

令和4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4年の交通事故の状況

はじめに

令和4年中の全国の交通事故死者数は、2,610人（前年比26人減）、発生件数は、300,839件（前年比4,357件減）、負傷者数は、356,601人（前年比5,530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6年連続で更新し、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（15.6%）になりましたが、それでも国内では1日に、約824件の人身事故が発生して、約977人が負傷し、約7人もの尊い命が失われたという現状にあります。

愛媛県内では、交通事故発生件数は、2,132件（前年比128件減）、負傷者数は、2,355人（前年比110人減）で発生件数、負傷者数ともに18年連続で減少しました。死者数は、44人と前年より6人減少しています。また、高齢者の死者数は、前年より2人減少の31人でしたが、死者に占める高齢者の割合は、44人中の31人と7割以上（70.5%）で、全国平均の56.4%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が認められます。

一方、本市の交通情勢は、事故発生件数980件（前年比59件減）、負傷者数1,060人（前年比55人減）、死者数13人（2人増）で、発生件数と負傷者数は減少しましたが死者数は増加しました。人口10万人当りの交通事故死者数は、全国の数値（2.1人）より高い2.6人です。さらに、高齢者の死者数は9人と前年より3人増加し、松山市全体の死者数（13人）の約7割（69.2%）を占めています。これは死者に占める高齢者の割合が全国平均（56.4%）以上で愛媛県内（70.5%）と同等の高い割合を占めています。

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・交通安全協会等の関係機関・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、歩行者や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4年中の松山市の交通事故を分析して収録したもので、本書が多くの方々に利用され、悲惨な交通事故の根絶に向けた取り組みの一助となれば幸いです。

令和5年3月

松山市交通安全推進協議会
会長 野志 克仁

令和5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

運転は ゆとりとマナーの 二刀流

- 歩行者・自転車利用者に呼びかけるもの

自転車に 乗るなら必ず ヘルメット

- 子どもたちに交通安全を呼びかけるもの

ペダルこぐ ぼくのあいぼう ヘルメット

(注) 全日本交通安全協会と毎日新聞社の共催により毎年作品が募集されています。

今回は、4万2665点の応募作品の中から、関係機関・団体の関係者の審査を経て、内閣総理大臣賞(最優秀作)を受賞したのが上記の3点です。

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)8点は、最終(94・95)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)	道路形状別死亡事故件数の状況	73
(7)	年代別死者数の状況	74
(8)	違反別死者数の状況(第1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
1	交通安全教育実施状況	77
2	主な交通事故の相談窓口	78
第6	交通安全の知識	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 of 安全な利用の促進に関する条例	83
6	自転車の安全利用5則(改定)	84
7	STOP! あおり運転!!	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	87-91
第7	市民便利ガイド	92
1	運転免許事務案内	92
2	交通違反の反則金額一覧表	93
○	令和5年交通安全スローガン(優秀作・佳作)の紹介	94. 95

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件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**」 事故を当事者の種別によって「人対車両」「車両相互」「車両単独」「列車」に分類し、更に当事者の事故時の行動等（動き，位置，衝突物等）によって分類したものである。

第1 全国の交通事故

1 概況

平成25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4年の死者数は、前年より26人少ない2,610人（前年比1.0%減）で、平成25年の死者数（4,388人）の約6割（59.5%）まで減少した。

発生件数は、平成25年以降、年々減少しており、令和4年の発生件数は、300,839件で平成25年（629,033件）の5割以下（47.8%）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4年の負傷者は356,601人で、平成25年の負傷者数（781,492人）の5割以下（45.6%）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
4年	300,839	△1.4	239	2,610	△1.0	2.1	356,601	△1.5	283

(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、本県を含む39府県で減少、東京都など8都道府県で増加、全国では4,357件減少（前年比1.4%減）した。

負傷者数は、本県を含む38県で減少、東京都など9都道府県で増加、全国では5,530件減少（前年比1.5%減）した。

死者数は、本県を含む23都道府県で減少、23府県が増加、1県は増減なし、全国では26人減少（前年比1.0%減）した。

死者数の最多は大阪府の141人、最小は鳥取県の14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		
		4年 (件)	増減数 (件)	増減率 (%)	4年 (人)	増減数 (人)	増減率 (%)	4年 (人)	増減数 (人)	増減率 (%)
北	海	8,457	153	1.8	115	△ 5	△ 4.2	9,785	187	1.9
東 北	青森	2,375	△ 83	△ 3.4	31	2	6.9	2,853	△ 66	△ 2.3
	岩手	1,511	△ 55	△ 3.5	37	2	5.7	1,812	△ 18	△ 1.0
	宮城	4,117	△ 169	△ 3.9	37	△ 5	△ 11.9	4,912	△ 270	△ 5.2
	秋田	1,157	△ 144	△ 11.1	33	5	17.9	1,351	△ 163	△ 10.8
	山形	2,970	△ 214	△ 6.7	26	2	8.3	3,469	△ 291	△ 7.7
	福島	2,702	△ 295	△ 9.8	47	△ 2	△ 4.1	3,132	△ 314	△ 9.1
東	京	30,170	2,572	9.3	132	△ 1	△ 0.8	33,429	2,593	8.4
関 東	茨城	6,271	342	5.8	91	11	13.8	7,699	456	6.3
	栃木	3,877	△ 62	△ 1.6	50	△ 6	△ 10.7	4,641	△ 25	△ 0.5
	群馬	9,803	△ 204	△ 2.0	47	△ 3	△ 6.0	12,072	△ 236	△ 1.9
	埼玉	16,576	△ 131	△ 0.8	104	△ 14	△ 11.9	19,596	△ 281	△ 1.4
	千葉	13,223	△ 311	△ 2.3	124	3	2.5	15,839	△ 268	△ 1.7
	神奈川	21,098	△ 562	△ 2.6	113	△ 29	△ 20.4	24,382	△ 680	△ 2.7
	新潟	2,728	△ 120	△ 4.2	61	14	29.8	3,123	△ 80	△ 2.5
	山梨	2,019	△ 74	△ 3.5	25	△ 7	△ 21.9	2,516	△ 39	△ 1.5
	長野	4,752	△ 20	△ 0.4	46	1	2.2	5,611	△ 85	△ 1.5
静岡	18,678	△ 704	△ 3.6	83	△ 6	△ 6.7	23,662	△ 746	△ 3.1	
中 部	富山	1,953	△ 18	△ 0.9	34	5	17.2	2,202	△ 67	△ 3.0
	石川	1,987	41	2.1	22	△ 4	△ 15.4	2,248	23	1.0
	福井	939	27	3.0	27	1	3.8	1,063	34	3.3
	岐阜	2,895	△ 16	△ 0.5	75	14	23.0	3,500	△ 148	△ 4.1
	愛知	23,825	△ 360	△ 1.5	137	20	17.1	28,072	△ 559	△ 2.0
	三重	2,917	195	7.2	60	△ 2	△ 3.2	3,638	300	9.0
近 畿	滋賀	2,862	12	0.4	38	1	2.7	3,599	69	2.0
	京都	3,810	△ 49	△ 1.3	45	△ 6	△ 11.8	4,413	5	0.1
	大阪	25,509	121	0.5	141	1	0.7	29,760	200	0.7
	兵庫	16,372	△ 557	△ 3.3	120	6	5.3	19,425	△ 618	△ 3.1
	奈良	2,603	△ 334	△ 11.4	29	△ 10	△ 25.6	3,092	△ 464	△ 13.0
	和歌山	1,389	△ 30	△ 2.1	24	△ 7	△ 22.6	1,649	△ 2	△ 0.1

管 区	都道 府県	発生件数			死者数			負傷者数		
		4年 (件)	増減数 (件)	増減率 (%)	4年 (人)	増減数 (人)	増減率 (%)	4年 (人)	増減数 (人)	増減率 (%)
中 国	鳥取	598	△ 20	△ 3.2	14	△ 5	△ 26.3	691	△ 3	△ 0.4
	島根	766	△ 8	△ 1.0	16	6	60.0	836	△ 32	△ 3.7
	岡山	4,348	△ 335	△ 7.2	74	17	29.8	4,855	△ 384	△ 7.3
	広島	4,315	△ 340	△ 7.3	74	4	5.7	5,088	△ 407	△ 7.4
	山口	2,261	△ 197	△ 8.0	31	△ 3	△ 8.8	2,633	△ 315	△ 10.7
四 国	徳島	1,960	△ 161	△ 7.6	23	△ 9	△ 28.1	2,333	△ 145	△ 5.9
	香川	3,144	△ 143	△ 4.4	35	△ 2	△ 5.4	3,730	△ 227	△ 5.7
	愛媛	2,132	△ 128	△ 5.7	44	△ 6	△ 12.0	2,355	△ 110	△ 4.5
	高知	943	△ 103	△ 9.8	26	1	4.0	1,010	△ 132	△ 11.6
九 州	福岡	19,868	△ 198	△ 1.0	75	△ 26	△ 25.7	25,285	△ 302	△ 1.2
	佐賀	3,238	△ 268	△ 7.6	23	0	0.0	4,219	△ 320	△ 7.1
	長崎	2,611	△ 193	△ 6.9	28	1	3.7	3,316	△ 189	△ 5.4
	熊本	3,175	△ 13	△ 0.4	53	14	35.9	3,924	△ 12	△ 0.3
	大分	2,271	△ 89	△ 3.8	32	△ 4	△ 11.1	2,804	△ 28	△ 1.0
	宮崎	3,798	△ 663	△ 14.9	32	2	6.7	4,245	△ 814	△ 16.1
	鹿児島	3,088	△ 444	△ 12.6	42	△ 5	△ 10.6	3,421	△ 549	△ 13.8
	沖縄	2,778	△ 5	△ 0.2	34	8	30.8	3,311	△ 8	△ 0.2
合 計		300,839	△ 4,357	△ 1.4	2,610	△ 26	△ 1.0	356,601	△ 5,530	△ 1.5

(注) 増減数、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。

3 1か月及び1日平均の発生状況

令和4年中の全国の交通事故は、発生件数300,839件、死者数2,610人、負傷者数356,601人で、これは1日に約824件の交通事故が発生して約977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)
全 国	300,839	2,610	356,601
1か月平均	25,070	218	29,717
1日平均	824.2	7.2	977.0
備 考	発生件数 約105秒に 1件 発生した。 死者数 約201分に 1人 死亡した。 負傷者数 約88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。

死者数は本県、香川県、徳島県は減少したが、高知県は増加した。（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 4年	令和 3年	増減	令和 4年	令和 3年	増減	令和 4年	令和 3年	増減
愛媛県	2,132	2,260	△ 128	44	50	△ 6	2,355	2,465	△ 110
香川県	3,144	3,287	△ 143	35	37	△ 2	3,730	3,957	△ 227
高知県	943	1,046	△ 103	26	25	1	1,010	1,142	△ 132
徳島県	1,960	2,121	△ 161	23	32	△ 9	2,333	2,478	△ 145

2 四国4県の県庁所在都市別の交通事故発生状況

四国4県の県庁所在地の交通事故発生状況について、人口10万人当りの数値を比較すると、発生件数、負傷者数とも多い方から、高松市、徳島市、松山市、高知市であり、死者数は多い方から、高松市、高知市、松山市、徳島市である。

(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	発生件数(件)		死 者 数(人)		負傷者数(人)	
		10万人 当り		10万人 当り		10万人 当り
松山市	980	192.7	13	2.6	1,060	208.4
高松市	1,575	378.9	15	3.6	1,858	446.9
高知市	544	168.2	10	3.1	584	180.6
徳島市	919	366.3	5	2.0	1,063	423.7

(注) 10万人当りの数値は令和4年1月1日現在の推計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25年以降の愛媛県内で発生した交通事故を見ると、発生件数、負傷者数は、年々減少しており、令和4年の発生件数は、2,132件で平成25年の約3割(31.9%)に減少、負傷者数も2,355人で平成25年の約3割(30.0%)まで減少した。

死者数は、平成25年以降、多少増減変動して、令和元年に42人まで減少、令和2年、令和3年は増加したが、令和4年は減少した。(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 当り (件)	人数 (人)	対前年 増減率 (%)	10万人 当り (人)	人数 (人)	対前年 増減率 (%)	10万人 当り (人)
平成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
4年	2,132	△5.7	161.8	44	△12.0	3.3	2,355	△4.5	178.8

(注) 10万人当りの数値は、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、新居浜市の順で多く、死者数は、西予市、今治市、大洲市の順で多く、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
四国中央市	104	3	123	127.8	3.7	151.1	7	5	7
新居浜市	201	2	222	175.6	1.7	194.0	3	10	4
西条市	185	4	207	178.9	3.9	200.2	2	4	3
今治市	243	9	268	163.7	6.1	180.5	5	2	6
松山市	980	13	1,060	192.7	2.6	208.4	1	9	1
東温市	58	1	70	172.0	3.0	207.6	4	7	2
伊予市	51	0	66	146.9	0.0	190.2	6	11	5
大洲市	46	2	55	115.8	5.0	138.4	8	3	8
八幡浜市	35	1	36	112.2	3.2	115.5	9	6	9
西予市	24	3	26	69.5	8.7	75.3	11	1	11
宇和島市	53	2	54	76.9	2.9	78.4	10	8	10

(注 1) 10 万人当りの数値は、令和 4 年 1 月 1 日現在の推計人口を基準に算出している。

(注 2) ワースト順位は、県下 11 市の 10 万人当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 4 年中の愛媛県下の交通事故は、発生 2,132 件、死者 44 人、負傷者 2,355 人で、これは 1 か月間に約 178 件発生して約 197 人が負傷し約 4 人が死亡、また 10 日間に 58 件発生して 65 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)	2,132	177.7	5.8
死者数 (人)	44	3.7	0.12
負傷者数 (人)	2,355	196.3	6.5
備 考	発生件数 約 247 分に 1 件発生した。 死者数 約 8 日に 1 人死亡した。 負傷者数 約 223 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4年中に松山市内で発生した交通事故は、発生件数980件、死者数13人、負傷者数1,060人である。

発生件数と負傷者数は、平成25年以降、減少傾向にある。

死者数も平成30年以降は減少傾向で、令和元年以降11人まで減少したが令和4年は13人と増加した。(第9表)(第1図)

第9表 松山市の交通事故発生状況

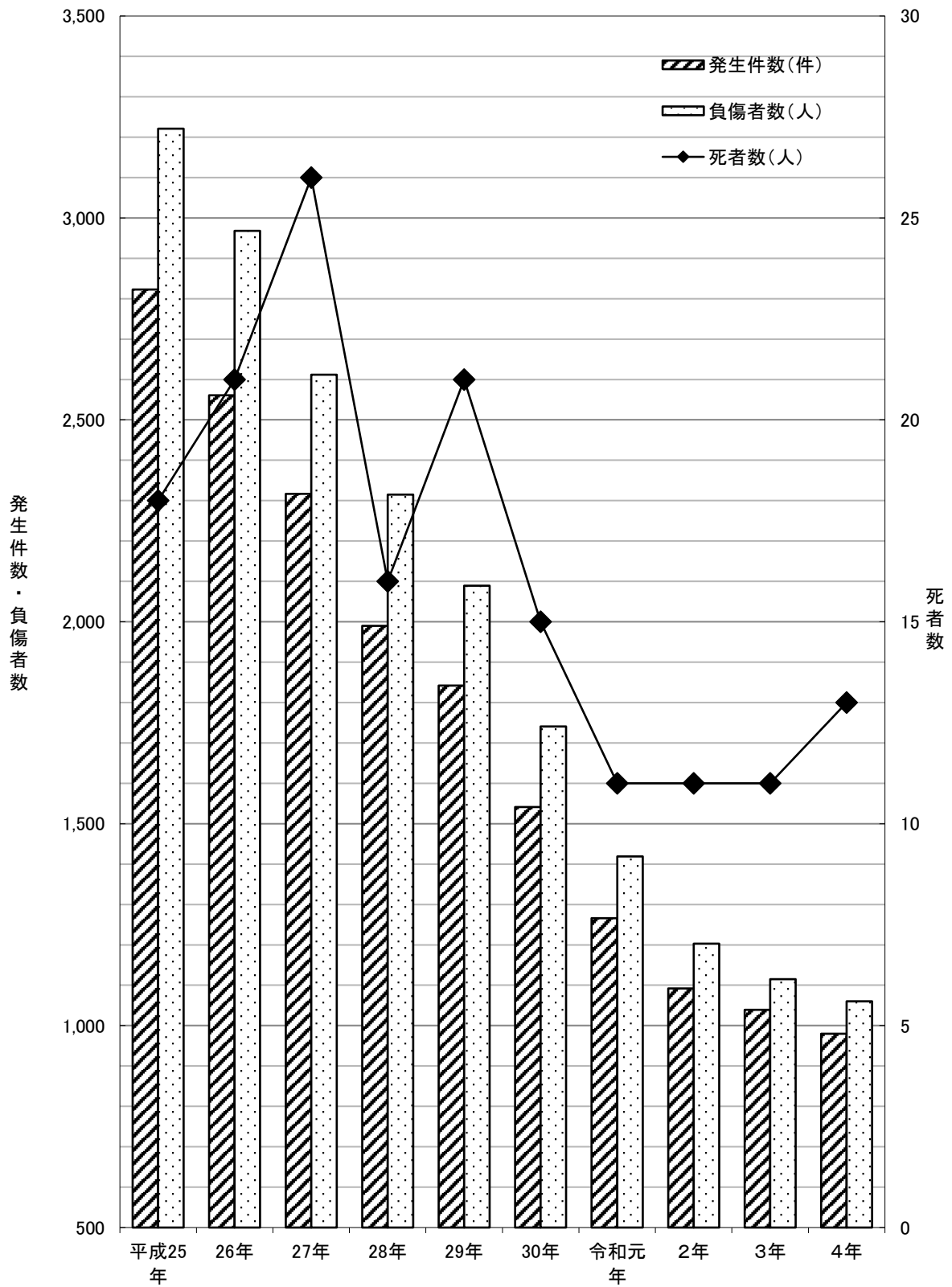
区分 年	発生件数(件)			死者数(人)			負傷者数(人)		
	件数	増減率	10万人当	人数	増減率	10万人当	人数	増減率	10万人当
平成25年	2,823 (777)	△6.2 (△2.3)	546.0 (150.3)	18 (13)	20.0 (18.2)	3.5 (2.5)	3,221 (525)	△6.1 (8.5)	623.0 (102)
26年	2,561 (704)	△9.3 (△9.4)	495.7 (136.3)	21 (12)	16.7 (△7.7)	4.1 (2.3)	2,968 (415)	△7.9 (△21.0)	574.5 (80)
27年	2,317 (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)
4年	980 (350)	△5.7 (△9.3)	192.7 (68.8)	13 (9)	18.2 (50.0)	2.6 (1.8)	1,060 (169)	△4.9 (△16.7)	208.4 (33)

(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 25 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，発生件数は減少，自動車等保有台数と免許保有者数は微増傾向から微減傾向になりつつある。（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 25 年	2,823	100.0	396,308	100.0	334,122	100.0
26 年	2,561	90.7	400,346	101.0	336,958	100.8
27 年	2,317	82.1	386,977	97.6	337,378	101.0
28 年	1,990	70.5	405,585	102.3	337,409	101.0
29 年	1,842	65.2	406,604	102.6	337,841	101.1
30 年	1,541	54.6	406,807	102.6	337,849	101.1
令和元年	1,266	44.8	407,401	102.8	337,079	100.9
2 年	1,092	38.7	408,499	103.1	336,735	100.8
3 年	1,039	36.8	408,617	103.1	336,490	100.7
4 年	980	34.7	400,038	100.9	335,591	100.4

(注 1) 指数はそれぞれ平成 25 年を 100 として算出した。

(注 2) 自動車等保有台数は 3 月 31 日現在等のデータを元としている。

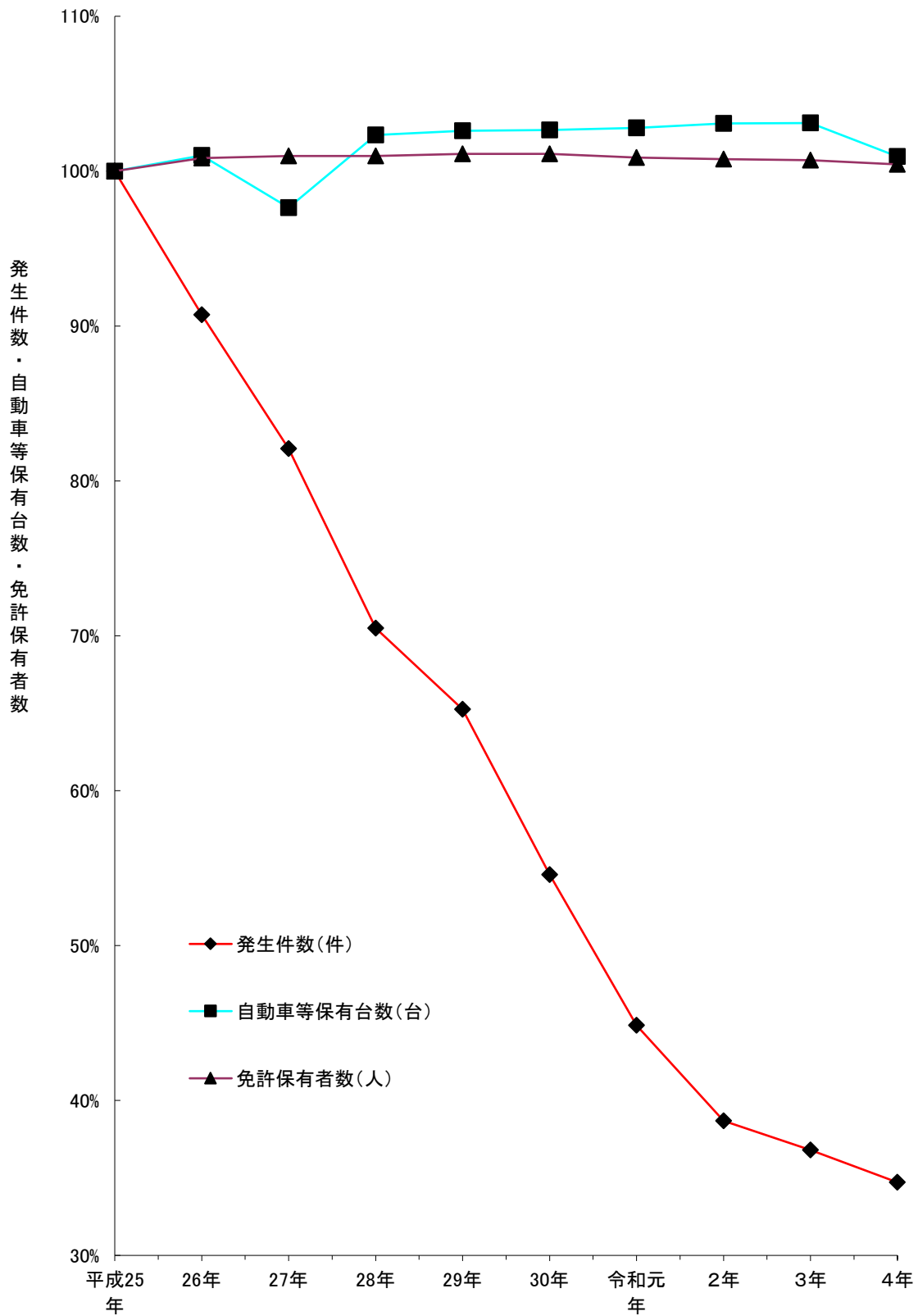
(注 3) 免許保有者数は毎年 12 月末日現在のデータを元としている。

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	172,646	第一種原動機付自転車	52,828
女	162,945	第二種原動機付自転車	16,005
計	335,591	軽 二 輪 車	6,711
		特 殊 車	5,302
		軽・小型 ・普通自動車等	319,192
		計	400,038

※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】

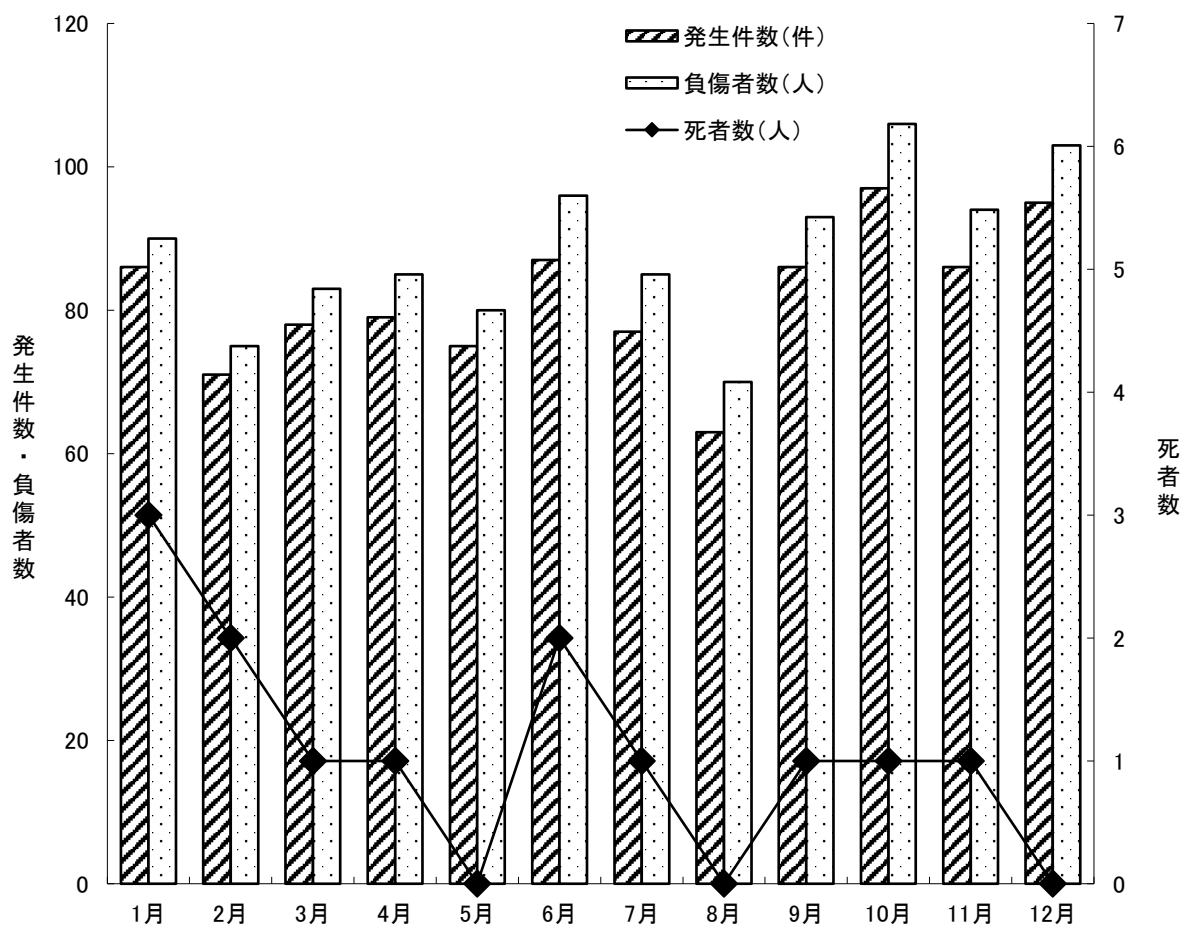
交通事故の発生状況のうち、発生件数と負傷者数について年間を通して見ると、最小値は8月，最大値は10月で，80件以上発生かつ90人以上負傷しているのは1月・6月・9月・10月・11月・12月である。

死亡事故は，5月・8月・12月以外の月に発生しており，1月が3人で最多となっている。（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)	86	71	78	79	75	87	77	63	86	97	86	95	980
死者数(人)	3	2	1	1	0	2	1	0	1	1	1	0	13
負傷者数(人)	90	75	83	85	80	96	85	70	93	106	94	103	1,060

第3図 月別発生状況【松山市】



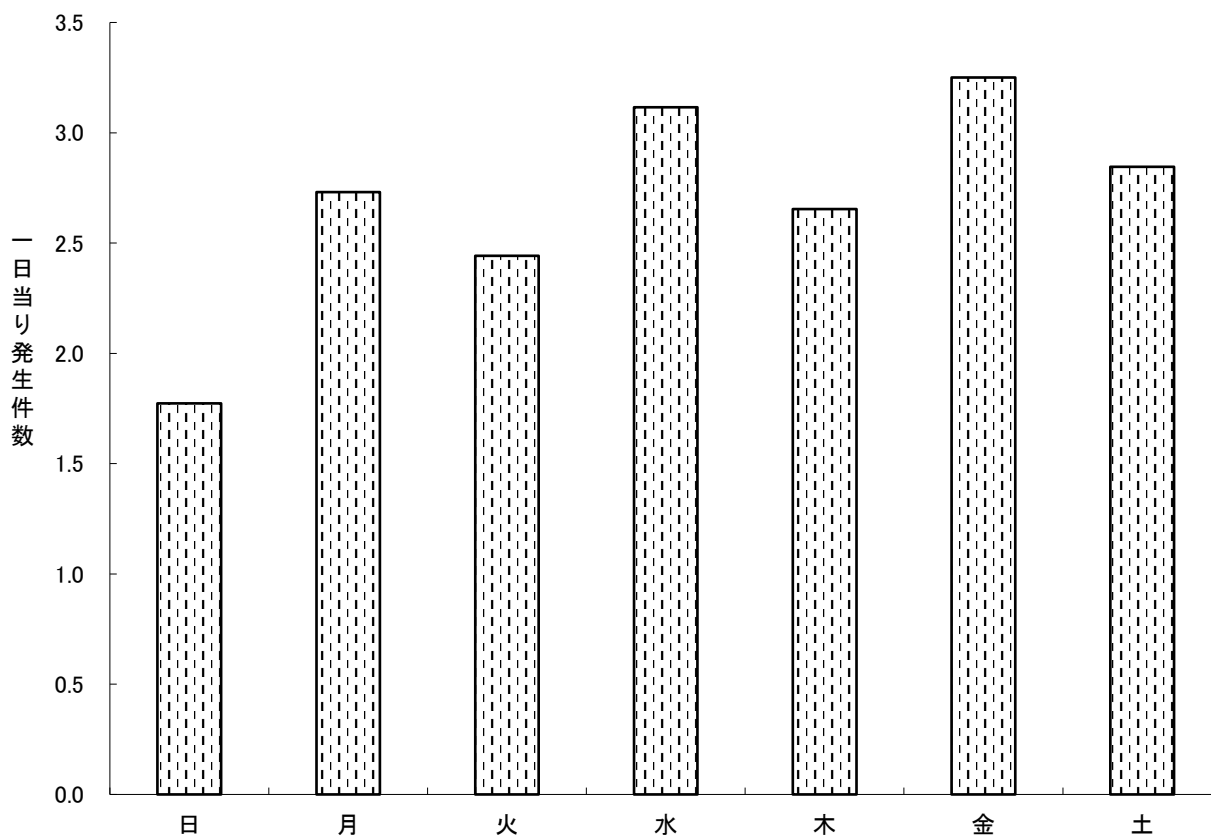
(4) 曜日別発生状況【松山市】

交通事故を発生件数に着目して1週間を通して見ると、最小値は日曜日の94件、最大値は金曜日の169件、140件以上発生しているのは月曜日・水曜日・金曜日・土曜日である。(第13表)(第4図)

第13表 曜日別発生状況【松山市】

区分 \ 曜日	日	月	火	水	木	金	土	合計
発生件数(件)	94	142	127	162	138	169	148	980
死者数(人)	0	3	0	0	3	6	1	13
負傷者数(人)	114	152	135	173	146	178	162	1,060
1日当たり発生件数(件)	1.8	2.7	2.4	3.1	2.7	3.3	2.8	1日平均 2.7

第4図 曜日別の1日当たり発生件数【松山市】



(5) 時間別発生状況【松山市】

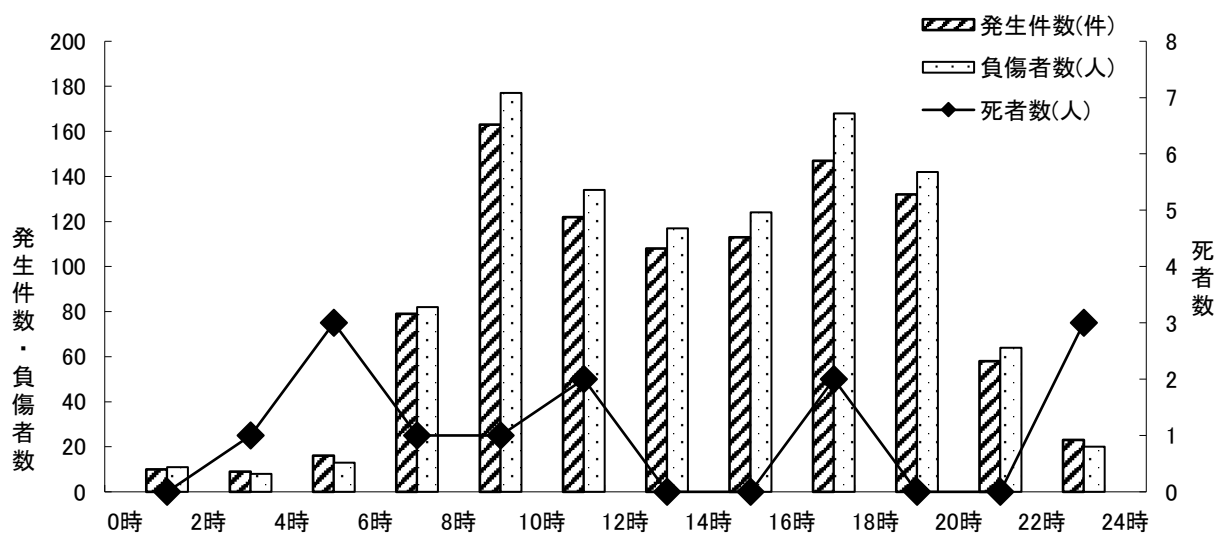
交通事故の発生状況について1日を通してみると、午前中の8～10時と午後の16～18時の発生件数が多く、朝夕の通勤・通学ラッシュ時に多発している。

昼夜別に比較すると、昼間に事故の約7割以上(74.7%)が発生、夜間に死亡事故(死者数)の5割以上(53.8%)が発生している。(第14表)(第5図)(第6図)

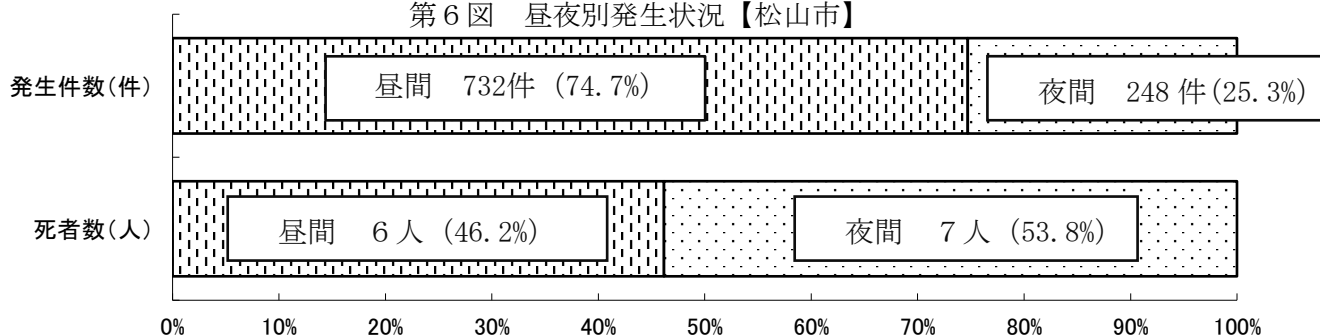
第14表 時間別発生状況【松山市】

時間	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)	10	9	16	79	163	122	108	113	147	132	58	23	980
構成率(%)	1.0	0.9	1.6	8.1	16.6	12.4	11.0	11.5	15.0	13.5	5.9	2.3	100
死者数(人)	0	1	3	1	1	2	0	0	2	0	0	3	13
負傷者数(人)	11	8	13	82	177	134	117	124	168	142	64	20	1,060

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見ると、市道での発生件数が全体の約半数(49.8%)を占めている。

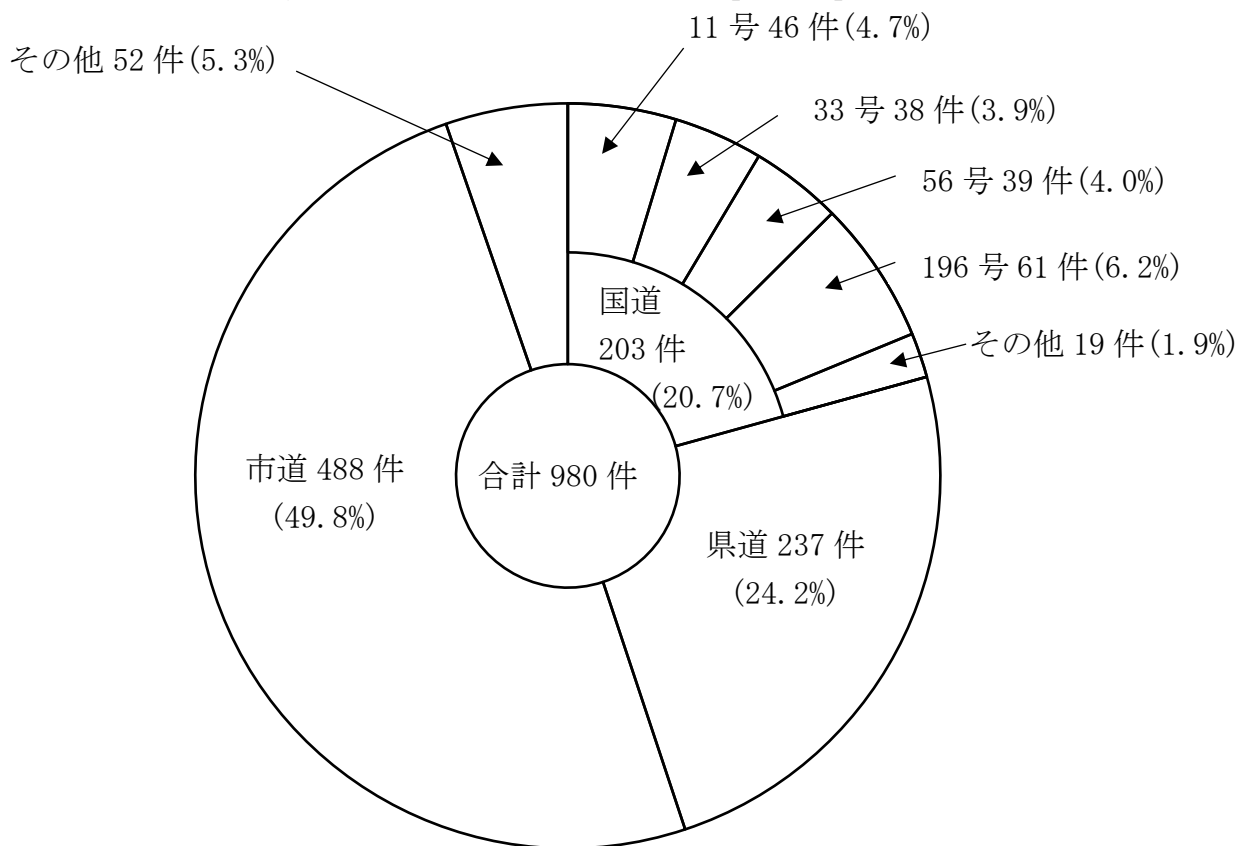
県道での発生件数（24.2%）を合わせると全体の7割以上（74.0%）が市道・県道での発生である。

死者数は国道が2人（15.4%）、県道が1人（7.7%）、市道が8人（61.5%）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	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)	46	38	39	61	19	203	237	488	52	980
構成率(%)	4.7	3.9	4.0	6.2	1.9	20.7	24.2	49.8	5.3	100.0
死者数(人)	0	0	0	2	0	2	1	8	2	13
負傷者数(人)	55	42	42	68	20	227	261	516	56	1,060

第7図 道路別発生（件数）状況【松山市】



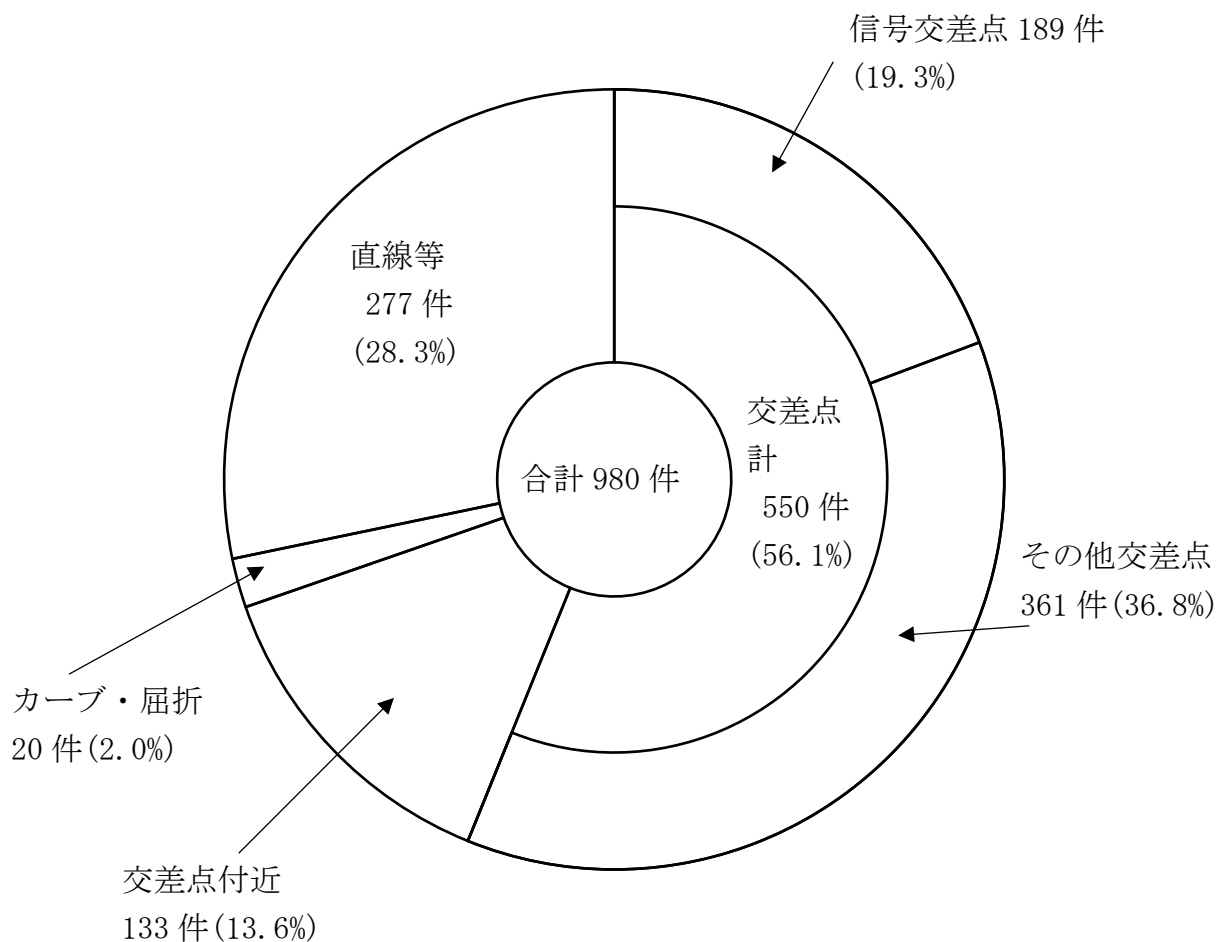
(7) 道路形状別発生状況【松山市】

道路形状別に発生件数を見ると、交差点等（交差点と交差点付近）での発生が全体の約7割(69.7%)を占めている。（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)	189	361	550	133	20	277	980
構成率(%)	19.3	36.8	56.1	13.6	2.0	28.3	100

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見ると、車両（自転車を除く。）相互の事故が約6割（59.8%）を占め、自転車を含めた車両相互の事故は8割（85.8%）を超える。

追突と出会い頭が車両相互全体の6割以上（65.7%）を占める。

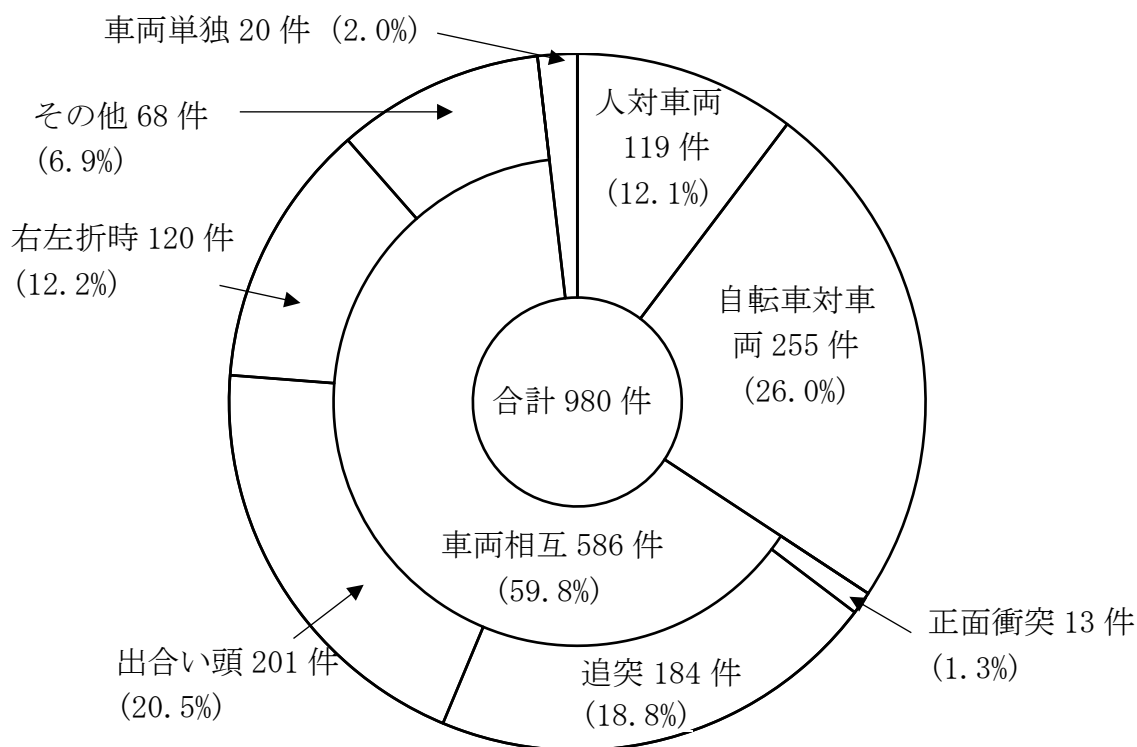
死者数は、車両単独が4割以上（46.2%）、人対車両が3割以上（30.8%）である。

（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	119	4	116
自転車対車両	255	0	261
車両相互	正面衝突	13	0
	追突	184	0
	出会い頭	201	1
	右左折時	120	1
	その他	68	1
	小計	586	3
車両単独	20	6	16
踏切	0	0	0
合計	980	13	1,060

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当事者の違反別に見ると、安全不確認が238件(24.3%)で最多、次いで、前方不注意144件(14.7%)、交差点安全進行義務違反130件(13.3%)、一時不停止121件(12.3%)、動静不注視97件(9.9%)で、5つの違反(730件)で全体の7割(74.5%)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		0	0.0
通行区分		8	0.8
追越し違反		5	0.5
歩行者妨害		44	4.5
自転車妨害		11	1.1
酒酔い運転		0	0.0
信号無視		43	4.4
横断・転回等違反		3	0.3
右左折違反		10	1.0
優先通行妨害		20	2.0
交差点安全進行義務違反		130	13.3
徐行違反		28	2.9
一時不停止		121	12.3
過労運転		1	0.1
運転操作不適		39	4.0
前方不注意		144	14.7
動静不注視		97	9.9
安全不確認		238	24.3
安全速度違反		3	0.3
歩行者違反		3	0.3
その他の違反		11	1.1
対象外当事者		17	1.7
調査不能		4	0.4
合計		980	100.0

(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見ると、交通事故が年間50件以上発生しているのは、石井地区(81件)、椿地区(75件)、久米地区(71件)、余土地区(56件)である。

死者数は、味生地区で3人、久枝地区で2人、東雲・西雄郡・清水・湯山・堀江・三津浜・垣生・北条地区でそれぞれ1人の13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	26	1	2.7
八坂	27	0	2.8
素鷲	36	0	3.7
立花	14	0	1.4
番町	28	0	2.9
東雄郡	8	0	0.8
雄郡	37	0	3.8
西雄郡	25	1	2.6
新玉東	19	0	1.9
新玉西	10	0	1.0
余土	56	0	5.7
城西	15	0	1.5
味酒	15	0	1.5
本町	17	0	1.7
清水	23	1	2.3
姫山	22	0	2.2
城北	9	0	0.9
潮見	32	0	3.3
湯築	23	0	2.3
道後	9	0	0.9
湯山	4	1	0.4
日浦	2	0	0.2
伊台	5	0	0.5
五明	1	0	0.1
桑原	38	0	3.9
久米	71	0	7.2

地区名	発生件数	死者数	発生件数構成率
小野	14	0	1.4
石井	81	0	8.3
椿	75	0	7.7
浮穴	24	0	2.4
荏原	11	0	1.1
坂本	2	0	0.2
生石	23	0	2.3
味生	45	3	4.6
堀江	14	1	1.4
三津浜	6	1	0.6
宮前	29	0	3.0
久枝	28	2	2.9
高浜	6	0	0.6
和気	6	0	0.6
垣生	13	1	1.3
興居島	0	0	0.0
浅海	0	0	0.0
立岩	1	0	0.1
難波	3	0	0.3
正岡	2	0	0.2
北条	9	1	0.9
河野	8	0	0.8
粟井	5	0	0.5
中島	2	0	0.2
その他	1	0	0.1
合計	980	13	100.0

2 歩行者の交通事故

(1) 概況

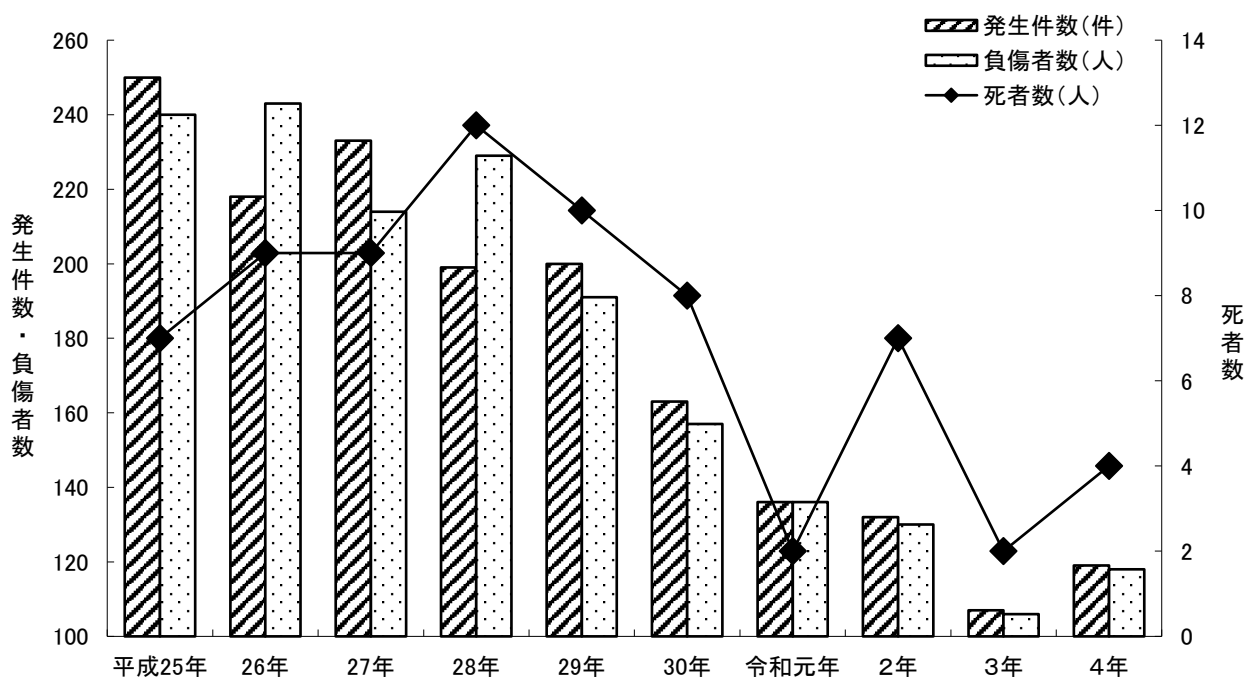
平成 25 年以降の歩行者の交通事故を見ると、発生件数、負傷者数ともに多少増減しながら減少傾向にあるものの令和 4 年は増加した。

死者数は、平成 29 年以降は減少していたが、令和 2 年以降は増減を繰り返し、令和 4 年は増加した。（第 20 表）（第 10 図）

第 20 表 歩行者の交通事故発生状況の推移【松山市】

年	区分	発生件数(件)	死者数(人)	負傷者数(人)
平成 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
4 年		119	4	118

第 10 図 歩行者の交通事故発生状況の推移



(2) 月別発生状況【歩行者】

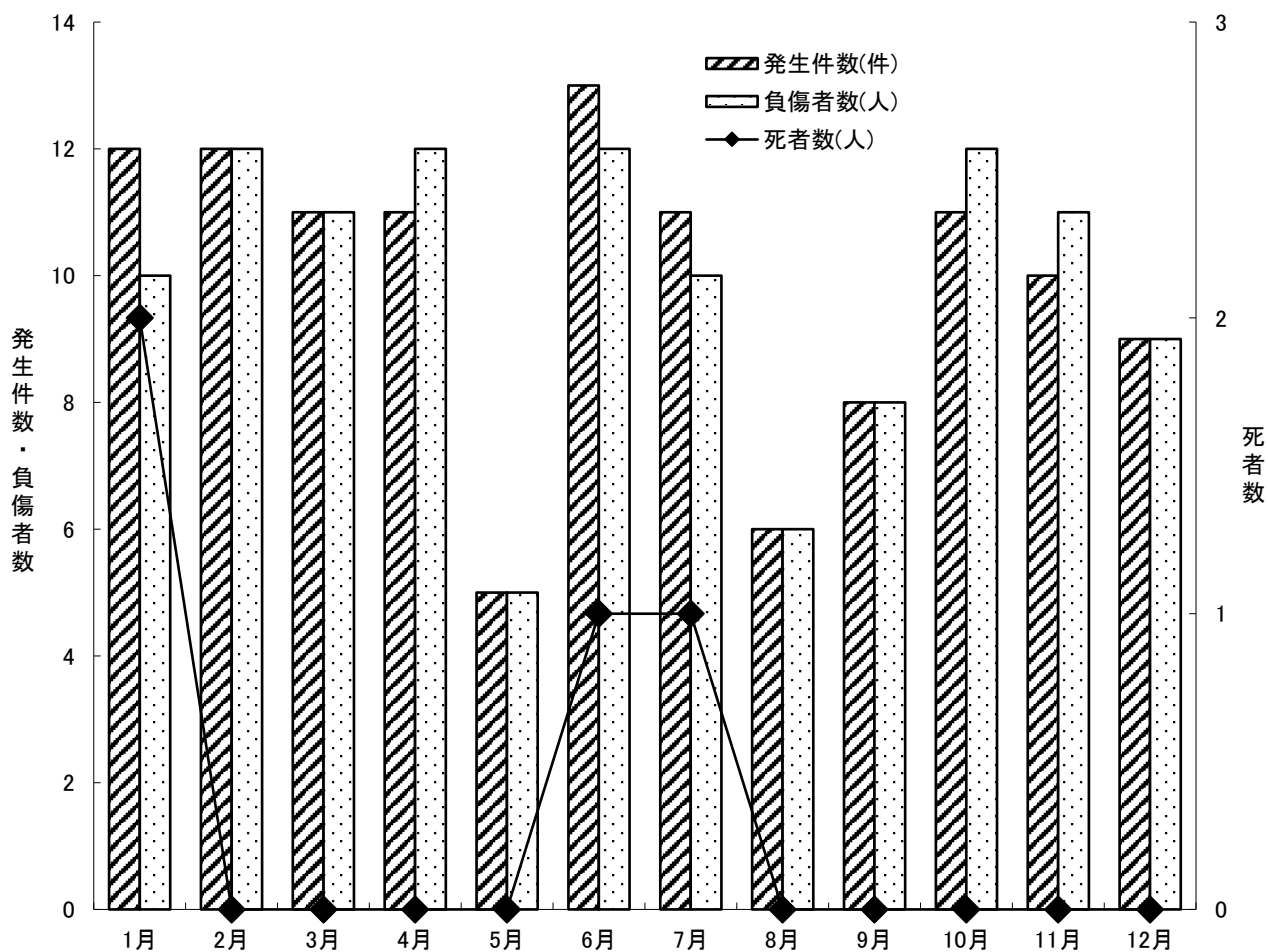
1年を通して発生件数を見ると、最小値は5月（5件）、最大値は6月（13件）で、10件以下の月は5月・8月・9月・11月・12月である。

死者数は、1月に2人、6月・7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】

区分 \ 月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
発生件数(件)	12	12	11	11	5	13	11	6	8	11	10	9	119
死者数(人)	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	4
負傷者数(人)	10	12	11	12	5	12	10	6	8	12	11	9	118

第11図 月別発生状況【歩行者】



(3) 曜日別発生状況【歩行者】

交通事故の発生件数を1週間で見ると、最小値は火曜日（9件）、最大値は水曜日（22件）で、水曜日から土曜日までは19件以上の発生がある。

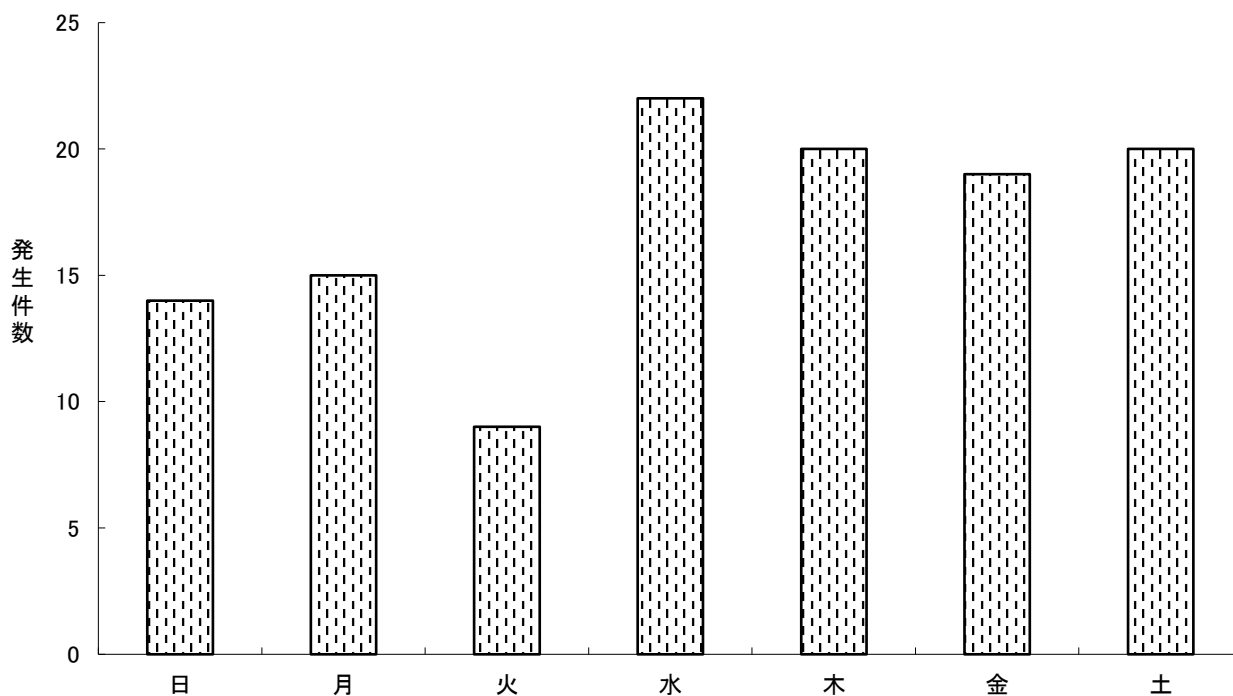
死者数は、金曜日に2人、月曜日・木曜日にそれぞれ1人である。

（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)	14	15	9	22	20	19	20	119
死者数(人)	0	1	0	0	1	2	0	4
負傷者数(人)	15	14	9	22	20	18	20	118

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】

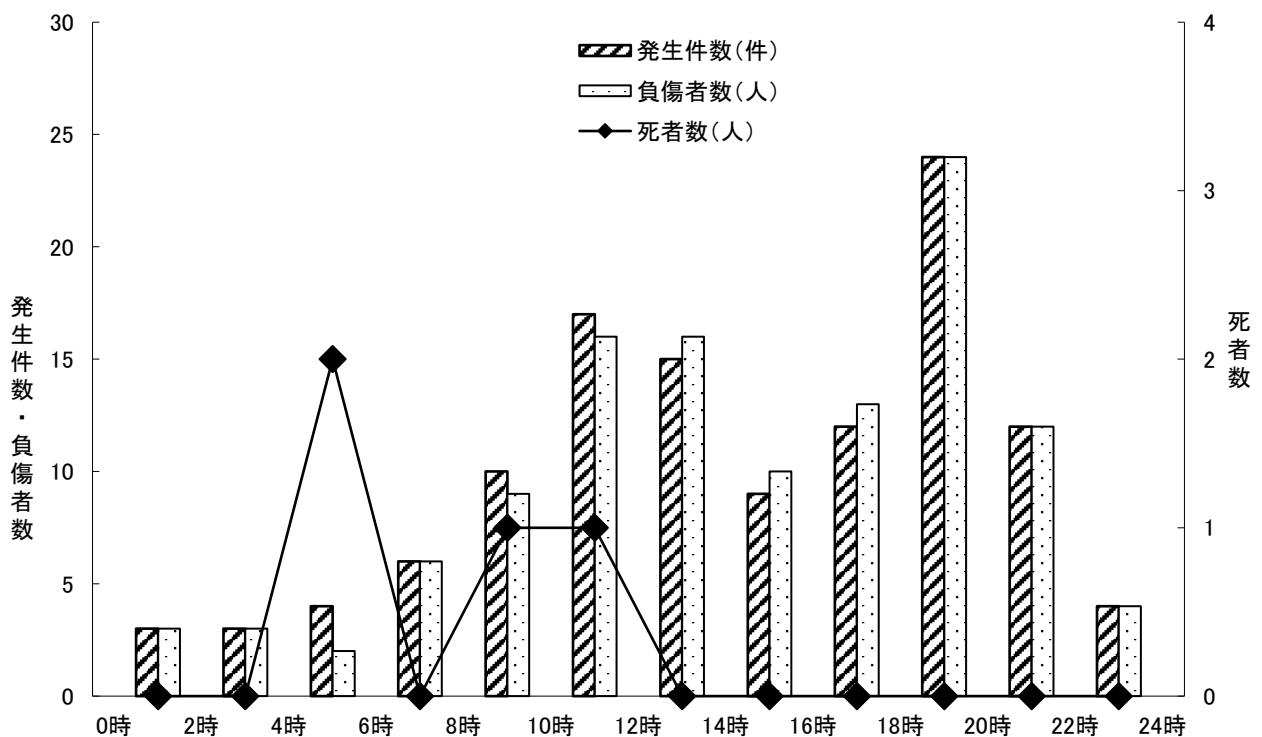
1日を通して発生件数を見ると、4～6時から10～12時にかけて増加後、12～16時で減少するが、その後増加して18～20時にピーク（24件）を迎えた後は、減少している。

死者数は、未明の4～6時に2人、午前中の8～10時、10～12時にそれぞれ1人の発生がある。（第23表）（第13図）

第23表 時間別発生状況【歩行者】

時間	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	合計
区分	3	3	4	6	10	17	15	9	12	24	12	4	119
発生件数(件)	3	3	4	6	10	17	15	9	12	24	12	4	119
構成率(%)	2.5	2.5	3.4	5.0	8.4	14.3	12.6	7.6	10.1	20.2	10.1	3.4	100
死者数(人)	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	4
負傷者数(人)	3	3	2	6	9	16	16	10	13	24	12	4	118

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)に見ると、市道と県道での発生件数が93件で全体の8割弱(78.2%)を占めている。

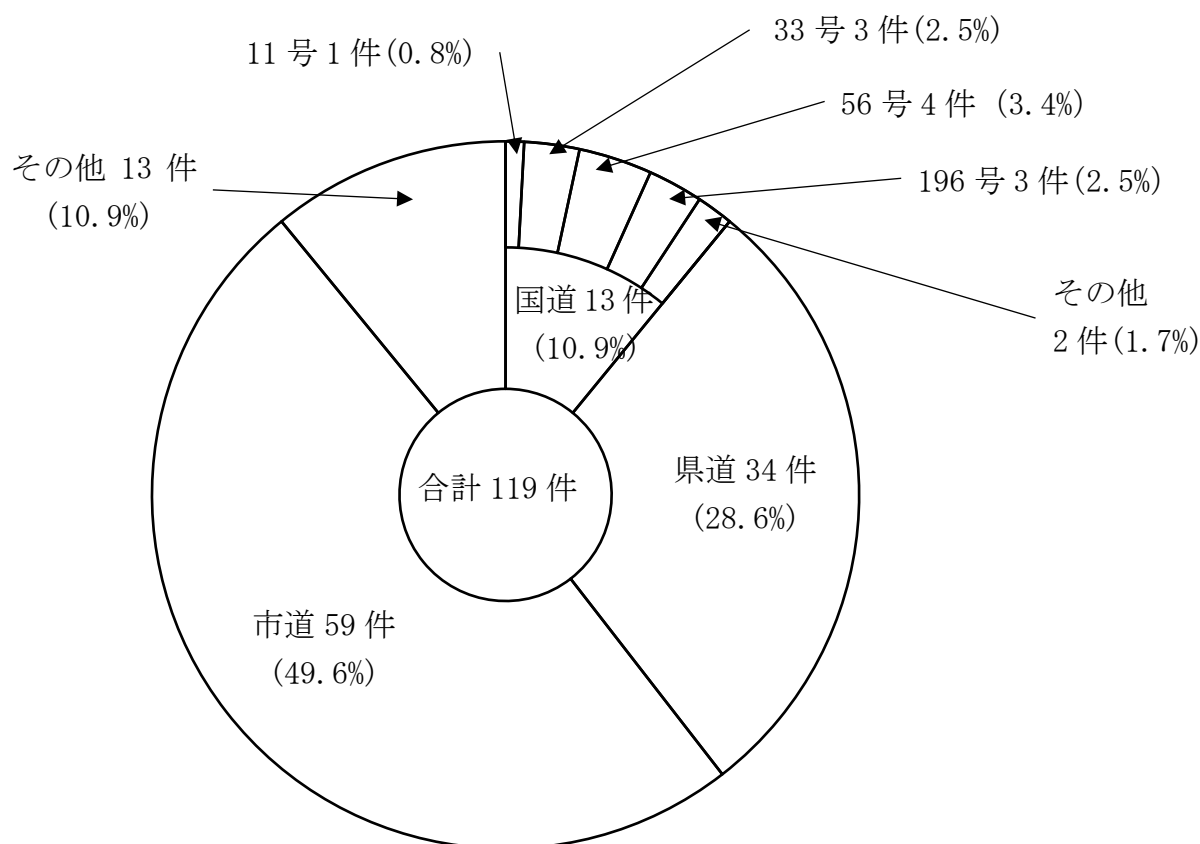
死者数は、国道で1人、市道で3人と市道での発生が全体の75%を占める。

(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)	1	3	4	3	2	13	34	59	13	119
構成率(%)	0.8	2.5	3.4	2.5	1.7	10.9	28.6	49.6	10.9	100
死者数(人)	0	0	0	1	0	1	0	3	0	4
負傷者数(人)	1	3	4	2	2	12	35	57	14	118

第14図 道路別発生(件数)状況【歩行者】



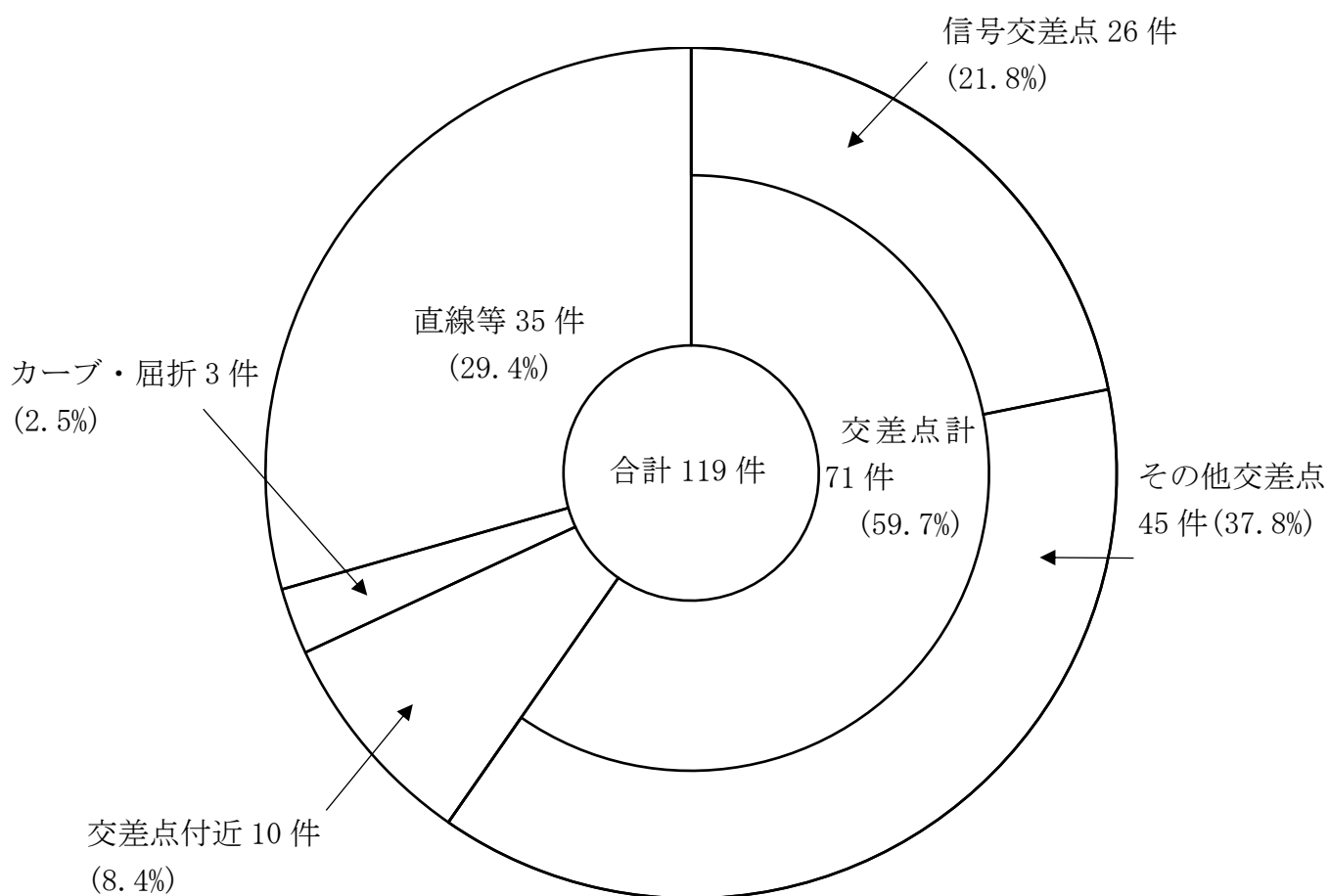
(6) 道路形状別発生状況【歩行者】

道路形状別に発生件数を見ると、交差点 71 件(59.7%)と交差点付近 10 件(8.4%)
で 81 件と全体の約 7 割 (68.1%) を占める。(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)	26	45	71	10	3	35	119
構成率(%)	21.8	37.8	59.7	8.4	2.5	29.4	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】

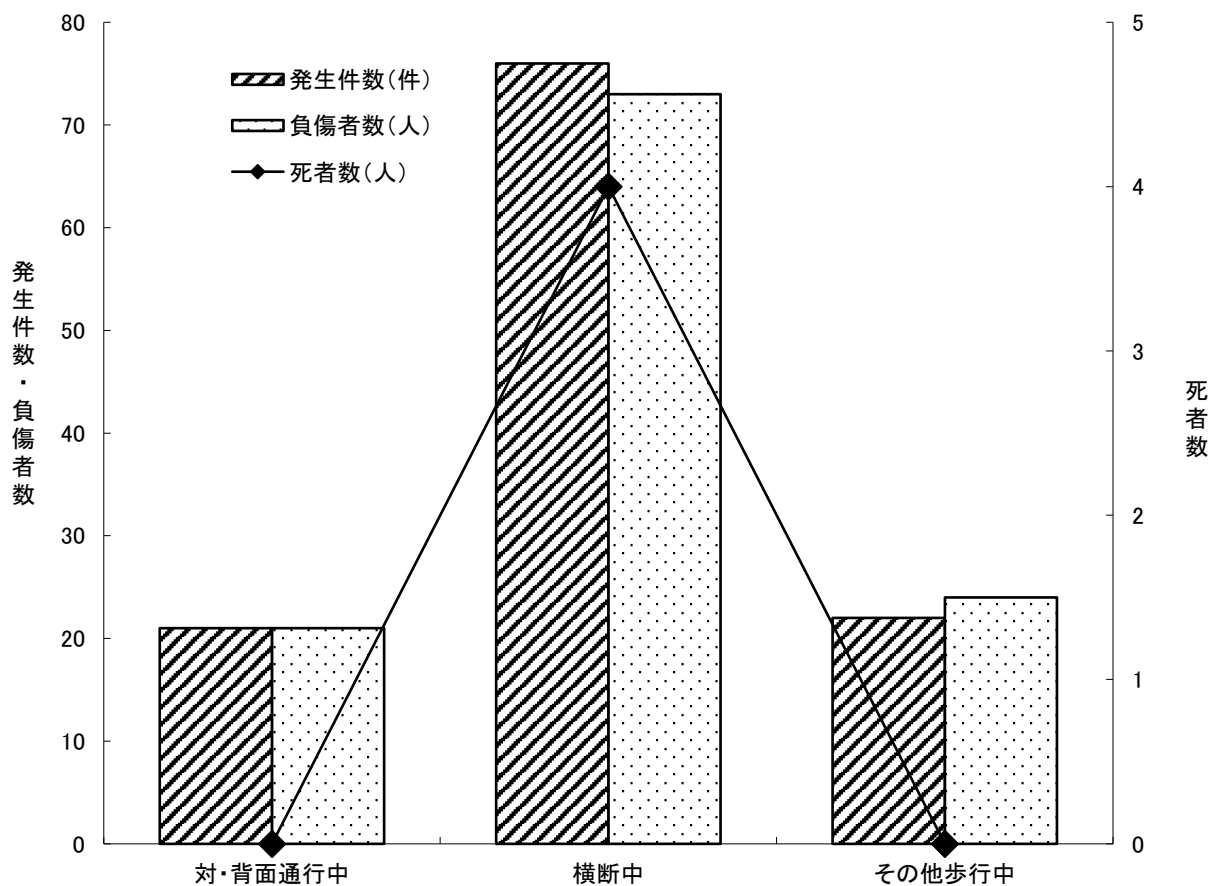
発生状況を類型別に見ると、発生件数、死者数、負傷者数ともに横断中が最も多く、発生件数 76 件 (63.9%)、死者数 4 人 (100%)、負傷者数 73 人 (61.9%) を占める。

(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	21	0	21
横断中	76	4	73
その他歩行中	22	0	24
計	119	4	118

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4年の歩行者の交通事故の発生状況を世代別に見ると、負傷者数は、高齢者とその他で全体の8割以上（88.1%）を占めている。

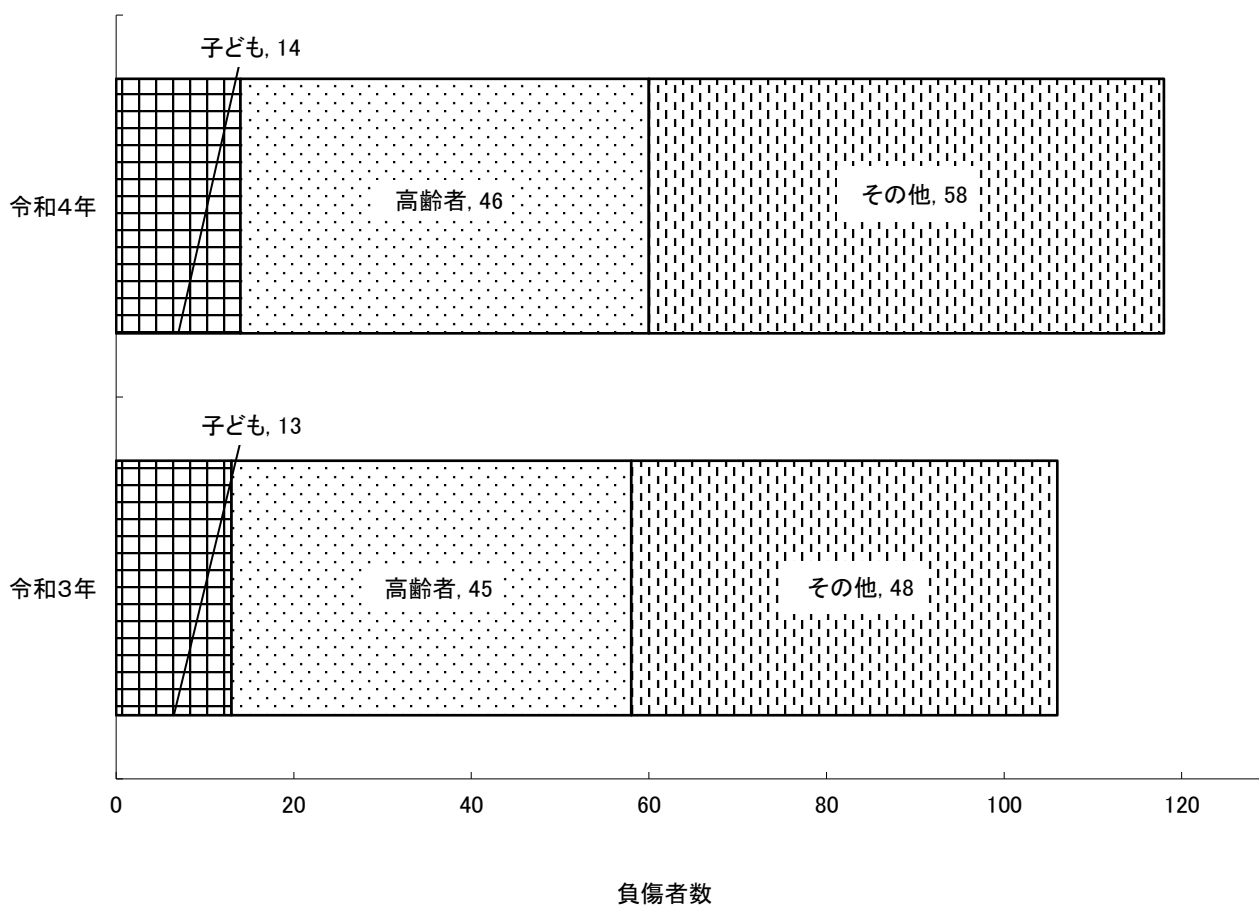
死者4人は、全て高齢者で歩行者の死亡事故の100%を占めている。

（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4年(人)	14	46	58	118	0	4	0	4
構成率(%)	11.9	39.0	49.2	100				
令和3年(人)	13	45	48	106	0	2	0	2
構成率(%)	12.3	42.5	45.3	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

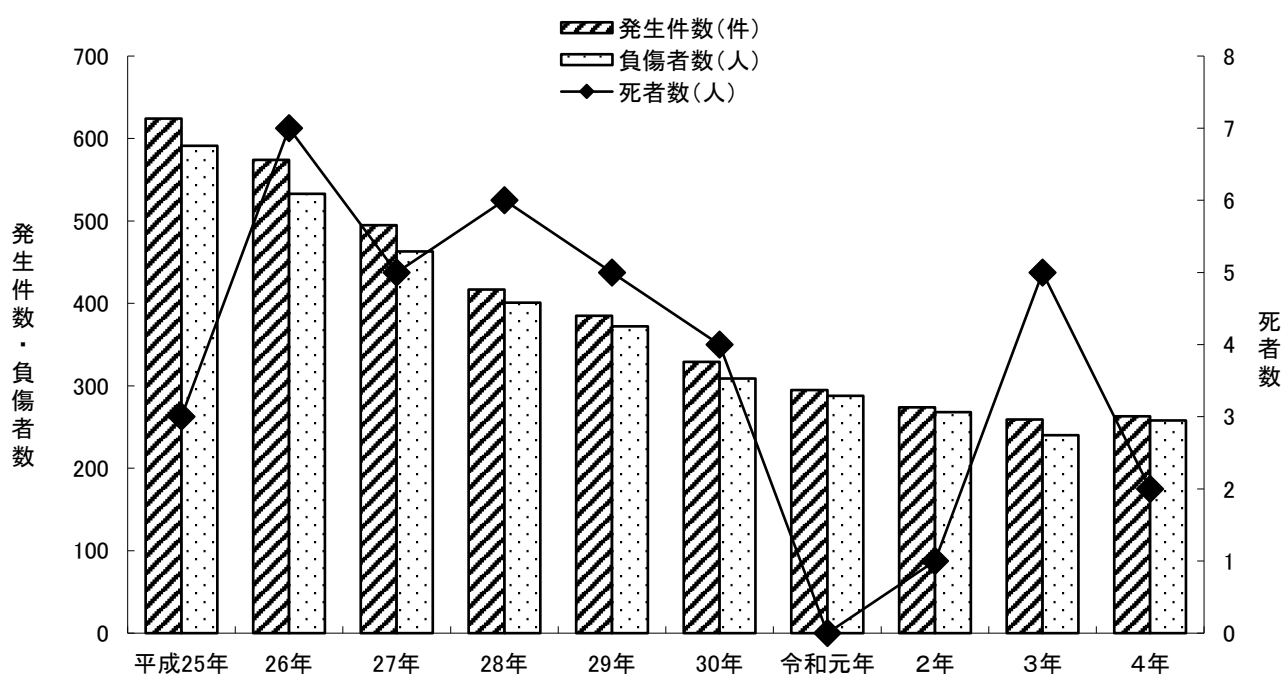
平成 25 年以降の自転車の交通事故発生を見ると、発生件数、負傷者数については、右肩下がりに年々減少していたが令和 4 年は微増した。

死者数は、平成 26 年の 7 人以降、減少して令和元年に 0 となったが、令和 2 年・3 年と増加、令和 4 年は減少（2 人）した。（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 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
4 年	263	2	258

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年を通して見ると、1月、3月、4月以外は20件以上の発生があり、特に8月（26件）、10月（28件）、12月（29件）の発生が多い。

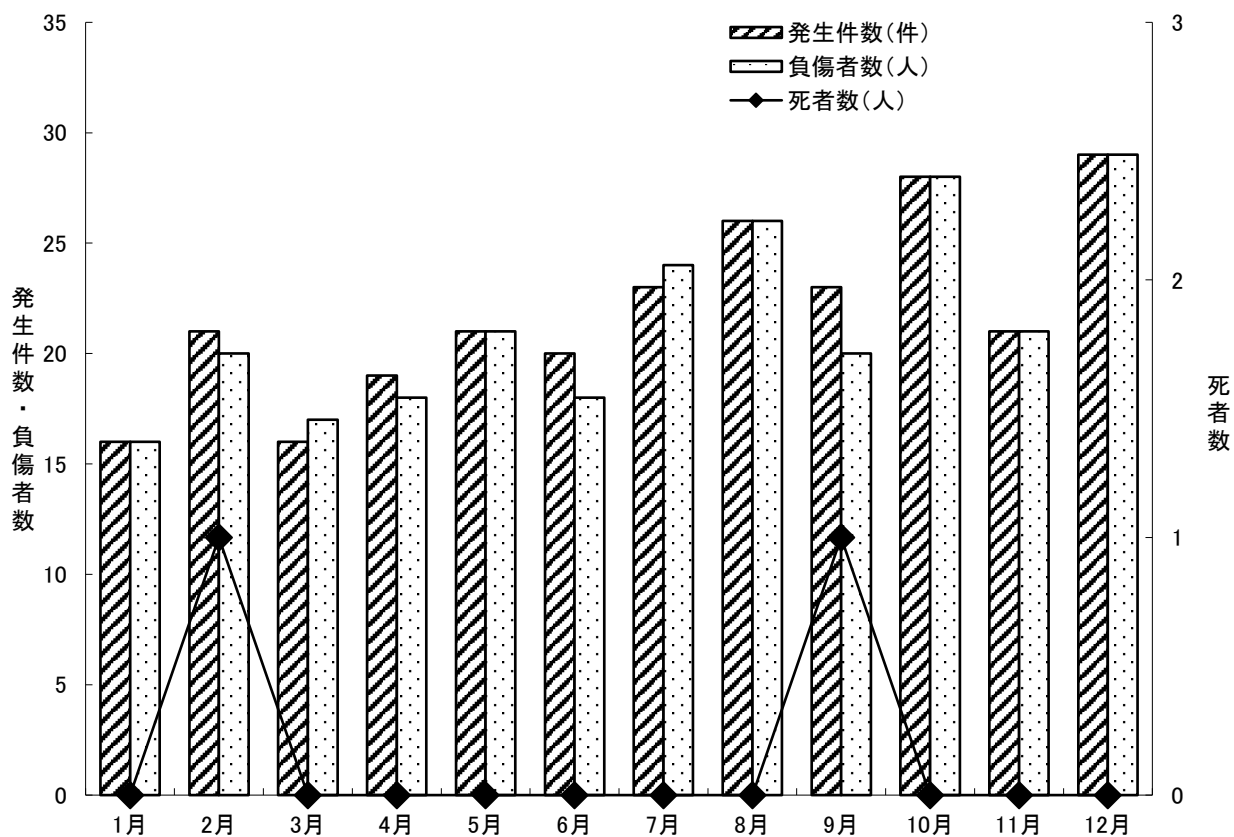
死亡事故（死者数）は、2月（1人）、9月（1人）に発生している。

（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)	16	21	16	19	21	20	23	26	23	28	21	29	263
死者数(人)	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
負傷者数(人)	16	20	17	18	21	18	24	26	20	28	21	29	258

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週間を通して見ると、月曜日から週末の金曜日にかけて増加し、土曜日・日曜日は減少している。

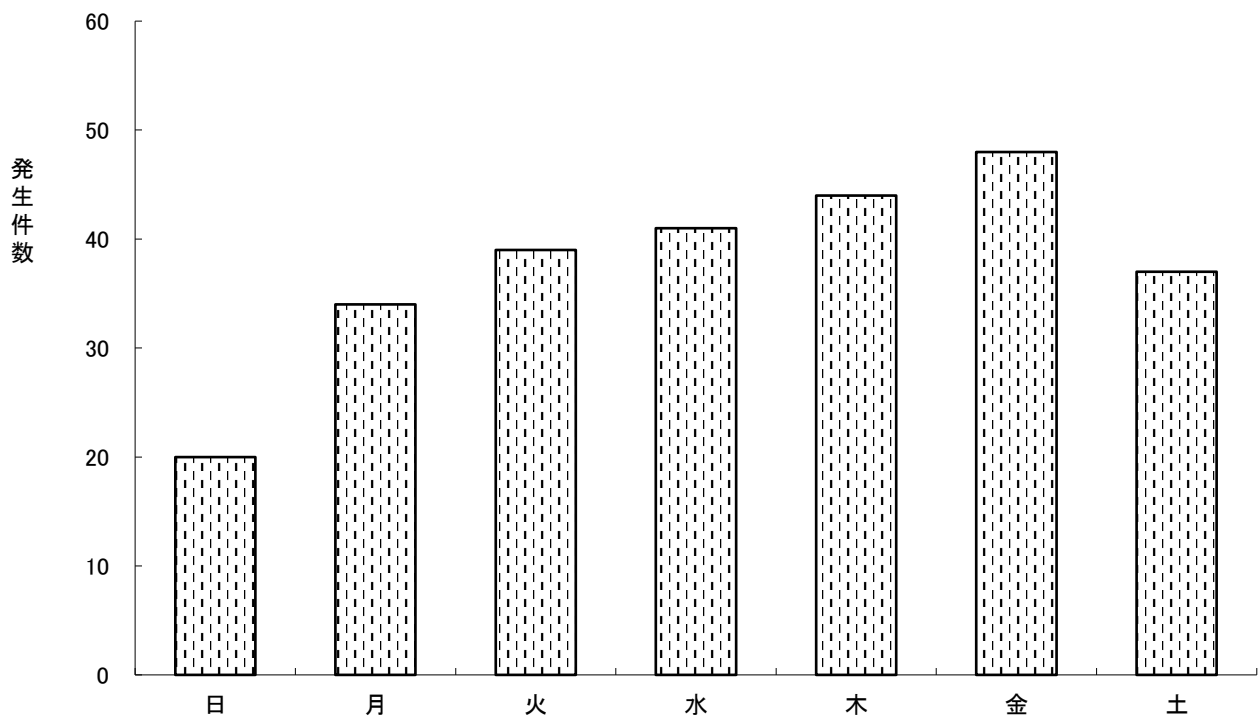
死亡事故（死者数）は、木曜日（1人）・金曜日（1人）に発生している。

（第30表）（第20図）

第30表 曜日別発生状況【自転車】

区分 \ 曜日	日	月	火	水	木	金	土	合計
発生件数(件)	20	34	39	41	44	48	37	263
死者数(人)	0	0	0	0	1	1	0	2
負傷者数(人)	22	34	40	41	41	45	35	258

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日を通して見ると、朝6～8時（19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：51件、14～16時：42件、16～18時：43件）し、18時以降は減少している。

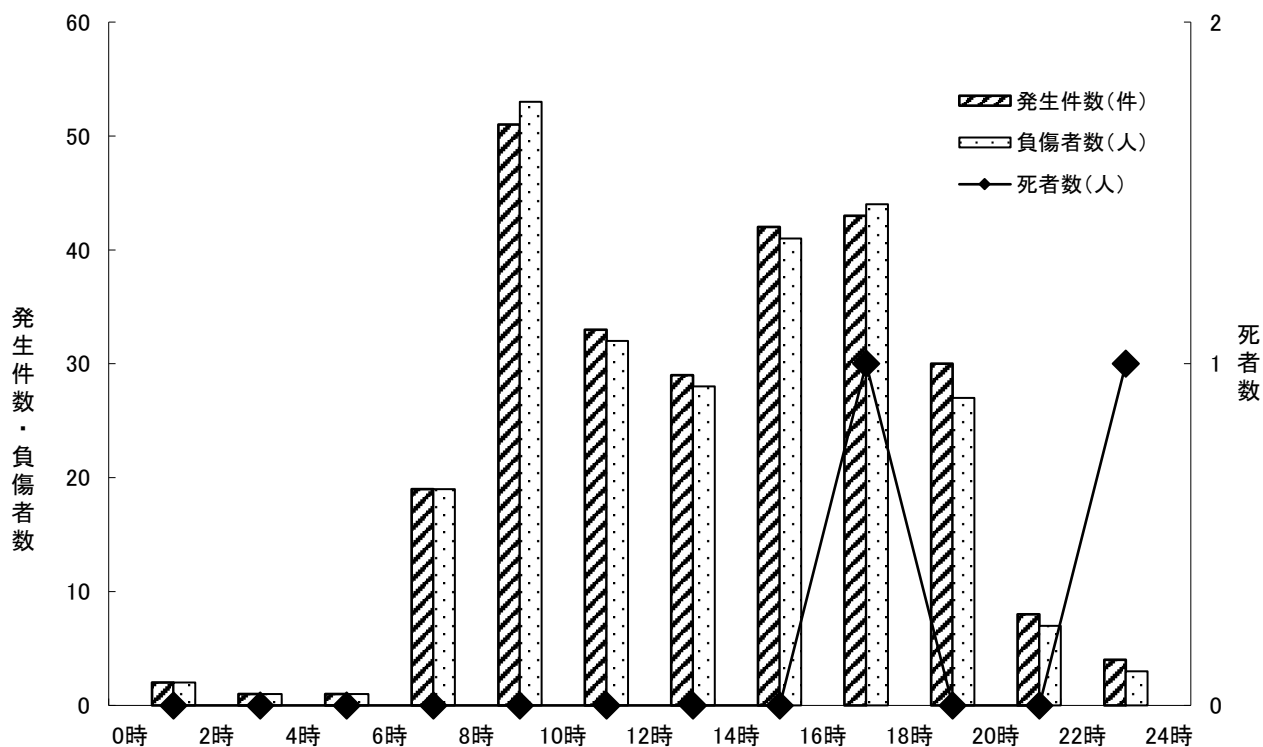
死亡事故（死者数）は、16～18時（1人）・22～24時（1人）に発生している。

（第31表）（第21図）

第31表 時間別発生状況【自転車】

区分 \ 時間	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	合計
	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	
発生件数(件)	2	1	1	19	51	33	29	42	43	30	8	4	263
構成率(%)	0.8	0.4	0.4	7.2	19.4	12.5	11.0	16.0	16.3	11.4	3.0	1.5	100
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2
負傷者数(人)	2	1	1	19	53	32	28	41	44	27	7	3	258

第21図 時間別発生状況【自転車】



(5) 道路別発生状況【自転車】

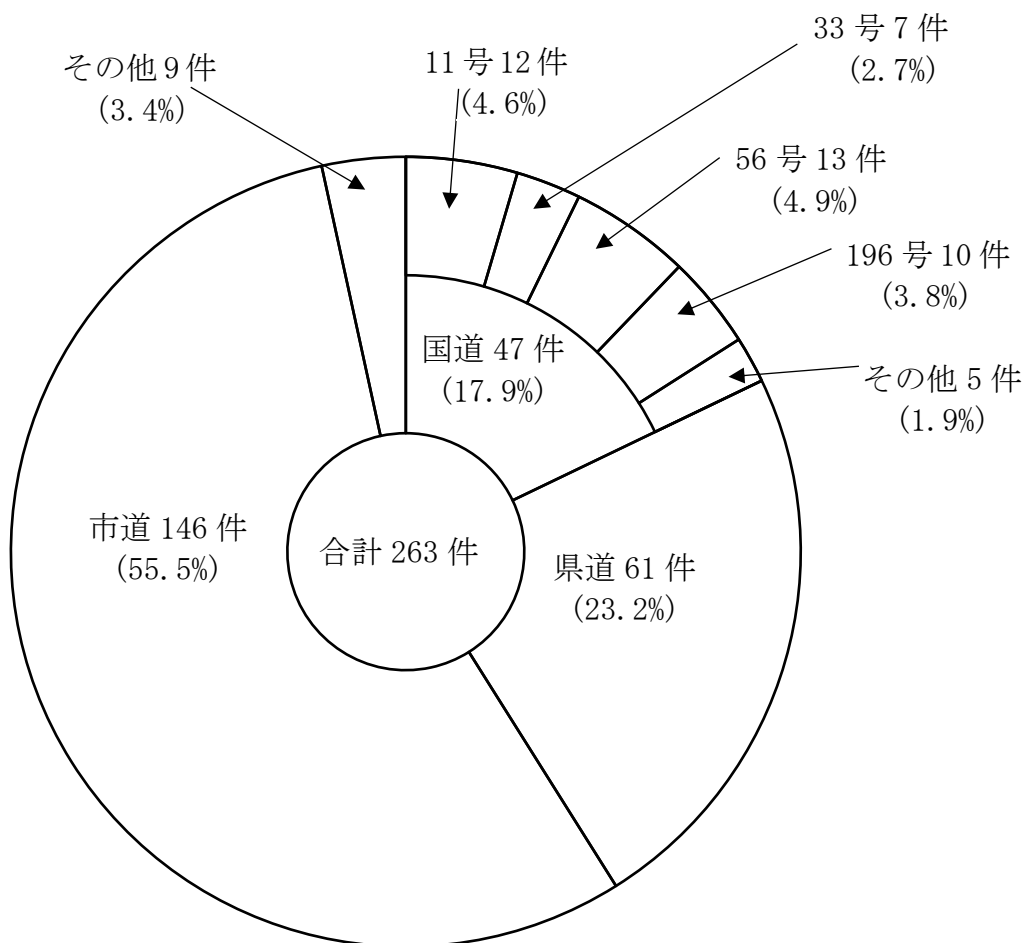
発生状況を道路別（路線別）に見ると、市道（146件）と県道（61件）での発生が207件で全体の約8割（78.7%）を占めている。

死亡事故（死者数）は、市道で発生（2人）している。（第32表）（第22図）

第32表 道路別発生状況【自転車】

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)	12	7	13	10	5	47	61	146	9	263
構成率(%)	4.6	2.7	4.9	3.8	1.9	17.9	23.2	55.5	3.4	100.0
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2
負傷者数(人)	13	7	13	12	5	50	57	142	9	258

第22図 道路別発生（件数）状況【自転車】



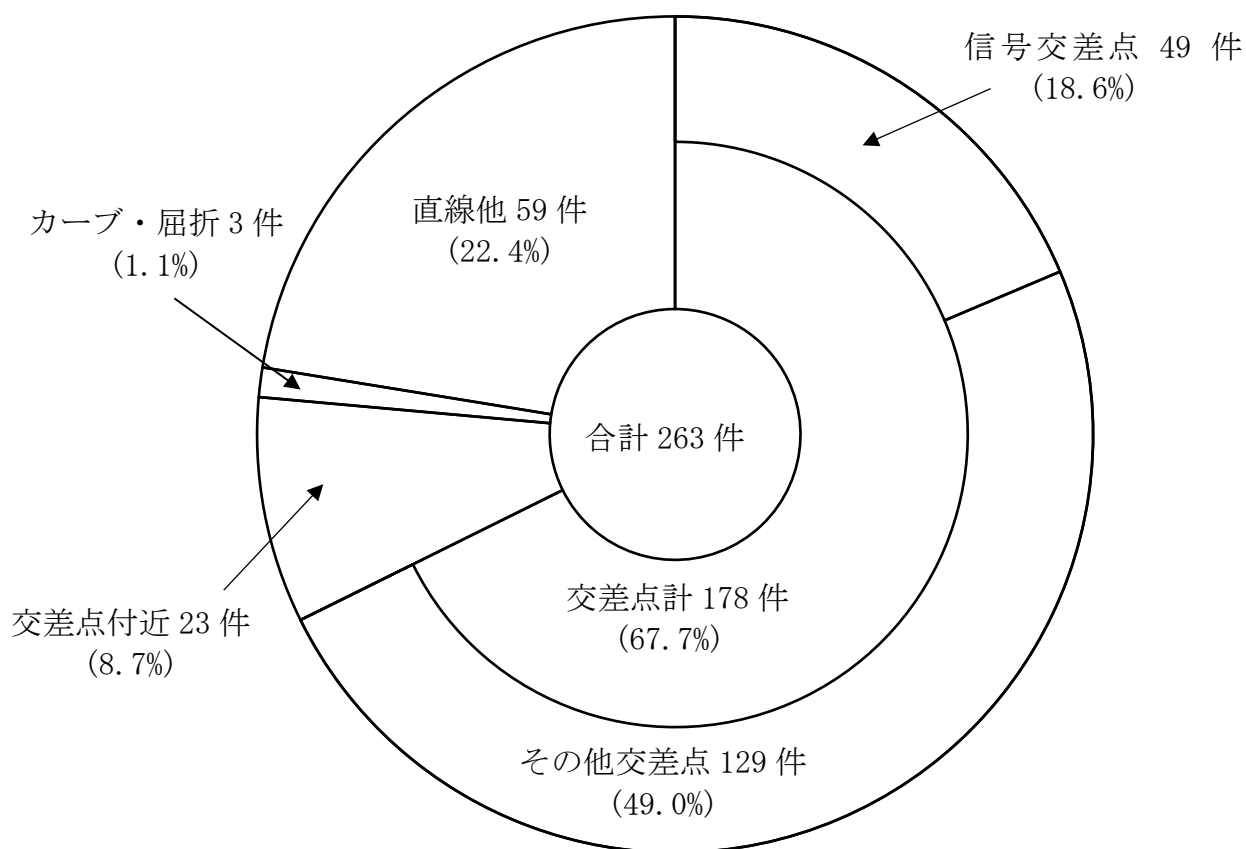
(6) 道路形状別発生状況【自転車】

発生件数を道路形状別に見ると、交差点等（交差点・交差点付近）での発生が 201 件で全体の約 7 割以上 (76.4%) 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)	49	129	178	23	3	59	263
構 成 率 (%)	18.6	49.0	67.7	8.7	1.1	22.4	100.0

第 23 図 道路形状別発生（件数）状況【自転車】

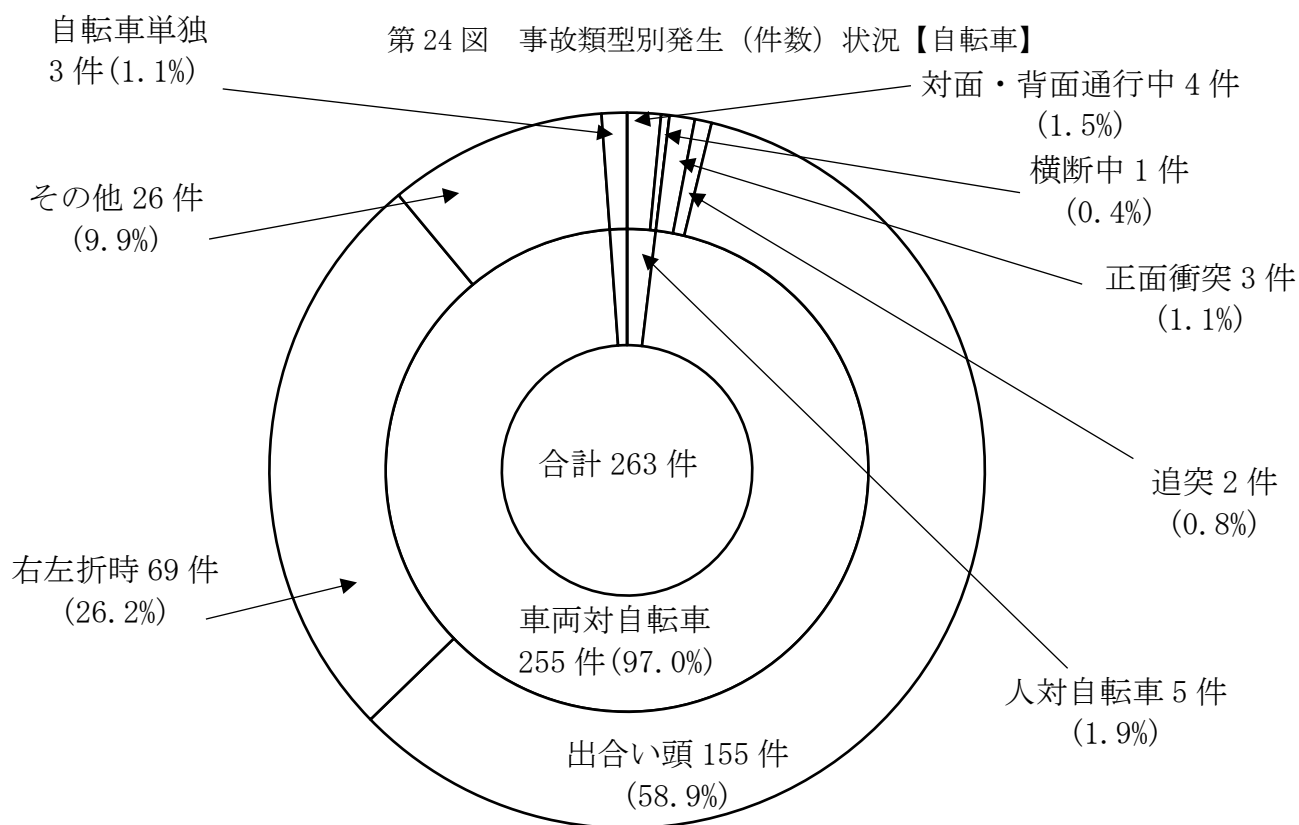


(7) 事故類型別発生状況【自転車】

発生件数を事故類型別に見ると、車両対自転車が 255 件で 9 割以上(97%)を占めており、その内の「出会い頭」155 件(58.9%)と「右左折時」69 件(26.2%)が車両対自転車の 8 割以上 (87.8%) 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	4	0	0
	横断中	1	0	0
	その他歩行中	0	0	0
	小計	5	0	0
車両対自転車	正面衝突	3	0	3
	追突	2	0	2
	出会い頭	155	0	156
	右左折時	69	0	71
	その他	26	0	25
	小計	255	0	257
自転車単独		3	2	1
踏切		0	0	0
合計		263	2	258



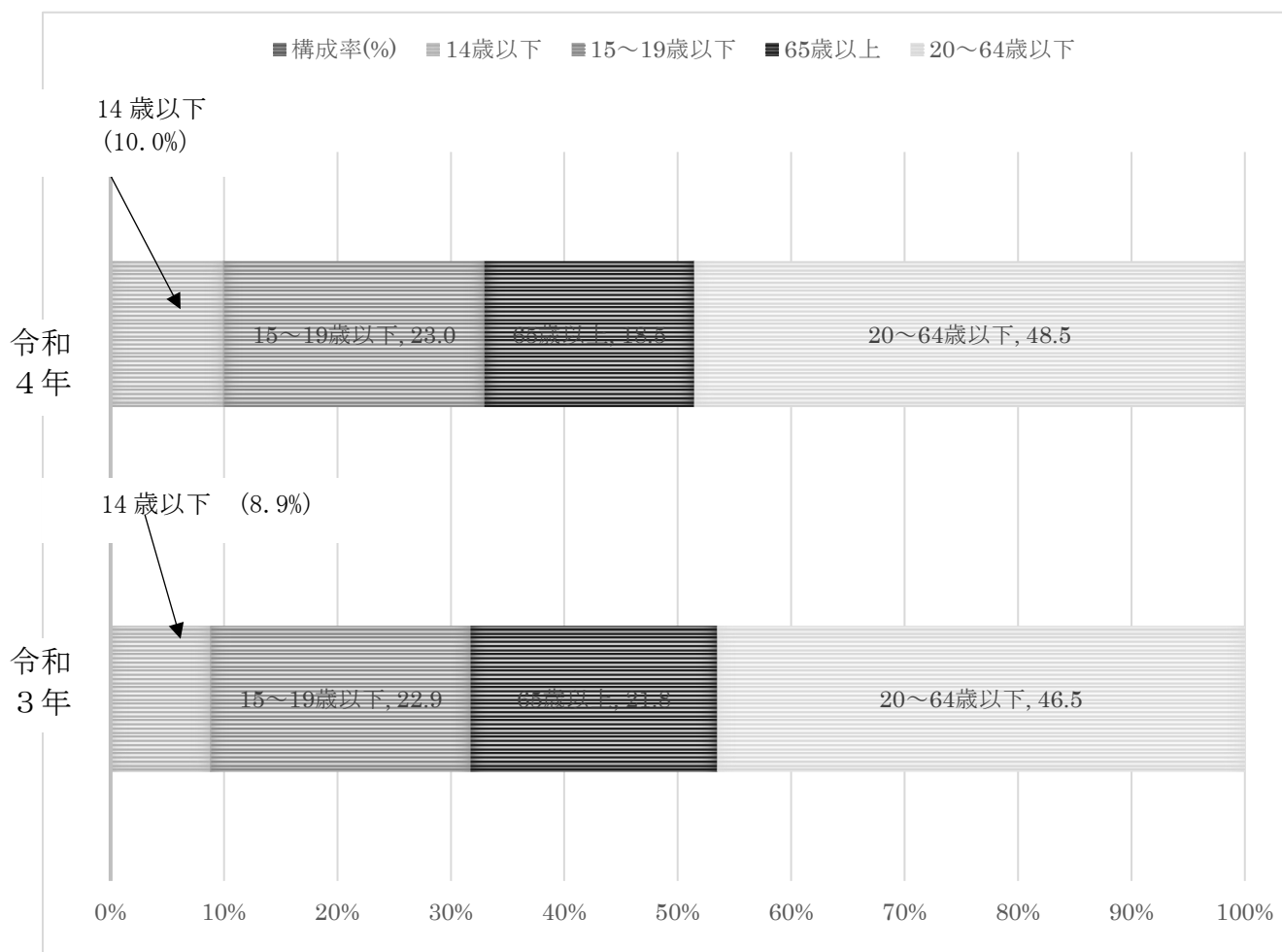
(8) 世代別発生状況【自転車】

世代別に当事者数を見ると、20～64歳以下が約半数131人(48.5%)を占め、65歳以上が50人(18.5%)、15～19歳以下が62人(23.0%)、14歳以下が27人(10.0%)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				合計
		14歳以下	15～19歳以下	65歳以上	20～64歳以下	
令和4年	当事者数(人)	27	62	50	131	270
	構成率(%)	10.0	23.0	18.5	48.5	100.0
	死者数(人)	0	0	1	1	2
	負傷者(人)	27	58	47	126	258
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(当事者数の割合)状況【自転車】



4 二輪車の交通事故

(1) 概況

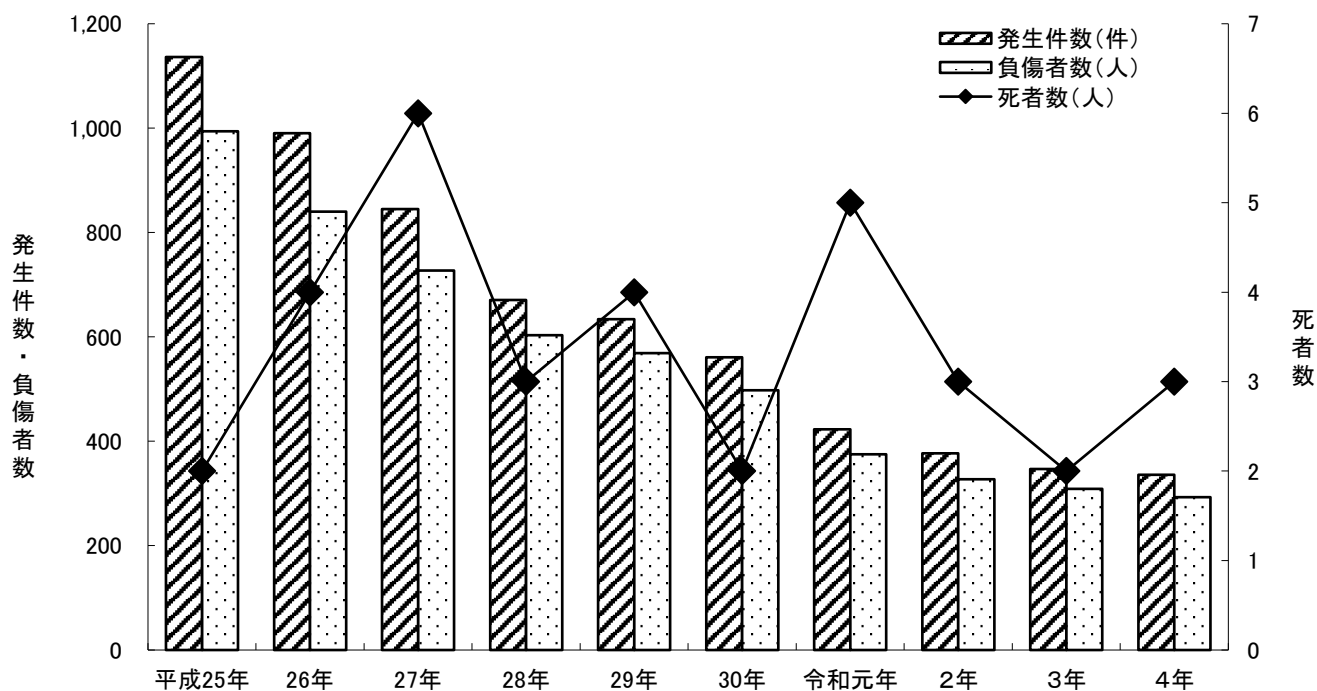
平成 25 年以降の発生状況を見ると、発生件数、負傷者数は右肩下がりの減少傾向にあり、死亡事故（死者数）は、平成 27 年をピーク（6 人）として増減変動、令和 2 年以降は減少傾向にあったが令和 4 年は増加した。（第 36 表）（第 26 図）

第 36 表 二輪車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）		
	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 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
4 年	221	115	336	1	2	3	196	97	293

（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】

発生状況を件数で見ると、最小値は8月(18件)、最大値は10月(34件)である。

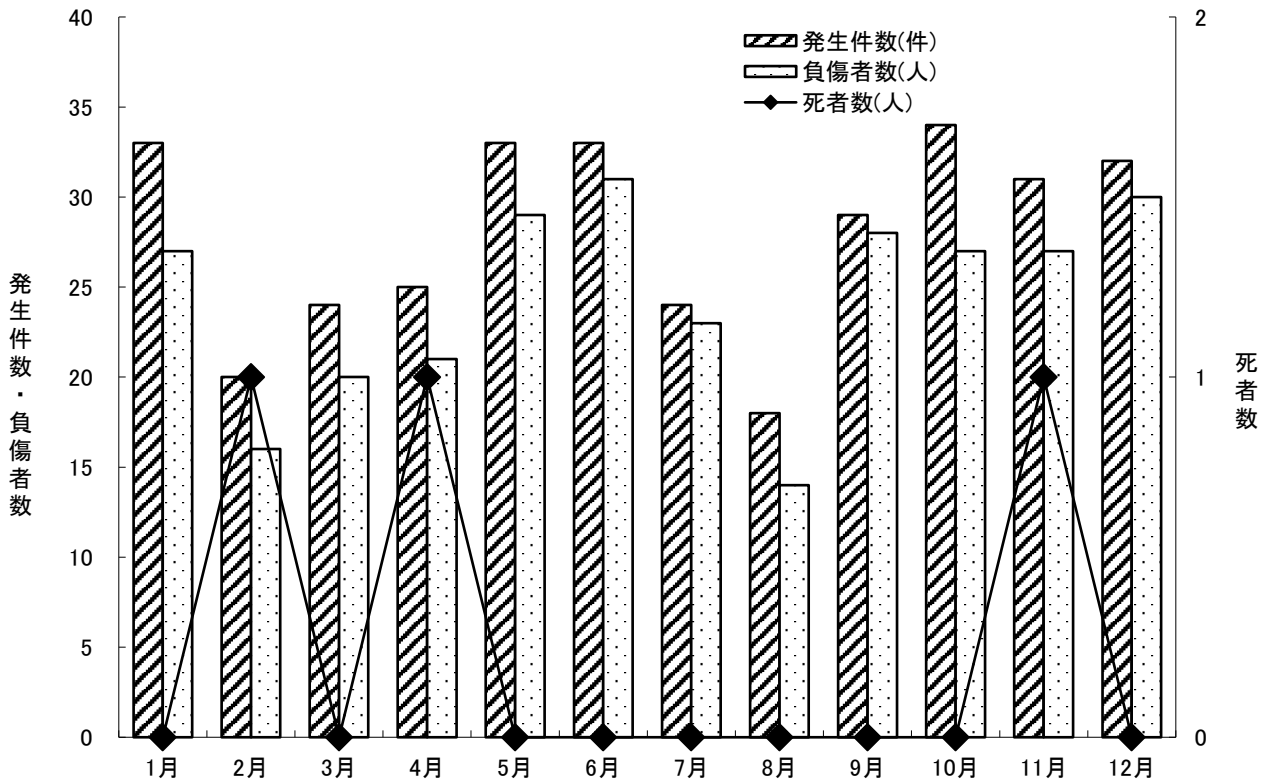
2月(20件)・3月(24件)・4月(25件)・7月(24件)・8月(18件)以外の月は、29件以上発生している。

死亡事故(死者数)は、2月・4月・11月にそれぞれ1件(1人)発生しており3件(3人)である。(第37表)(第27図)

第37表 月別発生状況【二輪車】

区分		月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
		発生件数 (件)	原付	19	15	16	15	18	23	20	13	19	20	25	18
自動二輪	14		5	8	10	15	10	4	5	10	14	6	14	115	
合計	33		20	24	25	33	33	24	18	29	34	31	32	336	
死者数 (人)	原付	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
	自動二輪	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	合計	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
負傷者数 (人)	原付	16	13	13	12	17	23	19	11	18	15	22	17	196	
	自動二輪	11	3	7	9	12	8	4	3	10	12	5	13	97	
	合計	27	16	20	21	29	31	23	14	28	27	27	30	293	

第27図 月別発生状況【二輪車】



(3) 曜日別発生状況【二輪車】

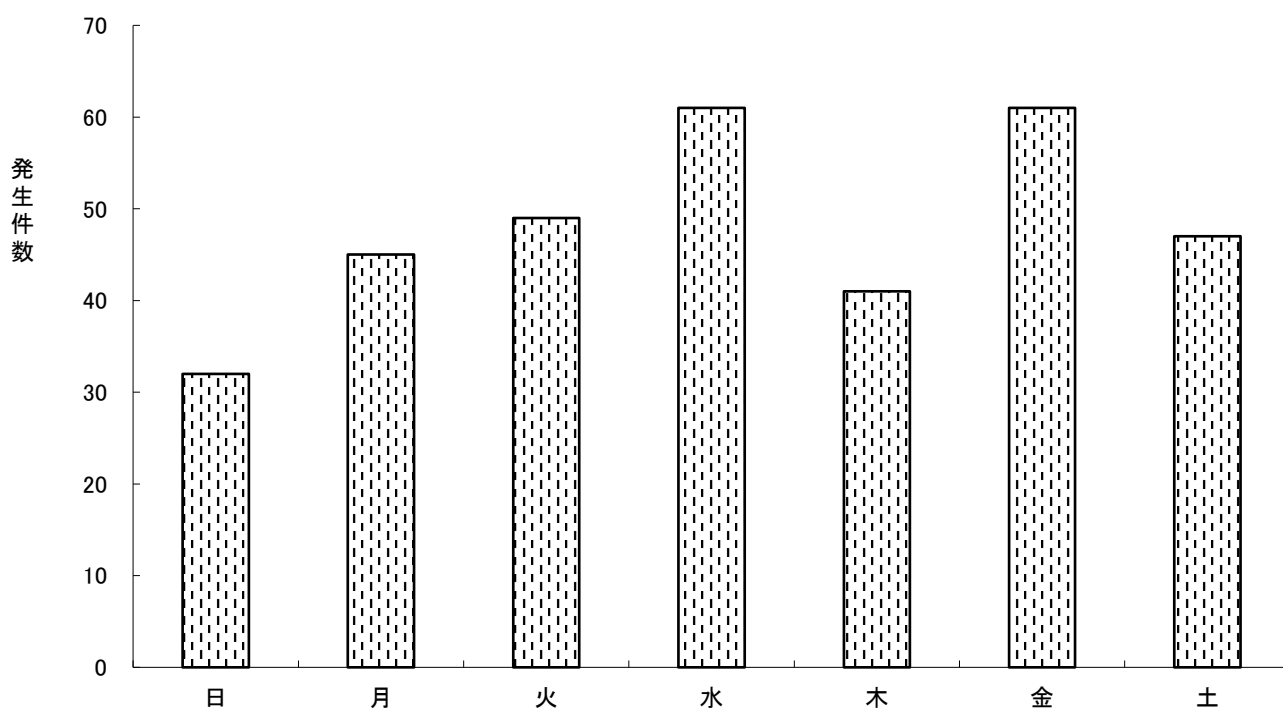
1週間を通して発生件数を見ると、月曜日・火曜日・水曜日は増加、木曜日に減少するが金曜日に増加後、週末（土曜日・日曜日）に減少している。

死亡事故（死者数）は、月曜日（1人）・木曜日（1人）・土曜日（1人）にそれぞれ1件ずつ発生している。（第38表）（第28図）

第38表 曜日別発生状況【二輪車】

区分		曜日							合計
		日	月	火	水	木	金	土	
発生件数(件)	原付	18	30	36	40	28	40	29	221
	自動二輪	14	15	13	21	13	21	18	115
	合計	32	45	49	61	41	61	47	336
死者数(人)	原付	0	0	0	0	0	0	1	1
	自動二輪	0	1	0	0	1	0	0	2
	合計	0	1	0	0	1	0	1	3
負傷者数(人)	原付	16	28	32	33	24	37	26	196
	自動二輪	10	9	10	20	11	19	18	97
	合計	26	37	42	53	35	56	44	293

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】

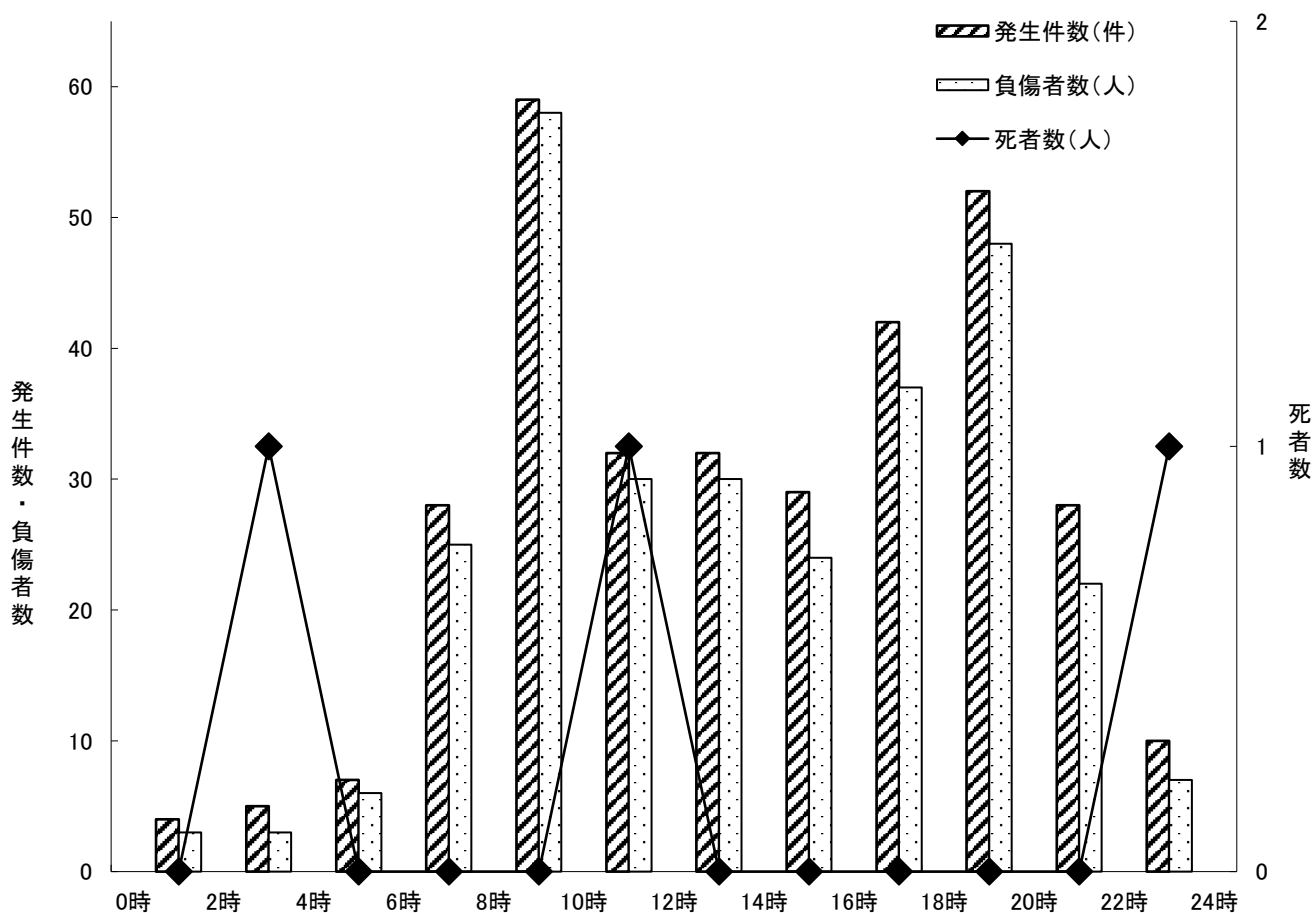
1日を通して発生状況を見ると、発生件数は、6～8時（28件）から増加し、8～10時（59件）で最大値になった後、14～16時（29件）までは減少、その後増加して18～20時（52件）で二つ目の山となり、以降0～2時（4件）までは減少する。

死亡事故（死者数）は、2～4時（1人）・10～12時（1人）・22～24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	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)	4	5	7	28	59	32	32	29	42	52	28	10	328
構成比(%)	1.2	1.5	2.1	8.5	18.0	9.8	9.8	8.8	12.8	15.9	8.5	3.0	100
死者数(人)	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	3
負傷者(人)	3	3	6	25	58	30	30	24	37	48	22	7	293

第29図 時間別発生状況【二輪車】



(5) 道路別発生状況【二輪車】

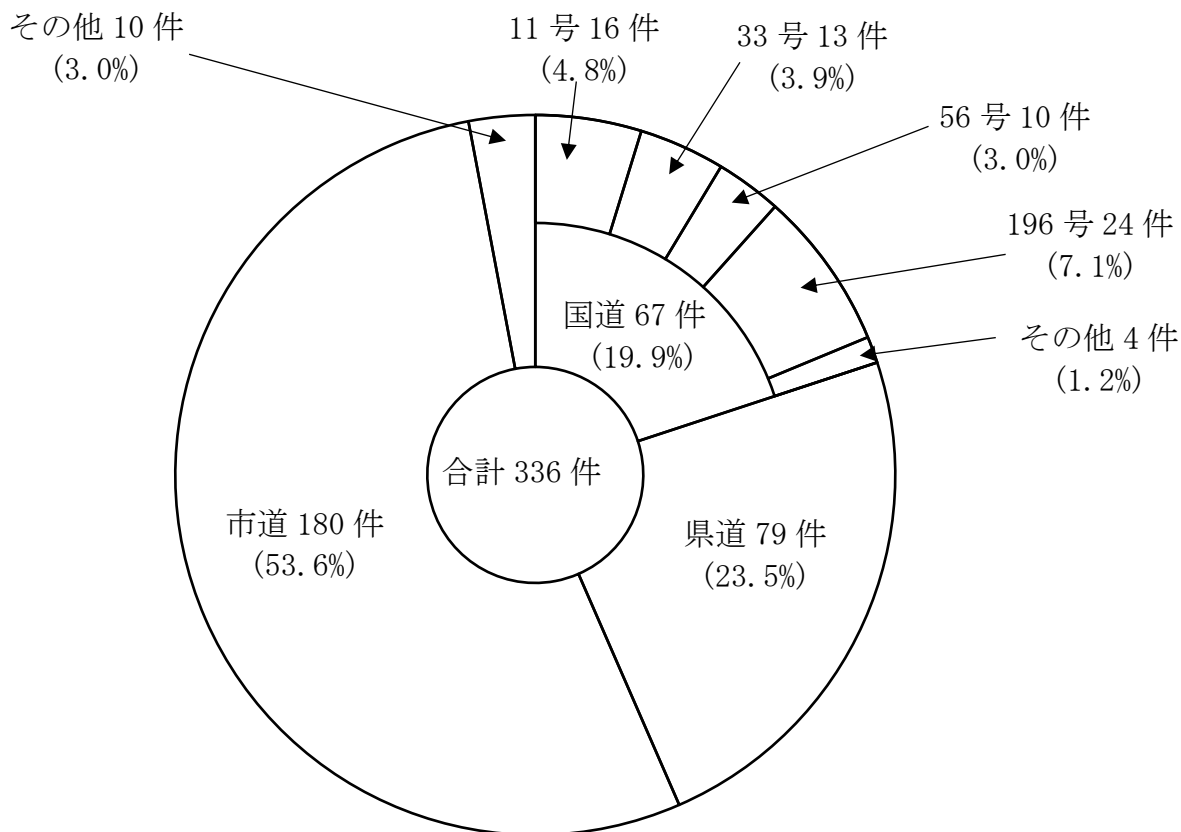
交通事故の発生件数を道路別(路線別)に見ると、市道(180件 53.6%)と県道(79件 23.5%)での発生が全体の7割以上(77.1%)を占めている。

死亡事故(死者数)は、国道(1人)・県道(1人)・その他(1人)で1件ずつ発生している。(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					小計
発生件数	原付		10	5	6	9	1	31	54	128	8	221
	自動二輪		6	8	4	15	3	36	25	52	2	115
	計		16	13	10	24	4	67	79	180	10	336
	構成比		4.8	3.9	3.0	7.1	1.2	19.9	23.5	53.6	3.0	100
死者数	原付		0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
	自動二輪		0	0	0	1	0	1	0	0	1	2
	計		0	0	0	1	0	1	1	0	1	3
負傷者	原付		8	2	6	9	1	26	50	112	8	196
	自動二輪		6	8	4	13	2	33	21	42	1	97
	計		14	10	10	22	3	59	71	154	9	293

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

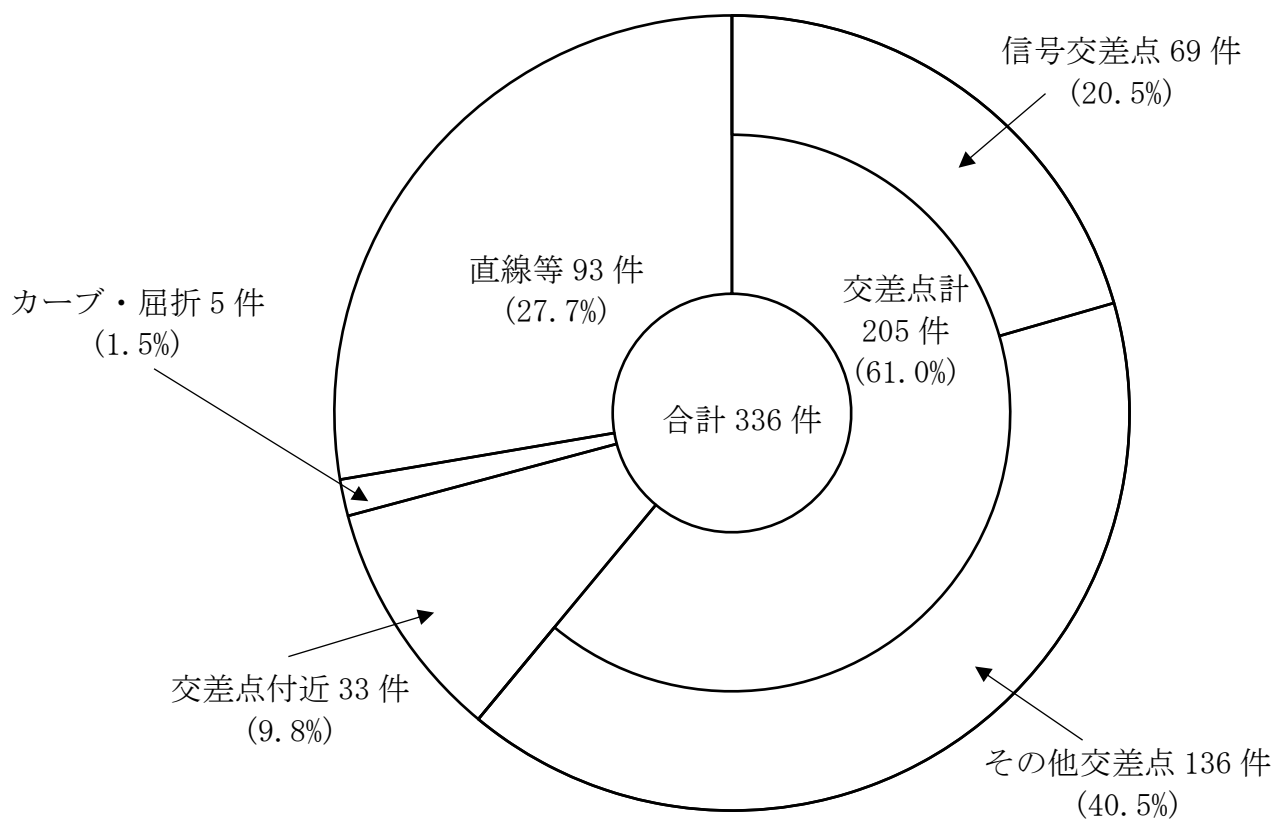
発生件数を道路形状別に見ると、交差点等（交差点 205 件(61.0%)と交差点付近 33 件 (9.8%)）での発生が全体の約7割以上（70.8%）を占めている。

(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		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	36	96	132	19	2	68	221
	自動二輪	33	40	73	14	3	25	115
	計	69	136	205	33	5	93	336
構成率(%)		20.5	40.5	61.0	9.8	1.5	27.7	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】

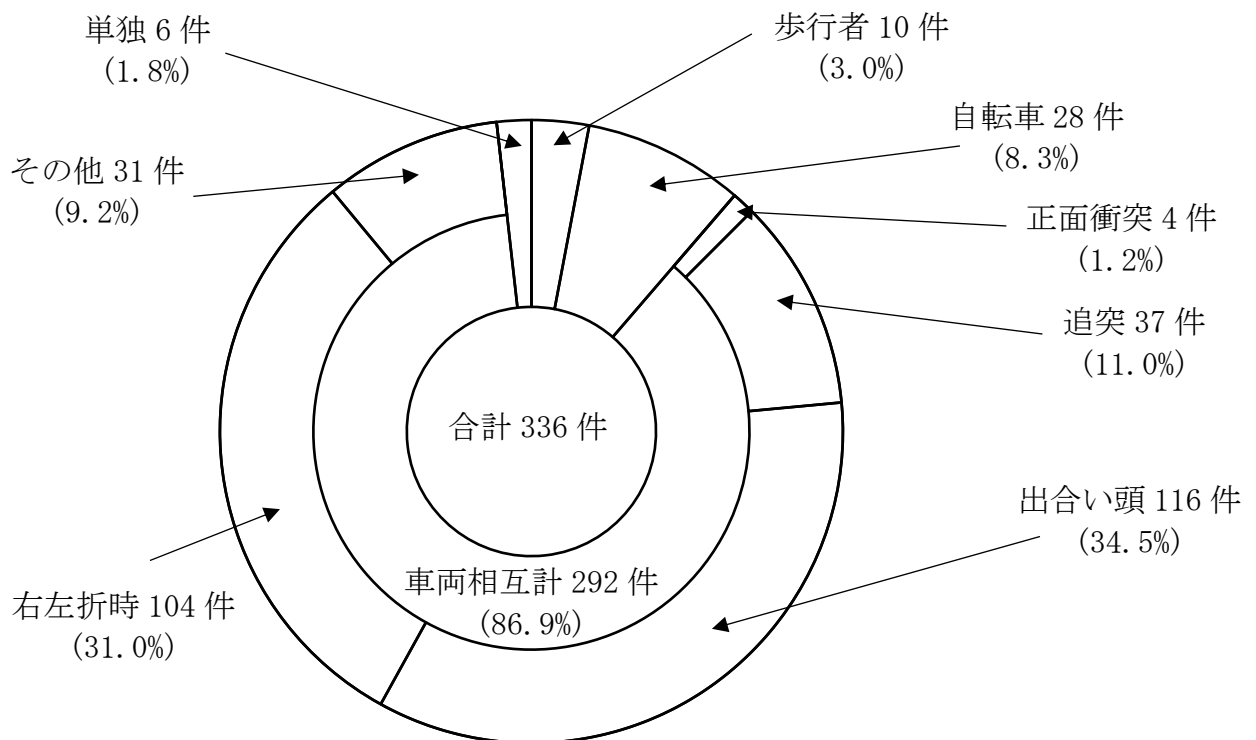
発生状況を事故類型別に見ると、車両相互の事故発生件数が292件(86.9%)で自転車との事故も含めると車両相互の事故は、全体の9割以上(95.2%)を占める。

(第42表)(第32図)

第42表 事故類型別発生状況【二輪車】

区分 事故類型	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	5	10	0	0	0	0	0	0	
自転車対二輪車	19	9	28	0	0	0	5	1	6	
車両対二輪車	正面衝突	2	2	4	0	0	0	2	2	4
	追突	21	16	37	0	0	0	17	14	31
	出合い頭	87	29	116	0	0	0	86	28	114
	右左折時	62	42	104	0	1	1	62	41	103
	その他	23	8	31	1	0	1	22	8	30
	小計	195	97	292	1	1	2	189	93	282
二輪車単独	2	4	6	0	1	1	2	3	5	
踏切	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計	221	115	336	1	2	3	196	97	293	

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

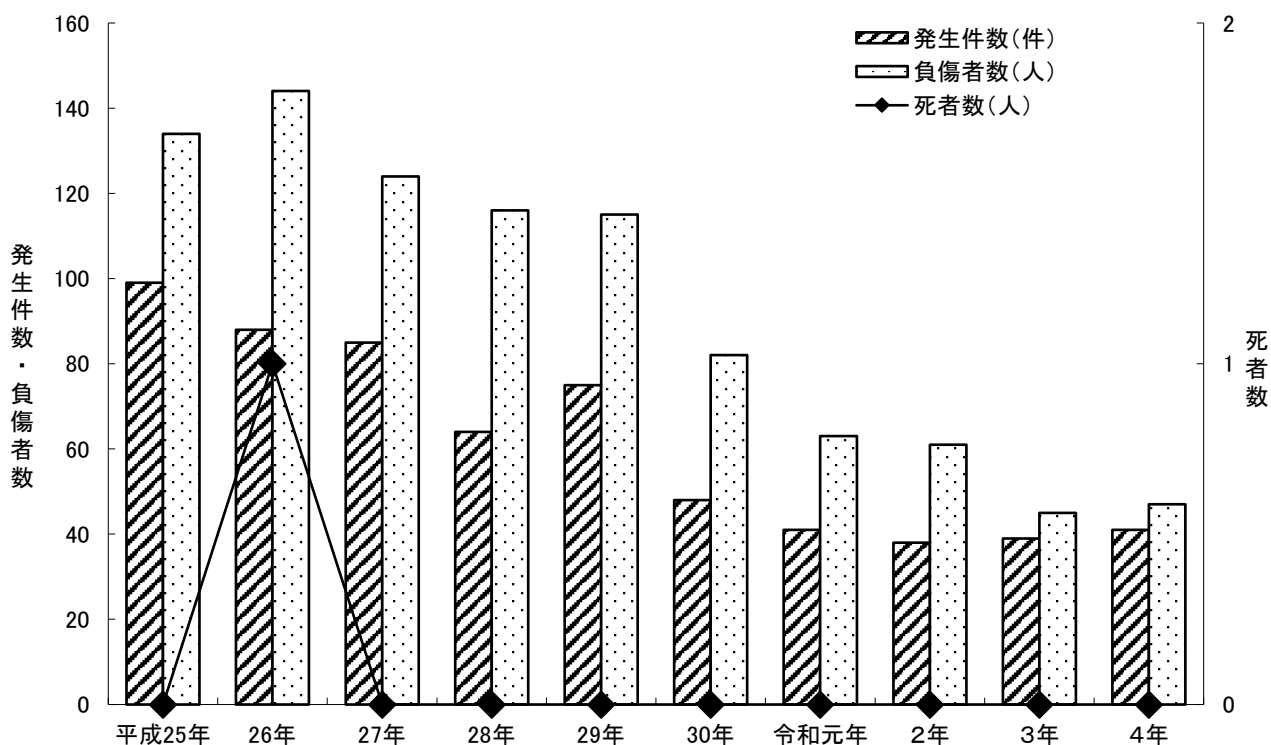
子どもの交通事故につき、平成25年以降の交通事故状況を見ると、発生件数と負傷者数は右肩下がりの減少傾向にあったが令和4年は微増した。

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（中学生以下）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
4年	41	0	47

第33図 子ども（中学生以下）の交通事故発生状況の推移



(2) 月別発生状況【子ども】

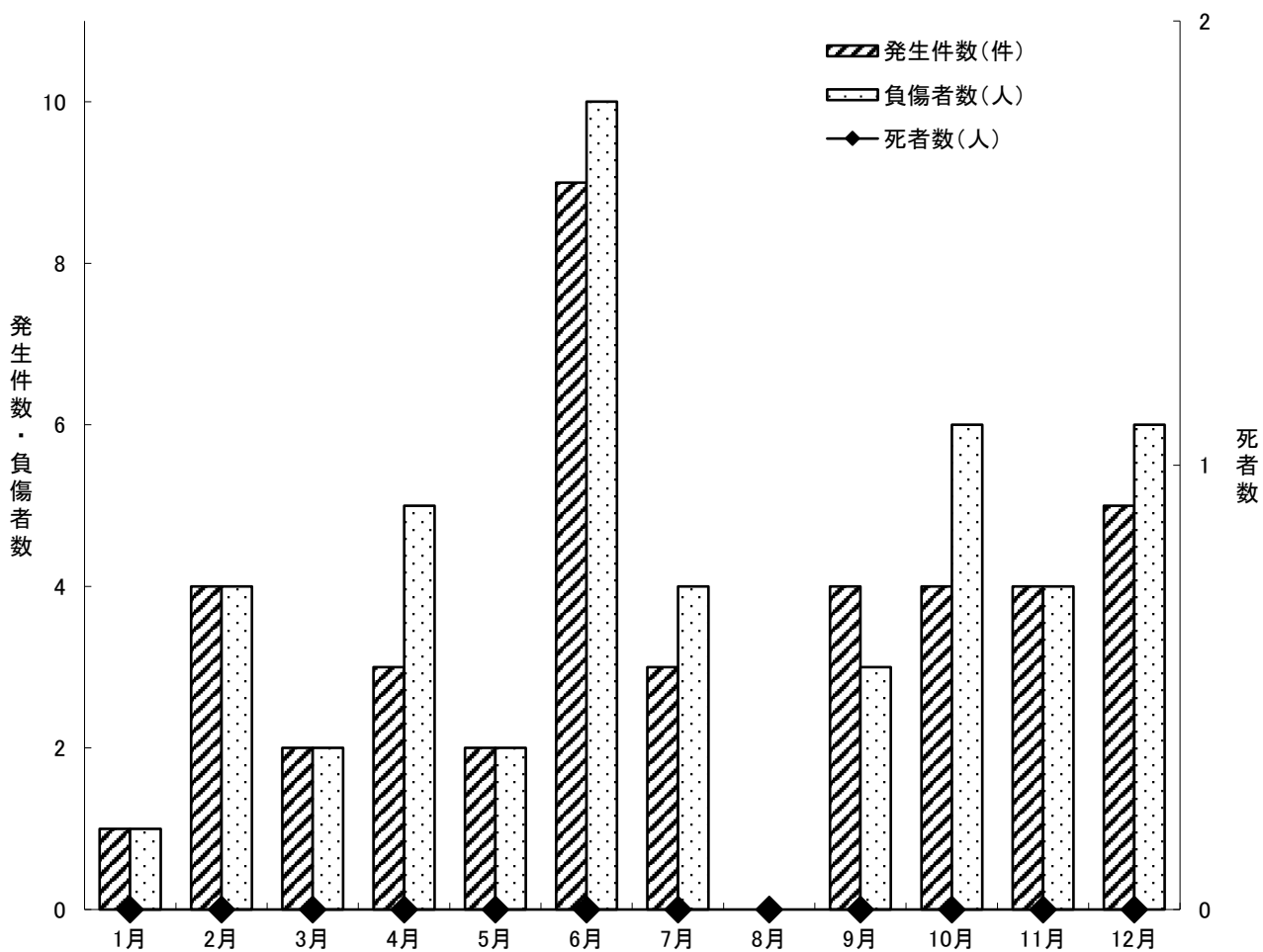
発生状況について1年を通して見ると、最大値は6月(9件)、最小値は8月(0件)である。

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	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
発生件数(件)	1	4	2	3	2	9	3	0	4	4	4	5	41
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数(人)	1	4	2	5	2	10	4	0	3	6	4	6	47

第34図 月別発生状況【子ども】



(3) 曜日別発生状況【子ども】

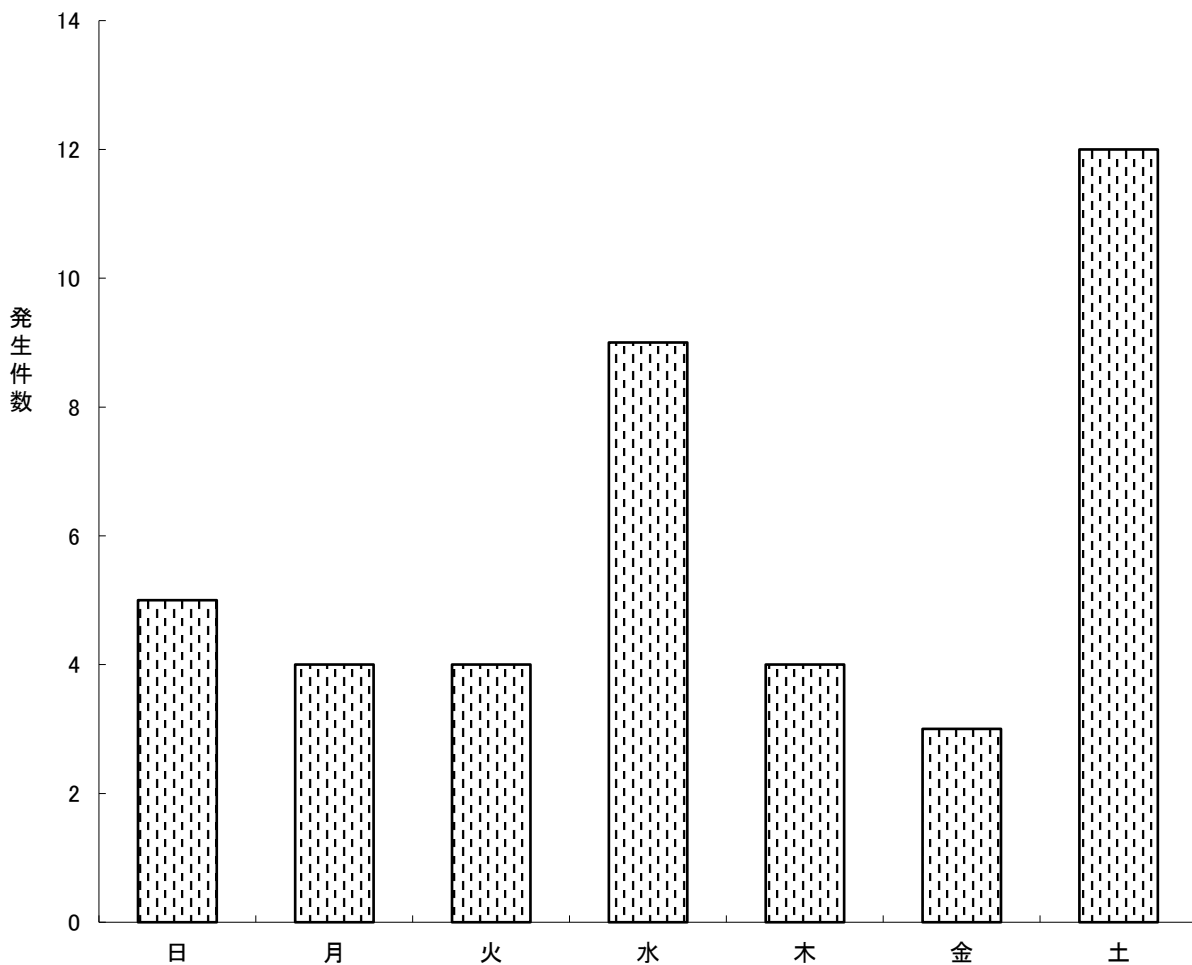
発生状況について1週間を通して見ると、水曜日と土曜日の発生が多い。

死亡事故の発生はない。(第45表)(第35図)

第45表 曜日別発生状況【子ども】

区分	曜日							合計
	日	月	火	水	木	金	土	
発生件数(件)	5	4	4	9	4	3	12	41
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数(人)	6	4	5	10	6	5	11	47

第35図 曜日別発生(件数)状況【子ども】



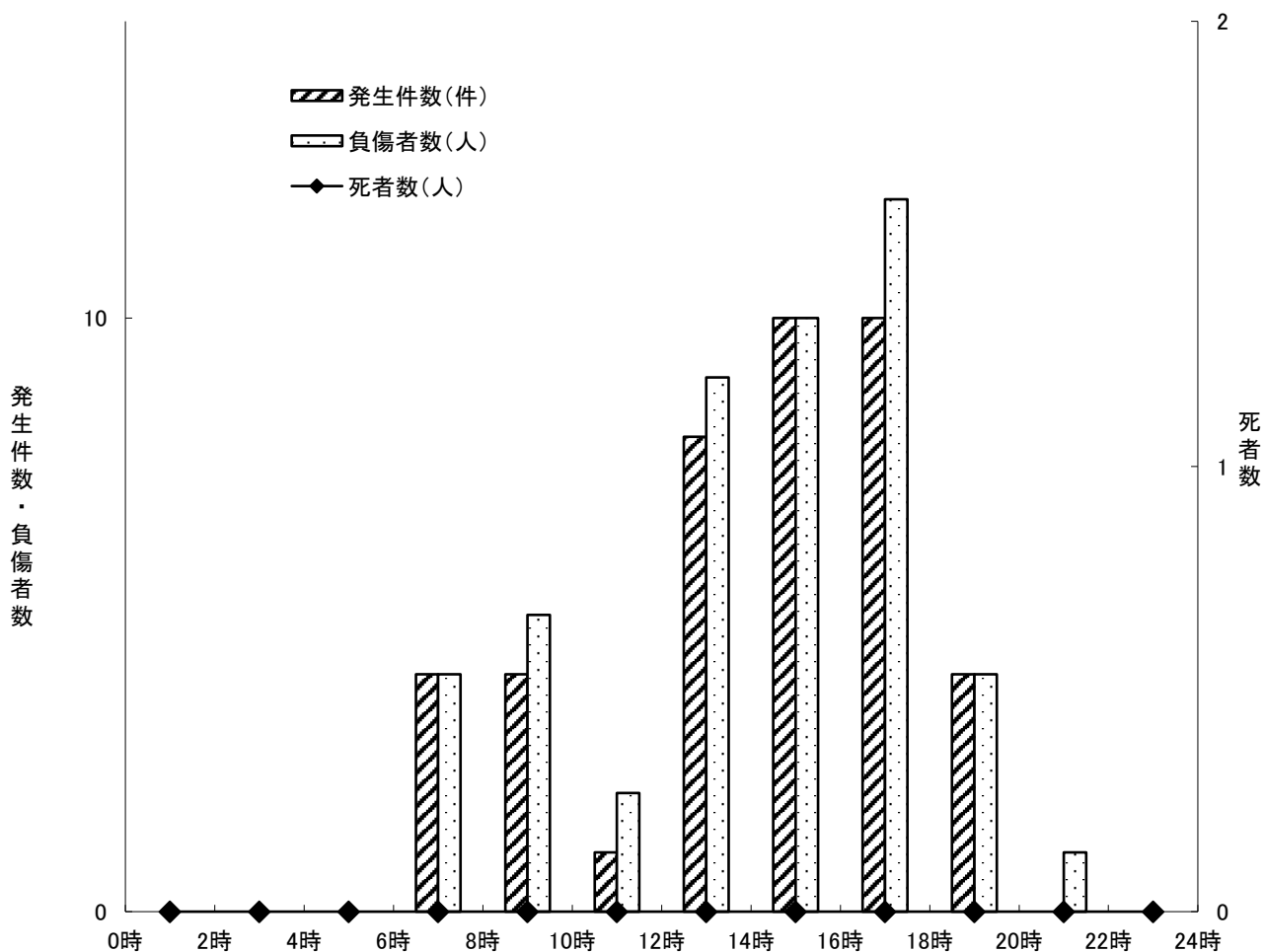
(4) 時間別発生状況【子ども】

発生状況について1日を通してみると、午後の12～14時（8件）・14～16時（10件）・16～18時（10件）に多く発生しており、同時間帯の発生が全体の約7割（68.3%）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	合計
区分	0	0	0	4	4	1	8	10	10	4	0	0	41
発生件数(件)	0	0	0	4	4	1	8	10	10	4	0	0	41
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	4	5	2	9	10	12	4	1	0	47

第36図 時間別発生状況【子ども】



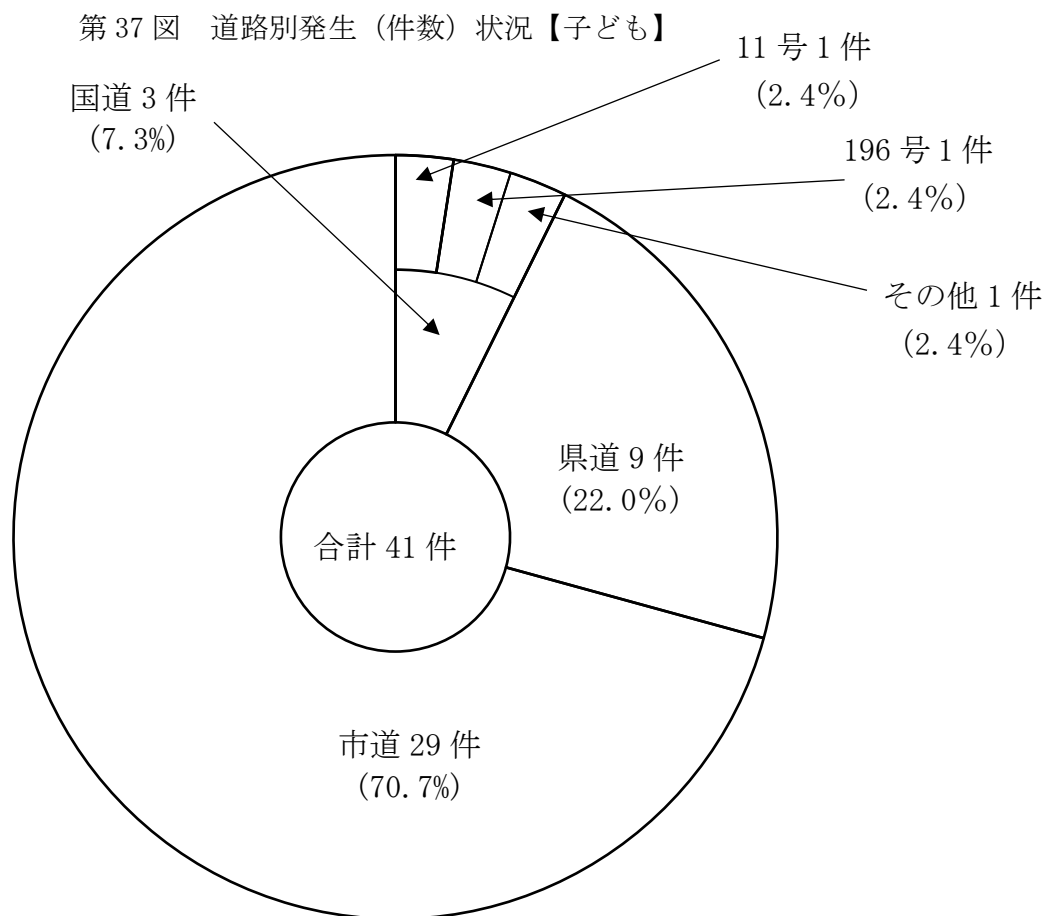
(5) 道路別発生状況【子ども】

発生件数を道路別（路線別）に見ると、市道（29件、70.7%）と県道（9件、22.0%）での発生が全体の約9割以上（38件、92.7%）を占めている。

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】

区分	道路						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	0	0	1	1	3	9	29	0	41
構成率(%)	2.4	0.0	0.0	2.4	2.4	7.3	22.0	70.7	0.0	100
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数(人)	1	0	0	1	1	3	10	33	1	47



(6) 道路形状別発生状況【子ども】

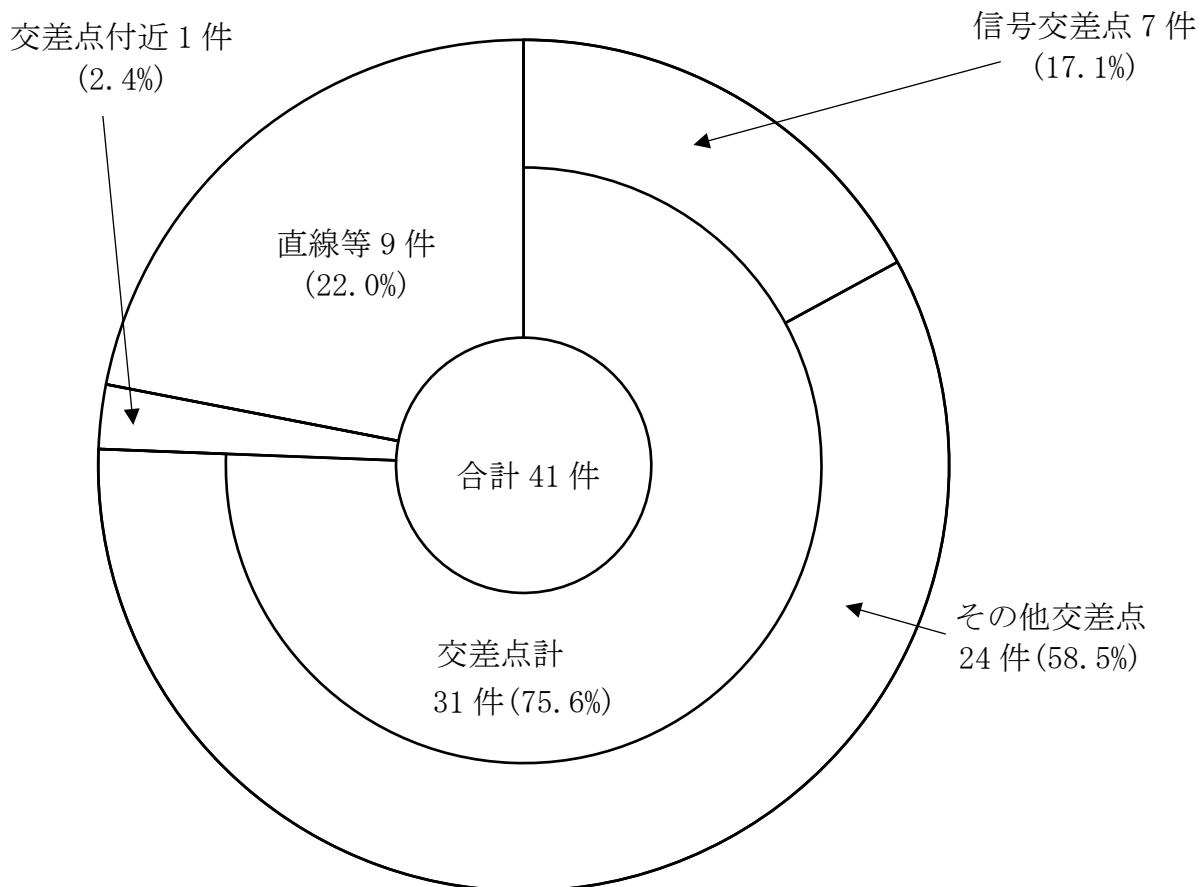
発生件数を道路形状別に見ると、交差点（31件、75.6%）と交差点付近（1件、2.4%）での発生が32件で全体の約8割（78.0%）を占めている。

（第48表）（第38図）

第48表 道路形状別発生状況【子ども】

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)		7	24	31	1	0	9	41
構成率(%)		17.1	58.5	75.6	2.4	0.0	22.0	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4年の発生件数を学齢別に見ると、未就園児と就園児はそれぞれ1件で前年と変化なく、小学生が前年比で1件増加の18件、中学生が前年比で1件増加の21件となっている。

死亡事故は全ての学齢で2年とも発生はない。(第49表)(第39図)

第49表 学齢別発生状況【子ども】

区分 \ 学齢		学齢				合計
		未就園児	就園児	小学生	中学生	
令和4年	発生件数(件)	1	1	18	21	41
	死者数(人)	0	0	0	0	0
	負傷者数(人)	4	1	21	21	47
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

第39図 学齢別発生(件数)の状況【子ども】



(8) 状態別発生状況【子ども】

発生状況を発生件数で見ると、「歩行者」は小学生の5件（38.5%）と中学生の6件（46.2%）で8割以上（84.6%）,「自転車」は小学生の13件（46.4%）と中学生の15件（53.6%）で100%を占める。

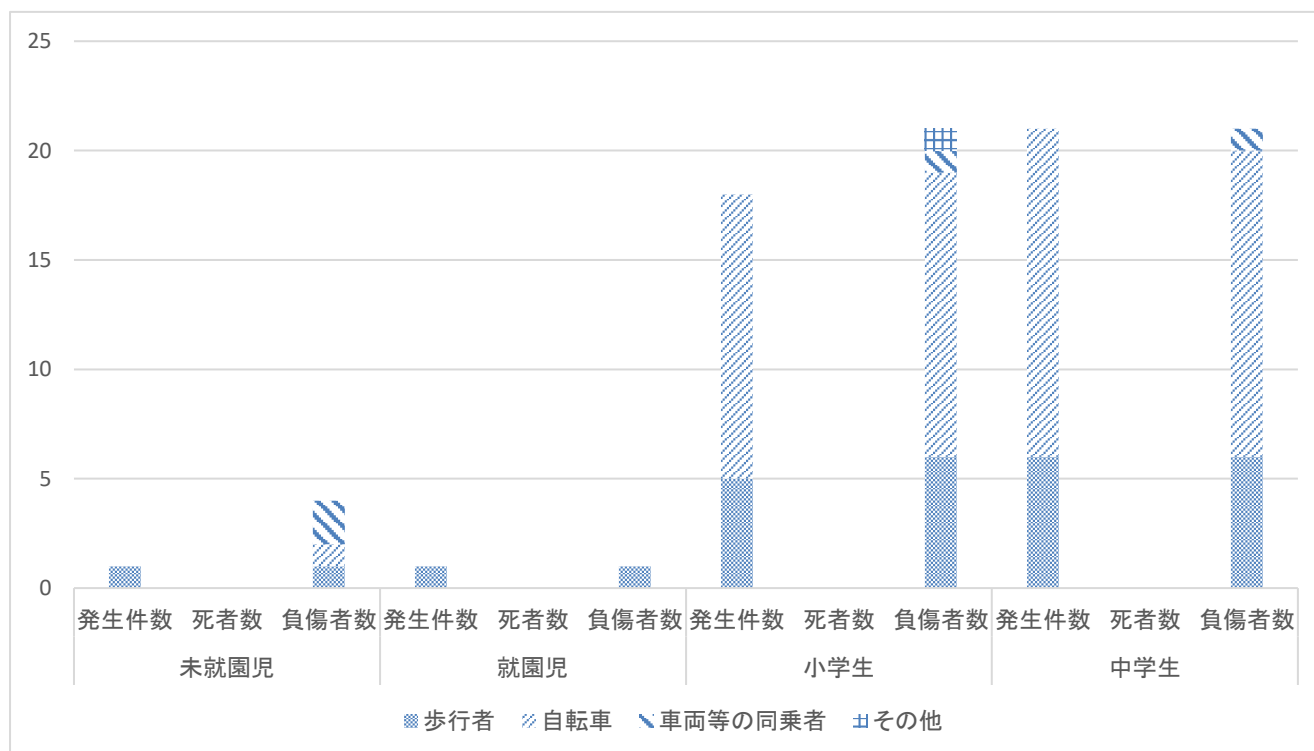
「車両等の同乗者」の負傷者数は、未就園児2人（50%）、小学生1人（25%）、中学生1人（25%）である。（第50表）（第40図）

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	5	0	6	6	0	6	13	0	14
	自転車	0	0	1	0	0	0	13	0	13	15	0	14	28	0	28
	車両等の同乗者	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	4
	その他	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	合計	1	0	4	1	0	1	18	0	21	21	0	21	41	0	47

※ 数：発生件数，死：死者数，傷：負傷者数

第40図 状態別発生（件数）状況【子ども】



(9) 通行目的別発生状況【子ども】

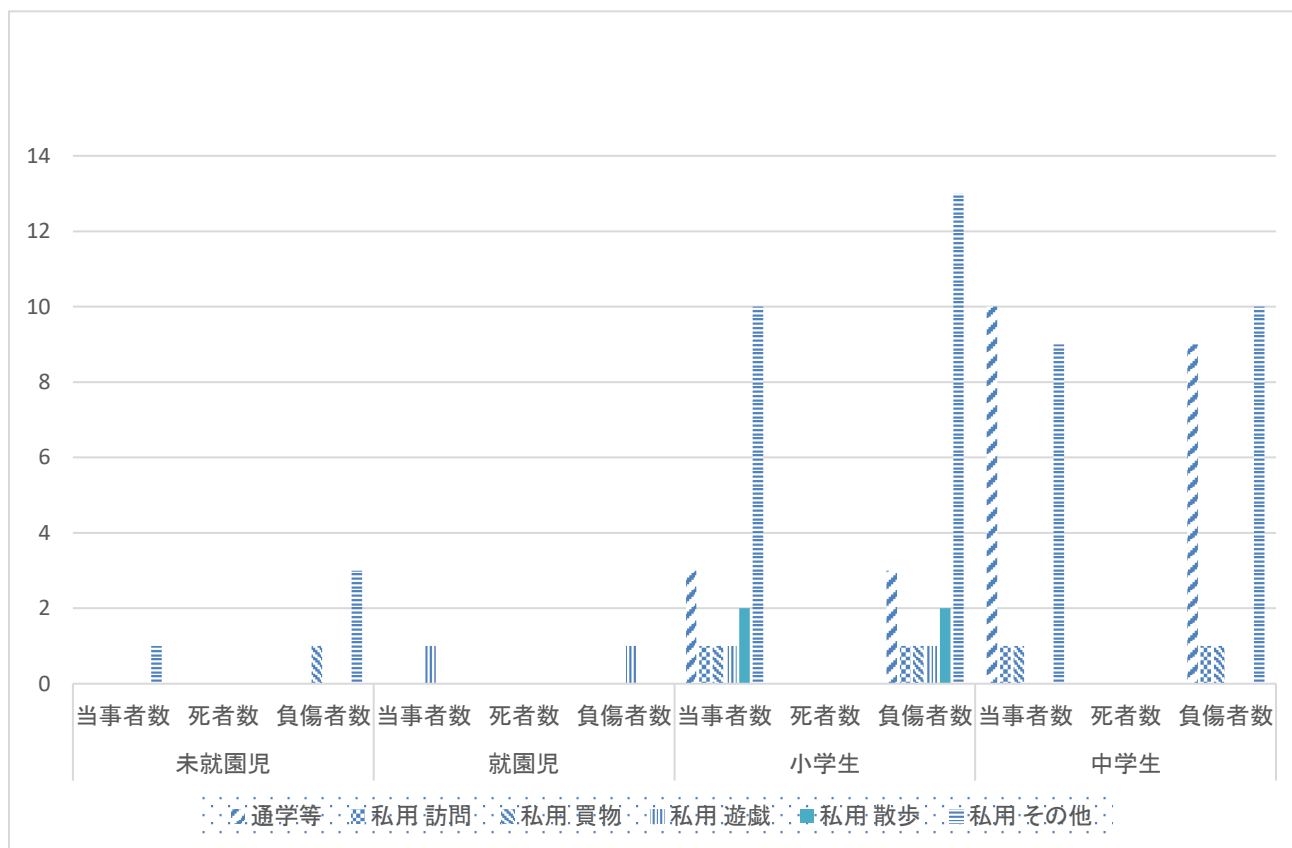
発生状況を当事者数で通行目的別に見ると、小学生は「私用その他」が10人で小学生当事者数の過半数（55.6%）を占め、中学生は「通学等」10人及び「私用その他」9人で中学生当事者数の9割（90.5%）を占めている。（第51表）（第41図）

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	3	0	3	10	0	9	13	0	12
私用	訪問	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	2	0	2
	買い物	0	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	1	2	0	3
	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	2	0	2	0	0	0	2	0	2
	その他	1	0	3	0	0	0	10	0	13	9	0	10	20	0	26
合計		1	0	4	1	0	1	18	0	21	21	0	21	41	0	47

※ 数：当事者数，死：死者数，傷：負傷者数

第41図 通行目的別発生（件数）状況【子ども】



6 高校生の交通事故

(1) 概況

平成25年以降の高校生の交通事故を見ると、発生件数と負傷者数は、減少傾向にあったが、令和3年に増加し、令和4年は減少した。

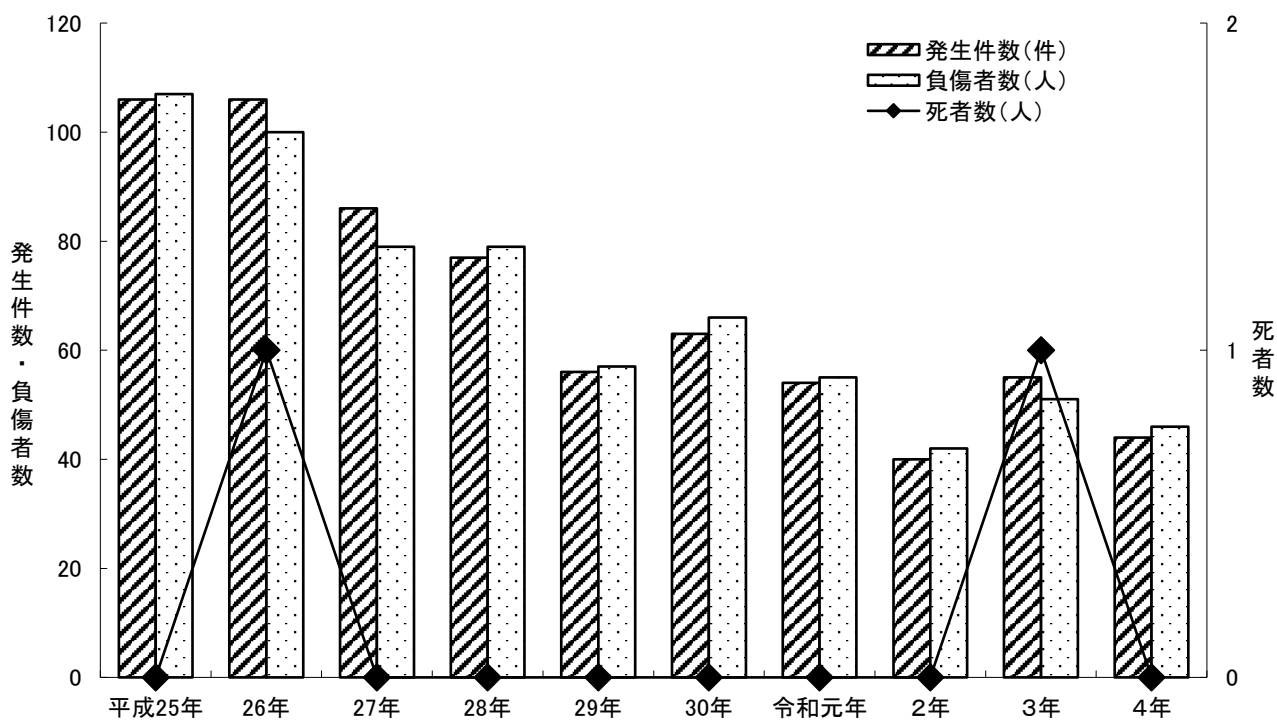
死亡事故（死者数）は、平成26年と令和3年に発生（1人）している。

（第52表）（第42図）

第52表 高校生の交通事故発生状況の推移

年	区分	発生件数(件)	死者数(人)	負傷者数(人)
平成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
4年		44	0	46

第42図 高校生の交通事故発生状況の推移



(2) 月別発生状況【高校生】

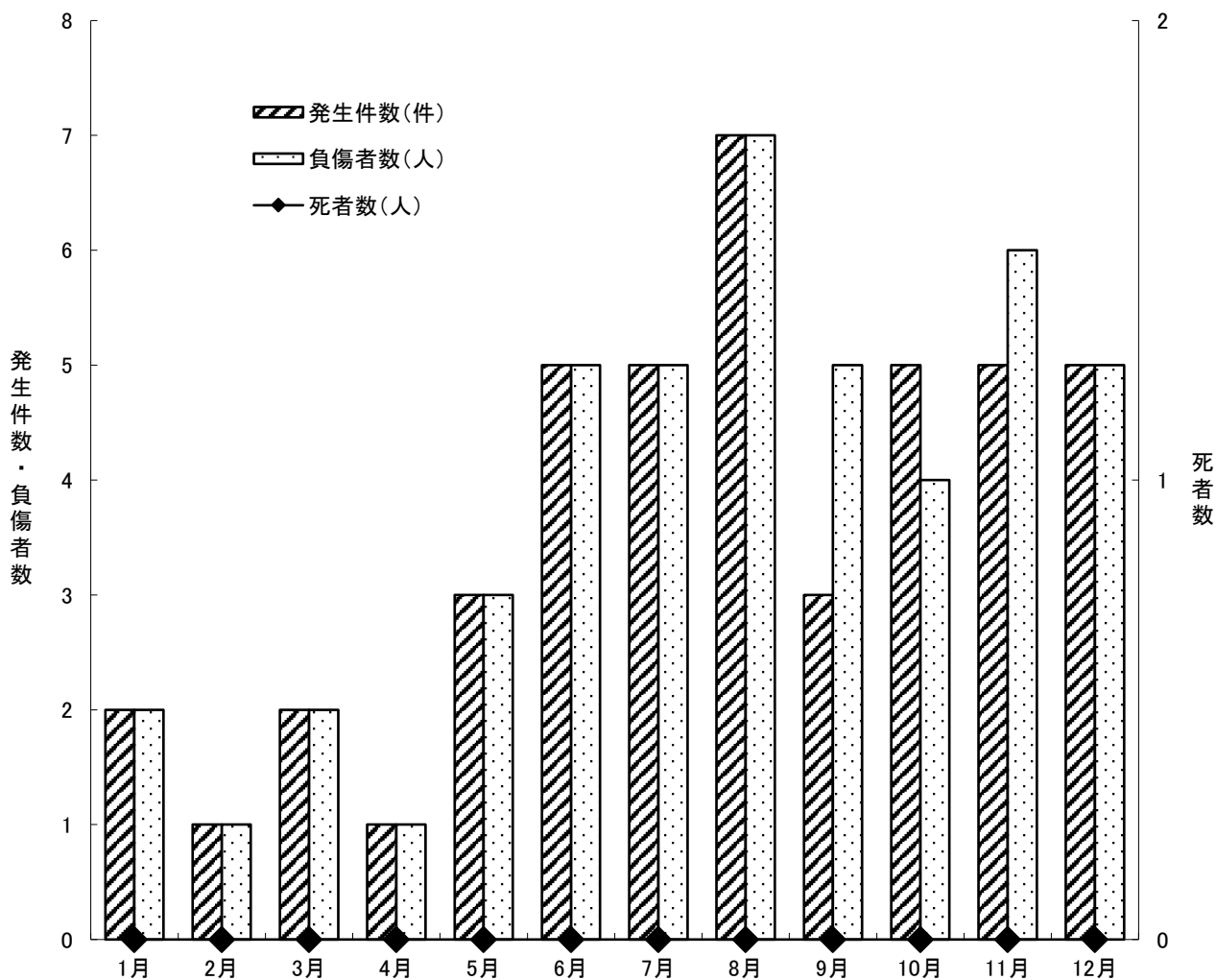
1年を通して発生状況を見ると、発生件数が5件以上の月は、6月～8月と10月～12月で、最多は8月の7件である。

死亡事故（死者数）の発生はない。（第53表）（第43図）

第53表 月別発生状況【高校生】

区分 \ 月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
発生件数(件)	2	1	2	1	3	5	5	7	3	5	5	5	44
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数(人)	2	1	2	1	3	5	5	7	5	4	6	5	46

第43図 月別発生状況【高校生】



(3) 曜日別発生状況【高校生】

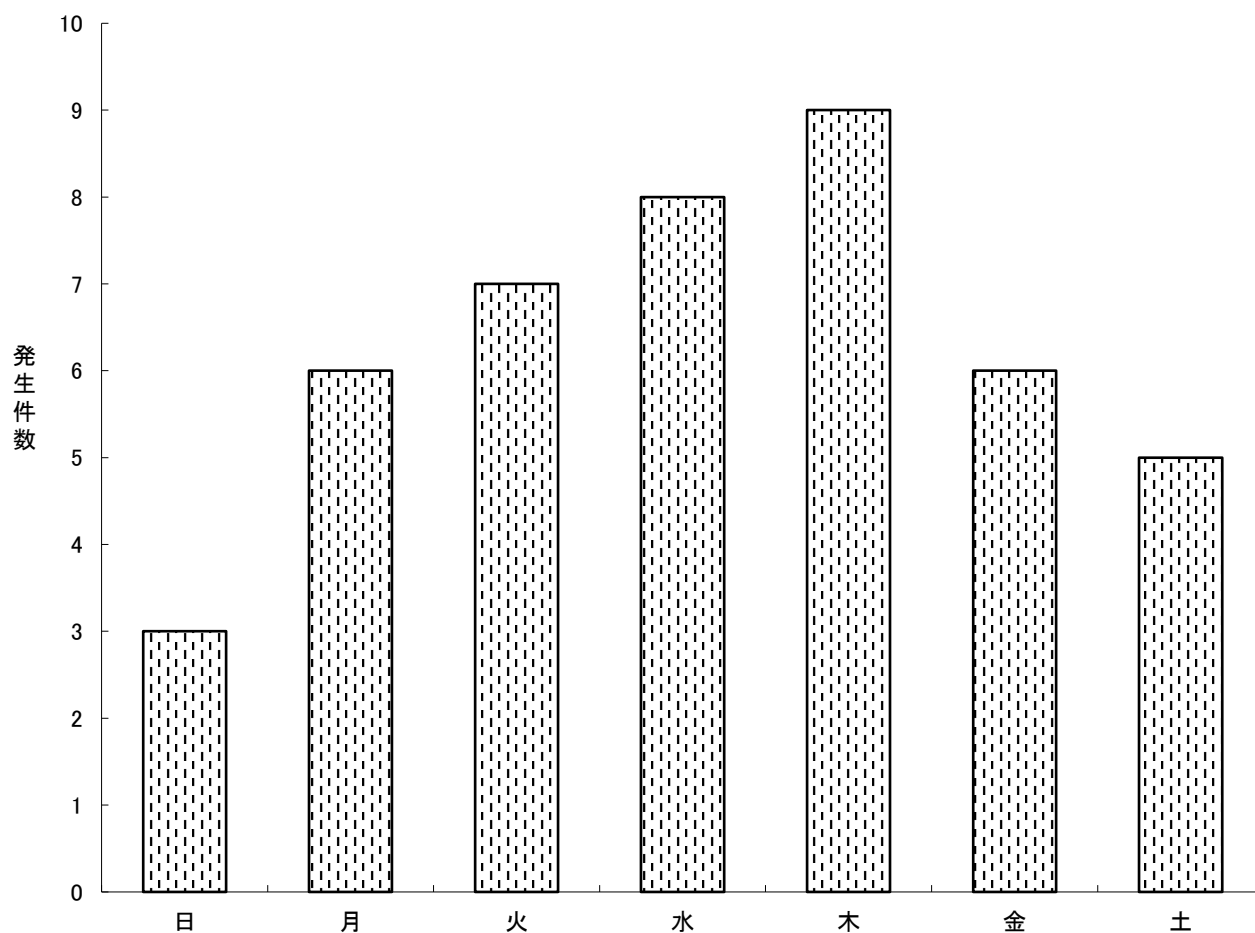
1週間を通して発生状況を見ると、月曜日から増加し、木曜日に最大値（9件）になり、金曜日から週末に減少している。

死亡事故（死者数）の発生はない。（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)	3	6	7	8	9	6	5	44
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数(人)	4	6	7	9	9	5	6	46

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】

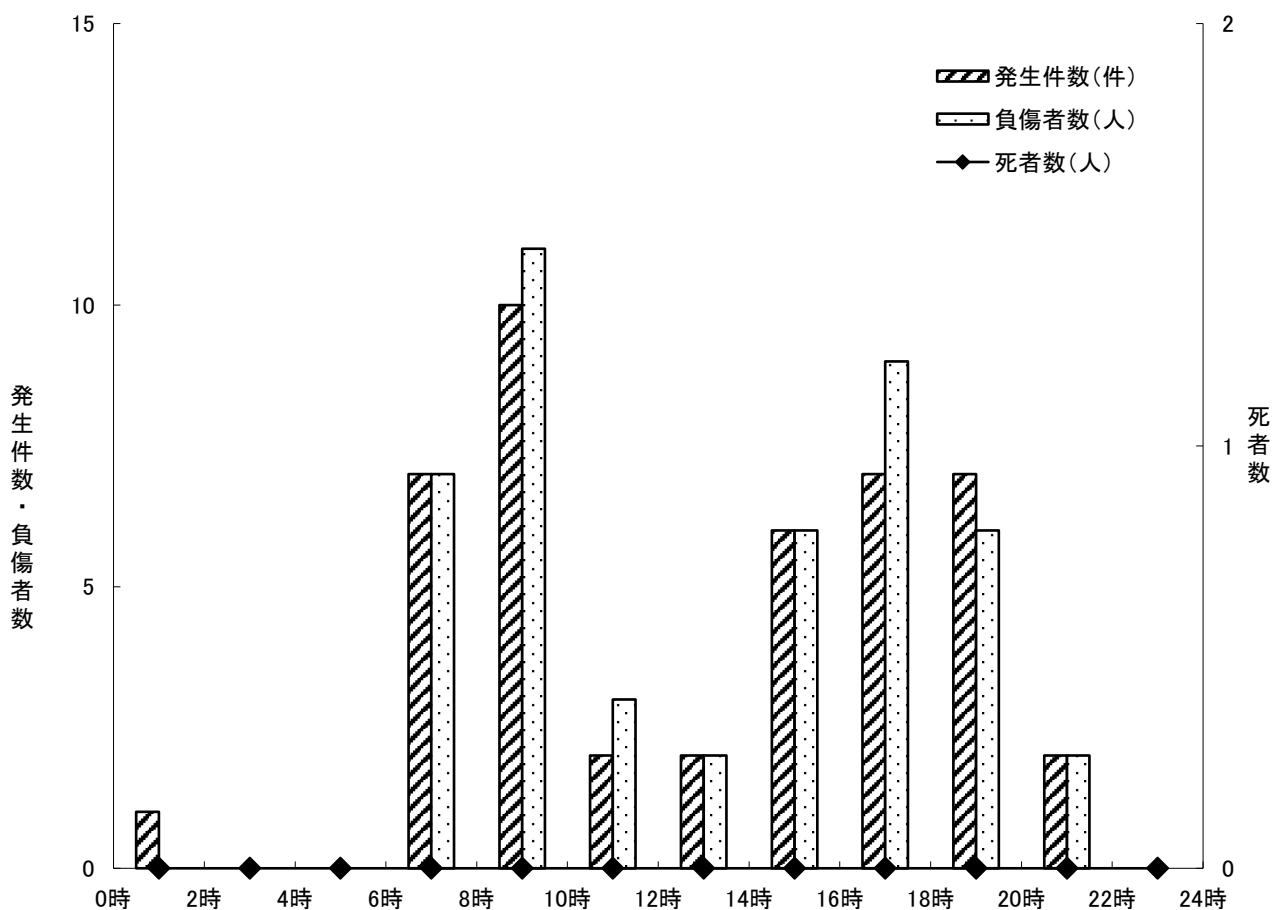
1日を通して発生状況を見ると、通学時間帯（6～8時・8～10時・16～18時・18～20時）は31件で、全体（44件）の7割以上（70.5%）を占める。

死亡事故（死者数）の発生はない。（第55表）（第45図）

第55表 時間別発生状況【高校生】

時間 区分	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	合計
	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	
発生件数(件)	1	0	0	7	10	2	2	6	7	7	2	0	44
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	7	11	3	2	6	9	6	2	0	46

第45図 時間別発生状況【高校生】

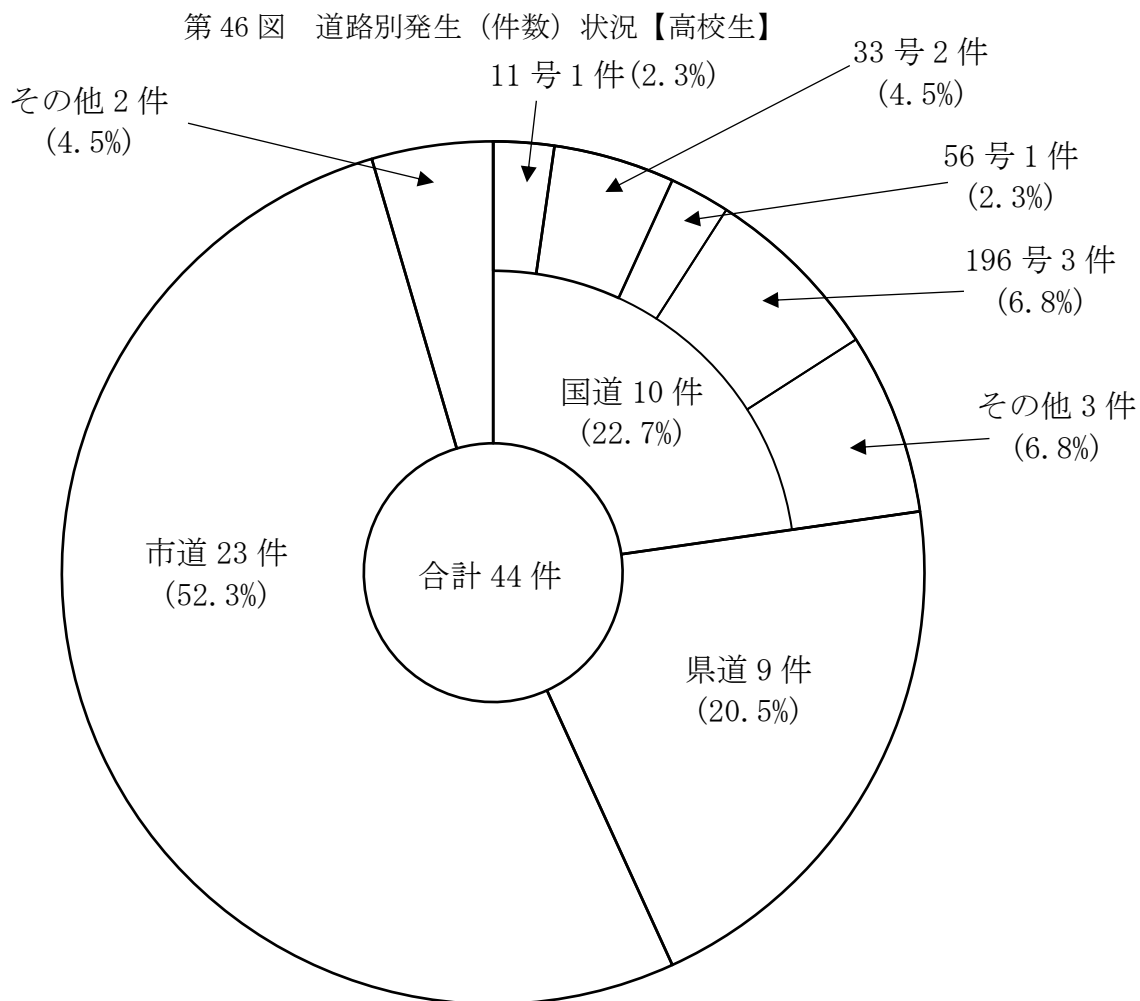


(5) 道路別発生状況【高校生】

発生状況について道路別（路線別）に見ると，市道 23 件（52.3%）での発生が全体の過半数を占めている。（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	2	1	3	3	10	9	23	2	44
構成率(%)	2.3	4.5	2.3	6.8	6.8	22.7	20.5	52.3	4.5	100
死者数(人)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数(人)	4	2	1	2	3	12	9	23	2	46



(6) 道路形状別発生状況【高校生】

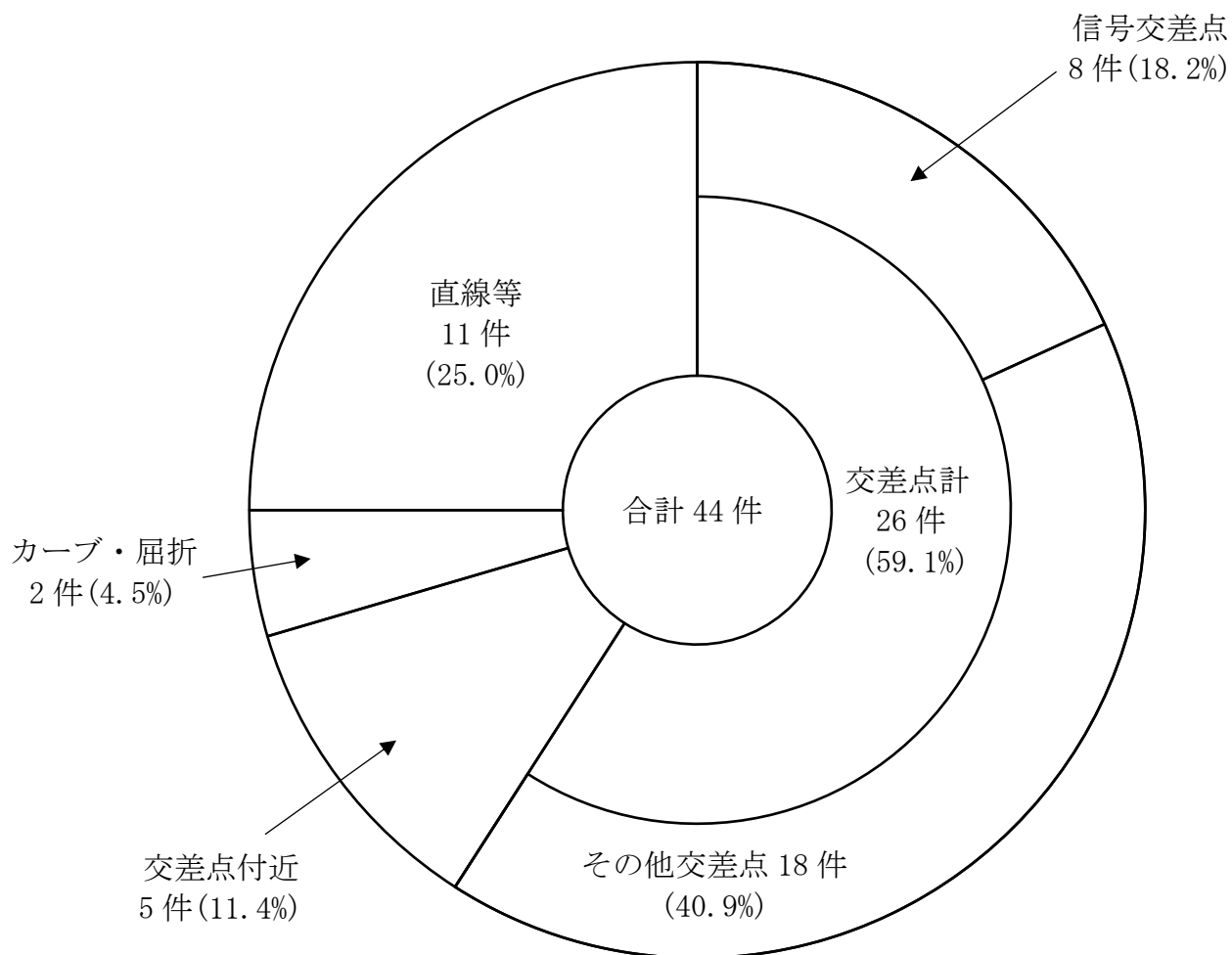
発生状況を道路形状別に見ると、交差点（計26件、59.1%）と交差点付近（5件、11.4%）での発生が31件で全体の7割以上（70.5%）を占めている。

（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)		8	18	26	5	2	11	44
構成率(%)		18.2	40.9	59.1	11.4	4.5	25.0	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見ると、発生件数のうち、「自転車」の事故が41件で全体の9割以上(93.2%)を占める。

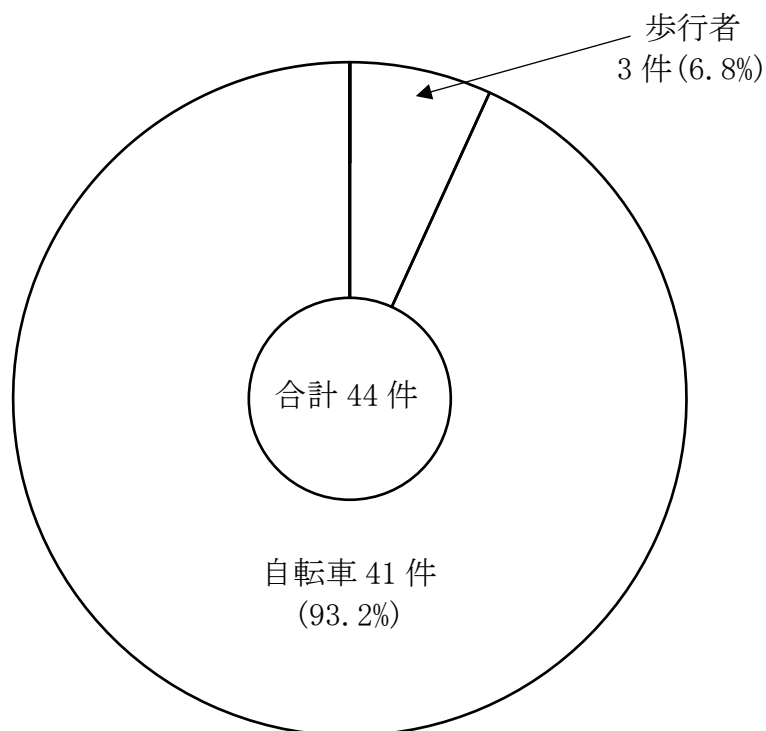
車両相互(自転車を除く。)の発生はなかった。

死亡事故(死者数)の発生はない。(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	3	0	2
自転車	41	0	41
車両相互	正面衝突	0	0
	追突	0	0
	出合い頭	0	0
	右左折時	0	0
	その他	0	0
	小計	0	0
車両単独	0	0	0
列車	0	0	0
合計	44	0	46

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 25 年以降の高齢者の交通事故の発生状況を見ると、発生件数は減少傾向にあるが、令和 3 年に微増、令和 4 年は減少した。

また、死亡事故（死者数）は、平成 27 年がピーク（18 人）で、それ以降多少増減しながら減少傾向にあるが、令和 4 年は増加した。

松山市内の交通事故発生件数 980 件のうち、高齢者の事故は、350 件と 3 割以上（35.7%）、全体の死者 13 人のうち、高齢者は 9 人と約 7 割（69.2%）を占めている。

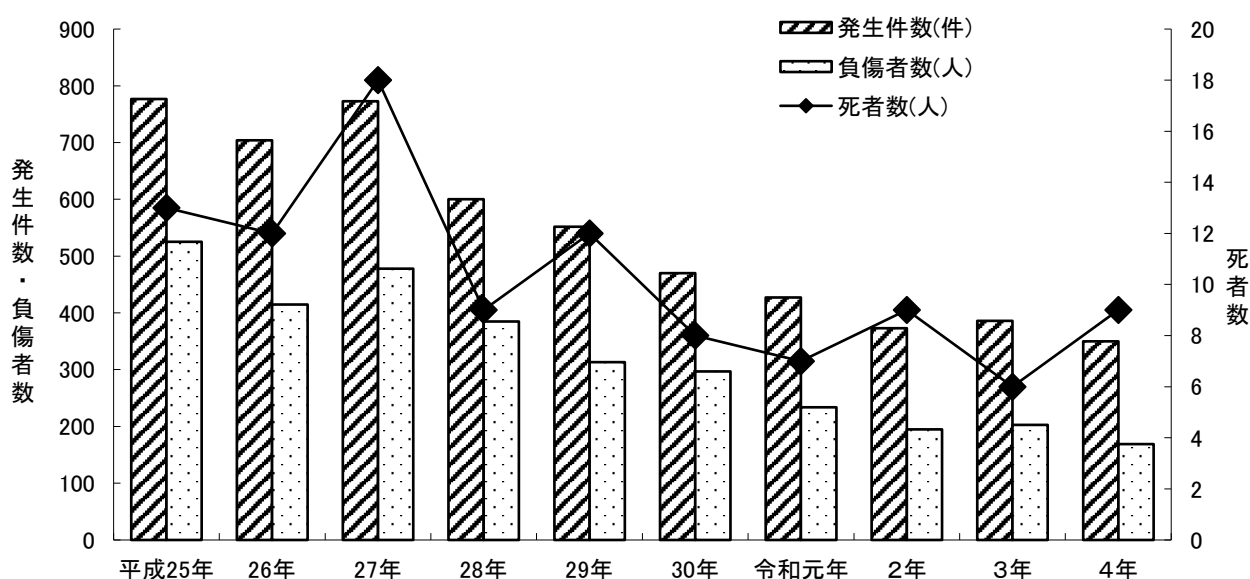
（第 59 表）（第 49 図）

第 59 表 高齢者の交通事故発生状況の推移

年	区分	発生件数(件)	死者数(人)	負傷者数(人)
平成 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
4 年		350	9	169

（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見ると、30件以上の発生があるのは、1月・4月・9月・10月・11月・12月で12月が最大(39件)である。

死亡事故(死者数)は、1月(3人)・3月(1人)・6月(1人)・7月(1人)・9月(1人)・10月(1人)・11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】

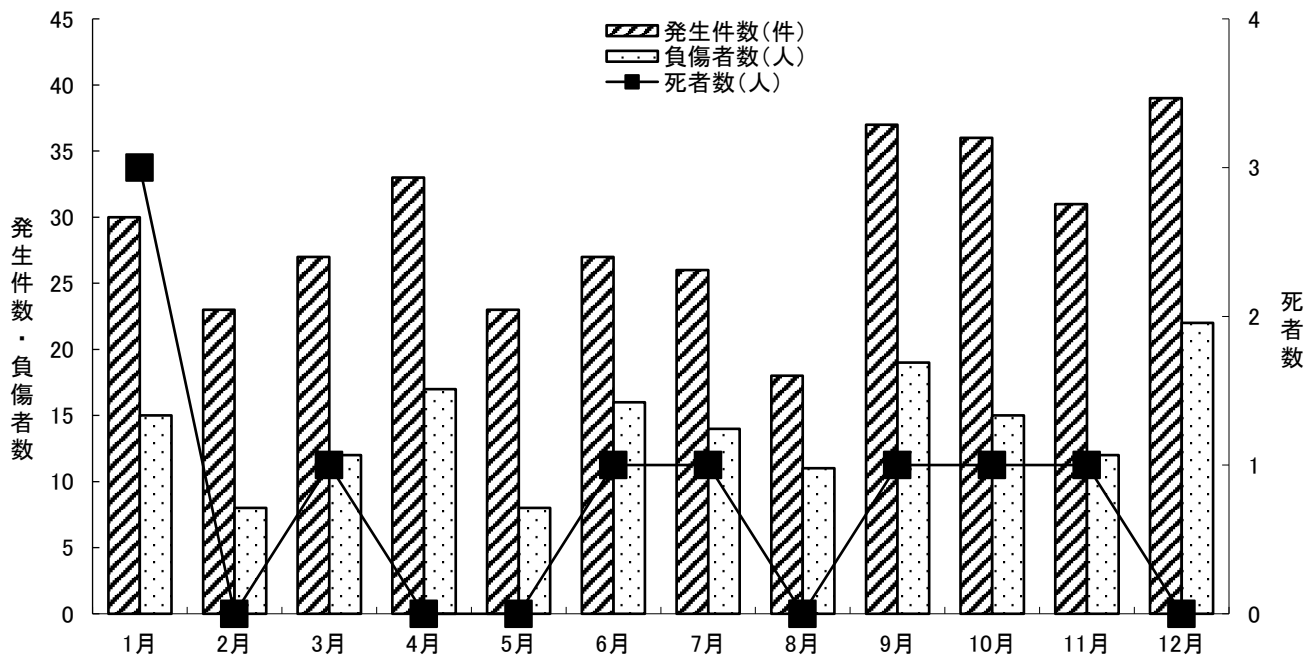
区分 \ 月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
発生件数(件)	30	23	27	33	23	27	26	18	37	36	31	39	350
死者数(人)	3	0	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	9
負傷者数(人)	15	8	12	17	8	16	14	11	19	15	12	22	169

(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】

区分 \ 月		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	合計
歩行者	発生件数	6	3	5	6	1	5	7	3	5	4	1	4	50
	死者数	2	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	4
	負傷者数	4	3	5	6	1	4	6	3	5	4	1	4	46
自転車	発生件数	3	4	4	4	2	3	3	6	7	4	1	8	49
	死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	負傷者数	3	4	4	4	2	2	3	6	6	4	1	8	47
ドライバー	発生件数	23	19	22	28	22	21	18	12	26	29	29	31	280
	死者数	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3
	負傷者数	8	0	2	6	5	10	5	1	8	7	7	10	69

第50図 月別発生状況【高齢者】



(3) 曜日別発生状況【高齢者】

交通事故が50件以上発生している曜日は、月曜日・水曜日・金曜日で、月曜日が最多(63件)である。(第61表)(第51図)

第61表1 曜日別発生状況【高齢者】

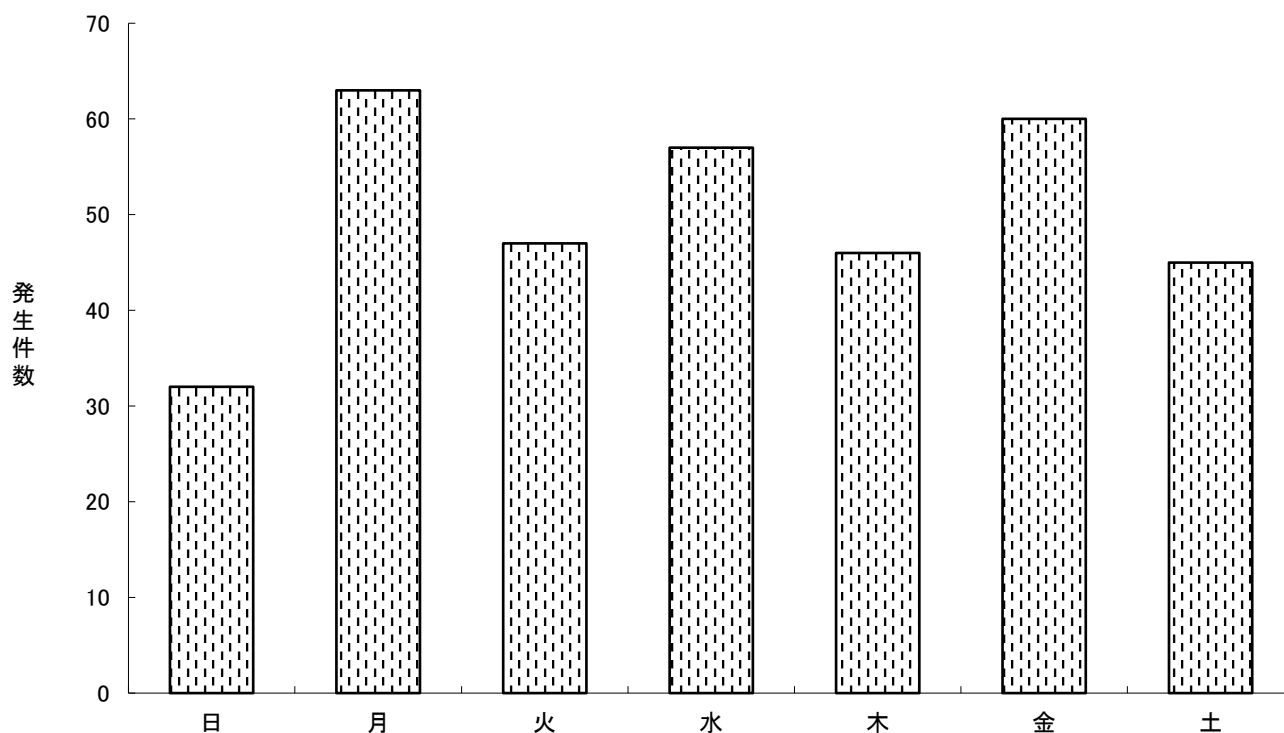
区分	曜日							合計
	日	月	火	水	木	金	土	
発生件数(件)	32	63	47	57	46	60	45	350
死者数(人)	0	2	0	0	2	4	1	9
負傷者数(人)	9	31	23	29	26	29	22	169

(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
歩行者	発生件数	4	9	3	11	6	11	6	50
	死者数	0	1	0	0	1	2	0	4
	負傷者数	4	8	3	11	5	9	6	46
自転車	発生件数	4	7	8	5	10	8	7	49
	死者数	0	0	0	0	1	0	0	1
	負傷者数	4	7	8	5	8	8	7	47
ドライバー	発生件数	27	55	38	44	34	47	35	280
	死者数	0	1	0	0	0	1	1	3
	負傷者数	1	14	11	12	13	11	7	69

第51図 曜日別発生(件数)状況【高齢者】



(4) 時間別発生状況【高齢者】

交通事故の発生件数を時間別に見ると、午前中に増加、10～12時をピーク（72件）として午後は緩やかに減少している。

死亡事故（死者数）は、4～6時（3人）・6～8時（1人）・8～10時（1人）・10～12時（2人）・16～18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】

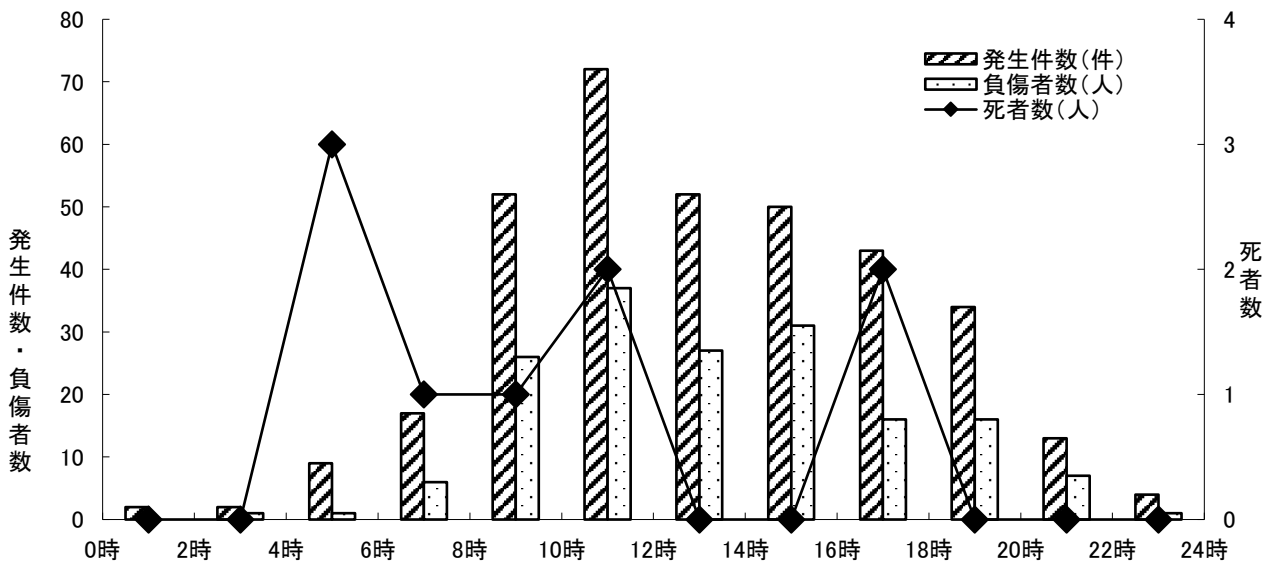
時間 \ 区分	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	合計
	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	
発生件数(件)	2	2	9	17	52	72	52	50	43	34	13	4	350
死者数(人)	0	0	3	1	1	2	0	0	2	0	0	0	9
負傷者数(人)	0	1	1	6	26	37	27	31	16	16	7	1	169

(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	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	合計	
	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24		
歩行者	発生件数	0	1	3	3	3	12	5	3	7	9	4	0	50
	死者数	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	4
	負傷者数	0	1	1	3	2	11	5	3	7	9	4	0	46
自転車	発生件数	0	0	0	0	9	12	7	12	5	2	1	1	49
	死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
	負傷者数	0	0	0	0	9	12	7	11	4	2	1	1	47
ドライバー	発生件数	2	2	6	16	43	55	42	44	32	26	9	3	280
	死者数	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	3
	負傷者数	0	0	0	2	12	14	14	15	5	5	2	0	69

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（路線別）に見ると、市道（165件、47.1%）と県道（93件、26.6%）の発生件数258件が全体の7割以上（73.7%）を占めている。

死亡事故（死者数）は、市道（6人）の発生が全体の6割以上（66.7%）を占める。

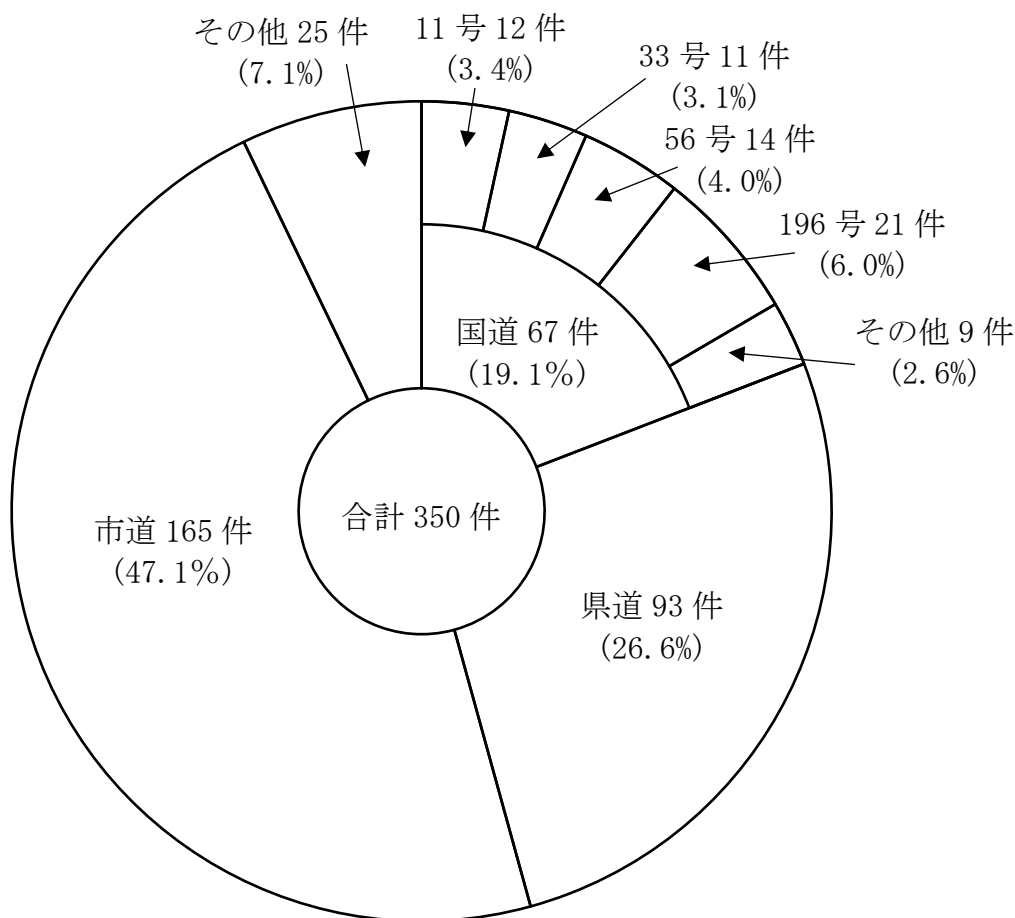
（第63表）（第53図）

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)	12	11	14	21	9	67	93	165	25	350
構成率(%)	3.4	3.1	4.0	6.0	2.6	19.1	26.6	47.1	7.1	100
死者数(人)	0	0	0	1	0	1	1	6	1	9
負傷者数(人)	5	4	7	8	5	29	53	75	12	169

（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】

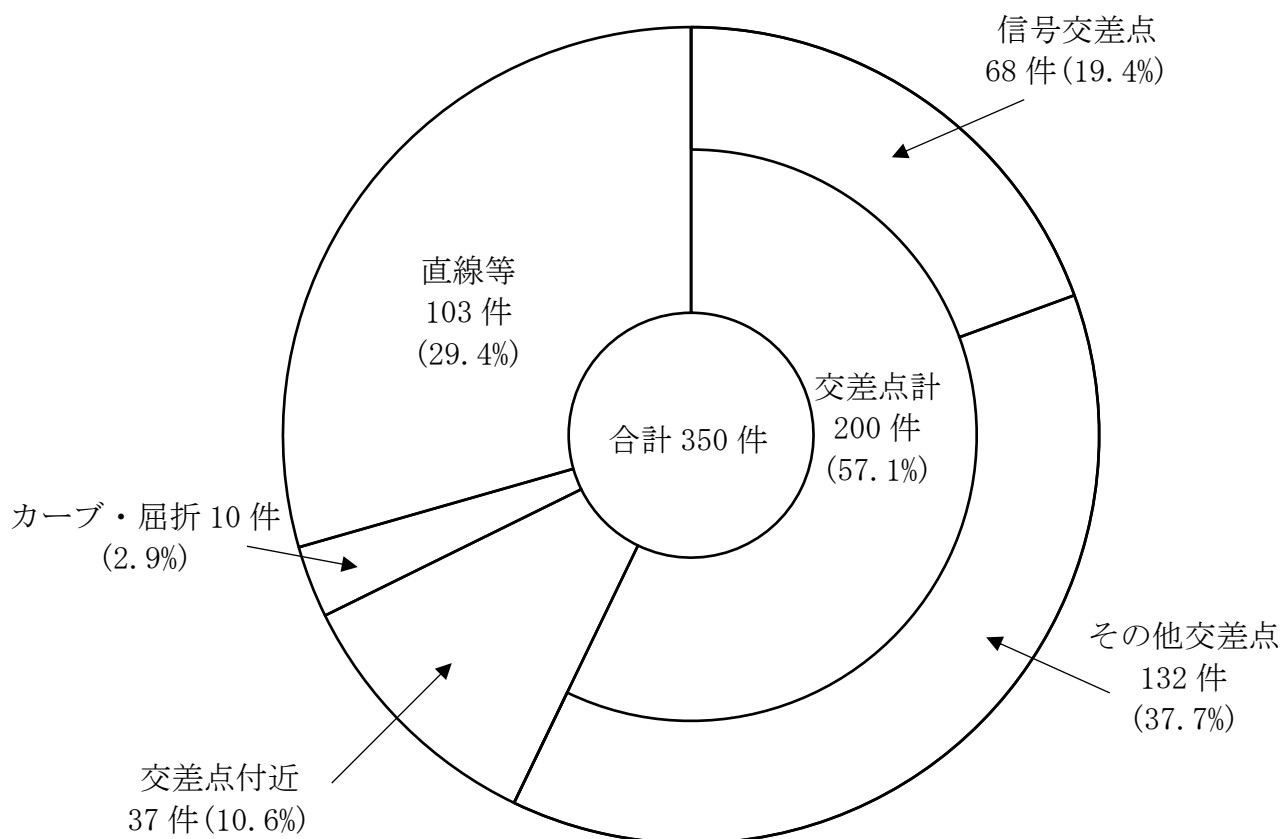
発生状況を道路形状別に見ると、交差点（計 200 件，57.1%）と交差点付近（37 件，10.6%）での発生件数が 237 件で全体の 6 割以上（67.7%），直線等の発生が 103 件で全体の約 3 割（29.4%）を占めている。（第 64 表）（第 54 図）

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)		68	132	200	37	10	103	350
構成率(%)		19.4	37.7	57.1	10.6	2.9	29.4	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】



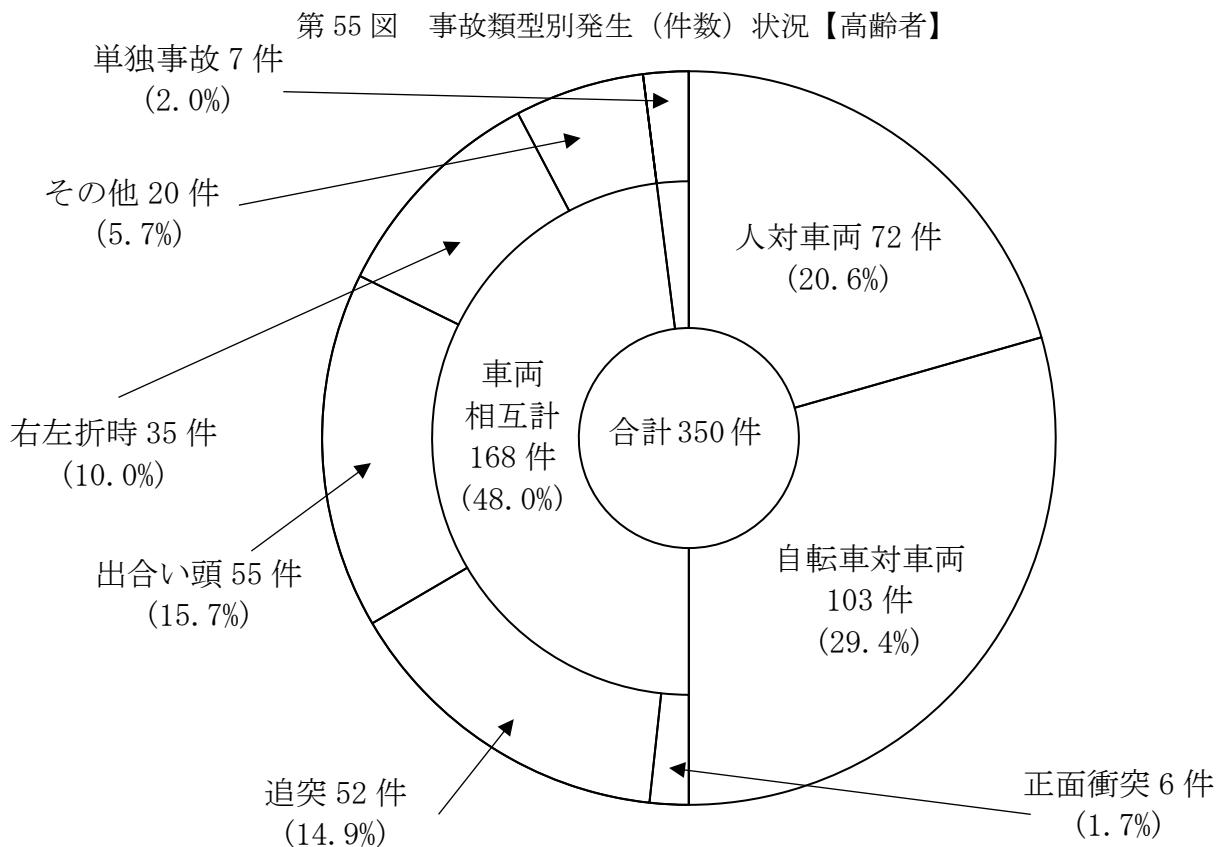
(7) 事故類型別発生状況【高齢者】

発生状況を事故類型別に見ると、車両相互（正面衝突，追突，出会い頭，右左折時，その他）が168件と5割弱(48.0%)を占めており，次いで自転車対車両103件(29.4%)，人対車両72件(20.6%)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	72	4	46	20.6	
自転車対車両	103	0	48	29.4	
車両相互	正面衝突	6	0	4	1.7
	追 突	52	0	22	14.9
	出会い頭	55	1	28	15.7
	右左折時	35	0	11	10.0
	その他	20	1	6	5.7
	小 計	168	2	71	48.0
単独事故	7	3	4	2.0	
踏切事故	0	0	0	0.0	
合 計	350	9	169	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。）。



(8) 年齢別発生状況【高齢者】

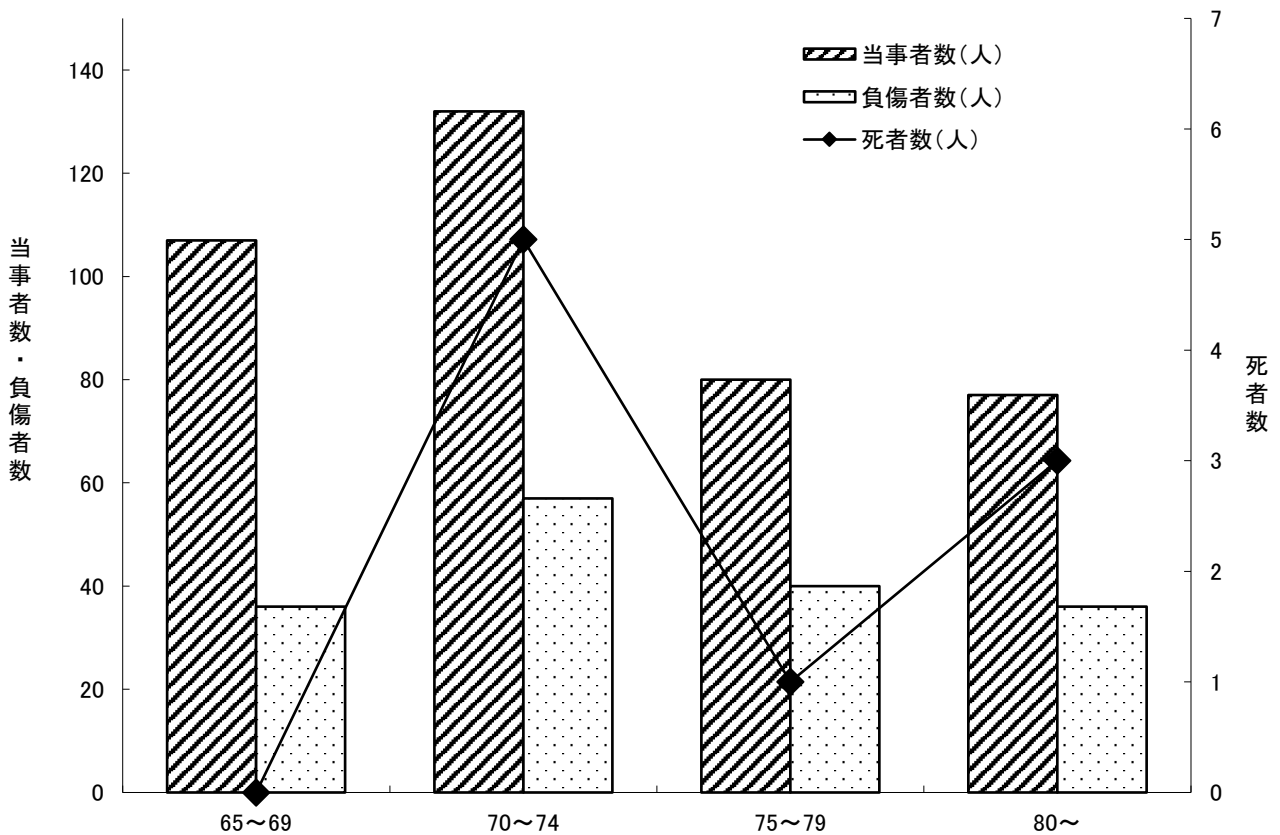
発生状況について年齢別に見ると、当事者数は70～74歳（132人）、65～69歳（107人）、75～79歳（80人）、80歳～（77人）の順に多い。

死亡事故（死者数）は、70～74歳（5人）が全体の5割以上（55.6%）、80歳～（3人）が3割以上（33.3%）を占めている。（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）	107	132	80	77	396
当事者数構成率（%）	27.0	33.3	20.2	19.4	100
死者数（人）	0	5	1	3	9
負傷者数（人）	36	57	40	36	169

第56図 年齢別発生状況【高齢者】



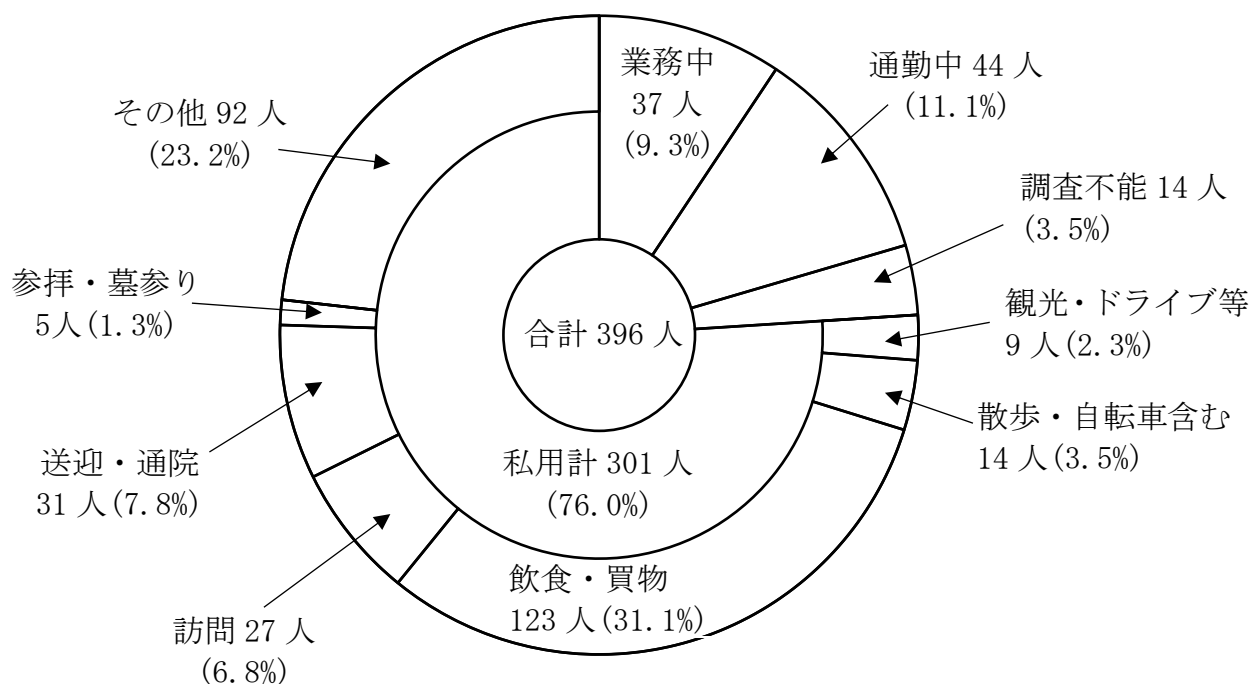
(9) 通行目的別発生状況【高齢者】

発生状況を通行目的別に見ると、当事者数は、私用が301人で全体の7割以上(76.0%)、私用の中でも飲食・買物が123人で私用全体の4割以上(40.9%)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	37	0	5	
	通勤中	44	0	14	
	私用	観光・ドライブ等	9	0	5
		散歩・自転車含む	14	0	14
		飲食・買物	123	1	64
		訪 問	27	0	9
		送迎・通院	31	2	10
		参拝・墓参り	5	0	1
		疾 病 徘徊	0	0	0
		そ の 他	92	2	37
		私 用 計	301	5	140
	調査不能	14	4	10	
合 計	396	9	169		

第57図 通行目的別発生(当事者数)状況【高齢者】



8 交通死亡事故

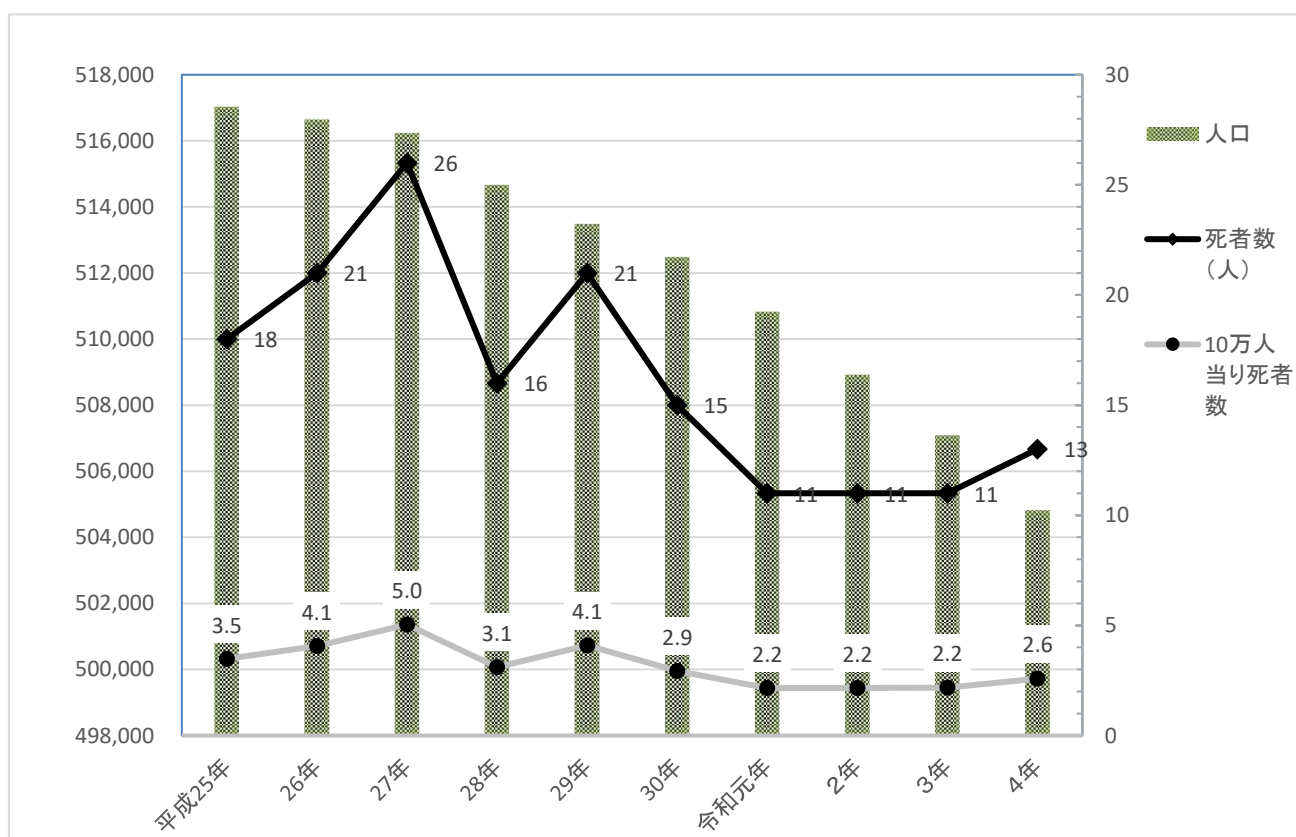
(1) 概況

平成 25 年以降の交通死亡事故（死者数）を見ると、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 4 年は増加した。（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	死者数(人)	人口 10 万人当たりの死者数(人)	人口(人)
平成 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
4 年	13	2.6	508,650

第 58 図 交通事故による死者数の推移



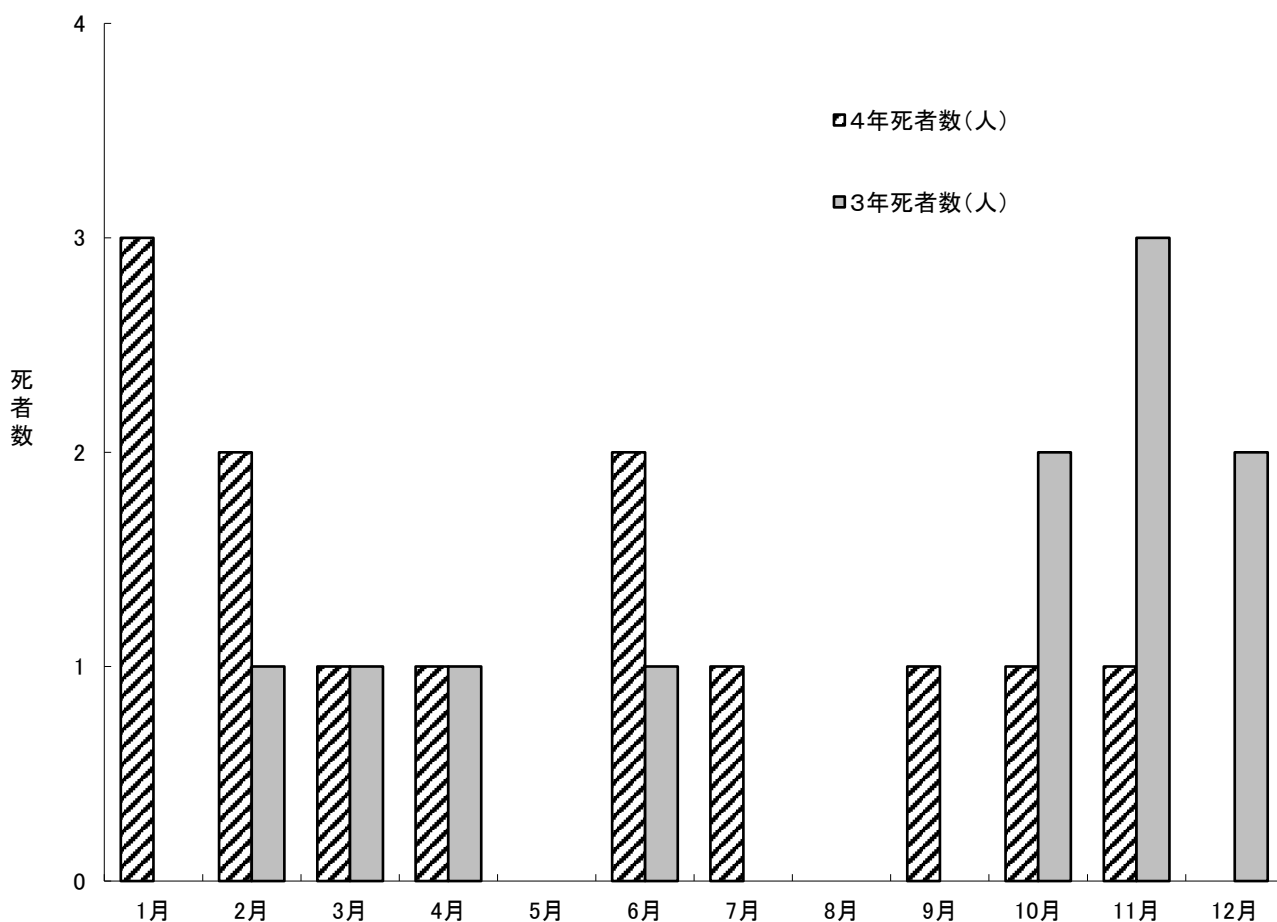
(2) 月別死者数の状況

1年を通して死亡事故（死者数）の発生状況を見ると，令和4年中で発生がないのは，5月，8月，12月で，それ以外の月は1件（1人）以上発生しており，中でも1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

区分		月												計
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
令和4年	死亡事故発生件数	3	2	1	1	0	2	1	0	1	1	1	0	13
	死者数	3	2	1	1	0	2	1	0	1	1	1	0	13
令和3年	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

第59図 月別死者数の状況



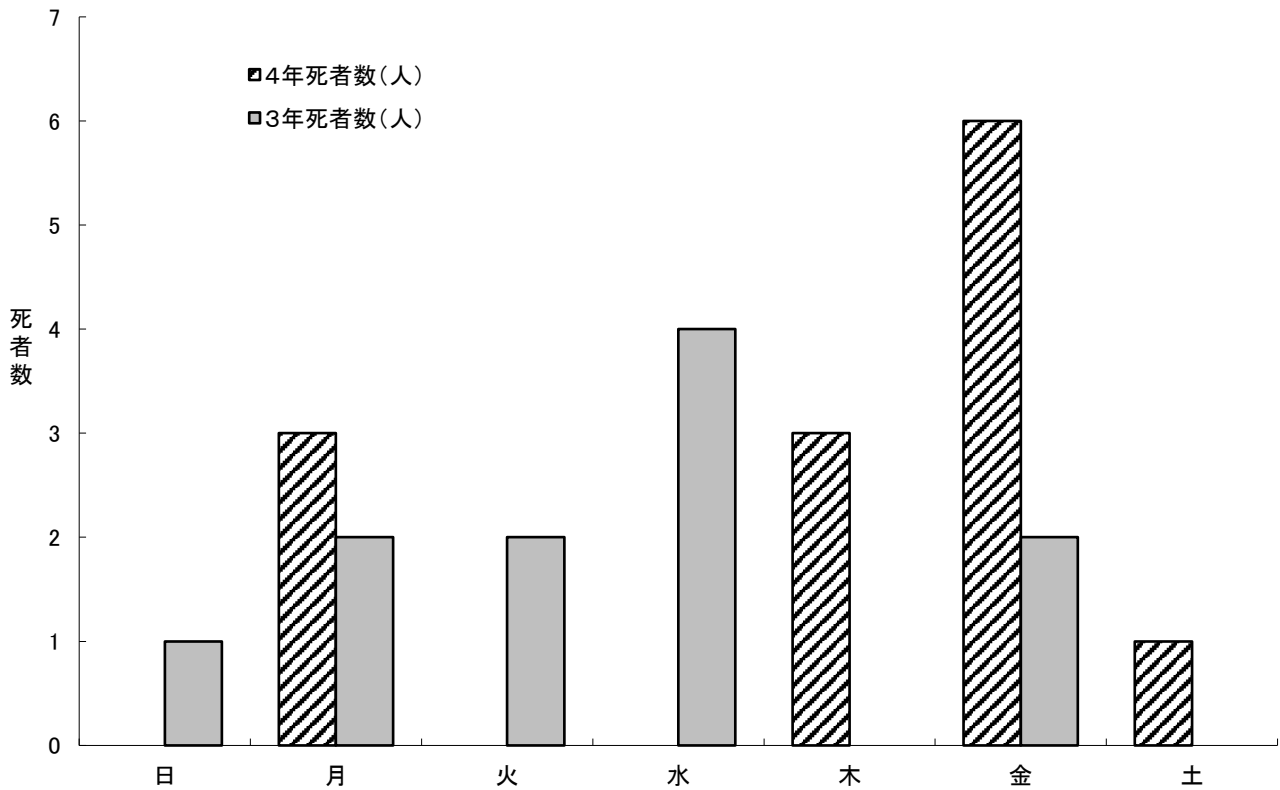
(3) 曜日別死者数の状況

1週間を通して曜日別の死亡事故（死者数）の状況を見ると、令和4年は月曜日・木曜日・金曜日・土曜日に発生、金曜日の発生が全体の4割以上（46.2%）を占める。（第70表）（第60図）

第70表 曜日別死者数の状況

区分		曜日							計
		日	月	火	水	木	金	土	
令和4年	死亡事故発生件数	0	3	0	0	3	6	1	13
	死者数	0	3	0	0	3	6	1	13
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

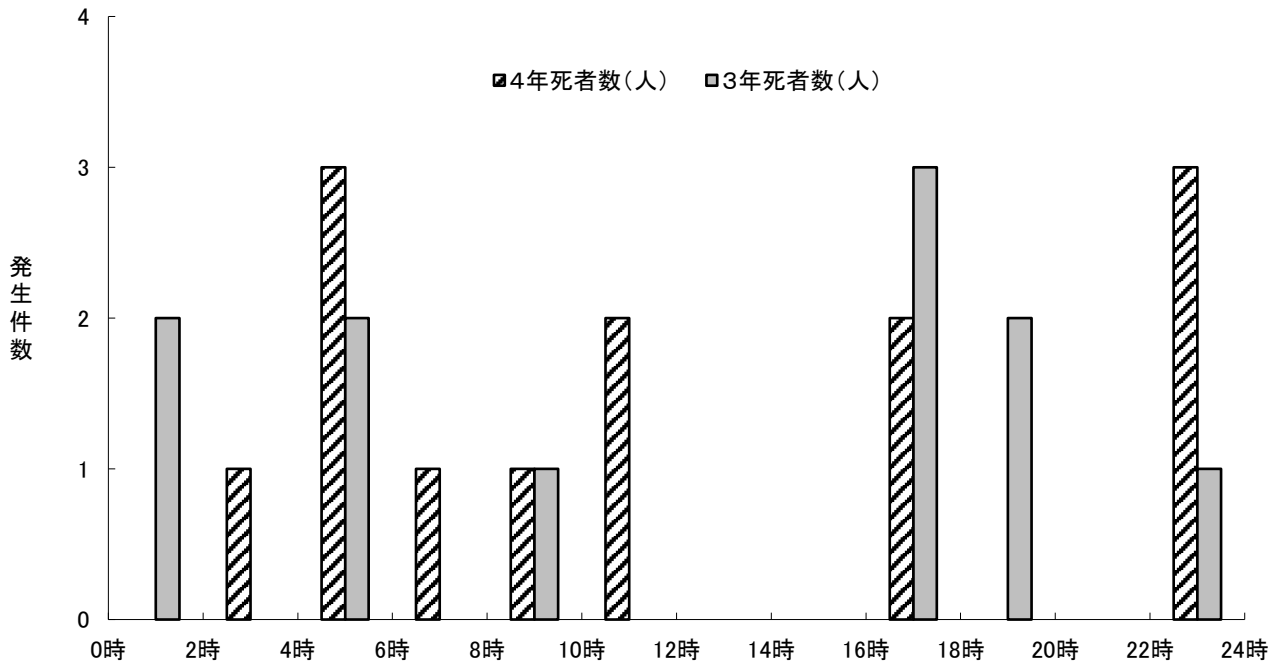
1日を通して時間別の死亡事故（死者数）の状況を見ると、令和4年で発生しているのは「2～4時」・「4～6時」・「6～8時」・「8～10時」・「10～12時」・「16～18時」・「22～24時」で、最多（3件，3人）は「4～6時」と「22～24時」である。

（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
		2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	
令和4年	死亡事故発生件数	0	1	3	1	1	2	0	0	2	0	0	3	13
	死者数	0	1	3	1	1	2	0	0	2	0	0	3	13
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



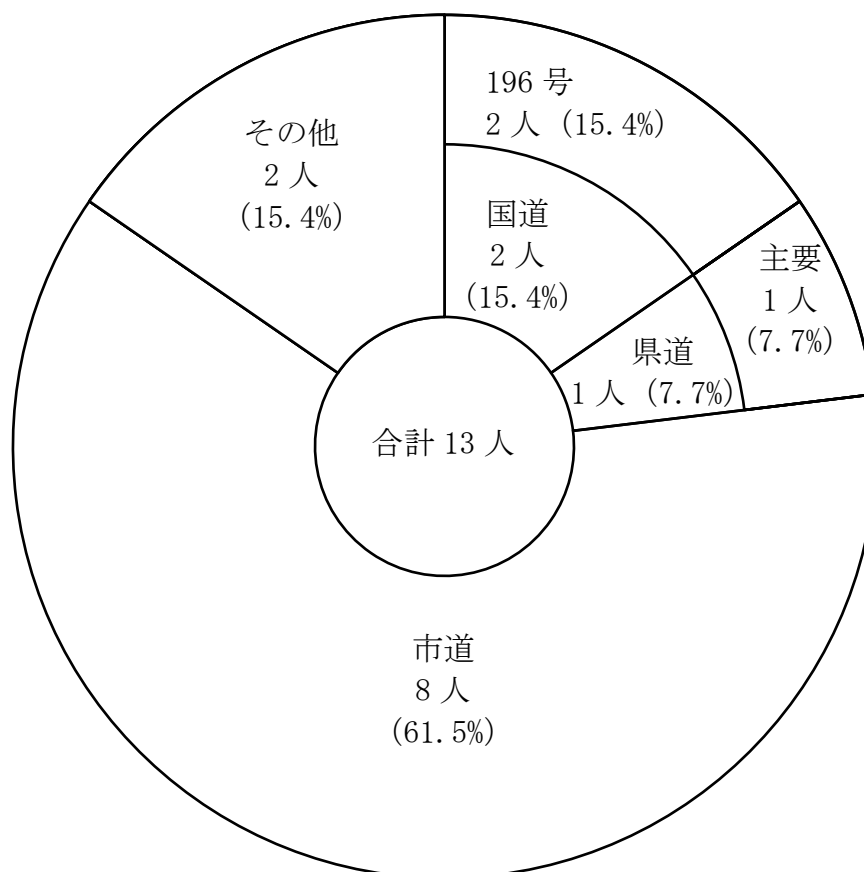
(5) 道路別死者数の状況

道路別死者数の状況を見ると、令和4年は市道と県道での発生（9人）が全体の約7割（69.2%）を占めている。（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4年	0	0	0	2	0	2	1	0	1	8	2	13
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

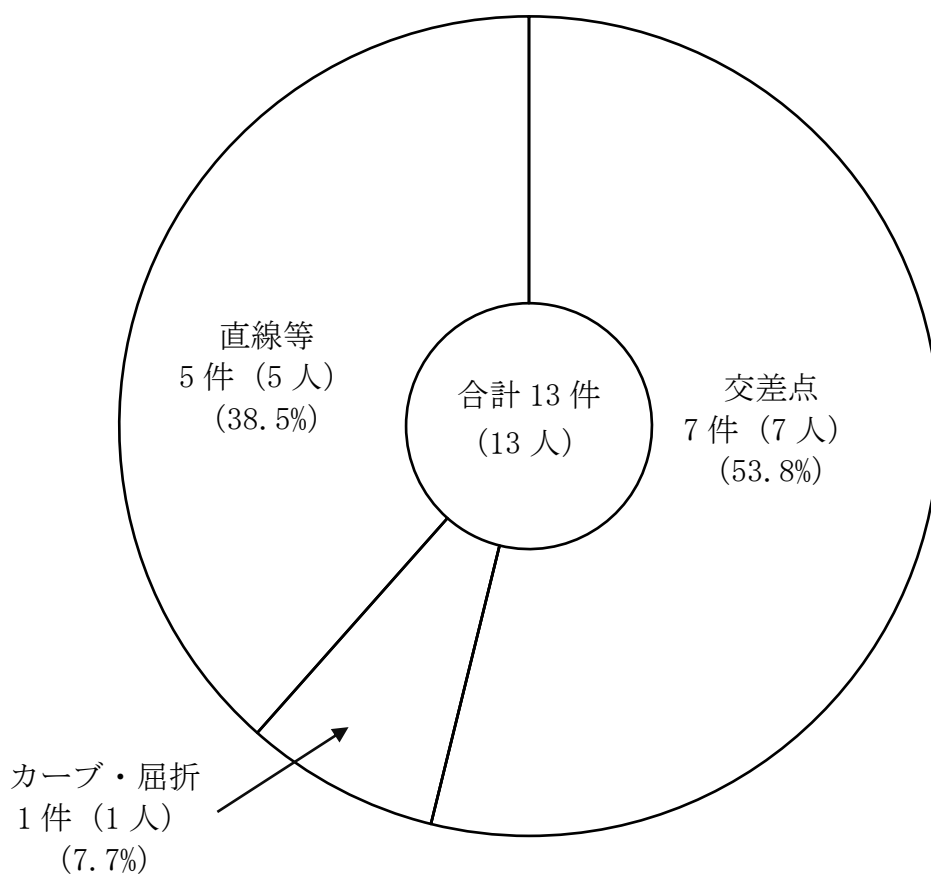
道路形状別に見ると、交差点での発生（7件）が全体の5割以上（53.8%）、直線等での発生（5件）が全体の約4割（38.5%）を占めている。

（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）	7	0	1	5	13
死者数 （人）	7	0	1	5	13

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

年代別に死者数を見ると、令和4年は、高齢者(65歳以上)が9人で全死者数の約7割(69.2%)を占め、令和3年の5割以上(54.5%)より増加した。(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4年(人)	0	0	0	0	9	4	13
令和3年(人)	0	0	0	1	6	4	11

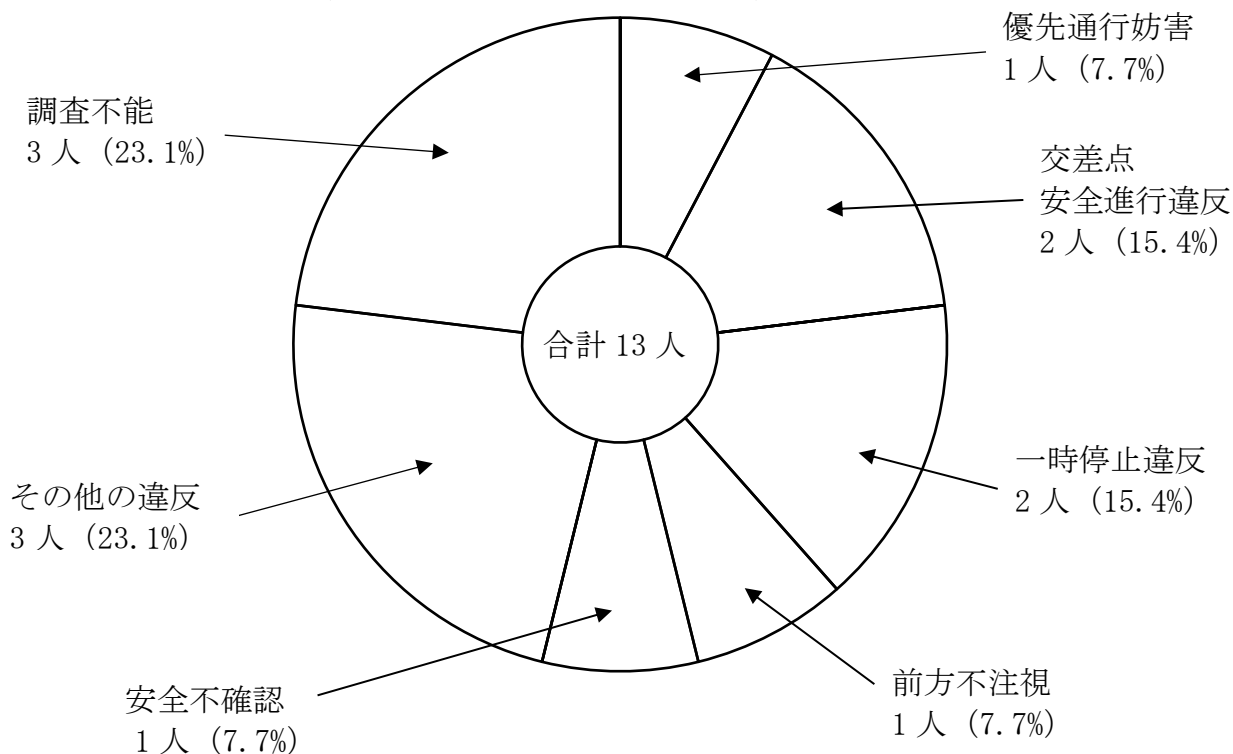
(8) 違反別死者数の状況(第1当事者)

死亡事故を違反別に見ると、交差点安全進行違反・一時停止違反・その他の違反・調査不能で、全体の7割以上(76.9%)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	1	2	0	0	2	1	1	0	3	3	13

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	1月6日 (木) 05:08頃 (雨)	福角町 (交差点) 国道196号	軽四乗用 64歳 男性	歩行者 ●78歳 男性	軽四乗用が直進中、右方から道路を横断してきた歩行者と衝突したものの。
2	1月28日 (金) 09:18頃 (晴)	土居田町 (交差点) 市道	中型乗用 71歳 男性	歩行者 ●74歳 女性	中型乗用が交差点を右折中、対向側から道路を横断してきた歩行者と衝突したものの。
3	1月28日 (金) 16:25頃 (晴)	東長戸3丁目 (交差点) 市道	普通乗用 38歳 女性	普通乗用 41歳 女性 同乗者 ●74歳 女性	普通乗用が交差点を直進中、左方から直進中の普通乗用と出合い頭に衝突したものの。
4	2月3日 (木) 03:03頃 (晴)	大可賀3丁目 (単路・カーブ) 港湾道	自動二輪 ●19歳 男性		自動二輪がカーブを進行中、何らかの理由で転倒したものの。
5	2月25日 (金) 22:00頃 (晴)	久万ノ台 (直線) 市道	自転車 ●51歳 男性		自転車が何らかの理由で水路に転落したものの。
6	3月28日 (月) 05:46頃 (晴)	三津ふ頭 (一般交通場所) その他	軽四乗用 ●86歳 男性		軽四乗用が何らかの理由で海に転落したものの。
7	4月25日 (月) 22:09頃 (曇)	北条辻 (交差点) 国道196号	軽四貨物 29歳 男性	自動二輪 ●18歳 男性	軽四貨物が交差点を右折中、対向から直進中の自動二輪と衝突したものの。

番号	発生日時	発生場所	当事者(車種別)		原因等
8	6月3日 (金) 22:40頃 (晴)	山西町 (直線) 市道	軽四乗用 ●47歳 男性		軽四乗用が直進中, 何らかの理由で路外に逸脱し, コンクリート壁に衝突したものの。
9	6月20日 (月) 04:46頃 (曇)	中央1丁目 (交差点) 市道	原付二種 26歳 男性	歩行者 ●73歳 男性	原付二種が交差点を直進中, 左方から道路を横断してきた歩行者と衝突したものの。
10	7月1日 (金) 10:49頃 (晴)	平和通1丁目 (交差点) 市道	普通乗用 19歳 女性	歩行者 ●80歳 男性	普通乗用が交差点を直進中, 左方から道路を横断してきた歩行者と衝突したものの。
11	9月1日 (木) 17:40頃 (晴)	西垣生町 (直線) 市道	自転車 ●74歳 男性		自転車が何らかの理由で転倒したものの。
12	10月21日 (金) 06:49頃 (晴)	食場町 (交差点) 市道	軽四乗用 ●83歳 男性		軽四乗用が交差点カーブを進行中, 何らかの理由で左方のコンクリート壁に衝突したものの。
13	11月26日 (土) 11:17頃 (晴)	北斎院町 (直線) 県道	原付一種 ●72歳 男性	軽四乗用 40歳 女性	原付一種が二車線道路を直進して, 右側車線に進路変更中, 後方から直進してきた軽四乗用と衝突したものの。

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

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、小学校、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（新型コロナウイルス感染症の影響で6教室、1講座が中止となった。）。（第77表）

第77表 令和4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		84	園児	6,939
			保護者	67
			指導者等	1,285
小・中学校	新入学歩き方教室	54	児童	4,172
			保護者	153
			指導者等	816
	小学校自転車教室	53	児童・生徒	4,322
			保護者等	211
			指導者	851
	中学校自転車教室	10	児童・生徒	2,012
			保護者	0
			指導者等	145
上記以外の子どもの教室		2	園児・児童・生徒	69
			保護者	0
			指導者等	44
上記各欄の小計		203	園児・児童・生徒	17,514
			保護者	431
			指導者等	3,141
高齢者	老人クラブ	0	高齢者	0
			指導者等	0
	その他	1	高齢者	16
			指導者等	4
高齢者小計		1	高齢者	16
			指導者等	4
交通安全教育車教室		7	受講者	183
			指導者等	58
交通安全教育車イベント等		5	参加者	1,351
			指導者等	34
合計		216	子ども・高齢者等	19,064
			保護者	431
			指導者等	3,237

※他市視察研修は、高齢者（その他）と交通安全教育車イベント等の両方に計上しています。

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	取扱い業務等
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) 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～14 時 (予約制)
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 時～16 時	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	法律相談 和解あつせん 審査・裁定
5	独立行政法人自動車事故対策機構 (NASVA：ナスバ) 「交通事故被害者ホットライン」 電話：0570-000738	月曜日～金曜日の平日 (祝日, 12/29～1/3 を除く) 10 時～12 時 13 時～16 時	法律, 金銭, 介護など悩みに 応じた相談 窓口の電話紹 介
6	日本損害保険協会そんぽ ADR センター四国 所在地 香川県高松市古新町 8 番 1 号 電 話 087-883-1031	月曜日～金曜日の平日 (祝日, 12/29～1/3 を除く) 9 時 15 分～17 時	損害保険会社 とのトラブ ル・紛争に関 する相談など (協会と基本 契約を締結し ている会社限 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。

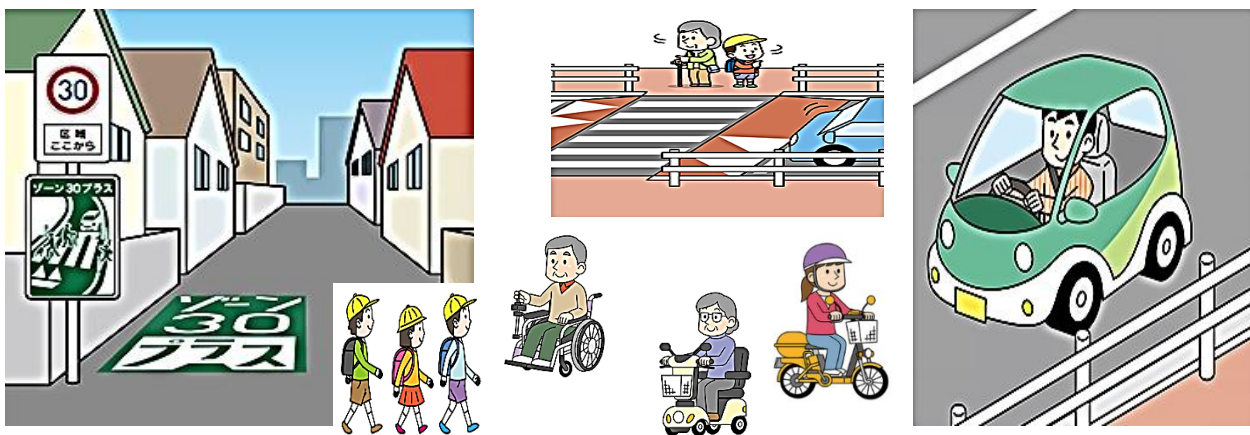
(1) 安全速度

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り、せっかくの時間短縮の利点がなくなりますし、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

速度による停止距離



※ Speed management - A road safety manual for decision-makers and practitioners - より

停止距離 = 空走距離 + 制動距離

速度の2乗に
比例して大きく



衝突回避の
可能性は小さく

(例) 運転中、前方 30mに子どもが飛び出してきた場合、50 km/hでは衝突を回避できるが、60 km/hでは衝突する。

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。

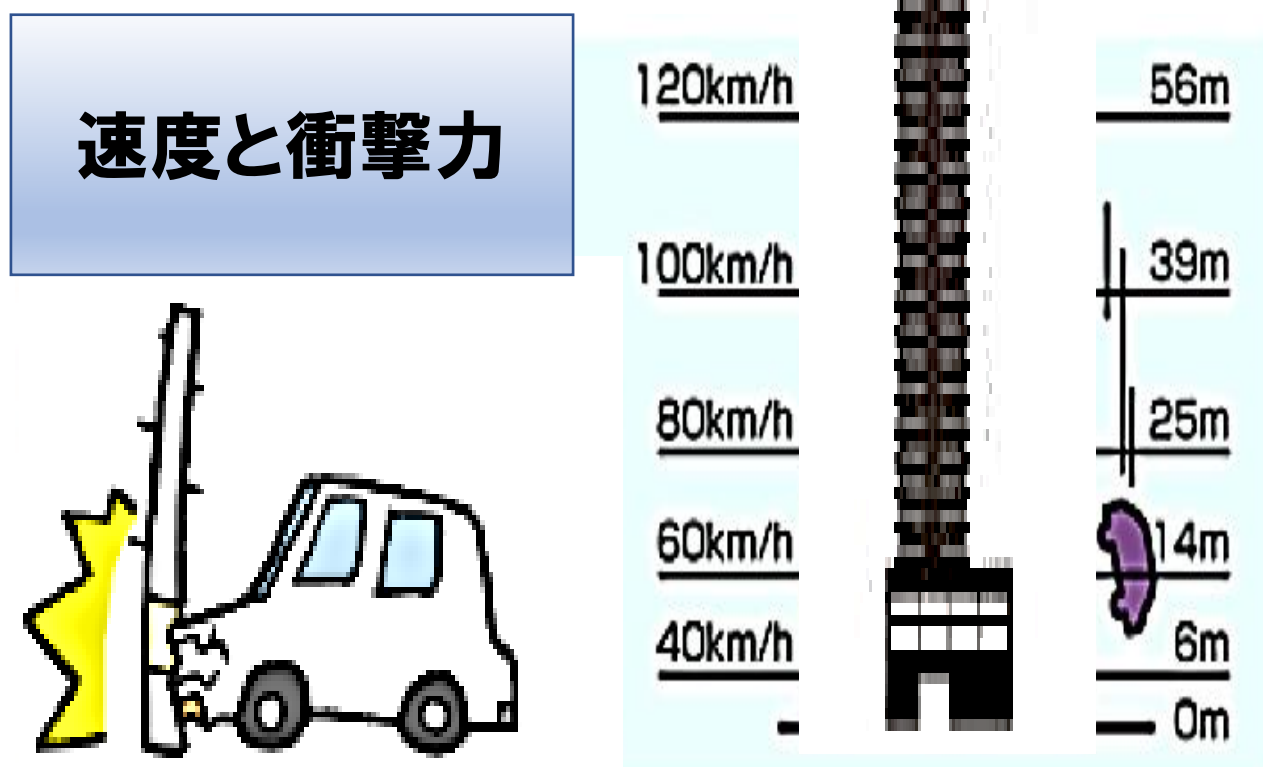
衝突の（運動）エネルギー（E）は、重量（m）に比例し、速度（v）の2乗に比例します。

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

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，自転車が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。
- 自転車損害賠償保険等への加入

自転車保険等で事故のリスクに備えよう

自転車による加害事故で高額な賠償金の請求が相次いでいる社会状況などを背景に、自転車事故に備える「自転車損害賠償責任保険（自転車保険）」等への加入を、条例で義務付ける都道府県が増えていきます。万が一の事故に備えて、自転車保険等には必ず加入しましょう。

◆ 自転車事故に備える保険

対象 保険の種類	事故の相手		自分
	生命・からだ	財産・モノ	生命・からだ
個人賠償責任保険	○	○	×
傷害保険	×	×	○

個人賠償責任保険

- 他人にケガをさせたり、他人のモノを壊したりして損害賠償責任が生じた場合に支払われる保険です。
- 自動車保険・火災保険・傷害保険等の特約として、また、クレジットカードの付帯保険として契約することもできます。
- コンビニやインターネットで手軽に加入できる自転車保険等もあります。
- 共済や団体保険（会社、PTAの保険等）の中で個人賠償責任保険を契約している場合があります。
- 自分や家族が加入している保険の内容を確認しておきましょう。

傷害保険

- 自分がケガをして治療費等が必要になった場合に支払われる保険です。

「TSマーク付帯保険」は身近な自転車保険です！

- 自転車安全整備店で購入、または点検・整備した自転車に貼られる「TSマーク」に付いている保険です。

- 1年間有効の賠償責任保険、傷害保険等が付帯します。緑色・赤色・青色の3種類があり、それぞれ補償内容が異なります。



第1種 (青マーク) 第2種 (赤マーク) 第3種 (緑マーク)

改定した 自転車 安全利用五則 を守りましょう!

自転車安全利用五則

(令和4年11月1日中央交通安全対策会議交通対策本部決定)

- 車道が原則、左側を通行
歩道は例外、歩行者を優先
- 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 夜間はライトを点灯
- 飲酒運転は禁止
- ヘルメットを着用



車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

「車の仲間」である自転車は、歩道と車道の区別がある道路では車道通行が原則です。車道を通行する場合は、左側に寄って通行しなければなりません。



「普通自転車歩道通行可」の標識・標示がある場合、普通自転車は歩道を通行できます



歩道を通行できる場合は、車道寄りの部分をすぐに停止できる速度で通行します。歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。



交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

信号機のある交差点では、信号に従って安全を確認し通行しましょう。



道路標識等により、一時停止すべきとされている場所では、必ず一時停止し、安全を確認しましょう。



夜間はライトを点灯

夜間は必ずライトを点灯しましょう。



飲酒運転は禁止

自転車も飲酒運転は禁止です。



ヘルメットを着用

自転車を利用するすべての人は、自転車事故による被害を軽減するために、乗車用ヘルメットを着用しましょう。幼児・児童を保護する責任のある人は、幼児・児童を自転車に乗せるときには、乗車用ヘルメットを着用させるようにしましょう。



ヘルメットはあなたの命を守ります!

ヘルメット非着用で自転車事故により亡くなった人の約6割は頭部を損傷しています(平成29年~令和3年合計)。また、ヘルメット非着用時の致死率は、着用時と比べて約2.2倍も高くなっています。自転車事故による被害を軽減するためには、頭部を守ることが大変重要です。

◆自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率
(平成29年~令和3年合計) (警察庁資料より)



STOP! あおり運転!!

あおり運転に対する罰則の創設と行政処分の整備

あおり運転
をした場合



① 妨害運転（交通の危険のおそれ）

他の車両等の通行を妨害する目的で、**一定の違反**（※10類型の違反。下図参照）行為であって、当該他の車両等に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によるものをした場合。

3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

違反点数 25点 | **免許取消し**（欠格期間 2年）

※前歴や累積点数がある場合には最大5年

あおり運転
のせいで **危険が
生じた場合**



② 妨害運転（^{いちじる}著しい交通の危険）

①の罪を犯し、よって高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他道路における著しい交通の危険を生じさせた場合。

5年以下の懲役又は100万円以下の罰金

違反点数 35点 | **免許取消し**（欠格期間 3年）

※前歴や累積点数がある場合には最大10年

一定の違反 妨害（あおり）運転の対象となる10類型の違反



●「思いやり・ゆずり合い」の運転を！ ●ドライブレコーダーをつけましょう！
●あおり運転を受けたときは、車外に出ることなく110番を！

8 自転車運転者講習制度

危険な違反行為（15類型）を3年以内に2回以上繰り返した自転車運転者（14歳以上）は、都道府県公安委員会の命令により、「自転車運転者講習」を受講しなければなりません。



① 信号無視



② 通行禁止違反

道路標識等により自転車の通行が禁止されている道路等を通行する行為



③ 交差点優先車妨害

交差点を右折時、直進車や左折車両の進行を妨害する行為



③ 歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反)

自転車の通行が認められた歩行者用道路で歩行者に注意せず、徐行しない行為



⑨ 環状交差点安全進行義務違反等

環状交差点内で車両等の進行を妨害する行為

⑩ 指定場所一時不停止等

⑪ 歩道通行時の通行方法違反

歩道の通行が認められている場所で歩行者の妨害をする行為



④ 通行区分違反

歩道通行できる場合以外で歩道通行したり、道路の右側を通行したりする行為



⑫ 制動装置(ブレーキ)不良自転車運転

前後輪にブレーキがなかったり、ブレーキ性能不良の自転車を運転したりするなどの行為

⑤ 路側帯通行時の歩行者の通行妨害

路側帯で歩行者の通行を妨げるような速度と方法で通行する行為



⑬ 酒酔い運転

⑭ 安全運転義務違反

ハンドルやブレーキ等を確実に操作せず、他人に危害を及ぼすような速度や方法で運転する行為



⑥ 遮断踏切立入り

⑦ 交差点安全進行義務違反等

信号機のない交差点で優先道路を通行する車両を妨害したりするなどの行為



⑮ 妨害運転(交通の危険のおそれ、著しい交通の危険)

他の車両を妨害する目的で、逆走、急ブレーキ、急な進路変更などの危険運転をする行為



9 標識の種類と意味

第 69 図 標識の種類と意味 抜粋

規制標識			
<p>通行止め</p> 	<p>車両通行止め</p> 	<p>車両進入禁止</p> 	<p>二輪の自動車以外の自動車通行止め</p> 
<p>大型貨物自動車等通行止め</p> 	<p>特定の最大積載量以上の貨物自動車等通行止め</p> 	<p>大型乗用自動車等通行止め</p> 	<p>二輪の自動車・原動機付自転車通行止め</p> 
<p>自転車以外の軽車両通行止め</p> 	<p>自転車通行止め</p> 	<p>車両（組合せ）通行止め</p> 	<p>大型自動二輪車及び普通自動二輪車二人乗り通行禁止</p> 
<p>指定方向外進行禁止</p> 	<p>車両横断禁止</p> 	<p>転回禁止</p> 	<p>追越しのための右側部分はみ出し通行禁止</p> 
<p>追越し禁止</p> 	<p>駐停車禁止</p> 	<p>駐車禁止</p> 	<p>駐車余地</p> 
<p>時間制限駐車区間</p> 	<p>危険物積載車両通行止め</p> 	<p>重量制限</p> 	<p>高さ制限</p> 
<p>最大幅</p> 	<p>最高速度</p> 	<p>特定の種類の車両の最高速度</p> 	<p>最低速度</p> 

<p>自動車専用</p> 	<p>自転車専用</p> 	<p>自転車及び歩行者専用</p> 	<p>歩行者専用</p> 
<p>一方通行</p> 	<p>車両通行区分</p> 	<p>特定の種類の車両の通行区分</p> 	<p>けん引自動車の高速自動車国道通行区分</p> 
<p>専用通行帯</p> 	<p>路線バス等優先通行帯</p> 	<p>けん引自動車の自動車専用道路第一通行帯通行指定区間</p> 	<p>進行方向別通行区分</p> 
<p>原動機付自転車の右折方法（二段階）</p> 	<p>原動機付自転車の右折方法（小回り）</p> 	<p>警笛鳴らせ</p> 	<p>警笛区間</p> 
<p>徐行</p> 	<p>前方優先道路</p> 	<p>一時停止</p> 	<p>前方優先道路・一時停止</p> 
<p>歩行者通行止め</p> 	<p>歩行者横断禁止</p> 	<p>高齢運転者等専用時間制限駐車区間</p> 	<p>環状の交差点における右回り通行</p> 
<p>自転車一方通行</p> 			

指示標識			
<p>並進可</p> 	<p>軌道敷内通行可</p> 	<p>駐車可</p> 	<p>停車可</p> 
<p>優先道路</p> 	<p>中央線</p> 	<p>停止線</p> 	<p>横断歩道</p> 
<p>自転車横断帯</p> 	<p>横断歩道・自転車横断帯</p> 	<p>安全地帯</p> 	<p>規制予告</p> 
<p>高齢運転者等標章自動車駐車可</p> 	<p>高齢運転者等標章自動車停車可</p> 		
警戒標識			
<p>十形道路交差点あり</p> 	<p>ト形道路交差点あり</p> 	<p>T形道路交差点あり</p> 	<p>Y形道路交差点あり</p> 
<p>ロータリーあり</p> 	<p>右(左)方屈曲あり</p> 	<p>右(左)方屈折あり</p> 	<p>右(左)背向屈曲あり</p> 
<p>右(左)背向屈折あり</p> 	<p>右(左)つづら折りあり</p> 	<p>踏切あり</p> 	<p>学校、幼稚園、保育所などあり</p> 
<p>信号機あり</p> 	<p>すべりやすい</p> 	<p>落石のおそれあり</p> 	<p>路面凹凸あり</p> 

合流交通あり 	車線数減少 	幅員減少 	二方向交通
上り急こう配あり 	下り急こう配あり 	道路工事中 	横風注意
動物が飛び出すおそれあり 	その他の危険 		

案内標識

市町村 	都府県 	都府県 	入口の方向
入口の予告 	総重量限度緩和指定道路 	高さ限度緩和指定道路 	方面と距離
方面と車線 	出口の予告 	方面と方向の予告 	方面と方向
方面、方向と距離 	方面、方向と道路の通称名の予告 	方面、方向と道路の通称名 	方面と出口の予告

方面、車線と出口の予告 	方面と出口 	出口 	著名地点
主要地点 	料金徴収所 	サービスエリアの予告 	サービスエリア
非常電話 	待避所 	非常駐車帯 	駐車場
登坂車線 	国道番号 	都道府県道番号 	道路の通称名
まわり道 	傾斜路 	乗合自動車停留所 	路面電車停留所
補助標識			
距離・区域 	日・時間 	車両の種類 	駐車余地
始まり 	区間内・区域内 	終わり 	追越し禁止
通学路 	踏切注意 	横風注意 	動物注意
注意 	注意事項 	規制理由 	方向

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 免許証の住所地在県内の人 免許証の住所地在県外の人(同時住所変更)	・申請用写真1枚 ※ 更新期間中の人は申請用写真2枚 ※ 住所や氏名等に変更がある場合は、住民票等(本籍地記載)が必要です。	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。
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 県外からの転入(住所変更のみ) 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 ・住民票等 提示(コピー不可) ・免許証 ・住民票 添付(本籍地記載)		・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)
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
※ 法律改正等で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。

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 0.15-0.25		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	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 mg 以上	25						
	0.15 mg 以上0.25 mg	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					
速度超過	50 km 以上	12	19					
	一般道	30 km 以上50 km 未満	6	16				
		40 km 以上50 km 未満	6	16				
	高速道路	35 km 以上40 km 未満	3	15	40	35	30	20
		30 km 以上35 km 未満	3	15	30	25	20	15
	25 km 以上 30 km 未満	3	15	25	18	15	12	
	20 km 以上 25 km 未満	2	14	20	15	12	10	
15 km 以上 20 km 未満	1	14	15	12	9	7		
15 km 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	
不保持	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 路 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	
駐停車禁止場所等	高齢運転者等専用場所等	3		27	20	12	12	
	その他	3		25	18	10	10	
駐車禁止場所等	高齢運転者等専用場所等	2		23	17	11	11	
	その他	2		21	15	9	9	
駐停車禁止場所等	高齢運転者等専用場所等	2	14	17	14	9	9	
	その他	2	14	15	12	7	7	
駐車禁止場所等	高齢運転者等専用場所等	1	14	14	12	8	8	
	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	

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
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			
	普通・二輪・原付	2	14			30	25	20
10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
道路外出右左折方法違反		1	14		6	4	4	3
道路外出右左折合図車妨害		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
緊急車進妨害等		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	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
道路	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
関連	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
違反	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

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。

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
もちましよう 心の余裕と 車間距離
- 歩行者・自転車利用者に呼びかけるもの
反射材 「ここにいるよ！」の メッセージ
- 子どもたちに交通安全を呼びかけるもの
あげた手は いのちをしらせる 警報機

文部科学大臣賞（優秀作 1点）

- 子どもたちに交通安全を呼びかけるもの
あぶないよ いそぐきもちに しんこきゅう

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
「なにで来た？」 乾杯前の 合言葉
- 歩行者・自転車利用者に呼びかけるもの
なれた街 いつもの道でも みぎひだり
- 子どもたちに交通安全を呼びかけるもの
登下校 なれた道でも 気をつけよう

全日本交通安全協会会長賞（佳作 8点）

- 運転者(同乗者を含む)に呼びかけるもの

夕暮れの ライトは迷わず 早めから
返納で 未来へ安全 バトンパス
守りたい チャイルドシートで 未来の希望

- 歩行者・自転車利用者に呼びかけるもの

イヤホンが 危険を知らせる 音を消す
自転車も 車社会の 責任者
前を見て どっちが大事 スマホと命

- 子どもたちに交通安全を呼びかけるもの

暗い道 たすけてくれる 反射材
ちょっと待て 安全確認 ちゃんとした？