

**令和8年度
横浜市交通安全実施計画**

明日をひらく都市

OPEN X PIONEER

横浜市

はじめに

令和8年度横浜市交通安全実施計画は、交通安全対策基本法第26条第4項の規定に基づき作成し、市内の陸上交通の安全に関して、令和8年度中に横浜市が取り組む諸施策をまとめたものである。

本市における令和7年中の交通事故の発生状況を見ると、

発 生 件 数	7,240件	(前年比 -23件)
死 者 数	42人	(前年比 +2人)
負 傷 者 数	8,140人	(前年比 -181人)

となっており、上記項目の全てにおいて県内の市町村の中で最も多い数字となっている。対前年比において「発生件数」「負傷者数」は前年より減少し、統計開始以来最少となった。しかし、「死者数」は前年より増加し、令和7年度交通安全実施計画の「年間死者数36人以下」という目標を達成することができなかった。

このように、毎日のように、新たに交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）となる方がおり、42人の尊い命が失われている現実がある。

高齢運転者による事故や二輪車による事故、子どもが犠牲となる悲痛な事故が後を絶たない。中でも、次の時代を担う子どもの大切な命を事故から守っていくことは重要な課題の一つである。

施策の推進に当たっては、神奈川県、神奈川県警察等の関係機関とも相互連携を図り、関係団体、教育機関、地域等と協力、協働しながら、生涯にわたる交通安全教育の充実と幅広い媒体を活用した広報啓発を進めていく。加えて、機能分担された道路網や交通安全施設等の整備、通学路、生活道路等における歩行者の安全対策など、ビッグデータ等も活用しながら、ハード・ソフト両面にわたった交通安全施策を更に充実させていく。

人命尊重の理念の下、引き続き、交通事故による死傷者数を限りなく減少させ、交通事故の脅威から市民一人ひとりを守る、安全な都市「よこはま」を目指す。

目次

第1章 道路交通の安全	1
第1節 道路交通の安全についての目標	1
I 道路交通事故の推移と現状	1
1 交通事故の推移	1
2 交通事故の現状（令和7年中）	2
(1) 子どもの交通事故	2
(2) 高齢者の交通事故	2
(3) 歩行者の交通事故	2
(4) 自転車の交通事故	2
(5) 二輪車の交通事故	2
(6) 飲酒運転による交通事故	2
II 令和8年から令和12年までの5か年における交通安全についての目標	2
第2節 道路交通の安全についての対策	2
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	2
1 重視すべき視点	3
(1) 子どもの安全確保のための環境整備	3
(2) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な 対策	3
(3) 歩行者の安全確保のための意識変容	3
(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備	4
(5) 生活道路における歩行者等の安全確保	4
(6) 二輪車の安全確保	4
(7) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と 安全対策の推進	5
(8) 外国人の交通安全対策の推進	5
(9) 先進技術の活用促進	5
(10) 交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進	6
(11) 地域が一体となった交通安全対策の推進	6
II 交通安全関連の施策	7
1 道路交通環境の整備	7
(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	7
(2) 高規格道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	8
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	9
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	10

(5) 高齢者等の移動手段の維持・確保	10
(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化	10
(7) 無電柱化の推進	10
(8) 自転車利用環境の総合的整備	11
(9) 交通需要マネジメントの推進	12
(10) 災害に備えた道路交通環境の整備	13
(11) 総合的な駐車対策の推進	13
(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	14
2 交通安全思想の普及徹底	16
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	16
(2) 効果的な交通安全教育の推進	17
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	17
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	20
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	21
3 安全運転の確保	22
(1) 運転者教育等の充実	22
(2) エコドライブの推進	22
(3) 自動運転等の安全の確保と支援	22
4 道路交通秩序の維持	23
(1) 暴走族等対策の推進	23
5 救助・救急活動の充実	23
(1) 救助・救急体制の整備	23
(2) 救急医療体制の整備	24
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	25
6 被害者支援の充実と推進	25
第2章 鉄道交通の安全	27
第1節 鉄道の現状と交通安全対策の今後の方向	27
第2節 鉄道交通の安全についての対策	27
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	27
II 鉄道交通安全の施策	27
1 鉄道施設等の安全性の向上	27
第3章 踏切道における交通の安全	28
第1節 踏切の現状と交通安全対策の今後の方向	28
第2節 踏切道における交通安全の対策	28

I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	28
II	踏切道の交通安全の施策	28
1	踏切道の立体交差化及び構造改良等の整備	28
2	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	28

第1章 道路交通の安全

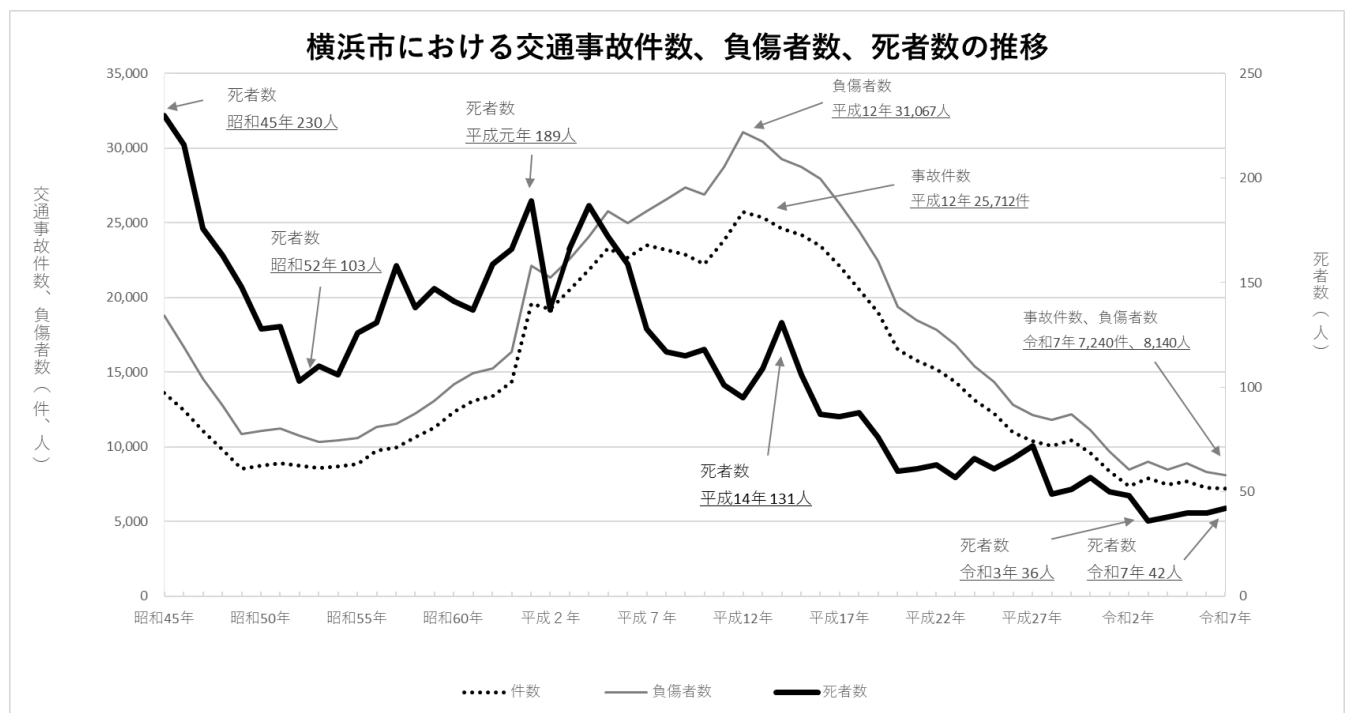
第1節 道路交通の安全についての目標

I 道路交通事故の推移と現状

1 交通事故の推移

本市の交通事故による24時間死者数は、昭和45年に230人と高い水準であったが、その後は年々減少し、昭和52年には103人まで減少し、昭和45年の半分以下となった。その後、昭和後期から平成初期にかけて再び増加し、平成元年には189人に達したが、以降は長期的に減少傾向が続いた。令和3年には36人と、統計が残る昭和45年以降で最少となり、令和7年は42名と前年から増加したものの、昭和45年のピーク時に比べると大幅に減少している。

一方、交通事故発生件数と負傷者数は、昭和40年代以降いったん減少した後、昭和後期から平成初期にかけて増加し、平成12年には25,712件、31,067人とピークを迎えた。その後は減少に転じ、令和7年は7,240件、8,140人といずれも統計開始以来最少となった。



注) 交通事故データは、神奈川県警察の提供による。
「交通事故発生件数」には、物損事故は含まない。

2 交通事故の現状（令和7年中）

令和7年中の市内の交通事故の現状には、次のような特徴がある。

(1) 子どもの交通事故

子どもが関係する交通事故死者数は0人で前年から減少したが、交通事故件数は501件、負傷者数は514人で、いずれも前年より増加した。

また、歩行中の子どもの死傷者数161人のうち、約半数に当たる70人に何らかの違反が認められ、違反の分類では飛び出しが40人と最も多く、約4割近くを占めている。

(2) 高齢者の交通事故

高齢者が関係する交通事故件数は2,495件で、前年の2,453件からやや増加した。交通事故全体に占める割合は前年と同様に約3割を占めており、依然として大きく割合となっている。あわせて、年齢層別にみた第一当事者の交通事故件数では、65～69歳478件、70～74歳476件、75歳以上650件となっている。

また、高齢者の死者数は25人であり、前年から増加しており、全死者数の半分以上を高齢者が占めている。

(3) 歩行者の交通事故

歩行中の死者数は20人と令和6年の22人から減少したが、交通事故死者数全体でみると、その割合は最も大きかった。

また、歩行中の死者数を年代別でみると、高齢者が16人と最も多く、歩行中の交通事故死者数の約8割を占めており、前年と同様にその割合が高い傾向にある。

(4) 自転車の交通事故

自転車に関連する交通事故件数は1,613件、死者数は6人、負傷者は1,472人で、いずれも前年から増加している。

また、原因別にみた死傷者数1,478人のうち、957人に違反が認められ、約6割で何らかの違反が認められた。

(5) 二輪車の交通事故

二輪車が関係する交通事故死者数は11人で、前年より減少がみられたが、交通事故件数は2,324件、負傷者数は2,085人と、いずれも前年から増加に転じた。

交通事故全体に占める割合は約3割で大きな割合を占めている。

(6) 飲酒運転による交通事故

飲酒運転による交通事故件数は42件であり、前年の40件から増加した。また、死者数は3人で前年と同数ではあったが、過去5年では増加傾向にあった。

II 令和8年から令和12年までの5か年における交通安全についての目標

交通安全対策における究極の目標は、「交通事故のない社会」の実現であるが、そこに至るまでの中期的な目標として、本計画期間においては、次の達成を目標とする。

年間の24時間死者数を36人以下とする

登下校中の通学路における子どもの交通事故死をゼロとする

なお、「年間の24時間死者数を36人以下とする」との本計画の目標は、交通事故そのものの発生及び負傷者数の減少と一体となって達成できるものであることを常に念頭において、目標の達成に取り組むこととする。

第2節 道路交通安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

市内の交通事故の死者数、発生件数及び負傷者数は、平成後半から令和にかけて概ね減少傾向にあり、発生件数や負傷者数については、2年連続で統計史上最少を更新している。これらの状況から、継続的な交通環境の改善や各種交通安全対策の取組が、一定の成果を上げているものと考えられる。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、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、分析に加え、データの活用、効果検証により、より効果的な対策への改善を図り、継続的に有効性が見込まれる施策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限りEBPM*を推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

このような観点から、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道路交通秩序の維持、⑤救助・救急活動の充実、⑥被害者支援の充実と推進、といった6つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講じるべきである。

1 重視すべき視点

(1) 子どもの安全確保のための環境整備

少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生み育てることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。

次世代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、子どもを保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子どもを見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

また、子どもに対して、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

(2) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

高齢者人口の割合が増加するとともに、高齢者を対象とした交通安全対策の必要性が高まることが見込まれる。

高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適した自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。

高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

(3) 歩行者の安全確保のための意識変容

自転車や自動車の利用が日常生活に広く浸透している中で、歩行者の安全を確保することは必要不可欠である。特に、運転者の歩行者に対する安全確保の意識を高めることにより、高齢者や子どもなどが安心して歩行できる環境が求められる。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路、通学路、

* EBPM：証拠に基づく政策立案 Evidence-based Policy Making の略

生活道路及び市街地の幹線道路において、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、横断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、運転者の遵法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことに加え、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する。

(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

自転車は、免許がなくても年代問わず運転することができる身近な車両である一方で、自転車の交通ルールに対する理解が十分でない状態で利用される場合もあることから、自転車利用者が交通ルールを正しく理解し、遵守しながら、安全に通行できる環境を整備する必要がある。

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（以下「運転中の携帯電話使用等」を「ながらスマホ」という。）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月から自転車に対する交通反則通告制度が適用された。これを踏まえ、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図る。

また、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進するほか、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての啓発等の対策を推進する。

さらに、駆動補助機付自転車（以下「電動アシスト自転車」という。）の普及が進み、その交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。特に、都市部において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、自動車の運転者に対しても、令和8年4月から適用される自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図る。

あわせて、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

(5) 生活道路における歩行者等の安全確保

交通事故のない社会を目指し、歩行者や自転車等の全ての道路利用者が安全に通行できる環境を確保するとともに、生活道路における歩行者等の安全確保に向けた取組を推進し、「生活道路は人が優先」という意識の市民への浸透を図る。

生活道路の安全対策については、歩行者や自転車等の安全を確保するため、歩道の整備や無電柱化、交通事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせる推進する。

特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制に加え、ハンプ^{*}やスミーズ横断歩道^{***}といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン30プラス」の整備を推進する。

また、引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

生活道路における法定速度が30キロメートル毎時に令和8年9月から引き下げられることから、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

^{*} ハンプ：車両の低速走行等を促すための道路に設ける盛り上がり（凸部）をいう。

^{***} スミーズ横断歩道：車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンプと横断歩道を組み合わせた構造物をいう。

(6) 二輪車の安全確保

二輪車は機動性が高い車両であり、同じく機動性が高い自転車と比べて高速走行が可能であることから事故のリスクが高い。さらに、自動車と異なり車体による運転者の保護がないため、負傷するリスクが高くなる傾向があり、二輪車乗車中の事故に対する対策が重要な課題である。

このことを踏まえ、二輪車の安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、関係機関・団体等が連携し、ヘルメット・プロテクターの正しい着用等の広報啓発活動を推進するなど、二輪車交通安全教育を推進する。

また、二輪車交通事故の関係者となる四輪運転者に対しても、二輪車の特性を周知するための広報啓発活動を推進する。

(7) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルール of 周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進する。また、その際には、事業者による新たな技術を活用した取組を促す。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許を要して、ヘルメットの着用が義務とされていることに加え、ナンバープレート、方向指示器等が必要なこと等について、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。

このほか、電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、安全な利用のための交通安全教育を推進する。

(8) 外国人の交通安全対策の推進

横浜市における在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加している。また、外国人運転者による交通事故件数も増加しているほか、外国人による無免許運転、飲酒運転、ひき逃げといった悪質な交通違反が伴う交通事故も発生している。さらに、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれる。

外国人が日本において自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させ、交通安全への意識変容を図るための取組を強化する必要がある。

取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育や広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の推進）等、関係省庁・地方公共団体、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー事業者、シェアリング事業者といった関係者それぞれが連携した横断的なアプローチが必要である。

加えて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進して、交通安全への意識変容を図り、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要がある。

また、外国人にとって分かりやすい英語を併記した案内標識の英語表記改善、路面表示を活用した注意喚起等を推進する。

(9) 先進技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用は、交通事故抑止に貢献している。今後も、安全運転サポート車（サポカー）の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる交通事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援等、先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

特に様々な社会課題の解決が期待される自動運転については、国の動向等も踏まえながら、安全な自動運転車の実用化・普及のための環境整備を促進する。

他方、運転支援機能や自動運転は、それぞれについて、機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進する。

また、車両の機能に留まらず、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく。加えて、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先進技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

(10) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

交通事故発生状況を法令違反別にみると、安全運転義務違反、交差点における安全進行義務違反、歩行者妨害等が大半を占めている。

これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

道路システムのD X*を通じて道路関係のデータの利活用を推進するとともに、引き続き、ビッグデータ等や専門家の知見を幅広く活用していく。

(11) 地域が一体となった交通安全対策の推進

交通事故防止のために地域の民間団体等の緊密な連携を強化するとともに、少子高齢化に伴う担い手や後継者不足に対応し、交通安全の取組を着実に次世代につないでいけるよう幅広い年代の参画を促す取組と効果的な交通安全教育を推進する。

各地域においては、少子高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域の実情に精通した専門家の知見を、地域住民の交通安全対策への関心を高めるような取組にいかす。

多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

また、地域における民間の交通安全活動の中心となる交通安全協会等の民間団体・事業者について、その継続的な活動を確保するための支援を推進する。

* デジタル技術を活用して価値の創造や生活の質を向上させる変革

Ⅱ 交通安全関連の施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも交通管理者等の関係機関と連携し、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抑止効果が確認されている。

しかし、歩行中の死者数が多い状況であること、また自転車に関係する事故等が社会的に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。このため、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等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心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っていく。

さらに、自転車利用への関心が高まる一方で、自転車に関係する事故が社会問題化していること、また、その総数は減少しているものの駅周辺の放置自転車も依然として課題であることから、総合的な自転車利用環境の整備に取り組み、安全で快適な道路交通環境を目指す。

そのほか、道路交通の円滑化を図るため、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM*）施策を総合的に推進する。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまでの交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路

等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進する。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備等を通じた事故防止対策を実施することにより、歩行者、自転車、自動車等の異種交通が分離された誰もが住み続けたいと思えるまちを目指した道路交通環境を形成することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、行政と地域住民等が連携し、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

生活道路については、歩行者の安全な通行を確保するためビッグデータ等を活用した交通安全対策を進めるとともに、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備すべく防護柵、視覚障害者誘導用ブロック等の交通安全施設の整備や補修を実施する。

また、生活道路における法定速度が30キロメートル毎時に令和8年9月から引き下げられることから、関係機関が連携して施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、各小学校が事務局となりPTAや周辺町内会等により構成されるスクールゾーン対策協議会を中心とした定期的な合同点検の実施や改善・充実等の継続的な取組を、関係機関・団体、警察署等と区役所、土木事務所が連携し支援する。さらに、道路交通環境の変化、通学路の変更などにより、新たに必要性が生じた箇所等を中心に「スクールゾーン」表示等を設置し、安全確保を図る。また、協議会の活動を活性化し、支援するために、リーフレット等による周知・啓発を進め、必要な対策を推進する。

さらに「子どもの通学路交通安全対策事業」では、通学路における子どもの交通事故死ゼロに向けて、警察が保有する交通事故データをもとに、市内全域の小・中学生の事

* TDM：Transportation Demand Management の略（道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑の緩和を図る方法）

故箇所及び防犯情報を可視化した地図「こども・安全安心マップ」を更新、活用し、地域の方々とともに交通安全対策に取り組む。このうち、交通安全推進校*として5校を選定し、ETC2.0などのビッグデータも活用して、登下校の見守り活動や交通安全教育の充実、ハンプや狭さくなど物理的デバイスの整備、あんしんカラーベルトの設置などハード・ソフトの交通安全対策を重点的に実施する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

- (ア) 高齢者や障害者等を含めた全ての人が安全に安心して生活し、移動できる社会を実現するため、バリアフリー法に基づくバリアフリー基本構想及び道路特定事業計画を策定し、それらに基づく駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺において歩道の段差・傾斜・勾配の改善、エレベータの設置、スロープの設置等の整備を推進する。

また、障害者等が安全に通行できるように、視覚障害者誘導用ブロックの設置などを進め、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

なお、歩道等に視覚障害者誘導用ブロックを設置する際には、「横浜市福祉のまちづくり条例」に基づく指導・助言を行う。

加えて、各区より音響信号機等設置要望箇所をとりまとめ、県を通じて県警に報告する。

- (イ) 駅周辺等の公共の場所においては、安全な歩行空間を確保するため、円滑な移動を阻害する要因となる放置自転車等の移動を行う。

エ バス停留所周辺の安全性確保

バスが停留所に停車した際に交差点または横断歩道にその車体がかかる又は近接するなど、交通安全上問題と思われるバス停留所及びその周辺について、関係機関・団体が連携を図り、安全性確保対策を推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
交通安全施設等の整備	道路・交通政策局	歩道、防護柵、案内標識等の施設の整備
子どもの通学路交通安全対策事業		ビッグデータを活用した通学路等における交通安全対策の実施
交通安全施設等の補修		防護柵、案内標識等の補修、路側帯のカラー化
通学路の交通安全対策	区役所	通学路の整備
	教育委員会事務局	各校で安全点検の実施や危険箇所の情報共有
通学路等改良推進事業	道路・交通政策局	歩道設置等 県道瀬谷柏尾など
バリアフリー法に基づくバリアフリー基本構想の事業進捗状況調査		事業進捗状況調査の実施

(2) 高規格道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

安全で快適な道路交通環境の推進には、高規格道路（国土を縦貫あるいは横断し、全国の主要都市間等を連結して、その時間距離の短縮を図る国土の骨格を支える基幹的な高速陸上交通ネットワーク。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、一般道路と比較して安全な高規格道路の交通量の分担率を適切に引き上げるといった、生活道路も含めた道路ネットワーク全体の最適利用を目指した道路の適切な機能分化の推進が有効である。

そのため、本市の道路ネットワークを形成する横浜環状道路の早期整備を行い、一般道路の渋滞解消など市民生活の利便性や安全性向上を図るとともに、高速道路管理者と連携

* 交通安全推進校：児童への交通安全教育、地域や保護者と連携した見守り活動の取組などの交通安全対策を重点的に実施する小学校、義務教育学校

し、ITS*や料金施策などを活用しつつ既存の高規格道路を賢く使う取組を推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
横浜環状道路等及び関連街路等の整備	道路・交通政策局	横浜環状南線 横浜湘南道路
		＜横浜環状南線関連街路＞ 上郷公田線【上郷地区・桂台地区・公田地区】（栄区） 横浜藤沢線【田谷小雀地区】（戸塚区・栄区） 田谷線（栄区）

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

高規格道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう、道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

ア 適切に機能分担された道路網の整備

市域の一体性を高めながら都市機能の強化を図るため、都市計画道路等の幹線道路のネットワークを形成することで、交通の円滑化を推進するとともに安全で快適な道路交通環境を整備する。

イ 道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の発生を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- (ア) 歩行者及び自転車利用者等の安全を確保するため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、自転車通行空間の整備などを推進する。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点改良等の道路改良事業を進めるとともに、都市計画道路等の整備を推進し、幹線道路のネットワーク化を図る。
- (ウ) 駅周辺や商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車通行空間の整備を推進する。
- (エ) 道路における快適な歩行者空間を確保するため、交通混雑が著しい地区等において、人と車の交通を分離する幹線道路等の総合的な整備を推進する。
- (オ) 歴史的街並みや史跡等、歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通の適切な分離を図る。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
都市計画道路等の整備	道路・交通政策局	・桜木東戸塚線【平戸地区】（戸塚区） ・横浜逗子線【釜利谷六浦地区】（金沢区） ・長津田駅南口線（緑区） ・環状3号線【汲沢地区】（戸塚区） など34箇所

* ITS: Intelligent Transport Systems の略

【参考：高速道路を中心とした「道路を賢く使う取組」の基本方針】

※ 高速道路の死傷事故の発生率は、一般道路の10分の1

※ 我が国の高速道路の交通量の分担率を30%に上げた場合に想定される効果は以下のとおり
（平成27年1月時点での高速道路の交通量の分担率は16%）

死者平成24年約4,400人→600人減

負傷者平成24年約80万人→20万人減

消費燃料平成24年約8,000万kl→400万kl減

渋滞損失平成24年約50億人・時間→7億人・時間減

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、行政、関係団体等が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

また、平成19年12月に県警と締結した「交通安全対策の充実に関する協定」に基づき市内の各警察署から提供された交通事故等の情報を、事故の再発防止に役立てていく。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理の推進

歩道橋の長寿命化を図るため、横浜市道路附属物（歩道橋）長寿命化修繕計画に基づき、計画的な維持・補修とともに、耐震補強を進める。

また、市民要望に適切に応えるために防護柵、案内標識等の補修を行い、適切な維持・管理に努める。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、歩行空間のバリアフリー化及び通学路等における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車通行空間の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全の確保を図る。

ウ 交通円滑化対策の推進

「横浜市踏切安全対策実施計画」に基づく鉄道と道路の立体交差化等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大と交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

また、市域の一体性を高めながら都市機能の強化を図るため、放射環状型の幹線道路のネットワーク形成を進めるとともに、生活道路における交通渋滞の緩和や環境の改善を推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
歩道橋の長寿命化	道路・交通 政策局	上永谷駅前歩道橋など18橋ほか
交通安全施設等の補修		防護柵、案内標識等の補修、路側帯のカラー化

(5) 高齢者等の移動手段の維持・確保

令和7年4月に策定した横浜市地域公共交通計画に基づき、持続可能な移動手段の維持・確保を図る取組を推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
地域の総合的な移動サービス推進	道路・交通 政策局	交通事業者により運行中の地区13地区、地域のボランティア等により運行中の地区8地区、導入検討中・調整中地区17地区、R8新規取組候補地区11地区 (令和8年4月1日現在)

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して移動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
バリアフリー歩行空間の整備	道路・交通 政策局	十日市場駅周辺地区など5地区

(7) 無電柱化の推進

平成30年12月に「横浜市無電柱化推進計画」を策定し、「都市の防災力の向上」、「良好な都市景観の形成や観光振興」、「安全で快適な歩行空間の確保」の3つの方針の下、令和9年度までに取り組む目標を設定し、無電柱化を推進している。

具体的な取組として、災害時の救援活動や応急復旧を速やかに展開できるよう、第1次緊急輸送路等や区役所、土木事務所、消防署等へのアクセス路について無電柱化を推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
無電柱化の促進	道路・交通政策局	緊急輸送路8路線、区役所等へのアクセス路9エリアなど

(8) 自転車利用環境の総合的整備

身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、健康の増進等を図ることが重要な課題であることから、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とした、「自転車活用推進法」が平成29年5月に施行された。令和8年5月には、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えつつ、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、「第3次自転車活用推進計画」が閣議決定された。

本市としても、従来の放置自転車対策を中心とした取組にとどまらず、自転車活用の視点等も加えた、「横浜市自転車活用推進計画」を、平成31年3月に策定した。「日常からレジャーまで誰もが安心して快適に楽しめる自転車環境をつくる」ことを基本理念として、「まもる」、「はしる」、「とめる」、「いかす」の4つのテーマごとに施策に取り組み、「賑わいと回遊性のあるまちづくり」を図る。

ア 安全で快適な自転車通行空間の整備

自転車を安全、快適に利用でき、また、歩行者などの安全を脅かすことがないように、自転車は「車両」であることを前提とした自転車通行空間の整備を推進する。

平成28年度に策定した「自転車通行環境整備指針」に沿って自転車通行空間の整備を効果的・効率的に推進するため、駅周辺など自転車利用や事故が多く自転車利用環境の向上が望まれる地域を「重点エリア」に指定するとともにエリアごとに、おおむね5年間程度で整備が着実に完了するための「自転車通行空間整備実行計画」を策定し、面的な整備を図る。

イ 自転車等の駐輪対策の推進

「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、収容台数約10万台の駐輪場の整備や、放置禁止区域における放置自転車の移動、保管等を行ってきた結果、放置自転車の台数は大幅に減少した。今後も、特に対策の必要な駅周辺においては、放置自転車への啓発札貼付により、放置禁止区域内に自転車を放置しないよう啓発活動に取り組む。

また、集客施設など駐輪需要を発生させる施設や共同住宅等において、「横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例」に基づき、駐輪場の確保に向けて適正な運用を図るとともに、引き続き大規模小売店舗立地法及び横浜市大規模小売店舗立地法運用要綱に基づき、大規模小売店舗設置者に対し、駐輪場の確保を求めていく。

今後の自転車等の駐輪対策については、「横浜市自転車活用推進計画」に基づき、駐輪場の「量」を確保し「質」を高める施策として、道路などの公共空間を活用した駐輪場の確保策の検討、民営駐輪場への補助制度の効果的な運用等を行う。また、幼児同乗用自転車やスポーツ自転車、電動キックボード等の普及により多様化する駐輪ニーズへの対応に努める。

ウ 自転車利用の促進

自転車を、様々な場面で活用できる環境を整えるべく、自転車と健康づくり等に関する様々な情報の提供、周知、啓発や、自転車通行空間整備の実行計画等の策定を進める。

また、移動利便性の向上、都市の活性化、脱炭素社会の形成及び交通安全の推進を目的として「横浜市シェアサイクル事業」を実施している。道路や区庁舎等の公有地の有効活用等によりシェアサイクルポートを拡充し、利用者目線で市内全域でのシームレスな移動を目指す。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
自転車通行空間の整備	道路・交通 政策局	環状4号線（下瀬谷地区）ほか5路線
自転車等の駐輪対策の 推進		放置自転車の移動・保管…市内118駅
		有料駐輪場の運営…240箇所（うち1箇所は都 市整備局が運営） （令和8年6月1日現在）
		民営駐輪場の整備費補助
		自転車駐車場の整備・補修
	区役所	放置自転車対策
横浜市シェアサイクル事 業	道路・交通 政策局	ポート(貸出返却拠点)の配置…1,121箇所 ラック数…8,337台 （令和8年4月1日現在）

(9) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、TDMの定着・推進を図る。

具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、パークアンドライドの推進、情報提供の充実等により、道路利用の方法に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

令和7年4月に策定した横浜市地域公共交通計画の各種取組を通じて、公共交通利用の一層の促進等を図る。

ア モビリティマネジメントの推進

過度なマイカー交通を抑制し、路線バスなどの公共交通利用を促進するためには、市民一人ひとりの交通行動に関する意識の変化やライフスタイルそのものを考えていく必要がある。

そのため、学校教育の場などを通じ、過度のマイカー利用が引き起こす社会問題やマイカーの節度ある利用方法を具体的に示し、啓発活動を進めることで、交通行動の自発的な転換を促す「モビリティマネジメント」を推進する。

イ 移動手段の維持・確保による公共交通の利用促進

バス利用者の減少やバス運転士が不足する中、各バス事業者は運行の効率化やコスト削減を図りながらバス路線維持に努めているが、これらの改善には限界もあり、バス路線の新設や増便等の要望に対して、十分に応えられていない。一方で、超高齢社会の進展に伴い、地域交通の重要性が増している。

本市では、これまでも日常の移動に困っている地域の方々による交通手段の導入に向けた活動に対して様々な支援を行ってきたが、令和7年度から「横浜市民みんなのおでかけ交通事業」を新たに開始し、支援内容を拡充するとともに、市から地域の取組意向を確認するプッシュ型支援を行うことで、ワゴン型車両を活用した新たな地域公共交通「おでかけシャトル」を導入し、地域公共交通の充実を図る。

また、市内の生活交通として必要なバス路線を維持するため、バス事業者に補助金を交付する「生活交通バス路線維持支援事業」や、連節バスや自動運転の導入等による運行効率化や運転士確保に向けた取組支援等、エリア全体のバスネットワークを維持・充実する取組を実施する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
小学校の出前授業など、 公共交通利用を促進	道路・交通 政策局	市内小学校への出前講座…10校（予定） 小学生向けポスターコンクールの開催
地域の総合的な移動サー ビス推進		交通事業者により運行中の地区13地区、地域 のボランティア等により運行中の地区8地 区、導入検討中・調整中地区17地区、R8新規 取組候補地区11地区 （令和8年4月1日現在）（再掲）

生活交通バス路線維持 支援事業		12路線に対して、補助金交付予定
バス路線維持・充実推進 事業		運転士確保事業（全市）、走行環境整備事業 （鶴見区）

(10) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

災害時においても救助・支援・応急復旧活動等を迅速かつ安全に行うことができるよう、信頼性の高い道路ネットワークの構築、緊急輸送路等の整備を推進する。

また、災害発生時に、道路被災状況の把握、道路機能の回復、交通規制等の対応を迅速・的確に行えるよう体制等の充実を図る。

- (ア) 災害時の応急活動や物資輸送を支える道路ネットワークを構築するため、緊急輸送路等の整備を推進する。
- (イ) 大規模地震時における緊急輸送路等の通行機能を確保し、救助・支援・復旧活動を円滑に行うため、緊急輸送路上の歩道橋について落橋防止などの耐震対策を進め、また、緊急輸送路上にある橋梁についても耐震対策を推進する。
- (ウ) 横浜市防災計画における地震火災対策計画にて地震火災対策重点路線に位置付けた六角橋線（神奈川区）、汐見台平戸線（南区）、泥亀釜利谷線（金沢区）について、完成に向けて整備を推進する。
- (エ) 道路を利用する市民の安全と交通機能確保のため、緊急輸送路やバス路線など重要な道路にあるがけについては、点検結果に基づき事前の対策を行うとともに、過去に崩れた経緯のある箇所などについても、道路がけ防災工事を推進する。
また、豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、法面等の防災対策を推進する。
- (オ) 市民の安全・安心を確保するため、橋梁の老朽化対策及びトンネル・地下道の補修を積極的に推進する。

イ 災害発生時における交通対策の推進

道路被災状況の把握、道路機能の回復など、速やかに行えるよう、防災体制、組織、機器類の充実を図る。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
緊急輸送路等の通行機能 確保のための耐震補強等	道路・交通 政策局	野庭東歩道橋など8橋 【緊急輸送路上の橋】 ・耐震補強一矢向第一陸橋（鶴見区）など7橋
道路がけ防災対策		西区霞ヶ丘などほか20箇所
橋梁の老朽化対策		・定期点検…301橋 ・計画的な修繕等―第3阿久和三家橋（瀬谷区） など62橋 ・老朽橋の架替え―末吉橋（鶴見区）、第2柳明橋（泉区）
トンネル・地下道の補修		・定期点検…43箇所 ・計画的な修繕等―相武隧道（金沢区）など6箇所

(11) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア 違法駐車等の防止啓発の推進

安全で円滑な交通環境の確保を図るため、関係機関・団体等と連携して、様々な機会を捉えながら違法駐車等の防止啓発を推進する。

イ 駐車場等の整備

駐車場等の整備を行うに当たり、以下の項目に基づき施策を推進する。

- (ア) 安全で円滑な道路交通を確保するため、道路の地下空間等を利用した公共駐車場の運営については、指定管理者制度を導入した利用促進を図るほか、適切な保守・修繕

を行う。

- (イ) 公園の駐車場については、公園の規模や、用途・目的により駐車場整備を促進する。
- (ウ) 路上駐車解消や道路交通の円滑化を目的として、「横浜市駐車場条例」を定め、建築主が、一定の要件に該当する建築物を新築又は増築等をする場合において、駐車場の設置（乗用車、自動二輪車、荷さばき車）を義務付けている。
また、大規模な共同住宅等を建築する場合には、「横浜市建築基準条例」により、地域ごとに定めた割合で駐車施設を設置することを義務付けている。
- (エ) 大規模小売店舗立地法及び横浜市大規模小売店舗立地法運用要綱に基づき、大規模小売店舗設置者に対し、店舗周辺地域の交通混雑等により周辺の住民の利便及び業務の利便を損なうことのないよう駐車場の確保を求める。
- (オ) 自動二輪車（125cc超）の駐車場については、民間事業者等による整備を促進する。
- (カ) 駐車場の効率的な利用を促進するため「駐車場案内システム」を稼働させており、駐車場の「位置情報」や「リアルタイムの満空情報」などを、インターネットを通じて配信している。
- (キ) 中華街・山下町・みなとみらい21地区において、観光バスの路上待機による交通混雑を防止するため、観光バス用の駐車場情報（駐車可能台数や利用時間・料金等）をウェブサイト上で提供している。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
駐車場等の整備	道路・交通 政策局	地下駐車場の保守・修繕…6箇所
		市内駐車場案内システムの管理運営支援…全市全域 全市内の参加希望駐車場事業者対象

(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 工事調整と電柱の占用制限

道路法（昭和27年法律第180号）に限定的に列举されている占用物件のうち、道路の掘削を伴うガス管や水道管等の埋設工事は、交通障害などの原因になることがある。このため、道路管理者、掘削占有企業者、県警からなる道路工事調整連絡協議会を設け、工事時期・場所・方法を事前に調整し、合理的解決を図るとともに、掘り返し規制制度により道路の保全及び安全と円滑な交通の確保に努める。

また、電柱については、電線共同溝の整備を告示した道路、緊急輸送路、道路幅員6.5m以下の道路及び歩道幅員2.5m未満の歩道には、建柱制限を行っていく（やむを得ない場合を除く）。

(イ) 不法占用の是正指導等

道路パトロール等を通じて不法占用物件の認知・確認を進め、不法占用者に対する指導や不法占用物件の移動又は除去につながる取組を行う。

(ウ) 屋外広告物の規制

屋外広告物法（昭和24年法律第189号）及び横浜市屋外広告物条例（昭和31年制定・平成23年全部改正）に基づき、路上に設置された違反広告物（はり紙、はり札、広告旗、立看板等）について、除却等を実施する。

(エ) 放置自動車対策の推進

「横浜市放置自動車及び沈船等の発生の防止及び適正な処理に関する条例」（平成3年横浜市条例第31号）に基づく調査を実施し、所有者等に撤去させるほか、所有者等が判明しない場合は、公告、廃物認定を経た後に撤去する。

イ 子どもの遊び場等の確保

子どもたちが安全に遊べる場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、公園等の整備を推進する。

(ア) 子どもたちをはじめ、市民が身近に安全に利用できる公園の整備を進める。

(イ) 生涯学習の振興を目的に、学校教育や部活動に支障のない範囲で、市立学校施設を身近な文化・スポーツ活動の場として地域に開放する。

- (ウ) 小学校施設を活用した安全で快適な放課後の居場所を提供する放課後キッズクラブ及び一部の特別支援学校施設を活用したはまっ子ふれあいスクールの運営や、地域の理解と協力の下、保護者が就労等により放課後帰宅する時間帯に留守家庭となる児童を対象に、生活の場を提供する放課後児童クラブの運営の支援により、児童の健全な育成を図る。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
道路の使用及び占用の適正化等	道路・交通政策局	道路工事調整連絡協議会…年3回
		道路監察
	資源循環局	放置自動車対策
路上違反広告物の除却	都市整備局	市内全域で委託による路上違反広告物の除却を実施
公園の整備	みどり環境局	新設整備…6箇所 再整備…21箇所
市立学校施設(小・中学校等)の地域開放	教育委員会事務局	校庭開放…397校 体育館開放…480校 校庭夜間開放…26校 市民図書室開放…71校 音楽室等特別教室開放…80校 (令和7年度実績)
放課後の居場所提供	こども青少年局	放課後キッズクラブ…336箇所 (全市立小学校に設置)
		特別支援学校はまっ子ふれあいスクール…5箇所 (一部の特別支援学校に設置)
		放課後児童クラブ…224箇所
子どもの遊び場	区役所	子どもの遊び場関係…187箇所

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

交通安全教育指導員が幼稚園や保育所等を訪問し、幼児にも親しみやすい人形等を活用し、基本的な交通ルールを身に付けてもらえるよう指導を行う。さらに、交通安全推進校通学区内の幼稚園・保育園への訪問を強化する。あわせて、家庭における交通安全教育を充実させるため、保護者向け交通安全教室や啓発に取り組む。

また、交通安全について学ぶ機会を増やすことができるよう、動画等の活用を進める。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学校においては、安全な通学方法、道路の横断の仕方、自転車の乗り方、乗り物の安全な利用法などの交通のきまりや交通安全施設などについて、体育、道徳、総合的な学習の時間、学級活動や学校行事などの教育活動や動画コンテンツの活用を通じ、交通安全教育の一層の充実を図る。

また、地域指導者等の協力を得ながら、体験型交通安全教育事業「はまっ子交通あんぜん教室」を実施する。

さらに、交通安全推進校において、「放課後キッズクラブ」内での交通安全教室を実施する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学校においては、小学校で学んだことを生かし、乗り物のもたらす危険性や迷惑性など社会生活との関わりや、社会人としての必要な交通ルールについて保健体育、道徳、総合的な学習の時間、学級活動や学校行事などの教育活動を通じた啓発を行う。

また、自転車交通安全教室の開催による自転車の交通ルールの徹底を図る。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高等学校においては、生徒の自立心が高まると同時に、二輪車等乗り物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、歩行者、運転者、交通機関利用者などそれぞれの立場からの交通安全理解と、自らが車社会の一員としての社会的責任を自覚することや、交通事故の防止に向けて、主体的に考え行動できるよう指導の充実を図る。

また、自転車利用時の交通ルールや交通反則通告制度の適用について、自転車利用者である生徒へ周知啓発を進める。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

自動車等の安全運転の確保の観点から、運転者の教育を中心に行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

関係機関・団体と連携し、地域や職域における各種交通安全教室を開催するとともに、各種広報物の作成・配布や、交通安全イベント等における民間団体や民間企業等との連携により、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んでいく。

また、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない人も交通安全について学ぶことができる機会を設けるよう努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者交通安全指導者としての「交通安全シルバーリーダー」を養成し、老人クラブ等が関係団体と連携して自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう指導・援助を行う。

さらに、高齢化の一層の進展に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対し、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

市内に居住又は活動する外国人に対し、交通事故を目的として、交通ルールやマナーに関する外国人向け教材の充実などを図る。また、関係機関・団体と連携し、外国人向

けの教材配布などの広報啓発活動を推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
幼児に対する交通安全教育	道路・交通政策局	訪問指導…360回
小学生に対する交通安全教育		はまっ子交通あんぜん教室…282回 放課後キッズクラブでの交通安全教室…5回
中学生・高校生・特別支援学校に対する交通安全教育		中学、高校、特別支援学校向け自転車交通安全教室…19回
小学生・中学生に対する交通安全教育	教育委員会事務局	学校安全教育推進校…5校 学校安全研修（年3回）…全校
高齢者に対する交通安全教育	道路・交通政策局	啓発チラシ、反射材の普及 シルバーリーダー養成研修会…2回 シルバー・セーフティスクール…20回
バスを用いた交通安全教育	交通局	小学生、高齢者、地域の方、障害者等を対象にした交通安全教室の開催 交通安全リーフレットの作成・配布 交通安全動画の制作・配信

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育の実施に当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣、情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保など、柔軟に多様な方法を活用し、着実な交通安全教育の推進に努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールへの遵守と交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための運動として、県の運動主催機関・団体をはじめ、横浜市交通安全対策協議会の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。また、地域に密着したきめ細かい活動を行う民間団体や交通ボランティアの運動への参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通安全活動を推進する。

交通安全運動では、「横断歩道における歩行者優先の徹底」「二輪車・自転車の交通事故防止」「高齢者と子どもの交通事故防止」「飲酒運転の根絶」を重点事項として、また、「夕暮れ時の前照灯の早め点灯と走行用前照灯（ハイビーム）の効果的活用」「自転車損害賠償責任保険等の加入義務及び全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用努力義務の周知の徹底」「放置自転車等の追放」「後部座席を含めた全ての座席の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」「踏切道における交通事故防止」「暴走族の追放並びに障害者（特に視覚障害者）の交通事故防止」を活動推進として設定し、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施する。また、春・秋の全国交通安全運動をはじめ、夏・年末の交通事故防止運動を強力に推進する。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動の重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、その積極的な参加と協力の下、市民総ぐるみの運動として充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、交通事故発生状況などの地域における交通事故実態、地域住民や団体等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

イ 歩行者の安全確保

(ア) 横断歩行者

車両運転者に対しては、横断歩道付近における交通ルールの遵守の周知を、また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや信号機のある場所ではその信号に従うことといった、横断歩道の利用と道路横断時における交通ルールの遵守について、交通安全教育や広報啓発を徹底する。

(イ) 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図る。

ウ 高齢者交通事故防止運動の推進

高齢運転者の増加や、高齢者の社会参加の機会増大・活発化により、今後も高齢者が関わる事故が増加することが懸念されるため、春・夏・秋・年末といった各季の運動における重点項目に位置付け、年間を通じた市民総ぐるみの運動として推進する。

高齢者に対しては、加齢による身体特性の変化についての自覚を促すとともに、交通ルールの遵守と交通マナーの向上に向け、あらゆる機会を捉え、積極的な広報・啓発活動を展開する。特に、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行うとともに、高齢者の行動特性等に配慮した交通安全運動を推進する。

以上の取組は、家庭や地域、関係機関・団体等が一体となって推進する。

エ 自転車の安全利用の推進

「横浜市自転車活用推進計画」に基づき、自転車のルールの周知・啓発に努める。

また、「神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の施行（第16条及び17条の自転車損害賠償責任保険等の加入義務化については令和元年10月1日施行）、道路交通法第63条の11の一部改正（令和5年4月1日施行）に伴い、自転車損害賠償責任保険等の加入促進や乗車用ヘルメットの着用促進、自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の適用に向けた周知啓発に取り組むとともに、「自転車安全利用五則」（令和4年11月1日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）の活用などにより、自転車で道路を通行する場合は、自転車が車両（軽車両）であることや、車両としての交通ルール・マナーを守ることへの理解促進や周知徹底に努める。

(ア) 自転車の安全対策の強化

法令に基づく交通ルールをまとめた「みんなのサイクルルールブックよこはま」等を作成し、交通安全教育に活用する。

また、県警や学校をはじめとする関係機関との連携を強化し、交通安全教育を行う人材確保や交通安全教育の場の拡充、生涯にわたる交通安全教育を行う体制の確立を図る。

自転車運転者は、加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、自転車の加害事故への認識と対歩行者事故の危険性等について、交通安全教育や広報啓発活動を通じて理解を促すとともに、関係機関、団体、民間企業等と連携したT Sマーク*、損害賠償責任保険等の周知徹底及び加入促進に向けた各種活動を推進する。

また、幼稚園等の送迎にも利用されている電動アシスト自転車については、動き出しから短時間で加速し、幼児同乗中でも思わぬ速度が出てしまうことがあるため、そうした電動アシスト自転車を持つ危険性について広報啓発活動を推進する。

このほか、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に

□ T Sマーク：自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている。

に対する交通安全対策の働きかけ等を行う。

自転車マナーアップ強化月間をはじめとする様々な機会を捉え、県警や民間企業等と連携し、自転車の正しい乗り方、自転車運転者講習制度、自転車の灯火の点灯、反射材の取付け、幼児同乗用自転車における幼児のシートベルト着用、全年齢のヘルメット着用等について啓発・教育を行う。特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等の使用により安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知徹底を図る。

(イ) 自転車の交通安全教育の推進

自転車の交通安全教育は、効果的な取組を行っている民間事業者、関係団体等の知見を取り入れながら、心身の発達状況や利用目的等のライフステージに応じて、自転車の安全・安心な運転に必要な事項を習得することができるように、教育内容をまとめて策定された「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえ、民間事業者や団体、自治体、家庭、学校等の様々な教育主体が、それぞれが持つ教育機会に応じた交通安全教育を推進する。

オ 自動車の安全運転の推進

(ア) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態について広報啓発を推進するとともに、関係機関・団体、事業所等が一体となった飲酒運転の根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進する。

(イ) 児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進する。

カ 二輪車事故防止運動の推進

交通事故全体に占める二輪車事故の件数、死者数の割合が高いことを踏まえ、二輪車の安全運転に関する意識の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

関係機関・団体等が連携し、二輪車の事故防止やヘルメットの正しい着用、プロテクター及びエアバッグジャケットの着用促進等の広報啓発活動を推進するとともに、二輪車交通安全教室を充実させ、二輪車の事故防止を図る。

キ 新しい小型モビリティの安全対策

特定小型原動機付自転車の安全利用を推進するため、販売事業者、シェアリング事業者が、それぞれ購入者及び利用者に対して特定小型原動機付自転車の安全な運転を確保するために必要な教育を行うことができるよう協力を行うとともに、関係機関と協力しながら、ウェブサイトやSNS等による動画や情報の発信等の効果的な広報啓発活動を実施し、安全利用の周知を図る。

さらに、乗車用ヘルメット着用による被害軽減効果についての広報啓発活動を推進し、特定小型原動機付自転車の運転者に対して、乗車用ヘルメットの着用の徹底を図る。

ク その他

テレビ、ラジオ、新聞、雑誌、ポスター、SNSを含めたインターネット、街頭ビジョン等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容や、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的に訴求力の高い広報を重点的かつ集中的に実施する。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。また、運転中のスマートフォン等の操作の危険性について周知を図る。

(イ) 交通安全教育・啓発においては、家庭の役割が極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、町内会等を通じたきめ細やかな広報等に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

(ウ) 通学で自転車を利用する機会の多い中高生や特定小型原動機付自転車を利用する若

- い世代を中心に、SNSを活用するなどし、自転車や特定小型原動機付自転車の交通ルールについて、分かりやすく、かつ、効果のある広報啓発活動を推進する。
- (エ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、交通安全運動等の気運を高める。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
交通安全運動	道路・交通政策局	春の全国交通安全運動 九都県市一斉自転車マナーアップ強化月間 二輪車交通事故防止強化月間 暴走族追放強化月間 夏の交通事故防止運動 秋の全国交通安全運動 年末の交通事故防止運動ほか 各種交通安全運動の広報
自転車の安全利用の推進		啓発キャンペーン等の実施 「サイクルルールブックよこはま」の配布 体験型自転車交通安全教室の実施…281回 中高生向け自転車交通安全教室の実施…19回 思いやりSHARE THE ROAD運動の実施 自転車損害賠償責任保険等の周知啓発 自転車乗車用ヘルメット着用促進
二輪車安全運転の推進		二輪車交通安全教室…5回
チャイルドシートの着用の徹底		チャイルドシート着用教室…40回
反射材用品等の普及促進		反射材及びチラシの配布
交通安全功労者の表彰		交通安全功労者の表彰 総会の開催
交通安全推進事業	区役所	各季交通安全運動 交通安全教育ほか

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体に向けては、交通安全指導者養成等の事業及び諸行事に対する支援並びに交通安全に関する資料提供を行うことにより、その主体的な活動を促進する。

また、地域で行う活動に対しては、それぞれの立場や地域の実情に即した効果的な活動となるよう連携・支援する。

ア 地域交通安全推進団体の指導支援

地域住民と関わりの深い自治会・町内会や交通安全協会等に対し、交通安全教育や広報等の活動が活発に行われるよう支援する。

イ スクールゾーン対策協議会（地域子どもの安全対策協議会）の活動支援

通学路対策の充実を図るため、「スクールゾーン対策協議会（地域子どもの安全対策協議会）」の活動が円滑に行えるように、協議会の役割や活動の手引き、道路交通環境が改善された成功事例等をまとめた資料の作成を行う。

ウ 自転車等放置防止推進協議会の活動支援

自転車等の放置対策を効果的に行えるよう、放置防止推進協議会の活動を支援する。

エ 児童の登下校時の見守り活動の支援

通学路における見守り活動を行う保護者等を対象とした「はたふり誘導講習会」の開催等により、地域による登校時の交通安全と下校時の防犯見守り活動を支援する。

家庭を中心とした交通安全活動を積極的に推進するため、関係団体等と協力して交通安全母の会等が実施する交通安全教育や広報の活動等が活発に行われるよう支援する。

オ 関係機関、団体等が一体となった交通安全活動推進体制の強化

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

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
スクールゾーン対策協議会の活動支援	道路・交通政策局	スクールゾーン活動のしおりの作成及び配布 はたふり誘導ハンドブック作成及び配布 通学路安全点検ハンドブック作成及び配布 はたふり誘導講習会の開催
	区役所	スクールゾーン対策協議会への助成…338校

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通の安全は地域住民等の安全意識により支えられている。一方で、地域住民だけでなく、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等についても、交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を進めることが重要である。

交通安全思想の普及徹底に当たっては、区役所が中心となり、自治会・町内会をはじめとした地域団体等や民間企業等との連携を密にした上で、それぞれの地域の実情に即した身近な活動を推進し、交通安全活動への住民の参加・協働を積極的に進める。

3 安全運転の確保

安全運転の確保の観点から、運転者の能力や運転の質の向上を図ることは重要である。市としては特に、今後の増加が予想される高齢運転者に対する教育の充実や、自転車安全運転対策の推進を図る。また、運転者に対し、高齢者や子どもをはじめとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。

さらに、市営バスにおいても、乗務員の運転技術の向上と、共に道路を使用する交通パートナーに対する保護意識の高揚を図るため、乗務員教育の充実や強化に取り組む。

(1) 運転者教育等の充実

関係機関と連携し、自動車、二輪車及び自転車の運転者に対し安全運転意識の向上につながる対策を実施する。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等につながるよう、教育内容の充実を図る。

ア 二輪車安全運転対策の推進

(ア) 県警、交通安全協会、高等学校、日本二輪車普及安全協会等の関係団体と連携を図り、若年二輪車運転者等への実技指導を実施する。

(イ) 各季の運動等のほか、二輪車交通事故防止強化月間の機会を捉え、ヘルメットの正しい着用とプロテクターやエアバッグジャケット着用促進など二輪車の安全運転の徹底を図る。

イ 高齢運転者対策の充実

高齢者交通安全教室や、安全運転講習会の開催、セーフティー・サポートカーS（サポートカーS）の有効性に関する情報発信、広報啓発物等の配布により、高齢運転者に対する安全運転啓発の強化を図る。

ウ ボランティアバス等運転者支援の充実

日常の移動に困っている地域の方々による交通手段の導入に向けた活動に対して、令和7年度から「横浜市みんなのおでかけ交通事業」を新たに開始し、支援内容を拡充した。

この事業を活用した、地域の支え合いによる「ボランティアバス」などを含め、地域の担い手（運転者）に対し安全運転意識の向上を図る。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
敬老パスの制度拡充	健康福祉局	令和7年4月1日以降に、75歳以上で運転免許証を自主返納した方に、敬老パスの3年間無料交付
横浜市地域支え合い ドライバー支援講習	道路・交通 政策局 健康福祉局	実施頻度・・・2回程度 (地域交通施策や交通法規などの座学及び運転実習)

(2) エコドライブの推進

自動車排出ガスの削減や二酸化炭素の排出抑制に効果があるエコドライブは、急発進や急加速をしないなど、安全運転の実現につながることを期待されることから、普及啓発を推進する。

(3) 自動運転等の安全の確保と支援

自動運転の実用化は、運転操作の誤りによる交通事故を未然に防止するほか、郊外部の交通空白地における移動を支える手段として活用することで、事故を起こさせない総合的な対策としての効果が期待される。

このため、都心部での自動運転車の実証実験や、そこで得られた知見を交通空白地の多い郊外部へ展開する取組を推進する。なお、実証実験にあたっては、自動運転の活用及び安全性の検証を進める。

4 道路交通秩序の維持

(1) 暴走族等対策の推進

暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、市民総ぐるみで暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族からの誘惑などから青少年を守るためには、家庭など生活拠点における教育・指導が重要なことから、家庭・地域・学校・職場との連携を密にし、青少年の行動や生活等の変化を観察するなど組織的・計画的な教育・指導の充実を図る。

また、自治会、町内会や青少年団体などが行う地域活動や職場の中で、青少年に対する適切な啓発を行う。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

地域における青少年健全育成活動を活発に行い、暴走族等（暴走族及び暴走行為を行う者）を出さない環境づくりを進める。また、関係機関・団体などと連携し、暴走行為の監視や通報など地域ぐるみの取組を積極的に推進する。

5 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、負傷者の救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、バイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故による要救助者を迅速・的確に救出するには、用途に応じた豊富な救助用資機材の整備と、これを取り扱う救助隊員の高度な知識と技術が必要となる。

近年、電気自動車や水素自動車等の普及により、交通事故に対する対応が複雑化し、救助活動の困難性が高まっていることから、救助隊の車両や資機材をさらに充実強化させ、救助隊員の救助技術の向上を図る。

イ 救急体制の充実

119番通報時において緊急度・重症度の識別（コールトリアージ）を行い、傷病者の状態に応じて救急隊、ミニ消防隊及び消防隊を弾力的に運用するという横浜型救急システムを平成20年10月から運用開始した。

今後も、救急隊の増隊なども行い、救急体制の充実を図る。

ウ 自動体外式除細動器（AED*）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の啓発活動の推進

(ア) 救急隊が事故現場に到着する前に、バイスタンダー（現場に居合わせた人）が適切な処置を行うことにより、傷病者の救命効果の向上を図ることを目的として、応急手当の方法等を普及する。講習修了者には救命講習修了証（応急手当普及員には認定証）を交付する。

・普通救命講習（Ⅰ・Ⅲ）

市民等を対象に、成人又は小児、幼児及び新生児に対する心肺蘇生法、大出血時の止血法等の実技を中心とした3時間の講習

・上級救命講習

市民等を対象に、普通救命講習（Ⅰ・Ⅲ）の内容に傷病者の管理法等を加えた8時間の講習

・応急手当普及員講習

事業所等で、従業員等に対する応急手当の普及指導に当たる者を養成する24時間の講習

今後も、引き続き、普通救命講習等を計画的に開催していくとともに、小学校4年

** AED : Automated External Defibrillator の略

生（おおむね10歳）以上を対象とした救命入門コース（90分又は45分で胸骨圧迫とAEDの使用法を修得するコース）の普及についても、一層の推進を図り、一人でも多くの市民が応急手当を習得できるよう普及啓発に努める。

- (イ) 中学校や高等学校における応急手当に関する授業の中で、応急手当の重要性や本市の救急の実態等について理解を深めさせ、応急手当の普及啓発を推進するため、教職員を対象とした研修会を開催し、教員の指導力の向上を図る。高等学校においては、学校教育の中で人形などを使った心肺蘇生法等の応急手当について指導する。
- (ウ) 資源循環局において、収集作業中に事故や急病人に遭遇した場合に備え、「普通救命講習」を実施する。事務所職員から育成した「応急手当普及員」が、職員に対して「普通救命講習」を繰り返し実施し、救命技術の維持・向上に努める。
- (エ) 市営バスにおいて、運行中に事故や急病人に遭遇した場合に備え、新採用の乗務員に対し、「普通救命講習」を実施する。営業所係員等から育成した「応急手当普及員」が、乗務員に対して「普通救命講習」を実施し、救命技術の維持・向上に努める。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、救急救命士を計画的に配置できるよう救急救命士の養成を図る。

また、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習を行うとともに、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急資機材の装備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、救急救命士がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、救急資機材等の整備を推進する。

カ 消防ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の搬送及び医師の迅速な現場投入に有効である。そのため、医療機関等との連携体制を含めて、救急業務における消防ヘリコプターの活用を推進する。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応するため、教育訓練を充実させ、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るとともに、関係機関との連携を強化する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
救助隊の整備充実	消防局	特別救助隊の使用車両・資機材の更新・整備
応急手当普及啓発活動の推進		普通救命講習…88回 上級救命講習…62回 応急手当普及員講習…6回 応急手当普及員再講習…10回
職員に対する普通救命講習の開催	資源循環局	応急手当普及員の育成と普通救命講習の開催
乗務員に対する普通救命講習の開催	交通局	応急手当普及員の育成と普通救命講習の開催

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

(ア) 二次救急

24時間365日、内科・外科救急患者の受入体制をとる二次救急拠点病院及び毎夜間1～2病院が診療を行う病院群輪番制を併用し、円滑な受入を行う。

(イ) 三次救急

心筋梗塞、脳卒中、頭部損傷等の重篤患者に対し救命救急センターが、救急医療を行う。

(ウ) 外傷救急医療体制の整備

交通事故などで発生頻度の高い、頭部打撲（又はその可能性）の外傷救急患者の受入を行う整形外科・脳神経外科対応病院群を構築する。

また、特に重症な外傷患者については、市内２箇所の重症外傷センターが、緊急手術などの救命処置だけでなく、その後、複数回行われる整形外科の手術にも対応できる体制を整え、24時間365日受入を行う。

(エ) YMA T*（横浜救急医療チーム）

高速道路事故等で、重症者や多数の負傷者が発生している災害現場において、救命のための的確な医療活動を展開する体制を整える。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、ドクターカーの医療機関への配置を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
二次救急医療対策事業	医療局	二次救急拠点病院…25病院 一般輪番病院…21病院
二次救急医療対策事業		外傷救急病院…35病院 重症外傷センター…2病院
YMA T（横浜救急医療チーム）運営事業		緊急医療協力病院…9病院

6 被害者支援の充実と推進

交通事故の事後処理に関する様々な問題（損害賠償問題、示談の方法等）について、事故の被害者、加害者及びその家族などからの相談に応じ、助言を行うため、専門の相談員及び弁護士による相談を実施する。

また、より多くの交通事故当事者に対してきめ細かく相談に応じられるよう、広報活動などにより制度の周知を図るとともに、研修等により相談員の質の向上に努める。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
被害者支援	市民局	専門の相談員及び弁護士による相談

* YMAT：交通事故等の現場に駆けつけ、救急隊と連携して救命医療を行う、医師・看護師等により編成されるチーム

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道の現状と交通安全対策の今後の方向

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、市民生活に欠くことのできない交通手段である。

列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。

また、利用者等が関係するホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故等を防止する必要性が高まっている。

このため、市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、これまでの施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進する。

また、利用者等が関係するホームでの接触事故等の人身障害事故等を防止するため、効果的な対策を講ずる。

中でも、ホームからの転落・接触事故の防止には、ホームドアの整備が最も有効であるが、整備には多くの時間や費用を要することから、ホームドアのない駅での視覚障害者の転落を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進する必要がある。

II 鉄道交通安全の施策

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図られる必要がある。

1 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める必要がある。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等のほか、切迫する首都直下地震・南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、駅や高架橋等の耐震対策を推進する必要がある。

そして、駅施設等について、高齢者・視覚障害者等をはじめとする全ての旅客のホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化する必要がある。そのため、様々な機会を捉え、鉄道事業者へホームドア設置に向けた働きかけを行う。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
早期運行再開のための耐震補強(市営地下鉄)(補助事業)	交通局	ブルーライン あざみ野～戸塚間の駅や高架橋等

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切の現状と交通安全対策の今後の方向

踏切安全対策としては、これまで連続立体交差化等による抜本的な対策を進めてきたほか、踏切拡幅などの構造改良、カラー舗装などの速効的な対策を進めてきた。しかし、市内には、未だ154の踏切が存在し、そのうち、38箇所が「開かずの踏切」*である。

踏切の改良を促進することにより、交通事故の防止と交通の円滑化に寄与することを目的とした「踏切道改良促進法」が、令和3年3月改正、同年4月に施行され、遮断時間が長いなどの課題のある踏切について、国が速やかに指定を行い、対策を実施することとなった。そのため、法指定された踏切についても、対策を進めていく必要がある。

第2節 踏切道における交通安全の対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策として、これまで鉄道と道路を連続的に立体交差化する連続立体交差事業や構造改良などにより、着実に踏切安全対策を進めてきた。

引き続き、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策など、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を推進する。

II 踏切道の交通安全の施策

1 踏切道の立体交差化、構造改良等の整備

比較的短期間で対策が完了する踏切拡幅、カラー舗装をはじめとした速効対策や、連続立体交差事業など踏切の除却を目的とした抜本対策を計画的に進める。

抜本対策については、周辺交通の円滑化やまちの活性化を図るため、令和4年度に着手した相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業を着実に推進する。

また、「踏切道改良促進法」に基づき指定された他の踏切についても、対策実施の検討や鉄道事業者との調整を進める。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造改良等による「速効対策」の両輪により安全対策を推進する。

事業内容	所管局区	主な実施内容・事業箇所・事業規模
連続立体交差事業	道路・交通政策局	相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業
踏切の安全対策（歩行者対策）		法隆寺踏切等の安全対策

2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上を図るため、鉄道事業者等とも連携し、踏切安全対策PRイベントなどの広報活動を推進する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように、十分に調整を図りながら進めていく。

* 開かずの踏切：ピーク時間の遮断時間が40分／時以上の踏切



令和8年度 横浜市交通安全実施計画

令和8年7月

横浜市道路・交通政策局道路政策課

TEL 045-671-2323

FAX 045-550-4892