で、7,530人となっており、総人口19,744人に占める割合（高齢化率）は約38%となっています。

本市の高齢化は確実に進んでおり、今後、高齢者が安全かつ安心して外出したり、移動したりできるような交通社会の形成が望まれることから、多様な高齢者の実像を踏まえた、きめ細かで総合的な交通安全対策を推進する必要があります。

また、高齢者が主として歩行等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合との相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築する必要があります。

なお、高齢運転者による交通事故等の大きな原因となっている認知症への対策として、道路交通法（昭和35年法律第105号）の改正（平成27年6月公布）により、75歳以上の高齢者については、運転免許更新時の認知機能検査及び臨時適性検査等により、認知症の疑いがある者に対して医師の診断を受けることが義務付けられ、これに従わない場合や認知症と診断された場合には免許が取り消されることとなりました（平成29年3月12日施行）。

こうしたことから、加齢によって生じる身体機能の変化、判断力や認知機能の低下による行動への影響を理解し、自らが安全な交通行動をとることができるよう、高齢者に対する啓発活動を引き続き実施していきます。

また、本市においては、高齢運転者の交通事故防止を図るため、運転経歴証明書に関する制度の周知を行うとともに、自家用自動車から公共交通機関利用への転換、利用促進に向けた取組を進めていきます。

## 2 子どもの安全確保

安心して子どもを産み、育てることができるまちづくりを進めていくためにも、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守るための交通安全対策が一層求められています。

安全な歩行空間をはじめ、子どもの遊び場の確保や自転車利用時のヘルメット着用の励行、正しいチャイルドシートの使用など、保護者への啓発も重点的に進めていきます。

## 3 飲酒運転の根絶

道路交通法の改正などにより、飲酒運転に対する厳罰化・行政処分の強化や酒類提供罪等の新設といった対策が図られましたが、道内では、平成26年、27年には、飲酒を伴う重大な交通事故が相次いで発生しました。

こうした中、北海道においては、道民一人一人が、「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（平成27年11月30日北海道条例第53号 平成27年12月1日施行）が成立しました。

本市においても、条例の趣旨を踏まえ、事業者、家庭、学校、地域住民等との相互の連携協力のもと、飲酒運転の予防及び再発の防止のため、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、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します。

## 4 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発信することにより、交通安全意識の高揚を図ります。

## 5 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着用率は高くなっていますが、後部席における着用率は、一般道路における街頭調査の全道平均で4割程度に止まっています。

また、道内における自動車乗車中の死者の約4割はシートベルトを着用していない実態にあり、着用していれば助かった可能性は高い状況にあることから、全席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します。

## 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、歩行者等に対しては加害者と成り得ることから、それぞれの立場での対策を講ずる必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車、歩行者、自転車それぞれが安心・安全に利用できる道路空間を整備することが望まれます。

そのためには、自転車の走行空間の明確化について、地域の特性や交通事情を踏まえ、まちづくり等の観点にも配慮し、効果的な整備手法を検討していく必要があります。

また、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あり、ルールやマナーに違反する行為も多いことから、交通安全教育等の充実を図ります。

## 7 生活道路における安全確保

生活道路においては、幹線道路の渋滞を嫌い、迂回路として通過交通の流入が見られ、交通事故の発生する危険性が增大することから、生活道路と幹線道路の関係性を踏まえた交通安全対策を進める必要があります。

地域における道路交通事情等を踏まえ、各地域の生活道路を対象とする自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、安全な走行方法の普及等の対策を講ずるとともに、交通指導取締りの強化等を関係機関に対し要請していきます。

## 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ずる可能性があり、復旧までに長時間を要するなど重大な結果をもたらします。

市道と交差する踏切については、事業者と連携し、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、構造の改良、横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等より効果的な対策の必要性について検討を行っていきます。

No.	踏切名	所在地	鉄道船名(路線名)	種別
1	第1 稚内留萌線踏切	末広町1丁目84番地	留萌線 (南川沿通り)	1
2	本庄踏切	東雲町2丁目104番地の2	留萌線 (バンゴベ線)	1
3	加藤踏切	大字留萌村留萌原野7線14番地の7	留萌線 (大和田通り)	1
4	炭鉱道路踏切	大字留萌村留萌原野10線18番地の17	留萌線 (大和田5号通り)	4
5	13線踏切	大字留萌村留萌原野13線10番地の1	留萌線 (大和田6号通り)	4
6	4線道路踏切	大字留萌村字幌糠2720番地の3	留萌線 (幌糠4号通り)	1
7	第12 旭川留萌線踏切	大字留萌村字幌糠3975番地の1	留萌線 (川沿5号通り)	4
8	第10 旭川留萌線踏切	大字留萌村字峠下2010番地の1	留萌線 (川沿9号通り)	1
9	美沢踏切	大字留萌村字峠下2002番地の1	留萌線 (川沿9号通り)	1
10	16号線踏切	大字留萌村留萌原野16線10番地の10	留萌線 (16線通り)	1
11	第15 旭川留萌線踏切	大字留萌村留萌原野17線14番地の4	留萌線 (18線通り)	1
12	21号線踏切	大字留萌村字藤山4515番地	留萌線 (水車の沢通り)	1
13	学校道路踏切	大字留萌村字藤山4131番地	留萌線 (藤山9号通り)	1
14	19号線踏切	大字留萌村字藤山4296番地	留萌線 (藤山16号通り)	1
15	第14 旭川留萌線踏切	大字留萌村字藤山4260番地	留萌線 (藤山13号通り)	4
16	第9 旭川留萌線踏切	大字留萌村字峠下国有林119林班	留萌線 (峠下沼田線)	4

第1種踏切：自動遮断機が設置されているか、または、踏切保安係が配置されている。

第2種踏切：一定時間を限り踏切保安係が遮断機を操作する。

第3種踏切：踏切警報機と踏切警標が設置されている。

第4種踏切：踏切警標だけで、列車の接近を知らせる装置は設置されていない。

## 9 冬季の交通の安全

本市は、国より、積雪の度が特に高く、かつ、積雪により長時間自動車の交通が途絶する等により住民の生活に著しい支障を生ずる地域として、特別豪雪地帯に指定されており、吹雪による視程障害、積雪による道路幅員の減少、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、交通の面からも厳しい影響があります。

また、平成28年から令和2年までの5か年間における冬期間（11月から3月まで）の事故発生件数は、全体の約6割を占めていることも踏まえ、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刻一刻と変化する特殊な環境に対応した対策を効果的に推進します。

さらに、積雪による歩道幅の減少等からも、冬季における歩行空間の確保に関する市民のニーズは大きく、高齢者や子ども、障がい者等を含むすべての人々が、安全に利用できる歩行空間の確保に取り組めます。

第5章 講じようとする施策

施策の柱	推進施策
1 道路交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備</li> <li>(2) 幹線道路における交通安全対策の推進</li> <li>(3) 交通安全施設等の整備の推進</li> <li>(4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化</li> <li>(5) 効果的な交通規制の推進</li> <li>(6) 自転車利用環境の整備</li> <li>(7) 公共交通機関利用の促進</li> <li>(8) 災害に備えた道路交通環境の整備</li> <li>(9) 冬季道路交通環境の整備</li> </ul>
2 交通安全思想の普及徹底	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進</li> <li>(2) 効果的な交通安全教育の推進</li> <li>(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進</li> <li>(4) 交通の安全に関する団体等の主体的活動の推進</li> <li>(5) 地域における交通安全運動への参加・協働の推進</li> </ul>
3 救助・救急活動の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 救助・救急体制の整備</li> <li>(2) 救急医療体制の整備</li> <li>(3) 救急関係機関の協力関係の確保等</li> </ul>
4 被害者支援の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 交通事故相談窓口の周知</li> <li>(2) 損害賠償の請求についての相談</li> </ul>
5 踏切道における交通の安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 踏切道における交通規制要望</li> <li>(2) その他踏切道の交通の安全を図るための措置</li> </ul>

## 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、道路管理者等と連携し、効果的な交通安全対策の推進に努めてきました。

道路環境の整備にあたっては、自動車交通を担う幹線道路と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、生活道路の安全を推進に取り組んでいきます。

また、少子高齢化が進展する中、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に向け、歩行空間が確保された人優先の道路交通環境の整備に努めます。

### (1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

「車」中心の交通安全対策から「人」の視点に立った交通安全対策を推進していくことが必要であり、今後も、子どもや高齢者等が安心して通行できる歩行空間の整備を図ります。

#### ア 安全な通行の確保

地域の状況や住民の意見を十分に考慮しつつ、必要に応じ、安全で安心な道路空間の確保に努めます。

主要な道路との交差点においては、見やすく分かりやすい高輝度標識、信号機への変更、設置などの要望を関係機関に対して行うとともに、潜在的な危険箇所の解消に努め、交通事故が多発している区域では、関係機関、地域住民等と連携を図り、効果的・効率的な対策を推進します。

#### イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通の安全を確保するため、学校、教育委員会、道路管理者、警察等の関係機関と連携し、合同点検を実施するとともに、道路交通の実態に応じ、必要な対策を講じます。

また、児童・生徒などの通学等における通行の安全を確保するため、歩行空間の整備を推進するとともに、必要な交通安全対策を推進します。

#### ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間の整備

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が、安全で安心して参加し活動できる社会を実現するため、公共施設等の周辺を中心に、歩道の段差・傾斜・勾配の改善など、通行が安全な歩行空間のより一層の整備を図ります。

### (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

中心部と郊外部、都市間交通の機能強化や深川留萌自動車道を広域幹線道路と位置づけ整備を推進していきます。

また、広域幹線道路を補完し、公共施設、観光施設商業施設等への交通アクセス、緊急時の車両通行に係る機能強化を図るため、道道、都市計画道路及び主要な市道を骨格的幹線道路と位置づけ、整備を推進していきます。

## ア 事故危険箇所対策の推進

国道・道道等の幹線道路において、特に事故発生割合の高い区間・区域については、地域住民等と連携し、交通安全施設の整備等の事故抑止対策を実施するよう警察や道路管理者等の関係機関に対して要請します。

## イ 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進します。

- (ア) 死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定します。
- (イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施していきます。
- (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析及び評価を行い、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用していきます。

## ウ 幹線道路における交通規制

幹線道路については、道路構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、必要に応じ、警察及び公安委員会等の関係機関に対して速度規制やはみ出し通行禁止規制等についての見直し、適正化を求めています。

## エ 重大事故の再発防止

重大事故が発生した場合においては、警察、道路管理者等との連携のもと、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止策を実施するよう関係機関に対し要請します。

## (3) 交通安全施設等の整備の推進

生活道路等において、誰もが安全に安心して通行できるよう、交通安全施設などの整備や関係機関への要望を行います。

特に、交通の安全を確保する必要がある危険箇所については、警察や道路管理者等と連携し、事故実態の調査・分析を行い、重点的、効果的かつ効率的な交通安全施設等の整備を推進することにより、交通環境の改善と交通事故の未然防止に努めます。

## ア 交通安全施設等の維持管理

老朽化した信号機等の交通安全施設については、関係機関に対し更新等の要望を行っていきます。また、市が整備した交通安全施設については、適切な維持管理を行います。

## イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

人優先の考えのもと、総合的な交通事故対策を検討するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、安全・安心な歩行空間の確保を図ります。

また、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30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」の整備を推進するとともに、自転車利用環境の整備や安全上課題のある踏切の対策等、歩行者・自転車の安全な通行の確保を図ります。

## ウ 幹線道路対策の推進

国道や道道などの幹線道路では、交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、必要に応じ、事故発生割合の大きい区間において、重点的な交通事故対策を実施するよう、関係機関に対し要望していきます。

## エ 道路交通環境整備への市民参加の促進

安全な道路交通環境の整備において、道路を利用する人の視点を活かすことが重要であることから、交通安全施設等の整備や点検を実施するにあたっては、地域の意見を参考にするため、地域住民や道路利用者の主体的な参加を推進することに努めます。

### (4) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含め、すべての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による連続したユニバーサルデザイン化を進めるとともに、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間のより一層の整備に努めます。

### (5) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうか、見直しの必要性についての検討を行い、必要に応じ、関係機関に対して要請、要望を行います。

駐車規制については、道路環境、交通量、駐車需要や地域住民の意見要望を十分に踏まえたうえで、関係機関に対して要望を行います。

### (6) 自転車利用環境の整備

自転車の役割と位置付けを明確にし、交通状況に応じて歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故防止に努めます。

また、自転車の安全利用を促進するため、自転車は車両であるとの原則のもと、スマートフォンや携帯電話、イヤホンの使用運転禁止などを含めた自転車の交通ルール、マナーについての啓発活動を推進します。

## (7) 公共交通機関利用の促進

自家用車から公共交通機関への転換による道路交通の円滑化を図るため、事業者や市民と連携協力し、公共交通機関の利用促進を総合的かつ計画的に推進します。

## (8) 災害に備えた道路交通環境の整備

### ア 災害に備えた道路の整備

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と安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の推進を図ります。

### イ 災害に強い交通安全施設等の整備

災害が発生した場合において、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するため、交通規制資機材の整備を推進します。

### ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、消火、避難、救助、救護等の応急対策活動を迅速に実施するため、被害状況を把握したうえで、関係機関と連携し、留萌市地域防災計画（令和2年6月修正）（「第5編応急対策計画」第13節交通応急対策計画）に基づく通行禁止等の必要な交通規制等の措置を迅速かつ的確に実施します。

### エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供していくとともに、復旧や緊急輸送路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

## (9) 冬季道路交通環境の整備

冬季の交通安全対策の推進にあたっては、雪との共存を図りつつ、市民の安全で快適な生活を実現するために、北海道特有の冬道環境に対応した諸施策について、市民の理解と協力のもと、効率的、効果的な除排雪を推進する必要があります。

また、冬季に特徴的な事故が多発しているなど、道路交通安全の観点から問題が生じている箇所について、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、冬季の安全な道路環境を維持するため、適切な除排雪や凍結防止剤や砂の散布を実施します。

### ア 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・安心で快適な通行を確保するため、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高い区間等について、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒の危険等冬季特有の障害に対し、歩道除雪や主要道路交差点の雪山除去の拡充、凍結防止剤や砂の散布や砂箱の設置などを行います。

## イ 幹線道路における冬季交通安全対策の推進

安全かつ円滑・快適な冬季交通を確保するため、幹線道路の新設・改築にあたっては、冬季交通に係る交通安全施設についても併せて整備します。

国道、道道については、関係機関に対して要請を行います。

## ウ 地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることから、地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通量の実態等を把握し、冬季における地域の気象や交通の特性に応じた道路交通環境の整備を行います。

## エ 交通安全に寄与する冬季道路交通環境の整備

冬季における円滑・快適で安全な交通を確保し、良好な道路環境を維持するため、除雪車等除雪機械の計画的な更新を行い、より効果的な道路除排雪の実施、交差点や坂道、スリップ事故多発箇所を中心とする凍結防止剤や砂の効果的な散布による冬季路面管理に努めます。

また、市街地や通学路においては、交差点周辺を中心に、運搬排雪による見通しの確保に努めるとともに、市民が自主的に行う除排雪を積極的に支援します。

## 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に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努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。

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、生涯にわたる学習を促進し、市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すとともに、交通事故の被害者にも加害者にもならないという意識を育てることが重要です。

このため、幼児から成人に至るまで、心身の発達の段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を継続して実施していく必要があり、特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、高齢者を保護、配慮する意識を高めるための啓発活動を推進します。

さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させます。

### (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

幼児期は、基本的な生活習慣を身につける最も重要な時期であることから、幼児に対しては、心身の発達の段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを守り、交通マナーを実践する態度を身につけさせるとともに、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や知識を身につけさせることを目標として、幼稚園、保育所等と連携を図り、交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

## イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対しては、基本的な交通安全教育のほか、心身の発達の段階や地域の実情に応じて、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に、道路交通における危険を予測、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て、小学校等の関係団体と連携を図り交通安全教育を実施します。

また、小学校等の関係団体と連携し、登下校時に行う見守り活動や立哨指導などの活動を推進します。

## ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対しては、小学生のプログラムに加え、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等、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して、中学校と連携を図り交通安全教育を実施します。

## エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対しては、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車の利用者として必要な技能と知識について、十分に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健全な社会人を育成することを目標として、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図ります。

## オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対しては、自動車等の安全運転の啓発として体験型の交通安全教育が特に有効であるといわれていることから、関係団体等の協力を得て、全席シートベルトの着用、スピードダウンの励行、飲酒運転の根絶を目指して、安全運転技術の向上、危険回避能力の習得を目的とした講習会を実施します。

また、自転車の事故防止のため、自転車の安全な利用、交通ルールの遵守について交通安全講習等を通して安全意識を促進します。

## カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

運転免許の有無や高齢者が加齢に伴う身体機能の変化等により、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、安全に道路を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指します。

簡易的な認知機能検査などの運転能力を確保する機会の提供や、運転免許証の自主返納制度の周知を図ります。

高齢運転者の安全意識を高めるため、70歳以上を対象とした高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な使用の促進を図るとともに、他の世代に高齢運転者の特性を理解させ、高齢運転者標識を取り付けた自動車への保護意識を高める交通安全教育を推進します。

また、関係団体等と連携し、市のイベントや街頭啓発等、多様な機会を活用し、高齢者に対する交通安全啓発を推進します。

## 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、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、事業所等と連携を図り、障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

## ク 冬季に係る交通安全教育

冬季に係る交通安全教育は、路面や気象など交通環境が通常とは大きく異なり、悪条件が重なることから、交通安全意識と交通マナーの向上に加え、冬季交通特有の技能と知識の習得が重要となるため、冬季における自動車等の安全運転の確保の観点から、降雪や積雪による見通しの悪化や幅員減少、視界不良等冬季における危険性やスピードダウンの重要性について、交通安全教育を実施します。

## (2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

そのため、関係機関・団体等が所有する交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら、交通安全教育を推進します。

## ア 自治会、町内会等における交通安全教育の推進

交通安全を推進するためには、自治会、町内会等の地域が主体となって取り組むことが大切であり、交通安全意識の向上に重要な役割を果たしているため、交通安全教室の開催や交通安全啓発資材の配布など交通安全への取組に対して積極的な支援に努めていきます。

## イ 企業等における交通安全教育の推進

企業等が事業活動を行っていくうえで、営業用自動車や運送用トラック等の運行の安全は必要不可欠であり、交通事故防止が重要な課題です。

企業等における交通安全教育は、日頃から事業所内において、積極的に推進する必要があると同時に、飲酒運転の根絶をはじめ、安全運転意識を徹底させる必要があります。

また、交通安全に対する意識の向上のため、交通安全運動への積極的な参加、協力を要請します。

### (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

広く交通安全思想の普及・浸透を図り、市民一人一人が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とともに、市及び関係機関・団体が相互に連携し、交通安全運動を組織的・継続的に展開します。

交通安全運動においては、子どもや高齢者、障がい者等の交通事故防止、飲酒運転の根絶、スピードダウン、シートベルト全席着用及び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、全道的な交通情勢に即した事項を運動の重点とします。

交通安全運動の実施にあたっては、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・発展を図るとともに、運動終了後も継続的、自主的な活動が展開されるよう、事故実態や地域のニーズを踏まえた実施に努めます。

#### 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させるため、交通安全教育、啓発を推進します。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うといった交通ルールの周知を図るとともに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進します。

#### 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て積極的な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実施します。

#### エ 飲酒運転根絶に向けた取組

「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」（平成27年12月1日施行）に基づいて、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するなど、飲酒運転根絶に関する啓発をさらに強化推進します。

酒類販売業者・提供飲食店、事業所、安全運転管理者等と連携し、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組をさらに進め、飲酒運転は自らの意志で防ぐことのできる犯罪行為であり、「飲酒運転をしない、させない、許さない」と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

速度の出し過ぎによる危険性の認識向上を図るため、各種広報媒体を活用した啓発活動を推進するとともに、環境に配慮した安全速度の励行運動（エコドライブ運動）の啓発活動を推進します。

## カ 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るため、あらゆる機会や様々な媒体等を通じて、啓発活動を展開します。

## 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及び正しい使用方法について、幼稚園、保育所、子育て支援センター等と連携して、保護者に対する効果的な広報啓発に努めて、チャイルドシート使用の啓発及び正しい使用方法の周知徹底を図ります。

## ク 自転車の安全利用の推進

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の実践を推進するため、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に関する普及啓発の強化を図ります。

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や画面を注視しながらの乗車、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の周知、徹底を図ります。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、交通に参加する者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、自転車安全整備制度（TSマーク制度※）の普及促進や、損害賠償責任保険等への加入を推進します。

また、薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車への夜光反射材の取付けを促進します。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車やシートベルトを備えた幼児用座席の使用についての啓発活動を推進します。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図ります。

TSマーク制度：自転車安全整備店の自転車整備士が点検、整備して道路交通法上の普通自転車であることを確認するもので、併せて傷害保険及び損害賠償保険が付帯された制度

## ケ デイ・ライト運動の推進・定着

デイ・ライト運動における点灯率が、一時期に比べ低下している状況にあります。

改めて、昼間における自動車等の運行時に前照灯を点灯して、車両の存在、位置等を相手に認識させることにより、交通安全意識を高め、事故の防止を図ると効果があると認められることから、デイ・ライト運動の趣旨の普及に努め、企業や事業所等の運動への参加を推進します。

## コ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、春・夏・秋・冬の期別運動に併せ、市民に重点的な取組を市のホームページや広報誌、コミュニティFM、町内会回覧等を活用して、交通事故等の実態を踏まえ、日常生活に密着した内容で、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効性のある広報を行い、交通安全意識の高揚を図ります。

## サ その他の普及啓発活動の推進

交通安全は、市民一人一人が交通安全意識をもち、日々の暮らしの中で交通ルールの遵守や交通マナーの実践が主体的に行われていくことが大切であることから、広く市民を対象とした広報啓発や参加型の交通安全活動を展開していきます。

### (ア) 街頭啓発活動の推進

全国、北海道の交通安全運動に連動し、春・夏・秋・冬の期別運動のほか、死亡事故発生時や緊急メッセージが発せられた際には、旭川方面留萌警察署、交通安全関係団体などと協力した特別街頭啓発、交通安全を呼びかける各種キャンペーンの実施など広く交通安全の啓発に努めます。

### (イ) 車両の安全性についての啓発

交通事故の多くが運転者のミスに起因しており、安全運転の責任は、一義的には運転者にあります。

近年、様々な安全運転支援システムを搭載した自動車の普及促進が進んでいる中、機能を過信することなく、あくまでも主体は運転者であることを十分に認識し、活用を図る広報啓発に努めます。

また、ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の安全運転支援システムについての情報提供に努めます。

## (4) 交通の安全に関する団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする団体については、その主体的な活動を促進していくため、交通安全運動を推進する事業への支援や必要な資料を提供します。

また、交通安全指導に携わる人材の資質の向上を図るための支援及びその主体的な活動や相互間の連絡体制の整備を促進します。

## (5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、道路利用者の安全意識により支えられることから、皆が交通社会の一員であるという当事者意識をもつよう意識改革を進めることが重要です。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、市、関係団体、企業等と市民が連携を密にしたうえで、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・協働を積極的に進めます。

## 3 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、高速道路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、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ります。

また、事故現場等におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進します。

## (1) 救助・救急体制の整備

### ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故形態の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期すこととします。

### イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数負傷者が発生する大事故に対処するため、北海道広域消防相互応援協定に基づく連絡体制の強化、救護訓練の実施や医療機関等関係機関との連携により、集団救助・救急事故体制を推進します。

### ウ 応急手当の普及啓発活動の推進

バイスタンダー（現場に居合せた人）が応急手当を行うことにより、救命効果が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用を含めた、心肺蘇生法等の応急手当の講習会の開催等、普及啓発活動の推進に努めます。

### エ 救急救命士の養成と適正配置

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）の充実のため、救急救命士を養成するための体制を確保するとともに、救急救命士が行う救急救命処置を円滑に実施するために必要となる講習及び実習の実施を推進します。

### オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資器材の整備を推進します。

### カ 消防防災ヘリコプター等による救急業務の推進

事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効である消防防災ヘリコプターやドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を図ります。

### キ 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・救急事案に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術の向上を図るため、教育訓練の充実を推進します。

## (2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備拡充するため、留萌医師会、その他関係機関・団体等との連携の強化と充実を図ります。

## (3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、消防機関、救急医療機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進します。

## 4 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、交通事故被害者等を支援するための施策を推進します。

また、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済を図るため、損害賠償保険等への加入を促進します。

さらに、被害者及びその家族のために迅速・適切な救済が図られるよう、交通事故に関する相談を受けられる機関や窓口の紹介及び周知を行います。

### (1) 交通事故相談窓口の周知

市が実施する法律相談や北海道交通事故相談所、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センター等の交通事故相談窓口について、周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

また、北海道交通事故相談所やその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関・団体等との連絡協調を図り、交通事故被害者の支援に努めます。

### (2) 損害賠償の請求についての相談

人権擁護機関による人権相談、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談等を活用し、交通事故被害者への支援を推進します。

### (3) 交通遺児への支援

交通遺児の育成及び援助については、「留萌市交通遺児就学等助成基金条例」に基づき、児童の健全な育成と福祉の増進を図ります。

## 5 踏切道における交通の安全

踏切事故は、長期的には減少傾向にありますが、ひとたび発生すると多数の死傷者が生ずるなど重大な結果をもたらすことから、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、事業者との連携を図り、市民の理解と協力のもと、踏切事故防止対策を推進します。

### (1) 踏切道における交通規制要望

踏切道の利用状況、道路交通の状況、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況、交通規制の実施状況等を勘案し、各踏切道の状況を踏まえ、交通規制の見直しの必要性について検討を行い、必要に応じて、関係機関に対して要望します。

### (2) その他踏切道の交通の安全を図るための措置

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、踏切道予告標や注意看板等を設置するとともに、自動車運転者・歩行者等の踏切道通行者に対して、踏切支障時における非常押ボタンの操作等、踏切事故防止の啓発を推進します。

# 留萌市交通安全計画

第 11 次(令和4年度～令和8年度)

- 発行年月 令和4年(2022年)3月
- 発行 留萌市
- 編集 留萌市総務部危機対策室

〒077-8601 留萌市幸町1丁目11番地  
TEL:0164-56-5005 FAX:0164-43-8778