

# 第 1 1 次成田市交通安全 5 年計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)



# 成 田 市

## 目次

第1章 計画の基本的な考え方.....	1
1 計画の基本的な考え方.....	1
2 計画の期間.....	2
第2章 成田市交通事故発生状況.....	3
1 交通事故の年別推移.....	3
2 交通事故の年別・月別推移.....	4
3 時間帯別交通事故発生状況.....	6
4 類型別交通事故発生状況.....	7
5 原因別交通事故発生状況.....	8
第3章 道路交通の安全.....	9
1 市民一人一人の交通安全意識の高揚.....	10
(1) 市民総参加でつくる交通安全の推進.....	10
(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進.....	11
(3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進.....	13
(4) 自転車の安全利用の推進.....	13
(5) 飲酒運転の根絶.....	14
(6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進.....	14
2 安全運転の確保.....	16
(1) 運転者教育等の充実.....	16
(2) 道路交通に関する情報の充実.....	17
3 道路交通環境の整備.....	17
(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.....	17
(3) 高齢者等の移動手段の確保・充実.....	20
(4) 自転車利用環境の総合的整備.....	21
(5) 交通需要マネジメントの促進.....	22
(6) 総合的な駐車対策の推進.....	23
(7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備.....	23

4	車両の安全性の確保 .....	24
	(1) 自動車点検整備の充実 .....	24
5	道路交通秩序の維持 .....	24
	(1) 交通指導取締りの強化等 .....	24
6	救助・救急活動の充実.....	25
	(1) 救助・救急体制の整備 .....	25
	(2) 救急医療体制の整備 .....	26
	(3) 救急関係機関の協力関係の確保等 .....	26
7	被害者支援の充実と推進 .....	26
	(1) 交通事故被害者支援の充実 .....	27
	(2) 交通災害共済制度の普及 .....	27
	(3) 自動車損害賠償保障制度の加入促進 .....	27
	(4) 交通事故相談の充実 .....	27
8	道路交通事故調査・分析の充実.....	28
	(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断 .....	28
	(2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断 .....	28

# 第1章 計画の基本的な考え方

## 1 計画の基本的な考え方

この交通安全計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）の定めるところにより、第11次千葉県交通安全計画に基づくとともに、成田市総合計画「NARITAみらいプラン」における「誰もが安全、安心に暮らし、より多くの市民が住み続けたいと思えるような地域の特性を生かした住みよいまちづくり」を実現するために、交通社会を構成する「人」「交通環境」を考慮し、適切かつ効果的な施策について総合的に検討し策定しました。

第一に、「人」に関する安全対策については、歩行者や自転車利用者の安全を確保するため、運転者の交通安全意識の徹底による交通ルールの遵守、交通マナーの向上を図り、かつ、市民一人ひとりが自らの交通安全意識を高めるために、幼児から高齢者までの交通安全に関する教育や普及活動の充実に努めます。

第二に、「交通環境」の整備にあたっては、未来を担う子供や高齢者、障がいのある方等に配慮した歩道や交通安全施設の整備等を推進し、「人優先」の安全で快適な交通環境づくりに努めます。

交通安全に関する施策は、多岐にわたることから、市民、関係機関・団体、市等が連携し、総合的かつ効果的に実施する必要があります。これらの施策の実施にあたっては、社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応し、効果的な実施に努めるものとします。

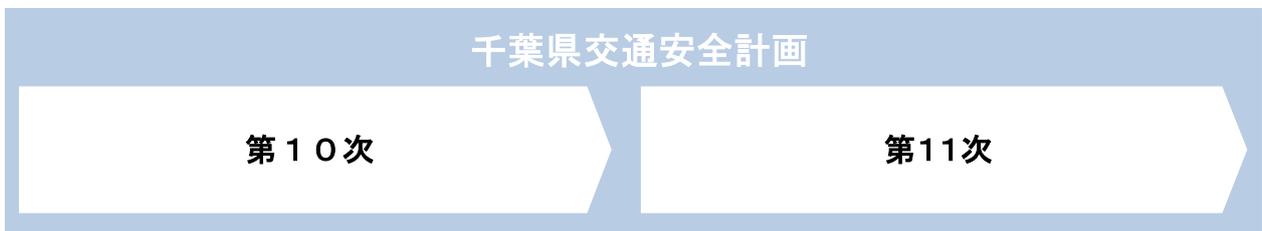
さらに、交通安全の推進には、市民の主体的な参加が大切であることから、市民参加・協働の視点に立った交通安全施策を推進してまいります。

## 2 計画の期間

第11次成田市交通安全計画は、令和3年度を初年度とする第11次千葉県交通安全計画との整合を図り、令和3年度から7年度までの5年間とします。

ただし、高齢化、情報化、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弾力的に対応させるとともに、効果等を勘案して適切に選択し、実施していきます。

平成28年度	29	30	令和元年度	2	3	4	5	6	令和7年度
--------	----	----	-------	---	---	---	---	---	-------



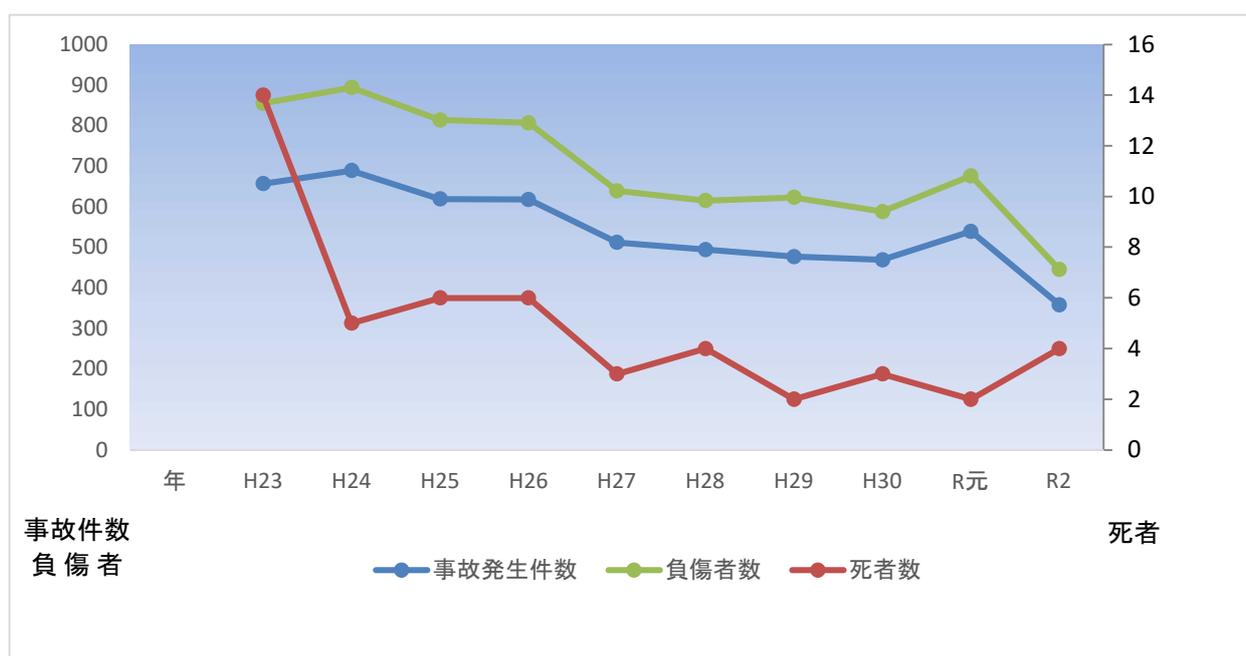
## 第2章 成田市交通事故発生状況

### 1 交通事故の年別推移

成田市内における交通事故状況は、発生件数、負傷者数ともに年々減少傾向にあり、令和2年の発生件数は358件、負傷者数は445人で、平成28年の発生件数494件、負傷者数615人と比較して、発生件数で27.5%、負傷者数も27.6%の減少となっています。一方、死者数は、年によって増減を繰り返しながら全体としては減少傾向で推移しています。過去10年間の平均値は4.9人となっています。

表－1 交通事故の年別推移

年	区分	人口	事故発生件数	死者数	負傷者数
23年		126,235	657	14	855
24年		126,801	689	5	894
25年		130,469	619	6	814
26年		131,233	618	6	807
27年		131,564	512	3	639
28年		131,901	494	4	615
29年		132,409	477	2	623
30年		132,943	469	3	588
R1年		132,883	539	2	676
R2年		133,161	358	4	445



## 2 交通事故の年別・月別推移

月別での交通事故発生件数の平均をみると、12月が最も多く、次いで10月、2月となっており、9月が最も少なくなっています。しかし、令和2年は10月が最も多く、5月が最も少ないなど、年によって若干のばらつきが見られます。

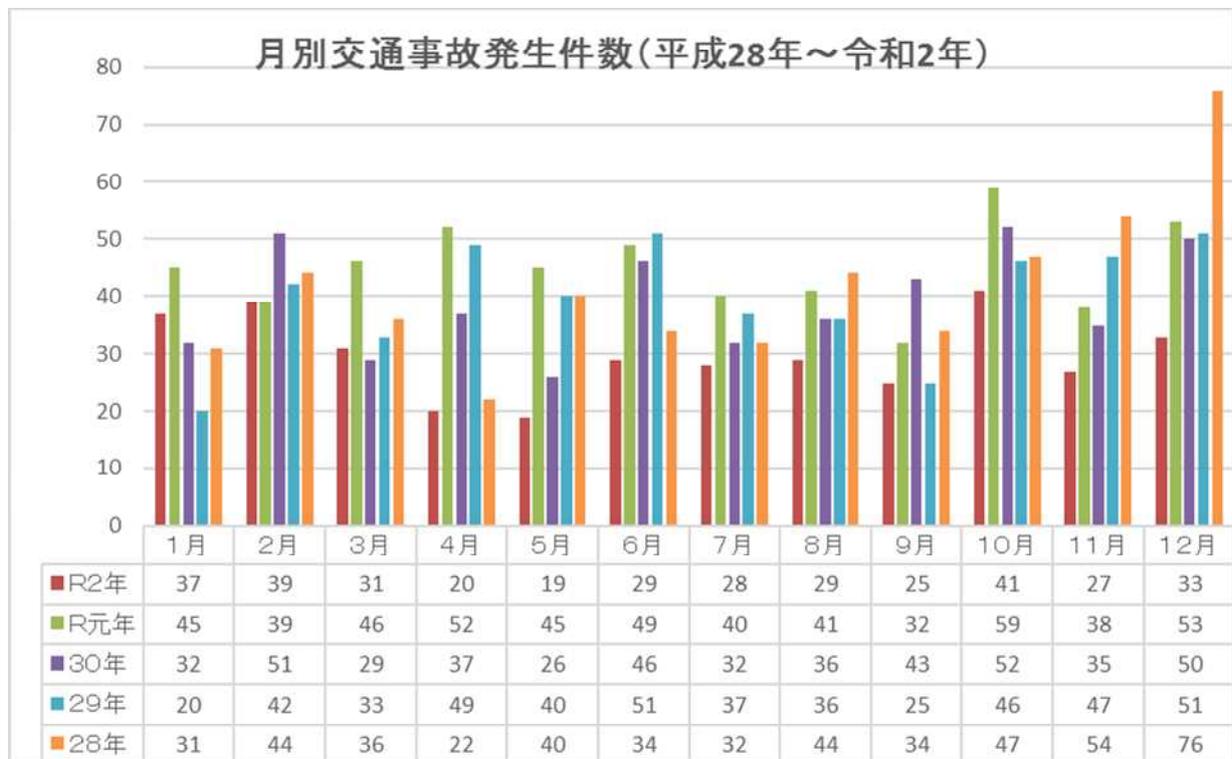


表－2 月別交通事故発生件数

年		区分	1月	2月	3月	4月	5月	6月
事故発生件数	R2年		37	39	31	20	19	29
	R1年		45	39	46	52	45	49
	30年		32	51	29	37	26	46
	29年		20	42	33	49	40	51
	28年		31	44	36	22	40	34
	平均		33.0	43.0	35.0	36.0	34.0	41.8
死者数	R2年		0	0	2	0	0	0
	R1年		0	0	1	0	0	0
	30年		0	1	0	0	0	2
	29年		0	0	1	0	0	0
	28年		0	0	0	1	1	0
	平均		0.0	0.2	0.8	0.2	0.2	0.4
負傷者数	R2年		49	50	30	24	25	32
	R1年		56	52	55	62	51	58
	30年		39	67	35	50	30	55
	29年		28	48	42	69	57	67
	28年		36	51	42	28	47	37
	平均		41.6	53.6	40.8	46.6	42.0	49.8

表-2 つづき

年	区分	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
	事故発生件数	R2年	28	29	25	41	27	33
R1年		40	41	32	59	38	53	539
30年		32	36	43	52	35	50	469
29年		37	36	25	46	47	51	477
28年		32	44	34	47	54	76	494
平均		33.8	37.2	31.8	49.0	40.2	52.6	467.4
死者数	R2年	0	0	0	1	1	0	4
	R1年	0	0	0	1	0	0	2
	30年	0	0	0	0	0	0	3
	29年	1	0	0	0	0	0	2
	28年	0	0	1	1	0	0	4
	平均	0.2	0.0	0.2	0.6	0.2	0.0	3.0
負傷者数	R2年	33	41	34	52	33	42	445
	R1年	50	63	36	66	55	72	676
	30年	48	48	53	63	41	59	588
	29年	55	48	33	57	54	65	623
	28年	35	58	50	58	71	102	615
	平均	44.2	51.6	41.2	59.2	50.8	68.0	589.4

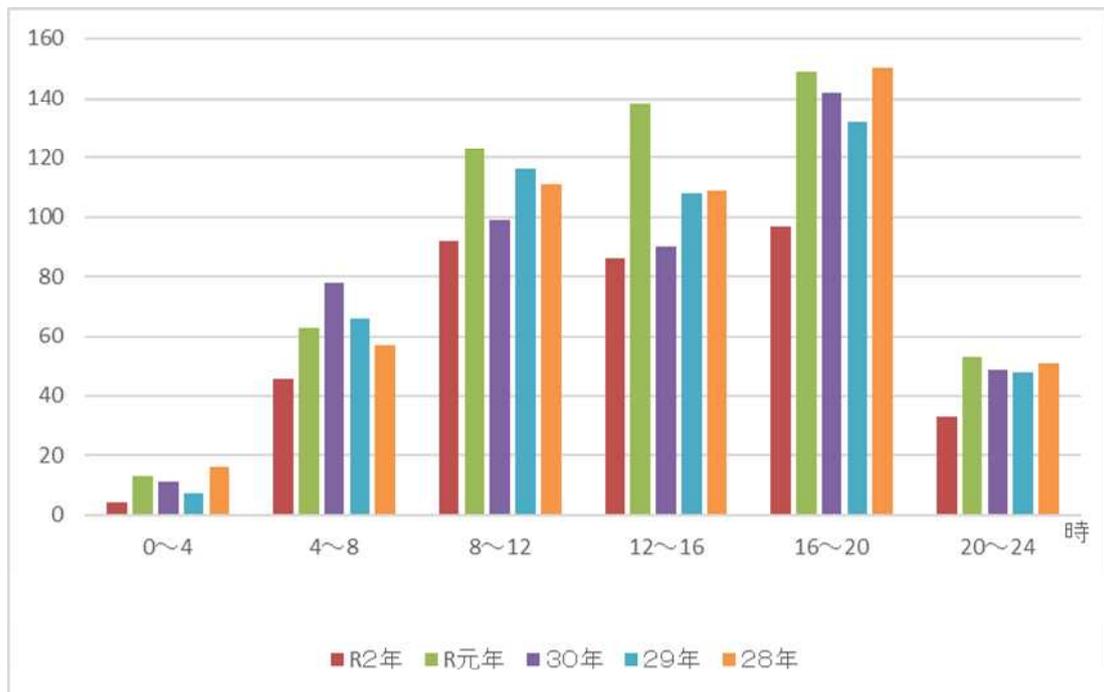


### 3 時間帯別交通事故発生状況

時間帯別に交通事故発生状況を見ると、薄暮時や帰宅時間となる16時～20時が高い数値を示しています。

表－3 時間帯別交通事故発生状況

区分		時	0～4	4～8	8～12	12～16	16～20	20～24	計
事故発生件数	R2年		4	46	92	86	97	33	358
	R1年		13	63	123	138	149	53	539
	30年		11	78	99	90	142	49	469
	29年		7	66	116	108	132	48	477
	28年		16	57	111	109	150	51	494
	平均		10.2	62.0	108.2	106.2	134.0	46.8	467.4

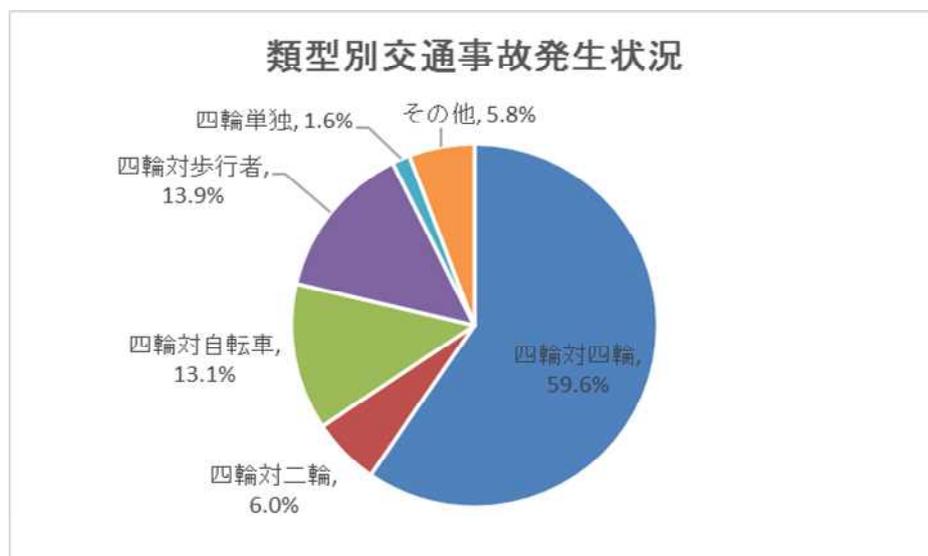


#### 4 類型別交通事故発生状況

交通事故発生を類型別に見ると、四輪車対四輪車の事故が最も多く事故全体の59.6%を占めており、次いで、四輪車対歩行者13.9%、四輪車対自転車13.1%となっています。

表－4 類型別交通事故発生状況

区分	年	令和 2年	令和 1年	平成 30年	平成 29年	平成 28年	平均	構成率 (%)
四輪車対四輪車		197	323	283	285	305	278.6	59.6
四輪車対二輪車		28	26	25	34	27	28.0	6.0
四輪車対自転車		54	73	60	55	64	61.2	13.1
四輪車対歩行者		43	81	64	71	66	65.0	13.9
四輪車単独		7	8	10	8	4	7.4	1.6
その他		29	28	27	24	28	27.2	5.8
二輪車対二輪車		0	0	0	2	1	0.6	
二輪車対自転車		0	1	0	0	1	0.4	
二輪車対歩行者		0	5	1	1	1	1.6	
二輪車単独		0	0	0	0	1	0.2	
自転車対自転車		2	3	1	0	2	1.6	
自転車対歩行者		2	3	1	0	1	1.4	
自転車単独		2	1	0	1	0	0.8	
列車		0	0	0	0	0	0	
その他		23	15	24	20	21	20.6	
合計		358	539	469	477	494	467.4	100.0



## 5 原因別交通事故発生状況

原因別交通事故発生状況を見ると前方不注意と安全不確認が突出して多く、上位2つの原因で交通事故全体の6割以上を占めています。

表－5 原因別交通事故発生状況

(単位：件)

原因	年	令和 2年	令和 元年	平成 30年	平成 29年	平成 28年	平均	構成率 (%)
前方不注意		93	133	140	133	153	130.4	27.9
安全不確認		142	208	151	153	152	161.2	34.5
動静不注視		52	98	70	76	79	75.0	16.0
運転操作不適		24	52	28	42	28	34.8	7.4
優先通行妨害等		1	1	1	3	9	3.0	0.6
ひき逃げ		23	15	24	20	21	20.6	4.4
信号無視		5	6	16	9	11	9.4	2.0
指定場所一時不停止等		4	6	4	6	6	5.2	1.1
歩行者妨害等		3	8	4	9	14	7.6	1.6
交差点安全進行義務違反		0	0	6	4	0	2.0	0.4
横断自転車妨害等		0	0	4	4	6	2.8	0.6
予測不適		1	4	7	5	4	4.2	0.9
徐行場所違反		0	1	2	1	0	0.8	0.2
通行区分		2	0	1	2	4	1.8	0.4
安全速度		0	3	4	2	0	1.8	0.4
安全運転義務違反		3	2	2	3	2	2.4	0.5
その他		5	2	5	5	5	4.4	0.9
合計		358	539	469	477	494	467.4	100.0

その他・・・最高速度違反、右折違反、左折違反、車両通行帯違反、横断等禁止違反、車間距離不保持、追越し違反、安全不確認ドア開放等、歩行者の信号無視調査不能

## 第3章 道路交通の安全

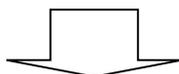
### 1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない誰もが安全で安心して暮らせる成田市を目指す。
- 死者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。



### 2. 道路交通の安全についての目標

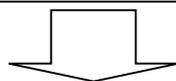
- (1) 交通事故死者数（24時間死者数）を年間2人以下とする。  
長期的には、死者数ゼロを目指す。
- (2) 負傷者数を年間400人以下にする。



### 3. 道路交通の安全についての対策

#### <6つの視点>

- (1) 高齢者・子供の安全確保
- (2) 歩行者・自転車の安全確保と遵法意識の向上
- (3) 生活道路・幹線道路における安全確保
- (4) 地域が一体となった交通安全対策の推進
- (5) 交通実態を踏まえたきめ細やかな対策の推進
- (6) 先端技術の活用推進



#### <8つの柱>

- (1) 市民一人一人の交通安全意識の高揚
- (2) 安全運転の確保
- (3) 道路交通環境の整備
- (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) 被害者支援の充実と推進
- (8) 交通事故調査・分析の充実

## 1 市民一人一人の交通安全意識の高揚

交通事故をなくすためには、市民一人一人が交通ルールを遵守し、正しい交通マナーを実践するとともに、交通事故防止は自身の問題として考え、行動することが何よりも重要であることから、交通安全に関する活動への自発的な参加を支援します。

また、特に問題となっている高齢者の交通安全対策、自転車の安全利用、飲酒運転の根絶については関係機関・団体と連携し、強力に推進します。

### (1) 市民総参加でつくる交通安全の推進



警察及び関係機関と協力した交通安全運動（令和2年12月 JR成田駅）

#### ①交通安全団体への支援等

市民の交通安全意識を高めるために、日頃から、それぞれの団体が地域において主体となって活動できるよう支援を行います。

##### ア) 交通安全協会

交通安全協会は、交通安全に関する地域活動の中核団体として、交通安全意識の普及に重要な役割を果たしていることから、補助金を交付することで、協会が行う諸行事への援助や交通指導員の育成・強化等を支援します。

##### イ) 成田地域交通安全活動推進委員協議会

同協議会は、交通安全協会とともに交通安全運動等に協力し、警察署と協力した違法駐車防止等にも努めていることから、補助金を交付することで、同協議会の事故防止活動等への支援を行います。

#### ウ) 安全運転管理者協議会

事業所における交通安全活動の中核団体である安全運転管理者協議会の活動に協力し、職域での自主的な交通事故防止活動の促進を図ります。

#### エ) 成田交通安全母の会

「交通安全は家庭から」の基本認識のもと、家庭、地域における交通安全教育の推進に大きな役割を担う母親相互の連携協力体制を構築するため、母親を中心としたボランティア団体である成田交通安全母の会を支援し、家庭及び地域における交通事故防止を推進します。

#### オ) 高齢者クラブ

本市の高齢者クラブは、令和2年3月31日現在83団体、およそ4,300人からなっており、高齢者クラブを通じての啓発活動はその効果が大きいため、交通安全意識の高揚に努めてきたところでありますが、今後も高齢者の交通安全思想の普及・啓発を推進していきます。

### (2) 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

市民一人一人への交通安全意識の普及周知を図るため、春・秋の全国交通安全運動及び夏・年末年始の交通事故防止運動に積極的に取り組みます。また、関係機関と協力し、家庭、学校等において、日常生活に密着した交通安全運動を実施します。

秋の交通安全運動では、市内の各小中学校の児童生徒から事故防止につながるポスターを募集し、優秀な作品を市内の商業施設に展示する等して、市民の交通安全意識の高揚を図ります。



秋の交通安全運動ポスター展（令和2年9月 イオンモール成田）

## ② 交通安全に関する広報の推進

交通安全運動等を効果的に展開し、交通安全意識の高揚を図るため、関係機関・団体等が緊密な連携の下に、該当や駅前における啓発キャンペーン等を実施し、広報に努めます。

また、市民一人一人の交通安全に対する関心と意識を高め、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、時季にあった交通安全啓発やイベント等の情報を掲載した広報媒体を計画的かつ継続的に活用します。



交通安全運動中の啓発活動（令和2年12月 JR成田駅）

## ③ シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故において、シートベルト非着用率が高い割合を占めていることを踏まえ、全ての座席の着用率100%を目標にシートベルトの着用と、子どもを同乗させる場合のチャイルドシートの使用の徹底を図るとともに、関係機関・団体等と一体となり交通安全運動等あらゆる機会を通じて、その着用効果及び正しい着用方法について広報活動を推進していきます。

## ④ 視認性の高い服装の着用及び反射材等の普及促進

薄暮時及び夜間・早朝における歩行者及び自転車利用者等の交通事故防止を図るため、視認性の高い服装や、反射材・LEDライトを活用する効果について周知するとともに、これらの普及促進を図ります。

### (3) 地域でつくる高齢者交通安全対策の推進

#### ① 高齢者の自主的な交通安全活動の促進

高齢者の交通事故防止のために、地域において主導的な役割を担う交通安全リーダーを育成するため、高齢者が自主的に交通安全活動を行える十分な知識と技能習得を目指す交通安全シルバーリーダー研修会に協力します。

#### ② 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者の特性と交通事故の実態を踏まえ、県や警察等が主催する交通安全教室において、身体機能の低下が及ぼす影響について理解を促すほか、交通手段に応じた交通ルールの指導と高齢者の交通安全意識の高揚を図ります。

### (4) 自転車の安全利用の推進

自転車は、子供から高齢者まで誰でも簡単に利用できる便利な乗り物であり、配達や通勤・通学を始め様々な目的で利用されていますが、ルールやマナーを守らない危険な走行が問題となっています。また、自転車が加害者となる事故も発生するなど、自転車の安全利用に対する社会的関心が高まっています。交通安全運動等あらゆる機会に広報媒体を積極的に活用し、自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの実践を図ります。

#### ① 交通安全教室等の開催

最近の自転車利用に関するマナーの低下や歩行者との事故が増加していることをふまえ、関係機関・団体等が主催するスタントマンによるリアルな交通事故再現を取り入れたスケアード・ストレイト教育技法を始めとする参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進するとともに、成田警察署が実施する自転車の乗り方を教える等の交通安全教室の支援・協力を行い、自転車の正しい乗り方の周知徹底を図ります。



県主催スケアード・ストレイト交通安全教室（令和2年9月 公津の杜中学校）

## ②自転車保険への加入促進

自転車の関係する交通事故の民事裁判において、数千万円にも及ぶ高額な損害賠償が命令されている事例を踏まえ、チラシやホームページ等の各種媒体を活用しながら、自転車保険の必要性を積極的に広報・啓発し、自転車保険への加入を促進します。

## ③全ての年齢層へのヘルメットの普及促進

自転車乗車中又は同乗中の交通事故は重大な損傷を受けるおそれがあるため、頭部への衝撃を減らすことができるヘルメットの着用は大変重要です。このため、幼児・児童の着用を徹底するほか、高齢者を含む全ての年齢層への自転車用ヘルメットの正しい着用方法と効果について広報し、着用の促進を図ります。

## ④幼児二人同乗用自転車の安全利用の促進

幼児二人同乗用自転車や電動アシスト自転車について、ホームページ等で安全な利用方法の周知を行ったうえで、普及促進を図ります。

# (5) 飲酒運転の根絶

## ① 職場・家庭等における飲酒運転追放運動の展開

飲酒運転は重大な交通事故を引き起こす要因となっていることから、飲酒が運転に及ぼす影響や飲酒運転が重大事故に直結する危険性と職場や家庭をはじめ市民すべての人に及ぼす影響等の周知徹底を図り、市民総ぐるみで飲酒運転を追放する環境づくりに努めます。

## ②「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」環境づくり

平成21年に設立された飲酒運転根絶協議会を中心に緊密な連携を図り、広報キャンペーン等を実施するとともに、地域の実情に応じた飲酒運転根絶対策を推進するなど、「飲酒運転は絶対しない、させない、ゆるさない」社会環境づくりに努めます。

# (6) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育は、道路交通の安全を確保するため自他の生命尊重という理念の下に、交通安全に関する思想及び知識を普及し、交通事故を自らのものとして考えさせ、それに対する態度を身につけさせ、これを習慣化させるために実施するものであり、関係機関等と連絡を図りながら、幼児から社会人まで、心身の発達段階やライフステージに応じて段階的かつ体系的に行います。

### ① 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、幼児が道路を通行する際の安全を確保するためばかりではなく、将来にわたって、正しい交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する交通安全意識を養うためにも必要です。

幼児に対しては、組織的かつ継続的に交通安全教育を実施する必要があることから、幼稚園・保育園・こども園等において、関係機関等と協力しながら、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

また、幼児期から交通安全に関する意識を高め、将来の交通事故防止を図るためには、継続した家庭教育が重要です。そのため、関係機関のほか、幼稚園等の幼児関連施設と連携・協力し、家庭内での話し合いや声掛けがもたれるよう、資料提供や広報活動等を行います。



模擬信号機を使っでの交通安全教室（令和2年2月 赤坂保育園）

### ② 小学生に対する交通安全教育の推進

児童は、小学校での活動、自転車の利用などを通じ、幼児期に比べて行動範囲が著しく広がります。

また、発達段階が上がるにつれて、保護者から離れて道路において単独又は複数で行動する機会が増えます。

小学生に対しては、警察署と学校が主体となり、関係機関等と連携・協力を図りながら、歩行者、自転車利用者として必要な知識と技能を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じた具体的な安全行動が習得できるよう交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

### ③ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生は、幼少の時期から本格的な青年期に移行する過渡期にあり、なお成長の途上にあります。また、通学等の手段として自転車を利用する機会が増えることもあり、中学生の交通事故のうち、自転車利用中の事故の割合が高くなっています。

中学校においては、地域の実情に応じて、自転車で安全に道路を通行するために必要な知識と技能を習得するための指導や、自己及び他者の安全に配慮した行動ができるような交通安全教育を実施します。



県主催スケアード・ストレイト交通安全教室（令和2年9月 公津の杜中学校）

## 2 安全運転の確保

「人優先」を基本とした安全運転を確保するためには、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育の充実に努め、能力や資質の向上を図ります。

### (1) 運転者教育等の充実

#### ① 運転免許を取得しようとするものに対する教育及び運転者に対する再教育の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で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に努めるとともに、免許取得時及び免許取得後においては、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が適切に行われるよう、関係機関に要請します。

## ② 高齢者運転対策の充実

高齢者が安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させる観点から、安全運転の能力を維持・向上させるための教育が適切に行われるよう、関係機関に要請します。

また、「運転に自信がなくなった」等、運転に不安がある高齢者への自主的な運転免許返納や、関係機関が行う返納者への支援を、広報誌及びホームページ等で周知することで、高齢運転者による交通事故の減少に努めます。

## (2) 道路交通に関する情報の充実

### ① 交通安全施設等に関する情報提供

市民サービス向上を図るため、平成 29 年に市内郵便局と締結した「成田市と成田市内郵便局との包括連携に関する協定」を元に、同局が収集した道路及び道路附属物の異常に関する情報提供を元に、速やかで適切な対応に努めます。

## 3 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、人間自身の移動空間と自動車等の交通機関との分離を図るための道路交通環境の整備が必要です。歩行者の安全を確保するため、自治会や学校等からの意見を受けて、危険地域の現地確認を行います。これに基づき、横断歩道や信号機、交通安全施設、及び交差点の改良等の整備を関係機関に要望します。更には、自転車の通行の安全と円滑化を図るため、自転車通行帯等の整備を促進します。

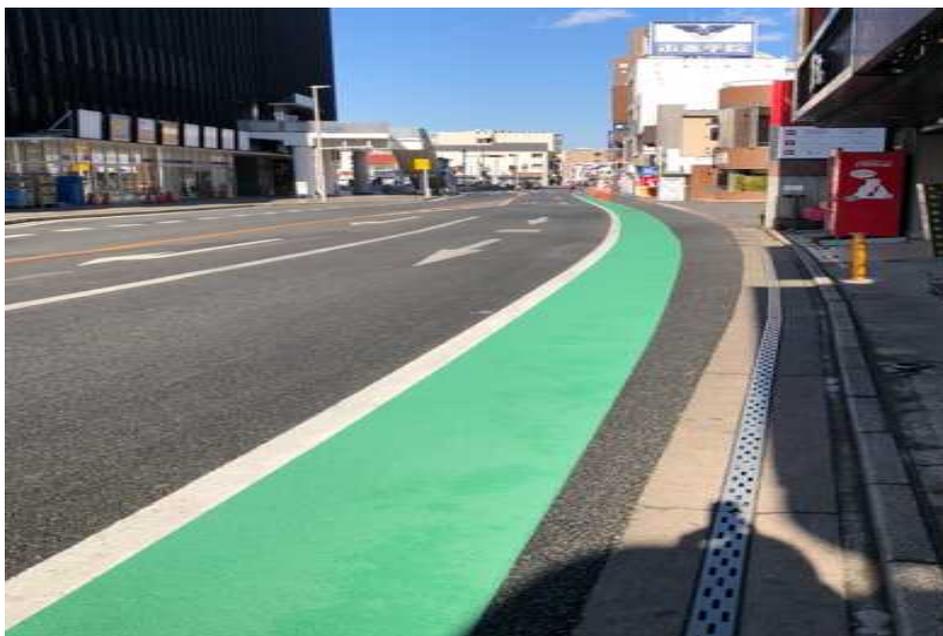
### (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

#### ① 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路において、歩行者や自転車利用者等の安全を確保するため、歩道のバリアフリー化、カラー舗装、狭さく、道路標識・標示等の交通安全施設の整備、交通実態を踏まえた総合的な交通事故抑止施策を関係機関と連携して実施します。

#### ② 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に移動する経路における児童等の安全を確保するため、「成田市通学路交通安全プログラム」に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取り組みを推進するとともに、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、関係機関が連携して、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進します。



未就学児交通安全対策として行った路面塗装（令和2年11月 花崎町）

### ③ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

歩行者の安全で円滑な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について歩道の整備を実施するとともに、バリアフリー化をはじめとする安全・安心な歩行空間を整備します。

また、地区要望に基づいた危険性の高い場所を重点的に、道路の構造及び交通の実態を勘案した信号機の設置を所轄の警察を通じ、千葉県公安委員会に要望します。信号機の要望に際しては、歩行者の安全を優先する歩車分離式信号機の整備や音響式等のバリアフリー対応型信号機の整備についても要望します。

## (2) 交通安全施設等の整備事業の推進

### ① 交通安全施設等の維持管理

交通安全施設に関しては、既存施設を更新するだけでなく、整備継続の必要性を慎重に検討し、必要性の高い場所へ移設する有効活用など持続可能性に配慮しながら、交通の安全と円滑を確保します。

また、道路標識に関しては、一般的に耐用年数が長いメッキ塗装であることから、設置位置によっては長期間腐食が発生しない場合もありますが、劣化の進行が早い設置環境や、第三者への影響が生じる恐れがあり、損傷が比較的生じやすい箇所では、損傷が軽微な段階で補修し、更新時期を遅らせるなどの対応が必要なことから、道路標識修繕計画により判定された優先順位に基づき、適正な維持管理を行います。

## ② 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

### ア 効果的な交通安全施設等の整備

道路の構造、交通の状況、交通事故発生状況等に応じた効果的な交通安全施設の整備を推進します。

交通安全施設の整備に際しては、自治会等から寄せられる各種要望や交通環境等をもとに関係機関等と共同で取り組みます。

#### 道路標識の整備



整備前



整備後

### イ 生活道路における歩道整備等の交通安全対策の推進

生活道路において、歩行空間のバリアフリー化や、通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間を確保するほか、自転車利用環境の整備等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

また、道路の整備状況を踏まえ、効果的な交通安全施設の整備を推進するほか、生活道路対策として、速度抑制・通過交通抑制を図るため、最高速度30キロメートル毎時の速度規制と、狭さく等の物理的デバイスを効果的に組み合わせる「ゾーン30」等の生活道路対策エリアについて、関係機関等と共同で取り組みます。



「ゾーン30」による速度規制と路面標示（平成31年1月 三里塚御料）

#### ウ 交差点・カーブ対策の推進

交通事故の発生状況を道路の形態及び線形別に見ると、交差点・カーブにおいて多く発生していることから、信号機の設置されていない交差点については、交差点の存在、優先関係を明確にするため、クロスマーク等の道路表示及び、自発光鋏等の設置による交通安全施設の整備を推進します。

また、カーブの線形を明確にするため、視線誘導標、警戒標識の設置及び滑り止め舗装等の整備を推進します。

#### エ 夜間事故防止対策の推進

交差点や道路の屈曲部等に道路照明灯や視認性に優れた高輝度道路標識・看板など、夜間の事故防止に効果的な交通安全施設の整備を推進します。

### (3) 高齢者等の移動手手段の確保・充実

地域公共交通計画は、交通事業者や地域住民等との連携を図りながら、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの構築を目指すものであり、公共交通の活性化に向けた様々な取組が進められます。

高齢者を始めとする地域住民の移動手手段の確保に向け、地域公共交通計画の策定を行います。

現在は、70歳以上を対象にした高齢者の外出支援策として、ワンコインで乗車が出来るオンデマンド交通の実証実験を市内全域で実施しています。

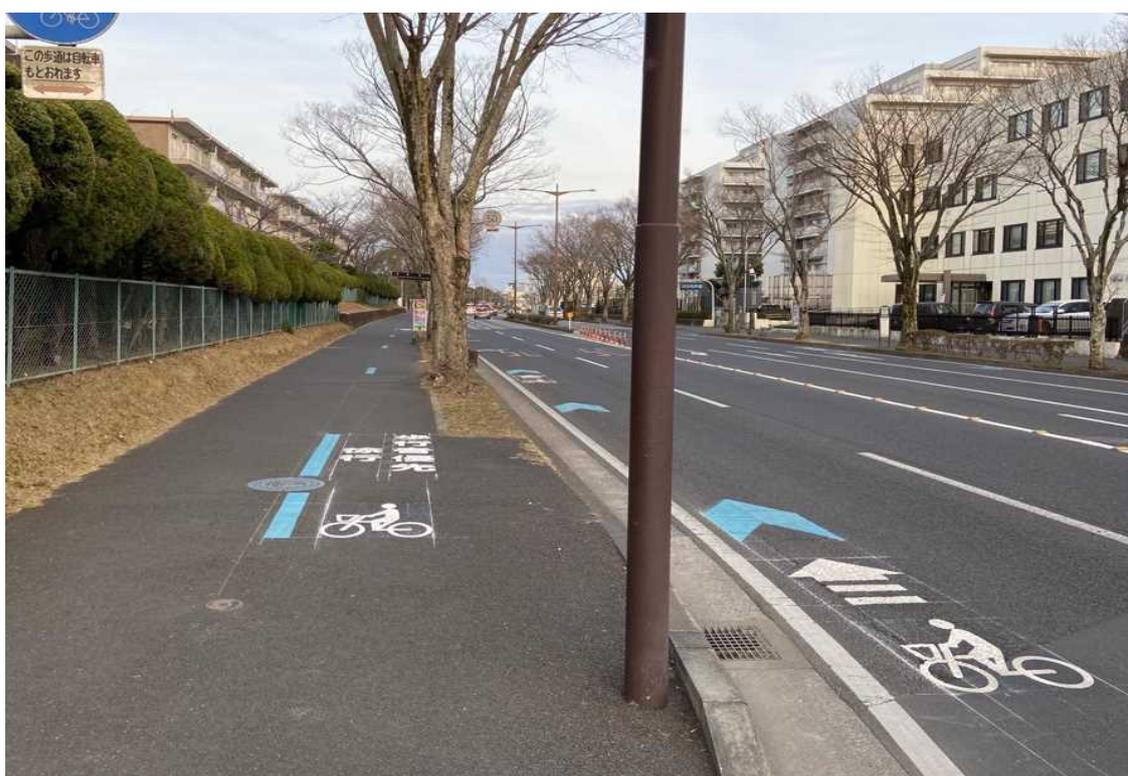


オンデマンドタクシー

#### (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

自転車利用者及び歩行者の安全を確保するため、関係機関等と連携し、安全で快適な自転車利用環境の整備を図ります。また、自転車ネットワーク計画に基づき、自転車と歩行者等の分離を図るための自転車通行帯の整備等、安全で快適な自転車通行空間の整備を推進します。



整備された自転車通行帯（令和3年3月 西口大通り）

##### ② 自転車等の駐車対策の推進

放置自転車等により交通が阻害されている現状を踏まえ、良好な交通環境を確保するため、違法駐輪による迷惑性の広報啓発に努めるとともに、自転車等の利用者に対して正しい駐輪方法等に関する一層の普及、浸透を図ります。

特に、自転車等の利用者の増大に伴い、駅周辺に自転車等が無秩序に放置され、交通環境上大きな社会問題となっている実情に鑑み、放置自転車等の問題を広く市民に訴え、その一掃を図るため、関係機関等と連携・協力して駅前放置自転車クリーンキャンペーンを実施し、「成田市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、放置自転車の撤去・整理に努めます。

また、大規模小売店舗等の出店計画に対して、自転車駐車場の設置位置や必要台数等について、条例等に基づき必要台数が確保されているか確認を行い、必要に応じて適切な意見等を行います。



放置禁止区域に放置された自転車等（令和3年1月 JR・京成成田駅周辺）

(5) 交通需要マネジメントの促進

① 公共交通機関利用の促進

まちづくりや観光振興等につながることを期待される地域公共交通計画の策定により、公共交通の活性化に向けた様々な取り組みが進められることを通じて、公共交通機関利用の促進を図ります。

地域住民の交通利便を図り、移動手段を確保するため、沿線市町と共同した民間路線バスの運行支援を行うとともに、民間路線バスが運行していない地域等の交通手段を確保するため、市内7ルートでコミュニティバスを運行します。



コミュニティバス

## (6) 総合的な駐車対策の推進

### ① 違法駐車対策の促進

安全で円滑な道路交通の障害となる違法駐車については、その常態化している地域、時間帯を重点とした指導取締りを行うよう警察に要請します。

また、違法駐車の実態等を踏まえ、道路交通の良好な環境を確保するため、「成田市違法駐車等の防止に関する条例」に基づき、JR 成田駅を中心にした「違法駐車等防止重点地域」の指定を行い、警察等関係機関との協力体制を強化するとともに、広報誌やホームページ等による周知によって駐車モラルの向上に努めます。

### ② 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び保管場所の確保のため、関係機関や地域住民等と密接な連携を図りながら、看板や車止めポール等の設置や、悪質性・危険性・迷惑性に関する広報啓発活動を積極的に展開し、違法駐車の排除に努めます。

## (7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

### ① 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、各道路管理者と連携を取り、適正な指導を行います。

また、道路交通に支障を与える不法占用物等に対する指導・啓発活動を実施し、防止対策の推進に努めます。

さらに、道路の掘り返しを伴う占用工事については、占用者間の調整を要請し、掘り返しによる道路交通への影響を最小限にとどめるとともに、道路の構造を保全し安全かつ円滑な道路交通に努めます。

### ② 子供の遊び場等の確保

路上における遊び・運動による事故防止のため、子供が安全に遊べる場所として、公園やこどもの遊び場・スポーツ広場等の整備を推進し、併せて出入口等の安全の確保を図ります。

### 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、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、決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やむを得ないと認められる場合には、道路法に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

## 4 車両の安全性の確保

近年の自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が進んでいますが、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持し、自動車の安全な走行を確保するためには、これまで以上に適切な保守管理を推進する必要があります。そこで、自動車ユーザーの保守管理意識を高揚するとともに、自動車検査の確実な実施を推進します。

### (1) 自動車点検整備の充実

自動車ユーザーの保守管理意識の高揚を図るため、関係機関が主催する点検イベントを広報誌で周知し、整備の必要性についての啓発を積極的に推進します。

## 5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による事故を防止するために、飲酒運転や著しい速度超過等、交通ルール無視による悪質・危険・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りについて、関係機関等と連携を取り道路交通の秩序の維持に努めます。

### (1) 交通指導取締りの強化等

子ども、高齢者、歩行者、自転車利用者等の交通弱者の保護と重大事故防止及び交通秩序の維持に重点を置いた取締りの実施（具体的には、飲酒運転・駐車違反・信号無視・著しい速度超過・無免許運転等）を警察に要請します。

また、飲酒運転は、重大な交通事故を引き起こす要因となっていることから、その危険性等の周知徹底を図るとともに、重点的かつ効果的な取締りを要請します。



## 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、また、被害を最小限にとどめるため、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関による緊密な連携・協力を確保しつつ、救助・救急体制を充実させるとともに、救急医療体制の整備を図ります。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等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態勢整備を図るほか、事故現場からの救急通報体制の整備や、バイスタンダー（事故の当事者や事故現場に居合わせた人等）による応急手当の普及等を推進します。

### (1) 救助・救急体制の整備

#### ① 救助・救急体制の整備・拡充

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速道路を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等相互の緊密な連携・協力を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図ります。

#### ② 大規模事故における広域応援体制の整備

大規模事故の際には、現場である成田市の消防力だけでは対応できないおそれがあるため、周辺市町村との広域応援体制を推進するとともに、関係機関との連携体制を構築します。

#### ③ 応急手当の普及啓発活動の推進

交通事故による負傷者の救命を行い、また、被害を最小限にとどめるためには、現場におけるバイスタンダー（事故の当事者や事故現場に居合わせた人等）による応急手当が適切に行われる必要があります。

このため、地域住民を対象に、交通事故による負傷者に対する応急手当等の知識や自動体外式除細動器（AED）の取扱いを含めた実技の普及を図ります。

#### ④ 救急救命士の教育・配置等の促進

プレホスピタルケア（病院前救護）の充実強化を図るため、消防機関において「JPTEC（外傷病院前救護ガイドライン）」等を活用し、救急救命士及び救急隊員に対する教育を推進します。

#### ⑤ 救助・救急用資機材の整備の充実

救助・救急業務の円滑かつ適切な遂行を図るため、救急医療のための機器等、高規格救急自動車等及び消防指令業務の整備を図ります。

#### ⑥ 高速道路における救助・救急業務実施体制の整備

高速道路（「東関東自動車道」及び「新空港自動車道」）における救助・救急業務の実施にあたっては、通過市町村（一部事務組合を含む）間で締結している「東関東自動車道及び新空港自動車道消防相互応援協定」に基づき、適切かつ効果的に行います。

また、東日本高速道路株式会社、県、関係市町村等で結成している「千葉県高速自動車国道等消防協議会」の場を通じて緊密な連携をとり、高速自動車国道等における火災・救急・救助事故等を想定した合同訓練を実施するなど、救助・救急業務の円滑な実施を図ります。

### (2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、医師会の協力の下、夜間・休日急病診療所の整備の促進や在宅当番医制の拡充に努めます。

### (3) 救急関係機関の協力関係の確保等

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

また、医師の判断を直接現場に届けられるようにするため、専用回線を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進します。

## 7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから関係機関等と連携しながら交通事故被害者等のための施策を推進します。

交通事故被害者等は交通事故に係る知識、情報が乏しいことも少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、その心情に配慮した対策を推進します。

### (1) 交通事故被害者支援の充実

交通事故被害者等の精神的負担や社会的、経済的負担に対応するため、「千葉県犯罪被害者支援センター」等、各種機関との連携に努めます。

また、交通事故被害者等を救済するため、交通事故により保護者等を失った交通遺児への援助や育成資金の貸付等に関する広報活動を行い、普及を図ります。

### (2) 交通災害共済制度の普及

本市では、万一の交通事故に備え、市と市民が一体となって市民生活を守るため、交通事故被害者対策として平成18年4月1日より、交通災害共済の加入受付を行っています。令和2年3月末日現在、加入者数は8,245人（集団会員7,629人、一般会員616人）で、6.1パーセントの市民が加入しており、令和元年度は15件の事故に対して合計1,170千円の見舞金が支給され、被害者の救済に役立っています。

### (3) 自動車損害賠償保障制度の加入促進

自賠責保険（自賠責共済）等の期限切れや掛け忘れに注意がひつようであることについて、また、自動車検査の対象となっていない軽二輪自動車及び原動機付自転車も自賠責保険（自賠責共済）の加入が義務付けられていることについて、広報活動を強化し加入促進を図ります。

### (4) 交通事故相談の充実

損害賠償など交通事故被害者等の抱える問題の適切な解決を図るため、選任の相談員による交通事故相談を実施します。

また、ホームページや広報誌等、様々な広報媒体を活用し、交通事故当事者に対して広く交通事故相談活動に関する情報の提供を図ります。

成田市交通事故相談実施件数

年度	R2年	R元年	30年	29年	28年
相談件数	10	26	24	22	25

※令和2年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、中止1回、広報しない回1回あり

## 8 道路交通事故調査・分析の充実

### (1) 交通事故多発箇所の共同現地診断

交通事故が多発している箇所、若しくは今後、交通事故の発生が懸念される箇所に対し、県及び警察署が実施する共同の道路診断に参加します。また、道路交通環境の観点から、交通事故の発生原因及び対策を検討し、効果的な事故防止対策を図ります。

年度	成田市実施場所	改善内容
R2年	成田市野毛平 889-1 (セブンイレブン成田野毛平店前)	・国道管理者にて実施
R元年	実施対象なし	
30年	成田市公津の杜 2丁目 40番地 1 (成田日赤病院南側)	・区画線補修 ・止まれ強調ドット設置
29年	成田市困護台 1090番地 150 (不動トンネル西側)	・路面標示(追突注意)設置 ・減速ドット設置
28年	成田市三里塚御料 1番地 600 (三里塚共同利用施設脇)	・カラー舗装実施 ・自発光交差点鉸交換 ・車道幅員減少、中央線抹消、 矢羽、自転車マーク設置

### (2) 交通死亡事故等重大事故発生に伴う緊急現地診断

交通事故防止や社会的反響の大きな交通事故が発生した場合には、関係機関等と連携した緊急現地診断を行うとともに、ドライバーの人的要因(特性・心理・思い違い等)や道路環境の外的要因(昼・夜・交差点・カーブ等)を速やかに分析し、その要因に対する具体的な対策を実施して、同種事故の再発防止を図ります。

**第 1 1 次成田市交通安全 5 か年計画**

令和 3 年度～令和 7 年度

発 行 成田市

編 集 市民生活部 交通防犯課  
成田市花崎町 7 6 0 番地