

第 10 次
逗子市交通安全計画

(平成 28 年度～平成 32 年度)

逗 子 市

目次

計画の基本的考え方

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	2
(1) 増加する高齢歩行者の人身交通事故	2
(2) 高水準で推移する二輪車事故	2
(3) 自転車事故の増加	2
(4) 飲酒運転による事故	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	3
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	3
1 高齢者及び子どもの安全確保	3
2 歩行者及び自転車の安全確保	4
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	4
4 市民との連携・協働	4
II 交通安全の施策	5
1 道路交通環境の整備	5
(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	5
(2) 幹線道路における交通安全対策の推進	5
(3) 交通安全施設等整備事業の推進	7
(4) 効果的な交通規制の推進	7
(5) 自転車利用環境の総合的整備	8
(6) 交通需要マネジメントの推進	8
(7) 災害に備えた道路交通環境の整備	8
(8) 総合的な駐車対策の推進	9
(9) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	10
2 交通安全思想の普及徹底	10
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
(2) 効果的な交通安全教育の推進	13
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	13
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	15
(5) 住民の参加・協働の推進	15
3 安全運転の確保	15
(1) 運転者教育等の充実	16
(2) 安全運転管理の推進	16
4 道路交通秩序の維持	16
(1) 交通の指導取締りの強化等	16
(2) 暴走族対策の強化	17
5 救助・救急活動の充実	17
(1) 救助・救急体制の整備	17

(2) 救急関係機関の協力関係の確保等	17
6 交通事故被害者等に対する支援	18
(1) 交通事故相談活動の充実	18
(2) 無保険（無共済）車両対策の徹底	18
(3) 交通遺児家庭に対する支援	18
第2章 踏切道における交通の安全	19
第1節 踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向	19
第2節 踏切道における交通安全の対策	19
1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	19
2 踏切保安設備の整備等	19
3 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	19

<参考資料>

- ・ JR 逗子駅乗客数
- ・ JR 東逗子駅乗客数
- ・ 京急新逗子駅乗降客数
- ・ 京急神武寺駅乗降客数
- ・ JR 逗子駅バス乗降客数
- ・ 京急新逗子駅バス乗降客数
- ・ 逗子警察署管内交通事故発生件数
- ・ 逗子警察署管内事故態様別件数
- ・ 市内の自動車登録台数
- ・ 県内状態別事故発生件数
- ・ 交通安全教育(指導)
- ・ 消防活動救急事故種別状況

計画の基本的考え方

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、重要な行政課題となっています。

交通安全は、人命尊重の理念及び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、安全で安心な市民生活を実現するために欠くことのできない要素です。そのため、「交通事故のない社会」という究極の目標を目指して、交通安全対策に積極的に取り組む必要があります。

本計画は、県の計画を受けて、高齢者、障がい者、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、関係機関・団体・市民・行政の果たす役割を明確にして、市民総ぐるみで協働して交通安全に取り組んでいく市の交通安全施策の大綱を定めるものです。

「人間」に対する安全対策としては、市民の交通安全意識高揚のための啓発や、各年代における交通マナー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ます。

「交通機関」における事故防止対策としては、ヒューマンエラーを事故に結びつけないための安全性の向上、検査体制の充実等を図るよう関係機関に働きかけます。

「交通環境」に係る安全対策としては、交通安全施設等の整備、交通に関する情報提供の充実、効果的な交通規制等を関係機関と協力しながら推進していきます。

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ります。

交通安全の施策は相互に密接に関連しており、交通に携わる各事業部門間の連携強化を図るほか、市民の主体的な交通安全活動を積極的、総合的、効果的に推進する必要があります。

さらに交通安全は、円滑で快適な交通環境と密接に関わっているため、自動車交通量の抑制、交通公害対策の推進、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みや、地震・津波等に対する防災の観点にも配慮しなければなりません。

特に本市は、県内市部でも一、二の高齢化率の高い市であることから、高齢者を中心に交通事故の状況、特性を常に把握し、対策を講じる必要があります。また、JR横須賀線・京浜急行が乗り入れ、朝夕の駅前には、近隣市町からの通勤・通学の人々が多いことから、駅前を中心とした交通安全施策の検討、さらに子どもの交通安全対策を推進する必要があります。

交通安全対策を効果的に推進していくため、県、近隣市町及び行政内部での連携強化は当然のこと、市民、行政機関、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必要があります。

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

本市の交通事故の推移を、まず死亡事故について見ると、平成25年に1件を記録して以降は、平成26年、27年ともに0件でしたが残念ながら平成28年6月に交通死亡事故が発生してしまいました。今後、交通死亡事故ゼロができる限り継続できるよう取り組んでいきます。

交通事故の内容は、二輪車事故や高齢者の事故が多い傾向にあります。また、本市は近隣市町からバス、自動車、二輪車、自転車を利用し、JR横須賀線や京浜急行を利用する者が多く、朝夕の交通量は増加するため、交通事故の要因の一つとなっています。

2 交通事故の現状

平成26、27年中の本市の交通事故の現状は、交通事故発生件数年間統計で見ると、次のとおりです。

●人身交通事故発生状況（逗子警察署累計1月～12月）

	発生	死亡者	重傷者	軽傷者
27年	175件	0人	13人	203人
26年	163件	0人	16人	165人
増減数	12件	±0	-3人	38人

資料：逗子警察署

●関係者別事故（逗子警察署累計1月～12月）

関係者関係	子ども	高齢者	自転車	二輪車
27年	19件	69件	35件	54件
26年	12件	55件	39件	67件
増減数	7件	14件	-4件	-13件

資料：逗子警察署

(1) 増加する高齢歩行者の人身交通事故

高齢者の関係する事故件数は、69件(39%)と前年を上回り、全事故件数でも比較的高い構成率で推移しています。

(2) 高水準で推移する二輪車事故

二輪車の関係する事故件数は、平成27年中は、54件でその構成率は県内では、高い比率となっています。

(3) 自転車事故の増加

自転車乗用中の事故件数は近年減少傾向にあり、平成27年中は35件となっていますが、第一当事者となっている自転車事故が増加傾向となっています。特に交通ルールや、自転車

マナーの徹底は喫緊の課題と言えます。

(4) 飲酒運転による事故

県内では、事故件数全体が減少する中、平成 27 年中は重大事故に直結する飲酒運転事故も、153 件と前年から 22 件減少しましたが、飲酒死亡事故は 12 件 12 人と前年の 9 件 9 人の 33% 増となっています。また、飲酒運転による事故の内、死亡事故につながった率は 7.7% と、全事故に対する死亡事故率 0.6% の約 13 倍にもなっています。

市内でも飲酒運転事故は発生しており、飲酒運転防止を推進する必要があります。

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」の実現ですが、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、次の項目を目標とします。

「年間の 24 時間死者数をゼロとする」

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

本市は、交通事故の件数、負傷者数ともにやや増加傾向にありますが、死者数は平成 25 年に 1 人あり、その後 2 年間は発生しておらず第 1 次から 9 次までの交通安全計画には一定の効果があつたと考えられます。そのため、従来の施策を継続するとともに、社会情勢の変化に対応する課題を勘案し、県が定めた次の視点を参考にして、交通安全対策の推進を図ります。

1 高齢者及び子どもの安全確保

本市の平成 27 年度の高齢化率は 30.79% と県内でも高く、本格的な超高齢社会を迎えています。高齢者が関係した交通事故も全交通事故件数に占める割合が比較的高い割合で推移しています。

そのため、多様な高齢者の実態を踏まえた、交通安全対策を進めます。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はなく、自動車運転者として加害者になるケースなど高齢者の交通社会への関わりに応じた総合的な交通安全対策のほか、それぞれの立場の相違に着目し特性を理解した対策が望まれます。そのほか高齢者の社会参加を促進するため、交通環境のバリアフリー化等を進める必要があります。

また、安心して子どもを育てることのできる社会を実現するためにも子どもを交通事故から守る観点から、通学路等における安全な歩行空間の整備等、交通事故防止対策に積極的に取り組み、子どもの安全・安心を確保するよう努めるとともに、関係機関と連携しながら、地域と密着した活動として取り組みます。

2 歩行者及び自転車の安全確保

安全で安心な社会の実現を図るためには、特に高齢者や子ども等、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、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など、歩行者の安全確保を図る対策を推進します。

また、自転車乗用中の死者数は近年、減少傾向にあるものの、県内での事故件数は年間6,000件前後発生しており、交通事故全体に占める割合は高い状況にあります。自転車は、自動車等と衝突した場合には被害者となる反面、歩行者と衝突した場合には加害者となる両面を持つため、それぞれに対策を講じる必要があります。

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よう努めます。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あり、ルールやマナー違反する行動が多いことから、年齢や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ます。

さらに、駅前や商店街等の歩道上において、通行の支障となる放置自転車対策を進める必要があります。

3 生活道路及び幹線道路における安全確保

道路幅員4メートル未満の生活道路における交通死亡事故件数は減少傾向にあるものの、発生件数は交通事故全体の約3割を占めている状況を踏まえると、今後は生活道路において自動車に対する道路交通環境の整備、安全な走行の普及等の対策を講じる必要があります。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、幹線道路における交通安全対策を推進し、生活道路における交通の安全を確保するための対策を推進することが必要です。

幹線道路における対策については、事故発生の危険性が高い特定の区間を明確にし、事故原因を分析し、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要があります。

4 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、市民運動として進めることが重要です。

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ります。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、市民、交通安全関係団体等との連携・協働による交通安全運動の活性化を図ります。

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、県や関係機関と連携し推進してきたところであり、今後も、これまでの対策に加え、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を図っていく必要があります。

(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まだ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す。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します。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

歩行者・自転車に係る事故発生割合が大きい生活道路において、関係機関及び道路管理者等が連携して、総合的な事故抑止対策を地域住民の参加の下で実施する必要があります。

イ 通学路等の交通安全施設の整備

幼児・児童・生徒の通園、通学の安全を確保するため、通学路の歩道等歩行空間等の整備拡充を推進します。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい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します。

エ 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保等による安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワーク等の観点から無電柱化を推進します。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全に資する道路整備事業については、県が提唱する選択と集中、県民参加・県民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に協力し、道路整備を推進します。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、県が推進する「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に協力します。

イ 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、関係機関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します。

ウ 幹線道路における交通規制

交通の安全と円滑化を図るため、幹線道路においては、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しながら、速度規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を推進するため市民、関係機関、行政が連携して、その実現を目指します。

エ 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道路交通環境等事故発生の原因について関係機関と協力して調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、同様な事故の再発防止を図ります。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、関係機関と連携しながら、道路等の整備を推進します。
- (イ) 広域的な交通量を分担させるため、幹線道路等の整備を推進し、道路ネットワーク全体の安全性の向上を関係機関と連携しながら推進します。
- (ウ) 通過交通を含む交通の効果的な分散を図ることで道路網の整備を推進するよう関係機関と連携します。
- (エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、補助的な幹線道路、区画道路等の系統的な整備を推進するとともに、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の交通安全施設の整備を推進します。
- (オ) 効率的な輸送体系を確立するため、複数の交通機関の連携施策の推進や交通拠点へのアクセス道路の整備を関係機関と連携し、推進します。

カ 道路等における事故防止対策の推進

事故が多発する道路や交差点等において、交通安全施設等を整備し交通事故防止対策を推進します。

キ 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の安全を確保するため、既存道路の拡幅や道路空間の利用等による交通事故対策を推進します。
- (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します。
- (ウ) 商業系地区等における安全で快適な通行空間を確保するための整備を推進します。
- (エ) 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とともに、歩行者空間を拡大するため、周辺道路や広場等の整備を推進します。

ク 交通安全施設等の高度化

- (ア) 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性の高い場所等への信号機の設置を推進するとともに、既存の信号機についても、交通状況の変化に合理的に対応できるよう関係機関に要請します。特に、夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応化、閑散時押しボタン化、必要のある場所には、バス感応化等の設置を関係機関に要請します。

(イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識等の高輝度化等の交通安全施設等の整備を関係機関と連携の上、推進するほか依然として多発している夜間の交通事故に対処するため、道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進します。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

交通安全施設等の老朽化対策を推進し、適切な維持管理に努めます。

ア 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、面的な交通事故対策を推進するとともに、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ります。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ります。

イ 幹線道路対策の推進

幹線道路では、交通事故が多発している事故危険箇所において、交通安全施設等を整備し、交通事故防止対策を図ります。

ウ 交通円滑化対策の推進

信号機の高度化、交差点の立体化、駐車対策を関係機関と連携の上、推進するほか、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します。

エ 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備にあたっては、道路利用者の視点を活かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者とともに実施する交通安全施設等の点検、道路利用者等からの意見を取り入れ、道路交通環境の整備に努めます。

オ 連絡会議等の活用による関係機関の連携

市は、「市交通安全対策協議会」や「県交通安全対策協議会」、「県都市交通安全対策協議会」等を活用し、必要に応じ学識経験者のアドバイスを受けながら施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、関係機関が連携して的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図ります。

カ 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に努めます。

(4) 効果的な交通規制の推進

道路網全体の中で、それぞれの道路の社会的機能、構造、交通安全施設の整備状況、交通量や車輛の流れ等、状況に応じ、地域の実情に応じた効果的な交通規制を推進するよう関係機関に要請します。

(5) 自転車利用環境の総合的整備

ア クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市交通体系の実現

都市交通としての自転車の役割と位置づけを明確にした上で、乗用車から自転車への転換を促進するとともに、安全で快適な自転車の利用環境を整備し、自転車を共同利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策の検討や、ルール・マナーの啓発活動等を推進します。

イ 自転車等の駐車対策

自転車等の駐車対策について「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（昭和 55 年法律第 87 号）による施策を総合的に推進します。

自転車駐車需要を大量に生じさせる施設について自転車駐車場の設置の義務の促進を図ります。

鉄道駅周辺等における放置自転車等対策のため、「逗子市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、効率的・総合的な自転車駐車場等の整備を推進するとともに、放置禁止区域内に放置されている自転車等の移動・保管を行います。特に、高齢者や障がい者の円滑な移動を妨げる自転車等への駐車防止対策として、広報啓発活動や自転車駐車場の整備等を推進します。

(6) 交通需要マネジメントの推進

円滑な交通環境のため、輸送力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）を推進します。

ア 公共交通機関利用の促進

交通量の多い道路において、バス利用の促進を図るための施策を推進します。また、公共交通機関の整備を支援し、鉄道、バス等の公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図ります。

イ 自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により、効率的な自動車利用を推進します。

(7) 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

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

災害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、緊急輸送道路にある橋梁の耐震対策や法面等の防災対策を関係機関と連携の上推進します。

また避難時における道路利用者への早期情報提供、避難路等の整備を関係機関と連携の上推進します。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

災害が発生した場合において、安全な道路交通を確保するための交通安全施設の整備や交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の整備を推進します。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時には、必要に応じて緊急交通路を確保するとともに、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施するよう関係機関に要請します。

また、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）による通行禁止等の交通規制を迅速かつ的確に行うため、被災地への車両の流入を抑制するとともに、迂回指示・広報を行うよう関係機関への要請や、交通情報板等の整備を推進します。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、道路・交通に関する災害情報等の提供を推進します。

(8) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑化を図り都市機能の維持及び増進に寄与するため、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します。

ア 秩序ある駐車対策の推進

良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から規制の見直しを関係機関と検討し、きめ細かな駐車規制を推進するよう関係機関に要請します。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 違法駐車取締りを強化するよう関係機関に働きかけます。

(イ) 放置車両については、当該車両の利用者に対する使用者責任を強力に追及するよう関係機関に要請します。

また、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底するよう関係機関に要請します。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制するため、駐車規制及び違法駐車取締りを関係機関と協力して行い、併せて、駐車場の整備と有効利用を推進します。

エ 違法駐車追放気運の醸成・高揚

関係機関・団体との密接な連携により違法駐車排除等に関する、広報・啓発活動を行うとともに、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用や地域住民の理解と協力の下に違法駐車追放気運の醸成・高揚を図ります。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

違法駐車により道路交通が阻害されている都市内道路において、交通安全施設としての駐車場や違法駐車抑止システム等の整備、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示等、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった駐車対策を

関係機関と連携の上、推進します。

(9) 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) 道路の使用及び占用の適正化

道路使用及び占有許可の適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化を指導します。

(イ) 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等について、指導取締りによりその排除に努めるとともに、啓発活動を行います。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事について、事故・渋滞を防止するため、施工の時期や方法を調整するとともに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進します。

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や安全な子どもの遊び場を確保するため、公園等の整備を推進します。

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、地域の安全に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ます。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す。

また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障がい者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、交通事故を起こさない意識を育てることが重要です。

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の効果的な推進を図ります。

幼児に対する教育は、人間形成の基礎を培うための重要な役割を担うことから、幼稚園・保育所等の関係機関・団体はもとより本来、地域社会が有する教育環境、いわゆる地域のもつ教育力を活用した施策を推進します。

また、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、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します。

交通安全教育・普及啓発活動に当たっては、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とり、地域ぐるみの活動として推進します。

また、高齢者を中心に、三世代による世代間交流の促進等に努め、効果的な交通安全教育・普及啓発活動の推進を図ります。

(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します。
- (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安全教育が行われる環境づくりを推進します。
幼稚園・保育所等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携を図りながら、紙芝居や視聴覚教材等の利用など分かりやすい指導及び指導する人材の資質向上及び教材・教具の整備に努めるとともに、交通安全教育を継続的に行います。
- (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、保護者が安全な道路の通行など、家庭において適切な指導ができるよう交通安全講習会等の実施に努めます。

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、歩行者及び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します。
- (イ) 小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携し、各教科等を中心に、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します。
- (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ります。また、保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催します。
また、交通整理員や交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導等を促進します。

ウ 中学生に対する交通安全教育

- (ア) 歩行者及び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します。また、交通ルールとマナーの重要性と事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもならないように、交通事故防止の意識啓発を行います。
- (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、各教科等を中心に、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、交通事故の原因、応急手当等について交通安全教育を実施します。
- (ウ) 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ります。

また、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します。

エ 高校生に対する交通安全教育

高校生に対する次の交通安全教育について、県、関係機関等と連携し、協力します。

- (ア) 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します。また、交通ルールとマナーの重要性と事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもならないような意識啓発を行います。
- (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、教科、ホームルーム活動、学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、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、交通事故の実態と原因、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します。特に、二輪車の安全運転に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む交通安全教育の充実を図ります。
- (ウ) 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ります。また、高校生による小中学校等の登下校時の交通安全指導の協力や、高齢者施設における交通安全教室の実施等、地域の交通安全活動への参加を促進します。

また、暴走族に加入する恐れのある年齢層の高校生を対象に、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します。

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ます。
- (イ) 自動車等の使用者は、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します。
- (ウ) 社会人を対象とした学級・講座などにおいて飲酒運転の根絶を含めた交通安全教育の促進など、公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します。
- (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ます。

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標とし、年齢層の違いによる行動特性等に配慮した交通安全教育を推進します。

- (イ) 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、交通安全シルバーリーダー等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進します。
- (ウ) 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活動・福祉活動、各種の催し等、多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。

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や、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に努めます。
- (エ) 高齢者の事故実態に応じた具体的な指導、反射材の活用等交通安全用品の普及啓発に努めるほか関係機関・団体と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催します。
- (オ) 電動車いすを利用する高齢者に対しては、製造メーカー等による購入時の指導・助言の徹底や安全利用に向けた交通安全教育の促進に努めます。
- (カ) 地域における高齢者の安全教育の普及のため、交通安全シルバーリーダーを対象とした安全運転教育や地域団体による活動の活性化、高齢者を中心に、三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流教育の促進に努めます。

キ 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対して、交通安全に必要な知識及び技能の習得のため、地域における福祉施設、福祉活動の場の利用などにより、障がいの特性に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。

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及び県内の交通事情等に関する理解を深めることを目的とした交通安全教育を推進します。

(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します。

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します。

(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、市や関係機関・団体を始め、市交通安全対策協議会等の関係機関・団体等が連携して、交通安全運動を組織的かつ継続的に展開します。

- (ア) 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、暴走族の追放、飲酒運転の根絶等を設定し、啓発に努めます。

(イ) 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推進します。

また、効果的な運動を実施するため、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します。

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、高齢者が関わる事故が増加することが懸念されます。

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します。

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・啓発活動を展開します。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車の利用にあたっては、自転車が本来車両（軽車両）であることや、道路を通行する場合の車両としてのルール、交通マナーの実践について理解させ、自転車利用のマナーアップを市民運動として推進します。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。特に、自転車の歩道通行時等におけるルールについての周知・徹底を図ります。

また、自転車が加害者になりうる立場であるという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推進します。

さらに、薄暮時からの自転車の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進するとともに、幼児が同乗中の自転車の転倒危険性について広報啓発を推進し、幼児向けの自転車用ヘルメットの着用及び高齢者・中学生・高校生等自転車利用者に対してもヘルメット着用の徹底を促進します。

エ 二輪車事故防止運動の推進

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し、二輪車の事故防止を図ります。

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ります。特に、飲酒事故の被害者遺族による事故の悲惨さを訴える活動を周知し、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。若年運転者層はじめ対象に応じた広報啓発の推進及びアルコール依存に関する広報啓発を推進します。

カ すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法についての理解を深め、すべての座席にお

ける着用の推進を図るため、関係機関・団体等による連携の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開します。

キ 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、関係機関・団体等と連携し、母親学級や乳幼児健診をはじめ、家庭や地域などあらゆる機会を捉え、保護者に対する効果的な広報啓発、正しい使用の推進を図ります。6歳以上でも体格等によりシートベルトを使用できない子どもにはチャイルドシートを使用させるための広報啓発に努めます。

ク 反射材の普及促進

夜間における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の普及を図るため、反射材の視認効果、使用方法等について各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進します。特に子ども、高齢者、障がい者等に対する反射材の啓発活動を強化します。

ケ 効果的な広報の実施

市広報紙や歩行者と自転車のまちづくりニュース、インターネット等の広報を活用して、具体的で効果的な方法により啓発活動を行います。

- (ア) 高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等を図るため、広報の充実に努めます。
- (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、町内会等を通じた広報の充実に努めます。

コ 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・啓発活動を展開します。
- (イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発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の推進、薄暮時における自動車の前照灯の早期点灯等の普及啓発を行います。

(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の主体的な活動の充実に努め、その主体的な活動を支援します。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通安全は、市民意識に支えられていることから、市民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す。

交通安全思想を普及し、安全な地域社会の形成を図るため、行政、交通安全団体等と市民が連携し、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ます。

3 安全運転の確保

安全運転の推進には、運転者の能力や資質の向上が必要であるため、関係機関と連携して運転者教育等の充実に努めます。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けたうえで安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図ります。また、交通事故実態の理解を深める教育等の実施を通じて、安全意識の向上を図ります。

ア 二輪車安全運転対策の推進

二輪車の事故防止を図るため、教育機関や事業者等の関係機関・団体等と連携して、高校生から高齢者までを対象とした参加・体験型の実技講習の実施を推進します。

イ 高齢運転者対策の充実

高齢者の事故防止については、高齢者の身体的な機能の変化を踏まえた適切な指導等や高齢運転者の安全意識を高めるため高齢運転者標識の積極的な使用促進を図ります。

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・交通安全運動等の機会を通じて、着用推進キャンペーンを積極的に行います。

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ります。

オ 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者に対して定期的な点検整備の必要性を啓発、普及するとともに、点検整備の確保及び自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の拡充を図り、あわせて付帯保険により被害者の救済を目的とするTSマークの普及に努めます。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図ります。

* TS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付帯されている。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者等に対する講習等、事業所内の安全運転管理体制の充実を関係機関と連携し推進します。

4 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止、事故多発路線等における事故防止のため交通指導取締りを効果的に推進するよう関係機関に要請します。

また、高齢者、歩行者保護等の観点にたった交通指導取締りを推進するとともに、事故多発路線等における街頭活動を強化するよう関係機関に要請します。

特に、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、歩行者妨害・交差点違反等の悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点をおいた取締り、また、自転車利用者の、無灯火、二人乗り、信号無視、また歩行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的な指導警告等の取締り強化を推進するよう関係機関に要請します。

(2) 暴走族対策の強化

関係機関・団体等と連携し、中・高校生を対象に暴走族への加入防止を目的とした交通安全教育等を積極的に推進します。

また、暴走族が集まりにくい場所や利用されやすい施設等の夜間封鎖など暴走行為などをさせないための環境づくりを施設管理者、道路管理者等と連携して推進します。

5 救助・救急活動の充実

(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、救急体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を図ります。

イ 集団救急事故対応体制の整備

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等、集団救急事故対応体制を推進します。

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（AED）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します。

また、学校においては、中学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図ります。

エ 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・技術等の向上を図ります。

(2) 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ります。

また、医師の指示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）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します。

6 交通事故被害者等に対する支援

(1) 交通事故相談活動の充実

交通事故の被害者やその家族等からの相談に応じられるよう、事故相談体制等の充実を図るため、県、関係機関等と連携し、交通事故相談窓口の円滑かつ適切な運営を図ります。

(2) 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底するため、広報活動等を通じて保険の期限切れや掛金の未納等への注意を広く喚起します。

(3) 交通遺児家庭に対する支援

交通事故による死亡者の遺児に対し、交通遺児見舞金を支給することで支援を行います。

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26年度までにおける県内の踏切事故は、発生件数51件、負傷者数15人で、死亡者数は28人でした。(関東運輸局資料)踏切事故は、死傷者を生ずるだけでなく鉄道運行にも重大な支障をもたらすことから、施設面での対策と併せて踏切道通行者の安全意識向上を図るため、安全教育広報活動についても積極的に推進します。

第2節 踏切道における交通安全の対策

1 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制等の対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にもつながることから、それぞれの踏切の状況等を勘案し、より効果的な対策を推進します。

2 踏切保安設備の整備等

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切遮断機の整備について推進するよう関係機関へ要請します。

3 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、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための通路等の設置のほか、車両等の踏切進行時の違反行為に対する指導取締りについて関係機関と連携して推進を図ります。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、交通安全意識の向上について広報活動等に努めます。

<参考資料>

JR 逗子駅乗客数

年度別	一日平均乗車人員
	総数 (人)
平成 25 年度	29,424
平成 26 年度	28,596
平成 27 年度	29,146

資料：東日本旅客鉄道株式会社横浜支社

JR 東逗子駅乗客数

年度別	一日平均乗車人員
	総数 (人)
平成 25 年度	5,250
平成 26 年度	5,060
平成 27 年度	5,158

資料：東日本旅客鉄道株式会社横浜支社

京急新逗子駅乗降客数

年度別	総数 (人)	一日平均 (人)	定期券人員 (一日平均)	定期券率 (%)
平成 25 年度	8,758,668	24,184	13,733	56.8
平成 26 年度	8,640,443	23,857	13,474	56.5
平成 27 年度	8,890,088	24,518	13,878	56.6

資料：京浜急行電鉄株式会社計画営業部計画課

京急神武寺駅乗降客数

年度別	総数 (人)	一日平均 (人)	定期券人員 (一日平均)	定期券率 (%)
平成 25 年度	2,414,266	6,668	3,917	58.7
平成 26 年度	2,375,252	6,560	3,818	58.2
平成 27 年度	2,475,926	6,830	3,961	58.0

資料：京浜急行電鉄株式会社計画営業部計画課

JR 逗子駅バス乗降客数

年度別	総数 (人)	一日平均 (人)
平成 25 年度	6,361,000	17,427
平成 26 年度	6,254,000	17,134
平成 27 年度	6,392,000	17,464

資料：京浜急行バス株式会社総務部企画担当

京急新逗子駅バス乗降客数

年度別	総数(人)	一日平均(人)
平成25年度	1,815,000	4,973
平成26年度	1,783,000	4,885
平成27年度	1,825,000	4,986

資料：京浜急行バス株式会社総務部企画担当

逗子警察署管内交通事故発生件数

年 別	総 数 (件)	死 者 数 (人)	負傷者数(人)		
			計	重傷者	軽傷者
平成25年	199	1	240	15	225
平成26年	163	0	181	16	165
平成27年	175	0	216	13	203

資料：逗子警察署

逗子警察署管内事故態様別件数 (1月から12月までの累計)

態様別	右折・左折時	出会い頭	正面衝突	追突	車両単独	人対車両 (横断中)	人対車両 (その他)	その他
25年	40件	21件	5件	57件	3件	28件	25件	20件
26年	38件	19件	4件	34件	4件	26件	16件	27件
27年	33件	12件	4件	41件	10件	25件	16件	34件

資料：逗子警察署

市内の自動車登録台数(台)

年度別	総数	乗用車	乗合自動車	貨物自動車	軽自動車 (二輪を除く)	二輪車 (250CC超)	その他
平成25年度	17,788	16,044	77	614	4,547	826	227
平成26年度	17,577	15,830	77	618	4,720	824	228
平成27年度	17,429	15,695	78	599	4,814	835	222

資料：関東運輸局神奈川運輸支局

県内状態別事故発生状況

	平成25年 (人)	平成26年 (人)	平成27年 (人)
子ども	3,134	2,596	2,392
高齢者	9,593	8,918	8,667
歩行者	5,585	5,281	4,960
自転車	7,799	6,916	6,166
二輪車	9,854	8,544	7,932
全事故	33,847	30,434	28,313

資料：県警察本部資料

交通安全教育（指導）

年度別	自転車の安全な乗り方	小・中学生の交通安全教室	園児の交通安全教室	保護者の交通安全教室	高齢者の交通安全教室	心身障がい者の交通安全教室	二輪車安全運転講習
平成25年度	11回 888人	5回 3,597人	4回 348人	17回 348人	37回 1,636人	0	3回 46人
平成26年度	18回 1,454人	31回 2,526人	6回 410人	15回 454人	49回 2,148人	0	5回 101人
平成27年度	15回 1,092人	30回 1,586人	7回 451人	17回 554人	37回 1,323人	0	2回 60人

資料：生活安全課

消防活動救急事故種別状況

年 別		計	交通	火災	急病	その他	不搬送
平成25年	出場件数	3,192件	190件	3件	1,863件	901件	235件
	搬送人員	2,981人	206人	4人	1,866人	905人	0人
平成26年	出場件数	3,292件	155件	1件	1,894件	947件	295件
	搬送人員	3,008人	160人	1人	1,897人	950人	0人
平成27年	出場件数	3,313件	145件	1件	1,965件	922件	280件
	搬送人員	3,048人	155人	1人	1,968人	924人	0人

資料：逗子市消防署

第 10 次逗子市交通安全計画
(平成 29 年 3 月)

発行 逗 子 市
編集 市民協働部生活安全課
〒249-8686
逗子市逗子 5-2-16
電話 046-873-1111