第11次
福 井 市 交 通 安 全 計 画

（令和３年度～令和７年度）

令和３年4月

福井市交通安全対策会議

ま え が き

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったこと等から、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加しました。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定されました。

これに基づき、本市では、昭和 46 年度以降、10 次・50 年にわたる交通安全計画を作成し、官民が一体となって交通安全対策を強力に実施してきました。

その結果、市内の交通事故の死者数は、昭和 46 年に 50 人が死亡した時期と比較すると、令和元年中の死者数は 7 人と 7 分の 1 以下にまで減少し、負傷者数は、平成 28 年以降、5 年連続で減少しています。

しかしながら、いまだに新たに交通事故の被害者となる方がいる現実から、目を背けてはなりません。高齢化が進行し、高齢者の事故の割合が増加すると共に、全国的に高齢運転者による悲惨な事故が発生しており、高齢者が交通事故の被害者にも加害者にもならないよう対策を行う必要があります。また、次代を担う子どものかけがえのない命を交通事故から守っていくことも重要です。

言うまでもなく、交通事故の防止は、行政や関係団体だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければなりません。

この交通安全計画は、このような観点から、国の交通安全基本計画及び県の交通安全計画に基づき、令和 3 年度から 7 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の方針を定め、着実な推進に向け、定期的に各施策の実施状況や目標の達成状況等を把握し、必要に応じて施策の見直し等を図ることを定めたものです。

この計画に基づき、市民、関係機関・団体と連携・協力し、交通事故の少ない安全で安心なまちの実現を目指して様々な事業に取り組んでいきます。

目次

第１章　交通事故の現状と交通安全計画の基本理念と基本目標 1
１　交通事故の現状 1
(1)超高齢社会の進展と高齢者の事故発生状況 2
(2)子どもの事故発生状況 4
(3)自転車の事故発生状況 5
(4)幹線道路や生活道路での事故発生状況 5
(5)車社会の進展 6
２　交通安全計画の基本理念と基本目標 7
(1)基本理念 7
(2)交通事故の見通し 7
(3)基本目標 7
第２章　今後の交通安全対策を考える視点 8
１　重点項目と目標 8
(1)高齢者の事故防止 8
(2)子どもの事故防止 8
(3)自転車の安全利用の推進 8
(4)交通事故が起きにくい環境づくり 9
(5)車に頼り過ぎない社会づくり 9
２　施策の体系 10
第3章　主要な施策 11
１　交通安全教育と啓発 11
(1)人優先の交通安全思想の普及啓発 11
(2)高齢者の事故防止 13
(3)子どもの事故防止 16
(4)自転車の安全利用の推進 19
(5)市民総ぐるみの交通安全対策の推進 21
(6)交通安全に関する普及啓発活動の推進 22
２　道路交通環境の整備 24
(1)道路交通環境の整備 24
(2)公共交通環境の整備 28
(3)自転車利用環境の総合的整備と自転車利用の促進 30
３　救助・救急活動の充実 33
(1)自動体外式除細動器(AED)等の応急手当の普及啓発活動の推進 33
(2)高規格救急自動車等の整備 34

(3)救急救命士の養成……34
(4)救助隊員および救急隊員の教育訓練の充実……34
(5)高速自動車国道等における救急業務協力体制の整備……34

第１章　交通事故の現状と交通安全計画の基本理念と基本目標

１　交通事故の現状

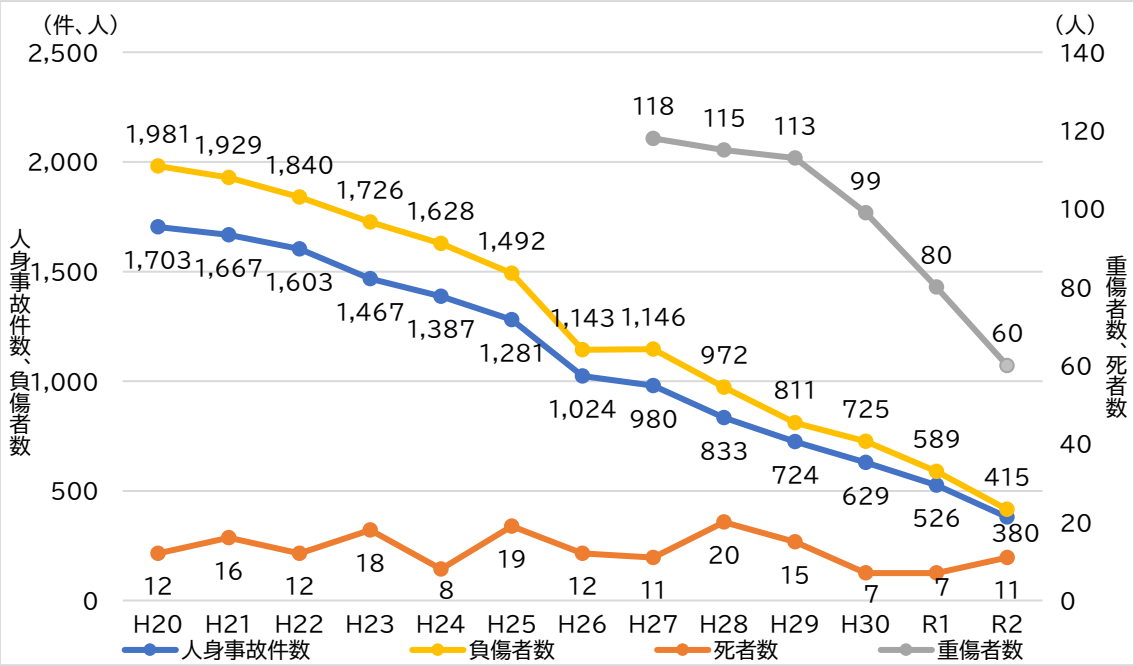
福井市の交通事故は、昭和 46 年に交通事故死者数 50 人、負傷者数 3，227 人であったものの、その後の交通安全対策の推進により減少傾向にあります。

人身事故件数は、平成 20 年以降令和 2 年まで 13 年連続で減少し、負傷者数は平成 28 年以降、5 年連続で減少しています。

第10次福井市交通安全計画期間中の死者数は、平成 30 年と令和元年は 7 人となり、基本目標の「令和 2 年までに交通事故死者数を 10 人以下とする」を 2 年連続で達成しましたが、最終年である令和 2 年の死者数は 11 人となり、目標を上回りました。しかし、人身事故件数は 380 件となり、「人身事故減少傾向の定着化を図る」という目標は達成しています。

また、全国の交通事故状況と比較してみると、令和2年の人口 10 万人当たりの死者数は全国平均 2.3人に対し本市 4.2 人と上回っている状況です。

■　福井市の交通事故による人身事故件数、負傷者数、重傷者数、死者数の推移



福井県警察本部「福井の交通」より

■　人口 10 万人当たりの死者数

	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
全国（人）	3．2	3．1	2．9	2．8	2．5	2．3
福井県（人）	6．0	6．5	5．9	5．3	4．0	5．3
福井市（人）	4．2	7．5	5．7	2．7	2．7	4．2

福井県警察本部「福井の交通」より

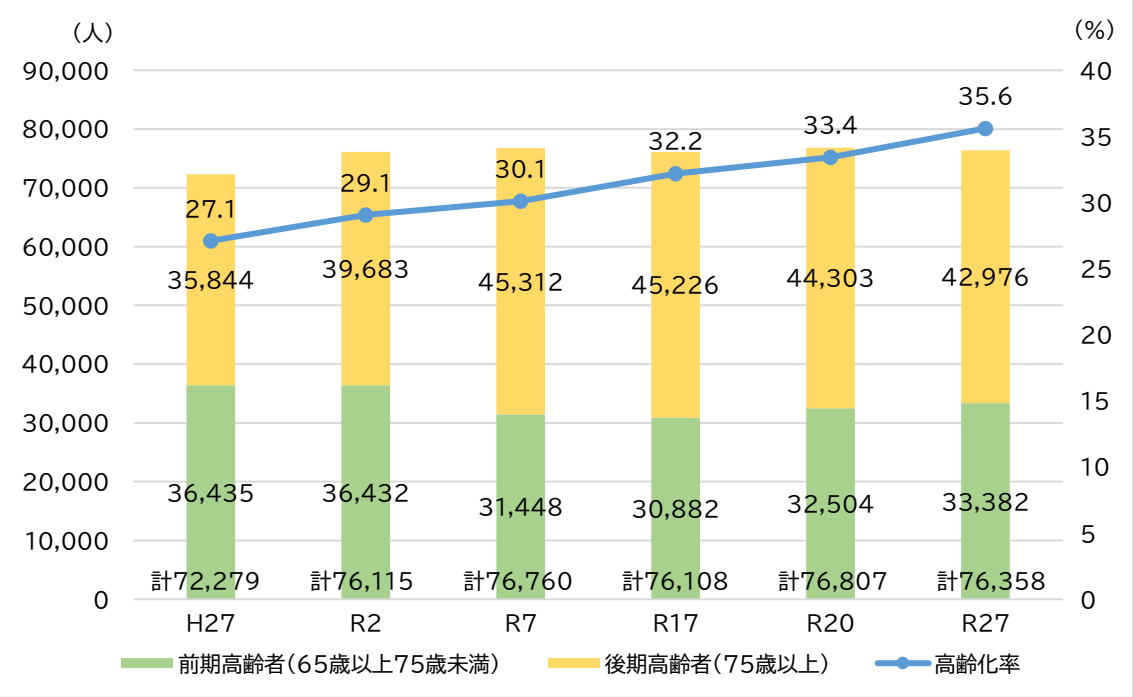
(1)超高齢社会の進展と高齢者の事故発生状況

①超高齢社会の進展

我が国の高齢者数(65 歳以上の人口)は昭和 25 年以降一貫して増加しており、平成 25 年には総人口に占める割合は 25.1%と、初めて 4 人に 1 人が高齢者となりました。

本市においても、高齢者数は増加しており、令和 2 年の高齢者数(10 月 1 日現在)は 76,115 人で、高齢化率は 29.1%という状況です。住民基本台帳を基に本市で推計した将来人口推計では、令和 20 年には高齢者数は 76,807 人、高齢化率は 33.4%となり、3 人に 1 人を高齢者が占めることとなり、特に後期高齢者の増加が予測されます。

■ 福井市の高齢者数の予測



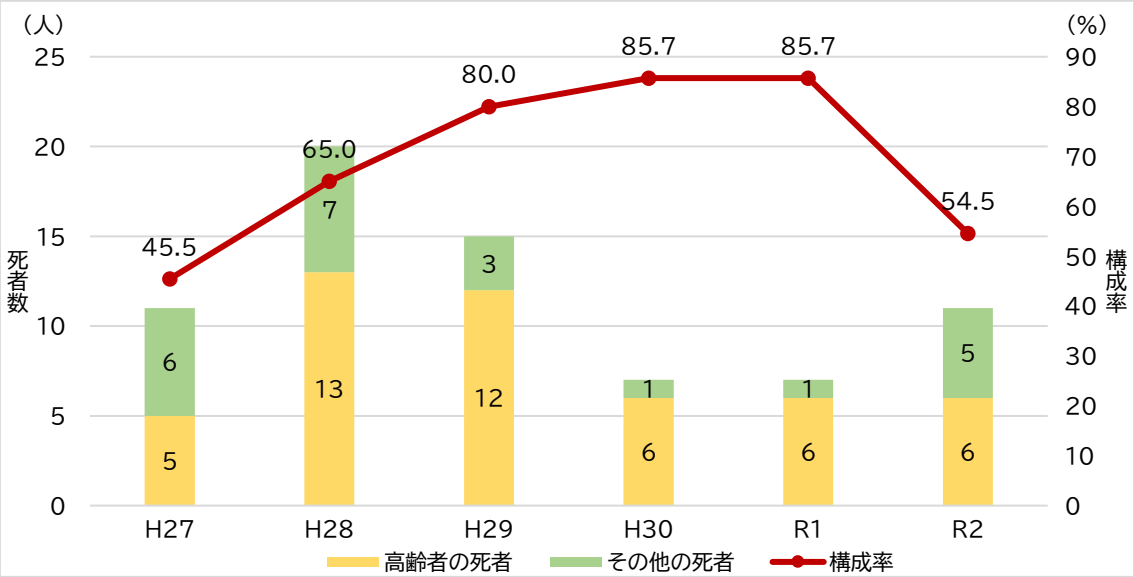
※H27・R2 は住民基本台帳上の人口数値。
※R7 以降は住民基本台帳の人口を用いたコーホート変化率法による推計

②高齢者の事故発生状況

市内の交通事故死者数が減少している中、全死者数に占める 65 歳以上の高齢者の死者数の割合は高くなっています。また、人身事故件数が減少する中、高齢運転者による人身事故件数は減少しているものの、その割合は増加傾向にあります。

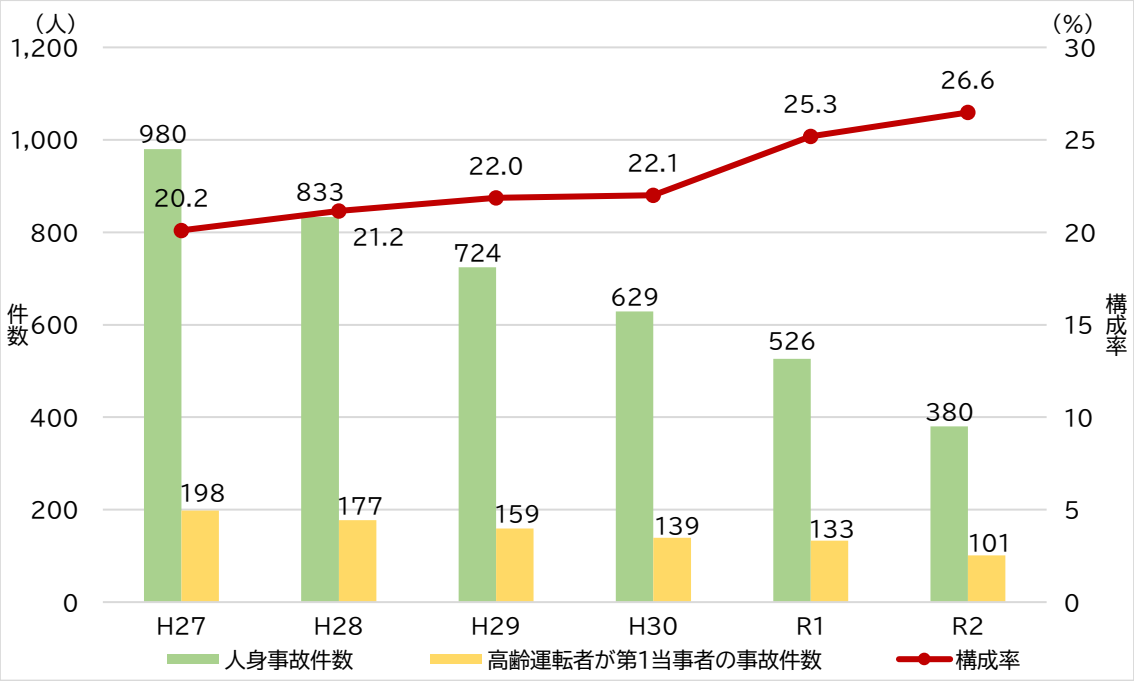
高齢化の進展に伴い、今後も高齢者が死傷する、または加害者となる事故が増加すると予測されます。

■ 交通事故による死者数と高齢者の死者数が全体に占める割合の推移



福井県警察本部「福井の交通」より

■ 人身事故件数と高齢運転者が第１当事者になる人身事故件数が全体に占める割合の推移



福井県警察本部「福井の交通」より

※第１当事者とは、過失（違反）がより重いか、または過失（違反）が同程度の場合には、被害がより小さい方の当事者をいう。

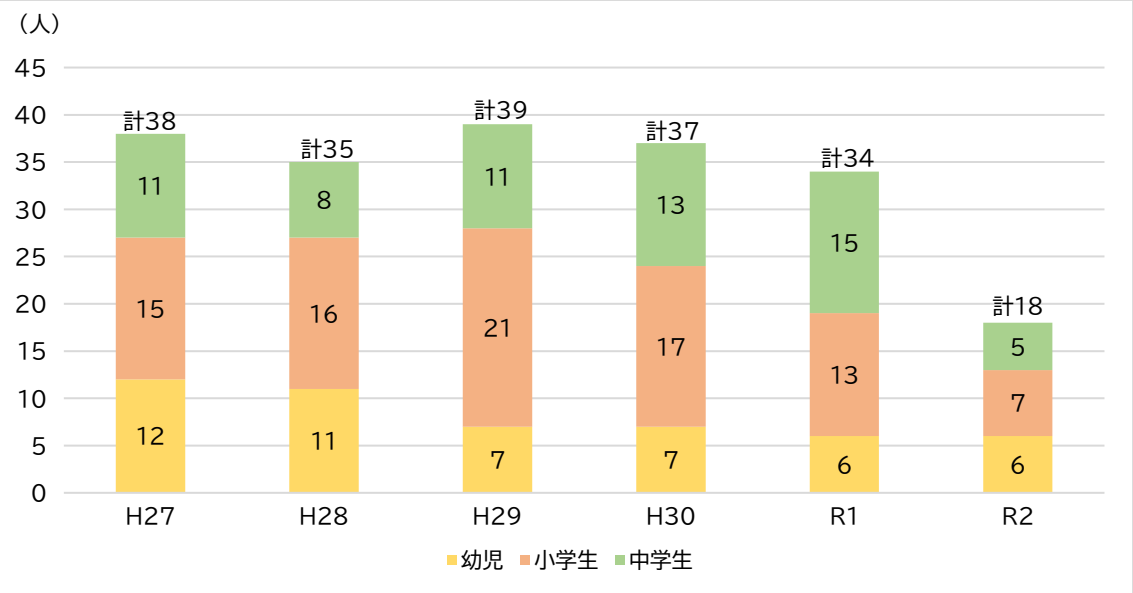
(2)子どもの事故発生状況

福井市における中学生以下の子どもの交通事故による死傷者数は、平成 27 年から令和元年の 5 年間は 30 人台で推移しており、令和 2 年の死者数は 1 人、負傷者数は 17 人に減少しました。

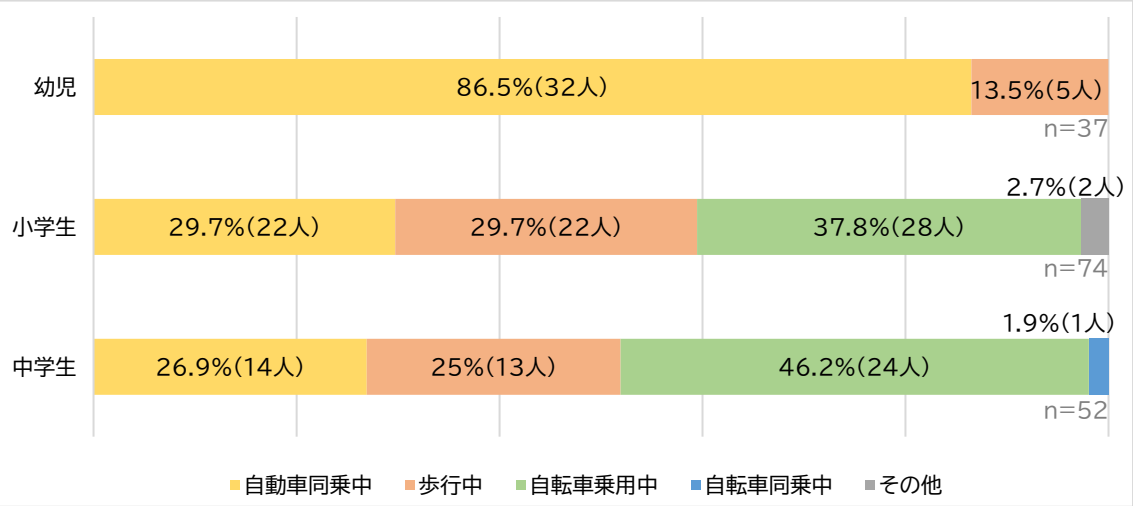
5 年間の子どもの事故の死傷者の状態別発生状況をみると、就学前の幼児は自動車同乗中の事故による負傷が 8 割を超えており、小学生・中学生になると、歩行中・自転車乗用中の事故の割合が増えています。

次世代を担う子どもたちを交通事故から守り、安全で安心して子育てできる環境を整備する必要があります。

■ 交通事故による子どもの死傷者数の推移



■ 子どもの死傷者数の状態別発生状況(平成 28 年～令和 2 年合算)

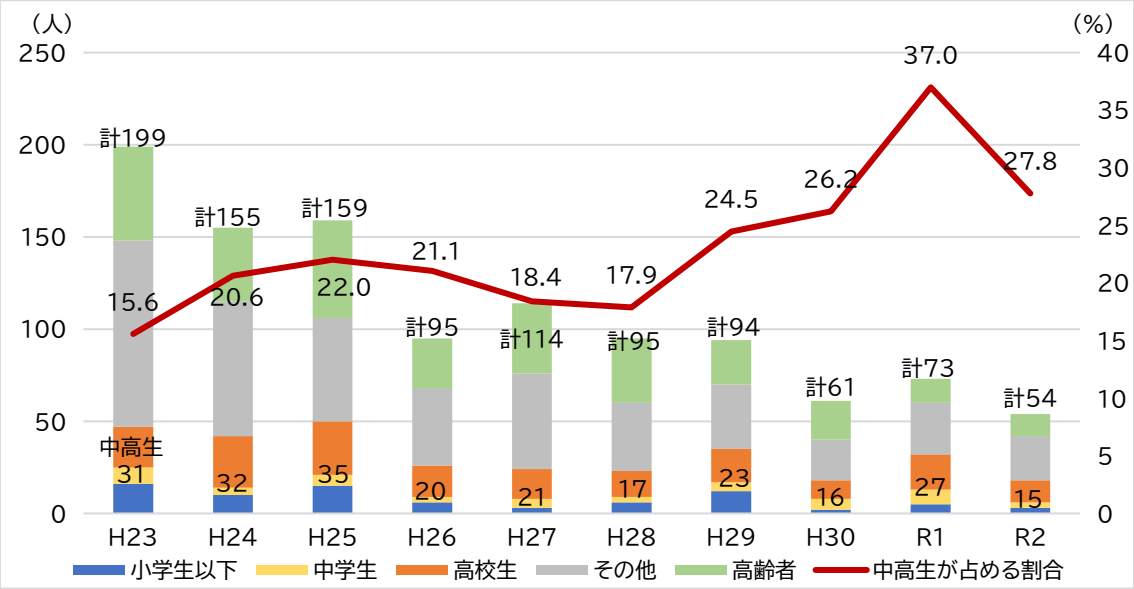


上下:福井県警察本部より

(3)自転車の事故発生状況

自転車の事故による死傷者数は減少傾向にあるものの、中高校生や高齢者の死傷者数は多いことから、中高校生及び高齢者の対策が必要です。

■ 自転車の事故による年代別死傷者数の推移



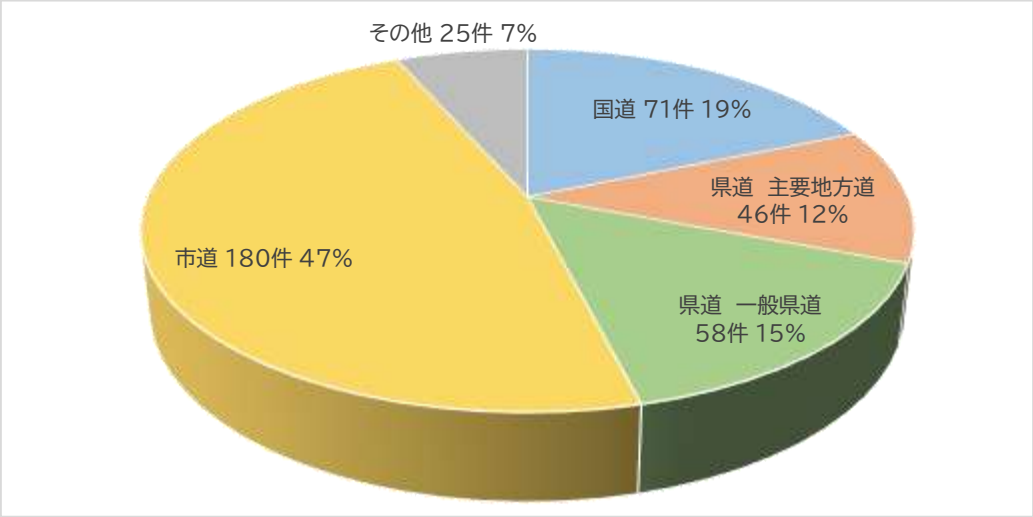
福井県警察本部「福井の交通」より

(4)幹線道路や生活道路での事故発生状況

福井市内には、国道や主要地方道等の主要な幹線道路が多数通っています。

令和2年の福井市内の人身事故発生件数は 380 件で、そのうち幹線道路での交通事故件数は 175 件、市道での事故が 180 件となっており、幹線道路と生活道路での発生件数は半々となっています。

■ 道路種別ごとの事故発生状況(令和 2 年)

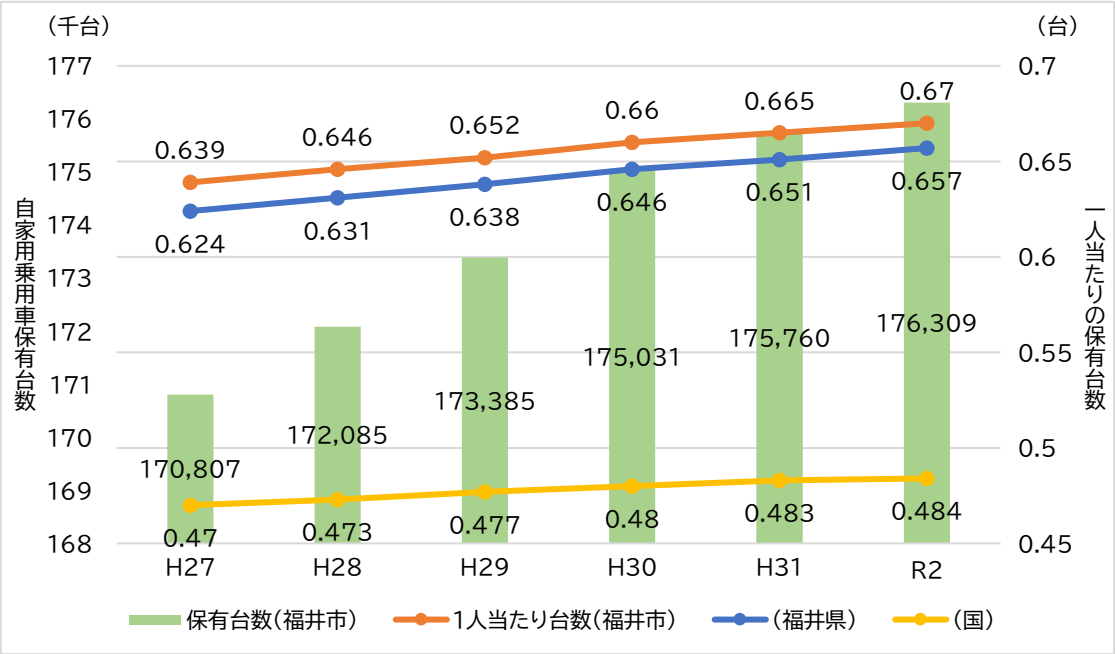


福井県警察本部「福井の交通」より

(5)車社会の進展

福井市の自家用乗用車保有台数は、年々増加しており、令和 2 年 3 月末時点で 176,309 台でした。また、1 人当たりの自家用乗用車保有台数は 0.67 台で全国 14 位と全国の都市の中でも上位に位置しており、車中心の生活となっています。

■ 自家用乗用車保有台数と 1 人当たりの自家用乗用車保有台数の推移



自動車検査登録情報協会　都市別自家用乗用車普及状況より(各年 3 月末)

免許保有者数については横ばいで推移していますが、65 歳以上の保有者数は増加しています。

■ 免許保有者数と高齢者が占める割合の推移

	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年
免許保有者(人)	179,287	179,667	179,873	180,183	180,058
65歳以上(人)	40,510	42,091	43,199	44,348	45,183
うち 65～74 歳(人)	28,520	29,199	29,436	29,805	30,008
うち 75 歳以上(人)	11,990	12,892	13,763	14,543	15,175
割　合(%)	22.6	23.4	24.0	24.6	25.1

福井県警察本部「福井の交通」より

今後高齢化が進展する中、運転免許を返納した高齢者等交通弱者が自動車に頼りすぎず、安全に安心して日常生活を送ることができるよう、移動手段の確保が必要です。

2 交通安全計画の基本理念と基本目標

(1)基本理念

住みよいまちの実現は全市民の願いであり、その実現には私たちを取り巻く交通環境や社会状況を踏まえ、市民が安全で安心して暮らすことができる、交通事故のないまちを目指すことが求められています。これまでも、交通事故を無くすために様々な対策を実施してきましたが、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、交通事故の根絶に向けて引き続き対策が必要です。

言うまでもなく、究極的には交通事故のない社会を実現することが目標ですが、一朝一夕にはこの目標を達成することは困難であり、市民、関係機関・団体と連携・協力し、安全で安心なまちづくりを推進していくことが必要です。

このような考え方から基本理念を「交通事故の少ない安全で安心なまちをつくる」とします。

交通事故の少ない安全で安心なまちをつくる

(2)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影響を及ぼすことが予想されます。

また、福井市の高齢者の割合は、令和 7 年には約 30%となり、さらに増加していくことが見込まれ、一層の高齢者対策が必要な状況となっています。特に第 11 次計画期間中には団塊の世代が 75 歳以上に達し始めるため、75 歳以上の後期高齢者の安全確保は一層重要となります。

(3)基本目標

本計画では、第 11 次福井県交通安全計画で示された目標を踏まえつつ、福井市の現状を勘案した上で期間の最終年である令和 7 年までに「達成すべき目標」として、交通事故死者数を設定します。

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少ですが、重傷者が発生する事故防止への取組が死者数の減少にもつながることから、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定します。

基本目標

○令和 7 年までに交通事故死者数(年間)を 7 人以下とする。

○令和 7 年までに重傷者数(年間)を 40 人以下にする。

第２章　今後の交通安全対策を考える視点

近年、交通事故による死者数、人身事故件数が減少傾向にあることから、これまでの施策には一定の効果があったと考えられますが、交通事故死者数の高齢者が占める割合は増加傾向にあります。

また、福井市の状態別死者数を見ると、令和 2 年は自動車乗車中、歩行中、自転車乗車中の順に多くなっています。

従来の交通安全対策を基本としつつ、社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化に対応し、より効果的な対策を推進します。

このような観点から、「交通安全教育と啓発」、「道路交通環境の整備」、「救助・救急活動の充実」を主要な施策として交通安全対策を実施します。また、実施に当たっては、次の点を重点項目として、対策を講じます。

１　重点項目と目標

交通安全対策を実施するに当たって、次の５つを重点項目として対策を講じます。

また、各重点項目ごとに令和 7 年度までに達成すべき目標を設定し、基本目標の達成につながる効果的な施策の推進を行います。

(1)高齢者の事故防止

交通事故死者数の多くを高齢者が占めることから、高齢者の歩行中や自転車利用中の事故防止対策を行うとともに、自動車を運転する場合は加害者になることから、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や運転免許自主返納制度の周知広報を行います。

目標：高齢者の交通事故死者数（年間）を５人以下とします。

(2)子どもの事故防止

子どもの交通事故死者数は近年少なくなってきていますが、次世代を担う子どもの安全を確保する観点から、子どもを取り巻く歩行空間の整備、交通安全教育、地域で子どもを見守る取組の充実が必要です。

目標：子どもの交通事故死者数（年間）を０人とします。

(3)自転車の安全利用の推進

自転車は自動車等に衝突された場合には被害者となり、歩行者等に衝突した場合には加害者となることから、自転車を利用する市民に対してヘルメット着用の啓発・広報、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進、自転車利用環境の総合的整備、交通安全教育・啓発の充実を図ります。

目標：自転車の事故による死傷者数（年間）を 60 人以下とします。 自転車の事故による中高生死傷者数（年間）を 15 人以下とします。

（4）交通事故が起きにくい環境づくり

「人優先」の交通安全思想のもと、歩行者や自転車が安全で安心して通行できる道路の整備や事故抑止に資する交通安全施設の整備・維持補修を行います。また、横断歩道手前での減速や一時停止等交通弱者に配慮した交通ルール・マナーの周知・啓発を、地域の交通安全推進団体と連携し実施していきます。

目標：『交通安全推進施策に対する満足度』※の向上を図ります。

※交通安全推進施策に対する満足度…市民意識調査で福井市総合計画に関係する施策の満足度を調査している。令和 2 年度は 60．8%。

（5）車に頼り過ぎない社会づくり

道路交通においては、高齢者が死傷する交通事故とともに、高齢運転者による交通事故が課題となっています。高齢者が自動車に頼らず安全に移動できることができ、安心して移動を楽しみ豊かに人生を営むことができる社会、年齢や障がいの有無にかかわりなく安全に安心して暮らす「共生社会」を構築するため、移動手段を自動車から公共交通へ緩やかにシフトし、車に頼りすぎない交通環境を目指します。

目標：公共交通機関の乗車人数を 902 万人／年にします。

2 施策の体系

基本理念

交通事故の少ない安全で安心なまちをつくる

↓

基本目標

○令和７年までに交通事故死者数（年間）を７人以下とする
○令和７年までに重傷者数（年間）を 40 人以下にする

↓

重点項目

1 高齢者の事故防止　2 子どもの事故防止　3 自転車の安全利用の推進
4 交通事故が起きにくい環境づくり　5 車に頼り過ぎない社会づくり

↓

主要な施策

1 交通安全教育と啓発
（1）人優先の交通安全思想の普及啓発 （2）高齢者の事故防止 （3）子どもの事故防止
（4）自転車の安全利用の推進 （5）市民総ぐるみの交通安全対策の推進
（6）交通安全に関する普及啓発活動の推進

2 道路交通環境の整備
（1）道路交通環境の整備 （2）公共交通環境の整備
（3）自転車利用環境の総合的整備と自転車利用の促進

3 救助・救急活動の充実
（1）自動体外式除細動器（AED）等の応急手当の普及啓発活動の推進
（2）高規格救急自動車等の整備 （3）救急救命士の養成
（4）救助隊員および救急隊員の教育訓練の充実
（5）高速自動車国道等における救急業務協力体制の整備

第3章　主要な施策

1　交通安全教育と啓発

(1)人優先の交通安全思想の普及啓発

高齢者、障がい者、子ども等交通弱者の安全を確保するため、「人優先」の安全思想の下、関係機関や交通安全推進団体と連携し、四季の運動や街頭啓発活動等を行います。

歩行者優先の交通マナーの浸透を図るとともに、速度超過による事故を抑止するため、見せる街頭啓発活動等によるゆとりある速度での運転の推進を図ります。

①一斉街頭活動日の実施

四季の交通安全市民運動※期間中に「一斉街頭活動日」を設定し、警察や交通安全推進団体等による集中的・効果的な街頭活動を実施することにより、運転者がゆとりある速度での運転を実践するよう促します。

※交通安全市民運動…市民一人ひとりに交通安全知識を普及し、交通安全思想の高揚を図るとともに、正しい交通ルールと交通マナーの実践を習慣づけることにより、交通事故防止の徹底を図ることを目的とする運動。毎年、春、夏、秋、年末の４回にわたり展開する。

運動の名称	実施期間
春の交通安全市民運動	４月６日～４月15日
夏の交通安全市民運動	７月11日～７月20日
秋の交通安全市民運動	９月21日～９月30日
年末の交通安全市民運動	12月11日～12月20日

②交通死亡事故多発警報発令時の街頭指導活動の実施

一定期間に交通事故が多発した場合は、「交通死亡事故多発警戒宣言※」を発令し、関係機関・団体と連携した街頭指導活動等交通事故抑止のための緊急対策を実施します。県が発令する「交通死亡事故多発警報※」等の際も、同様に街頭指導活動等を行います。

※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、知事または市長が発令する。実施期間は、原則として10日間。

③交通指導員による街頭指導活動の実施

毎週金曜日の午後５時30分から午後６時30分までを交通指導員※の定例の出動日として、街頭指導活動を実施し、歩行者や自転車利用者の通行の安全を守るとともに、ドライバーに対してはゆとりある速度での運転を促します。

※交通指導員…交通事故から市民を守り、安全で住みよいまちをつくるため、街頭での指導や交通安全の啓発等を実施することを目的に、市が「福井市交通指導員」として委嘱しており、街頭で、歩行者や自転車利用者が安全に通行できるように保護、誘導したり、正しい通行方法の指導（街頭指導）を行うほか、地区住民への交通安全の広報活動を実施することを任務としている。

④ドライバーに対する赤色回転灯による「見せる」街頭監視の推進

幹線道路や生活道路等において、市、関係機関・団体による赤色回転灯を活用した「見せる」街頭監視を推進することにより、運転者に対するスピードダウンや信号遵守への注意喚起等を図ります。

⑤交通安全推進団体による交通安全茶屋・交通監視所等のドライバー向け啓発の実施

各地区において、地区交通安全推進協議会※等による交通安全茶屋・交通監視所※等のドライバー向けの啓発を実施することにより、運転者に対するスピードダウンや安全運転を呼びかけ、ゆとりある速度での運転を促します。

※地区交通安全推進協議会…地域の交通事故防止と交通安全思想の普及高揚を図るために設置された団体。
※交通安全茶屋・交通監視所…交通事故防止と交通安全意識の高揚を目的に各地区において実施する。交通安全茶屋では、停車した車両運転者に対して安全運転の呼びかけや安全運転広報チラシの配布を行う。交通監視所では道路付近に監視所を設置し、交通を監視することにより、運転者に安全運転を呼びかける。

⑥横断歩行者の安全確保のための交通ルール・マナーの普及啓発

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について、交通マナーの啓発に取り組みます。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のある所ではその信号に従うといった交通ルールの周知を図り、横断開始前・横断中の安全確認を促す等の交通安全教育等を推進します。

（2）高齢者の事故防止

高齢者が安全かつ安心して暮らせる交通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室を推進し、自身の身体機能の変化を自覚してもらうことで運転免許の自主返納を促します。

①高齢運転者免許自主返納の啓発と支援

高齢者が第１当事者となる交通事故を防止するため、認知機能の低下や運転技能の衰え等により自動車等の運転に不安を有する高齢者等に対して、関係機関・団体と連携して運転免許の自主返納の促進に努めます。また、自主返納を促すパンフレット等をイベントや交通安全教室等を通して配布することにより、高齢者やその家族に対して運転免許の自主返納について啓発を行います。

また、運転免許自主返納支援制度を通して、公共交通機関等自動車以外での移動のきっかけづくりを行います。

②高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対しては、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を理解してもらうとともに、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交通安全意識及び交通ルール等の知識を習得してもらうことに努めます。

高齢者を対象とした交通安全教室の開催については、各地区の老人クラブやデイホーム等に交通安全指導員※が出向き、寸劇やゲーム等を交えた分かりやすい交通安全教室を実施します。

また、福井市交通指導員会女性部による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します。

さらに、運転免許を持たず、交通安全教室にも参加しない、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を把握するとともに、関係機関・団体が主体となった家庭訪問による個別指導、高齢者に対する声かけを地域ぐるみで行います。

※交通安全指導員…市民に対する交通安全意識の向上を図り、交通事故を防止するため、「福井市交通安全指導員」として任命された職員（本市以外の団体から派遣されている職員及び会計年度任用職員を含む。）

③「高齢者交通安全推進月間」における取組

秋から年末にかけて交通死亡事故が増加することから、毎年 9 月を「高齢者交通安全推進月間」とし、秋の交通安全市民運動と連動して、各種広報啓発活動等を行います。

また、「高齢者交通安全大会」を開催し、多くの高齢者に対し交通マナーの向上と事故防止を呼びかけ、高齢者の交通安全意識をより一層高めます。

④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、各種広報機会を捉えて積極的な啓発を行います。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、反射材の効果を体感するゴーグルライトの使用等体験型の交通安全教室やパネル展示等を実施します。

特に高齢者の薄暮時間帯の交通死亡事故が多いことから、高齢者に対して反射材用品等の普及の促進を図るとともに、全年齢層を対象とした普及啓発も行います。

⑤街頭における保護誘導活動の推進

認知症高齢者の行方不明等が発生した場合の早期発見と早期保護のため「福井市あんしん見守りネットワーク※」による保護誘導活動を推進します。

※福井市あんしん見守りネットワーク…日常的に家庭を訪問したり、高齢者や子どもと関わることが多い地域団体や民間の協力事業者と連携し、高齢者や子どもを重層的に見守る体制。

⑥高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢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。

※高齢者運転者標識…平成９年の道路交通法改正により、70 歳以上の高齢運転者が、車体の前後へ付けることが努力義務となった。表示者に対して幅寄せや無理な割り込みをした場合は処罰される。

⑦福井市交通安全推進協議会連合会による高齢者を対象とした指導・啓発の実施

福井市交通安全推進協議会連合会※において、地域に根ざした「高齢者交通事故防止対策」に取り組み、高齢者宅への戸別訪問等、高齢者を対象とした指導・啓発を行います。

※福井市交通安全推進協議会連合会…各地区交通安全推進協議会が互いに連携を保ち、福井市の交通安全を総合的に推進するために設置された団体。なお、各地区交通安全推進協議会は、地域の交通事故防止と交通安全思想の普及高揚を図るために設置された団体。

(3)子どもの事故防止

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、子ども自身が交通ルール・マナーを学び、実践する必要があることから、子どもと保護者等に対する交通安全教育・啓発を実施します。

①子どもに対する交通安全教育の推進

幼児・児童に対しては、横断歩道の渡り方や自転車の安全な乗り方、踏切での確認等、基本的な交通ルールとマナーが身につくよう、保護者及び関係機関・団体と連携を図り、日常の教育・保育活動の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。

また、対象者の心身の発達段階のレベルに合わせるとともに、わかりやすく興味を持てるような手法や教材により、参加体験型の教室となるよう努めます。

a 幼児に対する交通安全教育

幼児を対象とした交通安全教室等の開催については、各地区の幼稚園・保育園・認定こども園等に交通安全指導員が出向き、寸劇やゲーム等を交えた分かりやすく興味を持てるような交通安全教室の実施に努めます。

特に、ミニ交通公園(渕上公園)での指導においては、道路への飛び出しの危険性を感じるためのダミー人形による飛び出し衝突実験、自転車の安全な乗り方や横断歩道の渡り方等を実際に体験しながら、正しい交通ルールが身につくよう指導します。

b 児童に対する交通安全教育

児童に対しては、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。

児童を対象とした交通安全教室等の開催については、各地区の小学校や児童館等に交通安全指導員が出向き、対象者の年齢やレベルに合わせたわかりやすく興味を持てる交通安全教室の実施に努めます。

また、関係機関・団体と連携・協力し、小学校等で交通安全教育に取り組みます。

②保護者等に対する交通安全教育

幼児や児童の交通安全意識の向上のためには、それを取り巻く保護者や地域の大人が子どもたちの規範となる必要があるため、幼児や児童の教室の際には保護者や関係機関の職員等の参加を促し、家庭・地域における交通安全意識の向上を図ります。

③チャイルドシートの正しい使用の徹底

6 歳未満の乳幼児が乗車するときにはチャイルドシートの着用が義務付けられています。令和元年の警察庁・JAF合同調査において全国平均の 70.5%に対し、福井県の使用率は 72.6%という状況です。いまだチャイルドシートを使用しない、または誤った使用をしている場合等があるため、引き続き使用効果及び正しい使用方法について、広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図ります。

④小中学生の見守り活動への支援

子どもたちが事故等に巻き込まれないよう、青少年育成福井市民会議が実施している地域住民による小中学生見守り活動を支援※します。

※支援の内容…見守り活動の維持強化に関する経費とボランティア保険料を、県と市が 2 分の 1 ずつを補助している。

⑤福井市交通安全やまびこクラブ推進協議会による幼児対象の教育・啓発

幼児の交通事故を防止するため、「福井市交通安全やまびこクラブ推進協議会※」及び「交通安全やまびこクラブ※」と連携し、交通安全教室等の幼児を交通事故から守る取組を実施します。

※福井市交通安全やまびこクラブ推進協議会…幼児の交通事故の根絶に向けて、各交通安全やまびこクラブの育成推進や連携を図るために、単位やまびこクラブを構成員として設置された団体。
※交通安全やまびこクラブ…市内の各幼稚園・保育園・認定こども園ごとに、幼児の交通安全教育のために教諭や保育士、保育教諭と保護者が会員となって活動する団体。

(4)自転車の安全利用の推進

自転車利用者は被害者にも加害者にもなるため、それぞれの対策を講じる必要があります。
自転車乗用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・啓発を推進します。

①自転車利用ルール・マナーの普及啓発

「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)を活用する等、集中的かつ効果的な広報活動を実施し、自転車利用者に対して自転車の通行ルールやマナーの啓発を図ります。特に、自転車に関する道路交通法が改正されたことを受け、危険行為の種類等を周知し、自転車利用時のルール・マナーについて、指導啓発を推進します。

また、自転車事故のうち高校生による負傷者が占める割合が増加していることから、高校生の自転車利用者に対する普及啓発に努めます。

自転車安全利用五則

①自転車は、車道が原則、歩道は例外
②車道は左側を通行
③歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
④安全ルールを守る
　○飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
　○夜間はライトを点灯
　○交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
⑤子どもはヘルメットを着用

②自転車安全教育の推進

児童・生徒に対する自転車安全教育を推進するとともに、教育効果の高い教材の作成や教育手法の調査研究等により、教育内容の充実に努めます。また、夕暮れの時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が発生する傾向があることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車側面等への反射材用品の取付けを促進します。

特に、中学生の自転車通学者に対しては、交通指導員と連携し、自転車スポーク用反射材の取付け指導及び正しい交通ルールの周知とマナーの啓発を行います。

③ヘルメット着用の促進

自転車を利用する市民に対し、自転車乗用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理解促進に努めます。特に、幼児や児童が自転車に乗車する際のヘルメットの着用を促進します。

④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、整備による安全な自転車の使用と被害者の救済に資することを目的とする、TSマーク付帯保険※等の自転車保険の加入について啓発を行います。

※TSマーク付帯保険…自転車を安全に利用してもらうために、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。

第一種
TSマーク
（青色マーク）

第二種
TSマーク
（赤色マーク）

(5)市民総ぐるみの交通安全対策の推進

「福井市交通安全推進協議会連合会」や「福井市交通指導員会」をはじめとした交通安全推進団体による主体的な活動を支援し、市民総ぐるみの交通安全対策を推進します。

①交通指導員による街頭指導活動の実施≪再掲≫

毎週金曜日午後 5 時 30 分から午後 6 時 30 分までを交通指導員の定例の交通指導日として、街頭指導を実施し、その他として、市等が主催するイベントや各地区の体育祭等、自動車や人で混雑する場所周辺での街頭指導を行います。

また、高齢化が進む中においても交通指導の活動の低下が生じないよう、地域の関係団体等と一層連携・協力し、交通指導員の委嘱・育成に努め、適正数確保を図ります。

②交通安全推進団体等の主体的活動に対する支援

「福井市交通安全推進協議会連合会」をはじめとする、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等、その主体的な活動を支援します。特に高齢化が進む中においても地域における交通安全活動が低下しないよう、関係団体と協議し、連携を深めていきます。

また、交通指導員等の交通ボランティアに対しては、指導技術向上の研修会の開催等により、その主体的な活動を促進します。

(6)交通安全に関する普及啓発活動の推進

四季の交通安全市民運動期間、高齢者交通安全推進月間及び交通死亡事故多発警報発令期間等において、集中的・効果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。

①四季の交通安全市民運動の推進

市民一人ひとりが交通安全意識を持ち、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てもらうため、四季の交通安全市民運動を行い、関係機関・団体と連携した継続的な取組を実施します。

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の年 4 回の運動期間において、事故実態等を踏まえ、集中的な広報を行うとともに、市民参加型の交通安全運動として実施します。

②交通死亡事故多発警報等の発令中の取組

一定期間に交通死亡事故が多発した場合は、交通死亡事故多発警報を発令し、関係機関・団体と連携し、広報車等による広報活動、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。

③全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

自動車乗用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ます。しかし、令和元年に行われた警察庁とJAFの調査によると福井県の後部座席のシートベルト着用率は、一般道で 35.1%、高速道路で 74.0%という状況です。

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ため、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について、交通安全教室や四季の交通安全市民運動時等のあらゆる機会を通じて教育・啓発に努めます。

④飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立

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、酒類提供飲食店等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努める等、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という意識の確立を図ります。

⑤効果的な広報の実施

a　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、広報紙、テレビ、ラジオ、ホームページ・SNS等のインターネットや関係団体を通じた広報等あらゆる機会を捉えて行うことにより、広く市民に周知できるよう集中的・効果的に行います。

b　交通安全啓発ビデオやパネルの貸出し

広く市民・関係団体等に交通安全啓発ビデオやパネルの貸出しを行い、地域における交通安全教育・啓発を推進し、交通安全意識の高揚を図ります。

c　交通安全に関する資料・情報の提供

関係機関・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います。

2 道路交通環境の整備

(1)道路交通環境の整備

歩行者や自転車が多く通行する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。
また、災害に強い道づくりと適切な維持管理に取り組みます。

①生活道路における「人優先」の安全・安心な歩行空間の整備

自動車優先の道路整備から、歩行者・自転車利用者の「人優先」の視点に重点をおいたバランスの取れた道づくりへと転換を図り、人にやさしい道づくりを進めます。

また、急ブレーキデータ等のビックデータを活用した効率的な交通安全対策の推進について検討します。

a 安全な自転車通行空間等の整備

道路交通の安全を図るため、自転車の通行位置を示した道路の整備等の実施について検討します。

b 生活道路の改善

地域住民の生活に密着した生活道路で、安全にすれ違いができない道路や歩行者の安全が確保しにくい道路については、当該道路の位置付けや沿道土地利用等、地域の実情を踏まえつつ計画的な道路の改良を行い、安全で円滑な交通を確保し、快適な道路環境の構築に取り組みます。

地域住民や警察、道路管理者が連携しながら、安全な道路空間の確保、物理デバイス※の設置、ゾーン 30 の整備等について検討します。

※物理デバイス…適切な速度抑制を促進し、生活道路における利用者の安全の向上を目的に設置するもの。福井市には狭窄、ハンプ、クランク等の物理デバイスを設置した例がある。

安全な歩行者空間の確保の事例	
改修前	改修後

c　通学路等における交通安全の確保

通学路の安全対策の充実を図るため、「福井市通学路安全プログラム」に基づき、警察や教育委員会、道路管理者等、関係機関による「福井市通学路安全推進会議」を設置し、情報を定期的に交換・共有するとともに、危険個所に対する合同点検の実施や安全対策の検討や実施を行い、児童・生徒の通学路の安全確保に取り組みます。

d　子どもが日常的に移動する経路の安全の確保

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、幼稚園・保育園・認定こども園等の対象施設、その他の所管機関、道路管理者、警察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。

②交通事故再発防止対策の推進

交通死亡事故及び重大事故が発生した場合には、警察が道路管理者・関係団体・地域住民等を集め行う事故発生現場周辺の点検の結果を基に、交通事故の形態、原因、背景等を考慮し、ハード・ソフトの両面から安全対策を行い、交通事故の再発防止を図ります。

③交通安全施設の整備及び維持・補修

歩行者等の安全を確保するため、交通危険箇所にカーブミラーや警戒標識等の交通安全施設を整備・維持管理し、安全の確保に努めます。

④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、道路パトロールを実施します。また、市民が道路環境に対して関心を持ち、破損箇所等を通報していただけるよう周知強化を図り、安全な道路環境の保全に努めます。

⑤災害に備えた道路交通環境の整備

地震や豪雨等の災害が発生した場合において、物資輸送に不可欠な道路ネットワークを確保するため、重要な橋りょうの耐震補強等の対策を推進するとともに、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

⑥除雪・消雪等による雪に強い道路の整備

冬期間の積雪時における円滑な道路交通の確保を図るため、国・県及び関係機関と連携を図りながら、効果的な除雪作業を実施します。

また、冬期間の交通を確保するため最重点除雪路線の消雪施設の整備を行います。さらに、冬期間の安全な歩行空間の確保を図るため、学校から 500mの通学路、総合病院周辺や市内中心部等において、歩道除雪を実施します。

また、市民協働のもと、除雪を推進するため、「雪国の快適生活 7 ヵ条」を広報ふくいやテレビ・ラジオ等による広報を通じて、市民に除雪作業の協力等を呼びかけるとともに、市のホームページやSNSを活用し、降雪期前の啓発および冬期間の情報提供を広く行います。

なお、年末の交通安全市民運動等を中心に、ゆとりある速度での運転、路上駐車の禁止、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。

雪国の快適生活 7 ヵ条

①絶対に路上駐車はしない
②すすんでとりくもう玄関先や歩道の雪かき
③道路・水路に雪を出さないで
④不要不急の外出を控えて
⑤大事なものには赤色の目印を
⑥公共交通機関の利用を
⑦ゴミ出しは雪が落ち着くまで

⑦歩行者空間等の整備

全ての人が安全、安心して参加し、活動できる社会を実現するため、「重点整備地区※」や通学路を中心とした駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に連続的・面的なバリアフリー化等、安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進します。

特に、市街地内の一部の都市計画道路は、歩行者や自転車利用者のための空間が十分確保されていない等の問題を抱えています。しかし、これらの道路の沿線は、既に都市的土地利用が行われ、全面的な改良を行うことが困難な状況にあります。

こうした道路については、地域住民、警察や道路管理者等と連携を図りながら、沿線の民地を含めた道路空間の再配分を検討し、道路の実情に応じた、効率的な整備や局所的な改良に取り組みます。また、歩道幅員が十分でない道路においては、電線柱と信号柱等の集約化や民地内への移設等による歩行空間の質的向上に取り組みます。

※重点整備地区…歩道のバリアフリー化等移動等円滑化に係る事業を重点的かつ一体化的に推進すべき地区。
また、本市ではJR福井駅からおおむね 500m圏内を重点整備地区に指定している。

（2）公共交通環境の整備

自動車に過度に依存した生活を見直し、公共交通機関や自転車の利用、自動車の相乗り等を促進し、移動手段の転換を図ります。 また、地域で高齢者が自動車に頼らず自律的に日常生活を営むことができるよう、生活の足の確保に取り組みます。

①全域交通ネットワークづくりの推進

利用者の目的やニーズに応じて自家用車や公共交通、自転車、徒歩を選択して移動することができる、自動車に頼りすぎない「全域交通ネットワーク」づくりを進めていきます。そのため、だれもが利用でき、選択性のある都市交通の利用環境を目指すとともに、自動車による移動が中心の暮らしの中で、移動手段を自動車交通から公共交通へ緩やかにシフトすることを推進します。

②カー・セーブデーの推進

毎週金曜日を「カー・セーブデー」とし、通勤時の自動車の利用を控える運動を実施しており、週１日以上のカーセーブの実施を目指します。

③パーク＆ライド等の利用促進

郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都市部での交通混雑を回避するため、駅やバス停付近に駐車場等の環境を整備し、パーク＆ライド※やパーク＆バス（サイクル）ライド※等を促進します。

※パーク＆ライド、パーク＆バス（サイクル）ライド…自宅から最寄の駅やバス停に近い駐車場に自家用車を停めて（パーク）、鉄道やバス等の公共交通機関に乗りかえて（ライド）、目的地に向かう方法。

④公共交通機関利用の促進とモビリティ・マネジメントの推進

公共交通機関の利用を促進するため、事業者、地域住民、沿線自治体等と連携し、利用促進活動等に取り組みます。

普段から自家用車を利用する人も含めて、市民一人ひとりが公共交通を支えていくという意識

を持つことが必要不可欠であるため、多様な主体が連携し、様々な世代に移動・交通について考えてもらうためのきっかけづくりに取り組む、モビリティ・マネジメントを推進していきます。

（3）自転車利用環境の総合的整備と自転車利用の促進

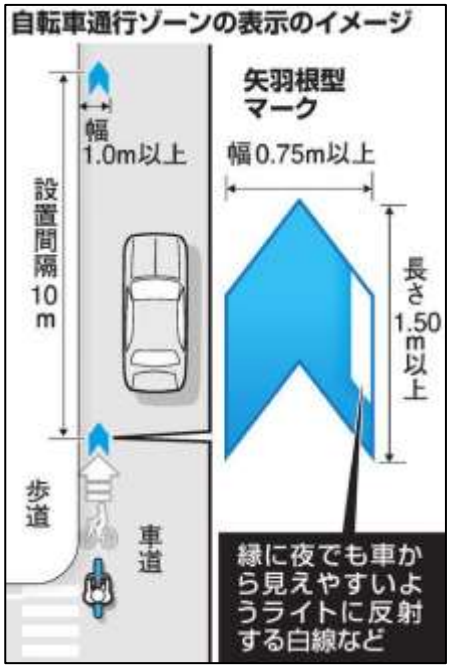
自転車は交通事故において被害者にも加害者にもなることから、安全に通行できる環境の整備に取り組みます。

一方、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、自転車の利用を促進します。

① 安全な自転車通行空間等の整備≪再掲≫

日常生活圏内の移動では、路面表示（矢羽根型等）によるルート誘導を図り、広域的な移動では計画的な自転車専用通行帯の整備を行い、自転車通行空間の整備を進めていきます。

■ 矢羽根型表示 （事例：埼玉県さいたま市）



■ 中学校通学路の路面標示 （整備イメージ）

■ 歩道内の誘導措置

②自転車の駐車対策の推進

a　中心市街地における自転車駐車場の利便性の向上

JR福井駅自転車駐車場の維持管理を行うとともに、定期的な放置自転車の撤去を行うことにより、自転車を利用しやすい環境を保つよう努めます。

中心市街地では、バスや商業施設の利用を目的とする自転車の路上駐車が年間平均 233 台存在することから、駐輪需要に応じて既存の自転車駐車場の配置を見直すことにより、歩行空間の確保を図ります。

b　サイクル＆ライド自転車駐車場の整備

公共交通とのサイクルアンドライドを推進するため、交通事業者等と連携し、駅やバス停付近の自転車駐車場の整備を図ります。

また、既存の自転車駐車場の維持管理を行うとともに、収容台数が不十分な駅について、利用状況に応じた自転車駐車場の整備を促進します。

c　自転車等放置禁止区域の見直し

JR福井駅西口広場周辺に指定している「自転車等放置禁止区域」（下図）について、既存自転車駐車場の有効利用策と並行して「自転車等放置禁止区域」や「駐輪指導員の巡回路線」の見直しを定期的に検討し、実効性のある規制・指導方法により路上駐輪対策を推進します。

③まちなかの回遊性の向上

市民や観光客が、車ではなく自転車で気軽にまちなかを楽しめるよう観光施設や公共施設、及び宿泊施設等にポートを設置し、まちなかレンタルサイクル「ふくチャリ」の利用促進に取り組みま

す。

また、ふくチャリの利用料金割引等リピーターを増やすシステムを構築します。

④自転車利用の啓発・イベントの開催

自転車利用を推進するため、県が嶺北地方に設置した 10 ヶ所のサイクリングルートのうち、本市を通過する永平寺福井自転車道、越前海岸サイクリングロード、福井・坂井・永平寺観光地アクセスルートについて、県と連携しながら情報提供に努めます。

また、関係団体等と協力しながら、自転車、交通、環境、健康等に関するイベント等を通じて、自転車利用の啓発活動を実施します。

⑤自転車の駅の拡充

自転車利用をサポートする施設として公共施設のほか、コンビニや鉄道駅等の協力を得て、空気入れや修理道具等の貸出サービスを行う「自転車の駅」を設置し、自転車の利用促進を図ります。

⑥自転車の利用に関する関係団体との連携

自転車が持つ特性やメリットを理解し、利用推進に賛同し、取組を積極的に推進する企業・団体を「自転車利用サポーター」として認定します。

高校生は通学等の移動手段として自転車を使うことが多いため、学校と連携し、ルール・マナー等自転車の安全利用の周知について、教育の一環として取り組んでもらい、安全運転及び駐輪マナーの向上を図ります。

自治会が実施する「地域の見守り活動」において、機動性の高い自転車を活用した見守り活動の実施を呼びかけ、自転車利用による安心・安全な地域づくりに取り組みます。

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、交通事故に即応できるよう、救急・救助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、救急救命士※、救急隊員等による一刻も早い応急処置等を実現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、また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者。

（1）自動体外式除細動器（AED）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※）の取扱方法を含めた救命処置、応急手当の方法、一次救命処置（BLS※）等の救急知識の普及啓発活動を推進します。

※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。

※一次救命処置（BLS）Basic Life Support…急に倒れたり、窒息を起こした人に対して、その場に居合わせた人が、救急隊や医師に引継ぐまでの間に行う応急手当のこと。

(2)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、救急救命士等が高度な救急救命処置等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。

※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(気管確保資機材一式、輸液用資機材一式、心電図及び心電図伝送装置等)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車。

(3)救急救命士の養成

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養成します。

(4)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・救命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、教育訓練を積極的に推進します。

(5)高速自動車国道等における救急業務協力体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、道路管理者等と協力して適切かつ効率的な人命救護を行います。

おいしいね!