

令和 8 年度第 1 回船橋市交通安全対策会議 会議録

(令和 8 年 8 月 2 4 日作成)

1 開催日時

令和 8 年 8 月 6 日 (木曜日) 午前 1 0 時 0 0 分 から 午前 1 1 時 1 0 分 まで

2 開催場所

船橋市役所 9 階 第 1 会議室

3 出席者

(1) 委員

五十嵐職務代理、豊島委員、中野委員、石井委員、近藤委員、佐野委員、寺田委員、矢島委員、小池委員、小暮委員、佐藤委員、黒坂委員、田村委員、堀江委員、高橋（孝）委員、長谷川委員

(2) 事務局

古川市民安全推進課長補佐、白戸安全推進係長、横山主任主事、羽山主事、時宗主事

(3) その他

船橋警察署宅原交通課長、船橋東警察署服部交通課長

4 欠席者

松戸会長、前田委員、田中委員、高橋（功）委員、中村委員

5 議題（すべて公開）

議 事

(1) 第 1 2 次船橋市交通安全計画について

(2) その他

6 傍聴者数

2 人

7 協議・決定事項

事務局が示した第12次船橋市交通安全計画（案）について、事務局説明のとおりに進めていくものとした。

8 議事

(1) 第12次船橋市交通安全計画について

○五十嵐議長

それでは、次第に従いまして議事に移ります。

まず、議事の（１）第12次船橋市交通安全計画について、でございます。この計画は、その内容につきまして、昨年度、当会議において委員の皆様からご意見等を頂戴し、内容を整理した上で、3月にパブリックコメントを実施いたしました。本日は、提出されたご意見の要旨と、これに対する市の考え方、また、これらを踏まえた計画の最終案について、委員の皆様にご審議をいただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは内容につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局（市民安全推進課安全推進係長）

それでは「第12次船橋市交通安全計画について」と記載されましたA4横の資料をご覧ください。

まずは、パブリックコメントの実施結果について、ご報告させていただきます。計画案に対するパブリックコメントを3月16日から4月15日の1か月間実施いたしました。最終的に38名の方から62件のご意見をご提出いただきまして、このうち5件の意見を計画に反映いたしました。

資料3をご覧ください。62件の意見の要旨と市の考え方、計画への修正の有無を一覧にまとめました。62件の意見すべてをご説明すると、お時間がかかってしまいますので、主な意見と回答案についてご説明させていただきます。

再度、A4横の資料に戻りまして、「2. 主な意見」をご覧ください。最も多くいただきましたご意見は、自宅付近や特定地域の道路状況等の改善要望でございます。日常業務において、市民の皆様から日々頂戴するご意見・ご要望と同様の内容が62件中27件となっております。ご要望で多く挙がりました地域は、木下街道、国道14号、船橋・津田沼・下総中山の各駅周辺などがございます。また、ご要望の内容につきましては、自転車専用レーンの設置や歩道の整備、路上駐車対策等を行ってほしいというものでございました。

次に多くいただきましたご意見は、特定の地域ではなく、市域全体の交通環境の改善要望で、13件でございました。ご要望の内容は、通学路の安全確保や自転車専用レーンの設置、歩道の整備等を行ってほしいというものでございます。

これらのご要望が合計40件と、全体の6割以上を占める結果となりました。これらのご要望に対しましては、既に計画に記載されております内容で対応していくということを回答するため、「〇〇については、何ページにあります「〇〇」の取組において、〇〇してまいります。」といった形を基本形として市の回答とする予定でございます。

この基本形の回答例といたしまして、再度資料3をご覧ください。1ページ目のNo. 4になります。「船橋インターからコーナンに向かう車道を自転車で走行すると段差で転倒や車との接触が心配なので、段差をなくす塗装、自転車専用レーンの塗装が必要。路上駐車や横断歩道で歩行者優先しない車の取締り（スーパーベルクス・かいじん公園付近）を希望。」というご意見の要旨に対しまして、回答案では、「路面整備については、計画の28ページにあります「(3) 交通安全施設等の整備事業の推進」の取組において推進してまいります。また、路上駐車対策については、30ページにあります「(7) 総合的な駐車対策の推進」の取組において対応してまいります。」として、既に計画に記載されている取組において、整備の推進や、路上駐車の対策等を行っていくとしてございます。

再度、A4横の資料に戻りまして主な意見の③と④をご覧ください。

③といたしまして、自転車に対して自動車が近くを通過して追い越しを行い、危険を感じるというご意見をいただきました。このご意見に対しまして、計画の9ページ、第4の視点の「自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備」という部分の末尾に、「自動車の運転者に対しても、令和8年4月から適用されている自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定をはじめ、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図ります。」という内容を追記いたしました。

この「安全確保に関する規定」といいますのは、自動車が自転車の右側を通過する際、少なくとも1メートル程度間隔をあけること、1メートル程度の間隔が確保できない場合は、時速20キロ～30キロ程度で車を運転しましょう、というものでございます。違反すると、「歩行者等側方安全通過義務違反」としてドライバーに反則金7千円、違反2点が課されるものでございます。

続きまして、意見の④では外国人の交通ルール・マナーの悪さに対する周知、教育が必要というご意見を4件いただきました。このご意見に対しまして、計画の23ページ、「⑦外国人に対する交通安全教育の推進」という部分の末

尾に、「外国人の交通安全意識を醸成するため、地域の交通安全活動に、外国人コミュニティや居住する外国人の参加を促し、その取組を支援する活動を推進する」という内容を追記いたしました。実際に外国人の方が集まる日本語学校や専門の食料品店、教会などに対して働きかけを行って参りたいと考えております。

なお、これらのご意見を受けて計画に新たに加えたこの2つの部分は、令和8年5月13日に作成されました県の交通安全計画の確定版においても、追記されたものでございます。

具体的に加えた箇所についてご説明させていただきます。資料4の、市の計画と千葉県計画の比較表、こちらの13ページをご覧ください。この比較表の13ページの中段部分に赤字の部分がございます。

市の計画は、前提といたしまして、交通安全対策基本法において「都道府県交通安全計画に基づき、市町村交通安全計画を作成することができる」と規定されておりますことから、今回、県の計画の確定版において加えられた部分であること、また、パブリックコメントによりご意見をいただいたこと、さらには、市として計画に盛り込み実施することが可能であるということを経過的に勘案いたしまして、自動車が自転車の側方を通過するというところについて追加いたしました。

同じく、この資料の30ページ中段をご覧ください。赤字部分の「加えて」以降になります。パブリックコメントの④のご意見と県の計画を踏まえて追加いたしました。

このほか、同じく県計画を受けて、市の計画に追記した部分が2点ございます。ページが前後してしまって申し訳ございませんが、この資料の22ページの中段の赤字部分をご覧ください。

「シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底」というところで、「後部座席のシートベルトについて、着用率の向上を図るため、非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなることを引き続き周知することや、バス・タクシーにおいては運転者から旅客に対し着用を促す働きかけをすることを推進します」という内容を追記いたしました。

続きまして、同資料の29ページをご覧ください。

中段の赤字部分になります。「④高校生に対する交通安全教育の推進」において、「令和8年4月から、17歳6か月での普通免許等の仮運転免許取得が可能となることから、制度改正について周知を図るとともに、運転免許の取得自体は引き続き18歳以上であることから、仮運転免許期間中の違法な運転や交通事故を防止するため、関係機関と連携し、交通安全教育を行います」という内容を追記いたしました。

この法改正の背景について確認いたしましたところ、早生まれの高校生でも在学中に運転免許を取得しやすくすることを目的とするというものでございました。具体例を挙げますと、3月生まれの方が4月から就職をする際に、18歳になりました3月に教習所に通い始めましても、4月の就職時点で免許の取得が困難な状況でございましたが、法改正により、余裕をもって仮免許、そして本免許の取得が可能となったというものでございます。

以上が、パブリックコメントの実施結果及び県の計画を踏まえて、市の計画に追加をした部分でございます。

次に、資料6をご覧ください。新たに委員にご就任いただきました方もいらっしゃいますので、改めて計画の概要についてご説明をさせていただきます。

パブリックコメントの実施前と実施後におきまして、先ほどご説明いたしました追加部分以外で計画全体を通して大きく構成が変わった部分はございません。本計画は、交通安全対策基本法第26条第1項の規定により、千葉県交通安全計画に基づき作成しているものでございます。昭和46年から11次にわたり計画を作成し、様々な交通安全対策を実施してまいりました。

計画は5年ごとに作成し、第11次計画の期間が令和3年度から令和7年度までであることから、令和8年度から始まる第12次計画を新たに作成するものでございます。

県計画が確定した時期が5月13日でありましたことから、市計画案への県計画の反映と庁内関係所属への照会、さらにパブリックコメントに対する市の考え方の庁内関係所属への照会を行いまして、最終的な市計画案の策定がこの時期となりました。

数値目標につきましては、県の12次計画における目標の項目に合わせまして、死者数及び重症者数とした上で、本市の実態に合わせて、それぞれ死者数5人以下、重症者数100人以下といたしました。

続きまして、資料6の右上、「交通事故の現状等」についてでございます。第11次計画に基づき、各種交通安全対策を実施し、5年間で交通事故発生件数が減少する等の一定の効果を上げることができましたが、死者数は増加するなど、依然として厳しい状況が続いております。

具体的な数字につきましては、記載のとおりとなります。この交通事故状況の数字は警察の統計によるもので、各年の1月から12月までの暦年の数字となっております。

ここまでご説明いたしました内容は、資料5の1ページから3ページまでに記載をしてございます。

続きまして、資料6の中段以下、青色の部分になります。

本計画案は、県の計画案に倣い、大きく3編に分かれておりまして、「第1

編 道路交通の安全」、「第2編 鉄道交通の安全」、「第3編 踏切道における交通の安全」となります。

このうち、「第1編 道路交通の安全」が、本計画案の中核となるものでございます。最もボリュームの多い部分となります。

また、本計画案は、県の12次計画に基づき作成したものです。が、県独自の制度に基づく政策や市にはない交通の取締り権限に関する部分などを削りまして、市独自部分を加えて作成しております。

本計画案では本市の特徴や社会情勢の変化等を踏まえ、県計画に倣いまして、11次計画から新たに重点事項として3項目を加えました。

1点目の「悪質・危険な運転者対策の強化」につきましては、これまでも各警察署管内の飲酒運転根絶協議会などと連携し、飲酒運転根絶に向けた各種取組を継続的に行っておりますが、いまだに飲酒運転が後を絶たないことや、車間距離不保持などのいわゆる「あおり運転」、または運転中の携帯電話等使用のいわゆる「ながら運転」による交通事故の発生が社会的に注目を集め、道交法の一部改正により規制が強化されたということから、飲酒運転の根絶に向けた対策強化、あおり運転やながら運転の根絶に向けた周知徹底の強化について記載してございます。

2点目の「高齢者の交通安全対策の強化」では、交通事故発生件数が全体的に減少傾向であるなか、高齢者が関係する事故は依然として多く発生しているという状況から、対策の強化を図るもので、高齢者が交通事故に遭わないための取組といたしまして、反射材の普及促進の強化など、交通事故を起こさないための取組といたしましては、ブレーキとアクセルの踏み間違いによる交通事故を防止するために安全運転サポート車の普及促進などを記載してございます。

3点目の「自転車の安全利用対策の強化」では、これまでも自転車の安全利用について、交通ルール遵守と正しい交通マナーの向上のために各種取組を行ってまいりました。ですが、依然として本市の自転車乗車中の交通事故件数は、交通事故全体の2割以上を占めておりますことから、自転車の安全利用対策をさらに強化するものでございます。

以上3点の重点項目につきましては、資料5の4ページから6ページに記載しております。

続きまして、資料6の中段、「10の視点」についてご説明させていただきます。

この「10の視点」を重視し、具体的な施策の推進を図るものでございます。第11次計画では「6の視点」としておりましたが、こちらも県の計画に倣い、「10の視点」としております。

1 1次計画から追加した4点についてご説明させていただきます。

まずは、「第2の視点 こどもの安全確保のための環境整備」でございます。本市における少子化の進展の中で、安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するには、子どもを事故から守るための教育と環境の整備がより一層求められます。このため、次代を担う子どもの安全を確保するという観点から、幼児からの心身の発達段階に応じた交通安全教育を推進するとともに、未就学児を中心に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、安全・安心な歩行空間の整備等を推進します。また、チャイルドシートの使用効果と正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発を推進いたします。

次に加えた視点といたしまして、「第4の視点 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備」でございます。自転車については、自動車に対しては被害者となる反面、歩行者に対しては加害者となるほか自転車の交通ルールに関する理解が不十分であり、自転車利用者が当事者となった交通死亡・重傷事故では、自転車側に何かしらの法令違反が認められる場合がございます。また、令和6年には道交法の改正により、「ながらスマホ」に対する罰則強化、酒気帯び運転の罰則強化のほか、令和8年4月からは自転車に対する交通反則通告制度、いわゆる「青切符」制度が導入されております。これらを踏まえまして、官民が連携してライフステージに応じた交通安全教育等の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図るとともに、ヘルメット着用、自転車の点検整備、自転車損害賠償保険等への加入促進等の対策を推進してまいります。

さらに、電動アシスト自転車の普及が進み、その交通事故が増加していることを踏まえまして、交通事故の防止を図るため、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進いたします。

次に加えた視点といたしまして、「第5の視点 外国人の交通安全対策の推進」でございます。本市における在留外国人、訪日外国人観光客等が近年増加しており、日本の運転免許証を保有する外国人の方も増加しております。また、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受け入れ増加に伴い、外国人運転者がさらに増加していくことが見込まれております。日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底するために、母国との交通ルールの違いを理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した交通安全教育や広報啓発を行いますとともに、外国人の歩行者や自転車、電動キックボード等の利用者に対しても、自動車の運転者と同様に日本の交通ルールの理解促進に取り組んでまいります。

次に加えた視点といたしまして、「第6の視点 特定小型原動機付自転車を

はじめとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進」でございます。特定小型原動機付自転車、いわゆる電動キックボードに関しましては、関連事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や交通の安全教育等を推進いたします。また、ペダル付き電動バイク、いわゆるモペットやフル電動自転車につきましては、一般原動機付自転車または自動車に該当し、運転には運転免許証を要して、ヘルメットの着用、ナンバープレート、方向指示器等が必要ということなどについて、関係機関、販売事業者等と連携して周知を徹底してまいります。

以上、「10の視点」のうち、加えた4つの視点についてご説明をさせていただきました。これらの「10の視点」につきましては、資料5の7ページから12ページに記載をしております。

続きまして、資料6の下段、「9つの柱」についてご説明いたします。この「9つの柱」ごとに、具体的な交通安全対策を実施してまいります。

11次計画では「5つの柱」としておりましたが、こちらも「10の視点」と同様に県計画に倣いまして4つを加え、「9つの柱」としております。資料5の13ページから記載をしております。

こちらも、11次計画から加えた部分についてご説明をさせていただきます。

まずは、「第2の柱 飲酒運転の根絶」でございます。資料5の24ページから記載しております。

本市では、各警察署管内の飲酒運転根絶協議会などと連携いたしまして、飲酒運転根絶に向けた取組を実施しておりますが、未だに飲酒運転は後を絶ちません。飲酒運転の根絶のためには、運転者本人に対する啓発や家庭、職場、地域等において「飲酒運転は絶対しない、させない、許さない」環境づくりが重要であることから教育・知識の普及、啓発や市民に対する支援、事業者、市民による取組、また公職にある者の飲酒運転の根絶など、さまざまな取組を行います。

次に加えました柱として、「第3の柱 安全運転の確保」です。資料5の25ページから記載しております。特に、今後増加することが予想される高齢運転者に対する教育の充実を図るため、参加・体験・実践型教育の推進や、地域における高齢者の交通安全リーダーであるシルバーリーダーの育成、また、天候や自身の体調を考慮し、適切な運転行動をとる「はればれ運転」の広報、そして安全運転サポート車の普及啓発、さらに、運転免許証の自主返納に対する支援措置の拡充に努めてまいります。

次に加えました柱として、「第5の柱 車両の安全性の確保」です。資料5の31ページから記載しております。近年、自動車に関する様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進む中、その技術を社会に導入していくためには、

運転者がその機能を正確に把握し、使用するための対策も重要となります。また、自動車の安全な走行確保のためには、これまで以上に適切な保守管理をする必要がございますことから、保守管理意識の高揚を図ります。さらに、交通事故の多くが運転者のミスに起因しているということから、安全に資する自動車走行技術を含む先進安全自動車の普及促進のために、市民へ情報提供を行ってまいります。

最後に加えた柱といたしまして「第9の柱 交通事故調査・分析の充実」でございます。資料5の35ページから記載しております。

効果的な交通安全対策を実施するため、事故が発生した状況等について、運転者等の行動や道路環境面など様々な情報収集に努めるとともに、事故原因の分析や対策を実施いたします。具体的には、道路管理者、交通管理者、警察署等の各関係機関と共同して、現地診断の実施や死亡事故、または社会的反響の大きな交通事故が発生した場合の緊急現地診断を行いますとともに、事故要因の分析とその要因に対する対策を実施するものでございます。なお、これまでこの共同現地診断と緊急現地診断は必要に応じて行っていました、11次計画には盛り込まれておりませんでしたので、今回県の計画に倣い記載をしたものでございます。

以上が第12次交通安全計画案の概要の説明となります。

長くなってしまいましたが、以上のようにパブリックコメントの実施によりいただいたご意見や、県計画を踏まえまして、「自転車の安全確保」、「外国人の安全意識の醸成」、「シートベルトの着用徹底」、「運転免許の受験資格年齢引き下げ」の4点を、前回会議でお示しいたしました計画案から修正し、資料5のとおり本計画の最終案として整えさせていただきました。

本日の会議を経まして、必要な調整等を行い、今月中に計画を策定したいと考えております。説明は以上となります。

○五十嵐議長

ただ今、事務局から計画案についてご説明がございました。

ただ今の説明につきまして、委員の皆様からご質問やご意見等がございましたらお願いいたします。

○石井委員

高齢者の交通安全に対する意識、特に高齢者の自転車の乗り方について質問します。今日も来るときに、私の自動車の前を斜めに横断していく自転車がいました。運転手も警戒はしているが、何らかの拍子に交通事故になる可能性があります。

コミュニティや敬老会等に参加する人であれば、交通安全の意識はあると思うが、コミュニティ等に参加していない人にはどうやって交通ルールやマナーを啓発していくのでしょうか。

○事務局（市民安全推進課安全推進係長）

高齢者の方に対する交通安全教育という点では、現在、公民館の事業として寿大学というものを行っております。また、民間企業や団体の要請に応じまして、出前講座という形で、職員が出向いて交通安全対策の教育を行っております。

特に高齢者の方は、先ほど石井委員がおっしゃられたとおり、寿大学などにご参加いただく方は、十分交通安全の意識をお持ちで、日頃から自転車に安全にご乗車いただいているかと思います。ただ、そういった講座に参加されない方に対しての周知というところにつきましては、今後どういった方法で訴求できるのかというところを引き続き検討したいと思います。

現在は、市の広報誌やホームページ、SNS等を通じて積極的に周知はしているところですが、特に高齢者の方には、そういった方法以外に、こういった形で周知・啓発ができるかについて、引き続き検討してまいりたいと思います。

○佐藤委員

3点質問がございます。

1点目ですが、今回の第12次交通安全計画の内容について、市民にはどのように公表されるのでしょうか。

2点目ですが、「9つの柱」の中で、「第2の柱 飲酒運転の根絶」に関して、高齢者や大学生、中高生に対して、教育を行うとありますが、その中で、中高生に対する飲酒運転の根絶についてどのような教育を想定されているのでしょうか。

3点目ですが、同じく「第2の柱 飲酒運転の根絶」に関して、公職にある者の飲酒運転の根絶というような形で、公職の方のみを限定とした意図を教えてください。

○事務局（市民安全推進課安全推進係長）

1点目の市民への公表につきましては、本日会議でお諮りいたしまして、最終的な案として確定した後に、内部で決裁をとり、施行いたします。その際にホームページ等で公表いたします。

2点目の「第2の柱 飲酒運転の根絶」について、特に中高生への教育とい

うところですが、確かにおっしゃる通り、中高生はそもそも飲酒をできない年齢ではございますが、将来飲酒をして車を運転するとどうなるかというところで、例えば飲酒運転受刑者の手記などを利用しまして、実際にお酒を飲んで運転してしまい、さらに事故を起こすと、将来こういったことになってしまうということを、早期の段階で教育をしていくことで、飲酒運転の根絶につなげたいと考えております。

3点目の公職にある者の飲酒運転の根絶についてですが、公務員が率先垂範して、特に身を正して飲酒運転をしない、といったところをお示しするという意図で記載をさせていただいているものでございます。

○高橋（孝）委員

第11次計画から新たに加わった部分については分かりました。確認ですが、この第12次計画の作成にあたり、特に重視した点は何でしょうか。

○事務局（市民安全推進課安全推進係長）

本計画におけるポイントは、3点あります。

まず1点目は、「10の視点」のうち、県計画で新たに追加された「第5の視点 外国人の交通安全対策の推進」です。これにつきましては、資料5、計画の9ページにも記載のとおり、近年、観光客や労働者としての外国人が増加しております。それに伴い、自動車・自転車の運転に関する交通ルールや、マナーの理解不足によるトラブル、危険な運転に関する市民からのご意見が増えているという現状も踏まえまして、母国とのルールやマナーの違い等を理解できるように、周知啓発を行うことで、交通事故の抑止に取り組むものです。

2点目は、これも新たに追加された「第6の視点 特定小型原動機付自転車をはじめとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進」です。

電動キックボードやペダル付き電動バイク、いわゆるモペットや、フル電動自転車が、近年新たな乗り物として普及してきたことに伴いまして、危険な運転や事故等に関する市民からのご意見が増えています。運転者のみならず、関係機関や販売事業者等と連携して、ルールの周知徹底に取り組むものでございます。

これらは共に、近年の社会情勢を踏まえて追加された部分となります。

最後の3点目は、資料5、計画の24ページに記載しております「第2の柱 飲酒運転の根絶」です。第11次市計画では、「第3の柱」の中の1つの項目として盛り込まれておりましたが、第12次県計画では「第2の柱」として独立したことを受け、第12次市計画においても同様に「第2の柱」として記載いたしました。いまだに飲酒運転が後を絶たないことから、飲酒運転の根絶に

向け各種取組を実施するものです。

以上、3点が第12次計画作成において、特に重視したポイントとなります。

○高橋（孝）委員

所管する立場として、違法駐輪の対策のために駐輪場を作るなどの対策をしておりますが、先ほどの説明のとおり、小型モビリティが多様化されており、その受け入れ先を作らなければならないと考えています。中には違法なものもありますが、そういったものに対してもしっかりと対応していかなければならないと感じています。

最後に1点だけ確認です。パブリックコメントで提出された意見では、具体的な場所を示して道路状況等を改善するよう求める内容が多くみられますが、この計画自体の考えは、場所に限らず、個別具体の要望等については本計画に基づいて実施する各課の施策の中で対応する、ということによろしいでしょうか。

○事務局（市民安全推進課安全推進係長）

委員のおっしゃるとおり、本計画の中には具体的な地名などは記載しておりません。本計画に基づき各課で実施する施策において、道路状況の改善や、ルールの周知啓発活動等を行ってまいります。

○堀江委員

先ほど、この計画の公表について、ホームページで行うとありましたが、ホームページでこの計画を見る方は、計画本編ではなく概要版を見るとされます。しかし、詳細な説明を聞かないと、追加部分や変更部分がわからないと思うので、概要版を作る際は、追加部分や変更部分も含めて作成していただきたいです。

○事務局（市民安全推進課安全推進係長）

前回、令和7年度の第2回の交通安全対策会議の際に配布をさせていただきました概要版の中では、追加部分を赤字にして配布しておりましたが、今回繰り返しになってしまうことから黒字にいたしました。今後、資料作りの参考として、注意していきたいと思えます。

○五十嵐議長

委員の皆様から縷々、ご質問、ご意見等を頂戴いたしましたが、計画につきましては、事務局案のとおり進めていくものとして、皆様よろしいでしょうか。

では、事務局の説明のとおり、進めさせていただきたいと思います。

(2) その他

○五十嵐議長

続きまして、議事の2「その他」に移ります。

まずは、船橋警察署より、生活道路の速度制限についてお知らせがございました。それでは、交通課からお願いします。

○船橋警察署交通課長

船橋警察署交通課長の宅原です。私の方から、生活道路における法定速度の引き下げについて、ご説明をさせていただきます。

お手元のリーフレットも併せてご覧いただければと思います。

まず、法定速度とは、標識等がない場所での最高速度のことを示しております。例えば、自動車、車であれば標識等がない場所では60キロが最高速度、原付バイクであれば標識の有無にかかわらず30キロが最高速度になりますが、これを法定速度というふうにしております。

今、お話ししたように、自動車の法定速度は現時点60キロであります、改正道路交通法施行令の施行により、本年9月1日から生活道路における自動車の法定速度が60キロから30キロに引き下げられます。ここでいう生活道路というのは、主に地域住民の方の日常生活に利用されるような、中央線などがない道路のことを示しております。つまり、中央線などがない道路で、かつ、標識等によって最高速度が指定されていない場所では、今後、30キロ以上を出して走行してはいけないというふうになります。

一方で、法定速度が引き続き60キロのままという道路もあります。例えば、道路標識、または道路標示による中央線、または車両通行帯が設けられている一般の道路、つまり中央線がある道路のことでございます。あとは道路の構造上、または柵その他の工作物によって、自動車の通行が往復の方向別に分離されている一般道路、いわゆる中央分離帯などによって、上下線が分かれている道路であります、こういった道路については、引き続き法定速度は60キロのままというふうになります。

なお、道路標識によって、最高速度が指定されている道路、40キロの指定の標識がある道路などの最高速度が指定されている道路というのは、その速度が最高速度のままというふうになりますので、誤りのないようにお願いいたします。説明は以上となります。

○五十嵐議長

ご説明ありがとうございました。ただいま、宅原交通課長よりご説明がございましたが、こちらにつきまして、委員の皆様からご質問等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

○五十嵐議長

続きまして、事務局より次回の会議について連絡がございます。

○事務局（市民安全推進課長補佐）

事務局でございます。次回の会議についてお伝えをさせていただきます。

第11次船橋市交通安全計画に基づく各施策の実績報告をさせていただくため、今年度中に第2回船橋市交通安全対策会議を開催いたします。開催時期については、現時点で未定となっておりますので、後日、日程調整のため、改めて各委員の皆様にご連絡をさせていただきたいと思っております。事務局からは以上でございます。

○五十嵐議長

ありがとうございました。

では、議題は以上で終了となりますが、その他、何か連絡事項等ある方はいらっしゃいますか。よろしいでしょうか。

それでは、以上をもちまして、令和8年度第1回船橋市交通安全対策会議を閉会いたします。皆様、ご審議いただきありがとうございました。

9 資料

令和8年度第1回船橋市交通安全対策会議 次第

資料1 船橋市交通安全対策会議席次表

資料2 船橋市交通安全対策会議委員名簿

資料3 第12次船橋市交通安全計画（案）に対する提出意見の要旨と回答（案）

資料4 第12次船橋市交通安全計画（案）・千葉県計画 比較表

資料5 第12次船橋市交通安全計画（案）

資料6 第12次船橋市交通安全計画 概要版（案）

当日配布資料 第12次船橋市交通安全計画（案）について

当日配布資料 リーフレット「生活道路における自動車の法定速度が引き下げられます!!」

1 0 問い合わせ先

市民生活部 市民安全推進課 安全推進係
電話 047-436-2292