

第 10 次

宇部市交通安全計画

(平成 28 年度～平成 32 年度)

宇部市交通安全対策協議会

目 次

第1章 計画の策定に当たって	
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置付け	1
3 計画の期間	1
第2章 計画策定の基本的な考え方	
1 計画策定の視点	2
(1) 人優先の施策の推進	2
(2) 交通社会を構成する要素の考慮	2
ア 人間に係る安全対策	2
イ 交通環境に係る安全対策	2
(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	2
2 施策の方向	3
(1) 交通安全思想の普及徹底	3
(2) 通学路における交通安全対策の推進	3
(3) 交通事故から高齢者等を守る対策の推進	3
(4) 救助・救急活動、被害者支援の充実	3
第3章 現状と課題	
1 現状	4
(1) 道路交通事故の現状	4
(2) 踏切事故の現状	5
2 課題	5
(1) 道路交通安全対策	5
ア 高齢者、障害者及び子どもの安全確保	5
イ 生活道路における安全確保	6
(2) 踏切道における交通安全対策	6
第4章 計画の内容	
第1 基本目標	7
(1) 道路交通の安全に係る目標	7
(2) 踏切道の交通の安全に係る目標	7
第2 道路交通の安全	7
1 交通安全思想の普及の徹底	7
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	8
ア 幼児に対する交通安全教育の推進	8
イ 小学生に対する交通安全教育の推進	8

ウ	中学生に対する交通安全教育の推進	8
エ	高校生に対する交通安全教育の推進	8
オ	成人に対する交通安全教育の推進	9
カ	高齢者に対する交通安全教育の推進	9
キ	障害者に対する交通安全教育の推進	10
ク	外国人に対する交通安全教育の推進	10
(2)	効果的な交通安全教育の推進	10
(3)	普及啓発活動の推進	10
ア	交通安全運動の推進	10
イ	自転車の安全利用の推進	11
ウ	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	11
エ	チャイルドシートの正しい使用の徹底	11
オ	反射材用品等の普及促進	12
カ	飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立	12
キ	効果的な広報の実施	12
(ア)	広範囲かつ集中的な広報の推進	12
(イ)	家庭への広報活動の推進	12
(ウ)	交通安全情報の提供の推進	12
ク	その他の普及啓発活動の推進	13
(ア)	高齢運転者標識の普及啓発	13
(イ)	視覚障害者標識の普及啓発	13
(ウ)	悪質性、危険性の高い交通違反防止の普及啓発	13
(エ)	「ライトきりかえ運動」の推進	13
(オ)	早め点灯の普及啓発	13
(カ)	速度抑制対策の推進	13
(キ)	はみ出し事故防止対策の推進	13
(ク)	高齢者交通事故防止対策の推進	13
(4)	民間団体等の主体的活動の推進	14
ア	民間団体への支援の充実	14
イ	交通ボランティアの養成	14
(5)	住民の参加・協働の推進	14
2	道路交通環境の整備	14
(1)	安全・安心な歩行空間の整備	14
ア	道路の交通安全対策の推進	14
イ	通学路等の歩道整備等の推進	15
ウ	高齢者、障害者等の安全に係る歩行空間等の整備	15
(2)	幹線道路における交通安全対策の推進	15
ア	事故危険箇所対策の推進	15
イ	幹線道路における交通規制	15

ウ	重大事故の再発防止	15
エ	改築等による交通事故対策の推進	16
(3)	交通安全施設等の整備	16
ア	歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	16
イ	幹線道路対策の推進	16
ウ	交通円滑化対策の推進	17
エ	道路交通環境整備への住民参加の促進	17
(4)	自転車利用環境の総合的整備	17
ア	安全で快適な自転車利用環境の創出	17
イ	自転車等の駐輪対策の推進	17
(5)	交通需要マネジメントの推進	17
ア	公共交通機関利用の促進	18
イ	自動車利用の効率化	18
(6)	災害に備えた道路交通環境の整備	18
ア	災害に備えた道路の整備	18
イ	災害発生時における情報提供の充実	18
(7)	駐車対策の推進	18
ア	駐車違反の防止機運の醸成・高揚	18
(8)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	18
ア	道路の使用及び占用の適正化等	18
(ア)	道路の使用及び占用の適正化	18
(イ)	道路の掘り返しの規制等	18
イ	休憩施設等の整備に推進	19
ウ	子どもの遊び場等の確保	19
エ	道路法に基づく通行の禁止又は制限	19
3	救助・救急活動の充実	19
(1)	救助・救急体制の整備	19
ア	救助体制の整備・拡充	19
イ	救助・集団救急事故体制の整備	19
ウ	心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	19
エ	救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカー・ドクターヘリの活用促進	20
オ	救助・救急用資機材の整備の推進	20
(2)	救急医療体制の整備	20
(3)	救急関係機関の協力関係の確保	20
4	被害者支援の推進	20
(1)	自動車損害賠償保障制度の周知	20
(2)	市民交通災害共済事業の実施	21
(3)	交通事故相談窓口の周知	21

第3	踏切道の交通の安全.....	21
1	踏切保安設備の整備の促進.....	21
2	その他の踏切道の安全に関する措置.....	21
*	用語解説.....	22

第1章 計画の策定に当たって

1 計画策定の趣旨

交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、昭和46年度（1971年度）以降、9次にわたり宇部市交通安全計画を策定し、関係機関・団体等の協力の下、各般にわたる交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ってきた。

こうした中、本市では、高齢化の急速な進展により、ほぼ3人に1人が65歳以上という本格的な高齢社会を迎えているが、このような大きな環境変化を踏まえ、安心して豊かに暮らせる生活を確保するためには、その前提として市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

特に、交通事故による死傷者数が災害、犯罪等、他の危険によるものに比べ、圧倒的に多いことを考えると、交通安全の確保は、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といえる。

このため、従来から様々な対策がとられてきたところであるが、市内では人身事故と物損事故を合わせた交通事故総件数が、平成27年中に約5千6百件発生し交通事故件数は依然として高い水準で推移しており、更なる対策が必要である。

交通安全対策は、市民一人ひとりの理解と協力の下、関係機関・団体等が全力を挙げ取り組まなくてはならない緊急かつ重要な課題であり、引き続き、人命尊重の考え方の下に、交通安全対策を推進していく必要がある。

このような観点を踏まえ、この第10次宇部市交通安全計画は、本市における陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。

本計画に基づき、関係機関・団体等と緊密な連携を図り、交通の状況や地域の実態に即して交通の安全に関する施策を定めるとともに、これを推進するものとする。

2 計画の位置付け

本計画は、交通安全対策基本法第26条第1項に基づく宇部市の計画である。

3 計画の期間

平成28年度から平成32年度までの5年間とする。

第2章 計画策定の基本的な考え方

1 計画策定の視点

市民すべての願いである交通事故のない安全で安心して暮らせる社会の実現を目指し、次に掲げる視点により計画を策定した。

(1) 人優先の施策の推進

車両と比較して弱い立場にある歩行者、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を確保することが最優先課題となる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、諸施策を推進する。

(2) 交通社会を構成する要素の考慮

本計画においては、交通社会を構成する「人間」及び「交通環境」の二つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、市民の理解と協力の下、適正かつ効果的な施策を推進する。

ア 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転者の知識・技術の向上、交通安全意識の高揚を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の高揚、指導の強化等を図る。

また、交通社会に参加する市民一人ひとりが、自ら安全で安心な交通社会を構築していかうとする前向きな意識を持つことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

さらに、市民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において地域の課題を認識し、交通安全に関する各種活動に直接かかわるなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していける環境づくりを推進する。

イ 交通環境に係る安全対策

交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通施設との分離を図ることにより、混合交通に起因する接触の危機を排除する施策の充実を図る。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図る。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢者社会の到来や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行う。

(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためにも、これまで以上に地域住民に交通安全対策への関心を持たせ、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加するなど、市民主体の意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動の範囲を側面からサポートしていく社会のシステムを、それぞれの地域にお

ける交通情勢を踏まえ、行政、住民、関係機関・団体等の協働により形成していく。

2 施策の方向

(1) 交通安全思想の普及徹底

交通安全意識と交通マナーの向上を図るため、市民運動を展開していく上で、人間の成長過程に合わせて、生涯にわたる学習を促進し、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していく。

また、人優先の交通安全思想の下、子どもや高齢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、交通死亡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ていくため、交通安全ボランティアの活動を促進し、交通安全思想の普及徹底を図る。

(2) 通学路における交通安全対策の推進

通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や改善対策の充実等の継続的な取り組みを行うとともに、道路交通実態に応じ関係機関・団体等が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

(3) 交通事故から高齢者等を守る対策の推進

超高齢化が進んでいる本市にあっては、特に高齢者の特性を踏まえ、戸別訪問等のきめ細やかな交通安全教育を推進する。

また、高齢者の事故が居住地近くで発生することが多い特徴を踏まえ、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用することを考慮し、より生活に密着した交通安全活動を充実させる。

(4) 救助・救急活動、被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者を救命するとともに、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実を図る。

第3章 現状と課題

1 現状

(1) 道路交通事故の現状

市内の交通事故による死者数は、第1次計画期間中に宇部市交通安全対策協議会を発足させた昭和48年には年間32人であったが、以後、減少傾向となり、昭和57年には年間7人と最高時である昭和46年の42人の約5分の1まで減少するに至った。

しかしながら、昭和60年には年間16人と再び増加し、その後、二桁台または、一桁台後半で推移している。

平成18年から平成27年までの10年間における年間の最多死者数は平成19年の17人、最少死者数は平成26年の2人となっている。

一方、人身事故による負傷者数については、昭和44年に年間1,865人であったが、昭和51年以降は減少を続け、年間千人未満を維持していたが、昭和60年以降は再び増加しはじめ、平成11年には年間1,713人に達し、その後も年間千人以上で推移した。

近年では、平成26年から再び減少傾向にある。

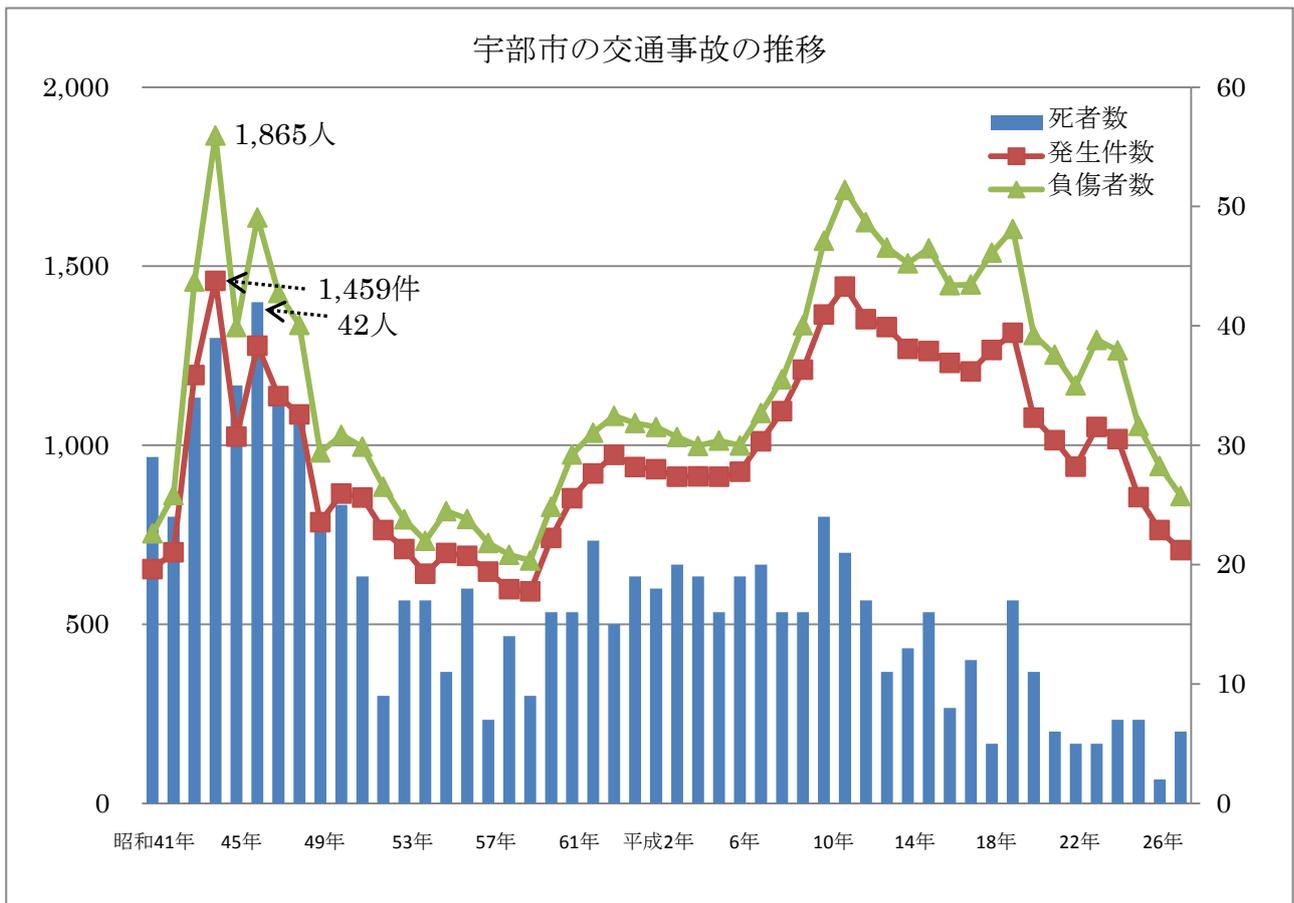
平成18年から平成27年までの10年間における年間の最多負傷者は、平成19年の1,604人、最少負傷者数は、平成27年の858人となっている。

なお、最近の交通死亡事故の特徴として、次のようなものがあげられる。

- 65歳以上の高齢者の死者数が全死亡者の5割前後を占めている。
- 高齢運転免許保有者数の増加に伴い、高齢運転者による加害事故が増加している。
- 国道2号、190号、490号等の幹線道路で多発している。
- 夜間における死者数の比率が高い。
- 交通死亡事故の衝突直前速度が高い。

(参考) 市内の過去10年間の交通事故発生状況

区分	人身事故件数 (件)	死者数 (人)	うち高齢 死者数 (人)	負傷者数 (人)	免許保有者数 (人)
平成18年	1,266	5	2	1,538	111,834
平成19年	1,314	17	10	1,604	111,867
平成20年	1,077	11	5	1,309	111,908
平成21年	1,014	6	1	1,253	111,743
平成22年	940	5	4	1,167	111,763
平成23年	1,051	5	2	1,294	111,754
平成24年	1,017	7	5	1,265	111,833
平成25年	855	7	4	1,054	112,198
平成26年	763	2	0	942	112,136
平成27年	707	6	4	858	111,938



運転者が事故を起こさないよう対策を強化することが喫緊の課題である。

また、高齢者や障害者などの多様な人々が利用しやすい都市や生活環境を設計し、バリアフリー化された道路交通環境を計画的に推進することが重要である。

子どもの安全確保については、幼児期から心身の発達段階に応じた交通安全教育の推進や通学路の交通安全対策を積極的に推進する必要がある。

イ 生活道路における安全確保

車道幅員 5.5メートル未満の道路における交通死亡事故件数の推移をみると、全死亡事故件数の減少傾向に対して、緩やかな減少となっており、全死亡事故件数に占める割合は増加傾向にある。また、歩行者・自転車利用者の死者数、死傷者数の割合も高い水準で推移している。

安全で安心な交通社会を実現するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者、障害者や子どもが歩行する際の道路の安全性を高めることがより一層求められる。

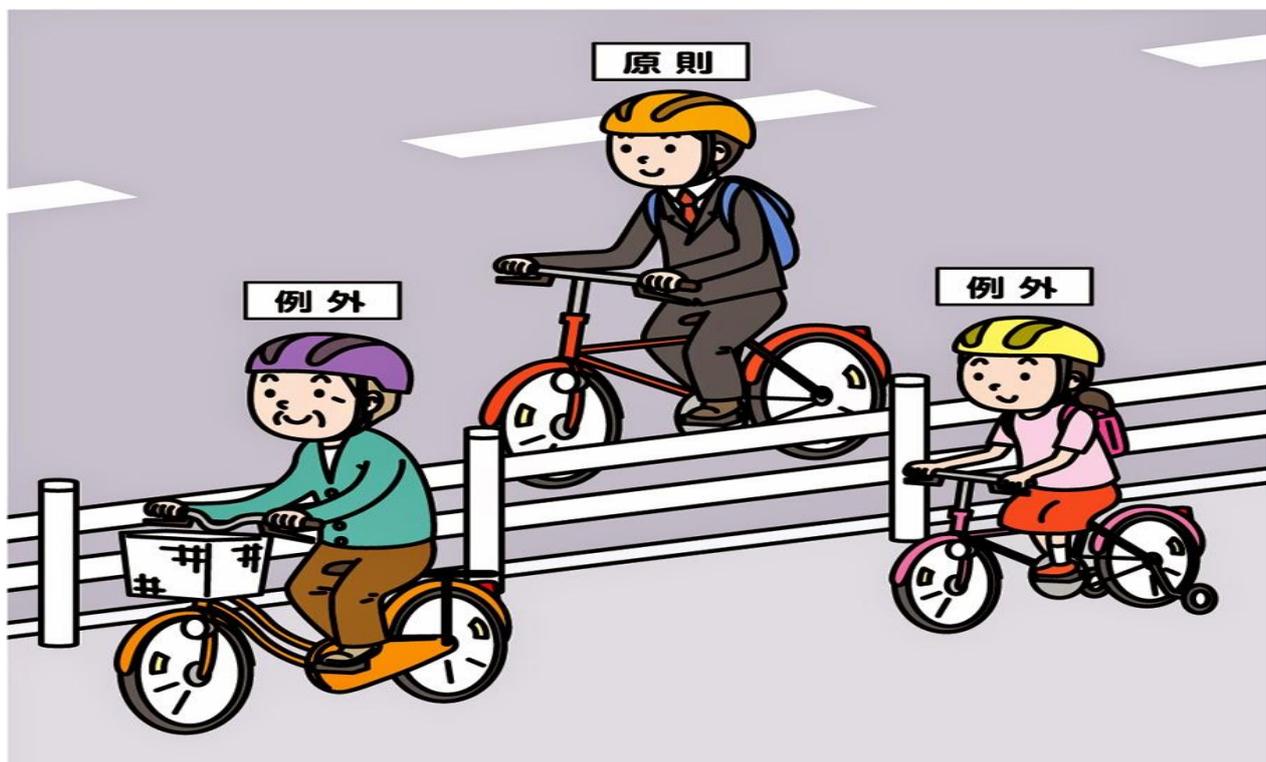
このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路等の交通安全対策を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

このような状況から、生活道路における交通の安全を確保するためには、市民の主体的な参加と取組みが不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成が重要な課題となる。

(2) 踏切道における交通安全対策

踏切道にあつては、自転車の横断方法や高齢者等の歩行者対策など、それぞれの踏切の状況を踏まえ、効果的な対策を推進する必要がある。



第4章 計画の内容

第1 基本目標

交通安全宣言都市として、人命尊重の考え方に立って、以下に掲げる目標掲げる。

(1) 道路交通の安全に係る目標

交通事故年間死者数	2人以下
人身事故年間発生件数	600件以下

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、この目標を達成することは極めて困難である。

このことから、本市の道路交通の安全に係る目標として、交通事故年間死者数については、平成18年から平成27年までの10年間における年間最低死者数が2人の実績があることから、年間2人以下にすることを目指すものとする。

また、人身事故件数の減少にも積極的に取り組み、平成32年度までに、平成27年の人身事故件数707件の15%減にあたる年間600件以下にすることを目指すものとする。

(2) 踏切道の交通の安全に係る目標

踏切事故発生件数ゼロを目指す

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を推進する。

第2 道路交通の安全

1 交通安全思想の普及の徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる社会人を育成する上で重要な意義を有している。

交通安全意識を向上させ交通マナーを身につけるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。

また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者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ある。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階に応じた交通安全教育を行う。

また、高齢者社会が進展する中、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を理解したうえで、高齢者を保護したり配慮する意識を高めるための啓発を行う。

自転車を利用することが多い小・中・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指導を強化する。

学校においては、教育活動を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し、児童・生徒に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。障害のある児童・生徒に対して

は、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育の実施にあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図り、インターネットを利用するなどして、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践できるよう、必要な情報を分かりやすく提供するとともに、関係機関、団体等がそれぞれの特性を生かし、相互に連携を図りながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。

(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

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じ、基本的な交通ルールを順守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な知識及び技能を習得させることを目標とする。

幼稚園や保育園等においては、家庭や関係機関・団体等と連携しながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて、幼児に対する交通安全教育を実施する。その実施にあたっては、紙芝居や視聴覚教材を活用するなど、効果的で分かりやすい指導に努める。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携しながら歩行者としての心得、ヘルメットの全児童着用による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、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、小学生に対する交通安全教育を実施する。

さらに、交通ボランティアをはじめ、見守り隊等の防犯ボランティアの協力を得ながら通学路における小学生に対する安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会の開催等を促進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、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、ヘルメットの全生徒着用の指導や必要な知識及び技能を習得させることで、自己の安全ばかりではなく、他の人々にも配慮した安全行動ができることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携しながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の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、自転車の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を進行するために必要な知識及び技

能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順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ことを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力しながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動を通じて、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の理解を深めるとともに、生徒の多くが近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての運転適性を重視した交通安全教育を実施する。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実を図る。

運転者教育は、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及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等、交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とする。

事業所の安全運転管理の一環として、安全運転管理者等が行う交通安全教育を中心として行い、使用者が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るよう促し、事業所における自主的な安全運転管理の活性化を図る。

また、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、ふれあいセンター等のコミュニティ施設等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。

大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実を図る。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、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する。

地域における高齢者の交通安全の普及を促進するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

さらに、交通安全教育を受ける機会が少なく、交通事故の被害者となる可能性の高い高齢者を対象とした出前講座や重大交通事故が発生した現場での講習会を開催するなど効果的な交通安全教育の推進を図る。

関係機関・団体、交通ボランティア、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、高齢者の自発性を促すことを留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及を図る。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー、販売店等で組

織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技術及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するとともに、必要に応じて点字、ルビ打ち版の資料の活用や手話通訳等を活用するなどして、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とともに、身近な場所における教育機会の提供等に努める。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、交通ルールに関する知識の普及を目的として交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等の交通安全意識を高め、雇用している外国人の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関係機関・団体等は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体等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。

(3) 普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組みを推進するため、宇部市交通安全対策協議会の関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的かつ継続的に展開する。

交通安全運動の重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、すべての座席でのシートベルトの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の促進、飲酒運転の根絶等、全国的な交通情勢に即した事項を設定する。

交通安全運動の実施にあたっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実及び発展を図るとともに、住民本位の運動として展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえ実施する。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティア等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事故を普段から意識させる交通安全活動を促進する。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車で道路を通行する場合は、車両としてルールを遵守するとともに正しい交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故防止や自転車の安全利用を推進するため、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日、中央交通安全対策会議交通対策本部決定）を活用することにより、歩行者や他の車両に配慮した自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図り、特に、歩道通行時のルールのほか、スマートフォン等の操作や画像等を見ながらの乗車の危険性について周知・徹底を図る。

自転車は、歩行者等と衝突して加害者となる場合もあり、車両としての自覚・責任が求められることから、意識啓発を図るとともに関係事業者等と連携して、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。特に、自転車を対象とし傷害補償と賠償責任補償の付帯保険と自転車安全整備士による自転車の点検整備が必須条件となるTSマーク（*末尾用語解説参照）の普及促進を図る。

一方、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

さらに、薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることから、自転車の点灯を指導強化するとともに自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進し、自転車の被視認性の向上を図る。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者を対象に、幼児の同乗による運転操作への影響などを自覚できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、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、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せる場合には、シートベルトを着用させるよう広報啓発を実施する。

また、保護者等に対して、頭部保護の重要性とヘルメットによる被害軽減効果を認識させ、幼児・児童の自転車用ヘルメットの着用の徹底を図るとともに、高齢者や中・高校生に対しても、ヘルメット着用の促進強化を図る。

ウ 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

シートベルトの非着用は、事故発生時には車外放出等により重大な被害を及ぼす可能性が高いことから、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、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を図る。

特に、後部座席の着用率が低いことから、更なる着用率向上のため、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

エ 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や正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発・指導を

行い、正しい使用の徹底を図る。

オ 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、歩行者や自転車利用者の事故防止の効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体等と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図ることとするが、歩行中の交通事故死者数の占める割合が高い高齢者や、クラブ活動等により夜間に帰宅する機会の多い生徒に対しては、特にその普及の促進を図る。

また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の貼付等を推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

カ 飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知する交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携して、ハンドルキーパー運動（飲酒しない者が車を運転する）の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組みを促進し、「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る。

キ 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、市広報、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求効果の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効性のある広報を次の方針により行う。

(ア) 広範囲かつ集中的な広報の推進

家庭、学校、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車排除等を図る。

(イ) 家庭への広報活動の推進

交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭を対象とした広報を積極的に実施する。

(ウ) 交通安全情報の提供の推進

民間団体の交通安全に関する広報活動を支援するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関への理解と協力を求め、全市的な気運を醸成する。

ク その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢運転者標識の普及啓発

高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及・活用を図る。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識を取り付けた自動車への保護意識を高める。

(イ) 視覚障害者標識の普及啓発

視覚障害のある人が普通自動車を運転する際には、視覚障害者標識の表示が義務付けられており、視覚障害者標識を表示した自動車に対する幅寄せや割り込みは禁止されている。視覚障害者標識に関する広報啓発を行うとともに、視覚障害のある人が安全に運転できるよう関係機関・団体等と連携し、周囲の運転手が配慮すべき事項についての安全教育に努める。

(ウ) 悪質性、危険性の高い交通違反防止の普及啓発

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、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これらの違反の防止を図る。

(エ) 「ライトきりかえ運動」の推進

夜間の重大事故の中には、歩行者や自転車の発見が遅れたことによる事故が少なくないことから、照射範囲の広いハイビームへのこまめなめ切り替えを行う「ライトきりかえ運動」を推進する。

また、他車を幻惑させたり、交通を妨げたりする場合以外は、ハイビームが基本であることを周知徹底する。

(オ) 早め点灯の普及啓発

季節や気象の変化等に応じて、広報や交通情報板等を活用するなどして自動車前照灯の早め点灯を促す。

(カ) 速度抑制対策の推進

事故直前の速度が速いと事故時の衝撃が大きくなり、事故致死率が高まることから、スピードダウン運動等速度抑制対策を推進し、市内の平均速度を低下させる取組みを行う。

(キ) はみ出し事故防止対策の推進

はみ出しによる交通事故は、重大事故につながる可能性が高いため、各関係機関が連携して、はみ出し事故防止の啓発を推進する。

(ク) 高齢者交通事故防止対策の推進

高齢者の関与する交通死亡事故が年々増加する傾向にあることから、高齢者の交通事故防止運動を強力に展開し、「高齢者の交通事故防止県民運動」を推進するとともに、シニア交通安全教室等を開催し、高齢者の交通事故防止対策を推進する。

(4) 民間団体等の主体的活動の推進

ア 民間団体への支援の充実

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。

イ 交通ボランティアの養成

地域で街頭指導を行う交通指導員等の交通ボランティアの確保・養成を推進し交通指導員等が組織する宇部市交通指導員協議会の運営を支援する。

また、民間団体・交通ボランティア等に対する交通安全の教育内容の向上を図り、指導者の育成に努めることにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力の整備を促進する。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられている側面もあり、住民自らが交通安全に関する意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底にあたっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。

2 道路交通環境の整備

(1) 安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心の対策」であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえない状況にある。

このため、地域の協力を得ながら、人優先の視点に立った交通安全対策を推進する。

特に、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等のきめ細やかな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境の形成を図る。

ア 道路の交通安全対策の推進

歩行者・自転車の死傷事故発生割合が高い道路において、公安委員会及び道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を、地域住民の意見や地域の実情を踏まえながら実施する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークの構築、ハンプ（車道部分を盛り上げた減速帯）、クランク（直角の狭いカーブが交互に繋がっている道路）等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交

差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さく（車道を狭くすることで減速を促す道路）の設置等によるエリア内への通過車両の速度抑制対策を推進する。

イ 通学路等の歩道整備等の推進

通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組みを継続して推進するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、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。

保育所、幼稚園、小学校及び学童保育所等に通う幼児・児童や中学校、高等学校に通う生徒の通行の安全を確保するため、通学路の交通安全対策を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車の通行位置を示した道路等の整備を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に係る歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含めすべ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、病院等の周辺を中心に、平坦で幅の広い歩道等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン（視覚障害者誘導用道路横断帯）、昇降装置付立体横断施設、視覚障害者誘導用ブロック、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進し、高齢者や障害者等の通行の安全と円滑化を図る。

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の高い幹線道路の区間や、ビッグデータ（*末尾用語解説参照）の活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者等が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、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、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・視線誘導標の設置等の対策を推進する。

イ 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、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つつ、速度規制及び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、その適正化を図る。

ウ 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が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通事故発生要因について調査するとともに、事故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る。

エ 改築等による交通事故対策の推進

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、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道の整備等、道路交通の安全を確保できる道路の改築事業を推進する。

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、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。

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の安全の確保に繋がることから、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副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道や自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。

交通混雑が著しい市街地、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を図る。

(3) 交通安全施設等の整備

交通の安全を確保する必要がある道路について、公安委員会や道路管理者等が連携し、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る。

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、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、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全で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。

イ 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していることから、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。

この際、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、信号機の高度化、交差点改良等の対策を実施する。

ウ 交通円滑化対策の推進

交通安全を維持するため、信号機の高度化、交差点の立体化等を推進することにより、交通容量の拡大や交通の円滑化を図り、自動車から排出される二酸化炭素等を抑制する。

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、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全点検を推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、各種媒体を利用して道路利用者の意見を広く聞き、交通環境の改善に反映する。

(4) 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創出

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、乗用車から自転車への転換を促進するため、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故防止対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する。

また、自転車道や自転車専用通行帯、歩道上で歩行者と自転車が通行する部分を指定する普通自転車の歩道通行部分の指定等の自転車走行空間ネットワークの新たな整備はもとより、道路の新設または改築時を捉えた整備を推進する。

さらに、自転車を共同で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や交差点ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を推進する。

推進にあたっては、これまでも市と連携して自転車利用環境の向上に尽力してきた、高等学校、大学等教育関係機関や市民活動団体等と、さらに協力を深めることで、通勤・通学・買い物等自転車利用者のニーズに即した安全・快適な道路環境の充実を図る。

イ 自転車等の駐輪対策の推進

自転車等の駐輪対策については、自転車等の駐輪需要の多い地域及び今後、駐輪需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、利用方法に応じた路外・路上の自転車駐輪場等の整備を推進する。

鉄道の駅周辺等での放置自転車の問題の解消を図るため、道路管理者、警察、鉄道事業者及び市が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、駅前広場等の放置自転車の整理・撤去等の推進を図る。

(5) 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を推進するため、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、相乗りの促進により、道路の利用方法の工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図りながら推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

モビリティマネジメント（*末尾用語解説参照）や高齢者等の運賃優遇措置を促進する。また、停留所やバス車両等のバリアフリー化や鉄道とバスとの接続機能の強化等により、途切れのない公共交通機関の移動を実現するとともに、自家用車利用から公共交通利用への転換を促すための施策を推進し、交通量の抑制による円滑な道路交通の実現を図る。

イ 自動車利用の効率化

エコ通勤優良事業所登録数の拡大を推進する。また、乗用車の平均乗車人数を増やすため自動車の相乗りを促進する。

(6) 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、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を確保し、大規模災害の発生時においても、救援活動や緊急物資輸送に不可欠な経路を確保するため、橋梁の耐震補強に努める。

津波に対しては、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備や緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する道路等の整備の推進に努め、人的被害を最小化する。

イ 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・提供し、交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等へのインターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供に努める。

(7) 駐車対策の推進

ア 違法駐車防止機運の醸成・高揚

広報啓発活動により、市民の理解と協力を得ながら違法駐車防止の機運を高める。

(8) 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あたっては、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、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 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は、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋

滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応するため、一般道路において追い越しのための付加車線や休憩施設等の整備を図る。

ウ 子どもの遊び場等の確保

路上遊戯等による交通事故の危険を防止するとともに、子どもに安全・安心で快適な遊び場を提供するため、都市公園の整備の推進や既存公園の改善等を行う。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造の保全や交通の危険を防止するため、道路の破損また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または制限を行う。

3 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図るため、救急現場または搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、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期する。

イ 救助・集団救急事故体制の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施等、救助・集団救急事故体制の整備を図る。

ウ 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器(AED*末尾用語解説参照)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の普及啓発活動を推進する。

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(AEDを含む)について指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習

や自動対外式除細動器（AED）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る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカー・ドクターヘリの活用促進

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、ドクターカー（医師等が同乗する救急用自動車）・ドクターヘリの活用の促進を図るとともに、宇部・山陽小野田消防局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り、救急救命士が行う救急救命措置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。

また、医師の指示または指導・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推進

救助工作車、救助資機材の整備を図るとともに、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。

(2) 救急医療体制の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日・夜間救急診療所や在宅当番医制の充実に努める。

また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する重症救急患者は、原則として宇部・山陽小野田保健医療圏で、圏域内の医療施設の役割分担と連携を進めながら、第三次救急医療体制の整備を図る。

さらに、重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療体制として、複数にまたがる診察機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備・充実を推進することにより、救急患者の状態に応じた迅速・適切な救急医療体制の確保を図る。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保

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、宇部・山陽小野田消防局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。

4 被害者支援の推進

交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、かけがえのない生命を絶たれたりした交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法の下、交通事故被害者等のための施策を推進する。

(1) 自動車損害賠償保障制度の周知

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度について市民に対する広報啓発を図る。特に、自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることは、広報啓発活動等を通じて市民に周知徹底し、

無保険（無共済）車両の運行阻止に努める。

(2) 市民交通災害共済事業の実施

被害者対策のための一助とするため、市民交通災害共済事業を実施する。

(3) 交通事故相談窓口の周知

交通事故被害者等は、精神的に大きな打撃を受けている上に、交通事故に係る知識、情報が乏しいことも少なくないことから、交通事故に関する相談窓口を周知する。

第3 踏切道の交通の安全

踏切事故は、市内では多くは発生していないが、踏切道は多く存在する。

よって、JRや道路管理者等の理解と協力の下、以下の踏切事故防止のための施策の推進を図る。

1 踏切保安設備の整備の促進

踏切遮断機の整備されていない踏切道については、利用状況、幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、踏切遮断機の整備を図る。

2 その他の踏切道の安全に関する措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、歩行者等のための横断歩道橋等の踏切関連交通安全施設の設置の促進を図る。

また、直前横断、落輪等を防止するために、踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切非常装置の操作についての広報啓発活動に取り組む。

用語解説

<p style="text-align: center;">T S マーク Traffic Safety Mark</p>	<p>(公)日本交通管理技術協会が認定した自転車安全整備店に勤務する自転車安全整備士が点検整備した普通自動車に貼付されるシールのことで、傷害保険と賠償責任保険が付帯される。</p> <p>T S マークには青色マーク(第一種)と赤色マーク(第二種)があり補償内容が異なるが宇部市内では補償額の高い赤マーク(第二種)のみを取り扱う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 傷害補償(保険加入者) 死亡、重度後遺障害(1~4 級)⇒100 万円(上限) ・ 賠償責任補償(被害者) 死亡、重度後遺障害(1~7 級)⇒5,000 万円(上限)
<p style="text-align: center;">ビッグデータ big data</p>	<p>インターネットをはじめとする各種の情報システムに蓄積される膨大な量のデジタルデータのこと。</p>
<p style="text-align: center;">モビリティマネジメント (MM) Mobility Management</p>	<p>渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼るライフスタイルから、適切に公共交通や自転車などを「かしこく」使うライフスタイルへの自発的な転換を促す一般の方々を対象としたコミュニケーションを中心する取組。</p>
<p style="text-align: center;">自動体外式除細動器 (A E D) Automated External Defibrillator</p>	<p>心停止患者の心臓にショックを与え、心臓の動きを正常に戻すための医療器具。</p>