

る金銭的な助成とともに相談に対応します。また、グループ間の交流や情報交換を促進し、活動のより一層の充実を市がサポートする立場にあります。このような事例を鑑み、船橋市としてどのようなお考えをお持ちかお聞かせください。

地域にお住まいの年配者がボランティアで食事をつくつて、親や地域の子どもたちと一緒に食事をする、または大学生や社会人がボランティアで子どもの勉強をサポートするような団体が船橋市にはあります。そのことで学校では触れ合えない地域の方と触れ合い、地域を知る子どもたちがいる。ご年配者に悩みを打ち明ける保護者がいる。一見遠回りのようですが、こういった団体を把握し、連携していくことで、その輪が広がり、少しずつ親が成長する地域に発展していくものと考えます。親の成長は何も大人だけが成長することではなく、子どもも一緒に、地域も一緒に成長することこそ肝要です。地域の分断が生まれている昨今、市として今後描く地域ぐるみの支援について、どのようなお考えをお持ちでしょうか。以前、冷蔵庫にほとんど食べ物がなく、母親が子どもとともに餓死しているのが見つかるなどのケースでは、どうして行政に助けを求めなかつたのか、なぜ近隣や知り合いに相談しなかつたのかと考えがちですが、どこに助けを求めたらいのか、その情報も知識も近所づき合いもないなど、問題は簡単ではないと思います。そして、子どもは自分だけでは成長も発達もできませんし、環境を選ぶこともできないのですから、それがその人が住む地域にあれば、子どもを守るのは、社会と親の義務であるという意識改革にもつながるものと思います。多くの団体と行政が協働し、支援する側のルールを強要せずに、支援や援助、傾聴していくことに努めることが今浮き彫ります。となつてはいる児童虐待、いじめの連鎖を断ち切ることにつながると思いますが、市の見解を伺います。

障害児の保育所受け入れが

大きく進みました！

また、地域のボランティアで行われている活動に對して、一方的に行政のルールを強要するようなことはあつてはならないと考えております。地域の皆様には、児童虐待防止に向けて、今後ともご協力をお願ひしたいと考えております。

ても、児童虐待のおそれのあるご家庭について、家庭児童相談室に通告をいたしながら、児童虐待の予防、あるいは早期発見・早期対応を図るためにご協力をいただいているものと認識しております。議員が挙げられたような他市などの先進的な事例もありますので、このような事例や活動について今後研究していく必要があると考えております。

入れが一般児はできますが、この発達支援児においては、その基本時間でしか受け入れられないという現実があります。平成27年度の決算特別委員会においてその点を質問した際、次のようにご答弁をいただいております。「個々の児童により異なりますが、例えば飛び出しをしたり、他の児童に付き添う保育士はもう1名必要となります。児童につきましては、児童の安全を確保するため、1名の保育士が付き添います。保育士の勤務時間は8時間程度でありますので8時間を超えて預かるには、その児童に付き添う保育士はもう1名必要となります。現在、保育士の確保に努めていますが、また、不足している状況にある中、保育士の体制を整えられないため、9時から17時の間でご協力をいただいています。今後体制を整えられるよう努めてまいりたいと思います。方々の将来のためにも正規職員で働き続けたいという思いは強いですが、そのような方々が基本時間でしか預かれないとなると、パートという形でしか働けなくなるわけです。これは児童虐待、いじめのサイクルにつながる重要な問題でもあります。障害・発達支援児も健常児も、保育所という枠組みの中では平等に扱われることはもちろんでありますので、一刻も早く障害・発達支援保育の方たちも、朝・夜と保護者が働く体制づくりをしていただきたいと思いますが、市の見解を伺います。

平成29年第3回定例会 ─一般質問─（抜粋）

1. JR津田沼駅北口行政境における習野市・船橋市の管理形態について問う

長野 現状をご理解頂いているという前提で私からは、JR津田沼駅北口の行政境が抱える問題を提起し、質問をしたいと思います。

先ほど申し上げた「管理運営協定」、「細目協定書」からこのロータリーやペデストリアンデッキの決定権は習志野市側にあると言わされてきたわけです。しかしながら、この2つの協定書をしっかりと読みますと、「管理運営協定書」第5条には広場の運用についてでは甲乙丙の三者間で協議するものとする。と明記されており、第7条では広場の改造又は施設の新設若しくは増設を必要とする場合には、その都度、甲乙丙の三者間で協議して行うものとする。とあります。続く第8条では、「この協定に基づき、必要があるときは、甲乙丙の三者間で協議して管理運営委員会を設けることができる」となっています。「広場の運用」とは通常の使用方法の指示、不法使用の監視、及び特に必要とする場合の警備誘導等をいうとなつてていますので、このペデストリアンデッキまたはロータリーでの取り締まり、例えば喫煙、客引きといった監視は使用方法の指示に含まれると考えれば、第5条により甲乙丙間の三者で協議することが前提になるものと思いますが、今まで、ここペデストリアンデッキとロータリーの決定権は習志野市側にあるという言い方になってしまっているのはなぜでしょうか。ご答弁をお願いします。

先ほど申し上げた「協定書」第8条にある管理運営委員会を設けることができるのには、今はそれが全く機能していない状況にあると思いますので具体例を挙げて申し上げます。

まず1点目、船橋市客引き行為等防止条例で露見しましたが、JR津田沼駅北口の規制区域において、マクドナルド、みずほ銀行前の行政境においては、一步跨またげば習志野市、だから規制対象外となるという残

～町会・自治会と共に歩む～

— 地域福祉の向上

◆296号線。道路。側溝補修

①. 前原東4丁目付近 国道296号線「アスファルト再舗装工事」が完了しました。

以前から痛みが激しく、舗装の状態がひどいので、自転車の転倒、車両通過時の騒音、振動がありました。



②. 前原西4丁目2番地付近 船取線～国道296号線抜け道路

- ①車両が乗り上げ出来ない凸凹側溝
 - ②道路にはみ出した電柱があり、すれ違いが出来ないことから、ここで渋滞が引き起こされる原因となっていました。

電柱を中野木町会の方々で厚意によりて自身の敷地に入れて頂き、旧電柱を撤去しました。



③. 景道69号線 歩車分離白線の引き直し

いけだ病院付近～藤崎3丁目バス停付近までを早急に整備を施しました。



④. 前原東5丁目 危険十字路の安全対策

- ①優先方向（優先車線）を示すガイドの表示
②危険十字路を示す、ベンガラの赤塗装で表示



念な状況が生れました。

続いて2点目、路上での喫煙やポイ捨てについて、船橋市では「船橋市路上喫煙及びポイ捨て防止条例」があり、習志野市には「習志野市空き缶等の投棄、違反ゴミ出し並びに飼い犬及び飼い猫のふんを放置しないまちづくり条例」にてそれぞれ定められています。ここでもまた、市境であることで困惑する状況が生れています。船橋市側は津田沼は重点区域に指定されています。こので、路上喫煙やポイ捨ては罰則を含む禁止行為ではありませんが、「市民の努力義務」という形で規制されております。一方の習志野市は歩行喫煙のみが市民の努力義務になつており、路上喫煙の禁止は盛り込んでいませんので、路上喫煙はできるわけです。一步跨いだ船橋市の区域は路上喫煙禁止の区域ではあるにもかかわらず、なぜか副流煙を吸う市民が出てくるということにまた各行政がすり合わせのない条例を各々が制定することでおかしな状況が発生していると言えます。

ストリアンデッキでの喫煙の件は、習志野市の議会でもこのように取り上げられています。「この3年間、目に見えて状況が改善されているとは正直言えない。朝の6時頃ごろの駅の状況とか夜中を見ていただけでは分かるが凄い状況です。喫煙が喫煙を呼ぶんです。一人一人と禁止区域で吸うとどんどん吸っていくわけです。ペデストリーアンデッキ全体が喫煙スペースになつていてる。これが現実です」と。平成27年第4回定例会の環境部長の答弁では、「周知啓発に努めたい」とありました。習志野市の環境部長のご答弁を拝見しても、「路上喫煙禁止や罰則規定に頼るのではなく、啓発活動を行うことでマナー・モラルの向上に取り組みます」とあります。また、「習志野市内にある駅で最も苦情が多いのはJR津田沼駅であり、その内容は北口喫煙スペースのたばこの煙に関する苦情、これが最も多い」と、苦情の多さをよく理解しているご答弁までされていました。この3年経過し、両市とも、年1回から2回やる頻度の周知活動やマナー・モラルの啓発活動では、ただ両市民に迷惑がかかっている状況が依然放置されているわけであります。

の住民福祉の向上ができないこの状況をどのように感じておられますか？私は市民福祉の向上のためには、時には船橋市側が100%の費用を負担することもあります。さらに一步踏み込んで柔軟性をもつた管理組織を新たにつくるといった、新しい管理体系の構築、本来あるべき行政の役割を全うできるような仕組みづくりが必要かと思いますが、本市のご見解を伺いたいと思います。

道路部長 JR津田沼駅北口広場につきましては習志野市が道路法に基づき船橋市域を含めて習志野市の市道として路線の認定を行い、道路管理者として広場の管理を行っています。この細目協定につきましては習志野市が道路管理者として行っている清掃、修繕等の日常の維持管理について船橋市も応分の負担をすべく、行政区画の割合に基づき習志野市8割、船橋市2割と取り決めをしたものでございます。日常的な維持管理以外の大規模な修繕や広場施設の新設につきましては、必要に応じて習志野市と協議を行い、8対2の割合に捉われず応分の負担を行っているところでございます。

企画財政部長

習志野市に限らず、本市に隣接している他市の行政課題等に関する業務を所管する部署が窓口となり他市の担当部署と協議調整をしているというのが現状でございます。JR津田沼駅北口における個別の取り組みについては本市と習志野市両市の担当部署間で情報交換や協議、調整することが必要になりますことから、議員ご指摘の各種条例、喫煙スペース、エレベーター等々の件につきましては本市の担当部署間で協議調整しているところでございます。ただ住民福祉の向上のためやはり新たな方策等のご提案がございました。あくまでも内容等を熟知しているのは担当部署であるとの認識ではございますが、住民福祉向上のためあらゆる方策を考えいくべきだと、このように考えてございます。

2. 新京成電鉄線 新津田沼駅～前原駅立体化等（地下・半地下化）

平成28年第一回定例会において、船橋市前原自治連合協議会様より、陳情第21号 新京成電鉄線の新津田沼駅から前原駅間の立体化等に関する陳情が提出されました。

そして平成28年3月15日の建設委員会の討論において、委員より「多額な費用がかかりることは確かであるとは思うが、やはりこの陳情者の理由の中で、3つの踏切をはじめ、やはりもう我慢も限界であるというところまで来ているということ。船橋市がこの問題を忘れることがなく、早急に具体化をしていくということを求めている。なので、その陳情者の願意、理由というものを全面的に賛同する」といったご発言もあり、全会派賛成で採択されたわけでございます。

また、平成27年6月の千葉県議会の場でこの国道296号線及び県道長沼船橋線の渋滞緩和を図るために、新京成の立体化が必要であるという質問がなされております。これに対し、千葉県国土整備部長は、「鉄道の立体化は、踏切を除却することにより踏切事故を解消し、交通渋滞を緩和するなど、まちづくりに寄与するものと認識しております。いままでの踏切は、まちづくりの観点からまずは地元の船橋市が主体的に検討する必要があると考えています。県は市からの相談に対して助言するなど適切な対応をしてまいります。」とご答弁されております。

陳情採択から1年半が経過し、船橋市として今まで県との連絡調整、鉄道会社への申し入れ、関係各所への相談など、どのような対応をしてきたのか。また、今後のスケジュールなどお答えいただきたいと思います。そして、この新京成線の立体化についてでございますが、新京成線前原付近の踏切が原因となつていてる交通渋滞の対策として立体交差化の必要性を認識しているところであり、事業の実施においては鉄道を行しておる新京成電鉄株式会社の協力が必不可少となることから、新京成電鉄株式会社には事業への協力を要請しているところでございます。しかしながら、新京成電鉄株式会社にあつては現在、鎌ヶ谷市内に

続立体化交差事業を実施中であり、来月には下り線の高架化が予定されておりますが、その後も上り線の高架化等の工事が継続され、事業は平成36年度の完了予定となつております。このことから新京成電鉄株式会社からは、人材面及び財政面から船橋市内での立体化事業について、現在協力体制を構築するのは困難である旨伺つております。

そこで、新京成踏切における登校時間帯の交通量調査」というものがあると思います。これは、誰が調査されたと思いますか。これは、毎朝 前原小学校の児童のためにスクールガードをされている方から頂いたものです。このスクールガードの方は前原5号踏切付近に立つております。この箇所は変則の5差路があり、日常的に接触事故がおきている大変危険な踏切です。このスクールガードの方の調査によると7時15分～8時5分に四輪車などを含めなんと1166

歩道につきましては、平成11年に交通量調査を実施しており国道296号および県道長沼・船橋線について踏切が渋滞の主な原因であることは把握しております。また前原5号踏切の歩行者、自転車の通行数が非常に多いことも確認しております。しかしながら前回の調査実施から時間が経過していることから再度、必要な交通量調査や渋滞量調査など検討して参ります。

道路部長 新京成線前原付近の踏切道につきましては、平成11年に交通量調査を実施しており国道296号および県道長沼・船橋線について踏切が渋滞の主な原因であることは把握しております。また前原5号踏切付近に立つております。この箇所は変則の5差路があり、日常的に接触事故がおきている大変危険な踏切です。このスクールガードの方の調査によると7時15分～8時5分に四輪車などを含めなんと1166歩道につきましては、平成11年に交通量調査を実施しており国道296号および県道長沼・船橋線について踏切が渋滞の主な原因であることは把握しております。また前原5号踏切の歩行者、自転車の通行数が非常に多いことも確認しております。しかしながら前回の調査実施から時間が経過していることから再度、必要な交通量調査や渋滞量調査など検討して参ります。

名の方が通行しているわけあります。このスクールガードの方はこの5号踏切近くの危険性をよくわかっているわけです。自分が元気なうちは大丈夫かもしれないけど、自らも上り線の高架化等の工事が継続され、事業は平成36年度の完了予定となつております。このことから新京成電鉄株式会社からは、人材面及び財政面から船橋市内での立体化事業について、現在協力体制を構築するのは困難である旨伺つております。しかしは児童が大変な事故に巻き込まれるかもしれません。だから新京成の立体化を強く願つております。この調査票を私に届けてくれたわけです。

現在のこの5つの踏切が起こす弊害を市は把握していますか？お尋ねします。

現状の把握、交通量調査や渋滞調査を行つていただくなど、話し合いを前に進めていますが、市の見解をお伺いします。

かかるといふなど、話題合いを前に進めていますが、市の見解をお伺いします。

かかるといふなど、話題合いを前に進めていますが、市の見解をお伺いします。