第３回厚木市交通安全推進計画策定部会次第

日時　令和８年 10 月 16 日(金)
　　午後１時から
場所　厚木市役所第二庁舎　16 階会議室Ｂ

１　開　　会

２　あいさつ

３　案　　件
　第２次厚木市交通推進安全計画（案）について　資料１

４　そ の 他

５　閉　　会

【案】

第２次厚木市交通安全推進計画

（令和９年度～令和 13 年度）

令和　　年　　月

厚　木　市

まえがき

昭和 43 年開通の東名高速道路や平成 27 年開通の首都圏中央連絡自動車道（圏央道）を始め、国道 129 号、246 号、412 号などの市内を走る広域幹線道路は、交通結節の優位性を示しており、今日における本市の経済基盤の発展及びその活性化に大きく寄与してきました。

また、東名高速道路や圏央道などの高規格幹線道路が整備され、将来的には７つのインターチェンジが設置されるなど、道路交通の要衝としての役割が期待されています。

そうした中、本市では、昭和 45 年に制定された交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づく神奈川県が策定した「神奈川県交通安全計画」を踏まえ、これまで、第１次から第 10 次までの厚木市交通安全計画及び令和４年度から令和８年度までの厚木市交通安全推進計画を策定し、関係機関・団体等の連携の下、継続的に交通安全対策を推進してきました。

その結果、本市の交通事故件数のピークは、平成 12 年の 2,691 件、負傷者数 3,396 人、死者数９人でしたが、令和７年には交通事故件数 590 件、負傷者数 660 人、死者数７人となり、交通事故件数、負傷者数とも過去最少を記録しました。これは、関係機関・団体を始めとする市民総ぐるみで交通安全対策に取り組んだ成果であり、交通事故対策は一定の効果があったと考えられます。しかし、交通死亡事故ゼロの目標達成には至らず、７人もの尊い命が失われたことは深刻に受け止めなければいけません。

全国では、近年、高齢運転者によるアクセルとブレーキの踏み間違いによる重大事故や、中学生以下のこども（以下「こども」という。）や歩行者が犠牲となる痛ましい交通事故が発生しています。また、自転車事故の増加も社会問題となっており、令和６年には道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）が改正され、同年 11 月から自転車の運転中の携帯電話使用等に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和８年４月からは自転車に対する交通反則通告制度が適用され、特に自転車利用者の交通ルール順守の重要性が高まっています。

交通事故は、被害者と加害者双方の人生を一瞬にして変えてしまいます。

こうした事故を起こさないためにも、交通事故の防止は、国・県・市を始め、関係団体だけでなく、市民一人一人が全力を挙げて取り組まなくてはならない緊急かつ重要な課題となっています。

このため、「第２次厚木市交通安全推進計画」は、交通安全対策基本法第 26 条の規定により、神奈川県が定めた「第 12 次神奈川県交通安全計画」を踏まえ、「市民協働の精神の下、客観的事実及び科学的根拠に基づく実効性のある施策を具体的に示し、都市全体で安心安全なまちづくりを推進するため、交通事故のないまちの実現を目指す」というセーフシティの理念の下、より実効性のある具体的な施策を示し、本市に即した内容として、令和９年度から令和 13 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す。

目　　次

第１章　厚木市交通安全推進計画について

第１節　策定に当たって　……1

１　計画の趣旨　……1

２　計画の位置付け　……1

３　計画の期間　……2

第２節　策定の背景　……2

１　交通事故の推移　……2

２　現状と課題　……3

第３節　計画の目標　……10

１　厚木市交通安全推進計画の振り返り　……10

２　第２次厚木市交通安全推進計画の目標　……12

３　個別目標　……13

４　個別目標に対する取組と目標値　……14

第４節　施策と具体的な取組　……16

コラム　セーフコミュニティからセーフシティあつぎへ

安心・安全なまちづくりのさらなる発展に向けて　……21

第２章　交通安全施策の推進について

第１節　柱１　交通安全思想の普及徹底　……22

第２節　柱２　道路・交通環境の整備　……32

第３節　柱３　救助・救急活動等の充実　……42

第４節　柱４　交通事故の分析・予測の充実　……44

第３章　推進体制

第１節　計画の推進に向けた役割　……45

第２節　進行管理　……47

資料編（交通事故の分析・交通事故マップ）　……48

第１章　厚木市交通安全推進計画について

第１節　策定に当たって

１　計画の趣旨

本市では、昭和 45 年に制定された交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づく神奈川県が策定した「神奈川県交通安全計画」を踏まえ、これまで、第１次から第 10 次までの厚木市交通安全計画及び令和４年度からの厚木市交通安全推進計画を策定し、継続的に交通安全対策を推進してきました。

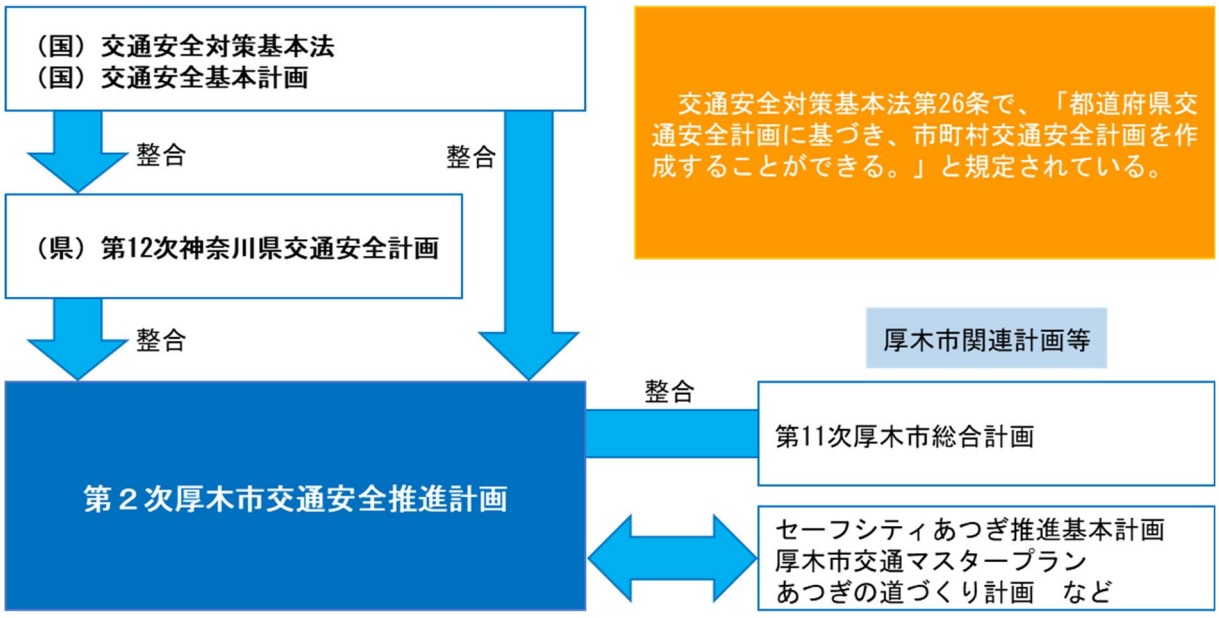
しかしながら、悲惨な交通事故は依然として後を絶たないため、さらなる実効性の高い対策が強く求められています。

今回策定する第２次厚木市交通安全推進計画は、本市の取組である「セーフシティあつぎ」の理念に基づき、市民協働の精神の下、客観的事実及び科学的根拠に基づく実効性のある施策を具体的に示し、都市全体で安心安全なまちづくりを推進するため、交通事故のないまちの実現を目指します。

２　計画の位置付け

第２次厚木市交通安全推進計画は、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づく第 12 次神奈川県交通安全計画を踏まえ、本市の最上位計画である第 11 次厚木市総合計画と整合を図り、厚木市交通マスタープランやあつぎの道づくり計画等と連携し、セーフシティあつぎの理念を取り入れながら策定するものです。

＜第２次厚木市交通安全推進計画と総合計画等との関係＞



３　計画の期間

第２次厚木市交通安全推進計画の期間は、令和９年度から令和 13 年度までの５年間を計画期間とします。

第２節　策定の背景

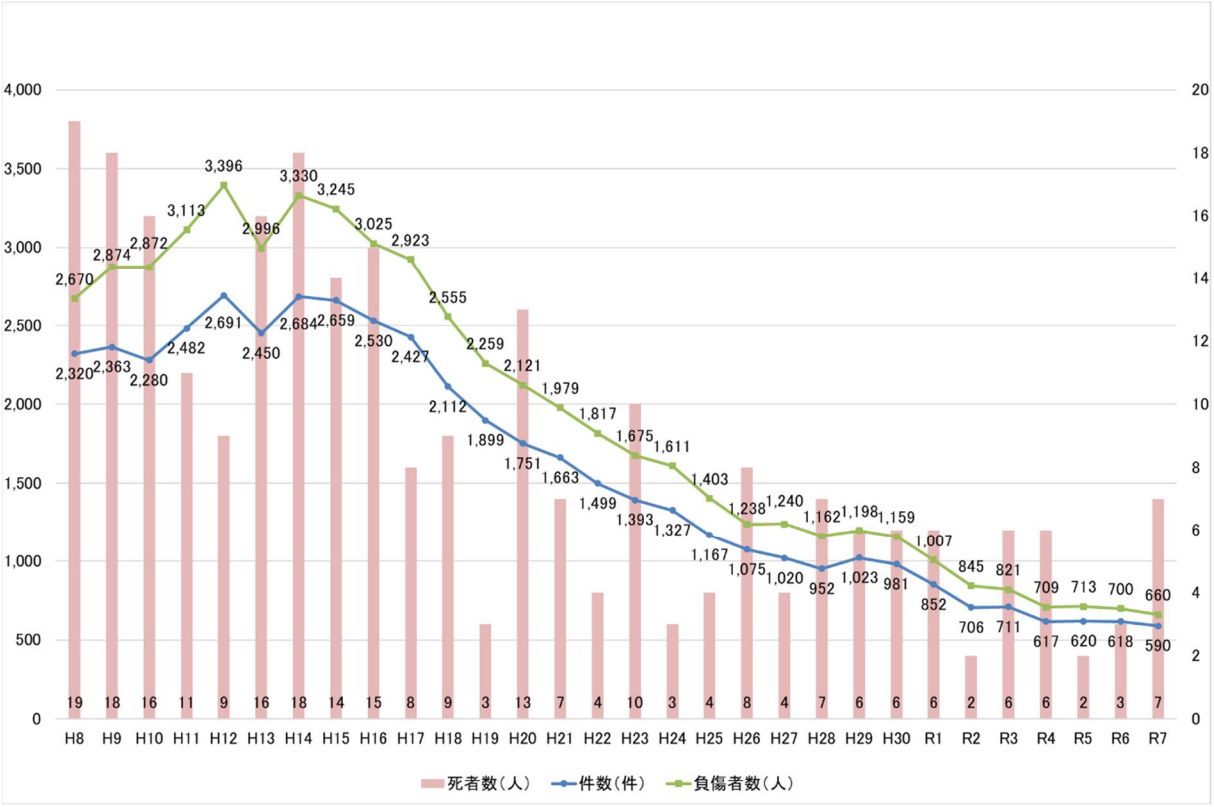
１　交通事故の推移

本市の交通事故状況をみると、交通事故件数及び負傷者数がともに多かった年は平成 12 年で、交通事故件数 2,691 件、負傷者数は 3,396 人でした。

その後、平成 13 年に一時減少するものの、平成 14 年には交通事故件数 2,684 件、負傷者数 3,330 人とピーク時と同程度となりましたが、以降、徐々に減少し、平成 28 年には、初めて交通事故件数が 1,000 件を下回りました。その後も減少傾向を続け、令和７年には、交通事故件数 590 件、負傷者数 660 人と、過去最少を記録しました。

交通事故死者数については、平成８年が 19 人と最も多く、平成 12 年まで毎年減少し、平成 13 年に増加に転じるものの、一時的に増加と減少を繰り返し、平成 19 年には平成８年の６分の１の水準まで減少しました。その後も増加と減少を繰り返しますが、平成 24 年からは、３人から８人の間で推移しており、令和２年には過去最少の２人となりました。しかし、令和７年は７人と増加しております。

厚木市の交通事故件数の推移



※出典：厚木警察署統計を基に作成

※交通事故件数に、物損事故は含まない。

２　現状と課題

第２次計画の策定に当たっては、前計画の取組状況を踏まえ、近年の市内交通事故発生状況（表１）、セーフコミュニティ対策委員会の取組で抽出した課題、令和７年度に行った市民意識調査の報告などから、次のとおり現状と課題を位置付けました。

また、課題については、より重点的に取り組むべき重点項目としました。

過去５年間（令和３年～令和７年）における重点項目の
市内交通事故発生状況（全 3,156 件中）

（表１）

項目	件数	全3,156件中に占める割合
高齢者が関連する交通事故	888	28.1%
こどもが関連する交通事故	177	5.6%
自転車が関連する交通事故	715	22.7%
二輪車が関連する交通事故	764	24.2%
飲酒運転による交通事故	27	0.9%

※出典：厚木警察署統計を基に作成

※重複している場合あり

（1）高齢者の交通事故防止

過去５年間における市内交通事故件数は 3,156 件で、うち高齢者が関連する交通事故は 888 件であり、全体の約４分の１を占めています。

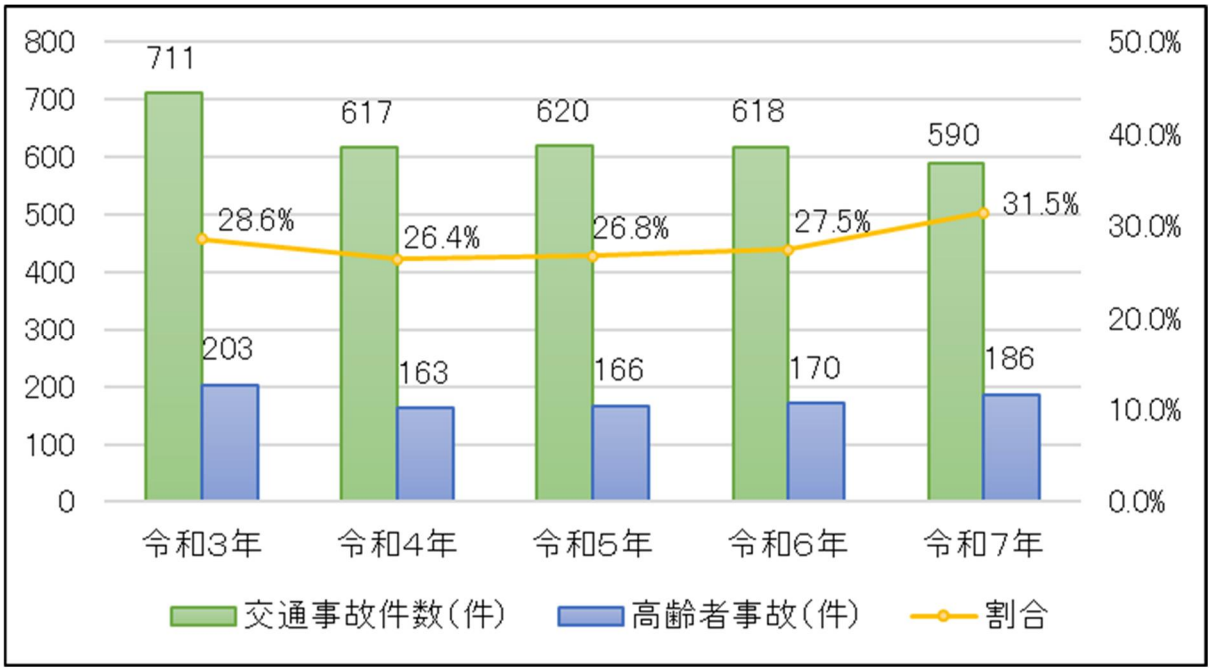
高齢者の交通事故は、加齢による心身の様々な変化が、歩行や車両を運転する際の行動に影響を及ぼすことが原因の一つと考えられます。本人や周囲が高齢者の特性について理解を深め、交通事故の当事者にならぬよう、高齢者の交通事故防止対策を積極的に推進する必要があります。

交通事故件数と高齢者が関連する事故件数の推移

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	合計
交通事故件数（件）	711	617	620	618	590	3,156
高齢者事故（件）	203	163	166	170	186	888
割合	28.6%	26.4%	26.8%	27.5%	31.5%	28.1%

※出典：厚木警察署統計を基に作成

交通事故件数と高齢者が関連する事故件数・割合の推移



※出典：厚木警察署統計を基に作成

⑵ こどもの交通事故防止

過去５年間におけるこどもが関連する交通事故は 177 件発生しています。

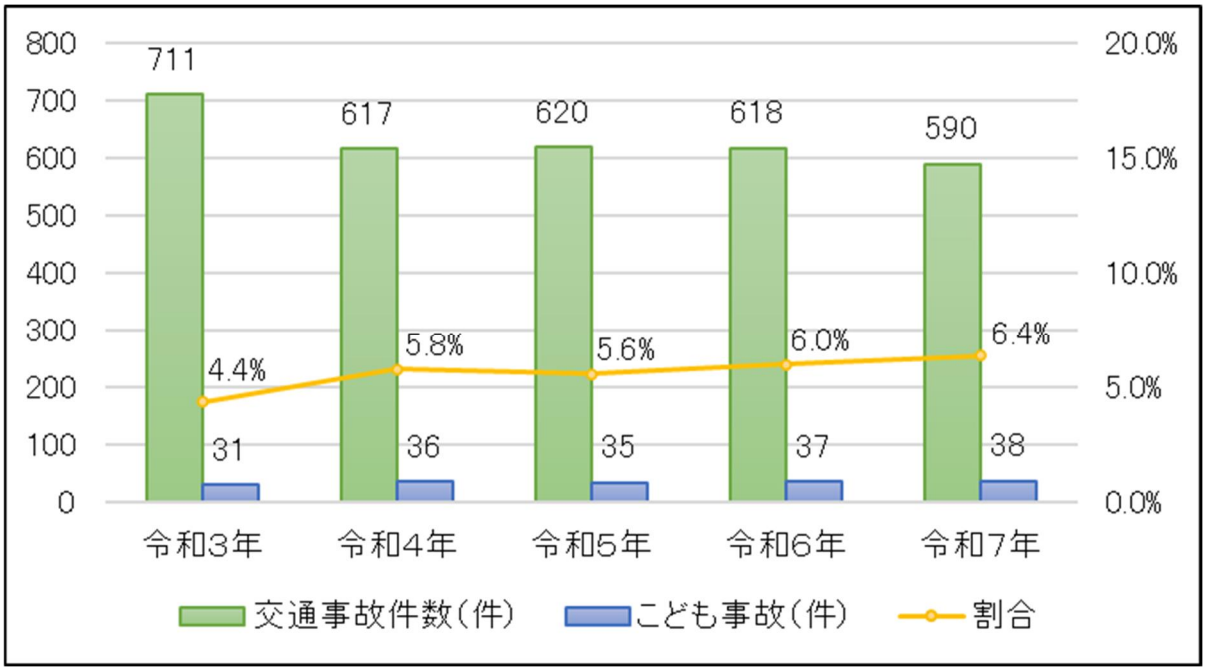
次代を担うこどもの交通事故を未然に防止するために、通学路等、こどもが移動する経路の交通環境整備を推進するとともに、交通安全思想の普及徹底等を積極的に推進する必要があります。

交通事故件数とこどもが関連する交通事故件数の推移

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	合計
交通事故件数（件）	711	617	620	618	590	3,156
こども事故（件）	31	36	35	37	38	177
割合	4.4%	5.8%	5.6%	6.0%	6.4%	5.6%

※出典：厚木警察署統計を基に作成

交通事故件数とこどもが関連する交通事故件数・割合の推移



※出典：厚木警察署統計を基に作成

⑶ 自転車の交通事故防止

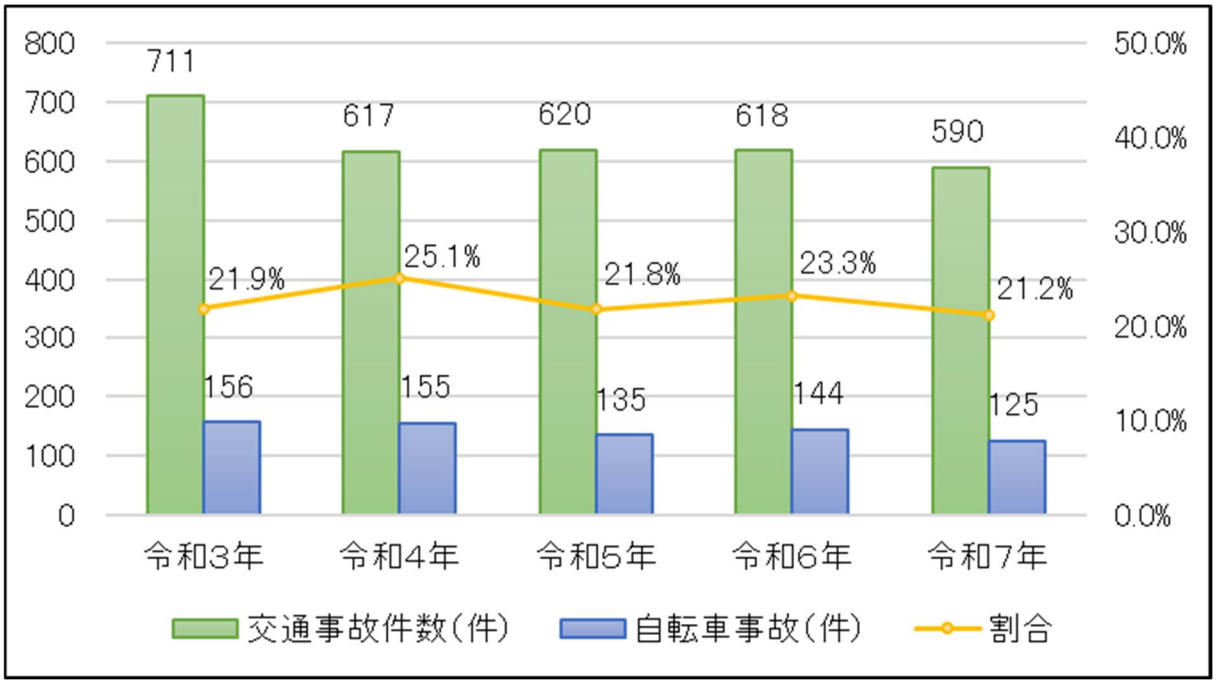
過去５年間における自転車が関連する交通事故は 715 件で、全体の約４分の１を占めています。なお、交通事故による死者数 24 人のうち、自転車による死者数は４人に上ります。また、本市には６つの高校があり、過去５年間における高校生の自転車が関連する交通事故は 154 件と、多く発生しています。

交通事故件数と自転車が関連する事故件数の推移

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	合計
交通事故件数(件)	711	617	620	618	590	3,156
自転車事故(件)	156	155	135	144	125	715
割合	21.9%	25.1%	21.8%	23.3%	21.2%	22.7%

※出典：厚木警察署統計を基に作成

交通事故件数と自転車が関連する事故件数・割合の推移



※出典：厚木警察署統計を基に作成

年齢別自転車事故発生状況

	15歳以下	16歳～19歳	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳～64歳	65歳以上	合　計
令和3年	24	37	20	16	22	11	3	23	156
令和4年	24	34	28	15	18	13	4	19	155
令和5年	22	37	11	13	15	24	4	9	135
令和6年	20	27	32	19	11	18	2	15	144
令和7年	20	24	26	17	13	13	4	8	125
合計	110	159	117	80	79	79	17	74	715

※出典：厚木警察署統計を基に作成

学生別自転車事故発生状況

	小学生	中学生	高校生	合　計
令和3年	14	2	40	56
令和4年	6	11	27	44
令和5年	7	6	36	49
令和6年	9	3	33	45
令和7年	11	5	18	34
合計	47	27	154	228

※出典：厚木警察署統計を基に作成

救急統計の分析の結果、自転車の交通事故による外傷部位は、頭部や顔部が多く、頭部の場合、重傷や死亡事故につながる危険性があります。また、

令和８年４月からは自転車反則通告制度が適用され、特に自転車利用者の交通ルール順守の重要性が高まっていることから、令和５年４月から努力義務化された全世代への自転車ヘルメットの着用促進を始め、自転車利用者への交通ルールの遵守やマナー向上を図る必要があります。

令和７年度市民意識調査結果

表10－１－１　まちづくり全般の変化－良くなったもの、変わらないもの、悪くなったもの
（上位５項目）

（n＝1,282）　　（%）

順位	良くなった		変わらない		悪くなった	
1	①子育てへの支援	49.0	⑱市民協働の推進	73.2	⑯企業・商業の活性化	23.7
2	⑲行政サービスのデジタル化	30.7	⑩カーボンニュートラルへの取組	70.6	⑤自転車の安全な利用	20.6
3	②福祉サービスの充実	29.5	⑰地域資源を活用した観光振興	70.2	⑮交通混雑の緩和対策	15.6
4	⑦健康増進の対策や支援	26.4	⑪河川など水辺空間の活用	70.1	⑭安全な道路整備	9.0
5	⑫公園や自然環境など緑の空間	23.6	③災害に強い都市環境	69.6	⑰地域資源を活用した観光振興	7.2

※出典：令和７年度市民意識調査結果

令和７年度に実施した市民意識調査において、厚木市内に５年以上住んでいると答えた1,282人に、５年前と比べたまちづくり全般の変化について19項目に分けて聴いたところ、「悪くなった」という回答で２番目に高かったのが「⑤自転車の安全な利用」（20.6%）で、２割を超えています。

(4) 二輪車の交通事故防止

過去５年間における二輪車が関連する交通事故は 764 件で、全体の約４分の１を占めています。また、二輪車による死者数は５人に上ります。

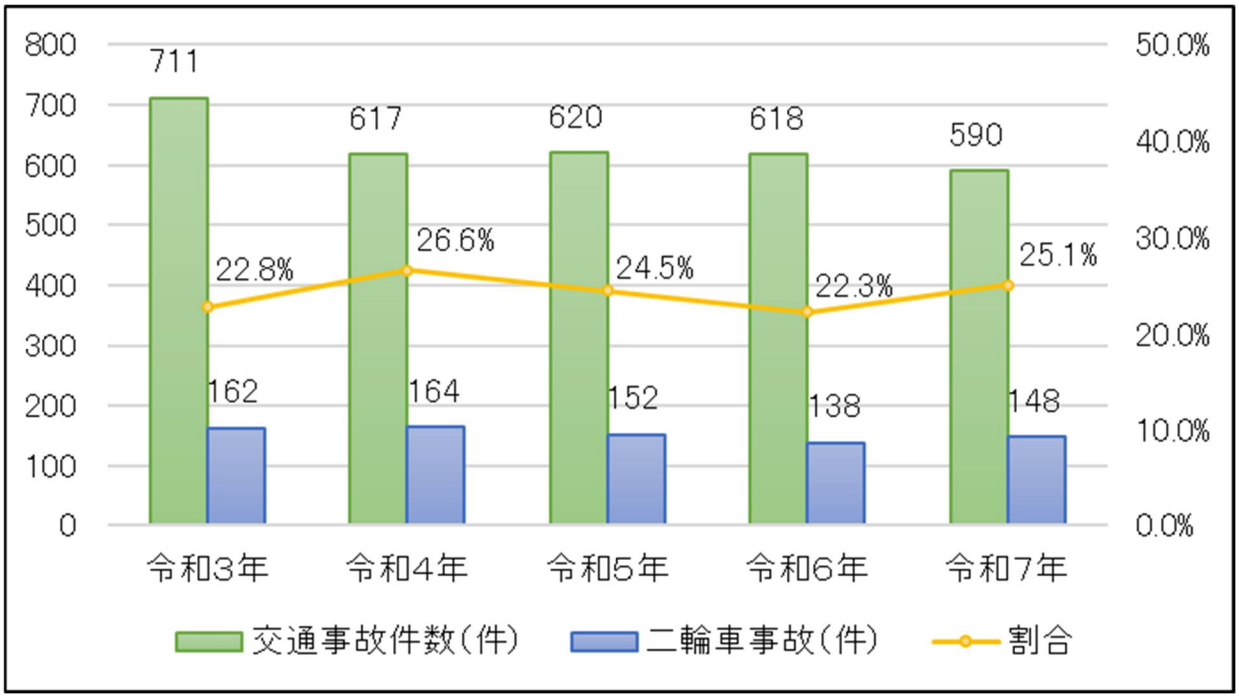
二輪車が関連する交通事故は、重大事故につながりやすく、事故を未然に防止するため、二輪車の安全運転に関する意識の高揚を図るとともに、広報啓発活動を更に推進する必要があります。

交通事故件数と二輪車が関連する事故件数の推移

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	合計
交通事故件数(件)	711	617	620	618	590	3,156
二輪車事故(件)	162	164	152	138	148	764
割合	22.8%	26.6%	24.5%	22.3%	25.1%	24.2%

※出典：厚木警察署統計を基に作成

交通事故件数と二輪車が関連する事故件数・割合の推移



※出典：厚木警察署統計を基に作成

⑸ 飲酒運転の根絶

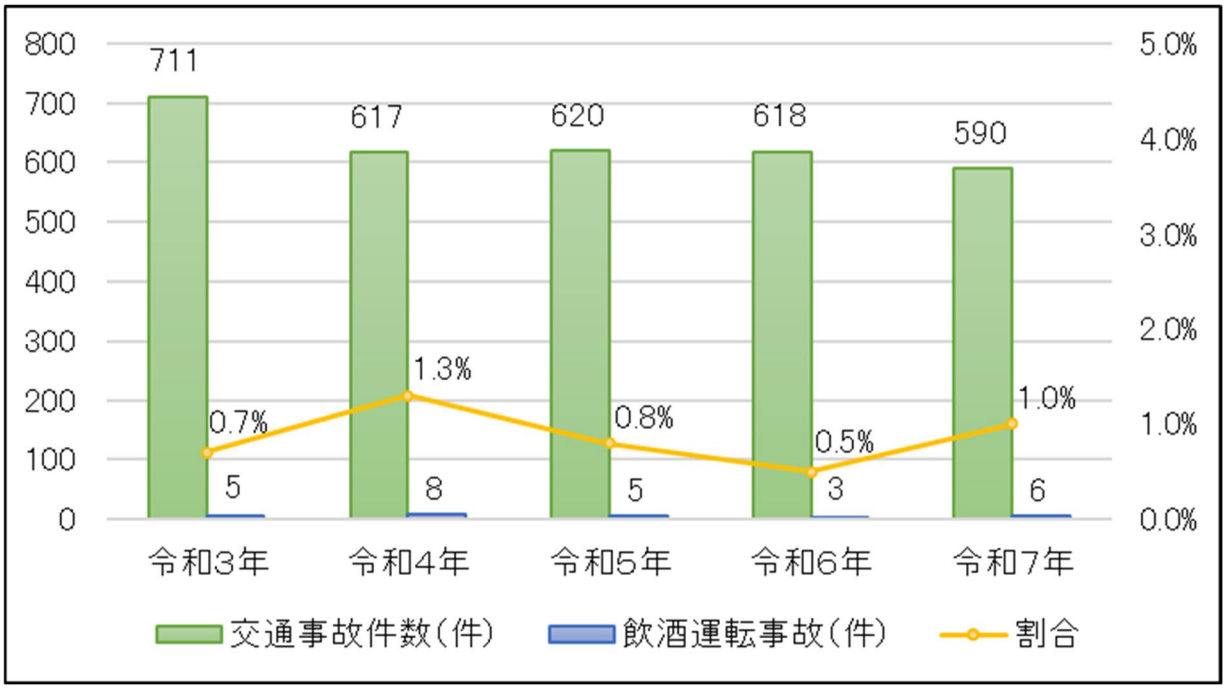
飲酒運転は、故意的で悪質かつ危険な犯罪ですが、いまだに根絶には至っておらず、過去５年間における飲酒運転による市内交通事故は 27 件発生しています。飲酒運転は、重大事故につながる危険性が高いため、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に推進する必要があります。

飲酒運転による交通事故件数の推移

	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	合計
交通事故件数（件）	711	617	620	618	590	3,156
飲酒運転事故（件）	5	8	5	3	6	27
割合	0.7%	1.3%	0.8%	0.5%	1.0%	0.9%

※出典：厚木警察署統計を基に作成

飲酒運転による交通事故件数・割合の推移



※出典：厚木警察署統計を基に作成

第３節　計画の目標

１　厚木市交通安全推進計画の振り返り

前計画である厚木市交通安全推進計画期間中の５年間の取組内容としては、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、地域の安全に貢献できる社会性を育成するために、家庭、学校、職場、地域で心身の発達段階に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育が効果的に行われるよう、関係機関・団体相互の連携を強化し、幼児から高齢者までの年齢段階に応じた世代別の交通安全教育の推進を図りました。

また、自転車が関連する事故、歩行者の死者数が多い状況であることなどが社会的な問題になっていることから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があるため、自動車交通を担う幹線道路と、歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、安心・安全な道路空間形成の推進に取り組んだほか、安心・安全な歩行空間が確保された「人優先」の道路・交通環境整備の強化を図りました。

また、交通事故による負傷者の被害を最小限にとどめるため、医療機関や消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携と協力関係を確保し、救助・救急体制の整備を図りました。特に、負傷者の救命及び苦痛の軽減を図るため、救急救命士や救急隊員による迅速な処置などを実施するための体制整備を図り、事故現場からの迅速な通報や止血など、救急車到着前の一般市民による応急手当の普及を推進しました。

その結果、本市では、令和３年に 711 件発生していた交通事故が、令和７年には過去最少となる 590 件まで減少しました。これは、交通安全思想の普及啓発、道路交通環境の整備等の交通安全に係る諸施策が効果を発揮したことはもとより、車両の安全性の向上、市民総ぐるみによる啓発活動など、様々な要因により減少したものと考えられます。

しかしながら、毎年交通死亡事故が発生していることから、悲惨な交通事故を１件でも減らすべく、引き続き、交通安全対策を進める必要があります。



交通安全教室



自転車・二輪車街頭点検



歩道の整備



救命講習会

令和８年の件数は
確定次第入力

【厚木市交通安全推進計画における目標】

目標１　年間交通死亡事故ゼロ

目標１　年間交通死亡事故ゼロについては、平成４年は６件、令和５年は２件、令和６年は３件、令和７年は７件、令和８年は１件（令和８年７月末時点）の交通死亡事故が発生し、いずれの年も目標の達成には至りませんでした。

目標２　年間交通事故件数の減少（令和８年までに 618 件以下）

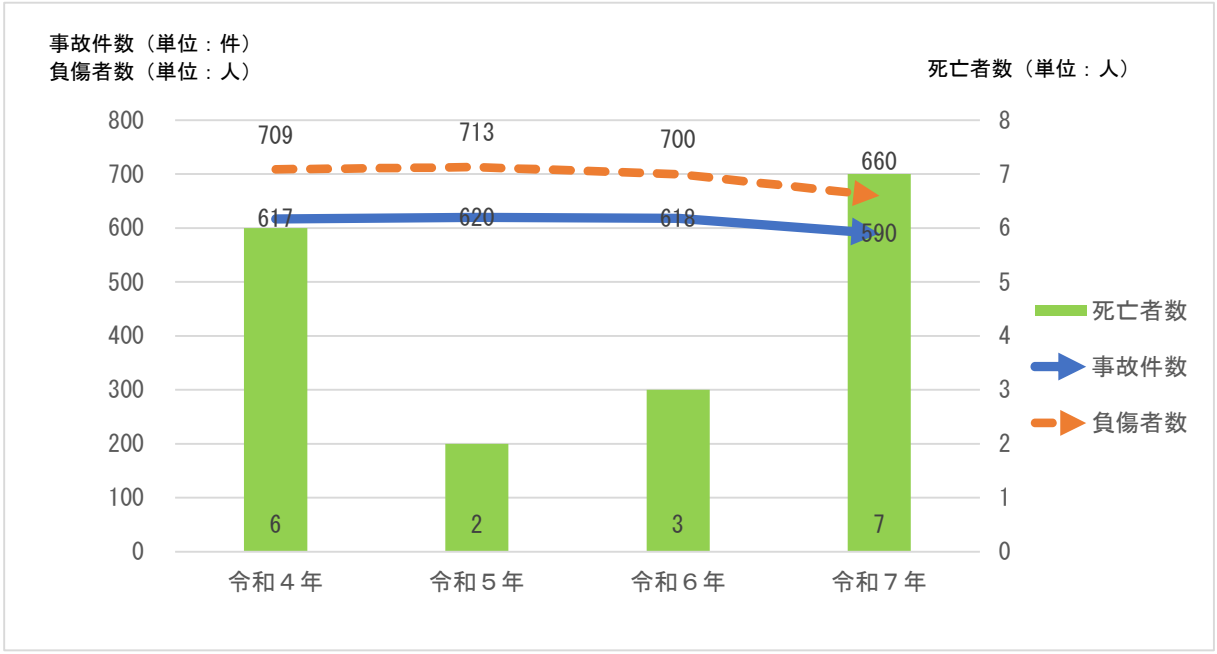
目標２　交通事故発生件数の減少については、令和４年は 617 件、令和５年は 620 件、令和６年は 618 件、令和７年は 590 件、令和８年は 333 件（令和８年６月末時点）の交通事故が発生し、令和８年までに 618 件以下するという目標は達成することができました。

厚木市交通安全計画期間内における交通事故発生状況

	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	令和8年	合計
交通事故件数（件）	617	620	618	590		
死者数（人）	6	2	3	7		
負傷者数（人）	709	713	700	660		

※出典：厚木警察署統計を基に作成

厚木市交通安全推進計画期間内における交通事故発生状況の推移



※出典：厚木警察署統計を基に作成

令和８年の件数は
確定次第入力

２　第２次厚木市交通安全推進計画の目標

交通事故の現状及び厚木市交通安全推進計画の振り返りを踏まえると、交通事故件数は、その年によって増減はあるものの、概ね減少傾向にあり、一定の成果が出ていると考えられます。しかし、死者数については、その年によって増減はあるものの、目標としている年間交通死亡事故ゼロは一度も達成できていない状況です。そのため、厚木市交通安全推進計画の方向性を継続するとともに、更なる交通事故の減少に向け、２つの目標を掲げます。

また、本計画の上位計画である第 11 次厚木市総合計画における成果指標についても、目標値の達成を目指します。

目標１　年間交通死亡事故ゼロ

本市の交通死亡事故数は、令和５年の２件が最少であり、年間交通死亡事故ゼロは一度も達成できておらず、厚木市交通安全推進計画期間中の令和４年から令和８年までの５年間で 19 人（令和８年７月末時点）もの尊い命が交通事故により失われました。

悲惨な交通事故を１件でも減らすべく、引き続き、年間交通死亡事故ゼロを目標とします。

目標２　年間交通事故件数の減少（令和 13 年までに 548 件以下）

交通事故件数は減少傾向にありますが、更なる交通事故の減少に向け、令和 13 年までに年間交通事故件数を 548 件以下へ減少させることを目標とします。

なお、この目標値については、第 11 次厚木市総合計画における基本施策に対する成果指標の目標値を基に設定しています。

【参考】第 11 次厚木市総合計画における基本施策に対する成果指標

指標名	現状値（令和６年）	中間目標（令和 12 年）	目標値（令和 17 年）
交通事故発生件数（暦年）	618 件	559 件	500 件

３　個別目標

重点項目としてあげた高齢者、こども、自転車、二輪車が関連する交通事故の防止については、過去の交通事故発生状況から、次のとおり個別目標を掲げます。

また、飲酒運転による交通事故については、ゼロを目指します。

個別目標１　高齢者が関連する交通事故件数の減少

令和３年～令和７年	計画期間の目標値（令和９年～令和 13 年）
５年間事故件数 888 件	５年間事故件数 782 件

個別目標２　こどもが関連する交通事故件数の減少

令和３年～令和７年	計画期間の目標値（令和９年～令和 13 年）
５年間事故件数 177 件	５年間事故件数 170 件

個別目標３　自転車が関連する交通事故件数の減少

令和３年～令和７年	計画期間の目標値（令和９年～令和 13 年）
５年間事故件数 715 件	５年間事故件数 663 件

個別目標４　二輪車が関連する交通事故件数の減少

令和３年～令和７年	計画期間の目標値（令和９年～令和 13 年）
５年間事故件数 764 件	５年間事故件数 635 件

個別目標５　飲酒運転による交通事故ゼロ

令和３年～令和７年	計画期間の目標値（令和９年～令和 13 年）
年間平均５件	年間０件

４　個別目標に対する取組と目標値

交通安全施策における取組の成果を明確にするため、主な取組とその目標値を設定します。

個別目標１　高齢者が関連する交通事故割合の減少に関する取組とその目標値

取組名	現状値 （令和７年度）	目標値 （令和 13 年度）
高齢者向け交通安全教室の実施回数・人数 ・シルバードライビングスクール ・高齢者交通安全教室　等	1 回 42 人	5回 168 人
高齢者事故防止運動における啓発の実施回数・人数 ・民間交通監視所 ・高齢者セーフティアドバイズ事業　等	30 回 6,215 人	40 回 6,300 人

個別目標２　こどもが関連する交通事故割合の減少に関する取組とその目標値

取組名	現状値 （令和７年度）	目標値 （令和 13 年度）
こども向け交通安全教室の実施回数・人数 ・幼児交通安全教室 ・小学生交通安全教室 ・夏休み親子交通安全教室　等	40 回 6,575 人	44 回 7,000 人
小学生における自転車用ヘルメット着用割合	83.0%	84.0%

個別目標３　自転車が関連する交通事故割合の減少に関する取組とその目標値

取組名	現状値 （令和７年度）	目標値 （令和 13 年度）
自転車交通安全教室の実施回数・人数 ・自転車マナーアップ教室 ・スケアード・ストレイト交通安全教室 ・キッズバイク教室　等	26 回 4,363 人	29 回 4,400 人
自転車啓発キャンペーンの実施回数・啓発人数 ・駐輪場キャンペーン ・自転車街頭点検　等	22 回 1,588 人	22 回 1,660 人

個別目標４　二輪車が関連する交通事故割合の減少に関する取組とその目標値

取組名	現状値 （令和７年度）	目標値 （令和 13 年度）
二輪車交通安全教室の実施回数・人数 ・二輪車講習会　等	１回 37 人	３回 60 人
二輪車啓発キャンペーンの実施回数・啓発人数 ・駐輪場キャンペーン ・二輪車街頭点検　等	８回 35 人	11 回 335 人

個別目標５　飲酒運転による交通事故ゼロに関する取組とその目標値

取組名	現状値 （令和７年度）	目標値 （令和 13 年度）
飲酒運転根絶に係る啓発の実施回数・啓発人数 ・飲酒運転追放夜間街頭監視所 ・事業所等へのチラシ配布 ・ハンドルキーパー運動　等	３５回 4,606 人	35 回 4,840 人

第４節　施策と具体的な取組

交通事故の発生件数や交通事故死者数を減らすためには、ハード面、ソフト面の両面からの取組を進める必要があります。

５つの課題に対しては、「人優先」の交通安全思想を基本として、交通社会を構成する「人」「交通機関」「交通環境」の要素が相互に関連していることを考慮しながら、次の４つを柱とし、適切かつ効果的な取組を実施します。

なお、これらは、※持続可能な開発目標 SDGs の 17 の目標のうち、「3 すべての人に健康と福祉を」「7 エネルギーをみんなに そしてクリーンに」「11 住み続けられるまちづくりを」「17 パートナーシップで目標を達成しよう」の主に４つの目標と関連するものです。



柱１　交通安全思想の普及徹底

施策		具体的な取組	
①	セーフシティあつぎの推進	(1)	交通安全に関する課題の把握・取組の推進
②	世代別の交通安全教育	(1)	幼児に対する交通安全教育
		(2)	小学生に対する交通安全教育
		(3)	中学生に対する交通安全教育
		(4)	高校生に対する交通安全教育
		(5)	成人に対する交通安全教育
		(6)	高齢者に対する交通安全計画
③	交通安全に関する普及啓発活動の推進	(1)	交通安全市民運動の推進
		(2)	歩行者の安全確保 NEW
		(3)	高齢者事故防止運動の推進
		(4)	自転車の安全利用の促進
		(5)	自転車用ヘルメット着用の促進 NEW
		(6)	二輪車交通事故防止運動の推進
		(7)	自動車の安全運転の促進
		(8)	飲酒運転根絶運動の推進
		(9)	新しい小型モビリティの安全対策 NEW
		(10)	自転車損害賠償責任保険の加入促進
		(11)	すべての座席におけるシートベルトやチャイルドシートの正しい着用の徹底
		(12)	反射材の普及促進
		(13)	効果的な広報の実施
		(14)	その他の普及啓発活動の推進

④	交通安全に関する団体の主体的活動の推進	(1)	交通安全対策協議会における各種団体との連携

※持続可能な開発目標 SDGs：2015 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030 年までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標のこと。



柱２　道路・交通環境の整備

施策		具体的な取組	
①	安心・安全な歩行空間の整備	(1)	生活道路における交通安全対策の推進
		(2)	通学路における危険箇所の点検
		(3)	通学路の交通安全施策の整備
②	道路ネットワークの整備と幹線道路における交通安全対策の推進	(1)	歩行空間の整備
		(2)	適切に機能分担された道路網の整備
		(3)	改良による道路・交通環境の改善
		(4)	踏切事故防止対策の推進
		(5)	国道・県道管理者との連携強化
③	交通安全施設等整備事業の推進	(1)	事故多発地点の重点的整備
		(2)	交通安全施設等の適切な維持管理
		(3)	道路・交通環境整備への地域情報の活用
④	公共交通の利便性向上	(1)	公共交通の充実・利用促進
		(2)	高齢者等の移動手段の確保・支援
		(3)	危険なバス停留所及びその周辺の安全性確保対策
⑤	自転車利用環境の整備	(1)	自転車走行空間の整備
		(2)	自転車等駐車場の整備
		(3)	サイクルアンドバスライドの適正管理
		(4)	シェアサイクルの利用促進
⑥	災害に備えた道路・交通環境の整備	(1)	避難と復旧を支える道路の整備
		(2)	狭あい道路の整備促進
		(3)	無電柱化の推進
⑦	総合的な駐車対策の推進	(1)	自動車駐車場の整備
		(2)	自転車等の放置防止対策
		(3)	違法駐車を排除する気運の醸成・高揚
⑧	交通安全に寄与する道路・交通環境の改善	(1)	道路の不法占用の防止対策
		(2)	こどもの遊び場等の確保

柱３　救助・救急活動等の充実



施策		具体的な取組	
①	救助・救急体制の整備	(1)	救助体制の充実・強化
		(2)	救急体制の充実・強化
		(3)	救助・救急車両等整備の促進
②	市民や事業者との連携	(1)	応急手当の普及促進
③	交通事故被害者等に対する支援	(1)	交通事故被害者等に対する支援

柱４　交通事故の分析・予測の充実



施策		具体的な取組	
①	交通事故の分析・予測	(1)	交通事故の分析　NEW
		(2)	交通事故の予測　NEW

第２次厚木市交通安全推進計画　体系図

目標	重点項目	個別目標
目標１『交通死亡事故ゼロ』・目標２『年間交通事故件数の減少』	高齢者の 交通事故防止	高齢者が関連する 交通事故件数の減少
	こどもの 交通事故防止	こどもが関連する 交通事故件数の減少
	自転車の 交通事故防止	自転車が関連する 交通事故件数の減少
	二輪車の 交通事故防止	二輪車が関連する 交通事故件数の減少
	飲酒運転の 根絶	飲酒運転による 交通事故ゼロ

柱	施策	具体的な取組
1 交通安全思想の普及徹底	①セーフシティあつぎの推進	(1)交通安全に関する課題の把握・取組の推進　◆交通安全教室の実施等
	②世代別の交通安全教育	(1) 幼児に対する交通安全教育　◆交通安全教室の実施等 (2) 小学生に対する交通安全教育　◆安全な自転車の乗り方教室の実施等 (3) 中学生に対する交通安全教育　◆スケアード・ストレイト交通安全教室の実施等 (4) 高校生に対する交通安全教育　◆自転車マナーアップキャンペーン等 (5) 成人に対する交通安全教育　◆キャンペーン等による周知・啓発活動等 (6) 高齢者に対する交通安全教育　◆シルバードライビングスクールの実施等
	③交通安全に関する普及啓発活動の推進	(1) 交通安全市民運動の推進　◆市民総ぐるみの推進体制の強化等 (2) 歩行者の安全確保　◆キャンペーン等による啓発活動等 (3) 高齢者事故防止運動の推進　◆外出時における反射材利用の促進等 (4) 自転車の安全利用の促進　◆自転車マナーアップ運動の推進等 (5) 自転車用ヘルメット着用の促進　◆自転車用ヘルメットの着用促進 (6) 二輪車事故防止運動の推進　◆市営駐輪場での事故防止キャンペーン等 (7) 自動車の安全運転の促進　◆広報誌等での定期的な啓発等 (8) 飲酒運転根絶運動の推進　◆飲酒運転追放夜間街頭監視の実施等 (9) 新しい小型モビリティの安全対策　◆チラシ等による周知・啓発活動 (10) 自転車損害賠償責任保険の加入促進　◆加入促進チラシの配布等 (11) すべての座席におけるシートベルトやチャイルドシートの正しい着用の徹底 (12) 反射材の普及促進　◆反射材利用の啓発等 (13) 効果的な広報の実施　◆公共施設等における交通安全啓発の推進等 (14) その他の普及啓発活動の推進　◆自動車の前照灯の早期点灯等
	④交通安全に関する団体の主体的活動の推進	(1) 厚木市交通安全対策協議会における各種団体との連携
2 道路・交通環境の整備	①安心・安全な歩行空間の整備	(1) 生活道路における交通安全対策の推進　◆バリアフリー化等 (2) 通学路における危険箇所の点検　◆通学路の安全対策協議会による協議等 (3) 通学路の交通安全施設の整備　◆交差点内や路側帯のカラー舗装等
	②道路ネットワークの整備と幹線道路における交通安全対策の推進	(1) 歩行空間の整備　◆放置自転車の撤去等による歩行空間の確保等 (2) 適切に機能分担された道路網の整備　◆混雑改善を図る道路網の整備等 (3) 改良による道路・交通環境の改善　◆道路の改良 (4) 踏切事故防止対策の推進　◆利用者に対する交通安全啓発等 (5) 国道・県道管理者との連携強化　◆国道・県道における道路改良の要請等
	③交通安全施設等整備事業の推進	(1) 事故多発地点の重点的整備　◆カーブミラーの設置等 (2) 交通安全施設等の適切な維持管理　◆交通安全施設の点検・維持管理等 (3) 道路・交通環境整備への地域情報の活用　◆「スマ報」による情報収集等
	④公共交通の利便性向上	(1) 公共交通の充実・利用促進　◆サイクルアンドバスライドの周知等 (2) 高齢者等の移動手段の確保・支援　◆移動手段の確保の検討等 (3) 危険なバス停留所及びその周辺の安全性確保対策　◆バス停留所の安全性確保
	⑤自転車利用環境の整備	(1) 自転車走行空間の確保　◆自転車走行空間の確保 (2) 自転車等駐車場の整備　◆自転車等駐車場の整備・運営 (3) サイクルアンドバスライドの適正管理　◆サイクルアンドバスライドの適正管理 (4) シェアサイクルの利用促進　◆シェアサイクルの利用促進
	⑥災害に備えた道路・交通環境の整備	(1) 避難と復旧を支える道路の整備　◆災害に強い道路網の整備 (2) 狭あい道路の整備促進　◆狭あい道路の整備 (3) 無電柱化の推進　◆無電柱化の推進
	⑦総合的な駐車対策の推進	(1) 自動車駐車場の整備　◆開発事業等に対する指導等 (2) 自転車等の放置防止対策　◆放置自転車禁止区域での啓発活動等 (3) 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚　◆迷惑駐車防止キャンペーン等の実施
	⑧交通安全に寄与する道路・交通環境の整備	(1) 道路不法占用の防止対策　◆道路の不法占用の防止 (2) こどもの遊び場等の確保　◆公園の整備等
3 救助・救急活動等の充実	①救助・救急体制の整備	(1) 救助体制の充実・強化　◆高度救助隊員の養成及び育成等 (2) 救急体制の充実・強化　◆救急救命士の養成及び育成等 (3) 救助・救急車両等整備の促進　◆救助工作車及び高規格救急自動車等の整備等
	②市民や事業所との連携	(1) 応急手当の普及促進　◆救命講習会の開催等
	③交通事故被害者等に対する支援	(1) 交通事故被害者等に対する支援　◆市民相談における交通事故相談等
4 交通事故の分析・予測の充実	①交通事故の分析・予測	(1) 交通事故の分析　◆交通事故統計情報のオープンデータ等を用いた分析 (2) 交通事故の予測　◆交通事故マップの作成

セーフコミュニティからセーフシティあつぎへ
安心・安全なまちづくりのさらなる発展に向けて

本市は、平成 20 年から世界保健機関（WHO）が提唱するセーフコミュニティの考え方を取り入れ、市、市民、関係団体等との連携のもと、地域における事故やけがの予防を中心とした安心・安全なまちづくりに取り組んできました。

これまでの取組を通じて、市、市民、関係団体等が、それぞれの立場や特性を生かし、地域の課題に対して、客観的なデータ等を活用しながら対策を検討・実施してきました。

一方、少子高齢化の進展や社会環境の変化、犯罪や事故の発生状況の変化、自然災害の激甚化などにより、安心・安全を取り巻く課題は複雑化・多様化しています。このような課題に的確に対応するためには、分野や主体の枠を越えた連携を一層推進し、安心・安全に関する取組を総合的かつ計画的に進めていくことが重要です。

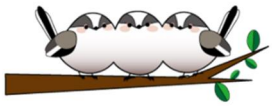
こうした背景を踏まえ、本市では、これまで培ってきた市民協働の精神を基本に据え、客観的な事実や科学的根拠を踏まえ、安心・安全に関する取組をより幅広く推進するため、「セーフシティあつぎ推進条例」を制定しました。これに伴い、セーフコミュニティ国際認証の満了後となる令和８年 11 月４日から、「セーフシティあつぎ」としての取組を開始しました。

「セーフシティあつぎ」では、けがや事故、交通安全、治安、防災など、日常生活における安心・安全に関する課題を幅広く捉え、市、市民、関係団体等がそれぞれの役割のもと、連携して取り組むこととしています。また、推進旬間や表彰制度、推進地区の指定、外部評価などの取組を通じて、安心・安全に関する取組を市全体に広げていくこととしています。

交通安全の分野では、交通安全対策委員会を中心として、交通事故の発生状況や地域の実情等を踏まえ、市、市民、関係団体等が連携し、効果的な交通安全対策を推進していきます。

セーフシティあつぎとは

市、市民及び関係団体等が一体となって、けが、交通事故、犯罪等を防止するための取組を連携して展開し、安心・安全な地域社会の実現を目指す活動の総称です。



第２章　交通安全施策の推進について

第１節　柱１　交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重と、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、地域の安全に貢献できる社会性を育成するために重要な意義があります。

このため、家庭、学校、職場、地域で心身の発達段階に応じた段階的かつ体系的な交通安全教育が効果的に行われるよう、関係機関・団体相互の連携を強化し、幼児から高齢者までの年齢段階に応じた世代別の交通安全教育の推進を図ります。

幼児に対する教育は、生涯にわたる交通安全教育の出発点であり、その後の人間形成の基礎を培うための重要な役割を担うことから、幼稚園・保育所等の関係機関、交通関係団体と連携し効果的な交通安全教育を推進します。

また、高齢化の急速な進展による高齢者の社会参加の増加などに対応するため、高齢者の行動特性に配慮した交通安全教育を推進します。

さらに、地域ぐるみで交通安全の「ひとこえ」をかけあう気運を作り出すとともに、家庭において交通安全、交通ルールの遵守及びマナーの向上について家族で考え、話し合うことで交通安全意識の向上を図る等、市民協働による効果的な交通安全教育・普及啓発活動の推進に努めます。

① セーフシティあつぎの推進

市、市民及び関係団体等が連携・協働し、客観的事実や科学的根拠を活用しながら交通安全に関する課題の解決に取り組みます。

施策No.　１-①-(1)　交通安全に関する課題の把握・取組の推進

交通事故を未然に防ぐため、こども、高齢者及び自転車利用者等、それぞれの特性を踏まえ、交通ルールや交通マナーに関する啓発・教育等を行います。

◆交通安全教室の実施
◆地域における研修会などの開催
◆自転車用ヘルメット着用アンケートの実施
◆ホームページ、広報紙等を活用した広報啓発活動

【くらし交通安全課】



② 世代別の交通安全教育

こどもから大人まで幅広い層を対象にすき間のない交通安全教育を行います。

施策No.　1-②-(1)　幼児に対する交通安全教育

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する姿勢を身に付けさせるとともに、日常生活において必要な基本的技能と知識を習得させることを目標とします。

◆幼稚園や保育所における交通安全教室の実施
◆保護者や地域の大人等が交通安全の「ひとこえ」をかける環境の推進
◆警察官による園外活動時の見守り等に関する研修DVDを認定こども園や保育所等に配布
【くらし交通安全課】【保育課】【こども育成課】



施策No.　1-②-(2)　小学生に対する交通安全教育

市内の各小学校と連携し、学級活動や学校行事等の学習活動を通して交通安全教育の充実を図ります。

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、歩行者や自転車利用者として必要な技能と知識の習得により道路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します。

また、事業者等と連携し、トラックを活用した交通安全教室を実施することにより、内輪差や死角体験等を通じ交通安全への一層の知識の習得に努めます。

◆新入学児童を対象とした道路の安全な歩き方を学ぶ交通安全教室の実施
◆安全な自転車の乗り方を学ぶ交通安全教室の実施
◆自転車シミュレーターを活用した交通安全教育の実施
◆事業者との連携によるトラックを活用した交通安全教室の実施
◆新任教諭を対象とした交通安全教室の実施
◆小学校に対する交通事故発生状況の報告
【くらし交通安全課】【教育指導課】
【教育研究所】



施策No.　1-②-(3)　中学生に対する交通安全教育

市内の各中学校と連携し、学級活動や学校行事等の学習活動を通して交通安全教育の充実を図ります。

中学生に対する交通安全教育は、社会に対する関心も深まることから、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必要な技能と知識を十分に習得し、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周りの人々の安全にも配慮できる人材の育成を目標とします。

◆安全な自転車の乗り方を学ぶ交通安全教室の実施
◆自転車シミュレーターを活用した交通安全教育の実施
◆スタントマンによる事故再現「スケアード・ストレイト教育技法」を活用した交通安全教室の実施
◆新任教諭を対象とした交通安全教室の実施
◆中学校に対する交通事故発生状況の報告

【くらし交通安全課】【教育指導課】【教育研究所】



施策No.　1-②-(4)　高校生に対する交通安全教育

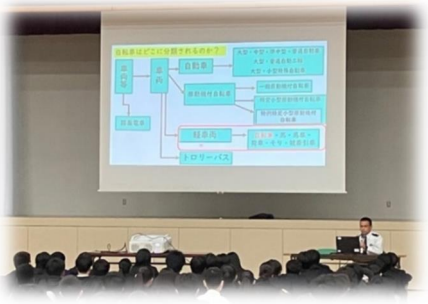
市内の各高等学校と連携し、交通安全教室や啓発活動を実施します。

高校生に対する交通安全教育は、生徒の自立心が高まると同時に、二輪車等に対する関心が高まり、また、運転する生徒もいることから、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利用者として安全に道路を通行するために必要な知識を習得し、交通社会の一員として責任を持って行動できる健全な社会人の育成を目標とします。

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います。

◆自転車マナーアップキャンペーン及び交通安全教室の実施
◆自転車シミュレーターを活用した交通安全教育の実施
◆スタントマンによる事故再現「スケアード・ストレイト教育技法」を活用した交通安全教室の実施

【くらし交通安全課】



施策No.　1-②-(5)　成人に対する交通安全教育

成人に対する交通安全教育は、運転者に対して社会的責任の自覚、安全運転に対する再認識を図るとともに、特に、危険予知や回避能力の向上、交通事故被害者の心情など交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識や交通マナーの向上を目標とします。

また、関係機関と連携し、各種広報物の作成・配布や、交通安全イベント等において、より多くの市民に対して効果的な啓発が行えるよう取り組みます。

◆交通安全教室の実施
◆※民間交通監視所の設置
◆自動車安全運転競技大会の実施
◆キャンペーンや広報紙等による周知・啓発活動
【くらし交通安全課】



※民間交通監視所：市内 15 地区の主要道路に『民間交通監視所』の看板を掲出し、テントを設置して、交通監視を実施するとともに、啓発物品等の配布により、交通事故防止を呼びかける活動のこと。

施策No.　1-②-(6)　高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全教育は、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を理解し、道路や交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能と交通ルールなどの知識の習得を目標とします。

◆交通安全教室の実施
◆※シルバードライビングスクールの実施
◆キャンペーン等による啓発活動
【くらし交通安全課】【地域包括ケア推進課】

※シルバードライビングスクール：高齢運転者による交通事故を防止することを目的とした、65歳以上の運転者を対象とした安全運転講習会のこと。





③ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

他者への思いやりの精神を育むことができるよう、あらゆる機会や広報媒体を活用し、市民の心に訴える啓発活動を行います。

施策No.　1-③-(1)　交通安全市民運動の推進

市民一人一人の交通安全意識の高揚を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけ、市民参加による取り組みを推進するため、市、厚木市交通安全対策協議会の構成機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的かつ継続的に展開します。

交通安全運動の重点としては、高齢者やこどもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間・薄暮時における交通事故防止、二輪車・自転車の交通事故防止、違法駐車及び放置自転車・バイクの追放、暴走族の追放、飲酒運転の根絶等の目標を設定し、取り組みます。

◆春・夏・秋・年末の各季の交通安全運動を展開し、
　各強化月間における運動の推進
◆市民総ぐるみの推進体制の強化
【くらし交通安全課】



施策No.　1-③-(2)　歩行者の安全確保

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

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信号に従うことに加え、信号機のない場所で横断するときは手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要性があることを含め、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進します。

◆キャンペーン等による啓発活動
◆外出時における※反射材利用の促進
◆交通安全教室の実施
【くらし交通安全課】



※反射材：どのような方向・角度から入射した光も光源に向かってそのまま反射するように作られた製品。主に道路交通の安全向上・安全対策の目的で利用されることが多い。

施策No.　1-③-(3)　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への機会の増大と活発化により、高齢者の事故件数は、今後更なる増加が予測されることから、加齢による身体機能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、高齢者交通事故防止運動による様々な取組について、年間を通じて推進します。

◆キャンペーン等による啓発活動
◆外出時における反射材利用の促進
◆交通安全教室の実施
◆高齢運転者標識の普及
◆運転免許証自主返納制度の周知
【くらし交通安全課】【地域包括ケア推進課】



施策No.　1-③-(4)　自転車の安全利用の促進

自転車利用者の歩行者に配慮した通行、車道の右側通行の禁止、無灯火走行の防止、傘さし運転やスマートフォン・イヤホン等の使用による危険性等、自転車交通ルールの周知を積極的に図ります。

また、厚木市自転車活用推進計画に基づき、自転車の安全利用を促進します。

◆※「自転車安全利用五則」の活用等による
　自転車交通ルールの周知・徹底
◆※自転車マナーアップ運動の推進
◆※TS マークの普及、自転車損害賠償
　保険への加入促進
◆自転車街頭点検の実施
【くらし交通安全課】【都市計画課】



※自転車安全利用五則：「自転車は、車道が原則、歩道は例外」、「車道は左側を通行」、「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」、「安全ルールを守る」、「こどもはヘルメットを着用」

※自転車マナーアップ運動：登下校時における高校生等の交通ルール遵守と交通マナー向上を図るとともに、交通事故の撲滅を目的とし、キャンペーンや自転車交通安全教室を実施すること。

※ＴＳマーク：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のこと。傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている。

施策No.　1-③-(5)　自転車用ヘルメット着用の促進

自転車の交通事故による外傷部位は頭部や顔部が多く、頭部の場合、重傷や死亡事故につながる危険性があることから、自転車用ヘルメットの着用を促進します。

また、「厚木市自転車利用促進条例」に基づく、幼児・児童の自転車用ヘルメットの着用義務の周知を図ります。

◆自転車ヘルメットの着用促進
◆幼児・児童の自転車用ヘルメットの着用義務の周知
【くらし交通安全課】



施策No.　1-③-(6)　二輪車交通事故防止運動の推進

関係機関・団体と連携し、二輪車事故を防止するための広報啓発活動を推進します。

◆市営自転車等駐車場等における事故防止キャンペーン
◆二輪車街頭点検の実施
◆二輪車交通安全教室の開催
【くらし交通安全課】



施策No.　1-③-(7)　自動車の安全運転の促進

関係機関・団体と連携し、自動車の安全運転のための広報啓発活動を推進します。

◆広報紙等での定期的な啓発
◆民間交通監視所の設置
◆※飲酒運転追放夜間街頭監視所の設置
◆厚木警察署管内安全運転管理者会等と連携した企業内自動車の安全対策の充実
【くらし交通安全課】



※飲酒運転追放夜間街頭監視所：市内 15 地区の主要道路に看板・赤灯を掲出し、運動を周知するとともに、飲酒運転の根絶及び歩行者と自転車の交通事故防止を主に街頭監視を行う活動のこと。

施策No.　1-③-(8)　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、市、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、飲酒運転による事故の防止を図ります。

◆飲酒運転追放夜間街頭監視所の設置

◆※ハンドルキーパー運動の普及啓発

【くらし交通安全課】



※ハンドルキーパー運動：自動車で飲食店に来て飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人は酒を飲まず、仲間を自宅まで送り、飲酒運転事故を防止する運動のこと。

施策No.　1-③-(9)　新しい小型モビリティの安全対策

電動キックボード等の特定小型原動機付自転車について、基本的な交通ルールの周知を図り、安全対策を推進します。

◆チラシ等による周知・啓発活動

【くらし交通安全課】

施策No.　1-③-(10)　自転車損害賠償責任保険の加入促進

近年は、こどもを含めた自転車利用者が加害者となる高額な賠償事例も見受けられ、当事者だけでなく、家族等にも大きな影響を及ぼすことから、「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加入の促進を図ります。

◆自転車損害賠償責任保険加入促進チラシの配布

◆市営自転車駐車場における啓発キャンペーン

【くらし交通安全課】



施策No.　1-③-(11)　すべての座席におけるシートベルトやチャイルドシートの正しい着用の徹底

シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用方法についての理解を深め、着用の推進を図ります。

◆関係機関等の連携・協力の下、あらゆる機会を捉えた積極的な普及活動の展開
◆家庭、学校、職場、地域等が一体となった着用運動の推進
【くらし交通安全課】

施策No.　1-③-(12)　反射材の普及促進

夜間における歩行者、特に高齢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の普及を促進します。

◆交通安全教育の実施
◆反射材利用の啓発
【くらし交通安全課】



施策No.　1-③-(13)　効果的な広報の実施

交通事故の実態を踏まえ、ホームページ、広報紙、※デジタルサイネージ、ケーブルテレビなどの広報媒体を活用して、交通安全の広報活動を積極的に実施します。

◆関係機関・団体等が保有する広報媒体の家庭、学校、職場、地域における活用
◆公共施設等における交通安全啓発の推進
◆市ホームページでの交通関連情報の提供
【くらし交通安全課】

※デジタルサイネージ：表示と通信にデジタル技術を活用して平面ディスプレイなどによって映像や文字を表示する情報・広告媒体のこと。

施策No.　1-③-(14)　その他の普及啓発活動の推進

市民交通安全の日（毎月１日）及び高齢者交通安全の日（毎月 15 日）を中心に、あらゆる機会を捉えて、交通安全の普及啓発活動を推進します。

◆自動車前照灯の早期点灯の推進
◆自転車や歩行者への反射材の着用促進
◆重大事故発生時における交通安全普及啓発
【くらし交通安全課】



④ 交通安全に関する団体の主体的活動の推進

厚木市交通安全指導員協議会、厚木市交通安全母の会連絡協議会をはじめ、厚木警察署管内交通安全協会、厚木警察署管内安全運転管理者会などの交通関係団体に対し、組織の活性化、主体的な活動の促進及び交通安全活動が効果的に行われるよう必要な支援を行います。

また、その他の民間団体や事業所などに対しても、交通安全教育や広報活動が効果的、積極的に行われるよう交通安全運動などの様々な機会を利用して働きかけを行います。

施策No.　1-④-(1)　交通安全対策協議会における各種団体との連携

市内の交通関係機関で構成する厚木市交通安全対策協議会において、交通安全運動を中心とした啓発活動を実施します。

◆厚木市交通安全市民総ぐるみ大会の開催
◆民間交通監視所の設置
◆飲酒運転根絶夜間街頭監視所の設置
◆二輪車・自転車街頭点検の実施
【くらし交通安全課】



第２節　柱２　道路・交通環境の整備

道路・交通環境の整備については、これまでも県公安委員会、道路管理者等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故防止効果が確認されています。

しかしながら、自転車が関連する事故、歩行者の死者数が多い状況であることなどが社会的な問題になっていることから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要があります。

このため、今後の道路・交通環境の整備に当たっては、主として自動車交通を担う幹線道路と、歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、安心・安全な道路空間形成の推進に取り組みます。

また、少子高齢化が一層進行する中で、こどもを事故から守り、高齢者や障がい者が安心して外出できる交通環境の形成を図る観点から、安心・安全な歩行空間が確保された「人優先」の道路・交通環境整備の強化を図ります。

① 安心・安全な歩行空間の整備

安心・安全な歩行空間を確保し、「人優先」の視点に立った交通安全対策を推進します。

施策No.　2-①-(1)　生活道路における交通安全対策の推進

住宅街や商業地域の道路では、こどもから高齢者まで全ての人を事故から守り、身体機能に制限がある方も安心して外出できるように、誰もが利用しやすい道路環境の整備、狭あい道路の改善などの対策を進めます。

◆バリアフリー化
◆※ゾーン 30 の推進
◆狭あい道路の整備
◆道路舗装整備などによる交通安全対策
◆音響信号機の設置推進

【くらし交通安全課】【道路総務課】【道路維持課】
【道路整備課】【交通混雑対策課】【障がい福祉課】



※ゾーン 30：生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策。区域を定めて時速 30 キロの速度規制を実施し、自動車の走行速度や通り抜けの抑制を図る。

施策No.　2-①-(2)　通学路における危険箇所の点検

「厚木市通学路交通安全プログラム」に基づき、こどもの通学時などの安全を確保するため、学校等を通じ危険箇所を抽出し、危険箇所に対する交通安全対策を実施します。



◆学校等からの情報収集
◆通学路の安全対策協議会による協議
◆ウェアラブルカメラを用いた小学校通学路安全点検
【くらし交通安全課】【道路総務課】【道路維持課】
【道路整備課】【学務課】

施策No.　2-①-(3)　通学路の交通安全施設の整備

こどもの通学・通園、園外活動時などの安全を確保するため、警察など関係機関と連携し、歩道整備、路面標示などによる車両や歩行者への注意喚起など、道路状況にあった適切な対策を講ずるとともに交通安全施設の定期的な点検や見直しを行います。



◆学校や保育所等からの情報収集
◆歩道の整備
◆交差点内や路側帯のカラー舗装
◆横断防止柵やガードレールの設置
◆看板設置による車両への注意喚起
◆路面標示による車両への注意喚起
◆※スクールゾーン、※キッズ・ゾーンの推進
◆※フットマーク等の標示による歩行者への注意喚起
【こども育成課】【保育課】【くらし交通安全課】
【道路維持課】【道路整備課】【交通混雑対策課】【学務課】

※スクールゾーン：通学中のこどもたちの安全を確保する安全対策の重点地域の呼び名のこと。
※キッズ・ゾーン：散歩等の園外活動中のこどもの安全を確保するため、車両運転者に注意喚起等の安全対策を行う区域の呼び名のこと。
※フットマーク：路面に足型と停止線をペイントし、道路に出る前に一時立ち止まらせるようにするもの。

② 道路ネットワークの整備と幹線道路における交通安全対策の推進

交通事故を防止し、安全かつ円滑で快適な交通環境を確保するため、幹線道路から住居地域内道路への連携を強化する道路ネットワークを整備するとともに、改良時に道路・交通環境の整備を進めます。

施策No.　2-②-(1)　歩行空間の整備

既存道路における歩行者の交通事故の危険性が高い区間において、自転車等の放置防止などにより歩行空間の確保を進めます。

◆街路樹の適正な管理
◆放置自転車の撤去等による歩行空間の確保
◆自転車等駐車場の利用促進
【くらし交通安全課】【道路総務課】【道路整備課】
【道路維持課】【交通混雑対策課】



施策No.　2-②-(2)　適切に機能分担された道路網の整備

既存道路については、生活道路の通過交通の抑制や、交通の効果的な分散と道路機能の分化による道路網の整備を進めます。

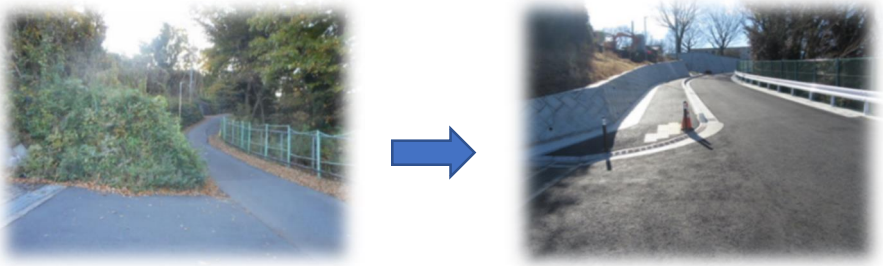
◆生活道路の通過交通の抑制、混雑改善を図る道路網の整備
◆交通規制による交通混雑の解消
◆国や県との連携による事業の円滑な推進
◆交通混雑解消に向けた交通量調査等の実施
【くらし交通安全課】【都市計画課】【道路総務課】
【道路整備課】【交通混雑対策課】



施策No.　2-②-(3)　改良による道路・交通環境の改善

既存道路について、歩行空間の確保、交通事故の防止、交通混雑の緩和などを進めるため、改良等により道路・交通環境を改善します。

◆道路の改良
【道路総務課】【道路整備課】【交通混雑対策課】



施策No.　2-②-(4)　踏切事故防止対策の推進

施設面で踏切事故防止対策を図るとともに、踏切道利用者に対する安全意識の向上を図るため、交通安全教育を行います。



◆踏切事故防止対策の推進
◆利用者に対する交通安全啓発
◆交通事業者との連絡調整
【くらし交通安全課】【道路総務課】【道路整備課】
【道路維持課】【交通混雑対策課】【都市計画課】

施策No.　2-②-(5)　国道・県道管理者との連携強化

交通事故の多い幹線道路(国道・県道)と住居地域内道路の安全を確保するため、国及び県と連携し道路・交通環境の整備を進めます。

◆国道・県道における道路改良の要請等
【道路総務課】

③ 交通安全施設等整備事業の推進

交通事故が多発している道路や、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路については、交通安全施設などを整備し、円滑で安全な交通環境の確立を目指します。

施策No.　2-③-(1)　事故多発地点の重点的整備

事故が多発しやすい道路について、路面標示やカラー舗装、カーブミラー、街路灯、区画線などの交通安全施設の整備等、道路構造に応じた施設の改良を重点的に実施します。



◆カラー舗装等の実施
◆街路灯の設置
◆カーブミラーの設置
【道路維持課】【交通混雑対策課】

施策No.　2-③-(2)　交通安全施設等の適切な維持管理

※交通安全施設等の老朽化による機能低下は、事故抑止効果の低減につながることから、機能の回復と向上を進めるとともに既存の交通安全施設等の適切な点検と維持管理に努めます。

また、交通規制や路面表示の設置・維持管理等について、警察署と連携を強化します。



◆交通安全施設の機能の回復と向上、点検・維持管理
◆交通啓発看板の点検・維持管理
◆交通規制や路面標示の設置・維持管理等の連携
【くらし交通安全課】【道路維持課】【交通混雑対策課】

※交通安全施設：道路利用者が安全に道路を通行するために設置される施設で、道路標識、区画線、横断歩道橋、防護柵などが含まれる。

施策No.　2-③-(3)　道路・交通環境整備への地域情報の活用

交通安全の課題は、地域住民の生活と密接に関係していることから、課題を解消するためには、沿道の住民のニーズや道路の利用実態、交通量などを把握し、地域の実情に合わせた柔軟な交通環境の整備を推進する必要があります。そこで各地区における危険箇所や交通安全施設等の老朽化などについて、自治会等からの情報を収集し、活用します。

◆市民や自治会等からの情報収集
◆※「スマ報」による情報収集
【くらし交通安全課】【道路総務課】【道路維持課】【交通混雑対策課】

※スマ報：「道路が損傷している」などの身近なまちの課題について、スマートフォンなどのカメラ機能やＧＰＳ機能を利用した写真にコメントを添えて市に情報提供することで、その情報を基に市が対応などを行う、市民協働でまちづくりを推進する仕組みのこと。

④ 公共交通の利便性向上

自動車に過度に依存しないスムーズで快適に移動できる公共交通ネットワークの実現を目指します。

施策No.　2-④-(1)　公共交通の充実・利用促進

円滑に移動できる交通環境づくりを推進するため、※サイクルアンドバスライド自転車駐車場の推進など、路線バスの更なる利便性向上を図るとともに、公共交通利用を促進するため、※モビリティ・マネジメントの取組を教育機関、企業、地元自治会等と連携し実施します。

◆サイクルアンドバスライド自転車駐車場の適正管理及び周知
【くらし交通安全課】【都市計画課】



※サイクルアンドバスライド：自転車で最寄りのバス停留所まで移動し、バスに乗り換え、目的地までバス交通を利用する、バス利用者の利便性の向上とバス利用の促進を目的としたシステムのこと。

※モビリティ・マネジメント：過度な自動車利用に起因する様々な社会問題を緩和するため、公共交通への自発的な転換を促す交通施策のこと。

施策No.　2-④-(2)　高齢者等の移動手段の確保・支援

公共交通が利用しづらい地域や、運転免許証返納後の日常生活に必要な移動手段の確保について検討を行うとともに、タクシーやバスの利用における助成を行うことにより、移動を支援します。

◆移動手段の確保の検討
◆高齢者タクシー利用券の交付
◆高齢者バス割引乗車券（かなちゃんパス）の購入費助成
【都市計画課】【福祉総合支援課】

施策No.　2-④-(3)　危険なバス停留所及びその周辺の安全性確保対策

交通安全上問題と思われるバス停留所及びその周辺について、関係機関・団体と連携を図り、安全性確保対策を推進します。

◆バス停留所の安全性確保
【都市計画課】【道路総務課】【道路整備課】【道路維持課】【くらし交通安全課】

⑤ 自転車利用環境の整備

環境に優しく、幅広い年齢層が利用できる身近な乗り物である自転車を、安心・安全・快適に利用できる環境づくりを推進します。

施策No.　2-⑤-(1)　自転車走行空間の確保

厚木市自転車活用推進計画に基づき、自転車ネットワークを構成する路線を中心に、自転車と歩行者が安全に通行できるよう、
自転車走行空間の確保に図ります。

◆自転車走行空間の確保
【くらし交通安全課】【都市計画課】



施策No.　2-⑤-(2)　自転車等駐車場の整備

自転車等駐車場については、駅周辺地域への設置を進めてきました。各施設の利用状況や民間施設の収容状況を始め、利用者ニーズ等を踏まえた適切な維持管理・運営及び施設整備に取り組みます。

◆自転車等駐車場の整備・運営
【くらし交通安全課】





施策No.　2-⑤-(3)　サイクルアンドバスライド自転車駐車場の適正管理

厚木市コンパクト・プラス・ネットワーク推進計画に基づき、バス停留所付近にサイクルアンドバスライド自転車駐車場を整備し、バスの利用を促進することで、自転車事故の減少や環境負荷の低減を図ります。

また、地域の交通特性に応じ、サイクルアンドバスライド自転車駐車場の適正管理等に努めます。

◆サイクルアンドバスライド自転車駐車場の適正管理
【くらし交通安全課】【都市計画課】



施策No.　2-⑤-(4)　シェアサイクルの利用促進

資源の効率的な活用や二酸化炭素の排出量の削減に向けて、環境に優しい自転車を共有して利用するシェアサイクルの取り組みを民間事業者との協働により進めます。

◆シェアサイクルの利用促進
【都市計画課】

⑥ 災害に備えた道路・交通環境の整備

災害時においては、避難や復旧活動のために安全な道路・交通を確保することが重要となります。本市には狭あいな生活道路が多く、緊急時の迅速な対応が困難になることが予測されるため、災害に備えた道路・交通環境の整備を進めます。

施策No. 2-⑥-(1) 避難と復旧を支える道路の整備

災害時において、緊急輸送の確実性、迅速性を強化するため、緊急輸送道路を補完する道路の整備に努めます。

◆災害に強い道路網の整備

【道路整備課】

※緊急輸送道路：災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車道国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路のこと。

施策No. 2-⑥-(2) 狭あい道路の整備促進

緊急活動の円滑化のため狭あい道路の整備を進めます。

◆狭あい道路の整備

【道路総務課】【道路整備課】

施策No. 2-⑥-(3) 無電柱化の推進

災害時における避難経路を確保し、安全で安心な道路空間の形成に向けて無電柱化を推進します。

◆無電柱化の推進

【道路総務課】【交通混雑対策課】



⑦ 総合的な駐車対策の推進

違法駐車の指導・啓発や自動車駐車場の整備などにより違法駐車等の防止を推進します。

施策No. 2-⑦-(1) 自動車駐車場の整備

駅周辺地域において、将来の駐車需要予測と民間との適正な分担の下、自動車駐車場の確保を図ります。

また、駐車場法や厚木市住みよいまちづくり条例、厚木市建築物における駐車施設の附置に関する条例等に基づき、建築物の建築を伴う開発事業を行う事業者に対して、自動車駐車場の整備を指導します。

◆自動車駐車場の確保

◆開発事業等に対する指導

【都市計画課】【開発指導課】

施策No. 2-⑦-(2) 自転車等の放置防止対策

「厚木市自転車の放置防止に関する条例」に基づき、自転車利用者、事業者等がそれぞれの責務を遵守するよう自転車放置防止の広報啓発活動を重点的に展開します。

◆放置自転車禁止区域での啓発活動

◆違法駐車追放強化月間におけるキャンペーンの実施

【くらし交通安全課】

施策No. 2-⑦-(3) 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の追放には、市民の理解と協力を得ながら違法駐車追放の気運の醸成を図ることが大切です。毎年 10 月の「違法駐車追放強化月間」に交通関係団体等と連携し、各地区において迷惑駐車防止キャンペーンを実施し、違法駐車の防止運動を展開します。

◆迷惑駐車防止キャンペーン等の実施

【くらし交通安全課】

⑧ 交通安全に寄与する道路・交通環境の改善

安全な歩行・通行空間を確保するために、道路の不法占用を防止します。
また、こどもの交通事故を防止するために、こどもの遊び場を確保します。

施策No.　2-⑧-(1)　道路の不法占用の防止対策

道路の不法占用の防止により良好な道路・交通環境の整備を進めます。

◆道路の不法占用の防止

【道路総務課】

施策No.　2-⑧-(2)　こどもの遊び場等の確保

こどもの交通事故の防止のため、公園や青少年広場などの整備を推進し、こどもが安全に遊べる空間を確保するなど、施設整備等を充実させ、交通事故の防止を推進します。

◆公園の整備

◆青少年広場の整備

◆スポーツ広場の整備

【公園緑地課】【スポーツ魅力創造課】

第３節　柱３　救助・救急活動等の充実

交通事故による負傷者の被害を最小限にとどめるため、医療機関や消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携と協力関係を確保し、救助・救急体制の充実・強化を図ります。

特に、負傷者の救命及び苦痛の軽減を目的に、救急救命士や救急隊員による迅速な処置などの対応力強化に取り組みます。

また、事故現場からの迅速な通報や止血など、救急車到着前の市民による応急手当の普及を推進します。

①　救助・救急体制の整備

交通事故による負傷者の被害を最小限にとどめるため、救急救命士や救急隊員による迅速な処置などを実施するための体制整備を図ります。

施策No.　3-①-(1)　救助体制の充実・強化

交通事故に起因する救助活動の内容が多様化し、事故の形態や背景も複雑化している現状に対応するため、救助体制の一層の充実・強化を図り、円滑な救助活動を実現します。

◆高度救助隊員の養成及び育成

◆救助隊員の教育・訓練

【消防署】【消防総務課】

施策No.　3-①-(2)　救急体制の充実・強化

救急救命士及び救急隊員の知識・技術を高めるとともに、医療機関と連携した救急医療体制を強化し、救命率の更なる向上を図ります。

◆救急救命士の養成及び育成

◆救急隊員の教育及び訓練

◆医療機関との連携強化

【救急救命課】【消防総務課】



施策No.　3-①-(3)　救助・救急車両等整備の促進

救助・救急の需要に迅速かつ的確に対応し、より高度な救助・救急活動を実現するため、最新鋭の消防車両及び資機材を計画的に整備します。

◆救助工作車及び高規格救急自動車等の整備

◆救助資機材・救急資器材等の整備

【警防課】【消防署】

② 市民や事業所との連携

救急車が到着するまでに実施する応急手当は、救命効果を高めるために重要な役割を果たすことから、市民一人一人の意識の向上と、応急手当の知識習得を図ります。

施策No. 3-②-(1) 応急手当の普及促進

事故現場に居合わせた市民（バイスタンダー）が負傷者に対し、迅速かつ適切な応急手当ができるように、市民ニーズに応じた普通救命講習会等を開催するとともに、広報活動や「救急の日」などのイベントを開催するなど、普及啓発活動を積極的に推進し、市民救命力の向上を図ります

◆※ＡＥＤ（自動体外式除細動器）の整備及び運用

◆救命講習会の開催

【救急救命課】



※ＡＥＤ（自動体外式除細動器）：心停止の際に機器が自動的に心電図の解析を行い、心室細動を検出した際は除細動を行う医療機器のこと。

③ 交通事故被害者等に対する支援

交通事故被害者やその家族などは、肉体的、精神的若しくは経済的に大きな打撃を受けていることから、交通事故被害者等のための相談活動の充実を図ります。

施策No. 3-③-(1) 交通事故被害者等に対する支援

交通事故の被害者やその家族からの相談に適切に応じられるよう、交通事故等の各相談窓口の適切な運営を図ります。

◆法律相談における交通事故に関する相談

◆市民相談における交通事故に関する相談

【市民協働推進課】

第４節　柱４　交通事故の分析・予測の充実

交通事故を防止するためには、事故の発生状況や特徴を的確に把握し、その結果を効果的な交通安全対策につなげることが重要です。このため、交通事故に関するデータを活用した分析・予測の充実を図るとともに、事故発生状況に関する情報を市民に広く提供し、交通安全意識の向上と交通事故の防止を推進します。

①　交通事故の分析・予測

交通事故の発生状況や特徴を把握し、効果的な交通安全対策の推進に活用するため、交通事故データの分析を行います。また、交通事故の発生箇所を地図化し、厚木市ホームページで公開することにより、市民が身近な地域の事故発生状況を確認できる環境を整備します。

施策No.　4-①-(1)　交通事故の分析

警察庁が公開する「交通事故統計情報のオープンデータ」を基に、厚木警察署が保有する交通事故に関するデータを組み合わせ、事故の発生状況や特徴を多角的に分析します。分析結果を交通安全上の課題の把握や、地域の実情に応じた効果的な交通安全対策の検討に活用します。

◆交通事故統計情報のオープンデータ等を用いた分析

【くらし交通安全課】

施策No.　④-①-(2)　交通事故の予測

市内における交通事故の発生箇所を地図化し、厚木市ホームページで公開することにより、市民がいつでも事故の発生状況を確認できる環境を整備します。市民の交通安全意識の向上を図るとともに、日常生活における危険箇所の把握や、安全な通行に役立てます。

◆交通事故マップの作成

【くらし交通安全課】

第３章　推進体制

第１節　計画の推進に向けた役割

計画を推進し、市民が安心・安全で健康に暮らせるまちづくりの実現のためには、市民一人一人、そして関係団体等の理解と協力が不可欠です。

それぞれの役割分担により市民、関係団体、警察署、市等が密に連携を図りながら施策を進めて行きます。

１　市民の役割

市民は、日常生活において、道路上の歩行をはじめ、自転車や二輪車、自動車の利用等、交通社会とは切り離せない環境の中にあります。

こうしたことから、交通事故の被害者にも加害者にもならないよう交通ルールを遵守し、交通マナーを徹底するなど常に交通安全及び交通事故防止に対する高い意識をもって行動するよう努めます。

また、交通安全対策におけるセーフシティあつぎに対する理解を深めるとともに、その取組に参加し、又は協力するよう努めます。

２　関係団体の役割

厚木市交通安全指導員協議会や厚木市交通安全の会連絡協議会をはじめ、厚木警察署管内交通安全協会や厚木警察署管内安全運転管理者会、厚木警察署管内青少年交通安全連絡協議会、厚木二輪車安全普及協会等、交通安全関係団体においては、厚木警察署、市など交通行政関係機関に協力します。

市内の交通秩序並びに交通道徳の普及や、各事業所における安全運転管理者が連携を密にして、自動車の安全運転に係る交通道徳の普及を図るほか、交通事故防止に努めます。

３　厚木警察署の役割

信号機や横断歩道の設置など道路交通法に関する交通規制の実施による適切な交通安全対策について、神奈川県公安委員会や神奈川県警察本部との連絡調整を担います。

また、交通違反車両の取り締まりや街頭指導、交通安全教室の実施により交通ルールの遵守や交通マナーを徹底するための周知啓発に努めます。

さらに、厚木市交通安全対策協議会等が主催する各種交通安全キャンペーンへの協力のほか、市民や行政と連携して交通安全や交通事故防止に努めます。

４　市の役割

市は、厚木市交通安全推進計画の実現のため、関係各課及び関係機関・団体と連携し、交通安全施策を実施します。施策の実施に当たっては、市民や交通関係団体の意見を広く取り入れ、実態に見合った交通安全活動を実施します。

また、市民団体及び事業所等とも連携し、交通安全施策を展開するとともにこれらの団体が実施する交通安全活動を支援します。

５　市民との連携・協働

交通安全を地域に根ざした施策として効果的に展開するためには、市民一人一人の交通安全意識の高揚と市民団体が自主的に取り組んでいる様々な交通安全運動を市民運動として進めていくことが大切です。

そのため、各年齢層を対象とした体系的な交通安全教育を実施するとともに、交通安全市民運動の中核的組織である厚木市交通安全対策協議会を中心とした広報啓発活動の充実を図り、市民自らが安心で安全な交通社会の構築に参加できる仕組みを作ることが必要です。

同時に、厚木市交通安全推進計画をはじめとした様々な交通安全施策の実施に当たっては、幅広い市民の意見を十分反映させるとともに、既存の交通関係団体のみならず事業所等との交通安全活動を市民と協働して展開することにより、交通安全市民活動の活性化を図ります。



厚木警察署交通部隊出発式



交通安全こども自転車全国大会



トラックを使用した死角体験



こども交通安全フェスタ

第２節　進行管理

本計画をより実効性のあるものにするため、次のとおり※PDCA サイクルに基づいた進行管理を行います。

１　厚木市交通安全推進計画に係る取組結果報告書（毎年度）の作成・報告

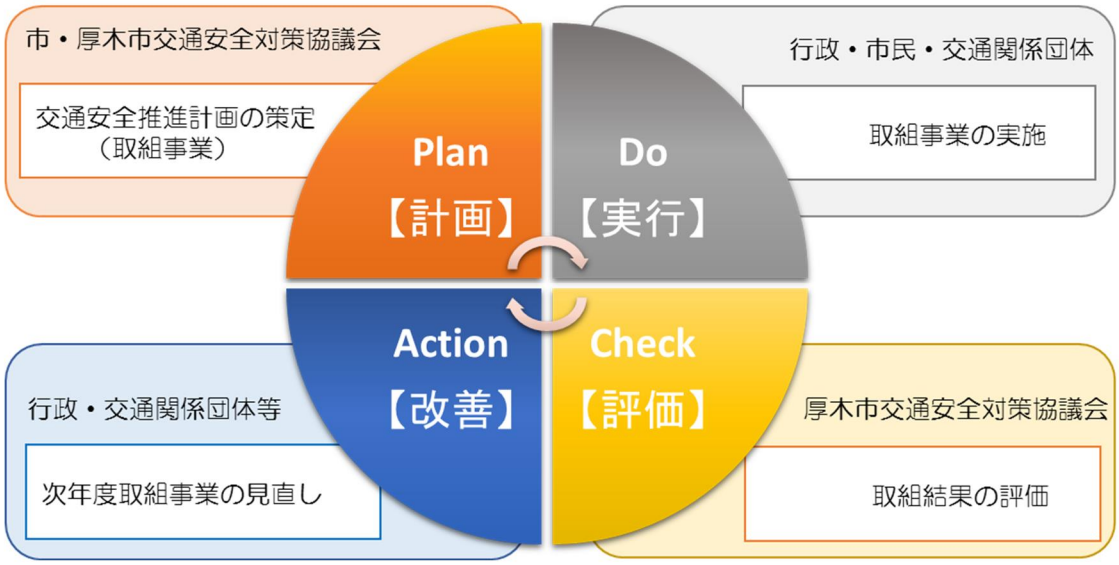
個別施策を実施する各担当課は、各個別施策の取組状況について、当該年度の取組内容、実績、次年度の取組予定を「厚木市交通安全推進計画に係る取組結果報告書」として作成し、計画の主管課に報告します。

２　厚木市交通安全対策協議会への報告

各課の取組結果報告書を基に作成した「厚木市交通安全推進計画年次報告書」を厚木市交通安全対策協議会に報告します。

厚木市交通安全対策協議会は、報告を受け、取組結果の評価を行います。

各担当課は、評価を受け、必要に応じて次年度の事業の見直しや評価の反映を行います。



※PDCA サイクル：品質管理など業務管理における継続的な改善方法のこと。
Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action(改善)の４段階を繰り返して業務を継続的に改善する。

資料編

交通事故の分析・交通事故マップ

交通事故の分析について

・警察庁が公開している交通事故統計情報オープンデータを基に、厚木警察署が所有するデータを組み合わせて分析を行ったものです。

・使用したデータは令和３年～令和７年までの５年間です。

・オープンデータには当事者区分が当事者Ａ・当事者Ｂの２つまでしかないため、当事者区分ごとの事故件数などは、厚木警察署統計と異なる場合があります。

・高齢者とこどもや、自転車と二輪車などの当事者区分が異なる事故は、それぞれの件数にカウントしています。

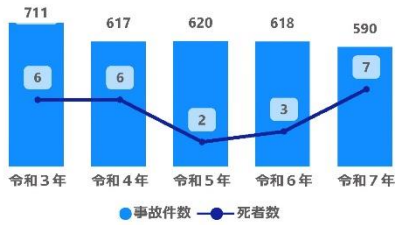
・死者数以外の単位はすべて件数となります。

1 厚木市における交通事故の推移

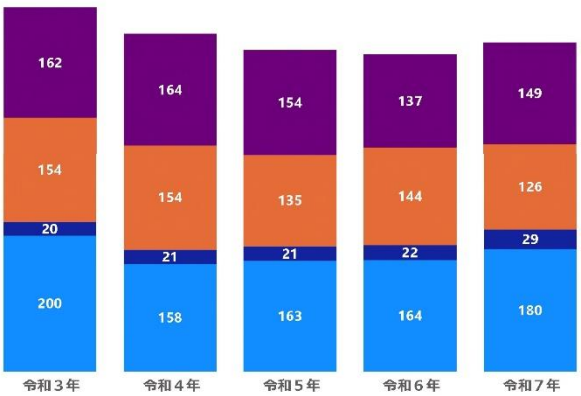
交通事故発生件数
3,156

死者数
24

事故件数と死者数の推移



高齢者・こども・自転車・二輪車の推移



年齢別の推移

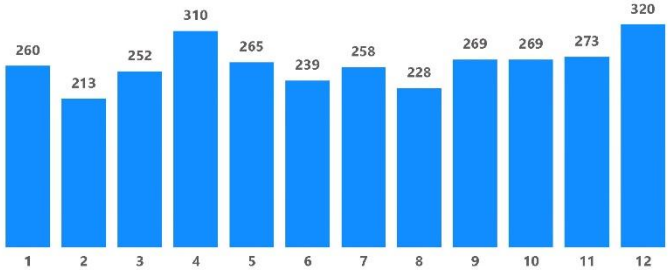


2 月・曜日・時間・天候による発生状況

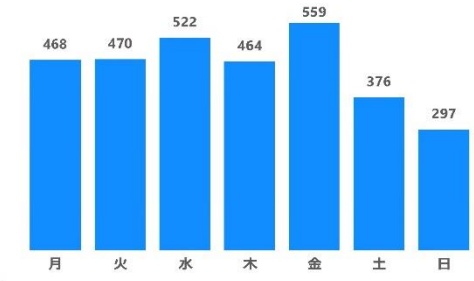
交通事故発生件数
3,156

死者数
24

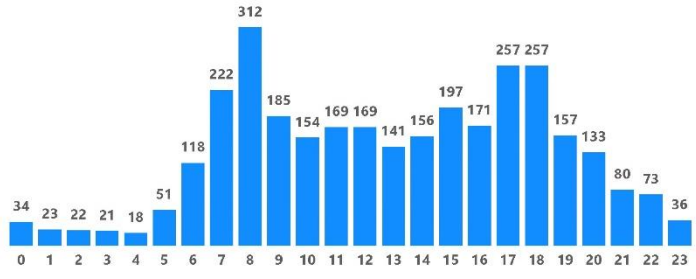
月別



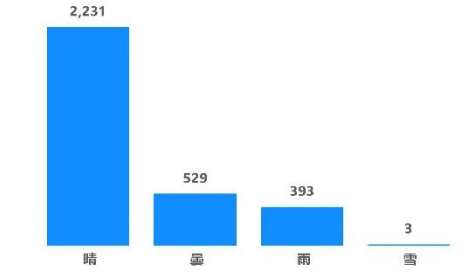
曜日別



時間別



天候別



3 道路種別・事故類型から見た発生状況

交通事故発生件数	死者数
3,156	24

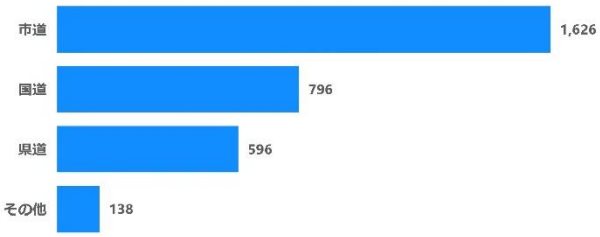
道路形状別



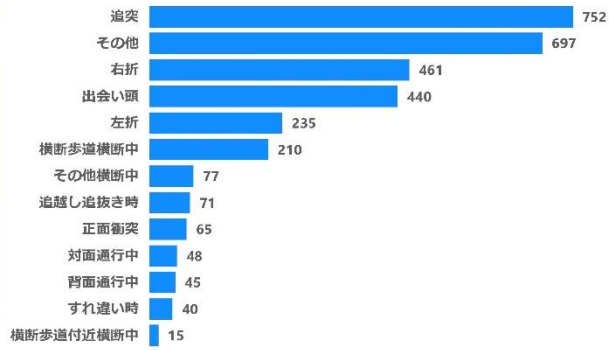
事故類型別①



路線別



事故類型別②



4 時間別の発生状況

交通事故発生件数	死者数
3,156	24

時間 ×曜日

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	合計
月	2	2	1	1	3	11	15	34	52	35	21	20	19	19	30	34	23	35	43	20	24	7	9	8	468
火	5	2	2	1	1	9	17	38	39	27	26	16	23	26	25	31	33	48	37	23	15	13	10	3	470
水	7	2	6	2	2	6	20	41	80	26	22	26	26	25	14	39	30	36	45	25	22	7	11	2	522
木	4	7	2	5	4	5	15	39	46	32	21	26	28	21	14	19	18	37	40	27	23	14	14	3	464
金	4	5	3	3	4	8	27	47	64	21	23	20	32	18	26	33	33	58	47	33	16	13	11	10	559
土	9	1	5	4	3	7	14	15	18	26	20	33	21	23	30	23	16	28	21	14	16	16	8	5	376
日	3	4	3	5	1	5	10	8	13	18	21	28	20	9	17	18	18	15	24	15	17	10	10	5	297
合計	34	23	22	21	18	51	118	222	312	185	154	169	169	141	156	197	171	257	257	157	133	80	73	36	3,156

時間 ×路線

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	合計
市道	11	11	10	9	2	21	60	117	179	102	72	90	92	74	85	99	98	143	133	79	57	32	34	16	1,626
国道	19	9	6	10	11	13	38	53	60	45	48	35	37	27	36	52	33	58	70	33	42	24	22	15	796
県道	3	3	4	2	5	16	18	50	63	29	25	38	25	27	27	33	34	43	46	39	27	22	12	5	596
その他	1		2			1	2	2	10	9	9	6	15	13	8	13	6	13	8	6	7	2	5		138
合計	34	23	22	21	18	51	118	222	312	185	154	169	169	141	156	197	171	257	257	157	133	80	73	36	3,156

5 路線別の発生状況

交通事故発生件数	死者数
3,156	24

路線 × 事故類型①

	車両相互	車両単独	人対車両	合計
市道	1,273	46	307	1,626
国道	732	13	51	796
県道	517	12	67	596
その他	84	7	47	138
合計	2,606	78	472	3,156

路線 × 事故内容

	軽傷	死亡	重傷	合計
市道	1,441	14	171	1,626
国道	708	6	82	796
県道	531	4	61	596
その他	133		5	138
合計	2,813	24	319	3,156

路線 × 道路形状

	一般交通の場所	交差点内	交差点付近	単路	合計
市道	3	961	71	591	1,626
国道		318	79	399	796
県道	1	307	35	253	596
その他	134	3		1	138
合計	138	1,589	185	1,244	3,156

路線 × 事故類型②

	すれ違い時	その他	その他横断中	右折	横断歩道横断中	横断歩道付近横断中	左折	出会い頭	正面衝突	対面通行中	追越し追抜き時	追突	背面通行中	合計
市道	29	357	55	228	136	12	99	330	33	35	31	247	34	1,626
国道	1	147	10	114	31	1	78	47	13	4	25	323	2	796
県道	8	85	10	117	43	2	54	57	18	3	15	181	3	596
その他	2	108	2	2			4	6	1	6		1	6	138
合計	40	697	77	461	210	15	235	440	65	48	71	752	45	3,156

6 厚木市における交通事故の分析結果

5年間の事故件数	5年間の死者数	市道の事故	交差点内の事故
3,156件	24人	1,626件（51.5%）	1,589件（50.3%）

事故の特徴を４つの視点で整理

いつ多い？	どこで多い？	どんな事故？	季節・曜日
8時台 312件 朝の通勤・通学時間帯 17～18時台にも集中	交差点内 1,589件 事故全体の約半数 市道での発生が最多	車両相互 2,606件 追突・右折・出会い頭が中心 国道・県道では追突が多い	12月 320件 金曜 559件 4月・12月が多い 土日よりも平日に多い

分析から見える対策ポイント

- 交差点での事故防止
- 通勤・通学時間帯の安全対策
- ４月・12月を意識した啓発

7 高齢者が関連する交通事故の分析①

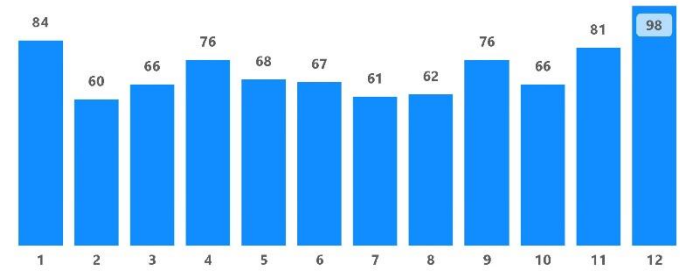
交通事故発生件数
865

死者数
13

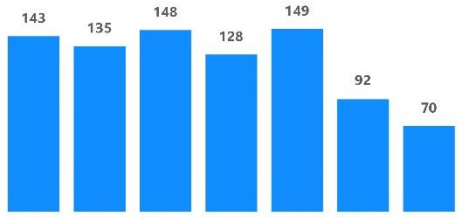
交通事故発生件数の推移



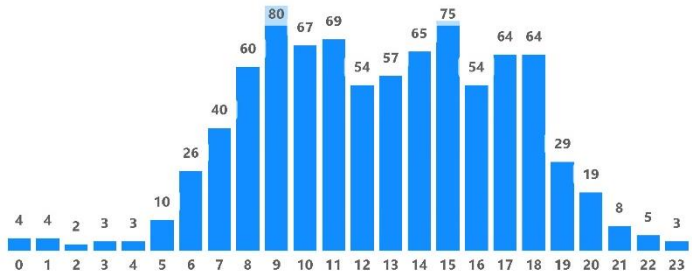
月別



曜日別



時間別

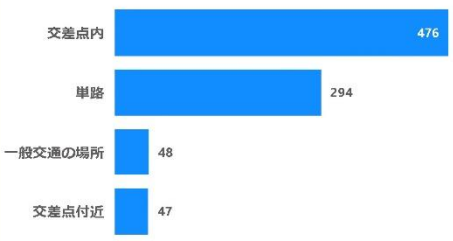


8 高齢者が関連する交通事故の分析②

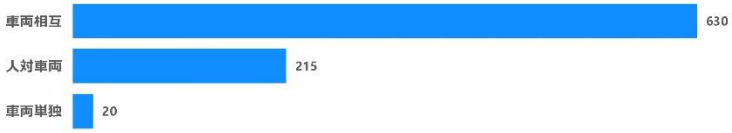
交通事故発生件数
865

死者数
13

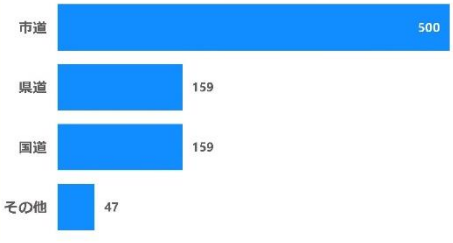
道路形状別



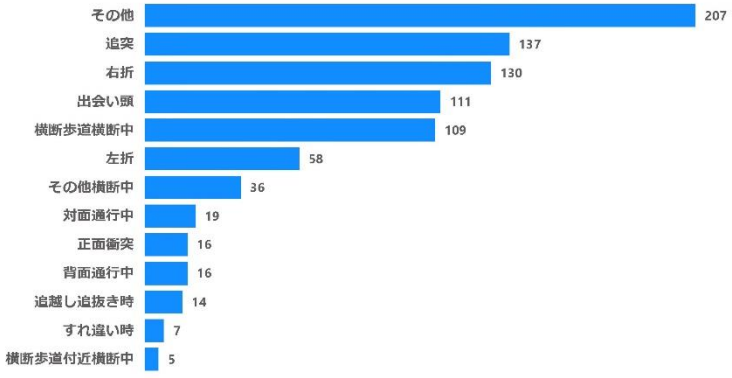
事故類型別①



路線別



事故類型別②



9 高齢者が関連する交通事故の分析③

交通事故発生件数	死者数
865	13

時間 ×曜日

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	合計
月	0	2	1	0	1	3	2	4	9	15	6	9	7	10	16	19	9	9	10	5	3	1	1	1	143
火	0	1	0	0	0	1	5	6	7	13	12	13	7	13	8	11	8	12	11	3	2	1	1	0	135
水	2	0	0	0	1	0	5	11	16	10	11	13	9	13	4	15	8	6	14	4	4	2	0	0	148
木	0	1	0	1	0	0	3	7	10	17	15	10	9	6	8	6	5	12	7	8	1	1	1	0	128
金	0	0	1	0	0	3	10	6	10	11	11	6	10	8	13	11	15	10	14	3	3	2	0	2	149
土	2	0	0	1	1	1	1	3	4	10	7	11	7	6	8	6	4	11	2	4	1	1	1	0	92
日	0	0	0	1	0	2	0	3	4	4	5	7	5	1	8	7	5	4	6	2	5	0	1	0	70
合計	4	4	2	3	3	10	26	40	60	80	67	69	54	57	65	75	54	64	64	29	19	8	5	3	865

10 高齢者が関連する交通事故の分析結果

５年間の事故件数	５年間の死者数	市道の事故	交差点内の事故
865件	**13人**	**500件**（57.8%）	**476件**（55%）

事故の特徴を４つの視点で整理

いつ多い？	どこで多い？	どんな事故？	季節・曜日
９時台 80件 ８～18時台に幅広く発生	**交差点内 476件** 単路も294件と多い 市道での発生が最多	**車両相互 630件** 追突・右折・出会い頭 横断歩道横断中の事故が多い	**12月 98件** **金曜 149件** 11～１月に多い 土日よりも平日に多い

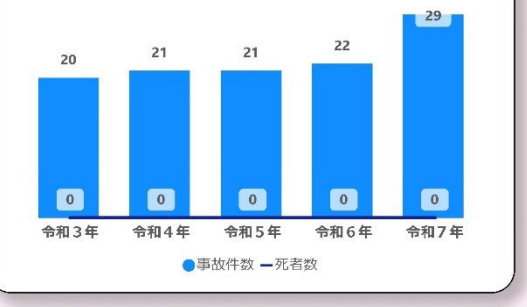
分析から見える対策ポイント

交差点での事故防止	**横断歩道での事故に注意**	**11～１月を意識した啓発**

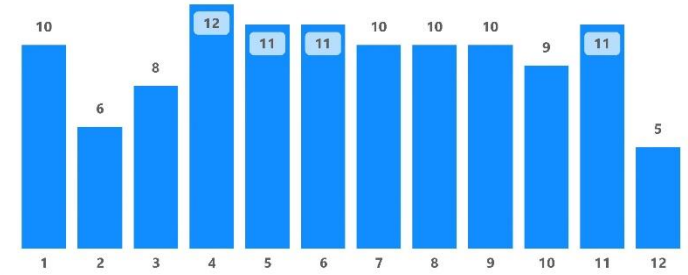
11 こどもが関連する交通事故の分析①

交通事故発生件数	死者数
113	0

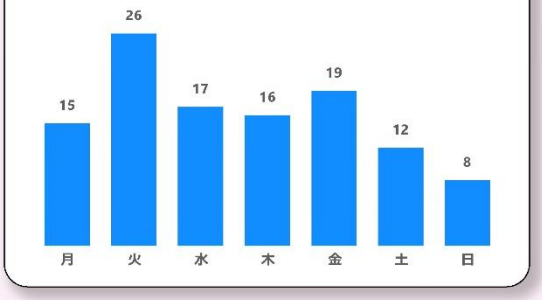
交通事故発生件数の推移



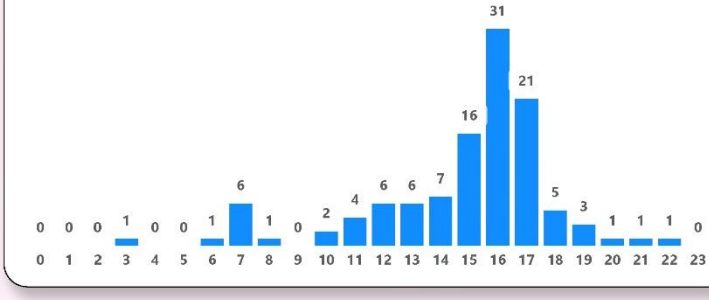
月別



曜日別



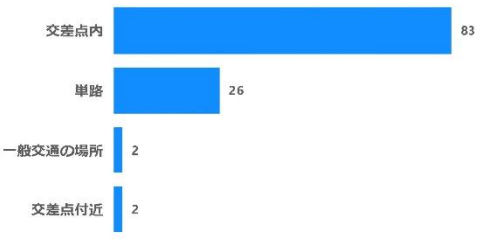
時間別



12 こどもが関連する交通事故の分析②

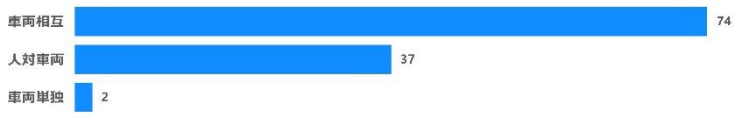
交通事故発生件数	死者数
113	0

道路形状別

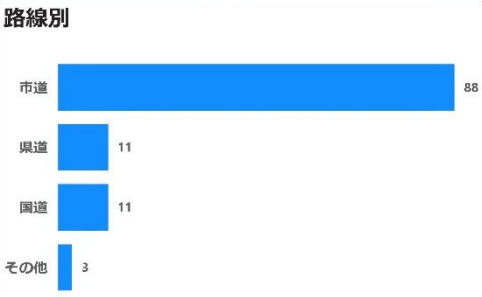


事故類型別①

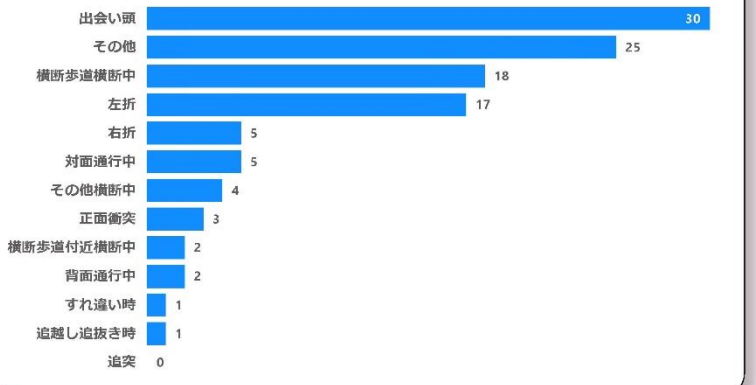
※車両には自転車を含む



路線別



事故類型別②



13 こどもが関連する交通事故の分析③

交通事故発生件数	死者数
113	0

時間 ×曜日

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	合計
月	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	1	0	1	5	3	0	1	0	0	0	0	0	15
火	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	2	2	2	8	7	0	2	0	0	0	0	26
水	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	3	4	4	1	0	0	1	1	0	17
木	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	6	4	1	0	0	0	0	0	16
金	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	2	3	4	4	2	1	0	0	0	0	19
土	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	1	0	4	1	0	0	1	0	0	0	12
日	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	8
合計	0	0	0	1	0	0	1	6	1	0	2	4	6	6	7	16	31	21	5	3	1	1	1	0	113

14 こどもが関連する交通事故の分析結果

５年間の事故件数	５年間の死者数	市道の事故	交差点内の事故
113件	０人	88件（77.9%）	83件（73.5%）

事故の特徴を４つの視点で整理

いつ多い？	どこで多い？	どんな事故？	季節・曜日
16時台 31件 15～17時台に集中	交差点内 83件 市道に集中している	出会い頭 30件 横断歩道横断中や左折での事故が多い	４月 12件 火曜 26件 12月と２月が少ない 土日も比較的多い

分析から見える対策ポイント

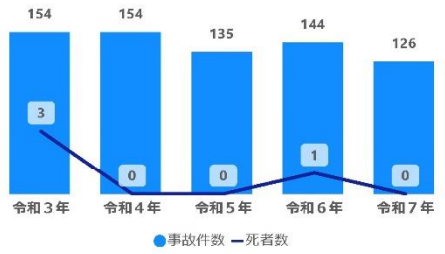
登下校時間帯の安全対策	交通安全教室の充実	４月を中心とした啓発

15 自転車が関連する交通事故の分析①

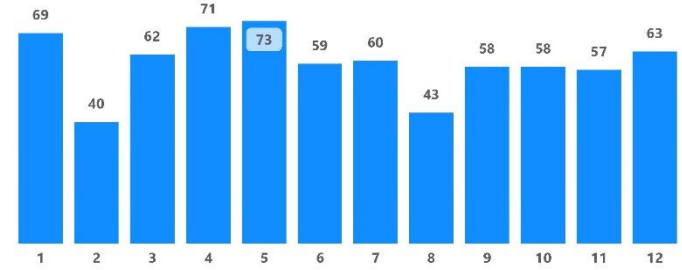
交通事故発生件数 713

死者数 4

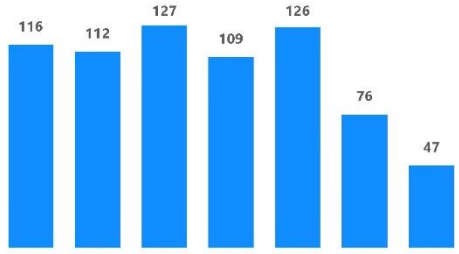
交通事故発生件数の推移



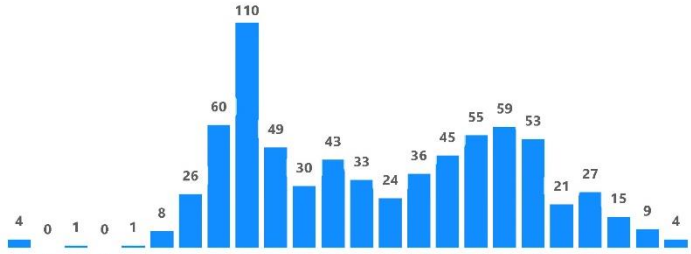
月別



曜日別



時間別

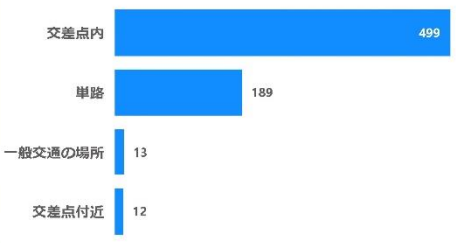


16 自転車が関連する交通事故の分析②

交通事故発生件数 713

死者数 4

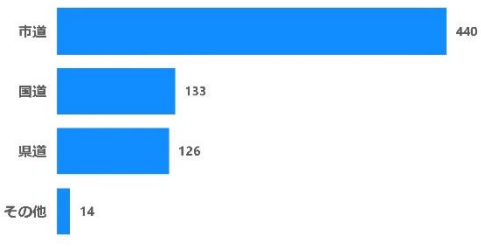
道路形状別



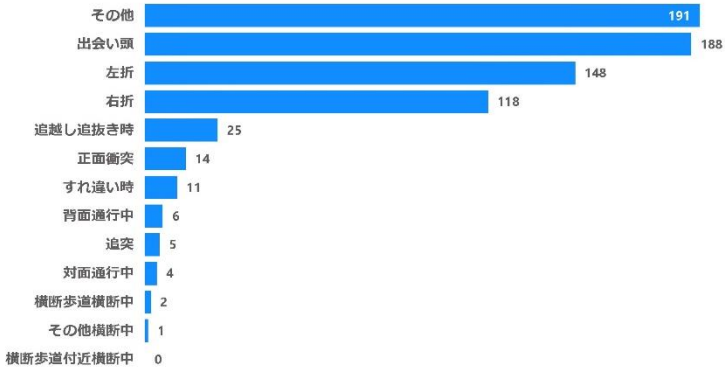
事故類型別①



路線別



事故類型別②



17 自転車が関連する交通事故の分析③

交通事故発生件数	死者数
713	4

時間 ×曜日

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	合計
月	0	0	0	0	0	4	4	11	20	9	4	5	5	4	6	8	7	6	11	4	4	2	1	1	116
火	1	0	0	0	0	1	5	10	14	9	4	3	3	3	6	8	16	10	8	3	4	2	2	0	112
水	0	0	0	0	0	1	7	10	29	6	7	7	6	3	1	7	8	12	12	4	3	3	1	0	127
木	0	0	0	0	0	1	2	10	21	11	6	8	6	3	1	7	8	9	6	2	5	2	1	0	109
金	1	0	0	0	0	0	7	14	20	5	1	3	6	5	6	9	11	14	9	7	4	2	1	1	126
土	1	0	1	0	1	0	1	3	5	6	5	11	4	3	9	3	4	4	4	0	3	4	2	2	76
日	1	0	0	0	0	1	0	2	1	3	3	6	3	3	7	3	1	4	3	1	4	0	1	0	47
合計	4	0	1	0	1	8	26	60	110	49	30	43	33	24	36	45	55	59	53	21	27	15	9	4	713

18 自転車が関連する交通事故の分析結果

5年間の事故件数	5年間の死者数	市道の事故	交差点内の事故
713件	4人	440件（61.7%）	499件（70%）

事故の特徴を４つの視点で整理

いつ多い？	どこで多い？	どんな事故？	季節・曜日
8時台 110件 8時台が突出して多い 7～9時台と16～18時台に多い	交差点内 499件 約70%が交差点内	車両相互 673件 約94%が車両相互 出会い頭・左折・右折が中心	5月 73件 水曜 127件 4月・5月に多い 平日に多く発生

分析から見える対策ポイント

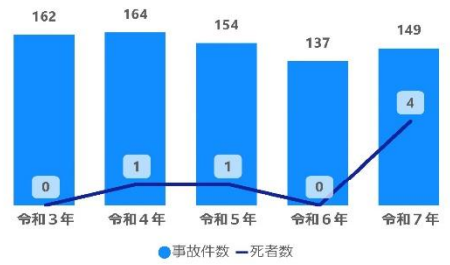
- 朝の時間帯の安全対策
- 交差点での事故防止
- ドライバーへの注意喚起

19 二輪車が関連する交通事故の分析①

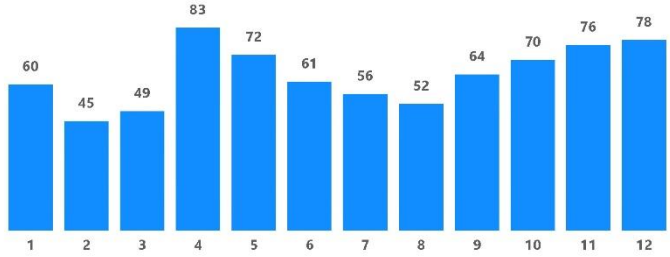
交通事故発生件数
766

死者数
6

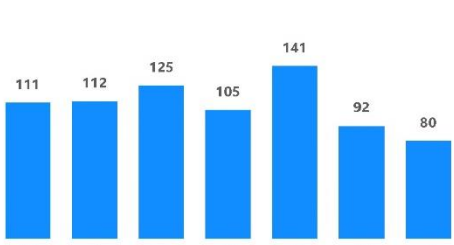
交通事故発生件数の推移



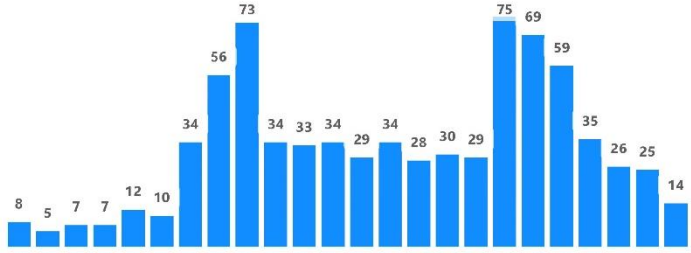
月別



曜日別



時間別

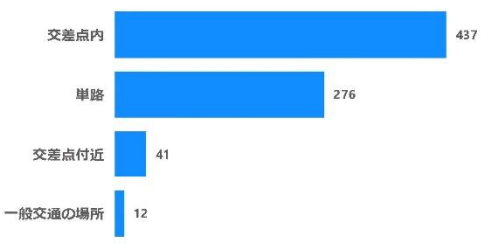


20 二輪車が関連する交通事故の分析②

交通事故発生件数
766

死者数
6

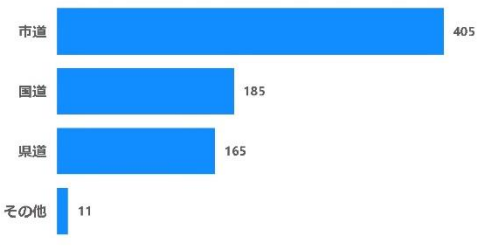
道路形状別



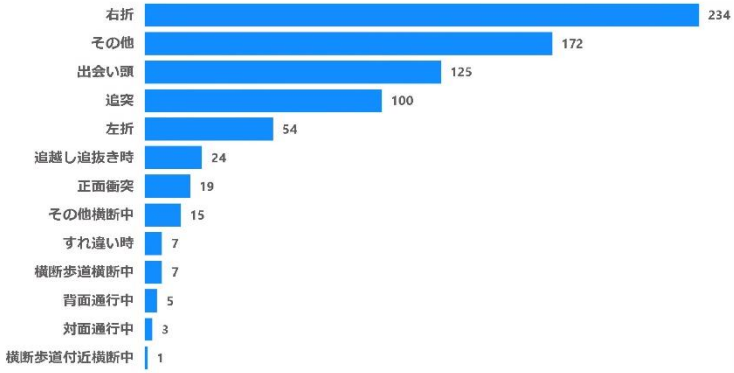
事故類型別①



路線別



事故類型別②



21 二輪車が関連する交通事故の分析③

交通事故発生件数	死者数
766	6

時間 ×曜日

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	合計
月	0	1	1	0	3	1	4	6	11	8	4	4	3	2	4	6	6	12	9	7	10	0	5	4	111
火	2	0	1	1	1	4	4	11	5	2	3	4	2	8	5	6	6	11	15	10	1	3	5	2	112
水	2	1	2	1	2	1	7	9	24	3	5	6	6	6	1	2	6	13	7	9	6	1	4	1	125
木	2	2	0	2	2	0	4	10	8	3	3	4	3	3	4	3	2	12	13	8	8	5	4	0	105
金	0	1	1	1	3	3	5	15	17	6	6	3	6	4	5	4	4	16	13	9	4	9	2	4	141
土	1	0	2	1	0	1	5	3	5	5	6	6	4	8	5	7	2	8	4	8	4	4	2	1	92
日	1	0	0	1	1	0	5	2	3	7	6	7	5	3	4	2	3	3	8	8	2	4	3	2	80
合計	8	5	7	7	12	10	34	56	73	34	33	34	29	34	28	30	29	75	69	59	35	26	25	14	766

22 二輪車が関連する交通事故の分析結果

５年間の事故件数	５年間の死者数	市道の事故	交差点内の事故
766件	**６人**	**405件**（52.9%）	**437件**（57%）

事故の特徴を４つの視点で整理

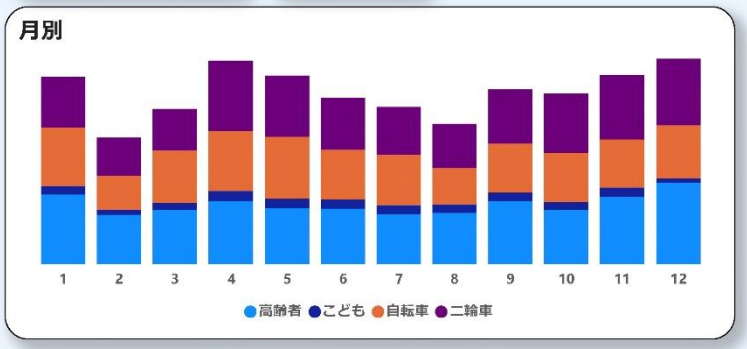
いつ多い？	どこで多い？	どんな事故？	季節・曜日
17時台 75件	**交差点内 437件**	**車両相互 706件**	**４月 83件** **金曜 141件**
7～8時台と17～19時台に多い	国道・県道でも多く発生 単路も276件と多い	約92%が車両相互 右折が突出して多い	４月・12月が多い 土日にも多く発生

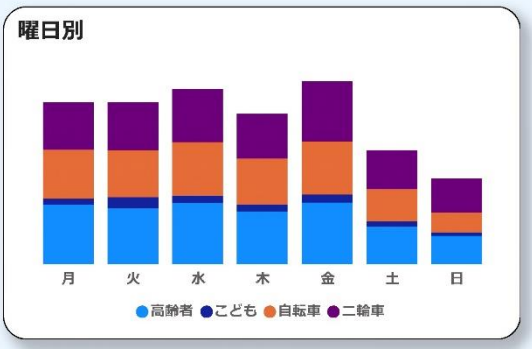
分析から見える対策ポイント

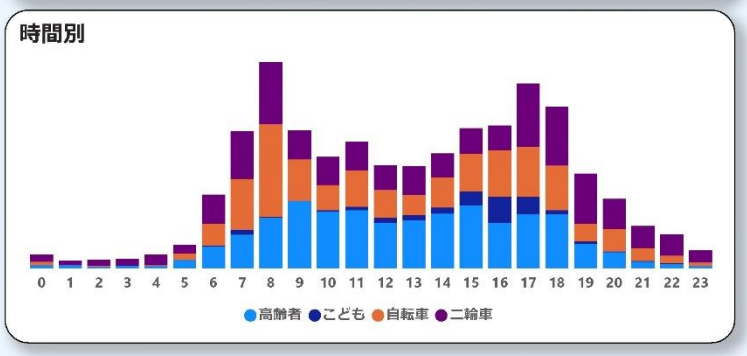
夕方～夜間の安全対策	**交差点での事故防止**	**４月・12月を意識した啓発**

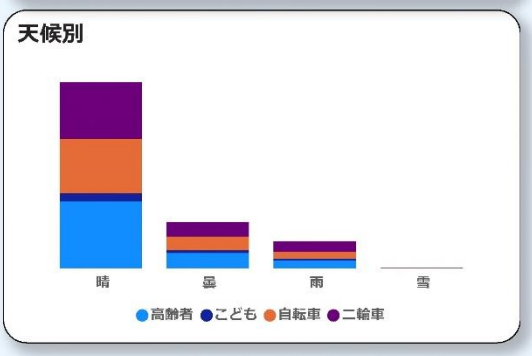
23 【参考】重点項目の比較①（高齢者・こども・自転車・二輪車）

交通事故発生件数	死者数
3,156	24



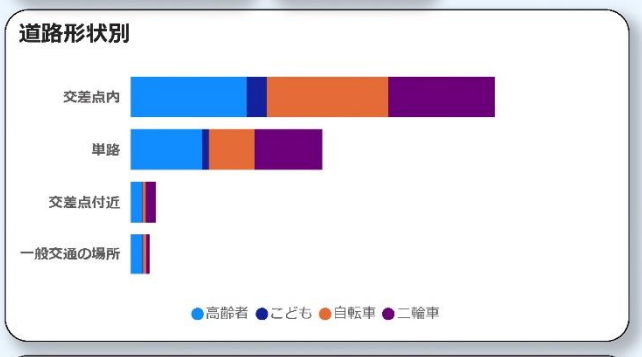


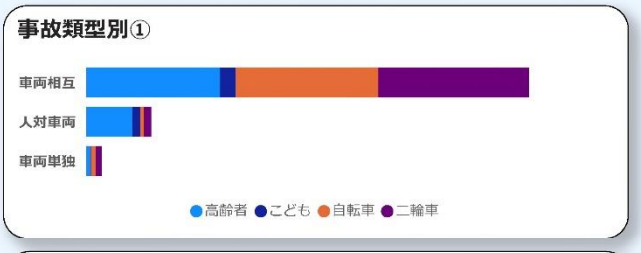


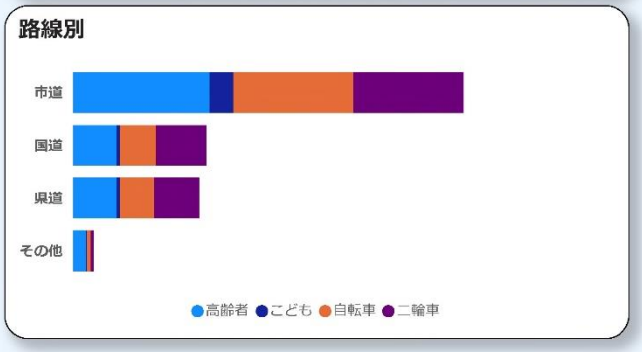


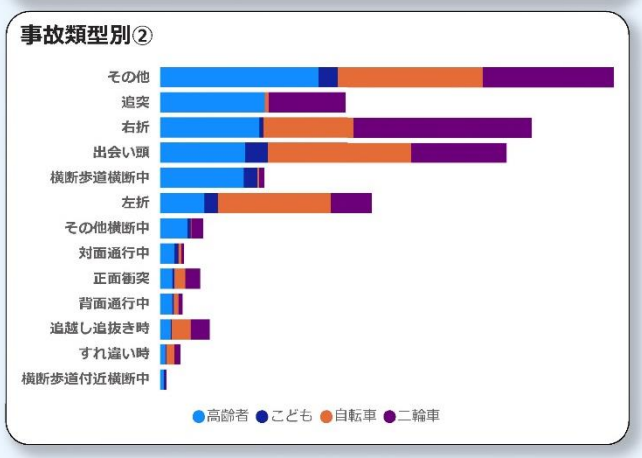
24 【参考】重点項目の比較②（高齢者・こども・自転車・二輪車）

交通事故発生件数	死者数
3,156	24



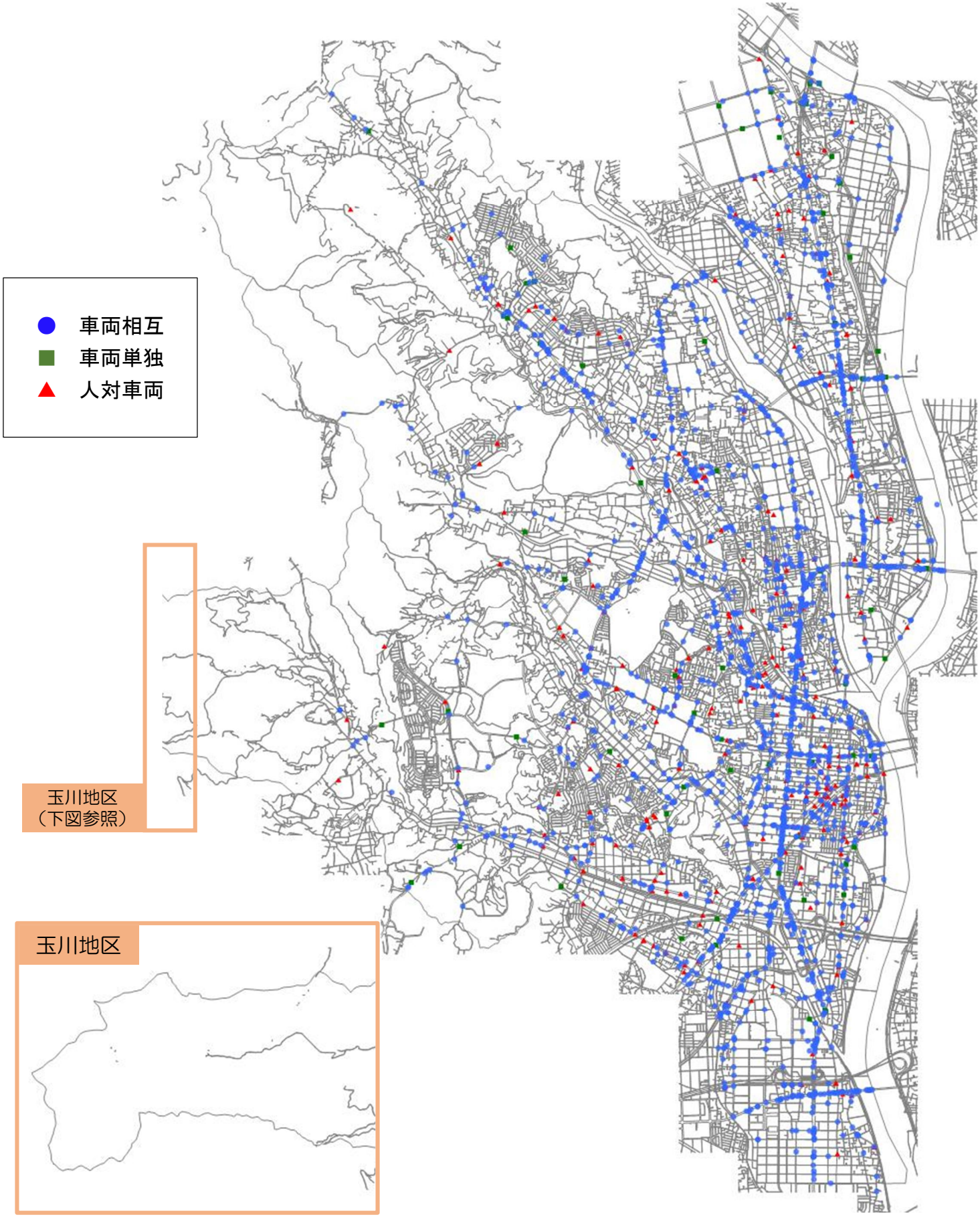






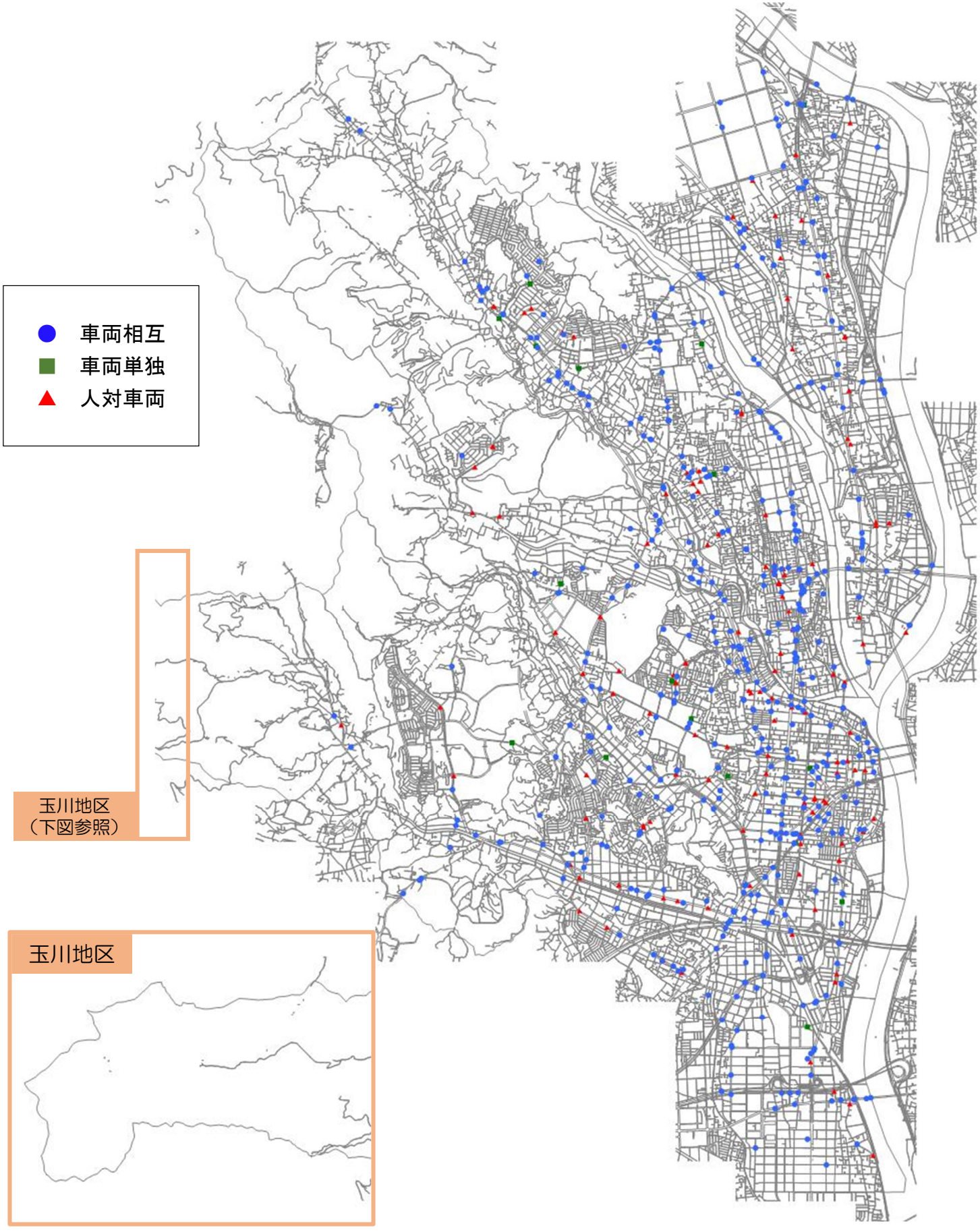
交通事故マップ

（令和３年～令和７年・交通事故全件）



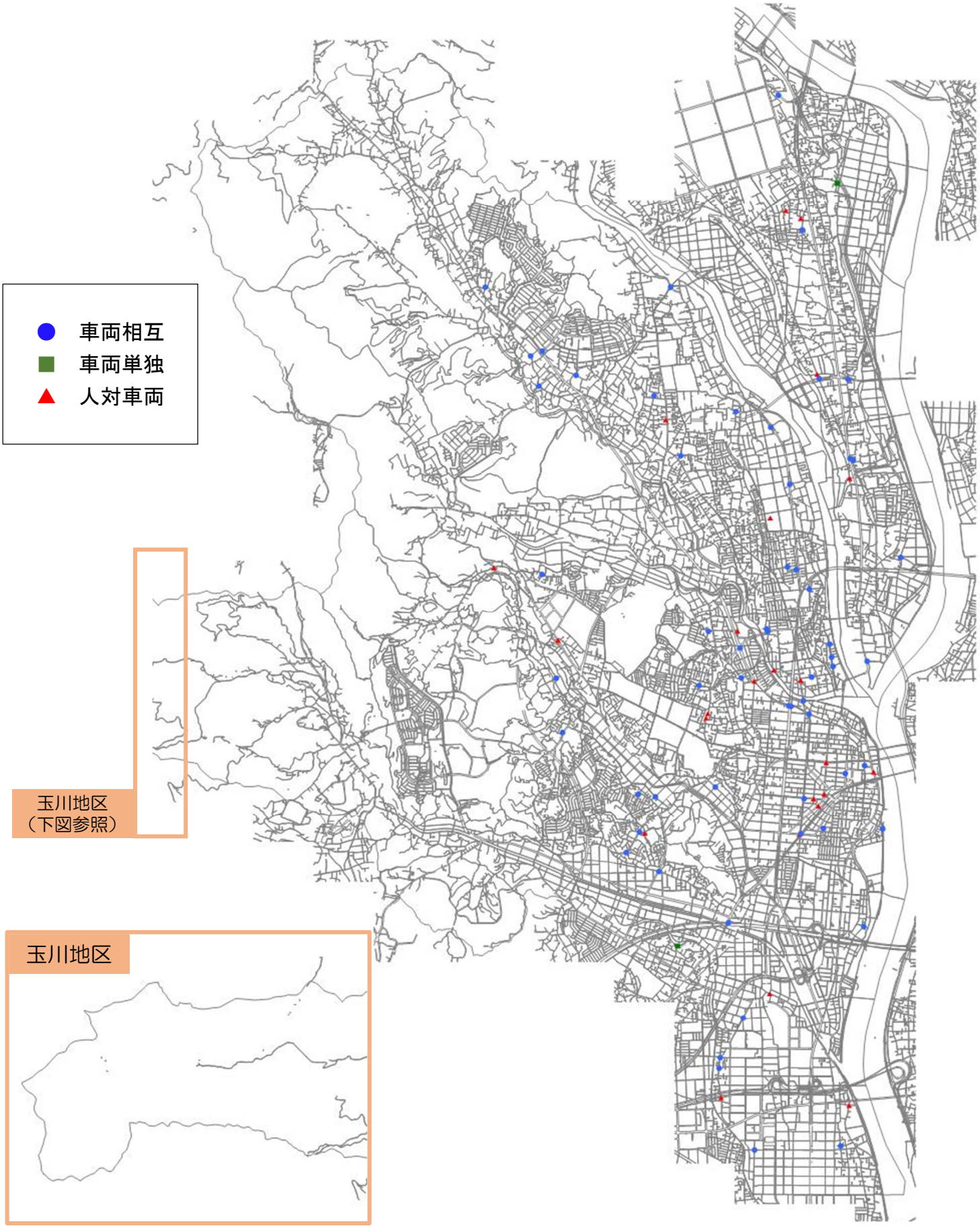
交通事故マップ

（令和３年～令和７年・高齢者関連）



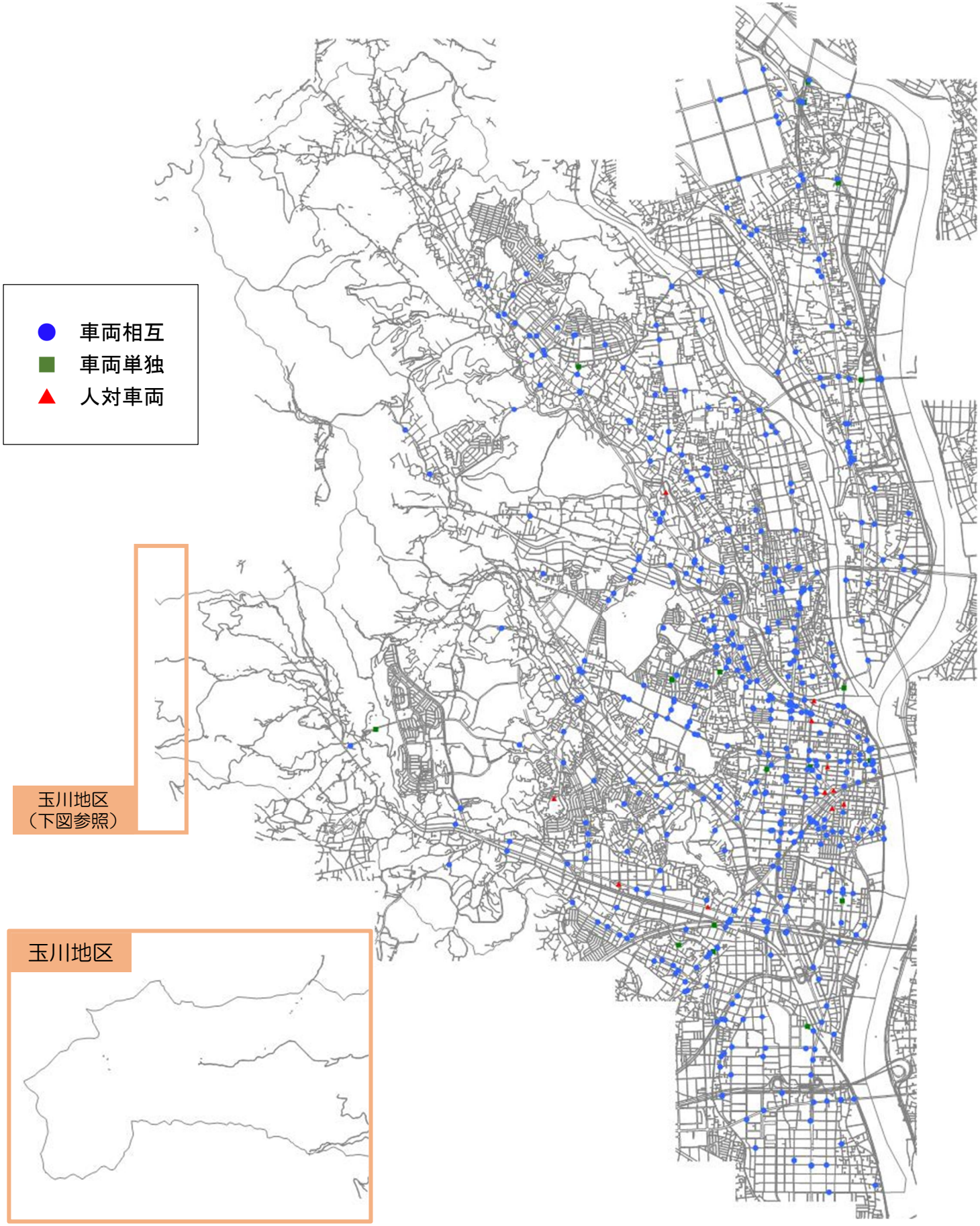
交通事故マップ

（令和３年～令和７年・こども関連）



交通事故マップ

（令和３年～令和７年・自転車関連）



交通事故マップ

（令和３年～令和７年・二輪車関連）

