第 11 次

松山市交通安全計画

（令和3年度～令和7年度）

～ 交通事故のない松山を目指して ～

松山市交通安全対策会議

ま　え　が　き

車社会の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和20年代後半から昭和40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年６月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

これに基づき、松山市の交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和46年度以降、10次にわたる松山市交通安全計画を作成し、国、県、市、関係民間団体等が一体となって交通安全対策を実施してきた。

その結果、近年、交通事故の発生件数、死傷者数はともに減少傾向にあり、令和２年中の交通事故による死者数は11人、死傷者数1,214人と第10次松山市交通安全計画に掲げる数値目標を達成した。

これは、国、県、市、関係民間団体のみならず市民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかし一方で、本市では、いまだ年間1,000件を超える交通事故が発生しており、交通事故数の更なる減少に向け取り組んでいく必要がある。また、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、一たび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、県、市、関係民間団体だけでなく、市民一人一人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、交通事故のない安全で安心して暮らせる快適な松山を目指して、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らない。

この松山市交通安全計画は、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３年度から令和７年度までの５年間に講ずべき陸上の交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、本計画に基づき、本市では、関係機関と協力し、交通の状況や地域の実態に即して、陸上交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

松山市交通安全対策会議

目　　次

計画の基本理念 …… 1
第１章　道路交通の安全 …… 5
第１節　道路交通事故のない松山を目指して …… 6
第２節　道路交通の安全についての目標 …… 7
Ⅰ　道路交通事故の現状と今後の見通し …… 7
１　道路交通事故の現状 …… 7
２　道路交通事故の見通し …… 8
Ⅱ　第 11 次松山市交通安全計画における目標 …… 8
第３節　道路交通の安全についての対策 …… 8
Ⅰ　今後の道路交通安全対策を考える視点 …… 8
〈重視すべき視点〉 …… 9
(1) 高齢者及び子供の安全確保 …… 9
(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上 …… 10
(3) 生活道路における安全確保 …… 11
(4) 先端技術の活用推進 …… 12
(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進 …… 12
Ⅱ　講じようとする施策 …… 13
１　道路交通環境の整備 …… 13
２　交通安全思想の普及徹底 …… 21
３　安全運転の確保 …… 29
４　車両の安全性の確保 …… 32
５　道路交通秩序の維持 …… 34
６　救助・救急活動の充実 …… 35
７　被害者支援の充実と推進 …… 37
第２章　鉄道交通の安全 …… 39
第１節　鉄道事故のない松山を目指して …… 40
第２節　鉄道交通の安全についての対策 …… 40
Ⅰ　今後の鉄道交通安全対策を考える視点 …… 40
Ⅱ　講じようとする施策 …… 40
１　鉄道交通環境の整備 …… 40
２　鉄道交通の安全に関する知識の普及 …… 41
３　鉄道の安全な運行の確保 …… 41
４　鉄道車両の安全性の確保 …… 42

５　救助・救急活動の充実　…… 42
６　被害者支援の推進　…… 42
第３章　踏切道における交通の安全　…… 44
第１節　踏切事故のない松山を目指して　…… 45
第２節　踏切道における交通の安全についての対策　…… 45
Ⅰ　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点　…… 45
Ⅱ　講じようとする施策　…… 45
１　踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進　…… 45
２　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施　…… 46
３　踏切道の統廃合の促進　…… 46
４　その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置　…… 46

計 画 の 基 本 理 念

【交通事故のない松山を目指して】

本市では、高齢化率が年々進行し、長期の人口減少過程と超高齢社会の到来を迎えているが、このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくために、その前提として市民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

そのために防犯や防災、さらに新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中にあって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

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、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさない・交通事故に遭わないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる一歩を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

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安全を、また、全ての交通について、高齢者、障がい者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。また、思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。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。

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、運転者の高齢化進展に伴い生じる課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。今後、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ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「共生社会」を、交通関係者の連携によって、構築することを目指す。

１．交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、①交通社会を構成する人間、②車両等の交通機関及び③それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを市民の理解と協力の下、強力に推進する。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転を確保するため、運転する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する市民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。さらに、市民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要である。

このようなことから、本計画の作成に当たっては、国・県の交通安全基本計画を踏まえつつも、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に、道路交通では、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

２．これからの５年間（計画期間）において特に注視すべき事項

(1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要である。

(2) 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられる。また、全ての交通の分野で、交通機関の運転はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要である。

このほか、新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要がある。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中にあっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係機関はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、全ての交通に及び、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る。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て注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

３．横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進する必要がある。

加えて、将来的には、ICT※を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。

(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故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・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。

また、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとす

※ICT：Information and communications Technology

る。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、行政、警察、関係民間団体等が緊密な連携の下に、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あることから、それぞれの機関・団体の行う交通の安全に関する施策に計画段階から市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

(4) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

このほか、市民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識の向上及び事前対策の強化等を図るとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。

(5) EBPM の推進

交通安全に関わる施策における EBPM※の取組を強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。

※ EBPM：Evidence Based Policy Making

第１章　道路交通の安全

１．基本的考え方

○　道路交通事故のない社会を目指して
○　歩行者の安全確保
○　地域の実情を踏まえた施策の推進
○　役割分担と連携強化
○　交通事故被害者等の支援

２．道路交通の安全についての目標

①　令和７年まで、年間 24 時間死者数 12 人以下を継続する。
②　令和７年までに、年間重傷者数を 150 人以下にする。

３．道路交通の安全についての対策

＜５つの視点＞

①　高齢者及び子供の安全確保
②　歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
③　生活道路における安全確保
④　先端技術の活用推進
⑤　地域が一体となった交通安全対策の推進

＜７つの柱＞

①　道路交通環境の整備
②　交通安全思想の普及徹底
③　安全運転の確保
④　車両の安全性の確保
⑤　道路交通秩序の維持
⑥　救助・救急活動の充実
⑦　被害者支援の充実と推進

第１節　道路交通事故のない松山を目指して（基本的な考え方）

１．道路交通事故のない社会を目指して

我々は、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べきである。

近年においては、未就学児を始めとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向け、更に積極的な取組が必要である。

２．歩行者の安全確保

人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

３．地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるが、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市や警察署の役割が極めて大きい。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

４．役割分担と連携強化

行政、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

５．交通事故被害者等の支援

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験、理解している。

今後も引き続いて、関係機関・団体と連携し、交通事故被害者等への支援を行っていく。

第２節　道路交通の安全についての目標

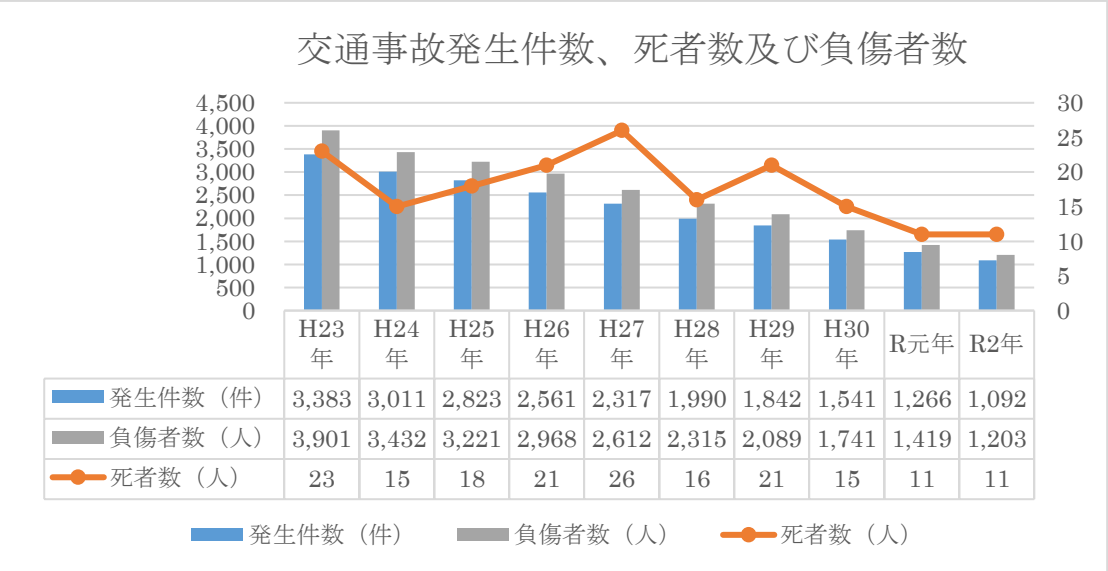
Ⅰ　道路交通事故の現状と今後の見通し

１　道路交通事故の現状

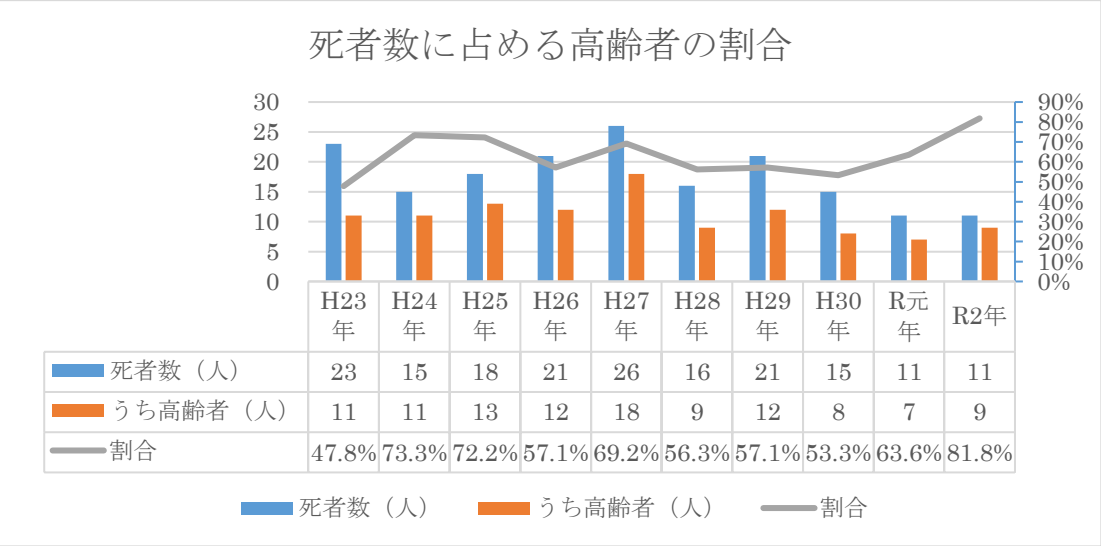
平成 28 年度から第 10 次松山市交通安全計画に基づき、各般の交通事故対策を推進してきたが、最近５年間の本市の交通事故状況推移をみると、交通事故発生件数及び負傷者数は連続して前年の件数を下回る結果となった。死者数は増減しながらも平成 27 年をピークに減少傾向にあり、令和元年・２年中の死者数及び死傷者は、第 10 次交通安全計画の目標を達成している。

しかしながら、死者数に占める高齢者の割合は依然として高い水準で推移しており、今後も高齢化社会が進展する中、一層の対策が必要な状況となっている。

さらに、令和４年からは、いわゆる「団塊の世代」が 75 歳以上に達し始めるため、75 歳以上高齢者の安全確保は一層重要となる。



	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年
発生件数（件）	3,383	3,011	2,823	2,561	2,317	1,990	1,842	1,541	1,266	1,092
負傷者数（人）	3,901	3,432	3,221	2,968	2,612	2,315	2,089	1,741	1,419	1,203
死者数（人）	23	15	18	21	26	16	21	15	11	11



	H23年	H24年	H25年	H26年	H27年	H28年	H29年	H30年	R元年	R2年
死者数（人）	23	15	18	21	26	16	21	15	11	11
うち高齢者（人）	11	11	13	12	18	9	12	8	7	9
割合	47.8%	73.3%	72.2%	57.1%	69.2%	56.3%	57.1%	53.3%	63.6%	81.8%

２　道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い、今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、ライフスタイルや交通行動に影響を及ぼすことが予想される。将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」（令和２年３月）によれば、令和７年における全国の交通事故死者数（24 時間以内、30 日以内）、重傷者数の予測値は、次のようになっている。

指標	予測値
死者数（24 時間以内）	2,214 ～　2,578 人
死者数（ 30 日以内 ）	2,608 ～　3,111 人
重　傷　者　数	23,407 ～　23,727 人

Ⅱ　第 11 次松山市交通安全計画における目標

①　令和７年まで、年間 24 時間死者数 12 人以下を継続する。

②　令和７年までに、年間重傷者数を 150 人以下にする。

※目標値の考え方：県の目標値を本市の人口規模に換算して算定

【市内の重傷者数の推移】

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和２年
重傷者数（人）	365	373	297	257	257

※　重傷者：交通事故によって負傷し、1 か月（30 日）以上の治療を要する者をいう。

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、国・県が第 11 次交通安全基本計画の中で、設定した目標の実現に向けて、本市の交通環境、社会、地域環境を踏まえ、最大限努力するものとする。言うまでもなく、本計画における最優先の目標は、交通事故による死者数の減少であるが、今後はさらに、死者数を減少させるための交通安全対策を一層積極的に取り組むものとする。

そのため、市及び関係行政機関は、市民の理解と協力の下、第３節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第３節　道路交通の安全についての対策

Ⅰ　今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、本市の交通事故発生件数及び死傷者数が減少していることを考えると、これまでの松山市交通安全計画に基づき実施されてきた対策は一定の効果があったものと考えられる。

一方で高齢人口の増加等により、全国的には高齢者の人口 10 万人当たりの死者数は、令和元年まで年々減少傾向であったが、本市では令和２年には死者数に占める高齢者死者の構成率は 81.8%になるなど、令和元年の構成率 63.6%から大幅な増加に

転じた。

令和２年の交通事故の特徴として、全事故の 60.8%が交差点で発生していることが挙げられる。事故類型別発生状況では、車両（自転車を除く。）相互の事故が６割を占め、自転車を含めると車両相互の事故は８割を超える。追突と出会い頭事故が車両相互事故全体の６割を占める。類型別死者数を見ると，令和２年の死者数 11 人のうち人対車両の事故が６人と、過半数を占めている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、状況が変化する中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実させ、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

対策の実施に当たっては，可能な限り EBPM を推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進といった７つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講ずるべきである。

＜重視すべき視点＞

(1) 高齢者及び子供の安全確保

本市は、道路交通事故死者数全体の高齢者の死者の占める割合が極めて高いこと、今後も本市の高齢化は一層進むことを踏まえると、高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。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は、この計画の対象となる政策にとどまらないが、これらの対策とともに関係機関等との連携を深めつつ推進することが重要となる。

- 高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況にかなった自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。
- 高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を生み育てる

ことができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。子供の交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子供も見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

また、高齢者や子供に対しては，地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律（令和２年法律第42 号）が令和４年６月までに施行されるが、適正かつ円滑な施行に向けて関係機関と連携した広報啓発活動を充実させていく必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

令和２年中、本市では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が約６割を占め、歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

このような情勢を踏まえ、人優先の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、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る。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けることや夜間には反射材を着用する等、歩行者が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等を推進する。

また、本市において、令和２年中の自転車乗用中の交通事故発生件数は 274 件と、全交通事故発生件数に占める構成率は４分の１を占め、発生件数自体は減少傾向にあるものの構成率は増加傾向にある。

本市では令和３年３月に策定した、「松山市自転車活用推進計画」に基づき、走行環境の整備や自転車利用者への安全教育、違法駐輪対策等を計画的に推進していくほか、更なる自転車利用者のルールやマナー向上のために、交通ルールはもとより平成 25 年７月に施行された、「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」（以下「県条例」という。）の浸透に向けた交通安全教育の充実を図る必要がある。

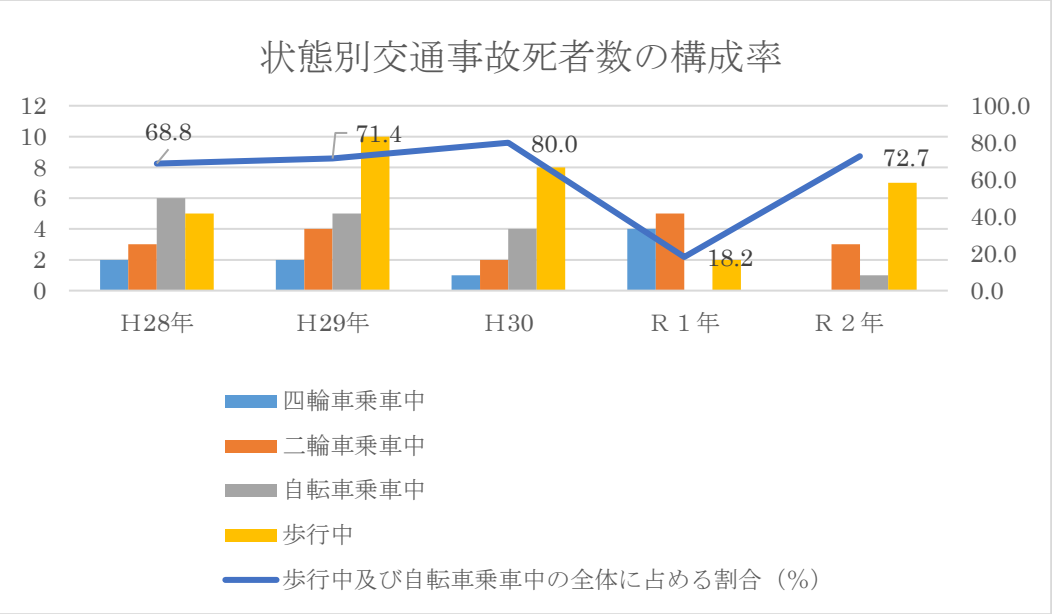
自転車は、自動車等に衝突された場合には、被害者となることが多い反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となることが多い。全国的に自転車利用者の責任による高額賠償事例が増えており、被害者の経済的救済と加害者の賠償責任の補償のため、県条例が改正され、令和２年４月から、自転車保険等への加入を義務化し、

広報啓発活動を多角的に展開している。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要がある。また、自転車の通行空間の確保を積極的に進めるに当たっては、自転車交通の在り方や、多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮し、駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

さらに、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ため、交通ルールはもとより、県条例の浸透に向けた交通安全教育等の充実を図るほか、街頭による指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。



(3) 生活道路における安全確保

生活道路では、高齢者、障がい者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路における交通死亡事故は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通死亡事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の取組が求められている。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えている。引き続き、自動車の速度抑制を図るための

道路交通環境整備を進めるほか、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した市民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が市民に深く浸透することを目指す。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、サポカー・サポカーS の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル３以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

技術の発展については、車両分野にとどまらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく。また、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

(5) 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、市及び関係行政機関、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組むことが一層重要となる。

このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組にいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

なお、市及び関係行政機関は、様々な安全の課題に直面しているにもかかわらず、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

Ⅱ　講じようとする施策

１　道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも市や国、県等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は高いことから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策を、より一層推進する必要がある。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障がい者が安全かつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM※）施策を総合的に推進するとともに、最先端の ICT 等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するよう推進する。

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

また、令和２年における本市の交通事故死者のうち、歩行者及び自転車利用者の割合は約 72%であり、その全てが高齢者となっている。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等、きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア　生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、道路管理者は県公安委員会、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に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、県公安委員会により実施されている交通規制及

※TDM：Transportation Demand Management

び交通管制との連携を強化し、ハンプ等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプ設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

さらに、交通事故の多いエリアでは、県公安委員会、道路管理者、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

イ　通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、道路管理者等による合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

ウ　高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ｱ) 高齢者や障がい者等を含め全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等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐輪場、障がい者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、道路標識の高輝度化等を推進する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、視覚障がい者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

(ｲ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反の改善に関する啓発を強化するとともに、高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、警察と連携を図りつつ対応する。

(2) 高規格幹線道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な

自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成する。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については基本的な交通安全を確保するため、過去の交通事故データなどを踏まえた、きめ細かく効率的な事故対策を推進する。また、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路等の利用促進を図る。

ア　地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路交通の安全は、道路利用者の生活・経済・社会活動に密接に関係するため、対策の立案にあたっては、地域住民や道路利用者の意見を十分反映させる必要がある。

そのため、住民に対しては、事故危険箇所等の情報について周知し、注意喚起を図るとともに、自己分析を徹底し地域の道路環境や利用の実情に合わせて道路交通環境整備を行う。

イ　事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間について、関係機関と連携して集中的な事故抑止対策を実施する。これらの箇所においては必要な交通安全施設の設置等対策を推進する。

ウ　幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図る。

エ　重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

オ　適切に機能分担された道路網の整備

(ｱ) 高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

(ｲ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備により、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

(ｳ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を

確保するため、環状道路等の整備を推進する。

(ｴ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行う。

(ｵ) 市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

カ　道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

(ｱ) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

(ｲ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等を推進する。

また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進する。

(ｳ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

(ｴ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、自転車の通行位置を示した道路等の整備を推進する。

(ｵ) 交通混雑が著しい市街地、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、交通広場等の総合的な整備を図る。

(ｶ) 歴史的環境の残る観光施設周辺地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、当該地区への誘導路、地区内の生活道路、観光散策用道路等の整備を体系的に推進する。

また、道路の構造、交通の状況等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等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進する。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

関係機関と連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境

を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア　交通安全施設等の戦略的維持管理

平成 25 年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において決定された「インフラ長寿命化基本計画」等に基づき、「個別施設計画（交通安全施設）」を策定し、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。また、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由により、その効用が損なわれないよう効率的かつ適切な管理を行う。

イ　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

ウ　幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施する。

エ　交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進する。

オ　道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行うとともに、道路利用者等が日常から抱いている意見を取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

(5) 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和２年 11 月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、県及び市が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する、最寄駅と目的地を結ぶラストマイル自動運転や中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスを始めとした、地域の自動運転サービスの社会実装を推進する。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスで

あるMaaS※について、地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実を図る。

(6) 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、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、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進し、安全・安心な歩行空間を整備する。

(7) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、無電柱化計画を策定し、道路空間の再配分等を行う際に同時整備を推進するとともに電線共同溝の浅層埋設等低コスト工法の導入によるコスト縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組を推進する。

(8) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

(9) 自転車利用環境の総合的整備

ア　安全で快適な自転車利用環境の整備

環境負荷が低く手軽な移動手段である自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから令和２年度に策定した自転車ネットワーク計画を含む松山市自転車活用推進計画に沿って、車道混在型の路面表示（矢羽根・矢印・自転車マーク）を中心に、自転車走行空間の整備等を計画的に推進し、安全で快適な自転車利用環境の創出を推進する。

また、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動、多様な自転車の開発・普及などのソフト施策を積極的に推進する。

イ　自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、松山市自転車等駐車対策協議会を中心として、松山市自転車活用推進計画に基づく施策を推進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。

また、大量に自転車等の駐車需要を生じさせる建物について課している、自転車駐車場等の附置義務の適正な監督を行うとともに、自転車等駐車場を整備する

※ MaaS：Mobility as a Service

民間事業者を国や県とともに支援することで、更なる自転車等駐車場の普及を図る。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県及び市、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、条例に基づき駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、市が定める重点整備地区内における特定道路を構成する道路においては、高齢者、障がい者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

(10) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するためバイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、パークアンドライドの推進、情報提供の充実等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）推進し、広報・啓発活動を積極的に行うことにより、その定着を図る。

ア　公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、優先レーンの設定、ハイグレードバス停やパークアンドバスライド等、バスの利用促進に加え、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、公共交通機関への円滑な利用転換の実現を図る。

また、新たなモビリティサービスである MaaS について、地域課題の解決に資する MaaS のモデル構築や普及に必要な基盤づくりを研究することにより、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

イ　貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用等を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進する。

(11) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア　災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

イ　災害に強い交通安全施設等の整備

自然災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通情報板等の必要な交通安全施設の整備を推進する。

ウ　災害発生時における交通規制への協力と情報提供

災害発生時には、関係機関と連携の下、通行規制等の速やかな実施に協力し、被災地への車両の流入抑制を行うとともに、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保のため、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(12) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア　駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車の取締りの推進と併せ、平成 25 年２月に策定した「松山市駐車場整備計画」に基づき、駐車場の整備、配置適正化及び有効利用を推進する。

地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、民間駐車場の整備を促進する。

また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、中心部での交通の混雑を回避するため、市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置するなど、パークアンドライド等の普及のための環境整備を推進するほか、まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置適正化を促進する。

イ　違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、市民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

(13) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、適時・適切な情報を提供するため、ICT 等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進するとともに、案内標識の英語表記改善の推進や英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア　道路占用の適正化等

(ｱ) 道路占用の適正化

工作物の設置等のための道路占用の許可に当たっては、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に適正な運用を行うとともに、許可条件の遵守、占用物件の維持管理の適正化について指導する。

(ｲ) 不法占用物件の排除等

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、強力な指導によりその排除を行い、関係機関等と協力して沿道住民を始めとした道路利用者への啓発活動を積極的に推進する。

(ｳ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

イ　子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、市街地における良好な生活環境づくり等を図るため身近な街区公園等のリフレッシュ整備やボール遊びのできる公園整備を推進し、安全な遊び場の確保を推進する。

さらに、児童館や放課後児童クラブでの子供の健全育成を推進するとともに、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

２　交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、市民一人一人が交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、子供、高齢者、障がい者等に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、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ある。

このため、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。特に、高齢化が進展する中で、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に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。さらに、自転車を使用することが多い児童及び生徒に対しては、車両の仲間である自転車を利用することは交通社会の一員であること、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、平成 30 年度に導入した松山市交通安全教育車を活用し、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、より効果的な交通安全教育を実施するため、ICT 端末の導入に併せ、動画やデジタル教材を配布するなど、教材の充実を図り、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

特に若年層に対しては、交通安全マスコットキャラクター「カバッキー＆カバりん」

を活用した親しみやすい啓発を推進する等、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

関係団体が連携して行う交通安全パレード等の啓発活動では、幅広い世代に参加を募り、交通安全意識の向上に努める。子育て世代や高齢者で構成される交通安全母の会などの各種団体のメンバーに対して実施する交通安全研修大会では、若年層や高齢者の交通安全や自転車利用者への交通安全を中心に研修を行い、交通安全思想の一層の高揚を図るとともに、各地域での指導経験等から得られた情報を交通安全対策等に反映する。

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア　幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努める。

関係機関・団体は、幼稚園・保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通安全モデル園指定事業において、各種啓発活動催事等への参加の機会を捉え、園児への教育を推進するとともに、交通安全モデルとして活動したことを称え表彰する。

また、交通指導員をはじめとした、ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

イ　小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

特に、平成 25 年度に全ての学校で作成した「子ども目線の交通安全マップ」を必要に応じて更新するなど積極的に活用し、児童に交通安全をより身近な課題

であると興味を持って取り組んでもらうだけでなく、作業に携わった教員や保護者、地域住民がマップを通して地域における危険箇所の把握・共有を図る。

また、自転車利用が本格的に始まる小学３年生を対象に交通安全教室を実施し、「子ども自転車免許証」を配布するなど、自転車の安全利用の知識と技能を効果的に取得する交通安全教育を一層推進する。

また、交通安全モデル校指定事業において、各種啓発催事等への参加の機会を捉え、児童への教育を推進するとともに、交通安全モデルとして活動したことを称え表彰する。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通指導員を始めとした、ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

ウ　中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、安全な歩行の仕方、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、自転車事故における加害者の責任、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

特に自転車運転者講習制度の適用開始年齢にあたるため、啓発用視聴覚資料や自転車シミュレーターを活用するなど、自転車事故の危険性や加害者としての責任を自覚させるような交通安全を一層推進する。関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ　高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、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規範意識の高い健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが

予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、通学等の理由により在学中に二輪車等を必要とする生徒がいることも考慮しつつ、安全運転に関する意識の向上及び実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、違法な路上駐車を含めた自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、マナーアップクラブ等の生徒による主体的な交通安全への取組を支援する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

オ　成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は、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及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

また、免許を持たない成人を含めた社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

カ　高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、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や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安

全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、地域の実情に応じて、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携し、「松山市交通安全教育車」を活用するなど、参加・体験・実践型の交通安全教室等を公民館やまちかど講座等で積極的に開催する。特に、法令違反では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

また、高齢者に対する社会教育の場面・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施するほか、特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、各地域での交通指導員による声掛けや家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努める。

このほか、高齢運転者に対しては、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の中で、安全運転サポート車等に搭載されている先進安全技術を体験できる機会を推進する。また、身体能力の変化によって危険が生じるのを避けるための運転、例えば、夜間や雨天時には運転を控えるなど、いわゆる補償運転の励行等、高齢者を交通事故や違反の当事者としないための安全運転の指導に取り組む。

また、運転に不安を感じる高齢運転者やその家族等に対して、「運転免許返納サポート事業」を周知し免許返納を後押しするとともに、事業活用者への追跡調査の結果を今後の支援内容に反映するなど、制度の充実を図る。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカー等で組織される「愛媛県電動車いす交通安全対策連絡協議会」等と連携した購入時の指導・助言を徹底するとともに、利用者に対する継続的な教育等の促進に努める。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行えるよう、交通安全母親活動や高齢者を中心に幅広い世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進など高齢者の安全確保に取り組むよう努める。

キ　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、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障がいの程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

さらに、自立歩行ができない障がい者や視覚障がい者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障がい者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク　外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、日本の交通ルールや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、交通ルール周知活動等交通安全教育を推進する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、「松山市交通安全教育車」を活用した参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、ＶＲ等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、小学校等におけるタブレット端末の配布等、ICT環境整備に併せ、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア　交通安全運動の推進

市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、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、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するため、関係機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

令和３年度の交通安全県民総ぐるみ運動における重点は、“子供と高齢者の交通事故防止対策の推進”“道路横断中の交通事故防止対策の推進”“交差点の交通事故防止対策の推進”等、県内の交通情勢に即した事項を設定し、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、本市も交通安全県民総ぐるみ運動と連携した普及啓発活動を行う。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者のニーズ等を踏まえた実施に努める。

イ　横断歩行者の安全確保

信号のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、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を再認識させるため、交通安全教育等を推進する。

また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ることや、信号機のあるところではそ

の信号機に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

ウ　自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを周知するため、広報活動を行う。

自転車の安全利用を促進するため、「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」及び「自転車安全利用五則」（平成 19 年７月 10 日付け、中央交通安全対策会議：交通対策本部決定）を浸透させるなど、歩行者や他の車両に配慮した通行等、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、自転車の歩道通行時におけるルール（歩行者の多い歩道や歩行者用道路で押し歩きの推奨）や、スマートフォン等の操作や画面注視、イヤホン等使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での“ながら運転”の危険性等について周知・徹底を図るとともに、事故時の被害軽減のため、自転車利用者全員のヘルメットの着用促進を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有する。県では令和２年４月、県条例を一部改正し、加害者となった場合に備え、自転車保険等への加入が義務化された。交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められていることから、そうした意識啓発に向け、今後も、関係事業者等と連携して自転車の点検整備や損害賠償保険等への加入促進の周知啓発等を図る。

また、一時停止標識に「自転車も止まれステッカー」を貼付し、自転車利用者に交通ルールの周知と交通事故防止を啓発するとともに、自転車教室を拡充し、自転車シミュレーターを活用するなど、自転車事故の危険性や加害者としての責任を自覚させるような交通安全対策を一層推進する。

薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るのみならず、自転車を利用する保護者に対しても、ヘルメットの着用を促す。

エ　後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた全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るため関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動を展

開する。(県内一般道のシートベルト着用率は、運転席 98.7%[全国平均 99.0%]、助手席 95.0%[全国平均 96.5%]、後部座席 35.0%[全国平均 40.3%]：警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の令和２年 10 月、合同調査による)

オ　チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

不適正使用時の致死率は、適切使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。(チャイルドシート使用率は 59.1%、[全国平均 70.5%]：警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の令和元年６月、合同調査による)

カ　反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報活動を推進するとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会等の開催を推進する。

キ　飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、関係機関・団体と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器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更に進め、「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。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を、関係機関・団体が連携して推進する。

ク　効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、ホームページや LINE、メール等、各種の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子供と高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車の排除等を図る。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

ケ　その他の普及啓発活動の推進

(ｱ) 高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗車中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

(ｲ) 高齢者が被害者となる道路横断中の事故や横断歩道横断中の死者の割合が高くなっていることから、道路横断中の高齢者等が被害者となる事故の実態や危険性を広く周知して、高齢者等の交通安全意識とドライバーの歩行者等保護意識の高揚を図る。

(ｳ) 薄暮時間帯から夜間・早朝にかけての暗い時間帯に重大事故が多発する傾向があることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯や自動車前照灯のこまめな切り替えを促すとともに、歩行者、自転車利用者の反射材等の着用を推進する。

(ｴ) 二輪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・団体と連携した広報啓発活動を推進する。

(ｵ) 市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、各種広報媒体を通じて情報の提供・発信に努める。

(ｶ) 衝突軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について、ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め、自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、ドライブレコーダーの普及啓発等の情報を総合的な安全情報として適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

民間における交通安全活動の役割は重要であることから、交通安全を目的とする民間団体については、事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進するとともに、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。

(5) 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

交通安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通社会の一員であるという当事者意識を持つよう意識改革を促すことが重要であり、交通安全思想の普及徹底に当たっては、関係機関・団体と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進する。

３　安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、

運転者教育等の充実、特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障がい者、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT 等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る。

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

さらに、近年、全国的に高齢運転者による交通事故情勢等を踏まえて、本市では、運転に不安を感じている高齢ドライバーに公共交通機関の利用券を交付することで免許の自主返納を促し、高齢ドライバーによる事故の防止と公共交通の利用促進を図る「運転免許返納サポート事業」を実施し、高齢者運転対策を推進する。

加えて、関係機関・団体等が連携し、運転経歴証明書制度や運転免許証を自主返納した者に対する支援内容の周知のほか、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、持続可能な地域公共交通の整備・拡充に努める。

また、75 歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和２年法律第 42 号）が令和４年６月までに施行されることとされている。施行後のこれらの制度の適切な運用を推進するため、関係機関と連携し、情報提供に努める。

(2) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう広報啓発活動に努める。

また、事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努める。

(3) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者（行政、事業者、利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

飲酒運転、迷惑運転等、悪質な法令違反の根絶のため、点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導し、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

また、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行う。

さらに、事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等の ASV 装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

(4) 交通労働災害の防止等

ア　交通労働災害の防止

「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

イ　運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第７号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

(5) 道路交通に関する情報の充実

ア　危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等、事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

イ　気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震、津波等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有や ICT を活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

４　車両の安全性の確保

近年、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において、こうした技術の活用・普及促進により、交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い、事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの、交通事故は依然として高水準にあり、相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから、自家用自動車及び事業用自動車双方における先進安全技術の更なる性能向上及び活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要である。

さらに、先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか、使用過程においてその機能を適切に維持するためには、これまで以上に適切な保守管理が重要となる。特に、自動運転技術については、誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから、その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ、自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア　先進安全自動車（ASV）の普及の促進

先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV）について、産学官の協力による ASV 推進検討会の下、車両の普及促進を一層進める。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進する。

イ　高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の普及促進等の車両安全対策を推進する。

(2)　自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する。

ア　安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

地方部における高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の実現に向けて、そのような車両の安全性を確保するために、実証実験や技術要件の策定等の取組を促進する。

イ　自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の促進

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえるような取組を推進する。

(3) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。

また、チャイルドシートについても、i-Size 対応のチャイルドシートの普及啓発を行うほか、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

(4) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア　自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、自動車検査の高度化を図るとともに、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

イ　自動車点検整備の充実

(ｱ) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し点検整備の確実な実施を促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等の機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

(ｲ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関・団体等の協力の下に広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

(ｳ) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性の向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含

め、その実施の推進を指導するほか、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性の向上等への支援を推進する。

(ｴ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の普及など、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

(ｵ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

(5) リコール制度の充実・強化

自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、自動車製作者等や、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対し、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

(6) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、県条例が一部改正され、令和２年４月から自転車保険等への加入を義務化したことから、継続して関係事業者と協力し、更なる広報啓発活動を展開するとともに加入率を向上させる。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

５　道路交通秩序の維持

交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故の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、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故防止に資する交通指導取締りを推進する。

(1) 交通事故防止に資する交通指導取締りの推進

ア　交通事故分析に基づく交通指導取締りの推進

交通事故の実態を分析した結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、横断歩行者妨害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する。

また、運転中に携帯電話等を使用することは重大な交通事故につながり得る極めて危険な行為であり、さらに、いわゆる「あおり運転」として大きな社会問題となっている悪質・危険な運転行為を防止するため、関係機関・団体等と連携し、運転者等に対する広報啓発や交通指導取締りの強化をはじめとした諸対策を推進する。

イ　背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

ウ　自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、警察官の警告に従わず違反行為を継続したり、通行車両や歩行者に具体的危険を生じさせたりするなど、悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

エ　暴走族対策の推進

暴走族追放気運を高揚させるため、関係機関・団体等と協力し、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族と接触させないよう青少年の問題行動との関連性を踏まえ、青少年育成団体等との連携を図りながら、「愛媛県暴走族等の追放の促進に関する条例」に基づき青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

また、暴走族及びこれに伴う群衆の集まる場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等が集まりにくい環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体等が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の推進

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の向上に努めるほか客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

６　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、また、被害を最小限にとどめるため、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイ

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する。

(1) 救助・救急体制の整備

ア　救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ　多数傷者発生時における救助・救急事故体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急事故体制の充実を図る。

ウ　自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED※）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を促進する。

エ　救急救命士の養成・配置等の促進

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）の充実のため、救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、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する。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ　救助・救急資機材等の装備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

カ　救急医療用ヘリコプター・防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから、救急業務における県ドクターヘリ及び県消防防災ヘリコプターの積極的活用を推進する。

キ　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・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進する。

(2) 救急医療体制の整備

ア　救急医療機関等の整備

休日夜間急患センターの設置等、初期救急医療体制の充実を図る。また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するた

※ AED：Automated External Defibrillator

め、二次救急医療体制の整備を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるための三次救急医療体制として、高度救命救急センターとの連携強化を図る。

イ　ドクターヘリ事業の推進

交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、県ドクターヘリ等による救急搬送の積極的な活用に努める。

なお、その運用に当たっては、県ドクターヘリが安全に着陸できる区間・場所の情報共有等、関係機関・団体等が連携した取組を強化する。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

7　被害者支援の充実と推進

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、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、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。さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

また、近年、自転車が加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、県では自転車保険等の加入を義務化とし、加入の加速化を図っていることから、関係機関と協力し情報提供や広報活動を積極的に行う。

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車損害賠償責任保険（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市民に周知し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

県等の交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

ア　交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関・団体等との連絡協調を図る。

イ　交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質の向上を図る。

ウ　各種の広報の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア　自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

(ｱ) 独立行政法人自動車事故対策機構による、交通遺児等に対する生活資金貸付け、重度の後遺障害を負った被害者に対する介護料の支給、交通遺児に対する一定水準の育成給付金の給付等の各種事業の周知に努める。

(ｲ) 独立行政法人自動車事故対策機構による、介護料受給者への相談・情報提供等の充実・強化を図る。

イ　交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進するほか、関係機関相互の連携を図り、交通事故被害者等の心情に配意した適切な情報の提供を図る。

ウ　公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしており、連携して公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

第２章　鉄道交通の安全

１　鉄道事故のない社会を目指して

○　鉄道は、多くの市民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。

○　市民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故や線路内立入事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく。

２　鉄道交通の安全についての目標

①　乗客の死者数ゼロの継続を目指す。

②　運転事故件数の減少を目指す。

３　鉄道交通の安全についての対策

＜２つの視点＞

①重大な列車事故の未然防止　②利用者等の関係する事故の防止

＜６つの柱＞

①　鉄道交通環境の整備

②　鉄道交通の安全に関する知識の普及

③　鉄道の安全な運行の確保

④　鉄道車両の安全性の確保

⑤　救助・救急活動の充実

⑥　被害者支援の推進

第１節　鉄道事故のない松山を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下同じ。）は、生活に欠くことのできない交通手段であるが、一たび列車の衝突や脱線等の事故が発生すると、多数の死傷者を生じ、利用者の利便に重大な支障をもたらすなど被害が甚大となる。また、ホーム上やホームから転落して列車に接触するなど利用者等が関係する事故を防止する必要性が高まっている。このため、市民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

松山市における令和２年中の鉄道の運転事故発生件数は３件、死傷者数は３人（死者２人、負傷者１人）で、平成 27 年の発生件数５件、死傷者数３人（死者３人、負傷者０人）と比較して、発生件数は２件減少、死傷者数は同数となっている。

このように、鉄道における運転事故は長期的には減少傾向にあり、これまでの松山市交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、列車の衝突や脱線等が一たび発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止とともに、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から施策を推進していく必要がある。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている現状を踏まえ、市民の理解と協力の下、第２章第２節及び第３章第２節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること及び運転事故件数減少を目指すものとする。

第２節　鉄道交通の安全についての対策

Ⅰ　今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道における運転事故が長期的には減少しており、これまでの交通安全計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

Ⅱ　講じようとする施策

１　鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等の鉄道施設について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、駅等の浸水対策の強化等を推進する。切迫する南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者・視覚障がい者を始めとする旅客のプラットホームからの転落・接触事故を防止するため、内方線付き点状ブロック等の整備などによるホームからの転落防止対策を引き続き推進する。

２　鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の多数を占める道路障害事故、踏切障害事故及び人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施や、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知、酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うなど広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

３　鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する等、保安監査の充実を図る。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施するほか、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう促す。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を収集し、周知・共有することにより事故等の再発防止に活用する。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国、関係自治体及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行う。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう促す。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も促す。

(6) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう促す。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日及び定住外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も促す。

４　鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

５　救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

また、鉄道係員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

６　被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24年４月に、国土

交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。同支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととなっている。市では、引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

第３章　踏切道における交通の安全

１　踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道が現在も残されており、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。

２　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。

３　踏切道における交通の安全についての対策

＜視点＞

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

＜４つの柱＞

① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

③ 踏切道の統廃合の促進

④ その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

第１節　踏切事故のない松山を目指して

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故）は、長期的には減少傾向にあり、松山市における令和２年中の発生件数は１件、死傷者数は１人（死者１人、負傷者０人）で、平成 27 年の発生件数２件、死傷者数２人（死者２人、負傷者数０人）と比較して、死傷者数、発生件数ともに減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。

しかし、踏切事故は一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もたらすことから、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、市民の理解と協力の下、第２節に掲げる諸対策を総合的かつ積極的に推進することにより、令和７年までに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

Ⅰ　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第 10 次松山市交通安全計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると重大な結果をもたらすものであるため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、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総合的かつ積極的に推進することとする。

また、ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指す。

Ⅱ　講じようとする施策

１　踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間が特に長い踏切や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる踏切については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、歩道が狭あいな踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないよう歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故対策効果の高い構造への改良を促進する。

さらに、平成27年10月の高齢者による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策を加え、改札口の追加や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

２　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

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て必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、踏切支障報知装置の整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

３　踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業を実施する場合は、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に支障を及ぼさないと認められるものについて統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

４　その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

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、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、IT の活用による踏切注意情報の表示や踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、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適切に行う。

一方、踏切事故は、直前横断、脱輪等に起因するものが多いことから、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ボタンの操作等の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推進する。

また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても，事故の状況等を踏まえ，適切に対応していく。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

【参　考　資　料】

１　交通安全対策基本法（抜粋）

２　交通安全対策基本法施行令（抜粋）

３　松山市交通安全対策会議条例

４　松山市交通安全対策会議委員等一覧

５　松山市の交通事故の発生状況推移

６　自動車保有台数及び免許取得者数と
　　交通事故発生件数の推移

1　交通安全対策基本法（抜粋）

（昭和45年6月1日法律第110号）

最終改正：令和3年5月19日法律第36号

（市町村交通安全対策会議）

第十八条　市町村は、市町村交通安全計画を作成し、及びその実施を推進させるため、条例で定めるところにより、市町村交通安全対策会議を置くことができる。

２　前項に規定するもののほか、市町村は、協議により規約を定め、共同して市町村交通安全対策会議を置くことができる。

３　市町村交通安全対策会議の組織及び所掌事務は、都道府県交通安全対策会議の組織及び所掌事務の例に準じて、市町村の条例（前項の規定により置かれる市町村交通安全対策会議にあつては、規約）で定める。

（市町村交通安全計画等）

第二十六条　市町村交通安全対策会議は、都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成するよう努めるものとする。

２　市町村交通安全対策会議を置かない市町村の長は、前項の規定により市町村交通安全計画を作成しようとするときは、あらかじめ、関係指定地方行政機関の長及び関係地方公共団体の長その他の執行機関の意見をきかなければならない。

３　市町村交通安全計画は、次の各号に掲げる事項について定めるものとする。

一　市町村の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱

二　前号に掲げるもののほか、市町村の区域における陸上交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

４　市町村長は、市町村の区域における陸上交通の安全に関し、当該年度において市町村が講ずべき施策に関する計画（以下「市町村交通安全実施計画」という。）を作成するよう努めるものとする。この場合において、市町村交通安全実施計画は、都道府県交通安全実施計画に抵触するものであつてはならない。

５　市町村交通安全対策会議は、第一項の規定により市町村交通安全計画を作成したときは、すみやかに、これを都道府県知事に報告するとともに、その要旨を公表しなければならない。

６　市町村長は、第四項の規定により市町村交通安全実施計画を作成したときは、すみやかに、これを都道府県知事に報告しなければならない。

７　第二項及び第五項の規定は市町村交通安全計画の変更について、前項の規定は市町村交通安全実施計画の変更について準用する。

2　交通安全対策基本法施行令（抜粋）

（昭和 45 年６月８日政令第 175 号）

最終改正：平成 17 年６月１日政令第 203 号

（都道府県交通安全対策会議の組織及び運営の基準）

第五条　交通安全対策基本法（以下「法」という。）第十七条第五項の政令で定める基準は、次の各号に掲げるとおりとする。

一　会長は、会務を総理するものとする。

二　会長に事故があるときは、会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理するものとする。

三　特別委員は、東日本高速道路株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の役員又は職員のうちから、都道府県知事が任命するものとする。

四　特別委員は、当該特別の事項に関する審議が終了したときは、解任されるものとする。

五　都道府県交通安全対策会議に、幹事を置くものとする。

六　幹事は、委員の属する機関の職員のうちから、都道府県知事が任命するものとする。

七　幹事は、都道府県交通安全対策会議の所掌事務について、会長、委員及び特別委員を補佐するものとする。

八　委員、特別委員及び幹事は、非常勤とするものとする。

九　前各号に定めるもののほか、都道府県交通安全対策会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は、会長が都道府県交通安全対策会議に諮って定めるものとする。

3　松山市交通安全対策会議条例

昭和46年3月29日

条例第9号

(設置)

第1条　交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)第18条第1項の規定に基づき，松山市交通安全対策会議(以下「会議」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条　会議は，次の各号に掲げる事務をつかさどる。

(1)　松山市交通安全計画を作成し，およびその実施を推進すること

(2)　前号に掲げるもののほか，市の区域における陸上交通の安全に関する総合的な施策の企画に関して審議し，およびその施策の実施を推進すること

(会長および委員)

第3条　会議は，会長および委員をもつて組織する。

2　会長は，市長をもつて充てる。

3　会長は，会務を総理する。

4　会長に事故があるときは，会長があらかじめ指名する委員がその職務を代理する。

5　委員は，次の各号に掲げる者のうちから20人以内で市長が任命する者をもつて充てる。

(1)　国の関係地方行政機関の職員

(2)　愛媛県の部内の職員

(3)　愛媛県警察の警察官

(4)　松山市の部内の職員

(5)　教育委員会の教育長

(6)　消防本部の長

6　委員の任期は，2年とする。ただし，委員が欠けた場合における補欠委員の任期は，前任者の残任期間とする。

7　委員は，非常勤とする。

(特別委員)

第4条　会議に，特別の事項を審議させるため必要があるときは，特別委員を置くことができる。

2　特別委員は，四国旅客鉄道株式会社その他の陸上交通に関する事業を営む公共的機関の職員のうちから市長が任命する。

3　特別委員は，当該特別の事項に関する審議が終了したときは解任されるものとする。

4　特別委員は，非常勤とする。

(幹事)

第5条　会議に，幹事若干人を置くことができる。

2　幹事は，委員の属する機関の職員のうちから，市長が任命する。

3　幹事は，会議の所掌事務について，会長，委員および特別委員を補佐する。

4　幹事は，非常勤とする。

(議事等)

第6条　前各条に定めるもののほか，会議の議事その他会議の運営に関し必要な事項は，会長が会議にはかつて定める。

付　則

この条例は，昭和46年4月1日から施行する。

付　則(昭和49年3月27日条例第13号)

この条例は，昭和49年4月1日から施行する。

付　則(昭和56年3月24日条例第9号)抄

1　この条例は，昭和56年4月1日から施行する。

付　則(昭和62年3月24日条例第8号)

この条例は，昭和62年4月1日から施行する。

付　則(平成14年3月20日条例第3号)抄

(施行期日)

1　この条例は，平成14年4月1日から施行する。

(経過措置等)

2　第5条の規定による改正後の松山市交通安全対策会議条例第3条第5項の規定により任命されることとなる松山市交通安全対策会議の委員の任期は，この条例の施行の日から2年とする。

付　則(平成17年12月22日条例第74号)

この条例は，公布の日から施行する。

４　松山市交通安全対策会議名簿

（会長・委員）

役名	所　属	職　名
会長	松山市	市長
委員	松山市	副市長
委員	国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所	所長
委員	国土交通省四国運輸局 愛媛運輸支局	支局長
委員	気象庁大阪管区気象台 松山地方気象台	次長
委員	厚生労働省愛媛労働局 松山労働基準監督署	署長
委員	愛媛県中予地方局	局長
委員	愛媛県警察本部	交通部長
委員	松山市	都市整備部長
委員	松山市	市民部副部長
委員	松山市	保健福祉部副部長兼保健所長付
委員	松山市	職員厚生課長
委員	松山市	シティプロモーション推進課長
委員	松山市	子育て支援課長
委員	松山市	保健福祉部松山市福祉事務所子ども総合相談センター事務所子ども家庭支援担当課長
委員	松山市	保健福祉部副部長兼保健所次長
委員	松山市	三津浜幼稚園教頭
委員	松山市	教育委員会教育長
委員	松山市	消防局長

（特別委員）

役名	所　属	職　名
特別委員	四国旅客鉄道株式会社	愛媛企画部長
特別委員	株式会社伊予鉄グループ	取締役（自動車担当）

（幹事）

役名	所　属	職　名
幹事	松山市総合政策部	企画戦略課長
幹事	松山市理財部	財政課長
幹事	松山市市民部	市民生活課市民相談担当課長兼 消費生活センター所長
幹事	松山市保健福祉部	保健福祉部副部長兼 松山市福祉事務所次長兼高齢福祉課長
幹事	松山市保健福祉部	障がい福祉課長
幹事	松山市保健福祉部	保育・幼稚園課長
幹事	松山市環境部	環境指導課長
幹事	松山市都市整備部	副部長
幹事	松山市都市整備部	ｺﾝﾊﾟｸﾄ・ﾌﾟﾗｽ・ﾈｯﾄﾜｰｸ推進官
幹事	松山市都市整備部	都市整備部副部長兼都市デザイン課長
幹事	松山市都市整備部	建築指導課長
幹事	松山市都市整備部	公園緑地課長
幹事	松山市都市整備部	道路河川整備課長
幹事	松山市都市整備部	都市整備部副部長兼道路河川管理課長
幹事	松山市都市整備部	住宅課長

幹事	松山市都市整備部	都市生活サービス課
幹事	松山市教育委員会事務局	教委・事務局次長兼学校教育課長
幹事	松山市教育委員会事務局	地域学習振興課長
幹事	松山市教育委員会事務局	松山市教育支援センター事務所長
幹事	松山市消防局	警防課長
幹事	国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所	道路管理第二課長
幹事	国土交通省四国運輸局 愛媛運輸支局	首席運輸企画専門官 （総務・企画観光部門）
幹事	気象庁大阪管区気象台 松山地方気象台	防災管理官
幹事	厚生労働省愛媛労働局 松山労働基準監督署	第一方面主任監督官
幹事	愛媛県中予地方局 地域産業振興部	総務県民課長
幹事	愛媛県中予地方局 建設部	道路第一課長
幹事	愛媛県警察本部	交通企画課 安全教育・高齢者対策課長補佐
幹事	四国旅客鉄道株式会社	松山保線区長
幹事	四国旅客鉄道株式会社	松山運転所長
幹事	伊予鉄道株式会社	鉄道部長
幹事	伊予鉄道株式会社	施設部長
幹事	伊予鉄バス株式会社	自動車部長

※　所属機関、職名は令和３年10月末現在

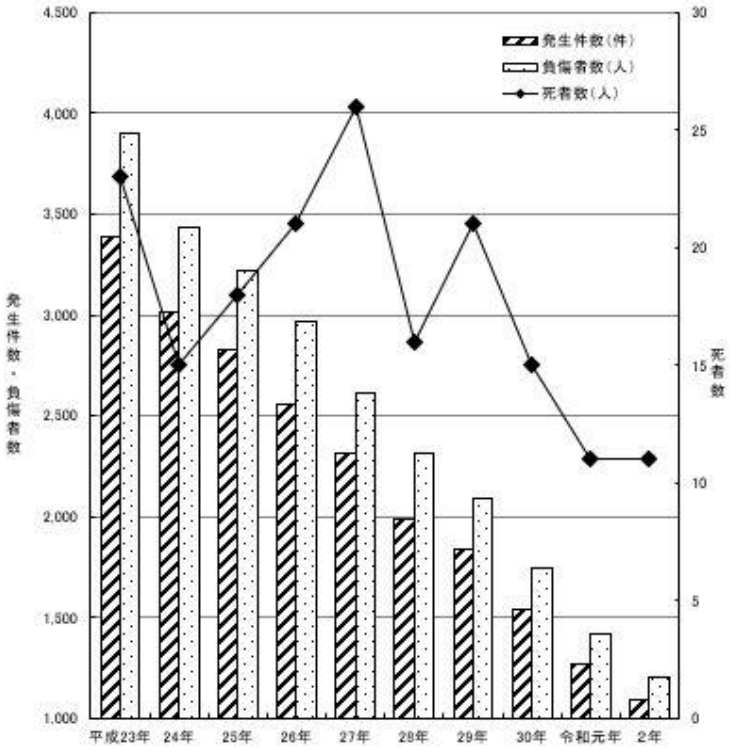
5　松山市の交通事故の発生状況推移

区分 / 年	発生件数			死者数			負傷者数		
	件数	対前年増減率	10万人当たり（件）	人数	対前年増減率	10万人当たり（人）	人数	対前年増減率	10万人当たり（人）
平成23年	3,383	△ 1.1	653.9	23	130.0	4.4	3,901	0.3	754.0
	(829)	(△ 1.1)	(160.2)	(11)	(83.3)	(2.1)	(526)	(2.5)	(102)
24年	3,011	△ 11.0	582.3	15	△ 34.8	2.9	3,432	△ 12.0	663.7
	(795)	(△ 4.1)	(153.8)	(11)	(0.0)	(2.1)	(484)	(△ 8.0)	(94)
25年	2,823	△ 6.2	546.0	18	20.0	3.5	3,221	△ 6.1	623.0
	(777)	(△ 2.3)	(150.3)	(13)	(18.2)	(2.5)	(525)	(8.5)	(102)
26年	2,561	△ 9.3	495.7	21	16.7	4.1	2,968	△ 7.9	574.5
	(704)	(△ 9.4)	(136.3)	(12)	(△ 7.7)	(2.3)	(415)	(△ 21.0)	(80)
27年	2,317	△ 9.5	448.8	26	23.8	5.0	2,612	△ 12.0	506.0
	(773)	(9.8)	(149.7)	(18)	(50.0)	(3.5)	(478)	(15.2)	(93)
28年	1,990	△ 14.1	385.8	16	△ 38.5	3.1	2,315	△ 11.4	448.8
	(600)	(△22.4)	(116.3)	(9)	(△ 50.0)	(1.7)	(385)	(△ 19.5)	(75)
29年	1,842	△ 7.4	357.9	21	31.3	4.1	2,089	△ 9.8	405.9
	(552)	(△ 8.0)	(107.3)	(12)	(33.3)	(2.3)	(313)	(△ 18.7)	(61)
30年	1,541	△ 16.3	300.7	15	△ 28.6	2.9	1,741	△ 16.7	339.7
	(470)	(△14.9)	(91.7)	(8)	(△ 33.3)	(1.6)	(297)	(△ 5.1)	(58)
令和元年	1,266	△ 17.8	247.8	11	△ 26.7	2.2	1,419	△ 18.5	277.8
	(427)	(△ 9.1)	(83.6)	(7)	(△ 12.5)	(1.4)	(234)	(△ 20.7)	(46)
2年	1,092	△ 13.7	214.6	11	0.0	2.2	1,203	△ 15.2	236.4
	(373)	(△ 12.6)	(73.3)	(9)	(28.6)	(1.8)	(195)	(△ 16.7)	(38)

（注１）10万人当たりの数値は，毎年１月１日付けの人口を基準に算出している。

（注２）表中の括弧内の数値は，高齢者の内数を示している。

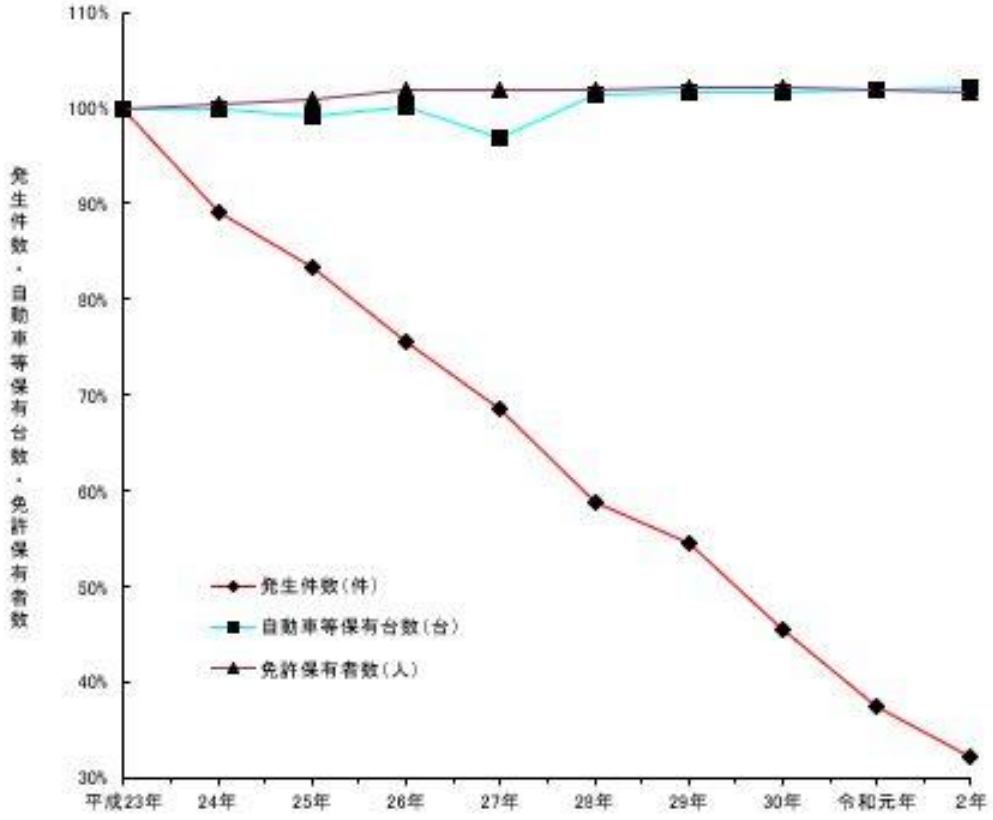
（注３）高齢者同士の事故件数については，平成28年までは２件としてカウントしていたが，平成29年以降は１件としてカウントし表中の括弧内に内数で表示している。



6　自動車保有台数及び免許取得者数と交通事故発生件数の推移

区分 年	発生件数		自動車等保有台数		免許保有者数	
	件数 （件）	指数 （%）	台数 （台）	指数 （%）	（人）	指数 （%）
平成 23 年	3,383	100.0	399,904	100.0	330,930	100.0
24 年	3,011	89.0	399,120	99.8	332,268	100.4
25 年	2,823	83.4	396,308	99.1	334,122	101.0
26 年	2,561	75.7	400,346	100.1	336,958	101.8
27 年	2,317	68.5	386,977	96.8	337,378	101.9
28 年	1,990	58.8	405,585	101.4	337,409	102.0
29 年	1,842	54.4	406,604	101.7	337,841	102.1
30 年	1,541	45.6	406,807	101.7	337,849	102.1
令和元年	1,266	37.4	407,401	101.9	337,079	101.9
2年	1,092	32.3	408,499	102.1	336,735	101.8

（注１）指数はそれぞれ平成 23 年を 100 として算出した。

（注２）自動車等保有台数は毎年７月１日現在等のデータを元にしている。

（注３）免許保有者数は毎年 12 月末日現在