

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通安全についての目標

第1 道路交通事故の現状と展望

本市の交通事故による24時間死者数は、昭和47年に過去最悪の43人を数えましたが、その後、減少傾向が続き、最近10年間は15人以下で推移しています。

また、交通事故件数と傷者数は、平成13年に交通事故件数3,515件、傷者数4,282人と過去最悪を記録しましたが、平成14年以降は、減少傾向となりました。平成24年及び平成29年には前年を上回ったものの、その後は、交通事故件数、傷者数ともに再び減少しております。

しかしながら、第10次交通安全計画の最終年である令和2年には交通事故件数679件、死者数9人、死傷者数828人となり、「令和2年までに年間の死者数3人以下、年間の死傷者数800人以下とする」という目標を達成することができませんでした。

本市は、高速交通網が整備された交通の要衝であるため、他市町村からの車両の流入が多く、また、市内の車両台数も多いことから、県内でも交通量の多い地域となっており、これに伴い、県内の交通事故の約20%が本市で発生し、依然として悲惨な交通事故があとを絶たず、未だ年間800人以上の方々が交通事故に遭っており、高齢化社会の進展による高齢化率の増加や、運転免許人口における高齢者の割合の増加に伴い、高齢者が関与する交通事故の増加も予想されることから、今後は、更なる交通安全対策を強力に推進していく必要があります。

市内の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりです。

(令和2年中に発生した郡山市内の交通事故)

- (1) 65歳以上の高齢者の死者は7人で全死者数9名の70%以上を占めており、令和元年の33.3%から大きく上昇しており、依然として高水準で推移しています。
- (2) 夜間の事故による死者は5人で、全死者数の50%以上を占めています。
- (3) 歩行中の事故による死者は5人で、全死者の50%以上を占めており、そのうち3人は道路横断中の事故で全死者数の30パーセント以上を占めています。

第2 交通安全計画における目標

【数値目標】

令和7年まで

年間の24時間死者数

5人以下

年間の交通事故重傷者数

70人以下

年間の死傷者数

570人以下

交通事故のない社会を実現することが目指す目標ですが、中期的には「令和7年までに年間の24時間死者数を5人以下とする」ことを目指します。

もとより、本計画における最優先の目標はかかる死者数の減少ですが、今後は、重傷者が発生する交通事故防止への取組が、死者数の減少にもつながることから、重傷者に関する目標を設定し「令和7年までに重傷者数を70人以下にする」ことを目指します。

加えて、交通事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、「令和7年までに年間死傷者数を570人以下とする」ことを目指します。

目標値の考え方：死者数→現状値の約半数

重傷者数→死傷者数の増減率平均より算出

死傷者数→過去5年間の増減率平均（10%）より算出

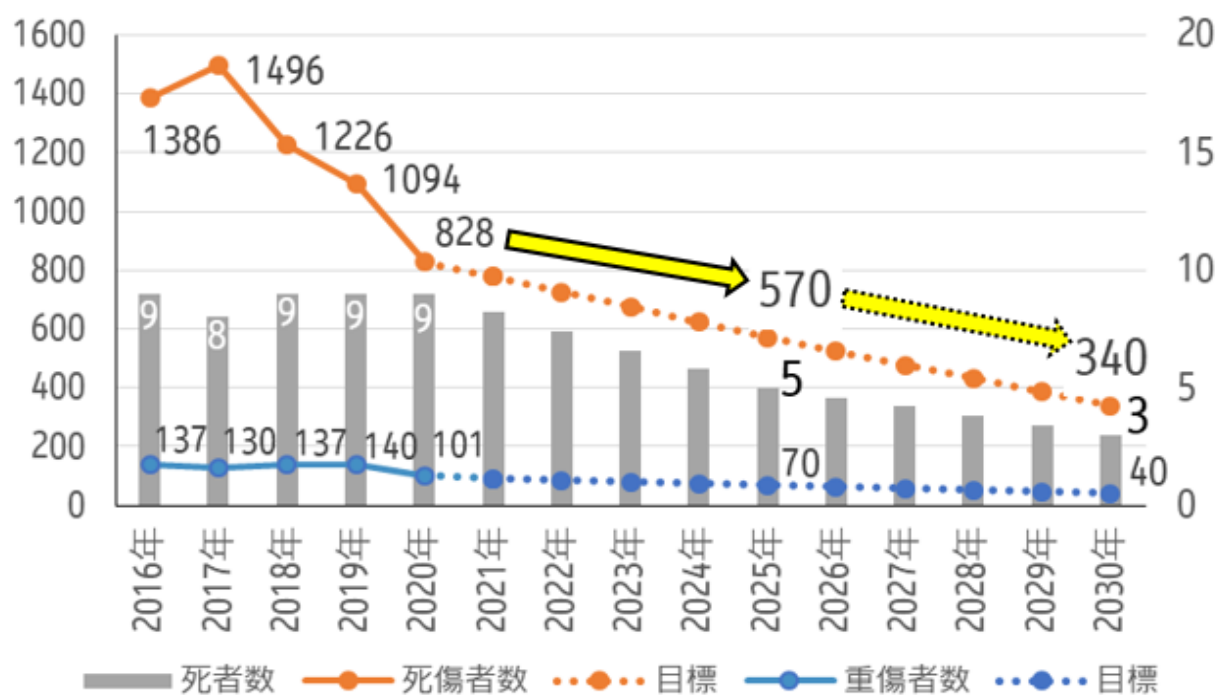
※令和12（2030）年目標からのバックキャスト

郡山市内の交通事故発生状況

1. 交通事故件数、死者数、傷者数（郡山市・福島県）

		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
郡山市	事故件数	1,128	1,190	1,008	920	679
	死者数	9	8	9	9	9
	傷者数	1,377	1,488	1,217	1,085	819
福島県	事故件数	5,802	5,588	4,592	3,919	3,266
	死者数	90	68	75	61	57
	傷者数	7,112	6,710	5,482	4,683	3,857

【郡山市の目標（2025 年までに）】



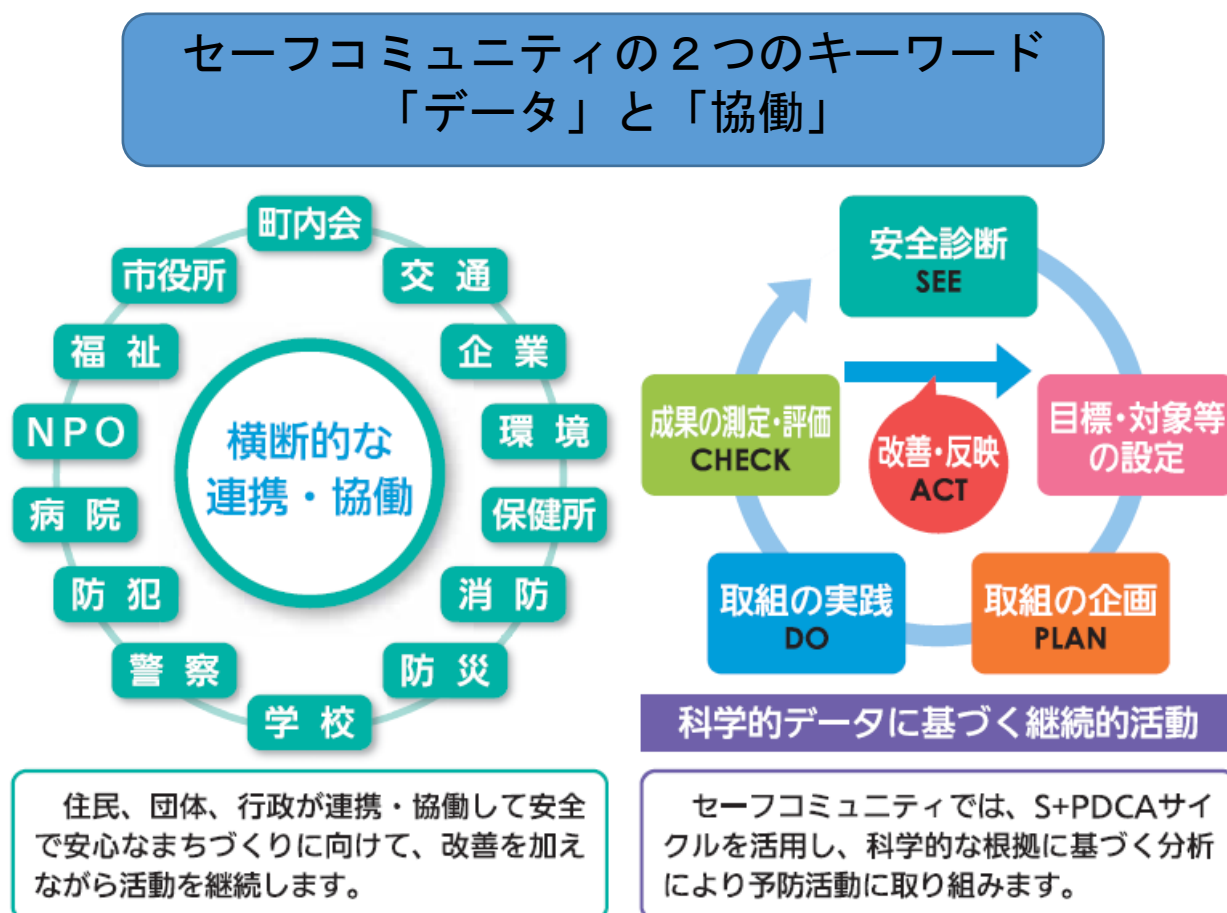
第3 セーフコミュニティ活動の推進

セーフコミュニティとは、WHO(世界保健機関)地域安全推進協働センターによって始められた認証制度であり、「生活の安全と安心を脅かすけがや事故は、原因を究明することで予防することができる」という理念のもと、地域の実情をデータを用いて客観的に評価し、地域住民、団体・組織、機関、行政等が協働により「安心して生活できる安全なまちづくり」に取り組む活動を行っている地域のことをいいます。

現在、本市では、セーフコミュニティを推進するため「セーフコミュニティ推進協議会」を設置し、交通安全を重点分野のひとつとして位置付け、交通安全対策委員会を立ち上げています。（郡山市は2018年2月2日セーフコミュニティ国際認証取得）

交通安全対策委員会では、「横断的な協働・連携」と「科学的データに基づく継続的活動」を活かし、交通事故のデータ分析等を行い、交通事故を無くすための対策を検討しております。

本市では、「市民参加の推進」、「関係機関の連携」、「効果的な対策の推進」といった交通安全計画の理念と一致する、セーフコミュニティ活動を積極的に推進します。

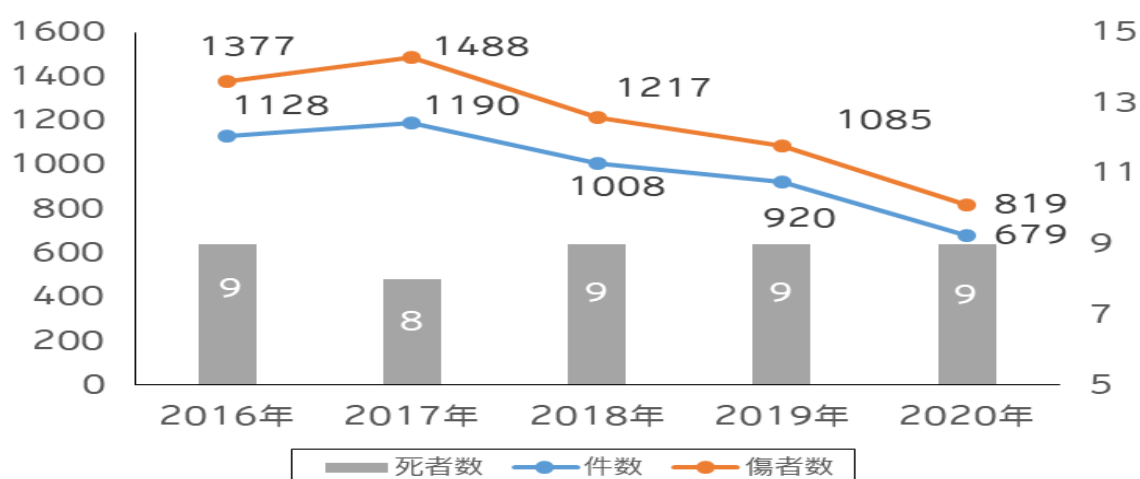


第2節 道路交通の安全についての対策

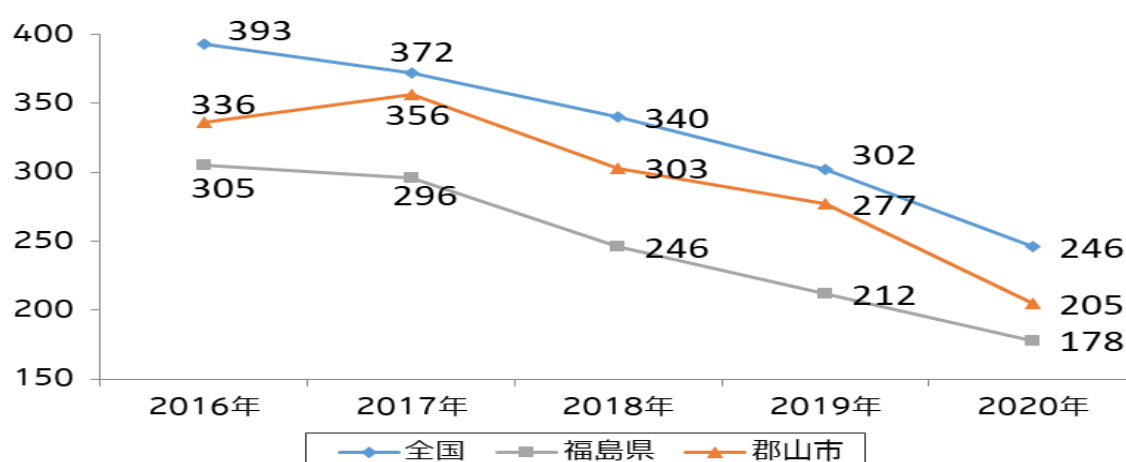
第1 対策の重点

- 1 高齢者及び子どもの交通事故防止
- 2 道路横断中の交通事故防止
- 3 自転車の安全利用
- 4 シートベルトの着用の徹底
- 5 悪質・危険な運転の根絶
- 6 交通安全意識の向上

【郡山市の交通事故発生状況】



【交通事故の発生推移状況】



全体的に減少傾向が続いているものの、人口10万人あたりの交通事故発生件数では県平均を上回った状態が続いている。

1 高齢者及び子どもの交通事故防止

(1) 高齢者の交通事故防止

本市の 65 歳以上の高齢者の人口は、令和 3 年 1 月 1 日現在、85,513 人、総人口に占める 65 歳以上の高齢者の割合（高齢化率）は 26.6%となっていますが、本計画の終了年次である令和 7 年には、高齢者の人口は 98,789 人、高齢化率は 30.7%と推計されています。そして、本市において交通事故の犠牲となる方の約半数以上が高齢者となっています。死亡事故の状況をみると、歩行中及び自動車運転中の事故が多くなっています。

また、令和 2 年においては交通事故で亡くなった高齢者 7 人のうち、約 5 割の 4 人の方は夜間の歩行中に事故に遭っています。

高齢者の交通事故を減少させるためには、こうした交通事故の実態に応じた対策が必要となります。

例えば、歩行者に対しては、夜間は運転者から発見されやすいよう明るく目立つ色の服装や夜光反射材を身につけるよう呼びかける、運転者に対しては、加齢に伴う身体機能の低下を自覚してもらうことも交通事故防止には有効です。また、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活をえるための対策など、その立場や場面に応じた交通安全対策を講じていく必要があります。また、一方で加齢による身体機能の変化にかかわりなく、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要となっています。

本市は、高齢者の交通事故死者の占める割合が非常に高いこと、今後も高齢化が進むことを踏まえると、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の形成が必要です。

このため、高齢者の様々な活動を踏まえた総合的な交通安全対策を推進するとともに、高齢者に対する交通安全活動や乗合タクシーなどのデマンド交通を一層充実させることが重要です。

また、最近、全国的に高齢者の運転による交通事故が問題となっていることから、交通事故防止対策が必要であり、対策のひとつとして運転免許証の返納を促し、自主返納した高齢者に対する支援を推進します。

(2) 子どもの交通事故防止

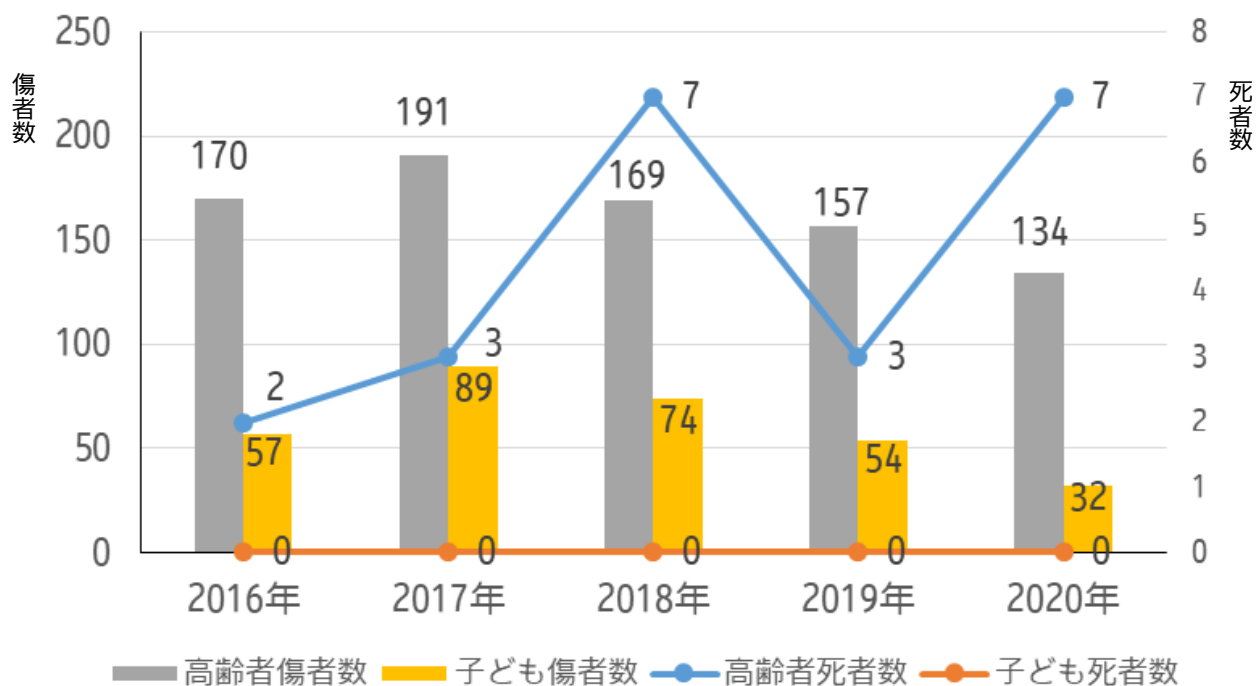
次に、本市において、交通事故でけがをした子どもの数は年々減少していますが、依然として多くの子どもが交通事故に遭っています。

このため、子どもを事故から守るためには、家庭や学校、地域等が連携して対策をとる必要があります。

少子化が進展する中、安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現する

ためには、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を推進するなど、子どもを交通事故から守る観点からの一層の交通事故防止対策が求められます。

【高齢者と子どもの交通事故死者数及び傷者数の推移】



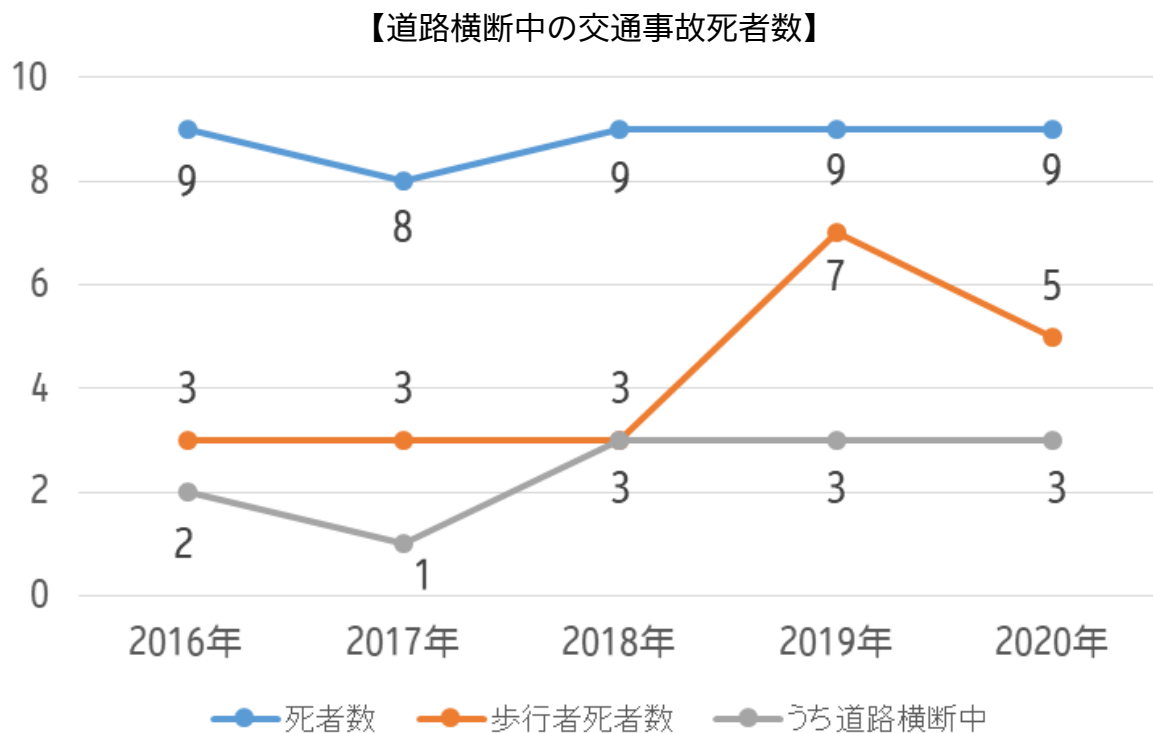
65 歳以上の高齢者の死者数は 7 人（市内全死者数 9 人の 70%以上）

こどもの交通事故傷者数は 32 人※死者なし（市内全傷者数 819 人の 4%）

2 道路横断中の交通事故防止

令和2年の交通事故死者数9人のうち3人は道路横断中の事故です。横断歩行者が関係する交通事故を減少させるためには、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図らなければなりません。

一方、歩行者に対しては、道路横断の際は、手を上げるなどして運転者に対し横断する意思を明確に伝えること、横断歩道を渡ること、信号機があるところでは、その信号に従うことといった基本的な交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認して横断を始め、横断中も周りに気を付けることなど、自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育に取り組んでいく必要があります。



道路横断中の死者は3人（市内全死者数9の30%以上）

3 自転車の安全利用

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、生活に密着した交通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、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進していく必要があります。

本市の令和2年の自転車事故は、死者0人、傷者104人となっています。

自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことなどから、交通安全教育の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車の安全利用を推進する必要があります。

◆ 自転車運転者講習制度について

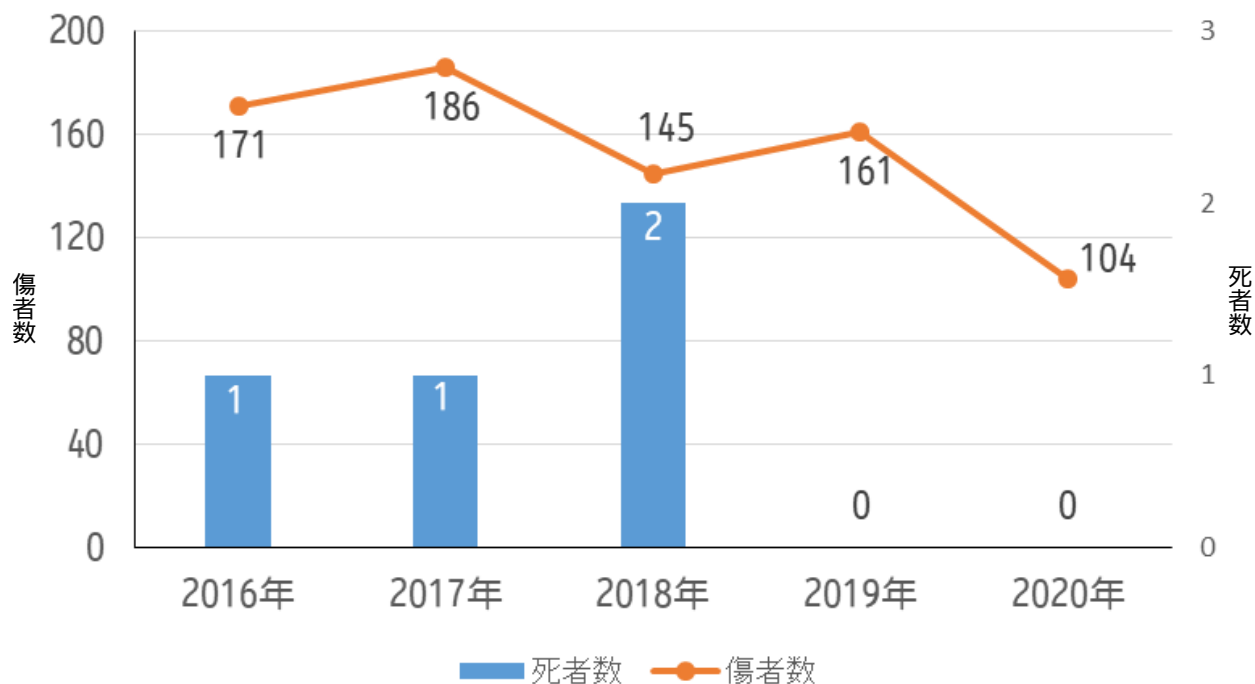
平成27年6月1日、道路交通法の改正に伴い、自転車運転者講習制度が施行されました。

政令で定める「危険行為」を3年以内に2回以上を繰り返すと、有料で講習を受けるよう県公安委員会から命令があります。講習の受講命令に違反した場合には、5万円以下の罰金が科せられます。

【対象となる危険行為】

- ①信号無視 ②通行禁止違反 ③歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）
- ④通行区分違反 ⑤路側帯通行時の歩行者の通行妨害 ⑥遮断踏切立入
- ⑦交差点安全進行義務違反等 ⑧交差点優先車妨害等
- ⑨環状交差点安全進行義務違反等 ⑩指定場所一時不停止等
- ⑪歩道通行時の通行方法違反 ⑫制動装置（ブレーキ）不良自転車運転
- ⑬酒酔い運転 ⑭安全運転義務違反 ⑮妨害運転

【自転車事故死者数及び傷者数の推移】



自転車事故の傷者数は 104 人※死者なし（市内全傷者数 819 人の 13%）
（県内自転車事故全傷者数 349 人の 30%）

4 シートベルトの着用の徹底

現在、シートベルトは、運転席、助手席、後部座席すべてにおいて着用が義務づけられています。

しかしながら、令和2年のシートベルト着用状況調査（警察庁、日本自動車連盟）によれば、福島県のシートベルトの着用率は、「一般道走行中の着用状況」は、すべての座席で令和元年の着用状況を上回りましたが、「高速道路等の着用状況」はいずれも令和元年を下回る結果となりました。

また、後部座席の着用率は、一般道では 48.8%、高速道でも 81.2%と運転席や助手席と比べて著しく低い状況となっています。

福島県の令和2年の交通死亡事故においては、四輪車乗用中に事故で亡くなられた方のシートベルト着用率は 54.2%で、シートベルト非着用者 11 人のうち 5 人は、シートベルトを着用していれば救命効果があったと考えられています。

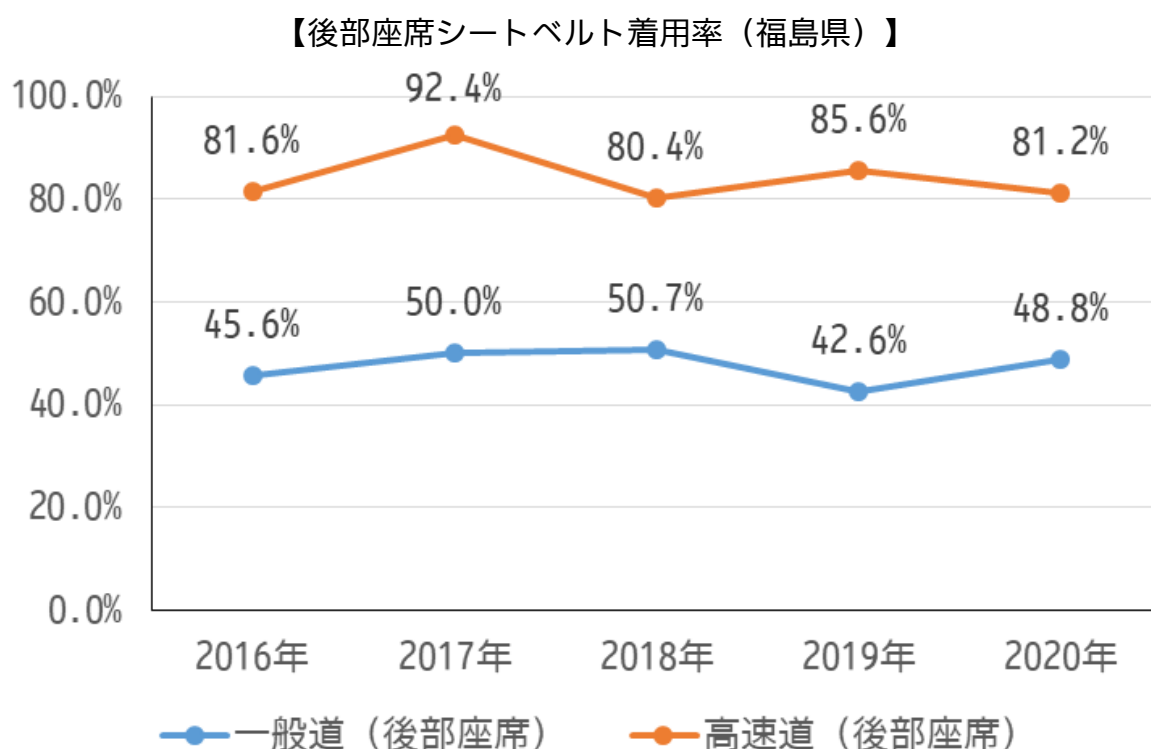
これは、非常に大きな問題であり、大切な命を守るためにシートベルトやチャイルドシートを着用するよう周知徹底することが極めて重要ですが、後部座席シートベルトの着用は、平成20年に後部座席のシートベルトの着用も義務化されていますが、未だに

下記のような低い着用率に止まることから、本計画期間中 100%の着用率を目指して取り組んでいきます。

そのためにも、関係機関・団体等と連携して、あらゆる機会・媒体を通じた着用徹底の啓発活動を展開するとともに、教育活動を通じて、学童期からシートベルトの重要性を理解してもらう等、より実践的な活動を展開していく必要があります。

○ シートベルトの着用状況（令和2年）

	福島県	全国平均
・一般道（運転席）	98.9%（対前年 + 0.1 ポイント）	99.0%
・一般道（助手席）	97.7%（対前年 + 3.0 ポイント）	96.5%
・一般道（後部座席）	48.8%（対前年 + 6.2 ポイント）	39.2%
・高速道（運転席）	99.9%（対前年 △ 0.1 ポイント）	99.7%
・高速道（助手席）	99.1%（対前年 △ 0.3 ポイント）	98.5%
・高速道（後部座席）	81.2%（対前年 △ 4.4 ポイント）	75.8%

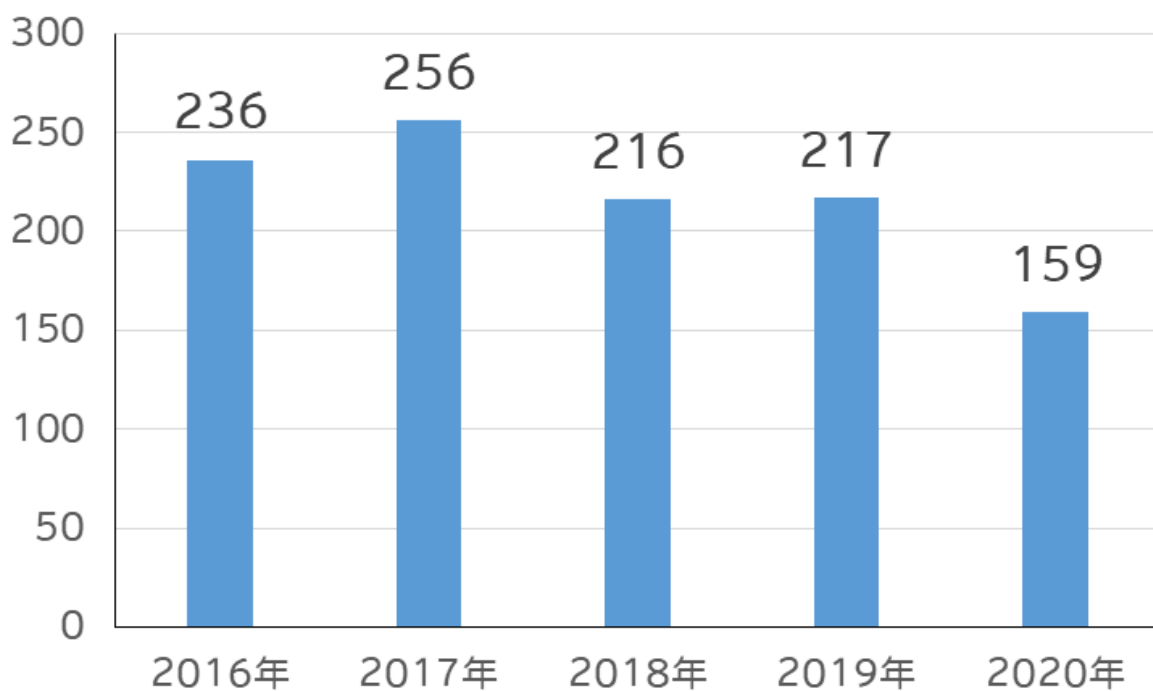


県内後部座席シートベルト着用率は 48.8%（運転席 98.9%、助手席 97.7%）
 ※高速道路での後部座席シートベルト着用率は 81.2%

5 悪質危険運転の根絶

交通事故多発路線における街頭活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、令和2年6月の道路交通法改正により、施行された妨害運転（「あおり運転」）、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、市民から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を推進してまいります。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て取組を推進してまいります。

【悪質違反による交通事故発生件数】



悪質違反の交通事故発生件数は 159 件（市内交通事故発生件数 679 件の 23%）

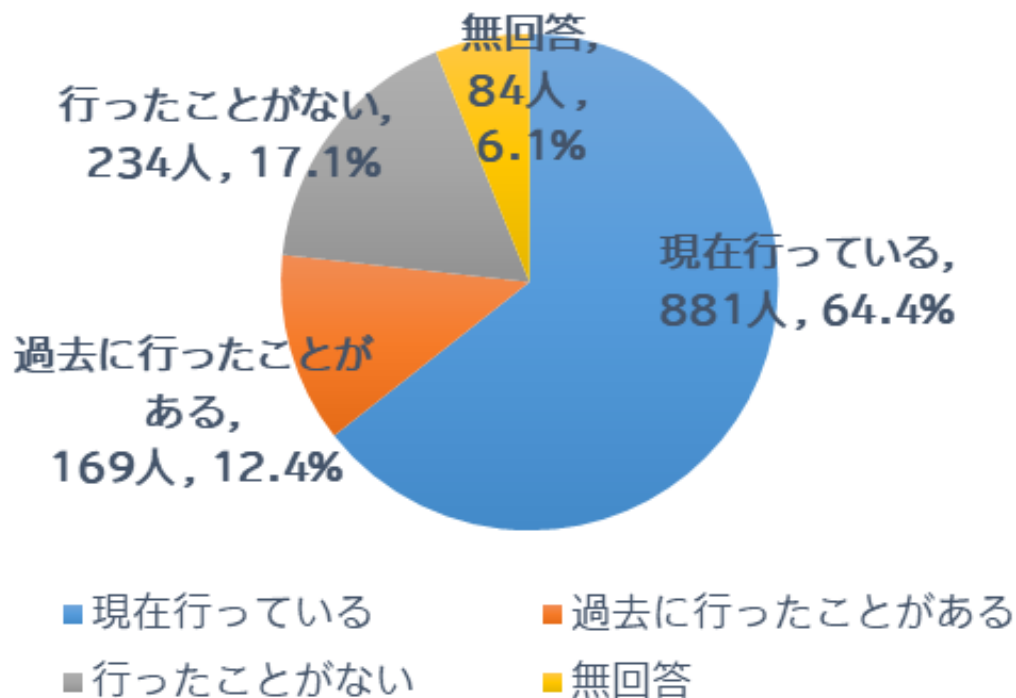
※悪質違反：信号無視、酒酔い等

6 交通安全意識の向上

交通事故の総量を抑制していくためには、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、自らが行動し、安全で安心な交通社会をつくりあげていくことが期待されています。

このため、交通安全教育や広報啓発活動を一層充実し、セーフコミュニティ推進協議会の交通安全対策委員会において作成する交通事故多発地点マップの活用など、新たな視点からの情報提供を行うことにより、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、住民が地域社会や身近な団体が行う交通安全に関する各種活動に参画するなど、安全で安心な交通社会の形成に住民が積極的に関与していくことが大切です。交通安全施策の推進に当たっても、それぞれの実情に合った施策の展開を図ります。

【交通安全活動の取組を行っている人の割合】



交通安全活動を行っている人の割合は 64.4%（2020 年度セーフコミュニティ市民意識調査）

コラム 1

コロナ蔓延下の E R から

郡山市は県内でもコロナ陽性者数が多く、各病院は感染対策に多大な労力をとられております。高熱の患者さんが1人搬送されてくれば、以前よりも遥かに多くのマンパワーと場所、物品を使って治療に当たります。このため同時に数多くの患者さんに対応することが出来ず、救急車を呼んでも長時間にわたって収容先が決まらないことも増えてきました。首都圏では重症患者さんが救急車を呼んでも、収容する病院が半日以上も見つからないことも珍しくなくなりました。もとより首都圏に比べて医療のマンパワーが少ない東北地方では、コロナ対応と通常診療の両立が困難となることは自明の理です。突然の脳卒中や心臓発作を簡単に予防することはできませんが、突然の怪我を予防することは出来るはずです。少なくとも、車に乗るときは必ずシートベルトを着用してください。運転席・助手席は勿論のこと、後部席でも必ずシートベルトを着用しましょう。ベルトは緩みなく、しっかりと肩と腰（骨盤の部分）にかけてください。救急医療の現場からの切なるお願いです。

太田西ノ内病院 救命救急センター所長 篠原一彰



全席でシートベルトを
正しく着用しよう!!