

第10次成田市交通安全5か年計画

(平成28年度～平成32年度)



成田市

目次

第1章 計画策定の基本的な考え方	1
1 計画策定の基本的な考え方	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 道路交通安全の施策	9
1 市民一人ひとりの交通安全意識の醸成	10
(1) 生涯にわたる交通安全教育の振興	10
(2) 交通安全運動の推進	12
(3) シートベルト及びチャイルドシート着用の推進	12
(4) 自転車の通行マナーの向上	13
(5) 車両運転中における携帯電話等の危険性についての啓発	13
(6) 視認性の高い服装及び反射材の普及	13
(7) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進	14
2 安全運転の確保	15
(1) 運転者に対する教育等の充実	15
(2) 二輪車安全運転対策の推進	15
3 道路交通環境の整備	16
(1) 道路の改良等による交通安全対策の推進	16
(2) 道路の安全確保	17
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	18
(4) 総合的な駐車対策の推進	19
(5) その他道路交通環境の整備	20

4	車両の安全性の確保	22
	(1) 自動車点検整備の充実	22
5	道路交通秩序の維持	22
	(1) 一般道における交通取締りの強化	22
	(2) 飲酒運転の追放	22
6	救助・救急体制の充実	23
	(1) 救助・救急体制の整備	23
	(2) 救助・救急隊員の教育訓練の充実	23
	(3) 市民に対する応急手当の普及啓発の推進	23
7	被害者支援の推進	24
	(1) 交通災害制度の充実	24
	(2) 自動車損害賠償保証制度の加入促進	24
	(3) 交通事故相談の充実	24
8	道路交通事故の調査・分析の充実	25
	(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断	25

第1章 計画策定の基本的な考え方

1 計画策定の基本的な考え方

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10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。

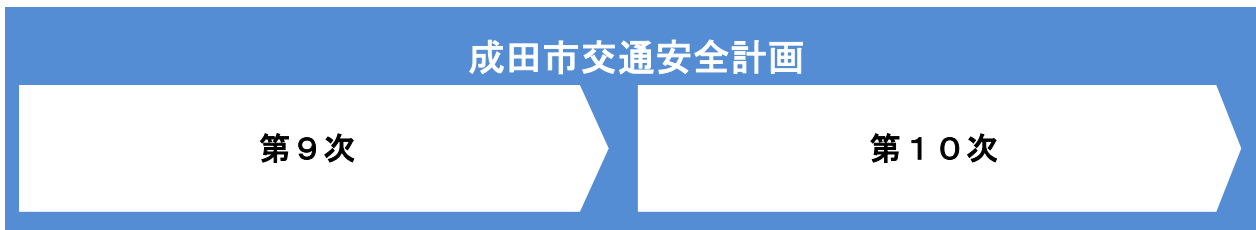
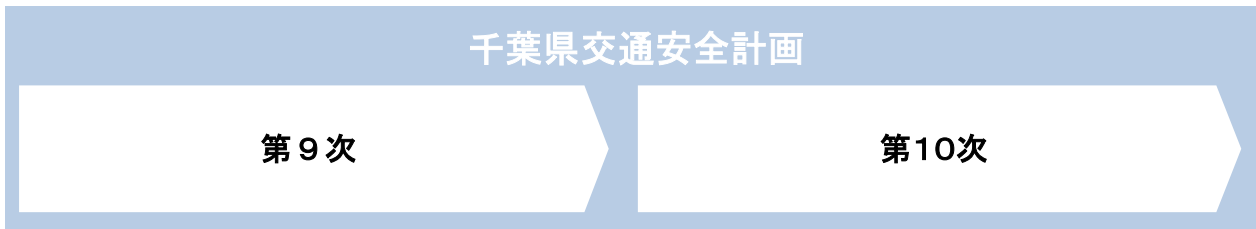
さらに、交通安全の推進には、市民の主体的な参加が大切であることから、市民参加・協働の視点に立った交通安全施策を推進してまいります。

2 計画の期間

第10次成田市交通安全計画は、平成28年度を初年度とする第10次千葉県交通安全計画との整合を図り、平成28年度から32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23年度	24	25	26	27	28	29	30	31	平成32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

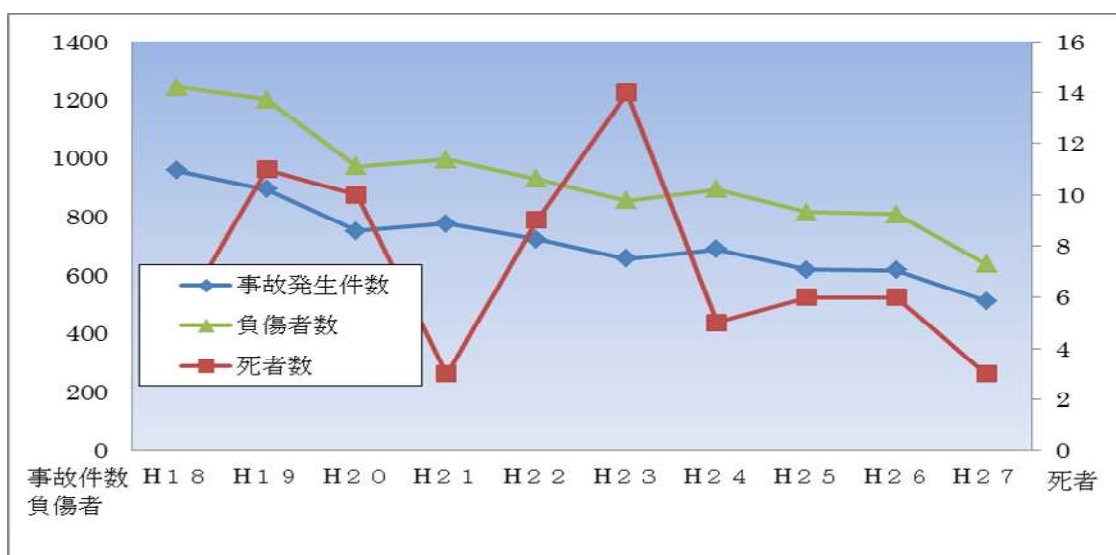
成田市内における交通事故発生件数は、平成18年に下総町・大栄町と合併し、人口が増えたにも関わらず、減少傾向にあり、昨年は500件台となりました。

また、負傷者数についても、以前は1,200人を超えていましたが、近年は800人台、昨年は600人台となり、減少傾向にあります。

一方、死者数の推移を見ると、年によってまちまちではありますが、過去10年間の平均値は7.2人となっています。（表－1参照）

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
18年		120,534	959	5	1,244
19年		122,231	894	11	1,202
20年		123,742	751	10	972
21年		125,428	776	3	996
22年		126,098	722	9	930
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



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11月、10月と年末に向けて増加傾向となっており、2月が最も少なくなっています。

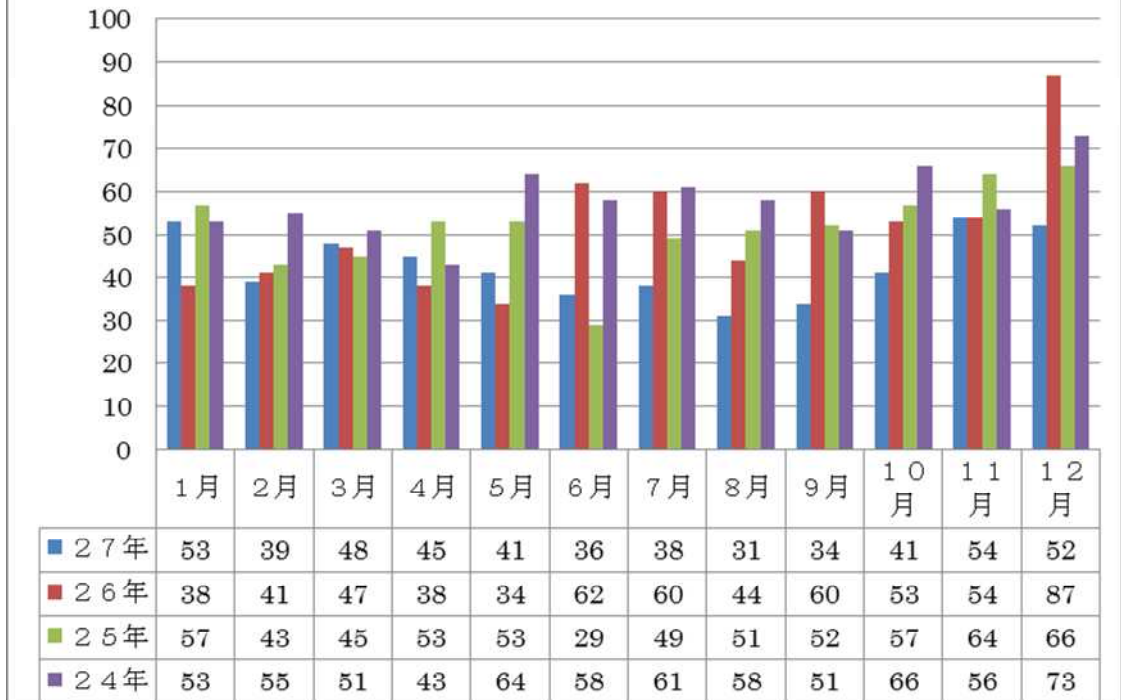
また、負傷者数については、平成20年を境に1,200人を割り込み、近年は800人台でしたが、昨年は600人台となり、減少傾向が続いています。（表-2参照）

表-2 月別交通事故発生件数

区分		1月	2月	3月	4月	5月	6月
年	27年	53	39	48	45	41	36
	26年	38	41	47	38	34	62
	25年	57	43	45	53	53	29
	24年	53	55	51	43	64	58
	平均	50.25	44.5	47.75	44.75	48	46.25
事故発生件数	27年	0	0	0	0	0	0
	26年	0	1	1	0	0	1
	25年	0	1	0	0	0	1
	24年	1	0	0	0	0	1
	平均	0.25	0.5	0.25	0	0	0.75
死者数	27年	62	47	60	56	52	49
	26年	59	53	56	52	44	74
	25年	69	57	58	74	67	35
	24年	75	70	66	53	79	73
	平均	66.25	56.75	60	58.75	60.5	57.75

区分		7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
年	27年	38	31	34	41	54	52	512
	26年	60	44	60	53	54	87	618
	25年	49	51	52	57	64	66	619
	24年	61	58	51	66	56	73	689
	平均	52	46	49.25	54.25	57	69.5	609.5
事故発生件数	27年	0	1	0	1	0	1	3
	26年	0	0	1	0	1	1	6
	25年	1	1	0	0	1	1	6
	24年	1	1	0	0	1	0	5
	平均	0.5	0.75	0.25	0.25	0.75	0.75	5
死者数	27年	45	45	40	53	67	63	639
	26年	69	51	73	83	73	120	807
	25年	61	65	68	75	86	99	814
	24年	82	84	74	79	62	97	894
	平均	64.25	61.25	63.75	72.5	72	94.75	788.5

月別交通事故発生件数（平成24年～27年）

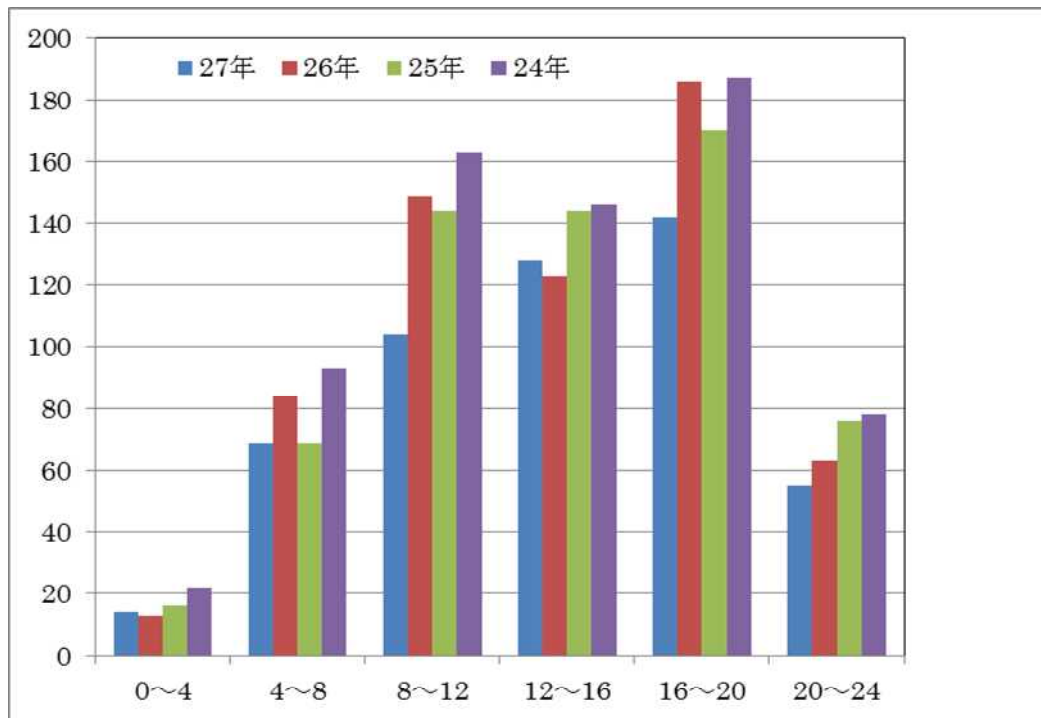


3 時間帯別交通事故発生状況

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－3参照)

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	27年		14	69	104	128	142	55	512
	26年		13	84	149	123	186	63	618
	25年		16	69	144	144	170	76	619
	24年		22	93	163	146	187	78	689
	23年		16	71	162	157	188	63	657
	平均		16.2	77.2	144.4	139.6	174.6	67	619

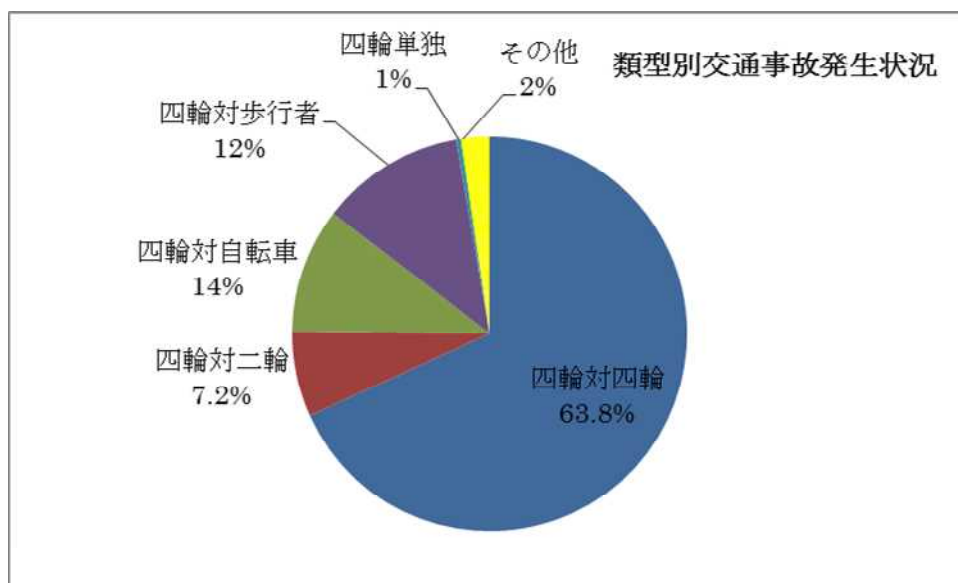


4 類型別交通事故発生状況

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63.8%を占めており、次いで、四輪車対自転車14%、四輪車対歩行者12.0%となっています。（表－4参照）

表－4 類型別交通事故発生状況

区分	年	27年	26年	25年	24年	平均	構成率 (%)
四輪車対四輪車		352	396	390	419	389.3	63.8%
四輪車対二輪車		36	42	36	62	44.0	7.2%
四輪車対自転車		53	82	97	111	85.8	14.1%
四輪車対歩行者		61	79	80	74	73.5	12.1%
四輪車単独		2	12	7	4	6.3	1.0%
二輪車対二輪車		2	1	1	0	1.0	0.2%
二輪車対自転車		1	2	4	6	3.3	0.5%
二輪車対歩行者		2	0	0	5	1.8	0.3%
二輪車単独		2	2	0	1	1.3	0.2%
自転車対自転車		0	1	1	2	1.0	0.2%
自転車対歩行者		1	1	1	3	1.5	0.2%
自転車単独		0	0	0	2	0.5	0.1%
列車		0	0	2	0	0.5	0.1%
合計		512	618	619	689	609.5	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約6割を占めています。(表-5参照)

表-5 原因別交通事故発生状況

(単位:件)

原因	年	27年	26年	25年	24年	平均	構成率 (%)
前方不注意		184	173	171	182	177.5	29.2%
安全不確認		153	193	186	170	175.5	28.8%
動静不注視		51	84	110	109	88.5	14.5%
運転操作不適		44	62	46	59	52.8	8.7%
優先通行妨害等		14	19	26	23	20.5	3.4%
ひき逃げ		16	18	14	20	17.0	2.8%
信号無視		13	19	14	15	15.3	2.5%
指定場所一時不停止等		11	18	16	11	14.0	2.3%
歩行者妨害等		8	12	10	17	11.8	1.9%
交差点安全進行義務違反		0	2	0	42	11.0	1.8%
横断自転車妨害等		5	2	5	11	5.8	1.0%
予測不適		4	5	2	7	4.5	0.7%
徐行場所違反		1	3	3	5	3.0	0.5%
通行区分		2	3	2	3	2.5	0.4%
安全速度		0	1	2	4	1.8	0.3%
安全運転義務違反		3	0	2	1	1.5	0.2%
その他		3	4	10	7	6.0	1.0%
合計		512	618	619	686	608.8	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 道路交通安全の施策

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、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。
- 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む必要がある。



2. 道路交通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3人以下とする。
長期的には、死者数ゼロを目指す。
- (2) 死傷者数を年間600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) 高齢者及び子どもの安全確保
- (2) 歩行者及び自転車の安全確保
- (3) 道路における安全確保
- (4) 地域でつくる交通安全の推進
- (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) 市民一人ひとりの交通安全意識の醸成
- (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) 被害者支援の推進
- (8) 交通事故調査・分析の充実

1 市民一人ひとりの交通安全意識の醸成

各種交通安全の活動を通じて地域ぐるみの運動を展開し、幼児から高齢者に至るまでの交通安全教育の一貫性を確保するとともに、家庭・学校・地域等の領域別に交通安全意識の醸成を図ります。

(1) 生涯にわたる交通安全教育の振興

① 幼児に対する交通安全教育

交通社会に適応できる人間を育成するためには、幼児期から適切な指導・教育を行うことが大切です。

このため、幼稚園・保育園等においては、関係機関等と協力しながら、交通安全教育を実施します。



② 児童・生徒に対する交通安全教育

学校における交通安全教育については、現在の交通事故の状況等を踏まえ、学校教育の一環として、警察の指導による交通安全に必要な知識・習慣等の習得と、自主的に安全な行動がとれる能力の養成を図ります。

また、併せて小学校高学年及び中学生に対しては、警察等の関係機関と協力し、「自転車の正しい乗り方」等を中心に、基本的な交通法規と技能習得を目指します。

③高齢者に対する交通安全教育

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、交通安全知識の普及と交通安全意識の高揚を図ります。

ア 交通安全教室等の開催

高齢化の進展に伴う高齢者交通事故の増加に対応するため、体験的な講習会の開催を促進し、高齢者自らが安全な行動を実践できるような交通安全教育を推進します。



イ シルバーリーダーの養成・指導

老年期におけるリーダーの養成を図るため、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) 交通安全運動の推進

市民一人ひとり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。



(3) シートベルト及びチャイルドシート着用の推進

① 広報活動の推進

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を推進するとともに、関係機関・団体等が一体となりあらゆる機会を活用して、正しい着用方法の理解と着用の徹底を図るよう広報活動を推進していきます。

(4) 自転車の通行マナーの向上

①交通安全教室等の開催

自転車の関係する事故が増加傾向であることを受けて平成27年6月から自転車運転者講習制度が施行されるなど、問題視される自転車マナーの向上に向けて、関係機関・団体等が主催する、参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進し、自転車の交通ルール遵守と正しい交通マナーの向上に努めます。



②迷惑駐輪の追放

放置された自転車は、点字ブロックや歩道をふさぎ、歩行者や緊急車両の通行の妨げとなり、特に幼児・高齢者・障がい者にとっては、大変危険なものとなることから広報活動及び撤去活動を実施します。

(5) 車両運転中における携帯電話等の危険性についての啓発

各種団体と連携し、各種講習会、交通安全運動等において、車両運転中の携帯電話の使用及びカーナビゲーション装置等画像の注視の危険性について、周知徹底を図ります。

(6) 視認性の高い服装及び反射材の普及

夜間における歩行者及び自転車利用者等の交通事故防止に効果的な視認性の高い服装及び反射材についての理解・普及の促進のため、関係機関が主催する参加・体験・実践型の交通安全教育に努めます。

(7) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の促進



①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、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。

②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。

③成田交通安全母の会

「交通安全は家庭から」をモットーに、家庭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組織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安全教育の推進を図ります。

④老人クラブ

本市の老人クラブは、平成28年4月1日現在92団体およそ4,800人の組織からなっており、老人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。

⑤飲酒運転根絶協議会

飲酒運転根絶気運の醸成を目的として平成21年に設立されました。

飲酒運転の悪質性・危険性及び交通事故の悲惨さを訴え、「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」社会環境を構築することで、飲酒運転の根絶を目指します。

2 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要不可欠であり、運転者教育の充実に努めます。

(1) 運転者に対する教育等の充実

運転者が安全に運転しようとする意識及び態度を育成し、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、運転免許の更新時における講習等により運転者に対する再教育が適切に行われるよう、関係機関に要請します。

(2) 二輪車安全運転対策の推進

①街頭指導の実施

二輪車利用者については、各種街頭活動等を通して二輪車の安全利用に対する意識付けと無謀運転の防止を呼び掛けます。



3 道路交通環境の整備

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。

また、違法駐車を防止するため、関係条例の適切な運用を図るとともに、公共駐輪場の維持管理や、民間施設利用者のための駐輪場の設置を促進します。

(1) 道路の改良等による交通安全対策の推進

①車道、歩道、自転車通行帯の整備

歩行者の安全確保と自転車の通行の円滑化を図るため、歩道及び自転車通行帯の整備を推進します。



自転車通行帯の整備（平成27年3月に整備された西口大通り）

②道路標識等の交通安全施設の整備

道路の新設・改良にあたっては、交通安全施設も併せて整備することとし、道路標識や防護柵、道路反射鏡、スリップ止め、道路照明などの整備に努めます。

また、道路標識が街路樹等により目視を妨げられないよう管理します。

防護柵の整備



整備前



整備後

(2) 道路の安全確保

道路パトロールを実施するとともに、地震、豪雨等の災害発生時にも備えた安全性の高い道路交通を確保するため、道路の点検を推進します。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

①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・ドット線の道路表示及び、自発光鋳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。

②信号機の整備

交差点における安全かつ円滑な交通秩序の確保及び横断歩行者の安全を確保するため、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設置を要望します。

また、歩行者の安全を優先する歩車分離式信号機の整備や「音響信号機」等のバリアフリー対応型信号機の整備及び信号灯器のLED化の整備についても要望します。



③事故発生率が高い住居系地区及び商業系地区を対象とした交通事故抑制事業

事故発生率が高い住居系地区および商業系地区を対象に、“あんしん歩行エリア”を指定し、警察や道路管理者等の関係機関および地域住民と共同で現地調査や分析を行い、道路の改良や交通安全施設等を重点とした道路交通環境の整備を進め、交通事故抑制に努めます。

※あんしん歩行エリア…歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するために緊急に対策を講ずる必要があると認められる住居区又は商業地区。
成田市では平成15年にJR成田駅を中心とした地域が指定されている。

(4) 総合的な駐車対策の推進

①秩序ある駐車促進

ア 駐（停）車禁止規制等の推進

交通事故や交通渋滞の原因となっている違法駐車、特に市街地や住宅街における危険性、迷惑性の高い違法駐車を抑制するため、関係機関等との調整を図るとともに看板等を立てて周知をします。

イ 駐車違反等の取締りの強化

交通事故や交通渋滞の原因につながる違法駐車については、特に危険性、迷惑性の高い悪質な違法駐車を排除するため、重点的に取締りを行うよう警察に要請します。



②放置自動車対策の推進

放置自動車により生ずる障害を除去することにより、市民の快適な生活環境と良好な都市機能を維持するため、放置自動車の撤去及びパトロール等の防止策を積極的に推進します。

③違法駐車防止対策の推進

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」に基づき警察等関係機関との協力体制を強化するとともに、駐車モラルの向上に努めます。

また、自治会等からの要望に応えての看板や車止めポール等の設置や、関係機関との協力や支援を行い、違法駐車追放の気運の醸成に努めます。

(5) その他道路交通環境の整備

①道路使用の適正化

安全かつ快適な交通環境を創出するため、各道路管理者と連携を取り、工作物の設置や工事等による道路使用について適正な指導を行い、交通の障害となってい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。

また、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自転車利用環境の総合的整備

ア 自転車等駐輪場の維持管理

駅周辺の放置自転車・バイクは、円滑な交通が妨げられるばかりでなく、消防・救急活動に支障をきたすほか、交通事故を誘発する一因となっているため、総合的かつ計画的な自転車駐車対策の一環として、自転車等駐輪場の維持管理に努めます。



平成22年7月に設置された、成田湯川駅前駐輪場

イ 放置自転車対策の推進

駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能低下を防止するため、自転車等放置禁止区域の見直しや街頭指導、広報活動及び駅前放置自転車クリーンキャンペーン等を適宜実施し、広く市民に協力を呼び掛けるとともに、「成田市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、県及び警察と相互に協力して、放置自転車の撤去・整理に努めます。



③子どもが安全に遊べる場所の確保

子どもを交通事故から守るため、子ども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。

④通学路の整備

「成田市通学路交通安全プログラム」に基づき、関係機関が連携して、交通環境の変化に応じた通学路の見直しや安全点検を行い、児童生徒が安全に通行できるように通学路の環境整備に努めます。

4 車両の安全性の確保

自動車の安全走行には適切な保守管理が必要であるため、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

県が「自動車点検整備推進運動」期間中に開催する「マイカー点検教室」等において、関係機関等と協力して、自動車ユーザーに対して点検整備の必要性についての啓発を推進していきます。

5 道路交通秩序の維持

悪質・危険性・迷惑性の高い違反に重点をおいた指導・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) 一般道における交通取締りの強化

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。

(2) 飲酒運転の追放

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、家庭等での取組みを促進し、飲酒運転の追放を図ります。



6 救助・救急体制の充実

交通事故による負傷者を迅速に救出・救護するため、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。

(1) 救助・救急体制の整備

負傷者の救命率・救急効果の一層の向上を図るため、高規格救急自動車の整備等救助・救急体制の充実に努めるとともに、救急救命士の計画的な養成並びに配置を図ります。

(2) 救助・救急隊員の教育訓練の充実

高度化する救助・救急事象に迅速かつ的確に対応するため、専門的な知識・技術等の向上に努め、「J P T E C（外傷病院前救護ガイドライン）」等を活用し、消防職員の研修体制の充実を図ります。

救急救命士の処置範囲拡大により可能となった心肺停止前の静脈路確保及び輸液血糖測定並びに低血糖発作症例へのブドウ糖溶液の投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。

また、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。

(3) 市民に対する応急手当の普及啓発の推進

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には、バイスタンダー（交通事故の当事者や事故現場に居合わせた方）の応急手当が重要となってきます。

このため、自動体外式除細動器（A E D）の取扱いを含めた応急手当の普及とともに応急手当普及員の養成に努めます。



7 被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な打撃を受け大きな不幸に見舞われます。被害者等を支援するため、その心情に配慮した対策を推進します。

(1) 交通災害制度の充実

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。平成27年3月末日現在、加入者数は6,666人で、5.1パーセントの市民が加入しており、16件の事故に対して合計2,130千円の見舞金が支給され、被害者の救済に役立っています。

しかしながら、今後さらに交通量の増大が予想され、それに伴い交通事故の発生リスクが増大することから、広報紙への掲載等積極的なPR活動を展開し、交通災害制度の一層の普及を図るとともに、制度の健全な運営に努めます。

(2) 自動車損害賠償保証制度の加入促進

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（責任保険）の加入が義務付けられており、広報活動を強化し自賠責保険の加入促進を図ります。

(3) 交通事故相談の充実

交通事故による被害者・加害者が抱える問題は多く、これら諸問題について、相談者が円滑に解決できるよう、交通事故相談を実施していく予定です。

成田市交通事故相談実施件数

年度	27年	26年	25年
相談件数	7	12	23

8 道路交通事故の調査・分析の充実

(1) 交通事故多発箇所の共同現地診断

過去に発生した交通事故発生実態から、特定の区間又は地点（交差点及びカーブ等）で集中して発生している道路に対し、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、道路交通環境面から見た事故多発原因の分析結果を受け、効果的な事故防止対策を推進します。

年度	成田市実施場所	改善内容
27年	成田市本城157番地5 (ファミリーマート成田本城店北側)	・路面標示(交差点注意)設置 ・カーブミラー改修
26年	成田市赤坂3丁目3番地 (赤坂消防署脇)	・街路樹剪定 ・導流マーク引き直し ・路面標示(追突注意)設置
25年	成田市飯田町2番地 (よしのや商店前)	・交差点の植栽剪定 ・交差点近傍の民地植栽剪定を 地権者に依頼し実施 ・信号機設置 ・路面標示(交差点注意)設置 ・巻き込み防止の車止め設置

第10次成田市交通安全5か年計画

平成28年度～平成32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760番地