

第 11 次帯広市交通安全計画

令和 3 年 3 月
(令和 7 年 7 月 改訂)
帯広市

はじめに

車社会の急速な進展に伴い、昭和 20 年代から昭和 40 年代にかけて交通事故の死傷者数が著しく増加し、1970（昭和 45）年の交通事故死者数は史上最悪となるなど、交通安全の確保は大きな社会問題となりました。このため、国は、1970（昭和 45）年に交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）を制定し、これに基づき、本市においても 10 次にわたって交通安全計画を策定し、関係機関・団体等と連携を図りながら、様々な交通安全対策を実施してきました。

本市における交通事故発生件数は、2004（平成 16）年の 913 件をピークに、2019（令和元）年では 287 件と約 7 割減少し過去最少となりましたが、痛ましい交通事故を 1 件でも多く減少させることはもとより、高齢化の進行による高齢者及び高齢ドライバーの増加や、スマートフォンの普及に伴う「ながら運転」の増加など、時代の変化や新たな課題等に対応した取り組みが求められています。

こうした状況を踏まえ、交通事故のない社会を実現するためには、市民一人ひとりが高い交通安全意識を持ち、関係機関・団体等と連携しながら、引き続き交通安全対策全般にわたり、総合的に諸施策を推進していかなければなりません。

第 11 次帯広市交通安全計画は、交通安全対策基本法の規定に基づき、2021（令和 3）年度からの 6 年間に於いて本市が講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めるものです。

目 次

第1章	計画の概要	
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	1
第2章	交通事故の特徴と課題	
1	交通事故の特徴	2
2	交通事故のない社会の実現に向けた課題	11
第3章	交通安全計画における目標	
1	目標	12
2	取り組みの考え方	12
第4章	交通安全施策	
1	交通安全教育及び広報啓発活動の充実	13
2	交通環境の整備	19
3	救助・救急活動の充実	23
4	被害者支援の推進	24
第5章	計画の推進体制	
1	帯広市交通安全実施計画の策定	25
2	計画の推進体制	25
参考資料		
第11次	帯広市交通安全計画策定の経過	26

第 1 章 計画の概要

1 計画の目的

第 11 次帯広市交通安全計画（以下「本計画」という。）は、交通安全対策基本法¹に基づき、人命尊重の理念のもとに交通事故²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。

2 計画の期間

本計画の期間は、2021（令和 3）年度から 2026（令和 8）年度までの 6 年間とします。

3 計画の基本的な考え方

本計画は、これまで 10 次にわたる計画において進めてきた取り組みと成果を踏まえつつ、本市における交通事故の特徴や第 10 次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、交通安全の推進には、行政だけでなく、関係機関・団体や市民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り組みに参加するなど、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。

4 計画の位置付け

本計画は、交通安全対策基本法第 26 条に基づき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計画として第七期帯広市総合計画³に即して策定するものです。

¹ 交通安全対策基本法：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 1970（昭和 45）年に制定されたもの。

² 交通事故：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 第七期帯広市総合計画：健康、子育て、産業、環境、教育、防災など、市民生活に関する幅広い分野において、市民と市が力を合わせてまちづくりを進めていくための指針。（計画期間 2020（令和 2）年度～2029（令和 11）年度）

第2章 交通事故の特徴と課題

1 交通事故の特徴

(1) 全国、北海道、帯広市の交通事故発生件数、死者⁴数、負傷者数の推移

交通事故発生件数、死者数及び負傷者数は、全国、北海道、帯広市ともに減少傾向となっています。

本市の第10次計画期間内における自動車千台当たりの交通事故年間平均発生件数は約2.4件（全国5.5件・北海道2.8件）、同死傷者数は2.8人（全国6.8人・北海道3.3人）、運転免許保有者千人当たりの交通事故発生件数は3.0件（全国5.4件・北海道3.1件）、同死傷者数は3.4人（全国6.7人・北海道3.7人）となっています。

【全国・北海道・帯広市の交通事故発生件数等の推移】

（全国）

区 分	第9次平均	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	第10次平均
発生件数（件）	619,068	499,232	472,165	430,345	381,002	445,686
死者数（人）	4,325	3,904	3,694	3,532	3,215	3,586
負傷者数（人）	766,761	617,931	580,847	524,695	460,715	546,047
車両台数（台）	79,668,305	80,900,730	81,260,206	81,563,101	81,789,318	81,378,339
免許保有者数（人）	81,757,871	82,205,911	82,255,195	82,314,924	82,158,428	82,233,615
自動車千台当たりの発生件数（件）	7.8	6.2	5.8	5.3	4.7	5.5
自動車千台当たりの死傷者数（人）	9.7	7.7	7.2	6.5	5.7	6.8
免許保有者千人当たりの発生件数（件）	7.6	6.1	5.7	5.2	4.6	5.4
免許保有者千人当たりの死傷者数（人）	9.4	7.6	7.1	6.4	5.6	6.7

（北海道）

区 分	第9次平均	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	第10次平均
発生件数（件）	13,697	11,329	10,815	9,931	9,595	10,418
死者数（人）	184	158	148	141	152	150
負傷者数（人）	16,337	13,489	12,673	11,494	11,046	12,176
車両台数（台）	3,679,279	3,727,506	3,747,151	3,764,121	3,774,027	3,753,201
免許保有者数（人）	3,385,707	3,380,691	3,372,541	3,362,940	3,342,775	3,364,737
自動車千台当たりの発生件数（件）	3.7	3.0	2.9	2.6	2.5	2.8
自動車千台当たりの死傷者数（人）	4.5	3.7	3.4	3.1	3.0	3.3
免許保有者千人当たりの発生件数（件）	4.0	3.4	3.2	3.0	2.9	3.1
免許保有者千人当たりの死傷者数（人）	4.9	4.0	3.8	3.5	3.3	3.7

（帯広市）

区 分	第9次平均	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	第10次平均
発生件数（件）	450	398	347	347	287	345
死者数（人）	5	3	5	3	4	4
負傷者数（人）	501	461	379	389	317	387
車両台数（台）	137,843	140,635	141,705	142,432	142,922	141,924
免許保有者数（人）	114,558	115,527	115,495	115,490	115,133	115,411
自動車千台当たりの発生件数（件）	3.3	2.8	2.4	2.4	2.0	2.4
自動車千台当たりの死傷者数（人）	3.7	3.3	2.7	2.8	2.2	2.8
免許保有者千人当たりの発生件数（件）	3.9	3.4	3.0	3.0	2.5	3.0
免許保有者千人当たりの死傷者数（人）	4.4	4.0	3.3	3.4	2.8	3.4

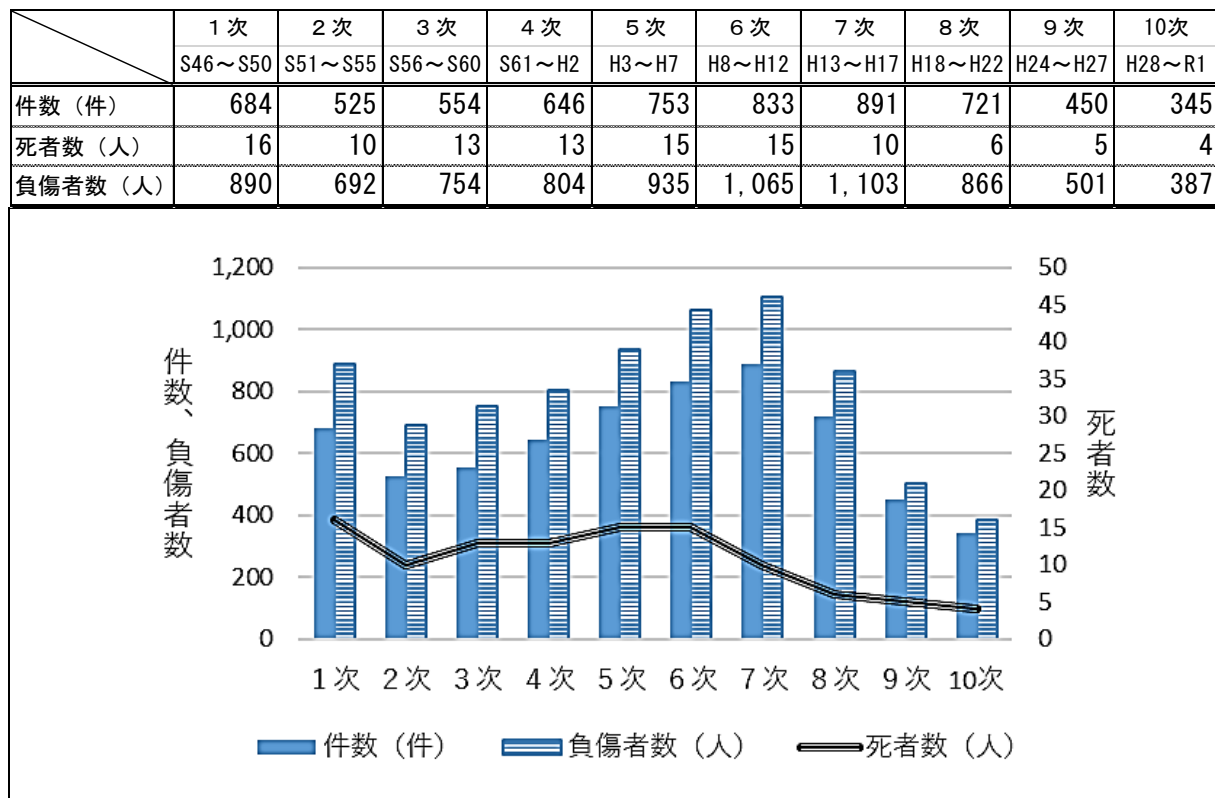
（資料：十勝総合振興局、帯広警察署、札幌運転免許試験場、帯広運輸支局、軽自動車検査協会）

⁴ 死者：交通事故によって、発生から24時間以内に亡くなった人をいう。

（２）第１次から第１０次までの各計画期間における交通事故年間平均発生件数等

第１次から第１０次までの各計画期間において本市で発生した交通事故年間平均発生件数等を比較すると、発生件数は第７次計画期間（２００１（平成１３）年度～２００５（平成１７）年度）をピークに減少しています。第１０次計画では、「交通事故発生件数」「死者数」「負傷者数」全てにおいて最小となりました。

【第１次計画から第１０次計画における交通事故年間平均発生件数等の推移】



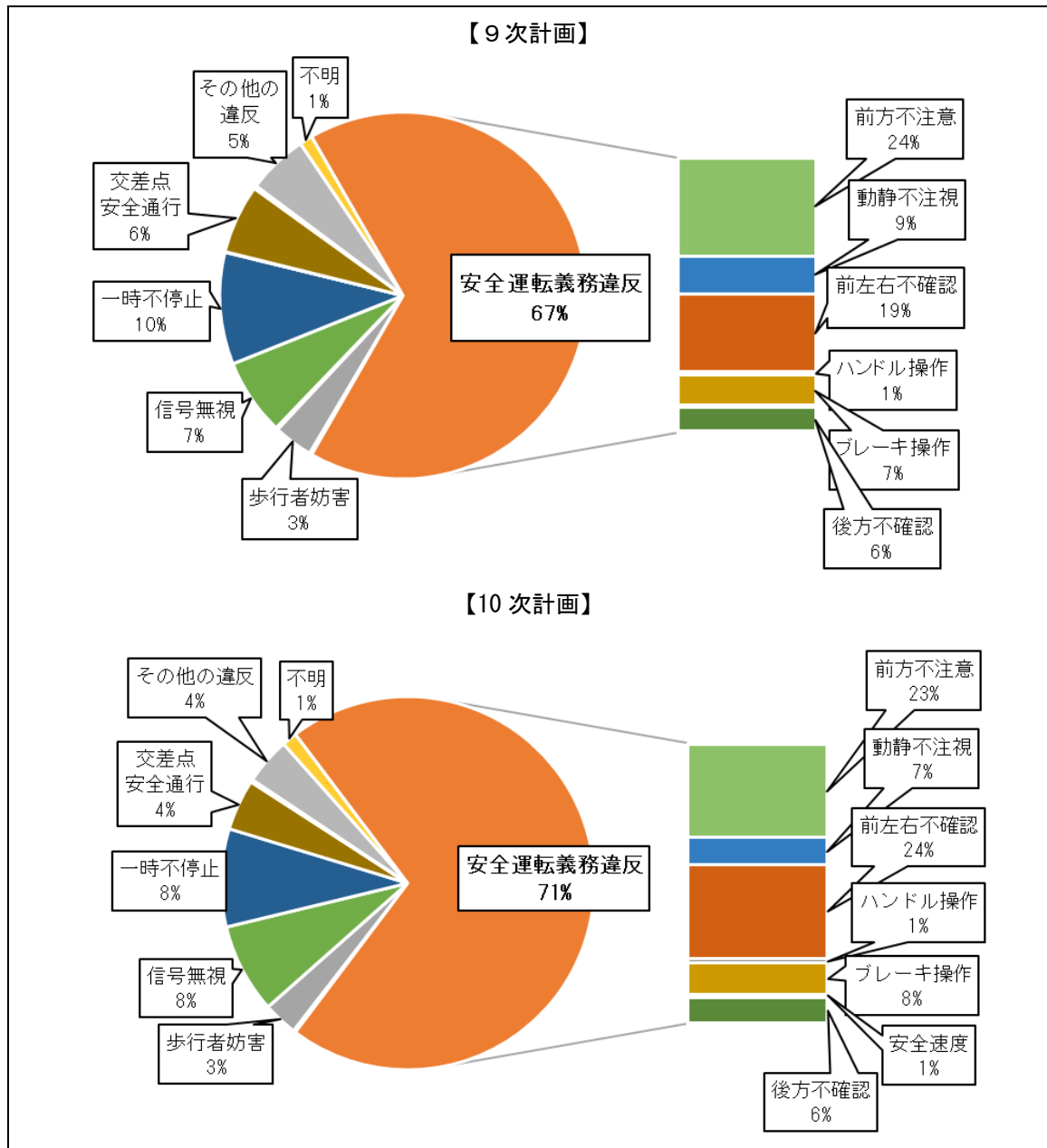
（資料：十勝総合振興局）

(3) 帯広市で発生した交通事故の特徴

① 運転者の不注意による事故が多い

第一当事者⁵の法令違反別の発生件数は、第9次計画及び第10次計画ともに自動車運転者の「安全運転義務違反」によるものが最も多く、いずれも全体の約70%を占めており、そのうち「前方不注意」や「前左右不確認」が多くなっています。

【第一当事者の違反別年間平均発生件数の割合】 ※端数処理により合計に誤差が生じる場合があります



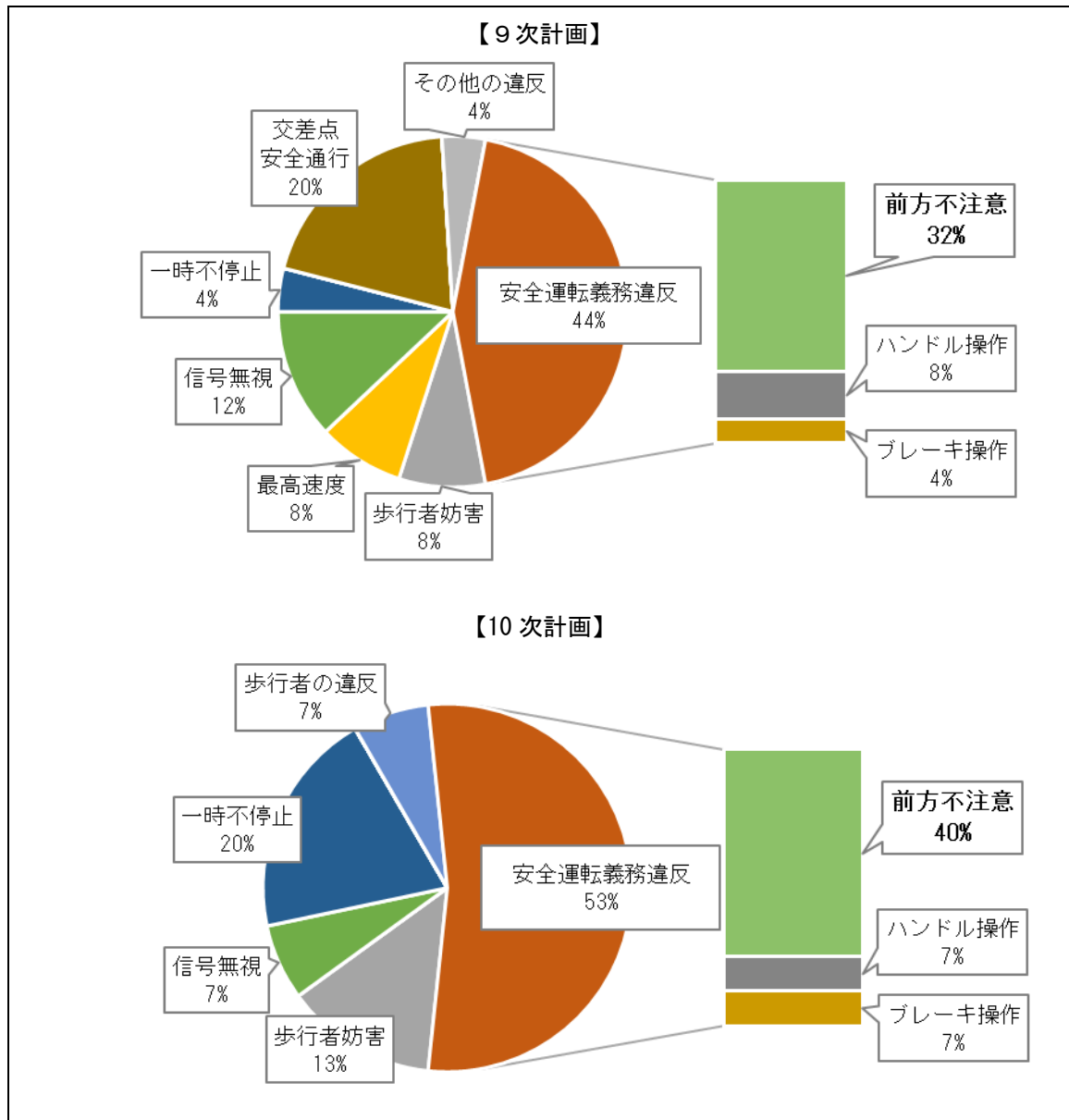
(資料：十勝総合振興局)

⁵ 第一当事者：最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、過失が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。

また、死者数についても「前方不注意」によるものが第9次計画では32%、第10次計画では40%と最も多くなっています。

運転者の不注意による事故が多い傾向は、第9次計画から第10次計画にかけて大きな変化はありません。

【第一当事者の違反別年間平均死者数の割合】※端数処理により合計に誤差が生じる場合があります



(資料：十勝総合振興局)

【第一当事者の違反別年間平均発生件数等】※端数処理により合計に誤差が生じる場合があります

		酒 酔 い	通行区分	歩 行 者 妨 害	最高速度	過労運転	信号無視	一時不停止	車間距離	踏 切	
9次 平均	件 数 (件)	0.8	0.2	15.6	0.6	0.2	30.4	44.4	0.2	0.0	
	死 者 数 (人)	0.0	0.0	0.4	0.4	0.0	0.6	0.2	0.0	0.0	
	負傷者数 (人)	1.0	0.2	16.4	0.4	0.6	38.0	50.2	0.2	0.0	
10次 平均	件 数 (件)	0.3	0.5	10.3	0.0	0.0	26.8	29.3	0.0	0.0	
	死 者 数 (人)	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.3	0.8	0.0	0.0	
	負傷者数 (人)	0.5	0.5	9.8	0.0	0.0	31.3	32.8	0.0	0.0	
		交 差 点 安全通行	交 差 点 徐 行	右 折	左 折	整備不良	安全運転 義務違反	そ の 他 の 違 反	不 明	歩 行 者 の 違 反	合 計
9次 平均	件 数 (件)	27.4	0.4	0.4	0.4	0.0	299.6	24.0	5.2	0.0	449.8
	死 者 数 (人)	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.2	0.2	0.0	0.0	5.0
	負傷者数 (人)	29.0	0.8	0.6	0.6	0.0	331.2	26.4	5.6	0.0	501.2
10次 平均	件 数 (件)	15.3	0.3	0.0	0.3	0.3	242.5	14.0	4.5	0.8	344.8
	死 者 数 (人)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.3	3.8
	負傷者数 (人)	17.0	0.3	0.0	0.3	0.3	274.8	14.3	4.5	0.5	386.5

		前 方 不 注 意	動 静 不 注 視	前 左 右 不 確 認	ハ ン ド ル 操 作	ブ レ ー キ 操 作	安 全 速 度	後 方 不 確 認	そ の 他
9次 平均	件 数 (件)	107.0	41.2	84.2	4.4	32.6	1.8	26.2	2.2
	死 者 数 (人)	1.6	0.0	0.0	0.4	0.2	0.0	0.0	0.0
	負 傷 者 数 (人)	125.0	45.8	88.4	4.6	34.6	1.8	28.8	2.2
10次 平均	件 数 (件)	81.0	24.3	81.5	3.8	27.5	2.0	22.0	0.5
	死 者 数 (人)	1.5	0.0	0.0	0.3	0.3	0.0	0.0	0.0
	負 傷 者 数 (人)	92.0	30.3	91.3	4.0	30.8	2.3	23.8	0.5

(資料：十勝総合振興局)

② 交通事故の減少率は世代間でばらつきがある

第9次計画と比較すると交通事故発生件数は減少していますが、20歳代の減少率が39.1%と高くなっている一方で、50歳代の減少率は6.7%と低くなっているなど、減少率は世代間でばらつきが生じています。

【第一当事者の年齢層別年間平均発生件数等】※端数処理により合計に誤差が生じる場合があります

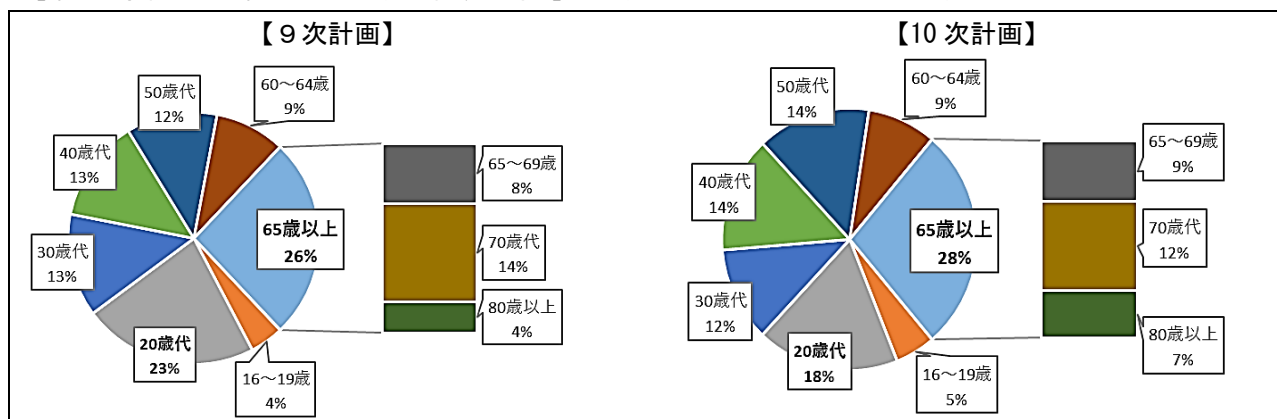
		自 動 車 運 転 中											自 動 車 運 転 中 以 外			合 計
		16～19歳	20歳代		30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	高 齢 者				歩 行 者	自 転 車	そ の 他 不 明	
		16～19歳	20～24歳	25～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳以上				
9次 平均	件数 (件)	19.2	56.6	43.6	58.8	58.6	52.0	40.4	36.4	33.4	26.6	18.8	0.0	0.0	5.4	449.8
	死 者 数 (人)	0.0	0.4	0.6	1.0	1.0	0.0	0.8	0.4	0.2	0.4	0.2	0.0	0.0	0.0	5.0
	負 傷 者 数 (人)	22.4	66.4	48.4	64.8	64.0	57.2	43.2	40.8	36.0	31.0	21.2	0.0	0.0	5.8	501.2
10次 平均	件数 (件)	17.3	36.8	24.3	39.5	48.5	48.5	29.5	28.8	24.0	18.3	22.5	0.8	1.8	4.5	344.8
	死 者 数 (人)	0.0	0.3	0.3	0.8	1.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.3	0.0	0.0	3.8
	負 傷 者 数 (人)	20.8	42.0	27.3	46.5	52.5	57.5	31.5	31.5	25.5	20.5	24.3	0.5	1.8	4.5	386.5
件数の減少率		-10.2%	-39.1%		-32.8%	-17.2%	-6.7%	-27.0%			-18.8%					

(資料：十勝総合振興局)

③ 高齢者の被害者及び加害者が多い

年齢層別の発生件数をみると、第9次計画及び第10次計画ともに65歳以上の高齢者が第一当事者となる事故が最も多く、第9次計画では26%、第10次計画では28%を占めています。

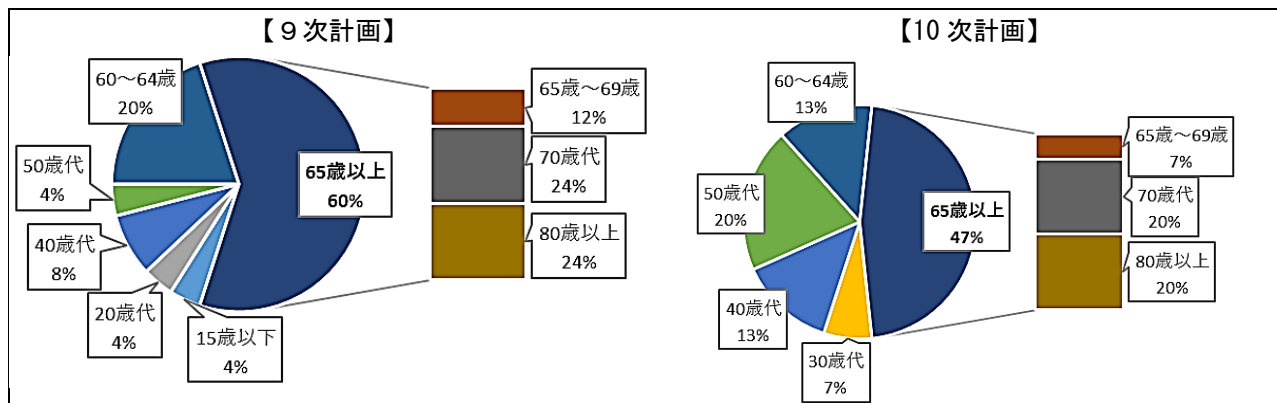
【第一当事者の年齢層別年間平均発生件数の割合】※端数処理により合計に誤差が生じる場合があります



(資料：十勝総合振興局)

また、死者数は65歳以上の高齢者が第9次計画では60%、第10次計画では47%となっており、ともに最も多くなっています。

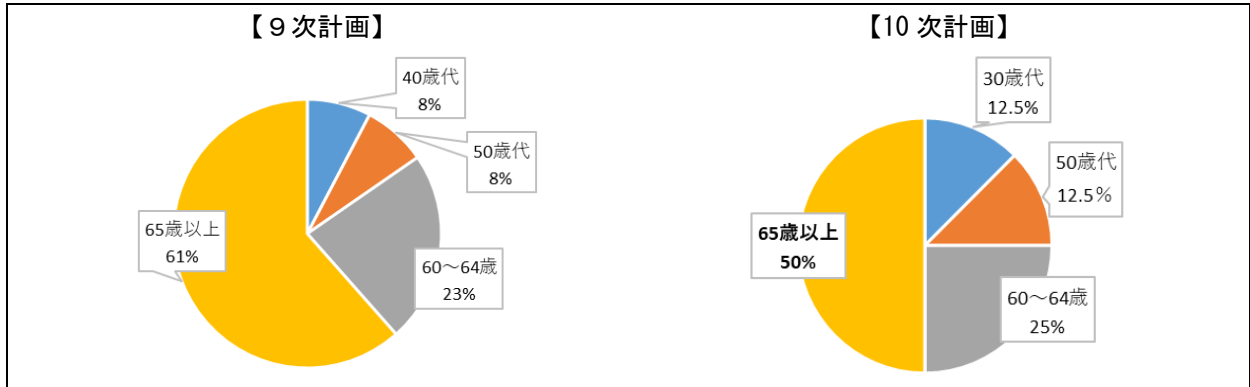
【年齢層別の年間平均死者数の割合】※端数処理により合計に誤差が生じる場合があります



(資料：十勝総合振興局)

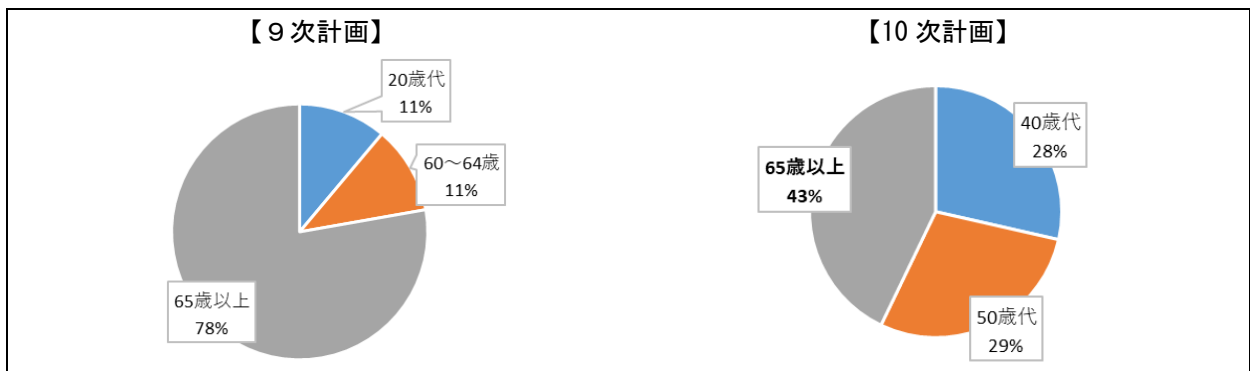
状態別の年齢別死者数を見ると、歩行中の死者数に占める高齢者の割合は、第9次計画では61%、第10次計画では50%となっているほか、自動車乗車中の死者数に占める高齢者の割合は、第9次計画では78%、第10次計画では43%となっており、割合は減少しているものの、依然として他の世代よりも多くなっています。

【歩行中の年齢層別年間平均死者数の割合】



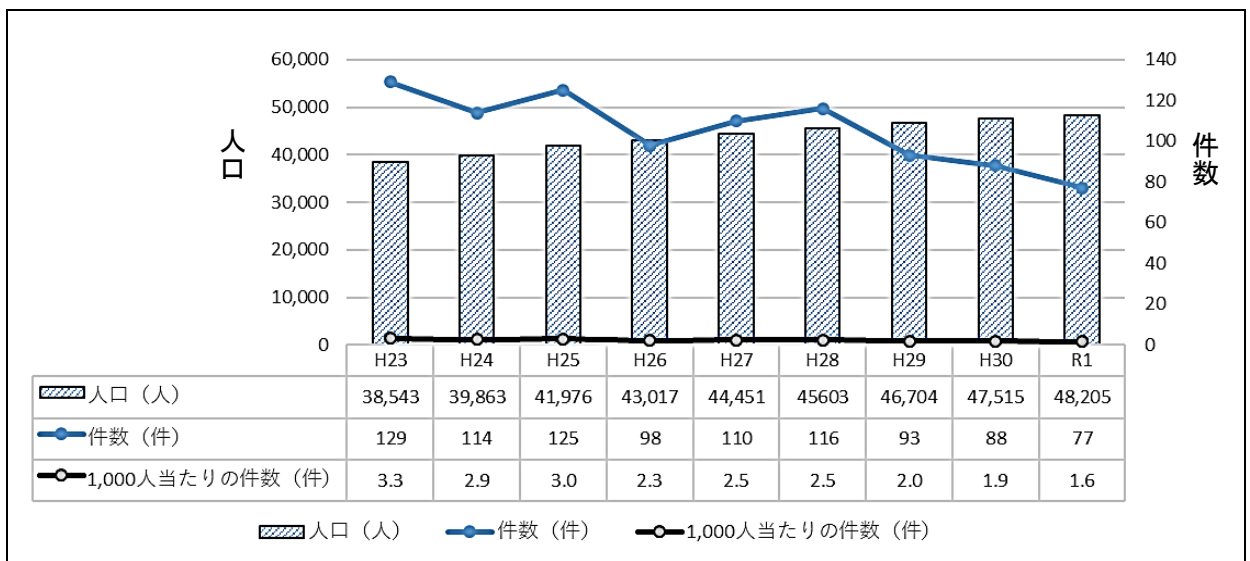
(資料：十勝総合振興局)

【自動車乗車中の年齢層別年間平均死者数の割合】



(資料：十勝総合振興局)

【65歳以上の人口と交通事故発生件数の推移】



(資料：十勝総合振興局、市戸籍住民課)

④ 市街地と交差点における事故が多い

交通事故のほとんどは市街地で発生しており、第10次計画では市街地における事故が全体の94%を占めています。また、市街地の交差点における事故が65%を占め、特に信号機のある交差点における事故が最も多くなっています。

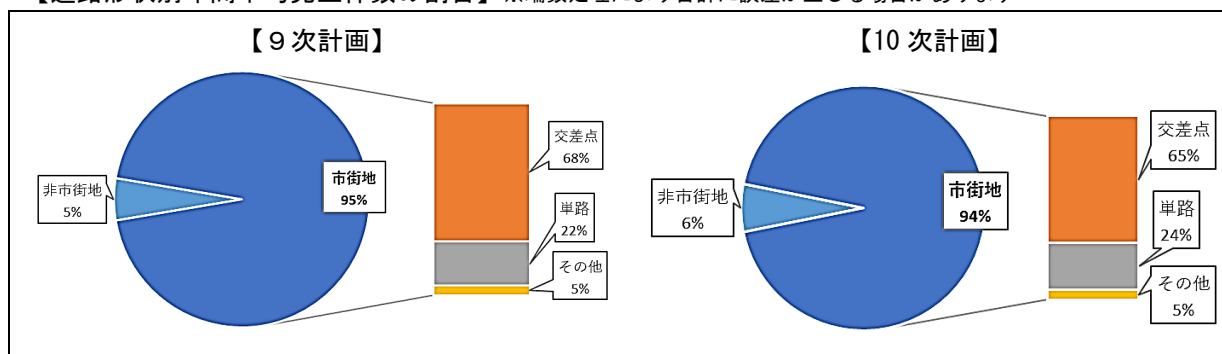
【道路形状別年間平均発生件数等】※端数処理により合計に誤差が生じる場合があります

		市街地							非市街地							合 計		
		交 差 点			単 路			小 計	交 差 点			単 路			小 計			
		交 差 点	差 点 付 近	計	トンネル	カーブ	そ の 他		交 差 点	差 点 付 近	計	トンネル	カーブ	そ の 他				
		件 数 (件)	死 者 数 (人)	負 傷 者 数 (人)														
9次 平均	件 数 (件)	222.6	84.8	307.4	0.4	1.0	98.2	21.2	428.2	8.6	2.6	11.2	0.0	0.4	9.0	1.0	21.6	449.8
	死 者 数 (人)	2.8	0.8	3.6	0.0	0.0	0.6	0.0	4.2	0.4	0.0	0.4	0.0	0.0	0.4	0.0	0.8	5.0
	負 傷 者 数 (人)	246.0	92.2	338.2	0.4	1.8	108.6	23.6	472.6	11.2	2.6	13.8	0.0	0.4	13.4	1.0	28.6	501.2
10次 平均	件 数 (件)	173.5	47.3	220.8	0.0	0.5	81.5	18.0	320.8	11.5	2.8	14.3	0.3	0.0	8.3	1.3	24.0	344.8
	死 者 数 (人)	1.5	0.8	2.3	0.0	0.0	0.5	0.0	2.8	1.0	0.0	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	3.8
	負 傷 者 数 (人)	192.3	52.3	244.5	0.0	0.5	93.0	19.8	357.8	13.8	3.0	16.8	0.3	0.0	10.5	1.3	28.8	386.5

		市街地							非市街地							合 計		
		交 差 点			交 差 点 付 近			小 計	交 差 点			交 差 点 付 近			小 計			
		信号あり	一停あり	施設なし	信号あり	一停あり	施設なし		信号あり	一停あり	施設なし	信号あり	一停あり	施設なし				
		件 数 (件)	死 者 数 (人)	負 傷 者 数 (人)														
9次 平均	件 数 (件)	130.2	52.8	39.6	64.0	2.6	18.2	120.8	428.2	1.8	5.2	1.6	2.2	0.0	0.4	10.4	21.6	449.8
	死 者 数 (人)	1.6	0.0	1.2	0.2	0.0	0.6	0.6	4.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.8	5.0
	負 傷 者 数 (人)	145.8	58.2	42.0	69.8	3.0	19.4	134.4	472.6	2.6	6.6	2.0	2.2	0.0	0.4	14.8	28.6	501.2
10次 平均	件 数 (件)	105.0	39.8	28.8	37.5	2.0	7.8	100.0	320.8	4.3	4.0	3.3	1.8	0.3	0.8	9.8	24.0	344.8
	死 者 数 (人)	0.8	0.3	0.5	0.3	0.0	0.5	0.5	2.8	0.3	0.5	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	3.8
	負 傷 者 数 (人)	119.8	41.8	30.8	42.3	2.3	7.8	113.3	357.8	5.5	4.8	3.5	2.0	0.3	0.8	12.0	28.8	386.5

(資料：十勝総合振興局)

【道路形状別年間平均発生件数の割合】※端数処理により合計に誤差が生じる場合があります

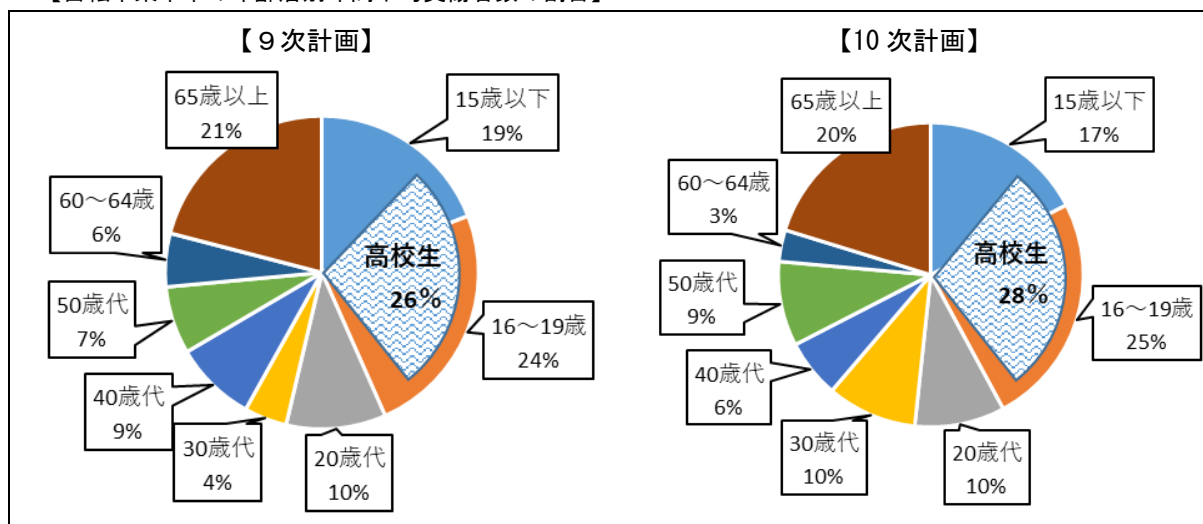


(資料：十勝総合振興局)

⑤ 自転車乗車中の負傷者は高校生が多い

自転車乗車中の負傷者数を見ると、高校生の割合が最も多く、第9次計画では26%、第10次計画では28%となっています。高校生を含む20歳未満の負傷者数を合わせると、全体の40%以上を占めています。

【自転車乗車中の年齢層別年間平均負傷者数の割合】



(資料：十勝総合振興局)

⑥ 重傷者⁶数はほぼ横ばい

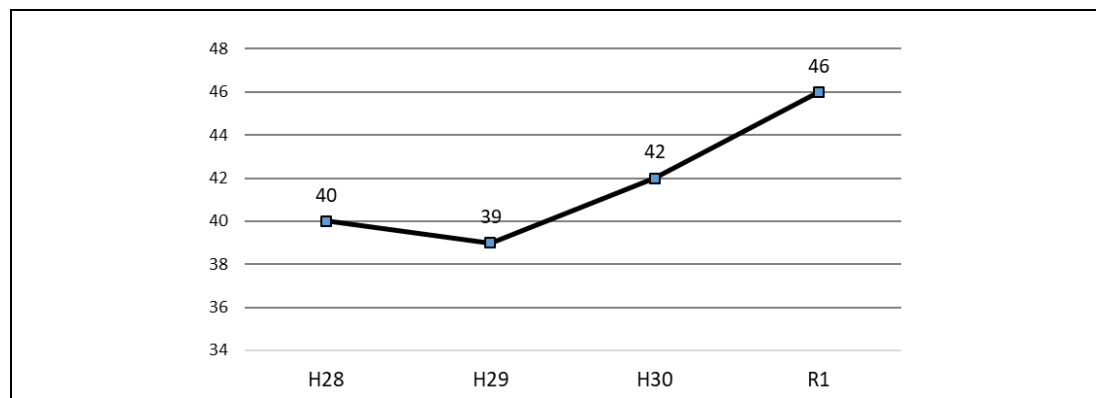
交通事故の発生件数や負傷者数は減少傾向にある一方で、交通事故による年間平均重傷者数は第9次計画では45人、第10次計画では42人とほぼ横ばいとなっています。また、第10次計画期間内ではやや増加しています。

【年間重傷者数等の推移】

	9次平均	H28	H29	H30	R1	10次平均
重傷者数 (人)	45	40	39	42	46	42
重傷件数 (件)	42	37	39	41	40	39

(資料：十勝総合振興局)

【第10次計画期間における交通事故重傷者数の推移】



(資料：十勝総合振興局)

⁶ 重傷者：交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要する者のことをいう。

2 交通事故のない社会の実現に向けた課題

(1) 市民の交通安全意識の一層の向上

本市における交通事故の発生件数は減少傾向にありますが、交通事故の原因は運転者の不注意による「前方不注意」や「前左右不確認」などの「安全運転義務違反」が約70%を占め、この傾向は第9次計画から大きな変化はありません。

また、第9次計画と第10次計画の年齢層別の交通事故発生件数を比較すると、全体としては減少していますが、現役世代として自動車を運転する機会が多い40歳代や50歳代等の減少率が低いなど、世代間でばらつきがみられます。

さらに、交通事故における被害者及び加害者はいずれも高齢者の割合が最も多くなっています。これは、高齢化の進行に伴う高齢者人口や高齢ドライバーの増加に加え、加齢による身体機能及び認知機能の低下が運転や歩行などに影響を及ぼしていることなどが要因と考えられます。

このほか、自転車乗車中の負傷者の28%を占めている高校生をはじめとして、自転車の並走や歩道通行、スマートフォン等を操作しながらの乗車など、交通ルールや交通マナーに違反する行動が見られます。

これらの実態を踏まえ、各年齢層に対応した切れ目のない交通安全教育や啓発活動を通し、市民の交通安全意識をより一層高めていく必要があります。

(2) 安全な交通環境の整備

本市の交通事故は、自動車、自転車や歩行者などが輻輳し、事故が起こりやすい環境にある市街地の信号機のある交差点で多く発生しており、誰もが安全に通行できる道路環境の整備に努めていく必要があります。

また、高齢者の交通事故の減少に向け、関係機関等と連携しながら、先端技術を搭載した自動車の普及啓発等により高齢ドライバーの交通事故防止や、運転免許を返納した高齢者の移動の支援が必要です。

このほか、各学校の周辺や通学路、未就学児の移動経路などにおいては、交通事故を未然に防ぐため、危険箇所の点検を定期的に行うなど、市民や関係機関等と協力しながら、子どもたちの安全を確保していく必要があります。

(3) 交通事故発生後の迅速かつ的確な対応

交通事故による被害を最小限に抑え、死者や重傷者を減少させるためには、交通事故発生後の迅速な救助・救急活動が重要となります。また、交通事故被害者は交通事故により身体的・精神的に多大なダメージを受けていることから、交通事故被害者等の相談活動や適切な支援に取り組む必要があります。

第3章 交通安全計画における目標

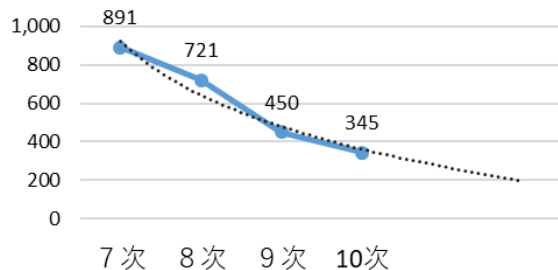
1 目標

本市における交通事故は減少傾向にあります。さらに交通事故を減少させ、最終的には交通事故のない社会の実現を目指し、本計画では以下の3つの目標を設定します。

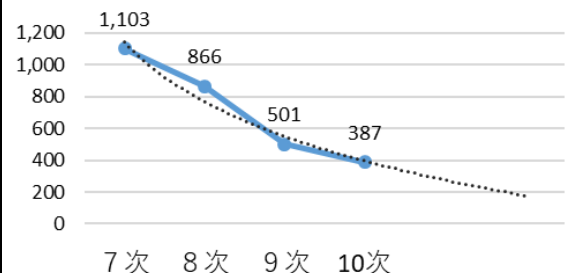
(1) 交通事故死者数は、ゼロとする。

(2) 交通事故年間平均発生件数及び負傷者数を減少させる。

【参考】交通事故年間平均発生件数の推移



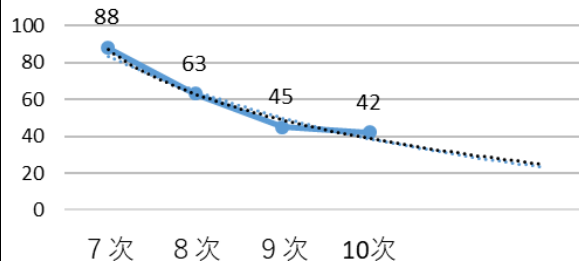
【参考】交通事故年間平均負傷者数の推移



(資料：十勝総合振興局)

(3) 交通事故年間平均重傷者数を減少させる。

【参考】交通事故年間平均重傷者数の推移



(資料：十勝総合振興局)

2 取り組みの考え方

前章で掲げる課題に対応し、本計画の目標達成につなげるため、「交通安全教育及び広報啓発活動の充実」、「交通環境の整備」、「救助・救急活動の充実」、「被害者支援の推進」の4つの柱に基づき、市民の理解と協力のもと、関係機関・団体と連携しながら、次章に掲げる交通安全施策を総合的に推進します。

施策の推進にあたっては、本市の交通事故発生状況等の交通実態を踏まえつつ、先端技術の活用など、交通を取り巻く社会情勢の変化をとらえた対策の推進や、地域の安全は地域で守るという考えのもと、市民が主体的に参加する地域ぐるみの交通安全対策を推進するなどの視点をもって、取り組みを進めます。

第4章 交通安全施策

【施策体系】

施策の柱	推進施策
1 交通安全教育及び広報啓発活動の充実	(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
	(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進
	(3) 急速に発展・普及する技術を正しく利用するための情報提供等
	(4) 交通安全に主体的に携わる関係団体等の活動の促進
	(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の促進
	(6) 冬季間における交通安全教育及び広報活動の実施
2 交通環境の整備	(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
	(2) 高規格幹線道路の活用促進による生活道路との機能分化
	(3) 幹線道路における交通安全対策の推進
	(4) 自転車利用環境の総合的整備
	(5) 高齢者等の移動手段の確保
	(6) 災害に備えた交通環境の整備
	(7) 総合的な駐車対策の推進
	(8) 交通安全に寄与する交通環境の整備
	(9) 冬季交通環境の整備
3 救助・救急活動の充実	(1) 救命講習等の普及啓発活動の推進
	(2) 救急医療体制の維持
	(3) 救急関係機関の協力関係の確保等
4 被害者支援の推進	(1) 交通事故相談活動の実施
	(2) 交通事故被害者支援の実施

1 交通安全教育及び広報啓発活動の充実

交通安全教育は、人命尊重の理念のもと、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向上に努め、他の人々や地域の安全に貢献できる人を育成するうえで重要となります。高齢者や障害のある人などに関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を高めることが重要です。

交通安全教育指針⁷（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、成長段階に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進するとともに、障害のある人、外国人等に対する適切な交通安全教育を行うことで、市民一人ひとりが日常的に交通安全意識を持ち、行動することにつながります。

⁷ 交通安全教育指針：道路交通法第108条の28第1項の規定に基づき、国家公安委員会が、地方公共団体、民間団体等が効果的かつ適切に交通安全教育を行うことができるようにするとともに、都道府県公安委員会が行う交通安全教育の基準とするため定めたもの。

急速な技術の発展など、新たな交通環境の変化等に応じて交通ルールも変わっていくことが考えられることから、基本となる交通マナーを身に付けるとともに、新たなルールを的確に理解していくために、生涯を通じて交通安全の知識を習得していくことが重要です。

また、地域の交通安全意識を高めるために、地域ぐるみの活動を継続していくほか、冬季における道路交通は、路面や気象などの交通環境が悪化することから、交通安全意識の向上に加え、冬季交通特有の技能と知識の習得が重要です。

（１）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

基本的な交通ルールや交通マナーなど、幼児が日常生活において道路を安全に通行するために必要な基本的技能と知識を習得することを目指します。

幼稚園や保育所（園）等においては、家庭及び関係機関・団体と連携し、交通安全教育を推進します。

交通安全教育にあたっては、紙芝居や人形劇などの視聴覚教材等を利用し幼児に分かりやすい指導を行うとともに、地域の交通状況等の実情を踏まえた指導資料を作成し、交通安全教室等を実施します。

地域子育て支援センター⁸においては、遊びを通した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ります。

② 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生が歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識を習得し、道路交通における危険の予測や、安全に通行する意識及び能力を高めるとともに、交通事故被害者等の心情の理解や交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を高めることを目指します。

家庭及び関係機関・団体と連携し、心身の発達段階や地域の実情に応じ、体育、特別の教科、道徳、総合的な学習の時間、特別活動などの学校の教育活動全体を通じて、思いやりの心や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、交通ルールの意味や必要性等の交通安全教育を推進します。

また、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等を開催するほか、児童保育センター⁹においては、交通安全教室を活用し、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

中学生が自転車で道路を安全に通行するために、自己の安全ばかりではなく、思いやりをもって他の人の安全にも配慮できる心を持つなど、日常生活における交通安全に必要な技能と知識を習得することを目指します。

家庭及び関係機関・団体と連携し、保健体育、特別の教科、道徳、総合的な学習の時間、特別活動などの学校教育活動全体を通じて、思いやりの心、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、応急手当等の交通安全教育を推進します。

⁸ 地域子育て支援センター：親子で集う広場を開き、保護者同士の情報交換や仲間づくりをする場であるほか、子育て情報の提供や相談を行っている。0歳から就学前までの子どもとその保護者が参加できる。

⁹ 児童保育センター：小学校1年生から6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子どもを保育する施設。

④ 高校生等に対する交通安全教育の推進

高校生等が交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の人命を尊重するなど責任をもって行動することができる社会人となるよう、日常生活における交通安全に必要なこと、特に自転車の利用者として、道路を安全に通行するために必要な技能と知識を習得することを目指します。

学校教育における保健体育、総合的な学習の時間、特別活動などの教育活動のほか、家庭及び関係機関・団体と連携した取り組みを通じて、思いやりの心、自転車の安全な利用、二輪車や自動車の特性理解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、応急手当等の交通安全教育を推進します。

⑤ 成人に対する交通安全教育の推進

運転者としての社会的責任の自覚や、安全運転に必要な技能及び技術、危険予測と危険回避の能力向上のほか、交通事故被害者等の心情等の交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識や交通マナーの向上を目指します。

特に、成人は交通安全教育の機会が少なくなることから、その機会が途切れないよう、社会教育団体における活動や、講座、講演会及び研修会などを通じて、交通安全教育を推進します。

また、現役世代である 40 歳代や 50 歳代等による交通事故が多いことから、各種事業所や関係機関・団体と連携し、交通安全意識の向上を図ります。

⑥ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者が、加齢に伴う身体機能の変化により交通行動に及ぼす影響を理解するとともに、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習得することを目指します。

運転免許の有無により、交通行動や危険認識、交通安全に関する知識に差があることに留意しながら、安全な通行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ための交通安全教育の充実を図ります。

高齢ドライバーが自身の運転技能や認知能力を認識するために、自動車教習所及び関係機関・団体と連携し、体験・実践型の交通安全教育を推進します。

また、関係機関・団体と連携し、交通安全研修会などを実施するとともに、運転免許の自主返納について啓発するほか、地域における家庭訪問による啓発や見守り活動等の啓発活動を促進します。

⑦ 障害のある人に対する交通安全教育の推進

障害のある人が交通安全に必要な技能及び知識を習得するため、効果的な教材の活用や地域における福祉活動の場を利用するなど、障害の程度に応じた交通安全教育を推進します。

⑧ 外国人に対する交通安全教育の推進

関係機関・団体と連携し、交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的とした外国人向けの資料の充実を図り、効果的な交通安全教育を推進します。

(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

① 歩行者優先の意識徹底と歩行者の交通ルール遵守に向けた啓発

本市における交通事故では、歩行者の死者数が最も多くなっています。

自動車運転者や自転車利用者に歩行者優先の意識を徹底させることはもとより、歩行者自身が交通ルールを遵守するように関係機関・団体と連携し、歩行者の安全確保に向けて啓発します。

② 自転車の安全利用の促進

自転車の安全利用を促進するため、関係機関・団体と連携しながら、「自転車安全利用五則¹⁰」等を活用した自転車の正しい乗り方に関する普及啓発活動を行います。特に、自転車の歩道通行時における交通ルールや、並走、スマートフォン等を見ながらの乗車について危険性等の周知を徹底します。

自転車利用者は、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行うとともに、損害賠償責任保険等の加入促進を図ります。

自転車の重大事故が、薄暮時から夜間にかけて発生する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯の徹底や、自転車の側面等への反射材用品の取付けを呼びかけます。

また、幼児や児童の保護者、高齢者をはじめとする自転車利用者に対し、ヘルメット着用を呼びかけます。

③ シートベルトの正しい着用とチャイルドシートの正しい使用の推進

交通事故の死傷者数を減少させるためには、後部座席を含めた全てのシートベルトの着用や、チャイルドシートの使用が有効であることから、関係機関・団体と連携し、シートベルトの着用やチャイルドシートの使用義務の周知徹底と、正しい着用の必要性や効果に関する理解促進を図ります。

④ 反射材用品等の活用促進

薄暮時から夜間における視認性を高め、歩行者や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するほか、関係機関・団体と連携しながら反射材を配布し、活用を呼びかけます。

⑤ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進

本市における飲酒運転による交通事故は減少傾向にありますが、2015（平成 27）年 12 月 1 日に施行された「北海道飲酒運転の根絶に関する条例¹¹」を踏まえ、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という市民の規範意識の定着に向け、関係機関・団体と連携し、飲酒運転の危険性について交通安全教育を推進するほか、地域、事業所等と連携し、飲酒運転根絶に向けた啓発を行います。

¹⁰ 自転車安全利用五則：2007（平成 19）年 7 月 10 日に、自転車に関する交通秩序の整序化を図り、自転車の安全利用を促すために、中央交通安全対策会議交通対策本部において決定されたもの。

¹¹ 北海道飲酒運転の根絶に関する条例：社会全体で飲酒運転を根絶すべく、道民や事業者に対し、それぞれの責務を果たすことを求め、道民にとって安全で安心して暮らすことのできる社会が実現されることを目的として制定されたもの。

⑥ 農業機械等の安全利用の促進

農業用トラクターや農畜産物の運搬車両による事故を防止するため、関係機関・団体を通じて、運転者に交通ルールへの遵守や事故防止について啓発を行い、農業機械等の安全利用を促進します。

⑦ 効果的な広報の実施

広報紙、ホームページ、SNS、新聞、テレビ、ラジオ、テレビモニター等の多様な媒体を活用し、効果的な広報を実施します。

⑧ その他の普及啓発活動の推進

ア 市民に対し、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について周知するほか、高齢運転者標識¹²（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など、高齢者の交通事故防止に関する市民の意識向上を図る啓発を推進します。

また、認知症高齢者による車両の運転を防止するため、家族や関係者に対する啓発活動を推進します。

イ 薄暮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、その要因となる、最高速度違反、飲酒運転、無灯火等の違反について危険性を広く周知するなどの意識啓発を行います。

ウ 二輪車運転者被害軽減のためのプロテクター着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解促進を図ります。

エ 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につながるよう、インターネット等を通じて事故データ等に関する情報提供を行います。

（３）急速に発展・普及する技術を正しく利用するための情報提供等

サポカー・サポカーS¹³や自動運転などの技術革新に対しては、過信することなく適切に利用することが重要です。交通安全に関わる先端技術の活用や知識の習得を促進するため、交通安全教育や情報提供を行います。

（４）交通安全に主体的に携わる関係団体等の活動の促進

交通安全を目的とする関係団体に対し、交通安全指導者の養成等の事業や諸行事に対する支援のほか、必要な資料の提供等を通じ、その主体的な活動を促進するとともに、活動が効果的かつ積極的に行われるよう協力や連携を図ります。

また、帯広市交通安全推進委員連絡協議会や、帯広市交通安全協会等とともに、各団体の特徴を生かした自主的な活動を促進するほか、自動車製造・販売団体、自動車利用団体等に対して、それぞれの立場に応じた交通安全活動の実施を働きかけます。

¹² 高齢運転者標識：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場合は、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とされているマーク。

¹³ サポカー・サポカーS：「セーフティ・サポートカー」の略。サポカーは衝突被害軽減ブレーキを搭載した、全ての運転者に推奨する自動車であり、サポカーSは、衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い急発進抑制装置等を搭載した、特に高齢運転者に推奨する自動車のこと。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の促進

交通安全は、地域住民等の安全意識に支えられるものであり、市民一人ひとりの意識の向上が何よりも大切であることから、市民自らが交通社会の一員であるという当事者意識を高めることが重要です。

市民及び関係機関・団体が連携し、地域に根差した身近な活動を推進できるよう、市民の参加や協働を促進します。

(6) 冬季間における交通安全教育及び広報活動の実施

① 冬季に係る交通安全教育

冬季は通常の交通環境に加え、路面凍結や積雪などの悪条件が重なることから、冬季交通特有の技能と知識の習得が必要です。

歩行者及び自動車運転者の安全な通行の確保を図る観点から、関係機関・団体等と連携し、降雪や積雪による見通しの悪化や幅員減少、視界不良等の冬季特有の危険性や、路面状況の悪化に対応するためのスピードダウンの重要性などに関する交通安全教育を推進します。

② 道路交通に関する広報啓発等の充実

路面凍結によるスリップ事故をはじめとする冬型事故の防止や除雪情報などについて、広報紙、ホームページ、SNS、新聞、テレビ、ラジオ、テレビモニター等の多様な媒体を活用して広報します。

2 交通環境の整備

交通弱者である子どもや高齢者、障害のある人をはじめ、誰もが通行しやすい交通環境の整備を推進し、安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図ります。また、市道のパトロールや補修などの維持管理を進めるとともに、冬季における路面の適正管理に努め、安全で快適な道路環境を確保します。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

① 生活道路における交通安全対策の推進

子どもや高齢者などの交通弱者をはじめとする歩行者等が生活道路を安全に通行できるように、引き続き歩行者優先のもと、歩道整備等を推進します。

② 通学路等における交通安全の確保

「帯広市通学路交通安全プログラム¹⁴」に基づき、学校、教育委員会、道路管理者、警察などの関係機関・団体が連携し、通学路の合同点検の実施や、ハード及びソフトの両面から対策を推進します。

また、未就学児を中心とした子どもが日常的に移動する経路における安全点検の結果等を踏まえ、保育所、幼稚園等の対象施設、関係機関が連携し、ハード及びソフトの両面から必要な対策を推進します。

③ 高齢者、障害のある人等の安全に資する歩行空間等の整備

誰もが移動に支障を感じることなく利用できる交通環境を確保するため、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図ります。

また、視覚障害者誘導用ブロックや、バリアフリーマップ等の整備を図ります。

(2) 高規格幹線道路¹⁵の活用促進による生活道路との機能分化

道路ネットワーク全体の安全性の向上を図るため、一般道路に比べ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ます。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

① 幹線道路対策の推進

交通事故の発生リスクの高い区間については、交通事故の客観的な分析による事故原因の検証等に基づき、公安委員会への信号機設置及び高度化等の要請や交差点改良等の環境整備など、交通安全対策を推進します。

¹⁴ 帯広市通学路交通安全プログラム：2015（平成27）年4月に、庁内関係課で構成する「帯広市通学路安全対策連絡協議会」が、通学路の安全確保に向けた着実かつ効果的な取り組みを推進するために策定したもの。

¹⁵ 高規格幹線道路：自動車が高速で走行できる構造で造られた自動車専用道路（「高速自動車国道」及び「一般国道の自動車専用道路」）のこと。

② 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生活道路に至る道路ネットワークの体系的な整備を促進するとともに、歩行者、自転車、自動車が安全に通行できる空間を確保します。

③ 改築等による交通安全対策の推進

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、関係機関との連携を図りながら歩道等の交通安全施設の整備を推進します。

(4) 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整備

自転車と歩行者の接触事故により、死亡や重篤な障害が残るといった重大事故の発生が全国的に問題となっているほか、高齢者の運転免許返納が進むことで、自転車の利用者が増加することが考えられることから、歩行者、自転車、自動車が安全に通行できる空間の確保を図ります。

② 自転車等の放置防止の取り組み

「帯広市自転車等の放置の防止に関する条例¹⁶」による指導を行うほか、警察と連携し、自転車等の放置防止の啓発等を行います。

(5) 高齢者等の移動手段の確保

高齢者による交通事故リスクを軽減するため、関係機関等と連携しながら先端技術を搭載した自動車の普及啓発を行います。

また、運転免許を返納した高齢者等の移動を支援するため、関係機関と連携し、路線バスをはじめとする公共交通機関等の交通手段の確保を図ります。

(6) 災害に備えた交通環境の整備

① 災害に備えた安全の確保

地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

② 災害発生時における交通規制

災害発生時は、「帯広市地域防災計画¹⁷」に基づき被災地への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握したうえで、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を速やかに実施します。

¹⁶ 帯広市自転車等の放置の防止に関する条例：公共の場所における自転車等の適正な駐車秩序の確立に努めるとともに、自転車の放置を防止することにより都市機能の維持を図り、もって市民の良好な生活環境を確保することを目的として制定されたもの。

¹⁷ 帯広市地域防災計画：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もの。

③ 災害発生時における情報提供の実施

災害発生時における道路の被災状況や交通状況について、迅速かつ的確な情報収集と提供を行います。

(7) 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、違法駐車の実態の把握及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民に広報するとともに、関係機関・団体と連携し、市民の理解と協力を得ながら「違法駐車をしない、させない」気運の醸成や高揚を図ります。

(8) 交通安全に寄与する交通環境の整備

① 道路占用の適正化等

工作物の設置や工事等に要する道路占用の許可にあたっては、安全かつ円滑な道路交通の確保のための適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用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影響を与える不法占用物件等の排除、是正の指導を行います。

また、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、施工時期を調整します。

② 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、道路の破損、欠陥、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。

③ 効果的な交通規制の促進

交通事故が多発している場所のほか、市民が危険と感じている場所等について、公安委員会等に対し交通安全施設の整備や速度規制等の効果的な交通規制を要請します。

(9) 冬季交通環境の整備

① 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、通学路等において、冬季の安全で快適な歩行空間を確保するため、歩道の除雪やロードヒーティングのほか、滑り止め剤等の散布を行います。

② 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、堆雪が交通障害とならないよう堆雪スペースの確保を図ります。

③ 交通安全に寄与する冬季交通環境の維持

冬季における良好な道路環境を維持するため、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剤の効果的な散布により、冬季路面の適正管理を図ります。

市街地においては、学校周辺や幹線道路の交差点を中心に、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う総合除雪体制の確保と、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¹⁸」を推進します。

¹⁸ パートナーシップ除雪制度：地域住民と市が役割分担し、協力しながら生活道路の除排雪を行う仕組み。

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るとともに、交通事故に迅速に対応し被害を最小限にとどめるため、帯広市の消防事務を一部事務組合として担うとかち広域消防事務組合を中心に、十勝管内各町村、救急医療機関等の関係機関と連携・協力しながら、救助救急体制や救急医療体制の維持・確保を図ります。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図るため、医師、看護師、救急救命士、救急隊員による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備をはじめ、バイスタンダー¹⁹による応急手当の普及啓発活動を推進します。

（１）救命講習等の普及啓発活動の推進

バイスタンダーによる応急手当の実施により救命効果の向上が期待できることから、消防機関等の関係機関・団体において、指導資料の作成及び配布、講習会の開催、救急の日（９月９日）や救急医療週間等の機会を通じて、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知識や実技の普及を図ります。

（２）救急医療体制の維持

休日夜間急病センター、在宅当番医制の初期救急医療体制²⁰及び病院群輪番制の第二次救急医療体制²¹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²²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維持を図ります。

（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、救急医療機関と消防機関等の緊密な連携や協力関係を維持・確保します。

¹⁹ バイスタンダー：救急現場に居合わせた人。

²⁰ 初期救急医療体制：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）と休日夜間急病センター（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。

²¹ 第二次救急医療体制：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。

²² 第三次救急医療体制：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。

4 被害者支援の推進

交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的なダメージを受けた交通事故被害者等を支援するため、関係機関・団体等と連携し、交通事故に関する相談活動や被害者支援の推進を図ります。

（１）交通事故相談活動の実施

交通事故被害者等からの相談に対応するため、市民相談室において相談を受けるほか、北海道の交通事故相談所等に関する情報提供を行うとともに、関係機関・団体と連携して、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図ります。

（２）交通事故被害者支援の実施

交通事故被害者等に対し、交通事故に関する知識や情報について周知するとともに、必要な相談を受けられる窓口へつなげるために、関係機関・団体と連携し、相談業務の円滑化を図ります。

また、十勝交通育英会²³など、交通事故被害者等の支援を行っている団体の取り組みの周知・協力を行います。

²³ 十勝交通育英会：交通事故により保護者を失った方への支援を目的に設立された団体。十勝の運輸関係者の善意による資金を基に1979（昭和54）年5月に発足。

第5章 計画の推進体制

1 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、本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し、各種の交通安全施策を着実に推進します。

2 計画の推進体制

交通安全計画に関する施策の推進にあたっては、庁内関係部局で構成する帯広市交通安全対策推進委員会が、各部室課等の所管や処理する事項の明確化を図るとともに、全庁的な連絡調整機能を担い、必要に応じて関係部局と連携し取り組みを進めます。

また、市長の附属機関である帯広市交通安全市民会議を開催し、交通安全上の諸問題について市民意見を聴きながら計画を推進します。

参考資料

第 11 次帯広市交通安全計画策定の経過

2020（令和2）年	8 月 4 日	第 1 回 帯広市交通安全対策推進委員会 第 11 次帯広市交通安全計画の策定について
	8 月 27 日	第 1 回 帯広市交通安全市民会議 第 11 次帯広市交通安全計画の策定について
	9 月 18 日	第 2 回 帯広市交通安全対策推進委員会 諮問について
	10 月 1 日	第 2 回 帯広市交通安全市民会議 諮問受理、意見交換
	10 月 9 日	第 3 回 帯広市交通安全市民会議 答申内容について
	10 月 16 日	帯広市交通安全市民会議会長より市長へ答申
2021（令和3）年	10 月 29 日	帯広市交通安全対策推進委員会 第 11 次帯広市交通安全計画（原案）について
	1 月 14 日	帯広市交通安全対策推進委員会 第 11 次帯広市交通安全計画（最終案）について
	1 月 14 日	帯広市交通安全市民会議 第 11 次帯広市交通安全計画（最終案）について