

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

誰もが安心して暮らせる住みよい社会を形成するためには、災害や交通事故、犯罪等に対する不安のない、安全で安心な生活の確保が極めて重要です。

交通事故の発生件数が依然として高い水準で推移している現状においては、更なる対策の実施が必要であり、人命尊重の理念に基づき、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案すると、究極的には交通事故のない社会を目指すべきです。

2 人優先の交通安全思想

交通事故のない社会の実現に向けては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければなりません。

道路においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、すべての交通における高齢者・障害者・子ども等のいわゆる交通弱者の安全を一層確保することが必要です。

このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく必要があります。

施策推進にあたっての基本的な考え方

本計画においては、平成 18 年度から 22 年度までの期間内に達成すべき目標を設定するとともに、その実現を図るための施策を明らかにしていきます。

また、本市における積雪寒冷という特殊な自然環境に対応し、冬季の交通安全を図るための施策も明らかにしていきます。

具体的には、交通社会を構成する人に対する安全対策 車両等の交通機関が原因となる事故の防止対策 それらが活動する場としての交通環境に係る安全対策という三つについて、相互の関連を考慮しながら、市民の理解と協力のもとに、人優先の交通安全対策を積極的に推進します。

施策の推進にあたっては、少子・高齢化、国際化等の社会情勢や交通事故の状況等の変化に弾力的に対応した適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的な実施に努めるものです。

また、交通事故防止のためには、関係機関、関係団体等の緊密な連携のもとに施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全運動を積極的に促進することが重要であることから、交通安全に関する施策に計画段階から市民が参加したり、市民が主体的に行う交通安全総点検や地域の特性に応じた取り組みを展開する等、市民参加・協働型の交通安全活動を推進します。

このほか、近年発生している公共交通機関におけるヒューマンエラー(人為的なミス)については、交通行政や交通機関にかかわる者にとって安全の確保

が最優先の課題であることを再認識し、真摯に交通安全対策や自らの交通安全に対する取り組みを見つめ直さなければなりません。ヒューマンエラーを単に個人の問題として捉えず、有効な対策を確立するために、そのエラーの背後関係を調査し、企業の体制やシステム全体の改善の観点から事故防止対策を充実させることが重要です。

第 1 部

通年にかかる陸上交通の安全

第 1 章 道路交通の安全

1 道路交通事故のない社会を目指して
人命尊重の理念に基づき、究極的には
交通事故のない社会を目指します。
今後は、死者数の一層の減少に取り組む
ことはもちろんのこと、事故そのものの
減少についても積極的に取り組みます。

2 道路交通の安全についての目標
交通事故（24 時間）死亡者数を 3 人以下 / 年にします。
～ 事故及び死傷者数を確実に減少させます～

3 道路交通の安全についての対策

4 つの視点

少子高齢社会への対応
歩行者の安全確保
市民自らの意識の醸成
情報通信技術（IT）の活用

8 つの柱

道路交通環境の整備
交通安全思想の普及徹底
安全運転の確保
車両の安全性の確保
道路交通秩序の維持
救助・救急活動の充実
交通事故被害者支援の充実
研究開発及び調査研究の充実

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指し、安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害者等を含むすべての人々が相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要です。

このことから、帯広市においては、積極的に交通安全対策を実施し、今後は、交通事故死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組みます。

交通安全は地域社会と密接な関係があることから、地域の交通状況を踏まえ、それぞれの地域における活動を強化することが必要です。

また、交通安全に関する各種活動に対しては、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割を分担しながらその連携を強化し、また、市民が、交通安全に関する活動に対して、計画・実行・評価の各場面において様々な形で参加し、協働していくことが有効です。

さらに、防犯や防災と併せて、地域の安全として一体的に考えて取り組みを進めることも有効です。

第2節 道路交通の安全についての目標

道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

帯広市における交通事故による死者数は、交通安全計画策定以降について考察すると、第1次で平均16人/年であったものが、第2次では平均10人/年と減少しました。しかし、第3次～第4次では平均13人/年と微増傾向を示し、第5次～第6次では平均15人/年とさらに増加の状況が続きました。

しかし、第7次では平均10人/年と減少傾向を示しており、中でも平成15年以降は1桁台で推移しています。

しかし、交通事故の発生件数と傷者数では、第2次の平均発生件数525件、同傷者692人/年から増加傾向が続き、第7次では同発生件数891件、傷者数1,103人/年となっており、ここ数年は、両方とも高い水準で推移しています。

このことから、第7次計画期間における死者数については一定の評価ができますが、事故発生件数、傷者数では必ずしも十分に達成できたとは言い難い状況です。

帯広市の交通事故現状 (1次から6次までは各期間の年平均)

計画年次	1次	2次	3次	4次	5次	6次	7次(H13～H17)					平均
	S46～ S50	S51～ S55	S56～ S60	S61～ H2	H3～ H7	H8～ H12	H13	H14	H15	H16	H17	
件数(件)	684	525	554	646	753	833	896	882	885	913	881	891
死者(人)	16	10	13	13	15	15	16	11	7	9	7	10
傷者(人)	890	692	754	804	935	1,065	1,118	1,086	1,112	1,123	1,078	1,103

帯広市の交通事故の特徴

項目	特徴(多い内容)	項目	特徴(多い内容)
発生場所	交差点及び交差点付近	発生時間	8時～10時と16時～18時
原因	車×車(出会い頭と追突)	死亡者年齢	高齢者と若者
*第1次当事者年齢	20歳代	違反内容	安全運転義務違反

* 第1次当事者；事故当事者のうち過失の最も重い者、過失が同程度の場合は被害が最も軽い者

2 道路交通を取り巻く状況の展望

帯広市の道路交通を取り巻く状況は、道路の新設・改良等の整備が進み、交通安全施設も年々改善されていますが、都市間距離が長く、鉄道輸送等の公共交通手段の少ない現状から、引き続き、移動や輸送には自動車をはじめとする道路交通に大きく依存することが見込まれます。

また、運転免許保有者数、車両保有台数の増加により、道路交通の量的拡大が見込まれ、さらに死亡交通事故の当事者となる比率が高い高齢者人口の増加は、道路交通にも様々な影響を与えるものと考えられます。

3 道路交通事故の見通し

将来の交通事故の状況を正確に見極めることは困難ですが、今後、交通量や高齢者人口の増加が見込まれるなどの要因から、帯広市の道路交通事故については依然として厳しい状況が続くものと予想されます。

帯広市交通安全計画における目標

交通事故のない社会を実現することが究極の目標ですが、中期的な目標として、本計画期間である平成 22 年までに年間の 24 時間死者数を 3 人以下にすることを目指します。

このことは当然ながら、24 時間死者数のみならず、およそ道路交通事故に起因する死者数（30 日以内死者数等）を同様に減少させることを意味しています。

本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、死者数の減少をはじめとする交通安全対策を実施するにあたり、事故そのものの減少や死傷者数の減少に積極的に取り組みます。

このため、市及び関係機関・団体は本計画に基づく諸対策を総合的かつ強力に推進することにより、交通事故の増加に歯止めをかけ、特に死亡事故の防止に全力を注ぎます。

第 8 次の目標
交通事故 24 時間死者数を 3 人以下/年にする
～ 発生件数及び死傷者数の確実な減少～

第3節 道路交通安全についての対策

今後の道路交通安全の安全対策を考える視点

一定の効果があつたこれまで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た対策を進めます。このため、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、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新たな対策を推進することが重要です。

今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえ、これからの対策の実施に当たっては、特に次のような視点を重視して対策の推進を図っていくとともに、対策の実施後の評価により、必要に応じた改善に努めます。

1 少子高齢社会への対応

交通事故死者のうち高齢者の占める割合が極めて高いこと、今後も帯広市の高齢化はさらに進むことを踏まえると、高齢者が安全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します。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、それぞれの特性を踏まえた対策を構築することが必要です。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。

加齢による身体機能の変化等にかかわらず多様な人々が利用しやすいように、*ユニバーサルデザインに基づく道路環境の形成も必要です。

また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展です。

安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯はもちろんのこと、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、通学路等における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。

* ユニバーサルデザイン；障害者をはじめ、子どもから高齢者まで、誰もが支障を感じることなく、安全で、安心して生活できる仕様、又は設計思想のこと

2 歩行者の安全確保

帯広市では、近年交通事故死者数に占める歩行者の割合が高く、特に、高齢の歩行者の占める割合が高くなっています。

交通事故のない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必要不可欠であり、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重要です。

このような状況等を踏まえ、人優先の考えのもと、通学路や生活道路、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する必要があります。

3 市民自らの意識の醸成

交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、全ての市民が交通事故の危険性を十分認識したうえで、交通事故のない社会を目指し、**自己の健康管理を含め、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再確認する**必要があります。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層推進する必要がありますが、一方的な情報提供や呼び掛けだけでは効果は限定的であることから、多くの市民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする積極的な意識を持つようになることが重要です。

このため、市民が身近な地域の課題を認識し、自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわり、交通事故のない安全で安心な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が必要です。

また、交通事故の被害者やその家族の声を直接聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効です。

4 情報通信技術（IT）の活用

情報社会が急速に発展する中で、交通事故のない安全で安心な社会を構築していくためには、情報を活用していくことが重要であり、特に、近年の情報通信技術においては、人の認知や判断等の能力や活動を補い、また人の不注意によるミスを防ぎ、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど交通安全にも大きく貢献することが期待できます。

なかでも、高度道路交通システム（ITS）は、最先端の情報通信技術を用い、人・道路・車両を一体のシステムとして構築することを通じて、運転者の発見の遅れに対する情報提供等により通行の安全性を高める、衝突の未然防止を図るなど車両の安全性を高める、交通管制をより高度化する、救助・救急活動を迅速化すること等が可能になることから、特に期待ができます。

今後はインターネットをはじめとする情報通信技術の活用により、学校、家庭、地域における交通安全教育を一層活性化していくことも必要です。その実用化と普及にあたっては、いかに多くの人々が情報通信技術によるメリットを享受することができるようにするのが重要です。

講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

これまで一定の事故防止効果をあげてきた対策に加え、今後は、少子高齢社会の到来に対応し、子どもを事故から守り、高齢者が安全にかつ安心して外出できる社会の形成を図るため、通学路や生活道路、市街地の幹線道路等における歩道の整備など、円滑な交通の確保と、安全・安心な人優先の道路交通環境の整備を進めます。

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

ア 通学路等の歩道整備等の推進

通園、通学する幼児や児童の安全確保のため、通学路等の歩道をはじめ信号機、横断歩道等の整備を進めます。

イ 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路を中心として、歩道整備をはじめ、「生活道路事故抑止対策マニュアル」を活用するなどして、信号灯器の*LED（発光ダイオード）化、道路標識・道路標示の*高輝度化等の安全対策を、また*ハンプ、クランク等の車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車が安心して移動できる通行空間を整備するほか、通過車両を円滑に処理するために交差点の改良や環状道路等の整備を推進します。

*LED化；LEDは電気を流すと発光する半導体の一種で、従来の電球式より視認性が高く、消費電力量が少なく、寿命も長い。

*高輝度化；反射や屈折率を高め、夜間や雨天時に視認性を高めること

*ハンプ；車両の進入や速度を抑えるため、車道路面を凸状に盛り上げること

ウ ユニバーサル化による歩行空間の整備

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、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。

高齢者、障害者等の自立した生活を確保するために、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された歩道の整備を進めます。

このほか、視覚障害者誘導用ブロック、歩道の段差解消、*バリアフリー対応型信号機のほか、高齢運転者の増加に対応するための信号灯器のLED化、道路標識の*高輝度化等を推進します。

また、新たな違法駐車対策法制のもと、横断歩道、バス停留所付近の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反や、歩道や障害者誘導用ブロックの上に止めている自動二輪車等の違法駐車等についても、積極的に取締りを強化・推進します。

*バリアフリー対応型信号機；高齢者や視覚障害者のため、青信号を長くしたり、音で知らせたり、携帯する発信機から障害者を感じて青に変えたりすることができる信号

(2) 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進

高規格幹線道路から居住地域内の生活道路に至るネットワークにより、それぞれの道路機能が適切に分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進します。

ア 適切に機能分担された道路網の整備

生活道路の通過交通を排除し交通の効果的な分散により、道路の混雑と交通事故の防止を図るため環状道路等の整備を推進します。

イ 道路改築による交通環境の整備

道路の改築にあたっては、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護さく等の交通安全施設の整備を図ります。また、歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道の整備等の改築を推進します。

ウ 高規格幹線道路等の利用促進

一般道路に比べ安全性が高い高規格幹線道路等への交通の転換を促進し、死傷事故の減少を図ります。そのため高規格幹線道路等の整備を推進するとともに、十勝スカイロード利用促進協議会と連携を図り、より利用促進に向けた取り組みを推進します。

(3) 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、特に交通の安全を確保する必要のある道路については、次の方針により、総合的かつ計画的な推進を図ります。

ア 歩行者等の安全通行の確保

生活道路等の歩道整備をはじめとした面的かつ総合的な事故抑止対策を実施し、歩道の段差解消、勾配の改善等歩行空間のユニバーサル化を推進します。

イ 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路線について、歩道を含めた交通安全施設等を集中的に整備します。

ウ 情報通信技術（IT）化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

信号機の高度化等により事故危険箇所の通過時間を短縮し、事故抑止を図ります。また、*光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等の新交通管理システム（UTMS）の導入・推進を図るとともに、情報収集・提供環境の拡充により、道路交通情報提供の充実等を推進します。

* 光ビーコン；赤外線を用いて車両を感知し、渋滞や所要時間など各種の交通情報を提供する

双方向通信機能をもつ機器

(4) 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図るため、道路の社会的機能、構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況など地域実態等を踏まえ、効果的な交通規制を推進します。

ア 地域の特性に応じた交通規制

主として通過交通の用に供される道路については交通流を整序化するための交通規制を、また、主として地域交通の用に供される道路については通過交通の抑制による良好な生活環境を維持するための交通規制を、さらに主として歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については安全を確保するための交通規制をそれぞれ強化します。特に、生活の場である住居系地区等においては、歩行者等の安全確保に重点を置いた交通規制を実施し、安全・安心な地区の形成を図ります。

イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するために、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図ります。

ウ 幹線道路における交通規制

幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るために、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、交通規制の適正な見直しを図ります。

エ 高規格幹線道路等における交通規制

交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを図ります。また、交通事故、異常気象等の交通障害発生時においては、状況に即した交通規制等を迅速かつ的確に実施します。

(5) 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・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）等と一体となって道路の安全性を点検するなど、地域住民や道路利用者の意見を十分反映するように努めます。

また、交通安全対策に関しては市民が計画段階から参加するなど、市民と行政の連携により交通安全対策を推進します。

(6) 効果的で重点的な事故対策の推進

ア 交通事故対策の重点実施

より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「優先度明示方式」(効果的・効率的に事業を進めるため、対策の必要性を示す客観的データを課題の高い順に並べて優先的に対策を実施すべき箇所を明示する方式)により重点的に交通事故対策を実施します。

イ 事故危険箇所対策の推進

死傷事故等が多発している事故危険箇所においては、公安委員会及び道路管理者が連携して、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の設置、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整

備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び*ランブルストリップスの設置、防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進します。

*ランブルストリップス；路面に凹溝をつけ、通過する車両に音や振動により注意を喚起する

ウ 科学的分析に基づく事故対策の推進

事故危険箇所等において、科学的分析に基づく事故対策を推進するために「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」を事故対策の立案・実施及び評価に活用します。

エ 連絡会議等の活用

警察及び関係機関、関係団体で構成する「交通死亡事故抑止対策委員会」等を活用し、的確かつ着実な事故抑止対策を推進します。

オ 交通安全施設等の整備

道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性の高い場所等に信号機を設置するとともに、既設の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、系統化、速度感应化、*多現示化、右折感应化等の高度化を推進します。

また、道路標識の高輝度化等の交通安全施設等の整備を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進します。

見通しの悪いカーブには対向車を知らせる対向車接近システムや、幹線道路における高速車両の指導・取締りのための高速走行抑止システムを整備するとともに、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進します。

*多現示化；信号制御の一つで、交通流の実態に即して、現示を増やすこと。通常の信号機は2現示用であり、矢印や時差等を増やして3現示以上にすること。

カ 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、沿道の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を進めます。

キ 交通事故多発地域における重点的交通規制

交通事故の多発する地域、路線等においては、最高速度の指定、追い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実施します。

ク 重大事故の再発防止

重大事故が発生した際には、速やかに事故発生要因を調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、同様な事故の再発防止を図ります。

(7) 高規格幹線道路等における事故防止対策の推進

高規格幹線道路等においては適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図ります。

安全で円滑な自動車交通を確保するため、逆送による事故防止のため道路標識や道路標示の整備を図るなどの総合的な事故防止対策を推進するほか、安全で快適な交通環境の確保のため、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、高速バスの利便性の向上等を推進します。併せて、多様化する道路利用者のニーズに応えるため、ファックス、インターネット等を活用して道路交通情報の提供を行うなど利用者サービスの向上を図ります。

(8) 高度道路交通システム (ITS) の活用

最先端の情報通信技術 (IT) 等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム (ITS) を推進します。

ア 道路交通情報通信システム (VICS) の整備

リアルタイム (即時) な渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム (VICS) の整備・拡充を推進します。

イ 新交通管理システム (UTMS) の推進

個々の車両等と双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的、総合的に管理することにより、安全と快適性を確保しようとする新交通管理システム (UTMS) の充実、光ビーコン整備等の施策の推進を図ります。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

運転者に対して、周辺の交通状況等をカーナビゲーション装置を通じて視覚・聴覚情報を提供することで、ゆとりをもった運転環境を創り出し、交通事故の低減を図る安全運転支援システム (DSSS) の整備を推進します。

また、情報通信技術 (IT) を活用し、運転者へ適切な情報を提供し注意を喚起する走行支援道路システム (AHS) を推進します。

エ スマートウェイの推進

狭域通信システム (DSRC) を利用したあらゆるゲートのスムーズな通過、地域ガイドや適時適切な走行支援情報の提供など多様な通信サービス構想の実現に努めます。

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮し安全で円滑な自動車の運行を実現するために、道路運送事業において高度道路交通システム (ITS) 技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進めます。

(9) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

ア 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

道路を円滑・快適に利用できるように、交通管制システムの充実・高度化、信号機の高度化等により交通の円滑化を図るとともに、分かりやすい案内標識等の整備を進めます。

イ 道路の使用及び占用の適正化等

工作物の設置や工事等のための道路の使用及び占用の許可に当っては、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、是正の指導をいたします。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。

ウ 自転車利用環境の総合的整備

自転車を歩行者、自動車と並ぶ交通手段の一つとして、安全かつ円滑に利用できる自転車利用空間であるネットワークを形成するため、自転車が走行可能な幅の広い歩道である自転車歩行者道路や自転車専用道路等の整備と、あわせて自転車の歩道通行部分の指定などの交通規制を実施します。

特に駅周辺における放置自転車等の問題の解決を図るため、帯広市自転車等の放置の防止に関する条例による指導取締りの強化や、放置自転車等防止指導員の活用、広報啓発活動等による違法駐車防止の取組みを推進します。

(10) 総合的な駐車対策の推進

ア 秩序ある駐車場の推進

より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、交通環境や道路構造の特性等場所的視点の両面からきめ細かな駐車規制を推進します。

イ 新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策

違法駐車取締りを強化するため、確認事務の民間委託を早期に導入し、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反の取締りを重点的に実施します。

ウ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車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・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、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・高揚を図ります。

エ 市街地における駐車対策の推進

違法駐車が著しく道路交通を阻害する市街地の道路においては、きめ細かな規制の実施、取締り、広報・啓発活動を推進します。

(1 1) 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

豪雨、豪雪、地震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を確保することとし、大規模地震の発生時においても、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保するため「緊急輸送道路の橋梁耐震補強3箇年プログラム」に基づく橋梁の耐震補強を推進します。

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でも安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、交通情報板等の整備、交通規制資機材の整備を推進するとともに、停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置の整備を推進します。

ウ 災害発生時における情報提供の充実と交通規制

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、復旧や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への交通情報の提供等に資するために、地震計、監視カメラ、情報提供装置・通信施設、道路管理情報システム等の整備と情報通信技術（IT）を活用した情報の提供を推進します。

また、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施するものとし、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うために、迂回指示・広報を行い、あわせて災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板等の整備を推進します。

(1 2) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 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、又は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。

イ 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。

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、交通社会の一員として責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、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ことを目標とします。人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の醸成を促すことが重要であることから、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の推進に努めます。

特に、高齢社会が進展し、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も必要です。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、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。

学校においては、学習指導要領に基づき、関連教科や道徳、特別活動及び総合的な学習の時間を中心に、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めます。

交通安全教育・普及啓発活動にあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を取り入れ、国、道、警察、市、学校、関係機関・団体、及び家庭・職場がそれぞれの特性を活かし連携をとりながら、地域ぐるみの活動が推進されるよう努めます。特に、交通安全教育・普及啓発活動にあたる関係機関の職員、教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者の育成と、高齢者を中心とした子ども、親の3世代間の交通安全に関する交流の促進に努めます。

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、これまでの街頭啓発のノウハウを活かし、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努めます。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、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及び知識を習得させることを目標とします。

幼稚園・保育所等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・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、紙芝居やゲーム、腹話術、視聴覚教材等を利用し、親子で実習したりするなど分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員等の指導力の向上及び教材・教具の充実に努めます。

また、家庭において日常的に指導ができるよう保護者に対する講習会の実施や、保護者と幼児が一緒に参加する幼児交通安全こぐまクラブの活動の促進を図ります。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達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、道路交通における危険を予測し、これを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ます。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「体育」、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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、シートベルト着用を含む乗り物の安全な利用、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重点的に交通安全教育を実施します。

小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、小学校用交通安全副読本を配布するほか、安全指導の手引きなど指導用参考資料を活用するとともに、様々な機会を捉えて、教員、保護者等を対象とした研修会・講習会等を実施します。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、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、自己の安全ばかりではなく、他人の安全にも配慮できるようにすることを目標とします。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「保健体育」、道徳、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、安全指導の手引きなど指導用参考資料等の活用と内容の徹底を図るほか、教員・保護者等を対象とした研修会・講習会等を実施します。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を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、責任をもって行動することができるようにすることを目標とします。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りなが

ら、教科「保健体育」、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・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。

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、教員等を対象とした研修会等を実施します。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転を確保するため、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努めます。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努めます。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所等が受講者の特性に応じて行う参加体験型の講習会、運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行います。

また、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・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が図られるように奨励に努めます。

大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、学生自らが企画・参加する講習会やセミナーの開催など交通安全教育を促進し、交通安全意識の高揚に努めます。

カ 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変化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させるとともに、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習得させることを目標とし、老人クラブ、老人クラブ交通安全推進委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するとともに、高齢者学級・高齢者大学・グループなど、様々な学習活動、社会福祉活動、イベント等の多様な機会を活用して、高齢者の交通安全教室等を開催します。

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、老人クラブの友愛活動、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に努めます。

この場合、高齢者の自主性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故の傾向に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努めます。

また、高齢運転者に対する高齢者講習及び更新時講習の内容の充実を図るとともに、関係機関・団体及び自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢者の受講の拡大と自発的な受講の促進に努めます。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努めます。

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委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の促進に努めます。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、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、障害の程度に応じた交通安全教育等を推進します。

ク 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目的とする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に努めます。

(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、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

交通安全教育を行う機関・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、相互の連携を図るとともに、指導者の養成・確保、教材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入に努めます。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動

ア 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・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・団体等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、全道的な情勢等を視野に入れつつ、飲酒運転の追放、高齢者の交通事故防止、スピードダウンによる安全運転、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間や薄暮時における交通事故防止、二輪車・自転車の安全利用の推進、違法駐車等の排除等に取り組みます。

交通安全運動の実施にあたっては、十勝支庁や近隣町村、関係機関・団体と協力し、市民総ぐるみによる「SS(スピードダウン・シートベルト着用)運動」「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・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、期間、重点等を広く周知し、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図り、市民主体の運動の展開に努めます。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車は本来車両であること、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・徹底を図ります。自転車による交通事故や迷惑行為を防止するため、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を強化し、特に歩道通行時におけるルールの周知徹底を図ります。

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の推進、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。

ウ 後部座席等におけるシートベルト着用の推進

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、後部座席を含めた着用の促進を図るため、関係機関・団体等の協力のもと、着用率調査、指導取締り、キャンペーンなどを含め、様々な機会・広報媒体を通じて普及啓発活動を展開します。

エ 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、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・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・助言を推進します。

オ 反射材の普及促進

夜間の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の

普及を図るため、各種広報媒体を活用して広報啓発を推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるために、特定の年齢層に偏ることなく、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

カ 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、インターネット等の広報媒体を活用して、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、具体的に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努めます。

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、道や市の広報紙や啓発ちらし等を活用し、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の充実に努めます。

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・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、全市的な気運の盛り上がりを図ります。

キ 飲酒運転の追放

最近社会問題となっている飲酒運転については、交通指導・取締りの強化を図るとともに、家庭や地域、職場等における飲酒運転撲滅に向けた啓発活動を推進し、合わせて飲食店等酒類販売事業者への指導と協力の徹底を図ります。

ク その他の普及啓発活動の推進

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるために、高齢者交通安全マーク（昭和63年総務庁制定）や高齢運転者標識（高齢者運転マーク）の普及・活用をはかり、他の年齢層に対して高齢者の特性の理解と保護意識の向上に努めます。

夜間の重大事故の主原因である最高速度違反や飲酒運転等による事故実態・危険性等を周知して違反防止を図るとともに、インターネット等を通じ事故データ及び事故多発地点に関する情報提供に努めます。

自動車アセスメント情報や、自動車の正しい使い方、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として提供し、関係者の交通安全に関する意識を高めます。

また、昼間において前照灯を点灯するデイルイト運動を推進し、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かけを図り交通安全の願う心の輪を広げ、車両の存在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。

(4) 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援助並びに必要な資料の提供活動を充実するなどにより、その主体的な活動を促進させます。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・連携を図りながら活動の展開を推進します。

本市では、帯広市交通安全推進委員連絡協議会をはじめ、(財)帯広地方帯広交通安全協会、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。

(5) 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を密にして、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、行政と市民が連携し、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、交通安全総点検に参加できるような地域に根ざした交通安全対策を推進します。

*ヒヤリ地図；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

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を推進します。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

自動車教習所の指導員の資質向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高めるとともに、免許取得時の講習の充実に努めます。

イ 運転者に対する再教育等の充実

運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、違反者講習・処分者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習など各種講習について、講習施設・設備の拡充を図るとともに、講習指導員の資質向上、講習内容・方法の充実、講習資機材の高度化に努めます。

ウ 二輪車安全運転対策の推進

運転免許取得時講習のほか、自動二輪車安全運転講習及び原付等安全講習の推進に努めます。

エ 高齢運転者対策の充実

高齢者が安全に運転を継続できるよう、運転能力を維持・向上させるための教育の充実と、個々の運転適性に応じて運転継続の可否をきめ細かく判断できる適性検査の充実、さらに安全意識を高めるための高齢運転者標識の積極的な使用等の促進に努めます。

オ シートベルト、チャイルドシート及び乗用車ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗用車ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用推進キャンペーンを行うとともに、着用義務違反に対する街頭での指導取締りの強化を図ります。

カ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用して、高度の運転技能と専門的知識を必要とする指導者、運転者等に対する交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の充実を図ります。

キ 自動車運転代行業の指導育成等

交通の安全と利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対して立入検査を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施します。

ク 独立行政法人自動車事故対策機構による自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

独立行政法人自動車事故対策機構による自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、診断技術の向上と診断機器の充実を図り、受診環境の整備を行い、受診を促進します。

ケ 悪質危険な運転者の早期排除等

行政処分制度の適正かつ効果的な運用と、適性試験や運転免許証の更新時における適性検査の適正な実施に努め、悪質危険な運転者の早期排除を図ります。

(2) 運転免許制度の改善

市民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、障害者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図ります。

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者等に対する講習を充実し、資質及び安全意識の向上を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制の充実強化を図ります。

(4) 自動車運送事業者の安全対策の充実

ア 自動車運送事業者等に対する指導監督の充実

労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、効果的かつ効率的な監査システムの構築と監査実施体制の充実・強化を図ります。

また、貨物自動車運送業者については、貨物自動車運送適正化事業実施機関を通じての過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図るほか、運行管理者指導講習会、関係団体の各種会合等の機会を捉えて、乗務員のシートベルト着用の徹底及び乗客に対する着用の推進に努めます。

エコドライブ(環境負荷の低減に配慮した自動車の使用)の推進にも配慮します。

イ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

利用者が安全性の高い事業者を選択することが可能で、かつ、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」を促進します。

ウ 事故情報の多角的分析の実施

交通事故の要因分析のための情報収集・分析を充実・強化するとともに、事故発生時の走行情報を記録する*映像記録型ドライブレコーダーの普及促進に努めます。

*映像記録型ドライブレコーダー；車両に装備された事故発生前後 10 数秒間の映像などの走行情報を自動的に記録する装置

エ 運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習の内容の充実や講習水準の向上を図り、視聴覚機材の活用等による効果的な講習を実施し、過労運転・過積載の防止等の指導の徹底を図ります。

(5) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善

を図るため、労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平成元年労働省告示第 7 号）の履行を確保するための監督指導を実施します。

（ 6 ）道路交通に関する情報の充実

ア 道路交通情報の充実

多様化する道路利用者のニーズに応え、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、交通監視カメラ、*路側通信システム、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の既存の情報収集・提供体制の充実を図ります。

*路側通信システム；道路沿いに放送装置と通信アンテナを設置し、移動中のラジオを通じて道路交通情報を提供する

イ 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害発生時の被害の軽減に資する情報提供の充実を図るため、*イエローカードの携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について 危険物運送事業者の指導を強化します。

*イエローカード；危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際に必要な情報を記載した緊急連絡カード

ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす気象情報・注意報・予報及び台風、大雨、地震等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めます。

4 車両の安全性の確保

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任のもとになされるべきですが、自動車は交通事故等により運転者自身及び第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査制度により、各車両の安全性の確保を図ります。

（ 1 ）自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、独立行政法人自動車事故対策機構がとりまとめた*自動車アセスメント情報について広く周知を図ります。

*自動車アセスメント；自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報

（ 2 ）自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

道路運送車両法の保安基準の拡充・強化に合わせて検査技術の高度化を進め、自動車検査の確実な実施を図ります。また、街頭検査体制の充実強化を図り、不正改造を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進するほか、指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業

者に対する指導監督を強化します。

イ 自動車点検整備の充実

自動車使用者の保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力のもとに展開します。

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、「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化します。

点検整備に対する自動車使用者の理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対して、整備料金、整備内容の適正化について、その実施の推進を指導します。

自動車の新技術及び多様化する使用者のニーズに対応するため整備技術の高度化を推進するとともに、*ペーパー車検等の不正事案に対処するため、事業者への指導監督を強化します。

*ペーパー車検；車検の際、指定工場が車の点検・整備、検査を行わず保安点検適合証を運輸支局に提出するもので、現車を持ち込まなくてよいメリットを悪用したもの

(3) リコール制度の充実・強化

自動車製作者等が基準不適合自動車を確実かつ早期に改善すべく、リコール制度の適正な運用を図るように指導監督の徹底に努めます。

そのために、関係機関の協力のもと、不具合情報の収集に努め、リコール対象車両の早期発見を図ります。

(4) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用の確保と事故防止を図るため、利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済に資するための各種保険の普及に努めます。このため、関係機関や販売・整備関係団体等の協力による広報・啓発活動のほか、学校における児童生徒の自転車一斉点検事業の推進に努めます。

さらに、夜間の交通事故防止のため、灯火の取付けの徹底や反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上に努めます。

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、小学生、高齢者、障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、歩行者及び自転車利用者の事故防止を図るとともに、重大事故の防止に重点を置いて、飲酒運転・ひき逃げ等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反の交通指導取締りを効果的に推進します。

事業活動に関する過積載・過労運転等の違反については、自動車の使用者

等に対する責任追及を徹底するとともに、事業者の背後責任が明らかな場合は指導・監督処分等を行うことによりその防止を図ります。

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、携帯電話の使用、及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して、積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な利用者に対しては検挙措置を推進します。

イ 高規格幹線道路等における指導取締りの強化等

高規格幹線道路等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即して、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とした効果的な機動警ら等を実施します。

ウ 科学的な指導取締りの推進

高速走行抑止システムや速度違反自動取締装置(オービス)の整備を推進する等、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進します。

(2) 交通犯罪捜査及び交通事故捜査体制の強化

交通犯罪及び交通事故事件の初動捜査体制及び科学的捜査体制を強化するため、専従職員の捜査能力の向上及び体制の充実に努めるとともに、事故処理車、鑑識装備資機材、交通事故捜査支援システム等の整備を推進します。

(3) 暴走族対策の強化

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため「北海道暴走族の根絶等に関する条例」を積極的に運用するとともに、報道機関等に対する資料提供を行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるほか、学校、家庭、職場、地域等における指導等を促進します。

イ 暴走行為をさせないための環境づくり

地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為を「しない」「させない」「見に行かない」の運動を展開し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行うとともに、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、暴走族と群集を隔離するなどの措置を講じます。

ウ 暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、悪質事犯に対しては各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、解散指導を積極的に行うなどの指導取締りを強化します。また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において取締りを行うとともに、押収及び没収などの措置により暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対し

ても背後責任の追及を行います。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走グループの解体やグループから構成員等を離脱させるなどにより暴走族関係事犯者の再犯防止に努めます。

暴走行為に関わる行政処分は迅速かつ厳重に行うとともに、処分者講習では、特別学級を編成するなど再犯防止のための講習内容の充実を図ります。

オ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するため、「不正改造車を排除する運動」等を通じ広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行います。

また、自動車使用者だけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて立ち入り検査を行います。

6 救助・救急活動の充実

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

イ 集団救助・救急体制の整備

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等、集団救助・救急体制の整備を推進します。

ウ 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・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、保健所、医療機関等の関係機関・団体において、指導資料の作成・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。

*自動体外式除細動器；コンピュータを利用し、心肺停止傷病者の原因を自動解析し、音声などにより電氣的刺激(除細動)を与える指示ができる医療機器

エ 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養成に努めるとともに、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・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。

オ 救助・救急施設の整備の推進

救助資機材の整備を推進するとともに、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、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。また、救急指令装置・救急業務用地図等検索装置等を一体化した通信指令装置の有効活用と救急医療機関等の設備整備とをあわせて円滑な救助・救急活動を推進します。

カ 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・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を推進します。

キ 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、東日本高速道路株式会社と沿線自治体等が協力して適切かつ効率的な人命救助を行います。

ク 緊急通報システムの拡充及び現場急行支援システムの整備

負傷者の早期救出と事故処理の迅速化のため、緊急車両の迅速・安全な現場急行に資する*緊急通報システムの拡充と*現場急行支援システムの整備に努めます。

*緊急通報システム；緊急事態発生時に救護機関へ位置情報通報を発信するシステム

*現場急行支援システム；緊急車両を優先的に走行させる信号制御システム

(2) 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及び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。

(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・協力関係の確保を図ります。

7 交通事故被害者支援の充実

犯罪被害者等基本法のもと、精神的にも大きな打撃を受けている交通事故被害者等のための施策の充実を図ります。

(1) 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を喚起する広報活動及び街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険(無共済)車両の運行の防止を図ります。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の充実

帯広市の市民相談室、北海道の交通事故相談所等において、関係機関・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。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助として、警察における救済制度の教示と相談活動、法務局支局による人権相談及び日本司法支援センターなど関係機関において実施している交通事故の損害賠償請求の相談及び援助に関する業務等の充実を図ります。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

高等学校等に在学する学資負担の困難な交通遺児育成のため、授業料減免事業を実施し、負担軽減等の援助措置の充実を図ります。

また、交通事故被害者等の心情に配慮した各種の相談業務に努めるほか、警察において、被害者等に対して、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、「交通事故被害者の手引き」を作成し活用します。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図ります。

(4) 帯広市民交通傷害保険

交通事故により傷害等を受けた市民の救済を目的とした市民交通障害保険制度については、低額な掛け金、簡易な加入手続等のメリットを生かし、交通安全意識の高揚を図るためにも、加入者数の増加に向けた取り組みを進めます。

8 研究開発及び調査研究の充実

道路交通の安全に関し、人・道・車の3要素のそれぞれの分野における研究開発及び道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図るとともに、市民への情報提供を図り交通安全に対する意識の高揚に努めます。

第2章 踏切道における交通の安全

1 踏切交通事故のない社会を目指して
踏切事故は長期的には減少傾向にあるが
改良すべき踏切道がなお残されており、
引き続き踏切事故防止対策を推進すること
により、踏切事故のない社会を目指します。

2 踏切道における交通の安全についての目標
事故発生件数ゼロを目指します。

3 踏切道における交通の安全についての対策

視点

それぞれの踏切の状況等を勘案した、
より効果的な対策を推進

2つ柱

踏切道の立体交差化、構造の改良
及び踏切保安設備の整備促進
その他踏切道の交通の安全と円滑化を
図るための措置

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は長期的には減少傾向にあり、鉄道連続立体交差化、踏切道の構造改良、保安施設の整備等によるところが大きいと考えられますが、改良すべき踏切道がなお残されている現状から、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない社会を目指します。

踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

踏切事故は、帯広市の区域では、長期間にわたり発生していません。

帯広市交通安全計画における目標

平成22年度までの踏切事故件数ゼロを目指します。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

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します。

講じようとする施策

1 踏切道の立体交差化、構造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、交通量の多い踏切道の立体交差化のほか、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構造改良を促進します。

さらに、踏切道の利用状況、幅員、交通規制の実施状況を勘案し、踏切遮断機の整備を行うとともに、必要に応じて警報時間制御装置の整備等を図るための調査研究を推進します。

2 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、車両の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行うほか、広報活動等の強化や、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進します。

第 2 部 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、吹雪による視程障害、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。

そのため、帯広市は、市民の理解と協力のもと、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 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。

(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

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、歩道の除雪やロードヒーティング、滑り止め材の散布等の重点的な実施に努めます。

(2) 改築による道路交通環境の整備

一般道路の新設・改築にあたっては、一次除雪に対応した堆雪スペースの確保、スリップ事故防止のための急勾配路の解消、特殊舗装、防雪施設、交差点のスリップ事故防止のための予告表示装置等の整備に努めます。

(3) 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や気象・路面状況の変化が著しい箇所については、可変標識等の安全施設の整備を推進し、きめ細かな速度規制を実施します。

(4) 効果的で重点的な事故対策の推進

地域のニーズや特性に応じ、適時適切な除雪や凍結防止剤の散布を実施するとともに、気象や路面状況等を道路利用者に提供する道路情報提供装置の整備を推進します。

冬季交通事故多発地域においては、最高速度の指定、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実施します。

(5) 高規格幹線道路等における事故防止対策の推進

高規格幹線道路等における冬季交通の安全を確保するため、視程障害緩和対策として防雪柵等の対策を推進します。

(6) 円滑・快適で安全な冬季道路交通環境の整備

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・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。

また、分かりやすく使い易い道路交通環境を整備し、安全で円滑な冬季交通の確保を図るため、迅速・的確な道路交通の状況把握・情報提供のための道路・気象情報収集装置や道路情報提供装置、視認性を向上した道路標識の整備に努めます。

2 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努めます。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

冬季交通における幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、冬季交通の特徴や路上遊戯の危険性等を理解させるとともに、冬季の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及び知識を習得させることを目的とします。

関係機関・団体は冬季交通に係る情報の提供を行うなど、幼稚園・保育所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努めます。

イ 小学生、中学生及び高校生に対する交通安全教育の推進

冬季交通における小学生、中学生及び高校生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、冬季の交通事故の傾向や特徴、積雪や凍結による路面の危険性について理解させるとともに、冬季の道路交通にお

ける危険を予測・回避して安全に通行する意識と能力を高めることを目標とします。

学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・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重点的に交通安全教育を実施します。

ウ 成人に対する交通安全教育の推進

冬季交通における成人に対する交通安全教育は、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・団体等が連携し、免許取得時及び免許取得後の運転者教育の充実に努めます。

エ 高齢者に対する交通安全教育の推進

冬季交通における高齢者に対する交通安全教育は、参加・体験・実践型の交通安全教育、高齢者の交通安全教室、高齢者講習及び更新時講習、社会教育活動・福祉活動、各種催し等の多様な機会を活用し、冬季の道路を安全に通行するために必要な知識と技能を習得させることを目標とします。

関係機関・団体等は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響等に加え、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努めます。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

冬季の運転経験の少ない者や夏季の運転免許取得者を中心に、運転免許試験場を活用した「夏期冬道安全運転講習」や、自動車運送事業者団体を通じた「冬道安全運転訓練」などの体験講習の実施等により、積雪・凍結路面等における運転に必要な技能と知識を習得させることに努めるほか、パンフレットの作成・配布などにより、冬季の交通安全思想の普及・啓発を図ります。

3 安全運転の確保

冬季特有の気象や路面における運転者の能力や資質の向上を図るため、冬季の交通環境に対応した運転者教育等の充実に努めます。道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報提供などにも努めます。

(1) 運転者教育等の充実

冬季の安全運転に必要な知識と技能を身に付け、実践できる運転者を育成するために、夏期冬道安全運転講習等の参加・体験・実践型運転者教育等の充実を図り、凍結路のスリップ事故を始めとする冬型事故の防止対策を推進します。

(2) 道路交通に関する情報の充実

冬道の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を推進し、道路利用者への適時適切な情報提供の促進を図ります。

帯広市交通安全対策会議 委員・幹事 名 簿

会 長 : 帯広市長 砂川 敏文

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	帯広道路事務 所長	幡 本 篤	維持課長	佐 藤 定 正
北海道運輸局帯広運輸支局	主席陸運技術 専門官	菊 田 正 己	陸運技術専門官	青 柳 俊 裕
帯広労働基準監督署	第二課長	中 野 浩 昭	厚生労働技官	三 浦 勝 法
北海道十勝支庁	地域振興部長	平 野 誠	環境生活課長	石 川 邦 雄
北海道帯広土木現業所	副所長兼企画 総務部長	五十嵐 誠 治	道路建設課長	菊 地 隆
北海道釧路方面帯広警察署	次 長	田 邊 康 弘	交通第一課長	小 原 清 伸
北海道旅客鉄道株式会社 釧路支社 帯広工務所	所 長	大 谷 輝 昭	助 役	高 橋 正 幸
東日本高速道路株式会社 北海道支社帯広工事事務所	所 長	岩 崎 信 治	維持担当課長	丹 後 孝
帯広市企画部	部 長	本 迫 哲	企画課長	山 崎 雅 市
帯広市市民部	部 長	藤 田 満 雄	市民部次長	樋 口 博 志
帯広市都市開発部	部 長	星 哲 博	都市計画課長	横 田 龍 雄
帯広市建設部	部 長	橋 本 聰	管理課長	齊 藤 登
			土木課長	吉 田 敏 秀
帯広市保健福祉部	部 長	竹 川 信 一	高齢者福祉課長	小丹枝 三 郎
			保健課長	山 口 俊 彦
帯広市教育委員会	教育長	安 達 伸	学校教育課長	陶 山 秀 昭
			生涯学習部次長	野 刈 俊 幸
帯広市消防本部	消防長	塚 田 潔	警防課長	近 藤 敏 彰

