

第9次帯広市交通安全計画  
～交通事故のない社会を目指して～

(案)

平成 年 月  
帯広市交通安全対策会議



## 目 次

第1章 計画の概要	1
1 計画の目的	1
2 計画の期間	1
3 計画の基本的な考え方	1
4 計画の位置付け	2
5 交通事故の推移と発生状況	2
第2章 計画目標	3
第3章 交通事故のない社会を目指して	4
I 交通事故のない社会の実現のため重視する視点	4
視点1 高齢者及び子どもの安全確保	4
視点2 歩行者及び自転車の安全確保	6
視点3 生活道路及び幹線道路における安全確保	7
視点4 踏切道における安全確保	7
II 交通安全対策	7
施策の柱1 道路交通の安全	9
施策の柱2 踏切道における交通の安全	21
施策の柱3 冬季に係る陸上交通の安全	22
第4章 計画の推進体制	25
参考資料	26
I 策定の経過	26
II 帯広市交通安全対策会議 委員・幹事 名簿	27
III 第8次計画期間中の交通事故の推移	28
IV 交通安全対策の実施状況	45
V 用語解説	53

- ※ 当計画においては、地域としての帯広市を「帯広市」、地方公共団体としての帯広市を「市」と表記します。「国」や「道」等についても同様とします。
- ※ 交通事故件数は、物損事故を含みません。
- ※ 文中\*印の語には、用語解説があります。

# 第1章 計画の概要

## 1 計画の目的

第9次帯広市交通安全計画（以下「本計画」とする。）は、交通安全対策基本法\*に基づき、「人優先の交通安全思想」のもとに「交通事故\*のない社会」を実現するため、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。

## 2 計画の期間

平成24年度から平成27年度までの4か年間とします。

## 3 計画の基本的な考え方

市では、これまで8次にわたる交通安全計画を策定し、各般の交通安全対策に取り組んできました。その結果、近年では交通事故発生件数、死者数\*とも減少傾向となっており、「第8次帯広市交通安全計画」（以下「第8次計画」とする。）においては、目標として掲げた「発生件数及び死傷者数の確実な減少」については達成しましたが、「年間の24時間死者数を3人以下にする」と「踏切事故件数の発生ゼロを目指します」については達成していない状況にあります。

計画年次 期 間	1次	2次	3次	4次	5次	6次	7次	8次(H18~H22)					平均
	S46~ S50	S51~ S55	S56~ S60	S61~ H2	H3~H7	H8~ H12	H13~ H17	H18	H19	H20	H21	H22	
件数 (件)	684	525	554	646	753	833	891	832	790	671	670	644	721
死者 (人)	16	10	13	13	15	15	10	8	5	5	5	8	6
負傷者 (人)	890	692	754	804	935	1,065	1,103	1,023	931	811	817	747	866

注) 1次から7次の数値は、計画期間5か年間の平均値である。

本計画では、国や道の計画における施策との整合や各主体との連携を図るとともに、帯広市の交通事故の特徴を踏まえ、究極的には「交通事故のない社会」の実現を目指し、人口減少、少子高齢社会の進行や地球環境問題への配慮、また、第8次計画策定後に着手された法改正などを含め、交通を取り巻く諸条件の変化に対応し、主に市の役割である交通安全教育などの「交通安全思想の普及徹底」、交通事故多発地点の安全性の向上などの「道路交通環境の整備」や「救助・救急活動」に関する施策の充実を図ります。

また、交通安全の推進には、市民が地域の実情に応じ自ら交通安全に関する取り組みに参加し、地域の交通安全を確保するための提案や要望を行うなど、市民の主体的な活動が重要であることから、市民参加、協働の視点に立った交通安全施策を推進していきます。

## 4 計画の位置付け

本計画は、交通安全対策基本法に基づく総合的な交通安全対策を推進するための計画であり、法第 26 条の規定により第 9 次北海道交通安全計画に基づき策定するものです。また、第六期帯広市総合計画\*の分野計画です。

## 5 交通事故の推移と発生状況

交通事故発生件数及び負傷者数は、下表のとおり全国的に減少傾向にあり、北海道、帯広市ともに減少傾向です。死者数は、全国では平成 20 年に昭和 28 年以降の最小値を記録し、その後も減少を続けています。

帯広市の第 8 次計画期間中の交通事故の推移と発生状況は次のとおりです（数値は、計画期間の 5 カ年平均から算出したものです）。

- ・自動車千台当たりの事故発生件数 5.3 件 （全国 9.7 件・全道 5.9 件）
- 〃                                    死傷者数 6.4 人 （全国 12.1 人・全道 7.4 人）
- ・運転免許保有者千人当たりの交通事故発生件数 6.4 件 （全国 9.9 件・全道 6.5 件）
- 〃                                    死傷者数 7.7 人 （全国 12.3 人・全道 8.1 人）
- ・自動車 10 万台当たりの死者 4.4 人 （全国 6.7 人・全道 6.6 人）
- ・免許保有者 10 万人あたりの死者 5.3 人 （全国 6.7 人・全道 7.3 人）
- ・致死率\* 0.83 （全国 0.68・全道 1.12）

（全 国）

区 分	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	5カ年平均
発生件数（件）	886,864	833,019	765,510	736,688	725,773	789,571
死者（人）	6,352	5,744	5,155	4,914	4,863	5,406
負傷者（人）	1,098,199	1,034,514	944,071	910,115	896,208	976,621
車両台数（台）	78,992,060	79,236,095	79,080,762	78,800,542	90,287,538	81,279,399
免許保有者（人）	79,329,866	79,907,212	80,447,842	80,773,705	80,010,246	80,093,774

（北海道）

区 分	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	5カ年平均
発生件数（件）	26,967	23,582	21,091	19,503	18,088	21,846
死者（人）	277	286	228	218	215	245
負傷者（人）	33,696	29,202	25,801	23,855	22,096	26,930
車両台数（台）	3,731,734	3,718,185	3,685,741	3,653,728	3,648,360	3,687,550
免許保有者（人）	3,350,540	3,361,228	3,366,231	3,369,787	3,370,348	3,363,627

（帯広市）

区 分	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	5カ年平均
発生件数（件）	832	790	671	670	644	721
死者（人）	8	5	5	5	8	6
負傷者（人）	1,023	931	811	817	747	866
車両台数（台）	138,234	137,862	136,592	135,652	135,724	136,813
免許保有者（人）	112,414	112,626	112,413	112,597	113,041	112,618

（資料：帯広警察署）

## 第2章 計画目標

第8次計画に引き続き「死者数」、「事故発生件数」、「負傷者数」を成果指標とします。本計画は、交通事故のない社会を達成することが究極の目標です。しかし、この目標を短時日に達成することは困難であると考えられます。

このため、本計画では、

- 24時間死者数は、限りなくゼロに近づけることを目標とします。

また、

- 交通事故発生件数及び負傷者数は、第8次計画の最終年の数値より確実に減少させます。

そして、悲惨な交通事故の根絶に向け、市民の理解と協力の下、帯広市交通安全推進委員連絡協議会\*をはじめとする関係団体、国、道、警察と連携して、次章に掲げる各種施策を総合的に推進します。

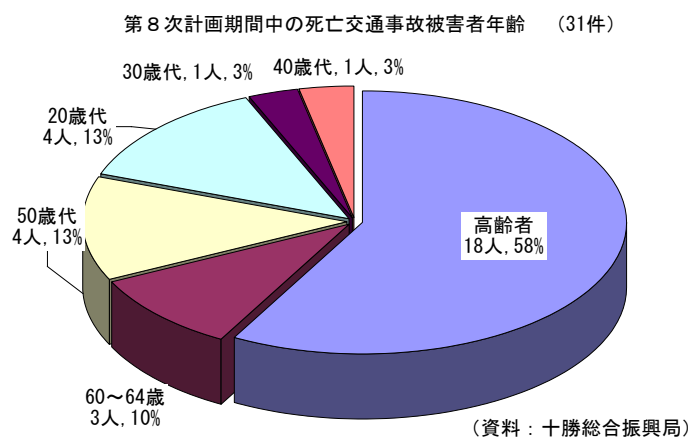
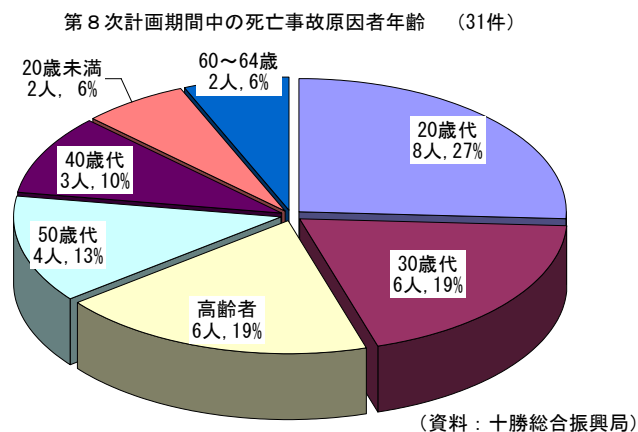
## 第3章 交通事故のない社会を目指して

### I 交通事故のない社会の実現のため重視する視点

本計画の目標達成のため、現状の交通事故の原因者として多数を占めている「20歳代、30歳代や高齢者\*の世代」、また、被害者の多数を占めている「高齢者の世代」の事故を減少させるため、また、「万一発生した場合の結果の重大性」から、特に、次のような視点を重視して対策を推進します。

#### 視点1 高齢者及び子どもの安全確保

帯広市では、高齢者の事故死亡者の占める割合が極めて高いこと、今後も高齢化はさらに進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出や移動ができるような交通社会の形成が必要です。



このため、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進す

の必要があります。また、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と、自動車を運転する場合の相違に着目し、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。特に、後者については、今後、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が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喫緊の課題です。

また、加齢による身体機能の低下にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づくユニバーサルデザイン\*の考え方を踏まえたバリアフリー\*化された道路交通環境の形成を図ることも重要です。

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て交通安全活動を実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要です。

### 道路別発生状況

道路名	発生件数						死者数					
	H18	H19	H20	H21	H22	合計	H18	H19	H20	H21	H22	合計
国道38号	56	61	47	63	62	289	1			2		3
国道236号	37	36	34	38	36	181		1			1	2
国道241号	14	8	11	5	13	51						
計	107	105	92	106	111	521	1	1		2	1	5
道道26号帯広停車場線	1	8	8	4	3	24		1				1
道道75号帯広新得線	6	7	5	5	4	27						
道道109号新帯広空港線	3	1	1	2		7						
道道151号幕別帯広芽室線	17	25	22	21	24	109	1		1	1	2	5
道道62号豊頃糠内芽室線	2	1	1		2	6						
道道216号八千代帯広線	41	23	24	25	26	139	1				1	2
道道715号芽室東四条帯広線	48	40	40	48	38	214						
道道1084号帯広の森公園線	14	7	14	14	9	58						
その他の道道	14	12	12	11	8	57				1		1
計	146	124	127	130	114	641	2	1	1	2	3	9
市道	551	526	417	401	395	2,290	5	3	4	1	4	17
その他	28	35	35	33	24	155						
合計	832	790	671	670	644	3,607	8	5	5	5	8	31

(資料：十勝総合振興局)

また、高齢社会の進行と同時に考えなければならないのが少子化の進行です。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、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交通安全対策が一層求められます。

このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要があります。

### 交通安全施設等の整備状況

		平成18年4月1日現在				平成23年4月1日現在			
		国道	道道	市道	合計	国道	道道	市道	合計
道路実延長	km	54.5	143.7	1,362.9	1,561.1	56.7	143.0	1,388.9	1,588.6
歩道	km	36.4	116.4	809.8	962.6	36.9	115.6	875.0	1,027.5
自転車道	km	0.0	8.6	0.0	8.6	0.0	8.6	0.0	8.6
横断歩道橋	箇所	2	0	0	2	2	0	0	2
地下横断歩道	箇所	0	0	0	0	0	0	0	0
中央帯	km	14.5	19.3	20.8	54.6	15.6	18.0	21.9	55.5
車両停車帯	箇所	-	-	132	132	-	-	143	143
道路照明	基	-	-	4,577	4,577	-	-	4,685	4,685
防護柵	km	-	-	15.5	15.5	-	-	16.7	16.7
道路標識	本	-	-	2,725	2,725	-	-	2,881	2,881
道路反射鏡	本	-	-	10	10	-	-	24	24

(資料：帯広開発建設部、十勝総合振興局、市管理課)

注) 国道・道の車両停車帯等は路線別に管理されているため不明である。

注) 道道は、平成22年4月1日現在のデータである。



## 視点2 歩行者及び自転車の安全確保

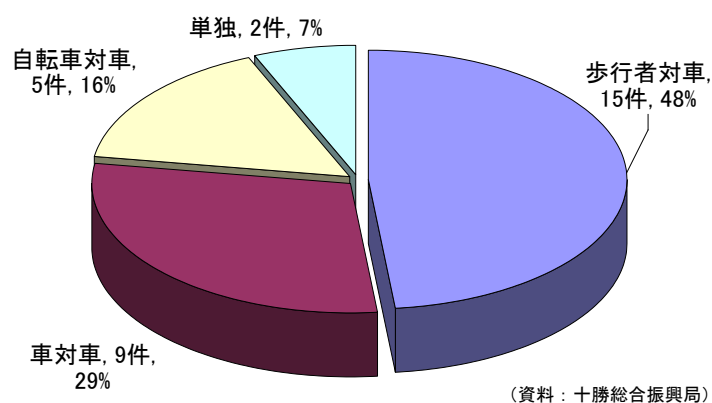
帯広市では、死亡事故の形態において、歩行者対車の割合が全体の約5割を占め、特に、高齢者が歩行中に被害にあっています。

安全で安心な社会の実現を図るためには、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不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と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。

第8次計画期間中の死亡事故形態 (31件)



## 自転車道の整備状況

		平成18年4月1日現在				平成23年4月1日現在			
		自転車道	自転車歩行者道	自転車歩行者専用道路	合計	自転車道	自転車歩行者道	自転車歩行者専用道路	合計
国道	km	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-
道道	km	8.6	52.8	0.0	61.4	8.6	52.3	0.0	60.9
市道	km	0.0	456.3	5.9	462.2	0.0	492.1	6.9	499.0
合計	km	8.6	509.1	5.9	523.6	8.6	544.4	6.9	559.9

(資料：帯広開発建設部、十勝総合振興局、市管理課)

注) 国道の自転車歩行者道は路線別に管理されているため不明である。

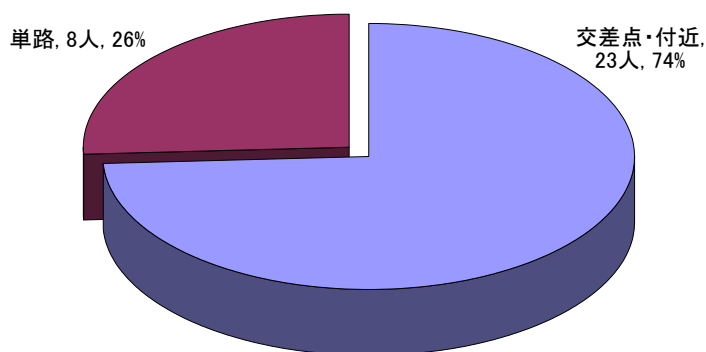
注) 道道は、平成22年4月1日現在のデータである。

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必要があります。

### 視点3 生活道路\*及び幹線道路\*における安全確保

生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、警察への交通指導取締りの強化の要請、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全の確保を一層推進する必要があります。

第8次計画期間中の死亡事故発生場所 (31件)



(資料：十勝総合振興局)

### 視点4 踏切道における安全確保

踏切事故は一たび発生すると多数の死傷者を生ずる重大な結果をもたらすことから、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する必要があります。

踏切道の整備状況

踏切名	道路	保安設備の状況	備考
10号団地踏切	市道西10号南線(栄通)	遮断機(4)・警報機(4)・セーフティポール(6) 踏切支障報知装置手押し(2)・特殊信号発光機(2)	歩道片側 立体交差化(アンダーパス)は事業計画未定
西11号踏切	市道西11号南甲線	遮断機(4)・警報機(4)・セーフティポール(4) 踏切支障報知装置手押し(2)・特殊信号発光機(2) 大型支障物検知装置*(1)	歩道両側
A団地踏切	道道川西芽室音更線(西帯通)	遮断機(4)・警報機(4)・セーフティポール(4) 踏切支障報知装置手押し(2)・特殊信号発光機(2)	歩道両側 立体交差化(オーバーパス)は事業計画未定
B団地踏切	市道西14号南乙線	遮断機(4)・警報機(4)・セーフティポール(4) 踏切支障報知装置手押し(2)・特殊信号発光機(2)	歩道片側

(資料：JR北海道、市都市計画課)

## II 交通安全対策

第8次計画期間中の取り組み結果や社会情勢の動向を踏まえ、4つの視点の下、交通安全対策を総合的に推進するため、3つの施策の柱、7つの施策の方向を掲げ、それぞれの27の推進施策や51の個別施策を体系化します。

# 施策の体系一覧

施策の方向	推進施策	個別施策		
<b>施策の柱1 道路交通安全</b>				
(1) 道路交通環境の整備	ア 人優先の安全・安心な歩行空間の整備	① 通学路等の歩道整備等の推進 ② 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間の整備		
	イ 幹線道路における交通安全対策の推進	① 適切に機能分担された道路網の整備 ② 改築等による交通事故対策の推進 ③ 高規格幹線道路の利用促進		
	ウ 交通安全施設等整備事業の推進	① 歩行者・自転車対策の推進 ② 幹線道路対策の推進 ③ 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備		
	エ 自転車利用環境の総合的整備	① 安全で快適な自転車利用環境の創出 ② 自転車等の違法駐輪防止の取組み		
	オ 公共交通機関の利用促進			
	カ 災害に備えた道路交通環境の整備	① 災害に備えた安全の確保 ② 災害発生時における交通規制		
	キ 総合的な駐車対策の推進			
	ク 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	① 道路占用の適正化等 ② 子どもの遊び場等の確保 ③ 道路法に基づく通行の禁止又は制限 ④ 交差点・カーブ対策の推進 ⑤ 道路標識等の視認性の確保		
	(2) 交通安全思想の普及徹底	ア 段階的かつ体系的な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 ② 小学生に対する交通安全教育の推進 ③ 中学生に対する交通安全教育の推進 ④ 高校生に対する交通安全教育の推進 ⑤ 成人に対する交通安全教育の推進 ⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進 ⑦ 障がい者に対する交通安全教育の推進 ⑧ 外国人に対する交通安全の推進 ⑨ 事業所における交通安全教育の推進	
		イ 効果的な交通安全教育の推進		
		ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進	① 交通安全運動の推進 ② 高齢者等への安全の徹底 ③ すべての座席等におけるシートベルトの正しい着用の徹底 ④ チャイルドシートの正しい着用の徹底 ⑤ 自転車の安全利用の推進 ⑥ スピードダウンの励行運動の推進 ⑦ 不正改造車の排除 ⑧ デイ・ライト運動の一層の浸透、定着 ⑨ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立 ⑩ 居眠り運転の防止活動の推進 ⑪ 効果的な広報の実施 ⑫ 農業機械等の安全利用の推進 ⑬ その他の普及啓発活動の推進	
		エ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進		
		オ 市民の参加・協働の推進		
(3) 救助・救急活動の充実		ア 救助・救急体制の整備	① 救助体制の整備・拡充 ② 救助・集団救急事故体制の整備 ③ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進 ④ 救急救命士の養成・配置等の推進 ⑤ 救急資機材の充実 ⑥ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実 ⑦ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備 ⑧ 消防防災ヘリコプターの活用	
		イ 救急医療体制の整備		
		ウ 救急関係機関の協力関係の確保等		
		(4) 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	ア 自動車損害賠償保障制度に係る無保険（無共済）車両対策の徹底	
			イ 交通事故相談活動の充実	
	<b>施策の柱2 踏切道における交通安全</b>			
		ア 踏切道の改良及び踏切保安設備の整備等の促進 イ 踏切道の交通安全と円滑化を図るための措置		
	<b>施策の柱3 冬季に係る陸上交通安全</b>			
(1) 冬季道路交通環境の整備	ア 人優先の安全・安心な歩行空間の確保			
	イ 幹線道路における交通安全対策の推進			
	ウ 効果的な交通規制の推進			
(2) 冬季間における交通安全思想の普及徹底	エ 交通安全に寄与する冬季道路交通環境の維持			
	ア 段階的かつ体系的な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 ② 小学生、中学生及び高校生に対する交通安全教育の推進 ③ 成人に対する交通安全教育の推進 ④ 高齢者に対する交通安全教育の推進		
(3) 安全運転の確保	ア 広報啓発等の充実			
	イ 道路交通に関する情報の充実			

## 施策の柱1 道路交通安全

### (1) 道路交通環境の整備

交通事故の防止と交通の円滑化を図るには、人優先の考えの下、歩行者の移動空間と自動車交通の分離を図るため道路交通環境の整備が必要です。そのため、道路の整備、交通安全施設の整備、総合的な駐車対策を推進します。特に道路交通においては、歩道の整備を積極的に実施するなど、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を進めます。

#### ア 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

##### ① 通学路等の歩道整備等の推進

児童等の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、警察へ信号機や横断歩道等の拡充を要請することにより、通学路等の安全で安心な歩行空間の創出を図ります。

##### ② 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間の整備

誰もが支障を感じることなく利用できる交通環境の確保のため、バリアフリーやユニバーサルデザインの考え方に基づいた歩行空間の整備を進めます。

歩行者と自転車利用者の安全と快適な通行を確保するために、道路の改築事業に合わせ、幅の広い歩道や自転車歩行者道等の整備を推進します。

このほか、視覚障害者誘導用ブロックの設置、歩道の段差解消のほか、高齢運転者の増加に対応するための道路標識の高輝度化\*等を推進します。また、警察へ音響信号機等の設置について要請します。

#### イ 幹線道路における交通安全対策の推進

特に事故発生割合が高い幹線道路の区間等について、事故の態様、交通量等を踏まえ、警察と連携して集中的な事故抑止対策を推進します。

##### ① 適切に機能分担された道路網の整備

高規格幹線道路\*から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離に努めます。

##### ② 改築等による交通事故対策の推進

道路の改築にあたっては、交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑で快適な交通を確保するため、歩道等の交通安全施設の整備を他の関係機関との連携強化を図りながら積極的に推進します。

### ③ 高規格幹線道路の利用促進

一般道路に比較して交通事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路の利用を促進し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性の向上を図ります。

## ウ 交通安全施設等整備事業の推進

交通安全施設等整備事業に基づき、特に交通の安全確保を必要とする道路については、次により、総合的かつ計画的な推進を図ります。

### ① 歩行者・自転車対策の推進

少子高齢社会の進行を踏まえ、歩行空間のバリアフリーやユニバーサルデザイン化及び通学路等における安全で安心な歩行空間の確保を図ります。また、自転車利用環境の整備による歩行者や自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

### ② 幹線道路対策の推進

交通事故の発生割合の高い区間において重点的な交通事故対策を実施します。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、警察へ信号機の高度化の要請や交差点改良等の対策を実施します。

### ③ 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路交通の安全は道路利用者の生活、経済や社会活動に密接に関係するため、道路の整備にあたっては、道路利用者（市民）、道路管理者（国、道、市）が交通管理者（警察）等と協議、連携して道路の安全性を点検するなど、市民の意見を十分反映するように努めます。

また、安全な道路交通環境の整備に係る市民の理解と協力を得るため、事業の進捗よく状況、効果等について積極的に公表します。

## エ 自転車利用環境の総合的整備

### ① 安全で快適な自転車利用環境の創出

道路混雑の緩和や環境にやさしい自転車交通の推進を図るため、安全で快適な自転車専用通行帯や歩道上で歩行者と自転車の通行する部分を指定する自転車の歩道通行部分の指定等の自転車走行空間ネットワークの整備を推進し、さらに、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進します。

### ② 自転車等の違法駐輪防止の取組み

帯広市自転車等の放置の防止に関する条例による指導の強化や、広報啓発活

動等による違法駐輪防止の取り組みを推進します。

## オ 公共交通機関の利用促進

自動車から公共交通機関への交通手段の転換を促すべく、公共交通機関の利用促進を図ります。また、高齢者による交通事故リスクの軽減を図るため高齢者のバス利用制度を推進します。

## カ 災害に備えた道路交通環境の整備

### ① 災害に備えた安全の確保

地震、大雨、大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ります。

### ② 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるために帯広市地域防災計画\*に基づき被災地への車両の流入抑制等の交通規制が速やかに実施されるよう対処します。

## キ 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図るとともに、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進します。また、違法駐車等の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報や啓発活動を行うとともに、関係機関や団体と連携を図り、市民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成や高揚を図ります。

## ク 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

### ① 道路占用の適正化等

工作物の設置や工事等のための道路占用の許可に当たっては、安全かつ円滑な道路交通の確保のために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導します。特に市街地においては、重点的に道路交通に支障を与える不法占有物件等の排除、是正の指導を行います。無秩序な道路の掘り返しを抑制するとともに、工事に伴う事故渋滞を防止するために計画的な施工を調整します。

### ② 子どもの遊び場等の確保

子どもの路上遊戯等による交通事故の防止に資するため、公園等の整備を推進するとともに、学校の校庭及び体育施設等の活用を図ります。

### ③ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、交通の危険を防止するために、道路の破損、欠壊、又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のため止むを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

### ④ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故発生危険性のある交差点やカーブ区間に対してドット線\*、視線誘導標\*や道路照明灯等の整備を推進します。

また、信号機のない交差点においては、ドット線や交差点クロスマーク\*の設置をするとともに、カーブ地点においては、道路標識等の設置による線形の明確化に努めます。

### ⑤ 道路標識等の視認性の確保

信号機や道路標識等をみえにくくしている街路樹の剪定を行います。また、夜間における視認性を高めるため、交差点や道路の屈曲部等に必要に応じて道路照明等の設置、道路標識や道路標示の高輝度化に努めます。

## （２）交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、生命尊重という理念のもとに、人間の成長過程に合わせ、交通安全教育指針\*（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。特に、高齢社会が進行する中で、高齢者自らの交通安全意識の向上と、他の世代に対しても高齢者に配慮する意識を高めることが必要です。また、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、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化します。

帯広市交通指導員\*による交通安全教室等を中心とする指導啓発については、幼児から高齢者までを対象とするきめ細かな内容の充実に取り組みます。

## ア 段階的かつ体系的な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

幼稚園や保育所（園）等においては、家庭、関係機関や団体と連携や協力を図りながら、日常の教育や保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

これらを効果的に実施するために、紙芝居や人形劇、視聴覚教材等を利用し

て、幼児に理解しやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上を目指し教材や教具の整備を推進します。

地域子育て支援センター\*においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する知識や意識の向上を図るとともに、幼児交通安全教室を活用して、その活動の強化をすすめます。

関係機関や団体は、幼児の心身の発達や地域の交通状況等の実情を踏まえた、幅広い教材や教具や情報の提供等を行なうことにより、幼稚園や保育所（園）等において行なわれる交通安全教育の支援を行なうとともに、保護者が日常生活の中で幼児と一緒に安全に道路を通行するなど、家庭においても交通ルール等を教えることの重要性を認識してもらうよう、交通安全教室等の参加や実施に努めます。

また、交通ボランティアによる通園や通所時の安全な行動の指導を促進します。

## ② 小学生に対する交通安全教育の推進

小学校においては、家庭及び関係機関や団体と連携や協力を図りながら、心身の発達段階や地域の実情に応じて、体育、道徳、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、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について交通安全教育を実施します。

児童保育センター\*においては、交通安全教室を活用して、知識や意識の向上を図ります。

## ③ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学校においては、家庭及び関係機関や団体と連携や協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など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を実施します。

## ④ 高校生に対する交通安全教育の推進

高等学校においては、家庭及び関係機関や団体と連携や協力を図りながら、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、二輪車や自動車の特性とシートベルト着用を含む安全な利用、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、普通免許等を取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い



ます。特に二輪車の安全に関する指導については、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。

#### ⑤ 成人に対する交通安全教育の推進

社会教育活動における交通安全教育は、青少年団体、女性団体、PTAなどの社会教育団体や家庭教育学級などの学級、講座、講演会及び研修会などの様々な機会を通じて、交通安全の学習と実践を図ります。

大学生等に対しては、学生の二輪車や自動車の利用等の実態に応じ、関係機関や団体と連携し、学生自らが企画や参加する講習会やセミナーなどで、交通安全意識の高揚を図ります。

#### 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、加齢に伴う身体機能の低下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してもらうとともに、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普及するため、老人クラブ、老人クラブ交通安全推進員\*や関係団体と連携して、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。

このため、高齢者ドライビング体験会、交通事故現場視察、交通安全セミナー、無事故運動などを実施します。また、高齢者を対象とした学習活動、社会福祉活動、イベント等の多様な機会を活用して、高齢者の安全教育を推進するとともに、免許自主返納制度の周知を図ります。

また、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、関係団体や民間企業等による家庭訪問などにより、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるよう取り組みます。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、安全利用に向けた交通安全教育を推進します。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するために、老人クラブ交通安全推進員等のシルバーリーダー（高齢者の交通指導員）を対象とした安全運転教育を実施します。さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流を促進します。

#### 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、不安や危険を解消し、交通安全に必要な技能及び知識の習得のため、効果的な教材を活用したり、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た交通安全教育等を推進します。

#### ⑧ 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対して、日本の交通ルールに関する知識の普及を図るため、交通安全セミナーを開催し、交通安全教育を推進するとともに、外国人向けの資料の充実を図り、効果的な交通安全教育を行います。

#### ⑨ 事業所における交通安全教育の推進

関係機関と連携して、各事業所における自主的な交通安全教育活動を促すとともに、交通労働災害の防止、運転者の労働条件の適正化等、交通安全対策の普及を促進します。

### イ 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、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

また、交通安全教育を行う機関や団体は、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について、相互の連携を図るとともに、指導者の養成や確保、教材等の充実及び効果的な教育手法の開発や導入を図ります。

### ウ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

#### ① 交通安全運動の推進

帯広市では交通事故のないまちを目指し、市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及や浸透を図り、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、帯広・十勝の関係機関や団体が組織と役割を明確にしつつ相互に連携して、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、全道的な取り組み方針に基づき、

- 1) 高齢者の交通事故防止
- 2) シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底
- 3) 自転車の安全利用の推進
- 4) スピードダウンによる安全運転
- 5) デイ・ライト運動の一層の浸透、定着
- 6) 飲酒運転の根絶
- 7) 居眠り運転の防止
- 8) 夜間や薄暮時における交通事故防止
- 9) 二輪車の安全利用の推進

10) 違法駐車等の排除等に取り組めます。

交通安全運動の実施にあたっては、関係機関や団体と協力し、市民総ぐるみによる「セーフティラリー北海道\*（無事故無違反安全ラリー）」、「交通事故死ストップ十勝百日作戦\*」をはじめとする通年運動、期別運動、特別運動など、地域や職域の実情に即した運動を実施します。

また、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や発展を図るとともに市民運動として展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた運動を展開します。

## ② 高齢者等への安全の徹底

高齢者に対する声かけや、日常活動における交通安全ひと声アドバイスなどの安全指導を、地域の商店街などと協力して推進するとともに、高齢者を交通事故から守るため、一般ドライバーに対して、高齢歩行者や自転車利用者の行動特性を理解した安全運転を普及促進します。

さらに、夜間における視認性を高め、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や自発光式ライト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。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図ることとしますが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、関係機関や団体と協力して貼付活動を積極的に推進します。

また、他の年齢層に高齢者の特性について周知するとともに、高齢運転者標識\*（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意識の啓発を図ります。

## ③ すべての座席等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、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、道、市、関係機関や団体との協力の下、あらゆる機会や媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開します。

## ④ チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、幼稚園、保育所（園）、病院等と連携して保護者に対する効果的な広報啓発や指導に努めると

ともに、販売店等を通じ利用者への正しい着用の指導や助言を促進します。

#### ⑤ 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を実践しなければならないことの周知の徹底を図ります。

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、「自転車安全利用五則\*」(平成19年7月10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定)を活用するなどにより、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についての周知の徹底を図ります。

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や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、被害者の救済に資するため、傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている「TSマーク\*」等の各種保険の普及に努めます。

さらに、幼児が同乗中の危険性を広報啓発するとともに、幼児向けの自転車ヘルメットの使用を積極的に促進します。

また、薄暮時から夜間にかけて自転車の重大事故が発生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、自転車の側面等への反射材取付けを促進します。

#### ⑥ 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や環境に配慮した安全速度の励行運動などを推進するとともに、主要幹線道路等における車間距離保持についての啓発活動を推進します。

#### ⑦ 不正改造車の排除

暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関と連携して、広報及び啓発活動を推進します。

#### ⑧ デイ・ライト運動の一層の浸透、定着

昼間における自動車等の運行時に前照灯を点灯するデイ・ライト運動を推進し、運転者自らの交通安全意識を高め、他者への交通安全の呼び掛けを図ることで交通安全を願う心の輪を広げるとともに、車両の存在、位置等を相手に認識させることにより交通事故の防止を図ります。

### ⑨ 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の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推進します。ハンドルキーパー運動\*の普及啓発をするなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取り組みを更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

### ⑩ 居眠り運転の防止活動の推進

正面衝突事故や車輛単独事故の多くが、長距離、長時間の疲労からくる居眠り運転や注意力のレベルが著しく低下して覚低走行での運転が考えられ、死亡事故の原因となっていることから、関係機関と連携して広報活動を行います。

### ⑪ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、市民一人ひとりの関心と意識を高めるため、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等を活用して、交通事故等の実態を踏まえ、かつ日常生活に密着した内容の広報等、具体的で訴求力の高い内容の情報提供を重点的、集中的に実施するなど、実効性のあがる広報活動に取り組みます。

家庭、学校、職場、地域等、あるいは官民が一体となって各種の広報媒体を通じた広範かつ集中的なキャンペーンを行うとともに、交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、市の広報紙や啓発パンフレット等を活用し、町内会を通じて家庭に浸透するきめ細かな広報啓発活動を充実します。

また、民間団体の広報活動を支援するために、交通安全に関する資料や情報等の提供を行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全市民的な気運の盛り上げを図ります。

### ⑫ 農業機械等の安全利用の推進

農業用トラクターや農畜産物の運搬車両による事故防止を図るため、関係機関や団体と連携して、運転者に対する交通ルールの遵守や事故防止について広報活動などを行い、農業機械等の安全利用を推進します。

### ⑬ その他の普及啓発活動の推進

夕暮れ時から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、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等を広く周知し、これら違反の防止を図ります。

市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発

地点に関する情報の提供に努めます。

関係機関と連携して、自動車の安全装置の正しい使用方法、自動車アセスメント\*情報や自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報の提供に努めます。

## エ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する支援並びに必要な資料の提供を充実することなどにより、その主体的な活動を促進します。また、それぞれの立場に応じた活動が効果的かつ積極的に行われるよう、行政と民間団体、民間団体相互の協力や連携を図りながら活動の展開を図ります。

帯広市交通安全推進委員連絡協議会をはじめ、(財)帯広地方交通安全協会、帯広市交通安全協会、帯広地区安全運転管理者協議会、帯広地区安全運転管理者事業主会等の組織の充実や強化と特徴を生かした、自主的、創造的な活動を促進します。また、その他の自動車製造・販売団体、自動車利用団体等の関係団体については、それぞれの立場に応じた交通安全活動ができるよう働きかけを行います。

## オ 市民の参加・協働の推進

交通安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民自らが交通安全に関する自らの意識の醸成を進めることが重要であり、交通安全思想の普及徹底にあたって、行政、民間団体、企業等と市民が連携して、地域の実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加及び市民との協働を積極的に進めます。

さらに、安全で安心なコミュニティの形成を図るため、地域が主体的に行う「ヒヤリ地図\*」の作成や、交通安全総点検\*等の地域に根ざした交通安全対策を推進します。

### (3) 救助・救急活動の充実

#### ア 救助・救急体制の整備

##### ① 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の種類や内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備や拡充を図り、円滑な救助活動を実施します。

##### ② 救助・集団救急事故体制の整備

多数の負傷者が発生する大事故に対処するために、連絡体制の整備及び救護訓練の実施及び災害医療チームの活用等、救助・集団救急事故体制の整備を構築します。

### ③ 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故の現場に居合わせた人による自動体外式除細動器（AED）\*の使用を含めた、心肺そ生法に関する応急手当の知識や実技を広く一般に普及する必要があることから、消防機関等の関係機関や団体において、指導資料の作成及び配布や講習会の開催等を推進するとともに、救急の日（9月9日）や救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。

### ④ 救急救命士の養成・配置等の推進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における救急処置）の充実のため、救急救命士の救命処置の範囲拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与等、救急救命に関する技術の向上に努めます。また、医師の指示又は指導や助言のもとに救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図ります。

### ⑤ 救急資機材の充実

救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。また、交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救助や救急活動の迅速化のために、従来の発信地表示システムから、携帯電話からの通報でも位置を特定できる位置情報通知システムに切り替え、迅速に緊急出動できる体制を整備します。

### ⑥ 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・救急事象に対応できるよう、救助隊員及び救急隊員の知識や技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を推進します。

### ⑦ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道等における救急業務については、沿線自治体等の求めに応じて適切かつ効率的な人命救助を行います。

### ⑧ 消防防災ヘリコプターの活用

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリ\*の活用を図るとともに、消防防災ヘリコプターについて、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救助・救急業務におけるヘリコプターの活用を図ります。

## イ 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる、夜間急病センター、在宅当番医制の初期救急医療体制\*及び病院群輪番制の第二次救急医療体制\*並びに重篤な救急患者を24時間体制で受け入れる救命救急センターの第三次救急医療体制\*については、それぞれ機能分担と相互連携により救急医療体制の充実強化を図ります。

また、搬送機関及び一般市民に向けて情報の提供を行う救急医療情報案内システムの周知とその活用を進めます。

## ウ 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、救急医療機関と消防機関等の緊密な連携や協力関係の確保を図ります。

### (4) 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

関係機関等との連携協力のもと、交通事故により肉体的、精神的及び経済的に多大な打撃を受けている交通事故被害者等からの相談の対応、情報の提供、助言等の支援を行います。

#### ア 自動車損害賠償保障制度に係る無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車事故の被害者救済の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度について、自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れ等への注意が必要であることを広報活動等を通じて広く市民に周知します。

## イ 交通事故相談活動の充実

市の市民相談室、道の交通事故相談所等において、関係機関や団体と連絡調整をしながら相談業務を推進するとともに、相談員の資質の向上及び広報による相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対して広く相談機会の提供を行います。

## 施策の柱2 踏切道における交通の安全

### ア 踏切道の改良及び踏切保安設備の整備等の促進

道路管理者及び鉄道事業者は相互連携を図り、自動車の通行する踏切道の幅員が接続する道路の幅員より狭いもの及び踏切道の歩道が未整備なものの改良を促進します。

### イ 踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切事故は直前横断、落輪、冬季のスリップ等に起因するものが多く、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対して、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ります。このことから、広報活動等の強化や学校等において踏切の通過方法等の教育を引き続き推進します。

## 施策の柱3 冬季に係る陸上交通の安全

帯広市は1年間のうち約3分の1が雪に覆われる積雪寒冷地であり、積雪による道路幅員の減少、吹雪による交通障害、凍結路面による交通渋滞やスリップ事故、歩行中の転倒事故等、交通の観点からも厳しい条件下におかれている地域です。また、都市間距離が長く、行政面積も広いこと、さらに鉄道輸送等の公共交通手段が少ないことから、冬季においても道路交通に大きく依存しています。

このことから、帯広市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冬季の対策が不可欠です。市は、市民の理解と協力の下、通年の施策に加え、次に掲げる冬季の諸施策を総合的かつ効果的に推進します。

### (1) 冬季道路交通環境の整備

積雪寒冷地である帯広市における冬季交通は、路面や気象など交通環境が通常とは大きく異なることから、冬季交通の特性に応じた道路交通環境整備を図るとともに、事故の特徴を踏まえた対策を重点的に実施します。

#### ア 人優先の安全・安心な歩行空間の確保

中心市街地や公共施設周辺、通学路等について、冬季の安全で快適な歩行空間を確保するため、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、歩道の除雪、ロードヒーティングや滑り止め材の散布等の実施に努めます。

#### イ 幹線道路における冬季交通安全対策の推進

安全かつ円滑で快適な冬季交通を確保するため、一般道路の新設や改築に当たっては、冬季交通に係る交通安全施設についても併せて整備することとし、交通事故防止のための堆雪が交通障害とならないよう堆雪幅を確保する拡幅整備に努めます。

#### ウ 効果的な交通規制の推進

スリップ事故の多発しているカーブ、気象や路面状況の変化が著しい箇所については、警察に対し可変標識等の安全施設の整備や速度規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に要請します。

## エ 交通安全に寄与する冬季道路交通環境の維持

冬季の良好な道路環境を維持するため、きめ細かい道路の除排雪の実施、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滑り止め材の効果的な散布により、冬季路面の管理の充実に努めます。

市街地においては、交差点周辺を中心に、排雪による見通しの確保に努めるとともに、地域（ブロック）ごとに車道、歩道及び交差点除雪等の作業を連携して効率的に行なう総合除雪体制と、生活道路において地域住民と連携して行なうパートナーシップ除雪制度を推進します。

## （２）冬季間における交通安全思想の普及徹底

冬季における道路交通は、路面や気象などの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です。

このため、心身の発達段階に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、参加・体験・実践型の教育方法を取り入れるなど、より効果的な交通安全思想の普及に取り組みます。

### ア 段階的かつ体系的な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

関係機関や団体が連携して冬季における交通情報の提供を行うなど、幼稚園や保育所（園）等において行われる交通安全教育や幼児の保護者への支援に取り組みます。

#### ② 小学生、中学生及び高校生に対する交通安全教育の推進

学校においては、家庭及び関係機関や団体と連携や協力を図りながら、運転者に発見されやすい服装の推奨、積雪等により狭くなったり見通しの悪化した道路、降雪等による視界不良時の道路の安全な利用、さらには、積雪路での遊戯や自転車利用の危険性等について交通安全教育を実施します。

#### ③ 成人に対する交通安全教育の推進

冬季における自動車等の安全運転の確保の観点から、路面の凍結、地理的要因や気象状況による交通環境の変化、除雪による堆雪や積雪による見通しの悪化や幅員の減少、降雪や地吹雪による視界不良等、冬季における自動車運転に係る特徴や危険性等について、関係機関や団体が連携して、運転者教育に取り組みます。

#### ④ 高齢者に対する交通安全教育の推進

関係機関や団体は、路面の凍結、地理的要因や気象状況による交通環境の変化、除雪による堆雪や積雪による見通しの悪化や幅員の減少、降雪や地吹雪による視界不良、歩行環境の悪化等、冬季交通に係る特徴や危険性等について、交通安全教育の充実に取り組みます。

### (3) 安全運転の確保

#### ア 広報啓発等の充実

各種広報媒体等を活用した広報啓発など、凍結路によるスリップ事故をはじめとする冬型事故の防止に効果的な対策を充実します。

#### イ 道路交通に関する情報の充実

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、また、その影響も大きいことから、適時に適切な情報提供など、路面状況等の把握及び道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備の促進を図ります。

## 第4章 計画の推進体制

### 1 帯広市交通安全対策会議

帯広市交通安全対策会議条例に基づき、毎年度、計画の進捗状況や課題等について検討、審議し、交通安全計画の実施を推進します。

### 2 帯広市交通安全実施計画の策定

交通安全対策基本法に基づき、毎年度、市が講ずべき施策に関する帯広市交通安全実施計画を策定することにより、各種の交通安全施策を着実に推進します。

### 3 帯広市交通安全対策推進委員会

交通安全に関する施策を担う庁内関係部局における連携を図り、計画に盛り込まれた施策や、帯広市交通安全対策会議において市が取り組むこととされた事業等を推進します。

### 4 交通安全に関する情報の共有化

交通安全に対する意識の高揚を図る上からも、事故発生の状況や被害の状況、原因などの把握に努め、市民への適切な情報の提供に努めます。

## 参考資料

### I 策定の経過

平成 23 年 3 月 31 日	第 9 次交通安全基本計画の決定
平成 23 年 7 月 21 日	帯広市交通安全対策推進委員会（第 1 回） ○ 第 9 次帯広市交通安全計画作成について
平成 23 年 7 月 26 日	帯広市交通安全対策会議（第 1 回） ○ 委員委嘱、第 9 次帯広市交通安全計画作成について 帯広市交通安全対策会議（幹事会） ○ 幹事委嘱、第 9 次帯広市交通安全計画作成について
平成 23 年 7 月 29 日	第 9 次北海道交通安全計画の決定
平成 23 年 10 月 20 日	帯広市交通安全対策推進委員会（第 2 回） ○ 第 9 次帯広市交通安全計画（原案）の議論
平成 23 年 10 月 24 日	帯広市交通安全対策会議（幹事会） ○ 第 9 次帯広市交通安全計画（原案）の議論
平成 23 年 10 月 26 日	帯広市交通安全対策会議（第 2 回） ○ 第 9 次帯広市交通安全計画（原案）の確認
平成 23 年 11 月 24 日	帯広市交通問題市民委員会 ○ 第 9 次帯広市交通安全計画（原案）の意見聴取
平成 23 年 11 月～12 月	原案のパブリックコメント実施
平成 24 年 1 月 日	帯広市交通安全対策推進委員会（第 3 回） ○ 原案のパブリックコメント結果の報告等
平成 24 年 1 月 日	帯広市交通安全対策会議（第 3 回） ○ 第 9 次帯広市交通安全計画の策定

## Ⅱ 帯広市交通安全対策会議 委員・幹事 名簿

会長 帯広市長 米沢 則寿

委員			幹事	
所属機関名	職名	氏名	職名	氏名
北海道開発局帯広開発建設部	部長	大内 幸 則	道路計画課長	近藤 勝 俊
北海道運輸局帯広運輸支局	支局長	高久 孝 三	陸運技術専門官	佐藤 英 信
帯広労働基準監督署	署長	渡部 智	安全衛生課長	鈴木 力
北海道十勝総合振興局	局長	徳長 政 光	環境生活課長	土肥 浩 己
			道路課長	野田 昌 孝
北海道釧路方面帯広警察署	署長	平澤 雅 憲	企画・指導統括官	赤岡 義 幸
北海道旅客鉄道株式会社 釧路支社帯広工務所	所長	瀧代 寿 紀	管理助役	大谷 勝 彦
東日本高速道路株式会社 北海道支社帯広管理事務所	所長	三井 康 洋	管理課長	吉田 丈 春
帯広市役所	政策推進部長	伊藤 修 一	企画課長	関口 俊 彦
	市民活動部長	合田 隆 司	安心安全推進課長	福田 賢 二
	都市建設部長	伊藤 邦 俊	都市計画課長	福島 孝 洋
			管理課長	吉田 裕
			土木課長	澤 秀 俊
	保健福祉部長	細野 正 弘	高齢者福祉課長	堀田 真樹子
			保健福祉センター副館長	大越 武 治
	教育長	八 鋏 祐 子	学校教育課長	西野 敏 春
			生涯学習課長	大越 栄 子
消防長	福田 茂	消防課長	大場 康 範	

### Ⅲ 第8次計画期間中の交通事故の推移

#### 1 交通事故の推移と発生状況

交通事故発生件数及び負傷者数は、全国的に減少傾向にあり、全国、北海道、帯広市ともに減少傾向です。死者数は、全国では平成20年に昭和28年以降の最小値を記録し、その後も減少を続けています。

帯広市の第8次計画期間中の自動車千台当たりの事故発生件数は5.3件（全国9.7件・全道5.9件）、死傷者数は6.4人（全国12.1人・全道7.4人）、運転免許保有者千人当たりの交通事故発生件数は6.4件（全国9.9件・全道6.5件）、死傷者数は7.7人（全国12.3人・全道8.1人）、自動車10万台当たりの死者は4.4人（全国6.7人・全道6.6人）、免許保有者10万人あたりの死者は5.3人（全国6.7人・全道7.3人）、致死率は0.83（全国0.68・全道1.12）でした。

（再掲 2P）

（全国）

区分	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	5カ年平均
発生件数（件）	886,864	833,019	765,510	736,688	725,773	789,571
死者（人）	6,352	5,744	5,155	4,914	4,863	5,406
負傷者（人）	1,098,199	1,034,514	944,071	910,115	896,208	976,621
車両台数（台）	78,992,060	79,236,095	79,080,762	78,800,542	90,287,538	81,279,399
免許保有者（人）	79,329,866	79,907,212	80,447,842	80,773,705	80,010,246	80,093,774

（北海道）

区分	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	5カ年平均
発生件数（件）	26,967	23,582	21,091	19,503	18,088	21,846
死者（人）	277	286	228	218	215	245
負傷者（人）	33,696	29,202	25,801	23,855	22,096	26,930
車両台数（台）	3,731,734	3,718,185	3,685,741	3,653,728	3,648,360	3,687,550
免許保有者（人）	3,350,540	3,361,228	3,366,231	3,369,787	3,370,348	3,363,627

（帯広市）

区分	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	5カ年平均
発生件数（件）	832	790	671	670	644	721
死者（人）	8	5	5	5	8	6
負傷者（人）	1,023	931	811	817	747	866
車両台数（台）	138,234	137,862	136,592	135,652	135,724	136,813
免許保有者（人）	112,414	112,626	112,413	112,597	113,041	112,618
うち65歳以上の人数（人）	15,101	16,139	17,128	17,924	18,501	16,959

（資料：帯広警察署）

「第8次帯広市交通安全計画」において目標として掲げた「発生件数及び死傷者数の確実な減少」については達成しましたが、「年間の24時間死者数を3人以下にする」と「踏切事故件数の発生ゼロを目指す」は目標に達しませんでした（33p（6）類型別発生状況参照）。

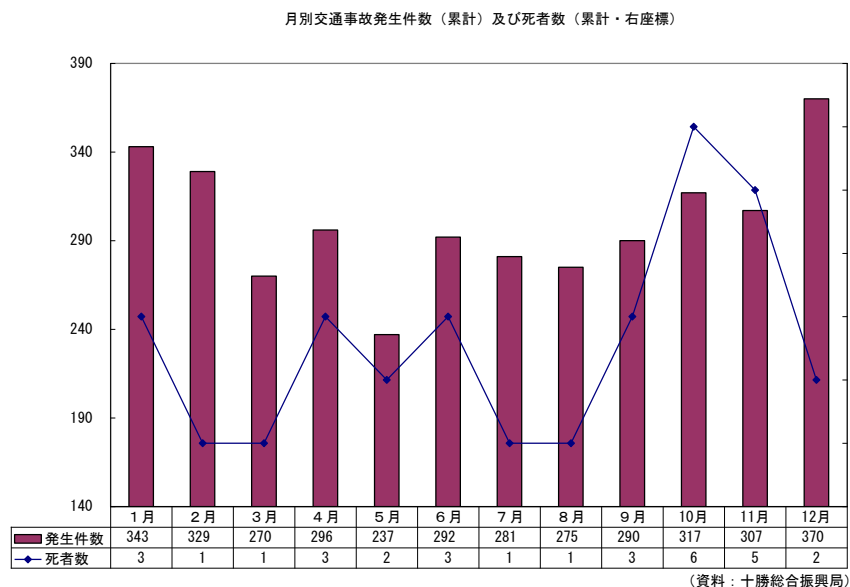
（再掲 1P）

計画年次 期 間	1次	2次	3次	4次	5次	6次	7次	8次(H18~H22)					平均
	S46~ S50	S51~ S55	S56~ S60	S61~ H2	H3~H7	H8~ H12	H13~ H17	H18	H19	H20	H21	H22	
件数 (件)	684	525	554	646	753	833	891	832	790	671	670	644	721
死者 (人)	16	10	13	13	15	15	10	8	5	5	5	8	6
負傷者 (人)	890	692	754	804	935	1,065	1,103	1,023	931	811	817	747	866

## 2 第8次計画期間中の交通事故の現状

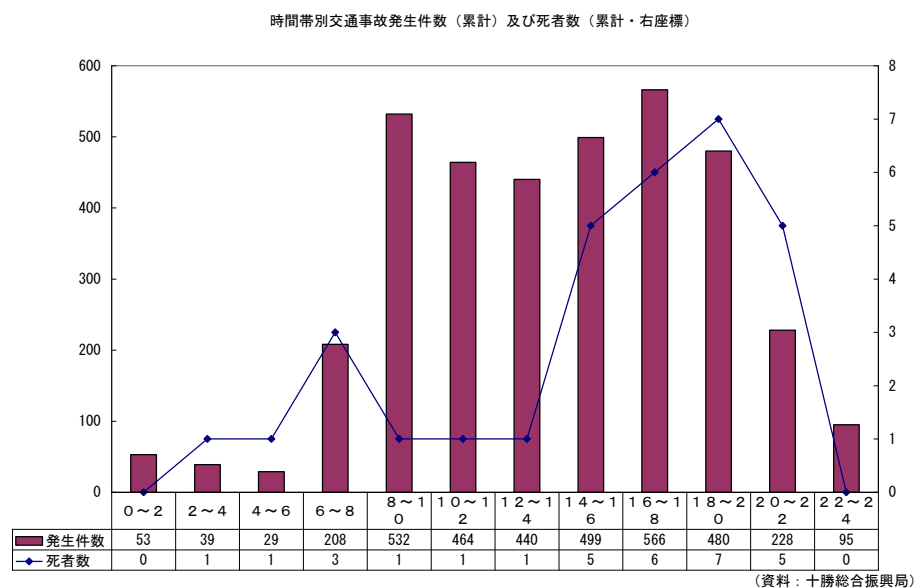
### (1) 月別発生状況

月別での発生件数が最も多かったのは12月、最も少なかったのは5月でした。また、死亡事故が多かったのは、10月と11月でした。



### (2) 時間別発生状況

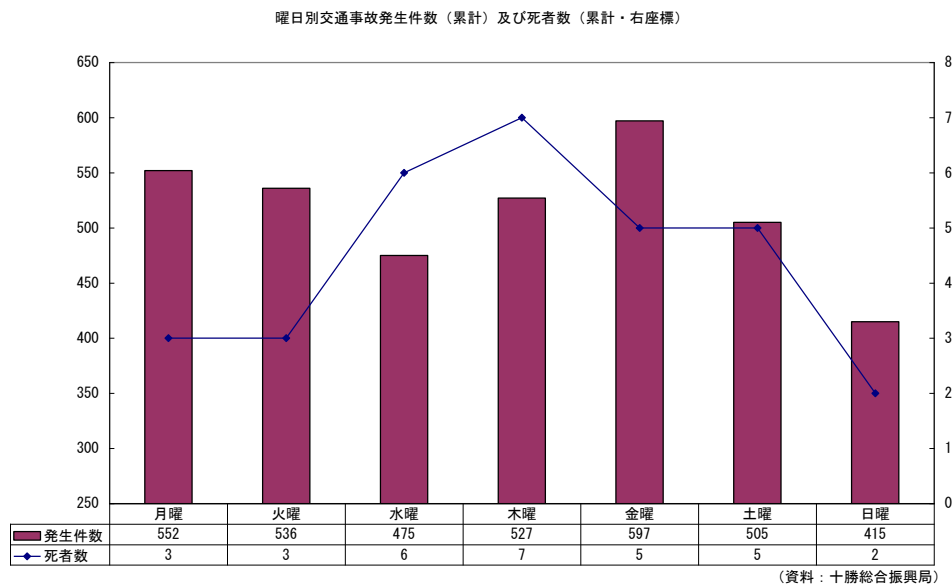
発生件数は8時から20時までの時間帯が多く、死者数は6時から8時と14時から22時までの時間帯で多く発生しています。





### (3) 曜日別発生状況

死亡事故は、水曜日から土曜日にかけて多く発生しています。



### (4) 道路別発生状況

道路別では、発生件数・死者数ともに、市道が2,290件（63.5%）・17人（54.8%）で最も多く、次いで道道が641件（17.8%）・9人（29.0%）、国道が521件（14.4%）・5人（16.1%）でした。

(再掲 5P)

道路名	発生件数						死者数					
	H18	H19	H20	H21	H22	合計	H18	H19	H20	H21	H22	合計
国道38号	56	61	47	63	62	289	1			2		3
国道236号	37	36	34	38	36	181		1			1	2
国道241号	14	8	11	5	13	51						
計	107	105	92	106	111	521	1	1		2	1	5
道道26号帯広停車場線	1	8	8	4	3	24		1				1
道道75号帯広新得線	6	7	5	5	4	27						
道道109号新帯広空港線	3	1	1	2		7						
道道151号幕別帯広芽室線	17	25	22	21	24	109	1		1	1	2	5
道道62号豊頃糠内芽室線	2	1	1		2	6						
道道216号八千代帯広線	41	23	24	25	26	139	1				1	2
道道715号芽室東四条帯広線	48	40	40	48	38	214						
道道1084号帯広の森公園線	14	7	14	14	9	58						
その他の道道	14	12	12	11	8	57				1		1
計	146	124	127	130	114	641	2	1	1	2	3	9
市道	551	526	417	401	395	2,290	5	3	4	1	4	17
その他	28	35	35	33	24	155						
合計	832	790	671	670	644	3,607	8	5	5	5	8	31

(資料：十勝総合振興局)

### (道路実延長)

(各年4月1日現在)

区分	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
国道	54.5	54.5	54.5	56.7	56.7	56.7
道道	143.7	143.7	144.6	142.2	143.0	
市道	1,362.9	1,363.0	1,374.1	1,379.0	1,383.9	1,388.9
合計	1,561.1	1,561.2	1,573.2	1,577.9	1,583.6	—

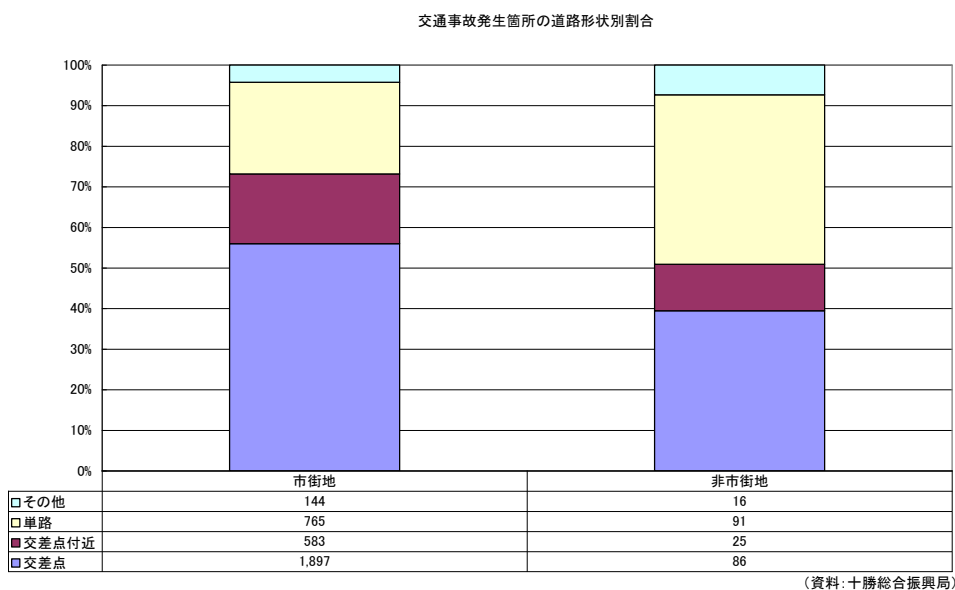
(資料：帯広開発建設部、十勝総合振興局、市管理課)

## (5) 場所別発生状況

### ア 道路形状

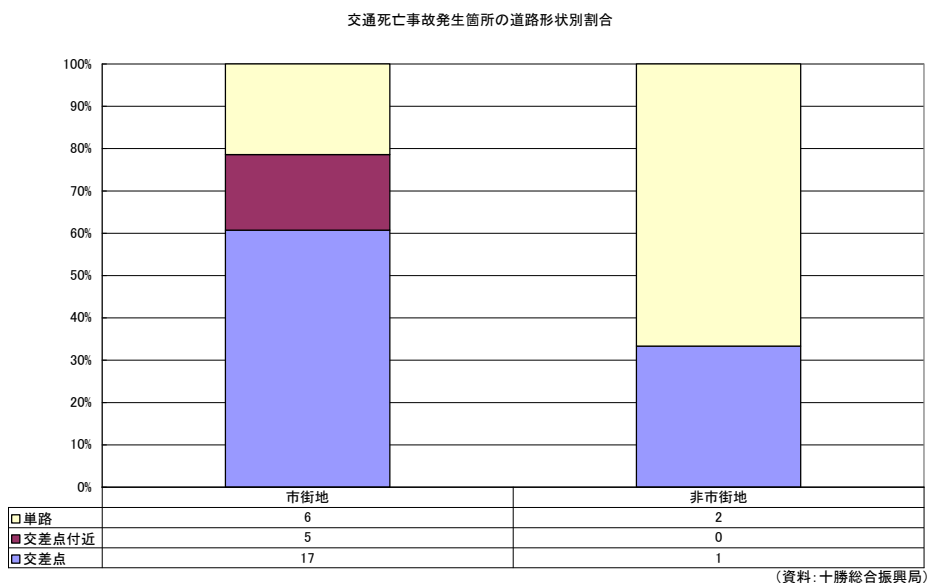
発生件数で見ると、市街地の交差点が 1,897 件 (52.6%) で最も多く発生しています。

市街地では交差点及び交差点付近で 2,480 件 (73%) の事故が発生しています。非市街地では単路の事故が 91 件 (41.7%) で最も多く、次いで交差点が 86 件 (39.4%) となっています。



死者数で見ると、市街地の交差点が 17 人 (54.8%) で最も多くなっています。

市街地では交差点及び交差点付近で 8 割が発生しています。非市街地では 3 分の 2 が単路で発生しています。 (再掲 7P)

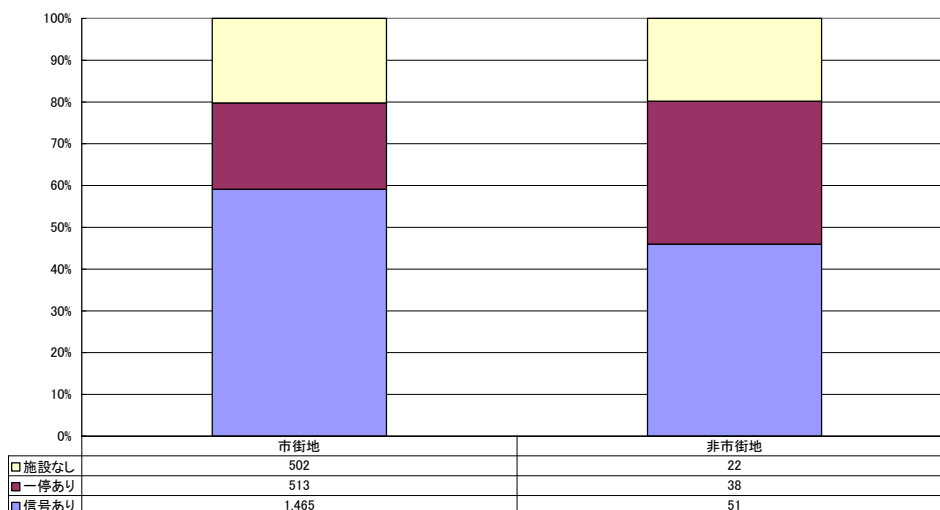


## イ 信号機等の有無

発生件数で見ると、市街地の信号機のある交差点が 1,465 件（56.5%）で最も多く発生しています。

市街地と非市街地ともに信号機あり及び一時停止ありの交差点で 8 割の事故が発生しています。

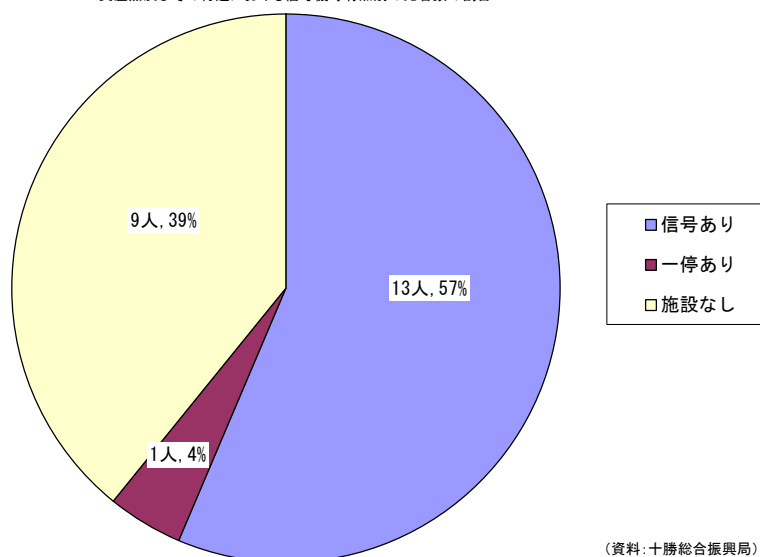
交差点及びその付近における信号機等有無別の交通事故発生件数割合



(資料:十勝総合振興局)

死者数で見ると、信号機あり・一時停止ありの交差点が 14 人（61%）でした。

交差点及びその付近における信号機等有無別の死者数の割合

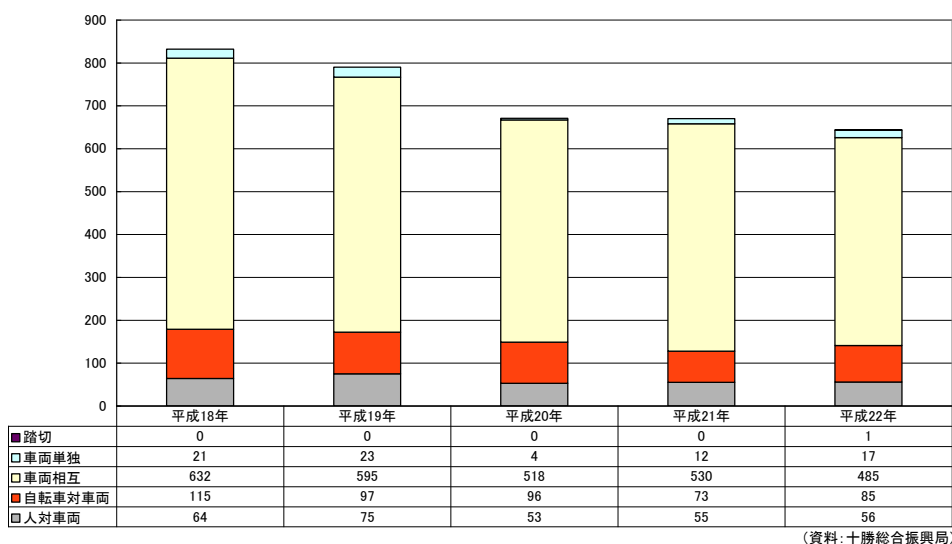


(資料:十勝総合振興局)

## (6) 類型別発生状況

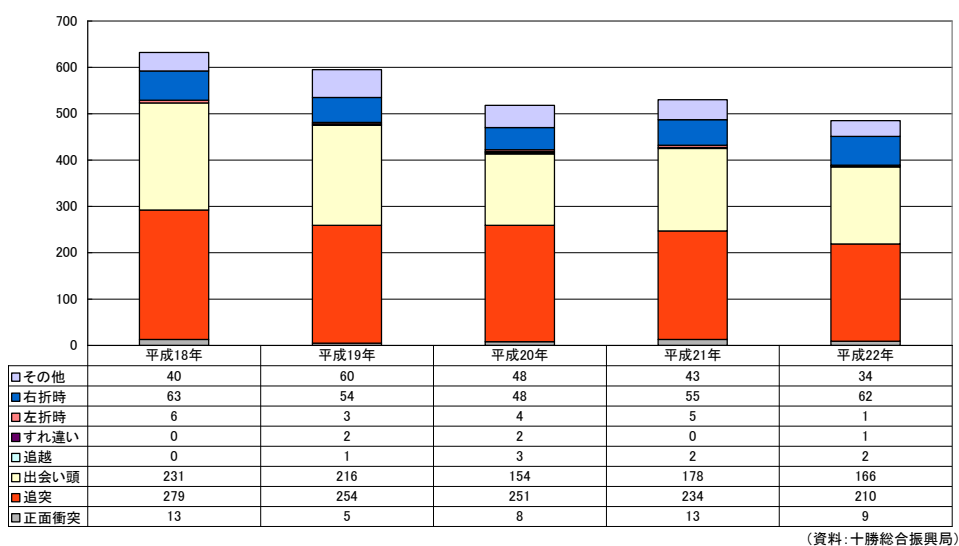
発生件数は、車両相互の事故が 2,760 件 (76.5%) で最も多く、次いで自転車対車両 466 件 (12.9%)、人対車両 303 件 (8.4%) の順でした。

事故類型別交通事故発生状況



車両相互の事故は、追突が 1,228 件 (44.5%) で最も多く、次いで出会い頭 945 件 (34.2%)、右折時 282 件 (10.2%) が続きます。

車両相互の事故における主な状態別発生状況

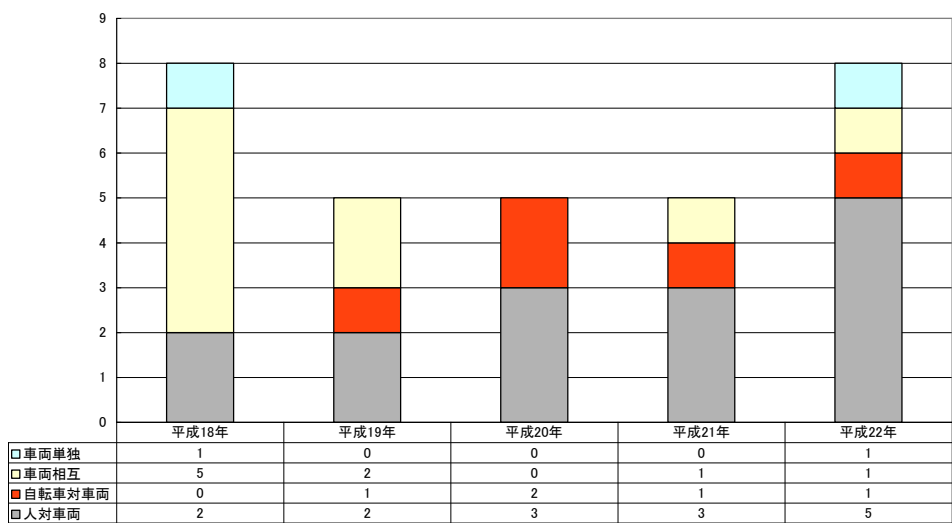


死者数は、車両相互の事故は減少する傾向にありますが、人対車両の事故の増加が顕著です。

類型別で死者数を見ると、車両単独では電柱衝突2人（100%）、車両相互では出会い頭4人（45%）、正面衝突2人（22%）、右折直進時2人（22%）、追突1人（11%）、人対車両では道路・横断歩道等を横断中14人（93.3%）、背面通行中で1人（6.7%）の方が亡くなっています。

（再掲 6P）

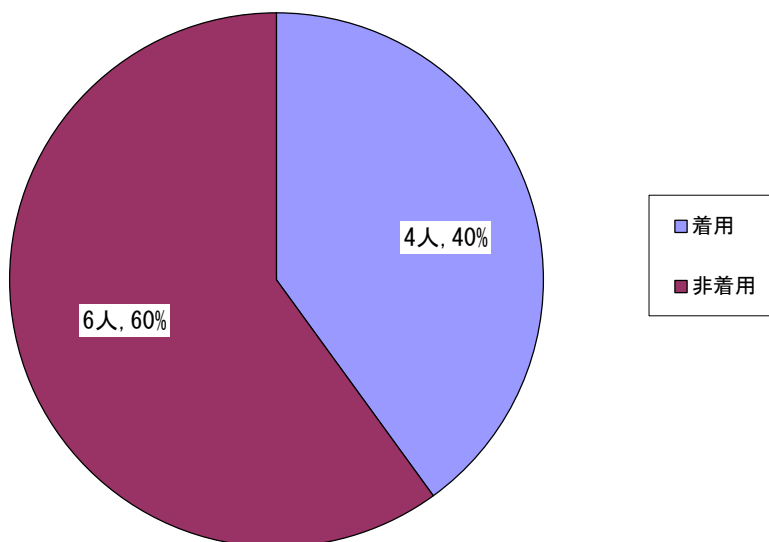
交通事故類型別死亡事故件数の推移



（資料：十勝総合振興局）

死者数のうち、車両乗車中のシートベルト着用割合を見ると、6割の方が非着用でした。

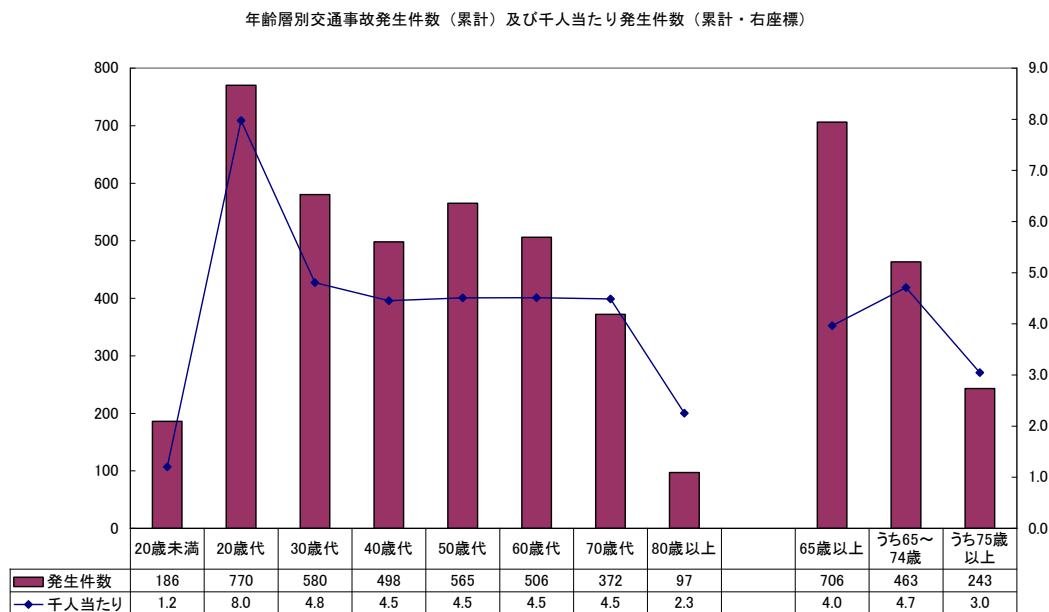
車両乗車中の死者のシートベルト着用状況



（資料：十勝総合振興局）

### (7) 主な原因者の年齢層別発生状況

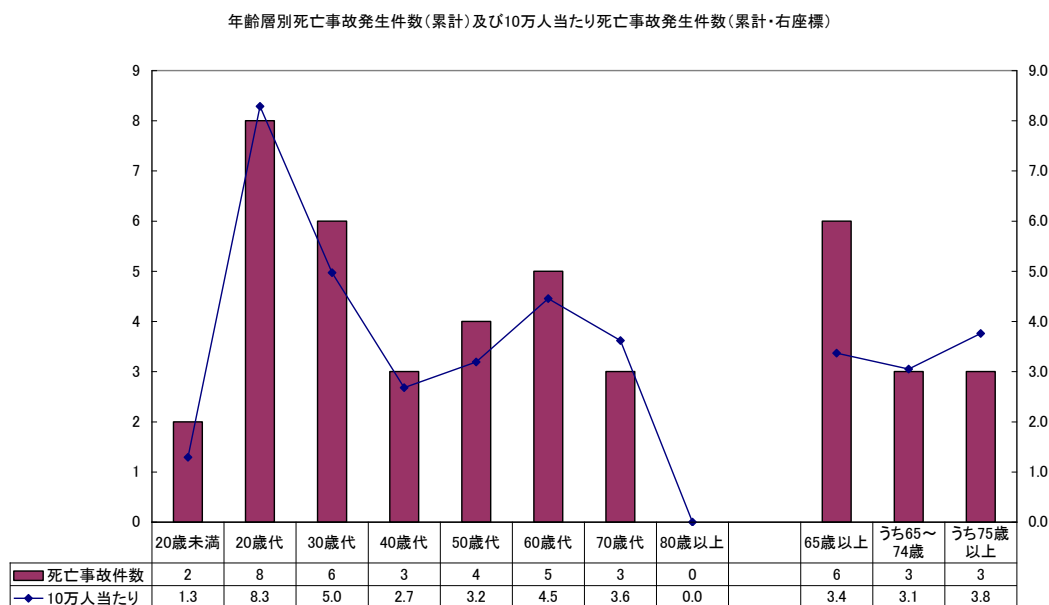
年齢層別交通事故発生件数及び千人当たりの発生件数を見ると、20歳代が最も多くなっています。高齢者のうち65から74歳の発生率が高くなっています。



(資料:十勝総合振興局)

年齢層別交通死亡事故発生件数及び10万人当たり死亡事故発生件数を見ると、20歳代が最も多くなっています。高齢者のうち75歳以上の発生率が高くなっています。

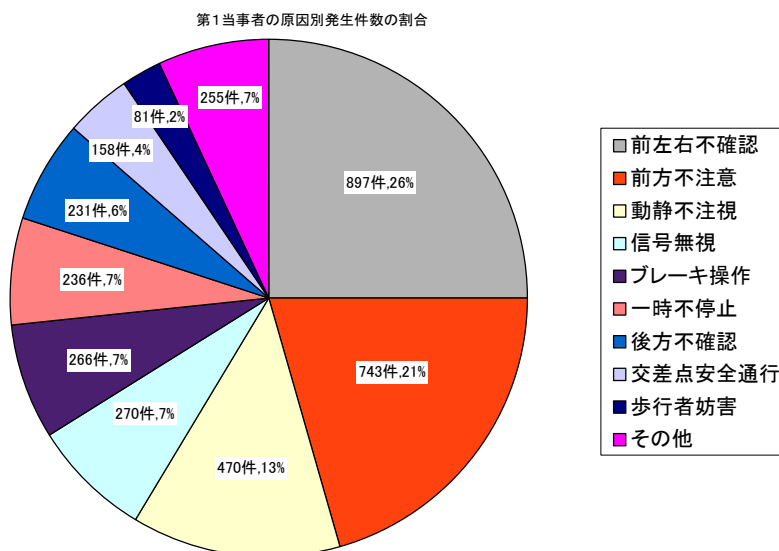
### (再掲 4P)



(資料:十勝総合振興局)

### (8) 主な原因者の違反別発生状況

発生件数では、前左右不確認、前方不注意等の安全運転義務違反が2,690件(74.5%)で最も多く、次いで安全運転義務違反以外では、信号無視270件(7%)、一時不停止236件(7%)、交差点安全通行158件(4%)、歩行妨害81件(2%)が続きます。

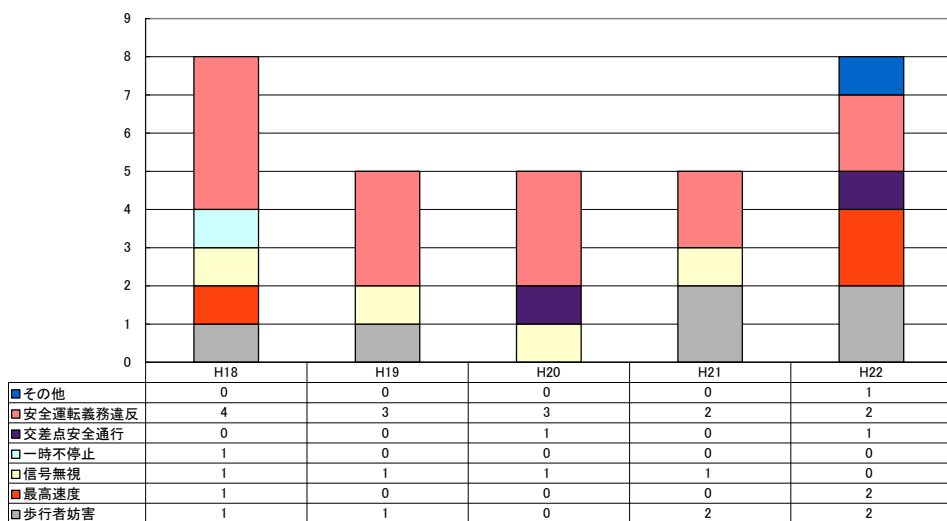


注) 安全運転義務違反とは、前左右不確認、前方不注意、動静不注視、ブレーキ操作、後方不確認、ハンドル操作等を指します。(資料:十勝総合振興局)

死者数では、安全運転義務違反が14人(46%)で最も多く、次いで安全運転義務違反以外では、歩行者妨害6人(19.4%)、信号無視4人(12.9%)、最高速度違反3人(9.6%)、交差点安全通行2人(6.4%)、一時不停止1人(3.2%)が続きます。

平成22年に、歩行者保護、最高速度違反に起因する事故が多く発生しました。

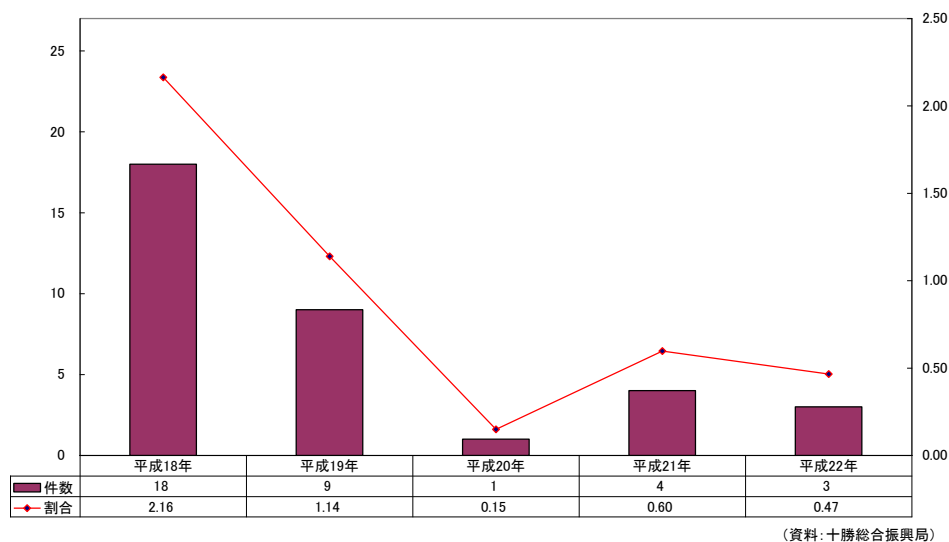
交通死亡事故における主な原因者の原因推移



(資料:十勝総合振興局)

交通事故発生件数のうち酒気帯び運転の件数と占める割合の推移をみると、平成19年を境に減少しています。

酒気帯び運転の交通事故発生件数と交通事故に占める割合



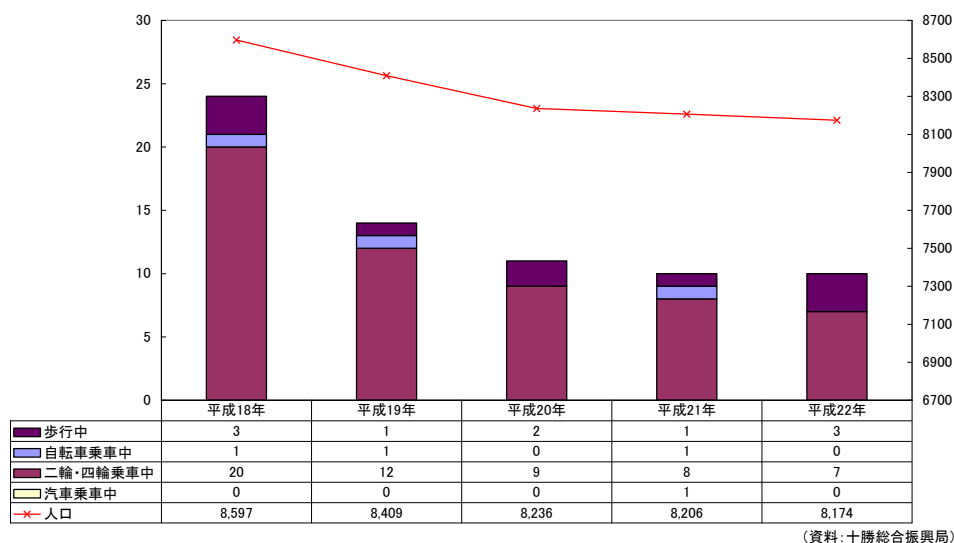
## (9) 状態別 死傷者数の状況

### ア 0から5歳

0から5歳の負傷者数の状態別では、二輪・四輪乗車中が最も多く、次いで歩行中となっています。期間中に人口が約5%減少するなか、負傷者数は約60%減少しました。

期間中に死者の発生はありませんでした。

0から5歳の状態別負傷者数

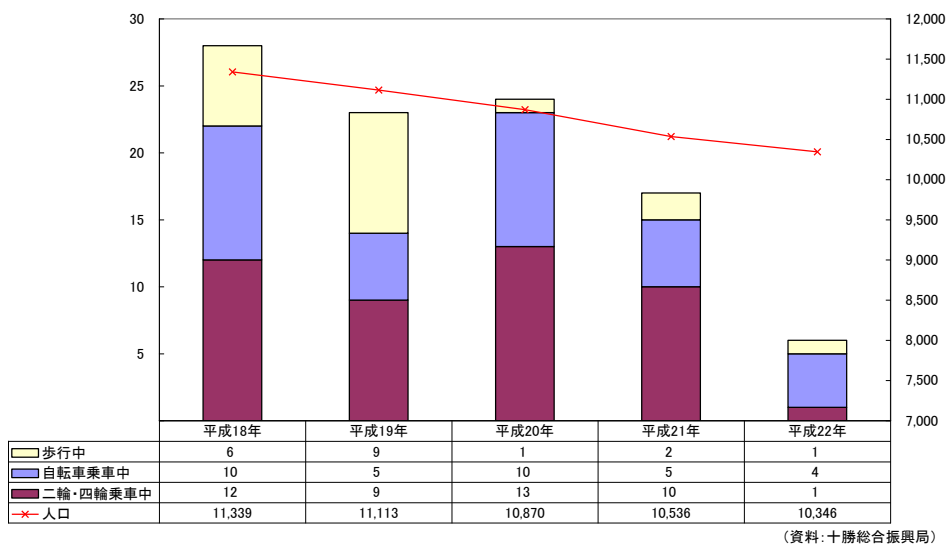




## イ 小学生

小学生の負傷者数の状態別では、二輪・四輪乗車中が最も多く、次いで自転車乗車中、歩行中となっています。平成22年は自転車乗車中が最も多くなりました。期間中に人口が約9%減少するなか、負傷者数は約67%減少しました。期間中に死者の発生はありませんでした。

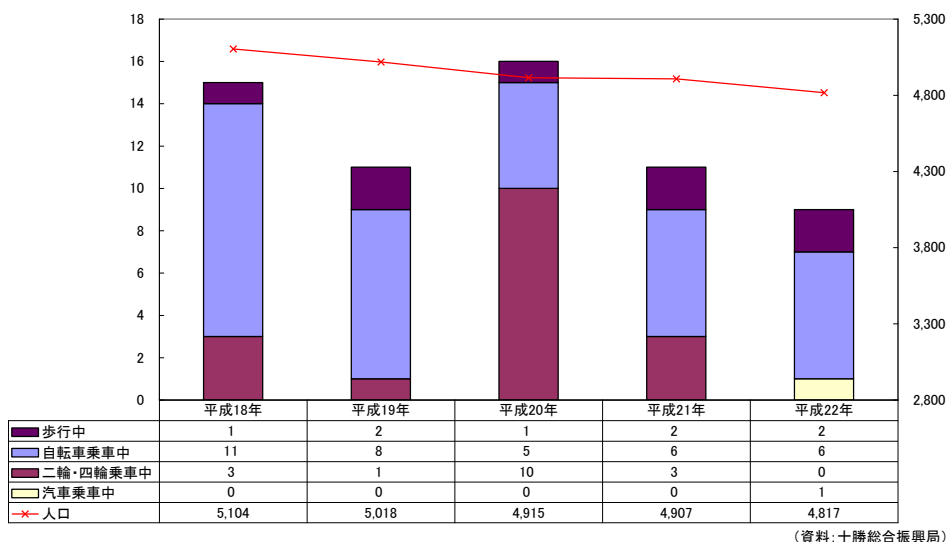
小学生の状態別負傷者数



## ウ 中学生

中学生の負傷者数の状態別では、自転車乗車中が最も多く、次いで二輪・四輪乗車中、歩行中となっています。期間中に人口が約5%減少するなか、負傷者数は約32%減少しました。期間中に死者の発生はありませんでした。

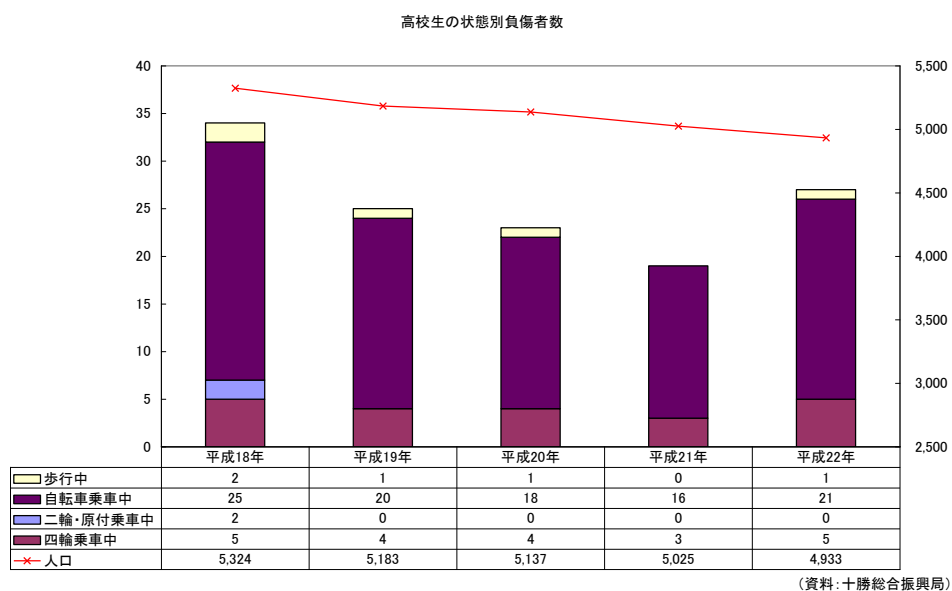
中学生の状態別負傷者数



## エ 高校生

高校生の負傷者数の状態別では、自転車乗車中が最も多く、次いで四輪乗車中となっています。期間中に人口が約7%減少するなか、負傷者数は約27%減少しました。

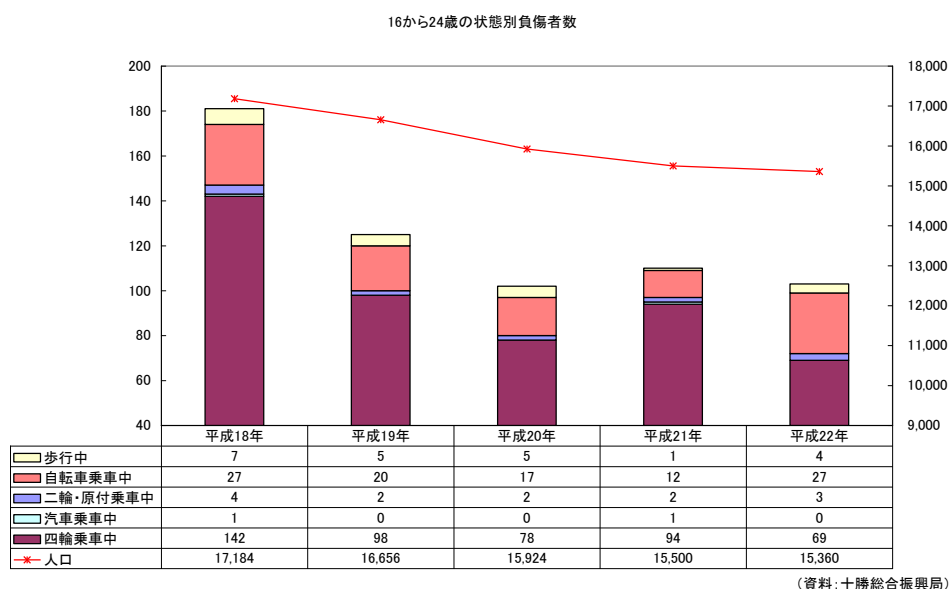
期間中に死者の発生はありませんでした。



## オ 16から24歳（高校生含む）

16から24歳の負傷者数の状態別では、四輪乗車中が最も多く、次いで自転車乗車中となっています。期間中に人口が約11%減少するなか、負傷者数は約43%減少しました。

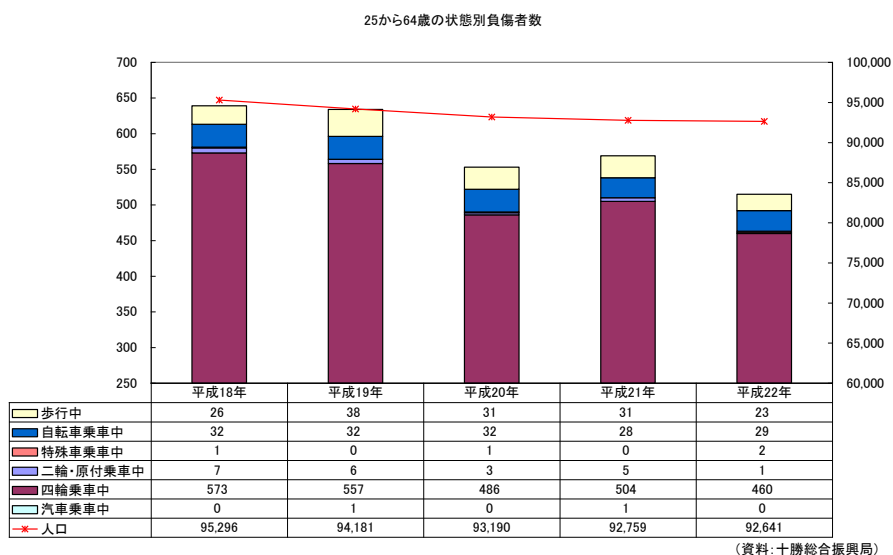
死者数の状態別では、乗用車運転中に3人亡くなっています。



## カ 25歳から64歳

25歳から64歳の負傷者数の状態別では、四輪乗車中が最も多くなっています。期間中に人口が約3%減少するなか、負傷者数は約19%減少しました。

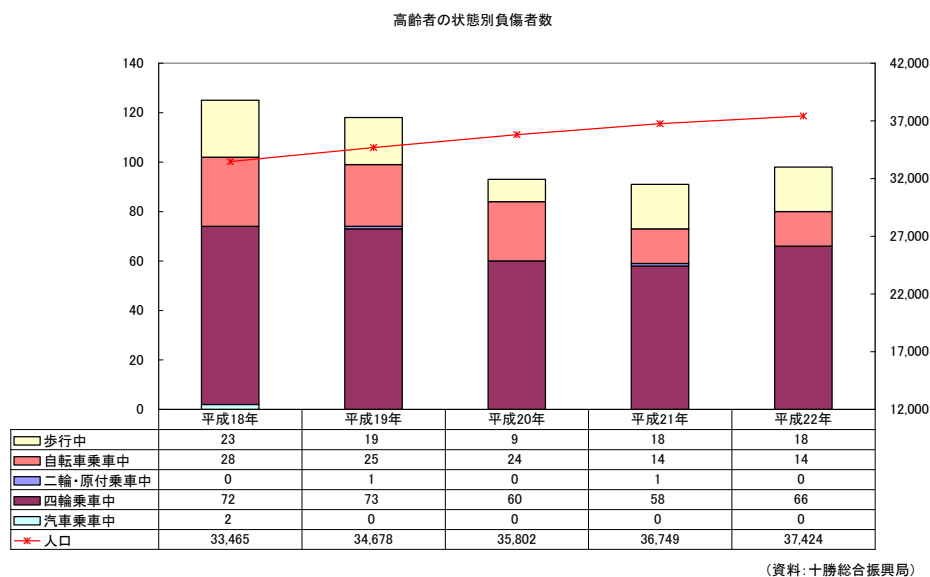
死者数の状態別では、乗用車運転中に1人、乗用車同乗中に4人、自転車乗車中に2人、歩行中に3人亡くなっています。



## キ 高齢者

高齢者の負傷者数の状態別では、四輪乗車中が最も多く、次いで自転車乗車中となっています。期間中に人口が約12%増加するなか、負傷者数は約27%減少しました。

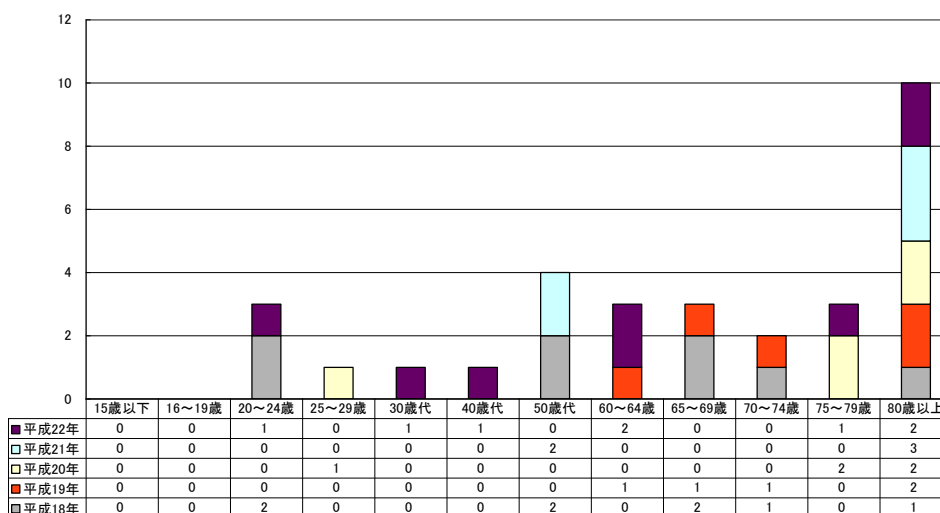
死者数の状態別では、乗用車運転中に2人、乗用車同乗中に1人、自転車乗車中に3人、歩行中に12人が亡くなっています。



(参考：世代別死者数)

世代別に死者数を見ると、80歳以上の方が最も多く亡くなりました。15歳以下と16から19歳では発生しませんでした。(再掲 4P)

年齢別交通事故死者数の推移

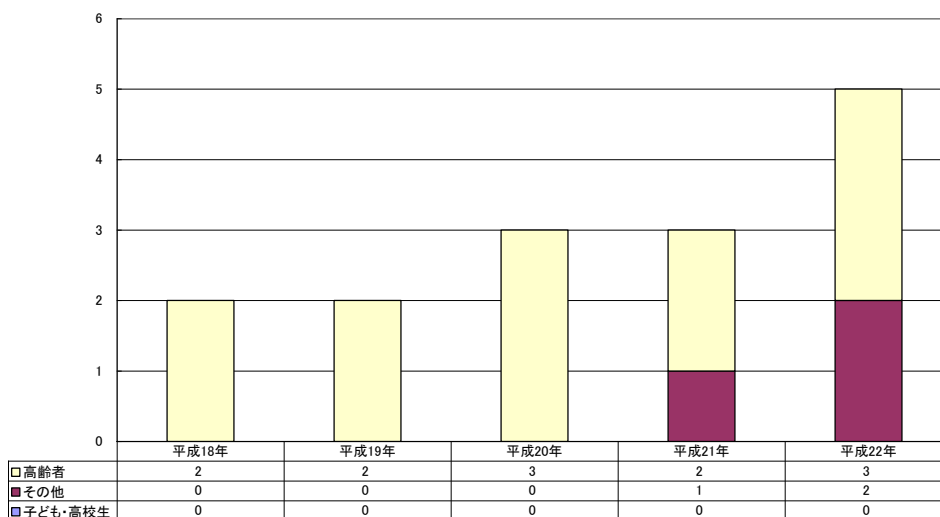


(資料：十勝総合振興局)

(10) 歩行者の交通事故

死者数は増加する傾向にあります。世代別では高齢者が多くなっています。特に80歳以上の高齢者で9人(60%)が亡くなりました。19歳以下では発生しませんでした。

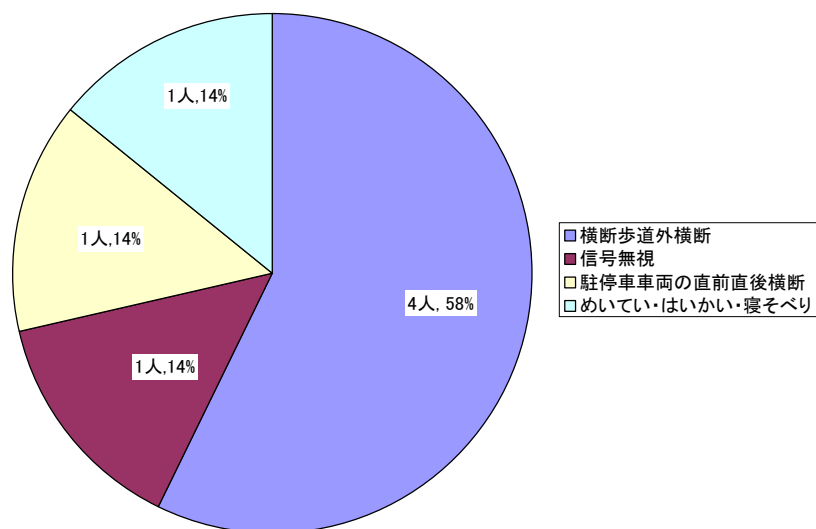
歩行者の世代別死者数



(資料：十勝総合振興局)

原因別では、横断歩道外横断が4人（58%）、信号無視1人（14%）、直前直後横断1人（14%）、めいてい1人（14%）でした。なお、歩行中の死者15人のうち、8人（53%）が違反を犯してはいませんでした。

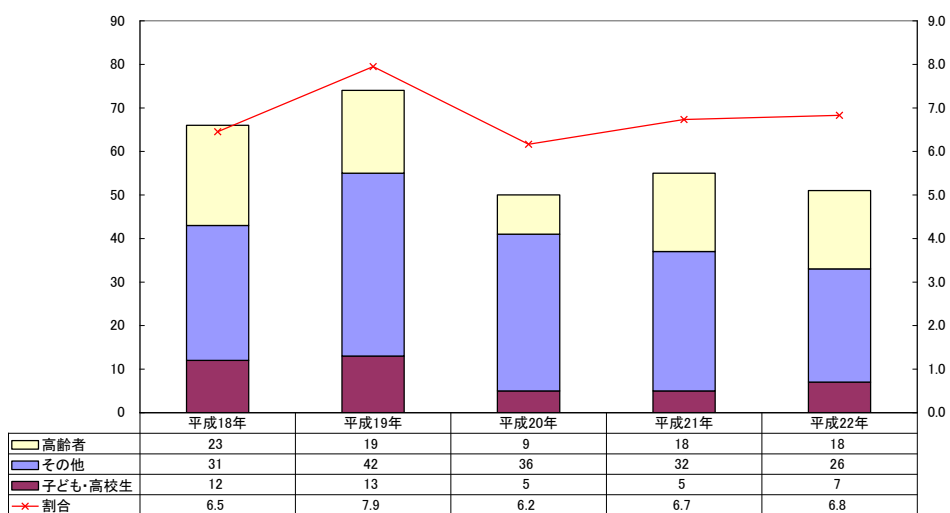
歩行者の交通事故の原因別死者数(違反なしを除く)



(資料:十勝総合振興局)

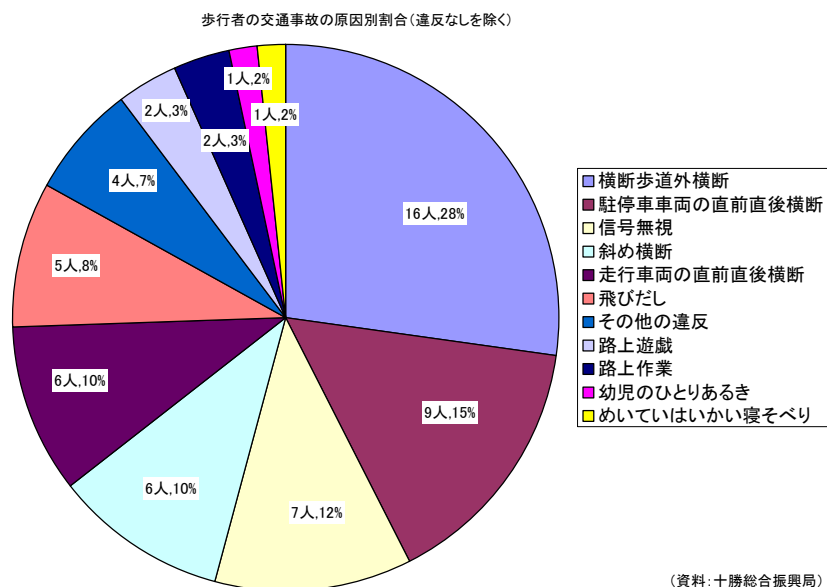
歩行中の負傷者数は、期間中に約28%減少しました。

歩行者の交通事故世代別負傷者数及び事故に占める割合(右座標)



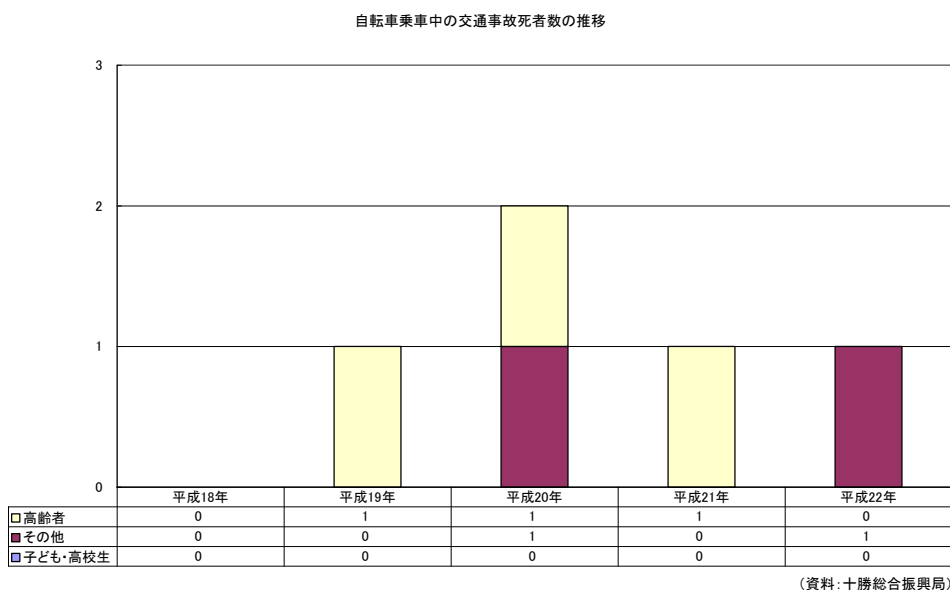
(資料:十勝総合振興局)

原因別では、横断歩道外横断 16 人 (28%)、駐停車車両の直前直後横断 9 人 (15%)、信号無視 7 人 (12%)、斜め横断 6 人 (10%)、走行車両の直前直後横断 6 人 (10%)、飛びだし 5 人 (8%) の順で多くなっています。なお、歩行中の負傷者 296 人のうち、237 人 (80%) が違反を犯してはいませんでした。

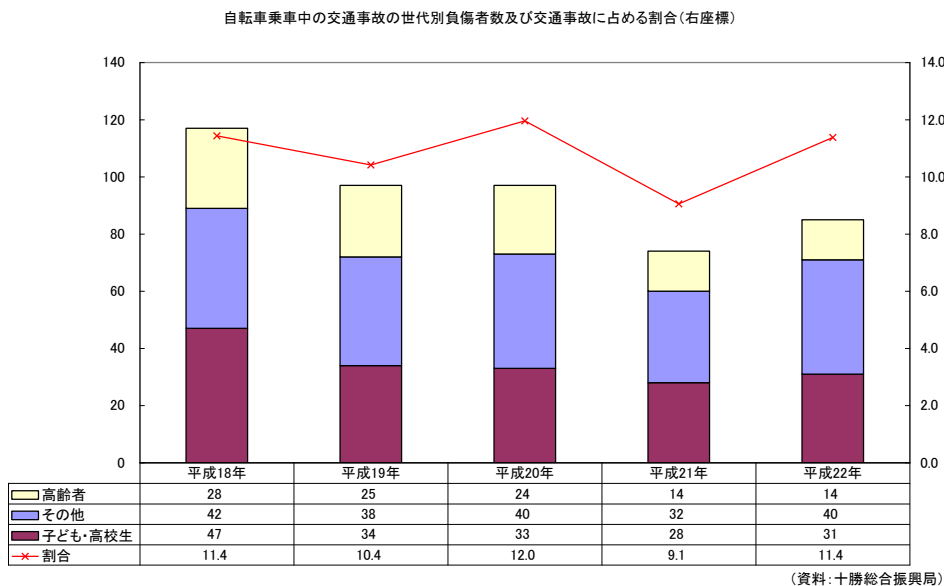


### (11) 自転車乗車中の交通事故

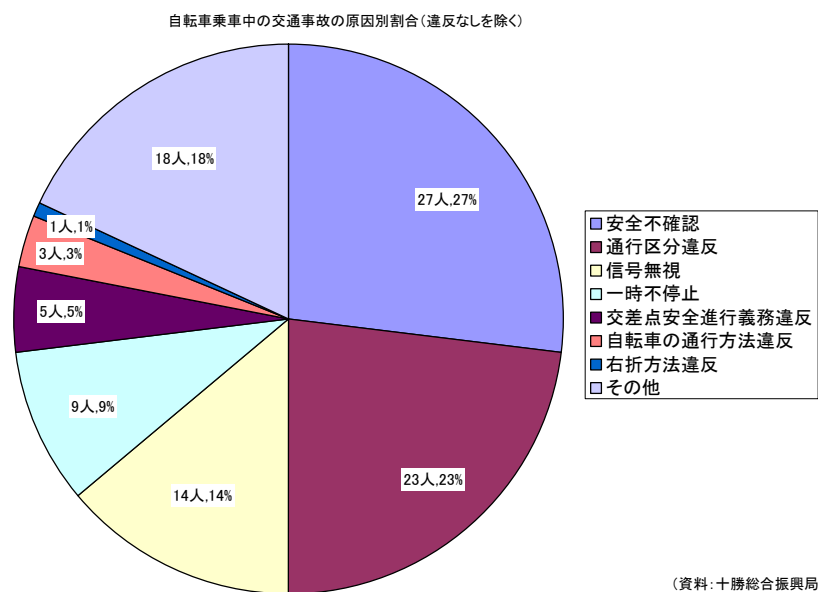
死者は、高齢者とその他で発生しました。19 歳以下では発生しませんでした。原因別では、通行区分違反が 1 件、安全不確認が 1 件でした。違反なしが 3 件でした。



自転車乗車中の負傷者数は、期間中に約 31%減少しました。



原因別では、安全不確認 27 人(27%)、通行区分違反 23 人(23%)、信号無視 14 人(14%)、一時不停止 9 人(9%)、交差点安全進行義務違反 5 人(5%) の順で多くなっています。なお、自転車乗車中の負傷者 470 人のうち、370 人(78%) が違反を犯してはいませんでした。



## IV 交通安全対策の実施状況

### 1 道路交通環境の整備

#### (1) 交通安全施設の整備

交通安全施設等の整備状況は、次のとおりです。

(再掲 5 P)

		平成18年4月1日現在				平成23年4月1日現在			
		国道	道道	市道	合計	国道	道道	市道	合計
道路実延長	km	54.5	143.7	1,362.9	1,561.1	56.7	143.0	1,388.9	1,588.6
歩道	km	36.4	116.4	809.8	962.6	36.9	115.6	875.0	1,027.5
自転車道	km	0.0	8.6	0.0	8.6	0.0	8.6	0.0	8.6
横断歩道橋	箇所	2	0	0	2	2	0	0	2
地下横断歩道	箇所	0	0	0	0	0	0	0	0
中央帯	km	14.5	19.3	20.8	54.6	15.6	18.0	21.9	55.5
車両停車帯	箇所	-	-	132	132	-	-	143	143
道路照明	基	-	-	4,577	4,577	-	-	4,685	4,685
防護柵	km	-	-	15.5	15.5	-	-	16.7	16.7
道路標識	本	-	-	2,725	2,725	-	-	2,881	2,881
道路反射鏡	本	-	-	10	10	-	-	24	24

(資料：帯広開発建設部、十勝総合振興局、市管理課)

注) 国道・道道の車両停車帯等は路線別に管理されているため不明である。

注) 道道は、平成22年4月1日現在のデータである。

帯広市の道路延長の整備状況は、次のとおりです。

		平成18年4月1日現在					平成23年4月1日現在					
		国道	主要道道	一般道道	市道	合計	国道	主要道道	一般道道	市道	合計	
路線数		3	7	13	3,042	3,065	3	7	13	3,141	3,164	
実延長	改良済未改良内訳	54.5	52.2	91.4	1,362.9	1,561.0	56.7	54.4	88.5	1,388.9	1,588.5	
	規格改良済延長	54.5	52.2	91.4	1,172.2	1,370.3	56.7	54.4	88.5	1,213.7	1,413.3	
	未改良延長	0.0	0.0	0.0	190.7	190.7	0.0	0.0	0.0	175.2	175.2	
	種別延長	道路延長	51.3	50.2	89.8	1,356.5	1,547.8	53.4	51.9	87.0	1,382.3	1,574.6
		橋梁	54	38	31	303	426	59	40	30	303	432
		延長	3.2	2.0	1.6	6.4	13.2	3.3	2.5	1.5	6.6	13.9
		砂利道延長	0.0	0.2	0.0	187.8	188.0	0.0	0.2	0.0	181.3	181.5
	舗装道延長	54.5	52.0	91.4	1,175.1	1,373.0	56.7	54.2	88.5	1,207.6	1,407.0	
	交通不能延長	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	改良率		100.0%	100.0%	100.0%	86.0%	-	100.0%	100.0%	100.0%	87.4%	-
舗装率		100.0%	99.6%	100.0%	86.2%	-	100.0%	99.6%	100.0%	86.9%	-	

(資料：帯広開発建設部、十勝総合振興局、市管理課)

注) 道道は、平成22年4月1日現在のデータである。

注) 四捨五入の関係で合計は一致しない場合がある。

除雪延長の状況は、次のとおりです。

		平成18年度			平成22年度		
		道路実延長	除雪延長	除雪率	道路実延長	除雪延長	除雪率
国道	km	54.5	54.5	100.0%	56.7	56.7	100.0%
道道	km	143.7	143.7	100.0%	143.0	143.0	100.0%
市道	km	1,362.9	1,185.2	87.0%	1,388.9	1,202.8	86.6%
合計	km	1,561.1	1,383.4	88.6%	1,588.6	1,402.5	88.3%

(資料：帯広開発建設部、十勝総合振興局、市道路維持課)

自転車道等の状況は、次のとおりです。

(再掲 6 P)

		平成18年4月1日現在				平成23年4月1日現在			
		自転車道	自転車歩行者道	自転車歩行者専用道路	合計	自転車道	自転車歩行者道	自転車歩行者専用道路	合計
国道	km	0.0	-	0.0	-	0.0	-	0.0	-
道道	km	8.6	52.8	0.0	61.4	8.6	52.3	0.0	60.9
市道	km	0.0	456.3	5.9	462.2	0.0	492.1	6.9	499.0
合計	km	8.6	509.1	5.9	523.6	8.6	544.4	6.9	559.9

(資料：帯広開発建設部、十勝総合振興局、市管理課)

注) 国道の自転車歩行者道は路線別に管理されているため不明である。

注) 道道は、平成22年4月1日現在のデータである。



## (2) 交通規制の状況

公安委員会による交通規制の状況は、次のとおりです。

	平成23年3月末現在	
	区間	距離 (m)
歩行者利用道路	0	0
車両通行禁止	17	11,572
一方通行	42	8,478
最高速度	208	228,955
右側はみ出し通行禁止	4	6,250
駐(停)車禁止	231	164,096
転回禁止	3	3,420
バス専用・優先通行帯	0	0
自転車歩道通行可	10	25,000
普通自転車の歩道通行部分の指定	3	4,880
一時停止		1,990箇所
横断歩道		1,744箇所
自転車横断帯		-
踏切通行禁止		-

(資料：帯広警察署)

帯広市内の道路別の信号機設置状況は、次のとおりです。

	平成23年3月末現在	
	道路実延長 (km)	信号機 (基)
国道	56.7	83
道道	143.0	130
市道	1,388.9	329
合計	1,588.6	542

(資料：帯広警察署)

注) 道路延長は、4月1日現在

注) 道道の道路延長は、平成22年4月1日現在

## (3) 路上駐車排除及び道路使用の適正化

駐車場の整備を促進するため、市では、昭和48年より駐車場法(昭和32年法律第106号)に基づく駐車場整備地区を指定しており、駐車需要の大きな発生源である建築物に対しては条例により、一定規模の駐車施設の附置を義務づけています。この他、降雪時期を迎える前に広報紙等による啓発を行っています。

## (4) 子どもの遊び場等の確保

帯広市内における都市公園等の設置状況については、次のとおりです。

(平成23年3月末現在)

公園種別	箇所数	面積 (ha)	備考
住区基幹公園	152	96.25	街区(131)、近隣(17)、地区(4)
都市基幹公園	2	235.17	総合(1)、運動(1)
特殊公園	3	23.70	墓園(3)
大規模公園	1	341.20	広域(1)
都市緑地	32	34.82	都市緑地(32)
合計	190	731.14	

(資料：市みどりの課)

## 2 交通安全思想の普及徹底の状況

### (1) 交通安全教室の実施状況

	平成18年度		平成19年度		平成20年度		平成21年度		平成22年度	
	件数	参加者数	件数	参加者数	件数	参加者数	件数	参加者数	件数	参加者数
幼稚園・保育所・母親サークル	77	6,161	67	5,690	62	5,065	62	5,440	67	5,627
小学校	128	18,141	128	17,621	137	18,822	142	20,320	122	19,346
中学校										
高校									1	750
町内会(地域交流含む)	2	68	12	419	12	473	16	535	11	327
青少年	12	726			1	21				
婦人会	2	37	2	105	2	136				
老人クラブ	21	582	37	984	28	870	27	929	27	1,308
いきいき交流会	8	399	23	1,123	8	488	9	547	7	434
老人福祉施設							4	74		
特別支援学校、障害福祉施設	10	635	10	626	9	540	7	534	7	546
各種イベント	11	1,266	12	1,914	15	3,054	13	2,838	28	2,036
児童保育センター	52	3,019	45	2,658	47	2,906	54	2,975	51	2,839
その他	1	37			4	515	2	208	26	2,036
合計	324	31,071	336	31,140	325	32,890	336	34,400	347	35,249

(資料：市安心安全推進課)

### (2) 広報啓発活動

区分	項目	関係機関等	内容
広報紙等を用いた活動	交通事故現場写真展	帯広市交連協、帯広地推	・交通事故現場の写真パネルを展示し、交通事故の悲惨さを訴える。
	交通死亡事故発生時における特別啓発	帯広市交連協、警察	・市内において交通死亡事故が発生した際に、事故現場付近に「交通安全のぼり」を掲出して注意喚起する。
	広報車による広報活動	帯広市交連協	・市交連協広報担当者と市担当者により、市広報車を使用して広報活動を行う。
	ブログを活用した啓発情報の発信	警察、帯広市交連協	・警察から提供される情報や、市と交連協などが連携して行う取り組みの情報を、ブログ「帯広市安全安心ニュース」に掲載して発信する。

(資料：市安心安全推進課)

### (3) 交通安全運動

市が主催した取り組みは、次のとおりです。

区分	項目	関係機関等	内容
各地域における活動	交通安全のぼりの掲出	帯広市交連協	・地域において交通安全のぼりを掲出する（通常4月1日～10月31日まで）。
	じゅうたん作戦	帯広市交連協	・交通安全運動期間中などに、交連協23支部の主要交差点において、交通指導員が車輛運転者に対し、旗振りなどで歩行者優先の励行など安全運転を促す。 ・この際、市は広報車を使用して、市内全域において広報活動を行う。
	パトライト作戦	帯広市交連協	・毎月15日（道民交通安全の日）のほか、交通安全運動期間中などに、交連協23支部の主要交差点において、車輛に装備した赤色灯の回転により注意喚起し、安全運転を促す。 ・この際、市は広報車を使用して、市内全域において広報活動を行う。
集合して行う活動	交通事故抑止総決起大会	帯広市交連協	・秋の全国交通安全運動の時期にあわせ（9月）、関係機関・団体の協力の下、交通安全決意表明等のセレモニーや車輛による街頭パレードを行う。
	全市一斉街頭啓発	帯広市安協	・例年10月に市内の関係機関・団体、事業所等の協力のもと、総合体育館前と白樺16条西2丁目（大型店舗北西）の2箇所の交差点において、旗振りによる交通安全啓発を行う。
研修会	交通安全推進委員研修会	帯広市交連協	・各町内会から選出されている交通安全推進委員を対象に、交通安全の講話や、交連協に関する説明を行う。
学校・事業所を対象とした活動	新入学児童交通安全啓発キャンペーン	市教育委員会	・毎年、市内小学校のうち1校を選定し、関係機関・団体の協力のもと、入学式当日、児童玄関前で黄色いランドセルカバーを付けるほか、交通安全啓発資材を配布して、新1年生と保護者に交通安全を呼びかける。
	小学校児童による交通安全のぼりの掲出	帯広市交連協	・交通安全運動期間中において、交連協支部と小学校児童が合同で、自校敷地に交通安全のぼりを掲出する。
	交通安全学校訪問	帯広市交連協、警察	・毎年、夏休みを迎える前（7月中旬）に、市内の大学、専門学校、高校、中学校を訪問し、交通事故防止に関する生徒指導の徹底を要請するほか、意見交換等を行う。
	交通安全農協訪問	帯広市交連協、警察	・毎年、農作物の輸送繁忙期（9月）に、市内の2農協（川西・大正）を訪問し、交通事故防止に関する要請を行う。
高齢者を対象とした活動	老人クラブ交通安全推進員制度	警察、帯広市老連	・単位老人クラブ毎に交通安全推進員を依頼し、クラブ員の交通安全意識向上、マナーの実践を図る。 ・年1回、推進員を対象に研修会を実施する（署の講話など）。
	高齢者無事故運動	警察、帯広市老連	・単位クラブで参加することにより交通安全意識向上を図る狙いで実施。（8月～10月の3ヶ月間、「交通ルールを守った」や「夜出かけるときは反射材を身に着けた」などのポイントで、各会員が達成度を自己診断する運動。優秀な成績の団体を表彰する。）
	高齢者ドライビング体験会	帯広市交連協、帯広市安協	・自家用車や教習車による自動車学校コースの走行や、運転シミュレーター・各種検査等を通じて、運転技能や反射神経等の自己確認をすることにより、交通事故の未然防止に役立てる。
	高齢者交通安全研修会（高齢者交通安全パークゴルフ大会含む）	帯広市交連協、帯広市安協	・交通安全啓発運動の一環として、高齢者の交通安全意識を高揚し交通事故の未然防止を図るため、研修を実施（署の講話など）。パークゴルフは、高齢者がより参加しやすい環境を整えるため併せて実施する。
	高齢者家庭訪問活動	帯広市交連協	・地域の交通安全推進員が高齢者の家庭を訪問し、夜光反射材の配布や貼付を行う（9～11月）。
	商業施設前における啓発活動（高齢者指導の日）	警察、帯広市交連協、帯広地推	・大型スーパーの入口前にて、高齢者に夜光反射材や啓発チラシの配布を行う。
	金融機関に協力いただく高齢者家庭訪問活動	帯広地推、金融機関	・金融機関職員による得意先回りの際に、高齢者に夜光反射材とリーフレットを配布する。

（資料：市安心安全推進課）

### 3 救助・救急活動の状況

#### (1) 救急業務実施体制の状況

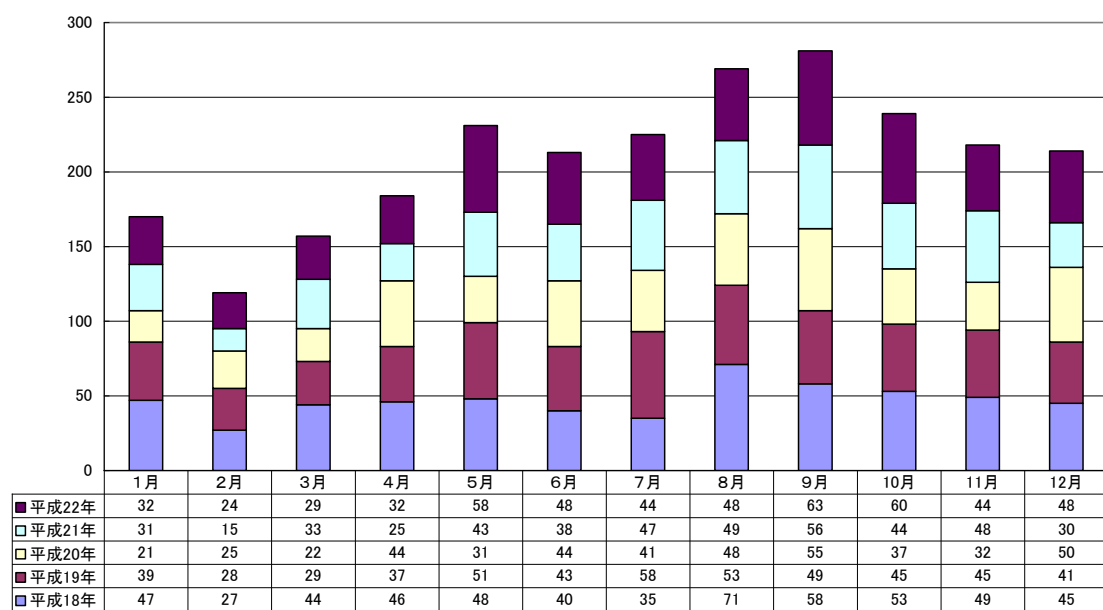
市の救急隊員数及び救急自動車保有台数の推移は、次のとおりです。

	救急自動車台数	救急隊員数(人)
平成18年	5	70
平成19年	5	80
平成20年	5	76
平成21年	5	76
平成22年	5	77

(資料：市消防本部)

交通事故に伴う救急業務活動の推移は、次のとおりで、出動件数は平成18年から平成20年まで減少傾向にありましたが、平成21年から増加に転じています。8月と9月に件数が増える傾向にあります。

交通事故に伴う救急業務活動の推移(出動件数)



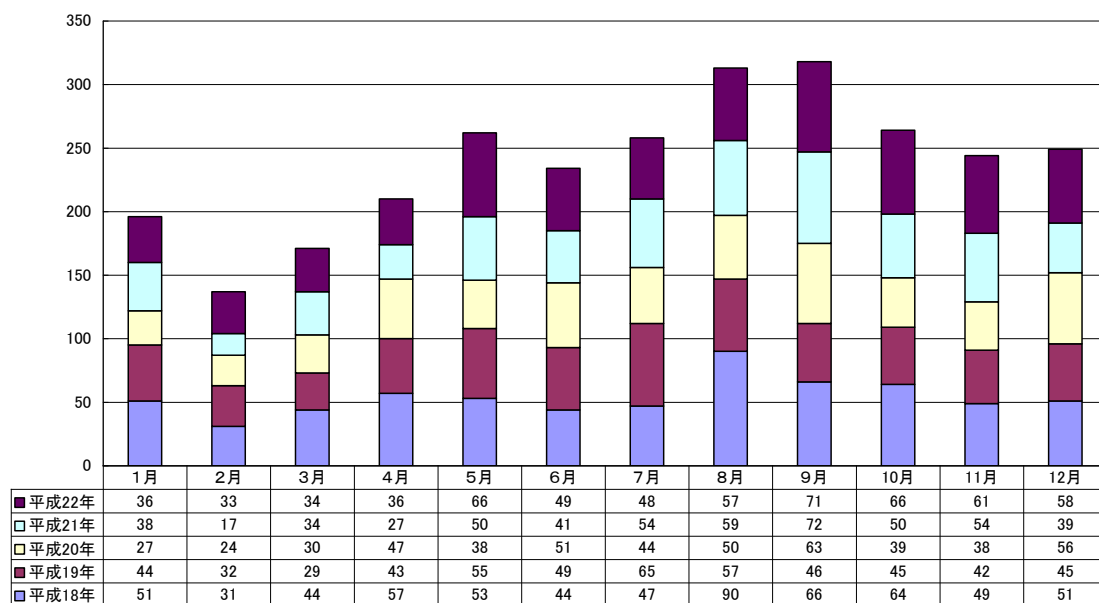
(資料：市消防本部)

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
出動件数	563	518	450	459	530

(資料：市消防本部)

搬送人員は、平成18年から平成20年まで減少傾向にありましたが、平成21年から増加に転じ、平成22年は平成21年に比べてさらに80人増加しています。8月と9月に人数が増える傾向にあります。

交通事故に伴う救急業務活動の推移(搬送人員)



(資料:市消防本部)

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
搬送人員	647	552	507	535	615

(資料:市消防本部)

市消防で行った普通救命・一般救急講習は、次のとおりです。

	平成18年		平成19年		平成20年		平成21年		平成22年	
	件数	参加者数	件数	参加者数	件数	参加者数	件数	参加者数	件数	参加者数
普通救命講習	39	1,024	21	730	35	863	45	1,112	67	1,340
一般救急講習	117	3,902	141	6,173	125	4,971	126	5,235	97	5,524

(資料:市消防本部)

## (2) 救急医療機関の状況

### ア 救急告示病院の状況

救急隊により搬送される傷病者に対し医療を行う医療機関として、救急告示病院があります。市内の告示医療機関は、帯広第一病院、帯広厚生病院、帯広協会病院、開西病院、協立病院、北斗病院、黒澤病院及び国立病院機構帯広病院の合計8箇所となっています。

### イ 救命救急センター等の整備

交通事故の発生状況にかんがみ、救急医療の確保を図るため、救急病院の機能充実を図るとともに、頭部損傷等の重篤救急患者に対し、救命医療を行う救命救急センター運営への支援など、各種施策を推進しています。

初期救急医療	夜間急病センター	1箇所
	在宅当番医制	全市域
二次救急医療	病院群輪番制	全市域
三次救急医療	救命救急センター	1箇所

### ウ 血液事業の現況

市民の献血に対する理解と協力が得られるよう、関係機関と連携して年間を通じて市民への広報活動等を行うほか、減少している若年層の献血者や血液が不足する冬期間の献血者を確保するため、「北海道はたちの献血キャンペーン」等を通じて、普及啓発に努めています。市内における血液センター、移動献血車の配置状況及び献血及び供給状況の推移は次のとおりです。

(血液センター)

北海道釧路赤十字血液センター帯広出張所 献血ルーム  
(東7条南9丁目13番地4号)

(移動献血車) 1台

(献血及び供給状況)

	献血者数(人)	
	200ml	400ml
平成18年度	3,302	7,694
平成19年度	2,358	8,644
平成20年度	2,251	8,756
平成21年度	1,848	9,257
平成22年度	2,105	9,264

(資料:北海道釧路赤十字血液センター帯広出張所)

## 4 被害者対策の状況

### (1) 市民相談室

市では、昭和 35 年に市民相談室を設置して以来、市民の日常生活における様々な悩み事や心配事の相談を受け、問題解決のための適切な助言に努めています。

なお、交通事故による損害賠償の額が適正かどうか、また、示談の仕方が知りたいなどの専門的な相談の場合、道の行う交通事故巡回相談を紹介しています。紹介実績と巡回相談の件数は、それぞれ次のとおりです。

市民相談室において巡回相談を紹介した件数

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
交通事故	38件	40件	33件	27件	16件

(資料：市市民活動推進課)

十勝総合振興局巡回交通相談件数

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度
巡回相談	52件	44件	24件	28件	25件

(資料：十勝総合振興局)

### (2) 市民交通傷害保険事業の廃止

市民交通傷害保険事業については、平成 21 年度で条例を廃止し、平成 22 年度から新たな申し込み受付を中止しました。一般の民間保険商品の充実等に伴う本保険の加入数の減少を背景として、引受保険会社から「平成 21 年度限りで廃止」の意向が示されたため、市では、各社に引受を依頼しましたが、新たな引受先を見出せなかったものです。保険金の支払いは平成 23 年度末まで行っています。なお、廃止決定後は、以下により市民周知を実施しました。

- 1) 市ホームページへの掲載
- 2) 広報おびひろへの掲載
- 3) 交連協だよりへの折込文書
- 4) 平成 21 年度加入者に対する周知ハガキ送付

## 5 踏切の状況

踏切の状況は、次のとおりです。

(再掲 7 P)

踏切名	道 路	保安設備の状況	備 考
10号団地踏切	市道西10号南線(栄通)	遮断機(4)・警報機(4)・セーフティポール(6) 踏切支障報知装置手押し(2)・特殊信号発光機(2)	歩道片側 立体交差化(アンダーパス)は事業計画未定
西11号踏切	市道西11号南甲線	遮断機(4)・警報機(4)・セーフティポール(4) 踏切支障報知装置手押し(2)・特殊信号発光機(2) 大型支障物検知装置(1)	歩道両側
A団地踏切	道道川西芽室音更線(西帯通)	遮断機(4)・警報機(4)・セーフティポール(4) 踏切支障報知装置手押し(2)・特殊信号発光機(2)	歩道両側 立体交差化(オーバースタック)は事業計画未定
B団地踏切	市道西14号南乙線	遮断機(4)・警報機(4)・セーフティポール(4) 踏切支障報知装置手押し(2)・特殊信号発光機(2)	歩道片側

(資料：JR北海道、市都市計画課)

## V 用語解説

項目	用語	ページ	解説
第1章 計画の概要			
1 計画の目的	交通安全対策基本法	1p	交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の利用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的として昭和45年に制定された。
	交通事故	1p	道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路において、車両等及び列車の交通によって起こされた事故で、人の死亡又は負傷を伴うもの（人身事故）をいう。
3 計画の基本的な考え方	死者数	1p	交通事故の発生から、24時間以内に死亡した死者数をいう。
4 計画の位置付け	第六期帯広市総合計画	2p	地方分権がすすむ時代において、地域の意思と責任に基づき、市民協働による自主・自立のまちづくりをすすめる指針として策定したもので、都市像やまちづくりの目標、その実現のために取り組む政策・施策などを示している。 計画期間は平成22～31年度。
5 交通事故の推移と発生状況	致死率	2p	致死率＝死者数÷交通事故（人身事故）の件数×100
第2章 計画目標	帯広市交通安全推進委員連絡協議会	3p	帯広市民の交通安全思想の普及啓発を図り、日常生活に密着した交通安全意識を高めるため、市民ぐるみの運動として関係機関、団体と協力して交通事故の未然防止に努め、もって安全で豊かな郷土建設に資することを目的として、昭和43年に設立されたボランティア団体。 市内各町内会から推薦された交通安全担当役員（交通安全推進委員）及び本会の目的に賛同される個人又は団体で構成される。 帯広市市民活動部安心安全推進課が事務局を務める。
第3章 交通事故のない社会を目指して			
I 交通事故のない社会の実現のため重視する視点	高齢者	4p	65歳以上のものをいう。
	ユニバーサルデザイン	5p	年齢、性別、身体的能力、障害の有無、国籍など、人のもつさまざまな違いによる支障を感じることなく、できる限り多くの人にとって安全、安心、快適に利用できるように、まち・もの・環境などをデザインすること。



	バリアフリー	5p	お年寄りやからだの不自由な人のために、生活の支障がないように、今あるバリア（障壁）をなくすという考え方。
	生活道路	7p	日常生活において最も身近な、住宅街や商店街の道路のことをいい、幹線道路や補助幹線道路（道路網の中で、幹線道路を補う道路）以外の道路。
	幹線道路	7p	道路網のうちでも主要な骨格をなし、都市に出入りする交通及び都市の住宅地、工業地、業務地等の相互間の交通を主として受け持つ道路。
	大型支障物検知装置	7p	踏切内の支障物を自動的に検知し、その状態を自動的に列車や駅などに通報する保安装置。
II 交通安全対策	道路標識の高輝度化	9p	夜間における交通の安全と走りやすい交通環境を確保するため、夜間に点滅発光する自発光式道路標識や反射率の高い道路標識を設置すること。
	高規格幹線道路	9p	自動車の高速交通の確保をはかるための、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路。
	帯広市地域防災計画	11p	市民の生命、身体及び財産を災害から保護することを目的に、地域における防災に関し予防、応急、復旧等の災害対策を確立するとともに、防災関係機関の機能を整理し、取るべき措置を定めた計画。
	ドット線	12p	道路交通法に基づく規定の中で、信号のない交差点で優先とされる幹線道路から出る路側線に点線（ドット線）を付け（ペイント）、見分けにくい優先路線を解りやすく指示しているもの。
	視線誘導標	12p	車道の側方に沿って道路線形等を明示し、運転者の視線誘導を行う施設。
	交差点クロスマーク	12p	原則として、中央線のない道路が交差する十型・T型交差点で、道路の交差が道路の状況により不明確な場合に、交差点クロスマークを設置し交通安全を確保するもの。
	交通安全教育指針	12p	道路交通法第108条の28第1項の規定に基づき、交通安全教育に関する指針を定めたもの。
	帯広市交通指導員	12p	幼児・児童・高齢者等を対象としてさまざまな場所・機会に、交通安全教育及び意識の高揚などを目的とした交通安全教室を開催している。現在の帯広市交通指導員は6名。
	地域子育て支援センター	13p	市内保育所と地域の人たちが協力しながら、育児の悩み、不安などに対してもに考え、いろいろな援助をする施設。0歳から就学前のこどもとその保護者が参加できる。
	児童保育センター	13p	小学校1年生から3年生までのうち、保護者が仕事や病気などの理由により、放課後や長期休暇期間（春夏冬休み）に家庭で保育ができないこどもを保育する施設。
	老人クラブ交通安全推進員	14p	高齢者の交通事故防止を目的として、老人クラブから推薦された交通安全担当役員が交通モラルやマナーの向上を図るため地域のお手伝いをする。

セーフティラリー北海道	16p	交通事故多発期に、無事故・無違反を目指すことによって安全運転意識を高め、交通事故防止を図ることを目的とした参加型交通安全運動。 運転免許保有者が、チーム又は個人で無事故・無違反を競いあう。
交通事故死ストップ 十勝百日作戦	16p	秋の行楽シーズンや農作物等の輸送繁忙期が重なることなどにより、交通量が増え、重大事故が多発する傾向にある9月から11月までの3ヶ月間において、十勝総合振興局が、市町村はじめ関係機関・団体と連携を図りながら、管内の住民に対して交通安全思想を普及し、運転者や歩行者が交通ルールとマナーを守ることで、悲惨な交通事故死を阻止することをねらった交通安全運動。
高齢運転者標識	16p	自動車免許を受けている人で70歳以上の人が、加齢に伴って生ずる身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときには、普通自動車の前面と後面の両方に付けて運転するように努めなければならない（道路交通法第71条の5第2項等）とされているマーク。
自転車安全利用五則	17p	平成19年7月11日中央交通安全対策会議交通対策本部決定による。 自転車の通行ルールの広報啓発の際に活用されることを目的としたもの。 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 ・飲酒運転・二人乗り・並進の禁止 ・夜間はライトを点灯 ・交差点での信号遵守と一時停止・安全確認 5 子どもはヘルメットを着用
T Sマーク	17p	自転車を安全に利用してもらうための制度で、自転車安全整備士が自転車を点検、整備して道路交通法上の普通自転車として確認をしたときに貼られるマーク。このマークが貼られている自転車には傷害及び賠償責任保険が付加される。
ハンドルキーパー運動	18p	（財）全日本安全協会が警察や関係機関の協力を得て実施する運動。自動車で飲食店に来て飲酒する場合に、お酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人が酒を飲まず、仲間を自宅まで送ることで、飲酒運転事故を防止することをねらった運動。
自動車アセスメント	19p	国土交通省と自動車事故対策機構が平成7年度より実施している。現在市販されている自動車の安全性能について、さまざまな試験による評価を行い、その結果について公表するもの。
ヒヤリ地図	19p	車や自転車が飛び出す危険性が高く、歩行者が「ヒヤリ」とすることが多い場所を地図に示したもの。

交通安全総点検	19p	市民や道路を利用する方など地域と行政が一体となった「誰もが安心して利用できる道路環境づくり」を行い、地域の交通安全確保を目指す運動。
自動体外式除細動器 (AED)	20p	コンピュータが心電図を自動解析し、必要に応じて音声指示でスイッチを押下することにより電氣的刺激(除細動)を与えることができる医療機器。
ドクターヘリ	20p	医師及び看護師が同乗し、救急現場から医療機関に搬送するまでの間に救命医療を行うヘリコプター。
初期救急医療体制	21p	在宅当番医(休日、夜間の急病に対し、当番により対応する医師)と夜間急病センター(夜間において、発熱や腹痛など初期症状の急病人を受け入れる医療機関)による体制。
第二次救急医療体制	21p	複数の病院の中で当番病院を決めて、入院や手術が必要な重症患者の受け入れを担当する体制。
第三次救急医療体制	21p	救命救急センター[第三次医療圏(道内6圏域)ごとに整備している、24時間体制で高度な救急医療を行う施設]による体制。