

2 市議会質問事項一覧

NO	質問事項	答 弁	備 考
1	<p>都市モノレール事業について</p> <p>(1) モノレール会社は新型車両をいつから何両導入するのか、その計画について</p> <p>(2) 資金繰りについて、どのように考えているのか。</p>	<p>(1) (2) 車両の使用年数の目安を概ね25年とし、全体で15編成30両の新型車両の導入を計画している。</p> <p>そのうち3編成を既に発注し、平成24年度の運行開始を目指している。残る12編成は平成35年度までに順次導入する予定である。</p> <p>資金面は新型車両の他にも自動列車制御装置や運行管理システムなどの大規模な更新も控えており、今後の経営状況を勘案しつつ対応すると聞いている。</p>	<p>平成22年第3回 橋本議員 (自由民主党)</p>
2	<p>千葉都市モノレールについて</p> <p>(1) 新社長がブログで公開している20項目の構想の具体的な進捗状況について</p> <p>(2) 特に実現したいものは何か</p> <p>(3) 新社長のモノレールに対する経営方針と市の対応について</p>	<p>(1) 市民から「モノレールがあって良かった」という評価を受けられるような取り組みとして示したもので、現在、社内での体制づくりや資金確保など、早期実現に向け検討中である。</p> <p>(2) P&Rやコミュニティサイクル、駅の自治会活動への開放、ボランティア市民駅長などモノレールをサポートしていただく「モノレール応援隊」の3項目は早期実現したい意向である。</p> <p>(3) 単なる交通機関から街と乗り物との距離を縮める地域とのコミュニケーション作りが大切であると聞いている。本市としても新社長が展開する新たな取り組みに期待し可能な限り協力する。</p>	<p>平成22年第3回 今村議員 (民主党)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
3	<p>次世代公共交通システムについて</p> <p>(1) 懸垂型モノレールについて</p> <p>ア) 高齢化した地域社会には、JRのような高速大量輸送システムより、モノレールのような中低速中量輸送システムの方が利便性や効率性に優れているのではないかと。</p> <p>イ) 懸垂型モノレールの1キロ当たりの建設原価と1駅の平均的な建設原価について</p> <p>ウ) 3種類の支柱を着脱式にすることは、耐震性を考慮しても技術的に可能か</p> <p>エ) 支柱や軌道は主に鉄製であり、リサイクルすることにより、資源循環型社会の構築に貢献するものではないか</p> <p>オ) 懸垂型モノレールの支柱の耐震性能を強化すれば、どのような災害時にでも運行可能な公共交通システムになるのでは</p> <p>(2) CO2 排出ゼロの公共交通システムについて</p> <p>ア) 千葉都市モノレールの軌道上部に太陽光パネルを設置し、CO2 排出ゼロの公共交通システムに進化させるべきではないか</p> <p>(3) 千葉都市モノレールの技術革新を進め、世界に売り込め</p> <p>ア) モノレールの技術革新を進めるため、都市局内に「千葉</p>	<p>(1)</p> <p>ア) 鉄道は主に都市間移動、モノレールは都市内移動が目的モノレールは環境負荷も低く、騒音振動も少ない安全性に優れた公共交通機関と認識している。</p> <p>イ) 1キロの建設費は用地補償費を除き約106億円、標準的な1駅の建設費は約4億～7億円である。建設原価の詳細は把握していない。</p> <p>ウ) エ) 3種類の支柱は強度を確保するため基礎フレームとコンクリートで固定されている。支柱は耐震性強化のため、コンクリートが充填されおり、繰り返し脱着式にすることは不可能である。</p> <p>オ) 平成10年～13年度にかけて、鋼製支柱の補強及び軌道桁の落橋防止装置の増設を実施し、安全性は確保されている。</p> <p>(2)</p> <p>ア) 軌道上部には高圧配電線や信号通信ケーブルなどがあり保守点検通路を確保する必要があることなど、パネルの上部利用には制限がある。</p> <p>また、パネルから発電される電力量や蓄電技術、そのコスト面などの課題も多く、その活用は困難である。</p> <p>(3)</p> <p>ア) 懸垂型の形態は海外の企業体が開発した方式を取り入れ国内民間企業</p>	<p>平成22年第2回 富田議員 (民主党)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
	<p>都市モノレール推進室」を設置すべきではないか</p> <p>イ) 「穴川駅から千葉みなと駅」と「穴川駅から海浜幕張駅」までの 2 路線を建設すべきではないか</p>	<p>が製造しているもので、本市が独自に技術革新を行うのは困難である。</p> <p>イ) モノレール販売を目的とした新ルート建設は考えていない。モノレールは総合交通政策会議において総合的な交通体系などについて助言提言を受け、将来を見据えた必要な交通施策の中で検討する。</p>	
4	<p>モノレール事業経営について</p> <p>(1) 幕張新都心へバスに代わる交通機関としてモノレールの必要性が出され、その導入により、幕張新都心の都市機能や魅力を高め発展につながるものと考えているかどうか。</p> <p>(2) 公募社長に何を期待して、何を求めているのか。</p>	<p>(1) 平成 20 年度に策定した「千葉市幕張新都心地域公共交通総合連携計画」に基づき、事業を実施しており、これらにより、幕張新都心の魅力がさらに高まるものと考えている。平成 22 年に東京都市圏 P T 調査における将来交通需要予測値が解析されることから、この結果を踏まえ、市域全体の交通政策を総合交通政策会議で検証・検討する。</p> <p>(2) 民間の経営感覚を持ち、積極的な営業・広報活動や将来を見据えた経営基盤を築くとともに、千葉都市モノレールをより一層市民に愛される公共交通機関へ成長させることを期待する。</p>	<p>平成 22 年第 1 回 橋本議員 (自由民主党)</p>
5	<p>モノレールの経営について</p> <p>(1) 近年の経営状況及び経営努力への取組みとその成果、また現社長の評価について</p>	<p>(1) 平成 15 年度から具体的な増収や経費削減策を実施し、平成 18 年度から経営再建計画に沿った更なる経営改善に取り組んでいる。</p> <p>これらの取組みにより、平成 20 年度までの 6 年間に約 27 億円の収支改善効果があり、会社の施設を市が一部譲り受けたことから、平成 18 年度より 3 期連続で黒字。</p> <p>これらは前社長と現社長の体制のもとに会社全体で取り組んできた成果で評価されるものと考えている。</p>	<p>平成 21 年第 4 回 酒井議員 (公明党)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
	<p>(2) 社長公募の理由、選定基準及び任期について</p> <p>(3) 社長公募における取締役会での意見について</p> <p>(4) 今後、モノレールの社長には市幹部のOBは一切登用しないという解釈でよいか。</p>	<p>(2) 民間の経営感覚により、更なる経営改革と積極的な営業・広報活動に取り組み、モノレールを一層市民に愛される公共交通機関へと成長させるため社長を公募する。</p> <p>選定基準は会社と検討中で、経営企画業務・組織マネジメント経験があることなどを要素とし、任期は複数年を予定。</p> <p>(3) 特段の意見はなし</p> <p>(4) 現時点では市OBを社長候補とする考えはない。</p>	
6	<p>(2回目)</p> <p>モノレールの経営について</p> <p>(1) 公募社長登用が一層市民に愛されるようになる理由について</p> <p>(2) 「一層市民に愛されるようになる」とは、具体的にどのような状況を指すのか。</p>	<p>(1) (2) 社長自ら、積極的な広報営業活動を行ってほしい。</p> <p>モノレール沿線の地域に溶け込む活動もしてほしい。自分も沿線住民であり、以前はそこだけは不満だった。それらを新社長に求めたい。このような活動を通して、市の公共交通としてのモノレールの役割・意義、市民に親しまれる顔の見えるモノレールになってほしい。</p> <p>公募というプロセスを経て市民の皆様に関心を寄せてもらうことを考えている。市幹部OBをノーと言った覚えはない。市民に顔が見えない中で現状市の幹部OBでは、市民の理解が得られないという意味で私は今回は公募社長が望ましい、一度それを挟まなければいけないと考えている。</p>	平成21年第4回 酒井議員 (公明党)

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
7	<p>モノレール事業について</p> <p>(1) 千葉市総合交通ビジョンにおいてモノレールマスタープランは、どう位置づけているのか。</p> <p>(2) 平成 22 年度の有識者会議で穴川～稲毛海岸、更には幕張新都心・幕張本郷を結ぶことを検討したらどうか。</p>	<p>(1) (2) 総合交通ビジョンではモノレールに捉われない新交通システムや幹線的バスの導入の可能性を検討している。</p> <p>よって有識者会議でも十分な議論がされると考えている。</p>	<p>平成 21 年第 4 回 橋本議員 (自由民主党)</p>
8	<p>モノレール事業と今後の交通政策について</p> <p>(1) モノレール事業について</p> <p>ア) 延伸凍結の国への報告・協議内容、また公共事業再評価委員会などでの扱いとそのスケジュールについて</p> <p>イ) 社長公募の内容、選定方法、スケジュール及び公募社長への期待について</p> <p>ウ) 経営再建計画における平成 20 年度までの成果とその公表、平成 23 年度以降の経営再建計画について</p> <p>エ) 最近の事故・トラブルの状況と対策及び施設維持など、市が負担する来年度予算と内訳について</p>	<p>(1)</p> <p>ア) 経緯や理由を国に報告し、今後の対応について協議している。平成 22 年度末までに再評価委員会へ諮る予定</p> <p>イ) 内容や選考方法は会社と検討中で、平成 22 年 1 月より公募開始予定。民間の経営感覚により、更なる経営改革と積極的な営業・広報活動を展開することで、モノレールがより一層市民に愛される交通機関となることを期待</p> <p>ウ) 平成 15 年度から増収や経費削減策を実施し、更には平成 18 年度から経営再建計画に基づく取り組みにより、平成 20 年度まで約 2 億円増収と約 25 億円経費節減効果があった。これらの内容は会社に HP で公表するよう要請する。</p> <p>エ) 地上で作業するクレーンがモノレールに接触する事故が発生したので、道路管理者と協力の上、再発防止に努めるよう会社に要請した。平成 22 年度は継続して駅舎 EV 設置、電力管理システムなどの設備を更新予定</p>	<p>平成 21 年第 4 回 長谷川議員 (市民ネット)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
9	<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) 都市交通が抱える問題点課題について</p> <p>ウ) モノレール延伸の凍結について</p> <p>エ) モノレール延伸の必要性について</p>	<p>(1)</p> <p>ア) 公共交通機関は鉄道、モノレール、路線バス、高速バス及びタクシー。これら手段が連携して十分に機能と役割を發揮させることで、都市の活性化が図れる。</p> <p>イ) バスは民間に依存しているため、不採算路線からの撤退や減便が増加している。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</p> <p>ウ) エ) 延伸はバスを含む都市交通全体のサービスの維持向上を図る必要があること、緊急性、必要性及び財政状況を考慮したもの。</p>	<p>平成21年第3回 納元議員 (新政ちば)</p>
10	<p>市政運営の基本姿勢について</p> <p>(7) 都市モノレールについて</p> <p>ア) 公共交通機関としてのモノレールについて</p> <p>イ) 有識者会議について</p> <p>(A) 会議のメンバー構成や体制、設置に向けての準備について</p> <p>(B) 取組内容とその意味するところについて</p> <p>(C) 議論の視点と総合交通ビジョン推進の遅れなどについて</p>	<p>(7)</p> <p>ア) 快適に移動できる定時性の高い機能を持ち、基幹的な交通機関として重要な役割を果たすことを期待している。</p> <p>イ) (A) (B) (C) 会議は平成22年度の早い時期に設置予定、メンバー構成は、公共交通や経済的な見地を持つ有識者を予定で今後検討する。</p> <p>会議は延伸凍結の影響検証、その上での中長期的な見地から、必要施策の検討、更には延伸を含めた総合的な交通施策全般についての議論を想定している。</p> <p>この検討業務終了後に総合交通ビジョン推進計画策定を行うが、交通政策の推進に遅れないよう努める。</p>	<p>平成21年第3回 川岸議員 (公明党)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
11	<p>(1) 千葉都市モノレールについて</p> <p>ア) 平成 20 年度延伸調査費等の経費、内容及びその成果について</p> <p>イ) 延伸は明確に中止を宣し、既存路線の活性化など市民に愛されるモノレールとすべきでは。今後のモノレール事業の基本的な方針について</p>	<p>(1)</p> <p>ア) 約 940 万円で地質調査を実施</p> <p>イ) 財政状況、緊急性及び有識者会議での交通政策の議論を踏まえ判断することを考えており、凍結としたもの。公募の新社長によるリーダーシップのもと、積極的な営業活動、広報活動及び経営改革を実施し、愛称も変更してイメージ向上に取り組む。</p>	<p>平成 21 年第 3 回 布施議員 (民主党)</p>
12	<p>4 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) タウンライナーの名称変更について</p> <p>(A) 何故、名称を変えるのか、その必要性について</p> <p>(B) どなたの意見なのか、市長自身のひらめきなのか。</p> <p>(C) タウンライナーの名称の感想について</p> <p>(D) 名称公募は市が行うのか、会社なのか。</p> <p>(E) 名称変更に伴う設備更新等の費用を市が負担する考えを持っているか。</p> <p>意見・要望</p> <p>名称変更は波及が大きく、タウンライナーストリートや会社が販売しているグッズも変更することになる。やるのであればタウンライナーも公募の対象にして欲しい。(名称を変えない選択もある) 社長は最後までやり遂げる人を選んで欲しい。</p>	<p>(1)</p> <p>(A) (B) (C) タウンライナーという名称は特徴的なものではなく、市民に十分浸透していないと考えている。ギネス認定やモノレールの特長をアピールしたく「空」をイメージし、アナウンスや各種案内、設備をそのイメージで統一したい。</p> <p>(D) (E) 社長を公募し、新体制の下で名称変更に取り組んでもらう。費用負担は今後会社と調整したい。</p>	<p>平成 21 年第 3 回 小松崎議員 (自由民主党)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
13	<p>4 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) 75歳以上のモノレールの無料化について、高速道路の無料化よりは、社会的な効果が大きいと考えるが市長の考えについて</p> <p>イ) モノレールがない区バス路線への一定の補助・敬老乗車券復活やパ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>(1)</p> <p>ア) 高速道路無料化は、流通促進、料金所職員削減及びランプの自由設置などの効果が見込める。75歳以上のモノレールの無料化は、それは目的とする効果が異なることから、単純な比較は不可能である。</p> <p>イ) 財政状況や社会経済状況を考えると困難である。</p>	<p>平成21年第3回 福永議員 (日本共産党)</p>
14	<p>4 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>イ) 300円のときめきフリー切符の販売について</p> <p>ウ) 高齢者の利便性のために割安の定期券の発行、この定期券で地域で買い物をすれば割引にするなどのプレミアムを付けるなど地域経済活性化とも併せて工夫してはどうか。</p>	<p>(1)</p> <p>ア) バスの無料化だけでも約8.9億円の経費を要し、今後の高齢者増加を考えると実現は困難高齢者の社会参加は別の形で充実すべきと考える。</p> <p>イ) 昨年の利用状況や本市からの要請を受けて、モノレール会社は、今年も9月19日から10月18日までの1か月間発売している。</p> <p>ウ) モノレール会社では、お昼のお出かけフリー切符とホリデー切符を販売していて、この切符の提示により、沿線の提携施設や商店で割引となる。ご提案の高齢者の割安定期券は、今後会社と研究する。</p>	<p>平成21年第3回 福永議員 (日本共産党)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
15	<p>市長のマニフェストについて</p> <p>(2) 主要施策の方向性について</p> <p>ア) モノレールについて</p> <p>(A) モノレール会社の天下り社員数について</p> <p>(B) 千葉駅～県庁前駅の近年の収支状況と延伸区間の損益見込みについて</p> <p>(C) モノレールが環境に与える数値について</p> <p>(D) モノレールが人口増加や税収増加に与えた数値について</p> <p>(E) モノレール延伸によるバス再編の効果について</p> <p>(2回目)</p> <p>市長のマニフェストについて</p> <p>(2) 主要施策の方向性について</p> <p>ア) モノレールについて</p> <p>(A) 市長の正副議長代表者会議の発言について</p> <p>(B) 今年度のモノレール関連予算減額について</p> <p>(C) 延伸の是非の見解と都市計画決定目標時期の設定について</p>	<p>(2)</p> <p>(A) 平成 20 年度末で社員 116 人中、民間からの出向は 4 名で天下り社員はいない。</p> <p>(B) 約 1 億 8 千万円の赤字延伸により H18 から H44 までの累計で約 81 億円の収支改善が見込まれる。</p> <p>(C) 開業区間において、年間窒素酸化物約 6t、二酸化炭素が約 1,000t 低減すると試算されている。延伸により同様に約 1t、約 130t 低減すると試算されている。</p> <p>(D) 駅 1 キロ圏内で開業より 17 年間で約 8,900 世帯、約 22,200 人の定着効果資産価値向上の税収増が約 70 億円あり。</p> <p>(E) 千城台～大宮団地～青葉病院のバスによる公共交通軸形成更には高速バスのターミナル乗り入れも考えられ、市内外交流の増加が推測される。</p> <p>(2)</p> <p>(A) 会議で反省していると発言した意味は、地元住民への説明を議会に事前報告せず実施したことへのものであり、今後は、議会への説明を十分に尽くす。</p> <p>(B) 減額補正を含め検討し適切に対応する。</p> <p>(C) モノレール基幹的な交通機関として重要で、延伸により公共交通軸が形成される。延伸は必要性や効果とともに、</p>	<p>平成 21 年第 2 回</p> <p>酒井議員</p> <p>(公明党)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
	<p>(D) モノレールを観光の目玉にすることについて</p> <p>意見・要望</p> <p> 延伸については是で都市計画決定時期は決められないことであったが、千葉駅～県庁前間の年間2億円の赤字は4年間は何も変わらない。有識者会議でどうなるのか。</p> <p> 観光の目玉にすることも今後、詳しい考え方を示して欲しい。本来、議論されるべきことが議論されないことが不安に感じる。</p>	<p>財政状況を合わせて検討する必要がある、今の段階では都市計画決定の時期は定めることはできない。</p> <p>(D) 懸垂型の特徴を活かし、地域観光の目玉にしたい。モノレールの赤字は否定しない。モノレール会社を変えていきたい。皆さんの知恵を借りたい。</p>	
16	<p>市長の基本姿勢とマニフェストについて</p> <p>(1) ハコモノとムダは全て見直すことについて</p> <p>ア) モノレールの現状と延伸中止の問題点等について</p> <p>(2回目)</p> <p>市長の基本姿勢とマニフェストについて</p> <p>(1) ハコモノとムダは全て見直すことについて</p> <p>ア) モノレール延伸凍結説明について、いつ誰がどのように地元住民に伝え、どのような人が集まったのか。どのような意見があったのか。</p>	<p>(1)</p> <p>ア) モノレールは通勤通学などの足として定着し、人口定着や環境改善についても効果があったと認識している。</p> <p> 会社経営改善、千葉大学の要望、今年度の延伸調査費及び延伸中止における問題点は質問のとおりである。</p> <p>(1)</p> <p>ア) 6月16日に市場町及び長洲1丁目の自治会長に依頼して6月20日に地元自治会館で実施した。延伸ルート沿線の住民の方が14名集まった。</p> <p> 住民からは市から延伸の直接説明がなく不安だったこと、財政状況が悪く</p>	<p>平成21年第2回 松坂議員 (自由民主党)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
	<p>イ) マニフェストにおける 200 億円カットは市費だけではない。訂正すべきではないか。</p> <p>意見・要望</p> <p>事業費ベースと市費では誤解を受ける。自分も誤解した。有権者の中には、200 億円全てが教育福祉にまわせると思っている人がいたのではないか。モノレールの延伸は、中止と言い切るべきである。</p>	<p>延伸は不安だったこと、市から市長が延伸着手を判断したから延伸するという理由が理解出来なかつことなどの意見があった。</p> <p>イ) 総事業費 200 億円としたものであり、市費で 200 億円とは言っていない。延伸調査費 4000 万円も「予算計上している 4000 万円」という表現を使っている。このようなものは総事業費で市民に話すべきである。</p> <p>今の時点では凍結しか判断できない。有識者による総合交通政策の会議を近々設置する。これに関してのマニフェスト工程表を 8 月に公表する。</p>	
17	<p>2 これからの社会を見据えた市民の足確保について</p> <p>(1) バス交通について</p> <p>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</p> <p>イ) バス交通への影響について</p> <p>ウ) バスルート導入に市が積極的に関与すべきではないか。</p> <p>エ) バスルート選定に利用者の声を取り入れる仕組みについて</p>	<p>(1)</p> <p>ア) イ) 新しい交通実態調査の結果を踏まえ、有識者の意見を参考に検討していく。</p> <p>ウ) 千葉市のバス交通は複数の民間バス事業者により、運行され、バス路線のルート等は事業者に経営に関わるもので、行政の関与は限界がある。</p> <p>エ) 利用者の意見は引き続き千葉県バス協会やバス事業に伝える。</p>	平成 21 年度第 2 回 福谷議員 (市民ネット)

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
	<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・事業者・市民が交通手段全般にわたって協議できる地域毎の場をつくることについて</p>	<p>オ) 経営上の観点、利用状況及び走行環境に応じた車両を導入していると考えている。</p> <p>カ) 路線網図は事業者が作成すべきもので、今年3月にバス協会が冊子を発行している。</p> <p>キ) 撤退路線への対応は地域公共交通会議で協議調整している。その他の目的に対応するものは、今後の検討課題と考えている。</p>	
18	<p>5 大型開発事業の見直しについて</p> <p>(1) モノレールの延伸、蘇我スポーツ公園千葉駅西口再開発をどのように見直すのか。見直し内容とその進め方、事業費の削減額について</p>	<p>(1) モノレールは市の財政状況が好転するまで延伸を凍結凍結により総事業費176億円が削減される。</p>	<p>平成21年度第2回 白鳥議員 (民主党)</p>
19	<p>4 大型開発について</p> <p>(1) 千葉都市モノレールについて</p> <p>ア) 延伸は中止、延伸の前に経営改革としているが、この具体的な方向性について</p> <p>イ) 延伸を除いた問題点と駅のバリアフリー化を早急に進めるべきではないか。</p>	<p>(1)</p> <p>ア) 延伸は市の財政が好転するまで凍結延伸は今後、有識者を交えた総合交通政策を検討する中で議論する。</p> <p>経営改革はモノレール会社の社長を公募して大胆な経営改革、積極的な営業と広報活動を展開し、モノレールの愛称を公募し、市民に親しまれるモノレールにしたい。</p> <p>イ) 新型車両の導入や運行管理システムなどの設備更新などの費用を確保のため、さらなる増収と経費節減に努める。平成22年度を目標に全駅にエレベーターの整備を計画的に進めている。</p>	<p>平成21年度第2回 福永議員 (日本共産党)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
20	<p>1 市長のマニフェストについて</p> <p>(1) 公共事業について</p> <p>ア) 千葉都市モノレールについて</p> <p>(A) モノレール延伸の視察と沿線住民との意見交換会実施の理由とその意味について</p> <p>(B) 延伸中止から視察後に延伸の余地や可能性について言及したが、その変化と理由について</p> <p>(C) 総合交通ビジョンの見直しの必要性と内容について</p> <p>(D) 最新の交通量調査で延伸の有益性が認められた場合の延伸の可能性について</p> <p>(E) H20の4定の議員発議「モノレールあり検討委員会」設置から有識者会議による交通体系のあり方検討へと考えが変わった背景について</p>	<p>(1) ア)</p> <p>(A) 自分の目で現地を視察したかったことや、市民と対話としていくことが必要であると考えている。 そこで少なくとも、これまで延伸を前提とした説明を行っていた沿線の市民と話し合いをした上で結論を出したいと考え、実施したものである。</p> <p>(B) 現実には当分の間、延伸しないことになり、将来の要因変化時に備え延伸の余地を残すこととし凍結としたものである。 交通量調査の検討結果が年内にもできるので、これらを見据えて有識者会議で議論していきたい。</p> <p>(C) 延伸を凍結するため、延伸が前提である総合交通ビジョンの見直しが必要である。見直しは延伸の凍結に伴う影響を検証し、必要な施策を検討する。</p> <p>(D) 現在の財政状況と社会経済情勢を考えれば、延伸は難しいと考える。</p> <p>(E) あり方検討委員会はモノレール全般を検討する議員提案で、有識者会議は、モノレールを含めた総合交通政策全般について議論するものである。</p>	<p>平成21年第2回 村尾議員 (公明党)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
21	<p>(2回目)</p> <p>市長の基本姿勢とマニフェストについて</p> <p>(1) 公共事業について</p> <p>ア) 千葉都市モノレールについて</p> <p>(A) 延伸ルートの変更における考え方について</p> <p>要望・意見</p> <p>市長の方針は見え透いた姿勢であり、モノレールについてはしっかりとした対応をお願いする。</p>	<p>(1)</p> <p>ア)</p> <p>(A) 「景観上、違和感を出しかねない。」という発言は、ルート視察時の自分の率直な個人の感想である。</p>	<p>平成21年第2回</p> <p>村尾議員</p> <p>(公明党)</p>
22	<p>6 モノレール(株)の経営について</p> <p>(1) 平成20年度第3回定例会に提出された「法人の経営状況説明書」について</p> <p>(A) モノレール事業に関わる財政的支出は記載されているものがすべてか、施設更新、エレベーター設置などは含まれるのか。</p> <p>(B) 市の関与分の内訳を含めすべて記載すべきではないか。</p> <p>(C) 市としてのモノレール事業に向けての基本的な方針・意見を盛り込むべきでないか。</p>	<p>(1)</p> <p>(A) 経営状況説明書には、モノレール会社と市の取引を記載しており、これ以外に会社との取引をしていないモノレールに関わる市の支出には、エレベーター整備と延伸調査がある。</p> <p>(B) 市と会社で取引のあったものは記載している。</p> <p>(C) 経営状況説明書は、法人である会社の予算執行に関する事項を報告するものと認識している。</p>	<p>平成21年度第2回</p> <p>湯浅議員</p> <p>(市民ネット)</p>
23	<p>6 モノレール(株)の経営について</p> <p>(2) モノレール株式会社の20年度決算について</p> <p>ア) 20年度の市のモノレール事業に関わる経費と内容について</p>	<p>(2)</p> <p>ア) 延伸に関わる地質調査約1000万円、インフラ設備更新約5200万円、イン</p>	<p>平成21年度第2回</p> <p>湯浅議員</p> <p>(市民ネット)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
	<p>て</p> <p>イ) 役員の報酬について</p>	<p>フラ塗装・清掃維持管理費約 21,000 万円、インフラ外設備更新約 13,000 万円、エレベーター整備約 5,000 万円</p> <p>イ) 個人情報なので答弁不可であるが、社長以下 4 名の役員総額は約 3,600 万円である。</p>	
24	<p>(2回目)</p> <p>6 モノレール(株)の経営について</p> <p>(3)モノレール会社が自ら行う、今後予想される主な設備更新はどのようなものがあるのか、その金額や時期など更新計画について</p> <p>(4)20 年度決算における通学定期減少の分析と通学定期割引率引き上げ検討の市の意見について</p>	<p>(3) 新型車両導入や運行管理システム及び無線装置など新型車両は年度内発注予定で、金額やスケジュールは公表するように会社と調整する。</p> <p>他の設備更新も現在、会社の HP の中期経営計画で公表しているが、充実させるべく要請する。</p> <p>(4) 通学定期の減少は会社の見解としては、学生数の減少やモノレールから自転車へのシフトの増加であると考えている。割引率引き上げは引き続き会社に要望する。</p>	<p>平成 21 年度第 2 回 湯浅議員 (市民ネット)</p>
25	<p>6 モノレール(株)の経営について</p> <p>(1)平成 20 年度第 3 回定例会に提出された「法人の経営状況説明書」について</p> <p>ア) 「法人の経営状況説明書」へ市関与分もすべて記載し、モノレールに関わる事業全容が把握できるようにすることについて</p> <p>意見・要望</p> <p>経営状況説明書はモノレールのみに関してではない。人材育成や役員報酬についても開示すべきである。</p>	<p>(1)</p> <p>ア) 地方自治法施行令第 173 条により、「当該法人の事業の計画及び決算に関する書類とする。」を定められており、法定の要件を満たしていると認識している。</p>	<p>平成 21 年度第 2 回 湯浅議員 (市民ネット)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
26	<p>都市行政について</p> <p>(3) モノレールについて</p> <p>ア) 延伸ルートは現在のルートで確定か状況の変化により最適なルートの再検討はあり得るのか。</p> <p>イ) 延伸事業におけるバス会社との折衝について</p> <p>ウ) 地元説明におけるバス減便の可能性について</p> <p>エ) 他のモノレールと違うことのアピールについて</p>	<p>(3)</p> <p>ア) 延伸ルートの決定は、都市計画の決定や軌道法特許を経て正式決定となる。現在、これらに向けルートの最適性の再検証を行っている。</p> <p>イ) 延伸計画の進展と並行して、バス協会やバス事業者と協議を行う予定である。</p> <p>ウ) バス事業者と協議を実施していないことから、減便の可能性については、地元住民に説明していない。</p> <p>エ) モノレール会社では、より市民に愛されるモノレールとなるよう、モノレール祭り等を実施している。今後とも会社と協力して効果的なPRを行い、イメージ向上に努める。</p>	<p>平成21年第1回 熊谷議員 (民主党)</p>
27	<p>7 都市行政について</p> <p>(2) モノレール「ときめきフリー切符」の再販売について</p>	<p>(2) 会社に要請する。</p>	<p>平成20年第4回 野本議員 (日本共産党)</p>
28	<p>6 都市行政について</p> <p>(1) モノレール問題について</p> <p>ア) 跨座型と懸垂型の特徴と難点及び懸垂型が他に湘南モノレールしかないことについて</p> <p>イ) 延伸を単線とする理由及び複線化について</p> <p>ウ) 赤字を大きく抱えていると安全に影響がでるのではないか</p>	<p>(1)</p> <p>ア) 懸垂型は跨座型に比べ、雪に強いなど耐候性や曲線走行性に優れ、最小曲線半径制約が少なく施工性が優れているが、維持管理面で若干劣る。懸垂型が湘南にしかない理由は、各都市の道路事情や諸条件により総合的に判断され、最適なものが導入された結果であると考えている。</p> <p>イ) 延伸区間の需要予測と事業費等、費用対効果により単線を予定しており、十分安全性は確保できると考えている。</p> <p>ウ) モノ(株)は日常の施設点検を行い、安全を最優先とし、設備更新も計画的に実施している。</p>	<p>平成20年第3回 福永議員 (日本共産党)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
	<p>エ) 延伸計画を含めて、千葉都市モノレールの検討委員会を設置し、幅広い市民参加でモノレールのあり方を再検討すべき</p> <p>オ) インフラ外資産の一部を市に譲渡して経営改善を図ったが、会社経営安定化に繋がらない、どう改善していくのか。</p>	<p>エ) H14、15 の千葉都市モノレール検討調査委員会と評価・助言委員会で検討しており、改めて検討委員会を行う考えはない。</p> <p>オ) モノ(株)の資産を引受けたことで、単年度黒字化となり、経営の安定化に繋がったものである。</p>	
29	<p>7 都市行政について</p> <p>(3) 交通政策について</p> <p>カ) 中心市街地への自動車交通抑制をするためにモノレールが活かされているかその取り組みと今後について</p>	<p>(3)</p> <p>カ) 駅周辺に駐輪場を確保し、動物公園駅周辺などに駐車場を確保し、パークアンドライドを実施中今後もモノレール利用促進を図り、自動車交通抑制に取り組む</p>	<p>平成20年第3回 小西議員 (市民ネット)</p>
30	<p>1 モノレールの経営について</p> <p>(1) ICカード導入について</p> <p>ア) 導入理由と導入費用の内訳について</p> <p>イ) 他の第3セクター鉄道のICカード状況</p> <p>ウ) 新型車両の費用と導入スケジュール</p> <p>エ) ICカードと新型車両という巨額投資費用の調達、返済スケジュール</p> <p>(2) 経営の実態について</p> <p>ア) モノ(株)と市の資産の持分比</p>	<p>(1)</p> <p>ア) 他の交通機関との乗継の利便性向上を目的としたもの。初期費用は約13億円(内訳は改札機・券売機96台約5.7億、通信ネットワーク関連費約3億、精算機・監視盤等約2.1億、駅サーバー共通プログラム利用料等約2.2億)ランニングコストは年間5千万円。</p> <p>イ) 埼玉新交通、多摩都市モノレール、ゆりかもめ及び横浜新交通が平成19年3月に導入。</p> <p>ウ) 車両製造発注段階ではない。早期導入に努める。</p> <p>エ) キャッシュフローの範囲内で実施する計画設備は一部リースを検討中。</p> <p>(2)</p> <p>ア) 開業事の会社資産は、全体事業の約</p>	<p>平成20年第2回 熊谷議員 (民主党)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
	<p>率について</p> <p>イ) 90 億円の資産譲渡を実施しなかった場合の損益について</p> <p>ウ) 固定資産税額と減免措置について</p> <p>(3) 市民に愛される公共交通機関を目指して</p> <p>ア) 社長を公募することについて</p> <p>イ) 役員の退職金について</p> <p>1 モノレールの経営について (2回目)</p> <p>(1) 中長期的な資金計画と筆頭株主としての市民に対する責任について</p> <p>(2) 見せかけの黒字化により市民から公共交通機関への理解が永遠に得られなくなったのではないか。</p>	<p>30%で平成 18 年にそのうち約 40%を無償で市へ譲渡。他都市のモノレールにおける資産割合は、大阪モノレール約 28%、沖縄都市モノレール約 39%、北九州モノレール約 46%、多摩モノレール約 52%</p> <p>イ) 資産譲渡を実施しなかった場合 減価償却費 約 7 億円⇒約 14.5 億円 租税公課 約 1.6 億円⇒ 約 2 億円 修繕費 約 5.6 億円⇒ 約 6.4 億円 合計約 14.2 億円⇒約 22.9 億円</p> <p>ウ) H18 年度は約 1.3 億円 平成 10 年度より 1/2 の減免措置はない。</p> <p>(3)</p> <p>ア) 社長として必要なマネジメント能力、企画能力などの組織運営に優れた人材を選任できるのであれば、公募の必要はない。</p> <p>イ) 平成 11 年度以降、役員退職金は支払っていない。</p> <p>(1) 中長期的な資金計画は取締役において随時、審議・承認されている。千葉市はこの計画書に基づき一層の経営健全化に向け必要な指導監督を行う。</p> <p>(2) 資産譲渡はモノ(株)の経営安定化を目的に行い、結果として黒字化が実現した。今年 3 月に開業後 20 年を迎え、これまで延べ 2 億 7 千万人を安全に輸送し、内陸部と千葉都心を結節する役目を確実に果たし、平成 17 年度以降は年間利用客数は増加傾向にあり、市民から公共交通機関として理解を得ていると考えている。</p>	

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
	<p>(3) 資産譲渡内容のHP公表について</p> <p>(4) 市民に発信力ある社長の選任について</p>	<p>(3) 本市及びモノ(株)のHPで公表済。</p> <p>(4) 今後とも市民に発信力のある社長を選任し、公共交通機関として責任を果たせるよう要請する。</p>	
31	<p>2 千葉都市モノレール千葉駅～県庁前駅間について</p> <p>(1) 上記区間における利用客数・運賃収入及び経費の推移について</p> <p>(2) 上記区間における管理修繕費について</p> <p>(3) モノレール評価・助言委員会の成果を基に市民やバス事業者と議論すべき</p> <p>(4) 上記区間の撤去費約99億円の変更はないか。</p> <p>(5) 同区間建設時の千葉市からの借入金と返済状況、撤去した場合の国庫補助金の返済について</p> <p>(6) 経営合理化による経費削減額は</p> <p>(7) 交通事故・CO2発生源の把握について</p>	<p>(1) 栄町・葭川公園・県庁前の3駅は以下のとおり 利用客数⇒H11年度約2,000人 H18年度約1,800人 営業収入⇒H11年度1.5億円 H18年度約1.2億円(按分) 経 費⇒H11年度4.8億円 H18年度約3.2億円(按分)</p> <p>(2) 平成18年度は約0.6億円(按分)</p> <p>(3) 改めて延伸を問う考えはない。</p> <p>(4) 金額の変更はない。</p> <p>(5) 千葉市からの借入金約19億円は、千葉市、千葉県及びモノ(株)の3者による「和解」で解消済。撤去した場合の国庫補助金は補助金適正化法に基づき、返済することとなる。</p> <p>(6) H15～H18の4年間で約5.3億円の削減効果。</p> <p>(7) 交通事故は千葉県警察のHPで、CO2は環境局のHPで把握。</p>	<p>平成20年第2回 三瓶議員 (民主党)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
32	<p>(2回目)</p> <p>(1) 同区間の構造物を撤去した場合の国庫補助金の返金の把握について</p>	<p>(1) HP で公表しているが、約 65 億円と試算している。</p>	<p>平成20年第2回 三瓶議員 (民主党)</p>
33	<p>3都市モノレールについて</p> <p>(1) モノレール会社の経営について</p> <p>ア) 会社経営の見通しについて</p> <p>(2) 乗客の目線をどう認識しているか</p> <p>ア) モノレール利用者からの意見とその対応について</p> <p>イ) モニターを募り、意見を聞くことの提案について</p> <p>(3) ICカード導入について</p> <p>ア) ICカード導入の計画について</p>	<p>(1)</p> <p>ア) 利用者は平成16年度を境に増加し、19年度はピーク時とほぼ同数の1日あたり45,500人で、会社経営も安定化の傾向にある。今後は新型車両導入などもあり、経費が増大するため更なる利用者増により収入確保・経費節減に努めるべく本市としても協力する。</p> <p>(2)</p> <p>ア) 平成19年度利用者の意見はエスカレーターか、エレベーター設置要望、ICカード導入、運賃やダイヤ見直しなど145件であった。</p> <p>イ) モニター制度は有効な手段であり、モノ(株)に要請する。</p> <p>(3)</p> <p>ア) ICカード導入により、切符購入、精算不要、東京圏のJR各線と京成線とモノレールが1枚のカードで利用に可能になり利便性が向上する。モノ(株)では平成21年3月に導入することで関係機関と調整中である。</p>	<p>平成20年第2回 穴倉議員 (自由民主党)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
34	<p>3 モノレールの利用者サービスについて</p> <p>(1)6 ヶ月定期の継続割引とモノレールカードの廃止について</p> <p>ア) IC カード導入に伴う料金面でのサービス低下の背景と理由について</p> <p>(2) 高齢や障害のある方への配慮について</p> <p>ア) 優先席シート及び表示の工夫について</p> <p>(3) 千葉駅のエレベーター設置について</p> <p>ア) 設置が遅れている理由はどのようなところにあるのか。</p> <p>イ) 車椅子の方はどのように利用しているのか。</p> <p>ウ) 今後の設置見通しについて</p>	<p>(1)</p> <p>ア) モノ(株) は、JR と京成線の相互利用できる IC 定期券の販売に混乱が生じないように、既に IC 化されている両社と同一の制度とするため、結果的に6か月継続定期割引が廃止となる予定。</p> <p>IC カード化により切符購入は減少し、モノレールカードの需要も少なくなるため廃止する予定とのこと。</p> <p>IC カード導入のほか、新型車両導入など、今後の設備更新に費用を要するが、モノレールを利用する上でのサービスは向上する。</p> <p>(2)</p> <p>ア) モノ(株) では、利用者サービス向上の一環として、平成19年10月より優先席シートの拡大に取り組んでおり、平成20年10月までに全車両に6名分の優先席シートが確保される予定。</p> <p>表示については、窓ガラスの表示シートとシートの色で判別できるよう工夫している。</p> <p>(3)</p> <p>ア) 車椅子利用者は、エスカレーターの脇にあるインターフォンにより駅員を呼び、エスカレーターを利用するか、センシティ脇の通路にあるエレベーターを使用している。</p> <p>イ) 接続している業務・商業ビルのエレベーターを利用して改札階へ行く人もいる。</p> <p>ウ) 移動できる手段は確保されている。</p>	<p>平成20年第2回 山田議員 (市民ネット)</p>

NO	質 問 事 項	答 弁	備 考
	<p>(1) 6ヶ月定期の継続割引とモノレールカードの廃止について</p> <p>ア) 割引切符導入後の利用者数の推移について</p> <p>イ) サービスの変化について利用者の意見を聞いたか。またこの件について、問い合わせがあったか。</p> <p>(1) 6ヶ月定期の継続割引とモノレールカードの廃止について</p> <p>ウ) 廃止は利用者増加に影響はないと考えているのか。</p> <p>エ) ICカード導入は、利用者増に結びつくと考えているのか。</p> <p>(3) 千葉駅のエレベーター設置について</p> <p>ア) 東口広場へのエレベーター設置の考え方について</p>	<p>(1)</p> <p>ア) 6ヶ月定期券継続割引の販売枚数は、平成17年度が約7,300枚、平成19年度が約9,100枚に、また、フリー切符の販売枚数は平成17年度が約12万2,000枚、平成19年度が約15万9,000枚に増加。</p> <p>モノレール利用者の増減は、社会経済状況の変化に大きく左右されることから、これらの販売が利用者増にどれだけ繋がったかは不明としている。</p> <p>イ) モノ(株)では、早期に利用者への周知が必要との判断から、本年3月より駅に張り紙を掲示し、ホームページでもお知らせしている。</p> <p>問い合わせは約20件であり、定期の9月末までの販売と買い替え時期に関するものが殆んどで、反対の意見は2件。</p> <p>また、モノレールカードの廃止については、今後周知することのこと。</p> <p>(1)</p> <p>ウ)エ) 1枚のカードで鉄道、バスが容易かつスムーズに利用できるようになることからモノレールへの早期導入の要望もある。モノ(株)は利用者増加を期待している。</p> <p>(3)</p> <p>ア) 千葉駅の既設のエレベーターの利用状況や利用者の意見を踏まえ今後、検討したい。</p>	