

令和元年版

交通白書

福 島 県

福島県警察本部

は じ め に

東日本大震災、福島第一原子力発電所事故から8年8か月が経過しました。この間、県民の皆様の懸命な御努力と国内外からの多くの御支援により、相馬福島道路の全区間が来年度末までに開通する見通しであることが示され、さらに常磐自動車道及び磐越自動車道の暫定2車線区間の4車線化が進められるなど、福島県は着実に復興への歩みを進めております。

このような中、県民の皆様が、安全で安心な暮らしを実感できる地域社会を築き上げていくことは極めて重要であり、中でも、交通安全の推進は最も身近で大切なテーマです。

昨年の本県の交通事故は、発生件数、傷者数とも一昨年より大幅に減少いたしました。

この成果は、震災等の影響により交通環境が大きく変化している中、効果的な交通安全活動を推進した結果であり、御理解と御協力をいただいた交通安全関係団体の皆様に改めて深く感謝を申し上げます。

しかしながら、死者数については前年を上回る75人を数えており、いかにして交通死亡事故を防止するかが課題といえます。

県は、「第10次福島県交通安全計画」において、平成32年（令和2年）までに

「年間の24時間死者数を60人以下」、「年間の死傷者数を6,300人以下」

とする目標を設定しております。

この目標を確実に達成するためには、県民等が地域における自主的な活動の輪を広げるとともに、有機的に連携・協力して行うネットワークを構築することが重要であり、県は、「交通事故のない社会を目指して」、「県民参加の推進」、「関係機関・団体相互の連携・協力の推進」、「効果的・効率的な対策の推進」を基本理念とし、新たに「道路横断中の交通事故防止」と「ゆずりあい運転の実践」を交通安全運動の重点に加えて、各種交通安全対策に積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

結びに、本県の交通安全活動及び交通事故の実態についてまとめた本書により、多くの皆様の理解や関心を更に深めていただくとともに、今後の交通安全対策の推進に役立てていただけますようお願いいたします。

令和元年11月

福島県知事

目 次

序説

1 交通事故の動向と交通安全対策の推進	1
2 交通安全対策の今後の方向	4

■第1編 県内の交通情勢

第1 人口	5
1 県内の人口の年次別推移	5
2 県内市町村別人口と世帯数	6
第2 道路	7
1 福島県の道路現況概要	9
2 国道の現況	9
第3 自動車保有台数	10
1 年次別自動車台数の推移	11
2 市町村別車両台数	12
第4 自動車交通量	14
1 一般道路自動車交通量	14
2 高速道路自動車交通量	15

■第2編 交通安全対策の組織と活動

第1 交通安全対策の組織	16
1 県の組織	16
2 市町村における組織	18
3 民間における組織	19
第2 交通安全活動	22
1 交通安全総合対策の決定	22
2 交通安全運動の推進	24
3 交通安全教育の推進	28
4 自動車の利用者等に対する安全対策の推進	30
5 高齢者に対する交通事故防止活動の展開	31
6 チャイルドシートの普及促進対策	32
7 自転車事故防止対策	32
第3 交通安全県民大会	34

■第3編 交通事故

第1 全国の交通事故	36
------------	----

1	概況	36
2	都道府県別交通事故発生状況	37
3	都道府県別人口・車両台数・運転免許保有者当たりの交通事故発生状況	38
4	全国の交通事故・自動車台数等の年次推移	39
第2	東北の交通事故	40
1	概況	40
2	県別交通事故発生状況	40
3	県別・年別推移	41
第3	県内の交通事故とその特徴	42
1	概況	42
2	交通事故の発生状況	42
3	特定事故の発生状況	47
4	交通事故の推移等	57
(1)	交通指標の推移	57
(2)	年別・事故・自動車台数・運転者数等調	58
(3)	警察署別事故発生の推移	60
(4)	事故発生・年別・月別推移	62
(5)	警察署別事故発生状況	62
(6)	市町村別事故発生状況	63
(7)	道路別事故発生状況	65
(8)	道路別事故発生状況(主要地方道)	66
(9)	道路別事故発生状況(一般県道)	67
(10)	道路形状別・道路線形別・事故類型別発生状況	71
(11)	昼夜別事故発生状況	74
(12)	時間別事故発生状況	75
(13)	車種別・事故車種免許取得後の経過年数別・年齢別発生状況(第1当事者)	76
(14)	警察署別・事故類型別発生状況	77
(15)	当事者別・違反別事故発生状況	80
(16)	当事者種別・年齢別発生状況	82
(17)	年齢別・違反別事故発生状況	83
(18)	当事者種別・形状別発生状況	85
(19)	当事者種別・用途別発生状況	86
(20)	地方振興局別交通事故発生状況	87
(21)	地方振興局別・状態別交通事故被害状況	89
第4	県内の特定事故の発生状況	101
1	死亡事故	101
2	歩行者の事故	109

3	自転車の事故	115
4	子供の事故	120
5	高校生の事故	126
6	自動車のシートベルト着用状況	130
7	青年運転者の事故	133
8	高齢者の事故（65歳以上）	137
9	初心運転者の事故	143
10	飲酒運転の事故	146
11	無免許運転の事故	149
12	二輪車の事故	153
13	タクシーの事故	161
14	バスの事故	163
15	ダンプカーの事故	166
16	安全運転管理者選任事業所の事故	168
17	県外居住者の事故	171
18	道路環境等	175
19	その他	177

■第4編 高速道路

1	路線別交通事故発生状況	180
2	月別交通事故発生状況	180
3	交通事故原因別発生状況	181
4	時間別交通事故発生状況	181

■第5編 交通指導取締り

1	交通指導取締り状況	182
2	交通法令違反取締り年別推移状況	182
3	違反形態別取締り状況	183
4	反則金納付状況	183
5	暴走族等取締り状況	183

■第6編 交通安全施設と交通規制

第1	交通安全施設	184
1	各種交通安全施設の整備状況	184
(1)	道路別信号機設置状況	184
(2)	道路標識等整備状況	184
(3)	交通管制システムの整備状況	185

第2 交通規制	186
1 道路別交通規制状況	186
■第7編 運転免許と行政処分	
第1 運転免許	187
1 運転免許保有者数	187
(1) 運転免許保有者数の推移	187
(2) 運転免許種類別保有者数	187
(3) 警察署別・年代別運転免許保有者数	188
2 運転免許試験	190
(1) 運転免許試験の推移	190
(2) 運転免許種類別受験者数	190
3 運転免許証の交付状況	190
4 運転免許更新手続きの日曜日窓口開設状況	191
(1) 福島運転免許センター	191
(2) 郡山運転免許センター	191
5 指定自動車教習所	191
(1) 指定自動車教習所等の状況	191
(2) 指定自動車教習所等一覧	192
第2 行政処分	193
1 行政処分決定状況	193
2 意見の聴取（聴聞）の実施状況	193
3 仮停止の状況	193
4 年別行政処分決定状況	193
5 主な違反別処分決定状況	194
6 量定別処分決定状況	194
7 年別意見の聴取（聴聞）実施状況	194
第3 運転者講習	195
1 停止処分者講習の実施状況	195
2 更新時講習等の実施状況	195
3 初心運転者講習の実施状況	195
4 取消処分者講習の実施状況	195
5 違反者講習の実施状況	195
6 高齢者講習の実施状況	195
別表 年別停止処分者講習実施状況	196
別表 年別更新時講習実施状況	196
別表 警察署別更新時講習及び特定任意講習実施状況	197

■第8編 被害者救済

第1 救急業務	198
1 救急業務実施体制	198
2 高速道路における救急業務実施体制	198
第2 交通事故相談	199
1 交通事故相談の実施	199
2 交通事故相談件数	199
3 市町村との連携	201
第3 犯罪被害者支援	202
1 関係機関・団体との連携	202
2 被害者等の視点に立った犯罪被害者支援	202
3 犯罪被害者支援の気運醸成	202

序 説

1 交通事故の動向と交通安全対策の推進

(1) 国の施策の経過

我が国の交通事故は、モータリゼーションの発展に伴って、昭和 45 年には、約 100 万人の死傷者を記録するという史上最悪の状況となり、交通の安全確保が大きな問題となった。

このため、国を挙げて対策に取り組むため、昭和 45 年に交通安全対策基本法を制定し、同法に基づき目標・施策を明確にした交通安全基本計画をスタートさせた。

◎ 昭和 45 年 第 1 次交通安全基本計画(昭和 46 年～50 年)

- ・ 目 標 歩行者の安全確保
- ・ 結 果 歩行者の死亡事故を大幅に減少させることに成功した。

◎ 昭和 51 年 第 2 次交通安全基本計画(昭和 51 年～55 年)

- ・ 目 標 昭和 55 年までに交通事故死者数を昭和 45 年の 16,765 人の半数以下に抑制する。
- ・ 結 果 昭和 55 年には死者数を 8,760 人まで減少させるなど目標をほぼ達成する成果をあげた。

◎ 昭和 56 年 第 3 次交通安全基本計画(昭和 56 年～60 年)

- ・ 目 標 交通事故死者数を 8,000 人以下に抑制する。
- ・ 結 果 予想を上回る運転免許人口や車両台数の増加等の交通環境の急激な変化により、昭和 60 年の死者数は 9,261 人を記録し、計画の目標を達成することができなかった。

◎ 昭和 61 年 第 4 次交通安全基本計画(昭和 61 年～平成 2 年)

- ・ 目 標 第 3 次交通安全基本計画と同様に平成 2 年までに死者数を 8,000 人以下に抑制する。
- ・ 経 過 ① 昭和 61 年の道路交通法改正により原動機付自転車乗車ヘルメットの着用義務づけ、及びシートベルト非着用者に対する点数制度適用を導入した。
② 死者数は増加を続け、昭和 63 年には 1 万人を突破し、平成元年には死者数がさらに増加して 11,000 人台を超えたため、政府が非常事態を宣言し、交通白書の中で「第 2 次交通戦争」と表現する事態となった。
- ・ 結 果 平成 2 年の緊急対策の推進など懸命な抑止活動を重ねたが、交通事故の増加が続き、死者 11,227 人となり目標を達成することができなかった。

◎ 平成 3 年 第 5 次交通安全基本計画(平成 3 年～7 年)

- ・ 目 標 死者数を 10,000 人以下に抑制する。
- ・ 経 過 平成 5 年秋の全国交通安全運動初日に内閣総理大臣談話「交通安全について、国民の皆さんへ」を發表し、交通安全に対する国民意識の向上を促進するとともに、新たな総合的な安全対策の積極的な推進を示した。
- ・ 結 果 計画年次中、交通事故死者数を 548 人減少させることができたが、平成 7 年の死者は 10,679 人で目標を達成することはできなかった。

- ◎ 平成 8 年 第 6 次交通安全基本計画（平成 8 年～12 年）
 - ・ 目 標 年間の交通事故死者数を平成 9 年までに 10,000 人以下とし、さらに、平成 12 年までに 9,000 以下とする。
 - ・ 結 果 平成 9 年までに 10,000 以下とする目標は達成したが、平成 12 年までに 9,000 以下とする目標は達成できなかった。
- ◎ 平成 13 年 第 7 次交通安全基本計画（平成 13 年～17 年）
 - ・ 目 標 自動車保有台数当たりの死傷者数を可能な限り減少させるとともに、平成 17 年までに年間の 24 時間死者数を、交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和 54 年の 8,466 人以下とする。
 - ・ 結 果 平成 14 年までに 8,466 人以下とする目標を達成し、平成 17 年には約半世紀ぶりに 6,000 人台までに減少することができた。しかし、自動車保有数台数当たりの死傷者数の減少については不十分なものとなった。
- ◎ 平成 18 年 第 8 次交通安全基本計画（平成 18 年～22 年）
 - ・ 目 標 年間の 24 時間死者数を平成 22 年までに 5,500 人以下とするとともに、年間の死傷者数を 100 万人以下とする。
 - ・ 結 果 平成 20 年には、24 時間死者数が 5,155 人、年間の死傷者数が 950,659 人となり、以降も減少傾向が続き、目標を達成する成果をあげた。
- ◎ 平成 23 年 第 9 次交通安全基本計画（平成 23 年～27 年）
 - ・ 目 標 平成 27 年までに、年間の 24 時間死者数を 3,000 人以下、年間の死傷者数を 70 万人以下とする。
 - ・ 結 果 平成 27 年には、24 時間死者数が 4,117 人、年間の死傷者数が 666,023 人となり、死者数は目標を達成することができなかったが、死傷者数は目標を達成する成果をあげた。
- ◎ 平成 28 年 第 10 次交通安全基本計画（平成 28 年～32 年）
 - ・ 目 標 平成 32 年までに、年間の 24 時間死者数を 2,500 人以下、年間の死傷者数を 50 万人以下とする。

(2) 本県の施策の経過

本県においても、昭和 40 年代半ばまでの交通事故死者数の増大に対処して、交通安全対策基本法に基づき、具体的施策を明確にした交通安全基本計画をスタートさせた。

- ◎ 第 1 次交通安全計画（昭和 46 年～50 年）
 - ・ 結 果 昭和 45 年交通事故死者 337 人を昭和 50 年 247 人（昭和 45 年対比 90 人減）と大幅に減少（特に歩行者）させる成果をあげた。
- ◎ 第 2 次交通安全計画（昭和 51 年～55 年）
 - ・ 結 果 昭和 55 年の交通事故死者を 152 人まで減少（昭和 50 年対比 95 人減）させることができ、昭和 45 年の交通事故死者の半減を謳った第 2 次交通安全基本計画の目標を達成

した。

◎ 第3次交通安全計画（昭和56年～60年）

- ・結果 予想を上回る運転免許人口や車両台数の増加等の交通環境の急激な変化が対策の効果を減退させたため、昭和60年の交通事故死者は198人（昭和55年対比46人）に達し、交通事故死者の減少を図ることはできなかった。

◎ 第4次交通安全計画（昭和61年～平成2年）

- ・結果 全国平均を上回る高齢化、夜型化社会の進展、シートベルト着用率の低下等により、昭和63年以降3年連続して交通事故死者が200人を超え、平成2年には237人（昭和60年対比39人増）に達した。

◎ 第5次交通安全計画（平成3年～7年）

- ・結果 平成3年より「セーフティ福島91県民運動」に基づく「県交通安全フェア」等の開催、平成5年から「うつくしま・福島交通マナーアップ県民運動」に基づく「高齢者交通安全中堅指導者養成講習会」など新規の交通事故防止活動を展開したが、福島空港の開港、国体関連事業の拡大、高速道路網整備・延伸等による交通の質的变化と交通量の増大が大きく作用し、8年連続して交通事故死者200人を超える高原状況となり、平成7年には死者241人（平成2年比4人増）となった。

◎ 第6次交通安全計画（平成8年～12年）

- ・目標 今次計画において、はじめて目標（交通事故死者数を平成9年までに200人以下、平成12年までに180人以下）を設定した。
- ・結果 平成8年から「うつくしま・ふくしまセーフティチャレンジ事業」を始め、平成9年からは、ストップザ交通事故緊急対策等を実施し、交通事故の減少に努めた。平成9年の死者数は、198人（平成7年比43人減）と、平成9年までの目標を達成した。さらに平成11年の死者数は、171人で昭和55年以来19年ぶりに180人を下回り、第6次交通安全の目標を1年先取りして達成した。

◎ 第7次交通安全計画（平成13年～17年）

- ・目標 平成17年までに年間の24時間死者数を170人以下とする。
- ・結果 発生件数及び死傷者数とも平成14年以降4年連続して減少し、平成15年の死者数は169人となり2年前倒しで目標を達成した。
さらに、平成17年には昭和34年以来46年ぶりとなる150人以下を達成した。

◎ 第8次交通安全計画（平成18年～22年）

- ・目標 平成22年までに年間の24時間死者数を110人以下、死傷者数を15,000人以下とする。
- ・結果 発生件数及び死傷者数とも平成14年から順調に減少し、平成20年には年間死傷者数が14,772人となり2年前倒しで目標を達成し、平成21年には死者数が101人となり1年前倒しで目標を達成した。

最終年の平成 22 年は、発生件数、傷者数とも引き続き 9 年連続減少し、死傷者数は平成 2 年以降最も少ない 13,365 人となったが、死者数 112 人となり 9 年ぶりに増加した。

◎ 第 9 次交通安全計画(平成 23 年～27 年)

- ・目 標 平成 27 年までに年間の 24 時間死者数を 85 人以下、死傷者数を 11,600 人以下とする。
- ・結 果 平成 27 年には、24 時間死者数が 77 人、死傷者数が 8,344 人となり、目標を達成する成果をあげた。

◎ 第 10 次交通安全計画(平成 28 年～32 年)

- ・目 標 平成 32 年までに年間の 24 時間死者数を 60 人以下、死傷者数を 6,300 人以下とする。

2 交通安全対策の今後の方向

国は、平成 28 年の中央交通対策会議において、交通事故の更なる減少を目指し、平成 32 年までに死者数を 2,500 人以下、死傷者数を 50 万人以下とする目標を設定し、交通事故総量抑制を図る第 10 次交通安全基本計画を策定した。

これを受け、県は、平成 28 年 5 月、第 10 次福島県交通安全計画を策定し、平成 32 年までに

「年間の 24 時間死者数を 60 人以下」

「年間の死傷者数を 6,300 人以下」

とする目標を設定した。

この計画の推進に当たっては、交通社会は地域社会と密接な関係を有していることから、地域における県民等の自主的な活動の輪を広げるとともに、それらが有機的に連携・協力する地域的なネットワーク構築が重要であり、基本理念を「交通事故のない社会を目指して」「県民参加の推進」「関係機関・団体相互の連携・協力の推進」「効果的・効率的な対策の推進」とし、「高齢者及び子供の交通事故防止」「自転車の安全利用」「シートベルトの着用の徹底」「交通安全意識の向上」「道路横断中の交通事故防止とゆずりあい運転の実践」を対策の重点として「道路交通環境の整備」「交通安全思想の普及徹底」など 9 つの分野別の施策を展開していくこととしている。