

福谷 市民ネットワークの福谷章子でございます。まずは、熊谷市長、市長就任おめでとうでございます。当選翌日から公務につかれ、激務の中、大変だとは思いますが、それを見るにつけ、若い市長でよかったと思っております。

さて、選挙は革命ではありません。民主主義の大切な道具だと思っております。市長がどんなに若返ろうと、市民生活は急激に変わるわけではなく、日々着実に流れていくものであると考えております。そういった中で何かが変わるという市民の皆さんの期待感は確実に伝わってきて、また、市政への関心も高まっているように感じられます。とはいっても、今回の市長選の投票率は43.5%と前回よりもアップはしたものの、依然として低い投票率でした。市長逮捕を受けての出直し選挙という特殊な状況であったにもかかわらず、市政への参加意欲が薄い、あるいは関心が低いことのあらわれであろうかと考えております。だとしたら、今まで進めてきた市民参加とは一体何であったか、千葉市は市政の主役として市民を位置づけてきたのであろうかということを考えなければならないと思えます。きのうもきょうも、市長のマニフェストに沿って議論が展開され、今後の指針が示された面もありました。私個人としては、結果的に将来世代に大きな負担を強いるような財政構造になっていることは問題であると思えますが、それにも増して、市政に市民の参加を促す努力が足りなかったのではないかと強く感じています。参画を促すためには、まずもって、情報を公開し共有すること、また、その都度、千葉市の状況を丁寧に説明するところから始まると考えています。そういった意味で、地方自治を志した熊谷市長に期待をしているところです。

さて、話題になっているマニフェストですが、選挙の際に示されましたマニフェスト、17万人の市民が支持をしたわけですが、これがすべてというわけではありません。当然のことながら、ここには書き切れていないこともありますし、また、今後詰めなければならないこともあると思われま。だれしも、4年間を熊谷市長に白紙委任したわけではないのです。したがって、議会はもちろんのこと、市民の皆さんともその都度、必要なことはともに考えながら、市政への参画を促していくべきであると考えます。基本的にはマニフェストに沿いながらも、今まで取り組んできたこととの整合を図りながら、市長と切磋琢磨していくことが私たちの役割であるとも考えます。そこで、今回の一般質問は、市長が直ちにに取り組むべきこと、そして、私たちがこだわり続けてきたことを主に取り上げました。

では、通告に従って一般質問を行います。

前市長逮捕、起訴によって失った市政への信用の回復のためについてです。

現職市長逮捕という信じがたい事態に、千葉市は市民の信用を大きく失墜しました。熊谷市長が直ちに直すべきことは、信用回復に向けての努力と再発防止への取り組みであると考えます。

そこで、まず、**真相究明**について伺います。

4月22日に前市長が収賄容疑で逮捕され、4月27日に前市長から辞任の意思が示され、5月1日に市議会としても辞職を認めました。その後、容疑否認のまま起訴されましたが、現時点でも、事実はいまいなままで明らかになっておりません。この間に早速始められた市における内部調査も進んでいるようには見受けられず、その状況について、市民への説明もなされぬままです。それは、警察や検察による捜査への影響を懸念しすぎ、職員同士の疑心暗鬼やOB職員への遠慮などがあることも一因ではないかと考えます。

そこで、市で行った内部調査について、以下、伺います。

市は、内部調査を始めましたが、司直の手にゆだねられているので、捜査妨害になる可能性があるとして、積極的な調査は行わず、市民に対する状況の報告も、職務代理者によるおわびのみとなっております。市にとっても市民にとっても、マスコミ報道の後追いという転倒した状況でありましたが、市として警察や検察の動きについては、どんな手段で情報を得ていたのでしょうか。

内部調査の状況について具体的に伺います。

体制と期間については、どのように開催していたのか。何を聞こうとして、結果はどうであったか。何人の職員あるいはOBに聞き取りを行ったのか。内部調査が進まなかった最も大きな要因は何であると考えますか。

以上、お答えください。

次に、外部調査について伺います。

市民ネットワークでは、5月上旬に、市に対して外部調査機関を立ち上げることを申し入れていましたが、このたび、外部の専門家を交えた調査機関を設置すること。そこで、再度、以下につい

て確認をいたします。

その検討の進捗状況について。外部委員にはどのような立場の人を想定しているのか。この機関の位置づけはどのようなものか。設置に向けての進め方と設置目的はどのようなものか。

以上、お答えください。

次に、**再発防止策について**伺います。

前市長は現段階では容疑を否認していることから、個人的な犯罪の有無に関しては、今後の公判の成り行きを見守るしかありません。しかし、だからといって、再発防止策も講じぬままに、ただ待っているわけにもまいりません。

そこで伺います。

市長はコンプライアンスの問題が大きいとの認識を示されましたが、コンプライアンスを実践するためには、相談や通報体制を整え、機能させることが重要と考えます。まず、現状の制度が機能しているかどうかという観点で伺います。

公益通報制度についてです。

この制度は、平成18年4月に公益通報者保護法が施行されたことによってできた制度で、内部の法令違反を通報した公務員を含む労働者が不利益を受けないよう保護されるものです。千葉市では、内部通報、外部通報それぞれに、要綱によって平成18年4月から運用されています。ことし3月には、内閣府が行政機関に通報の受理件数について調査をしています。

そこで伺います。

この3年間での千葉市の受理件数と調査に着手した件数、是正措置を講じた件数について。外部窓口の設置状況と通報対象事実の範囲はどのようになっているか。現状では、この制度が十分に活用されていると感じているかどうか。通報内容はどのようなルートをとるのか。今回のようにトップの不祥事の場合、外部性を担保することが必要であると考えますが、外部性を担保した制度を設けている事例があれば、お示してください。制度の周知はどのようにされているのか。

以上、お答えいただきたいと思います。

次に、**口ききの制度化について**伺います。

口ききとは、交渉の上手な人をあらかわしたり、もめ事や相談事で当事者の間に入って両者をとりなすことをあらかわすように、本来、悪いことではなく、調整したり提案したりという機能も含まれています。広義に解釈すれば、市民要望も含まれるのですが、こと利害関係者からの申し出については、慎重な対応が求められると考えます。市民ネットワークでは、過去にも口ききの制度化について提案をしていますが、不当要求行為については、メモがとられ、上司に報告がされているケースもあるようです。しかしながら、不当要求行為とはどのような行為か、それはだれが判断するのか、メモされた事柄はどのように処理されるのかなど、ルールが必要であり、個人の裁量ではとても負えないと考えます。

そこで伺います。

千葉市の場合、この不当要求行為に関するメモは、どのようなルールに基づいて行われているのでしょうか。また、ほかの政令市では、意見や要望、提案などの文書化については、どのようにルール化しているか、公開の状況はどうか、伺います。今後は、千葉市においても、制度として明文化し、公開することを求めますが、市の見解はいかがでしょうか。

**情報の公開と説明責任について**です。

前市長の逮捕以降、4月23日から5月25日まで6回にわたって、ホームページなどで状況報告がなされました。また、5月に開催された臨時議会でも、市としてのメッセージが伝えられました。しかしながら、その内容に関しては、事実の報告のみで、マスコミ報道のコピーでしかありませんでした。本当の意味での説明責任とは、市として何をして、何をしなかったか、できなかったことがあるとすれば、それはなぜか。今後、どのようにしようとしているのか、今はどのような状況かといったことを主権者である市民に説明することであると考えます。今後、新たな事実が判明いたしました際には、その都度、議会に御報告申し上げますとともに、市民の皆様にもお知らせしてまいりますと、5月28日の臨時会において職務代理者であった藤代副市長からのメッセージの中にありましたが、事実報告とともに、市として経過報告が必要であると考えますが、いかがでしょうか。

次に、**バス交通について**です。

市民ネットワークでは、昨年末からことしにかけて、全市にわたって交通アンケートを行い、1,000人余りの回答を得ました。アンケートのねらいは、財政が困窮している今、総合交通ビジョンの中心

にモノレール事業を位置づけ、県庁前駅から青葉病院までの2キロメートルの延伸計画に176億円の予算を充てるということについて、市民の率直な意見を聞きたいというものでした。延伸計画そのものに半数以上の反対があり、たとえ延伸したとしても7割以上は利用しないことなどが結果としてあらわれたことは、特に驚くようなことではありませんが、モノレール延伸よりは、既存のバス交通に支援をして、文字通り市民の足として便宜を図るほうが市民サービス向上につながるという声が予想以上に多くありました。熊谷市長は、就任後、モノレール延伸地域を視察し、地域の方々に対して説明をした上で、延伸凍結を表明されたことは英断であったと評価いたします。そして、モノレールの延伸は、既に策定された総合交通ビジョンの骨格となっていることから、モノレール中心に据えたこのビジョンについても、今後手直しを加える必要があると考えます。

そこで、まず、伺います。

モノレール延伸凍結に伴う公共交通体系への影響について、どのようにお考えでしょうか。ビジョンでは、青葉病院前にてバスからモノレールに乗りかえる構想が取り入れられていましたが、バス交通への影響については、どのようにお考えでしょうか。アンケートでは、バス交通に対する期待と要望が大変多く、具体的な事例を示しての意見がたくさん寄せられています。その中で、特に要望の多かった事柄について、現状と今後を踏まえたお考えを伺います。

一つには、ルートと便数の問題です。利用したくてもルートがない、あるいは便数が少ないという意見が多くありました。ルートや便数と乗降客数の問題は、鶏と卵の問題と同様で、豊かであれば利用もふえることが予想されます。したがって、ルート導入から定着までの期間は、市が積極的に関与するべきであると考えますが、見解を伺います。また、ルート選定に当たっては、利用者の意見を反映することが大切ですが、そのような声を取り入れる仕組みについては、どのようにお考えでしょうか。車両に関して、小回りがきいて市街地を巡回できるような小型のバスを望む声が多くありました。小型車両を持ち合わせていない事業者もあるようですが、市としてはどのようにお考えでしょうか。バス利用がしたくても、ルートがわからないという意見も多くありました。路線図やバス停など、わかりやすくまとめられているものがなく、知っている路線しか乗ることができない。終点までのルートがわからなくて不安だったという意見もあります。公共交通の路線地図があれば非常に便利と思いますが、市としてはどのようにお考えでしょうか。

最後に、これらの意見は、市が耳を傾けることはもちろん大切ですが、事業者が直接聞くことによって解決できるものもあるように思えます。そのためにも、市民と事業者と市とが定期的に話し合えるような場、願わくば、バス交通に限らず、乗り継ぎなど交通手段全般にわたって協議できる地域ごとの場を設定していただきたいとお願いし続けていますが、見解を伺います。

次に、**自転車利用について**です。

自転車は、自動車やバスと違い、排気ガスを出さなくて環境に優しいと言われていています。そればかりではなく、市民の健康増進や交通渋滞の緩和にも寄与するとして、ますます注目されています。これらのメリットを生かすためにも、自転車利用を促進する必要があると考えます。

さて、歩行者と自転車との事故は、この10年間で激増し、2006年に全国で自転車が歩行者をはねた事故は2,767件で、10年前の4.8倍となっています。この原因は、そもそも車道通行の自転車を物流、車優先として、限定的に歩道に上げたことにあると考えます。今後、自転車は車道走行という道路交通法の原則によって利用促進を図るべきと考え、以下、伺います。

市長のマニフェストには、自転車レーンの設置とありますが、歩道への路面標示ではなく自転車レーンとしているのは、この原則にのっとってのことでしょうか。自転車利用者の感覚としては、歩道を走行するのが安全であるという意見を多く耳にしますが、現状では自転車と歩行者との事故が激増しています。これらのことは、今後の道路整備にもかかわる問題であると考えますが、自転車走行と利用促進、安全確保についての基本的な考えを伺います。自転車での中長距離移動の弊害となっているのは道路整備です。市内の幹線道路への自転車レーンの設置が中長距離の自転車利用を促進すると考えますが、いかがでしょうか。昨年実施した検見川浜と稲毛海岸の社会実験を経て、今年度は事業化がされています。検見川浜については、車道走行となりますが、自転車は歩道を走るという認識について、この社会実験ではどのような結果が出ているのか、お聞かせください。

実験地の自転車レーンに並行している歩道は、幅員3.5メートルという広さがありますが、この広さは自転車レーンがありながらも、歩道を走りたいという自転車利用者の意識に影響するということも予測できます。実験ではどのようにであったでしょうか。稲毛海岸での歩道への路面標示部分については、自転車と歩行者とが交錯するような状況はどうであったでしょうか。整備された自転車道を自

転車が正しく走り、歩行者と自転車とのすみ分けがされるためには、さらなる安全教育や周知が必要と考えますが、今後はどのように進めていくのでしょうか。

最後に、検見川浜や稲毛海岸は、もともと自転車走行に大きな支障がある場所ではないと考えられますが、初めての実験としては比較的取り組みやすい場所であったのではないかと思います。今後は、危険な状況にあると思われる道路について、走行環境の整備を行うことが課題解決につながると思いますが、見解を伺います。

最後は、夢はぐくむちば子どもプラン後期計画についてです。

少子化対策の流れの中で、次世代育成支援が行われ、本年度は前期5年間の計画の最終年であり、後期計画の策定を進めているところです。八つの基本目標を掲げた前期プランの達成状況は94.3%となっており、厳しい財政状況の中、着実に推進したとされています。ところが、現実に目を向けてみると、保育所の待機児童は、この4月で318人、子どもルームも待機児童が131人で、新1年生でも入所できない実態があります。児童虐待の相談件数は406件と相変わらず増加し続けています。これらの数値改善に向けて、施設整備を進めていくことも大切ですが、前期プランに加えるべき基本目標を検討するなど、新たな視点での策定も必要であると考えます。

市長のマニフェストには、子供を育てたいと思う千葉市をつくるとして、保育所の拡充、子どもルームの拡充やシングルマザーへの就労支援、父子家庭への援助、周産期医療体制の充実や子宮がん検診の普及、小学校卒業までの入院医療費無料など、保護者が子育てしやすい環境づくりのために、いろいろな事業が盛り込まれています。

一方、子供たちへの施策はどうかというと、子供がいきいきと育っていく姿が見えてこないのです。7月3日に内閣府において公表された青少年白書によりますと、警察庁の調べでは、20年の青少年の交通事故による死者数は678人に対して、自殺者は4,049人と報告がされています。少子化対策を打つ一方で、将来のある若者がこんなにもみずから死を選ぶというのが今の社会の現実です。

そこで、市長にぜひとも伺っておきたいことがあります。少子化対策といえば合計特殊出生率の変化に一喜一憂するように、子供の数をふやし、子育てしやすい社会を目指すということを目指しますが、それだけではなく、幸せな子供の数をふやすということを目指すべきではないかと考えますが、市長はどのようにお考えでしょうか。そして、子供が幸せであるとはどのような状態か、幸せになるためには、どのような力をつければよいとお考えなのか、お聞かせいただきたいと思えます。

さて、ことしの第1回定例会において、後期計画策定に関する質問がありましたが、その中で、後期計画については数値目標を設定する事業をふやし、満足度などの事業効果を測る手段を確立すること、さらには、その策定プロセスへの子供や市民の参画が課題であるとのことでした。

そこで伺います。

数値目標と満足度について、特定事業以外にも数値目標を設定すると聞いていますが、どこまでの範囲を考えているのでしょうか。目標の設定に関しては、前期と同様の基準を用いるのでしょうか。満足度については客観的な指標の設定は難しいと思われませんが、満足度についてはどのように指標を決定するのでしょうか。

次に、策定プロセスへの当事者の参画について伺います。

子供については、その意見を聞くためのワークショップの開催、市民については児童福祉専門分科会に公募市民を含めた臨時委員を加えると聞いています。そこで、子供の意見を聞くワークショップについて、以下、伺います。

開催実績について。参加者はどのように募集し、どの程度参加したのか。具体的にどのような意見があったのか。今後、どのように計画に反映させるのでしょうか。

最後に、児童福祉専門分科会についてです。

臨時委員の内容は。公募委員はどのように募集したのか。今後の分科会の開催と後期計画の策定スケジュールについてお示してください。

以上で、1回目の私の質問といたします。

熊谷市長

先ほど福谷議員からいただきました御質問につきましてお答えをいたします。

まず、初めに、前市長の逮捕、起訴によって失った市政への信用の回復についてのうち、**真相の究明について**お答えいたします。

外部調査についてですが、7月末を目途に第三者も交えた調査委員会の準備組織を設置し、その後、9月議会において、附属機関としての調査委員会の設置条例を提案する予定です。なお、委員につきましては、市職員のほかに第三者として弁護士等の学識経験者等を考えております。委員会では、当

	<p>時の入札制度及び過去の指名競争入札案件の検証を行い、問題点が判明した場合には再発防止策を検討いたします。</p> <p>次に、<b>夢はぐくむちば子どもプラン後期計画について</b>お答えいたします。</p> <p>まず、少子化対策では、幸せな子供の数をふやすことについてですが、少子化対策は保育サービスなどの子育てを支える社会的基盤の拡充と仕事と生活の調和の実現を車の両輪として取り組むことで、未来を担う子供たちを守り、育てる社会を実現するものであります。今後とも少子化対策を推進するためには、子供の幸せの視点で取り組むことが重要であると考えております。</p> <p>最後に、子供の幸せについてですが、子供が幸せである状態とは心身ともに健やかに成長し、将来に希望を持って活動している状態であると考えています。そのためには自立する力、生きる力を身につけることが必要と考えております。自分が必要とされているということと、それから自分が他人に必要とされていること。この二つが私は一番大事なんじゃないかなと私自身の経験上も考えています。そういったところをいわゆる子供の、子育て、教育の中で本市において実現していきたいと、拡充していきたい、充実させていきたいというふうに考えております。</p> <p>以上で、答弁を終わります。私の答弁以外につきましては、副市長並びに所管の局長から答弁をいたします。</p>
<p>藤代 副市長</p>	<p>前市長逮捕、起訴によって失った市政への信頼の回復について、市長答弁以外についてお答えいたします。</p> <p>真相の究明についてのうち、<b>市として警察や検察の動きをどのような手段で情報を得ていたのか</b>ということですが、市として把握し得る情報は、警察や検察からは捜査手法からいって直接情報の提供はありませんでした。そういうことでマスコミ報道による情報のみでございました。</p> <p>次に、<b>内部調査の状況について</b>ですが、5月下旬から総務部長以下3名で実施しており、警察の事情聴取を受けた職員を中心に、現在のところ十数名の現役職員から当時の入札にかかわる経緯、業者選定方法、入札制度などについての聞き取りを可能な限り進めてまいりました。今後、第三者を交えた調査委員会が設置された場合、委員会へ業務を引き継ぎ、引き続き真相究明を進めてまいります。</p>
<p>総務局長</p>	<p>前市長の逮捕、起訴によって失った市政への信用の回復についてのうち、<b>再発防止策について</b>お答えします。</p> <p>初めに、過去3年間の公益通報の受理件数、調査に着手した件数、是正措置を講じた件数についてですが、まず内部通報は、平成19年度は受理したものが2件、調査に着手したのも2件、是正措置を講じたもの1件でございます。平成18年度及び20年度は受理したものがございません。また、外部の労働者からの通報は、平成18年度は受理したものは5件、調査着手が5件、是正措置3件、平成19年度は受理6件、調査着手6件、是正措置3件、平成20年度は受理5件、調査着手5件、是正措置5件となっております。</p> <p>次に、<b>外部窓口の設置状況と通報対象事実の範囲について</b>ですが、外部窓口につきましては弁護士を内部通報の外部窓口としております。通報の対象範囲についてですが、内部通報は法令等に違反する行為、市民の生命、身体、財産、その他の権利利益を害するおそれのある行為、その他事務事業に係る不当な行為などが対象となります。また、外部の労働者からの通報は、罰金や懲役などの刑罰が科される法令違反行為などが対象となります。</p> <p>次に、<b>この制度が十分に活用されていると感じているのか</b>とのことですが、現状では十分ではございませんが、ある程度は活用されていると認識しております。</p> <p>次に、<b>どのようなルートをたどるのか</b>についてですが、通報を受け、受理したものは、必要に応じて調査を実施し、通報事実が確認されれば是正措置を講じてまいります。なお、通報の受理、不受理、調査の有無、調査結果、是正措置などについては、通報者に通知しております。</p> <p>次に、<b>外部性を担保した制度の事例</b>ですが、横浜市のコンプライアンス外部評価委員、大阪市の公正職務審査委員会や神戸市の公正職務審査会などがございます。</p> <p>次に、<b>制度の周知について</b>ですが、内部通報につきましては庁内LANの掲示板への掲載や所属長を対象とした公務員倫理研修で周知を図っております。また外部の労働者からの通報につきましては、市のホームページでお知らせしております。</p> <p>次に、<b>口ききの制度化について</b>ですが、まず不当要求に関するメモがどのようなルールに基づいて行われるのかについてですが、千葉市不当要求行為等対策要綱などにおいて、不当要求行為者などとの電話や面談による対応状況につきましては確実に記録し、所属長などへ迅速に報告することと定められております。</p>

	<p>次に、他の政令市の状況ですが、意見や要望、提案などの文書化について条例、要綱等でルール化している市が8市、このうち公表しているのが5市でございます。</p> <p>次に、制度として明文化し、公開することについてですが、他市の事例なども参考にしながら検討してまいります。</p> <p>最後に、情報の公開と説明責任についてお答えします。</p> <p>事実報告とともに市としての経過報告の必要性についてですが、今回の事件につきましては市が報告できるものは報告させていただいておりましたが、市としての取組状況や今後の予定につきましてはわかりにくい点がありましたので、今後、適宜報告してまいります。</p>
<p>都 市 局 長</p>	<p>これからの社会を見据えた市民の足の確保についてのうち、バス交通についてお答えいたします。</p> <p>まず、モノレール延伸凍結に伴う公共交通体系及びバス交通への影響についてですが、将来のバス交通を含めた公共交通体系への影響は新しい交通実態調査の結果を踏まえ、今後、有識者の意見を参考にしつつ、検証をしてまいります。</p> <p>次に、バスの導入に市が積極的に関与すべきとのことですが、本市のバス交通は複数の民間バス事業者により運行され、そのバス路線の導入やルートの選定は事業者の経営にかかわるものであることから、行政の関与は限界があると認識しております。</p> <p>次に、バスの導入に利用者の声を取り入れる仕組みについてですが、バス路線に関する利用者の意見などについては、利用者の声として引き続き千葉県バス協会及びバス事業者に伝えてまいります。</p> <p>次に、バス事業者が小型のバスを持ち合わせていないことについてですが、バス事業者は経営上の観点及びバス路線の利用状況や走行環境に応じた車両を導入しているものと考えております。</p> <p>次に、公共交通の路線地図についてですが、公共交通の路線地図は交通事業者などが作成するものと認識しております。なお、千葉県バス協会では、ことし3月に千葉県内乗合バス・ルートあんないの冊子を発行しております。</p> <p>最後に、市民と事業者と市が交通手段全般にわたって協議できる地域ごとの場をつくることについてですが、既に市民、事業者、行政で構成する千葉市地域公共交通会議で撤退路線への対応について協議、調整を行っております。そのほかの目的に対応する協議、調整につきましては、今後の検討課題と考えております。</p>
<p>建 設 局 長</p>	<p>これからの社会を見据えた市民の足の確保についてのうち、所管についてお答えします。</p> <p>まず、自転車レーンの設置は自転車は車道走行という道路交通法の原則にのっとってのことかについてですが、道路交通法上、自転車は車両の一種であり、歩道と車道の区別があるところでは車道を通行するのが原則であることから、自転車レーンの設置もこの原則に基づく有効な整備手法の一つであると考えています。</p> <p>次に、自転車走行と利用促進、安全確保についての基本的な考えについてですが、自転車は車道走行を原則としますが、自転車の利用促進と安全確保を図るため、現場の状況に即した自転車走行環境の整備や自転車走行マナーの啓発などを行っていきたくと考えています。</p> <p>次に、市内の幹線道路への自転車レーンの設置が中長距離の自転車利用を促進すると考えるがいかかとのことですが、中長距離の自転車利用を促進するためには自転車レーンなどの走行環境の整備や自転車利用者の意識向上が必要と考えています。</p> <p>次に、自転車は歩道を走るという認識について社会実験ではどのような結果が出ているのかとのことですが、社会実験実施前はJR検見川浜駅周辺を走行する自転車の約8割が歩道を通行していましたが、社会実験で仮設の自転車道を設置し、看板などにより自転車道の通行を促したところ、歩道を通行する自転車は約3割と大幅に減少いたしました。</p> <p>次に、自転車道がありながらも歩道を走りたいという自転車利用者の意識は社会実験ではどのようなであったのかとのことですが、社会実験においては歩道を通行する自転車の割合が大幅に減少したことから、車道を安全に走行できれば歩道を走りたいという自転車利用者の意識は少ないのではないかと考えています。</p> <p>次に、稲毛海岸での歩道への路面標示部分において自転車と歩行者とが交錯するような状況はどうかとのことですが、自転車と歩行者の通行を分離した社会実験では、午前7時から9時までの通勤通学時間帯で自転車の通行が394台ありましたが、そのうち自転車と歩行者の交錯は2件でありました。</p> <p>次に、さらなる安全教育や周知が必要と考えるが、今後はどのように進めていくのかとのことですが、検見川浜駅周辺の自転車道の開通に合わせ、自転車利用者に対し、警察署と協力して約1週間、</p>

	<p>通勤通学の時間帯を重点的に自転車道を走行するよう指導を行います。また、学校や自治会などに対して自転車の走行ルールについての啓発活動を行っていきたくと考えています。</p> <p>最後に、<b>今後は危険な状況にあると思われる道路について走行環境の整備を行うことが課題解決につながると思うが、見解を伺う</b>とのことですが、検見川浜駅周辺で行ったモデル地区事業での効果を検証し、自転車走行環境整備の緊急対策箇所指定されている路線などにおいて現場の状況に即した対策を検討してまいります。</p>
<p>保健福祉局長</p>	<p>夢はぐくむちば子どもプラン後期計画についての御質問のうち、市長答弁以外についてお答えいたします。</p> <p>まず、<b>数値目標の設定範囲について</b>ですが、後期計画でも国から全国共通で定量的な目標数値を設定する12の特定事業が示されており、これら以外についても可能な限りすべての事業で設定することを考えております。</p> <p>次に、<b>目標設定の基準について</b>ですが、特定事業については国から示される基準を持ち、それ以外の事業については後期計画において初めて数値目標を設定しますので、市民意識調査の結果などを参考にサービス目標量を設定することとしております。</p> <p>次に、<b>満足度の指標について</b>ですが、利用者の視点に立った評価指標を施策単位に設定し、毎年度点検、評価を行い、後期計画の中間見直しにつなげることとしております。</p> <p>次に、<b>子供の意見を聞くワークショップの開催実績について</b>ですが、子ども交流館の子ども運営委員会の委員を中心とした参加者に対し、6月13日を第1回として現在までに週末に3回、いずれも子ども交流館において開催し、今後さらに8月末までに3回程度開催する予定でございます。</p> <p>次に、<b>参加者の募集方法と参加実績について</b>ですが、募集は子ども交流館の利用者への声がけとともに、市や交流館のホームページでの募集や市立高校2校へのチラシ配布などにより行い、各回15人前後の中学生、高校生が参加しております。</p> <p>次に、<b>子供たちの具体的意見について</b>ですが、現在までにワークショップで出された主な意見には、遊ぶ場所や知らない人と知り合える場所がないこと、信頼できる大人がいて悩みを相談できる身近な場所が欲しいこと、通学路の不審者や住宅街の自動車などの安全が心配なこと、自転車に優しい町にしてほしいことなどが出されております。</p> <p>次に、<b>計画への反映について</b>ですが、子供たちの意見は8月に開催予定の児童福祉専門分科会での中間報告を行うとともに、11月に取りまとめる予定の計画案に反映をさせていただきます。</p> <p>最後に、<b>児童福祉専門分科会の臨時委員の内容について</b>ですが、ひとり親家庭への支援、子育て環境の研究、経済及び労働の各団体からそれぞれ1人と公募市民2人の計6人としております。</p> <p>次に、<b>公募委員の募集方法について</b>ですが、5月15日から市政だより及び市ホームページへ掲載するとともに、保健福祉センターなどへの募集チラシの配布により公募し、応募者4人から抽せんで2人を選定いたしました。</p> <p>次に、<b>分科会の開催と後期計画の策定スケジュールについて</b>ですが、分科会は8月、9月、11月及び3月の4回の開催を予定しており、9月までに計画の骨子案、11月に計画案を取りまとめ、その後パブリックコメントを経て3月に策定をする予定でございます。</p>
<p>福谷</p>	<p>それでは、2回目の質問をいたしますのでお願いいたします。</p> <p><b>市政への信用回復について</b>ですが、今回の事件については市として報告できるものは報告していたとのことですが、しかし例えば5月28日の臨時会における報告では事実の経緯については順を追って報告されていますが、しかしこれは新聞を読んでもいけばわかる範囲にすぎません。市民が知りたいのは、当事者である千葉市が、つまり市民自身が今、どのような状況に置かれ、何がどこまでできたか、これから何をしようとしているのかという意思の部分であると考えます。前市長逮捕以来、警察や検察からの情報がない中で、先行するマスコミ報道の後を追いつながらも内部調査が始まり、当時の入札の経緯や業者選定の方法、入札制度についての聞き取りを行っていたことなどはその際にも説明することができた。むしろ市民に対して説明するべきであったと考えます。説明責任とは丁寧な経過報告を経ることで果たすことができると私は考えます。事実報告については市として報告できることはしていたが、取組状況や今後の予定についてはわかりにくい点があったとお考えなので、この先は経過報告にも意を尽くしていただきたいと、そんなふうに思います。</p> <p>さて、今後、第三者を交えた委員会を設置してその業務を引き継いでいくとのことですが。当時の入札制度や過去の指名競争入札案件の検証を行い、問題点が判明した場合には再発防止策を検討することです。当時の神がかり的に落札率が高い案件などもすべて含めて検証が行われることを要望し</p>

ます。また、特に今回のようなトップの不祥事にも対応できるような制度になっているかなどについての検討はどのようにお考えでしょうか。

それから、公益通報制度などにおいて、横浜市や大阪市、神戸市においては公正な職務執行のために客観性、外部性を担保する評価委員会や審査会を置いています。横浜市では公正な職務及び適正な行政運営の状況に関して意見をし、大阪市では公益通報に関する是正措置などを勧告し、神戸市においては要望やその対応に関しての違法性を審査するものようですが、これらの外部機関の設置についてはどのようにお考えでしょうか。

**バス交通**についてです。

御答弁によりますと、バス路線の導入やルートを選定は事業者の経営にかかわるものなので行政の関与には限界があり、車両も事業者次第で、路線地図も交通事業者などが作成するものであるとのことです。事業者にとっては採算性の問題があるでしょうが、公共交通という公益性の高い事業に対して市の関与がこれではなさすぎるのではないかと感じます。市としてはバス交通によって市民の足を確保しようという姿勢をもっと示すべきではないでしょうか。千葉市全体のバス交通について、その運行状況や利用実態、事業者に対する意見などを全市的に総括し、市民に対しても発信することが必要であると考えますが、見解はいかがでしょうか。また、その実態はどうなっているのでしょうか。

利用者の意見は利用者の声として千葉県バス協会に伝えていくとのことですが、今までに伝えた声で多かった意見はどのような内容か。市が伝えた声に関して、千葉県バス協会からは今までにどのような回答、改善があったのでしょうか、伺います。

**自転車利用**についてです。

今後、自転車の利用促進においては、自転車が法律どおりに車道を走りやすいように道路を整備することも重要ですが、それとともに自転車走行マナーの啓発や安全教育が必要であると考えますが、そのための自転車交通安全教育の取り組みについて伺います。

稲毛海岸で行われていた社会実験での歩道上の自転車と歩行者の交錯は 394 台中 2 件とのことですが。今後も交錯が起きないようにするための対策について伺います。

今後については現場の状況に即した対策を検討するとのことですが、自転車の利用促進を一層図るためには、安全確保とともにさらに積極的な方法として目標値を設定することも必要です。例えば安全に走行できる連続した距離を伸ばすとか、一人一人の自転車の利用距離を伸ばすなどが考えられますが、市としての意気込みを伺います。

2 回目の最後は、**夢はぐくむちば子どもプラン**についてです。

市長からは必要とされていること、他人に必要とされていることが子供の幸せではないかという、そんな御意見を伺いました。私もそれについては全く同感で、どんな子どもどんな状況にあっても、自分がここにいてよかった、だれかに望まれているというふうに思える状態でいてほしいと思います。千葉市にとって必要だよと、子供たちにそういうメッセージを発していただきたいと思います。

さて、後期計画への策定プロセスへの子供や市民の参加の具体的な取り組みについては了解をいたしました。特に子供たちからは身近な遊び場や悩みを相談できるような身近な場所の設置など、現計画では弱いと感じることに対する意見も出ているようなので、ぜひ後期計画に反映していただきたいと思います。さらに、その相談できる場所には信頼できる大人の存在を求めていることに、私は大人社会としての責任を感じました。恐らく学校の先生でもなく、保護者でもない役割を持った大人の存在ではないかと思われまます。そういった大人とのかかわりが豊かにあることこそが子供の生活には必要ではないかと思われまます。さて、このように子供たちの意見を聞き、市の施策に反映させること、いわゆる子供の参画については、子供の向上心を引き出し、社会性をはぐくむとともに、市では気づかなかった意見も出るなど、双方にメリットのあることではないでしょうか。

そこで伺いますが、子供の参画については後期計画に体系づけ、全庁的に取り組むべきと考えまます。が、いかがでしょうか。

熊谷市長

福谷議員の 2 回目の御質問にお答えをいたします。

まず、**真相究明**について再発防止策がトップの不祥事にも対応できるように検討しているかとのことですが、まさに今回の事件はトップが関与していると言われている事件があったわけですから、トップである市長も対象に含めて入札に関する不適切な事案が生じないような再発防止策を検討してまいります。

それから、次に、**夢はぐくむちば子どもプラン**後期計画についての 2 回目の御質問にお答えをいたします。



	<p><b>子供の参画について</b>ですが、子供たちにとってよりよい環境を実現するためには子供の参画が重要と認識しており、後期計画の策定に当たり子供の参画を位置づけ、全庁的な取り組みとなるよう検討してまいります。</p> <p>私は選挙のときにも、まさに皆様方と選挙活動をやったわけですが、その際にも私は必ず高校生、中学生、子供に対しても私は政策のピラをお渡しいたしました。それは仮に今、選挙権があるとなかろうと、この町に住んでいる主体者の一人であることは、これは間違いないわけでありまして、そういう方々にいわゆる市政に対する意見をむしろ求められているんだと、そういうふうにも思ってもらふこと自身も、この町に生きているんだという実感を子供たちに持ってもらう、もしくは問題意識を持ってもらうために私は必要であるというふうに考えております。私はそういう原点を忘れず、この市政運営、市長の職にあったとしても、そういう子供たちに対してどのような形で、大人が構成をしていると言われてこの市政運営であったり市の制度に対して、子供たちが積極的に意見を言っていて、むしろ意見を求められていると。市政について政治に対して子供のころから子供たちなりに立場として考えてもらうようなことをやっていくことが、私は必要であるというふうに考えておりますので、そういう考え方の中でこれから市政運営に当たっていきたくと、そういうふうにも考えております。</p>
総務局長	<p>失った市政への信用回復のためのうち、再発防止策についての2回目の御質問にお答えします。</p> <p><b>公正な職務執行のため外部機関の設置について</b>でございますが、既に設置している他市の状況なども調査し、研究してまいります。</p>
都市局次長	<p>バス交通についての2回目の御質問にお答えいたします。</p> <p>まず、<b>バス交通の運行状況や利用実態、事業者に対する意見などを市民に対して発信すること及びその実態について</b>ですが、本市では毎年度、市内全域の路線バスの系統数、使用車両数及び乗車人員などの運行状況についてバス事業者からヒアリングを行い、千葉市統計書で公表しております。また、本市に寄せられたバス交通にかかわる意見、要望などにつきましては、市のホームページでお知らせをしております。</p> <p>次に、<b>利用者の声として多かった意見の内容及びバス協会の回答、改善について</b>ですが、意見の主な内容はバス路線の新設や変更、バスの増便や発着時間の変更などとなっております。千葉県バス協会及びバス事業者は可能なものから順次対応するとし、バス路線の延長やバスの増便などが実施されております。</p>
建設局長	<p>これからの社会を見据えた市民の足の確保についての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>自転車交通安全教育の取り組みについて</b>ですが、本市では自転車の正しい乗り方や交通ルールの意識啓発を図るため警察署と連携し、中学校や高等学校で交通安全教室を開催しております。また、自転車の安全利用の広報、啓発事業については市政日より、市のホームページ、交通安全広報誌マイロードちばを発行し、自治会を通じ回覧するなど広く市民の周知を図り、自転車の安全利用の向上に努めております。</p> <p>次に、<b>歩道上の自転車と歩行者との交錯が起きないようにするための対策について</b>ですが、歩行者や自転車が道路交通法にのっとり、お互いを思いやって道路を利用していただくことで交錯の発生は避けられるものと考えております。そのため交通安全教育や現地での利用マナーの啓発を行ってまいります。</p> <p>最後に、<b>現場の状況に即した対策について</b>ですが、道路の状況に応じて必要な箇所には自転車レーンや自転車道の設置、自転車歩行者道における自転車走行位置の明示などの走行環境の整備を行うとともに、注意喚起の看板を設置するなど、安全確保に努め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。それでは3回目になりますので、要望を述べさせていただきます。</p> <p><b>市政への信用の回復のために</b>ついてですが、例えば議員や市長などは公職や関係私企業との兼職は法律で禁じられていますが、これはあくまでも性善説に立った最低限の緩い規制です。職員についても業者との接触に関する厳しい規定は千葉市の場合はありません。それから、口ききの文書化と公開も必要です。公益通報制度も整えられていますが、これが活用できるための前提条件は倫理観の確立だと私は思います。汚職容疑で市長が起訴されるような事態に至り、これを前市長一人の問題として処理するのではなく、組織全体が襟を正すためにも今後これらを、例えば市長がずっと口にされております政治倫理条例だとか、あるいは職員倫理条例などに最低限盛り込んでいただくよう要望しておきたいと思っております。</p>

それから、**バス交通について**ですが、現状、市が財源を持たない以上、事業者に対して発言権がないであろうということは予測できますが、それならそれで、市としてももう少し積極的にコーディネーターの役割を果たし、市民と事業者とが話し合えるような場だけでも設定するなど、市でなければできない役割がもっともっとあるように思います。今後、検討していただきたいと思います。

それから**自転車利用について**なんですけれど、今後、利用促進を図るには利用距離を中長距離に伸ばすことが必要ですが、その際には安全への配慮が欠かせません。安全への配慮とは走りやすい走行環境であると同時に、自転車利用者への意識啓発であるとのことでした。一方、走行空間を共有するものとして自動車の運転手がいます。この最近出ました社団法人日本自動車工業会が実は自転車との安全な共存のためにというパンフレットを出しています。そこに、自転車の施策は交通安全分野に限らず、道路整備を初めとする交通環境や都市政策、健康にかかわる医療政策、地球温暖化など、広範な社会政策にかかわる。日本自動車工業会として今後も交通安全の観点で自転車対策に取り組むとともに、関係機関においては交通環境改善の観点から都市交通における自転車と自動車、あるいは公共交通との役割分担など、道路交通政策、都市政策の重要な一要素として検討する必要があるというふうに言っています。今まで道路で自転車を最も邪魔扱いにしていた自動車のほうからこういう発信がなされているわけですから、市のほうもこういうものを利用してドライバーにも啓発をしていただければと、そんなふうに思います。

最後に、**夢はぐくむちば子どもプランの後期計画**ですけれども、子供の参画を全庁的に位置づけるという力強い答弁に子供たちも希望がわくのではないのでしょうか。私も子供たちと活動する機会がたびたびありますが、子供の発想の豊かさ、それから弱い者への思いやりにどきっとさせられることがあります。今回くしくも、自転車利用の質問をしていたところに子供たちから自転車に優しい町にしてほしいという声もあったと聞きました。既に自転車利用促進への子供の参画ができるのではないかなどと考えたりします。子供の参画を促すということは実は彼らの失敗も受け入れ、よい方向にこう差し向けるという大人の力が必要なんです。彼らが言う信頼できる大人の存在というのはそういった大人のことで、恐らくそういった存在は昔は隣近所にたくさんいたんではないかと思います。しかし今、これは国の高度経済成長政策の中で核家族化が進み、家族が孤立化させられて、地域社会もやっばり崩壊していった、そういった役割を地域で担いきれなくなってしまうています。そうなってくると、そういった役割を設けていくことも行政の仕事ではないかというふうに今、感じているところです。

市長が子供たちに政策を配ってくださった。私は実はその場面も何回も見ております。子供たち、大変興味深そうにマニフェストを広げてみたりしておりました。それから、市長が最後にあしたはきょうよりも必ずよくなるということをおっしゃってございました。私は子供たちは未来に生きていますと考えておりますので、ぜひそういう意味でどんどん子供の参画を進めて、千葉市に積極的な子供たちを生み出すような、そんな政策づくりをしていただくよう要望いたしまして、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。