

令和6年度
神奈川県交通安全実施計画

神奈川県交通安全対策会議

実施計画の趣旨

この交通安全実施計画は、交通安全対策基本法第25条第3項に基づき、県内の陸上交通の安全に関する長期的な施策の大綱として令和3年度に作成した「第11次神奈川県交通安全計画」（令和3年度～令和7年度）の着実な推進のために、県及び関係行政機関等が、令和6年度中に取り組む具体的な施策について取りまとめたものです。

令和5年中の県内の交通事故は、発生件数が21,870件（前年比+3.7%）、負傷者数が25,644人（前年比+5.2%）で、前年より増加しましたが、いずれも平成以降4番目に少ない結果となりました。また、死者数については115人（前年比+1.8%）と、前年より2人増加しましたが、統計が残る昭和23年以降2番目に少ない結果となりました。

しかし、全国の中では、本県は死者数がワースト7位であることから、引き続き「第11次神奈川県交通安全計画」に掲げた「年間の24時間死者数を130人以下とする」という目標に向けて、今後も交通安全対策を強力に推進していく必要があります。

こうしたことから、神奈川県交通安全対策会議では、今後も安全で円滑な交通環境の確立に向けて、県及び関係行政機関相互の連携を図り、関係団体・事業者、学校、地域など、交通社会を構築する多くの主体の方々と協働しながら、交通安全実施計画による、適切かつ効果的な施策を着実に推進し、県民の皆様が安全で安心して暮らせる地域社会の実現を目指してまいります。

令和6年度実施計画における目標

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、本計画期間においては、次の達成を目標とする。

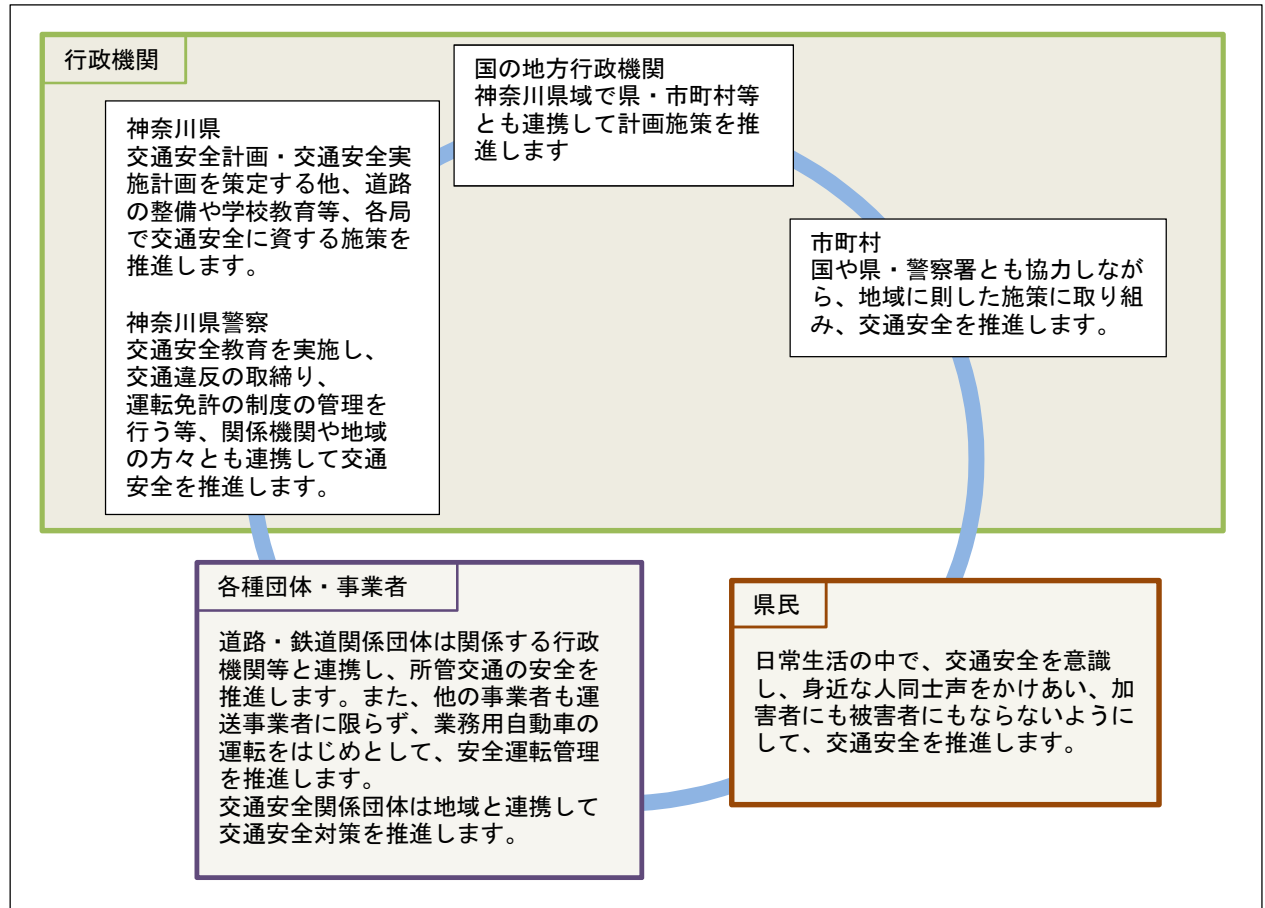
[年間の24時間死者数を130人以下とする]

なお、本計画の目標は、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。

神奈川の交通安全推進体制

神奈川県では、神奈川県交通安全対策協議会を主軸として、県域の行政機関と各種団体・事業者及び県民が協力、協調しながら交通安全を推進しています。

図 交通安全実施計画の推進体制



本計画に記載のある施策の主な関係機関・所属（行政機関のみ）

国の地方行政機関	関東総合通信局、神奈川労働局、関東経済産業局、関東地方整備局、関東運輸局、横浜地方気象台
神奈川県	くらし安全防災局、政策局、環境農政局、福祉子どもみらい局、健康医療局、産業労働局、県土整備局、教育局
神奈川県警察	公安委員会、交通部
市町村	神奈川県域の全市町村

目 次

第1章 道路交通の安全	1
1 道路交通環境の整備	1
(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
(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	3
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	3
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	6
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	8
(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	8
(7) 無電柱化の推進	8
(8) 効果的な交通規制の推進	9
(9) 自転車等利用環境の総合的整備	9
(10) I T S の活用	10
(11) 交通需要マネジメントの推進	11
(12) 災害に備えた道路交通環境の整備	12
(13) 総合的な駐車対策の推進	13
(14) 道路交通情報の充実	14
(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	15
(16) バス停留所周辺の安全性確保	16
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	17
(2) 効果的な交通安全教育の推進	21
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	21
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	28
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	29
3 安全運転の確保	29
(1) 運転者教育等の充実	29
(2) 運転免許制度の効果的運用	33
(3) 安全運転管理の推進	33
(4) 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進	33
(5) 交通労働災害の防止等	35
(6) 道路交通に関連する情報の充実	36
(7) エコドライブの推進	36
4 車両の安全性の確保	36
(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進	36
(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進	38
(3) 自動車アセスメント情報の提供等	38
(4) 自動車の検査及び点検整備の充実	38
(5) 自転車の安全性の確保	40
5 道路交通秩序の維持	40
(1) 交通の指導取締りの強化等	40
(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進	41

(3) 暴走族等対策の推進	41
6 救助・救急活動の充実	43
(1) 救助・救急体制の整備	43
(2) 救急医療体制の整備	44
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	45
7 被害者支援の充実と推進	45
(1) 交通事故相談活動の充実	45
(2) 無保険（無共済）車両対策の徹底	46
(3) 交通遺児家庭等に対する支援	46
(4) 交通事故被害者支援の充実強化	46
8 研究開発及び調査研究の充実	47
(1) 道路交通の安全に関する研究開発の推進	47
(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	49
第2章 鉄道交通の安全	50
1 鉄道交通環境の整備	50
(1) 鉄道施設等の安全性の向上	50
(2) 運転保安設備等の整備	50
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	50
3 鉄道の安全な運行の確保	51
(1) 保安監査等の実施	51
(2) 運転士の資質の保持	51
(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用	51
(4) 気象情報等の充実	51
(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	51
(6) 運輸安全マネジメント評価の実施	52
(7) 計画運休への取組	52
4 救助・救急活動の充実	52
第3章 踏切道における交通の安全	53
1 踏切道の立体交差化及び構造改良等の整備	53
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	53
3 踏切道の統廃合の促進	54
4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化を図るための措置	54
参考資料	
○ 交通事故の発生実態と特徴（令和5年）	55
○ 関連規定	
・ 交通安全対策基本法（抄）等	62
・ 神奈川県交通安全対策会議条例等	67
・ 神奈川県交通安全対策会議名簿	69

第1章 道路交通安全

1 道路交通環境の整備

(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、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、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な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、国、県、市町村、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等の対策に取り組み、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。

公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。

生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、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」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED*化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン*・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。また「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、視覚障がい者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム（Bluetoothを活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とするもの（以下「高度化PICS*）」という。）、信号表示面に青信号間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

さらに、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充を図り、適切な取締りを推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するため

*LED：Light Emitting Diode の略（発光ダイオード）

*光ビーコン：光化学式車両感知器

*PICS：Pedestrian Information and Communication Systems の略

の交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を推進する。

また、道路標識の高輝度化、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、県、市町村、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

イ 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どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等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組を支援するとともに、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の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

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全ての人々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、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や高度化PICS、歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障がい者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

(イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
関東地方整備局、県、市町村	生活道路における交通安全対策の推進 通学路等における交通安全の確保（交通安全施設等の整備） ほか	県内 国道15号、国道20号、県道304号（腰越大船）ほか
公安委員会		(別表)

(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

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であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）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、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成する。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。

また、高規格幹線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。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施にあたって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

- (ア) 国道等における死傷事故は特定の区間に集中することが多いことを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。
- (イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。
- (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

イ 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式

信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央(分離)帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

(エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ランプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

(オ) 効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

(ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央

分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、ワイヤロープの設置を推進する。

逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示等による対策の拡充に加え、産学官が連携した新しい技術として、錯視効果を応用した路面標示やセンサーによる検知・警告設備等の対策を実施するとともに、画像認識技術を活用した路車連携技術の開発等を推進する。

渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行う。

また、事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

- (イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。
- (ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS*）及びETC2.0*等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

キ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により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の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (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、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進する。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 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、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。
- (オ) 交通混雑が著しい地区や鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離する

* VICS : Vehicle Information and Communication System の略

* ETC2.0 : 高速道路利用料金収受に加え、安全運転支援の情報を提供するサービス

とともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ*、交通広場等の総合的な整備を図る。

- (カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した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、通過交通を適切に分離するため、地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。
- (イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
関東地方整備局、県、市町村等	事故ゼロプラン・事故危険箇所対策の推進	国道1号、国道15号、国道16号、国道357号 ほか
	適切に機能分担された道路網の整備	県道26号（横須賀三崎）ほか
	道路の改築等による交通事故対策の推進 ほか	県道404号（遠藤茅ヶ崎）ほか
公安委員会	（別表）	

(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、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、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

公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成25年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

イ 路面標示の適切な管理

交通事故を防止し、安全かつ円滑な道路交通を確保するためには、規制や指示を示す道路標示や外側線をはじめとした区画線の設置・管理が重要である。また、車線維持支

*ペDESTリアンデッキ：歩行者を保護するために車道と分離し立体的に設置した歩行者用の通路

援システムをはじめとした運転支援技術の更なる進化が期待されることを踏まえ、道路標示及び区画線についても摩耗等の理由により、その効果が損なわれないよう適切に管理を図る。

ウ 歩行者・自転車等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、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び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安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車等利用環境の整備、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・自転車等の安全な通行空間の確保を図る。

エ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。その際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

オ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、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制を推進する。

カ ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改良を図る。

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS*）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

キ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

ク 連絡会議等の活用による関係機関の連携

「神奈川県交通安全対策協議会」、県警察と道路管理者が設置している「神奈川県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

ケ 国際化社会に対応した道路交通環境の整備

外国人にとって見やすく分かりやすい、多言語による視認性を高めた案内標識や表示板の整備を推進する。

* UTMS : Universal Traffic Management Systems の略

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
関東地方整備局、県、市町村等	歩行空間のバリアフリー化	都市計画道路丸子中山茅ヶ崎線 ほか
	立体交差事業	都市計画道路穴部国府津線 ほか
公安委員会	(別表)	

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

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）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員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する。

高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する、最寄駅と目的地を結ぶラストマイル自動運転や中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスを始めとした、地域の自動運転サービスの社会実装を推進する。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスであるMaaS*について、地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで普及を推進し、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
市町村	新たな移動サービスの導入検討・コミュニティバスの運行 ほか	県内

(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、安心して参加し活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、無電柱化、視覚障害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。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
県、市町村	バリアフリー基本構想に基づく整備	県内

(7) 無電柱化の推進

平成28年に施行された「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、国の無電柱化推進計画を基本として策定した「神奈川県無電柱化推進計画」により、安全・円滑な交通確保等

* MaaS: Mobility as a Service の略

の観点から無電柱化を推進する。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
関東地方整備局、県、市町村	電線地中化促進事業	国道 20 号、県道 75 号(湯河原箱根仙石原)、県道 22 号(横浜伊勢原) ほか

(8) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点も考慮し、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の調整を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

さらに、公安委員会が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行う。

また、交通環境の変化等により、交通量が減少したり利用頻度が低下した信号機については、信号無視の誘発や不要な車両の停止を増加させるなど支障を及ぼすおそれがあることから、他の対策により代替えが可能か否かを考慮した上で信号機の撤去等を検討し、より合理的な信号機の整備を推進して交通の安全と円滑を図る。

(9) 自転車等利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車等利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車等の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車等利用環境を創出する必要がある。このことから、自転車活用推進法（平成28年法律第113号）により定められる自転車活用推進計画に基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省、警察庁）の周知を図るとともに技術的助言等を実施し、当該計画及びガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定や歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車等利用環境の創出に関する取組を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、指導取締りを積極的に実施する。

道路管理者や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図り、さ

らに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動、多様な自転車の開発・普及などのソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場等の設置を義務付ける条例の制定の促進を図り、地域の需要を踏まえた附置義務自転車駐車場や民間自転車駐車場の整備を推進する。さらに、自転車駐車場整備センター等による自転車駐車場等の整備を促進することで、更なる自転車等の駐車対策を図る。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県、市町村、道路管理者、県警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、市町村が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組み及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
関東地方整備局、県、市町村	自転車道利用環境整備 自転車等駐車場の管理運営 ほか	国道1号（二宮町～大磯町）、国道135号（小田原市江之浦）、県道409号（相模川自転車道）ほか 県内
公安委員会	(別表)	

(10) ITSの活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムであるITSを引き続き推進する。

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

イ 新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用してUTMSの整備を行うことによりITSを推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

I T S の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの更なる普及や高度化に向けて、産・官・学が連携し研究開発等を行う。

また、運転者に信号交差点への到着時における信号灯色等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム（T S P S*）を始めとするU T M S の整備を行うことにより I T S を推進する。

エ E T C 2.0の展開

事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援する。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と事故を減らす賢い料金など、道路を賢く使う取組を推進する。

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業において I T S 技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進める。具体的には、公共車両優先システム（P T P S*）の整備を推進する。

(11) 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、T D M 施策の推進を図る。

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、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライド*の推進、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、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。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成25年法律第92号）及び同法に基づき定められる交通政策基本計画に即して、国、県、市町村、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

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）等の一部改正法により、地域における移動ニーズに対し、地方公共団体が中心となって地域のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定を推進し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停やP T P S の整備、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等のバスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、公共交通機関の整備を支援するなど、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

*TSPS：Traffic Signal Prediction Systems の略

*PTPS：Public Transportation Priority Systems の略（路線バスを優先的に通過できるように信号制御をしてバスの移動時間を短くして、定時運行を図るシステム）

*TDM：Transportation Demand Management の略

*パークアンドライド：自宅から最寄の鉄道駅まで自家用車で移動し、鉄道駅周辺に駐車して、鉄道に乗り継ぎ目的地まで移動する方式

さらに、新たなモビリティサービスであるMaaSについて、地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。

そして、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場、集約型公共交通ターミナル等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

イ 貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用等を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進する。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
市町村	生活交通確保対策事業 ほか	県内

(12) 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

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害のおそれのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

また、地震・津波等の災害発生時に避難場所となる等、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図る。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新を推進する。

また、オンライン接続により県警察の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に収集し、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては、被災地域への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必

要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

あわせて、災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

また、災害発生時には、警察や道路管理者が保有するプローブ情報や民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進する。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
県、市町村等	緊急輸送道路などの通行機能確保のための耐震補強 橋りょう補修 ほか	新横浜陸橋 ほか 国道 134 号（湘南大橋） ほか

(13) 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 きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備、配置適正化及び有効利用を推進する。

(ア) 駐車場整備に関する調査を推進し、駐車場の不足により自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進する。

(イ) 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、民間駐車

場の整備を促進する。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を積極的に推進する。

- (ウ) 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システムの高度化を推進する。また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、市街地での交通の混雑を回避するため、市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置する等、パークアンドライド等の普及のための駐車場等の環境整備を推進するほか、まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置適正化を促進する。
- (エ) 高速道路の休憩施設における駐車マス不足に対応するため、駐車マスの拡充や駐車場予約システムを導入するとともに、「道の駅」を活用した休憩サービスの拡充等高速道路外の休憩施設等の活用を推進する。

エ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組みの促進、市町村や道路管理者による路外駐車場及び共同荷捌きスペース整備の推進、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
市町村	駐車場案内システムの運営支援 駐車場マップの作製 ほか	県内 県内
公安委員会		(別表)

(14) 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、高度化・多様化する道路交通情報に対するニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、交通規制情報のデータベース化を推進する。

また、自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集・交通情報収集提供装置等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進する。

さらに、ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進する。

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器を活用し、ETCのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うETC2.0サービスを開始することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせた事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和35年法律第105号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ること等により、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

エ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
市町村	道路交通情報の提供体制の支援	県内
公安委員会	(別表)	

(15) 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) 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に適正な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民をはじめ道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・

渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進する。

ウ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、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、社会資本整備重点計画等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に、優先的に、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置する。また、公立の小学校、中学校及び高等学校等の運動場などの体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放を行う。

エ 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、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
県教育委員会、県、市町村	公園の整備 学校施設等の開放 児童厚生施設等の運営 ほか	県内

(16) 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また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・団体が連携を図り、安全性確保対策を推進する。

○（別表）公安委員会の整備内容

区分	主な事業内容
公安委員会	【主な交通安全施設の更新】
	制御器 307 基
	車両用灯器 777 式
	歩行者用灯器 677 式
	信号柱 286 本
	路側式道路標識 5,398 本
道路標示（補修） 925.0 km	

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

保護者をはじめ地域住民は、交通安全の「ひとこえ」を幼児にかけるなど、地域の教育力を活かした安全教育が行われる環境づくりを交通安全県民運動の一環として推進する。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路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、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

また、公立の学校に対し、関係機関等による交通安全教育「スタートかながわ」を推進するほか、公立・私立の学校に対し、「チリリン・タイム」や自転車の指導警告票等に係る情報提供を行う。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通ボランティアによる児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、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、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

また、公立の学校に対し、関係機関等による交通安全教育「スタートかながわ」を推進するほか、公立・私立の学校に対し、「チリリン・タイム」や自転車の指導警告票等に係る情報提供を行う。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

また、交通安全教育と併せて暴走族への加入を防ぐことを目的にした交通安全教室を実施する。

さらに、交通事故を視覚的に体験することにより、交通安全意識の高揚を図るため、スタントマンによる事故実演方式の交通安全教室「スケアード・ストレイト」の実施を推進する。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を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、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な探究の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育であることを考慮した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の実施を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

また、公立の学校に対し、関係機関等による交通安全教育「スタートかながわ」を推進するほか、公立・私立の学校に対し、「チリリン・タイム」や自転車の指導警告票等に係る情報提供を行う。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

また、交通安全教育と併せて暴走族への加入を防ぐことを目的にした交通安全教室を実施する。

さらに、交通事故を視覚的に体験することにより、交通安全意識の高揚を図るため、スタントマンによる事故実演方式の交通安全教室「スケアード・ストレイト」の実施を推進する。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

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

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

二輪車については、関係機関・団体と連携して、二輪車の実技を中心とした安全運転講習の開催を推進する。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

また、社会人を対象とした学級・講座等において、自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努める。

このほか、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若者や成人が交通安全について学ぶ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

高齢者に対する交通安全教育は、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や自転車の危険

行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう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。

高齢者自身への教育とともに、高齢者を取り巻く県民への高齢者の行動特性等への理解を推進する教育を実施する。特に、高齢者自らが担う主体的な活動として、関係団体と連携し、「ヒヤリ地図*」の作成等の交通安全活動を推進する。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、国、県及び市町村は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等的高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うとともに、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、高齢者クラブ等が関係機関・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努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

また、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、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、県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 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要なスキル及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

*ヒヤリ地図：交通安全上、危険と思われる場所や住民が実際に危険を感じた場所などをヒヤリングなどで調査し図示した地図

さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育等の推進

県内に居住し、又は県内で活動する外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、外国人向け教材の充実のほか、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進する。

外国人運転者に対しては、外国人の居住実態や要望等を踏まえ、日本の運転免許取得時に係る運転免許学科試験等の多言語化を推進する。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
県教育委員会、県警察、県、市町村	交通安全教育研究推進事業の実施 交通安全教室の実施 ほか	県内

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育の実施にあたっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、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、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、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、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

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、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、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。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
県警察、市町村	学童交通安全指導員・交通指導員の配置 ほか	県内

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全県民運動の推進

県民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、県民自身による道路交通環境の改善に向けた

取組みを推進するための県民運動として、国の運動主催機関・団体をはじめ、神奈川県交通安全対策協議会及び市町村交通安全対策協議会等の構成機関・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、交通安全運動では、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、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、横断歩道における歩行者優先の徹底、飲酒運転の根絶等を地域の交通情勢に即した重点事項として設定し、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、県内での事故の特徴に即した「交通安全ひとこえ運動」などの神奈川県交通安全県民運動の年間運動を展開するとともに、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あたっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く県民に周知することにより、その積極的な参加と協力のもと、県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、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

さらに、交通安全に対する県民の意識の向上を図り、県民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーンを活用した広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

事後においては、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

(ア) 重点事項

- a 横断歩道における歩行者優先の徹底
- b 二輪車・自転車の交通事故防止
- c 高齢者と子どもの交通事故防止
- d 飲酒運転の根絶

(イ) 活動推進

- a 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
- b 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徹底
- c 違法駐車及び放置自転車・バイクの追放
- d 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
- e 踏切道における交通事故防止
- f 暴走族の追放
- g 障がい者（特に視覚障がい者）の交通事故防止

(ウ) 運動

- a 年間運動
 - ・ 交通安全ひとこえ運動
 - ・ 自転車マナーアップ運動
 - ・ 高齢者交通事故防止運動

- ・ 二輪車交通事故防止運動
- ・ 暴走族追放運動
- ・ 違法駐車追放運動
- ・ 飲酒運転根絶運動

b 各季の運動

- ・ 春の全国交通安全運動（4月6日～4月15日）
- ・ 夏の交通事故防止運動（7月11日～7月20日）
- ・ 秋の全国交通安全運動（9月21日～9月30日）
- ・ 年末の交通事故防止運動（12月11日～12月20日）

c 交通安全の日

- ・ 県民交通安全の日（毎月1日）
- ・ チリリン・デー（毎月5日）
- ・ 高齢者交通安全の日（毎月15日）

d ゴーン30の日（2月を除く毎月30日）

e シートベルトの日（4月10日）

f 交通事故死ゼロを目指す日（5月20日、9月30日）

(エ) 特別対策等

a 交通事故防止特別対策

交通死亡事故が多発した場合に神奈川県交通死亡事故多発警報や交通事故非常事態宣言及び緊急・特別対策を実施する。

b 自転車交通事故防止対策

自転車交通事故多発地域を指定し、状況に応じた対策を実施する。

c 高齢者交通事故防止対策

高齢者交通事故多発地域を指定し、状況に応じた対策を実施する。

d 飲酒運転根絶対策

飲酒運転根絶県民大会をはじめとするキャンペーンを県内各地で実施するなど飲酒運転を許さない社会づくりを強力に進める。

(オ) 個別の運動

交通安全コンクール 第25回セーフティ・チャレンジ・かながわの実施

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での交通事故防止に向けて、運転者に横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

また、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、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、横断するときは手を挙げるなどして、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進する。

ウ 高齢者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、高齢者交通事故防止運動を毎月15日の「高齢者交通安全の日」を中心に推進するとともに、春・夏・秋・年末の各季の運動における重点項目に位置づけ、年間を通じた県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を促進するため、あらゆる機会をとらえた積極的な広報・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。その際、年齢層の違いによる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、各世代における交通安全教育の中で高齢者の行動特性の理解や、反射材用品等の積極的な普及・啓発を促進するとともに、「交通安全ひとこえ運動」を展開する。

さらに、高齢運転者による事故を防止するため、高齢運転者標識（高齢者マーク）を普及させるとともに、この標識を付けた自動車への保護意識を高めるように努め、関係団体による多様な機会を活用した普及・啓発を促進する。

以上のような取組みを家庭や地域、関係機関・団体等が一体となって推進する。

エ 自転車の安全利用の推進

自転車が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、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全で適正な利用を促進するため、「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」の周知を図るとともに、「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、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発等を「自転車マナーアップ運動」等を通じて強力に推進する。自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るとともに、自転車の実技指導を強化する。

また、関係機関・団体と連携して、危険予知・予測能力を高める「自転車シミュレーター」を活用した交通安全教育を推進するほか、家庭、学校、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。

自転車利用者は、歩行者と衝突した場合に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における危険性等について教育や広報啓発活動を通じて理解させるとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして「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」に基づく損害賠償責任保険等への加入義務化について周知徹底を図る。

また、自転車の運転による交通の危険を防止するための講習（以下「自転車運転者講習」という。）を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

夕暮れ時から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響や転倒の危険性等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、正しくシートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

過去5年間（令和元年から令和5年まで）における県内の自転車乗用中の事故で致命傷となった部位の割合は、頭部が約7割を占めていることから、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、関係機

関・団体と連携し、全ての年齢層の自転車利用者に対して乗車用のヘルメット着用の徹底を図る。

また、電動アシスト自転車は、幼稚園等の送迎時にも利用されているが、動き出しから短時間で加速するなど幼児同乗中でも思わぬ速度が出てしまうケースがあるため、電動アシスト自転車の特性の周知及びマナーの向上のための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掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進する。

オ 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支援・協力を行うとともに、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。

カ 二輪車事故防止運動の推進

県内の交通死亡事故における二輪車事故の割合が高いことを踏まえ、交通安全県民運動「二輪車交通事故防止運動」を推進し、二輪車の安全運転に関する意識の高揚と実践力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。安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で、交通ルールを遵守し、安全運転を実践できる運転者を育成する。また、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させる教育を行う。

そのため、関係機関・団体等が連携し、二輪車の事故防止、ヘルメット・プロテクターの正しい着用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るほか、危険予知・予測能力を高める「ライディング・シミュレーター」を活用し、二輪車の事故防止を図る。

また、二輪車交通事故の関係者となる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。

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・団体等が一体となり、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徹底することにより、飲酒運転による事故の防止を図る。

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、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組みを更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という県民の規範意識の確立を図る。特に40歳代の運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、40歳代の運転者層をはじめ、対象に応じたきめ細かな広報啓発を推進する。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の

推進に努める。

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。

特に、後部座席のシートベルト着用率が低いことに鑑み、県民参加型の交通安全県民運動として、「シートベルトの日（4月10日）」を中心に、年間を通して県民総ぐるみで着用率の向上を目指す。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、県及び市町村は、交通安全関係団体と連携し、衝突実験映像やシートベルトコンビンサー*を用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開し、家庭、学校、職場、地域等が一体となったシートベルトの着用推進運動を行う。

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広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組みを強化する。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子どもにはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

また、各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組みを促すとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科医療関係者や地方公共団体窓口等を通じた正しい使用方法の周知徹底を図る。

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推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力し、反射材用品のファッションショーや反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み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

*シートベルトコンビンサー：時速約5キロメートルのスピードで衝突を体験する装置

テレビ、ラジオ、新聞、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の広報、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内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効性の高い広報を次の方針により行う。

- (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い、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、違法駐車等の排除を図る。また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。
- (イ) 交通安全に果たす家庭の役割は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、市町村、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。
- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、国、県及び市町村は、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、交通安全県民運動等の盛り上がりを図る。

シ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 県民が、それぞれの立場において交通安全を心がけ、交通事故を防止するため、県民交通安全の日（毎月1日）や高齢者交通安全の日（毎月15日）を中心に、関係機関・団体等が連携して広報・啓発活動を展開する。
- (イ) 重大事故に直結する最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。また、夕暮れ時から夜間にかけての交通事故を防止するため、高齢歩行者等に視認性の高い服装の着用や反射材の着用を呼び掛けるとともに、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。
- (ウ) 二輪車乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用と二輪車用プロテクターの着用について、関係機関・団体と連携し、特に通勤者や行楽地へ向かう者に対する広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。
- (エ) 乗用型トラクターの事故防止を図るため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置、キャビン・フレームの装備、シートベルトの着用等について周知を行う。
- (オ) 県民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。
- (カ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報をはじめ、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、

自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

- (キ) 交通安全に取り組む学識経験者、有識者等による、研究発表や成果発表、討議等を通じて、交通事故防止について考える機会を設けて、国民の交通安全に関する意識を高める。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
関東運輸局、県教育委員会、県警察、県、市町村	各季の交通安全運動ほか	県内

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する支援並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全県民運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する県民総ぐるみの活動の展開を図る。

また、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する支援を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。また、例えば学校安全ボランティア・キッズガード等交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策を強化する。

地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図る。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

ア 自家用自動車関係団体の育成指導

一般社団法人神奈川県安全運転管理者会連合会、各地区安全運転管理者会等を通じ、事業所に対する計画的な安全指導を行い、通勤時の二輪車やマイカーを含めた事故防止活動の推進を図る。

イ 事業用自動車関係団体の指導支援

一般社団法人神奈川県トラック協会、一般社団法人神奈川県タクシー協会、一般社団法人神奈川県バス協会、陸上貨物運送事業労働災害防止協会神奈川県支部等に対し、安全運転管理に関する指導を強化し、運行管理者を中心とした事業所ぐるみの交通事故防止活動が効果的に行われるよう支援する。

ウ 地域交通安全推進団体の指導支援

公益財団法人神奈川県交通安全協会、各地区交通安全協会及び地域交通安全活動推進委員協議会、神奈川県二輪車普及安全協会、神奈川県交通安全母の会連合会等に対し、組織の活性化による自主的活動の促進を図り、交通安全教育や広報等の活動が活発に行われるよう支援する。

エ 各種推進委員会の指導支援

神奈川県二輪車安全運転推進委員会、神奈川県自転車安全教育推進委員会等に対し、

組織の充実と活性化を図るための指導を強化するとともに、主体的な行事の効果的な実施を支援する。

オ 各種団体等の交通安全活動への支援

自動車製造・販売団体、ユーザー団体等に対し、交通安全教育、広報活動等、それぞれの立場における交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう、あらゆる機会を活用した支援を行う。

カ 関係機関、団体等が一体となった交通安全活動推進体制の強化

交通安全対策に関する行政・民間団体間の定期的な連絡協議の場を通じ、交通安全に関する各種情報交換・提供体制の整備を図り、さらに、関係機関・団体等が一体となった交通安全活動推進体制を強化し、交通安全に関する県民総ぐるみの活動の展開を図る。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
県、市町村	交通安全関係団体等への活動支援ほか	県内

(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ることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、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促すことが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が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、住民の参加・協働を積極的に進める。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、交通安全市町村計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
県、市町村	交通安全母の会連合会等への支援ほか	県内

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

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を図るとともに、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を行う。

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、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより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を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(7) 自動車教習所における教習の充実

交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案した教習を進めるほか、教習指導員等の資質及び教習水準を高める。

- ・ 総合検査（各教習所 年1回実施）
- ・ 随時検査（各教習所 1～2回程度実施）
- ・ 抽出検査（1回あたり1～2教習所実施）

(イ) 取得時講習の充実

各種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

a 講習受託者との連携を強化し、初心原付運転者に係る交通事故の防止を図るため、交通安全知識の向上を図り、基本的な安全運転技能についての講習を実施する。

- ・ 原付講習
- b 免許取得時の指定自動車教習所における取得時講習の充実に努める。
 - ・ 旅客車講習
 - ・ 普通車講習
 - ・ 大型二輪車講習
 - ・ 普通二輪車講習
 - ・ 大型・中型・準中型車講習
 - ・ 応急救護処置講習（一種、二種）

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、若年運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を根絶する観点から、飲酒取消講習の確実な実施に努める。

また、指定自動車教習所における参加・体験・実践型の運転者教育の充実に努め、運転免許取得者の安全運転に必要な知識や技能の向上を図るなど、地域の交通安全教育センターとしての機能充実に努める。

(7) 既に運転免許を保有している者に対する講習

既に運転免許を保有している者の交通事故を防止するため、講習受託者との連携を強化し、受講対象者に応じた、きめ細かい実効ある運転者教育を実施する。

- a 更新時講習
 - ・ 優良運転者講習
 - ・ 一般運転者講習
 - ・ 違反運転者講習
 - ・ 初回更新者講習
- b 停止処分者講習
- c 違反者講習
 - ・ 社会参加活動コース
 - ・ 実車指導コース
- d 高齢者講習

(イ) 運転免許センター試験コースの開放（運転練習）制度の活用促進

長期間運転していない者、運転に不安を持つ者や高齢運転者に対する交通事故防止対策として、交通安全意識の醸成と運転技術の維持・向上を目的とした運転免許セ

ンター試験コースの開放事業を促進する。

ウ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

各処分者講習において、運転適性検査により受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施するとともに、取消処分者講習では、令和5年4月1日から、妨害運転等を行った運転者の運転行動の改善を図ることを目的としたディスカッション形式の指導を新たに導入することにより、悪質・危険な運転を行った者に対する運転者教育の充実を図る。

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、神奈川県二輪車普及安全協会、公益財団法人神奈川県交通安全協会、一般社団法人神奈川県指定自動車教習所協会等との協力体制を確立し、教育機関や事業者、老人クラブ等の関係機関・団体と連携して、高校生から高齢者までを対象とした、参加・体験型の実技講習を実施する。

また、ヘルメット・プロテクターの正しい着用等の広報啓発活動を推進する。

オ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

認知機能検査の適切な運用を図るとともに、同検査に関する問合せ、相談等への対応に当たっては、本人及びその家族の心情に配慮した対応に努める。

令和4年5月13日から、75歳以上で一定の違反歴のある高齢運転者に対する運転技能検査の制度が施行され、運転免許証の更新時に実車による走行を行い、一定の基準に該当する者には運転免許証の更新をしないこととなったことから、関係者への周知、実施機関への指導等を行い、同制度の適正かつ円滑な運用に努める。

高齢者講習については、認知機能という身体的適性の低下に着目するのみならず、加齢に伴う身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼす可能性があること等について理解させる指導を行う。

また、早期の予約の周知、予約しやすい環境の整備等、高齢者講習等の円滑な実施のための取組を計画的に推進する。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

臨時適性検査又は診断書提出命令（以下「臨時適性検査等」という。）の対象者に対しては、制度について適切な説明を行うとともに、原則6か月後に再度臨時適性検査等を受検することとされた者の受検管理を確実にを行う。

また、高齢運転者に対する運転支援を行うとともに、認知機能検査、交通事故捜査、安全運転相談等により、認知症の疑いがある運転者を把握した場合には、的確に臨時適性検査等を行うとともに、認知症であることが判明した者については、運転免許の取消し等の行政処分を確実にを行う。

(ウ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な使用の促進を図る。

(エ) 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、運転経歴証明書制度の周知を図る。

また、運転に不安を感じる方に対して、運転免許証の自主返納だけでなく、より安全なサポートカーに限り運転を継続するという新たな選択肢を設ける趣旨のサポートカー限定免許制度についても周知を図る。

さらに、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定することにより、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員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する。

(オ) 高齢者からの相談等に対する適切な対応

高齢者やその家族からの安全運転相談をはじめとした各種相談を受理する際に、高齢者の特性や心情に配慮した適切な対応を行う。また、各種運転免許関係手続について高齢者に配慮した対応に努める。

カ 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・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、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とともに、シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭での交通指導取締りを強化する。

キ 自転車及び特定小型原動機付自転車運転者講習の着実な運用

自転車運転者講習及び特定小型原動機付自転車の運転による交通の危険を防止するための講習（特定小型原動機付自転車運転者講習）制度を適切に運用し、交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為を反復して行った自転車運転者及び特定小型原動機付自転車運転者に対し、交通ルールの周知徹底を図る。

これらの講習は当該運転者に対して集中的に交通安全教育を実施することができる機会であるため、危険行為の登録を迅速に行い、時期を逸することなく受講対象者を抽出し、交通ルールに対する遵法意識を醸成する。

ク 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センターの行う通知、証明業務等や自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図る。

ケ 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

コ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対する高齢運転者等を受診させることが義務付けられるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準が明確化されたところであり、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

サ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
県警察	運転免許更新時講習の実施	県内

	チリリン・スクール/自転車運転者講習の実施 ほか	
--	--------------------------	--

(2) 運転免許制度の効果的運用

県民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図ったり、交通事故被害者の心情に沿った対応を行うとともに、運転免許センターにおける障がい者等のための設備・資機材の整備及び安全運転相談活動の充実を図る。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
県警察	運転免許証即日交付署の運用	県内

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、それらによって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図るほか、乗車前後におけるアルコール検知器を活用した酒気帯び確認など、飲酒運転の根絶に向けた積極的な取組を促す。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
県警察	安全運転管理者講習委託費	県内

(4) 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進

事業用自動車の事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組みを的確に確認する。

また、事業者の安全意識の高揚を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」や「自動車総合安全情報」ホームページにより、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対する支援等により、社内での安全教育の充実を図る。

イ 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。また、薬物使用による運行の根絶に向け啓発を続ける。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行う。

ウ ICT・自動運転等新技術の開発・普及推進

事業者による事故防止の取組みを推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV*装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及、さらに、運行管理に利用可能なICT技術を活用することにより、働き方改革の実現に加え、運行管理の質の向上による安全性の向上等の国の動向を踏まえた取組みを進める。

エ 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策を推進するとともに、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を実施する。

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごとや運転者の年齢、健康状態等の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組みを現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、運転者に対する指導・監督マニュアルの策定や、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組みを促進する。

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

国は、運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患等の主要な疾病について、対策ガイ

*ASV : Advanced Safety Vehicle の略(先端技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車)

ドラインの周知・徹底を図り、スクリーニング検査の普及を促進するとしており、こうした動向を踏まえた取組みを進める。

ク 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対して厳正な処分を行う。また、ITを活用して効果的・効率的な監査・監督を実施する。

2025年大阪・関西万博等多様な輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保を図るため、バス発着場を中心とした街頭検査等を活用しつつ、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握し、事業用自動車による事故の未然防止を図る。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として国が指定した「適正化事業実施機関」を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

以上のような取組みを確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施する。

ケ 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク事業）を促進する。

また、国、県、市町村及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

(5) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

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

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

(6) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システム*の充実を図る。

イ 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全を確保するため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について、地方連絡会議や関係業界を通じ、関係者への周知徹底を図る。

ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

(7) エコドライブの推進

エコドライブはCO₂排出量を減らすだけでなく、交通事故防止の効果も期待されることから、その実施を呼びかけていく。

4 車両の安全性の確保

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

(ア) 車両の安全対策の推進

車両の安全対策については、令和2年度における交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全ワーキンググループの審議結果を踏まえて実施していく。

具体的には、産・官・学が参加する検討会が中心となり、①事故実態の把握・分析、②安全対策に関する方針、対策の具体的な内容の検討、③事前効果評価・事後効果評価といった一連の流れ（PDCAサイクル）を継続的に実施することに加え、このPDCAサイクルによる検討を充実させることを通じて、車両の安全対策の一層の拡充・強化を図る。

特に、事故実態の把握・分析においては、従前のマクロデータ及びマイクロデータに加えて、車載式の記録装置であるドライブレコーダーやイベントデータレコーダー

*危険物災害等情報支援システム：災害現場で消防隊が必要とする危険物等の情報等を効果的に提供するシステム

(EDR*)の情報に関し一層の活用について検討するとともに、これに合わせ医療機関の協力により乗員等の傷害状況も詳細に把握し、事故による傷害発生メカニズムを詳細に調べるなど、より一層の推進に資する取組について検討していく。

加えて、車両の安全対策の推進に係る一連の流れの中においては、高齢化のより一層の進行等の社会情勢の変化、自動車使用の態様の変化、新技術の開発状況、諸外国の自動車安全対策の動向等についても勘案しつつ検討を行うとともに、その検討結果については公表し、透明性を確保する。

なお、事故を未然に防止するための先進安全技術を活用した予防安全対策については、車両安全対策を推進する取組の一環として、これまでも安全基準の拡充・強化等と先進安全自動車(ASV*)の開発・普及の促進、使用者に対する自動車アセスメント情報の提供等との総合的かつ有効な連携を深めてきたところであり、今後もより一層の連携を図っていく。

(イ) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準について、車両の安全対策に係る検討結果を踏まえつつ、事故を未然に防ぐための予防安全対策、万が一事故が発生した場合においても、シートベルトやエアバック等を含めた乗員の保護並びに歩行者及び自転車乗員等の保護を行うための被害軽減対策、並びに電気自動車等の衝突後の火災の発生等の二次災害が起こることを防止するための災害拡大防止対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。

特に、死者に占める割合が高い歩行者・高齢者を保護する対策に加えて、交差点における右折時等の様々な衝突形態に対応した対策や、交通事故を未然に防止する先進安全技術の開発促進等を行うことにより、より安全な車両の開発等を推進することについて、今後積極的に検討し、道路交通の安全確保を図っていく。

具体的には、自動車の周辺視界の更なる確保、歩行者保護に係る安全対策の強化、安全運転支援としての自動操舵技術や特に衝突した際の被害が大きい大型車にも搭載する衝突被害軽減ブレーキなどの性能向上、電気自動車や燃料電池自動車に搭載されるバッテリー等の更なる安全確保、及び技術の進展に伴い登場する多様なモビリティの安全対策等を行うことにより、自動車等に係る安全性の向上を図る。

イ 先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進

先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車(ASV)について、産官学の協力によるASV推進検討会の下、車両の開発・普及の促進を一層進める。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進する。

また、技術進展や事故データを踏まえ、通信技術の利用や地図情報と連携した先進安全技術に係る技術指針等の高度化を行い、先進安全自動車(ASV)の開発・普及促進を引き続き進める。

ウ 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、

*EDR : Event Data Recorder の略(交通事故前後の車両の情報を記録するために自動車内に設置される装置)

*ASV : Advanced Safety Vehicle の略(先端技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車)

高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の性能向上・普及促進等の車両安全対策を推進する。

(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する。

ア 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

地方部における高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の実現に向けて、そのような車両の安全性を確保するために、実証実験や技術要件の策定等の取組を促進する。

イ 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえよう取組を推進する。

ウ 自動運転車の事故の再発防止に向けた情報の提供等

自動運転車の事故については、事故発生時の自動運転システムや走行環境の状況、運転者の対応状況等様々な要因が考えられるため、速やかな情報の提供を行い再発防止に努める。

(3) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、A S V技術等の自動車の安全に関する先進技術の理解促進を図る。自動車アセスメントにおいては、令和2年度よりユーザーにとって評価結果をより分かりやすい形にするため、総合評価（1★～5★で表示）を導入しており、より一層の周知に努めていく。これらにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する。

具体的には、予防安全性能評価について、対自転車衝突被害軽減ブレーキ（対自転車A E B S*）や交差点衝突被害軽減ブレーキ（交差点A E B S）などの試験項目の拡充を図るとともに、衝突安全性能評価については、より事故実態に即した前面衝突試験など、事故の状況や技術の進化・高度化を踏まえた新たな試験・評価方法の検討を行う。

また、チャイルドシートについても、i-Size対応のチャイルドシートの普及啓発を行うほか、安全性能評価の強化について検討を行うとともに、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科医療関係者や地方公共団体窓口等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

(4) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載され

* AEBS : Advanced Emergency Braking System の略

た車載式故障診断装置（OBD*）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努める。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

- ・ 街頭検査実施回数 17回

イ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

- ・ 自動車点検整備推進運動 9月1日～10月31日

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

- ・ 不正改造車を排除する運動（通年） 強化月間6月1日～6月30日

(ウ) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、その実施の推進を指導する。また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進する。

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者等を対象とした新技術に対応した研修等の実施により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに

* OBD : On-Board Diagnostics の略

対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

(5) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。

自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、自転車安全整備制度の拡充を図り、T Sマーク*の普及や損害賠償責任保険等への加入を促進する。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

交通事故の発生実態等の詳細かつ具体的な分析に基づき、時間帯・場所・路線等について重点を絞るなど、地域の交通実態に即した交通指導取締り活動を推進する。

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

(ア) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、県民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、児童、高齢者、障がい者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させる。加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充を図るとともに、データ端末による交通反則切符の作成に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資

*T S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。

機材の整備に努める。

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の利用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

(ウ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

さらに、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転死傷処罰法第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

ひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システムや科学的捜査を支える3Dレーザースキャナ等の装備資機材の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

(3) 暴走族等対策の推進

ア 神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例及び基本指針の普及啓発

「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例」（平成15年神奈川県条例第73号）及び「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する基本方針」に基づき、凶悪化する暴走族による各種不法事案の未然防止、交通秩序の確保とともに、青少年の健全な育成に資する施策を関係機関・団体が連携して推進する。

イ 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

関係機関・団体等と連携し、街頭キャンペーンや各種会合を通じて、地域における暴走族追放気運の高揚を図る。

家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し暴走族への加入防止を目的とした「暴走族加入防止教室」を開催するなどの指導等及び交通安全教育を推進する。さらに、暴走族相談員制度を活用し、暴走族からの離脱等の指導支援を徹底する。

暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

ウ 暴走行為阻止のための環境整備

施設管理者、道路管理者と連携して、暴走族等（暴走族及び暴走行為を行う者）及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の夜間閉鎖等、暴走族等及び群衆をい集・暴走させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

さらに、暴走族に対する不売等の協力要請等について、事業者との連携体制を確立する。

エ 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例」のほか、共同危険行為等の禁止違反をはじめとする各種法令を積極的に適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族等に対する指導取締りを推進する。

また、複数の都道府県にまたがる広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都道府県警察相互の捜査協力を積極的に行う。

さらに、違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに、暴走族同様に共同危険行為等の禁止違反をはじめとする各種法令を適用した取締りを推進する。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、違法改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

オ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査にあたっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、暴走族グループの解体やグループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇にあたっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

また、暴走行為に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

カ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」

等を通じ、広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を図る。

イ 多数負傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT*）の連携による救助・救急体制を推進する。また、災害派遣精神医療チーム（DPAT*）の活用を推進する。

ウ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、心肺蘇生法、自動体外式除細動器（AED*）の使用も含めた応急手当について、普及啓発活動を推進する。

また、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動や救急要請受信時における心肺蘇生法等の応急手当の指導を推進する。さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。また、業務用自動車を中心に、応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

さらに、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AEDの取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに、中学校、高等学校の保健体育において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。

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、県内の消防機関において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。

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の実施を推進するとともに、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・救急資機材の装備の充実

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、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。また、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

*DMAT : Disaster Medical Assistance Team の略

*DPAT : Disaster Psychiatric Assistance Team の略

*AED : Automated External Defibrillator の略

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ことから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務における横浜市・川崎市の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、教育訓練を充実して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。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」と総称する。）が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町村等においても消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は協力して適切かつ効率的な救急業務体制を整備する。

このため、関係市町村等と、高速道路株式会社の連携を強化するとともに、高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じられるように、また当該市町村等においても、救急業務実施体制の整備を促進することが出来るように各機関との調整を行う。

また、高速道路株式会社及び関係市町村は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

- ・ 高速道路神奈川県消防協議会 年1回
- ・ 東名高速道路消防連絡協議会 年1回
- ・ 中央自動車道消防連絡協議会 年1回

ケ 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST*）の整備を図る。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
県、市町村	応急手当普及啓発活動の推進、救命講習の開催、救急救命資機材の整備 ほか	県内

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急患者に対し初期治療や比較的軽易な治療を行う初期救急医療（休日夜間急患診療所等）、手術や入院加療を要する救急患者に対応する二次救急医療（病院群輪番制等）及び重篤な救急患者を対象に高度・専門的な医療を行う三次救急医療（救命救急センター等）について、市町村との役割分担と連携のもと質的充実等を図る。

また、救急医療体制を円滑に運営するため、救急医療情報システムの充実及び救急医療施設の情報を収集し、救急医療情報を提供することにより、これらの体制が有効に運用されるよう調整を行う救急医療中央情報センターの運営を行う。

*FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems の略

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対して、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を行い、救急医療における専門性の高い医師の確保とその資質の向上を図る。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療に関する教育の充実に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、救急医療を担当する看護師の確保を図る。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進する。

ウ ドクターヘリ事業の推進

搬送時間、治療開始時間の短縮による救命効果の向上を図るため、ドクターヘリによる救急搬送システムの安定的運用が図られるよう、ドクターヘリの運用を補助し、救急患者の救命率の向上、及び広域救急患者搬送体制の充実に努める。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
県、市町村	ドクターヘリによる救急搬送システムの整備、救急医療機関の施設整備・運営費補助 ほか	県内

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、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するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、ドクターカーの医療機関への配置を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、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する。

7 被害者支援の充実と推進

(1) 交通事故相談活動の充実

交通事故の被害者やその家族等からの相談に適切に応じられるよう、事故相談体制等の充実を図るため、県、市町村及び関係機関、団体等との連携を密にして、交通事故相談窓口の円滑かつ適切な運営を図る。

また、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、交通事故相談員研修会等を通じて相談員の資質の向上を図り、常に相談者からのニーズに対応できる相談体制の充実に努める。

交通事故相談窓口における円滑かつ適切な相談活動を推進するため、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センター、その他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関・団体等との連絡調整を図る。

さらに、交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、交通事故相談窓口、警察本部の交通相談センター、公益財団法人神奈川県交通安全協会の交通安全活動推進センター等により推進する。交通事故相談窓口等の周知にあたっては、広報誌、県ホームページ等の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故被害者等に対し広く

相談の機会を提供する。

相談窓口	かながわ県民センター「県民の声・相談室」	1ヶ所
相談員	交通事故相談員	
研修会等		
	・ 県及び市町村の相談員等研修会	年1回

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
県、市町村	交通事故相談の実施	県内

(2) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底するため、広報活動等を通じて保険の期限切れや掛金の未納等への注意を広く喚起するとともに、街頭における指導取締りの強化等を行う。

(3) 交通遺児家庭等に対する支援

ア 交通遺児家庭等の福祉相談等の実施

交通事故等により保護者が死亡又は重度の後遺障害と認定された交通遺児等及びその世帯を対象として、交通遺児等福祉相談員による相談活動を実施する。

イ 交通遺児等援護基金による支援

県民の方々や企業・団体から寄せられた寄付金をもとに社会福祉法人神奈川県社会福祉協議会に設置された「かながわ交通遺児等援護基金」から、交通遺児家庭等に見舞金等を支給するほか、交通遺児等関係団体の活動に対し、支援を行う。

(4) 被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

義務教育期の交通遺児等で生活に困窮している者に対し、独立行政法人自動車事故対策機構による貸付を行う。また、自動車事故被害者で生活が困窮している者に対して、後遺障害に係る保険金及び保証金の一部を立替えて貸し付けるとともに、債務名義を得ながら、その弁済を受けることが困難であると認められる者に対して、必要な資金の貸付を行う。そのほか、自動車事故により脳や脊髄などに重度の後遺障害を負った者に対して、介護料の支給と介護料受給者のご家族を訪問して情報の提供や相談等に応じる「訪問介護」も行う。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、交通安全相談窓口や警察本部の交通相談センター、警察署の交通課、神奈川県交通安全協会の交通安全活動推進センター、かながわ犯罪被害者サポートステーションにより推進するとともに、民間の被害者支援団体等との連携を図る。

県警察においては、交通事故被害者等に対して、事故の概要、捜査過程、事故処理結果、不起訴記録等の情報を提供するとともに、刑事手続、損害賠償等の流れをまとめた「交通事故の被害者とその家族の方々へ」等のパンフレットを配布するなど、交通事故被害者等に対して情報提供を行う。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故の被害者及び遺族等に対しては、捜査への支障等を勘案しつつ、被疑者の捜査状況、検挙状況、逮捕被疑者の処分状況を連絡する被害者連絡制度を活用し、適時適切に情報の提供を図る。

交通事故被害者等の権利利益の保護を図り、総合的な被害者支援を行うため、警察等

の関係行政機関・民間支援団体等との緊密な連携と相互協力により、交通事故被害者等の自助グループの活動等をはじめとする、交通事故被害者等のニーズに応じた支援活動を継続的かつ効果的に推進する。

ウ 公共交通事故被害者への支援

(ア) 平時における取組み

被害者等への支援体制の整備として、公共交通事故被害者支援室において、被害者等からの相談を受け付けるとともに、被害者等への支援に携わる職員に対する教育訓練の実施、関係機関等とのネットワーク形成等を図る。

事業者における支援計画作成を促進するため、公共交通事業者による被害者等支援計画作成ガイドラインに基づき、事業者に対して計画の策定を促すなど、被害者等に対する支援の充実に向けた取組みを図る。

(イ) 事故発生時の取組み

事故発生直後の対応として、被害者等に対する窓口を設置し、安否情報・事故情報等の提供に関する被害者等からの要望を関係行政機関、公共機関、市町村及び事業者に伝えること等を通じて、被害者等に役立つ情報を収集・整理し、正確かつきめ細かな情報を適切に提供するよう図る。

また、被害者等が事故現場において行う安否確認等の活動のために必要な支援が確保されるよう、被害者等からの要望を事業者等に伝えて必要な対応を要請し、また、現場における受入体制等に関する情報を被害者等に提供するなど、被害者等への窓口を通じて、被害者等からの問合せ・相談への的確な対応を図る。

中長期的対応として、公共交通事故被害者等への支援を行う体制において、被害者等のための窓口を設置し、被害者等からの要望を踏まえ、事故調査の状況や規制の見直し、事業者の安全対策に関する説明について必要なコーディネートを図る。また、被害者等からの相談を受け、必要に応じて、事業者が策定する公共交通事故被害者等への支援に関する計画に基づく支援やその他事業者による支援について、事業者に指導・助言を行うとともに、被害者等に対して関係機関や心のケアの専門家を紹介する等の取組みを図る。

機関	事業内容	事業規模、主な事業箇所
県警察、市町村	専門の相談員及び弁護士による 相談 ほか	県内

8 研究開発及び調査研究の充実

(1) 道路交通安全に関する研究開発の推進

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること、高齢者人口・高齢運転者の増加、ITの発展、道路交通事故の推移、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、人・道・車それぞれの分野における研究開発を計画的に推進する。特に、以下の事項について研究開発及び調査研究を行う。

ア ITSに関する研究開発の推進

最先端のITを用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより、安全性をはじめ輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の道路交通の円滑化を通して環境保全に大きく寄与するものとして、以下の研究開発を推進する。

(7) 交通情報の高度化

より安全で快適な目的地への移動を実現することで、利用者の利便性の向上を図るため、渋滞、所要時間、交通規制等のより高精度な情報をリアルタイムに収集・提供するシステムの構築等に関する研究開発を推進する。

なお、交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、経路誘導情報が、当該情報に従って通過する地域における交通の安全を阻害することのないよう働き掛けを行う。

(イ) 安全運転の支援

I T S の高度化により交通の安全を高めるため、道路上の車両感知器、各種センサーにより道路・交通の状況や周辺車両の状況を把握するシステムの研究開発を推進するとともに、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて産・官・学が連携し研究開発等を行う。特に、①路車連携技術を活用した安全運転支援システムの研究開発、②A S Vプロジェクトの研究開発を推進する。

(ウ) 交通管理の最適化

交通流・量の積極的かつ総合的な管理を行い、交通の安全性・快適性の向上と環境の改善を図るため、次の研究開発を行う。

- ① 公共車両優先信号制御の効果的な運用に向けた研究開発
- ② 車両の動態把握等による業務車両等の効率的運用を支援する手法の研究開発
- ③ 交通規制情報のデータ精度向上等に関する研究開発
- ④ ビッグデータ、AIや新たな通信方式等を活用した交通管制システムの研究開発及びその実現

(エ) 道路管理の効率化

道路管理の迅速かつ的確な対応による道路交通の危険の防止を図るため、路面状況、気象状況等の情報を迅速に収集・提供するシステム、特殊車両等の許可システム及び実際の通行経路を自動的に把握するシステム等の研究開発を推進する。

(オ) 緊急車両の運行支援

災害等に伴う迅速かつ的確な復旧・救援活動の実現を図るため、交通状況及び道路の被災状況等をリアルタイムに収集し、関係機関への伝達、復旧用車両等の現場への誘導・案内等を迅速に行うとともに、交通管理等に活用するシステムの研究開発を推進する。

イ 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全かつ安心して移動・運転できるよう適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進する。

ウ 車両の安全に関する研究の推進

交通事故を未然に防ぐために必要な車両に係る技術や、万が一事故が発生した場合に乗員、歩行者等の保護を行うために必要な車両に係る技術等の研究開発を推進する。

エ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

オ 安全な自動運転を実用化するための制度の在り方に関する調査研究

従来の「運転者」の存在を前提としない場合における交通ルールの在り方や自動運転システムがカバーできない事態が発生した場合の安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

カ その他の研究の推進

(ア) 交通事故の長期的予測の充実

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。あわせて、交通事故に係る各種統計・データについて、E B P Mの更なる推進を図る観点から、引き続きその充実・改善に取り組む。

(イ) 交通事故に伴う社会的・経済的損失に関する研究の推進

交通事故の発生とこれによる人身傷害、これらに伴う社会的・経済的損失等、交通事故による被害の全容の総合的な把握及び分析を行うための研究を推進する。

(ウ) 交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進

交通事故被害者等を始め、地方公共団体や交通安全に関わる団体等の視点から、交通安全対策を検討する研究を推進する。

(エ) 交通事故被害者等の精神健康の回復に関する研究の推進

P T S D*等持続的な精神的後遺症を持つ者の治療法の研究を推進する。

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故総合分析センターによるマクロデータベースの構築、ミクロ調査の実施等の充実強化を図るとともに、同センターを積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行う。

救命救急医療機関等との医工連携による新たな交通事故データベースの構築及びその活用に向けた検討を行うとともに、車載式の記録装置であるイベントデータレコーダー（E D R）や映像記録型ドライブレコーダー、作動状態記録装置（D S S A D）のデータ等のミクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用を推進する。

また、工学、医学、心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進し、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させる。

さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を県民に積極的に提供することにより、交通安全に対する県民の意識の高揚を図る。

* PTSD：心的外傷後ストレス障害 Post Traumatic Stress Disorder の略

第2章 鉄道交通の安全

1 鉄道交通環境の整備

(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。

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を推進する。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、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者・視覚障がい者を始めとするすべての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、転落・接触事故の発生状況、駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、優先度が高いホームでのホームドアの整備を加速化することを目指すとともに、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検討する。

事業内容	事業規模、主な事業箇所
橋梁等の計画的な更新、	小田急小田原線、京浜急行本線
橋梁等の長寿命化に資する補強・改良	東急田園都市線、京浜急行本線 ほか
土砂災害対策	京浜急行逗子線、箱根登山鉄道線 ほか
主要駅や高架橋等の耐震対策	東急東横線、相鉄いずみ野線 ほか
転落防止設備（ホームドア等）	JR南武線武蔵溝ノ口駅、相鉄上星川駅 ほか

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ATS）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について法令により整備の期限が定められたもの*の整備については完了したが、整備の期限が定められていないものの整備については引き続き推進を図る。

※1時間あたりの最高運行本数が往復10本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が100km/hを超える車両又はその車両が走行する線区の施設について10年以内に整備するよう義務付けられたもの。

事業内容	事業規模、主な事業箇所
自動列車停止装置（ATS）の設置・改良	相鉄本線

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割を占める人身障がい事故と踏切障がい事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者

による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、各種交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道事業者が一体となって、酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

3 鉄道の安全な運行の確保

(1) 保安監査等の実施

鉄道事業者に対し、計画的に保安監査を実施するほか、重大な事故、同種トラブルの発生時等、特に必要と認める場合にも臨時に保安監査を行う。保安監査の実施にあたっては、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施することにより、鉄道輸送の安全を確保する。保安監査においては、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等を確認し、適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。

このほか、年末年始の輸送等安全総点検により、事業者の安全意識を向上させる。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の向上等を目的として、動力車操縦者運転免許試験の適正な実施をはじめ、動力車操縦者運転免許に関する省令に基づく取組を推進する。また、運転士が作業を行うのに必要な知識及び技能を保有させるための教育及び訓練が適切に実施されるよう運転管理者会議の開催等の機会を捉えて適切に指導する。さらに、入手した運転士の取扱い誤りに原因があるおそれがあると認められる事態の情報については、その情報の共有と活用を図るため、とりまとめを行い、鉄軌道事業者へ周知する。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することにより事故等の再発防止に活用する。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

また、大都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、外国人を含む利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

さらに、鉄道事業者に対して、降雪時等において、状況に応じて迅速な除雪が行えるよう、除雪車の出動準備、除雪体制の確認を行い、長時間にわたる駅間停車が発生すると見込まれる場合には乗客の安全確保を最優先とし、運行再開と乗客救出の対応を並行して行うことを徹底するとともに、利用者への適切な情報提供等を行うよう指導する。

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価については、運輸防災マネジメント指針を活用し、自然災害への対応を運輸安全マネジメント評価において重点的に確認するなど、事業者の取組の深化を促進する。

(7) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測される時は、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、内容・タイミング・方法について留意させるとともに、外国人利用者にも対応できるよう、可能な限り多言語案内体制の強化も指導する。

4 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的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

第3章 踏切道における交通の安全

1 踏切道の立体交差化及び構造改良等の整備

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設にあたっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を推進する。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を推進する。

さらに、特定道路や高齢者・障がい者の利用がある踏切道において、路面の平滑化や、令和6年1月に改定した「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を踏まえた踏切道における踏切道内誘導表示等の整備等により安全な歩行空間の確保を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を推進する。

また、従前の踏切対策に加え、踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

事業内容	事業規模、主な事業箇所
連続立体交差事業の実施	京浜急行大師線 相模鉄道本線(鶴ヶ峰駅付近)
単独立体交差事業の実施	JR相模線 県道46号(相模原茅ヶ崎)
歩道拡幅等の構造改良、歩行者立体横断施設の設置	小田急小田原線 登戸1号踏切 相模鉄道本線 かしわ台1号踏切 ほか

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備されていない踏切道を減少させる。

列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化による視認性の向上を図る。なお、これらの踏切保安設備の整備に当たっては、踏切道改良促進法に基づく補助制度を活用して整備を促進する。

事業内容	事業規模、主な事業箇所
踏切支障報知装置の整備、高規格化	小田急小田原線、京浜急行本線 ほか
全方位型警報装置の設置	小田急江ノ島線 ほか
非常押ボタンの整備	相模鉄道本線、江ノ島電鉄線

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造の改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化を図るための措置

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

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及び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、踏切事故防止キャンペーンを推進する。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障の発生などの課題に対応するため、災害時の長時間遮断が生じないように、関係者間で連絡体制や優先開放の管理方法の策定に向けた協議を行い、取組を推進する。

交通事故の発生実態と特徴

(令和5年)

神奈川県警察本部交通部交通総務課

1 人身交通事故発生状況

(1) 交通事故発生状況

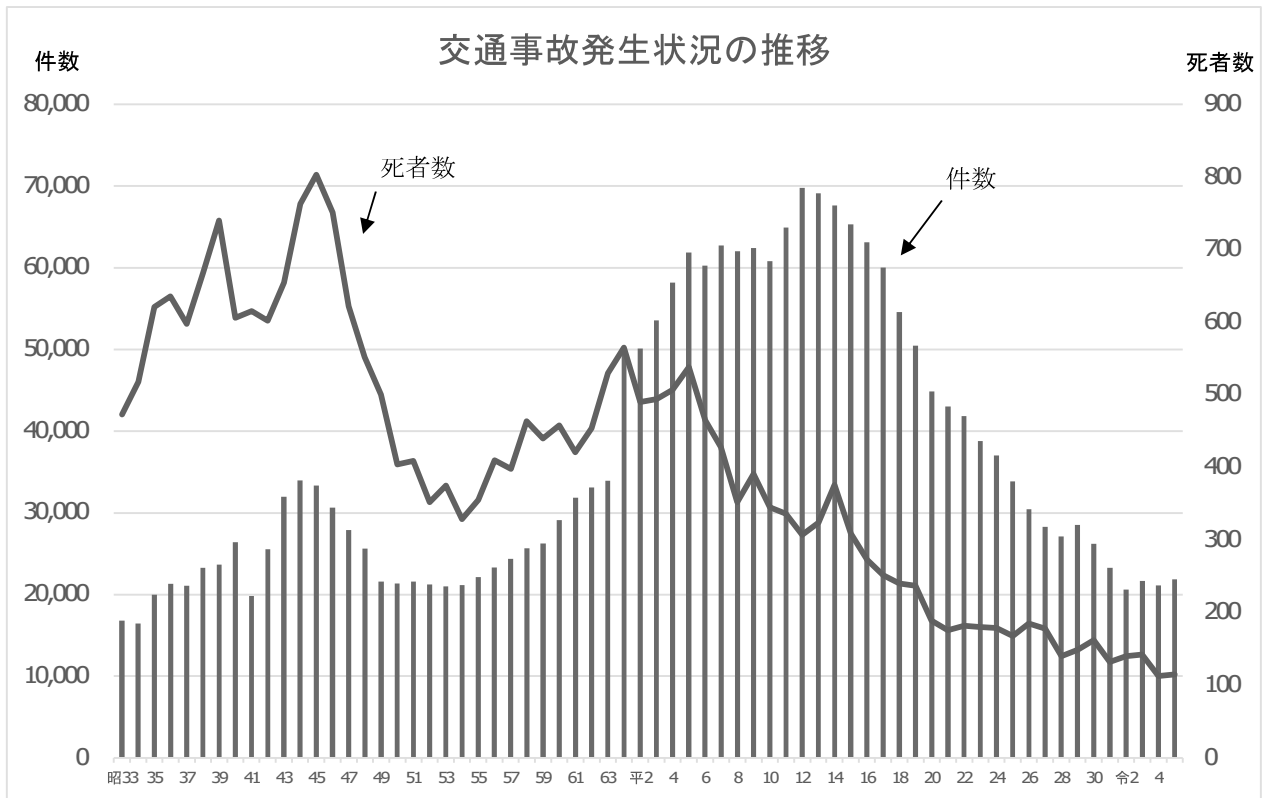
	令和5年	増減数	増減率	指数
発生件数	21,870	+772	+3.7	72
死亡事故	115	+6	+5.5	64
重傷事故	1,271	+168	+15.2	105
軽傷事故	20,484	+598	+3.0	71
死傷者数	25,759	+1,264	+5.2	71
死者数	115	+2	+1.8	62
負傷者数	25,644	+1,262	+5.2	71
重傷者数	1,312	+160	+13.9	105
軽傷者数	24,332	+1,102	+4.7	70

備考 指数は、平成26年を100としたものである。

※ 「死者数」は、交通事故発生から24時間以内に死亡した人数をいう。

※ 交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要する場合を「重傷」、30日未満の治療を要する場合を「軽傷」という。

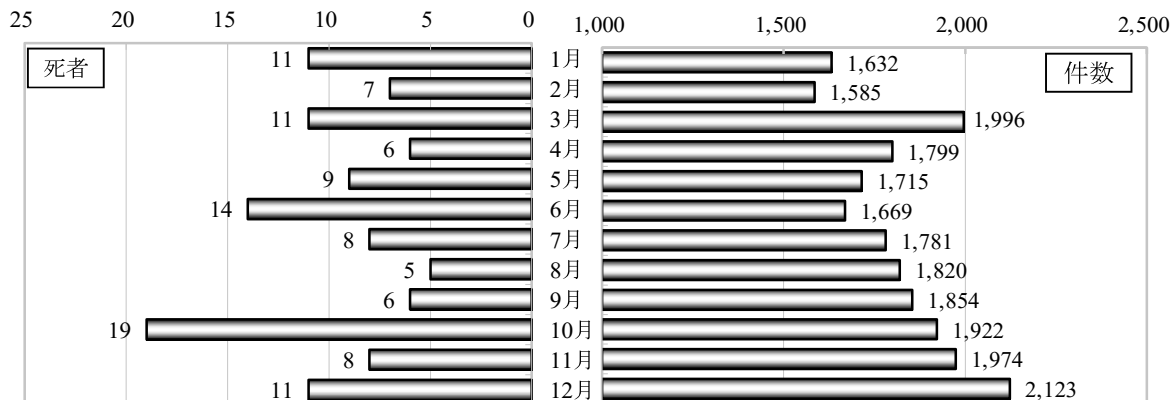
令和5年中の交通事故による死者数は、115人で昭和23年の統計開始以降、過去2番目に少ない数となった。また、発生件数は21,870件、負傷者数は25,644人で、平成以降4番目に少ない数となった。



(2) 交通事故発生状況の月別推移

発生件数は12月が最も多く、死者数は10月が最も多かった。

月別死者数・交通事故件数の状況(令和5年中)



○ 交通事故の月別発生状況

	件数				死者数				負傷者数			
	1日平均	増減数	増減率		1日平均	増減数	増減率		1日平均	増減数	増減率	
1月	1,632	53	+55	+3.5	11	0.4	-2	-15.4	1,921	62	+120	+6.7
2月	1,585	57	+117	+8.0	7	0.3	-1	-12.5	1,862	67	+203	+12.2
3月	1,996	64	+201	+11.2	11	0.4	+4	+57.1	2,374	77	+325	+15.9
4月	1,799	60	+13	+0.7	6	0.2	+2	+50.0	2,114	70	+39	+1.9
5月	1,715	55	+9	+0.5	9	0.3	-4	-30.8	2,045	66	+13	+0.6
6月	1,669	56	-156	-8.5	14	0.5	+1	+7.7	1,904	63	-157	-7.6
上半期計	10,396	57	+239	+2.4	58	0.3	±0	±0.0	12,220	68	+543	+4.7
7月	1,781	57	+24	+1.4	8	0.3	+2	+33.3	2,077	67	+18	+0.9
8月	1,820	59	+202	+12.5	5	0.2	-1	-16.7	2,242	72	+325	+17.0
9月	1,854	62	+111	+6.4	6	0.2	±0	±0.0	2,149	72	+142	+7.1
10月	1,922	62	-7	-0.4	19	0.6	+10	+111.1	2,217	72	+7	+0.3
11月	1,974	66	+123	+6.6	8	0.3	-8	-50.0	2,278	76	+150	+7.0
12月	2,123	68	+80	+3.9	11	0.4	-1	-8.3	2,461	79	+77	+3.2
下半期計	11,474	62	+533	+4.9	57	0.3	+2	+3.6	13,424	73	+719	+5.7
合計	21,870	60	+772	+3.7	115	0.3	+2	+1.8	25,644	70	+1,262	+5.2

○ 交通事故の月別死者数

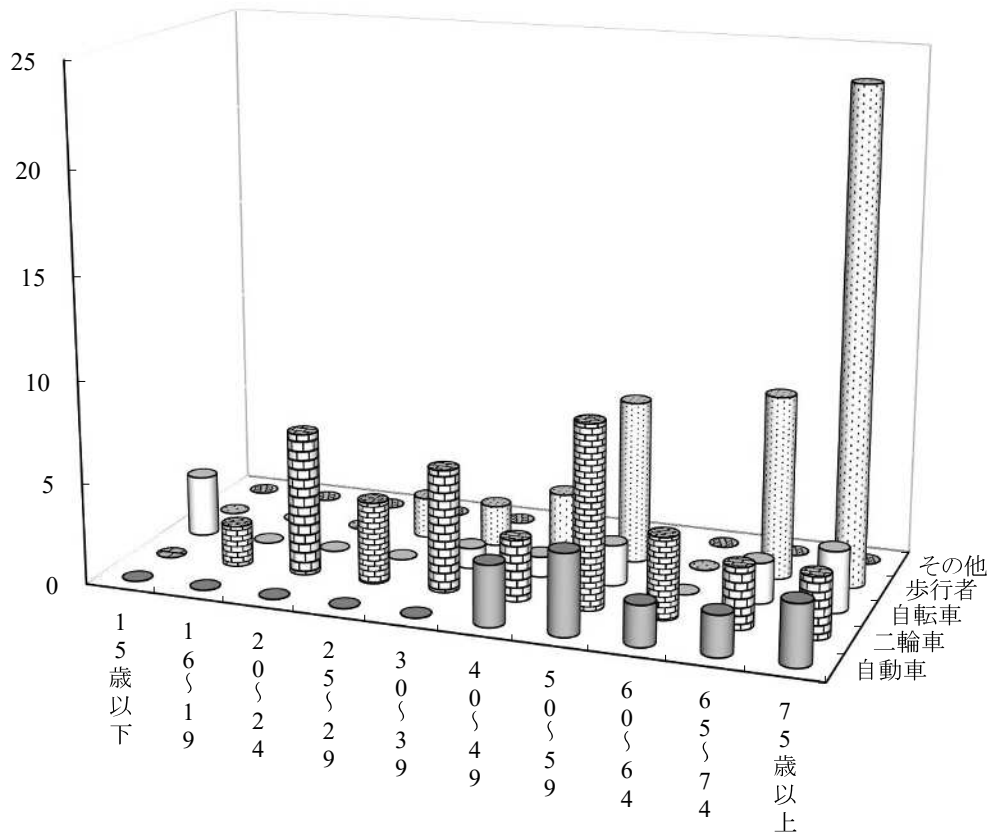
		1月	2月	3月	4月	5月	6月	上半期計	7月	8月	9月	10月	11月	12月	下半期計	年間合計
昭和	45年	72	43	74	59	68	65	381	72	67	70	66	72	75	422	803
平成	8年	31	26	33	28	25	31	174	29	30	23	28	41	27	178	352
	9年	37	33	43	32	27	29	201	33	31	35	24	39	28	190	391
	10年	27	29	31	31	22	29	169	31	26	18	29	44	28	176	345
	11年	20	21	39	24	32	19	155	31	26	28	27	32	37	181	336
	12年	30	20	25	33	21	26	155	31	22	18	21	24	36	152	307
	13年	17	26	34	15	21	23	136	33	27	22	34	37	35	188	324
	14年	30	35	26	34	32	33	190	23	25	40	37	30	31	186	376
	15年	35	24	23	18	23	15	138	22	38	23	27	31	30	171	309
	16年	36	20	22	28	24	26	156	17	23	18	15	27	17	117	273
	17年	25	19	13	15	27	16	115	27	19	26	16	23	26	137	252
	18年	17	16	32	21	16	10	112	16	16	19	26	31	20	128	240
	19年	26	10	28	19	13	20	116	15	26	14	27	17	22	121	237
	20年	13	15	13	14	8	12	75	19	17	14	18	19	27	114	189
	21年	14	21	7	19	9	9	79	12	12	14	21	17	21	97	176
	22年	20	16	12	15	11	11	85	16	15	10	12	19	25	97	182
	23年	15	6	11	17	17	13	79	13	19	8	20	17	24	101	180
	24年	12	9	16	10	11	15	73	11	18	19	16	20	22	106	179
	25年	13	11	17	8	12	11	72	15	11	14	18	19	19	96	168
	26年	18	10	11	25	11	19	94	9	17	16	19	10	20	91	185
	27年	14	14	13	13	16	11	81	17	15	10	17	13	25	97	178
	28年	14	4	11	7	8	12	56	13	12	11	14	10	24	84	140
	29年	9	14	10	10	7	17	67	9	10	10	17	19	17	82	149
	30年	18	10	9	8	10	16	71	10	18	12	16	17	18	91	162
令和	元年	13	5	12	11	17	9	67	11	13	5	16	12	8	65	132
	2年	19	14	17	4	7	10	71	14	5	13	10	12	15	69	140
	3年	11	7	11	9	7	7	52	18	9	17	16	14	16	90	142
	4年	13	8	7	4	13	13	58	6	6	6	9	16	12	55	113
	5年	11	7	11	6	9	14	58	8	5	6	19	8	11	57	115
	増減数	-2	-1	+4	+2	-4	+1	±0	+2	-1	±0	+10	-8	-1	+2	+2
	増減率	-15.4	-12.5	+57.1	+50.0	-30.8	+7.7	±0.0	+33.3	-16.7	±0.0	+111.1	-50.0	-8.3	+3.6	+1.8

備考 ■は、各月の最少死者数である。

(3) 年齢層別状態別の状況と特徴

ア 死者(令和5年中)

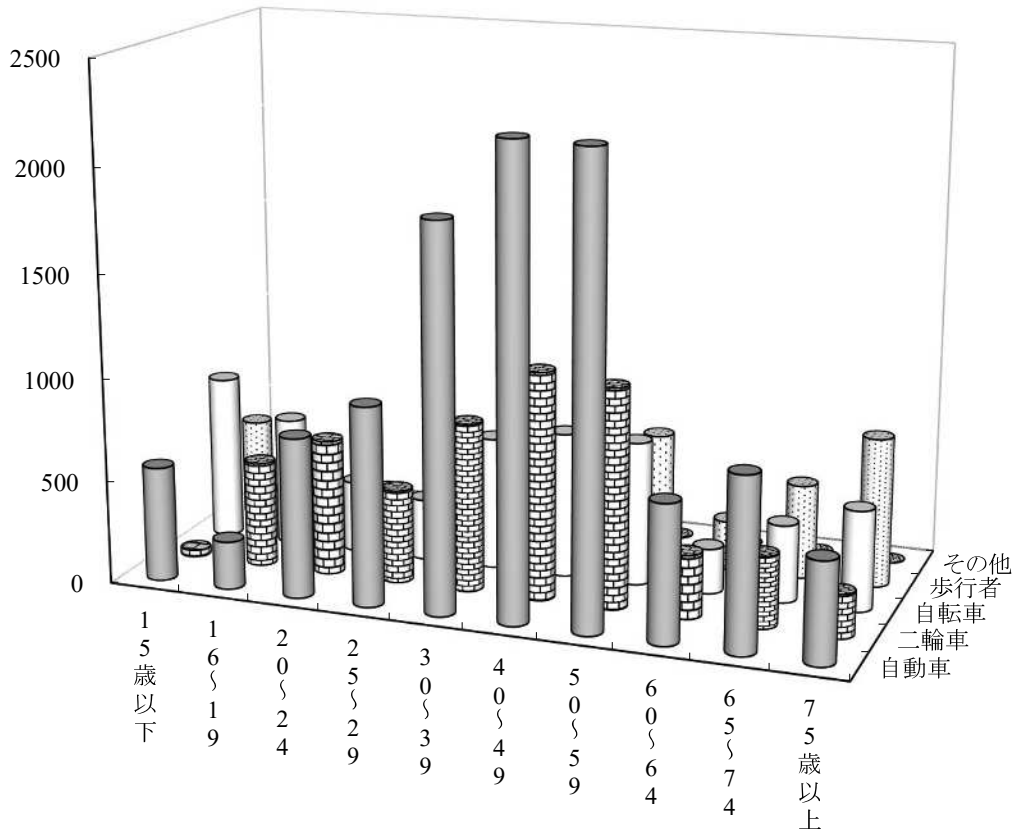
◎ 75歳以上の歩行中が最も多かった。



状態別		年齢層別											合計	構成率(%)	全構成率の率(%)	
		15歳以下	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65歳以上	65～74歳	75歳以上				
自動車	運転中	0	0	0	0	0	3	3	2	4	2	2	12	10.4	—	
	増減数	±0	±0	-1	-2	-1	-2	±0	-1	+3	+1	+2	-4	—	—	
	同乗中	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	2	1.7	—	
	増減数	±0	-2	-1	±0	±0	±0	+1	±0	+1	±0	+1	-1	—	—	
	小計	0	0	0	0	0	3	4	2	5	2	3	14	12.2	31.3	
	増減数	±0	-2	-2	-2	-1	-2	+1	-1	+4	+1	+3	-5	—	—	
二輪車	自二	運転中	0	1	6	4	5	2	8	3	3	1	2	32	27.8	—
		増減数	±0	-2	+5	+1	+4	-4	+3	+2	+3	+1	+2	+12	—	—
		同乗中	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.9	—
		増減数	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	—	—
		小計	0	2	6	4	5	2	8	3	3	1	2	33	28.7	14.6
		増減数	±0	-2	+5	+1	+4	-4	+3	+2	+3	+1	+2	+12	—	—
	原付	運転中	0	0	1	0	1	1	1	1	3	2	1	8	7.0	—
		増減数	±0	-1	+1	±0	+1	±0	±0	+1	±0	+1	-1	+2	—	—
		同乗中	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	—
		増減数	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	—	—
		小計	0	0	1	0	1	1	1	1	3	2	1	8	7.0	4.4
		増減数	±0	-1	+1	±0	+1	±0	±0	+1	±0	+1	-1	+2	—	—
	小計	運転中	0	1	7	4	6	3	9	4	6	3	3	40	34.8	—
		増減数	±0	-3	+6	+1	+5	-4	+3	+3	+3	+2	+1	+14	—	—
		同乗中	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.9	—
		増減数	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	—	—
		小計	0	2	7	4	6	3	9	4	6	3	3	41	35.7	19.0
		増減数	±0	-3	+6	+1	+5	-4	+3	+3	+3	+2	+1	+14	—	—
自転車乗用中		3	0	0	0	1	1	2	0	5	2	3	12	10.4	12.9	
増減数		+2	-1	±0	±0	±0	+1	+1	±0	-2	±0	-2	+1	—	—	
歩行中		0	0	0	2	2	3	8	0	33	9	24	48	41.7	36.3	
増減数		-2	±0	-3	+1	-1	-1	+2	-4	±0	-1	+1	-8	—	—	
その他		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0	0.5	
増減数		±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	—	—	
合計		3	2	7	6	9	10	23	6	49	16	33	115	100.0	100.0	
増減数		±0	-6	+1	±0	+3	-6	+7	-2	+5	+2	+3	+2	—	—	
構成率(%)		2.6	1.7	6.1	5.2	7.8	8.7	20.0	5.2	42.6	13.9	28.7	100.0	—	—	
全国の構成率(%)		1.5	2.5	5.2	2.8	4.8	8.9	12.4	7.1	54.7	17.0	37.9	100.0	—	—	

イ 負傷者(令和5年中)

◎ 40歳代の自動車乗車中が最も多かった。



状態別		年齢層別										合 計	構 成 率 (%)	全 国 成 率 (%)		
		15歳以下	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30～39歳	40～49歳	50～59歳	60～64歳	65歳以上	65～74歳				75歳以上	
自動車	運転中	0	62	482	689	1,377	1,784	1,803	508	854	604	250	7,559	29.5	—	
	増減数	±0	+19	+29	+108	+73	+17	+77	+77	+48	+34	+14	+448	—	—	
	同乗中	557	171	294	275	478	456	427	160	475	235	240	3,293	12.8	—	
	増減数	+137	+27	-6	+22	+56	+28	+37	+33	+21	-18	+39	+355	—	—	
小 計		557	233	776	964	1,855	2,240	2,230	668	1,329	839	490	10,852	42.3	—	
		増減数	+137	+46	+23	+130	+129	+45	+114	+110	+69	+16	+803	—	—	
二 輪 車	自二	運転中	5	267	364	281	558	735	706	187	200	146	54	3,303	12.9	—
		増減数	+3	+8	-70	-10	+1	+2	+11	+44	+14	+10	+4	+3	—	—
		同乗中	22	50	20	17	10	12	12	1	4	3	1	148	0.6	—
		増減数	+10	+11	+3	+7	+5	+4	+3	-1	+1	±0	+1	+43	—	—
	小 計		27	317	384	298	568	747	718	188	204	149	55	3,451	13.5	—
			増減数	+13	+19	-67	-3	+6	+14	+43	+15	+10	+5	+46	—	—
	原付	運転中	4	191	275	156	250	354	345	120	354	198	156	2,049	8.0	—
		増減数	-2	-15	+15	+23	+13	+56	+26	+26	+23	-3	+26	+165	—	—
		同乗中	1	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0.0	—
		増減数	-1	-2	+1	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	±0	-2	—	—
	小 計		5	195	276	156	250	354	345	120	354	198	156	2,055	8.0	—
			増減数	-3	-17	+16	+23	+13	+56	+26	+26	+23	-3	+163	—	—
車	小計	運転中	9	458	639	437	808	1,089	1,051	307	554	344	210	5,352	20.9	—
		増減数	+1	-7	-55	+13	+14	+58	+37	+70	+37	+7	+30	+168	—	—
		同乗中	23	54	21	17	10	12	12	1	4	3	1	154	0.6	—
		増減数	+9	+9	+4	+7	+5	+4	+3	-1	+1	±0	+1	+41	—	—
小 計		32	512	660	454	818	1,101	1,063	308	558	347	211	5,506	21.5	—	
		増減数	+10	+2	-51	+20	+19	+62	+40	+69	+38	+7	+31	+209	—	
自転車乗車中		797	624	346	298	642	704	698	219	864	376	488	5,192	20.2	—	
		増減数	+22	+53	-2	+19	-27	-48	+1	-11	-10	-45	+35	-3	—	
歩 行 中		478	88	200	246	487	518	629	239	1,184	458	726	4,069	15.9	—	
		増減数	+22	+11	-15	+52	+70	+16	+50	+18	+31	+1	+30	+255	—	
そ の 他		2	2	3	2	3	6	2	2	3	3	0	25	0.1	—	
		増減数	-4	±0	-1	+2	-1	+5	-1	+1	-3	±0	-3	-2	—	
合 計		1,866	1,459	1,985	1,964	3,805	4,569	4,622	1,436	3,938	2,023	1,915	25,644	100.0	—	
		増減数	+187	+112	-46	+223	+190	+80	+204	+187	+125	+146	+1,262	—	—	
構 成 率 (%)		7.3	5.7	7.7	7.7	14.8	17.8	18.0	5.6	15.4	7.9	7.5	100.0	—	—	
全 国 の 構 成 率 (%)		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

(4) 市区町村別発生状況

ア 発生状況

	件数		死者数		重傷者数		軽傷者数		負傷者数	
		増減数		増減数		増減数		増減数		増減数
中区	475	+91	4	+3	14	-3	554	+139	568	+136
西区	261	+6	2	-1	10	-2	284	+11	294	+9
神奈川区	329	-34	2	-1	37	+2	346	-19	383	-17
鶴見区	626	-43	4	±0	26	+10	686	-43	712	-33
保土ヶ谷区	345	-109	4	+4	15	+6	383	-134	398	-128
緑区	446	+75	2	-3	21	+7	479	+77	500	+84
港北区	657	+145	0	-2	27	-12	741	+221	768	+209
旭区	482	-46	1	-1	30	+3	499	-68	529	-65
瀬谷区	307	-67	4	+2	10	±0	351	-51	361	-51
青葉区	600	+57	0	-1	36	+15	671	+67	707	+82
都筑区	421	-17	2	-2	29	-1	465	-14	494	-15
磯子区	290	-21	6	+5	13	+3	331	-13	344	-10
金沢区	537	+31	4	+2	35	+9	591	+43	626	+52
南区	391	+63	1	-1	20	+4	403	+58	423	+62
港南区	499	+22	2	±0	14	+4	593	+18	607	+22
戸塚区	540	+26	2	-2	29	+16	595	+37	624	+53
栄区	171	-22	0	±0	9	+2	202	-29	211	-27
泉区	326	+54	0	±0	18	+2	342	+61	360	+63
川崎区	559	-14	9	+6	22	+1	615	+11	637	+12
幸区	261	-18	5	+1	29	+6	256	-25	285	-19
中原区	333	+59	2	+1	17	+3	344	+47	361	+50
高津区	453	+46	2	±0	32	+13	482	+36	514	+49
多摩区	419	+46	1	-2	24	+6	460	+49	484	+55
宮前区	378	+22	1	-3	20	+8	418	+28	438	+36
麻生区	350	+20	2	+1	39	+23	346	-10	385	+13
緑区(相)	480	-22	1	-2	38	+10	515	-24	553	-14
中央区	721	+45	5	+1	29	-5	807	+108	836	+103
南区(相)	791	-22	1	-2	43	+4	882	-6	925	-2
横須賀市	1,130	+77	4	±0	65	+12	1,264	+96	1,329	+108
三浦市	135	+16	2	+1	6	+1	161	+29	167	+30
葉山町	110	+2	0	±0	2	-3	124	+8	126	+5
逗子市	145	-11	0	±0	11	+6	165	+1	176	+7
鎌倉市	483	+66	0	-1	29	+4	533	+71	562	+75
藤沢市	1,155	+58	5	-1	57	+1	1,279	+66	1,336	+67
茅ヶ崎市	467	+78	1	+1	20	+2	512	+96	532	+98
寒川町	157	+8	0	-2	8	+3	173	+4	181	+7
平塚市	813	-70	1	-3	44	+9	901	-71	945	-62
大磯町	78	+19	1	±0	8	+7	87	+23	95	+30
二宮町	69	+17	0	-1	3	+1	82	+19	85	+20
小田原市	533	-34	6	+2	41	-2	559	-60	600	-62
箱根町	77	-26	0	-1	11	-3	113	-14	124	-17
真鶴町	14	-4	0	±0	0	-3	17	-3	17	-6
湯河原町	72	+22	1	+1	13	+7	79	+23	92	+30
南足柄市	82	+24	0	±0	8	+4	84	+27	92	+31
中井町	29	+10	0	±0	3	+2	31	+11	34	+13
大井町	71	-8	1	+1	5	-1	78	-12	83	-13
松田町	35	+15	1	+1	1	-3	49	+23	50	+20
山北町	40	+13	0	±0	1	-4	54	+19	55	+15
開成町	46	+17	0	±0	3	+2	47	+17	50	+19
秦野市	265	-46	2	+1	12	-13	291	-54	303	-67
伊勢原市	228	+11	1	+1	18	+8	260	+12	278	+20
厚木市	620	+3	2	-4	64	+14	649	-10	713	+4
愛川町	96	-11	1	±0	13	±0	96	-16	109	-16
清川村	11	+2	1	+1	1	-1	11	+4	12	+3
大和市	661	-8	3	+2	85	-7	658	-12	743	-19
綾瀬市	278	+33	3	+3	35	-6	286	+29	321	+23
座間市	399	+19	3	+3	14	-11	430	+26	444	+15
海老名市	448	+16	0	±0	25	+7	491	+1	516	+8
高速道路等	675	+91	7	-6	20	-7	1,127	+174	1,147	+167
県内合計	21,870	+772	115	+2	1,312	+160	24,332	+1,102	25,644	+1,262

イ 関係事故等件数

	高齢者	子供	高校生	二輪車	歩行者	自転車	速度超過	飲酒
中区	169	26	6	123	108	99	8	4
西区	101	8	6	68	49	43	8	3
神奈川区	112	22	8	102	68	73	9	2
鶴見区	202	56	19	185	129	215	14	4
保土ヶ谷区	118	22	6	141	70	52	5	3
緑区	143	38	16	138	81	117	10	0
港北区	188	50	15	199	137	173	11	3
旭区	170	32	31	175	125	84	17	2
瀬谷区	90	20	19	100	46	86	6	2
青葉区	201	42	25	161	164	120	12	2
都筑区	134	36	15	88	91	117	12	2
磯子区	92	24	10	90	63	57	8	1
金沢区	185	47	23	181	91	167	15	3
南区	146	20	9	149	80	84	7	2
港南区	178	40	18	144	92	105	21	3
戸塚区	172	25	19	193	99	70	13	3
栄区	61	11	7	55	33	28	1	0
泉区	110	22	6	110	68	68	10	0
川崎区	171	32	21	107	101	226	10	1
幸区	83	16	7	72	40	93	10	2
中原区	109	31	7	94	81	140	11	1
高津区	139	32	17	136	75	152	11	1
多摩区	136	31	17	144	88	141	13	0
宮前区	106	32	17	112	85	87	6	1
麻生区	117	31	16	104	76	102	5	2
緑区(相)	183	33	35	126	71	127	14	3
中央区	238	69	50	158	113	235	11	6
南区(相)	273	52	35	155	119	264	17	0
横須賀市	486	73	79	407	230	170	38	4
三浦市	59	4	15	56	17	15	10	1
葉山町	42	7	8	33	15	29	4	1
逗子市	62	16	6	48	38	32	1	1
鎌倉市	169	50	18	173	104	110	14	1
藤沢市	384	110	55	323	232	337	24	7
茅ヶ崎市	169	40	25	141	76	169	6	3
寒川町	52	11	17	49	24	47	2	0
平塚市	295	58	59	186	107	269	18	2
大磯町	31	7	7	26	6	16	2	0
二宮町	32	2	7	23	13	8	4	0
小田原市	213	27	33	118	103	118	20	3
箱根町	30	4	2	15	11	2	9	0
真鶴町	7	1	1	4	2	1	0	0
湯河原町	33	7	0	19	20	2	3	0
南足柄市	35	3	3	20	16	17	3	1
中井町	16	0	3	10	5	1	2	1
大井町	27	6	4	20	12	14	1	1
松田町	14	3	3	7	4	3	3	1
山北町	12	1	1	10	3	5	5	0
開成町	19	6	5	9	9	16	2	0
秦野市	109	16	17	70	71	53	12	1
伊勢原市	92	18	11	53	43	51	9	3
厚木市	166	35	52	152	92	135	13	6
愛川町	42	4	11	23	22	21	5	2
清川村	2	0	2	5	0	1	6	1
大和市	212	49	36	165	137	194	13	5
綾瀬市	90	20	18	72	37	53	9	3
座間市	132	34	24	100	72	111	11	1
海老名市	148	31	22	119	80	110	9	1
高速道路等	126	37	16	59	9	1	81	5
県内合計	7,433	1,580	1,040	6,125	4,053	5,436	634	111

備考1 自転車事故は、自転車が1当又は2当となった事故の件数である。ただし、自転車相互は1件とした。

2 速度超過事故及び飲酒事故は、原付以上運転者(第1当事者)の件数である。

交通安全対策基本法（抄）等

交通安全対策基本法

〔 昭和45年6月1日
法律第110号 〕

改正 昭和46年6月2日法律第98号
同 50年7月10日同 第58号
同 58年12月2日同 第80号
平成11年7月16日同 第102号
同 11年12月22日同 第160号
同 18年5月17日同 第38号
同 23年8月30日同 第105号
同 25年6月14日同 第44号
同 27年9月11日同 第66号
令和3年5月19日同 第36号

交通安全対策基本法をここに公布する。

交通安全対策基本法

目次

- 第1章 総則（第1条—第13条）
- 第2章 交通安全対策会議等（第14条—第21条）
- 第3章 交通安全計画（第22条—第28条）
- 第4章 交通の安全に関する基本的施策
 - 第1節 国の施策（第29条—第37条）
 - 第2節 地方公共団体の施策（第38条）
- 第5章 雑則（第39条）
- 附則
- 第1章 総則

（目的）

第1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、船舶及び航空機の利用者、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、もつ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4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5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。

(住民の責務)

第10条 住民は、国及び地方公共団体が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。

(都道府県交通安全対策会議の設置及び所掌事務)

第16条 都道府県に、都道府県交通安全対策会議を置く。

2 都道府県交通安全対策会議は、次の各号に掲げる事務をつかさどる。

- (1) 都道府県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、都道府県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。
- (3) 都道府県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実施に関し、都道府県並びに関係指定地方行政機関及び関係市町村相互間の連絡調整を図ること。

<関連法令>

1 項「都道府県交通安全対策会議」＝自治法138の4③・202の3、2項1号「都道府県交通安全計画」＝本法25、同項2号「陸上交通」＝本法2V

(都道府県交通安全対策会議の組織等)

第17条 都道府県交通安全対策会議は、会長及び委員をもつて組織する。

2 会長は、都道府県知事をもつて充てる。

3 委員は、次に掲げる者をもつて充てる。

- (1) 都道府県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又はその指名する職員
- (2) 都道府県教育委員会の教育長
- (3) 警視総監又は道府県警察本部長
- (4) 都道府県知事が都道府県の部内の職員のうちから指名する者
- (5) 地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の19第1項の指定都市を包括する都道府県にあつては、指定都市の長又はその指名する職員
- (6) 都道府県の区域内の市町村の市町村長及び消防機関の長のうちから都道府県知事が任命する者
- (7) その他都道府県知事が必要と認めて任命する者

4 都道府県交通安全対策会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

5 前各項に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める基準に従い、都道府県の条例で定める。

<関連法令>

3 項1号「指定地方行政機関」＝本法2XI、4項・5項＝令5、自治法14

(市町村交通安全対策会議)

第18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。

<関連法令>

1 項「市町村交通安全計画」＝本法26、「市町村交通安全対策会議」＝自治法138の4③・202の3、2項「共同の市町村交通安全対策会議」＝自治法252の7・252の8

(関係行政機関等に対する協力要求)

第19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26条第1項及び第5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。

<関連法令>

「所掌事務」=本法14②・16②・18①③、「その他の執行機関」=自地方138の4①・180の5、「政令で定めるその他の関係者」=令6

(交通安全対策会議相互の関係)

第20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。

2 中央交通安全対策会議は、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、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に対し、必要な勧告をすることができる。

3 都道府県交通安全対策会議は、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、市町村交通安全対策会議に対し、必要な勧告をすることができる。

<関連法令>

「市町村交通安全対策会議の読替え規定」=本法19、「交通安全対策会議と所掌事務」=本法14・16・18

(都道府県交通安全連絡協議会)

第21条 都道府県は、その区域における海上交通又は航空交通の安全に関し、関係地方行政機関との連絡及び協議を行うため必要があると認めるときは、条例で定めるところにより、都道府県交通安全連絡協議会を置くことができる。

2 都道府県交通安全連絡協議会の組織及び運営に関し必要な事項は、都道府県の条例で定める。

<関連法令>

1項「海上交通」=本法2Ⅵ、「航空交通」=本法2Ⅶ、「都道府県交通安全連絡協議会」=自治法138の4③・202の3

(都道府県交通安全計画等)

第25条 都道府県交通安全対策会議は、交通安全基本計画(陸上交通の安全に関する部分に限る。)に基づき、都道府県交通安全計画を作成しなければならない。

2 都道府県交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

(1) 都道府県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

(2) 前号に掲げるもののほか、都道府県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

3 都道府県交通安全対策会議は、毎年度、都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、当該区域の全部又は一部を管轄する指定地方行政機関及び都道府県が講ずべき施策に関する計画(以下「都道府県交通安全実施計画」という。)を作成しなければならない。この場合において、都道府県交通安全実施計画は、交通安全業務計画(陸上交通の安全に関する部分に限る。)に抵触するものであってはならない。

4 都道府県交通安全対策会議は、第1項の規定により都道府県交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告し、並びに都道府県の区域内の市町村の長に通知するとともに、その要旨を公表しなければならない。

- 5 都道府県交通安全対策会議は、第3項の規定により都道府県交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを内閣総理大臣及び指定行政機関の長に報告するとともに、都道府県の区域内の市町村の長に通知しなければならない。
- 6 第4項の規定は都道府県交通安全計画の変更について、前項の規定は都道府県交通安全実施計画の変更について準用する。

<関連法令>

1項「都道府県交通安全対策会議」＝本法16、「交通安全基本計画」＝本法22

(市町村交通安全計画等)

第26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。
 - (1) 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
 - (2) 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1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、市町村交通安全実施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4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2項及び第5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27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。

(地方公共団体の施策)

第38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。

交通安全対策基本法施行令

〔昭和45年6月8日〕
〔政令第175号〕

改正 昭和62年3月30日政令54号

平成17年6月1日政令第203号

交通安全対策基本法施行令をここに公布する。

交通安全対策基本法施行令

内閣は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第15条第6項、第17条第5項及び第19条の規定に基づき、この政令を制定する。

（都道府県交通安全対策会議の組織及び運営の基準）

第5条 交通安全対策基本法（以下「法」という。）第17条第5項の政令で定める基準は、次に掲げるとおりとする。

- (1) 会長は、会務を総理するものとする。
- (2) 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理するものとする。
- (3) 特別委員は、東日本高速道路株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の役員又は職員のうちから、都道府県知事が任命するものとする。
- (4) 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、解任されるものとする。
- (5) 都道府県交通安全対策会議に、幹事を置くものとする。
- (6) 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから、都道府県知事が任命するものとする。
- (7) 幹事は、都道府県交通安全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ものとする。
- (8) 委員、特別委員及び幹事は、非常勤とするものとする。
- (9) 前各号に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が都道府県交通安全対策会議に諮って定めるものとする。

神奈川県交通安全対策会議条例

〔昭和45年10月5日
条例第45号〕

改正 昭和62年3月20日条例第10号
平成17年10月18日条例第97号
平成25年10月22日条例第100号

神奈川県交通安全対策会議条例をここに公布する。

神奈川県交通安全対策会議条例

(趣旨)

第1条 この条例は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第17条第5項の規定に基づき、神奈川県交通安全対策会議の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(会長)

第2条 会長は、会務を総理する。

2 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

(委員)

第3条 県の部内の職員のうちから知事が指名する委員の数は2人以内とし、市町村長及び消防機関の長のうちから知事が任命する委員の数は3人以内とし、知事が必要と認めて任命する委員の数は2人以内とする。

2 市町村長及び消防機関の長のうちから知事が任命する委員並びに知事が必要と認めて任命する委員の任期は、2年とする。ただし、当該委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

3 前項の委員は、再任されることができる。

(特別委員)

第4条 特別委員は、東日本旅客鉄道株式会社、東日本高速道路株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の役員又は職員のうちから知事が任命する。

2 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、解任されるものとする。

(幹事)

第5条 神奈川県交通安全対策会議（以下「会議」という。）に幹事40人以内を置く。

2 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから知事が任命する。

3 幹事は、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。

4 幹事は、非常勤とする。

(会長への委任)

第6条 この条例に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が会議にはかつて定める。

附 則

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（昭和62年3月20日条例第10号）

この条例は、昭和62年4月1日から施行する。

附 則（平成17年10月18日条例第97号）

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（平成25年10月22日条例第100号）

1 この条例は、公布の日から施行する。

2 この条例の施行の日から平成27年3月31日までの間における改正後の第3条第1項の規定の適用については、同項中「3人以内」とあるのは、「4人以内」とする。

神奈川県交通安全対策会議運営要綱

(目的)

第1条 この要綱は、神奈川県交通安全対策会議条例第6条の規定に基づき、神奈川県交通安全対策会議（以下「会議」という。）の運営に関し必要な事項を定める。

(会議)

第2条 会議は会長が招集し議長となる。

2 会議は委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 会長は会議において、必要と認めたときは幹事の出席を求めることができる。

(特別の事項の審議)

第3条 特別の事項の審議は会議で行う。

2 前項において、当該事項に係る特別委員が任命されている場合は、当該特別委員は当該会議に出席するものとする。

(代理出席)

第4条 委員（特別委員を含む）は、やむを得ない事情により会議に出席できないときは代理者を出席

させることができる。

2 前項の代理者は委員とみなす。

(専決処分)

第5条 第2条の規定にかかわらず、緊急を要し会議を招集するいとまがないと認めるとき、その他やむを得ない事情により会議を招集することができないときは、会長は会議が処理すべき事項のうち、軽易なものについて専決処分することができる。

2 会長は前項の規定により専決処分したときは、次の会議にその旨報告するものとする。

(幹事会)

第6条 会議の幹事は幹事会を組織するものとし、幹事会の議長はくらし安全防災局くらし安全部くらし安全交通課長をもつて充てるものとする。

2 幹事会は会長が招集する。

3 幹事会に、特定の機関のみ関連する事項を処理するため、幹事会の決定により部会をおくことができる。

(1) 部会員は幹事会の議長が指名する。

(2) 部会は幹事会の議長が招集する。

(3) 部会の議長は幹事会の議長をもつて充てる。

(事務局)

第7条 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に事務局をおき、会議の庶務を処理する。

2 事務局に書記若干名をおく。

(その他)

第8条 その他必要な事項は、そのつど会議にはかつて決定する。

附 則

この要綱は、昭和45年12月24日から施行する。

附 則

この要綱は、昭和52年5月16日から施行する。

附 則

この要綱は、平成11年6月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成17年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成22年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成25年4月1日から施行する。

附 則

この要綱は、平成30年4月1日から施行する。

神奈川県交通安全対策会議名簿

会長 神奈川県知事

(令和6年4月1日)

	機 関	委 員	幹 事
1	関東管区警察局	総務監察部長兼広域調整部長	広域調整第二課長
	関東総合通信局	局長	総務課長
	神奈川労働局	局長	安全課長
	関東経済産業局	総務企画部長	総務課長
	関東地方整備局	局長	横浜国道事務所長
			相武国道事務所長
			川崎国道事務所長
	関東運輸局	局長	安全防災・危機管理課長
鉄道部次長			
神奈川運輸支局長			
横浜地方气象台	台長	防災管理官	
2	神奈川県教育委員会	教育長	保健体育課長
			学校支援課長
3	神奈川県警察本部	本部長	交通総務課長
			交通規制課長
			交通指導課長
			交通捜査課長
			駐車対策課長
			運転免許課長
			運転教育課長
4	神奈川県	副知事	
			くらし安全防災局長
			くらし安全交通課長
			脱炭素戦略本部室脱炭素ライフスタイル担当課長
			私学振興課長
			高齢福祉課長
			障害福祉課長
			医療整備・人材課長
			交通政策課長
			都市整備課長
			道路管理課長
			道路整備課長
5	横浜市	横浜市長	道路政策推進課担当課長
	川崎市	川崎市長	地域安全推進課長
	相模原市	相模原市長	交通・地域安全課長
6	市町村	座間市長	生活安全課長
	市町村	清川村長	総務課防災担当課長
	消防機関	川崎市消防局長	警防課長
7	(公財)神奈川県交通安全協会	会長	交通安全活動推進部安全推進課長
	神奈川県交通安全母の会連合会	会長	副会長