

第11次
三春町交通安全計画

～交通事故のない、安全で安心して暮らせる三春町を目指して～



令和4（2022）年5月
三春町交通対策協議会

目 次

第1章 計画策定に当たって	1
1 計画策定の趣旨	1
2 計画の位置付け	1
3 計画の期間	2
4 交通安全計画と持続可能な開発目標（SDGs）の関係	2
第2章 計画の基本理念	3
第3章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通安全についての目標	6
第1 道路交通事故の現状と特徴	6
1 道路交通事故の推移	6
2 道路交通事故の特徴	7
第2 交通安全計画における目標	9
第2節 道路交通の安全についての対策	10
第1 対策の重点	10
1 高齢者と子どもの交通事故防止	10
2 歩行中の交通事故防止	10
3 夕暮れ時や夜間の交通事故防止	11
4 自転車の安全利用の促進	11
5 交通安全意識の向上	11
第2 対策の柱	12
対策の柱1 交通安全思想の普及徹底	12
対策の柱2 道路交通環境の整備	18
対策の柱3 道路交通秩序の維持	22
対策の柱4 救助・救急活動の充実	23
対策の柱5 被害者支援の推進	24
第4章 踏切道における交通安全	25
第1節 踏切道の交通安全についての目標	25
第1 踏切事故の現状	25
第2 第1次交通安全計画における目標	25
第2節 踏切道の交通安全についての対策	25
第1 踏切道の構造の改良の促進	25
第2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	25
第5章 計画の推進	26
巻末資料編	27

第1章 計画策定に当たって

1 計画策定の趣旨

本町では、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（1971）年度以降、これまで10次にわたる交通安全計画を策定し、国、県、関係機関・交通関係の団体等と連携し、各分野における交通安全対策を実施してきました。

こうした中、本町では、少子高齢化の急速な進行により、10人に3人が65歳以上という高齢社会を迎えています。このような大きな環境変化を踏まえ、真に安心して豊かに暮らせる生活を確保するためには、その前提として町民の安全を確保していくことが極めて重要です。

そのため、これまで様々な対策を講じ、近年の交通事故件数は減少傾向にあるものの、安全で安心な社会の実現のためには、引き続き対策の実施が必要です。

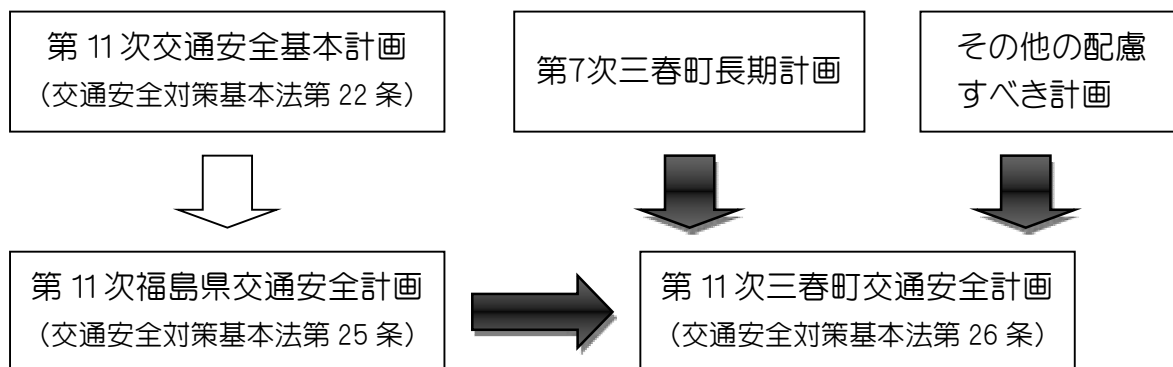
交通安全対策は、町民一人ひとりの理解と協力の下、福島県、田村警察署、交通安全協会三春連合会、交通教育専門員などの関係機関、交通関係の団体等が全力を挙げて取り組まなくてはならない緊急かつ重要な課題であり、引き続き人命尊重の理念に基づき、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を一層推進していく必要があります。

この第11次三春町交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第1項の規定に基づき、令和4（2022）年度から令和7（2025）年度までの4年間に講ずるべき三春町における交通安全に関する施策の大綱を定めたものです。

この交通安全計画に基づいて、町は関係機関、交通関係の団体等と緊密な連携を保ち、交通の状況や地域の実態に即して、交通安全に関する施策を具体的に定めるとともに、これを推進します。

2 計画の位置付け

この計画は、交通安全対策基本法に基づく三春町の計画であり、「第7次三春町長期計画」の分野別計画です。



3 計画の期間

令和4(2022)年度を初年度とし、令和7(2025)年度を最終年度とする4か年計画です。

※県の第11次交通安全計画と整合性を図るため、終期を令和7(2025)年度とします。

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。



第2章 計画の基本理念

交通事故のない安全で安心して暮らせる三春町を目指して、本計画を推進するにあたり、以下の5項目を基本理念として掲げます。

1 交通事故のない「人優先」の社会を目指して

交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図るための重要な要素です。

交通事故は大きな社会的・経済的損失をもたらすため、究極的には交通事故のない社会を目指して、町民一人ひとりが相互理解と思いやりを持ち行動する交通社会を構築することが必要です。

そのため、人優先の交通安全思想を念頭に、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全、特に子どもや高齢者、障がい者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。

また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人ひとりの状況に応じた支援が求められることから、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、高齢歩行者や高齢運転者の交通事故の多発化は全国的に喫緊の課題であり、本町においても交通事故負傷者数に占める高齢者の割合は高くなっています。また、地域においては、高齢者が自動車に頼らず自立して日常生活を営むことができるようにすることが課題となっています。

高齢になっても安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会、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社会の実現に向けて、交通関係者の連携によって、高齢化が進展しても安全に移動できる社会を構築することを目指します。

3 町民参加・協働の推進

地域社会の「きずな」を強め、ともに支え合う地域社会を目指し、町民が「自らの安全は自ら守る、地域の安全は地域で守る」という安全意識のもと、自ら行う交通安全総点検などの交通安全施策に参加できる仕組みづくりにより、自主的な参加型・協働型の交通安全活動を推進します。

町民が、日頃から日常生活や事業活動における交通社会の危険を意識すること、そしてでき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、地域で多くの人びとが互いに支え合う運動を推進します。

4 関係機関や団体相互の連携・協力体制の推進（構築）

既に多くの地域で、交通安全に対する様々な取組が行われていますが、取組内容や取組方法など多くの点で課題を共有し、課題解決のため連携して取り組んでいくためには、地域的・横断的なネットワークが必要です。

町では、関係機関、交通関係の団体等との情報共有や調整を図りながら、組織を横断的に連携させるとともに、こおりやま広域連携中枢都市圏（こおりやま広域圏）を含め、様々な連携・協力が図られるネットワークづくりを推進します。

5 効果的・効率的な対策の推進

安全かつ安心を共感できる社会を実現するためには、町や町民等が相互に情報交換し、信頼関係を築くことが大切です。

そして、「人優先」の交通安全思想のもと、町民総ぐるみの交通安全活動を推進するため、「交通安全運動年間スローガン」に基づき、町民や関係機関・交通関係の団体等が一体となって、地域の実情に応じた効果的・効率的な活動を進めます。

また、本計画期間中においても様々な交通情勢の変化がある中で、その時々々の状況を踏まえ、その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。

なお、新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、町内の交通においても様々な課題や制約が生じているほか、ライフスタイルや交通行動への影響も認められます。これに伴う、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じ注視するとともに、必要な対策に臨機に着手することとします。

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 道路交通の安全

基本理念

- 1 交通事故のない「人優先」の社会を目指して
- 2 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築
- 3 町民参加・協働の推進
- 4 関係機関や団体相互の連携・協力体制の推進（構築）
- 5 効果的・効率的な対策の推進



道路交通の安全についての目標

【数値目標】

- ① 交通事故死者数を毎年ゼロにする。
- ② 年間の交通事故負傷者数を、令和7(2025)年までに20人以下にする。



道路交通の安全についての対策

【対策の重点】

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

【対策の柱】

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

交通事故…道路交通法第2条第1項第1号に規定されている道路上において車両、列車の交通によって起こされた人の死亡又は負傷を伴った事故をいう。

死者…交通事故発生後、24時間以内に死亡した人をいう。

負傷者…交通事故の発生により負傷した人をいう。

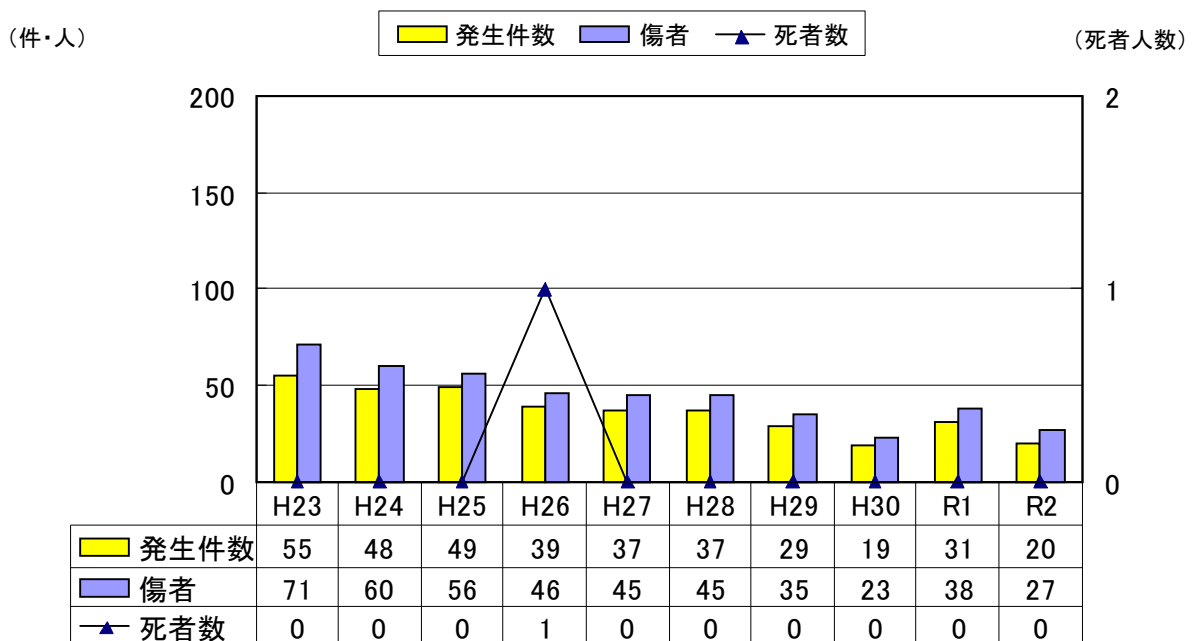
第1節 道路交通安全についての目標

第1 道路交通事故の現状と特徴

1 道路交通事故の推移

本町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(1971)年をピークに減少傾向となっています。特に直近5年間は逡減しており、平成30(2018)年には、発生件数が19件、負傷者数が23件と過去最少となりました。また、死者数については、平成26(2014)年に1件発生しましたが、それ以降は0件となりました。

(表1) 三春町における交通事故発生状況(平成23(2011)年～令和2(2020)年の推移)



(表2) 交通事故件数、負傷者数、死者数(三春町・福島県)

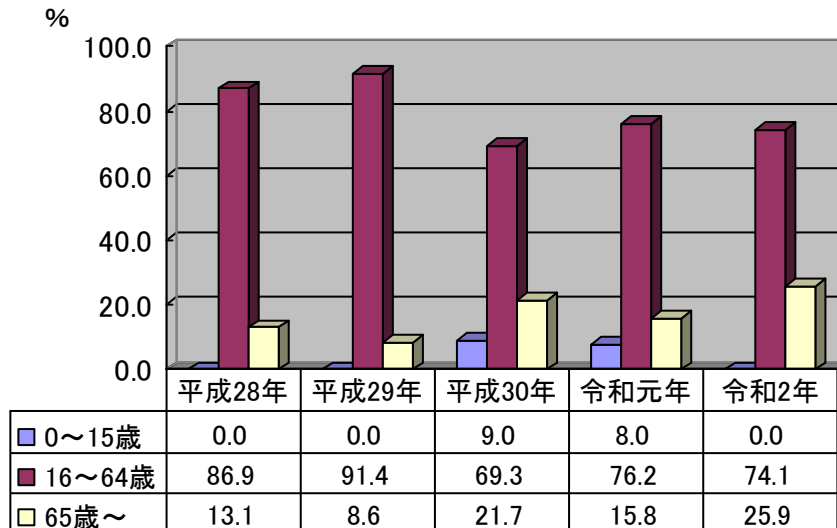
		平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
三春町	発生件数	37	29	19	31	20
	負傷者数	45	35	23	38	27
	死者数	0	0	0	0	0
福島県	発生件数	5,802	5,588	4,592	3,919	3,266
	負傷者数	7,112	6,710	5,482	4,683	3,857
	死者数	90	68	75	61	57

2 道路交通事故の特徴

(1) 年代別負傷者数

交通事故の負傷者数は5年間で減少傾向にありますが、年代ごとの発生割合で見た場合、15歳以下は年により増減があります。16歳～64歳は大幅な変動はなく推移していますが、65歳以上の割合が増加傾向にあります。

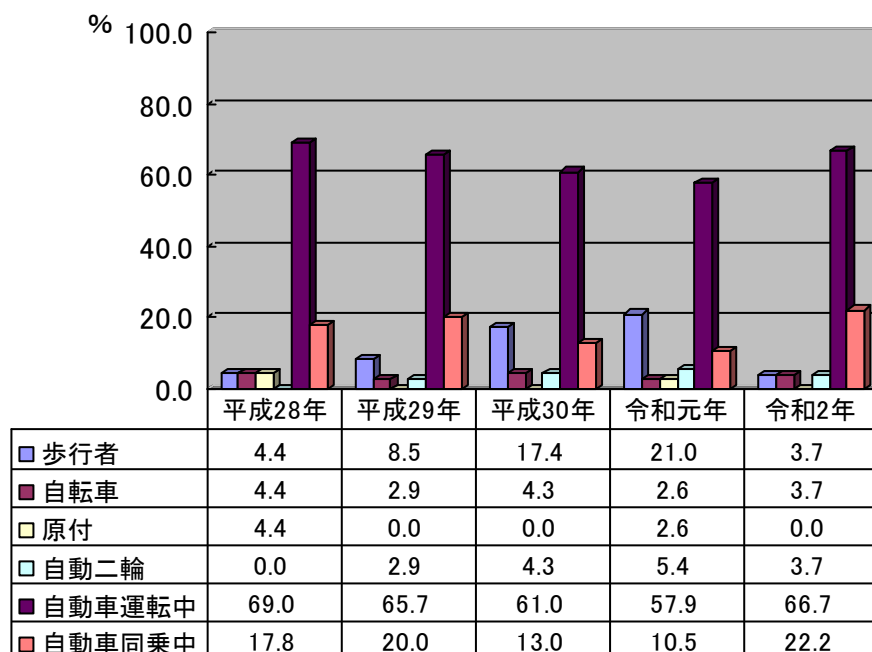
(表3) 年代別負傷者数 (割合)



(2) 状態別負傷者数

交通事故の負傷者数を状態別で見た場合、自動車運転中は大幅な変動がなく推移しており、歩行者と自転車は増減を繰り返しています。

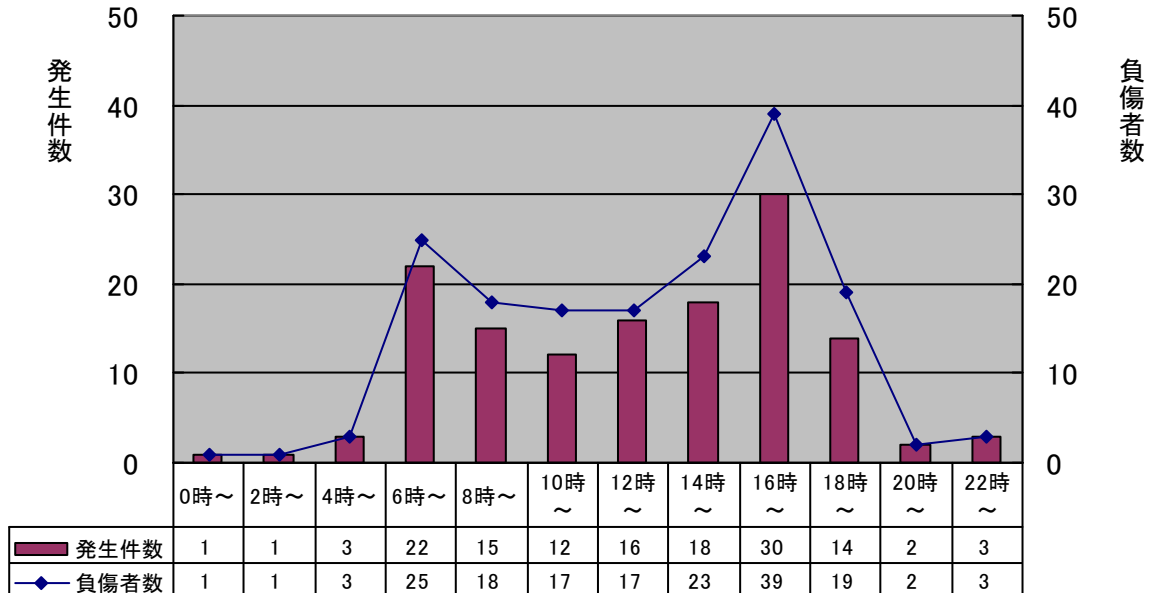
(表4) 年代別負傷者数 (割合)



(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、負傷者数も同時間帯に多く発生しています。

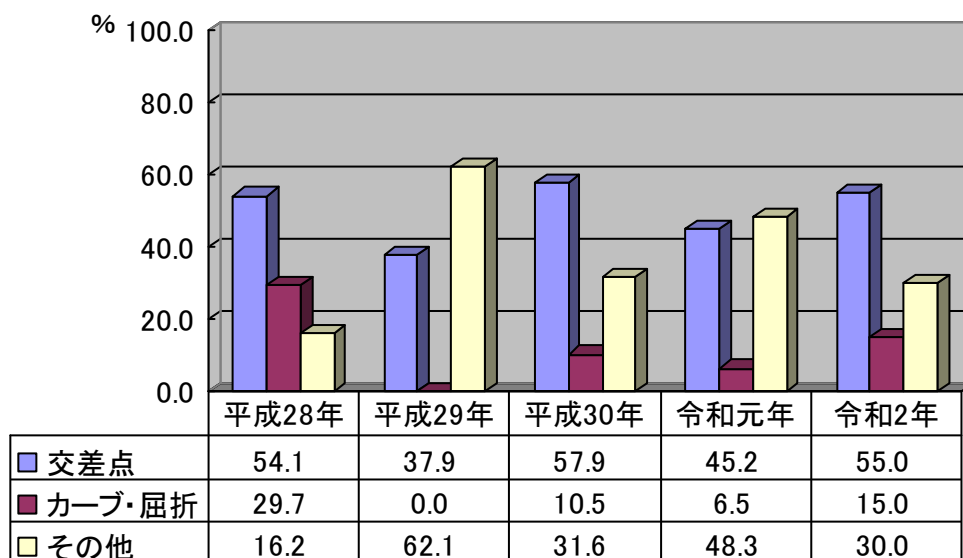
(表5) 時間帯別発生件数 (平成28(2016)年~令和2(2020)年の累計)



(4) 道路形状別発生状況

交通事故の発生件数を道路形状別で見た場合、交差点での発生件数が約半数を占め推移しており、カーブ・屈折は増減を繰り返しています。

(表6) 道路形状別発生件数 (割合)



第2 交通安全計画における目標

第1 1次計画における目標値

- ① 交通事故死者数を毎年ゼロにする。
- ② 年間の交通事故負傷者数を、令和7(2025)年までに20人以下にする。

第10次三春町交通安全計画(平成28(2016)年度から平成32(2020)年度)では、「年間の死者数をゼロにする」及び「平成32(2020)年までに、年間の負傷者数を40人以下とする」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、計画期間中の死者数がゼロとなり、目標を達成しました。

年間の負傷者数については、平成28(2016)年は40人以上となりましたが、平成29(2017)年以降は、目標を達成しました。

新たな目標の設定にあたっては、第10次三春町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しました。

目標値①「年間の交通事故死者数」については、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。

目標値②「年間の交通事故負傷者数」については、県の目標値を、平成28(2016)年から令和2(2020)年における県内の負傷者数に対する本町の負傷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負傷者数の目標値：3,200人
- ・県内負傷者数に対する本町負傷者数の5ヵ年平均割合：0.63%
- ・目標値(調整前)：20.1人
- ・目標値(調整後)：20人(小数点以下切捨て)

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 高齢者と子どもの交通事故防止

(1) 高齢者の交通事故防止

本町では、自動車運転中や歩行中、自転車乗車中など、交通事故発生件数に占める高齢者の割合が高くなっています。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

県内をはじめ全国では、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。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、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

本町では、自動車の次に歩行者の交通事故発生件数が多く、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 夕暮れ時や夜間の交通事故防止

本町では、夕暮れの時間帯から夜間にかけて、また早朝の薄暗い時間帯に、自動車による交通事故が多く発生しています。夜間の重大事故の主な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します。また、夕暮れ時から夜間、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推進し、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町民が、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、町民自らが考え、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、町や関係機関・交通関係の団体等のみならず、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、町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 対策の柱

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、町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理解や夜間外出時の反射材用品着用など、町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、地域で活動する様々な団体、町民等が相互に連携を強化し、町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。

【施策体系】

対策の柱	施策の柱	推進施策
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	①子どもに対する交通安全教育の推進
		②成人に対する交通安全教育の推進
		③高齢者に対する交通安全教育の推進
		④障がい者に対する交通安全教育の推進
	(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
		② 歩行者に対する交通ルールの周知徹底
		③ 反射材用品の着用促進
	(3)自転車安全利用の促進	① 自転車安全利用教育の推進
		② 自転車安全利用五則の周知徹底
		③ 自転車損害賠償責任保険等への加入推進
	(4)運転者に対する交通安全思想の普及及び啓発活動の推進	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
		② 自動車等の前照灯の早期点灯促進
		③ 危険運転根絶に向けた広報啓発活動の推進
		④ 高齢運転者の事故防止に向けた広報啓発及び安全運転支援措置の補助
		⑤ 運転免許証の自主返納制度の周知
	(5)交通安全運動の推進	① 町民総ぐるみ運動の推進
		② 地域連携型の交通安全活動の推進

(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、交通教育専門員による交通安全教室を通じて、視聴覚教材を活用した効果的で分かりやすい交通安全教育を継続的に行います。

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、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、町内の高等学校と連携を図り、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、主に運転免許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、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。

交通教育専門員…町が「三春町交通教育専門員」として委嘱し、交通安全教育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。

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再確認を目標に、交通安全教育を推進します。また、交流サロン事業やにこにこ元気塾（介護予防事業）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。

さらに、警察や関係機関等と連携を図り、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。

なお、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、障がい者就労事業所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。

(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

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

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

夕暮れから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、特に日没

が早まる秋以降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、スマートフォン等を使用しながらの乗車、周囲の音が聞こえないイヤホン等を使用しながらの乗車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、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。

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、夕暮れ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、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。

③ 自転車損害賠償責任保険等への加入推進

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ます。自転車運転者は自転車損害賠償責任保険等の加入が県条例により義務づけられていることから、広報等による啓発を行い、損害賠償責任保険等への加入を推進します。

(4) 運転者に対する交通安全思想の普及及び啓発活動の推進

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。

チャイルドシートについては、非着用時の交通事故においての致死率が着用時に比べて高いため、チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法の広報啓発活動に努め、6歳未満の幼児を乗車させる際は、チャイルドシートの使用の徹底を図ります。

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被害者軽減のためヘルメット着用を促すもの。

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、夕暮れ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こまめな切替えを励行し、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、町民等と連携して、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という町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、町内飲食店などとも連携して取り組みを強化します。

④ 高齢運転者の事故防止に向けた広報啓発及び安全運転支援措置の補助

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、高齢者運転者標識（高齢者マーク）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。

なお、令和4(2022)年には高齢運転者に対する運転技術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たことから、制度内容の周知を図るとともに、安全運転支援装置の購入・設置費用を補助して、高齢者の運転による交通事故防止及び事故時の被害軽減を図ります。

⑤ 運転免許証の自主返納制度の周知

自動車等の運転に不安を有する高齢者等に対し、運転免許証に代わる身分証明書としてマイナンバーカードや運転経歴証明書があることを周知し、運転免許証の自主返納を促します。

また、運転免許証を自主返納された方に町内路線バスの福祉回数券またはタクシー利用券を交付して、生活支援を図るとともに、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。

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前面と後面につけて運転するよう努めなければならない。
安全サポート車・・・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。
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。

(5) 交通安全運動の推進

① 町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、町や関係機関・交通関係の団体等のみならず、町民一人ひとりが主体的に参画する各季の町民総ぐるみの交通安全運動を中心に、町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、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町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。

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自動車と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。

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。

【施策体系】

対策の柱	施策の柱	推進施策
道路交通環境の整備	(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
		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
	(2) 自転車利用環境の整備	① 安全で快適な自転車利用環境の整備
		② 放置自転車対策の推進
	(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
		② 重大事故の調査分析及び再発防止
	(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 交通安全施設等の整備及び維持管理
		② 道路使用及び占用の適正化
		③ 冬期における交通安全の確保
		④ 災害時に備えた道路環境の整備
	(5) 公共交通網の整備	① 公共交通機関利用の促進
		② 高齢者等の移動手手段の確保

(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

生活道路における歩行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（ガードレール）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。

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 30 km/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。

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

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、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、三春町通学路交通安全プログラムに基づく定期的な合同点検の実施等の結果を踏まえ、必要な対策を推進し、通学路の安全確保を推進します。

(2) 自転車利用環境の整備

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、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、三春町自転車等の放置対策要綱に基づき、自転車等の整理・撤去等を行うとともに、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と協議を行いながら、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、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。

三春町通学路交通安全プログラム…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したものの。

(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 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防護柵（ガードレール）の設置等、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、従来から行っているカーブミラー等の整備について、今後も危険箇所の調査と計画的な設置を行うとともに、老朽施設の改善を図ります。特に、通学路については重点的にカーブミラーの設置及び修繕を行い、児童・生徒が安全に通学できる環境づくりを推進します。

歩行者や自転車の交通安全に有効な防犯灯について、今後も町の補助金制度の利用促進を図ることで、町民自身による自発的な安全で安心な環境づくりを推進するとともに、防犯灯のLED化を進め、夜間における道路の視認性を向上させることで、地域住民が安全に通行できる環境の整備を促進します。

② 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、占用物件等の適正な維持管理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。

③ 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及び凍結防止剤散布を行います。

④ 災害時に備えた道路環境の整備

大雨、地震等の災害が発生した場合においても町民の安定した生活を支える道路交通を確保するため、主要道路の整備や橋梁等の耐震補強対策を進め、路肩、法面の決壊、崩落等の防止対策を推進します。

また、災害発生時においては、県、関係機関等と連携して道路の被災状況や道路交通状況の情報を収集し、通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施するとともに、ICT等を活用して町民等への情報提供に努めます。

(5) 公共交通網の整備

① 公共交通機関利用の促進

高齢者をはじめとした交通弱者が利用しやすい町営バスの路線と運行時間

の見直しや、スクールバスとの混乗運行等による利用促進を図ることで、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

地域と行政が支える持続可能な新たな地域コミュニティ推進事業の「おでかけ応援隊」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。

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・協力のもと道路交通秩序の維持を図ります。

【施策体系】

対策の柱	施策の柱	推進施策
道路交通秩序の維持	(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
	(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 ② 自転車運転者講習制度の促進

(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町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、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) 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町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。

自転車運動者講習制度・・・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。

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り、被害を最小限に止めるため、交通事故に即応できるよう救急病院・消防署等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保します。

【施策体系】

対策の柱	施策の柱
救助・救急活動の充実	(1)救助・救急体制の充実
	(2)応急手当講習の実施

(1) 救助・救急体制の充実

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町立三春病院をはじめとする医療機関等との連携による救助・救急体制の充実を要請します。

(2) 応急手当講習の実施

自動体外式除細動器（A E D）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支援するとともに、公共施設をはじめとする町内施設等へのA E D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の精神的、肉体的及び経済的負担を軽減するため、被害者救済制度の周知等、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。

【施策体系】

対策の柱	施策の柱
被害者支援の推進	(1)自動車損害賠償保障制度の周知等
	(2)交通遺児に対する支援の推進
	(3)犯罪被害者等支援条例に基づく支援の提供

(1) 自動車損害賠償保障制度の周知等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、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、広報活動等を通じて広く町民に周知します。

また、交通被害者等の救済に大きな役割を果たす任意の自動車保険(自動車共済)の加入促進を図ります。

(2) 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支給します。

また、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。

(3) 犯罪被害者等支援条例に基づく支援の提供

町では、交通事故の被害者等への支援を総合的に推進し、被害の軽減及び生活の再建を図り、誰もが安全で安心して暮らすことができる地域社会の実現のために三春町犯罪被害者等支援条例を制定しています。

この条例に基づき、県をはじめ事業者、民間支援団体など様々な主体が連携・協力し、被害者等に寄り添ったきめ細かい支援を切れ目なく提供します。

第4章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切道の交通安全についての目標

第1 踏切事故の現状

町内の鉄道交通である磐越東線は、学生をはじめ町民の方々の生活にとって欠かすことのできない交通手段であり、町外からの観光客等の利便性にも大変重要な役割を担っています。

県内における踏切事故は、平成28(2016)年には3件、平成29(2017)年は0件、平成30(2018)年は1件と減少傾向で推移してきましたが、令和元(2019)年は4件と増加し、発生件数は増減している状況です。

また、死者数については、平成28(2016)年からの2年間は0人でしたが、平成30(2018)年は1人、令和元(2019)年は2人と増加しており、引き続き踏切事故防止対策を講じる必要があります。

なお、本町における踏切事故については、過去5年間発生していません。

第2 第1次交通安全計画における目標

列車の衝突や脱線等により乗客に死傷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。踏切事故の発生により、乗客や付近の通行車両等に与える影響も大きいものとなります。

そのため、本計画期間中の目標を「踏切事故件数(年間)ゼロ」とし、踏切道交通安全施策を積極的に実施します。

第2節 踏切道の交通安全についての対策

第1 踏切道の構造の改良の促進

鉄道事業者に対し、各踏切道の状況を踏まえて、歩行者等の安全・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。

第2 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機の設置や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関係機関に働きかけます。

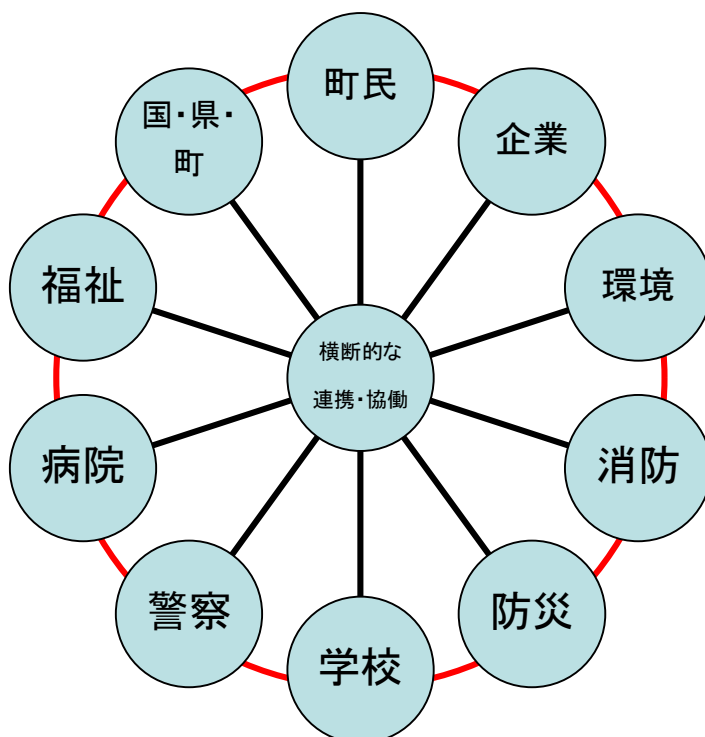
また、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対しては、関係機関・交通関係の団体等と連携を図り、交通安全意識の向上と踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底に努めます。

さらに、学校等においては、踏切の通過方法の交通安全教育を引き続き推進します。

第5章 計画の推進

(1) すべての関係機関等が連携した推進体制

本計画の着実な推進を図るためには、町民、国、県、町、関係機関・交通関係の団体等が緊密な連携を図り、各主体の取組みや課題について、お互いに認識を深め、情報の共有や意見交換を行うとともに、町民の自主的な交通安全活動を推進します。



(2) 庁内推進体制

計画に盛り込まれた施策については、町が取り組むとされた事業等を着実に遂行するため、交通安全に関する施策を担う庁内関係部署における連携を図っていきます。

巻末資料編

資料1 三春町運転者別の交通事故の発生状況

区分 年	青年運転者 (25歳未満)			女性運転者			高齢運転者 (65歳以上)		
	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者
R2	3	0	4	5	0	7	6	0	7
R1	4	0	6	8	0	11	11	0	13
H30	4	0	4	6	0	9	4	0	7
H29	3	0	3	10	0	11	6	0	9
H28	8	0	11	13	0	13	8	0	11

資料2 三春町高齢者人口と運転免許保有者数

年	住民基本台帳人口	うち高齢者	割合	年	運転免許保有者数	うち高齢者	割合
R2	16,816	5,729	34.1%	R2	11,843	3,510	29.6%
H28	17,585	5,399	30.7%	H28	12,188	2,972	24.4%

資料3 三春町車両保有台数

車 両 別 年	貨物			乗用			乗 用 計	特 殊 用 途	大 型 特 殊	小 型 二 輪	軽 二 輪	合 計	二 種 原 付	原 付	ミ ニ カ ー	小 型 特 殊	総 台 数		
	貨物	軽	貨物計	普通	小型	乗用計													
R2	1,099	2,368	3,467	23	42	65	6,704	4,830	11,534	222	33	314	246	15,881	203	574	26	584	17,268
R1	1,075	2,389	3,464	25	43	68	6,757	4,824	11,581	227	31	307	263	15,941	205	627	29	588	17,390
H30	1,095	2,392	3,487	28	43	71	6,830	4,794	11,624	215	31	313	309	16,050	200	666	33	589	17,538
H29	1,090	2,401	3,491	26	48	74	6,845	4,802	11,647	217	31	322	289	16,071	200	721	31	577	17,600
H28	1,094	2,415	3,509	26	51	77	6,821	4,352	11,173	212	31	309	289	15,600	205	773	32	585	17,195

資料4 三春町交通事故の被害者別発生状況

区分 年	子どもの被害								高齢者の被害						高校生の被害	
	幼児		小学生		中学生		合計		65～69歳		70歳以上		合計		死者	傷者
	死者	傷者	死者	傷者	死者	傷者	死者	傷者	死者	傷者	死者	傷者	死者	傷者		
R2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	4	0	7	0	1
R1	0	1	0	2	0	0	0	3	0	2	0	4	0	6	0	3
H30	0	1	0	0	0	1	0	2	0	2	0	3	0	5	0	1
H29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	3	0	2
H28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5	0	6	0	1

資料5 三春町交通事故の歩行者等別発生状況

区分 年	歩行者		自転車		原付		自動二輪		自動車 運転中		自動車 同乗中		合計	
	死者	傷者	死者	傷者	死者	傷者	死者	傷者	死者	傷者	死者	傷者	死者	傷者
R2	0	1	0	1	0	0	0	1	0	18	0	6	0	27
R1	0	8	0	1	0	1	0	2	0	22	0	4	0	38
H30	0	4	0	1	0	0	0	1	0	14	0	3	0	23
H29	0	3	0	1	0	0	0	1	0	23	0	7	0	35
H28	0	2	0	2	0	2	0	0	0	31	0	8	0	45

資料6 三春町交通事故の状態別発生状況

区分 年	国道			県道			町道			その他			合計		
	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者
R2	10	0	12	6	0	7	2	0	4	2	0	4	20	0	27
R1	17	0	19	10	0	14	3	0	4	1	0	1	31	0	38
H30	10	0	11	4	0	7	4	0	4	1	0	1	19	0	23
H29	15	0	19	8	0	8	4	0	5	2	0	3	29	0	35
H28	16	0	21	11	0	11	9	0	12	1	0	1	37	0	45

資料7 三春町交通事故の形状別発生状況

区分 年	地形						交差点			カーブ・屈折		
	市街地			非市街地								
	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者
R2	2	0	2	18	0	25	11	0	14	3	0	5
R1	10	0	13	21	0	25	14	0	17	2	0	4
H30	6	0	8	13	0	15	11	0	14	2	0	2
H29	8	0	11	21	0	24	11	0	13	0	0	0
H28	14	0	15	23	0	30	20	0	28	11	0	11

資料8 三春町時間別の交通事故の発生状況

区分 年	時間																	
	0~2			2~4			4~6			6~8			8~10			10~12		
	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者
R2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	3	0	3	2	0	2	1	0	1
R1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	3	0	4	5	0	7
H30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	2	0	3	2	0	3
H29	1	0	1	1	0	1	0	0	0	6	0	7	4	0	4	2	0	4
H28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	11	4	0	5	2	0	2

区分 年	時間																	
	12~14			14~16			16~18			18~20			20~22			22~24		
	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者
R2	2	0	2	1	0	2	6	0	10	2	0	4	1	0	1	0	0	0
R1	7	0	8	4	0	4	7	0	9	2	0	3	0	0	0	1	0	1
H30	1	0	1	2	0	2	4	0	6	4	0	4	0	0	0	1	0	1
H29	2	0	3	2	0	3	7	0	8	3	0	3	0	0	0	1	0	1
H28	3	0	3	9	0	12	6	0	6	3	0	5	1	0	1	0	0	0

資料9 三春町交通事故の違反別状況

区分 年	主な違反																	
	信号無視			最高速度			通区・追越			歩行者妨害等			一時不停止			酒酔い		
	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者
R2	2	0	2	0	0	0	1	0	2	1	0	1	2	0	3	0	0	0
R1	0	0	0	0	0	0	3	0	6	1	0	2	2	0	2	0	0	0
H30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	4	0	0	0
H29	0	0	0	0	0	0	2	0	2	1	0	1	2	0	3	0	0	0
H28	0	0	0	0	0	0	4	0	4	1	0	1	2	0	2	0	0	0

区分 年	主な違反										無免許			飲酒運転		
	優先通行妨害等			交差点安全進行			前方不注意			件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	
	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者							件数
R2	0	0	0	2	0	2	5	0	6	0	0	0	1	0	1	
R1	4	0	5	2	0	2	9	0	10	0	0	0	0	0	0	
H30	2	0	4	1	0	1	4	0	4	0	0	0	0	0	0	
H29	1	0	2	1	0	1	9	0	11	0	0	0	0	0	0	
H28	4	0	4	2	0	3	15	0	18	0	0	0	0	0	0	

資料10 三春町事故の曜日・昼夜別発生状況

区分 年	曜日																				昼			夜			
	日			月			火			水			木			金			土			件数	死者	傷者	件数	死者	傷者
	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者						
R2	1	0	1	5	0	6	5	0	5	3	0	4	2	0	3	1	0	3	3	0	5	15	0	20	5	0	7
R1	2	0	2	6	0	7	5	0	6	7	0	10	2	0	3	6	0	7	3	0	3	26	0	32	5	0	6
H30	5	0	7	0	0	0	3	0	3	4	0	4	2	0	4	2	0	3	3	0	4	14	0	18	5	0	5
H29	6	0	7	2	0	2	6	0	6	2	0	4	4	0	4	6	0	7	3	0	3	22	0	28	7	0	7
H28	6	0	6	4	0	6	1	0	1	3	0	6	5	0	6	13	0	14	5	0	5	32	0	38	5	0	7

資料 11 三春町高齢者等運転免許自主返納支援事業の申請件数の推移

年度	総件数	内バス回数券	内タクシー利用券
R 2	4 8 件	1 9 件	2 9 件
R 1	4 1 件	4 1 件	—
H 3 0	3 2 件	3 2 件	—
H 2 9	3 3 件	3 3 件	—
H 2 8	1 0 件	1 0 件	—

※令和 2 年度よりタクシー利用券交付を開始

第11次三春町交通安全計画

令和4(2022)年5月発行

《編集・発行》三春町交通安全対策協議会

《事務局》三春町総務課自治防災グループ

〒963-7796 三春町字大町1番地の2

TEL 0247-62-1114

FAX 0247-61-1110

Eメール jichibousai@town.miharu.fukushima.jp