

福谷

市民ネットワークの福谷章子でございます。

12月も半ばを迎え、ことしも残すところ、あとわずかとなりました。ことしは、戦後60年の節目の年でしたが、その節目の年に、戦争体験をされた方のお話を聞く機会がたくさんありました。

その中で、忘れられないお話もがございます。当時、15歳だった方が満州で、僕は大砲を撃っていたんだよというお話をされました。そのときに、たくさんの15歳の仲間たちが鉄砲に撃たれて亡くなっていった。そして、亡くなる寸前に、彼らは一様に同じ言葉を言ったとおっしゃいました。その言葉とは、天皇陛下万歳でもなければ、大日本帝国万歳でもなかった。それは、たった一言、お母さん、痛いよ。その言葉であった。そう聞いたときに、私は、15歳の内面はかくも子供なのかと悲しく受けとめました。その内面は、60年前も、そして、60年を経た今も決して変わってはいない。そう信じて、一般質問を行います。

それでは、通告に従って行います。

まず、指定管理者制度について伺います。

指定管理者制度は、2003年9月に施行された改正地方自治法によって導入されましたが、その後、千葉市においては、2004年、昨年7月に指定管理者制度導入に係る指針が策定され、ことし、2005年6月に千葉市斎場、10月にはフクダ電子アリーナとアクアリンクちばが相次いでオープンし、指定管理者によって管理運営される公の施設として稼働しています。

その後、千葉市は、公の施設346施設のうち、市民サービスの向上とコスト削減が見込まれるとして、102施設に指定管理者制度の導入を決め、そのうち81施設の指定管理者を公募し、それ以外の21施設は管理者を公募せず、あらかじめ市が指定するとして準備を進めています。

本年の第3回定例会において、指定管理者制度を導入する施設の条例が改正され、10月から11月にかけて、それぞれの施設において指定管理者の募集が行われ、年の瀬までには指定管理予定候補者が選ばれ、2006年の第1回定例会の議決を経て正式に管理者が決定されることになっています。

その後、市と指定管理者との間に詳細な協定が結ばれ、実質的にどの程度の経費が削減されるのか、市民サービス向上の可能性はどうかなどは、この協定書によって初めて明らかとなります。指定管理者制度の導入によって求められる市民サービスの向上についてですが、どのような市民サービスが求められているかは、施設によって大きな違いがあります。千葉市斎場、フクダ電子アリーナ、アクアリンクちばの3施設は、火葬炉の運転、芝の管理、リンクの維持管理というハード面の特殊性があり、管理運営にも技術的な専門性が求められ、技術の質が市民サービスに直結すると考えられます。

一方、公の施設の中には、技術的な専門性よりも、市民の参画が図られることが市民サービスの向上に結びつくという施設もがございます。

今回公募されている81の施設の中には、そのような施設が含まれており、その代表的な施設がコミュニティセンターだと思われます。コミュニティセンターは、地域コミュニティの醸成に大きな役割を果たすことが期待されている施設であり、管理運営が指定管理者に任された場合、コミュニティ形成にどのような影響があるのかという点については、十分な検討が必要です。

これまで、それぞれに利用者や地域関係者から成る運営委員会を設置し、行政との協働による管理運営が図られていました。市民のサークル活動や自治会活動、ボランティア活動を活発にするための部屋貸し業務を円滑にし、さらに、各団体の発表や交流の機会であるセンターまつりなどの自主事業を行っています。施設の管理運営に、地域の団体やNPOや市民団体が、今まで以上に参画することによって、市民による地域経営がなされ、失われつつある地域コミュニティの醸成にも寄与するものと考えます。

現在、まさに指定管理者の選定作業が進められているところですが、以下、伺います。

従来、コミュニティセンターには運営委員会が設置され、行政との協力によって管理運営がなされてきました。今後、指定管理者によって管理運営がされる場合、この運営委員会の役割についてどのように考えられているのか、伺います。

指定管理者の募集段階で、応募者に対して、コミュニティセンターの管理経費についての周知はどのようにされたのか、お聞かせください。

今までのセンター事業では、自主事業は余り盛んに行われてはいませんが、市民サービスの向上という観点から、自主事業は重要です。利益が出せないこのような施設で行われる自主事業についての考え方を伺います。

コミュニティセンターは、今まで、コミュニティー活動の拠点としての役割を果たしてまいりました。職員が現場で直接市民から運営上の苦情や要望を聞いたり、市民の活動の様子を間近に見たりする中で利用者ニーズの把握が市民サービスに直結していたと考えられます。施設管理を通して行っていた利用者ニーズの把握を、今後、市としてどのように行っていくのか、お聞かせください。

次に、街山づくりについて伺います。

千葉市は、三つの都心構想を掲げ、大都市への道を歩む一方で、市域の約5割が公園や農地、山林などの緑に覆われるといった豊かな自然に囲まれた都市です。特に、市街化調整区域に広がる谷津田や里山は日本の原風景でもあり、長い歴史において、人々が手を入れることによって、生活の中で守られてきました。

千葉市でも指針を作成し、谷津田を守ったり、森林ボランティアを募って、市民参加で里山を管理する仕組みを模索して、市街化調整区域の緑の保全に取り組んでいるところです。

一方、都市化の進んだ市街化区域にも、いまだに残っている樹林地があつたり、造成されながらも草地となって開発の中で取り残されている土地があります。これらの緑地は、土地所有者の高齢化により管理ができなくなったり、あるいは、管理が追いつかず、立入禁止の看板を覆い隠すほどに雑草が生い茂ったりしています。その結果、不法投棄の場となりやすく、放置しておけば荒廃が進みます。このように、町中の緑を守り、維持していくことは容易ではありません。

そこで、千葉市では、市街地の樹林地を、街山という千葉市独自の新しい名で呼び、里山のような樹林地管理とガーデニングのような身近な庭園管理の複合したものを目指すこととしています。

都市住民にとっての緑は、人々の生活に安らぎを与えるとともに、汚れた空気を浄化し、夏の温度を下げるという働きがあり、都市空間における緑地の確保は、今後ますます重要です。

さらに、街山は、多くの市民の身近な場所に存在することから、市民に公開され、市民の手によって日常的に守られることが可能です。

平成16年に都市緑地保全法が改正され、都市緑地法となりましたが、市街地にある樹林地を保全するために、市と土地所有者とが契約し、土地所有者には税制面での優遇措置が図られ、市民は積極的に維持管理にかかわることができるようになっていきます。

そこで、市民が参加しやすい具体的な仕組みをつくることが求められます。

千葉市では、既に平成16年から、小倉町において市民緑地モデル事業が行われているとのことです。そこで、以下、伺います。

平成16年から行われている小倉町の市民緑地モデル事業における検討内容はどのようなものか、伺います。

モデル事業の中では、ワークショップなどが行われたことと思いますが、ワークショップは何人ほどの規模で行われたのでしょうか。その際の呼びかけの方法については、どのようにされたのでしょうか。

市民緑地における禁止事項はどのような事柄か、お聞かせください。

施設整備に関しては、どのようなものを考えているのか、伺います。

最後に、第2次5か年計画では、おゆみ野地区への市民緑地の設置が予定されていますが、その場所と地権者、また、その場所が選定された理由についてお聞かせ下さい。

次に、千葉市の公共交通について伺います。

千葉市内には、鉄道、都市モノレール、バス交通が整備されていますが、鉄道は海側に集中し、内陸部はバス路線が鉄道やモノレールに接続するという、どちらかという、一部地域に偏った交通体系となっています。したがって、市民は、自動車交通に負うところが多く、交通渋滞、交通事故、交通公害と言われる自動車交通三悪は避けがたい問題です。

交通事故対策に関しては、特に交通事故の多い地域を選び出して、安心歩行エリアのような取り組みがなされ、地域ごとに問題点を洗い出しています。

交通渋滞に対しては、渋滞が発生すると道路を広げ、バイパスをつくり、都心部に駐車場をつくるという対応が繰り返されています。

ところが、道路整備が進めば、さらに自動車交通量がふえるというイタチごっこの繰り返しで、このままでは、町じゅうの大部分が道路と駐車場に占められた、どこも同じような表情の、無味乾燥な町になってしまうのではないかと心配する声もあります。

このような車社会の見直しは、来るべき高齢化社会を迎えるに当たって、また、ますます進む地球温暖化への対策としても、一刻も早く取り組まなければならない非常に重要な課題であると考えます。

しかしながら、千葉市の交通政策は、まだまだ道路網拡張の方向を示しており、今後、自動車交通の需要と供給のバランスをどのように図っていくか、その手法が問われるところです。

第2次5か年計画の中で、いよいよ総合交通ビジョンの策定が位置づけられるとのことですが、円滑な道路交通状況を実現する方法の一つに、交通需要マネジメント、TDMがあります。千葉市も、このTDMの手法を総合交通ビジョンの中に取り入れるような計画があるようです。

そこで伺います。

総合交通ビジョンの中で検討されている交通需要マネジメント、TDMとはどのようなものか、お聞かせください。

現在、千葉市で、このTDMにかかわるような取り組みはどのようになされているのか、伺います。今後のTDMの展開について伺います。

平成13年度に出された総合交通政策のあり方に関する基礎調査報告書には、各区の市民の声がまとめられています。それによりますと、各区から公共交通への要望はさまざまです。

そこで伺います。

地域住民のニーズについて、市はどのようにとらえているのでしょうか。いわゆる交通不便地域への今後の取り組みについては、どのようにお考えか、お聞かせください。

先週の土曜日、12月10日に、JRのダイヤ改正が行われましたが、毎年6月ごろ、千葉市も加盟している千葉県JR線複線化等促進期成同盟から、JRに対して要望が出されていると聞いております。その中で、千葉市内各線の要望は、どのようなものが出されたのか、お聞かせ下さい。

また、具体的に、どの程度のものが反映されたのか、次年度に向かってはどんな取り組みがされるのか、伺います。

さて、こここのところ、千葉都市モノレールの延伸についての議論が盛んになっています。千葉市にとって巨額の税を投入して整備するものですから、市民的な議論を経るべきであり、現状のさまざまな議論は歓迎すべきところであると考えます。

青葉病院への延伸路線は、漏れ聞くとところによりますと、文化会館から郷土館を経て、千葉大学南側を通るとのことです。文化会館周辺は、毎年夏に千葉城を背景とした薪能が開催されるなど、千葉市でも誇れる文化ゾーンとなっています。

この6月に景観法が施行され、千葉市も良好な景観の形成を図るための景観行政団体となり、景観計画を策定して、景観整備に支援を行う立場となっています。

そこで伺います。

景観という観点から、そのような地に高い橋脚が建ち、上空を軌道が走ることによる景観の損失について、千葉市の見解を伺います。

また、このルートは路線バスが充実しています。延伸される場合には、関係バス事業者との協議が義務づけられているとのことですが、バス事業者との協議項目についてお聞かせください。

そして、現状のバス路線はどのようになるのか、今までバスを利用していた市民は、バス交通を選択することが保障されるのか、お聞かせください。

#### 次に、子供の福祉について伺います。

2004年8月に、文部科学省が発表した生徒指導上の諸問題の現状についてという調査報告によりますと、2003年度の公立の小中高等学校における暴力行為の発生件数は、学校内外で3万6,000件、いじめの発生件数は2万3,000件、国公立の小中学校における不登校児童生徒数は12万6,000人となっています。

さらに、犯罪白書によりますと、少年保護事件のうち14万4,000人の子供たちが家庭裁判所の終局処理を受けています。このように、約33万人の子供たちが、さまざまな問題を抱えて悩み苦しんでいますが、これら表面化した子供たち以外にも同じような状態にある子供たちは、2倍から3倍はいるとされています。

さらに、被害に遭った少年17万5,000人も心に傷を受けており、彼らを合わせると、少なくとも50万人の子供たちが苦悩と悲しみの中にあると考えられます。

千葉市の子供施策を眺めてみますと、子供の福祉施策は、極端に小学生年齢までに偏っており、中学生以上に関しては、もっぱら教育委員会での取り組みとなります。子供というと、中学生くらいまでのイメージだからでしょうか。

しかし、子どもの権利条約でも、児童福祉法でも、子供は18歳までと定義されています。特に、青少年年齢で問題を抱えてしまった子供に関しては、警察力に頼る以前に、福祉分野との緊密な連携が必要であると思われます。例えば、問題を抱えてしまい、立ち直りに苦労している子供の背景には、日常的な見守りに欠けるという現実があります。さまざまな少年事件の背景を見ますと、家庭があり、親がいるにもかかわらず、無関心で放置されている状態、子供の生活が地域のだれからも見守られていない状態が広がっていることがうかがわれます。児童相談所のような相談機能や、児童自立支援センターのような立ち直りの場が、もう少し豊かに、彼らの周囲にあることが求められますが、彼らの居場所は、もっぱら学校関係の場所しかありません。したがって、学校教育の流れに乗れるか乗れないかという一面だけで、彼らの状況は大きく変わるというのが現実です。

さまざまなトラブルに直面している青少年は、規範意識に欠けると言われますが、成育過程において、当たり前前の保護を受けることができなかった彼らは、残り少ない自立に至るまでの期間に、どのようなサポートを受けるかによって、将来も大きく左右されます。

そこで伺います。

平成14年度から2カ年の国の事業として青少年サポート事業が始まりましたが、千葉市では、17年度も単独事業として継続しています。このサポートチームの取り組みについて伺います。

まず、このサポートシステムに乗るまでの手続はどのようになっているのか、伺います。

今年度、サポートしている対象者は何人か、また、サポートチームのメンバーとしてどのような人で構成されているのでしょうか。

サポート事業は、どこで、どのような取り組みがなされているのか、伺います。

これまでのサポート事業の課題と成果についてお聞かせください。

#### 次に、特別教室開放について伺います。

地域に開かれた学校とは、すでに言い古された言葉ですが、この言葉が使われ始めたころは、少子・高齢化社会の到来を見据え、学校教育も生涯学習に大きく寄与していこうという決意があらわれていたと記憶しています。

また、学校と地域との垣根を低くして、ともに子供たちを守っていこうという思いにもあふれていましたが、心ない者によって子供たちが襲われるという事件が立て続けに起こり、そのたびに、学校は多くの子供たちを守るために警戒を余儀なくされてまいりました。

その結果、来訪者の記名や名札の装着、閉ざされた門扉と周囲で見守るセーフティウォッチャーの姿というのが、今や学校の通常の形となり、本来の教育活動に加えて、危機管理能力をより要求されるようになっていきます。

しかしながら、悪意を持って近づく者から数百人の子供たちを数十人の大人で守り切るのはしよせん不可能に近いということを、私たちは自覚し、それだからこそ、地域の多くの注意力を学校に注ぎ続ける努力と工夫を模索していかねばならないのだと思います。安全管理に十分配慮しつつ、できる限り、地域に学校を開いていくにはどうしたらいいか、地域とのより緊密な連携方法の模索が必要です。

その一つの解決策としても、多くの地域住民に学校施設を開放し、さらに、子供たちとともに活動する機会を設けていくことは、非常に有効であると考えます。地域住民にとっても、施設利用を通して子供たちと関係を深めることができ、学校に足を運ぶことによって、学校の様子や状況をしっかり知り、いざというときに主体的なサポートをすることができるからです。

ところが、千葉市内の小中学校では、体育施設の施設開放は進んでいますが、教室などの地域開放はなかなか進みません。児童生徒の教育活動に支障がないという前提が克服されていても、バリアが高いのが現状です。

しかし、一方では、平成15年度より、特別教室の地域開放事業が始まり、現在は、花見川区の瑞穂小学校と緑区の扇田小学校との2校でモデル事業が行われています。平成16年度の利用者は、瑞穂小学校が3,761人、扇田小学校が728人とのことです。

そこで伺います。

まず、この事業の本来の目的について伺います。

次に、平成16年度の実績は、両校で大きく異なりますが、この結果をどのように分析されているか、お聞かせください。

具体的には、どのような使われ方がされているのか、お聞かせください。

本来の目的の達成度については、どのように評価されているか、伺います。

最後に、今後の発展の可能性について伺います。

次に、おゆみ野の遊歩道について伺います。

緑区のおゆみ野には、総延長6.7キロメートルの遊歩道があります。春夏秋冬の四季の道、中の道とおゆみ野道、それぞれの異なった風情が楽しめ、地域住民の憩いの道でもあります。

ところが、一方では、町開き以来、この遊歩道で住民が頭を悩ませている側面もあります。それは、禁止されているバイク走行、自転車の危険な走行、放置自転車問題、空き巣や変質者の出没など、遊歩道に集中して起こりがちであるという現実です。これらの問題は、住民のモラルで防ぐべきことはもちろんで、バイク走行禁止の呼びかけなど、地域でもさまざまな形で長きにわたって努力が続けられています。

しかし、制度的な不備から住民の力ではいかんともしがたい側面もあります。例えば、法律上の位置づけですが、道路法では歩行者専用道路あるいは歩行者自転車専用道路と指定された千葉市の市道であると住民は理解し、違反走行に関しては警察の協力を要請していますが、警察は、千葉市が対応すべきとの見解を示していました。

このたび、千葉市と千葉県警察千葉市警察部と協議がなされ、道路法上の道路であることが確認されたとのことでした。

一方、千葉市が専用道路指定をする際に、一部分を歩行者専用道路の指定として、制度的には自転車の通行ができない状況になっていますが、当初から実態とは異なっています。

そこで伺います。

歩行者自転車道部分と歩行者専用道部分とが混在していますが、指定したときに、このように分けた理由と経緯について説明を求めます。

現実には、歩行者専用道も自転車が通行しており、連続する遊歩道の一部のみ歩行者専用道とすることは非常に不自然ですが、歩行者専用道を歩行者自転車専用道に指定し直すことは可能なかどうか、伺います。

さて、これまでの話は、規制という形で制度的に縛りをつけるという観点での問題提起でしたが、本来は、地域住民が楽しく行き交い、にぎわいによって優しい使われ方が根づいていくというのが理想であると考えます。そのために、お祭りやウオークラリーなど、遊歩道を活用したさまざまな取り

	<p>組みが住民によって行われたり、他地域からも遠出の散策の場に選ばれ、そこでまた新たな出会いを楽しんだりという歓迎すべき光景が見られます。</p> <p>また、花いっぱい政策を活用し、遊歩道にプランターを置いたり、植え込みに花苗を植えたりして楽しむ自治会や団体も徐々にふえ、最近では、遊歩道沿いに立地する小学校や中学校でも同様の取り組みをしています。</p> <p>また、高齢の方々がゆっくり散策される姿も多くなってまいりました。時間帯によっては、犬の散歩やジョギングなど、人の姿が見られますが、しかし、まだまだ全体的には人通りがまばらで寂しい状況です。</p> <p>その原因の一つは、7万8,000人規模で計画された町が、計画終了を3カ月後に控えた現在でも3万8,000人の町でしかなく、そもそも居住者が少ないことによってにぎわいをつくり出せないという現実があります。</p> <p>また、部分的には長い区間にわたってベンチなどの休憩施設がなく、高齢者や子供連れなどが楽しめる場所が限られ、人通りが少なくなるようです。</p> <p>そこで伺います。</p> <p><u>7万8,000人の計画人口を目指し、にぎわいのあるまちづくりに向けて、都市再生機構はどのような取り組みを行っているのか、また、これを促進するために、市としては、どのようにかかわっているのか、お聞かせ下さい。</u></p> <p>また、<u>より気軽な散策を誘うためにも、ベンチの設置などが望まれますが、いかがでしょうか。</u></p> <p>最後に、おゆみ野の住民の間では、大規模な遊歩道アンケートを行ったり、自主的なサークルがバリアフリー点検を行ったり、2年に1回の割合で自治会が遊歩道総点検を行って市に要望を提出したりしてまいりました。最近では、地域の問題や住みよい環境づくりを踏まえ、特に、遊歩道について考えていきたいという機運が高まっています。</p> <p>一方では、これまでの市の事業として、おゆみ野地区の課題を取り上げ、住民とその解決策などを検討していると聞いております。これらの活動の目的は、ともに地域の道路の安全性などを図ることから、<u>市と住民が協働して継続的に取り組むことが必要ではないか</u>と思いますが、<u>市はどのような見解をお持ちか</u>、伺います。</p> <p>以上で、私の1回目の質問といたします。</p>
<p>市民局長</p>	<p><u>指定管理者制度について</u>お答えします。</p> <p>初めに、<u>指定管理者制度の導入に伴うコミュニティセンター運営委員会の役割について</u>ですが、運営委員会には、従来、コミュニティまつり等の企画実施のほか、コミュニティセンターの運営や事業実施に当たり、意見をいただいております。指定管理者制度の導入後も、コミュニティセンターの管理運営に関し、協力活動を行っていただきます。</p> <p>次に、<u>指定管理者募集時の管理経費の周知について</u>ですが、コミュニティセンターごとに、応募予定者に対して現地説明会を行い、その際に、提案書の収支予算書等を作成する上での資料として、平成14年度から3年間の管理経費の詳細を提供いたしました。</p> <p>次に、<u>コミュニティセンターの自主事業について</u>ですが、コミュニティセンターは、場の提供を主な事業としておりますが、コミュニティまつりや子供映画会などの自主事業も行っております。</p> <p>制度導入に伴い、市民サービス向上の観点から、指定管理者がみずからの創意工夫により、自主事業を実施することとなりますが、諸室等の利用に支障が生じ、場の提供が阻害されないよう配慮してまいります。</p> <p>なお、自主事業を実施するに当たり、指定管理者は収益を上げることはできませんが、参加者から材料費等の実費相当分を負担していただくことは、これまでと同様であります。</p> <p>次に、<u>市は、利用者ニーズの把握をどのようにしていくのかについて</u>ですが、運営委員会からの意見を聞くほか、指定管理者には利用者からのアンケートなどのモニタリングを実施するなど、利用者の意見や要望等を把握して報告することを義務づけることとしております。</p>
<p>都市局長</p>	<p><u>街山づくりについての御質問に</u>順次お答えいたします。</p> <p>まず、<u>小倉町の市民緑地モデル事業の検討内容について</u>ですが、平成16年度から17年度までの2カ年をかけまして、小倉町の保存樹林をモデルとして、地域住民とのワークショップにより、施設整</p>

備や整備後の維持管理、さらには市民参加の方法と行政との役割分担について検討しております。

次に、ワークショップの参加人数についてですが、平成16年度の第1回ワークショップは、樹林地の現地調査を行い、15名の市民参加によりスタートしました。17年度まで合計6回行い、1回当たり、最高で24名、平均で20名の参加をいただいております。

次に、ワークショップへの呼びかけの方法についてでございますが、市民緑地は、地域住民の生活と密着した憩いの場として利用される施設となることから、モデル事業の対象樹林地周辺の7自治会に対して説明会を開催し、参加を呼びかけました。

次に、市民緑地における禁止事項についてですが、市民緑地は、市民の利用を目的としていることから、安全性や利便性に配慮した維持管理を行う必要があります。このため、市民緑地を適正に保全するための禁止事項については、維持管理の協定で定めることとしておりまして、樹木の伐採や新たな工作物の設置、土地の形質変更などを想定しております。

また、常識的な利用上のマナーとして、火気の使用や他の利用者への迷惑行為についても、禁止事項として周知する必要があると考えております。

次に、どのような施設整備を行うかについてですが、市民緑地の施設は、土地所有者との契約期間や地域住民の意向を勘案して整備することとしており、基本的には、市民が散策、休息するために必要な施設として、園路、広場、ベンチ、野外卓などの簡易な施設整備を行うものとしております。

次に、おゆみ野地区に設置が予定されている市民緑地の場所と地権者、また、その場所が選定された理由についてですが、まず、場所についてですが、京成電鉄千原線学園前駅の南側に隣接します、おゆみ野中央1丁目地内の、文化財が埋蔵されております約3ヘクタールの樹林地でございます。地権者は、おゆみ野地区の土地区画整理事業施行者である都市再生機構でございます。

また、選定場所についてですが、計画地は、学園前駅に隣接し、市民参加の観点からも、より参加しやすい立地特性を有していることから、未利用地となっている樹林地の活用を図り、市民に開放することを目的に、市民緑地とすることを計画したものでございます。

次に、千葉市の公共交通についての御質問のうち、所管についてお答えいたします。

まず、交通不便地域への今後の取り組みについてですが、現在、交通不便地域への対応としては、平成15年10月に公表しております本市のバス交通に係る対応方針に基づき、対応しているところでございます。当面は、市民生活に影響の大きい路線バス廃止への対応に重点を置いて取り組んでいるところであり、今後も、この対応方針に基づき、対応することとしております。

また、現在、花見川北部地域において、新たな路線を検討するため、地元、事業者、千葉市の3者による協議会が設置され、千葉都市モノレール駅へ接続する新しい路線が運行される予定となっております。この協議会をモデルといたしまして、他の地域や路線についても取り組み、市民の足の確保に努めていきたいと考えております。

次に、JR東日本に対する17年度の要望内容と、その反映状況についてでございますが、千葉県JR線複線化等促進期成同盟を通じての要望は、ダイヤ改正や施設整備に関する要望を行っております。平成17年度の本市にかかわる要望としては、特急列車の増発や通勤通学時間帯の快速電車の増発、普通列車の増発、増結、京葉線からのアクセス改善のほか、バリアフリー化の促進などを要望しております。

要望に対する反映状況は、平成17年12月10日のダイヤ改正の中で、朝の通勤時に千葉ー誉田間に普通列車を1往復増発、平日の夕方の通勤時に京葉線の快速電車を誉田まで延長、増発、夕夜間帯の普通列車を8両から10両に増強、外房特急わかしおの最終特急の時間を繰り下げるなど、要望に対応したダイヤ改正となっております。

次に、次年度に向かってどのような取り組みがなされるのかについてでございますが、次年度以降も、これまでと同様に、千葉県JR線複線化等促進期成同盟を通じまして、JR東日本旅客鉄道株式会社に対し要望を行ってまいります。

次に、都市モノレール延伸についてお答えいたします。

まず、文化会館周辺の景観の損失についてでございますが、千葉都市モノレール1号線の県庁前駅から市立青葉病院前駅までの延伸ルートにつきましても、千葉大学南側ルートを基本として、今後、高さや構造など、さらに検討を進めていくこととしております。周辺景観に対する配慮につきましても

	<p>は、今後の調査の中で吟味してまいりたいと考えております。</p> <p>最後に、<b>延伸する場合のバス事業者との協議事項及び現状のバス路線について</b>ですが、千葉都市モノレールの延伸に当たり、軌道法の特許の手續に係る交通事業者との協議が必要とされております。具体的な協議項目などは決まっておりますが、過去の例から申し上げますと、バス路線の再編成などの協議が行われております。したがって、現状のバス路線の扱いにつきましても協議されるものと考えております。</p>
<p>企画調整局長</p>	<p><b>千葉市の公共交通について</b>の御質問のうち、所管についてお答えします。</p> <p>まず、<b>交通需要マネジメント、いわゆるTDMについて</b>ですが、現状では、道路などハード整備だけでは交通混雑の緩和には限界が生じております。交通需要マネジメントとは、自動車ユーザーの意識改革を図ることにより、交通行動の変更を促し、交通需要の調整を行うことにより、道路交通の円滑化を図るソフト施策であります。具体的には、自動車から鉄道、モノレールなど、公共交通機関へ乗りかえる手段の変更や、時差出勤やフレックスタイムによるピーク時間の変更などがございます。</p> <p>本市の取り組みですが、平成13年度に企業へのアンケート、14年度にはファミリーアンケートにより、主に利用する交通手段や公共交通への利用転換など、意向調査を行っております。</p> <p>また、国により、14年度に幕張新都心で首都圏パーク・アンド・ライドに関する社会実験が実施されております。</p> <p>今後は、これらの取り組みから得た結果などを踏まえ、総合交通ビジョン策定の中で、本市における交通需要マネジメント施策の方向性も検討してまいります。</p> <p>次に、<b>地域住民のニーズ把握について</b>ですが、13年度に実施した総合交通政策のあり方に関する基礎調査では、市民意見として、歩行者や自転車の環境整備、バス、モノレールの路線整備、鉄道駅周辺の整備、道路の渋滞解消などがありました。これらは、市民の皆様が日々の生活の中で感じている率直な御意見と受けとめております。</p> <p>次に、<b>おゆみ野の遊歩道</b>のうち、所管についてお答えします。</p> <p><b>にぎわいのあるまちづくりに向けた都市再生機構の取り組み</b>ですが、住宅地の販売のうち、個人向け分譲としては、特徴のある住宅地づくりにより、多様な住宅需要への対応と、話題性創出による地区のアピールを図っております。</p> <p>また、住宅事業者が建て売り住宅販売を行うための民間卸しや業務施設用地の販売に向けては、企業向けに冊子発行やフォーラムの開催、ホームページの整備、各種営業活動などを積極的に展開しているということがございます。</p> <p>また、本市のかかわりですが、おゆみ野地区への円滑な入居を促進するため、都市再生機構と、公共施設の整備時期などについて十分な連携を図り、にぎわいのあるまちづくりに取り組んでまいりたいと考えております。</p>
<p>教育次長</p>	<p><b>子供の福祉について</b>の御質問にお答えします。</p> <p>初めに、<b>青少年サポート事業の手續について</b>ですが、基本的には、各補導センターが、学校からの要請に基づき、子供たち及び保護者の承諾を得まして、その後、関係機関、団体と協議し、支援や指導を行っております。</p> <p>次に、<b>今年度における対象者の人数とサポートチームの構成について</b>ですが、支援や指導を行っている子供は17人となっております。また、サポートチームの構成につきましては、個々の事例により異なっておりますが、学校、児童相談所、福祉事務所、警察等の関係者で構成されております。</p> <p>次に、<b>サポート事業の実施場所</b>ですが、市内5カ所の補導センターにおいて実施しております。</p> <p>また、<b>取り組みの内容</b>ですが、サポートチーム会議を開催し、個々の子供の状況に応じた対応策を検討するとともに、情報交換等を行い、支援や指導を行っております。</p> <p>次に、<b>サポート事業の課題と成果について</b>ですが、子供たちや保護者が抱える問題が多様化していること、長期的な対応が必要な事例が多いことなどが課題として挙げられます。</p> <p>また、<b>成果について</b>ですが、学校との連携が深まり、多様な視点から子供たちを支援、指導することによりまして、子供たちに立ち直りの兆しが見えてきたことが挙げられます。</p> <p>次に、<b>特別教室開放について</b>の御質問にお答えします。</p> <p>まず、<b>特別教室開放事業の目的</b>ですが、学校、家庭、地域の連携によりまして、心豊かでたくまし</p>



	<p>い子供たちの育成を図るために、学校の家庭科室、音楽室等の特別教室を週末の活動場所として開放しているものです。</p> <p>次に、<b>利用実績の差異について</b>ですが、瑞穂小学校は、登録団体数の多さや規模の大きい団体による利用が多いことが理由と思われる。</p> <p>また、<b>具体的な使われ方や事業をどう評価しているかについて</b>ですが、児童生徒を対象とした音楽活動や地域の子供会などによる利用が中心となっており、地域教育力の活性化や子供の健全育成に役割を果たしているものと考えております。</p> <p>最後に、<b>今後の発展の可能性について</b>ですが、平成18年度につきましても、今年度同様に継続実施したいと考えております。</p>
建設局長	<p><b>おゆみ野の遊歩道について</b>のうち、<b>自転車歩行者専用道路と歩行者専用道路を指定した理由と経緯及び指定のし直しについて</b>お答えいたします。</p> <p>おゆみ野地区の道路につきましては、都市再生機構が計画、設計を行い、市との協議を経て整備したものであります。</p> <p>なお、道路の認定要件として、幅員は4メートル以上必要であり、そのうち、自転車歩行者専用道路は有効幅員4メートル以上、歩行者専用道路は有効幅員2メートル以上が必要であります。おゆみ野地区については、この基準に沿って、都市再生機構が整備したものを市が認定しております。</p> <p>また、歩行者専用道路を自転車歩行者専用道路に指定し直すことは可能ですが、自転車歩行者専用道路として整備するためには、植栽帯の撤去が必要となり、プライバシーの保護及び散策している地域住民もいることなどから、単に自転車の走行機能を確保するためだけで指定変更することは難しいものと考えます。</p> <p>次に、<b>ベンチの設置について</b>ですが、おゆみ野の四季の道は、住宅地と公園、区役所や駅などの公共施設をネットワークしており、通勤通学、ショッピング、散策及びジョギングなど多様に利用されております。この遊歩道や隣接した公園などには、休憩できるようベンチが設置されており、利用者の利便性に配慮されております。</p> <p>しかしながら、有吉小学校から扇田小学校及び金沢小学校から明和輝保育園の区間は、ベンチの設置数が少ない状況であります。そこで、ベンチの増設につきましては、今後、近隣住民の意見を踏まえ、設置の必要性などを調査してまいります。</p> <p>最後に、<b>地域の道路の安全性を図るための継続的な取り組みについて</b>ですが、住民と行政機関が協働で取り組むことは非常に大切なことであると考えます。</p> <p>そこで、平成15年度には、遊歩道へのバイクの乗り入れ対策として、おゆみ野遊歩道の安全を考える集いを、また、平成16年度には、自然や町並みを再発見する目的で、おゆみ野遊歩道探検発見ウォークを実施しました。この活動は、住民の代表者やPTA及び千葉南警察署などとともに、遊歩道の安全性や利用促進などについて検討したものです。その結果をもとに、遊歩道の安全利用などについてのリーフレットや町歩きマップを作成し、地域の皆様に配布しております。</p> <p>さらに、今年度は、JR鎌取駅周辺を対象に、あんしん歩行エリア形成事業を展開しており、地域の方々や関係機関とともに、歩行者、自転車などの事故の抑止に向けた対策案を作成することとしております。</p> <p>今後とも、住民の方々と協働し、よりよいまちづくりに努力してまいりたいと考えております。</p>
福谷	<p>御答弁ありがとうございました。2回目の質問をさせていただきます。</p> <p>今回の<b>指定管理者</b>の応募状況を見てみますと、営利追求を目的とする商法法人の応募がコミュニティセンターに集中しています。コミュニティセンターの目的である、地域コミュニティ醸成のためには、地域特性を踏まえた、創意工夫あふれる自主事業が果たす役割も大きいと考えますが、自主事業で収益を上げられない以上、施設の維持管理や資金面で体力がある法人が参画しやすく、コミュニティづくりのノウハウを持っている、地域に根づいたNPOや市民団体などが参画しにくかったのではないかと思います。</p> <p><u>コミュニティセンターのような施設管理における市民サービスの向上について、どのようにお考えなのか</u>、再度、見解を伺います。</p>

	<p>千葉市の公共交通について伺います。</p> <p>千葉市の公共交通に関する政策については、総合交通ビジョンに期待をしております。そして、この<u>ビジョンの早期の策定を望んでいます</u>が、<u>そのスケジュールは、今後、どのように考えているのか</u>。</p> <p>また、代表質問で、市民の意見を聞いて策定するとの答弁がありました。が、<u>どの時点で聴取していくのか</u>、伺います。</p> <p>モノレールの延伸にかかわる文化会館周辺の景観への影響についてですが、今後の調査の中で吟味していくとのことでした。</p> <p>一方、千葉大学南側のバス通りの道路は拡幅する必要があるかと思いますが、現在、沿線にある立派な松林などの貴重な緑がどのようになるのか、気になるところです。</p> <p>そこで伺います。</p> <p><u>環境アセスメント調査の実施や周辺住民の意見を聞くことについて、どのようにお考えなのか</u>、お聞かせください。</p> <p>以上で、2回目の質問を終わります。</p>
市民局長	<p><u>指定管理者制度</u>についての2回目の御質問についてお答えいたします。</p> <p><u>コミュニティセンターにおける市民サービスの向上</u>についてですが、指定管理者制度を導入する目的は、市民サービスの向上とコストの削減であり、中でも、市民サービスの向上においては、民間事業者等の持つノウハウを活用した事業内容の充実を期待いたしております。</p> <p>そのため、地域に密着した施設として、地域住民や利用者の意見を管理運営に反映しやすくするとともに、地域や利用者の実情に応じた利用を可能とするなど、市民サービスの向上を図ってまいりたいと考えております。</p>
都市局長	<p><u>千葉都市モノレールの延伸</u>について2回目の御質問にお答えいたします。</p> <p>環境アセスメント調査の実施や周辺住民の意見を聞くことについてでございますが、千葉市環境影響評価条例に定められております希望要件は、路線延長が2.5キロメートル以上となっております。検討を進めております千葉大学南側ルートは、延長が約2キロメートルで適用外ではありますが、騒音、振動、景観等の調査は必要であると考えております。</p> <p>また、今後進める事前調査や関係機関等との調整とあわせまして、公聴会や説明会を実施するなどいたしまして、周辺住民の意見を聞いてまいります。</p>
企画調整局長	<p><u>千葉市の公共交通</u>について2回目の御質問のうち所管についてお答えします。</p> <p><u>総合交通ビジョンの策定スケジュールと市民意見聴取の時点</u>についてですが、事業の実施に当たっては、予算で位置づけることが前提であり、具体的なスケジュールは、今後策定することとしております。</p> <p>第2次5か年計画の素案では、策定作業は2カ年でを行い、その過程で、学識経験者や交通事業者などとともに、市民の皆様から御意見を伺っていく予定であります。また、最終的な決定をする前の段階で、パブリックコメントを予定いたしております。</p>
福谷	<p>それでは、3回目は要望を申し上げます。</p> <p>まず、<u>指定管理者制度</u>ですが、地域に密着した施設として、地域住民や利用者の意見を管理運営に反映しやすくするとともに、地域や利用者の実情に応じた利用を可能とするなど、市民サービスの向上を図るとのことです。</p> <p>しかし、市は、直接管理運営に携わらなくなるので、運営上のソフト面へのきめ細かな配慮ができなくなるのではないかと心配しています。</p> <p>したがって、市によって委嘱された運営委員会が指定管理者と協働しつつ、一方では、チェック機能的な役割も果たしていけるのではないかと考えられます。<u>今後、運営委員会の責任が大きくなる</u>と思いますが、<u>運営委員会の役割やあり方の再検討を提案</u>いたします。</p> <p>それから、<u>街山づくり</u>に関してですが、樹林地の維持管理という、市民が緑に親しむ機会が身近にふえることは歓迎です。そのための組織や活動方法も具体的になっているようで、今後の展開に期待したいと思います。</p>

ただ、禁止事項は、法律に定められたもの以外は、参加する市民でできるだけ緩やかに決めていけるような制度を要望いたします。

また、せつかくの市街地の場所ですので、青少年が参加できるような働きかけを積極的に行っていたいただきますよう要望いたします。

それから、公共交通ですが、私は、総合交通ビジョンの中に取り入れられようとしている交通需要マネジメントに注目して期待しています。自動車ユーザーの意識改革を図るとのことですが、何よりも難しいのが、実は意識改革だと思います。仮に、意識改革が図れたとしても、例えば、私ごとで大変恐縮ですが、私の場合は、自宅からこの議会まで来るのに、京成とモノレールを乗り継いで、往復で1回1,120円かかります。さらに、京成は1時間に3本しかありません。ということは、経済的にも時間的にもゆとりのある人でなければ、とても千葉市の公共交通を使い続けることはできないというのが今の現状です。

一方、自動車での都心部への移動は、道路が整備され、コイン駐車場がふえるなど、ますます便利になっています。したがって、都心部への自動車の流入を防ぐためには、公共交通を利用する方が便利な状況を政策的につくり出す工夫が必要であると感じます。

もちろん、そのためには、千葉市の公共交通はまだまだ不備でありますから、モノレールだけに夢中になるのではなく、きめ細かな交通網整備を望みます。

また、景観ですが、これは、一度壊したら二度と戻りません。慎重な検討を要望いたします。

子供の福祉についてですが、刑事責任を問える年齢を16歳から14歳に引き下げた2001年の少年法改正が、どれほど少年犯罪の抑制に意味があったのか、いまだ問われてはいませんが、厳罰主義を貫こうとする社会の風潮は、学校教育の場にも、家庭教育の場にも、明らかに影響を与えているように思えます。

しかし、規制と危機管理とでがんじがらめの中では、子供たちは萎縮してしまい、伸び伸び育ちません。青少年サポート事業に乗ることによって、立ち直りの兆しが見えてきた子供たちがいることは希望が持てます。

しかし、このような事業に頼るようになる前の工夫に、大人が知恵を絞る必要があるのではないかと思います。

安全が危ぶまれるようになった社会において、生涯学習部門における子供の居場所の確保とか、それから福祉部門におけるサポート体制がどうあるべきかとか、もっと全庁的な研究をしていただくことを切に要望いたします。

その一つの場合として、特別教室開放について、今後の発展を伺ったわけですが、18年度は継続という御答弁で、期待しているような拡大の方向あるいは意欲はないように感じられました。特別教室棟と普通教室棟とが分離した学校施設が新設されたときには、地域に対して教育委員会は、将来は特別教室棟を地域開放すると、そのように説明されております。地域住民は、大変期待しております。ぜひ、積極的に地域開放を進めるよう要望いたします。

最後に、おゆみ野の遊歩道ですが、これからも住民とともにさまざまな取り組みをしていただけるとのことで、大変心強く思います。おゆみ野は、新しい町で、まだまだ居住者もふえる予定です。都市再生機構の空き地もたくさん抱えています。

現在、美浜区では、企業庁の土地の取り扱いで住民の方々が大変苦労されているようですが、おゆみ野でも、2年前に都市再生機構の所有地にゲームセンターが建設され、地域で大問題になりましたが、千葉市は無力でした。

市民が安心して住み続けられるためには、千葉市がほかの事業主に対して、例えば、都市再生機構や企業庁だけではなく、JRとか京成、バス事業者とか、あるいは警察に対してでも、強力なリーダーシップを発揮して働きかけを続けていただきますよう切に要望いたしまして、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。

