

第 1 2 次

川崎市交通安全計画

(令和 8 年度～令和 12 年度)

(案)

川崎市交通安全対策会議

ま え が き

本市では昭和 46 年以降、交通安全基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づく「川崎市交通安全計画」を策定し、国や県及び関係機関等との密接な連携のもと、11 次にわたる総合的な交通安全対策を推進してきた。

その結果、市内の交通事故状況は、昭和 45 年に 112 人が交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和 7 年の死者数は 27 人と 4 分の 1 以下にまで減少している。さらに、令和 3 年から令和 7 年の 5 年間の平均死者数は 18 人となっている。

これは、国、県、関係民間団体のみならず市民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、未だ毎日のように、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。）となる方がいる現実から、目を背けてはならない。近年においても高齢運転者による事故、子どもが犠牲になる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次世代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていくことも重要である。言うまでもなく、交通安全対策は、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組むべき重要な課題として捉えるとともに、今後も交通事故のない社会を目指して諸施策を推進していかななくてはならない。

このたび、川崎市交通安全対策会議では、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、令和 8 年度から令和 12 年度までの 5 年間に市域において取り組むべき陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定めた「第 12 次川崎市交通安全計画」を策定した。

本計画は、国が定めた「第 12 次交通安全基本計画」に基づき作成された「第 12 次神奈川県交通安全計画」を踏まえて、市の施策に係る計画と相互に連携を持ち、市域における特徴のある交通環境や地域実態に即して策定したものであり、悲惨な交通事故を一件でも減らし交通事故のない安全な社会の実現を目指すものである。

※ 付記

本計画では、国及び国の関係機関等が所轄する「海上交通の安全」、「航空交通の安全」に関する事項と、神奈川県・県警本部等、県の関係機関が所轄する事項は除いてあるので、これらの事項は国及び県の策定した計画を参考とされたい。

目 次

計画の基本的考え方	1
-----------	---

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	3
----------------	---

1 交通事故の推移	3
-----------	---

2 交通事故の現状（令和7年中）	3
------------------	---

II 交通安全計画における目標	4
-----------------	---

第2節 道路交通の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	5
---------------------	---

1 重視すべき視点	5
-----------	---

(1) 二輪車の安全確保	5
--------------	---

(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	5
---	---

(3) 歩行者の安全確保のための意識変容	6
----------------------	---

(4) 子どもの安全確保のための環境整備	6
----------------------	---

(5) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備	6
------------------------------	---

(6) 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	7
--	---

(7) 生活道路における歩行者等の安全確保	7
-----------------------	---

(8) 外国人の交通安全対策の推進	7
-------------------	---

(9) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	7
--------------------------	---

(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進	8
-------------------------	---

(11) 先端技術の活用推進	8
----------------	---

2 市民との連携・協働	8
-------------	---

II 交通安全の施策

1 道路交通環境の整備	8
-------------	---

(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	9
--------------------------------	---

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	10
-----------------------	----

(3) 交通安全施設等整備事業の推進	11
--------------------	----

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	11
---------------------	----

(5) 自転車利用環境の総合的整備	12
-------------------	----

(6) 交通需要マネジメントの推進	12
-------------------	----

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備	12
---------------------	----

(8) 総合的な駐車対策の推進	12
-----------------	----

(9) 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	14
------------------------	----

(2) 効果的な交通安全教育の推進	18
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	18
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	22
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	22
3 安全運転の確保	23
(1) 運転者教育等の充実	23
(2) 交通労働災害の防止等	23
(3) 危険物輸送に関する情報提供の充実等	23
(4) エコドライブ等の推進	23
4 暴走族等対策の推進	24
(1) 神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例及び基本指針の普及啓発	24
(2) 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	24
(3) 暴走行為をさせないための環境づくり	24
(4) 車両の不正改造の防止	24
5 救助・救急活動の充実	24
(1) 救助・救急体制の整備	24
(2) 救急医療体制の確保	26
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	26
6 交通事故被害者等に対する支援	26
(1) 交通事故相談活動の充実	27
(2) 交通遺児家庭に対する支援	27
7 研究開発及び調査研究の充実	27

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	28
II 踏切道の交通安全の施策の促進	28

計画の基本的考え方

交通事故件数は、着実に減少してきているが、一方、依然として毎日のように新たに交通事故被害者等となる方がいる。

また、近年においては、未就学児を始めとする子どもが関係する事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。

高齢化の進展への適切な対応とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民生活の安全・安心を確保することが、重要である。

そのために、防犯や防災等、様々な取組が必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保もまた、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

交通安全は、人命尊重の理念及び交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には「交通事故のない社会」を目指すことを再認識すべきである。言うまでもなく、「交通事故のない社会」は、一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

本計画は、「交通事故のない社会」という究極の目標を目指す立場から、国の「第12次交通安全基本計画」及び「第12次神奈川県交通安全計画」の基本方針に沿いながら、「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」及び道路等の「交通環境」という2つの要素について、市民の理解と協力のもと、陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定め計画的に推進するものである。

「人間」に係る安全対策については、安全な運転を確保するための知識・技能の向上、市民の交通安全意識の高揚のための啓発や、各年代における交通マナーの向上や交通安全に関する教育などにより、交通安全思想の普及徹底に努める。

「交通環境」に関する安全対策としては、機能分担された道路網の整備や交通安全施設等の整備を図る。

これらの要素を結びつけるため、情報の役割は重要であることから、通信技術（IT）の活用、また、交通事故による被害を最小限に抑えるための迅速な救助・救急活動の充実等を図るとともに、被害者への支援対策についても充実を図るものとする。

多摩川に沿って南北に細長く位置する本市は、南部では、京浜工業地帯や東京国際空港など物流の中枢に位置しているため、社会経済活動が活発で通過交通を含めた膨大な交通量があり、事故発生の高い危険性を常時内包していることから、交通事故の状況、特性を把握し、対策を講じる必要がある。

本市における交通事故（第11次計画）の具体的な特徴としては、

- 1 高齢者関係事故件数は「減少傾向」であるが、特に歩行中の事故が多く、事故死者数に占める割合が高い。
- 2 二輪車関係事故件数は、「減少傾向」であるが、事故死者数に占める割合が高い。
- 3 自転車関係事故件数は、「減少傾向」であるが、事故件数に占める割合が高い。
- 4 飲酒による悪質・危険な事故が発生している。

ことなどから、こうした点を踏まえた対策をソフト・ハードの両面から重点的に実施するとともに、その効果等を恒常的に検証していく必要がある。

そして、交通安全対策を効果的に推進していくため、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、さらに市民参加の仕組みづくり等により、市民との協働による交通安全推進体制を構築し、それに基づいてさまざまな交通安全活動を一体的、積極的に推進していくことを、基本的な考え方として示すものである。

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112人と最多を記録したが、その後、第1次交通安全計画がスタートした昭和46年以降年々減少し、昭和54年には40人となり、ピーク時から72人減少した。

その後、増減を繰り返しながらも増加に転じ、昭和58年、昭和63年、平成元年、そして平成2年には70人を上回った。

平成5年に69人となった以降は、再び減少傾向が続き、平成19年以降は、第8次交通安全計画の抑止目標であった年間32人以下を4年連続で達成し、平成21年には21人と昭和45年当時の5分の1以下となった。

第11次交通安全計画では、過去最少を記録した平成28年の17人と同数である年間24時間交通事故死者数17人以下を目標に設定した。その結果、令和3年は14人、令和4年は18人となり、おおむね目標を達成した。さらに、令和6年には10人となり、交通安全計画策定以来最少を記録した。一方で、令和5年は22人、令和7年は27人となり、5か年のうち2か年において年次目標を達成できなかった。

事故発生件数と負傷者数について見ると、平成12年の発生件数8,425件、負傷者9,903人をピークに平成13年以降は16年連続して減少した。平成29年以降も減少傾向で推移しており、令和7年は発生件数3,117件、負傷者3,466人となっている。社会・経済活動の回復・活性化に伴う人流や交通環境の変化等により増加傾向もみられるが、市区と連携した地域ボランティア等を中心とした市民総ぐるみによる交通安全への取組や、県警察・市内各警察署等の関係機関の尽力が、全体としては高い成果を上げているものと考えられる。

2 交通事故の現状（令和7年中）

令和7年中の本市の交通事故の現状は、交通事故発生件数の年間統計で見ると、次のような特徴、傾向が顕著である。

（1）交通事故死者に占める割合が高い二輪車関係事故

二輪車の関係する事故件数は、890件と前年比で85件増加し、増加率は10.1%であり、全事故件数の構成率が28.6%と高い。また、死者数は12人で全事故死者数のうち44.5%と高い割合を占めている。

（2）高い割合で推移する高齢歩行者の死亡事故

高齢者の関係する事故件数は、981件と前年比で82件増加し、全事故件数の構

成率が 31.5%と高く、死者数は 8 人と前年比で 6 人増加し、全事故死者数に占める割合が 29.7%と高い。

(3) 高い割合を占める自転車関係事故

自転車乗車中の事故件数は、1,139 件と前年比で 155 件増加し、全事故件数の構成率が 36.6%となり、県平均の構成率 25.7%に比べ、大幅に高くなっている。

市内 5 区（川崎区、幸区、中原区、高津区、多摩区）については、神奈川県交通安全対策協議会から自転車交通事故多発地域に指定されている。

(4) 後を絶たない飲酒運転による交通事故

重大事故に直結する飲酒運転事故については、18 件と前年比で 4 件減少、飲酒死亡事故は 3 人と前年比で 2 人増加し、未だ後を絶たない状況である。

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。その達成に向けた中期的な目標として、前期計画では「年間の 24 時間交通事故死者数を 17 人以下とする」という目標を掲げたが、社会・経済活動の回復・活性化に伴う人流や交通環境の変化等もあり、達成することができなかったところである。

今期計画では、事故要因別・当事者層別の対策を一層推進することによって、交通事故死者数の減少を目指し、年間の 24 時間交通事故死者数 16 人以下を目標として設定する。

なお、「年間の 24 時間死者数を 16 人以下とする」との目標は、交通事故そのものの発生及び負傷者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

本市では、交通事故件数及び死者数が増加傾向にあるものの、これまで実施してきた各種交通安全対策の推進により、一定の事故抑止効果が図られてきたものと考えられる。そのため、従来の施策を継続しつつ、社会情勢等を勘案し、次の8つの交通安全対策を実施することとする。

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

実施にあたっては、次の視点を重視して交通安全対策の推進を図る。

1 重視すべき視点

(1) 二輪車の安全確保

本市における二輪車乗車中の死者数（令和7年）は12人、全ての死者数に占める構成率は44.4%で、県内の構成率（34.5%）を上回っており、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・プロテクターの着用等の広報啓発活動を推進するなど、二輪車に関する交通安全教育を推進する。

(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

本市では、平成27年には65歳以上の人の割合が全人口の19.5%であったが、令和6年には20.55%と高齢化が進んでおり、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の発生件数も横ばい傾向となっているものの、全ての交通事故に占める割合は依然として高い。また、高齢者の死者数が、全ての死者数に占める割合も引き続き高い水準となっている。

そのため、加齢に伴うさまざまな心身の変化など高齢者の実態を踏まえたきめ細かな交通安全対策を進める。特に、高齢者が歩行中や自転車乗用中に被害に遭うケースだけでなく、自動車運転者として加害者になるケースなどの安全運転を支える対策を行うなど、総合的な交通安全対策を推進する。

こうした高齢者の交通安全対策を進めるうえでは、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等のほか、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう交通環境のバリアフリー化等を進める。

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、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

本市における状態別死者数は昨年、最も多かった二輪車乗車中の 12 人に次いで歩行者が 9 人と高い割合を占めている。

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、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、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性があることを含め、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

（４）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。子どもの交通事故死者数は減少してきているが、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、横断歩道の設置や適切な管理、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、子どもに対して地域の交通情勢に応じた交通安全教育の対策を講ずる。

（５）自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備

自転車については、自動車等との衝突では被害者となることが多い反面、歩行者等との衝突では加害者ともなるほか、自転車利用者による自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、自転車利用者が当事者となった交通死亡・重傷事故件数の約 4 分の 3 には自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる状況にある。

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ることとなった。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とともに、自転車の点検・整備、損害賠

償責任保険等への加入促進など、自転車の適正利用に向けた対策を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、自転車通行環境を整備する必要があり、併せて、駅前等の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。

さらに、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、利用者の年齢あるいは自転車の利用目的に応じた交通安全教育等の充実を図り、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

加えて、通勤・通学等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。

（６）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等の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知を徹底する。

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、関係機関等と連携して、周知を徹底する。

（７）生活道路における歩行者等の安全確保

生活道路においては、今後、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備等の対策を講じる必要がある。また、本来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、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を推進する。

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広報啓発等を実施する。

（８）外国人の交通安全対策の推進

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、多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した広報啓発を推進する。

（９）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に実施していくことにより、交通事故の減少を図っていく。

また、第12次の計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、当該時点の状況を的確に踏まえた取組を行う。

(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進

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、市民等の協働により、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、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態などの事故特性に応じた対策を実施していくためにも、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努める。

さらに、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ため、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。

(11) 先端技術の活用推進

安全運転を支援するシステム等や、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。

2 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、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚と、市民や団体が自主的に行っているさまざまな交通安全活動を交通安全市民総ぐるみ運動として進めることが重要である。

そのため、各年代層を対象にした体系的な交通安全教育を実施するとともに、交通安全市民総ぐるみ運動の中核組織である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、交通安全計画をはじめとする、さまざまな交通安全施策の策定にあたって、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協働事業として展開し、交通安全市民総ぐるみ運動の活性化を図っていく。

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、これまでも公安委員会や道路管理者等の関係機関

が連携し推進してきたところであり、幹線道路等の事故多発地点対策等において一定の事故抑止効果が確認されている。

今後も、これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、身近な生活道路を始めとする「人優先」の道路交通環境整備の強化を図っていく必要がある。

このため、今後の道路交通環境の整備については、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、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

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はいまだ十分とはいえず、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、身近な生活道路等において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進する。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

生活道路においては、公安委員会と道路管理者が連携し、車両速度の抑制、道路の形状や「歩行者と車両」それぞれの通行区分の明示等を進め、歩行者と車両が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進する。

イ 通学路等の交通安全施設の整備

通学路や未就学児童を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路交通状態に応じ、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

また、小学校を中心とした一定の地域をスクールゾーンに設定し、路面標示等の整備を推進するとともに、通学路上に地域交通安全員を配置し、誘導、交通整理、安全指導を行うことで登下校時の児童の安全を図る。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含めた全ての人が安全に安心して参加活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等周辺における歩道の段差・傾斜・勾配の改善等バリアフリー化による安全安心な歩行空間の整備等を推進する。

*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）

（２）幹線道路における交通安全対策の推進

基本的な交通の安全を確保するため、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 事故危険箇所対策等の推進

特に事故発生割合の大きい幹線道路や、死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路などの「事故危険箇所」、「事故多発区間（地点）」について、公安委員会及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を推進する。

これらの対策箇所においては、道路標識等の高輝度化、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

イ 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故等が発生した際には、速やかに当該箇所の事故要因を調査し、同様な事故の再発防止を図る。

ウ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 安全・快適に移動できる道路環境を形成するため、生活道路や歩道空間などの安全性・快適性向上を図る幹線道路網の整備を目指す。
- (イ) 広域的な交通量を分担させるため広域幹線道路等の整備を推進する。
- (ウ) 都市の骨格及び居住区の外郭となる幹線道路など、道路の機能分類毎の整備を推進するとともに、居住区内の生活道路における歩行者と車両が共存する道路等の交通安全施設の整備を総合的に実施する。
- (エ) 効率的な輸送体系を確立するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を推進するため、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾等の交通拠点へのアクセス道路の整備を推進する。

エ 道路の改築等による交通事故対策の推進

- (ア) 歩行者及び自転車利用者等の安全を確保するため、既存道路の拡幅、自転車通行環境の整備を実施する。
- (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、交差点の改良等を推進する。
- (ウ) 道路機能と利用実態との調和を図る路上駐停車対策として、防護柵等の設置を推進する。
- (エ) 交通混雑が著しい地区や鉄道駅周辺地区等において、歩行者と車両の交通

*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。

を分離するとともに、歩行者空間を拡大するため、地区周辺の幹線道路、ペデストリアンデッキ*、交通広場等の総合的な整備を推進する。

（３）交通安全施設等整備事業の推進

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、公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、計画的かつ重点的に交通安全施設等整備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 路面標示の適切な管理

交通事故を防止し、安全かつ円滑な道路交通を確保するためには、道路標示や外側線を始めとした区画線の設置・管理が重要である。道路標示及び区画線についても摩耗等の理由により、その効果が損なわれないよう、道路管理者と警察が連携して、効率的な点検方法等の共有により、路面標示の効率的な維持管理・改善を図る。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

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や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における安全安心な歩行空間の確保を図る。また、自転車利用環境の整備、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・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生する傾向があることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。その際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、交差点改良、交通安全施設の設置等の対策を実施する。

エ 交通円滑化対策の推進

交差点の改良、開かずの踏切の解消等を推進するほか、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。

オ 国際化社会に対応した道路交通環境の整備

外国人にとって見やすく分かりやすい、多言語による視認性を高めた案内標識や表示板の整備を推進する。

（４）高齢者等の移動手段の確保・充実

*ペデストリアンデッキ：歩行者を保護するために車道と分離し立体的に設置した歩行者用の通路

令和 3 年 3 月に策定した「川崎市地域公共交通計画」に基づき、高齢化の進展や市民ニーズの多様化などを踏まえ、地域特性に応じた多様な主体との連携により地域公共交通ネットワークを形成し、地域公共交通環境の向上を目指す。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

安全で快適な自転車利用環境を創出するため、令和 8 年 3 月に改定した「川崎市自転車活用推進計画」に基づき、「通行環境整備」、「駐輪対策」、「自転車の活用」、「ルール・マナー啓発」の 4 つの柱（基本政策）をもとに、安全・安心でまちの魅力向上に寄与する自転車施策の総合的な取組を推進する。

イ 自転車等駐車場の整備

「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」（昭和 62 年条例第 4 号）に基づき、鉄道駅周辺等における自転車等駐車場の設置及び放置自転車撤去等の取組を進める。併せて「川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例」（平成 17 年条例第 19 号）に基づき、多くの駐車需要を生じさせる施設において、自転車等駐車場の設置を義務付け対応を図る。

ウ 協議会の開催による総合的かつ計画的な整備の推進

「川崎市自転車等駐車対策協議会条例」（平成 6 年条例第 36 号）に基づき、放置禁止区域の指定などの重要事項について協議会を開催し、自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進する。

(6) 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、公共車両優先システム（PTPS）の整備、バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現等により、利用者の利便性の向上を図る。

(7) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

(8) 総合的な駐車対策の推進

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 駐車需要を踏まえた駐車施設の整備促進等

駐車場の整備・有効利用や路上における荷さばき車等の駐停車への対応を図る。

- (ア) 地域の駐車需要を踏まえ、建物の用途に応じた附置義務駐車施設の整備を促進し、交通環境の向上を図る。
- (イ) 川崎駅東口周辺においては、まちづくりと連携した一層の総合的かつ計画的な駐車対策を推進するため、地域や関係事業者と連携し、課題への対応に向けた取組を推進する。

イ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除等に関し、広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体と連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路占用の適正化等

(ア) 道路占用の適正化

道路占用許可の適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を指導する。

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等について、実態を把握し、その排除に努める。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事について、事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

イ 子どもの遊び場等の確保

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、子どもの遊び場としての「住区基幹公園」、「都市基幹公園」等の整備を推進する。

また、「こども文化センター」を子どもの居場所として利用しやすいように環境整備を行うとともに、学校施設を活用した「わくわくプラザ」について、利用する児童が様々な遊びや文化・スポーツを通じ、仲間づくりを促進できるよう運営する。さらに、公立の小学校、中学校の校庭・体育館等、開放の促進を図る。

ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路構造の保全と交通の危険を防止するため、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。

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、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、地域の安全にも貢献できる社会性を育成する上で、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させるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる交通安全教育を通して、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、子ども、高齢者、障害者等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、関係機関・団体相互の連携を強化し、家庭、学校、職場、地域等において交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から高齢者に至るまで、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とともに、高齢化が進展する中で、高齢者の行動特性に配慮した交通安全教育を推進し、高齢者の交通安全意識の向上を図る。

特に小学生、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「みんなの交通安全教育推進運動『スタートかながわ』」を活性化させることにより、段階的な交通安全教育を体系的に行う。さらに、自転車を使用することが多いことから、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する教育を強化するとともに、「ながらスマホ」は道路交通法で禁止されていること、危険行為が重大事故につながる恐れがあることについて周知を図り、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。

交通安全教育・普及啓発活動にあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、自治体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が互いに連携を取り、地域ぐるみの活動として推進する。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子ども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど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を検証・評価することにより、効果的な実施に努める。

（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

(ア) 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、日常生活において交通安全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。

(イ) 保護者をはじめ地域住民は交通安全の「ひとこえ」を幼児にかけるなど、地域

の教育力を活かした交通安全教育が行われる環境づくりを交通安全市民総ぐるみ運動の一環として推進する。

幼稚園・保育所等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を継続的に行う。これらを効果的に実施するため、指導する人材の資質向上及び教材・教具の整備を行う。

こども文化センター等においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。

- (ウ) 関係機関・団体は、幼稚園・保育所等における交通安全教育の支援とともに、保護者を対象とした交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導等を促進する。

イ 小学生に対する交通安全教育

- (ア) 発達段階や地域の実情に応じて、歩行者や自転車の利用者として必要な知識と技能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。

- (イ) 小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携し、学校教育活動全体を通じて歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールやマナー、道路標識等について交通安全教育を実施する。

交通安全教育を計画的に実施し効果的なものとするため、指導用参考資料等の配布とともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした研修会等を実施する。

- (ウ) 関係機関・団体は、小学校における交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

また、スクールガード・リーダー*による定期的な学校への巡回指導と学校安全ボランティアの育成や、地域交通安全委員による登下校時の児童の誘導、交通整理、安全指導を実施する。

ウ 中学生に対する交通安全教育

- (ア) 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知識と技能を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、自己の安全だけでなく、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。

*スクールガード・リーダー：安全で安心できる学校の安全体制を確立させるため、防犯の専門家や警察 OB 等で構成される地域学校安全指導員

- (イ) 中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力し、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、道路標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について交通安全教育を実施する。

自転車の安全な利用等も含め、教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法も含めた研修会等を実施する。
- (ウ) 公立の学校に対し、教育委員会等と連携し、県警察公式アプリ「かながわポリス」に搭載した自転車等の交通ルール学習機能「スマートチリリンスクール」の普及促進を行う。
- (エ) 関係機関・団体は、中学校における交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。
- (オ) 自転車の交通安全教育と併せて暴走族への加入を防ぐことを目的にした交通安全教室を実施する。
- (カ) 交通事故を視覚的に体験することにより、交通安全意識の高揚を図るため、スタントマンによる事故実演方式の交通安全教室「スケアード・ストレイト」の実施を推進する。

エ 高校生に対する交通安全教育

- (ア) 日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車利用者、二輪車運転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。
- (イ) 高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

自転車の安全な利用等も含め、教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法も含めた研修会等を実施する。
- (ウ) 公立の学校に対し、教育委員会等と連携し、県警察公式アプリ「かながわポリス」に搭載した自転車等の交通ルール学習機能「スマートチリリンスクール」の普及促進を行う。
- (エ) 関係機関・団体は、高等学校における交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び

相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流により、高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

交通安全教育と併せて暴走族への加入を防ぐことを目的にした交通安全教室を実施する。

- (オ) 交通事故を視覚的に体験することにより、交通安全意識の高揚を図るため、スタントマンによる事故実演方式の交通安全教室「スケアード・ストレイト」の実施を推進する。

オ 成人に対する交通安全教育

- (ア) 自動車等の安全運転確保の観点から、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。
- (イ) 一定以上の台数の自家用自動車を保有する事業所の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向け研修会等へ積極的に参加させ、事業所における安全管理を徹底し、事故防止のための活動等を促進する。
- (ウ) 社会人を対象とした講座などにおいて、自転車の安全利用や飲酒運転の根絶を含めた交通安全教育の促進など、市民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。
- (エ) 大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車等の利用実態に応じて、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努める。
- (オ) 運転免許を持たない若者や成人に対して、県警察公式アプリ「かながわポリス」に搭載した自転車等の交通ルール学習機能「スマートチリリンスクール」を有効活用して交通安全意識の醸成を図る。

カ 高齢者に対する交通安全教育

- (ア) 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的とする。
- (イ) 高齢者自身への教育とともに、高齢者を取り巻く市民へ高齢者の行動特性等への理解を推進する教育を実施する。
- (ウ) 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。
- (エ) 関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

特に、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に、家庭訪問による個

別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるよう努める。

- (ウ) 電動車いすを利用する高齢者に対しては、製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。
- (カ) 高齢化の一層の進展に的確に対応し、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等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

障害者に対して、交通安全に必要な知識及び技能の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りのビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど、障害の程度に応じた、きめ細かい交通安全教育を推進する。

また、介護者、交通ボランティア等を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育

市内に居住、または市内で活動する外国人に対し、我が国の交通ルール・マナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、外国人向け教材の充実のほか、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進する。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の交通安全講習会等への参加を促進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、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、受講者の年齢や情報リテラシー、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、教材等の充実、自らの身体能力を知るための機材等の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

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、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、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 交通安全市民総ぐるみ運動の推進

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、市民自身による交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民総ぐるみ運動として、市や関係機関・団体を始め、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する。

(7) 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・自転車の安全利用の推進、違法駐車、追放、暴走族等の追放、飲酒運転の根絶等、市内の交通情勢に即した事項を設定する。

(4) 市内全域での事故の特徴に即した「交通安全ひとこえ運動」などの年間運動を展開するとともに、春・秋の全国交通安全運動をはじめ夏・年末等各季における運動を強力に推進する。

また、効果的な運動を実施するため、地区の実態に応じた運動の重点を定め、実施に努めるとともに、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。

(5) 交通安全運動の推進にあたっては、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し、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展開されるよう、推進体制の一層の強化を図る。

さらに、交通安全に対する市民の意識の向上を図り、市民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、街頭キャンペーン等を活用した広報啓発活動を積極的に展開する。

事後においては、運動の効果を検証し、今後の運動がより効果的な運動となるよう配慮する。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道における歩行者優先義務を再認識させる等の交通安全教育を推進するとともに、歩行者に対して交通ルールを守るほか、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進する。

ウ 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、高齢者が関わる事故が増加することが懸念される。

このため、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」を中心に啓発するとともに、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。

また、各世代における交通安全教育の中で高齢者の行動特性の理解や、高齢者交通安全マークの積極的な普及・啓発を促進するとともに、「交通安全ひとこえ運動」を展開する。

さらに、高齢運転者による事故を防止するため、高齢運転者標識の普及啓発を図るとともに、この標識を付けた自動車への保護意識を高めるように努め、関係団体による多様な機会を活用した普及・啓発活動を促進する。

家庭や地域、関係機関・団体等が一体となって、高齢者交通事故防止運動を推進する。

エ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、自転車が本来車両（軽車両）であることや、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させ、自転車利用のマナーアップを市民総ぐるみ運動として推進する。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全で適正な利用を促進するため、「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」の周知を図るとともに、歩行者や他の車両に配慮した通行等の自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化や、自転車の実技指導を強化する。

夕暮れ時から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

自転車乗用中の事故で致命傷となった部位の割合は、頭部が過半数を占めていることから、自転車乗車時の頭部保護の重要性和乗車用ヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、関係機関・団体と連携し、幼児・児童及び高齢者のヘルメット着用の促進を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対して乗車用のヘルメットの着用の促進を図る。

自転車事故多発地域においては、「自転車マナーアップ指導員」が巡回し、交通違反を認めた自転車利用者に対する自転車マナーアップカードの交付や、自転車利用者への啓発チラシの配布等を行い、交通安全を呼びかける啓発活動を推進する。

また、自転車利用者は、歩行者と衝突した場合は加害者となる側面も有しているため、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、定期的な点検整備や加害者となった場合への備えとして「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への加入義務化について周知徹底を図る。

オ 二輪車事故防止運動の推進

本市では、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。

カ 新しい小型モビリティの安全対策

幅広い世代に対して、特定小型原動機付自転車の交通ルールを周知し、交通安全意識を醸成するとともに、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、かつ、適正な利用の周知を図る。

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を促進する。

ペダル付き電動バイクについては、電動アシスト自転車ではなく、一般原動機付自転車又は自動車に該当し、道路を通行させるにはナンバープレートを取得し、車体に表示しなければならないほか、その運転には運転免許が必要であり、乗車用ヘルメットをかぶらなければならないなど、一般原動機付自転車等に適用される交通ルールを遵守する必要があることについて、関係機関等と連携して、周知を図る。

キ 効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、インターネット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の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的で効果的な方法により重点的かつ集中的に実施し、実効性の高い広報を行う。

- (ア) 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、違法駐車排除等を行うため、関係機関・団体等と一体となった広範なキャンペーンを積極的に行い、きめ細かい広報の充実を努める。
- (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、公的機関、学校、町内会等を通じた広報等によりきめ細かな広報の充実を努める。
- (ウ) 新聞、ラジオ、テレビ等の報道機関の理解と協力を求め、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、各季における交通安全運動等の広報を展開する。

ク その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 市民が、それぞれの立場において交通安全を心がけ、交通事故を防止するため、県民交通安全の日や高齢者交通安全の日を中心に、関係機関・団体等が連携して 広報・啓発活動を展開する。

- (イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が発生する傾向にあることから、夜間の事故の危険性等を広く周知するとともに、高齢歩行者等への視認性の高い服装の着用や反射材の着用を呼びかける。また、薄暮時における自動車及び自転車の前照灯の早期点灯等の普及啓発を行うとともに、歩行者、自転車利用者の反射材の着用を推進する。
- (ウ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携し、広報啓発活動を推進する。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全団体等の主体的な活動を促進するため、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助や交通安全情報の提供等を行う。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

ア 地域交通安全推進団体及び町内会・自治会への支援

地域の交通安全推進団体等に対し、組織の活性化による自主的活動の推進を図り、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。また、町内会・自治会の交通安全活動を支援する。

イ 各種団体等の交通安全活動の支援

企業・事業所に対し、安全運転管理者や運行管理者を中心に、マイカーを含めた事業所ぐるみの交通事故防止活動が効果的に行われるよう支援する。また、自動車製造・販売団体、ユーザー団体等に対し、交通安全教育、広報活動等、それぞれの立場における交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう、あらゆる機会を活用した支援を行う。

ウ 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、交通安全に関する市民総ぐるみの活動の展開を図る。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、市民等の安全意識に支えられていることから、地域を訪れ、関わりを有する通勤・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当該者意識を持つよう意識改革を促すことが重要である。

交通安全思想の普及徹底にあたっては、行政、交通安全団体、民間企業等と市民が連携し、区や地域、それぞれの実情に即した身近な活動を推進し、市民等の参加・協働を積極的に進める。

3 安全運転の確保

安全運転の確保には、運転者の能力や資質の向上が必要であるため、運転者教育等の充実に努める。

また、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、自主的な安全管理対策の推進及び自動車運送事業者等の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等に努める。

(1) 運転者教育等の充実

自動車、二輪車、自転車の運転者に対し、安全運転に必要な知識等を身に付けた上で安全運転を実践できるよう、それぞれに適した広報啓発活動や交通安全教育を行う。

(2) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底により、事業場における適正な管理体制の確立、運転者教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

イ 運転者の適正な労働条件の確保

自動車運転者の労働条件の改善を図るため、労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号）の履行を確保するために関係行政機関と連携し、指導・啓発を実施する。

(3) 危険物等輸送に関する情報提供の充実等

危険物等輸送時の事故による災害を未然に防止するとともに、災害発生時の被害軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物輸送事業者への指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏えい等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システム*の充実を図る。

(4) エコドライブ等の推進

地球温暖化や大気汚染などの環境問題に対する関心が高まる中、アイドリングストップや急発進、急加速をしないなど環境に配慮した運転方法であるエコドライブは、二酸化炭素の排出抑制や自動車排出ガスの削減、さらには、安全運転の実現に

*危険物災害等情報支援システム：災害現場で消防隊が必要とする危険物等の情報等を効果的に提供するシステム

つながることが期待されることから、自動車運送事業者をはじめ、自動車に関わる者それぞれの立場で、エコドライブを実践し、環境負荷の低減に努めることが重要である。

なお、自動車運送事業者に対しては、低公害車の導入、エコドライブの実施、自動車点検・整備等の実施により環境保全と経営向上の両立を目指す取組を推進する。

あらゆる機会において、エコドライブの実施を呼びかけ、実践を促す。

4 暴走族等対策の推進

(1) 神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例及び基本指針の普及啓発

「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例」(平成 15 年県条例第 73 号) 及び「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する基本方針」に基づき、交通秩序の確保とともに、青少年の健全な育成に資する施策を関係機関・団体が連携して推進する。

(2) 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

関係機関・団体等と連携し、街頭キャンペーンや各種会合を通じて、地域における暴走族追放気運の高揚を図る。

また、暴走族に加入する恐れのある年齢層の中・高校生を対象に自転車の安全教育等の機会を捉え、暴走族への加入防止の交通安全教育等を積極的に推進する。

(3) 暴走行為をさせないための環境づくり

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もの)を出さない環境づくりを図る。

(4) 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動を推進する。

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、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の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ける救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー(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

交通事故に起因する救急活動の増大及び事故内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を図る。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の整備

大規模な交通事故等、多数の負傷者が発生する事故に対処するため、緊急連絡体制の整備及び救護訓練の実施及び消防機関と災害派遣医療チーム（DMA T*）、医療機関の連携による救助・救急体制を推進する。

ウ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当により、救命効果の向上が図られることから、心肺蘇生法、自動体外式除細動器（A E D*）の使用などの応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法等による応急手当の知識・実技の普及を図り、応急手当指導者の養成を行うほか、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

また、救急要請受信時における応急手当の指導を推進する。さらに、応急救護処置に関する知識の普及に努める。

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、市内の消防機関において救急救命士を計画的に配置できるよう、その養成を図る。

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の実施を推進するとともに、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・救急用資機材の整備の促進

救助工作車や救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等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、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

また、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

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、迅速な事故状況の把握、負傷者の救急搬送に有効であることか

*DMAT : Disaster Medical Assistance Team

*AED : Automated External Defibrillator

ら、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

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、教育訓練を充実し、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図る。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務実施体制については、神奈川県及び高速道路が存する県内消防本部並びに中日本高速道路株式会社を会員とする、高速道路神奈川県消防協議会において消防活動の円滑適切な推進に寄与する目的を持って活動しており、適切かつ効率的な救急業務体制を継続していく。

(2) 救急医療体制の確保

ア 救急医療機関等の確保・整備

救急患者に対し初期治療や比較的軽易な治療を行う初期救急医療（休日夜間急患診療所等）、手術や入院加療を要する救急患者に対応する二次救急医療（病院群輪番制等）及び重篤な救急患者を対象に高度・専門的な医療を行う三次救急医療（救命救急センター等）の整備を進める。

イ 救急蘇生法等の普及

地域における救急蘇生法等を普及するため、地域住民や行政機関等に勤務する職員等を対象とした救急蘇生法指導者講習会を実施する。

(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、応急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自動車電話又は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推進する。

6 交通事故被害者等に対する支援

交通事故被害者及びその家族又は遺族（以下「交通事故被害者等」という。）は、交通事故によりかけがえのない生命を絶たれたり、肉体的、精神的及び経済的に大きな打撃を受けたりしている。

このため、交通事故被害者等に対する支援の重要性にかんがみ、交通安全対策基本法及び犯罪被害者等基本法等に基づき、被害者等支援のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、交通事故被害者等は、交通事故に係る損害賠償などの知識、情報が乏しいことが多いことから、交通事故に関する相談を受ける機会を充実する。

（１）交通事故相談活動の充実

交通事故相談体制等の充実を図るため、関係機関・団体等との連携を密にして、交通事故相談窓口の円滑かつ適切な運営を図る。

また、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、交通事故相談員研修会等を通じて相談員の資質の向上を図り、常に相談者からのニーズに対応できる相談体制の充実を図る。

交通事故相談窓口等の周知にあたっては、広報誌、市ホームページ等を積極的に活用し、交通事故被害者等に対し広く相談の機会を提供する。

（２）交通遺児家庭に対する支援

「川崎市災害遺児福祉手当支給条例（昭和 44 年条例第 11 号）」に基づき、災害により 18 歳未満の児童の父又は母等が死亡し、又は身体に重度の障害を有することとなった場合、児童を扶養している保護者等に手当を支給し児童の福祉の増進を図る。

「川崎市災害遺児等援護事業実施要綱」に基づき、災害により児童と同一生計を営む父又は母等が死亡したとき、災害遺児及びその家族の福祉の増進を図ることを目的とし、小学校、中学校入学祝金等及び中学卒業祝金の支給を行う。

また、市内に居住する者が交通事故により死亡したときに、「川崎市災害見舞金及び弔慰金の贈呈に関する条例（昭和 40 年条例第 32 号）」に基づき、死亡者の遺族に対して弔慰金を贈呈する。

7 研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因は近年多様化、複雑化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでは難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要である。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等、客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を次の対策などにフィードバックする必要がある。

このため、国においては、道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図るとしていることから、国や県から得られた情報をもとに今後の対策等を検討していく。

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

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるものの、改良すべき踏切道がなお残されている。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進するとともに、踏切道通行者の安全意識向上を図るため、安全教育等を実施し、踏切事故のない社会を目指す。

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については、立体交差化、構造改良等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、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の促進

踏切通行時の安全を確保するため、継続的に踏切の状況等の把握に努めるとともに、鉄道事業者と連携を図りながら、必要な安全対策の検討を行う。

- 1 踏切遮断により交通渋滞が生じている「開かずの踏切」等、遮断時間が長い地区で、特に幹線道路や通学路に指定されている踏切等で踏切事故の危険性が高い地区について、立体交差化により踏切道の除却を促進し、抜本的な交通安全対策を図る。
- 2 J R 南武線武蔵溝ノ口駅以北の片側改札口の5駅（稲田堤、中野島、宿河原、久地、津田山）について、鉄道により地域分断の改善や踏切を横断する駅利用者等の安全性・利便性の向上に向け、南武線駅アクセス向上方策案に基づき、橋上駅舎化やエレベーター付き跨線橋の整備に向けた取組を推進する。
新たに「改良すべき踏切道」として、8箇所（川崎区：京急川崎第1踏切、幸区：鹿島田踏切、中原区：平間駅前踏切・向河原駅前踏切、高津区：津田山第一踏切、多摩区：宿河原第二踏切・中野島第二踏切・観光道踏切）のバリアフリー対策（点字ブロック設置）が必要な踏切道の整備に向けた取組を推進する。
- 3 立体交差化などには時間がかかることや、事業対象外の踏切にも遮断時間が長い踏切や交通量が多い踏切、通学路など安全対策を実施すべき踏切があることから、効果の早期発現を図るための踏切道のカラー舗装や保安設備の整備などを推進する。
上記1及び2と合わせ、鉄道事業者と連携し、総合的な対策を推進する。

第12次川崎市交通安全計画

(令和8年9月)

編集 川崎市交通安全対策会議

発行 川崎市市民文化局市民生活部地域安全推進課

川崎市川崎区宮本町1番地

TEL 044-200-2266