

第2回厚木市交通安全推進計画策定部会次第

日時 令和8年8月26日(水)

厚木市交通安全対策協議会委員会終了後

場所 厚木市役所第二庁舎 16階会議室A 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素案について 資料1

4 そ の 他

- ・第3回会議（予定） 令和8年10月16日（木）午後1時から
厚木市役所第二庁舎 16階会議室B

5 閉 会

【素案】

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～市民協働で取り組む「安心・安全なまち」～	19
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	21
第2節 柱2 道路・交通環境の整備	30
第3節 柱3 救助・救急活動等の充実	40
第3章 推進体制	
第1節 計画の推進に向けた役割	42
第2節 進行管理	44
資料編	45

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。

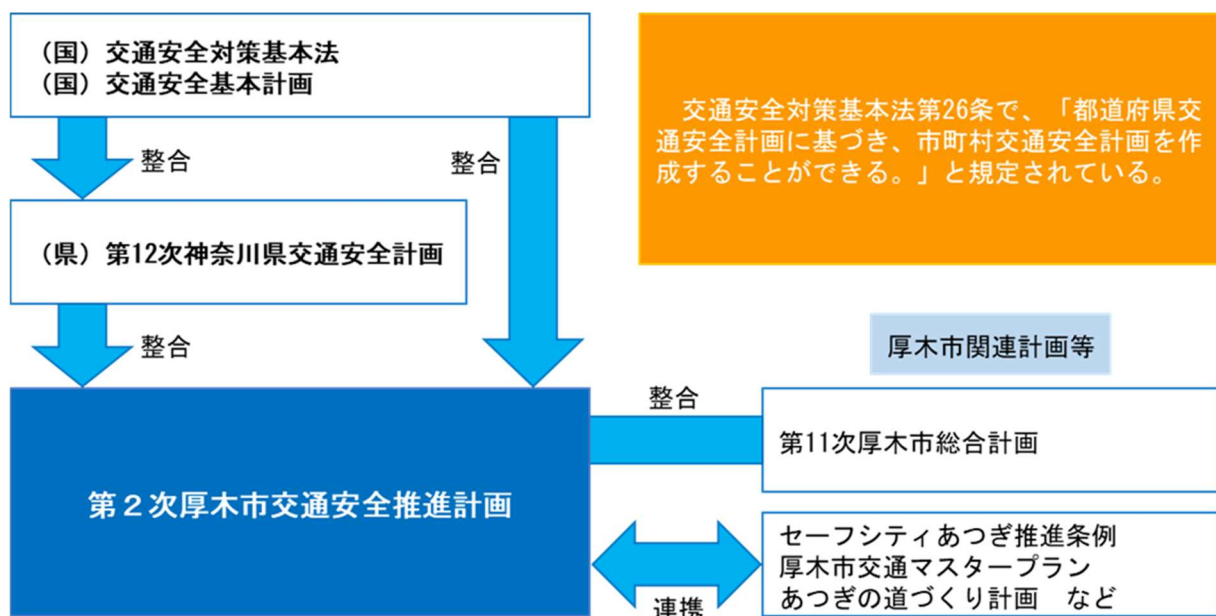
しかしながら、悲惨な交通事故は依然として後を絶たないため、さらなる実効性の高い対策が強く求められています。

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

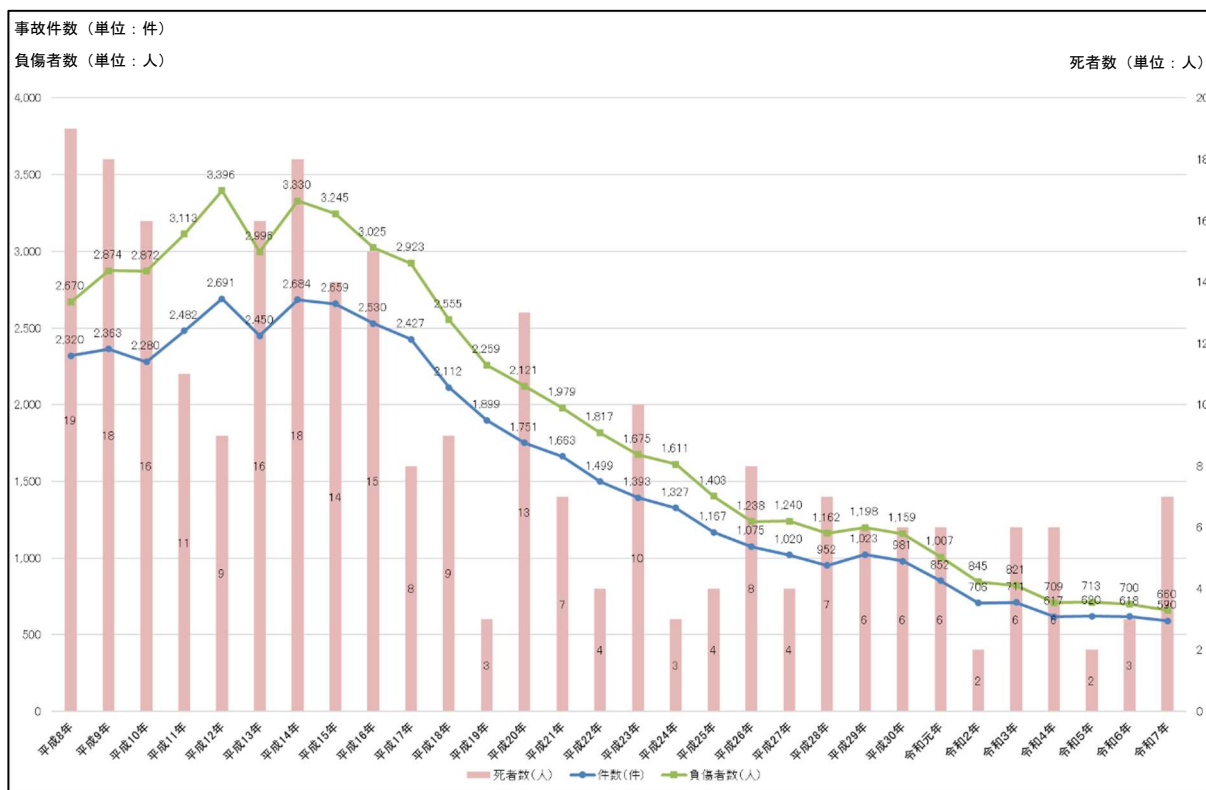
1 交通事故の推移

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



※出展：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%
子どもが関連する交通事故	177	5.6%
自転車に関連する交通事故	715	22.7%
二輪車に関連する交通事故	764	24.2%
飲酒運転による交通事故	27	0.9%

※出展：厚木警察署統計を基に作成

(1) 高齢者の交通事故防止

過去5年間に於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。

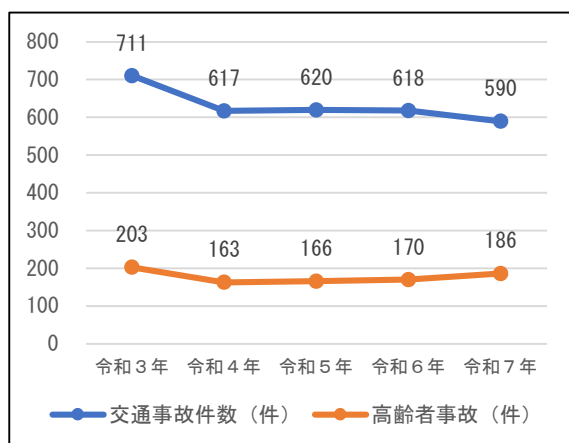
高齢者の交通事故は、加齢による心身の様々な変化が、歩行や車両を運転する際の行動に影響を及ぼすことが原因の一つと考えられます。本人や周囲が高齢者の特性について理解を深め、交通事故の当事者にならぬよう、高齢者の交通事故防止対策を積極的に推進する必要があります。

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%

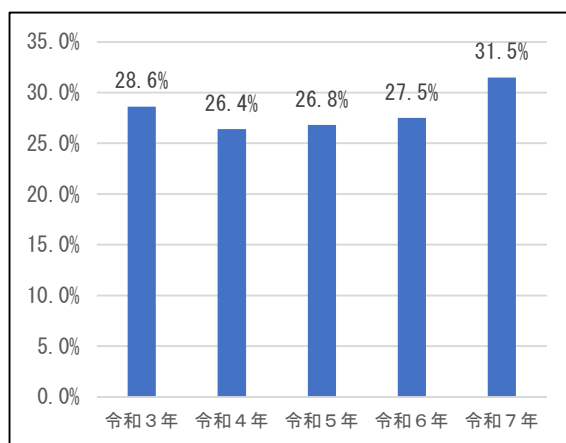
※出展：厚木警察署統計を基に作成

交通事故件数と高齢者が関連する事故件数の推移



※出展：厚木警察署統計を基に作成

交通事故件数に占める高齢者が関連する事故の割合の推移



※出展：厚木警察署統計を基に作成

(2) 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。

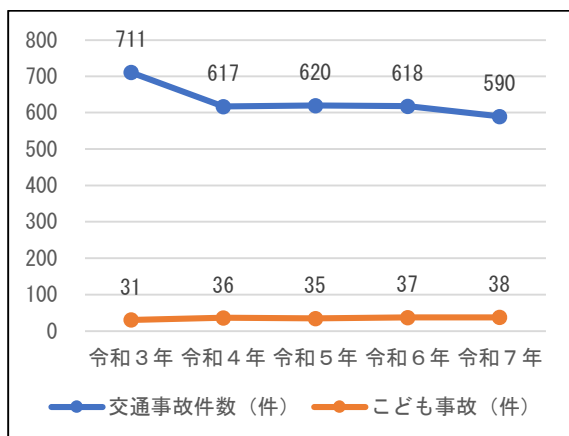
安心してこどもを産み育てることができる『子育て・教育で選ばれるまち』を目指している本市として、次代を担うこどもの交通事故を未然に防止するために、通学路等、こどもが移動する経路の交通環境整備を推進するとともに、交通安全思想の普及徹底等を積極的に推進する必要があります。

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%

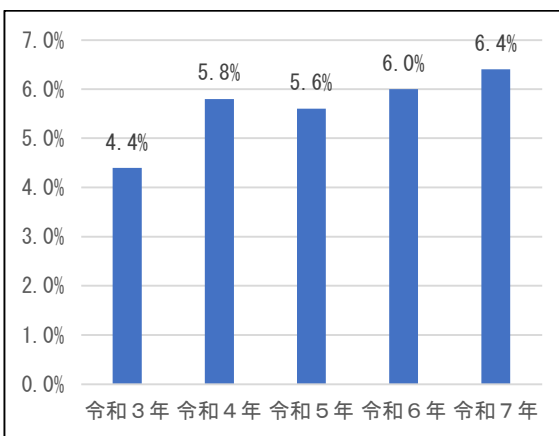
※出展：厚木警察署統計を基に作成

交通事故件数とこどもが関連する事故件数の推移



※出展：厚木警察署統計を基に作成

交通事故件数に占めるこどもが関連する事故の割合の推移



※出展：厚木警察署統計を基に作成

(3) 自転車の交通事故防止

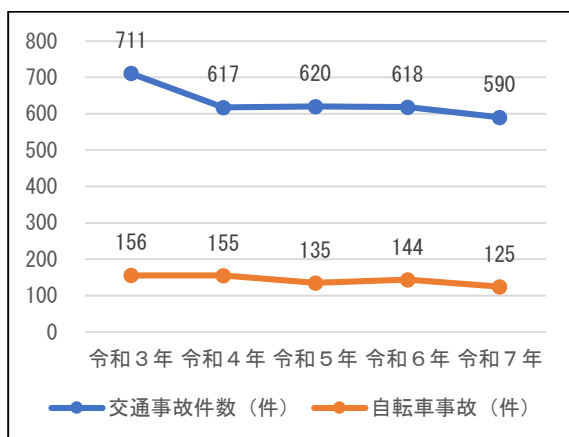
過去5年間における自転車が関連する交通事故は715件で、全体の約4分の1を占めています。なお、交通事故による死者数24人のうち、自転車による死者数は4人に上ります。また、本市には6つの高校があり、過去5年間における高校生の自転車が関連する交通事故は154件と、多く発生しています。

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%

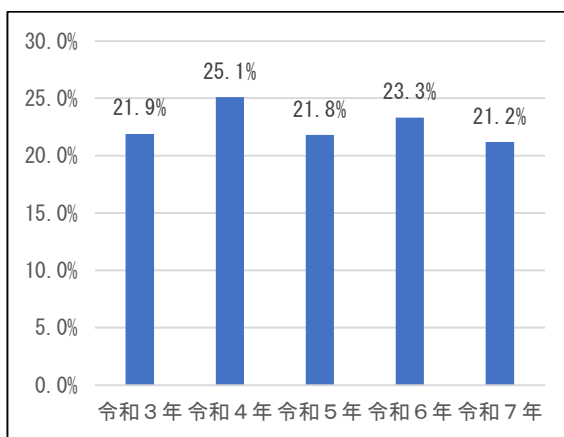
※出展：厚木警察署統計を基に作成

交通事故件数と自転車が関連する事故件数の推移



※出展：厚木警察署統計を基に作成

交通事故件数に占める自転車が関連する事故の割合の推移



※出展：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

※出展：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

※出展：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7年度の市民意識調査では、5年前と比べて「自転車の安全な利用」が悪くなったとする回答が20.6%となっています。

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	⑮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

※出展：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項目に分けて聞いたところ、「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。

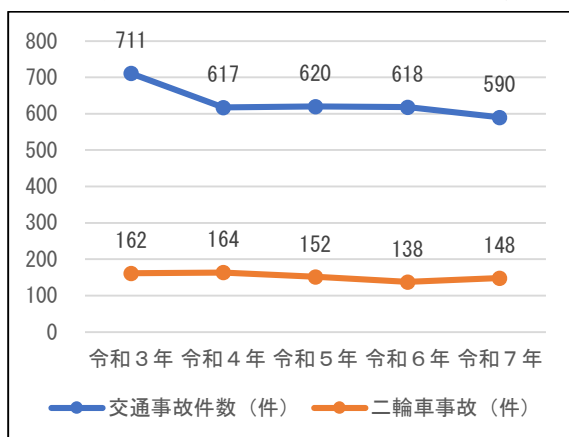
二輪車が関連する交通事故は、重大事故につながりやすく、事故を未然に防止するため、二輪車の安全運転に関する意識の高揚を図るとともに、広報啓発活動を更に推進する必要があります。

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%

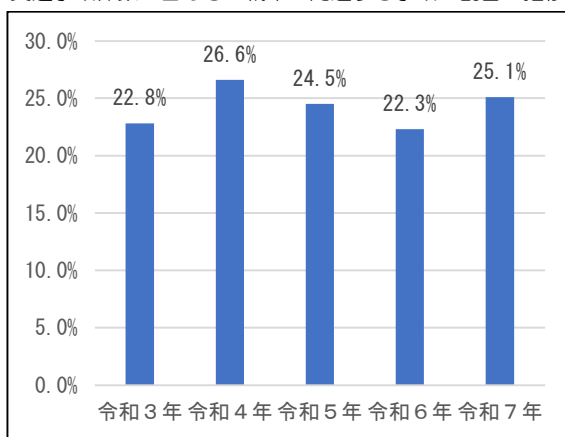
※出展：厚木警察署統計を基に作成

交通事故件数と二輪車が関連する事故件数の推移



※出展：厚木警察署統計を基に作成

交通事故件数に占める二輪車が関連する事故の割合の推移



※出展：厚木警察署統計を基に作成

(5) 飲酒運転の根絶

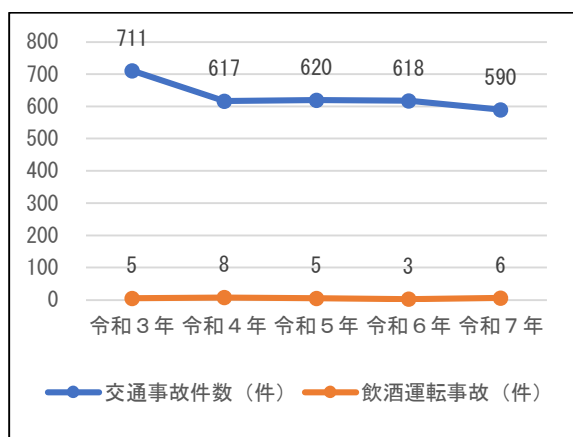
飲酒運転は、故意的で悪質かつ危険な犯罪ですが、いまだに根絶には至っておらず、過去5年間における飲酒運転による市内交通事故は27件発生しています。飲酒運転は、重大事故につながる危険性が高いため、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に推進する必要があります。

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%

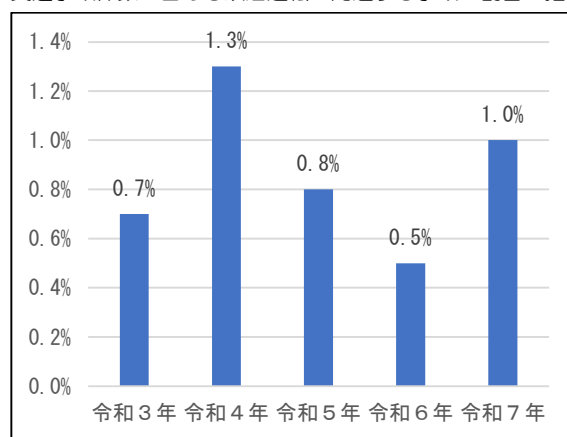
※出展：厚木警察署統計を基に作成

交通事故件数と飲酒運転による事故件数の推移



※出展：厚木警察署統計を基に作成

交通事故件数に占める飲酒運転が関連する事故の割合の推移



※出展：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、自転車に関連する事故、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

写真は暫定

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）

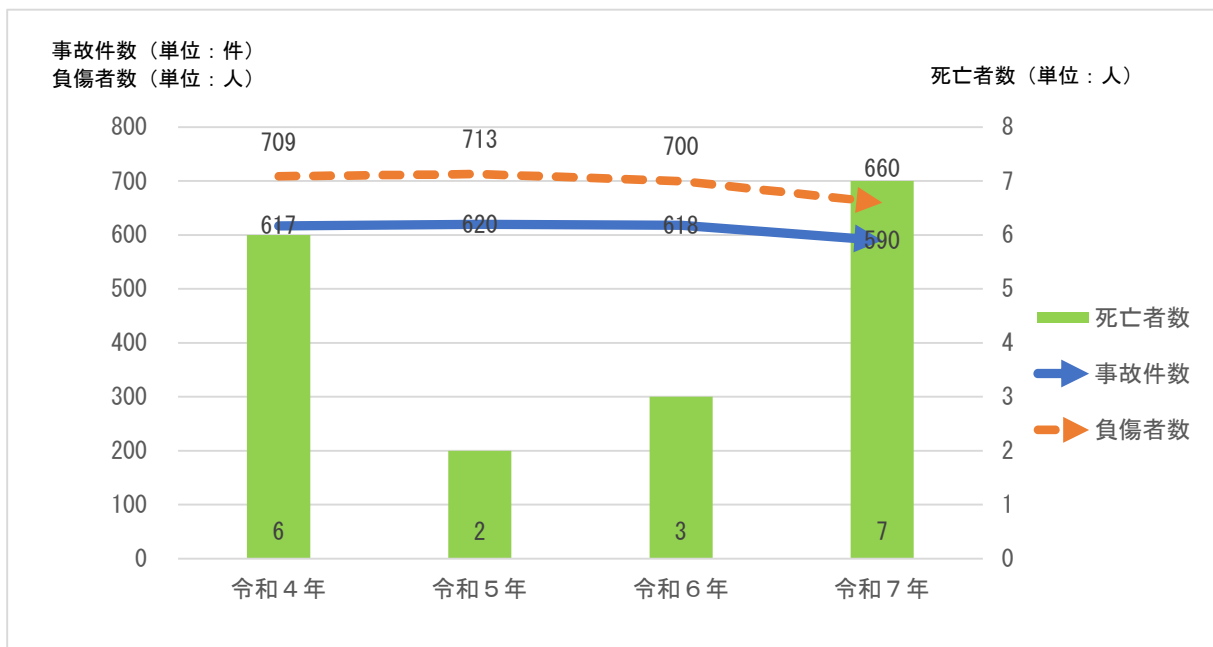
目標2 交通事故発生件数の減少については、令和4年は617件、令和5年は620件、令和6年は618件、令和7年は590件、令和8年は333件（令和8年6月末時点）の交通事故が発生し、令和8年までに618件以下するという目標は達成することができました。

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		

※出展：厚木警察署統計を基に作成

厚木市交通安全計画期間内における交通事故発生状況の推移



※出展：厚木警察署統計を基に作成

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。

令和8年の件数は
確定次第入力

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。

悲慘な交通事故を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と整合を図っております。

【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7年度)	中間目標 (令和12年度)	目標値 (令和17年度)
交通事故発生件数（暦年）	618件	559件	500件
誰もが交通安全の意識を持ち、安心・安全に道路を通行していると思う市民の割合	30.7%	44.9%	59.0%

3 個別目標

重点項目としてあげた高齢者、子ども、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。
なお、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 <u>782件</u>

個別目標 2 子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 <u>170件</u>

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 <u>663件</u>

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 <u>635件</u>

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	<u>年間0件</u>

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ス事業 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 ・夏休み母と子の交通安全教室 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 自転車に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 ・スクエアード・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 パートナリ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	セーフシティの推進	(1)	セーフシティの推進
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
		(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
		(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
		(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・充実
		(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)	救助体制の整備・充実
		(2)	救急活動における応急処置等の充実
		(3)	救助資機材・救急資器材整備の促進
		(4)	救助・救急隊員の教育訓練の充実
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
		(2)	交通事故の予測

コラム セーフコミュニティ ～市民協働で取り組む「安心・安全なまち」～

本市のセーフコミュニティの導入は、平成 20 年ですが、当時は、少子・高齢化の急激な進展、市民の価値観やニーズの多様化、地域コミュニティにおける絆の希薄化、地方分権の進展に伴う住民の自治意識の高まりなど、市民の生活基盤構造や環境条件の大きな変革期を迎えていました。

市民生活の安心・安全をめぐるっては、特に、①交通事故や子どもの安全を脅かす事案等の「事件事故の予防」、②事件等に巻き込まれる不安の「体感治安不安感の改善」、③良好な近隣社会生活環境をつくる「コミュニティの絆の再生」の 3 つについて、市民から高い関心が寄せられ、市の最重要課題となっていました。

このような中、これらの課題を解決する手法として取り入れた制度が、WHO（世界保健機関）が推奨する国際認証「セーフコミュニティ」です。

セーフコミュニティの取組を宣言し、地域診断等を経て 8 つの課題を抽出した上で、8 つの対策委員会を設置しました。安心して安全に暮らすことのできるまちの実現に向け、市民協働で取り組みを継続した結果、犯罪や交通事故件数の大幅減少など、大きな成果を挙げています。

本市は、平成 22 年にセーフコミュニティ認証都市になり、平成 27 年には再認証を取得、令和 3 年には 3 度目の認証を取得し、「事故やけがは、偶然の結果ではなく、予防できる」という理念の下、世界基準の安心・安全なまちづくりに向けて着実に歩みを進めています。

交通安全の分野においては、「交通安全対策委員会」と「自転車生活の安全委員会」の 2 つの対策委員会を設置し、交通安全教室や民間交通監視所、自転車用ヘルメット着用運動などの取組を進めており、交通事故件数の減少や、小学生における自転車用ヘルメット着用割合の向上など、成果が表れてきています。



セーフコミュニティとは

「事故やけがは予防できる！」という考えから、安心して安全に暮らせるまちをみんなで作ろうという取組です。

自転車用ヘルメット着用運動における成果

	内 容	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度
活動実績	自転車用ヘルメット購入助成件数	1,928件	1,730件	1,551件	1,566件	1,642件
短期的指標	自転車用ヘルメット購入者数(助成利用)	1,928人	1,730人	1,551人	1,566人	1,642人
中期の指標	小学生ヘルメット着用割合 (年1回アンケートを実施)	68.9%	73.7%	78.2%	78.8%	78.6%
長期的指標	自転車事故による頭部・顔部外傷割合 【救急統計(厚木市消防本部)】	36.7%	37.0%	33.9%	33.1%	31.3%

※出展：セーフコミュニティ認証審査資料



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。

なお、

① セーフコミュニティの推進

「事故は偶然の結果ではなく予防できる」というセーフコミュニティの理念に基づき、交通事故の未然防止のための啓発活動等を行います。

施策No. 1-①-(1) セーフコミュニティの推進

交通事故の未然防止のための啓発活動を行うとともに、地域におけるセーフコミュニティ活動の活性化に向けて、地域の課題抽出や対策などを行う研修会などに対し、支援を行います。

- ◆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
- 【セーフコミュニティくらし安全課】【交通安全課】



③ 世代別の交通安全教育

子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
 - ◆交通安全教育教材のビデオ上映や、動画等を活用した交通安全教育
- 【交通安全課】【保育課】



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
- 【交通安全課】【教育指導課】【教育研究所】



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
- 【交通安全課】【教育指導課】【教育研究所】



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
- 【交通安全課】



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啓発・周知活動
- 【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。

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
- 【交通安全課】【介護福祉課】【健康長寿推進課】

※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、高齢者や子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
- 【交通安全課】



施策No. 1-③-(2) 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
- 【交通安全課】【健康長寿推進課】【介護福祉課】

※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。

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など、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発活動により、交通マナーの向上と自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為の防止を推進します。

◆※「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

◆幼児・児童の自転車用ヘルメットの着用義務の周知

◆※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

【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」、「子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。

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

【交通安全課】



施策No. 1-③-(5)

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
- 【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-(6)

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
- 【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-(7)

自転車損害賠償責任保険の加入促進

近年は、子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
- 【交通安全課】



施策No. 1-③-(8)

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
- 【交通安全課】

施策No. 1-③-(9)

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
- 【交通安全課】



施策No. 1-③-(10)

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
- 【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-(11)

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
- 【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
- 【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、自転車に関連する事故、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、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、子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生活道路では、子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

【交通安全課】【道路管理課】【道路維持課】【道路整備課】



※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

「厚木市通学路の交通安全プログラム」に基づき、子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



【交通安全課】【道路管理課】【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

子どもの通学・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の速度抑制など、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】【交通安全課】【道路維持課】【道路整備課】【学務課】

※スクールゾーン：通学中の子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子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、歩道の整備や自転車等の放置防止などにより歩行空間の整備を進めます。

- ◆歩道の整備
- ◆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
- 【交通安全課】【道路管理課】【道路整備課】
- 【道路維持課】



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、通過交通の抑制と交通の効果的な分散や道路機能の細分化により道路網の整備を進めます。

- ◆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
- 【交通安全課】【都市計画課】【道路管理課】
- 【道路整備課】



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、交通混雑の改善などを進めるため、改良等により道路・交通環境を整備します。

- ◆道路の改良
- 【道路管理課】【道路整備課】



施策No. 2-②-(4)**踏切事故防止対策の推進**

施設面での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

【交通安全課】【道路管理課】【道路整備課】

【道路維持課】【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

【道路管理課】

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**

道路の構造等に応じて、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、事故が多発する交差点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】



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向上と点検・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
- 【交通安全課】【道路維持課】



※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するため、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
- 【交通安全課】【道路管理課】【道路維持課】

※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、公共交通利用への意識付けに向けた※モビリティマネジメントを実施します。

◆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

【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・充実

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、地域特性に応じた路線バスを補完する移動サービスを、地域及び行政の協働により推進します。

◆※コミュニティ交通の導入

【都市計画課】



※コミュニティ交通：公共交通不便地域の解消などの目的で、自治体や地域が関与して運行する交通機関のこと。

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】【道路管理課】【道路整備課】【道路維持課】【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)**自転車走行空間の整備**

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整備を進めます。

◆自転車走行空間の整備

【交通安全課】【都市計画課】【道路整備課】

**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めます。

◆自転車等駐車場の整備・運営

【交通安全課】

**施策No. 2-⑤-(3)****サイクルアンドバスライドの適正管理**

バス停留所付近に駐輪場を整備し、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るため、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

【交通安全課】【都市計画課】



災害に備えた道路・交通環境の整備

災害時には、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

災害時には、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

【道路管理課】【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の確保や良好な景観形成、歩行者の安全性確保等、安全で快適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

【道路管理課】【道路整備課】



⑥ 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。

「厚木市住みよいまちづくり条例」等に基づき、中心市街地や駅周辺の大型店や特定開発事業等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】【まちづくり指導課】

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

【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

【交通安全課】

⑦ 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、子どもの交通事故を防止するために、子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

【道路管理課】

施策No. 2-⑧-(2) 子どもの遊び場等の確保

子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、子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

【公園緑地課】【スポーツ推進課】

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・救急体制の整備を図ります。

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措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) 救助体制の整備・充実

交通事故に起因する救命活動の増加や事故の形態・背景の複雑多様化などに対応するため、救助体制の更なる整備・充実を図り、円滑な救助活動を実現します。

◆救助資機材の整備

◆救助隊員の教育・訓練

【警防課】【消防署】

施策No. 3-①-(2) 救急活動における応急処置等の充実

計画的に高度な医療処置ができる救急救命士を育成するとともに、医療機関と連携した救急体制の強化を図ります。

◆救急救命士の養成及び育成

◆救急隊員の教育及び訓練

【消防総務課】【救急救命課】



施策No. 3-①-(3) 救助資機材・救急資器材整備の促進

救助・救急需要に的確に対応し、より高度な救助・救急活動を行うことができるよう、計画的に車両を含めた資機材などを整備します。

◆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及び維持管理

【警防課】【消防署】

施策No. 3-①-(4)

救助・救急隊員の教育訓練の充実

救助隊員や救急隊員の知識や技術の向上を図るため、複雑・多様化する災害に応じた教育訓練を行うとともに、各種資格取得や研修への派遣を推進します。

◆救助隊員の教育及び訓練

【救急救命課】【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。

◆交通事故相談

◆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德の普及や高揚、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德の高揚を図るほか、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、市民自らが安心して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神奈川県大会

写真は暫定



トラックを使用した死角体験



あつぎ鮎まつり交通安全パレード

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。

第2次厚木市交通安全推進計画における個別目標について

- ・**案A**は、事故件数全体に対する割合を目標としている。割合を減少させるということは、他の事故の割合が多くなるということなので、目標には適さないと考えられる。
- ・**案B**は、案Aの割合を基に算出した件数を目標としている。年々事故の減少率が緩やかになっている中で、過去の割合を基に算出しているため、実態と乖離する可能性がある。(特にこども)
- ・**案C**は、第11次厚木市総合計画の目標値と同じ推移で減少するものとして算出した件数を目標としている。総合計画との整合性が図られ、最も目標に適していると考えられる。

R9～R13の事故件数(全体)は、
第11次厚木市総合計画の目標値を基に算出
【現状値】R6:618 【目標値】R12:559件、R17:500件

◆高齢者(現計画の目標値:R4～R8年間平均28.3%以下)

項目	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	差し引き	R8
事故件数(全体)	952	1,023	981	852	706	711	617	620	618	590		599
事故件数(高齢者)	247	275	282	254	220	203	163	166	170	186		
高齢者事故率	25.9%	26.9%	28.7%	29.8%	31.2%	28.6%	26.4%	26.8%	27.5%	31.5%		
5年間事故件数(全体)	4,514					3,156					-1,358	
5年間事故件数(高齢者)	1,278					888					-390	
5年間平均事故率	28.3%					28.1%					-0.2%	

【現計画で採用】
案A 5年間平均事故率

過去の5年間平均事故率を比較し、
減少した場合は減少率を使用し、
増加した場合は現状維持として算出

R9	R10	R11	R12	R13
589	579	569	559	548
164	162	159	156	153
27.9%	27.9%	27.9%	27.9%	27.9%
2,844				
793				
27.9%				

案B 5年間事故件数

案Aで算出した割合に、R9～R13の
5年間事故件数(全体)を乗じて算出

R9	R10	R11	R12	R13
589	579	569	559	548
164	162	159	156	153
27.9%	27.9%	27.9%	27.9%	27.9%
2,844				
793				
27.9%				

【事務局案】
案C 5年間事故件数

第11次厚木市総合計画の目標値を
基に、各項目も同じ推移で
減少するものとして算出

R9	R10	R11	R12	R13
589	579	569	559	548
162	159	157	154	151
27.5%	27.5%	27.5%	27.5%	27.5%
2,844				
782				
27.5%				

◆こども(現計画の目標値:R4～R8年間平均5.3%以下)

項目	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	差し引き	R8
事故件数(全体)	952	1,023	981	852	706	711	617	620	618	590		599
事故件数(こども)	71	66	47	63	38	31	36	35	37	38		
こども事故率	7.5%	6.5%	4.8%	7.4%	5.4%	4.4%	5.8%	5.6%	6.0%	6.4%		
5年間事故件数(全体)	4,514					3,156					-1,358	
5年間事故件数(こども)	285					177					-108	
5年間平均事故率	6.3%					5.6%					-0.7%	

R9	R10	R11	R12	R13
589	579	569	559	548
29	28	28	27	27
4.9%	4.9%	4.9%	4.9%	4.9%
2,844				
139				
4.9%				

R9	R10	R11	R12	R13
589	579	569	559	548
29	28	28	27	27
4.9%	4.9%	4.9%	4.9%	4.9%
2,844				
139				
4.9%				

R9	R10	R11	R12	R13
589	579	569	559	548
35	35	34	33	33
6.0%	6.0%	6.0%	6.0%	6.0%
2,844				
170				
6.0%				

◆自転車(現計画の目標値:R4～R8年間平均20.8%以下)

項目	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	差し引き	R8
事故件数(全体)	952	1,023	981	852	706	711	617	620	618	590		599
事故件数(自転車)	200	212	224	195	151	156	155	135	144	125		
自転車事故率	21.0%	20.7%	22.8%	22.9%	21.4%	21.9%	25.1%	21.8%	23.3%	21.2%		
5年間事故件数(全体)	4,514					3,156					-1,358	
5年間事故件数(自転車)	982					715					-267	
5年間平均事故率	21.8%					22.7%					0.9%	

R9	R10	R11	R12	R13
589	579	569	559	548
134	131	129	127	124
22.7%	22.7%	22.7%	22.7%	22.7%
2,844				
646				
22.7%				

R9	R10	R11	R12	R13
589	579	569	559	548
134	131	129	127	124
22.7%	22.7%	22.7%	22.7%	22.7%
2,844				
646				
22.7%				

R9	R10	R11	R12	R13
589	579	569	559	548
137	135	133	130	128
23.3%	23.3%	23.3%	23.3%	23.3%
2,844				
663				
23.3%				

◆二輪車(現計画の目標値:R4～R8年間平均20.9%以下)

項目	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	差し引き	R8
事故件数(全体)	952	1,023	981	852	706	711	617	620	618	590		599
事故件数(二輪車)	207	255	230	208	158	162	164	152	138	148		
二輪車事故率	21.7%	24.9%	23.4%	24.4%	22.4%	22.8%	26.6%	24.5%	22.3%	25.1%		
5年間事故件数(全体)	4,514					3,156					-1,358	
5年間事故件数(二輪車)	1,058					764					-294	
5年間平均事故率	23.4%					24.2%					0.8%	

R9	R10	R11	R12	R13
589	579	569	559	548
143	140	138	135	133
24.2%	24.2%	24.2%	24.2%	24.2%
2,844				
688				
24.2%				

R9	R10	R11	R12	R13
589	579	569	559	548
143	140	138	135	133
24.2%	24.2%	24.2%	24.2%	24.2%
2,844				
688				
24.2%				

R9	R10	R11	R12	R13
589	579	569	559	548
132	129	127	125	122
22.3%	22.3%	22.3%	22.3%	22.3%
2,844				
635				
22.3%				

