

“ふるさとちば”のための政策推進を



鈴木まもる県議会レポート

発行/自由民主党千葉県議会議員会 〒260-0855 千葉市中央区市場町2番13号 電話 043 (227) 7411

外環道「京葉フルジャンクション化」

早期完成を要望

誰もが快適に住める街、市川市の実現を目指してまい進している鈴木衛県議（市川市選出、3期）は、6月定例会議会での自民党代表質問に続いて、9月定例会議会で一般質問に立ち、市川市の街づくりに関連して知事ら県執行部に施策を質しました。外環道と京葉道路とを相互に接続する「京葉フルジャンクション」

都心への交通分散担う



登壇し、一般質問を行う鈴木衛県議

この早期完成についての質問に、森田知事は「外環道本線の完成に遅れることなく完成するよう、高速道路会社へ働きかけていく」と前向きな答弁をしました。鈴木県議が中心となってまとめた「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」と併せて、質疑と答弁を特集します。

予定も示されていない状況となっている。

フルジャンクション化されれば、災害時などに京葉道路千葉方面から、首都高速湾岸線高谷方面に接続し、首都高速湾岸線高谷方面から京葉道路千葉方面に迂回が可能となる。

昨年12月16日、森田知事らとともに石井啓一国土交通大臣に、東京外かく環状道路京葉ジャンクションのフルジャンクション化の早期実現と、北千葉道路の早期全線開通の実現に向けた直轄事業による早期整備の2点を要望してきた。

鈴木議員 東京外かく環状道路「京葉ジャンクション」のフルジャンクション化の早期完成についてうかがう。外環道は東関東自動車道や東京湾アクアライン、首都圏中央連絡自動車道とともに、県内広域幹線道路の基幹となり、首都圏北部と成田国際空港との所要時間短縮による国際競争力の強化や地域経済の好循環を創造するとともに県北西部における慢性的な交通渋滞の

緩和地域の安全で快適な街づくりを図るうえで重要な道路である。また首都圏直下地震等の災害時には都心との緊急輸送道路として機能を有し、国土強靱化と地方創生を実現する道路として位置づけられている。外環道の京葉ジャンクションは京葉道路との接続部である。京葉道路千葉方面と湾岸道路方向との連絡ランプは未着手のままで、着工

要望に対し、石井国土交通大臣は、外環道京葉ジャンクションは民営化時のコストカットで削

られた。指摘の通り非常に重要性を認識している。今回の要望を踏まえて近々、国、県、警察、道路会社で会議を作つてフルジャンクション化を実現すると言われた。また、北千葉道路については、北千葉道路の重要性を認識している。直轄調査を進め、計画をしっかりと固めることが重要で、県市と連携しながら、検討を進める。成田へのアクセスを考えたら東関東よりも外環から北千葉道路の方が重要と思うとコメントした。いよいよ外環道が平成29年の完成に向かって着々と

工事が進む中で、一日も早い外環道京葉ジャンクションのフルジャンクション化の完成が待たれているところである。そこで早期完成に向けての現状と見通しについてうかがう

知事（仮称）京葉ジャンクションは、外環道と京葉道路とを相互に接続し、都心への交通分散や非常時の迂回機能など、大きな役割を担う立体交差施設です。本年3月にフルジャンクション化の整備が実現したところであり、未着手となっているランプについては、現在、高速道路会社において、工事着手に向けた準備を進めているところです。県としては、平成29年度の外環道の本線区間の開通に大きく遅れることなく、一日も早く完成するよう、引き続き、高速道路会社へ強く働きかけてまいります。

要望 鈴木議員 1日も早く完成するよう高速道路会社へ働きかけていただきます。



完成へ向けて工事が進む外環道「京葉ジャンクション」

鈴木まもる県議プロフィール

■ 略 歴 ■

- 昭和26年 市川市若宮生まれ
- 私立市川高校卒業
- 専修大学文学部中退
- 市川市議会議員当選（4期）
- 市川市議会議長
- 千葉県議会議員当選（3期）

■ 現 職 ■

- 県議会 環境生活警察常任委員会委員
- 千葉県 競馬組合議会議員 議員定数等検討委員会委員
- 自民党 千葉県連副幹事長

都市づくり、地域づくりのご意見、ご提言をお寄せください。

鈴木まもる 県議事務所 〒272-0021 市川市八幡3-29-20 秋葉ビル3F
TEL 047-333-6000 FAX 047-322-3232

鈴木まもるホームページ = <http://www.suzukimamoru.com>

HPもご覧下さい。…検索 ちば自民党 → 議員リスト → 県議会議員 → 市川市

江戸川左岸流域下水道

松戸幹線管渠の全線供用開始

鈴木議員 江戸川左岸流

域下水道は、私の地元、市川市のほか人口の集中している葛南及び東葛飾地域の8市にわたる汚水処理を受け持つ施設として、昭和56年4月に供用を開始しており、現在の普及率は約78%となっている。

民が下水道を利用できていない。下水道普及率の向上には、各市が行う公共下水道が接続する流域下水道の幹線管渠汚水処理するための終末処理場の整備が必要となる。

近年、県では、流域下水道の幹線管渠である、市川幹線の整備により、市川市本北方地区や南大野地区などで公共下水道が接続されたところであり、更に松戸幹線が早期整備されることにより、市川市の国分地区や須和田地区など、新たに下水道の利用できる区域の拡大が期待されている。

公共下水道

市川市北部で整備が可能に

都市整備局長 松戸幹

線管渠は、松戸市南部地域と市川市北部地域の汚水を受け入れる全長約8.5キロメートルの幹線管渠

現在、稼働中の江戸川第一終末処理場は、汚水の流入量が処理能力に近づいてきており、建設中の江戸川第一終末処理場の早期供用が求められている。供用開始に遅れが生じてしまうと、公共下水道の整備の進捗に

支障が生じる恐れがあることから、平成32年度の供用開始に向けて、計画通りに整備を進める必要があると考えている。そこだろうかすが、松戸幹線管渠の整備状況と整備効果はどうか。

です。このうち、松戸市側の約2.8キロメートルは既に供用しており、市川市では、北国分地区の公共下水道の汚水を受け入

れています。

市川市側の約5.7キロメートルについては、外環道の建設に合わせ整備を進めてきたところですが、今年8月に工事が完了し、9月から8.5キロメートル全線を供用開始しました。

これにより、これまで公共下水道が未整備であった市川市北部地域において、整備が可能となりました。今後は、公共下水道の整備の進捗により、生活環境の改善や国分川などの公共用水域の水質保全が、さらに図られることとなります。

船橋行徳線、旧行徳街道の二俣地先の原木インターチェンジに近接する交差点の改良及び歩道整備について実施に向けて動き始めた。ところが、この船橋行徳線・市川市二俣地先の交差点改良事業は平成26年10月及び同年12月に本工事の入札をしたが二度とも応募者が無く、また、先月行った入札においても、一昨年と同様に不調となっている。そこだろうかすが、

県道船橋行徳線の市川二俣地先の交差点については、原木インターチェンジに近接しているため交通量が多く、渋滞が発生しており、また、歩行者も多いことから、歩道整備及び右折レーンの設置、これは是非とも必要と考えています。

江戸川第一終末処理場

32年度中の供用開始必須

鈴木議員 江戸川第一終末処理場の建設工事の進捗状況はどうか。また、平成32年度の供用開始が遅れた場合の影響はどうか。

鈴木議員 江戸川第一終末処理場では、供用に必要となる第1期区域の整備を重点的に行っており、主ポンプ棟や水処理第1系列などの構造物の建設が完了し、汚泥処理施設の土木工事に着手するなど、主に土木、建築構造物から順次整備を進めています。

今後は、完成した構造物内の設備工事を中心となり、水処理施設や汚泥処理施設の機械設備と、それらを制御する電気設備の工事を進めてもらいたい。

今後は、完成した構造物内の設備工事を中心となり、水処理施設や汚泥処理施設の機械設備と、それらを制御する電気設備の工事を進めてもらいたい。

今後は、完成した構造物内の設備工事を中心となり、水処理施設や汚泥処理施設の機械設備と、それらを制御する電気設備の工事を進めてもらいたい。

アクセス道路となり、市川市内の骨格となる重要な路線であると考えています。外環道側の0.3キロメートルにつきましては、北側の拡幅整備を先行しており、用地の取得状況は、面積ベースで約1割となっております。

引き続き、用地取得を進め、まとまった用地が確保できたところから歩道整備に着手してまいります。

また、県道市川柏線と交差する曾谷三差路につきましては、交差点の形状が悪

交差点の改良継続

鈴木議員 県道高塚新田

市川線は、県道市川柏線に接続し、市川市内を東西に連絡する主要な道路であり、平成29年度には外環道に接続されることで、周辺地域にとっても、ますます重要な道路になってくる。

現在、国分小学校付近において、道路拡幅事業が進められているが、県道市川柏線と交差する曾谷三差路についても、地元から改良を希望している声があがっている。そこだろうかすが、

県道高塚新田市川線の整備状況はどうか。

県土整備部長 県道高塚新田市川線は、平成29年度開通予定の外環道の（仮称）市川北インターチェンジへの

引き続き、用地取得を進め、まとまった用地が確保できたところから歩道整備に着手してまいります。

また、県道市川柏線と交差する曾谷三差路につきましては、交差点の形状が悪

県道船橋行徳線 市川市二俣地先交差点の改良工事、年度内着手へ

鈴木議員 県道船橋行徳線についてうかがう。平成

22年に地元市川市や地元町会の要望が実を結び、県道

今後、交通の円滑化や歩行者の安全確保が図られるよう、事業の推進に努めてまいります。

鈴木議員 今後、入札不調にならないように状況を調査し、早急な事業の推進について要望する。



渋滞解消へ改良される曾谷三差路

市川・曾谷三差路

市川航路北側水域

江戸川からの土砂堆積

水深6.5メートル 浚渫必要

鈴木議員 関係水域エリアに立地する各企業の活動に密接に影響を及ぼすと考えられる「市川航路浚渫」についてうかがう。

市川航路北側に接続する江戸川河口の狭隘、急激に変針する部分を含む水域は、最奥部に位置する公共岸壁の使用上、確保しなくてはならない水深5.5メートルを基準として、水深6.0メートル、最狭幅約百メ

ートルと予定されているが、現状では、最近頻繁に発生する豪雨時に流入する江戸川からの土砂等により、深さ、幅とも予定の数値を満たしていない。

船舶の安全航行に加え、平成29年度中に完成予定の東京外環道効果による数量増に伴う船舶の大型化をも鑑み、当該水域の市川航路水深と同様の水深6.5

メートルへの掘り下げ、幅百メートルの確保が今後の企業存続及び発展の為の喫緊の課題と考えるがどうか。

知事 市川航路については、平成18年3月に県が企業庁から水深6.5メートルで引き継ぎを受

け、現在も同じ水深で管理を行っているところです。また、市川航路から岸壁に接続する狭隘な江戸川河口水域については、水深の基準となる5.5メートルの

公共岸壁への摺付け区間として水深6メートルで管理を行っています。当該水域は、江戸川河口部に位置し、土砂が堆積しやすい水域であることから、引き続き航路等の浚渫を実施するとともに、堆砂状況を把握した際には、速やかに利用企業の皆様に状況を伝えるなど、船舶の航行安全に努めてまいります。



議場の自席で要望をする鈴木衛県議

航路・泊地の浚渫については、公共岸壁を利用する船舶の航行に支障がないよう浚渫を行っています。真間川泊地は、係留施設のすべてが民間企業が所有する専用岸壁であることから、岸壁を所有する各企業において維持浚渫を行っているところです。

東京湾真間川泊地

補助制度を国に要望へ

鈴木議員 市川航路北側に接続する真間川泊地は、

公共岸壁がないことから、浚渫は行わないと説明して

いるが、江戸川と同様に真間川からの土砂の流入等により、浅い土砂堆積部分が発生しているのが現状。当該泊地の継続的な浚渫が必要であると考えがどうか。

現時点では、公共岸壁を有しないこのような当該泊地に適用する補助制度はありませんが、企業が市川市と防災協定を締結していることを踏まえ、民間企業等で構成する千葉県港湾整備促進協議会と共に、新たな支援制度などについて国へ要望してまいります。

市川市前面の東京湾 県は親水型干潟の造成を

鈴木議員 現在の、行徳沿岸部は、埋立事業によって、親水空間が一切無くなり、海に触れられなくなりました。このように、海から住民を遠ざけたのは、平成13年に、市川二期地区470ヘクタールと京葉港二期地区270ヘクタールの埋め立て計画を千葉県が中止した結果であり、このことは、千葉県に大きな責任があると考えている。

このため、千葉県は、埋め立て中止の責任を踏まえて、三番瀬再生計画を策定したところだが、主要な施策である干潟については、

なら事業化の兆が見えない状態。干潟の事業化については、なんとしても、千葉県において、行わなければならないと考えている。

このような中、諸橋副知事が、平成28年2月議会において、答弁した、「県事業としての干潟化は難しい」とする話は、地元市の県議として、到底、納得できるものではない。

この結果から、人が海と触れ合える親水性については一定の効果認められるが、三番瀬全体の自然環境再生への効果は限定的であることが明らかになりま

る。そこでうかがうが、干潟の検討におけるこれまでの経緯と現在の状況はどうか。

市川塩浜2丁目地先 階段式護岸を一般開放へ

鈴木議員 塩浜2丁目では、自然石を基本とした緩やかな傾斜護岸が、着々と整備されており、一部には、一般の立入りを想定した階段式護岸が設けられている。護岸の後背地では、土地区画整理事業が予定されており、地元からは護岸から歩いて海に触られるようにして欲しいと、塩浜の人工

干潟に強い期待を持っている。また、千葉県による護岸管理用通路や散策路の整備についても、期待されている。そこで、うかがうが、この階段式護岸への一般開放についてどのような予定としているのか。

今後、土地区画整理事業の進捗に併せ、護岸の背後に遊歩道を兼ねた管理用通路を整備し、階段式護岸の一般開放を実施することとしています。



整備された傾斜護岸。前面海域の干潟化が望まれる

な責任があると考えている。このため、千葉県は、埋め立て中止の責任を踏まえて、三番瀬再生計画を策定したところだが、主要な施策である干潟については、

この結果から、人が海と触れ合える親水性については一定の効果認められるが、三番瀬全体の自然環境再生への効果は限定的であることが明らかになりま

る。そこでうかがうが、干潟の検討におけるこれまでの経緯と現在の状況はどうか。

この結果から、人が海と触れ合える親水性については一定の効果認められるが、三番瀬全体の自然環境再生への効果は限定的であることが明らかになりま

る。そこでうかがうが、干潟の検討におけるこれまでの経緯と現在の状況はどうか。

整備を進め、全体事業延長1100メートルのうち、すでに900メートルの整備が完了しております。このうち、市川市が計画している土地区画整理事業の計画道路前面と公園計画地前面の2箇所には、一般開放を想定して階段式護岸を整備したところです。

要望 鈴木議員 県の責任において、親水型の干潟を造っていただきたい。

要望 鈴木議員 地域の安全のために、しっかりと浚渫をしてほしい。



本会議で「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の提出者趣旨説明を行う鈴木衛県議

旧江戸川またぐ(仮称)押切橋 東京都と整備協議続行

鈴木議員 仮称押切橋及び仮称大洲橋について、その後の経過についてうかがう。市川市は外環道を受け入れるにあたり、市川市に及ぼすまちづくりへの影響について議会での議論や市民の意向を尊重し、適切な対応をされるよう、路線、構造、環境、移転、分断、抵触、交通関連事業、その他9分類22項目を県に要望。路線については計画ルートを受け入れた。

そのうち、外環道一日当たり交通量4万台と言われる市川市内の交通量の流入による環境悪化を防止するため、4つの橋の建設を求めた。

このうち、仮称押切橋、仮称大洲橋は手付かずで見

通しが分からない状態で、まず東京都と千葉県を連絡する押切橋建設に向けての今後の見通しについて尋ねる。この件については過去数回にわたり質問をさせていただいた。その中で平成25年9月の定例議会での取り組みについての質問で、小池県土整備部長から外環道

及びその関連事業は重要で、押切橋は整備が必要な計画であり、具体化に向け東京都と協議し、補助金や交付金など国の支援を頂きながら着実に推進していくとの答弁をいただいた。

また26年9月定例議会での質問について、永田県土整備部長のご答弁では葛南

地域における都県境では江戸川及び旧江戸川にかかる限られた橋梁に交通が集中することから交通混雑をきたしているところであり、押切橋については今後整備が必要であると認識している。今後は架橋に伴う周辺道路への影響を確認するため、交通状況を調査するとともに平成26年7月に東京都道路橋梁整備調整会議を開催し、縦断勾配がきつい等の道路構造上課題について検討をすすめている。今後も外環道供用後の交通動

向も踏まえ、計画の具体化に向け、東京都と協議することだった。

そこでもうかがうが、平成26年7月東京都道路橋梁整備調整会議は開かれたと思うが、計画の具体化に向

けた東京都との協議の進捗状況はどうか。

県土整備部長 葛南地域における都県境では、江戸川及び旧江戸川に架かる限られた橋梁に交通が集中し、交通混雑が発生しています。

このため、県では(仮称)押切橋の橋梁計画について、東京都と道路橋梁整備調整会議を開催し、架橋に伴う周辺道路への影響や道路構造上の課題等について検討を行っているところ

です。

外環道供用後の交通動向を踏まえつつ、今後も引き続き、課題の解決や計画の具体化に向けて、東京都や市川市などと十分協議を進めてまいります。

おける交通混雑の緩和を図るためには、(仮称)大洲橋の整備は必要と考えており、両岸取付部を含め、引き続き、東京都や市川市などと検討を進めてまいります。

「(仮称)大洲橋は必要」 県、橋梁全幅員の整備検討

鈴木議員 仮称大洲橋に

市川市と江戸川区をつなぐ橋として、都民、区民、

市民が事業化に期待をして

望 鈴木議員 東京都は、平成28年3月に都市計画道路の優先整備路線を示した第4次事業化計画が策定され、(仮称)大洲橋も含め江戸川区内に計画されている都県橋3橋全てが、優先整備路線として位置付けられた。この優先整備路線は、今後、10年間で優先的に整備すべき路線と

自転車の安全利用条例可決

自民党県連のプロジェクトチームが立案

鈴木座長、提案趣旨を説明

9月定例県議会に、自転車による事故の撲滅を目指す「千葉県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が鈴木衛議員らによって議員提案され、全会一致で採決されました。

自転車は誰もが気軽に乗れる乗り物ですが、事故も多く、県内で発生している事故の4件に1件が自転車に関する事故だそう。昨年6月1日から改正道路交通法が施行され、信号無視や指定場所一時不停止など14の危険行為で、3年

自民党県連では自転車の安全な利用を求める条例制定を目指すことになりました。自民党千葉県県連内に自転車利用に関する条例プロジェクトチームが編成されて、鈴木議員がプロジェクトリーダーとなって協議が続けられました。条例案がまとめられました。

鈴木県議は提出者趣旨説明で、「自転車は便利な乗り物だが、交通ルールやマナーを守らない危険な運転や、自転車が事故の加害者となり、高額な損害賠償を負う

以内に2回摘発された人には自転車運転者講習の受講が義務付けられました。自転車の事故は後を絶ちません。

そこで、自民党県連では自転車の安全な利用を求める条例制定を目指すことになりました。自民党千葉県県連内に自転車利用に関する条例プロジェクトチームが編成されて、鈴木議員がプロジェクトリーダーとなって協議が続けられました。条例案がまとめられました。

来年4月1日に施行される条例では、夕方からのライト点灯、歩道通行する場合の歩行者への配慮、いわゆる「ながら運転」をしないことなどを求め、また、夜間でも遠くから見える反射材の使用やヘルメットの着用による安全対策が盛り込まれました。また、自転車損害賠償保険等への加入の確認や加入促進も定められています。

自転車の安全な乗り方のルールを定めた条例は東京都、大阪府、兵庫県などで制定され、自転車の事故防止に一役買っています。

しかしながら、昨年6月、江戸川区から、区の財政状況を断念するとの意向が示され、この暫定整備計画は取りやめることとなりました。県としては、都県境に

この2橋の事業化について、都が県に先行していることは否めない。都県橋会議で、なんとか頑張りたい。

(仮称)押切橋について、東京都と江戸川区は、都県橋会議による都県の合意に基づいて、年次計画をたて整備を進められている。対照すると、千葉県側は、検討する、検討する、検討するだけで、進まない。

また、(仮称)大洲橋は、暫定整備検討が終了し、今後は、橋梁の全幅員での整備計画となっている。