

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

略歴 1970年(昭和45年)生まれ50歳
専修大卒、早稲田大学院 政治学研究科修了

事務所連絡先 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)

自民党に入党して、

党員として自民党をお支えください!

党費: 年 4,000 円 詳しくは岩井事務所まで

安食駅舎改築へJR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。

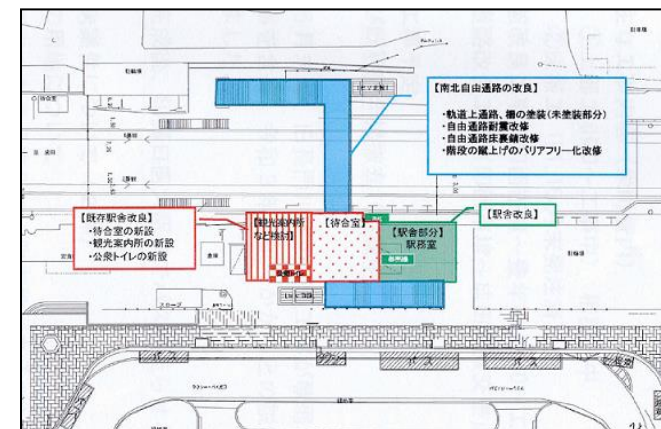
●小林駅も橋上化 木造駅舎は安食・下総松崎駅のみ

安食駅は、1901年(明治34年)開業の栄町で唯一の鉄道駅です。近年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(2018年度)は近隣の木下駅や小林駅を上回っており、JR成田線(我孫子～成田間)8駅で新木駅に次ぐ4番目の多さとなっています。一方、2017年10月から同駅の当直勤務が廃止され、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を求めているところでもあります。

一方、安食駅建物の老朽化についても大きな課題です。JR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2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12億9千万円を印西市が拠出しており、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なのです。

●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すとしています。

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。

千葉竜ヶ崎線バイパス 今春部分開通で残り1.5キロ

印西市草深地先から国道 356 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。

●右折レーン設置できず慢性渋滞 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 キロメートルを結ぶ主要地方道。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きます。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月中旬ごろまでに木下駅寄り700メートルが開通

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・駅南口入口交差点間の 2.5km に新道を設置するものです。2018 年 1 月には、大型物流施設であるグッドマンビジネスパーク付近の約 300m について部分開通し、バイパス事業の未開通区間は 2.2km となっていました。

今回開通となるのは、木下駅南口入口交差点までの JR 木下駅寄り約 0.7km の区間。歩道が設置され、隣接する市立印西中学校への通学生徒の安全確保も期待されてい



ます。12 月末現在、供用開始時期について詳細未定となっていますが、令和 2 年 2 月後半から 3 月中旬ごろと見込まれるところです。

●共有地権者 100 名以上 開通時期は白紙状態

一方、最後に残る 1.5km 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 名以上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。2021 年度に開通見込みとなっ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。

