

# 第 11 次うるま市交通安全計画

(令和 3 年度～令和 7 年度)



うるま市交通安全対策会議



## ま え が き

うるま市では交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づき、過去 10 次にわたる交通安全計画を策定し、国・県・近隣市町村等の関係機関・団体及び地域住民の協力の下に、交通安全対策を実施してきた。

その結果、本市の交通事故発生件数は年々減少傾向にあり、人口 1 万人当たりの事故発生件数は、平成 23 年から平成 27 年は平均 31.85 件、平成 28 年～令和 2 年は平均 22.11 件となり、約 3 割減少している。

しかしながら、悲惨な交通事故により尊い命が交通事故によって失われている現状があり、交通事故防止は、国、県、市及び関係団体だけでなく、市民一人ひとりの理解と協力のもと全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題である。

人命尊重の理念の下、安全安心して暮らすことができるうるま市を目指して、陸上交通の安全に関する総合的かつ計画的な施策の大綱を定め諸施策を推進していかなければならない。

第 11 次の交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 26 条の規定に基づき、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間に講ずべき本市の交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この計画に基づき、本市においては、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具体的に定め、市、関係団体と連携し、市民の十分な理解と協力の下、これを実施するものとする

---

## 目 次

● 計画の理念	1P
● 第 1 章 道路交通の安全	
第 1 節 交通事故のないうるま市を目指して	3P
● 第 2 章 交通安全についての目標	
第 1 節 交通事故の現状と今度の見通し	
1. 道路交通事故の現状	5P
2. 道路交通事故の見通し	6P
3. 交通安全計画における目標	6P
● 第 3 章 道路交通の安全についての対策	
第 1 節 今後の道路交通安全対策を考える視点	
1. 重視すべき視点	7P
(1) 高齢者及び子どもの安全確保	7P
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上	8P
(3) 飲酒運転の根絶	9P
(4) 二輪車の安全対策の推進	9P
(5) 生活道路における安全確保	9P
(6) 先端技術の活用促進	10P
(7) 地域が一体となった交通安全対策の推進	10P
第 2 節 講じようとする施策	
1. 道路交通環境の整備	11P
2. 交通安全思想の普及徹底	14P
3. 道路交通秩序の維持	27P
4. 救急・救助活動の充実	28P
5. 被害者支援の推進	31P
● 統計資料	
1. 人口の推移	34P
2. 自動車保有台数の推移	34P
3. 交通事故発生状況の推移（人口 1 万人当たり）	35P
① 交通事故発生件数	
② 交通事故死亡者数	
③ 交通事故負傷者数	
4. 飲酒運転検挙者数の推移	36P
● 参考資料	37P

## ● 計画の理念

「愛してます 住みよいまち うるま」を目指すべき将来像としてのうるま市を構築していくためには、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り、市民すべての願いである。

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための非常に重要な要素である。

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指し、更なる一步を踏み出さなければならない。

安全で安心な社会においては、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、とりわけ、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を確保する必要があるとともに、高齢化の進展に伴い生じる課題にも向き合う必要がある。

本計画においては、計画期間内の目標を設定するとともに、適切かつ効果的な施策を策定し、これを市民の理解と協力の下、協力で推進していくこととする。

まず始めに、人間に係る安全対策については、安全な運転を確保するため運転者としての知識向上や、歩行者に対する安全知識の向上のため、関係団体と連携した交通安全に関する教育や、普及啓発活動を充実させる。

次に、交通環境に係る安全対策については、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推進、交通に関する情報提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考え方の下、人間自身の移動空間と自動車等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。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。

さらに、交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図るとともに、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図る。

また、「犯罪被害者等基本法」（平成 16 年法律第 161 号）を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を推進する。

交通の安全に関する施策は、多方面に渡っており、交通事故防止のためには、関係機関、関係団体等の緊密な連携の下に、施策を効果的に推進するとともに、市民の主体的な交通安全運動の促進が重要なことから、地域の特性に応じた取組等、参加・協働型の交通安全運動を推進していく。

## ● 第 1 章 道路交通の安全

### 第 1 節 交通事故のないうるま市を目指して

安全で安心なうるま市を実現させ、子どもから高齢者まですべての市民が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない日本一交通安全な市を目指すべきである。

全国のみると、未就学児を始めとする子どもが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。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

沖縄県におけるうるま市の位置関係についてみると、令和 2 年中に発生した交通事故は、沖縄県は 2,808 件、うるま市 165 件で、うち死亡事故については、沖縄県は、22 件（人）、うるま市 2 件（人）であった。うるま市の沖縄県に占める割合は、全交通事故件数にあつては、約 5.9%となっているものの、死亡事故にあつては、約 9.1%と県内でも高い割合となっている。

さらに、飲酒運転検挙者数も、134 名と沖縄県全体の約 9.4%を占めており、かつ、人口 1 万人当たりの飲酒運転検挙者数 10.8 人と県内 11 市で 2 番目に多いことから、より一層飲酒運転根絶に関する市民意識高揚を図る必要がある。

交通安全対策は、地域の実情を踏まえた上で、地域での活動を強化していくことが重要であり、より効果的な施策の組み合わせを展開・新たな仕組みや方策を生み出していくなど、行政の果たすべき役割は極めて大きいものがある。

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しな

がらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。



## ● 第 2 章 交通安全についての目標

### 第 1 節 道路交通事故の現状と今後の見通し

#### 1. 道路交通事故の現状

沖縄県の交通事故による 24 時間死者数は、復帰直後の昭和 48 年に 123 人を数えたが、昭和 49 年以降着実に減少に向かい、昭和 54 年には 66 人まで減少した。その後増減を繰り返し、平成 5 年には、昭和 22 年以降ワースト 3 に当たる 115 人を記録したが、平成 8 年以降 100 人以下と減少傾向に転じ、第 10 次沖縄県交通安全基本計画の最終年である令和 2 年中の死者数は 22 人と、令和 2 年までに 24 時間死者数を 33 人以下とする目標を達成した。

交通事故件数及び負傷者数については、平成 23 年以降、減少傾向にあり、令和 2 年の交通事故件数は 2,808 件、負傷者数は 3,290 人となり、交通事故件数は、平成 8 年以降、24 年ぶりに 2,000 件台、負傷者数は平成 9 年以降、23 年ぶりに 3,000 人台となった。

なお、年齢層別に、交通事故死者数割合の長期的推移をみると、平成元年の全交通事故死者数に占める 65 歳以上の割合は 33.3%であったのに対し、令和 2 年は 40.9%となっており、一層の高齢化に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合は大きくなってきている。

本市における交通事故発生状況については、第 10 次うるま市交通安全計画期間中の平成 28 年から令和 2 年では、交通事故発生件数、負傷者数は減少傾向にあり、計画の最終年である令和 2 年の事故発生件数は、166 件、負傷者数は 196 人となった。交通事故死者数については、計画の最終年である令和 2 年中の死者数は 2 人と、令和 2 年度までに 24 時間死者数 3 人以下とする目標を達成した。

## 2. 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、市民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、交通手段を車に頼る沖縄県にあっては、今後も高齢者や歩行者関連の事故等の死傷者数の増加が懸念される。

## 3. 交通安全計画における目標

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、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、まずは、死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指すとして定められた県の目標値、令和 7 年までに「年間の 24 時間死傷者数を 26 人以下にする」、「年間の重傷者数を 357 人以下とする」や、第 10 次計画期間における実績を踏まえ、第 11 次うるま市交通安全基本計画の目標値を定める。

### [数値目標]

24 時間交通事故死傷者数	0 人以下
重傷者数	22 人以下

## ● 第 3 章 道路交通の安全についての対策

### 第 1 節 今後の道路交通安全対策を考える視点

本市では、交通事故の発生件数、死傷者数ともに減少傾向にあることを考えると、これまでの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る。このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、実施に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

第 11 次計画に当たっては、次の 5 つの柱による交通安全対策を実施する。

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 道路交通秩序の維持
- ④ 救急・救助活動の充実
- ⑤ 被害者支援の推進

また、実施に当たっては、次のような点を重視しつつ、対策を講ずる。

#### 1. 重視すべき視点

##### (1) 高齢者及び子どもの安全確保

沖縄県において、交通事故死者数に占める高齢者の割合は、全国と比較して低いものの、今後高齢化が進むことを踏まえると、高齢者が安全かつ安心して利用できる交通環境を形成する必要がある。

高齢者については、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安全運転を支える対策を推進するため、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や身体機能の衰え等を補う技術の活用などの情報提供を行う必要がある。

運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

全国的に少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを産み育てることができる環境の整備が期待される。次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子どもが移動する経路において、安全・安心な歩行空間の整備や交通安全教育、地域で子どもを見守る取り組み等、交通事故防止対策に積極的に取り組む必要がある。

## **(2)歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上**

令和2年中、本県における歩行中の死者数は8人で、交通事故死者数全体の36.4%を占めており、横断歩道において自動車が一時的に停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない。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必要がある。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、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促進等の対策を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、安全で快適な自転車通行空間の確保を進める必要があるほか、自転車の交通ルールやマナー向上のため、交通安全運動での啓発活動や関係機関と連携した交通安全教育の充実を図り、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

### (3) 飲酒運転の根絶

沖縄県における令和2年の飲酒絡み人身事故の構成率は1.6%、うるま市における発生状況は、市町村別で3.61%、居住地別で2.7%となっている。

沖縄県は、飲酒絡み人身事故の構成率及び飲酒運転検挙件数ともに全国と比べると常に高水準で推移しており、未だ遵法精神が欠如した悪質な運転者が数多く潜在している実態が窺えるなど、飲酒運転を取り巻く情勢は、依然として厳しい状況にあることから、継続して飲酒運転根絶に向けた対策を推進することが重要である。

飲酒運転根絶のため、関係機関・団体が一体となり、広報啓発活動を推進し「飲酒運転をしない させない 許さない」社会環境を構築する。

### (4) 二輪車の安全対策の推進

近年の本県における死傷者に占める二輪車乗車中死傷者の構成率は、全国平均より高く、令和2年の構成率21.2%は全国平均の約1.9倍となっている。

また、二輪運転者による無理な追い越しや急な車線変更、渋滞車両間のすり抜け等の交通法令・マナー違反等が散見される状況であり、重大な事故に繋がりやすい二輪車事故防止対策について関係機関・団体と連携し、その対策を推進することが重要である。

### (5) 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かなければならない。

生活道路における自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、安全な走行方法の普及するための啓発、生活道路への流入交通による歩行者等への危険性低減や安全な通行環境を確保するための対策（ハンブ・狭さく等）を推進していく必要がある。

#### **(6) 先端技術の活用促進**

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するため、安全運転サポート車（サポカー・サポカーS）等の支援システムの周知に努める。

#### **(7) 地域が一体となった交通安全対策の推進**

高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

交通安全に関する広報啓発活動を充実させ、地域住民が交通安全対策を自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

## ● 第 3 章 道路交通の安全についての対策

### 第 2 節 講じようとする施策

#### 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あり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかしながら、近年における沖縄県内の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は高水準で推移していることから、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推進する必要がある。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

#### (1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで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ず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。

##### ① 通学路等における交通安全の確保

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、認定こども園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の安全を確保するため、教育委員会、学校、地域、北部国道事務所、中部土木事務所、うるま警察署、石川警察署、うるま地区交通安全協会、石川地区交通安全協会等と連携し、通学路等における安全対策を積極的に推進するとともに、児童等の徒歩登校奨励等をととし、登下校時間帯の通学路における交通渋滞等の解消を図る。

## ② 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含め全ての人々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、公共施設、福祉施設等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等の整備を推進する。

## (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

また、地域及び関係機関と連携し死傷事故率の高い区間や地域等に居住する地域住民や運転者等に対し、事故危険区間であることの注意喚起を実施する。

## (3) 安全で快適な自転車利用環境の創出

増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備の推進に努める。

関係機関と連携し、自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 28 年 7 月、国土交通省道路局、警察庁交通局）の周知を図り、さらに、ルール・マナーの啓発活動



などのソフト施策を積極的に推進する。

#### **(4) 災害発生時における交通規制・情報提供の充実**

災害発生時には、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、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。

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的確かつ迅速に行うため、警察・消防と連携した車両の流入抑制や、市ホームページや防災行政無線等を活用し、災害の状況や交通規制等に関する情報提供を実施する。

さらに災害発生時における道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集するとともに、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、防災行政無線や市ホームページ等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

#### **(5) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備**

##### **① 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およ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、占用物件の維持管理の適正化について指導する。

##### **イ 不法占用物件の排除等**

道路交通に支障を与える不法占用物件については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を

沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等と連携した道路の愛護思想の普及を図る。

### ウ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、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、施工時期や方法を調整する。

#### ① 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消する等、良好な生活環境づくり等を図るため、「うるま市公園整備プログラム」（平成 27 年 3 月）に基づいた都市公園整備を推進する。

#### ② 道路法に基づく通行の禁止又は制限

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

## 2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育指針（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推進する。

交通安全教育・普及啓発活動については、市、警察、学校、関係機関・団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性をいかし、互いに連携をとりながら地域が一体となった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

#### ① 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啓発は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、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技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場면을捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。

また、幼稚園教諭・保育士を対象とした、心肺蘇生法の実技講習会を実施する。家庭においては、幼児の安全に対する理解能力には限界があるため、保護者に対し、幼児の保護や管理の重要性を指導するとともに、常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、適切な指導ができるよう、保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

## ② 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啓発は、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・協力を図りながら、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、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重点的に交通安全教育を実施する。

また、園教諭・保育士を対象とした、心肺蘇生法の実技講習会を実施する。

家庭においては、保護者が常に児童の手本となって安全に道路を通行するなど、

適切な指導ができるよう、保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

さらに、交通ボランティアによる児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

### ③ 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、必要な技能と知識を十分に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、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

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、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、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重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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る。

### ④ 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通行するために、必

要な技能と知識を十分に習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

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、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全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、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行う。特に、二輪車・自動車の安全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、在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、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る。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

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る。また、地域において小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

#### ⑤ 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、安全運転確保の観点から、社会人、大学生等に

に対する交通安全教育の充実に努める。

また、関係機関・団体等と連携し、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、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する。

このほか、運転免許を取らない若者の増加に鑑み、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る。

#### ⑥ 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、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や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的スキル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。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、関係機関・団体等と連携し、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。全国では特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育の場面、福

社活動、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、運転免許を取得せず、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、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、反射材用品等の普及や、高齢者が安全運転サポート車等に搭載される先進安全技術を体験できる機会を設けるよう努める。

さらに、高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全に、かつ、安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくことや、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

#### ⑦ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がいのある人に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳者の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

また、障がい者を支援する団体等に対する交通安全教育の充実に努める。

#### ⑧ 外国人に対する交通安全教育等の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、在留外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・

団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進する。

## (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にするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

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など、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) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

### ① 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付けるとともに、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の市民運動として、交通安全推進協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、全市的な交通情勢に即した項目を定める。

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、実施計画等について広く市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・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、県民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、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、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

事後においては、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

## ② 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道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、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する。

### ③ 自転車の安全利用の推進

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

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「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) を活用するなどにより、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る。自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

自転車は、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、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者になった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

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

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、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

せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、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、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨する。

このほか、自転車を用いた配達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。

#### ④ 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理解を求め、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を図る。

#### ⑤ 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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進等、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発を推進する。

なお、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させることができない子どもにはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

#### ⑥ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から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用品等の普及を図るため、啓発を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品

の組み込み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。

### ⑦ 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ための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、運行管理者、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の普及啓発し、「飲酒運転をしない させない 許さない」という市民の規範意識の確立を図る。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、きめ細かな広報啓発を、関係機関等が連携して推進する。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が 連携した取組の推進に努める。

### ⑧ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、市が有する広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報 を次の方針により行う。

ア 家庭、学校、職場、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の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子どもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、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。

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周知を図る。

イ 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

ウ 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、本市及び関係機関・団体は、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、報道機関の理解と協力を求め、全県民的気運の盛り上がりを図る。

#### ⑨ その他の普及啓発活動の推進

ア 高齢者の交通事故防止に関する県民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

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

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。

ウ 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く、次いで胸部となっており、

二輪車 運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

#### **(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諸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。

また、地域団体については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、各季の交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

さらに、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。地域の状況に応じた交通安全教育を行う指導者や団体等を育成し、交通安全の取組を着実に次世代につないでいくよう幅広い年代の参画に努める。

#### **(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ある。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と市民が連携を密にした上で、それぞれの地域の実情に即した身近な活動を推進し、市民の参加・協働を積極的に推進する。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検など、交通安全の取組に地域住民等の意見を積極的にフィードバックするよう努める。

### 3 道路交通秩序の維持

交通事故を防止するためには、運転者、歩行者を含む道路を利用する全ての人が、交通ルール遵守と正しい交通マナーを実践することが重要である。

特に、暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚や、暴走行為をさせない環境づくりを推進するため、次の暴走族対策を強力に実施する。

#### (1) 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

暴走族追放の気運を高揚させるため、適時、「うるま市暴走行為及び暴走行為をおおる行為の防止に関する条例」（平成 17 年条例第 112 号）の運用を検討するとともに、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。

また、家庭、学校職場、地域等において、青少年に対し、暴走族加入阻止を促すなどの指導等を促進する。

さらに、関係機関・団体等の連携の下に、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

#### (2) 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

### **(3) 暴走族関係事犯者の再発防止**

暴走族関係保護者観察対象者の処遇に当たっては、保護士会や更生保護女性会等と連携し、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた個別処遇及び集団処遇の実施に努める。

### **(4) 暴走行為等防止審議会**

適時、うるま市暴走行為等防止審議会を招集し、関係者や有識者等から暴走行為の防止に関する意見を求め、暴走族等のいないまちづくりを推進し、市民生活の安全及び平穏を確保するための背策を策定に活用する。

## **4. 救急・救助体制の整備との充実**

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に、救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救急・救助体制及び救急医療体制の充実を図る。

さらに、救急・救助現場活動における二次的な災害を防止するため、支援体制を確保する。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師及び救急隊員（救急救命士含む。）による一刻も早い救急医療、救命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) 救急・救助体制・救急医療体制の整備**



### ① 多数傷者発生時における救急・救助体制の充実

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応するため、連絡体制の整備、二次災害を防止するための安全管理、救護訓練の実施及び災害派遣医療チーム（DMAT：Disaster Medical Assistance Team）の連携による救急・救助体制の充実を図る。

### ② 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

現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）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：Automated External Defibrillator）の設置位置情報等をうるま市ホームページにおいて市民等へ広く周知するほか、使用も含めた応急手当についての普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法に関する基準等の応急手当の知識・実技の普及を図るとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じた広報啓発活動を積極的に推進する。

また、応急手当普及員を積極的に養成していくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。

加えて、学校においては、小中学校、高等学校の授業等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る。

### ③ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、救急隊員の教育の充実強化を推進する。

また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

#### ④ 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・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。

#### ⑤ 救急・救助用資器材の整備の推進

救助工作車、救助資器材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資器材等の整備を推進する。

#### ⑥ 救急隊員及び救助隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救急・救助事象に対応すべく救急隊員及び救助隊員の知識・技能等の向上を図るため、教育訓練の充実を強力に推進する。

### (2) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急患者を救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師、看護師が救急現場及び搬送途上に出動し、応急処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、医療機関が運用するドクターカーとの連携を進めるほか、高規格救急自動車 1 台と救急隊員 3 名（救急救命士含む）を県立中部病院救命救急センターへ派遣し、救急隊員が病院実習を行いながら出動要請があれば、可能な限り医師を同乗させ病院から救急現場へ出動する消防派遣型救急ワークステーション事業を展開する。

さらに、津堅島を含む島しょ地域の救急患者発生に備え、沖縄県ドクターヘリ及び中城海上保安部との連携を強化し迅速な救急・救助体制の確保を図る。

## 5 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、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、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要である。

交通事故被害者等は交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を推奨する。

### (1) 無保険（無共済）車両対策の徹底

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を広報活動等を通じて広く市民に周知する。

### (2) 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

任意の自動車保険（自動車共済）は、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているため、加入の推奨を広報活動等を通じて広く市民に周知する。

### (3) 損害賠償の請求についての援助等

#### ① 交通事故相談活動の推進

市民無料法律相談や沖縄県が設置している交通事故相談所等を活用し、市内における交通事故相談活動を推進するとともに、市のホームページや広報誌を活用し、交通事

故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

また、地方法務局及び人権相談員と連携し、交通事故に関する人権相談事業を積極的に展開する。

#### **(4) 交通事故被害者等支援の充実強化**

##### **① 自動車事故被害者等に対する援助措置の広報**

沖縄県との連携を密にし、適時、被害者救済対策事業等の実施内容等について、市のホームページや市広報紙等を活用した市民への周知を図る。

##### **② 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進**

交通事故被害者等の心情に配慮し、相談業務については、市民無料法律相談や犯罪被害者支援団体等と連携を図り、推進する。

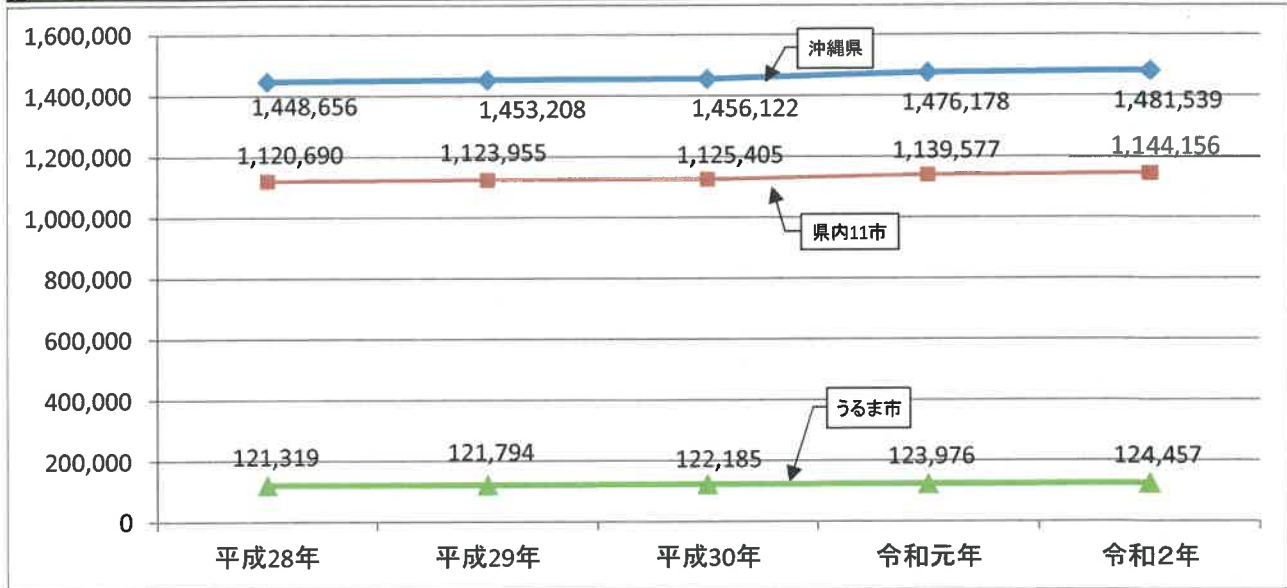
また、公益社団法人沖縄被害者支援ゆいセンターの実施する被害者支援活動に関する広報啓発活動を同センターと連携し推進することで、被害者の置かれた現状や、支援の必要性を広く市民に周知する。

# 統 計 資 料

## 1. 人口の推移

(単位：人)

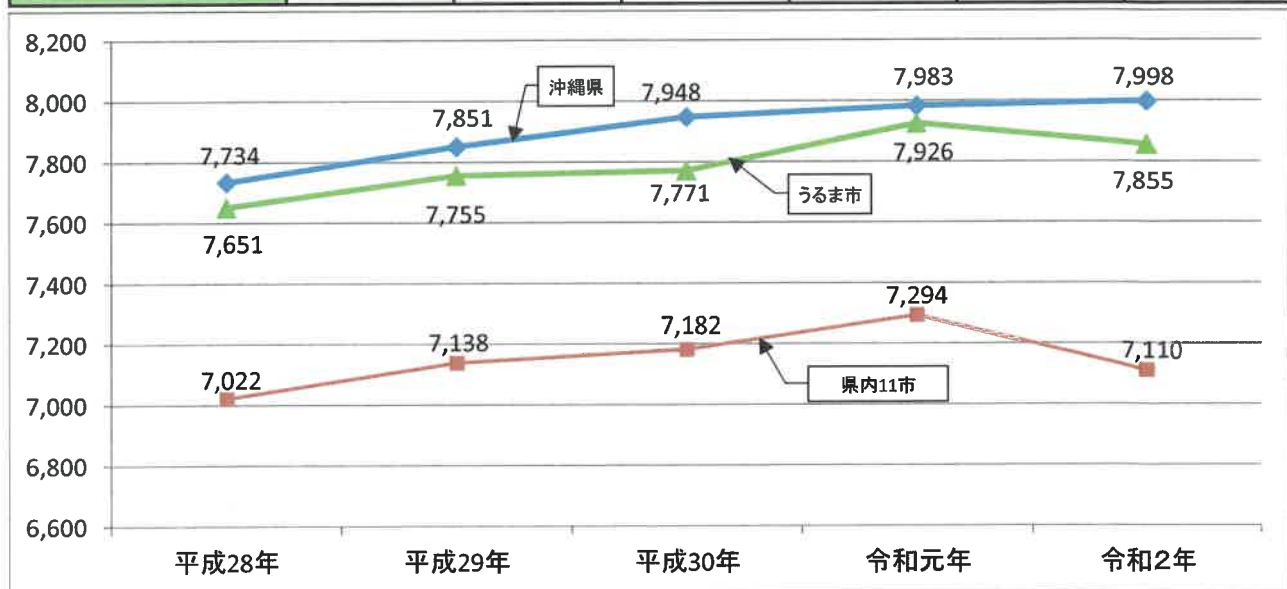
区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	
人口の推移	沖縄県	1,448,656	1,453,208	1,456,122	1,476,178	1,481,539
	県内11市	1,120,690	1,123,955	1,125,405	1,139,577	1,144,156
	うるま市	121,319	121,794	122,185	123,976	124,457



## 2. 自動車保有台数の推移

(単位：台)

区分	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	
自動車保有台数	沖縄県	1,120,414	1,140,887	1,157,302	1,178,424	1,184,974
	県内11市	786,898	802,275	808,229	831,202	813,534
	うるま市	92,823	94,451	94,947	98,262	97,760
人口1万人当たりの自動車保有台数	沖縄県	7,734	7,851	7,948	7,983	7,998
	県内11市	7,022	7,138	7,182	7,294	7,110
	うるま市	7,651	7,755	7,771	7,926	7,855



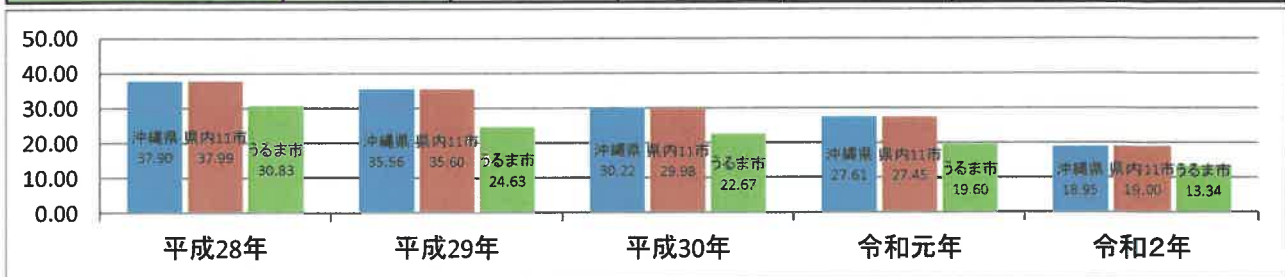
(参考資料：交通白書(沖縄県警察))

### 3. 交通事故発生状況の推移（人口1万人当たり）

#### ① 交通事故発生件数

(単位：件)

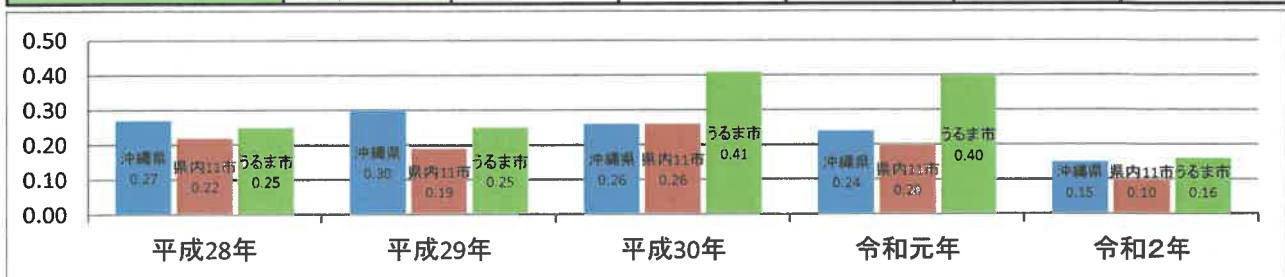
区分		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
交通事故発生件数	沖縄県	5,491	5,168	4,401	4,075	2,808
	県内11市	4,258	4,001	3,374	3,128	2,174
	うるま市	374	300	277	243	166
人口1万人当たりの交通事故発生件数	沖縄県	37.90	35.56	30.22	27.61	18.95
	県内11市	37.99	35.60	29.98	27.45	19.00
	うるま市	30.83	24.63	22.67	19.60	13.34



#### ② 交通事故死亡者数

(単位：人)

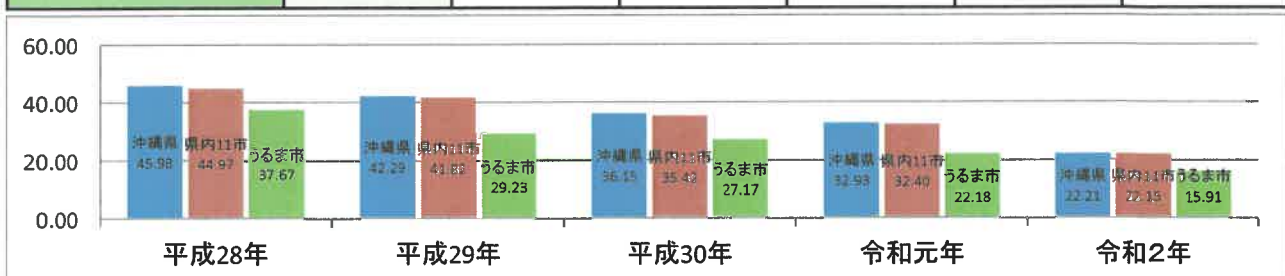
区分		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
交通事故死亡者数	沖縄県	39	44	38	36	22
	県内11市	25	21	29	23	12
	うるま市	3	3	5	5	2
人口1万人当たりの交通事故死亡者数	沖縄県	0.27	0.30	0.26	0.24	0.15
	県内11市	0.22	0.19	0.26	0.20	0.10
	うるま市	0.25	0.25	0.41	0.40	0.16



#### ③ 交通事故負傷者数

(単位：人)

区分		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
交通事故負傷者数	沖縄県	6,661	6,145	5,264	4,861	3,290
	県内11市	5,040	4,700	3,986	3,692	2,534
	うるま市	457	356	332	275	198
人口1万人当たりの交通事故負傷者数	沖縄県	45.98	42.29	36.15	32.93	22.21
	県内11市	44.97	41.82	35.42	32.40	22.15
	うるま市	37.67	29.23	27.17	22.18	15.91

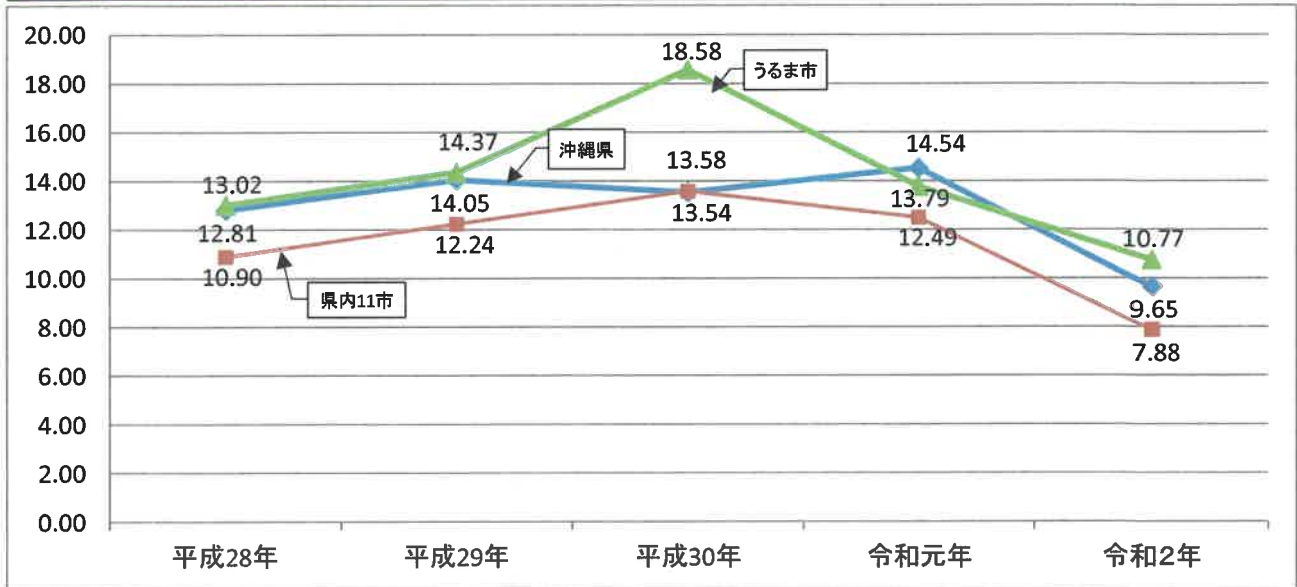


(参考資料：交通白書(沖縄県警察))

#### 4. 飲酒運転検挙者数の推移

(単位：件)

区分		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
飲酒運転検挙者数	沖縄県	1,856	2,042	1,972	2,147	1,429
	県内11市	1,222	1,376	1,528	1,423	902
	うるま市	158	175	227	171	134
人口1万人当たりの 飲酒運転検挙者数	沖縄県	12.81	14.05	13.54	14.54	9.65
	県内11市	10.90	12.24	13.58	12.49	7.88
	うるま市	13.02	14.37	18.58	13.79	10.77



(参考資料：交通白書(沖縄県警察))



# 参 考 資 料

# うるま市交通安全対策会議条例

平成18年3月31日

条例第6号

改正 平成24年7月4日条例第15号

## (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、うるま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 会議は、次の各号に掲げる事務を所掌する。

- (1) うるま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、市の区域における陸上交通の安全に関する総合的に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。

## (会長及び委員)

第3条 会議は、会長及び委員をもって組織する。

- 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、又は会長が欠けたときは、あらかじめ会長の指名する委員がその職務を代理する。
- 5 委員は、次の各号に掲げる者のうちから市長が任命又は委嘱する。

- (1) 国の関係地方行政機関の職員
- (2) 沖縄県の知事部局の職員
- (3) 沖縄県うるま警察署、沖縄県石川警察署の警察官
- (4) 市の職員
- (5) 市教育長
- (6) 市消防長
- (7) その他市長が必要と認める者

6 前項各号(第5号及び第6号を除く。)の委員の定数は、それぞれ若干人とする。

## (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、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 会議に幹事を置くことができる。

2 幹事は、委員の属する機関の職員のうちから市長が指名する。

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。

(委任)

第6条 この条例に定めるもののほか、会議の議事その他の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って別に定める。

附 則

この条例は、平成18年4月1日から施行する。

附 則(平成24年7月4日条例第15号)

この条例は、公布の日から施行する。

## うるま市交通安全対策会議委員名簿

NO	うるま市交通安全対策会議条例	区 分	役 職
1	第3条第2項	会長	うるま市長
2	第3条第5項(1)	国の関係地方行政機関の職員	北部国道事務所長
3	第3条第5項(2)	沖縄県の知事部局の職員	中部土木事務所長
4	第3条第5項(3)	沖縄県うるま警察署の警察官	うるま警察署 交通課長
5		沖縄県石川警察署の警察官	石川警察署 交通課長
6	第3条第5項(4)	市の職員	市民生活部長
7		市の職員	総務部長
8		市の職員	企画部長
9		市の職員	財務部長
10		市の職員	福祉部長
11		市の職員	こども未来部長
12		市の職員	経済産業部長
13		市の職員	農林水産部長
14		市の職員	都市建設部長
15	第3条第5項(5)	市教育長	教育長
16	第3条第5項(6)	市消防長	消防長
17	第3条第5項(7)	その他市長が必要と認める者	うるま地区交通安全協会 会長
18		その他市長が必要と認める者	石川地区交通安全協会 会長
19		その他市長が必要と認める者	うるま市自治会長連絡協議会 会長

**委 嘱 期 間**      **令和4年2月21日から令和5年3月31日**

※人事異動等に伴い、新たに委嘱する委員の委嘱期間は令和5年1月30日から令和5年3月31日まで

**根 拠 法 令**      うるま市交通安全対策会議条例（平成18年3月31日 条例第6号）  
交通安全対策基本法（昭和45年 法律第110号）

## **第11次 うるま市交通安全計画**

**～ 令和3年度から令和7年度 ～**

令和5年2月

発行：うるま市 市民生活部 市民協働課

〒904-2215 沖縄県うるま市みどり町1-1-1

電話 098-973-5487