福井市交通安全指針

令和８年１１月

福井市交通安全対策協議会

目　次

１　はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１
２　福井市の交通状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２
（1）　交通事故の発生状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・　２
（2）　市内における近年の交通人身事故の特徴・・・・・・・・・　４
３　交通事故抑止対策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１１
（1）　交通安全思想の普及啓発・・・・・・・・・・・・・・・・１１
（2）　子どもに対する交通事故抑止対策・・・・・・・・・・・・１１
（3）　高校生に対する交通事故抑止対策・・・・・・・・・・・・１３
（4）　若年運転者に対する交通事故抑止対策・・・・・・・・・・１３
（5）　高齢者に対する交通事故抑止対策・・・・・・・・・・・・１４
（6）　交差点等における交通事故抑止対策・・・・・・・・・・・１６
（7）　その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１７
　　ア　自転車の安全利用に向けた取組
　　イ　道路交通環境等の整備
　　ウ　交通事故再発防止対策の推進
　　エ　交通安全施設の整備及び維持・補修
　　オ　公共交通環境の整備と利用促進
　　カ　救助・救急活動の充実

１　はじめに

本格的な人口減少と超高齢化社会の進展に加え、北陸新幹線（金沢・敦賀間）の開業や中部縦貫自動車道の県内全線開通など、高速交通網の整備により交流のさらなる拡大が見込まれており、本市を取り巻く交通環境は大きく変化している。こうした中、市民が安全で安心して暮らせる社会を実現するためには、交通安全の確保がより一層重要となっている。

また、道路交通法の一部改正により、令和５年４月から自転車利用者の乗車用ヘルメットの着用が努力義務化され、令和６年１１月からは自転車運転中の「ながらスマホ」の罰則強化及び「酒気帯び運転」に対する罰則が新設された。さらに、令和８年４月からは自転車の交通違反に対して交通反則通告制度（いわゆる青切符制度）が導入される等、自転車の交通安全に関する制度整備が先行する一方で、自転車の通行空間等ハード面での課題も残されており、こうした問題の解決も含め、自転車の安全利用に関する社会的要請は一層高まっている。

加えて、一般社団法人日本自動車連盟（ＪＡＦ）が令和７年に実施した、信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況に関する県内調査では、停止率は３５．８％と前年より１．１ポイント上昇したものの、全国平均の５６．７％を２０．９ポイント下回り、３年連続で全国ワースト３位となっている。今後は、運転者に対する歩行者優先意識のさらなる向上を図るとともに、歩行者自身にも安全確保に向けた行動を促していく必要がある。

本指針は、これらの状況を踏まえ、本市における交通安全に関する取組の方向性を明らかにするとともに、市民への周知を図り、「福井市交通安全対策協議会」を構成する関係機関・団体をはじめとする交通安全関係者の主体的な活動及び相互の連携を一層強化することを目的として作成するものである。

なお、本指針は、県交通安全対策会議で策定された「第１２次福井県交通安全計画」を参考に、本市における事故状況や交通を取り巻く諸条件も考慮して作成する。

２　福井市の交通状況

(1)　交通事故の発生状況

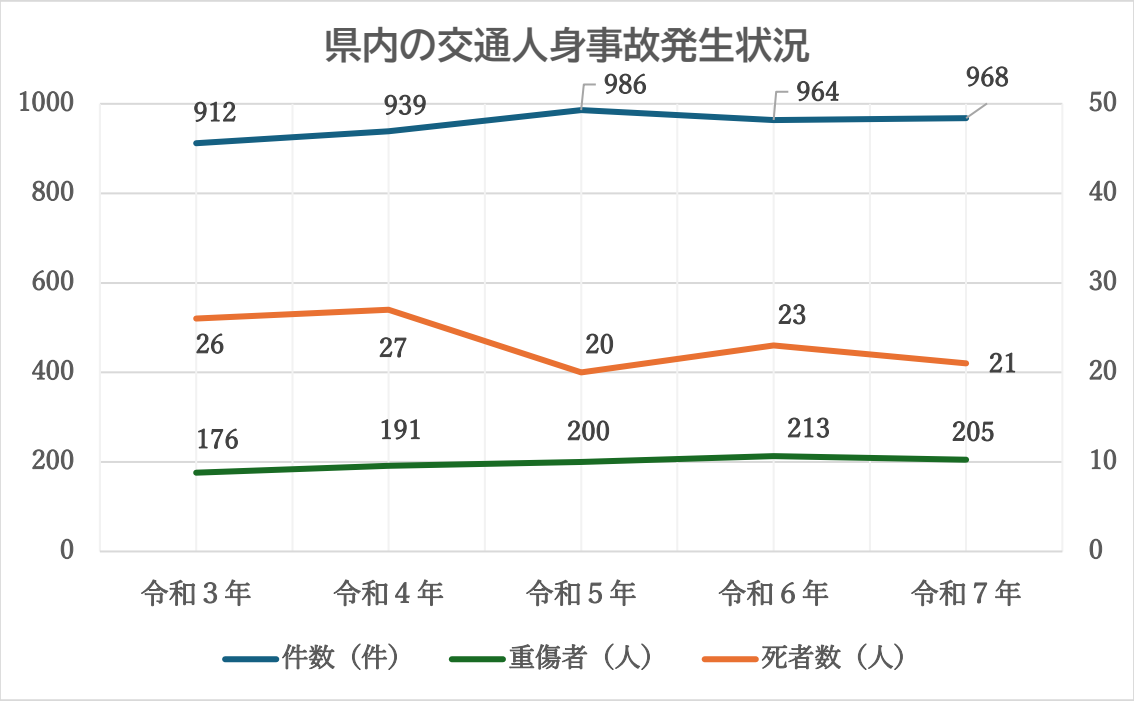
本市の交通事故は、交通戦争と呼ばれた昭和４０年代をピークに、その後は交通安全教育による交通ルールの周知徹底、交通規制の整備・拡充、道路環境の改善等の各種対策により減少傾向に転じ、現在に至っている。

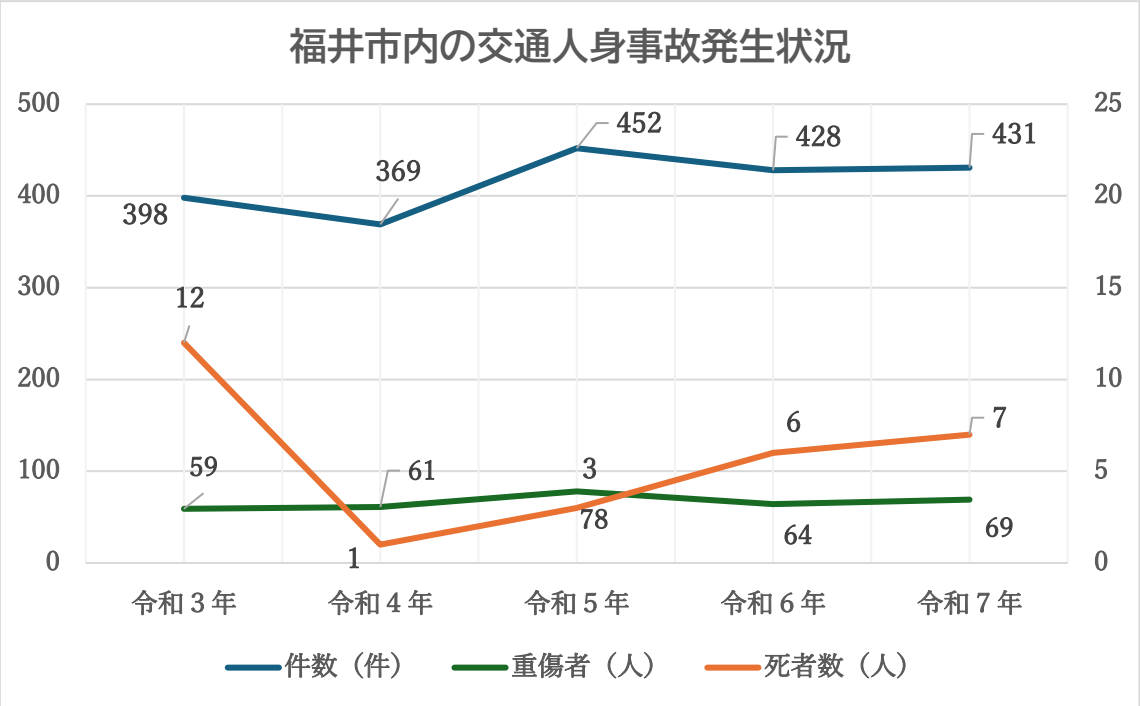
新型コロナウイルス感染症による人流制限が実質的に解除された令和５年から令和７年までの本市における交通事故発生状況は、総事故件数が約９，０００件で推移している。そのうち人身事故はおおむね４４０件前後で推移しており、「第１１次福井市交通安全計画」に掲げる基本目標の１つである『令和７年までに交通事故死者数（年間）を７人以下とする』については、３年連続で目標を達成している。

一方で、『令和７年までに重傷者数（年間）を４０人以下とする。』の目標については、３年連続で達成には至っておらず高止まりの状況にある。重傷者は、交通事故の重大な被害者であり、死者に準ずる者と捉えると、本市の交通事故情勢は依然として厳しい状況にあるといえ、今後も、より実効性の高い交通安全対策を講じていく必要がある。

【県内及び本市の交通事故発生状況】

		県内					福井市内				
		令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年	令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年
総事故件数（件）		19,811	20,366	21,582	21,574	21,956	8,533	8,573	9,324	9,074	9,160
人身事故	件数（件）	912	939	986	964	968	398	369	452	428	431
	死者数（人）	26	27	20	23	21	12	1	3	6	7
	重傷者（人）	176	191	200	213	205	59	61	78	64	69
	軽傷者（人）	853	872	933	887	891	362	359	431	472	391
物損事故（件）		18,899	19,427	20,596	20,610	20,988	8,135	8,204	8,872	8,646	8,729

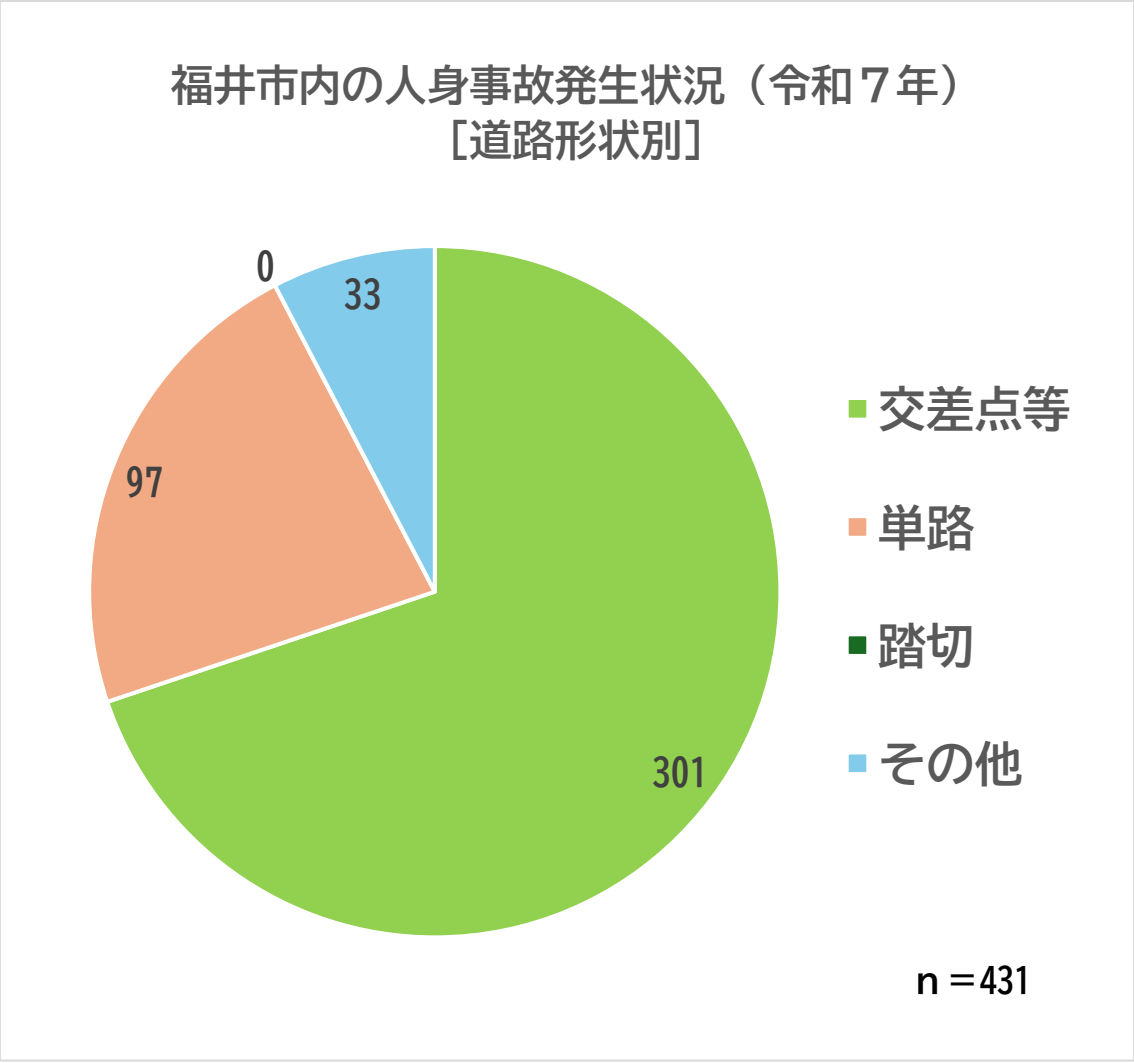

県内の交通人身事故発生状況
1000
800
600
400
200
0
50
40
30
20
10
0
912
939
986
964
968
26
27
20
23
21
176
191
200
213
205
令和３年
令和４年
令和５年
令和６年
令和７年
件数（件）
重傷者（人）
死者数（人）


福井市内の交通人身事故発生状況
500
400
300
200
100
0
25
20
15
10
5
0
398
369
452
428
431
12
1
59
61
3
78
64
6
7
69
令和３年
令和４年
令和５年
令和６年
令和７年
件数（件）
重傷者（人）
死者数（人）

(2)　市内における近年の交通人身事故の特徴

ア　交差点及び交差点付近での事故が多発

令和７年中に発生した交通人身事故４３１件のうち、３０１件と半数以上が交差点及び交差点付近（以下「交差点等」という。）で発生している。この傾向は令和５年及び令和６年においても同様であり、本市の交通事故の大きな特徴となっている。



【市内で発生した交通人身事故の事故類型別道路形状別発生状況（令和７年)】

（件）

			交差点等			単路					踏切			その他	合計
			交差点	付近	小計	トンネル	橋	カーブ等	その他	小計	１種	３種	４種		
人対車両	対面通行中				0					0					0
	背面通行中			3	3				5	5					8
	横断中	横断歩道	25		25					0					25
		横断歩道付近	2	1	3					0					3
		歩道橋付近			0					0					0
		その他	11	2	13				7	7				1	21
		小計	38	3	41	0	0	0	7	7	0	0	0	1	49
	路上遊戯中				0					0					0
	路上作業中		1		1		1			1				1	3
	路上停止中				0	1			1	2					2
	路上横臥			1	1					0					1
	その他				0		1		4	5				11	16
	計		39	7	46	1	2	0	17	20	0	0	0	13	79
車両相互	正面衝突			2	2	2		3	3	8					10
	追突	進行中	2	3	5		1		6	7					12
		その他	10	59	69		2		33	35				1	105
		小計	12	62	74	0	3	0	39	42	0	0	0	1	117
	出合頭		123	4	127				7	7					134
	追越追抜時			1	1				5	5					6
	すれ違い時			2	2				1	1					3
	左折時		7		7				1	1					8
	右折	右折直進	22		22					0					22
		その他	7		7				2	2				1	10
		小計	29	0	29	0	0	0	2	2	0	0	0	1	32
	その他		3	7	10				9	9				17	36
	計		174	78	252	2	3	3	67	75	0	0	0	19	346
車両単独	工作物衝突	電柱			0				1	1					1
		標識			0					0					0
		分離帯・安全島・中央島			0					0					0
		防護柵等		1	1					0					1
		家屋・塀			0					0					0
		橋脚・橋梁			0					0					0
		その他		1	1					0					1
		小計	0	2	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	3
	駐車車両（運転者不在）				0					0					0
	路外逸脱	転落			0			1		1					1
		その他			0					0					0
		小計	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1
	転倒				0					0					0
	その他			1	1					0				1	2
	計		0	3	3	0	0	1	1	2	0	0	0	1	6
列　車					0					0					0
合　計			213	88	301	3	5	4	85	97	0	0	0	33	431

イ　子どもが関係する事故

子ども（中学生以下）が関係する事故は、車両同乗中を除き、令和７年中は１４件と人身事故全体に占める割合は低いものの、ひとたび重大事故が発生した場合の社会的反響は極めて大きい。このため、発生件数の多寡にかかわらず、未然防止に向けた取組を継続的に推進する必要がある。

【市内で発生した子どもが被害者となった交通人身事故】

（件）

			令和５年	令和６年	令和７年
歩行者	信号無視				1
	通行区分	左側通行		1	
		車道通行			
		その他			
	横断	横断報道外横断			
		斜め横断			
		駐車車両の直前・直後横断		1	
		走行車両の直前・直後横断	1		2
	幼児のひとり歩き				1
	飛び出し			1	2
	その他の違反				
	調査不能				
	違反なし		2	4	1
	小計		3	7	7
自転車乗車中	信号無視				
	通行禁止違反				
	通行区分違反		1	2	
	交差点優先車妨害等			1	
	交差点安全進行義務		3	3	1
	徐行場所違反		1	1	
	指定場所一時不停止		1	2	1
	安全運転義務		4	3	1
	その他の違反				
	調査不能				
	違反なし				4
	小計		10	12	7
駐車車両乗車中					
その他の車両同乗中			10	9	4
合　計			23	28	18

ウ　高校生の事故の特徴

高校生の事故（※）は、令和７年中は１７件と件数自体は多くないものの、令和５年以降、わずかながら増加傾向にある。特に、自転車乗車中の事故が大半を占めていることが特徴である。

※高校生の事故…高校生が交通事故に関係し、死傷した事故をいう。

【市内で発生した高校生が被害者となった交通人身事故】

（件）

			令和５年	令和６年	令和７年
歩行中	信号無視				
	通行区分	左側通行			
		車道通行			
	横断	横断歩道外横断			
		斜め横断			
		駐停車の直前直後			
		走行車両の直前直後			
	路上遊戯・作業				
	飛出し				
	その他の違反				
	調査不能				
	違反なし			1	1
	小計		0	1	1
自転車乗用中	信号無視				
	優先通行妨害				
	交差点安全進行義務		2	5	6
	指定場所一時不停止		1		1
	自転車の通行方法違反				
	安全運転義務違反	ﾊﾝﾄﾞﾙ・ﾌﾞﾚｰｷ操作			
		前方不注視（外内在）			
		動静不注視	1	2	1
		安全不確認（前左右）	3	3	4
		安全不確認（後方）			1
		安全速度			
		予測不適			
		その他			
	その他の違反				
	調査不能				
	違反なし		1	2	
	小計		8	12	13

			令和５年	令和６年	令和７年
その他の車両運転中	信号無視				
	交差点安全進行義務		1		
	指定場所一時不停止				
	安全運転義務違反	ﾊﾝﾄﾞﾙ・ﾌﾞﾚｰｷ操作			
		前方不注視（外内在）			
		動静不注視			
		安全不確認（前左右）			
		安全不確認（後方）			
		安全速度			
		予測不適			
		その他			
	その他の違反				
	調査不能				
	違反なし		2		1
	小計		3	0	1
その他の車両同乗中			2	1	2
その他					
合計			13	14	17

エ　若年運転者の事故の特徴

若年運転者の事故(※)は、前方不注視や動静不注視など、運転者の不注意を原因とするものが各年とも半数以上を占めている。

※若年運転者の事故…若年者（１６～２４歳）が運転免許を必要とする車両（原付以上）を運転して、第１当事者となった交通事故をいう。（死傷者はこの事故により死傷した者をいい、若年者及び若年者以外を含む。）

【原因別の若年運転者の事故（市内）】

（件）

		令和５年	令和６年	令和７年
信号無視		3	3	5
通行禁止違反		0	0	1
通行区分違反		0	0	2
車間距離不保持		0	1	0
進路変更禁止違反		0	1	0
左折違反		0	1	0
優先通行妨害		5	5	2
交差点安全進行義務		5	2	9
歩行者妨害等		2	5	5
横断自転車妨害等		0	1	0
徐行不履行		3	1	0
一時不停止		6	3	3
酒酔い運転		1	0	0
安全運転義務違反	ハンドル操作不適	1	0	0
	ブレーキ操作不適	7	5	4
	前方不注視	20	14	22
	動静不注視	16	15	7
	安全不確認	5	9	8
	安全速度	0	1	2
	予測不適	0	1	0
	その他	0	0	0
	小計	49	45	43
その他の違反		0	0	0
調査不能		0	0	1
合　計		74	68	71

【若年運転者の事故の類型別（市内）】

（件）

		令和５年	令和６年	令和７年
人対車両	対（背）面歩行中	0	0	1
	横断中	2	6	6
	路上停止中等	0	0	1
	その他	0	0	0
	小計	2	6	8
車両相互	正面衝突	0	0	5
	追突	41	34	24
	出合頭	20	15	23
	追越追抜時	1	2	0
	すれ違い時	1	2	1
	左折時	0	2	0
	右折時	5	4	5
	その他	2	2	4
	小計	70	61	62
車両単独	工作物衝突	2	1	1
	路外逸脱	0	0	0
	その他	0	0	0
	小計	2	1	1
列　車		0	0	0
合　計		74	68	71

オ　高齢者の事故の特徴

高齢者の事故(※)についても、前方不注視や動静不注視、安全不確認などの不注意が主な原因となっている。さらに、事故類型別では「人対車両」事故の割合が県内平均より高い傾向にあり、令和７年の県内の高齢運転者による人身事故２８１件のうち、人対車両事故は５７件で２０．３％である。それに対し本市の高齢運転者による人身事故は１２５件であるが、うち３０件が人対車両の事故で２４％と高い割合を占め、歩行者との事故リスクが相対的に高い状況にある。

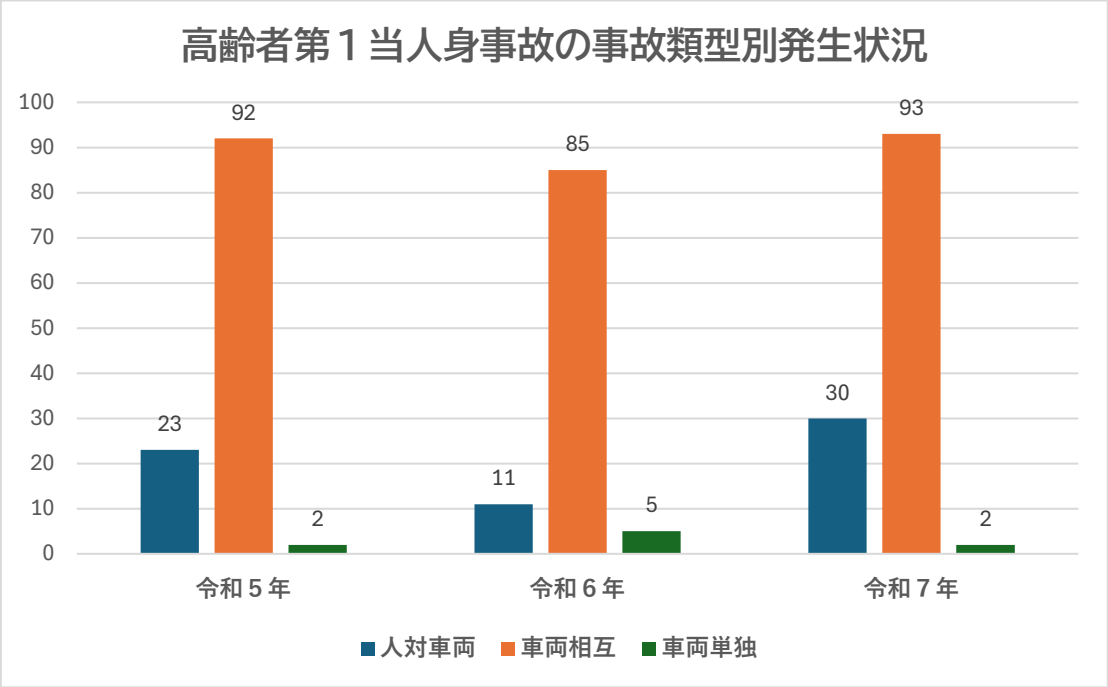
※高齢者の事故…高齢者（６５歳以上）が運転免許を必要とする車両（原付以上）を運転して、第１当事者となった交通事故をいう。（死傷者はこの事故により発生した数をいい、高齢者及び高齢者以外を含む。）

【市内で発生した高齢者第１当事故の違反別年齢別発生状況】

（件）

		令和５年				令和６年				令和７年			
		66～69	70～74	75～79	80～	66～69	70～74	75～79	80～	66～69	70～74	75～79	80～
信号無視		4	3			2	2	1	2	2	1	3	2
通行禁止違反													
通行区分違反		1	1										
横断等禁止違反													
右折違反							1						
左折違反													
優先通行妨害等				1									1
交差点安全進行義務		5	6	3	5	6	1	5	7	5	6	1	7
歩行者妨害等		3	1	5	6	2		2	2	2	4	2	
横断自転車妨害等								1					
徐行不履行			1	1								1	
一時不停止		2	1	7	1	1	1	7			5	2	3
酒酔い運転													
過労運転等													
安全運転義務違反	ハンドル操作不適												
	ブレーキ操作不適	2	3	1	1	3	6	4	2	1	1	5	4
	前方不注視	4	5	1	4	3	5	2	4	5	7	9	5
	動静不注視	1	1	4		2	1	2	1		4	2	
	安全不確認	4	10	5	11	3	3	4	10	6	9	7	10
	予測不適												
	その他			2	1	1	1						1
	小計	11	19	13	17	12	16	12	17	12	21	23	20
その他の違反							1				1		
調査不能												1	
違反なし													
合　計		26	32	30	29	23	22	28	28	21	38	33	33
総　計		117				101				125			

【市内で発生した高齢者第１当事故の事故類型別発生状況】



（件）

		令和５年	令和６年	令和７年
人対車両	対面歩行中	0	1	0
	背面歩行中	2	0	4
	横断中	16	8	16
	路上作業中等	3	2	2
	その他	2	0	8
	小計	23	11	30
車両相互	正面衝突	4	0	2
	追突	20	25	25
	出合頭	41	36	40
	追越追抜時	2	1	1
	すれ違い時	1	0	0
	左折時	3	5	3
	右折時	7	11	8
	その他	14	7	14
	小計	92	85	93
車両単独	工作物	2	2	0
	駐車車両	0	2	0
	路外逸脱	0	1	1
	その他	0	0	1
	小計	2	5	2
合　計		117	101	125

３　交通事故抑止対策

(1)　交通安全思想の普及啓発

高齢者や障がい者、子ども等交通弱者をはじめ市民全体の交通安全を確保するため、人優先の安全思想の下、県や警察、各交通安全推進団体等と連携して四季の運動や街頭啓発活動等を行い、交通安全思想の普及啓発に取り組み、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚を図る。

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)　子どもに対する交通事故抑止対策

ア　幼児に対する交通安全教育の推進

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（※1）が出向き、幼児を対象とした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等を実施する。なお、心身の発達段階や地域の実情に応じた交通安全教育を行い、日常生活において安全に道路を通行するために必要となる基本的な技能・知識の習得を目標とする。

また、「福井市交通安全やまびこクラブ推進協議会」（※2）及び「交通安全やまびこクラブ 」（※3）と連携し、交通安全教室等を通じて幼児を交通事故から守る取組を実施する。

※１ 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」として業務を担当する職員。

※２ 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。

※３ 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。



交通安全教室の様子

イ　小・中学生に対する交通安全教育の推進

小学校では、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、各地区の児童館等に交通安全指導員が出向き、年齢やレベルに合わせてわかりやすく興味の持てる交通安全教室等を開催する。

中学校においては、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自転車等の特性、危険予測と回避、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して交通事故の抑止を図る。

さらに、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する。

ウ　保護者に対する交通安全教育の推進

幼児や児童に対する交通安全教育の際に、保護者や教育機関の職員等にも参加を呼びかけ、子ども目線に立った交通安全教育を行い、家庭において適切な指導ができるよう保護者の交通安全意識の向上を図る。

また、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理解を深めるため、幼稚園や保育園、認定こども園などと連携して保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進し、例年低迷しているチャイルドシートの着用率を向上させ、保護者の車両に同乗する際の幼児の安全を確保する。

(3)　高校生に対する交通事故抑止対策

高校生が関係する交通人身事故については、大半が自転車乗車中に発生している。さらに令和７年中に発生した高校生による自転車事故についてはすべて高校生側にも違反行為が認められることから、一部の生徒の中で道路交通法令を正しく理解していない、または理解しながらも法令を守らない者が存在すると推察される。

令和８年４月から、自転車に対する交通反則通告制度（青切符制度）が始まったことにより、自転車の安全利用に対する世間の意識が大きく変化した。自転車を利用する機会の多い高校生には、より高度な自転車の安全利用に関する知識と技能を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、責任をもって行動することができる健全な社会人を育成することを目的とした交通安全教育を実施する。

(4)　若年運転者に対する交通事故抑止対策

若年運転者による交通人身事故は、安全運転義務や交差点安全進行義務といった運転者の不注意に起因するものが多数を占める。

また、若年運転者が起こした事故を類型別でみると、こちらも運転者の不注意で発生することが多い追突や出合頭事故が多く、これらの状況から初心運転者期間を経過して、運転に慣れてきた若年運転者が運転に集中せず不注意な運転に及んだ結果、事故を起こしているものと推察される。

この若年運転者は、年代別の事故件数によれば、特に２０歳から２４歳までの年齢層における事故件数が多く、他世代と比較しても多い状況にあることから早急な対策が必要な世代と言える。

若年運転者は自動車等の危険な乗り物を運転することに対し、「自分は大丈夫」「少しくらいなら平気」と楽観的に捉える傾向が強い。そのため、実際に同年代が起こしている事故のパターンや、事故を起こした際の損害額などを示すことにより、自らも事故を起こす可能性があり、大きな損害を負うリスクがあることを十分に認識できるような教育を推進する。

また、若年運転者は、交通安全行事等への関心が極めて低く、交通安全教室等への参加がほとんど見込まれないため、ＳＮＳを用いた広報動画を配信するなど効果的な啓発を実施する。

【第１当事者の年齢別車種別発生状況（市内）】

（件）

1当		乗用車						貨物車					特殊車		二輪車				軽車両		その他・不明	列車	合計
		大型	中型	準中型	普通	軽	ミニカー	大型	中型	準中型	普通	軽	大型	小型	小型二輪	軽二輪	原付二種	原付一種	自転車	その他			
１６歳未満																			1				1
若年者	16～19歳				6	9				1						1							17
	20～24歳				26	21			1		4	2											54
	小計				32	30			1	1	4	2				1							71
25～29歳					9	15				2	1	1											28
30～39歳					36	13					3	5											57
40～49歳					26	15			1	1		5						1					49
50～59歳					29	15		1	1	1	5	4						1					57
60～64歳		1			23	9			1		3	2											39
高齢者	65～69歳				12	7		1		1													21
	70～74歳				6	23			1		1	7											38
	75～79歳				12	17				1		3											33
	80歳以上				8	19						6											33
	小計				38	66		1	1	2	1	16											125
不明																					4		4
合計		1	0	0	225	193	0	2	6	8	21	37	0	0	1	0	0	2	1	0	4	0	502

(5)　高齢者に対する交通事故抑止対策

ア　高齢者に対する交通安全教育の実施

高齢者に関しては、交通安全指導員や福井市交通指導員会（※）女性部が、地区のデイホーム等に赴いて交通安全教室等を開催し、安全な通行のために必要な交通ルールの習得を目的とした教育を実施する他、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者や運転者としての行動に及ぼす影響を理解してもらうよう交通安全教育を実施する

※福井市交通指導員会…交通事故から市民を守り、安全で住みよい街をつくるため、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」として委嘱した者により構成される。同会女性部は、特に保育園等や高齢者施設へ赴き、交通安全教育にも従事する。

イ　運転免許自主返納の啓発と支援

交通安全教室等のイベントを通じて、自動車等の運転に不安を感じている、または家族等から運転免許の返納を薦められて迷っている高齢者

等に対し、運転免許自主返納支援制度（※1）に関するパンフレットなどを配布して、返納を呼びかける。

また、運転免許を自主返納することで外出する手段を失いフレイル（※2）に陥ることを防ぐため、フレイル予防や地域の通いの場に関する情報について周知し、高齢者が身近な場所で介護予防に取り組むことができるよう支援する。

※1 運転免許自主返納支援制度…福井市では、高齢者の交通事故を防止するため、有効期限内に全種類の運転免許を返納した満６５歳以上の方で本市に住所を有する方に対し、チャージ額２，０００円分（デポジット料５００円含む。）が入金された交通系 IC カード「ICOCA」を提供し、免許返納後の自動車から公共交通機関利用への移行のきっかけづくり等を行っている。

※2 フレイル…心身の活力（筋力、認知機能、社会とのつながりなど）が低下した状態。多くの高齢者がフレイルの時期を経て、要介護状態に陥る。



臨時免許返納合同窓口（市民ホール）

ウ　「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、高齢者が犠牲となる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う。

また、前月の８月には、「高齢者交通安全大会」を開催して、多くの高齢者に対して歩行者や自転車運転者として交通マナーの向上と交通事故防止を呼びかけ、高齢者の交通安全意識を高める。



高齢者交通安全大会（ハピリンホール）

エ　保護誘導活動の推進

認知症高齢者による行方不明事案などが発生した場合は、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、高齢者の安全確保に努める。

※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)　交差点等における交通事故抑止対策

ア　『見える』『見せる』活動の推進

令和７年中に福井市内の交差点等で発生した交通人身事故３０１件について類型別にみると、追突事故や出合頭事故だけで２０１件と、全体の６割以上を占めている。

これらの事故の多くは、運転者が運転に十分集中しておらず、前方注視や安全確認など、必要な注意を払わなかったことが主な原因となっている。

このため、交差点等における交通事故抑止対策として、四季の交通安全運動等の機会を活用し、市や関係機関・団体が連携して、市内の主要交差点において街頭活動や広報活動を実施するなど、「見える」「見せる」活動を推進する。

また、交通指導員（※1）による定例の街頭指導等や、地区交通安全推進協議会（※2）等による交通安全茶屋（※3）等の実施により、運転者に適度な緊張感を持たせることで運転に集中してもらい、安全運転意識の向上を図る。

さらに、横断歩行者の保護・誘導活動を実施し、運転者に対する歩行者優先意識の定着を図り、人対車両事故を抑止する。

※１ 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、福井市が「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。

※２ 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市民の団体。

※３ 交通安全茶屋…交通事故防止と交通安全意識の普及・向上を目的に各地区において実施する。交通安全茶屋では、通行する車両の運転者に対して安全運転広報チラシ等を配布して安全運転を呼びかける。



交通指導員による一斉街頭指導

イ　事故多発交差点等の改善

事故が多発する交差点や重大交通事故が発生した箇所については、警察等と連携して原因を分析し、本市が管理する道路については、交通事故抑止の観点から、改善の必要性が認められる場合には、関係機関・部署と協議の上、必要な対策を講じる。また、県道等については、関係機関と連携・協議し対応していく。

(7)　その他

ア　自転車の安全利用に向けた取組

①　基本ルールの普及に向けた活動

全年齢を対象に、自転車乗車時の基本ルールである「自転車安全利用五則（※）」（令和４年１１月１日　中央交通安全対策会議交通対策本部決定）及び自転車ルールブック（令和７年９月警察庁作成）の周知に向けた普及活動を行い、自転車事故の抑止を図る。

特にヘルメットの着用に関しては努力義務でありながらも、令和８年４月からの自転車に対する交通反則通告制度（青切符制度）の導入に併せ、県内の各高校では自転車通学の条件としてヘルメット着用の必須化を打ち出したことにより、高校生のヘルメット着用率が一気に高まっている。一方で、高校生の見本となるべき大人のヘルメット着用率が低迷しているのは、あくまで努力義務に過ぎないことが原因であるのは明らかである。ヘルメット着用時と比較した場合、ヘルメット非着用時は致死率が高くなることから、ヘルメット着用による被害軽減効果や頭部保護の重要性を交通安全教室等を通じて市民に周知し、自転車乗車時の安全利用を図る。

※自転車安全利用五則
１.車道が原則、左側を通行　歩道は例外、歩行者を優先
２.交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
３.夜間はライトを点灯
４.飲酒運転は禁止
５.ヘルメットを着用

② 自転車保険の加入義務の周知

「福井県自転車の安全で適正な利用に関する条例」により、自転車保険への加入義務が定められているほか、自転車の定期的な点検整備が努力義務となっている。ヘルメット着用と同じく、交通安全教室等を通じて、これらの義務等について周知を図っていく。

イ 道路交通環境等の整備

① 生活道路における安全・安心な歩行空間の整備

地域住民の生活に密着した生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、地域住民の同意を得ながら警察と道路管理者が連携して安全対策を実施し、地域の安全を確保する。

② 自転車通行空間の整備

自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の適用により、自転車の安全利用に関する社会的関心が高まる中、自転車、自動車及び歩行者の安全な共存を図るとともに、交通の安全と円滑な通行の確保に資

するため、警察や道路管理者と連携して自転車の通行場所を示すための道路標示等の施策を推進する。



自転車の通行区分

③　自転車の駐車対策の推進

市内路上の快適な歩行環境を確保するため、自転車の放置駐車を禁止する区域を適宜見直していくほか、福井駅周辺や市内路上の放置自転車の撤去を行う。また経年劣化した自転車等駐車場を改善し利用環境を改善する。

【自転車等放置禁止区域】



④　通学路における安全確保

小学校や中学校等の通学路における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、道路管理者などの関係機関で構成する「福井市通学路安全推進会議」を設置して、通学路における危険箇所の情報を定期的に交換・共有する。また、危険箇所については、必要に応じて合同点検を実施するとともに、安全対策を検討・実施し、児童生徒の安全確保に取り組む。

⑤　子どもが日常的に移動する経路の安全確保

文部科学省通知「未就学児が日常的に集団で移動する経路の交通安全の確保の徹底について」（令和元年６月１８日付、府政共生１６０号）に基づく緊急点検により判明した危険箇所については調査が完了しており、整理された危険箇所は園内で引継ぎを行い、適宜、確認作業等を実施する。

また、お散歩コースで道路状況等を確認して危険箇所を把握し、子どもが日常的に使用する道路の安全確保に取り組む。

ウ　交通事故再発防止対策の推進

交通死亡事故等の重大事故が発生したときは、警察を中心に道路管理者や地域住民等の関係者で実施する現場点検等により事故の発生原因を究明し、再発防止策として環境整備と交通ルールの啓発等ハードとソフトの両面から安全対策を実施し、交通事故の再発防止を図る。



交通事故現場点検の様子

エ　交通安全施設の整備及び維持・補修

交通事故の発生防止や事故発生時の被害低減など、道路交通の安全確保を図るため、交通危険箇所にカーブミラーや防護柵など交通安全施設の設置や維持管理を行う。

オ　公共交通環境の整備と利用促進

自動車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て移動手段の転換を図り、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、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する。

また、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む。

さらに、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む。

カ　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・救助体制や高規格救急自動車等の整備等を図る。

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する。