

第 11 次
鎌倉市交通安全計画

(令和3年度～令和7年度)

鎌倉市交通安全対策会議

目 次

計画の基本的考え方	1
第1章 道路交通安全	2
第1節 道路交通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（令和2年中（2020年中））	2
II 交通安全計画における目標	3
第2節 道路交通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と遵法意識の向上	3
3 二輪車の安全確保	4
4 生活道路における安全確保	4
5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	4
6 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) 交通安全施設等の整備事業の推進	7
(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実	8
(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化	8
(6) 無電柱化の推進	8
(7) 効果的な交通規制の推進	8
(8) 自転車利用環境の総合的整備	8
(9) 交通需要マネジメントの推進	9
(10) 災害に備えた道路交通環境の整備	9
(11) 総合的な駐車対策の推進	10
(12) 道路交通情報の充実	11
(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	11
(14) バス停留所周辺の安全性確保	12
2 交通安全思想の普及徹底	12
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	12
(2) 効果的な交通安全教育の推進	15
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進	15
(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進	19
(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進	19
3 安全運転の確保	19
(1) 運転者教育等の充実	19

(2) 安全運転管理の推進	20
4 道路交通秩序の維持	20
(1) 交通の指導取締りの強化等	20
(2) 暴走族等対策の推進	21
5 救助・救急活動の充実	21
(1) 救助・救急体制の整備	21
(2) 救急医療体制の整備	22
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	23
6 被害者支援の充実と推進	23
第2章 踏切道における交通の安全	24
第1節 踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向	24
第2節 踏切道における交通安全の対策	24
1 踏切道の構造改良等の整備	24
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	24
3 その他踏切道の交通の安全及び円滑化を図るための措置	24
参考資料	
1 交通事故発生状況年別推移	26
2 年齢別交通事故発生状況年別推移	26
3 類型別交通事故発生状況年別推移	26
4 運転免許人口の推移	27
5 自動車保有台数の推移	27
6 交通安全施設整備事業年度別実績	28
7 信号機整備状況	28
8 交通規制実施状況	29
9 自転車駐車場設置状況	30
10 自転車等放置状況 (1) 江ノ島電鉄駅周辺	31
(2) 湘南モノレール駅周辺	32
11 児童遊園等の整備状況	33
12 交通安全教育実施状況	34
13 救急出場取扱の実績	34
14 救急医療機関の施設数	35
15 交通事故相談所設置状況	35
16 踏切設置状況	35
17 交通安全対策基本法(抄)	36
18 鎌倉市交通安全対策会議条例	38
19 鎌倉市交通安全対策会議運営要綱	40
20 鎌倉市交通安全対策会議構成員名簿	41

計画の基本的考え方

鎌倉市内における陸上交通の安全対策を総合的かつ計画的に推進するため、交通安全対策基本法（昭和45年（1970年）法律第110号）第26条に基づき、昭和46年度（1971年度）以降これまで10次にわたる鎌倉市交通安全計画を策定してきました。

この間、関係機関、各種団体及び市民の協力のもと、様々な交通安全対策を推進し、交通事故防止に努めてきました。市内の交通事故の発生状況を第10次鎌倉市交通安全計画の計画期間である平成28年度（2016年度）から令和2年度（2020年度）で見ると、発生件数、死傷者数ともに減少していますが、それでも依然として年間に464人の方が交通事故により負傷されています。

また、近年においては未就学児を始めとする子どもに関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たないことから、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められています。

交通事故は、一瞬にして尊い人命を奪い、大きな社会的・経済的損失をもたらします。

そのために、人命尊重の理念に基づき、交通事故の無い社会という究極の目標を目指して、交通安全対策についての総合的、長期的な施策の大綱を定め、これに基づく諸施策を積極的に推進することにより、市民が安全で安心して暮らせる社会の実現に向け、交通安全対策に取り組む必要があります。

このような観点から、本計画は、「第11次神奈川県交通安全計画」に基づき、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、交通社会を構成する「人」、車両等の「交通機関」、道路等の「交通環境」という三つの要素について、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、推進することとしています。

「人」に対する安全対策としては、安全な運転を確保するための知識・技能の向上、交通指導取締りの強化等のほか、市民に対して交通安全意識の徹底を図るための啓発活動や、各年代に応じた交通安全教育の実施による交通安全思想の普及・徹底などに努めます。

「交通機関」に係る安全対策としては、関係機関等に協力しながら、ヒューマンエラーを事故に結びつけないための車両構造、設備・装置等技術的な安全性の向上、検査体制の充実等を図ります。

「交通環境」に対す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、効果的な交通規制の実施等に努めます。また、交通事故が発生した際の迅速な救助、救急活動の充実を図ることにより、被害を最小限に抑えることに努めます。

これらの交通安全に関する施策は、関係機関等が相互に密接な関連を有していることから、緊密な連携のもと効果的な施策を実施することはもとより、市民一人ひとりが自らの問題として交通安全意識の高揚・普及を図ることが重要であることから、市民参加型、協働型の交通安全活動を積極的に推進していきます。

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死者数で見ると、昭和39年(1964年)に最多の22人を記録し、昭和48年(1973年)以降は若干の減少傾向に転じました。その後、昭和60年(1985年)には16人、翌年の昭和61年(1986年)には2人となるなど、毎年増減を繰り返してきました。しかし、平成4年(1992年)に10人を記録してからは、令和2年(2020年)まで、死者数は10人未満で推移し、平成21年(2009年)には記録の残る昭和29年(1954年)以来、初めての交通事故死ゼロを達成しました。

一方、交通事故の発生件数と負傷者数を見ると、発生件数については、昭和52年(1977年)以降、増加の一途をたどり、平成元年(1989年)には最多の1,354件を記録しました。また、負傷者数についても概ね同様に推移し、平成元年(1989年)には1,501人、平成13年(2001年)には最多の1,609人を記録しました。しかし、平成14年(2002年)以降は、発生件数・負傷者数ともに減少傾向に転じており、発生件数は平成18年(2006年)に1,000件を下回り、令和2年(2020年)は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため外出自粛等の影響もあり、過去53年間を通じて最少の398件となりました。負傷者数についてもピーク時より1,000人以上減少しており、令和2年(2020年)には464人となっています。

2 交通事故の現状(令和2年中(2020年中))

令和2年(2020年)中の本市の交通事故の現状として、次の事故が高い割合を占めています。

(1) 高齢者の交通事故

高齢者の関係する交通事故件数は159件で、交通事故件数に占める割合は39.9%と高い割合を占めています。また、交通事故死者数についても高齢者の占める割合は高く、令和2年(2020年)は、死者6人中3人が高齢者となっています。

(2) 二輪車の交通事故

二輪車の関係する交通事故件数は141件で、交通事故件数に占める割合は35.4%となっています。交通事故件数の40%以上を占めていた平成14年(2002年)までと比較すると、減少傾向にはあるものの、依然として高い水準となっています。

(3) 自転車の交通事故

自転車の関係する交通事故件数は86件で、交通事故件数に占める割合は21.6%であり、平成21年(2009年)以降は減少傾向となっています。

II 交通安全計画における目標

人命尊重の理念に基づき、交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけ、究極的には、交通事故のない社会の実現を目指します。

これにより、本計画の最終年度である令和7年（2025年）までに、年間の死者数を0人にすることを目標とします。

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

近年、本市の交通事故発生件数及び死傷者数は減少傾向にあることから、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、一定の効果があったものと考えられ、令和2年（2020年）中の市内における交通事故の発生件数（398件）及び負傷者数（464人）は、過去53年間を通じて最も少ない件数となりましたが、一方で、年間死者数は6人で、前年より2人増となる結果となりました。年齢層別では、65歳以上の高齢者が3人（前年比+2人）で、交通事故死者数全体の50.0%を占めるなど、高い水準となっています。

このため、これまでの施策を継続しつつ、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交通事故被害者に対する支援、といった6つの柱により、交通安全対策を実施します。

なお、実施にあたっては、次の視点を重視します。

1 高齢者及び子どもの安全確保

本市では、全体の交通事故発生件数が減少する中で、高齢者が関係する交通事故発生件数は減少してはいるものの、交通事故件数に占める高齢者の割合は依然として高いままです。

また、全ての死者数に占める高齢者の割合も高い水準となっています。

このため、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や自動車を運転する場合など多様な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ていくとともに、運転免許返納後における高齢者の移動を支えるための対策など、高齢者の交通社会への関わりに応じた交通安全対策を実施していきます。あわせて、高齢者の社会参加を促進するための交通環境のバリアフリー化等も進めていきます。

また、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・通学路・生活道路・市街地の幹線道路等において、歩行者の安全確保を図る対策を進めます。

なお、通学路については交通管理者、道路管理者、学校関係者等と連携して、引き続き通学路の交通安全点検に取り組み対策を進めていきます。

こうした交通安全対策を進めるために、関係機関等との連携を始め、地域と密着した活動の取組を進めていきます。

また、高齢者や子どもに対しては地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講じます。

2 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていません。このような状況の中で、安全で安心な社会の実現を図るためには、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求められています。このことを踏まえ、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・市街地の幹線道路等において、歩行者の安全確保を図る対策を進めます。

また、横断歩行者に関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ります。

一方、歩行者に対しては、横断歩道や信号機のあるところでは、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等、交通ルールの周知の徹底を図り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します。

自転車については、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入等の対策を推進するとともに、自転車利用者の交通ルール・マナーに違反が目立つことから、世代に応じた交通安全教育の充実や交通ルール・マナーの周知啓発を図ります。

また、自転車の通行位置や方向を明示するための矢羽根型の路面標示等の設置及び駅前や繁華街等の歩道上等で交通の安全に支障となる放置自転車に対して、一層の放置自転車対策を進めていきます。

3 二輪車の安全確保

令和2年（2020年）の本市の二輪車が関係する交通事故件数は141件で、交通事故件数に占める割合は35.4%で、高い水準となっていることから、二輪車乗車中の事故に対する対策が必要です。

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します。

4 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障がい者、子どもを含むすべての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければなりません。

そのため、生活道路における交通安全対策については、引き続き自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化等の対策を、道路管理者・交通管理者等が連携を図りながら推進していきます。

5 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

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、交通事故の減少を図っていきます。

また、第11次鎌倉市交通安全計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々々の状況を的確に踏まえた取り組みを行っていきます。

6 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幅広い市民や団体による様々な交通安全運動を、市民運動として展開することが必要です。

そのため、各年代において体系的な交通安全教育を実施するとともに、関係機関、団体と連携し、広報啓発活動の充実などを進めていきます。また、市民要望を反映した交通安全対策を検討し、市民が安全で安心な交通社会へ参加できる仕組みを構築するとともに、交通安全運動の活性化を図っていきます。

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、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、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すが、依然、歩行中の事故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の推進に取り組みます。

(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や交通安全対策はは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、通学路、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

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、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン 30」の整備、道路標識・標示の高輝度化、信号機の改良、路側帯の設置・拡幅、歩車道の段差改善、歩行空間のバリアフリー化、歩行空間・交差点内のカラー化等の対策を、交通管理者、道路管理者等が連携しながら歩行者が安心して通行できる道路空間の確保に向けて推進していきます。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路の交通安全対策については、交通管理者、道路管理者、教育関係者、保護者等が協議、調整を行う組織として「鎌倉市スクールゾーン等交通安全対策協議会」を設置し、取り組んでいます。

協議会では、各小学校が学区内の通学路を教職員、PTA・校外委員、市の関係職員、警察官等と一緒に現場確認し、危険な箇所を取りまとめた交通安全対策の改善要望等について協議を行い、対策方針を整理した上で各校に回答しています。

また、改善要望を所管する関係機関においては、それぞれの対策に取り組む、危険箇所の改善を図り、交通安全対策に努めていきます。

ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の確保

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し、活動できる社会を実現するため、関係機関と連携を図りながら歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機・エスコートゾーン等の整備を進めるとともに、横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化し、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自動二輪車・放置自転車等の違法駐車についても取締りを行い、歩行空間の確保に努めます。

(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ついては、関係機関と連携を図りながら、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、潜在的危険箇所を踏まえた事故対策の推進に努めます。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全を促進する道路整備事業の実施にあたっては、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進します。

イ 事故危険箇所対策等の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、事故抑止対策を推進します。事故危険箇所については、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化、歩道等の整備、隅切り等の交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央（分離）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、道路照明等の設置等の対策を推進します。

ウ 幹線道路における交通規制

幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を考慮しつつ、公安委員会等より速度規制等の安全対策についての見直し及びその適正化を図ります。

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の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) 交通事故を防止し、安全で円滑な交通環境を確保するため、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、道路等の整備を推進します。
- (イ) 通過交通の抑制と効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、道路網の整備を推進します。
- (ウ) 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店街等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行います。
- (エ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等による円滑な交通流が確保された良好な交通環境の整備等を推進します。

カ 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の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、自転車の通行位置を示した道路の整備等の交通安全に役立つ道路の改築事業を推進します。
- (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、交差点の改良を推進します。
- (ウ) 一般道路の維持管理にあたっては、道路標識や道路照明等の交通安全施設や歩行者の安全を確保するため、必要に応じた施設整備を図ります。
- (エ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通安全の確保に役立つことから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した道路環境の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図ります。
- (オ) 商店街等においては、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の推進が図れるよう努めます。
- (カ) 交通混雑が著しい地区や鉄道駅周辺等において、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、これらの地区周辺の道路等の整備が図れるよう努めます。
 - (キ) 古都らしさを継承していく地域において、地域内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、地域への誘導路、地域内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備が図れるよう努めます。

キ 交通安全施設等の高度化

- (ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良及び疑似点灯防止による視認性の向上に役立つ信号灯器のLED化の推進が図れるよう努めます。
- (イ) 道路構造、交通状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化、高機能舗装、高視認性区画線の整備等の推進が図れるよう努めます。

(3) 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（2003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、次の方針により重点的、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ります。

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、規制や指示を示す道路標示や外側線をはじめとした区画線の設置や維持管理を行います。

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方の下、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合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、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ります。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図ります。

ウ 幹線道路対策の推進

交通事故が多発している交差点や道路において交通安全施設等の整備、交差点改良等の対策を実施し、当該箇所における交通事故防止を図ります。

エ 交通円滑化対策の推進

信号機や交差点の改良、駐車対策等を実施することで、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進します。

オ 道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を推進するとともに、道路利用者等から寄せられた意見等を取り入れ、道路交通環境の整備に反映します。

カ 協議会等の活用による関係機関の連携

鎌倉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等のアドバイスを受けつつ、施策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。

(4) 高齢者等の移動手手段の確保・充実

令和2年(2020年)11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年(2007年)法律第59号)等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手手段の確保に向け、市が中心となって地域公共交通のマスタープラン(地域公共交通計画)を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手手段の確保・充実を図る取組を推進します。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスであるMaaSなども含め、次世代型のモビリティを見据え、高齢者、障がい者等の交通弱者に配慮し、すべての人にとって快適な移動手手段の確保・充実を図ります。

(5) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい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推進し、安全安心な歩行空間の整備を図ります。

(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り歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、都市景観の向上等の観点から無電柱化推進計画に基づく無電柱化を推進します。

(7) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制の内容について関係機関と連携しながら、点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握して、総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図ります。

(8) 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

都市内交通としての自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車との事故を減らすため、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進します。あわせて、自転車の交通ルールやマナーの周知・啓発を図ります。

イ 自転車等の駐車対策の推進

(ア) 自転車等の駐車対策については、「鎌倉市自転車等の放置防止に関する条例」(平成2年(1990年)3月29日条例第12号)及び「鎌倉市開発事業等における手続及び基準等に関する条例」(平成14年(2002年)9月25日条例第5号)に基づき、施設設置者に対して自転車等駐車施設の設置を奨励又は義務付けることにより、路外・路上の自転車駐車場等の整

備を推進します。

(イ) 鉄道駅周辺等における放置自転車対策のため、「鎌倉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の整備を推進します。

また、公共の場における自転車及び原動機付自転車の放置を防止するため、放置禁止区域内に自転車等が放置されているときは、移動、保管を行います。

特に、高齢者・身体障がい者の円滑な移動を妨げる自転車等の駐車防止体制の強化を図ります。

今後も、鎌倉駅、大船駅の駐輪場整備に取り組むとともに、江ノ島電鉄・湘南モノレール駅の放置自転車の監視及び駐輪場の整理整頓を推進します。

(9) 交通需要マネジメントの推進

道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、交通需要マネジメント（TDM）の定着・推進を図ります。「活力とにぎわいのある、歩いて楽しい古都鎌倉の観光地づくり」の視点に立ち、徒歩と公共交通で鎌倉を体験してもらい、観光視点での自動車利用を抑制してもらうことで、道路交通環境の改善に取り組みます。

ア 公共交通機関利用の促進

本市では、観光を主体とする目的交通と通過交通により、土日・休日のもとより、行楽シーズンの平日にも著しい交通混雑が生じています。このため、出発地から公共交通を利用して来訪してもらうための「鎌倉フリー環境手形」や、混雑地域の外縁部で、自動車から公共交通に乗り換えてもらう「パーク&ライド」の利用の他、課金によって自動車交通量を減らし、道路を円滑に走行できるようにする方策を推進していきます。

また、鎌倉市オムニバスタウン計画に基づき、ミニバス路線の充実と乗合タクシー等の導入を図るとともに、既存路線の充実、鎌倉駅西口ターミナル機能の強化、公共交通機関の乗継ぎ機能の強化等により、効果的な交通需要コントロールを推進し、円滑な道路交通環境の実現を目指します。

イ 貨物自動車利用の効率化

神奈川県計画にならい、効率的な貨物自動車利用等を進めるため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や、置き配及び宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推奨します。

(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

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信頼性の高い道路網を確保するため、関係機関と連携し、道路斜面等の防災対策を推進します。

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も安全で円滑な道路交通を確保するため、関係機関と連携して引き続き交通安全施設の整備や通行止め等の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等を推進します。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、被災地への車両の流入抑制を行うとともに、被害状況を把握した上で、災害対策基本法（昭和36年（1961年）法律第223号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を関係機関と連携して迅速に実施します。

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、道路利用者等への情報提供に努めます。

(11) 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役立てるため、関係機関と連携して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します。

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しをするとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進します。

イ 違法駐車取締りの推進

運転者の責任を追及できない放置車両について、使用者に対する放置違反金納付命令や繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及します。

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し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りとあわせ、次の施策により駐車場の設置、配置適正化及び有効利用を推進します。

(ア) 開発事業等に伴い、駐車場需要を発生させる原因者に対して、「鎌倉市開発事業等における手続及び基準等に関する条例」（平成14年（2002年）9月25日条例第5号）に基づき、駐車場の設置を行います。

また、コインパーキングについても、「鎌倉市特定土地利用における手続及び基準等に関する条例」（平成29年（2017年）10月11日条例第21号）に基づき駐車場の設置を行います。

(イ) 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場の位置情報や満空情報、経路などの情報提供システムの整備を図ります。また、郊外からの車両流入による混雑を防止するため、パーク&ライドの利用を推進します。

エ 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・団体との密接な連携を図り、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図ります。

オ 駐車対策の推進

駐車規制の点検・改善、違法駐車取締り、広報・啓発活動等、総合的

な駐車対策を推進します。

(12) 道路交通情報の充実

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す。

高度化・多様化する道路交通情報に対するニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、関係機関と連携を図りながらICT等を活用して、道路交通情報の充実を図ります。

ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供するため、光ビーコン等の新たな情報技術を活用しつつ交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図ります。

イ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識や利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識等の整備を推進します。

(13) 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

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために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について指導します。

(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は、実態把握、指導取締りにより排除を行い、その是正を実施します。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

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

イ 子どもの遊び場等の確保

路上遊戯等による子どもの交通事故防止のため、子どもの遊び場としての公園を誰もが安全で安心して利用できるよう整備を推進します。また、子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域については、公立の小学校、中学校、高等学校等の運動場などの体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図ります。

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、欠陥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等には、道路法（昭和27年（1952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います。

また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図ります。

(14) 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、いわゆる危険なバス停では、交通安全上問題と思われるバス停留場及びその周辺について、安全性の確保を推進します。

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、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、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社会人を育成する上で、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るためには、人間の成長の過程に合わせ、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す。

また、人優先の交通安全思想の下、子ども、高齢者、障がい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す。

このため、交通安全教育指針（平成10年（1998年）国家公安委員会告示第15号）等を活用して、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とともに、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ります。

未就学児に対する教育は、幼稚園・保育園等の関係機関・団体はもとより、地域・家庭での教育力を活用した施策を推進します。

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・行動がとれるように、段階的な交通安全教育を行います。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生、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関する教育を充実させます。

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取り入れ、市、警察、学校、関係機関・団体、地域社会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、地域が一体となった活動を推進します。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子どもから大人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の推進

(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、交通マナーを習得してもらい、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してもらうことを目標とします。

(イ) 幼稚園、保育園等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら交通安全教育を計画的、継続的に行います。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

(ア) 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知識と技能を習得してもらうとともに、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・協力を図りながら、学校教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、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、交通ルールの意味及び必要性等についての交通安全教育を実施します。

その中で、自転車の交通ルール・マナーの教育については、市立小学校 16 校を対象に、各校の校庭に模擬道路を作成し、自転車の基本的な交通ルール・マナーの習得と安全な乗り方の実技指導を行う自転車教室を開催し、自転車の安全な利用と交通安全意識の向上を図ります。

また、自転車に乗るときの交通ルール・マナーについて子ども向けにやさしく解説したリーフレットを市内の小学校に通う新一年生全員に配付するなど、児童に対して自転車の安全な利用についての周知を図ります。

(ロ) 関係機関・団体は、小学校において行われ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、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等、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指導できるよう保護者に対する交通安全講習会等を開催します。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

(ア) 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してもらうとともに、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和事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもならないような交通事故防止の意識啓発を行います。

(イ) 中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、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の交通安全教育を実施します。その中で、自転車の交通ルール・マナーの周知を目的に作成される教材「チリリン・タイム」を活用します。

また、交通安全教育とあわせて暴走族への加入を防ぐことを目的とした交通安全教育を実施します。

(ロ) 関係機関・団体は、中学校において行われ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。

(エ) 暴走族に加入する恐れのある年齢層の中学生を対象に、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。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

(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十分に習得してもらうとともに、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和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交通事故防止の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、学校の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、危険予測と回避、運転者の責任、応急手当等について、さらに理解を深めるとともに、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行います。
特に、二輪車・自動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、関係機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図ります。
- (ウ) 関係機関・団体は、高等学校において行われ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。
- (エ) 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と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の推進

- (ア) 自動車等の安全運転確保の観点から、免許所得時及び免許取得後の運転者の交通安全教育の充実に努めます。運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避能力の向上、交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、公安委員会が行う各種講習、安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育等を中心として行います。
- (イ) 二輪車については、関係機関・団体等が連携して二輪車の実技を中心とした安全運転講習の開催を推進します。
- (ウ) 自転車については、交通安全運動等を通して運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能、交通安全意識・マナーの向上を図るため、自転車教室に参加した小学生の保護者に対して、自転車の交通ルール・マナーの周知を目的に作成された教材「チリリン・タイム」を活用し、自転車の安全利用について周知するとともに、家庭での交通安全教育の徹底を呼びかけます。
また、自転車の幼児用座席を使用しての二人乗り乗車をする機会が多い、幼稚園・保育園児の保護者に対しては、事故や転倒による子どものケガを防ぐため、二人乗り乗車時の安全運転の徹底を図る実技を中心とした交通安全教育を実施します。
- (エ) 自動車の使用者は、安全運転管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めます。
- (オ) 鎌倉市交通安全対策協議会を中心に交通安全協会、安全運転管理者会、地域交通安全活動推進委員会等の交通安全団体の活動及び自動車販売団体、自動車利用者団体等の交通安全推進活動に対して、資料提供や積極的な指導協力を行い、交通ルール遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、交通安全意識の向上を図ります。
- (カ) 運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努めます。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

- (ア) 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を理解してもらうとともに、安

全な交通行動を実践できるよう実践的技能、交通ルール等の知識を習得してもらうことを目標とします。

(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者の養成、各種教育器材を活用した参加・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、高齢者が参加する各種催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。

また、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努めます。

特に、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、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) 高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者講習内容の充実に努めるほか、関係機関・団体等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催するほか、運転免許試験場における自主的な運転練習を促す等高齢者の安全運転を支援する取組を推進します。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）等を対象とした安全運転教育を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者安全運転教育の継続的な推進役の養成の促進に努めます。

(オ) 高齢者が安全、安心して外出できる交通社会を形成するため、関係機関・団体と協力して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、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組み高齢化の一層の進展に的確に対応するよう努めます。

キ 障がい者に対する交通安全教育の推進

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がいの程度に応じ、きめ細かい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知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるよう、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

関係機関・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。

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、利用する教材を見直して、社会の変化や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促進

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、市民参加による取組を推進するため、市や警察を始め、鎌倉市交通安全対策協議会を構成する関係機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的かつ継続的に展開します。

交通安全運動では、二輪車・自転車の交通事故防止、子どもや高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶等、市内の実情に即した効果的な交通安全運

動を実施します。

春・秋の全国交通安全運動をはじめ、夏及び年末等の各季の交通事故防止運動等を関係機関と連携しながら推進するとともに、年間を通じて交通安全運動を計画的に展開し、さらに地域レベルでの事故の発生状況等を踏まえ、地域の実情にあった、地域に密着した運動を実施します。

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・発展を図ります。

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ことから、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、所轄の警察署へ交通安全教育や交通指導取り締まり等の要請と併せて、歩行者に対して信号機のある横断歩道を渡る時は信号に従うといった交通ルールの周知を図るとともに、横断歩道を渡る時は、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、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します。

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等により、高齢者が関わる交通事故の増加が懸念されます。

このため、関係機関・団体等と連携して高齢者交通事故防止運動を、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を推進します。

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。

また、歩行者、自転車・二輪車・自動車の運転者として、それぞれの立場に合わせて必要な実践的スキル、交通ルール等の知識の習得を目標とした交通安全教育の推進や高齢運転者による事故を防止するための高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及に努めます。

エ 自転車の安全利用の推進

(ア) 自転車の利用にあたっては、自転車が車両（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の理解を深め、自転車利用者のマナーアップを推進します。

(イ) 自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全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、「自転車安全利用五則」（平成19年（2007年）7月10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）や議員提案による「鎌倉市自転車の安全利用を促進する条例」（平成24年（2012年）4月1日施行）等に基づき、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。

(ウ) 自転車は通勤通学等様々な目的で利用されていますが、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をする行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るとともに、自転車の実技指導を強化します。

(エ) 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してもらうとともに、関係事業者の協力を得つつ「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」に基づき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ります。

(オ) 薄暮時からの自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品等の取り付けを促進し、自転車の被視認性の向上を図ります。

(カ) 自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響や転倒の危険性を認識してもらうための交通安全教育を実施します。

また、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、正しくシートベルトを着用するよう広報啓発活動を推進します。

(キ) 幼児・児童の保護者及び高齢者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性と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るとともに、幼児・児童及び高齢者のヘルメットの着用の徹底を図ります。

また、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するなど思わぬ速度が出てしまうケースがあることから、電動アシスト自転車の特性の周知及びマナーの向上のための広報啓発活動を推進します。

このほか、昨今急増している自転車配達員による業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進するとともに、本市を観光で訪れ、レンタサイクルやシェアサイクルを利用する人に対して、自転車貸出事業者と協力しながら、自転車の交通ルール・マナーについての周知を図ります。

(ク) 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、自転車小売業者と協力しながら、利用者に対して定期的な点検整備の必要性を周知します。

(ケ) 無灯火、二人乗り、信号無視、運転中の携帯電話・イヤホン等の使用、車道の逆走、歩行者に危険を及ぼす違反等に対して、所轄の警察署に指導警告・取締りの強化を要請していきます。

オ 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、関係機関・団体等と連携し、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を充実させ二輪車の事故防止を図ります。

また、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に努めます。

カ 飲酒運転根絶運動の推進

重大な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で、飲酒運転による事故の防止を図ります。特に、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積極的に広報を行う等、広報啓発活動を強化するとともに、ハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検

知器を活用した運行前検査の励行に努めるなど、「飲酒運転をしない、させない」という規範意識の確立を図ります。

キ 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

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、後部座席を含めた全ての座席における正しい着用の徹底を図るため、「シートベルトの日（4月10日）」を中心に年間を通して、関係機関・団体等と連携し、着用徹底の啓発活動を展開します。

ク 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・団体等と連携を図り、家庭、幼稚園・保育園等において、保護者に対してあらゆる機会を通じて積極的な広報活動を展開し、チャイルドシートの正しい使用の徹底を図ります。

ケ 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の普及を図るため、反射材用品の視認効果、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。

反射材用品の普及に当たっては、衣服や靴等の身の回り品への組み込みを推奨するとともに、反射材の効果についての情報提供に努めます。

コ 効果的な広報の実施

(ア) 子どもや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及び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ため、関係機関・団体等と一体となったキャンペーンを積極的に行い、効果的な広報の充実に努めます。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性についても周知を図っていきます。

(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活用や、自治町内会等を通じた広報等により、広報の充実に努めます。

(ウ) 交通安全協会、安全運転管理者会等の民間交通安全団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行います。

サ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 市民がそれぞれの立場で交通安全を心がけ、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や反射材用品の着用、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯等を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進します。

(ウ) 二輪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

します。

(4) 交通の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必要な情報提供等の充実に努め、その主体的な活動を支援します。

ア 自家用自動車関係団体の育成指導

安全運転管理者会、青少年交通安全連絡協議会等を通じ、事業所に対する計画的な安全指導を行い、従業員の二輪車やマイカーを含め、事業所ぐるみでの事故防止活動の推進を図ります。

イ 地域交通安全推進団体の指導支援

交通安全協会等に対し、組織の活性化による自主的活動の促進を図り、交通安全教育活動及び広報活動が効果的に行われるよう支援します。

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て、交通安全に関する各種情報交換・提供体制の整備を図り、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ります。

(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ることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、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事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要です。

このため、交通安全思想の普及を徹底し、安全な地域社会の形成を図るため、市、関係機関・団体等と市民が連携し、地域の実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・協働を推進します。

3 安全運転の確保

(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上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、関係機関・団体等と連携し、免許取得前から、安全意識を醸成する運転者教育の充実に努めるとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行います。

また、個々の心理的・性格的な適正を踏まえた教育、交通事故の悲惨さの理解を深める教育等を通じて、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、教育内容の充実に努めます。

ア 二輪車安全運転対策の推進

二輪車の事故防止の徹底を図るため、高校生から高齢者までを対象とした、参加・体験型の実技講習等を実施します。

イ 高齢運転者対策の充実

高齢者講習の効果的な実施及び更新時講習の充実に努め、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努めます。

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）

の積極的な使用の促進を図ります。

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する支援を実施します。

また、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、公共交通サービスの改善などの取組を推進します。

ウ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルト、チャイルドシート及び二輪車乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、各種講習、交通安全運動等を通じて、着用推進キャンペーンを行うとともに、着用義務違反に対する指導取締りを強化します。

エ 自転車安全運転対策の推進

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。

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、あわせて自転車損害賠償保険の加入を促進します。

また、夜間における交通事故防止を図るため、灯火器具の取り付けの徹底と反射材用品の普及促進を図り、自転車の視認性の向上を図ります。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者等に対する講習の充実等により、資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育が適切に行われるよう、安全運転管理者等を指導します。

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図ります。

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交通事故防止のため、交通管理者と連携し、交通指導取締りを効果的に図れるよう努めるとともに、交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動の強化に努めます。特に、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進します。

また、事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行うなど、違反の防止を図ります。

さらに、自転車利用者による、無灯火、二人乗り、信号無視、運転中の携帯電話・イヤホン等の使用、一時不停止に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進します。

(2) 暴走族等対策の推進

ア 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(2003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、凶悪化する暴走族による不法事案の未然防止、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します。

イ 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、街頭キャンペーン等を通じて、暴走族を許さない環境づくりに取り組んでいます。また、中・高校生を対象に、暴走族への加入防止及び離脱等を目的とした交通安全教育等を推進します。

ウ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等(暴走族及び暴走行為を行う者)及びこれに伴う群衆が集まりやすい場所や利用しやすい施設等を夜間閉鎖するなど、施設管理者及び道路管理者等と連携して暴走族が集まりにくくする対策や暴走を困難にするための環境づくりを推進します。

エ 暴走族に対する指導取締りの推進

「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例」のほか、各種法令を積極的に適用して暴走族等に対して関係機関・団体が連携し、指導取締りを図ります。

また、旧車会員に対する実態把握を徹底し、情報を関係都道府県間で共有するとともに、騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進します。

オ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査にあたっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている諸事情を明らかにしつつ、暴走族グループの解体やグループから離脱させるなど、関係機関、団体等と連携しながら再犯防止に努めます。

カ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の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ないことがないよう、関係機関、団体等と連携しながら不正改造車を排除する運動等を通じ、広報活動に努めるほか、企業、関係団体に対する指導を行います。

5 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

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、消防機関等の関係機関における緊密な連携・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ります。

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・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ります。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模な交通事故等、多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施、消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT）及び神奈川DMAT-L）の連携による救助・救急体制及び災害派遣精神医療チーム（DPAT）の活用を推進します。

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

現場における応急手当により、救命効果の向上が期待できることから、心肺蘇生法、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等により、普及啓発活動を推進します。

このため、心肺蘇生法の応急手当の知識・実技の普及を図り、応急手当指導者の養成を行うほか、消防機関、保健所、医療機関等の関係機関において、指導用資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、広報啓発活動を推進します。

さらに、学校においては、中学校、高等学校の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 救急救命士の養成・配置等の促進

関係機関と連携しながら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、救急救命士の養成を図るとともに、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ります。

オ 救助・救急用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、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、関係機関と連携しながら高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

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、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務における横浜市・川崎市の消防ヘリコプターの積極活用を推進します。

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、教育訓練を充実して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、関係機関との連携強化を図ります。

(2) 救急医療体制の整備

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)の円滑な実施を図ります。また、救急医療体制を円滑に運営するため、救急医療情報システムの充実を図ります。

さらに、救急医療施設の情報を収集し、救急医療情報を提供することにより、これらの体制が有効に運用されるよう調整を行う救急医療中央情報センターの効率的な運営を図ります。

(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ります。

また、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等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します。

6 被害者支援の充実と推進

交通事故の被害者やその家族等からの相談に適切に応じられるよう、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、交通事故相談業務の円滑かつ適正な運営を図ります。

交通事故相談窓口等の周知にあたっては、広報紙や市ホームページ等の積極的な活用等により、交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故被害者等に対し広く相談の機会を提供します。

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

本市には、令和元年（2019年）12月末現在、55箇所の踏切道があります。踏切事故は、減少傾向にあります。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の向上を図るため、安全教育や広報活動を積極的に実施することにより、踏切事故のない社会を目指します。

第2節 踏切道における交通安全の対策

1 踏切道の構造改良等の整備

踏切道内において、歩行者と自動車等が錯綜することがないように、事故防止効果の高い構造への改良を関係機関と連携しながら推進します。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を考慮し、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を関係機関と連携しながら推進します。

また、道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安装置の整備状況、迂回路の状況等を考慮し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を推進するとともに、道路標識等の高輝度化による視認性の向上を図ります。

3 その他踏切道の交通の安全及び円滑化を図るための措置

踏切道の交通の安全と円滑化を図るため、関係機関と連携しながら必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機の設置等を促進するとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを促進します。

また、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及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動を推進するとともに、学校等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進していきます。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間や遮断の解消、迂回に向けた情報共有を図ります。

なお、江ノ島電鉄の腰越駅、江ノ島駅間の併用軌道区間における、歩行者、自転車、自動車及び鉄道車両の安全と走行の定時性確保に向け、ICT技術の活用等も視野に入れつつ注意喚起等に努めるとともに、踏切施設の無い横断部箇所、所謂「勝手踏切」については、鉄道事業者や関係者と連携を図り、安全性の確保に向けた取組に努めます。

參考資料

1 交通事故発生状況年別推移

(各年12月末)

年別区分		平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和2年 (2020 年)
件数	件	584	657	544	506	398
死者	人	1	3	2	4	6
負傷者	人	702	757	646	600	464

2 年齢別交通事故発生状況年別推移

(各年12月末)

年別区分		平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和2年 (2020 年)
子ども	事故件数	38	59	38	35	26
	占める割合	6.5%	8.9%	6.9%	6.9%	6.5%
高校生	事故件数	16	18	17	28	13
	占める割合	2.7%	2.7%	3.1%	5.5%	3.3%
高齢者	事故件数	226	245	184	186	159
	占める割合	38.7%	37.3%	33.8%	36.8%	39.9%
その他	事故件数	304	334	306	257	200
	占める割合	52.1%	50.8%	56.3%	50.8%	50.3%
合 計		584	657	544	506	398

※子ども＝中学生まで、高齢者＝65歳以上

3 類型別交通事故発生状況年別推移

(各年12月末)

年別区分		平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和2年 (2020 年)
歩行者	事故件数	124	122	110	126	101
	占める割合	21.2%	18.6%	20.2%	24.9%	25.3%
自転車	事故件数	124	167	111	92	86
	占める割合	21.2%	25.4%	20.4%	18.2%	21.6%
二輪車	事故件数	183	217	175	159	141
	占める割合	31.3%	33.0%	32.2%	31.4%	35.4%
自動車	事故件数	153	151	148	130	106
	占める割合	28.9%	28.9%	28.9%	28.9%	28.9%
合 計		584	657	544	506	398

4 運転免許人口の推移

(人)(各年
12月末)

区分	年別	平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和2年 (2020 年)
人 口		172,279	172,129	172,254	172,293	172,700
免許人口		108,258	108,286	108,354	108,121	108,122
免許保有率		62.8%	62.9%	62.9%	62.8%	62.5%

5 自動車保有台数の推移

(台)(各年
度末)

区分	年別	平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和2年 (2020 年)
乗合		156	157	196	198	
乗 用	普通	24,088	16,427	24,463	24,625	
	小型	22,836	17,535	21,563	20,935	
貨 物	普通	669	1,794	678	680	
	小型	1,626	2,756	1,588	1,559	
特 殊		725	1,217	730	743	
大型特殊		58	123	58	58	
被けん引車		6	136	7	8	
小型二輪		2,348	1,849	2,377	2,406	
軽四輪車		13,566	13,788	13,903	14,039	
①小計		66,078	55,782	65,563	65,251	
原動機付自転車	一 種	12,028	11,725	11,417	11,111	10,865
	二 種	5,145	5,220	5,350	5,424	5,540
小型特殊及びミニ カー		315	318	331	345	356
②小計		17,488	17,263	17,098	16,880	16,761
合 計		83,566	73,045	82,661	82,131	

* 令和2年度末の自動車保有台数は、関東運輸局神奈川運輸支局で集計中のため記載していません。

6 交通安全施設整備事業年度別実績

(各年度末)

区分		年度	平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和2年 (2020 年)
歩道 (km)	国道		0	0	0	0.816	0.35
	県道		0	0.072	0.238	0.822	0.352
	市道		0.135	0.246	0.041	0.115	0.251
道路照明 (基)	国道		0	0	0	0	76
	県道		12	7	15	58	0
	市道		1	1	1	0	1
防護柵 (km)	国道		0.568	0.168	0.301	0.32	0.158
	県道		0	0	0	0.65	0
	市道		0.021	0	0.346	0	0
道路標識 (本)	国道		0	0	1	0	1
	県道		0	0	0	1	1
	市道		0	0	0	0	4
区画線 (km)	国道		0	0	0	0	8.551
	県道		0	0	1.727	5.7	13.554
	市道		3.14	6.989	5.465	6.486	1.149
道路反射鏡 (基)	国道		0	0	0	0	0
	県道		0	0	0	1	0
	市道		33	33	29	20	11
歩道切り下げ (箇所)	国道		0	0	0	0	0
	県道		0	0	0	0	0
	市道		12	23	16	10	10
自転車駐車場(箇所)			0	0	1	0	0

7 信号機整備状況

区分		年度	平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和2年 (2020 年)
地域制御(箇所)			0	0	0	0	0
信号新設(基)			0	2	0	0	0
信号機改良	多現示化 (基)		0	0	0	0	0
	車両用灯器 (灯)		0	0	27	0	38
	歩行者用灯器 (灯)		0	0	20	0	58

8 交通規制実施状況

(各年度末)

年別 区分	平成 28 年 (2016 年)		平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和2年 (2020 年)
	通行禁止	箇所	1	1	0	0
延長m		0	0	0	0	0
一方通行	箇所	0	0	0	0	0
	延長m	0	0	0	0	0
最高速度	箇所	3	1	0	0	0
	延長m	0	0	0	0	0
自転車の 歩道通行可	箇所	0	0	0	0	0
	延長m	0	0	0	0	0
追越のための 右側部分はみ 出し禁止	箇所	0	0	0	0	0
	延長m	0	0	0	0	0
駐停車禁止	箇所	0	0	0	0	0
	延長m	0	0	0	0	0
駐車禁止	箇所	3	0	0	0	0
	延長m	0	0	0	0	0
進路変更 禁止	箇所	1	1	0	0	0
	延長m	0	0	0	0	0
中央線の移 動	箇所	0	2	0	0	0
	延長m	0	175	0	0	0
指定方向外 進行禁止	箇所	6	6	0	0	0
転回禁止	箇所	0	0	0	0	0
右左折方向 指定	箇所	0	1	0	0	0
一時停止	箇所	2	0	0	0	0
横断歩道	箇所	6	5	0	0	0

9 自転車駐車場設置状況

(令和2年3月末)

	開設年度	名 称	収容台数(台)			延床面積 (㎡)
			自転車	バイク	合計	
1	昭和62年度	小町サイクルパーク	685	124	809	772.01
2	昭和63年度	鎌倉駅西口第一 自転車駐車場	107	79	186	119.65
3	昭和63年度	大船駅西口自転車駐車場	623	192	815	848.42
4	昭和63年度	大船サイクルパーク				
5	昭和63年度	大船駅東口仮設 自転車駐車場	120	—	120	120.00
6	昭和63年度	湘南深沢駅自転車駐車場	430	—	430	1,007.00
7	昭和63年度	七里ヶ浜駅自転車駐車場	35	—	35	104.00
8	平成2年度	大船駅東口自転車駐車場	436	142	565	732.19
9	平成2年度	湘南パーキング	360	325	685	2,390.67
10	平成2年度	シーン・サイクルパーキング	561	315	876	1,150.70
11	平成2年度	北鎌倉サイクルパーク	159	242	401	138.67
12	平成3年度	鎌倉駅西口第二 自転車駐車場	713	216	929	802.16
13	平成3年度	片瀬山駅自転車駐車場	40	—	40	46.74
14	平成4年度	稲村ヶ崎駅第一 自転車駐車場	35	—	35	37.00
15	平成8年度	極楽寺駅自転車駐車場	53	—	53	60.00
16	平成9年度	西鎌倉駅自転車駐車場	220	—	220	260.00
17	平成16年度	大船駅東口暫定 第一自転車駐車場	495	114	609	731.25
18	平成16年度	湘南町屋駅自転車駐車場	50	—	50	52.00
19	平成17年度	大船駅東口暫定 第二自転車駐車場	260	70	330	426.36
20	平成17年度	大船駅東口暫定 第三自転車駐車場	724	129	853	585.46
21	平成18年度	大船駅西口仮設 第一駐輪場	106	—	106	123.84
22	平成24年度	大船駅西口交通広場 自転車等駐車場	1,025	110	1,135	1,879.21
23	平成27年度	富士見町駅前 自転車駐輪場	26	—	26	52.00
24	平成28年度	鎌倉駅西口暫定 自転車駐車場	200	—	200	350.00
25	平成30年度	大船駅東口暫定第四 自転車駐車場	—	100	100	249.64
合 計			7,237	2,058	9,282	12,387.33

10 自転車等放置状況

(各年3月の平均値)

(1) 江ノ島電鉄駅周辺

年度 区分		平成 28 年度 (2016 年)	平成 29 年度 (2017 年)	平成 30 年度 (2018 年)	令和元年度 (2019 年)	令和2年度 (2020 年)
和田塚駅	自転車	0	0	0	0	0
	バイク	0	0	0	0	0
	合 計	0	0	0	0	0
由比ヶ浜駅	自転車	0	0	0	0	0
	バイク	0	0	0	0	0
	合 計	0	0	0	0	0
長谷駅	自転車	0	0	0	0	0
	バイク	0	0	0	0	0
	合 計	0	0	0	0	0
極楽寺駅	自転車	0	0	0	0	0
	バイク	0	0	0	0	0
	合 計	0	0	0	0	0
稲村ヶ崎駅	自転車	22	0	0	0	13
	バイク	2	0	0	0	2
	合 計	24	0	0	0	15
七里ヶ浜駅	自転車	0	0	0	0	0
	バイク	0	0	0	0	0
	合 計	0	0	0	0	0
鎌倉高校 前駅	自転車	2	3	3	1	3
	バイク	1	2	3	7	2
	合 計	3	5	6	8	5
腰越駅	自転車	10	19	15	8	17
	バイク	0	3	1	1	1
	合 計	10	22	16	9	18
合計	自転車	34	22	18	9	33
	バイク	3	5	4	10	5
	合 計	37	27	22	19	38

(2) 湘南モノレール駅周辺

(各年3月の平均値)

年度 区分		平成 28 年度 (2016 年)	平成 29 年度 (2017 年)	平成 30 年度 (2018 年)	令和元年度 (2019 年)	令和2年度 (2020 年)
富士見町駅	自転車	6	0	0	0	0
	バイク	1	0	0	0	0
	合 計	7	0	0	0	0
湘南町屋駅	自転車	11	6	10	7	7
	バイク	1	1	2	3	3
	合 計	12	7	12	10	10
湘南深沢駅	自転車	90	66	60	73	69
	バイク	9	5	6	5	12
	合 計	99	71	66	78	81
西鎌倉駅	自転車	0	0	1	1	1
	バイク	0	0	0	0	0
	合 計	0	0	1	1	1
片瀬山駅	自転車	0	0	0	0	0
	バイク	0	0	0	0	0
	合 計	0	0	0	0	0
合計	自転車	107	72	71	81	77
	バイク	11	6	8	8	15
	合 計	118	78	79	89	92

11 児童遊園等の整備状況

(各年度末)

区分		年度	平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和2年 (2020 年)
児童遊園	箇所		14	14	14	14	14
	面積㎡		17,195	17,195	17,195	17,195	17,195
青少年広場	箇所		9	9	9	8	7
	面積㎡		12,829	12,829	12,829	11,307	9,863
子どもの遊び場	箇所		7	7	7	7	7
	面積㎡		2,785	2,785	2,785	2,785	2,785
子どもの広場	箇所		3	3	3	3	3
	面積㎡		5,465	5,465	5,465	5,465	5,465
子ども自然広場	箇所		0	0	0	0	0
	面積㎡		0	0	0	0	0
合計	箇所		33	33	33	32	31
	面積㎡		38,274	38,274	38,274	36,752	35,308
子ども会館	箇所		15	15	15	7	1
放課後こどもひろば				0	2	9	16

12 交通安全教育実施状況

(各年度
末)

区分		年度	平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和2年 (2020 年)
園(幼)児の 交通安全教育	回数		22	18	24	26	7
	参加者		1,680	1,266	2,024	2,556	522
小学生の 交通安全教育	回数		25	26	35	57	27
	参加者		1,776	1,588	1,696	3,510	1966
自転車の安全な 乗り方教室	回数		36	38	48	52	4
	参加者		1,508	1,250	3,625	3,414	237
高等学校の 交通安全教育	回数		5	7	5	5	0
	参加者		1,064	1,564	710	1,371	0
保護者の 交通安全教育	回数		34	22	4	7	0
	参加者		2,122	1,227	270	374	0
高齢者の 交通安全教育	回数		42	49	14	32	39
	参加者		1,417	3,190	289	1,383	649
その他の 交通安全教育	回数		73	103	28	36	7
	参加者		4,003	9,169	6,440	3,905	389
合計	回数		237	263	158	215	84
	参加者		13,570	19,254	15,054	16,513	3,763

13 救急出場取扱の実績

区分		年度	平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和2年 (2020 年)
出場件数	件数(A)		10,368	10,656	10,798	10,896	9,287
	前年比		3.3%	2.8%	1.3%	0.9%	-14.8%
うち交通 事故によ る出場	件数(B)		556	569	527	509	438
	前年比		-3.0%	2.3%	-7.4%	-3.4%	-13.9%
	出場率 B/A × 100		5.4	5.3	4.9	4.7	4.7

14 救急医療機関の施設数

(各年度末)

区分 \ 年度	平成 28 年 (2016 年)	平成 29 年 (2017 年)	平成 30 年 (2018 年)	令和元年 (2019 年)	令和2年 (2020 年)
救急病院	8	8	8	8	8
救急診療所	0	0	0	0	0

15 交通事故相談所設置状況

(令和2年 12 月末)

相談所の所在	相談日	相談時間	電話番号
鎌倉警察署住民相談係	月曜日～金曜日	午前 8 時 30 分～午後 5 時 15 分	0467(23)0110
大船警察署住民相談係	月曜日～金曜日	午前 8 時 30 分～午後 5 時 15 分	0467(46)0110
かながわ県民センター	月曜日～金曜日	午前 9 時～午後 4 時	045(312)1121

* 祝日は除きます。

16 踏切設置状況

(令和2年 12 月末)

事業者 \ 幅員	幅員				合計
	6.5m以上	3.5m以上 6.5m未満	2.3m以上 3.5m未満	2.3m未満	
東日本旅客鉄道(株)	8	7	3	2	20
横須賀線	6	7	3	2	18
東海道線	2	0	0	0	2
江ノ島電鉄(株)	5	17	5	8	35
合 計	13	24	8	10	55

17 交通安全対策基本法（抄）

交通安全対策基本法（抄）

（昭和45年6月1日法律第110号）

改正 昭和46年6月2日 法律第98号
昭和50年7月10日 法律第58号
昭和58年12月2日 法律第80号
平成11年7月16日 法律第102号
平成11年12月22日 法律第160号
平成18年5月17日 法律第38号
平成23年8月30日 法律第105号
平成25年6月14日 法律第44号
平成27年9月11日 法律第66号

交通安全対策基本法をここに公布する。

交通安全対策基本法

目次

- 第1章 総則（第1条—第13条）
 - 第2章 交通安全対策会議等（第14条—第21条）
 - 第3章 交通安全計画（第22条—第28条）
 - 第4章 交通の安全に関する基本的施策
 - 第1節 国の施策（第29条—第37条）
 - 第2節 地方公共団体の施策（第38条）
 - 第5章 雑則（第39条）
- 附則

第1章 総則

（目的）

第1条 この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

（地方公共団体の責務）

第4条 地方公共団体は、住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全に関し、国の施策に準じて施策を講ずるとともに、当該区域の実情に応じた施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。

第2章 交通安全対策会議等

（市町村交通安全対策会議）

第18条 市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

2 前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

3 市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議

の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

（関係行政機関等に対する協力要求）

第19条 中央交通安全対策会議、都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議（市町村交通安全対策会議を置かない市町村にあつては、市町村の長。次条並びに第26条第1項及び第5項において同じ。）は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、関係行政機関の長（関係行政機関が委員会である場合にあつては、関係行政機関）及び関係地方行政機関の長、関係地方公共団体の長その他の執行機関並びに政令で定めるその他の関係者に対し、資料の提供その他必要な協力を求めることができる。

（交通安全対策会議相互の関係）

第20条 都道府県交通安全対策会議及び市町村交通安全対策会議は、その所掌事務の遂行について、相互に、又はそれぞれ他の都道府県の都道府県交通安全対策会議若しくは他の市町村の市町村交通安全対策会議と協力しなければならない。

第3章 交通安全計画

（市町村交通安全計画等）

第26条 市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

- 2 市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見を聴かなければならない。
- 3 市町村交通安全計画は、おおむね次の各号に掲げる事項について定めるものとする。
 - (1) 市町村の区域における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
 - (2) 前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項
- 4 市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が構すべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。
- 5 市町村交通安全対策会議は、第1項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、速やかに、その要旨を公表するよう努めるとともに、市町村交通安全計画を都道府県知事に報告しなければならない。
- 6 市町村長は、第4項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、速やかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。
- 7 第2項及び第5項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

18 鎌倉市交通安全対策会議条例

(昭和55年3月31日 条例第25号)

改正 昭和62年3月5

日 条例第16号

平成17年9月

13日 条例第23号

鎌倉市交通安全対策会議条例をここに公布する。

鎌倉市交通安全対策会議条例

(設置)

第1条 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第18条第1項の規定に基づき、鎌倉市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 会議の所掌事務は、次に掲げるとおりとする。

(1) 本市交通安全計画を作成し、及びその実施を推進すること。

(2) 前号に掲げるもののほか、本市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(組織)

第3条 会議は、会長及び委員20人以内をもって組織する。

2 会長は、市長をもって充てる。

3 会長は、会務を総理する。

4 会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

5 委員は、次に掲げる者をもって充てる。

(1) 神奈川県知事の部内の職員のうちから市長が委嘱する者

(2) 神奈川県警察の警察官のうちから市長が委嘱する者

(3) 市職員のうちから市長が任命する者(次号及び第5号に掲げる者を除く。)

(4) 教育長

(5) 消防長

(特別委員)

第4条 会議に、特別の事項を審議させるため必要があるときは、特別委員を置くことができる。

2 特別委員は、東日本旅客鉄道株式会社、東日本高速道路株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから市長が委嘱する。

3 特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

(幹事)

第5条 会議に幹事若干人を置く。

2 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

3 幹事は、会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐する。

(庶務)

第6条 会議の庶務は、交通対策を主管する課において処理する。

(委任)

第7条 この条例に定めるもののほか、会議の運営に必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

付 則

この条例は、昭和55年4月1日から施行する。

付 則(昭和62年3月25日条例16)

この条例は、昭和62年4月1日から施行する。

付 則(平成17年9月13日条例23)

この条例は、平成17年10月1日から施行する。

19 鎌倉市交通安全対策会議運営要綱

鎌倉市交通安全対策会議運営要綱

(趣旨)

第1条 この要綱は、鎌倉市交通安全対策会議条例（昭和55年鎌倉市条例第25号）第7条の規定に基づき、鎌倉市交通安全対策会議（以下「会議」という。）の運営について必要な事項を定めるものとする。

(会議)

第2条 会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 会議は、委員の半数以上が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 会長は、会議において必要と認めるときは、幹事の出席を求めることができる。

(特別の事項の審議)

第3条 特別の事項の審議は、会議で行う。

2 前項において特別委員は当該会議に出席するものとする。

(代理出席)

第4条 委員は、やむを得ない事情により会議に出席できないときは、代理者を出席させることができる。

2 前項の代理者は、委員とみなす。

(幹事会)

第5条 幹事会は、会長が指名した委員が招集し、その議長となる。

(その他の必要事項)

第6条 その他必要な事項は、会長がそのつど会議にはかつて決定する。

付 則

この要綱は、昭和55年6月3日から施行する。

20 鎌倉市交通安全対策会議構成員名簿

会 長 鎌倉市長

令和4年(2022年)1月1日現在

	機 関	委 員	幹 事
1	神奈川県	藤沢土木事務所長	道路維持課長
2	神奈川県警察	鎌倉警察署長	交通課長
		大船警察署長	交通課長
3	鎌倉市	まちづくり計画部長	都市計画課担当課長
			企画課長
			財政課長
			総合防災課担当課長
			観光課長
			こども支援課担当課長
			保育課長
			青少年課長
			高齢者いきいき課長
			障害福祉課長
			ごみ減量対策課担当課長
			道水路管理課長
			道路課長
			教育長
	消防長	警防救急課長	

鎌倉市交通安全計画
令和4年3月

発行	鎌倉市交通安全対策会議
編集	鎌倉市まちづくり計画部 都市計画課 鎌倉市御成町18番10号