

令和 3 年 版

松山市交通安全白書



松山市交通安全推進協議会

令和3年の交通事故の状況

はじめに

令和3年中の全国の交通事故死者数は、2,636人（前年比203人減）、発生件数は、305,196件（前年比3,982件減）、負傷者数は、362,131人（前年比7,345人減）と全て減少しました。これは、統計がある昭和23年（1948年）以降の死者数の最小値を5年連続で更新、過去最多の昭和45年（1970年）の死者数（16,765人）の6分の1以下（15.7%）となりましたが、それでも国内では1日平均、約836件の人身事故が発生し、約992人が負傷し、約7人もの多くの尊い命が失われている現状にあります。

愛媛県内では、交通事故発生件数は、2,260件（前年比144件減）、負傷者数は、2,465人（前年比206人減）で発生件数、負傷者数ともに17年連続で減少しました。しかし、死者数は、50人と前年より2人増加しています。また、高齢者の死者数は前年より2人減少の33人でしたが、死者に占める高齢者の割合は、50人中の33人と6割以上（66%）で、全国平均の57.7%を大きく上回っています。県内では依然として交通死亡事故全体に占める高齢者の割合が高いことから、高齢者の交通事故防止を重点に取り組む必要があります。

一方、本市の交通情勢は、事故発生件数1,039件（前年比53件減）、負傷者数1,115人（前年比88人減）、死者数11人（増減なし）で、発生件数と負傷者数は減少しましたが死者数は減少していません。人口10万人当たりの交通事故死者数は、全国の数値（2.1人）より高い2.2人です。また、高齢者の死者数は6人と前年より3人減少しましたが、全体（11人）の5割以上（54.5%）を占めており、これは死者に占める高齢者の割合が全国平均（57.7%）と県内（66%）の数値を下回っておりますが、事故の状況によっては死亡事故ともなりかねない重傷事故をみると、高齢者の負傷者（203人）に占める重傷者（71人）は3割以上（35.0%）を占めており、本市でも高齢者の交通事故防止対策は重要です。

このような情勢を踏まえ、市民の皆様と共に「世界一安全な道路交通」の実現に向け、警察等の関係機関・団体と緊密に連携を図り、子どもや高齢者等の交通弱者や歩行者の安全確保、自転車の遵法意識の向上に向けた交通安全教育など、各種施策を積極的に展開し、地域の交通安全を一層向上させて参りたいと考えています。市民の皆様には、交通安全行政の推進に関し、引き続きご理解とご協力をいただきますようお願い申し上げます。

この冊子は、令和3年中の松山市の交通事故を分析して収録したもので、多方面にご活用いただければ幸いです。

令和4年3月

松山市交通安全推進協議会
会 長 野志 克仁

令和4年 交通安全年間スローガン

- 運転者(同乗者を含む)に呼びかけるもの

手を上げる 子どもはあなたを 信じてる

- 歩行者・自転車利用者に呼びかけるもの

スマホじゃない 見るのは前でしょ 周りでしょ

- 子どもたちに交通安全を呼びかけるもの

とうげこう よそみ おしゃべり きけんがいっぱい

(注) 一般財団法人全日本交通安全協会と毎日新聞社が共催、内閣府、警察庁、法務省、文部科学省、厚生労働省、経済産業省、国土交通省、NHKの後援、JA共済の協賛による最終審査で選出され内閣総理大臣賞を受賞した最優秀作品です。

なお、同審査による内閣府特命担当大臣賞(優秀作)、警察庁長官賞(優秀作)それぞれ3点と文部科学大臣賞(優秀作)1点、全日本交通安全協会会長賞(佳作)10点は、最終ページに掲載していますので参考にしてください。

目 次

用語の意味	1
第 1 全国の交通事故	2
1 概況	2
2 都道府県別発生状況	3. 4
3 1 か月及び 1 日平均の発生状況	4
第 2 四国 4 県の交通事故	5
1 概況	5
2 四国 4 県県庁所在都市別発生状況	5
第 3 愛媛県の交通事故	6
1 概況	6
2 愛媛県下 11 市別発生状況	7
3 1 か月及び 1 日平均の発生状況	7
第 4 松山市の交通事故	8
1 総括	8
(1) 概況	8. 9
(2) 交通事故発生件数・自動車等保有台数・免許保有者数の推移	10. 11
(3) 月別発生状況	12
(4) 曜日別発生状況	13
(5) 時間別発生状況	14
(6) 道路別発生状況	15
(7) 道路形状別発生状況	16
(8) 事故類型別発生状況	17
(9) 違反別(第 1 当事者)発生状況	18
(10) 交通指導員地区別発生状況	19
2 歩行者の交通事故	20
(1) 概況	20
(2) 月別発生状況	21
(3) 曜日別発生状況	22
(4) 時間別発生状況	23
(5) 道路別発生状況	24
(6) 道路形状別発生状況	25
(7) 事故類型別発生状況	26
(8) 世代別発生状況	27

3	自転車乗車中の交通事故	28
(1)	概況	28
(2)	月別発生状況	29
(3)	曜日別発生状況	30
(4)	時間別発生状況	31
(5)	道路別発生状況	32
(6)	道路形状別発生状況	33
(7)	事故類型別発生状況	34
(8)	世代別発生状況	35
4	二輪車の交通事故	36
(1)	概況	36
(2)	月別発生状況	37
(3)	曜日別発生状況	38
(4)	時間別発生状況	39
(5)	道路別発生状況	40
(6)	道路形状別発生状況	41
(7)	事故類型別発生状況	42
5	子どもの交通事故	43
(1)	概況	43
(2)	月別発生状況	44
(3)	曜日別発生状況	45
(4)	時間別発生状況	46
(5)	道路別発生状況	47
(6)	道路形状別発生状況	48
(7)	学齢別発生状況	49
(8)	状態別発生状況	50
(9)	通行目的別発生状況	51
6	高校生の交通事故	52
(1)	概況	52
(2)	月別発生状況	53
(3)	曜日別発生状況	54
(4)	時間別発生状況	55
(5)	道路別発生状況	56
(6)	道路形状別発生状況	57
(7)	事故類型別発生状況	58

7	高齢者の交通事故	59
(1)	概況	59
(2)	月別発生状況	60
(3)	曜日別発生状況	61
(4)	時間別発生状況	62
(5)	道路別発生状況	63
(6)	道路形状別発生状況	64
(7)	事故類型別発生状況	65
(8)	年齢別発生状況	66
(9)	通行目的別発生状況	67
8	交通死亡事故	68
(1)	概況	68
(2)	月別死者数の状況	69
(3)	曜日別死者数の状況	70
(4)	時間別死者数の状況	71
(5)	道路別死者数の状況	72
(6)	道路形状別死者数の状況	73
(7)	年代別死者数の状況	74
(8)	違反別の死者数の状況(第一当事者)	74
(9)	交通死亡事故発生一覧表	75. 76
第5	交通安全教育と交通事故相談	77. 78
1	交通安全教育実施状況	77
2	主な交通事故の相談の窓口	78
第6	交通安全知識	79
1	安全運転の義務	79
2	交通事故と危険予測	80
3	速度と停止距離の関係	81
4	衝撃力からみた危険	82
5	愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例	83
6	自転車の「道路右側の路側帯」通行禁止	84
7	「妨害運転罪」の創設	85
8	自転車運転者講習制度	86
9	標識(規制標識)の種類と意味	87-90
第7	市民便利ガイド	91
1	運転免許事務案内	91
2	交通違反の反則金額一覧表	92

用語の意味

「交通事故」 道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路において、車両、路面電車及び列車の交通によって起こされた人の死亡又は負傷を伴うもの（人身事故）並びに物損事故をいうが、本白書では人身事故の数値を交通事故として扱う。

「死者」 交通事故によって、発生から24時間以内に亡くなった場合（人）をいう。

「負傷者」 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場合（人））と軽傷者（交通事故によって負傷し、1か月（30日）未満の治療を要する場合（人））の合計をいう。

※ 交通事故による人の死亡及び負傷程度の判断基準

医師の診断又は検案等に基づく。

「交通事故件数」 交通事故が発生した場合、統計に計上する事故の数をいう。

当事者の数が2以下の場合で衝突等の事故発生の要因となった行為が1個の場合は、1個の事故として計上する。

当事者が3以上の場合で、1個の事故誘発行為に起因して時間的、場所的に接着し、かつ連続性があり、同乗者を除く3以上の当事者が相互に関連して発生した場合は、包括的に1件の事故とみなして計上する。

しかし、時間的、場所的に接着するが連続性のない場合は、別個の事故としてそれぞれを計上する。

「第1当事者」 最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む。）の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における違反（過失）が重い者をいい、また違反（過失）が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

「第2当事者」 違反（過失）がより軽いか、又は違反（過失）が同程度の場合においては、被害がより大きい方の当事者をいう。

「子ども」 幼児（未就園児，就園児），小学生，中学生をいう。

「高齢者」 65歳以上の年齢の者をいう。

「事故類型」 事故誘発行為が1個の場合は、その行為に関与した当事者の種別によって「人対車両」「車両相互」「車両単独」「列車」に分類する。

事故誘発行為が2個以上の場合は、最初の事故誘発行為をとらえ、その行為に関与した当事者の種別によって分類する。

第1 全国の交通事故

1 概況

平成24年以降の死者数は、微増した平成27年を除き、年々減少傾向にあり、令和3年の死者数は、前年より203人少ない2,636人（前年比7.2%減）で、平成24年の死者数（4,438）の約6割（59.4%）まで減少した。

発生件数は、平成24年以降、年々減少しており、令和3年の発生件数は、305,196件で平成24年（655,157）の5割以下（46.6%）となり、負傷者数についても同様に年々減少しており、令和3年の負傷者は362,131人で、平成24年の負傷者数（825,392）の5割以下（43.9%）となった。（第1表）

第1表 全国の交通事故発生状況の推移

区分 年	発生件数			死 者 数			負傷者数		
	件数 (件)	増減率 (%)	10万人 当(件)	人数 (人)	増減率 (%)	10万人 当(人)	人数 (人)	増減率 (%)	10万人 当(人)
平成24年	655,157	△5.3	513	4,438	△3.9	3.5	825,392	△3.4	646
25年	629,033	△4.0	494	4,388	△1.1	3.4	781,492	△5.3	613
26年	573,842	△8.8	451	4,113	△6.3	3.2	711,374	△9.0	559
27年	536,899	△6.4	423	4,117	0.1	3.2	666,023	△6.4	524
28年	499,201	△7.0	394	3,904	△5.2	3.1	618,853	△7.1	488
29年	472,165	△5.4	372	3,694	△5.4	2.9	580,850	△6.1	458
30年	430,345	△8.9	340	3,532	△4.4	2.8	525,846	△9.5	415
令和元年	381,237	△11.4	303	3,215	△9.0	2.6	461,775	△12.2	366
2年	309,178	△18.9	243	2,839	△11.7	2.2	369,476	△20.0	291
3年	305,196	△1.3	242	2,636	△7.2	2.1	362,131	△2.0	287

（注1）発生件数、死者数及び負傷者数は、警察庁の資料による。

（注2）小数点以下第1位までの数値は、小数点以下第2位を四捨五入した。

（注3）百分率の総数は、必ずしも100にならない場合がある。

（注4）警察庁が平成27年11月1日時点で平成16年～平成25年までの数値を一部訂正したため、本白書の記載内容には以前の数値とは異なる場合がある。

（注5）増減率は、前年と比較して負の数値には△を付けて表示した。

2 都道府県別発生状況

発生件数は、東京都など11都道県で前年より増加（栃木県は増減なし）したが、それ以外の府県で減少、全国では3,982件減少（前年比1.3%減）した。

負傷者数も東京都など11都道県で前年より増加したが、それ以外の府県で減少、全国では7,345件減少（前年比2.0%減）した。

死者数は、本県を含めて16府県が前年より増加したが、それ以外の都道県で減少、全国では203人減少（前年比7.2%減）した。

死者数の最多は神奈川県 of 142人、最小は島根県の10人である。（第2表）

第2表 都道府県別発生状況一覧表

管 区	都道 府県	発生件数			死 者 数			負傷者数		
		3年 (件)	増減数 (件)	増減率 (%)	3年 (人)	増減数 (人)	増減率 (%)	3年 (人)	増減数 (人)	増減率 (%)
北 海 道		8,304	406	5.1	120	△ 24	△ 16.7	9,598	555	6.1
東 北	青森	2,458	22	0.9	29	1	3.6	2,919	△ 20	△ 0.7
	岩手	1,566	△ 92	△ 5.5	35	△ 11	△ 23.9	1,830	△ 123	△ 6.3
	宮城	4,286	△ 201	△ 4.5	42	△ 2	△ 4.5	5,182	△ 301	△ 5.5
	秋田	1,301	△ 76	△ 5.5	28	△ 9	△ 24.3	1,514	△ 141	△ 8.5
	山形	3,184	△ 144	△ 4.3	24	△ 6	△ 20.0	3,760	△ 215	△ 5.4
	福島	2,997	△ 269	△ 8.2	49	△ 8	△ 14.0	3,446	△ 411	△ 10.7
東 京		27,598	1,956	7.6	133	△ 22	△ 14.2	30,836	1,948	6.7
関 東	茨城	5,929	△ 120	△ 2.0	80	△ 4	△ 4.8	7,243	△ 212	△ 2.8
	栃木	3,939	0	0.0	56	△ 4	△ 6.7	4,666	1	0.0
	群馬	10,007	741	8.0	50	5	11.1	12,308	684	5.9
	埼玉	16,707	△ 408	△ 2.4	118	△ 3	△ 2.5	19,877	△ 566	△ 2.8
	千葉	13,534	661	5.1	121	△ 7	△ 5.5	16,107	692	4.5
	神奈川	21,660	1,030	5.0	142	2	1.4	25,062	1,158	4.8
	新潟	2,848	△ 228	△ 7.4	47	△ 17	△ 26.6	3,203	△ 344	△ 9.7
	山梨	2,093	△ 53	△ 2.5	32	11	52.4	2,555	△ 95	△ 3.6
	長野	4,772	△ 30	△ 0.6	45	△ 1	△ 2.2	5,696	△ 60	△ 1.0
	静岡	19,382	△ 1,285	△ 6.2	89	△ 19	△ 17.6	24,408	△ 1,952	△ 7.4
中 部	富山	1,971	△ 21	△ 1.1	29	3	11.5	2,269	△ 40	△ 1.7
	石川	1,946	△ 79	△ 3.9	26	△ 14	△ 35.0	2,225	△ 100	△ 4.3
	福井	912	44	5.1	26	△ 15	△ 36.6	1,029	89	9.5
	岐阜	2,911	△ 141	△ 4.6	61	18	41.9	3,648	△ 203	△ 5.3
	愛知	24,185	△ 694	△ 2.8	117	△ 37	△ 24.0	28,631	△ 928	△ 3.1
	三重	2,722	△ 244	△ 8.2	62	△ 11	△ 15.1	3,338	△ 394	△ 10.6
近 畿	滋賀	2,850	△ 43	△ 1.5	37	△ 12	△ 24.5	3,530	△ 25	△ 0.7
	京都	3,859	△ 259	△ 6.3	51	2	4.1	4,408	△ 291	△ 6.2
	大阪	25,388	△ 155	△ 0.6	140	16	12.9	29,560	△ 328	△ 1.1
	兵庫	16,929	△ 423	△ 2.4	114	4	3.6	20,043	△ 446	△ 2.2
	奈良	2,937	147	5.3	39	14	56.0	3,556	115	3.3
	和歌山	1,419	△ 166	△ 10.5	31	13	72.2	1,651	△ 200	△ 10.8

管 区	都道 府県	発生件数			死 者 数			負傷者数		
		3年 (件)	増減数 (件)	増減率 (%)	3年 (人)	増減数 (人)	増減率 (%)	3年 (人)	増減数 (人)	増減率 (%)
中 国	鳥取	618	△ 10	△ 1.6	19	2	11.8	694	△ 55	△ 7.3
	島根	774	37	5.0	10	△ 8	△ 44.4	868	36	4.3
	岡山	4,683	395	9.2	57	△ 5	△ 8.1	5,239	399	8.2
	広島	4,655	△ 124	△ 2.6	70	△ 1	△ 1.4	5,495	△ 153	△ 2.7
	山口	2,458	△ 183	△ 6.9	34	△ 8	△ 19.0	2,948	△ 213	△ 6.7
四 国	徳島	2,121	△ 44	△ 2.0	32	12	60.0	2,478	△ 89	△ 3.5
	香川	3,287	△ 435	△ 11.7	37	△ 22	△ 37.3	3,957	△ 557	△ 12.3
	愛媛	2,260	△ 144	△ 6.0	50	2	4.2	2,465	△ 206	△ 7.7
	高知	1,046	△ 217	△ 17.2	25	△ 9	△ 26.5	1,142	△ 240	△ 17.4
九 州	福岡	20,066	△ 1,429	△ 6.6	101	10	11.0	25,587	△ 1,988	△ 7.2
	佐賀	3,506	△ 252	△ 6.7	23	△ 10	△ 30.3	4,539	△ 300	△ 6.2
	長崎	2,804	△ 183	△ 6.1	27	△ 7	△ 20.6	3,505	△ 226	△ 6.1
	熊本	3,188	36	1.1	39	△ 7	△ 15.2	3,936	△ 51	△ 1.3
	大分	2,360	△ 77	△ 3.2	36	△ 7	△ 16.3	2,832	△ 188	△ 6.2
	宮崎	4,461	△ 665	△ 13.0	30	△ 6	△ 16.7	5,059	△ 682	△ 11.9
	鹿児島	3,532	△ 538	△ 13.2	47	△ 6	△ 11.3	3,970	△ 708	△ 15.1
	沖縄	2,783	△ 25	△ 0.9	26	4	18.2	3,319	29	0.9
合 計		305,196	△ 3,982	△ 1.3	2,636	△ 203	△ 7.2	362,131	△ 7,345	△ 2.0

(注) 増減数、増減率は、前年と比較した数値でマイナスは△で表示した。

3 1か月及び1日平均の発生状況

令和3年中の全国の交通事故は、発生件数 305,196 件、死者数 2,636 人、負傷者数 362,131 人で、これは1日に約 836 件の交通事故が発生して約 992 人が負傷し、約 7 人が死亡していることになる。(第3表)

第3表 1か月及び1日平均の発生状況

区 分	発生件数 (件)	死 者 数 (人)	負傷者数 (人)
1 か月平均	25,433	220	30,178
1 日 平 均	836.2	7.2	992.1
備 考	発生件数 約 103 秒に 1 件 発生した。 死 者 数 約 199 分に 1 人 死亡した。 負傷者数 約 87 秒に 1 人 負傷した。		

第2 四国4県の交通事故

1 概況

四国4県の交通事故の発生状況を前年と比較したところ、4県ともに発生件数、負傷者数は減少した。

死者数は香川県、高知県は減少したが、本県、徳島県は増加した。（第4表）

第4表 四国4県の交通事故発生状況

区 分	発生件数(件)			死 者 数(人)			負傷者数(人)		
	令和 3年	令和 2年	増減	令和 3年	令和 2年	増減	令和 3年	令和 2年	増減
愛媛県	2,260	2,404	△ 144	50	48	2	2,465	2,671	△ 206
香川県	3,287	3,722	△ 435	37	59	△ 22	3,957	4,514	△ 557
高知県	1,046	1,263	△ 217	25	34	△ 9	1,142	1,382	△ 240
徳島県	2,121	2,165	△ 44	32	20	12	2,478	2,567	△ 89

2 四国4県の県庁所在都市別の発生状況

四国4県の県庁所在地の発生状況について、人口10万人当たりの数値で比較すると、発生件数・負傷者数とも高松市と徳島市が高く、松山市と高知市は低い。

死者数は高松市が高く、徳島市・松山市・高知市は低い。（第5表）

第5表 四国の県庁所在地4市の交通事故発生状況

区 分	人口(人)	発生件数(件)		死 者 数(人)		負傷者数(人)	
			10万人 当たり		10万人 当たり		10万人 当たり
松山市	507,085	1,039	204.9	11	2.2	1,115	219.9
高松市	417,805	1,737	490.9	10	4.3	2,111	591.9
高知市	326,099	601	237.4	8	1.8	637	257.9
徳島市	252,249	969	384.1	6	2.4	1,128	447.2

(注) 10万人当たりの数値は、令和3年1月1日付けの人口を基準に算出している。

第3 愛媛県の交通事故

1 概況

平成24年以降の愛媛県内で発生した交通事故をみると、発生件数、負傷者数は、年々減少しており、令和3年の発生件数は、2,260件で平成24年の約3割（31.8%）以下に減少、負傷者数も2,465人で平成24年の3割（29.4%）以下まで減少した。

死者数は、平成24年以降、多少の増減変動はあるものの、令和元年に42人まで減少したが、令和2年以降は増加傾向になっている。（第6表）

第6表 愛媛県の交通事故発生状況の推移

区分 年	発生件数			死 者 数			負傷者数		
	件数 (件)	対前年 増減率 (%)	10万人 当たり (件)	人数 (人)	対前年 増減率 (%)	10万人 当たり (人)	人数 (人)	対前年 増減率 (%)	10万人 当たり (人)
平成24年	7,108	△10.1	499.8	56	△38.5	3.9	8,385	△11.3	589.6
25年	6,692	△5.9	473.4	70	25.0	5.0	7,860	△6.3	556.0
26年	5,745	△14.2	409.3	75	7.1	5.3	6,817	△13.3	485.7
27年	5,086	△11.5	367.6	78	4.0	5.6	5,962	△12.5	430.9
28年	4,497	△11.6	327.6	77	△1.3	5.6	5,317	△10.8	387.3
29年	4,097	△8.9	300.8	78	1.3	5.7	4,758	△10.5	349.4
30年	3,487	△14.9	258.4	59	△24.4	4.4	4,055	△14.8	300.5
令和元年	2,811	△19.4	210.3	42	△28.8	3.1	3,168	△21.9	237.0
2年	2,404	△14.5	179.9	48	14.3	3.6	2,671	△15.7	199.8
3年	2,260	△6.0	169.6	50	4.2	3.8	2,465	△7.7	185.0

（注）10万人当たりの数値は、各年1月1日現在の推計人口を基準に算出している。

2 愛媛県下 11 市別の交通事故発生状況

県下 11 市の人口 10 万人当たりの交通事故の発生状況を比較すると、発生件数は、松山市、西条市、東温市の順で多く、死者数は、大洲市、今治市、東温市の順で多く、負傷者数は、松山市、東温市、西条市の順に多い。(第 7 表)

第 7 表 愛媛県下 11 市の比較

区分 市別	発生 件数	死者 数	負傷 者数	10 万人当たりの数値			ワースト順位		
				発生 件数	死者 数	負傷 者数	発生 件数	死者 数	負傷 者数
松 山 市	1,039	11	1,115	204.9	2.2	219.9	1	11	1
今 治 市	279	11	304	184.6	7.3	201.1	4	2	4
宇 和 島 市	77	3	86	109.2	4.3	122.0	9	6	9
八 幡 浜 市	32	1	37	100.4	3.1	116.1	10	7	10
新 居 浜 市	198	3	216	171.2	2.6	186.7	5	9	5
西 条 市	199	5	223	190.3	4.8	213.3	2	5	3
大 洲 市	55	4	58	136.0	9.9	143.5	7	1	7
伊 予 市	41	2	49	116.9	5.7	139.7	8	4	8
四国中央市	133	2	149	161.3	2.4	180.7	6	10	6
西 予 市	30	1	35	85.0	2.8	99.2	11	8	11
東 温 市	63	2	73	185.6	5.9	215.0	3	3	2

(注 1) 10 万人当たりの数値は、令和 3 年 1 月 1 日付けの人口を基準に算出した。

(注 2) ワースト順位は、県下 11 市の 10 万人当たりの数値を比較して決定した。

3 1 か月及び 1 日平均の発生状況

令和 3 年中の愛媛県下の交通事故は、発生 2,260 件、死者 50 人、負傷者 2,465 人で、これは 1 か月間に約 188 件発生して約 205 人が負傷し約 4 人が死亡、また 10 日間に 62 件発生して 68 人が負傷し 1 人以上が死亡していることになる。(第 8 表)

第 8 表 1 か月及び 1 日平均の発生状況

区 分	年間	1 か月当り	1 日当り
発生件数 (件)	2,260	188.3	6.2
死 者 数 (人)	50	4.2	0.1
負傷者数 (人)	2,465	205.4	6.8
備 考	発生件数 約 233 分に 1 件発生した。 死 者 数 約 7 日に 1 人死亡した。 負傷者数 約 213 分に 1 人負傷した。		

第4 松山市の交通事故

1 総括

(1) 概況

令和3年中に松山市内で発生した交通事故は、発生件数1,039件、死者数11人、負傷者数1,115人であった。

発生件数と負傷者数は、平成24年以降、減少傾向にある。

死者数も平成27年以降は減少傾向にあったが、令和元年から3年間下げ止まり状態となっている。(第9表)(第1図)

第9表 松山市の交通事故発生状況

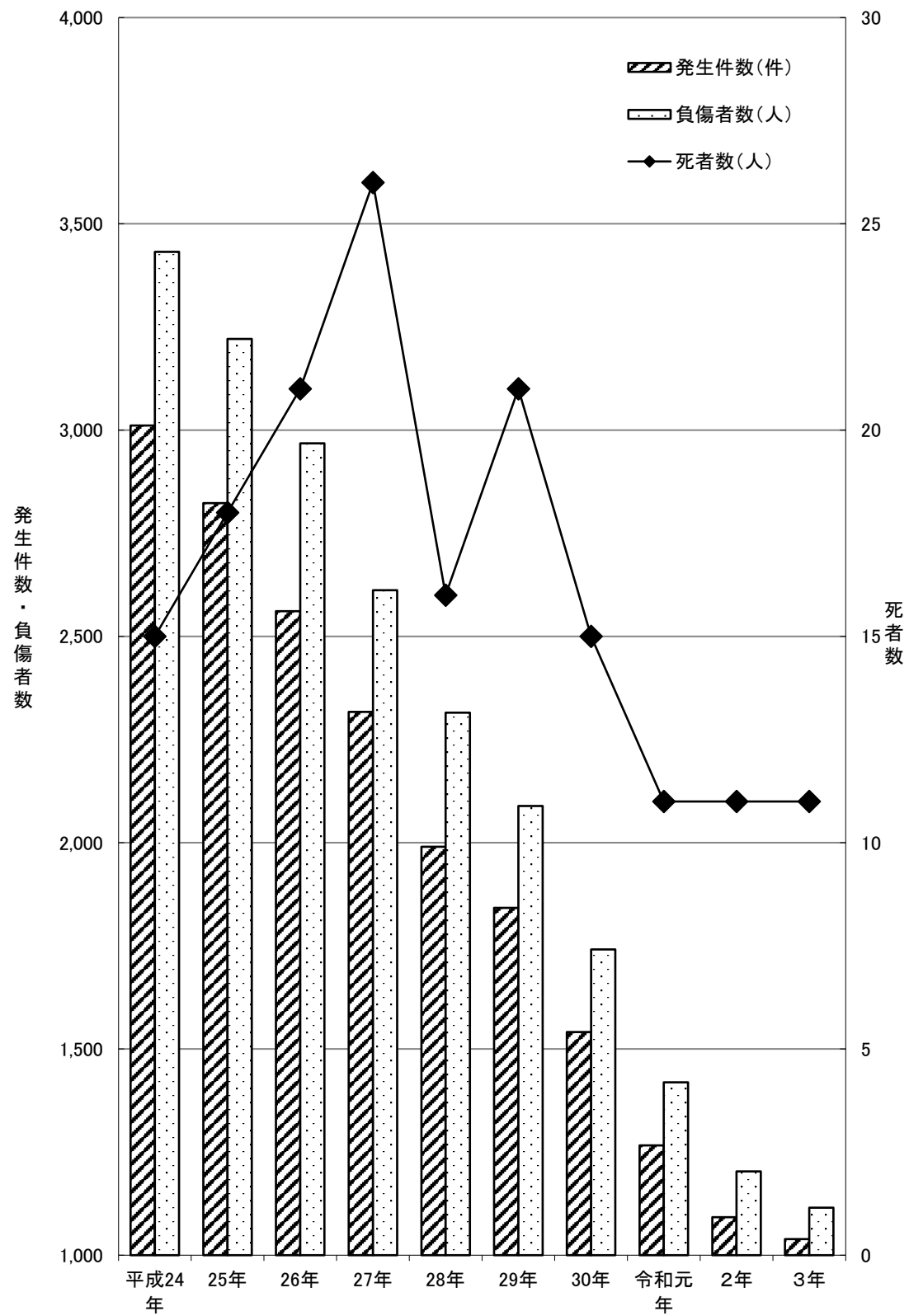
区分 年	発生件数(件)			死者数(人)			負傷者数(人)		
	件数	増減率	10万人当	人数	増減率	10万人当	人数	増減率	10万人当
平成24年	3,011 (795)	△11.0 (△4.1)	582.3 (153.8)	15 (11)	△34.8 (0.0)	2.9 (2.1)	3,432 (484)	△12.0 (△8.0)	663.7 (94)
25年	2,823 (777)	△6.2 (△2.3)	546.0 (150.3)	18 (13)	20.0 (18.2)	3.5 (2.5)	3,221 (525)	△6.1 (8.5)	623.0 (102)
26年	2,561 (704)	△9.3 (△9.4)	495.7 (136.3)	21 (12)	16.7 (△7.7)	4.1 (2.3)	2,968 (415)	△7.9 (△21.0)	574.5 (80)
27年	2,317 (773)	△9.5 (9.8)	448.8 (149.7)	26 (18)	23.8 (50.0)	5.0 (3.5)	2,612 (478)	△12.0 (15.2)	506.0 (93)
28年	1,990 (600)	△14.1 (△22.4)	385.8 (116.3)	16 (9)	△38.5 (△50.0)	3.1 (1.7)	2,315 (385)	△11.4 (△19.5)	448.8 (75)
29年	1,842 (552)	△7.4 (△8.0)	357.9 (107.3)	21 (12)	31.3 (33.3)	4.1 (2.3)	2,089 (313)	△9.8 (△18.7)	405.9 (61)
30年	1,541 (470)	△16.3 (△14.9)	300.7 (91.7)	15 (8)	△28.6 (△33.3)	2.9 (1.6)	1,741 (297)	△16.7 (△5.1)	339.7 (58)
令和元年	1,266 (427)	△17.8 (△9.1)	247.8 (83.6)	11 (7)	△26.7 (△12.5)	2.2 (1.4)	1,419 (234)	△18.5 (△21.2)	277.8 (46)
2年	1,092 (373)	△13.7 (△12.6)	214.6 (73.3)	11 (9)	0.0 (28.6)	2.2 (1.8)	1,203 (195)	△15.2 (△16.7)	236.4 (38)
3年	1,039 (386)	△4.9 (3.5)	204.9 (76.1)	11 (6)	0.0 (△33.3)	2.2 (1.2)	1,115 (203)	△7.3 (4.1)	219.9 (40)

(注1) 10万人当りの数値は、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。

第1図 松山市の交通事故発生状況の推移



(2) 交通事故発生件数・自動車等保有台数・免許保有者数の推移【松山市】

平成 24 年以降の松山市の交通事故発生件数，自動車等保有台数，免許保有者数を比較すると，免許保有者数は微減傾向，自動車等保有台数は微増傾向，発生件数は減少しており令和 3 年の発生件数は平成 24 年の約 3 分の 1（34.5%）である。

（第 10 表）（第 11 表）（第 2 図）

第 10 表 交通事故発生件数・自動車等保有台数・免許保有者数の推移【松山市】

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 (%)	人数 (人)	指数 (%)
平成 24 年	3,011	100.0	399,120	100.0	332,268	100.0
25 年	2,823	93.8	396,308	99.3	334,122	100.6
26 年	2,561	85.1	400,346	100.3	336,958	101.4
27 年	2,317	77.0	386,977	97.0	337,378	101.5
28 年	1,990	66.1	405,585	101.6	337,409	101.5
29 年	1,842	61.2	406,604	101.9	337,841	101.7
30 年	1,541	51.2	406,807	101.9	337,849	101.7
令和元年	1,266	42.0	407,401	102.1	337,079	101.4
2 年	1,092	36.3	408,499	102.3	336,735	101.3
3 年	1,039	34.5	408,617	102.4	336,490	101.3

（注 1）指数はそれぞれ平成 24 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なっている。

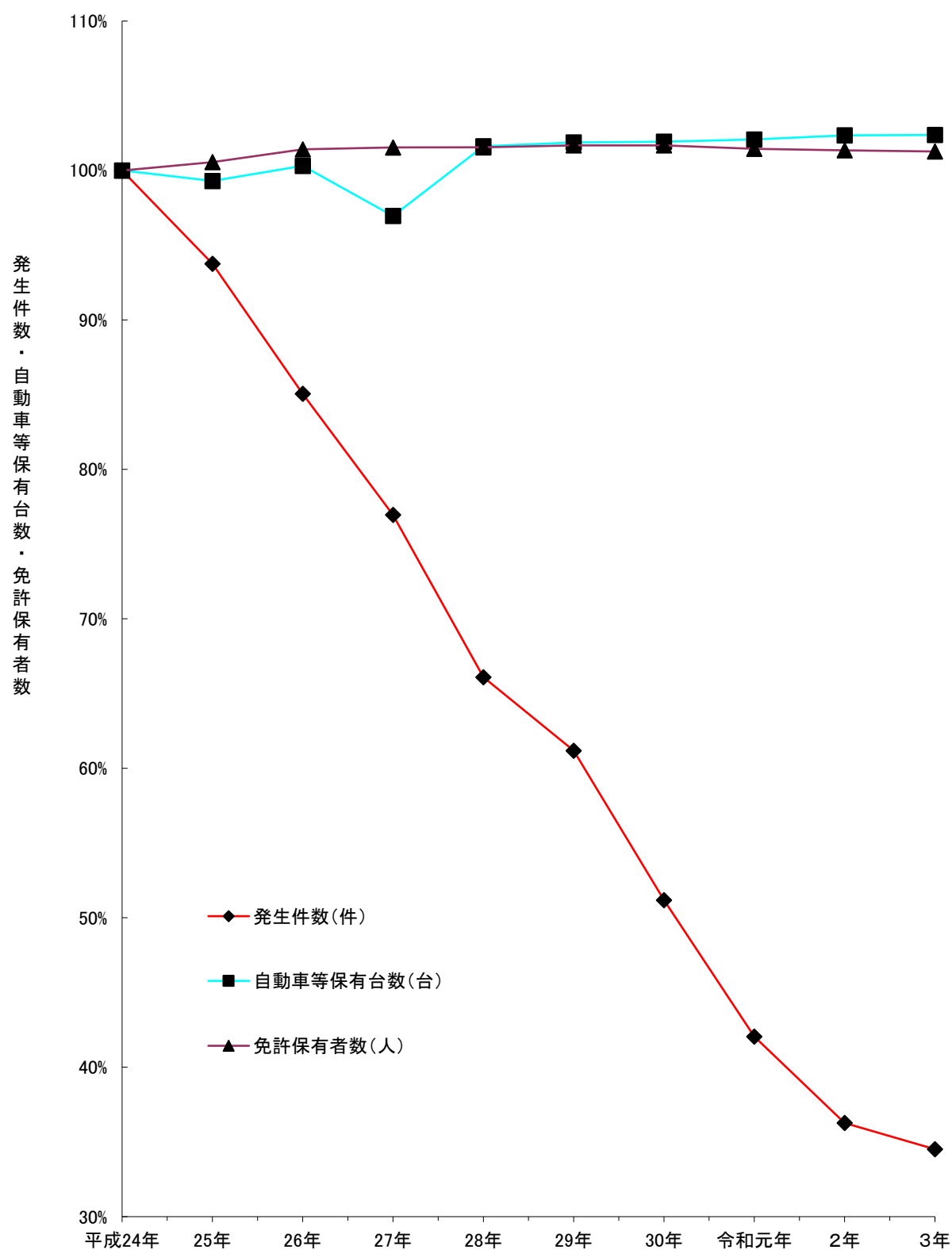
（注 3）免許保有者数は毎年 12 月末日現在

第 11 表 男女別の免許保有者数及び自動車等保有台数【松山市】

男	173,349	第一種原動機付自転車	54,466
女	163,141	第二種原動機付自転車	15,327
計	336,490	軽 二 輪 車	5,826
		小 型 特 殊 車	3,023
		大特・軽・小型 ・普通自動車等	329,975
		計	408,617

※自動車の種類は，道路運送車両法による区分としている。

第2図 交通事故発生件数・自動車等保有台数・免許保有者数の推移【松山市】



(3) 月別発生状況【松山市】

交通事故の発生状況のうち、発生件数と負傷者数について年間を通してみると、3月に増加、4月以降は減少するも7月以降は増加傾向になり11月で最大値となっている。

死者数は、2月・3月・4月・6月に1人、10月と12月が2人、11月が3人で最多となっている。

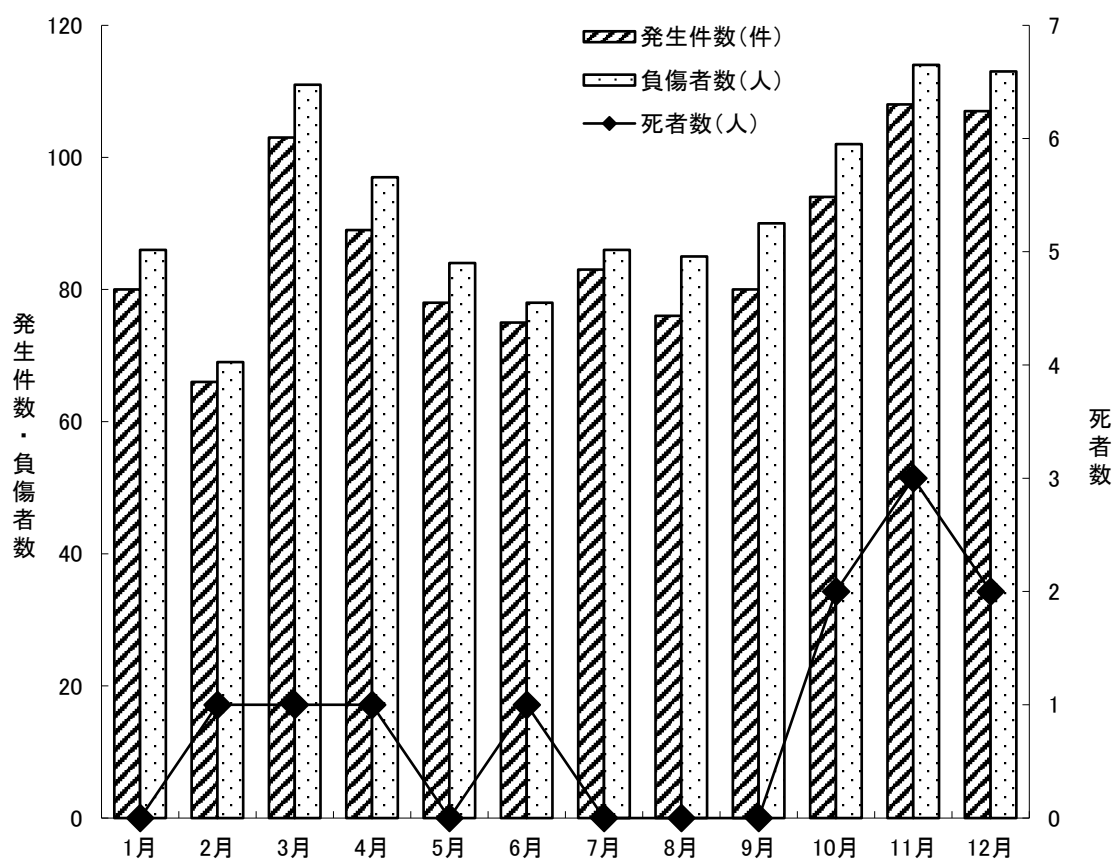
発生件数、負傷者数、死者数とも11月が最大値となっている。

(第12表)(第3図)

第12表 月別発生状況【松山市】

月 区分	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
発生件数(件)	80	66	103	89	78	75	83	76	80	94	108	107	1,039
死者数(人)	0	1	1	1	0	1	0	0	0	2	3	2	11
負傷者数(人)	86	69	111	97	84	78	86	85	90	102	114	113	1,115

第3図 月別発生状況【松山市】



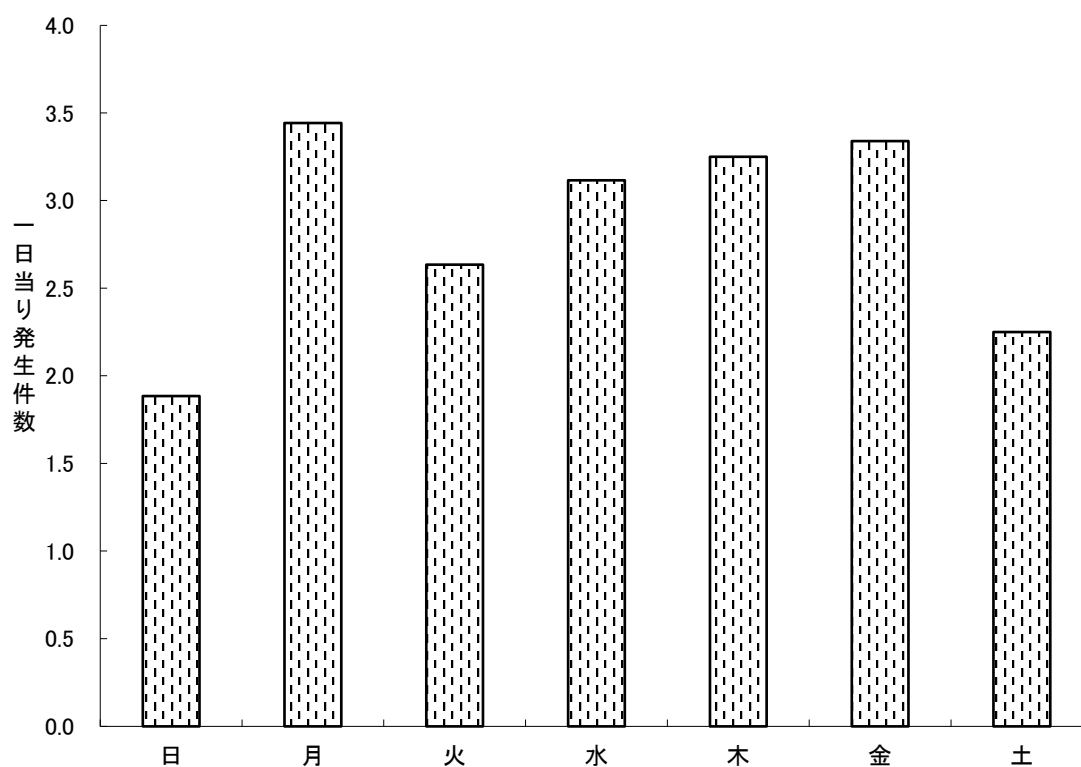
(4) 曜日別発生状況【松山市】

交通事故の発生状況を発生件数に着目して一週間を通してみると、月曜日に増加し翌火曜日に減少後、週末金曜日まで増加傾向となり、土曜日・日曜日は減少している。(第13表)(第4図)

第13表 曜日別発生状況【松山市】

曜日 区分	日	月	火	水	木	金	土	合計
発生件数(件)	98	179	137	162	169	177	117	1,039
死者数(人)	1	2	2	4	0	2	0	11
負傷者数(人)	108	194	142	170	180	193	128	1,115
1日当り 発生件数(件)	1.9	3.4	2.6	3.1	3.3	3.3	2.3	1日平均 2.8

第4図 曜日別の1日当り発生件数【松山市】



(5) 時間別発生状況【松山市】

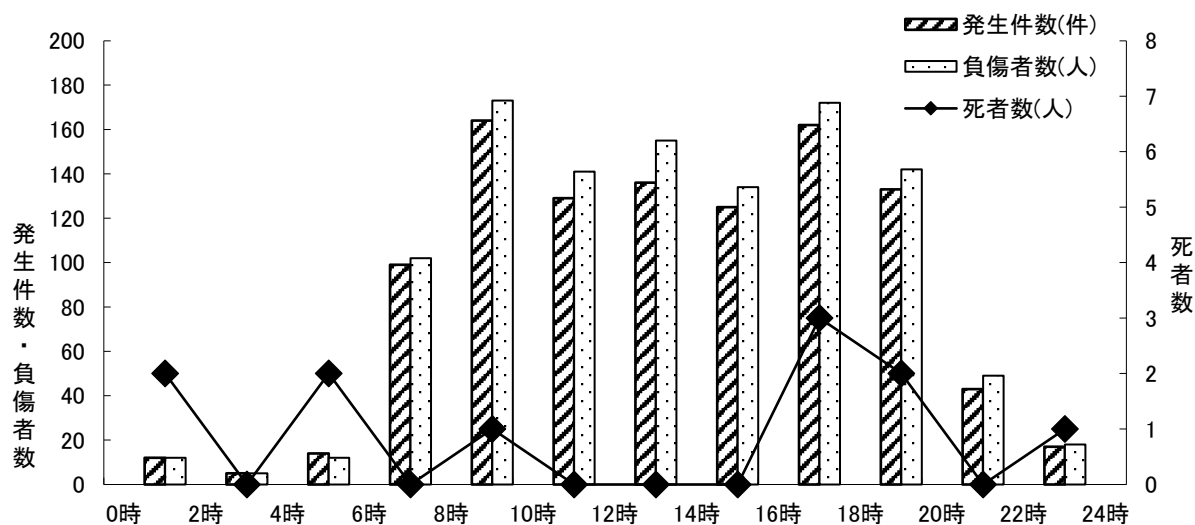
交通事故の発生状況について1日を通してみると、午前中の8～10時と午後の16～18時の発生件数が多く、朝夕の通勤・通学ラッシュ時に多発している。

昼夜別に比較すると、昼間に事故の約8割弱（78.4％）が発生、夜間に死亡事故（死者数）の6割以上（63.6％）が発生している。（第14表）（第5図）（第6図）

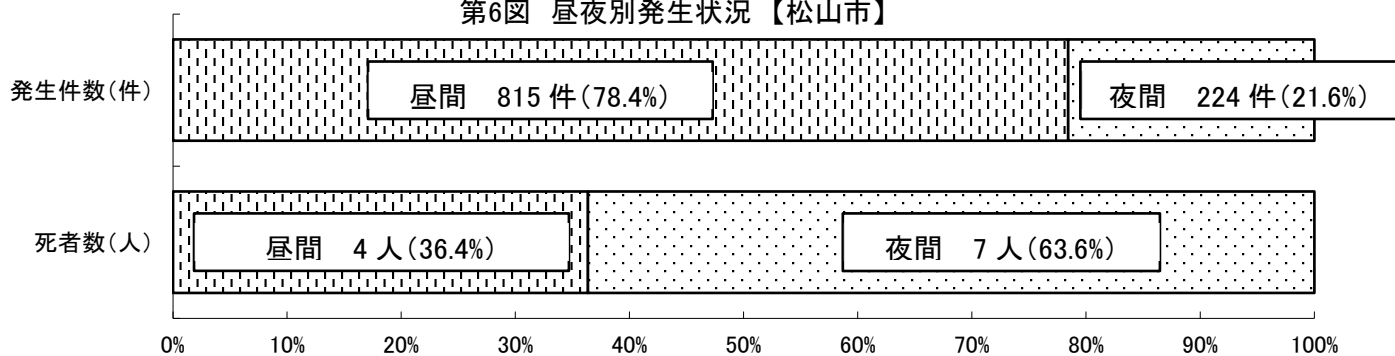
第14表 時間別発生状況【松山市】

時間 区分	0 2	2 4	4 6	6 8	8 10	10 12	12 14	14 16	16 18	18 20	20 22	22 24	合計
発生件数(件)	12	5	14	99	164	129	136	125	162	133	43	17	1,039
構成率(%)	1.2	0.5	1.3	9.5	15.8	12.4	13.1	12.0	15.6	12.8	4.1	1.6	100
死者数(人)	2	0	2	0	1	0	0	0	3	2	0	1	11
負傷者数(人)	12	5	12	102	173	141	155	134	172	142	49	18	1,115

第5図 時間別発生状況【松山市】



第6図 昼夜別発生状況【松山市】



(注) 昼間は午前6時から午後6時（18時）までの間、夜間は午後6時（18時）から翌日午前6時までの間としている。

(6) 道路別発生状況【松山市】

道路（路線）別に交通事故の発生状況をみると、市道での発生件数が全体の約半数(49.3%)を占めている。

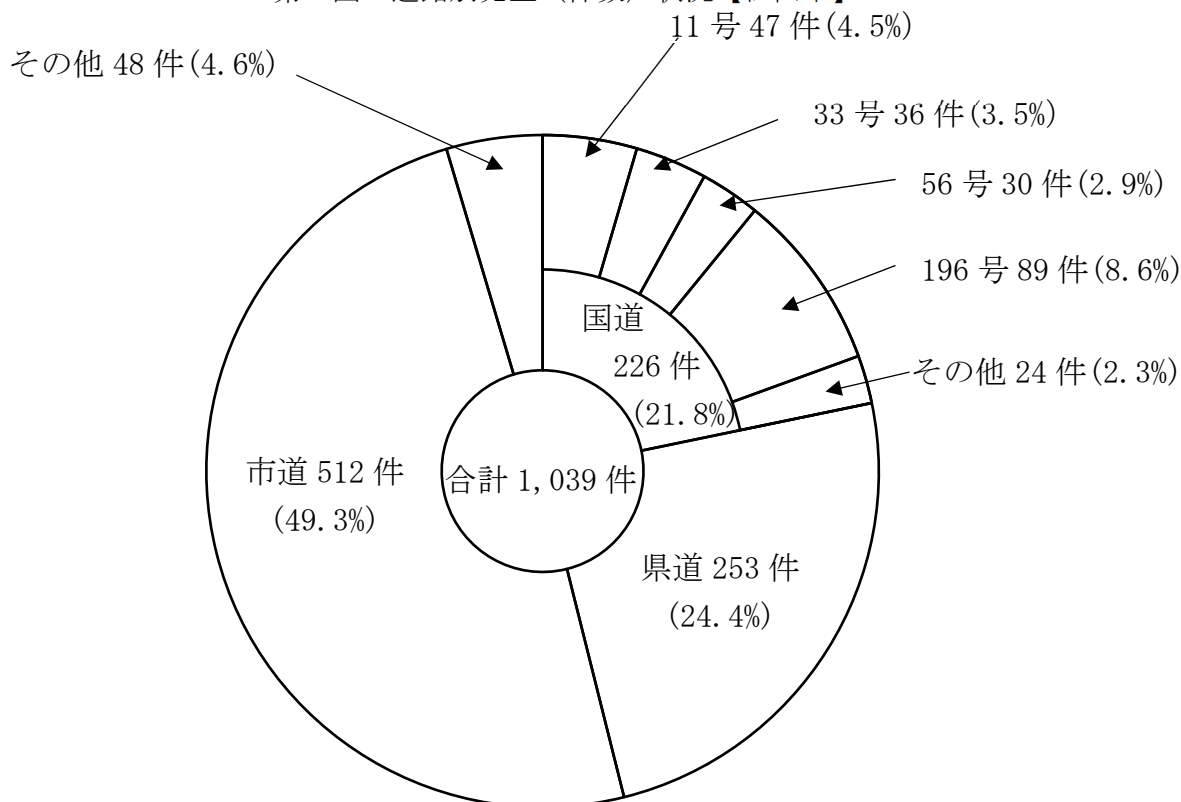
県道での発生件数（24.4%）を合わせると全体の7割以上（73.7%）が市道・県道での発生である。

死者数は国道が6人（54.5%），県道が2人（18.2%），市道が3人（27.3%）となっている。（第15表）（第7図）

第15表 道路別発生状況【松山市】

区分 \ 道路	国道						県道	市道	その他	合計
	11号	33号	56号	196号	その他	小計				
発生件数(件)	47	36	30	89	24	226	253	512	48	1,039
構成率(%)	4.5	3.5	2.9	8.6	2.3	21.8	24.4	49.3	4.6	100.0
死者数(人)	0	1	2	2	1	6	2	3	0	11
負傷者数(人)	51	41	33	95	24	244	267	552	52	1,115

第7図 道路別発生（件数）状況【松山市】



(7) 道路形状別発生状況【松山市】

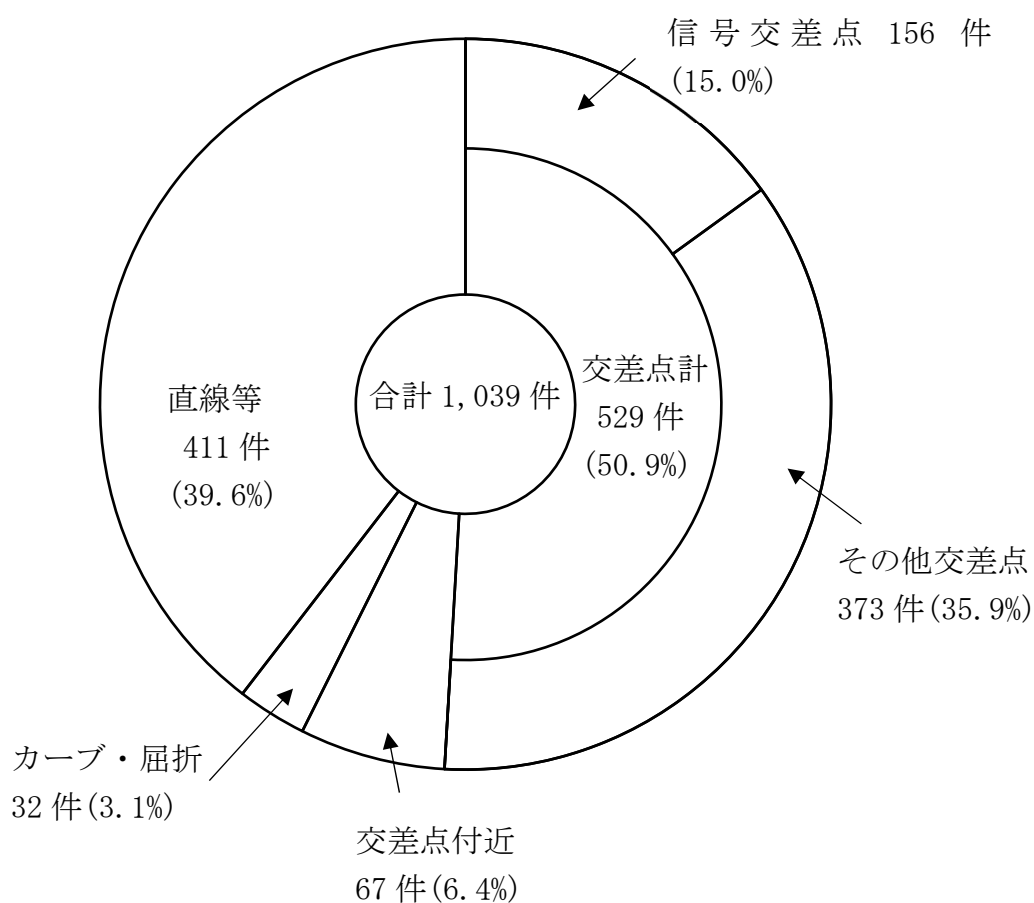
道路形状別に発生件数をみると、交差点等（交差点と交差点付近）での発生が全体の過半数(57.3%)を占め、次いで直線等での発生（39.6%）が多い。

（第16表）（第8図）

第16表 道路形状別発生状況【松山市】

道路形状 区分	交差点			交差点 付近	カーブ・ 屈折	直線 等	合 計
	信号 交差点	その他 交差点	小 計				
発生件数(件)	156	373	529	67	32	411	1,039
構成率(%)	15.0%	35.9%	50.9%	6.4%	3.1%	39.6%	100.0%

第8図 道路形状別発生（件数）状況【松山市】



(8) 事故類型別発生状況【松山市】

事故類型別に発生件数をみると、車両（自転車を除く。）相互の事故が6割以上（63.9%）を占め、自転車を含めた車両相互の事故は8割（87.9%）を超える。

追突と出会い頭が車両相互全体の6割以上（64%）を占める。

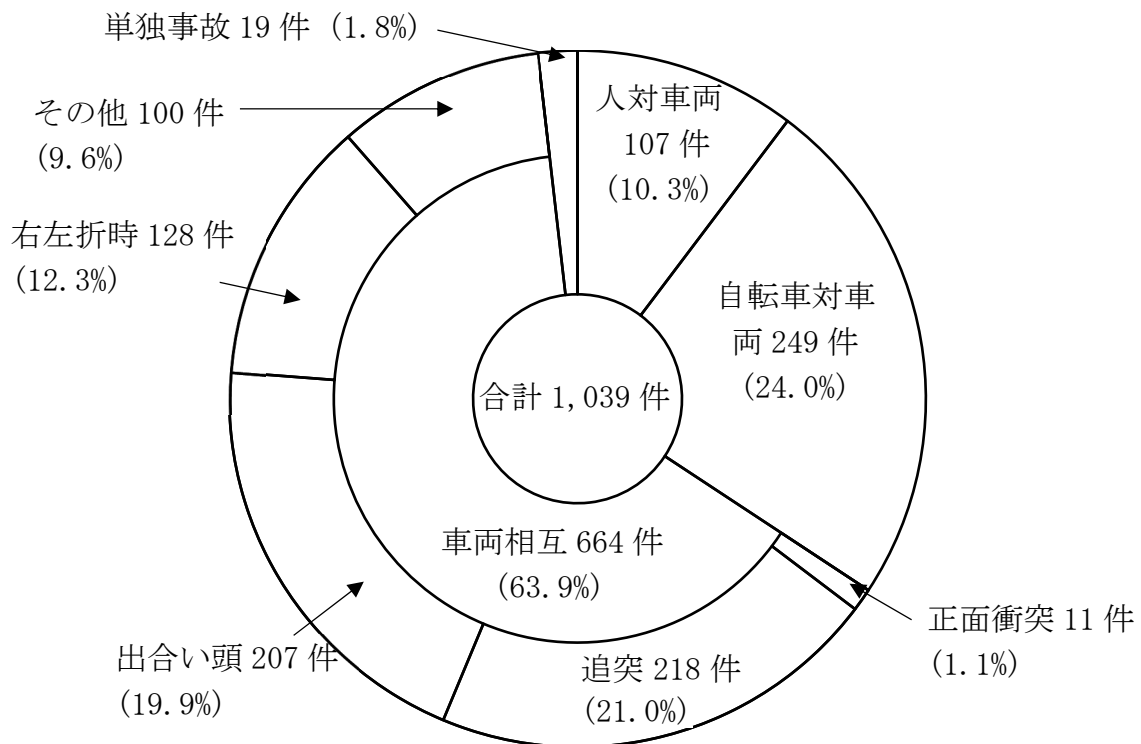
死者数は、自転車を含む車両相互の事故で過半数6人（54.5%）を占める。

（第17表）（第9図）

第17表 事故類型別発生状況【松山市】

類 型 別	発生件数(件)	死 者 数(人)	負傷者数(人)
人 対 車 両	107	2	105
自転車対車両	249	3	254
車 両 相 互	正面衝突	11	14
	追 突	218	261
	出会い頭	207	221
	右左折時	128	133
	そ の 他	100	110
	小 計	664	739
車両単独	19	3	17
踏 切	0	0	0
合 計	1,039	11	1,115

第9図 事故類型別発生（件数）状況【松山市】



(9) 違反別(第1当事者)発生状況【松山市】

交通事故を第1当事者の違反別にみると、安全不確認が225件(21.7%)で最多、次いで、交差点安全進行義務違反192件(18.5%)、前方不注意177件(17.0%)、動静不注視103件(9.9%)、一時不停止96件(9.2%)で5つの違反が全体の7割(76.3%)を超える。(第18表)

第18表 違反別発生状況(第1当事者)【松山市】

違反別 \ 区分	発生件数(件)	構成比(%)
最高速度違反	2	0.2
通行区分	7	0.7
追越し違反	6	0.6
歩行者妨害	23	2.2
自転車妨害	12	1.2
酒酔い運転	0	0.0
信号無視	46	4.4
横断・転回等違反	2	0.2
右左折違反	17	1.6
優先通行妨害	16	1.5
交差点安全進行義務違反	192	18.5
徐行違反	29	2.8
一時不停止	96	9.2
過労運転	0	0.0
運転操作不適	37	3.6
前方不注意	177	17.0
動静不注視	103	9.9
安全不確認	225	21.7
安全速度違反	9	0.9
歩行者違反	2	0.2
その他の違反	23	2.2
対象外当事者	13	1.3
調査不能	2	0.2
合計	1,039	100

(10) 交通指導員地区別発生状況【松山市】

地区別の発生件数をみると、交通事故が年間 50 件以上発生しているのは、久米地区（90 件）、椿地区（81 件）、石井地区（62 件）、余土地地区（58 件）、雄郡地区（53 件）、桑原地区（52 件）である。

死者数は、新玉東地区で 2 人、番町・余土・本町・湯山・石井・椿・浮穴・久枝・河野地区でそれぞれ 1 人である。（第 19 表）

第 19 表 交通指導員地区別発生状況【松山市】

地 区 名	発 生 件 数	死 者 数	発生件数 構成率
東 雲	38	0	3.7
八 坂	21	0	2.0
素 鷲	33	0	3.2
立 花	9	0	0.9
番 町	25	1	2.4
東雄郡	5	0	0.5
雄 郡	53	0	5.1
西雄郡	14	0	1.3
新玉東	29	2	2.8
新玉西	11	0	1.1
余 土	58	1	5.6
城 西	19	0	1.8
味 酒	14	0	1.3
本 町	18	1	1.7
清 水	44	0	4.2
姫 山	7	0	0.7
城 北	3	0	0.3
潮 見	23	0	2.2
湯 築	24	0	2.3
道 後	19	0	1.8
湯 山	6	1	0.6
日 浦	2	0	0.2
伊 台	2	0	0.2
五 明	0	0	0.0
桑 原	52	0	5.0
久 米	90	0	8.7

地 区 名	発 生 件 数	死 者 数	発生件数 構成率
小 野	25	0	2.4
石 井	62	1	6.0
椿	81	1	7.8
浮 穴	28	1	2.7
荏 原	11	0	1.1
坂 本	2	0	0.2
生 石	21	0	2.0
味 生	47	0	4.5
堀 江	15	0	1.4
三津浜	5	0	0.5
宮 前	35	0	3.4
久 枝	28	1	2.7
高 浜	3	0	0.3
和 気	13	0	1.3
垣 生	10	0	1.0
興居島	0	0	0.0
浅 海	2	0	0.2
立 岩	0	0	0.0
難 波	6	0	0.6
正 岡	5	0	0.5
北 条	3	0	0.3
河 野	7	1	0.7
栗 井	9	0	0.9
中 島	0	0	0.0
その他	2	0	0.2
合 計	1,039	11	100.0

2 歩行者の交通事故

(1) 概況

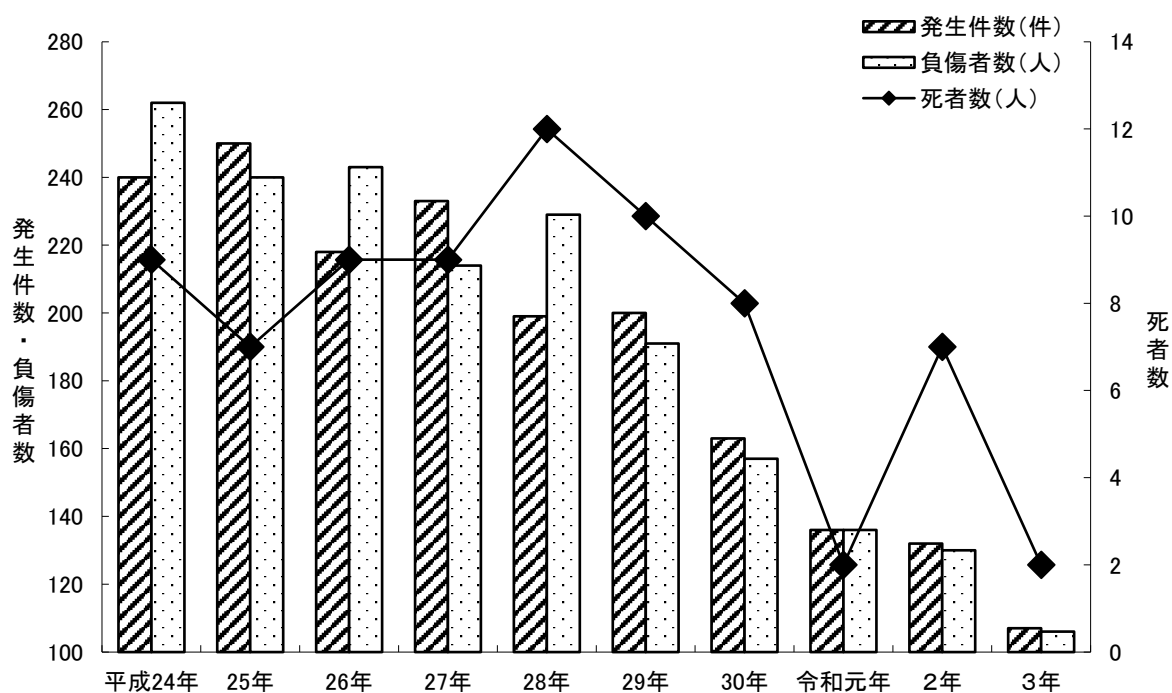
平成 24 年以降の歩行者の交通事故をみると、発生件数・負傷者ともに多少の増減はあるが減少している傾向にある。

死者数は、平成 28 年以降は減少していたが、令和 2 年に増加（7 人）、令和 3 年は令和元年と同数まで減少（2 人）した。（第 20 表）（第 10 図）

第 20 表 歩行者の交通事故発生状況【松山市】

年	区分	発生件数(件)	死 者 数(人)	負傷者数(人)
平成 24 年		240	9	262
25 年		250	7	240
26 年		218	9	243
27 年		233	9	214
28 年		199	12	229
29 年		200	10	191
30 年		163	8	157
令和元年		136	2	136
2 年		132	7	130
3 年		107	2	106

第 10 図 歩行者の交通事故発生状況



(2) 月別発生状況【歩行者】

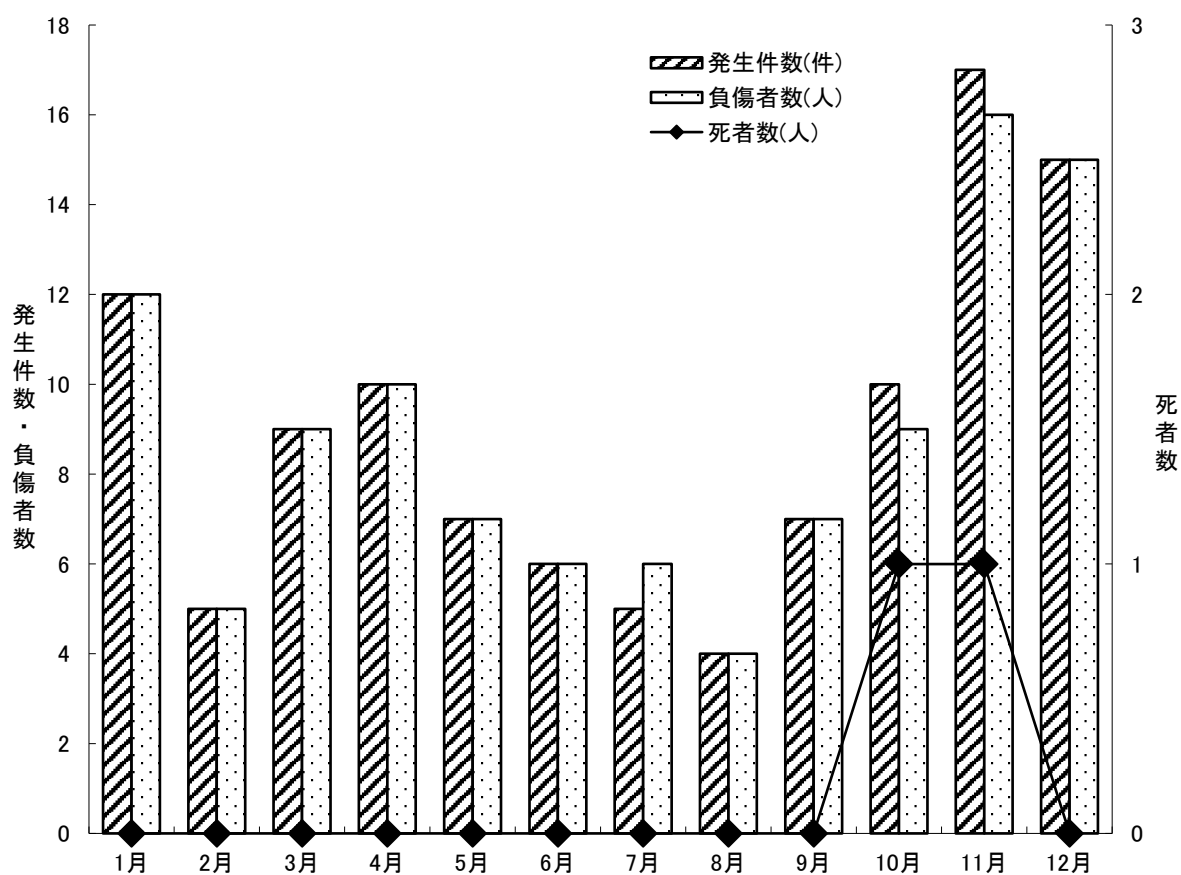
1年を通して発生件数をみると、2月から4月にかけて増加、その後8月まで減少して底となった後、年末にかけて増加、11月が最大値となっている。

死者数は、10月・11月にそれぞれ1人である。(第21表)(第11図)

第21表 月別発生状況【歩行者】

月 区分	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
発生件数(件)	12	5	9	10	7	6	5	4	7	10	17	15	107
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
負傷者数(人)	12	5	9	10	7	6	6	4	7	9	16	15	106

第11図 月別発生状況【歩行者】



(3) 曜日別発生状況【歩行者】

交通事故の発生状況を一週間でみると、発生件数は、月曜日（18件）、水曜日（21件）、木曜日（21件）に多い。

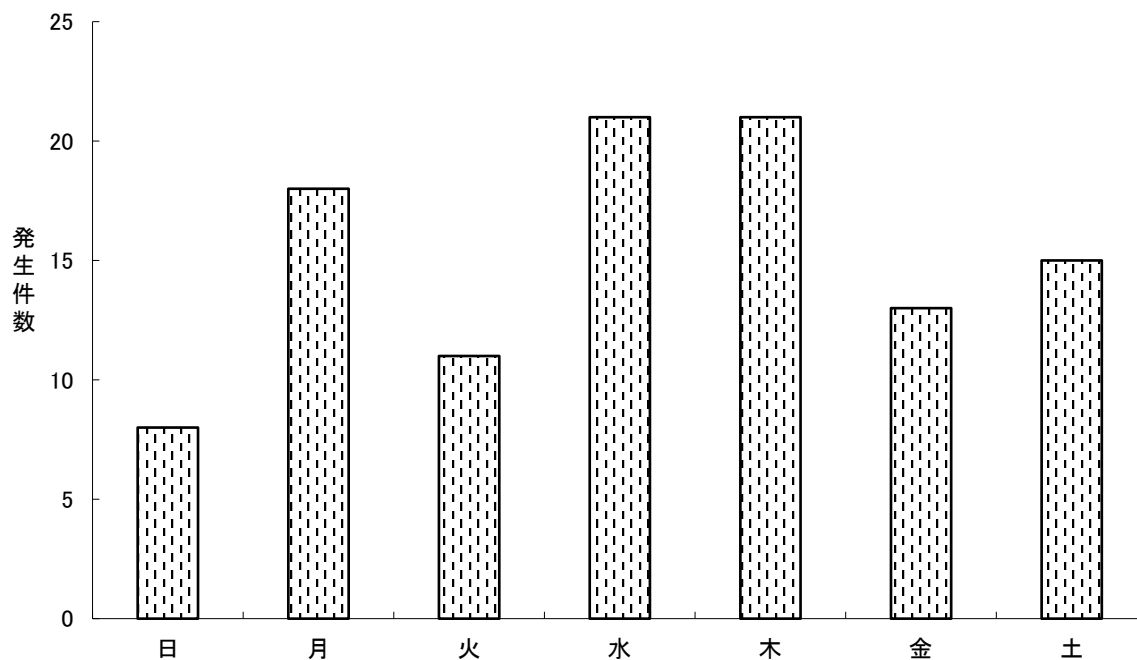
それ以外の曜日は、日・火・金・土と右肩上がりに増加傾向にある。

死者数は、水曜日に2人、それ以外の曜日の発生はない。（第22表）（第12図）

第22表 曜日別発生状況【歩行者】

区分 \ 曜日	日	月	火	水	木	金	土	合計
発生件数(件)	8	18	11	21	21	13	15	107
死者数(人)	0	0	0	2	0	0	0	2
負傷者数(人)	8	18	11	19	21	13	16	106

第12図 曜日別発生（件数）状況【歩行者】



(4) 時間別発生状況【歩行者】

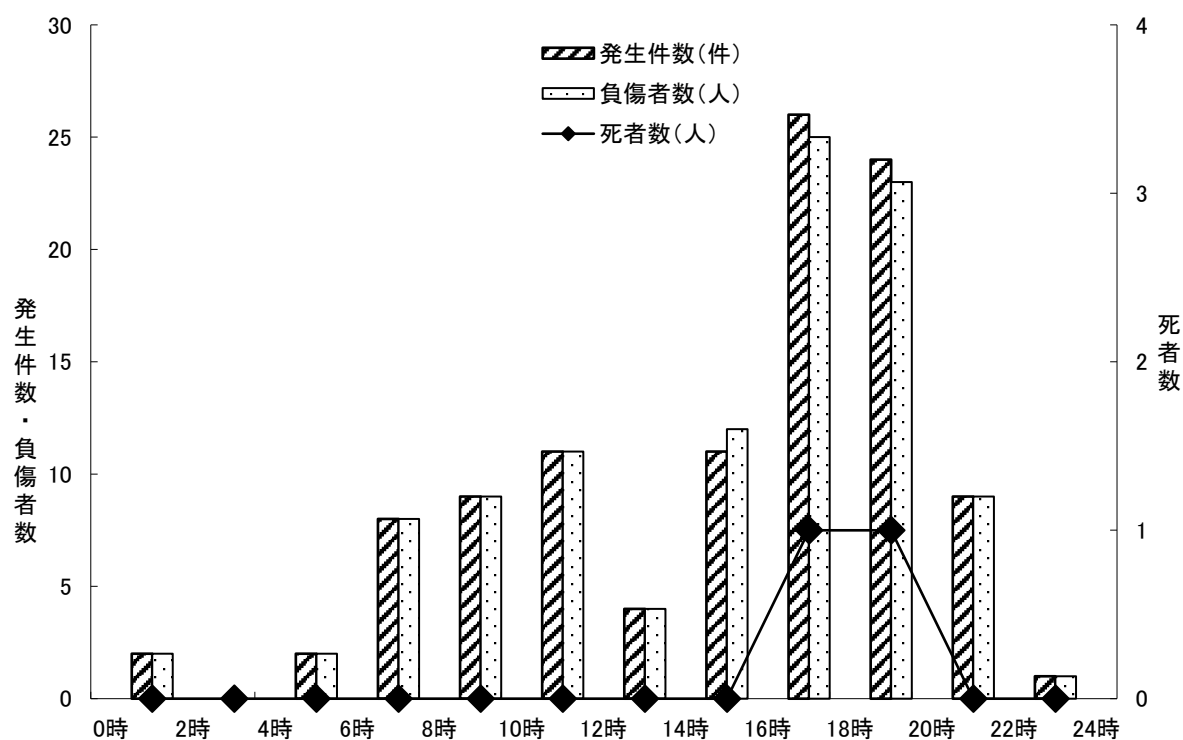
1日を通して発生状況をみると、発生件数は、4～6時から10～12時にかけて増加後、12～14時で減少するが、その後増加して16～18時にピーク（26件）を迎えた後は、2～4時（0件）まで減少傾向となる。

死者数は、夜間の16～18時、18～20時にそれぞれ1人、それ以外の時間帯はない。（第23表）（第13図）

第23表 時間別発生状況【歩行者】

時間 区分	0 2	2 4	4 6	6 8	8 10	10 12	12 14	14 16	16 18	18 20	20 22	22 24	合 計
発生件数(件)	2	0	2	8	9	11	4	11	26	24	9	1	107
構成率(%)	1.9	0.0	1.9	7.5	8.4	10.3	3.7	10.3	24.3	22.4	8.4	0.9	100
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2
負傷者数(人)	2	0	2	8	9	11	4	12	25	23	9	1	106

第13図 時間別発生状況の推移【歩行者】



(5) 道路別発生状況【歩行者】

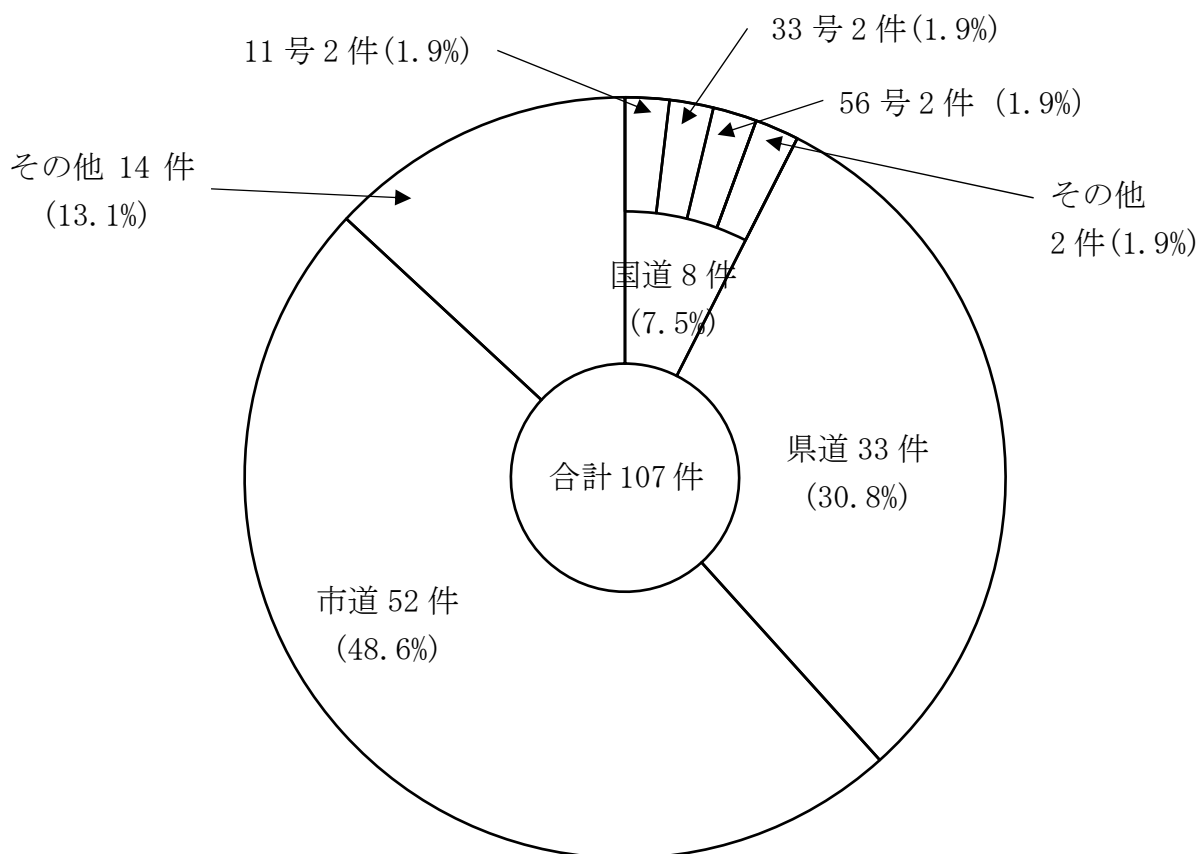
交通事故の発生状況を道路別(路線別)にみると、市道と県道での発生件数が85件で全体の8割弱(79.4%)を占めている。

死者数は、国道で2人、それ以外の道路での発生はない。(第24表)(第14図)

第24表 道路別発生状況【歩行者】

道路 区分	国 道						県道	市道	その他	合計
	11号	33号	56号	196号	その他	小計				
発生件数(件)	2	2	2	0	2	8	33	52	14	107
構成率(%)	1.9	1.9	1.9	0.0	1.9	7.5	30.8	48.6	13.1	100
死者数(人)	0	0	1	0	1	2	0	0	0	2
負傷者数(人)	2	2	1	0	1	6	33	53	14	106

第14図 道路別発生(件数)状況【歩行者】



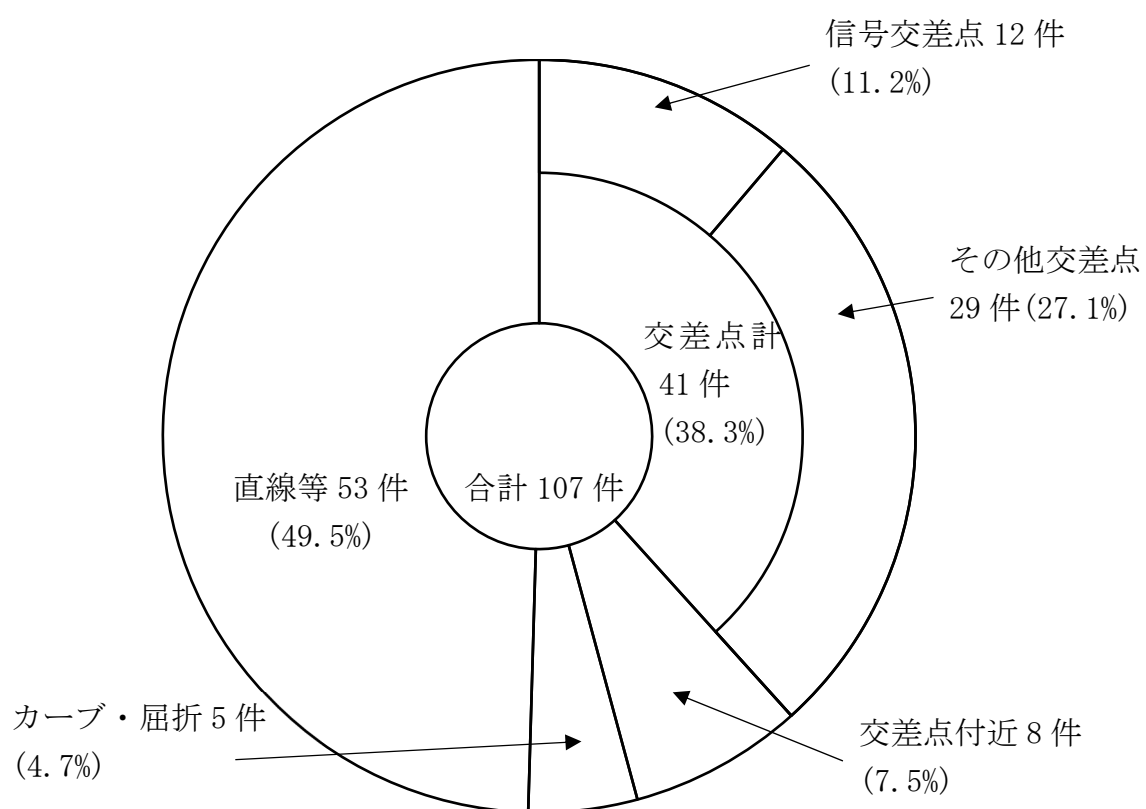
(6) 道路形状別発生状況【歩行者】

道路形状別に発生件数をみると、多い順に直線等 53 件（49.5%）、交差点・交差点付近 49 件（45.8%）、カーブ・屈折 5 件（4.7%）である。（第 25 表）（第 15 図）

第 25 表 道路形状別発生状況【歩行者】

道路形状 区 分	交 差 点			交 差 点 付 近	カーブ・ 屈折	直 線 等	合 計
	信号 交 差 点	その他 交 差 点	交 差 点 計				
発生件数(件)	12	29	41	8	5	53	107
構 成 率(%)	11.2	27.1	38.3	7.5	4.7	49.5	100.0

第 15 図 道路形状別発生（件数）状況【歩行者】



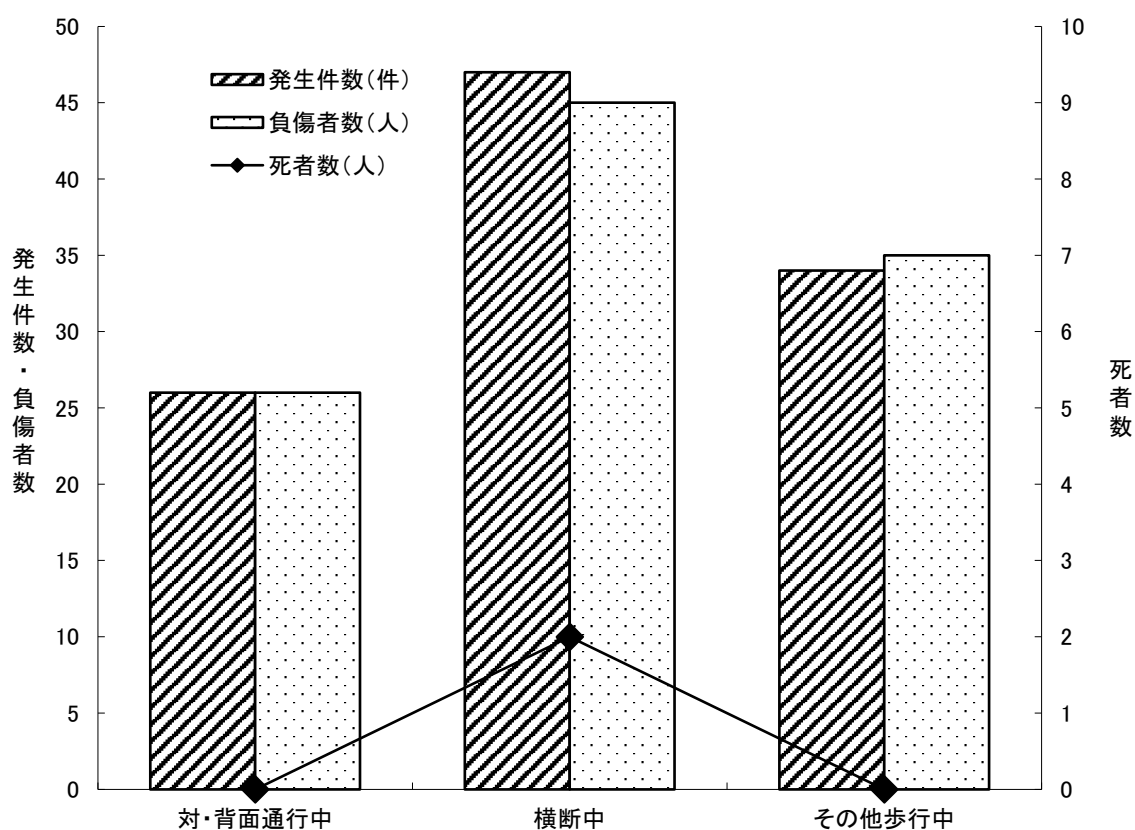
(7) 事故類型別発生状況【歩行者】

発生状況を類型別にみると、発生件数、死者数、負傷者数ともに横断中が最も多く、発生件数 47 件 (43.9%)、死者数 2 人 (100%)、負傷者数 45 人 (42.5%) を占める。
(第 26 表)(第 16 図)

第 26 表 事故類型別発生状況【歩行者】

区 分 事故類型	発生件数 (件)	死 者 数 (人)	負傷者数 (人)
対・背面通行中	26	0	26
横 断 中	47	2	45
そ の 他 歩 行 中	34	0	35
計	107	2	106

第 16 図 事故類型別発生状況【歩行者】



(8) 世代別発生状況【歩行者】

令和3年の歩行者の交通事故の発生状況を世代別にみると、負傷者数は、高齢者
とその他（子どもと高齢者以外）で全体の8割以上（87.8%）を占めている。

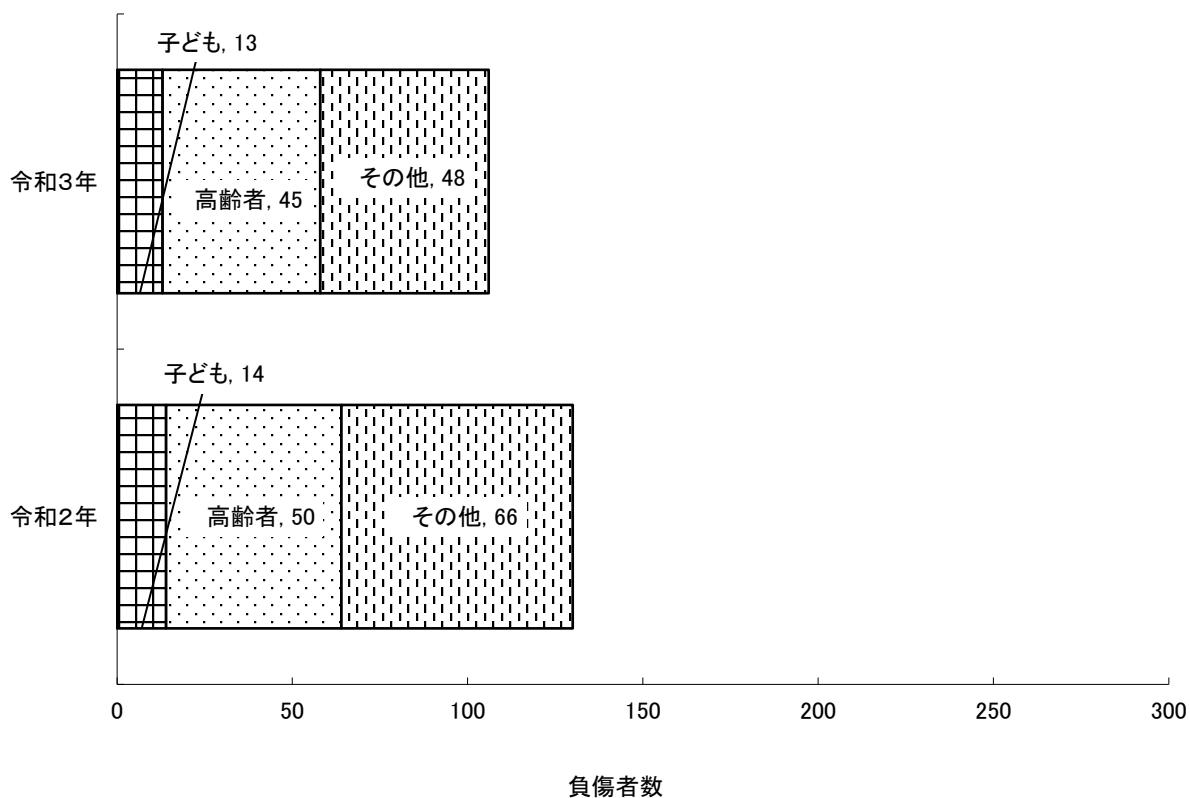
死者2人は、全て高齢者で歩行者の死亡事故の100%を占めている。

（第27表）（第17図）

第27表 世代別発生状況【歩行者】

区分 年	負傷者数				死者数			
	子ども	高齢者	その他	計	子ども	高齢者	その他	計
令和3年(人)	13	45	48	106	0	2	0	2
構成率(%)	12.3	42.5	45.3	100				
令和2年(人)	14	50	66	130	0	7	0	7
構成率(%)	10.8	38.5	50.8	100				

第17図 世代別発生（負傷者数）状況【歩行者】



3 自転車乗車中の交通事故

(1) 概況

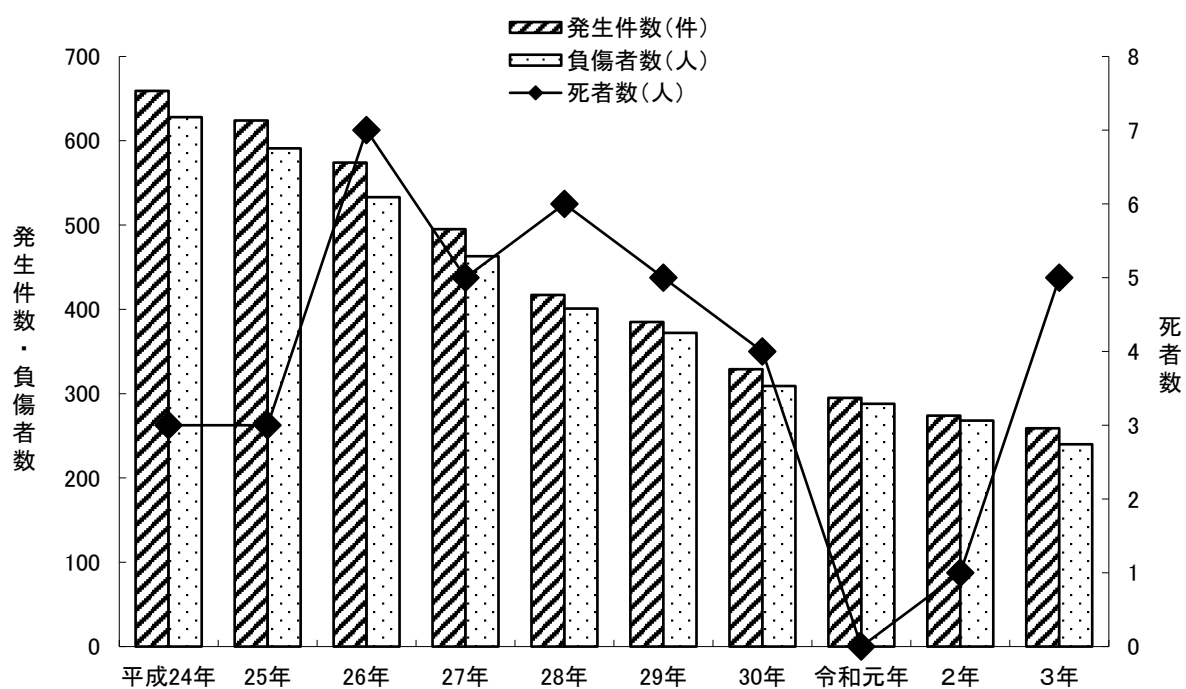
平成 24 年以降の自転車の交通事故発生をみると、発生件数、負傷者数については、右肩下がりに年々減少している。

死者数は、平成 26 年の 7 人以降、令和元年までは減少して死者数 0 となったが、令和 2 年から増加に転じ令和 3 年は更に増加し 5 人となった。(第 28 表)(第 18 図)

第 28 表 自転車乗車中の交通事故発生状況の推移

区分 年	発生件数(件)	死 者 数(人)	負傷者数(人)
平成 24 年	659	3	628
25 年	624	3	591
26 年	574	7	533
27 年	495	5	463
28 年	417	6	401
29 年	385	5	372
30 年	329	4	309
令和元年	295	0	288
2 年	274	1	268
3 年	259	5	240

第 18 図 自転車乗車中の交通事故発生状況の推移



(2) 月別発生状況【自転車】

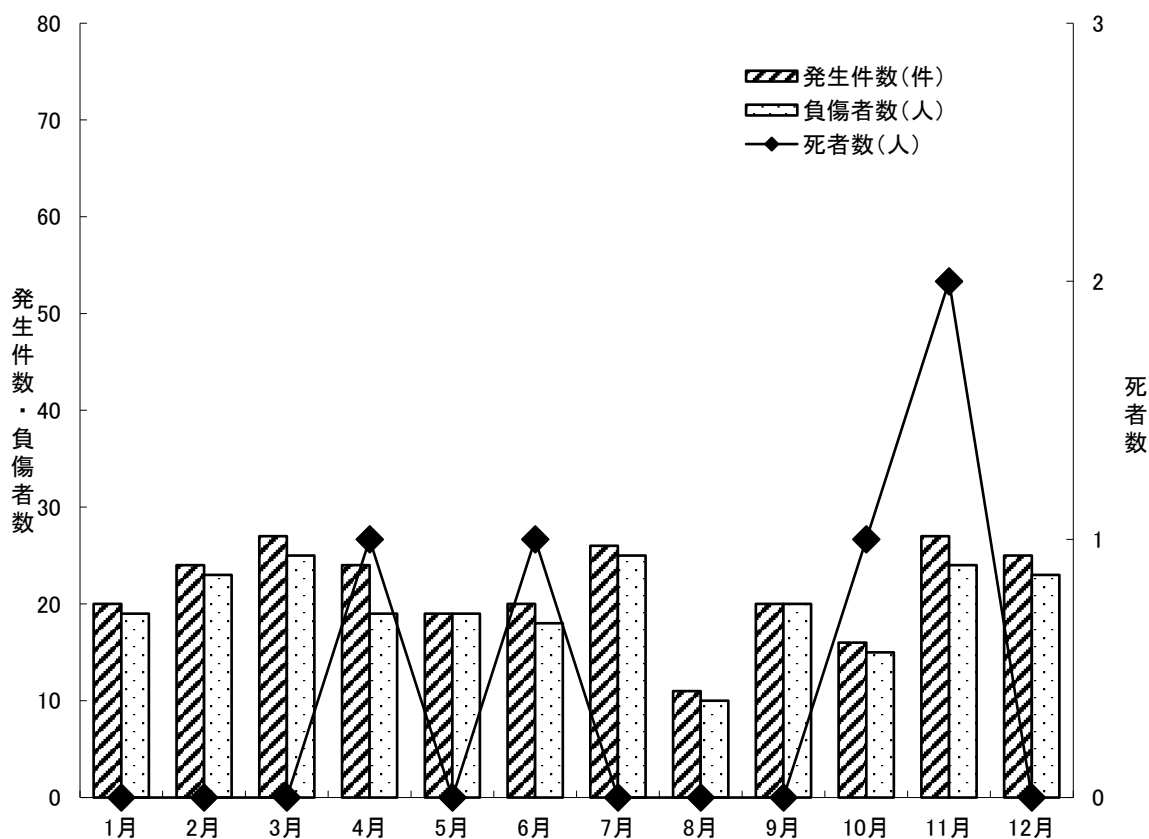
発生件数について1年を通してみると、8月（11件）、10月（16件）以外は毎月約20件程度の発生があり、3月（27件）、7月（26件）、11月（27件）は多発している。

死亡事故（死者数）は、4月（1人）・6月（1人）・10月（1人）・11月（2人）に発生している。（第29表）（第19図）

第29表 月別発生状況【自転車】

月 区分	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
発生件数(件)	20	24	27	24	19	20	26	11	20	16	27	25	259
死者数(人)	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	2	0	5
負傷者数(人)	19	23	25	19	19	18	25	10	20	15	24	23	240

第19図 月別発生状況【自転車】



(3) 曜日別発生状況【自転車】

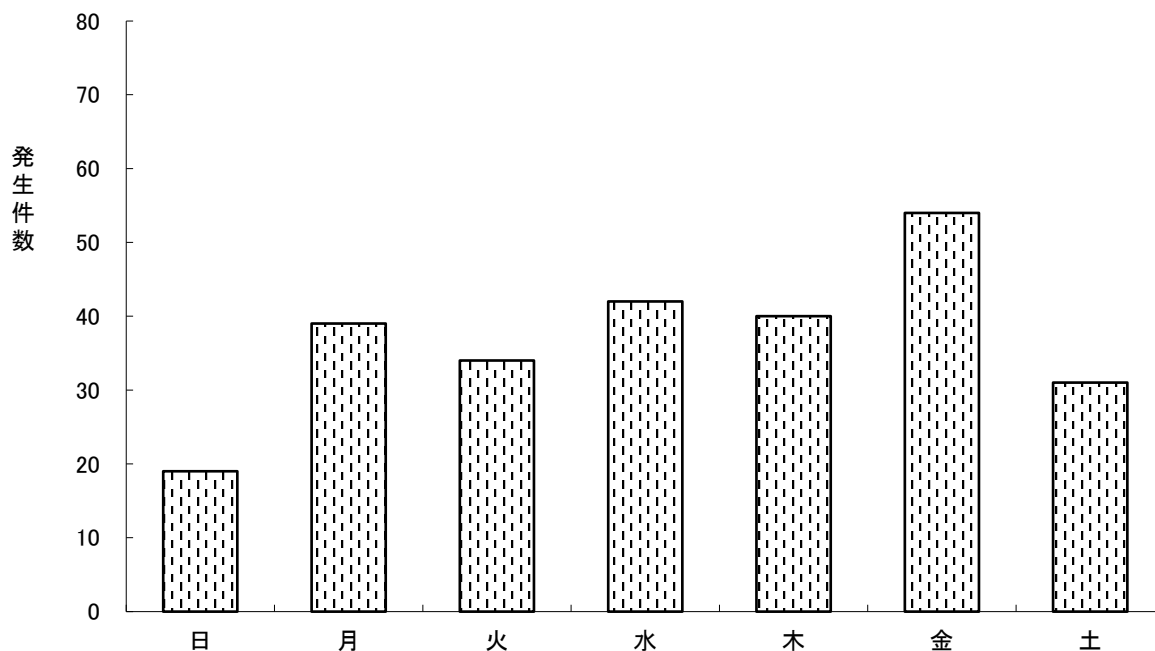
発生件数について、1週間を通してみると、月曜日（39件）に増加、火曜日（34件）に減少するが、以降は増加傾向（水曜日42件、木曜日40件、金曜日54件）となり、週末には減少傾向（土曜日31件、日曜日19件）となっている。

死亡事故（死者数）は、月曜日（1人）・火曜日（1人）・水曜日（2人）・金曜日（1人）に発生している。（第30表）（第20図）

第30表 曜日別発生（件数）状況【自転車】

曜日 区分	日	月	火	水	木	金	土	合計
発生件数(件)	19	39	34	42	40	54	31	259
死者数(人)	0	1	1	2	0	1	0	5
負傷者数(人)	17	36	31	36	39	53	28	240

第20図 曜日別発生（件数）状況【自転車】



(4) 時間別発生状況【自転車】

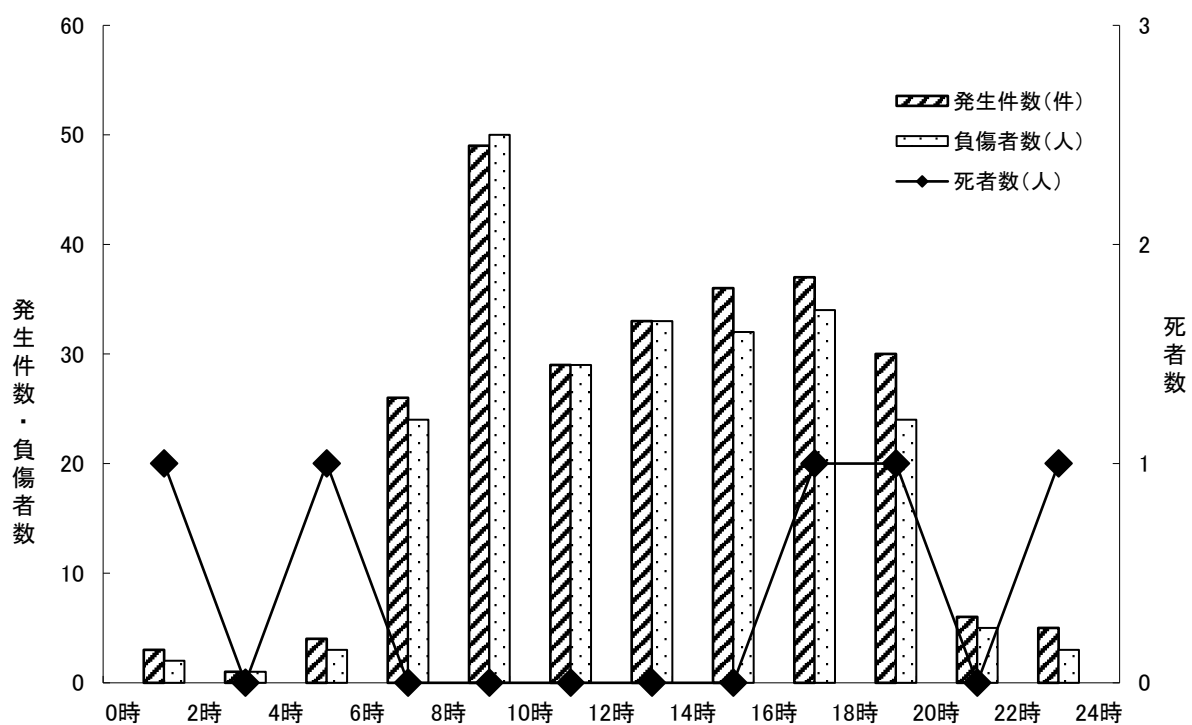
発生件数について1日を通してみると、朝 4～6 時（4 件）から増加し始め、特に朝・夕方の通勤・通学ラッシュ時に多発（8～10 時：49 件、16～18 時：37 件）し、18 時以降、朝 2～4 時までは減少している。

死亡事故（死者数）は、0～2（1 人）・4～6（1 人）・16～18（1 人）・18～20（1 人）・22～24（1 人）時に発生している。（第 31 表）（第 21 図）

第 31 表 時間別発生状況【自転車】

時間 区分	0 2	2 4	4 6	6 8	8 10	10 12	12 14	14 16	16 18	18 20	20 22	22 24	合計
発生件数(件)	3	1	4	26	49	29	33	36	37	30	6	5	259
構成率(%)	1.2	0.4	1.5	10.0	18.9	11.2	12.7	13.9	14.3	11.6	2.3	1.9	100
死者数(人)	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	5
負傷者数(人)	2	1	3	24	50	29	33	32	34	24	5	3	240

第 21 図 時間別発生（件数）状況【自転車】



(5) 道路別発生状況【自転車】

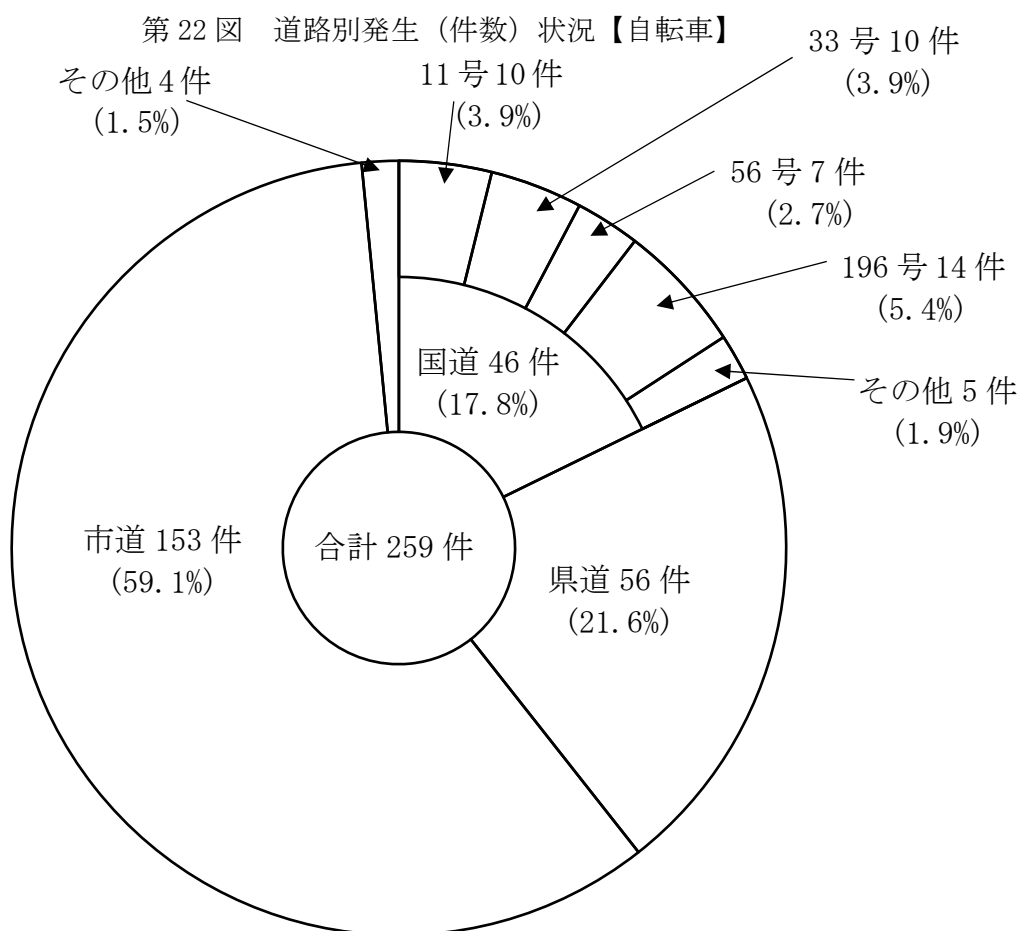
発生状況を道路別にみると、市道（153 件）と県道（56 件）での発生が全体の 8 割以上（80.7%）を占めている。

死亡事故による死者数は、市道で 3 人、県道で 1 人、国道で 1 人である。

（第 32 表）（第 22 図）

第 32 表 道路別発生状況【自転車】

道路 区分	国 道						県 道	市 道	その他	合 計
	11 号	33 号	56 号	196 号	その他	小 計				
発生件数(件)	10	10	7	14	5	46	56	153	4	259
構 成 率(%)	3.9	3.9	2.7	5.4	1.9	17.8	21.6	59.1	1.5	100.0
死 者 数(人)	0	0	0	1	0	1	1	3	0	5
負傷者数(人)	10	9	7	13	5	44	53	139	4	240



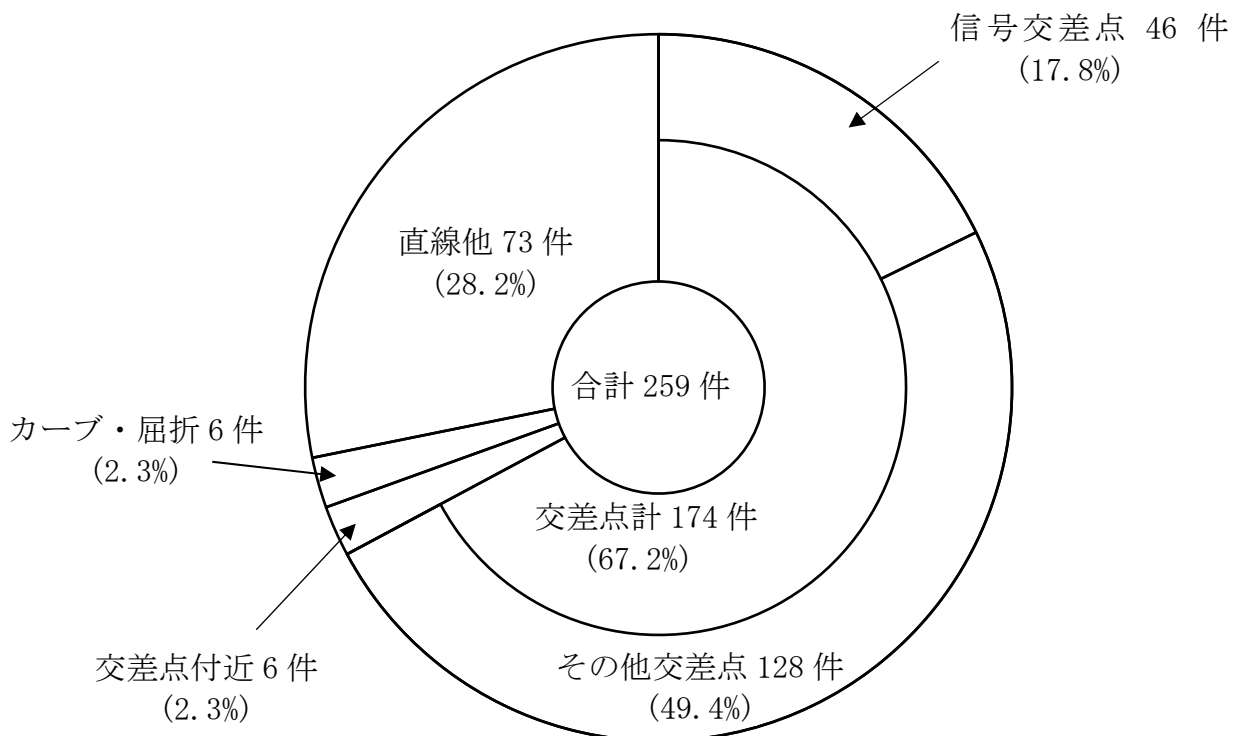
(6) 道路形状別発生状況【自転車】

発生件数を道路形状別にみると、交差点等（交差点・交差点付近）での発生が180件で全体の約7割(69.5%)を占めている。（第33表）(第23図)

第33表 道路形状別発生状況【自転車】

道路形状 区分	交差点			交差点 付近	カーブ・ 屈折	直線 他	合 計
	信号 交差点	その他 交差点	交 差 点 計				
発生件数(件)	46	128	174	6	6	73	259
構成率(%)	17.8	49.4	67.2	2.3	2.3	28.2	100.0

第23図 道路形状別発生（件数）状況【自転車】

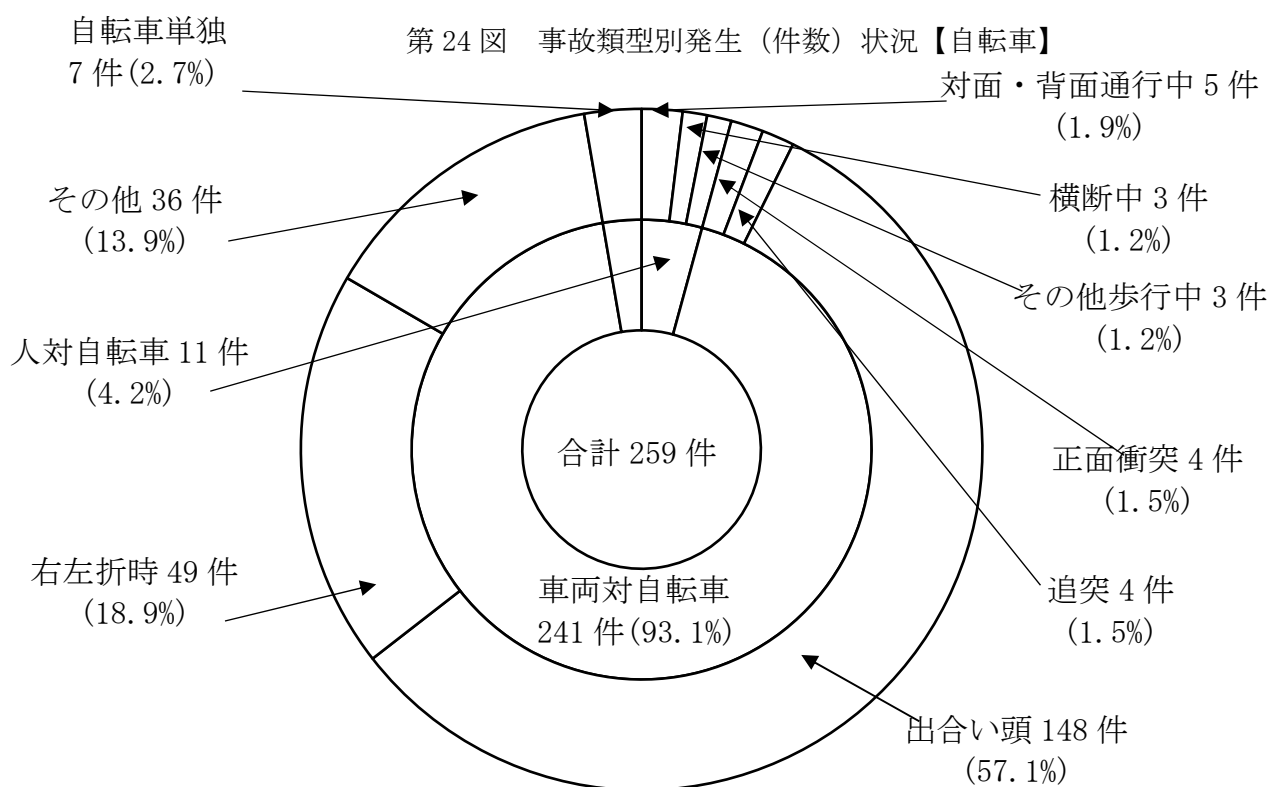


(7) 事故類型別発生状況【自転車】

発生件数を事故類型別にみると、車両対自転車が241件で9割以上(93.1%)を占めており、その内の「出会い頭」148件(61.4%)と「右左折時」49件(20.3%)が車両対自転車の8割以上(82%)を占めている。(第34表)(第24図)

第34表 事故類型別発生状況【自転車】

事 故 類 型		発生件数(件)	死 者 数(人)	負傷者数(人)
人 対 自 転 車	対面・背面通行中	5	0	0
	横 断 中	3	0	0
	そ の 他 歩 行 中	3	0	0
	小 計	11	0	0
車 両 対 自 転 車	正 面 衝 突	4	0	5
	追 突	4	0	4
	出 合 い 頭	148	1	144
	右 左 折 時	49	2	47
	そ の 他	36	0	35
	小 計	241	3	235
自転車単独		7	2	5
踏 切		0	0	0
合 計		259	5	240



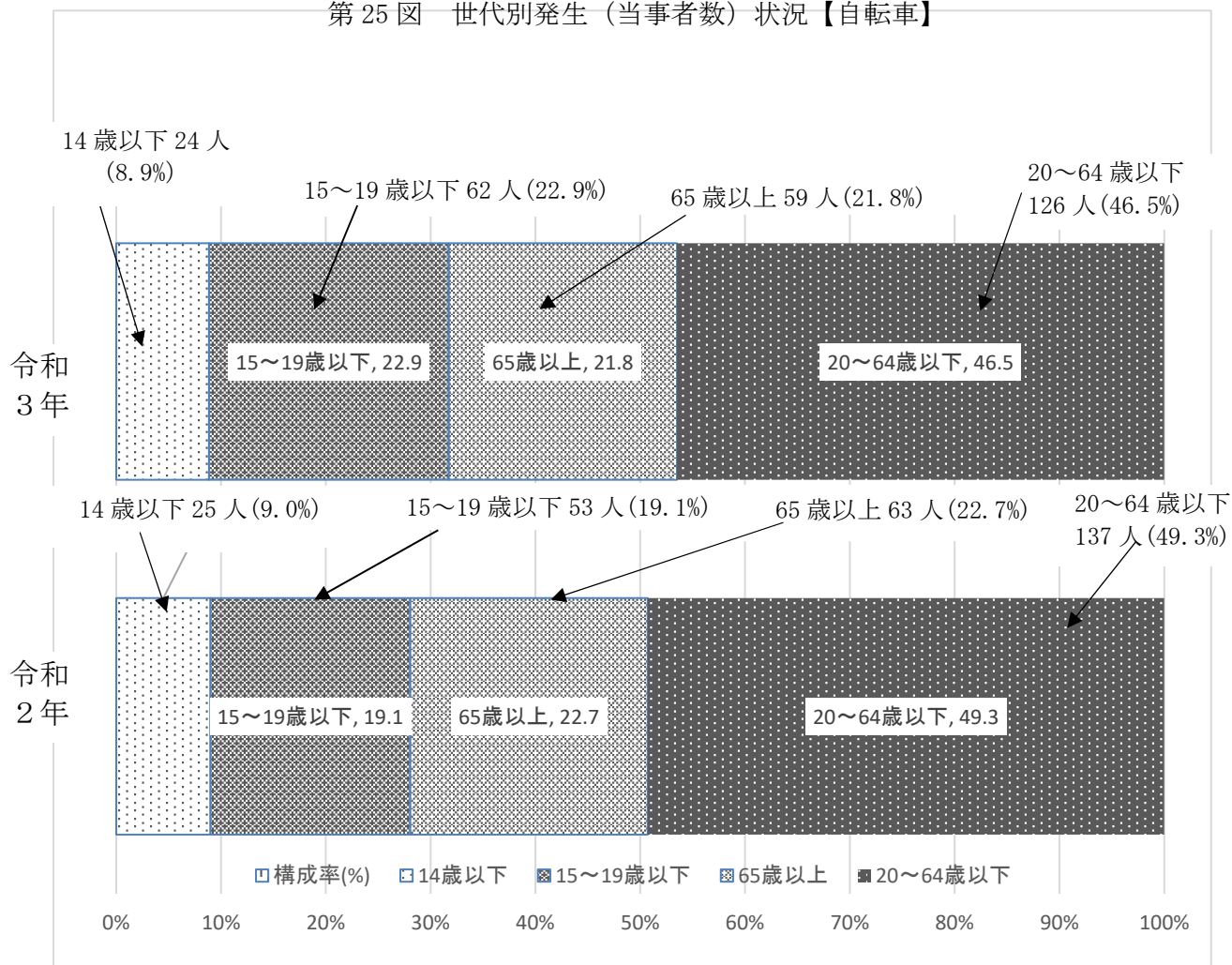
(8) 世代別発生状況【自転車】

自転車乗車中の事故を世代別に当事者数の割合をみると、その他(20～64歳以下)が約半数(126人 46.5%)を占め、65歳以上が59人(21.8%)、15～19歳以下が62人(22.9%)、14歳以下が24人(8.9%)となっている。(第35表)(第25図)

第35表 世代別発生状況【自転車】

区分 \ 世代		14歳以下	15～19歳以下	65歳以上	20～64歳以下	合 計
令和2年	当事者数(人)	25	53	63	137	278
	構成率(%)	9.0	19.1	22.7	49.3	100.0
	死者数(人)	0	0	1	0	1
	負傷者(人)	24	53	60	131	268
令和3年	当事者数(人)	24	62	59	126	271
	構成率(%)	8.9	22.9	21.8	46.5	100.0
	死者数(人)	0	1	3	1	5
	負傷者(人)	18	55	55	112	240

第25図 世代別発生(当事者数)状況【自転車】



4 二輪車の交通事故

(1) 概況

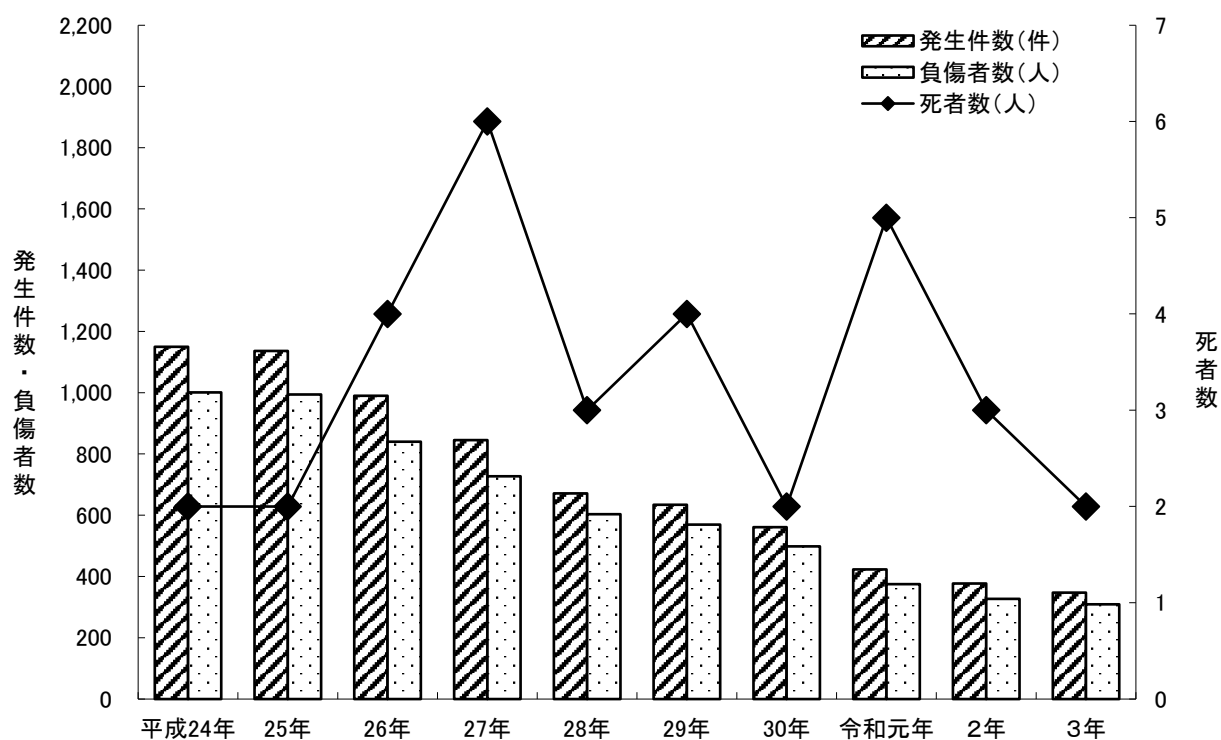
平成 24 年以降の発生状況をみると、発生件数・負傷者数は右肩下がりの減少傾向にあり、死亡事故（死者数）は平成 27 年をピーク（6 人）として増減変動、令和元年以降は減少傾向にある。（第 36 表）（第 26 図）

区分 年	発生件数（件）			死 者 数（人）			負傷者数（人）		
	原付	自動 二輪	合計	原付	自動 二輪	合計	原付	自動 二輪	合計
平成 24 年	851	299	1,314	1	1	2	740	261	1,001
25 年	883	253	1,136	2	0	2	773	221	994
26 年	743	247	990	2	2	4	631	209	840
27 年	647	198	845	5	1	6	548	179	727
28 年	507	164	671	1	2	3	462	141	603
29 年	463	171	634	2	2	4	420	149	569
30 年	397	164	561	1	1	2	360	138	498
令和元年	302	121	423	4	1	5	262	113	375
2 年	260	117	377	2	1	3	222	105	327
3 年	222	125	339	0	2	2	198	111	309

第 36 表 二輪車の交通事故発生状況の推移

（注）原付：排気量が 125CC 以下の原動機付自転車，自動二輪：排気量が 125CC 超の自動二輪車

第 26 図 二輪車の交通事故発生状況の推移



(2) 月別発生状況【二輪車】

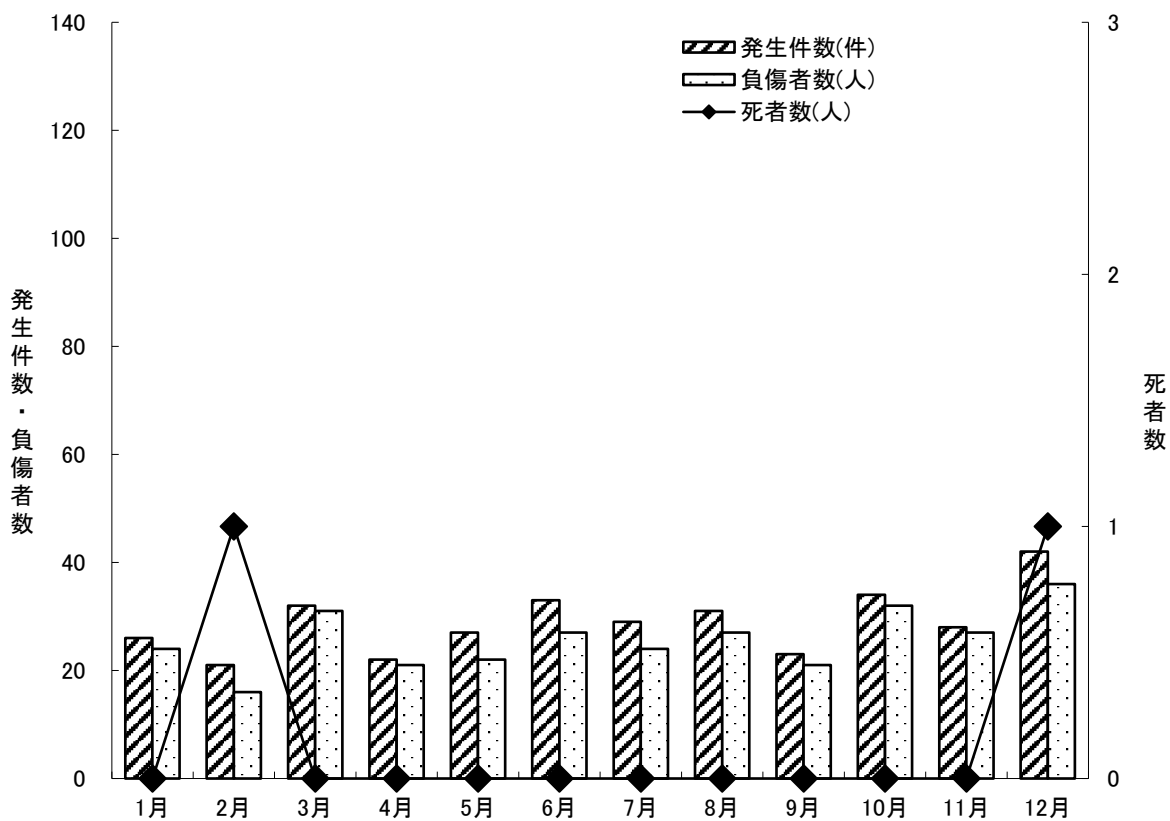
発生状況をみると、発生件数と負傷者数は、年間を通して緩やかに増減しているが12月は発生件数、負傷者数ともに著しく増加している。

死亡事故による死者数は、2月、12月にそれぞれ1人である。(第37表)(第27図)

第37表 月別発生状況【二輪車】

月		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
発生件数 (件)	原 付	15	11	20	21	19	21	22	18	16	14	20	25	222
	自動二輪	11	10	12	1	8	12	7	13	6	20	8	17	125
	合 計	26	21	32	22	27	33	29	31	23	34	28	42	348
死 者 数 (人)	原 付	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	自動二輪	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
	合 計	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
負傷者数 (人)	原 付	14	9	19	20	15	16	19	16	16	13	20	21	198
	自動二輪	10	7	12	1	7	11	6	11	5	19	7	15	111
	合 計	24	16	31	21	22	27	24	27	21	32	27	36	308

第27図 月別発生状況【二輪車】



(3) 曜日別発生状況【二輪車】

1週間を通して発生状況をみると、発生件数は、月曜日（64件）に増加、火曜日（39件）に減少するが木曜日（64件）にかけて増加後、週末に減少している。

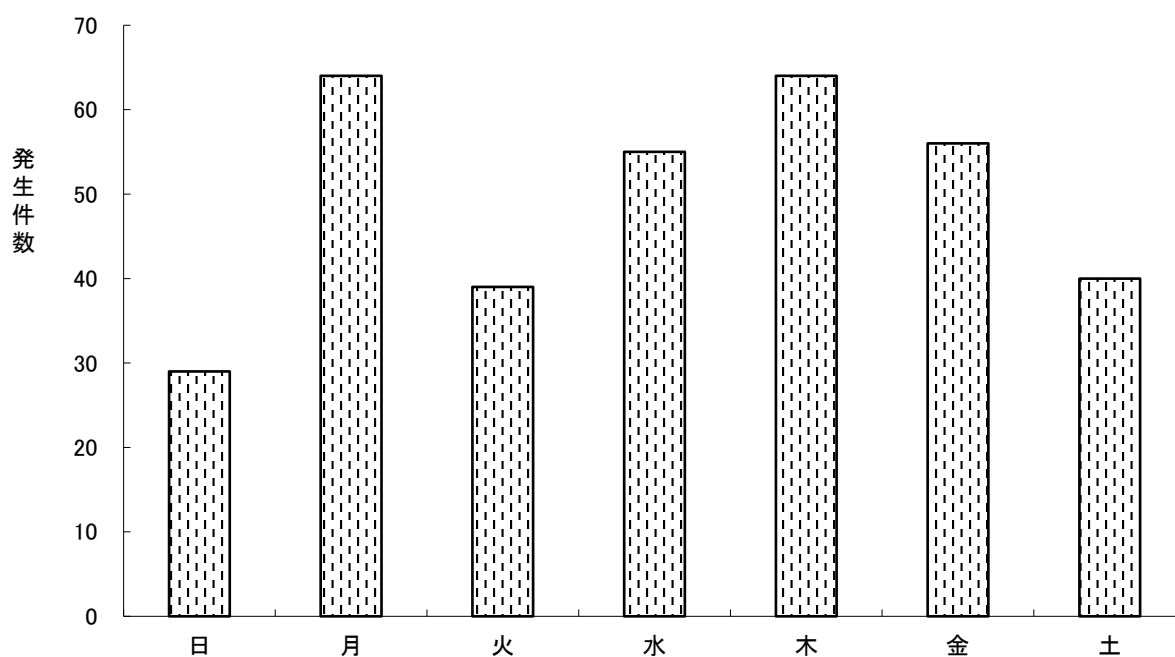
死亡事故（死者数）は、日曜日（1人）、月曜日（1人）に発生している。

（第38表）（第28図）

第38表 曜日別発生状況【二輪車】

曜日 区分		日	月	火	水	木	金	土	合計
発生件数(件)	原 付	13	42	23	38	42	40	24	222
	自動二輪	16	22	16	17	22	16	16	125
	合 計	29	64	39	55	64	56	40	347
死 者 数(人)	原 付	0	0	0	0	0	0	0	0
	自動二輪	1	1	0	0	0	0	0	2
	合 計	1	1	0	0	0	0	0	2
負傷者数(人)	原 付	11	36	20	33	38	39	21	198
	自動二輪	14	21	13	16	18	15	14	111
	合 計	25	57	33	49	56	54	35	309

第28図 曜日別発生（件数）状況【二輪車】



(4) 時間別発生状況【二輪車】

1日を通して発生状況をみると、発生件数、は6～8時(38件)から増加し、8～10時(60件)で最大値になった後、14～16時(24件)までは減少、その後増加して16～20時(47件)で二つ目の山となり、以降4～6時(2件)までは減少傾向が継続する。

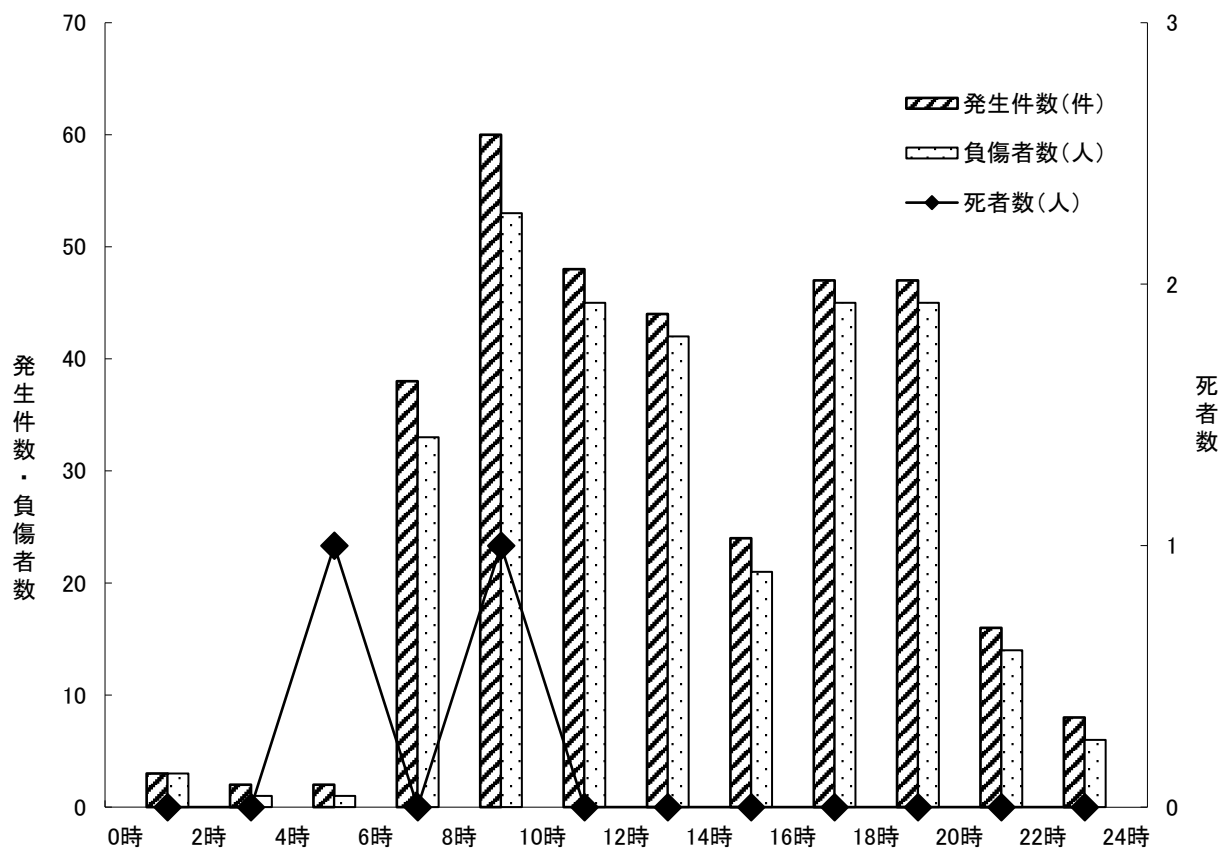
死亡事故(死者数)は、4～6時(1人)と8～10時(1人)に発生している。

(第39表)(第29図)

第39表 時間別発生状況【二輪車】

時間 区分	0 2	2 4	4 6	6 8	8 10	10 12	12 14	14 16	16 18	18 20	20 22	22 24	合計
発生件数(件)	3	2	2	38	60	48	44	24	47	47	16	8	339
構成比(%)	0.9	0.6	0.6	11.2	17.7	14.2	13.0	7.1	13.9	13.9	4.7	2.4	100
死者数(人)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
負傷者(人)	3	1	1	33	53	45	42	21	45	45	14	6	309

第29図 時間別発生状況【二輪車】



(5) 道路別発生状況【二輪車】

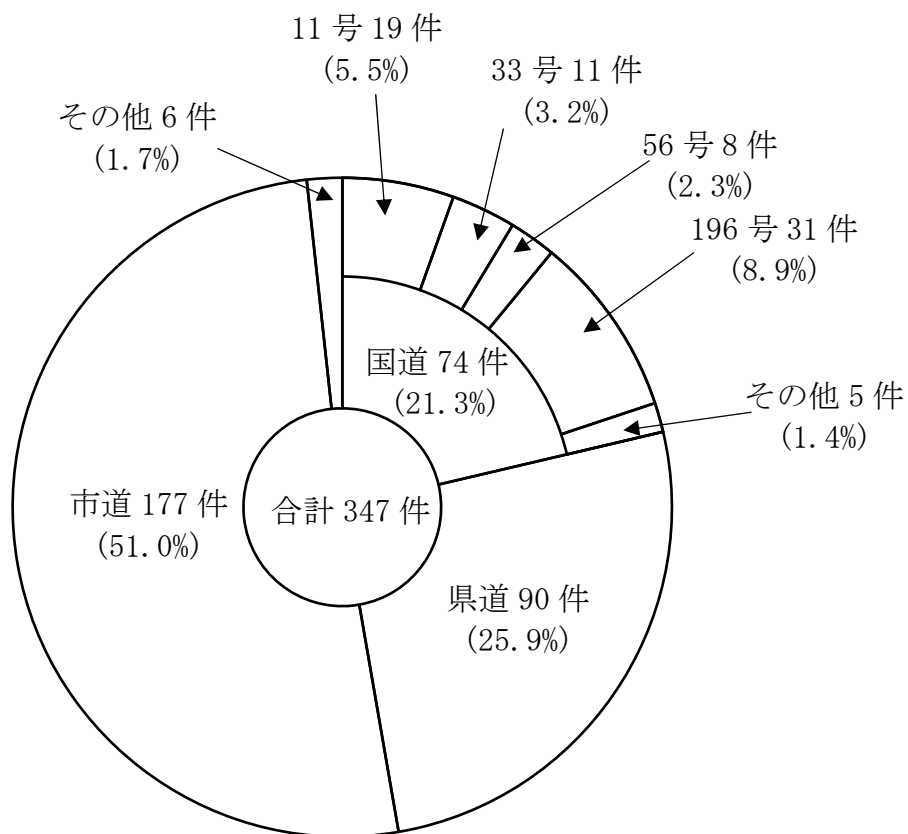
交通事故の発生件数を道路別(路線別)にみると、市道(177件 51.0%)と県道(90件 25.9%)での発生が全体の7割以上(76.9%)を占めている。

死亡事故(死者数)は、国道(2人)で発生している。(第40表)(第30図)

第40表 道路別発生状況【二輪車】

区分		道路	国道					県道	市道	その他	合計
			11 号	33 号	56 号	196 号	その 他				
発生件数	原 付	8	7	5	17	4	41	57	119	5	222
	自動二輪	11	4	3	14	1	33	33	58	1	125
	計	19	11	8	31	5	74	90	177	6	347
	構成比	5.5	3.2	2.3	8.9	1.4	21.3	25.9	51.0	1.7	100
死者数	原 付	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	自動二輪	0	1	1	0	0	2	0	0	0	2
	計	0	1	1	0	0	2	0	0	0	2
負傷者	原 付	7	6	5	16	2	36	53	104	5	198
	自動二輪	11	2	2	14	1	30	29	51	1	111
	計	18	8	7	30	3	66	82	155	6	309

第30図 道路別発生(件数)状況【二輪車】



(6) 道路形状別発生状況

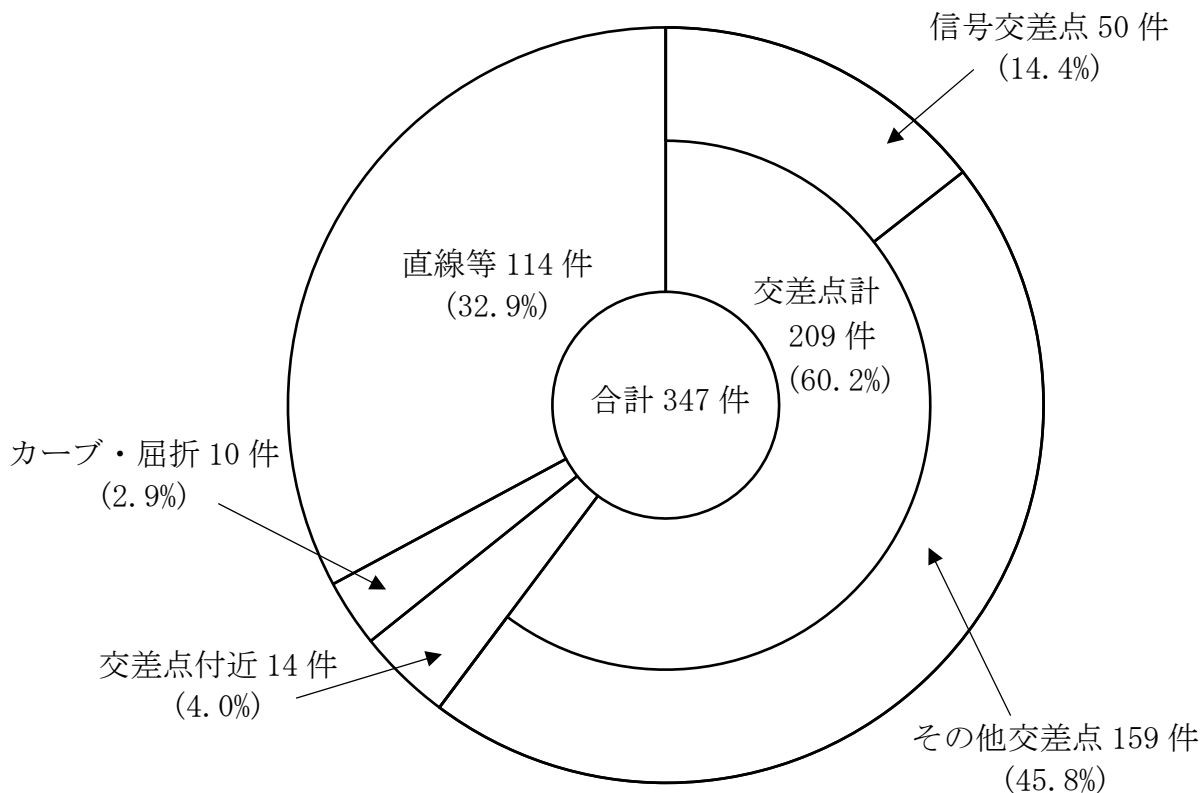
発生件数を道路形状別にみると、交差点等（交差点 209 件(60.2%)と交差点付近 14 件（4.0%））での発生が全体の約 6 割以上（64.2%）を占めている。

（第 41 表）（第 31 図）

第 41 表 道路形状別発生状況【二輪車】

道路形状 区 分		交 差 点			交 差 点 付 近	カーブ・屈折	直 線 等	合 計
		信号 交 差 点	その他 交 差 点	交 差 点 計				
発生件数 (件)	原 付	19	115	134	7	7	74	222
	自動二輪	31	44	75	7	3	40	125
	計	50	159	209	14	10	114	347
構成率(%)		14.4	45.8	60.2	4.0	2.9	32.9	100.0

第 31 図 道路形状別発生（件数）状況【二輪車】



(7) 事故類型別発生状況【二輪車】

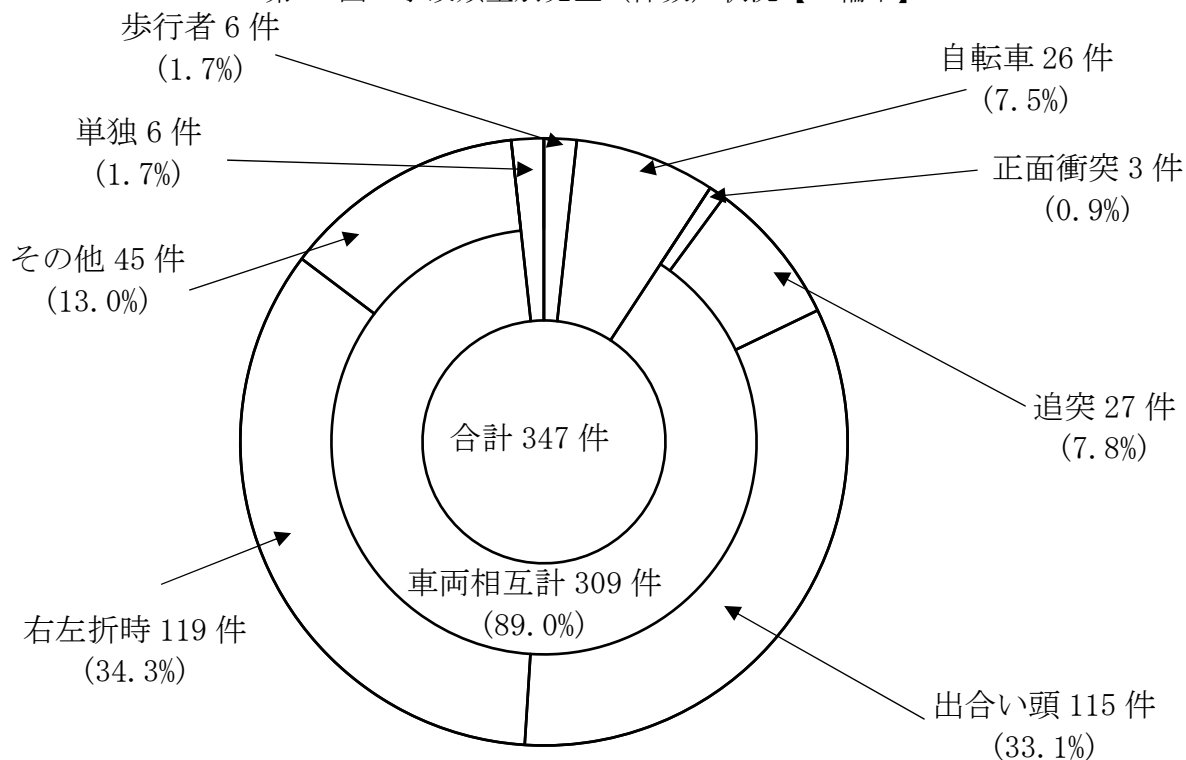
発生状況を事故類型別にみると、車両相互の事故発生件数が 309 件(89.0%)で自転車との事故も含めると車両相互の事故は、全体の 9 割以上 (96.5%) を占める。

(第 42 表)(第 32 図)

第 42 表 事故類型別発生状況【二輪車】

区分		発生件数(件)			死 者 数(人)			負傷者数(人)		
		原付	自動二輪	合計	原付	自動二輪	合計	原付	自動二輪	合計
歩行者対二輪車		5	1	6	0	0	0	0	0	0
自転車対二輪車		18	8	26	0	0	0	7	1	8
車両対二輪車	正面衝突	2	1	3	0	0	0	1	2	3
	追 突	13	14	27	0	0	0	8	12	20
	出合い頭	83	32	115	0	0	0	82	31	113
	右左折時	71	48	119	0	2	2	69	45	114
	そ の 他	28	17	45	0	0	0	29	16	45
	小 計	197	112	309	0	2	2	189	106	295
二輪車単独		2	4	6	0	0	0	2	4	6
踏 切		0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計		222	125	347	0	2	2	198	111	309

第 32 図 事故類型別発生（件数）状況【二輪車】



5 子ども（中学生以下）の交通事故

(1) 概況

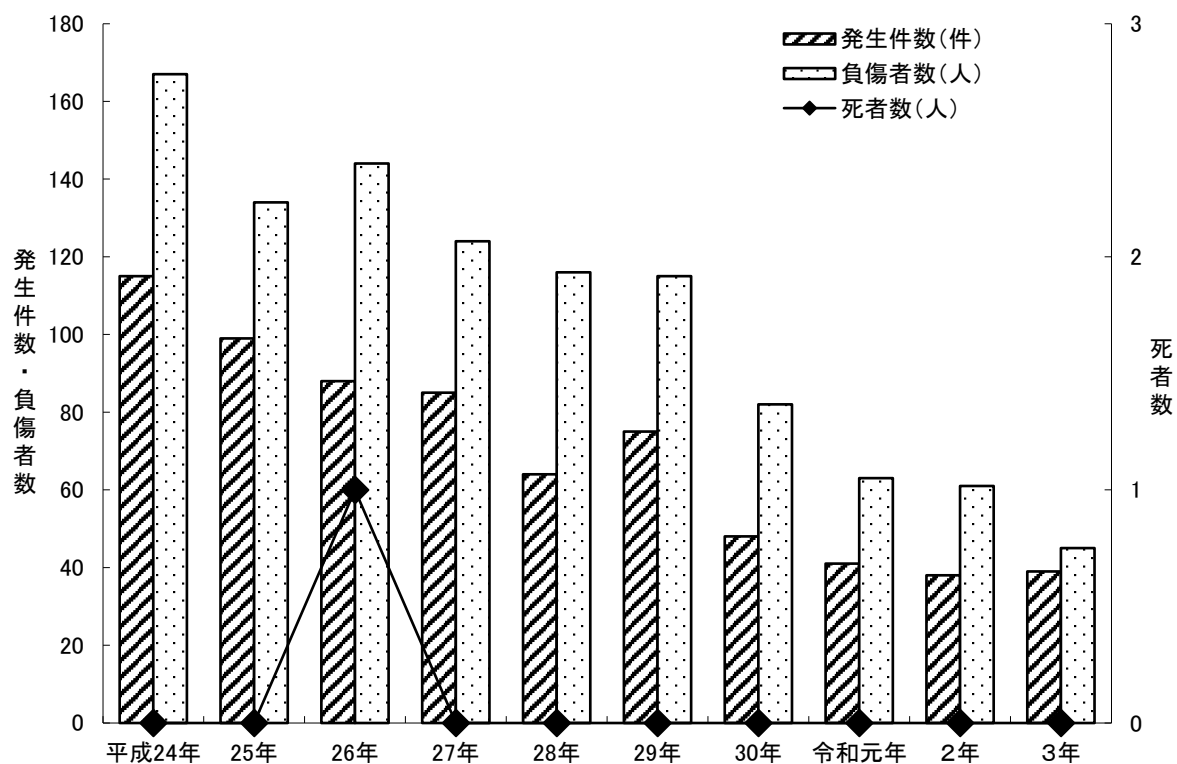
子どもの交通事故につき、平成24年以降の交通事故状況をみると、発生件数と負傷者数は右肩下がりの減少傾向にあり、令和3年の発生件数（39件）は平成24年の発生件数（115件）の4割以下（33.9%）まで減少している。

死亡事故（死者数）は、平成26年に発生（1人）している。（第43表）（第33図）

第43表 子どもの交通事故の推移

年 \ 区分	発生件数(件)	死者数(人)	負傷者数(人)
平成24年	115	0	167
25年	99	0	134
26年	88	1	144
27年	85	0	124
28年	64	0	116
29年	75	0	115
30年	48	0	82
令和元年	41	0	63
2年	38	0	61
3年	39	0	45

第33図 子どもの交通事故の推移



(2) 月別発生状況【子ども】

発生状況について1年を通してみると、4月（5件）と10月（5件）に発生件数が多い。

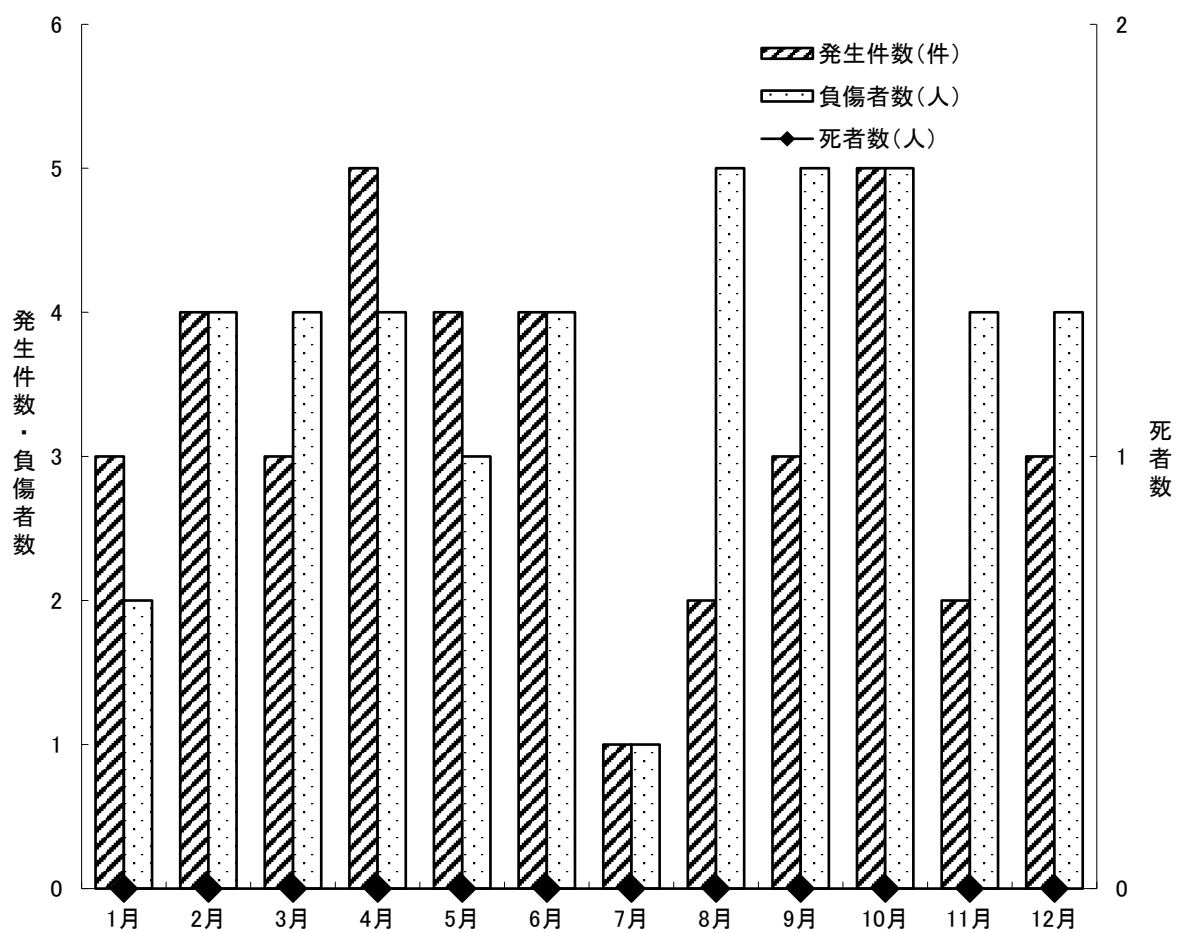
負傷者は、1月（2人）と7月（1人）は少ない。

死亡事故の発生はない。（第44表）（第34図）

第44表 月別発生状況【子ども】

月 区分	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
発生件数(件)	3	4	3	5	4	4	1	2	3	5	2	3	39
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数(人)	2	4	4	4	3	4	1	5	5	5	4	4	45

第34図 月別発生状況【子ども】



(3) 曜日別発生状況【子ども】

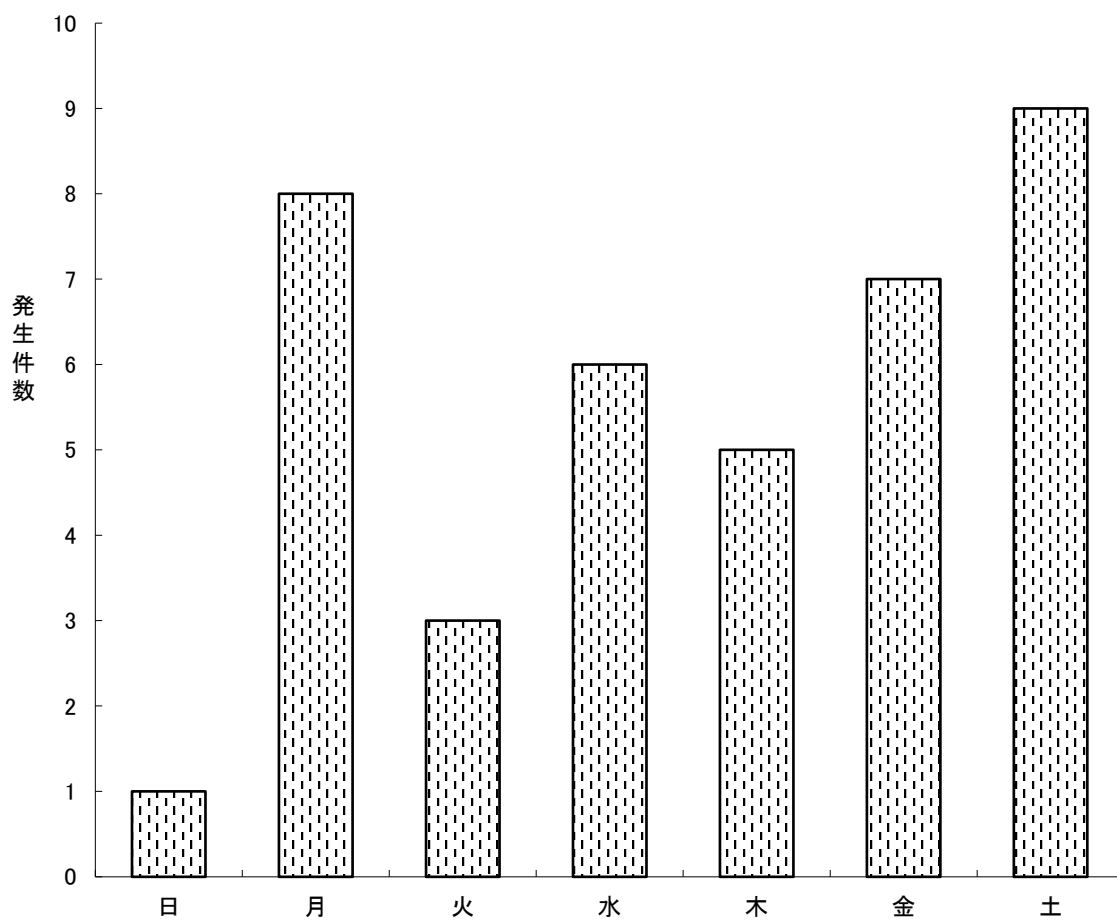
発生状況について1週間を通してみると、発生件数は、月曜日に増加、火曜日に減少、水曜日に増加、木曜日に減少、金曜日・土曜日は増加、日曜日に減少している。

(第45表)(第35図)

第45表 曜日別発生状況【子ども】

区分 \ 曜日	日	月	火	水	木	金	土	合計
発生件数(件)	1	8	3	6	5	7	9	39
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数(人)	2	12	3	4	5	7	12	45

第35図 曜日別発生(件数)状況【子ども】



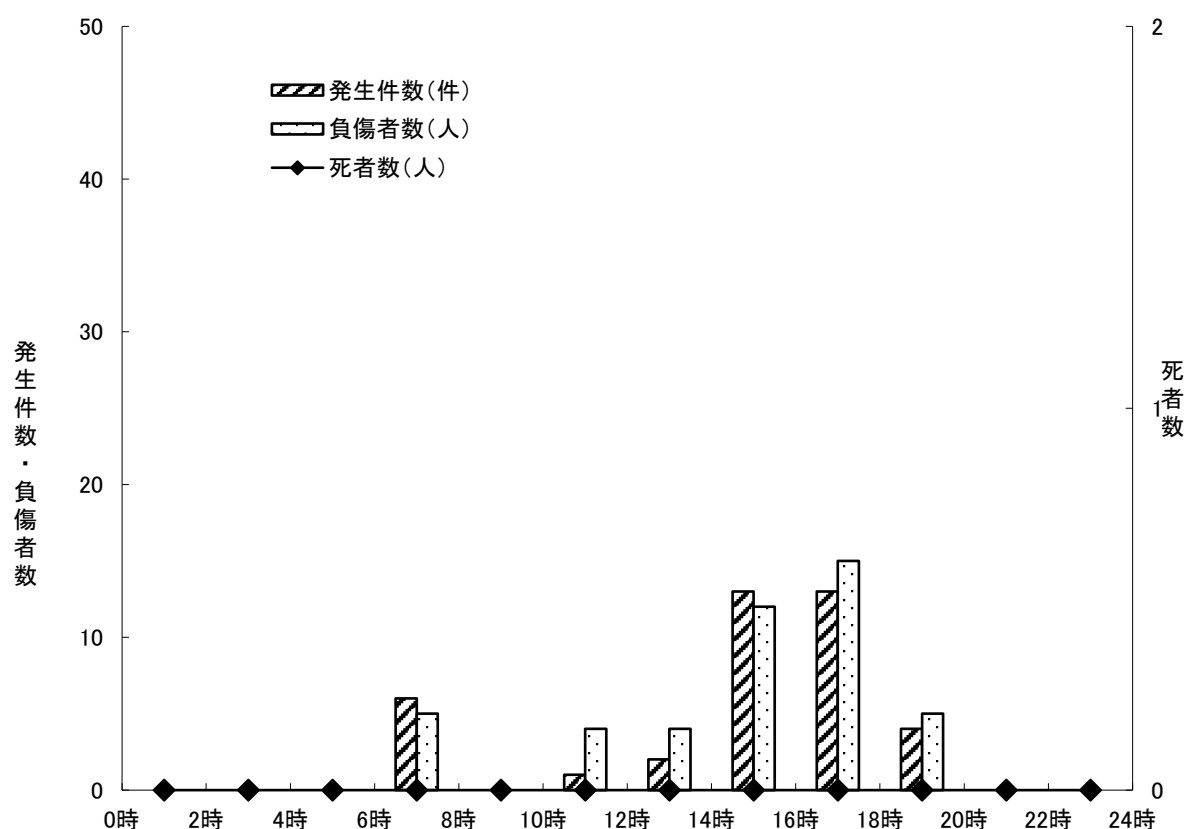
(4) 時間別発生状況【子ども】

発生状況について1日を通してみると、朝夕の通学時間帯に発生しており、特に14～18時の下校時間帯に多発（26件）しており、発生件数全体の約6割以上（66.7%）を占めている。（第46表）（第36図）

第46表 時間別発生状況【子ども】

時 間	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	
区 分	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	合計
発生件数(件)	0	0	0	6	0	1	2	13	13	4	0	0	39
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数(人)	0	0	0	5	0	4	4	12	15	5	0	0	45

第36図 時間別発生状況【子ども】



(5) 道路別発生状況【子ども】

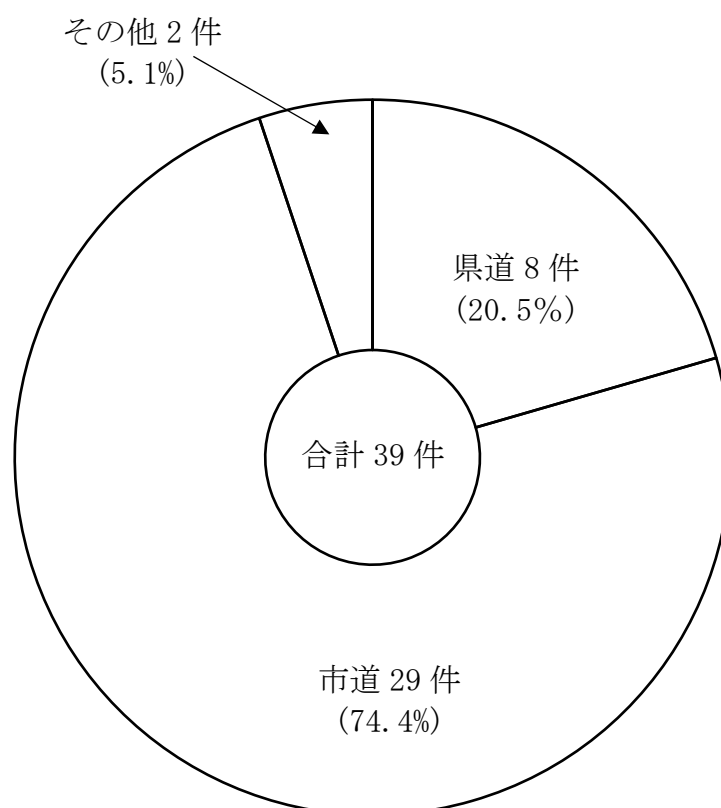
発生件数を道路別にみると、市道（29件，74.4％）と県道（8件，20.5％）での発生が全体の約9割以上（94.9％）を占めており，国道での発生はない。

死亡事故の発生はない。（第47表）（第37図）

第47表 道路別発生状況【子ども】

道路 区分	国道						県道	市道	その他	合計
	11号	33号	56号	196号	その他	小計				
発生件数(件)	0	0	0	0	0	0	8	29	2	39
構成率(%)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	20.5	74.4	5.1	100
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数(人)	0	0	0	2	0	2	8	30	5	45

第37図 道路別発生（件数）状況【子ども】



(6) 道路形状別発生状況【子ども】

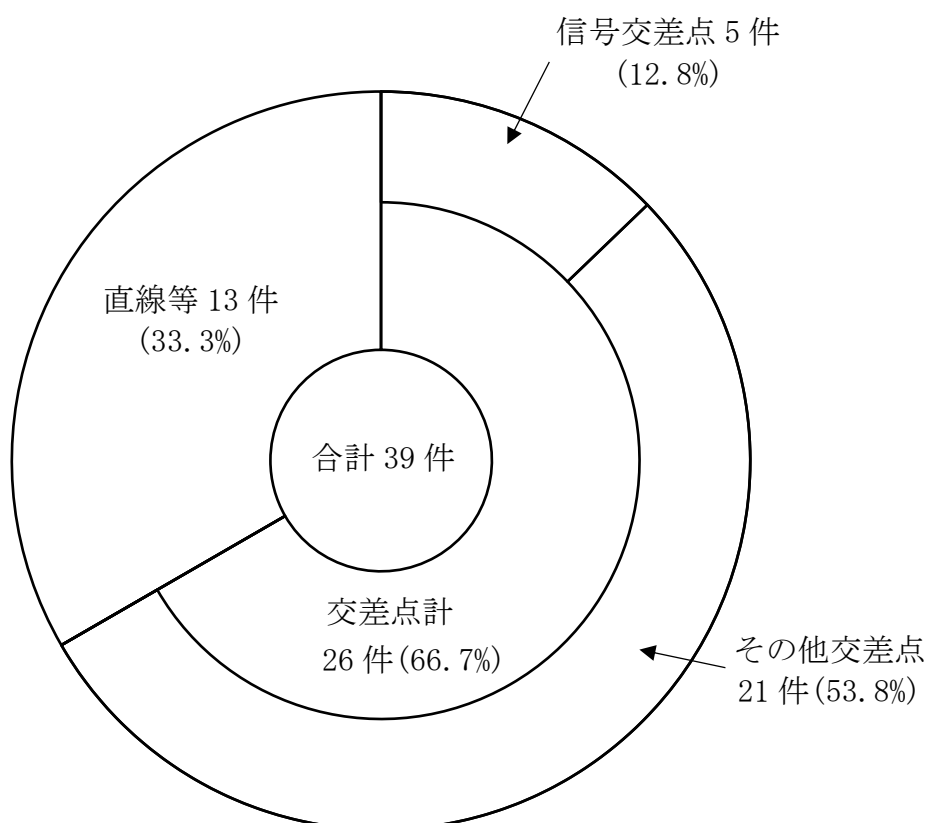
発生件数を道路形状別にみると、交差点（その他交差点 21 件（53.8%）と信号交差点 5 件（12.8%））での発生が 26 件で全体の 6 割以上（66.7%）を占めている。

（第 48 表）（第 38 図）

第 48 表 道路形状別発生状況【子ども】

道路 形状 区分	交 差 点			交 差 点 付 近	カーブ・屈折	直 線 等	合 計
	信号交差点	その他交差点	交差点計				
発生件数(件)	5	21	26	0	0	13	39
構成率(%)	12.8	53.8	66.7	0.0	0.0	33.3	100.0

第 38 図 道路形状別発生（件数）状況【子ども】



(7) 学齢別発生状況【子ども】

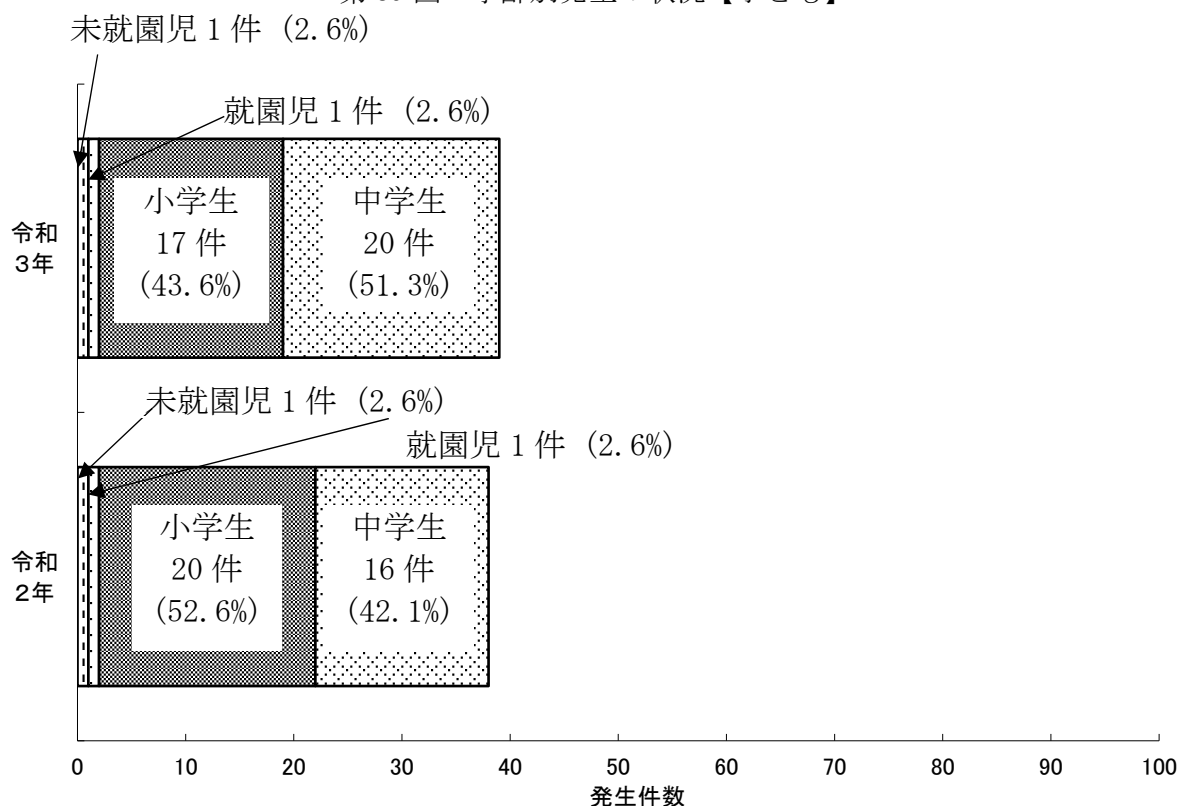
令和3年の発生件数を学齢別にみると、未就園児と就園児は1件で前年と変化なく、小学生が前年比で3件減少の17件、中学生が前年比で4件増加の20件となっている。

死亡事故は全ての学齢で2年間発生がない。(第49表)(第39図)

第49表 学齢別発生状況【子ども】

区分 \ 学齢		未就園児	就園児	小学生	中学生	合計
令和3年	発生件数(件)	1	1	17	20	39
	死者数(人)	0	0	0	0	0
	負傷者数(人)	5	4	17	19	45
令和2年	発生件数(件)	1	1	20	16	38
	死者数(人)	0	0	0	0	0
	負傷者数(人)	9	5	29	18	61

第39図 学齢別発生状況【子ども】



(8) 状態別発生状況【子ども】

発生状況を状態別の発生件数でみると、歩行中は小学生が8件と全体の6割以上（66.7%）を占め、自転車乗車中は中学生が18件と6割以上（66.7%）、小学生が9件と3割以上（33.3%）を占めている。

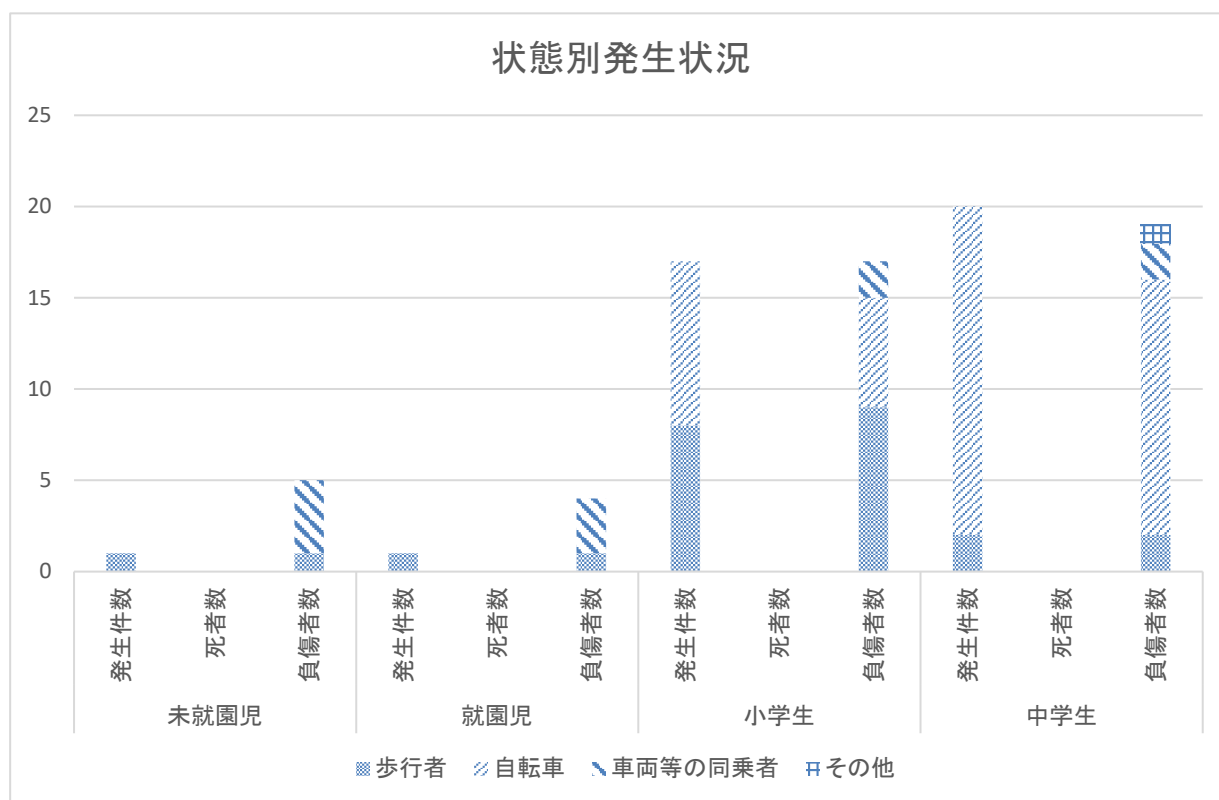
車両等の同乗者の負傷者数は、未就園児（4人）と就園児（3人）で7人と全体（11人）の6割以上（63.6%）を占めている。（第50表）（第40図）

第50表 状態別発生状況【子ども】

区分 \ 学 齢		未就園児			就 園 児			小 学 生			中 学 生			合 計		
		数	死	傷	数	死	傷	数	死	傷	数	死	傷	数	死	傷
状態別	歩 行 者	1	0	1	1	0	1	8	0	9	2	0	2	12	0	13
	自 転 車	0	0	0	0	0	0	9	0	6	18	0	14	27	0	20
	車両等の 同 乗 者	0	0	4	0	0	3	0	0	2	0	0	2	0	0	11
	そ の 他	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	合 計	1	0	5	1	0	4	17	0	17	20	0	19	39	0	45

※ 数：発生件数，死：死者数，傷：負傷者数

第40図 状態別発生状況【子ども】



(9) 通行目的別発生状況【子ども】

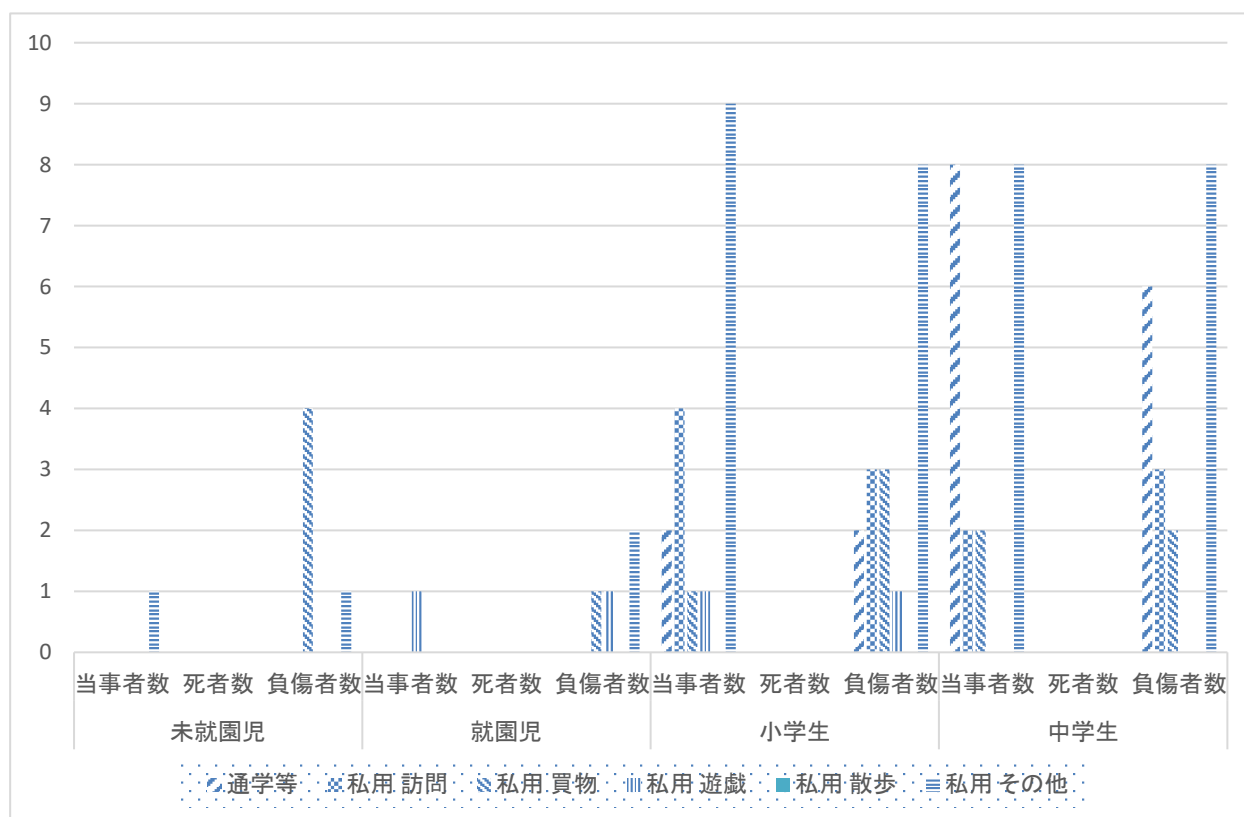
発生状況を当事者数で通行目的別にみると、小学生は「私用その他」が9人で小学生当事者数の過半数（52.9％）を占め、中学生は「通学等」8人及び「私用その他」8人で中学生当事者数の8割(80.0％)を占めている。（第51表）（第41図）

第51表 通行目的別発生状況【子ども】

区分 \ 学 齢		未就園児			就 園 児			小 学 生			中 学 生			合 計		
		数	死	傷	数	死	傷	数	死	傷	数	死	傷	数	死	傷
通学等		0	0	0	0	0	0	2	0	2	8	0	6	10	0	8
私 用	訪 問	0	0	0	0	0	0	4	0	3	2	0	3	6	0	6
	買い物	0	0	4	0	0	1	1	0	3	2	0	2	3	0	10
	遊 戯	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	2	0	2
	散 歩	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	その他	1	0	1	0	0	2	9	0	8	8	0	8	18	0	19
合 計		1	0	5	1	0	4	17	0	17	20	0	19	39	0	45

※ 数：当事者数，死：死者数，傷：負傷者数

第41図 通行目的別発生状況【子ども】



6 高校生の交通事故

(1) 概況

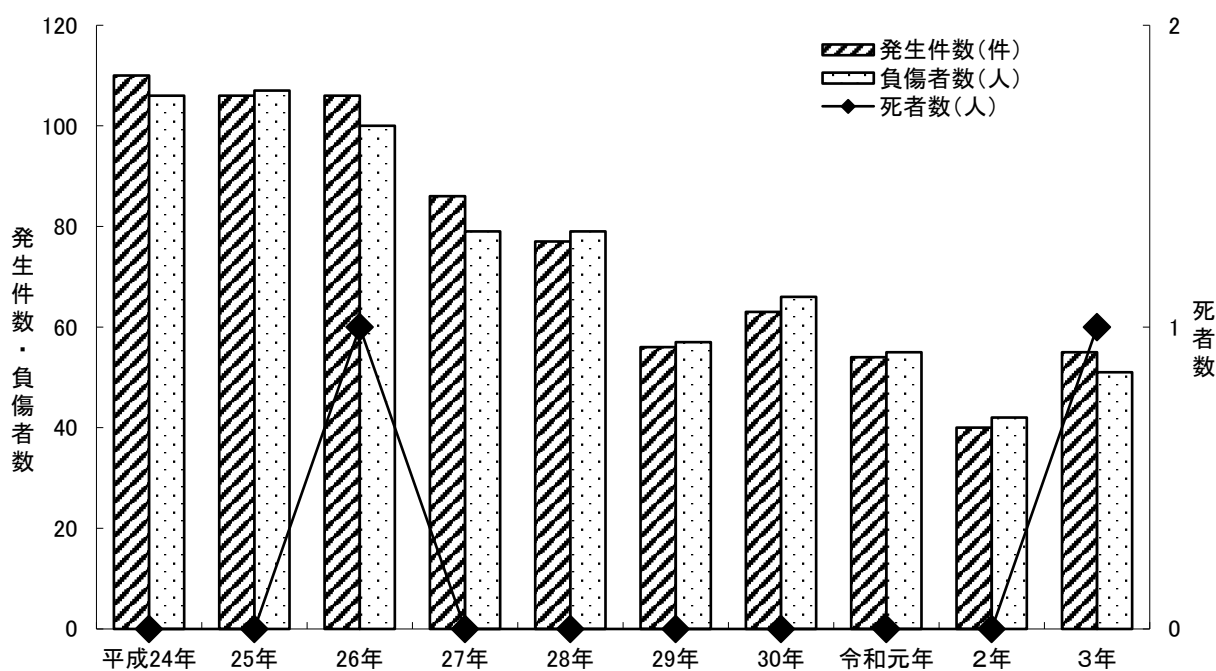
平成 24 年以降の高校生の交通事故をみると、発生件数と負傷者数は、右肩下がりの減少傾向にあったが、令和 3 年は発生件数（前年比 15 件増）、負傷者数（前年比 9 人増）ともに増加した。

死亡事故（死者数）は、平成 26 年（1 人）以降の発生はなかったが、令和 3 年に発生（1 人）した。（第 52 表）（第 42 図）

第 52 表 高校生の交通事故発生状況【高校生】

年	区分	発生件数(件)	死 者 数(人)	負傷者数(人)
平成 24 年		110	0	106
25 年		106	0	107
26 年		106	1	100
27 年		86	0	79
28 年		77	0	79
29 年		56	0	57
30 年		63	0	66
令和元年		54	0	55
2 年		40	0	42
3 年		55	1	51

第 42 図 高校生の交通事故発生状況【高校生】



(2) 月別発生状況【高校生】

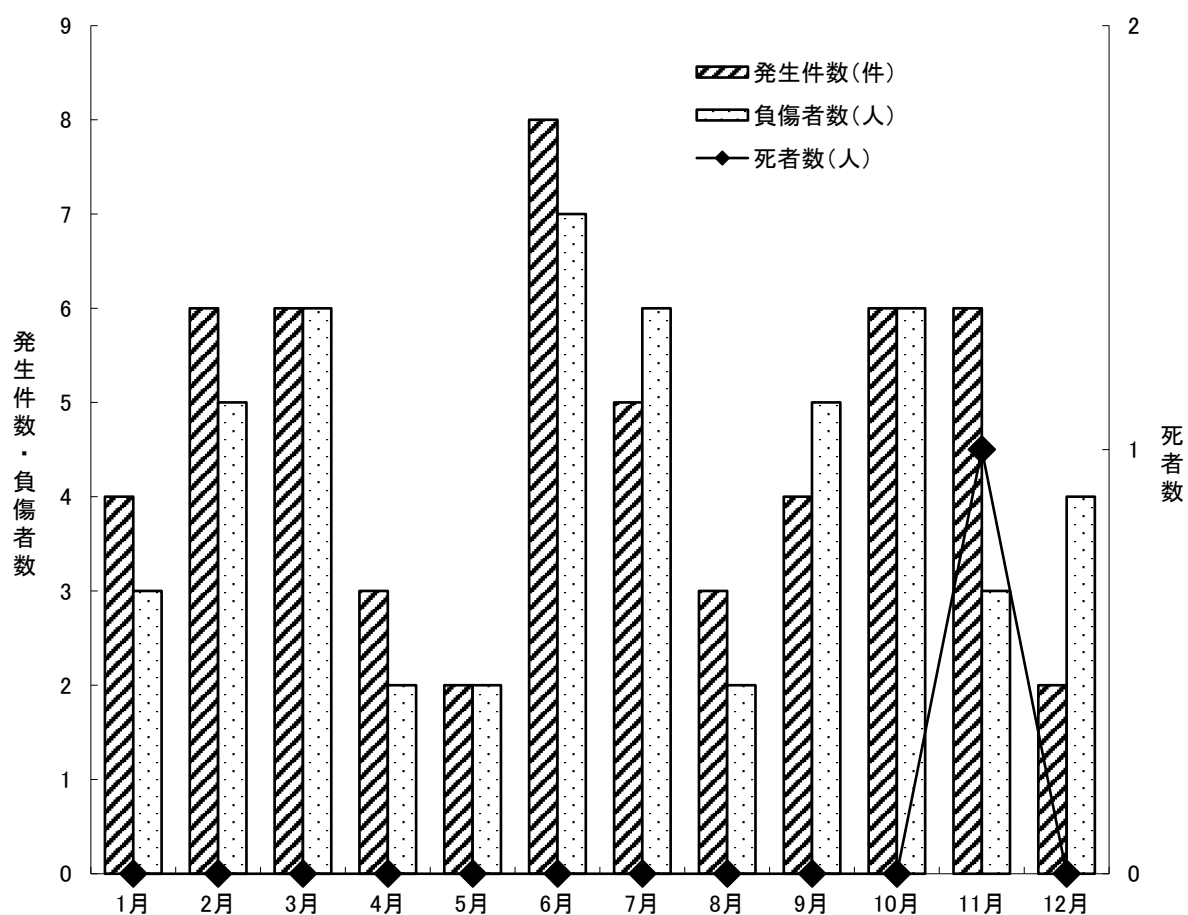
1年を通して発生状況をみると、発生件数が5件（平均4.6）以上の月は、2月（6件）・3月（6件）・6月（8件）・7月（5件）・10月（6件）・11月（6件）で、発生件数が5件未満は1月（4件）・4月（3件）・5月（2件）・8月（3件）・9月（4件）・12月（2件）である。

死亡事故（死者数）は11月（1人）に発生した。（第53表）（第43図）

第53表 月別発生状況【高校生】

月 区分	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
発生件数(件)	4	6	6	3	2	8	5	3	4	6	6	2	55
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
負傷者数(人)	3	5	6	2	2	7	6	2	5	6	3	4	51

第43図 月別発生状況【高校生】



(3) 曜日別発生状況【高校生】

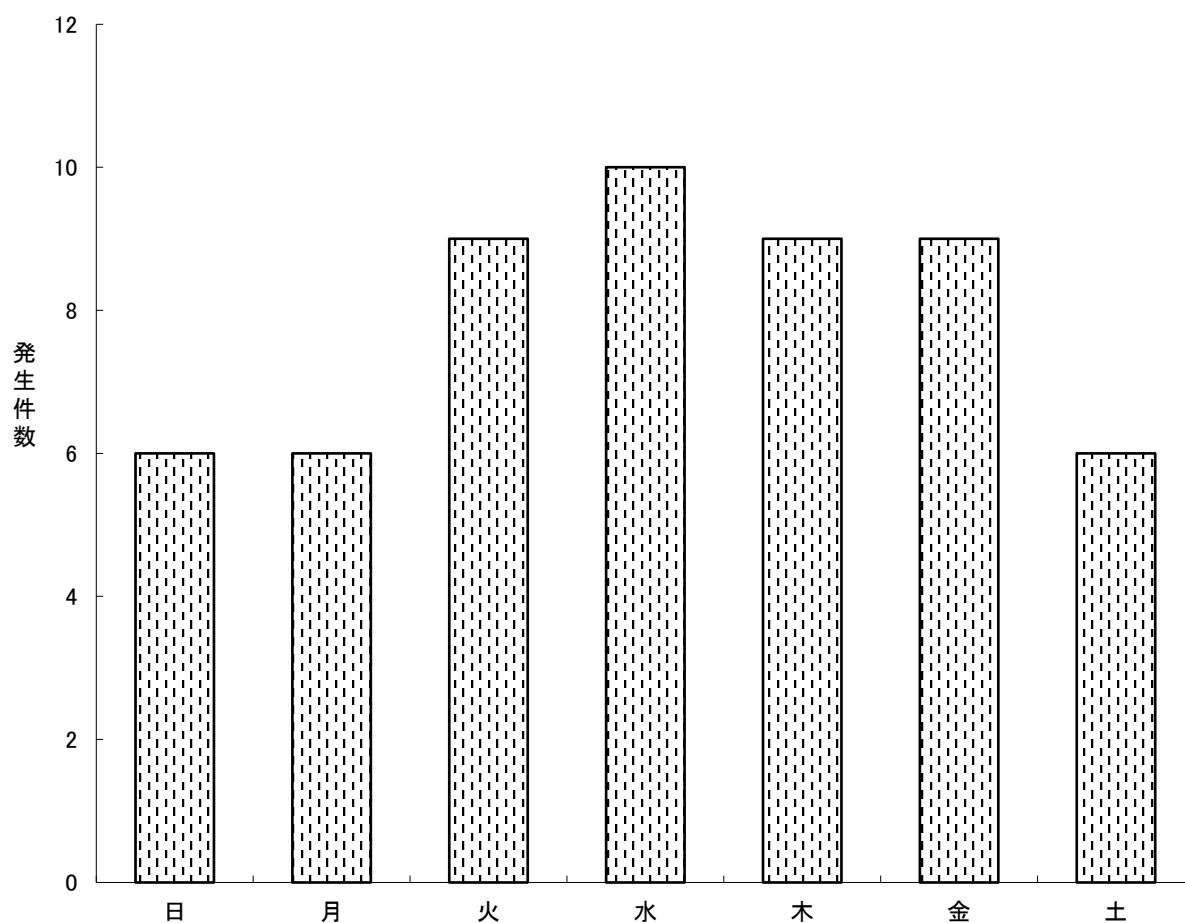
1週間を通して発生状況をみると、発生件数が8件（平均7.9件）以上の曜日は、火曜日（9件）・水曜日（10件）・木曜日（9件）・金曜日（9件）でそれ以外の曜日は、6件ずつ発生している。

死亡事故（死者数）は、水曜日（1人）に発生した。（第54表）（第44図）

第54表 曜日別発生状況【高校生】

曜日 区分	日	月	火	水	木	金	土	合 計
発生件数(件)	6	6	9	10	9	9	6	55
死 者 数(人)	0	0	0	1	0	0	0	1
負傷者数(人)	4	6	9	9	9	7	7	51

第44図 曜日別発生（件数）状況【高校生】



(4) 時間別発生状況【高校生】

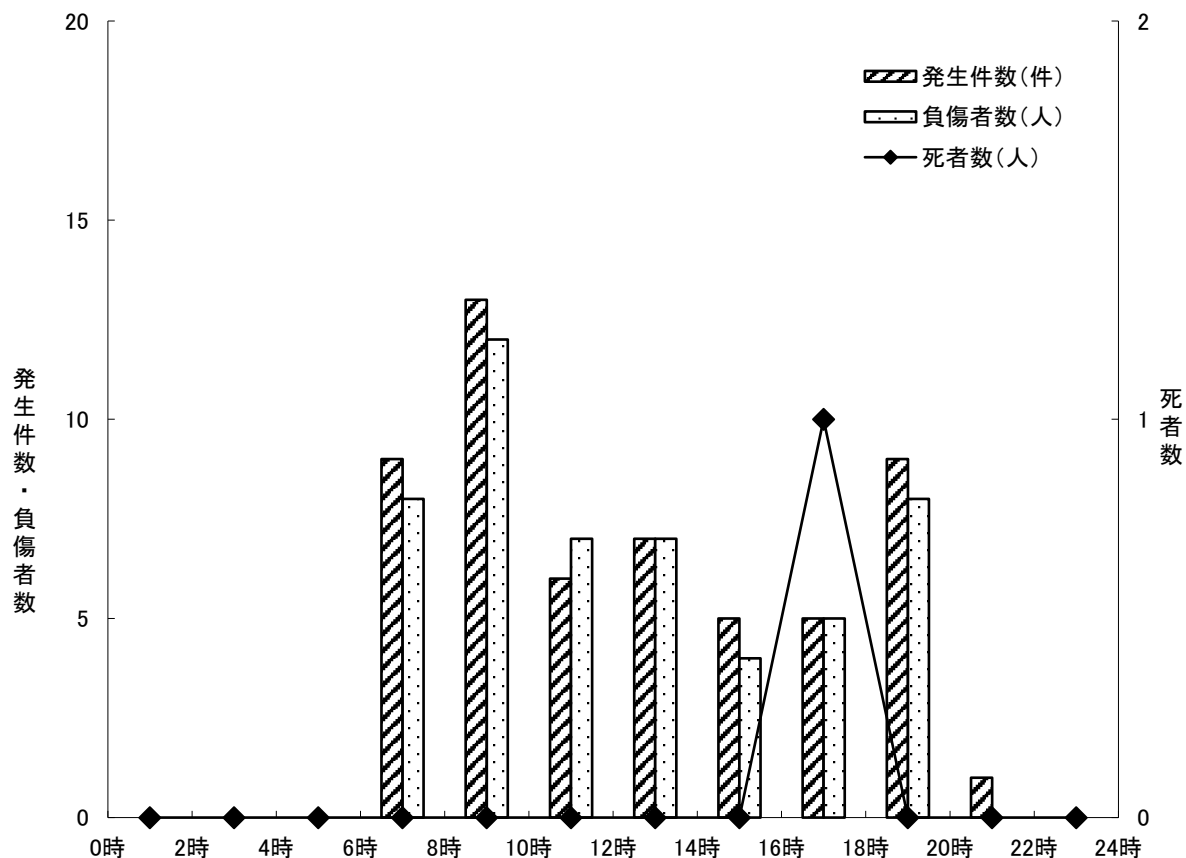
1日を通して発生状況を発生件数でみると、発生件数が5件（平均4.6）以上の時間帯は、6～8時（9件）・8～10時（13件）・10～12時（6件）・12～14時（7件）・14～16時（5件）・16～18時（5件）・18～20時（9件）で、通学時間帯（6～8時・8～10時・18～20時）は特に多く、全体(55件)の過半数の31件(56.4%)を占める。

死亡事故（死者数）は、16～18時間帯（1人）に発生した。（第55表）（第45図）

第55表 時間別発生状況【高校生】

時間	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	
	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	合計
区分	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	
発生件数(件)	0	0	0	9	13	6	7	5	5	9	1	0	55
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
負傷者数(人)	0	0	0	8	12	7	7	4	5	8	0	0	51

第45図 時間別発生（件数）状況【高校生】



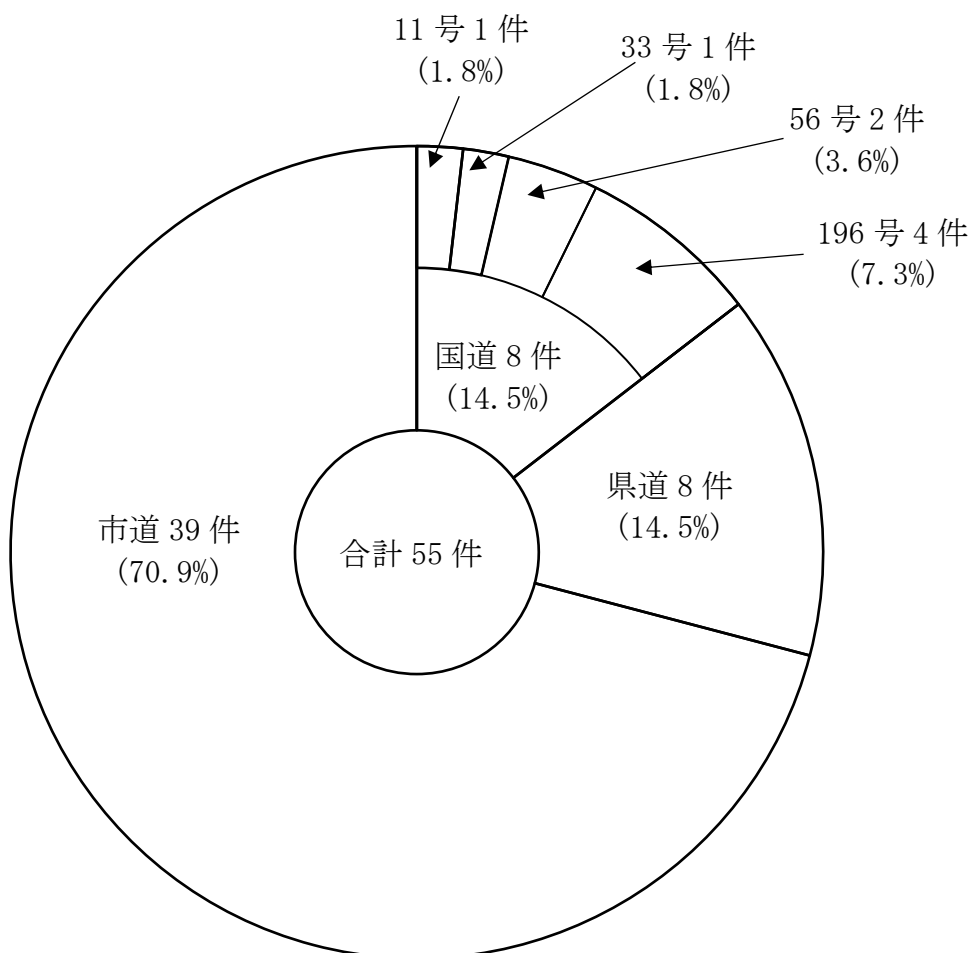
(5) 道路別発生状況【高校生】

発生状況について道路別(路線別)にみると,市道 39 件(70.9%)と県道 8 件(14.5%)の発生件数 47 件が全体の 8 割以上 (85.5%) を占めている。(第 56 表)(第 46 図)

第 56 表 道路別発生状況【高校生】

道路 区分	国道						県道	市道	その他	合計
	11 号	33 号	56 号	196 号	その他	小計				
発生件数(件)	1	1	2	4	0	8	8	39	0	55
構成率(%)	1.8	1.8	3.6	7.3	0.0	14.5	14.5	70.9	0.0	100
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
負傷者数(人)	1	2	2	3	0	8	9	34	0	51

第 46 図 道路別発生(件数)状況【高校生】



(6) 道路形状別発生状況【高校生】

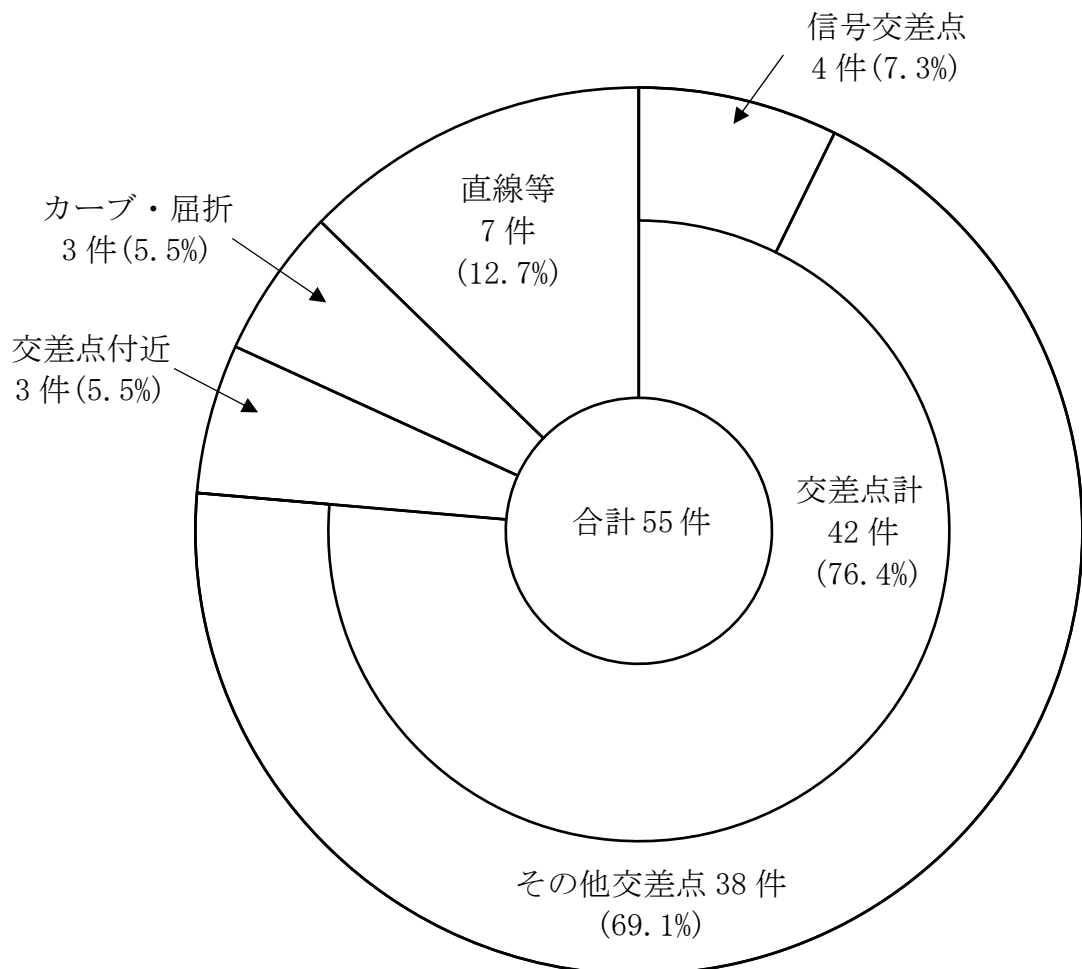
発生状況を道路形状別にみると、交差点等（交差点計 42 件（76.4%）と交差点付近 3 件（5.5%））での発生が 45 件で全体の 8 割以上（81.8%）を占めている。

（第 57 表）（第 47 図）

第 57 表 道路形状別発生状況【高校生】

区分 道路形状	交差点			交差点付近	カーブ・屈折	直線等	合計
	信号交差点	その他交差点	交差点計				
発生件数(件)	4	38	42	3	3	7	55
構成率(%)	7.3	69.1	76.4	5.5	5.5	12.7	100.0

第 47 図 道路形状別発生（件数）状況



(7) 事故類型別発生状況【高校生】

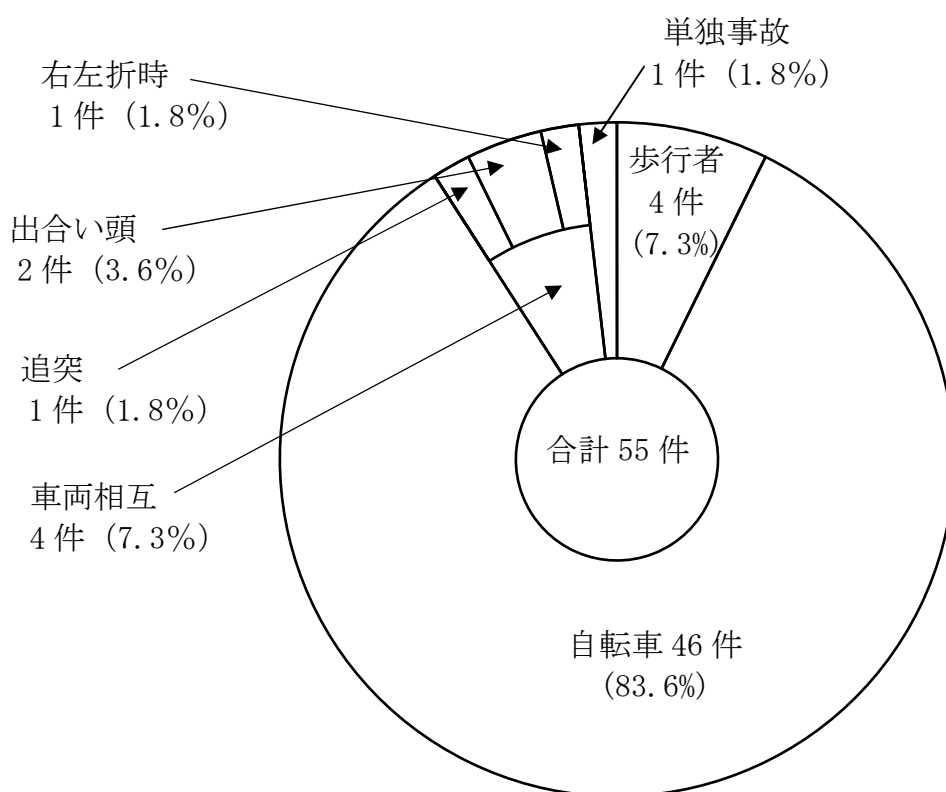
発生状況を事故類型別にみると、発生件数の内、自転車の事故が46件で全体の8割以上(83.6%)を占める。

死亡事故(死者数)も自転車の事故で発生(1人)した。(第58表)(第48図)

第58表 事故類型別発生状況【高校生】

事故類型		発生件数(件)	死者数(人)	負傷者数(人)
歩行者		4	0	1
自転車		46	1	41
車両相互	正面衝突	0	0	0
	追突	1	0	5
	出会い頭	2	0	2
	右左折時	1	0	1
	その他	0	0	0
	小計	4	0	8
車両単独		1	0	1
列車		0	0	0
合計		55	1	51

第48図 事故類型別発生(件数)状況【高校生】



7 高齢者の交通事故

(1) 概況

平成 24 年以降の高齢者の交通事故の発生状況をみると、発生件数は右肩下がりの減少傾向にあるが、令和 3 年は 386 件で前年より 13 件増加した。

また、死亡事故（死者数）は、平成 25 年から増加し、平成 27 年にピーク（18 人）となり、それ以降多少の増減はあるものの減少傾向にある。

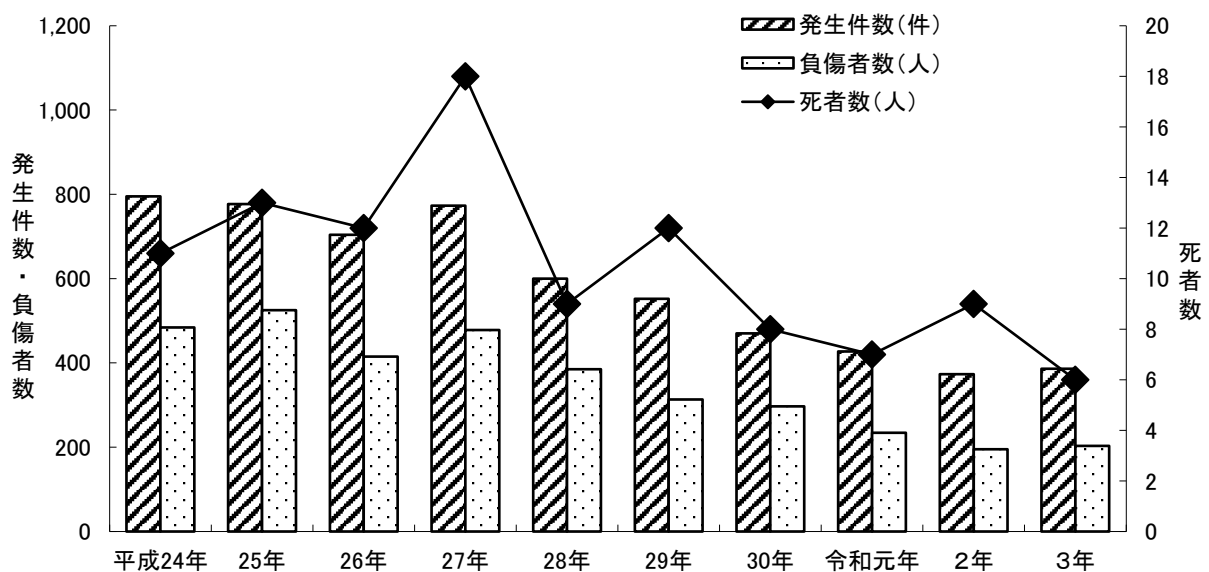
しかし、松山市内の交通事故発生件数 1,039 件のうち、高齢者の事故は、386 件と 3 割以上(37.2%)、全体の死者 11 人のうち、高齢者は 6 人と 5 割以上(54.5%)を占めている。（第 59 表）（第 49 図）

第 59 表 高齢者の交通事故発生状況の推移

年	発生件数(件)	死 者 数(人)	負傷者数(人)
平成 24 年	795	11	484
25 年	777	13	525
26 年	704	12	415
27 年	773	18	478
28 年	600	9	385
29 年	552	12	313
30 年	470	8	297
令和元年	427	7	234
2 年	373	9	195
3 年	386	6	203

（注）発生件数は、平成 29 年以降、高齢者同士の事故は 1 件としている（重複除く。）。

第 49 図 高齢者の交通事故発生状況の推移



(2) 月別発生状況【高齢者】

発生状況について年間を通してみると、発生件数は1～3月は増加傾向でそれ以降は減少傾向となるが7月以降は年末にかけて増加傾向となっている。

死亡事故（死者数）は、4月（1人）、6月（1人）、10月（1人）、11月（2人）、12月（1人）に発生した。（第60表）（第50図）

第60表1 月別発生状況【高齢者】

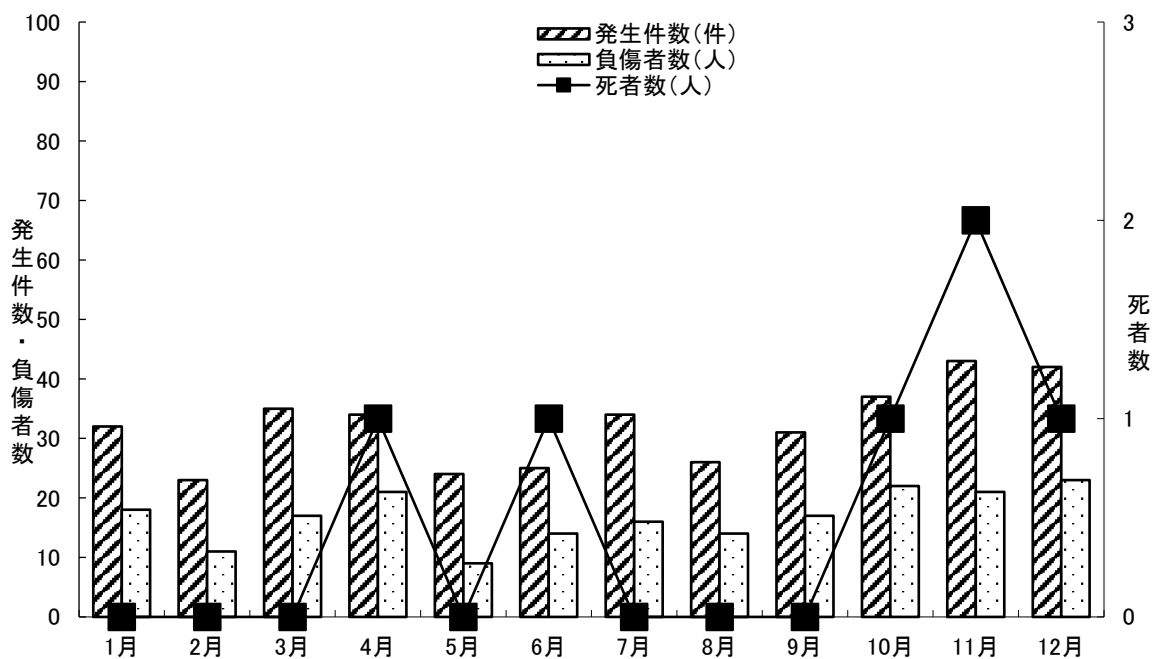
月 区分	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
発生件数(件)	32	23	35	34	24	25	34	26	31	37	43	42	386
死者数(人)	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	2	1	6
負傷者数(人)	18	11	17	21	9	14	16	14	17	22	21	23	203

（注）発生件数は、高齢者同士の事故は1件としている（重複除く。）。

第60表2 月別発生状況【高齢者詳細】

月 区分		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
高 齢 歩行者	発生件数	5	3	3	5	0	1	3	2	2	4	11	8	47
	死 者 数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
	負傷者数	5	3	3	5	0	1	3	2	2	3	10	8	45
高 齢 自転車	発生件数	4	4	3	10	4	5	6	2	7	3	8	3	59
	死 者 数	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	3
	負傷者数	4	4	3	9	4	4	6	2	7	3	6	3	55
高 齢 ドライ バー	発生件数	25	18	30	22	21	20	27	23	26	31	29	33	305
	死 者 数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	負傷者数	9	4	11	7	5	9	7	10	8	16	5	12	103

第50図 月別発生状況【高齢者】



(3) 曜日別発生状況【高齢者】

交通事故の発生件数で 56 件（平均 55.1 件）以上の曜日は、月曜日・水曜日・木曜日・金曜日で月曜日が最多（69 件）である。（第 61 表）（第 51 図）

第 61 表 1 曜日別発生状況【高齢者】

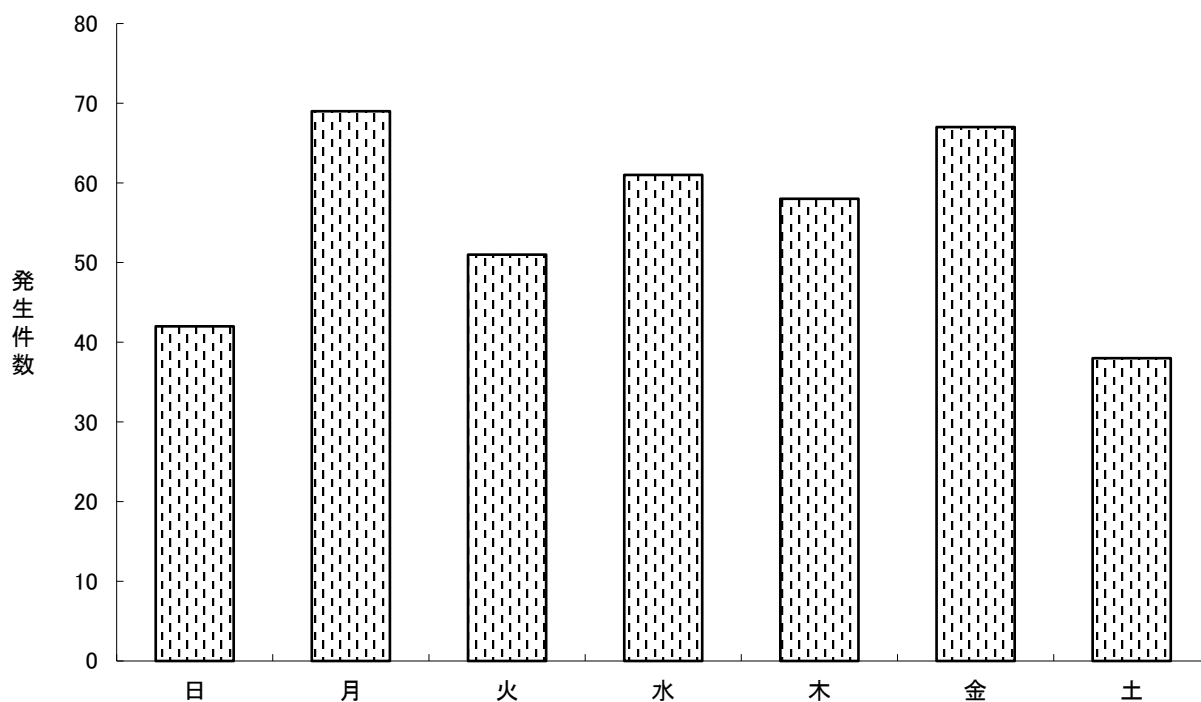
区分 \ 曜日	日	月	火	水	木	金	土	合計
発生件数(件)	42	69	51	61	58	67	38	386
死者数(人)	0	1	1	3	0	1	0	6
負傷者数(人)	21	36	26	36	31	38	15	203

(注) 発生件数は、高齢者同士の事故は 1 件としている（重複除く。）。

第 61 表 2 曜日別発生状況【高齢者詳細】

区分		日	月	火	水	木	金	土	合計
高齢 歩行者	発生件数	4	7	6	12	9	4	5	47
	死者数	0	0	0	2	0	0	0	2
	負傷者数	4	7	6	10	9	4	5	45
高齢 自転車	発生件数	6	9	7	11	7	15	4	59
	死者数	0	1	0	1	0	1	0	3
	負傷者数	5	8	7	10	7	14	4	55
高齢 ドライ バー	発生件数	37	56	40	42	46	52	32	305
	死者数	0	0	1	0	0	0	0	1
	負傷者数	12	21	13	16	15	20	6	103

第 51 図 曜日別発生件数【高齢者】



(4) 時間別発生状況【高齢者】

交通事故の発生件数が33件（平均32.2件）以上は、8～18時の時間帯で312件と全体の8割（80.8%）を占める。

死亡事故（死者数）は、0～2時（1人）・4～6時（1人）・16～18時（2人）・18～20時（2人）に発生している。（第62表）（第52図）

第62表1 時間別発生状況【高齢者】

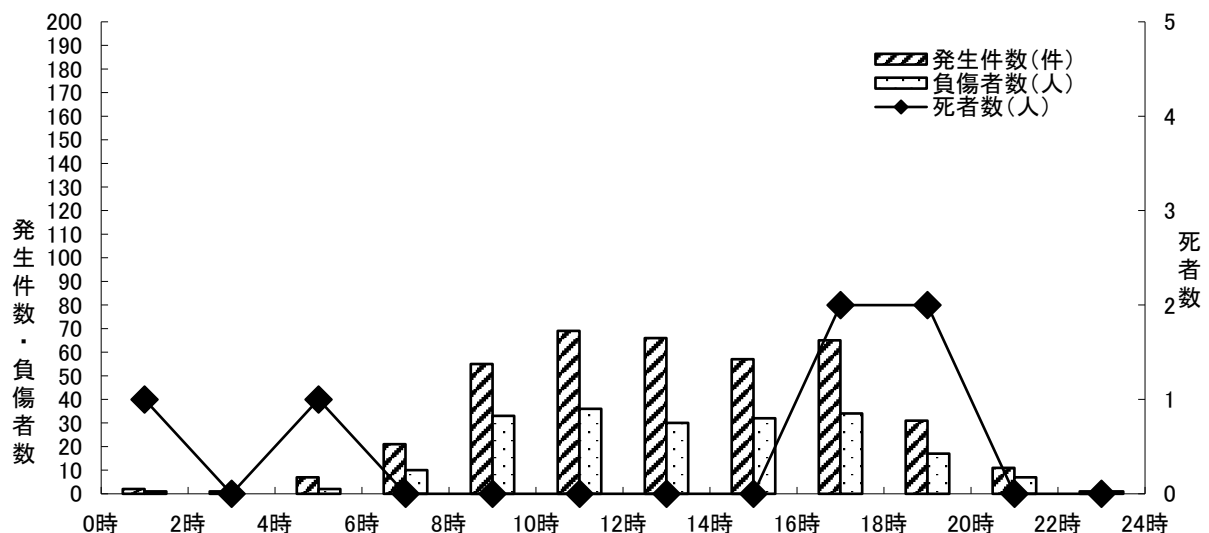
時間 区分	0 2	2 4	4 6	6 8	8 10	10 12	12 14	14 16	16 18	18 20	20 22	22 24	合計
発生件数(件)	2	1	7	21	55	69	66	57	65	31	11	1	386
死者数(人)	1	0	1	0	0	0	0	0	2	2	0	0	6
負傷者数(人)	1	0	2	10	33	36	30	32	34	17	7	1	203

（注）発生件数は、高齢者同士の事故は1件としている（重複除く。）。

第62表2 時間別発生状況【高齢者】

時間 区分	0 2	2 4	4 6	6 8	8 10	10 12	12 14	14 16	16 18	18 20	20 22	22 24	合計
歩行者	発生件数	1	0	0	3	5	3	2	6	10	13	3	47
	死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
	負傷者数	1	0	0	3	5	3	2	6	9	12	3	45
自転車	発生件数	1	0	2	1	11	11	12	7	10	3	1	59
	死者数	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	3
	負傷者数	0	0	1	1	11	11	11	7	10	2	1	55
ドライバー	発生件数	1	1	5	17	46	59	56	46	50	17	7	305
	死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	負傷者数	0	0	1	6	17	22	17	19	15	3	3	103

第52図 時間別発生状況【高齢者】



(5) 道路別発生状況【高齢者】

発生状況を道路別にみると、市道（194 件、50.3%）と県道（99 件、25.6%）の発生件数 293 件が全体の 7 割以上（75.9%）を占めている。

死亡事故（死者数）は、国道（4 人）と市道（2 人）で発生している。

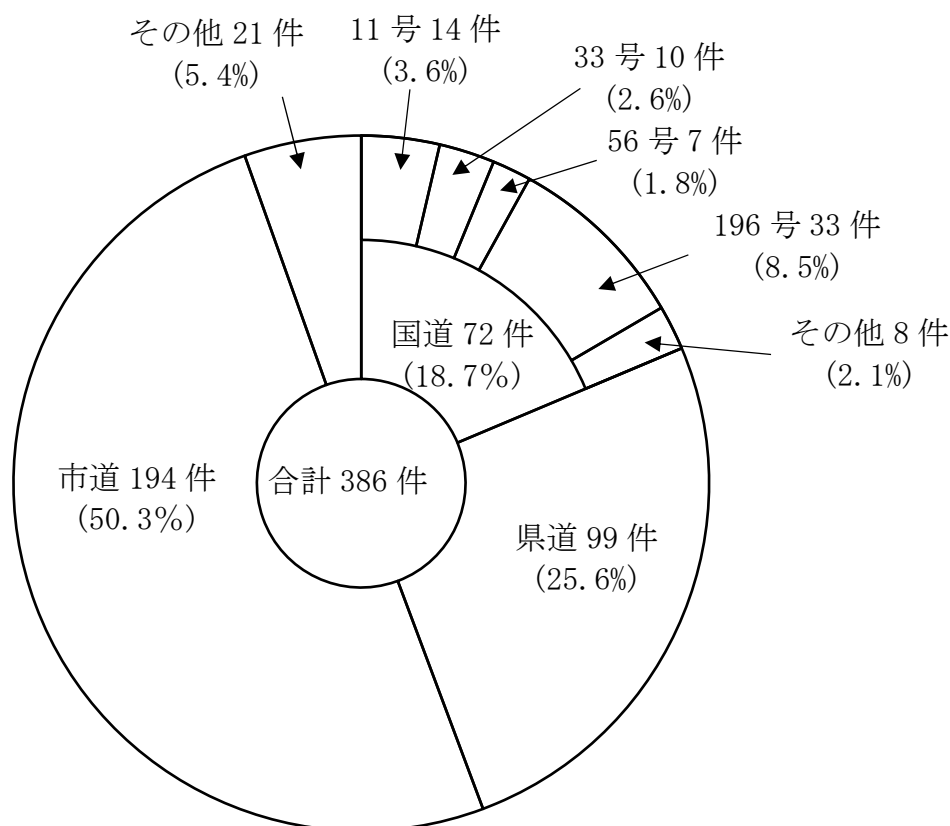
（第 63 表）（第 53 図）

第 63 表 道路別発生状況【高齢者】

道路 区分	国道						県道	市道	その他	合計
	11 号	33 号	56 号	196 号	その他	小計				
発生件数(件)	14	10	7	33	8	72	99	194	21	386
構成率(%)	3.6	2.6	1.8	8.5	2.1	18.7	25.6	50.3	5.4	100
死者数(人)	0	0	1	2	1	4	0	2	0	6
負傷者数(人)	8	8	3	20	6	45	57	90	11	203

（注）発生件数は、高齢者同士の事故は 1 件としている（重複除く。）。

第 53 図 道路別発生（件数）状況【高齢者】



(6) 道路形状別発生状況【高齢者】

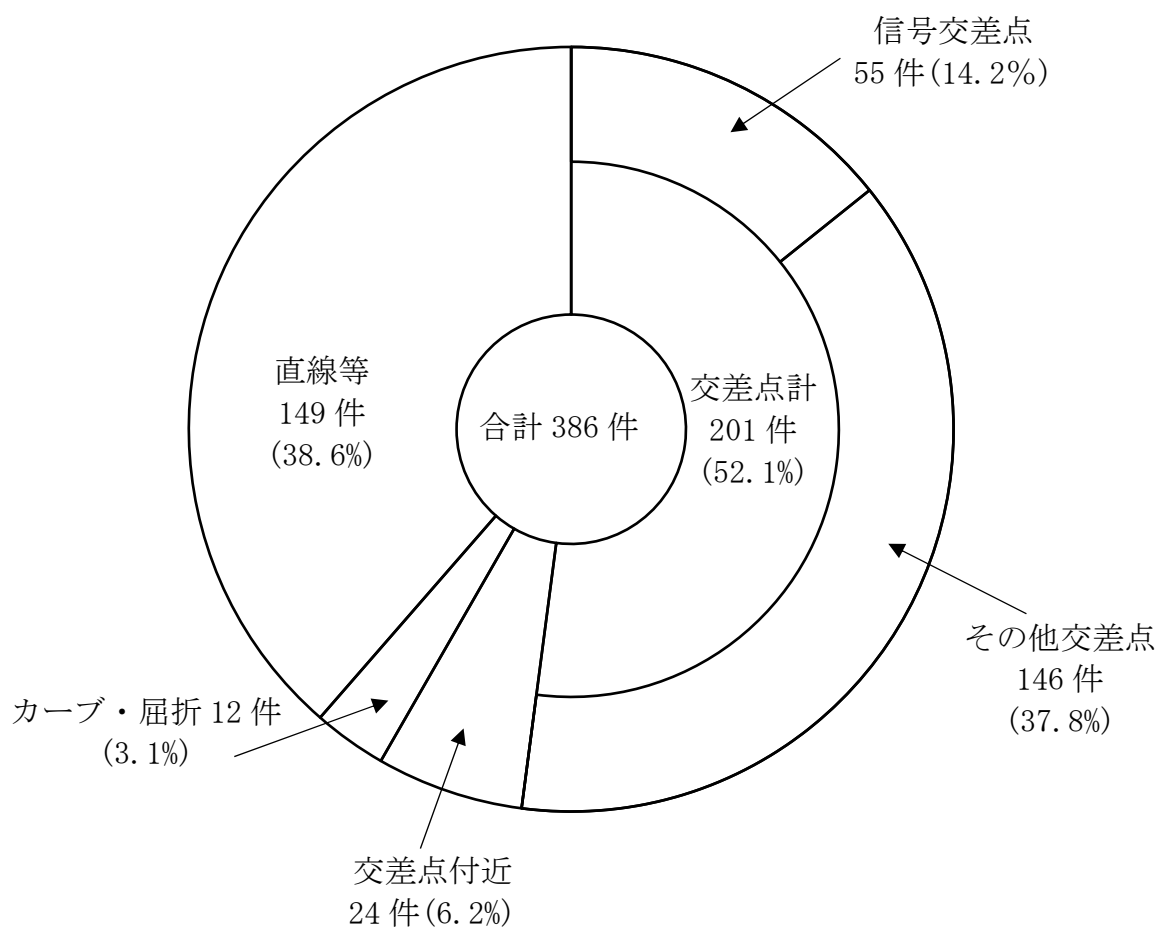
発生状況を道路形状別にみると、交差点等（交差点計 201 件，52.1%）と交差点付近（24 件（6.2%））での発生件数が 225 件で全体の 6 割弱（58.3%），直線等での発生 149 件が 4 割弱（38.6%）を占めている。（第 64 表）（第 54 図）

第 64 表 道路形状別発生状況【高齢者】

区分	道路形状	交差点			交差点付近	カーブ・屈折	直線等	合計
		信号交差点	その他交差点	小計				
発生件数(件)		55	146	201	24	12	149	386
構成率(%)		14.2	37.8	52.1	6.2	3.1	38.6	100

（注）発生件数は，高齢者同士の事故は 1 件としている（重複除く。）。

第 54 図 道路形状別発生（件数）状況【高齢者】



(7) 事故類型別発生状況【高齢者】

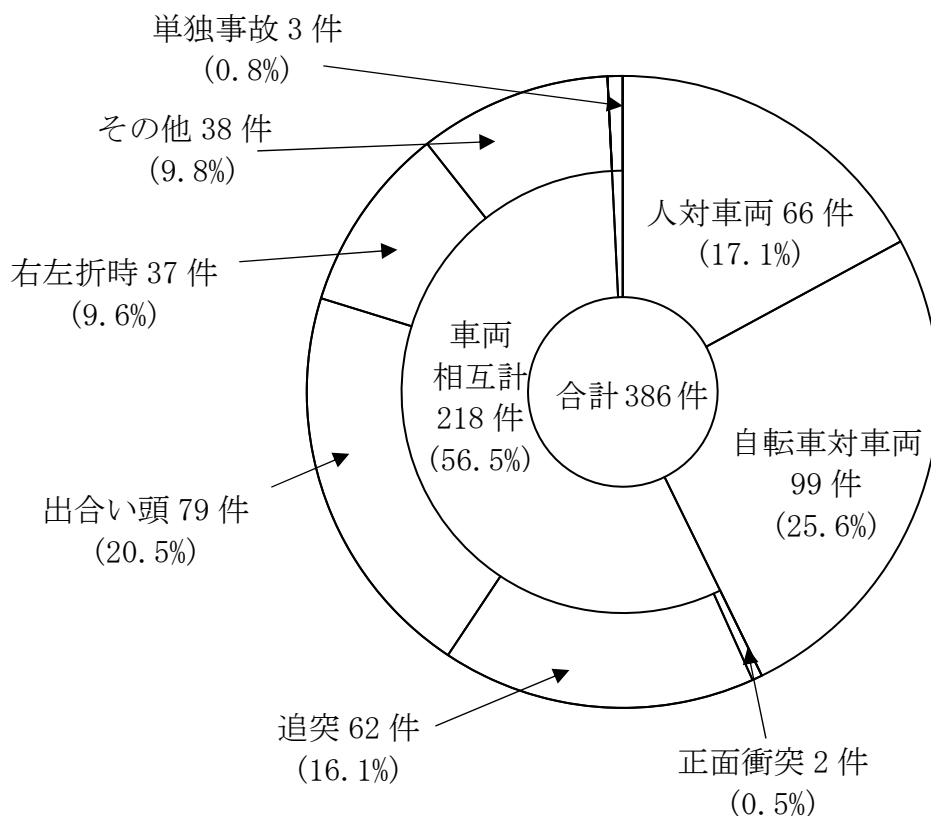
発生状況を事故類型別にみると、車両相互（正面衝突，追突，出会い頭，右左折時，その他）が218件と過半数(56.5%)を占めており，次いで自転車対車両99件(25.6%)，人対車両66件(17.1%)の順に発生している。（第65表）(第55図)

第65表 事故類型別発生状況【高齢者】

類型別		発生件数 (件)	死者数 (人)	負傷者数 (人)	発生件数 構成比(%)
人対車両		66	2	45	17.1
自転車対車両		99	2	56	25.6
車両相互	正面衝突	2	0	1	0.5
	追 突	62	0	28	16.1
	出会い頭	79	0	43	20.5
	右左折時	37	1	13	9.6
	そ の 他	38	0	15	9.8
	小 計	218	1	100	56.5
単独事故		3	1	2	0.8
踏切事故		0	0	0	0.0
合 計		386	6	203	100

(注) 発生件数は，高齢者同士の事故は1件としている（重複除く。）。

第55図 事故類型別発生状況【高齢者】



(8) 年齢別発生状況【高齢者】

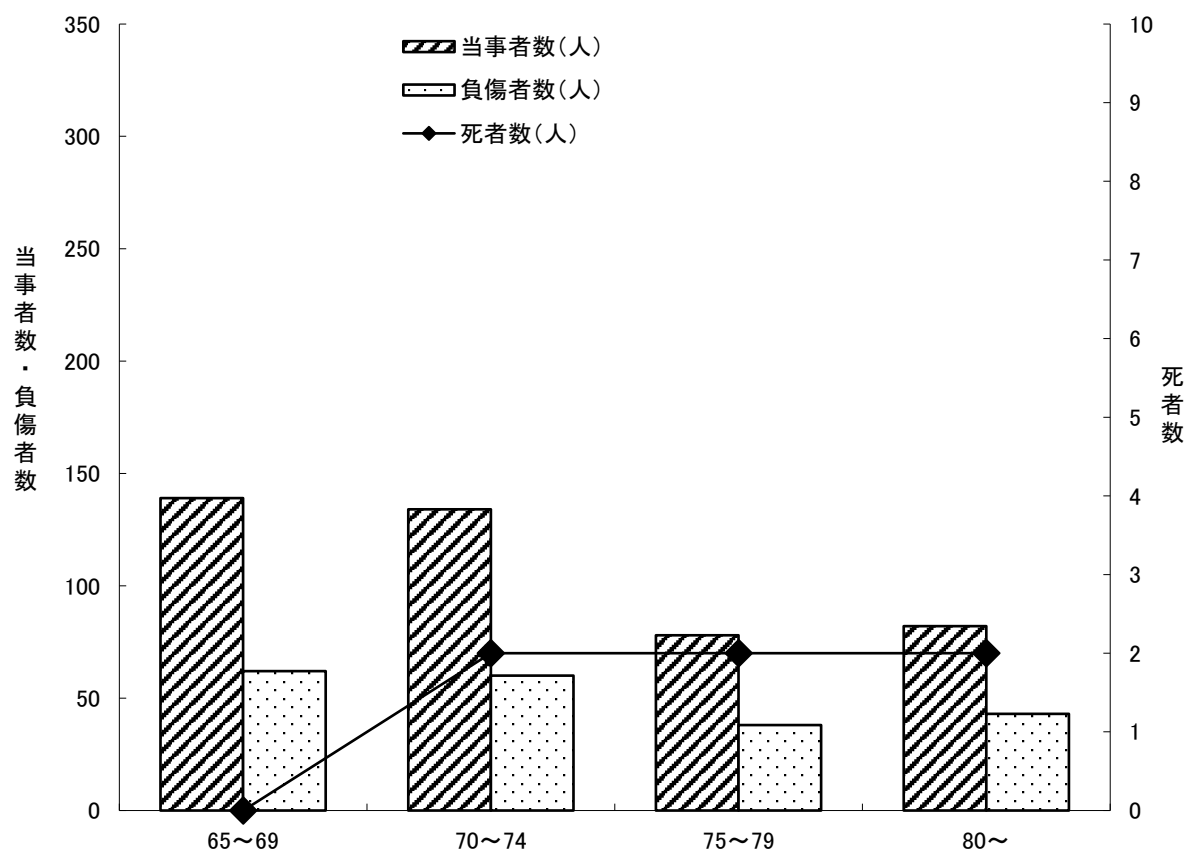
発生状況について年齢別にみると、当事者数は65～69歳（139人）、70～74歳（134人）、80歳～（82人）、75～79歳（78人）の順に多い。

死亡事故（死者数）は、70～74歳（2人）、75～79歳（2人）、80歳～（2人）で発生している。（第66表）（第56図）

第66表 年齢別発生状況【高齢者】

区分 \ 年齢	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80歳～	合計
当事者数（人）	139	134	78	82	433
当事者数構成率（%）	32.1	30.9	18.0	18.9	100
死者数（人）	0	2	2	2	6
負傷者数（人）	62	60	38	43	203

第56図 年齢別発生状況【高齢者】



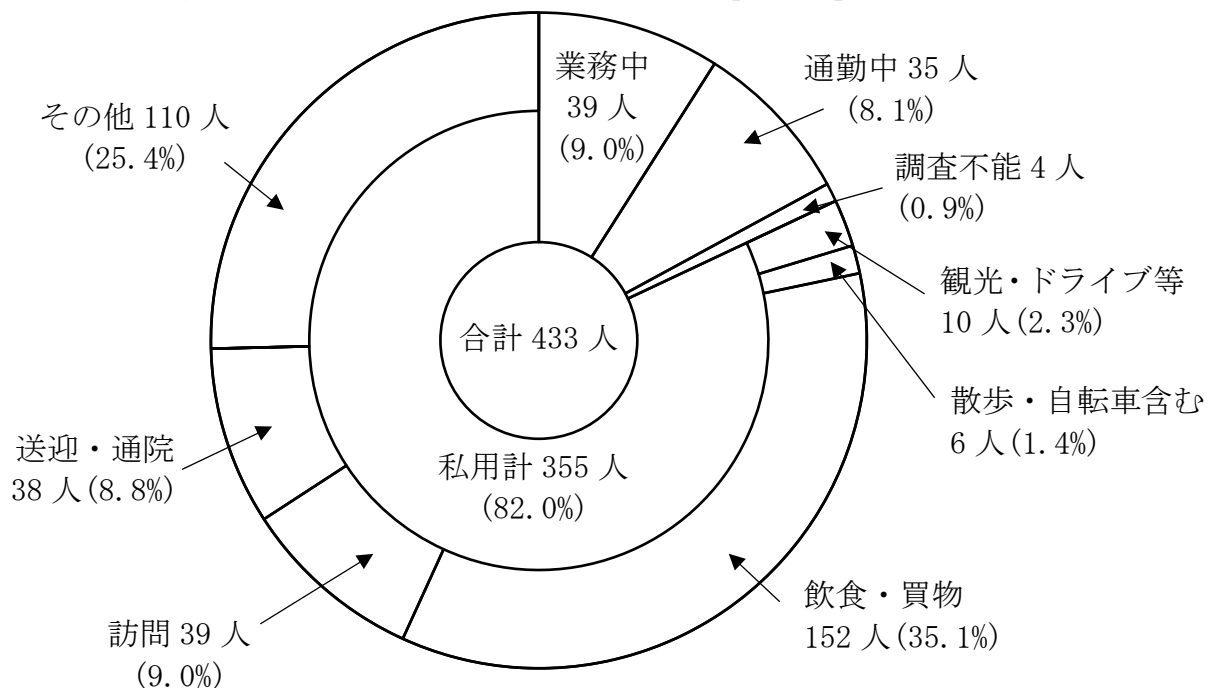
(9) 通行目的別発生状況【高齢者】

発生状況を通行目的別にみると、当事者数は、私用が 355 人で全体の 8 割以上 (82.0%)、私用の中でも飲食・買物が 152 人で私用全体の 4 割以上 (42.8%) を占めている。(第 67 表)(第 57 図)

第 67 表 通行目的別発生状況【高齢者】

区 分		当事者数(人)	死 者 数(人)	負傷者数(人)
通行目的別	業務中	39	0	11
	通勤中	35	1	16
	私用	観光・ドライブ等	0	5
		散歩・自転車含む	0	6
		飲 食 ・ 買 物	1	81
		訪 問	1	13
		送 迎 ・ 通 院	0	22
		参 拝 ・ 墓 参 り	0	0
		疾 病 徘 徊	0	0
		そ の 他	0	48
		私 用 計	2	175
	調査不能	4	3	1
	合 計	433	6	203

第 57 図 通行目的別発生（当事者）状況【高齢者】



8 交通死亡事故

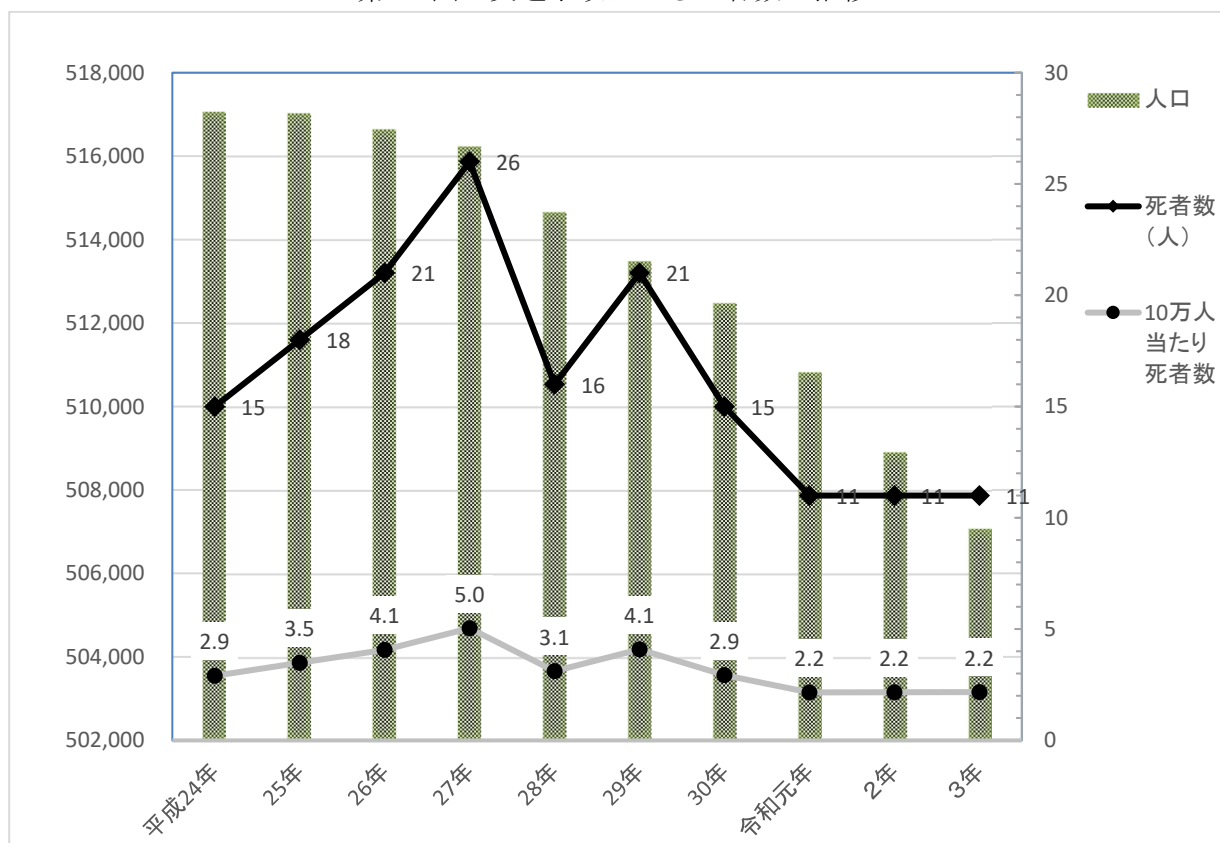
(1) 概況

平成 24 年以降の交通死亡事故（死者数）をみると、平成 25 年以後増加し、平成 27 年にピーク（26 人）となった後、増減しながら減少傾向にあったが、令和元年・2 年・3 年と 3 年続いて、下げ止まり状態（11 人）にある。（第 68 表）（第 58 図）

第 68 表 交通事故による死者数の推移（最近 10 年間）

年	区分	死者数(人)	人口 10 万人当たりの死者数(人)	人口(人)
平成 24 年		15	2.9	517,063
25 年		18	3.5	517,024
26 年		21	4.1	516,643
27 年		26	5.0	516,233
28 年		16	3.1	514,659
29 年		21	4.1	513,484
30 年		15	2.9	512,479
令和元年		11	2.2	510,829
2 年		11	2.2	508,912
3 年		11	2.2	507,085

第 58 図 交通事故による死者数の推移



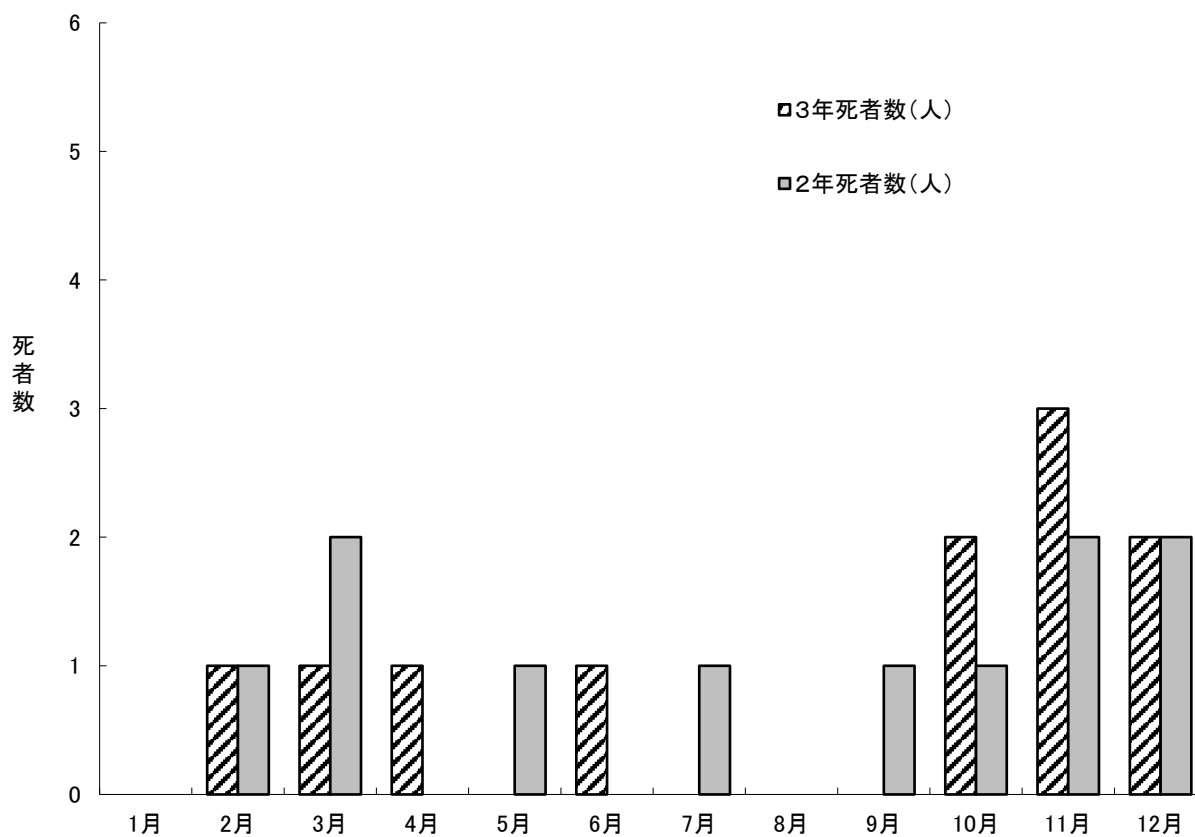
(2) 月別死者数の状況

1年を通して死亡事故（死者数）の発生状況をみると、令和3年中で発生がないのは1月、5月、7月、8月、9月で、それ以外の月は1件（1人）以上発生しており、中でも11月は3件（3人）の発生がある。（第69表）（第59図）

第69表 月別死者数の状況

月		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	計
区分	死亡事故発生件数	0	1	1	1	0	1	0	0	0	2	3	2	11
	死 者 数	0	1	1	1	0	1	0	0	0	2	3	2	11
令和2年	死亡事故発生件数	0	1	2	0	1	0	1	0	1	1	2	2	11
	死 者 数	0	1	2	0	1	0	1	0	1	1	2	2	11

第59図 月別死者数の状況



(3) 曜日別死者数の状況

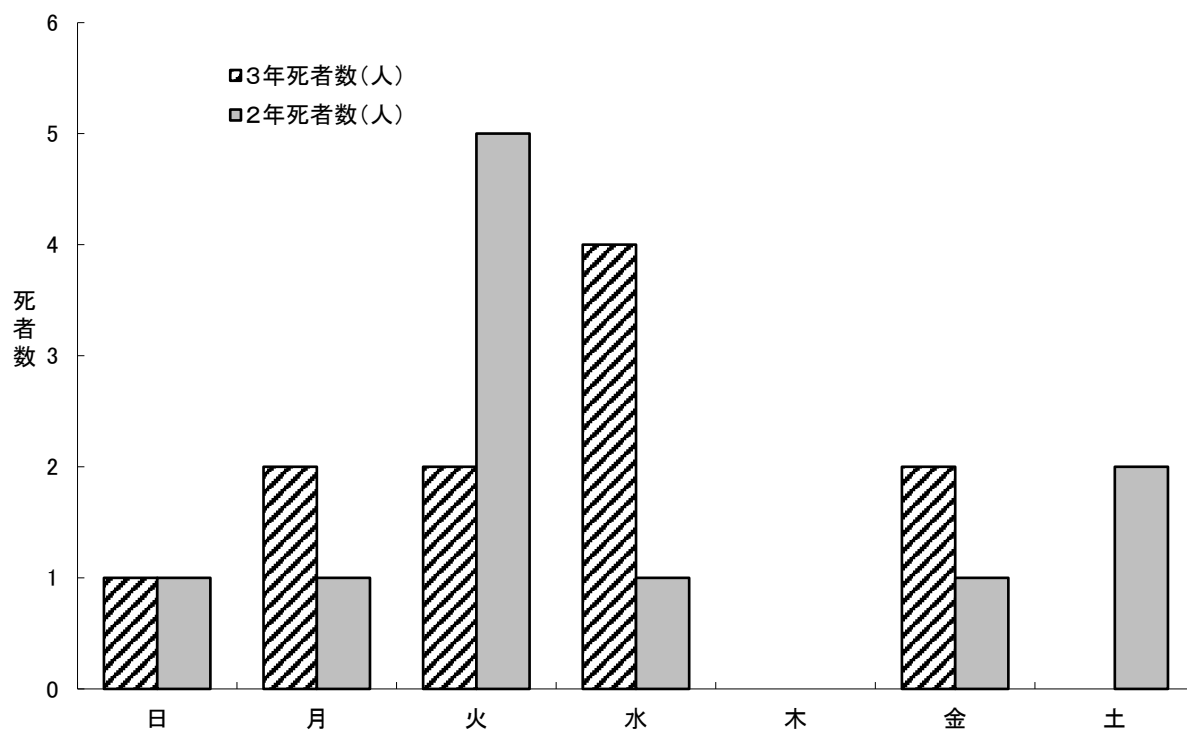
1週間を通して曜日別の死亡事故（死者数）の状況をみると、直近の2年間では木曜日の発生はない。

令和2年は火曜日に5件（5人）、令和3年は水曜日に4件（4人）、死亡事故（死者数）が多発している。（第70表）（第60図）

第70表 曜日別死者数の状況

区分 \ 曜日		日	月	火	水	木	金	土	計
令和2年	死亡事故発生件数	1	1	5	1	0	1	2	11
	死者数	1	1	5	1	0	1	2	11
令和3年	死亡事故発生件数	1	2	2	4	0	2	0	11
	死者数	1	2	2	4	0	2	0	11

第60図 曜日別死者数の状況



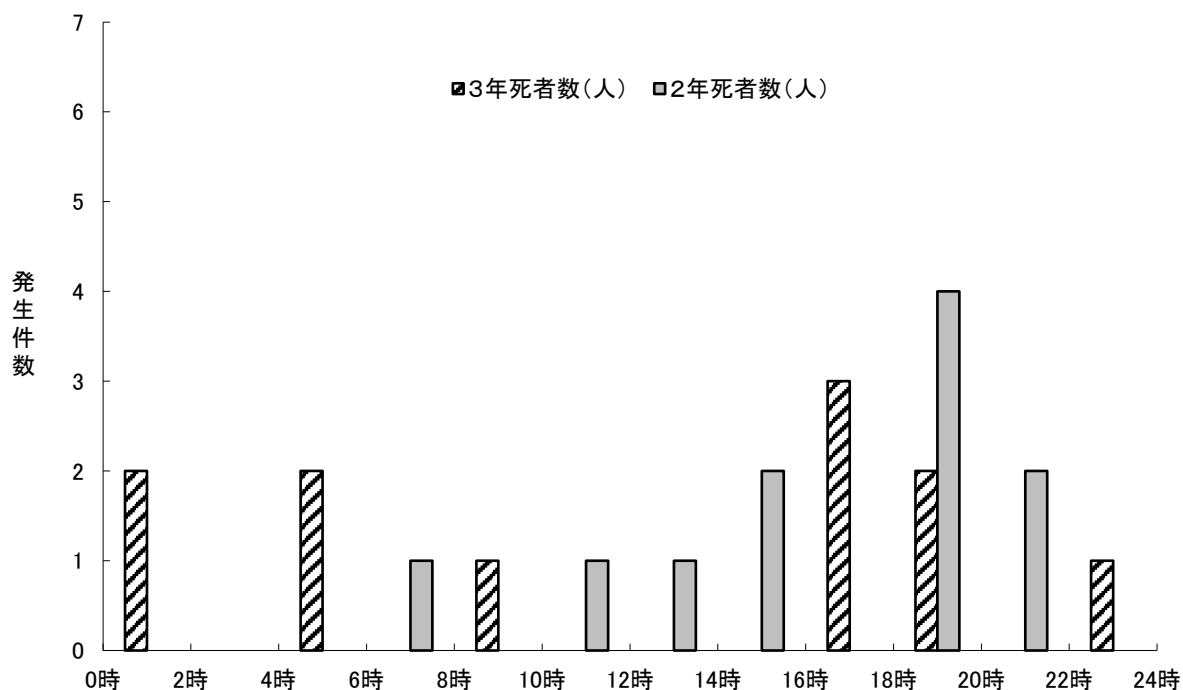
(4) 時間別死者数の状況

1日を通して時間別の死亡事故（死者数）の状況をみると、2件（2人）以上の発生は、令和2年は14～16時（2件、2人）・18～20時（4件、4人）・20～22時（2件、2人）、令和3年は0～2時（2件、2人）・4～6時（2件、2人）・16～18時（3件、3人）・18～20時（2件、2人）の時間帯である。（第71表）（第61図）

第71表 時間別死者数の状況

時間 区分		0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	合 計
		〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	合 計
		2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	
令和2年	死亡事故発生件数	0	0	0	1	0	1	1	2	0	4	2	0	11
	死 者 数	0	0	0	1	0	1	1	2	0	4	2	0	11
令和3年	死亡事故発生件数	2	0	2	0	1	0	0	0	3	2	0	1	11
	死 者 数	2	0	2	0	1	0	0	0	3	2	0	1	11

第61図 時間別死者数の状況



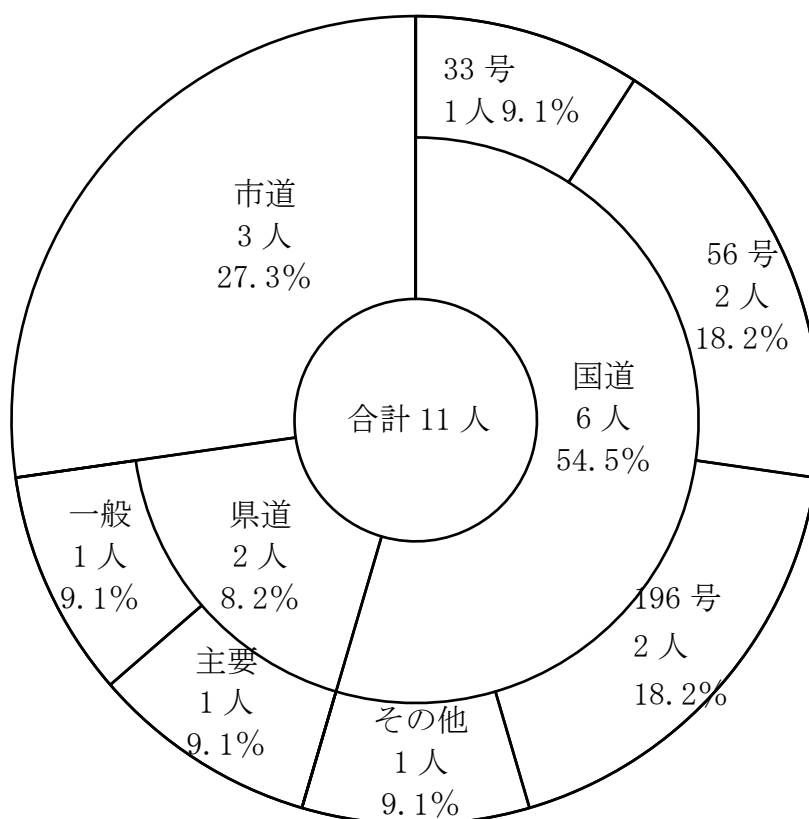
(5) 道路別死者数の状況

道路別死者数の状況をみると、令和2年は市道（6人）と国道（3人）での発生（9人）が全体の8割以上（81.8%）を占めていたが、令和3年は市道（3人）と国道（6人）での発生（9人）が全体の8割以上（81.8%）を占めており、市道と国道で発生した死者数が逆になっている。（第72表）（第62図）

第72表 道路別死者数の状況

道路 年	国道						県道			市道	その他	合計
	11号	33号	56号	196号	その他	小計	主要	一般	小計			
令和 2年	1	0	1	0	1	3	1	1	2	6	0	11
令和 3年	0	1	2	2	1	6	1	1	2	3	0	11

第62図 道路別死者数の状況



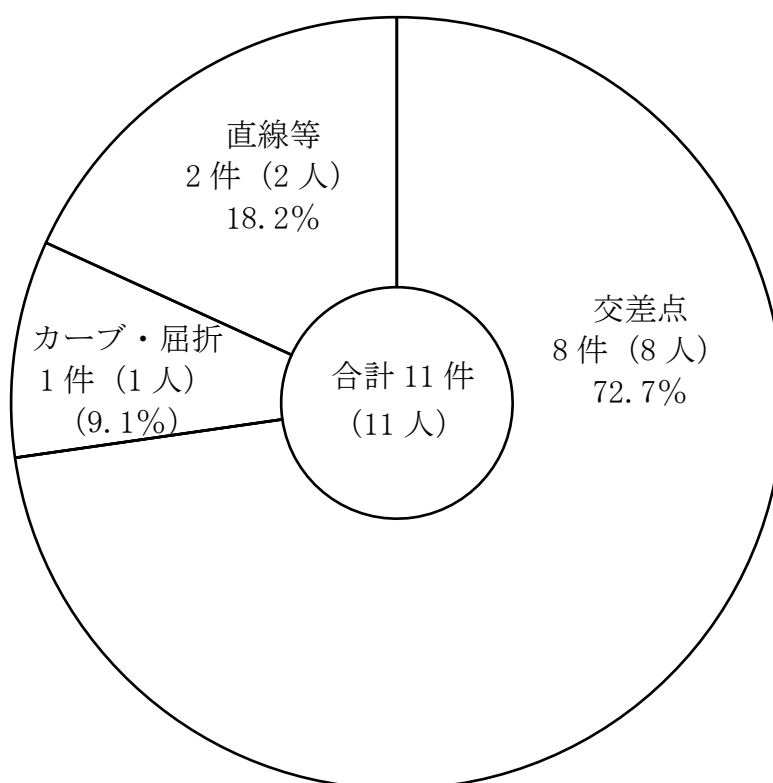
(6) 道路形状別死亡事故件数（死者数）の状況

道路形状別にみると、交差点で死亡事故が8件発生しており、発生件数全体の7割以上（72.7%）を占めている。（第73表）（第63図）

第73表 道路形状別死亡事故件数（死者数）の状況

道路 形状 区分	交 差 点	交 差 点 付 近	カー ブ ・ 屈 折	直 線 等	合 計
発生件数 （件）	8	0	1	2	11
死者数 （人）	8	0	1	2	11

第63図 道路形状別死亡事故件数（死者数）の状況



(7) 年代別死者数の状況

年代別に死者数をみると、令和3年は、高齢者(65歳以上)が6人で全死者数の5割以上(54.5%)を占め、令和2年の8割以上(81.8%)より減少した。(第74表)

第74表 年代別死者数の状況

年代 年	園 幼 児 児	小学生	中学生	高校生	高齢者	その他	合計
令和2年(人)	0	0	0	0	9	2	11
令和3年(人)	0	0	0	1	6	4	11

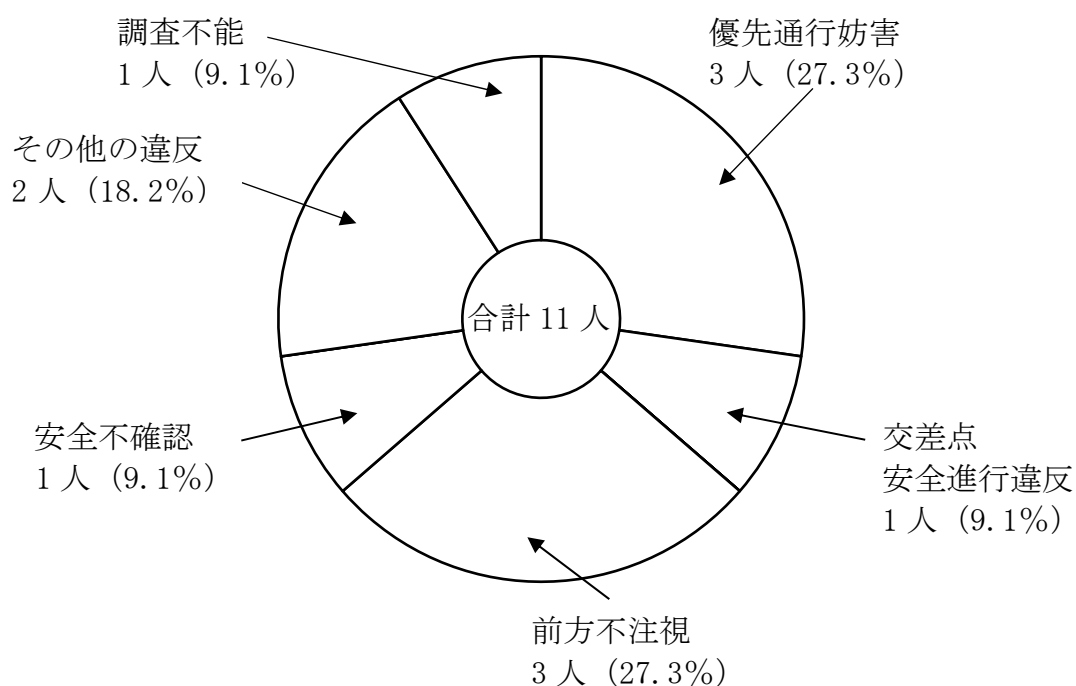
(8) 違反別死者数の状況(第1当事者)

死亡事故を違反別にみると、優先通行妨害(3人)と前方不注視(3人)で6人と全体の過半数以上(54.5%)を占めている。(第75表)(第64図)

第75表 違反別死者数の状況(第1当事者)

違反 区分	信号無視	速度違反	追い越し違反	右側通行違反	優先通行妨害	交差点安全進行違反	歩行者妨害	動静不注視	一時停止違反	前方不注視	安全不確認	歩行者の違反	その他の違反	調査不能	合計
死者数	0	0	0	0	3	1	0	0	0	3	1	0	2	1	11

第64図 違反別死者数の状況(第1当事者)



(9) 交通死亡事故発生一覧表 (松山市内)

第 76 表 交通死亡事故発生一覧表 (●印は死亡者)

番号	発生日時	発生場所	当 事 者(車種別)		原 因 等
1	2 月 21 日 (日) 09:35 頃 (晴)	越智 3 丁目 (交差点) 国道 33 号	軽四貨物 79 歳 男性	原付二種 ●45 歳 男性	軽四貨物が交差点を右折中, 対向車線から進行してきた 原付二種と衝突した。
2	3 月 19 日 (金) 01:40 頃 (晴)	宮田町 (交差点) 県道	普通乗用 ●23 歳 男性		普通乗用が直進中, 電停の堺 に衝突した。
3	4 月 23 日 (金) 18:02 頃 (晴)	味酒町 3 丁目 (交差点) 市道	自転車 ●75 歳 男性	普通乗用 59 歳 男性	自転車が交差点を直進する 際, 左方道路から進行してき た普通乗用と衝突した。
4	6 月 9 日 (水) 01:06 頃 (晴)	本町 5 丁目 (交差点) 国道 196 号	普通乗用 84 歳 男性	自転車 ●71 歳 男性	普通乗用が交差点を右折中, 自転車横断帯を左から右へ 横断中の自転車と衝突した。
5	10 月 6 日 (火) 18:16 頃 (晴)	溝辺町 (単路・カーブ) 国道 317 号	普通乗用 39 歳 女性	歩行者 ●98 歳 男性	普通乗用が片側一車線道路 を直進中, 右から横断してき た歩行者と衝突した。
6	10 月 12 日 (火) 23:09 頃 (晴)	安城寺町 (直線) 県道	自転車 ●62 歳 男性		自転車が何らかの理由で, 川 に転落した。
7	11 月 17 日 (水) 16:57 頃 (晴)	井門町 (交差点) 市道	中型貨物 28 歳 男性	自転車 ●16 歳 女性	中型貨物が交差点を右折中, 交差点出口を右から進行し てきた自転車と衝突した。

番号	発生日時	発生場所	当 事 者(車種別)		原 因 等
8	11 月 22 日 (月) 05:26 頃 (雨)	朝生田町 3 丁目 (直線) 市道	自転車 ●74 歳 男性		自転車が無らかの理由で、水路に転落した。
9	11 月 24 日 (水) 17:30 頃 (晴)	保免西 (交差点) 国道 56 号	普通乗用 69 歳 女性	歩行者 ●85 歳 女性	普通乗用が国道を直進中、左から右へ横断中の歩行者と衝突した。
10	12 月 13 日 (月) 05:00 頃 (曇)	南堀端町 (交差点) 国道 56 号	軽四貨物 50 歳 男性	軽二輪 ●57 歳 男性	軽四貨物が交差点を右折中、対向車線から進行してきた軽二輪と衝突した。
11	12 月 21 日 (火) 17:23 頃 (晴)	夏目 (交差点) 国道 196 号	軽四乗用 ●78 歳 男性	軽四乗用 43 歳 女性	軽四乗用が交差点を右折中、対向車線から進行してきた軽四乗用と衝突した。

第5 交通安全教育と交通事故相談

1 交通安全教育実施状況

(1) 交通安全教育の概況

本市では、交通安全教育を生涯教育として捉え、特に交通弱者である子どもや高齢者を重点に保育園、幼稚園、小・中学校、高齢者クラブ等に対し、警察や交通安全協会と連携・協力して交通安全教育を推進しているが、新型コロナウイルス感染症の影響で38教室、2講座が中止となった。（第77表）

第77表 令和3年交通安全教育実施状況

区 分		実施回数	参 加 人 員	
保育所（園）・幼稚園等		60	園 児	4,618
			保 護 者	127
			指 導 者 等	881
小・中学校	新入学歩き方教室	44	児 童	3,495
			保 護 者	208
			指 導 者 等	642
	小学校自転車教室	44	児 童 ・ 生 徒	3,492
			保 護 者	162
			指 導 者 等	697
	中学校自転車教室	8	児 童 ・ 生 徒	1,357
			保 護 者	0
			指 導 者 等	99
上記以外の子どもの教室		0	園児・児童・生徒	0
			保 護 者	0
			指 導 者 等	0
上 記 各 欄 の 小 計		156	園児・児童・生徒	12,962
			保 護 者	497
			指 導 者 等	2,319
高 齢 者	老人クラブ	0	高 齢 者	0
			指 導 者 等	0
	そ の 他	0	高 齢 者	0
			指 導 者 等	0
高齢者小計		0	高 齢 者	0
			指 導 者 等	0
交通安全教育車教室		4	受 講 者	188
			指 導 者 等	63
その他一般		4	受 講 者	1,026
			保 護 者	0
			指 導 者 等	37
合 計		164	子ども・高齢者等	14,176
			保 護 者	497
			指 導 者 等	2,419

2 主な交通事故の相談窓口

	交通事故相談所の名称所在地等	相談所の開設日時	備 考
1	愛媛県交通安全活動推進センター 場 所：（一社）愛媛県交通安全協会内 電 話：089-979-2101 所在地：松山市勝岡町 1163 番地 7 愛媛県運転免許センター内	月曜日～金曜日の平日 （祝日、12/29～1/3 を除く） 9 時～12 時 13 時～17 時	
2	愛媛県交通事故相談所 場 所：愛媛県庁 第二別館 1 階 電 話：089-941-2111（内線 5586） 所在地：松山市一番町 4 丁目 4 番地 2	月曜日～金曜日の開庁日 （祝日、12/29～1/3 を除く） 受付：9 時～12 時 13 時～15 時 相談：9 時～12 時 13 時～16 時	弁護士相談 原則 第 1 ・ 第 3 金曜日の 13 時～15 時 （事前予約が 必要）
3	（公財）日弁連交通事故相談センター愛媛県支部 場 所：愛媛弁護士会館内 電 話：089-941-6279 所在地：松山市三番町 4 丁目 8 番地 8	毎週火曜日（事前予約制） 13：00～16：00	取扱い業務 面接相談 示談あつせん
4	（公財）交通事故紛争処理センター高松支部 場 所：香川県弁護士会館 3 階 電 話：087-822-5005 所在地：香川県高松市丸の内 2 番 22 号	月曜日～金曜日の平日 （祝日、12/29～1/3 を除く） 受付：9 時～12 時 13 時～17 時	取扱い業務 法律相談 和解あつせん 審査・裁定

第6 交通安全の知識

1 安全運転の義務

道路交通法第70条では、「車両等の運転者は、その車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及びその車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない」と規定されています。

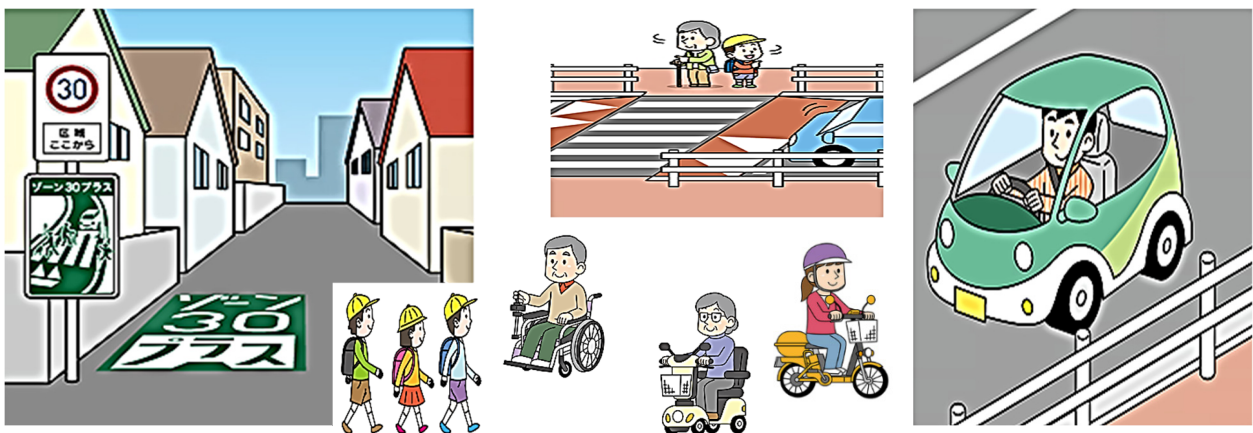
(1) 安全速度

安全速度とは、法定速度や制限速度のことではありません。

雨、雪、霧などの悪天候の時や曲がりくねった道路、道幅の狭い道路など、自動車が走行する道路の状況に合わせて安全に走行ができる速度のことを言います。

児童が登校・下校している通学路や高齢者なども多く利用する施設の生活道路などを走行する時は、速度を十分に落として慎重な運転をするようにしましょう。

第65図 道路及び交通の状況に合った速度調節



(2) 高速道路での安全速度

高速道路で交通事故を起こしてしまったら、せっかくの時間短縮の利点が無くなりますし、目的地に行くこともできなくなります。

高速道路は、そんなに急いで走らなくても一般道路よりも早い時間で目的地に行くことが可能な道路です。

ア スピードが速くなると視力が低下

スピードが速くなればなるほど、対象に視線を注ぐ時間は短くなり視力が低下して見落としや見間違いが多くなります。

イ 車間距離を十分に空けて走行

路面が乾燥している状態で、一般的に時速 100 km では、時速に応じた車間距離（約 100m）を十分に取るべきです。

また、路面が雨に濡れ、タイヤが摩耗している場合は、通常の約 2 倍の車間距離が必要になることもあります。

ウ 悪天候時の高速走行は危険

雨、雪、霧などの悪天候下での高速走行は特に危険です。

雨の中で高速で走行すると、タイヤがスリップしてハンドル操作が困難になったり、タイヤが雨水で浮いてハンドルやブレーキが効かなくなる場合があります。

また、雪の日は、路面が滑りやすく視界も悪くなるので高速での走行は避け、雪道に応じた装備と方法で安全に走行しましょう。

2 交通事故と危険予測

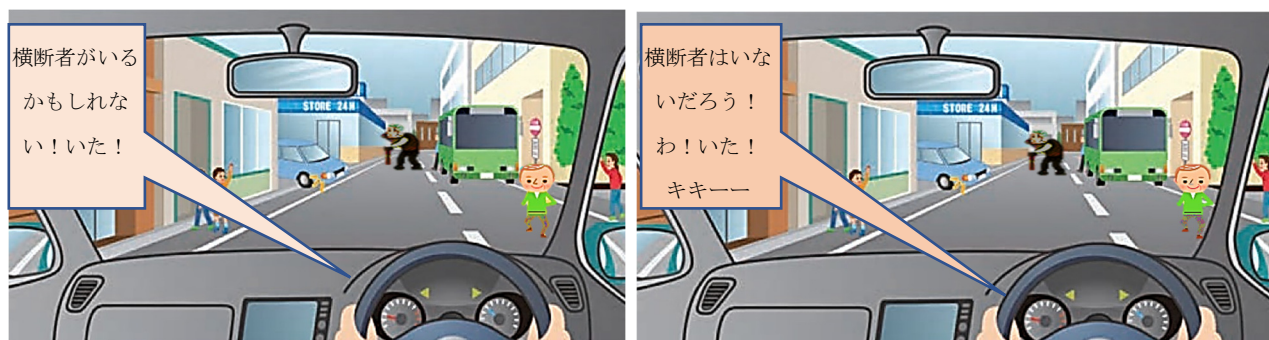
(1) 「危険予測」で交通事故を未然に防止

道路を自動車で行っているときに「速度は制限速度以内に落としているから大丈夫」等と思い込み漫然と運転していると、人や自転車などの急な飛び出しに気付くのが遅れて人身事故を起こす可能性があります。

例えば、人の乗り降りのためにバス停で停車しているバスの側方の車線を通行するとき、「バスの陰に人がいて道路を横断するかもしれない」と危険予測していれば、防止することができた事故も「バスの陰に道路を横断する人はいないだろう」と考え、前方で停車しているバスや横断する人のことを考えずに通過しようとするれば、横断する人と衝突して事故が発生する危険性があります。

前方で人の乗り降りのために停車しているバスがあると、その存在を早く認知し、「バスの陰に人がいて道路を横断するかもしれない」と「危険予測」することで事故を未然に防止することが可能です。

第 66 図 危険予測で事故を未然に防止



道路に潜む危険を予測した「かもしれない運転」 自分に都合の良い思い込みの「だろう運転」

(2) 「危険予測」できると余裕をもって事故を防止することが可能

- 見えている人や車が危険な動きをする可能性を考える。
- 見えない箇所に危険が潜んでいるかもしれないという意識を持つ。
- 交通状況に応じた「危険予測」を行う。

道路を走行中に運転者は、周囲の状況を確認して「危険」と判断するとブレーキを踏んだり、ハンドルを操作したりして危険を回避するための行動をとります。

しかし、目や耳で認識できる範囲は限られているため、車や建物の陰から人が急に飛び出してきたり、前を走行している車が前触れなく突然に急ブレーキをかけたときなど、予想外のことが起こると対処できずに交通事故が発生することがあります。

そこで運転者はあらかじめ、その先で起こるかもしれない危険を予測することによって、危険に対する準備ができ、事故を未然に防止することが可能となります。

危険予測をしていた場合としていなかった場合とでは反応時間（危険に気付いて危険回避する行動に移すまでの時間）が約 2 倍になると言われています。

危険予測をすることで心と時間に余裕のある運転ができ、また事前に手前で速度を落とし、飛び出しにも対応することができるということです。

道路の交通状況は、時の経過とともに変化しますので、常に危険予測することは大変ですが、安全で余裕のある運転をするためには必要なのです。

3 速度と停止距離の関係

(1) 空走距離

運転者が危険を感じてブレーキを踏み、実際にブレーキが効き始めるまでの間に車が走行する距離です。

空走距離は、車の速さに比例し、速さが2倍になれば空走距離も2倍、速さが3倍になれば空走距離も3倍になります。

(2) 制動距離

ブレーキが効き始めてから車が停止するまでの距離です。

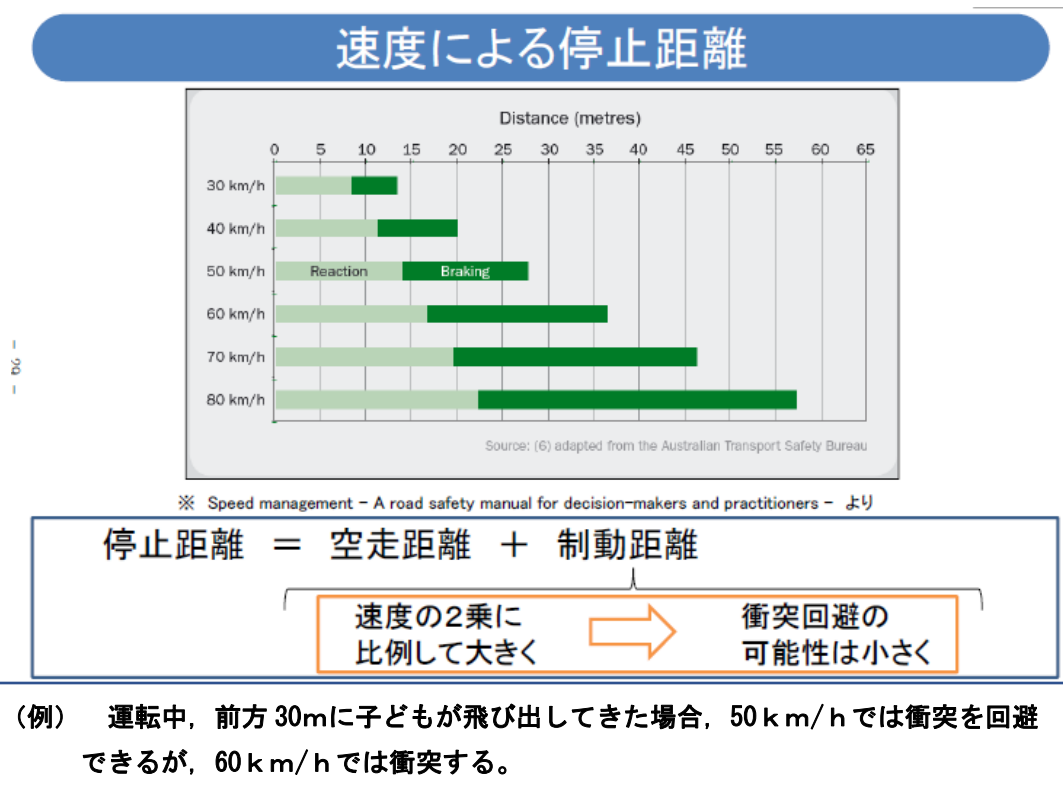
制動距離は、車の速さの2乗に比例し、速さが2倍になれば制動距離は4倍、速さが3倍になれば制動距離は9倍になります。

(3) 停止距離

停止距離 = 空走距離 + 制動距離

運転者が危険を感じてから車が停止するまでの距離です。

第 67 図 速度と停止距離との関係



運転者が疲労していると危険を認知後のブレーキ操作が遅れて空走距離が長くなり、雨で濡れた路面や雪で凍結した道路などを走行している場合や積載物の重量が重い場合は、制動距離が長くなり危険です。

雨で路面が湿潤状態の道路を走行している場合は、道路面が乾燥状態で車のタイヤが摩耗していない場合の停止距離と比較して停止距離が2倍以上になることがありますので、車間距離を十分に取って安全な速度で走行する必要があります。

道路の状態や速度に応じて車間距離を十分に保ち、安全に停止できる速度で走行しましょう。

4 衝撃力からみた危険

車両が、コンクリート壁や電柱などの物体に衝突したときに生ずる衝撃力は、その車両の速度、重量によって異なります。

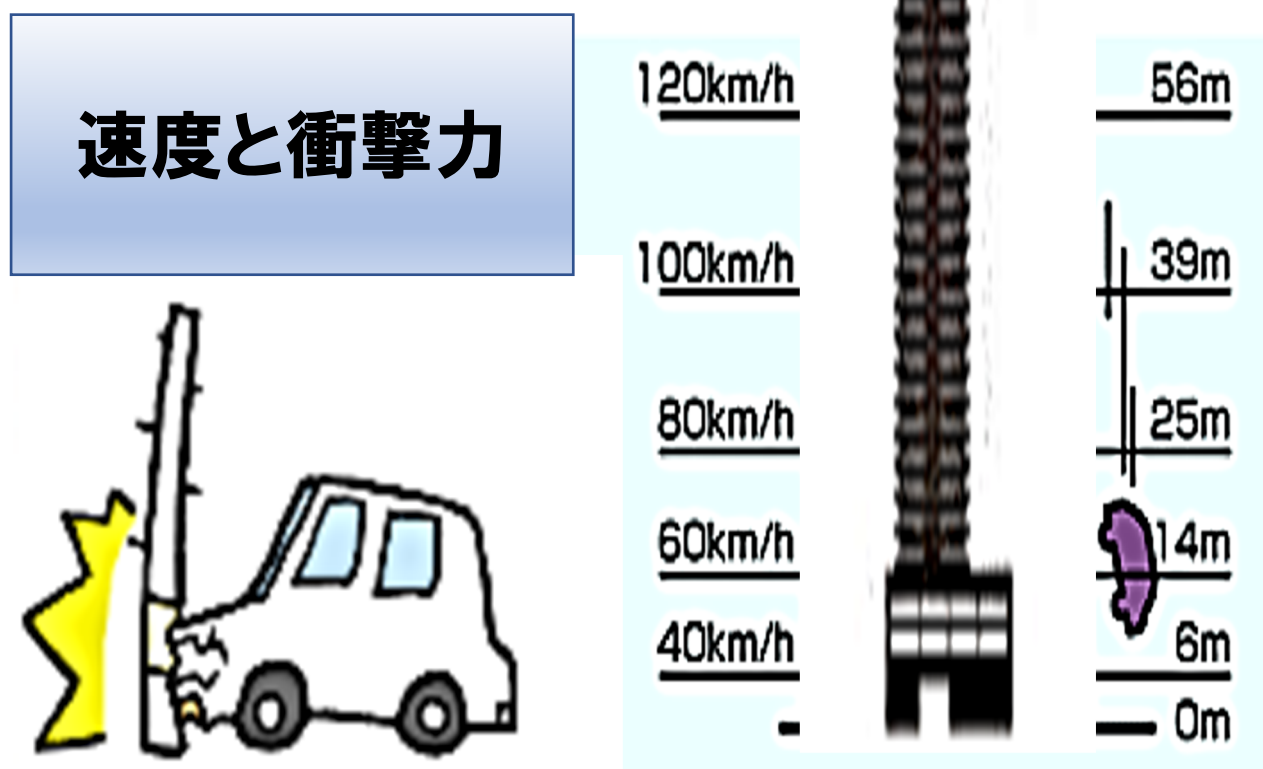
衝突の（運動）エネルギー（E）は、重量（m）に比例し、速度（v）の2乗に比例します。

$$E = 1/2 \times m \times v^2$$

これは、自動車の重量は同じでも速度が2倍になるとエネルギーは4倍、速度が3倍になるとエネルギーは9倍、速度が10倍になるとエネルギーは100倍になることを意味しています。

自動車を運転するときに速度を出し過ぎると事故が発生したときには悲惨な結果となってしまいます。

第 68 図 自動車の速度と衝撃力の関係



時速 40km でコンクリート壁に激突した場合は、約 6 メートル（マンション 2 階）の高さから落下したときと同じ程度の衝撃力になり、例えばその 3 倍の時速 120 km の場合は、約 9 倍以上の約 56 メートル（マンション 19 階位）の高さから落下したのと同じ程度の衝撃力となります。

実感が湧きましたでしょうか？

※ マンションの 1 つの階の高さを約 3 メートルとした場合

5 愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例（内容の抜粋）

(1) 条例の目的

- ・ 自転車の安全な利用に関する意識の向上, 自転車を安全かつ快適に利用できる環境の整備, 自転車に関与する事故の防止を図り, 自転車の安全な利用を促進すること。
- ・ 愛媛県の自転車文化の振興に寄与すること。

(2) 条例の特徴

道路交通法等の法令を守ることはもちろん、さらに高い目標を設定し、愛媛県全体で「自転車マナー先進県」を目指すこととしています。なお、罰則規定はありません。


(3) 「シェア・ザ・ロード」の精神

歩行者、自転車、自動車等の運転者がお互いの立場を思いやる気持ちを基本に、それぞれの責任を自覚して、共に道路を安全・快適に利用する「シェア・ザ・ロード」の精神を基本理念としています。

(4) 自転車利用者の責務

- 道路交通法等の法令順守
- 自転車損害賠償保険等への加入

自転車に関係する交通事故に伴って、加害者側が多額の損害賠償を求められるケースが実際にありますので、自転車損害賠償保険等へ加入しましょう。



個人賠償責任保険

他人にけがをさせたり、他人の物を壊したりして賠償責任が発生した場合に支払われる保険です。

傷害保険

自分がけがをして治療費等が必要な場合に支払われる保険です。

コンビニやインターネットでも加入できる自転車保険もあります。

身近な自転車保険 TSマーク付帯保険

自転車点検整備を受けた日から、1年間有効な傷害保険と賠償責任保険がついています。1年経つと更新が必要になりますので、更新する場合は、自転車安全整備士のいる自転車店で再度点検を受けてください。



自転車利用者の損害賠償に対応できる保険の種類

保険の種類	事故の相手		自分
	生命・身体	財産	生命・身体
個人賠償責任保険	○	○	×
傷害保険	×	×	○
TSマーク付帯保険	○	×	○
自転車保険	○	○	○

※ 個人賠償責任保険は、傷害保険、火災保険、自動車保険などの他の保険の特約として、契約することができる。

※ TSマークは、自転車安全整備店で購入又は点検整備を行い、基準に合格した自転車に貼付されるもの（補償期間は1年間）。

※ 自転車保険は、保険会社により違いがあるが、個人賠償責任保険がセットになったものが多い。

- 自転車の点検整備・その他交通安全対策
- 自転車乗車時に乗車用ヘルメットを着用
- 歩道の通行時は、車道左側の歩道を通行
- 歩行者の通行が頻繁な道路では、自転車を押して歩く。

6 自転車の「道路右側の路側帯」通行禁止

道路交通法の一部改正によって平成 25 年 12 月 1 日から路側帯のある道路での自転車の通行方法が変更されて現在に至っています。

道路右側の路側帯通行が禁止され、自転車の左側通行が徹底されています。

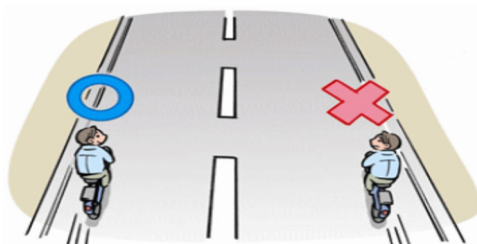
自転車を利用するには、

- 道路の右側を除き、自転車は路側帯を通行できます。しかし、車道と同じように走っても良いわけではなく「歩行者の通行を妨げないような速度と方法で進行しなければならない。」と規定されています。すなわち、自転車で左側の路側帯を通行する際は、すぐに止まれる速度（時速 5～8 km 程度）で徐行しなければなりません。

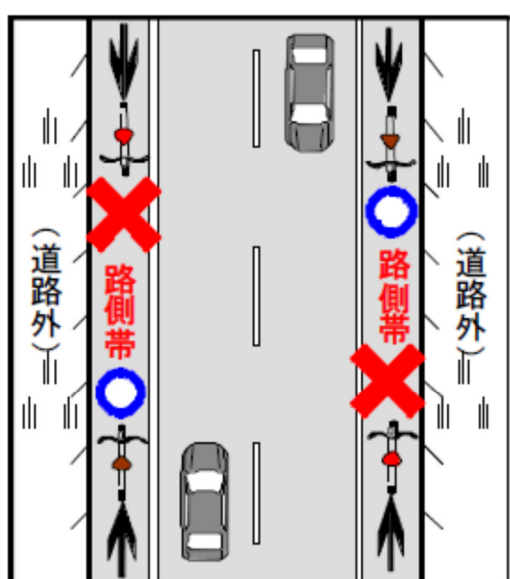
車道と同じ感覚で、徐行しないで走行した場合は「2 万円以下の罰金又は過料」の罰則が適用されます。

- 道路右側の路側帯を通行した場合は通行区分違反となり、「3 か月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金」が適用となります。

また、道路交通法では「車両は歩道と路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない。」と規定されています。車両である自転車は、車道走行が原則であり、歩道や路側帯通行は例外であることを理解して安全走行に努めましょう。

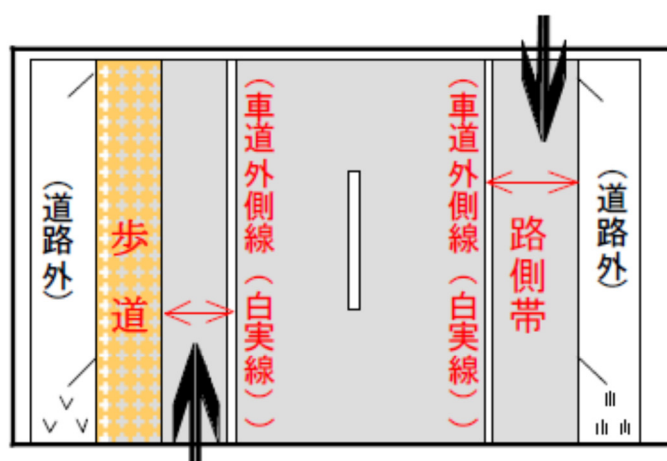


【改正後】



【参 考】路側帯は？

- 歩道がない車道外側線の路端が路側帯



- 歩道がある側の車道外側線の路端は車道の一部で路側帯ではありません。

7 「妨害運転罪」の創設

○ 妨害運転罪の創設

令和2年6月10日公布の道路交通法の一部を改正する法律により、妨害運転（あおり運転）に対する罰則が創設されました。

これにより、令和2年6月30日（施行）から

「他の車両の通行を妨害する目的」

「道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法」

「急ブレーキ禁止違反や車間距離不保持等の一定の違反行為」

の3条件を満たすと、極めて悪質な運転行為として

「妨害運転」

に認定され、その運転者は、厳しい処罰・処分を受けることになります。

適用条文：道路交通法第117条の2の2第11号

（罰則：3年以上の懲役又は50万円以下の罰金、違反点数：25点）

また、上記の妨害運転行為により、高速自動車国道等で他車を停止させるなど、著しい交通の危険を生じさせた場合、「妨害運転」に対する処罰・処分はさらに厳しくなっています。

適用条文：道路交通法第117条の2第6号

（罰則：5年以下の懲役又は100万円以下の罰金、違反点数：35点）

○ 一定の違反行為

- ①道路交通法第17条（通行区分）第4項の規定違反
- ②道路交通法第24条（急ブレーキに禁止）の規定違反
- ③道路交通法第26条（車間距離の保持）の規定違反
- ④道路交通法第26条の2（進路の変更の禁止）第2項の規定違反
- ⑤道路交通法第28条（追越しの方法）第1項または第4項の規定違反
- ⑥道路交通法第52条（車両等の灯火）第2項の規定違反
- ⑦道路交通法第54条（警音器の使用等）第2項の規定違反
- ⑧道路交通法第70条（安全運転の義務）の規定違反
- ⑨道路交通法第75条の4（最低速度）の規定違反
- ⑩道路交通法第75条の8（停車及び駐車）第1項の規定違反

○ 自転車など軽車両の運転者への適用

「妨害運転」の罰則は、自転車など軽車両の運転者にも適用されます。

ただし、上記の一定の違反行為のうち、⑥⑨⑩は自動車による違反行為であるので自転車にはそれ以外の①～⑤、⑦⑧が適用されます。

○ 思いやり・譲り合いの安全運転

車を運転する際は、周りの車の動きなどに注意し、相手の立場について思いやりの気持ちを持って、譲り合いの運転をすることが大切です。

また、交通事故防止のためには、前の車が急に止まっても、これに追突しないような安全な速度と車間距離をとることが必要です。

正しい交通ルールを守った運転で安全で快適な交通環境をつくりましょう。



8 自転車運転者講習制度 ～自転車の悪質運転者対策～

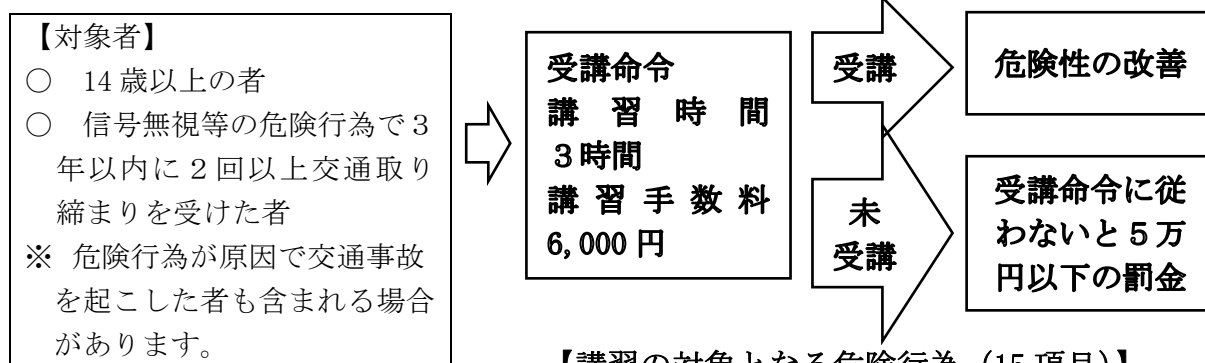
道路交通法の改正（自転車の妨害運転も罰則や安全講習の対象に）

平成 27 年 6 月 1 日から危険な交通違反（道路交通法施行令で定める危険行為 14 項目）を繰り返した自転車利用者を対象に「自転車運転者講習制度」が始まり、令和 2 年 6 月 30 日施行の道路交通法の改正（あおり運転を道路交通法違反として厳罰化）に伴い道路交通法施行令に規定する講習の対象となる違反行為（危険行為）として、新たに「妨害運転」（15 項目目）が追加されました。

自転車運転者講習制度の概要

自転車を運転中に信号無視等の危険な交通違反を 3 年以内に 2 回以上繰り返した 14 歳以上の者に対し都道府県公安委員会が交通事故防止のための講習を受けるように命令します。

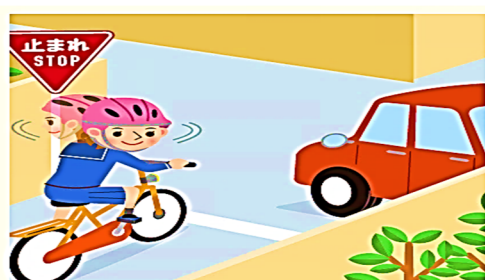
受講命令に従わない場合は、5 万円以下の罰金に処されることがあります。



【講習の対象となる危険行為（15 項目）】

- 1 信号無視（道路交通法第 7 条）
- 2 通行禁止違反（道路交通法第 8 条第 1 項）
- 3 歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）（道路交通法第 9 条）
- 4 通行区分違反（道路交通法第 17 条第 1 項，同条第 4 項，同条第 6 項）
- 5 路側帯通行時の歩行者の通行妨害（道路交通法第 17 条の 2 第 2 項）
- 6 遮断踏切立入り（道路交通法第 33 条第 2 項）
- 7 交差点安全進行義務違反等（道路交通法第 36 条）
- 8 交差点優先車妨害等（道路交通法第 37 条）
- 9 環状交差点安全進行義務違反等（道路交通法第 37 条の 2）
- 10 指定場所一時不停止等（道路交通法第 43 条）
- 11 歩道通行時の通行方法違反（道路交通法第 63 条の 4 第 2 項）
- 12 制動装置（ブレーキ）不良自転車運転（道路交通法第 63 条の 9 第 1 項）
- 13 酒酔い運転（道路交通法第 65 条第 1 項）
- 14 安全運転義務違反（道路交通法第 70 条）
- 15 妨害運転（交通の危険のおそれ：道路交通法第 117 条の 2 の 2 第 11 号）

（著しい交通の危険：道路交通法第 117 条の 2 第 6 号）



交差点での一時停止と安全確認

違反した場合
3か月以下の懲役または
5万円以下の罰金

飛び出すと危険！
「一時停止」の標識は
自転車も守らなければ
いけません。

信号を守る

違反した場合
3か月以下の懲役または
5万円以下の罰金



9 標識(規制標識)の種類と意味

第 69 図 標識(規制標識)の種類と意味 抜粋









信号機あり



すべりやす
い



落石のおそ
れあり



路面に凹凸
あり



合流交通あ
り



幅員減少



二方向通行



上り急こう
配あり



下り急こう
配あり



道路工事中



動物が飛び
出すおそれ
あり



その他の危
険



車線数減少



横風注意

第7 市民便利ガイド

1 運転免許事務案内

第79表 運転免許事務案内

申請	申請区分		必要なもの	手数料等	受付場所	備 考
免許センター	再交付	所轄警察署管内住所の人	・申請用写真1枚 ・認印	手数料 2,250円	・免許センター	最寄りの警察署に紛失・盗難届を提出後、免許センターに行きます。 ●月～金(祭日・振替休日除く) 【受付時間】「更新期間中でない人」 10:00～11:00 (交付:11:30) 14:30～15:30 (交付:16:00) ※ 「更新期間中の人」は、平日の更新時間と同じです。
		免許証の住所地が県内の人	・住民票等 提示 ※住所や氏名等に変更ある場合			
		免許証の住所地が県外の人 (同時 住所変更)	・申請用写真1枚 ・認印 ・住民票等 提示			
新住所の警察署又は免許センター	記載事項	県内での住所変更	・免許証 ・住民票等 提示		・新住所管轄の警察署 ・免許センター	◇管轄警察署 ※交番・駐在所では変更できません。 ●月～金(祭日・振替休日除く) 【受付時間】 8:30～16:30 ◇免許センター ●月～金(祭日・振替休日除く) 【受付時間】 9:30～11:00 14:00～16:00 ●日 【受付時間】 10:30～11:30 14:30～15:30 ※代理人の方は委任状が必要(家族のみ)
		県外からの転入(住所変更のみ)	(コピー不可)			
		本籍・氏名変更				
		県外からの転入(本籍・氏名も同時変更)	・免許証 ・住民票 添付 (本籍地記載)			
所轄警察署	試験申請	原付申請 小特申請	・申請用写真1枚 (6か月以内) ・住民票 添付 (本籍地記載、1年以内のもの) ・身分証明書類 (健康保険証・マイナンバーカード等)	【申込時】 *原付 6,000円 *小特 1,500円 【免許交付時】 2,050円	【申込場所】 ・管轄警察署 【試験場所】 ・免許センター	管轄警察署で事前に申込後、免許センターに行きます。 ◇管轄警察署 ※交番・駐在所では変更できません。 ●月～金(祭日・振替休日除く) 【受付時間】 8:30～17:00 ◇免許センター ●月～金(祭日・振替休日除く) 【受付時間】 8:30～9:00 ※安全協会費 500円×3年=1,500円(任意)
免許センター	免許更新	更新申請	申請先は免許センターになります。 必要なものについては、免許ごとに手数料等異なりますので直接免許センターにお問い合わせください。 〒799-2661 松山市勝岡町1163番地7 免許センター TEL:089-934-0110 カーナビ検索 TEL:089-978-4141			安全協会費(500円×有効年) ●月～金(祭日・振替休日除く)と日曜 【受付時間】 8:30～ 9:30 13:00～14:00 ※安全協会費 500円×有効年数(任意)

※ 写真は、大きさが縦3cm・横2.4cm、申請前6か月以内に撮影したもの、無帽(宗教的なものは可)、正面、上三分身、無背景、サングラス不可

※ 法律改正等に変更になることがあるため、詳細は管轄警察署又は免許センターに確認してください。

交通違反点数と反則金一覧表(令和2年6月改正分に対応)

点数・反則金額		基礎点数	反則金額（単位：千円）					
違反行為			酒気帯び 0.15-0.25	大型車	普通車	二輪車	原付車	
運 転 殺 人 等		62						
治療期間3か月以上又は後遺障害		55						
治療期間30日以上3か月未満		51						
治療期間15日以上30日未満		48						
治療期間15日未満又は建造物損壊		45						
危 険 運 転 致 死 等		62						
治療期間3か月以上又は後遺障害		55						
治療期間30日以上3か月未満		51						
治療期間15日以上30日未満		48						
治 療 期 間 15 日 未 満		45						
酒 酔 い 運 転		35						
麻 薬 等 運 転		35						
妨害運転		35						
著しい交通の危険		35						
交通の危険のおそれ		25						
救 護 義 務 違 反		35						
無 免 許 運 転		25						
酒気帯び運転		0.25 m g 以上	25					
0.15m g 以上0.25m g		13						
過 労 運 転 等		25						
共 同 危 険 行 為 等 禁 止 違 反		25						
大 型 自 動 車 等 無 資 格 運 転		12	19					
仮 免 許 運 転 違 反		12	19					
無 車 検 運 行		6	16					
無 保 険 運 行		6	16					
50 k m 以 上		12	19					
一般道		30 k m 以上50 k m 未 満	6	16				
40 k m 以上50 k m 未 満		6	16					
高速道路		35 k m 以上40 k m 未 満	3	15	40	35	30	20
30 k m 以上35 k m 未 満		3	15	30	25	20	15	
25 k m 以 上 30 k m 未 満		3	15	25	18	15	12	
20 k m 以 上 25 k m 未 満		2	14	20	15	12	10	
15 k m 以 上 20 k m 未 満		1	14	15	12	9	7	
15 k m 未 満		1	14	12	9	7	6	
携 帯 電 話		危険を生じさせた場合	6	16				
使 用 等		保 持 使 用	3	15	25	18	15	12
警 察 官 現 場 指 示 違 反		2	14					
警 察 官 通 行 禁 止 制 限 違 反		2	14					
信号無視		赤 色 等	2	14	12	9	7	6
点 滅		2	14	9	7	6	5	
通 行 禁 止 違 反		2	14	9	7	6	5	
歩 行 者 用 道 路 徐 行 違 反		2	14	9	7	6	5	
通 行 区 分 違 反		2	14	12	9	7	6	
歩 行 者 側 方 安 全 間 隔 不 保 持 等		2	14	9	7	6	5	
急 ブ レ ー キ 禁 止 違 反		2	14	9	7	6	5	
法 定 横 断 等 禁 止 違 反		2	14	9	7	6	5	
車 間 距 離		高 速 道 路	2	14	12	9	7	6
一 般 道		1	14	7	6	6	5	
追 越 し 違 反		2	14	12	9	7	6	
路 面 電 車 後 方 不 停 止		2	14	9	7	6	5	
踏 切 不 停 止 等		2	14	12	9	7	6	
遮 断 踏 切 立 入 り		2	14	15	12	9	7	
優 先 道 路 通 行 車 妨 害 等		2	14	9	7	6	5	
交 差 点 安 全 進 行 義 務 違 反		2	14	12	9	7	6	
環 状 交 差 点 通 行 車 妨 害 等		2	14	9	7	6	5	
環 状 交 差 点 安 全 進 行 義 務 違 反		2	14	12	9	7	6	
横 断 歩 行 者 等 妨 害 等		2	14	12	9	7	6	
徐 行 場 所 違 反		2	14	9	7	6	5	
指 定 場 所 一 時 不 停 止 等		2	14	9	7	6	5	
駐停車禁止		高 齢 運 転 者 等 専 用 場 所 等	3		27	20	12	12
場 所 等		そ の 他	3		25	18	10	10
駐停車禁止		高 齢 運 転 者 等 専 用 場 所 等	2		23	17	11	11
場 所 等		そ の 他	2		21	15	9	9
駐停車禁止		高 齢 運 転 者 等 専 用 場 所 等	2	14	17	14	9	9
場 所 等		そ の 他	2	14	15	12	7	7
駐停車禁止		高 齢 運 転 者 等 専 用 場 所 等	1	14	14	12	8	8
場 所 等		そ の 他	1	14	12	10	6	6
整 備 不 良		制 動 装 置 等	2	14	12	9	7	6
尾 灯 等		1	14	9	7	6	5	
作 動 状 態 記 録 装 置 不 備		2	14	12	9	7	⑥	
安 全 運 転 義 務 違 反		2	14	12	9	7	6	
幼 児 等 通 行 妨 害		2	14	9	7	6	5	

注1 大型車とは、大型自動車、中型自動車、準中型自動車、大型特殊自動車、トロリーバス及び路面電車をいう。普通車は、普通自動車をいう。

二輪車とは、大型自動二輪車及び普通自動二輪車をいう。原付車とは、原動機付自転車及び小型特殊自動車をいう。

注2 反則金額の原付車の○印は、小型特殊自動車のみ。□印は、原動機付自転車のみ。注3 反則金額の大型車で※印は、準中型自動車のみ。

注4 高速道路とは、高速自動車国道及び自動車専用道路をいう。注5 最低速度違反の違反点、反則金の適用は、高速自動車国道に限る。

注6 後部座席の座席ベルト装着義務違反に対する違反点の適用は、高速道路におけるものに限る。

違反行為		点数・反則金額		基礎点数		反則金額（単位：千円）			
				酒気帯び 0.15-0.26	大型車	普通車	二輪車	原付車	
積載物重量制限超過	安全地帯徐行違反	2	14	9	7	6	5		
	10割以上大型	6	16						
	普通・二輪・原付	3	15		35	30	25		
	5割以上大型	3	15	40					
	10割未満普通・二輪・原付	2	14		30	25	20		
	5割未満大型	2	14	30					
	普通・二輪・原付	1	14		25	20	15		
騒音運転等		2	14	7	6	6	5		
消音器不備		2	14	7	6	6	5		
大型自動二輪車等乗車方法違反		2	14				12		
自動運行装置使用条件違反		2	14	12	9	7	⑥		
免許条件違反		2	14	9	7	6	5		
番号標表示義務違反		2	14						
保管場所法違反	道路使用	3							
	長時間駐車	2							
混雑緩和措置命令違反		1	14						
通行許可条件違反		1	14	6	4	4	3		
通行帯違反		1	14	7	6	6	5		
路線バス等優先通行帯違反		1	14	7	6	6	⑤		
軌道敷内違反		1	14	6	4	4	3		
道路外右左折方法違反		1	14	6	4	4	3		
道路外右左折合図車妨害		1	14	7	6	6	5		
指定横断等禁止違反		1	14	7	6	6	5		
進路変更禁止違反		1	14	7	6	6	5		
追いつかれた車両の義務違反		1	14	7	6	6	5		
乗合自動車発進妨害		1	14	7	6	6	5		
割込み等		1	14	7	6	6	5		
交差点右左折方法違反		1	14	6	4	4	3		
交差点右左折等合図車妨害		1	14	7	6	6	5		
指定通行区分違反		1	14	7	6	6	5		
環状交差点左折等方法違反		1	14	6	4	4	3		
交差点優先車妨害		1	14	7	6	6	5		
緊急車妨害等		1	14	7	6	6	5		
交差点等進入禁止違反		1	14	7	6	6	5		
無灯火		1	14	7	6	6	5		
減光等義務違反		1	14	7	6	6	5		
合図不履行		1	14	7	6	6	5		
合図制限違反		1	14	7	6	6	5		
警音器吹鳴義務違反		1	14	7	6	6	5		
乗車積載方法違反		1	14	7	6	6	5		
定員外乗車		1	14	7	6	6	5		
積載物大きさ制限超過		1	14	9	7	6	5		
積載方法制限超過		1	14	9	7	6	5		
制限外許可条件違反		1	14	6	4	4	3		
けん引違反		1	14	7	6	6	⑤		
原付けん引違反		1	14				③		
転落等防止措置義務違反		1	14	7	6	6	5		
転落積載物等危険防止措置義務違反		1	14	7	6	6	5		
安全不確認ドア解放等		1	14	7	6	6	5		
停止措置義務違反		1	14	7	6	6	5		
初心運転者等保護義務違反		1	14	7	6	6	⑤		
座席ベルト装着義務違反		1	14						
幼児用補助装置使用義務違反		1	14						
乗車用ヘルメット着用義務違反		1	14						
初心運転者標識表示義務違反		1	14	6※	4				
聴覚障害者標識表示義務違反		1	14	6※	4				
仮免許練習標識表示義務違反		1	14	7	6				
泥はね運転				7	6	6	5		
公安委員会遵守事項違反				7	6	6	5		
運行記録計不備				6	4				
警音器使用制限違反				3	3	3	3		
免許証不携帯				3	3	3	3		
高速道路関連違反	高速自動車国道等措置命令違反	2	14						
	本線車道横断等禁止違反	2	14	12	9	7	⑥		
	高速自動車国道等運転者遵守事項違反	2	14	12	9	7	⑥		
	最低速度違反	1	14	7	6	6	⑤		
	本線車道通行車妨害	1	14	7	6	6	⑤		
	本線車道緊急車妨害	1	14	7	6	6	⑤		
	本線車道出入方法違反	1	14	6	4	4	③		
	けん引自動車本線車道通行帯違反	1	14	7	6				
	故障車両表示義務違反	1	14	7	6	6	⑤		

内閣府特命担当大臣賞（優秀作 3点）

- 運転者(同乗者を含む)に呼びかけるもの

ゆるさない ハンドル・スマホの 二刀流

- 歩行者・自転車利用者に呼びかけるもの

自転車の すり抜け 飛び出し 事故のもと

- 子供たちに交通安全を呼びかけるもの

反射材 光って目立って 金メダル

文部科学大臣賞（優秀作 1点）

- 子供たちに交通安全を呼びかけるもの

あぶないよ 青でもきちんと みぎひだり

警察庁長官賞（優秀作 3点）

- 運転者(同乗者を含む)に呼びかけるもの

知らせ合おう 早めのライトと 反射材

- 歩行者・自転車利用者に呼びかけるもの

自転車も ルールを守る ドライバー

- 子供たちに交通安全を呼びかけるもの

手を上げて 運転手さんに ごあいさつ

全日本交通安全協会会長賞（佳作 10 点）

- 運転者(同乗者を含む)に呼びかけるもの

通学路 速度を落とす 思いやり

おじいちゃん 今度は僕が 乗せる番

乗るのなら しっかりお酒と ディスタンス

「締めました！」 乗る人みんなの 合言葉

- 歩行者・自転車利用者に呼びかけるもの

イヤホンで ふさぐな町の 声と音

反射材 主役になります 暗い道

確認の 甘さが苦い 事故を呼ぶ

- 子供たちに交通安全を呼びかけるもの

しんごうが まばたきはじめた はい！とまれ！

くらいとき じぶんをアピール ぴっかぴか

ヘルメット かぶるだけでも 救える命