

令和4年3月

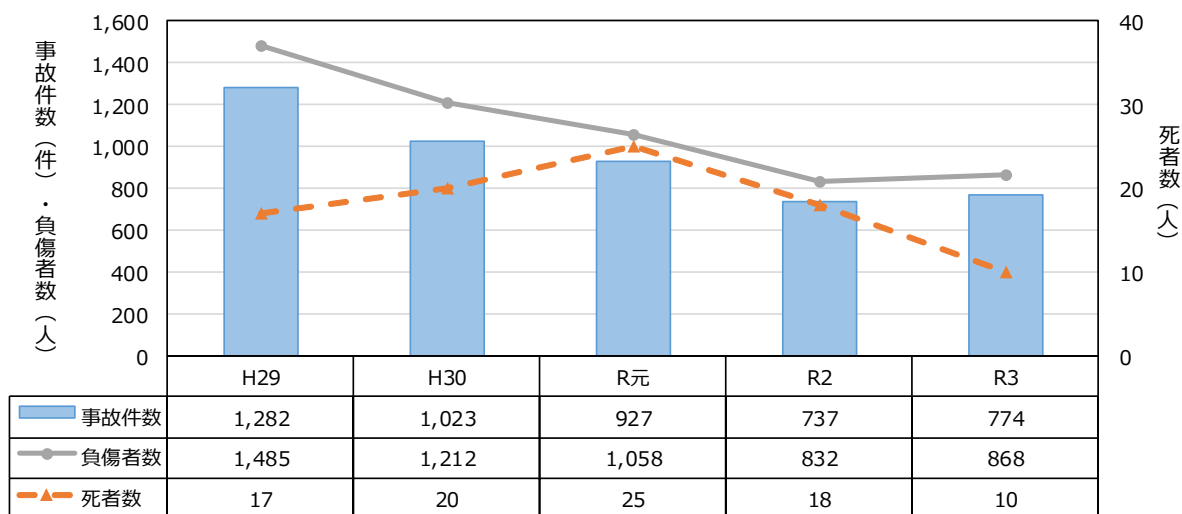
# 交通関係統計資料

(令和3年版)

島根県警察本部  
交通

## 【交通事故統計】

### 〈人身交通事故発生状況〉

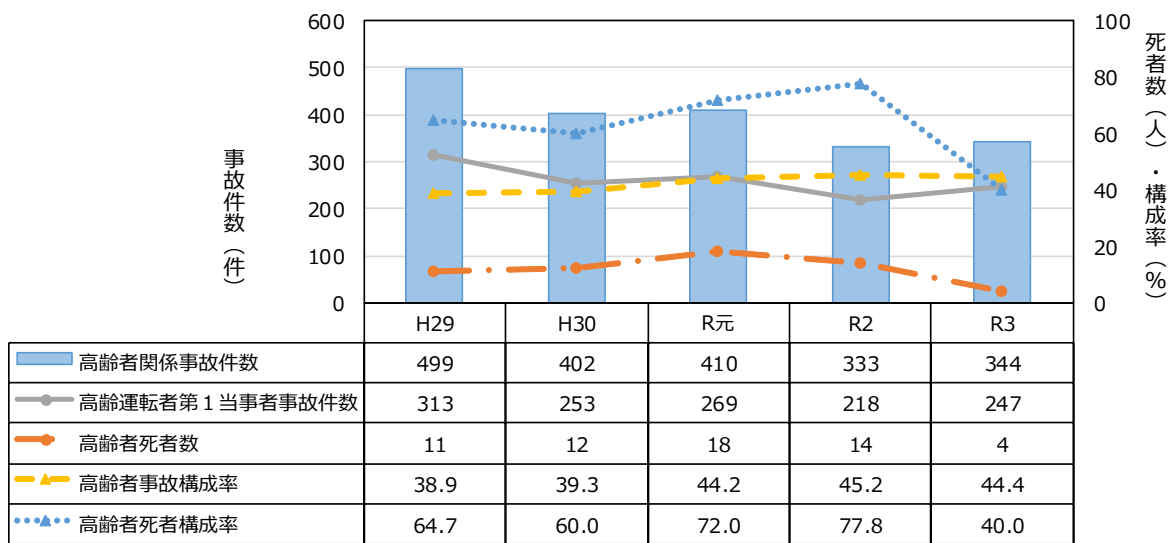


※「事故件数」とは、人の死亡又は負傷を伴う交通事故の件数をいう。

※「死者数」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に亡くなった者の数をいう。

- 「事故件数」及び「負傷者数」は減少傾向にあり、平成29年と令和3年を比較すると約4割減少している。  
平成22年以降11年連続で減少していたが、令和3年は12年ぶりに増加に転じた。
- 「死者数」は20人台から10人台で推移しており、増減しているものの平成29年と令和3年を比較すると4割以上減少している。
- 令和3年の死者数は10人で、全国で最少となった。  
県内では記録の残る昭和23年以降過去最少となった。
- 減少要因は、「交通安全意識の向上（安全教育・交通指導取締り等の推進）」、「自動車安全性能の向上」、「道路交通環境の整備促進」等が考えられる。
- 事故件数・死者数等の一層の減少に向け、引き続き高齢者を重点対象とした各種事故抑止施策を推進していく必要がある。

## 〈高齢者関係事故発生状況〉

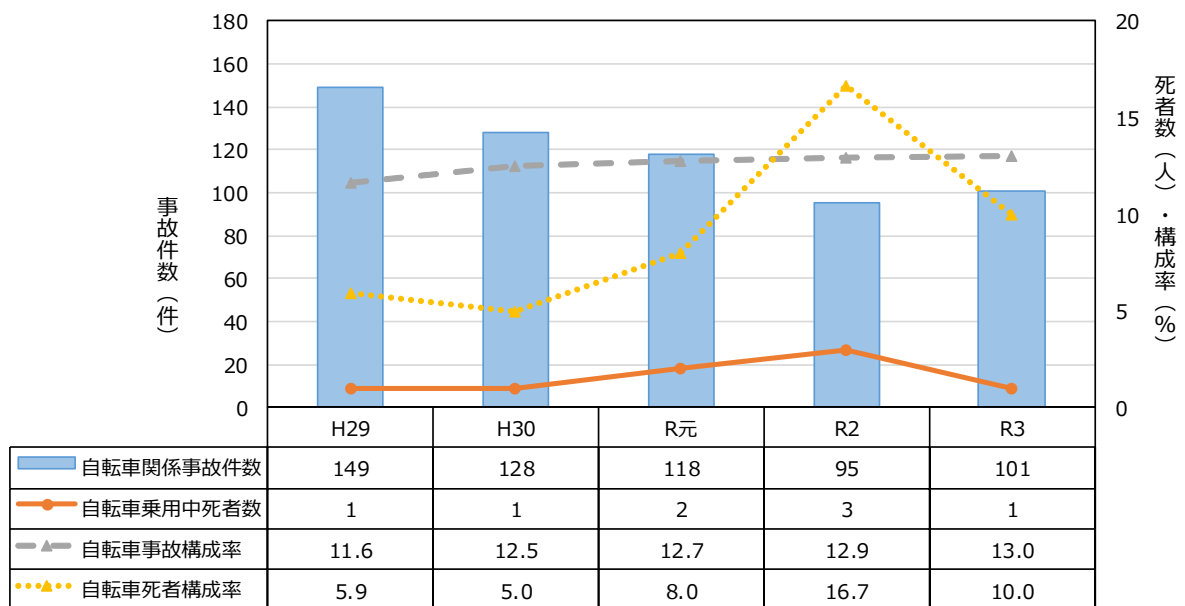


※「高齢者関係事故」とは、高齢者（65歳以上）が第1当事者又は第2当事者の事故をいう。

※「第1当事者」とは、最初に事故に関与した事故当事者のうち最も過失の重い者をいう。

- 事故件数全体の傾向と同様に、「高齢者関係事故件数」や「高齢運転者第1当事者事故件数」も減少傾向にある。高齢者関係事故の減少幅は事故件数全体と比較して小さいため、「高齢者事故構成率」は増加傾向にある。
- 高齢者関係事故の減少幅が小さい要因は、島根県は高齢化が進んでいるため高齢運転者の割合が高いことや、高齢者が加齢に伴う判断・操作ミスによる事故を起こしやすいことなどが考えられ、年齢に応じた安全教育の推進や関係機関等と連携した免許返納支援対策の充実を図る必要がある。
- 「高齢者死者数」は増減を繰り返しており、平成29年と比較して令和3年は6割以上の減少となった。
- 「高齢者死者構成率」は、令和3年は40%と平成11年以降22年ぶりに40%以下となったが、過去5年間平均では約66%と高く、特に令和元年及び令和2年は7割を超えていることから、死者数を減少させるためには高齢者の死者を減少させる必要がある。
- 高齢者死者を状態別で見ると歩行中（特に道路横断中）が約4割と最も多く、次いで車両単独が3割強を占めていることから、高齢歩行者に対して道路横断時の確実な安全確認など安全行動を促す指導等を行うとともに、高齢運転者には夜間や荒天時の運転を避けるなどの危険回避行動を推奨して交通事故防止を図る必要がある。

## 〈自転車関係事故発生状況〉

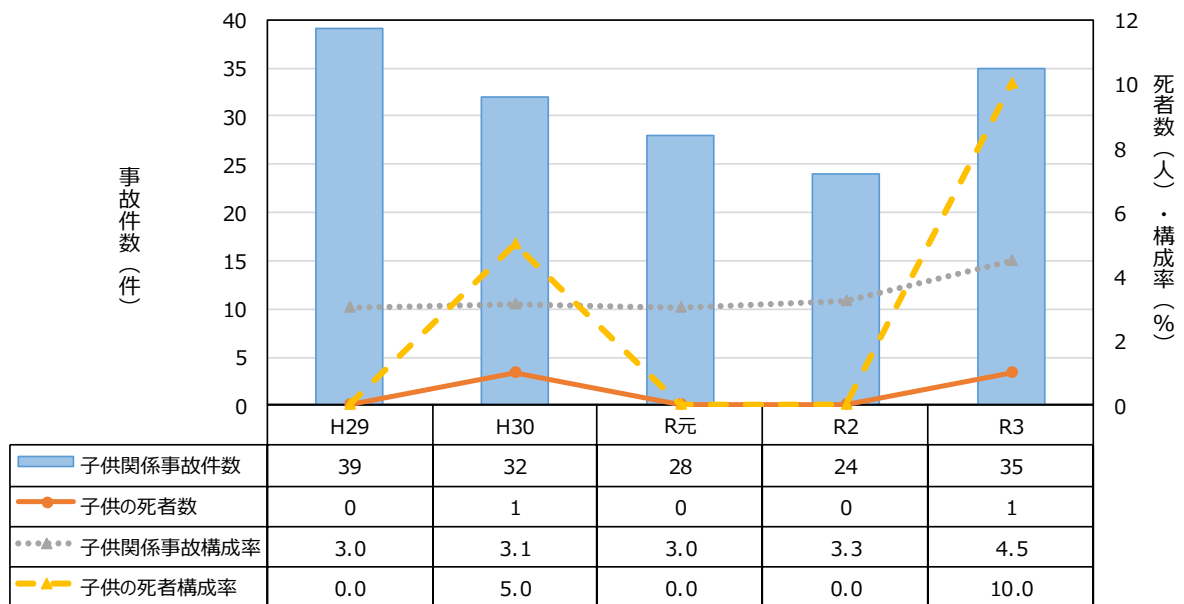


※「自転車関係事故」とは、自転車が第1当事者又は第2当事者の事故をいう。

- 「自転車関係事故件数」は減少しているものの、全事故件数に占める「自転車事故構成率」は平成29年が約12%であったのに対して、令和3年は13%とやや増加傾向にある。
- 「自転車乗用中死者数」は過去5年間1人～3人で推移しており、令和3年は1人であった。
- 死者は、いずれも自転車用ヘルメットを非着用であった。
- 死者の年齢別では、高齢者が6人を占め、高齢者以外の2人のうち1人は60歳台であった。
- 死亡事故の類型別では、車両相互が5件、単独転落が3件であった。
- 健康増進意識の高まりや新型コロナウイルス感染症流行拡大の影響等で公共交通機関の利用を控える人が増えたことなどにより、自転車の利用者は今後も増加することが見込まれ、それに伴う自転車事故の増加が懸念される。

よって、自転車乗車時の基本的な安全ルール習得に向けた安全教育や街頭指導を強化するとともに、自転車損害賠償保険への加入促進や自転車乗用時のヘルメット着用推奨に向けた広報啓発を推進していく必要がある。

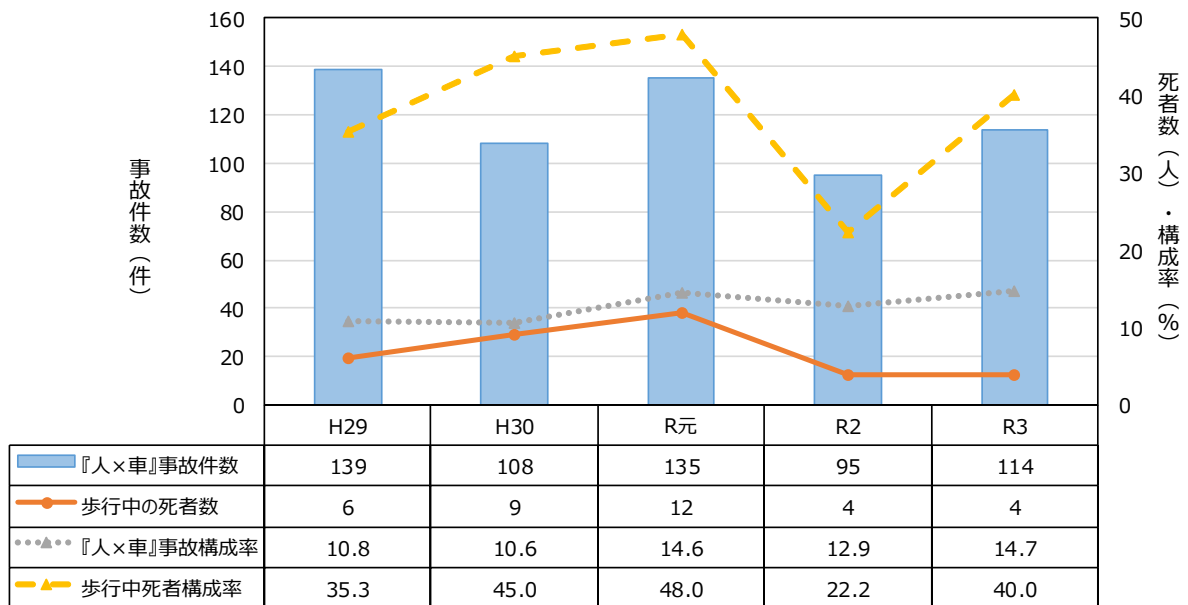
## 〈子供関係事故発生状況〉



※「子供関係事故」とは、子供（中学生以下）が第1当事者又は第2当事者の事故をいう。

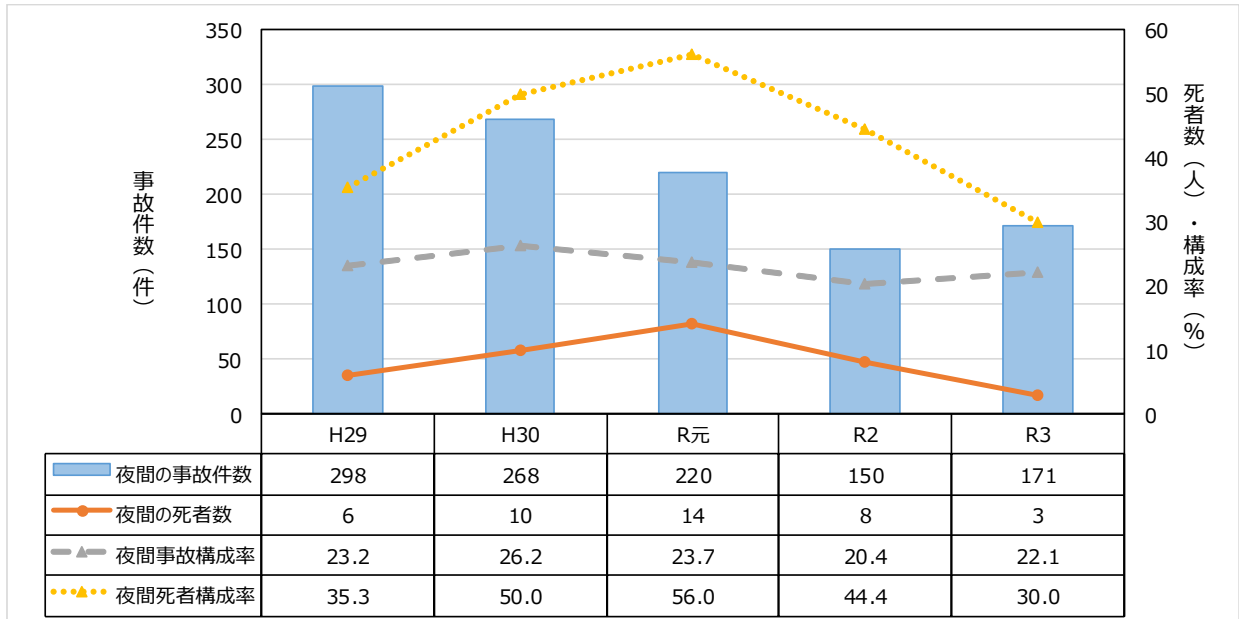
- 「子供関係事故件数」は令和2年まで減少傾向で推移していたが、令和3年は増加に転じ、平成29年の1割減にとどまった。
- 全事故に占める「子供関係事故構成率」は、ほぼ横ばいで推移していたが、令和3年は増加に転じた。
- 子供の交通死亡事故は平成30年に11年ぶりに1件発生し、令和3年に3年ぶりに1件発生した。
- 子供が被害者となる事故を減少させるため、交通安全教育や街頭指導等を推進しているところであるが、対象となる子供は進級・進学により毎年変わることから、引き続き安全教育等を充実させていく必要がある。

## 『人×車』事故発生状況



- 「『人×車』事故件数」は増減しながら横ばいで推移し、令和3年は平成29年と比較して約2割減少するなど、概ね減少傾向にある。
- 全事故に占める「『人×車』事故構成率」は、やや増加傾向にある。
- 「歩行中の死者数」は、令和元年は12人と「歩行中死者構成率」が約5割まで増加したが、令和3年は4人と構成率は4割まで減少した。
- 歩行中死者の約7割が道路横断中の被害であり、うち9割を高齢者が占める。
- 令和元年をピークに『人×車』事故（及び歩行中の死者）は減少しているが、これは運転者に対する横断歩道での歩行者優先意識の醸成や歩行者に対する道路横断時の確実な安全確認等についての安全指導、横断歩行者妨害違反の取締り強化等の取組が奏功したものと考えられる。
- 車両の安全性能向上やシートベルト着用率の向上等が、車同士の事故による人の被害の軽減につながっていると考えられるが、『人×車』事故はひとたび発生すると重大事故に直結することから、今後も前記の取組等を継続的に推進していく必要がある。

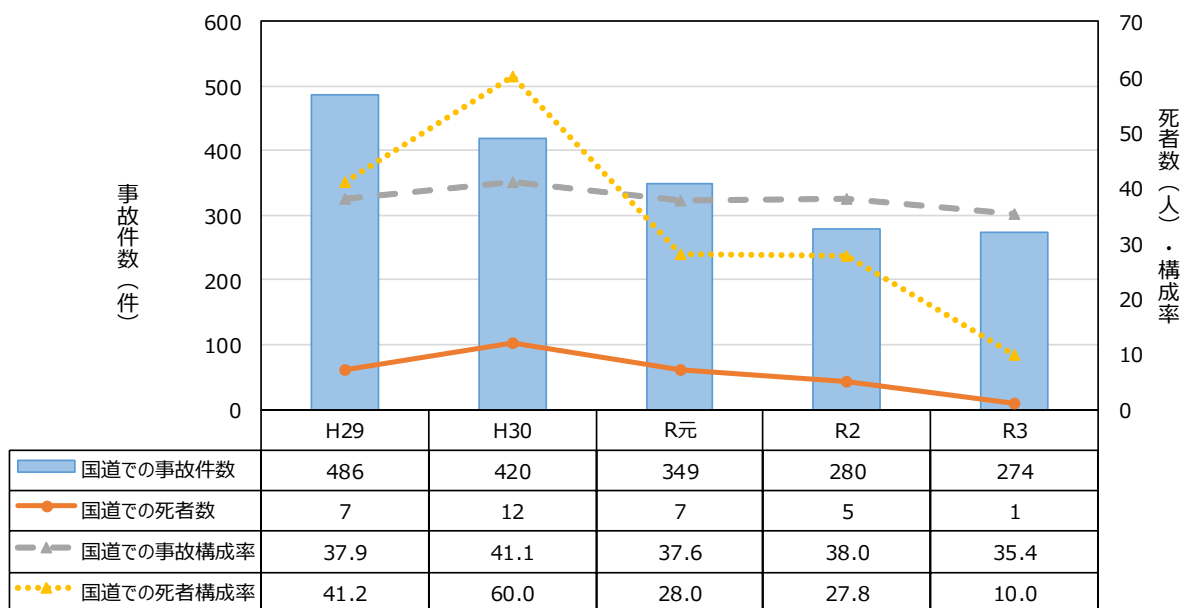
## 〈夜間の交通事故発生状況〉



※「夜間」とは、日没時間から日の出時間までの間をいう。

- 「夜間の事故件数」は減少傾向にあるが、「夜間事故構成率」は横ばいとなっている。
- 「夜間の死者数」及び「夜間死者構成率」は、令和元年をピークに減少傾向にあり、令和3年の夜間死者数は、平成29年の5割となった。
- 「夜間事故構成率」が2割台で推移しているのに対して、「夜間死者構成率」は3割～5割台で推移しており、夜間の事故は昼間の事故と比較して致死率が高い。
- 夜間は交通量が減少する一方で実勢速度が高くなっていることや、歩行者・自転車の発見が遅れやすいことなどが夜間事故の致死率が高い要因であると考えられるため、主要幹線道路等における夜間の速度取締りや反射材の普及啓発活動等を一層推進していく必要がある。

## 〈国道での交通事故発生状況〉

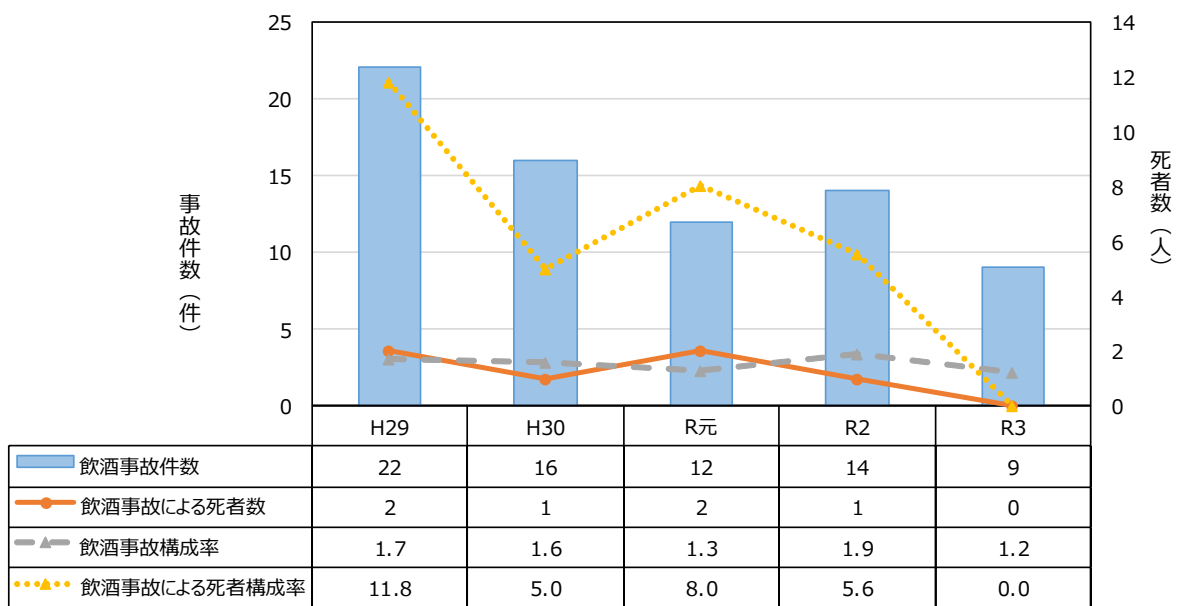


- 「国道での事故件数」は減少傾向にあるが、「国道での事故構成率」は、3割台後半～4割台前半で横ばいとなっている。
- 「国道での死者数」は増減を繰り返しているものの、令和3年は1人と平成29年と比較して約9割減少した。
- 「国道での死者構成率」は、平成29年～平成30年の間は4割～6割と高かったが、令和元年以降は1割～2割台となっている。
- 国道での事故が多い要因としては、国道が幹線道路であるとともに生活道路的な役割を有しているため、車・人の通行量が多く、事故も多くなっているものと考えられる。

よって、特に事故の発生が多い場所（国道）において交通指導取締り等の街頭活動を強化するとともに、歩行者・自転車安全に通行できる空間の確保に向けた道路交通環境の整備を道路管理者と連携して推進していく必要がある。



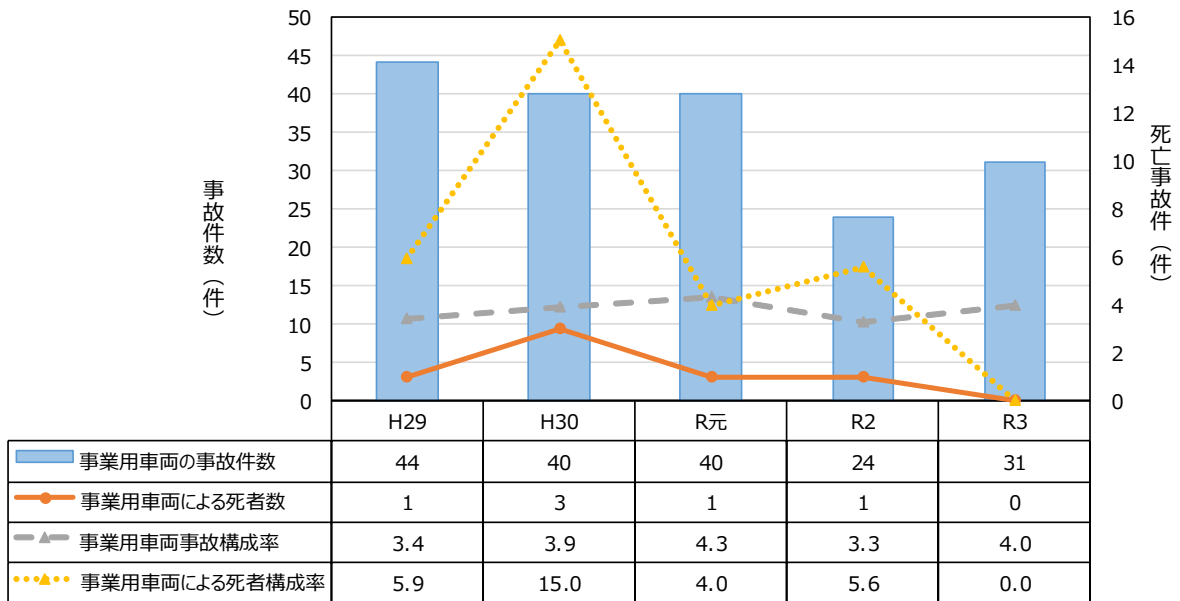
## 〈飲酒事故発生状況〉



※「飲酒事故」とは、第1当事者が飲酒運転（軽車両を除く）である人身交通事故をいう。

- 「飲酒事故件数」は減少傾向にある。
- 「飲酒事故構成率」は過去5年間で令和3年が最も低い。
- 飲酒運転による交通死亡事故は、平成28年以降5年連続で発生していたが、令和3年は6年ぶりに発生がなかった。
- 「飲酒事故による死者構成率」は、平成29年は1割以上であったが、平成30年以降は1割未満で推移している。
- 飲酒運転による事故は減少傾向にあるものの、いまだ飲酒運転根絶には至っていない状況であることから、夜間検問等による飲酒運転取締りを引き続き強化するとともに、「飲酒運転をしない・飲酒運転をさせない・運転するなら飲ませない」の飲酒運転三ない運動やハンドルキーパー運動など飲酒運転根絶に向けた取組を一層推進していく必要がある。

## 〈事業用車両の事故発生状況〉

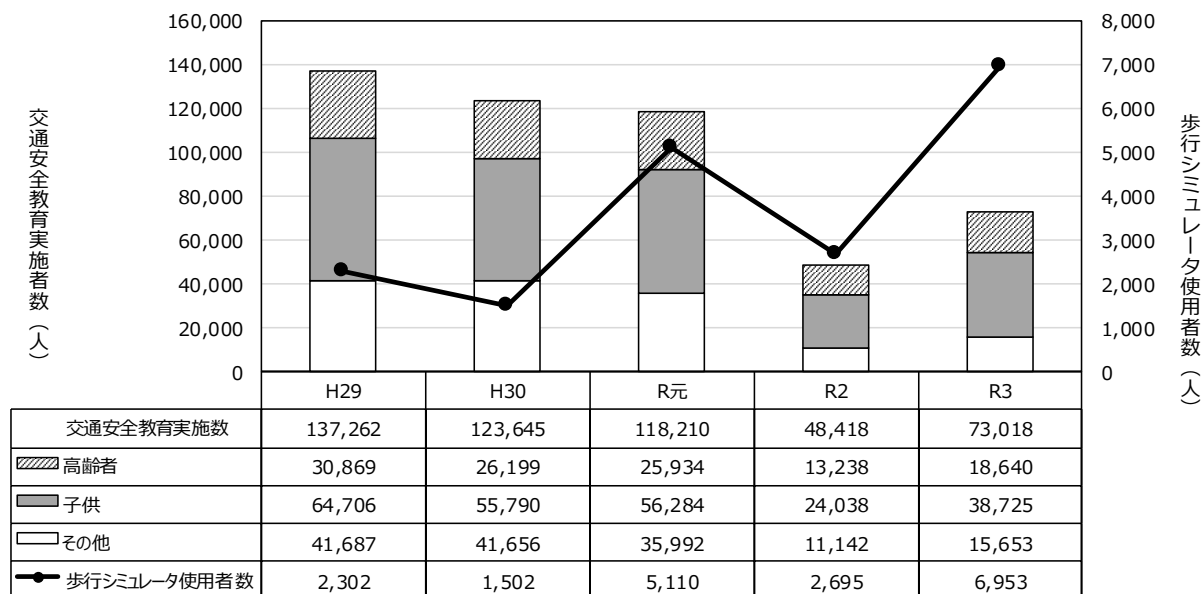


※「事業用車両」とは、道路運送法、貨物自動車運送事業法及び貨物利用運送業法に規定する運送事業の用に供する自動車をいう。

- 「事業用車両の事故件数」は減少傾向にあるものの、全事故に占める「事業用車両事故構成率」は、横ばいで推移している。
- 事業用車両による死亡事故は、令和3年に5年ぶりに発生がなかった。  
平成30年は「事業用車両による死者数」が3人と多く、「事業用車両による死者構成率」も高くなっている。
- 事業用車両の事故を抑止するため、過積載等の法令違反の取締りを強化するとともに、各事業所において安全運転管理者や運行管理者等による指導・教育が適切に行われるよう、働きかけや情報提供等を実施していく必要がある。

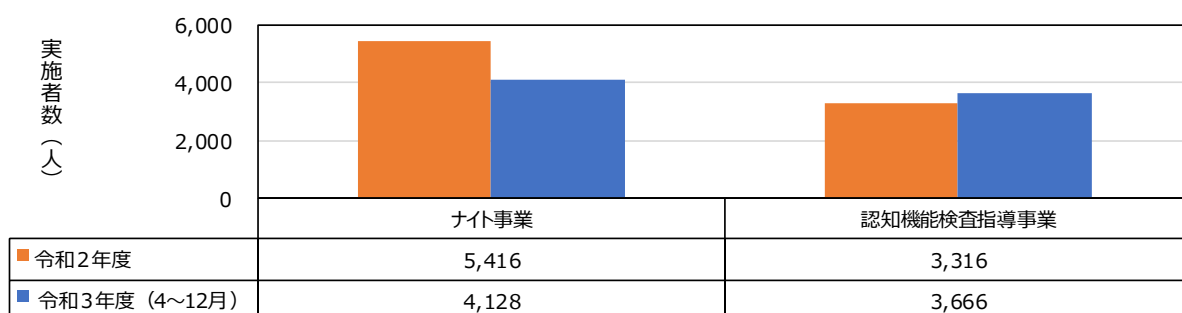
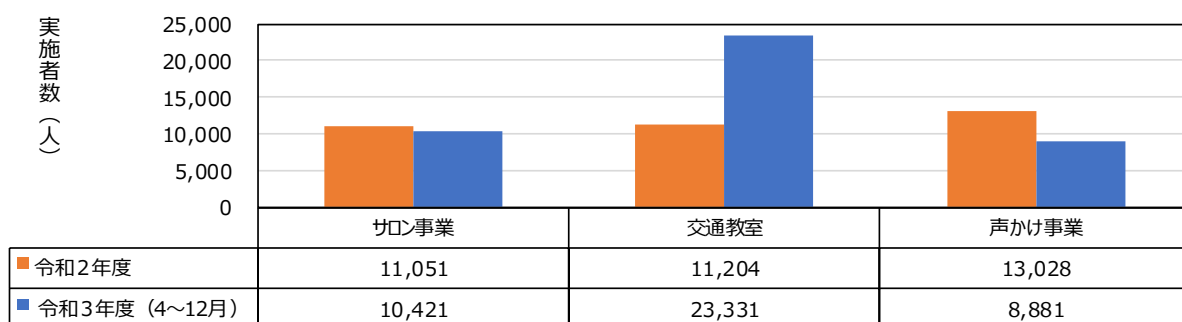
【交通安全教育等】

〈交通安全教育実施状況〉



- 「交通安全教育実施数」は、平成29年から令和2年にかけて減少傾向で推移していたが、令和3年は、新型コロナウイルス感染症の感染対策を徹底しつつ、可能な範囲で教育対象者を広げたところ、前年比で増加した。
- 交通安全教育実施対象の内訳は、各年で多少の差異はあるものの、「高齢者」が約2割、「子供（中学生以下）」が約5割、「その他」が約3割となっている。
- 交通安全教育については、各種シミュレータ等を活用した参加・体験・実践型の指導がより効果的であるとされている。歩行シミュレータ使用者数について、令和2年は前年比で減少したものの、令和3年は前年比、一昨年比で増加した。
- 当県では、高齢者の交通事故防止対策が喫緊の課題となっている中、新型コロナウイルス感染症の感染対策を徹底しつつ、高齢者に対する交通安全指導を引き続き充実させていくこととしている。

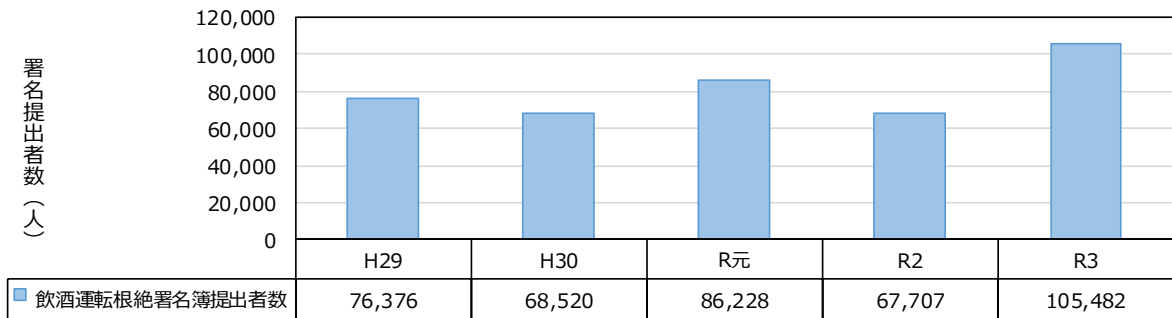
## 〈交通安全アドバイザーの活動状況〉



- サ ロ ン 事 業：公民館などにサロン等で集まる高齢者への交通安全指導
- 交 通 教 室：全世代を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育
- 声 か け 事 業：病院や街頭の危険箇所等でのワンポイント指導
- ナ イ ト 事 業：街頭での反射材配布や着用指導
- 認知機能検査指導事業：模擬の認知機能検査に基づく指導や相談対応

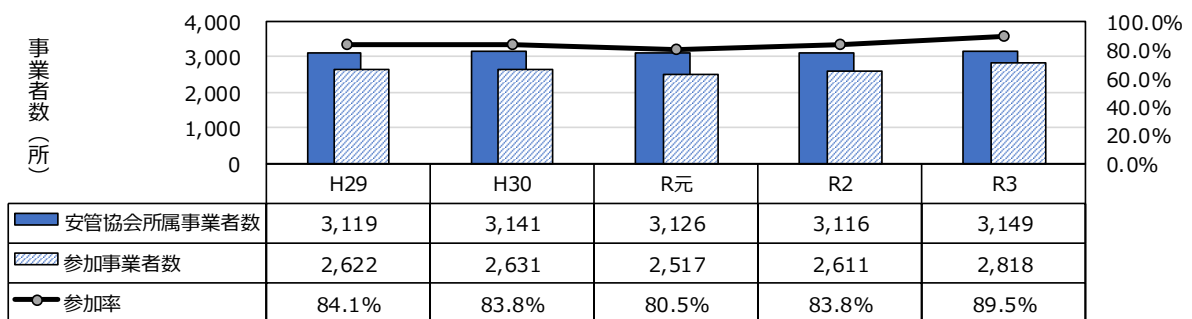
- 平成31年4月から、民間委託による「交通安全教育事業」を開始し、6人の「交通安全アドバイザー」が県内各地域におけるサロン事業や交通安全教室等を通じた交通安全指導を実施している。
- 令和3年度も、歩行シミュレータ等の交通安全教育機器を活用した参加・体験・実践型の交通安全教室を中心とした活動を実施し、子供から高齢者に至る幅広い年代に対する交通安全指導を行っている。
- 令和2年度中から、新型コロナウイルス感染症の影響により、密集した室内における交通安全指導等が困難となっているものの、主に高齢者に対する短時間の指導を行うサロン事業や街頭における声かけ事業を中心とした活動を展開している。今後も情勢等に応じた活動を実施していくこととしている。

### 〈飲酒運転根絶署名簿の提出状況〉



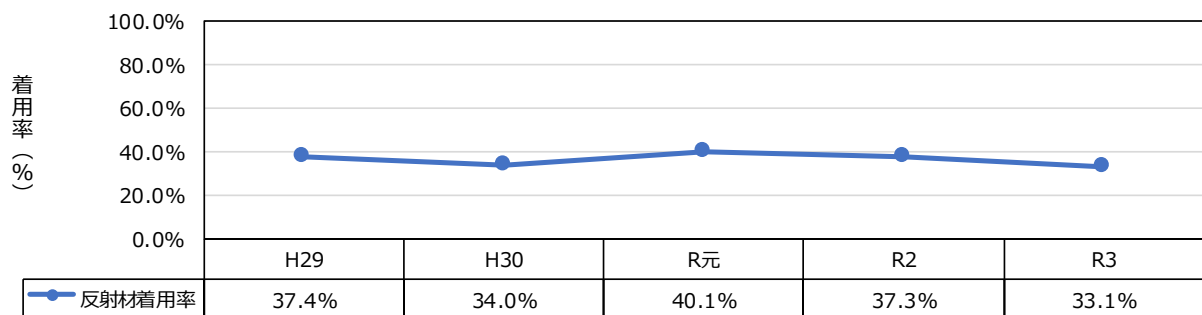
- 令和3年は、6月に千葉県八街市において発生した、下校中の児童が飲酒運転のトラックにはねられ5人が死傷した交通事故が全国的に大きく取り上げられ、飲酒運転根絶に向けた気運が高まるなどして、「飲酒運転根絶署名簿提出者数」は前年比で大きく増加した。
- 飲酒運転による事故は後を絶たないことから、署名簿の提出促進をはじめ、引き続き飲酒運転根絶に向けた取組を強化していくこととしている。

### 〈「高齢者を交通事故から守る一事業所一運動」への参加状況〉



- 県警察では、島根県安全運転管理者協会と連携して、協会所属事業者が活動実態に応じたテーマを定めて高齢者を交通事故から守るための取組を推進する「高齢者を交通事故から守る一事業所一運動」を推進している。
- 平成21年から実施している同運動には、同協会に所属する8割以上の事業者が参加している。昨今の交通情勢を考慮し、令和4年度からは同協会のほか、島根県トラック協会及び島根県旅客自動車協会とも連携した「子供・高齢者を交通事故から守る事業所運動」として一新し、関係事業者における交通安全意識の高揚を図ることとしている。

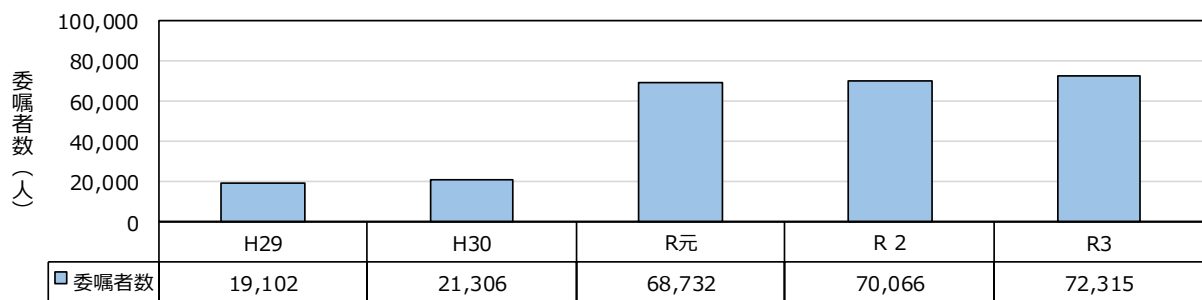
### 〈反射材着用状況〉



※各年4回（2月・5月・8月・11月）県内17か所において調査を実施

- 平成29年から令和3年までの反射材の着用率は4割前後で推移しており、いまだ約6割が反射材を着用していない。
- 過去5年間に発生した、夜間における車と歩行者の交通死亡事故22件中、歩行者が反射材を着用していたのは1件のみであったことから、引き続き反射材の着用率向上に向けた取組を推進していくこととしている。

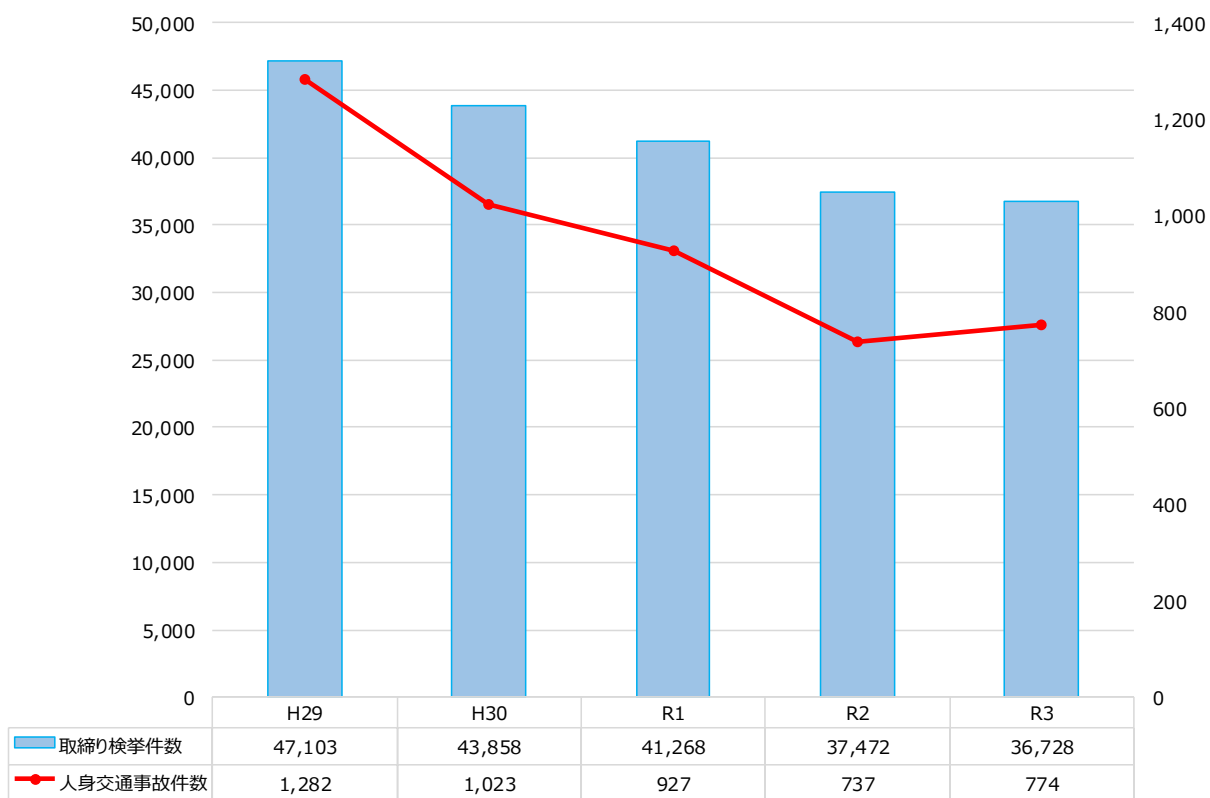
### 〈反射材着用推進リーダー「キラリ推進隊」委嘱状況〉



- 県警察では、自ら率先して反射材を着用して行動してもらう地域の人や団体を、反射材着用推進リーダー「キラリ推進隊」に委嘱し、反射材を着用することが当たり前となる環境づくりに向けた取組を推進している。
- 「キラリ推進隊」への委嘱者は年々増加し、令和3年末現在では、県内人口の1割を超える約7万2千人に委嘱しており、今後も、反射材を着用する気運の高揚に向けて引き続き取り組んでいくこととしている。

【交通指導取締り・交通事故捜査】

〈交通違反検挙状況と人身交通事故件数の推移〉



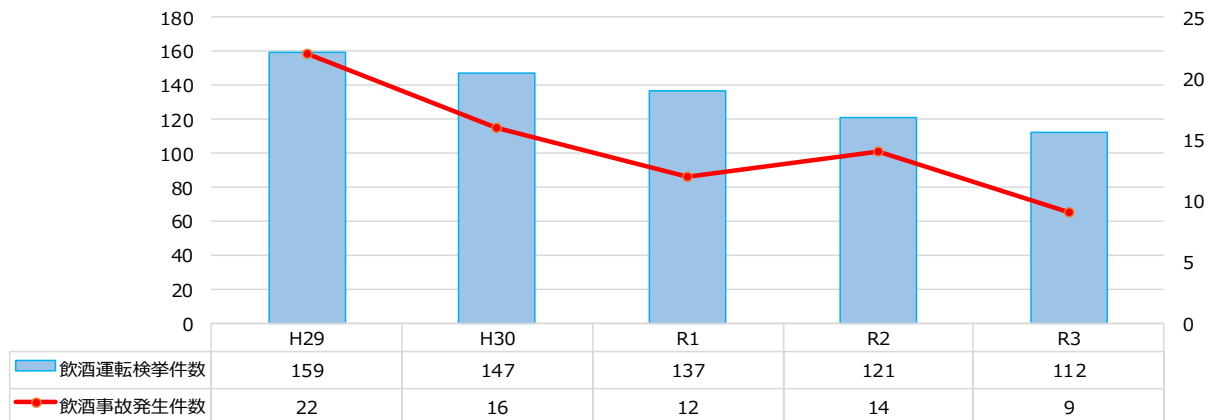
【交通指導取締りの目的】

交通事故は、誰もが当事者となり得る身近な危険であり、依然として交通事故によって尊い命が失われている。

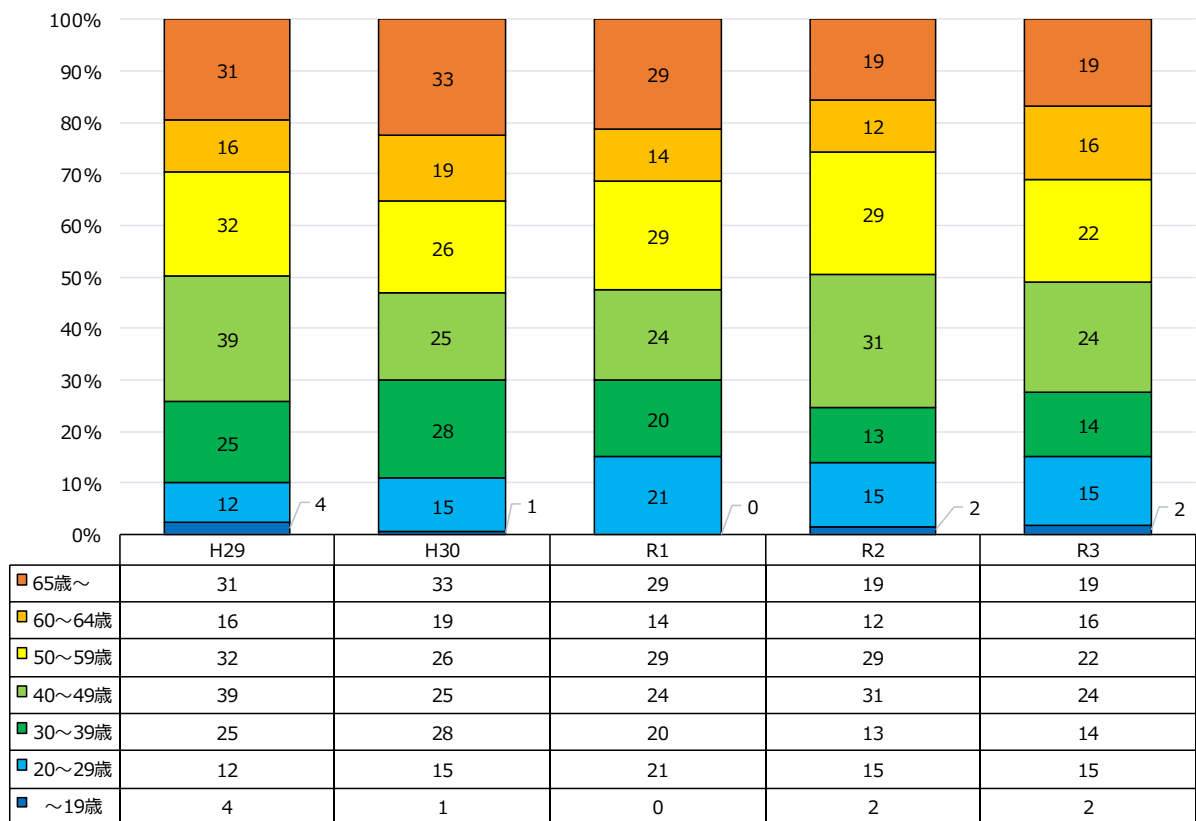
安全な道路交通環境を実現するためには、道路を通行する全ての人に、交通ルールを守っていただくことが重要。

県警察では、県民を交通事故の脅威から守り、安全・安心な交通社会を実現するため、交通指導取締りを推進している。

### 〈飲酒運転の検挙状況と飲酒事故の発生状況〉



### 〈飲酒運転の検挙状況（年代別）〉

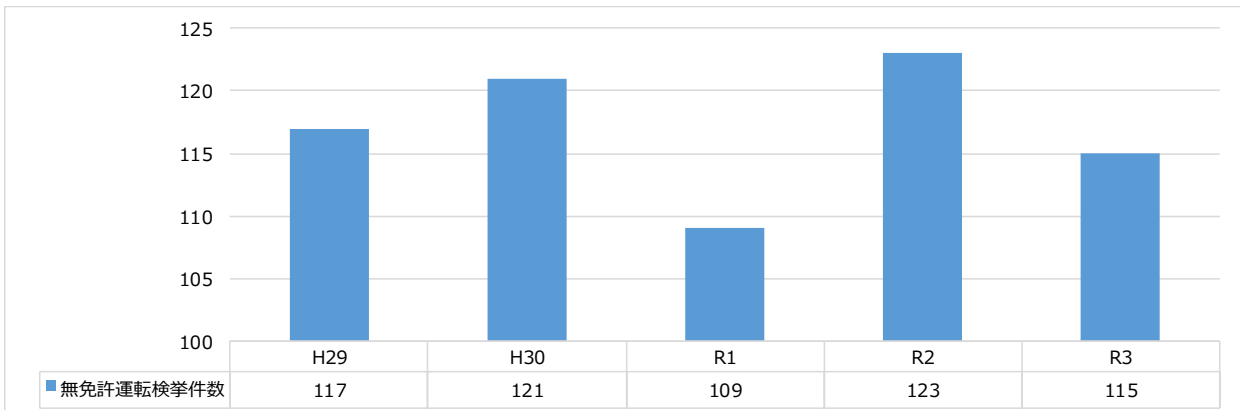


飲酒運転は、運転に必要な注意力や判断力が低下するとともに、気が大きくなるなど、交通事故を起こす危険性が極めて高く、悪質・危険な犯罪。

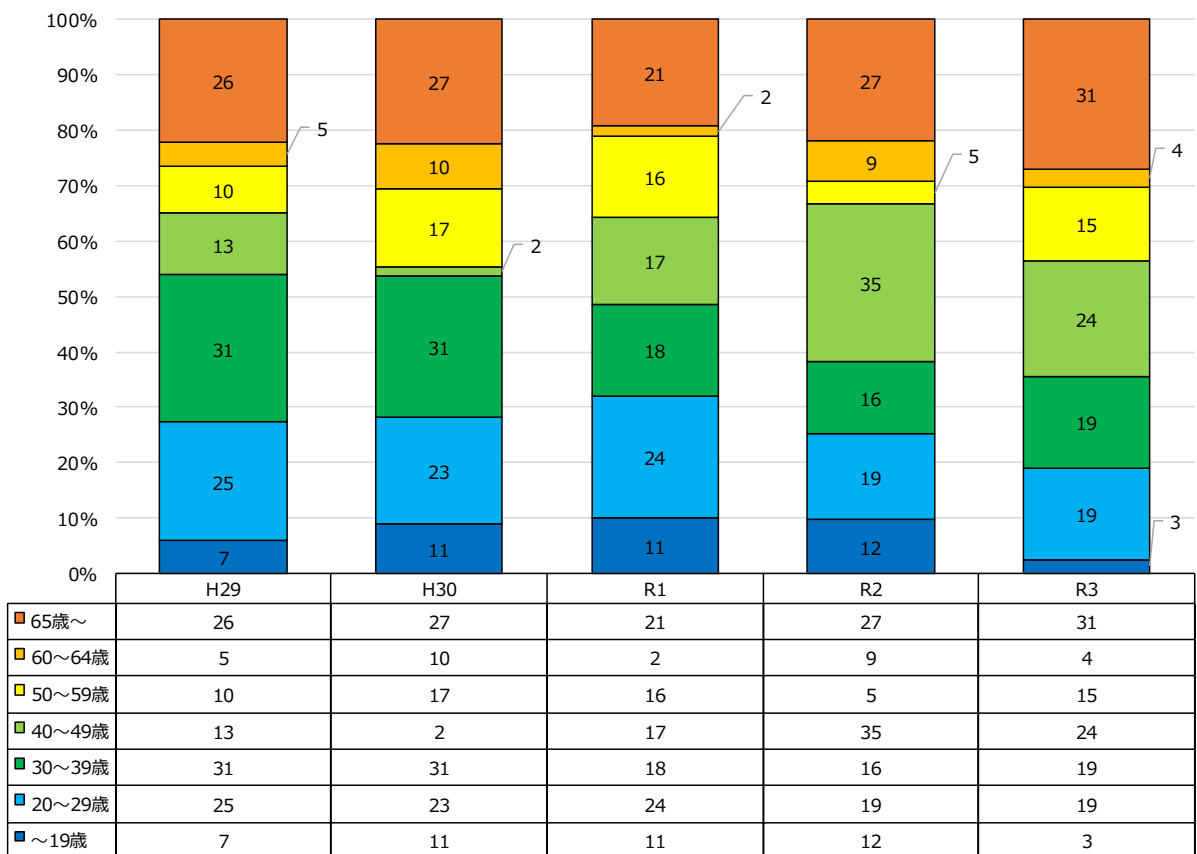
飲酒運転による交通事故が後を絶たないことから、飲酒運転の根絶に向けて取締りを強化している。



### 〈無免許運転の検挙状況〉

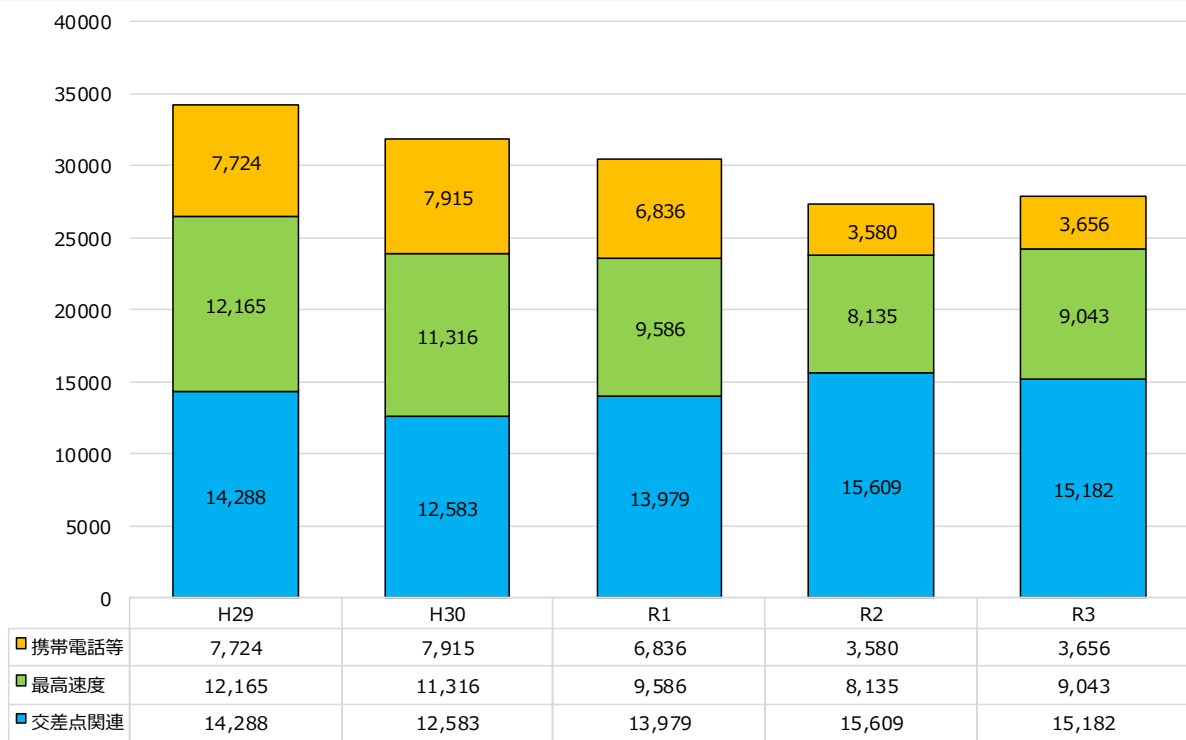


### 〈無免許運転の検挙状況（年代別）〉



無免許運転は、運転免許を取得したことがなく自動車の運転技能を有していない者はもちろんのこと、交通違反を繰り返すなどにより運転免許を取り消された者や効力が停止中の者などによる悪質・危険な犯罪であることから、無免許運転の根絶に向けて取締りを強化している。

## 〈重点対象違反（飲酒・無免許を除く）の検挙状況〉



### ○ 交差点関連違反取締り

交差点とその付近における歩行者の安全確保や出会い頭事故を防止するため、横断歩行者妨害や信号無視、指定場所一時不停止等の交差点関連違反の取締りを強化している。

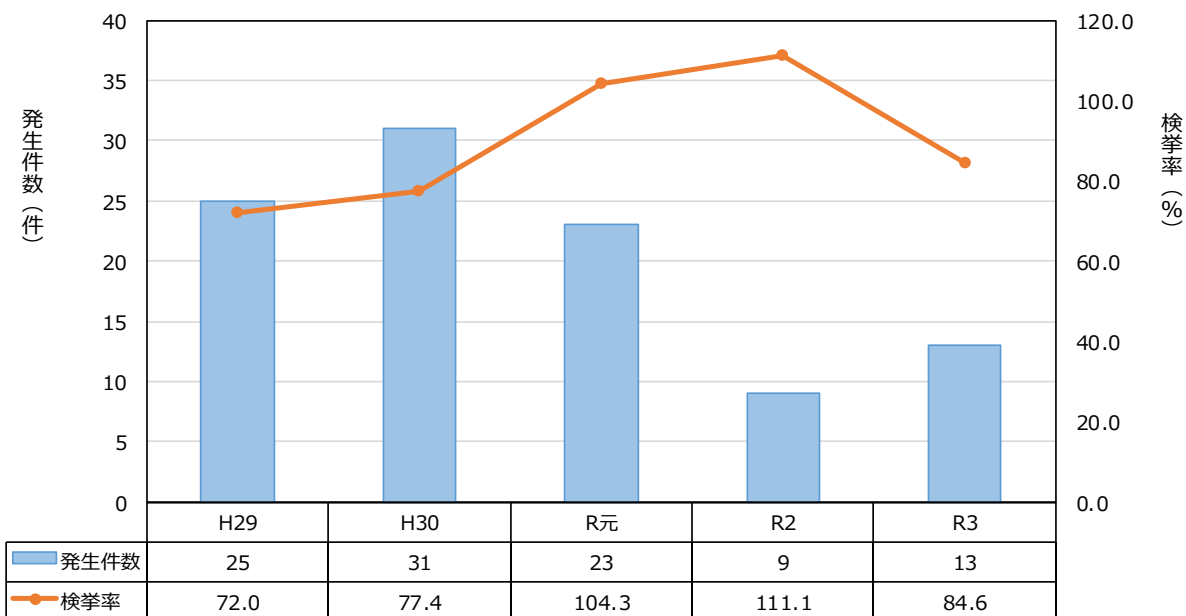
### ○ 速度超過違反取締り

規制速度を遵守し、速度超過に関係する交通事故を防止するため、速度違反取締り重点路線などにおいて速度違反の取締りを強化している。

### ○ 携帯電話使用等違反取締り

運転しながらのスマートフォン等の注視や通話は注意力を欠き、重大な交通事故につながる極めて危険な行為であるため、携帯電話使用等違反の取締りを強化している。

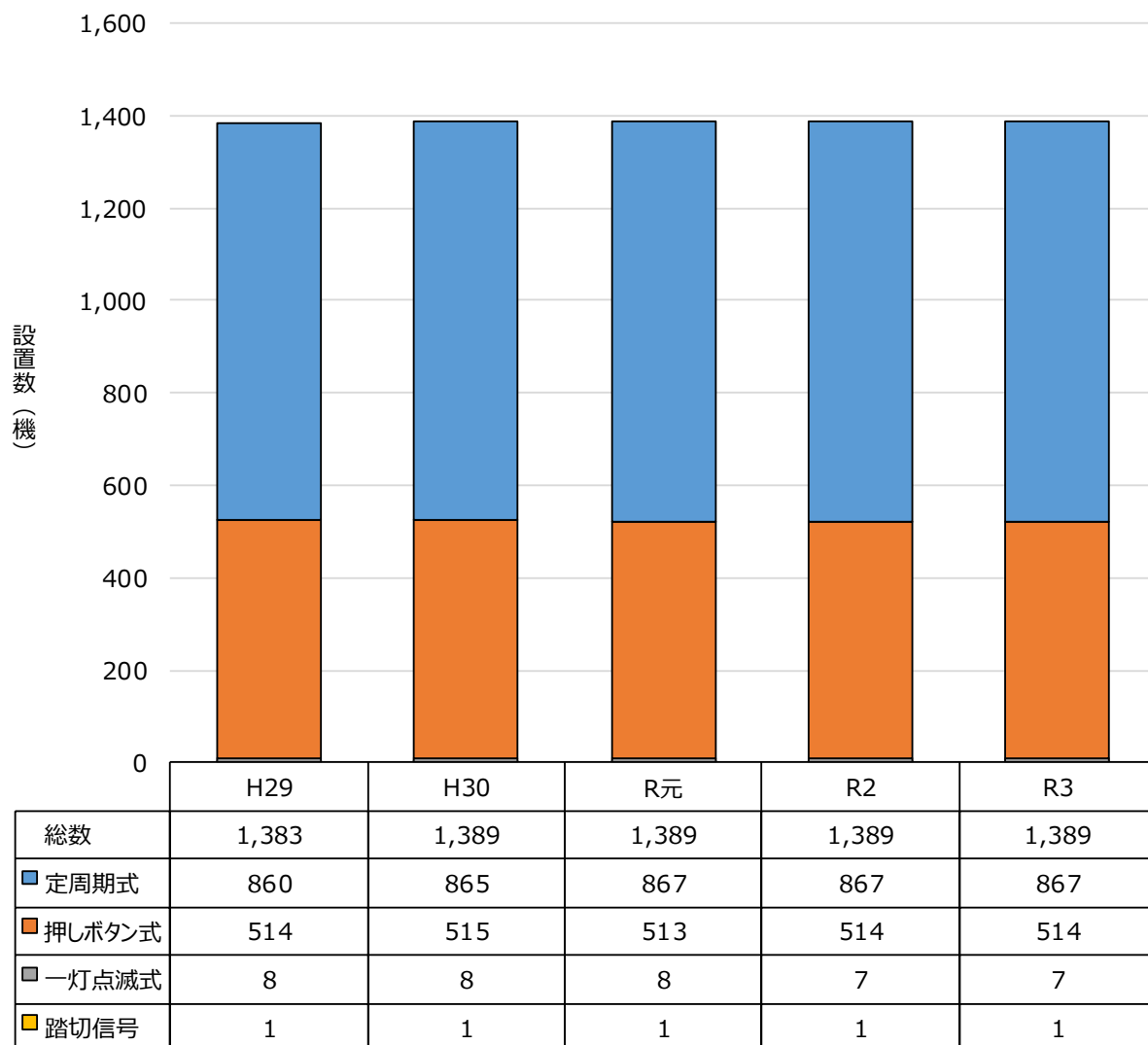
### 〈ひき逃げ事件発生・検挙状況〉



※ 「検挙率」は、当年の発生件数に対する当年の検挙件数の割合であるが、前年認知の事件を当年に検挙することがあるので、100%を超える場合がある。

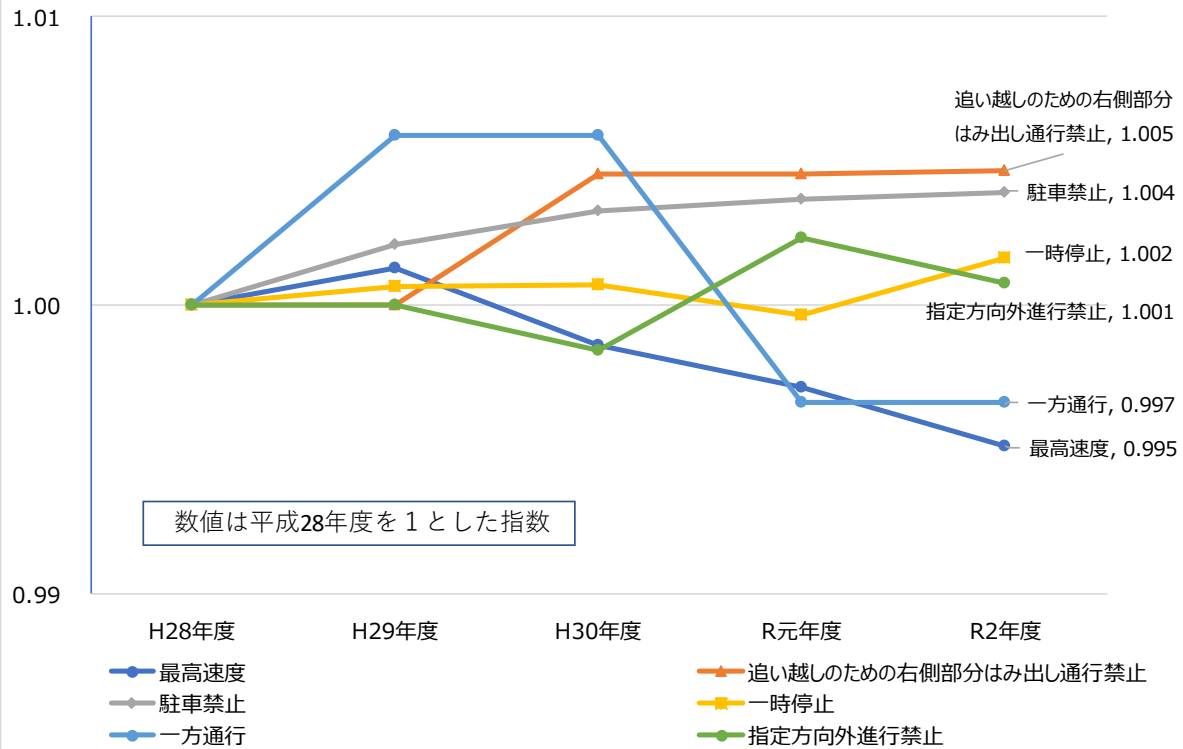
- 令和3年に発生した事件は全て被疑者が判明しているものの、継続捜査中（未検挙）の事件があることから検挙率が下がっている。
- ひき逃げ事件に対する捜査では、関係者からの事情聴取、現場付近の防犯カメラ映像やドライブレコーダー映像の精査などにより証拠を積み重ねて被疑者の発見、検挙に努めている。

〈交通信号機設置状況〉



- 交通信号機の設置数は、微増からここ3年間は横ばいで推移している。交通信号機の設置に当たっては、事前に交通量等の交通環境を十分に調査・分析し、真に必要性が高い場所に設置することとしている。
- 交通信号機の設置後、交通量や交通事故発生状況等の交通環境が大きく変化している場所もあることから、必要性の低下した交通信号機の移設や撤去により、新規設置数の確保を図ることにも配慮している。

## 〈交通規制実施状況〉

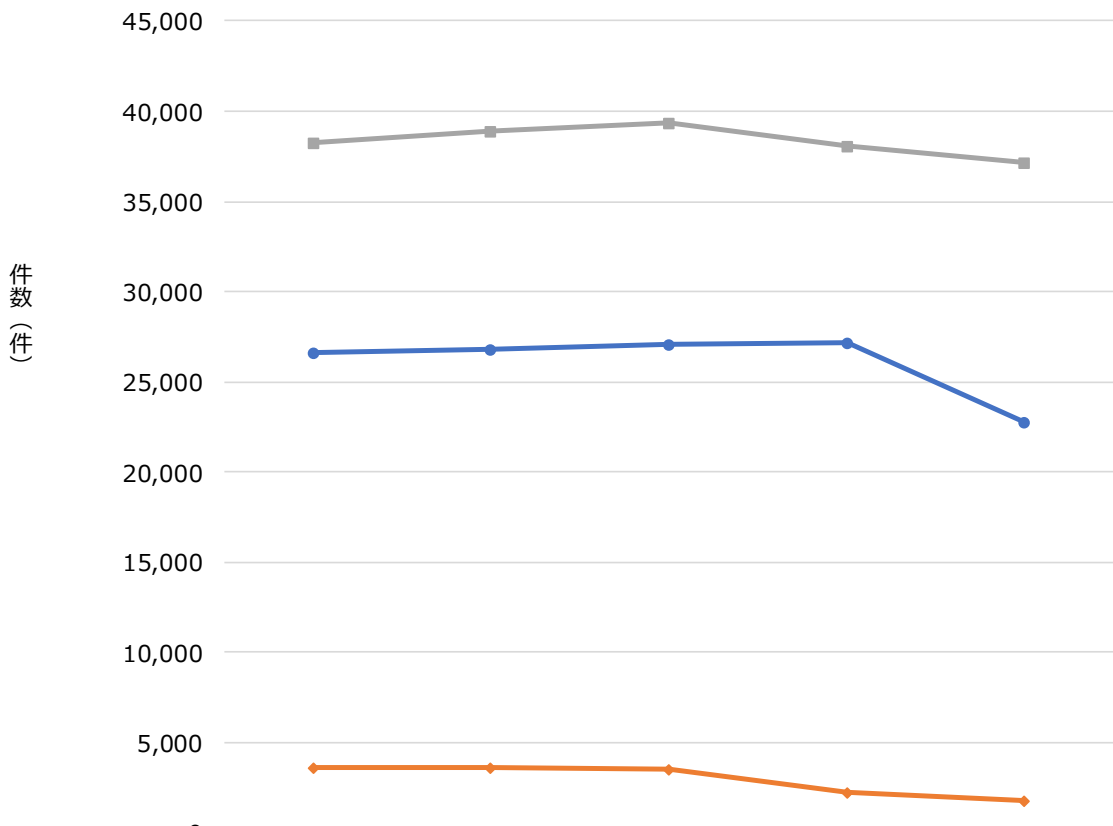


区分	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
最高速度（総延長距離・k m）	1087.7	1089.1	1086.2	1084.6	1082.4
追い越しのための右側部分はみ出し通行禁止（総延長距離・k m）	812.1	812.1	815.8	815.8	815.9
駐車禁止（総延長距離・k m）	1285.9	1288.6	1290.1	1290.6	1290.9
一時停止（箇所）	11,076	11,083	11,084	11,072	11,094
一方通行（総延長距離・k m）	118.5	119.2	119.2	118.1	118.1
指定方向外進行禁止（箇所）	1,269	1,269	1,267	1,272	1,270

※各数値は年度集計

- 最高速度規制は、より合理的な交通規制の推進をはじめとする見直しにより減少傾向にある。
- その他の交通規制については、増減を繰り返しながらほぼ横ばいで推移している。

### 〈許認可の申請状況〉



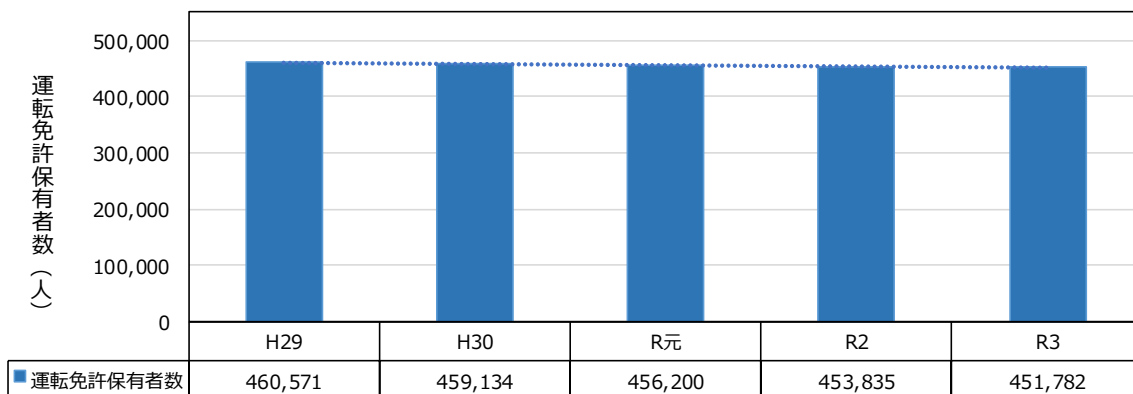
	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
道路使用許可件数	26,612	26,788	27,110	27,200	22,753
保管場所証明取扱件数	38,303	38,949	39,394	38,064	37,118
制限外等許可件数	3,610	3,640	3,496	2,267	1,810

※各数値は年度集計

- 道路使用許可申請は令和元年度まで微増で推移していたが、令和2年度は前年度比約16%の減少となった。
- 保管場所証明申請は平成30年度まで増加していたが、令和元年から減少に転じている。
- 制限外等可申許可件数は減少傾向にある。これは、令和元年度に許可期間の基準を緩和し、一定の要件を満たすものは3か月から1年に延長していることなどが影響していると考えられる。

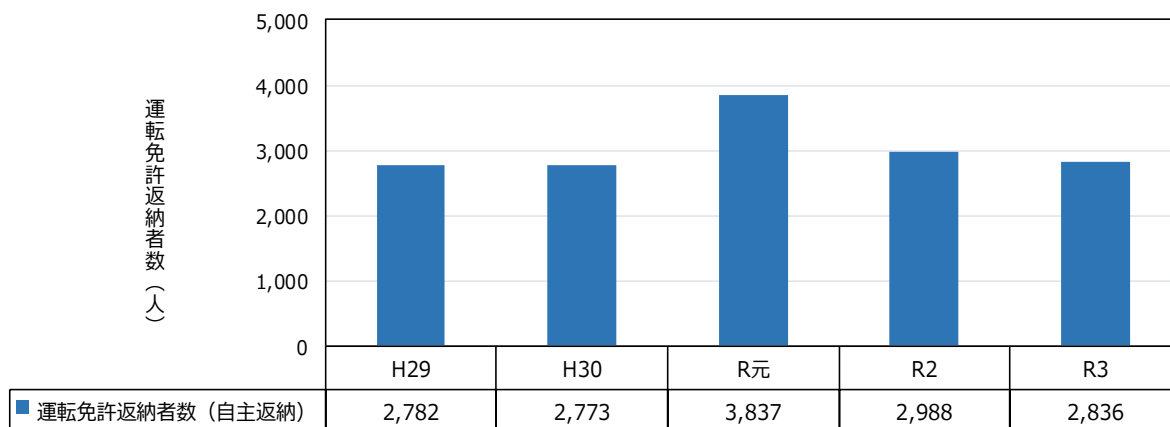
【運転免許・行政処分】

〈運転免許保有者数の推移〉



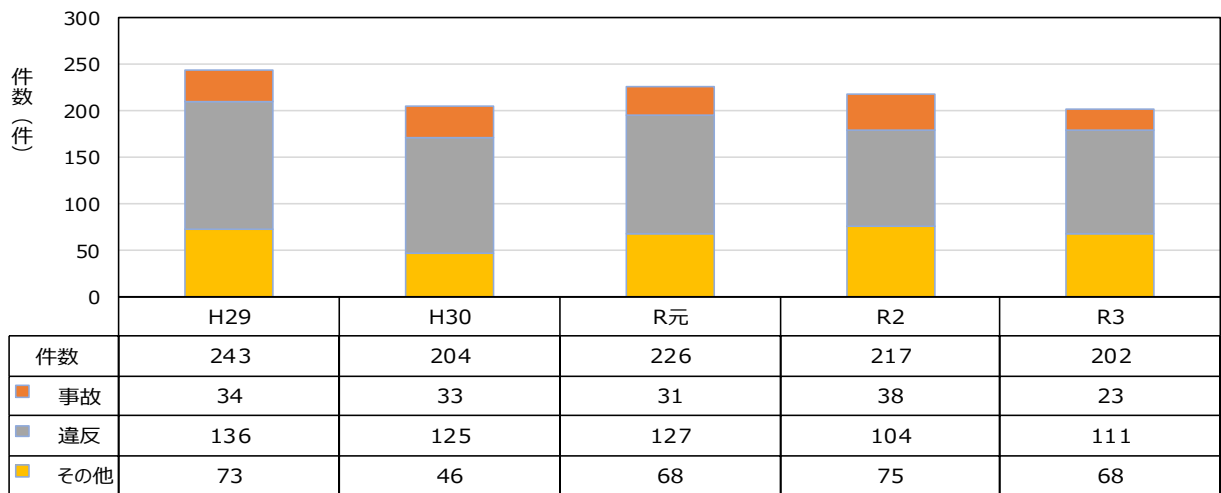
- 運転免許保有者数は、平成29年と令和3年を比較すると1.9%程度減少しており、若干の減少傾向にある。

〈運転免許返納者数（自主返納）の推移〉



- 運転免許の自主返納者数は、令和元年をピークに減少傾向にある。  
自治体等による免許返納支援事業のほか、平成28年11月から代理人による申請も可能となったことが増加した要因と考えられる。

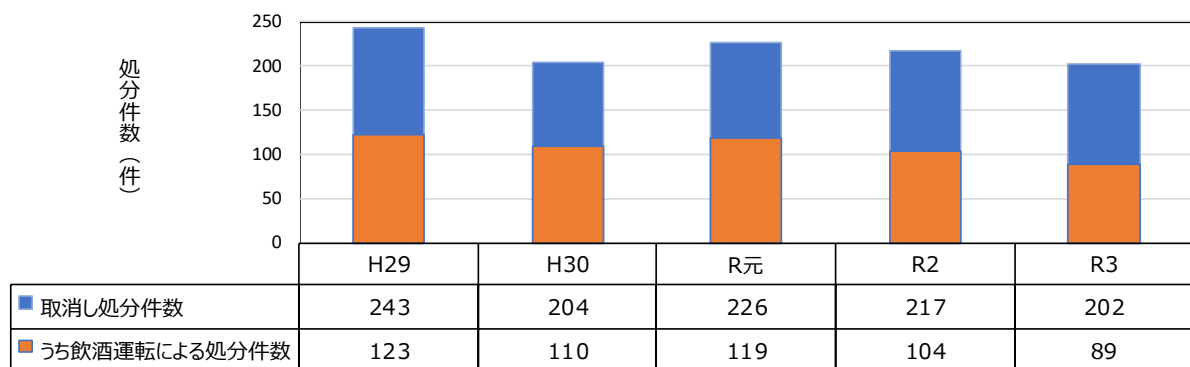
### 〈運転免許の取消し処分状況〉



※ 「事故」とは人身交通事故、「違反」とは酒気帯び運転等一回の違反による場合と違反点数の累積による場合両方、「その他」とは病気や重大違反唆し等をいう。

- 取消し処分件数は202～243件で推移しており、令和3年は過去10年間で最小となっている。
- 取消し処分事由は違反によるものが最も多く、処分件数の50%前後を占めている。

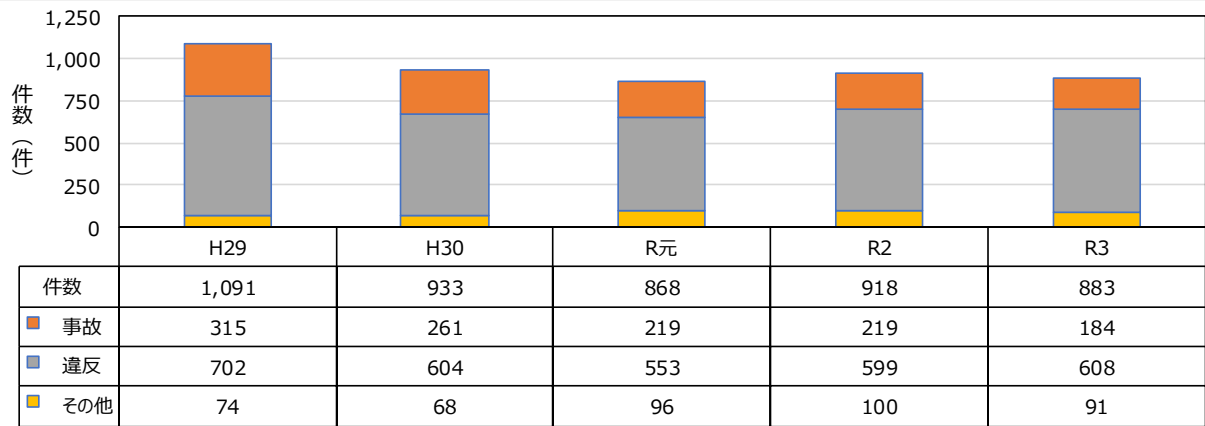
### 〈運転免許の取消し処分に占める飲酒運転による処分件数〉



- 運転免許取消し処分のうち、飲酒運転による処分が最も多く、過去5年間、すべての取消し件数の50%前後を飲酒運転が占めている。



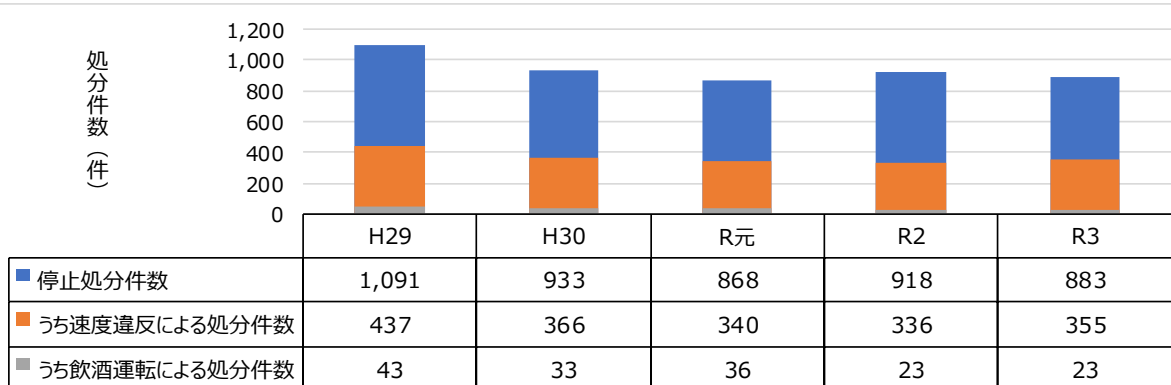
### 〈運転免許の停止処分状況〉



※ 「事故」とは人身交通事故、「違反」とは酒気帯び運転等一回の違反による場合と違反点数の累積による場合両方、「その他」とは病気や重大違反唆し等をいう。

- 停止処分件数は令和2年にはやや増加したものの、おおむね減少傾向にある。
- 停止処分事由は違反が最も多く、処分件数の約70%、事故が約25%、その他（病気等）が約10%を占める。

### 〈運転免許の停止処分に占める飲酒運転・速度違反による処分件数〉



- 運転免許の停止処分は、違反によるものが約90%を占め、そのうち速度違反によるものが最も多い。
- 飲酒運転（酒気帯び運転）による停止件数は、全体の5%程度であるが、一定数ある状況は変わっていない。