

令和4年6月 定例会（第2回）会議録（抜粋）

○2番（青山雅紀君） 皆さん、こんにちは。公明党千葉市議会議員団の青山雅紀でございます。

通告に従いまして、一般質問を始めさせていただきます。

初めに、モノレールについてお伺いします。

今年3月に、小田急電鉄株式会社は小児IC運賃の全区間一律50円や小児用通学定期券等の運賃の低廉化への取組を開始し、また、北総電鉄株式会社も通学定期運賃の大幅な値下げ等を10月から実施する旨、報道発表がなされております。両事業者の経営規模や沿線地域の状況については大きく異なりますが、子育て世代や若者の沿線地域への定住促進を意図するものと考えられます。

さて、主に千葉市が出資する千葉都市モノレール株式会社の令和2年度の決算報告では、対前年度比で、輸送人員と運輸収入ともに約76%まで落ち込み、第43期、令和2年度は15期ぶりに赤字決算となっている一方で、令和4年4月に公表された中期経営計画によると、コロナ発生前の水準まで回復することは当面難しいように見受けられますが、徐々に回復する傾向であることがうかがえます。

通学定期代については、モノレールの都賀駅から千城台駅は、IC運賃で283円であり、高校生が1か月20日間通学したと想定して試算しますと、その運賃は1万1,320円になりますが、1か月の通学定期券代は6,850円であることから、その割引率は約4割となっております。

JR東日本総武本線の都賀駅から千葉駅間で算出しますと、割引率は約6割で、北総線についても同じく約6割であることが確認できました。各社ともに距離当たりの運賃が異なることから一概には言えないところではありますが、モノレールの通学定期券は、JR線はもとより運賃が高く有名な北総線よりも割引率が低い状況となっております。

今後、さらに本格化する少子・高齢化による沿線人口の減少等のモノレールを取り巻く環境の変化にどう対応していくのか、子育て世代への配慮や若い世代の沿線定住につなげるために、家計への負担が大きい通学定期券を含めた運賃の見直しを真に検討する必要があるのではないかと考えております。

そこで、2点お伺いします。

1つに、先ほど例を挙げたように、幾つかの鉄道事業者は、子育て世代への配慮や若い世代の沿線定住につなげるために、家計への負担が大きい通学定期等の見直しを実施しておりますが、このような取組をどう捉えているのか。

2つに、本年5月に、千葉都市モノレール株式会社宛てに複数の高校から通学定期の値下げについての要望書が提出されたと聞いており、他鉄道事業者の取組を踏まえた通学定期代

の値下げ等への速やかな取組が必要と考えますが、どのように対応していくのか、お答えください。

次に、原付バイク用のナンバープレートについてお伺いします。

ナンバープレートを活用した取組は、郷土意識の醸成や市の様々なプロモーションにおいて大いに効果が期待できる取組と考えております。私は、平成30年第4回定例会での一般質問で、政令指定都市移行20周年記念事業の一環として実施された千葉ロッテ版オリジナルナンバープレートの取組を通じて、その有効性を確認するとともに、市制100周年など、市の記念事業において原付バイク用ナンバープレートの発行を要望したところであります。

スクリーンを御覧ください。

令和3年に迎えた市制100周年においては、千葉市に関わる全ての市民、企業、団体が、それぞれの活動を通じて、節目としての市制100周年に関わることを目指したと伺っております。記念事業の一つとして実施されたオリジナルデザイン入りの原付バイク用ナンバープレートの交付は、まさに市民が自ら市制100周年に関わりながらPRにつながるよい取組であり、要望してきました私としましては、高く評価するところであります。

そこで、市制100周年記念オリジナルナンバープレートの取組の考え方と交付枚数及び今後の取組についてお伺いします。

次に、若葉区の諸問題について、初めに、特別史跡加曽利貝塚新博物館周辺の環境整備について伺います。

本市は、貝塚を中心とする縄文文化の研究とその成果を発信する拠点として、新たな博物館を整備することを決定し、本年2月には、事業計画や施設計画、また管理運営計画などをまとめた基本計画を策定しました。

新たな博物館は、最新の調査研究成果に基づいたデジタル技術の活用で縄文時代の空間を再現し、縄文人に成りきって体験できる機会を提供する、生きている縄文をコンセプトにした博物館と伺っております。

このような博物館がオープンすれば、本市の貴重な地域資源である加曽利貝塚の魅力は飛躍的に向上するものと、今から期待が高まるところであります。一方で、博物館が史跡内から小倉浄化センター跡地周辺に移転し、これまで何もなかった場所に、年間15万人の入館者が訪れることが予想され、新たな博物館と合わせて、施設の周辺環境についても整備する必要があると考えます。

例えば、博物館の移転により最寄り駅となります千葉都市モノレール小倉台駅から、新博物館までは5分程度歩くこととなりますが、新博物館の開館後は、都内や県内他市等、土地坎のない遠方からの来館者が増えることが見込まれ、これらの来館者が迷うことなく、円滑に移動するための工夫が求められます。

そこで、1点目として、千葉都市モノレール小倉台駅から新博物館へのアプローチの在り方について伺います。

さて、都賀駅から千城台駅を結ぶ都賀駅千城台南線は、タウンライナーストリートと呼ばれていますが、毎日1万台を超える自動車が通過していると伺っており、新博物館が整備された後は、これらに新博物館来館を目的とした交通が加わることになり、さらに交通量が増加することが予想されます。

また、タウンライナーストリートでは、以前より交通事故も多く、令和3年には、都賀駅から千城台駅間で発生した人身事故19件のうち、都賀駅から新博物館の最寄り駅となる小倉台駅までの間で14件発生しています。中でも、新博物館から最も近い市道小倉台88号線と市道小倉台93号線との交差点は、桜木駅方面からの道路が上り坂かつ緩やかなカーブを描いている上に、中央分離帯にはモノレールの支柱が立っているため、歩行者からは、通過する車両の確認が難しく、交差点に横断歩道もないことから、歩行者の安全確保が大変危険されるところです。

そこで、2点目として、タウンライナーストリートの市道小倉台88号線と小倉台93号線の交差点における安全対策についてお聞かせください。

次に、新博物館周辺の環境整備について、最後に坂月川の保全について伺います。

本市には、都川や花見川など13の河川がありますが、坂月川は本市が管理をする河川の2つのうちの1つであり、小倉・加曾利地区の台地の水を集めて都川に合流する河川であります。

坂月川は、縄文人が船で行き来した重要な航路だったと言われており、史跡から見える坂月川と対岸の緑地は、縄文時代の借景として非常に重要な役割を果たしています。

スクリーンを御覧ください。

坂月川の最上流付近に位置する坂月川ビオトープで、自然保護活動を行っておられる坂月川愛好会の皆さんによる水量調査によると、坂月川ビオトープの出口では、1日当たり200から300トンの水が流れているとのこと。これは、水源部では1日当たり3トン程度の水量ですが、周囲からビオトープ内に水がしみ出しているため、ビオトープに排水が集まり、ビオトープ出口では、1日当たり200トンを超える水量となるとのこととあります。

さらに、ビオトープを通らずに斜面林から直接坂月川に湧き出ている水量は、1日当たり、およそ1,000トン程度と推定しているとお聞きしました。また、ビオトープの周辺では、ちょうど今月、6月に入りますと、ヘイケボタルを観察することができるなど、自然の生態系を身近に感じられる貴重な空間となっております。

スクリーンを御覧ください。

こちらは、坂月川愛好会からいただきました、ビオトープにて撮影された幻想的なホテルの舞の写真であります。

さて、ビオトープの隣の坂月川に目を向けますと、令和元年の房総半島台風の際、地元の皆さんから多くの御要望をいただき、私も坂月川の安全対策を求めてきましたが、スクリーンを御覧ください。

こちらの危機管理型水位計を坂月川橋に設置するなど、ソフト面の対策も実施されていることについて、当局の取組を評価するところであります。しかしながら、現在の川の全体の様子を見渡しますと、場所によっては土砂が堆積しているような状況があるようにも見受けられ、水流の蛇行による堤防の浸食や河川の氾濫等の危険性を感じるところであります。

そこで、坂月川の土砂の堆積についてどのように対応していくのか、お伺いします。

次に、若葉区の諸問題の2点目として、コミュニティバスの利便性向上策について伺います。

本市における交通政策のマスタープランとも言える地域公共交通計画が昨年度末に策定されました。地域公共交通計画では、公共交通の利用のしやすさから、4区分化し、それぞれの区分ごとに考え方が示されております。

若葉区東部地域は、多くの場所が不便地域とされていますが、おまごバス、いずみバス、さらしなバスの3路線のコミュニティバスが運行しているその沿線は、不便地域から外れていることから、これらのコミュニティバスをうまく活用することで、子供から高齢者まで暮らしやすい地域形成に寄与できるものと考えます。

しかし、地域に目を向けますと、例えば、乗りたい時間にバスが走っていない。中田スポーツセンター行きの路線が廃止されて困っている。大宮小学校と大宮台小学校の統廃合により、小学校までの通学距離が長くなったが、地域にはバス等の公共交通がないことから、朝は善意で幼稚園の送迎バスが小学校まで送迎し、帰路は親御さんが送迎して対応しているなどの声を聞いております。

このような地域ごとに異なる様々な課題への対応は難しいとは思いますが、加速化する高齢化や少子化対策は喫緊の課題であり、地域の維持を図るためには、公共交通は屋台骨ともなるものでもありますことから、地域からのニーズにきめ細かく対応する交通施策が求められております。

そこでお伺いします。

若葉区におけるコミュニティバスの今後の利便性向上策について、どのように考えておられるのか、お聞かせください。

以上で、1回目の質問を終了します。御答弁よろしく願いいたします。（拍手）

○都市局長（青柳 太君） 初めに、モノレールについてお答えします。

まず、家計への負担が大きい通学定期や運賃の見直しについて、どう捉えているかについてですが、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出控えやテレワーク等の普及により、運輸収入が減少する中、沿線価値の向上や利用者の増加等を図るため、各社とも経営戦略に基づく慎重な判断の下、定期等の運賃の見直しを実施しているものと捉えております。

千葉都市モノレール株式会社においても、ウイズコロナ、アフターコロナを見据え、運輸収入の回復等に向けた取組の一つとして、子育て世代をはじめとした、いわゆるファミリー層をターゲットにした利用促進につながる様々なサービスについて検討していると聞いております。

本市といたしましても、モノレール沿線のまちづくりを進める観点や事業の安定した経営につながる観点から、運賃の在り方について戦略的に考えていく必要があると認識しております。

次に、モノレール沿線の複数の高校からの通学定期券の値下げに係る要望への対応についてですが、千葉都市モノレール株式会社に確認したところ、5月30日付で、モノレール沿線の複数の学校長及びPTA会長等からの連名で通学定期券の値下げについて要望をいただいているとのことでした。

通学定期券の値下げにつきましては、平成26年4月に消費税率引上げによる影響緩和策として割引率を50%から60%まで約10ポイント引上げをしております。当時、値下げ当初は、通学定期券に係る運輸収入は減少いたしました。その後、JR千葉駅と駅ビルの建て替えやそれに伴うモノレール千葉駅との連絡通路の完成など、千葉駅周辺の利便性向上を背景に利用者は増加し、値下げから3年目には、値下げ前の水準以上に回復したところでございます。

現在は、新型コロナウイルス感染症拡大による利用者の減少や電気料金の値上がりが続くなど、厳しい状況が続いており、今後の利用動向の見極めが難しい状況下にありますが、千葉都市モノレール株式会社では、今般の要望の趣旨を受け止め、昨年度の決算状況や今後の需要回復状況を見据え、通学定期券の値下げについて検討すると聞いております。

本市といたしましては、通学定期券の値下げは、新たな需要創出効果が期待できると考えておりますが、一方で、運輸収入の減少が生じることから、会社経営への影響等についてしっかりと検証するため、需要予測の実施など、様々な観点から検討を進めるよう促してまいります。

最後に、コミュニティバスの利便性向上策についてお答えします。

利便性向上策について、どのように考えているのかについてですが、コミュニティバスに係る地域からの御要望等への対応や、運行ルートやダイヤ等の運行計画について協議、検討

を進めるため、沿線自治会の役員の方々による若葉区泉地域コミュニティバス運行協議会が組織されております。

この協議会は、運行事業者、県、八街市、沿線の福祉施設等のオブザーバー参画も得て、バスの利用状況等を基に運行計画の見直しや利用促進策について議論しており、これまでに、バス停留所の新設や回数券、フリー乗車券の導入等を実施しております。

現在は、大宮小学校と大宮台小学校の統廃合に伴う対応として、コミュニティバスの運行経路を変更した場合の全体の運行に与える影響について、運行事業者の御意見を伺いながら議論を行っており、今後も地域の課題に対応した利便性向上策を継続的に検討してまいります。

以上でございます。

○**財政局長（山元隆司君）** 原付バイク用のナンバープレートについてお答えいたします。

市制 100 周年記念オリジナルナンバープレートの取組の考え方と交付枚数及び今後の取組についてですが、市制 100 周年オリジナルナンバープレートは、市制 100 周年記念事業の一環として、原付バイクのオリジナルナンバープレートを交付することにより、市制 100 周年の周知及び郷土愛の醸成を目的として、令和 3 年 2 月から配布を始めたものでございます。これまでの交付枚数は、令和 4 年 5 月末時点で 4,211 枚となっております。

今後の取組につきましては、現段階で具体的なものは決まっておりますませんが、オリジナルナンバープレートは、本市の都市イメージの P R や郷土愛の醸成に一定の効果があると考えているため、費用対効果を勘案しながら導入を検討してまいります。

以上でございます。

○**教育次長（宮本寿正君）** 加曽利貝塚新博物館周辺の環境整備についてのうち、所管についてお答えします。

まず、千葉都市モノレール小倉台駅から新博物館へのアプローチの在り方についてですが、千葉都市モノレール小倉台駅から新博物館へ分かりやすく来館者を御案内することは、新博物館への期待感を高めるための演出としても重要であると認識をしております。

本市では、これまで、J R 蘇我駅とフクダ電子アリーナを結ぶ蘇我駅西口大通りにおいて、ジェフユナイテッド千葉のマスコットキャラクターを用いた花壇の設置や歩道上のポールの装飾、バナーの設置など、サッカー観戦に訪れた皆様をおもてなしする取組を行っております。

新博物館整備に当たっても、蘇我での取組のほか、他都市が実施しているシンボルロード整備事業など、集客施設と道路を一体的に整備することで、快適で楽しい歩行空間を形成している優良事例についても研究し、今後のアプローチの整備に生かしてまいります。

最後に、タウンライナーストリートの市道小倉台 88 号線と市道 93 号線の交差点における安全対策についてですが、新博物館の開館を見据え、本市が令和元年度に小倉浄化センター跡地の周辺道路の交通影響調査を行ったところ、タウンライナーストリートの自動車交通量は、令和 9 年の開館以降も現状と大きく変わらないとの結果でした。

一方、千葉都市モノレール小倉台駅と新博物館の間を移動する歩行者数については、平日は校外学習で訪れる児童生徒等を中心に、休日は余暇を楽しむ家族連れを中心として大幅に増加することを想定しております。

来館者の通行の安全を確保するための方策として、本市では、新博物館の整備とともに、小倉台駅からタウンライナーストリート南側の歩道へと人が自然に流れていくようなアプローチの整備等、歩行者の安全を優先に進めてまいります。それに向けた交差点の安全対策についても、関係部局と連携して検討するなど、新博物館の開館に向け計画的に準備を進め、来館者の皆様に安全で快適な環境を提供できるよう努めてまいります。

○建設局長（齊藤 平君） 加曽利貝塚新博物館周辺の環境整備についてのうち、所管についてお答えいたします。

坂月川の土砂の堆積について、どのように対応していくのかについてですが、令和元年の大雨を受け、2 年度から 6 年度までの期間で創設された国の緊急浚渫推進事業を活用し、都川との合流部から坂月川ビオトープ付近に至る約 2,900 メートルについて、河川に堆積した土砂の撤去を順次進めております。

今後も、坂月川周辺の水辺環境を保全するため、適正な維持管理に努めてまいります。

以上でございます。

○2 番（青山雅紀君） 御答弁ありがとうございました。2 回目は、意見と要望を述べさせていただきます。

初めに、モノレールについては、コロナ禍の状況下における通学定期の値下げ検討は、モノレール会社からすれば、なかなか難しい取組だとは思いますが、会社の判断を市もしっかりと検証し、サポートするといった御答弁であったと受け止めております。

通学定期の割引率の拡大は、子育て世代や若者の移住、定住の促進等、言わば未来への投資であり、モノレールの持続性向上に寄与するものであると考えております。要望のあった通学定期の値下げの実現に向けて、しっかりと取り組んでいただくよう要望いたします。

原付バイク用のナンバープレートについては、多くの方々にオリジナルナンバープレートをつけていただき、市民が自ら走る広告塔として PR することは有効なことであります。また、現在、国土交通省が地方版図柄入りナンバープレートのさらなる普及を図る観点から、御当地ナンバーの導入基準の緩和等を行い、新たに募集を開始していることから、ナンバープレートを活用した郷土意識の醸成や PR は有効であると考えられます。

御答弁より、市制 100 周年オリジナルナンバープレートは、交付枚数 4,000 枚を超える反響があったと理解しました。また、このような取組は、当局におかれましては一定の効果があるものと考えているとのことであり、提案としまして、例えば、2026 年には千葉開府 900 年を迎えます。そこで、市の記念事業などにおいて、今後も原付オリジナルナンバープレートの作成を引き続き検討していただき、市民に郷土愛を深めていただけるよう、さらなる工夫した取組を求めておきます。

次に、若葉区の諸問題について、初めに、特別史跡加曾利貝塚新博物館周辺の環境整備について御答弁いただいた内容のうち、安全対策については、歩行者の安全を優先に進めるとのこととおおむね理解しました。

しかしながら、当局におかれましては、新博物館の敷地内に、飲食、物販を念頭に民間事業者を誘致し、博物館と同時に店舗をオープンさせることを計画しており、この店舗は博物館の休館日や夜間も営業する可能性があると同いました。

私は、地域住民の生活の利便性向上に寄与するものなら、このような店舗の開業は望ましいと考えますが、年間 15 万人の博物館入館者とは別に、店舗に出入りする交通も発生することについて十分考慮する必要があると考えます。

当局におかれましては、夜間早朝の人の出入りも想定した万全な安全対策を取っていただきますよう要望しておきます。

また、アプローチ整備についてであります。加曾利貝塚は市民の身近な憩いの場として、地域の皆様を中心とするにぎわいの中において、新博物館が開館すると、その話題性から、これまで以上に市外、県外より大勢の方が訪れるようになります。

さらに、モノレールを利用して初めて千葉市にやってくる子供たちも相当数に上ることも考えられます。新たな博物館への期待に胸を膨らませながら、小倉台駅に降り立ち、新博物館へと歩く子供たちに、私は最高のお出迎えをしてあげたいと思っております。

そこで、新博物館の整備と運営に当たりましては、民間のノウハウを生かした方式を採用すると伺いましたが、小倉台駅からのアプローチ整備についても、民間のアイデアを積極的に取り入れ、円滑な移動のための工夫はもとより、歩いて楽しい、子供たちが喜ぶ、わくわく感を高める演出を求めておきます。

次に、坂月川の保全についてであります。坂月川ビオトープで活動されている坂月川愛好会の方々と定期的な意見交換等も実施していただき、縄文のロマンあふれる大自然の空間を守る取組として、川の整備をしっかりと進めていただきますよう、よろしく願い申し上げます。

また、スクリーンを御覧ください。

坂月川右岸側の遊歩道についてであります。このように右岸側の遊歩道が碎石を敷いた状態になっています。そこで、自然環境の保全とともに、高齢者の方や車椅子など、住民の利用等についてもしっかりと踏まえた遊歩道の舗装の実施を強く要望いたします。

最後に、若葉区におけるコミュニティバスの利便性向上策については、今般、新たに市地域公共交通計画が策定され、その具体的な取組の中で、若葉区泉地域コミュニティバスの維持確保、効率化やグリーンスローモビリティ導入が位置づけられています。若葉区は本市の中で一番広い面積を有していることに加え、高齢化率も一番高いことから、公共交通への期待が非常に高い地域であります。

そこで、地域の方々からの意見を踏まえたコミュニティバスやグリーンスローモビリティの導入に、しっかりと取り組んでいただくよう要望しまして、私の一般質問を終わります。

御清聴、大変にありがとうございました。（拍手）