

いわちゃん ポスト

岩井やすのりの県政かわら版

千葉県議会議員

岩井やすのり

プロフィール 1970年(昭和45年)生まれ 47歳
早稲田大学大学院 政治学研究科修了
H27年 千葉県議会議員 2期目当選

岩井やすのり 議員事務所

TEL: 0476-36-7799

HP: <http://www.iwai-y.jp> メール: mail@iwai-y.jp

印旛郡栄町安食台 2-26-23(栄町役場前大山ビル 2F)

JR 成田線の成田空港乗り入れを要望～9月県議会

先に行われた9月県議会本会議において、成田駅止まりとなっている JR 成田線の課題を取り上げ、成田空港駅までの直通運転の実現に向けた、県による強い働きかけを要望しました。

● 空港利用者、通勤客の利便性向上を期待

JR や私鉄列車の成田空港への直接乗り入れは、成田空港を利用しようと思う大きなきっかけになるとともに、通勤利便性の高まりによる沿線の人口増、地域活性化が期待される重要な課題です。

現在、京成本線や北総線に加え、千葉、佐倉方面からの JR 成田線本線の列車が、成田駅を経由し成田空港駅までの直通運転を行っている一方、我孫子支線と呼ばれる我孫子、成田間を走る JR 成田線の列車は全てが成田駅止まりとなっています。そのため、我孫子方面からの成田線利用客は、成田駅で到着した 6 番線ホームから主に 3 番線の空港方面行きの電車に乗り換えなくてはならず、荷物を持った旅行客が大きな不便を感じる実態があるのです。

● 成田駅でのスイッチバック 技術的には可能



ところで、現在、我孫子方面からの JR 成田線の車両は、成田駅にて千葉方面を向いて入線しています。そのため、そのまま成田空港方面に向かえないという問題が生じるのですが、そこで注目されるのがスイッチバックです。

険しい斜面を登坂・降坂するため、鋭角的に進行方向を転換するスイッチバックは、単に方向転換するためにも行われ、現に JR 在来線や秋田新幹線で同様の事例があります。



現在、成田線の列車が入線する JR 成田駅の 6 番線は、成田空港方面の線路に繋がっていませんが、入線ホームを 5 番線に変更することで、スイッチバックによる空港乗り入れは可能であると JR も認めているところです。

● 単線区間の成田空港線 運行本数の壁

そのような中、最大の壁となっているのが、成田空港線 (JR 成田駅～空港第 2 ビル駅) が単線区間であり、1 時間に 4 本の運行が限界であるということ。現在は、成田エクスプレスやエアポート快速が運行しているため、同区間での増便が難しいというのです。

しかし、例えば成田線我孫子支線の車両の同線本線快速車両への連結・切り離しや、運行本数が少ない時間帯での試験的な運用など、取り組める余地は十分にあり、県議会本会議の場にて、県が先頭に立ち取り組むべき重要課題であると強く訴えたところです。

県からは、「空港アクセスの改善を図ることは、空港利用者数や就労人口の増加が見込めるとして、成田線からの直通運転の実現に向け、JR を含めた関係者と十分に議論していく」との答弁が得られました。地元選出の千葉県議会議員として、引き続き、沿線自治体、千葉県とともに強く働きかけてまいります！

「適性検査・自己表現」検査名のズレ是正へ 公立高入試

今春実施される公立高入試では、「面接」や「自己表現」等の総得点化が決まったところですが、「適性検査」から「自己表現」に変更する高校が増えていることについては、各校における検査内容の認識にズレが生じていたことが明らかになりました。

全く同じ実技検査でも

自己表現だったり適性検査だったりする実態

千葉県公立高入試における「自己表現」とは、受験生が予め申告したテーマに従って、自己PRや実技を行う検査であるのに対し、「適性検査」は高校側が提示した内容に従って実技を行うところに大きな違いがあります。

しかし、よくよく事情を調べてみると、同じく高校側提示の実技検査であるにもかかわらず、学校によって「自己表現」と称していたり、「適性検査」と称していたりするケースがあり、受験生にとまどいを招く実態が明らかとなったのです。

新聞各紙は、県教育委員会が各校に要請した結果、来春入試では「自己表現」が50校74学科（前年度38校62学科）と増え、「適性検査」は9校17学科（前年度23校32学科）に半減する等と報じていました（7/7 千葉日報）が、実際、学校ごとの認識の違いを修正したという側面が大きかったようです。

さて、この9月議会では、7年が経過した現行の「前期・後期選抜」制度のあり方について取り上げ、県も抜本改革の時期にあるとの見解を明らかにしています。生徒にとってよりよい入試制度の実現に向け、引き続き強く訴えてまいります！



北千葉道路草深オフランプ

開放は30年2月か

平成24年の北千葉道路掘割部（白井市谷田～牧の原駅付近）の開通直後以来、閉鎖状態が続いている草深オフランプ（出口）について、年度内の開放が決定したことは既にお伝えしてきたところです。



●そもそもは本線通行量を制限するための閉鎖

上り線の草深出口は、当初想定より多くなっていた本線（掘割部）通行量を制限するため、閉鎖されたもの。他のランプが再開される中、同出口を開放するには合流部分の加速車線を延長する必要があるため、見送られてきた経緯があります。

そのような中、8月2日に開催された「国道464号千葉NT交通対策検討会議」において、今年度中の草深出口の開放が決定。同ランプの合流部分については、5千5百万円の予算を計上し、約65メートルにわたる拡幅工事で、テーパー部（斜めにすり減っていく区間）を除く加速車線長を68メートルにまで伸ばすとともに、側道において「車線変更禁止区間」を設置する等の安全対策を実施するとされたのです。

●今回はURではなく県の施工 / 万全の安全対策期待

さて、気になる草深出口の開放時期について、正式には明らかにされていませんが、関係者への聞き取りから平成30年2月上旬の完成、同2月末の開放（供用開始）が有力と見られます。

草深出口の開放は、千葉NT地区住民をはじめ、多くの利用者が待ち望んでいたもの。今回は、URではなく県の施工となりますが、しっかりとした渋滞・安全対策を要請してまいります。