

第 1 0 次  
越 前 市 交 通 安 全 計 画

平成 2 8 年 4 月 改 定

## 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	9
第2章 道路交通安全対策	10
1 重点項目	10
2 施策の体系	15
(1) 道路交通環境等の整備	16
(2) 交通指導	21
(3) 交通安全教育・啓発	22
(4) 救急・被害者等対策	31

## 計 画 の 趣 旨

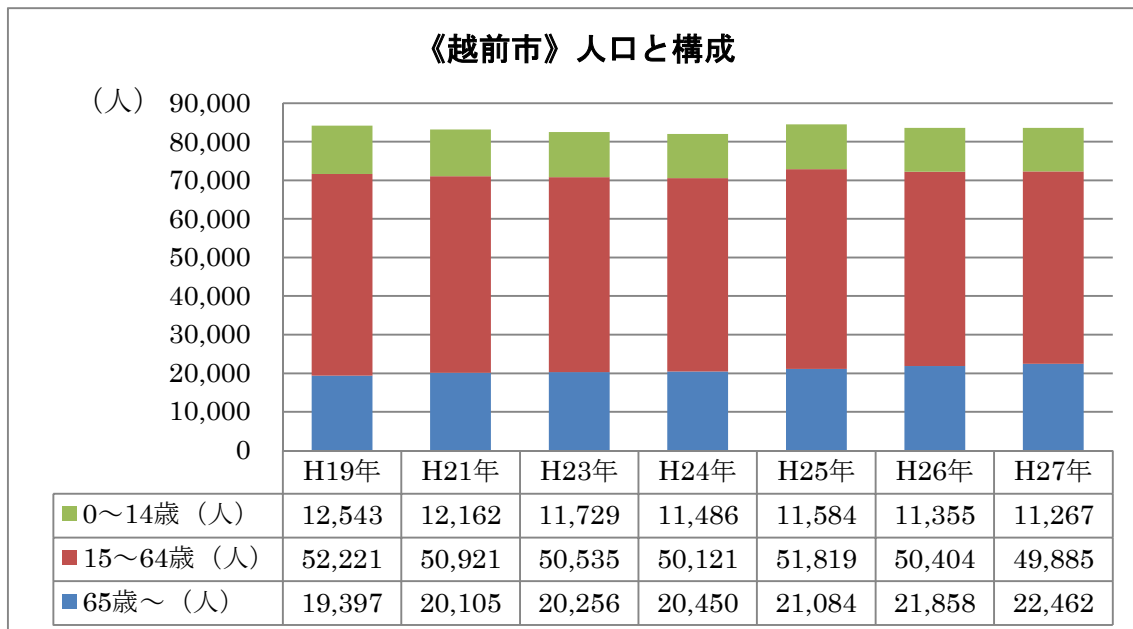
### 1 計画改定の趣旨

本格的な人口減少・超高齢社会を迎えるなど、本市を取り巻く環境は大きく変化しています。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9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的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、更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、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも考慮して、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、第9次越前市交通安全計画を改定するものです。



※平成24年8月の住基法改正により、平成25年度から外国人を含む人口となっています。

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10次交通安全基本計画及び第10次福井県交通安全計画に基づき改定するもので、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、平成28年度から平成32年度までの5年間とします。

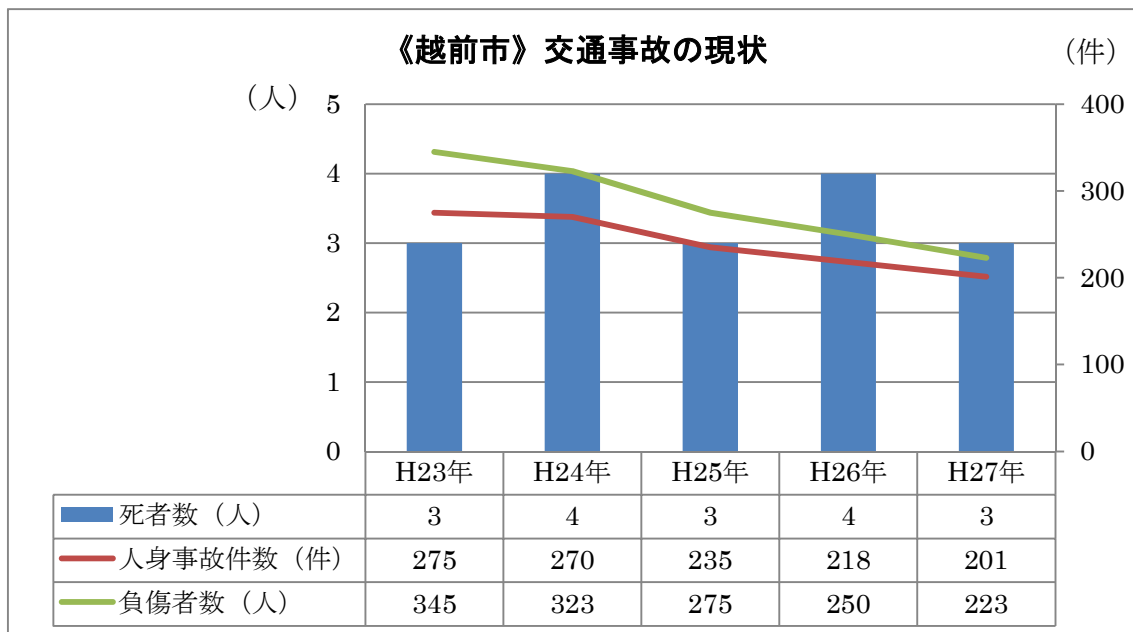
## 道 路 交 通 の 安 全

### 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

越前署管内の道路交通事故は、平成に入って以降、元年の人身事故件数444件、死者数17人、負傷者数581人とピークに達したものの、その後の交通安全対策の推進により、着実に減少しています。

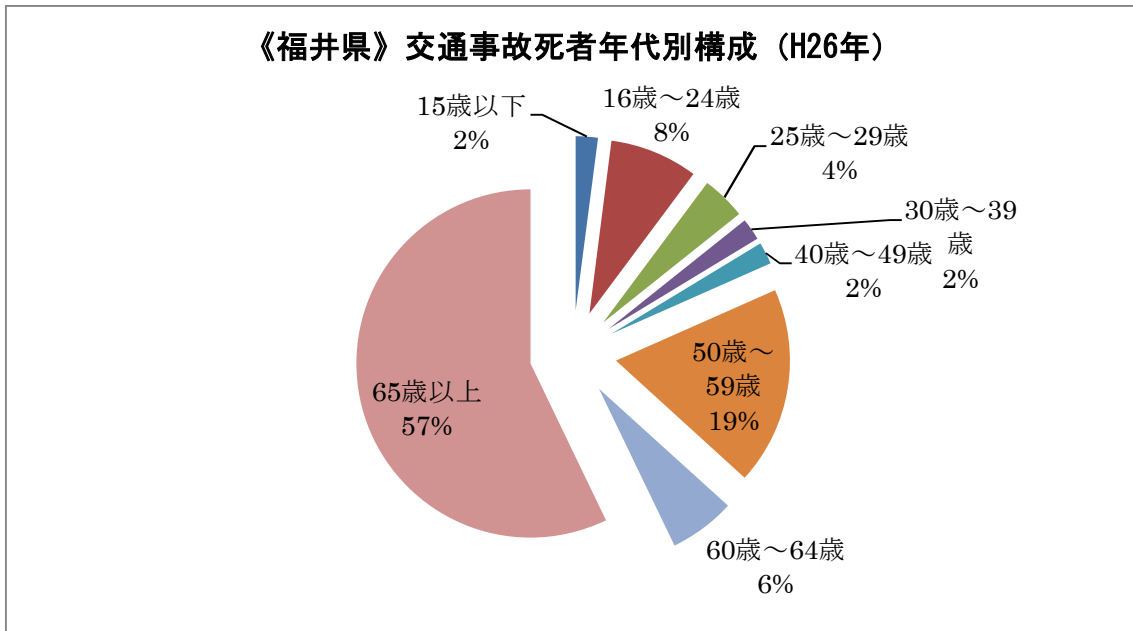
平成23年度からの第9次越前市交通安全計画では、「年間の交通事故死者数0人（ゼロ）を目標とする。人身事故の減少を図る。」を基本目標に掲げましたが、交通事故死者数は平成23年には3人、平成24年には4人、平成25年には3人、平成26年には4人、平成27年には3人という結果となり、計画期間中に目標を達成することはできませんでした。しかし、人身事故件数については、平成23年から連続して減少し、人身事故の減少を図るという目標は達成しました。



「福井の交通」より

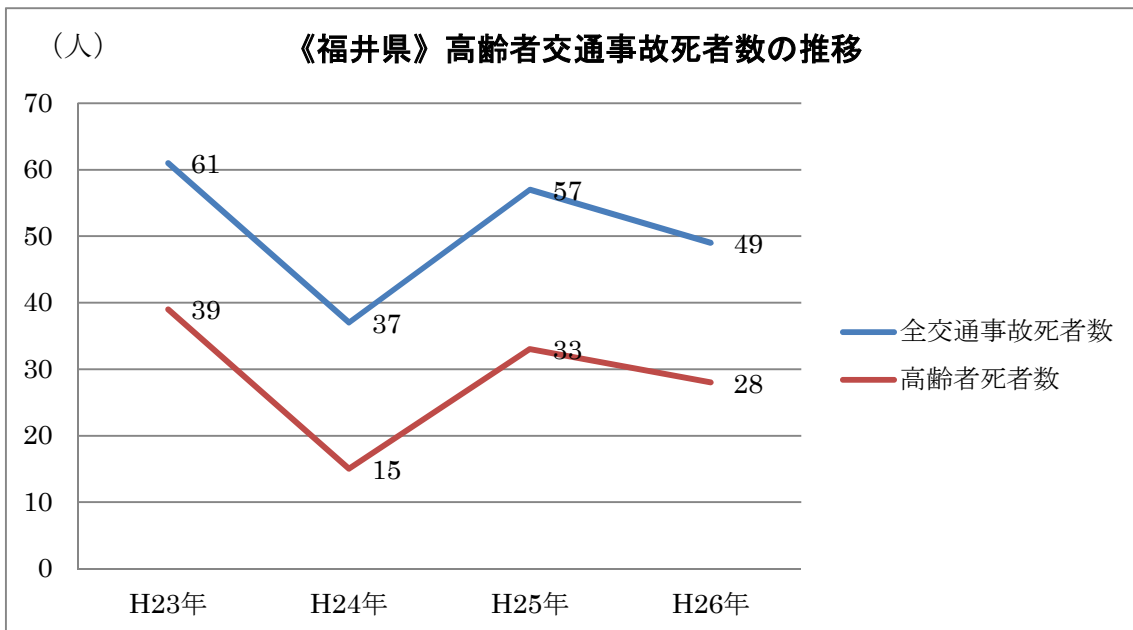
○ 福井県の事故の特徴

- (1) 交通事故死者のうち、高齢者の占める割合が高い  
 (平成26年 60歳～64歳 6.0%、65歳以上 57.0%)



「福井の交通」より

- (2) 全交通事故死者数のうち、高齢者死者数の占める割合が高い  
 (平成26年 49人中 28人)



「福井の交通」より

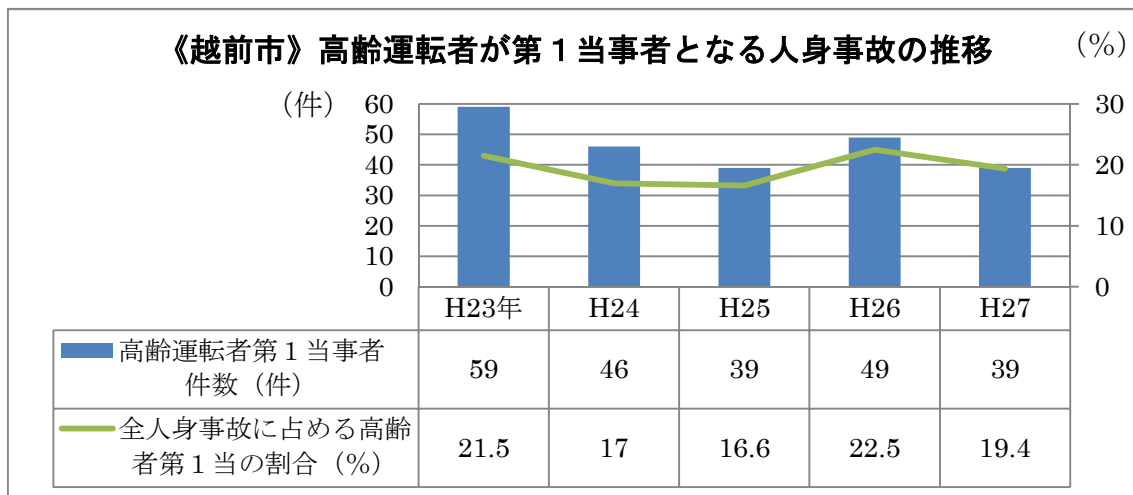
## 2 交通事故等の分析（平成23年～平成27年）

### (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23年の59件をピークに減少傾向にあるものの、平成26年には一時増加するなど40件前後で推移している。

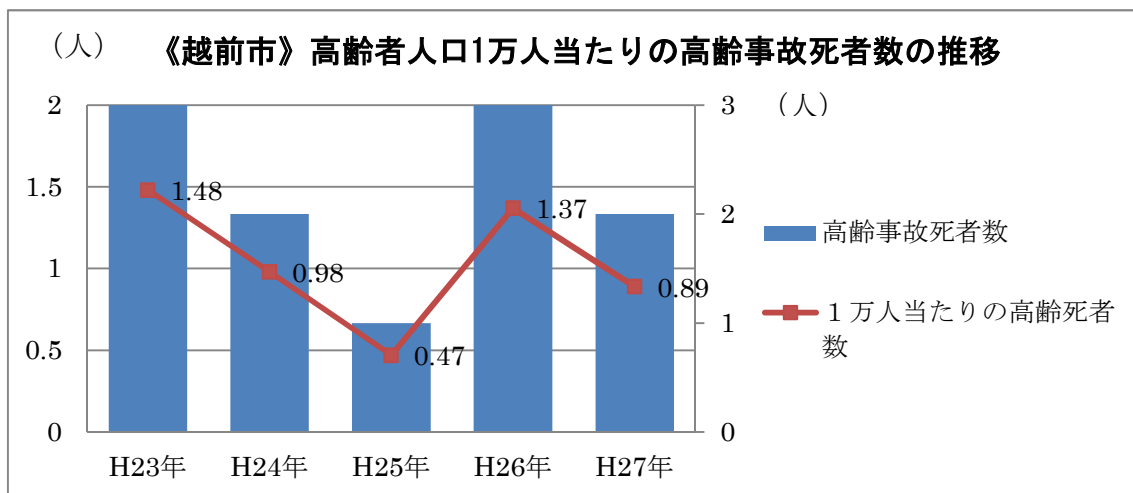
また、全人身事故件数に占める高齢運転者が第1当事者となる割合も、20%前後で推移しており、全国的（平成26年18.7%）にみても高い状況にある。



「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》

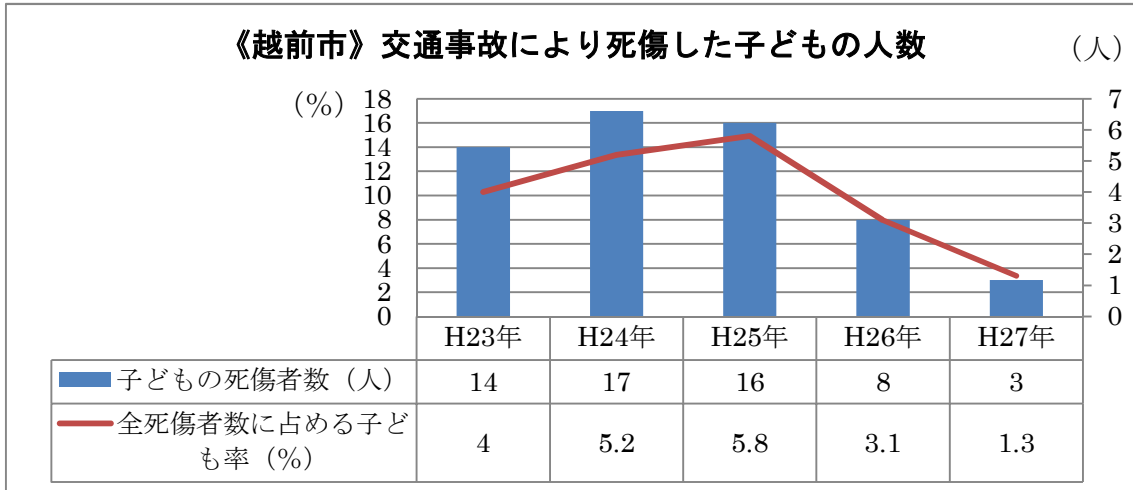
越前市における高齢事故死者数は、平成23年及び平成26年の3人が最も多く、毎年1人～3人が犠牲となっている。また、高齢者人口1万人当たりの高齢事故死者数の平均は1.03人で、全国平均の0.69人を上回っている。



「福井の交通」より

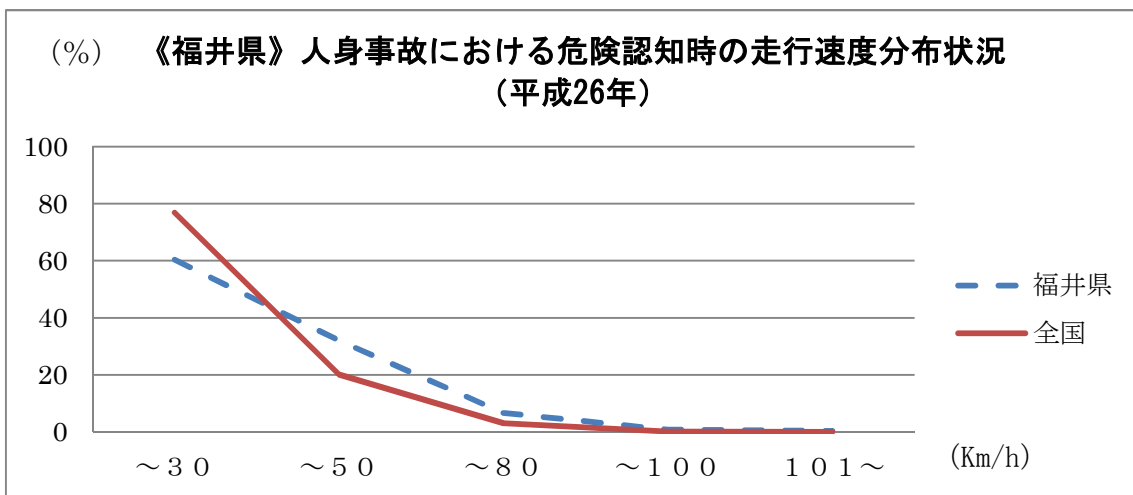
(2) 全死傷者数に占める子どもの割合が低い《越前市》

越前市における全死傷者数に占める子供の割合は、平成25年の5.8%が最も高く、その後は平成26年の3.1%、平成27年の1.3%と減少傾向にあるものの、さらに減少させていく必要がある。



「福井の交通」より

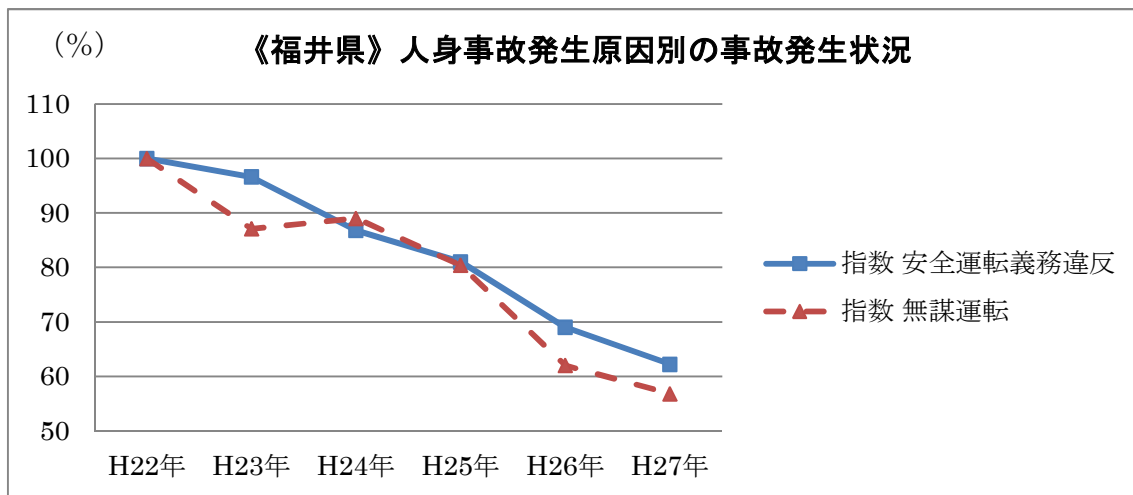
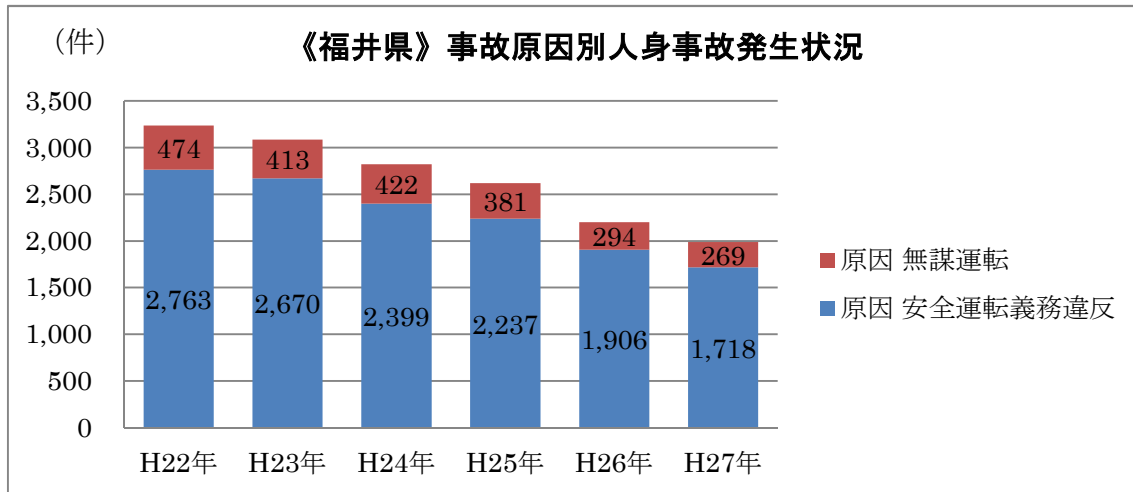
(3) 人身事故における危険認知時の速度が速い《福井県》  
(平成26年: ~50 Km/h 32.0%、~80 Km/h 6.6%)





- (4) 安全運転義務違反に起因する人身事故の減少率が小さい  
(平成22年との比較)《福井県》

福井県における事故原因別の人身事故発生状況については、平成22年を100とした指数で比較すると、平成27年の無謀運転に起因する人身事故指数は60%を下回っているのに対し、安全運転義務違反指数は60%を超えており減少率が小さい。



(平成22年を100とした指数)

## (5) 1世帯当たりの自家用乗用車保有台数が多い

福井県の1世帯当たりの自家用乗用車保有台数は、平成22年の1.794台、平成26年の1.764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22年		平成26年	
	台数 (台)	全国 順位	台数 (台)	全国 順位
福井	1.749	1	1.764	1
富山	1.734	2	1.725	2
石川	1.514	12	1.508	13
山梨	1.531	10	1.561	11
島根	1.377	18	1.417	19
徳島	1.332	23	1.371	22
高知	1.057	38	1.109	37
佐賀	1.482	14	1.542	12
全国	1.080		1.082	

国土交通省統計資料「自動車保有車両数月報」により

### 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）を目標とする。
- 人身事故の減少を図る。

#### (1) 交通事故死者数

「平成32年までに交通事故死者数を年間35人以下とする」という県の目標を踏まえつつ、本市の現状を考慮し、本計画において、年間の交通死亡事故死者数0人（ゼロ）を目指します。

#### (2) 人身事故

交通事故死者数の減少はもとより、交通事故そのものの減少に一層取り組むことが必要であるため、引き続き、人命尊重の理念に基づき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

### 1 重点項目（交通安全3S+2アクション）

#### 交通安全3Sの推進

- ・ Save Silver【セーブシルバー】（高齢者の事故抑止）
- ・ Save Child【セーブチャイルド】（子どもの事故抑止）
- ・ Slow Down【スローダウン】（ゆとりある速度での運転）

#### 交通事故が起きにくい環境づくり

#### クルマに頼りすぎない社会づくり

#### 交通安全3Sの推進

- ・ Save Silver【セーブシルバー】（高齢者の事故抑止）

#### 【現状と課題】

高齢者人口の増加に伴い、市内の全交通事故死者数に占める高齢死者数の割合は高くなっているほか、高齢交通弱者（歩行者・自転車利用者）の死者数の割合も高い状況にあります。

今後、高齢運転者の大幅な増加が予想される中、歩行者・自転車利用者として、又は自動車運転者として、交通手段の相違に着目した高齢者の交通安全対策を強力に推進することが重要です。

このため、運転に不安を感じている高齢者の運転免許の返納を促進するとともに、高齢者が日常的に集まることの多い場所において、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育を実施するなど、高齢者に密着した交通安全活動を実施していくことが必要です。

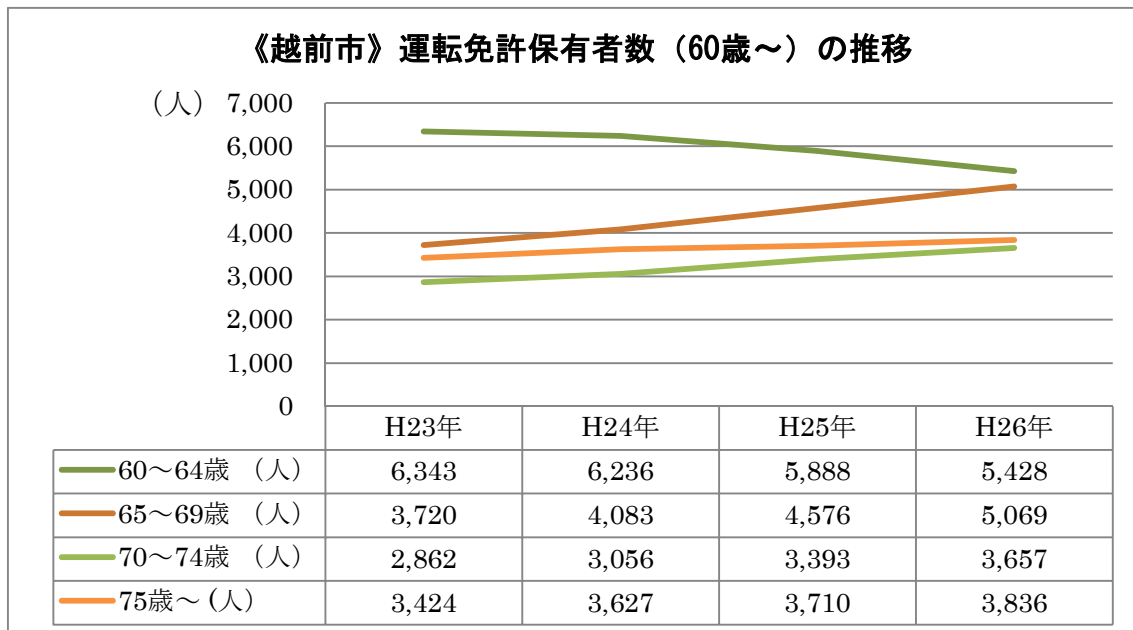
#### 【実施する主な事業】

##### <道路交通環境等の整備>

- ・ 歩行者空間のバリアフリー化

##### <交通安全教育・啓発>

- ・ 高齢運転者対策の充実
- ・ 高齢者に対する交通安全教育の充実
- ・ 高齢歩行者の安全確保対策



「福井の交通」より

### ・ Save Child【セーブチャイルド】（子どもの事故抑止）

#### 【現状と課題】

子どもの死傷者数は減少傾向にありますが、少子化が進展している現在、安心して子どもを育てられる社会を実現するには、子どもを交通事故から守る交通安全対策が重要です。

このため、子どもを交通事故から守ろうという意識の高揚を図るとともに、子ども自身に安全行動を促すほか、通学路等の歩道を整備するなど安全な歩行空間の確保や子どもの成長に応じた体系的な交通安全教育等を推進し、子どもの死傷者数ゼロを目指して、交通安全活動を実施していく必要があります。

#### 【実施する主な事業】

＜道路交通環境等の整備＞

- ・ 通学路等における歩道整備等の推進

＜交通安全教育・啓発＞

- ・ 「子どもを見かけたらスロースタップ」の県民運動の推進
- ・ 家族ぐるみによる交通安全意識高揚対策の推進

## ・Slow Down【スロウダウン】（ゆとりある速度での運転）

### 【現状と課題】

交通事故の発生を防止するためには、走行速度を低く抑えることが重要です。

このため、幹線道路において見せる街頭啓発活動を展開するとともに、ゆとりある速度での運転を実践する「スロードライブ」意識の定着を図るとともに、自動車の速度を抑制するための道路交通環境の整備等の総合的な対策を推進する必要があります。

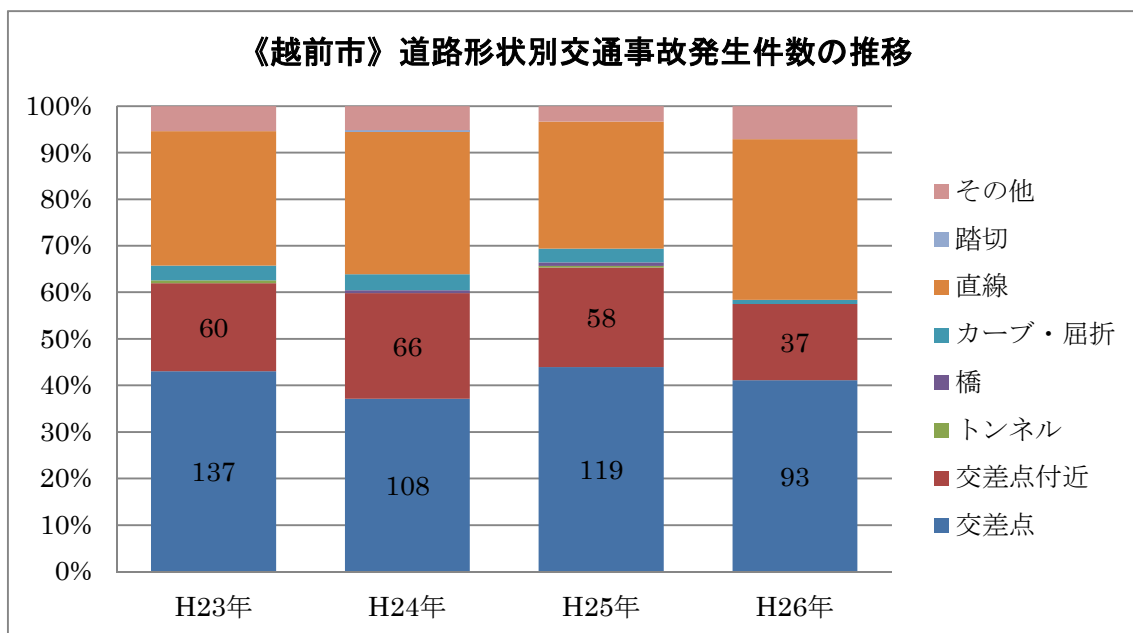
### 【実施する主な事業】

＜道路交通環境等の整備＞

- ・ 幹線道路から生活道路への通過交通の排除

＜交通安全教育・啓発＞

- ・ 幹線道路等における見せる街頭啓発活動の推進
- ・ 交通安全推進協議会による交通事故抑止活動の推進



「福井の交通」より

## 交通事故が起きにくい環境づくり

### 【現状と課題】

総合的な交通安全対策の推進により交通事故の発生件数は減少傾向にありますが、交通事故の発生を未然に防止するため、ソフト・ハード対策を一体的に推進するとともに、交通事故の発生地域、場所、形態等进行分析し、事故抑止に効果の認められる対策を実施していく必要があります。

また、無謀運転※に起因する事故件数の減少率に比べ、安全運転義務違反※に起因する事故件数の減少率は少ないことから、運転中の注意力を高める対策を推進します。

#### ※ 無謀運転

…酒酔い、過労、信号無視、一時不停止、歩行者妨害、追越し違反など事故に直結する違反を伴う運転

#### ※ 安全運転義務違反

…運転中に必要な安全確認や前方注視等を怠り、いわゆるぼんやりした状態で運転したという違反（道路交通法第70条）

### 【実施する主な事業】

#### < 道路交通環境等の整備 >

- ・ 自転車安心通行帯等の整備促進
- ・ 適正な道路使用許可に基づく道路交通の確保

#### < 交通指導 >

- ・ 関係機関との連携による交差点等における街頭監視活動の強化

**クルマに頼りすぎない社会づくり****【現状と課題】**

本県は、1世帯当たりの自家用乗用車所有台数が全国1位であり人口1人当たりの保有者数も全国7位とクルマ中心の社会となっています。

このような状況の中、自家用乗用車の登録数はさらに増加する傾向にあることから、クルマに頼りすぎている生活を見直し、公共交通機関、クルマの相乗り等を促進して移動手段を転換する必要があります。

一方、近年、健康や環境にもいいライフスタイルへ移行する気運が高まってきており、自転車の利用者が増えてきています。自転車のより安全な利用促進を図るために、自転車利用者に対して、自転車事故の危険性はもとより、人身事故を起こした場合には、加害者になりうることから、自転車安全教育などの対策を講じる必要があります。

**【実施する主な事業】**

＜道路交通環境等の整備＞

- ・ カー・セーブ運動の推進

＜交通安全教育・啓発＞

- ・ 公共交通機関の利用促進
- ・ 自転車の利用拡大



## 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) 道路交通環境等の整備

- ア 「人」優先の生活道路等の整備
- イ 冬期における交通安全の確保
- ウ 交通事故が起きにくい環境づくり
- エ クルマに頼り過ぎない社会づくり

### (2) 交通指導

- ア 関係機関との連携による効果的な交通指導の実施
- イ 地域との連携による見守り活動の実施

### (3) 交通安全教育・啓発

- ア Save Silver【セーブシルバー】（高齢者の事故抑止）
- イ Save Child【セーブチャイルド】（子どもの事故抑止）
- ウ Slow Down【スロウダウン】（ゆとりある速度での運転）
- エ 自転車安全利用の推進
- オ 全席でのシートベルト等着用 of 徹底
- カ 継続・効果的な交通安全教育の推進
- キ 段階的・体系的な交通安全教育の推進

### (4) 救急・被害者等対策

- ア 救助・救急体制の整備
- イ 救急医療体制等の整備
- ウ 被害者支援の推進

**(1) 道路交通環境等の整備**

「人」の視点に立った生活道路における交通安全対策を推進するほか、子どもや高齢者の安全・安心な歩行空間を確保するために必要な事故防止対策を実施します。

**ア 「人」優先の生活道路等の整備**

これまでの「車中心」の対策に加え、歩行者等の視点に立った交通安全対策を実施し、「人」優先の安全・安心な歩行空間の整備を推進します。

また、地域の特性に応じ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、交通安全対策を実施します。

**(7) 幹線道路から生活道路への通過交通の排除**

生活道路を中心に、道路標識・道路標示の適切な配置、歩道や路側帯の設置・拡幅、車両速度を抑制する物理的デバイス（防護柵（※）、クランク（※））等により、歩行者や自転車等の安全確保を図ります。

特に、「突発事象に対応可能な速度」「重大事故の発生を回避する速度」の観点から、30キロ以下の規制速度を設定する「スロードライブゾーン（ゾーン30）」の整備を推進します。

また、講習会等を通じ生活道路におけるスロードライブ意識の向上を目指します。

**※ 防護柵**

…道路を走行中に進行方向を誤った車両が路外や車道外に逸脱するのを防ぐことを目的とした施設。ガードレール、ガードパイプ、ガードケーブル等があり、その他ボラードを設置している場所もある。

**※ クランク**

…車両の通行部分の線形をジグザグにしたり蛇行させ、運転者に左右のハンドル操作を強いることにより、車の走行速度を低減させる道路構造。

**(4) 通学路等における歩道整備等の推進**

小学校、幼稚園、保育園、認定こども園及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路を中心に歩道の設置、既設歩道の拡幅、段差解消を実施します。

この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進します。

#### (ウ) 歩行者空間のバリアフリー化

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、バリアフリー法）に基づき、高齢者や障がい者等を含め全ての人が安全に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の整備に努めます。

さらに、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内するため、歩行者用の案内標識や視覚障がい者誘導用ブロック（※）等の整備に努めます。

#### ※ 視覚障がい者誘導用ブロック

…主に足の裏や白杖による触感覚を利用して、視覚障がい者の移動や利便性の向上に役立てることを目的としたブロック。

#### (I) 交通安全総点検の推進

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推進します。

##### a 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下、交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等の意見を反映します。

### イ 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。

#### (7) 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。

#### ※ 消雪パイプ

…地下水などを配管に通し、散水することで、路面の雪を融かす施設。

##### a 除雪しやすい道路の整備

除雪しやすく冬期にも安全に通行することが可能な道路の整備を推進します。

**b 雪捨場の確保**

除排雪作業の効率化等を図るため、雪捨場を確保します。

**(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。

**a 道路除排雪基本計画の策定**

冬期間における主要道路の交通を確保する等、雪に強い道路づくりを推進するため、道路除排雪基本計画を毎年作成し、雪捨場の確保や除雪対策の強化を図ります。

**b 小学校周辺の通学路の歩道除雪**

小学校周辺の通学路における歩道除雪を行い、通学路の安全確保を図ります。

**c みどりのスコープひとかき運動**

地域と連携しながら、除雪を促進するため、「みどりのスコープひとかき運動（※）」をはじめ、地域ぐるみでの除雪運動を推進します。

**※ みどりのスコープひとかき運動**

…県下一斉に、交差点の横断部、バス停留所にみどりのスコープを設置し、除雪協力を呼びかけるとともに、市民への思いやり意識を啓発することにより、一層の冬期歩道の快適性と安全性を確保することを目的とした運動。

**(I) 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。

**ウ 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。

### (7) 自転車安心通行帯等の整備促進

自転車が安全で快適に走行できる道づくりを進めるため、自転車専用通行帯や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の整備等を促進します。

### (4) 適正な道路使用許可に基づく道路交通の確保

#### a 道路使用及び占用の適正化

工作物の設置、道路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図るとともに、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します。

#### b 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。

## エ クルマに頼り過ぎない社会づくり

クルマに頼りすぎている生活を見直し、公共交通機関や自転車の利用、クルマの相乗り等を促進するなど、移動手段を転換することが地域の公共交通の維持につながることから、行政だけではなく、市民、企業等が主体的に「クルマに頼り過ぎない社会づくり」を推進します。

### (7) カー・セーブ運動の推進

過度なクルマの利用を見直し、公共交通機関への転換を図るため、市民、企業等のカー・セーブ運動への参加を促進します。

#### a カー・セーブデーや相乗りデーの推進

毎週金曜日の「カー・セーブデー」に加え、企業等において「相乗りデー」を設け、通勤時の自動車利用を控える運動を企業等に働きかけることにより、カー・セーブ運動の拡大を図ります。

#### b パーク&ライド等の利用促進

郊外からの過剰なクルマの流入抑止や市街地での交通混雑を回避するため、パーク&ライド(※)やパーク&バス(サイクル)ライド(※)等を推進します。

※ パーク&ライド、パーク&バス(サイクル)ライド

…自宅から最寄りの駅やバス停に近い駐車場にクルマを停めて(パー

ク)、鉄道やバスなどの公共交通機関や自転車に乗りかえて(ライド)、目的地に向う方法。

**(イ) 公共交通機関の利用促進**

地域住民の重要な移動手段である公共交通の維持・確保のため、地域ニーズを把握し、運行ルート等の見直し改善により、利用者の利便性向上を図ります。

**(ウ) 自転車の利用拡大**

短距離移動でのクルマの利用を控える「自転車で3キロ運動」を推進します。

## (2) 交通指導

警察、交通安全協会、交通指導員会、交通安全母の会、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するとともに、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。

### ア 関係機関との連携による効果的な交通指導の実施

#### (7) 関係機関との連携による交差点等における街頭監視活動の強化

警察、交通安全協会、交通指導員会、交通安全母の会、団体による赤色回転灯等を活用した「見せる」街頭監視活動を支援し、交通安全運動を推進します。

#### (イ) 四季（春・夏・秋・年末）の交通安全県民運動期間中における街頭活動

広く市民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対策を推進します。

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、団体等による集中的かつ効果的な街頭活動を行います。

また、毎月1・16日を「街頭活動強化日」として、街頭活動の強化を図ります。

### イ 地域との連携による見守り活動の実施

#### (7) 市民参加による見守り活動の実施

家族ぐるみ、地域ぐるみで子どもや高齢者に対する交通安全の「声かけ」を励行するなど保護意識の醸成に努めます。また、通園・通学時間帯においては、地域の見守りボランティアを中心とした、子どもに対する街頭での交通安全指導、保護・誘導活動を行うほか、通行車両の運転者に対する注意喚起を徹底するよう努めます。

### (3) 交通安全教育・啓発

幼児から成人に至るまで、段階的かつ体系的な交通安全教育を行うほか、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を推進します。

#### ア Save Silver【セーブシルバー】（高齢者の事故抑止）

高齢者の交通事故死者に占める割合が高く、今後も高齢化が急速に進むことを踏まえ、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社会を形成するため、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育の実施や高齢者の運転免許の返納を促進します。

#### (7) 高齢運転者対策の充実

今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対して、ジェロントロジー（長寿社会の人間学）を活かした交通安全教育等の充実を図ります。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、高齢運転者を対象とした安全運転教育の充実を図ります。

##### a 高齢運転者の運転免許返納の促進

高齢運転者による交通事故が増加傾向にあることから、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。

##### b 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、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ます。

#### (4) 高齢者に対する交通安全教育の充実

警察、交通安全協会、交通指導員会、交通安全母の会等と連携して、高齢者の集まる場所への出前型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・福祉活動、各種イベント等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施します。

また、母親の立場から、地域及び家庭での適切な助言等を行う交通安全活動や子ども、親、高齢者の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努めます。



**a 高齢者向け参加・体験・実践型交通安全教室の実施**

警察、交通安全協会、交通指導員会、交通安全母の会等と連携して、高齢者が集まりやすい公民館等の集いにおいて、安全に横断するための実践的な指導（安全な横断要領、飲酒した時の横断の危険性等）等の参加・体験・実践型交通安全教育を実施します。

特に、薄暮の時間帯や夜間に道路横断中の高齢者が事故にあうケースが多いことから、反射材用品や自発光式ライト等の安全教育資機材を有効に活用した交通安全教育を実施します。

**b 地域・家庭における交通安全教育・啓発**

地域において高齢者の交通安全意識の高揚を図るため、老人クラブ、特別養護老人ホーム等における交通安全部会の設置、シルバー交通安全推進員の養成等に努めます。また、市内177箇所で開催している「いきいきふれあいのつどい(サロン)」において、交通安全教室を積極的に開催します。

**(ウ) 高齢歩行者の安全確保対策****a 街頭における高齢者の保護誘導活動の推進**

交通事故に遭う恐れのある高齢者に対して、街頭での保護誘導活動及び交通安全指導を推進します。

**b 反射材の普及啓発活動の推進**

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、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や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発を推進します。また、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を実施します。

**c 反射材の着用を促す教室等の開催**

夜間の歩行者や自転車の事故防止のため、交通安全教室等において、反射材や自発光式ライト等の効果を訴え、着用を働きかけます。

また、高齢者が多数利用する公民館や福祉施設等において、反射材の貼付活動を実施するなど、反射材の普及啓発を図ります。

**(イ) 高齢者体験型自転車交通安全教育の推進**

関係団体と連携して、運転免許を保有しない高齢者の自転車利用者に重点をおき、自転車シミュレーターによる高齢者自身の身体機能の低下の認識を促し、交通ルール・マナーの学習並びに危険予測トレーニング

等を行う体験型交通安全教室の開催を推進します。

## イ Save Child【セーブチャイルド】(子どもの事故抑止)

子どもが死傷する交通事故を防止するには、子どもを交通事故から守ろうという意識を高めるとともに、子ども自身に安全行動を促すことが必要であるため、「子どもを見かけたらスローダウン」の県民運動等を展開します。

### (ア) 「子どもを見かけたらスローダウン」の県民運動の推進

通学路や登下校時間帯に子どもを見かけた時には、その行動を十分確認するほか、不意な行動にも対応できるような安全な速度にスローダウンする運動を展開することにより、交通事故の防止を図ります。

### (イ) 家族ぐるみによる交通安全意識高揚対策の推進

あらゆる機会を通じて、子どもや保護者等が互いに交通安全を呼びかけ合うことにより、家族の交通安全意識が高まるうえ、交通事故防止につながる活動を積極的に実践することが可能となることから、家族の絆を効果的に活用した啓発イベント等の展開により、交通事故防止を図ります。

### (ウ) チャイルドシートの正しい使用の徹底

幼稚園、保育園、認定こども園において、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の広報啓発に努めます。

## ウ Slow Down【スローダウン】(ゆとりある速度での運転)

速度超過による事故を抑止するため、幹線道路において見せる街頭啓発活動を展開するとともに、ゆとりある速度での運転を実践する「スロードライブ」意識の定着を図ります。

### (ア) 幹線道路等における見せる街頭啓発活動の推進

毎月1・16日を「統一行動日」として設定し、幹線道路や主要交差点等において、運転者に見せる街頭啓発活動を推進することにより、運転中の注意力の継続を促し、交通事故の防止を図ります。

### (イ) 交通安全推進協議会による交通事故抑止活動の推進

交通安全推進協議会を開催し、市民参加型の運動として交通安全推進事業を積極的に展開することにより、交通事故のない「住みやすく、明るく、訪れやすい安全で安心な越前市」の実現を目指します。

## エ 自転車安全利用の推進

自転車利用者は自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、自転車安全教育などの対策を講じる必要があります。

特に、自転車利用者の交通ルールに関する理解不足から、ルールやマナーに違反している場合もあるため、交通安全教育等の充実を図ります。

### (7) 自転車安全教育の推進

学校、教育委員会等と連携して、児童・生徒に対する自転車安全教育を推進します。

### (4) 高校生を対象とした自転車安全利用講習会の開催

関係団体と連携して、高校生を対象とした自転車安全利用講習会を開催し、自転車利用者が加害者にも被害者にもなることの理解を深めることにより、自転車乗用中の高校生が当事者となる交通事故の減少を図ります。

また、自転車事故の実態やヘルメットの被害軽減効果についての広報啓発活動を推進し、自転車乗車時のヘルメットの着用促進を推進します。

### (5) 自転車利用者に対するルールの周知

学校、教育委員会等と連携し、「交通の方法に関する教則」や「自転車安全利用五則」を活用するなどして、集中的かつ効果的な広報啓発活動を実施し、児童・生徒のほか高齢者、主婦等の幅広い自転車利用者に対して自転車の通行ルール等の周知を図ります。また、交通指導員等と協働で街頭における指導啓発活動を積極的に推進します。

さらに、自転車事故の実態やヘルメットの被害軽減効果等についての広報啓発活動するほか、幼児・児童をはじめ高齢者や中学・高校生など幅広い自転車利用者に対し、ヘルメットの着用を促進します。

### (6) 自転車の安全性の確保

夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の点灯の徹底と自転車の側面等への反射材用品の取付け促進など、自転車の被視認性の向上を図ります。

### (7) 自転車保険の普及啓発

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面を有していることから、自転車の正しい乗り方について広報・啓発を行うとともに、被害者の救済に資することを目的とする自転車保険(TS保険(※)等)

の普及を図ります。

#### ※ TS保険

…自転車を安全に利用してもらうための制度で、自転車安全整備士が自転車を点検、整備して道路交通法上の普通自転車として確認をしたときに貼られるTSマークに付帯される傷害及び賠償責任保険。

### オ 全席でのシートベルト等着用 of 徹底

シートベルトとチャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法についての理解を深め、すべての座席におけるシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底を図ります。

#### (ア) 全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

自動車乗車中の死亡事故において、シートベルト非着用者が高い割合を占めていることから、四季の交通安全県民運動時等の機会を通じて、シートベルトの正しい利用方法についての広報啓発に努めます。

[福井県におけるシートベルトの着用率]

平成27年10月調査

区分	運転席	助手席	後部座席
一般道	97.7%	93.0%	17.2%
高速道	99.1%	97.1%	40.8%

警察庁と一般社団法人日本自動車連盟合同による調査より

#### (イ) チャイルドシートの正しい使用 of 徹底 (再掲)

幼稚園、保育園、認定こども園において、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の広報啓発に努めます。

### カ 継続・効果的な交通安全教育 of 推進

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

#### (ア) 飲酒運転の根絶に向けた規範意識 of 確立

飲酒運転の危険性、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及び広報啓発を推進するとともに、ハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、「飲酒運転を許さない社会環境づくり」を進めます。

## a ハンドルキーパー運動の定着

自動車で酒類を提供する飲食店等へ行く場合には、事前に飲酒しない人（ハンドルキーパー）を決め、その人が仲間を自宅まで送り届けるというハンドルキーパー運動を推進します。

## (イ) 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
春の交通安全県民運動	4月6日～4月15日 (平成31年は5月11日～5月20日)
夏の交通安全県民運動	7月21日～7月30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

## (ウ) 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。

## ※ 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。  
(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)

## ・ 警報等発令の基準

交通死亡事故多発警報

…10日間で、5件以上の交通死亡事故が発生したとき。

高齢者交通死亡事故多発警報

…10日間で、歩行中又は自転車乗用中の高齢者が死亡する交通

事故が3件以上発生したとき。

…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。

- ・ 警報の期間 原則として10日間

#### (イ) 「高齢者交通安全推進月間」における活動の推進

例年、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」として指定し、各種広報啓発活動等を行うことにより、高齢者の交通事故防止を図ります。

#### (オ) 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。

### キ 段階的・体系的な交通安全教育の推進

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います。

#### (ア) 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対しては、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の習得を促すとともに、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の習得を促します。

幼稚園・保育園・認定こども園・児童館等においては、家庭及び関係機関、団体等と連携・協力を図り、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に努めます。

また、幼児に対する交通安全教室は、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に努めます。

#### (イ) 児童に対する交通安全教育

児童に対しては、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・能力を高めることに努めます。

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、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、危険の予測と回避、交通ルールの意味や必要性等について交通安全教育を実施します。

児童に対する交通安全教室は、児童の保護者が模範的な行動をとり、歩行中・自転車利用中等実際の場面で、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう、保護者などの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。

#### (ウ) 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対しては、歩行中をはじめ、特に自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識の十分な習得を促すとともに、思いやりを持った配慮ができるようになるよう努めます。

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、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、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。

#### (エ) 高校生に対する交通安全教育

高校生に対しては、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自動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、必要な技能と知識の習得を促すとともに、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に努めます。

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、学校教育活動全体を通じた、自転車の安全な利用、自動二輪車・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重点的に指導を依頼します。

特に、交通事故被害者の立場を理解し、思いやりのある運転ができるよう教育・啓発に努めます。

#### (オ) 成人に対する交通安全教育

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及びシートベルト非着用等の危険性について、具体的違反・事故事例を取り上げるなどして周知徹底に努めます。

#### (カ) 障がい者に対する交通安全教育

障がい者に対する交通安全教育の実施に当たっては、身近な場所にお

ける教育機会の提供、手話通訳員の配置、字幕入りビデオ等の活用に努めます。

**(キ) 外国人に対する交通安全教育**

越前市は外国人住民数が福井市に次いで多く、外国人による交通事故も発生していることから、我が国の交通ルールに関する知識を習得してもらうことに努めます。

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に努めます。



#### (4) 救急・被害者等対策

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、又は最悪の場合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。

##### ア 救助・救急体制の整備

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、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を推進します。

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。

##### ※ 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。

#### (7) 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推進します。

#### (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事故に対処するため、消防部隊の組織的な活動や応援部隊を迅速に投入できるよう南越消防組合における連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、救助・集団救急事故体制の整備を推進します。

また、大規模災害時や事故などの現場に急性期（48時間以内）に活動できる機動性を持った専門的な訓練を受けた医療チーム（災害派遣医療チーム：DMAT）の活用を推進します。

**(ウ) AED（自動体外式除細動器）の使用も含めた心肺蘇生法等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、AED（自動体外式除細動器※）設置の促進及び南越消防組合等が行うAEDの使用を含めた応急手当について講習会の実施等、普及啓発活動を推進します。

また、応急手当指導者の養成を行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の指導を推進します。

※ AED（自動体外式除細動器）Automated External Defibrillator  
…心室細動の際に機器が自動的に解折を行い、必要に応じて電氣的ショックを与え、心臓の働きを戻すことを試みる医療機器。

**(エ) 救急救命士の養成・配置等の促進**

南越消防組合における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、薬剤投与等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推進します。

**(オ) 高規格救急自動車等の整備**

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、南越消防組合における高規格救急自動車（※）、高度救命処置用資機材等の整備を推進します。

※ 高規格救急自動車

…救急救命士が救急救命処置を行えるようにするために、高度救命用資機材（気道確保資機材一式、輸液用資機材一式、自動体外式除細動器、患者監視装置）を積載し、また傷病者に苦痛を与えない防振架台・サスペンション等を装備している救急自動車。

**(カ) 救助・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、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、南越消防組合における教育訓練の充

実を図ります。

**(キ) 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、道路管理者と南越消防組合等が協力して適切かつ効率的な人命救護を行います。

**イ 救急医療体制等の整備**

南越消防組合と救急医療機関、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、救急医療機関内の受入れ、連絡体制の明確化等を図ります。

**(7) 救急関係機関の協力関係の確保**

救急医療施設等への迅速かつ円滑な収容を確保するため、南越消防組合と救急医療機関の緊密な連携・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・連携体制の明確化を図ります。

**ウ 被害者支援の推進**

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の充実を図ります。

**(7) 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。