

第 1 2 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3
No.	ページ数	意見要旨	回答（案）	修正の有無
1	計画全般	交通事故発生可能性がある場所への看板の設置を警察に相談したが断られた。市としてなにか対策は可能か。	看板等の設置については、2 7 ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
2	7	免許返納の促進には、返納後の生活を支える具体的な移動手段の確保が不可欠であり、本計画においてもその視点をより強化すべき。坪井地区でのグリーンスローモビリティ実証運行は意義深いが、広報不足。利用想定や住民の参加方法など、積極的に発信する必要がある。	運転免許返納後の移動手段については、2 6 ページにあります「(1)運転者教育等の充実」の取り組みにおいて推進してまいります。なお、運転免許返納後の移動手段に係る個別の施策につきましては、本計画には記載しておりませんが、市のホームページ等にてご案内しておりますので参照願います。	無し
3	10	「ゾーン3 0」等の取り組みを記載するだけでなく、どの地域で重点的に進めるのか、生活道路の速度管理をどのように進めるのかをもう少し示すと理解しやすい。	ゾーン3 0等の導入及び生活道路の速度抑制については、2 8 ページにあります「(3)交通安全施設等の整備事業の推進」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
4	計画全般	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。	路面整備については、2 8 ページにあります「(3)交通安全施設等の整備事業の推進」の取り組みにおいて、推進してまいります。 また、路上駐車対策については、3 0 ページにあります「(7)総合的な駐車対策の推進」の取り組みにおいて、対応してまいります。	無し
5	26	三山7～8丁目けやき通りは、秋から初冬の落葉が歩行や自転車走行の妨げになっているので、毎年1 0月に街路樹伐採実施を盛り込んでほしい。また、習志野市側からの落葉も対策してほしい。	自転車通行空間の整備については、2 7 ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
6	計画全般	歩きタバコ、路上喫煙を禁止しているが多くの人が路上喫煙、歩きタバコ、ポイ捨てをしている。 自転車は歩道は走れないが路上駐車がありどこを通過すればよいかわかならい。4月以降もこのまま変わらず自転車は歩道を走るだろう。 本町通りの歩道に駐輪している自転車やお店の看板等が、視覚障害者誘導用ブロックを妨げている箇所があるので店舗に指導してほしい。	交通ルールやマナーの周知啓発については、1 4 ページにあります「(2)交通安全に関する普及啓発活動の推進」及び1 8 ページにあります「(4)自転車の安全利用の推進」の取り組みにおいて、推進してまいります。 また、路上駐車対策については、3 0 ページにあります「(7)総合的な駐車対策の推進」の取り組みにおいて、対応してまいります。	無し
7	計画全般	車の利用は温暖化やエネルギーを消費するが、自転車はそれらが無い。害の少ない自転車側に立って道路を変えてほしい。	自転車を安全に利用できる環境の整備については、2 8 ページにあります「(3)交通安全施設等の整備事業の推進」及び、2 9 ページにあります「(5)自転車利用環境の総合的整備」の取組において、推進してまいります。	無し
8	計画全般	ららぽーと前の信号機の歩行可能時間が短い。交通量も多くトラックも多いため信号機の確認もしてほしい。	信号機については、所管している警察に伝えます。	無し
9		薬の副作用でふらつく場合でも自転車で車道を走行しなければならないのか。1 4号線道路の歩道も自転車通行を許可してほしい。自転車が通れるきちんとした余裕のある道に整備してほしい。	交通ルールやマナーの周知啓発については、1 4 ページにあります「(2)交通安全に関する普及啓発活動の推進」及び1 8 ページにあります「(4)自転車の安全利用の推進」の取り組みにおいて、推進してまいります。 また、国道14号の歩道については、所管している関係機関に伝えます。	無し
10	5	自転車の右側通行、スピードを減速せずに歩行者の横を通過など、子供用籠が付いた電動自転車やアジア系の外国人で見受けられる。青切符制度による取り締まりを期待するが注意、指導の強化が必要。 駅周辺の自転車走行レーンに長時間停車している車両が減らなければ自転車の歩道走行も減らない。	交通ルールやマナーの周知啓発については、1 4 ページにあります「(2)交通安全に関する普及啓発活動の推進」及び1 8 ページにあります「(4)自転車の安全利用の推進」の取り組みにおいて、推進してまいります。 また、路上駐車対策については、3 0 ページにあります「(7)総合的な駐車対策の推進」の取り組みにおいて、対応してまいります。 さらに、外国人の交通安全意識の醸成については、県計画も踏まえ、2 3 ページにあります「(5)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ⑦外国人に対する交通安全教育の推進」の取り組みにおいて、地域の交通安全活動を支援する取り組みを追記します。	有り
11	計画全般	船橋市の主要道路は幅が狭く、車道を通行すると自転車の死亡事故が確実に増える。 ①幹線道路では、歩行者と自転車が分離された歩道の整備が不可欠 ②車通りがそれほど激しくない道路では自転車専用レーンの整備が必要 ③4月の道交法改正に合わせて、全ての歩道に（イ）歩行者専用（ロ）自転車通行可を明確に区分する標識の設置が最低限必要であり、当面は警察による取り締まり強化も必要	自転車通行空間の整備については、2 7 ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。 また、自転車の取締りについては、所管している警察に伝えます。	無し
12	計画全般	本町から津田沼方向への信号機を時差式信号機にしてほしいし歩車分離で安全を図ってほしい。	信号機については、所管している警察に伝えます。	無し
13	計画全般	医療センターの移転工事のため大型車両が海老側沿いの道路に停車し自転車優先道路を塞いでいるので規制してほしい。	路上駐車対策については、3 0 ページにあります「(7)総合的な駐車対策の推進」の取り組みにおいて、対応してまいります。	無し

No.	ページ数	意見要旨	回答（案）	修正の有無
14	計画全般	船橋市は道幅が狭く、歩道も狭い。道交法改正に伴い、自転車が車道を走ると事故の確率が上がることを懸念している。自宅前の道路は国道の抜け道として使用され、１０年以内に２度事故が発生しているが、ゾーン３０プラスの工事がまだ始まっていない。	歩道等の新設・拡幅等については、２７ページにあります「(2)幹線道路における交通安全対策の推進」の取り組みにおいて、推進してまいります。 また、ゾーン３０プラスの導入については、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」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
15	計画全般	二宮神社周辺は幼稚園があり、子供が多く通るが道が狭くまた道路の修繕がゆき届いておらず危険な状態である。改善を願う。	歩行者空間の整備については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。 また、道路の修繕については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」において推進してまいります。	無し
16	計画全般	木下街道の馬込十字路口において右折目地の車両によって、慢性的な渋滞が発生しているため、右折専用レーンや右折車線の新設、信号制御（右折信号の導入）の再考を検討してほしい。	県道及び信号機については、所管している警察等の関係機関に伝えます。	無し
17	計画全般	海外では、自転車交通取締強化の結果、渋滞が増加、事故発生リスク減少の効果なしが実証されている。より効果的であったのは専用レーン整備、交通安全教育であると報告されている。自転車を利用しやすい環境を作っていただきたい。	自転車通行空間の整備については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。 また、交通安全教育については、１３ページにあります「第１の柱 市民一人一人の交通安全意識の高揚」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
18	計画全般	津田沼駅北口乗降者場付近は、自転車の通行量が多い。また近くの横断歩道は、歩行者が多いが、バスが道交法を守っていないため、死角ができ危険である。前原駅のウェルシア前の道路の中央にあるポールを撤去してほしい。	歩行者空間の整備については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
19	10	生徒の通学路上にある横断歩道のない道路について、複数の事故が発生しており、スピードを出した自動車の通行により横断できずに困っている。横断歩道を設置し、利用者らにアンケートをとるなど実態調査をすすめてほしい。	通学路等における交通安全の確保については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
20	計画全般	宮本小学校前の生活道路は、道幅が狭く危険であるのに、抜け道として多くの車両がスピード出して通っており、とても危ない。市の方から町会・自治会に連絡を取り、ゾーン３０プラス整備の働きかけをしてほしい。	通学路等における交通安全の確保については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。 また、ゾーン３０等の導入については、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」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
21	計画全般	計画案にある「歩行空間の安全性向上」および「交差点の安全対策」の観点から、二和東２丁目付近の交差点における歩道拡幅、ガードレールの設置、または歩行空間確保のための構造改善について検討してほしい。	歩道等の新設・拡幅等については、２７ページにあります「(2)幹線道路における交通安全対策の推進」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
22	計画全般	本計画に障害者への配慮が一定程度盛り込まれている点は評価できるものの、障害の特性によって異なる課題等への視点は不十分であるため、障害の視点を明確に位置付けた記載の充実を検討してほしい。	障害の特性に沿った様々な対応については、本計画に基づく個別の施策において、実施してまいります。	無し
23	1	自宅付近の通学路は、道幅が狭く、電柱等で見通しが悪い状況であるが、車両や自転車の交通量が多く、歩行者が非常に危険である。通学路における通行場所の確保、標識の整備による速度抑制等、具体的な対策を検討してほしい。	通学路等における交通安全の確保については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
24	5	渋滞中の車の右側をすり抜ける自転車が多く、自動車との接触等の危険な事案が発生している。自転車利用者のマナーの悪さが目につき、外国人は特にルール無視がひどい。西船２丁目と３丁目の境界の市道は車のすれ違いが困難な狭い道路を、国道１４号に向かって通り抜けようとする車が多く、渋滞しているところに駅を目指す自転車が続いている。通行区分の指定ないしスクールゾーン化を検討してほしい。	交通ルールやマナーの周知啓発については、１４ページにあります「(2)交通安全に関する普及啓発活動の推進」及び１８ページにあります「(4)自転車の安全利用の推進」の取り組みにおいて、推進してまいります。 また、自転車通行空間の整備については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。 さらに、外国人の交通安全意識の醸成については、県計画も踏まえ、２３ページにあります「(5)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ⑦外国人に対する交通安全教育の推進」において、地域の交通安全活動を支援する取り組みを追記します。	有り
25	29	西船２丁目と３丁目の境界にある市道において、クルマの車庫入れ用に路側に設置された斜面具に学童や高齢者がつまずいて転倒する事案が年に数回生じている。当該宅に改善を申し入れているが対応しようとしない。道路の障害物を排除するように願いたい。	道路上の占用物については、３０ページにあります「(8)交通安全に寄与する道路交通環境の整備」の取り組みにおいて、対応してまいります。	無し
26	36	京成西船３号および４号の踏切の幅員が狭いため、車両通行時に学童が線路の砂利の上を歩いており危険に思われる。道路に揃えて踏切の拡幅、あるいはスクールゾーン指定にして車両通行を排除すべきである。	通学路等における交通安全の確保については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し

No.	ページ数	意見要旨	回答（案）	修正の有無
27	計画全般	道路上に設置している設備等が破損しており、また走行が危険と思われる環境下において多数の自動車が走行しているため、道路整備を進めてほしい。	道路整備については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
28		自転車レーンが完全に整備されておらず、また、整備されていても道が悪く危険である。適切な自転車レーンの整備と悪路になっている道路の舗装を実施してほしい。	自転車通行空間の整備及び道路の整備・修繕については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
29	計画全般	東葉高速鉄道の学生割引を北総線同様実施して欲しい。市としても全面的に協力して欲しい。	所管する関係機関に伝えます。	無し
30	計画全般	事故件数や負傷者数は減っているので、死者数だけを強調するのではなく、高齢者、歩行者、自転車、夜間事故などの中身を見て対策を考えるべきだと考える。また、船橋市としてどの場所を重点的に対策するのか、もっと具体的に示してほしい。	事故の特徴等を踏まえた対策については、この計画に基づく個別の施策において、実施してまいります。また、重点的に対策する場所については、この計画に基づく個別の施策において、事故の発生状況等を踏まえ、適切に対応してまいります。	無し
31	計画全般	下総中山駅北口の公開空地等において、点字ブロックの上に障害物が置かれている状況が常態化している。点字ブロック上の有効幅員を確保することを運用指針に明記するとともに、市職員に対し、福祉の視点やバリアフリーに関する教育を行い、意識改革をしてほしい。	交通の障害となる不法占用物等の排除については、３０ページにあります「交通安全に寄与する道路交通環境の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。また、視覚障害者誘導用ブロックの有効幅員確保や、市職員に対する福祉の視点、バリアフリーに関する再教育等、庁内で共有いたします。	無し
32	計画全般	西部公民館協等の公共施設周辺に、市が設置したと思われるカラーコーンが乱雑に置かれており、街の景観を損ねている。また、カラーコーンが破損や劣化により、様々な悪影響がある。カラーコーンの設置基準等を明確化し、長期間設置箇所には、耐久性のある物を設置する等の対策をお願いしたい。	庁内で共有いたします。	無し
33	計画全般	電柱等に設置された交通安全看板が劣化・腐食により、道路にはみ出している状況があり、非常に危険である。看板の把握及び点検や補修等のマニュアルを作成するとともに、設置する看板の材質等も工夫してほしい。	看板の設置については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、整備してまいります。	無し
34	計画全般	下総中山駅周辺的生活道路において、店の看板等が不法占有しており、歩行者が車道に出て避けている状況があり危険である。警察と連携し、不法占有物に対する継続的な対策を実施し、有効幅員の確保に努めてほしい。	道路上の占用物については、３０ページにあります「(8)交通安全に寄与する道路交通環境の整備」の取り組みにおいて、対応してまいります。	無し
35	9	外国人の交通安全において最も重要なのは自転車対策であると感じる。自転車については「自動車等」に含めず強制的に特記してもよいのではないか。また、料理店を中心にした外国人コミュニティとの連携も模索してほしい。	外国人の交通安全意識の醸成については、県計画も踏まえ、２３ページにあります「(5)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ⑦外国人に対する交通安全教育の推進」において、地域の交通安全活動を支援する取り組みを追記します。	有り
36	27	市内の交通における危険は、渋滞回避のため協道を通行することと、その際の徐行不履行に起因すると感じる。貴課のみの対応では限界があるため、建設局や警察と連携し対策することを明記し、総合計画等の上位計画との整合を乱さない範囲内で、可能な限り強力な書きぶりとしてもよいのではないか。	本計画は市として策定し、本計画に基づく個別の施策については、市全体で取り組んでまいります。	無し
37	計画全般	信号がない交差点では照明をつけて明るくする。信号機のある交差点は、歩車分離式の信号にする。自転車や歩行者に対し交通ルールを周知徹底させてほしい。	照明については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、整備してまいります。また、信号機については、所管する警察に伝えます。さらに、交通ルールやマナーの周知啓発については、１４ページにあります「(2)交通安全に関する普及啓発活動の推進」及び１８ページにあります「(4)自転車の安全利用の推進」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
38	計画全般	交通事故を減らすために、高齢者と子供を含む歩行者を守ることが実行されたい。外国人に対する教育と取締りを行わなければ効果に漏れが生じる。自転車の安全確保には、車道の整理が不可欠である。	歩行者の交通環境整備については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。また、外国人の交通安全意識の醸成については、県計画も踏まえ、２３ページにあります「(5)段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ⑦外国人に対する交通安全教育の推進」において、地域の交通安全活動を支援する取り組みを追記します。さらに、自転車通行空間の整備については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	有り
39	計画全般	船橋駅や西船橋駅周辺では、路上駐車がため、長時間駐車には警察が取締りを行い、業務車両に対しては、教育指導が必要。可能であれば、駅に近い停車スペースを確保・捻出することも検討してほしい。	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」の取り組みにおいて、対応してまいります。	無し

No.	ページ数	意見要旨	回答（案）	修正の有無
40	計画全般	道路走行していて危険な思い(車に追い越されその後幅寄せされる、車が近くで走行するなど)を何度もしている。自転車専用帯の整備を早急に進めてほしい。	ご意見いただいた自転車の安全確保については、県計画も踏まえ、９ページにあります「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」において、自動車の運転者に対する交通ルールの周知を追記します。 また、自転車通行空間の整備については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	有り
41	計画全般	事故が複数回発生している箇所から優先して道路表示、道路整備を進めてほしい。自転車の交通のルールをわかりやすく周知してほしい。	道路標示等の整備については、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」の取り組みにおいて、推進してまいります。 また、交通ルールやマナーの周知啓発については、１４ページにあります「(2)交通安全に関する普及啓発活動の推進」及び１８ページにあります「(4)自転車の安全利用の推進」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
42	８	新船橋駅方面から塚田南小学校に向かう、線路沿いの通学路が狭くて危ないので拡張工事を行ってほしい。	通学路等における交通安全の確保については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
43	９	自転車の通行について、自転車専用エリアの確保と、歩道を走ってよい条件について周知すること及び法改正をしてほしい。	自転車通行空間の整備については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。 また、交通ルールやマナーの周知啓発については、１４ページにあります「(2)交通安全に関する普及啓発活動の推進」及び１８ページにあります「(4)自転車の安全利用の推進」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
44	９	整備等の内容に、道路端の点検・整備や段差の解消について明記したほうがよい。あるいは危険箇所については警察と連携し、自転車の歩道通行を見直す等の対策をとってほしい。	道路の点検等については、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」の取り組みにおいて、推進してまいります。 また、自転車通行空間の整備については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
45	９	歩道や自転車レーンの整備及び道路整備をしっかりと進めてほしい。大きい道路では路上駐車が 多く危険であるため、規制をお願いしたい。	自転車通行空間の整備については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、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」の取り組みにおいて、対応してまいります。	無し
46	３	目標値の死者数年間５人以下について、令和３年と令和４年は目標値をすでに達成しており、ゼロを目指すことができるのではないか。重傷者数 年間１００人以下は現状値が不明のため、評価できない。妥当性が分かる指標にすべき。	目標数値の死者数については、過去５年間の推移が増加傾向であること及び、第１１次船橋市交通安全計画で掲げた目標数値（令和７年までに年間の死者数５人以下）を上回る結果となったことから、引き続き年間５人以下といたしました。 また、重傷者数については、県の交通安全計画における指標であることから、過去５年間の市内における重傷者数に基づき目標数値としたものです。	無し
47	５	「交通死亡事故全体に占める高齢者の割合は半数以上」このような表現は、実態把握としては不十分である。事故類型（歩行中・自転車利用時等）や発生場所（交差点、生活道路等）、時間帯などの具体的な要因分析をして、市として重点的に対策すべき事項を明確化するべき。	事故類型や発生場所、時間帯などの具体的な要因や分析結果については、本計画に基づく個別の施策において活用し、対策を実施してまいります。	無し
48	４	市内の具体的な実態を把握して対策をすることで施策の効果が期待されるのではないかと。また、漠然と施策を展開するのではなく、具体的な要因分析をして、施策展開するべき。	事故類型や発生場所、時間帯などの具体的な要因の分析については、３５ページにあります「【第９の柱】交通事故調査・分析の充実」において、実施してまいります。 また、その分析結果については、この計画に基づく個別の施策において活用し、対策を実施してまいります。	無し
49	計画全般	木下街道の歩道が狭く、大変危険である。歩道拡幅や自転車レーン整備等の安全対策を早急に実施してほしい。	県道については、所管する関係機関に伝えます。	無し
50	計画全般	木下街道について①歩道の拡幅、または実質的な歩行者空間の確保、②自転車走行帯の整備による歩行者との分離、③交通量抑制や速度規制等の具体的な安全対策の実施、を早急に検討及び実施し、最低限の安全が確保される環境整備を整備してほしい。	県道については、所管する関係機関に伝えます。	無し
51	８	過去に本中山地区全体での面的安全対策（ゾーン３０）の導入後の整備について市に申し入れたが、生活道路での通過交通抑制、歩行者優先の交通環境などの整備が実施されていない。今回の１２次船橋市交通安全計画に盛り込み、安全環境の維持活動を進めていただきたい。	通過交通の規制については、２９ページにあります「(4)効果的な交通規制の推進」の取り組みにおいて、促進してまいります。 また、歩行者の交通環境整備については、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」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
52	10	中山地区の特に下総中山駅南側道路において、高齢者に寄り添った整備計画を盛り込んでいただきたい。その他、高齢者の多い地域への同様な対策を行えるよう、調査・検討・施策実施までの計画を同時に進めていただきたい。	道路整備については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し

No.	ページ数	意見要旨	回答（案）	修正の有無
53	9	「青切符(交通反則通告制度)」が導入されたが、未だに危険な自転車の通行がある。継続的な見守りをできる計画及び自転車通行帯の整備についても計画的に進めてほしい。	交通ルールやマナーの周知啓発については、１４ページにあります「(2)交通安全に関する普及啓発活動の推進」及び１８ページにあります「(4)自転車の安全利用の推進」の取り組みにおいて、推進してまいります。 また、自転車通行空間の整備については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
54	4	速度超過の車が見受けられる。行政の見回りや通報システムなどを検討してほしい。	所管する関係機関に伝えます。	無し
55	計画全般	船橋市が抱える重大な交通課題は、慢性的な渋滞であり、渋滞という環境的要因が引き起こすストレスによって、荒い運転等に繋がっていると感じる。そのため上記の要因へのアプローチも不可欠である。	渋滞の緩和に向け、関係機関と協議し対応してまいります。	無し
56	計画全般	木下街道は、歩道が狭いことから、自転車は車道を走っているが、幅寄せ等のあおり運転をされ危険を感じている。計画案では、こどもの安全確保のための環境整備や自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備が挙げられている。これを実効性のあるものとするため、自転車と自動車の通行帯の物理的・視覚的な分離を早急に進めること。	県道については、所管する関係機関に伝えます。 また、市が管理する道路における自転車通行空間の整備については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
57	計画全般	危険運転への指導と啓発、根本的な渋滞対策を推進すること。	危険運転については、１４ページにあります「(2)交通安全に関する普及啓発活動の推進」及び３２ページにあります「(1)暴走族等対策の推進」の取り組みにおいて、推進してまいります。 また、渋滞の緩和に向け、関係機関と協議し対応してまいります。	無し
58	1	「第三・計画の基本理念」の「人もまちも輝く…」にする根拠を示す文言を入れたらいかがか。	「交通事故のない」ことで「人もまちも輝く笑顔あふれる船橋」を目指すことを計画の基本理念としております。	無し
59	7	「高齢者を交通事故から守る…総合的な対策」に、路線バスが減便している状況下で高齢者の移動支援をするバス路線を市内隅々に拡充し便数増に努めますと内容を補正してほしい。	所管する関係機関に伝えます。	無し
60	8	「こどもの安全確保…」に、通学路は児童・生徒の登校下校時に自転車等二輪を除く車両の通行を禁止しますと内容を補正してほしい。	通学路等における交通安全の確保については、２７ページにあります「(1)生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間等の整備」の取り組みにおいて、推進してまいります。	無し
61	10	「ゾーン３０」「ゾーン３０プラス」の違いは？ ２０２６年９月実施の「生活道路における法定速度が３０キロメートル毎時に引き下げられる」と、「ゾーン３０」「ゾーン３０プラス」はどう扱われるのですか？「生活道路・幹線道路…」に、上記の説明を加えてほしい。	ゾーン３０及びゾーン３０プラスにつきましては、５２ページにあります用語集に記載しております。 なお、２０２６年９月以降も、生活道路において３０キロメートル毎時以外の速度標識がある場合は、その速度が法定速度となることから、既存のゾーン３０及びゾーン３０プラスの扱いに変更はございません	無し
62	11	「地域が一体となった交通安全対策の推進」に交通事故発生状況等の定期報告書を町会・自治会に届け、住民が「我が町のあってはならないこと」として交通安全対策の大切さを痛感できるようにしますと内容を補正してほしい。	交通事故発生状況につきましては、広報ふなばしや市ホームページに掲載し、周知に努めております。今後も様々な機会を捉えて周知してまいります。	無し