

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 50 歳 専大卒・早大院修了 3 期目現職(印西市・栄町選挙区)

栄町安食台 2-26-23-202 TEL 0476-36-7799

mail@iwai-y.jp



県道千葉竜ヶ崎線バイパス

3月部分開通で残り1.5キロ

印西市草深地
先から国道35
6号・木下駅南
口入口交差点ま
でを結ぶ県道千
葉竜ヶ崎線バイ
パス事業は、今
春にJR木下駅寄
りの約0.7キ
ロメートルが部
分開通の予定と
なっています。



●右折レーン設置なく慢性渋滞 大森交差点

県道千葉竜ヶ崎線は、千葉市稲毛区から茨城県竜ヶ崎市までの約38キロを結ぶ主要地方道。特に印西市草深地先から国道356号大森地先までの区間では、近隣に大型物流施設の進出が相次ぎ、大型車など業務用車両の往来も目立つようになっていす。加えて、現道の線形が良くなく、歩道が確保できないほど幅員が狭い上、大森交差点においては右折レーンを設置できないでいるため、朝夕はもちろん日中でさえ車両が数珠つなぎ状態となっているのです。

●3月末までに木下駅寄り700mが開通

そのような中、進められているのが千葉竜ヶ崎線バイパス事業。現道の交通混雑解消と歩行者の安全確保を図るとして、印西市草深地先と同大森地先の国道356号・



●共有地権者100名超
開通時期の見通し立たず

一方、最後に残る1.5キロの区間の整備事業については、かなりの難航が予想されています。現在、道路用地の約9割まで確保しているものの、地権者が100名超という共有地が残っており、その関係者の居所の確定にさえ苦労している状況。関係地権者全員から同意を得なくてはならず、開通時期については全く見通しがつかないと言います。

北千葉道路事業が進捗する中、同線と利根川沿線、茨城方面へのアクセス強化が大きな課題となっています。令和3年度に開通見込みとなつている県道鎌ヶ谷本埜線バイパスとともに、重要路線である千葉竜ヶ崎線バイパスの早期開通を働きかけてまいります。

印旛沼のカミツキガメ

●カミツキガメの追跡調査など新たな取組みも

カミツキガメは最大背甲長50cmまで成長する淡水性のカメ類。北米などが原産の外来種ですが、ペットとして飼われていた個体が逃げ出すなどして国内で野生化。近寄った人間にかみつく危険性があるほか、在来種の生物を襲い生態系を壊す恐れもあります。



県はH29年度からの3年間を「戦略集中実施期」と位置付け、カミツキガメ個体数減少に必要とされる年2,500頭の捕獲を目標に取組み強化を図っているところ。具体的には、捕獲専門の任期付き職員の採用やワナ1,100基を仕掛ける費用に年間3,500万円の予算を計上。捕獲作業地域を印旛沼に注ぐ河川上流部に拡大したほか、カメに取り付けた発信器で追跡調査を行ったり、「もんどりワナ」を農業水路の狭い場所に配置したりといった新たな取組みにも着手しています。

●カメ活動期の天候不順 12月末までで1536頭

事業1年目の29年度は1,429頭の捕獲にとどまり

台風で捕獲数伸び悩み

ましたが、30年度には前年度比58%増の2,259頭を捕獲。仕上げとなる今年度はさらなる実績の積み上げが期待されていたところですが、台風等の天候不順により捕獲作業が行えない日が続き、12月末までの捕獲は1,536頭にとどまっているのです。

●天候影響受けにくい緊急収容 増加見られず

ところで、カミツキガメの捕獲は、ワナや定置網といった方法で県が行う捕獲の他、県民からの目撃情報があった場合に市町村が緊急的に捕獲する緊急収容捕獲があります。19年度からの10年間の緊急収容捕獲は1,350頭に上り、県は捕獲方法の一手段として重視。カミツキガメの特徴や防除の意義などについて県民への普及啓発を図り、通報による緊急収容捕獲数の拡大に努めるとしてきました。

しかし、29年度の緊急収容捕獲170頭は全体捕獲のうちの11.8%であり、26～28年度の20%前後から低下傾向。天候等の外部要因の影響を受けにくい緊急収容捕獲ですが、強化期間のこの3年間でも拡大は見られません。11月に行われた県決算委員会ではこの問題を指摘。市町村や県民への啓発等の取組強化を強く要望しました。

北環状線う回路交差点に信号機設置へ 白井市神々廻

ニュータウン(NT)北環状線とそのう回路として利用される白井市道との危険な変形交差点。見通しが悪く、接触事故が多発する実態を指摘し改善を求めてきましたが、4月までに信号機設置等の安全対策が講じられることが明らかとなりました。



●産廃物撤去費として19億円予算計上も執行額ゼロ

NT 北環状線 (県道 189 号線) は、国道 464 号との交点となる印西市草深と白井市根を結ぶ一般県道。国道 464 号のう回路になるとともに、地域住民の生活道路として期待されるところですが、白井市清戸の一部区間については未だ開通の目途が立っていません。

そもそも、元地主が県企業庁に道路用地として土地を売却しながら、昭和 50 年代に同地に産廃物を不法投棄したことがきっかけ。平成 3 年に、産廃物の上に別事業者が事務所兼資材置き場を設置し占有を始めたため、道路事業を進めようにも「産廃物を撤去しなければならない」「現地主は投棄に無関係」「産廃物上に不法占有者がいる」ということになり、問題が複雑化します。平成 24 年 5 月、NT 北環状線の工事開始時においても資材等の残置物があったことから、都市再生機構 (UR) は事業者に対し、道路地および残地物件移転補償として 2 億 2 千万円

を支払ったものの、同事業者からさらなる補償を求められ泥沼化しているのです。

県は、交渉にあたる UR が事業者側と和解に至った場合を想定し、産業廃棄物の撤去費用として 27 年度以降毎年 19 億円を予算計上するものの、4 期連続で「執行額ゼロ」という異例の状況が続いています。

●白井市道から下り坂 接触事故も多く発生

現地ですらに問題となっているのが、地元住民や交差点利用者から「危険」との声が上がる、NT 北環状線のう回路として利用される白井市道との変形交差点です。

同交差点では、中心的な流れとなっている NT 北環状線と白井市道との接続が複雑であることに加え、下り坂となっている市道から車両がスピードに乗って進入しがち。特に白井市方面からの右左折に危険を伴う状況にあり、実際、車両同士の接触事故が多く発生しているのです。

●「仮交差点」設置 県・UR の引かない意志の表れ

これまで何度となくこの問題を取り上げ、早急な安全対策を求めてきた岩井に対し、県は交差点改良に着手すると回答。今回、印西方面への白井市道と白井方面への NT 北環状線の流れを優先しつつ、信号機を備えた十字路交差点を整備することが明らかになったもので、供用開始は今年 4 月下旬の見込みとなっています。

この交差点は、NT 北環状線の未開通区間が解消されれば不要となる「仮交差点」であり、問題が解決した場合には信号機も撤去されることになります。にもかかわらず、交差点改良工事に着手するという事は、県・UR が北環状線事業の長期化を覚悟するとともに、事業者側との交渉に一步も引かないという強い意志の表れでもあります。私も、県・UR 側のこの姿勢を支持したいと思います。



安食駅舎改築に向けJR東日本と本格協議～印旛郡栄町

栄町は、JR安食駅の改築についてJR東日本千葉支社と協議を行い、現存駅舎の東側に平舎にて新設する方針であることが明らかとなりました。

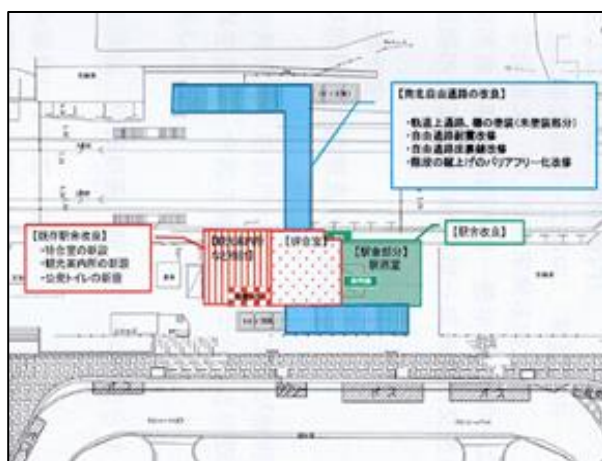
●小林駅も橋上化 木造駅舎は安食・下総松崎駅のみ

安食駅は駅利用者数が減少傾向にあるものの、1 日あたり乗車人員 2,532 人は近隣の木下駅や小林駅を上回っており、成田線 (我孫子～成田間) 8 駅で新木駅に次ぐ 4 番目の多さです。しかし、2017 年から早朝夜間の出札窓口の営業が行われなくなっており、JR に対し窓口営業時間の延長や駅員不在時間中の自動券売機の稼働等が求められてきました。

一方、安食駅舎の老朽化も大きな課題で、成田線各駅のうち木造駅舎のままであるのは安食駅と下総松崎駅のみ。安食駅より利用者数が少ない木下駅、小林駅が相次いで橋上駅舎に改築され、「安食駅は改築しないのか？」との声が上がっていたのです。

●JR駅の新設・改築費用 地元市町村が大半を負担

ところで、JR 駅の新設や改築について



JR安食駅舎の改築イメージ図

は、地元市町村がその費用の大半を負担することが通例となっています。小林駅改築にあたっては総事業費 18 億 4 千万円のうちの 17 億 3 千万円を、木下駅改築では 14 億 1 千万円のうちの 12 億 9 千万円を印旛市が拠出しており、JR 側の負担はわずか 3～5%ほど。県、千葉市、イオンモールが請願し、新設が決まっている「幕張新駅」では、JR が総事業費の 6 分の 1 に相当する 22 億円を拠出することとなっていますが、それでも JR によ

る異例の負担であると報じられるほどのです。

●総事業費を6億3千万円に圧縮 5年度完成目指す

栄町は安食駅の改築について JR 社と協議を行ってきたものの、同社は「既存駅舎の改築にあたっては橋上駅とする」というのが基本方針。安食駅の橋上駅舎化には 16 億円もの事業費が見込まれ、町の財政状況から飲める条件ではありませんでした。しかし、一昨年に JR 側より橋上化によらない整備の実現性が示されたため、昨年 5 月より平舎での安食駅改築について本格的な協議に入っていたのです。

基本構想では、南北ロータリーを結ぶ自由通路の真下あたりに待合室を新設する一方、既存の構内自由通路や南北自由通路を活用することで、総事業費を 6 億 3 千万円にまで圧縮。栄町では来年度から地質調査等の基礎調査に着手し、令和 5 年度中の供用開始を目指しています。

新たな玄関口の完成により、栄町の活性化が図られることを心から期待するところです。