

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 専大卒・早大院修了 4期目現職(印西市・栄町選挙区)

栄町安食台 2-26-23 fax0476-36-7802 iwai.yasunori@outlook.jp

成田空港「第2の開港」で再燃

都心直結線構想

●国の検討会「複線化」で合意

28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国際空港。年間旅客数は現在の2倍近い、7500万人にまで増えるとされている。

成田空港へのアクセス手段については、18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%にまで高まっている。都心と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が単線である事。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、輸送力増強や速達性を妨げる大きな要因となっているのです。



そのような中、昨年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(成田空港)やJR、京成電鉄などから反対や修正を求める意見はなく、各方面から合意が得られた格好。ようやく、複線化への道筋が見えてきました。

●過密ダイヤ対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。16年の交通政策審議会の答申でト



YouTubeでもっと詳しく!

隔週で動画を配信! チャンネル登録を

長年の住民要望が結実

道路面の劣化が著しい、浦部地区を走る県道 59 号市川印西線。路面改修工事決定の知らせに、「要望活動が報われた」と喜びの声が上がっています。

●7年間の要望活動も目立った対応なし

問題となっていたのは、木下街道とも呼ばれる、県道市川印西線です。特に、旧 JA 西印旛永治支所から浦部せんべい店方面に向かう数百メートルの区間は、アスファルトの老朽化やガス管埋設工事の跡がひどく、でこぼこの路面箇所が連なっている状態なのです。

本郷地区の町内会長さんなどから、道路面の悪さからくる騒音や振動についての相談をいただいたのは、昨年 11 月のこと。実際にお宅に上がらせてもらおうと、大型車両が通過する度に「がたんがたん」という大きな音と振動が押し寄せてきます。沿線の商店主さんも、車両の速度が上がる夜間は特にひどく、飛び上がるほどの揺れになると口を揃えます。

同町内会ではこれまでの7年間、印西市を通して、県に繰り返し改善要望してきたものの目

木下街道の路面改修へ

立った対応はなし。今回で8回目となる要望の準備をする中で、今回は岩井にお話をいただきました。

早速、11月中に道路管理者である印旛土木事務所と相談。現場確認を行った上、担当課への要請を“しつこく”重ねた結果、1月中旬に「4月にも着工することが決定」との連絡。以南の道路面についても、順次改修していくこととなりました。

●「岩井さんなら…」との声にうれしく思う

さて、本件は、町内会が要望活動を重ねてきたことが大きく影響していることは間違いありません。一方、町内会長さんから「岩井さんなら…」と期待してお声がけいただいたと聞き、大変うれしく思うところです。引き続き、地域からの要望に一件一件丁寧に応えてまいります。



●国交省事務次官経験者がNAA社長に就任

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」という、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、昨年5月、NAA社長に国交省トップ、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。

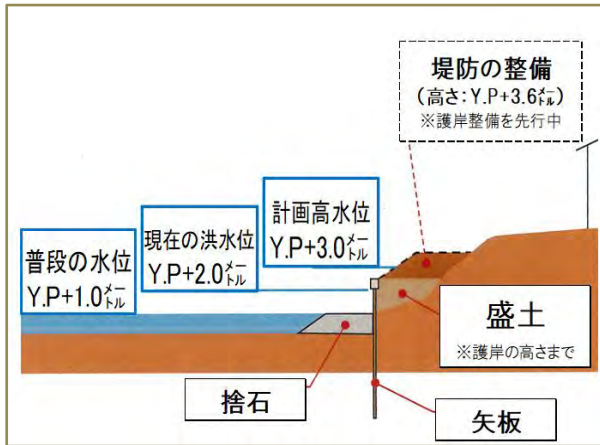
「成田空港の都心とのアクセス改善」は、羽田の国際空港化、「内閣分離」廃止にあたっての国と千葉県との約束ごとです。都心直結線は住民の生活にも直結する重要な課題であり、対応の強化を求めています。

長門川事業 洪水時の水位上昇に不安の声

栄町と印西市の境界線となっている長門川。その接続水路である将監川等の水位調査に先立って行われた住民説明会では、近隣住民から洪水時の水位上昇を懸念する声が多く上がっています。

●**護岸整備に10年、築堤完了にあと20年**
県下で甚大な被害をもたらした2019年（令和元年）10月の大雨では、印旛沼流域の佐倉市で10月観測史上1位となる雨量を記録。印旛沼の水位が極めて高い状況が続き、沼に水を流すことができなかった鹿島川等で、広く冠水被害に見舞われる事態となっています。

こうした印旛沼流域の浸水被害を軽減するため、印旛沼水の放水河川として位置づけられる、長門川の排水能力増強を目指し着工されているのが、長門川の河川改修事業です。鋼矢板を用いた護岸整備を行った上で、後に堤防を整備することとなっており、護岸整備の完了まであと10年程度、築堤工事の完了には20年からの期間がかかるとみられています。



●**洪水時の限界値 現状より1m押し上げ**
さて、12月の住民説明会で紛糾したのが、洪水時の水位上昇についてです。

長門川の水位は、通常時は江戸川工事基準の高さ（＝Y.P）より1m高い「Y.P+1.0m」である一方、大雨洪水が発生した場合には酒直水門を調整し、通常時より1m高い「Y.P+2.0m」を限界値として運用されています。これが、現在進められている長門川の河川改修が完了し、排水能力が上がった際には、洪水時の限界値を「Y.P+3.0m」とし、現状よりさらに1m押し上げられることとなるのです。

●栄町や印西市側を「犠牲」にはさせない

しかし、栄町布鎌地区などは周辺より低位にあり、現在でさえ大雨時の冠水が懸念されているところ。まして、長門川の水位が現状より1mも高くなれば、地域全体で大雨洪水の被害をまともに受ける恐れがあります。

特に問題なのは、長門川の支川である将監川について整備の見通しがついていないこと。県管理の長門川は潤沢に予算がつけられ、矢板設置などの護岸整備が進められている一方、市町が管理する将監川の河岸は手つかずの状態、水位上昇に耐えられないことは火を見るよりも明らかです。

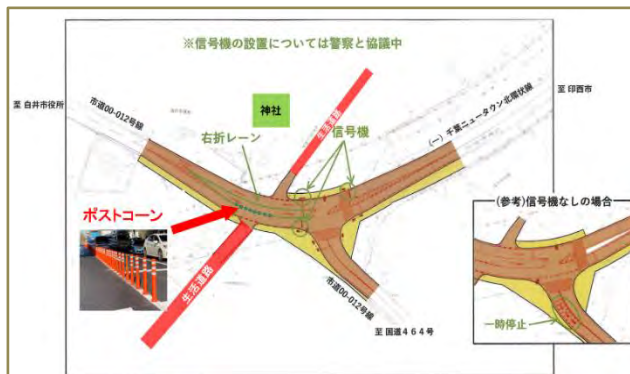
そもそも、佐倉市や八千代市での冠水被害がきっかけに始められた長門川の河川改修事業。佐倉市など印旛沼南側の洪水被害が避けられる一方で、栄町や印西市側がその犠牲になることは決して許されません。地元選出の県議会議員として、この点は必ず守っていきたいと思います。

NT北環状線 清戸交差点改良工事に住民反対の理由

●主道路と従道路の交通量逆転が招く渋滞

白井市の清戸交差点は、印西市方向から進み、突き当たったところにある、白井市道とのT字路交差点。市道側の交通量も多いため、白井市役所方向へと右折する車両が滞留しがちで、朝夕などは数珠つなぎの渋滞が発生しています。問題となったのは、主道路と従道路の関係です。令和5年の調査によれば、現在、主道路として運用されている、白井市役所から国道464号方向へ抜ける白井市道は、12時間あたりの交通量が約3,500台。一方、白井市役所方向から印西市方向へと抜ける現在の従道路は約5,000台とより多く、両者の交通量は主従関係が逆転していたのです。

くわえて、同交差点に信号機設置を進めたいものの、印西市側から来た際の真正面にはフェンスが立ちだかっており、設置するための十分なスペースを確保することができない状況。そこで、道路を管理する県土木事務所は、主道路と従道路を変更し、同交差点の渋滞解消を図ることとなったのです。



●ポストコーン設置に反対の声 県は警察と再協議

さて、住民が交差点改良を反対する理由となったのが、交差点西側（白井市役所寄り）に設置されるポストコーンです。交差点改良にあたり、警察側は「交差点に近接しているため、既存のわき道（図の赤色部分）に出入りする車両が、車線（中央線）をまたいで右折するのは危険」として、ポストコーンの設置を要請しています。しかし、住民からは右折での出入りができなくなれば、日々の生活や農生産活動に大きな支障が出るとして、「到底受け入れられない」との声が上がり、県と警察との再協議が行われる事態となっているわけです。

今回の説明会だけで工事の可否を判断するのは難しいところです。県は地域の声を丁寧に拾い上げた上で、より良い渋滞、安全対策の実現を期待します。



北環状線開通の見通し立たない中
千葉NT北環状線
清戸交差点改良工事
近隣住民が**反対**する理由とは

隔週で動画を配信！ぜひチャンネル登録を

YouTube
でもっと詳しく！