

令和元年度松本市交通安全対策委員会議事録

- 1 日時：令和元年10月16日（水） 午後2時～3時51分
- 2 会場：松本市総合体育館大会議室
- 3 内容：会議事項1 平成30年度・令和元年度の取組みについて
会議事項2 第10次松本市交通安全計画の検証について
会議事項3 長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例について
- 4 出席者
 - (1) 委員
堀内委員、小林委員、古田委員、斉藤委員、宮澤委員、鷹野原委員、市川委員、牛田委員、猪俣委員、堀内委員、井上委員、西澤委員
 - (2) 事務局
上條建設部長、近藤交通安全・都市交通課長、百瀬課長補佐、上平課長補佐、永春課長補佐、大塚課長補佐
 - (3) 松本警察署
西澤管理官
 - (4) 長野県くらし安全・消費生活課
玉城指導員
- 5 欠席委員
伊藤委員、櫻井委員、宮井委員、田中委員、内藤委員、青木委員、馬場委員、丸山委員
- 6 会議事項
 - (1) 最近の交通事故等の状況について（説明：西澤管理官）

平成30年の県内の人身事故について、発生件数、負傷者数ともに、減少傾向にあり松本市内においても、死者数が5名と昨年よりマイナス1で、減少しています。

年々減少傾向にあるが、松本警察署管内の特長的な事故として、自転車の事故が非常に多いということと、高齢者の事故が全国的に長野県でも喫緊の課題であり、高齢ドライバーの事故を含めて取り組みを行っています。

10月15日現在の状況で、松本市内の人身の交通事故の発生件数が、802件、前年同期でマイナス80件。死者数については3名でプラスマイナスゼロ。負傷者数は972人で前年同期比でマイナス64人。今年に入ってから減少傾向であり、発生件数については減少数について、減少率がマイナス9%ということで、昨年と同規模の減少率という状況です。

松本署管内の自転車事故の現状は、昨年、全体の人身事故件数の約2割が自転車による事故である。長野県内の自転車事故の構成率と比べると約2倍ということで、全体に占める割合が非常に高い現状にあります。

また、発生件数も226件で、県下の警察署管内でも自転車事故の発生件数がトップという状況。要因として、自転車を利用する方が非常に多く、また、自転車駐車場の整備など自転車の環境整備が進んでいる事などを含めて、自転車が利用し易い環境にあると分析。

また、高校生が自転車を利用する機会が非常に多いことが、事故に遭う要因であり、元年に入ってから自転車事故は159件で、前年同期比でマイナス16件と自転車事故はわずかながら減少してきている中で、まだ、依然として発生件数が多い状況です。

自転車事故について、長野県や松本市では、交通安全の関係団体の協力により街頭での指導、啓発活動並びに警察では、自転車利用者がルール違反を犯した際に呼び止めてイエローカードという指導警告票を交付して、注意喚起を行い、それが累積されれば違反として検挙するという形で取り組んでいます。

長野県の自転車安全条例に基づき、10月から自転車利用者の賠償責任保険の加入の義務化が始まった。まだ浸透できてないところもあり周知徹底を図っているが、松本市でも保険加入について協力をお願いしたい。

自転車事故のほかにも、高齢者、特に高齢ドライバーの事故が全国的に社会問題になっている。実際に松本市内でも、道路を逆走してくる事案、アクセルとブレーキペダルを踏み間違えて店舗に突っ込む事案も実際に発生している。大きな怪我にならないということではなく一歩間違えれば重大事故に繋がるというケースも確認されており、高齢ドライバーの事故防止に対して、日々の現場で、認知症の疑いがある方に対する聞き取りや認知症検査等を含めて、もう一度自動車学校での実技利用の安全教育・講習を含めて取り組んでいます。

安全サポート車の普及についても、関係者と連携しながら取り組んで行く状況です。

歩行者事故の関係では、例年、年末に向けて歩行者が被害に遭う事故が多発します。

日が短くなり、夜の時間帯が増えて、日暮れで暗くなった時から2時間位の間、歩行者が跳ねられるという事案が毎年多発しています。

歩行者も同様で、道路の歩行、横断を含めて安全確認の励行と共にドライバーへ安全確認の徹底、早めのライト点灯を含め、早く歩行者を発見できるような運転を指導していきます。

(2) 第10次松本市交通安全計画の実施検証について

ア 道路整備による交通環境改善の推進について（説明：永春課長補佐）

交通安全計画の第1節交通環境の整備ということで、道路整備による交通環境の改善としてハード整備を中心に行っています。

歩行空間あんしん事業は、快適で歩きやすい歩行空間を確保するため、波打ち歩道の改修、側溝の蓋掛け、交差点や横断歩道などのカラー舗装を中心に、道路環境の整備を進めています。

交通安全施設整備は、道路の改良、これは交差点や路肩整備、歩道設置などで生活道路やゾーン30等区域内の車両通行量とスピードの抑制対策を行っています。

ゾーン30の設定については、以下の4つです。

○市街地の道路、通学路、生活道路のために、歩行者優先の区域を指定

○車のスピードや通過交通の抑制が必要な区域として、速度30キロに規制

○歩行者の安全性の確保と快適な道路環境の構築を図るもの

○ゾーン30の指定により、区域内に速度規制標識などを設置する

現在のゾーン30の指定区域は8ヶ所で、25年度からこの事業を始め、今年度は新

しく筑摩野中学校周辺を設定します。

また、区画線、路面標示、防護柵、反射鏡、カーブミラー、標識などの設置を行っています。

自転車のハード整備は、松本市では、赤茶色で塗装する自転車レーンの整備を進めており、28年から30年までに延長5,280mの整備を予定し、昨年、今年で自転車レーンを整備したところは、高宮交差点からやまびこ道路の国道道路のイトヨーカドー前あたりを昨年度に引き続いて行っています。

イ 次世代交通政策の推進について（大塚課長補佐）

次世代交通政策とは、自動車に過度に依存しないまちづくり、歩行者、自転車、公共交通を優先する政策で、松本市の重点施策です。

具体的な取り組みとしては、今年は5月にあがたの森公園で行われたクラフトフェアに合わせて、大名町と中町のトランジットモール化を実施しました。

昨年は社会実験ということで、中町通りでノーマイカーデー以外に6月と7月の2回、トランジットモールを行っており、中町から日の出町への直進を規制するという取り組みも行いました。

また、ノーマイカーデーを昨年初めて平日にも実施し、11月に1日だけ行い、今年は5日間、あがたの森通りにバスの優先レーンを設置して、平日のノーマイカーデー実施を考えています。

今年の3月からシェアサイクルを導入し、街中に100台以上の自転車を設置し、季節も良いこともあり、毎月の利用はかなり好調な状態です。

交通空白地域という、駅やバス停から一定の距離があり、鉄道やバスが利用しづらい地域を解消するため、地域の皆様と協議してバス路線の運行支援を行っています。

最後に、小学生を対象とした、バスや電車の乗り方教室というものを実施しており、公共交通の啓発として、平成30年度は10校で実施しました。

ウ 交通安全に寄与する交通環境の整備について（永春課長補佐）

交通安全に寄与する交通環境の整備として、園児児童の安全対策を従来から小中校の通学路の合同点検を実施してきました。

5月に大津であった、散歩中の園児が犠牲となった悲惨な事故を受け、警察と道路管理者の松本市、保育園の管理者と3者で、特に危険な交差点に重点を置き、6月から点検を実施し、先日、点検が終わり、これから具体的なハード整備について、警察の方とも連携し横断歩道の設置や信号機のLED化など、具体的なハード整備に移っていく予定です。

松本市は、他の自治体に先駆けて、先日の9月補正で約500万近い予算が急遽付き、危険な箇所ハード整備を行っていく予定です。

エ 交通安全思想の普及徹底（交通安全教育・啓発活動）について（百瀬課長補佐）

交通安全思想の普及徹底というところで、第10次松本市交通安全計画の概念図に基本方針の目標が掲げられており、平成32年、令和2年までの目標という形で死傷

者数を1年間で5人に減らすというもので、松本市の課題から、どういうところを変えていかなければいけないかなという形で目標が掲げられています。

高齢者が関係する事故、子供が関係する事故、自転車に関係する事故、そして交通マナーの向上についてその数値を目標として掲げ、行動していくということです。

交通安全教育の状況について、まず一番は交通安全教育の開催という形で、これは高齢者等の対象に即した交通安全教育を実施しています。

主に実施しているのは、交通安全指導員が各施設、保育園、幼稚園プラス認定こども園、福祉ひろばなどで、年間を通して、交通安全教室を実施しているものです。

対象に合わせた交通安全教室という形で、高齢者には寸劇、また子供や園児に対しては、実地又はぬいぐるみ等を入れた分かり易い交通安全教育を実施しました。

安全教育というと、なかなか難しい面があるため、保護者にも伝えていかなければいけないという事で、親子で参加する交通安全教室も実施しています。

また、長野県警の「歩行シミュレーター」これは高齢者に対して非常に有効なもので、「チャレンジ号」という車があり、これを高齢者の施設へ持っていき、安全教室とあわせて、参加した高齢者に体験して頂いている。

また、歩行環境シミュレーター（わたりジョーズ、点灯くん）という、視野や反応速度を点検する機械で、モグラ叩きの要領で、ゲーム感覚で自分の弱い部分、弱点を知ることができる講習を行っています。

2番の交通安全に関する普及啓発活動について、広く市民の方々に交通安全教育、交通安全について考えていただく形で、大きなものとして、季別の交通安全運動を年4回実施しており、ボランティアと交通安全協会と協力をして実施しています。

期間中は、出陣式を実施し、一斉の街頭啓発、また、自転車啓発、チャイルドシート装着という、基本事故が多い場所で実施しています。

また、例年4月に春の交通安全運動が実施されていますが、今年は5月に全国統一という形で、4月に松本市独自の交通安全運動として、新学期を迎える子供たちの交通安全運動という形で、関係機関の方々に協力をいただき実施しました。

次に自転車の事故ですが、年々多くなっております。先程管理官から説明がありましたが、交通事故全体は年々減少しているが、今も全事故の20%が自転車で占めているものです。県下平均が大体11%ですが、松本市は20%位という形で、市町村で2倍多く発生している状況です。

当事者は高校生が約6割を占めており、事故の原因については自転車側のルール違反、間違った歩行が原因で、こういうところを小さいうちから教育していくことが重要と考えています。

また、小学校で毎年実施している自転車安全教室に合わせて、自転車運転免許証の交付というものを実施しています。

自転車運転免許証の交付事業については、18年から実施しており、現在は市内の公立、私立の小学校の4先生、30校全ての4年生にこの免許証を交付しています。

また、スクエアドストレイト型の交通安全教室という事業を実施しており「スクエアドストレイト」とは何かというと、プロのスタントマンが、交通事故を実演して、それを見ることによって、事故の当事者にはなりたくないということを考えて

いただくものです。

主対象としては高校生を対象とし、28年は2会場で実施しましたが、現在は3会場で実施しています。

あと、放置自転車の対策という形で、駅前の自転車放置整理区域において、自転車の環境整備として、放置自転車の撤去作業をしています。

子供の事故防止として、チャイルドシートの正しい着用をする啓発という形で、各保育園、安協さんに協力をいただき、教育施設に出向いて、子供また保護者に対するチャイルドシートの正しい着用を呼びかけています。また、安全教室においても、チャイルドシートをしっかりと付けるということを周知しています。

夕暮れ時・夜間の交通事故防止につきましては、ちょうど今ぐらいの時期に、夕暮れ時と夜間、交通事故が非常に多発する時間帯になっており、一番有効なものとしては、夜光反射材というものがあり、それをカバンなどに付けることで、車のライトに当たると約100m位先から反射でき、ドライバーに自分の存在をアピールすることができる物です。

結構光っていますが、なかなか付けてもらえないという事がありますので、警察の方、安協さんの方と一緒に啓発の際は、身につけて直接アピールする「ピカピカペタンコ作戦」というものを定期的の実施して歩行者事故の減少を図っていきます。

また、市の事業として、70歳になる高齢者につきましては夜光反射タスキを送付して利用を呼びかけていきます。あと、安全講習の際には、夜光反射材の有効性について利用を呼びかけ、啓発物品を配付したりして利用をお願いしています。

次に、飲酒運転の根絶です。これは機運に対するものですが、飲酒運転については犯罪であるということを認識させる講習等を実施しております。

交通マナー向上対策について、これは、皆さんお聞きになったと思いますが「松本走り」というものが大津の事故をきっかけに、非常に注目されまして、色々なテレビなどで報道されました。資料に、今年の3月号「広報まつもと」のページがカラーありますが、「松本走り」とは、交差点で強引に右折する運転を言われております。

また、参考としてチラシを2枚入れさせていただきましたが、これは昨年作ったものですが、このチラシをいろいろな啓発の時に配付して「松本走り」の根絶を呼び掛けている。

やはり、ゆずりあいが必要なので「思いやり ゆずりあいの運転の街 松本」をスローガンに掲げ、交通マナーの向上について訴えていくところですが、結局市民の方からの意見もありましたが、「松本走りと言う言葉を初めて知った」、「ずっと悪い事と思わずやっていました」という声も聞きまして、今後も啓発は続けていきたいと思っています。

続いて3番としまして、交通指導の強化ですが、毎月5日と20日を交通マナー向上の日として、主として自転車の安全利用を呼びかけております。

色々市の方にも、高校生の自転車について苦情などが来ておりまして、苦情の多い所、また高校の先生方と協力して自転車の安全利用を呼びかけております。

また、イベント会場でも啓発を行い、自転車の安全利用を呼びかける啓発も行いました。

最後の第3節の交通事故の備えですが、これは後でまたお話しがありますが、長野県では自転車条例というものがあまして、10月1日から自転車保険の加入が義務化されており、自転車の安全利用と合わせて保険の加入について呼びかけていきたいと思ひます。

最後になりますが、今後の交通安全の推進事項としまして、突出している高齢者の事故や自転車の安全利用を重点として、引き続きやっていきたいと思ひます。

資料という形になっておりますが、第10次松本市交通安全計画にあります、今、目標に向けて、どのような数値になっているのかということを検証しています。

資料にあるグラフですが、平成18年から推移を入れてあります。この計画は、28年からという形になりますので、白抜きで書いたところが、目標値、例えば全事故の高齢者の死傷者数の推移ですけれども、目標240人に対して、昨年は187という形で、年々減少をしてきているところです。

次の子供の死傷者の推移として、目標65に対しまして、昨年は64で減っておりますが、横ばい状態という感じになります。

自転車に関連する交通事故の死傷者数の推移という形で、目標が200件となっております。自転車に関連する事故は多くなっていますが、数字的に見ますと、徐々に減ってはいるという形ですが、いつ増加に転ずるとは限りませんので、最重点課題として進めていきたいと思っております。

その下の表につきましては、いろいろな交通事故の死傷者の推移を一覧表にまとめたものとなっております。

13ページと14ページにつきましては、この計画の目標数値に向けて、分析という形になっております。交通事故自体が減っておりますので、一番上の32年までに年間の死傷者数で、1350人以下、うち死者数は5人以下が目標数値でございます。

ちょうど30年は中間という形で、数値を取ると、死傷者につきましては件数が減っておりますので、大幅に減少しております。

しかしこの件数、死傷者数につきましては、怪我のある事故ということですので、通称物損事故と呼ばれている怪我の無い事故は、実は増加に転じておりまして、やはり交通事故そのものを減らしていく必要があるのではないかとということです。

交通事故の約60%は車同士の追突や交差点での出会い頭の事故でありまして、そういう事故を想定した対策が必要ではないかなと思っております。

そして次が(2)松本市としての課題に対する目標であります。

その現状というものが、この計画を立てた時のものです。目標数値が一番右に掲げている数字ですが、30年の数値で見ますとこのような形になってきているもので、高齢者が関係する事故は32%以上を占めております。

また、昨今問題となっている高齢ドライバーが加害者となる事故についても、全事故の20%という高い水準になっております。

高齢者が加害者になってしまう事故、また被害者となる交通弱者としての交通事故を防ぐ対策として、交通安全教室や夜光反射材の着用を呼びかけて、引き続き進めていきたいと思っております。

子供が関連する事故、この子供は中学生以下を指していますが、交通事故の全事

故の5%という形ですが、分析してみますと、登下校中などの歩行中よりも、実は、保護者が運転する車の同乗中に事故に遭うケースがあります。

昨年は子供の関係する事故は、約60件余りあったのですが、そのうちの半数は同乗中という形になっております。

子供の事故、被害を防ぐためには、全席のシートベルト、チャイルドシートの正しい着用を呼び掛けるというのも重要と思っております。

当然飛び出しの事故というのも防がなければいけませんので、交通安全教室については「止まる」「見る」「待つ」という形で呼びかけていきたいと思っております。

自転車に関係する事故は、全事故の20%を占めています。高校生を含む事故は大半を占めていますが、その多くは、交差点において一時停止を無視して出ることによる事故が多く、自転車も車の仲間という形で呼びかけていきたいと思っております。

また、スクエアドストレイトでアンケートを取ってみますと、高校生から「私たちも危ない運転をしているが、見ると大人の人も、守ってないよ」と、というような声も中にはありましたので、社会人も高校生以上に自転車のルールについて、知らない、または破るという傾向があるという事です。

以下、(3)は達成に向けた指標というものがあまして、今までご説明させていただきました道路整備の関係や、交通安全教室の目標など、そういうものが、目標に向けて、現在、中間状況という形でその真ん中の数値になっております。

いい傾向で推移しているものもあれば、まだまだ努力が必要というところもありますが、全般的に見ますといい数値できていると思っておりますが、更に、いろいろな対策を進めて行く必要があるのではないかとこの事で検証という形にさせていただきたいと思っております。

交通安全の関係と指標に対する推進状況について説明をさせていただきました。

オ 長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例について（説明：玉城指導員）

長野県安全で快適な利用に関する条例について、今年の3月に長野県の自転車条例と活用推進計画を定めました。

長野県の特徴としては、県が自転車運転者の責務や役割などを明確にしたということと、基本となる事項で構成されております。

基本理念は、自転車事故の無い安全で安心な県民生活確保と自転車利用の促進を掲げており、県と関係者の責務と市町村等の役割も設定しております。

自転車活用計画で県の事業としては、まず自転車の安全安心と、あと利用環境の整備、健康、観光、それらの面に役立てて、まず安全安心が一番ですが、県で活用をさせていただきたいと思っております。

あともう一つ、一番基本的なことですが、自転車活用推進の策定から関係者との連携による自転車活用のための推進体制の整備、学校等での学校教育などを始めとする安全対策の推進、自転車損害賠償保険等への加入の義務化、自然環境の保全等への配慮、自転車貸付事業者の登録制度の構築・運用を重点としています。

これから策定いただくとありますが、松本市でももちろんですが、交通安全期間中の安全運動に力を入れていただいたり、色々な交通事故が起こった時、警察や振

興局と協力して色々な対策を取っていただいておりますが、安全に関して、県の方ではまず指導者、指導できる立場の方々に、その自転車の安全な利用という事を、もう一度再知識していただき、みんなが先生となり、子供たちに指導できるようになっていただきたいということが条例の方にも入っております。

ニュース等でご存知かと思いますが、長野県が信号機の無い横断歩道で止まってくれる率が一番です。これはご存知のとおり60%以上で2番目のところでも32%位ですごい差があります。全国平均は8%になります。

どうして止まってくれるのか、色々な所へアンケートをしました。学校へもお聞きしたところ、市や警察などの交通安全運動とか、地道な安全教育というものが実を結んでいるということと、あと、小さい頃から、長野県の方はお父さんお母さんの運転、また知り合いの運転に同乗する時に必ず止まってくれる。それを見て、子供たちは自然に「あ、止まるものだ」と、教えられることなく、日常の中の積み重ねで、大きくなってでもできるということになりました。

そして、自転車も同じです。子供が小さい時に、自転車を買ったときから自転車は、車両の仲間だということを認識させ、日々自転車に乗る時は「車に気を付けてね」と言うことが、大きくなって、事故の多い高校生、学生さんでも、先程自動車が止まるというところの意識と同じで、自然に言っていれば、それが当たり前のようにできるのではないかということで、それを指導できる方を少しでも増やしていけたらと思っています。

学校関係者や保護者だけじゃなく、地域のおじちゃんおばちゃんでも、本当に何か、危険なことをしていたら「それ違うよって」声をかける、そういう地域の人々が牽引者になってもらえれば良いなということで、自転車条例に謳っております。

次に自転車の保険加入ですが、義務化という強い口調にはなっておりますが、「義務化ってどうして」ということで問合せがすごく多いです。

少し口調が強いので、「入りましょう」というより、「義務化」ということで、皆さんに意識してもらえた、良い広報になったということになります。

また、自転車保険は、皆さんが入っている、火災保険、自動車保険で賄える部分が多く多いので、まず、確認していただいてから、もし、それが付帯でできるものでしたら付帯していただいて、次の段階では、新たに入ってくださいというご案内をしております。

まず、皆さん自転車を何となく、マンネリで乗っているかもしれませんが、色々調べてみると、バイクや自動車と同じ法律、道路交通法で決められております。

自分の都合の良いように解釈している部分が多いので、ご確認いただいて子供達に指導できるようになって頂ければありがたいと思います。

指導にあたり、何かこういうチラシ等が欲しいというものがありましたら、ご要望やご意見をいただき、県の方では更に良くしていきたいと思っております。

7 委員からの質問・意見

(1) 質問：市川委員

保育園の近くの道では、スピードを出して走る車があり、柵などの設置が無いところもあるため、市などで安全対策を考えて頂きたい。

回答：永春課長補佐

ご意見のとおり、いろいろご要望がこちらの方にも来ております。

先程、交差点を重点的にやりますと言いましたが、一番危険な箇所から整備をしますが、引き続き、市道部分については、園の先生達と歩いて危険な箇所の合同点検を行い、整備していくというスタンスでおりますので、一度にすべてはできませんが対応してまいります。

(2) 質問：猪俣委員

ゾーン 30 は学校周辺が対象と思っていたが、説明の中で生活道路も対象とあったが、生活道路にゾーン指定ができるのか。また、夜光反射材はどこで買えるのか教えて欲しい。

回答：百瀬課長補佐

ゾーン 30 は、警察庁の指針があり、原則は小学校や医療施設がメインになっていますが、昨年、寿小学校の周辺を設置した際に町会の方や警察と市で協議し範囲を広げて整備をしました。

絶対出来ない訳ではありませんが、効果があるようであれば設置していきたいと思えます。

また、エリアについては、色々な協議があり、警察と市で、地元の方と一緒にエリアを決めていければと思うので、ご要望があれば相談をさせていただきたい。

夜光反射材の関係は、啓発物品として、お渡しできる物があればお渡しできます。

購入の場合は 100 円ショップやホームセンターで、いろいろな種類があり、夜光タスキやキーホルダー型、夜間に光るものなどあり、100 円か 200 円位で購入ができます。

あと、自発光式の LED など 200 円か 300 円で買えるため、自分の生活スタイルにあったものを使って頂ければと思います。また交通安全・都市交通課でも夜光タスキを 1 個 100 円で販売しております。

8 交通安全教室の実例

(1) 交通安全に係るビデオ上映

(2) 交通安全教室の実例（深澤指導員、倉田指導員）