

第 10 次 福井県交通安全計画

福井県交通安全対策会議

目 次

計画の趣旨	1
第1章 道路交通の安全	2
第1節 交通事故の現状と交通安全計画の基本目標	2
1 交通事故の現状	2
2 交通事故の分析	3
3 交通安全計画の基本目標	4
第2節 道路交通安全対策	5
1 重点項目	5
2 施策の体系	11
(1) 道路交通環境等の整備	12
(2) 交通指導・取締り	35
(3) 交通安全教育・啓発	40
(4) 救急・被害者対策	59
第2章 鉄道・踏切道における交通の安全	68
第1節 鉄道における交通の安全	68
第2節 踏切道における交通の安全	72

計 画 の 趣 旨

1 計画策定の趣旨

本格的な人口減少・超高齢社会を迎えるなど、本県を取り巻く環境は大きく変化しています。こうした中、県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。

これまでも、交通安全対策基本法に基づき昭和46年以降、9次にわたり「福井県交通安全計画」を策定し、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、依然として県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、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、「安全で安心な交通安全福井」の実現を目指すために本計画を策定します。

2 計画の性格

この計画は、国の第10次交通安全基本計画に基づき、福井県交通安全対策会議が策定するもので、福井県および福井県を管轄する国の指定行政機関等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。

また、市町が策定する交通安全計画の指針となるものです。

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。

関係行政機関においては、この計画に基づき、交通情勢や地域の実態に即した交通の安全に関する諸施策を具体的に定め、これを強力に実施して、安全・安心な県民生活の実現に努めるものとします。

第1章 道路交通の安全

第1節 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

県内の道路交通事故は、昭和46年に人身事故件数6,529件、死者数175人、負傷者数9,401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減少傾向にあります。

平成23年度からの第9次福井県交通安全計画では、「交通事故死者数を35人以下とする。人身事故の減少の定着化を図る。」を基本目標に掲げましたが、交通事故死者数は平成24年には37人にまで減少したものの、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17年から継続して減少し、人身事故の減少の定着化を図るという目標は達成しました。

なお、平成27年の人身事故件数は2,188件と、昭和38年以来の低い水準になりました。

一方、平成27年の交通事故状況を人口10万人当たりで全国と比較してみると、人身事故件数は、全国平均が422.5件に対して本県は277.1件と少ないですが、交通事故死者数は、全国が3.16人に対して本県は5.70人と多い状況にあります。



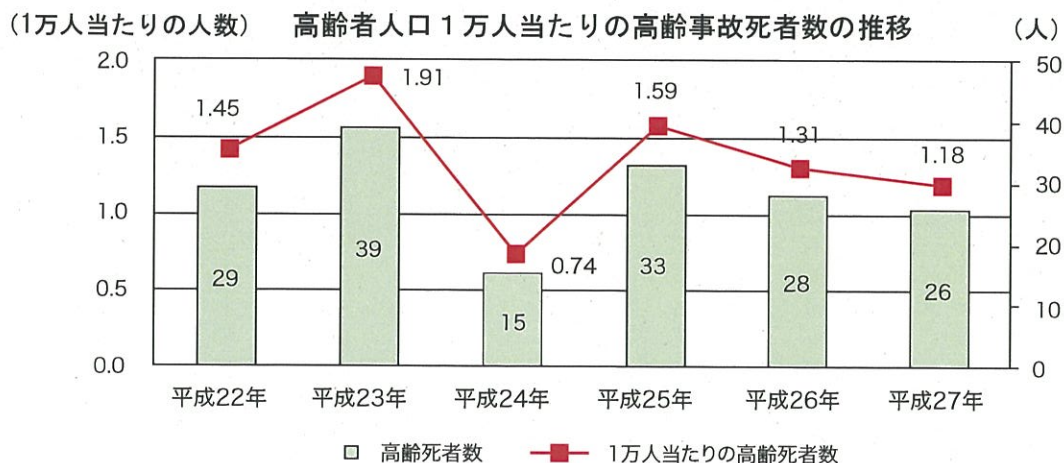
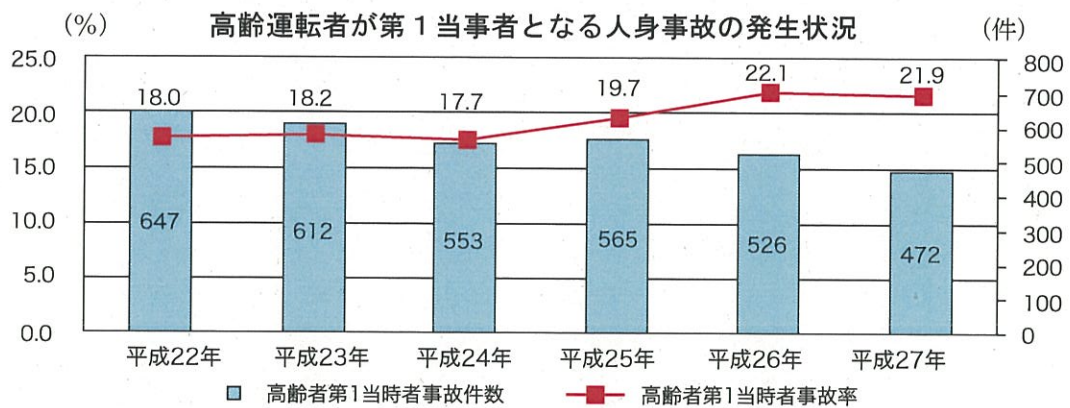
本県の人口10万人当たりの死者数

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
人口10万人当たりの死者数(人)	5.08	7.19	4.48	6.88	6.17	5.70
全国ワースト順位	22	2	17	1	2	5

2 交通事故の分析

(1) 交通事故の特徴（平成23年～平成27年）

- ア 高齢運転者が第1当事者となる人身事故率が高い
（平成26年 22.1%、平成27年 21.9% 全国ワースト16位）
- イ 高齢者人口1万人当たりの高齢事故死者数が多い
（平成26年 1.31人、平成27年 1.18人 全国ワースト7位）
- ウ 全死傷者数に占める子どもの割合が低い
（平成26年 4.42%、平成27年 3.86% 全国ワースト45位）
- エ 人身事故件数に占める死亡事故率が高い
（平成26年 2.028%、平成27年 2.057% 全国ワースト3位）
- オ 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（H22との比較）
（平成27年 安全運転義務違反 62.2%、無謀運転 56.8%）



高齢者人口1万人当たりの高齢事故死者数

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
ワースト順位	8	1	33	1	2	7

3 交通安全計画の基本目標

- 平成32年までに交通事故死者数を年間35人以下とする。
- 人身事故の減少の定着化を図る。

(1) 交通事故死者数

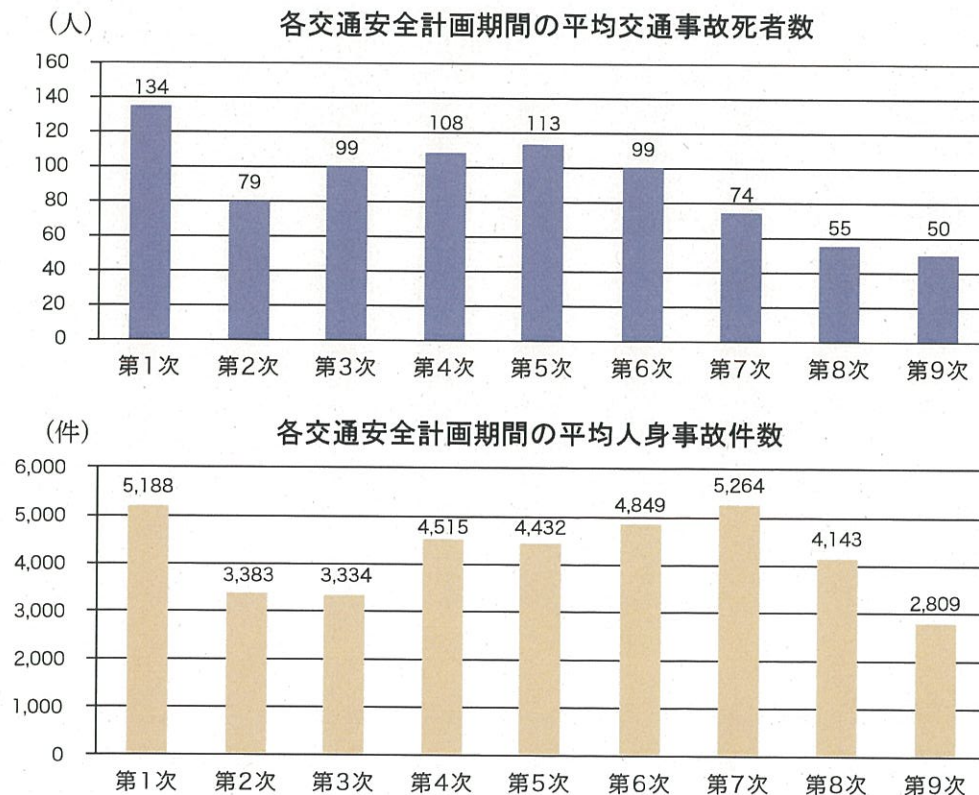
「平成32年までに年間の交通事故死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という国の目標を踏まえつつ、本県の現状を考慮し、本計画において、平成32年までに年間の交通事故死者数を35人以下に設定します。

(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、引き続き人身事故の減少を定着化させることを目指します。

この目標達成に向け、県、警察、地方行政機関および市町は、県民・関係機関・団体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。

【参考】 これまでの各交通安全計画期間の平均死者数等の推移



第2節 道路交通安全対策

1 重点項目

交通安全3S+2アクション

- Save Silver（高齢者の事故抑止）
- Save Child（子どもの事故抑止）
- Slow Down（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
- クルマに頼り過ぎない社会づくり

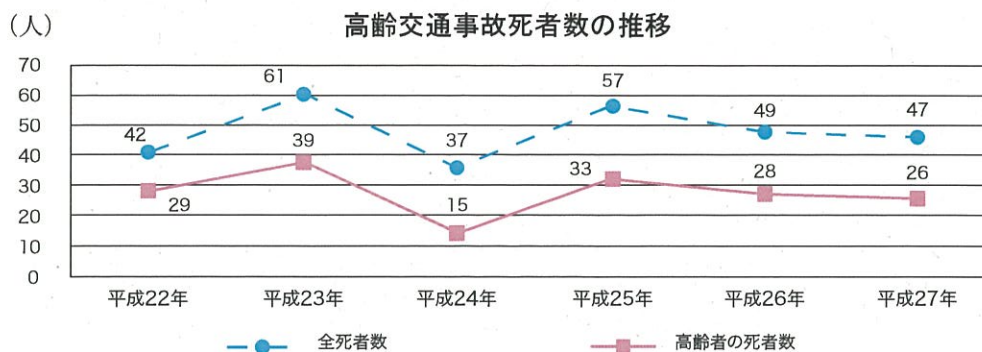
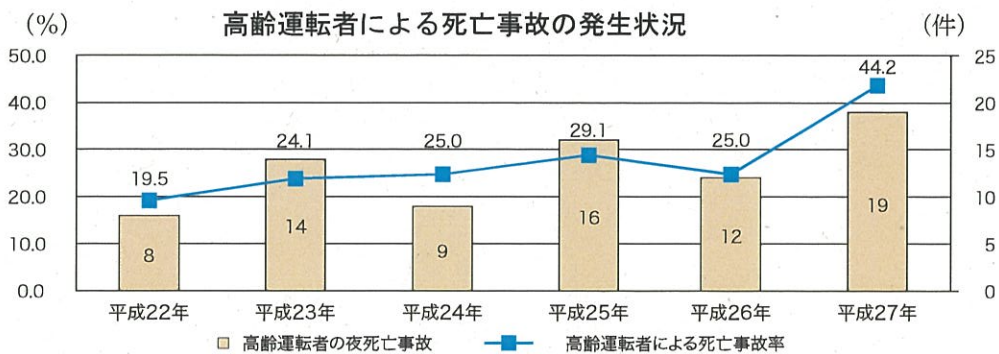
(1) Save Silver（高齢者の事故抑止）

【現状と課題】

県内の交通事故死者数が減少している一方、全死者数に占める高齢死者数の割合が高くなっており、死亡事故に占める高齢運転者の割合も高い現状にあります。

今後、高齢運転者の大幅な増加が予想されますので、歩行者・自転車利用者として、または自動車運転者としてなど、交通手段の違い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
- ・ 信号灯器LED化など安全施設の高度化

<交通安全教育・啓発>

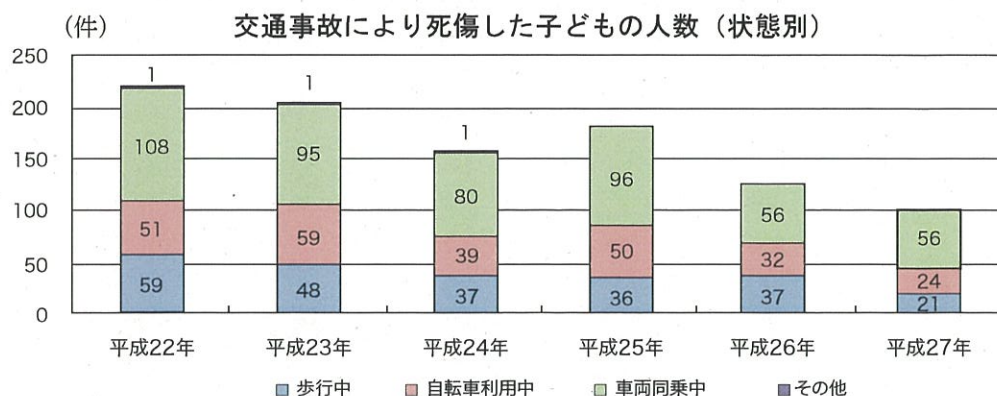
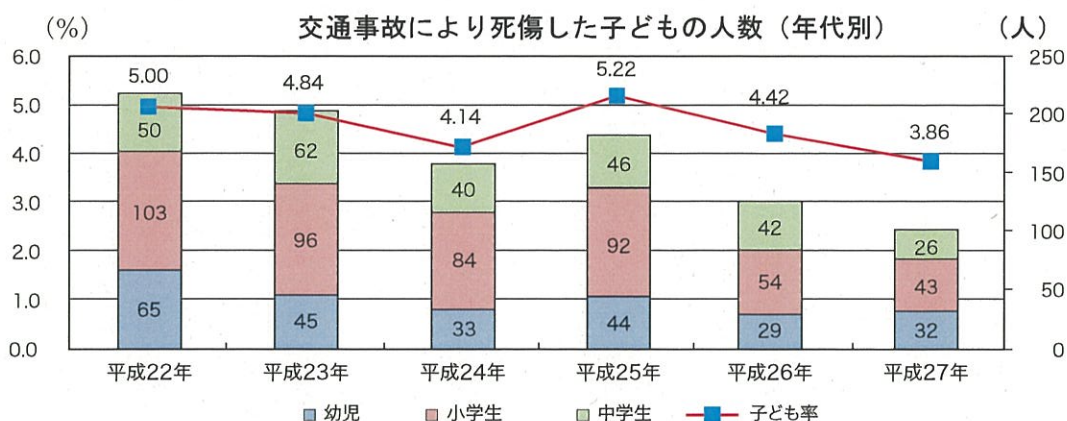
- ・ 高齢者の運転免許返納の促進
- ・ 高齢者の安全運転指導の強化
- ・ 高齢歩行者の安全確保対策

(2) Save Child（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ですが、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て、子どもの死傷者数のさらなる低減を図る必要があります。



【実施する主な事業】

＜道路交通環境等の整備＞

- ・ 通学路等における歩道整備等の推進

＜交通安全教育・啓発＞

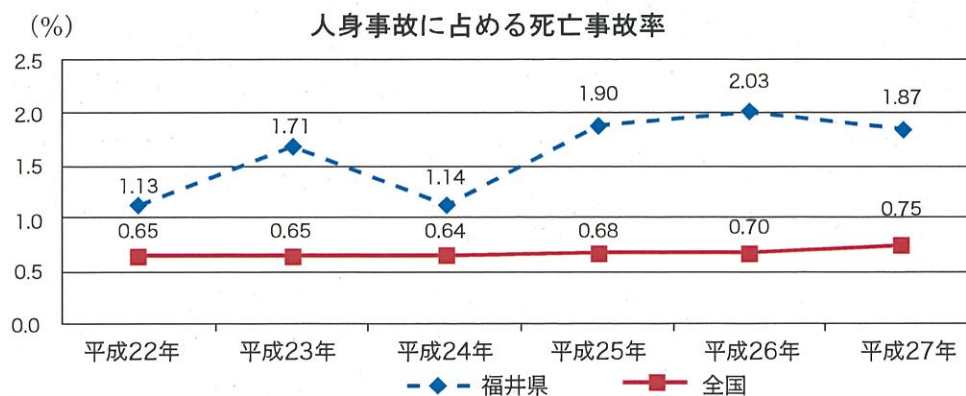
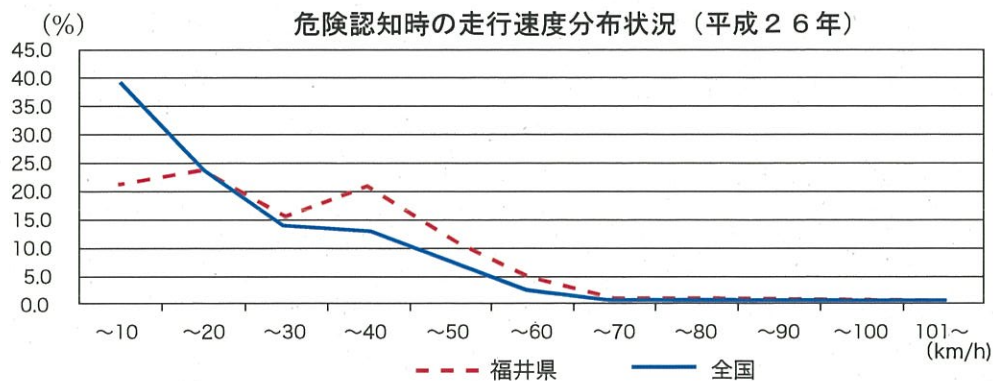
- ・ 「子どもを見かけたらスローダウン」の県民運動の推進
- ・ 家族ぐるみによる意識高揚対策の推進

(3) Slow Down （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、交通事故発生状況に応じた速度違反の取締りを実施し、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。



人身事故に占める死亡事故率

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
全国ワースト順位	10	3	8	2	3	3

【実施する主な事業】

＜道路交通環境等の整備＞

- ・ 自動車の速度の抑制および幹線道路から生活道路への通過交通の排除
- ・ 高速自動車国道における事故防止対策の推進
- ・ 道路の特性に応じた速度抑止対策の推進

＜交通指導・取締り＞

- ・ 速度違反の取締り
- ・ 高速自動車国道等における交通指導取締り

＜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

(4) 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、形態等を分析し、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。

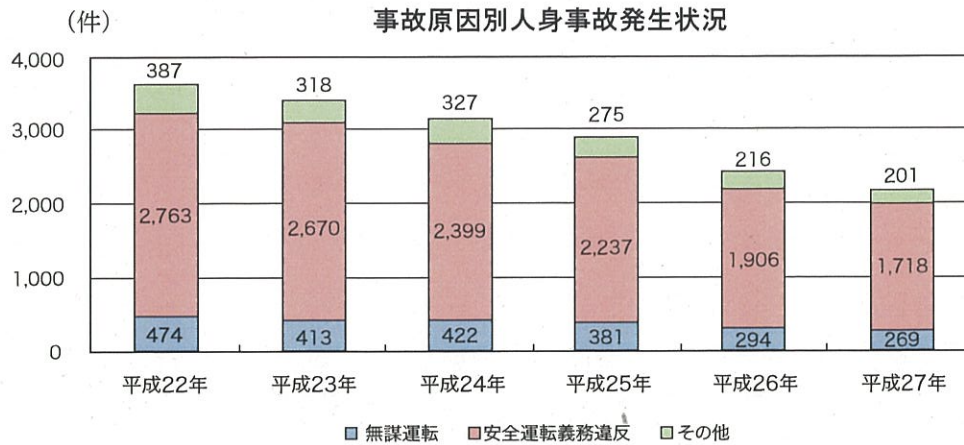
また、無謀運転（※1）に起因する事故件数の減少率に比べ、安全運転義務（※2）違反に起因する事故件数の減少率は少ないことから、運転中の注意力を高める対策を推進します。

※1 無謀運転

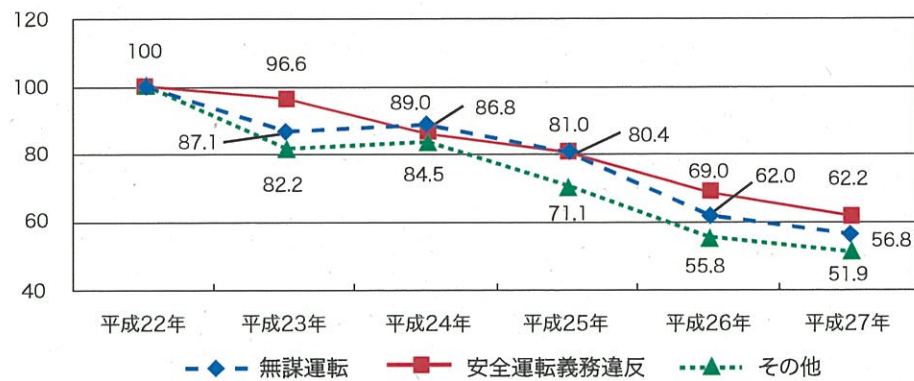
…酒酔い、過労、信号無視、一時不停止、歩行者妨害、追越し違反など事故に直結する違反を伴う運転

※2 安全運転義務

…車両等の運転者は、その車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ道路、交通および当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。（道路交通法第70条）※安全運転義務違反の形態としては、「漫然運転」、「わき見運転」等が挙げられる。



(平成22年を100とした指数) 人身事故発生原因別の事故発生状況



【実施する主な事業】

<道路交通環境等の整備>

- ・ 車の走行情報のビッグデータを活用した通学路の危険箇所の改善
- ・ 自転車安心通行帯等の整備促進
- ・ 交通安全実践事業所による交通事故抑止活動の推進

<交通指導・取締り>

- ・ 交通事故抑止に資する交通指導取締り
- ・ 県民参加による交差点等における街頭監視活動の強化

<交通安全教育・啓発>

- ・ 安全運転支援アプリの利用促進

(5) クルマに頼り過ぎない社会づくり

【現状と課題】

本県は、一世帯当たりの自家用乗用車保有台数が全国1位であり、人口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、クルマに頼り過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して移動手段を転換する必要があります。

一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	全国順位	台数	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	

(出典：国土交通省統計資料「自動車保有車両数月報」による)

【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
- ・ CO₂排出量の少ない移動手段への転換
- ・ 自転車利用の機運醸成

<交通安全教育・啓発>

- ・ 自転車安全教育の推進

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 幹線道路等における交通安全対策の推進
- ウ 交通安全施設整備の推進
- エ 総合的駐車対策の推進
- オ 効果的な交通規制の推進
- カ 冬期における交通安全の確保
- キ 交通事故が起きにくい環境づくり
- ク クルマに頼り過ぎない社会づくり

(2) 交通指導・取締り

- ア 交通事故抑止に資する交通指導取締りの実施
- イ 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の推進
- ウ 街頭監視活動の強化

(3) 交通安全教育・啓発

- ア Save Silver（高齢者の事故抑止）
- イ Save Child（子どもの事故抑止）
- ウ Slow Down（ゆとりある速度での運転）
- エ 自転車の安全利用の推進
- オ 全席でのシートベルト等着用 of 徹底
- カ 継続・効果的な交通安全啓発の推進
- キ 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

(4) 救急・被害者対策

- ア 救助・救急体制の整備
- イ 救急医療体制等の整備
- ウ 交通事故相談の推進
- エ 被害者支援の推進

(1) 道路交通環境等の整備

大量輸送・高速移動等を担う幹線道路と地域住民の生活を担う歩行者・自転車中心の生活道路の機能分化を進め、「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、事故が発生しやすい生活道路において、公安委員会および道路管理者が互いに協力し、車両速度の抑制や通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故防止対策の実施を図ります。

(7) 自動車の速度の抑制および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、最高速度の規制、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（ハンプ（※1）、防護柵（※2）、クランク（※3））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」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図ります。



ハンプ



防護柵



クランク

※1 ハンプ

…車道に設置した凸型路面で、その部分を通過する車両を押し上げるものであり、運転者が事前にこれを視界の中で確認して、速度を低減させることを目的とした道路構造

※2 防護柵

…ガードレール、ガードパイプ、ガードケーブルなど、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

※3 クランク

…車両の通行部分の線形をジグザグに蛇行させ、運転者に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

(イ) 通学路等における歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所およ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。

また、子どもの遊び場等を確保し、路上等での子どもの交通事故を防止するため、市町と協力して児童館・児童センターを整備します。

(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、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と協調して、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機を面的に整備しネットワーク化を図ります。

a 信号機等のバリアフリー化

バリアフリー法にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響式信号機（※1）、経過時間表示機能付き歩行者用灯器（※2）、歩車分離式信号（※3）等の導入を推進します。

※1 音響式信号機

…音響により信号表示の状況を知らせる信号機

※2 経過時間表示機能付き歩行者用灯器

…信号表示面に青時間までの待ち時間および青時間の残り時間を表示する機能を付加した歩行者用灯器

※3 歩車分離式信号

…歩行者と車両の動線が交差していることにより交通事故の発生が懸念される交差点において、歩行者と車両が通行する時間を分離し、交通事故を抑止する信号

b 歩道等のバリアフリー化

高齢者や障害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を積極的に整備します。

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害者誘導用ブロック（※）等を整備します。



視覚障害者用ブロック

※ 視覚障害者誘導用ブロック

…主に足の裏や白杖による触感覚を利用することにより、視覚障害者を安全に誘導するために地面や床面に敷設されているブロック

イ 幹線道路等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のための道路整備事業については、交通事故対策への投資効率を最大限に高めるため、選択と集中、市民参加・市民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）（※）」を引き続き推進します。

また、基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路（全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成）から生活道路等に至るネットワークにおいて適切に機能分担を図るよう道路の体系的整備を推進します。

※ 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）

…「成果を上げるマネジメント」の取組みのうち、交通安全事業についての統一名称

(7) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）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、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用するとともに、効率的・効果的な実施に努め、限られた予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進します。

- ・ 死傷事故は特定の区間に集中しているため、死傷事故率の高い区間や急ブレーキが多発している区間等、事故の危険性が高い区間を第三者の意見を参考にしながら選定
- ・ 地域住民に対して事故危険区間であることについて注意喚起するほか、これまでに発生した事故データの分析結果をはじめ、特徴的な事故類型や事故要因等を考慮し蓄積された対策効果データやETC2.0のビッグデータも活用して、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施
- ・ 対策実施後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うとともに、評価した結果を次の新たな対策の検討に活用

(4) 事故危険箇所対策の推進

特に事故が発生する危険性の高い幹線道路の区間等を事故危険箇所として指定し、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、見とおし可能範囲の改良、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。

(5) 歩行者、自転車、自動車など異種交通の分離の促進

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するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交

通の分離を図ります。

その中でも、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を図るため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の整備を総合的に推進します。

また、歩行者、自転車が安全かつ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などの自転車安心通行帯の整備を推進し、自転車利用者の通行の安全を確保します。



自転車歩行者道

(I) 高速自動車国道における事故防止対策の推進

高速自動車国道においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に推進するとともに、交通混雑期における渋滞対策、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図ります。

a 総合的な事故防止対策の施策の集中的実施

安全かつ円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天時や夜間等に発生した事故要因の分析を行い、これに基づき自発光式視線誘導標（※1）、高機能舗装（※2）、凹凸型路面表示（※3）の整備等を重点的に実施します。

また、対面通行の二車線区間（暫定供用区間）については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置等分離対策の強化を図ります。さらに、逆走による事故防止のための標識や路面標示、野生動物の進入防止を図るなど、総合的な事故防止対策を推進します。



高視認性ポストコーン、逆走防止路面表示

※1 自発光式視線誘導標

…車道の側方に沿って道路線形等を明示し、運転者の視線誘導を行う施設

※2 高機能舗装

…一般舗装に比べ、雨水が早期に浸透してスリップしにくい等の長所がある

※3 凹凸型路面標示

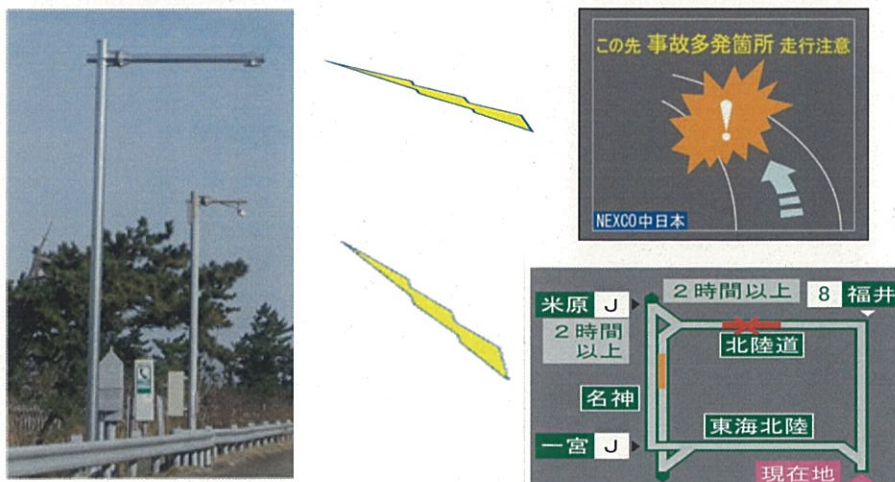
…走行中踏むと音がする凹凸のあるライン

b 安全で快適な交通環境づくり

過労運転やイライラ運転の防止につながる安全で快適な走行環境を確保するため、事故や故障による停車車両の早期撤去等を行うなど、渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進します。

c 高度情報技術を活用したシステムの構築

道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者への適切な道路交通情報等を提供するためのITSスポット（※）の整備やインターネット等広く普及している情報通信技術を活用して即時に渋滞の解消等の道路交通情報の提供を行うなど、利用者サービスの向上等を推進します。



ITSスポットの整備図

※ ITSスポット

…車両に搭載したETC2.0などのシステム対応機器と情報通信を行い、交通安全、渋滞解消、環境保全等に役立つ情報を提供するため道路等に設置された拠点

(オ) 信号灯器のLED化など交通安全施設の高度化

信号機の改良等により道路交通の安全を確保するため、設置場所の交通実態等に応じて、複数の信号機を面的、線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等を推進するとともに、視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進します。

(カ) 道路の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、バイパスの整備や既存道路の拡幅、道路空間の再分配、交差点改良等の道路の改築事業を推進します。

また、長距離運転や過労運転に伴う交通事故を防止するため、ドライバーの休憩施設となる道の駅の整備を推進します。

(キ) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図ります。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、橋りょうの耐震対策を推進します。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進します。

ウ 交通安全施設整備の推進

交通事故の発生が多いなど、特に交通の安全を確保する必要がある道路について、公安委員会および道路管理者が互いに協力し、事故実態の調査・分析を行いながら、効果的に交通安全施設等の整備事業を推進します。

(7) 信号機等老朽施設の更新や長寿命化の推進

整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化およびライフサイクルコストの削減等を推進します。

(4) 交通管制システム(※1)の充実等による安全で快適な道路交通環境等の実現

最先端の情報通信技術(ICT※2)等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率および快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム(ITS※3)を引き続き推進します。

※1 交通管制システム

…道路交通に関する情報の収集・分析および伝達、また交通信号機などの操作・指令を一体的かつ有機的に行うためのシステム

※2 情報通信技術(ICT) Information and Communication Technology

…携帯電話や、メール、インターネット、放送などの情報や通信に関する技術

※3 高度道路交通システム(ITS) Intelligent Transport Systems

…人と道路と車両に関する情報を最新の情報通信技術で結びつけることによって、交通事故や渋滞の解消など様々な課題の解決を目的とする新しいシステム

a 新交通管理システムの推進

高度化された交通管制システムにより個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコン(光学式車両感知器※1)を媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することで、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先通行、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図るとともに、交通の安全および快適性を確保しようとする新交通管理システム(UTMS※2)の構想に基づいた、システムの充実等を推進します。

※1 光ビーコン(光学式車両感知器)

…投受光装置と本体から構成される光(近赤外線)を用いて道路上を走る車両の存在を感知する機能及び車両との間で光による双方向通信を行う機能を併せ持った車両感知器

※2 新交通管理システム(UTMS) Universal Traffic Management Systems

…車両と光ビーコンの双方向通信による情報収集機能の飛躍的な高度化を基本とし、交通信号制御ならびに交通情報提供の高度化を目指した交通管理システム

b ICTの活用による安全で快適な道路交通環境の実現

多様化する道路利用者のニーズに応じて、道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、新たなICTを活用しつつ、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、全国の交通規制情報のデータベース化を推進します。

c スマートウェイの推進

ETCの通信技術をベースとしたITSスポットの活用によるスマートウェイの推進を図るとともに、ITSスポットの活用により、ETCに加え、広範囲の渋滞データで適切なルート選択を可能とするダイナミックルートガイダンス、ドライブ中のヒヤリをなくす事前の注意喚起を実現する安全運転支援等のサービスを実現します。

d 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS技術を活用し、公共交通機関の利用促進を図ります。このため、公共車両優先システム（PTPS※）の整備を推進します。

※ 公共車両優先システム（PTPS）Public Transportation Priority Systems
…信号制御によりバス等の大量公共輸送機関の交差点通過時間を短縮したり、優先レーンの設定・解除をしたりすることにより、公共車両の走行レーンを確保するシステム

e 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表および迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図ります。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

f 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保および道路利用者等へ道路交通情報を提供するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、道路・交通に関する災害情報等を提供します。



エ 総合的駐車対策の推進

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総合的な駐車対策を推進します。

(7) 地域住民の要望を踏まえた駐車規制の推進

地域住民等の意見要望を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、適切・妥当な駐車規制を推進します。

(4) 交通実態に応じた秩序ある駐車場の推進

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流や交通量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車場の効用にも十分配慮して、個々の時間および場所に応じた駐車規制を推進します。

(7) 違法駐車を排除しようとする機運の醸成・高揚

違法駐車の排除および自動車の保管場所の確保等に関し、県民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、行楽期や冬期間等における街頭指導を実施し、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする機運の醸成・高揚を図ります。

(エ) 違法駐車対策の推進

運転者の責任を追及できない放置駐車車両については、当該車両の使用使用者に対する放置違反金納付命令を行うとともに、繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の適用を積極的に行い、使用者の責任を追及します。

他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底します。

オ 効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るため、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、舞鶴若狭自動車道および中部縦貫自動車道等の新たな道路の開通に伴う交通流・交通量の状況等に応じて既存の交通規制を見直すなど、より効果的な交通規制を推進します。

(7) 道路の特性に応じた速度抑制対策の推進

実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知等を計画的に推進するとともに、生活道路における速度抑制対策を積極的に推進します。

(4) 交通規制情報のデータベースを活用した効果的な交通規制の実施

交通規制情報のデータベース化を推進し、交通実態の変化に即した効果的な交通規制を実施します。

(5) 地域の特性に応じた交通規制

幹線道路では、交通流を整序化するための交通規制を、また、生活道路では、通過交通を抑制するための交通規制を実施するほか、歩行者および自転車利用者の安全を確保するための交通規制を推進します。

a 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流や交通量の適切な配分・誘導を図ります。また、路線バス・路面電車等大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進します。

b 災害発生時における交通規制

災害発生時には、被災地域への車両の流入を抑制するとともに被害状況の把握に努め、災害対策基本法の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施します。

(I) 自動車の検査および点検整備の充実

車両構造に起因するとされる事故について対策を講じるため、自動車等の検査・点検整備の推進を図り、交通事故の未然防止を図ります。

a 自動車検査の充実

進化する自動車技術に対応して、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、ICT化による自動車検査情報の活用等による検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車

検査の確実な実施を図ります。また、街頭検査の充実強化を図り、不正改造を始めとする整備不良車両および基準不適合車両の排除等を推進します。

さらに、近年、ペーパー車検等の不正事案が増加していることから、指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るとともに、事業者に対する指導監督を強化します。また、自動車整備事業者に対する監査の中で、リコールに繋がるような不具合情報の収集を積極的に実施します。

b 自動車点検整備等の推進

(a) 自動車点検整備の推進

自動車のより安全な運行を目的とし、自動車点検基準を関係者に対し周知するとともに保守管理意識の高揚、点検整備の適切な実施の推進を図ります。

また、「自動車点検整備推進運動」の展開、整備管理者研修、整備主任者研修等を通じて車両管理の指導を行い、車両故障に起因する事故の防止を図ります。

(b) 不正改造車両等の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車両や過積載等を目的とした不正な二次架装、大型トラックの速度抑制装置（スピードリミッタ）の解除などの違法行為に対しては、厳正に対処するとともに不正改造車排除のための体制を強化し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援および自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を展開し、広報活動の推進、関係者への指導、不正改造防止について、自動車の使用者および自動車関係事業者等の認識を高めます。

なお、指定自動車整備事業者による不正事案が増加傾向にあり、特に近年ではペーパー車検や不正改造車への保安基準適合証の交付など悪質な不正が目立っていることから、道路運送車両法の一層的確な運用に努め、不正の根絶を図ります。

(c) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するため、自動車整備業者がこれらの変化に対応していく必要があることから、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により整備要員の技術の向上を図ります。

また、新技術が採用された自動車の整備や、自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用について説明等のニーズに対応するため、今後も一級自動車整備士制度の活用を推進します。

c 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を独立行政法人自動車事故対策機構とともに推進します。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を自動車使用者に提供することにより、その選択を通じて、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図ります。

d 交通関係用品の安全性の確保および向上

乗車用ヘルメットの安全性の確保については、利用者の生命または身体に対する危害の発生を防止するとの観点から、現在、自動二輪車乗車用ヘルメットおよび原動機付自転車乗車用ヘルメットを消費生活用製品安全法に規定する特定製品に指定し、基準に適合しない製品の製造・輸入・販売を禁止しています。

また、同法に基づく製造・輸入事業者の届出等の受理、届出事業者に対する報告徴収・立入検査等を通じて、製品の安全性を確保します。

(オ) 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活かすことが重要であるから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に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します。また、「標識BOX」および「信号機BOX」（はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識、信号機等に関する意見を受け付けるもの）等に寄せられた道路利用者等の意見を反映した道路交通環境の整備を推進します。

b 連絡会議等の活用

警察と道路管理者とで設置している「福井県道路交通環境安全推進連絡会議（※1）」や「アドバイザー会議（※2）」を活用して、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。

※1 福井県道路交通環境安全推進連絡会議

…道路交通環境の安全推進に関する主要施策について、適切な進行管理、地域住民への広報および地域住民等の意見の反映を目的とした連絡会議

※2 アドバイザー会議

…福井県道路交通環境安全推進連絡会議において、道路管理者、交通管理者以外に、専門知識を有する学識経験者等が参加

カ 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、消雪施設等の整備、チェーン着脱場等の整備を推進します。

(7) 早期除雪・消雪工事等による雪に強い道路の整備

消雪パイプ（※1）やスノーシェッド（※2）等の消雪・防雪施設を整備し、冬期間の交通事故防止対策を推進します。



スノーシェッド

※1 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

※2 スノーシェッド

…道路上に屋根を設置し、雪崩が起きても、雪を通過させる防護施設

a 除雪しやすい道路の整備

バイパスの整備や車道・歩道の拡幅、堆雪帯の設置、交差点・急勾配・急カーブ区間の解消や、交差点・橋りょう等の改良の促進を図り、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 交通渋滞箇所の施設整備

過去に積雪による交通渋滞が発生した箇所等について、優先的に消雪設備を整備します。

c 山間地等の施設整備

山間地等で、雪崩により道路交通に障害が起きることが予想される箇所について、スノーシェッド、雪崩防止柵等の施設の整備を推進します。

d 雪捨て場の確保

除排雪作業の効率化等を図るため、雪捨て場を確保します。

(イ) 雪に強い交通安全施設の整備

着雪防止型の信号機の拡充や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。

(ロ) 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 道路雪対策基本計画等の策定

冬期間における主要道路の交通を確保するなど、雪に強い道路づくりを推進するため、道路雪対策基本計画等を毎年作成します。

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

地域住民と連携しながら、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

※ みどりのスコープひとかき運動

…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、県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

(ハ) 降雪時における交通指導・交通規制

降雪時は、降雪量が一定基準に至った場合、円滑かつ安全な道路交通を確保するため、雪道用タイヤ未装着車および擦り減った雪道用タイヤを使用している車両の高速道路への流入を防ぐ等の交通規制を迅速かつ的確に実施します。

また、路上駐車重点取締り等を行い、円滑な除雪作業の推進および交通安全の確保を図ります。

(オ) 路面状況等の情報提供

a 冬期ITS技術を活用した情報連携・共有

道路利用者のニーズに適切に対応し、交通事故の防止、円滑な冬期道路交通を確保するため、ITS技術を活用した「冬期情報共有システム（通称：冬期ITS）」により、道路管理者・公安委員会・事業者間の連携・情報共有を図ります。

b 路面情報等の提供

国土交通省が運営する冬期ITSや県が運営する「雪みち情報ネットふくい」（※）等で、道路利用者に対して、ホームページ等により道路の画像・センサー情報・規制状況等、積雪による路面状況等の情報を提供します。



雪道情報ネットふくい

※ 「雪みち情報ネットふくい」…75画像

…県内75か所の路面状況静止画像、37か所の路中温度（舗装面の情報）および37か所の降積雪深の情報をそれぞれインターネットで提供

(カ) 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。

キ 交通事故が起きにくい環境づくり

生活道路や市街地の幹線道路において、自転車の安全利用を促進し、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ことにより、自動車や歩行者と自転車利用者が共存できる環境を整備します。

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) 車の走行情報のビッグデータを活用した通学路の危険個所の改善

交通事故発生状況の詳細な分析結果や急ブレーキ多発情報等に関するビッグデータを有効に活用するとともに、交通安全推進連絡協議会等の関係機関団体が相互に連携を図ることにより、通学路における交通事故を未然に防止するための各種対策を効果的かつ効率的に進めます。

(4) 自転車安心通行帯等の整備促進

自転車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。

(7) 交通安全実践事業所による交通事故抑止活動の推進

県内の民間企業・団体から募集した交通安全実践事業所が「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」などの交通安全活動を職場ぐるみで推進することにより、交通事故のない「安全で安心な福井」の実現を目指します。

(I) 適正な道路使用許可に基づく道路交通の確保

a 道路使用および占用の適正化

工作物の設置や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、道路の構造を保全し安全かつ円滑な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 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、警察と協働による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。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図ります。

c 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。

ク クルマに頼り過ぎない社会づくり

本県は全国トップのクルマ中心の社会であるが、クルマに頼り過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、県民、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、県民、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、「相乗りデー」を設け、通勤時のクルマ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

(4) 地域鉄道・バス交通の利用促進

地域公共交通の維持・確保や新幹線駅からの二次交通の強化のため、異なる交通事業者間の協力関係を促進するとともに、乗継拠点等の基盤整備を推進します。

a 地域鉄道間やバス・鉄道間の連携

福井鉄道・えちぜん鉄道の相互乗り入れの実施とともに、共通1日フリーキップやイベントキップの企画など両鉄道が連携したサービスの提供を継続して実施します。

また、福井駅西口広場におけるバスターミナルの設置とともに、福井鉄道駅前線の西口広場への延伸により、バス・鉄道間の乗り継ぎ利便性を高めます。

b 運行ダイヤ等の見直し

鉄道、バス事業者による運行ダイヤや運行ルート改善等、地域のニーズを把握し、利用者の利便性の向上を図ります。

c ICTによる情報提供の強化

県内の公共交通機関の時刻や運賃、乗継情報などを検索できる「ばす・でんしゃナビふくい」の運用やバスの運行状況をリアルタイムで確認できるバスナビゲーションシステムの導入により、公共交通機関の状況を適切に提供し、利便性を高めます。

d 高校生バス通学利便の向上

高校を巡回するバスや雨天時等におけるバス（レイニーバス）の運行等により、高校生のバス通学の利便向上を図り、クルマによる送迎からの転換を促進します。

e 道路における公共交通機関利用の支援

道路交通混雑が著しい道路について、バス専用（優先）レーン、公共車両優先システム（PTPS）等の整備により、公共交通機関利用を支援します。

(ウ) CO₂排出量の少ない移動手段への転換

個人の移動にかかるCO₂排出量を「見える化」し、住民がCO₂排出量の少ない交通手段に転換するよう促すとともに、得られたデータを地域交通の低炭素化に向けた街づくりに活用するための基盤整備を推進します。

(エ) 自転車利用の機運醸成

民間企業と協働し、自転車発祥の地として自転車文化を発信することにより、自転車利用の機運を高め、利用促進を図ります。

(オ) 自転車の利用拡大

走行会や交流会等を通じた「福井バイコロジスト宣言者」の拡大やコミュニティサイクルの導入、「自転車の駅」の設置拡大等により、短距離移動でのクルマの利用を抑える「自転車で3キロ運動」を推進します。

(カ) サイクリングロードのネットワーク化

県内に点在する観光施設や各種施設を自転車で周遊できるよう、既存の道路や河川堤防を活用しながら、案内標識の設置や路面標示などを行い、県内の整備済みサイクリングロード（※）を順次ネットワーク化していきます。

また、市街地等で自転車利用者の多い箇所については、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図るとともに、既設歩道の段差解消などを行うなど自転車走行環境の整備を推進します。



永平寺福井自転車道

※ 県内の整備済みサイクリングロードの一例

- ・ 北潟湖ハミングロード（あわら市、8.5km）
- ・ 永平寺福井自転車道（永平寺町～福井市、26.1km）
- ・ 丹南ふれあいスポーツレクリエーションロード（鯖江市～越前市～南越前町、30km）
- ・ 小浜大飯高浜自転車道（小浜市～おおい町～高浜町、40.3km）

(2) 交通指導・取締り

交通ルール無視による交通事故を防止するために、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、交通秩序の確立を図ります。

ア 交通事故抑止に資する交通指導取締り

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を行うとともに、交通事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進します。

また、一般道路においては、歩行者および自転車利用者の事故防止ならびに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いた交通指導取締りを推進します。

あわせて、交通事故の被害の軽減を一層進めるため、シートベルトの着用およびチャイルドシートの使用に係る交通指導取締りを推進します。

(7) 速度違反の取締り

交通事故実態や地域の要望等に基づき、重大事故に直結する著しい速度超過違反の取締りを強化します。

また、幹線道路を重点に速度違反自動取締装置の整備を図る等、効率的な指導取締りを推進します。

(4) 飲酒運転および無免許運転の取締り

飲酒運転および無免許運転については、取締りの実施によって違反常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者の周辺で飲酒運転および無免許運転を助長し、容認している者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転および無免許運転の根絶に向けた取組を推進します。

(ウ) 自転車利用者に対する指導取締り

自転車の安全利用に向け、自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、傘さし運転、携帯電話使用等に対して指導警告を積極的に行うとともに、歩行者や通行車両に具体的危険を生じさせるほか、現場における指導警告に従わないなど悪質・危険な違反者に対しては、検挙措置を推進します。

(エ) 高速自動車国道等における交通指導取締り

高速自動車国道等においては、軽微な違反行為であっても重大事故に直結する恐れがあることから、交通指導取締りの体制の整備に努め、自動車の流れや交通事故発生状況等の交通実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止および自動車の流れの整序を図ります。

また、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反、シートベルト着用義務違反等の取締りを強化します。

(オ) 暴走族取締り

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が協力し、次の暴走族対策を推進します。

a 暴走族追放機運の高揚および家庭、学校等における青少年の指導の充実

(a) 暴走族追放機運の高揚

報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行います。

(b) 学校等における青少年の指導

家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進します。

(c) 関係団体等との連携による暴走族の解体等

関係団体等との連携の下に、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を行います。

b 暴走行為阻止のための環境整備

(a) 暴走行為等ができない道路交通環境づくり

暴走族およびこれに伴う群衆の集まる場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等を集まらせないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が互いに協力し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを推進します。

(b) 事前情報の入手と早期対応

事前情報の入手に努め、集団不法事案に発展する恐れがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講じます。

c 暴走族に対する指導取締りの推進

暴走族取締りの体制および装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為・不正改造車両運転その他悪質事犯に対しては、各種法令を適用して、検挙および補導を徹底します。

また、違法行為を敢行する旧車會（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）に迅速かつ効率的に対処するため、関係都道府県警察との捜査協力を積極的に行います。

d 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させる等暴走族関係事犯者の再犯防止を図ります。

また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底します。

さらに、暴走族少年の処遇に当たっては、組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた個別・集団処遇の実施を図ります。

e 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するため、広報活動の推進および企業、関係団体に対する指導を積極的行います。

また、不正改造等を行った者に対する責任追及を徹底します。

イ 交通事故事件に係る適正かつ緻密な捜査の推進

交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、次により捜査体制、装備等の充実強化を図ります。

(7) 悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査

飲酒運転等悪質かつ危険な運転行為による死傷事故等については、危険運転致死傷罪等あらゆる法令の適用を視野に入れた厳正な捜査を推進します。

また、ひき逃げ事件については、迅速かつ的確な初動捜査を徹底するとともに、各種交通鑑識資機材に加え、防犯カメラやドライブレコーダー等を効果的に活用し、早期検挙を図ります。

(イ) 捜査体制の充実および捜査能力の一層の向上

交通事故事件捜査体制の充実を図るとともに、交差点カメラ等の捜査支援資機材の整備を推進します。

また、研修等により、捜査能力の一層の向上を図ります。



拡大図



交差点カメラ

ウ 街頭監視活動の強化

市町、関係機関・団体による街頭監視活動を強化し、県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。

(7) 県民参加による交差点等における街頭監視活動の強化

市町、関係機関・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、県民総ぐるみの交通安全運動を推進します。

また、地域の実情にあわせて「街頭活動強化日」を設定し、効果的な街頭活動の強化を図ります。

(イ) 四季（春・夏・秋・年末）の交通安全県民運動や交通死亡事故多発警報発令時における街頭活動

広く県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づけるとともに、県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、市町、関係機関・団体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。

特に、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報」等を発令し、市町、関係機関・団体が相互に協力して、総合的かつ集中的な交通事故防止対策を行い、早期に交通死亡事故の発生を抑止する対策を推進します。

(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（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ような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育を実施するほか、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 高齢者の運転免許返納の促進

高齢運転者による死亡事故が多く発生していることから、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、テレビ広報や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。

また、免許返納のメリットや返納手続きの流れを紹介する高齢運転者向け交通安全教室等を実施します。

b 高齢者の安全運転指導の強化

高齢者講習および更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、実車講習や可搬型運転操作検査器を活用した運転適性診断等の参加・体験・実践型の交通安全教室を開催します。

また、ドライブレコーダーを活用した個別の交通安全指導により、加齢に伴う身体機能の変化について理解を促すほか、指導結果を踏まえ、個々の運転特性に応じた個別の体験型講習を実施します。



ドライブレコーダーを活用した安全運転指導

c 免許返納した高齢者に対するサポートの充実

市町や公共交通機関、各種事業者等に対して、運転免許を自主返納した高齢者に対する支援の呼びかけを行い、高齢免許返納者サポート制度の充実を図ります。

d 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。



高齢運転者標識

(4) 高齢者に対する交通安全教育の充実

関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等が互いに協力して、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、地域およ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

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)、交通安全意識を継続させる交通安全マスコットづくり、交通安全寸劇等の参加・体験・実践型交通安全教室を実施します。

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遭うケースが多いことから、歩行環境シミュレーター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。



歩行環境シミュレーターを用いた交通安全教室

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等の養成等を推進します。



シルバー交通安全推進員研修会

(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、街頭で反射材用品を貸与するなどして保護誘導活動および交通安全指導を推進します。



街頭における高齢者の保護誘導活動

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するほか、関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会を開催します。

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、歩行環境シミュレーター、自転車シミュレーター等の安全教育資機材を活用した参加・体験型交通安全教育を実施し、反射材の普及の促進を図ります。

(a) 「ピカピカキャラバン隊」による広報活動

高齢者交通安全推進月間中に、高齢者が集まる全市町の病院やイベント会場等を訪問し、反射材貼付活動や交通安全広報活動を実施します。



反射材貼付活動

(b) 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、ゴーグルライトを活用し、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、反射材普及協力店等において、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。

ｃ 「高齢者交通安全推進月間」における活動の推進

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。



高齢者交通安全推進月間ポスター

(エ) 高齢者宅訪問による指導

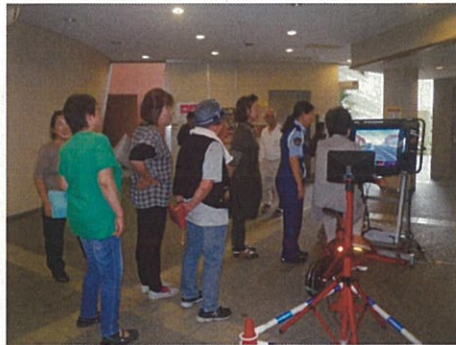
日ごろ、高齢者と接する機会の多い民生委員等の福祉関係者をはじめ、地域の関係機関・団体等と協力し、高齢者宅の訪問指導等により事故防止に必要な知識の習得および安全行動の習慣付けを推進します。



高齢者宅訪問

(オ) 高齢者体験型自転車交通安全教育の推進

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・マナーの学習なら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を開催します。



自転車シミュレーター講習会

(カ) 電動車いす利用者に対する交通安全教育

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすのメーカー等で組織される団体等と協力し、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進を図ります。

イ Save Child（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、子ども自身の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。

(7) 「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。

(4) 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、交通事故の防止を図ります。

(ウ) チャイルドシートの正しい使用の徹底

幼稚園、保育所において、一般社団法人日本自動車連盟とともに取付け講習会を開催し、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の広報啓発を図ります。

また、地方公共団体、民間団体等が実施している貸付等の各種支援制度の周知を図ります。

福井県におけるチャイルドシートの使用率

区 分	0～6歳未満
一般道	44.4%

（出典：平成27年、警察庁と一般社団法人日本自動車連盟合同による調査）



チャイルドシート取付け講習会

ウ Slow Down (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、交通事故発生状況に応じた速度違反の取締りを実施し、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。

(7) 幹線道路等における見せる街頭啓発活動の推進

県内全域において統一行動日を設定し、速度違反取締りと連携した赤色回転灯による見せる一斉街頭活動を実施することにより、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) 交通安全実践事業所による交通事故抑止活動の推進（再掲）

県内の民間企業・団体から募集した交通安全実践事業所が「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」などの交通安全活動を職場ぐるみで推進することにより、交通事故のない「安全で安心な福井」の実現を目指します。

(ウ) 速度違反の取締り（再掲）

交通事故実態や地域の要望等に基づき、重大事故に直結する著しい速度超過違反の取締りを強化します。

また、幹線道路を重点に速度違反自動取締装置の整備を図る等、効率的な指導取締りを推進します。

(エ) 道路の特性に応じた速度抑制対策の推進（再掲）

実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知等を計画的に推進するとともに、生活道路における速度抑制対策を積極的に推進します。

エ 自転車の安全利用の推進

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、それぞれ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

警察、学校、教育委員会等が互いに協力して、児童・生徒に対する自転車安全教育を推進するほか、高齢者、主婦等にも対象を拡大して、自転車シミュレーターを活用した交通安全教室や自転車大会等の参加・体験・実践型の交通安全教育を実施します。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す運転者に対する教育を推進します。



子ども自転車大会

(4) 高校生を対象とした自転車安全利用講習会の開催

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り得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

地方公共団体や学校、自転車関係事業者等が互いに協力し、「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、地域交通安全活動推進委員、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を行うほか、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て、ヘルメットの着用を促進します。

(エ) 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。

(オ) 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および賠償責任保険

オ 全席でのシートベルト等着用の徹底

シートベルトとチャイルドシートの着用効果およ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、シートベルト・コンビンサーを活用した体験型交通安全教室や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

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

(出典：平成27年、警察庁と一般社団法人日本自動車連盟合同による調査)



シートベルト・コンビンサーによる体験型交通安全教室

(イ) チャイルドシートの正しい使用の徹底（再掲）

幼稚園、保育所において、一般社団法人日本自動車連盟とともに取付け講習会を開催し、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の広報啓発を図ります。

また、地方公共団体、民間団体等が実施している貸付等の各種支援制度の周知を図ります。

(ウ) 旅客事業者に対するシートベルトの着用啓発

高速バス・タクシー等における乗客のシートベルト着用について、関係事業者等を通じて推進します。

カ 継続・効果的な交通安全啓発の推進

四季の交通安全県民運動期間、高齢者交通安全推進月間および交通死亡事故多発警報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、県民の交通安全意識の向上を図ります。

また、広く県民や関係団体等に交通安全啓発用DVDや広報用パネルの貸出しなどを行い、地域における交通安全教室等での交通安全意識の高揚を図ります。

(7) 安全運転支援アプリの利用促進

スマートフォン用安全運転支援アプリの機能や効果等を周知するほか、企業・団体での利用を促進することにより、自動車運転中の注意力保持や安全運転意識の高揚を図り交通事故防止に努めます。

(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および広報啓発を推進するとともに、酒類提供飲食店等と協力して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

仲間と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。



ハンドルキーパー運動

b 自動車運送事業者における飲酒運転対策

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指します。

(ウ) 四季（春・夏・秋・年末）の交通安全県民運動の推進

県民一人ひとりに交通安全意識の高揚を図り、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、市町、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



県民運動のチラシ配布街頭啓発活動

(エ) 交通死亡事故多発警報等の発令中における取組み強化

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等（※）を発令し、市町、関係機関・団体が相互に協力して、道路情報板や広報車等による広報活動、交差点等における街頭活動、交通指導取締りの強化等、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。

(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、歩行中また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) 国体開催を契機とした交通ルール遵守・マナーアップ広報の推進

交通安全に関する広報については、ラジオ、新聞、ホームページ・メールマガジン等のインターネット、町内会を通じた広報等により、広く県民に周知できるよう効果的に行います。

(ロ) 「交通死亡事故0（ゼロ）の日」における活動の推進

月ごとに過去最も死亡事故が発生した日を「交通死亡事故0（ゼロ）の日」とし、街頭活動や交通指導取締りを強化する等交通安全意識の高揚と浸透を図ります。

(ハ) 「高齢者交通安全推進月間」における活動の推進（再掲）

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。

(ニ) 交通安全県民大会の開催・交通安全功労者等の表彰

交通安全県民大会を開催するとともに、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、より多くの県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。

(ホ) 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および諸行事に対する援助なら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支援します。また、福井県交通対策協議会（交通安全対策を実施する行政・民間団体の組織）において、定期的に連絡協議を行い、福井県の交通安全対策を推進します。

さらに、市町交通指導員、シルバー交通安全推進員等の交通ボランティアに対しては、研修会の開催等により、その主体的な活動を促進します。

キ 段階的かつ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推進します。

(7) 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および知識の習得も促します。

幼稚園・保育所・児童館等においては、家庭および関係機関・団体等と連携・協力しながら、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、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を図ります。

(4) 児童に対する交通安全教育

児童に対しては、歩行者およ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の習得を促すとともに、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および能力を高めることに努めます。

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、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、交通ルールの意味および必要性等について交通安全教育を実施します。

また、教職員等を対象とした研修会を開催し、小学校における交通安全教育を効果的に実施します。

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・自転車乗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。

(7) 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、思いやりをもって、自己の安全はもとより、他の人々の安全にも配慮した行動をとることができるようになるよう努めます。

中学校においては、家庭および関係機関・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。

また、教職員等を対象とした心肺蘇生法も含めた研修会を開催し、中学校における交通安全教育を効果的に実施します。

(イ) 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、特に二輪車の運転者および自転車利用者の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、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を育成することに努めます。

高等学校においては、家庭および関係機関・団体等と協力し、学校教育活動全体を通じた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重点的に実施します。

また、若者が加害者となる交通事故の割合が高いことから、免許取得前の若者に対して、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と協力しながら、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進し、交通安全意識の醸成を図ります。

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・啓発を行います。



スタントマンによるスケアード・ストレート交通安全教室

(ロ) 成人に対する交通安全教育

成人に対しては、自動車等の安全運転の確保の観点から、主として免許取得時および免許取得後の運転者教育を推進します。

免許取得後の運転者教育は、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、交通安全関係団体および事業所における安全運転管理者等が行う交通安全教育を中心として行い、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能および技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を図ります。

また、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およ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を図ります。

(カ) 障害者に対する交通安全教育

交通安全のために必要な技能および知識の習得を促すため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じた交通安全教育を推進します。

障害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、字幕入りビデオの活用等に努めます。

(キ) 外国人に対する交通安全教育

我が国の交通ルールに関する知識の習得を促すことに努めます。

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。また、外国人を雇用する事業者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進します。

(ク) 安全運転の確保

安全運転を確保するために運転者教育の充実に努め、運転者の能力や資質の向上を図ります。

また、自動車運送事業に関わる企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進および自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を推進します。

a 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(a) 指定自動車教習所での教育の充実

安全運転に必要な知識および技能を身につけ、安全運転を実践できる運転者を養成するため、指定自動車教習所における教習や技能検定が適切に行われるよう指導監督を行うとともに、指定自動車教習所職員に対する研修等を充実し、指導員の資質の向上に努めます。

(b) 運転免許取得時講習の充実

自動車教習所等と協力して、自動車教習所での教育内容の充実に努めるとともに、原付、普通二輪、大型二輪、普通、中型、大型、普通二種、中型二種および大型二種の免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努めます。

b 運転者に対する教育等の充実

(a) 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習、高齢者講習等の運転者に対する再教育を効果的に行うため、講習施設・設備等の拡充と講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化ならびに講習内容や講習方法等の充実に努めます。

(b) 自動二輪車等の運転者教育の充実

免許取得時講習のほか、原付等の安全教育の推進に努めるとともに、自動二輪車の二人乗りについての知識・技能向上のための安全教育を推進します。

c 事業所等における運転者管理の充実

(a) 安全運転管理者等選任事業所に対する運転者教育の充実

安全運転管理者等(※)の資質および安全意識の向上に努めるとともに、安全運転管理者等の未選任事業所を一掃するなど、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、事業所運転者の安全運転管理業務の徹底が図られるように努めます。

※ 安全運転管理者制度

…多くの車両を保有する(1事業所5台以上または乗車定員が11人以上の自動車は1台以上)事業所における安全運転の確保・運転者の資質向上を図る制度。安全運転管理者等は事業所間の車両の使用者に代わって事業所の車両運転者等の安全運転管理に努める。

- ・ 安全運転管理者、副安全運転管理者数3,218人(平成27年末現在)

(b) 自動車運送事業者等の行う安全対策の充実

事業用自動車の安全プランに基づく以下の安全対策を推進します。

事業者による安全管理体制の構築・改善を推進するため、運輸安全マネジメント評価を行います。

監査実施体制の充実・強化として、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者および新規参入事業者等に対する重点的な監査を実施し、不適切な事業者に対する厳正な処分を実施します。また、バス事業における運行実態を把握するための街頭監査の実施や「事業用自動車総合安全情報システム」を活用した効果的・効率的な指導・監督を実施します。

関係行政機関と協力し、過労運転に起因する事故等の相互通報制度の的確な運用や地方貨物自動車運送適正化事業実施機関を通じた過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導を徹底するほか、交替運転者の配置基準の遵守など、過労運転防止対策を推進します。

事業者等の安全意識の高揚を図り事故防止の取組みを推進するため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」による事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を提供します。また事業者による運行管理に資する機器等の普及促進に努めます。さらに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対する支援などによる社内安全教育の充実を図ります。

健康に起因した事故の未然防止対策を推進するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」を周知・徹底します。運転者に対する危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止に係る指導・監督についても徹底します。

運転者教育の充実のための取組みとして、初任運転者や高齢運転者等に対する効果的な指導方法の確立などを検討・実施します。

(c) 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

地方貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者の利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク事業）を促進します。

地方公共団体および民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所の認定状況等も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努めます。

(d) 運行管理者等に対する指導講習等の充実

自動車運送事業等の運行管理者に対する指導講習については、事業者に対し、運行管理者に受講させるよう徹底します。

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう徹底します。

d 交通労働災害の防止等

(a) 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理および交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進します。

(b) 運転者の労働条件の適正化等

労働基準法等の関係法令および「自動車運転者の労働時間等の改善基準」の履行確保を求め、運転者の労働条件の適正化を図ります。

e 設備・資機材の整備、運転適性相談等の充実

運転免許更新業務の効率化等を図るとともに、障害者等のための設備・資機材の整備および運転適性相談活動等の充実に努めます。

(4) 救急・被害者対策

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にするため、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な協力関係を確保します。

また、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。

※ 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ことができる人

(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および事故の種類・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。

(4) 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、連絡体制の整備およ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※）設置の促進およ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講習会の実施等、普及啓発活動を推進します。

特に、平成30年度の「福井しあわせ元気国体・福井しあわせ元気大会」では多くの方が来県することから、AEDの使用 방법에重点を置いた講習会を集中的に開催し、普及に努めます。

そのため、心肺蘇生法に関する基準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、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。さらに、自動車教習所における教習および取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等および交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めます。



※ 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**

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、県内各消防本部の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) 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、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、心電計およ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、救助隊員および救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練の充実を推進します。

(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。

北陸自動車道や舞鶴若狭自動車道において救急業務を実施する市町等に対し、財政措置を講じて、救急業務体制の充実を図ります。

また、市町等関係機関とともに消防訓練を実施します。



北陸自動車道総合防災訓練

イ 救急医療体制等の整備

初期、二次、三次の各段階における救急医療機関が機能を分担し、互いに協力する体系的な制度の整備を推進するとともに、救急医療に携わる医師、看護師等に対する必要な研修を実施し、救急医療従事者の資質の向上を図ります。

また、救急医療や消防等の関係機関において緊密な協力関係を確保し、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) 症状に応じた救急医療機関体制の整備と救急医療体制情報の提供

必要とされる医療を適切に提供するため、初期・二次・三次の救急医療施設が下記のように機能を分担したうえ、互いに協力する体制を推進します。

初期救急	救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間急患センターおよび在宅当番医制の普及定着化を推進 ・休日、休日急患センター（4箇所：福井市2箇所、大野市、敦賀市）および在宅当番医制（12郡市医師会等で実施）により対応
二次救急	初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、病院群輪番制等により二次救急医療体制の普及定着化を推進 ・病院群輪番制（嶺北地区7病院、嶺南地区2病院）により対応
三次救急	重篤な救急患者を受け入れるための三次救急医療体制として、複数科にまたがる診療機能を有する24時間体制の救急救命センターが対応 ・県立病院救命救急センターが年間を通して24時間体制で対応 ・公立小浜病院新型（ミニ）救命救急センターが若狭地域を中心に年間を通じて24時間体制で対応

(4) 救急医療情報システムの充実

救急医療施設の情報を収集し、救急医療施設の患者受入可否情報を周知するため、「福井県広域災害・救急医療情報システム」の充実を図ります。

また、県民の的確な救急医療施設の利用を促進するため、かかりつけ医から、初期・二次・三次救急医療施設等、医療施設に応じた救急医療体制の分かりやすい広報に努めます。

(5) 救急医療担当医師・看護師等の確保と教育・研修の充実

a 救急医療に携わる医師の養成・教育

救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対して、救急患者の救命率をより向上させるために必要な研修の充実に努め、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図ります。

b 救急医療に携わる看護師の養成・教育

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程における救急医療実習の充実に努めるとともに、養成課程終了後も救急医療研修を実施することにより、救急医療を担当する看護師の確保を図ります。

(I) 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、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、救急車から病院へ心電図データを伝送し、心筋梗塞患者の発症から治療開始までの時間短縮を図るなど、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。また、病院に転院搬送用の救急車を整備し、急性期と回復期を担う医療機関相互の連帯強化を図ります。



災害派遣医療チーム（DMAT）

ウ 交通事故相談の推進

交通事故被害者等については、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、情報が少ないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を確保します。

無保険（無共済）車両運行の防止および任意自動車保険（自動車共済）の加入促進等を推進します。

自転車事故に関し、高額な賠償額となるケースもあるため、被害者の救済を図るため損害賠償保険等への加入を促進します。

(7) 関係機関・団体との連絡調整の推進

交通事故相談所業務の円滑かつ適正な運営を図るため、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センター等との連絡調整を図ります。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進

交通事故相談所における相談業務の充実を図り、交通事故被害者等からの損害賠償、更生援護などの相談に対して必要な指導、助言を行い、福祉の向上を図ります。

損害賠償手続の概要等の教示、政府の保障事業、交通事故被害者等の救済を目的とする機関等の紹介等、被害者に対する適切な交通事故相談活動を推進します。

(ロ) 交通事故相談員の資質向上

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質の向上を図ります。

(ハ) 交通事故相談業務の周知

交通事故相談所において各種の広報を行うほか、パンフレット等の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供します。

(ニ) 自動車損害賠償保障制度の充実等

a 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを広く県民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底します。

b 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）とともに重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多

様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしていることから、被害者救済等の充実に資するよう、普及促進を図ります。

エ 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、交通事故被害者や遺族に対する援助措置の充実を図ります。

また、犯罪被害者等基本法の下、交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進します。

(7) 被害者支援関係機関・団体間の連携強化

犯罪被害者支援関係機関・団体が相互に連携を強化するほか、相談員等が一堂に会する研修会を開催して、さまざまな分野にまたがる犯罪被害者からの要望に的確に対応します。

(イ) 交通遺児等に対する小・中・高等学校就学時の支度金の支給

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

交通遺児に支給される支度金 (平成28年4月現在)

支度金の支給	小学校入学時	40,000円
	中学校入学時	45,000円
	高等学校入学時	60,000円

(ウ) 交通遺児等に対する無利子貸付等

交通遺児等に対する育成資金の無利子貸付、自動車事故により重度後遺障害を負われ、在宅で介護を受ける方やそのご家族に対する介護料の支給および検査等での短期入院費用の一部助成等、自動車事故対策機構が行う被害者援護業務について積極的に広報するとともに、業務の充実を図ります。

交通遺児等に対する貸付等 (平成27年12月現在)

育成資金無利子貸付	一時金	155,000円
	入学支度金	44,000円 (希望者のみ)
	月額	10,000円または20,000円
重度後遺障害者 介護料支給 (月額)	常時要介護 (最重度)	68,440円～136,880円
	常時要介護	58,570円～108,000円
	随時要介護	29,290円～54,000円

(イ) 犯罪被害者等基本法に基づく交通事故被害者等に対する各種支援の実施

交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を活用し、交通事故被害者等の心情に配慮した取組を推進します。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等に対しては、被疑者の検挙、送致状況等の連絡を適切に行います。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分結果等についての問い合わせに応じ、適切な情報提供を図ります。

(ロ) 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保のため、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口を設置し、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を図ります。また、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築など、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていきます。

第2章 鉄道・踏切道における交通の安全

第1節 鉄道における交通の安全

人や物を大量に、高速に、かつ定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下同じ。）は多くの人が利用しており、県民生活に欠くことのできない交通手段です。県民が安心して利用できる安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホーム等での人身障害事故などを防止するため各種安全対策を推進します。

1 福井県の鉄道事故の状況

本県では、平成12年12月と平成13年6月の2度にわたり、京福電鉄越前本線において列車同士が正面衝突するという重大な運転事故が発生し、多くの人が死傷しましたが、その後、乗客の死亡事故は発生していません。

2 福井県交通安全計画における目標

- 乗客・乗員の死者数ゼロを目指す。
- 運転事故件数の減少を目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要です。また、近年の運転事故等の特徴等を分析し、ホームでの事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要です。

近年は輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況ですが、引き続き安全対策を推進していく必要があります。

さらに、県民の理解と協力の下で次の諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客・乗員の死者数ゼロを目指すとともに、運転事故件数の減少を目指します。

3 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められます。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等の事故が発生すれば、多数の死傷者が生じる恐れがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進します。

また、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めており、近年、その死者数はほぼ横ばいであることから、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じます。

4 講じようとする施策

(1) 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要があります。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図ります。

ア 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進めます。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、補助制度等を活用しつつ、施設、車両等の適切な維持・補修等の促進を図ります。研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して技術力の向上についても推進します。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっています。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等を推進します。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を引き続き推進します。

イ 運転保安設備の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録設置等について、法令により整備の期限が定められたものの整備については、平成28年6月までに完了しますが、これらの装置の整備については引き続き推進の拡大を図ります。

(2) 鉄道交通の安全に関する知識の普及

踏切事故等鉄道の運転事故および置石・投石等の鉄道妨害、線路内立入り等の外部要因による事故を防止するためには、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識を広く一般に普及する必要があるため、鉄道事業者に対し、学校、沿線住民、道路運送事業者等を対象として、全国交通安全運動等の機会をとらえて、ポスターの掲示、チラシ類の配布等による広報活動を積極的に行うよう指導します。

また、建設工事・保守作業等施設の建設・保守に携わる作業員についても、安全対策の徹底を図るよう、鉄道事業者を指導します。

(3) 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ適確に対応します。

さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図ります。

ア 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的にまたは重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設および車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施します。

また、JR北海道問題を踏まえて平成26年度に実施した保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施する等、保安監査の充実を図ります。

イ 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施します。また、資質が保持されるよう、運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導します。

ウ 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等を対象とした鉄軌道保安連絡会議を開催し、重大な列車事故を未然に防止するため、リスク情報を関係者間において共有できるよう、インシデント等の情報を収集・分析し、速やかに鉄道事業者へ周知します。また、運転状況記録装置等の活用や現場係員によるリスク情報の積極的な報告を推進するよう指導します。さらに、国への報告対象となっていないリスク情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進します。

エ 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努めます。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やICTを活用した観測・監視体制の強化を図ります。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努めます。

オ 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故または災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行います。

また、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者

対し、列車の運行状況を適確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導します。

カ 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行います。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認します。

(4) 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図ります。

また、鉄道職員に対するAED（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を推進します。

(5) 鉄道事故等の原因究明と再発防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明を迅速かつ的確に行うため、現地へ職員を派遣するとともに、事故調査結果等を鉄道事業者へ情報提供し鉄道事故等の再発防止を図ります。

第2節 踏切道における交通の安全

踏切事故は、長期的には減少傾向にあります。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約4割を占め、また、改良すべき踏切道がなお残されている現状です。

したがって、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより、踏切事故のない社会を目指します。

1 福井県の踏切事故の状況

県内の踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害およびこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、平成27年の発生件数は4件、死傷者数は2人となりました。

近年の踏切事故の特徴としては、

- ① 踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数でみると、第1種踏切道が最も少なくなっている。
- ② 衝撃物別では自動車と衝撃したものが約5割、二輪車等と衝撃したものが約5割を占めている。
- ③ 自動車の原因別でみると直前横断によるものが約5割を占めている。

ことなどがあげられます。

踏切種別ごとの踏切数 （平成28年3月現在）

種別	踏切数	備 考
第1種	369	昼夜間を通じ踏切警手が遮断機を操作している踏切道または自動遮断機が設置されている踏切道
第3種	21	警報機のみが設置されている踏切道
第4種	66	踏切警手もおらず、遮断機も警報機も設置されていない踏切道
計	456	

2 今後の踏切道交通安全対策を考える視点

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであることや立体交差化、構造の改良、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されていることから、それぞれの踏切の状況等を考慮しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進します。

3 講じようとする施策

(1) 踏切道の立体交差化および構造の改良の促進

遮断時間が特に長い踏切道や主要な道路で交通量の多い踏切道等については、連続立体交差化等により、踏切道の除却を促進するとともに、道路の新設・改築および鉄道の新線建設に当たっては、原則立体交差化を図ります。

また、立体交差化までに時間のかかる遮断時間の長い踏切等については、当面の安全を確保するため、歩道の拡幅などによる構造改良を促進します。

以上の立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良による「速効対策」の両輪による総合的な対策を推進します。

(2) 踏切保安設備の整備および交通規制の実施

ア 踏切保安設備の整備

踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を考慮し、踏切遮断機の整備を推進します。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を考慮し、必要に応じて障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大口径遮断装置等により事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を推進します。

イ 交通規制の実施

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を考慮し、必要に応じて自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図ります。

(3) 踏切道の統廃合の促進

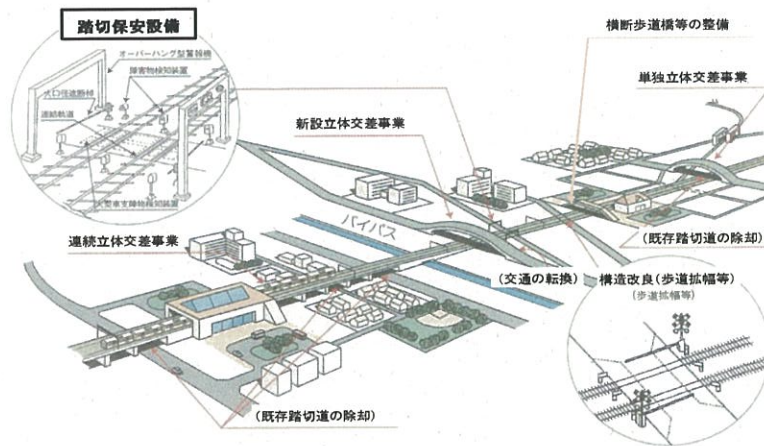
踏切道の立体交差化、構造改良等に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについては統廃合を促進します。その他の踏切道についても同様に統廃合を促進します。

(4) その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況に応じた対策を重点的に推進します。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道と道路の幅員差が新たに生じないように努めます。

また、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行います。



踏切道の円滑化イメージ

第10次福井県交通安全計画体系

計画の基本的事項

【計画策定の趣旨】
交通安全対策基本法に基づき、「安全で安心な交通安全福井」の実現を図る

【計画の期間】
平成28年度～32年度

【基本目標】
○ 平成32年までに交通事故死者数を35人以下とする
○ 人身事故の減少の定着化を図る

現状と課題

【交通事故死者数および人身事故件数の推移】

	H23	H24	H25	H26	H27
事故死者数(人)	61	37	57	49	47
人身事故(件)	3,401	3,148	2,893	2,416	2,188

- 【課題】
- 高齢者の事故
 - 高齢運転者が第1当事者となる人身事故率が高い
H23: 18.2% (全国ワースト13位) ⇒ H27: 21.9% (同16位)
 - 高齢者人口1万人当たりの高齢事故死者数が多い
H23: 1.91人 (全国ワースト1位) ⇒ H27: 1.18人 (同7位)

2 子どもの死傷者をさらに減少させることが必要

	H23	H24	H25	H26	H27
子どもの死傷者数	203	157	182	125	101
子どもの死傷率	4.8	4.1	5.2	4.4	3.9
ワースト順位	43	46	38	43	45

3 人身事故における危険認知時の速度が速い (H26)

Km/h	～30	～50	～80	～100	101～
福井県	60.4%	32.0%	6.6%	0.8%	0.3%
全国	76.9%	20.1%	3.0%	0.1%	0.0%

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

	H23	H24	H25	H26	H27
安全運転	2,670	2,399	2,237	1,906	1,718
義務違反	96.6	86.8	81.0	69.0	62.2
無謀運転	413	422	381	294	269
指数	87.1	89.0	80.4	62.0	56.8

- 5 自家用乗用車保有台数が多い (H26)
- ※ 指数はH22を100とした比較
- 免許人口1人当たり 0.925台 (全国5位)
 - 全人口1人当たり 0.636台 (全国7位)
 - 1世帯当たり 1.764台 (全国1位)

重点項目 (交通安全3S+27アクション)

交通安全3Sの推進

- **Save Silver** (高齢者の事故抑止) — 高齢者の運転免許返納の促進
高齢者の安全運転指導の強化
高齢歩行者の安全確保対策
 - **Save Child** (子どもの事故抑止) — 「子どもを見かけたらスロウダウン」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** (ゆとりある速度での運転) — 道路の特性に応じた速度抑制対策の推進
一般道路における効果的な交通指導取締り
幹線道路等における見せる街頭啓発活動の推進
- ・車の走行情報のビッグデータを活用した通学路の危険箇所等の改善
 - ・自転車安心通行帯等の整備
 - ・交通安全実践事業所による交通安全事故抑止活動の推進
 - ・カー・セーブ運動の推進
 - ・CO₂排出量の少ない移動手段への転換
 - ・自転車利用の機運醸成

交通事故が起きにくい環境づくり

クルマに頼り過ぎない社会づくり

主要施策

道路交通環境等の整備

- 「人」優先の生活道路等の整備
 - ・自動車・歩行者の速度の抑制および幹線道路から生活道路への交通の誘導
 - ・通学路等における歩道整備等の推進
 - ・歩行者空間のバリアフリー化
- 幹線道路等における交通安全対策の推進
 - ・事故ゼロプラン・事故危険箇所対策の推進
 - ・高速自動車国道における事故防止対策の推進
 - ・信号・信号機のLED化など交通安全施設の高度化
- 交通安全施設整備の推進
 - ・信号機等老朽施設の更新や長寿命化の推進
 - ・交通管理システムの実装等による安全で快適な道路交通環境等の実現
- 総合的駐車対策の推進
 - ・地域住民の要望を踏まえた駐車規制の推進
- 効果的な交通規制の推進
 - ・車の走行情報のビッグデータを活用した効果的な交通規制の実施
 - ・自動車の検査および点検整備の充実
- 冬期における交通安全の確保
 - ・早期除雪・消雪工事等による雪に強い道路の整備
- 交通安全事故が起きにくい環境づくり
 - ・車の走行情報のビッグデータを活用した通学路の危険箇所の改善
 - ・自転車安心通行帯等の整備促進
 - ・交通安全実践事業所による交通安全事故抑止活動の推進
- クルマに頼り過ぎない社会づくり
 - ・カー・セーブ運動の推進
 - ・CO₂排出量の少ない移動手段への転換
 - ・自転車利用の機運醸成

交通指導・取締り

- 交通事故抑止に資する交通指導取締り
 - ・悪質性・危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りの実施
 - ・交通事故の被害軽減を進めるためのシートベルトの着用およびチャイルドシートの使用に係る交通指導取締りの実施
- 速度違反の取締り
 - ・重大事故に直結する著しい速度超過違反の取締りの実施
- 飲酒運転および無免許運転の取締り
 - ・違反常習者に対する取締りの推進
 - ・違反の助長・容認者に対する捜査の徹底
- 自転車利用者に対する指導取締り
 - ・自転車利用者の違反に対する指導警告
 - ・悪質・危険な違反者に対する指導措置
- 高速自動車国道等における交通指導取締り
 - ・交通安全に即した効果的な機動警ら等の実施
- 暴走族取締り
 - ・暴走族に対する指導取締りの推進
- 交通事故事件等に係る適正かつ徹底的な捜査の推進
 - ・悪質な交通事故事件等に対する厳正な捜査
 - ・捜査体制の充実および捜査能力の一層の向上
- 街頭監視活動の強化
 - ・県民参加による交差点等における街頭監視活動の強化

交通安全教育・啓発

- **OSave Silver** (高齢者の事故抑止)
 - ・高齢者の運転免許返納の促進
 - ・高齢者の安全運転指導の強化
 - ・高齢歩行者の安全確保対策
- **OSave Child** (子どもも事故抑止)
 - ・「子どもを見かけたらスロウダウン」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
- **OSlow Down** (ゆとりある速度での運転)
 - ・幹線道路等における見せる街頭啓発活動の推進
- 自転車の安全利用の推進
 - ・自転車交通安全教育の推進
 - ・高校生を対象とした自転車安全利用講習会の開催
- 全席でのシートベルト等着用徹底の徹底
 - ・全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底
 - ・チャイルドシートの正しい使用の徹底
- 継続・効果的な交通安全啓発の推進
 - ・安全運転支援アプリの利用促進
 - ・飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立
 - ・四季の交通安全安全県民運動の推進
- 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
 - ・幼児・児童に対する交通安全教育
 - ・中学生・高校生に対する交通安全教育

救急・被害者対策

- 救助・救急体制の整備
 - ・多数傷者発生時における救助・救急体制の充実
 - ・AED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
 - ・救急救命士の養成・配置等の推進
 - ・高規格救急自動車等の整備
 - ・救助・救急隊員の教育訓練の充実
 - ・高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備
- 救急医療体制等の整備
 - ・症状に応じた救急医療機関体制の整備と救急医療体制情報の提供
 - ・救急医療担当医師・看護師等の確保と教育・研修の充実
 - ・救急関係機関の協力関係の確保
- 交通事故相談の推進
 - ・関係機関・団体との連絡調整の推進
 - ・交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進
 - ・交通事故相談相談員の資質向上
 - ・自動車損害賠償保障制度の充実等
- 被害者支援の推進
 - ・被害者支援関係機関・団体間の連携強化
 - ・交通遺児等に対する小・中学校就学時の支度金の支給
 - ・犯罪被害者等に対する各種支援の実施
 - ・公共交通事故被害者への支援

福井しあわせ元気国体 2018
福井しあわせ元気大会 2018

第73回 国民体育大会／第18回 全国障害者スポーツ大会 織りなそう 力と技と美しさ

