

令和5年度 横浜市交通安全対策会議

日時：令和5年6月30日（金）

14時00分から

場所：横浜市役所本庁舎 18階

共用会議室 みなと1・2・3

次 第

議 題

- 1 オンラインでの傍聴（案）について
- 2 令和5年度横浜市交通安全実施計画（案）について
- 3 その他
 - (1) 令和5年度の横浜市の交通安全に関する主な取組について
 - (2) 各委員からの情報提供

配付資料

- 1 委員名簿、横浜市交通安全対策会議条例
- 2 【資料1】 オンラインでの傍聴（案）について
- 3 【資料2】 令和5年度横浜市交通安全実施計画（案）
- 4 【資料3】 令和5年度の横浜市の交通安全に関する主な取組
- 5 【資料4】 情報提供資料（神奈川県警察）

その他資料

- ・ 記者発表資料
『ビッグデータを活用した交通安全対策プロジェクト
～潜在的な交通危険箇所の「見える化」～』

横浜市交通安全対策会議 委員名簿

令和5年6月6日

	職 名	氏 名	
会長	横 浜 市 長	山 中 竹 春	やまなか たけはる
委員	関東地方整備局横浜国道事務所 交通対策課長	古 川 伸 一	ふるかわ しんいち
委員	神奈川県くらし安全防災局くらし安全部 くらし安全交通課副課長	高 見 理 恵 子	た か み り え こ
委員	神奈川県警察本部 交通総務課事故対策官	久 保 田 恒 美	く ぼ た つ ね み
委員	神奈川県教育委員会教育局指導部 保健体育課長	磯 貝 靖 子	いそがい やすこ
委員	横浜市 旭区長	権 藤 由 紀 子	ごんどう ゆきこ
委員	横浜市 道路局長	田 中 洋 介	た な か よ う す け
委員	横浜市教育委員会 教育長	鯉 渕 信 也	こいぶち しんや
委員	横浜市 消防局長	平 中 隆	ひらなか たかし
委員	横浜市交通安全母の会連合会 会長	五反田 佐千子	ごたんだ さちこ
委員	横浜市P T A連絡協議会 会計	高 杉 陽 子	た か す ぎ よ う こ
委員	東海大学建築都市学部土木工学科 准教授	鈴 木 美 緒	す ず き み お

(会長以下順不同、敬称略)

横浜市交通安全対策会議条例

制 定 昭和46年6月5日横浜市条例第28号

最近改正 平成26年2月25日横浜市条例第15号

(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、横浜市交通安全対策会議(以下「対策会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 横浜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) 前号に掲げるもののほか、横浜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、及びその実施を推進すること。

(委員)

第3条 対策会議は、委員40人以内をもって組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が任命する。

- (1) 横浜市の区域の全部または一部を管轄する国の関係地方行政機関の職員
- (2) 神奈川県知事部局の職員
- (3) 神奈川県警察の警察官
- (4) 神奈川県教育委員会事務局の職員
- (5) 横浜市の職員(第6号及び第7号に掲げる者を除く。)
- (6) 横浜市教育委員会の教育長
- (7) 横浜市消防長
- (8) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

(特別委員)

第4条 市長は特別な事項を審議するため必要があると認めるときは、対策会議に、特別委員を置くことができる。

2 特別委員は、市内において陸上交通に関する事業を営む団体の職員のうちから市長が任命する。

3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されたものとする。

(会長)

第5条 対策会議に会長を置き、市長をもって充てる。

2 会長は、対策会議を代表し、会務を総理する。

3 会長に事故があるときまたは会長が欠けたときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(会議)

第6条 対策会議の会議は、会長が招集し、会長がその議長となる。

2 対策会議の会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。

3 対策会議の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

(幹事)

第7条 対策会議に、幹事を置く。

2 幹事は、委員または特別委員の属する機関の職員のうちから市長が任命する。

3 幹事は、会長の命を受け、対策会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐する。

(庶務)

第8条 対策会議の庶務は、道路局において処理する。

(委任)

第9条 この条例に定めるもののほか、対策会議の運営に関し必要な事項は、会長が対策会議にはかって定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (昭和62年6月5日条例第30号)

この条例は、公布の日から施行する。

附 則 (平成17年9月30日条例第96号)

この条例は、平成17年10月1日から施行する。

附 則 (平成17年12月28日条例第117号)

この条例は、平成18年4月1日から施行する。

附 則 (平成26年2月25日条例第15号)

この条例は、公布の日から施行する。

オンラインでの傍聴（案）について

1 趣旨

附属機関の会議については、市政運営や施策決定プロセスの透明性を高めるため、原則として公開することとしています。

横浜市交通安全対策会議は、これまでも会場での傍聴により会議を公開していましたが、市民の皆様がより傍聴しやすくなるよう、オンラインによる傍聴を行います。

2 配信方法

オンラインサービス（YouTube）を用いた会議の映像及び音声を配信します。

配信は、会議開催中に行うこととし、会議終了後の録画データの掲載は行いません。

※承認された場合、議題 2 からオンラインでの配信を実施します。

3 周知方法

横浜市ウェブサイト上で URL を公表します。



令和5年度
横浜市交通安全実施計画
(案)

横浜市

はじめに

令和5年度横浜市交通安全実施計画は、交通安全対策基本法第26条第4項の規定に基づき作成し、市内の陸上交通の安全に関して、令和5年度中に横浜市が講ずべき諸施策をまとめたものである。

本市における令和4年中の交通事故の発生状況を見ると、

発 生 件 数	7,492件	(前年比 -391件)
死 者 数	38人	(前年比 +2人)
負 傷 者 数	8,483人	(前年比 -514人)

となっており、上記項目の全てにおいて県内の市町村の中で最も多い数字となっている。対前年比において「死者数」については増加したものの、「発生件数」及び「負傷者数」は減少し、過去最少の人数となっている。

しかしながら、毎日のように、新たに交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）となる方がおり、38人の尊い命が失われている現実がある。

高齢運転者による事故や二輪車による事故、子どもが犠牲となる悲痛な事故が後を絶たない。中でも、次の時代を担う子どもの大切な命を事故から守っていくことは重要な課題の一つである。

施策の推進に当たっては、神奈川県、神奈川県警察等の関係機関とも相互連携を図り、関係団体、教育機関、地域等と協力、協働しながら、生涯にわたる交通安全教育の充実と幅広い媒体を活用した広報啓発を進めていくほか、機能分担された道路網や交通安全施設等の整備、施設の老朽化対策、通学路、生活道路等における歩行者の安全対策など、ハード・ソフト両面にわたった交通安全施策を更に充実させていく。

人命尊重の理念の下、引き続き、交通事故による死傷者数を限りなく減少させ、交通事故の脅威から市民一人ひとりを守る、安全な都市「よこはま」を目指す。

目次

第1章 道路交通の安全	1
第1節 道路交通の安全についての目標	1
I 道路交通事故の推移と現状	1
1 交通事故の推移	1
2 交通事故の現状（令和4年中）	2
(1) 高齢者及び子どもの交通事故	2
(2) 二輪車の交通事故	2
(3) 歩行者と自転車の交通事故	2
(4) 飲酒運転による交通事故	2
II 令和3年から令和7年までの5か年における交通安全についての目標	2
第2節 道路交通の安全についての対策	3
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	3
1 重視すべき視点	3
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	3
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	4
(3) 二輪車の安全確保	5
(4) 生活道路における安全確保	5
(5) 先端技術の活用推進	5
(6) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	5
(7) 地域が一体となった交通安全対策の推進	5
2 市民との連携・協働	6
II 交通安全関連の施策	6
1 道路交通環境の整備	6
(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	7
(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	8
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	9
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	10
(5) 高齢者等の移動手段の維持・確保	11
(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	11
(7) 無電柱化の推進	11
(8) 自転車利用環境の総合的整備	11
(9) 交通需要マネジメントの推進	13
(10) 災害に備えた道路交通環境の整備	14
(11) 総合的な駐車対策の推進	15

(12) 道路交通情報の充実	16
(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	16
(14) バス停留所周辺の安全性確保	17
2 交通安全思想の普及徹底	17
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	18
(2) 効果的な交通安全教育の推進	20
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	20
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	24
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	25
3 安全運転の確保	25
(1) 運転者教育等の充実	25
(2) エコドライブの推進	25
4 暴走族対策の推進	26
(1) 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	26
(2) 暴走行為阻止のための環境整備	26
5 救助・救急活動の充実	26
(1) 救助・救急体制の整備	26
(2) 救急医療体制の整備	28
6 被害者支援の充実と推進	29
第2章 鉄道交通の安全	30
第1節 鉄道事故の現状と交通安全対策の今後の方向	30
第2節 鉄道交通の安全についての対策	30
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	30
II 鉄道交通安全の施策	30
1 鉄道施設等の安全性の向上	30
第3章 踏切道における交通の安全	32
第1節 踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向	32
第2節 踏切道における交通安全の対策	32
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	32
II 踏切道の交通安全の施策	32
1 踏切道の立体交差化及び構造改良等の整備	32
2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	33

第1章 道路交通安全

第1節 道路交通安全についての目標

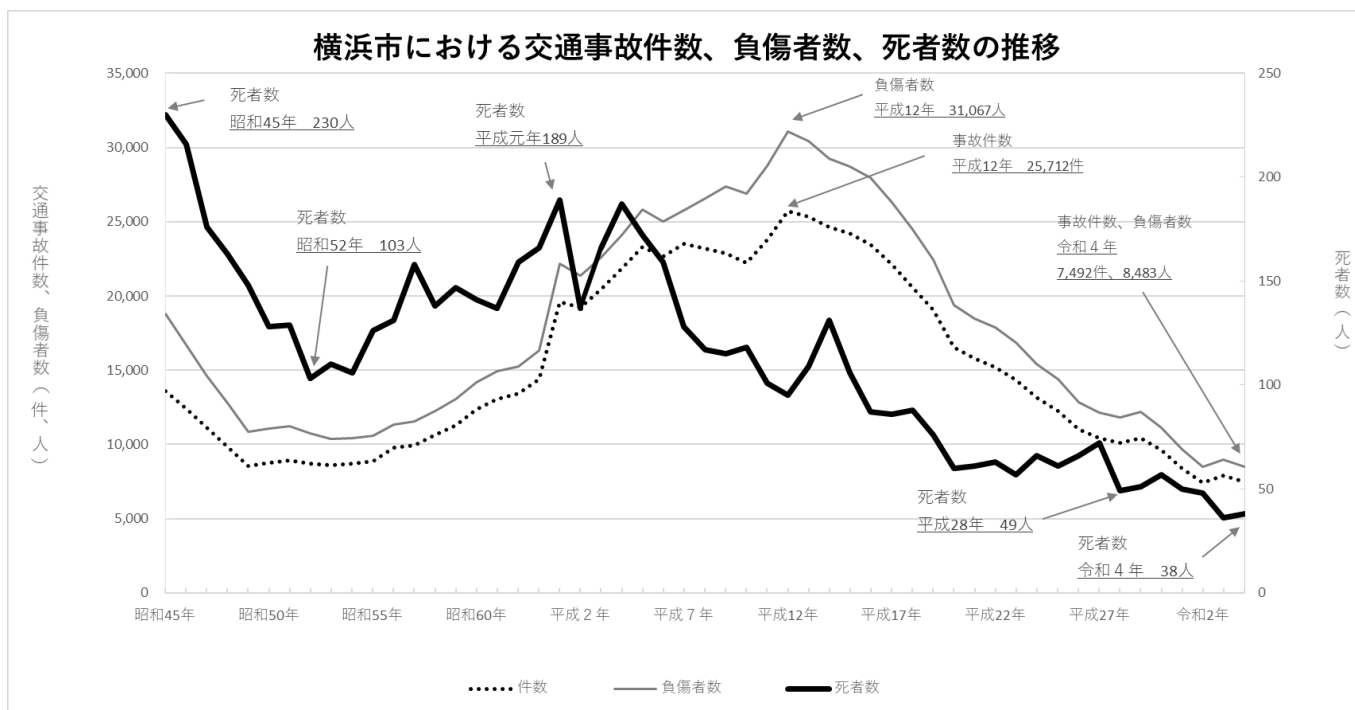
I 道路交通事故の推移と現状

1 交通事故の推移

本市の交通事故による24時間死者数は、昭和45年には230人であったが、その後、年々減少し、昭和52年には103人となり、昭和45年の半分以上にまで減少した。

その後増加に転じ、平成元年には189人に達したが、平成5年以後は、再び減少傾向に転じ、令和3年には36人まで減少し、統計が残る昭和45年以降最少となった。令和4年は38人と前年より2人増加したものの、ピーク時の6分の1以下となっており、全体として減少傾向が続いている。

交通事故発生件数と負傷者数は、平成12年の25,712件、31,067人をピークに減少傾向にあり、令和4年には、7,492件、8,483人と、死者数同様に、全体として減少傾向が続いている。



注) 交通事故データは、神奈川県警察の提供による。
「交通事故発生件数」には、物損事故は含まない。

2 交通事故の現状（令和4年中）

令和4年中の市内の交通事故の現状には、次のような特徴がある。

(1) 高齢者及び子どもの交通事故

高齢者が関係する交通事故件数は2,471件、全体の発生件数に占める割合は33.0%で、前年の2,621件、33.2%より減少したものの、交通事故全体に占める割合は依然として高い。

高齢者の死者数は15人（39.5%）であり、前年の18人（50.0%）と比べ、死者数・構成率は減少したものの、全死者数の約4割を高齢者が占めている。高齢者の状態別では、前年同様、歩行中が13人と最も多い。

また、年齢層別の第一当事者の交通事故件数は、65～69歳479件、70～74歳572件、75歳以上526件となっている。

子どもが関係する交通事故件数は485件（6.5%）で、前年の551件（7.0%）より減少し、前年は3人（8.3%）だった死者数は1人（2.6%）となった。

歩行中の子どもの死傷者数176人のうち、78人（44.3%）に違反がみられ、違反の分類では61.5%が飛び出しであった。

(2) 二輪車の交通事故

二輪車が関係する交通事故件数は2,417件（32.3%）、死者数は12人（31.6%）で、前年のそれぞれ2,538件（32.2%）、11人（30.6%）と同様に、交通事故全体に占める割合は依然として高い。

(3) 歩行者と自転車の交通事故

歩行中の死者数を年代別でみると、高齢者が13人で、歩行中死者数全体の68.4%を占めており、歩行中の死者数全体でみると、令和3年の15人が令和4年には19人に増加した。

自転車が関係する交通事故件数は1,734件（23.1%）、死者数は4人（10.5%）で、前年の1,741件（22.1%）、4人（11.1%）と同様、交通事故全体に占める割合は依然として高い。

(4) 飲酒運転による交通事故

飲酒運転による交通事故件数は40件（0.5%）であり、前年の39件（0.5%）と同程度であった。

II 令和3年から令和7年までの5か年における交通安全についての目標

交通安全対策における究極の目標は、「交通事故のない社会」の実現であるが、そこに至るまでの中期的な目標として、令和3年度に「年間の交通事故死者数45人以下」という目標を掲げた。

しかしながら、令和3年の市内交通事故死者数が36人と、上記の目標値を大きく下回ったこと、また、近年子どもが犠牲となる痛ましい事故が発生しており、交通安全対策が社会問題となっていることを踏まえ、令和4年度の横浜市交通安全対策会議において5か年の目標を見直し、次の達成を目標とすることとした。

（旧目標）年間の24時間死者数を45人以下とする

（新目標）年間の24時間死者数を36人以下とする

通学路における子どもの交通事故死をゼロとする

なお、「年間の24時間死者数を36人以下とする」「通学路における子どもの交通事故死をゼロとする」との目標は、交通事故そのものの発生及び負傷者数の減少と一体となって達成できるものであることを常に念頭において、目標の達成に取り組むこととする。

第2節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

市内の交通事故の発生件数、負傷者数は平成12年から概ね減少傾向にある。また、令和3年の交通事故死者数は、過去最少の36人であった。令和4年の死者数は、令和3年より2人多い38人であったが、過去2番目に少ない数であった。このことに鑑みると、これまで実施されてきた交通安全対策には一定の効果があつたものと考えられる。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析に加え、データの活用、効果検証により、より効果的な対策への改善を図り、継続的に有効性が見込まれる施策を推進する。

具体的には、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救助・救急活動の充実、⑤被害者支援の充実と推進の5つの柱により、交通安全対策を実施する。各施策の推進に当たっては、次のような視点を重視していく。

1 重視すべき視点

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

本市では、平成29年には65歳以上の人の割合が全人口の24.0%であったが、令和4年には24.9%と高齢化が進んでいる。交通事故発生件数が減少する中で高齢者が関係する交通事故も発生件数は減少しているものの、全ての交通事故に占める割合は平成29年が31.7%、令和4年が33.0%と増加している。また、死者数についても、全ての死者数に占める高齢者の割合が高い。

このような状況を踏まえ、高齢者については、主に歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策にとどまらないが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適した自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基つき、バリアフリー化された道路交通環境の形成が求められる。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。また、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

次に、子どもの安全確保についてであるが、子どもの交通事故死者数が減少している傾

向であるものの、令和3年5月には市内で下校中の児童が亡くなる交通事故が発生しており、少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを産み育てることができる環境の整備、次代を担う子どもの安全を確保する必要性がより一層高まっている。そこで令和5年度から、通学路における子どもの交通事故死ゼロに向けて「子どもの通学路交通安全対策事業」を開始し交通安全対策を推進する。

また、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行中の死者数は、状態別の中で最も多く、歩行者のいる横断歩道において自動車が一時的に停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない。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必要がある。

歩行者優先の考えの下、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において適切な管理や歩道の整備をはじめ、安全・安心な歩行空間の確保を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。

また、横断歩道横断中の歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった基本的な交通ルールの遵守を訴えるとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守る行動を促すための交通安全教育等を推進する。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となるため、改正道路交通法の施行を踏まえ、全ての年齢層へのヘルメット着用の徹底を図る。一方で、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。特に、都市部において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様な交通手段の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

あわせて、都市部の駅前や繁華街の歩道上などにおいて交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の管理運営や放置自転車の保管場所への移動等を行う。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことを背景としたルール違反行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進する。

加えて、通勤、通学、通園や配達目的等の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や電動アシスト自転車やカーゴバイク、タンデム自転車など多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。

また、子乗せ自転車については、令和3年4月の神奈川県道路交通法施行細則改正により、「自転車幼児用座席に関する年齢制限」が緩和された。こうした状況を踏まえつつ、通常の自転車より乗車人数が多いことによって生じる、制動距離の延長やバランスの不安定性、転倒時の高いリスクといった、子乗せ自転車が有する危険性や正しい利用方法、マ

ナーを守ることにについて積極的に周知・啓発を行う。

上記課題認識の下、平成 31 年 3 月に策定した「横浜市自転車活用推進計画（2019 年度～2028 年度）」を踏まえ、「まもる」、「はしる」、「とめる」、「いかす」の 4 つの各施策を推進する。

(3) 二輪車の安全確保

市内の二輪車乗車中の死者数（令和 4 年）は 12 人、全ての死者数に占める構成率は 31.6%で、状態別では歩行者に次いで多い。県の二輪車乗車中の死者数は、全国ワースト 3 位となっており、本市においても、二輪車乗車中の事故に対する対策が重要な課題である。

このことを踏まえ、二輪車の安全運転に関する意識の高揚と実践につながる施策を進めるとともに、関係機関・団体等が連携し、ヘルメット・プロテクターの正しい着用等に関する広報啓発活動を推進する。

また、二輪車が関係する事故の相手方となりやすい四輪運転者に対しても、二輪車の特性を周知するための広報啓発活動を推進する。

(4) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、子どもを含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定状況も踏まえ、物理的デバイスのランプ等、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を引き続き進めるほか、生活道路における安全運転の励行の促進やビッグデータ等を活用した安全対策の検討を進めていく必要がある。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、こうした点に留意した取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指す。

(5) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術は、交通安全対策に有効である。

令和 4 年 5 月には、道路交通法の改正により、安全運転サポート車等限定条件付免許の導入が施行され、運転に不安を感じるドライバーにも配慮した柔軟な対応が開始されている。

今後も、サポカー・サポカー S の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル 4 以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援などによる交通事故の更なる減少が期待される。

また、少子高齢化等による職業運転手等の人手不足が深刻化している中、先端技術の活用により、人手不足の解消と、安全確保を実現していく。

(6) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまでの対策では抑止が困難であった交通事故については、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、県警察等と連携してよりきめ細やかな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

(7) 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる。行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んで

いくことが一層重要となる。

このため、地域住民の交通安全対策への関心を高め、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していく必要がある。

多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる地方公共団体の有する資源は限られており、一方で、地域における交通安全活動を支える人材の高齢化も進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

2 市民との連携・協働

交通安全を地域に根ざした施策として効果的に展開するためには、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚と、市民や団体が自主的に行っている様々な交通安全活動をより一層進めていくことが重要である。

そのため、各年代層を対象にした体系的な交通安全教育を実施するとともに、交通安全運動の中核組織である横浜市交通安全対策協議会が中心となって広報・啓発活動の充実などを図り、市民自らが安全で安心な交通社会の構築へ参加できる仕組みをつくる必要がある。

同時に、交通安全関係団体の支援等を通じて、交通安全活動を市民との協働事業として展開する。本市は、市民活動が活発な地域であり、市民との連携・協働による交通安全運動の活性化を図っていく。

II 交通安全関連の施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも交通管理者等の関係機関と連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、歩行中の死者数が多い状況であること、また自転車に関係する事故等が社会的に問題になっていることから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。このため、道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、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整備の強化を図っていく。

さらに、自転車利用への関心が高まる一方で、自転車に関係する事故が社会問題化していること、また、その総数は減少しているものの駅周辺の放置自転車も依然として課題であることから、総合的な自転車利用環境の整備に取り組み、安全で快適な道路交通環境を目指す。

そのほか、道路交通の円滑化を図るため、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM*）施策を総合的に推進する。

* TDM：Transportation Demand Management の略（道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑の緩和を図る方法）

(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」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進する。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備等を通じた事故防止対策を実施することにより、歩行者、自転車、自動車等の異種交通が分離された誰もが住み続けたいと思えるまちを目指した道路交通環境を形成することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、行政と地域住民等が連携し、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

生活道路については、歩行者の安全な通行を確保するためビッグデータ等を活用した交通安全対策を進めるとともに、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備すべく防護柵、視覚障がい者誘導用ブロック等の交通安全施設の整備や補修を実施する。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、各小学校が事務局となりPTAや周辺町内会等により構成されるスクールゾーン対策協議会を中心とした定期的な合同点検の実施や改善・充実等の継続的な取組を、関係機関・団体、警察署等と区役所、土木事務所が連携し支援する。さらに、道路交通環境の変化、通学路の変更などにより、新たに必要性が生じた箇所等を中心に「スクールゾーン」標示等を設置し、安全確保を図る。また、協議会の活動を活性化し、支援するために、リーフレット等による周知・啓発を進め、必要な対策を推進する。

さらに「子どもの通学路交通安全対策事業」では、通学路における子どもの交通事故死ゼロに向けて、警察が保有する交通事故データをもとに、全ての小学校通学区域について事故箇所を可視化した地図「こども・交通事故データマップ」を作成し、地域の方々とともに交通安全対策に取り組む。このうち、交通安全推進校*として4校を選定し、ETC2.0などのビッグデータも活用して、登下校の見守り活動や交通安全教育の充実、ハンブや狭さくなど物理的デバイスの整備、あんしんカラーベルトの設置などソフト・ハードの交通安全対策を重点的に実施する。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障がい者等を含めた全ての人が安全に安心して生活し、移動できる社会を実現するため、バリアフリー法に基づくバリアフリー基本構想及び道路特定事業計画を策定し、それらに基づく駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺において歩道の段差・傾斜・勾配の改善、エレベータの設置、スロープの設置等の整備を推進する。

また、障がい者等が安全に通行できるように、視覚障がい者誘導用ブロックの設置などを進め、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

なお、歩道等に視覚障がい者誘導用ブロックを設置する際には、「横浜市福祉のまちづくり条例」に基づく指導・助言を行う。

* 交通安全推進校：児童への交通安全教育、地域や保護者と連携した見守り活動の取組などの交通安全対策を重点的に実施する小学校、義務教育学校

加えて、各区より音響信号機等設置要望箇所をとりまとめ、県を通じて県警に報告する。

- (イ) 駅周辺等の公共の場所においては、安全な歩行空間を確保するため、円滑な移動を阻害する要因となる放置自転車等の移動を行う。

エ 誰もが住み続けたいと思えるまちを目指したみちづくり

- (ア) 誰もが住み続けたいと思えるまちを実現するため、駅周辺の利便性や魅力の向上につながる「住み続けたいまち・みちづくり推進事業」に取り組み、安全・快適に暮らせる歩行空間の確保などを進める。

- (イ) 健康増進や外出意欲の向上につながる道路や河川プロムナード等の歩行空間の整備を行う「健康みちづくり推進事業」に取り組み、実施計画に定めたルート of 安全な歩行空間の確保などを進める。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
交通安全施設等の整備	道路局	歩道、防護柵、案内標識等の施設の整備
交通安全施設等の補修		ビッグデータを活用した通学路等における交通安全対策の実施
交通安全施設等の補修		防護柵、案内標識等の補修、路側帯のカラー化
通学路の交通安全対策	区役所	通学路の整備
	教育委員会事務局	各校で安全点検の実施や危険箇所の情報共有
通学路等改良推進事業	道路局	歩道設置等 県道瀬谷柏尾など
住み続けたいまち・みちづくり推進事業		戸塚区での検討
バリアフリー法に基づくバリアフリー基本構想の検討・策定		港北区（7 駅）、緑区（6 駅）
健康みちづくり推進事業		磯子区、栄区など7 区7 ルートで整備計画の作成、案内サインの設置、舗装の新設等を実施

(2) 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

安全で快適な道路交通環境の推進には、高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路のこと。高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成される。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、一般道路と比較して安全な高速道路の交通量の分担率を適切に引き上げるといった、生活道路も含めた道路ネットワーク全体の最適利用を目指した道路の適切な機能分化の推進が有効である。

そのため、本市の道路ネットワークを形成する横浜環状道路の早期整備を行い、一般道

路の渋滞解消など市民生活の利便性や安全性向上を図るとともに、ITS*や料金施策などを活用しつつ既存の高速道路を賢く使う取組を推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
横浜環状道路等及び関連街路等の整備	道路局	横浜環状南線 横浜湘南道路
		【横浜環状南線関連街路】 上郷公田線【上郷地区・桂台地区・公田地区】（栄区） 環状3号線【戸塚地区・南戸塚地区・汲沢地区】（戸塚区） 横浜藤沢線【田谷小雀地区】（戸塚区・栄区） 田谷線（栄区）

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

高速道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう、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する。

ア 適切に機能分担された道路網の整備

市域の一体性を高めながら都市機能の強化を図るため、都市計画道路等の幹線道路のネットワークを形成することで、交通の円滑化を推進するとともに安全で快適な道路交通環境を整備する。

イ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の発生を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- (ア) 歩行者及び自転車利用者等の安全を確保するため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、自転車通行空間の整備などを推進する。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点改良等の道路改良事業を進めるとともに、都市計画道路等の整備を推進し、幹線道路のネットワーク化を図る。
- (ウ) 駅周辺や商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車通行空間の整備を推進する。
- (エ) 道路における快適な歩行者空間を確保するため、交通混雑が著しい地区等において、人と車の交通を分離する幹線道路等の総合的な整備を推進する。
- (オ) 歴史的街並みや史跡等、歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通の適切な分離を図る。

* ITS : Intelligent Transport Systems の略

【参考：高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針】

※ 高速道路の死傷事故の発生率は、一般道路の10分の1

※ 我が国の高速道路の交通量の分担率を30%に上げた場合に想定される効果は以下のとおり
(平成27年1月時点での高速道路の交通量の分担率は16%)

死者平成24年約4,400人→600人減

負傷者平成24年約80万人→20万人減

消費燃料平成24年約8,000万kl→400万kl減

渋滞損失平成24年約50億人・時間→7億人・時間減

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
都市計画道路等の整備	道路局	鴨居上飯田線 【本宿・二俣川地区】 【さちが丘地区】（旭区） 保土ヶ谷二俣川線【本宿地区】（旭区） 泥亀釜利谷線 【寺前地区】（金沢区） 横浜逗子線 【釜利谷六浦地区】（金沢区） 東京丸子横浜線【綱島地区】（港北区） 山下長津田線 【鴨居地区】（緑区） 恩田元石川線 【鉄地区】（青葉区） 環状3号線 【汲沢地区】（戸塚区） 【中田地区※】（泉区） ※令和5年度新規事業化 桂町戸塚遠藤線【上倉田戸塚地区】（戸塚区） 桜木東戸塚線 【平戸地区】（戸塚区） など29箇所

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、行政、関係団体等が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理の推進

歩道橋の長寿命化を図るため、横浜市道路附属物（歩道橋）長寿命化修繕計画に基づき、計画的な維持・補修とともに、耐震補強を進める。

また、市民要望に適切に応えるために防護柵、道路標識等の補修を行い、適切な維持・管理に努める。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、歩行空間のバリアフリー化及び通学路等における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車通行空間の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全の確保を図る。

ウ 交通円滑化対策の推進

「横浜市踏切安全対策実施計画」に基づく鉄道と道路の立体交差化等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大と交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

また、市域の一体性を高めながら都市機能の強化を図るため、放射環状型の幹線道路のネットワーク形成を進めるとともに、生活道路における交通渋滞の緩和や環境の改善を推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
歩道橋の長寿命化	道路局	鶴屋町歩道橋など15橋ほか
交通安全施設等の補修		防護柵、案内標識等の補修、路側帯のカラー化

(5) 高齢者等の移動手手段の維持・確保

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正により、地方公共団体が中心となって地域公共交通計画（マスタープラン）を策定することが努力義務化された。本市においても計画の作成に向けた検討を進めるとともに、持続可能な移動手手段の維持・確保を図る取組を推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
地域の総合的な移動サービス導入検討	都市整備局	実証実験結果を踏まえた効果検証・制度検討

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、安心して移動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い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・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
バリアフリー歩行空間の整備	道路局	都筑タウンセンター周辺地区(都筑区)など6地区

(7) 無電柱化の推進

平成30年12月に「横浜市無電柱化推進計画」を策定し、「都市の防災力の向上」、「良好な都市景観の形成や観光振興」、「安全で快適な歩行空間の確保」の3つの方針の下、令和9年度までに取り組む目標を設定し、無電柱化を推進している。

具体的な取組として、災害時の救援活動や応急復旧を速やかに展開できるよう、第1次緊急輸送路等や区役所、土木事務所、消防署等へのアクセス路について無電柱化を推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
無電柱化の促進	道路局	緊急輸送路8路線、区役所等へのアクセス路10エリアなど

(8) 自転車利用環境の総合的整備

身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、健康の増進等を図ることが重要な課題であることから、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とした、「自転車活用推進法」が平成29年5月に施行された。令和3年5月には、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、「第2次自転車活用推進計画」が閣議決定された。

本市としても、従来の放置自転車対策を中心とした取組にとどまらず、自転車活用の視点等も加えた、「横浜市自転車活用推進計画」を、平成31年3月に策定した。「日常からレジャーまで誰もが安心して快適に楽しめる自転車環境をつくる」ことを基本理念として、「まもる」、「はしる」、「とめる」、「いかす」の4つのテーマごとに施策に取り組み、「賑わいと回遊性のあるまちづくり」を図る。

ア 自転車安全利用の教育・啓発の充実

「横浜市自転車活用推進計画」に基づき、様々な世代に対して、切れ目なく交通安全

教育を展開するとともに、組織や企業等と連携しながら、教育・啓発・指導ができる体制づくりを支援する。

誰もが知り、守るべき法令に基づく交通ルールをまとめた「みんなのサイクルルールブックよこはま（コンパクト版）」等を活用し、ルールの浸透、自転車の安全利用啓発のための人材・教材等の拡充を図るほか、動画やSNSを活用した周知・啓発活動を積極的に進める。

イ 安全で快適な自転車通行空間の整備

自転車を安全、快適に利用でき、また、歩行者などの安全を脅かすことがないように、自転車は「車両」であることを前提とした自転車通行空間の整備を推進する。

平成 28 年度に策定した「自転車通行環境整備指針」に沿って自転車通行空間の整備を効果的・効率的に推進するため、駅周辺など自転車利用や事故が多く自転車利用環境の向上が望まれる地域を「重点エリア」に指定するとともにエリアごとに、おおむね5 年間程度で整備が着実に完了するための「自転車通行空間整備実行計画」を策定し、面的な整備を図る。

ウ 自転車等の駐輪対策の推進

「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、収容台数約 10 万台の駐輪場の整備や、放置禁止区域における放置自転車の移動、保管等を行ってきた結果、放置自転車の台数は大幅に減少した。今後も、特に対策の必要な駅周辺においては、「自転車マナーアップ監視員」を配置して、放置しないよう声掛け等を行う。

また、集客施設など駐輪需要を発生させる施設や共同住宅等において、「横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例」に基づき、駐輪場の確保に向けて適正な運用を図るとともに、引き続き大規模小売店舗立地法及び横浜市大規模小売店舗立地法運用要綱に基づき、大規模小売店舗設置者に対し、駐輪場の確保を求めていく。

今後の自転車等の駐輪対策については、「横浜市自転車活用推進計画」に基づき、駐輪場の「量」を確保し「質」を高める施策として、道路などの公共空間を活用した駐輪場の確保策の検討、民営駐輪場への補助制度の効果的な運用等を行う。また、幼児同乗用自転車やスポーツ自転車、電動キックボード等の普及により多様化する駐輪ニーズへの対応に努める。

エ 自転車利用の促進

自転車を、様々な場面で活用できる環境を整えるべく、自転車と健康づくり等に関する様々な情報の提供、周知、啓発や、自転車通行空間整備の実行計画等の策定を進める。

また、都心部活性化、観光振興及び低炭素化に寄与する取組として、都心部コミュニティサイクル等のシェアサイクルを推進し、道路区域を有効に活用したサイクルポートの設置促進について検討するとともに、利用者に対して自転車の交通ルールやマナーの啓発活動を推進する。

さらに、公共交通の機能補完、脱炭素社会の形成や交通ルール等の更なる周知啓発等を目的に、令和 4 年度から令和 6 年度末まで、横浜都心部区域を除く市内を 3 つの区域に分け、市内広域でのシェアサイクル事業の社会実験を実施する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
自転車活用推進計画の施策推進	道路局	自転車活用推進計画の施策を推進するための調査検討委託

		自転車活用推進イベント等
自転車通行空間の整備		主要地方道横浜伊勢原（戸塚区）など7路線
自転車等の駐輪対策の推進		放置自転車の移動・保管…市内117駅
		自転車マナーアップ監視員の配置等（18区）
		有料駐輪場の運営…240箇所 （令和5年4月1日現在）
		民営駐輪場の整備費補助
		自転車駐車場の整備・補修
	区役所	放置自転車対策
コミュニティサイクル事業	都市整備局	自転車の配置…900台 ポート（貸出返却拠点）の配置…122箇所
広域シェアサイクル事業 社会実験	道路局	市内広域で社会実験を実施

(9) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、TDMの定着・推進を図る。

具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、パークアンドライドの推進、情報提供の充実等により、道路利用の方法に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

令和2年11月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」等の一部改正により、地方公共団体が中心となって地域公共交通計画（マスタープラン）を策定することが努力義務化された。本市においても計画の作成に向けた検討を進めるとともに、公共交通利用の一層の促進等を図る。

ア モビリティマネジメントの推進

過度なマイカー交通を抑制し、路線バスなどの公共交通利用を促進するためには、市民一人ひとりの交通行動に関する意識の変化やライフスタイルそのものを考えていく必要がある。

そのため、学校教育の場などを通じ、過度のマイカー利用が引き起こす社会問題やマイカーの節度ある利用方法を具体的に示し、啓発活動を進めることで、交通行動の自発的な転換を促す「モビリティマネジメント」を推進する。

イ 移動手段の維持・確保による公共交通の利用促進

バス利用者が減少する中、各バス事業者は運行の効率化やコスト縮減を図りながらバス路線維持に努めているが、これらの改善には限界もあり、バス路線の新設や増便等の要望に対して、十分に応えられていない。一方で、超高齢社会の進展に伴い、地域交通の重要性が増している。

そこで今後も、生活に密着した公共交通サービスの実現に向けて、日常の移動に困っている地域の方々による交通手段の導入に向けた活動に対して、本市が様々な支援を行う「地域交通サポート事業」を推進するとともに、地域に適した新しい移動サービスを創出するため、デマンド型交通や移動サービスと生活サービスの連携、タクシーを活用した相乗りなど、様々なタイプの移動手段を検討し、実証実験及び効果検証を実施する。

また、市内の生活交通として必要なバス路線を維持するため、バス事業者に補助金を

交付する「生活交通バス路線維持支援事業」や、走行環境整備により連節バスの導入等の運行効率化を促し、生み出された経営資源を周辺路線に再配分することでバスネットワーク全体の維持を図る「バス路線の維持・充実に向けた走行環境整備事業」を推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
公共交通利用促進事業	都市整備局	市内小中学校への出前講座… 10校（予定） 小学生向けポスターコンクールの開催
新たな移動サービスの導入検討・実証実験等		各種移動手段の検討・実証実験・効果検証の実施 地域交通サポート事業による地域まちづくり活動に対する支援及び助成金の交付等
生活交通バス路線維持支援事業		13路線に対して、補助金交付予定
バス路線の維持・充実に向けた走行環境整備事業		2地区にて検討中

(10) 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

災害時においても救助・支援・応急復旧活動等を迅速かつ安全に行うことができるよう、信頼性の高い道路ネットワークの構築、緊急輸送路等の整備を推進する。

また、災害発生時に、道路被災状況の把握、道路機能の回復、交通規制等の対応を迅速・的確に行えるよう体制等の充実を図る。

- (ア) 災害時の応急活動や物資輸送を支える道路ネットワークを構築するため、緊急輸送路等の整備を推進する。
- (イ) 大規模地震時における緊急輸送路等の通行機能を確保し、救助・支援・復旧活動を円滑に行うため、緊急輸送路上の歩道橋について落橋防止などの耐震対策を進め、また、緊急輸送路上にある橋梁についても耐震対策を推進する。
- (ウ) 横浜市防災計画における地震火災対策計画にて地震火災対策重点路線に位置付けた六角橋線（神奈川区）、汐見台平戸線（南区）、泥亀釜利谷線（金沢区）について、完成に向けて整備を推進する。
- (エ) 道路を利用する市民の安全と交通機能確保のため、緊急輸送路やバス路線など重要な道路にあるがけについては、点検結果に基づき事前の対策を行うとともに、過去に崩れた経緯のある箇所などについても、道路がけ防災工事を推進する。
また、豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、法面等の防災対策を推進する。
- (オ) 市民の安全・安心を確保するため、橋梁の老朽化対策及びトンネル・地下道の補修を積極的に推進する。

イ 災害発生時における交通対策の推進

道路被災状況の把握、道路機能の回復など、速やかに行えるよう、防災体制、組織、機器類の充実を図るとともに、異常気象時における道路への落石、土砂崩壊、路肩決壊等の発生及び危険が予想される場合は、関係機関との密接な連携の下、迅速、的確な交通規制等の対応を実施する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
緊急輸送路等の通行機能確保のための耐震補強等	道路局	豊岡歩道橋など 14 橋 【重要橋梁(緊急輸送路上の橋・跨線橋等)】 耐震補強－新横浜陸橋(港北区) など 3 橋 【一般橋梁(重要橋梁以外)】 耐震補強－星和橋(保土ヶ谷区)
道路がけ防災対策		神奈川区松見町などほか 5 箇所
橋梁の老朽化対策		定期点検…334 橋 計画的な補修等－村雨橋(神奈川区) など 103 橋 老朽橋の架替え－末吉橋(鶴見区)
トンネル・地下道の補修		定期点検… 38 箇所 計画的な補修－相武隧道(金沢区) など 8 箇所

(11) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路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する。

ア 違法駐車等の防止啓発の推進

安全で円滑な交通環境の確保を図るため、関係機関・団体等と連携して、様々な機会を捉えながら違法駐車等の防止啓発を推進する。

イ 駐車場等の整備

駐車場等の整備を行うに当たり、以下の項目に基づき施策を推進する。

- (ア) 安全で円滑な道路交通を確保するため、道路の地下空間等を利用した公共駐車場の運営については、指定管理者制度を導入した利用促進を図るほか、適切な保守・修繕を行う。
- (イ) 公園の駐車場については、公園の規模や、用途・目的により駐車場整備を促進する。
- (ウ) 路上駐車等の解消や道路交通の円滑化を目的として、「横浜市駐車場条例」を定め、建築主が、一定の要件に該当する建築物を新築又は増築等をする場合において、駐車場の設置(乗用車、自動二輪車、荷さばき車)を義務付けている。
また、大規模な共同住宅等を建築する場合には、「横浜市建築基準条例」により、地域ごとに定めた割合で駐車施設を設置することを義務付けている。
- (エ) 大規模小売店舗立地法及び横浜市大規模小売店舗立地法運用要綱に基づき、大規模小売店舗設置者に対し、店舗周辺地域の交通混雑等により周辺の住民の利便及び業務の利便を損なうことのないよう駐車場の確保を求める。
- (オ) 自動二輪車(125cc 超)の駐車場については、民間事業者等による整備を中心に考えており、民間事業者等による自動二輪車駐車場の整備を促進する。
- (カ) 既存駐車場の効率的な利用を促進するため「駐車場案内システム」を稼働させており、駐車場の「位置情報」や「リアルタイムの満空情報」などを、インターネットを通じて配信することで、車両を空き駐車場にスムーズに案内している。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
駐車場等の整備	道路局	地下駐車場の保守・修繕… 6 箇所
	都市整備局	市内駐車場案内システムの管理運営支援 …全市

(12) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細やかな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、平成 19 年 12 月に、県警と締結した「交通安全対策の充実に関する協定」に基づき、市内の各警察署から区役所に提供された交通事故等の情報を市民に発信し、事故の再発防止に役立てていく。

(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 工事調整と電柱の占用制限

道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に限定的に列挙されている占用物件のうち、道路の掘削を伴うガス管や水道管等の埋設工事は、交通障害などの原因になることがある。このため、道路管理者、掘削占用企業者、県警からなる道路工事調整連絡協議会を設け、工事時期・場所・方法等を事前に調整し、合理的解決を図るとともに、掘り返し規制制度により道路の保全及び安全と円滑な交通の確保に努める。

また、電柱については、電線共同溝の整備を告示した道路、緊急輸送路の一部、道路幅員 6.5m 以下の道路及び歩道幅員 2.5m 未満の歩道には、建柱制限を行っていく（やむを得ない場合を除く）。

(イ) 不法占用の是正指導等

道路パトロール等を通じて不法占用物件の認知・確認を進め、不法占用者に対する指導や不法占用物件の移動又は除去につながる取組を行う。

(ウ) 屋外広告物の規制

屋外広告物法（昭和 24 年法律第 189 号）及び横浜市屋外広告物条例（昭和 31 年制定・平成 23 年全部改正）に基づき、路上に設置された違反広告物（はり紙、はり札、広告旗、立看板等）について、除却等を実施する。

(エ) 放置自動車対策の推進

「横浜市放置自動車及び沈船等の発生の防止及び適正な処理に関する条例」（平成 3 年横浜市条例第 31 号）に基づく調査を実施し、所有者等に撤去させるほか、所有者等が判明しない場合は、公告、廃物認定を経た後に撤去する。

イ 子どもの遊び場等の確保

子どもたちが安全に遊べる場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備を推進する。

(ア) 子どもたちをはじめ、市民が身近に安全に利用できる公園の整備を進める。

(イ) 生涯学習の振興を目的に、学校教育や部活動に支障のない範囲で、市立学校施設を身近な文化・スポーツ活動の場として地域に開放する。

(ウ) 小学校施設を活用した安全で快適な放課後の居場所を提供する放課後キッズクラブ及び一部の特別支援学校施設を活用したはまっ子ふれあいスクールの運営や、地域の理解と協力の下、保護者が就労等により放課後帰宅する時間帯に留守家庭となる児童を対象に、生活の場を提供する放課後児童クラブの運営の支援により、児童の健全な育成を図る。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
道路の使用及び占用の適正化等	道路局	道路工事調整連絡協議会…年 3 回
		道路監察

	資源循環局	所有者若しくは所有者の居所の判明しない車両の処理
路上違反広告物の除却	都市整備局	市内全域で委託による路上違反広告物の除却を実施
公園の整備	環境創造局	新設整備…10箇所 再整備 …20箇所
市立学校施設 (小・中学校等)の 地域開放	教育委員会 事務局	校庭・体育館開放 …485校 校庭夜間開放 …24校 市民図書室開放 …75校 音楽室等特別教室開放…84校
放課後の居場所提供	こども 青少年局	放課後キッズクラブ…338箇所 (全市立小学校に設置)
		特別支援学校はまっ子ふれあいスクール…5 箇所 (一部の特別支援学校に設置)
		放課後児童クラブ…221箇所
子どもの遊び場関係 (公園等の整備)	区役所	子どもの遊び場関係…206箇所

(14) バス停留所周辺の安全性確保

バスが停留所に停車した際に交差点又は横断歩道にその車体がかかる又は近接するなど、交通安全上問題と思われるバス停留所及びその周辺について、関係機関・団体と連携を図る。

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る。交通安全意識を向上させ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ある。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者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よう、一人ひとりが交通安全意識を高く保つよう努めることも重要である。

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う。

また、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知ってもらい、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。

さらに、地域の見守り活動等を通じ、子どもだけでなく高齢者の安全確保にも地域ぐるみで取り組むほか、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は、交通

社会の一員であることの自覚を促し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

(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

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、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する。

交通安全教育指導員が幼稚園や保育所等を訪問し、幼児にも親しみやすい人形等を活用し、基本的な交通ルールを身に付けてもらえるよう指導を行う。さらに、交通安全推進校通学区内の幼稚園・保育園への訪問を強化する。あわせて、家庭における交通安全教育を充実させるため、保護者向け交通安全教室や啓発に取り組む。

また、交通安全について学ぶ機会を増やすことができるよう、動画等の作成を進める。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

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、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、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する。

小学校においては、安全な通学方法、道路の横断の仕方、自転車の乗り方、乗り物の安全な利用法などの交通のきまりや交通安全施設などについて、体育、道徳、総合的な学習の時間、学級活動や学校行事などの教育活動を通じ、交通安全教育の一層の充実を図る。

また、地域指導者等の協力を得ながら、衝突実験や巻き込み実験、死角実験等を行う、体験型交通安全教育事業「はまっ子交通あんぜん教室」を実施する。

さらに、交通安全推進校において、「放課後キッズクラブ」内での交通安全教室を実施する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

社会に対する関心の高まりに応じて、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、歩行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十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。また、交通ルールとマナーの重要性と事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもならないような交通事故防止の意識啓発を行う。

中学校においては、小学校で学んだことを生かし、乗り物のもたらす危険性や迷惑性など社会生活との関わりや、社会人としての必要な交通ルールについて保健体育、道徳、総合的な学習の時間、学級活動や学校行事などの教育活動を通じた啓発を行う。

また、平成 27 年 6 月に施行された「自転車の運転による交通の危険を防止するための講習（自転車運転者講習制度）」の周知や、自転車交通安全教室の開催による自転車の交通ルールの徹底を図る。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

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十分に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持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。また、交通ルー

ルとマナーの重要性と事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもならないような交通事故防止の意識啓発を行う。

高等学校においては、生徒の自立心が高まると同時に、二輪車等乗り物に対する関心が高まり、また、運転する生徒もいることから、歩行者、運転者、交通機関利用者などそれぞれの立場からの交通安全理解と、自らが車社会の一員としての社会的責任を自覚することや、交通事故の防止に向けて、主体的に考え行動できるよう指導の充実を図る。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

自動車等の安全運転の確保の観点から、運転者の教育を中心に行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

関係機関・団体と連携し、地域や職域における各種交通安全教室を開催するとともに、各種広報物の作成・配布や、交通安全イベント等における民間団体や民間企業等との連携により、より多くの市民に対して効果的な啓発が行えるよう取り組んでいく。

また、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない人も交通安全について学ぶことができる機会を設けるよう努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、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や、運転者側から見た歩行者の危険行動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道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

そこで、高齢者交通安全指導者としての「交通安全シルバーリーダー」を養成し、老人クラブ等が関係団体と連携して自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう指導・援助を行う。

さらに、高齢化の一層の進展に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

キ 外国人に対する交通安全教育の推進

市内に居住又は活動する外国人に対し、交通事故を目的として、交通ルールやマナーに関する外国人向け教材の充実などを図る。また、関係機関・団体と連携し、外国人向けの教材配布などの広報啓発活動を推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
幼児に対する交通安全教育	道路局	幼児交通安全訪問指導…300回
小学生に対する交通安全教育		はまっ子交通あんぜん教室…249回 放課後キッズクラブ内での交通安全教室 新入学児童向け教材の作成
中学生・高校生に対する交通安全教育		中高生向け自転車交通安全教室…20回
小学生・中学生に対する交通安全教育	教育委員会事務局	学校安全教育推進校 …7校 学校安全研修（年3回）…全校

高齢者に対する交通安全教育	道路局	啓発チラシ、反射材の普及 シルバーリーダー養成研修会…3回 シルバー・セーフティスクール…20回
バスを用いた交通安全教育	交通局	小学生、高齢者、地域の方、障がい者等を対象にした交通安全教室の開催 交通安全リーフレットの作成・配布 交通安全動画の制作・配信

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育の実施に当たっては、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するため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣、情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、シミュレータ等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実な交通安全教育の推進に努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトや SNS 等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

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交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための運動として、県の運動主催機関・団体をはじめ、横浜市交通安全対策協議会の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。また、地域に密着したきめ細かい活動を行う民間団体や交通ボランティアの運動への参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通安全活動を推進する。

交通安全運動では、「横断歩道における歩行者優先の徹底」「二輪車・自転車の交通事故防止」「高齢者と子どもの交通事故防止」「飲酒運転の根絶」を重点事項として、また、「夕暮れ時の前照灯の早め点灯と走行用前照灯（ハイビーム）の効果的活用」「自転車損害賠償責任保険等の加入義務及び全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用努力義務の周知の徹底」「放置自転車等の追放」「後部座席を含めた全ての座席の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」「踏切道における交通事故防止」「暴走族の追放並びに障がい者（特に視覚障がい者）の交通事故防止」を活動推進として設定し、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施する。また、春・秋の全国交通安全運動をはじめ、夏・年末の交通事故防止運動を強力に推進する。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動の重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、その積極的な参加と協力の下、市民

総ぐるみの運動として充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、交通事故発生状況などの地域における交通事故実態、地域住民や団体等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

イ 横断歩道における歩行者優先の徹底

車両運転者に対しては、横断歩道付近における交通ルールの遵守の周知を、また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや信号機のある場所ではその信号に従うことといった、横断歩道の利用と道路横断時における交通ルールの遵守について、交通安全教育や広報啓発を徹底する。

ウ 高齢者交通事故防止運動の推進

高齢運転者の増加や、高齢者の社会参加の機会増大・活発化により、今後も高齢者が関わる事故が増加することが懸念されるため、春・夏・秋・年末といった各季の運動における重点項目に位置付け、年間を通じた市民総ぐるみの運動として推進する。

高齢者に対しては、加齢による身体特性の変化についての自覚を促すとともに、交通ルールの遵守と交通マナーの向上に向け、あらゆる機会を捉え、積極的な広報・啓発活動を展開する。特に、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科学的な知見に基づいた広報を積極的に行うとともに、高齢者の行動特性等に配慮した交通安全運動を推進する。また、自動ブレーキ、ペダル踏み間違い加速抑制装置等の搭載されたセーフティ・サポートカーS（サポカーS）の普及啓発を行う。

以上の取組は、家庭や地域、関係機関・団体等と協力して実施する。

エ 自転車の安全利用の推進

「横浜市自転車活用推進計画」に基づき、自転車のルールの周知・啓発に努める。

また、「神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の施行（第16条及び第17条の自転車損害賠償責任保険等の加入義務化については令和元年10月1日施行）、道路交通法第63条の11の一部改正（令和5年4月1日施行）に伴い、自転車損害賠償責任保険等の加入促進や乗車用ヘルメットの着用促進に取り組むとともに、「自転車安全利用五則」（令和4年11月1日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）の活用などにより、自転車で道路を通行する場合は、自転車が車両（軽車両）であることや、車両としての交通ルール・マナーを守ることへの理解促進や周知徹底に努める。

(ア) 誰もが知り、守るべき法令に基づく交通ルールをまとめた「みんなのサイクルルールブックよこはま（コンパクト版）」等を作成し、交通安全教育や啓発の際の基本資料として活用する。

また、自転車に関する交通ルールやマナーについて年代・対象別の教材を作成するとともに、県警や学校をはじめとする関係機関との連携を強化し、交通安全教育を行う人材確保や交通安全教育の場の拡充に取り組み、生涯にわたる交通安全教育を行う体制の確立を図る。

(イ) 自転車運転者は、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・責任が求められることから、自転車の加害事故への認識と対歩行者事故の危険性等について、交通安全教育や広報啓発活動を通じて理解を促すとともに、関係機関、団体、民間企業等と連携したTSマーク*、損害賠償責任保険等の周知徹底及び加入促進に向けた各種活動を推進する。

* TSマーク：自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている。

また、幼稚園等の送迎にも利用されている電動アシスト自転車については、動き出しから短時間で加速し、幼児同乗中でも思わぬ速度が出てしまうことがあるため、そうした電動アシスト自転車を持つ危険性について広報啓発活動を推進する。

このほか、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働きかけ等を行う。

- (ウ) 自転車マナーアップ強化月間をはじめとする様々な機会を捉え、県警や民間企業等と連携し、自転車の正しい乗り方、自転車運転者講習制度、自転車の灯火の点灯、反射材の取付け、幼児同乗用自転車における幼児のシートベルト着用、全年齢のヘルメット着用等について啓発・教育を行う。特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等の使用により安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知徹底を図る。

また、プロのスタントマンによる自転車事故の再現を通じ、視覚的に自転車事故の危険性や交通ルール遵守の必要性を学ぶ「スケアード・ストレイト方式」による自転車交通安全教室の実施を行う。

さらに、自転車を利用する際の日常点検の方法や、定期的な点検の必要性などについて、自転車販売店等と連携し、周知・啓発を進める。

- (エ) 自転車と歩行者が錯そうしがちな駅周辺に、「自転車マナーアップ監視員」を配置して、歩行者の安全確保のための「押し歩き」の指導・啓発等を行う。

オ 二輪車事故防止運動の推進

交通事故全体に占める二輪車事故の件数、死者数の割合が高いことを踏まえ、二輪車の安全運転に関する意識の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

関係機関・団体等が連携し、二輪車の事故防止やヘルメットの正しい着用、プロテクター及びエアバッグジャケットの着用促進等の広報啓発活動を推進するとともに、二輪車交通安全教室を充実させ、二輪車の事故防止を図る。

カ 特定小型原動機付自転車の安全利用の推進

特定小型原動機付自転車の安全利用を推進するため、販売事業者、シェアリング事業者が、それぞれ購入者及び利用者に対して特定小型原動機付自転車の安全な運転を確保するために必要な教育を行うことができるよう協力を行うとともに、県警察をはじめとする関係機関と協力しながら、ウェブサイトやSNS等による動画や情報の発信等の効果的な広報啓発活動を実施し、安全利用の周知を図る。

さらに、乗車用ヘルメット着用による被害軽減効果についての広報啓発活動を推進し、特定小型原動機付自転車の運転者に対して、乗車用ヘルメットの着用の徹底を図る。

キ 飲酒運転根絶運動の推進

重大事故をもたらす飲酒運転の根絶に向け、関係機関・団体等が連携し、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、ハンドルキーパー運動等の飲酒運転根絶運動を展開し、飲酒運転を許さない社会認識を醸成する。

ク 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

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、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

ケ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための啓発活動や交通安全協会などによるチャイルドシート着用教室を支援する。

コ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、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して積極的な広報啓発を行う。

特に反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の割合が高い高齢者に対しては、区役所窓口での積極的な配布等を行う。

また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

サ 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、地域の広報紙、携帯端末、インターネット、街頭ビジョン等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容や、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い広報を重点的かつ集中的に実施する。

- (ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。また、運転中のスマートフォン等の操作の危険性について周知を図る。
- (イ) 交通安全教育・啓発においては、家庭の役割が極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、町内会等を通じたきめ細やかな広報等に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転の根絶や暴走運転、無謀運転等の追放につなげていく。
- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、新聞、ラジオ、テレビ等の報道機関の理解と協力を求め、交通安全に関する市民運動等の気運を高める。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
交通安全運動	道路局	新入学児童・園児を交通事故から守る運動 春の全国交通安全運動 九都県市一斉自転車マナーアップ強化月間 二輪車交通事故防止強化月間 暴走族追放強化月間 夏の交通事故防止運動 秋の全国交通安全運動 飲酒運転根絶強化月間 年末の交通事故防止運動ほか 各種交通安全運動の広報

自転車の安全利用の推進		自転車マナーアップ監視員の配置等（18区） 啓発キャンペーン等の実施 「サイクルルールブックよこはま（コンパクト版）」の配布 体験型自転車交通安全教室の実施 中高生向け自転車交通安全教室の実施 思いやり SHARE THE ROAD 運動の実施 自転車損害賠償責任保険等の周知啓発 自転車乗車用ヘルメット着用促進 （一部再掲あり）
二輪車安全運転の推進		二輪車交通安全教室…5回
チャイルドシートの着用の徹底		チャイルドシート着用教室…45回
反射材用品等の普及促進		反射材及びチラシの配布（再掲）
交通安全功労者の表彰		交通安全功労者の表彰 総会の開催
交通安全推進事業	区役所	各季交通安全運動 交通安全教育ほか

(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向けては、交通安全指導者養成等の事業及び諸行事に対する支援並びに交通安全に関する資料提供を行うことにより、その主体的な活動を促進する。

また、地域で行う活動に対しては、それぞれの立場や地域の実情に即した効果的な活動となるよう連携・支援する。

ア 自治会・町内会の活動支援

地域住民と関わりの深い自治会・町内会や交通安全協会等と連携し、地域の自主的な交通安全活動を支援する。

イ スクールゾーン対策協議会（地域子どもの安全対策協議会）の活動支援

通学路対策の充実を図るため、「スクールゾーン対策協議会（地域子どもの安全対策協議会）」の活動が円滑に行えるように、協議会の役割や活動の手引き、道路交通環境が改善された成功事例等をまとめた冊子等の配布を行う。

ウ 自転車等放置防止推進協議会の活動支援

自転車等の放置対策を効果的に行えるよう、放置防止推進協議会の活動を支援する。

エ 交通安全母の会等の活動支援

家庭を中心とした交通安全活動を積極的に推進するため、関係団体等と協力して交通安全母の会等が実施する交通安全教育や広報の活動等が活発に行われるよう支援する。

オ 児童の登下校時の見守り活動の支援

通学路における見守り活動を行う保護者等を対象とした「はたふり誘導講習会」の開催等により、地域による登校時の交通安全と下校時の防犯見守り活動を支援する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
スクールゾーン対策協議会の活動支援	道路局	スクールゾーン活動のしおりの作成及び配布 はたふり誘導ハンドブック作成及び配布

		通学路安全点検ハンドブック作成及び配布 はたふり誘導講習会の開催
	区役所	スクールゾーン対策協議会への助成…339校

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通の安全は地域住民等の安全意識により支えられている。一方で、地域住民だけでなく、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等についても、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を進めることが重要である。

交通安全思想の普及徹底に当たっては、区役所が中心となり、自治会・町内会をはじめとした地域団体等や民間企業等との連携を密にした上で、それぞれの地域の実情に即した身近な活動を推進し、交通安全活動への住民の参加・協働を積極的に進める。

3 安全運転の確保

安全運転の確保の観点から、運転者の能力や運転の質の向上を図ることは重要である。市としては特に、今後の増加が予想される高齢運転者に対する教育の充実や、自転車安全運転対策の推進を図る。また、運転者に対し、高齢者や子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。

さらに、市営バスにおいても、乗務員の運転技術の向上と、共に道路を使用する交通パートナーに対する保護意識の高揚を図るため、乗務員教育の充実や強化に取り組む。

(1) 運転者教育等の充実

関係機関と連携し、自動車、二輪車及び自転車の運転者に対し安全運転意識の向上につながる対策を実施する。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等につながるよう、教育内容の充実を図る。

ア 二輪車安全運転対策の推進

(ア) 県警、交通安全協会、高等学校、日本二輪車普及安全協会等の関係団体と連携を図り、若年二輪車運転者等への実技指導を実施する。

(イ) 各季の運動等のほか、二輪車交通事故防止強化月間の機会を捉え、ヘルメットの正しい着用とプロテクターやエアバッグジャケット着用促進など二輪車の安全運転の徹底を図る。

イ 高齢運転者対策の充実

老人クラブなどと連携した高齢者交通安全教室や、安全運転講習会の開催、セーフティ・サポートカーS（サポカーS）の有効性に関する情報発信、広報啓発物品等の配布により、高齢運転者に対する安全運転啓発の強化を図る。

加えて、運転免許の自主返納を支援するため、神奈川県高齢者運転免許自主返納サポート協議会や、道路交通法の改正により、令和4年5月に施行された安全運転サポート車等限定条件付免許の導入についても周知を行う。

また、令和2年11月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」等の一部改正により、地方公共団体を中心となって地域公共交通計画（マスタープラン）を策定することが努力義務化された。本市においても計画の作成に向けた検討を進めるとともに、持続可能な移動手手段の維持・確保を図る取組を推進する。

ウ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時における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・交通安全運動等の機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行う。

エ 自転車安全運転対策の推進

家庭、学校及び関係機関・団体が連携して、児童、生徒等に対する自転車の安全な乗り方の指導を行うとともに、「自転車マナーアップ強化月間」を通じて、自転車の交通事故防止を図る。

(2) エコドライブの推進

自動車排出ガスの削減や二酸化炭素の排出抑制に効果があるエコドライブは、急発進や急加速をしないなど、安全運転の実現につながることで期待されることから、普及啓発を推進する。

4 暴走族対策の推進

暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、市民総ぐるみで暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

(1) 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

暴走族からの誘惑などから青少年を守るためには、家庭など生活拠点における教育・指導が重要なことから、家庭・地域・学校・職場との連携を密にし、青少年の行動や生活等の変化を観察するなど組織的・計画的な教育・指導の充実を図る。

また、自治会、町内会や青少年団体などが行う地域活動や職場の中で、青少年に対する適切な啓発を行う。

(2) 暴走行為阻止のための環境整備

地域における青少年健全育成活動を活発に行い、暴走族等（暴走族及び暴走行為を行う者）を出さない環境づくりを進める。

また、関係機関・団体などと連携し、暴走行為の監視や通報など地域ぐるみの取組を積極的に推進する。

5 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、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、負傷者の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体制整備を図るほか、バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故による要救助者を迅速・的確に救出するには、用途に応じた豊富な救助用資機材の整備と、これを取り扱う救助隊員の高度な知識と技術が必要となる。

過去5年間の交通事故における救助出場件数をみると、相対的に減少傾向にあるが、電気自動車や水素自動車等の普及により、交通事故に対する対応が複雑化し、救助活動の困難性が高まっていることから、救助隊の車両や資機材をさらに充実強化させ、救助

隊員の救助技術の向上を図る。

イ 救急体制の充実

119 番通報時において緊急度・重症度の識別（コールトリアージ）を行い、傷病者の状態に応じて救急隊、ミニ消防隊及び消防隊を弾力的に運用するという横浜型救急システムを平成 20 年 10 月から運用開始した。

今後も、救急隊の増隊なども行い、救急体制の充実を図る。

ウ 自動体外式除細動器（AED*）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の啓発活動の推進

(ア) 救急隊が事故現場に到着する前に、バイスタンダー（現場に居合わせた人）が適切な処置を行うことにより、傷病者の救命効果の向上を図ることを目的として、応急手当の方法等を普及する。講習修了者には救命講習修了証（応急手当普及員には認定証）を交付する。

・普通救命講習

市民等を対象に、成人に対する心肺蘇生法、大出血時の止血法等の実技を中心とした 3 時間の講習

・上級救命講習

市民等を対象に、普通救命講習の内容に小児、乳児及び新生児に対する心肺蘇生法、傷病者の管理法等を加えた 8 時間の講習

・応急手当普及員講習

事業所等で、従業員等に対する応急手当の普及指導に当たる者を養成する 24 時間の講習

今後も、引き続き、普通救命講習等を計画的に開催していくとともに、小学校 4 年生（おおむね 10 歳）以上を対象とした救命入門コース（90 分又は 45 分で胸骨圧迫と AED の使用法を修得するコース）の普及についても、一層の推進を図り、一人でも多くの市民が応急手当を習得できるよう普及啓発に努める。

(イ) 中学校や高等学校における応急手当に関する授業の中で、応急手当の重要性や本市の救急の実態等について理解を深めさせ、応急手当の普及啓発を推進するため、教職員を対象とした研修会を開催し、教員の指導力の向上を図る。高等学校においては、学校教育の中で人形などを使った心肺蘇生法等の応急手当について指導する。

また、9 月 9 日の「救急の日」、救急医療週間等の機会を通じて、ポスターやデジタルサイネージの掲示により広報を実施し、救急車の適正な利用方法とともに応急手当の重要性などの啓発活動を積極的に推進する。

(ウ) 資源循環局において、収集作業中に事故や急病人に遭遇した場合に備え、「普通救命講習」を実施する。事務所職員から育成した「応急手当普及員」が、職員に対して「普通救命講習」を繰返し実施し、救命技術の維持・向上に努める。

(エ) 市営バスにおいて、運行中に事故や急病人に遭遇した場合に備え、新採用の乗務員に対し、「普通救命講習」を実施する。営業所係員等から育成した「応急手当普及員」が、乗務員に対して「普通救命講習」を実施し、救命技術の維持・向上に努める。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、救急救命士を計画的に配置できるよう救急救命士の養成を図る。

* AED : Automated External Defibrillator の略

また、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習を行うとともに、医師の指示又は指導・助言の下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る。

オ 救助・救急資機材の整備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、救急救命士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、救急資機材等の整備を推進する。

カ 消防ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効である。そのため、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務における消防ヘリコプターの積極的活用を推進する。

キ 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・救急事象に対応するため、教育訓練を充実させ、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るとともに、関係機関との連携を強化する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
救助隊の整備充実	消防局	特別救助隊の使用車両・資機材の更新・整備
応急手当普及啓発活動の推進		普通救命講習 …74 回 上級救命講習 …60 回 応急手当普及員講習 … 5 回 応急手当普及員再講習…10 回 救急の日・救急医療週間等の機会を捉えた普及啓発活動
職員に対する普通救命講習の開催	資源循環局	応急手当普及員の育成と普通救命講習の開催
乗務員に対する普通救命講習の開催	交通局	応急手当普及員の育成と普通救命講習の開催

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療応需体制については、初期救急・二次救急・三次救急の3段階に分け、体系的・機能的に整備を進める。

(ア) 初期救急

比較的軽症の患者に対し、横浜市夜間急病センター、横浜市北部夜間急病センター、横浜市南西部夜間急病センター、各区の休日急患診療所及び横浜市歯科保健医療センターで診療を行う。

(イ) 二次救急

24時間365日、内科・外科救急患者の受入体制をとる二次救急拠点病院及び毎夜間1～2病院が診療を行う病院群輪番制を併用し、円滑な受入を行う。

小児科の救急患者に対しては、小児救急拠点病院において24時間365日体制で円滑な受入を行う。

(ウ) 三次救急

心筋梗塞、脳卒中、頭部損傷等の重篤患者に対し救命救急センターが、救急医療を行う。

(エ) 外傷救急医療体制の整備

交通事故などで発生頻度の高い、頭部打撲（又はその可能性）の外傷救急患者の受入を行う整形外科・脳神経外科対応病院群を構築する。

また、特に重症な外傷患者については、市内2箇所の重症外傷センターが、緊急手術などの救命措置だけでなく、その後、複数回行われる整形外科の手術にも対応できる体制を整え、24時間365日受入を行う。

(オ) YMAT*（横浜救急医療チーム）

高速道路事故等で、重症者や多数の負傷者が発生している災害現場において、救命のための的確な医療活動を展開する体制を整える。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療の増大に伴い、救急医療従事者の確保に努めるとともに、救急医療の充実のため、医療技術の向上を図る。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
初期救急医療対策事業	医療局	各区休日急患診療所 …18 箇所 夜間急病センター … 2 箇所
救急医療センター運営事業		夜間急病センター … 1 箇所 救急相談センター（#7119）運営
二次救急医療対策事業		二次救急拠点病院 …21 病院 一般輪番病院 …25 病院
小児救急医療対策事業		小児救急拠点病院 … 7 病院 小児輪番病院 … 7 病院
YMAT（横浜救急医療チーム）運営事業		緊急医療協力病院 … 9 病院

6 被害者支援の充実と推進

交通事故の事後処理に関する様々な問題（損害賠償問題、示談の方法等）について、事故の被害者、加害者及びその家族などからの相談に応じ、助言を行うため、専門の相談員及び弁護士による相談を実施する。

また、より多くの交通事故当事者に対してきめ細かく相談に応じられるよう、広報活動などにより制度の周知を図るとともに、研修等により相談員の質の向上に努める。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
被害者支援	市民局	専門の相談員及び弁護士による相談

* YMAT：交通事故等の現場に駆けつけ、救急隊と連携して救命医療を行う、医師・看護師等により編成されるチーム

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故の現状と交通安全対策の今後の方向

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段である。

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は、一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おそれがある。

また、利用者等が関係するホームでの接触事故（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）等の人身傷害事故等を防止する必要性が高まっている。

このため、市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、これまでの施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一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おそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進する。

また、利用者等が関係するホームでの接触事故等の人身傷害事故等を防止するため、効果的な対策を講ずる。

中でも、ホームからの転落・接触事故の防止には、ホームドアの整備が最も有効であるが、整備には多くの時間や費用を要することから、ホームドアのない駅での視覚障がい者の転落を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進する必要がある。

II 鉄道交通安全の施策

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進が図られる必要がある。

1 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める必要がある。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等のほか、切迫する首都直下地震・南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、駅や高架橋等の耐震対策を推進する必要がある。

そして、駅施設等について、高齢者・視覚障がい者等をはじめとする全ての旅客のホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化する必要がある。そのため、様々な機会を捉え、鉄道事業者へホームドア設置に向けた働きかけを行う。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
早期運行再開のための耐震補強(市営地下鉄) (補助事業)	交通局	ブルーライン あざみ野～戸塚間の駅や高架橋等

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向

踏切安全対策としては、これまで連続立体交差による抜本的な対策を進めてきたほか、平成18年度には「横浜市踏切5箇年整備計画」を策定し、踏切の拡幅や跨線人道橋のバリアフリー化などの速効的な対策を進めてきた。しかし、市内には、未だ156の踏切が存在し、そのうち、39箇所が「開かずの踏切」*である。

平成27年度には今後の踏切安全対策を計画的に進めることを目的とした「踏切安全対策実施計画」を策定し、その計画に基づき、鉄道と道路の立体交差化や踏切の速効的な対策を計画的に進めている。

また、踏切の改良を促進することにより、交通事故の防止と交通の円滑化に寄与することを目的とした「踏切道改良促進法」が、令和3年3月改正、同年4月に施行され、遮断時間が長いなどの課題のある踏切について、国が速やかに指定を行い、対策を実施することとなった。そのため、法指定された踏切についても、対策を進めていく必要がある。

あわせて踏切安全対策に対する市民の理解促進や、踏切道通行者の安全意識向上を図るため、安全教育、広報活動を積極的に推進する。

第2節 踏切道における交通安全の対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策として、これまで連続立体交差事業や踏切5箇年整備計画に基づく構造改良などにより、着実に踏切安全対策を進めてきた。

引き続き、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策など、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、「踏切安全対策実施計画」に基づき、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する。

II 踏切道の交通安全の施策

1 踏切道の立体交差化及び構造改良等の整備

「踏切安全対策実施計画」に基づき、歩行者の対策が必要な踏切、自動車の対策が必要な踏切、総合的な対策が必要な踏切に分類して安全対策を推進する。

歩行者の対策が必要な踏切については、踏切の拡幅やカラー舗装化などの速効的な対策や、跨線人道橋の整備などの抜本的な対策を実施する。

自動車の対策が必要な踏切については、道路の単独立体交差化を実施する。

総合的な対策が必要な踏切については、平成30年11月に全線高架化され、令和3年3月に事業が完了した相模鉄道本線の星川駅から天王町駅間の連続立体交差事業に引き続き、同じ相模鉄道本線の鶴ヶ峰駅付近において、地下方式による連続立体交差事業を進めていく。

また、「踏切安全対策実施計画」の進捗状況を見ながら、「踏切道改良促進法」に基づき指定された踏切についても、対策実施の検討や鉄道事業者との調整を進めていく。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造改良等による「速効対策」の両輪

* 開かずの踏切：ピーク時間の遮断時間が40分/時以上の踏切

により安全対策を推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
連続立体交差事業	道路局	相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業
踏切の安全対策（歩行者対策）		樹源寺踏切等の安全対策

2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上を図るため、鉄道事業者等とも連携し、踏切安全対策PRイベントなどの広報活動を推進する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように、十分に調整を図りながら進めていく。



令和5年度 横浜市交通安全実施計画(案)

令和5年6月(予定)

横浜市道路局総務部交通安全・自転車政策課

TEL 045-671-2323

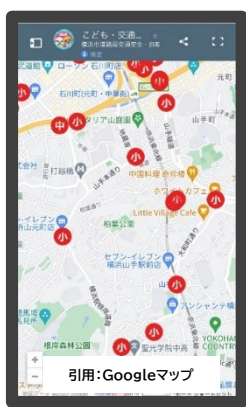
FAX 045-663-6868

子どもの通学路交通安全対策事業

横浜市では、令和5年度から、交通事故データやETC2.0で収集した車両速度などのビッグデータを活用し、ハード・ソフト両面で子どもの通学路交通安全対策事業に重点的に取り組めます。
 また、児童を対象とした交通安全教育、地域や保護者と連携した見守り活動などの交通安全対策を重点的に実施する交通安全推進校に、立野小学校(中区)、永野小学校(港南区)、都田西小学校(都筑区)、原小学校(瀬谷区)の4校が選定されました。

■ソフト対策

・こども・交通事故データマップの公開
 (令和5年3月)



- ・教育現場
 - ・スクールゾーン対策協議会
 - ・見守り活動(はたふり)
 - ・交通安全教室
- など、交通安全活動で活用

▼マップはこちら



・市立全小学校(340校)通学区域内での取組



スクールゾーン対策協議会



見守り活動(はたふり)



交通安全教室

・交通安全推進校通学区域内での取組



放課後キッズクラブ



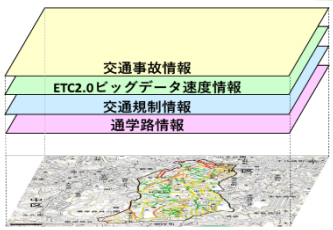
幼児交通安全教育訪問指導

交通安全教育を重点的に実施

■ハード対策

・交通安全対策の立案(令和5年6月)

ビッグデータを活用した
 潜在的な交通危険箇所の
 「見える化」による交通安全対策



データの重ね合わせのイメージ

・交通安全推進校通学区域内での取組



区画線
 (減速ドットマーク)



グリーンベルト



交差点カラー化



狭さく



スムーズ横断歩道



ハンブ

自転車乗車用ヘルメット着用の周知・啓発

横浜市では、改正道路交通法の施行を踏まえ、全ての年齢層への自転車乗車用ヘルメット着用の徹底を図るため、新たなチラシの作成や交通安全教室、ウェブ広告、SNS等様々な媒体・機会を活用した周知・啓発に取り組んでいます。



自転車
 ヘルメット
 着用努力義務



チラシ



ウェブ広告



Twitter



資

料

令和5年中における改正道路交通法の
施行に向けた主な取組について令和5年6月30日
神奈川県警察**1 改正道路交通法の施行状況**

令和5年は、4月に特定自動運行、遠隔操作型小型車及び移動用小型車に関する規定の新設、全年齢に対する自転車利用者のヘルメット着用努力義務化などの改正道路交通法（以下「改正法」と記載）が施行され、7月には特定小型原動機付自転車に係る改正法の施行となる。

2 改正法の施行に向けた主な取組について**(1) 全年齢に対する自転車利用時におけるヘルメットの着用努力義務化****ア 自転車乗車中の交通事故の状況**

過去5年間の自転車利用者の交通事故時の主な負傷部位を見てみると、脚部、腕部で5割以上を占めている。しかし、死亡事故になると、約7割が頭部に致命傷を負っている状況である。

	全損	頭部	顔部	頸部	胸部	腹部	背部	腰部	腕部	脚部	窒息・溺死等	合計
死者数（過去5年）	2	52	0	4	10	2	1	1	0	0	0	72
構成率（%）	2.8	72.2	0.0	5.6	13.9	2.8	1.4	1.4	0.0	0.0	0.0	100.0
負傷者数（過去5年）	0	3,230	1,686	2,982	1,317	306	209	2,305	6,190	8,236	1	26,462
構成率（%）	0.0	12.2	6.4	11.3	5.0	1.2	0.8	8.7	23.4	31.1	0.0	100.0

イ ヘルメットの着用状況

本年2月、警察庁が13都府県でヘルメットの着用率を調査した結果、平均4.0%であった。なお、神奈川県の着用率は3.6%であった。

※ 13都府県（東京、埼玉、千葉、神奈川、静岡、愛知、京都、大阪、兵庫、岡山、広島、福岡、熊本）

ウ 主な取組**(ア) 改正法施行前**

- ・ 自転車乗車用ヘルメット全年齢着用努力義務周知強化週間の実施（3月25日～31日）



街頭活動（茅ヶ崎市）



デジタルサイネージ（大和市）

(イ) 改正法施行後

- ・ 周知啓発イベント、街頭活動



啓発イベント
(相鉄ライフいずみ野店前)



啓発イベント
(横須賀市うみかぜ公園)



街頭活動 (保土ヶ谷区)



啓発イベント
(みなとみらいマリンコンサート)

- ・ 交通安全創作パンによる啓発



交通安全啓発創作パン



お披露目式 (警察本部)



啓発イベント
(ららぽーと湘南平塚店)

(2) 特定小型原動機付自転車

ア 特定小型原動機付自転車とは

- ・ 基準

速度や大きさが一定基準のものを特定小型原動機付自転車とする。

- ※ 一定基準

最高速度：20km毎時

車体の大きさ：長さ190cm×幅60cm（普通自転車相当の大きさ）

- ・ 交通方法等

- ・ 運転免許不要

- ・ 16歳未満は運転禁止

- ・ ヘルメットは努力義務

- ・ 車道通行が原則だが、自転車道や自転車専用通行帯も通行可能

- ・ 一定の速度（6 km毎時）以下に制限されているものは、歩道通行可（自転車通行可の歩道に限る）

イ 主な取組

- ・ 改正法の周知啓発等



安全利用に関する協定締結式
（警察本部）



安全利用に関する啓発動画

- ・ 警察署安全教育担当者に対する研修会の実施（6月9日、13日）



座学教養



実車を使った教養

自転車に乗るときは ヘルメットを着用しましょう！

令和5年4月から

自転車を利用するすべての方がヘルメットの着用を努めることとなります。

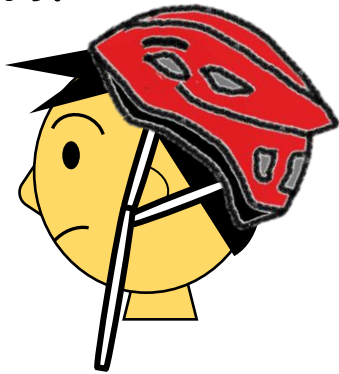
大切な頭を守るため、自転車に乗る時は、ヘルメットをかぶりましょう！



ヘルメットの着用のポイント

正しい角度で
装着しましょう

ヘルメット本来の機能を発揮するためには正しい角度で装着することが大切です。ヘルメットの先端が眉毛付近にくるように角度を合わせかぶります。



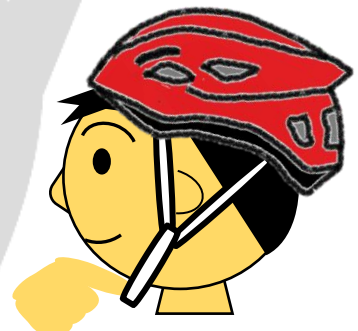
あごひものバックルを
しっかり締めます

万が一の事故の際にヘルメットが外れてしまわないよう、あごひものバックルはしっかり締めます。



あご下に適度なあそびを
残しましょう

あごとあごひもの間に、人差し指一本が入るほどのあそびを残します。指が入らない場合や緩すぎる場合は、適度にあごひもの長さを調節します。



ヘルメットの着用時の注意



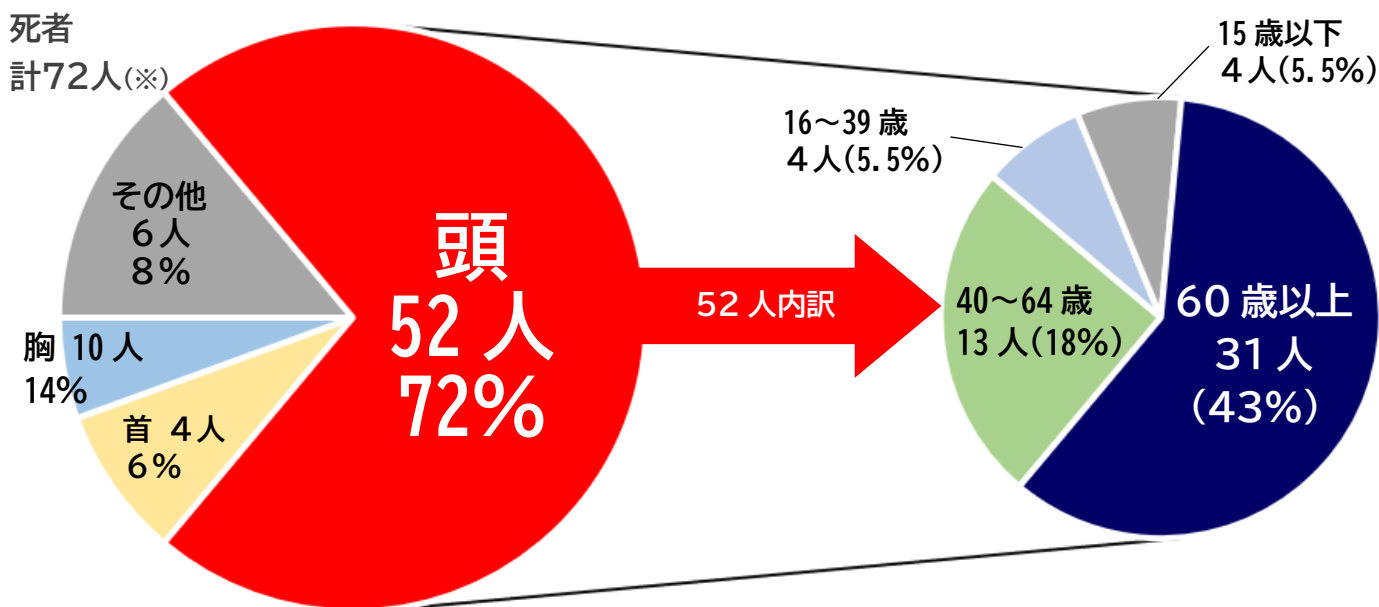
- ★ヘルメットの構造上、衝撃吸収性、耐貫通性などの基準を満たすものを着用しましょう。
- ★ヘルメットはあごひもをきちんと締め、正しく着用しましょう。
- ★転倒時に外れる可能性もあるので、自分の頭のサイズに合ったものを選びましょう。
- ★強い衝撃を受けたヘルメットは、本来の性能を十分に発揮できないおそれがあるので、そのまま使うのは避けましょう。

～神奈川県警察～

自転車を利用する全ての人に対する ヘルメット着用努力義務化!!

令和5年4月1日改正道路交通法施行

致命傷の7割は頭!! うち40歳以上が6割!!!



※過去5年に県内で自転車乗車中に亡くなった人数

※「その他」は腹、背中等

自転車を利用する人は年齢に関わらず 大切な頭を守るためヘルメットを着用しましょう

ヘルメットの着用時の注意点

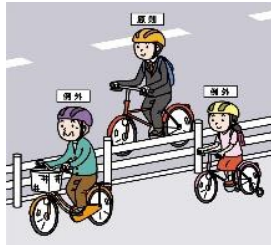
- ★ 安全性能の基準を満たすものを着用しましょう。
- ★ あごひもをきちんと締め、正しく着用しましょう。
- ★ 自分の頭のサイズに合ったものを選びましょう。
- ★ 強い衝撃を受けた後にそのまま使うのは避けましょう。

神奈川県警察

自転車安全利用五則

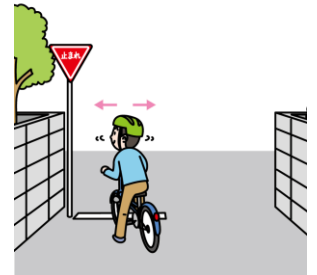
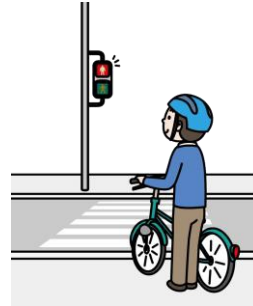
車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

歩道と車道の区別があるところでは車道通行が原則。歩道を通行する場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず、歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければならない。



交差点では信号と 一時停止を守って、安全確認

信号機のある交差点では、信号機の表示する信号に従わなければならない。信号機のない交差点で一時停止すべきことを示す道路標識等がある場合は、一時停止しなければならない。



夜間はライトを点灯

夜間、自転車で道路を走るときは、前照灯及び尾灯（又は反射器材）をつけなければならない。

道路交通法第52条第1項、
同法第63条の9第2項、
道路交通法施行令第18条第1項第5号



飲酒運転は禁止



酒気を帯びて自転車を
運転してはならない。
道路交通法第65条第1項

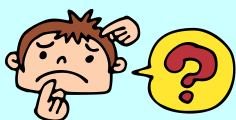
ヘルメットを着用

自転車の運転者は、乗車用ヘルメットをかぶるように努めなければならない。児童又は幼児を保護する責任のある者は、児童又は幼児に自転車用ヘルメットをかぶらせるように努めなければならない。

改正後の
道路交通法第63条の11

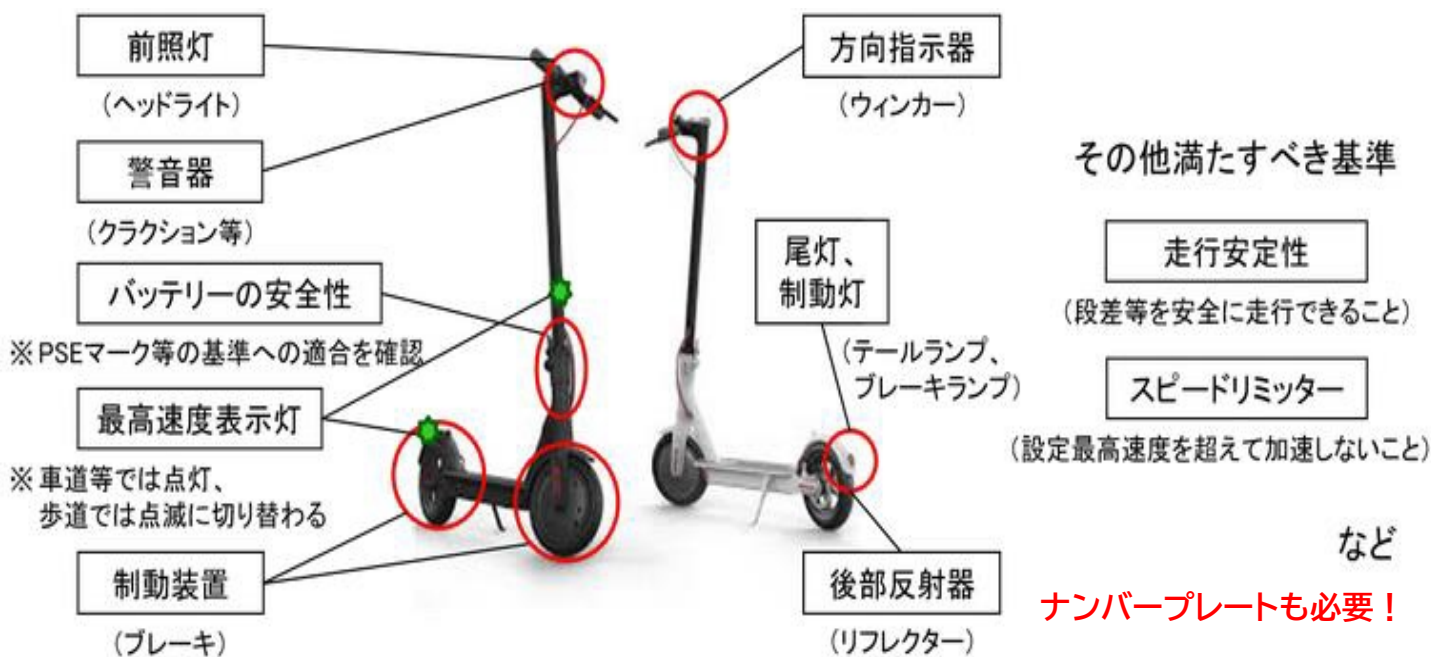


特定小型原動機付自転車



ってどんな乗り物？

特定小型原動機付自転車の保安基準等







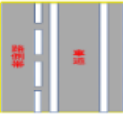
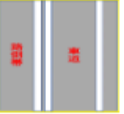
参考: 国土交通省 HP「特定小型原動機付自転車について」, 「2. 道路運送車両の保安基準」より引用

	原動機付自転車		
	特定小型原動機付自転車 ※		一般原動機付自転車
	特例特定小型原動機付自転車		
最高速度表示灯	緑色：点灯	緑色：点滅	なし
最高速度	20km/h以下	6km/h以下	30km/h以下
定格出力	0.60kw以下		特定小型原動機付自転車 以外のもの
長さ	190cm以下		
幅	60cm以下		
高さ	—		
運転免許	不要 (16歳未満は運転禁止)		原付免許以上の運転免許
ヘルメット	努力義務		義務
自賠償保険	義務		義務

※ 2023年7月までに製造された最高速度表示灯を装備しない特定小型原動機付自転車を含む
最高速度表示灯を装備しない特定小型原動機付自転車については、2024年12月23日までは特定小型原動機付自転車として適用する。

どこを走れるの？

【車両別走行区分早見表】

規制標識等 車種		歩道	自転車道	専用通行帯	路側帯	駐停車禁止路側帯	歩行者専用路側帯
							
原動機付自転車	特定小型原付	×	○	○	×	×	×
	特例特定小型原付	△	△		○	○	×
	一般原付	×			×	×	×
自転車	普通自転車 長さ190cm以内・幅60cm以内 (いわゆるママチャリ)	△	◎	◎	○	○	×
	上記以外 (※規格外、側車付き、 他車両けん引を除く)	×	○	○	○	○	×

特定小型原付・自転車も車道を通行することが原則

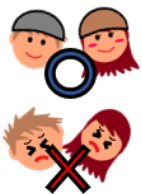
※ 規格：二輪または三輪の自転車、長さ 190cm・幅 60cm 以内の四輪以上自転車

◎：通行しなければならない ○：通行できる △：条件により通行できる

条件とは…



ヘルメットを着用しましょう



自転車や二輪車乗車時の交通事故では、ヘルメット非着用の致死率が高くなっています。自分の身を守るためヘルメットを着用しましょう。

信号・標識に従いましょう

運転者には、信号や一時停止等の標識に従う義務があります。違反した場合は、取締の対象となります。



飲酒運転は絶対ダメ！

お酒を飲んだら絶対に運転してはいけません。二日酔いや疲労の影響等で正常な運転ができなくなるおそれのあるときも運転してはいけません。



歩行者優先

歩行者のそばを通るときや横断歩道を通過する際は歩行者の通行を妨げないようにしましょう。



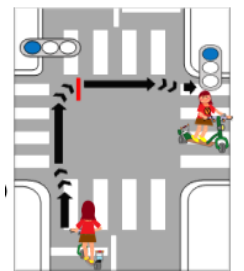
携帯電話の使用は違反！



しっかりと両手でハンドルを握り、前を見て運転しましょう。携帯電話の画面を見たり、通話しながら走行することは違反です。

信号機のある交差点は二段階右折

信号機のある交差点を右折する際は、道路の左側端に寄って、交差点の側端に沿って徐行しなければなりません。



神奈川県交通安全対策協議会
神奈川県・神奈川県警察

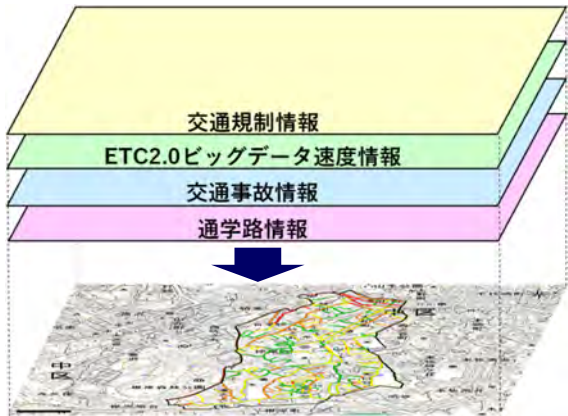
ビッグデータを活用した交通安全対策プロジェクト

～潜在的な交通危険箇所の「見える化」～

「ビッグデータを活用した交通安全対策プロジェクト」のスタートとなる取組として、3月に「こども・交通事故データマップ」の公開を開始して以降、スクールゾーン対策協議会の皆様をはじめとする地域の方々に、ご活用いただいています。これに加えて、令和5年度は、交通安全推進校4校^(※)について、データを活用した重点的な対策を進めていきます。

このたび、この4校のハード対策として、神奈川県警察から提供された交通事故データや、国土交通省から提供された ETC2.0 の速度分析結果等を重ね、潜在的な交通危険箇所を「見える化」し、効果的な交通安全対策案を策定しました。

今後、この対策案に基づき、地域の方や関係機関と協議・連携し、工事に着手していきます。

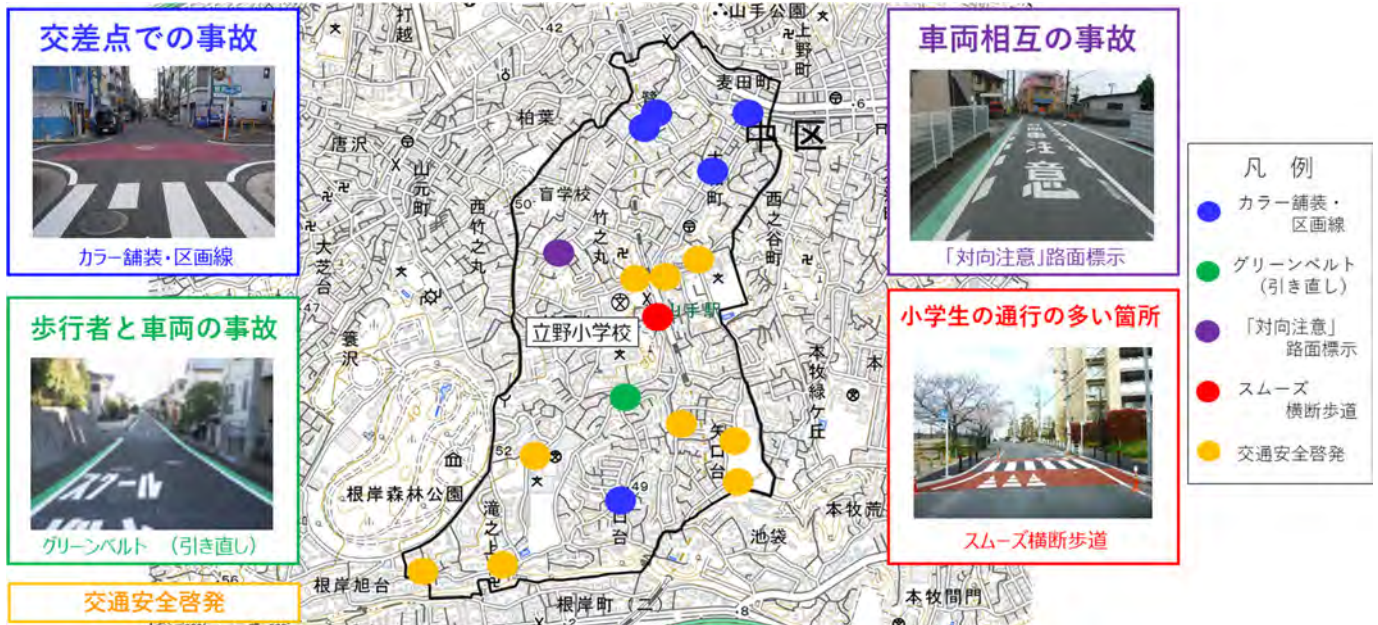


《データの重ね合わせのイメージ》

※ハード対策に加え、児童への交通安全教育、地域や保護者と連携した見守り活動の取組などの交通安全対策を積極的に実施する小学校、義務教育学校
4校 立野小学校(中区)、永野小学校(港南区)、都田西小学校、(都筑区)原小学校(瀬谷区)

交通事故データ、速度データなど様々なデータを重ね合わせ潜在的な交通危険箇所を抽出します。

抽出された交通危険箇所について現地の道路・交通状況に応じた効果的な交通安全対策を立案し実施していきます。



《交通安全対策案》

※国土地理院地図を加工して横浜市が作成

お問合せ先

(ハード対策に関すること)

道路局施設課長

藤江 千瑞

TEL 045-671-3557

(こども・交通事故データマップに関すること)

道路局交通安全・自転車政策課担当課長

高橋 寛大

TEL 045-671-2294

(ETC2.0 データに関すること)

国土交通省横浜国道事務所交通対策課長

古川 伸一

TEL 045-311-2981 (代表)

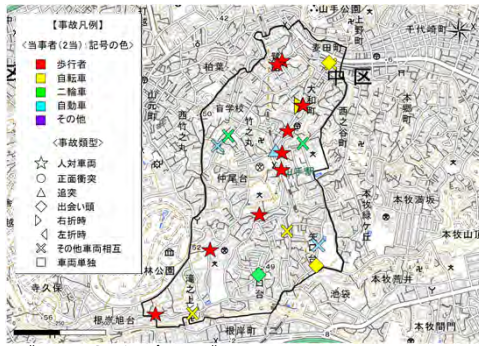
潜在的な交通危険箇所の「見える化」

STEP 01

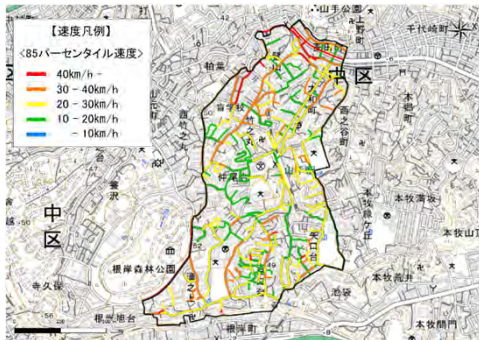
データの重ね合わせ

- 交通事故データ、ETC2.0速度データの重ね合わせ

～重ね合わせるデータ～



《交通事故データ》



《ETC2.0速度データ》

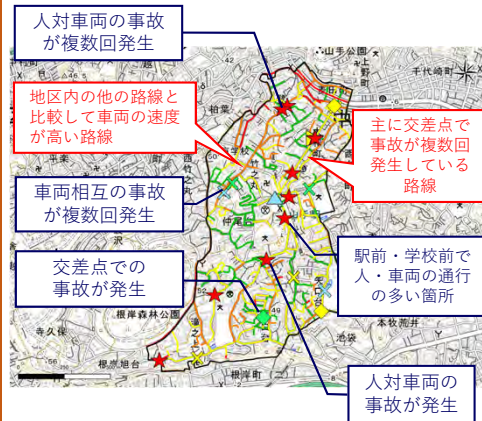
※国土地理院地図を加工して横浜市が作成
※交通事故データ(神奈川県警察本部提供)を加工して横浜市が作成
※ETC2.0分析結果(国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所提供)を加工して横浜市が作成

STEP 02

交通危険箇所の抽出

- 交通事故データとETC2.0速度データを重ね合わせることで、交通危険箇所を抽出

～抽出された交通危険箇所～



《交通事故データ・ETC2.0速度データの重ね図》

※国土地理院地図を加工して横浜市が作成
※交通事故データ(神奈川県警察本部提供)を加工して横浜市が作成
※ETC2.0分析結果(国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所提供)を加工して横浜市が作成

STEP 03

現地条件の確認

- 抽出された交通危険箇所について、交通規制や現地の地形的条件を確認
- 交通規制データとETC2.0の速度データの重ね合わせにより、規制速度を超過している箇所を確認
- これらの重ね図にさらに通学路を重ね合わせ、重点対策箇所を抽出

～交通規制と速度超過の状況～



《交通規制データ・ETC2.0速度データの重ね図》

※国土地理院地図を加工して横浜市が作成
※ETC2.0分析結果(国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所提供)を加工して横浜市が作成
※通学路データについては防犯上の理由から非掲載

STEP 04

対策案の立案

- 様々なデータを重ね合わせ、現地確認・関係機関協議を行ったうえで、交通安全対策案を立案
- 今後、立案した対策案について地域の方々へ説明し、合意形成を図りながら対策を実施

～データ活用による対策案～



《データを活用した交通安全対策案》

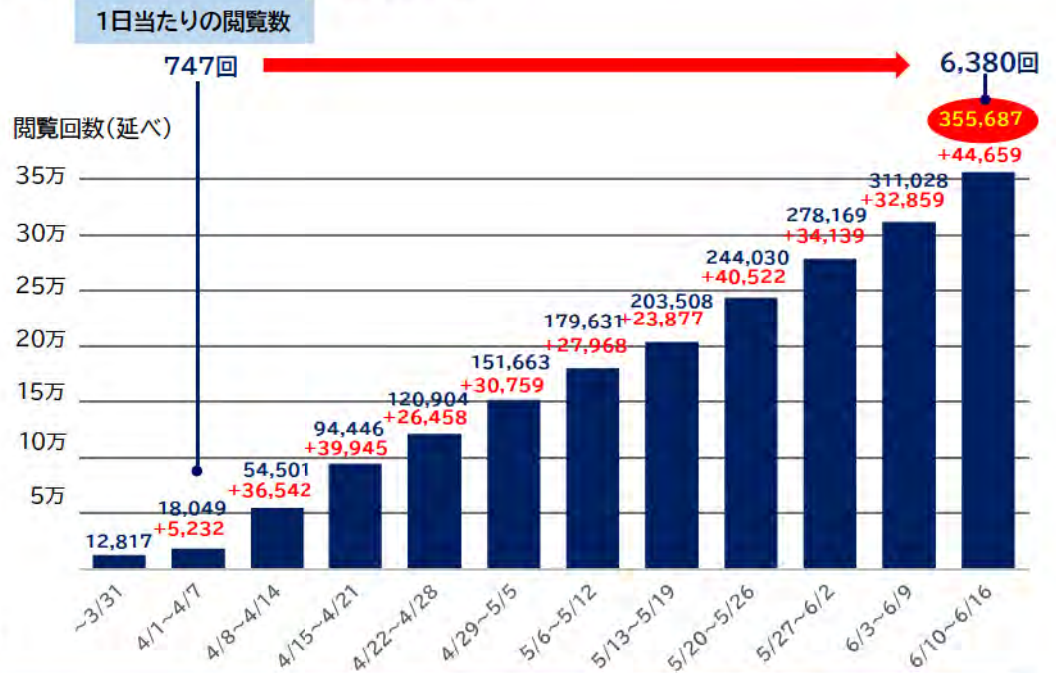
※国土地理院地図を加工して横浜市が作成

「こども・交通事故データマップ」閲覧回数の推移



引用:Googleマップ

※交通事故データは神奈川県警察より提供



3月23日の記者発表後、**11社**(横浜市道路局調べ)の多くの媒体で「こども・交通事故データマップ」をご紹介いただきました。



新聞
6社

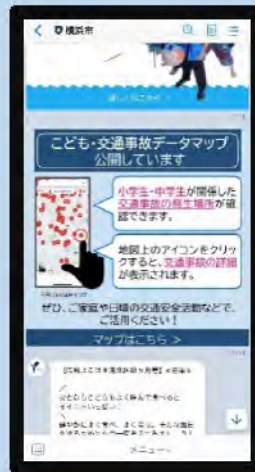


テレビ
5社

「こども・交通事故データマップ」の周知

- ・LINE
- ・Twitter
- ・スクールゾーン対策協議会
- ・はたふり誘導講習会
- ・幼児保護者向け交通安全教室 など

さらなる普及率向上を目指し、引き続き、広報を実施



「こども・交通事故データマップ」の活用イメージ

- ・登下校時やまち探検、全校遠足等における現地での安全指導
- ・交通安全教室での安全指導
- ・通学路の見直し
- ・見守り活動への活用
- ・総合的な学習の時間での活用 など

利用者アンケートを実施、マップの見直しなど今後の取組につなげていきます。

ビッグデータを活用した 交通安全対策プロジェクトのパッケージ化 ～「こども・交通事故データマップ」を公開します～

市内全域の小学生・中学生の交通事故の発生場所や事故の概要をGoogleマップで確認できる「こども・交通事故データマップ」を公開します。子どもの交通事故に特化して、多くの方が使い慣れているGoogleマップをベースに、操作のしやすさやわかりやすさを重視した地図として「見える化」します。

全市立小学校 340 校の、スクールゾーン対策協議会をはじめ、地域の方々や保護者の皆様などにも広くご覧いただき、「子どもの交通安全対策」の推進に活かしていきます。

また、横浜市では令和5年度より新事業としてこのマップを活用し、「子どもの通学路交通安全対策事業」を推進していきます。マップの公開は、本事業のスタートとなる取組です。

【掲載イメージ】



こども・交通事故データマップはこちら



横浜市 交通事故データマップ 検索

※ なお、記事等で Google マップの画面を掲載する際は「引用:Google マップ」のクレジット表記をお願いします。

公開するマップの特徴

- ・ 市内全域の小学生・中学生の交通事故の発生場所や事故の概要を Google マップで確認できます。
- ・ 地図上のアイコンをクリックすると交通事故の概要が表示されます。
- ・ 交通事故箇所を Google ストリートビューでも見ることができます。
- ・ 神奈川県警察の交通事故データ(2017年から2021年までの5年間)をもとに作成しています。

■ 子どもの通学路交通安全対策事業の紹介ページを公開しています。

【公開先 URL】

https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/kotsu/anzen/kodomo_tsugakuro.html

横浜市 交通安全 検索

▼二次元コードはこちら

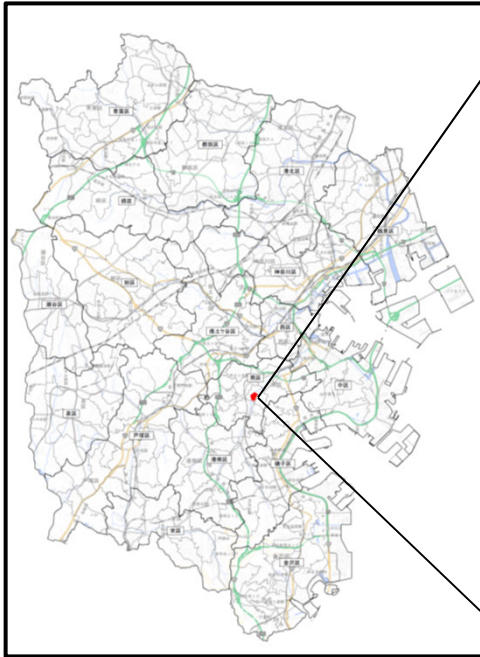


お問合せ先

道路局交通安全・自転車政策課担当課長 高橋 寛大 TEL 045-671-2294

■ ビッグデータを活用した交通安全対策プロジェクトの全体像

全市立小学校通学区(340校)



【提供するマップイメージ】

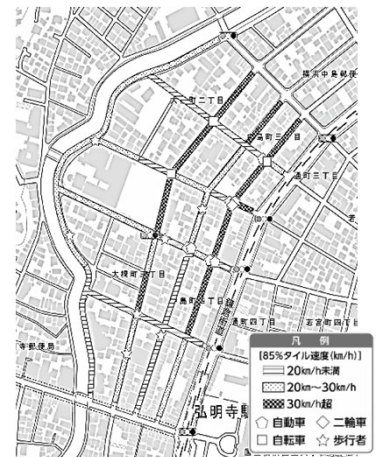
全市立小学校(340校) 子ども・交通事故データマップ



市内交通事故データをGoogleマップで可視化し、全市立小学校へ提供

交通安全推進校

子ども・通学路リスクマップ



南区大岡小学校周辺地区の事例

左図に加え、速度データ(ETC2.0ビッグデータ)を可視化し、交通安全推進校へ提供

《対策例》

全市立小学校通学区区域内

●ソフト対策

- ・小学校ではまっ子交通あんぜん教室(年250回)
- ・見守り活動の支援、はたふり誘導講習会
- ・幼児訪問指導、保護者向け講話



スクールゾーン対策協議会



見守り活動(はたふり)



交通安全教室

●ハード対策

- ・路面標示、区画線、あんしんカラーベルト、交差点カラー舗装等



区画線設置



あんしんカラーベルト



交差点カラー舗装

交通安全推進校通学区内 (R5:4地区/中期計画で10地区)

●ソフト対策

- 左に加え、「放課後キッズクラブ」で交通安全教室 【新規】
- ・幼児訪問指導、保護者向け講話 【拡充】
(全幼稚園・保育所等を対象)
- ・見守り活動の支援、はたふり誘導講習会 【強化】



放課後キッズクラブ



交通安全教室



幼児交通安全教育訪問指導

ソフト・ハード対策
ともに重点化

通学区内で、
点ではなく、
線的・面的に対策

●ハード対策

- 左に加え、物理的デバイス(ハンブ、狭さく、ゾーン30プラス等)



ハンブ

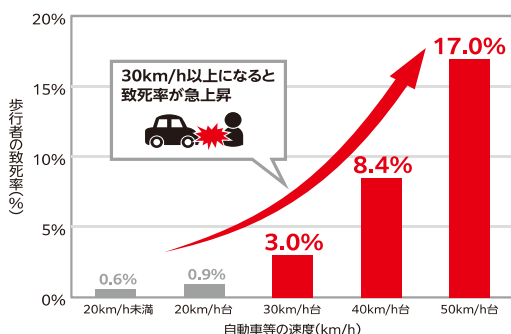


狭さく



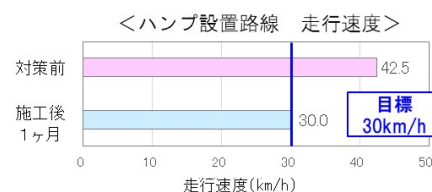
ゾーン30プラス

▼走行速度30km/h以下を目標



▼対策実施後も効果を数値化

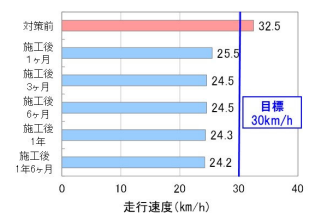
対策前後の走行速度 (南区大岡小学校周辺地区)



速度抑制対策を実施した箇所では、速度が30km/h以下に抑制されていることを確認

▼対策効果の持続性

(緑区中山町地区)



速度が30km/h以下に継続して抑制されていることを確認