

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

1970年（昭和45年）生まれ 県立君津高卒
専修大卒、早稲田大学院 政治学研究科修了

事務所連絡先 Fax: **0476-36-7802**

メール: iwai.yasunori@outlook.jp

〒270-1515 印旛郡栄町安食台 2-26-23（栄町役場前）



YouTube
でもっと詳しく!



中央駅前DC問題 12月建築確認申請の意向

千葉 NT 中央駅前のデータセンター（DC）問題。これまで4か月にわたり、開発行為に関わる市の事前協議が行われてきましたが、年明け1月中にも建設工事が始まる恐れが出ています。

●印西市が代替地提案するも不調に終わる

最終的には1万3千筆を超える反対署名の提出、印西市議会での反対決議の可決を受け、市を挙げて事業者計画の見直しを求めてきた中央駅前 DC 問題。既存法令が DC 建設問題の現状に対応できておらず、明確な法違反が見当たらない状況の中、市は泉公園（コストコ隣接地）などの代替地を提案するも、時間的な制約がある（代替地案では完成まで時間がかかり過ぎる）とのことから、事業者側に断られている格好です。

●景観審議会 住民の期待とは程遠い答申

今回の DC 建設計画では、市が景観審議会での慎重な審議を求めたことも特徴の一つ。印西市の駅前 DC に対する強い姿勢が感じ取れるところでもあります。11月20日に発行された最終答申では、「市民が日常的に活用することができるオープンスペース・広場の供出」「外壁の色彩」などにとどまっており、期待したものとはほど遠いと落胆の声が上がっています。

強いて言うならば、「事業計画に関係する地域住民や地域組織の意見を聞く場、話し合いの場を設ける」との文言が加わったのが救いで、これまで住民側と向き合わず、話し合いのテーブルに着こうともしなかった事業者側への強いメッセージになるものと思います。

- 4月上旬 イオンモール駐車場跡地に掲示板設置
- 7月10日 事業者が市に開発行為に係る**事前協議申請**
- 9月19日 第1回 景観審議会
- 10月上旬 事業者が県に**建築確認の事前審査を開始**
- 11月20日 第4回 景観審議会（答申案）
- 12月中旬 事業者が**建築確認の本申請の意向**

●建築確認許可となれば、1月着工の恐れ

さて、事業者である INZAI 5 が印西市に対して行ってきた、開発行為に関わる事前協議の手続きですが、通常1~2か月ほどで完了するところ、近隣住民への説明が十分なされていないとして、4か月を超えてなお審査が続いてきました。しかし、内容はともあれ、事業者側が住民説明会を複数回重ねたことについては市も評価せざるを得ず、事前協議が完了となる時期はそう遠くないものと見られています。

一方、建設にあたり必要となる県による建築確認ですが、事業者である INZAI 5 は、10月上旬には民間確認機関に対する事前審査手続きに入っています。事業者側は12月中旬には本申請を行いたいとしており、もしそうなった場合には1月中旬頃に建築確認済証が発行、同月中に着工となる恐れがあります。

しかし、たとえ建設が始まったとしても問題が発生する可能性はあり、まだまだ予断を許さない状況が続くものと見られます。

成田空港「第2の開港」で再燃、都心直結線構想

●6月 国の検討会で「複線化」について同意

2028 年度末を目指し、滑走路の新設やワンターミナル化など、「第2の開港」とも言うべき取り組みが進められている成田空港。年間旅客数は現在の2倍近い、7,500 万人にまで増えるとされています。成田空港へのアクセス手段については、2018 年時点で鉄道利用者が約 46%だったものが、直近の調査で全体の 56%、東京都を出発地に限ると 66%にまで高まっており、都心～成田空港間の鉄道輸送力の増強が大きな課題となっています。

空港への鉄道アクセスの問題の一つは、成田空港への鉄道区間（空港アクセス線）が単線であること。現在、2 本ある線路は京成電鉄と JR が 1 本ずつ使用し、すれ違い用の信号場を設ける等して、何とか運行本数を増やしているものの、輸送力の増強や速達性を妨げる大きな要因となっています。

そんな中、6 月に開かれた国の検討会にて空港アクセス線の複線化問題が扱われ、委員を務める NAA や JR、京成電鉄などから反対や修正を求める意見はなく、各方面から同意が得られた格好。ようやく、複線化への道筋が見えてきたところです。

●過密ダイヤ解決策としての都心直結線

一方、課題として残るのが「都心側の過密ダイヤ」です。成田空港付近の複線化により列車の増発が実現しても、京成電鉄も JR も通勤電車で混雑しており、都心側にダイヤの隙間がない状態なのです。京成電鉄が5月に発表した「押上発着の新型特急」はその対策の一つですが、焼け石に水。そこでにわかに脚光を浴びているのが、都心直結線構想なのです。

都心直結線とは、「都心と空港を直結する路線」という意味で、成田空港と羽田空港の都心アクセスを改善するために構想された鉄道新線。京成押上駅から、丸の内の新東京駅を経由し、京急泉岳寺駅まで 11 キロを大深度の地下で結ぶもので、新東京駅以外の中間駅も設けない計画です。2016 年の交通政策審議会の答申でトップの扱いで記載されたものの、本気で取り組もうという関係者が千葉県くらいしかなく、その後は大きな注目を浴びることもないまま、今に至っています。



●国交省事務次官経験者が NAA 社長就任

近年は、千葉県側が国交省に都心直結線の働きかけに出向いても、「千葉県と東京都さんの方で、よく協議してみてください」なんていう、国から突き放されたような状況にあったのは事実。しかし、今年5月、NAA の社長に国交省トップである事務次官経験者である藤井氏が着任。鉄道局長も歴任した人物だけに、鉄道問題への取り組みが進むのではないかと、現場は色めき立っています。

「成田空港の都心とのアクセス改善」は、羽田空港の国際空港化、「内陸分離」廃止にあたっての国と千葉県との約束ごとだったはず。都心直結線は、北総線増発など住民の暮らしにも直結する重要な課題。県に対し対応の強化を求めています。

