

いわちゃん ポスト

千葉県議会議員

岩井 やすのり



1970年生まれ48歳 早稲田大学大学院政治学研究科修士
県議当選2期目 若手県議として地域の課題に取り組みます！

HP <http://www.iwai-y.jp>

mail mail@iwai-y.jp

北総線の乗入れ期待 都心直結線構想の現状と課題

今回は、京成押上駅と泉岳寺駅を地下で結び、成田・羽田空港と都心部とのアクセス向上を図る、都心直結線構想についての最新レポートです。

● 押上〜泉岳寺の間に新東京駅

都心直結線が脚光を浴びたのは、昨年4月のこと。首都圏の鉄道整備を議論する国交省の小委員会が、成田・羽田両空港へのアクセス向上を図る都心直結線を、「意義ある計画」として、具体化に向けた検討を求めたのです。

都心直結線とは、押上駅〜泉岳寺駅間の11線の新線とともに、JR東京駅西側(丸の内側)200mに「新東京駅」を設置するという構想。同線が開通すれば、新東京駅から成田空港へ36分、羽田空港へは18分ほどで結ばれ、1千万人の空港利用者を含む、年間8千万人の利用者が見込まれます。

● 都心直結線は羽田国際化の約束事

ところで、この都心直結線構想は羽田空港の国際化と無縁ではありません。「成田は国際線、羽田は国内線」という、いわゆる「内際分離」の原則が撤廃されたのは平成22年のことですが、その実施にあたって千葉県側が

求めていた条件が、①印旛日医大駅〜成田空港駅を結ぶ成田スカイアクセス線、②都営浅草線の東京駅乗入れという2つの新線構想だったのです。

①のスカイアクセス線については、重点的な予算配分の下、異例ともいえるスピードで整備が行われ、羽田空港で国際線の就航が始まった直後の22年に開業しています。一方、②の都営浅草線・東京駅乗入れについては、都や中央区が難色を示した上、そもそもカーブや停車駅が多いことから、同線での高速化は難しいとして、目の目を見ることはありませんでした。そこで有力視されるようになったのが、この都心直結線構想。民主党政権下で一時的凍結されていた関連予算も、25以降復活しているのです。

● ルート詳細 開業時期も白紙状態

都心直結線の開業時期について、一部で平成35年頃等と報じられていますが、ルートも時期も全くの白紙状態というのが実態です。



ほんと? 成田・羽田空港と都心部のアクセスが良くなるという都心直結線が、2023年の開業見込みで本当ですか?

都心直結線といえは、京成押上駅と泉岳寺駅間の十キロ余りを結ぶ新線構想のことだね。でも、未だ設置ルートも決まっておらず、とても数年で開業できる状態ではないんだ。

東京都側の「メリットが乏しい」というのは、とんだ筋違いで、早く協議の場につくべきだね。

都心直結線の開業は北総線の利便性向上も期待され、地域にとっての重要な課題。県による強い働きかけが求められるよね。

キリッ

下総松崎駅入口 改善しない変則交差点の裏事情

● 北千葉道路延伸で大型車両の流入増

県道成田安食線と市道大竹豊住線が交わる成田市大竹地先交差点は、JR成田線下総松崎駅の利用者や豊住工業団地への通勤客が行き交う交通の要所。今年2月には北千葉道路が成田市北須賀まで開通したことから、千葉ニュータウン方面からの大型車両の流入も目立っています。

市道大竹豊住線が2車線道路としての十分な道路幅を備えているのに対し、県道成田安食線の同交差点付近は、車両がやっとの思いですれ違うほどの幅員しかなく、車両の混雑とともに、接触事故の懸念も指摘されているのです。

● 交差点改良の責務は成田市にあるとの考え

この9月県議会では、同交差点の渋滞状況と危険性を訴え、交差点改良を強く要望したところですが、担当部局の反応は芳しいものではなく、事は簡単には進みそうにありません。

同県道にはバイパス道が整備され、旧道にあたる同交差点に多くの予算を投じられないこと、バイパス道と比べ交通量が多くないこと等がその理由として挙げられますが、同交差点にあっては後に接続してきたのは市道の方であり、県は、改善を行う責務は成田市にあると考

ていることが、その最大の理由です。成田市が県を上回る財政力を備えていることも、その考えに拍車をかけています。



● 成田市と地元住民の言い分に食い違い

ところで、大竹地先交差点には、いびつな形状の未利用地(写真右端)が接しています。

成田市は、平成21年に実施した同交差点から下総松崎駅に通じる市道の拡幅事業に際し、この未利用地を含めた大規模な交差点改良を計画したものの、相続等の問題から地権者の同意が得られず、手をつけることができなかったと説明します。一方、成田市大竹地区の地元住民は、地権者が市へ未利用地の無償譲渡を申し出たものの、交差点改良を行う予定がないとして断られたと話しており、両者の言い分は大きく食い違っているのです。

大竹地先交差点の問題解決を図るためには、未利用地の地権者の同意を得ること、住民の声として要望を上げることが不可欠。県と市を巻き込み、地区住民や地権者からのご協力が得られないか、働きかけを強めてまいります。

県は、「事業計画を精査した上で、事業性が見極めが行われることを期待」一関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業主体や事業スキーム等について、十分な検討を期待」等と述べていますが、要は4千億円もの費用を捻出するにあたり、東京都やJR東日本らと合意に至っていないということなのです。特に東京都は、同じ羽田空港のアクセス強化策として、休止中の貨物線を利用し、都心と羽田空港

を結ぶ「羽田空港アクセス線」をより重視しており、事業化までの道のりはかなり険しいと言えます。とはいえ、都心直結線は羽田国際化における大切な約束事であり、都も羽田国際化の恩恵を大きく受けていることに鑑みれば、この新線構想をうやむやにするには許されません。都心直結線の事業化に向けた、県による国、東京都への強い働きかけが望まれます。

激変緩和の逆効果 印西、栄の国保料増に～県試算

この4月より、財政運営の主体が県に移管される国保広域化。県は、各市町村の30年度標準保険料の試算を発表しましたが、本来引き下げとなるはずの印西市や栄町は、激変緩和措置により反って引き上げになるとの見通しです。

●年齢構成、財政基盤に構造的課題 市町村国保

国民健康保険(市町村国保)は、75歳未満の自営業者、農業従事者や非正規労働者などが加入する公的医療保険のことですが、民間企業従業員が加入する組合健保、協会けんぽや公務員が加入する共済組合の保険と比べ、その年齢構成や財政基盤に構造的な課題を抱えています。

市町村国保の加入者平均年齢は51.5歳、高齢者(65～74歳)の割合は37.8%であり、1人あたり医療費は33.3万円と突出して高くなっています。また、他の医療保険と異なり給料からの源泉徴収が行えず、保険料収納率が90%程度と低いことや、1人の加入者に1か月で数千万円分もの高額投薬が行われるケースもあることから、保険者である市町村の財政負担が深刻な問題となっているのです。そうした中、各市町村の保険料が変動するリスクを減らすこと等を目的に、都道府県単位の運営を広域化するのが国保広域化です。

各保険者(公的医療保険)の比較

	市町村国保	協会けんぽ	組合健保	共済組合
加入者	75歳未満自営業者 非正規労働者等	中小企業等の 従業員	大企業やその 関連会社従業員	公務員
加入者数	3,303万人	3,639万人	2,913万人	884万人
65～74歳の割合	37.8%	6.0%	3.0%	1.5%
加入者1人あたり医療費	33.3万円	16.7万円	14.9万円	15.2万円

※加入者数はH27年3月末、それ以外はH26年度時点(県保険指導課による)

県試算 各市町村標準保険料 (単位:円)

	28年度保険料 (理論値) ①	30年度試算 保険料 ②	28年度 との比較 ②-①	激変緩和後 30年度試算 保険料 ③	28年度 との比較 ③-①
印西市	106,236	104,265	▲1,971	109,610	3,374
栄町	108,862	101,029	▲7,833	109,256	394

平成29年11月 県保険指導課の発表による

●「自然増+年1%」を上限とする激変緩和策

ところで、国保広域化による国民健康保険料の平準化を進めるにあたり懸念されてきたのが、一部市町村での保険料の急激な負担増。所得水準が高いとされる都市部で高くなる傾向にあり、最も増加する船橋市で15,263円(15.5%)増となること等から、県は、「28年度から30年度自然増(1.2%) +1年あたり1%」を上限とする激変緩和措置を決定。つまり、初年度となる30年度は1.2%に2%を加えた3.2%を保険料増の上限とするとしたのです。

ところが、その激変緩和措置のあおりを食うのが印西市や栄町です。激変緩和は、本来、保険料引き下げとなるはずの市町村への公費を、大幅引き上げとなる市町村に補てんすることにより行われるもの。結果、30年度保険料は、印西市では1,971円減になるところが3,374円増、栄町で7,833円減になるところが394円増と試算され、特に印西市は県内3番目に大きい増加額となります。県試算の標準保険料はあくまで参考値であり、保険料額を決定するのは各市町村であるとはいえ、激変緩和措置への恨み節が聞かれるのもやむを得ないところではあります。

一方、激変緩和における保険料増の上限は、年1%ずつ上がっていくこととなっています。数年後には印西市や栄町の標準保険料が引き下げになることも予想されており、その早期実現をしっかりと求めていきたいと思えます。

国保広域化と激変緩和措置



国道356号大森交差点 車線絞るポストコーン

大森交差点手前のポストコーンが渋滞誘発

国道356号は千葉県銚子市から我孫子までを結ぶ一般国道です。県道千葉竜ヶ崎線と交わる印西市大森交差点では、千葉NTや柏・我孫子方面への通勤車両などが行き交っており、また、近年、近隣に大型物流施設の進出が相次いだことから、業務用車両の往来も目立つようになってきました。

さて、この我孫子方面に向かう国道356号上り車線は片側2車線を備えていますが、印西市役所前の印西警察署入口交差点を過ぎた先に、歩道側の第一通行帯にゼブラゾーンとともにポストコーン(オレンジと白色の視線誘導標)が設置されており、1車線が絞られてしまっています。第一通行帯を走っていた車両は車線変更を余儀なくされ、結果、朝夕などには車両が数珠つなぎ状態になってしまうのです。

接触事故防止のため警察の指示で県が設置

県担当課によれば、このポストコーンが設置されたのは平成20年頃とのこと。大森交差点の手前で右・左折車両が交差することによる接触事故の発生を防ぐ必要があり、ゼブラゾーンの設置だけで第一通行帯

に左折車両が繋がってしまっていたため、警察からの指示により道路管理者である県が設置したのだと言います。しかし、車線変更を強いることで反って事故を誘発することもあるわけで、とても納得できる理由ではありません。



ちなみに、意外と知られていないのですが、車両の通行が禁止されていないゼブラゾーンに対し、ポストコーンは車両への規制を意味することになるため、警察の指示なしに、道路管理者がポストコーンを設置することはできないのだそうです。

さて、このような「車線絞り」はこの大森交差点だけではなく、国道464号を西に進んだ突きあたりにある、鎌ヶ谷消防署前交差点の手前においても、片側2車線のうちの中央分離帯寄りの車線にガードレールが設置され、1車線が絞られてしまっています。こちらのケースも同様で、交

差点手前で右・左折車両が交差することによる接触事故の発生を防ぐことを目的に、警察の指示により設置されたのだそうです。

渋滞回避車両が住宅地に流入との声も

さて、大森交差点において問題となるのが、通り抜け車両の住宅地への流入です。

県担当課は、ポストコーン設置による同交差点の渋滞は深刻なものではないと判断しています。しかし、同交差点近くに広がる住宅街に、渋滞を避ける通り抜け車両が流入し、地域の住環境や歩行者の安全が脅かされているとの声が上がっているのです。今後、車線絞りによる悪影響はないのか、近隣住民など関係者からの聞き取りを進め、警察当局への要望を含めた働きかけを行ってまいります。

地域の課題について

声をお寄せください

身近でお困りな事、疑問点等ありましたらお気軽にご連絡を!



岩井やすのり事務所

〒270-1505 印旛郡栄町安食台 2-26-23-202
tel 0476-36-7799 fax 0476-36-7802
メール mail@iwai-y.jp