

第 11 次

宇部市交通安全計画

令和 4 年 4 月

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 現状と課題

1 現状	2
(1) 道路交通事故の現状	2
(2) 踏切事故の現状	4
2 前【第10次】計画（平成28年度～令和2年度）の目標指標と達成状況 ...	4
(1) 道路交通の安全に係る目標と達成状況	4
(2) 踏切道の交通の安全に係る目標と達成状況	4
(3) 前計画までの検証	4
3 課題	5
(1) 道路交通安全対策	5
ア 高齢者と子どもの安全確保	5
(ア) 高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合 ..	5
(イ) 高齢者が自動車を運転する場合	5
(ウ) 子どもの安全確保	5
イ 生活道路における安全確保	5
(ア) 歩行者の安全確保	6
(イ) 自転車の安全確保	6
(2) 踏切道における交通安全対策	6

第3章 計画策定の基本的な考え方

1 基本目標	7
2 施策の方向性	7
(1) 交通安全思想の普及徹底	7
(2) 通学路等における交通安全対策の推進	7
(3) 交通事故から高齢者等を守る対策の推進	7
(4) 救助・救急活動、被害者支援の充実	7
(5) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視	7

第4章 計画の内容

第1 目標指標.....	8
(1) 道路交通の安全に係る目標.....	8
(2) 踏切道の交通の安全に係る目標.....	8
第2 道路交通の安全.....	8
1 交通安全思想の普及徹底.....	8
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進.....	9
ア 幼児に対する交通安全教育の推進.....	9
イ 小学生に対する交通安全教育の推進.....	9
ウ 中学生に対する交通安全教育の推進.....	9
エ 高校生に対する交通安全教育の推進.....	10
オ 成人に対する交通安全教育の推進.....	10
カ 高齢者に対する交通安全教育の推進.....	10
キ 障害者に対する交通安全教育の推進.....	11
ク 外国人に対する交通安全教育の推進.....	11
(2) 効果的な交通安全教育の推進.....	11
(3) 普及啓発活動の推進.....	11
ア 交通安全運動の推進.....	11
イ 横断歩行者の安全確保.....	12
ウ 自転車の安全利用の推進.....	12
エ 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	13
オ チャイルドシートの正しい使用の徹底.....	13
カ 反射材用品等の普及促進.....	13
キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進.....	14
ク 効果的な広報の実施.....	14
(ア) 広範囲かつ集中的な広報の推進.....	14
(イ) 家庭への広報活動の推進.....	14
(ウ) 交通安全情報の提供の推進.....	14
ケ その他の普及啓発活動の推進.....	14
(ア) 高齢運転者標識の普及啓発.....	14
(イ) 悪質性、危険性の高い交通違反防止の広報.....	14
(ウ) 「ライトきりかえ運動」の推進.....	15
(エ) 早め点灯の普及啓発.....	15
(オ) 速度抑制対策の推進.....	15
(カ) はみ出し事故防止対策の推進.....	15
(キ) 高齢者交通事故防止対策の推進.....	15

(4)	民間団体等の主体的活動の推進	15
ア	民間団体への支援の充実	15
イ	交通ボランティアの養成	15
(5)	地域における交通安全活動への参加・協働の推進	15
2	道路交通環境の整備	16
(1)	人優先の安心・安全な歩行空間の整備	16
ア	生活道路における交通安全対策の推進	16
イ	通学路等の歩道整備等の推進	16
ウ	高齢者、障害者等の安全に係る歩行空間等の整備	17
(2)	幹線道路における交通安全対策の推進	17
ア	事故危険箇所対策の推進	17
イ	幹線道路における交通規制	17
ウ	重大事故の再発防止	17
エ	道路の改築等による交通事故対策の推進	17
(3)	交通安全施設等の整備事業の推進	18
ア	歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	18
イ	幹線道路対策の推進	18
ウ	交通円滑化対策の推進	18
エ	道路交通環境整備への住民参加の促進	18
(4)	高齢者等の移動手段の確保・充実	19
(5)	自転車利用環境の総合的整備	19
ア	安全で快適な自転車利用環境の創出	19
イ	自転車等の駐輪対策の推進	20
(6)	交通需要マネジメントの推進	20
ア	公共交通機関利用の促進	20
イ	自動車利用の効率化	20
(7)	災害に備えた道路交通環境の整備	20
ア	災害に備えた道路の整備	20
イ	災害発生時における情報提供の充実	21
(8)	駐車対策の推進	21
(9)	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	21
ア	道路の使用及び占用の適正化等	21
(ア)	道路の使用及び占用の適正化	21
(イ)	道路の掘り返しの規制等	21
イ	休憩施設等の整備の推進	21
ウ	子どもの遊び場等の確保	21
エ	道路法に基づく通行の禁止又は制限	21
3	救助・救急活動の充実	22
(1)	救助・救急体制の整備	22

ア	救助体制の整備・拡充	22
イ	救助・集団救急事故体制の整備	22
ウ	心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進	22
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	22
オ	救助・救急用資機材の整備の推進	22
(2)	救急医療体制の整備	23
(3)	救急関係機関の協力関係の確保	23
4	被害者支援の推進	23
(1)	自動車損害賠償保障制度の周知	23
(2)	TSマークを始めとする自転車損害賠償責任保険等の加入促進	23
(3)	市民交通災害共済事業の実施	24
(4)	交通事故被害者等支援の充実	24
第3	踏切道の交通の安全	24
1	踏切保安設備の整備の促進	24
2	その他の踏切道の安全に関する措置	24
*	用語解説	25
*	各次計画期間	26

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、10次にわたり宇部市交通安全計画を策定し、関係機関・団体等の連携により、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、少子高齢化の急速な進行により、約3人に1人が65歳以上という超高齢社会を迎えているが、このような社会環境の変化を踏まえ、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、安心・安全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、令和2年中に約4千6百件発生し、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もと、関係機関・団体等が全力を挙げて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、人命尊重の考え方に立って、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たうえで、この第11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項の規定に基づく宇部市の計画である。

3 計画の期間

令和3年度から令和7年度までの5年間とする。

第2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、24人を最多として二桁台又は、一桁台後半で推移していった。

平成23年から令和2年までの10年間における年間の最多死者数は平成28年の8人、最少死者数は平成26、29年、令和2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24年から再び減少傾向にある。

平成23年から令和2年までの10年間における年間の最多負傷者は、平成23年の1,294人、最少負傷者数は、令和2年の424人となっている。

なお、平成28年以降の交通死亡事故の特徴として、次のようなものが挙げられる。

- 死亡者の約8割が65歳以上の高齢者である。
- 国道2号、190号、490号等の主要道路で多発している。
- 18～20時の帰宅時間帯の発生が多い。

表1 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)	うち高齢者数 (人)	負傷者数 (人)	免許保有者数 (人)
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
平成28年	637	8	5	780	111,625
平成29年	577	2	2	701	111,171
平成30年	524	7	6	622	110,672
令和 元年	369	4	4	449	109,952
令和 2年	361	2	2	424	109,705

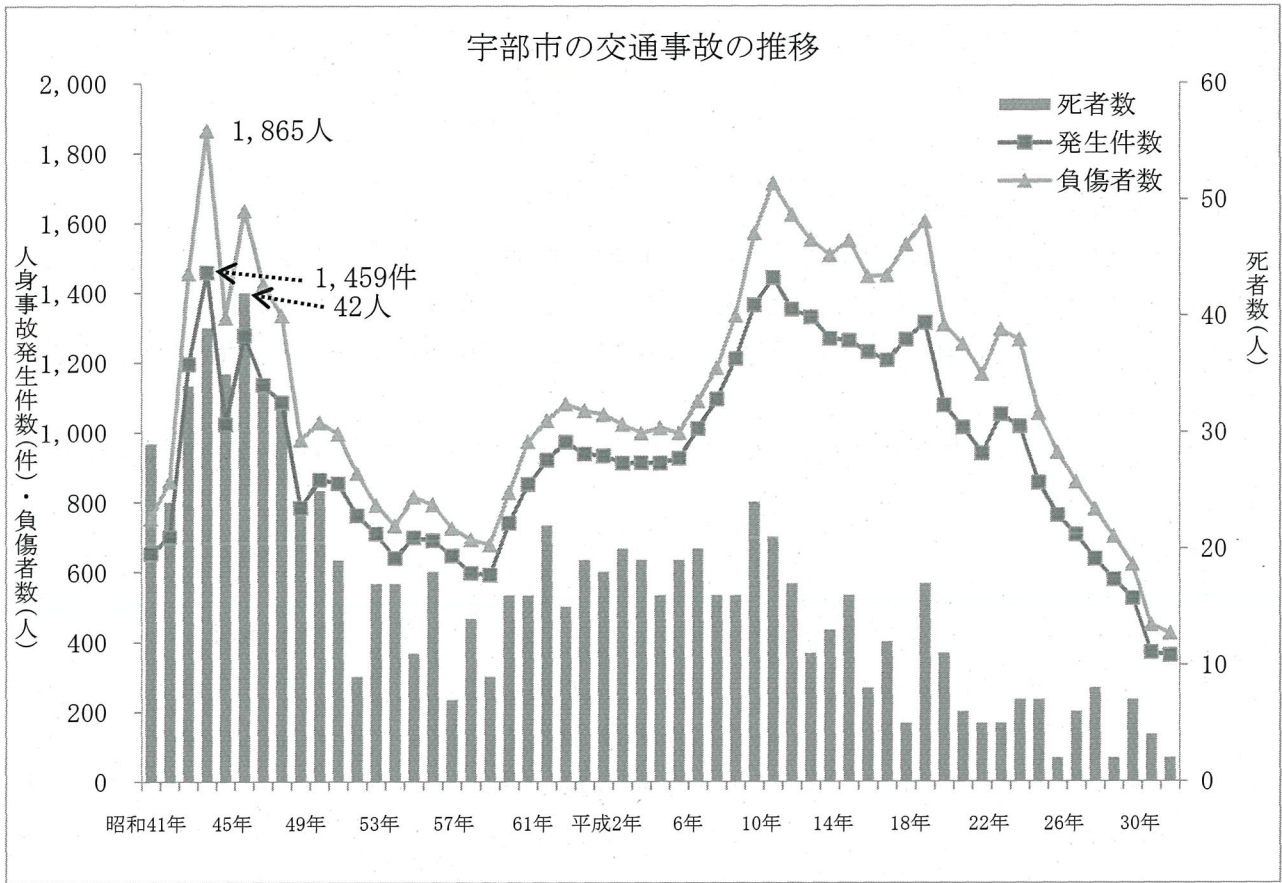


表2 時間別路線別死亡事故発生状況 (平成28年～令和2年累計件数)

区分	国道	主要県道	一般県道	市道	合計
0～2時	0	1	0	1	2
2～4時	1	0	0	0	1
4～6時	1	0	0	0	1
6～8時	3	0	0	0	3
8～10時	1	1	0	0	2
10～12時	1	0	0	0	1
12～14時	0	0	0	0	0
14～16時	0	0	0	1	1
16～18時	0	0	0	2	2
18～20時	5	0	1	1	7
20～22時	0	1	0	0	1
22～24時	0	1	0	1	2
合計	12	4	1	6	23

表3 高齢者の運転免許保有者数の状況

区分	平成28年末	平成29年末	平成30年末	令和元年末	令和2年末
市全体（人）	111,625	111,171	110,672	109,952	109,705
65歳以上（人）	28,577	29,508	30,206	30,526	30,843
構成率	25.6%	26.5%	27.3%	27.8%	28.1%
75歳以上（人）	8,241	8,831	9,120	9,372	9,603
構成率	7.4%	7.9%	8.2%	8.5%	8.8%

(2) 踏切事故の現状

市内においては、平成23年度から令和2年度までの10年間に1件の踏切事故（死者1人）が発生。その事故の原因は、直前横断によるものである。

2 前【第10次】計画（平成28年度～令和2年度）の目標指標と達成状況

(1) 道路交通の安全に係る目標と達成状況

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

交通事故年間死者数2人以下の目標については、平成29年と令和2年にそれぞれ年間2人と達成したが、最多は平成28年の8人と計画期間を通しての達成はならなかった。

また、人身事故年間発生件数は、平成29年に年間577人と令和2年までの目標値600件を下回り、以後、年々減少し、令和2年には361人まで減少した。

(2) 踏切道の交通の安全に係る目標と達成状況

踏切事故発生件数ゼロを目指す

前計画期間においては、踏切事故の発生はなく、件数ゼロの目標は達成した。

(3) 前計画までの検証

近年、市内での道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び負傷者数が減少していることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応しながら、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策や有効性が見込まれる新たな対策を推進する必要がある。

3 課題

(1) 道路交通安全対策

ア 高齢者と子どもの安全確保

高齢化が進行する中、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合のそれぞれの特性を把握した対策を講じる必要がある。

(ア) 高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合

この場合の対策については、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や見守り活動等の強化が必要となる。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形成することが重要である。

(イ) 高齢者が自動車を運転する場合

自動車の安全運転を支える対策については、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、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。また、今後、ますます高齢運転者の増加が見込まれるため、高齢運転者による交通事故を防止するための対策の強化が喫緊の課題である。

(ウ) 子どもの安全確保

通学路及び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等において、全国的に重大事故が発生していることから、通学路等における安心・安全な歩行空間の整備、幼児期からの心身の発達段階に応じた交通安全教育、見守り活動や交通指導取締りの推進等に積極的に取り組む必要がある。

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（生活道路）においては、高齢者、障害者、子どもを含む全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くことが求められる。

歩行中の死者数は、状態別の中では自動車乗車中に次いで多く、横断歩道において自動車が一時停止しないなど、歩行者優先の徹底は未だなされていない。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は必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが、より一層求められている。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として、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、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

(ア) 歩行者の安全確保

人優先の考えのもと、通学路、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、生活道路等において、歩行空間の確保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。

また、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といった交通ルールの周知を図るとともに、横断中も安全を確認すること等、歩行者が自らの安全を守る行動を促すための交通安全教育等を推進する必要がある。

(イ) 自転車の安全確保

自転車については、事故によって被害者、加害者のどちらにもなることが考えられるため、事故を起こさせない、被害を受けない対策をそれぞれ講じる必要がある。

(2) 踏切道における交通安全対策

踏切道にあっては、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3章 計画策定の基本的な考え方

1 基本目標

安心・安全な暮らしを確保し、人命尊重の考え方に立って、交通事故のない社会を目指す。

2 施策の方向性

(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、人間の成長過程に合わせた学習の機会を設け、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もと、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醸成していくため、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) 通学路等における交通安全対策の推進 **重点**

通学路、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等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危険箇所の安全対策等の継続的な取組を行うとともに、道路交通実態に応じて関係機関・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 **重点**

超高齢化が進んでいる本市にあっては、高齢者の交通事故防止を交通安全活動の重点として掲げ、運転者等に対して、高齢者が被害者となる事故の特徴や高齢者の行動特性について注意喚起を図っていく。

一方、高齢者に対しては、出前型、戸別訪問等、様々な機会を通じた交通安全教育を実施するとともに、高齢者が加害者となる事故を防止するため、運転免許の自主返納等の促進を図る。

(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の救命を図り、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。

また、交通事故被害者等の支援についても充実を図る。

(5) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、道路交通や鉄道交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、市民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手していく。

第4章 計画の内容

第1 目標指標

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	300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23年から令和2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、令和7年までに、令和2年の人身事故件数361件の約15%減に当たる年間300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徹底

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

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

また、人優先の交通安全思想のもと、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、高齢社会が進行する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図り、他の世代に対しても高齢者の特性を理解したうえで、高齢者を保護し配慮する意識を高めるための啓発を行う。

さらに、自転車を利用することが多い小学生、中学生、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。

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（昭和 33 年法律第 56 号）に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等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等に対しては、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、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。

幼稚園や保育所等においては、家庭や関係機関・団体等と連携・協力しながら、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・協力しながら、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、重点的に交通安全教育を実施する。

さらに、交通ボランティアや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ようにす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・協力しながら、保健体育、特別の教科、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、自動車等の特性、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にす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、総合的な探究の時間、特別活動など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性格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、安全運転に必要な知識及び技能、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。

また、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。

さらに、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、自転車や二輪車・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 **重点**

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や、運転者から見た歩行者や自転車の危険行動について理解の促進を図るとともに、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技能や交通ルール等の知識の習得を目標とする。

また、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の少ない高齢者を中心に、出前講座や重大

交通事故が発生した現場での講習会の開催など効果的な交通安全教育の推進を図るとともに、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。

一方で、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。

次に、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、販売店等で組織する団体等と連携して、安全利用に向けた指導・助言を徹底するなどの交通安全教育に努める。

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能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ほか、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当たっては、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。

また、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。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用等、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(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は、国や県が定める重点や交通情勢を反映した事項等を踏まえ設定する。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、運動重点及び実施計画等について広く住民に周知し、関係機関・団体が連携して運動を実施するとともに、地域において自主的な活動が継続されるよう、地域の実情や住民のニーズ等を踏まえ実施し、地域に密着した運動となるよう、民間団体や交通ボランティアの参加促進を図る。

イ 横断歩行者の安全確保 新規

信号機のない横断歩道における歩行者優先ルールの徹底が十分ではないことから、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、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

また、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、その信号に従うといった交通ルールの周知を図る。

さらに、手を上げるなどして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ための交通安全教育等を推進する。

ウ 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、車両としての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の理解促進を図る。

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）の活用等、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して普及啓発を図り、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が違反であること及びそ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、自転車を対象とした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。

加えて、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、自転車のライトの点灯を徹底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。

次に、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、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメット着用の促進を図る。

さらに、「宇部市自転車活用推進計画」（令和2年9月策定）に基づき、自転車・歩行者・自動車が共存できる意識づくりとして、市内自動車学校と連携し、「自転車の左側通行」や「自動車が自転車を追い抜く際の思いやりを持った十分な感覚」また、「徐行」など、これから運転を始める若者や高齢者等のドライバーを対象にした啓発活動を実施するなど周知を図る。

エ 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、全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る。

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・団体等と連携して、シートベルトの着用徹底を啓発する。

オ 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。その一方で、6歳以上であっても体格等の状況により、シートベルトを適切に着用できない子どもには、チャイルドシート又はジュニアシートを使用するよう啓発する。

カ 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や関係機関・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、全ての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に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

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。

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

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（飲酒しない人を決めて、その人が車を運転する）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。

ク 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、飲酒運転の根絶等を図る。

（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、報道機関の協力を得て迅速な市民への情報提供を行う。

ケ 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への市民の意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及啓発を図る。また、高齢者の行動特性への他の年齢層の理解が深まるよう啓発するとともに、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）悪質性、危険性の高い交通違反防止の広報

重大事故の主原因となっている悪質で危険性の高い最高速度違反、妨害運転、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。

(ウ)「ライトきりかえ運動」の推進

夜間、歩行者や自転車の発見を早くし、事故の防止を図るため、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。

(エ) 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。

(オ) 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。

(カ) 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、関係機関・団体が連携して、はみ出し事故防止の啓発を推進する。

(キ) 高齢者交通事故防止対策の推進 **重点**

高齢化の進行に伴い、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、運転卒業証制度等の高齢運転者対策や、シニア交通安全教室等の高齢歩行者対策を推進する。

(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

地域で街頭指導等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、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

(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、地域住民等の安全意識により支えられることから、地域住民にとどまらず、当該地域に通勤・通学する者等も含め、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ある。

このため、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にしたうえで、それぞれの地域の実情に即した身近な活動を推進し、地域住民等が積極的に参加・協働できる環境づくりに取り組む。

2 道路交通環境の整備

(1) 人優先の安心・安全な歩行空間の整備

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必要がある。

特に、交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備や効果的な交通規制の推進など、きめ細かな事故防止対策を実施することにより、車両の速度抑制や、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推進する。

ア 生活道路における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整備、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。

さらに、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箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、公安委員会、道路管理者等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

イ 通学路等の歩道整備等の推進 **重点**

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交通安全を確保するため、「宇部市通学路安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組を継続して推進するとともに、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の緊急安全点検等の結果を踏まえ、

道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、保育所等の対象施設、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。

保育所や幼稚園、小学校及び学童保育所等に通う幼児・児童、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、通学路等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始め、全ての人が安全に安心して移動できる環境を整備するため、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の整備を積極的に推進する。

また、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）、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用休憩施設、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、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環境等事故発生の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 道路の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。

また、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や右左折車線の設置・延伸、立体交差化等を推進する。

さらに、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は、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事業の推進

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、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もと、「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、事故危険箇所等の事故の発生割合の高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、信号機の改良、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、信号機の改良、交差点の立体化等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進する。

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当たっては、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主体的な参加のもとに交通安

全施設等の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を聴取し、道路交通環境の改善に反映する。

(4) 高齢者等の移動手段の確保・充実 **新規**

運転免許証の自主返納等により自動車を運転されない高齢者が増加している一方で、地域住民が安心・安全に暮らすためには、買い物、通院等の日常生活の移動手段を確保することは必要であることから、「宇部市地域公共交通計画」（令和4年3月策定）に基づき、公共交通を維持・確保していくとともに、利用促進の強化を図る取組を推進する。

ア 公共交通の維持・確保

公共交通を将来に向けて持続可能な移動手段とするために、交通事業者、企業、教育機関、地域団体や地域住民、行政が一体となって、公共交通を支え、守るという意識を持ち、共創の考え方に基づいて互いに課題を共有しながら、公共交通の維持・確保を目指す。

イ 地域内交通の導入・運営への支援

路線バス等が運行していない交通空白地域において、高齢者等の日常生活の移動手段を確保し、バスや鉄道の路線網と接続した広域的なネットワークを構築するため、地域内交通の導入・運営支援を行う。

ウ 北部地域の公共交通の見直し

北部地域における日常生活の移動手段を維持するとともに、地域の実情に即した最適な公共交通ネットワークの構築を目指す。

(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取組を推進する。

また、自転車の進行方向と通行位置を示すための矢羽根型路面表示と自転車のピクトグラムの設置等による自転車通行空間ネットワークの整備はもとより、道路の新設又は改築時を捉えた整備を推進する。

さらに、レンタサイクルやシェアサイクルなどの自転車利用促進策や交通ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を推進する。

推進に当たっては、これまでも市と連携して自転車利用環境の向上に取り組んできた、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、利用状況に応じた路外・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。

(6) 交通需要マネジメントの推進

道路交通の円滑化を図るため、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、相乗りの促進等により、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・空間的平準化を推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

地域における移動ニーズに対し、宇部市地域公共交通計画に基づいて、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

具体的には、パークアンドライドやサイクルアンドライド（*末尾用語解説参照）に必要な駐車場・駐輪場の確保、コミュニティバスの導入等、移動における公共交通の利用を促進するための施策を推進する。

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、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の促進など、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、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。

(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、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

路の整備のほか、津波被害発生時の緊急輸送道路を確保するなど、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、避難路、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。

(8) 駐車対策の推進

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機運の醸成・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用工事については、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、休憩施設等の整備を推進する。

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、子どもに安心・安全で快適な遊び場を提供するため、都市公園の整備や既存公園の改善等を推進する。

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や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又は制限を行う。

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、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、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、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、消防機関等が行う講習会等において、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普及啓発を推進する。

また、学校においては、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とともに、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）に関する指導の充実を図る。

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、医師の指示又は指導・助言のもと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、複数科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・充実に努めることにより、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 被害者支援の充実と推進

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（平成16年法律第161号）や宇部市犯罪被害者等支援条例（令和4年条例第9号）等に基づき、交通事故被害者等のための施策を総合的に推進する。

また、近年、自転車が加害者になる事故において、高額な賠償額となる場合もあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済を図るため、関係団体等と連携して、損害賠償保険等への加入を加速化する。

(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、自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることについて、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) TSマークを始めとする自転車損害賠償責任保険等の加入促進

自転車事故が発生した場合の被害者の救済を目的として、自転車利用の多い高校生を対象にTSマーク付帯保険の費用を補助することにより、その加入を促進するとともに、高額賠償事故事例や自転車損害賠償責任保険等の必要性について周知・

啓発を行う。

(3) 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。

(4) 交通事故被害者等支援の充実 新規

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、交通事故被害者等の心情に配慮した相談対応を推進するとともに、関係機関や民間の犯罪被害者等支援団体等が相互に連携・協力を図る。

特に、危険運転による死傷事件などの犯罪行為による被害者等については、受けた被害による経済的負担の軽減を図るため、経済的な助成措置等必要な支援を行う。

第3 踏切道の交通の安全

踏切事故は、市内では平成23年度から令和2年度までの10年間に1件の発生と事故件数は多くはないが、踏切道は多数存在する。

よって、JRや道路管理者等の理解と協力のもと、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>(公財)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。本市では補償額の高い赤色マーク(第二種)の普及を推進。</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)⇒1 億円(上限)
<p style="text-align: center;">ビッグデータ big data</p>	<p>インターネットを始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;">サイクルアンドライド Cycle and Ride</p>	<p>バス停や駅などの近隣に整備された乗換用駐輪場まで自転車で行き、そこからバスや鉄道等の公共交通に乗り換える仕組み。</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>

宇部市交通安全計画（第11次）

発行 宇部市

編集 宇部市 市民環境部 市民活動課

電話：0836-34-8235

FAX：0836-22-6016

〒755-8601 宇部市常盤町一丁目7番1号

<https://www.city.ube.yamaguchi.jp/>