

# 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

**プロフィール** 1970年（昭和45年）生まれ 47歳  
早稲田大学大学院 政治学研究科修了  
H27年 千葉県議会議員 2期目当選

## 岩井やすのり 議員事務所

TEL : 0476-36-7799

HP : <http://www.iwai-y.jp> メール : [mail@iwai-y.jp](mailto: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)

## 下総松崎駅入口 改善しない変則交差点の裏事情

交差点内の道路幅の狭さにより、朝夕時などに車両の混雑を招いている JR 下総松崎駅近くの大竹地先交差点。関係自治体や地元住民からの聞き取りから明らかになった、変則交差点の事情についてご報告します。

### ●北千葉道路延伸で大型車両の流入増

県道成田安食線と市道大竹豊住線が交わる成田市大竹地先交差点は、JR 成田線下総松崎駅の利用者や豊住工業団地への通勤客が行き交う交通の要所。今年2月には、北千葉道路が成田市北須賀まで開通したことから、千葉 NT 方面から長豊橋・茨城方面へ抜ける、大型車両の流入も目立っています。

市道大竹豊住線が2車線道路としての十分な道路幅を備えているのに対し、県道成田安食線の同交差点付近は、車両がやっとの思いですれ違うほどの幅員しかありません。したがって、別方向から同時に交差点に進入することができず、朝夕には車両で混雑するとともに、接触事故の発生も懸念される状況にあるのです。

### ●交差点改良の責務は市にあるとの考え方

この9月県議会では、同交差点の渋滞状況と危険性を訴え、交差点改良を強く要望したところですが、担当部局の反応は芳しいものではなく、事は簡単には進みそうにありません。

同線にはバイパス道路が整備されており、旧道部分である同交差点に多くの予算を投じられないこと、バイパス道と比較して通行量がそう多くないこと等がその理由として挙げられますが、同交差点にあっては後に接続してきたのは市道の方であり、県は、改善を行う責務は成田市にあると考えていることが、その最大の理由です。成田市が千葉県を上回る財政力を備えていることも、その考えに拍車をかけています。



JR 下総松崎駅入口の交差点(成田市大竹地先交差点)

### ●成田市と地元住民の言い分に食い違い

ところで、大竹地先交差点には、いびつな形状の未利用地（写真右端）が接しています。

成田市は、平成21年に実施した同交差点から下総松崎駅に通じる市道の拡幅事業に際し、この未利用地を含めた大規模な交差点改良を計画したものの、相続等の問題から地権者の同意が得られず、手をつけることができなかったと説明しています。一方、成田市大竹地区の地元住民は、未利用地の地権者が、交差点改良に活用することを念頭に市へ未利用地の無償譲渡を申し出たものの、交差点改良を行う予定がないとして断られたと話しており、両者の言い分は大きく食い違っているのです。

大竹地先交差点の問題解決に向け前進するためには、未利用地の地権者の同意を得ること、地元住民の声として市や県に要望を上げることの2つの手順が不可欠です。千葉県と成田市を巻き込み、大竹地区の地域住民や地権者からのご協力が得られないか、働きかけを強めていきたいと思います。

# 北総線の乗り入れ期待 都心直結線構想の現状と課題

今回は、京成押上駅と泉岳寺駅を地下で結び、成田・羽田空港と都心部とのアクセス向上を図るとして注目される、都心直結線構想についての最新レポートです。

## ●押上～泉岳寺間 11km 東京丸の内に「新東京駅」

都心直結線が一躍脚光を浴びたのは、昨年4月のこと。首都圏の鉄道整備を議論する国交省の小委員会が、成田・羽田両空港へのアクセス向上を図る都心直結線を、「意義ある計画」として、具体化に向けた検討を求めるのです。

都心直結線とは、京成押上駅～泉岳寺駅間の11キロメートルの新線とともに、JR東京駅西側（丸の内側）200メートルに「新東京駅」を設置するという構想。同線が開通すれば、新東京駅から成田空港へ36分、羽田空港へは18分ほどで結ばれ、1000万人の空港利用者を含む、年間8000万人の利用者が見込まれます。

## ●羽田国際化の条件 スカイアクセス線と都心直結線



ところで、この都心直結線構想は羽田空港の国際化と無縁ではありません。「成田は国際線、羽田は国内線」という、いわゆる「内際分離」の原則が撤廃されたのは2010年のことですが、その実施にあたって千葉県側が求めていた条件が、①印旛日医

大駅～成田空港駅を結ぶ成田スカイアクセス線、②都営浅草線の東京駅乗入れという2つの鉄道新線構想だったのです。

①のスカイアクセス線については、重点的な予算配分の下、異例ともいえるスピードで整備が行われ、羽田空港で国際線の就航が始まった直後の2010年に開業してい

ます。

一方、②の都営浅草線・東京駅乗入れについては、都や中央区が難色を示した上、そもそもカーブや停車駅が多いことから、同線での高速化は難しいとして、日の目を見ることがありませんでした。そこで有力視されるようになつたのが、この都心直結線構想。民主党政権下で一時凍結されていた関連予算も、2013年以降復活しているのです。



都心直結線のルート(イメージ)

## ●ルート詳細は未確定、開業時期も白紙状態

都心直結線の開業時期について、一部で2023年頃等と報じられていますが、ルートも時期も全くの白紙状態というものが実態です。

県は、「事業計画を精査した上で、事業性の見極めが行われることを期待」「関係地方公共団体・鉄道事業者等において、事業主体や事業スキーム等について、十分な検討を期待」等としていますが、要は4000億円もの費用捻出にあたり、東京都やJR東日本らと合意に至っていないということなのです。特に東京都は、同じ羽田空港のアクセス強化策として、休止中の貨物線を利用し、都心と羽田空港を結ぶ「羽田空港アクセス線」をより重視しており、事業化までの道のりはかなり険しいと言えます。

とはいって、都心直結線は羽田国際化における大切な約束事であり、都も羽田国際化の恩恵を大きく受けていることに鑑みれば、この新線構想をうやむやにすることは許されません。都心直結線の事業化に向けた、県による国、東京都への強い働きかけが望まれます。

## 都心直結線構想

