

第 1 1 次千歳市交通安全計画

令和 3 年度～令和 7 年度

令和 4 年 9 月

千歳市交通安全対策会議

目 次

第1部 総 論

第1章 交通安全計画について

1	計画の位置付け・期間等	1
2	計画の基本理念	2
	【交通事故のない社会を目指して】	2
	【人優先の交通安全思想】	2
	【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】	2
(1)	交通社会を構成する三要素	4
(2)	先端技術の活用	5
(3)	救助・救急活動及び被害者支援の充実	5
(4)	参加・協働型の交通安全活動の推進	5
(5)	効果的・効率的な対策の実施	6
(6)	公共交通機関等における一層の安全の確保	6
3	計画の推進	7
(1)	交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	7
(2)	地域ぐるみの交通安全対策の推進	7
4	これからの5年間(計画期間)において特に注視すべき事項	7
(1)	高まる安全への要請と交通安全	7
(2)	新型コロナウイルス感染症の影響の注視	7

第2章 交通事故の現状等

1	道路交通事故の現状	8
2	道路交通事故の見通し	9
3	鉄道事故の現状	9
4	踏切事故の状況等	9

第3章 交通安全計画における目標

1	道路交通の安全についての目標	11
2	鉄道交通の安全についての目標	11
3	踏切道における交通の安全についての目標	11

第4章 施策の柱と重点課題

1 第1次千歳市交通安全計画における施策の柱	12
2 重点課題	13
(1) 高齢化社会を踏まえた総合的な対策	13
(2) 飲酒運転の根絶	13
(3) スピードダウン	13
(4) シートベルトの全席着用	14
(5) 自転車の安全利用	14
(6) 生活道路における安全確保	14
(7) 鉄道交通における安全対策	14
(8) 踏切道における交通安全対策	15
(9) 冬季における交通安全対策	15

第2部 講じようとする施策（分野別）

第1章 道路交通の安全

1 道路交通環境の整備	16
(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	16
(2) 高速道路のさらなる活用促進による生活道路との機能分化	16
(3) 幹線道路における交通安全対策	17
(4) 交通安全施設等の整備	17
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	17
(6) 歩行者空間のバリアフリー化	17
(7) 無電柱化	17
(8) 効果的な交通規制	17
(9) 自転車利用環境の整備	18
(10) モビリティ・マネジメント	18
(11) 災害に備えた道路交通環境の整備	18
(12) 駐車対策	18
(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	18
(14) 冬季道路交通環境の整備	19
2 交通安全思想の普及徹底	19
3 安全運転の確保	20

4	車両の安全性の確保	20
5	道路交通秩序の維持	20
6	救助・救急活動の充実	20
7	被害者支援の充実	20
8	研究開発及び調査研究の充実	21

第2章 鉄道交通及び踏切道における交通の安全

1	鉄道交通環境の整備	22
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	22
3	鉄道の安全な運行の確保	22
4	鉄道車両の安全性の確保	22
5	救助・救急活動の充実	22
6	被害者支援の充実	23
7	踏切道の立体交差化、構造の改良等の整備	23
8	踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	23

資料	25
----	----

■SDGsと交通安全計画

平成27年(2015年)に17の目標と169のターゲットからなる「持続可能な開発目標」(SDGs:Sustainable Development Goals)が国際連合で採択されました。千歳市においても、SDGsの17の目標に関連付けて施策を推進しています。交通安全計画は、主に「3 すべての人に健康と福祉を」に関連しており、目標達成に向け貢献していきます。



SDGsのゴール

外務省「持続可能な開発のための2030アジェンダ」仮訳

3	あらゆる年齢の全ての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する。
---	----------------------------------

第 1 部 総 論

第 1 章 交通安全計画について

1 計画の位置付け・期間等

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、全国的に道路交通事故の死傷者数が著しく増加しました。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定されました。

これに基づき、千歳市では、昭和 46 年以降、10 次 50 年にわたる千歳市交通安全計画を作成し、国、北海道、市及び関係民間団体等が一体となって、交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、昭和 46 年、北海道内で起きた道路交通事故で 889 人が死亡し、「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和 2 年の死者数は 144 人と、6 分の 1 以下まで減少するに至りました（令和 3 年は 120 人）。

千歳市においても、昭和 46 年当時、発生件数 344 件、死者数 8 人であった人身事故が、令和 2 年には 173 件、2 人にとどまっており、国、北海道、市及び関係民間団体のみならず、市民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられます。

しかしながら、未だに道路交通事故の発生は続いており、事故そのものを減少させることが求められています。

また、鉄道においても、ひとたび交通事故が発生した場合には、常に、重大な事故となるおそれがあります。

交通事故の防止は、国、北海道、市町村、関係民間団体だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していく必要があります。

本計画は、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱として定めたものです。

2 計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

千歳市は、人口減少が進む北海道にあって、人口増加を続ける数少ないまちです。国内外の航空路線が就航する新千歳空港を擁し、道内各地の主要都市を結ぶ鉄道や高速道路網などが整備され、北海道における一大交通拠点となっており、交通の利便性が高い地域です。

一方、交通量が多い地域でもあり、交通事故が幹線道路、生活道路を問わずどこでも発生する可能性があります。毎年、多くの方が交通事故の被害に遭われているなか、市民の願いである「安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会の実現」が極めて重要です。

このことから、人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、「交通安全都市」の宣言と本計画の作成から半世紀を経た今、改めて交通事故被害者の存在に思いを致し、「交通事故を起こさない」という誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて「交通事故のない社会」を目指します。

【人優先の交通安全思想】

「交通事故のない社会」は、「交通弱者が社会的に自立できる社会」でもあります。道路交通においては自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の、また、全ての交通においては高齢者、障がい者、子ども等交通弱者の安全を一層確保するとともに、交通事故の被害者及びその家族又は遺族（以下「交通事故被害者等」という。）となった方に対する一人ひとりの状況に応じた支援が求められます。

このことから、交通弱者の安全を第一に考える「人優先」の交通安全思想を基本とした交通安全対策の推進を目指します。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

千歳市の65歳以上の老年人口は、年々増加傾向（令和2年度高齢化率23.1%）にあり、道路交通においては、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者（自動車・自転車）による事故が喫緊の課題となっており、事業用自動車においても、運転者の高齢化が進み、新たな課題に直面しています。

高齢者が、自動車だけに頼らず、自立的に日常生活を営むためには、全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じうるさまざまな交通安全の課題に向き合い、解決を図ることが不可欠です。

このことから、交通関係者等との連携により、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会の構築を目指します。

交通安全都市宣言

産業、経済、文化の著しい発展向上に伴う車両交通の増加により、交通事故は、年々増加の傾向にあり、大きな社会問題となっている。

これら交通事故による悲惨な事故を防止し、市民生活の安全を守るためには、交通環境の改善を図るとともに、全市民が安全交通の自覚に徹することが必要である。

よって、千歳市は、関係機関の総力を結集し、全市民の一致協力のもとに、安全運動を強力に推進し、交通事故のない明るい都市の建設を期し、ここに千歳市を『交通安全都市』とすることを宣言する。

昭和37年3月12日 北海道千歳市

令和4年は、千歳市が「交通安全都市」宣言を行ってから60周年を迎えます。

(1) 交通社会を構成する三要素

本計画では、道路交通、鉄道交通、踏切道における交通について、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を、国及び北海道の計画に沿って、かつ、千歳市の地域の実情に即して定めます。

具体的には、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」、これらが活動する場としての「交通環境」の三要素について、相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や政策評価を充実させ、市民理解と協力の下、強力に推進します。

ア 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底に加え、同時に歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底を図るとともに、交通社会に参加する市民一人ひとりが自ら安全で安心な交通社会を構築しようとする前向きな意識を持つため、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実することが重要です。

また、市民が地域や団体において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関わったりするなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりや、交通事故被害者等の声を聞くなど、市民の交通安全意識の向上を図る機会の提供に努める必要があります。

イ 交通機関に係る安全対策

人間はエラー（過ち）を犯すとの前提に立ち、エラーが事故に結び付かないようにするため、新技術の活用や必要な検査等についての市民等への情報提供に努めます。

ウ 交通環境に係る安全対策

道路管理者による道路網や交通安全施設等の整備、警察等との連携による効果的な交通規制の推進、交通に関する情報提供など、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなど、接触の危険を排除する施策を充実する必要があります。

特に、道路交通では、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等あらゆる

場面において人優先の交通安全対策の推進を図ることが重要です。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震等に対する防災の観点にも適切な配慮を行わなければなりません。

（２）先端技術の活用

今後も、全ての交通分野において、さらなる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するため、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に役立つ先端技術や情報の普及活用を促進するとともに、将来的には、ソサエティー5.0（ ）の実現を視野に、交通安全により寄与するよう、情報通信技術を積極的に活用し、高齢者をはじめとする人々の行動変容を促していくことが重要です。

ソサエティー5.0（Society5.0）：人工知能の活用や自動運転など、サイバー（仮想）空間とフィジカル（現実）空間を高度に融合させたシステムにより経済発展と社会的課題の解決を両立する人間中心の社会

（３）救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動と負傷者の治療の充実等を図るとともに、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）の趣旨を踏まえた交通事故被害者等への支援の充実に努めることが重要です。

（４）参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止に向けて、国、北海道、市及び関係民間団体等が、緊密な連携の下、それぞれ責任を担いつつ施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動の積極的な促進が重要であることから、国、北海道及び市が行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組などを通じて参加・協働型の交通安全活動を推進します。

(5) 効果的・効率的な対策の実施

交通安全対策は、国や自治体などの厳しい財政事情を踏まえつつも、悲惨な交通事故の根絶に向け、交通安全を確保する取組を進めることが必要です。

このため、市内の交通実態に応じて、限られた予算で最大限の効果を挙げることが可能な対策に集中して取り組むなど、効率的な予算執行に配慮することとします。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたりますが、これらは相互に密接な関連を有することから、各種施策を有機的に連携させ、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に対応した施策を総合的・重点的・効果的に実施することが重要です。

(6) 公共交通機関等における一層の安全の確保

市民の日常生活を支える公共交通機関は、ひとたび交通事故等が発生した場合には大きな被害となるため、事業者が一丸となった安全管理体制を構築するとともに、多くの利用者を安全に目的地へ運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、公共交通機関等の一層の安全を確保するため、運転者等の健康管理を含む安全対策に取り組むことが重要です。

ア 鉄道事故のない社会を目指して

人やものを大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、北海道内で年間約 4 億人が利用する生活に欠くことのできない交通手段です。

千歳市内には 4 つの駅がありますが、列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道において、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じる恐れがあります。

また、全国では、駅のホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故が多数発生していることから、市民が安心して鉄道を利用できるよう各種安全対策を総合的に推進する必要があります。

イ 踏切事故のない社会を目指して

北海道内の踏切事故は、長期的には減少傾向にあるものの、鉄道運転事故の約 4 割を占めている現状にあります。

千歳市の市街地中心部では、鉄道高架橋が設置されていますが、踏切道が続く長都駅周辺では、近年の住宅地開発に伴い、人口が伸びている地域であることから、踏切事故防止対策を推進する必要があります。

3 計画の推進

(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

国や北海道が実施する総合的な交通安全対策や、市民の交通安全意識の高揚により、千歳市内の人身交通事故は大幅に減少しましたが、前方不注視や操作不適などの安全運転義務違反に起因する交通事故は依然として多い状況にあります。

このため、これまでの対策では抑止が困難な交通事故について、警察等と連携して、発生地域、場所、形態等の情報分析と交通情勢の変化を踏まえたよりきめ細かな対策等を効果的効率的に実施します。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など、事故特性に応じた対策を実施するため、インターネット等を通じて交通事故情報を提供し、これまで以上に市民に交通安全対策に関心を持ってもらい、安全で安心な交通社会の形成に自らの問題として積極的に参加するよう、市民主体の意識の醸成を図るとともに、安全な交通環境を実現するため、飲酒運転根絶の啓発や自転車の交通安全対策に取り組むなど、行政、関係団体、住民等の協働により、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートする社会システムの形成に努めます。

4 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(1) 高まる安全への要請と交通安全

感染症をはじめ、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図るため、警察や関係機関などと交通安全の諸施策の推進に向けて一層柔軟に連携して各種施策に取り組むことが重要です。

(2) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、あらゆる交通に及び、さまざまな課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められます。

これらに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を注視し、必要な対策を行うことが重要です。

第2章 交通事故の現状等

1 道路交通事故の現状

第10次千歳市交通安全計画の計画期間（平成28年度～令和2年度）における千歳市内の年間交通事故死者数（事故発生から24時間以内に亡くなられた方）は、1人から2人の間で推移しました。

また、市内の年間交通事故負傷者数及び人身交通事故発生数は、令和元年に前年よりも増加したものの、第10次計画期間の最終年である令和2年では、負傷者数が213人、発生数は173件となりました。

市内の年間交通事故死者数は、千歳市が交通安全計画を作成した昭和46年以降、最も多かった平成9年の16人から減少傾向にあり、さらに、第10次計画期間中には、「交通死亡事故ゼロの日」の継続日数が過去最長の535日を記録しました（平成30年4月14日～令和元年9月30日）。

北海道内における過去5年の年間交通事故死者数は、平成30年には141人、令和2年中の死者数は144人と、計画の目標である150人以下とする目標を達成しました。また、過去5年の年間交通事故負傷者数及び人身交通事故発生数は、平成28年の負傷者数13,489人、発生数11,329件に対し、令和2年は9,043人、7,898件と、減少が続いています。

全国的にみて、過去5年間の交通事故負傷者数及び人身交通事故発生数は毎年減少傾向にありますが、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上の高齢者の安全確保が一層重要となります。

千歳市交通安全計画期間中の道路交通事故（人身事故）状況

	暦年別		H23	H24	H25	H26	H27	5年計	平均
	区分								
第9次	発生件数（件）		302	219	231	193	160	1,105	221.0
	同1千人当たり(件)		3.24	2.34	2.45	2.04	1.69	11.76	2.35
	死者数（人）		4	2	2	4	1	13	2.6
	傷者数（人）		346	271	284	236	181	1,318	263.6
	暦年別		H28	H29	H30	R1	R2	5年計	平均
	区分								
第10次	発生件数（件）		169	173	170	230	173	915	183.0
	同1千人当たり(件)		1.77	1.81	1.77	2.36	1.78	9.51	1.90
	死者数（人）		2	2	1	1	2	8	1.6
	傷者数（人）		189	186	185	262	213	1,035	207.0

令和3年速報値：事故発生件数134件、死者1人、傷者数150人

出典：札幌方面千歳警察署

2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く環境は、経済社会情勢の動向や新型コロナウイルス感染症の感染状況などにより変化し、市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが考えられます。

このことから、将来の道路交通事故発生件数の予測は、難しいところがありますが、北海道や他市町村と比較するため、過去の発生状況と今後の対策を踏まえ、本計画期間の人口1千人当たりの件数を次のように推計し、目標値として設定します。

人口1千人当たりの交通事故発生件数（目標値）						
第11次	区分 \ 暦年別	R3	R4	R5	R6	R7
	1千人当たりの発生件数（件）	2.26	2.20	2.15	2.10	2.05

令和元年（基準年）の1千人当たり事故発生件数：2.36（実績）

出典：千歳市第7期総合計画基礎資料

3 鉄道事故の現状

北海道内における鉄道運転事故は、長期的には減少傾向にあり、平成27年以降、10件程度で推移しています。近年の特徴としては、人身障害事故が約3割、踏切障害事故が約4割を占めており、両方で運転事故件数全体の約7割を占め、死者数については人身障害事故と踏切障害事故でほぼすべてを占めています。

なお、人身障害事故のうち、道内におけるホームでの接触事故は、令和2年で2件発生しています。

4 踏切事故の状況等

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的に減少傾向にあり、北海道内における令和2年の発生件数は4件、死傷者数は3人となっています。

これは、踏切道の改良等、安全対策の積極的な推進によるものと考えられますが、依然として踏切事故は、鉄道の運転事故の約4割を占めている状況にあります。

近年の踏切事故の特徴として、踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている）が最も多いが、踏切道100か所当たりの発生件数でみると第1種踏切道が最も少ない、衝撃物別では自動車等と衝撃したものがほぼ全てを占める、自動車の原因別でみると直前横断によるものが約4割、全国では歩行者と衝撃した踏切事故は高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割を占めている—ことなどが挙げられます。

市内には踏切（第1種）が現在7か所設置されており、こうした踏切事故の特徴を踏まえた事故防止の取組を行うことが重要です。

第3章 交通安全計画における目標

1 道路交通の安全についての目標

【数値目標】 年間の24時間交通事故死者数をゼロにする。
令和7年の人口1千人当たりの交通事故発生件数を
2.05件以下に抑える。

平成30年から令和元年までの間、千歳市において「交通死亡事故ゼロの日」が連続して500日を超えたことから、達成が見込めるものとして、年間（1月～12月）の交通事故死者数をゼロとする目標を定めます。

目標の達成に向け、事故そのものの減少や傷者数の減少にも積極的に取り組み、死傷者数を確実に減少させることを目指します。

2 鉄道交通の安全についての目標

【数値目標】 乗客の死者数ゼロを目指す。
運転事故全体の死者数減少を目指す。

列車の衝突や脱線等による列車事故はもとより、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要であることから、北海道とともに第11次北海道交通安全計画に掲げている目標の達成に向けて、事故防止に向けた啓発活動に取り組みます。

3 踏切道における交通の安全についての目標

【数値目標】 踏切事故の発生を極力防止する。

第11次北海道交通安全計画に掲げられている目標の達成に向けて、国等の計画にある諸施策を北海道と連携しながら総合的かつ積極的に取り組みます。

第4章 施策の柱と重点課題

1 第11次千歳市交通安全計画における施策の柱

第10次計画期間中、千歳市内における交通事故死者数は一桁台で推移しており、長期的には、発生数、負傷者数もおおむね減少傾向にあることから、これまでの交通安全対策は一定の効果があったものと考えられます。

本計画では、従来の対策を基本としつつ、社会情勢、交通情勢の変化等に対応するとともに、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り、有効性が見込まれる対策を推進します。

その際、千歳市の情勢等を踏まえ特に留意すべき事項については、問題点や施策の考え方を重点課題として次頁において9項目示し、関係機関・団体はもとより、市内全体で取組が促進されるよう情報発信を行います。

道路交通の安全	1	道路交通環境の整備
	2	交通安全思想の普及徹底
	3	安全運転の確保
	4	車両の安全性の確保
	5	道路交通秩序の維持
	6	救助・救急活動の充実
	7	被害者支援の充実
	8	研究開発及び調査研究の充実
鉄道交通及び踏切道における交通の安全	1	鉄道交通環境の整備
	2	鉄道交通の安全に関する知識の普及
	3	鉄道の安全な運行の確保
	4	鉄道車両の安全性の確保
	5	救助・救急活動の充実
	6	被害者支援の充実
	7	踏切道の立体交差化、構造の改良等の整備
	8	踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

2 重点課題

(1) 高齢化社会を踏まえた総合的な対策

北海道は、交通事故死者に占める高齢者の割合が高く、死者のほぼ半数を65歳以上の高齢者が占めており、交通死亡事故のうち、高齢運転者が原因となる事故の割合が30パーセントを超えるなど、高齢者の交通安全の確保がますます重要となっています。

このため、本市において、高齢者運転免許自主返納サポート制度事業を強力に推進するとともに、高齢者の身体機能に応じた交通安全教室を引き続き実施するなど、高齢者の方々が住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、総合的な交通安全政策を推進します。

(2) 飲酒運転の根絶

北海道では、平成26年と27年に、飲酒を伴う重大な交通死亡事故が相次いで発生したことを受け、一人ひとりが「飲酒運転をしない、させない、許さない」という規範意識の下、社会全体で飲酒運転の根絶に向けた社会環境づくりを行うことなどを基本理念とする北海道飲酒運転の根絶に関する条例（平成27年11月30日北海道条例第53号）が成立しました。

令和2年の飲酒が関係する交通死亡事故の発生件数は道内で7件と、記録が残る平成2年以降最少となったものの、未だ飲酒運転の根絶には至っていません。

このため、事業者、家庭、学校、地域住民、行政その他関係者の相互の連携協力により飲酒運転の根絶に向けた社会環境づくりを推進します。

(3) スピードダウン

北海道内における交通死亡事故を走行速度の観点から分析すると、第一当事者の約4割に速度超過が認められ、最高速度違反を原因とする交通死亡事故の割合が全国平均の約2倍と高い水準で推移しています。

事故直前の速度が高くなるほど致死率は高くなるため、速度超過に起因する交通事故の防止と事故発生時の被害軽減を図ることが必要となります。

このため、自動車の最高速度違反の危険性について積極的に情報発信するなど市民の交通安全意識の高揚を図ります。

(4) シートベルトの全席着用

近年、運転席及び助手席のシートベルトの着用率は高くなっていますが、道内における自動車乗車中の死者の約 4 割はシートベルトを着用していない実態にあり、特に、後部席における着用率は、一般道路における街頭調査では、全道平均で 4 割程度に止まっています。

このため、シートベルトの全席着用の必要性についてパンフレットの配布や街頭啓発を行うなど市民の理解促進を図ります。

(5) 自転車の安全利用

自転車の利用にあたっては、一旦交通事故が発生した場合には、運転者が被害者にも加害者にもなる可能性があり、交通ルールやマナーを理解して行動することが重要です。

このため、自転車の安全利用に関する広報啓発や交通安全教育を推進するとともに、道路において自転車の安全利用のための自動車や歩行者と自転車利用者との共存を図ります。

(6) 生活道路における安全確保

歩行者や自転車利用者等が日常的に使用する生活道路が、幹線道路の渋滞を避ける迂回路として利用され、通過交通の流入が増加すると、交通事故発生の危険性が著しく増大することになります。

このため、地域住民の主体的な参加による地域における幹線道路と生活道路の関係性を踏まえた面的・総合的な交通安全対策を推進するとともに、子どもを交通事故の被害から守り、通学路における交通安全を確実に確保する「千歳市通学路交通安全プログラム」による通学路における合同点検と交通安全対策を実行します。

(7) 鉄道交通における安全対策

鉄道事故は、ひとたび列車の衝突や脱線等が発生すると多数の死傷者が生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送と重大な列車事故の未然防止に向けて、必要に応じて鉄道事業者や国、北海道などに対応を求めています。

(8) 踏切道における交通安全対策

踏切事故は、ひとたび発生すると重大な被害をもたらすおそれがあることから、市内に設置されている各踏切に接続する市道について、適切な管理に努めます。

(9) 冬季における交通安全対策

北海道は、1年間の約3分の1が雪に覆われており、冬期間(11月～3月)においては、吹雪による視程障害、積雪による道路の幅員減少、路面凍結による交通渋滞やスリップ事故、歩行中の転倒事故等、交通という観点からも厳しい影響があります。

このため、交通事故の防止に当たっては、天候や気温等により交通環境や路面状況が刻一刻と変化する特殊な環境に対応した冬季の対策を実施します。

また、積雪による歩道幅員の減少等から、冬季における歩行空間の確保に関する市民のニーズは大きいため、高齢者、子ども、障がい者等を含むすべての人々が安全で快適に利用できる歩行空間の確保に努めます。

第2部 講じようとする施策（分野別）

第1章 道路交通の安全

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備は、警察や道路管理者等の関係機関が連携して幹線道路と生活道路の両面で交通安全対策を行っており、事故全般の抑止効果が確認される一方、全国的には歩行中や自転車運転中の死者数の割合が諸外国と比べると高いとされており、引き続き道路の安全対策を推進する必要があります。

このため、自動車交通を担う幹線道路や身近な生活道路の安全に取り組むとともに、少子高齢化が一層進展する中、子どもを事故から守り、高齢者や障がい者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境の整備を図ります。

（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

これまでの交通安全対策は、主として「車中心」の対策として一定の成果を上げてきた一方、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策が課題となっています。

このため、地域の協力を得ながら、国や北海道とともに歩道などにおける交通安全施設の整備や警察と連携した効果的な交通規制を行うなど、きめ細かな事故防止対策を実施することにより、「人」の視点に立った交通安全対策を推進します。

また、千歳市内において、緑町全域、錦町、春日町、大和、北斗の一部に指定されている、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」を推進するとともに、平成27年度に定めた「千歳市通学路交通安全プログラム」に基づき、定期的な通学路合同点検を実施し、通学路や未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全対策に継続的に取り組みます。

（2）高速道路のさらなる活用促進による生活道路との機能分化

高速自動車国道や一般国道自動車専用道路から生活道路に至る道路ネットワークの体系的整備による道路の適切な機能分化と、生活道路における通過交通の抑制など人優先の道路交通の促進に努めます。

(3) 幹線道路における交通安全対策

幹線道路における交通安全対策は、潜在的危険箇所等の情報収集に努めるとともに、国や北海道と連携して、事故危険区間重点解消作戦「事故ゼロプラン」や事故危険箇所対策、幹線道路の交通規制、重大事故の再発防止、適切に機能分担された道路網の整備、高速自動車国道等の事故防止対策、道路改築等による交通事故対策、交通安全施設等の高度化などの促進に努めます。

(4) 交通安全施設等の整備

交通安全施設等の整備は、警察や道路管理者と連携して事故実態の調査や分析を行うなど、交通事故の防止と交通の円滑化に向けた取組を推進します。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和 3 年 1 1 月に策定した「千歳市地域公共交通計画」により、高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向けて公共交通サービスの改善を図るとともに、必要に応じて地域の多様な輸送資源の活用による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進します。

(6) 歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障がい者等を含めてすべての人が、安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、千歳駅周辺交通バリアフリー基本構想に基づき、歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障がい者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的な整備を推進します。

バリアフリー：障壁を取り除き、生活しやすくすること。

(7) 無電柱化

安全で快適な通行空間を確保するため、国、北海道、関係機関と調整を図りながら、無電柱化の推進に努めます。

(8) 効果的な交通規制

信号機や横断歩道等の設置について、地域の交通実態を踏まえ、公安委員会等の関係機関への要請を継続的に行うとともに、効果的な規制に向けて警察等と協力して点検等を行い、交通事情の変化の的確な把握とソフト・ハードの両面による総合的な対策を推進することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

(9) 自転車利用環境の整備

安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車のルール・マナーの啓発活動などを推進するとともに、必要に応じて警察等に対し、自転車と自動車とが混在する区間における駐車禁止等の規制や悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両の取締り・指導などの実施を要請します。

(10) モビリティ・マネジメント

令和3年11月に策定した「千歳市地域公共交通計画」により、日常生活を支える交通ネットワークの見直しを進めつつ、一人ひとりの移動を望ましい方向へ自発的に変化させることを促すモビリティ・マネジメント施策を展開して公共交通機関の利用促進に努めます。

モビリティ・マネジメント：一人ひとりの移動が、個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す交通政策

(11) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪等の災害が発生した場合において安全で安心な生活を支える道路交通を確保するため、令和3年3月に策定した「千歳市強靱化計画」と整合を図り、道路や橋梁、街路灯などの道路施設の定期的な点検・整備や耐震化など災害に強い道路交通ネットワークの構築に努めます。

(12) 駐車対策

道路交通の安全や都市機能の維持を図るため、違法駐車や迷惑駐車に対する取締りを警察に要請するとともに、啓発活動を継続的に実施します。

(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

安全で円滑な道路交通の確保に向けては、関係機関等と連携して、道路構造の保全に対応した道路使用や占用の適正化、過労運転に伴う事故防止や高齢運転者に対応した道の駅などの休憩施設の利用促進、路上遊戯等による事故を防止するため、児童館や公園などの子どもの遊び場の確保、道路破損等の危険回避に対応した道路法に基づく通行禁止などの適切な実施に努めます。

(14) 冬季道路交通環境の整備

冬季における歩行者の安全・安心で快適な通行のため、幹線道路の冬季交通安全対策として、特に公共施設の周辺や、通学路等をはじめ歩行者の安全確保の必要性が高い区間等については、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒に対し、歩道の除雪や砂箱の設置を行います。

また、郊外道路の冬季交通安全対策として、必要に応じて防雪柵や視線誘導標の設置を行うなど、冬季の道路交通環境の整備に努めます。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有しています。

交通マナーを身に付けるためには、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、意識の改革を促すことが重要です。

また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者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育てることが必要です。

このため、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、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行います。

なお、これらの取組を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、市民自ら安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供します。

また、国、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が、それぞれの特性を生かし、互いに連携を取りながら地域が一体となった活動を推進するとともに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には効果を検証・評価し、一層効果的な実施に努めるとともに、取組の意義、重要性等について関係者の理解促進を図ります。

あわせて、訪日・在住外国人の増加等を見込み、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えるよう努めます。

3 安全運転の確保

安全運転の確保に向けて運転者の能力や資質の向上を図るため、運転者教育や安全運転管理などに関する市民への情報提供の充実に努めるとともに、高齢運転者への交通安全を推進するため、高齢者を対象とした安全運転教育や「高齢者運転免許自主返納サポート制度事業」を実施します。

4 車両の安全性の確保

近年、著しく進歩する自動車の安全技術の活用・普及促進により、交通事故の減少が期待できることから、必要に応じて、市民に対し、車両の各種安全性に関する情報の提供に努めます。

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するため、市民等から道路交通秩序の維持に支障のある事案について情報提供を受けた場合は、速やかに警察へ通報し、指導や取締り等の要請に努めます。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、道路交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保と救助・救急体制の充実に努めます。

7 被害者支援の充実

交通事故被害者等からの相談に対して、市民相談窓口が総合的に対応し、警察、医療などの関係機関や北海道、支援団体等との連携により各種支援制度の案内や情報提供を行うなど、交通事故被害者等の状況に応じた適切な支援に努めます。

また、近年では、自転車運転者が加害者となる事故が発生した場合、高額な賠償額となるケースもあることから、賠償責任の支払原資の確保や交通事故被害者の救済を図るため、自転車運転者に対する損害賠償保険等への加入を促進します。

8 研究開発及び調査研究の充実

国や北海道等の調査に協力するとともに、調査結果等を本市の交通安全対策の評価・分析に活用します。

第2章 鉄道交通及び踏切道における交通の安全

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するため、必要に応じて鉄道事業者や北海道等の関係機関に対して鉄道施設の安全性の確保や運転保安設備の整備等の安全対策の推進を求めています。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道交通における事故の防止に向けて、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させるため、市民や道路運送事業者等を対象にした交通安全運動や踏切事故防止などの広報活動を実施するとともに、駅ホームにおける「歩きスマホ」の危険性や緊急時の「非常押しボタン」操作などの周知に努めます。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、必要に応じて鉄道事業者や北海道等の関係機関に対して、保安監査等の適切な実施や指導、事故発生時の迅速かつ適切な対応を求めています。

4 鉄道車両の安全性の確保

鉄道車両の安全性の確保に向けて、必要に応じて鉄道事業者や北海道等の関係機関に対して、鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の見直しや対策の着実な実施を求めています。

5 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ適切に行うため、鉄道事業者と消防、医療などの関係機関との連携・協力体制の充実に努めます。

6 被害者支援の充実

交通事故被害者等からの相談に対して、市民相談窓口が総合的に対応し、警察、医療などの関係機関や北海道、支援団体等との連携により各種支援制度の案内や情報提供を行うなど、交通事故被害者等の状況に応じた適切な支援に努めます。

7 踏切道の立体交差化、構造の改良等の整備

市内では、鉄道高架化により、9線通から東大通間で踏切道が除却されており、残存する踏切道では、必要に応じて鉄道事業者や北海道等の関係機関と連携して効果的な安全対策の実施に努めます。

8 踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

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や踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止の広報活動に努めます。

資料

1	交通安全対策基本法（関係分）	26
2	千歳市交通安全対策会議条例	29
3	千歳市交通安全対策会議委員名簿	30
4	第11次千歳市交通安全計画策定経過	30
5	パブリックコメント（意見公募）手続きによる意見募集の実施結果	31

1 交通安全対策基本法（関係分）

（目的）

第一条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用者、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する。

（地方公共団体の責務）

第四条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

（道路等の設置者等の責務）

第五条 道路、鉄道、軌道、港湾施設、漁港施設、飛行場又は航空保安施設を設置し、又は管理する者は、法令の定めるところにより、その設置し、又は管理するこれらの施設に関し、交通の安全を確保するため必要な措置を講じなければならない。

（車両等の使用者の責務）

第七条 車両等を使用する者は、法令の定めるところにより、その使用する車両等の安全な運転又は運航を確保するため必要な措置を講じなければならない。

（車両の運転者等の責務）

第八条 車両を運転する者（以下「車両の運転者」という。）は、法令の定めるところにより仕業点検等を行なうとともに、歩行者に危害を及ぼさないようにする等車両の安全な運転に努めなければならない。

（歩行者の責務）

第九条 歩行者は、道路を通行するに当たっては、法令を励行するとともに、陸上交通に危険を生じさせないように努めなければならない。

（住民の責務）

第十条 住民は、国及び地方公共団体を実施する交通の安全に関する施策に協力する等交通の安全に寄与するように努めなければならない。

（施策における交通安全のための配慮）

第十一条 国及び地方公共団体は、その施策が、直接的なものであると間接的なものであるとを問わず、一体として交通の安全に寄与することとなるように配慮しなければならない。

(市町村交通安全対策会議)

第十八条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

(関係行政機関等に対する協力要求)

第十九条 中央交通安全対策会議、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議（市町村交通安全対策会議を置かない市町村にあつては、市町村の長。次条並びに第二十六条第一項及び第五項において同じ。）は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長（関係行政機関が委員会である場合にあつては、関係行政機関）及び関係地方行政機関の長、関係地方公共団体の長その他の執行機関並びに政令で定めるその他の関係者に対し、資料の提供その他必要な協力を求めることができる。

(交通安全対策会議相互の関係)

第二十条 都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議は、その所掌事務の遂行について、相互に、又はそれぞれ他の都道府県の都道府県交通安全対策会議若しくは他の市町村の市町村交通安全対策会議と協力しなければならない。

(市町村交通安全計画等)

第二十六条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。

3 市町村交通安全計画は、おおむね次に掲げる事項について定めるものとする。

一 市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度におい

て市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

5 市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。

6 市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

7 第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

（地方公共団体の長の要請等）

第二十七条 地方公共団体の長は、都道府県交通安全計画又は市町村交通安全計画の的確かつ円滑な実施を図るため必要があると認めるときは、当該地方公共団体の区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関に対し、これらの者が陸上交通の安全に関し処理すべき事務について、必要な要請をし、又は法令の定めるところにより必要な勧告若しくは指示をすることができる。

第二十八条 地方公共団体の長は、当該地方公共団体の区域における海上交通又は航空交通の安全に関し必要があると認めるときは、交通安全基本計画又は交通安全業務計画（これらの計画のうち、陸上交通の安全に関する部分を除く。）の作成又は実施に関し、中央交通安全対策会議及び関係指定行政機関の長に対し、必要な要請をすることができる。

（地方公共団体の施策）

第三十八条 地方公共団体は、法令に違反しない限りにおいて、前節に規定する国の施策に準ずる施策を講ずるものとする。

2 千歳市交通安全対策会議条例

(設置)

第1条 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第18条第1項の規定に基づき、市長の附属機関として、千歳市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を置く。

(所掌事項)

第2条 会議は、次に掲げる事務を掌る。

- (1) 千歳市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。
- (2) 前項に掲げるもののほか、千歳市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(組織)

第3条 会議は、会長及び20人以内の委員をもつて組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 国の関係地方行政機関の職員
- (2) 北海道の職員
- (3) 北海道警察の警察官
- (4) 市の教育長
- (5) 市の消防長
- (6) 市の職員

(会長)

第4条 会長は、市長をもつて充てる。

2 会長は、会議を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、会長があらかじめ指定する委員がその職務を代理する。

(特別委員)

第5条 特別の事項を審議させるため必要があるときは、会議に特別委員を置くことができる。

2 特別委員は、北海道旅客鉄道株式会社、日本道路公団その他陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから、市長が委嘱する。

3 特別委員の任期は、当該特別の事項に関する審議が終了したときまでとする。

(補則)

第6条 この条例に定めるもののほか、会議の議事その他運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

3 千歳市交通安全対策会議委員名簿

No	職 名	条例適用条項
1	国土交通省札幌開発建設部千歳道路事務所長	第3条第2項第1号
2	北海道札幌建設管理部千歳出張所長	第3条第2項第2号
3	北海道札幌方面千歳警察署地域・交通官	第3条第2項第3号
4	千歳市教育委員会教育長	第3条第2項第4号
5	千歳市消防長	第3条第2項第5号
6	千歳市企画部長	第3条第2項第6号
7	千歳市総務部長	
8	千歳市市民環境部長	
9	千歳市保健福祉部長	
10	千歳市産業振興部長	
11	千歳市観光スポーツ部長	
12	千歳市建設部長	

条例：千歳市交通安全対策会議条例

4 第11次千歳市交通安全計画策定経過

年月日	事 項	主な内容
令和4年2月25日	千歳市議会厚生環境常任委員会	・計画素案について
令和4年3月5日 ～ 令和4年3月22日	計画素案パブリックコメント	・計画素案に対する市民への意見公募
令和4年3月24日	第1回千歳市交通安全対策会議	・計画素案の意見聴取
令和4年8月23日	第2回千歳市交通安全対策会議	・計画最終案の確認
令和4年9月14日	千歳市議会厚生環境常任委員会	・計画最終案について

5 パブリックコメント（意見公募）手続きによる意見募集の実施結果

【意見募集の集計結果】

1	案 件 名	第 1 1 次千歳市交通安全計画（案）	
2	意見募集期間	令和 4 年 3 月 5 日（土）～ 3 月 2 2 日（火）	
3	意見の件数（提出者数）	1 件（ 1 人）	
4	意見の取扱い （対応内容の分類）	案を修正するもの	0 件
		既に案に盛り込んでいるもの	0 件
		今後の参考とするもの	2 件
		意見として伺ったもの（案件に直接関係がないため）	0 件
5	意見の受け取り方法	電子メール	1 人
		郵送	0 人
		ファクシミリ	1 人
		意見箱	0 人
		直接持参	0 人

第 1 1 次千歳市交通安全計画

（令和 3 年度～令和 7 年度）

令和 4 年 9 月

千歳市交通安全対策会議

（事務局：千歳市市民環境部市民生活課防犯・交通安全係）