

3 市議会質問事項一覧

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
1	<p>地域循環バスの運用について</p> <p>1) 地域住民が自ら運行する循環バスに対する市の支援体制について</p>	<p>1) 地域が主体となる取り組みを後押しするとともに、交通事業者と地域との連携が図れるよう、本市としても関与することが必要であることから、本市の支援のあり方について、他都市の事例や平成 22 年度設置予定の総合交通政策会議からのバス交通に関する助言、提言をもとに検討してまいります。</p>	<p>平成 22 年 1 回 石井議員 (自由民主党)</p>
2	<p>バス交通と交通アクセスについて</p> <p>1) 千葉北インターから東京駅への高速バスについて</p> <p>ア) パークアンドライドの整備について</p> <p>イ) 高速バスと路線バスやコミュニティバス花まわる号との結節について</p>	<p>ア) 現在、バス事業者において自主的にパークアンドライドを実施しており、これらの需要を見極めながら、今後検討して参ります。</p> <p>イ) 高速バスと路線バスやコミュニティバス花まわる号との結節についてですが、今後、利用者や花まわる号の地元運行協議会で意見を聞いて参ります。</p>	<p>平成 22 年 1 回 川村議員 (自由民主党)</p>
3	<p>バス交通と交通アクセスについて</p> <p>2) 千葉市内の高速道路のインターを活用した高速バスの導入について</p>	<p>2) 高速バスは、市民にとって広域的な交通アクセスの向上に寄与する交通手段のひとつであり、インター活用による路線バス拡充は、さらなるサービス向上につながるものと考えております。</p>	<p>平成 22 年 1 回 白鳥議員 (民主党)</p>
	<p>コミュニティバスについて</p> <p>1) コミュニティバスへの住民要望が高い地域への今後の対応について</p>	<p>1) 本市のコミュニティバスは、民間路線バスの退出により生じる交通不便地域の解消に重点を置き、導入しております。その他の地域への導入については、地元とバス事業者が主体となり、本市も加わる「花見川区北部地域バス路線三者協議会」により運行している花まわる号の例を参考に、具体的な機運の高まりを見極め検討して参ります。</p>	<p>平成 22 年 1 回 白鳥議員 (民主党)</p>

3	<p>コミュニティバスについて</p> <p>2) 地域が主体となって運営するコミュニティバスを補助金と支援により市内全域で運行することについて</p>	<p>2) コミュニティバスの補助金を含めた支援や運行の在り方について、他都市に事例や平成22年度設置予定の「総合交通政策会議」におけるバス交通に関する助言・提言をもとに、検討して参ります。</p>	<p>平成22年1回 白鳥議員 (民主党)</p>
	<p>コミュニティバスについて</p> <p>3) 土気地域での取組みをモデル地区と設定し、取組んではどうか</p>	<p>3) コミュニティバスは、地域が求めるニーズとの適切な整合を図るとともに、継続的な運行が求められるため、地域の取組状況や気運の高まりに応じ、助言やバス事業者との調整などの後押しをして参ります。</p>	
4	<p>高速バスについて</p> <p>1) 公共交通機関の利用促進対策について</p>	<p>1) バスや鉄道などの乗り継ぎの円滑化や利便性の向上などが必要であり、その対策として、バスでは、車両の改善やICカードの導入、バス停上屋の整備や運行情報の提供、バスベイの設置などの走行環境整備があります。</p> <p>また、鉄道とモノレールでは、パーク・アンド・ライドの導入や駅のバリアフリー化などの取り組みが必要と考えております。</p>	<p>平成21年4回 小松崎議員 (自由民主党)</p>
5	<p>市営墓地について</p> <p>1) 墓参者に親切な行政について</p> <p>ア) 「バス事業者に要請していくから」一歩も進まない理由について</p> <p>イ) 市民の苦労を正面から受け止めて取り組むことについて</p> <p>ウ) 乗り入れ本数を決めれば、墓参者が日と時間を決めて利用できることについて</p> <p>エ) 速やかに実施を求めるがどうか。</p>	<p>ア～エ) 墓参者の利便向上のための路線バスの園内乗り入れについては、これまでの要望等を踏まえ、平和公園までのアクセスルート、園内の道路状況、バス事業者が所有する車両との関係及び採算性の課題等についてバス事業者と協議・交渉を行ってまいりました。</p> <p>これらの協議・交渉をもとに、バス事業者より「乗り入れに向けて関係機関と協議したい。」とする一歩進んだ回答を得たことから、引き続き乗り入れ実現に向けて調整を進めてまいります。</p>	<p>平成21年4回 野本議員 (日本共産党)</p>

6	<p>モノレール事業と今後の交通政策について</p> <p>1) 総合交通ビジョンについて</p> <p>ア) 有識者会議のメンバー、人数、位置付け及び特に議論すべき内容について</p> <p>イ) 交通不便地域の捉え方の見直しと地域特性に合わせた支援について</p>	<p>ア) 有識者会議は、市の附属機関として公共交通の専門的知識や経済的な見識を持つ有識者など5人から10人を予定しております。</p> <p>この会議では、モノレール延伸凍結に伴う影響を検証し、その上で、中長期的な見地から必要な施策の検討、さらには、総合的な交通政策全般について議論をしていただくことを想定しております。</p> <p>イ) 今後、有識者会議の議論や他都市の事例を踏まえ、新たな交通不便地域のとらえ方や公共交通への支援などについて、総合的に検討してまいりたいと考えております。</p>	<p>平成21年4回 長谷川議員 (市民ネットワーク)</p>
	<p>モノレール事業と今後の交通政策について</p> <p>2) 交通不便地域の柔軟な捉え方をしている他都市の事例について</p>	<p>2) 各都市の交通不便地域はそれぞれの地域特性を踏まえたとらえ方をしております。</p> <p>例を申し上げますと、東京都葛飾区では鉄道駅から1キロ以上、バス停留所から300メートル以上の距離に加え、1日当たりのバス運行本数15本未満を条件として設定しております。</p>	
7	<p>マニフェストに関する取り組み事業工程表について</p> <p>1) モノレールについて</p> <p>ア) モノレールがない区のバス路線への一定の補助・敬老乗車券の復活や喜ばれているバス券援助などと併せ、会社に負担を求めることについて</p>	<p>ア) バス路線への補助などやバス会社の協力による運賃値下げを求めることは、財政状況や社会経済状況を考えますと、困難であります。</p>	<p>平成21年第3回 福永議員 (日本共産党)</p>
	<p>マニフェストに関する取り組み事業工程表について</p> <p>1) モノレール延伸問題について</p> <p>ア) 高齢者の健康や社会参加の視点でモノレールやバスの無料化や援助を考えることについて</p>	<p>ア) 実施に当たっては、バスの無料化だけでも約8億9,000万円が必要となり、今後のさらなる高齢者の増加をかんがみれば実現は困難です。</p> <p>高齢者の健康増進や社会参加は、別の形で充実すべきと考えます。</p> <p>私も妙案があるのであれば、逆に教えていただきたいというふうに思いますけれども、とにかく、今後は高齢者がますます増加をしていく中で、今行っている高齢者への福祉を維持していくことが精いっぱいな状況の中で、さらなるそういう対策というのは、私は困難だというふうに思っております。</p>	

8	<p>地域の諸問題について</p> <p>1) コミュニティバスの運行について</p> <p>ア) 千草台団地から稲毛区役所経由でJR稲毛駅行きコミュニティバスの運行について</p>	<p>ア) 本市のコミュニティバスは、民間バス路線の退出により生じる、交通不便地域の解消に重点を置き、導入しております。</p> <p>稲毛区役所経由のJR稲毛駅行きバスの運行については、千葉県バス協会を通じて、バス事業者に協力を要請して参ります。</p>	<p>平成21年第3回 小関議員 (日本共産党)</p>
9	<p>市営霊園について</p> <p>1) 平和公園の利用者の足の確保について</p> <p>ア) フラワーバスの増便と、年間を通じた乗り入れについて</p> <p>イ) いずみバス乗り入れの見通しについて</p>	<p>ア) フラワーバスは、現在、彼岸とお盆に限って、平和公園に乗り入れを行っております。これ以外の乗り入れや増便につきましてフラワーバスに要請しておりますが、利用客数が少なく採算が合わないことから、運行を見合わせていると聞いております。</p> <p>イ) コミュニティバスであるいずみバスは、運行開始から平成22年3月までの2年間で試行運行期間としております。平和公園への乗り入れについては、地元協議会の意向等を踏まえ、検討して参ります。</p>	<p>平成21年第3回 山田議員 (市民ネットワーク)</p>
10	<p>都市行政について</p> <p>1) 都市交通体系の確立について</p> <p>ア) 都市交通の意義について</p> <p>イ) 本市の都市交通が抱える問題点課題について</p>	<p>ア) 都市内の移動手段としましては、徒歩、自転車、自動車及び公共交通機関があり、公共交通機関といたしましては、鉄道、モノレール、路線バス、高速バス及びタクシーなどがあります。これらの各手段が連携して十分に機能と役割を發揮させることで、人の効率的な移動が可能となり、都市の活性化が図られるものと考えております。</p> <p>イ) 本市の公共交通は、主に鉄道が都市間輸送、モノレールとバスが都市内輸送を担っております。このうちバスは民間事業者に依存していることから、不採算路線からの撤退や減便という事態がふえつつあります。</p> <p>このような中、交通の不便な地域の解消と自家用車から公共交通への転換を図るため、特に路線バスのネットワークを充実させることが重要な課題であると考えております。</p>	<p>平成21年第3回 納元議員 (新政ちば)</p>

11	<p>東京へのアクセス・高速バスについて</p> <p>1) 千葉北インター東京駅間高速バスの利用状況について</p> <p>2) バス事業者によるパークアンドライドの利用状況について</p> <p>3) 今後のパークアンドライドの推進策について</p>	<p>1) 本年5月20日の運行開始以来、5月の1日当たりの平均利用者数は約140人、6月は約210人、7月は約230人です。</p> <p>朝の6時、7時台の通勤時間帯については、1台当たり40人を超える利用者があると聞いております。</p> <p>2) バス事業者は自社の空きスペースを活用し、高速バス利用者にパーク・アンド・ライドのサービスを無料で提供しております。</p> <p>これまでの1日当たりの平均利用台数は3台と聞いております。</p> <p>3) 総合交通ビジョンでは公共交通へのアクセス向上策として、駅や乗継拠点におけるパークアンドライドを推進するとしております。</p> <p>今後も、モノレール駅及びバス路線などの乗継拠点を対象に、パークアンドライドの導入を交通事業者に要請して参ります。</p>	<p>平成21年第2回 川村議員 (自由民主党)</p>
	<p>花まる号について</p> <p>1) 平成18年度以降の各年度の利用状況について</p> <p>2) 運行形態の見直しの状況と今後の予定について</p>	<p>1) 平成18年度以降の各年度の利用状況ですが、1日当たりの平均利用者数は、平成18年度65人、19年度80人、20年度88人と、僅かながら増加しております。</p> <p>2) 運行形態の見直しは、地元住民、バス事業者及び千葉市からなる三者協議会で調整しており、これまで一部の区域で片方向での運行であったものを、両方向に変更するなど、利用しやすい運行形態に改めることになりました。</p> <p>今後は、バス事業者が、運行計画変更の届け出を国に行い、8月初旬に新たな形態で運行される予定であります。</p>	

11	花見川区役所への交通アクセスについて 1) 運行開始後の利用状況について	1) 本年5月1日の運行開始以来、5月の1日当たりの平均利用者数は約130人、6月は約140人と聞いております。	平成21年第2回 川村議員 (自由民主党)
	花まわる号及び花見川区役所線について 1) バス路線撤退となった場合、市民生活にどのような影響を与えると考えられるのか	1) 不採算によりバス路線が撤退となった場合の市民生活への影響ですが、市民生活の身近な交通手段がなくなることから問題となると考えております。路線の維持について、バス事業者に要請をしております。	
	東京へのアクセス・高速バスについて 1) 高速バスの利用者の反応について 2) バス事業者が考える今後の課題について 3) 路線周辺の千葉市の施設について	1) 東京への交通手段がふえて便利になったとの声やバスの増便、京成団地、さつきが丘団地、こてはし団地などへのバス停の追加要望があると事業者より聞いております。 2) 現在、朝夕の通勤時間帯における利用者は多いものの、昼間時における利用が少ないなど、すべての時間帯での需要の確保が課題であると聞いております。 3) 犢橋市民センター、花見川いきいきプラザ、北清掃工場、北リサイクルプラザ、花見川消防署、こてはし温水プールがあります。	
12	これからの社会を見据えた市民の足の確保について 1) バス交通について ア) 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 イ) バス交通への影響について ウ) バスルート導入に、市が積極的に関与すべきであることについて エ) バスルートの選定に利用者の声を取り入れる仕組みについて	ア、イ) 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、検証してまいります。 ウ) 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、事業者の経営に関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。 エ) 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。	平成21年第2回 福谷議員 (市民ネットワーク)

	<p>オ) 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</p> <p>カ) 公共交通の路線地図について</p> <p>キ) 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</p>	<p>オ) 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>カ) 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、今年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>キ) 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の協議、調整を行っております。その他の目的に対応する協議、調整については、今後の検討課題と考えております。</p>	
12	<p>これからの社会を見据えた市民の足の確保について</p> <p>2) バス交通について</p> <p>ア) 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について</p> <p>イ) その実態について</p> <p>ウ) 利用者の声として、多かった意見の内容</p> <p>エ) バス協会の回答、改善について</p>	<p>ア、イ) 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、乗車人員等の運行状況についてバス事業者からヒアリングし、千葉市統計書で公表しております。 また、市に寄せられたバス交通に関わる意見・要望などについては、市のホームページでお知らせしております。</p> <p>ウ、エ) 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>	<p>平成21年第2回 福谷議員 (市民ネットワーク)</p>

13	<p>都市交通について</p> <p>1) バス交通の改善について</p> <p>ア) フラワーバスやコミュニティバス路線を平和公園の中か入口まで入れるよう変更すること、及び土曜・日曜・祭日の本数を増やすことについて</p> <p>イ) 青葉病院を經由する大宮団地からのバス路線新設の協議の進展具合及び早期実現について</p>	<p>ア) フラワーバスは、現在、彼岸とお盆に限って、平和公園に乗り入れを行っております。</p> <p>このバスの増便と、年間を通じた乗り入れについて、引き続き事業者に要請してまいります。</p> <p>また、「いずみバス」は、地元協議会との協議によりルートを決定し、平成20年3月の運行開始から2年間を試行運行期間として、利用状況等を見定めております。</p> <p>平和公園への乗り入れについては、この期間終了後、地元協議会において検討してまいります。</p> <p>イ) 関係バス事業者へ内容を伝え、これまで協議をしておりましたが、バス事業者間の調整に時間を要しております。</p> <p>今後は、円滑な乗り継ぎによる利便性の向上への対策も含め、引き続き、関係バス事業者と協議を進めてまいります。</p>	<p>平成21年第1回 野本議員 (日本共産党)</p>
14	<p>緑区の諸問題について</p> <p>1) 公共交通について</p> <p>ア) 身近な地域を移動するための交通手段を充実させるのが自治体の交通政策の要となるのではないかと</p> <p>イ) 緑区の鉄道駅を中心とした各々のバス運行の課題について</p> <p>ウ) 鉄道事業者を含める地域公共交通活性化法に基づく協議会を設置せず、地域公共交通会議を設置したことについて</p> <p>エ) 総合交通ビジョンに基づく推進計画を策定す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について</p>	<p>ア) 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。</p> <p>イ) 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、共通する課題であると認識しております。</p> <p>ウ) 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。</p> <p>エ) 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。</p>	<p>平成21年第1回 福谷議員 (市民ネットワーク)</p>

	<p>オ) コミュニティバス置き換えの働きかけができず、不利益を誘発している状況の見解について</p>	<p>オ) 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か年計画で民間バス路線の退出で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。</p>	
14	<p>緑区の諸問題について 2) 公共交通について ア) 鎌取や土気から、緑いきいきプラザへはどのようなルートで行くのか イ) 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</p>	<p>ア) 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JR誉田駅からのバス利用が最適であります。 イ) 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>平成21年第1回 福谷議員 (市民ネットワーク)</p>
15	<p>千葉市北部地域の諸問題について 1) バス路線の整備について ア) 千葉市北部地域の交通不便地域におけるコミュニティバス導入に対する見解について イ) 行政区をまたぐコミュニティバスの他政令指定都市の事例について ウ) 千葉市が運行しているコミュニティバスは、全て千葉市域の中で運行しているのか</p>	<p>ア) コミュニティバスの導入にあたっては、既存バス路線の退出による、交通不便地域の解消を優先に進めております。 これ以外のコミュニティバスについては、地域での必要性、緊急性、既存バス路線との調整等を踏まえ、総合交通ビジョン推進計画の策定の中で検討して参ります。 イ、ウ) 他政令指定都市の事例につきましては、新潟市で運行していることを確認しております。 また、本市では、若葉区で運行しているおまごバスが八街市域の一部を運行ルートとしております。</p>	<p>平成21年第1回 小松崎議員 (自由民主党)</p>

<p>16</p>	<p>都市行政について 1) 交通政策について ア) 市が利用者の声を受け止める窓口を設置し、苦情や相談を事業者と協議検討し市民に返すことについて イ) 地域公共交通会議の目的、20年度に開催されていないこと及びコミュニティバス運行だけを掌握するのか ウ) 「バス交通に係る対応方針」の見直しについて エ) 千葉駅前バス路線案内の利用状況や利用者意向の把握とバス停やバス車両内のわかりやすい経路図表示について オ) 環境定期制度について ① 市内の取組状況と利用状況の把握について ② 市としての活用していく考えとその支援について カ) 高齢者の運転免許返納による公共交通利用券配布の取組みの検討について</p>	<p>ア) 窓口につきましては、既に交通政策課で担当しており、市民の声のうち必要なものは、千葉県バス協会及びバス事業者に伝えるとともに、対応状況を確認し回答しております。 今後とも、利用者の声に適切に対応してまいります。</p> <p>イ) 地域公共交通会議は、道路運送法の規定に基づき、本市の交通事情に即した乗合輸送サービスの運行形態やサービス水準、及び運賃等を協議することを目的としています。 本会議はコミュニティバスの導入や既存のバス路線の運行形態の変更など、必要に応じて開催するものであります。 平成20年度は該当する案件がなかったため、開催しておりません。</p> <p>ウ) 平成15年に公表した同方針につきましては、既存の退出意向バス路線への対応に重点を置き、コミュニティバスの導入など、交通不便地域の解消に取り組んでおり、見直しは考えておりません。</p> <p>エ) 本市に寄せられたバス利用者の苦情、相談等の声を聞くとともに、その内容を千葉県バス協会及びバス事業者へ伝えております。 バス停やバス車両のわかりやすい経路図の表示につきましては、千葉県バス協会へ要請してまいります。</p> <p>オ) ①、② 環境定期制度は市内運行の民間バス事業者のうち8事業者が導入しております。同制度は、バス事業者がみずから取り組むべきものと考えておりますことから、利用状況は把握しておりませんが、制度の一層の周知についてバス事業者に要請してまいります。</p> <p>カ) さまざまな課題があることから、現在のところ検討する考えはありません。</p>	<p>平成21年第1回 湯浅議員 (市民ネットワーク)</p>
-----------	---	---	---

17	<p>花見川区の諸問題について</p> <p>1) 公共交通について</p> <p>ア) コミュニティバス「花まわる号」のモノレールスポーツセンター駅での乗り継ぎ効果と利用者からの要望について</p> <p>イ) コミュニティバス「花まわる号」の改善の検討に時間を要している理由とバス事業者の意向について</p> <p>ウ) 「み春野」のような地域に対する足の確保に向けた検討について</p> <p>エ) 花見川区北部地域の住民が安心ケアセンターに行くためのバスの利便性確保と公共交通、足の確保の検討について</p>	<p>ア) 花まわる号は、花見川区北部地域における交通手段の確保と千葉都心へのアクセス向上を目的に運行し、スポーツセンター駅に乗り入れておりますが、道路の交通渋滞や運行本数が少ないことなどから、利用者は伸び悩んでいる状況にあります。</p> <p>このことから、利用者からの主な要望は運行本数の増加や運行形態に関するものであります。</p> <p>イ) 地元代表者、バス事業者及び千葉市で構成する花まわる号3者協議会において、利用者の意見を踏まえた運行計画と利用促進策を協議しております。協議において、バス事業者は収支に見合った効率的な運行を求めている、この調整に時間を要しております。</p> <p>ウ) 市民生活の利便性を確保する観点から、バス事業者に地域の要望を伝えて参ります。</p> <p>エ) 市民の利便性を確保し、今後の超高齢社会に対応する観点から、バス事業者に地域の要望を伝えて参ります。</p> <p>また、公共交通や足の確保については、民間バス路線の拡充を基本に検討して参ります。</p>	<p>平成20年第4回 長谷川議員 (市民ネットワーク)</p>
18	<p>花見川区の諸問題について</p> <p>1) 交通問題について</p> <p>ア) 経営の厳しさによる運行本数の削減についての見解と、現在廃止対象になっている路線について</p>	<p>ア) 市内のバス利用者数は、平成16年度から漸増傾向にあるものの、一部地域では自動車利用の増加に伴い、利用者が減少し、不採算路線も発生していると聞いております。</p> <p>市としましては、市民生活の利便性を確保する観点から、バス事業者に市民の要望等を伝えるとともに、路線の維持を要請しております。</p> <p>なお、現在のところ、バス事業者より花見川区での路線廃止の意向は聞いておりません。</p>	<p>平成20年第4回 盛田議員 (日本共産党)</p>

18	<p>イ) 千葉市、バス会社、地元代表者で構成する花まわる号の三者協議会での話し合いの内容及び意見、要望、今の課題について</p> <p>ウ) 今後のバス交通のあり方に対する市の見解について</p>	<p>イ) 協議会では、花見川区北部地域のバス路線である花まわる号について、運行計画の策定や利用促進方策等を協議しております。</p> <p>また、協議会における主な意見や要望は、運行本数の増加や運行形態に関するもので、利用者の増加を図るための方策が課題となっております。</p> <p>ウ) 総合交通ビジョンを踏まえ、民間バス路線の拡充を基本に検討してまいります。</p>	<p>平成20年第4回 盛田議員 (日本共産党)</p>
	<p>交通問題について</p> <p>1) バス会社の住民要望調査の把握について</p> <p>2) 「花まわる号」の三者協議会で、ある程度の方向性が示されていれば、バス会社任せにせず、試験的な運行も含めて実施を提案してはいかがか</p>	<p>1、2) バス事業者による住民要望調査は実施されておられません。</p> <p>また、花まわる号の3者協議会では、現在、運行計画などの方向性について、継続して協議中であります。</p>	
19	<p>市政運営の基本姿勢について</p> <p>1) 市長の2期の取組成果及び今後の取組みについて</p> <p>ア) まちづくりと交通ネットワークの構築について</p> <p>① 交通ネットワークの在り方と総合交通ビジョンの具体化に向けた取組みについて</p>	<p>① 道路ネットワークの整備とあわせて、過度に自動車に頼らずに誰もが快適に移動できる社会の実現を目指し、公共交通による交通ネットワークの充実が必要と考えております。</p> <p>具体的には、都市間や都市内の交通の骨格的なネットワークとして、鉄道、モノレール及び幹線的バスから構成される公共交通のネットワークを位置づけ、その充実を図ってまいります。</p> <p>また、骨格的ネットワークを補完するバス路線の強化や乗り継ぎ拠点の改善などを図ることとしております。</p> <p>総合交通ビジョンの具体化に当たりましては、平成22年度までに総合交通ビジョン推進計画を策定したいと考えております。</p> <p>具体的には、今年度実施中の東京都市圏パーソントリップ調査の結果等を踏まえ、平成21年度より、各個別施策について緊急性、実施効果、実現までのプロセスなどを考慮した優先度を検討してまいります。</p>	<p>平成20年第4回 川岸議員 (公明党)</p>

20	<p>都市行政について</p> <p>1) 高齢化社会の中での市民の足の確保について</p> <p>ア) コミュニティバスの継続運行について</p> <p>イ) 区役所バス運行の補助金復活について</p>	<p>ア) 現在、市の委託により運行中のコミュニティバスは若葉区内で3路線であります。</p> <p>これらは、既存の路線バスの退出による交通不便地域の解消策として、平成15年10月公表のバス交通に係る対応方針に基づき導入しており、今後も継続して運行する予定であります。</p> <p>イ) 区役所バスは区役所への交通利便を確保するために導入されたものであり、補助開始から19年を経過しておりますが、平成19年度において利用客は1便当たりで2人から12人と低迷しており、区役所への利用客も減少しております。</p> <p>このことから、区役所へのアクセスの実態等も勘案し、千葉県バス協会及びバス事業者と十分協議の上、平成19年度の運行をもって補助金を廃止したものであり、復活は考えておりません。</p>	<p>平成20年第4回 山浦議員 (民主党)</p>
21	<p>バス交通について</p> <p>1) 利用者の声を把握するのにコミバス協議会3路線の限られた狭い範囲で充分とはどのような考えに基づいてなのか</p> <p>2) バス対応方針により導入されたコミバスが5年間で3路線であることの評価について</p> <p>3) バス対応方針で明記する高齢者のお出かけ支援や交通不便地域への対応の目的で導入された路線がないことについて</p> <p>4) 区役所バス補助金を廃止し大幅に減便した場合は、退出とみなしコミバスに置き換えるよう市が指導すべきではないか。</p>	<p>1) 利用者の声につきましては、コミュニティバス運行協議会のほか広聴相談などを通じて把握しております。</p> <p>2、3) コミュニティバスの評価及びバス対応方針で明記する高齢者のお出かけ支援などに対応した路線がないことについてですが、コミュニティバスの導入は既存バス路線の退出による交通不便地域の解消を優先して進めており、その他の目的に沿った導入は総合交通ビジョン推進計画策定の中であわせて検討してまいります。</p> <p>4) 既存路線の廃止は基本的に運行するバス事業者の判断となります。</p> <p>なお、区役所バスの減便につきましては、便数の回復に努めるよう運行するバス事業者に要請しております。</p>	<p>平成20年第3回 福谷議員 (市民ネットワーク)</p>

	<p>5) バス路線整備に関する市の考えは事業者本位なのか、市民本位なのか</p> <p>6) 市の主要な公共交通機関であるバス交通にどの程度の公費をつぎ込むことが可能と考えるか</p> <p>7) バス利用者とモノレール利用者の1日あたりの利用者数について</p>	<p>5) 市といたしましては、利用者である市民の利便性を図るため、民間事業者による乗り合いバスの路線整備に必要な応じて支援しております。</p> <p>6) 今後とも市民が安全で安心してバス利用ができるよう、主にノンステップバスやICカードシステムの導入補助のほかコミュニティバス運行委託などを考えております</p> <p>7) 平成19年度の1日当たり利用者数は、バスが約16万1,000人、モノレールが約4万5,000人です。</p>	
21	<p>バス交通について</p> <p>1) 平成19年度の広聴相談等の件数について</p> <p>2) 利用者の声の内容と地域による違いについて</p> <p>3) 利用者の声への対応について</p> <p>4) 市はどのような考えに基づき、指導をしているのか</p> <p>5) 住民からバス事業者への抗議と要請文に対する市の関わりについて</p> <p>6) 市は公共交通の担い手として、すべきことをしていないのではないか</p>	<p>1) バス交通に係る広聴相談などの件数は、市長への手紙が2件、要望書が3件、市役所コールセンターが3件、市政への提案が8件であります。</p> <p>2) 利用者の声の内容は、コミュニティバスやバス路線の新設要望が12件、ICカード普及などの要望が2件、バス停の改善要望が2件です。これらにつきましては地域による大きな違いは見られません。</p> <p>3) 利用者の声は、千葉県バス協会、バス事業者へ伝えております。</p> <p>4) 市といたしましては、市民生活の利便性確保の観点から、企業努力による運行便数の回復を行うよう強くバス事業者に要請しているところであります。</p> <p>5) バス事業者適切に対応するよう要請してまいります。</p> <p>6) 路線バスが円滑に運行できるよう、道路、駅前広場の整備、交差点改良及びバス停上屋などの整備に努めております。</p> <p>公共交通の運行は、第三セクターのモノレールとコミュニティバス以外はすべて民間事業者が主体となっております。</p>	<p>平成20年第3回 福谷議員 (市民ネットワーク)</p>

21	7) バス交通に対するビジョンがないのではないか	7) バス交通につきましては、民間バス路線の拡充が基本と考えております。なお、総合交通ビジョンでは、鉄道、モノレール及びバスなどによる公共交通ネットワークを形成するとしております。	平成20年第3回 福谷議員 (市民ネットワーク)
22	地域の諸問題について 1) 商業施設を利用する市民の利便性の向上について ア) 幕張西地区からの商業施設等へのアクセスのためのコミュニティバスの運行と、民間バス会社との調整状況について	ア) コミュニティバスの導入は、既存バス路線の退出による交通不便地域の解消を優先に進めており、その他のニーズへの対応につきましては、今後の検討課題と捉えております。 また、民間バスの運行につきましては、社団法人千葉県バス協会及びバス事業者へ地元要望を伝えております。	平成20年第3回 佐々木議員 (日本共産党)
23	都市行政について 1) 交通政策について ア) 地域公共交通会議を千葉市で1箇所としたのは、どのような考えに基づいてなのか イ) 区ごとに地域公共交通会議を置くことについて ウ) バス利用の実態を示す、1日あたりのバス利用者数の推移について エ) 総合交通ビジョンにおける公共交通としてのバスを整備していく上で、現状のバス対応方針はどのように位置付けられるのか	ア、イ) 地域公共交通会議は、道路運送法の規定に基づき、地域住民の交通手段の確保と旅客の利用促進を図ることを目的に、本市の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、市内全域を対象として設置したものであり、区ごとの設置は考えておりません。 ウ) 市内のバスの利用者数は、昭和40年代をピークに減少に転じ、平成16年度には、1日当たり約14万5,000人と最も少なくなりましたが、その後、17年度約14万8,000人、18年度約15万6,000人、19年度約16万1,000人と、増加傾向にあります。 エ) 総合交通ビジョン推進計画策定の中で検討してまいります。	平成20年第3回 小西議員 (市民ネットワーク)

23	<p>都市行政について</p> <p>2) 交通政策について</p> <p>ア) 利用者の声を反映させるために、どのような取組みをしているのか</p>	<p>ア) 地域公共交通会議で利用者の声を反映させるための取組みについてですが、コミュニティバスの運行に当たっては、地元自治体の代表者で構成する運行協議会を設置しておりますので、運行計画などについての御意見を、この協議会を通じて地域公共交通会議に反映させていただきます。</p> <p>また、コミュニティバス以外の乗り合い運送サービスにつきましても、可能な限り利用者の御意見を反映させていきたいと考えております。</p>	<p>平成20年第3回 小西議員 (市民ネットワーク)</p>
24	<p>交通施策について</p> <p>1) パーク・アンド・ライド及びトランジットモールの取組みについて</p> <p>ア) パーク・アンド・ライドの取組みと課題について</p> <p>イ) トランジットモール</p>	<p>ア) パーク・アンド・ライドは、集中する都心部への車を抑制し、渋滞緩和や環境改善を目指す施策として有効なものでありますが、駅近くの駐車場用地の確保、駐車場も含めた全体の料金、また、バス路線でのパーク・アンド・ライドにつきましても、混雑、定時性などが課題と考えております。</p> <p>イ) 実施に当たっては、商店街や地域住民の理解と協力を得るとともに、交通管理者及び交通事業者との連携が不可欠となります。</p> <p>今後は、既に導入された都市の状況及び効果や検討中の都市の動向等を注視してまいりたいと考えております。</p>	<p>平成20年第2回 川岸議員 (公明党)</p>
25	<p>モノレールの経営について</p> <p>1) 市民に愛される公共交通を目指して</p> <p>ア) 平成19年度のモノレール利用客数、コミュニティバスの利用客数と委託額及び区役所バスの補助額と利用客数について</p>	<p>ア) 平成19年度のモノレール、コミュニティバス及び区役所バスの状況についてですが、モノレール利用客数は年間約1,664万人であります。</p> <p>コミュニティバスは、さらしなバスとおまごバスを合わせまして利用客数は年間約12万8,000人で、委託額は約3,100万円であります。</p> <p>区役所バスは4区5路線で、利用客数は年間約14万7,000人で、補助額は約5,000万円あります。</p>	<p>平成20年第2回 熊谷議員 (民主党)</p>

26	<p>高齢化社会に向けての交通政策について</p> <p>1) バス関連の第2次5か年計画見直しにおける事業内容、見直し金額及び理由について</p>	<p>1) バス関連予算の見直しについてですが、コミュニティバスにつきましては、当面、乗り合いバスの退出で生ずる交通不便地域への対応に重点を置く観点から、当初計画の5路線を2路線に変更し、約6,800万円を減額しております。</p> <p>また、バス活性化システムの整備につきましては、ノンステップバス30台とICカードシステム300台の導入に対する補助は変更せず、1台当たりの補助金を見直し、約3,200万円を減額しております。</p> <p>区役所バスにつきましては、4区5路線に毎年約5,000万円の運行経費を補助しておりましたが、利用状況や区役所へのアクセスの実態などを勘案し、19年度をもって補助を廃止することとしました。</p> <p>バス運行情報提供につきましては、今後策定する総合交通ビジョンの推進計画において具体的に検討することから、調査費500万円全額を減額しております。</p> <p>バス停の機能充実につきましては、バス利用者の利便性を考慮し、公共施設、住宅団地、病院などに近いバス停はおおむね設置が完了したことから、バス停上屋の整備を当初計画の61カ所から30カ所に変更し、約7,400万円を減額しております。</p>	<p>平成20年第2回 長谷川議員 (市民ネットワーク)</p>
----	--	--	--

26	<p>2) 交通不便地域とその対策について</p> <p>3) 市民アンケートの実施と多様な主体による足の確保について</p> <p>4) 自動車教習所の送迎車などによる高齢者のお出かけ支援について</p> <p>5) 区役所バス補助金廃止に伴う減便について</p> <p>ア) 足の確保について</p> <p>イ) 住民への事前説明について</p> <p>ウ) 他の路線への対応について</p>	<p>2) 交通不便地域についてですが、本市では、交通不便地域を鉄道及びモノレールの駅から1キロメートル以上、かつバス停から300メートル以上の区域としております。現在、このような地域は市内の一部に存在しております。</p> <p>その対策ですが、乗り合いバスの退出で生ずる交通不便地域につきましては、平成15年10月公表のバス交通に係る対応方針に基づき、コミュニティバスの導入を検討してまいります。</p> <p>3) 市民アンケートの実施と多様な主体による足の確保についてですが、バス交通に係る対応方針に基づく地元協議会を有効に活用することにより市民の意見を聞いてまいります。</p> <p>多様な主体による足の確保につきましては、検討課題と考えております。</p> <p>4) 自動車教習所の送迎者などによる高齢者のお出かけ支援についてですが、乗り合いバスとの競合、バリアフリーへの対応及び高齢者の乗りおりによる定時運行への影響などの課題があることから、関係者間の協議を含め今後の検討課題と考えております。</p> <p>5) ア～ウ) 区役所バス補助金廃止に伴う減便についてですが、足の確保につきましては、バス事業者を利用状況に応じた運行を要請してまいります。</p> <p>住民への事前説明につきましては、バス停を使用し、減便の周知を事前に実施しております。</p> <p>他の路線への対応につきましては、市民の身近な足を確保する観点から路線の存続及びサービス水準の維持について、バス事業者に要請してまいります。</p>	<p>平成20年第2回 長谷川議員 (市民ネットワーク)</p>
----	--	---	--

26	<p>高齢化社会に向けての交通政策について</p> <p>1) 交通不便地域の距離の見直しと実態に即して対応すべき地域を明確にすることについて</p>	<p>1) 交通不便地域の距離の見直しについてですが、距離の設定は他の政令市や本市の地域特性を考慮の上定めたものでありますので、今のところ見直しは考えておりません。</p> <p>次に、実態に即して対応すべき地域を明確にすることについてですが、バス交通に係る対応方針の見直しを行う場合には検討してまいりたいと考えております。</p>	<p>平成20年第2回 長谷川議員 (市民ネットワーク)</p>
27	<p>平成20年度予算と私たちの暮らしについて</p> <p>1) 高齢化社会について</p> <p>ア) 区役所バスについて</p> <p>① 補助金廃止及び議会・住民への説明について</p> <p>② 予算の組み替えについて</p>	<p>① 区役所バスの補助金廃止及び議会、住民への説明についてですが、現在、区役所バスは4区5路線で運行しております。補助開始から19年を経過しておりますが、利用客は1便当たり2人から10人と利用実績は当初より低迷していることから、区役所へのアクセスの実態等を勘案し、千葉県バス協会及びバス事業者と十分協議の上、補助金を廃止したものであります。</p> <p>市議会への説明につきましては、平成19年第3回定例会の決算審査特別委員会で説明させていただいております。</p> <p>なお、住民への説明は行いませんが、補助金廃止後も運行が継続されるようバス事業者に要請してまいります。</p> <p>② 予算の組み替えを行うべきとのことですが、区役所バスの補助金廃止によりバス事業者から運行路線の退出の申し出があった場合は、千葉県バス対策地域協議会において交通の維持確保について協議することとしております。</p> <p>それでもなお、退出により交通不便地域が発生する場合は、平成15年10月公表のバス交通の対応方針に基づき、コミュニティバスへの移行を検討していく方針であります。</p> <p>当該予算復活のための組み替えは考えておりません。</p>	<p>平成20年第2回 山浦議員 (民主党)</p>

<p>28</p>	<p>都市行政について 1) 交通問題について ア) 障害者からの要望について イ) コミュニティバス路線を希望する地域に拡大することについて</p>	<p>ア) バスの行き先案内につきましては、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、いわゆるバリアフリー新法により、バス車両の車外用放送設備の設置が定められておりますので、運転手による音声案内の実施を引き続き事業者に要望してまいります。</p> <p>イ) コミュニティバス路線の拡大についてですが、コミュニティバスの導入目的は、交通不便地域の解消、高齢者への外出支援、公共施設へのアクセス向上などですが、当面は乗り合いバスの退出により生じる交通不便地域の解消を図ることとしており、その他の地域につきましては、必要に応じて検討してまいります。</p>	<p>平成20年第1回 小関議員 (日本共産党)</p>
<p>29</p>	<p>都市行政について 1) 公共交通のバリアフリー化について ア) ノンステップバスの導入状況と今後の予定について</p>	<p>ア) 千葉県バス協会によりますと、千葉市内を運行しているバス車両754台のうち、ノンステップバスは平成18年度末で211台、約28%の導入率であります。さらに、平成19年度には、国と市との協調補助による導入の10台と事業者が独自に導入を予定している8台を含めると、導入率は30%を超えると聞いております。</p> <p>高齢者や障害者の方々などにも利用しやすい交通環境づくりが重要でありますので、今後もノンステップバスの導入を推進してまいります。</p>	<p>平成20年第1回 三瓶議員 (民主党)</p>

29	イ) ICカードの導入状況と今後の予定について	<p>イ) 国と市の協調補助により平成 18 年度に 68 台、平成 19 年度に 153 台、全車両 754 台のうち現在 221 台のバスに導入され、主に海浜幕張駅周辺のほか J R 稲毛駅、西千葉駅などを発着する路線で使われております。</p> <p>利用者にとりましても、1 枚のカードで鉄道、バスの乗り継ぎができる便利さとともに、バスの停車時間の短縮、道路渋滞の軽減にもつながるものでありますので、平成 20 年度でも 57 台分の補助を予定しております。</p>	平成 20 年第 1 回 三瓶議員 (民主党)
30	<p>緑区の諸問題について</p> <p>1) コミュニティバスの運行について</p> <p>ア) 公共施設を周遊するコミュニティバスの運行について</p>	<p>ア) 公共施設を周遊するコミュニティバスの運行についてですが、現状では、乗り合いバス路線による足の確保を基本と考えております。しかし、人口密度の低い地域での運行は採算が成り立ちにくいことも事実であります。</p> <p>昨年 11 月に策定いたしました千葉市総合交通ビジョンにおきましては、市民生活に密着したコミュニティバスの拡充や市街地循環型のコミュニティバスの導入に向けて取り組むこととしており、このため、推進計画を関係機関の協力のもとに、平成 22 年度までに策定し、必要に応じ、その内容を次期 5 か年計画に反映してまいります。</p>	平成 20 年第 1 回 近藤議員 (公明党)
※以下、再掲			
31	<p>花見川区の交通問題について</p> <p>1) 今後の公共交通の具体策について</p> <p>2) 市民が利用しやすいバス路線について</p>	<p>1) バスの利便性向上を図るには、既存路線の拡充・路線の新設などの要望を事業者に伝えることが基本と考えております。</p> <p>2) 千葉市総合交通ビジョンでは、市民生活に密着した交通の確保を施策とした、交通の不便な地域などで日常生活の交通手段を確保するため、コミュニティバスの導入など、地域の状況に対応した交通の導入を検討することとしている。</p>	平成 19 年第 4 回 盛田議員 (日本共産党)

32	バス交通について 1) 撤退意向のバス路線を維持するための補助について 2) コミュニティバスの導入拡充について	1、2) 平成15年に取り纏めた「バス交通に係る対応方針」のなかで、補助による路線の維持は行わないこととしております。退出意向路線については、沿線の自治会やバス利用者などと運行経路等を協議し、地域の継続的な協力・支援を前提としたコミュニティバスの導入を検討しております。	平成19年第4回 三瓶議員 (民主党)
33	幕張西地域から公共施設を結ぶバス路線のについて	幕張西地域から公共施設を結ぶ運行計画についてですが、コミュニティバスの導入は、既存路線の退出による交通不便地区の解消を優先に取り組んでおりますので、幕張西地域については、地域の必要性や緊急性を考慮の上、バス事業者との調整が必要となっております。	平成19年第3回 小関議員 (日本共産党)
34	バス対応方針のなかでコミュニティバスの考え方について	コミュニティバスの導入目的は、交通不便地域の解消、高齢者への外出支援、公共施設へのアクセス向上などであり、地元の協力・支援や、バス事業者との調整が可能であることが導入の要件となっており、当面は乗合バスの退出で生じる「交通不便地域」への代替交通として導入する考えである。	平成19年第3回 小関議員 (日本共産党)
35	情報サービスについて 電車、バスなどの路線図や時刻表、料金などを千葉市ホームページで検索できるシステムを導入すべきではないか。	バスについては、千葉市のホームページから、千葉県バス協会のホームページにリンクしております。	平成19年第2回 村尾議員 (公明党)
36	望ましいコミュニティバスの運行形態について	コミュニティバスは、交通不便地域の解消として、一定のエリア内の交通需要に合わせて運行されるもので、通常の路線バスではカバーできない住宅地内や鉄道駅などへの需要に対応した、きめ細かい運行を行うことが望ましいと考えております。	平成19年第2回 黒宮議員 (公明党)
37	花島公園発の運行本数の増便の見通しについて	バス事業者へ要望しており、バス事業者についても、増便等の手続きを行っていると聞いている。	平成19年第2回 川村議員 (自由民主党)
38	緑区の公共施設のアクセスについて 公共施設を周遊するコミュニティバスの運行等について	コミュニティバスや乗合タクシー等、様々な運行形態を考慮し、他市の事例等を参考に調査していく。	平成19年第2回 近藤議員 (公明党)

39	<p>1) 新設された花まわる号や花島公園への路線はどのくらいの市民が利用しているのか。</p> <p>2) 利用しやすいバス路線にするよう改善を求める。</p>	<p>1) 花まわる号及び花島公園線の月別一日あたりの利用者数について説明。</p> <p>2) 利用者の意見が反映されるよう、バス事業者に対し要望していく。</p>	<p>平成19年第2回 盛田議員 (日本共産党)</p>
----	---	---	--------------------------------------