

北千葉道路ニュータウン区間

不法投棄対策を提案!

滝田議員 国道464号北千葉道路の千葉ニュータウン掘削部におけるゴミの不法投棄対策について、私は度々、事後撤去のイタチごっこを脱する抜本策を求めてきた。私は住民参加型のゴミ拾い活動を組織し、一定の効果を

挙げてはいるが、この住民参加型の枠組みを北千葉道路でも展開すべきと考えている。そこで提案だが、安全確保は最優先としつつ、関係団体や行政、警察が一体となった定期的な「クリーンアップ作戦」の実施など、住民参加を

組み込んだ維持管理体制を構築してはどうかと考える。そこで何う。国道464号北千葉道路掘削部における道路美化の取組状況はどうか。県土整備部長 当該路線についてはこれまで、安全で快適な道路環境を確保する

ため、除草や不法投棄されたごみの除去等の道路美化、側溝清掃などを実施してきたところだ。

しかしながら、掘削部の約10キロメートル区間においては、不法投棄されたごみの堆積が部分的に確認されていることから、今年度は、除草及び清掃を実施するとともに、市や警察など関係機関と調整した上で、一部区間において、より実効性の高い注意喚起の

看板を設置する予定です。

要望

県土整備部がリーダースhipを発揮し、地元自治体や警察と一体となった安全な活動実施のための調整プラットフォームを早急に立ち上げていただきたい。

行政主導の事後撤去というイタチごっこを脱し、官民連携による先進的な美化モデルをこの北千葉道路から構築されるよう要望する。

印西データセンター問題

UR・CNCの責任を厳しく追及!!



9月県議会一般質問に登壇した滝田議員

9月県議会一般質問

滝田議員 千葉ニューター計画について何う。私は7月1日、UR及びウシ中央駅前のデータセン

印西地区から県政史上初の県議会議長として活躍した滝田敏幸県議印西市・栄町選出5期は、9月定例会一般質問で39回目の登壇(記録の残る21世紀以降最多)。「印西市DC問題」では公的セクターのURやCNCの責任を厳しく追及するとともに、県には印西市「地区計画」への協力を申し入れました。また、国の成田空港機能強化に係る鉄道アクセス及び北千葉道路については県を後押しするとともに、北総鉄道の更なる運賃値下げについても強く要望を行いました。県議会議長を経験した滝田県議は、県政の重鎮として益々存在感と影響力を強めています。

県が設立に携わったCNCに対し、住民との対話の仲介判決が出るまでの工事中断売却や誘致に至る「すべての経緯」の説明を求める申入書を提出したが、その回答は納得の得られるものではなかった。

その理由は、データセンターの事業者である「印西ファイン特定目的会社」には、CNCと、新都市ライフホールディングスが、3億円もの資金を投下しており、単なる土地の買主、売主の関係ではなく、利害関係者そのものであるからである。

加えて、本事業に参画する三井物産の社会的責任も問われる。同社は「地域社会との調和」を掲げながら、1万3千筆を超える住民の声を無視し、CNCによる口封じや裁判リスクを抱えたまま工事を強行している。本データセンター

計画は、独禁法上の優越的地位の濫用により公正取引委員会から措置を受けるリスクや、裁判中にも関わらず工事を強行することで融資のストップなどのリスクを抱えており、現代の企業に求められている「環境・社会・企業統治を考慮した経営」が破綻している。

そこで何う。千葉ニューター地区内において、駅前にデータセンターの建設が進められようとしていることに対する県の見解はどうか。

企業局長 まちづくりは、地域の理解と協力を得て進めていくことが重要であり、企業の立地は、地元市や地域住民との信頼関係のもとで進められることが大切と考えています。

県としては、この土地の活用方法について意見を申し上げられる立場にはございませんが、当該データセンターの建設に反対している住民の方がおられることや、訴訟が提起されていることは承知しており、今後の動向が懸念されることです。

このため、地元市から、地域住民と事業者との対話を進めるなど、問題の解決に向けた取組について相談があれば、必要に応じて出来る限りの協力をしてまいります。

滝田議員 印西市の地区計画改定に全面的かつ最速で協力・同調していく覚悟があるか。

企業局長 旧企業庁による、千葉ニューター事業の終了後、まちづくりは地元市が主体となつて行われているところだ。

企業局では、土地所有者として、また、千葉ニューターのまちづくりを担った者として、地域の意向を受けて印西市が進める地区計画の変更に対し、必要な協力を行っているところであり、今後も連携して取り組んでまいります。

印西市と連携して事態の平穏な収束とまっとう

たきた敏幸・PROFILE

・1960年 印旛郡印西町大森生まれ
印西中、県立我孫子高校卒

・1982年 同志社大学卒業

・1999年 印西市議2期

・2007年 千葉県議5期

・2008年 印西市消防団副団長

・2010年 千葉県ラグビー協会長

・2013年 総務防災常任委員長

・2016年 農林水産常任委員長

・2021年 千葉県監査委員

・2022年 自民党県連政調会長

・2024年 千葉県議会議長

●県政と印西市・栄町に関するご相談・ご要望をお気軽にお寄せください。

たきた敏幸事務所

〒270-1326 印西市木下1521-125 2F TEL.0476(37)4173

うな都市計画の奪還へ向け、県企業局がリーダースhipを発揮するよう要望する。

北総鉄道複々線化へ向け、県と沿線7市の合意形成を!! 北千葉道路と共に国策事業の位置付けへ

5期20年にわたり北総鉄道運賃問題に取り組む
滝田県議は北総鉄道の財務内容の改善を指摘しつつ
将来の京成電鉄との経営統合による抜本的値下
げの可能性についても県に強く要望しました。



熊谷俊人知事に、W杯の千葉県招致を要望

滝田議員 成田空港では、滑走路の新設や延伸、新ターミナルの整備など、「第2の開港」とも言うべき取組が進められているが、本年7月の「骨太の方針」において、「成田空港の機能強化と道路・鉄道アクセス整備」が明記された。

そこで伺う。政府の「骨太の方針」に成田空港の機能強化や道路・鉄道アクセス整備が明記されたことについて、県はどのように受け止めているのか。

知事 成田空港は、我が国全体の成長エンジンとして極めて重要な役割を担っており、鉄道アクセスの向上を含めた空港の機能強化や空港を核とした産業集積などの取組は、国家プロジェクトとして推進されることが重要であると考えています。

そこで、県では、一昨年の総

理要望をはじめ様々な機会を通じて、国に働きかけてきたところであり、今般、政府の経済財政政策に関する基本的な方針を示す「骨太の方針」に、成田空港の機能強化や道路・鉄道アクセス整備などが初めて盛り込まれたことについて、大変心強く感じているところです。

滝田議員 成田空港の機能強化に伴い、鉄道アクセスの強化は喫緊の課題である。過去に、印旛日本医大駅から成田空港への路線を新設した際は、費用の一部を地元が負担した経緯があるが、今回も地元負担を求められることが想定される。

そこで伺う。成田空港の鉄道アクセスの強化については、地元負担も想定されるが、沿線地域へのメリットについてどのように考えているか。

知事 本年7月に、国が

公表した成田空港の機能強化に係る検討会の最終とりまとめでは、空港駅の改良や、空港周辺の単線区間の複線化、印旛日本医大駅から新鎌ヶ谷駅間の複々線化などの取組の方向性に加え、その効果として

成田空港「第二の開港」に向けたインフラ整備 国と東京都との連携要望

滝田議員 国の最終とりまとめでは、京成スカイライナー等の有料特急やアクセス特急の増便などが見込まれることが示されました。

再質問

この区間には、既に北千葉道路の建設も予定されており、今後、北千葉道路が4車線化を行った場合、複々線化の用地をどのように確保するかが課題になる。

そこで伺う。成田スカイアクセス線の複々線化と北千葉道路の整備区間が重複していることについて、県の認識はどうか。

総合企画部長 成田スカイアクセス線の複々線化については、現在、京成電鉄等において、整備手法などの調査・検討が進められているものと認識しています。

この複々線化の区間では、北千葉道路の整備も計画されていることから、今後、関係者において、具体的な施工内容や技術的な課題について精査がされる必要があると考えています。

滝田議員 成田空港の真の本丸は、「都心直結線」である。

ても利便性・速達性の向上につながるものと考えています。

県は、単なる調整役に留まらず、県民や沿線市の代表者として、一般列車の利便性向上や地域へのメリットを考えながら、必要な協力について、検討していただくよう要望する。また、成田スカイアクセス線の

ある。

そこで伺う。都心直結線について、国策として実現されるよう、働きかけを行うべきと考えるがどうか。

総合企画部長 我が国の表玄関であり、最大の貿易港である成田空港が、グローバル空港としての役割を、より一層発揮するためには、都心や、地方への送客拠点である羽田空港等との鉄道アクセスの強化が、必要不可欠であると考えています。

県としては、国の施策に対する重点提案・要望において、都心直結線を含む空港ア

複々線化が予定されている区間には、現在、民間のソーラーパネルが設置されている。仮に、このソーラーパネルを撤去する必要がある場合には、その撤去費用を鉄道の建設費に含めて、沿線市に負担を求めることのないように十分留意をして、協議に臨んでいただくよう要望する。

クセス強化の早期実現を要望しているところです。

要望

成田空港の機能強化や道路・鉄道アクセス整備の推進について、「骨太の方針」に明記され、国家プロジェクトとなった今こそ、都心直結線の協議を進める絶好の好機である。熊谷知事から国に対し、国策として早期に整備を進めるべきであるということを、裂帛の気合をもって強く申し入れていただき、国が音頭を取って、東京都、千葉県との3者協議会を早期に立ち上げることを強く要望する。

北総鉄道債務458億円へ縮小、ピーク時から7割減 更なる運賃値下げへ全力を尽くす。

滝田議員 北総鉄道の高運賃問題については、これまで県議会でも取り上げられてきたが、北総鉄道のご努力や、自治体や関係者のご支援により、令和4年10月に、通

学定期をはじめとする運賃値下げが行われた。一時は、新型コロナウイルスの感染拡大もあり、経営への影響も懸念されていたが、北総鉄道の令和7年度決算の状況はどうか。

総合企画部長 収入面では、輸送人員が過去最高の約4,267万人となり、旅客運輸収入が前年度と比べ3.5パーセント増の114億3,300万円となったことなどから、営業収益は3.8パーセント増の145億3,500万円となりました。

一方、支出面では、人件費や施設の老朽化に伴う修繕費等が増加したことなどから、営業費用は前年度と比べ2.3パーセント増の109億円となりました。

この結果、法人税等を差し引いた当期純利益は23億1,600万円となり、26期連続の黒字となったほか、有利子負債については、前年度と比べ約39億円減少し、約4

58億円となりました。

滝田議員 北総鉄道の運賃値下げについて、県はどのように考えているのか。

総合企画部長 北総鉄道では、運賃が大幅に値下げされた令和4年度以降、輸送人員が増加し続けていることなどから、運賃の値下げが沿線価値の向上や子育て世代の移住・定住の促進などに寄与しているものと

要望 北総鉄道について、は、有利子負債が近い将来300億円を切ることを明白であり、もはや高運

賃を正当化する理由はない。県においては、「一民間企業の経営判断だから」と静観するのではなく、株主として、沿線地域、そして印西市、白井市、船橋市をはじめとする沿線市としっかりとスクラムを組み、親会社である京成電鉄を動かすための具体的な対話と調整の場において、主導的な役割を果たすことを強く要望する。