

福谷	<p>市民ネットワークの福谷章子でございます。</p> <p>ことは、終戦60年の節目の年でした。この8月に、当時14歳だった地域に住む高齢の方から戦争体験の話がしたいという申し出をいただきました。</p> <p>お話を聞いてみると、14歳、当時中学生の年齢だったそのとき、航空兵にあこがれ、そして負けるはずがないと思ひ込み、鬼畜米英と口ずさんでいた。しかし、終戦の日を迎えて、冷静になってみれば、勝てるはずがなかったのに、どうしてそう思わなかったんだろうとおっしゃったことが印象に残っています。</p> <p>先週末、鶴岡市長が、どうして今まで戦争の話が語られなかったんだろうかという感想を述べられましたが、私はそのとき、その方のお話を思い出し、あのとき、なぜあんな気持ちになったんだろうというじくじたる思い、自責の念で今まで語ることができなかったのではなかったでしょうか、そう感じました。そして、この60年を機に語り始めてくださったことに、私は心より感謝を申し上げたいと思います。</p> <p>さて、通告に従いまして一般質問を行います。 <u>歩いて暮らせる公共交通網の整備についてです。</u></p> <p>元気をなくした町に活気を取り戻そうと、都心のあちらこちらで再開発が行われています。その際には、バリアフリー化や安全対策、緑地の確保や景観への配慮などとともに、駐車場を整備し、自動車でのアクセスを前提にした開発がなされます。</p> <p>一方、人々が安心していつまでも元気に暮らすためには、人と人とのコミュニケーションが無理なく図れ、きれいな水と空気に囲まれて、乗用車に頼らなくても、行きたいところにいつでも自由に行けるというモビリティが保障された社会が理想です。</p> <p>今日、激化の一途にある自動車の通過交通は、渋滞や交通事故、公害を引き起し、地域や地区を破壊していると言っても過言ではありません。特に、自動車交通に起因する環境問題は、騒音や大気汚染だけではなく、エネルギー消費による地球温暖化の問題へと広がり、したがって、CO2削減を目指すという環境への配慮が、これからの公共交通政策の大きな課題となります。</p> <p>また、鉄軌道駅から遠く離れ、陸の孤島化する郊外の住宅地に住む人々のモビリティの保障や、子供や高齢者、障害を持っていたり、あるいはみずからの信念で自動車の運転をしない、いわゆる交通弱者のモビリティを保障することも公共交通の役割です。</p> <p>千葉市内における従来の公共交通は、JRと京成線、全長15.2キロメートルのモノレール、路線バス、そしてタクシーです。鉄軌道駅までのアクセスは、バス交通や自転車に頼らざるを得ない地域が多く、多くの駅周辺は駐輪対策に追われています。</p> <p>また、バス交通は、事業者任せにされてきたために、町中のモビリティも、郊外から市街地へのモビリティも、市民にとって必ずしも使いやすいものではありません。</p> <p>そこで、一刻も早く千葉市民のモビリティを確保するために、総合交通ビジョンを策定することが必要であると考えますが、千葉市としてはモノレールの課題解決がビジョンの策定よりまさるといふ御答弁を3月議会でいただきました。</p> <p>私は、その考え方には納得しておりませんが、しかし、それならばモノレールとあらゆる公共交通を有機的に連携させるためにもビジョンの策定に先立って、個別の課題に取り組んでいこうと決意したところです。</p> <p>さて、平成14年2月に、道路運送法が改正され、乗り合いバス事業における需給調整規制が廃止されたことにより、生活バス路線の維持対策には自治体の主体的な関与が求められるようになりました。</p> <p>千葉市では、平成15年10月に、バス交通に係る対応方針を公表して、コミュニティバスの運行に取り組み、試験的にさらしなバスを走らせていましたが、このたび9月1日から、若葉区において、おまごバス路線とさらしなバス路線の本格的な運行が始まりました。</p>
----	---

ほかの地域でも、コミュニティバスへの関心が高まり、導入したいという声があります。しかし、コミュニティバスに関して市民の認知度は低く、今後、周知をしていく必要があります。

そこで伺います。

まず、路線バスとコミュニティバスの違いについてお聞かせください。

また、区役所バスとコミュニティバスはどこがどのように異なりますか。

コミュニティバスを地域に走らせたい場合はどのような手続をとればよいのか。その際の住民の働きかけの方法と千葉市の役割について伺います。

おまごバス路線、さらしなバス路線、それぞれについての千葉市の負担額は幾らか、伺います。

おまごバス路線とさらしなバス路線とは異なる事業者によって運行されていますが、事業者選定の基準をお示しください。

現在、コミュニティバスに置きかえるための具体的な話し合いが進められている退出意向路線はありますか、お聞かせください。

おまごバス路線、さらしなバス路線ともに交通不便地域の足を確保していますが、町中における自動車を運転しない、いわゆる交通弱者に対応するためのコミュニティバスの考え方をお聞かせください。

さて、9月14日には、千葉都市モノレール株式会社から、会社再建に関する支援の要請書が千葉県知事及び千葉市長に対して提出されました。また、千葉市からは、ルートを変更して延伸の意向が示されました。今後、千葉県、千葉市、千葉都市モノレール株式会社の3者で協議が進められるとのことです。

そこで伺います。

まず、モノレールの経営状態を知る上で、わかりやすく目安となる営業係数、100円の収入を得るのにかかる経費は幾らか、過去5年間についてお答えください。また、その係数をどのようにお考えか、伺います。

次に、モノレールの整備によって、市内への自動車の流入量が抑制されるためには、バスの接続とともに、パーク・アンド・ライドを取り入れることが必要であると考えます。現在実施しているパーク・アンド・ライドの台数と利用者数、そして今後の導入に対する御見解はいかがでしょうか。

次に、産業廃棄物処理計画について伺います。

まず、小山町最終処分場計画地の自然復元と環境保全について伺います。

赤道問題についてですが、事業者が地元の利用者の同意もなくつけかえた、いわゆる赤道問題について、地元からは原状回復の要望が出され、一方、事業者からはつけかえた道をそのまま赤道にする交換申請が出されているとのことです。

まず、このことについて伺います。

この申請に対する市の処理の現況について伺います。

赤道を必要な手続もせず勝手に消失すること自体、違法性があると考えますが、市の見解を伺います。

地元の方々から赤道の原状回復を求める要望が出されていますが、現状の境界標が示す道では、道路幅員も狭く、傾斜がきつく、とても利用できないこと、以前のように耕運機や軽トラックが通れるように復元してほしいという声が出されています。

3月議会で、建設局長より、この赤道問題について、平成16年6月に、市と土地所有者が立ち会って道路の境界を確定したものの、その後、事業者が勝手に掘削したことにより紛失したため、事業者に対し、境界標を復元するよう指導した結果、復元するとの回答を得たとの答弁がありました。現況は、境界標を設置したに過ぎず、赤道は復元したと言える状態ではありません。

さらに、地元の方々求めるように、通行可能なように赤道の原状回復を事業者に対して、市として指示、指導すべきと考えますが、市の見解を伺います。

次に、谷津田保全指針に基づく小山町における協定締結の推進について伺います。

千葉市は、谷津田の自然の保全施策指針を 2003 年 4 月に策定し、その中で、土地担保性が低く、保全の緊急性が高い、圃場未整備の伝統的な谷津田の保全を中心に事業を展開し、土地所有者と市とで保全協定を締結し、農家や市民などが中心となった保全活動を展開するとしています。小山町の地権者の方々は保全協定の締結を市に求めたと聞いております。

このことについて伺います。

保全協定締結の進捗状況についてお聞かせください。

小山地区では、土地所有者の方々と市民とが協力して、木道の整備や自然観察会を行うなど、活発な市民活動も実践されており、保全モデル地区にふさわしい要件をすべて備えています。市としても積極的に取り組むべき課題であると考えますが、いかがでしょうか。

さて、今後の産廃最終処分場のあり方についてですが、まず、指導要綱の改定について伺います。

地元の方の調査によれば、小山町産廃処分場計画地のすぐ近くの谷津田部分について、仮登記の形で産廃業者が権利者となっていることが明らかになりました。この土地について処分場の計画が行われた場合、300メートルの範囲には住居がなく、指導要綱に定める関係住民は存在しません。生活水や農業用水を守り、自然環境を守る大きな歯どめがないこととなります。地元の方々はこのことを大変不安に感じています。

4月14日付の市長あての抗議書においても、5月19日付の要望書においても、地元の方々は二度こうしたトラブルを起こさないためにも法令の不備、要綱の不備を補う制度の改正を再三要求してきました。

その一つが、指導要綱に定める関係住民の範囲を、おおむね300メートル以内の居住者ではなく、水利権者や耕作者の承認を得ることや、関係住民の範囲を広げることです。市は、3月議会において、現行制度で対応できると答弁し、地元の方々に対し、今後の参考とすると回答してきました。今後、同様のトラブルが生じた場合、市の責任が厳しく問われることとなります。

地元の方々の不安を解消するためにも、また、同様のトラブルを予防するためにも、指導要綱の改正は不可欠と考えますが、いかがでしょうか。

産廃処理指導計画について伺います。

一般廃棄物の最終処分場については、その建設が困難なことから、千葉市を含め多数の自治体では、最終処分場の残存能力を見据えながら、ごみの減量計画を策定しています。建設の困難さという点では、小山町の事例のように、産業廃棄物も一般廃棄物と変わるものではありません。

そこで伺います。

最終処分場の適地が市内にはどの程度あるとお考えでしょうか。

千葉市として、処分可能な産業廃棄物の総量は幾らでしょうか。また、その数値と現在の数値との差はどの程度か、お示してください。

産廃最終処分場についても、処分場の適地、処理能力を把握し、その上で産廃の排出量の削減目標を決定するというアプローチをとる必要があると考えますが、いかがでしょうか。

千葉市産業廃棄物処理指導計画は、千葉市環境基本計画の下位に位置づけられるものであり、その点で、産廃処理に当たっては、生活環境や谷津田などの自然環境の保全に十分な配慮を行うことが優先されてしかるべきと考えます。

そこで伺います。

産廃処理指導計画において、自然環境の保全への配慮については、どのような形で担保しようと考えているのか、お聞かせください。

次に、精神保健福祉について伺います。

一昨年7月に、心神喪失等の状態で重大な他害行為を行った者の医療及び観察等に関する法律、いわゆる医療観察法が制定され、本年7月より施行されました。

この法律の施行に伴い、指定医療機関として、全国に24カ所の病棟が整備されることになっておりますが、まず、中核的な施設として、8カ所の病院に新病棟の建設が進められようとしています。と

ころが、各地で住民による反対運動が起き、法律施行までに準備が整ったのは1病棟、建設に取りかかっているのが2カ所という状況です。整備が進まなかったのは、周辺住民の理解を得ることが難しく、住民説明に時間を要していることが原因で、千葉市でも例外ではありません。

住民の反対の理由は、施設設置に関して、国の設置ありきの姿勢への不満であったり、また、精神障害に対する漠然とした不安をぬぐい切れないことによるもので、その根底には、残念なことながら、社会全体の人々から差別や多様な偏見を持たれているという、精神障害を持つ人々の現状があります。

一方、当事者からも不安の声が上がっており、精神障害を理由に、重大な他害行為でなくても拘禁されるのではないか、この法律は隔離政策につながりはしないかと懸念されています。

今後、人権に十分配慮した対応がなされるよう、見守っていく必要を感じるとともに、精神障害へ偏見をなくすために、当該自治体として、市民に対して正しい理解を図るための配慮や努力が望まれます。さらに、精神障害者の社会復帰を促進するとともに、自立支援のためのより一層の精神保健福祉事業の充実が求められるところです。

そこで、以下、質問をします。

医療観察法が制定されたことにより、服薬や通院によって自己管理ができ、社会生活に何ら問題のない状態と、重大な他害行為を犯した心神喪失の状態とが混同されているようですが、それらへの正しい理解を含めた精神保健福祉に関する普及啓発はどのように行われているのか、伺います。

精神障害者の社会復帰のための資源として、グループホームや生活ホーム、共同作業所などへの助成が行われていますが、自立のためには住宅と職を得ることが必要です。精神障害者が単身でも市営住宅へ優先入居することはできますでしょうか、お聞かせください。

また、精神障害者の就業支援について、市はどのような取り組みをしているのか、伺います。

次に、特別支援教育について伺います。

2001年の省庁再編で、文部省が文部科学省に改められた際に、特殊教育課が特別支援課となり、それまでの盲・聾・養護学校及び特殊学級に加え、通常の学級に在籍する学習障害児や注意欠陥・多動性障害児などへの対応も積極的に行うこととされました。

障害の種類と程度に応じて展開する教育から、個の教育的ニーズに的確に対応する教育へというのが基本的な視点です。

千葉市では、通常学級の中で特別な教育ニーズを持つ子供たちに対し、通級指導教室、特殊学級、特別支援教育指導員の制度を準備しています。現在、特殊学級が、小学校32校、中学校14校に、通級指導教室が、小学校4校に設置されています。また、2004年度からは、特別支援教育指導員も配置され、特別支援教育への取り組みが広がっています。

一方、国においては、間もなく中央教育審議会から特別支援教育のあり方についての最終答申が出る予定で、その動向も気になるところですが、何よりも人間尊重の教育の千葉市としては、子供たちが障害によって差別されないよう支援の拡大を全うすることが大切であると考えます。

そこで、以下伺います。

まず、再三聞かれていることですが、再度確認いたしますが、特殊教育と特別支援教育との違いについて御説明ください。

通級指導教室と特殊学級とはどのように違うのか、選択の決定を下すのはだれなのかをお聞かせください。

特殊学級は、2002年から毎年新たに設置されていますが、通級指導教室は2003年以降ふえていません。その理由を伺います。

16名の特別支援教育指導員は、ADHD児等のうち、緊急な対応が必要な児童生徒の在籍する学校に配置されるとのことですが、配置の具体的な判断基準について伺います。

16名の指導員では、学校の要請にこたえ切れないこともあると思われますが、その場合はどのように対応されるのか、伺います。

特別な教育ニーズを持つ子供が在籍するクラスに加配をすることの可能性について見解を伺います。

次に、青少年育成の指針について伺います。

昨日、一昨日と、地域の青少年育成委員会の行事があり、参加しました。一昨日は、青少年課が音頭をとって、1年に1回開催されている環境浄化デーで、地域での活動に参加しました。この活動のあり方については、育成委員会の会長会において青少年自身を巻き込んだ活動にできないかと、見直しが迫られています。

きのうは単位組織の研修会で、千葉市少年自然の家の視察を兼ねて、青少年バスを活用して出かけました。また、これから順次、各区のブロック研修会も開催されます。

このような青少年育成活動のよりどころとなるべきものとして、千葉市には、平成9年に策定された青少年育成の指針がありますが、現在、その指針の見直しが行われています。指針の見直しに当たっては、平成16年5月に、小学生、中学生、高校生にアンケートを行い、その結果の取りまとめが終わり、現在、青少年問題協議会で審議中です。

そこで伺います。

まず、どのような社会状況をとらえて指針を見直すこととしたのか、その背景について伺います。

そのアンケートから読み取れる、千葉市の青少年育成に関する今日的な課題についてお聞かせください。

青少年の意識の変化、青少年を取り巻く大人の意識の変化には、どのようなものがあったのか、お聞かせください。

現指針にある基本施策は、新5か年計画に位置づけられている事業を中心に整理されていますが、見直し後には、第2次5か年計画や、夢はぐくむちば子どもプランとの関連は、どのようになるのでしょうか。

現指針では、社会的な活動やボランティア活動の重要性が指摘されていますが、青少年の活躍の場として広げてきたものにはどのようなものがありますか、お聞かせください。

中学校卒業後の青少年への施策には工夫が必要です。保護的な施策は必要ないと思いますが、彼らが主体的に活動できるための情報提供は必要であると考えます。社会にはらんする有害情報の被害者にもなり得る彼らに対して、市として積極的に情報発信していくことへの御見解をお聞かせください。

次に、鎌取駅周辺の放置自転車対策について伺います。

鎌取駅周辺の自転車は、ついに放置台数が駐車台数を超えました。ことし6月の調査では、駐車台数1,511台に対して、放置台数は1,608台、合計3,000台を超える自転車があふれています。駅前ロータリーに駐車する自転車は、ほとんど通勤通学のためのものだと思いますが、南側遊歩道上は、通勤通学に加えて、駅周辺の大型店などへの買い物客の自転車も相当数あると思われます。

点字ブロック上への駐車や、エレベーターへのアクセス妨害、災害時の避難経路確保への不安感などが高まり、地域住民からは早急な整備を望む声が出ています。

2005年4月から道路法施行令が改正され、道路上に道路の附属物としての自転車駐車を整備することも可能となり、鎌取駅周辺の整備手法の選択肢も広がりました。

そこで伺います。

2004年に行われた自転車駐車場整備計画基礎調査について報告願います。

鎌取駅周辺の現状をどのようにとらえているか、お聞かせください。

2005年には整備計画がつくられる予定ですが、自転車の利用者、駅前の大型店や鉄道事業者、そして設置者である市の3者が、計画の段階からしっかり協議をしていくことが必要であると考えます。今後の進め方についての見解を伺います。

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では、鉄道駅周辺に自転車駐車を設置する場合、鉄道事業者に積極的協力を促しています。千葉市として、JRにどのような働きかけをするのか、御見解をお聞かせください。

最後に、保育所の現状についてお尋ねします。

緑区には、保育所は3カ所、保育園が5カ所の計8カ所あり、9月1日現在では、保育定員825名

のところ 960 名が入所し、さらに 126 名が待機しています。

他区と比較してみますと、中央区は 1,952 名のところ 2,134 名で待機は 95 名、花見川区は 1,530 名のところ 1,600 名で待機は 48 名、稲毛区は 1,634 名のところ 1,786 名で待機は 85 名、若葉区は 1,570 名のところ 1,675 名で待機は 79 名、美浜区は 2,040 名のところ 2,219 名で待機は 99 名となっており、昨年と比較しても待機児童の現状は一向に改善されておられません。

そこで伺います。

千葉市では、各区で将来の要保育児童数の推計を行っているとのことですが、どのようにして数値を出しているのか、まず、伺います。

次に、現在、緑区では土気とおゆみ野に保育園新設の計画が進んでいますが、その進捗についてどのように把握しているか、お聞かせください。

また、発達障害児の受け入れについて、現状ではどのようになっているのか、受け入れを拒否する保育園があるのか、お尋ねします。

さて、ここ数年の緑区の人口の推移を見てみますと、毎年増加していますし、今後も土気東地区の開発計画やおゆみ野の都市機構の所有地への住宅建設など、人口流入が見込まれます。保育園の増設が一刻も早く望まれるとともに、今ある子育て支援の制度をさらに充実させ、使いやすいものにしていく努力も必要です。

余りにも子育て中のお母さんから悩みが多く寄せられるので、先日じっくりお話を聞く機会を設けました。そこには 15 人ほどが集まり、御自身の事例や身近なところで起こっている事例を聞かせてくださいました。ここに一部を御紹介しますので、どうぞお聞きください。

事例 1. 失業保険中で、職業訓練に通うために一時保育を利用したく相談した。しかし、一時保育は週 3 回まで。訓練は 5 日なので、その時点で一時保育の利用は不可能。さらに、保育園から、こんなに小さいのに預けるのはどうか、離乳食が完了していない子はちょっとと言われる。現在は、千葉寺の保育ルームに子供を預け、復帰に向けて職業訓練に通っている。

事例 2. 出産をして育児休業中。近隣に親族なしの核家族。孤立感から子育て支援センターに通い、そこで一時保育を知った。子育てに疲れ切って、精神的にも耐えがたい状況だったので、一時的に預けようと相談した。しかし、保育園から、緊急を要さないならお母さんが見るのがよい。母乳中で小さいので無理と言われた。精神的にいっぱいのときに、そのように言われてしまうと何も言い返すことができない。さらに、ゼロ歳児からだ入りやすいが、1 歳児だと待機いっぱいに入りにくいと聞き、途方に暮れている。

事例 3. 育児休業中。9 月 1 日に復帰し入園させたかったが、8 月 20 日ごろにならないと結果がわからない。一方、会社では、せめて 1 カ月前には復帰するかしらないか、伝える必要がある。復帰の延長もできるが、そのときには保育園に入れれないという証明がないと困る。

事例 4. 育児休業中。上の子のときは 1 歳になった 4 月から復帰するために、3 月までにほかの保育ルームも必死で探した。第 2 子出産のときには、上の子を二、三カ月休ませたくても、休ませると二度と入れないので、休ませることができない。

事例 5. 専業主婦。双子を育てている。肋骨を骨折したときに一時保育がいっぱいで入れなかった。仕方なく千葉県内の実家に帰って、実家近くの保育所に預けた。

事例 6. 専業主婦。上の子が 2 歳、下の子が 6 カ月のときに事故で右肩を骨折。一時保育の相談を保育園にしたところ、保育園までの送迎が必要と言われた。ただでさえ家事や育児に支障があるのに送迎ができるわけがない。保育ママやファミリーサポートを勧められたが、窓口がそれぞれ違い、手続も大変なため、あきらめた。下の子が産まれたばかりのときに、エンゼルヘルパーを利用したこと

があったため、市に相談したが、エンゼルヘルパーの対象は4カ月までなので、前例がないと断られた。ほかの制度を紹介されることもなかった。

事例7。非常勤講師。水、木、土の週3日勤務なので、通常の保育利用は無理と言われた。一時保育を申し込みして入園できるようになったが、勤務時間と保育時間が合わないため、延長保育できないか、相談したところ、前例がないため認められないと言われた。保育ママの利用も考え相談したが、1歳未満の乳児は手がかかるため、受けてくれる人がなかなかあられないのが現状である。現在は、一時保育を辞退し、無認可の託児所に預けている。

事例8。育児休業中。上の子は、緑区内の保育園に通っており、下の子、1歳の育児休業中である。10月復帰の予定であったが、緑区内の保育園は定員オーバーで中途入園は断られた。他区の保育所ならあきがあると勧められたが、兄弟を別々の保育園に送迎するのは負担が大きく、仮に入園したとしても、転園が難しくなると聞き、会社に育児休業の延長申請をした。

事例9。育児休業中。緑区内の病院勤務。当直や夜勤があるため、現在の保育時間、延長保育を利用して午後8時では事足りない。二重保育では子供に負担がかかる。

事例10。2人目を出産して育児休業中。産褥期にエンゼルヘルパーのお世話になり、とても助かったが、制度上、上の子の保育園の送迎が認められていないので、とても困った。下の子の出産のときに最もしてもらいたいことは、上の子の送迎である。

事例11。育児休業を終え、子供を保育所に入所させたとき、子供を保育所に預けるということの不安、復職する緊張などでナーバスになった。また、子供は親元から離され、いきなり違う環境で過ごすことで体調を崩した。御飯を食べなかったり、泣いてばかりいたと聞かされ、とてもつらい思いをした。やはり子供のことを第一に考えれば、仕事をやめるべきかもしれないとまで考えた。子供を保育園の環境にならし、親子とも担任の先生と信頼関係を築くというためにも、入園前後にならし保育の制度があればいいと思った。

以上のように、十分に吟味したつもりの制度であっても、その制度を実際に使ってみると、さらに改善の余地がありそうです。また、じっくりお話を伺ってみると、2人目の出産に当たっては、上の子への配慮が特別に必要であることが改めてわかります。

一方、保育園側からは、急増する一時保育のニーズにこたえたいと思っても、余りの要望の多さにこたえ切れず、対応に心を痛めている様子も聞こえてまいります。

そこでお尋ねします。

まず、保育所や保育園の一時保育について伺います。

一時保育については、募集期間が年2回となっていますが、もっと柔軟な対応はできないのでしょうか。

二つ目に、一時保育ができる基準を明確にするべきであると考えますが、見解を伺います。

三つ目に、一時保育の設置園をふやすことはできないのでしょうか。

四つ目に、育児疲れや病気などの緊急の場合に対応できる一時保育の特別枠のようなものが必要であると考えますが、いかがでしょうか。

次に、一時保育以外の諸制度について伺います。

一つ目に、エンゼルヘルパーのサービス内容には、上の子の幼稚園、保育園への送迎が認められていませんが、改善できないか、伺います。

二つ目に、エンゼルヘルパーの利用期間の延長ができないのか、伺います。

三つ目に、お母さんの急な病気やけがなどの場合、一時保育、保育ママ、ファミリーサポートなどの制度を使おうとすると、病の中で幼い子供を抱えながら1件1件電話をしなければなりません。相談窓口を一本化することについての見通しをお聞かせください。

	<p>最後に、ならし保育が千葉市にはありませんが、<u>ならし保育についてはどのように考えているのか</u>、御見解を伺います。</p> <p>以上で、1回目の質問を終わります</p>
都 市 局 長	<p>歩いて暮らせる公共交通網の整備についてお答えいたします。</p> <p>まず、路線バスとコミュニティバスとの違いについてですが、路線バスにつきましては、民間バス事業者が運行計画を策定し、国土交通省の許可を受け運行しているバス路線であります。</p> <p>また、コミュニティバスは、本市のバス交通に係る対応方針に示しておりますように、高齢者や障害者などの対応を含め、既存のバスサービスだけではカバーし切れない地区や施設を連絡するバスで、市と地域が一体となつてつくり上げるシステムであります。</p> <p>次に、区役所バスとコミュニティバスとはどこがどのように異なるのかについてでございますが、区役所バスは政令指定都市移行に際し、区役所へのアクセス向上を目的に、市が導入を図ったものでございます。</p> <p>また、コミュニティバスは既存バス路線の退出により交通が不便となる地域への対応として、市と地域が一体となつて導入を図ったものであり、導入する目的に違いがございます。</p> <p>次に、コミュニティバスを地域に走らせたい場合のしるしと市民への働きかけや千葉市の役割についてでございますが、まず、交通不便地域であり、市民が日常生活を営む上で、バス交通が重要な役割を果たしていることが前提となります。</p> <p>その際、本市の役割は、地元への情報提供や要望の取りまとめ、導入のためのアドバイスなどを行うとともに、地域と一体となつて運行計画を策定し、バス事業者との協議、調整することと考えております。</p> <p>次に、おまごバス路線、さらしなバス路線、それぞれの市の負担額についてでございますが、本年9月1日から来年3月までの運行委託費は、おまごバスが695万1,000円、さらしなバスは1,218万5,000円でございます。</p> <p>なお、委託経費は、運行経費から運賃収入を除いた額となっております。</p> <p>次に、事業者選定は、どのような基準で選定したのかについてでございますが、事業者の選定は、市内に設置したコミュニティバス運行事業者選定審査会に諮り、決定したものでございます。</p> <p>選定の基準ですが、価格による競争入札ではなく、事業者から提出された企画提案書を、一つとして、事業に対する基本的な考え方、二つとして、運行計画に対する提案、三つとして、需要予測に関する考え方、四つとして、利用者サービス、5番目として、安全管理体制などを基準とし、特に、利用者サービスという視点に重きを置いて選定を行っております。</p> <p>次に、コミュニティバスに置きかえるための具体的な話し合いが進められている退出意向路線の有無についてでございます。</p> <p>現在のところ、コミュニティバス導入を前提として協議を進めている路線はありませんが、退出の意向を示している路線が1路線あります。今後の動向を見ながら対応について協議、調整を進めてまいります。</p> <p>次に、町中の交通弱者に対応するためのコミュニティバスの考え方についてですが、先ほどお答えいたしましたように、本市のバス交通に係る対応方針に基づき、導入目的に照らし合わせ、対応してまいりたいと考えております。</p> <p>次に、都市モノレールについてです。</p> <p>100円の収入を得るのにかかる過去5年間の経費はということですが、平成12年度、約131円、平成13年度、約135円、平成14年度、約136円、平成15年度、約129円、平成16年度、約124円でございます。これは、平成15年度から実施した会社の経費削減効果があらわれてきておるものと考えております。引き続き、収入の増加を図るとともに、一層の経費削減に努めるよう指導してまいります。</p> <p>次に、パーク・アンド・ライドの台数と利用者数、今後の導入に対する見解についてでございますが、モノレール会社では、平成14年8月から会社の敷地を利用いたしまして、38台分の月決め有料駐車場を整備し、パーク・アンド・ライド事業を実施しております。</p> <p>この利用状況は好調で、満車状態が続いているとの報告を受けております。今後の導入につきまし</p>

	<p>では、駐車場の確保など難しい面もありますが、設置の可能性について、引き続き検討してまいります。</p> <p>最後に、精神保健福祉についての御質問のうち、精神障害者が単身でも市営住宅へ優先入居することはできないかについてでございますが、公営住宅法においては、精神障害者の単身の入居は認められておりません。</p> <p>なお、現在、国において法の見直しを検討中とのことでございますので、その動向を注視してまいりたいと考えております。</p>
建設局長	<p>産業廃棄物処理計画についてのうち、所管について順次お答えいたします。</p> <p>初めに、赤道問題の中で、交換申請に対する市の処理の現況についてですが、最終処分場計画事業者より、本年6月27日に、計画地の中に含まれる赤道について処分願い出書が提出されたことから、小山町の各家を訪問して得た住民の意見及びその他の諸要件を総合的に勘案した結果、9月8日付で、処分についてはお断りいたしました。</p> <p>次に、赤道を必要な手続もせず勝手に消失させた違法性及び赤道の原状回復を事業者に指示、指導すべきとの御質問は、関連がありますので一括してお答えいたします。</p> <p>赤道を、所有者である千葉市に無断で損壊し、その機能を失わせたことは、所有権を侵害するものであるため、本市といたしましては、事業者に対し、当該赤道の機能回復を図るべく指導しているところであります。</p> <p>次に、緑区の諸問題についてのうち、鎌取駅周辺の放置自転車対策についてお答えいたします。</p> <p>最初に、自転車駐車場整備計画基礎調査についてですが、目的は、放置自転車が多く、対策の必要性が高い駅について、人口動向や利用状況などを把握、分析するとともに、今後の利用を推測し、整備計画の基礎資料とするものであります。</p> <p>なお、その成果内容は、駅別の駐車需要、駐車場供給量及び課題などを整理し、六つの駅別の放置自転車対策手法について検討いたしました。</p> <p>次に、現状把握についてですが、本年6月の調査では、鎌取駅周辺は、歩道上などに約1,700台の自転車が放置されている状況であります。自転車などの収容台数と駐車需要を比較すると、約1,200台が不足となっておりますので、早急に駐車場を整備する必要があると考えております。</p> <p>次に、整備計画策定における関係者との協議の進め方についてですが、放置自転車対策は、自治体のみで解決するのは困難な問題と考えておりますので、周辺の大型店舗、警察及び鉄道事業者など、駐車対策関係者との調整を行い、総合的に推進してまいりたいと考えております。</p> <p>次に、JRに対する働きかけについてですが、鉄道事業者の協力体制については、全国的な視点でとらえる課題と考えておりますので、全国自転車問題自治体連絡協議会を通じ、自転車駐車場の附置義務など法制度の改正を、引き続き、国、国会議員などに強く要望してまいります。</p> <p>なお、鎌取駅では、駅の構内放送を通じて放置自転車に対する啓発を働きかけるなど、今後もJRとの協議を行ってまいります。</p>
環境局長	<p>産業廃棄物処理計画についてのうち、所管について順次お答えいたします。</p> <p>初めに、小山地区の保全協定締結の進捗状況及びその保全に積極的に取り組むべきではないかについては、関連がありますのであわせてお答えします。</p> <p>小山地区の谷津田は、多くの動植物が生息し、湧水が豊かな環境であると認識しており、これまでに現地調査や土地権利調査などを行っております。</p> <p>今後も、引き続き、自然環境等の調査を行い、その結果等を踏まえて、保全対象区域の絞り込み等の作業を進めることとしております。</p> <p>次に、今後の産廃最終処分場のあり方についてお答えします。</p> <p>まず、指導要綱の改正についてですが、水利権者や耕作者の承認については、関係課からの意見等により、事業者を指導していることから、現行の制度で対応できるものと考えております。</p> <p>また、関係住民の範囲の拡大等については、慎重に検討してまいりたいと考えております。</p> <p>次に、最終処分場の適地についてですが、指導要綱及び指導要綱の規定による、立地等に関する基準に適合することが必須条件であります。どの程度あるかについては、把握が困難であります。</p> <p>次に、処分可能な産業廃棄物の総量等についてですが、平成16年度末時点で、最終処分場で処分可</p>

	<p>能な量は、拡大整備中のものを含めると、安定型処分場で約 32 万 7,000 立方メートル、管理型処分場で約 3 万 2,000 立方メートルです。</p> <p>また、最終処分場で、16 年度中に受け入れた産業廃棄物の量は、安定型処分場で約 8 万 2,000 立方メートル、管理型処分場で約 2,400 立方メートルです。</p> <p>なお、昨年度実施いたしました産業廃棄物実態調査から、市内の事業所から排出される産業廃棄物で最終処分される量は約 33 万 2,000 トンです。</p> <p>次に、最終処分場の適地、処理能力の把握と削減目標についてですが、現状では、最終処分場の適地及びその処理能力を把握することは困難なことから、現在、策定中の産業廃棄物処理指導計画の中では、千葉市の地域特性、産業特性及び産業廃棄物の発生、処理状況を踏まえ、計画期間における数値目標として、排出抑制量や再生利用量を検討しているところであります。</p> <p>最後に、処理指導計画における自然環境の保全への配慮についてですが、指導要綱により、許可申請前の計画段階で、関係機関等との調整を義務づけており、所管する法律や条例等の遵守状況及び各種施策との整合性を確認し、必要に応じて事業者を指導していることから、現状の制度で配慮できているものと考えております。</p>
保健福祉局長	<p>初めに、精神保健福祉の御質問のうち、普及啓発と就業支援についてお答えいたします。</p> <p>まず、精神保健福祉に関する普及啓発についてですが、精神障害に関する正しい理解は、精神障害者が地域生活を送る上で重要なことと認識しておりまして、こころの健康センターで、市民を対象とした各種講演会を実施するとともに、心の健康フェアや心のふれあいフェスティバルなどのイベントを開催し、その普及啓発に努めているところであります。</p> <p>なお、いわゆる医療観察法の周知につきましては、本年 7 月に、保護観察所及び千葉県と共同で、千葉県における心神喪失者等医療観察法に基づく地域社会における処遇に関するガイドラインの運営要領を定め、その中で、対象者の社会復帰を促進するため、地域住民等から理解と協力が得られるよう制度の周知を図ることとしています。</p> <p>次に、就業支援への取り組みについてですが、本市では、就労相談等にも応じる精神障害者の地域生活支援センターを昨年 8 月、花見川区に整備し、18 年度にさらに 1 カ所の整備を予定しています。</p> <p>また、本年度からは、就労相談や職場実習などを行う、千葉障害者就業支援キャリアセンターの運営に参画するなど、障害者の就労支援に努めているところであります。</p> <p>なお、国は、障害者雇用促進法の改正によりまして、来年 4 月から、精神障害者も雇用率に算入するなど、就労に向けた取り組みの強化が図られております。</p> <p>次に、緑区の諸問題のうち、保育所の現状についての御質問に順次お答えいたします。</p> <p>まず、要保育児童数の推計についてですが、各区ごとに、平成 21 年度における人口と就学前児童数を過去 4 年間の伸び率をもとに算定し、これに就学前児童数に占める要保育児童数の割合を乗じまして、要保育児童数を算出しております。</p> <p>次に、緑区における保育園新設計画についてですが、まず、土気地区につきましては、現在、設置運営法人である社会福祉法人千葉明徳会が旧土気幼稚園跡地に新保育園を建設中で、来年 4 月に開園の運びとなっております。</p> <p>おゆみ野地区につきましては、現在、用地買収を進めているところであり、あわせて設置運営法人を公募するなど、平成 19 年 4 月の開園に向けて準備を進めています。</p> <p>次に、発達障害児の受け入れについてですが、保育所におきましては、障害児、健常児の別なく受け入れをしております。発達障害児という理由で受け入れを拒否することはありません。</p> <p>次に、一時保育について4 点の御質問にお答えします。</p> <p>まず、年 2 回の募集についてですが、パート就労の方々の継続的な就労が可能となるよう、3 月と 9 月に、向こう半年間の利用について申請を受けておりますが、中途から就労を開始された方々につきましては、随時の申請も受け付けております。</p> <p>また、病気などの緊急の際や育児疲れなど、特に理由がある場合につきましては、随時利用申請を受け付けております。</p> <p>なお、緊急の場合の特別枠を設けることですが、さまざまな課題があると考えております。</p> <p>利用基準につきましては、保護者の就労等により、家庭で保育できない日が週平均 3 日以内の場合</p>

	<p>や、病気や出産、冠婚葬祭等の緊急時及び育児等に伴う心理的、肉体的不安を解消する場合など、具体的な基準を設けております。</p> <p>さらに、近年の核家族化や夫婦共働き世帯の増加等により、一時保育の需要が増加しておりますことから、実施保育所につきましては、夢はぐくむちば子どもプランに基づき、平成 21 年度までの間に、現在の 16 カ所から 23 カ所に拡充をしております。</p> <p>次に、一時保育以外の諸制度について、まず、エンゼルヘルパーについてお答えします。</p> <p>上の子の送迎等が認められないとお尋ねですが、ヘルパーのサービス内容は、原則として、単独で生活必需品の買い物を行う場合などを除き、事故防止の観点から、利用者の居宅内で、保護者と子供が一緒にいる場合に、家事、育児の援助を行うこととしております。</p> <p>しかしながら、幼稚園や通園バスまでが比較的近距离で、徒歩での送迎が可能な場合には、上の子の送迎も行っております。</p> <p>また、利用期間につきましては、昨年 4 月から、従来の産後 2 カ月以内を、妊娠中及び産後 4 カ月以内まで延長したところであり、さらに延長することは、現在のところ考えておりません。</p> <p>次に、一時保育等の相談窓口の一本化についてですが、これまでも各区の保健福祉総合相談窓口や福祉サービス課、あるいは保育所や保健センター等において、相談内容に応じた子育て支援策の紹介を行っておりますほか、子どもと家庭のハンドブックやホームページを通じ、各支援策の周知に努めているところでございます。</p> <p>また、現在、中央第六地区に整備を進めている子育て支援プラザでは、子育て支援情報を把握し、情報提供などを行う事業を予定しています。</p> <p>最後に、育児休業明けなどのならし保育についてですが、保育に欠けるとは言えないことから実施はしてはおりませんが、入所初日から保護者の就労等を考慮いたしまして、保護者が必要とする時間、お預かりをしております。</p> <p>なお、入所前につきましては、保育所の環境になれていただけるよう、親子での来所を勧めております。</p>
<p>教育次長</p>	<p>特別支援教育についての御質問に順次お答えいたします。</p> <p>初めに、特殊教育と特別支援教育との違いについてでございますが、平成 15 年 3 月、文部科学省の特別支援教育の在り方に関する調査研究協力者会議の最終報告には、特殊教育は、障害の種類や程度等に応じ、特別な場で指導を行うものであり、特別支援教育は、障害のある児童生徒一人一人の教育的ニーズに応じて、適切な教育的支援を行うものであると示されております。</p> <p>次に、通級指導教室と特殊学級の違い及び選択の決定についてでございますが、通級指導教室は、通常の学級に在籍する軽度の障害がある児童生徒を対象とし、指導の大部分は通常の学級で行いながら、障害の種類に応じて教室を移動し、特別の指導を行うものです。</p> <p>また、特殊学級は、盲・聾・養護学校と比較して、障害の程度が比較的軽く、しかも通常学級の指導では十分な成果を上げることが困難な児童生徒を対象とし、必要に応じて特別に編制された学級でございます。</p> <p>なお、就学する学校等の選択につきましては、保護者の意向を聞きながら、就学指導委員会の判断に基づきまして、最終的には、教育委員会が決定することとなります。</p> <p>次に、通級指導教室が、平成 15 年度以降設置されていない理由でございますが、本市におきましては、現在、言語障害 5 教室、情緒障害 1 教室の計 6 教室が設置されており、県より加配された教員が指導に当たっております。</p> <p>なお、新たな通級指導教室の設置につきましては、これまで加配教員の配置を重ねて県に要望してまいりましたが、ここ数年、現状の配置となっております。</p> <p>次に、特別支援教育指導員配置の具体的な判断基準についてでございますが、一つは、学級での授業が極めて困難な状況にあること、二つ目は、校内の支援体制は整っているが、当該児童生徒の学習や行動等に改善の様子がほとんど見られないこと、三つ目は、学校、担任、保護者の要望だけでなく、専門医等による養護教育センターの客観的なデータがあることの 3 点を基本条件とし、特に、緊急な対応が必要な児童生徒の在籍する学校に対し、順次配置することとしております。</p> <p>次に、指導員を配置していない学校への対応についてでございますが、特別な支援を必要とする児</p>

童生徒の支援に当たりましては、全教職員の共通理解と協力体制のもとで指導することが必要なことから、学校訪問相談員や養護教育センター指導主事が直接学校を訪問し、校内支援体制の整備に向けた指導を行っております。

指導に際しましては、本市独自の指導マニュアルを活用し、その子供に合った指導計画作成等、細部にわたり助言を行い、学校の全教職員による適切な対応が図れるよう支援しております。

次に、特別な教育ニーズを持つ子供が在籍するクラスへの加配の可能性についてでございますが、文部科学省の教職員配置等の在り方に関する調査研究協力者会議は、本年8月、特別支援教育コーディネーターの配置などを含めた教職員定数の改善についての中間報告を行いました。

本市では、緊急的な対応を図るため、国に先駆け、平成16年度に特別支援教育指導員8名を配置し、さらに17年度は、これを16名に増員したところでございます。

なお、定数の改善につきましては、現在、審議中でもございますことから、引き続き、国の動向について注視してまいりたいと存じます。

次に、青少年育成の指針についての御質問に順次お答えいたします。

初めに、今回、指針を見直すこととした背景についてでございますが、平成9年に策定された当時と比べ、情報化社会の進展等、青少年を取り巻く社会環境が急速に変化してきましたことや、青少年の問題行動等が大きな社会問題となってきましたことから、本市におきましても、青少年育成の方向性を検討することが望ましいという考えから、見直しをすることといたしました。

次に、青少年育成に関する今日的な課題についてでございますが、平成16年度のアンケート調査において、子育てや教育の問題点についての質問をしましたところ、家庭でのしつけや教育が不十分であると答えた方が73%、世の中全般の風俗が乱れていると答えた方が67%と、他項目に比べ非常に高い割合となっていることから、家庭の教育力の向上や、社会環境の浄化が今日的課題であると考えております。

次に、青少年や大人の意識の変化についてでございますが、規範意識に関する調査項目の中で、シンナーや覚せい剤を使う、援助交際をするといった犯罪行為に当たるものさえ、本人の自由であると回答している青少年や保護者が、全国調査同様、若干見られました。

次に、第2次5か年計画や、夢はぐくむちば子どもプランとの関連についてでございますが、本指針の見直しに当たりましては、第2次5か年計画や、夢はぐくむちば子どもプランで位置づけられている、地域における子供の活動機会の確保、青少年を取り巻く健全育成環境の整備等に関連づけまして検討してまいります。

次に、青少年の活躍の場として広げてきたものには、どのようなものがあるかとお尋ねでございますが、南部青少年センターでは、各種講座を通じて、地域や学校での青少年活動の基礎となる人間性の向上や、仲間づくりができるような取り組みを行っております。

また、各地区の青少年育成委員会活動等では、地域の青少年とともに、清掃活動や緑化活動を実施したり、老人宅に訪問してお手伝いをするなど、ボランティア活動や社会奉仕活動が実施されるようになり、青少年によるボランティア活動の広がりが見られるととらえております。

次に、市として積極的に情報を発信していくことについてでございますが、青少年補導センターにおいては、青少年健全育成に関する情報誌、フェアウェイを毎月発行し、各学校に対し、情報提供を行っております。今後は、保護者や青少年を含め、市民の方々に情報提供していくための方法を検討してまいります。

福谷

では、2回目の質問をいたします。

歩いて暮らせる公共交通網の整備のバス交通について伺います。

区役所バスとコミュニティバスとでは、導入の目的が異なっているものの、機能的には、区役所バスの機能はコミュニティバスに置きかえても十分果たせるのではないかと考えます。

また、いずれも市が導入を図ったもので、千葉市がかかわって改善することが可能です。そこで市民にとって、より豊かなモビリティを確保するためにも、区役所バスも地域住民や利用者の意見を聞きながら路線の変更などを行い、利用しやすくすることが望まれますが、いかがでしょうか。

谷津田保全指針に基づく協定締結の推進について伺います。

引き続き、自然環境等の調査を行い、その結果等を踏まえて、保全対象区域の絞り込みなどの作業を進めるとのことですが、地元の方々が最も知りたいのは、具体的なタイムスケジュールです。自然環境などの調査はいつまで行い、絞り込みなどの作業はいつごろ完了する予定なのでしょうか、伺います。

次に、最終処分場の適地について伺います。

最終処分場の適地が、市内にどの程度あるか、考えられないという御答弁でした。本来、最終処分場の立地が、自然環境面、生活環境面に与える悪影響を多くの市民が危惧している現状から、今後の産廃の排出抑制や市内での処理目標を考える際、最終処分場の適地についての検討は不可欠なものです。

去る9月6日、第2回の産廃処理指導計画検討委員会で、市が示した産廃処理の目標案によれば、市内の事業所から排出される産廃の安定型最終処分量は、平成22年度の目標値で、平成15年度の2%減の32万7,000トンとし、市内で排出された産業廃棄物は、可能な限り市内もしくは県内など、排出場所近辺での処理が完結されるよう、処理施設を整備する必要があるとしています。

先ほどの答弁では、平成16年度末の時点で、市内で処分可能な最終処分量は、安定型で約32万7,000立方メートルです。現状では、市内の事業所から排出される最終処分量すべて市内で処理しようとしたときは、1年でいっぱいになる状況です。

すなわち、市の産廃処理計画案では、結果的に、市内に毎年30数万トンという膨大な処理能力を持つ最終処分場を新たに設置することが、本来望ましいという計画であることを意味しています。

こうした産廃最終処分場はどこに設置されるのか。千葉市の郊外地、すなわち緑区や若葉区などの耕作の放棄された谷津田に立地される可能性が高いと考えられます。しかし、そこは鹿島川、村田川、都川の上流域で貴重な水源地であり、千葉の原風景として多様な動植物が生息する場所です。東京湾側と太平洋側との分水嶺をなし、千葉県全体の自然保護の要の地とも生態学の専門家は評しています。

こうした場所へ最終処分場の立地は適しません。現状の市の計画案では、市内の谷津田は産廃で埋まってしまう。千葉市の地域特性を考慮した最終処分場の適地性を、まず厳密に検討した上で、産廃処理指導計画を立案すべきだと考えますが、いかがでしょうか。

次に、精神保健福祉についてですが、地域生活支援センターが就労相談に応じたり、就業キャリア支援センターでの相談や実習がなされ、法改正により、制度も整ったとのことですが。

次に、課題となるのは、就労場の確保です。そこで就労場の確保への取組状況についてお聞かせください。

放置自転車対策について伺います。

今後の鎌取駅の駐輪場整備を進めるためのタイムスケジュールをお示しください。

そして、保育所の現状についてですが、一時保育については、保育に欠ける場合の対応ばかりではなく、育児疲れや緊急時のためのものであるということが御答弁からわかりました。

しかし、現実には、先ほどのような事例は、いっぱいあります。それは、圧倒的な数の不足に加えて、そのために起こる個々の現場の負担の増加、対応し切れない現場の状況があるのではないかと思われます。特に、緑区においては、緊急に一時保育をふやす必要があると思われませんが、どのようにお考えでしょうか。

また、緊急の場合の特別枠を設けることには、さまざまな課題があるとのことですが、具体的には何が課題なのか、伺います。

そして、保育所地域活動や子育て支援センター、それから子育てリラックス館など、元気なときに子供と一緒に遊びに行けるような場所はたくさん整備されてきました。また、市民グループやボランティア、NPOが準備するものもあります。

一方、本当に困ったときや緊急のときに飛び込める場は、決して使いやすい状態ではないという現状がおわかりになったのではないのでしょうか。

	<p>そこで伺いますが、<u>千葉市が公として行うべきことは緊急対応ではないか</u>と思いますが、御見解は いかがでしょうか。</p> <p>以上、2回目です。</p>
都 市 局 長	<p>歩いて暮らせる公共交通網の整備についての2回目の御質問にお答えいたします。</p> <p>区役所バスの地域住民や利用者の意見を聞いた路線変更などについてでございますが、若葉区で運行しております区役所バスにつきましては、千葉市斎場の供用開始に伴いまして、本年6月に所要の見直しを行い、市民の利便性の向上を図ったところでございます。</p> <p>他の路線につきましても、今後、地域住民の要望があれば、事業者など関係機関と協議し、見直しについて検討してまいります。</p>
環 境 局 長	<p>産業廃棄物処理計画についての2回目の御質問にお答えします。</p> <p>初めに、自然環境等の調査の終了時期及び絞り込み等の完了予定についてですが、自然環境調査は四季ごとに行うこととしておりますので、終了時期は、当面、来春を予定しておりますが、その後の追加調査等の必要性も考慮し、絞り込み等の作業を進めてまいります。</p> <p>次に、最終処分場の適地性を厳密に検討した上で、産業廃棄物処理指導計画を立案すべきであるとのことですが、1回目に答弁申し上げましたとおり、現状では、最終処分場の適地及びその処理能力を把握することは困難です。</p> <p>なお、最終処分場の設置については、申請事案ごとに、市民の安全と環境保全の観点から、現行制度の的確な運用により対応してまいります。</p>
市 民 局 長	<p>精神保健福祉の2回目の御質問のうち、所管についてお答えします。</p> <p>精神障害者の就労の場の確保への取り組みについてですが、毎年、ハローワーク千葉等と共催して、障害者雇用促進就職面接会を開催し、昨年度は身体障害者、知的障害者60人の就職が内定いたしました。</p> <p>また、市で発行している勤労市民ニュースや市のホームページで、障害者の雇用状況や法定雇用率、雇用義務などについて掲載し、市内事業所の啓発に努めております。精神障害者への対応については、専門の相談員のいるハローワーク千葉と連携を図ってまいります。</p>
建 設 局 長	<p>緑区の諸問題についてのうち、鎌取駅周辺の放置自転車対策についての2回目の御質問にお答えいたします。</p> <p>自転車駐車場の整備スケジュールについてですが、鎌取駅周辺は放置自転車が多く、緊急に対応する必要がありますので、歩道を活用する自転車駐車場の設置について、平成18年度から地元や関係機関と協議、調整し、事業に着手したいと考えております。</p>
保 健 福 祉 局 長	<p>保育所の現状について2回目の御質問にお答えいたします。</p> <p>まず、緑区への一時保育の創設についてですが、一時保育に対する需要は全市的に増加しているところございまして、今後、計画的に整備していくこととしております。</p> <p>次に、特別枠を設ける際の課題ですが、一時保育を実施している保育所の部屋や職員配置の関係から、定数を定めて御利用いただいているところでございますが、特別枠を設けることにより、パート就労の方々への影響があることや、職員の加配が必要となることなどがあります。</p> <p>また、緊急対応についてとのことですが、就労形態が多様化する中で、パート就労の方々に一時的な保育の場を提供すること、あるいは病気や冠婚葬祭等の緊急一時的な保育需要に対応することは、それぞれが子育て支援策として重要であると考えていますので、今後とも適切な対応を図ってまいります。</p>
福 谷	<p>3回目なので要望を申し上げます。</p> <p>まず、今の千葉市の公共交通網には、著しい地域格差、不均衡があります。市民の最低限度のモビリティを確保するためには、ある程度の公共財を投入することも許されるのではないかと思います。その際には、市民のどのようなモビリティを保障するのか、どのように困っている人の足を確保するのかという市民合意が必要であると考えます。</p> <p>例えば、コミュニティバスですが、福井県武生市では、合併によって10月1日より越前市となりましたが、コミュニティバス導入に当たって、市民に詳細な聞き取りを行いました。それも、対象は交</p>

通弱者、つまり車を運転する中高年男性ではなく、高齢者や高校生、主婦などの声です。

その中で、せめて週に1回でいいから温泉に入りに行きたい、週に1回の病院通いに使いたい、買い物に行きたいけれども、その都度、家族に車を出してもらうのは気が引ける、あるいは、家族が買い物をしてくれると言うけれども、自分のものはせめて自分で買いに行きたいし、なぜなら、おむつなどの買い物を頼むのは、たとえ家族といえども自尊心が傷つく、そのような声を聞き取った結果、誕生したのが、週に1日、日に2往復のコミュニティバスでした。

千葉市の面積の7割ほどの広い地域を三つのエリアに分けて、それぞれの交通不便地域ごとに曜日を指定して走らせるというものです。不便なように思いますが、実は、これが大変好評で、このバスが開通してからというもの、地域のお年寄りが週に1度の外出を誘い合わせて楽しみにするようになりました。乗り合わせていない人の体調を気遣うなど、まさにバスの中が一つのコミュニティーとなっているとのこと。そして、さらに3年をめどに見直しもかけるという、きめ細かい対応がなされています。

一方、市街地を循環する武蔵野のムーバスは、バス停から300メートル以遠の地域を交通空白地域とし、バスの便が1日100本以下の地域を交通不便地域として、その解消を目指して整備されています。

このように、地域の特性に応じて走らせるというのがコミュニティバスのコミュニティバスたるゆえんです。千葉市のバス対応方針では、細かい住民ニーズには対応できません。今後、最も身近な公共交通となり得るバス交通についての施策の充実を求めます。

一方、モノレールですが、営業係数が124円ということは、原資には関係なく、収入を得れば得るほど赤字はふえるということです。今回出された千葉都市モノレール株式会社の要請書の内容と合わせて、それでよいかどうか、私たち議員は市民の皆さんの声をしっかり聞きながら検討する必要があります。その声を待たずに安易に延伸を主張されるのは困ります。

また、環境負荷が少ないということを導入の理由としているのであれば、モノレールの利用を促進することによって、都心へ流入する自動車の量の削減目標が示されるべきであって、パーク・アンド・ライドの駐車場の設置計画などが、既に明確にされてしかるべきです。

1997年に、フランスの小都市ラロッシュで始まり、2000年には、EUの取り組みとして広がり、今ではヨーロッパを中心とした世界各都市で実施されているカーフリーデーという取り組みがあります。

日本では、横浜市と名古屋市と松本市が名乗りを挙げていますが、市街地に車の休日を設け、マイカーを使うかわりに、公共交通機関、徒歩、自転車などによって移動します。車がないことによる都市環境の変化を体験し、車を利用しては見落とししてしまうけれども、徒歩や自転車を利用することにより見えてくる町の再発見をするというもので、市街地のにぎわいをつくり出します。

町の中心部から1日でも車を規制するためには、行政、NPO、企業などが協力して取り組んでいく必要がありますが、既に都市景観市民フェスタなどを開催している千葉市ですから、あわせて取り組んでみてはどうかと考えます。このようなイベントを通して、モノレールの既存路線の利用促進を図り、市民の理解を得ていく努力が大切ではないでしょうか。市民合意のもとに交通総合ビジョンが策定され、総合ビジョンのもとに、仮にモノレールを軸とするとしたら、その軸を補完するために、何をどのように連携させるかという議論をするのが真っ当です。何が何でもモノレールを延伸しておいて、その後にビジョンを策定して政策を正当化するというのは、いささか強引です。

次に、産業廃棄物処理計画についてですが、最終処分場の設置については、申請事案ごとに、市民の安全と環境保全の観点から、現行制度的確な運用に対応していくとの御答弁をいただきましたが、小山町の場合は、まさにそれがなされなかったのです。だからこそ、現在検討中の千葉市産業廃棄物処理指導計画は、谷津田の水循環、生態系の保護という千葉の地域特性に配慮した指導計画とすることが求められるのです。

市の原案に、計画目標の取組方針として、処分上の立地に当たっては、水環境、生態系などの環境保護の観点から、その適地性に配慮することを明記することを強く求めます。小山町の谷津田が周囲

の土地改良区の水源地であるとともに、千葉市内でもまれに見る貴重な動植物の宝庫であることは、市民の環境調査などにより明らかとなり、今や市と市民の共通の認識となっています。

この自然の保全を考える上で、処分場の計画地である谷津田の台地部分は、本来、林や畑として谷津の貴重な水源地となり、動物の生息地として貴重な生態系を支える役割を持っています。

現況は、林が伐採され、土砂が削り取られた状態で放置されており、このままの状態だと水環境や生息環境の変化による生態系への影響や地すべりが危惧されます。市は、千葉の原風景であり、多様な生態系を有する谷津田の自然の保全を全市的に推進することを明確にし、一方で、都市局の施策、緑地保全制度など、さまざまな制度について適用可能かどうか、適用する場合の課題は何なのかを検討し、計画地、台地部分の原状回復に向けて努力することを強く望みます。

自然環境、生活環境が許容する範囲内で、市内で排出された産廃は、可能な限り市内もしくはその近辺で処理が完結するようにするには、排出抑制と循環的利用の推進を最も重視し、そもそも汚染負荷となる廃棄物を排出しない、廃棄物を資源として循環利用することにより、ごみゼロ、埋め立てゼロ社会を見据えた廃棄物処理の計画目標を持つことが必要です。

出てきた廃棄物の対策ではなく、廃棄物の発生を予防する対策、つまり廃棄物が発生する原因を根本的に取り除く政策を重視することです。実際に、EUでは、最終埋立処分ではなく、分別、保管、管理が主流となりつつあります。日本でも、先進企業が競ってゼロエミッション、すなわち廃棄物ゼロ化に力を注いでいます。

その動きと連動させて、2000年の地方分権一括法で、国と地方公共団体が対等の協力関係になったことを踏まえ、千葉の原風景である谷津田、里山を次の世代に引き渡す責務のある立場として、排出された廃棄物の処理対策という国の政策の抜本的な見直しを、千葉市から国に提言することを求めます。

今、千葉県では、**障害者**の差別禁止に関する県独自の条例の制定を初め、さまざまな取り組みについて検討するため、障害者差別をなくすための研究会において具体的な検討を行い、このたび中間報告を取りまとめました。その基礎資料として、昨年9月、広く県民から障害者差別に該当すると思われる事例を募集し、約700件の応募がありました。

その中に、次のようなものがあります。向精神薬のたぐいを飲んでいただけで退社させられた。精神障害者というだけで働きたくても仕事がない。病気を隠して一般就労するのはきつ過ぎる。

一方で、病気を明らかにしてしまうと、適性に合った仕事を選ぶことができない。精神障害者といっても個人差があるのに、パソコンができる人も、障害者として就職すると清掃等に職種が限られ、職業選択の自由がない。精神障害をオープンにすると、なかなか職がない。

このように、障害というだけで、個人の能力や特性を見ようとせず、画一的な差別感で対応するという事例がたくさんあるのが現状です。

就職相談においては、障害があるからこの職種というのではなく、個人の能力に応じて職種が選べるような対応が図られることを望みます。

また、ただいまの千葉県の事例にもありますし、現実にも、残念ながら耳にしますが、特別のニーズを持った子供たちに対して、あの子がいるために勉強が進まない、この子のために、ほかの何百人の子供たちに我慢させるのかという意見が必ず出されます。

残念なことに、その声は学校現場からも発せられます。時には保護者の間に波及することもあります。このような考え方がノーマライゼーションの実現を阻む最大のバリアであり、このような考え方が許容される限り、制度が充実すればするほど、特別のニーズを持った子供たちは疎外されます。まだまだこのような根深い差別感が横たわっているということを十分に踏まえて、特別支援教育への全教職員の適切な対応が図られることを教育委員会に求めます。

青少年育成の指針についてですが、昨日、千葉市少年自然の家に行くと申し上げましたが、青少年育成委員会の研修を行いました。子供たちを健やかにはぐくむための場づくりとはをテーマに、グループディスカッションを行い、互いに発表し合いましたが、その結果、子供たちが人と出会える場をつくっていくこと、ここにいてよいという場をつくっていくことが大切で、さらに、できれば彼ら

の存在が必要とされていることが実感できるような活躍の機会があるとよいという意見に集約されました。

具体的には、そこに行けばだれかがいる児童館とか、運動広場の一角にスケートボードが自由にできる空間を設けるなどです。

そして、地域の活動へ彼らをいざなうよう積極的に参加を呼びかけることも大切です。すぐに市民の手によって取り組めることもあれば、市としての関与がなければできないこともあります。地域で、このように真剣に取り組もうという動きがあるのですから、それらの背中を押すよう、市としても真剣な取り組みを要望します。

最後に、一時保育に関する一連の答弁をお聞きする限り、お母さんたちが抱えている不安感はおわかりいただけなかったと感じます。

仲間内のサークルでしのげることと、公的なサービスがなければできない事業とを峻別する必要があります。緊急時のための一時保育をふやすことや、いざというときに直ちに相談がとれる体制は、何が何でも公的に支援して行うべきことです。したがって、現在計画が進行中の土気とおゆみ野の保育園に、一時保育を設置するよう強く要望します。

一方、元気な親子が集まって集える場の確保は、さまざまな市民グループやサークルでも取り組んでいます。したがって、子育て支援センターや子育てリラックス館においては、母親の主体的な活動ができるよう、生涯学習の場としても位置づけ、親子の居場所であると同時に、保護者のネットワークづくりの場であり、学びの場にもしていくことが重要であると考えます。

そのために一時預かり事業もそこで行うことができるよう、幅広い発想で取り組んでいただきたいということをお願いし、私の一般質問を終わります。御清聴ありがとうございました。