

越前市交通安全計画

日本一安全で安心な越前市を目指して

越前市

目 次

| | |
|-------------------------|----|
| 計画の趣旨..... | 1 |
| 計画の基本目標..... | 2 |
| 道路交通の安全..... | 4 |
| 第1節 交通事故の現状と交通事故分析..... | 4 |
| 越前市の交通事故の現状と交通事故分析..... | 4 |
| 第2節 道路交通安全についての対策..... | 5 |
| 施策の重点..... | 5 |
| 施策の体系..... | 10 |
| 1 道路交通環境等の整備..... | 11 |
| 2 交通指導..... | 17 |
| 3 交通安全教育・啓発..... | 18 |
| 4 被害者等対策..... | 27 |

計 画 の 趣 旨

1 計画の趣旨

本格的な人口減少と高齢社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えようとしているなか、真に豊かで活力のある社会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、交通安全の確保も、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す。

これまでも、その重要性が認識され、交通安全対策基本法に基づき昭和 46 年以後、国や県の 7 次にわたる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実施してきました。しかしながら、市内の交通情勢は依然として厳しく、更なる対策の実施が必要となっています。

このような状況を鑑み、今後、交通死亡事故を減少させるとともに、人身事故の増加に歯止めをかけるために、本計画を作成し、もって、「越前市安全・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」の実現を図るものです。

2 計画の性格

この計画は、中央交通安全対策会議が作成した「第 8 次交通安全基本計画」及び福井県交通安全対策会議が作成した「第 8 次福井県交通安全計画」に基づき、越前市における交通安全に関する施策の大綱を定めます。

3 計画の期間

この計画の計画期間は、平成 20 年度から平成 22 年度までの 3 年間とします。

計画の基本目標

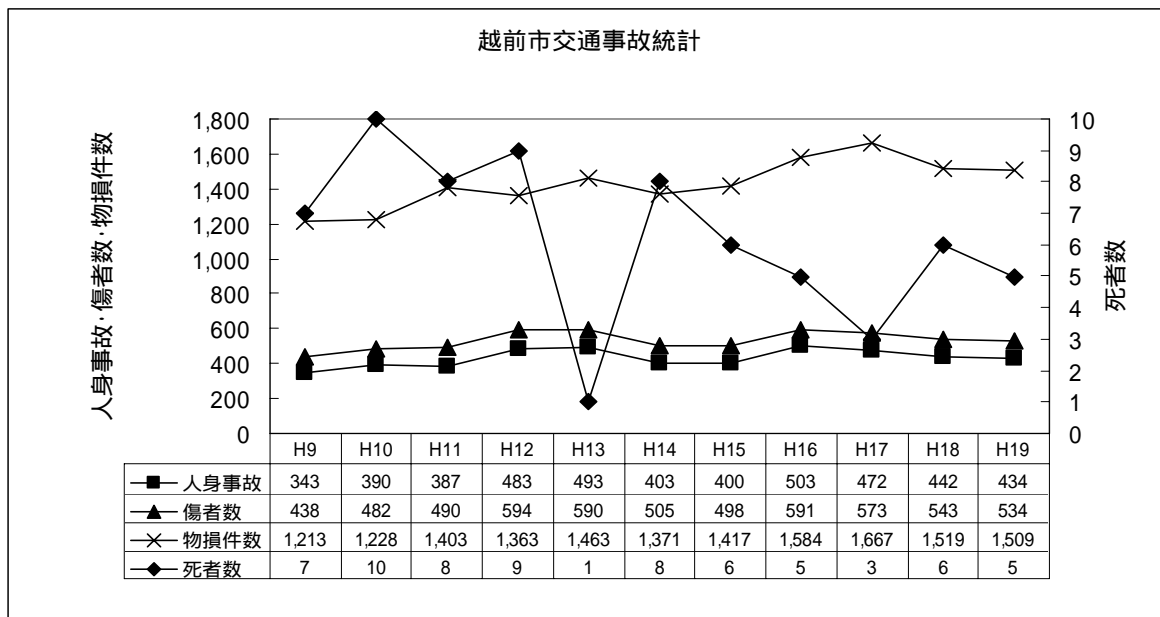
越前市は、これまで交通関係機関・団体と緊密な連携を図りながら、交通事故発生を抑止対策に努めた結果、平成 19 年中の交通事故死者数は過去 10 年(平成 9 年～平成 18 年)の平均を下回りました。

今後 3 年間の本市の交通安全に関する施策の大綱を定めるにあたり、福井県の目標を踏まえ、引き続き、交通死亡事故を減少させるとともに、人身事故の増加に歯止めをかけることとし、このために、交通死亡事故ゼロ社会の実現に向け、市民一人ひとりの交通安全意識の一層の高揚を図りながら、交通事故死者数(対過去 10 年平均)を半減させることを基本目標とします。

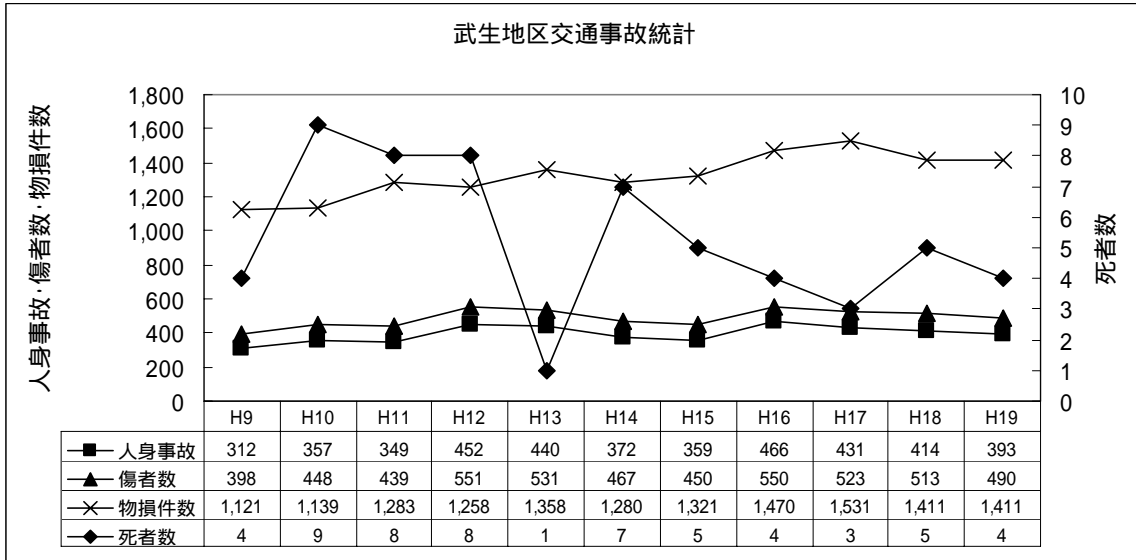
あい

国は平成 15 年初めに「平成 24 年までに、交通事故死者数を 5,000 人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」を、また福井県は「第 8 次福井県交通安全計画」において、平成 22 年までに年間の交通事故死者数を 60 人以下とすることを目標として掲げています。

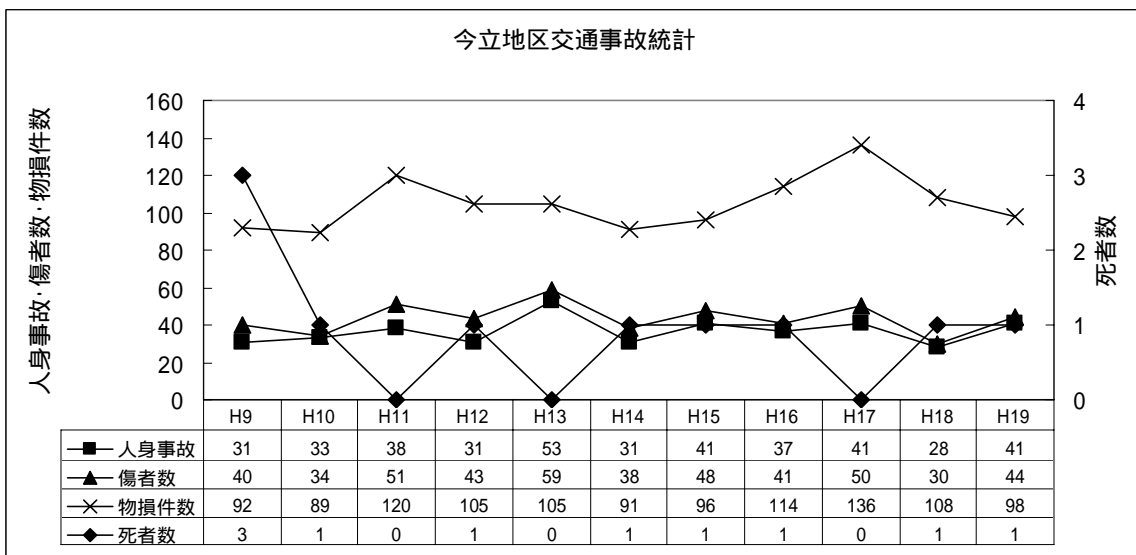
本市における交通事故の状況



旧武生市における交通事故の状況



旧今立町における交通事故の状況



道路交通安全

第1節 交通事故の現状と交通事故分析

越前市の交通事故の現状と交通事故の分析

1 交通事故の現状

本市（旧武生市・旧今立町を含む）においては、平成10年から平成19年の10年間に61人の尊い生命が犠牲になっています。

また、平成10年以降、人身事故発生件数、傷者数、物損件数いずれについても増減はありますが、平成19年の件数は、平成10年と比較するとすべて増加しており、予断を許さない状況となっています。

2 交通事故の分析

市内における過去の交通死亡事故の特徴は、
 幹線道路（国道8号等）で多く発生
 高齢者に関わる事故が多く発生
 週末に多く発生

であり、近年の高齢社会を反映し、高齢者の死亡事故が増加しており、その割合も年々大きくなっています。

また、交通事故の類型別分析では、
 追突事故
 交差点出合頭事故

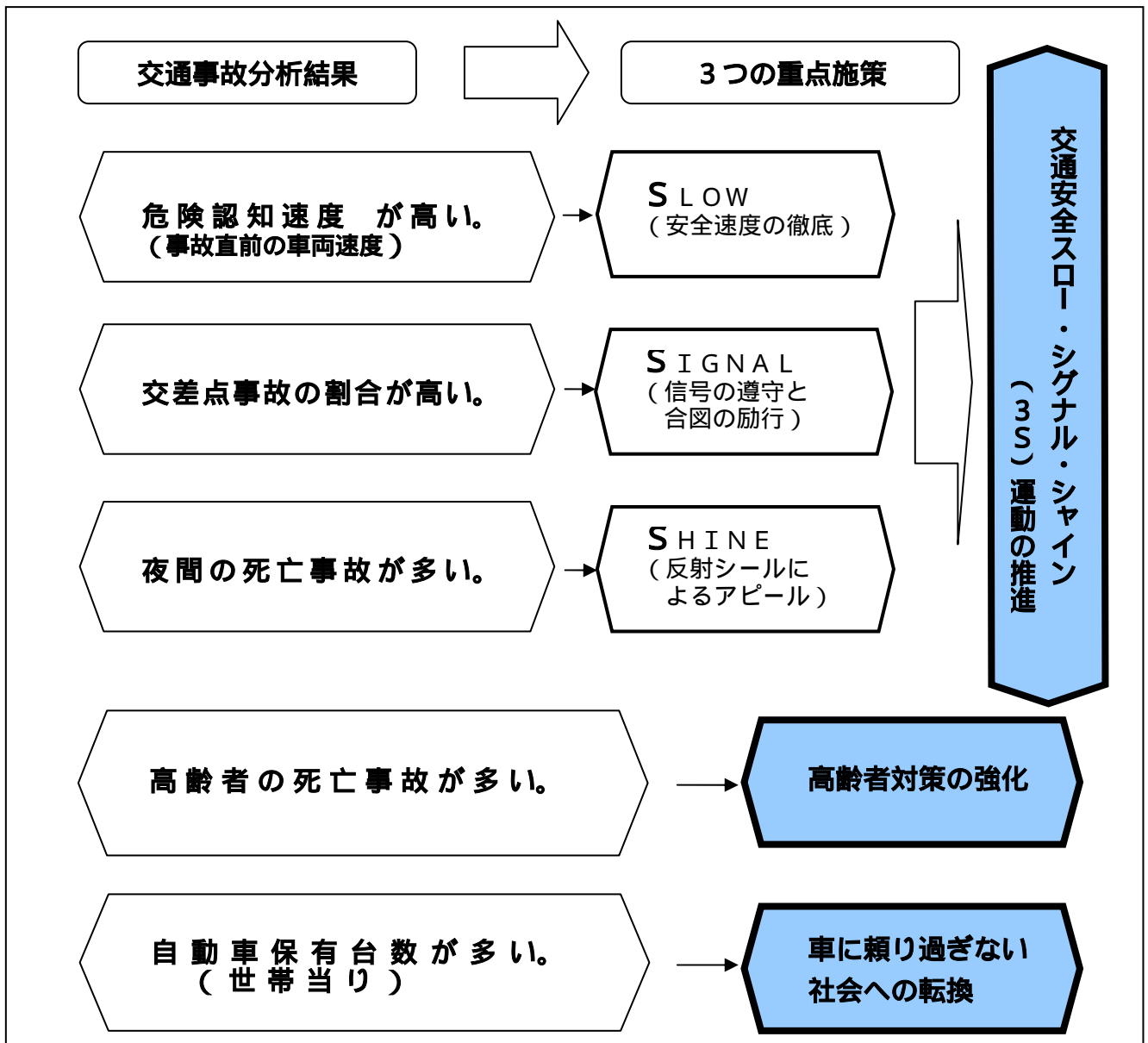
が、全交通事故の半数を占めており、交差点付近におけるドライバーの基本的な交通ルールの無視やマナーの欠如が、大きな事故原因となっています。

第2節 道路交通安全についての対策

施策の重点

第1節「交通事故の現状と交通事故分析」を踏まえ、本市の交通安全対策は、次の3つを施策の重点として取り組みます。

交通安全スロー・シグナル・シャイン（**3S**）運動の推進
高齢者対策の強化
車に頼り過ぎない社会への転換



危険認知速度とは、自動車又は原付運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件等（防護さく、電柱等）を認め、危険を認知した時点の速度をいう。

1 交通安全スロー・シグナル・シャイン（^{スリーエス}3S）運動の推進

本市の交通人身（死亡）事故の特徴を踏まえ、SLOW（安全速度の徹底）、SIGNAL（信号の遵守と合図の励行）、SHINE（反射シールで自分の存在をアピール）を重点とした交通安全スロー・シグナル・シャイン（3S）運動を推進します。

特に、スピード超過は、交通事故の最大の要因であることから、スピードダウン対策に最重点を置くこととします。

<主な取組み>

交通安全教室における指導

- ・ 幼児や高齢者等を対象とする交通安全教室の開催

四季の交通安全県民運動での普及、啓発

- ・ 運動の重点として普及、啓発に努める。

街頭監視活動

- ・ 交通指導員、シルバー交通安全推進員、子ども見守り隊など各種交通安全推進者による街頭監視活動の実施
- ・ 四季の交通安全県民運動期間中における「一斉街頭活動日」の実施
春...4月 6日～15日 夏..... 7月 21日～30日
秋...9月 21日～30日 年末...12月 11日～20日
- ・ 越前市と鯖江市の交通指導員による幹線道路（国道8号）での合同一斉街頭監視活動の実施
- ・ 小中学校の学期はじめにおける、登校時の児童生徒に対する街頭監視活動の実施
- ・ 交通死亡事故多発警報等発令期間中には、広報パトロールを強化するとともに、交通安全推進協議会員等に対しチラシにより注意喚起を呼びかけ、街頭監視活動を強化する。

交通死亡事故多発警報

県内10日間で、5件以上の交通死亡事故が発生したとき

県内15日間で、2人以上が死亡する交通事故が2件以上発生したとき

高齢者交通死亡事故多発警報

県内10日間で、高齢者が死亡する交通事故が3件以上発生したとき

県内10日間で、高齢運転者が第1当事者となる交通死亡事故が3件以上発生したとき

各種広報媒体を利用した注意喚起

- ・ 広報車、ポスター、チラシ、横断幕等による広報
- 「生活道路対策エリア」内の交通事故抑止対策の強化
- ・ 指定エリア
八幡一丁目、村国三丁目、国高一～二丁目、粟田部町、定友町の一部（定友第二交差点を中心とした約1平方キロメートル）
- ・ 生活道路における減速マーク等によるスピードダウン対策
- ・ 交差点のカラー化（危険交差点のカラー舗装）

道路交通環境の整備促進

- ・減速マークの拡充
- ・段差舗装（路面上に薄い層を付け、車両へ振動を与える）の拡充
- ・はみ出し通行禁止標示の高輝度化
- ・交差点クロスマークの拡充
- ・道路標識（警戒標識）の拡充
- ・自発光道路標識（警戒標識）の拡充
- ・高輝度道路標識（警戒標識）の拡充
- ・歩道の設置
- ・歩道のバリアフリー化

歩行者、自転車利用者の安全を確保するための反射材貼付の啓発

<県・警察等の取組み>

道路交通環境の整備（信号機・規制標識整備）

交通規制、取締りの強化

運転者に対する更新時講習等安全運転講習や、交通安全資機材を活用した体験型交通安全講習の実施

広報車、ポスター、チラシ、HP、メールマガジン、ラジオ、新聞、道路交通情報板等各種広報媒体を利用した注意喚起

2 高齢者対策の強化

本市においては、交通事故死者に占める高齢者の割合が極めて高いことや、今後も高齢社会が進展していくことに鑑み、高齢者対策を強力に推進します。

また、高齢者が主に歩行者及び自転車等利用者の場合と、自動車を運転する場合の両面において、それぞれの特性に応じた対策を積極的に講じます。

<主な取組み>

交通安全教室における指導

- ・加齢に伴う身体機能等の変化を踏まえた指導を実施
- ・反射材の着用指導の実施

高齢者宅訪問による交通安全の個別指導

- ・運転免許を持たない、交通安全教室に参加しない、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者宅を直接訪問し、交通安全教育を実施

高齢者交通安全推進月間における啓発

- ・9月を高齢者交通安全推進月間に設定し、関係機関団体と連携して高齢者の交通事故を抑止するための各種対策を実施

交通死亡事故多発警報等の啓発

- ・広報パトロール、チラシ等による緊急対策の実施

運転免許自主返納制度の普及、推進

- ・制度を積極的に促進するために、返納する運転免許有効期限まで（ただし、有効期限が1年未満のときは1年間）、市民バス「のろっさ」を利用できる無料乗車券を交付する。

高齢者に対する地域ぐるみによる見守り態勢の普及、推進

シルバー交通安全推進員の活動促進

- ・シルバー交通安全推進員に対する研修会や、同推進員による地域高齢者に対する交通安全教育活動の促進

歩道のバリアフリー化等、高齢者にやさしい道路交通環境の整備【再掲】

道路標識の大型化等、交通安全施設の整備促進

- ・道路標識（警戒標識）の大型化、高輝度化、自発光化等

<県・警察等の取組み>

道路交通環境の整備（信号機・規制標識整備）【再掲】

高齢者ドライバーに対する交通安全教育の実施

3 車に頼り過ぎない社会への転換

福井県の世帯当たりの自動車保有台数は全国1位で、人口当たりの免許保有率も高い水準で推移しています。また、本市でも車は生活になくてはならないものとなっています。

一方、鉄道やバスなどの公共交通機関は、環境にやさしく、市街地の活性化などに果たす役割も大きく、学生や高齢者などの移動制約者をはじめ地域住民の重要な移動手段ですが、日常生活における移動手段が公共交通から車へとシフトし、公共交通機関の需要が減少していく中で、鉄道のダイヤの縮減、バス路線の廃止等が進み、車を使わざるを得ない状況が発生するなど、悪循環が生じています。

また、本市の市街地は平坦であることから、自転車利用がしやすい環境にあるので、多くの人々が気軽に通勤や通学に自転車を利用できるような社会の構築が望まれます。

今後は、公共交通機関や自転車を上手に活用し、高齢社会や環境・エネルギー問題等に対応した、車に頼り過ぎない社会への転換を考えることが重要です。

<主な取組み>

市民バス「のろっさ」の利用促進

- ・低床バスの導入

パークアンドライドの推進

- ・パークアンドライドを推進し、既存の駐車場の利用率向上に努めます。

自転車利用の促進

- ・歩道と車道間の段差の解消、点字ブロックの整備、歩道の広幅員化などの歩道のバリアフリー化に努める。
- ・自転車専用道路、自転車走行可能な自転車歩行者道、路肩のカラー舗装化やマーキング等安全で快適に走行できる道づくりに努める。
- ・交通安全県民運動と連携した自転車利用を呼びかける。
- ・自転車の安全確保のため、自転車への反射材貼付の呼びかけ【再掲】

<県・警察等の取組み>

ICカード導入（公共交通機関の乗車料金の精算を効率化する）の検討

ノーマイカーデーの推進

施策の体系

「第8次福井県交通安全計画」に基づき、また、前述の「施策の重点」を踏まえ、施策の体系を次のとおりとします。

1 道路交通環境等の整備

- (1) 道路交通環境の整備
- (2) 冬期における交通安全の確保
- (3) 公共交通環境の整備

2 交通指導

- (1) 街頭監視活動の強化

3 交通安全教育・啓発

- (1) 交通安全スロー・シグナル・シャイン(3S)運動の推進
- (2) ドライバー対策
- (3) 子ども・高齢者等保護
- (4) 市民全般に対する教育・啓発

4 被害者等対策

- (1) 救急・救助体制の整備
- (2) 救急医療体制の整備
- (3) 交通遺児等被害者・遺族への支援

1 道路交通環境等の整備

(1) 道路交通環境の整備

<基本的視点>

- ・これまでの「車」を主とする対策に加え、「人」の視点に立った交通安全対策を推進し、「人」優先の安全・安心な歩行空間の整備に努めます。
- ・幹線道路等においては、渋滞の解消等、交通の円滑化を図り、生活道路等への通過交通の流入の阻止に努めます。
- ・事故が多発する箇所等の重点的な対策に努めます。
- ・地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備に努めるため、地域住民と一体となって交通安全対策を進めていきます。

<主な取組み>

交通安全施設等整備の推進～「人」優先の安全・安心な歩行空間の整備～

特に、交通の安全を確保する必要がある道路について、警察署と道路管理者が連携を図るために、定期的な協議の場を設け、交通事故実態の調査・分析を行い、「人」の視点に立った総合的かつ計画的な交通安全施設等の整備推進に努めます。

ア 通学路等の歩道整備

通学路、公共施設等周辺及び歩行者が自動車と錯綜し危険な状況にある道路を優先して、歩道整備に努めます。

特に、子どもの交通事故を防止するため、小中学校・高校、児童福祉施設等周辺の歩道整備、既設歩道の段差解消や道路標識等交通安全施設等の整備に努め、交差点の局部照明灯、歩行者用照明灯を整備し、夜間においても安全で安心な通学路の確保に努めます。

イ バリアフリー化をはじめとする道路交通環境の整備

歩道等のバリアフリー化

歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い空間等において、歩道の整備等に努めます。

子ども・高齢者・障がい者をはじめとし、誰もが安全で快適に生活できるユニバーサルデザインの考え方にに基づき、歩道と車道間の段差解消、点字ブロックの整備、歩道の広幅員化等、歩道のバリアフリー化等の整備に努めます。特に交通バリアフリー法に基づき、重点整備地区に定められた地区等においては、医療・福祉施設や公共施設周辺を優先して、既設歩道のバリアフリー化等に努めます。

効果的な交通安全施設等の整備

道路の構造及び交通の実態を考慮し、交通事故等が発生する危険性が高い場所等に見やすく分かりやすい効果的な交通安全施設等の整備に努めます。

道路標識（警戒標識）等については、大型化・高輝度化・自発光化、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等に努めます。

また、多発する夜間の死亡事故を防止するため、道路照明・視線誘導装置、照明灯付横断歩道標識等の設置に努めます。

その他、地域の実情に応じて、防護柵、区画線、道路反射鏡等の交通安全施設の整備に努めます。

効果的で重点的な事故対策の推進

特に、交通の安全を確保する必要がある道路について、交通安全施設等を重点的に整備し、安全かつ円滑な交通環境の確立に努めます。

ア 交通死亡事故発生時等における総点検

交通死亡事故及び重大事故が発生した場合には、速やかに警察署、道路管理者、関係団体、地域住民等と事故発生現場周辺の総点検を実施し、発生した交通事故の事故形態、事故原因、事故の背景等を考慮し、信号機、道路照明、防護柵等の交通安全施設の整備等事故形態に応じた交通安全対策を推進し、再発防止に努めます。

イ 事故危険箇所等対策の推進

死傷事故が多発している道路（踏切を除く）については、集中的な交通安全施設等の整備に努めるとともに、事故危険箇所等においては、道路標識（警戒標識）の高輝度化等、交差点改良、道路照明、視線誘導標等の設置等の対策に努めます。

道路ネットワークの整備

基本的な交通の安全を確保するため、自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークの整備に努めます。

ア 適切に機能分担された道路網の整備

幹線道路等における整備

幹線道路等においては、道路交通の円滑化を図り交通渋滞を解消するため、また、居住地域内通過交通の排除と交通量の効果的な分散を行い交通事故の防止を図るため、バイパス整備・現道の拡幅・交差点改良等を実施し、併せて歩道等の整備を行い交通安全に寄与する改築事業に努めます。

居住地域内道路等における整備

幹線道路で囲まれた居住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を推進し、補助的な幹線道路、区画道路等の系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路（歩車分離を図るとともに、車道をジグザクにするクランクや車道の一部を盛り上げるハンプ等の自動車の走行速度を低減させる道路構造を採用することで、安全で快適な歩行空間の形成を図った道路）や歩車共存道路（歩道等の設置が困難な場合において、ハンプや狭さく等を組み合わせることにより車の速度を抑制し、歩行者等の安全な通行を確保する道路）等の交通安全施設の整備に努めます。

イ 道路の新設・改築等による道路交通環境の整備

交通事故を防止し、安全かつ円滑な交通を確保するため、道路の新設・改築事業等を重要性和整備効果などを勘案しながら推進します。

歩道・自転車道等の整備

歩道等を設置するための既存道路の拡幅、自転車道の設置等、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。

交差点における整備

交差点及びその付近における交通事故と交通渋滞の解消を図るため、右折車線の設置等の交差点改良等に努めます。

交通安全施設の整備

道路の新設・改築に当たっては、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護柵等の交通安全施設についても、併せて整備するよう努めます。

道路パトロールの充実

道路通行の安全を確保し、道路の適正な管理を図るため、道路パトロールを充実します。

円滑で安全な道路交通環境の整備

道路を円滑・快適に利用できる道路交通環境を整備することにより、交通の安全確保に努めます。

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、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

イ 自転車利用環境の総合的整備

自転車が走行可能な幅の広い歩道である自転車歩行者道、路肩のカラー舗装化やマーキング等を行い、自転車走行者、歩行者の安全性を高め、安全で快適に走行できる道づくりを進めます。

地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

交通安全対策の立案に当たっては、地域住民や道路利用者の意見を十分反映させるとともに、地域によって道路環境や交通の状況が異なることから、地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を行います。

駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図るため、交通の状況や地域の特性に応じた駐車対策を推進します。

ア 駐車場の有効利用

路上における無秩序な駐車を抑止し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために、駐車場の有効利用を呼びかけます。

また、パークアンドライドを推進し、既存の駐車場の利用率向上に努めます。

災害時の道路交通の確保

大規模災害に備え、国・県等の指導機関や警察等の関係団体と連携し、安全で信頼性の高い道路交通の確保に努めます。

自転車の安全性の確保

自転車利用者に対し、自転車に関する安全な情報を提供するとともに、自転車安全整備店による、定期的な点検整備及び自転車の正しい乗り方に関する広報・啓発活動を促すとともに、付帯保険により被害者の救済に資することを目的とするTSマーク（ ）の普及に努めます。

さらに、夜間における自転車の交通事故を防止するため、灯火の取付けの徹底と反射材貼付の普及促進に努めます。

TSマーク

…自転車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が付帯されている。

(2) 冬期における交通安全の確保

<基本的視点>

- ・冬期積雪時には、雪に強い道路づくりを進め、交通安全の確保を図ります。
- ・国、県、市、地域住民が一体となった除排雪活動を積極的に推進します。
- ・スピードダウン、路上駐車禁止等、雪道における安全運転の広報・啓発を行います。

<主な取組み>

雪に強い交通安全施設の整備

ア 歩行者等の安全通行の確保

降積雪期においても道路交通の機能が十分に維持され、歩行者、自転車等が安全に通行できるよう、歩道の広幅員化に努めます。

雪に強い道路の整備

ア 通行しやすい道路の整備

快適でだれもが安全で安心な交通体系を確保するため、道路特性に応じた整備に努めます。また、幹線道路の交通ネットワークの強化を図るために、交通量が多く国・県道及び公共公益施設へのアクセス上重要な路線を、優先的に整備すべき路線として選定し、その路線を中心に消雪施設の整備に努めます。

除排雪の促進

ア 道路除雪基本計画の策定

冬期間の交通の確保を図るため、社会状況や交通情報の変化に即した道路除雪基本計画を毎年作成し、雪捨て場を確保や除雪対策の強化を図ります。

イ 子どもの交通安全の確保

大雪時に県が実施する「歩道の県下一斉除雪デー」においては、土木事務所やPTAや地域住民と連携・協力し、通学路の安全確保に努めます。

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、除雪活動中の交通安全等、雪道における安全運転の広報・啓発を行います。

(3) 公共交通環境の整備

<基本的視点>

福井県の世帯当たりの自動車保有台数は全国1位で、人口当たりの免許保有率も高い水準で推移しています。また、本市でも車は生活になくてはならないものとなっています。

一方、鉄道やバスなどの公共交通機関は、環境にやさしく、市街地の活性化などに果たす役割も大きく、学生や高齢者などの移動制約者をはじめ地域住民の重要な移動手段ですが、日常生活における移動手段が公共交通から車へとシフトし、公共交通機関の需要が減少していく中で、鉄道のダイヤの縮減、バス路線の廃止等が進み、車を使わざるを得ない状況が発生するなど、悪循環が生じています。

また、本市の市街地は平坦であることから、自転車利用がしやすい環境にあると言え、多くの人気が気軽に通勤や通学に自転車を利用できるような社会の構築が望まれます。

今後は、公共交通機関や自転車を上手に活用し、高齢社会や環境・エネルギー問題等に対応した、車に頼り過ぎない社会への転換を考えることが重要です。

【再掲】

<主な取組み>

公共交通機関利用の促進

ア 鉄道・バス交通の維持・確保

公共交通機関の整備を支援し、鉄道・バス等の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。

市民バス「のろっさ」の利用促進

・低床バスの導入【再掲】

パークアンドライドの推進

パークアンドライドを推進し、既存の駐車場の利用率向上に努めます。【再掲】

自動車、自転車との共存及びバス利用の促進を図るためのパークアンドライドやサイクルアンドライドを推進します。

イ 自転車利用の促進

- ・自転車利用を促進するための啓発・広報活動などへの支援
- ・歩道と車道間の段差の解消、点字ブロックの整備、歩道の広幅員化などの歩道のバリアフリー化に努める。【再掲】
- ・自転車専用道路、自転車走行可能な自転車歩行者道等安全で快適に走行できる道づくりの推進
- ・交通安全市民運動と連携した自転車利用の呼びかけ
- ・自転車の安全確保のため、自転車への反射材貼付の啓発【再掲】

2 交通指導

(1) 街頭監視活動の強化

<基本的視点>

- ・市、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。
- ・街頭監視活動を効果的に行うため、四季の交通安全県民運動期間中における一斉街頭活動等を行います。

<主な取組み>

市民参加による街頭監視活動の推進

赤色回転灯を活用した関係機関・団体による「見せる」街頭監視活動をはじめとして、交通指導員、子ども見守り隊などによる登・下校時の街頭活動等、市民総ぐるみの交通安全運動を推進します。

一斉街頭活動の推進【再掲】

四季の交通安全県民運動期間中に「一斉街頭活動日」を設定し、関係機関・団体と集中的かつ効果的な街頭活動を行うとともに、毎月1・16日を「街頭活動強化日」として、さらに、越前市と鯖江市交通指導員による国道8号における合同一斉街頭監視活動を実施し街頭活動の強化を図ります。

なお、「交通死亡事故多発警報」等が発令された場合は、関係機関・団体と連携し街頭活動の強化を図ります。

3 交通安全教育・啓発

(1) 交通安全スロー・シグナル・シャイン (スリーエス 3S) 運動の推進

<基本的視点>

四季の交通安全県民運動時等、あらゆる機会を通じてドライバーをはじめ市民に対して、交通安全スロー・シグナル・シャイン (スリーエス 3S) 運動を推進します。

S L O W (スロー) 「安全速度の徹底」

スピードダウンによる事故防止

S I G N A L (シグナル) 「信号の遵守と合図の励行」

イエローストップなど信号の遵守・方向指示器による合図の励行

S H I N E (シャイン) 「反射シールで自分の存在をアピール」

反射シールの貼付により、夕暮れから夜間の事故防止

<主な取組み>

交通安全スロー・シグナル・シャイン (スリーエス 3S) 運動

ア「スロー運動」による安全速度の徹底

速度の出し過ぎは、死亡事故等の重大事故に直結することから、交通安全スロー・シグナル・シャイン (スリーエス 3S) 運動の最重点項目として、「スロー運動」を位置付け、制限速度を遵守するとともに、運転条件に応じた安全速度での走行を徹底し、交通事故を抑止する。

イ「シグナル運動」による信号の遵守と合図の励行

交差点における交通事故が多いことから、ドライバーは、ゆとりのある運転を行い、信号を遵守するとともに、「イエローストップ」の実践の指導を徹底するとともに、進路を変更する時は、早めのかつ適切な方向指示器使用についても徹底する。

ウ「シャイン運動」による反射材着用

夕暮れ時から夜間における交通事故が多いことから、歩行者・自転車利用者に対する反射材着用運動を推進する。

街頭指導の推進

「シグナル運動」における信号遵守の励行を促すために、交通量が多く歩行者が行きかう交差点において、交通指導員をはじめ交通安全推進団体による街頭指導を推進します。

(2) ドライバー対策

<基本的視点>

- ・交通安全スロー・シグナル・シャイン(スリーエス 3S)運動を、市民参加型運動として強
力に推進していきます。
- ・特に、速度の出し過ぎは、重大事故に直結することから、ドライバーに対してス
ロー運動を重点的に展開します。
- ・高齢運転者の増加に伴い、高齢運転者に対する交通安全教育・啓発を推進します。
- ・シートベルト、チャイルドシートの着用徹底、運転中の携帯電話の使用禁止等の
自動車運転マナーの徹底を図り、積極的に広報・啓発します。

<主な取組み>

交通安全スロー・シグナル・シャイン(スリーエス 3S)運動の推進

交通安全スロー・シグナル・シャイン(スリーエス 3S)運動を、市民参加型運動として強
力に推進していきます。

特に、速度の出し過ぎは、重大事故に直結することから、関係機関・団体と連携し、
ドライバーに対してスロー運動を重点的に展開します。

運転者教育等の充実

ア 高齢運転者対策の充実・強化

運転免許自主返納制度の促進

高齢者の交通事故が多発していることから、高齢者に対して、関係機関、団体
等と連携し、運手免許の自主返納を推進します。

また、制度を積極的に推進するために、返納する運転免許の有効期限まで(た
だし、有効期限が1年未満のときは1年間)、市民バス「のろっさ」を利用でき
る無料乗車券を交付します。

さらに、安全教室等の機会にパンフレット等を活用して、運転免許返納の促進
に努めます。

シートベルト、チャイルドシートの正しい着用の徹底

ア シートベルトの後部座席における着用啓発

後部座席における着用率が低いことから、積極的に後部座席を含めたシートベル
トの着用の啓発を行います。

前席の着用率は、一般道で86～95% 後席の着用率は、8.8%

(H19.10 警察庁とJAF：日本自動車連盟によるシートベルト着用調査より)

イ チャイルドシートの着用啓発

チャイルドシートの着用率が低い(約40%)ことに鑑み、チャイルドシートの正しい着用の徹底についての広報啓発を行います。

走行中の携帯電話使用の危険性に対する教育・啓発

各種交通安全教室、四季の交通安全県民運動時等のあらゆる機会を通じて、走行中の携帯電話使用の危険性について、具体的違反・事故事例を取り上げるなどして周知徹底を図ります。

(3) 子ども・高齢者等保護

<基本的視点>

- ・交通安全スロー・シグナル・シャイン（^{スリーエス}3S）運動を、市民参加型運動として強力に推進します。
- ・成長段階に合わせた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。
- ・交通安全資機材を活用した、分かりやすく効果的な交通安全教育を実施します。

<主な取組み>

交通安全スロー・シグナル・シャイン（^{スリーエス}3S）運動の推進

子ども・高齢者の夜間の事故を防止するため、反射材活用の積極的な広報啓発を行います。

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

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してもらうとともに、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技能及び知識を習得できるよう、幼稚園・保育所等においては、家庭及び関係機関、団体等と連携・協力し、日常の教育・保育活動のあらゆる機会を捉えて、交通安全教育を計画的かつ継続的に実施します。

特に、効果的な交通安全教育を実施するため、紙芝居や視聴覚教材を利用する等、分かりやすい教育に努めるとともに、教職員等の指導力の向上を図ります。

また、交通安全教室は、可能なかぎり、保護者など家族や地域の高齢者等の参加を促し、家庭・地域における交通安全意識の向上を図ります。併せて、保護者の中で交通安全リーダーを指定し、交通安全に関する活動の強化を図ります。

イ 小学生に対する交通安全教育

歩行者及び自転車の利用者として、道路を通行するために必要な技能と知識を習得してもらうとともに、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必要があります。

このため小学校において、家庭及び関係機関、団体等と連携・協力を図り、学校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、交通ルールの意味及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。

また、交通安全教室は、児童の保護者が模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗車中等実際の場面で、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう、可能なかぎり、保護者など家族や地域の高齢者等の参加を促し、家庭・地域における交通

安全意識の向上に努めます。

ウ 中学生に対する交通安全教育

歩行中はもちろんのこと、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してもらうとともに、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育成する必要があります。

このため中学校において、家庭及び関係機関、団体等と連携・協力を図り、学校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、標識等の意味等について重点的に交通安全教育を実施します。

また、通学用自転車安全点検を実施し、自転車の整備不良による交通事故防止を図ります。

エ 高校生に対する交通安全教育

歩行中はもちろんのこと、特に自転車の利用者及び二輪車の運転者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得してもらうとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人として育成する必要があります。

このため高等学校において、家庭及び関係機関、団体等と連携・協力を図り、学校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理解を深めるよう指導を依頼します。

また、通学用自転車安全点検を実施し、自転車の整備不良による交通事故防止を図ります。

オ 高齢者に対する交通安全教育

本市における交通事故、特に死亡事故に占める高齢者の割合が高いことから、交通安全教育のより一層の強化が必要です。

加齢に伴う身体機能等の変化が歩行者、自転車利用者等としての行動に及ぼす影響を理解してもらうとともに、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交通安全意識及び交通ルール等の知識の習得を促します。

高齢者の事故実態に応じた交通安全教育・啓発

高齢者の交通安全教育・啓発に当たっては、高齢者の自発性を促すことに留意し、道路横断中における事故等、高齢者の事故実態に応じた具体的な教育を行います。

特に、高齢者の道路横断中の事故や薄暮時間帯・夜間の死亡事故が多いことから、交通安全スロー・シグナル・シャイン（3S）運動を推進し、反射材の着用を啓発します。

地域・家庭における交通安全教育・啓発

地域における高齢者間での交通安全意識の高揚を図るため、シルバー交通安全推進員等、シルバーリーダーの養成等を積極的に促進します。

また、運転免許を持たない、交通安全教室に参加しない、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対し、家庭訪問による個別指導、高齢者に対する声かけが地域ぐるみで行われるように努めます。

カ 障がい者に対する交通安全教育

交通安全のために必要な知識及び技能を習得してもらうため、障がいの程度に応じた交通安全教育の推進に努めます。

また、地域における福祉活動の場を利用するなどして、手話奉仕員を派遣、字幕入りビデオ、点字資料の活用等に努める等、きめ細やかな交通安全教育を推進します。

キ 外国人に対する交通安全教育

本市には、約3,000人の外国人が就労しており、外国人による自転車の傘差し運転や二人乗りなど法令知識不足等による交通事故防止を図るため、外国人を雇用する事業者等を通じ、我が国の交通ルール・交通マナーに関する知識の習得を促します。

(4) 市民全般に対する教育・啓発

<基本的視点>

- ・交通安全スロー・シグナル・シャイン(スリーエス 3S)運動を、市民参加型運動として強かに推進していきます。
- ・各種広報媒体を活用し、交通安全に関する広報・啓発を広く市民に対して行います。
- ・四季の交通安全県民運動、高齢者交通安全推進月間等における集中的・効果的な取り組みを行います。
- ・交通安全を目的とする民間団体等の主体的な活動を支援し、市民挙げての交通安全対策を推進します。

<主な取組み>

交通安全スロー・シグナル・シャイン(スリーエス 3S)運動の推進

交通安全スロー・シグナル・シャイン(スリーエス 3S)運動を、市民参加型運動として強かに推進していきます。

効果的な交通安全教育の推進

ア 関係機関・団体等が開催する安全教育現場への講師の派遣等の推進

交通安全教育を実施する関係機関・団体等が実施する安全教育のレベルアップを図るため、講師の派遣や交通安全情報の提供等の支援に努めます。

イ 交通安全教育指導者等の育成

関係機関・団体、地域、企業における交通安全教育指導者等の育成を積極的に働きかけます。

効果的な交通安全啓発の推進

ア 交通安全県民運動の推進

市民一人ひとりに交通安全意識の高揚を図り、交通安全スロー・シグナル・シャイン(3S)運動を推進するとともに、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てもらうため、四季の交通安全県民運動を行い、県・関係機関・団体等と連携した継続的な取り組みを実施します。

運動の時期としては、春、秋の全国交通安全運動に加え、夏、年末の北陸3県統一交通安全運動を継続して展開していきます。()

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

春の交通安全県民運動 ... 4月 6日から 4月 15日まで
 夏の交通安全県民運動 ... 7月 21日から 7月 30日まで
 秋の交通安全県民運動 ... 9月 21日から 9月 30日まで
 年末の交通安全県民運動...12月 11日から 12月 20日まで

イ 交通死亡事故多発警報等の発令中における取組み

一定期間に交通死亡事故が多発し、県の交通死亡事故多発警報等（ ）が発令された場合は、関係機関・団体等と連携し、広報パトロール、チラシ等による広報活動、交差点等での街頭活動等、交通死亡事故抑止のための緊急対策を推進します。

交通死亡事故多発警報等

交通死亡事故が一定期間に集中して発生した場合に、知事が発令するもので、交通死亡事故多発警報、高齢者交通死亡事故多発警報、非常事態宣言があります。

ウ 「高齢者交通安全推進月間」における取組み

例年、秋口から年末にかけて高齢者の交通死亡事故が多発することをとらえ、9月を「高齢者交通安全推進月間」として設定し、地域・職域における交通安全教育・啓発等、高齢者の交通事故実態を踏まえた効果的な取組みを行います。

エ 交通安全功労者の表彰・交通安全推進協議会の開催

越前市交通安全推進協議会を開催し、市民参加型運動として交通安全推進事業を積極的に展開するとともに、交通安全活動に功労のあった事業所等に対し表彰を行う等、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。また、交通安全県民大会への参加を含め県下一体的な交通安全活動へも積極的に取り組みます。

オ 自転車の安全利用の促進

自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩道上を通行できる場合でも歩行者等に配慮した自転車の正しい乗り方に関する教育・啓発を推進することとし、関係機関・団体が一体となった街頭指導を行い、歩道通行時におけるルールとマナーについての周知・徹底を図ります。

また、関係機関・団体と協力して、ブレーキの確認や灯火の取付け等、自転車の点検・整備を推進するとともに、薄暮時から夜間にかけての事故が多いことから、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進します。

カ 飲酒運転の根絶

飲酒運転については、道路交通法改正などにより処罰の厳罰化や取締りが強化されていますが、依然として後を絶たないことから、飲酒の機会が多い年末年始はもとより年間を通じキャンペーン等を適宜実施し、関係機関・団体が一丸となって飲酒運転

の根絶に取り組めます。

効果的な広報等の実施

ア 各種広報媒体での実施

交通安全に関する広報については、市広報、CATV、ホームページ等により、広く市民に周知ができるよう効果的に行います。

イ 分かりやすい広報等の実施

広く市民・関係団体等に交通安全啓発ビデオの貸出しなどを行い、地域における交通安全教室等での活用を推進し、交通安全意識の高揚を図ります。

ウ 集中的な広報の実施

四季の交通安全県民運動期間、交通死亡事故多発警報等発令期間、高齢者交通安全推進月間等において、集中的な広報を実施することにより、市民の交通安全意識の向上を図ります。

4 被害者等対策

(1) 救急・救助体制の整備

<基本的視点>

- ・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、迅速で高度な対応ができる救急、救助体制を整備します。
- ・現場における心肺蘇生法等の応急手当の普及等を推進します。
- ・救急救命士、救助隊員等の救急・救助に携わる者の養成、教育を推進します。

<主な取組み>

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高度な救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、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。

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応するため、最新装備を備えた救助隊の設置など救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を推進します。

集団救助・救急体制の整備

大規模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、消防部隊の組織的な活動が期待でき、応援部隊を迅速に投入できる消防指令業務の共同運用の検討など、連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、集団救助・救急体制の整備を推進します。

心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動

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）設置の促進及び消防機関等が行うAEDの使用を含めた応急手当についての講習会の実施等、普及啓発活動を推進します。

さらに、平成18年に改正された応急手当の知識・実技の普及啓発に努めるために、消防機関、健康福祉センター、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強力に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の指導を推進します。

自動体外式除細動器（AED） Automated External Defibrillator

…突然の心停止から命を救うための装置。痙攣を起こした心臓に電気ショックを与え、正常な状態に戻す。

救急救命士の養成・配置等

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、救急救命士（ ）を計画的に配置できるようその育成を図り、救急救命士の処置拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習への派遣を推進します。

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ります。

救急救命士

…厚生労働大臣の免許を受けて、傷病者が医療機関に搬送されるまでの間に、医師の指示の下に、症状の悪化を防止し、又はその生命の危険を回避するために緊急に必要な救急救命処置を行うことを業とする者

救助・救急施設の整備

救助工作車、救助資機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、高度救命処置用資機材等を積載した救急自動車の整備を推進します。

また、救急指令装置、救急業務用資機材の整備や携帯電話からの119番通報が管轄する消防本部に直接接続するシステム（直接受信方式）を導入し、対応の迅速化を図ります。

さらに、各種データや画像等の伝達が可能な消防救急無線のデジタル化や広域化・共同化を推進します。

救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救急・救助事象に対応すべく、救急隊員及び救助隊員の知識・技術等の向上を図るため、最新の救急救助技術を取り入れるなど、教育訓練の充実を強力に推進します。

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、道路管理者と関係市町等が協力して適切かつ効率的な人命救護を行います。

道路管理者及び関係市町等は、ともに通信連絡体制等の充実を図るなど連携を強化するとともに、救急業務実施体制及び救急業務に必要な施設等の整備、従業員に対する教育訓練の実施等を推進します。

(2) 救急医療体制の整備

< 基本的視点 >

- ・ 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、救急医療機関の受入れ、連絡体制の明確化等を図ります。

< 主な取組み >

救急関係機関との協力関係の確保等

救急医療機関等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、救急医療機関の受入れ・連携体制の明確化を図ります。

救急患者の救命効果の向上を図るため、医師の判断を直接救急現場に届けられるよう、救急自動車に設置した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。

(3) 交通遺児等被害者・遺族への支援

<基本的視点>

- ・交通遺児に対して、越前市母子家庭等児童就学支度金制度等の情報提供等の援助の充実を図ります。
- ・交通災害共済制度の普及を推進します。

<主な取組み>

交通遺児等に対する援助措置の充実

本市においては、母子家庭等の義務教育就学の安定を図るため、小・中学校に入学する場合、支度金を支給（ ）しています。また、母子家庭等の福祉を増進するため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を実施しており、交通遺児でひとり親家庭への情報提供等の援助を充実してまいります。

小学校入学時の支度金...20,000円 中学校入学時の支度金...25,000円（平成19年4月現在）

交通災害共済制度の普及推進

市民への交通災害共済制度の普及と加入促進を図り、交通事故被害者救済の充実を図ります。