

第 11 次
福島市交通安全計画

令和3年度～令和7年度

福島市交通安全対策会議

目次

計画の趣旨

- 1 計画作成の趣旨 1
- 2 計画の期間 1

計画の基本的な考え方

- 1 交通事故のない社会を目指して 2
- 2 人優先の交通安全思想 2
- 3 地域連携型の交通安全活動の推進 2

第1章 道路交通の安全 3

第1節 道路交通の安全についての目標

第1 道路交通事故の現状と特徴

- 1 道路交通事故の現状..... 4
- 2 道路交通事故の特徴..... 5

第2 交通安全計画における目標..... 10

第2節 道路交通の安全についての対策

第1 道路交通安全対策の重点

- 1 高齢者と子どもの交通事故防止..... 11
- 2 歩行中の交通事故防止..... 11
- 3 薄暮時や夜間の交通事故防止 12
- 4 自転車の安全利用の促進..... 12
- 5 交通安全意識の向上..... 12

第2 講じようとする施策

- 1 交通安全思想の普及徹底..... 13
 - (1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進..... 14
 - (2) 歩行者の安全確保に向けた交通安全教育の推進..... 15
 - (3) 自転車安全利用の促進 16
 - (4) 運転者に対する普及啓発活動の推進 17
 - (5) 交通安全運動の推進..... 18

2	道路交通環境の整備.....	19
	（1）人優先の安全・安心な歩行空間の整備.....	19
	（2）自転車利用環境の総合的整備.....	20
	（3）交通事故多発地点等の安全性向上の推進.....	20
	（4）交通安全に配慮した道路交通環境の整備及び維持管理.....	21
	（5）公共交通網の整備.....	21
3	道路交通秩序の維持.....	22
	（1）効果的な交通指導取締りの促進.....	22
	（2）自転車利用者に対する交通指導取締りの促進.....	23
4	救助・救急活動の充実.....	23
	（1）救助・救急体制の充実.....	24
	（2）応急手当講習の実施.....	24
5	被害者支援の推進.....	24
	（1）交通遺児に対する支援の推進.....	24
	（2）福島県市民交通災害共済事業の推進.....	24

第2章 踏切道における交通の安全..... 25

第1節 踏切道における交通の安全についての目標

第1	踏切事故の現状.....	26
第2	交通安全計画における目標.....	26

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

第1	踏切道における交通安全対策の視点.....	27
第2	講じようとする施策	
1	歩行者安全対策の促進.....	27
2	踏切保安設備の整備.....	27
3	その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置.....	27

巻末資料

資料1	福島市の交通事故の年次推移.....	29
資料2	福島市の高齢者・子どもの交通事故の年次推移.....	30
資料3	全国・福島県の交通事故の年次推移.....	31

計画の趣旨

1 計画作成の趣旨

本市では、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、昭和46年度以降、これまで10次にわたる交通安全計画を策定し、関係機関や団体等と一体となって交通安全対策を実施してきました。

その結果、市内において37人が交通事故によって亡くなった昭和45年と比較すると、令和2年中の死者数は8人と4分の1以下にまで減少しています。特に、第10次交通安全計画期間中の平成29年には、年間の死者数が3人と、現行の交通事故統計が開始された昭和23年以降で最少となりました。

しかしながら、いまだに年間500件を超える交通事故が発生しており、新たに交通事故被害者等(交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。)となる方がいます。

交通事故の防止は、行政だけでなく、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。

このような観点から、本市における交通事故状況を踏まえて、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、国の中央交通安全対策会議が定めた「第11次交通安全基本計画」並びに福島県交通安全対策会議が定めた「第11次福島県交通安全計画」に基づいて、第11次福島市交通安全計画を作成するものです。

2 計画の期間

この計画は、令和3(2021)年度を初年度とし、令和7(2025)年度を目標とする5か年計画です。

年次	S46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	
計画	第1次計画					第2次計画					

年次	H28	29	30	R1	2	3	4	5	6	7
計画	第10次計画					第11次計画				

計画の基本的な考え方

交通事故のない安全で安心して暮らせる福島市を目指して、本計画を推進するにあたり、以下の3つを基本として掲げます。

1 交通事故のない社会を目指して

交通事故被害者は着実に減少してきてはいるものの、いまだに毎年600人以上の方が被害に遭っています。

豊かで活力のある社会を構築していくためには、全市民の願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することが極めて重要です。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない福島市を目指すことをここに再認識し、悲惨な交通事故の根絶に向けた施策を推進していきます。

2 人優先の交通安全思想

福島市では、交通事故死者全体に占める高齢者や歩行者の割合が大きい状況にあります。こうした状況から、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、高齢者や障がい者、子ども等の交通弱者の安全を、より一層確保する必要があります。

このような「人優先」の交通安全思想を基本として、あらゆる施策を推進していきます。

3 地域連携型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、市や関係機関・団体等が緊密な協力体制の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要です。地域におけるその特性に応じた市民主体の取り組み等による、地域連携型の交通安全活動を推進していきます。

第1章 道路交通の安全

道路交通事故のない社会を目指して

人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指す。



道路交通の安全についての目標

()は第10次計画における目標値

年間の24時間死者数を、毎年5人以下にする。 (5人以下)

年間の負傷者数を、令和7年までに430人以下にする。 (660人以下)



道路交通の安全についての対策

【道路交通安全対策の重点】

- ◎ 高齢者と子どもの交通事故防止
- ◎ 歩行中の交通事故防止
- ◎ 薄暮時や夜間の交通事故防止
- ◎ 自転車の安全利用の促進
- ◎ 交通安全意識の向上

【講じようとする施策】

- 交通安全思想の普及徹底
- 道路交通環境の整備
- 道路交通秩序の維持
- 救助・救急活動の充実
- 被害者支援の推進

第1節 道路交通の安全についての目標

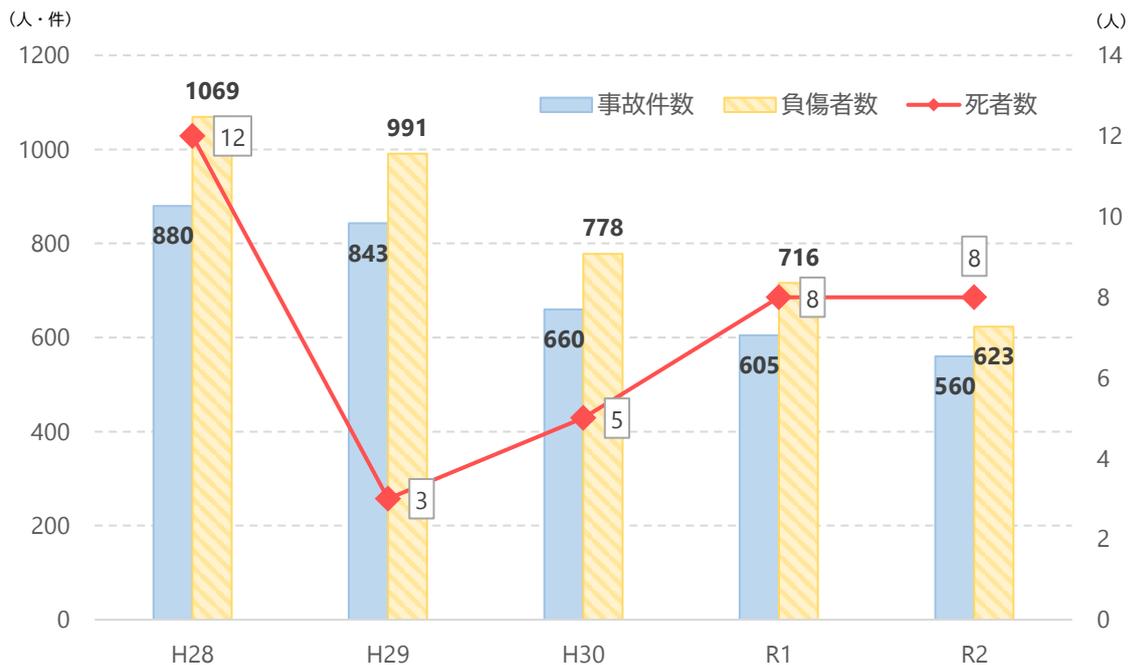
第1 道路交通事故の現状と特徴

1 道路交通事故の現状

本市における交通事故の発生状況について、事故件数及び負傷者数はともに昭和45年以降で平成14年をピークに減少傾向となっています。特に直近5年間では遞減しており、令和2年には、それぞれ560件、623人と過去最少となりました。

死者数は、昭和45年をピークに長期的には減少傾向となっています。直近5年間を見ると、平成28年は12人、平成29年は過去最少の3人、平成30年は5人、令和元年及び令和2年はともに8人となり、第10次計画における「年間の24時間死者数を毎年5人以下にする」という目標を達成したのは、平成29年と平成30年の2か年となりました。

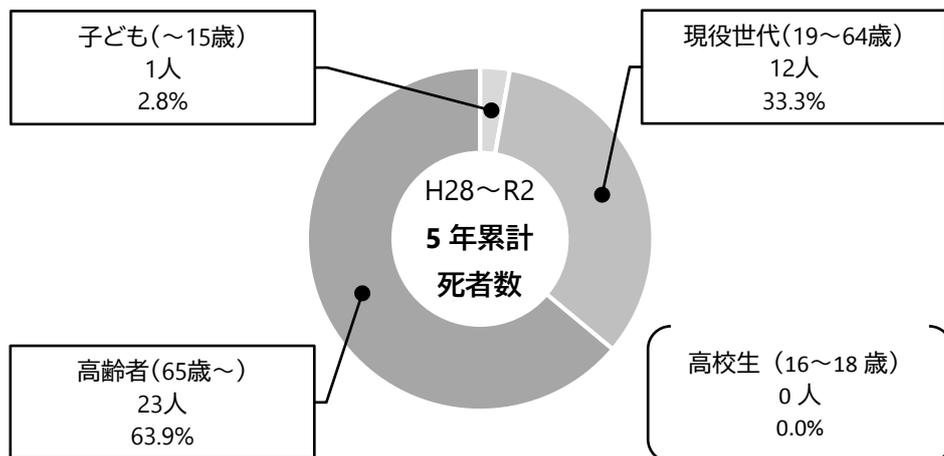
[図1] 交通事故の年次推移(平成28年～令和2年)



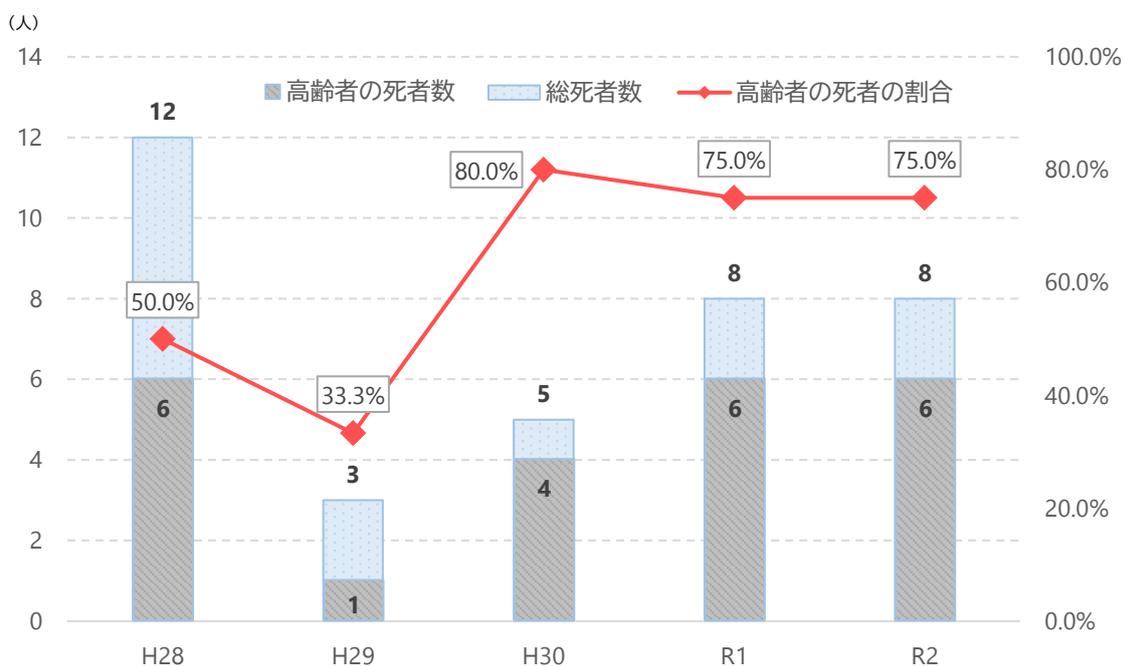
2 道路交通事故の特徴

(1)交通事故死者全体に占める高齢者の割合が大きく、特に直近3年間は全体の75%以上を占めており、高齢者の事故防止が喫緊の課題となっています。

[図2] 交通事故(平成28年～令和2年の5年累計死者数)の年代別内訳



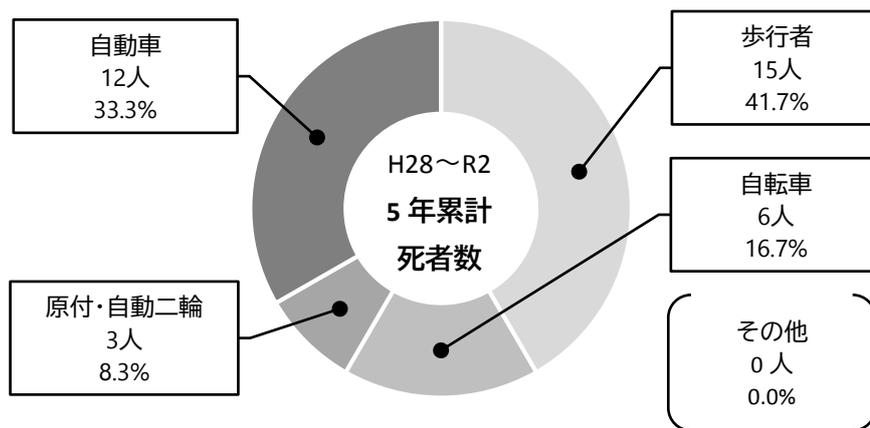
[図3] 交通事故死者数(高齢者)の年次推移(平成28年～令和2年)



(2)交通事故死者のうち、約 42%を歩行者が占めています。直近 5 年間で 15 人が歩行中の事故で亡くなり、そのうち 11 人(約 73%)が高齢者となっています。歩行者、とりわけ高齢歩行者の事故防止対策が求められます。

また、自転車の構成比が約 17%となっており、県全体と比較しておよそ 2 倍となっています。さらに、直近 5 年間で亡くなった 6 人は全員高齢者となっており、高齢者の自転車安全利用についても対策が求められます。

[図 4] 交通事故(平成 28 年～令和 2 年の 5 年累計死者数)の状態別内訳



(3)20 代が起こす交通事故が全体の約 16%を占め、一番多い状況となっています。令和 2 年中における高齢者による事故については、平成 28 年と比較して、5.7 ポイント増加して全体の約 26%を占めており、運転者の年代に応じた交通安全教育や啓発活動による事故防止対策が求められます。

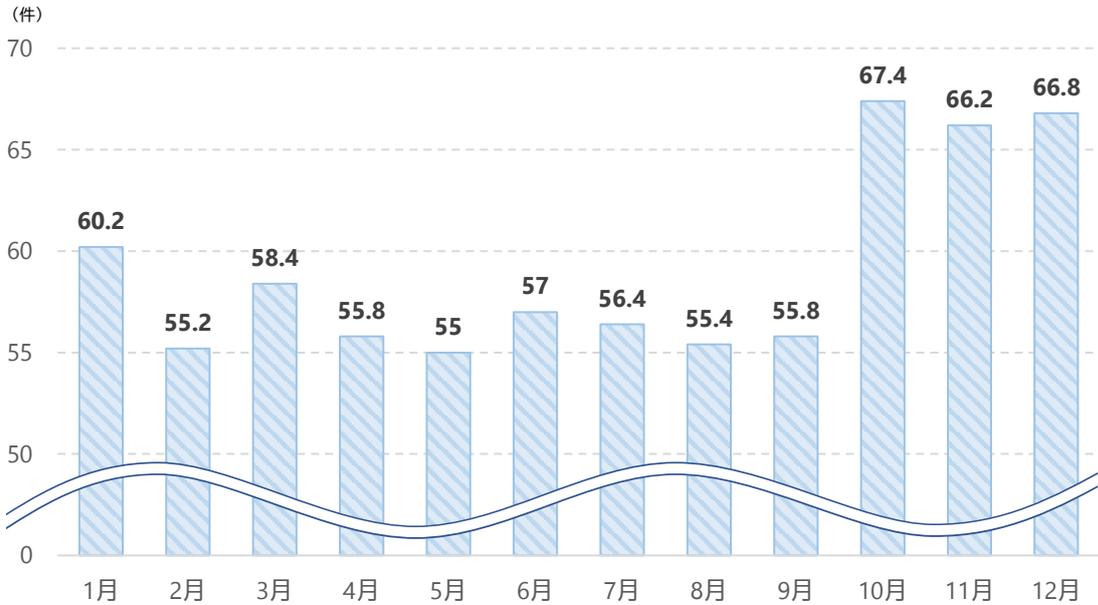
[表 1] 交通事故(令和 2 年)の第 1 当事者*年齢別内訳

第 1 当事者年齢	事故件数	構成比	対 H28 年増減数
20 歳未満	20 件	3.6%	△0.1pt
20 代	91 件	16.3%	△5.4pt
30 代	86 件	15.4%	△0.4pt
40 代	88 件	15.7%	△1.6pt
50 代	79 件	14.1%	1.0pt
60 代	85 件	15.2%	0.4pt
70 代	76 件	13.6%	4.2pt
80 歳以上	30 件	5.4%	2.0pt
高齢者(65 歳以上)内数	148 件	26.4%	5.7pt
後期高齢者(75 歳以上)内数	71 件	12.7%	4.6pt
不明	5 件	0.9%	△0.1pt
合計	560 件	100.0%	—

* 第 1 当事者：最初に交通事故に関与した車両等(列車を含む。)の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

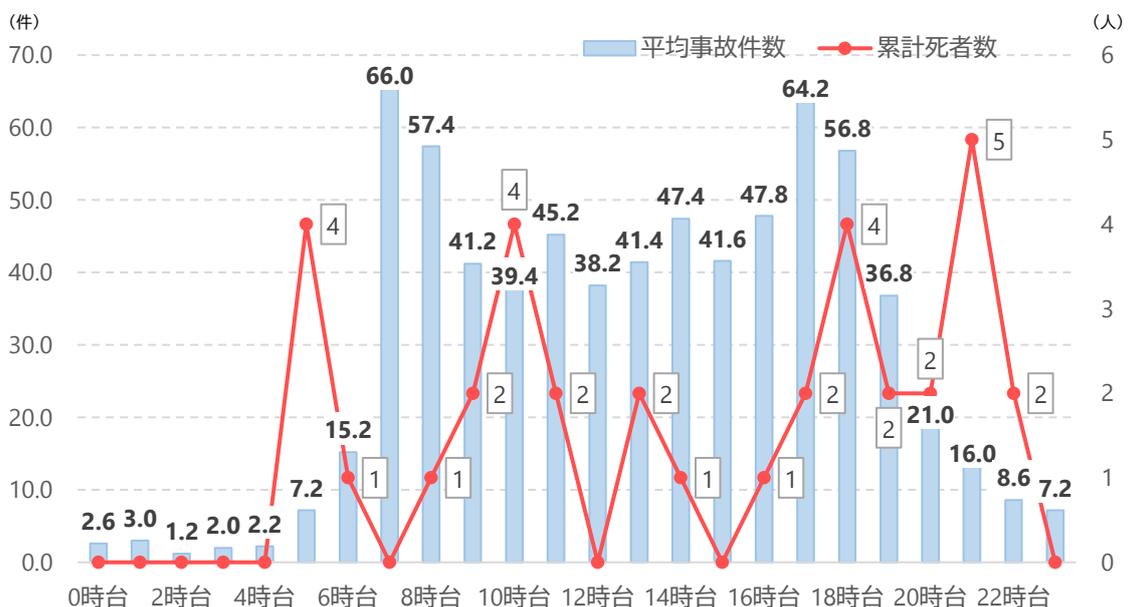
(4)10月から1月にかけて事故が増加し、特に薄明・薄暮時や夜間の事故が増加する傾向にあります。また、12月から2月にかけては、ひと月中の事故のうち、約1割前後が積雪や路面の凍結等の環境的要因によるものであり、この期間においては、除雪等の対策も求められます。

[図5] 交通事故(平成28年～令和2年の5年平均件数)の月別内訳



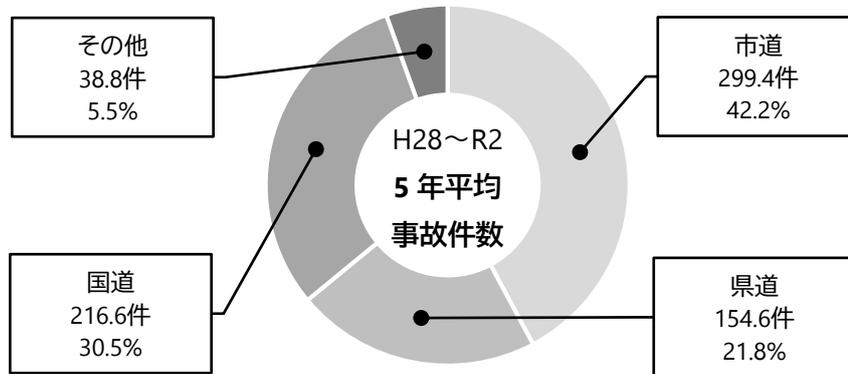
(5)通勤や通学の時間帯(7時～8時台、17時～18時台)に事故が増加しています。また、5時台や18時台、21時台といった薄暗い時間帯や夜間に死亡事故が発生していることから、反射材用品の着用促進等による事故防止対策が求められます。

[図6] 交通事故(平成28年～令和2年の5年平均件数・累計死者数)の時間別内訳

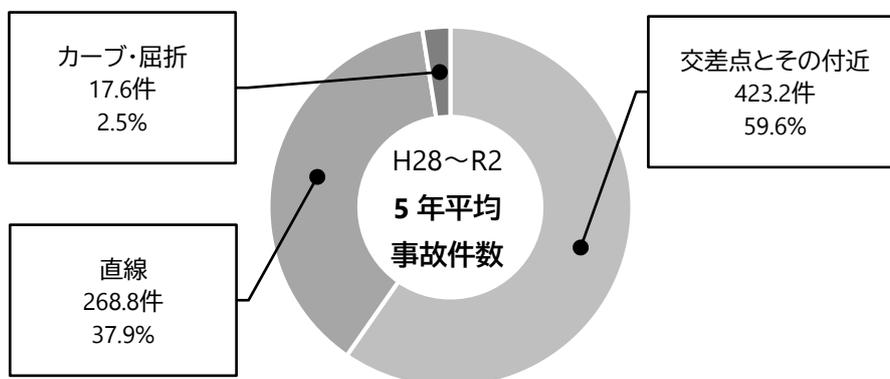


(6)交通事故の約 42%が市道上で発生しており、また、交差点やその付近における事故が約 60%を占めています。特に、市道や交差点等での事故防止対策が必要となります。

[図 7] 交通事故(平成 28 年～令和 2 年の 5 年平均件数)の道路別内訳



[図 8] 交通事故(平成 28 年～令和 2 年の 5 年平均件数)の地形別内訳



(7)交通事故の約 87%が車両相互によるものとなっています。その中でも追突や出会い頭の衝突といった事故類型が多くを占めています。また、違反別では「安全運転義務違反」が全体の約 60%を占めており、その中でも脇見運転や漫然運転に代表される「前方不注意」による事故が多くなっています。

さらに、人对車両の事故のうち、「横断中」の事故類型については、他の事故類型と比較して死者が多い傾向にあることから、交通ルールに対する規範意識の向上や交通マナーの向上等交通安全教育の推進が必要となります。

[表 2] 交通事故(平成 28 年～令和 2 年の 5 年平均件数)の類型別内訳

区分	件数	構成比	類型名称	内数	構成比
車両相互	615.6 件	86.8%	追 突	285.2 件	40.2%
			出 会 い 頭	179.2 件	25.3%
			そ の 他 (9 類型; 右折時・後退時 等)	151.2 件	21.3%
車両単独	8.6 件	1.2%	工 作 物 衝 突 他 5 類 型	8.6 件	1.2%
人对車両	85.2 件	12.0%	横 断 中	54.6 件	7.7%
			そ の 他 (9 類型; 対面通行時・背面通行時 等)	30.6 件	4.3%
列車	0.2 件	0.0%	列 車	0.2 件	0.0%

[表 3] 交通事故(平成 28 年～令和 2 年の 5 年平均件数)の違反別内訳

違反名称		件数	構成比	小計	構成比
安全 運 転 義 務 違 反	前 方 不 注 意	177.8 件	25.1%	427 件	60.2%
	安 全 不 確 認	98.6 件	13.9%		
	動 静 不 注 視	93 件	13.1%		
	運 転 操 作 不 適	48.6 件	6.8%		
	安 全 速 度 違 反	5.8 件	0.8%		
	予 測 不 適	0.8 件	0.1%		
	そ の 他	2.4 件	0.3%		
横断歩行者妨害、自転車妨害等		58.8 件	8.3%		
交差点優先車妨害、優先道路通行車妨害等		54.6 件	7.7%		
指定場所一時不停止、交差道路の進行妨害		52.2 件	7.4%		
交 差 点 安 全		37.4 件	5.3%		
信 号 無 視		33.8 件	4.8%		
そ の 他 (21 類型; 通行区分、横断・転回違反 等)		45.2 件	6.4%		

第2 交通安全計画における目標

本市における交通事故件数は10年以上にわたり逡減していますが、いまだに年間500件以上の交通事故が発生し、それにより600人以上が負傷するなど交通事故の被害者となっています。また、死者を伴う重大事故も後を絶ちません。加えて、高齢化の更なる進展により、とりわけ高齢者が関与する交通事故の発生について、今後ますます増加することが想定されます。

そのような中で、交通事故のない社会の実現が究極の目標ですが、中期的には下記の数値目標を目指します。

第11次計画における目標値

- ①年間の24時間死者数を、毎年5人以下にする。
- ②年間の負傷者数を、令和7年までに430人以下にする。

上記①について、第10次計画期間における1年の平均死者数が7.2人と、第10次計画における目標値5人に到達しなかったことから、第11次計画においても引き続き同様の目標値を設定しました。

第10次計画に基づく各種交通安全対策の結果、上述の[図1]のとおり第10次計画期間における交通事故件数及び負傷者数はともに逡減しました。しかし、令和2年は新型コロナウイルス感染症が全国的に蔓延し、政府が発出した緊急事態宣言により外出自粛が求められる事態となり、その結果として、本市においても明らかな道路交通の抑制が認められました。

上記②について、本来であれば、令和元年から令和2年にかけての負傷者数の減少率維持を目標とするところ、上記のとおり新型コロナウイルス感染症の感染拡大という特殊な事象が交通事故件数及び負傷者数減少の大きな一因となったと考えられるため、平成30年から令和元年にかけての減少率(7.97%)を維持することを目標に、下表のとおり目標値を設定しました。

計画	年	負傷者数	備考
第10次計画	H30	778人	-
	R1	716人	対前年減少率 7.97%
	R2	658.93人	716人-7.97%
第11次計画	R3	606.41人	658.93人-7.97%
	R4	558.08人	606.41人-7.97%
	R5	513.60人	558.08人-7.97%
	R6	472.67人	513.60人-7.97%
	R7	430人	472.67人-7.97% (1の位切捨て)

第2節 道路交通の安全についての対策

第1 道路交通安全対策の重点

1 高齢者と子どもの交通事故防止

(1) 高齢者の交通事故防止

本市では、交通事故死者全体に占める高齢者の割合が非常に大きく、その大半が歩行中、自転車乗車中の事故となっています。交通事故防止の観点からも、高齢者が安全に、かつ安心して移動できる社会を実現することが重要です。

そのために、生活道路における道路交通環境の整備など、高齢者の歩行中、自転車乗車中の事故に対する更なる交通安全対策を講じます。併せて、高齢者が交通事故の加害者にならないよう高齢運転者に対する交通安全教育等も推進します。

(2) 子どもの交通事故防止

昨今、未就学児が犠牲となる痛ましい交通事故が発生しています。安心して子どもを生み育てることができる社会を実現するために、子どもの安全を確保する観点から、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や通学路等における歩行空間を整備するとともに、交通安全教育を推進するなど、関係機関や地域で活動する様々な団体、住民等と連携して、より一層の交通安全対策を講じます。

2 歩行中の交通事故防止

本市では、交通事故死者全体に占める歩行者の割合が大きく、また、信号機のない横断歩道において自動車が一時停止しないなど、歩行者優先の徹底がいまだなされていない状況です。このことから、交通事故防止のため、歩行者の安全を確保することが必要不可欠です。

そのために、歩道や交通安全施設の整備など歩行者に優しい道路交通環境を整備することはもちろんのこと、運転者に対しては、横断歩道に関する交通ルールの再確認と歩行者優先の徹底を周知するなど運転者の規範意識の向上を図ります。また、歩行者に対しては、道路を横断する際は横断歩道を渡るなどの交通ルールの再確認や、夜間に外出する際には反射材用品の着用を促進するなど交通安全教育を行い、自らの安全を守るための行動を促します。

3 薄暮時や夜間の交通事故防止

本市では、薄暮の時間帯から夜間にかけて、また早朝の薄暗い時間帯に、歩行者が自動車にはねられる死亡事故が多く発生しています。夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反や横断歩行者等の発見の遅れなどによる事故実態・危険性を広く周知することで、交通違反の防止を図るとともに、交通事故防止に努めます。

併せて、自身の存在をいち早く周囲に知らせるほか、交通の危険を早期に発見するため、自動車等の前照灯の早期点灯を促し、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を励行するとともに、薄暮時から夜間、薄暗い早朝における被視認性を高めるため、歩行者や自転車利用者の反射材用品の着用を促進します。

4 自転車の安全利用の促進

自転車は、通勤や通学、買い物など子どもから高齢者まで気軽に利用され、生活に密着した移動手段となっています。

自転車に関係する交通事故を防止するため、安全で快適な自転車通行空間の確保を推進するとともに、自転車利用者に対して、運転中のスマートフォンやイヤホンの使用禁止等の交通ルールの徹底、夜間の自転車利用時における反射材用品の着用促進及び前照灯の早期点灯促進などの交通安全教育等の推進を図ります。

併せて、自転車損害賠償責任保険等への加入を促進し、また、道路交通法で努力義務となっている幼児及び13歳未満の児童の自転車乗車時におけるヘルメット着用を促進します。

5 交通安全意識の向上

交通事故をなくすため、また、かけがえのない命を守るため、交通社会に参加するすべての市民が、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない・交通事故に遭わないという意識を再確認するとともに、市民自らが考え、行動することで、安全で安心な交通社会を築くことが求められています。

このため、交通安全教育や交通安全にかかる普及啓発活動等をより一層充実させ、交通安全意識の高揚と交通マナーの向上を図ります。特に、事故に巻き込まれやすい高齢者や子どもに対する交通安全教育や啓発活動を重点的に取り組みます。

また、市や関係機関・団体のみならず、地域で活動する様々な団体や住民等が相互に連携を強化し、市民が一体となって交通安全活動を行うように努めます。

第2 講じようとする施策

1 交通安全思想の普及徹底

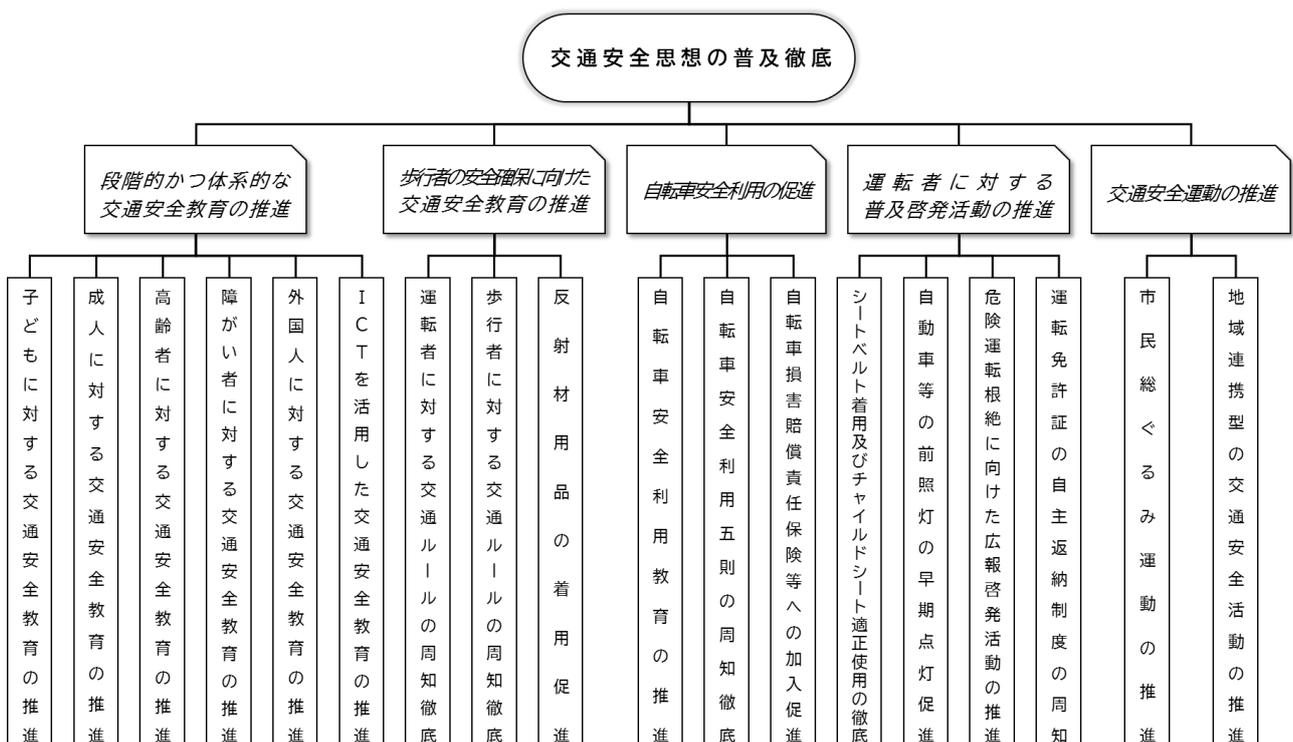
交通事故のない社会の実現のためには、かけがえのない命を守るべく、市民一人ひとりが交通社会の一員としての責任を自覚し、交通マナーの向上に努め、また、高齢者や障がい者等の交通弱者への思いやりの心を育み、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要です。

このことから、幼児から高齢者に至るまで、段階的かつ体系的な交通安全教育の推進を図ります。特に、事故に巻き込まれやすい子どもに対しては、正しい交通ルールや交通マナーを身につけるために、その保護者も対象とした交通安全教室の開催や啓発活動を重点的に行います。同様に、交通事故死者全体に占める高齢者の割合が大きいことから、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強化します。

加えて、障がい者や外国人に対しても、交通安全に必要な知識等を習得できるよう、交通安全教育を推進します。

交通安全思想の普及徹底を図るため、横断歩道における歩行者優先の理解や夜間外出時の反射材用品着用、自転車の安全利用、あおり運転・飲酒運転に代表される危険運転の防止など、市民が、必要な知識等を習得し、自ら交通事故防止に向けて取り組めるよう、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用します。

また、市や関係機関、地域で活動する様々な団体、住民等が相互に連携を強化し、市民が一体となって交通安全教育や各種普及啓発活動を行うように努めます。



(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

① 子どもに対する交通安全教育の推進

心身の発達段階ごとにそれぞれに応じた交通安全教室の開催や学校による交通安全教育を推進するとともに、幼稚園・保育所、学校及び PTA 等と連携して、家庭内における交通安全教育を推進します。

幼児に対しては、日常生活において安全に道路を通行するための基本的な知識や技能の習得を目標に、幼児交通安全クラブや交通教育専門員による交通安全教室を通じて、視聴覚教材の活用や親子での横断訓練など、効果的で分かりやすい交通安全教育を推進します。また、幼児交通安全クラブのリーダー等を対象に、指導者養成研修会を実施し、指導力の向上を図ります。

小学生に対しては、道路や交通の状況に応じた危険予測・回避の能力を高め、安全な通行を可能にすることなどを目標に、学校教育の一環で行われる交通安全教育のほか、交通教育専門員による交通安全教室の開催等により交通安全教育を推進します。

中学生に対しては、自転車で安全に道路を通行するために必要な知識や技能の習得等を目標に、自転車利用時の交通ルールや交通マナーを守ることの大切さについて理解を深め、交通事故を起こさない・交通事故に遭わない意識の醸成を図ります。

高校生に対しては、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の育成等を目標に、生徒の多くが近い将来に普通免許等を取得することが予想されることから、免許を取得することを前提とした免許取得前の教育を重視した交通安全教育を推進します。

② 成人に対する交通安全教育の推進

自動車等の安全運転の確保の観点から、主に取得後の運転者を対象に、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識・技能並びに危険予測・回避能力の向上、及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標に、交通安全教育を推進します。

また、啓発活動を通して、体調不良の際は運転を控えることや、運転中に体調不良となった場合には運転を中止して休憩することなどを促し、健康起因事故の防止を図ります。

さらに、幼稚園・保育所、学校、PTA 等と連携し、幼児や児童の送迎等で自動車を運転する機会が多い保護者を対象とした交通安全教育を実施します。

③ 高齢者に対する交通安全教育の推進

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について理解を促進するとともに、法定速度を遵守した安全運転の徹底や無理な道路横断の防止、正しい交通ルールの習得を目標に、交通安全教育を推進します。また、高齢者元気アップ事業を通じた健康づくりや、いきいきももりん体操(福島市版介護予防体操)などにより健康の維持・増進を図るとともに、適切な健康管理を促し、健康起因事故を防止します。

交通安全教育に触れる機会の少ない独居の高齢者に対しては、警察や地域の民生委員

と連携して戸別訪問を実施することで、交通安全指導と反射材用品の普及を図り、地域全体で高齢者の移動の安全が確保されるように努めます。

さらに、高齢運転者に対しては、参加・体験・実践型の研修会を通じ、高齢者の安全運転に必要な知識の習得と安全運転の指導を行うとともに、高齢者同士の相互啓発等の実施により交通安全意識の向上を図ります。

④ 障がい者に対する交通安全教育の推進

障がい者に対しては、交通安全に必要な知識や技能の習得のため、特別支援学校や地域における福祉活動の場を利用するなど、障がいの程度や特性に応じたきめ細かい交通安全教育を推進します。

⑤ 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対しては、日本の交通ルールや交通マナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、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るとともに、SNS 等での交通安全に関する情報発信などの広報啓発活動等を推進します。

⑥ ICT*を活用した交通安全教育の推進

段階的かつ体系的な交通安全教育を推進するにあたり、ICT の発展を踏まえて、YouTube に代表される動画共有サービス等による交通安全啓発動画の発信や Web 会議システムの活用等によるオンライン交通安全教室の開催を実施します。

ICT を活用した情報発信により、交通安全教育に参加する機会が少ない社会人等への交通安全教育を図り、オンライン交通安全教室により、家庭内における交通安全教育を支援していきます。

(2) 歩行者の安全確保に向けた交通安全教育の推進

① 運転者に対する交通ルールの周知徹底

福島県内における、信号機のない横断歩道を歩行者が渡ろうとしている場面での自動車の一時停止率は低く*、歩行者優先の徹底がいまだなされていない状況です。信号機のない横断歩道での交通事故は、自動車の横断歩道手前での減速不十分が原因であることが多いことから、運転者に対しては、横断歩道手前での減速や横断歩道における歩行者優先などの交通ルールを徹底するため、交通安全教育や啓発活動等を推進します。

* ICT : Information and Communication Technology (情報通信技術)

* JAF (一般社団法人日本自動車連盟) が 2020 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全国調査」によると、福島県の一時停止率は 27.0%と、全国平均の 21.3%を上回ったものの、依然として 7 割以上の車が一時停止をしていない結果となりました。

② 歩行者に対する交通ルールの周知徹底

道路を横断する際は横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うといった交通ルールの基本の再認識を図るため、交通安全教育や啓発活動を推進します。

特に、交通事故の法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高く、そのことが高齢歩行者の死亡事故にも関連するため、高齢者に対する交通ルールの遵守を促す交通安全教育を積極的に行っていきます。

③ 反射材用品の着用促進

薄暮時や夜間に歩行者が交通事故の被害者とならないためには、反射材用品を着用し被視認性を高め、運転者に対して自身の存在を早期に知らせることが必要なことから、反射材用品や自発光式ライト等の着用について普及啓発活動を推進します。警察が選定した反射材着用推進モデル地区において、また、日没時間が早まる秋以降には、特に取り組みを強化します。

(3) 自転車安全利用の促進

① 自転車安全利用教育の推進

日常的な移動手段として自転車を利用する機会が多くなる児童・生徒に対して、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの運転、周囲の音が聞こえないイヤホン等を使用しながらの運転などの危険性等についての周知など、交通安全教育等の充実を図ります。

また、通勤や登下校の時間帯に合わせて鉄道の駅周辺における駐輪場や自転車の通行量の多い市内の主要な交差点等において、警察や地域と連携して自転車安全利用に関する啓発活動や交通安全指導を行います。

特に、高齢者に対しては、加齢に伴う身体機能の変化に応じた自転車の安全運転技術の向上と交通ルールや交通マナーの習得、地域における高齢者相互の交通安全意識の向上を図ることを目的として、自転車安全利用研修会を開催します。

② 自転車安全利用五則の周知徹底

「福島県自転車安全利用五則^{*}」を活用し、薄暮時や夜間における反射材用品の着用や前照灯の早期点灯等を促す啓発活動を推進することで、自転車の安全利用を促進します。

また、被害軽減のためのヘルメット着用については、特に、幼児及び13歳未満の児童は、道路交通法により自転車乗車時のヘルメット着用が努力義務となっていることから、幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時にヘルメットを着用させるよう、啓発活動を推進します。

^{*} 福島県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・マナーを守る
⑤被害軽減のためヘルメット着用を努める

③ 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

自転車は、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となる側面も有していることから、保険加入の重要性について周知するとともに、損害賠償責任保険や自転車の点検整備と保険が一体となった「TSマーク付帯保険」等への加入を促進します。

(4) 運転者に対する普及啓発活動の推進

① シートベルト着用及びチャイルドシート適正使用の徹底

シートベルトの着用効果と正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めたすべ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ります。

併せて、チャイルドシートの使用効果と正しい使用方法について理解を深めるため、チャイルドシートの正しい使用の徹底を図ります。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対して、その取り組みを強化します。

② 自動車等の前照灯の早期点灯促進

歩行者及び自転車利用者の反射材用品の着用促進と併せて、自動車等運転時において、薄暮時や夜間に歩行者や自転車利用者等を早期に発見できるよう、前照灯の早期点灯を促すとともに、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を励行し、交通事故防止を図ります。

特に、日没時間が早まる 11 月から 2 月にかけては、午後 4 時を目安に前照灯の点灯を促す啓発活動を推進します。

③ 危険運転根絶に向けた広報啓発活動の推進

飲酒運転やあおり運転等の危険運転の根絶に向け、広報啓発等を引き続き推進します。

特に飲酒運転については、関係機関や地域で活動する様々な団体、住民等と連携して、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という市民の規範意識の確立を図るとともに、酒席の機会が多くなる年末年始の時期には、社交飲食業組合などとも連携して特に取り組みを強化します。

④ 運転免許証の自主返納制度の周知

自らの自動車等の運転に不安を有する高齢者等に対し、関係機関・団体等と連携し、運転免許証の自主返納を促します。

また、75 歳以上の市民及び広域避難者を対象に、「高齢者無料乗車証」を交付して、市内路線バスと福島交通飯坂線の運賃無料化を実施し、高齢者の積極的な社会参加と公共交通機関の利用促進を図ります。

(5) 交通安全運動の推進

① 市民総ぐるみ運動の推進

交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、広く交通安全意識の普及・浸透を図るため、市や関係機関・団体のみならず市民一人ひとりが主体的に参画する市民総ぐるみの交通安全運動を春・夏・秋・年末年始の期間において実施します。

それぞれの運動の始まりに合わせて、市内の要所において街頭啓発活動を実施することで、運動の開始を周知するとともに交通安全運動の気運上昇を図ります。

② 地域連携型の交通安全活動の推進

行政のみならず、地域で活動する様々な団体、住民等と相互の協力体制を築き、交通安全運動の実施にあたっては、民間団体や交通ボランティア等の参加促進を図ります。

また、交通ボランティア等の高齢化が進展する中で、交通安全にかかる取り組みを着実に次世代につないでいくよう、幅広い世代の参加に努めます。

それぞれの地域の実情に即した市民主体の取り組み等による、効果的な地域連携型の交通安全活動を積極的に推進することで、広く交通安全意識の向上に努めます。

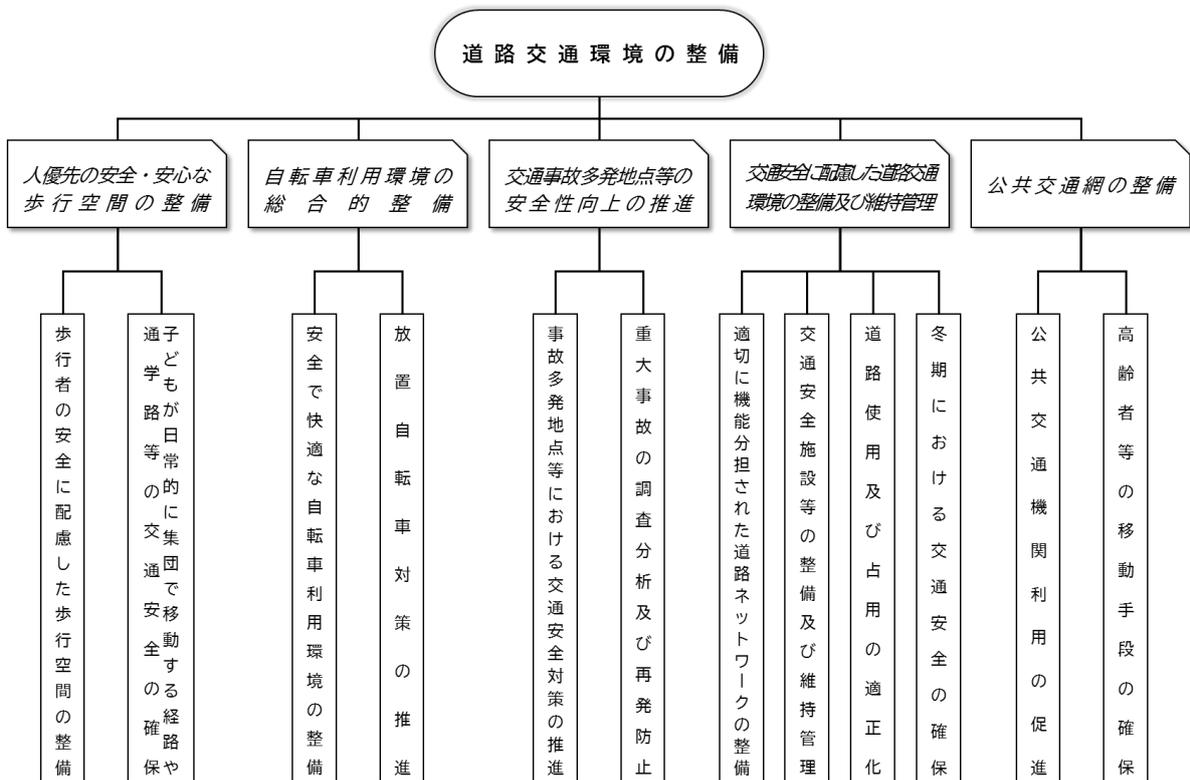
2 道路交通環境の整備

本市の歩行中・自転車乗車中の死者数の割合は県全体と比較して大きい状況にあり、令和2年中に発生した交通事故のうち市道で発生したものが4割以上を占めています。歩行中・自転車乗車中の交通事故の多くは、自宅から2km以内の地点で発生していることから、特に生活道路における安全確保が求められています。

さらに、高齢化の進展に伴いユニバーサルデザインやバリアフリーを考慮した歩行空間の整備や、高齢者等が自動車を手放しても安全で快適に移動できる交通社会の形成も期待されています。

また、交通事故が多発する危険な箇所などについては、その必要性・緊急性に応じて優先的に対策を講じる必要があります。加えて、交通渋滞が多発する箇所に対しては、効果的な対策や公共交通機関利用の促進を図ることで、交通の円滑化による交通安全の確保が求められています。

このような観点から、更なる人優先の道路交通環境整備の強化を図ります。



(1) 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

① 歩行者の安全に配慮した歩行空間の整備

歩行者の安全な通行を確保するため、生活道路におけるハンプや狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置など、交通安全施設の整備を推進します。

また、「ゾーン 30」において、警察や地域住民等と連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策を推進します。

高齢者や障がい者等を含めすべての人が安全に安心して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を積極的に整備します。また、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化・バリアフリー化を積極的に推進します。

② 子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の交通安全の確保

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や通学路における交通安全を確保するため、安全点検の結果を踏まえて、道路交通実態に応じ、保育所や小学校等の対象施設、警察、道路管理者等の関係機関が連携し、横断歩道の適切な管理や歩道の整備等のハード施策と、園児の園外活動の見守り等を行うキッズ・ガードの配置やキッズ・ゾーンの設定、保育施設の職員等に対する交通安全講習会の実施、通学時の立哨を行う交通教育専門員の配置等のソフト施策の双方から必要な対策を実施します。

(2) 自転車利用環境の総合的整備

① 安全で快適な自転車利用環境の整備

安全で快適な自転車の利用環境を創出するため、「福島市自転車活用推進計画」の策定を図りながら、自転車専用通行帯等の自転車通行空間の整備を推進するとともに、交通ルールや交通マナーの啓発活動等のソフト施策を推進します。

② 放置自転車対策の推進

無秩序な駐輪を抑制し、安全な道路交通環境を確保するため、福島市自転車放置防止条例に基づき、指定した放置禁止区域の駅前広場や道路に放置されている自転車等の整理・撤去等を強化するとともに、自転車の放置を防止するための啓発や駐輪場の利用促進を図ります。

(3) 交通事故多発地点等の安全性向上の推進

① 事故多発地点等における交通安全対策の推進

交通事故・交通渋滞の多発地点や交差点又は横断歩道近傍のバス停留所、その他の問題地点で特に対策を要する地点を取り上げ、警察、道路管理者等の関係機関のほか地域住民とも協議を行いながら、効率的かつ効果的な対策を立案し、その推進を図ります。

② 重大事故の調査分析及び再発防止

重大事故発生時に、警察、道路管理者等の関係機関等と現場点検を実施します。現場点検にて事故要因を追究するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に協議・実施し、同様な事故の再発防止を図ります。

(4) 交通安全に配慮した道路交通環境の整備及び維持管理

① 適切に機能分担された道路ネットワークの整備

国道、県道の整備の促進に努めるとともに、都市部と市街地を結ぶ放射状道路や、都心部の通過交通を排除する環状道路などの主要幹線道路等、道路の機能に応じた体系的な道路ネットワークの整備を推進し、安全で円滑な道路交通環境を確保します。

② 交通安全施設等の整備及び維持管理

道路の構造や交通状況等に応じた交通の安全を確保するため、道路標識の高輝度化や道路照明、防護柵の設置等、交通安全施設の整備を推進するとともに、路面や交通安全施設の破損等の理由によりその効用が損なわれないように、効率的かつ適切に管理します。

また、路面や交通安全施設の破損等については、ICT を活用した市民からの通報システムにより、迅速な実態把握及び修繕等の対応に努めます。

③ 道路使用及び占用の適正化

道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、工作物の設置や工事等のための道路の使用及び占用の許可にあたっては、適正な運用を行うとともに、許可条件の遵守、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

また、道路交通に支障を与える不法占用物件等については、指導取締りによりその是正を促します。

④ 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、適時適切な除雪作業の実施及び凍結防止剤散布の実施並びにチェーン着脱場等の整備を推進します。

(5) 公共交通網の整備

① 公共交通機関利用の促進

交通渋滞を緩和し、交通の円滑化による道路交通の安全を図るため、鉄道やバス等様々な移動手段を連携・補完することで、持続可能な公共交通網の構築を図り、公共交通機関利用を促進します。

② 高齢者等の移動手段の確保

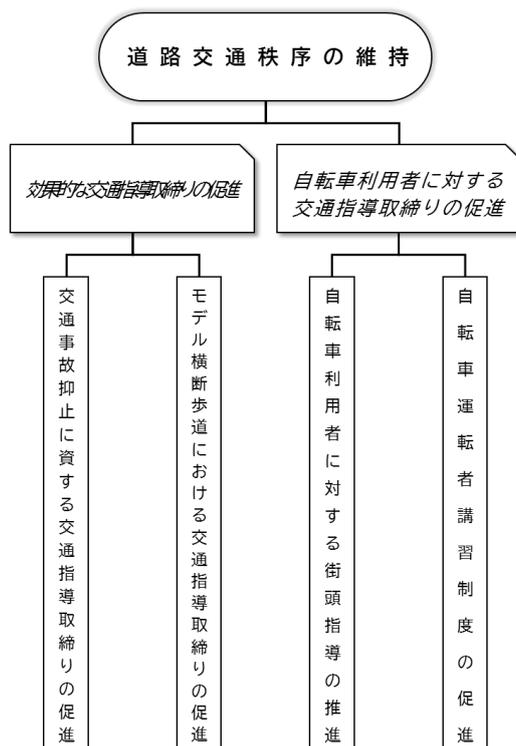
公共交通施設のバリアフリー化に加え、小規模需要エリアにおける地域と行政が支える持続可能な新たなモビリティ*の導入等により、高齢者等交通弱者の移動手段の確保を図ります。

* モビリティ：乗り物。移動手段。

3 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締りを通じ、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを促進します。



(1) 効果的な交通指導取締りの促進

① 交通事故抑止に資する交通指導取締りの促進

交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反並びに市民からの取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りの推進を警察に対して要請します。

特に飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取り組みを推進するよう併せて強く要請します。

② モデル横断歩道における交通指導取締りの促進

横断歩行者の安全確保のため、信号機のない横断歩道の中から「モデル横断歩道」を指定し、交通指導取締り等を行う取り組みの継続を警察に要請するとともに、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の徹底を図ります。

(2) 自転車利用者に対する交通指導取締りの促進

① 自転車利用者に対する街頭指導の推進

自転車利用者による無灯火や二人乗り、信号無視、一時不停止等に対する積極的な指導警告を警察に要請するとともに、自転車の通行量の多い市内の主要な交差点等において、警察や地域と連携して自転車利用者へ直接安全利用を呼び掛ける街頭指導を推進します。

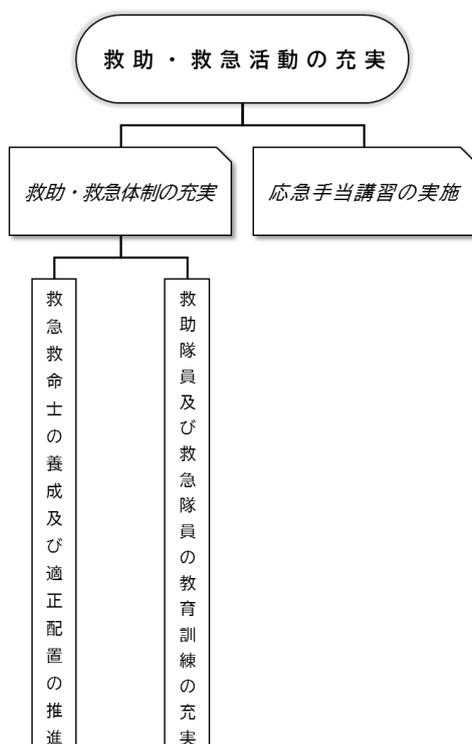
② 自転車運転者講習制度の促進

自転車に関連する交通事故を防止するため、自転車による危険行為を繰り返す者に対する自転車運転者講習制度の推進を警察に要請し、自転車利用者の交通ルールに対する遵法意識の醸成を図ります。

4 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の被害を最小限にとどめるため、救急医療機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係に基づいた救助・救急体制の整備を図ります。

また、負傷者の救命率の向上と後遺症の軽減を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、救急救命士や救急隊員等による質の高い応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場におけるバイスタンダー(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。



(1) 救助・救急体制の充実

① 救急救命士の養成及び適正配置の推進

プレホスピタルケア*の充実のため、消防機関において救急救命士を計画的に養成し、各救急隊へ適正に配置するとともに、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進します。

② 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

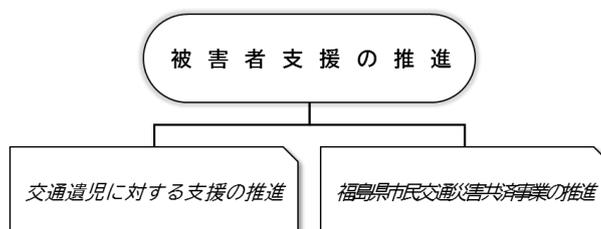
複雑多様化する救助・救急事案に対応するため、教育訓練を充実し、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図ります。

(2) 応急手当講習の実施

交通事故等による負傷者の救命率の向上と後遺症軽減のため、自動体外式除細動器(AED)の使用方法を含めた応急手当講習を実施します。

5 被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、また、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、交通事故被害者等のための施策を推進します。



(1) 交通遺児に対する支援の推進

小・中学校に在学する交通遺児に対し、交通遺児が健やかに成長し、勉学等の励みになるよう激励金を贈るとともに、交通安全意識の高揚を図ります。

また、福島市交通対策協議会が行う同様の事業についても、その充実を図り、交通遺児の支援を推進します。

(2) 福島県市民交通災害共済事業の推進

県内全市で実施している福島県市民交通災害共済への加入を呼びかけ、市民の交通安全意識の高揚を図るとともに、万一、交通事故被害者等となった際の救済を図ります。

* 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。

第2章 踏切道における交通の安全

踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は発生件数こそ少ないものの、ひとたび発生すると重大な結果につながる可能性が高いため、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。



踏切道における交通の安全についての目標

「踏切事故件数ゼロ」を目指す。



踏切道における交通の安全についての対策

【踏切道における交通安全対策の視点】

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の促進

【講じようとする施策】

- 歩行者安全対策の促進
- 踏切保安設備の整備
- その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第1節 踏切道における交通の安全についての目標

第1 踏切事故の現状

本市における踏切事故は、直近5年間を見ると、平成28年と令和元年に1件ずつ発生しています。令和元年に発生したものは、第1種踏切道で高齢歩行者と列車が衝突し、轢断され死亡した事故となっています。

これまでに実施してきた踏切道における交通安全対策により、現在の踏切事故の発生件数こそ少ないものとなっていますが、依然、対策を実施すべき踏切道が残されている現状にあります。

また、踏切事故の発生要因は、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者の不注意や予測不適によるものが多い傾向にあるため、踏切道通行者の交通安全意識の向上を図ることが重要だと考えられます。

第2 交通安全計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、鉄道事業者の理解と協力の下、それぞれの踏切の状況等に合わせた効果的な対策を促進することで、踏切事故のない社会を目指します。

第11次計画における目標

「踏切事故件数ゼロ」を目指す。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

第1 踏切道における交通安全対策の視点

踏切事故は、ひと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招くおそれがあります。

本市においても、踏切道の構造改良や踏切保安設備の整備などの対策を実施すべき踏切道があり、また、これらの対策が同時に渋滞の軽減につながり、交通の円滑化にも寄与することを考慮し、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を促進する必要があります。

第2 講じようとする施策

1 歩行者安全対策の促進

鉄道事業者に対し、各踏切道の状況を踏まえて、歩行者の安全・安心を確保するため、歩道拡幅等の構造改良など事故防止効果が高い構造への改良を促していきます。

2 踏切保安設備の整備

鉄道事業者に対し、踏切遮断機の整備されていない踏切道について、踏切道の利用状況や踏切道の幅員等を考慮し、踏切遮断機等の整備を行うよう促していきます。

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勘案し、必要に応じて大型遮断装置等の事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を促していきます。

3 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

警察に対し、車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを強化するよう要請します。

また、鉄道事業者等と連携し、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等による緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを実施します。

さらに、学校、自動車教習所等における、踏切の通過方法等の教育を引き続き促します。

巻末資料

資料1 福島市の交通事故の年次推移

資料2 福島市の高齢者・子どもの交通事故の年次推移

資料3 全国・福島県の交通事故の年次推移

資料1 福島市の交通事故の年次推移

年次	事故件数	死者数	負傷者数	備考
昭和 45 年	1,827 件	37 人	2,262 人	死者数が 最多
46	1,895 件	32 人	2,439 人	
47	2,002 件	31 人	2,551 人	
48	1,570 件	31 人	2,040 人	
49	1,260 件	15 人	1,712 人	
50	1,090 件	24 人	1,382 人	
51	1,023 件	16 人	1,348 人	
52	1,131 件	15 人	1,416 人	
53	1,136 件	12 人	1,352 人	
54	1,163 件	13 人	1,429 人	
55	1,222 件	12 人	1,484 人	
56	1,474 件	16 人	1,813 人	
57	1,544 件	13 人	1,898 人	
58	1,504 件	18 人	1,850 人	
59	1,476 件	24 人	1,754 人	
60	1,469 件	24 人	1,746 人	
61	1,535 件	12 人	1,783 人	
62	1,554 件	20 人	1,808 人	
63	1,637 件	23 人	1,911 人	
平成元年	1,736 件	30 人	2,028 人	
2	1,818 件	22 人	2,108 人	
3	1,983 件	19 人	2,334 人	
4	1,964 件	12 人	2,376 人	
5	2,029 件	13 人	2,380 人	
6	2,166 件	14 人	2,512 人	
7	2,124 件	25 人	2,500 人	
8	2,064 件	19 人	2,420 人	
9	1,983 件	22 人	2,374 人	
10	1,981 件	13 人	2,332 人	
11	1,733 件	15 人	2,047 人	
12	1,957 件	20 人	2,372 人	
13	2,033 件	22 人	2,511 人	
14	2,238 件	19 人	2,790 人	事故件数・負傷者数が 最多
15	2,084 件	12 人	2,557 人	
16	2,006 件	13 人	2,494 人	
17	1,938 件	15 人	2,264 人	
18	1,964 件	12 人	2,369 人	
19	1,953 件	11 人	2,391 人	
20	1,940 件	11 人	2,306 人	
21	1,859 件	6 人	2,266 人	
22	1,751 件	9 人	2,042 人	
23	1,549 件	8 人	1,763 人	
24	1,488 件	8 人	1,728 人	
25	1,342 件	8 人	1,604 人	
26	1,059 件	7 人	1,254 人	
27	977 件	4 人	1,185 人	
28	880 件	12 人	1,069 人	
29	843 件	3 人	991 人	死者数が 最少
30	660 件	5 人	778 人	
令和元年	605 件	8 人	716 人	
2	560 件	8 人	623 人	事故件数・負傷者数が 最少

資料2 福島市の高齢者・子どもの交通事故の年次推移

年次	高齢者（65歳以上）			子ども（中学生以下）		福島市全体	
	死者数 (A)	構成比 (A÷B)	負傷者数	死者数	負傷者数	死者数 (B)	負傷者数
昭和 58 年	2 人	11.1%	152 人	1 人	210 人	18 人	1,850 人
59	2 人	8.3%	149 人	0 人	188 人	24 人	1,754 人
60	9 人	37.5%	158 人	1 人	145 人	24 人	1,746 人
61	2 人	16.7%	163 人	0 人	187 人	12 人	1,783 人
62	6 人	30.0%	185 人	1 人	145 人	20 人	1,808 人
63	9 人	39.1%	187 人	1 人	162 人	23 人	1,911 人
平成元年	8 人	26.7%	137 人	3 人	172 人	30 人	2,028 人
2	5 人	22.7%	147 人	3 人	173 人	22 人	2,108 人
3	7 人	36.8%	181 人	0 人	196 人	19 人	2,334 人
4	5 人	41.7%	197 人	0 人	185 人	12 人	2,376 人
5	4 人	30.8%	203 人	0 人	215 人	13 人	2,380 人
6	2 人	14.3%	203 人	0 人	185 人	14 人	2,512 人
7	8 人	32.0%	234 人	0 人	163 人	25 人	2,500 人
8	8 人	42.1%	286 人	0 人	179 人	19 人	2,420 人
9	6 人	27.3%	250 人	0 人	177 人	22 人	2,374 人
10	3 人	23.1%	284 人	1 人	166 人	13 人	2,332 人
11	3 人	20.0%	239 人	2 人	130 人	15 人	2,047 人
12	9 人	45.0%	223 人	0 人	161 人	20 人	2,372 人
13	8 人	36.7%	313 人	0 人	169 人	22 人	2,511 人
14	6 人	31.6%	307 人	1 人	169 人	19 人	2,790 人
15	9 人	75.0%	292 人	0 人	168 人	12 人	2,557 人
16	6 人	46.2%	307 人	0 人	150 人	13 人	2,494 人
17	5 人	33.3%	233 人	0 人	180 人	15 人	2,264 人
18	5 人	41.7%	290 人	0 人	148 人	12 人	2,369 人
19	5 人	45.5%	300 人	0 人	170 人	11 人	2,391 人
20	6 人	54.5%	284 人	0 人	159 人	11 人	2,306 人
21	3 人	50.0%	301 人	1 人	147 人	6 人	2,266 人
22	6 人	66.7%	266 人	1 人	112 人	9 人	2,042 人
23	4 人	50.0%	230 人	1 人	73 人	8 人	1,763 人
24	5 人	62.5%	225 人	0 人	89 人	8 人	1,728 人
25	3 人	37.5%	240 人	0 人	86 人	8 人	1,604 人
26	2 人	28.6%	188 人	0 人	53 人	7 人	1,254 人
27	2 人	50.0%	175 人	0 人	61 人	4 人	1,185 人
28	6 人	50.0%	153 人	1 人	69 人	12 人	1,069 人
29	1 人	33.3%	139 人	0 人	53 人	3 人	991 人
30	4 人	80.0%	111 人	0 人	41 人	5 人	778 人
令和元年	6 人	75.0%	138 人	0 人	28 人	8 人	716 人
2	6 人	75.0%	131 人	0 人	23 人	8 人	623 人

資料3 全国・福島県の交通事故の年次推移

年次	全国			備考	福島県			年次
	事故件数	死者数	負傷者数		事故件数	死者数	負傷者数	
昭和41年	425,944件	13,904人	517,775人		6,185件	269人	7,729人	昭和41年
42	521,481件	13,618人	655,377人		7,953件	300人	10,138人	42
43	635,056件	14,256人	828,071人		9,780件	284人	12,654人	43
44	720,880件	16,257人	967,000人	県内死者数が最多→	11,926件	398人	15,520人	44
45	718,080件	16,765人	981,096人	←全国死者数が最多	13,103件	337人	17,219人	45
46	700,290件	16,278人	949,686人		14,001件	354人	18,562人	46
47	659,283件	15,918人	889,198人		14,223件	379人	18,979人	47
48	586,713件	14,574人	789,948人		11,978件	365人	16,056人	48
49	490,452件	11,432人	651,420人		9,540件	265人	12,837人	49
50	472,938件	10,792人	622,467人		8,813件	247人	11,646人	50
51	471,041件	9,734人	613,957人		8,352件	235人	11,184人	51
52	460,649件	8,945人	593,211人		7,720件	189人	10,145人	52
53	646,037件	8,783人	594,116人		7,884件	171人	10,310人	53
54	471,573件	8,466人	596,282人		8,556件	189人	11,008人	54
55	476,677件	8,760人	598,719人		8,643件	152人	10,997人	55
56	485,578件	8,719人	607,346人		8,879件	186人	11,340人	56
57	502,261件	9,073人	626,192人		9,232件	180人	11,721人	57
58	526,362件	9,520人	654,822人		9,492件	184人	12,037人	58
59	518,642件	9,262人	644,321人		9,295件	199人	11,579人	59
60	552,788件	9,261人	681,346人		9,410件	198人	11,761人	60
61	579,190件	9,317人	712,330人		9,532件	197人	11,717人	61
62	590,723件	9,347人	722,179人		9,741件	198人	12,070人	62
63	614,481件	10,344人	752,845人		10,132件	205人	12,740人	63
平成元年	661,363件	11,086人	814,832人		10,344件	254人	12,846人	平成元年
2	643,097件	11,227人	790,295人		10,823件	237人	13,268人	2
3	662,388件	11,105人	810,245人		10,992件	223人	13,382人	3
4	695,345件	11,451人	844,003人		11,357件	203人	13,910人	4
5	724,675件	10,942人	878,633人		12,656件	209人	15,221人	5
6	729,457件	10,649人	881,723人		12,880件	211人	15,644人	6
7	761,789件	10,679人	922,677人		13,298件	241人	16,071人	7
8	771,084件	9,942人	942,203人		13,317件	232人	16,108人	8
9	780,399件	9,640人	958,925人		13,220件	198人	15,920人	9
10	803,878件	9,211人	990,675人		13,188件	185人	15,764人	10
11	850,363件	9,006人	1,050,397人		13,799件	171人	16,479人	11
12	931,934件	9,066人	1,155,697人		14,891件	192人	18,853人	12
13	947,169件	8,747人	1,180,955人		15,691件	210人	20,067人	13
14	936,721件	8,326人	1,167,855人		15,434件	200人	19,905人	14
15	947,993件	7,702人	1,181,431人		14,971件	169人	19,279人	15
16	952,191件	7,358人	1,183,120人		14,854件	162人	19,085人	16
17	933,828件	6,871人	1,156,633人		14,186件	143人	18,164人	17
18	886,864件	6,352人	1,098,199人		13,627件	136人	17,353人	18
19	832,454件	5,744人	1,034,445人		12,744件	121人	16,245人	19
20	766,147件	5,155人	945,504人		11,717件	113人	14,659人	20
21	737,474件	4,914人	911,108人		11,287件	101人	14,242人	21
22	725,773件	4,863人	896,208人		10,665件	112人	13,253人	22
23	691,936件	4,611人	854,493人		9,618件	94人	11,855人	23
24	665,138件	4,411人	825,396人		9,789件	89人	12,188人	24
25	629,021件	4,373人	781,494人		8,948件	79人	11,061人	25
26	573,465件	4,113人	709,989人		7,710件	80人	9,292人	26
27	536,899件	4,117人	666,023人		6,797件	71人	8,189人	27
28	499,201件	3,904人	618,853人		5,802件	90人	7,112人	28
29	472,165件	3,694人	580,850人		5,588件	68人	6,710人	29
30	430,601件	3,532人	525,846人		4,592件	75人	5,482人	30
令和元年	381,237件	3,215人	461,775人		3,919件	61人	4,683人	令和元年
2	309,178件	2,839人	369,476人	←死者数が最少→	3,266件	57人	3,857人	2

第 11 次福島市交通安全計画

令和 3 年 5 月発行

編集・発行 福島市交通安全対策会議

(福島市市民・文化スポーツ部生活課)

〒960-8601 福島市五老内町 3 番 1 号

TEL (024) 525-3787 (直通)
