



**第 10 次**

# **横浜市交通安全計画**

**(平成 28 年度～平成 32 年度)**

**横浜市交通安全対策会議**

## まえがき

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保する技術が未発達であったことなどから、昭和20年代後半から、昭和40年代半ばころまで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加し、交通安全の確保は大きな社会問題となった。

このため、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るべく、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号、以下「法」という。）が制定された。

これに基づき本市でも、昭和46年度以降、これまで9次にわたる横浜市交通安全計画を策定し、関係機関・団体等と連携を図りながら、さまざまな交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、市内の交通事故死者数は、増減を繰り返しながらも減少傾向を示し、平成23年には過去最小となり、発生件数、負傷者数は平成27年まで15年連続で減少するに至った。

しかしながら、平成26年以降、2年連続で死者数が増加し、第9次横浜市交通安全計画（平成23年度～27年度）に掲げた「年間死者数を55人以下とする」目標を達成することができなかった。

少子高齢化に伴う市内の人口構成の変化により、高齢者人口及び高齢運転者が今後ますます増加することが見込まれるほか、交通ネットワークの変化、都市インフラの老朽化等、陸上交通を取り巻く環境は変化しており、今後も交通事故が増加する可能性は否定できない。

このような情勢の中にあって、交通事故の防止は関係行政機関、関係民間団体だけでなく、市民一人ひとりを取り組まなければならない緊急かつ重要な課題である。よって市民の生活と生命を守る立場から、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者を思いやり、「人優先」の交通安全思想を基本とし、引き続き安全な交通社会の実現に向けて交通安全対策全般にわたり、総合的かつ長期的な視点に立って諸施策を推進していかなければならない。

交通安全計画は、法の規定に基づき、国及び県がそれぞれ「交通安全基本計画」、「神奈川県交通安全計画」を策定し、これを踏まえ、本市においても計画を策定することとなっている。

このような観点から、第10次横浜市交通安全計画として、平成28年度から平成32年度までの5年間に本市が講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めた。

横浜市交通安全対策会議

# 目次

計画の構想	1
第1章 道路交通の安全	2
第1節 道路交通の安全についての目標	2
I 道路交通事故の推移と現状	2
1 交通事故の推移	2
2 交通事故の現状（平成27年中）	3
II 交通安全計画における目標	3
第2節 道路交通の安全についての対策	4
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	4
1 交通事故による被害者を減らすために重点的に対応すべき対象	4
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	4
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	5
(3) 生活道路における安全確保	5
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項	6
(1) 交通実態を踏まえたきめ細かな対策の推進	6
(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	6
(3) 先端技術の活用推進	6
II 交通安全の施策	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) 高速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及び維持・管理の推進	9
(5) 歩行者空間のバリアフリー化	10
(6) 無電柱化の推進	10
(7) 自転車利用環境の総合的整備	10
(8) 交通需要マネジメントの推進	11
(9) 災害に備えた道路交通環境の整備	12
(10) 総合的な駐車対策の推進	13
(11) 道路交通に関連する情報の充実	13
(12) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	13
2 交通安全思想の普及徹底	14

(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) 住民の参加・協働の推進	20
3 安全運転の確保	21
(1) 運転者教育等の充実	21
(2) エコドライブの推進	21
4 暴走族対策の推進	22
5 救助・救急活動の充実	22
(1) 救助・救急体制の整備	22
(2) 救急医療体制の整備	23
6 被害者支援の充実と推進	24
第2章 踏切道における交通の安全	25
第1節 踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向	25
第2節 踏切道における交通安全の対策	25
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	25
II 踏切道の交通安全の施策	25
1 踏切道の立体交差化及び構造改良等の整備の促進	25
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	26

## 計画の構想

### (交通事故のない社会を目指して)

日本は本格的な人口減少と超高齢化社会の到来を迎えている。本市も人口構成が高齢化へスライドする中であって、高齢者はもとより、あらゆる世代が安全で安心して暮らせる社会を構築していくためには、交通安全の確保は重要な要素である。

これまで、その重要性が認識され、人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失という点からも様々な交通安全対策がとられてきたが、依然として多くの人命が交通事故により失われていることを考えると、更なる対策の実施が必要である。本市は、国の交通安全対策基本計画及び県の交通安全計画を踏まえて、陸上交通を取り巻く環境の変化に応じた有効な方策を策定しなければならない。

### (人優先の交通安全思想と交通社会を構成する要素)

本計画においては、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者を思いやり、「人優先」の交通安全思想を基本として、交通社会を構成する「人間」と道路等の「交通環境」という大きな二つの要素について、それら、相互の関連を考慮しながら、適切かつ効果的な施策を策定し、市民の理解と協力を得て推進する。

「人間」に係る安全対策としては、市民の交通安全意識の普及と徹底を図るため、高齢化社会の進展や交通事故の発生実態等に即した、生涯に渡る交通安全教育の充実と広報啓発活動を活発に推進していく。さらに、市民が、身近な地域や団体において、世代を通じて地域ぐるみで交通安全に関する活動に直接、積極的に関わっていくなどの仕組みづくり、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

「交通環境」に係る安全対策としては、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通管理、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策を図る。また、交通環境の整備にあたっては、人優先の考えのもと、特に、通学路、生活道路等において混合交通に起因する接触の危険を排除し、歩行者の安全確保に資する施策を推進する。なお、これらの施策を推進する際には、高齢化社会の到来、国際化等の社会情勢の変化、交通ネットワークの変化による都市を取り巻く人やモノの流れの変化を的確に踏まえたものとする。

### (交通安全対策の効果的な推進)

交通安全対策の前提として、また特に本市は首都圏の中枢に位置していることから、社会経済活動が活発で、通過交通を含めた膨大な交通量による事故発生の高い危険性を常時内包しているため、交通事故発生状況の把握に努め、交通事故の状況、特性を把握し、対策を講じる必要がある。また、事故が発生した場合に、被害を最小限度に抑えるための、迅速な救急活動の充実、負傷者治療体制の整備を図る。さらに、交通安全は交通需要や交通の円滑性、快適性と密接にかかわっているため、自動車交通量の抑制、沿道の土地利用や道路利用のあり方等も視野に入れた取組を行っていくものとする。これら交通安全対策を効果的に推進していくため、交通に携わる部門間の連携強化を図るほか、行政機関や交通安全関係団体、民間企業等が緊密な連携を図り、市民との協働による交通安全推進体制を構築し、様々な交通安全活動を一体的、積極的に推進していく。

# 第1章 道路交通安全の安全

## 第1節 道路交通安全についての目標

### I 道路交通事故の推移と現状

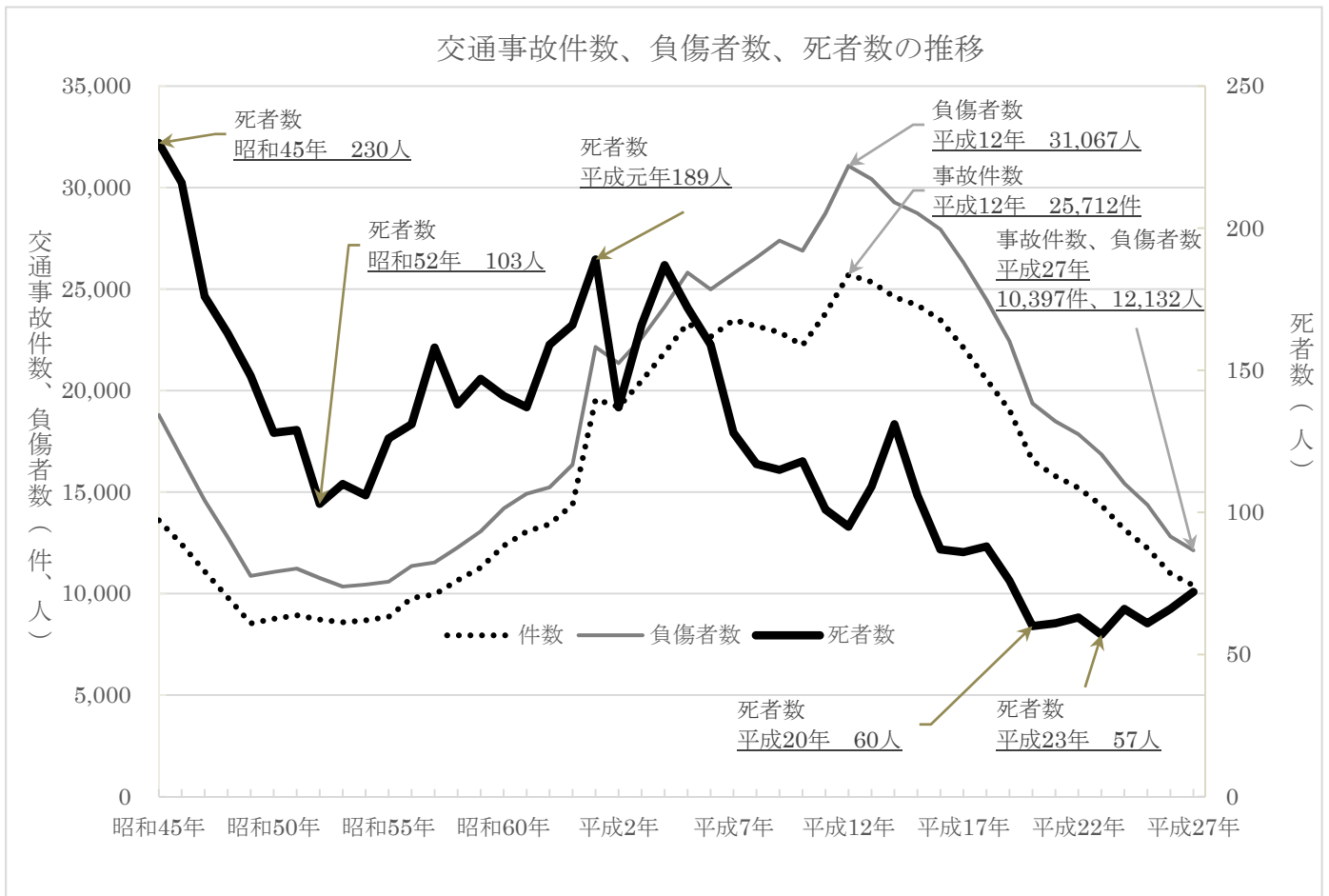
#### 1 交通事故の推移

本市の交通事故による24時間死者数は、第1次横浜市交通安全計画を策定した昭和45年には230人であったが、その後、年々減少し、昭和52年には103人となり、昭和45年の半分以下にまで減少した。

その後増加に転じ、平成元年には189人に達したが、平成4年以後は、再び減少傾向に転じ、平成20年には60人となり、第8次横浜市交通安全計画の目標（年間の24時間死者数を80人以下とする）を達成した。

第9次横浜市交通安全計画期間中は、平成23年に57人となり、昭和45年当時の約4分の1以下となったが、平成26年以降、2年連続で死者数が増加し、平成27年までに24時間死者数を55人以下とするという目標は達成できなかった。

交通事故発生件数と負傷者数は、平成12年の25,712件、31,067人をピークに減少し、27年中は、10,397件、12,132人となった。



注) 神奈川県警察による。

「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（平成 27 年中）

平成 27 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) 高齢者及び子どもの交通事故

高齢者が関係する交通事故件数は 3179 件（30.6%）であり、昨年の 3136 件（28.5%）より増加した。

高齢者の死者数は 33 人（45.8%）であり、昨年の 27 人（40.9%）より増加し、本市の高齢者人口構成率（22.9%）を大きく上回っている。状態別では、歩行中が 26 人で最も多く、昨年の 18 人より 8 人増加している。

子どもが関係する交通事故件数は 856 件（8.2%）で、昨年の 939 件（8.5%）より減少し、死者数は昨年と変わらず 1 人（1.4%）であった。

歩行中の子どもの死傷者数 315 人のうち、166 人（52.6%）に違反がみられ、違反の分類では 55.4%が飛び出しであった。

### (2) 二輪車の交通事故

二輪車が関係する交通事故件数は 3287 件、死者数は 19 人（26.4%）となっており、昨年の 3433 件、21 人（31.8%）より減少したが、全体の発生件数に占める割合は 31.6%と、昨年の 31.2%と比べ微増した。

### (3) 歩行者と自転車の交通事故

年代別の歩行中の死者数をみると、高齢者が 26 人で、歩行中死者数全体の 68.4%を占めており、昨年度の 18 人、56.3%より増加している。

自転車関係する交通事故件数は 1982 件（19.1%）、で、昨年の 2200 件（20.0%）、より減少したが、死者数は 8 人（11.1%）となり、昨年の 4 人（6.1%）より増加し、交通事故全体に占める割合は依然として高い。また、年齢別でみると、自転車乗用中の負傷者は 15 歳以下（20.1%）、死者数は高齢者（62.5%）が多い。

### (4) 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（0.4%）、死者数は 4 人（5.6%）であり、昨年の 50 件（6.06%）、4 人（6.1%）に比べ、交通事故件数は減少したが死者数は変わらなかった。また、飲酒運転による事故のうち、死亡事故につながった率は 9.5%と、全事故の死亡事故の割合 0.7%の約 13 倍となっている。

## II 交通安全計画における目標

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

年間の 24 時間死者数を 55 人以下とする

なお、「年間の 24 時間死者数を 55 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

市内の交通事故の発生件数、負傷者数は平成13年から15年連続で減少していることに鑑みると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた交通安全対策には一定の効果があつたものと考えられる。

一方で、交通事故死者数は平成23年に過去最少の57人を記録して以降は増減を繰り返している。その多くは歩行中の高齢者であることから、今後高齢化が急速に進むことも踏まえた早急な対策が重要である。また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっているほか、スマートフォン等の普及に伴い、歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

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暴走族対策の推進、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、次の1及び2のように対策に係る視点を明確にした上で対策を推進する。

#### 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

##### (1) 高齢者及び子どもの安全確保

横浜市では、平成22年には65歳以上の人の割合が全人口の20.0%であったが、平成27年には22.9%と高齢化が進んでいる。全体の交通事故発生件数が減少するなかで高齢者が関係する交通事故発生も件数は減少しているものの、全ての交通事故に占める割合は増加する傾向にある。併せて、高齢者の死者数が、全ての死者数に占める割合も平成23年には31.6%であったものが平成27年には45.8%と増加しており、この割合は高齢者比率の約2倍と非常に高い割合となっている。

今後も高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進すべきである。また、交通モードによる相違、すなわち、高齢者が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と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築すべきである。特に、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における見守り活動などを通じ、地域活動と連携し、生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

後者については、平成28年、第69回9都県市首脳会議にて報告もなされたところであるが、引き続き、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢運転者の交通事故防止に向けた対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が安全、安心して生活し、参加活動を可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が活動しやすいよう生活環境等を設計するとの考え方に基づいたバリアフリー化された道路交通環境の形成や、地域公共



交通の維持・充実を図ることも重要である。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等における歩道等の歩行空間の整備や、未就学児やその保護者を含む段階的かつ体系的な交通安全教育を積極的に推進する必要がある。特に、幼児期からルールとマナーを理解、習得させるためには、幼稚園、保育所、日常生活の中で家庭における交通安全教育を繰り返し行うことが効果的である。

## (2) 歩行者及び自転車の安全確保

横浜市の状態別死者数では、歩行中の交通事故死者数が自動車乗車中の交通事故死者数を上回っており、全ての死者数に占める割合でも約5割と最も多い。特に、65歳以上の高齢者はそのうちの約8割を占めている。

あらゆる世代が安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めることや、更には誰もが住み続けたいと思えるまちを目指したみちづくりなど歩行者の安全確保に資する取組を、歩行者自身が守るべき交通ルール・マナーに関する啓発と合わせて推進する。

一方、自転車乗用中の交通事故発生件数は近年減少傾向にあるが、死者数は横ばいである。自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車は「車両」を前提とした自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があり、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あたっては、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、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図り、意識改革を促していく必要がある。さらに、駅前や繁華街の歩道上など交通安全の支障となる放置自転車が問題となっており、駐輪需要にあった自転車駐車場の適切な確保等、駐輪環境整備を進める必要がある。また、近年自転車が加害者となり、約9,500万円などの高額賠償事例が実際に生じている中、万一の事故の際のセーフティーネットとしての自転車保険の加入促進も重要である。

これらについては自転車利用者の視点に留まらず、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

上記課題認識のもと、「横浜市自転車総合計画」を踏まえ、「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」の4つのテーマにて施策を推進し、「自転車を正しく使ってみんなが快適に過ごせるまち」を目指す。

## (3) 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。

地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、生活道路を対象として、各地域に応じた自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導・安全啓発の強化、安全な

走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。また、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

## 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

### (1) 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。このように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、平成 27 年には「自転車の交通安全対策推進に当たっての交通事故情報の活用について（依頼）」が内閣府より発出されているところであるが、その他の事故も含めて今後、発生地域、場所、形態、被害者種別・状況等を具体的情報に基づき分析し、県警察等と連携して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。

また、第 10 次の計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る状況にあり、予算や地域合意形成等の制約もある中、計画に掲げた取組の全てを網羅的に実行していくことは現実的には困難であることもふまえ、その時々状況に的確に対応し、優先順位をつけ、ハードとソフトの両面から力強く取組を進めることが重要である。

### (2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

安全な交通環境を実現すべく交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためインターネット等を通じた情報提供に努め、また、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、市民一人ひとりにこれまで以上に交通安全対策に関心を持ってもらい、交通安全意識を高揚させ、当該地域における安全で安心な交通社会の形成に自らの問題として積極的・主体的に参加してもらうことが重要である。

その際は市民や団体が様々な交通安全活動が、単独で進めるのではなく、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、市民に身近な区役所を核として、関係団体、住民等の協働により形成し、世代を通じて地域活動として進めていくことも重要である。

このため、各年代層を対象にした生涯教育としての体系的な交通安全教育に取り組むとともに、市内の交通安全運動の中核組織である横浜市交通安全対策協議会を中心とした広報・啓発活動の充実などを図り、市民自らが安全で安心な交通社会の構築へ参加できる仕組みをつくる必要がある。

同時に、交通安全計画や交通安全実施計画等、様々な交通安全関連計画の策定、施策の実施に際しては、幅広い市民の意向を十分反映させるとともに、交通安全関係団体の支援等を通じて、交通安全活動を市民との連携・協働事業として展開し、交通安全運動の活性化を図ることが必要である。

### (3) 先端技術の活用推進

交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく。

また、今後も科学技術の進展があり得る中で、その導入過程における安全確保も図りつ

つ、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していく。

## II 交通安全の施策

### 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、また自転車が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、今後の道路交通環境の整備にあたっては、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ものとする。

さらに、自転車利用への関心が高まる一方で駅周辺での大量の自転車の放置や、自転車が関係する事故が社会問題化していることから、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、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や維持管理の推進等の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・自転車利用者の安全な通行を確保するため「ゾーン 30」等の面的かつ総合的な事故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。

#### 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、各小学校のPTAや周辺町内会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関係機関、団体と区役所、土木事務所、

---

\*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）

警察署等が連携した定期的な合同点検の実施や歩道設置や路側帯のカラー化等、地域の実状にあった交通安全対策を推進する。さらに、道路交通環境の変化、通学路の変更などにより、新たに生じた危険箇所や新設校を中心に通学路標識・標示を設置し、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、道路交通環境が改善された成功事例等をまとめた映像やリーフレット等による周知・啓発を進める。

さらに、市内を運行するバス会社に対して、通学路における安全運行の確保を励行する。

#### 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々が安全に安心して生活し、活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、それらに基づく駅及び駅前等の交通結節点、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心とした歩道の段差・傾斜・勾配の改善、エレベータの設置、スロープの設置等、バリアフリー化による安全安心で快適な歩行空間の整備等を公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ推進する。

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の施設整備を推進し、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施行規則」に基づく指導・助言をする。

さらに、音響信号機等設置要望箇所をとりまとめ、県を通じて県警察へ報告する。

- (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。
- (ウ) 老人福祉センターなど高齢者向け施設などの周辺に設定した「シルバーゾーン」（各区1箇所計18箇所）内において、標識や標示などにより高齢者の交通事故防止を推進する。

#### エ 誰もが住み続けたいと思えるまちを目指したみちづくり

- (ア) 誰もが住み続けたいと思えるまちを実現するため、駅周辺の利便性や魅力の向上につながるみちづくりを検討する住み続けたいまち・みちづくりに取り組み、安全・快適に暮らせる歩行空間の確保などを進める。
- (イ) 健康増進や外出意欲の向上につながる道路や河川プロムナード等の歩行空間の整備やネットワーク化等を行う健康みちづくりに取り組み、「健康みちづくり推進事業実施計画」に定めたルート上の安全な歩行空間の確保などを進める。

#### (2) 高速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、高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）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速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、本市の骨格的な高速道路ネットワークである横浜環状道路（横浜環状南線・北線・北西線）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・安全性

向上に資する高速道路ネットワークの構築を図るとともに、ICT\*や料金施策などを活用しつつ既存の高速道路を賢く使う取組\*を推進する。

### (3) 幹線道路における交通安全対策の推進

高規格幹線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。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

#### 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、放射環状型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 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、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、小規模バイパスの建設、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、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。
- (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や鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を分離する幹線道路や交通広場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。

### (4) 交通安全施設等の整備事業及び維持・管理の推進

平成 27 年度から 32 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定）に即して、行政、関係団体が連携し、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。

#### ア 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、「ゾーン 30」等の面的かつ総合的な交通事故対

---

\* ICT : Information and Communication Technology 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：

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

策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・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。

#### イ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、交差点の立体化、「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、併せて、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を形成するとともに、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。

#### ウ 交通安全施設等の計画的維持管理の推進

歩道橋の長寿命化を図るため、歩道橋長期保全計画に基づき計画的な維持・補修を進めるとともに、東日本大震災を踏まえ、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、道路標識等の補修を行い、適切な維持・管理に努める。

#### (5) 歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して活動できる社会を実現するため、交通結節点の改善やバリアフリー法に基づくバリアフリー基本構想策定による駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進するとともに、誰もが住み続けたいと思えるまちを実現するため、駅周辺の利便性や魅力の向上につながるみちづくりの検討に取り組む。

#### (6) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等による安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、国の動向を踏まえて新たな無電柱化計画を策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進する。

また、直接埋設方式や小型ボックス活用埋設方式等の低コスト手法の導入検討を行いつつ、電線類の地中化を図るため、緊急輸送路や区役所へのアクセス道路などを優先した電線共同溝の整備を進めて無電柱化を推進する。

#### (7) 自転車利用環境の総合的整備

健康、環境意識の高まりから自転車利用への関心が高まる一方で、自転車の関係する事故や放置自転車等が社会問題化しており、従来の放置自転車対策を中心とした取組にとどまらない自転車施策が必要である。そこで、自転車施策の方向性と具体化に向けた考え方をまとめた「横浜市自転車総合計画」に基づき、「安全に使える」「かしこく使える」「楽しく使える」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、目標像である「自転車を正しく使ってみんなが快適に過ごせるまちへ」の実現を図る。

#### ア 自転車安全利用の教育・啓発の充実

「横浜市自転車総合計画」を踏まえ、自転車のルールへの教育・周知を通じて、だれもが「当たり前」にルールを守るような「意識改革」を促す取組を進める。

市内での自転車利用の規範となる決まりごとをまとめる「ハマチャリルールブック

(仮称)」を作成し、ルールをわかりやすく示したうえで、自転車安全利用の教育・啓発のための人材・教材や教育の場を拡充する。

また、関係機関との連携体制を強化し、効果的な交通安全教育・啓発を推進する。

#### イ 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」であることを前提に自転車通行空間の整備を推進する。

自転車通行空間の整備を効果的・効率的に推進するため、「横浜市自転車総合計画」を踏まえた「自転車通行環境整備指針」（仮称）を策定する。

指針策定後は、従来の幹線道路での整備に加えて、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新たに「重点エリア」と指定するとともに、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」（仮称）を策定し、面的な整備を図る。

#### ウ 自転車等の駐車対策の推進

「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。また、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る。

さらに、特に対策の必要な駅周辺においては、「自転車マナーアップ監視員」を配置して、放置しないよう声掛けを行う。

今後の自転車等の駐車対策については、「横浜市自転車総合計画」を踏まえ、駐輪場の「量」を確保し「質」を高める施策として、道路や公開空地などを活用した駐輪場の確保策の検討、駐輪需要を発生させる施設への附置義務制度の検討、民営駐輪場への補助制度の拡充検討を行う。また、短時間利用に適した料金設定や、利便性・サービス水準に基づく変動料金制など、料金制度の改定検討等を進めるとともに、放置自転車が特に多い駅を優先対応駅と位置づけ、駅ごとの駐輪特性に応じた対策を進める。

#### エ 自転車利用の促進

自転車のメリットが認識でき、様々な場面で自転車が活用できる環境を整えるべく、利便性を高め、不安を払しょくする様々な情報の提供、周知、啓発や、現地でのルールに見える化、適正利用ができる制度の見直し、自転車利用に係る実行計画、方針の策定を進める。

また、「横浜市中期4か年計画」「横浜都市交通計画」「関内・関外活性化推進計画」「環境未来都市計画」に位置づけられた都心部活性化、観光振興及び低炭素化に寄与する取組として、都心部コミュニティサイクルを推進する。その中でも、利用者に対して自転車の交通ルールやマナーの啓発活動を推進する。

#### (8) 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、道路利用の仕方に工夫を求め、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。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成26年法律第41号）の理念に基づき公共交通機関利用の促進等を図る。

#### 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、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革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たマイカーの節度ある利用方法や路線バスなど地域の公共交通機関の利用を促すための啓発活動を進めるとともに、マイカー通勤の抑制について企業に協力を呼びかけるなど、過度の自動車利用が引き起こす社会問題を具体的に示し、自発的な交通行動の転換を促すためのモビリティマネジメントを推進する。

#### イ 地域交通サポート事業、生活交通バス路線維持支援事業の推進

バス利用者が減少する中、各バス事業者は運行の効率化やコスト縮減を図りながらバス路線維持に努めている。しかしながら、これらの改善には限界もあり、バス事業者だけではバス路線の新設や増便等の要望に対して、十分に答えられない。一方で、超高齢社会の進展に伴い、地域公共交通の重要性が増している。

そこで、自宅から既存バス停までが遠い地域やバス路線がない交通空白地帯等において、地域の方々が集まり、交通手段の導入に向けた地域活動に対して、本市が様々な支援を行う事業である「地域交通サポート事業」を推進・拡充する。

また、既存のバス路線が廃止されることによる交通不便地域の発生を回避し、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し、市民の日常生活の利便性を確保（生活交通バス路線維持支援事業）し、今後も公共交通機関を維持し、利用の促進を図っていく。

### (9) 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から優先し、橋脚補強や落橋防止などの耐震補強を進め、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) 横浜市地震防災戦略における地震火災対策方針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、計画期間である平成34年度までの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) 津波に対しては、道路利用者への早期情報提供、避難路の整備、緊急輸送道路確保のため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。
- (カ) 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とともに、異常気象時における道路への落石、土砂崩壊、路肩決壊等の発生及び危険が予想される場合は、関係機関との密接な連携のもと、迅速、的確な交通規制等の対応を実施する。

#### (10) 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、強化月間などさまざまな機会をとら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

- (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を行う。
- (イ) 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及び増築等をする場合において、駐車場の設置（四輪車、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中心に考えており、民間事業者等による自動二輪車駐車場の整備促進並びに利用者に対する利用促進のための環境づくりを行う。
- (カ) 既存駐車場の有効活用策として、ドライバーに対して「空き駐車場」の情報を提供することにより、既存駐車場の効率的な利用を促進する。現在、横浜駅周辺、関内・伊勢佐木町地区、みなとみらい21地区及び港北ニュータウン地区の4地区で、「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、インターネットや VICS\* カーナビに表示することで、車両を空き駐車場にスムーズに案内している。

#### (11) 道路交通に関連する情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、平成19年12月、神奈川県警察との間に、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区役所に提供された交通事故等の情報を市民に発信し、事故の再発防止に役立てていく。

#### (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) 道路法（昭和27年法律第180号）に限定的に列挙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、掘削占用企業者、警察からなる道路工事調整連絡協議会を設け、工事時期・場所・方法等を事前に調整し、合理的解決を図るとともに、掘り

\* VICS : Vehicle Information and Communication System の略

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。

その他の占用物件や道路附属物等についても、定期的に行う道路パトロールにより適正な管理を行っているが、交通障害となっているものについては、改善あるいは除却勧告等の措置を講じ、道路を常に良好な状態に保つように努める。

また、電柱については、電線共同溝の敷設を告示した路線や、道路幅員 6.5m 以下の道路及び歩道幅員 2.5m 未満の歩道を新設した際には、建柱制限を行っていく（やむを得ない場合を除く）。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路使用の適正な秩序を維持するため、幹線道路・バス路線・商店街を重点的にパトロールし、不正使用者の取締りを実施するとともに、道路上の不法占用物件の撤去に努める。

(ウ) 屋外広告物の規制

屋外広告物法（昭和 24 年法律第 189 号）と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、良好な景観を形成し、若しくは風致を維持し、又は公衆に対する危害を防止する目的で、路上違反広告物（はり紙、はり札等、広告旗、立看板等）の除却等を実施する。

(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）に基づき、市民からの通報等を受け、調査の結果、所有者の判明しない車両は、公告及び市長の廃物認定を経た後、撤去・処理を行う。

## イ 子どもたちが安全に遊べる場等の確保

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、住民の皆様が身近に安全に利用できる公園を整備していく。

(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もと、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、生活の場を与え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。

## 2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、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、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安

全教育を行う。高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化するとともに、地域の見守り活動等を通じ、子どもだけでなく高齢者の安全確保にも地域ぐるみで取り組む。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

小学生、中学生、高校生に対しては、「生命尊重」、「遵法」、「思いやり」の精神を基盤とした態度・行動が取れるように教育するとともに、交通事故に遭わない、起こさないための、段階的な交通安全教育を体系的に行う。また、学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に必要な知識及び技能の習得にむけた交通安全に関するきめ細かい指導に配慮する。

また、効果的な教材の使用、開発に努め、障害者、障害児に対する交通安全教育等の際には、必要に応じて手話通訳者及び要約筆記者等を配置する。さらに、介護者、交通ボランティア等を対象とした研修の実施に取り組む。

交通安全教育・普及啓発活動を行うにあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図り、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、インターネットを活用して必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

特に若者を中心とする層に対しては、公立・私立の学校関係者及び関係機関・団体等による「神奈川県学校交通安全教育推進会議」等を活用した教育手法等の研究、「チリリン・タイム」等に関する情報交換や、文部科学省から各都道府県教育委員会等に対して発出された「自転車指導警告票の情報を活用した交通安全教育の推進について」（平成 27 年 8 月 31 日付け 27 ス学健第 35 号。）等に基づく交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

歩行者が被害者となる交通事故の中には「歩きスマホ」など歩行者に起因するものもあるため、歩行者が被害者となる事故を減少させるべく、他の取組と合わせて、歩行者が守るべき交通ルール・マナーについての交通安全教育の推進に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、市、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる市の職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子ども、親の 3 世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

## (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

幼児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、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼児に対しては、交通安全教育指導員が幼稚園や保育園を訪問し、着ぐるみ等を活用して交通安全を教育する「幼児交通安全訪問指導」を行う。また、家庭における交通安全教育の推進を図るため、訪問指導にあわせた保護者向けの講和や資料などの充実を図る。

### イ 小学生に対する交通安全教育の推進

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、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通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する。

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交通のきまりや交通安全施設などについて、学級活動や学校行事などの中で交通安全教育の一層の充実を図る。

地域指導者を活用し、衝突実験や巻き込み実験、死角実験等を行う、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。

### ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

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に、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、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、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。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う。

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かかわりや、自己の安全を確保するのみならず、身の回りの人の安全を確保する態度を育み、社会人としての必要な交通マナーについて学級活動などを通して啓発していく。

また、平成 27 年 6 月 1 日に施行された「自転車運転による交通の危険を防止するための講習（自転車運転者講習制度）」の周知や、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

高校生に対する交通安全教育は、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の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。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う。

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。

#### オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、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として行うほか、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講習会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。

#### カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、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や、運転者側から見た歩行者の危険行動を理解させるとともに、道路及び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及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

そこで、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。

また、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、民生委員、保健活動推進員、友愛活動員等と連携し、家庭訪問にあわせた反射材の配布等、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるよう努める。

#### キ 外国人に対する交通安全教育の推進

市内に居住または活動する外国人に対し、交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、関係機関・団体と連携し、外国人向けの交通安全の教材の配布など、広報啓発活動を推進する。

### (2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育の実施にあたっては、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、講師の派遣及び情報の提供等、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、シミュレーター等の教育機材等の充実等を進め、効果的な教育手法の開発・導入に努める。

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。

### (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、交通ルールの遵守と正しい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、交通安全運動では、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、高齢者及び子どもの交通事故防止、二輪車・自転車の交通事故防止、飲酒運転の根絶、違法駐車及び放置自転車・バイクの追放、暴走族の追放、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（特に薄暮時）における交通事故防止を、地域の交通情勢に即した重点事項として設定し、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あたっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、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もと、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、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

#### イ 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、高齢者交通事故防止運動を毎月 15 日の「高齢者交通安全の日」を中心に推進するとともに、春・夏・秋・年末の各季の運動における重点項目に位置づけ、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を促進するため、あらゆる機会をとらえた積極的な広報・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。その際、前期高齢者と後期高齢者の年齢層の違いによる行動特性等に配慮した交通安全運動を推進する。

以上のような取組を家庭や地域、関係機関・団体等が一体となって推進する。

#### ウ 自転車の安全利用の推進

「横浜市自転車総合計画」を踏まえ、自転車のルールの教育・周知を通じて、だれもが「当たり前」にルールを守るような「意識改革」を促す取組を進める。

(ア) 市内での自転車利用の規範となる決めごとをまとめる「ハマチャリルールブック

（仮）を作成し、迷いがちな自転車の利用ルール等についても解説するなど、自転車のルールをわかりやすく示し、交通安全教育や啓発の基盤として活用する。

「ハマチャリルールブック（仮）」に基づき、年代・対象別に交通安全の教材を作成するとともに、県警察や学校をはじめとする関係機関との連携体制を強化し、交通安全教育を行う人材の確保や交通安全教育の場の拡充に取り組み、生涯にわたる交通安全教育を行う体制の確立を図る。

(イ) 自転車利用者は、歩行者と衝突した場合に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における危険性等について教育や広報啓発活動を通じて理解させるとともに、TSマーク\*の普及や関係機関、団体、民間企業等と連携した損害賠

---

\* TSマーク：自動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付帯されている。

償責任保険等の周知徹底を図るとともに、加入者数の増加に向けた各種活動を推進していく。

- (ウ) 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とらえながら、県警察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、幼児二人同乗用自転車における幼児のシートベルトの着用、ヘルメットの着用等について啓発・教育を行う。さらに、自転車ヘルメット助成制度について検討していく。

また、プロのスタントマンの自転車事故再現を通して視覚的に自転車事故の危険性や交通ルールの遵守の必要性を伝えることのできる「スケアード・ストレイト方式」による自転車交通安全教室の実施や、自転車乗車時の危険予知・予測能力を高める「自転車シミュレーター」の活用等により、効果的な啓発・教育を行う。

さらに、自転車販売店等と連携し、気軽に相談でき、定期点検を励行する仕組みづくりや販売時の整備に関する知識の周知・伝達のための仕組みづくり等を検討していく。

- (エ) 自転車と歩行者が錯綜しがちな駅周辺に、「自転車マナーアップ監視員」を配置して、歩行者の安全確保のための「押し歩き」の指導・啓発を行う。

## エ 二輪車事故防止運動の推進

二輪車事故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高揚と実践力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。安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で、交通ルールを遵守し、安全運転を実践できる運転者を育成する。また、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させる教育を行う。

そのため、関係機関・団体等が連携し、二輪車の事故防止、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。

## オ 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、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、飲酒運転を許さない社会認識を徹底することにより、飲酒運転による事故の防止を図る。

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、県警察、民間企業等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど広報啓発を推進する。

## カ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用及びチャイルドシート の正しい使用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

あわせてチャイルドシートを正しく使用するための啓発活動や交通安全協会などによるチャイルドシート取り付け方教室を支援する。

## キ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行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用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故

死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、民生委員、保健活動推進員、友愛活動員等と連携した家庭訪問時の反射材の配布等、特に普及の促進を図る。また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

#### ク 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、地域の広報紙、携帯端末、インターネット、街頭ビジョン等の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の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効性の高い広報を行う。

(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、高齢者の交通事故防止、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、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。

(イ) 交通安全に果たす家庭の役割は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、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、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、新聞、ラジオ、テレビ等の報道機関の理解と協力を求め、交通安全県民運動等の盛り上がりを図る。

#### (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ついては、交通安全指導者の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必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、事業所等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるように連携・支援を進める。

#### ア 自治会・町内会の活動支援

地域住民と最も密着した自治会・町内会や交通安全協会等と協調し、自主的な交通安全活動を支援する。

#### イ スクールゾーン対策協議会（地域子ども安全対策協議会）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等をまとめた冊子等の配布や道路交通環境が改善された成功事例等をまとめた映像やリーフレット等による周知・啓発等を行う。

#### 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 交通安全母の会等の活動支援

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の指導育成に努める。

#### オ 児童の登下校時の見守り活動の支援

学校等と連携して、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。

#### (5) 住民の参加・協働の推進

交通安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関す



る自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、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、住民の参加・協働を積極的に進める。

### 3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要である。県の実施する運転者教育と連携し、市としては特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育の充実や、近年自転車講習制度が始まるなど関心の高まっている自転車安全運転対策の推進を図る。また、運転者に対して広報啓発等により、高齢者や子供を始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。

なお、市営バスにおいても、運転技術の向上とともに、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、強化に取り組む。

#### (1) 運転者教育等の充実

県の実施する運転者教育と連携し、自動車、二輪車、自転車の運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるような対策を実施する。

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を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

##### ア 二輪車安全運転対策の推進

- (ア) 警察、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ながら、若年二輪車運転者等への実技指導を実施する。
- (イ) 季節ごとの運動などを通して、ヘルメットの正しい着用と昼間点灯の奨励など二輪車安全運転の徹底を図るとともに、特に二輪車交通事故防止強化月間の取組を展開する。

##### イ 高齢運転者対策の充実

老人クラブ活動などと連携し、高齢者交通安全教室の開催や、広報啓発物品等により安全運転啓発の強化を図る。

##### ウ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行う。

##### エ 自転車安全運転対策の推進

家庭、学校、関係機関・団体が連携して、児童、生徒等に対する自転車の安全な乗り方の指導を行うとともに、「自転車マナーアップ運動」を通じて、自転車の交通事故防止を図る。

#### (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。

#### 4 暴走族対策の推進

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。

##### (1) 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

暴走族へ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。

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。

##### (2) 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、暴走族を出さない環境づくりを図る。

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による積極的な取り組みを推進する。

#### 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・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、負傷者の救命率・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

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。

今後は、これまでの運用実績を分析するとともに、効率的・効果的な運用の更なる向上を図る。

###### イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

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。

過去5年間における救助出場件数をみると、交通事故の出場件数の割合が22.4%と若干減少傾向にあるが、車両機能が高度かつ複雑化している傾向にあり、交通事故も多様化していることから、今後さらに救助隊の車両や資機材を整備充実し、あわせて、救助隊員の交通事故に対する救助技術の向上を図る。

###### ウ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

(ア) 救急隊が事故現場に到着する前に、そこに居合わせた市民が適切な応急手当を行うことにより、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。講習修了者には横浜市消防長の修了証（応急手当普及員には認定証）を交付する。

###### ・普通救命講習

市民等を対象に、成人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、普通救命講習の内容に小児、乳児及び新生児に対する心肺蘇生法、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年生（おおむね10歳）以上を対象とし救命入門コース（90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、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、学校関係における応急手当の普及啓発を推進するため、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。

また、9月9日の「救急の日」、救急医療週間等の機会を通じて、ポスターやリーフレットの配布等により広報を実施し、救急車の適正な利用方法とともに応急手当の重要性などの啓発活動を積極的に推進する。

- (ウ) 資源循環局では、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」を実施している。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」を繰返し実施し、救命技術の維持・向上に努める。

- (エ) 市営バスは、お客様に安心してご利用いただくため、乗務員に対する普通救命講習を継続的に実施していく。

## (2) 救急医療体制の整備

### ア 救急医療機関等の整備

救急医療応需体制については、初期救急から3次救急の3段階に分け、体系的・機能的に整備を進める。

(ア) 初期救急

比較的軽症の患者に対し、横浜市夜間急病センター、横浜市北部夜間急病センター、横浜市南西部夜間急病センター、各区の休日急患診療所、横浜市歯科保健医療センターで診療を行う。

(イ) 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。

小児科の救急患者に対しては、小児救急拠点病院において24時間365日体制で円滑な受入を行う。

(ウ) 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。

(エ) 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。

---

\* AED : Automated External Defibrillator の略

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

(オ) YMAT\* (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。

**イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等**

救急医療の増大に伴い、救急医療従事者の確保に努めるとともに、救急医療の充実のため、医療技術の向上を図る。

**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資質の向上に努める。

---

\* 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 踏切道における交通の安全

### 第1節 踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向

第9次交通安全計画期間中、平成25年度には立て続けに3件もの痛ましい死亡事故が発生している。踏切事故は死傷者だけでなく、鉄道の運休・遅延も引き起こすため、社会的影響が大きい。

踏切安全対策としては、これまで連続立体交差による抜本対策を進めてきたほか、平成18年度には「横浜市踏切5箇年整備計画」を策定し、踏切の拡幅や跨線人道橋のバリアフリー化などの速効対策を進めてきた。しかし、市内には、未だ167箇所の踏切が存在し、そのうち、43箇所が「開かずの踏切」\*である。

今後も引き続き、平成27年度に策定した「踏切安全対策実施計画」に基づき、鉄道と道路の立体交差化や踏切の速効対策を計画的に進めていく。

また、あわせて踏切安全対策に対する市民の理解促進や、踏切道通行者の安全意識向上を図るため、安全教育、広報活動を積極的に推進する。

### 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、これまで連続立体交差事業や踏切5箇年整備計画に基づく構造改良などにより、着実に踏切安全対策を進めてきた。

しかしながら、ひとたび踏切事故が発生すると、死傷者を生ずること、鉄道が運休・遅延することなど、社会的影響が非常に大きいため、引き続き踏切の安全対策を進めていく必要がある。そこで、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、「踏切安全対策実施計画」に基づき、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する。

#### II 踏切道の交通安全の施策

##### 1 踏切道の立体交差化及び構造改良等の整備

「踏切安全対策実施計画」に基づき、歩行者の対策が必要な踏切、自動車の対策が必要な踏切、総合的な対策が必要な踏切に分類して安全対策を推進する。

歩行者の対策が必要な踏切については、踏切の拡幅やカラー舗装化などの速効対策や、跨線人道橋の整備などの抜本対策を実施する。

自動車の対策が必要な踏切については、道路の単独立体交差化を実施する。

総合的な対策が必要な踏切については、現在、相模鉄道本線の星川駅から天王町駅間で進めている連続立体交差事業に引き続き、「踏切安全対策実施計画」で最も優先的に事業化の検討を進める区間として選定した相模鉄道本線の「鶴ヶ峰駅周辺」について、連続立体交差化を実施できるよう、基礎的な調査、検討や手続きを進めていく。

---

\* 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

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。

## 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

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、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。





## **第10次 横浜市交通安全計画**

**平成28年6月**

横浜市道路局総務部交通安全・自転車政策課

横浜市中区港町1-1

T E L 045(671)2323

F A X 045(663)6868