

# 越前市交通安全計画

令和3年3月

# 目 次

計画の趣旨	1
道路交通の安全	3
第1章 交通事故の現状と交通安全計画の基本目標	3
1 交通事故の現状	3
2 交通事故等の分析	5
3 交通安全計画における基本目標	8
第2章 道路交通安全対策	9
1 重点項目	9
2 施策の体系	10
(1) 交通安全思想の普及徹底	10
(2) 道路交通環境の整備	18
(3) 救助・救急活動の充実	25
(4) 被害者支援の推進	27

## 計 画 の 趣 旨

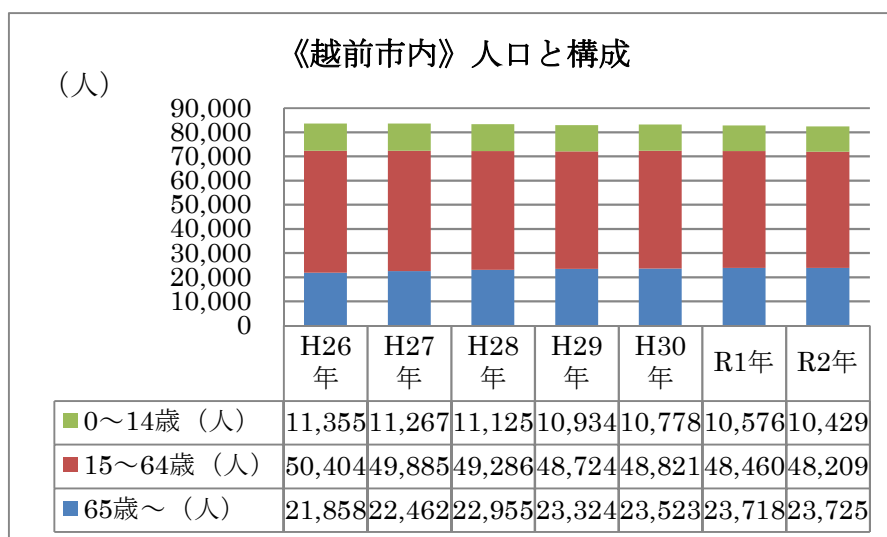
### 1 市計画の趣旨

本格的な人口減少・超高齢社会に加え、北陸新幹線が本市を含む金沢・敦賀間の開業による交通体系が整備されるなど、今後、本市を取り巻く環境は大きく変化していきます。こうした中、市民が安全で安心して暮らせる社会の実現を図るためには、身近な問題である交通安全の確保が重要な要素になっています。

市では、これまでも交通安全対策基本法に基づき、昭和46年以降、国や県の交通安全計画と連携を図りながら、官民一体となって交通安全対策を強力に推進してきました。

しかしながら、依然として市内の交通情勢は厳しく、さらなる対策の推進が必要となっており、人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会をつくらなければなりません。

そこで、交通死亡事故を減少させるとともに、人身事故の減少の定着化を図り、「安全・安心都市宣言」（平成17年12月26日制定）に掲げる「住みやすく、明るく、訪れやすい安全で安心な越前市」を実現させるため、本計画を策定します。



住民基本台帳人口（各年4月1日現在）

## 2 計画の性格

この計画は、国の第 11 次交通安全基本計画及び第 11 次福井県交通安全計画に基づき、市が講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

## 3 計画の期間

計画期間は、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 年間とします。

## 道 路 交 通 の 安 全

### 第1章 交通事故の現状と交通安全計画の基本目標

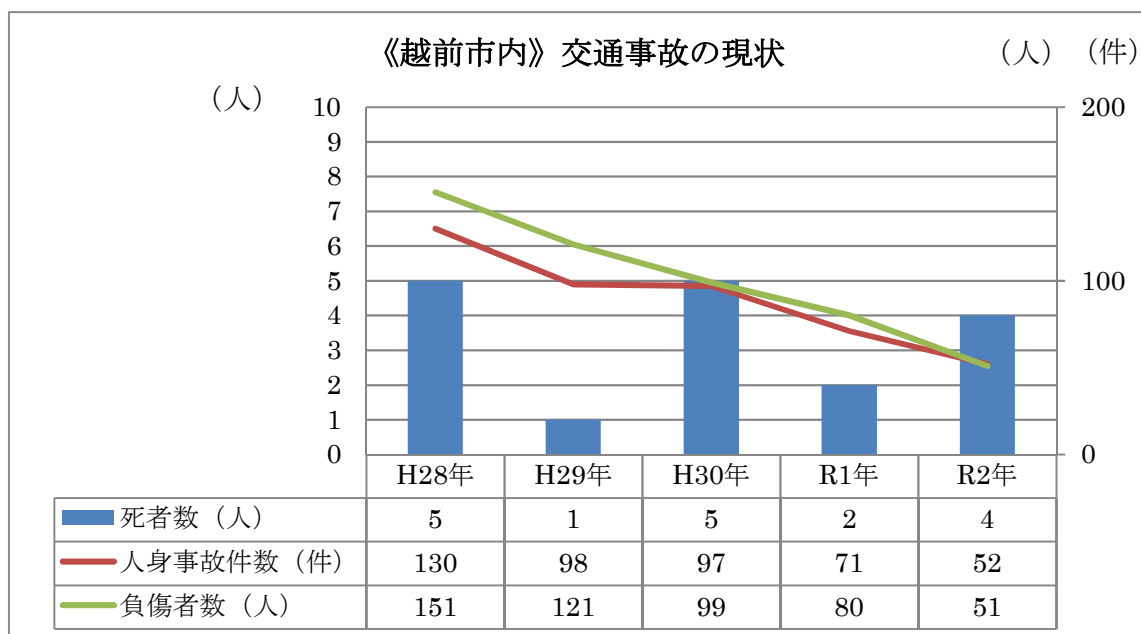
#### 1 交通事故の現状

越前市の道路交通事故は、平成17年の人身事故件数477件と負傷者数579人、平成18年の死者数6人をピークとし、その後の交通安全対策の推進により徐々に減少しています。

市交通安全計画では、「年間の交通事故死者数0人（ゼロ）を目標とする。人身事故の減少を図る。」を基本目標に掲げていますが、近年の交通事故死者数は平成28年には5人、平成29年には1人、平成30年には5人、令和元年には2人、令和2年には4人という結果であり、計画の目標を達成することはできておりません。

ただし、人身事故件数については、平成28年の130人から連続して減少し、人身事故の年々減少という目標は達成しました。

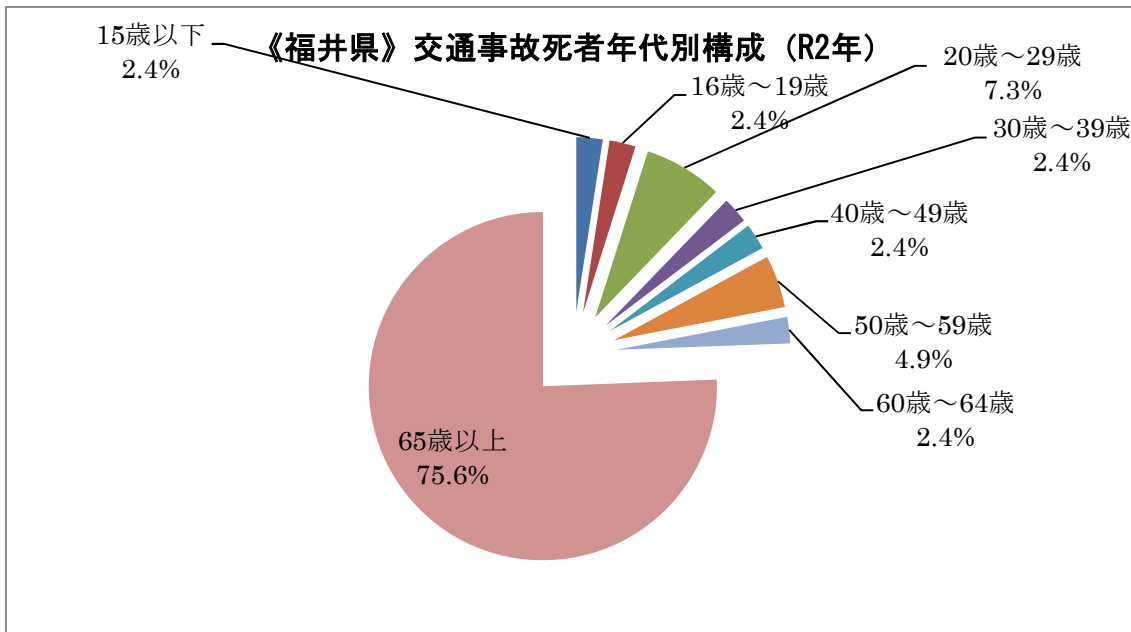
「越前市統計年鑑（第11章）」より



「福井の交通」より

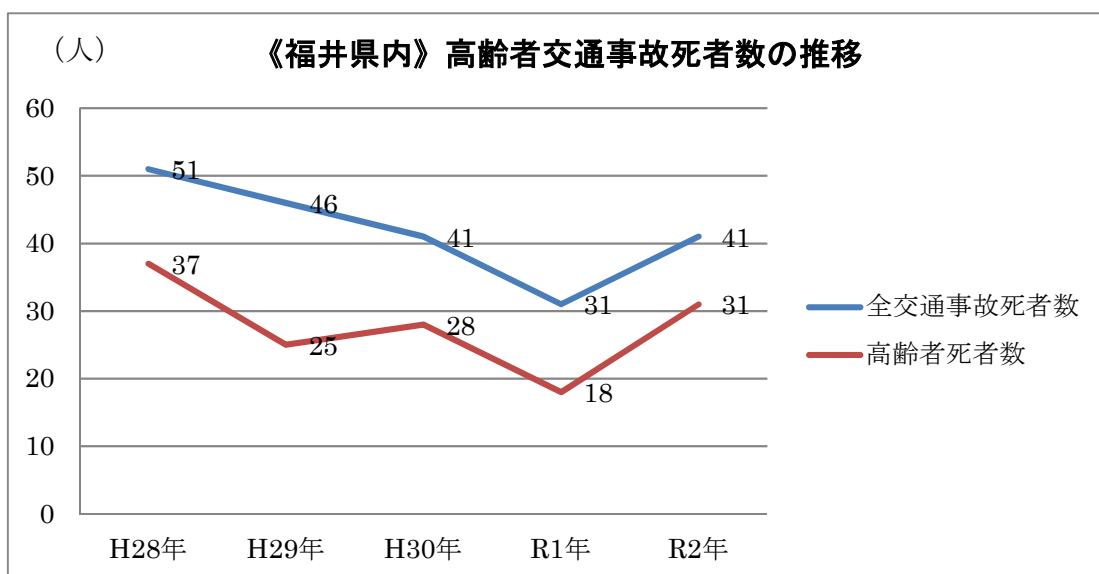
## ○ 福井県の事故の特徴

- (1) 交通事故死者のうち、高齢者の占める割合が高い  
(令和2年 60歳～64歳 2.4%、65歳以上 75.6%)



「福井の交通」より

- (2) 全交通事故死者数のうち、高齢者死者数が多い  
(令和2年 41人中 31人 75.6%)



「福井の交通」より

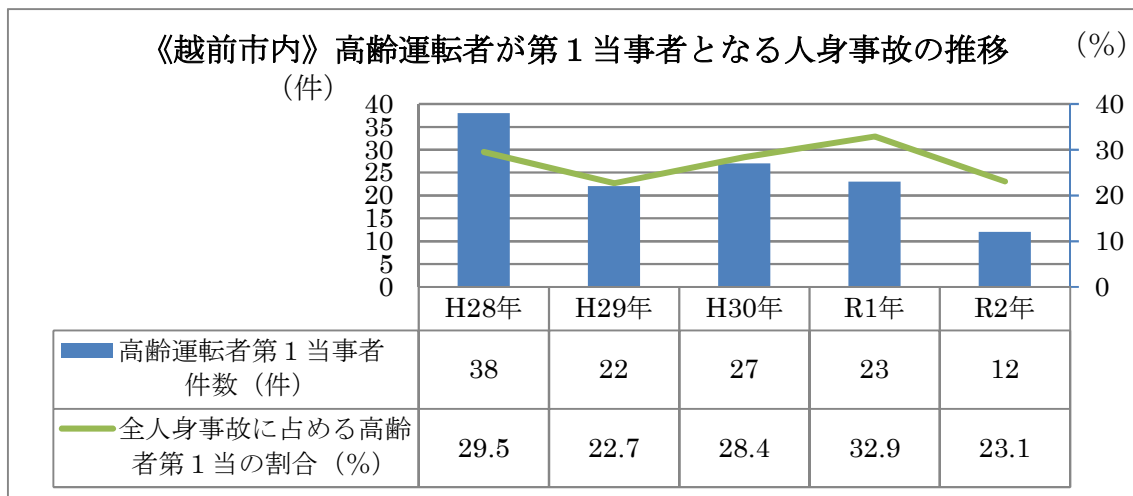
## 2 交通事故等の分析（平成28年～令和2年）

### (1) 高齢者の事故

#### ア 高齢運転者が第1当事者となる人身事故率が高い《越前市》

越前市において高齢運転者が第1当事者となった件数は、平成28年の38件をピークに減少傾向にあるものの、平成30年には一時増加するなど20件前後で推移している。

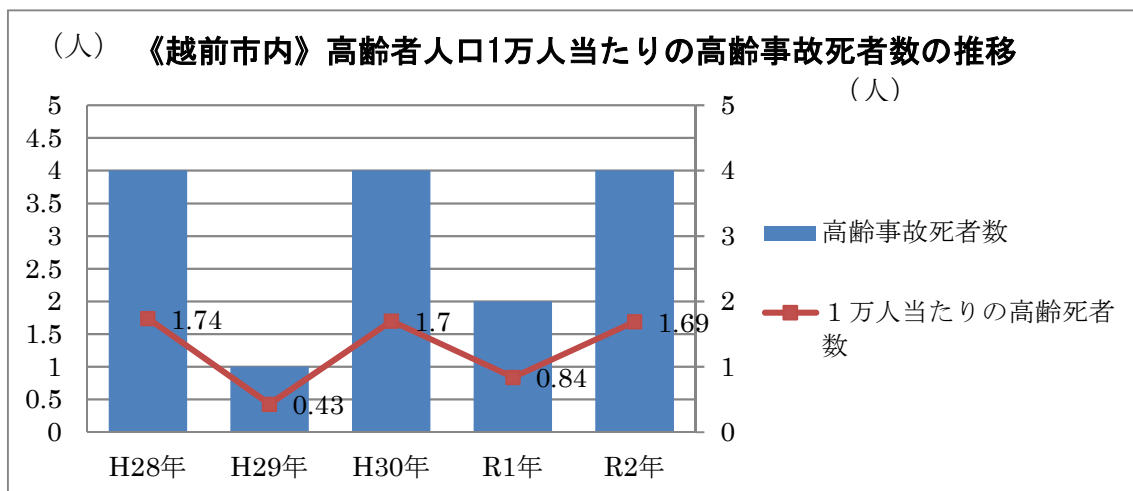
また、全人身事故件数に占める高齢運転者が第1当事者となる割合も、30%前後で推移しており、高い状態が続いている。



「福井の交通」より

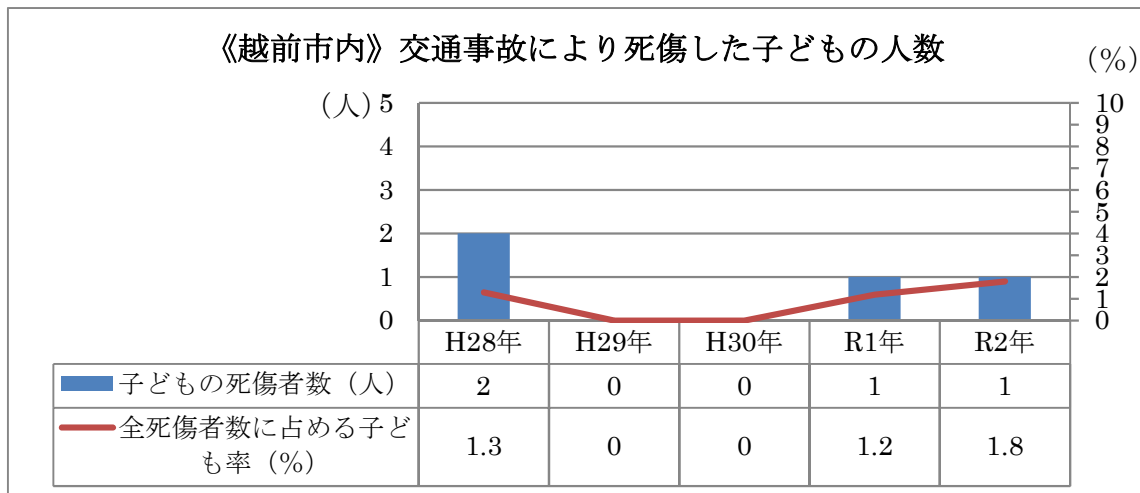
#### イ 高齢者人口1万人当たりの高齢事故死者数が多い《越前市》

越前市における高齢事故死者数は、平成28年、平成30年及び令和2年の4人が最も多く、毎年1人～4人が犠牲となっている。また、高齢者人口1万人当たりの高齢事故死者数の平均は1.28人で、全国平均の0.54人を上回っている。



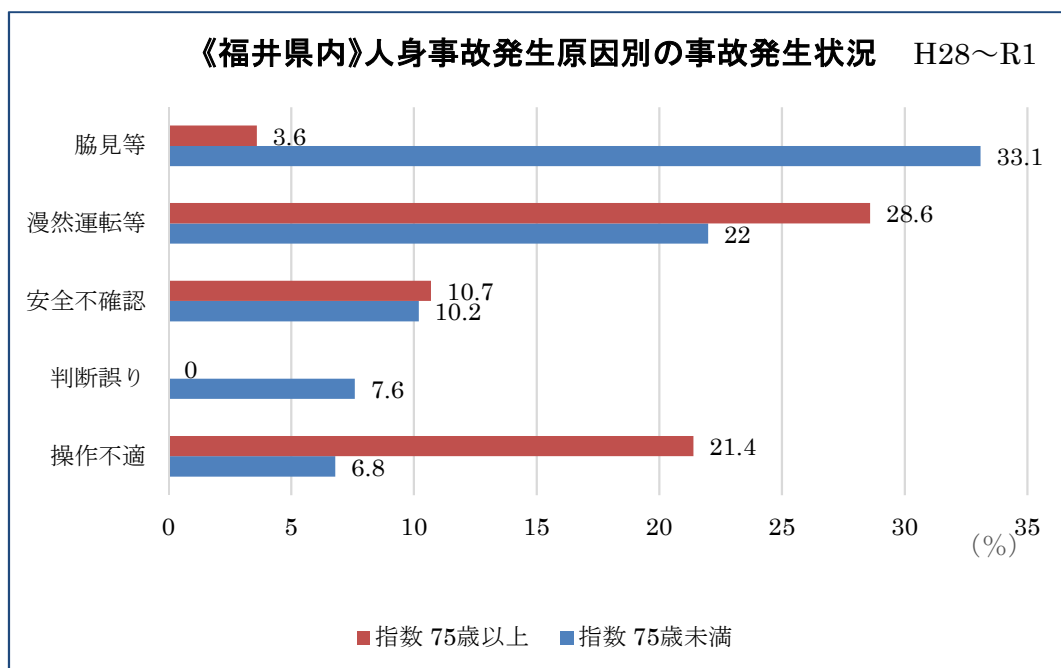
「福井の交通」より

- (2) 全死傷者数に占める子どもの割合が低い《越前市》  
越前市における子どもの死傷者数はほぼ横ばいで推移している。



「福井の交通」より

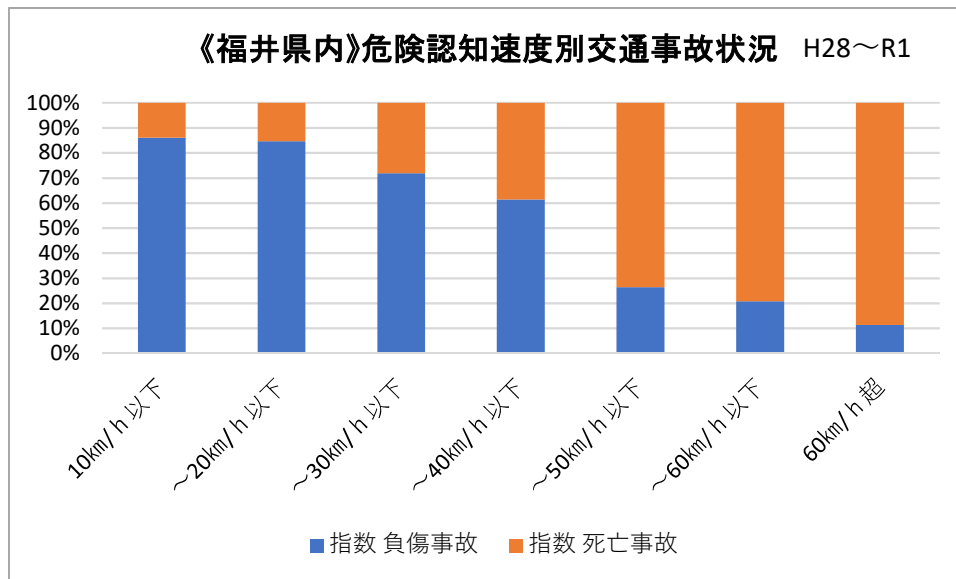
- (3) 前方不注意の運転者が多い《福井県》  
福井県の平成 28 年から令和元年までの自動車運転者による死亡事故の人的要因は 75 歳未満においては脇見等が 33.1%と最も多い。また、75 歳以上の高齢運転者は漫然運転等が 28.6%と最も多く、次いで操作不適が 21.4%となり、漫然運転等の次に高い割合を占めている。



「福井県警交通企画課資料」より



- (4) 死亡事故における危険認知時の速度が速い《福井県》  
負傷事故に比べて死亡事故における危険認知時の速度が速い。



「福井県警交通企画課資料」より

- (5) 1世帯当たりの自家用乗用車保有台数が多い《福井県》  
福井県の1世帯当たりの自家用乗用車保有台数は、平成28年の1.749台、令和2年の1.727台とともに全国1位となり、クルマ中心の社会となっている。

1世帯当たりの自家用乗用車保有台数

	平成28年度		令和2年度	
	台数 (台)	全国 順位	台数 (台)	全国 順位
福井	1.749	1	1.727	1
富山	1.706	2	1.670	2
石川	1.489	13	1.481	13
山形	1.679	3	1,660	3
群馬	1.648	4	1,614	4
栃木	1.623	5	1,593	5
茨城	1.605	6	1,577	6
長野	1.596	7	1,571	7
全国	1.064		1.043	

一般財団法人自動車検査登録情報協会「自家用乗用車の世帯当たり普及台数」より

### 3 交通安全計画における基本目標

- 年間の交通事故死者数0人（ゼロ）とする。
- 人身事故の減少を図る。

#### (1) 交通事故死者数

「令和7年までに年間の24時間死者数を25人以下とする」という県の目標を踏まえつつ、これまでの計画目標を継承し、年間の交通事故死者数0人（ゼロ）を目指します。

#### (2) 人身事故

「令和7年までに年間の重傷者数を130人以下にする」という県の目標を踏まえつつ、これまでの計画目標を継承し、年々人身事故の減少を図ることを目指します。

この目標達成に向け、本市は、市民、警察、関係機関、団体等と協働してこの計画に掲げた諸施策を総合的かつ効果的に推進します。

## 第2章 道路交通安全対策（第11次福井県交通安全計画より抜粋）

### 1 重点項目

交通事故発生件数は減少傾向であるものの、死者数はほぼ横ばい状態で推移しているほか、全死者に占める高齢者の割合は増加傾向であり、令和2年は、交通事故死者全体を高齢者が占めるなど、いずれも引き続き高い水準となっています。

このため、特に高齢者が交通事故被害者、加害者にならない対策を強化し、交通事故死者を減少させる必要があります。

このような観点から、

- ①交通安全思想の普及徹底
- ②道路交通環境の整備
- ③救助・救急活動の充実
- ④被害者支援の充実と推進

といった4つの柱により、交通安全対策を実施します。

## 2 施策の体系

本計画は、交通安全対策基本法で定められた計画であるため、国や県の交通安全基本計画に基づくほか、前述の重点項目を推進するため、施策の体系を次のとおりとします。

### 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下に、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良き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、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人一人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。

#### (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て、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能および知識を習得させることを目標とします。

幼稚園、保育所および認定こども園においては、家庭および関係機関・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面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上および教材・教具の整備を推進します。

児童センターや児童館においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進します。関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所および認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において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ます。

##### 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、歩行者およ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、道路およ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および能力を高めることを目標とします。

小学校においては、家庭および関係機関・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、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味および必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。

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します。

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教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催します。

#### 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、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します。

中学校においては、家庭および関係機関・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、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します。

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します。

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 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また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および交通ルール等の知識を習得させることを目標とします。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、安全運転サポート車など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します。特に、横断時の左右確認など交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努めます。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します。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、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ます。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にも努めます。

また、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るとともに、他の年齢層にも高齢運転者に対する保護意識を高める運転者教育を推進し、認知機能や運転技能の低下等に伴い自動車の運転に不安を感じている高齢者に対し、交通安全教室等を活用して、運転免許の自主返納を促します。

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とともに、先端技術の活用による高齢者の安全確保についても関係機関と連携して推進します。

#### オ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全のために必要なスキルおよ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害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進します。

さらに、自立歩行ができない障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催し

ます。

#### カ 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、定住外国人に対しては、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します。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します。

### (2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

#### ア 交通安全運動の推進

市民一人一人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みを推進するための市民運動として、越前市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・継続的に展開しています。

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およ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します。

#### 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、交通安全教育等を推進します。

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ります。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ための交通安全教育等を推進します。

#### ウ 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ます。

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 交通安全対策本部決定）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ります。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ります。

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、自転車の点検整備等の対策を推進します。

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します。

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ります。

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等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、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、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します。

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します。

#### 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

シートベルトの着用効果およ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ります。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、市、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進するほか、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します。

#### 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および正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図ります。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組みを強化します。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなるこ



とから、チャイルドシートの使用効果および使用方法について、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・指導を推進します。

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、広報啓発に努めます。

また、県、市、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進します。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、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、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科や県、市窓口等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進します。

#### カ 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およ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、取組強化日を定めるなど各種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および関係機関・団体と協力した反射材用品の配布等により着用促進を図ります。

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、スーパー等と連携し、反射材を購入しやすい環境の整備を推進します。

#### キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育およ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、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組みを更に進め、「飲酒運転を絶対にしらない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

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、指導およ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みの推進に努めます。

#### ク 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、あらゆ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います。

(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・危険な運転の根絶を図ります。

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周知を図ります。

(イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、町内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ります。

(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、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、気運の盛り上がりを図ります。

#### ケ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 福井県交通対策協議会において定めている「交通事故0（ゼロ）を目指す統一行動日」に関係機関・団体による街頭監視活動を強化し、市民参加による交通安全活動を推進します。

(イ) 高齢者の交通事故防止に関する国民の意識を高めるため、日没が早まり、高齢者の交通死亡事故が増加する秋口の9月を「高齢者交通安全推進月間」と定め、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います。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ます。

(ウ) 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ります。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車およ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します。

(エ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発、自動車の正しい使い方、点検整備の方法、交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高めます。

(オ) 四季（春・夏・秋・年末）の交通安全県民運動の推進

市民一人ひとりに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促すため、四季の交通安全県民運動を行い、関係機関、団体等と協力した継続的な活動を推進します。

運動の時期は、春、秋の全国交通安全運動に加え、夏、年末の北陸三県統一交通安全運動を継続して展開します。

運動の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、事故実態等に基づいた交通安全運動の重点等について広く県民に周知し、県民参加型の交通安全運動として実施します。

また、運動の効果等を検証することにより、一層効果的な運動が実施されるよう努めます。

運動の名称	実施期間（令和3年度）
春の交通安全県民運動	4月6日～4月15日
夏の交通安全県民運動	7月11日～7月20日
秋の交通安全県民運動	9月21日～9月30日
年末の交通安全県民運動	12月11日～12月20日

(カ) 交通死亡事故多発警報等の発令中における取組強化

一定期間に交通死亡事故が多発したことによる、「交通死亡事故多発警報」等が発令された場合には、関係機関、団体等が相互に協力して、早期に総合的かつ集中的な交通死亡事故の発生を抑止する対策を推進します。

(キ) 交通安全功労者（団体）の表彰、交通安全推進協議会の開催

交通安全推進協議会を開催し、交通安全活動に功労のあった個人・団体の表彰を行うことにより、より多くの市民に交通マナーの向上と事故防止を呼びかけ、交通安全活動の一層の活性化を図ります。

### (3) 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およ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します。また、地域団体、

自動車販売団体、自動車利用者団体等については、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、交通安全県民運動等の機会を利用して働き掛けを行います。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間およ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ります。

また、市内の民間企業・団体に対し「交通安全推進協議会」への登録を呼びかけ、「従業員への交通安全教育」、「家族への交通安全の呼びかけ」、「地域での啓発活動」などの職場における交通安全活動の推進を図ります。

地域の状況に応じた交通安全教育の指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図ります。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中、交通安全の取組みを、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ます。

#### (4) 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す。

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・協働を積極的に推進します。

## 2 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察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ます。

しかし、被害が深刻化しやすい歩行中や自転車乗用中の事故を防止するため、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ります。

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、高齢者や障がい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きます。

### (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

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、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ります。

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ります。

#### ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、県、市、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図ります。

生活道路については、歩行者・自転車利用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実施する「ゾーン30」の整備を推進するとともに、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策を実施します。

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を整備するとともに、公安委員会により実施される交通規制および交通管制との連携を強化し、イメージハンプ（視覚効果によって立体的な障害物に見せかけるもの）やイメージ狭さく（視覚効果によって自動車の通行部分の幅を狭く見せかけることにより、運転者に対し減速を促すもの）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イメージハンプやイメージ狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施します。

#### イ 通学路等における交通安全の確保

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、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組みを支援するとともに、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、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、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します。

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・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、路肩のカラー舗装、防護柵等の

設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、信号機や横断歩道の拡充を要望するなどの対策を推進します。

#### ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障がい者等を含め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、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備します。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、自転車駐車場、障がい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ます。あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、道路標識の高輝度化等を推進します。

また、駅前等の交通結節点において、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保します。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に整備します。

### (2) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、現場点検などにより潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進します。

#### ア 幹線道路対策の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、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するよう図ります。

- (ア) 死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定します。
- (イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施します。
- (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用します。

#### イ 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、事故の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、公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施します。事故

危険箇所においては、道路標識の高輝度化等、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および防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進します。

#### ウ 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。

#### エ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備します。

(イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させます。

(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業地域内等においては、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、公安委員会により実施される交通規制および交通管制との連携を強化し、イメージハンプ・イメージ狭さく等による車両速度および通過交通の抑制等の整備を総合的に実施します。

(エ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点へのアクセス道路の整備等を実施します。

#### オ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進します。

(ア) 歩行者およ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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるイメージハンプやイメージ狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、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や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進します。

(イ) 交差点およ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等を推進します。

(ウ) 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資することから、交通流の実態を踏まえつつ、路上駐停車対策等の推進を図ります。

(エ) 商業系地区等における歩行者およ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、幅の広い歩道等の整備を推進します。

### (3) 交通安全施設等の整備事業の推進

公安委員会およ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 交通安全施設等の戦略的維持管理

ガードレールやカーブミラー、道路標示等が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行います。

#### イ 歩行者・自転車対策およ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およ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・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 連絡会議等の活用

通学路安全プログラムを活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、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) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害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積極的に推進します。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備します。

### (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整備

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等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境の創出に



関する取組みを推進します。

また、自転車等を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、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します。

#### イ 自転車等の駐車対策の推進

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県、市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、駅前広場および道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図ります。

### (6) 公共交通機関の利用促進

電車等の公共交通機関の整備を支援するなど、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図ります。

そして、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図ります。

### (7) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

#### ア 道路の使用および占用の適正化等

##### (ア) 道路の使用および占用の適正化

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、許可条件の順守、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、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、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します。

#### 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して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進します。

#### ウ 冬期における交通安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、消雪施設の整備等を推進し

ます。

(ア) 早期除雪・消雪工事等による雪に強い道路の整備

市道路無雪化事業計画に基づき、消雪パイプ等の消雪施設を整備し、冬期間の交通事故防止対策を推進します。

(イ) 雪に強い交通安全施設の整備

道路標識の大型化等、降積雪期においても視認性の高い交通安全施設の整備を推進します。

(ウ) 除排雪の促進

気象状況を早期かつ的確に把握し、積雪・凍結の恐れがある場合には、迅速かつ適切な除排雪作業等を行います。

(エ) 冬期間における安全運転の啓発

降雪期に備えて、年末の交通安全県民運動等を中心に、スピードダウン、路上駐車禁止、また、除雪活動中の交通確保等、雪道における安全運転の広報・啓発を行います。

エ 交通事故が起きにくい環境づくり

交通事故の発生地域、場所、形態等の詳細な情報に基づく分析を実施し、効果的な対策を適切に実施します。

### 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、高速自動車国道を含めた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・救急体制および救急医療体制の整備を図ります。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します。

#### (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、救護訓練の実施および消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図ります。

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）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します。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進します。また、応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進します。

加えて、学校においては、教職員対象の心肺蘇生法（AED（自動体外式除細動器）の取り扱いを含む）の実習および各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図ります。

### エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場および搬送途上における応急処置）の充実のため、南越消防組合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、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与および輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習および実習の実施を推進します。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ります。

### オ 救助・救急資機材等の装備の充実

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、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 消防防災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、負傷者の救急搬送および医師の迅速な現場投入に有効であることから、県と連携し、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進します。

### キ 救助隊員および救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく、救助隊員および救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進します。

### ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、中日本高速道路株式

会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町村等においても消防法（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行います。

## (2) 救急医療体制の整備

### ア 救急医療機関等の整備

初期救急医療機関の整備を推進します。また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、救急医療体制の圏域を設定し、地域内の医療施設の実情に応じて第二次救急医療体制の整備を図ります。

### イ ドクターヘリ事業の推進

交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、県と連携し、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリ事業を推進します。

## (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自動車電話または携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）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促進します。

## 4 被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的および経済的打撃を受けたり、またはかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、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ことから、犯罪被害者等基本法（平成16年法律第161号）等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進します。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、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、被害者支援を積極的に推進します。

### (1) 交通事故被害者支援の充実強化

交通遺児に対する入学支度金の支給等、交通事故被害者・遺族に対する援助措置を行います。

(ア) 市犯罪被害者等支援条例に基づく被害者等の支援

市犯罪被害者等支援条例に基づき、交通事故による被害者等に対しては、必要な情報の提供及び助言を行うなど積極的な支援を行います。

(イ) 交通遺児等に対する小・中学校就学時の支度金の支給

交通災害等遺児の義務教育就学の安定を図るため、小・中学校に入学する際、支度金を支給し、交通遺児等の福祉増進を図ります。

また、「越前市ひとり親家庭福祉推進資金貸付基金条例」に基づく貸付業務について、交通災害等の遺児でひとり親家庭への情報提供等の援助を充実します。

(ウ) 交通災害共済制度の普及推進

交通災害共済制度の普及及び加入促進に積極的に取り組み、交通事故被害者救済の充実を図ります。