

凡例：

第11次神奈川県交通安全計画からの変更箇所（主なもの）

神奈川県独自の記述（主なもの）

# 第 12 次 神奈川県交通安全計画 (素案)

(令和8年度～令和12年度)

神奈川県交通安全対策会議



## まえがき

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

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

これに基づき、昭和46年度以降、11次・55年にわたる交通安全基本計画が作成され、本県でも第1次から第11次の神奈川県交通安全計画を作成し、国、県、市町村、関係民間団体等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、県内の交通事故の状況は、昭和45年に803人が交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、統計が残る昭和23年以降最も少ない結果となった令和6年の死者数は109人、全国の都道府県でワーストとなった令和7年でも139人と、6分の1近くまで減少するに至った。

これは、国、県、市町村、関係民間団体のみならず県民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、令和6年と令和7年で特に大きな交通環境の変化が無い中、県内の交通事故死者数が30人増加してしまった現実を踏まえれば、交通事故情勢は依然として予断を許さない状況にあり、県、市町村も含めた県民一人ひとりが日常的に交通安全の意識を持ち続けることの大切さが再認識される。高齢運転者による事故、子どもが犠牲となる痛ましい事故は近年においても後を絶たず、特に、次代を担う子どものかげがえのない命を交通事故から守っていくことも重要である。また、鉄道の分野においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、ひとたび鉄道事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、県、市町村、関係民間団体だけでなく、県民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない安全で安心して暮らせる社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を県民の理解と協力の下に推進していかなければならない。

この第12次神奈川県交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第25条第1項の規定に基づき、令和8年度から令和12年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

## 目 次

計画の基本的考え方	1
第1章 道路交通の安全	3
第1節 道路交通の安全についての目標	3
I 道路交通事故の推移と現状	3
1 交通事故の推移	3
2 交通事故の現状（令和7年中）	3
(1) 二輪車の交通事故	3
(2) 高齢者の交通事故	4
(3) 自転車の交通事故	4
(4) 飲酒運転による交通事故	4
II 交通安全計画における目標	4
第2節 道路交通の安全についての対策	4
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	4
1 重視すべき視点	5
(1) 二輪車の安全確保	5
(2) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策	5
(3) 歩行者の安全確保のための意識変容	6
(4) 子どもの安全確保のための環境整備	6
(5) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備	6
(6) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進	7
(7) 生活道路における歩行者等の安全確保	7
(8) 外国人の交通安全対策の推進	8
(9) 先進技術の活用促進	8
(10) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	9
(11) 地域が一体となった交通安全対策の推進	9
II 道路交通安全の施策	9
1 道路交通環境の整備	9
(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	10
(2) 高規格幹線道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	12
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	12
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	15
(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実	17
(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	17
(7) 無電柱化の推進	17
(8) 効果的な交通規制の推進	17
(9) 自転車利用環境の総合的整備	19
(10) I T S の活用	18
(11) 交通需要マネジメントの推進	19
(12) 災害に備えた道路交通環境の整備	20
(13) 総合的な駐車対策の推進	21
(14) 道路交通情報の充実	22

(15)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	23
2	交通安全思想の普及徹底	24
(1)	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	25
(2)	効果的な交通安全教育の推進	30
(3)	交通安全に関する普及啓発活動の推進	30
(4)	交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	37
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	38
3	安全運転の確保	38
(1)	運転者教育等の充実	38
(2)	運転免許制度の効果的運用	41
(3)	自動運転等の安全の確保と支援	41
(4)	安全運転管理の推進	41
(5)	事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の推進	42
(6)	交通労働災害の防止等	44
(7)	道路交通に関連する情報の充実	44
(8)	エコドライブ等の推進	45
4	車両の安全性の確保	45
(1)	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	46
(2)	自動運転車の安全対策・活用の推進	47
(3)	自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進情報の提供等	47
(4)	自動車の検査及び点検整備の充実	48
(5)	自転車の安全性の確保	49
5	道路交通秩序の維持	49
(1)	交通の指導取締りの強化等	49
(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	52
(3)	暴走族等対策の推進	52
6	救助・救急活動の充実	53
(1)	救助・救急体制の整備	53
(2)	救急医療体制の整備	55
(3)	救急関係機関の協力関係の確保等	55
7	被害者支援の充実と推進	56
(1)	自動車損害賠償保障制度の充実等	56
(2)	損害賠償の請求についての援助等	56
(3)	交通事故被害者等支援の充実強化	57
8	研究開発及び調査研究の充実	58
(1)	道路交通の安全に関する研究開発の推進	58
(2)	道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	59
第2章	鉄道交通の安全	61
第1節	鉄道事故の現状と交通安全対策の今後の方向	61
I	鉄道事故の推移と現状	61
1	鉄道事故の推移	61
2	鉄道事故の現状	61
第2節	鉄道交通の安全についての対策	62

I	今後の鉄道交通安全対策を考える視点	62
II	鉄道交通安全の施策	62
1	鉄道交通環境の整備	62
(1)	鉄道施設等の安全性の向上	62
(2)	運転保安設備等の整備	63
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	63
3	鉄道の安全な運行の確保	63
(1)	保安監査の実施	63
(2)	運転士等の資質の保持	63
(3)	安全上のトラブル情報の共有・活用	63
(4)	気象情報等の充実	64
(5)	大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	64
(6)	運輸安全マネジメント評価の実施	64
(7)	計画運休への取組	64
4	救助・救急活動の充実	64
第3章	踏切道における交通の安全	65
第1節	踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向	65
I	踏切事故の推移と現状	65
1	踏切事故の推移	65
2	踏切事故の現状	65
第2節	踏切道における交通安全の対策	65
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	65
II	踏切道の交通安全の施策	66
1	踏切道の立体交差化、構造改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進	66
2	踏切道の統廃合の促進	66
3	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	66
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	67

## 計画の基本的考え方

交通事故死者数は着実に減少してきているが、一方、依然として毎日のように新たに交通事故被害者等となる方がいる。

また、近年においては、高齢運転者が当事者となる交通事故が後を絶たず、次世代を担う子どものかけがえのない命を守るとともに、今後も続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処するため、時代のニーズに応える交通安全の取組がより一層求められている。

### 【交通事故のない社会を目指して】

真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、県民が安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要である。

しかしながら、今なお、交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始めとした交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことを今一度認識すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一歩を踏み出さなければならない。

### 【人優先の交通安全思想】

全ての交通について、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

### 【少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢の歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止が喫緊の課題である。一方、事業用自動車においては、少子高齢化の進展に伴う人手不足のため、運転者の担い手が減少し、移動手段が減少していく課題に向き合う必要がある。子どもから高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、全ての交通の関係者の連携によって、構築することを引き続き目指していく。

本計画においては、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者を思いやり、「人優先」の交通安全思想を基本として、期間内に達成すべき数値目標を設定し、可能な限り、その実現を図るため、交通社会を構成する「人間」、車両等の「交通機関」、道路等の「交通環境」という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を策定し、県民の理解と協力を得て推進する。

また、施策の推進にあたっては、本格的な人口減少と超高齢社会の到来、国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

さらに、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、交通の関係者の連携によって、構築することを目指す。

「人間」に係る安全対策としては、安全な運転を確保するため、知識・技能の向上、交通指導取締りの強化等を図り、かつ歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識高揚のための啓発や、各年代における交通マナーや交通安全に関する教育などにより、交通安全思想の普

及徹底に努める。

「交通機関」に係る安全対策としては、ヒューマンエラーを事故に結びつけないための車両構造、設備・装置等技術的な安全性の向上、検査体制の充実等を図る。

「交通環境」に係る安全対策としては、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図る。また、交通環境の整備にあたっては、人優先の考えのもと、人の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図ることに努め、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を推進する。特に、通学路、生活道路等において、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

本県は、首都圏の中枢に位置していることから、社会経済活動が活発で、通過交通を含めた膨大な交通量による事故発生の高い危険性を常時内包しているため、交通事故の状況、特性を常に把握し、対策を講じる必要がある。

本県における交通事故の具体的な特徴としては、①二輪車乗車中の死者の割合が全国に比較して高い、②高齢者事故、特に歩行中の事故が多く発生し、全死者に占める高齢者の割合も高い、③自転車事故件数は横ばいであり、依然として高い割合で推移している、こと等があげられる。特に二輪車乗車中の事故に関しては、周辺都県の中でも二輪車の保有台数が多いことや、通勤時の移動に利用されていることなどがあげられる。

こうした特徴を踏まえた対策をハード・ソフトの両面から重点的に実施するとともに、その効果等を検証していく必要がある。

また、計画期間中において注視すべき事項としては、人手不足への対応、増加する外国人運転者等への対応、先進技術導入への対応、高まる安全への要請などに対応していく必要がある。

交通安全対策を効果的に推進していくため、行政機関や交通安全関係団体、民間企業等が緊密な連携を図り、県民参加の仕組みづくり等により県民との協働による交通安全推進体制を構築し、様々な交通安全活動を一体的、積極的に推進していく。