

福谷

こんにちは。市民ネットワークの福谷章子でございます。通告に従いまして一般質問を行います。

まず、市民の活動に関する補助金の考え方とあり方についてです。

補助金については、何十年も同一団体に出し続けることによって、団体の自立への姿勢が希薄になり、また、交付することが目的となって、役割が縮小したものや目的が達成されたものなどの検証があいまいになり、公平性を失うなどの問題点が指摘されています。

千葉市の平成21年度予算案の恒常的補助金総額は92億3,000万円で、そのうち市単独の制度にかかわるものは66億8,300万円です。新行政改革大綱で、社会経済情勢の変化に応じて存続する意義の薄れたものや補助効果が乏しいものは廃止縮減を行うよう定められ、見直しが進められてまいりましたが、削減ありきで事業効果の検証が適切になされないと、真に必要な活動を阻害することも懸念されます。

そこで、千葉市における補助金改革はどのように進められてきたか、以下、伺います。

まず、**公益性の考え方**についてです。

補助金は、地方自治法によって公益上必要があると認めた場合に交付できる金銭的な給付と定められています。公益上の必要性とはどのようなことと考えているのか、具体的にお示しください。

**補助金改革の達成状況**について伺います。

新行政改革推進計画では、団体運営補助金や事業奨励補助金などの恒常的な補助金について、件数及び金額を21年度までに15年度のそれぞれ10%以上削減することとしています。21年度の予算編成に当たり、達成の見込みはどうか。また、補助金改革の成果をどのようにとらえているのでしょうか。

**削減の考え方**についてです。

社会経済状況は大きく変動しており、市民ニーズもそれに伴って変化しています。今まで行われてきた新行政改革推進計画の10%以上削減という数値目標は、金額削減を目指すためのものであり、新たに必要事業が達成できないことも懸念されますがいかがでしょうか。

補助金の必要性や効果を客観的な視点でチェックするために、以下、伺います。

役割が縮小したもの、目的が達成されたと判断したものは、この5年間どのようなものがあるでしょうか。補助金によって行われた事業が公益に資するものであったか否かの検証はどのように行われてきたのでしょうか。公益性の観点では、だれもがアクセスできることが保障されていなければなりません。そのためには、交付の目的や根拠や基準が明確であり、交付対象がさまざまな分野の団体に広がっており、補助事業の効果や成果が明確であることが求められます。これらについては、どのように公表、周知されているか、伺います。

さて、千葉市内において、ある企業が地域づくりのために活動している市民団体に活動費を助成するというまち育て事業を4年間続けて行っています。地域課題を克服するための活動を小さな団体が始めようとするときに支援するもので、公募提案型で公開審査を経て60万円の資金を毎年10団体余りに分配するというものです。したがって、1団体にするとわずかな金額ですが、地域課題をとらえ事業を工夫して組み立て、提案し、報告するという取り組みの中で、着実に市民の力は育っています。そのあかしとして、先ごろ開催されました千葉市主催の連続まちづくりワークショップに、この支援を受けた3団体が講師として招かれています。

そこで伺います。

市では、**NPOやボランティア団体の自立に向けてのサポート**は、どのように行われているのでしょうか。

協働の取り組みにおける公募提案型補助金については、どのような補助制度があるか。また、新たな補助団体の参入状況について。さらに、公募型補助金を各所管のページではなく、全市的に一元化して情報提供することがだれにもわかりやすいと考えますが、いかがでしょうか。

最後に、**市民公益活動に関する新たな補助制度の創設**について見解を伺います。

次は、街路樹の管理についてです。

千葉市の街路樹管理は、できるだけ自然の樹形を維持し、大きく育てる方針として聞いていましたが、近ごろは極端な剪定や伐採による苦情も市民から寄せられています。

そこで伺います。

まず、**植栽計画**についてです。車道や歩道などに、さまざまな種類の街路樹が植えられていますが、

街路樹の樹種はどのように決定されるのでしょうか。道路や土壌の状況などにより樹種がそぐわなく枯れてしまったような場合は、どのような対処をするのか、お答えください。

**維持管理**についてです。街路樹には、都市景観の向上、快適な歩行空間の確保、ヒートアイランドの防止、大気汚染及び騒音の緩和など、多岐にわたる効果があり、市街地の潤いとやすらぎのある空間の創出に貢献しており、身近な緑の財産と考えているというのが市の見解です。しかし、それにもかかわらず、遊歩道のケヤキ並木の強剪定やバス通りのプラタナスの真夏の剪定などが行われ、地域からは疑問の声が上がっています。このような手法は、問題があると考えますが、市としてはどのような考えに基づいてのことでしょうか。

昨今では、市民ニーズが多様化し、街路樹の剪定に関してはさまざまな要望があると聞いています。地域の住民間でも、剪定の方法に関してなど、意見が異なる事例が散見されます。このような場合の市の対処方法についてお聞かせください。

街路樹の剪定に当たっては、どのようなプロセスを経て作業に入るのでしょうか。

街路樹の維持管理業務委託費は、平成 19 年度までは 8 億 4,000 万円前後で推移していましたが、平成 20 年は予算ベースで 7 億 1,000 万円に、21 年は 6 億 5,000 万円にと大幅な減少をしています。このように予算が減少している中、維持管理に関してはどのような対応がなされているのでしょうか。単年度や長期にわたっての維持管理計画をどのように定めているか、お示しください。

**次は、子供に関する相談体制**についてです。

児童虐待は、実父母による虐待が 84.8%を占めていること、ネグレクトや心理的虐待が増加傾向にあることなどから、発見しにくく深刻化しています。さらに、少年事件など虐待と関連することが多いと言われ、児童福祉領域の問題でもあります。また、学齢期に虐待などの問題を抱えた場合、子供たちに網羅的に目配りができ、日常的な変化に敏感に反応して対応できるのは学校です。また、家庭との連絡を最もとりやすいのも学校で、おのずと学校が担う役割が大きくなりますが、福祉機関との連携なくしては子供や保護者を支えきれません。

千葉市においては、このたび、要保護児童対策地域協議会が設置されるとのことで、福祉と教育との連携が深まるものと期待できます。さらに、今後は、相談から課題解決に向けたソーシャルワーク的な取り組みへと施策の重心を移していくことが必要ではないかと考えます。

そこで、まず、家庭児童相談室への学校からの直近の紹介件数の割合、児童家庭支援センターの学校からの直近の紹介件数の割合、要保護児童対策地域協議会の学校からの参画は、どのように考えられているのか、お尋ねします。

千葉市では、子育てリラックス館や子育て支援センターなど日常の居場所の中で相談できる体制から保健センターや家庭児童相談室、児童相談所など個別専門的な相談など、一つ一つの場は整備されてきています。ところが、子供一人が抱える問題は複合的であり、1カ所では解決できないことが多いのですが、それらを総合的に判断して専門機関につないでいくというソーシャルワーク的なかわりは、まだまだ不足しているように感じます。

そこで伺います。

市が委嘱をしたり養成してきた、そういった役割を果たす人たちには、どのような存在がありますか。また、教育委員会ではどうでしょうか。

**次に、緑区の諸問題**について伺います。

まず、**緑区を横断する道路**についてです。

緑区には、塩田町を起点とし、大網白里町に通じる緑区を横断する道路があります。塩田町誉田町線、瀬又線、越智町土気町線の3路線が連続するものです。塩田町誉田町線のおゆみ野から誉田区間は、平成 17 年から 23 年の計画で総事業費 84 億円、現在の買収率は 21%にとどまっています。越智町土気町線の大木戸工区は、約 80%の執行状況とのことです。これら、それぞれの状況と見通しについてお示しください。

この道路の整備に関して緑区の方々の御意見を伺ったところ、賛否さまざまな声が寄せられました。早期に整備してほしい理由としては、大網街道の越智から土気区間が渋滞をすること、大木戸町の住宅街を大型車両が通り抜けることなどです。一方、反対の理由としては、はなみずき台団地内の静かな環境を維持したい、この財政状況では優先すべきではないなどというものでした。

そこで伺いますが、外房有料道路の誉田区間を 19 年に無料化しましたが、そのことによって、大網街道と外房有料道路の交通量はどのように変化したか。大網街道の渋滞はどのように解消されたのでしょうか。寄せられた意見にもあったように、部分的には大変混雑する箇所があるようですが、道路

の渋滞は、交差点の改良によって対応が可能であるとも聞いています。今後、大網街道の早期に行う交差点改良などについて伺います。

この道路は、仮に現在の工事区間が終了したとしても、事業未定区間が約 3.8 キロメートルあり、そのうち千葉市内が約 2.6 キロメートルで、残りの約 1.2 キロメートルは市原市を通過するものです。このような現状をかんがみると、万が一、全線が開通するにしても百年の計に値するような計画ではないかと予測できますが、市はどのようにお考えでしょうか。市はあくまでも全体がつながることを前提に計画を進めるのでしょうか。現在事業を進めている道路と既存の道路との接続の工夫や既存道路の改良など長期的な計画の策定についてのお考えを伺います。

この道路を塩田町と土気町をつないで緑区を横断させることの目的を市はどのようにとらえているのか、お聞かせください。

次に、**公共交通について**です。

21 世紀になり、世界的にも自動車中心型の都市は、悪化し続ける大気汚染や深刻な交通渋滞などとともに、運動不足による健康障害をもたらしていると言われていています。そこで、鉄道、バス、自転車、徒歩の組み合わせを基礎とする交通システムが低コストで健康的な都市環境をもたらすのではないかと考えます。

今後、総合交通ビジョンに基づいて推進計画の策定を進めるとのことですが、高齢化社会を見据えると、身近な地域を移動するための交通手段を充実させることが、これからの自治体の交通政策のかなめとなると考えますが、見解を伺います。

バス事情については、地域によって抱える課題が異なります。緑区は東西に長い行政区で、JR が 3 駅、京成 2 駅の五つの鉄道駅がありますが、それぞれの駅を中心としたバス運行の課題についてお示しください。

交通政策にとって重要な一つに乗り継ぎの問題があります。鉄道とバスとの発着の連絡不備などについては、事業者間の情報共有が不足しているからではないかと考えます。千葉市は地域公共交通会議を設置し、19 年度は 2 度話し合いがされています。この地域公共交通会議は道路運送法に基づくもので、バスやタクシーなどの乗り合い交通に関する協議の場です。一方、地域交通活性化法に基づく会議は、JR など鉄道事業者も含めた話し合いの場となっています。地域交通活性化法に基づく会議を設置するのではなく、地域公共交通会議を選択したのはなぜでしょうか。

市民の動く権利、中でも身近な移動のための足の確保には、地域の事情を把握することが大切ですが、現在、千葉市には、交通に関して地域ごとに住民の細かな要望を把握する仕組みがありません。このような中で、総合交通ビジョンに基づいた推進計画をつくるための話し合いの場を交通結節点となる駅単位に構成することが有効であると考えますが、見解を伺います。

区役所バスへの補助の廃止により、鎌取駅と浜野駅間が 1 日 2 往復となりました。また、土気地区でも、始発が午後 3 時台というバスがあります。このような路線は撤退して新たなルートを利用者とともに考え直し、コミバスに置きかえることが望ましいと考えます。ところが、千葉市では、今 5 年計画で市が助成できるコミュニティバスの本数は、残りわずか 1 本です。したがって、撤退をコミバスに置きかえさせるといふ働きかけが積極的にできず、市民の不利益を結果的に誘発していますが、この状況についての見解を伺います。

おゆみ野南部エリア、京成おゆみ野駅に近いところで、住宅開発が始まります。大型の区画で戸建て住宅が 370 世帯余り入居の予定とのことですが、おゆみ野の土地利用は、まだまだ空き地が広がっています。京成千原線の運賃が高いことが開発が進まない理由の一つではないでしょうか。京成電鉄に対する料金値下げの要望、エレベーターの設置の要望の声がありますが、市としての取り組みについて伺います。

JR 鎌取駅は改札口が少なく、朝は乗客が行列をなし、駅舎からあふれ出している時間帯があります。改札口の増設を JR にさせるべきですが、市としてはどのような働きかけをしているのか、JR の反応はどのようなものか、伺います。

最後に、**自転車対策について**伺います。

今までに述べたような状況の中で、自転車をまちづくりに生かすべく、既に千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画が策定されています。しかしながら、現実問題として放置自転車に振り回されている現場には、これ以上自転車がふえてほしくないという気分があり、自転車利用推進の背後には、脱車社会という課題があり、歩行者との衝突事故はふえ、自転車利用者のマナーも悪いことなどから、自転車利用をめぐって促進論と抑制論とがあることも事実です。こうした問題には、次のような原因

が考えられます。それは、放置自転車に関しては利用者の利便性を考慮しない駐輪場とその絶対数が足りないこと。歩行者との衝突事故は、歩行者と自転車との走行帯が分離していないことや道路に自転車の走行帯がないこと。悪質な乗車マナーは、自転車利用者へのルールへの周知への工夫が足りないこと。さらに、脱車社会への明確な指針がないことなど、自転車をめぐる環境整備が十分に行われていないことに根本原因があるのではないのでしょうか。

そこで伺います。

自転車総合計画に、放置自転車対策として放置自転車の撤去について具体的に書かれていますが、放置禁止区域外に放置された自転車については、条例上は注意札を貼付してから7日間は移動ができないために長期間にわたって放置することになり、みすみす壊れていくのを見過ごすことにもなっていました。緑区おゆみ野では、遊歩道上に放置された自転車を落とし物として警察署に届けたところ、直ちに持ち主照会がかけられ、早期の返却が可能になりました。その取り組みを参考に、全市で返却時間の短縮が可能になると考えますが、現状はいかがでしょうか。

また、駐輪場対策として、鎌取駅駐輪場についてですが、平成19年に一斉整備を行った際に路上駐輪場を導入しました。その際、第9、第10駐輪場については、あくまでも暫定利用とのことでした。今後の計画について伺います。第1駐輪場については、レンタサイクルシステムの導入も想定されていますが、今後どのように行っていくのでしょうか。

最後に、自転車の走行空間についてですが、走行帯の問題は、法律上は軽車両という位置づけがなされているにもかかわらず、歩道であったり車道であったりと、道路や場所により自転車の走行区分が統一されていません。このように、最も本質的な問題が解決されておらず、交通行政上、自転車の権利が確立されていないことが課題になっています。おゆみ野の遊歩道においても、市民団体が歩行者と自転車とのすみ分け実験を行い、自主的なルールづくりに向けて取り組んだり、自転車の車道の通行帯について研究をしています。

先般、市においては、自転車道の社会実験を美浜区で行いましたが、その結果、明らかになった課題についてお聞かせください。

以上で、1回目の質問といたします。(

財政局長

市民の活動に関する補助金の考え方とあり方についての御質問のうち、所管についてお答えします。

初めに、**公益上の必要性について**ですが、補助対象となる事業の目的や内容が市民福祉の向上に資するもの、あるいは行政を補完するものなどの観点から判断すべきものと考えております。具体的には、延長保育事業など保育関係の補助、また各種の文化事業や教育関係団体への補助などがあります。

次に、**新行政改革推進計画における目標の達成見込みについて**ですが、平成21年度の恒常的補助金は15年度に対し、件数で18.2%の減、金額で8.9%の減となっており、件数では目標を達成したものの金額では未達成となっております。これは、中小企業資金融資利子補給金や企業立地促進事業補助金などが増加したことによるものであり、これらを除きますと、金額で15.6%の減となり、目標を達成することとなります。また、**補助金改革の成果について**ですが、目標達成に向け、各所管局では社会経済情勢の変化などを踏まえるとともに、真に必要な補助金の取捨選択を進めてきており、この間、総額で12億9,400万円の見直しの効果があったものと考えております。

次に、**10%削減という数値目標について**ですが、限られた財源の中、所期の目的を達成した既存の補助金を見直すことにより、真に必要なものに財源を配分しようとするものであり、地域福祉推進モデル事業補助金や私立幼稚園特別支援教育事業補助金など市民ニーズを踏まえた補助制度の創設も行っております。

次に、この5年間の**補助金の見直し状況について**ですが、目的を達成したことなどから廃止または縮小した補助金としましては、都市整備公社並びに土地開発公社の管理運営補助金、区役所バス輸送費補助金、市職員互助会補助金、バス活性化システム整備事業補助金などがあります。

次に、**補助対象となる事業の公益性の検証について**ですが、補助金交付規則等に基づき、所管局において自主的な見直しを行うほか、予算の調整などを通じ、目的の妥当性などの確認を行っております。

最後に、**補助金の目的、根拠や効果などの明確化と公表について**ですが、各補助金では根拠となる交付要綱を定め、目的を明確にしておりますが、補助金の公表などについては今後検討してまいります。

市民局長

市民の活動に関する補助金の考え方とあり方についてのうち、所管についてお答えします。

まず、**NPOやボランティア団体の自立に向けてのサポートについて**ですが、市民公益活動を促進

するための拠点施設である市民活動センターにおいて、情報提供、相談、研修場所や資器材の貸し出しなど、さまざまな支援を実施しております。

次に、**協働の取り組みにおける公募提案型補助金**についてですが、平成 20 年度では、地域環境保全自主活動事業補助金、稲毛区花のあふれるまちづくり推進事業助成金、やってみようよまちづくり支援制度、地域福祉推進モデル事業補助金の四つの制度があります。また、これらの制度において平成 19 年度には 7 団体が、平成 20 年度には 17 団体が新たな補助団体となっております。情報の一元化につきましては、関係部局と調整してまいりたいと考えております。

最後に、**市民公益活動に関する新たな補助制度の創設**についてですが、市民公益活動は市民の主体的かつ自発的な活動であることから、行政への依存を高めることのないよう配慮する必要があると考えております。新たな補助制度につきましては、市民参加及び協働に関する条例に基づき、協働の取り組みを推進する中で、その必要性について検討してまいりたいと考えております。

都 市 局  
長

初めに、**街路樹の管理**についてお答えします。

まず、**街路樹の樹種の決定方法**についてですが、道路の幅員、樹種の特性などに加え、景観や地域のイメージに配慮し樹種を決定しております。

次に、**道路や土壌の状況と樹種がそぐわずに枯れた場合の対処**についてですが、土壌改良などを行った上で補植することになります。次に、ケヤキ並木の強剪定とプラタナスの**剪定**についてですが、ケヤキ並木の強剪定につきましては、限られた道路空間の中における街路樹を一定の大きさに維持する必要があることから、育ち過ぎた街路樹の枝を大きく切り詰め、四、五年かけて縮小した樹形に再生する手法をとっております。また、夏期におけるプラタナスの剪定は、風通しをよくし、病害虫の発生抑制や台風などによる倒木、枝折れを防止するために行うこととしております。

次に、**地域の住民の間で剪定方法に関し意見が異なる場合の対処の方法**についてですが、街路樹に隣接してお住まいの方々からは、日照や落ち葉などの問題から剪定要望があります。その一方で、できる限り伸び伸びと街路樹を育てるべきとの御意見もあることから、隣接住民を中心に地域住民の方々にも理解いただけるよう努めております。次に、**街路樹の剪定作業までのプロセス**についてですが、まず、現地で樹木の生育状態、歩行者や車両からの見通し、民地への越境や道路の建築限界、道路標識や信号機の見え方などを調査いたします。調査の結果、問題があった樹木を剪定した後、路線全体として見本となる標準木を数本剪定し、その標準木に合わせ剪定作業を行うことを基本としております。

次に、**維持管理業務委託費の予算が減少している中での対応**についてですが、高木の剪定、低木の刈り込み、除草及び清掃などの回数を減らすことで対応しております。

次に、**維持管理計画**についてですが、街路樹の維持管理につきましては、植栽後、目標の大きさまで育成させ、その樹形を維持していくことを基本としております。このため、路線ごとに目標の大きさと剪定方針を定めた路線別維持管理計画に基づき、単年度の剪定作業を実施することとしております。

次に、**緑区の諸問題**についてのうち、**公共交通**についてお答えします。

まず、身近な地域を移動するための交通手段の充実についてですが、自動車に過度に頼らず移動できるよう公共交通の利便性の向上及び乗り継ぎの円滑化などに取り組むことが交通政策の基本方針であると考えております。

次に、緑区の鉄道駅を中心としたバス運行の課題についてですが、定時性の確保などによる快適なバス利用の実現や利用者の少ない路線におけるバス交通の維持が共通の課題であると認識しております。

次に、地域公共交通会議を選択した理由についてですが、公共交通の課題に応じて、その検討を行う上で、より適している会議を選択したものであります。

次に、総合交通ビジョン推進計画策定のための協議の場を駅単位に構成することについてですが、推進計画は全市を対象とするものであり、それにふさわしい市民意見の聴取方法などを検討してまいります。

次に、撤退路線に対してコミュニティバスの置きかえの働きかけができず、不利益を誘発しているとのことですが、現状では、民間バス路線の拡充を基本に、バス路線の維持、確保に取り組むほか、5 年計画で民間バス路線の退出により生じる交通不便地域へのコミュニティバスの導入を位置づけております。

次に、京成電鉄の料金値下げ及びエレベーター設置の声に対する市の取り組みについてですが、京

	<p>成電鉄に対し、千原線の運賃値下げ及び京成線市内全駅のバリアフリー化を要望しております。</p> <p>最後に、JR鎌取駅の改札口増設についての本市の働きかけとJR東日本の反応ですが、JR東日本に対しては、千葉県及び市町村で構成される千葉県JR線複線化等促進期成同盟を通じ、JR鎌取駅の改札口の改善を要望しております。JR東日本は、改札口の増設及び建物の増築は難しいものの、朝の通勤時間帯の混雑状況は解消すべき課題と認識しており、その対応について検討しているとしております。</p>
保健福祉局長	<p>子供に関する相談体制についてのうち、所管についてお答えします。</p> <p>まず、家庭児童相談室への学校からの紹介件数の割合についてですが、各区の福祉サービス課に設置している家庭児童相談室が、平成19年度に相談に応じた延べ7,047件のうち、学校からは574件で8.1%であります。</p> <p>次に、児童家庭支援センターへの学校からの紹介件数の割合についてですが、児童養護施設等に併設した市内3カ所の児童家庭支援センターが平成19年度に相談に応じた571件のうち学校からは5件で0.9%であります。</p> <p>次に、要保護児童対策地域協議会の学校からの参画についてですが、医師会等の関係機関の代表者で構成される代表者会議と、実務担当者で構成され各区に設置する実務者会議の委員として、校長会からの代表者を予定しております。また、個別ケース検討会議についても、必要に応じ直接の担当者や担任などに参加を求める予定であります。</p> <p>最後に、ソーシャルワーク的な役割についてですが、区域ごとに配置された児童委員が、地域の児童、妊産婦、母子家庭等について、それぞれの抱える問題に応じて助言し、問題の解決に努めております。また、市からの委嘱を受けた174人の地域保健推進員が主に2カ月児のいる家庭を訪問し、保護者の相談相手になるなど地域での子育てを支援しております。</p>
教育次長	<p>子供に関する相談体制についての御質問のうち、所管についてお答えします。</p> <p>教育委員会におけるソーシャルワーク的な役割を果たす人たちについてですが、臨床心理士の資格を持ち、家庭教育及び子育て支援などを行う家庭教育アドバイザーが6人、子育てについて気軽に相談できる子育てサポーターが18人おります。また、青少年の相談相手としての青少年相談員が532人、補導・相談活動に取り組んでいる青少年補導員が325人おります。</p>
建設局長	<p>緑区の諸問題についての御質問のうち、所管についてお答えします。</p> <p>まず、塩田町菅田町線菅田区間と越智土気町線大木戸工区の状況と見通しについてですが、菅田区間につきましては、事業を推進するため引き続き用地取得を行ってまいります。また、大木戸工区につきましては、現在、橋げたの作成及び架設工事を実施しております。平成21年度は、橋梁上部工と道路整備工事を行い、22年度に安全施設などを整備し、完成する予定です。</p> <p>次に、千葉大網線と千葉外房有料道路の交通量の変化と千葉大網線の渋滞の解消についてですが、千葉外房有料道路が無料となった菅田区間の交通量は、12時間当たり約5,000台から約1万台に倍増しております。また、千葉大網線菅田駅前の交通量は、12時間当たり約1万4,000台から約1万1,000台に減少し、最大渋滞長は約500メートルから約150メートルに緩和されました。</p> <p>次に、千葉大網線で早期に行う交差点改良についてですが、千葉外房有料道路の料金値下げ後、土気方面からの交通渋滞が著しい菅田インターチェンジ交差点や大木戸新田バス停前の交差点の改良計画について検討してまいります。</p> <p>次に、全線開通の考え方と全体がつながることを前提に計画を進めるのかについてですが、関連がありますのであわせてお答えします。</p> <p>これらの路線は、都市計画道路として最終的には全線がつながることになりますが、全線開通には相当の期間を要するため、事業効果の高い区間から整備してまいります。</p> <p>次に、既存道路の接続と改良計画についてですが、越智町土気町線大木戸工区が接続する大木戸町4号線において大木戸小学校付近の狭隘区間を改良する予定としております。</p> <p>次に、緑区を横断する目的を市はどのようにとらえているのかについてですが、塩田町菅田町線などの3路線は、本市の臨海部から東南部地区を經由して大網白里町方面をつなぐ幹線道路であり、本市の発展と市民の利便性の向上のため整備が必要であると考えております。</p> <p>次に、放置禁止区域外の放置自転車の返却時間についてですが、放置自転車に注意札を張るとともに、防犯登録番号などの警察照会を直ちに行い、所有者が判明したのものについては保管場所へ搬入後、速やかに通知しております。また、盗難自転車については警察へ引き渡すことにより返却時間の短縮を図っております。</p>

次に、**鎌取駅自転車駐車場の計画について**ですが、千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画に基づき、次期5か年計画において、第3自転車駐車場を機械式自転車駐車場に改良することやJRの用地を活用した自転車駐車場の新設などを行っていく予定であり、第9自転車駐車場などの今後の対応につきましては、利用者数の状況を見きわめながら検討してまいります。

次に、**レンタサイクルシステムについて**ですが、可能性のある駅において調査を行った後、次期5か年計画において事業化を検討してまいります。

最後に、**美浜区で実施した社会実験の課題について**ですが、歩行者と交差する交差点部などや自転車交通の集中する駐輪施設周辺での接触事故に対する安全対策が課題でありました。また、自転車道を整備すると駐停車が制限されることなどから、一部、沿道住民の理解を得ることに苦慮いたしました。

福谷

では、2回目の質問をいたします。

**補助金の公益性の検証について**は、所管局において自主的に行われ、予算の調整などを通じて妥当性を確認しているとのこと。公益性を損なう目安の一つに長期化があります。団体への補助については、団体の自立に向けての配慮が必要ですし、事業補助については、社会の激しい変化に対応するためにも、見直しが政策課題の解決につながると考えます。しかしながら、補助金を媒介として団体と行政との間に関係が築かれ、その関係から生じる既得権や前例といったしがらみに束縛されがちになるため、補助金改革には内部マネジメント改革とは異なる難しさがあると言われてます。

そこで伺います。

長期化によるデメリットの判断は、どのようにされているのでしょうか。予算の調整という観点では、削減幅の平等性が重視され、事業内容について詳細な検討を加える余地がないと考えられます。現実には、団体補助に関しては一律カットが行われています。今まで行われてきた見直しに当たっては、公益を享受する立場、つまり市民からの検証が欠けていたのではないかとおもわれますが、いかがでしょうか。

第三者機関で見直しに取り組んでいる自治体もふえていますが、第三者機関で見直しを進めることについての見解を伺います。また、これらの検証をするには、現在とまっている事務事業評価と連動させることも必要であると考えますが、どのようにお考えでしょうか。

次に、**街路樹について**です。

御答弁によりますと、ケヤキの強剪定によって四、五年は美しい景観が奪われることにもなりますが、強剪定以外の他の方法はないのでしょうか。どの路線においても、ケヤキ並木についてはこのように四、五年は我慢しなければならないのでしょうか。また、今後もこのようなことが繰り返されるのか、伺います。

街路樹の真夏の剪定は、病虫害の発生抑制や倒木、枝折れ防止のためであることは理解できますが、必要以上に刈り込み過ぎて、結果的に歩道に日陰をつくり気温の上昇を防ぐという街路樹の役割が果たせなくなっているのではないかと考えますが、いかがでしょうか。管理と街路樹がもたらす効果とのバランスはとれているのでしょうか。

剪定に関する地域住民の意見の相違については、落ち葉などへの悩みと美しい景観とのせめぎ合いで、合意を得ることの難しさがあります。それは常につきまとうものですから、市としても地域の方々と合意のとり方については配慮が必要だと感じます。どのようなアプローチで合意形成を進めてこられたのでしょうか。また、今後はどのようにしていかれるのか、伺います。

**子供に関する相談体制について**ですが、学校から児童家庭支援センターへの紹介が少ないことが気になりますが、この相談機関の存在は学校へはどのように知らされているのでしょうか。

次に、**緑区を横断する道路について**ですが、外房有料道路の誉田区間の無料化により、12時間に5,000台の効果があり、最大渋滞延長も500メートルから150メートルに緩和され、効果が認められます。現在は誉田区間のみ無料化ですが、茂原区間も無料化することで、土気方面への利便性がさらに高まり、緑の森工業団地への企業誘致にも効果的ではないかと思われませんが、その可能性についてはどのようにお考えでしょうか。

誉田区間については、事業予定期間は6割終了していますが、執行状況は用地買収率が21%です。今後、財政状況も厳しく、道路財源の起債比率が大きくなったことから、公債費を適正化するという大命題の中で事業を推進することはますます難しいのではないかと予測されます。さらに、事業化未定区間が、現在工事している区間の2倍以上あります。これ以上財政負担をふやすことは、必ずしも市の発展にはつながらないのではないかと感じますが、いかがでしょうか。

	<p>次に、<b>公共交通について</b>です。</p> <p>自動車に過度に頼らないということが、これからの交通政策の基本であるという答弁は、まさにそのとおりであると思います。ところが、緑区はバス路線が少なく、当たり前バスに乗ることが生活に根つきようがなく、自動車に頼らざるを得ず、自動車が運転できないと交通弱者です。これから高齢化社会に向かうので重要な問題です。現5か年計画において、民間バス路線の退出で生じる交通不便地域だけへのコミュニティバスの導入を位置づけたのは、身近な地域移動の最低保障であり、交通政策としてはポジティブではないと考えます。民間バス路線の拡充も、民間頼みでは利用者の少ない交通不便地域はますます取り残されていきます。例えば、鎌取から緑いきいきプラザに行くには、あるいは土気からは緑いきいきプラザに行くにはどのようにしているのか、お示してください。</p> <p>地域公共交通会議がより適しているとのことですが、鉄道事業者にも大きな問題がありながらテーブルを囲めないというのは、隔靴搔痒の感があります。地域公共交通活性化法に基づく会議との違いについて、具体的に御説明ください。</p> <p>J R 鎌取駅の改札口の増設は、スペースの確保という点では克服できると思われませんが、増設が難しい理由は何か。J R 東日本の検討状況についての報告はどのように受けるのか。J R 東日本から定期的に報告がくるような仕組みがあるのか。それとも、その都度市が問い合わせるのか、伺います。</p> <p>最後、<b>自転車対策について</b>です。</p> <p>放置自転車の持ち主への返還については、御答弁から、全市的に持ち主の照会がスムーズになり速やかに持ち主に戻るようになっていくことがわかりました。とすると、現在、条例上、放置札を張ってから7日間経過しなければならないとなっていますが、7日間の必要性が疑問です。市の責務として、できるだけこの期間を短縮すべきではないかと考えますが、御見解を伺います。</p> <p>遊歩道を利用して整備をした第9駐輪場については、住民はあくまでも期間限定的なものであるという意識の上で、従来開催してきたイベントも縮小して我慢している状況です。利用者数の状況を見きわめながらということになると、今後、人口増が前提の地域であるだけに、整備当時の住民の認識と市との間にずれが生じるおそれがあります。増加する利用者を見越して積極的な対策を打ち出すべきであると考えますが、御見解を伺います。</p>
<p>財政局長</p>	<p>市民の活動に関する補助金の考え方とあり方についての2回目の御質問にお答えします。</p> <p>初めに、<b>長期化によるデメリットの判断について</b>ですが、補助金の支出については、毎年度、事業内容の公益性及び補助金の妥当性などを確認することとしております。</p> <p>次に、<b>補助金の検証について</b>ですが、所管局による見直しや予算の調整などを通じ、市民ニーズを踏まえた見直しを行っております。なお、第三者機関で見直しを進めることについては、実施上の課題など、他都市の状況を研究してまいります。</p> <p>最後に、<b>事務事業評価システムとの連動について</b>ですが、現在、評価システムの見直しを行っているところでありますので、他の事業と同様にその中で検討してまいります。</p>
<p>都市局長</p>	<p>初めに、街路樹の管理についての2回目の御質問にお答えします。</p> <p>まず、<b>ケヤキ並木の強剪定について</b>ですが、ほうき型のケヤキ本来の樹形を維持することが可能な路線の剪定につきましては、基本的には強く伸びた枝や枯れ枝などの不要枝を除去する程度にとどめております。しかし、目標とする大きさを保てなくなる路線につきましては、強剪定による樹形再生を行う必要があると考えております。</p> <p>次に、<b>街路樹の管理と街路樹がもたらす効能とのバランスについて</b>ですが、夏期の剪定は、真夏以降かつ台風シーズンまでに完了させるよう実施しており、日光をさえぎるなどの街路樹がもたらす効能は、できる限り保つように努めております。</p> <p>次に、<b>剪定に関する地域住民の合意形成について</b>ですが、強剪定を実施する場合には、地域住民に対して自治会を通じ剪定方法などを周知し、意見のある方につきましては個別に対応しております。今後も、街路樹の隣接住民を中心に地域住民の方々にも理解をいただけるよう努めてまいります。</p> <p>次に、<b>公共交通について</b>お答えします。</p> <p>まず、鎌取や土気から、緑いきいきプラザに行くルートについてですが、いきいきプラザの最寄駅であるJ R 菅田駅からのバス利用が最適であります。</p> <p>次に、<b>地域公共交通会議と地域公共交通活性化法に基づく会議の違いについて</b>ですが、地域公共交通会議は、道路運送法の規定に基づき、乗り合い輸送サービスの運行形態やサービス水準及び運賃などを協議することを目的としております。地域公共交通活性化法に基づく会議は、鉄道、バスの事業者が連携してみずから実施する事業について、協議、調整することを目的としております。</p>



	<p>最後に、<b>J R 鎌取駅の改札口増設について</b>ですが、J R 東日本によりますと、業務用通路と乗降客の通路とのとり合いから、改札口の増設スペースの確保が困難であるとのこととあります。なお、要望事項に対する J R 東日本の検討状況につきましては、千葉県 J R 線複線化等促進期成同盟と J R 東日本との意見交換の場で確認しております。</p>
保健福祉局長	<p>子供に関する相談体制についての2回目の御質問にお答えします。</p> <p><b>児童家庭支援センターの存在は、学校へどのように知らされているのかについて</b>ですが、市内3カ所のセンターのうち2カ所において、事業案内等を含む機関紙を発行し、近隣の学校等に配布しており、残り1カ所についても来年度から実施する予定であります。今後、子供施策連絡協議会や校長会などの場においてセンターの概要を説明するなど、さらに周知に努めてまいります。</p>
建設局長	<p>緑区の諸問題についての2回目の御質問のうち、所管についてお答えします。</p> <p>まず、<b>千葉外房有料道路、茂原区間の無料化について</b>ですが、茂原区間については、茂原市などの利用者が大半を占めておりますが、利用状況などについて検討してまいります。</p> <p>次に、<b>誉田区間と事業化未定区間について</b>ですが、塩田町誉田町線誉田区間については、事業認可期間を延長し、引き続き、用地買収を進めてまいります。また、<b>事業化未定区間については</b>、第2次5か年計画の見直しにおいて先送りをしております。このため、当面の対策として千葉大網線の交差点改良などを進めてまいります。</p> <p>次に、<b>自転車対策について</b>のうち、<b>撤去期間の短縮について</b>ですが、他都市の状況について調査してまいります。</p> <p>最後に、<b>増加する利用者を見越した積極的な対策について</b>ですが、総合計画では、平成27年度の利用者数の増加を見込んで整備計画を策定しておりますが、利用者数の動向については、今後も注視し、対応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。最後は要望とさせていただきます。</p> <p>まず、<b>補助金のあり方に関して</b>ですが、見直しについては所管局任せで、御答弁では公益性についての統一的、具体的な基準が不明確だと感じました。また、どのような事業に補助金があるのか、市民には見えていません。これではアクセスが限られ、公平性を欠きます。今後は情報の一元化について関係局と調整をし、補助金の公表や新たな補助制度の創設も検討することなので、早急に取り組んでいただくよう要望します。また、公益性についての検証をするのも、客観的な立場の第三者もふさわしいと考えますので、ぜひとも御検討ください。</p> <p><b>街路樹についても</b>、発想を変える必要があると感じます。市民の街路樹を市が管理しているわけですから、乱暴な言い方をすれば、地域で合意がとれるまで市は手を出すことはないと考えられることもできます。しかし、それでは声の大きな人に押し切られてしまう可能性もあります。そこで、街路樹のマネジメントプランを地域の皆さんと作成しながら合意形成を図ったり、緑のオーナー制度を創設して地域管理をするなどの取り組みなどを考えていただきたいと思います。</p> <p><b>子供の相談体制は</b>、たくさんのボランティアが活動していることがわかりました。子供の活動範囲はそんなに広くはないので、中学校区単位で、これらの人たちが連携をとれるような仕掛けが必要だと感じます。例えば、きょう質問しました事業補助金なども個々の事業別に出ていますが、例えば、これらの人たちが連携による合同事業をするときに新たな補助をしていくなど、積極的な取り組みを要望します。</p> <p>さて、ことしに入ってから、市民ネットワークでは<b>交通</b>に関するアンケートをとっています。緑区だけでも200通以上の回答を得ました。その結果、鎌取・誉田・土気地区それぞれで、事情も要望も全く異なることを改めて思い知りました。しかし、道路に関しては、千葉市の財政状況を考えれば、都市計画道路の建設を今は最優先にすることは難しい。ならば、せめて渋滞の解消を図る努力はすべきだと感じました。交差点改良や外房有料道路のさらなる無料化に向けて検討を進めていただくことが、現時点では妥当な選択ではないかと考えます。また、同時にバス路線を充実させて足の確保をしていただきたいと思います。とはいっても、千葉市はバス事業者ではありませんし、利用者でもない。いずれの当事者でもない行政は、こういった形でかかわればよいのか真剣に考えていただきたいと思います。緑区の場合は、鉄道駅ごとに交通のための協議会のようなものをつくって、地域の実情をきめ細やかに把握し、事業者と市民とともに知恵を出し合っていただきたいと思います。緑いきいきプラザくらい、土気からも鎌取からも直接バスで行きたいという声がたくさんあります。</p> <p>最後に、自動車交通に過度に頼らないということは、これからの交通政策を考えれば、<b>自転車利用</b>をさらに積極的に促進すべきです。総合交通ビジョンの推進計画を策定する際には、自転車利用をき</p>

ちんと位置づけていただくよう要望します。鉄道も不便、バスも不便、自転車も不自由という交通三重苦の千葉市にならないことを願ひまして、私の一般質問を終わります。