資料2

# 国・地方公共団体の交通安全計画の概要

| | 五か年計画 | 単年度計画 |
|---|---|---|
| 国 | **交通安全基本計画**<br>**（法第22条関係）**<br>・中央交通安全対策会議が作成<br>・交通（陸上交通、海上交通、航空交通）の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱 | **交通安全業務計画**<br>**（法第24条関係）**<br>・指定行政機関の長が、交通安全基本計画に基づき、毎年度、作成<br>・当該年度において講ずべき施策及び都道府県が講ずべき施策に関する計画の作成基準となるべき事項を定める |
| 都道府県 | **都道府県交通安全計画**<br>**（法第25条第１・２項関係）**<br>・交通安全基本計画に基づき、都道府県交通安全対策会議が作成<br>・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 | **都道府県交通安全実施計画**<br>**（法第25条第３項関係）**<br>・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（毎年度作成）<br>・交通安全業務計画に抵触するものであってはならない。 |
| 市町村 | **市町村交通安全計画**<br>**（法第26条第１・３項関係）**<br>・都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全対策会議が作成（努力義務）<br>・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 | **市町村交通安全実施計画**<br>**（法第26条第４項関係）**<br>・当該年度において、市町村が講ずべき施策に関する計画（努力義務）<br>・都道府県交通安全実施計画に抵触するものであってはならない。 |

＊法：交通安全対策基本法（昭和45年６月１日施行）

# 第11次神奈川県交通安全計画の基本的考え方

○　高齢者、障害者、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する。

○　「人間」、「交通機関」、「交通環境」という三つの要素の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。

○　本県における交通死亡事故の具体的な特徴

①　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死者の割合が高い。

②　二輪車乗車中の死者の割合が全国に比較して高い。

③　自転車事故件数は、横ばい状態だが、高い割合で推移している。

④　飲酒による悪質・危険な事故が発生している

○　こうした点を踏まえた対策をソフト・ハードの両面から重点的に実施する。

# 第１１次神奈川県交通安全計画における目標

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、本計画期間については、

**年間の24時間死者数を130人以下とする**

なお、本目標は、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。

# 道路交通の安全についての対策

経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

可能な限り、エビデンスに基づく政策立案を推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

## ８つの施策

① 道路交通環境の整備
② 交通安全思想の普及徹底
③ 安全運転の確保
④ 車両の安全性の確保
⑤ 道路交通秩序の維持
⑥ 救助・救急活動の充実
⑦ 被害者支援の充実と推進
⑧ 研究開発及び調査研究の充実

## 鉄道交通の安全についての対策

鉄道交通安全の施策

① 鉄道交通環境の整備

② 鉄道交通の安全に関する知識の普及

③ 鉄道の安全な運行の確保

④ 救助・救急活動の充実

## 踏切道における交通安全の対策

踏切道の交通安全の施策

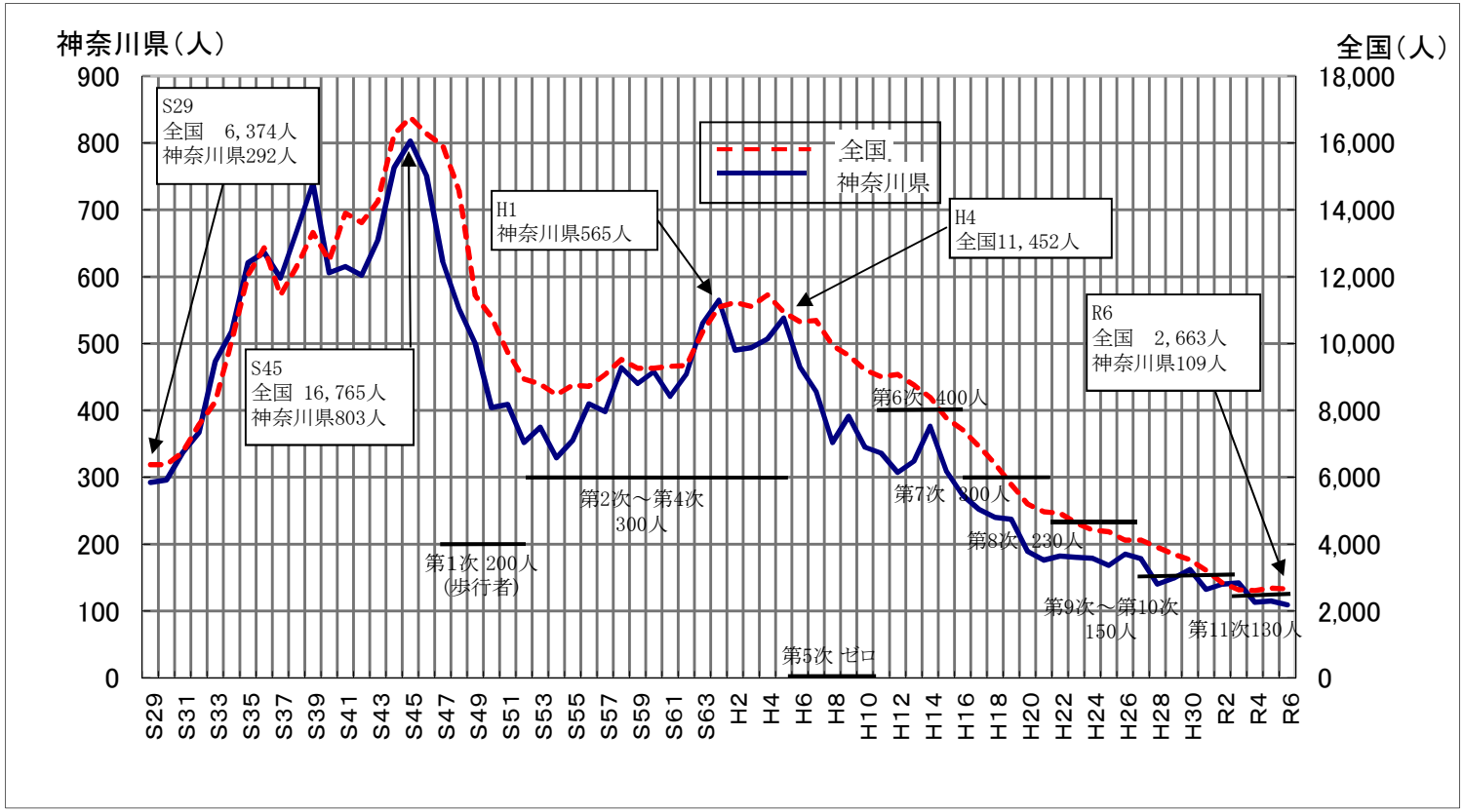
① 踏切道の立体交差化及び構造改良等の整備

② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

③ 踏切道の統廃合の促進

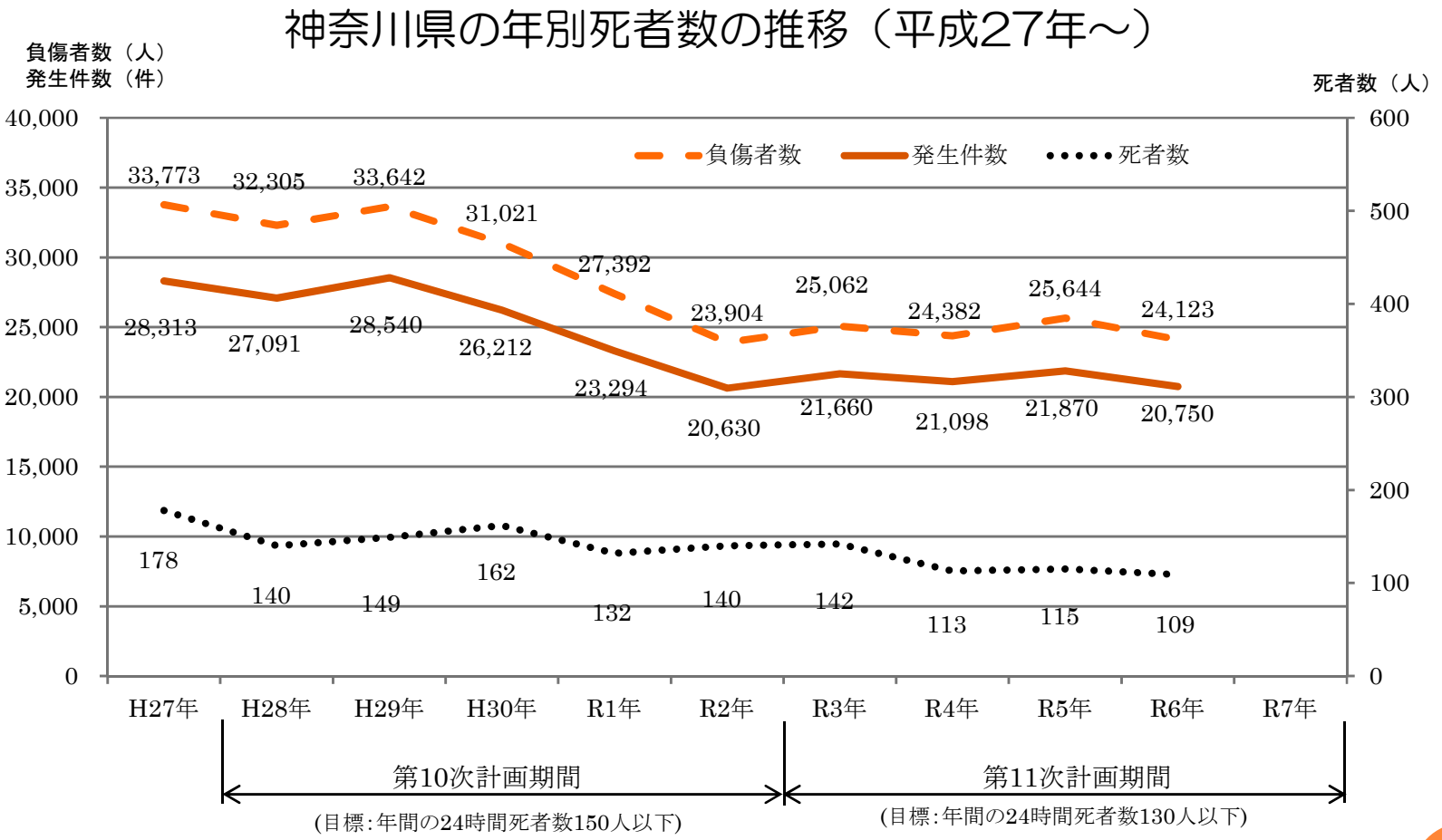
④ その他踏切道の交通の安全及び円滑化を図るための措置

# 神奈川県と全国の年別死者数の推移（昭和29年～）



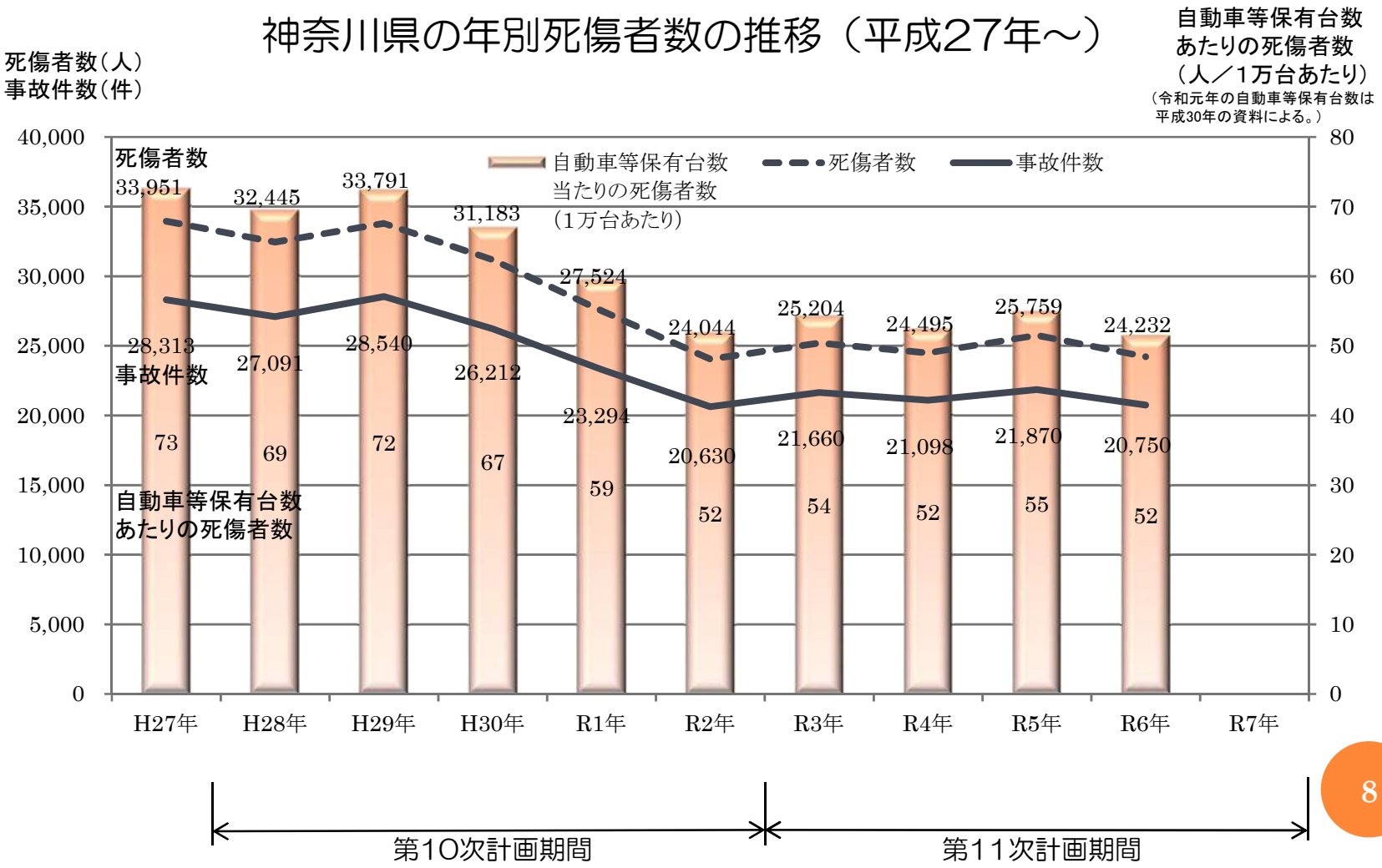
# 第11次神奈川県交通安全計画の状況（1）

## ○交通事故死者数



# 第11次神奈川県交通安全計画の状況（2）

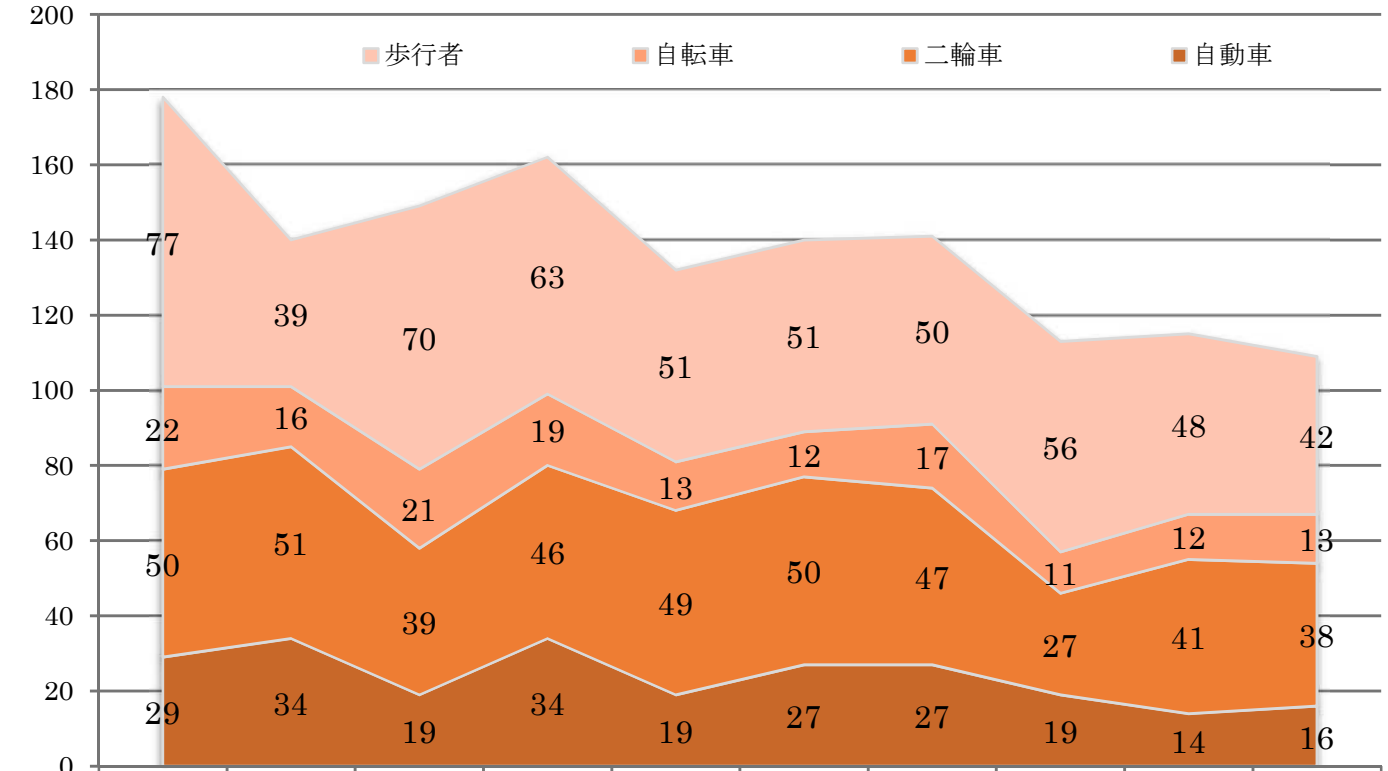
## ○年間の死傷者数、事故件数、自動車等保有台数あたりの事故件数



# 県内の交通死亡事故の特徴（１）

## ○状態別死者数

死者数は歩行中、二輪車乗車中が多い。

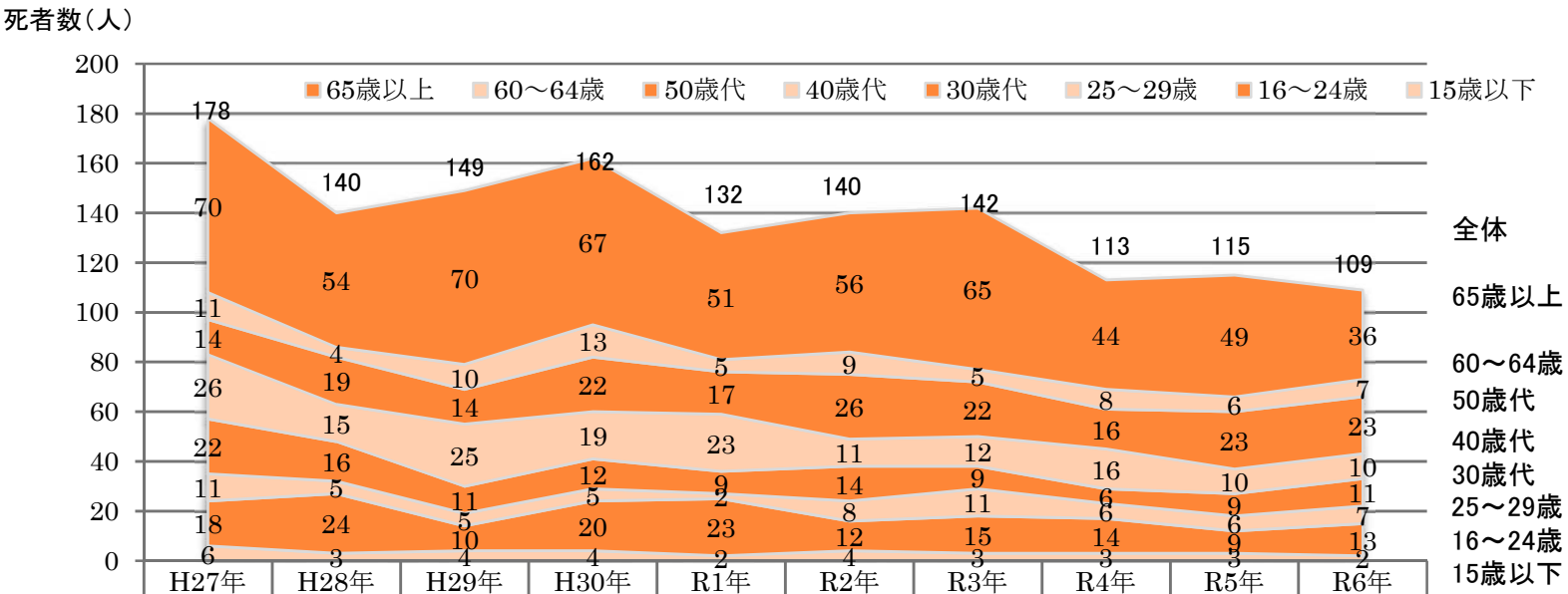



| | H27年 | H28年 | H29年 | H30年 | R1年 | R2年 | R3年 | R4年 | R5年 | R6年 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 歩行者 | 77 | 39 | 70 | 63 | 51 | 51 | 50 | 56 | 48 | 42 |
| 自転車 | 22 | 16 | 21 | 19 | 13 | 12 | 17 | 11 | 12 | 13 |
| 二輪車 | 50 | 51 | 39 | 46 | 49 | 50 | 47 | 27 | 41 | 38 |
| 自動車 | 29 | 34 | 19 | 34 | 19 | 27 | 27 | 19 | 14 | 16 |

# 県内の交通死亡事故の特徴（２）

## ○年齢層別死者数

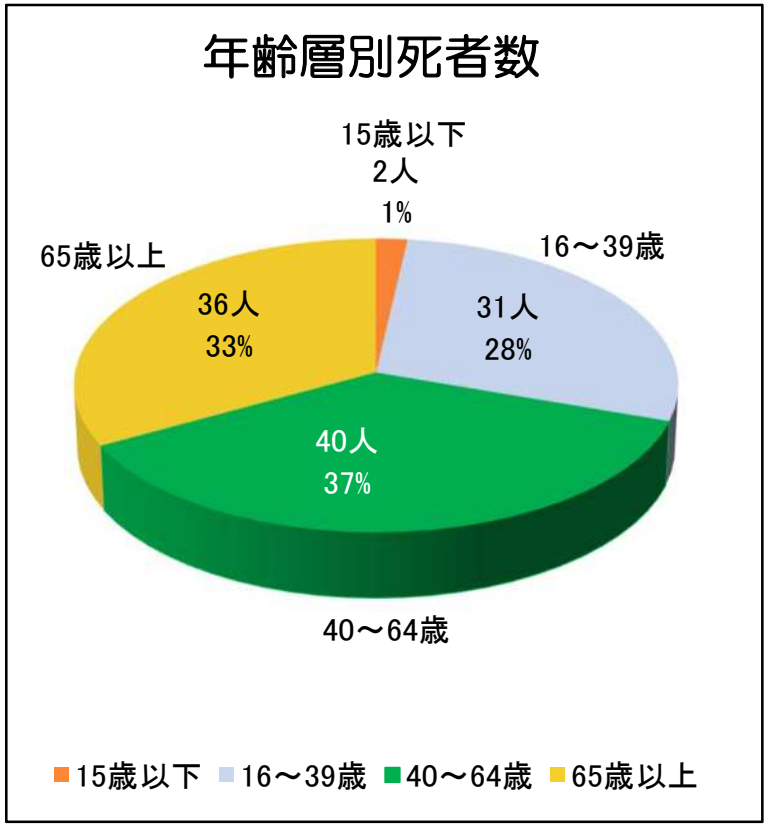
65歳以上（高齢者）の死者数が多い。

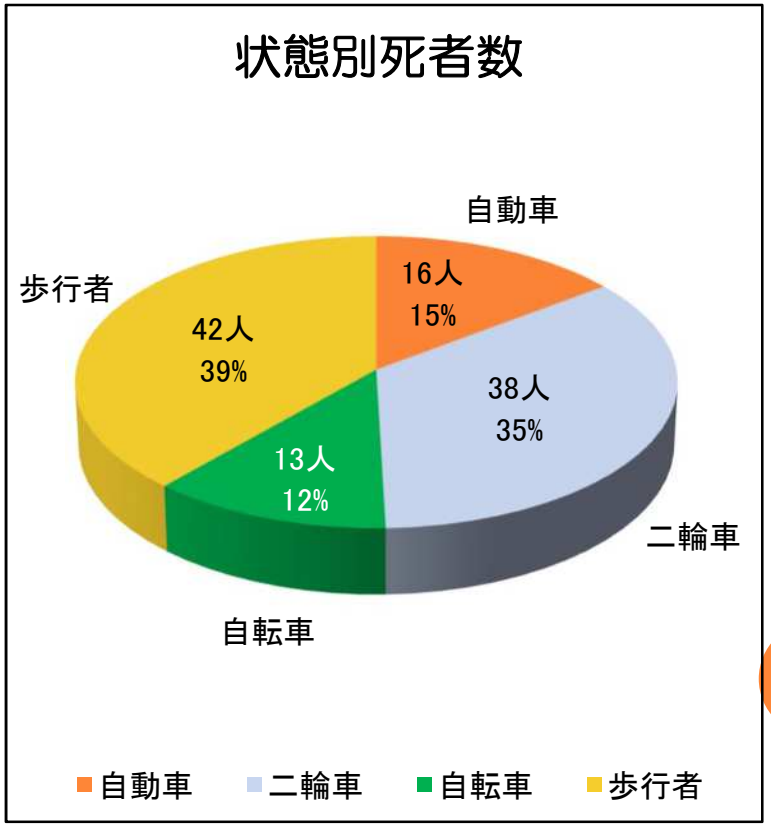



| | H27年 | H28年 | H29年 | H30年 | R1年 | R2年 | R3年 | R4年 | R5年 | R6年 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 65歳以上 | 70 | 54 | 70 | 67 | 51 | 56 | 65 | 44 | 49 | 36 |
| 60～64歳 | 11 | 4 | 10 | 13 | 5 | 9 | 5 | 8 | 6 | 7 |
| 50歳代 | 14 | 19 | 14 | 22 | 17 | 26 | 22 | 16 | 23 | 23 |
| 40歳代 | 26 | 15 | 25 | 19 | 23 | 11 | 12 | 16 | 10 | 10 |
| 30歳代 | 22 | 16 | 11 | 12 | 9 | 14 | 9 | 6 | 9 | 11 |
| 25～29歳 | 11 | 5 | 5 | 5 | 2 | 8 | 11 | 6 | 6 | 7 |
| 16～24歳 | 18 | 24 | 10 | 20 | 23 | 12 | 15 | 14 | 9 | 13 |
| 15歳以下 | 6 | 3 | 4 | 4 | 2 | 4 | 3 | 3 | 3 | 2 |

# 県内の交通事故状況（令和6年中）

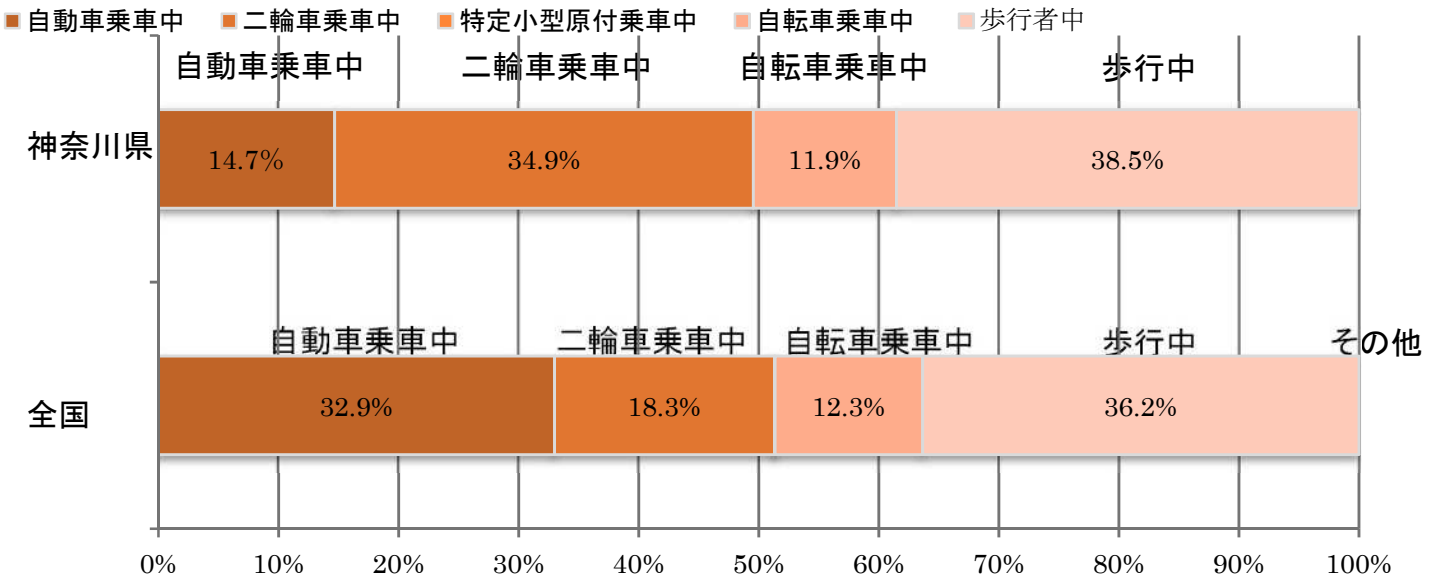
発生件数　20,750件（平成以降2番目に少ない）
負傷者数　24,123人（　　同　　上　　）
死者数　　109人（統計が残る昭和23年以降で最少）



# 状態別死者数及び構成率（令和６年中）

| 状態別 | 死者数 | 構成率 | | 前年比 | 増減率 | | 参考：全国構成率 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 自動車乗車中 | 16 | 14.7 | % | +2 | +14.3 | % | 32.9 | % |
| 二輪車乗車中 | 38 | 34.9 | % | −3 | −7.3 | % | 18.3 | % |
| 自転車乗車中 | 13 | 11.9 | % | +1 | +8.3 | % | 12.3 | % |
| 歩行中 | 42 | 38.5 | % | −6 | −12.5 | % | 36.2 | % |
| その他 | 0 | 0.0 | % | ±0 | − | | 0.3 | % |
| 計 | 109 | 100.0 | % | −6 | −5.2 | % | 100.0 | % |

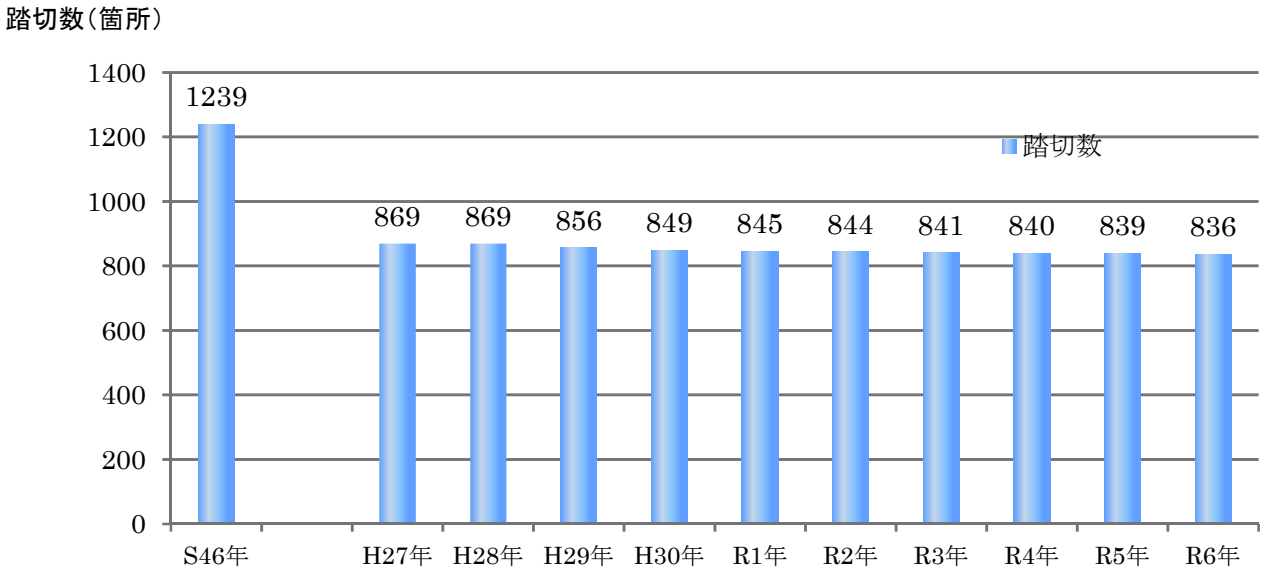


# 年齢別死者数及び県人口構成率（令和６年中）

| 年齢別 | 死者数 | 構成率 | | 前年比 | 増減率 | | 県人口構成率（R6.1.1） | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 15歳未満 | 2 | 1.8 | % | −1 | −33.3 | % | 11.4 | % |
| 15～24歳 | 13 | 11.9 | % | +4 | +.44.4 | % | 9.9 | % |
| 25～29歳 | 7 | 6.4 | % | +1 | +16.7 | % | 5.7 | % |
| 30～39歳 | 11 | 10.1 | % | +2 | +22.2 | % | 11.1 | % |
| 40～49歳 | 10 | 9.2 | % | ±0 | 0.0 | % | 14.1 | % |
| 50～59歳 | 23 | 21.1 | % | ±0 | 0.0 | % | 16.0 | % |
| 60～64歳 | 7 | 6.4 | % | +1 | +16.7 | % | 5.9 | % |
| 65歳以上 | 36 | 33.0 | % | −13 | −26.5 | % | 25.9 | % |
| 計 | 109 | 100.0 | % | −6 | −5.2 | % | 100 | % |

# 踏切における交通安全対策

## ○県内の踏切数の推移




## ○立体交差化の事例

相模鉄道本線（星川駅～天王町駅）連続立体交差事業
・約1.9kmの高架化
・９箇所の踏切を除却（７箇所を立体交差化、２箇所を廃止）

JR東日本南武線（矢向駅～武蔵小杉駅）連続立体交差事業
・約4.5㎞の高架化（令和21年度完成予定）
・９箇所の踏切を除去予定

# 第１１次神奈川県交通安全計画の実施状況（まとめ）

○　第１１次計画期間中（令和3年度～令和7年度）は、「発生件数」「死者数」「負傷者数」いずれも減少傾向にある。

　昨年（令和６年中）は、「発生件数」「負傷者数」は平成以降で２番目に少なく、「死者数」は、統計が残る昭和23年以降最も少なくなるなど、第１１次計画の推進に一定の効果があったと考えられる。

○　本県の交通事故死者の特徴

　年齢層別では65歳以上の高齢者が最も多い

　状態別では歩行中、二輪車乗車中が多い

　これらに対して重点的に対策を推進していく必要があると考えられる。

# 第11次計画期間中の道路交通法の改正状況

令和３年～令和７年

令和３年
- ○　安全運転管理者の業務に関する規定の整備　等

令和４年
- ○　一定の違反歴がある75歳以上の免許証更新者に運転技能検査の受検が義務づけ
- ○　安全運転サポートカー限定条件付免許の導入
- ○　大型免許、中型免許、第二種免許の受験資格が緩和　等

令和５年
- ○　自転車乗車用ヘルメットの着用努力義務の対象が全年齢に拡大
- ○　遠隔操作型小型車（自動配送ロボット等）にかかわる規定の新設
- ○　特定小型原動機付自転車の交通方法にかかわる規定の新設　等

令和６年
- ○　自転車のながらスマホ、酒気帯び運転の禁止　等

令和７年
- ○　マイナンバーカードと運転免許証の一体化
- ○　交通反則通告制度の自転車への適用（R８年４月施行）等

# 神奈川県の総合計画（かながわグランドデザイン）

〇策定状況

2012（平成24）年３月　かながわグランドデザイン「基本構想」、「実施計画」策定

2019（令和元）年７月　「第３期実施計画（*）」の策定

（＊）計画期間

2019（令和元）～2022（令和４）年度

2024（令和６）年３月　新かながわグランドデザイン「基本構想」、「実施計画」策定

〇基本構想

・目標

2027年度（令和９年）の将来像に向けた政策の方向性を整理

・政策分野

「安全・安心で持続可能な社会をつくります」

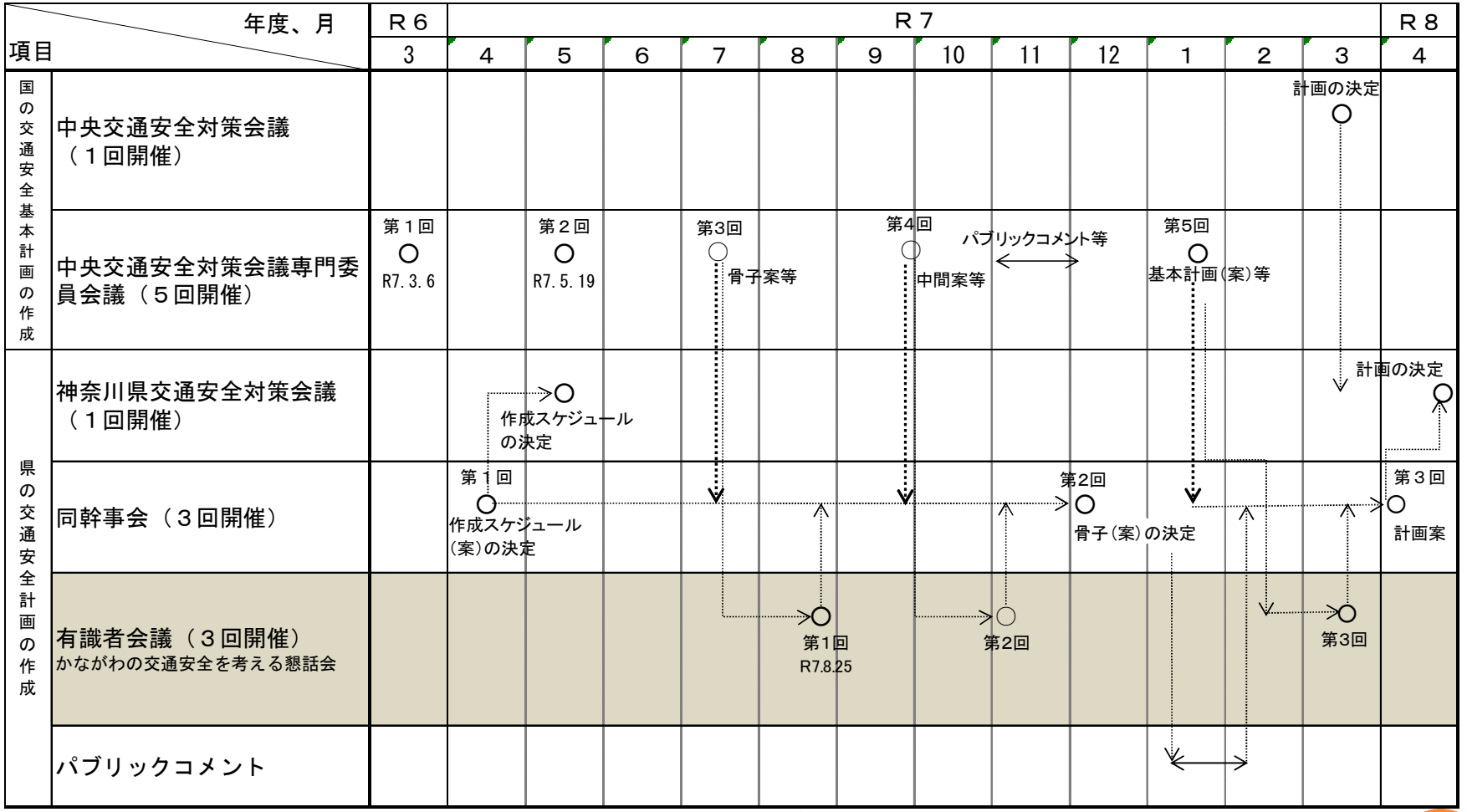
・政策分野別の基本方向

「県民が安全で安心してくらせる地域社会の実現を目指します。」

# 神奈川県交通安全県民運動

〇主唱
　神奈川県交通安全対策協議会（223機関・団体）
〇運動の目標
　年間の交通事故死者数（発生24時間以内死者数）130人以下
〇運動の重点事項
　(1) 横断歩道における歩行者優先の徹底
　(2) 高齢者と子どもの交通事故防止
　(3) 二輪車・自転車の交通事故防止
　(4) 飲酒運転の根絶
〇運動の概要
　１ 年間運動
　　交通安全ひとこえ運動、高齢者交通事故防止運動、自転車マナーアップ運動、
　　二輪車交通事故防止運動　等
　２ 各季の運動
　　春・秋の全国交通安全運動、夏・年末の交通事故防止運動
　３ 交通安全の日
　　県民交通安全の日、チリリン・デー、高齢者交通安全の日、ゾーン30の日、
　　シートベルトの日、交通事故死ゼロを目指す日

# 第12次神奈川県交通安全計画の作成スケジュール




※国の交通安全基本計画の作成スケジュールについては事前情報に基づく想定です