

# 県政かわら版

2013

11

No.57

栄町・酒々井町選出  
千葉県議会議員



岩井やすのり

岩井やすのりの県政かわら版 No.57 (2013/11 月号)

## 被害者支援窓口の設置拡大を要望

県環境・警察常任委員会

犯罪被害者の支援にあたっては、最も身近な行政機関である市町村に、犯罪被害者等に関する情報提供を行う「総合的な対応窓口」(「総合対応窓口」)の設置が必要です。

### 窓口設置3割、犯罪被害者支援

各自自治体における犯罪被害者等施策に関する施策主管課の確定と、犯罪被害者への総合対応窓口の設置について、犯罪被害者等基本法が施行された05年以降、「自治体の責務」として速やかな対処が求められてきました。

平成25年4月1日現在の全国市区町村における同窓口の設置状況は、1722団体中1188団体と約69%ですが、千葉県は54団体中18団体、約33%と大きく立ち遅れています。秋田、山形、栃木、群馬など全国18府県では、全ての市区町村にて施策主管課及び総合対応窓口双方が確定、設置されていることを鑑みれば、千葉県内市町村の犯罪被害者支援が大

きく立ち遅れていることがわかります。

### 酒々井町は 担当部局の早期確定を

印旛郡内でも未だ多くの自治体で総合対応窓口が設置されていません。また、犯罪被害者支援の担当部局が確定していない酒々井町では、犯罪被害に遭われた方にとって被害者相談や犯罪被害者給付といった支援制度が得にくい状況にあり、施策主管課の早期確定が必要です。

この10月県議会の環境・警察常任委員会においては、県内自治体の総合対応窓口設置の遅れを指摘し、地域による偏りのない、犯罪被害者への相談、支援体制の確立を強く要望いたしました。

### 県条例整備で意識の高まりを

また、各自自治体において、被害者支援について求められる役割や、地方行政と犯罪被害者等との関わりに関する理解不足が見受けられ、関係機関の意識向上を図るためにも県条例の整備は不可欠です。同常任委員会においては、平成24年に県及び県下全ての自治体において犯罪被害者等の支援条例を整備した岡山県の事例を念頭に、千葉県犯罪被害者支援条例の整備を検討するよう要望いたしました。

犯罪被害者支援 総合的対応窓口の設置状況

	設置市町村	設置率
全国平均	1,722団体中1,188団体	69%
千葉県	54団体中18団体	33%

印旛郡市近隣自治体における犯罪被害者支援の状況

	施策主管課	総合的対応窓口の設置
栄町	総務部行政班	×(未設置)
酒々井町	×(未確定)	×(未設置)
成田市	市民生活部交通防犯課	○
印西市	市民部市民安全課	×(未設置)
佐倉市	市民部防災防犯課	×(未設置)
四街道市	総務部自治振興課	×(未設置)
富里市	×(未確定)	×(未設置)
神崎町	総務課	○
多古町	住民課住民係	○

国道296号

## 東酒々井入口交差点

## 改良事業の進捗状況について



セツトバック工事が進む東酒々井入口交差点付近

こと、付近は中学校への通学路にあたり十分な歩道幅の確保が不可欠であること、道路脇には移設困難な鉄柱やガソリンスタンドが存在すること等が事業化を難しくしていたものですが、ガソリンスタンド側用地を10㍍にわたって約3㍍のセツトバック(道路より建物を後退させること)をすることで事業の目途がつき、平成24年度予算より計上されたものです。

### 交差点改良完成は

26年2、3月の見込み

富里方面からふじき野、東酒々井方面への右折車両が渋滞する国道296号東酒々井入り口交差点。県議会一般質問で訴える等、具体的な要望活動を重ねた結果、今年度からいよいよ着工するに至っています。

今回は、その進捗状況と完成の見通しについてご報告いたします。

### 10m×3mのセツトバックで

### 右折レーン設置へ

国道296号東酒々井入り口交

差点の道路渋滞は、かねてより多く苦情が上がる深刻な渋滞ポイントです。富里方面から東酒々井方面へと右折する車両が少なくないにもかかわらず、右折車線が設けられていないことが原因で、朝夕のラッシュ時間帯はもちろん、日中であっても、わずか1台右折車があるだけで10台以上も後続車が詰まってしまうような状態です。そもそも交差点の形状が複雑な

右折レーン設置にあたって要となるセツトバック工事は、3軒の用地買収が必要となりました。県は本年3月、既に了解を得られていた2軒の部分について工事を発注し、現在、歩道は路盤状態(アスファルト化する一歩手前)にあります。一方、残っていた1軒についても用地買収が完了し、この12月に工事発注する予定です。東酒々井入口交差点に右折レーンを設ける交差点改良事業の完成は、来年2、3月頃となる見込みとなっています。

### 富里七栄地先

### 交差点が今後の課題

一方、アウトレットへのアクセス道路と国道296号が交差する富里七栄地先交差点は、未だ複雑な形状のままです。付近は通行量が増えているだけに早期の対策が望まれます。円滑な交通の確保、車両事故防止のため、引き続き、県による交差点改良の実施を求めてまいります。



## 利根川堤防決壊で浸水5㍎超

鋼矢板の追加設置決定、9月要望箇所

### 利根川堤防復旧工事

#### 住民説明会

先の大震災においては、栄町・利根川沿いの堤防が液状化現象により崩れ、堤防沿いの家屋が全半壊したり、浄化槽が使えなくなったりする等の深刻な被害が発生しました。鋼矢板の設置等、国による堤防の復旧作業は昨年7月に終了しましたが、この10月より鋼矢板の未施工箇所の追加復旧工事が行われることとなり、9月上旬、国交省による住民説明会が行われました。

### 栄町6割以上で2㍎超浸水被害

ところで、近年はゲリラ豪雨とも呼ばれる局地的な大雨が発生するようになり、今年10月の台風26号でも、伊豆大島で大規模な土砂災害、多数の犠牲者を出したことは記憶に新しいところです。かつて利根川の氾濫を経験した栄町の住民としては、水害は最も警戒すべき災害であると言わざるを得ません。

国交省の災害シミュレーションによれば、利根川が氾濫した場合、わずか3分以内に栄町布鎌地区全域が水没し、その水位は高い場所でも5㍎以上になると予測されています。須賀地区でも30分以内に5㍎以上に達し、安食台、興津、竜角寺台地区など一部地区を除く、町内の6㍎7割の地域で2㍎以上という深刻な浸水被害となること

堤防一部決壊でも

酒々井、佐倉など広範囲で浸水

住民説明会では未施工区間の鋼矢板設置計画が示されたものの、住民からは一番西寄りの約200㍎の区間が今回も施工されないことに不安の声が相次ぎました。前述のような被害は、利根川堤防のごく一部分が決壊しただけでも、広範囲かつ甚大なものとなります。今回の国による堤防施工を機に、最後の200㍎区間も着手してもらいたいという住民の声は当然のことです。

近隣住民からの不安の声を受け、国に対しできるだけ早急に鋼矢板を追加設置するよう要望してまいりましたが、先般、利根川下流河川事務所より、11月から着工するとの回答がありました。

栄町はもちろん、酒々井町から四街道市にまで至る、多くの人命と財産を守る堤防施設です。引き続き、住民のみなさまとともに働きかけてまいります。

担当弁護士による

## 無料法律相談

日程) 毎月 第3 水曜日

(12月は 18日 1月は 15日)

9:30～12:00 のうち1人 30 分間

相談会場) 岩井やすのり事務所

申込方法) 0476-36-7799 まで

## 岩井やすのり

プロフィール 1970 年 (昭和 45 年) 生まれ 43 歳

県立君津高校 専修大学経済学部

早稲田大学大学院 政治学研究科

2011 年 千葉県議会議員に初当選

## 岩井やすのり 議員事務所

Tel: 0476-36-7799

HP:www.iwai-y.jp メール: mail@iwai-y.jp

印旛郡栄町安食台 2-26-23 (栄町役場前パン屋 2F)

### 研究報告

## 鉄道料金をめぐる課題

情報公開と利用者の参画

現在研究を進めている、鉄道運賃制度が抱える課題について中間報告いたします、

### 「鉄道利用者の有する権利」

本年3月、北総線の沿線住民が、北総鉄道(株)に対して割高な運賃の値下げなどを命じるよう国に求めた訴訟の判決が東京地裁で下されました。これは、他社私鉄との同距離比較で2㍎3倍にもなる

高い運賃の是正を訴えたものです。運賃の設定に問題はないとして住民らの請求は棄却されたものの、原告5名全員に原告適格が認められた点で画期的な判決となりました。判決では、日常的に鉄道を利用している者が有する権利は、「法律上保護された権利」に該当するとしています。

### 運輸審議会委員構成の問題

しかし、現状は利用者の権利が十分保護されているとは言えません。

運輸審議会規則では利用者は利害関係人として規定しておらず、例えば鉄道運賃認可を審議する運輸審議会6名の委員構成を見ると、会長の上野文雄氏(現ルミネ専務)を始めとして、いずれも利用者の声を代弁する人材ではないのです。

一方、利用者への情報公開のあり方に関しては、運賃認可を審査する公聴会において、申請された運賃等に関する事前の情報提供が十分でないため、公聴会が開催されても限られた意見しか表明されないこと、また加算運賃制度(※)については、導入している路線の運賃回収状況や、長期間、加算運賃を継続する必要性等について、利用者への説明責任が十分果たされていないことも、大きな課題です。(研究最終結果については後日報告いたします)

※ 加算運賃制度：条件を満たした路線について、利用者に負担を求め運賃に加算される制度

#### 東京近郊私鉄運賃の比較

鉄道会社名	区間	距離(km)	運賃(円)	比較 (北総線=100)
北総鉄道	高砂～印旛日本医大	32.3	820	100.0
京成電鉄	上野～京成大久保	32.1	470	57.3
東武鉄道	浅草～一ノ割	33.0	450	54.9
西武鉄道	池袋～武蔵藤沢	32.9	390	47.6
東京メトロ	中野～西船橋	30.8	300	36.6
東急電鉄	渋谷～中央林間	31.5	330	40.2
小田急電鉄	新宿～相模大野	32.3	360	43.9
JR東日本	東京～西国分寺	32.8	540	65.9

ふじしろ政夫「北総鉄道運賃値下げと地方自治」より

#### 加算運賃区間の例 (全国で20区間)

鉄道会社	区間	加算額	開始年
京成電鉄	京成成田～東成田	70円	1978年
	京成成田～成田空港	140円	1991年
京浜急行	天空橋～羽田空港	170円	1998年

#### 加算運賃についての鉄道事業者の説明例 (京浜急行HP)

当社では平成10年11月18日の羽田空港駅開業時から、空港線の延伸および輸送力増強の費用に充てられていますが、平成23年度末における

- 1.開業に要した設備投資額 約700億
- 2.支払利息・土地施設使用料 約270億
- 3.加算運賃収入 約460億円(同上)

羽田空港駅開業後も空港アクセス向上のため、輸送力の増強やサービス向上に積極的に取り組んでおります。平成22年に開業した「羽田空港国際線ターミナル駅」の建設(約150億円)や、現在推進中の、本線から空港線への分岐点である京急蒲田駅付近の連続立体交差事業に合わせた京急蒲田駅総合改善事業など、多額の追加投資を行っています。何卒ご理解賜りますようお願いいたします。

利用者に加算運賃の負担を求めていることについて、事業者はこれだけの説明しかしていない。

以上