

# 第 1 1 次

## 会津若松市交通安全計画

～交通事故のない、安全で安心して暮らせる会津若松市を目指して～

令和 4 年 1 月

会 津 若 松 市

## 「第 11 次会津若松市交通安全計画」の策定にあたって

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 年以降、10 次にわたり交通安全計画を策定し、関係機関及び団体等とともに各種交通安全対策を実施してきました。

国、地方自治体、関係団体のみならず国民を挙げた長年にわたる努力の成果として、国内において昭和 45 年に 16,765 人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれていた時期と比較して、令和 2 年中の死者数は 2,839 人と約 6 分の 1 にまで減少し、現行の交通事故統計となった昭和 23 年以降で最少となるとともに、初めて 3,000 人を下回りました。

また、本市においても、令和元年の交通事故発生件数は 202 件と過去最少となり、ピーク時の昭和 46 年との比較で約 6 分の 1 にまで減少しました。

交通事故の根絶は、行政や関係団体だけでなく、市民の皆さんとともに取り組まなければならない重要な課題です。そのためには、交通安全対策全般にわたる計画を定め、これに基づいて諸施策を積極的に推進していく必要があります。

「第 11 次会津若松市交通安全計画」は、このような視点から、令和 3 年度から 7 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する計画を策定したものです。

この計画を、交通安全対策の共有する指針として、交通事故のない、安全で安心して暮らせる会津若松市を目指して、市民の皆さんはもとより関係機関・団体と一丸となって推進してまいります。

令和 4 年 1 月

会津若松市長 室 井 照 平

# 目 次

## 第1章 総論

1	計画策定の趣旨	1
2	計画の位置付け	1
3	計画の期間	1
4	交通安全計画と「持続可能な開発目標（SDGs）」の関係	2

第11次会津若松市交通安全計画の体系	3
--------------------	---

第2章 計画の基本理念	4
-------------	---

## 第3章 交通事故の推移と現状

1	本市の交通事故の推移	6
2	本市の交通事故発生状況	8
3	高齢者（65歳以上）の交通事故発生状況	14
4	子ども（15歳以下）の交通事故発生状況	19
5	自転車の交通事故発生状況	21

## 第4章 第10次会津若松市交通安全計画の総括

1	計画における目標値	22
2	目標に対する達成状況	22
3	対策の重点に対する取組状況、成果及び課題	22
4	全体総括	25

## 第5章 第11次会津若松市交通安全計画の目標と推進体制

1	第11次会津若松市交通安全計画における目標値	26
2	推進体制	27

## 第6章 対策の視点

1	高齢者の交通事故防止	28
2	子どもの交通事故防止	28
3	歩行者の安全確保	28
4	自転車の安全利用の促進	29
5	交通安全意識の向上	29

## 第7章 講じようとする施策

### （対策の柱1）交通安全思想の普及徹底

1	段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	30
2	歩行者の安全確保に向けた交通安全活動の推進	32

3	自転車の安全利用の推進	32
4	運転者に対する普及啓発活動の推進	33
5	交通安全活動の推進	35
<b>(対策の柱2) 道路交通環境の整備</b>		
1	人優先の安全・安心な歩行空間の整備	36
2	自転車利用環境の総合的整備	37
3	交通事故再発防止対策の推進	37
4	交通安全施設等の整備事業の推進	37
5	交通安全に配慮した道路交通環境の整備	38
6	公共交通マネジメントの推進	39
<b>(対策の柱3) 道路交通秩序の維持</b>		
1	交通指導取締りの推進	40
2	自転車利用者に対する交通指導の推進	40
<b>(対策の柱4) 救助・救急活動の充実</b>		
1	救助・救急体制の整備	41
2	応急手当の知識普及	41
<b>(対策の柱5) 被害者支援の推進</b>		
1	交通事故被害者支援の充実	42

## 巻末資料

資料1	会津若松市の交通事故の年次推移	44
資料2	全国・福島県の交通事故の年次推移	45

# 第1章 総論

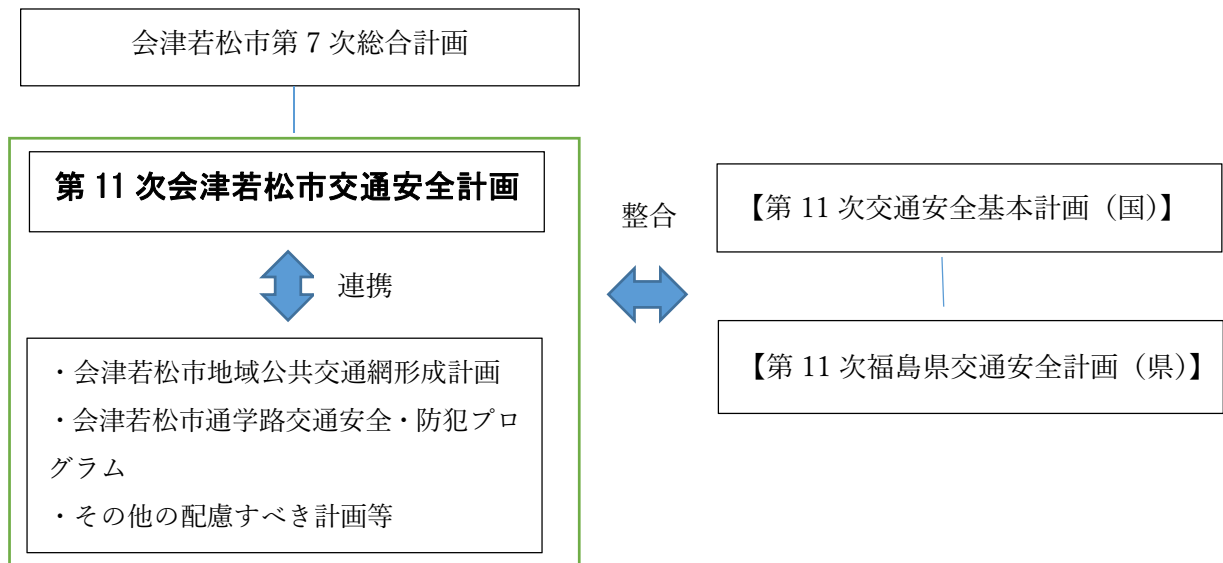
## 1 計画策定の趣旨

本市では、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、これまで10次にわたり交通安全計画を策定し、各種の交通安全対策を実施してきました。

交通事故による死傷者数は減少傾向となっていますが、いまだに年間200件を超える交通事故が発生している現状を踏まえ、引き続き更なる取組が求められています。

このような中、市民一人ひとりが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持ち、交通事故のない、安全で安心な会津若松市を実現するため、国が定めた「第11次交通安全基本計画」並びに県が定めた「第11次福島県交通安全計画」を踏まえ、第11次会津若松市交通安全計画を策定するものです。

## 2 計画の位置付け



## 3 計画の期間

第11次会津若松市交通安全計画は、国及び県の計画期間と合わせ令和3年度を初年度とし令和7年度を目標年度とする5か年計画とします。

## 4 交通安全計画と持続可能な開発目標（SDGs）の関係

持続可能な環境や社会の実現に向けて、「持続可能な開発目標（SDGs）」の達成に貢献するため、本計画においても、交通安全の観点から、あらゆる施策を推進し、安全で安心して暮らせるまちづくりを目指します。

なお、本計画は、SDGsの17の目標のうち次の目標達成に寄与するものです。



3 すべての人に健康と福祉を



4 質の高い教育をみんなに



10 人や国の不平等をなくそう



11 住み続けられるまちづくりを

### SDGsとは

SDGs(Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標)は、「誰一人取り残さない(leave no one behind)」持続可能でよりよい社会の実現を目指す世界共通の目標です。2015年の国連サミットにおいて全ての加盟国が合意した「持続可能な開発のための2030アジェンダ」の中で掲げられました。2030年を達成年限とし、17のゴールと169のターゲットから構成されています。



# 第11次会津若松市交通安全計画の体系

## 基本理念

- 1 交通事故のない社会を目指して
- 2 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築
- 3 市民参加の推進
- 4 関係機関・団体相互の連携・協力の推進
- 5 効果的・効率的な対策の推進

## 目 標

- ① 年間の24時間交通事故死者数を、毎年2人以下とする
- ② 年間の交通事故発生件数を、令和7年までに150件以下とする

## 対 策

対策の視点	
1 高齢者の交通事故防止	4 自転車の安全利用の促進
2 子どもの交通事故防止	5 交通安全意識の向上
3 歩行者の安全確保	



講じようとする施策	
1 交通安全思想の普及徹底	4 救助・救急活動の充実
2 道路交通環境の整備	5 被害者支援の推進
3 道路交通秩序の維持	

## 第2章 計画の基本理念

本計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき策定するもので、本市における道路交通の安全に関する総合的な施策の大綱を定めるものであります。

本計画の推進にあたっては、交通事故のない安全で安心して暮らせる会津若松市を目指して、前計画の4つの基本理念を継承しつつ、県の計画に新たに掲げられた、「高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築」を追加した、以下の5つを基本理念として掲げます。

### 1 交通事故のない社会を目指して

本市の交通事故の発生件数は、国、県と同様に減少傾向が続いていますが、一方で毎年200人を超える方が交通事故の被害に遭われています。

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・経済的損失をも勘案して交通事故のない社会を目指すべきであり、その実現のためには、市民一人ひとりが相互理解と思いやりをもって行動する交通社会の形成を図ることが必要です。

併せて、道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の、また、全ての交通について、高齢者、障がい者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要になります。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきと考えます。

そして、今後、交通事故のない社会へのさらなる飛躍を目指していくためには、交通安全の確保に資する先端技術や情報を活用することも重要です。

また、交通事故等が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救命活動や一層の被害者支援の充実を図ることも大切です。

こうした施策を、高齢社会の進展や道路交通環境等の情勢の変化を踏まえながら進めていきます。

### 2 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

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、高齢者が自動車に頼らず安全で快適に移動することができる交通社会、さらに年齢や障がいの有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」の構築を目指します。



### 3 市民参加の推進

市民等が「自らの安全は自ら守る、地域の安全は地域が守る」という安全意識のもと、市民が、交通社会の危険に気づくこと、そして出来ることから取り組んでいくとともに、こうした活動の輪を広げ、家庭、地域、社会から悲惨な交通事故をなくしていきます。

### 4 関係機関・団体相互の連携・協力の推進

交通事故防止のためには、関係機関・団体、市民等が、交通安全に関する情報を交換し、相互理解と密接な連携・協力のもとに、それぞれの立場を尊重しながら、最善の交通安全対策を推進することが重要です。

### 5 効果的・効率的な対策の推進

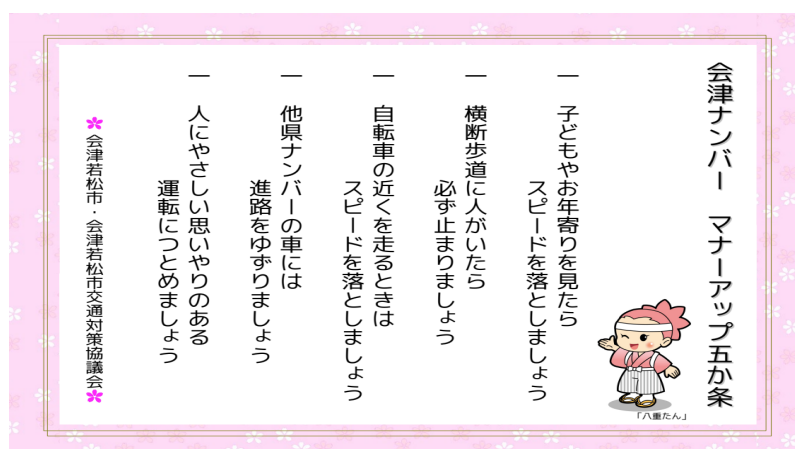
「人優先」の交通安全思想のもと、市民総ぐるみの交通安全活動を推進するため、福島県の「交通安全運動年間スローガン<sup>1</sup>」に基づき、市民、関係機関・団体が一体となって、地域の実情に応じた活動を進めます。

また、ドライバーを対象に会津若松市交通対策協議会で制定した「会津ナンバーマナーアップ五か条」の周知徹底を図ります。

なお、本計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々状況を踏まえ、効果等を勘案して適切な施策を選択しながら取り組んでいきます。

#### ◆会津ナンバー マナーアップ五か条

歩行者及び自転車運転者に対する「思いやり」や、他地域からのお客様に対する「おもてなしの気持ち」を意識した運転をドライバーに心がけていただくために、平成18年10月10日の会津ナンバー新設に伴い制定



<sup>1</sup>交通安全運動年間スローガン：福島県交通対策協議会が、県民の意識を高め、交通事故をなくすため、一般公募により決定する年間の交通安全スローガン。

## 第3章 交通事故の推移と現状

### 1 本市の交通事故の推移

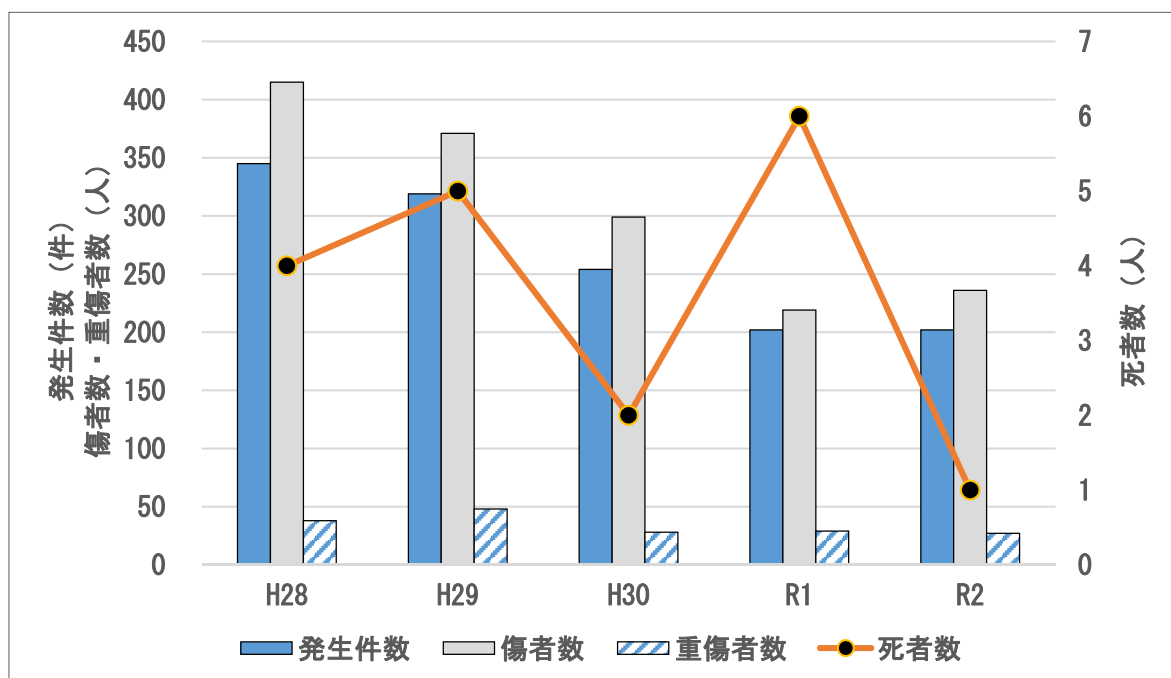
本市における交通事故の発生状況は、発生件数及び負傷者数ともに昭和46年をピークに減少傾向となっています。特に直近5年間は遡減しており、令和元年には、発生件数が202件、負傷者数が219人と過去最少となりました。

また、死者数については、平成19年以降10人以下で推移しており、令和2年は過去最少の1人でした。

なお、交通事故発生件数の5年間の減少率の平均を県内と比較した場合、本市が上回っております。（図2参照）

(図1) 会津若松市における交通事故発生状況

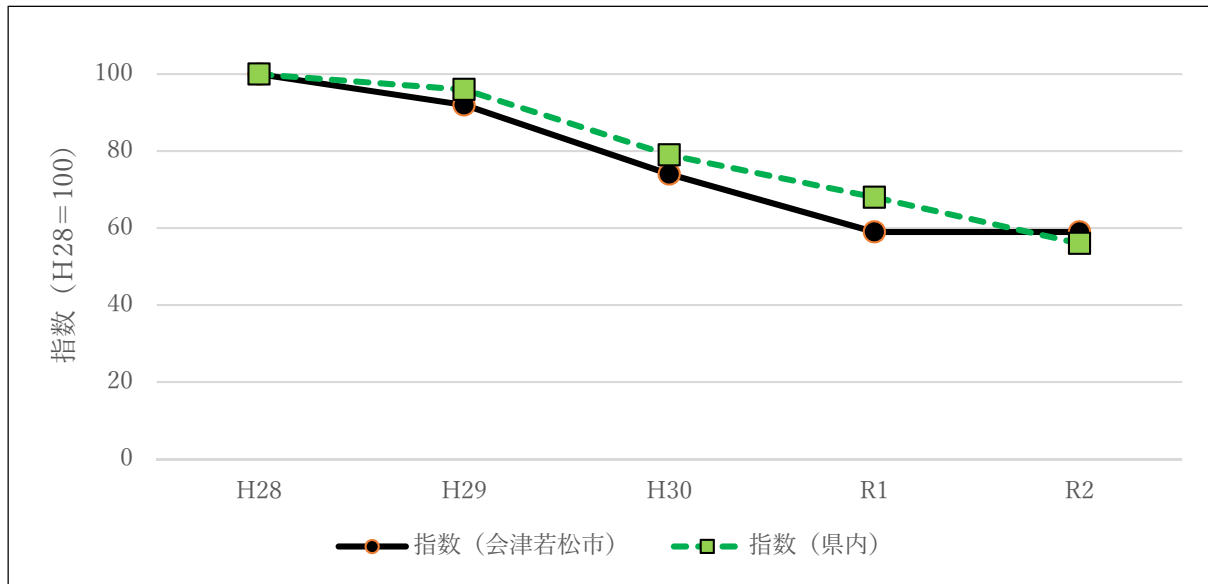
	H28	H29	H30	R1	R2	平均
発生件数 (件)	345	319	254	<u>202</u>	<u>202</u>	264.4
死者数 (人)	4	5	2	6	<u>1</u>	3.6
傷者数 (人)	415	371	299	<u>219</u>	236	308.0
重傷者数 (人)	38	48	28	29	27	34.0
重傷者割合 (%)	9.2	12.9	9.4	13.2	11.4	11.2



(図2) 交通事故発生件数 (県内との比較)

		H28	H29	H30	R1	R2	平均
会津若松市	件数 (件)	345	319	254	202	202	264.4
	指数	100	92.5	73.6	58.6	58.6	76.7
県内	件数 (件)	5,802	5,588	4,592	3,919	3,266	4,633.4
	指数	100	96.3	79.1	67.5	56.3	79.8

○H28を基準とした場合の5年間の発生件数の推移



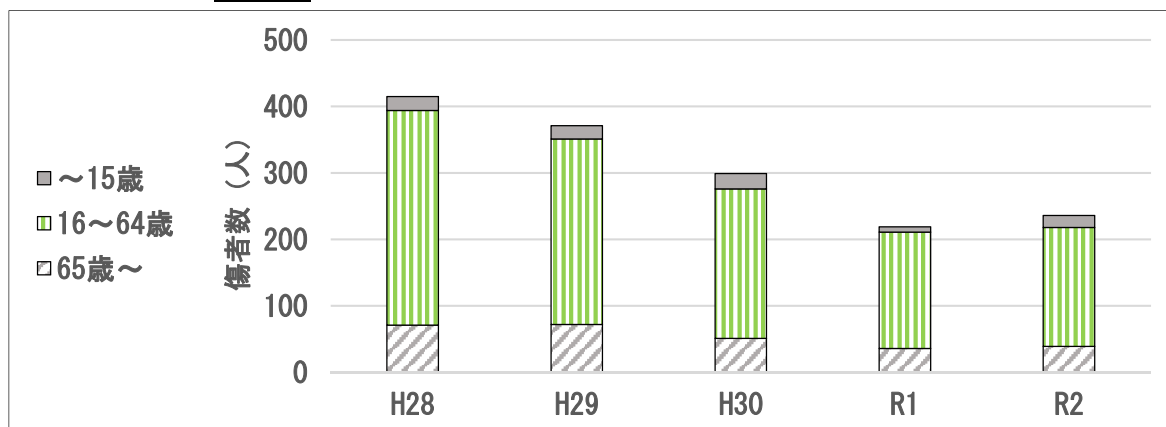
## 2 本市の交通事故発生状況

### (1) 年代別死傷者数

#### ① 傷者数

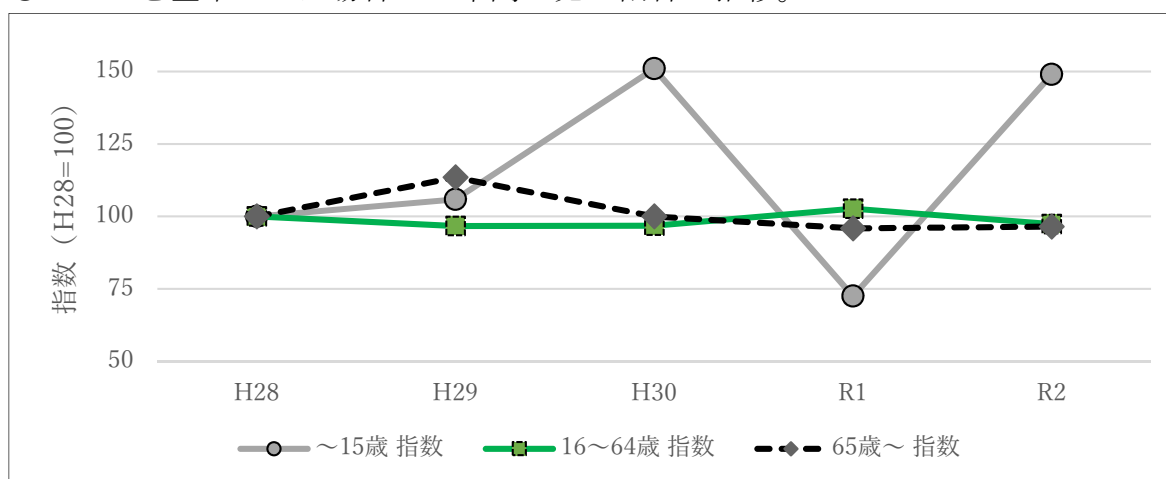
交通事故の傷者数は5年間で大幅に減少していますが、年代ごとの発生割合で見ると、15歳以下は年により増減が大きく、高齢者及びその他の年代は大幅な変動なく推移しています。

(図3) 年代別傷者数



		H28	H29	H30	R1	R2	平均
~15歳	人数 (人)	21	20	23	8	18	18.0
	割合 (%)	5.1	5.4	7.7	3.7	7.6	5.9
	指数	100	105.9	151.0	72.5	149.0	
16~64歳	人数 (人)	323	279	225	175	179	236.2
	割合 (%)	77.8	75.2	75.3	79.9	75.8	76.8
	指数	100	96.7	96.8	102.7	97.4	
65歳~	人数 (人)	71	72	51	36	39	53.8
	割合 (%)	17.1	19.4	17.1	16.4	16.5	17.3
	指数	100	113.5	100	95.9	96.5	

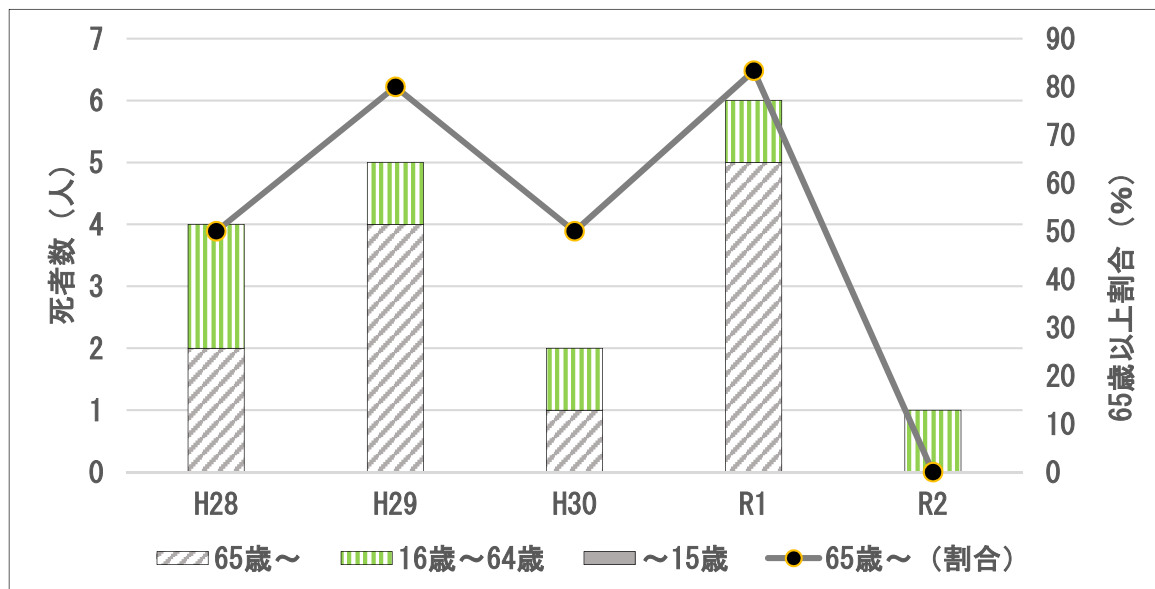
○H28を基準とした場合の5年間の発生割合の推移。



## ②死者数

交通事故死者数を年代別に見ると、高齢者の割合が令和2年は0%でしたが、5か年平均で見た場合、50%を超えています。

(図4) 年代別死者数の推移



	H28	H29	H30	R1	R2	平均
~15歳 (人)	0	0	0	0	0	0
16~64歳 (人)	2	1	1	1	1	1.2
65歳~ (人)	2	4	1	5	0	2.4
65歳~ (割合%)	50.0	80.0	50.0	83.3	0.0	<b>52.7</b>

## (2) 状態別死傷者数

### ① 傷者数

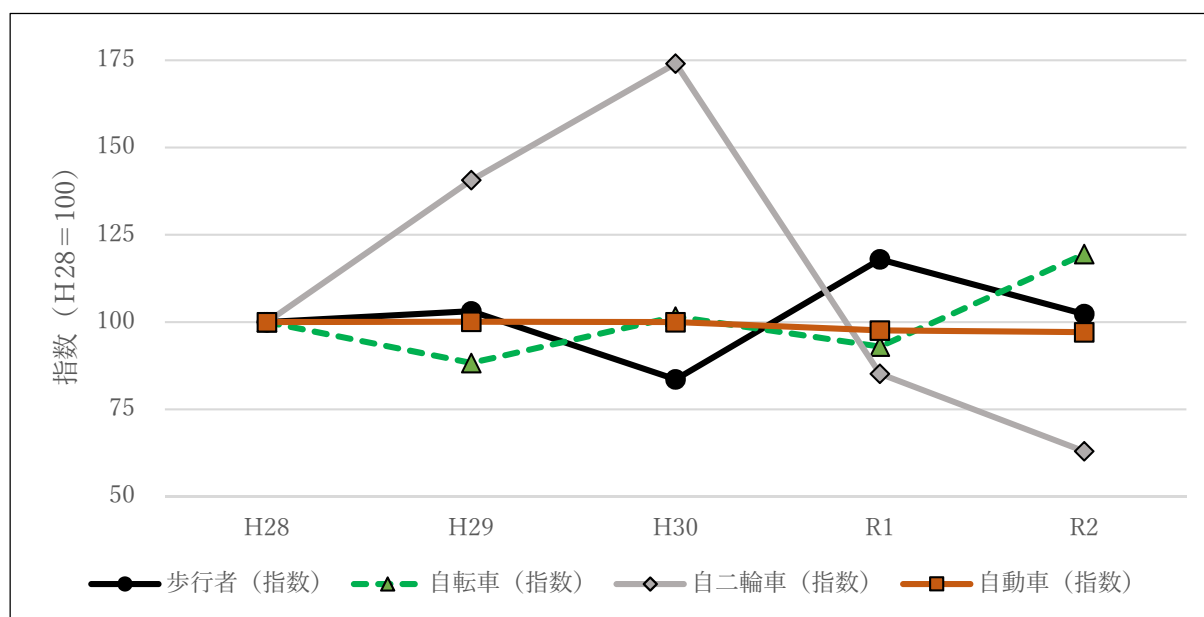
交通事故の傷者数を状態別割合で見た場合、自動車乗車中は大幅な変動がなく推移しており、自動二輪車乗車中は直近2か年で減少しています。また、歩行中と自転車乗車中は増減を繰り返しており、5か年平均では県の平均を上回っています。

(歩行中 県9.4%：市13.0%、／ 自転車乗車中 県8.5%：市12.9%)

(図5) 状態別傷者数

		H28	H29	H30	R1	R2	平均
歩行中	人数(人)	53	49	32	33	31	39.6
	割合(%)	12.8	13.2	10.7	15.1	13.1	<u>13.0</u>
	指数	100	103.1	83.6	118.0	102.3	
自転車乗車中	人数(人)	53	42	39	26	36	39.2
	割合(%)	12.8	11.3	13.0	11.9	15.3	<u>12.9</u>
	指数	100	88.3	101.6	93.0	119.5	
自二輪車乗車中 (原付含)	人数(人)	11	14	14	5	4	9.6
	割合(%)	2.7	3.8	4.7	2.3	1.7	3.0
	指数	100	140.7	174.1	85.2	63.0	
自動車乗車中	人数(人)	297	266	214	153	165	218.8
	割合(%)	71.6	71.7	71.6	69.9	69.5	71.1
	指数	100	100.1	100.0	97.6	97.1	
その他	人数(人)	1	0	0	2	0	0.8
	割合(%)	0.2	0.0	0.0	0.9	0.4	0.3
	指数	100	0.0	0.0	450.0	200.0	

○H28を基準とした場合の5年間の発生割合の推移。

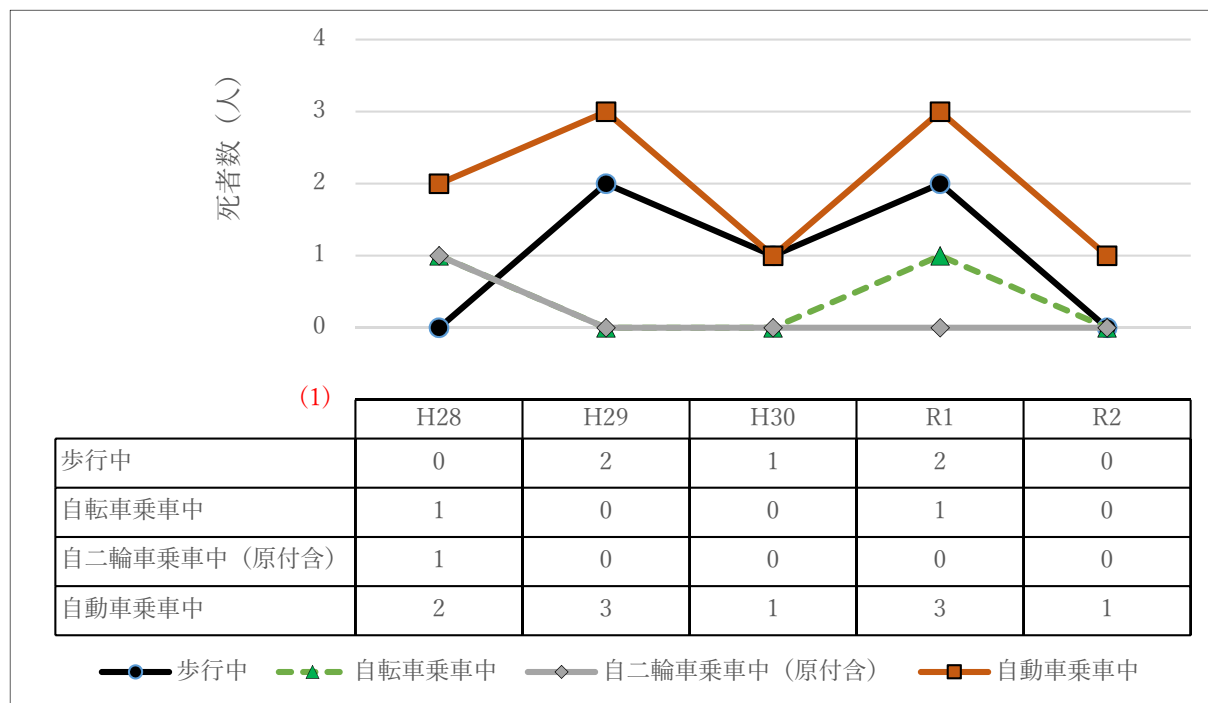


※「その他」は省略。

## ②死者数

交通事故の死者数を状態別に見た場合、自動車乗車中が最も多く、次が歩行中となっています。

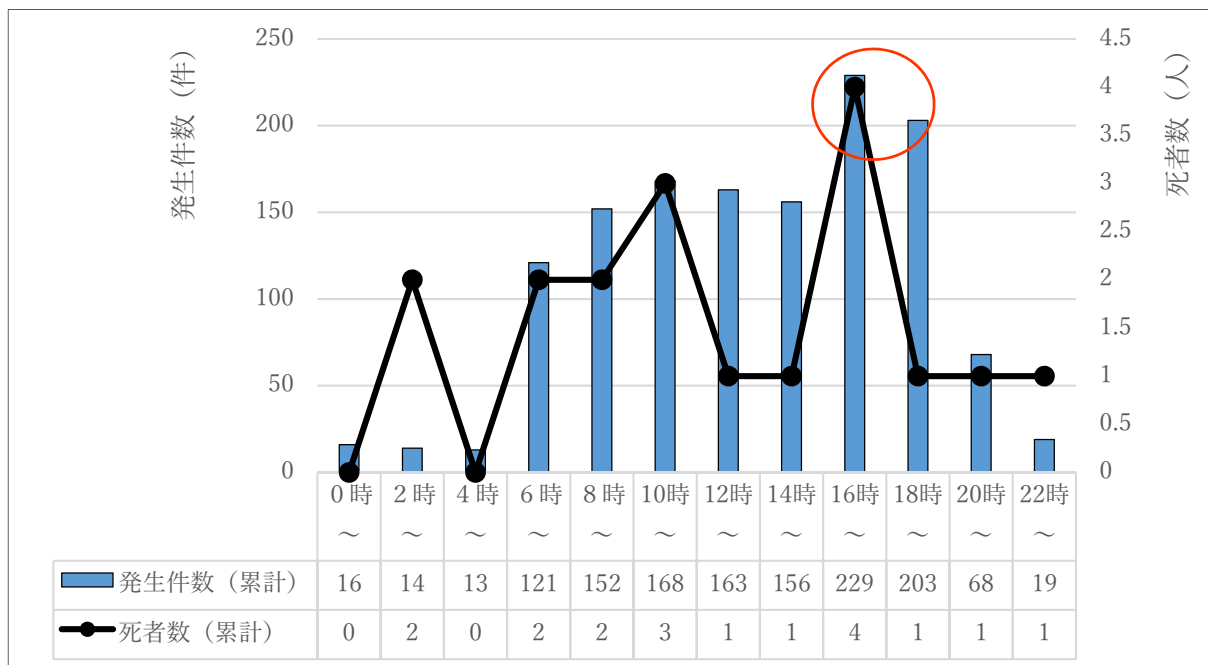
(図6) 状態別死者数の推移



### (3) 時間帯別発生状況

交通量が増加し、辺りが暗くなり始める16時から18時に事故が多発しており、死亡事故も同時間帯に多く発生しています。

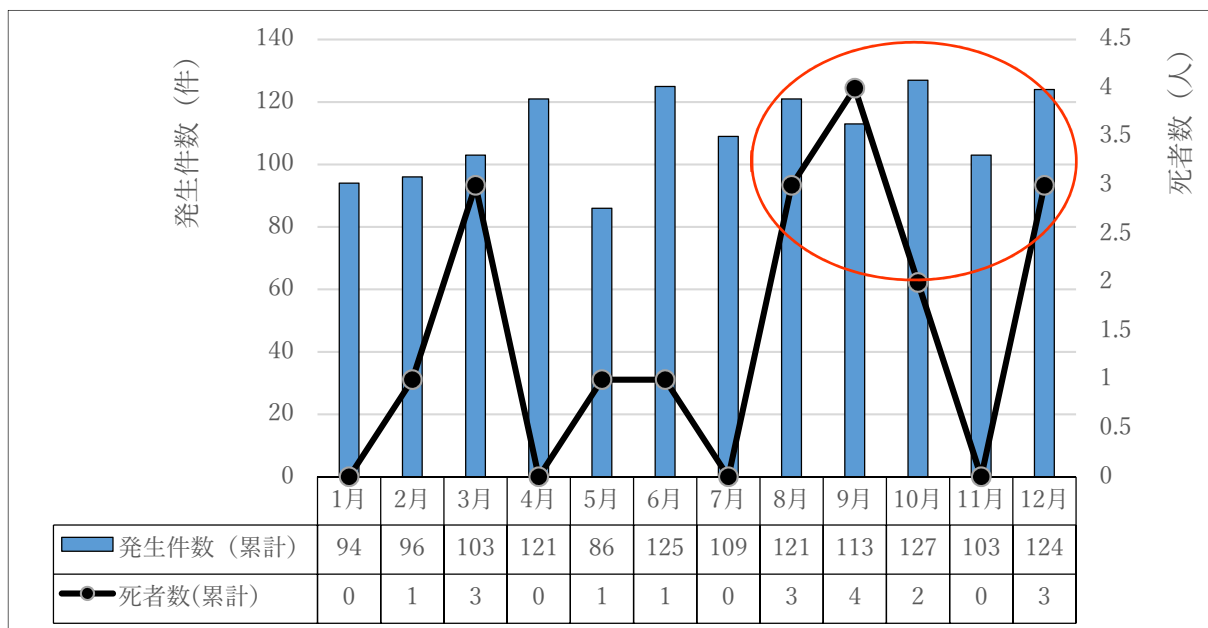
(図7) 時間帯別発生状況 (平成28年～令和2年の5か年累計)



### (4) 月別発生状況

年間を通し発生件数に大幅な変動は見られませんが、10月から12月にかけて事故が増加する傾向にあり、死亡事故は8月から12月にかけて多発しています。

(図8) 月別発生状況 (平成28年～令和2年の5か年累計)

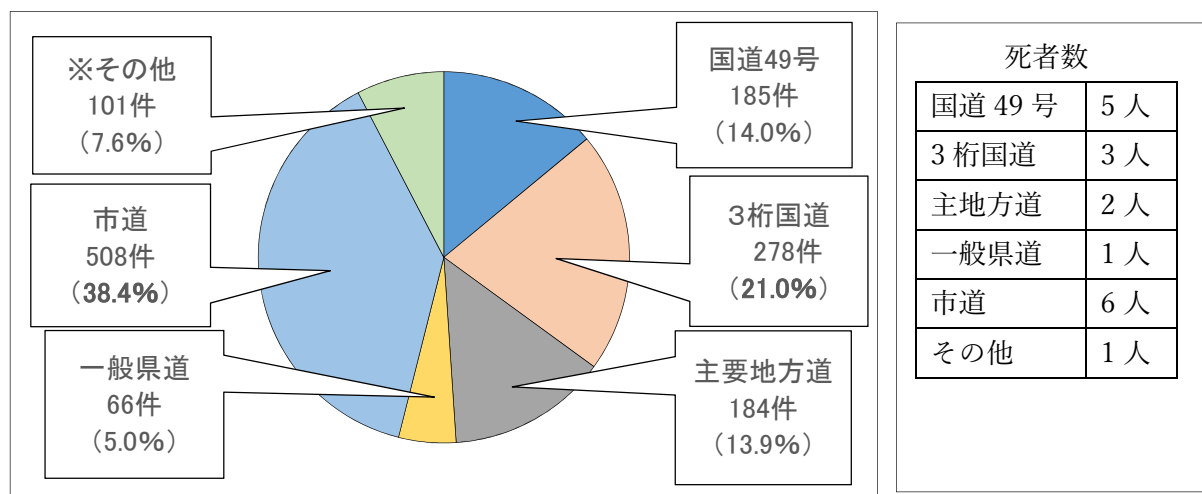




## (5) 路線別発生状況

市道が38.4%、次いで3桁国道<sup>2</sup>が21%、国道49号及び主要地方道<sup>3</sup>が各々14%を占めており、死亡事故は、市道と国道49号で多発しています。

(図9) 路線別発生件数 (平成28年～令和2年の5か年累計)

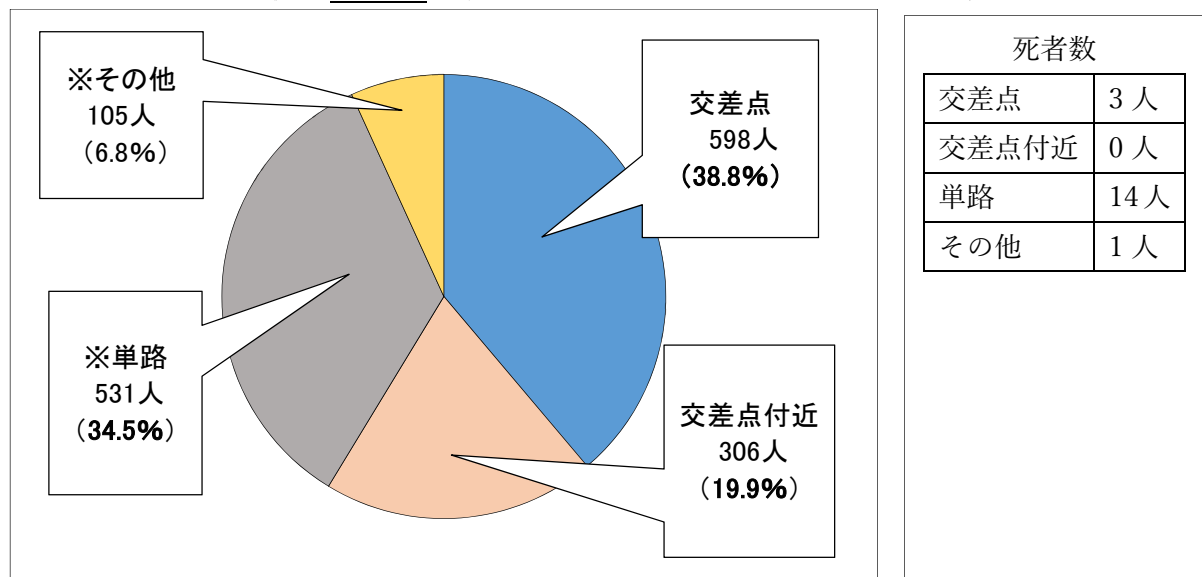


※その他：農道、広場等、一般交通の場所

## (6) 道路形状別発生状況

交差点とその付近が60%近くを占め、ついで単路が34.5%を占めており、死亡事故は単路で多発しています。

(図10) 道路形状別傷者数内訳 (平成28年～令和2年の5か年累計)



※その他：広場、踏切等、一般交通の場所 / ※単路：交差点付近以外の道路

<sup>2</sup> 3桁国道：一般国道のうち県が管理している番号が3桁の道路。(国管理は1桁または2桁)

<sup>3</sup> 主要地方道：県道のうち、主要なものとして国土交通大臣が指定した道路。(主要地方道以外の県道は、一般県道と呼ばれている)

### 3 高齢者（65歳以上）の交通事故発生状況

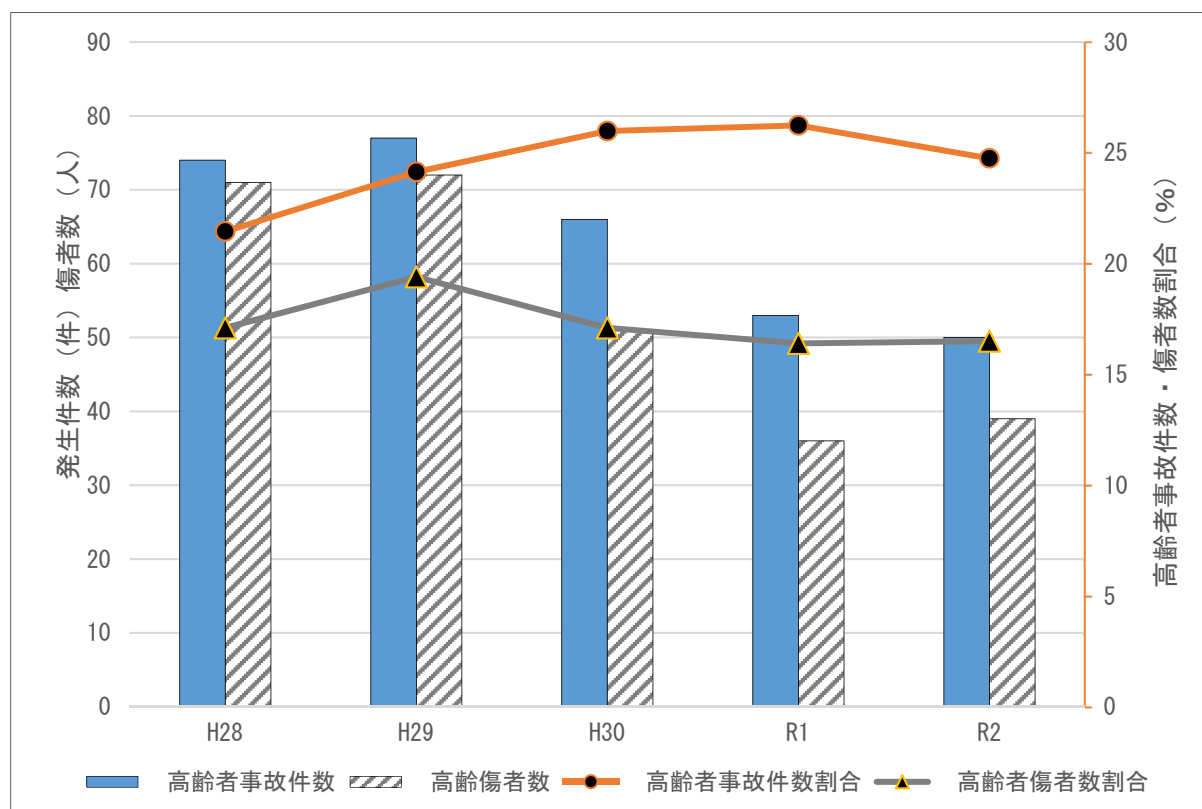
#### (1) 高齢者の交通事故発生件数

65歳以上の高齢者が関与する交通事故の発生状況を見ると、発生件数及び傷者数は年々減少傾向にあります（図1.1参照）、全体に占める割合を5か年平均で見た場合、県内の平均値を上回っています。（図1.2・図1.3参照）

また、高齢者の全死者数に占める割合は、令和2年が0人だったことで、5か年平均では、県内の平均値を下回りました。（図1.4参照）

(図1.1) 高齢者事故の発生状況

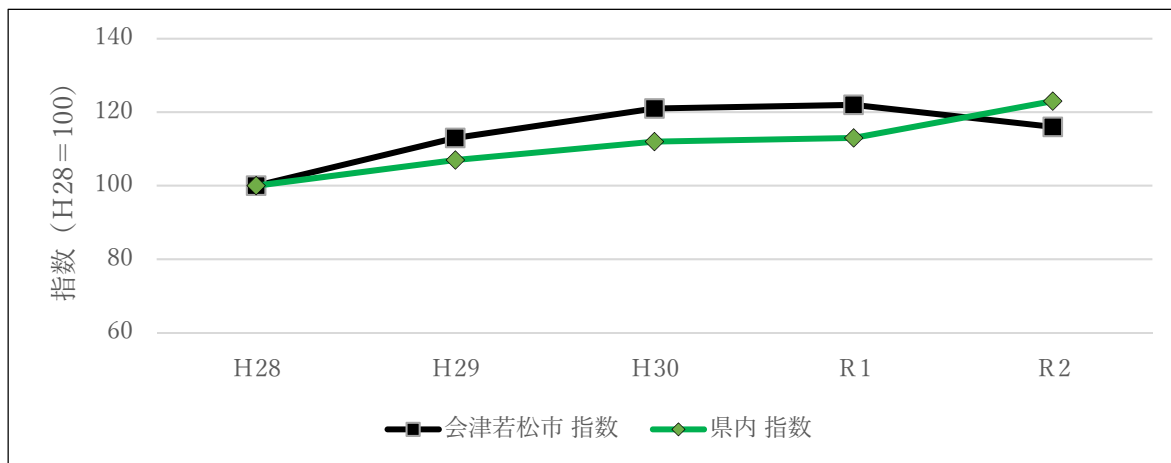
	H28	H29	H30	R1	R2	平均
全事故件数(件)	345	319	254	202	202	264.4
高齢者事故件数(件)	74	77	66	53	50	64.0
高齢者事故割合(%)	21.4	24.1	26.0	26.2	24.8	<u>24.5</u>
高齢傷者数(人)	71	72	51	36	39	53.8
高齢傷者数割合(%)	17.1	19.4	17.1	16.4	16.5	<u>17.3</u>
高齢死者数(人)	2	4	1	5	0	2.4
高齢死者数割合(%)	50.0	80.0	50.0	83.3	0.0	<u>52.7</u>



(図 1 2) 交通事故発生件数に占める高齢者の割合 (県内との比較)

		H28	H29	H30	R1	R2	平均
会津若松市	件数 (件)	74	77	66	53	50	64.0
	割合 (%)	21.4	24.1	26.0	26.2	24.8	24.5
	指数	100	112.6	121.5	122.4	115.9	
県内	件数 (件)	1,207	1,238	1,064	925	837	1,054.2
	割合 (%)	20.8	22.2	23.2	23.6	25.6	23.0
	指数	100	106.7	111.5	113.5	123.1	

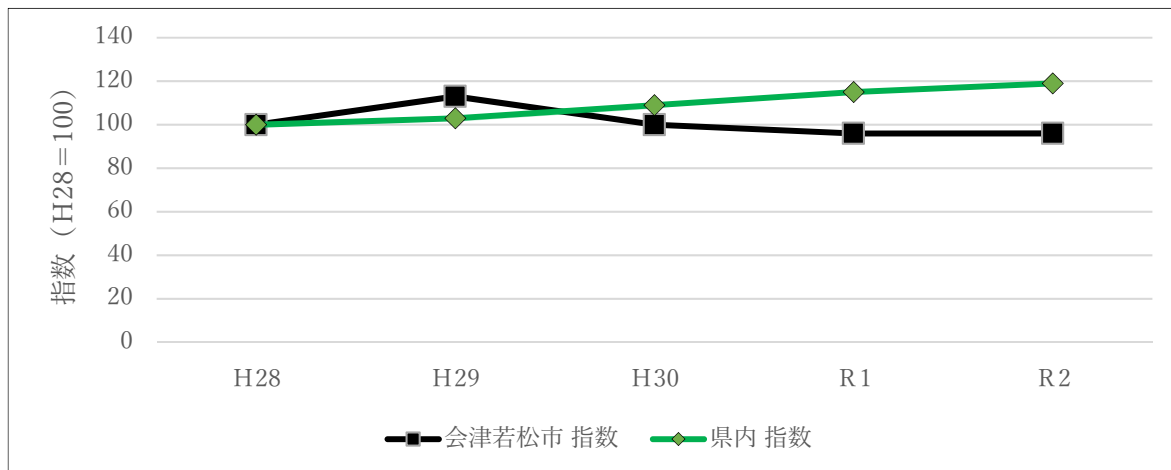
○H28を基準とした場合の5年間の発生割合の推移。



(図 1 3) 交通事故傷者数に占める高齢者の割合 (県内との比較)

		H28	H29	H30	R1	R2	平均
会津若松市	傷者数 (人)	71	72	51	36	39	53.8
	割合 (%)	17.1	19.4	17.1	16.4	16.5	17.3
	指数	100	113	100	96	96	101.0
県内	傷者数 (人)	1,075	1,043	905	812	694	905.8
	割合 (%)	15.1	15.5	16.5	17.3	18.0	16.5
	指数	100	103	109	115	119	109.2

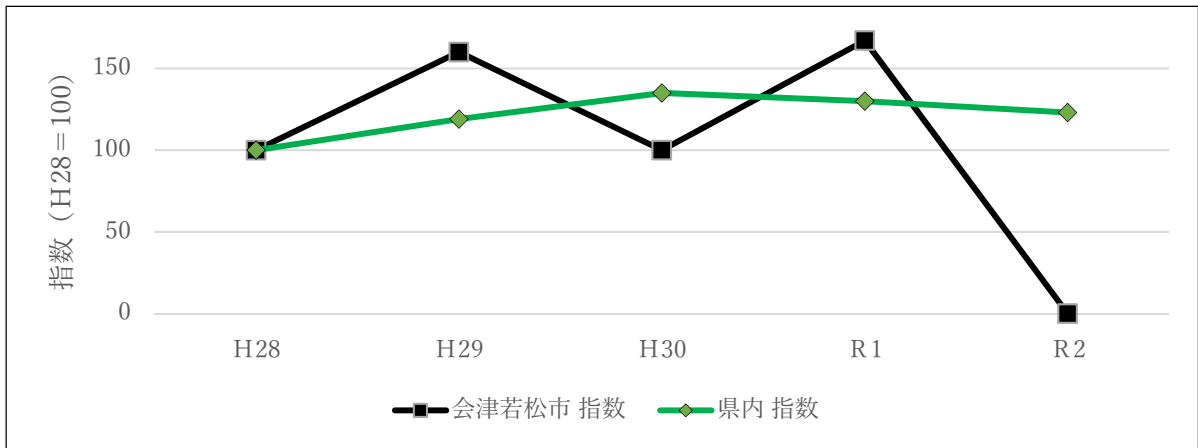
○H28を基準とした場合の5年間の発生割合の推移。



(図14) 交通事故死者数に占める高齢者の割合(県内との比較)

		H28	H29	H30	R1	R2	平均
会津若松市	死者数(人)	2	4	1	5	0	2.4
	割合(%)	50.0	80.0	50.0	83.3	0.0	52.7
	指数	100	160	100	166.6	0	
県内	死者数(人)	41	37	46	36	32	38.4
	割合(%)	45.6	54.4	61.3	59.0	56.1	55.3
	指数	100	119.4	134.6	129.5	123.2	

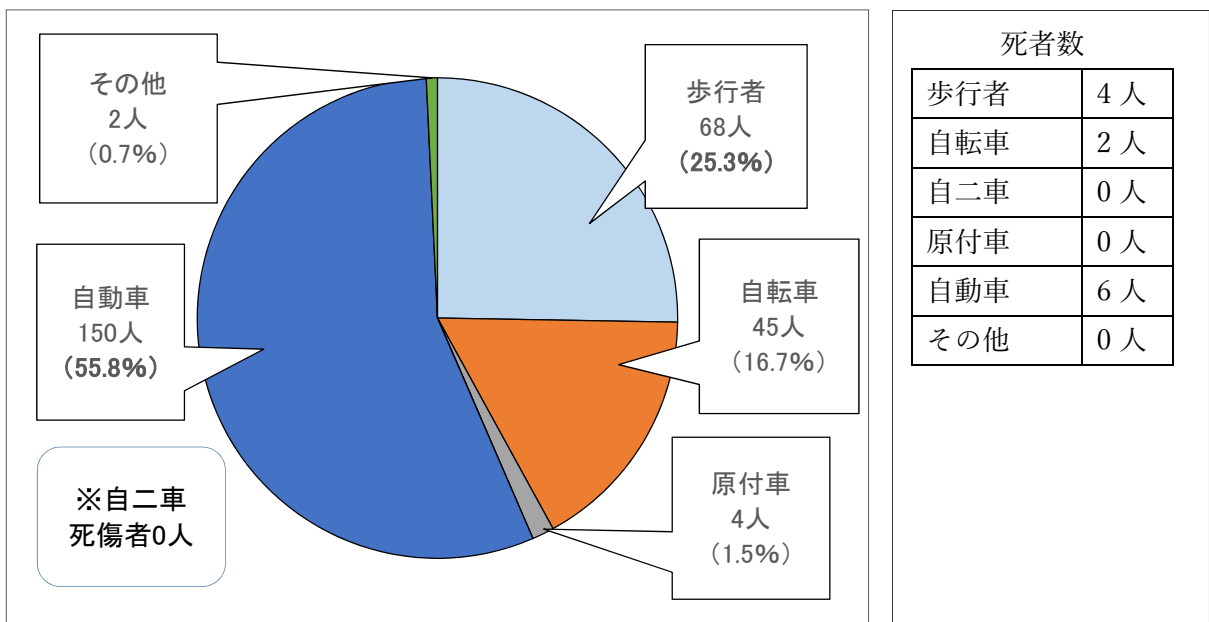
○H28を基準とした場合の5年間の発生割合の推移。



(2) 高齢者の状態別事故発生状況

傷者数は、自動車乗車中が55.8%、次いで歩行中が25.3%を占め、死者数も自動車乗車中が50%、次いで歩行中が33.3%を占めています。

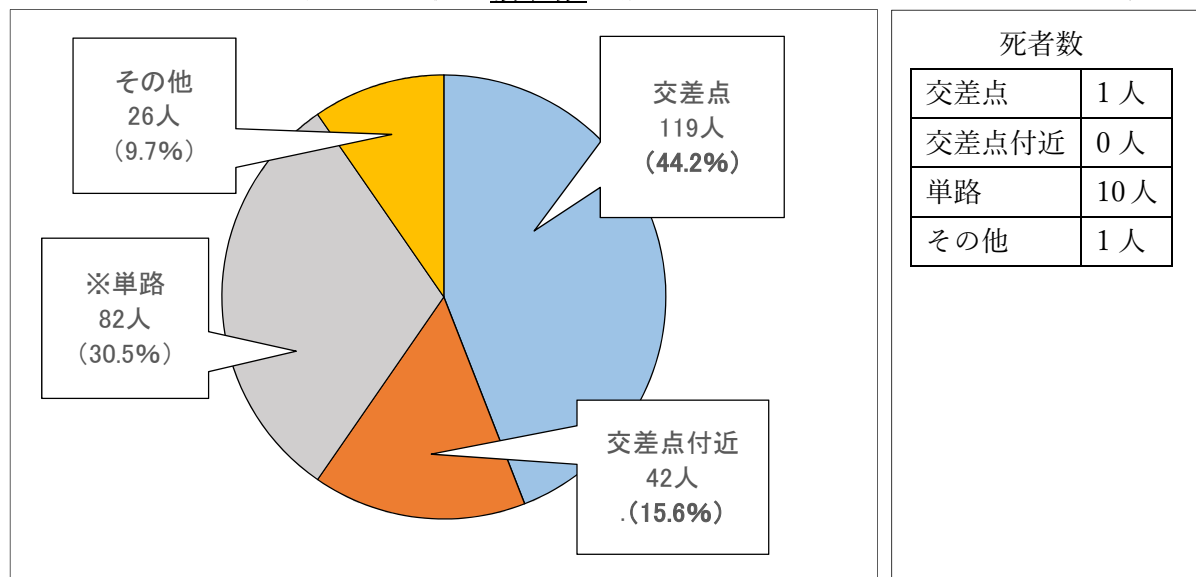
(図15) 高齢者事故状態別傷者数内訳(平成28年~令和2年の5か年累計)



### (3) 高齢者の道路形状別発生状況

傷者数は交差点と交差点付近で60%近くを占め、死者数は単路で80%以上を占めています。(※死者数割合  $\frac{\text{単路:10人}}{\text{全体:12人}} = 83.3\%$ )

(図16) 高齢者事故道路形状別傷者数内訳 (平成28年～令和2年の5か年累計)

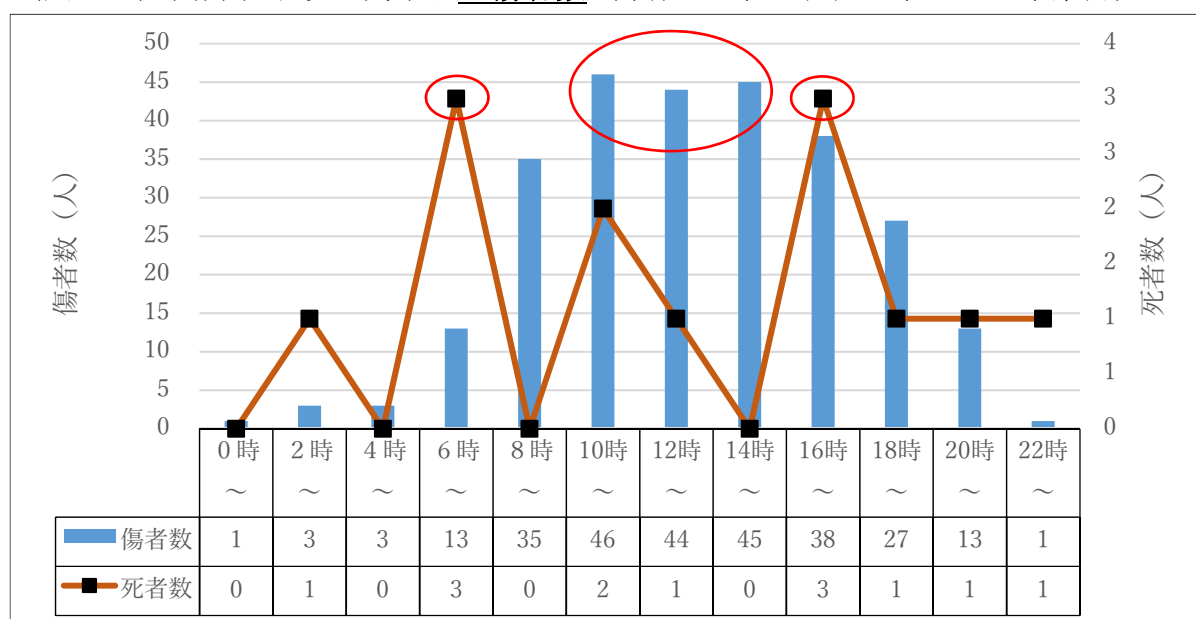


※その他：広場、踏切等、一般交通の場所 / ※単路：交差点付近以外の道路

### (4) 高齢者の時間帯別事故発生状況

傷者数は、午前10時～午後4時までの時間帯に増加しており、死亡事故は、午前6時頃と午後4時頃の朝と夕方時間帯に多く発生しています。

(図17) 高齢者事故時間帯別死傷者数 (平成28年～令和2年の5か年累計)



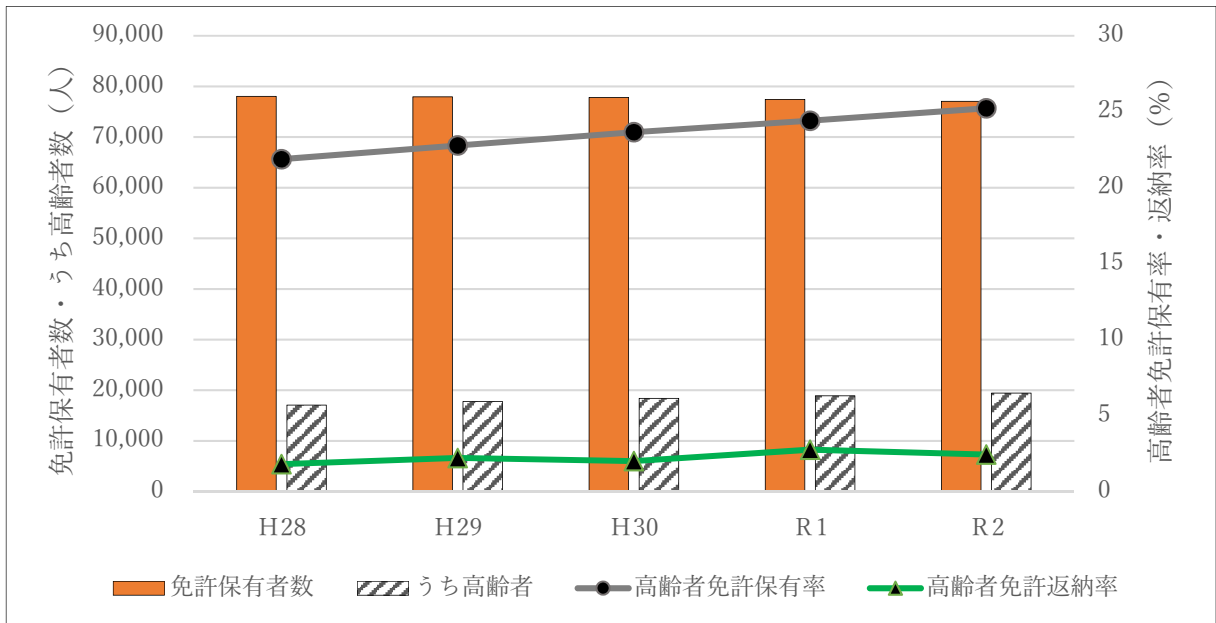
### (5) 高齢者人口及び高齢者免許保有者数の推移

本市における運転免許保有者数は、年々、減少している一方で、高齢者人口の増加に比例し、高齢者の免許保有率は増加しています。

なお、高齢者の免許返納率も微増ではありますが、増加傾向にあります。

(図18) 高齢者人口及び高齢者免許保有者数の推移

	H28	H29	H30	R1	R2
高齢者人口 (人)	35,421	35,952	36,436	36,758	37,106
運転免許保有者数 (人)	78,051	77,949	77,820	77,454	77,061
うち高齢者 (人)	17,076	17,757	18,410	18,907	19,440
高齢者免許保有率 (%)	21.9	22.8	23.7	24.4	25.2
高齢者免許返納者 (人)	308	393	369	521	474
高齢者免許返納率 (%)	1.8	2.2	2.0	2.8	2.4



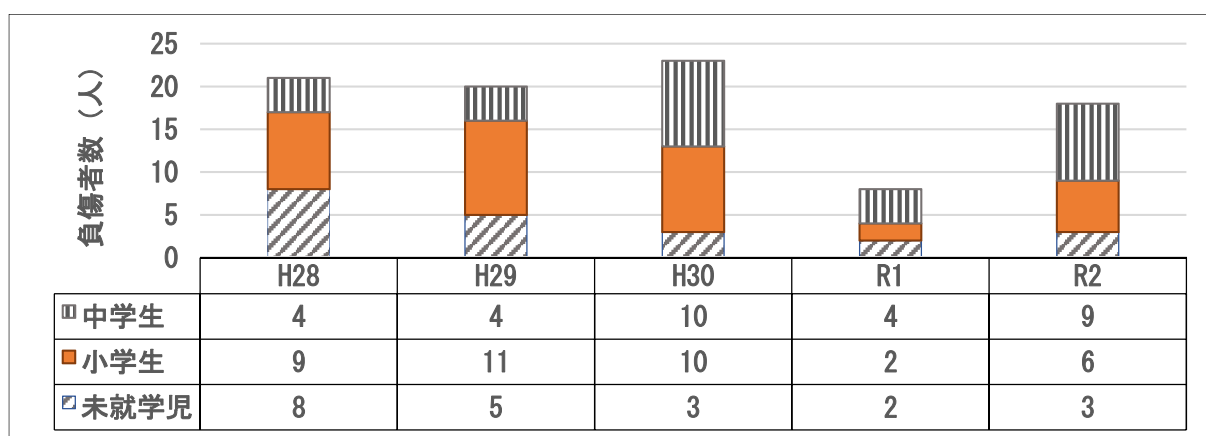
## 4 子ども（15歳以下）の交通事故発生状況

### (1) 子どもの交通事故傷者数

傷者数は、令和元年を除き大幅な変動はなく、20人前後で推移していますが、発生割合を県内の状況と比較した場合、5か年平均で上回っています。なお、子どもの死亡事故は、平成17年を最後に発生しておりません。

(図19) 子どもの事故死傷者数

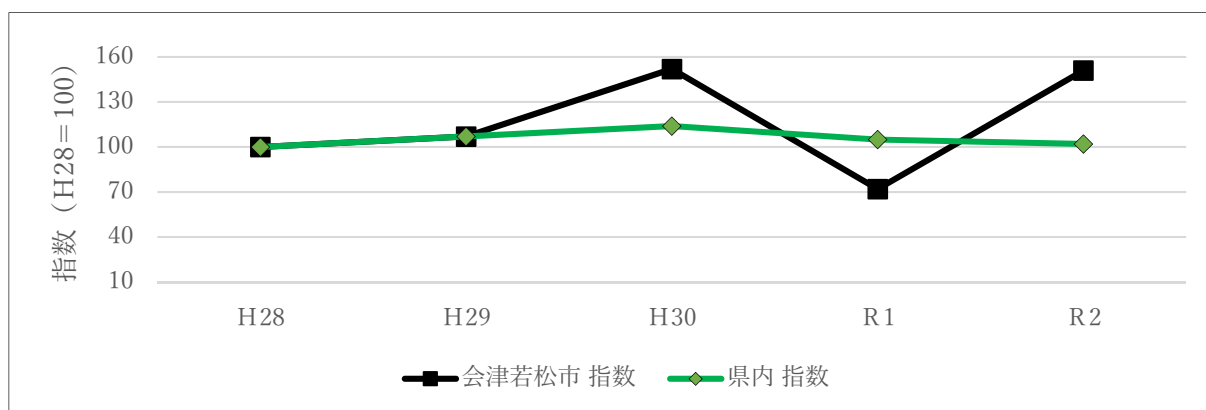
	H28	H29	H30	R1	R2	平均
全傷者数(人)	415	371	299	219	236	308.0
子ども傷者数	21	20	23	8	18	18.0
子ども死者数	0	0	0	0	0	0



交通事故傷者数に占める子どもの割合(県内との比較)

		H28	H29	H30	R1	R2	平均
会津若松市	人数(人)	21	20	23	8	18	18.0
	割合(%)	5.1	5.4	7.7	3.7	7.6	<u>5.9</u>
	指数	100	107	152	72	151	
県内	人数(人)	299	303	261	207	165	247.0
	割合(%)	4.2	4.5	4.8	4.4	4.3	<u>4.4</u>
	指数	100	107	114	105	102	

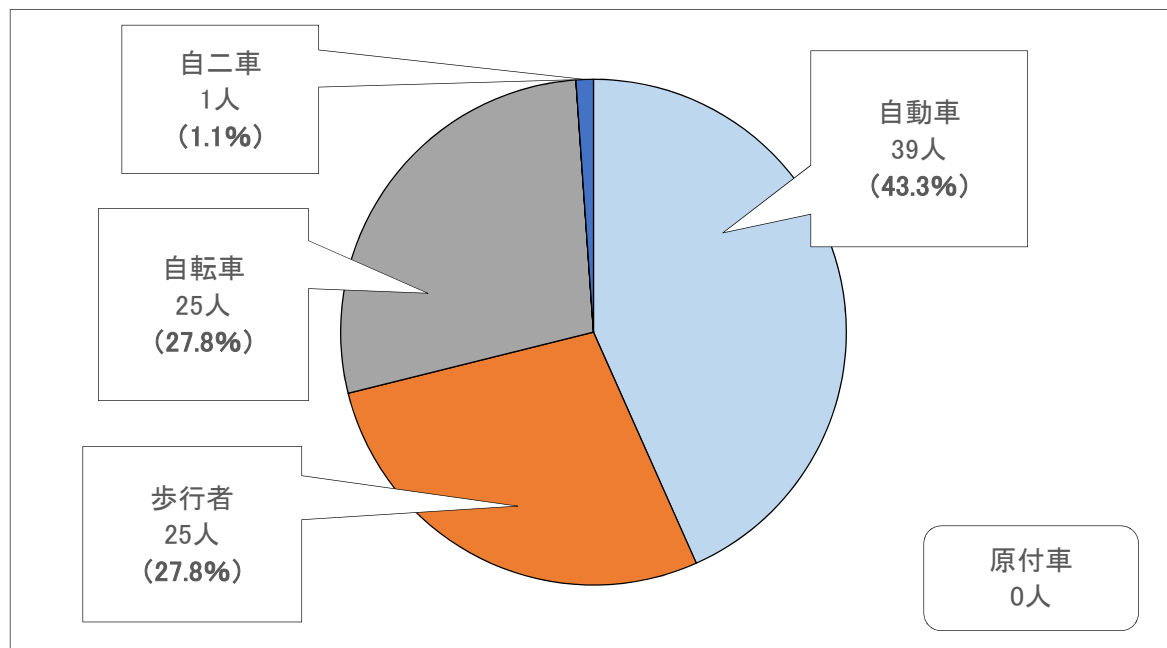
○H28を基準とした場合の5年間の発生割合の推移



## (2) 子どもの事故状態別発生状況

傷者数は、自動車乗車中が43.4%を占め、歩行中と自転車乗車中が各々、27.8%を占めています。

(図20) 子どもの事故状態別傷者数内訳 (平成28年～令和2年の5か年累計)





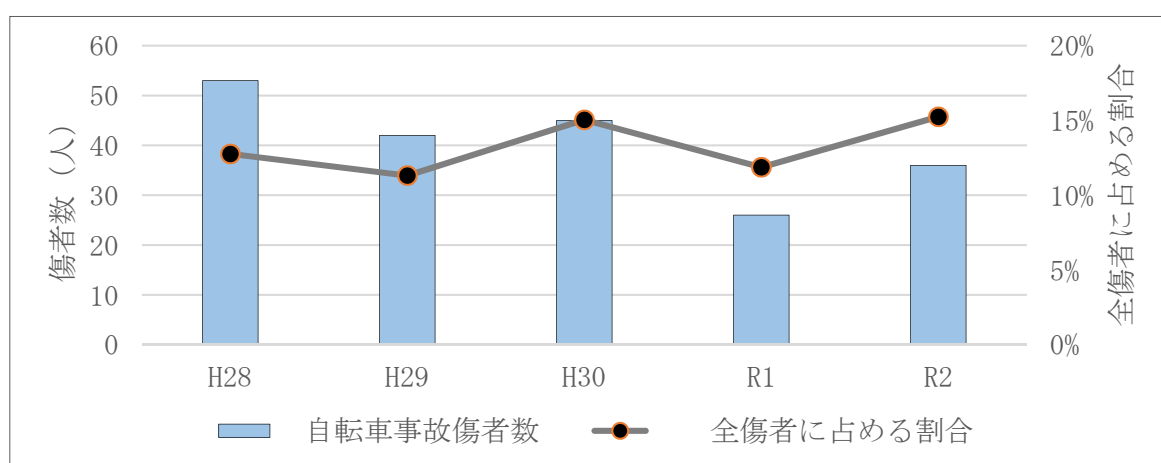
## 5 自転車の交通事故発生状況

### (1) 自転車事故傷者数

傷者数は減少傾向にあります。全傷者に占める割合は大幅な変動がなく、13%前後で推移しており、県内の5か年平均（8.5%）を上回っております。

(図 12) 自転車事故発生状況

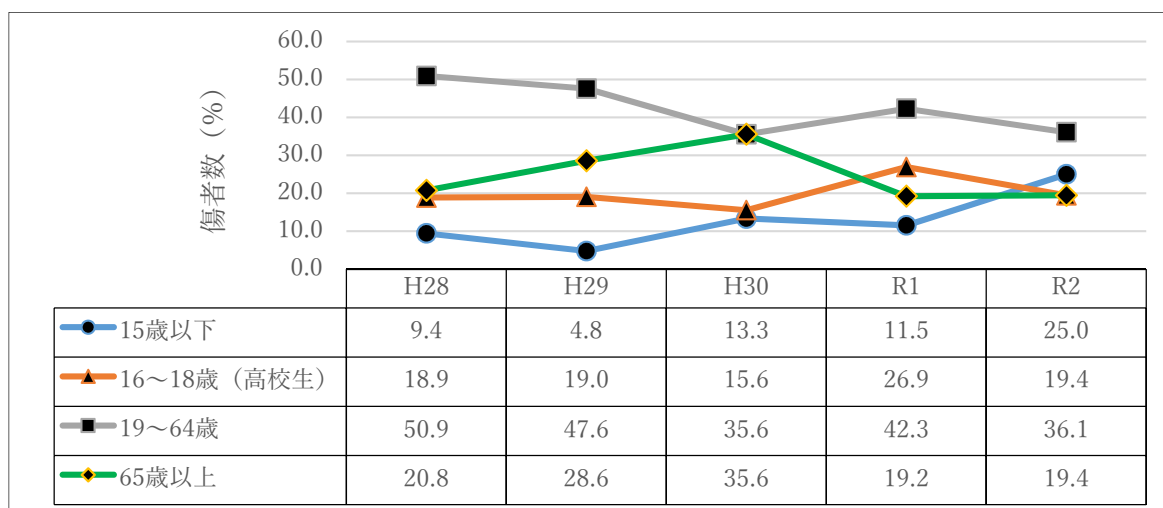
	H28	H29	H30	R1	R2	平均
全傷者数 (人)	415	371	299	219	236	308.0
自転車事故傷者数 (人)	53	42	45	26	36	40.4
全傷者に占める割合 (%)	13	11	15	12	15	13.1
自転車事故死者数 (人)	1	0	0	1	0	0.4



### (2) 自転車事故の年代別傷者数

傷者数を年代別割合で見ると15歳以下が増加傾向にあります。また、高校生については、増減を繰り返しながら高い割合を占めています。

(図 13) 自転車事傷者数の年代別割合の推移



## 第4章 第10次会津若松市交通安全計画の総括

### 1 計画における目標値

- ①市内における年間交通事故死者数 4人以下
- ②令和2年までに年間交通事故発生件数 370件以下

### 2 目標に対する達成状況

- ①交通事故死者数については、平成28年と平成30年及び令和2年の3か年で目標を達成し、5年間の平均においても3.6人となり目標とする人数以下となりました。
- ②交通事故発生件数については、平成28年から令和2年までの全ての年で目標を達成いたしました。

【交通事故発生状況（平成28年～令和2年）】※太字は目標値を達成した年

	H28	H29	H30	R元	R2	計	平均
死者数（人）	<b>4</b>	5	<b>2</b>	6	<b>1</b>	18	3.6
内高齢者数（人）	2	4	1	5	0	12	2.4
高齢者割合（%）	50	80	50	83	0	67	66.7
発生件数（件）	<b>345</b>	<b>319</b>	<b>254</b>	<b>202</b>	<b>202</b>	1,322	264.4
内高齢者数（人）	74	77	66	53	50	320	64
高齢者割合（%）	21	24	26	26	25	24	24.2

### 3 対策の重点に対する取組状況、成果及び課題

第10次計画において、分野別に取り組みを行ってきた対策について、重点項目ごとに主な取り組みと成果及び課題をまとめました。

#### 第10次会津若松市交通安全計画における対策の重点

- ①高齢者及び子どもの交通事故防止
- ②自転車の安全利用の促進
- ③シートベルト・チャイルドシートの着用の徹底
- ④交通安全意識の向上

## 第 10 次会津若松市交通安全計画における主な取組と成果及び課題

### ①高齢者及び子どもの交通事故防止

<b>(主な取組)</b>
<b>【道路交通環境の整備】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・生活道路等における交通安全対策を推進するため、道路（歩行者道・自転車道含む）整備・改良や通学路等における交通安全点検を実施しました。</li></ul> <b>【交通安全思想の普及徹底】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・段階的かつ体系的な交通安全教育を推進するため、小・中学校及び保育園等が開催する交通安全教室へ交通教育専門員を講師として派遣しました。</li><li>・効果的な交通安全教育の推進を図るため、高齢者を対象とした参加・体験型の交通安全教室を開催しました。</li><li>・反射材用品の普及促進を図るため、「高齢者を交通事故から守る日」と定めた交通事故防止啓発活動を実施しました。</li></ul>
<b>(主な成果)</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・65歳以上の高齢者及び子どもの傷者数が計画期間の5年間で大幅に減少し、交通事故の死者数は令和2年が1人で高齢者の死者数は0人でした。</li><li>・令和3年に県警本部が実施した、県内の高齢歩行者対象の夜光反射材着用率調査で、会津方部が最も高い結果となりました。</li><li>・運転免許証の自主返納者が平成28年と令和2年の比較で、308人から474人に増加しました。</li></ul>
<b>(課題)</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・交通事故の発生件数は年々減少してありますが、65歳以上の高齢者が占める割合は増加傾向にあることから、引き続き高齢者を対象とした交通安全対策を推進する必要があります。</li><li>・子どもの交通事故傷者数は、令和元年には8人と大幅に減少しましたが、令和2年に18人と増加したことから、引き続き子どもを対象とした交通安全対策を推進する必要があります。</li><li>・夜光反射材の着用率は、県内比較では会津方部が最も高いが、薄暮時に事故が多発していることから、引き続き夜光反射材用品の着用を推進していく必要があります。</li><li>・高齢者が関与する交通事故対策として、車の運転に不安のある高齢者及び家族に対し、免許証自主返納に関する各種支援制度や相談機関の情報を、引き続き周知していく必要があります。</li></ul>

## ②自転車の安全利用の推進

(主な取組)
<b>【道路交通環境の整備】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・自転車駐輪場等の適正な維持管理を図るため駅前駐輪場の放置自転車の撤去を年2回実施しました。</li></ul> <b>【交通安全思想の普及徹底】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・段階的かつ体系的な交通安全教育を推進するため小中学校が開催する自転車の交通安全教室へ交通教育専門員を講師として派遣しました。</li><li>・自転車の安全利用を推進するため、自転車利用者を対象とした自転車マナーアップの街頭指導の啓発活動を実施しました。</li></ul>
(主な成果)
<ul style="list-style-type: none"><li>・駅前駐輪場において、放置自転車の撤去及び委託管理を行い、快適な利用環境が確保され、自転車駐輪場等の適正な維持管理の推進が図られました。</li><li>・自転車の交通事故傷者数は年々、減少傾向にあります。</li></ul>
(課題)
<ul style="list-style-type: none"><li>・自転車の交通事故傷者数は減少傾向にありますが、全傷者数に占める割合は、近5年間で大幅な変動がなく13%前後で推移しています。</li><li>・県の令和2年の傷者数割合9.0%との比較で、上回っていることから、引き続き自転車の安全利用を推進する必要があります。</li></ul>

## ③シートベルト・チャイルドシートの着用の徹底

(主な取組)
<b>【交通安全思想の普及徹底】</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・交通安全に関する普及啓発活動を推進するための主な取組として、警察をはじめとする関係機関・団体等と連携を図り、各種啓発活動及び各種広報媒体を活用しシートベルトやチャイルドシートの正しい着用の徹底及び被害軽減効果と非着用による危険性の周知を図ったところです。</li></ul>
(主な成果)
<ul style="list-style-type: none"><li>・シートベルトの着用率が警察署による令和2年調査で、運転席、助手席共に100%でした。</li></ul>
(課題)
<ul style="list-style-type: none"><li>・高齢者及び子どもの交通事故傷者数について、平成28年から令和2年の発生状況を状態別にみると、自動車乗車中が高い割合を占めています。</li><li>・後部座席の着用率が令和2年調査で全国及び県の平均を下回っていることから、後部座席のシートベルト着用による被害軽減効果と非着用時の危険性を広く市民に周知するため、次期計画においても引き続き交通安全対策として推進する必要があります。</li></ul>

#### ④交通安全意識の向上

(主な取組)
【交通安全思想の普及徹底】 ・小学生に対する交通安全教育として、通学路において交通教育専門員による立哨時における交通安全指導を実施しました。 ・高齢者に対する交通安全教育として、高齢者を対象とした参加・体験型の交通安全教室を開催しました。 ・飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立を図るため、ハンドルキーパー運動等の普及促進のための啓発活動を実施しました。 ・交通安全運動を推進するため、市民大会及び交通安全パレードの開催や各季の運動期間を中心に街頭啓発、広報誌、ホームページ等を活用した周知など交通安全活動を展開しました。
(主な成果)
・交通安全教室への交通教育専門員の派遣及び年間を通じた立哨による交通安全指導により交通安全意識の向上が図られたと考えられます。
(課題)
・新型コロナウイルス感染症の影響で、関係機関との合同会議等が開催されず、また、中止や縮小等により十分な啓発活動等が実施できなかったため、市民の交通安全意識の低下が懸念されます。

#### 4 全体総括

第10次交通安全計画では、交通事故死者数については、平成28年と平成30年、令和2年の3か年で目標を達成し、交通事故発生件数については、計画期間の全ての年で目標を達成しました。

計画期間中は、高齢者や自転車利用者等を対象とした街頭啓発・交通安全指導の実施や市政だより・ホームページ等を活用した交通安全に関する情報発信を行うとともに各季の交通安全運動期間を中心に啓発活動等を継続して取り組んできました。

これらの取組のほか、警察による交通指導取締りの強化や道路交通法の改正による罰則規定の厳罰化、車両の安全性能の向上及び道路環境の整備等も交通事故が減少した一因であると考えております。

交通事故の発生件数は減少していますが、高齢者や子どもの傷者数及び歩行中と自転車乗車中の傷者数の全体に占める割合は、5か年平均で県の状況と比較した場合、上回っていることから、引き続き、高齢者や子どもの交通事故防止、歩行者の安全確保、自転車の安全利用促進、市民一人ひとりの交通安全意識の向上について重点的な対策を図っていく必要があります。

## 第5章 第11次会津若松市交通安全計画の目標と推進体制

### 1 第11次会津若松市交通安全計画における目標値

- ① 年間の24時間交通事故死者数を、毎年2人以下とする
- ② 年間の交通事故発生件数を、令和7年までに150件以下とする

第10次会津若松市交通安全計画では、「年間交通事故死者数を4人以下にする」及び「年間交通事故発生件数を令和2年までに370件以下にする」ことを目標に掲げ、各種交通安全施策を推進してきました。

その結果、交通事故死者数については、平成28年と平成30年、令和2年の3か年で目標を達成し5年間の平均においても目標とする人数以下となりました。

交通事故発生件数についても平成28年から令和2年までの全ての年で目標を達成いたしました。

新たな目標の設定にあたっては、第10次会津若松市交通安全計画の総括を踏まえ、県の第11次交通安全計画における目標値等と整合を図ることといたしました。

**目標値①「年間の交通事故死者数」**については、県の目標値を、平成28年から令和2年における県内の死者数に対する本市の死者数の平均割合で按分し設定しました。

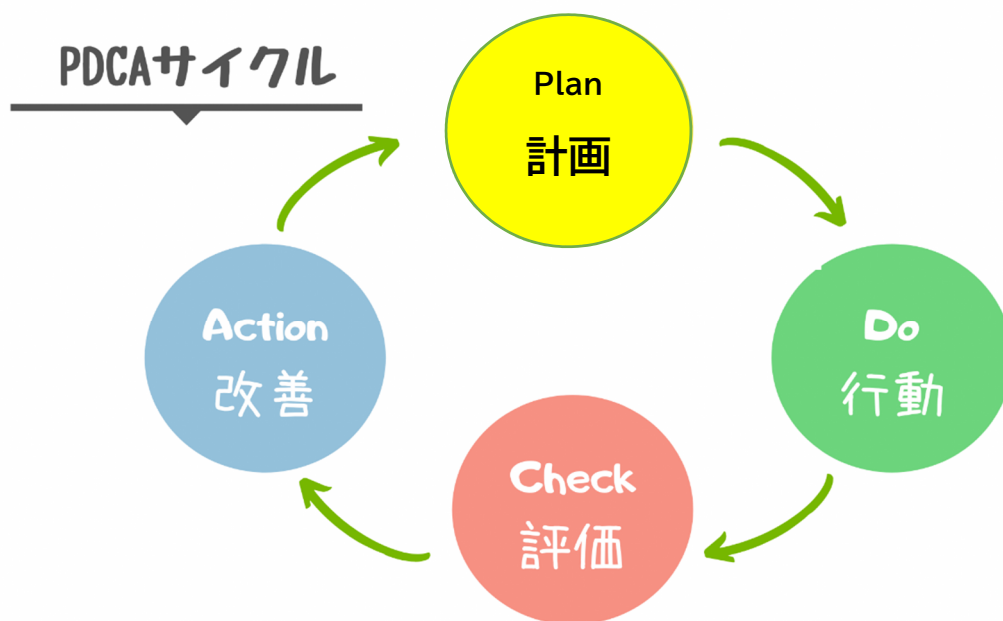
- ・県の交通安全計画の死者数の目標値：50人
- ・県内死者数に対する本市死者数の5か年平均割合：5.1%
- ・目標値（調整前）：2.55人
- ・目標値（調整後）：2人以下（小数点以下切捨て）

**目標値②「年間の交通事故発生件数」**については、県の計画では、発生件数ではなく死傷者数を目標値としているため、平成28年から令和2年の県内の死傷者数に対する発生件数の平均割合で死傷者数の目標値を按分し、県の発生件数の想定目標値を求め、その想定目標値を平成28年から令和2年における県内の発生件数に対する本市の発生件数の平均割合で按分し設定しました。

- ・県の交通安全計画の発生件数の想定目標値：2,794件
- ・県内発生件数に対する本市発生件数の5か年平均割合：5.7%
- ・目標値（調整前）：159.26件
- ・目標値（調整後）：150件以下（1の位切捨て）

## 2 推進体制

本市の交通安全計画に掲げる目標の実現に向け、本計画の関連事業の関係部局による関係課長会議及び市内交通関係団体・機関等で構成される「※会津若松市交通対策協議会」に意見を求め、評価・検証を行い、PDCAサイクル<sup>4</sup>の手法により進行管理を行います。



### ※会津若松市交通対策協議会

本市における交通の円滑化・安全化並びに交通事故防止に対する総合的な施策を推進すること目的に設置され、会津若松市長を会長とし、市議会、商工会議所、交通安全協会、区長会、警察署などの関係機関等により構成された団体。

---

<sup>4</sup> PDCAサイクル：P(plan)、D(do)、C(check)、A(action)のサイクルにより事業改善を目指す行程。

## 第6章 対策の視点

国・県の計画における視点及び前計画の総括を踏まえ、「高齢者の交通事故防止」、「子どもの交通事故防止」、「歩行者の安全確保」、「自転車の安全利用の促進」、「交通安全意識の向上」の5つを第11次交通安全計画の対策の視点と捉え交通安全対策を推進いたします。

### 1 高齢者の交通事故防止

本市における65歳以上の高齢者が関与する交通事故発生件数は、年々減少傾向にありますが、全事故数に占める割合は増加傾向にあり、直近の5か年平均で見た場合、県内平均を上回っている状況です。

このため、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及び自転車を利用する場合の更なる交通安全対策を講じます。

また、高齢者が交通事故の加害者にならないよう、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進いたします。

さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策については、他の高齢者対策や公共交通対策との関連を踏まえ、これらの対策とも連携し推進します。

### 2 子どもの交通事故防止

本市における中学生以下の子どもの交通事故傷者数は、直近の5か年では20名前後で増減を繰り返しておりますが、全傷者に占める5か年平均で見た場合、県内平均を上回っている状況です。

昨今、子どもが犠牲となる痛ましい交通事故が発生しています。次世代を担う子どもの安全を確保する観点から、通学路等において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各種団体、住民等と連携を図り、より一層の交通安全対策を講じます。

### 3 歩行者の安全確保

本市では、歩行中と自転車乗車中の事故の交通事故傷者数に占める割合が、直近の5か年で見ると増加傾向にあります。その中でも、特に子どもや高齢者といった、いわゆる「交通弱者」の歩行中の安全を確保するために、未就学児の移動経路、通学路、生活道路、幹線道路等において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の整備を促進します。

また、信号機のない横断歩道において通行車両が一時停止しないなど、歩行者優先の徹底がされていない状況にあることから、横断歩道に関する交通ルールの遵守と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者に対する規範意識の向上を図ります。



さらに、歩行者に対しては、道路横断に関する交通ルールの再確認や、夜間に外出する際の反射材の着用を徹底するなどの交通安全教育を推進します。

#### 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が、自動車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ため、すべての年齢層へのヘルメット着用の推奨や、自転車保険への加入促進を含めた、様々な対策を推進します。

また、自転車が関係する交通事故を防止するため、生活道路や幹線道路等において走行空間の確保を進めるとともに、自転車利用者に対し、「福島県自転車安全利用五則」<sup>5</sup>を始めとした交通ルールやマナーの理解を深める交通安全教育等の推進を図ります。

#### 5 交通安全意識の向上

交通事故を無くすためには、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、交通事故にあわないという意識を再確認するとともに、自らが考え、自らが行動することで、安全で安心な交通社会をつくりあげていくことが求められています。

このため、交通安全教育や広報啓発活動等をより一層充実させ、これまで以上に交通安全対策に関心を持ってもらうとともに、地域で活動する様々な団体や住民等が相互に連携し市民一体となった交通安全活動が展開されるように努めます。

---

<sup>5</sup> **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被害者軽減のためヘルメット着用に努める

## 第7章 講じようとする施策

### 対策の柱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。

このため、各世代における段階的かつ体系的な交通安全教育と併せて、あらゆる機会を捉えた普及啓発活動の推進を図ります。特に、交通事故の被害に巻き込まれやすい子どもや高齢者を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うとともに、他の世代に対しても子どもや高齢者の特性を周知し、その上で子どもや高齢者を保護し、配慮する意識を高めるための啓発指導を推進します。

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徹底や夜間外出時の夜光反射材用品着用など、市民が必要な知識を習得し自ら交通事故防止に取り組めるよう、関係機関、地域団体・住民等との連携を図り、交通安全教育や各種啓発活動の充実に努めます。

#### 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、各年代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、教育・保育施設、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術の習得を目標に、交通教育専門員<sup>6</sup>による交通安全教室を通じて、紙芝居や視聴覚教材を活用した効果的でわかりやすい交通安全教育を継続的に行います。

また、保護者に対しても、シートベルトやチャイルドシートの正しい着用など家庭内において適切な交通安全指導が行えるよう交通安全啓発に努めるとともに、道路の危険性を伝え交通事故防止を図ります。

小学生に対しては、歩行者としての心得、自転車等の安全な利用、危険予測・回避能力の向上、交通ルールの意味や必要性を習得するため、学校教育の一環で行われる交通安全教室へ交通教育専門員を講師として派遣します。

また、学校や地域の実情に応じ、児童及び保護者に対する交通安全意識の向上を図ることを目的に、交通安全母の会の活動支援や交通安全ボランティア、交通教育専門員による通学路における交通安全指導等を推進します。

---

<sup>6</sup> **交通教育専門員**：市が「会津若松市交通教育専門員」として委嘱し、交通安全教室等における交通安全指導や朝の立哨時における街頭指導等の実施による交通安全知識の普及及び交通安全思想の高揚を図ることを任務としている。

中学生に対しては、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険予測の回避、道路標識等の意味、応急手当等について、学校を中心に、家庭や関係機関・団体等との連携、協力を図りながら交通安全教育を実施します。特に、自転車の安全利用については、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、参加・体験・実践型の自転車交通安全教室を実施し、交通ルールや交通マナーの周知徹底を図ります。

高校生に対しては、自転車の安全利用、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とともに、交通社会の一員として必要な意識、態度を育むことを目標に交通安全教育を推進します。特に、自転車の安全利用については、市内の高等学校と連携を図り、交通ルールの遵守と交通マナーの実践について、呼びかけ及び啓発チラシの配布等による周知を目的とした街頭指導を継続して行います。

また、駅前駐輪場等の放置自転車の防止対策として、自転車利用者の大半を占める高校生に対しては、高等学校を通じ注意喚起の周知徹底を図ります。

## ②成人等に対する交通安全教育の推進

関係機関・団体や事業者と連携を図り、運転者に対する交通安全教育やモデル横断歩道等を中心に「会津ナンバー マナーアップ五か条」を活用した街頭における広報啓発活動等を推進し、交通安全意識・交通マナーの向上、運転者としての社会的責任の自覚、子ども・高齢者・障がい者といった交通弱者への配慮、交通事故被害者等への心情等交通事故の悲惨さに対する理解の向上を図ります。

また、事業所に対し、安全運転管理に関する各種講習会等への積極的な参加による、自主的な安全運転管理の徹底について、地区安全運転管理者協会や地区事業主会と連携を図り働きかけを行います。

## 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、歩行者また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深めてもらうために、警察や関係機関等と連携を図り、運転実技講習会やシミュレーター等を活用した参加・体験型の交通安全教育を積極的に推進するとともに、各地区や福祉団体等が実施する交通安全教室へ、交通教育専門員を講師として派遣し、交通安全意識の浸透を図ります。

また、毎月10日を「高齢者を交通事故から守る日」とし、市内の大型小売店において、啓発チラシや夜光反射材を配布するなどの高齢者を対象とした啓発活動を展開します。

## 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、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなど、障害の程度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、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が理解できるよう、ホームページやSNS等を活用した交通安全に関する情報発信等の広報活動に努めます。

## 2 歩行者の安全確保に向けた交通安全活動の推進

### ①運転者に対する交通ルールの周知徹底

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を再認識させるため、交通安全教育や啓発活動等を推進するとともに、警察に対しては交通取り締まりの推進を要請します。

### ②歩行者に対する交通ルールの周知徹底

歩行者に対しては、道路を横断する際は、横断歩道を渡ること、信号機のある所では、その信号機に従うといった交通ルールの周知を図ります。

さらに、運転者に対し“手を上げる”など横断の意思を明確に伝え、安全を確認してから横断する「歩行者が自らの安全を守るための交通行動」を促す交通安全教育や啓発活動を推進します。

### ③反射材用品の着用促進

夕暮れから夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果的な反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体等を活用した積極的な広報を推進するとともに、特に高齢者に対しては、あらゆる機会を捉えた反射材の配布を推進します。

## 3 自転車の安全利用の推進

### ①自転車安全利用教育の推進

自転車を利用する機会が多い児童・生徒及び高校生等に対し、自転車の歩道通行時のルールや、スマートフォン等を使用しながらの乗車、イヤホン等を使用した状態での乗車の危険性について周知・徹底を図ります。

自転車利用者の交通ルール遵守とマナー向上を図るため、「[福島県自転車安全利用五則](#)<sup>5)</sup>」を活用した主要交差点における街頭啓発やホームページやSNS等を活用した、[自転車運転者講習制度](#)<sup>7)</sup>の周知を推進します。

---

<sup>7)</sup> **自転車運転者講習制度**：自転車の交通ルール遵守を徹底するため、自転車の運転に関し、酒酔い運転、信号無視などの違反行為（危険行為）を3年以内に2回以上行った者に対し、公安委員会が講習の受講を命ずるもの。

## ②自転車損害賠償責任保険等への加入促進

自転車は、歩行者と衝突した場合に加害者となる側面も有しており、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や加害者となった場合への備えとして損害賠償責任保険等への加入促進を図ります。

## 4 運転者に対する普及啓発活動の推進

### ①シートベルトとチャイルドシートの正しい着用の推進

本市の一般道におけるシートベルトの着用率は、令和2年の調査で、運転席、助手席とも100%でしたが、後部席は34%と全国平均及び県平均を下回っております。

後部席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時との比較で格段に高くなることから、シートベルト及びチャイルドシートによる被害軽減効果と非着用による危険性を広く市民に周知し、後部座席を含めた全ての座席における正しい着用について理解を深めてもらうため、関係機関・団体等と連携を図り、各種交通安全教室や講習会等において、対象者や年齢層に合わせ、実技指導や衝突実験映像を活用するなどした効果的な啓発活動を推進するとともに各種広報媒体等を積極的に活用した広報を推進します。

### ②危険運転根絶に向けた広報啓発活動の推進

近年、車間距離不保持などの、いわゆる「あおり運転」や運転中の携帯電話等使用の、いわゆる「ながら運転」による交通事故の発生が社会的に注目を集め、道路交通法の一部改正により、自動車や自転車での「あおり運転」の規制強化（令和2年6月30日施行）や「ながら運転」に関する規制強化（令和元年12月1日施行）が実施されました。これらの悪質・危険な運転に加え、飲酒運転による事故も後を絶ちません。

そこで、飲酒運転やあおり運転等の危険運転の根絶に向け、運転者に認識を深めてもらうため、交通安全運動等の機会を捉えて、啓発活動や広報活動等を引続き推進します。

特に飲酒運転については、関係機関・団体、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店等と連携して、ハンドルキーパー運動<sup>8</sup>の普及啓発やアルコールチェッカーを活用した運行前検査の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図ります。

---

<sup>8</sup> **ハンドルキーパー運動**：複数人の飲み会などで飲食店を利用する際、仲間同士や飲食店の協力を得て、予めお酒を飲まない人（ハンドルキーパー）を決め、その人が仲間を自宅まで送る運動。

### ③前照灯の早期点灯の促進

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、ハイビームのこまめな切替を励行し、交通事故防止を図ります。

### ④高齢運転者の事故防止に向けた広報啓発の推進

70歳以上の運転免許取得者で身体機能の低下が運転に影響を及ぼす恐れがある場合は、高齢運転者標識（高齢者マーク）<sup>9</sup>を付けて自動車を運転するよう広報啓発を実施し、高齢者マークを付けた車両に対する保護意識の醸成に努めます。

また、自らの自動車等の運転に不安を有する高齢者等に対しては、運転免許証の自主返納<sup>10</sup>に伴う支援事業の周知を図り、運転免許証の自主返納を促します。

なお、令和4年には高齢運転者に対する運転技能検査制度及び安全運転サポート車限定の免許制度が施行されることから、制度内容の周知を図るとともに施行後の経過を見極めながら必要な対策について検討していきます。

### ⑤子どもの事故防止に向けた広報啓発の推進

子どもへの保護意識を強化するために、子どもの交通事故の特徴等を幅広く広報し、子どもの交通事故防止に関する市民の意識を高めます。

特に、子どもの交通事故の発生が懸念される通学路や教育・保育施設、学校などの周辺、生活道路においては、不意な飛び出し等に対応した安全運転の実施について周知を図り、子どもの保護意識の醸成に努めます。

### ⑥二輪車運転者の被害軽減対策の推進

二輪車運転者の被害軽減を図るため、ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について、関係機関・団体等と連携し広報啓発活動を推進します。

### ⑦乗用型トラクターの事故防止の推進

乗用型トラクターの事故を防止するため、作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置やシートベルトの着用等の安全対策について周知を図ります。

---

<sup>9</sup> **高齢運転者標識（高齢者マーク）**：70歳以上の運転者が普通乗用車を運転するときは、高齢運転者標識を車体の全面と後面につけて運転するよう努めなければならない。

<sup>10</sup> **運転免許証の自主返納**：道路交通法に基づき、申請により運転免許証を返納すること。

## ⑧先端技術の活用促進と適切な情報提供

高齢者が加害者となる交通事故を未然に防止するため、衝突被害軽減ブレーキ、などの安全運転支援機能を備えた安全運転サポート車<sup>11</sup>等の先端技術に関する広報啓発を実施するとともに運転者が安全運転支援機能を過信することがないように、機能の特徴など正確な情報提供に努め、機能に対する理解の向上を図ります。

## 5 交通安全活動の推進

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の際は、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繋いでいくよう、幅広い世代の参加に努めます。

それぞれの地域における実情に即した身近な取り組み等による、効果的な地域連携型の交通安全活動を積極的に推進し、広く交通安全意識の向上に努めます。

---

<sup>11</sup> **安全運転サポート車**：衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置などの安全運転支援機能を搭載した車。通称サポカー。

## 対策の柱 2 道路交通環境の整備

交通安全の推進には人と車が安全で円滑に通行できる道路や施設など、道路交通環境の整備が不可欠です。

これまでも、警察や道路管理者などと連携し、道路交通環境の整備を推進してきたところであり、今後も引き続き、適切に機能分担された安全な道路交通網の体系的整備を進めるとともに、地域の交通実態に応じた道路交通環境の整備等各種対策を推進し、交通事故防止を目指します。

併せて、高齢化社会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、高齢者等が安全で快適に移動できる交通社会の形成を促進し、過度な自動車依存からの脱却による交通事故防止を目指します。

### 1 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

#### ①生活道路における交通安全対策の推進

生活道路における歩行者、自転車利用者の安全な通行を確保するため、交差点や路肩のカラー化、区画線等による歩行空間の確保、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<sup>12</sup>」区間においては、警察や道路管理者、地域住民が連携し、通過交通の排除や車両速度の抑制等の交通規制を強化するとともに交差点や路肩のカラー化、区画線等による歩行空間の確保に努めます。

#### ②通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児の移動経路等について、教育・保育施設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対策と、通学時の立哨を行う交通教育専門員の配置等のソフト対策の両面から必要な対策を推進します。

特に、「会津若松市通学路交通安全・防犯プログラム<sup>13</sup>」に基づき関係機関や学校、地域の方々との連携を強化しながら、児童生徒等が安心して登下校できる通学路の確保を推進します。

---

<sup>12</sup> **ゾーン30**：小学校の通学路や住宅街などにおいて、区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/hの速度規制を実施するとともに、通過交通の抑制を行い生活道路における歩行者の安全を確保するもの。

<sup>13</sup> **会津若松市通学路交通安全・防犯プログラム**：教育委員会、各小学校、警察署、道路管理者等の関係機関が連携し、計画的かつ継続的に通学路の安全確保を図るために策定。



### ③すべての人が安心して通行できる歩行空間の整備

高齢者や障がい者等を含めすべての人が安心して通行できる歩行空間を確保するため、「高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）に基づき、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦で幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障がい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 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

歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備を推進するとともに、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性の高い違法駐停車車両の取締りの強化を警察に要請し、安全で快適な自転車利用環境の整備を推進します。

### ②放置自転車対策の推進

放置されている自転車について、良好な生活環境を保持するため、「会津若松市生活環境の保全等に関する条例」に基づき、整理・撤去を行うとともに、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 交通事故再発防止対策の推進

### ①事故多発地点等における交通安全対策の推進

交通事故の多発地点、交通渋滞、その他の問題地点等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等と実地踏査及び協議を行いながら、効果的な対策案をまとめ、その推進を図ります。

### ②重大事故の再発防止

重大事故が発生した場合、警察、道路管理者等の関係機関等と現場検証を実施し、事故要因を追及するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講じることにより、同様な事故の再発防止を図ります。

## 4 交通安全施設等の整備事業の推進

道路の構造や交通状況に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化や防護柵の設置等の交通安全施設の整備を推進するとともに、道路標識・道路標示の破損、退色箇所については改修等を行い、その効果が損なわれないように、適切な維持管理に努めます。また、横断歩道の道路標識・道路標示等については、適時、警察と情報共有を図り適切な維持管理を要請いたします。

## 5 交通安全に配慮した道路交通環境の整備

### ①適切に機能分担された道路ネットワークの整備

市内の交通混雑を緩和し、安全で快適な道路ネットワークを形成するため、都市計画道路や幹線市道等の整備を促進し安全で円滑な道路交通を確保します。

### ②道路の使用及び占用の適正化

道路の構造を保全し、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を指導するとともに、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、指導により道路交通を確保します。

また、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。

### ③道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠損又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行います。

### 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、除雪優先区間の設定や早目の通行止めによる迅速な除雪及び凍結防止剤散布の実施、消融雪施設や流雪溝等の適切な維持管理を行います。

## 6 公共交通マネジメントの推進

鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持を図るため、継続して支援を行うとともに、会津若松市地域公共交通網形成計画<sup>14</sup>に基づき、本市の地域特性や実情に応じた公共交通ネットワークの再編に取り組み、利用者の利便性の向上を図ります。

また、公共交通ネットワークをより機能させるため、駅前広場等の交通結節点やバス停などの待合環境の改善に取り組み、乗り継ぎの改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ります。

さらに、過度に車に頼りすぎず、高齢者等が安全に安心して公共交通を利用するための意識の変化を促す「モビリティ・マネジメント<sup>15</sup>手法」により、地域や事業者など多様な主体に働きかけながら、利用促進に向けた取り組みを進めます。

---

<sup>14</sup> 会津若松市地域公共交通網形成計画：地域住民の利便性の向上、持続可能な公共交通の実現等を目指し、その目標及び施策体系を示す基本計画として平成28年3月に策定。（※令和4年度以降は、現計画の基本的な考え方を受け継ぐ新計画によるものとする。）

<sup>15</sup> モビリティ・マネジメント：「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組み。

## 対策の柱3 道路交通秩序の維持

交通ルール違反による交通事故を防止するため、警察への交通指導取締りの推進を要請するとともに関係機関との連携・協力のもと街頭指導等による交通秩序の維持を図ります。

### 1 交通指導取締りの推進

#### ①交通事故抑止に向けた指導取締りの推進

無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の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要請します。

特に飲酒運転及び無免許運転については、運転者及び周辺者に対する捜査の徹底など、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取り組みの推進を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推進

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、交通指導取締り等の取組の継続を警察に要請するとともに、運転者に対し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の推進

#### 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、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、警察や関係機関・団体及び市内の高等学校等と連携し自転車通行量の多い交差点等において、自転車利用の通勤・通学者を対象に自転車交通のマナーやルールを呼びかける街頭指導を推進します。

#### ②自転車運転者講習制度の推進

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ものに対する自転車運転者講習制度<sup>7</sup>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。

## 対策の柱 4 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図るとともに、被害を最小限にとどめるための救助・救急活動体制の整備や応急手当の知識普及に向けた消防機関等との連携・協力を推進します。

### 1 救助・救急体制の整備

消防機関に対し、複雑多様化する交通事故に対応した迅速な救助、救急活動を行うための救助・救急体制及び資機材の整備・拡充を要請するとともに、多数の負傷者を伴う大規模な交通事故に対処するための連絡体制の整備、救護訓練の実施及び医療機関等との連携による救助・救急体制の充実を要請いたします。

### 2 応急手当の知識普及

自動体外式除細動器（AED）の使用方法を含めた応急手当について、消防機関が行う講習会等の普及啓発活動を推進するとともに、公共施設を始めとする市内施設へのAEDの設置について、消防機関と連携・協力のもと積極的に推進します。

## 対策の柱5 被害者支援の推進

交通事故の被害者等は、交通事故にかかる知識や情報が乏しいことが少なくないことから、精神的・経済的負担を軽減するため、被害者救済制度の周知等など、関係機関・団体と連携を図り交通事故被害者等の支援対策を推進します。

### 1 交通事故被害者支援の充実

#### ①自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

公益財団法人福島県交通遺児奨学基金協会が行う交通遺児等に対する各種支援事業について広く周知し、その利用促進を図り、交通遺児世帯の支援に努めます。

#### 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の周知に努め、市民の加入促進を図ります。

## 卷末資料

資料 1 会津若松市の交通事故の年次推移

資料 2 全国・福島県の交通事故の年次推移

資料1

## 会津若松市の交通事故の年次推移

5年計画	区分 年次	会津若松市				交通事故死者に関する動向
		件数	死者	傷者	人口(人) ※10/1現在	
	41	472	6	634	102,062	(交通安全基本計画の初年度)
	42	637	15	756	102,190	
	43	819	11	1,017	102,771	
	44	873	18	1,075	102,780	
	45	1,004	9	1,283	104,065	
第1次計画	46	1,160	16	1,503	104,009	
	47	1,022	20	1,333	104,147	
	48	898	19	1,143	104,958	
	49	714	16	914	105,751	
	50	700	11	898	108,650	
第2次計画	51	615	15	809	109,859	
	52	575	3	748	110,788	
	53	611	2	751	112,237	
	54	574	5	688	113,175	
	55	516	9	623	114,528	
第3次計画	56	406	4	489	114,932	
	57	456	11	550	115,383	
	58	404	10	481	115,894	
	59	379	4	436	116,536	
	60	599	10	689	118,140	
第4次計画	61	577	11	690	118,561	
	62	608	11	742	118,780	
	63	600	7	723	118,778	
	H元	655	9	795	118,890	
	2	675	13	820	119,080	
第5次計画	3	592	7	705	119,289	
	4	567	8	655	119,123	
	5	684	3	805	119,920	
	6	720	2	874	120,251	
	7	692	6	808	119,640	
第6次計画	8	690	11	810	119,779	
	9	807	6	956	119,287	
	10	735	4	893	118,803	
	11	687	10	833	118,381	
	12	723	6	873	118,118	
第7次計画	13	752	10	911	118,028	
	14	840	9	1,033	117,563	
	15	812	8	1,039	116,737	
	16	930	6	1,159	116,064	
	17	917	8	1,143	122,248	
第8次計画	18	903	11	1,154	130,349	H16.11 北会津村と合併 H17.11 河東町と合併
	19	810	5	995	129,441	
	20	707	6	881	128,591	
	21	740	4	896	127,759	
	22	648	5	822	126,220	
第9次計画	23	620	5	736	125,496	
	24	634	5	765	124,579	
	25	619	6	758	123,605	
	26	508	8	624	122,715	
	27	428	5	507	124,062	
第10次計画	28	345	4	415	122,882	
	29	319	5	371	121,925	
	30	254	2	299	120,841	
	R元	202	6	219	119,820	
	2	202	1	236	117,433	



資料2

全国・福島県の交通事故の年次推移

5年計画	区分 年次	全 国			交通事故死者に関する動向	福 島 県			人口10万人当たりの死者数		区分 年次	5年計画
		件 数	死 者	傷 者		件 数	死 者	傷 者	県内	全国		
	41	425,944	13,904	517,775	県内死者数が過去最高の年→	6,185	269	7,729	13.6	14.0	41	
	42	521,481	13,618	655,377		7,953	300	10,138	15.3	13.6	42	
	43	635,056	14,256	828,071		9,780	284	12,654	14.5	14.1	43	
	44	720,880	16,257	967,000		11,926	<b>398</b>	15,520	20.4	15.8	44	
	45	718,080	<b>16,765</b>	981,096		←死者数が過去最高の年	13,103	337	17,219	17.3	16.2	
第1次計画	46	700,290	16,278	949,689	(交通安全基本計画の初年度)	14,001	354	18,562	18.2	15.5	46	第1次計画
	47	659,283	15,918	889,198	S46年以降県内で最も多かった年→	14,223	<b>379</b>	18,979	19.5	14.8	47	
	48	586,713	14,574	789,948		11,978	365	16,056	18.8	13.4	48	
	49	490,452	11,432	651,420		9,540	265	12,837	13.6	10.3	49	
	50	472,938	10,792	622,467		8,813	247	11,646	12.5	9.6	50	
第2次計画	51	471,041	<b>9,734</b>	613,957	←S45年以降、初めて1万人を下回る	8,352	235	11,184	11.8	8.6	51	第2次計画
	52	460,649	<b>8,945</b>	593,211		7,720	189	10,145	9.5	7.8	52	
	53	464,037	8,783	594,116		7,884	171	10,310	8.5	7.6	53	
	54	471,573	8,466	596,282		8,556	189	11,008	9.3	7.3	54	
	55	476,677	8,760	598,719	S46年～H16まで県内で最も少なかった年→	8,643	<b>152</b>	10,997	7.5	7.5	55	
第3次計画	56	485,578	8,719	607,346		8,879	186	11,340	9.1	7.4	56	第3次計画
	57	502,261	9,073	626,192		9,232	180	11,721	8.8	7.6	57	
	58	526,362	9,520	654,822		9,492	184	12,037	8.9	8.0	58	
	59	518,642	9,262	644,321		9,295	199	11,579	9.6	7.7	59	
	60	552,788	9,261	681,346		9,410	198	11,761	9.5	7.7	60	
第4次計画	61	579,190	9,317	712,330		9,532	197	11,717	9.4	7.7	61	第4次計画
	62	590,723	9,347	722,179		9,741	198	12,070	9.5	7.7	62	
	63	614,481	10,344	752,845	←S50年以来、再び1万人を上回る	10,132	205	12,740	9.8	8.4	63	
	H元	661,363	11,086	814,832		10,344	254	12,846	12.1	9.0	H元	
	2	643,097	11,227	790,295		10,823	237	13,268	11.3	9.1	2	
第5次計画	3	662,392	11,109	810,245		10,992	223	13,382	10.6	9.0	3	第5次計画
	4	695,346	11,452	844,003		11,357	203	13,910	9.6	9.2	4	
	5	724,678	10,945	878,633		12,656	209	15,221	9.8	8.8	5	
	6	729,461	10,653	881,723		12,880	211	15,644	9.9	8.5	6	
	7	761,794	10,684	922,677		13,298	241	16,071	11.3	8.5	7	
第6次計画	8	771,085	<b>9,943</b>	942,204	←S62年以来9年振りに1万人を下回る	13,317	232	16,108	10.9	7.9	8	第6次計画
	9	780,401	9,642	958,925		13,220	198	15,920	9.3	7.6	9	
	10	803,882	9,214	990,676		13,188	185	15,764	8.7	7.3	10	
	11	850,371	9,012	1,050,399		13,799	171	16,479	8.0	7.1	11	
	12	931,950	9,073	1,155,707		14,891	192	18,853	9.0	7.1	12	
第7次計画	13	947,253	<b>8,757</b>	1,181,039	←S56年以来20年振り8千人台	15,691	210	20,067	9.8	6.9	13	第7次計画
	14	936,950	<b>8,396</b>	1,168,029	←ピーク時（S45年）の半減を達成	15,434	200	19,905	9.4	6.5	14	
	15	948,281	7,768	1,181,681	←S32年以来46年振り7千人台	14,971	<b>169</b>	19,279	8.0	6.0	15	
	16	952,720	7,436	1,183,617	S46年以降2度目の170人以下→	14,854	162	19,085	7.7	5.8	16	
	17	934,346	6,937	1,157,113	←S31年以来49年振り6千人台	14,186	143	18,164	6.8	5.4	17	
第8次計画	18	887,267	6,415	1,098,564		13,627	136	17,353	6.5	5.0	18	第8次計画
	19	832,704	5,796	1,034,652	←S28年以来54年振り5千人台	12,744	121	16,245	5.8	4.5	19	
	20	766,394	5,209	945,703		11,717	113	14,659	5.5	4.0	20	
	21	737,637	4,979	911,215	←S27年以来57年振り4千人台	11,287	101	14,242	4.9	3.9	21	
	22	725,924	<b>4,948</b>	896,297	←死者数は10年連続して減少	10,665	<b>112</b>	13,253	5.5	3.8	22	
第9次計画	23	692,084	4,691	854,613	発生件数、死傷者数ともに8年連続して減少→	9,618	94	11,855	4.6	3.6	23	第9次計画
	24	665,157	4,438	825,392	死者数は9年ぶりに増加→	9,789	89	12,188	4.5	3.5	24	
	25	629,033	4,388	781,492	死者数は58年ぶりに100人を下回った→	8,948	79	11,061	4.0	3.4	25	
	26	573,842	4,113	711,374	死者数は4年ぶりに増加→	7,710	87	9,450	4.5	3.2	26	
	27	536,899	<b>4,117</b>	666,023	発生件数が49年振りに7千件を下回る→	6,894	<b>77</b>	8,344	4.0	3.2	27	
第10次計画	28	499,201	3,904	618,853	←S24年以来67年振り4千人を下回る	5,802	90	7,112	4.7	3.1	28	第10次計画
	29	472,165	3,694	580,850		5,588	68	6,710	3.6	2.9	29	
	30	430,601	3,532	525,846	発生件数が54年振りに5千件を下回る→	4,592	75	5,482	4.0	2.8	30	
	R元	381,237	3,215	461,775		3,919	61	4,683	3.3	2.5	R元	
	2	309,000	2,839	368,601	←S18年以来77年振り2千人台	3,266	57	3,857			2	

(注) 昭和41年以降の件数には、物損事故は含まない。昭和47年以降は沖繩県を含む。令和2年の発生件数、負傷者数は、概数である。

## 第 11 次会津若松市交通安全計画

企画・発行:会津若松市 危機管理課

〒965-8601 会津若松市東栄町 3 番 46 号

TEL:0242-39-1227 fax:0242-26-6435