

松本市交通安全計画

第11次

令和3年度～令和7年度



令和4年1月

松本市

ま え が き

20世紀初めに自動車が実用化されてから、自動車保有台数は増加の一途をたどり、現在では全国で8,200万台を超えています。

この自動車の増加に対して、交通安全施設が不足していたことや、車の安全性を確保する技術が未発達であったことから交通事故も増加し、全国での交通事故による死者数は、昭和45年(1970年)に16,765人に達しました。

このため、交通安全の確保が社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図ることを目的に、昭和45年6月に交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)が制定されました。

本市においても、松本市交通安全基本条例(平成10年条例第4号)を制定するとともに、過去10次にわたり「松本市交通安全計画」を作成し、警察を始めとする関係機関、交通安全諸団体、市民等が一体となって道路環境の整備、交通安全思想の普及徹底等、各般にわたる交通安全施策を推進してきた結果、市内の交通事故年間死者数はピーク時(平成3年20人)の10分の1(令和2年2人)となり、その効果は着実に表れています。

しかしながら、近年、他県においては保育園児の列に車が突入し、幼い園児の命が奪われる交通事故や、最近では千葉県において飲酒運転の大型トラックが下校途中の児童の列に突入し、児童が死傷するなど、悲惨な交通事故が発生しています。

長野県は、信号機のない横断歩道での停止率が2016年の調査開始以来、連続して全国1位です。

本市においては、交通事故件数、死者・負傷者数ともに減少傾向を示しています。一方、交差点における強引な右折などの運転マナーの悪さ(松本走り)が問題視されています。

また、依然として交通事故に占める高齢者の割合は3割を超え、自転車に関係する事故も約2割を占めるなど、交通事故の抑止のみならず、超高齢化社会を迎えるに当たっての各種対策や自転車を含めた車両の運転マナーの向上が喫緊の課題となっています。

交通事故の防止は、関係機関、交通安全諸団体、市民等が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下、交通事故のない安全・安心な社会の実現に向けて、総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかねばなりません。

本計画は、このような観点から交通安全対策基本法及び松本市交通安全基本条例に基づき、令和3年度(2021年度)から令和7年度(2025年度)までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものであり、関係機関、交通安全諸団体が緊密な連携を保ち、本市の交通実態に即した効果的な交通安全施策を推進していくものです。

目 次

第1章 計画策定に当たって	1
1 計画の趣旨	1
2 計画の位置付け	1
3 計画期間	1
第2章 交通事故の現状と課題	2
1 全国及び長野県の現状	2
2 松本市の現状	4
3 松本市の交通安全に関する課題	12
第3章 第1次松本市交通安全計画における基本方針と目標	13
1 長野県の目標に対応した本市の目標	13
2 課題などへの対応方針及び目標	14
第4章 講ずる施策	19
第1節 交通環境の整備	19
1 道路整備による交通環境改善の推進	20
2 交通需要マネジメントの推進	24
3 交通安全に寄与する交通環境の整備	27
第2節 交通安全思想の普及徹底	28
1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	29
2 効果的な交通安全教育の推進	33
3 交通安全に関する普及啓発活動の推進	34
4 交通指導の強化等	37
第3節 交通事故への備え	38
1 損害保険等への加入促進	39
2 救助・救急活動への協力	40
第5章 計画の推進に向けて	41
1 役割分担	41
2 PDCAサイクルのあり方	41
3 目標と指標	42
巻末資料（用語集）	44

第1章 計画策定に当たって

1 計画の趣旨

近年、高齢化率が高まる社会へと時代は変化していますが、豊かで活力のある社会を構築していくためには、安全で安心して暮らすことができ、道路を利用する全ての人々が相互理解と思いやりを持って共存する社会の形成を図ることが必要です。

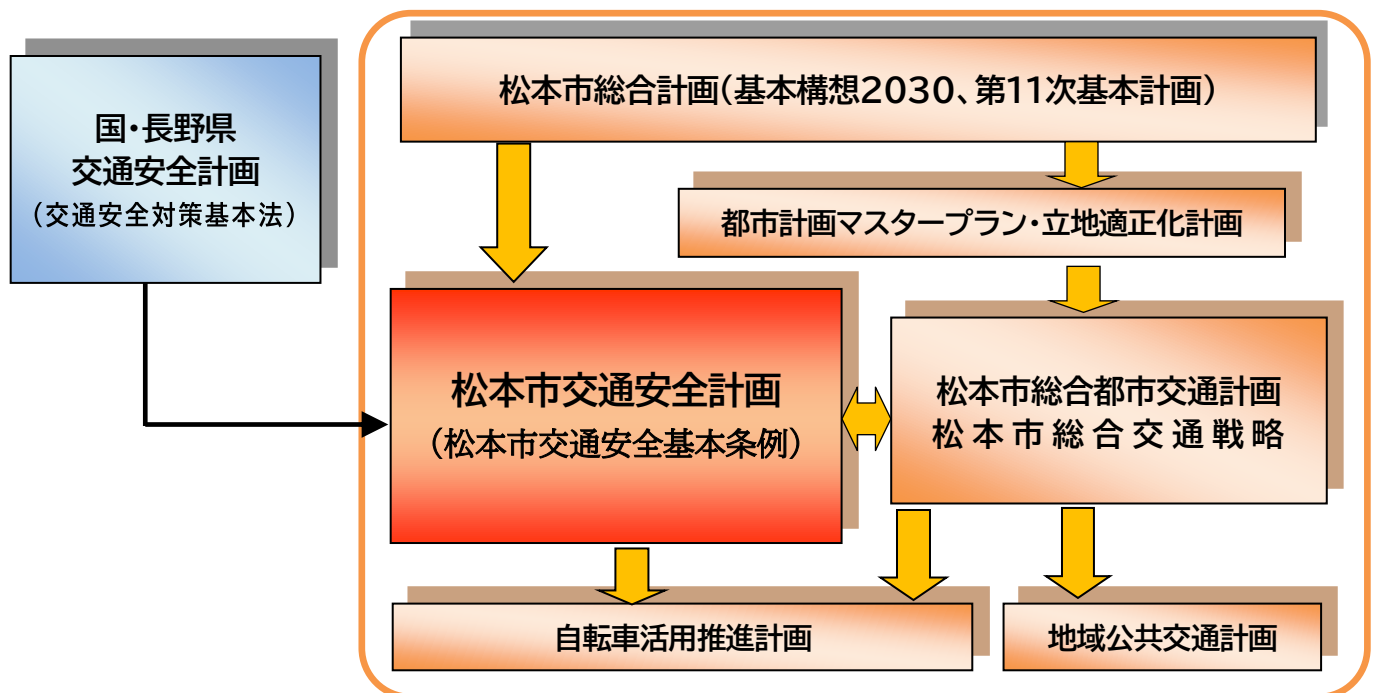
人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指して、市民一人ひとりがそれぞれの立場から交通安全に向けて行動することが求められます。

交通安全対策基本法に基づいて国及び長野県が策定する交通安全計画、松本市交通安全基本条例第2条(基本理念)及び松本市総合計画(基本構想2030、第11次基本計画)を踏まえ、交通事故死者の更なる減少に取り組むとともに、交通安全に資する先端技術を取り入れ、交通事故そのものの減少についても積極的に取り組むための大綱とするものです。

2 計画の位置付け

この計画は、交通安全対策基本法第4条(地方公共団体の責務)の「住民の生命、身体及び財産を保護するため、その区域における交通の安全」に関する施策及び松本市交通安全基本条例第3条(市の責務)の「交通安全の確保に関する基本的かつ総合的な施策」を計画的に推進するために同条例第11条(交通安全計画の策定)に基づき策定するものです。

図 松本市交通安全計画の位置付け



3 計画期間

令和3年度から令和7年度までの5年間とします。

第2章 交通事故の現状と課題

1 全国及び長野県の現状

全国の交通事故死者数は、昭和45年に16,765人を数えましたが、一旦は減少に向かい、昭和54年には、8,466人とほぼ半減しました。

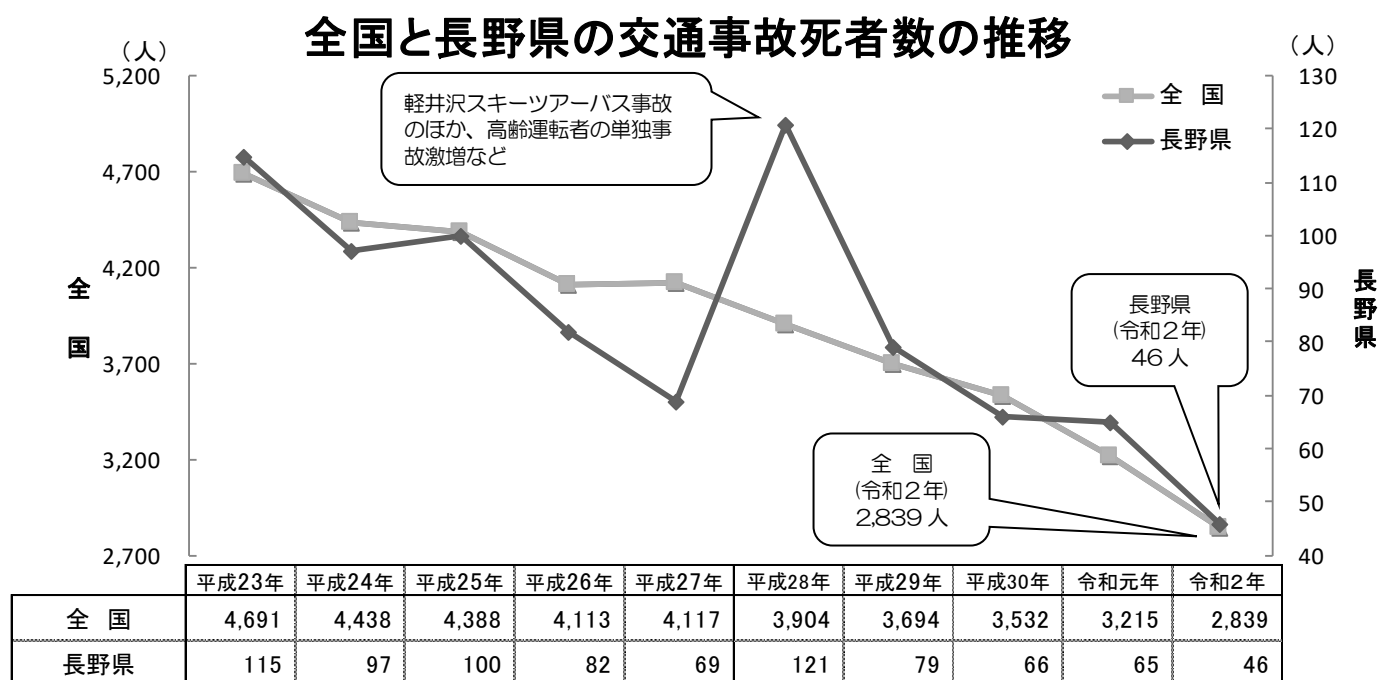
その後増加に転じ、平成4年には11,452人に達したものの、翌年から再び減少傾向に転じ、令和2年においては、3,000人を下回り、ピーク時の5分の1以下となりました。

また、平成16年以降、発生件数と負傷者数も減少傾向となり、令和2年中は、コロナ禍の影響で外出が減少した影響もあり、発生件数は、309,178件、負傷者数は、369,476人となりました。

しかしながら、昨今は高齢運転者の運転操作ミスに起因する重大な事故に対する対策も急務となっており、運転免許更新時の検査や返納促進等の対策が急がれます。

長野県の交通事故死者数は、高度経済成長の進展に伴う自動車保有台数の急増により増加の一途をたどり、とりわけ昭和46年から昭和48年までの3年間は年間当たり300人を超え、昭和47年には337人とピークに達しました。

しかし、その後は減少傾向を示し、令和2年には46人とピーク時の7分の1にまで減少しました。一方で交通事故の発生件数・負傷者数は、平成13年にピークを迎え、発生件数14,580件、負傷者数19,332人を記録しましたが、以後減少傾向を示し、令和2年は発生件数4,802件、負傷者数5,756人となりました。



出典：松本警察署統計資料「防犯・交通事故のあらまし」

令和2年中における県下の死亡事故の特徴としては、次のことが挙げられます。

- (1) 交通事故による死者数は46人で、統計開始以降最少となりましたが、高齢者(65歳以上の方をいう。以下同じ。)の死者数が高水準で推移しており、依然として全死者数の6割を超えています。
特に高齢者の死者(31人)のうち、交通弱者である歩行中の死者は13人で、4割を超える一方、高齢運転者が加害者となった死亡事故も依然として多く発生しています。
- (2) 全死者数に占める歩行中の死者は15人で、前年比マイナス9人と減少したものの、依然として全死者の約3割を占めています。
- (3) 飲酒運転による死者は4人で、前年比マイナス2人と減少したものの、依然として飲酒に起因する交通事故が絶えません。

近年、交通事故死者数が減少した主な要因としては、交差点改良や道路拡幅を始めとした道路交通環境の整備、交通安全教育や街頭啓発活動などの交通安全思想の普及徹底、運転者の能力や資質の向上を図ることなどによる安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急体制の整備等、基本的な要因のほか、シートベルト着用率の向上、法令違反の歩行者の減少等が挙げられます。



自転車専用通行帯(大名町通り)



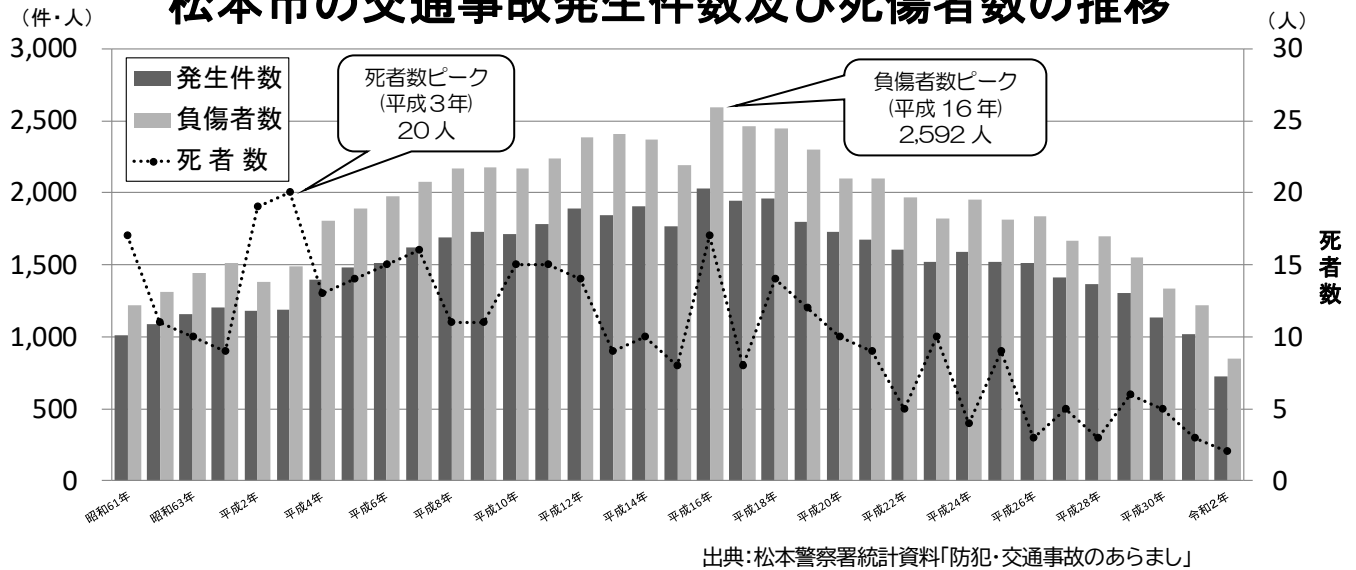
街頭啓発活動の様子

2 松本市の現状

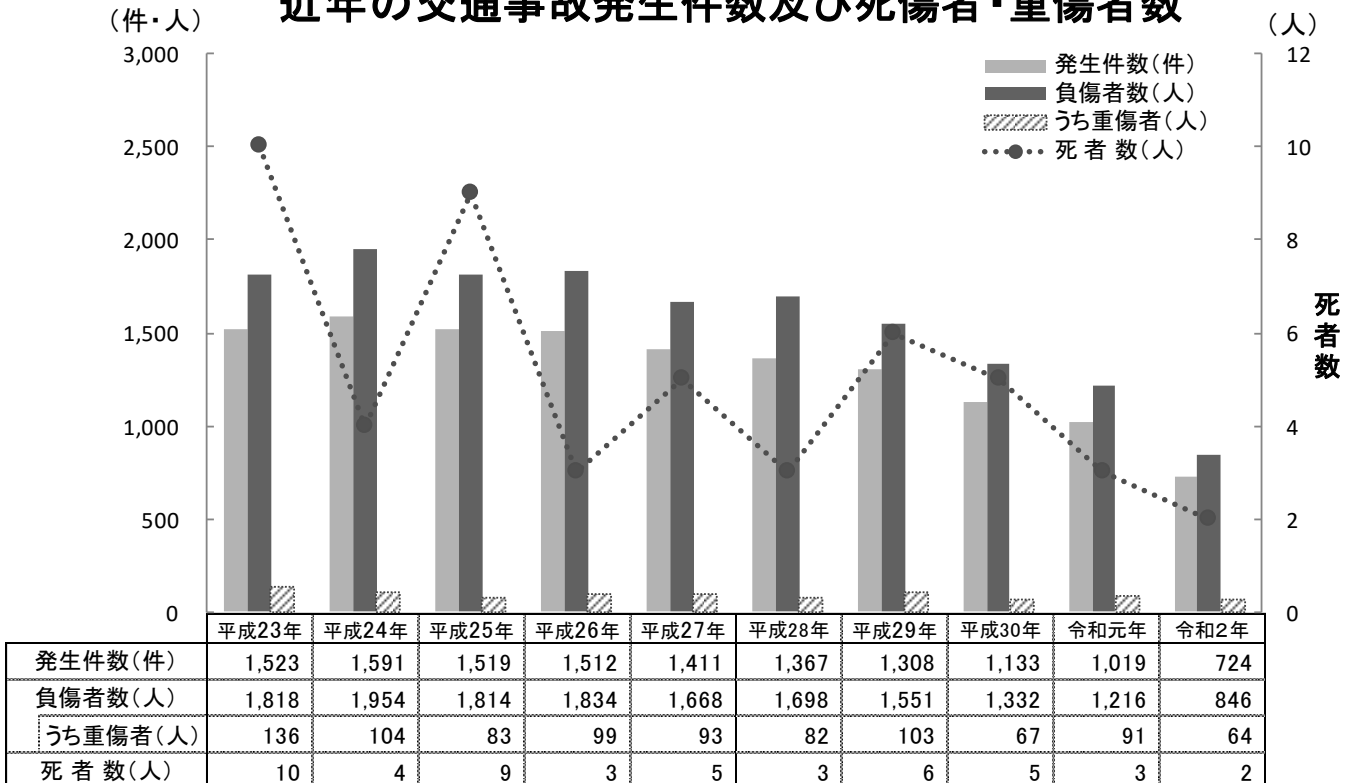
松本市の交通事故死者数は、平成3年の20人をピークに、以後10人前後で推移していましたが、近年は減少傾向を示し、令和2年には2人となり大幅に減少しました。

交通事故の発生件数、負傷者数は、平成16年には発生件数が2,000件、負傷者数2,500人を超えたものの、その後緩やかな減少傾向を示し、令和2年には発生件数724件、負傷者数846人(うち重傷者数64人)となりました。

松本市の交通事故発生件数及び死傷者数の推移

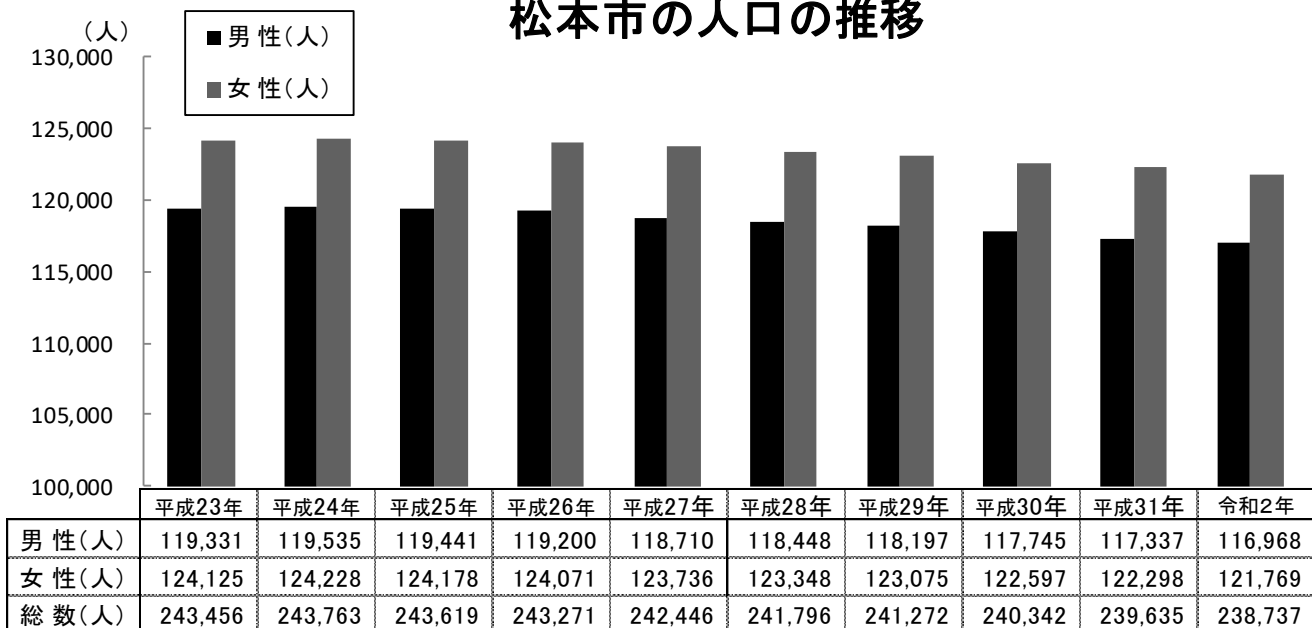


近年の交通事故発生件数及び死傷者・重傷者数



○ 人口は近年では緩やかな減少傾向ですが、自動車運転免許(以下「運転免許」という。)の保有率も男性は横ばい、女性は増加傾向にあります。人口減少にあっても保有者総数は横ばいの状況で推移しています。

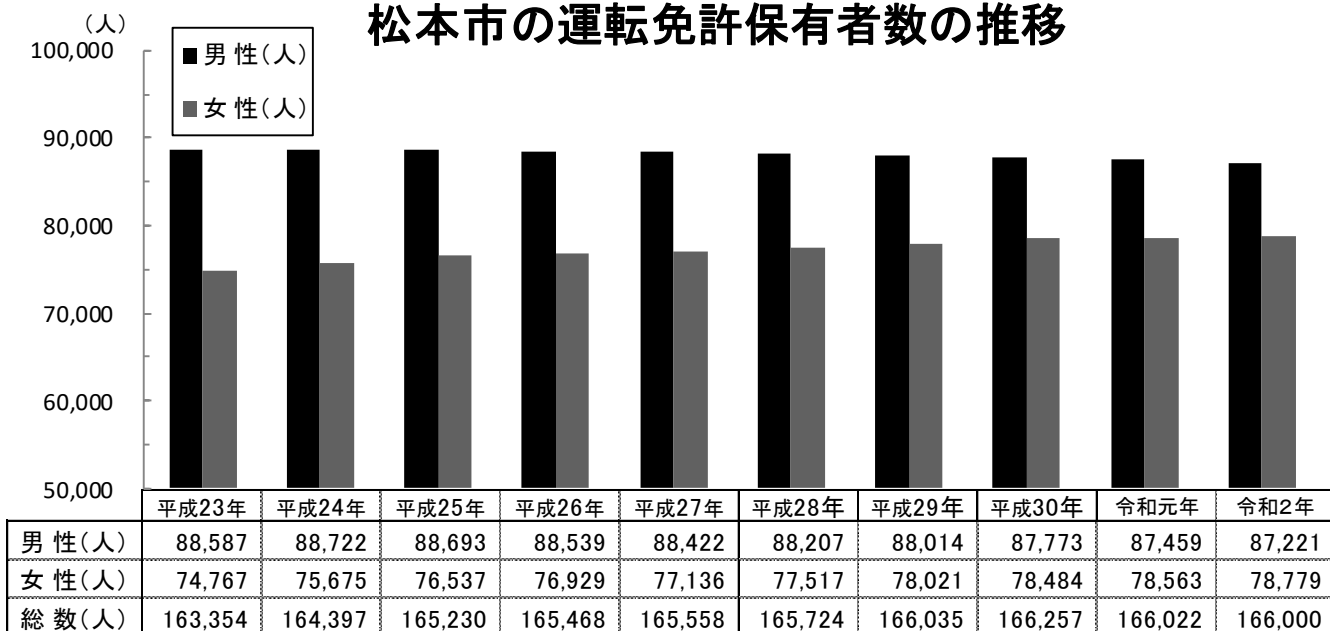
松本市の人口の推移



(各年1月1日現在)

出典:「松本市の統計」

松本市の運転免許保有者数の推移



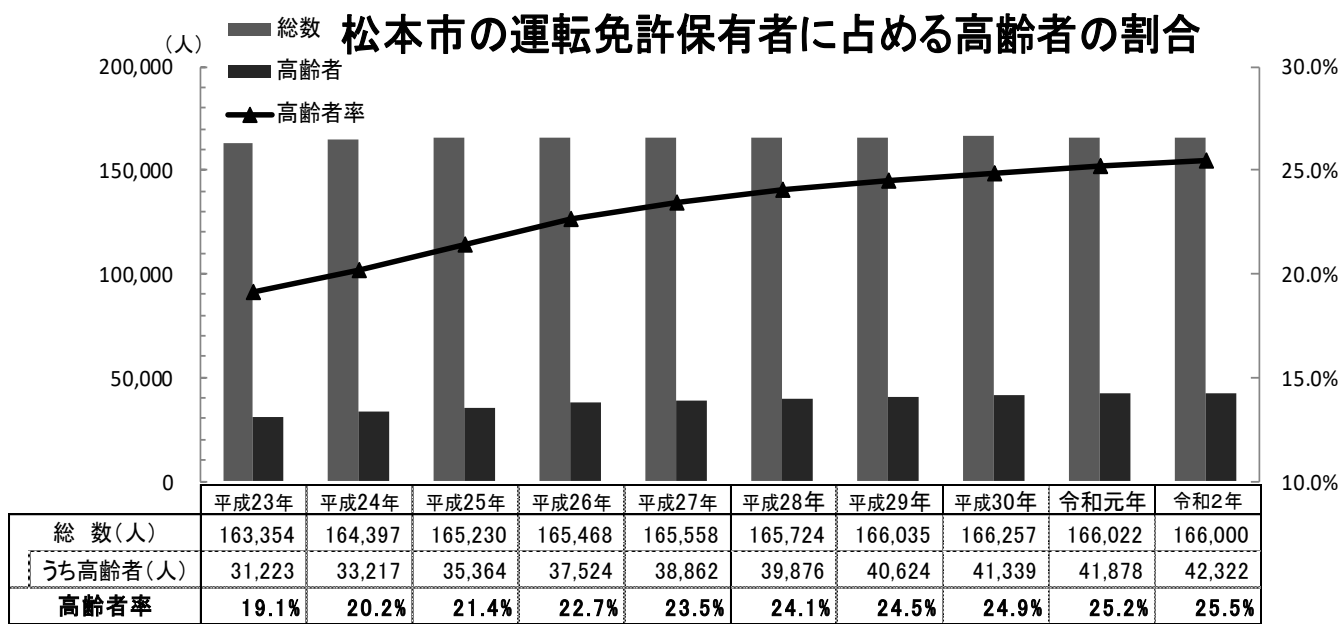
(各年12月31日現在)

* 自動車運転免許保有率

区分\年別	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
男性	74.2%	74.2%	74.3%	74.3%	74.5%	74.5%	74.5%	74.5%	74.5%	74.6%
女性	60.2%	60.9%	61.6%	62.0%	62.3%	62.8%	63.4%	64.0%	64.2%	64.7%
総数	67.1%	67.4%	67.8%	68.0%	68.3%	68.5%	68.8%	69.2%	69.3%	69.5%

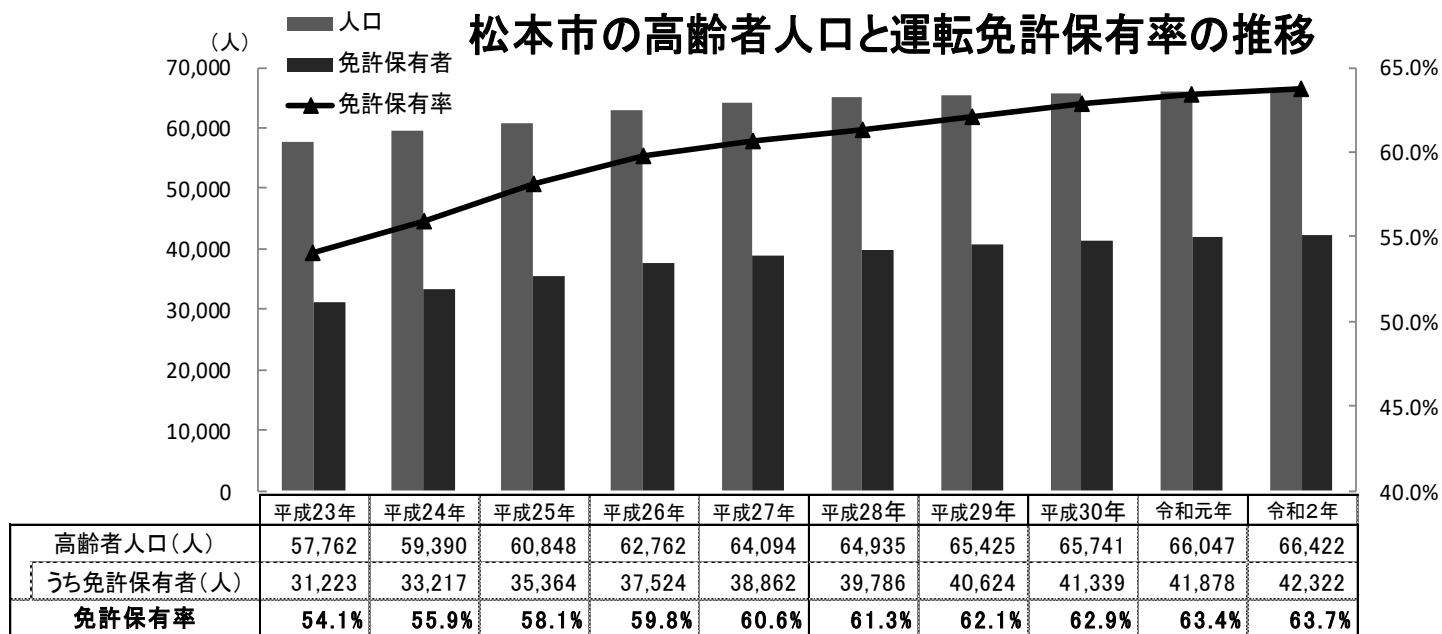
出典:長野県警察統計資料

- 高齢者人口の増加に伴い、高齢者の運転免許保有者数は、益々増加すると予想されます。
このことは、今後の道路交通にも大きな影響を与えと考えられます。



(各年12月31日現在)

出典:長野県警察統計資料

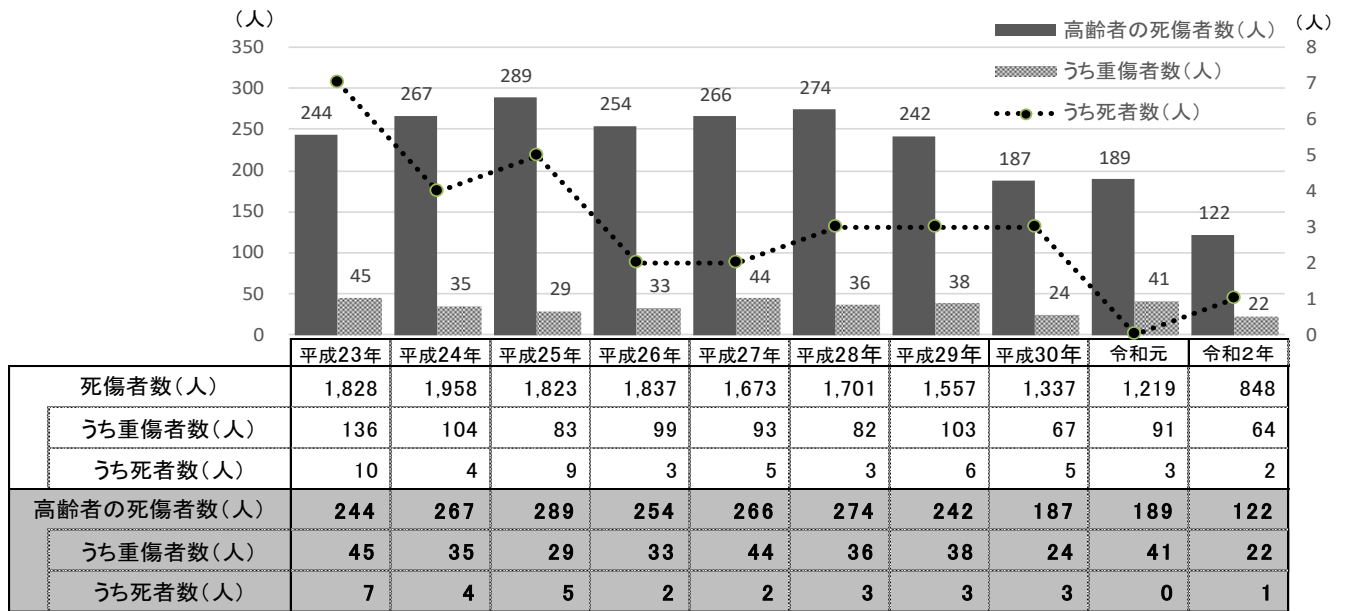


(各年12月31日現在)

出典:長野県警察統計資料

- 全体の死傷者が減少する中、依然として高齢者の死傷者が占める割合は多い状況です。

全交通事故のうち 高齢者の死傷者数・重傷者数の推移



出典:長野県警察統計資料

- 交通死亡事故で犠牲となった歩行者のほとんどが高齢者です。

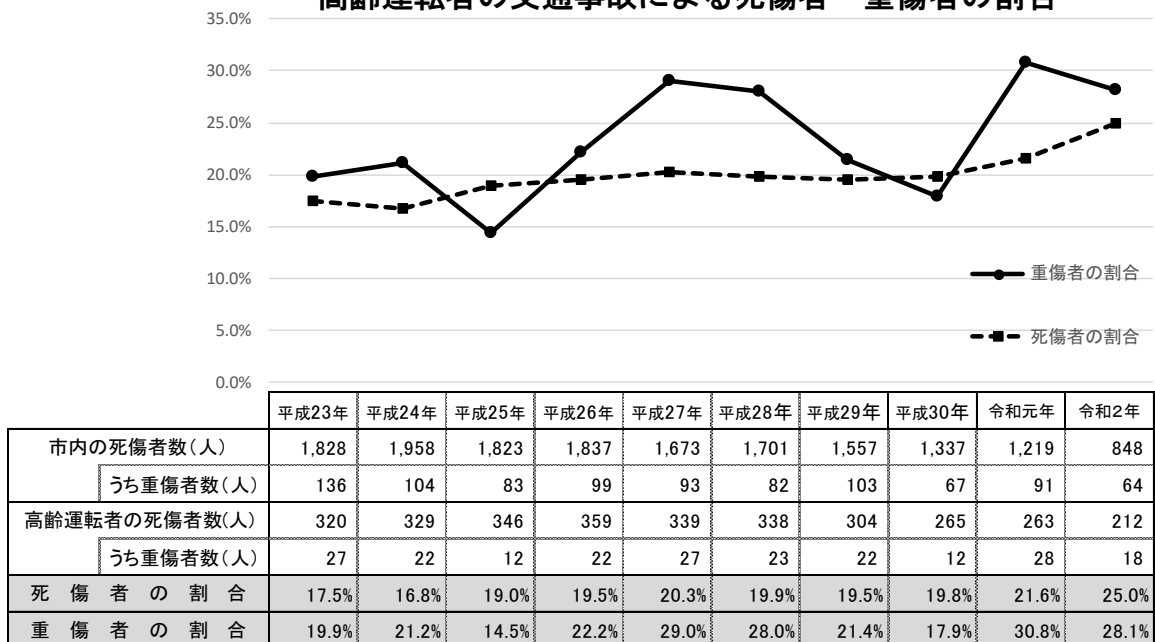
高齢歩行者の交通死亡事故の推移

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
県下の歩行者死亡事故(人)	51	37	34	33	18	35	31	20	24	15
うち高齢歩行者(人)	34	20	24	20	16	26	20	15	14	13
松本市の歩行者死亡事故(人)	4	3	2	2	2	1	3	2	2	0
うち高齢歩行者(人)	3	3	2	1	2	1	2	2	0	0

出典:長野県警察統計資料

- 令和2年中、高齢運転者の交通事故による、死傷者数の割合に増加の兆しが見えます。

高齢運転者の交通事故による死傷者・重傷者の割合

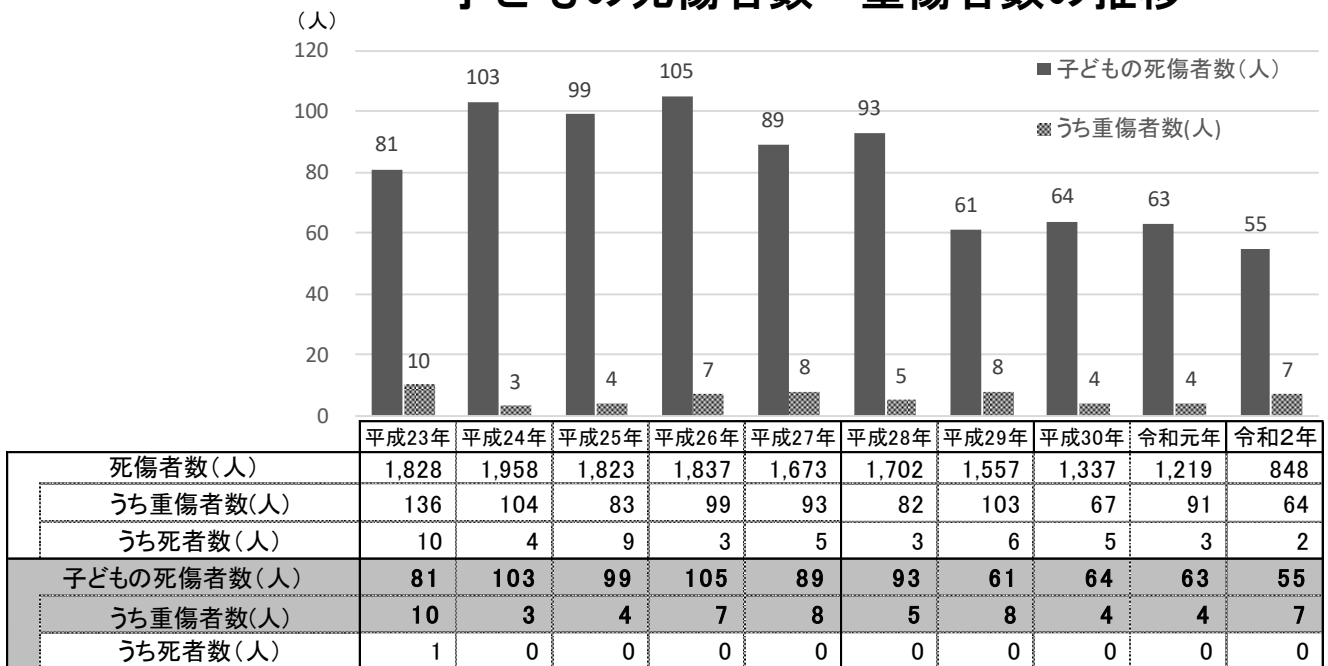


出典:長野県警察統計資料

○ 車両への同乗、自転車や歩行者を含めた子どもが被害者となる交通事故の死傷者数は、近年緩やかな減少傾向にあります。重傷者数はほぼ横ばいです。

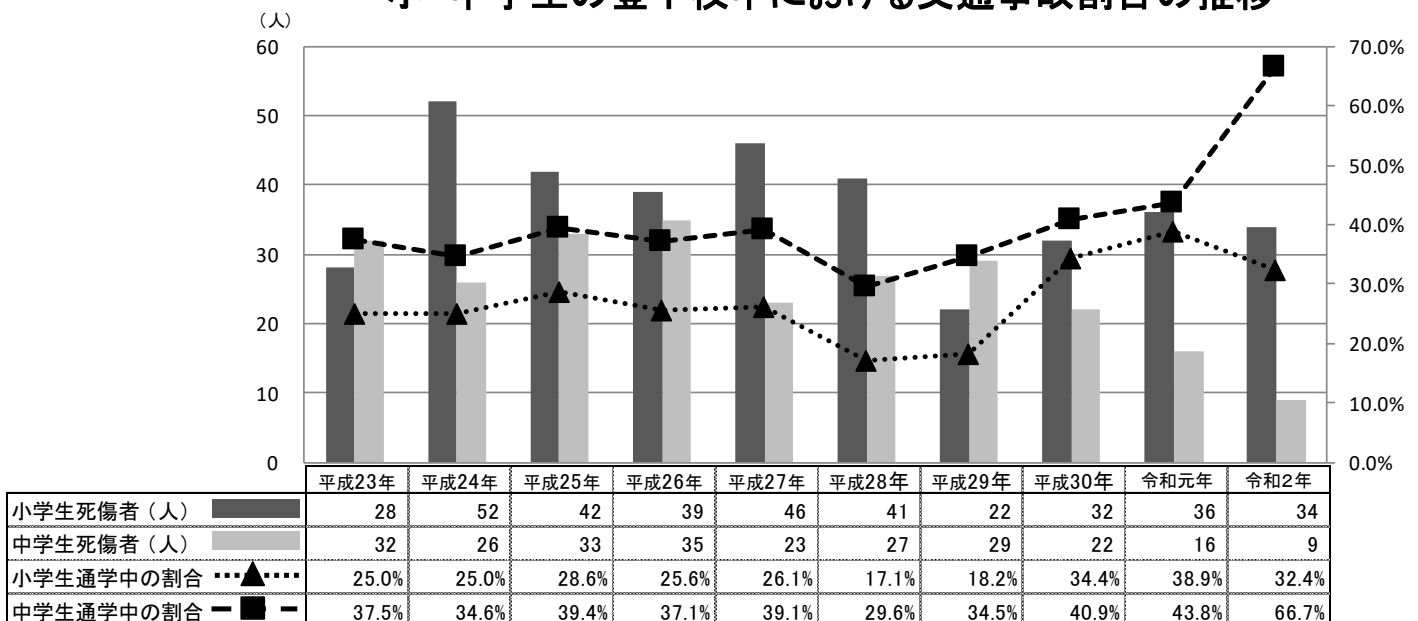
また、令和2年中は、新型コロナウイルス感染拡大に伴う休業期間があったにもかかわらず、中学生が登下校中に交通事故に遭う割合が増加しました。

全交通事故のうち 子どもの死傷者数・重傷者数の推移



出典：長野県警察統計資料

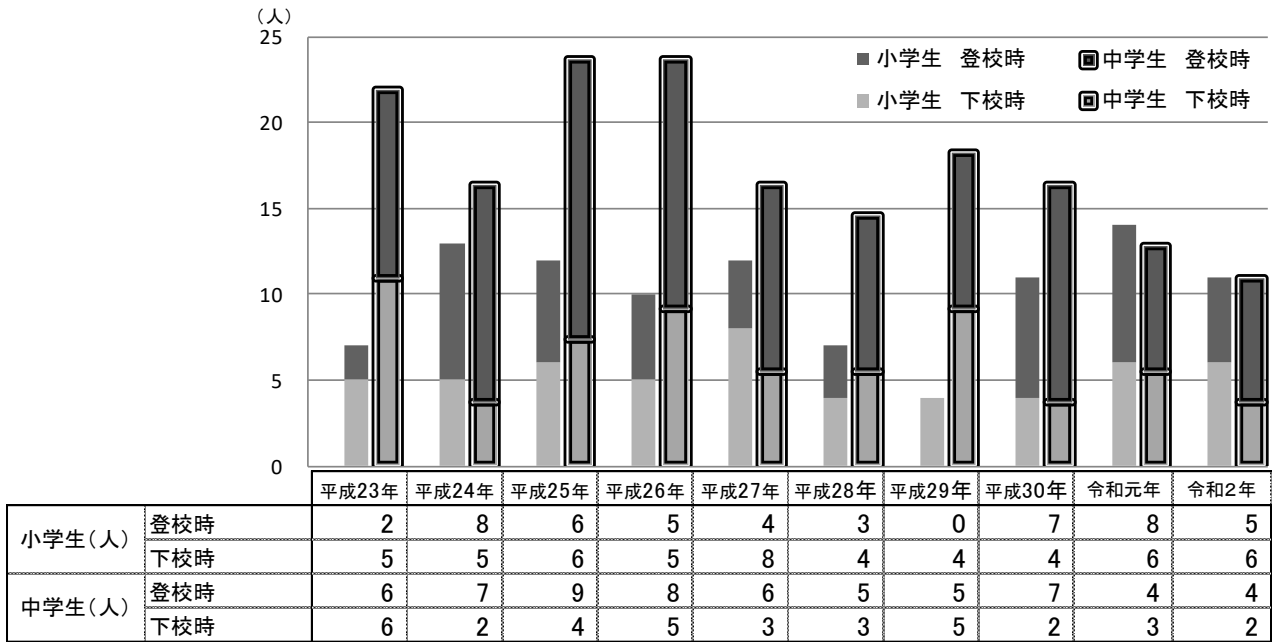
小・中学生の登下校中における交通事故割合の推移



出典：長野県警察統計資料

○ 小学生は下校時に、中学生は登校時に交通事故に遭う割合が多い傾向にあります。

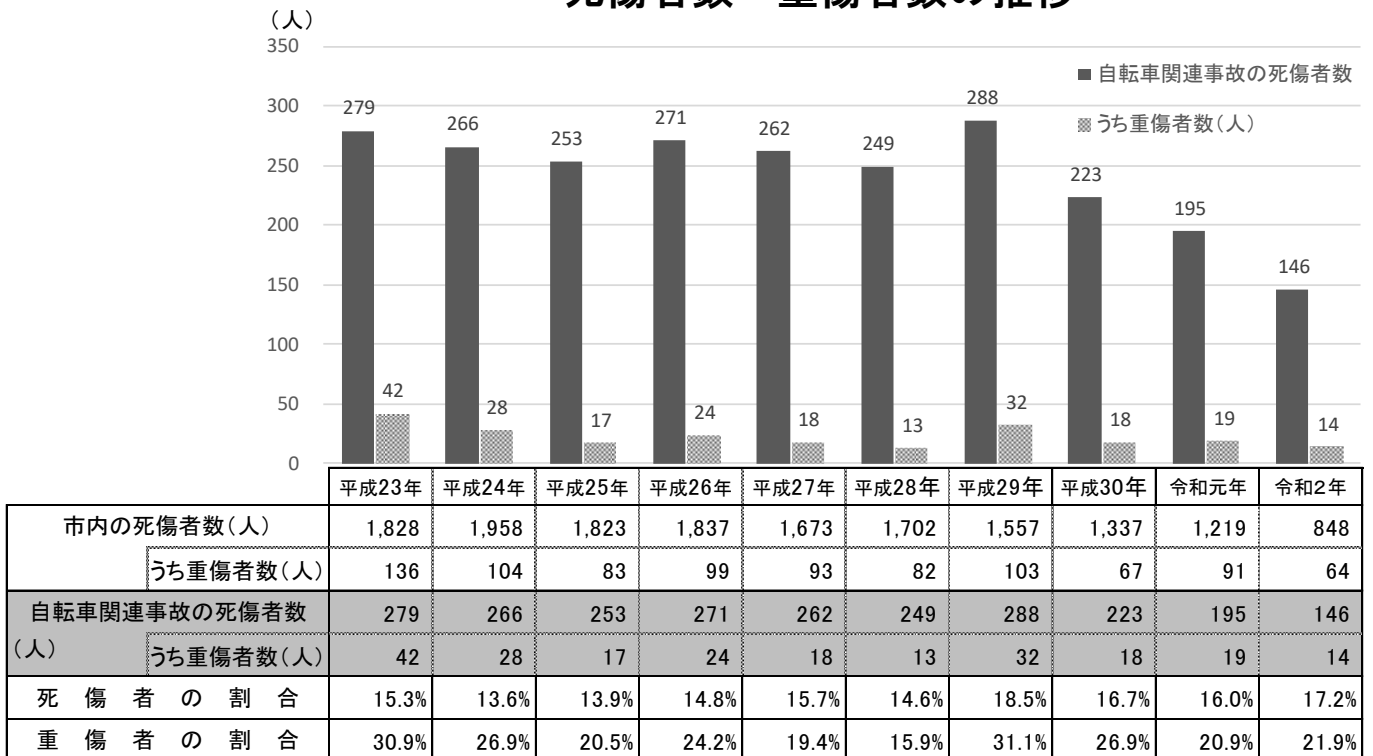
登下校時における交通事故の推移



出典:長野県警察統計資料

○ 交通事故による重傷者の中でも、近年は、自転車に関連する交通事故で重傷を負う方が2割を超えています。

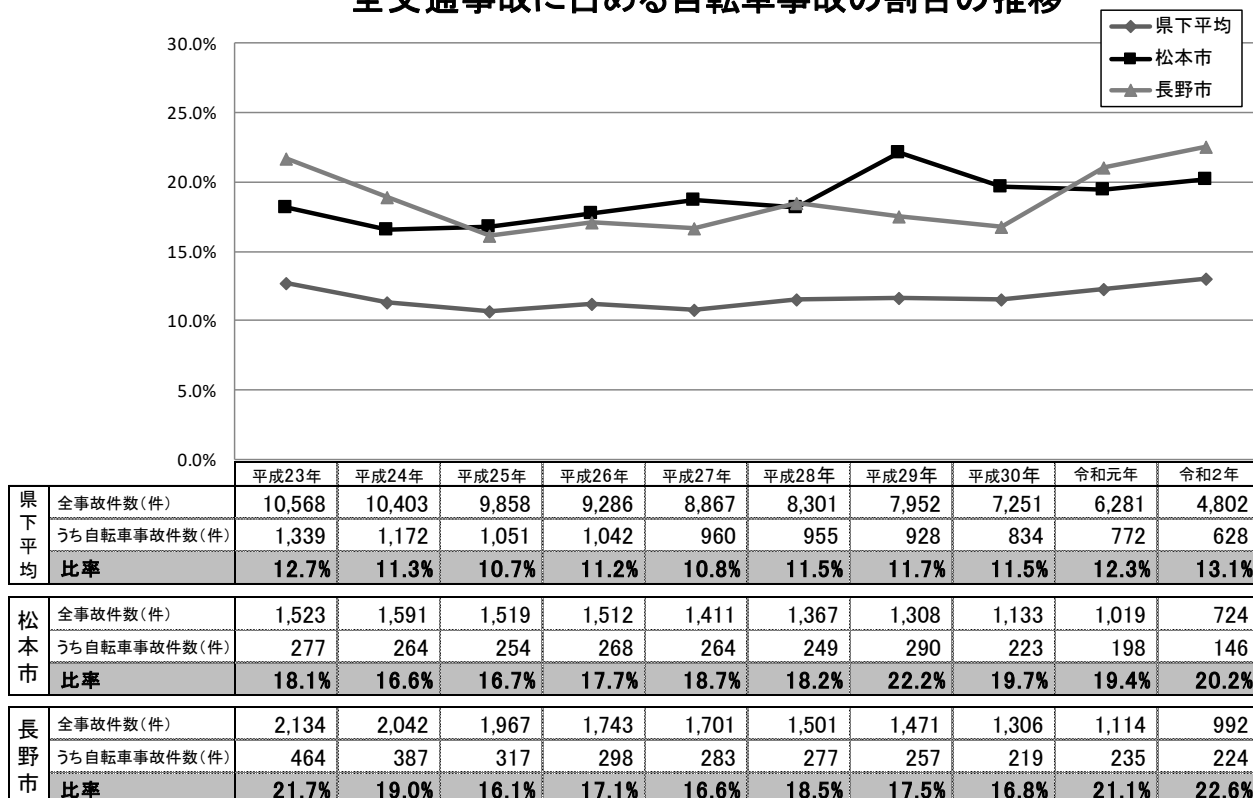
自転車に関連する交通事故での死傷者数・重傷者数の推移



出典:長野県警察統計資料

○ 全交通事故に占める自転車に関連する交通事故の割合は、県下平均と比較して高い状況です。

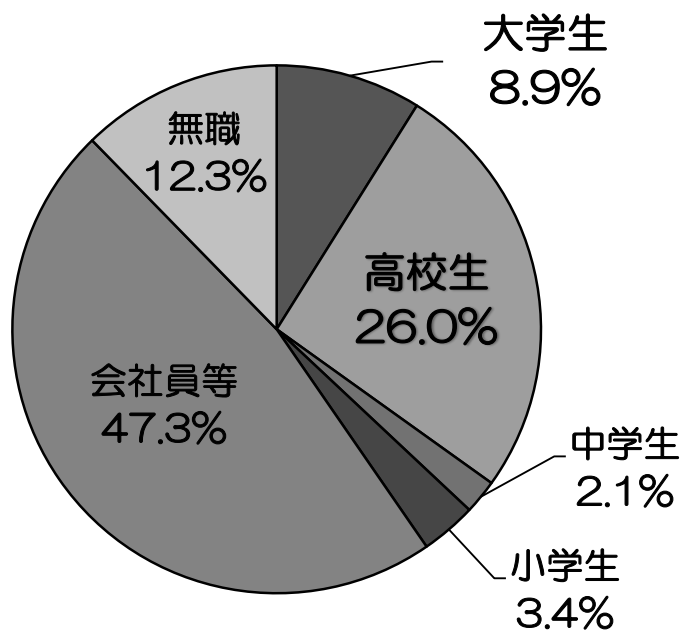
全交通事故に占める自転車事故の割合の推移



出典:長野県警察統計資料

○ 自転車事故の約4割は、自転車を利用する機会の多い小学生から大学生が占めており、そのうち半数以上を高校生が占めています。

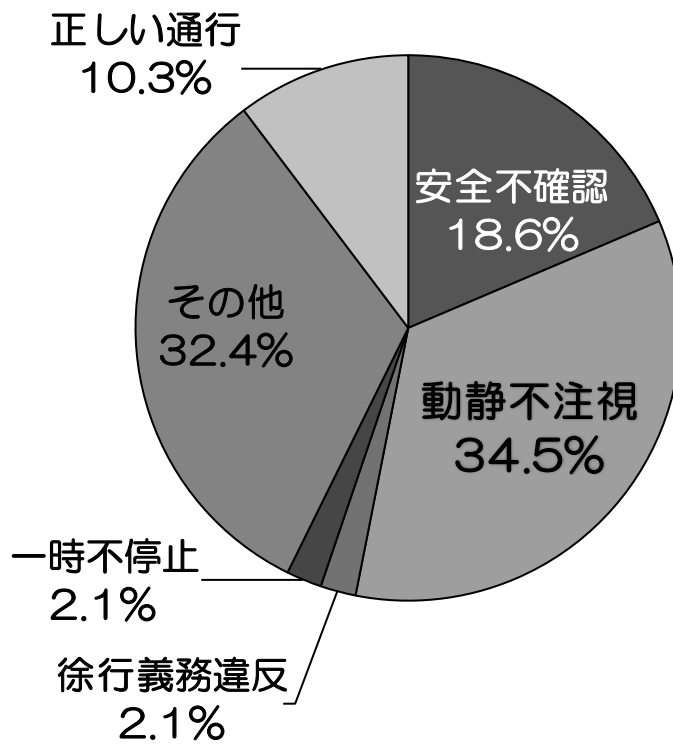
自転車事故運転者の職業別割合



出典:長野県警察統計資料

○ 自転車事故原因の約9割は、自転車運転者側にもルール違反がみられます。

自転車事故の原因



出典:長野県警察統計資料



高校生の自転車利用者に対する街頭啓発活動(北松本駅)

3 松本市の交通安全に関する課題

(1) 高齢者が関連する交通事故の削減

交通事故による全体の死傷者数が減少している中で、高齢者の死傷者数は、依然として横ばいの状況が続いています。これは、高齢者人口の増加により、高齢者の運転免許保有人口、運転免許保有率が減少しないためと考えられます。その結果、死傷者数全体に占める高齢者の割合が上がっています。

このため、高齢運転者や高齢歩行者などの交通事故の加害者や被害者となるおそれのある高齢者が当事者とならないよう、交通事故の削減に取り組む必要があります。

(2) 自転車に関連する交通事故の削減

自転車に関連する交通事故は減少傾向にありますが、依然としてその件数は全体の約2割を占め、中でも高校生を始めとする学生が関連する事故は自転車事故全体の約4割に達しています。

その要因としては、学校の多くが自転車通学可能な範囲にあり、市街地に多くの学校が所在しているため、登下校時に多くの自転車が道路を通行することが挙げられますが、前頁のグラフのとおり、自転車の事故のうち、自転車運転者側にもルール違反がみられる交通事故が約9割に上っていることも挙げられます。

自転車は、便利で環境にも優しい身近な移動手段であり、健康増進などの面からも利用促進を図る必要がありますが、市内で多く発生する自転車に関連する交通事故の削減や自転車マナーの向上にも更に取り組む必要があります。

(3) 子どもが関連する交通事故の削減

子どもが被害に遭う交通事故は減少傾向にありますが、近年は下げ止まりの状況が続いています。

交通事故の6割以上が遊戯、買い物、送迎などの「私用中」に発生しており、その多くが「車両同乗中」です。

引き続き、運転者に対する交通安全啓発のほか、チャイルドシートの適正使用や全席シートベルト着用の徹底、通学路の安全対策など、子どもが関連する交通事故の削減に取り組む必要があります。

(4) 交通マナーの向上

松本地域で多くみられる交差点での強引な右折や信号交差点での見切り発進などの、いわゆる「松本走り」「松本ルール」などと呼ばれる、自動車運転者の交通マナーの悪さや、自転車利用者の交通マナーの悪さが問題とされていることから、更なる交通マナー向上対策、交差点改良や自転車レーンなど、自転車通行空間の整備を始めとした快適な交通環境の整備に取り組む必要があります。

第3章 第11次松本市交通安全計画における基本方針と目標

1 長野県の目標に対応した本市の目標

人命尊重の理念に立って、交通事故による死傷者数をゼロに近づけ、究極的には交通事故のない社会を実現することを目指しますが、当面、令和7年(2025年)までに、交通事故死者を3人以下、年間の交通事故重傷者数を60人以下とすることを目標とします。

今後、更なる死者数等の減少を図るため、各種施策を総合的に推進して、交通事故の総量抑制を図るとともに、重傷者が発生する交通事故防止の取組みが死者数の減少につながることから、交通事故に占める割合が高い高齢者の事故や歩行中の事故のほか、市内で多く発生している自転車関連事故を中心に、交通事故件数の減少を図ります。

また、万が一発生する交通事故への備えについても啓発等に取り組んでいきます。

※ 計画期間は年度によりますが、警察の交通事故統計が暦年統計であるため、目標数値及び達成指標は全て暦年の数値及び指標とします(以下同じ。)

目標項目	過去5年平均 平成28年～令和2年	目標数値 (令和7年)
交通事故死者数	3.8人	3人以下
交通事故重傷者数	81.4人	60人以下

国及び長野県における目標

国は、令和7年までに年間の死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000人以下に、長野県は、令和7年までに年間の死者数を45人以下、重傷者数を500人以下にすることを目標としています。

本市における目標の策定

交通事故による死傷者は、ゼロであることが究極的な目標ではありますが、第11次松本市交通安全計画において具体的な目標を定めます。

長野県が第11次長野県交通安全計画において、年間死者数を「45人以下」、年間重傷者数を「500人以下」と定めたことから、過去5年間の県内全域での交通事故死者数・重傷者数に対する市内での交通事故死者数・重傷者数の構成率が、死者数は平均約5パーセント、重傷者数が平均約12パーセントであるので、本計画での目標を

- 死者数「3人以下」
- 重傷者数「60人以下」

と定めます。

2 課題などへの対応方針及び目標

(1) 高齢者の安全確保 関連施策 第4章第1節、第2節

ア 本市において交通事故重傷者に占める高齢者の割合は、過去10年平均で33パーセントと依然として高い状況です。今後も高齢者人口が増加すると予想されるため、きめ細かな交通安全対策や公共交通等の更なる充実を推進し、高齢者にとって安全に安心して外出したり、移動できる交通社会の形成が必要です。

高齢者の交通事故防止は、高齢運転者と高齢歩行者(自転車利用者を含む。)それぞれの交通事故の特徴等に応じた対策を講じます。

イ 高齢運転者は、今後、益々増加することが予想されることから、加齢に伴う身体機能の衰え等を補う安全運転サポート車(踏み間違い防止システム機能など)の活用を積極的に推奨します。

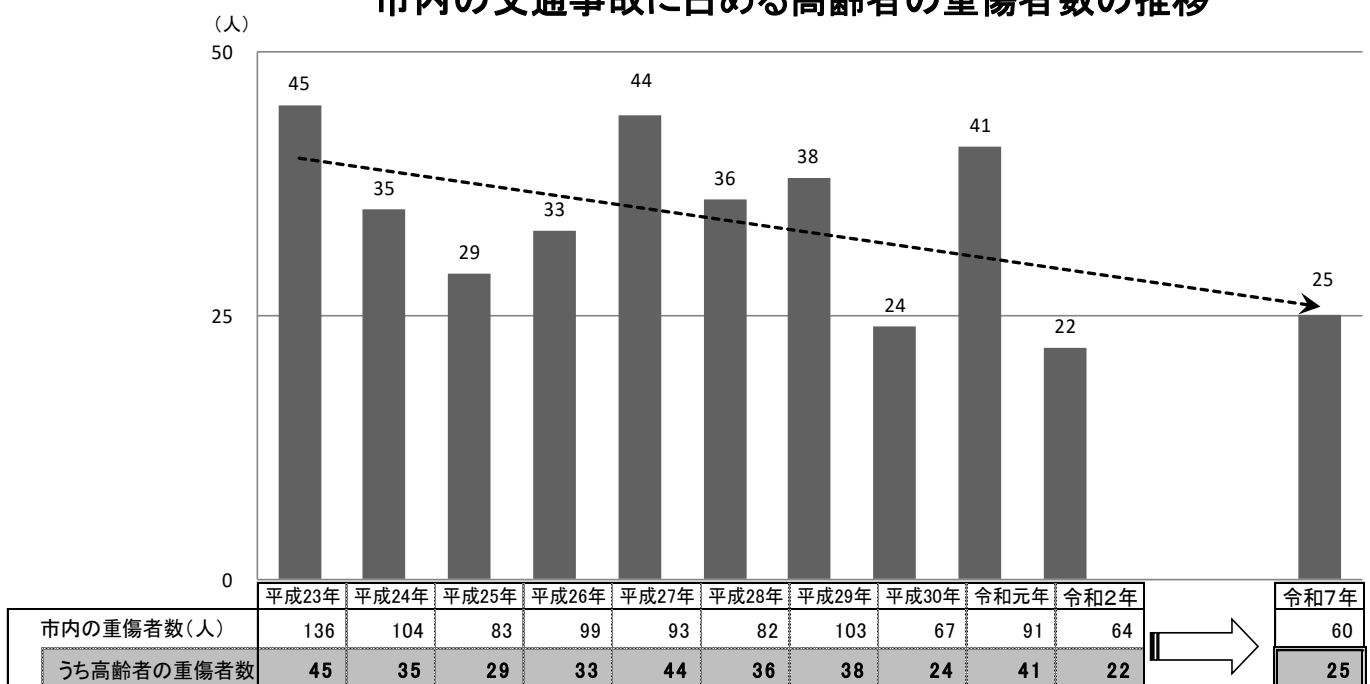
しかし、運転支援機能の過信・誤解による事故も発生しているため、運転支援機能技術とその限界について、交通安全教育等を通じ、幅広く情報提供を行い、これらの交通事故防止対策を更に推進します。

ウ 高齢歩行者が、加齢による身体機能の変化にかかわらず、交通社会に参加できるよう、利用しやすい街づくりや生活環境を整え、ユニバーサルデザイン化※された道路交通環境を整備します。

エ 高齢者の事故防止を図るため、福祉施設等と連携して交通安全活動を実施します。

また、高齢者の事故が居住地の近くで多発していることから、地域や家庭などに密着した交通安全活動を充実させます。

市内の交通事故に占める高齢者の重傷者数の推移



出典:長野県警察統計資料

※ ユニバーサルデザイン化…「全ての人のためのデザイン」を意味し、年齢や障害の有無などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人が利用可能であるようにデザインするという考え方

目標項目	過去5年平均 平成28年～令和2年	目標数値 (令和7年)	算出根拠
高齢者が関連する交通事故の重傷者数	32.2人	25人以下	近年の傾向から、令和7年における重傷者数を推定

(2) 自転車の安全確保と遵法意識の向上 関連施策 第4章第1節、第2節

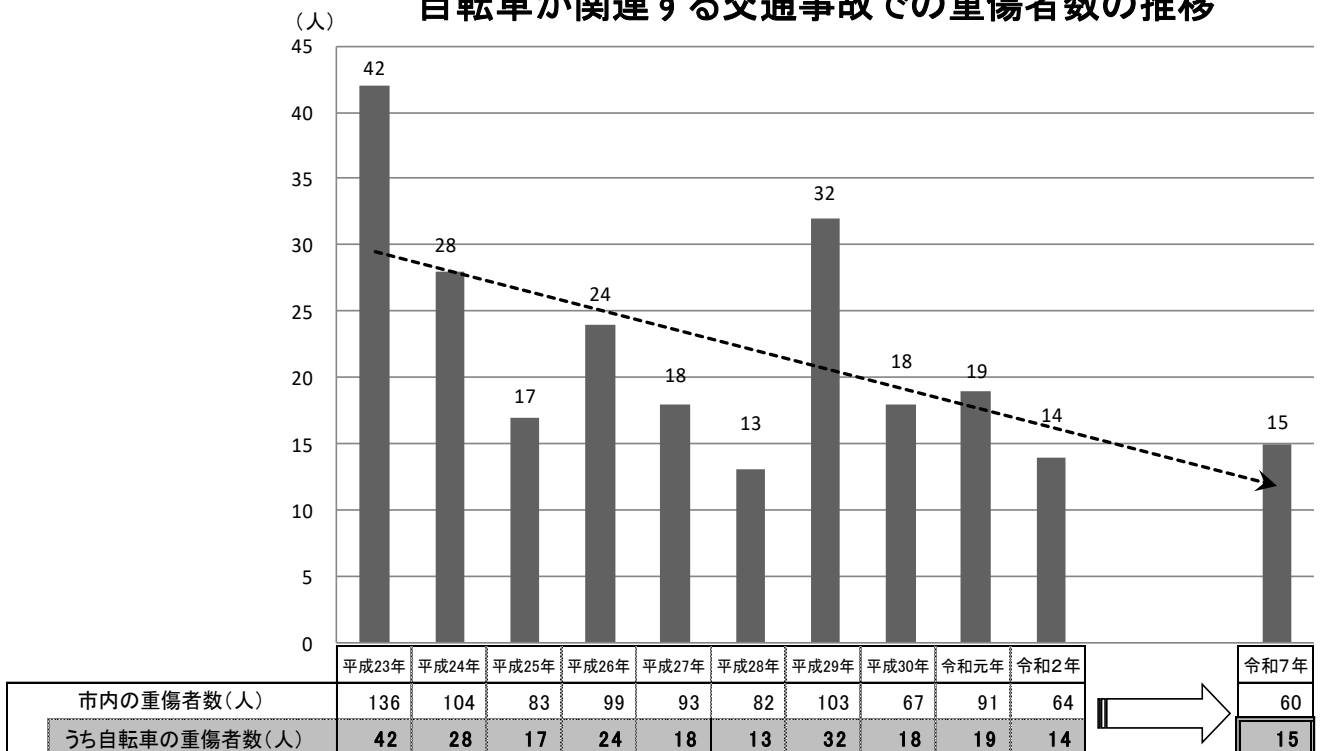
ア 自転車は、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合は加害者となるため、全ての年齢層におけるヘルメットなどの着用、自転車の点検・整備の推奨、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を講じます。

イ 自転車の安全利用促進とドライバーへの自転車認知を高めるため、安全で快適な自転車走行空間の確保や、自転車利用者による交通ルール無視及びマナー違反に対する各種対策に加え、自転車等の運転者の歩行者に対する保護意識の高揚を図ります。

ウ 高齢者の自転車利用者に対しては、ヘルメットの着用を特に推奨します。

また、ドライバーに対する高齢者保護意識の醸成や高齢者対象の交通安全教室などで、自転車安全利用の呼び掛けを積極的に行い、死亡事故などの交通事故抑止に向けた対策を推進します。

市内の交通事故に占める 自転車が関連する交通事故での重傷者数の推移



出典：長野県警察統計資料

目標項目	過去5年平均 平成28年～令和2年	目標数値 (令和7年)	算出根拠
自転車が関連する交通事故の重傷者数	19.2人	15人以下	近年の傾向から、令和7年における重傷者数を推定

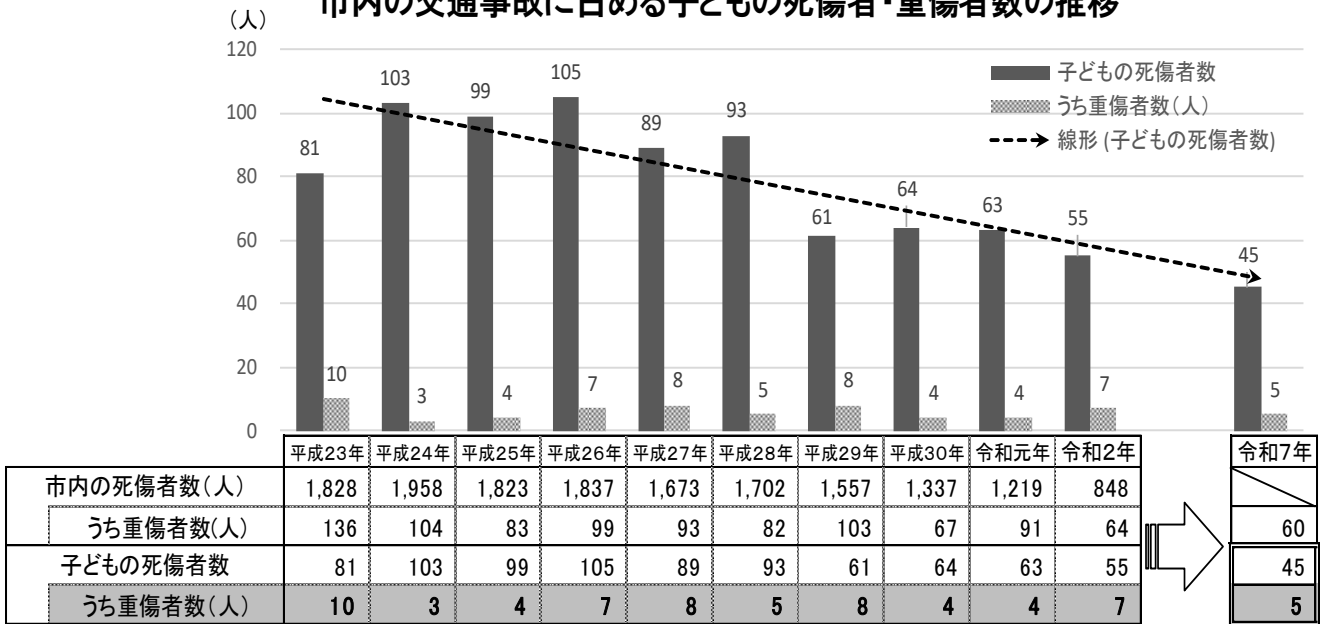
(3) 子どもの安全確保

関連施策 第4章第1節、第2節

ア 子どもの交通事故重傷者数は減少傾向ですが、次代を担う子どもの安全を確保する観点から、未就学児や子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等において、歩道の整備など、安全・安心な歩行空間の整備を推進します。

イ 年齢層に合わせた段階的な交通安全教育を継続的に行い、将来にわたる交通安全思想の基礎を醸成します。

市内の交通事故に占める子どもの死傷者・重傷者数の推移



出典：長野県警察統計資料

目標項目	過去5年平均 平成28年～令和2年	目標数値 (令和7年)	算出根拠
子どもが関連する 交通事故の死傷者・重傷者数	死傷者 67.2人 (うち重傷者 5.6人)	死傷者 45人 (うち重傷者 5人以下)	近年の傾向から、令和7年における 死傷者・重傷者数を推定



通学時間帯における街頭啓発活動

(4) 歩行者の安全確保と遵法意識の向上

関連施策 第4章第1節、第2節

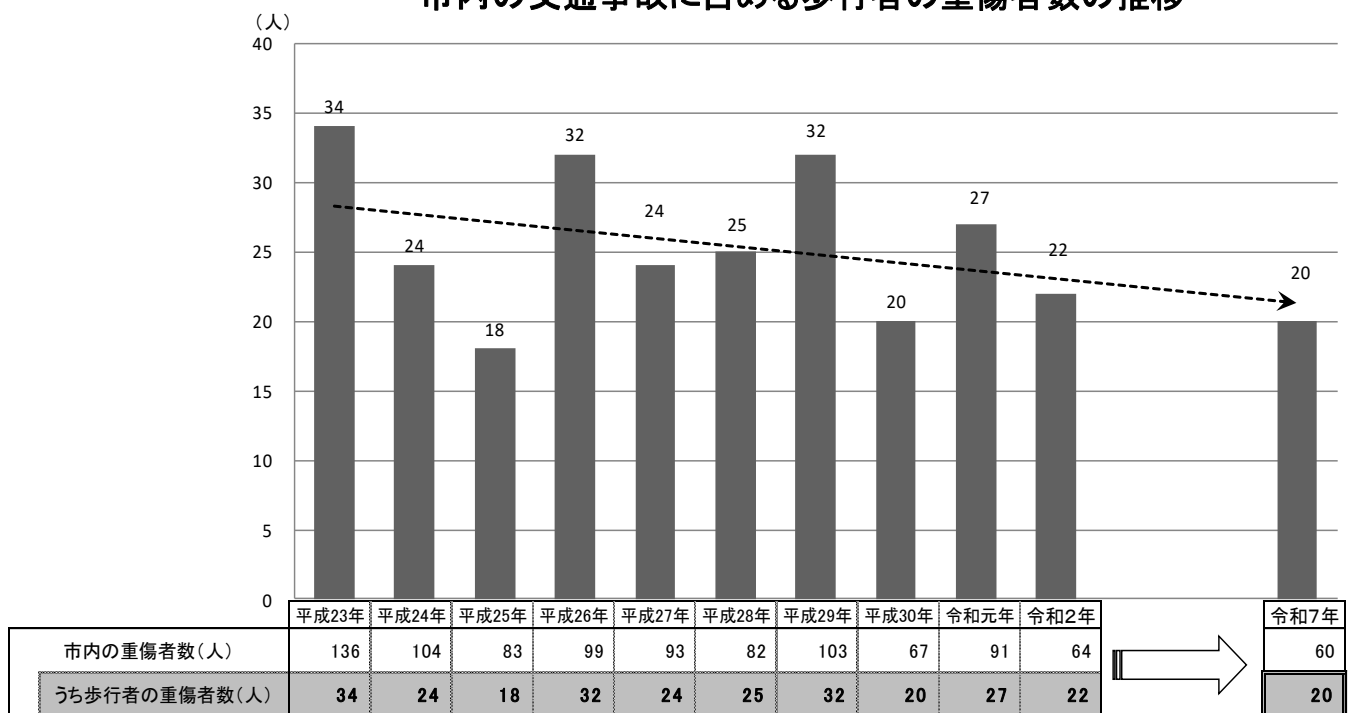
ア 令和2年中、市内における歩行者の事故は、交通事故全体の約14パーセントを占め、歩行者の事故のうち「横断歩道横断中の事故」は約35パーセントを占めるなど、歩行者優先の徹底は未だなされていないことから、車両の運転手に対する広報啓発のほか、交通安全教育などを通じた歩行者に対する保護意識の高揚を図ります。

イ 歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機に従うといった交通ルールの遵守と、横断する際は、手を上げるなど横断歩道ルール・マナーアップ行動を促します。

また、横断前の確実な安全確認と、横断中も安全確認を行うなど、歩行者自らが自分を守るための安全行動を促す交通安全教育を推進します。

ウ 生活道路における、ゾーン30^{※1}の設定に加え、ハンプ^{※2}、狭さく^{※3}、クランク^{※4}等(以下「ハンプ等」という。)の物理的デバイス^{※5}による自動車の速度抑制について、地元町会の方や警察などの関係機関と協議を行いながら効果的な対策を図るとともに、通過車両による生活道路への流入を防止するための対策や、安全な走行方法に関する広報・啓発等を推進していきます。

市内の交通事故に占める歩行者の重傷者数の推移



出典：長野県警察統計資料

目標項目	過去5年平均 平成28年～令和2年	目標数値 (令和7年)	算出根拠
歩行者が関連する交通事故の重傷者数	25.2人	20人以下	近年の傾向から、令和7年における重傷者数を推定

※1 ゾーン30……市街地や生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて時速30キロメートルの速度規制を実施する生活道路対策
 ※2 ハンプ……ドライバーがスピードを落とすことを狙い、凸型に舗装を施した道路形状
 ※3 狭さく……車止めなどを利用して、道路の幅を部分的に狭くした道路形状
 ※4 クランク……道路を狭めて直角の狭いカーブを二つ交互に繋げ、通行車両の速度を低下させる道路形状
 ※5 物理的デバイス……生活道路において適切な速度抑制を促進し、利用者の安全性の向上を目的に設置するハンプ・狭さくなどのこと。

(5) 交通マナー向上の啓発 関連施策 第4章第2節

交通事故を防止する上では、決められた交通ルール(道路交通法など)を遵守することはもちろんのこと、地域全体の交通マナーを向上させることについても非常に重要となってきます。

また、松本地域で多くみられる交差点での強引な右折や信号交差点での見切り発進などの、いわゆる「松本走り」、「松本ルール」などと呼ばれる自動車運転者の交通マナーの悪さが県内外から指摘されているほか、自転車利用者の交通マナーの悪さが市民などから指摘されています。

交通マナーについては、個々の運転習慣に起因するものが大きく、一朝一夕で改めることは困難ですが、人と車が混在する道路交通の場では、交通ルールを遵守するのはもちろんのこと、お互いの交通マナーを向上させることが、交通事故を防止する上で非常に重要です。

市民や松本市に観光で訪れる観光客が安全・安心に道路を利用することができるよう、あらゆる啓発活動等を通じて交通マナーの向上を図ります。

(6) 交通事故への備え 関連施策 第4章第3節

ひとたび発生した交通事故は、関係する全ての人に対して、肉体的、精神的負担はもとより、経済的にも負担を与えます。

長野県では、令和元年から、「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例[※]」が施行され、その中で自転車保険への加入が義務付けられました。

近年は全国的に、自転車事故により高額な損害賠償請求を求められる事故も多く起きていることから、自動車と同様、自転車保険への加入促進を図るため、あらゆる機会を通じて広報啓発を行います。

また、負傷者の救命率を向上させる上では、その場に居合わせた方の協力が必要となる場合があることから、救急救命法の普及促進を図るほか、負傷者の搬送を担う松本広域消防局との協力・連携を強化します。

※ 長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例・・・自転車の利用に関し、県の責務などを明らかにするとともに、自転車の安全で快適な利用に関する施策の基本を定めることにより、自転車による事故のない安全で安心な県民生活の確保や自転車の利用促進を目的とするもの

第4章 講ずる施策

第1節 交通環境の整備

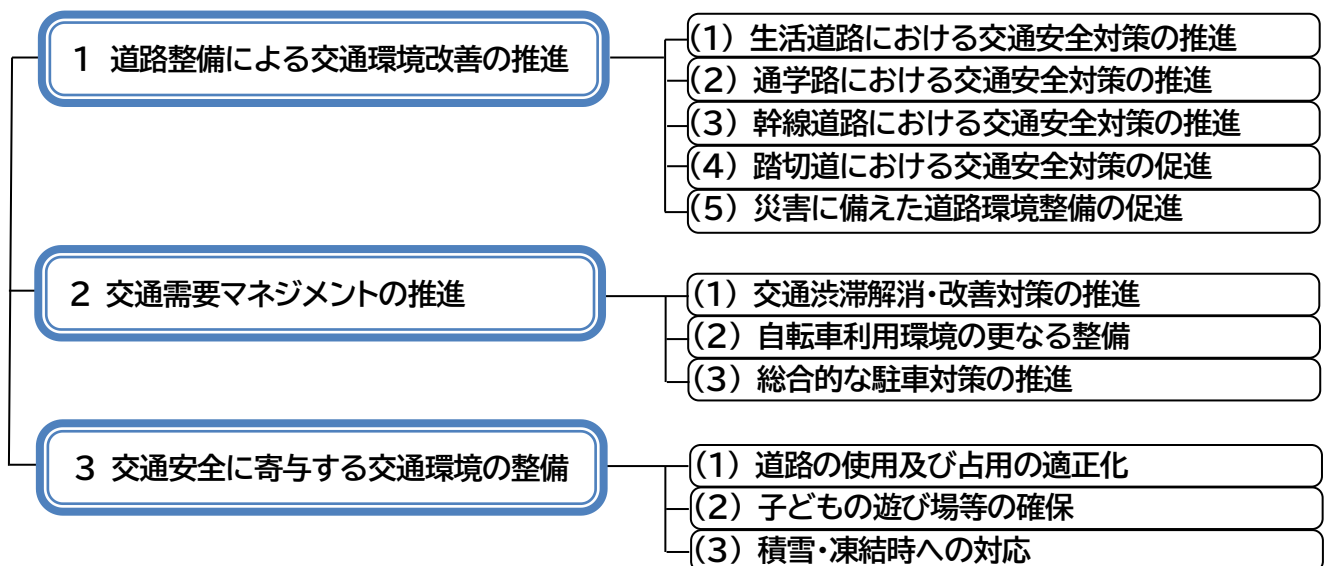
交通環境の整備については、これまでも幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきており、一定の交通事故抑止効果が確認されています。

歩行者や自転車が多く通行する生活道路や通学路における安全対策をより一層推進するため、自動車の通行を主とする幹線道路等と歩行者や自転車の通行を主とする生活道路や通学路の安全対策を含めた整備を進めます。

また、特に市街地における交通渋滞対策として、交通円滑化対策を更に推進するほか、自転車の利用促進に向けて、安全で快適な自転車通行環境のネットワーク化や駐輪環境の整備も進めます。

今後は、これまでの対策に加え、子どもを交通事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できるよう、通学路、生活道路、市街地の幹線道路において、安全・安心な歩行空間が確保された道路交通環境の整備に加え、本市が掲げる総合交通戦略※を推進し、自動車依存の社会から、歩行者や公共交通を優先する社会への転換を図っていきます。

【施策体系】



※ 総合交通戦略……過度に車の利用に依存せず、徒歩、自転車、公共交通等が連携した交通体系を構築し、「人」を中心とした街づくりや脱炭素社会の実現を図るもの

1 道路整備による交通環境改善の推進

事業主体	達成指標				算出根拠	
国 長野県 松本市 長野県公安委員会 長野県警察本部	生活道路の整備延長					
	現状 (R2)	—	目標 (R7)	7.8km	松本市総合計画 における目標値	
	幹線道路の整備割合					
	現状 (R2)	74.5%	目標 (R7)	76.4%		

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

ア 物理的デバイスなどを用いた安心して通行できる道路空間の構築【ハード対策】

歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間を整備する経路対策、ハンプ等の物理的デバイスを用いて車両速度を抑制する道路構造等へ改良することにより、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプ等や路面標示の設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を地元町会の方や警察などの関係機関と協議を行いながら継続して実施します。

イ 交通規制による交通安全対策【ソフト対策】

ソフト対策による歩行者の安全な通行を確保するため、長野県公安委員会と連携し、車両の最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン 30」を整備するなどの低速度規制を推進します。また、高齢者、障害者等に優しい音響式信号機、経過時間表示機能付き歩行者用灯器等のバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と自動車の事故を防止する歩車分離式信号の整備を促進します。

ウ 道路標識・道路標示の整備

通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩車共存道路※1、コミュニティ道路※2等の整備を推進するとともに、道路標識の自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進します。

※1 歩車共存道路……歩行者・自転車・自動車の通行空間を同一平面上にし、物理的に分離しない道路のこと。

※2 コミュニティ道路……歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路

エ 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

全ての人が安全・安心に参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に、波打ち歩道^{※1}の改修、傾斜・勾配の改善、平坦性が確保された幅の広い歩道及び視覚障害者用誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進します。

また、「松本市交通バリアフリー基本構想」に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、エスコートゾーン^{※2}、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内します。

(2) 通学路における交通安全対策の推進

ア 通学路における交通安全の確保

通学路における児童等の安全を確保するため、松本市では「松本市通学路交通安全推進協議会」を設置しています。

この協議会は、警察、交通安全推進本部、教育委員会、道路管理者の関係機関が通学路の安全確保に向けた検討を行い、各機関が連携して定期的な合同点検の実施、対策の改善や充実等の継続的な取り組みを実施しており、今後も、合同点検等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、ハード^{※3}・ソフト^{※4}の両面から必要な対策を更に推進します。

イ 安全な歩行空間の確保

小学校、保育園、幼稚園や児童館等に通う児童・幼児や、中学校、高等学校等に通う生徒の通行の安全を確保するため、通学路の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ等の設置、路肩のカラー舗装^{※5}、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、横断歩道の拡充等の対策を地元町会の方や学校関係者、警察などの関係機関と協議を行いながら推進します。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 異種交通の分離

歩道や自転車通行空間の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図ります。

イ 生活道路への通過交通等の抑制

幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に誘導するために、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を推進します。

※1 波打ち歩道……………沿線の出入口で横断勾配が変わり、波を打っている状態の歩道

※2 エスコートゾーン……………横断歩道の中央部に敷設した点字ブロック。視覚障害者が安全に車道を横断できる道筋を示すもの

※3 ハード……………交通安全にかかわる道路環境や安全施設整備など

※4 ソフト……………交通安全にかかわる啓発活動、教育など

※5 カラー舗装……………視覚的に注意を集めることを目的に、表面を着色した舗装

ウ アクセス道路^{※1}等の整備

市民のニーズ及び効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等、円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、航空等複数の交通機関の連携を図り、「松本市総合都市交通計画」に基づいて鉄道駅や空港の交通機関へのアクセス道路等のルート設定、整備内容を検討します。

エ 道路改良等による交通事故対策の推進

(ア) 歩行者等の安全と生活環境の改善

歩行者等の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパス^{※2}の整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者と分離し、車両への認知度を高めるための自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路改良事業を推進します。

(イ) 交差点等の改良

交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点の改良や付加車線^{※3}の設置を推進します。

(ウ) 交通安全施設等の整備

道路の新設・改良に当たっては、交通安全施設も併せて整備することとし、道路標識、中央分離帯、車両停車帯、道路照明、防護柵等の整備を図ります。

(エ) 観光交通と通過交通の分離

松本城を始めとした史跡や街並み等、歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、地区内の生活道路、観光交通の誘導路、通過交通のう回路等の整備を体系的に推進します。

(4) 踏切道における交通安全対策の促進

踏切事故はひとたび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらします。

市内には改良すべき踏切道が依然として残されており、引き続き、踏切道の改良等の安全対策と、渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全を図ります。

ア 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間が特に長い踏切(開かずの踏切^{※4})や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な対策である立体交差化等により、踏切道の除去を促進するとともに、立体交差化までに時間のかかる踏切道等については、早期に安全・安心を確保するため、各踏切道の状況を踏まえ、構造改良等の整備を促進します。

イ 広報啓発活動の強化

踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことに鑑み、自動車運転者や歩行者等に対し、交通安全意識の向上や踏切内でのトラブル発生時における非常押しボタンの操作等の緊急措置を広報啓発活動等により周知します。

※1 アクセス道路……………鉄道駅や空港の交通機関と市街地を結ぶ道路

※2 バイパス……………交通量の多い市街地の道路の混雑を避け、車を迂回させるために設ける道路

※3 付加車線……………右折車線などの、本線車道以外の車線

※4 開かずの踏切……………遮断機が降りた状態が長時間続き、通行が困難な踏切の通称

(5) 災害に備えた道路環境整備の促進

「松本市地域防災計画」に基づき、大規模地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる緊急輸送道路としての機能を確保するため、幹線市道上に架かる橋梁の保全を図ります。



ゾーン30



2 交通需要マネジメントの推進

事業主体	達成指標				算出根拠
国 長野県 松本市 長野県公安委員会 長野県警察本部	渋滞箇所数(渋滞箇所調査結果)				松本市総合交通戦略における目標値
	現状 (R2)	62 箇所	目標 (R7)	53 箇所	
	自転車が行きやすい道路の整備				松本市総合計画 における目標値
	現状 (R2)	6.3km	目標 (R7)	38.3km	
	中心市街地における小規模自転車駐車場整備				
現状 (R2)	0 箇所	目標 (R7)	4 箇所		

(1) 交通渋滞解消・改善対策の推進

特に市街地において発生している道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、具体的には公共交通・自転車の利用促進、パークアンドライド※1 駐車場の整備・利用促進、時差出勤の導入等による道路利用の仕方に工夫を求めるほか、交差点改良等の道路整備による交通容量の拡大策等、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進します。

ア 公共交通機関利用の促進

路線バスの公設民営化の取組みにより、公共交通機関の利用を支援し、鉄道、バス等の公共交通機関への転換による円滑な道路交通の更なる充実を図ります。

鉄道・バス事業者による運行頻度、運行時間の再整備等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場(エコ通パークを含む。)、自転車駐車場、駅前広場等の整備を推進し、交通結節機能※2 を強化します。

公共交通事業者の協力を得て、満 70 歳以上の高齢者や各障害者手帳をお持ちの方に対する市内路線バスやアルピコ交通上高地線を1乗車 100 円で利用できる「福祉100円バス事業」を継続して推進し、特に自動車運転免許返納者に対する利用促進を図るため、更なる周知に努めます。

イ 交通需要の平準化

通勤・通学、日常生活での公共交通の積極的な利用を図るため、モビリティマネジメント※3 等の啓発事業を積極的に推進します。

※1 パークアンドライド……自家用車で目的地に直接向かう代わりに、自家用車で近隣の駅等まで行き、そこから鉄道等の公共交通機関に乗り換えて目的地まで到達すること。

※2 交通結節機能……交通手段相互の乗換え及び歩行が効率的かつスムーズに行えること。

※3 モビリティマネジメント……過度に自動車に頼る状態から、「公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組み

また、企業に対して時差出勤、テレワーク(在宅勤務)、及びフレックスタイム^{※1} 制の導入を促進します。

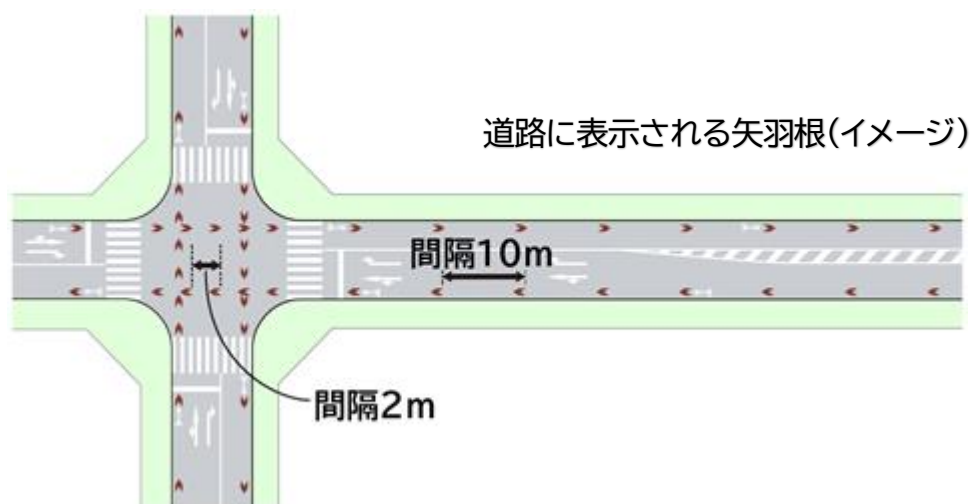
ウ 道路整備等の推進

松本市から国及び県に対して道路整備事業箇所早期着手・完了に向けた調整、渋滞交差点の右折レーン・右折ポケット設置を促すほか、警察と信号サイクルの調整や信号機の運用等について対応を検討するなど、関係機関と効果的な対策の検討を継続し、道路交通の円滑化を推進します。

(2) 自転車利用環境の更なる整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

松本市は、車への依存が高く、特に中心市街地において交通渋滞が発生していることなどから、令和3年に「松本市自転車活用推進計画」を策定しました。同計画に基づき中心市街地等において、自転車に関係する交通事故の減少を図り、安全・安心で快適な自転車利用環境を実現するため、歩行者や他の車両と自転車の走行位置を区分する自転車道や自転車専用通行帯^{※2}(自転車レーン)、自転車の通行位置を車などの運転者に認識してもらうための道路の整備(矢羽根)等、自転車利用環境の総合的な整備を推進します。



イ 自転車駐車場対策

自転車の駐車対策については、その総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(昭和55年法律第87号)」による施策を総合的に推進することとし、路外・路上の自転車駐車場の整備を図り、自転車、歩行者の通行の安全を確保します。

ウ 小規模自転車駐車場の整備

松本駅周辺の中心市街地における「自転車等放置整理区域^{※3}」においては、放置自転車の撤

※1 フレックスタイム……労働者自身が一定の定められた時間帯の中で、始業及び終業の時刻を決定することができる変形労働時間制の一つで、通勤時間帯を分散して渋滞を緩和することができる。

※2 自転車専用通行帯……通称「自転車レーン」。弁柄色のカラー舗装が施された通行帯で、通常は車道の一番左側に設けられる。自転車は必ず同通行帯を通らなければならないが、軽車両以外の車両は通行してはいけない。

※3 自転車等放置整理区域……自転車等の放置により、良好な生活環境が著しく阻害される公共の場所等で市条例により定められた区域

去及び放置者への指導強化を継続するとともに、自転車の利便性向上を図るため、地域のニーズに応じた小規模自転車駐車場の整備を推進します。

(3) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、市街地機能の維持及び向上を図るとともに、交通の状況や地域に応じた総合的な駐車対策を推進します。

ア 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制して、安全かつ円滑な道路交通を確保する観点から、自動車と歩行者の動線分離による安全で快適な歩行空間の創出や、回遊性の向上を図るため、市街地周辺部等における駐車場の誘導や集約化を進めます。

郊外部からの過剰な自動車流入を抑制し、中心市街地への自動車の集中を回避するため、パークアンドライド駐車場の整備のほか、無秩序に増加する路外駐車を抑制し、まちの活性化に有効な土地利用を誘導するとともに、歩行者と自動車との錯綜を減らした、回遊性の高いまちづくりを推進するため、「松本市駐車場配置適正化条例」に基づき、松本城周辺における駐車場の適正な配置を推進します。

イ 違法駐車締出し気運の醸成・高揚

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



タウンスニーカー



シェアサイクル

3 交通安全に寄与する交通環境の整備

(1) 道路の使用及び占用*の適正化

ア 道路使用及び占用物件の適正化等

工作物の設置、工事のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導します。

また、令和2年11月に施行された「歩行者利便増進道路(ほこみち)制度」に伴う特例区域においては、関係機関と連携し、沿道飲食店等の路上利用の適正化を図ります。

イ 不法占用物件の排除等

歩道を含めた道路の交通に支障を与え、又はそのおそれのある不法占用物件等については、道路管理者による実態把握及び指導取締りを強化し、排除します。

特に、市街地においては、重点的に不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行います。

ウ 道路の掘返しの規制等

道路の掘返しを伴う占用工事については、無秩序な掘返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、既に道路管理者により、施工時期や施工方法を調整しています。

また、原則として5年間の禁止期間を設け、同一箇所の上り下り工事を行えないこととなっています。

(2) 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場不足を原因とする路上遊戯による交通事故を防止するため、「緑の基本計画」や「松本市子どもにやさしいまちづくり推進計画」に基づき、街区公園、地区公園や幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童遊園等の適正な維持整備を図ります。

(3) 積雪・凍結等への対応

冬期の安全な道路交通を確保するため、松本市道路除雪事業計画に基づき、道路管理者、除雪事業者及び市民が協力し、迅速な除雪体制を構築しています。

なお、歩道や通学路の除雪については、行政のみでは十分な対応が困難であるため、市民への協力を呼び掛けています。

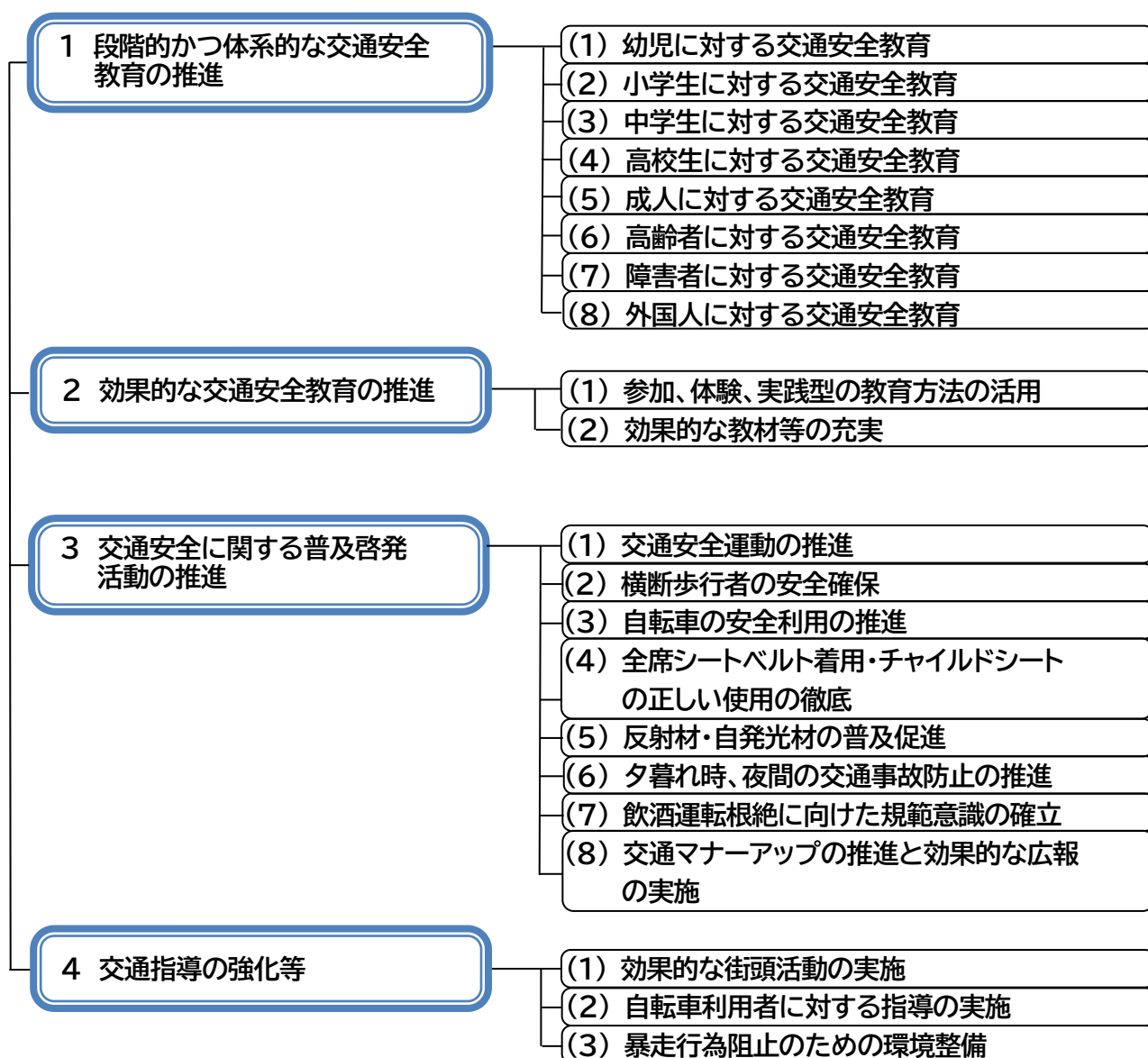
※ 占用……道路上や上空、地下に一定の施設を設置し、道路を使用すること。

第2節 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という基本理念からなり、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成していく上で、重要な意義を有しています。

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせて継続的に学習をし、市民一人ひとりが交通安全を自らの課題として捉えるよう促すことが重要です。

【施策体系】



1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育指針(平成10年国家公安委員会告示第15号)に基づき、幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を効果的な方法で行います。

交通安全教育を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、インターネット、SNSを活用し、必要な情報を分かりやすく提供していきます。

事業主体	達成指標				算出根拠
松本市 長野県警察本部 民間団体	交通安全教室参加人数				R2を除いた過去4年の平均参加人数から算出
	H28～R元 (平均)	18,758人 (年間)	目標 (R7)	維持	
	スケアードストレイト*交通安全教室実施予定回数				高校生が在学中に必ず1回体験
	現状 (R2)	3回 (年間)	目標 (R7)	維持	

(1) 幼児に対する交通安全教育

ア 幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて基本的な交通ルールを守り、日常生活において安全に行動できる習慣や態度を身に付けてもらうことを目標とします。

イ 保育園・幼稚園及び認定こども園においては、家庭及び地域における関係機関・団体と連携・協力を図りながら、日常の保育・教育活動のあらゆる場面を捉えて、交通安全教育を計画的かつ継続的に行います。

これらを効果的に実施するため、交通安全教室を開催し、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり、親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、教職員の指導力の向上及び指導資料の作成、教材等の整備を促進します。

ウ 家庭における適切な指導、交通安全についての話し合い等が行われるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めるとともに、広報啓発活動を推進します。

(2) 小学生に対する交通安全教育

ア 小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車利用者として必要な技能と知識を習得してもらい、道路や交通状況に応じて、道路交通における危険を予測し、これを回避して、安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とします。

イ 小学校においては、家庭及び地域の関係機関・団体と連携・協力を図りながら、授業、学級活動・児童会活動・学校行事等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車並びに乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施します。

※ スケアードストレイト……交通事故を再現してみせ、恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぎ、交通ルールを遵守することの大切さを体感させる交通安全教育の方式

ウ 小学校における交通安全教育を計画的に実施し、更に効果的なものとするため、教員等を対象とした交通安全研修会等の開催を推進します。

エ 関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、小学生に対する補完的な交通安全教育を推進します。

(3) 中学生に対する交通安全教育

ア 中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得してもらい、道路を通行する場合は、思いやりを持ち、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できることを目標とします。

イ 中学校においては、家庭及び地域の関係機関・団体と連携・協力を図りながら、授業、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、交通ルール及び標識の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施します。

ウ 中学校における交通安全教育を計画的に実施し、更に効果的なものとするため、教員等を対象とした交通安全研修会等の開催を推進します。

エ 関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう支援するとともに、地域において補完的に中学生に対する交通安全教育の推進を図ります。

(4) 高校生に対する交通安全教育

ア 高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分習得してもらい、交通社会の一員として、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践して自他の生命を尊重する等、責任を持った行動をすることができる健全な社会人を育成することを目標とします。

また、市内で多く発生している高校生の自転車事故を防止するため、交通事故を再現し恐怖を実感させて交通ルールの大切さを学ぶスクエアドストレイト方式の交通安全教室を推進します。

イ 高等学校においては、家庭及び地域の関係機関・団体と連携・協力を図りながら、授業、ホームルーム活動・生徒会活動・特別活動等を中心に、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるよう努めます。

ウ 高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、更に効果的なものとするため、教員等を対象とした交通安全研修会等の開催を推進します。

エ 関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう支援するとともに、地域において補完的に高校生に対する交通安全教育の推進を図ります。

(5) 成人に対する交通安全教育

ア 成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、運転免許取得時及

び運転免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、自転車の交通ルールに関する教育、運転免許取得者以外の者に対する交通安全教育の充実に努めます。

イ 運転免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避能力の向上、交通事故被害者の心情等、交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目指します。

ウ 関係機関・団体による運転免許取得者以外の社会人を対象として、自転車の交通ルールを含めた交通安全教育の促進を図ります。

(6) 高齢者に対する交通安全教育

ア 高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が、運転者又は歩行者の交通行動に及ぼす影響を理解してもらい、自ら納得して安全な交通行動を実践できるよう、必要な実践的スキル及び時代とともに変化する交通ルール等の知識の習得を目標とします。

イ 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、指導体制の充実に努めるとともに、関係機関・団体と連携して各種の催しなど、多様な機会を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進します。

また、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対しては、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努めます。

ウ 各地区福祉ひろばや高齢者クラブなどを通して交通安全教室を開催し、高齢者同士の相互啓発による自発的な交通安全意識の高揚を図るための指導・援助を行います。

エ 高齢者が安全に安心して外出ができる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、市民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高め、地域の見守り活動等を通じて地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めます。

(7) 障害者に対する交通安全教育

障害者に対しては、地域における福祉活動の場を利用するなど、障害の程度に応じたきめ細かな交通安全教育を推進します。

(8) 外国人に対する交通安全教育

ア 外国人に対し、交通ルールやマナーに関する知識の普及を目的として交通安全教育を推進します。また、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解してもらう効果的な交通安全教育に努めます。

イ 外国人を雇用する事業者等の交通安全意識を高め、外国人に対する講習会等の開催に努めます。また、外国人観光客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用し、交通ルールの周知活動を推進します。



高齢者を対象とした交通安全教室の様子



幼児を対象とした交通安全教室の様子

2 効果的な交通安全教育の推進

(1) 参加、体験、実践型の教育方法の活用

- ア 交通安全教育を行うに当たっては、受講者が安全に道路を通行するために必要な知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加、体験、実践型の教育方法を積極的に活用します。
- イ 交通安全教育関係機関・団体と交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣、情報提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進します。

(2) 効果的な教材等の充実

- ア 受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、教材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入に努めます。
- イ 交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展等を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めます。
- ウ ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない広報啓発活動についても効果的に推進します。



歩行シミュレーターを使用した交通安全教室の様子

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

事業主体	達成指標				算出根拠
長野県 松本市 長野県警察本部	後部座席のシートベルト着用率				令和2年の 県下平均値
	現状 (R2)	62.5%	目標 (R7)	82.1%	
	チャイルドシート使用率				更なる向上
	現状 (R2)	74.0%	目標 (R7)	90.0%	
夜光反射材配布数				交通安全教室参加 人数等から算出	
現状 (R2)	5,161個 (年間)	目標 (R7)	6,000個		

(1) 交通安全運動の推進

- ア 市民一人ひとりに広く交通安全意義の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、県が推進する「信濃路は みんなの笑顔 つなぐ道」をスローガンとする交通安全運動を定着させるとともに、松本市がスローガンとする「思いやり ゆずりあい運動の街 松本」を市民運動として定着させます。
- イ 交通安全運動の実施に当たっては、事前に運動の趣旨、実施期間、重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、市民自らが参加・協働する交通安全運動の充実・発展を図ります。

(2) 横断歩行者の安全確保

- ア 信号機のない横断歩道での事故は、自動車の横断歩道手前での減速や、歩行者の有無の確認が不十分なものが多いことから、車両の運転者に対して横断歩道手前での減速義務や、横断歩道における歩行者優先義務を再認識させる交通安全教育や広報啓発活動等を推進します。
- イ 歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機に従うといった交通ルールの遵守と、運転者に対して横断する意思を明確に伝えるため、手を上げるなどのハンドサインによる横断歩道ルール・マナーアップ行動を促すほか、横断前の確実な安全確認と、横断中も安全確認を行う等、歩行者自らが自分を守るための安全行動を促す交通安全教育を推進します。
- ウ 横断歩道に近接して路線バスの停留所が存在する状況においては、危険性を取り除く対策が求められていることから、交通事業者や道路管理者を始めとする関係機関等と連携し、対策のあり方を検討します。

(3) 自転車の安全利用の推進

- ア 自転車は本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに、交通マナーを実践しなければならないことを周知していきます。

特に、高校生の自転車の交通マナーに関する苦情が寄せられていることから、高校生の登下校時間帯に合わせ、警察や関係団体、高校関係者と協働した街頭啓発活動等を推進し、自転車

の交通マナーの向上に努めます。

イ 平成31年3月に施行された「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」に基づき、自転車による事故のない安全で安心な市民生活を確保するとともに、松本市自転車活用推進計画に基づいて自転車の利用促進を図っていきます。

また、自転車道や自転車専用通行帯などが設置されている場合の交通ルールなどに関する広報啓発活動を推進します。

ウ 自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等、自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図ります。

特に、歩道通行時における歩行者保護のルールや、スマートフォン等を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な周囲の音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知、徹底を図ります。

エ 自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、加害者側に高額な損害賠償命令が下される事例が発生している状況も踏まえ、被害者の損害を確実に補償するとともに、加害者側の経済的破綻も回避するため、損害賠償責任保険等への加入を促進するための広報啓発活動を推進します。

オ 保護者に対して、幼児の同乗が運転操作に与える影響を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進します。

カ 幼児や児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果について理解促進に努めるとともに、高齢者を含めた全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメット着用を推奨します。

(4) 全席シートベルト着用・チャイルドシートの正しい使用の徹底

ア 交通安全運動推進機関・団体と連携し、あらゆる機会を捉え、広く市民にシートベルトの着用効果及び正しい着用方法についての理解を求め、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト着用の徹底を図ります。

イ チャイルドシートについても、使用効果及び正しい使用方法について理解を深めるため、保育園、幼稚園、認定こども園等と連携し、幼児の保護者等に対する指導・助言、情報提供等の充実を図ります。

(5) 反射材・自発光材の普及促進

ア 夕暮れから夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に期待できる反射材・自発光材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発活動を推進します。

イ 反射材用品等の普及に際しては、特定の年齢に偏ることなく全世代を対象とし、衣類や靴等の身の回り品への利用を推奨していきます。

(6) 夕暮れ時、夜間の交通事故防止の推進

ア 夕暮れの時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、交通事故実態、

危険性を広く周知し、この時間帯の交通事故防止のための広報啓発を推進します。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、自動車及び自転車のライトの早目点灯を促進します。

イ 走行用前照灯(ハイビーム)を基本とした効果的な前照灯上下切り替え操作の推奨や、夜間の交通事故実態及び危険性を周知するための交通安全教育、広報啓発活動を推進します。

(7) 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

ア 飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するため、引き続き交通安全教育や広報啓発を推進します。

イ 関係機関等と連携したハンドルキーパー運動[※]の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組みを更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という規範意識の確立を図ります。

(8) 交通マナーアップの推進と効果的な広報の実施

ア 交差点における強引な右折の防止、右左折の方法・合図、進路変更時の確実な合図など、交通マナーアップの普及啓発を推進します。

イ 交通事故防止や交通マナーの向上を図るためには、自転車を含めた運転手一人ひとりの「心のゆとり」も重要であることから、「いつもより10分早く出発する」など、余裕を持った運転を心がける普及啓発を推進します。

ウ 市広報(広報まつもと)、市ホームページ、SNS、地元新聞等の各種広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報等、具体的かつ啓発効果の高い内容を重点的に実施するなど、実効性のある積極的な広報活動を推進します。

エ 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向けの広報媒体の積極的な活用、町会を通じて家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、交通マナーの向上を図るとともに、子どもや高齢者等を交通事故から守り、暴走・無謀運転、飲酒運転等を根絶します。

オ 市民団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全市民的気運の盛り上げを図ります。

※ ハンドルキーパー運動・・・自動車で飲食店に行って飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲酒しない人(ハンドルキーパー)を決め、その人は酒を飲まず、仲間を自宅まで送ることとして、飲酒運転を根絶するための運動

4 交通指導の強化等

交通事故を防止するためには、運転者、歩行者一人ひとりが交通ルールを正しく守ることが重要です。

交通の現場において、誤った通行に対して適切な交通指導を行い、道路交通秩序の維持を図る必要があります。

交通事故実態の分析結果及び市民からの要望等を踏まえて実施場所等を選定し、効果的かつ積極的な街頭活動を推進します。

また、暴走行為をさせない環境づくりを継続して推進します。

事業主体	達成指標				算出根拠
松本市	交通指導・啓発回数				学校の長期休みを除き、月2回実施
	現状 (R2)	18回 (年間)	目標 (R7)	20回 (年間)	

(1) 効果的な街頭活動の実施

警察及び関係機関・団体と連携し、交通事故実態の分析結果及び市民からの要望等を踏まえ、交通事故多発場所等における街頭活動を強化するとともに、地域においても街頭活動が積極的に行われるよう協力・支援します。

(2) 自転車利用者に対する指導の実施

依然として多発する自転車事故を減少させるためには、自転車利用者自身に交通ルールの遵守を浸透させる必要があります。

また、自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、右側通行及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対する積極的な指導を行います。

(3) 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族の走行場所として利用されやすい道路等については、暴走行為等ができない道路環境づくりを推進し、暴走族の集まる場所として利用されやすい施設については、管理者に協力を求め、集まらせないための施設の管理、改善等の環境づくりを推進します。

また、暴走族に関して知り得た情報について、警察等の関係機関へ積極的に通報するとともに、指導取締りの更なる強化を要請し、その推進を図ります。

第3節 交通事故への備え

被害者支援の観点から、万が一発生した場合の交通事故に備えて、加害者・被害者双方の立場で、各種損害保険等への加入を促進します。

また、負傷者の救命率・救命措置向上のため、救急救命法の普及啓発を促進するほか、松本広域消防局が行う救助・救急活動への協力・連携を図ります。

【施策体系】

1 損害保険等への加入促進

- (1) 任意の自動車保険(自動車共済)への加入促進
- (2) 自転車事故に対応する損害賠償保険への加入促進
- (3) 長野県民交通災害共済への加入促進

2 救助・救急活動への協力

- (1) AED※の使用を含めた救急救命法の普及啓発活動の促進
- (2) 松本広域消防局との協力・連携

自転車のルール・マナーを守りましょう

自転車の安全利用五則を守りましょう

- 1 自転車は車道が原則、歩道通行は例外です
- 2 車道は左側を通行します
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを行きます
- 4 安全ルールを守りましょう
- 5 こどもはヘルメットを着用しましょう

自転車運転者は義務となりました

項目	任意自動車保険	任意	加入	加入
人身傷害補償(任意)	○	○	×	加入
賠償補償(任意)	×	×	○	加入
T&R一時付保料(任意)	○	×	○	加入

自転車ルールに関するリーフレット

※ AED・・・自動体外式除細動器。心臓が細かくけいれんし、血液を送れなくなる重い不整脈(心室細動)の患者に電気ショックを与えて救命する装置

1 損害保険等への加入促進

(1) 任意の自動車保険(自動車共済)への加入促進

自動車損害賠償保険(自賠責共済)と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険(自動車共済)は、自由競争の下、保障範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしていることから、被害者救済等の充実に資するよう加入を促進します。

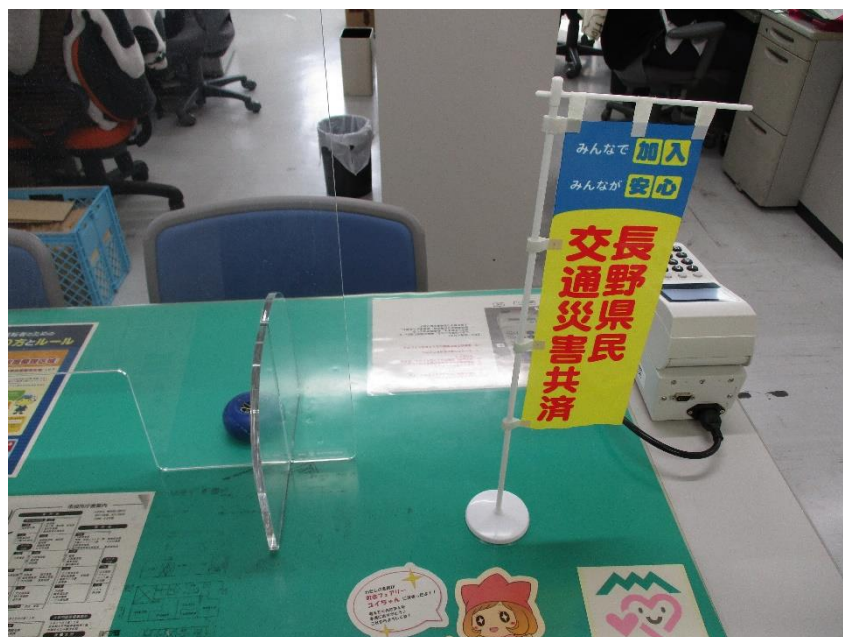
(2) 自転車事故に対応する損害賠償保険への加入促進

令和元年に施行された「長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例」により、自転車損害賠償保険等への加入が義務化されたほか、自転車も車両であり、その運転には十分な自覚と責任が求められ、交通事故の際における被害者救済を十分に図る必要があることから、自転車が関係する交通事故により生じた損害を賠償するための保険(共済)等への加入を促進します。

(3) 長野県民交通災害共済への加入促進

交通事故の際には、加害者としてばかりでなく被害者となる場合もあり、日頃から不慮の事故への備えをしておくことも大切です。

万一交通事故に遭った際に見舞金が支給される、松本市を含む県内 15 市が共同で行っている「長野県民交通災害共済」への加入を促進します。



長野県民交通災害共済窓口(地域づくり課)

2 救助・救急活動への協力

(1) AEDの使用を含めた救急救命法の普及啓発活動の促進

現場での適切な応急手当により、救命率の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用方法も含めた救急救命法について、普及啓発を促進します。

(2) 松本広域消防局との協力・連携

負傷者の救命率向上のため、松本広域消防局が行う救助・救急活動が円滑に行われるよう、協力・連携を図ります。



第5章 計画の推進に向けて

1 役割分担

本計画は、道路を利用する全ての人々の交通事故を減少させることを目的とする計画です。

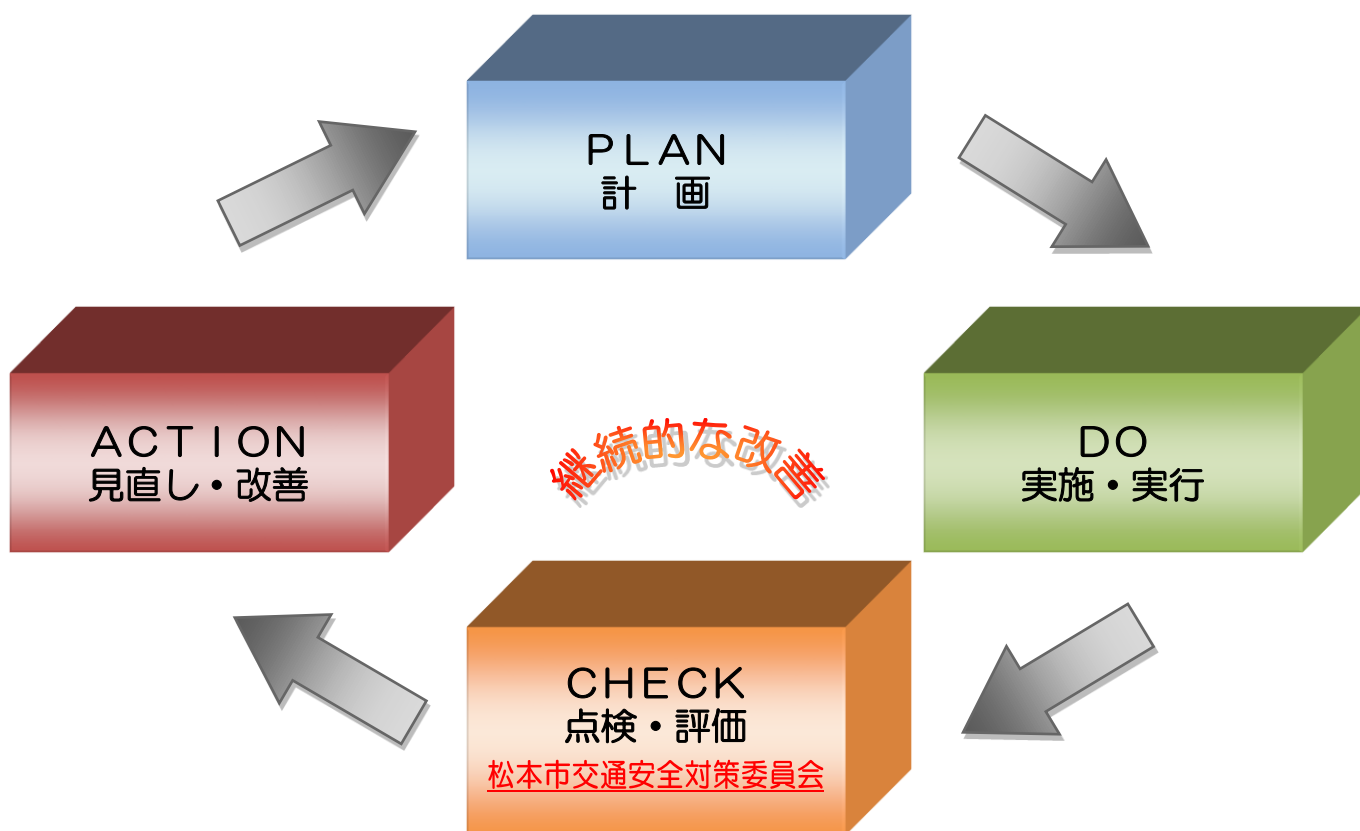
計画を実行、推進していくに当たっては、行政のみでなく、民間団体、交通事業者や市民の方々などとの連携や役割分担が必要です。

2 PDCA サイクルのあり方

本計画は、四つの課題などに対して目標を設定するとともに、個別の施策に対しても達成指標を示しています。

施策の推進に当たっては、松本市交通安全基本条例に基づき、知識経験者、交通に関する事業活動者、関係団体の役職員、関係機関の職員により構成、設置される松本市交通安全対策委員会において点検・評価を行い、実施する施策について見直しや改善を行っていきます。

図 PDCA サイクルによる進行管理



3 目標と指標

(1) 長野県交通安全計画からの目標

令和7年(2025年)までに年間の交通事故死者数を3人以下、交通事故重傷者数を60人以下にする。

(2) 松本市の課題などに対する目標

課題	目標項目	過去5年平均 平成28年~令和2年	目標数値 (R7)	出典
高齢者が関連する交通事故の削減	高齢者が関連する交通事故の重傷者数	32.2人	25人以下	長野県警察統計資料 長野県警察本部
自転車が関連する交通事故の削減	自転車が関連する交通事故の重傷者数	19.2人	15人以下	
子どもが関連する交通事故の削減	子どもが関連する交通事故の死傷者・重傷者数	死傷者67.2人 (うち重傷者5.6人)	死傷者45人 (うち重傷者5人以下)	
歩行者が関連する交通事故の削減	歩行者が関連する交通事故の重傷者数	25.2人	20人以下	

(3) 達成指標一覧

達成指標	現状 (R2)	目標 (R7)	本計画での記載箇所	出典
生活道路の整備延長	—	7.8km	第4章 第1節 1 道路整備による交通環境改善の推進	松本市総合計画
幹線道路の整備割合	74.5%	76.4%		
渋滞箇所数 (渋滞箇所調査結果)	62か所	53か所	第4章 第1節 2 交通需要マネジメントの推進	松本市総合交通戦略
自転車が通行しやすい道路の整備	6.3km	38.3km		松本市総合計画
中心市街地における小規模自転車駐車場整備	0か所	4か所		

達成指標	H28～R元 (平均)	目標 (R7)	本計画での記載箇所	算出根拠
交通安全教室参加 人数(年間)	18,758 人(年間)	維持	第4章 第2節 1 段階的かつ体系的な 交通安全教育の推進	R2を除いた過去4年 の平均参加人数から 算出

達成指標	現状 (R2)	目標 (R7)	本計画での記載箇所	算出根拠
スクエアドストレイト交通 安全教室実施予定回数(年間)	3回	維持	第4章 第2節 1 段階的かつ体系的な 交通安全教育の推進	高校生が在学中に 必ず1回体験
後部座席のシートベ ルト着用率	62.5%	82.1%	第4章 第2節 3 交通安全に関する普及 啓発活動の推進	令和2年の県下 平均値
チャイルドシート 使用率	74.0%	90.0%		更なる向上
夜光反射材配付数 (年間)	5,161 個	6,000 個		交通安全教室参加 人数等から算出
交通指導・啓発回数 (年間)	18 回	20 回	第4章 第2節 4 交通指導の強化等	学校の長期休みを 除き、月2回実施

巻末資料(用語集)

あ 行	内 容
開かずの踏切	遮断機が降りた状態が長時間続き、通行が困難な踏切の通称
アクセス道路	鉄道駅や空港の交通機関と市街地を結ぶ道路
エスコートゾーン	横断歩道の中央部分に敷設した点字ブロック 視覚障害者が安全に車道を横断できる道筋を示すもの

か 行	内 容
カラー舗装	視覚的に注意を集めることを目的に、表面を着色した舗装
狭さく	車止めなどを利用して、道路の幅を部分的に狭くした道路形状
クランク	道路を狭めて直角の狭いカーブを二つ交互に繋げ、通行車両の速度を低下させる道路形状
交通結節機能	交通手段相互の乗換え及び歩行が効率的かつスムーズに行えること。
コミュニティ道路	歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制するハンプ・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路

さ 行	内 容
自転車専用通行帯	通称「自転車レーン」。弁柄色のカラー舗装が施された通行帯で、通常は車道の一番左側に設けられる。 自転車は必ず同通行帯を通らなければならない。軽車両以外の車両は通行してはいけない。
自転車等放置整理区域	自転車等の放置により、良好な生活環境が著しく阻害される公共の場所等で市条例により定められた区域
スケアードストレイト	交通事故を再現してみせ、恐怖を実感することで、それにつながる危険行為を未然に防ぎ、交通ルールを遵守することの大切さを体感させる交通安全教育の方式
占用	道路上や上空、地下に一定の施設を設置し、道路を使用すること。
総合交通戦略	過度に車の利用に依存せず、徒歩、自転車、公共交通等が連携した交通体系を構築し、「人」を中心とした街づくりや脱炭素社会の実現を図るもの
ソフト	交通安全にかかわる啓発活動、教育など
ゾーン30	市街地や生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて時速30キロメートルの速度規制を実施する生活道路対策

な 行	内 容
長野県自転車の安全で快適な利用に関する条例	自転車の利用に関し、県の責務などを明らかにするとともに、自転車の安全で快適な利用に関する施策の基本を定めることにより、自転車による事故のない安全で安心な県民生活の確保や自転車の利用促進を目的とするもの
波打ち歩道	沿線の出入口で横断勾配が変わり、波を打っている状態の歩道

は 行	内 容
バイパス	交通量の多い市街地の道路の混雑を避け、車を迂回させるために設ける道路
パークアンドライド	自家用車で目的地に直接向かう代わりに、自家用車で近隣の駅等まで行き、そこから鉄道等の公共交通機関に乗り換えて目的地まで到達すること。
ハード	交通安全にかかわる道路環境や安全施設整備など
ハンプ	ドライバーがスピードを落とすことを狙い、凸型に舗装を施した道路形状
ハンドルキーパー運動	自動車で飲食店に行って飲酒する場合、仲間同士や飲食店の協力を得て飲酒しない人(ハンドルキーパー)を決め、その人は酒を飲まず、仲間を自宅まで送ることとして、飲酒運転を根絶するための運動
付加車線	右折車線などの、本線車道以外の車線
物理的デバイス	生活道路において適切な速度抑制を促進し、利用者の安全性の向上を目的に設置するハンプ・狭さくなどのこと。
フレックスタイム	労働者自身が一定の定められた時間帯の中で、始業及び終業の時刻を決定することができる変形労働時間制の一つで、通勤時間帯を分散して渋滞を緩和することができる。
歩車共存道路	歩行者・自転車・自動車の通行空間を同一平面上にし、物理的に分離しない道路のこと。

ま 行	内 容
モビリティマネジメント	過度に自動車に頼る状態から、「公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組み

や 行	内 容
ユニバーサルデザイン化	「全ての人のためのデザイン」を意味し、年齢や障害の有無などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人が利用できるようにデザインするという考え方

アルファベット	内 容
AED	自動体外式除細動器。心臓が細かくけいれんし、血液を送れなくなる重い不整脈(心室細動)の患者に電気ショックを与えて救命する装置



発行 松本市 交通部 自転車推進課

〒390-8620 松本市丸の内 3 番 7 号(東庁舎4階)

TEL 0263-34-3245 FAX 0263-34-3202

E-mail jitensha-s@city.matsumoto.lg.jp