

会 議 録

会議名	令和7年度 松本市交通安全対策委員会
日 時	令和8年2月3日（火） 13時30分から15時00分まで
場 所	松本市立博物館 1階講堂
次 第	1 開 会 2 あいさつ 3 会議事項 (1) 令和7年中における松本市内の交通事故発生状況 (2) 第11次松本市交通安全計画の目標と指標に対する令和7年度の推進状況 (3) 交通環境整備等の取組み状況 4 その他 (1) 自転車青切符制度について (2) 効果的な交通安全教室について 5 閉会
資 料	1 次第 2 会議資料

出席者 (敬称略)	【会 長】	栗田 幸一	松本市町会連合会
	【副会長】	牛山 好子	松本市交通安全協会
	【委 員】	斎藤 敦	アルピコ交通株式会社
		細川 明彦	松本地区ハイタク労働組合会議
		大内 清彦	松本地区交通運輸労働組合協議会
		鷹野原 正樹	全日通労働組合松本地域協議会
		高山 里子	松本市女性団体連絡協議会
		近田 唯永	国土交通省関東地方整備局 長野国道事務所
		成澤 昭男	中日本高速道路株式会社東京支社 松本保全・サービスセンター
		樋口 公昭	長野県松本地域振興局
		太田 芳樹	長野県松本建設事務所
	【代理】	切手 拓也	一般社団法人松本青年会議所
		松野 直也	東日本旅客鉄道株式会社 長野支社
		柳沢 賢一	松本地区タクシー協議会
		岩下 英樹	松本警察署
	【欠席】	春日 彩香	松本市保育園保護者会連盟
市川 一彦		松本市PTA連合会	
石川 孝子		松本市高齢者クラブ連合会	
	【事務局】	松本市 交通部 自転車推進課 公共交通課 交通ネットワーク課	

会議事項

【武井自転車推進課長】

本日、開会進行を務めさせていただきます自転車推進課長の武井でございます。どうぞよろしくお願いたします。本日の会にはあらかじめ配布しております会議次第に基づいて進行いたします。

なお、会議の終了は午後 3 時頃を予定しておりますので、ご協力のほどよろしくお願いたします。

それでは、開会にあたりまして、交通部長の田原よりご挨拶申し上げます。

【田原交通部長】

みなさんこんにちは。本日はお忙しいところをご出席いただきまして誠にありがとうございます。交通安全対策委員会ということでご出席をいただきました。この開催にあたりまして、ひと言ご挨拶を申し上げたいと思います。本日、日頃より委員の皆様には交通事故のない安全安心なまちづくりということで、ご理解とご協力を賜っておりますことに、心より感謝を申し上げます。

松本市はですね、ご承知の通り、松本市の交通安全基本条例という条例を制定しております。この条例の理念のもとに、交通安全教室や街頭啓発の活動、またヘルメットの購入補助事業といった、いろいろな側面での交通安全意識の普及ということを取り組んでおります。

これに合わせまして、自転車や歩行者の通行区間の確保ということで、春までの交通管理という事例に取り組んでおります。その結果といたしまして、県内では令和 7 年中に発生しました交通事故の発生件数なんですね。4489 件ということで、また後ほど警察署の方からも報告が、ご説明があると思いますけれども、過去 10 年で一番少なく、少ない点数になったというところでございます。また、県内では自転車の死亡事故についても統計を取ってから以降、初めて年間を通じて発生がなかったというような状況になっております。

その一方で、松本市ではですね、人身事故の件数が 550 件ということで大きく減少をしておりますけれども、死者数については前の年の 1 名から 3 名となってしまいまして、また、物損事故も 198 件ということで増加をしております。引き続きまして、重大な事故、それから交通事故の件数の抑止が重要な課題であるということでございます。本日も報告ご説明をいたします第 11 次の松本市交通安全計画ではですね、令和 7 年度が計画の最終年となっております。

この 5 年間の取り組みを検証分析をいたしまして、その成果または課題をですね、来年度策定をいたします第 12 次の交通安全計画に反映をしていきたいと考えております。

本日はこの次期計画の策定に向けまして、皆様から貴重なご意見をいただきたいと考えております。今後とも関係機関団体、それから地域の皆様と連携をしまして、交通安全対策を推進してまいりたいと考えておりますので、引き続きご理解とご協力をよろしくお願をしたいと思っております。本日の会議でございませけれども、どうぞよろしくお願いたします。

【武井自転車推進課長】

はい、ありがとうございます。なお、誠に申し訳ございませんが、交通部長につきましては他の業務があるため、これにて退席をさせていただきたい

と思います。すみません、よろしくお願いいたします。

それでは、ここで新しい委員の皆様もいらっしゃいますので、松本市交通安全対策委員会の設置及び委任の委嘱について、事務局からご説明を申し上げます。

【自転車推進課清水補佐】

はい。自転車推進課の清水と申します。

それでは、松本市交通安全対策委員会の設置及び委任の委嘱についてご説明申し上げます。本委員会は、交通安全の確保に関する施策等を総合的に検討するために設置されたものであり、これは松本市交通安全基本条例第12条の規定に基づいております。委員は、知識、経験者、交通に関する事業活動を行う者、関係団体の役職、役職員、関係機関の職員の中から市長が委嘱しております。任期は2年間です。委員会では、交通安全の確保に関する事項、良好な道路交通環境の確保に関する事項、その他交通安全に関する施策の推進に必要な事項について協議していただくこととしております。

本委員会の、本日ご出席の委員の皆様には、令和6年2月6日から令和8年2月5日までの2年間を任期として委嘱させていただいております。

なお、任期中に選出団体、機関で役職が交代となった場合には、条例第12条第4項の規定により、前任者の残任期間が任期となりますので、ご了承願います。交代された方には本日配布しております委嘱状をもちまして、正式な委嘱とさせていただきますので、併せてご記録のほどお願いします。また、現在の委員の任期は令和8年2月5日までとなっております。

来年度、各団体機関には新たな委員の選出をお願いすることになりますので、その際はどうぞご協力賜りますようお願いいたします。こちらが交通安全対策委員会の役割となっております。本委員会では、日々の活動の中でお気づきになったことや、現場で感じられている課題、ご提案などをぜひお気軽にお聞かせいただきたいと考えております。専門的なご意見はもちろんのこと、こうしたらもっと良くなるのでは？こんなことに困っているという豊富なお声も今後の計画や施策にとって非常に貴重なものです。どうぞ構えずに遠慮なくお話しいただければ幸いです。

皆様のお力添えをいただきながら、より安全で安心な松本市を一緒に築いてまいります。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【武井自転車推進課長】

続きまして、委員の皆様をご紹介します。誠に恐縮ですが、時間の関係により、お手元の名簿で配させていただきます。なお、ご都合により、松本市保育園保護者会連盟様、松本市PTA連合会様、松本市高齢者クラブ連合会様にご欠席されております。また、小岩委員に代わりまして、切手様、古田委員に代わりまして、松野様、ミサワ委員に代わりまして柳沢様、塩井委員に代わりまして岩下様にご出席いただいております。また、正副会長につきましては、前回の会において、議員の皆様によるご推薦により、会長に松本市商会連合会から栗田様、副会長に松本市交通安全協会から牛山様が選出されております。栗田会長、牛山副会長、よろしくお願いいたします。それでは、栗田会長よりご挨拶をお願いいたします。

【栗田会長】

はじめまして。ただいまご紹介にあずかりました、町会連合会副会長の栗田でございます。また、中央地区の町会連合会長も務めております。

現在、気管支を患っております、お聞き苦しい点が多々あるかと思いますが、どうかご容赦いただければ幸いです。

さて、中央地区におきましては、近年、外国人の方を多く見かけるようになりました。その中で先日感じましたのは、交通法規が国によって異なることから、戸惑っていらっしゃる様子の方をお見受けしたということです。

このような状況を踏まえ、今後も本日のような会議を通じて、私自身も交通安全について理解を深め、地域の中でどのような取り組みができるのかを考えてまいりたいと思っております。

本日の会議では、令和7年度における松本市の交通事故発生状況、ならびに第11次松本市交通安全計画の目標および指標に対する令和7年度の進捗状況について確認するとともに、現在の課題についても議論を深めていくことになるかと思っております。

限られた時間ではございますが、有意義な意見交換ができますよう、皆様のご協力をお願い申し上げます。

改めまして、本日はどうぞよろしく願いいたします。

【武井自転車推進課長】

はい、ありがとうございます。それでは会議に移りたいと思っております。

会議の進行を栗田会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【栗田会長】

それでは会議に入りたいと思っておりますが、着座にて失礼をいたします。

それではまず最初に会議次第(1)の令和7年中における松本市内の交通事故発生状況について、松本警察署岩下課長よろしくお願いいたします。

【岩下交通第二課長】

皆さん、こんにちは。松本警察署交通第二課の岩下でございます。本日はお時間をいただき、松本市内における交通事故の発生状況についてご説明いたします。

まず、去年の人身交通事故の発生件数ですが、松本市内では550件発生しております。死者数は3名で、負傷者数は649名となっております。

人身事故件数および負傷者数については、令和6年と比較して減少しておりますが、死者数は前年比で2名増加という結果となりました。

次に、1日あたりの事故発生状況についてです。

人身交通事故は1日平均1.5件発生しております。また、人身事故以外の物損事故は1日平均22.4件発生しております。両方を合わせますと、松本市内では1日あたり約24件の交通事故が発生している計算になります。

多いか少ないかの判断はさまざまかと思いますが、1日24件という数字を見ると、身近なところで頻繁に事故が起きていることが実感できるかと思っております。

昨年発生した死亡事故は3件です。

- ・ 1月22日、鎌田地籍において中型貨物自動車と原付バイクの事故が発生

し、原付バイクの運転者が亡くなりました。

- ・ 8月10日、島内の信号機のある交差点において出会い頭事故が発生し、1名の方が亡くなりました。
- ・ 9月14日、波田地籍において普通乗用車と普通貨物自動車の事故が発生し、対向進出により1名の方が亡くなっております。

事故類型別では、松本市で最も多いのは追突事故で、次いで出会い頭事故が多くなっております。この二つの事故が突出して多い状況です。

裏を返せば、追突事故や出会い頭事故を防止できれば、全体の事故件数を大きく減らすことができると考えられます。事故原因としては、「前をよく見ていなかった」「安全確認が不足していた」といった基本的な運転動作に関わるものが多く見られます。改めて、前方をしっかりと確認し、安全確認を徹底することが重要です。

また、重症化しやすい事故についてですが、これは令和6年のデータになりますが、右折時の事故において重症者の割合が高いという傾向が出ております。全事故に占める重症者の割合は約13%であるのに対し、右折事故に限ると約20%と重症化率が高くなっています。

右折時は、対向車両はもちろんのこと、右折先の横断歩道を横断する歩行者や自転車にも十分注意を払う必要があります。信号が青に変わってすぐに右折する、いわゆる「松本走り」と呼ばれる運転は非常に危険です。

右折は、道路の中心に寄り、徐行しながら進行することが原則です。右折時には特に慎重な運転をお願いしたいと思います。

その他、歩行者事故や飲酒運転が絡む事故も昨年は増加傾向にありました。特に飲酒運転は重大事故につながる危険性が高く、引き続き厳正に対処してまいります。

事故件数は全体として減少傾向にありますが、1日平均24件発生しているという現状を踏まえ、市民の皆様一人ひとりが注意して運転していただくことが何より重要です。

今後もさまざまな機会を通じて、市民の皆様へ安全運転を呼びかけてまいりたいと考えておりますので、引き続きご協力をよろしくお願いいたします。

【栗田会長】

はい、岩下課長ありがとうございました。このような機会でございますので皆様の方から岩下課長に何かお伺いしたいことはございますでしょうか。

遠慮なくお聞きいただければと思います。よろしいでしょうか。

はい。ないようでしたら、続きまして、(2)の第11次松本市交通安全計画の目標と指標に対する令和7年度の推進状況について、事務局からご説明をお願いいたします。

【自転車推進課清水補佐】

はい。それでは、(2)第11次松本市交通安全計画の目標と指標に対する令和7年度の推進状況について、資料を基に説明いたします。該当のページは資料の2ページから4ページにあります。また、本計画の目標については、黄色い冊子の13ページ以降に詳しく書かれていますので、必要に応じてご確認ください。

長野県全体の交通安全計画では、令和7年までに年間の交通事故による死者数を45人以下、重症者数を500人以下にするという目標が掲げられています。これを受けて、松本市では過去5年間の市内の事故データから、死者数は県全体の平均で約5%、重症者数は約12%を占めていたことから、松本市独自の目標として、令和7年までに交通事故による死者数を3人以下、重症者数を60人以下と設定しました。令和7年の実績では、死者数は3人、重症者数は57人となり、いずれも目標を達成することができました。

資料2ページの下にある表では、高齢者、自転車、子ども、歩行者といった重点項目ごとに、達成状況がまとめられています。この中では、子どもが関係する事故の重症者数だけが前年より増加しております。

次に、資料3ページの表をご覧ください。交通安全対策の実施状況が分かります。道路の整備などのハード対策、交通安全教室の開催などのソフト対策を基に、全体的には計画どおりに進みました。一点、交通安全教室の参加者数については、令和2年と比べて半分くらい減っているという現状があります。これは新型コロナの影響が大きいと考えられます。

次に、資料4ページのグラフをご覧ください。こちらは事故の種類ごとの推移となっております。特に自転車関連の事故では、平成29年に一度増えた後、少し減少しておりましたが、令和5年にまた増加傾向に転じました。令和7年は111件と、過去10年間で最も少ない件数となっております。また、昨年度は先ほどの交通部長の話にもありましたが、1964年以降で初めて県内で自転車による死亡事故が0という結果となりました。

以上が第11次松本市交通安全計画の目標と指標に対する令和7年度の推進状況となります。

【栗田会長】

はい、ありがとうございます。それでは、ここから質疑応答に入りたいと思いますが、何かご意見等ございましたら遠慮なくお出しただければと思います。はい、いかがでございますか。今のご説明について何かご質問等ございましたら遠慮なく。

よろしいでしょうか。では、ないようでございますので、続きまして、支部局から(3)令和7年度の取組状況についてのご説明をお願いいたします。

【自転車推進課倉科補佐】

自転車推進課の倉科と申します。よろしく申し上げます。お手元の会議資料左上のホチキス資料を基にご説明申し上げます。本計画の19ページ以降に行う施策を定めてありますので、それに基づいた取組状況となりますので、ご参考にしていただきたいと思います。なお、担当ごとにご説明いたしますので、説明中交代しながらの説明とさせていただきます。

第1節 交通環境の整備資料ということで、令和7年12月現在の取組状況でございます。会議資料の5ページをご覧くださいと思います。

第1節 交通環境の整備というということで、一番道路整備による交通環境改善の推進で二つ事業がございます。

(1)歩行空間安心事業この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、側溝の蓋掛け等の路肩整備を中心に道路環境の整備を進め

ております。

(2)交通安全施設整備ということで、主に 3 件の事業を実施しております。一つ目の黒ポツ、道路の改良交差点歩道設置等でございます。

2 つ目の黒ポツ、生活道路やゾーン 30 区域内の車両交通量とスピードの抑制対策でございます。3 つ目の黒ポツ、交通安全施設区画線路面標示等の設置でございます。主な整備事業は、お示しの表のとおりでございます。ゾーン 30 の指定が 8 箇所現在ございまして、平成 25 年の梓川から令和 2 年ごろまでで 8 箇所ございます。令和 3 年以降は指定場所はございません。

【公共交通課加島補佐】

松本市公共交通課の加島と申します。私の方からは、6 ページの 2 番(1)(2)についてご説明申し上げます。まず(1)でございます。松本市は、路線バスを社会インフラと位置づけております。令和 5 年 4 月に公設民営のぐるっとまつもとバスの運行を開始いたしました。これは、松本市が運行資金を担保し、ルート、運行本数、運賃水準の決定について深く関与し、官民共創によりましてバスの運行に取り組んでいるものでございます。

現在、令和 8 年 3 月に実施予定の運賃政策及び基本運賃の改定に取り組んでおりまして、子育て世代の支援や施設化の推進、運賃改定、交通系 IC カードの導入という 4 本の方針に基づきまして、具体的な対策を実施していく予定でございます。

一方、交通空白の解消を目指す取り組みといたしまして、令和 7 年度に寿エリアと梓川地区で AI オンデマンド交通のるーと松本の運行を本格的に開始しております。また、交通空白地域におきましては、住民主体のボランティア輸送を支援するため、令和 6 年度にボランティア輸送に適した自動車保険料や高齢者乗合タクシー利用に対する補助制度を創設いたしました。さらに、令和 7 年度には、交通空白地有償運送事業に対する補助制度を創設し、1 路線で現在実施しております

(2)番です。小学校 2、3 年生を対象といたしまして、バス・電車の乗り方教室を実施しております。令和 7 年度は 15 校で 33 クラス 916 名に対して実施いたしました。

【交通ネットワーク課柴田補佐】

交通ネットワーク課の柴田です。引き続き(3)(4)についてご説明させていただきます。

公共交通のシームレスな乗り換え環境を実現するため、松本駅における交通ターミナル機能強化を進めています。その一環といたしまして、令和 6 年 3 月より一部バス路線の乗降場を松本バスターミナルからお城口広場へ再配置いたしました。

本年度からは、公共交通の利用促進や交通結節点としての機能強化、乗り換えの円滑化などを目指す松本市周辺交通機能強化構想の策定に着手しました。令和 8 年度の構想策定を目指し、現在は交通事業者や関係団体等と計画および施策の具体的な方向性を導き出すための意見交換を行っています。

(4)です。バスをより使いやすくするため、交通キャッシュレス決済の本格的運用を令和 5 年 11 月から全ての路線で開始いたしました。観光客も含めた路線

バスの利用促進を高めてきました。現在導入済みのスマートフォンアプリ、QRコード方式及びクレジットタッチ決済に加え、令和8年4月の交通系ICカード地域連携、ICカードと言いますが、この導入に向けて準備を進めております。

【交通ネットワーク課奥原補佐】

交通ネットワーク課奥原と申します。私のほうから(5)(6)番ご説明させていただきます。

まず(5)番です。渋滞対策として市内パークアンドライド駐車場利用の周知広報や交通手段の転換、時差出勤、テレワーク実施など通勤時間の混雑ピークを避ける取り組みを呼びかけを実施しています。令和7年10月20日から24日の5日間には、市民および市内企業の協力を得て取り組み強化を行いました。アンケートや混雑状況データを取りまとめ、取り組み拡大に向け市民に周知を図っていきます。

(6)です。中心市街地の通過交通を抑制し、歩行者が安心して歩ける空間の創出を図るため地元組織と連携し、トランジットモールや歩行者天国を実施しています。トランジットモールは中町通りで8回、鷹匠町、松本神社の西側ですが、2回実施いたしました。今年度は3月に中町通でもう一回実施を予定しております。

歩行者天国ですが、新伊勢町通り松本駅の近くです。令和7年5月、8月から10月計4回実施いたしました。なお、令和7年3月から公園通りの一部は恒常的な歩行者天国、土曜日と日曜日休日11時から24時ですが、恒常的な規制となりました。今後も地元組織との連携により恒常的な実施を目指して取り組みます。

【自転車推進課倉科補佐】

(7)番、自転車通行空間の整備をご説明いたします。いわゆる矢羽根マークの設置でございます。令和3年9月に策定しました自転車活用推進計画を推進する中で、自転車通行空間のネットワーク計画に基づきまして、令和4年度から国交補助を活用しまして、矢羽根マークの設置を実施しております。実績ですが、表の中の右側、令和7年度、整備延長が6.2キロということで、累計が7年度の整備延長の合計が35.9キロとなりました。次ページの8ページをお願いします。

(8)観光サイクリングルートの整備ということで、観光スポットを巡るサイクリングルートが1つでございます。絶景ルートというのがございまして、約30キロのコースなんです。令和6年度、視覚的ルートが分かるように道路の路面上に案内標示表示を整備いたしました。

下の右側の写真をご覧くださいと思いますが、ここはTの字の交差点になっておりまして、手前に停止線の手前にこの青い絶景ルート矢印が左側に置いてありますが、左側に曲がるルートですよ、という表示を各曲がり角に設置をいたしました。

次の(9) 中心市街地における小規模自転車駐車場整備でございます。令和7年7月に中心市街地の公共空間と歩道の一部を利用しまして、小規模分散型駐輪ラック8台を2ヶ所、伊勢町通1ヶ所と神明町通りに1ヶ所、計16台を整備をいたしました。

次の(10)放置自転車対策でございます。駅前の放置整理区域及び市営の自転車駐輪場内の放置自転車等に定期的に駐車啓発活動を行っておりますが、その撤去数でございます。実績が9ページでございます。令和3年から7年の実績もご示してありがとうございます。撤去台数は年々減少傾向になっております。

【自転車推進課清水補佐】

はい。それではここから交通安全教育に関する取り組みについてご説明いたします。資料では9ページ、黄色い計画冊子では28ページをご覧ください。まず資料下段の表ですが、こちらは過去5年間の交通安全教室の実施状況をまとめたものです。

先ほどもご説明しましたが、一時期は新型コロナウイルスの影響により実施回数、参加人数ともに大きく減少しましたが、ここ数年で少しずつ回復し、実施回数は増えてきています。ただし、まだコロナ前の水準には戻っていないというのが現状です。

続いて、10ページ以降は、年代別の交通安全教育の実施状況、11ページ下段からは各種啓発活動の状況を掲載してあります。松本市では、交通安全を知識だけで終わらせず、現場で実感してもらう取り組みとして、街頭啓発活動に力を入れています。実際の道路で声かけや見守りを行うことで、市民一人一人の意識づくりにつなげています。

15ページ(5)のところにあります、自転車ヘルメット購入補助事業についてご説明します。この事業は、令和5年4月の道路交通法改正により、全年齢でのヘルメット着用が努力義務化されたことを受けて、市民の皆様がスムーズに着用を始められるよう、一時的な支援策として実施してきたものです。具体的には、高校生や高齢者などを中心に、ヘルメットの購入費用の一部を補助してきました。しかしながら、この事業はあくまで努力義務化に伴う加速度的な支援として位置づけていたこと、また、市民によるヘルメット着用率が一定程度向上してきたことなどを総合的に勘案し、令和7年度をもって終了することとしました。

今後は補助という形ではなく、広報や啓発活動を通じて着用の定着を図っていく方針です。このように松本市では、幼児、小学生、高校生、高齢者といった各年代に応じて段階的かつ効果的な交通安全教育を進めています。

全体として、おおむね計画どおりに進んでいるものの、一部見直しが必要な点も出てきています。例えば、資料2ページにありました、交通安全教室の参加状況ですが、参加目標が当初の予定1万8758人に対して、実績、令和7年度ではなく、これ12月末の記録なので、7年度というより7年の記録になるんですが、1万1192人、およそ目標の6割にとどまっています。これはですね、単に人口減少の影響だけでなく、近年オンラインによる教育や情報提供が増えてきたことで、対面形式の教室への参加者が減ってきていることが要因と考えています。今後はこうした状況を踏まえながら、次の第12次計画では、参加者ニーズに応じたプログラムの見直しや広報活動の強化などを進めていきたいと考えています。

最後に、自転車のルールマナーアップに関する取り組みについてご説明します。資料の19ページと20ページをごらんください。ご覧ください、って言

いながらちょっと少し上りますね。資料4ページ、すいません、資料4ページの下段のところには人身事故のうち自転車事故の割合という表があるんですが、松本市ではですね、交通事故全体のうち自転車事故を占める割合が約2割と県平均の約1.6倍と高い割合になっています。これは何かということですね、全部、人身交通事故のうち自転車が関与する事故ですね。自転車の事故が約2割を占めている。だから、自転車の事故が単純に多いということになります。さらに、そのうちの約4割が高校生を中心とした学生による事故と言われております。そして、自転車事故の約8割が、自転車側のルール違反や不適切な運転によるもの、により発生していると言われております。

つまり、自転車事故を減らすためには、通学中の高校生によるルール、マナー違反をなくしていくことが重要だと考え、松本市では事故や苦情が多く寄せられている通学路の一部を交通ルールマナーアップ強化路線として指定しました。19ページにある通り、令和7年度は高砂通りを交通ルールマナーアップ強化路線に指定し、町会、警察、交通安全協会、学校、市が共同して街頭啓発活動を実施したり、警察官による指導、警告、自転車も止まれといった、道路表示ですね、道路環境の整備などを重点的に行ってきました。

今後は地域住民が主体となって啓発活動が継続できる仕組み作りを進めるとともに、取り組みの成果を検証しながらですね、他の通学路や利用者の多い路線へと展開していきたいと考えています。

以上で、交通安全教育および交通安全教育に関する報告を終わります。

【栗田会長】

はい、ありがとうございます。今まで、結構、大量にご説明いただいたんですが、皆様お分かりいただけましたでしょうか。

何かご質問がございましたら、はいどうぞ。

【細川委員】

松本地区ハイタク労働組合会議で議長を務めております細川と申します。

これまでの話を伺っておりますと、高校生、中学生、小学生、さらには高齢者の意識の問題について多く触れられていました。しかし、この会議には当事者であるその世代の方々が出席しているのでしょうか。

率直に申し上げますと、当事者の声を直接聞くことなく議論を進めても、交通事故の減少にはなかなか結びつかないのではないかと感じております。

事故を減らすためには、現場の声、当事者の声をしっかりと聞くことが重要ではないでしょうか。どのような場面で危険を感じているのか、何が分かりにくいのか、何が守りにくいのか。そうした実情を把握した上で対策を講じなければ、効果は限定的になってしまうと思います。

ぜひ、当事者の意見を直接伺う機会を設けていただきたいと考えます。

私から申し上げたいことは以上です。

【栗田会長】

はい、ありがとうございます。他に何かご質問等ございますでしょうか。私から1回よろしいでしょうか。

矢羽根マークのご説明がありましたけれども、効果はいかがなものでしょうか。

【自転車推進課武井課長】

はい。矢羽根マークを引いてからの交通事故の減少という、はっきりとしたデータはまだ出ておりませんが、他市で調査した中では、やはり矢羽根マークが引かれたことによる交通事故の減少というのは見られているという結果が出ているようです。

松本市内でも自転車の方々から走りやすくなったというようなご意見もいただいていますし、ただ諸々逆に運転手さんからは、この路線に矢羽根マークがあるべきなのかどうかということもご指摘等を受けていますので、その辺は今後の自転車活用推進計画等で、この交通安全対策委員会等でも議論を進めていきたいというふうに思っております。以上です。

【栗田会長】

はい、ありがとうございます。その他に何かご質問等ございますでしょうか。よろしいですか。ではないようですので、次にまいりたいと思います。

それでは、この4月からいわゆる導入されます自転車青切符制度について、松本警察署岩下課長よりお願いをいたします。

【岩下交通第二課長】

それでは、改めて私からご説明をさせていただきます。

お手元に「自転車ルールブック」と、1枚ものの「自転車指導啓発重点地区・路線」の資料がございますでしょうか。

まず、1枚ものの資料についてです。

警察では、松本市内の駅周辺を含む中心市街地を「重点地区（面）」として指定し、さらに「こまくさ道路」を「重点啓発路線（線）」として指定しております。これらの地区・路線を中心に、各種啓発活動や指導・警告を実施しているところです。

続いて、「自転車ルールブック」についてご説明いたします。

本資料は、4月1日から開始される自転車の交通反則通告制度、いわゆる「青切符制度」についてまとめたものです。

1ページ目をお開きいただきますと、「交通反則通告制度」についての説明がございます。

これまで自転車の違反については、赤切符による刑事手続きが基本であり、すべての違反に対して刑事処分の流れで対応しておりました。しかし、4月1日からは、一定の違反について青切符による反則金制度が適用されることとなります。対象は16歳以上です。

従来刑事手続きは時間を要し、違反者および警察双方にとって大きな負担となっておりました。また、自転車事故が増加傾向にあることを踏まえ、事故抑止を目的として、反則通告制度により迅速かつ適正な処理を行うこととなったものです。

「青切符対象となる違反」のページをご覧ください。

具体例として、踏切への立ち入り、ブレーキ装置不備、いわゆる「ながらスマホ」などは、それ自体が危険な行為であるため、原則として青切符による検挙対象となります。

また、一時停止違反や信号無視については、事故につながる危険性がある場

合、青切符による処理の対象となります。

さらに、警察官の指示に従わない場合も対象となります。例えば、本来左側通行である自転車が右側を走行し、警察官が是正を指示したにもかかわらず従わない場合などが該当します。

なお、自転車の青切符には自動車のような違反点数制度はありません。ただし、自転車の飲酒運転は赤切符対象であり、刑事処分の対象となります。場合によっては、保有している自動車運転免許に影響が及ぶこともあります。

いずれにしても、違反をしないことが何より重要です。そのためにも、「自転車安全利用五則」を改めて確認していただきたいと思います。

第一に、自転車は車両であり、車道通行が原則、左側通行です。歩道通行は例外であり、歩道では歩行者優先となります。歩行者が多い場合は、自転車を降りて押して歩くなどの配慮が必要です。

第二に、交差点では信号と一時停止を守り、安全確認を徹底することです。自転車であっても、信号無視や一時停止無視は重大な事故につながります。

第三に、夜間はライトを点灯することです。自らの視認性を確保するとともに、周囲から発見されやすくすることが重要です。

第四に、飲酒運転の禁止です。

そして第五に、ヘルメットの着用です。自動車におけるシートベルトと同様、自転車においてはヘルメットが命を守る装備となります。

4月1日から青切符制度が始まりますが、安全運転の意識を高め、基本的なルールを守っていただければ、青切符による処理を受けることはありません。

自転車のルールを正しく理解し、日々実践していただくことをお願い申し上げます。簡単ではございますが、制度導入の経過および概要についてご説明させていただきました。

【栗田会長】

はい、ありがとうございました。今の青切符についてのご質問もあろうかと思いますが、その前に先ほど細川様からご提言いただきました当事者の会議等に出席する件について、皆様からちょっとご意見をお伺いしたいと思います。要するに、当事者がこの会議に出ていないのはどうかというようなご質問です。

【大内委員】

松本地区交通運輸労働組合協議会の大内と申します。

よろしく願いいたします。その、やはりですね、自転車を利用している方、そういう人たちの意見も聞いてみるべきと考えます。

例えば松本市でいえば自転車の専用レーンとかありますけど、この冬になるとですね、まだあのちょこっと雪降った後でも日陰とかになると積雪がかなり残っています。雪の残っているところでは、転びそうになっている人も見かけます。

逆にですね、萩町から新町までの通り、矢羽根マークを付けていただいた結果ですね、自転車の逆走がかなり減ったと。もうほとんど左側通行で、みんなマナーを守ってくれていると、そういうところも見受けられています。

だから、一概と、自転車とか利用されている方がですね、全員がマナーを守

らないとか、そういう状況ではないと見受けられるところでございます。

松本市の場合ですと、交差点とか狭い道とかが多いところがありますが、一時停止のところで一時停止しなかったりとかですね、なんで一時停止しないのかという理由を聞いてみたいと思います。

お年を召された方、これから長く生きるため、自転車健康のために乗っている方も見受けられますので、そういう人たちにもわかりやすい広報を出していくことが必要なのかなと思います。

【栗田会長】

はい、ありがとうございます。他に、先ほどの細川さんからご提言いただいた、やはりその会議の出席について何かご意見がお持ちの方はいらっしゃいませんか。

やはり、自転車に乗っている当事者、あるいは高齢者の方々がこういう会議に出ていないのは、おかしいのではないかなというようにご提言だと思っておりますけれども。その辺について、今後どのようにしていけばよろしいかどうか、何かご意見をお持ちの方、ぜひご発言いただければと思いますが。

【自転車推進課清水補佐】

あ、よろしいですか。はい。すいません。

高齢者の方に関してはですね、今回ちょっと欠席となっているんですけども、一応委員にはですね、松本市高齢者クラブ連合会の方が入っております。

あと、PTA 連合会、これ学校関係者になると思いますけれども、一応今入って、今回ちょっと予定が合わなくて欠席になってはいるんですが、一応そのメンバーには入っているということと、あとですね、細川さんがおっしゃっている通りですね、高校生の関係、これはやはり委員の中にいた方がいいと思います。対策委員会の委員自体が2年の任期でして、一応2年ごとに更新って形になるんですけども、次回の委員選考の際には考慮したいと思います。

ちなみに資料の方にもありますけれども、松本市では、高校生の自転車の適正利用に関する連絡協議会というものを、年に一回実施しております。こちらは、市内の高校の先生たちが委員になっており、そこで高校生の自転車の実態や問題点を協議をしています。

なかなか高校生を委員にするっていうことは、今後検討しなければいけないとは思いますが、高校生に関わる人ですね、そういう方たちを積極的に委員に選出していくということについては、今後の参考とさせていただきたいなと思います。貴重なご意見をありがとうございます。

【細川委員】

はい。私の発言がなんか大きな波紋を呼んでいるようですが、なぜ私がこういう発言をしたかといいますと、仕事柄、市議会議員の方とか、それから県議会議員の方、あるいは国会議員の方とお話をする機会が多んですけど、その中でよく話されるのが、今の小中高校生しっかりしていて、自分の意見をしっかり持っているということです。先生方はいろんな場面で学生達と接触する機会があり、そのたびにそう感じる人が多いということを言っていました。

これを踏まえて是非、学生達の声として聞いてみてはどうか、と思ったからです。

大内さんに補足をしていただきましたわけなんですけれども。やっぱりなぜ高校生が交通ルールを守らなくなっているのか。それは、社会がやはりそのルールを周知していない、周知できないのはなぜか。この会議に出席していないから、こう考えたため先ほどの発言をしたわけであります。

【栗田会長】

はい、ありがとうございます。

今後ぜひ事務局の方でもですね、ご検討いただくようお願いをいたします。先ほどの青切符の件について、何かご質問ございますでしょうか。

これ今度、実際に反則金やなんか発生するわけですよね。そういう周知や何いはいかがですか、もう結構、高校生とか、自転車乗る方について理解されてる感じでしょうか。

【岩下交通第二課長】

市や運送業者と連携してポスターを作成させてもらい配布しています。

また、交通安全講習などの折に話をさせていただいて、周知をしていくところであります。

【栗田会長】

ちょっと1件よろしいですか。例えばあの未成年の方がそういう切符を切られた場合、この反則金の支払い義務っていうのは保護者になるわけですか。

【岩下交通第二課長】

そのとおりです。青切符制度は16歳以上が対象となりますので、未成年者も含まれます。

反則金の納付は、成人・未成年を問わず、あくまで任意となっております。ただし、支払いの責任は違反者本人にあります。

もっとも、未成年者が反則金を納付しなかった場合には、家庭裁判所に送致され、審判に付されることとなります。そのため、保護者の方が全く無関係というわけではありません。

こうした制度が始まることを一つの契機として、ぜひご家庭でも交通ルールについて話し合っただければと思います。違反をしてから対応を考えるのではなく、日頃からルールを理解し、守る意識を持つことが大切です。

制度の趣旨は処罰そのものではなく、事故を未然に防ぎ、安全意識を高めることにあります。その点をご理解いただき、ご家庭でも交通安全についての対話を深めていただければ幸いです。

【栗田会長】

はい、ありがとうございます。

他に皆様のほうから何かご質問等ございますか

【細川委員】

先日、自転車に乗っていた高校生が赤信号を無視して横断歩道を渡り、そのまま交差点に進入して車にはねられ、亡くなるという痛ましい事故がありました。その判決において、自転車側の過失が認定されたと同っております。

かつては、車と自転車の事故であれば、一般的に車側の責任が重く判断される傾向がありました。しかし近年は、自転車側に明らかな違反行為がある場合には、その責任も厳しく問われ、判決に反映される流れになってきていると感

じております。

やはり、歩行者、自転車、高齢者を含め、すべての道路利用者が法令をきちんと守ることが大前提であると考えます。

その意味では、今回導入される青切符制度は、一定の抑止効果が期待できる有効な手段であると思います。ただし、罰則ありきで進めることには慎重であるべきであり、その運用には十分な配慮が必要です。

先ほど会長からも懸念が示されておりましたが、制度の趣旨を踏まえつつ、丁寧な周知と教育を並行して行っていくことが重要であると感じております。

私からは、その点について申し上げさせていただきました。

【栗田会長】

はい、ありがとうございます。その他に何かご質問等ございますでしょうか。よろしいですか。はい。では時間もございますので、次に効果的な交通安全教育について、自転車推進課の方からお願いをいたします。

【自転車推進課清水補佐】

それでは、お時間をいただきましたので、交通安全教育に関してお話をさせていただきます。

先ほど細川委員からお話がありましたが、中高生、特に高校生の事故が多いという点についてです。確かに事故件数は一定数ありますが、細川委員のおっしゃるとおり、中高生は非常にしっかりしていると感じています。

ヘルメットの着用率について申し上げますと、高校生は現在およそ60%程度で、街中で見ても6~7割ほどの生徒が着用している印象です。学校によってはヘルメット着用を義務化するなど、積極的に取り組んでいるところもあります。一方で、イオンなどの商業施設周辺で着用率を調べますと、20%以下という状況です。やはり大人のほうが、ヘルメット着用に対する意識がやや低いのではないかと感じております。

交通安全教育は、高校生になって急に始めるものではありません。松本市では、幼稚園の段階から実施しており、小学校、中学校においても交通安全教室を行っています。日々の積み重ねが重要であると考え、継続的に取り組んでいるところです。

交通ルールについてですが、免許をお持ちの皆様であればお分かりかと思いますが、ルールを守らない人には大きく分けて二通りあります。

一つは、そもそもルールを知らない人。つまり、それが違反であること自体を知らない人です。

もう一つは、違反であると分かっているが守らない人です。これは高校生に限らず、私たち大人にも当てはまることだと思います。

例えば、30キロ規制と分かっているが「急いでいたから」と速度を出してしまう、一時停止と分かっているが「車が来ていなかったから大丈夫だろう」と止まらずに進んでしまう。

この二つのタイプに対して、同じ交通安全教育では効果が十分とは言えないと考えています。

ルールを知らない人に対しては、まずルールを教えることが必要です。会長からもありましたとおり、「周知」は非常に重要です。ルールができたこと自

体を知らない人に、「守りなさい」と言っても難しい面があります。そのため、ポスターや広報まつもと、チラシなどによる啓発活動を通じて、まず知ってもらうことが大切です。

私たちは、小学校・中学校・高校の交通安全教室で、「何が違反なのか」「何が危険なのか」というルールを伝えています。

しかし、もう一方の「分かっているが守らない人」への対応は非常に難しい問題です。人格形成にも関わる部分であり、交通安全教育において私たちが常に悩んでいる点でもあります。

そこで、今日は、私たちがどのような考え方で交通安全教育を進めているのかについてお話ししたいと思います。

交通安全教育というと、「教える側」と「教えられる側」という構図が強くなります。警察官や交通安全指導員、交通安全協会の方々が、小学生や高齢者に教えるという形が一般的です。

しかし、私の中には一つの考えがあります。それが「時を告げる人と時計を作る人」という話です。これは、アメリカの経営学者ジム・コリンズが提唱した組織論の考え方です。

あるところに二つの村がありました。

一つの村には、正確に時間を言い当てられる人がいました。その人がいれば、村人はすぐに時間を知ることができました。天体や自然の動きを読み取り、正確に時を告げるその人は尊敬され、高い報酬も得ていました。しかし、その能力は本人だけのもので、他の人に受け継がれるものではありませんでした。

もう一つの村には、時計を作る人がいました。当時、時計作りは大変な労力とコストがかかり、利益はほとんど出ませんでした。その人自身は裕福にはなりませんでしたが、設計図や仕組みを残し、人々が自分で時を知ることができるようになりました。

時を告げる人は、その人がいなくなると価値も失われます。

しかし、時計を作る人は、仕組みを残し、文化として根付かせ、後世に影響を与え続けます。

交通安全も同じだと私は考えています。

交差点に立って「ここは危ないから気をつけて」と注意を与えることももちろん大切です。これは「時を告げる人」の役割です。しかし、それだけでは一過性に終わってしまいます。

本当に大切なのは、「時計を作ること」、つまり子ども一人ひとりが自ら安全を判断できる力を育てることだと考えています。

交通安全は「教える」だけではなく、「育てる」ものです。そしてそれは一時的なものではなく、一生続くものです。

私は、交通安全は「家庭から始まり、地域で支え、子ども自身が実行するもの」だと考えています。

ルールを知っていながら守らない子どもに対して、最も影響を与えられるのは家庭です。すべてを家庭に押し付けるということではありませんが、家庭での教育は非常に重要です。

例えば、今回の青切符制度の導入についても、「16歳で違反したらどうなるのか」という話題が出ました。この制度をきっかけに、ご家庭で「こういう制度ができたんだよ」「未成年でも違反すれば反則金が発生するんだよ」と話題にさせていただく。それ自体が交通安全教育になります。

罰則の話をするのが目的ではなく、交通安全について話し合う機会をつくるのが大切なのです。

私たちが目指しているのは、注意を与え続けることだけではなく、子ども一人ひとりが自分の中に「安全の時計」を持つことです。そして、その時計を作る最も大切な場所が家庭だと考えています。学校や地域は、その時計を補強し、社会に出ても狂わないよう整えていく役割を担っています。

本日お配りした「高校生の自転車事故をなくすためにはどうしたらよいか」という資料も、高校の先生方にお渡ししています。決して学校だけの責任でもなく、子どもだけの責任でもありません。

責任を押し付け合うのではなく、社会全体でどうすればよいのかを考えることが大切です。

交通安全は、行政だけでは成り立ちません。ここにいらっしゃる皆様の日々のご協力があってこそ、成り立つものです。

今後とも、松本市の交通安全のため、引き続きご協力をお願い申し上げます。

【栗田会長】

ありがとうございます。本日の会議全体を通じて何かご意見・ご質問があればお願いいたします。

【細川委員】

度々申し訳ございません。今のお話に関連して、もう一点申し上げます。

会長、副会長には少々耳の痛いお話になるかもしれませんが、私がタクシーで松本市内、あるいは長野県内各地を移動する中で感じるがあります。

それは、地域によって交通安全運動の啓発活動に差があるのではないかと、という点です。

例えば、井川城周辺を走りますと、至る所に「セーフティー」「30キロ」といったのぼり旗が立てられ、「スピードを抑えましょう」という呼びかけが積極的に行われています。しかし、ではその他の地域はどうかと見ていきますと、啓発の状況にかなり差があるように感じられます。

その背景には、やはり地域の町会や交通安全協会の活動状況の違いがあるのではないかと感じております。

大変僭越ではありますが、町会や交通安全協会の取り組みに地域差が生じている可能性もあるのではないかと感じております。

今後は、町会や交通安全協会の皆様にも、地域全体を巻き込んだ取り組みをさらに進めていただければと考えております。先ほど私は「子どもたちを巻き込んでほしい」というお話をしましたが、それをどのように具体化していくかは、町会や交通安全協会の皆様においてご検討いただくべき課題かと思っております。

【牛山副会長】

今日は大変貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。今、細川さんの方からいただいたお話は交通安全協会でも一番、悩んでいるというか、対応に苦しんでいるところでもございます。

また、春の交通安全週間もございますので、その前の役員会等でもいただいたご意見を反映しながらみんなで考えていきたいと思っておりますので、今後ともまた地域密着している組織であるが故に、また地域の皆さんからのそういう要望等もいただく機会が多いということも感じておりますので、丁寧に進めていきたいと思っております。今日は本当にありがとうございました。

【栗田会長】

他に無いようでしたら、本日の会議事項は以上となります。

終わりに、委員の皆さまにおかれましては、それぞれのお立場で、これまで以上に、ますます、交通安全にお取り組みいただくことをお願い申しあげ、座長の任をおります。ご協力ありがとうございました。

【武井自転車推進課長】

はい、ありがとうございました。

会長、副会長におかれましては、長時間にわたり建設的なご意見を賜り、誠にありがとうございました。また、各団体の皆様におかれましても、本日の内容をそれぞれの団体へお持ち帰りいただき、共有していただきますようお願い申し上げます。

松本市の交通安全の推進に向け、引き続き関係団体が一丸となって取り組んでまいりたいと考えておりますので、今後ともご協力のほどよろしくお願いいたします。

最後に一点、ご連絡とお願いがございます。

現在の委員の皆様におかれましては、冒頭にも申し上げましたとおり、この2年間にわたり松本市の交通安全政策の推進に多大なるご尽力を賜りましたこと、改めて厚く御礼申し上げます。

なお、来年度は第12次松本市交通安全計画の策定年度となっております。時期が参りましたら、各関係団体宛てに次期委員の選出につきまして改めて依頼文を送付させていただき予定でございます。本日いただきました追加のご意見等も踏まえながら、ご案内をさせていただきたいと考えております。

引き続き、本委員会の趣旨をご理解いただき、委員の選出につきましてご協力を賜りますよう、あらかじめお願い申し上げます。

それでは、以上をもちまして、令和7年度松本市交通安全対策委員会を閉会といたします。

本日は誠にありがとうございました。

--	--