

総合行政の充実強化について

総合行政の充実強化を図るため、次の事項について積極的な措置を講じるよう要望する。

葛南県民センターの業務の拡充について

船橋市におけるパスポートの申請については、毎年、2万人を超える市民が千葉旅券事務所または松戸旅券事務所に申請を行っており、うち約8割の方が葛南県民センターで受け取っているところである。

JR船橋駅前という葛南県民センターの利便性を考えると、近隣市の住民においてもこうした傾向は高いものと推察されることから、葛南県民センターの業務拡充は、県民の利便性の向上に大きな効果があるものとする。

現在、葛南県民センターはパスポートの受取のみとなっていることから、他の県民センターと同様に申請から給付までの一連の業務を取り扱うよう、業務の拡充を要望する。

旧千葉県立安房南高等学校跡地の利活用について

平成20年4月に千葉県立安房高等学校と統合となった旧千葉県立安房南高等学校の跡地については、具体的な利活用方策が示されていない状況にある。

当該跡地は、古くから安房地域の政治・経済・文化の中心である館山市の中心部に位置しており、千葉県南総文化ホールや千葉県生涯大学校南房学園などの文化・教育施設も隣接していることから、跡地の有効活用が期待されている。

また、現在、地方分権論議の中で、定住自立圏構想の提言もあり、当該地は交通アクセスに優れているとともに、防災や福祉など様々な観点からも拠点となり得る立地条件にある。今後、館山市域のみならず安房地域全体のまちづくりを進めていくうえで重要な土地であり、周辺に点在する国・県・市の施設の集約等も含め、当該地の広域的な利活用を検討する必要があることから、下記事項について要望する。

- (1) 千葉県指定文化財である木造校舎の有効的な管理・活用方策の検討
- (2) 安房郡市広域市町村圏事務組合が事業主体である安房地域の防災拠点となる消防本部等の移転先候補地としての検討
- (3) 児童虐待の早期発見や防止を効果的に図るため、安房地域での児童相談所または支所の設置の検討
- (4) 深刻な看護師不足に対応するため、看護職員等養成施設としての跡地活用の検討
- (5) 国及び県等周辺に分散して設置されている各機関の集約化の検討

成田空港に関連するアクセスの整備促進について

成田空港は、日本の、また首都圏の国際拠点空港であり、その役割を果たしていくためには、平行滑走路の早期完成とともに空港アクセスの充実が極めて重要な課題である。成田空港と都心とを結ぶ「成田新高速鉄道」及び首都圏北部・都心部とを結ぶ「北千葉道路」は、沿線地域住民の利便性の向上はもとより業務核都市の骨格となる交通軸の形成等、地域振興を図る上でも早期整備が望まれている。

については、下記の事業について早期実現を要望する。

- (1) 成田新高速鉄道の早期開業に向けて十分な予算措置を講ずること。
- (2) 国道464号として整備される北千葉道路は、道路単独区間として新たに事業化された成田市押畑から大山間についても、十分な予算措置を講ずること。
- (3) 成田市押畑地先の国道408号、松崎地先の主要地方道成田安食線バイパスの拡

幅整備については、早期に事業化をすること。

成田線の成田空港アクセス路線としての明確な位置づけと成田新高速鉄道との交差点への新駅の設置について

成田空港は、暫定平行滑走路の2500m化延伸工事により年間22万回までの増便が予定されており、成田線は空港へのアクセス手段としてますます重要な路線になる。

一方、成田新高速鉄道と成田線の交差点部分に「(仮称)成田ニュータウン北駅」が整備されるが、JR東日本には成田線部分への新駅設置の計画はない。

この個所に新駅が設置されると、成田線沿線はもとより千葉県北西部や埼玉県、茨城県からの空港アクセスが大幅に改善されるとともに、香取市や銚子市方面から東京方面への成田新高速鉄道の利用も考えられ、広域の交通ネットワークが形成される。

さらに、新駅が成田線の電車のすれ違い施設になり、ピーク時の運行本数を増やすことも可能になる。

このため、成田線を空港アクセス路線として明確に位置づけるとともに、利便性の向上と沿線の活性化、県土の均衡ある発展の観点から、成田新高速鉄道との交差点部分に乗換え可能な新駅の設置をJR東日本に働きかけるよう要望する。

生活路線バスの維持・確保に対する財政措置について

生活路線バスは、通学、通院等において地域住民の欠くことのできない重要な公共交通機関であるが、道路運送法の一部改正により、乗合バス事業の需給調整規制が廃止されたことに伴い、バス事業者は不採算路線からの撤退や大幅な減便等の実施により赤字削減を図っている。

国の地方バス路線維持対策補助制度は、路線の広域性や一定の輸送量の確保等要件が厳しく、補助対象外路線を市町村が単独で維持・確保していくことは著しく財政運営を圧迫するものである。

このために、国庫補助対象外路線に対する県独自の補助制度の創設を要望する。

消防広域化に向けた県の支援対策について

消防広域化を推進するため、平成18年6月14日に公布・施行された改正消防組織法に基づく消防庁長官による広域化に関する基本指針が示され、それを受けて千葉県は、平成20年2月に消防広域化推進計画を定め、消防の広域化となる市町村の組合せを示したところである。

また、国も広域化を推進する都道府県や市町村に対し財政措置を講じるとしているが、あくまでも都道府県の推進計画に定めた市町村の組合せに基づくものに限定されている。

しかしながら、本市では、示された市町村の組合せでは広域化が困難と考えており、今後、組合せの修正と「広域消防運営計画」作成に対する財政的支援を強く要望する。

北総線の運賃について

都心と千葉ニュータウンを結ぶ北総線は、JRや他の私鉄と比較して運賃が著しく高く、沿線住民にとっては、高額な通勤・通学代が大きな負担となっている。この高運賃が千葉ニュータウンへの入居促進の弊害となっており、沿線自治体のまちづくりにも影響を及ぼしている。

このようなことから、成田新高速鉄道の運賃体系等が不透明な状況を踏まえつつ、北総線の運賃値下げに関して、県はリーダーシップを発揮し、沿線自治体と連携を図りながら早急に対応策を実施するよう要望する。

また、成田新高速鉄道の開通に伴って北総鉄道株が受け取る線路使用料及び同社が千葉ニュータウン鉄道株に支払っている線路使用料の設定について、過去の線路敷設費用が使用者間において公平な負担となるなど公平・公正性を保つよう、関係機関に対して強い働きかけを行うよう要望する。

「これからの千葉県内水道のあり方について〔提言〕」の実施について

標記〔提言〕により、県主催の「県内水道のあり方に関する検討会」が、平成19年5月24日に開催され、リーディングケースとして九十九里・南房総地域の用水供給事業体の水平統合の検討が進められている。

しかし、用水供給事業体以外の末端水道事業体の統合については、「地域で検討を始めることの合意が得られた場合には、その検討に当たり県は助言等を行う。」ことにとどまっている。当市は、〔提言〕において 県営水道に並存する事業体の統合 に該当しており、5年以内を目処に統合を進めることとなっていることから、当市の事業方針を決定するうえで〔提言〕内容の動向が大きく影響してくる。

また、当市が構成する印旛郡市広域市町村圏事務組合については、昨年8月に検討を始めることの合意が得られている。

このようなことから、用水供給事業体の統合の進め方と同様に末端水道事業体の統合についても、県と関係事業体による実務的な検討が早急に始められるよう要望する。

都市行財政の充実強化について

都市行財政の充実強化を図るため、次の事項について積極的な措置を講じるよう要望する。

消防指令業務共同運用のための設備構築に対する財政支援について

現状の県による高機能消防指令センター整備事業に対する補助制度は、単独消防本部の整備する指令センターを想定したもので、共同指令センター整備に要する経費とは乖離したものとなっている。

さらに各市町村は、平成20年度から消防救急無線のデジタル化に向けての共同整備事業も実施しており、このための経費と共同指令センター整備の経費と合わせると、市町村が負担する事業経費は膨大なものとなる。

については、県の策定した推進計画に基づき、県内2ブロックの消防指令業務共同運用のための共同指令センター整備に関し、市町村の負担軽減を図るための財政支援制度を整備するよう要望する。

千葉県市町村振興資金の貸付上限額の撤廃及び土地開発公社経営健全化計画の土地の買戻し費用への充当要件の緩和について

千葉県市町村振興資金の貸付上限額は、原則として1団体単年度あたり300,000千円以内であるが、その上限額の撤廃を要望する。

また、土地開発公社が保有する土地の取得に係る貸付対象として、代替地の取得が対象外とされていることから、地開発公社経営健全化のための土地買戻し費用への充当要件の緩和を要望する。

情報通信基盤の格差是正について

超高速ブロードバンドサービス及び携帯電話サービスは、民間主導原則のもと、都市部を中心に拡大が図られているが、投資効率の悪い過疎地域等では、サービス提供の基盤整備が進まず、著しい地理的情報通信格差が発生している。

格差是正については、県が積極的に取り組んでいただき、市町村が国の補助事業を活用して情報インフラ整備をする際には、県補助要綱を整備し県独自の追加補助も含め財政支援されるよう要望する。

また、電気通信事業者が自主的に事業展開をする事が出来るよう働きかけるとともに、同事業者が積極的に事業展開できるよう、設備投資に対する補助金の交付や当該事業にかかる優遇税制導入などの施策を要望する。

地上デジタルテレビ放送に係る難視聴対策及び中継局の早期開局について

地上デジタルテレビ放送への完全移行は、国策として実施しているところであり、地理的条件等による難視聴地域や圏外となる地域が生じないよう、また、市民及び地方公共団体に対して財政負担及び人的負担を求めないよう、国及び放送事業者等の責任において解決すべき事項として、県においても関係機関に対し強く働きかけることを要望する。

また、県内には成田国際空港株式会社（NAA）及び放送事業者が地理的難視対策として設置管理している共同受信施設が多数あるが、特にNAAについては当該施設のデジタル化改修を行わないとしていることなどから、地理的難視解消は困難な状況にある。

については、県内全域が受信可能エリアとなるような中継局の開局をはじめ、抜本的な難視解消を早期に実現されるよう、国や放送事業者に対し働きかけることを要望する。

保健福祉行政の充実強化について

保健福祉行政の充実強化を図るため、次の事項について積極的な措置を講じるよう要望する。

医療費助成制度における助成方法の変更について

- (1) 市民サービスの向上及び事務の効率化を図るため、次の医療費助成制度の助成方法を現物給付に改めること。
 - 母子家庭等医療費助成制度
 - 心身障害者（児）医療費助成制度
- (2) 先に現物給付化された「乳幼児医療費助成制度」のうち、従前どおり償還払いとなっている柔道整復師の施術料についても、助成方法を現物給付に改めること。
 - 現行の償還払い方式は、申請手続き及び事務処理等が煩雑であり、助成までに相当の時間を要している。
 - また、他の都道府県においては、診察時に無料となる現物給付を実施している状況であり、県民サービスの向上を図る観点から、早期に現物給付方式を導入されるよう要望する。

安心した地域医療の提供について

銚子市立総合病院は、地域の中核病院として大きな役割を担ってきたが、医師不足などにより医療体制が維持できないことや、収支の悪化に伴い経営の見通しがたたないこと、市としても一般会計の財源不足により、これ以上の追加支援が出来ないことなどから、苦渋の選択として平成20年9月末日で休止することになった。

この休止発表に伴い、住民・患者は地域医療に対し大きな不安を感じており、市としては、一刻も早く入院患者の転院措置をはじめ、救急医療体制の再構築、精神神経科の患者への対応などを講じる必要がある。

特に、救急医療については、地域医療機関の協力を得ながら1次から3次までの救急医療体制の再構築、精神神経科の診療体制については患者が安心して治療が受けられる体制づくりを早急に確立していく必要がある。

については、これら市民に安心した地域医療を提供するための医療体制の確立について、積極的な支援と協力を要望する。

児童相談所等の体制強化について

児童福祉法の改正に伴い、各市と児童相談所との役割分担の明確化、連携強化が図られてきたところである。しかしながら、近年、児童虐待として取り扱うケースが増加し、緊急に一時保護や施設入所を必要とするケースが増加している。

ケース対応は困難性を伴う案件が多く、保護人数の増加に加え、一人当たりの保護日数も長期化している。このようなことから、施設が満所状態であることが多く、迅速な保護が難しい状況も発生している。

県においては、児童福祉司等、専門職員の増員により体制強化を図られているところであるが、各市における相談件数は増加傾向にあり、今後も児童虐待の取り扱い件数は増加していくと思われることから、人員の一層の充実並びに一時保護施設、児童養護施設及び乳児院の更なる施設の拡充を要望する。

また、虐待で情緒障害を引き起こした児童の治療を行う専門施設が県内にはないため、

施設を整備するとともに、県中央児童相談所において24時間体制で実施している子ども虐待相談を県内の各児童相談所でも早急に実施するよう要望する。

病院医療に関する支援体制について

国保松戸市立病院は、不採算医療部門である「救命救急、小児医療」の経営に努力しているが、これらにかかる経費は診療報酬と市から多額の繰入金で充てている。平成18年度からは、救急医療機関整備事業補助金が一般財源化されるなど、更に繰入金に依存せざるを得ない状況となっている。

また、市外からの患者の割合も高く、中でも新生児科の入院患者は過半数を超えており、このまま松戸市の財政力のみで依存することに疑問が生じている。

については、救急医療機関整備事業補助金の復活、新たな小児医療関係補助制度の創設を強く要望する。

併せて、公的医療機関整備事業補助金の早期再開と国民健康保険診療施設整備費補助金等の復活、各事業関係補助金の継続的支援を強く要望する。

乳幼児医療費助成制度の拡充について

少子化が著しい今日、千葉県と各自治体の実施している「乳幼児医療費助成制度」は、安心して子どもを産み育てる環境づくりの重要な施策となっている。

県の補助制度については、平成20年12月1日より、通院に係る医療費助成対象を4歳未満から小学校就学前までに拡大し、これに伴い現行200円の自己負担額を300円に増額、また所得制限を設ける旨の方針が示されたところである。

現在、県の基準に上乗せして助成する市町村が増えている中、乳幼児医療費の自己負担額の増額、所得制限の導入は、一層の不公平感と市町村格差を助長することから、現行制度の拡充のため、次の事項について実現するよう強く要望する。

- (1) 自己負担額は無くすか、現行のまま据え置くこと
- (2) 所得制限は導入しないこと
- (3) 制度のさらなる拡充のため、助成対象年齢を小学生(義務教育)まで拡大すること
- (4) 助成金の補助率を1/2から2/3へ引き上げること
- (5) 乳幼児医療費助成の制度を創設するよう国に対し強く要請すること

山武長生夷隅保健医療圏における医療体制等の充実について

県内9保健医療圏のなかで当医療圏は、人口10万人あたりの医師数、看護師数ともに最下位であり、特に小児科・産婦人科の医師や看護師の不足は慢性的である。医療スタッフの不足等により、二次救急医療体制としての「病院群輪番制」に空白の日が生じており、また、三次救急医療体制が未整備のため、重篤な救急患者は他圏域に搬送し対応している。住民からは、小児救急を含む救急医療体制の整備・充実の要望が多く寄せられている。

山武長生夷隅保健医療圏の中核病院と救急基幹センターに位置づけされている公立長生病院の医師確保についての協力と更なる財政支援とともに、県立東金病院の整備・充実及び機能回復を要望する。

また、隣接医療圏の千葉県循環器病センターについては、高度専門病院として当地域の住民の多くが利用しており、引き続き同センターの充実強化を要望する。

保健・医療体制の充実について

住民が地域の中で安心して生活を送るためには、地域社会の中にある様々な資源が連携した、安心・安全で質の高い医療が受けられる体制の構築が求められ、医療制度改革においても、医療機能の分化・連携を推進し、切れ目のない医療を提供することが重要とされている。

千葉県においては「循環型地域医療連携システム」により、地域毎、疾病毎に、住民・患者が医療や介護サービスのネットワークの中を切れ目なく循環していける体制の整備を図ることとしているが、下記についての早期整備・対応を要望する。

- (1) 印旛保健医療圏における回復期リハビリテーション対応医療機関及び、女性専用外来開設医療機関の早期整備。
- (2) 軽症患者が二次や三次の救急医療機関を受診することも多く、重篤救急患者の診療に支障をきたすこともあることから、救急医療体制の仕組みや適正な利用方法についての周知及び、迅速かつ適切な救急医療が受けられる体制の整備。
- (3) 全国的な課題である小児科医不足に対し、国に対し有効な対策を要望するとともに、印旛保健医療圏において小児科医が24時間体制で小児救急患者を受け入れることができる小児救急拠点病院の整備。

地域医療の充実強化について

山武地域では、県立東金病院をはじめとする公立病院が救急輪番制度の中核を担ってきたが、医師不足等により救急搬送の管外搬送率が40%を超えるという異常な状況が続いている。

このため、各病院は医師確保等の取り組みに努力し、とりわけ県立東金病院においてはNPOとの連携による新たな試みを実施しているものの、「救急基幹センター」としての機能を回復するまでに至っていない。

については、山武地域での救急医療の危機的状況に鑑み、千葉県として「救急基幹センター」として位置づけしている県立東金病院の機能回復を早急に実施することを要望する。

また、これまで取り組まれてきた地域医療センター計画は、公立病院改革ガイドラインに基づく地域病院の「再編・ネットワーク化」の考えを先取りしたものであったが、構成市町の地域事情の差異から施策推進が停滞する状況に陥っている。

今後、改めて地域医療センター計画が議論され、地域公立病院の再編等の見直しを検討していく上では、県の主体的な参画が必要不可欠であり、地域医療環境改善のために広域的な自治体として主導的に取り組まれるよう強く要望する。

救命救急センター運営費の確保について

旭中央病院は、千葉県東部及び茨城県鹿島地区を含む東南部、診療圏人口約100万人の基幹病院として24時間体制で1～3次の救急医療を一手に担っている。

近隣病院において、医師不足等の理由により診療科が縮小され、旭中央病院への患者の集中が加速しており、救命救急センター受診者数は年間で6万人を超える。

このような状況下において、三位一体改革に伴い、普通交付税の一般財源化や市町村への税源移譲により、平成18年度から国・県の1億7百万円余りの救命救急センター運営費補助金が廃止された。

このことにより、救命救急センターの維持確保が極めて困難な状況になっている。

については、県においては救命救急センターの維持に必要な助成措置を講ずるとともに、国に対し、普通交付税の算定に当たっては、救命救急センターを運営する自治体が従前と比べ著しく収入不足を生じさせることがないように強く働きかけることを要望する。

医療保険制度の一本化の早期実現について

国民健康保険は、医療保険制度の基盤的役割を果たす制度として、国民の医療の確保と健康保持増進に貢献してきたところであるが、急速な少子高齢化、経済の低成長、国民生活や意識の変化など大きな環境変化に直面している。

この様な状況を踏まえ、医療制度改革大綱等に基づき後期高齢者医療制度の創設等に至ったところであるが、医療費の増高、低所得者等の増加に伴う保険税収入への影響等、国保財政は依然厳しい状況にある。

保険者は、収納率向上による歳入の確保、医療費等の適正化による歳出の抑制等に努め、国保財政の健全運営に苦慮しているところである。

国民健康保険は、国民皆保険の中核となる医療保険として、医療費、保険税等の地域偏在を緩和し、住民誰もが等しく医療を受けることができるようにするために、千葉県における医療保険制度の一本化の早期実現を要望する。

市原医療圏における医療体制等の充実について

医療制度改革等の影響による医師不足は、市原医療圏でも深刻な問題となっており、救急医療体制の維持が極めて困難な状況にある。特に二次救急医療体制において当直医師の確保が緊急の課題となっているため、医師をはじめとした医療スタッフの確保について、早急な対策を講じられるよう強く要望する。

また、三次救急医療機関の整備については、市原及び夷隅長生の両医療圏のみに施設が整備されていない状況である。初期から三次救急までの医療サービスを迅速に受けられる医療体制に向け、三次救急医療機関の整備が早期に具現化されることを要望する。

さらに、千葉県循環器病センターの高度医療部門を分離し病院機能を縮小することは、地域の医療過疎の更なる進行に繋がるものであり、地域住民の安心と安全を守るため強く再考を望むとともに、今後より一層の救急医療体制の整備を要望する。

地域包括支援センターの設置に伴う都市計画法上の弾力的な取り扱いについて

平成18年4月の改正介護保険法により地域包括ケアを支える中核機関として市町村に地域包括支援センターの設置が求められた。本市では、市内6か所に設置する方針であり、直営1か所を除く5か所は委託することとしている。委託を進めるにあたり、設置場所については、都市計画法第29条の規定により市街化調整区域内での開発行為は許可を受けることが不可欠であり、さらに、社会福祉法第2条で規定する社会福祉施設に該当する施設であることが要件となる。地域包括支援センターは、現時点では社会福祉施設との位置づけがないことから、開発行為の審査対象から除外され、設置に大きな影響を及ぼしている。

そこで、地域包括支援センターを「社会福祉施設」に準じた取り扱いとするよう関係機関への働きかけを要望する。

後期高齢者に対する支援について

税制改革、介護保険制度の改正、後期高齢者医療制度の発足など、後期高齢者を取り巻く環境は、著しく変化している。

また、原油の高騰などによる物価の上昇が家計を圧迫し、経済的な負担を増している中で、平成21年度には介護保険料の改定も予定されるなど、ますます後期高齢者の生活は厳しくなることが予想される。

このような状況を踏まえ、県においては、後期高齢者医療制度の保険料の減額、免除等をはじめとした、後期高齢者に対する支援を充実、強化することを要望する。

公立病院改革ガイドラインに基づく、県の支援などに関する方針について

平成19年12月に示された公立病院改革ガイドラインは、関係地方公共団体が公立病院の改革に係るプランを策定する際の指針として、改革の実施に関する技術的な助言を行うものである。

このガイドラインに基づき、公立病院の経営の効率化や再編、経営移譲などが今後進められていく中で、県の指導・協力・財政的な支援などについて、明確にされていないのが現状である。

については、公立病院改革ガイドラインに沿った県の方針を早急に示すようを要望する。

妊婦健康診査充実に伴う県補助について

妊婦の健康診査の公費負担については、本市は平成20年度より2回から5回にしたところであり、財政負担として前年度と比較すると、一般財源ベースで約1千300万円の増となっている。

このような状況を踏まえ、県においては、県補助を含め財政的な支援を検討するよう要望する。

地域活動支援センター 型に係る県補助について

障害者自立支援法の施行に伴い、法施行前に国が設置し県が運営していた地域生活支援センターを、市町村事業とし、地域活動支援センター 型として運営することになった。

その運営経費については、県内の市町村の人口割合により按分し負担してきたが、近年いくつかの市町村で市独自の施設を自身で運営することを決めたことなどにより、この現行方式での安定した運営は難しくなり、今後は新たな方式で地域活動支援センター型の運営が強いられ、市町村の負担は更に増大することが考えられる。

一方で、県では行政改革の一環として、この事業が障害者自立支援法の規定では、市町村事業であるという理由から、年々補助金を減額し平成21年度で廃止する方針が示されている。

障害者自立支援法の施行後、様々な事業が市町村事業に移行し、その負担が増加しつつある中で、以前は国が設置し県が運営していたという経緯を考慮し、地域活動支援センター 型の運営補助については今後も継続するよう要望する。

また、地域活動支援センター等に移行することが困難な小規模福祉作業所等の運営費補助についても同様に、今後の補助継続を要望する。

看護職員の養成対策について

看護職員の不足は医師不足とともに全国的な問題である。地域医療を支える看護職員を確保するために、地域医師会や自治体が看護職員養成に関わっている地域もあるが、厳しい財政事情の中、やむなく閉校するケースもあり、看護職員の供給減につながっている。

特に平成18年4月の診療報酬改定で、看護師の労働環境改善と看護の質の向上が期待できる一方、待遇面から大病院に人材が集中し、中小病院や地方の病院は看護師不足により、病棟閉鎖を余儀なくされているところもある。

このような状況の中、高齢化社会の進展により、医療・介護を必要とする者の増加が予想されることから、良質かつ安全で安定的な医療体制を確保するために、医療現場での看護職員不足を解消することは喫緊の課題であり、看護職員の養成対策に早急な施策を要望する。

国保資格喪失後の診療に係る保険給付費返還の取扱いについて

国民健康保険の資格喪失後（遡及喪失も含む）に、その被保険者証を使用して診療を受けた場合には、資格喪失後の診療費のうち保険者が負担した保険給付額を返還することになる。

その後、被保険者は、保険者が発行する領収書と診療報酬明細書の写し等を添付した上で、受診当時加入していた健康保険に療養費として請求することになるが、被保険者にとっては、手続きが複雑であることと返還金の一時立て替えが必要となるため、被保険者の理解が得られず、返還事務に苦慮している状況である。

については、保険者負担分の保険給付費の清算は、被保険者を介することなく保険者間にて事務処理が完了できるよう国及び関係機関等への働きかけを要望する。

後期高齢者医療制度における国の財政支援の増額について

後期高齢者医療財政制度における財政は、公費負担5割という考えが市民の間で定着している。その内訳は国調整交付金が12分の1、国庫負担金が12分の3、県負担金が12分の1、市町村負担金が12分の1である。

このうち、国調整交付金の12分の1については、広域連合間の財政調整のための交付であるが、現在、千葉県の所得係数は、全国平均の1を上回る1.17と算定されており、この0.17の国調整交付金が減額され、減額分を保険料に転嫁する結果となっている。

このため、国調整交付金の12分の1を定率国庫負担金に組み入れ、定率国庫負担金12分の4を国の負担金とすることについて、国及び関係機関に働きかけを行うよう要望する。

また、高齢者の医療の確保に関する法律・附則第14条により、被保険者に係る療養の給付等に要する費用が広域連合の中で著しく低い市町村については、6年間に限り保険料が軽減されているが、療養給付等の費用が低い市町村については、高齢者に対する健康づくりや生きがいづくりなどの施策を積極的に行ってきたことによる成果であると捉え、平成26年度以降における不均一賦課の延長について、国及び関係機関等に働きかけを行うよう要望する。

地域医療の充実及び公立病院改革プランの策定に係る公立病院等の再編・ネットワーク化について

県立佐原病院は、県北東部の香取市を中心とした地域における中核医療機関として、地域住民の健康に関わる安心の拠り所となっている。

当該病院を救急基幹センターと位置づけて、入院や手術が必要な患者に対する2次医療サービスや脳卒中や頭部外傷等の重症患者に対する3次医療サービスを提供してきた。

しかし、平成16年度の新臨床研修制度導入等の影響で、平成18年度当初において25名の常勤医師が7名減員した状況が平成20年度も続いており、これまでの救急医療サービスを提供することが出来なくなっている。具体的には、医師の減員が影響して、産科の分娩業務の廃止、小児に係る夜間救急外来の廃止などの異常事態が生じており、地域住民にとって深刻な状況である。

については、適正な地域医療を住民に提供できるよう、県立佐原病院の医師確保や地域医療の充実を要望する。

また、公立病院改革プランの策定にあたっては、経営効率化に係る部分と再編・ネットワーク化及び経営形態の見直しに係る実施計画を策定することが求められている。

このうち、都道府県の役割として、医療法に基づく医療計画の見直しとの整合を図り

ながら、都道府県内の公立病院等の再編・ネットワーク化に関する計画等を策定し、その実現に向けて主体的に参画することが強く求められている。

このため、二次医療圏等の単位で想定される公立病院等の再編・ネットワーク化に向けた協議・検討の場が必要であり、この協議・検討に市町村も加えて実施計画を策定されるよう要望する。

地域医療の充実強化について

県の保健医療計画では、山武医療圏においては、以前より「救急基幹センター」として県立東金病院が位置づけられ、国保成東病院をはじめとする自治体病院がその機能を補完する形で山武地域の医療を支えてきたところである。

しかしながら、現在の山武医療圏では、昨今の医療制度改革等の影響により、医師不足が慢性化しており、地域医療崩壊の危機を向かえている。また、国保成東病院についても存続の危機に直面している状況である。

そのような状況を鑑み、下記事項について強く要望する。

- (1) 県として、救急基幹センターとして位置づけている千葉県立東金病院の機能を早急に回復させること
- (2) 地域医療確保のための地域医療の再編、統合案を示し、その実現に向けて県が主体となって取り組むこと
- (3) 地域医療の中核として大きな役割を果たしている自治体病院への医師確保対策並びに病院経営健全化に対する財政支援をすること

医師不足解消対策に対する国・関係機関等への要望について

現在、医師不足は地方・都市部を問わず深刻な問題となっており、医師不足で閉鎖に追い込まれる病院や診療科のみならず、地域医療が崩壊する危機的状況も生じている。

当地域においても近隣市町とで組合立の病院を運営し、来年度には新病院が完成し、開院予定である。しかしながら、現在においても医師の必要数が確保できず厳しい診療体制を余儀なくされており、新病院開院後も医師の確保は喫緊の課題である。

このような中、地域住民の命と健康、地域医療を守るための医師不足に対する緊急対策の実現を国や関係機関等に強く要望する。

環境生活行政の充実強化について

環境生活行政の充実強化を図るため、次の事項について積極的な措置を講じるよう要望する。

一般廃棄物処理施設整備事業補助金の復活について

本市では、一般廃棄物の減量化と再資源化に努め、一般廃棄物を適正に処理し、生活環境の保全及び公衆衛生の向上を図るための施策の一つとして、一般廃棄物処理施設整備事業を行っている。

平成20年3月31日をもって、県の一般廃棄物処理施設整備補助金が廃止されたところであるが、施設整備事業の推進のため、国の循環型社会形成推進交付金制度を今後円滑に活用するためには、県から市への技術的支援、情報提供等とともに、これまで通り県の財政的支援も必要なことから、廃止された補助金の復活を要望する。

産業廃棄物の適正処理について

産業廃棄物対策については、県及び県警察本部等において、総合的な対策を講じて大きな成果を挙げるとともに、市町村職員に立入検査権を与えるなど全県的な取り組みを行っている。

現在、新たな不法投棄、堆積件数は年々減少しているものの不適正保管又は放置されたまま撤去されない産業廃棄物が相当量堆積されている状況にあり、市街地周辺では、水質汚濁による環境汚染など市民生活への影響が危惧されている。

このような現状を踏まえ、今後も引き続き不法投棄や不法堆積等の発生現場に対して、条例に基づく厳格な規制指導と監視体制の更なる強化に併せ、警察当局と連携した早急かつ厳正なる対応（行政代執行による撤去など）を要望する。

併せて、これらの問題を新聞、テレビ等の報道機関を積極的に活用し、広く周知するとともに再発防止に努めることを要望する。

千葉県生活排水対策浄化槽推進事業補助金について

現在、公共用水域の水質浄化を図る上で、水質汚染の主要原因である生活雑排水対策が重要となっている。

このため、公共用水域の水質汚濁防止対策の一環として、生活雑排水とし尿を併せて処理する合併処理浄化槽の設置を推進し、単独処理浄化槽から合併処理浄化槽への転換、汲取り便槽から合併処理浄化槽への転換を併せて推進し、合併処理浄化槽設置者に対し当該設置経費に係る補助を行っている。

本市では、毎年度相当数の補助申請があり、これに伴う財政支出が多く、他の県内市町村も同様の状況であると推察される。

この補助金の一部を県が当該市町村に補助する千葉県生活排水対策浄化槽推進事業の制度があるが、財政状況が厳しいことを理由に補助金を削減することなく、今後においても現行の補助率を維持し、継続されるよう要望する。

また、平成21年度から廃止となる通常型合併処理浄化槽の新規設置に係る補助については、本市における申請分のうち約8割がこれに該当するため、当該補助の廃止により非常に厳しい状況となる。このため、現行では補助対象とされていない高度処理型合併処理浄化槽の補助対象地域を拡大されるよう要望する。

商工労働行政の充実強化について

商工労働行政の充実強化を図るため、次の事項について積極的な措置を講じるよう要望する。

浅間山砂利採取跡地の利用促進について

当地域においては、昭和55年に公共事業用としての砂採取が終了した後、跡地約200ヘクタールの土地利用について、昭和60年に富津市浅間山地区土地利用構想「就業型」、平成4年には、職・住・遊の複合型の「浅間山跡地利用計画」を策定し、県・市・関係企業により検討を重ねてきたところであるが、社会経済情勢の影響等から未だ未利用地となっている。

当跡地の有効利用は、地域活性化の核として、富津市及び南房総地域全体に係る波及効果の期待が大きく、市における財政面及び雇用面等へ多大な影響を与えることから、一刻も早い土地利用が望まれる。

このような中、館山自動車道の未開通部分であった君津ICから富津中央IC間が平成19年7月4日に開通し、全線供用開始により周辺地域の基盤整備も進展してきており、浅間山跡地利用の促進においては、県の協力が必要不可欠であるため、時代の変化を取り込んだ跡地利用計画の策定や土地利用の支援について要望する。

農林水産行政の充実強化について

農林水産行政の充実強化を図るため、次の事項について積極的な措置を講じるよう要望する。

水産業燃油高騰対策について

三方を海に囲まれた千葉県は水産県であり、首都圏に対する水産物の安定的な供給基地として大きな役割を果たしている。

漁業は他の産業に比べコストに占める燃料費の比率が高く、省エネ航行等の努力にも限界があり、漁業者の高齢化など厳しい経営環境と相まって漁業存続の危機にある。漁業・水産業を基幹産業とする県内の多くの自治体にとって地域経済に与える影響は大きく、漁業者が安心して出漁できるための燃油高騰対策として、次の3点について万全な措置が講ぜられるよう国への働き掛けを要望する。

- (1) 燃油価格の高騰に対する直接的救済措置
- (2) 経営存続のため、税制及び金融措置における抜本的な対策
- (3) 投機資金の国際原油市場への無秩序な流入を規制する国際措置

農地保有合理化事業の取組みについて

面的集積や遊休農地対策など基盤となる農地を有効活用することが重要な課題となっている。

こうした中で、より効率的な農業生産に意欲的な取組みを目指す認定農業者や担い手農家等は、経営規模の拡大や農地の集団化などを行うため、農地保有合理化事業を利用している。

しかしながら、当該事業による農地の流動化は進んでいない状況にあることから、事業が迅速かつ円滑に実施されるよう要望する。

有害鳥獣被害防止対策の充実強化について

野生鳥獣の出没が増加し、被害が広域化している状況を踏まえ、県において広域的な対策を講じるとともに、市町村に対し、次のとおり財政的支援を行うよう要望する。

- (1) イノシシ管理事業(補助率3分の1以内)について、野生猿・鹿管理事業と同じく補助率を2分の1以内とすること
- (2) 近年被害が増大しているハクビシン、アライグマ及びキョンなどを対象獣とすること
- (3) 有害鳥獣被害防止対策事業について、電気防護柵設置に対する県補助金枠を拡大するとともに、電気柵の修理等を対象に加えるなど実施基準を緩和すること。

軽油引取税免税手続きの簡素化について

原油の高騰が著しく進み、社会生活全般に影響を及ぼしている。

特に農業生産の現場においては、資材や燃料の高騰に加え、肥料・飼料の高騰もあり、極めて深刻な状況に置かれている。

このことから、安定的な農業経営を継続することは難しい状況になることが予想される。

現在、農業用の軽油については免税制度があるが、充分活用されていない状況である。その原因の一つとして、手続きが煩雑であることが考えられ、農業者からも同様の声があがっている。

原油高騰に対する県の緊急対策においても、農業者に関する対策として「軽油引取税の免税制度の広報及び免税証交付申請手続きの支援」が掲げられているが、免税制度利用希望者の負担を軽減し本制度が有効に活用されるよう、手続きの簡素化について要望する。

広域営農団地農道整備事業安房地区の早期完成について

本路線は、南房総市から鴨川市に至る広域の農道である。

現在、県が施工主体となり工事を進めており、安房 期地区については、平成20年をもって完成予定となっている。

安房 期地区の完成に引き続き、安房 期地区についても予算枠の確保と早期完成を要望する。

土木・都市行政の充実強化について

土木・都市行政の充実強化を図るため、次の事項について積極的な措置を講じるよう要望する。

犬吠埼灯台前園地及び遊歩道の整備促進について

初点灯から134年を誇る犬吠埼灯台前に位置する園地及び遊歩道は、水郷筑波国立公園内の最東端に位置し、山頂や離島を除いて日本で一番早く初日の出が見られる地として知られ、県内でも屈指の観光地として年間を通じて多くの観光客が訪れる場所である。

また、崖部は白亜紀浅海堆積物で形成され、国指定の天然記念物になっている。

平成19年11月に園地南側に亀裂が生じているのが発見され、園地及び園地下の遊歩道に立入を制限する仮設のバリケードを設置しているが、その後の復旧に目途が立っておらず、観光客の安全確保や景観上好ましくない状況が続いている。

このようなことから、園地を訪れる観光客に対し安全に楽しく過ごしてもらうためにも早期の整備を要望する。

また、近隣の宿泊施設へ通ずる遊歩道は、満潮時に滑りやすく大変危険であり、トンネルの内壁も崩落の危険性があることから、これらの整備促進も併せて要望する。

主要地方道市川松戸線及び県道若宮西船市川線の整備改善について

主要地方道市川松戸線から県道若宮西船市川線を経て、京葉道路市川インターチェンジに至る区間は、東京外郭環状道路に接続する道路である。東京外郭環状道路は、平成20年3月に国道6号から主要地方道市川松戸線に至る区間の一般部を暫定供用し、また、平成20年度末には、国道357号から市川インターチェンジに至る区間の一般部を暫定供用する予定である。

このことにより、当該道路については、東京外郭環状道路が全面供用に至るまでの長期にわたり大型車など交通量が増加することが予想され、沿道への振動・騒音や歩行者、自転車利用者の安全性が懸念されるところである。

主要地方道市川松戸線については、歩道が狭く歩行者がすれ違う際、路肩を歩行するような状況もあることから、本格的な整備の検討及び県道若宮西船市川線についても、舗装の修繕や交通安全施設の設置など、必要な整備について、要望する。

北千葉道路（稲越国府台線・大町線）の早期事業化について

北千葉道路は、印旛村から成田市区間約13.5kmについては、国、千葉県で事業が実施されているが、市川市から鎌ヶ谷市約9km区間については、事業時期が未定となっている。

北千葉道路は、東京外郭環状道路(以下、「外環道路」)から千葉ニュータウンを経て、成田空港を結ぶ広域的な道路であり、市川市北部における東西方向の主要幹線道路としての役割を果たし、市内の慢性的な交通渋滞解消に寄与するとともに広域的な交流が期待され、物流機能の強化も期待できる。

また、外環道路の進捗に伴って、外環道路を走行した車両が市川市域内に流入し、交通環境の悪化が懸念されることから、鎌ヶ谷、成田方面関連の車両を円滑に流す役割を担う北千葉道路(市川市～鎌ヶ谷市間)の早期事業化を要望する。

押切橋、大洲橋の整備について

押切橋、大洲橋は、平成5年、市川市が東京外郭環状道路建設計画の受け入れに際し付した9分類22項目において、千葉県に対して整備を要望した「江戸川4架橋の実現化」の橋梁である。

千葉県と東京都の境となる江戸川に架かる既存橋梁付近では、慢性的な交通渋滞が発生し、中心市街地の交通渋滞をも引き起こしている現状がある。新たな架橋を伴う幹線道路の整備は、既存橋梁付近の混雑解消や、広域的な交流への期待、さらに、災害時の避難路・物資運搬路としての機能も期待できる。

東京外郭環状道路は、平成27年度の開通を目指し整備が進められており、開通により都県境に多くの交通需要の発生が予測されることから、押切橋、大洲橋の整備の早期実現を要望する。

船橋都市計画道路3.1.37号馬込町古和釜町線(国道296号バイパス)の整備促進について

本路線は、国道296号のバイパスとして位置付けされており、現在、中野木交差点の立体化が完成し、若松1丁目地先の拡幅整備を千葉県で取り組まれているところである。

しかしながら、中野木交差点から馬込町地先については、現況道路(主要地方道船橋我孫子線)があるが、馬込町以東地区については、現況道路が存在しない。

このような状況のまま現在の事業が完了しても、国道296号の交通混雑解消の目的を達成できる見通しは立っていないところである。

このようなことから、馬込町以東地区の都計道3.1.37号線について、早期に事業化をされるよう強く要望する。

一般県道犬掛館山線(仮称 船形バイパス)の整備について

現在、館山市においては、海を活用した地域振興を図るため、多目的観光棧橋の建設や海岸環境整備事業が、千葉県の尽力により進められている。また、本市は棧橋基部の交流拠点整備やシンボルロード整備事業、リゾート地に相応しい街並み景観形成などを推進しているところである。

これらの事業の効果と市民のホスピタリティによって、数十万人規模で増加すると予想されている交流人口に対しては、富浦インターチェンジから直接館山湾へ誘導する交通動線が必要不可欠である。しかしながら、国道127号福沢交差点と市道3016号線を結ぶ現在の県道犬掛館山線は、狭隘部分が多く、その機能を十分に果たし得るとは言えない状況にある。

(仮称)船形バイパスは、上記交通動線を確保するものであるとともに、那古・船形地区や県営船形漁港の活性化に寄与し、県内で唯一日本風景街道に登録された「南房総・花海街道」の演出や、国道127号の渋滞緩和による白浜・千倉方面への円滑な道路交通網の確立にも資する道路であることから、早期事業化を要望する。

館山湾における港湾事業の促進について

館山市では、「個性と魅力あるみなとづくり」を推進し、海と陸からの来訪者を温かく迎え、多くの人々で賑わう「快適で安全な海浜空間の創出」を図るため、『特定地域振興重要港湾』である館山港を活用した地域振興が最重要課題となっている。

この課題を解決するためにも、市の恵まれた資源である“海”を活かした事業の展開により、館山港を起点とした南房総地域全体への地域活性化が図られるよう、以下の事項について要望する。

- (1) 現在、県が事業主体となって整備を進めている『多目的観光棧橋』については、観光や海洋性レクリエーションの拠点を生み出す地域振興の中核施設として、館山市が掲げる“海辺のまちづくり”において、その完成が待望されている施設であることから、平成21年度の完成を要望する。
- (2) 平成19年度に国から認定を受けた『みなと振興交付金事業』については、県との共同事業とし、多目的観光棧橋の利用促進につながる棧橋基部での拠点整備に関し、県による基幹事業「港湾緑地」の整備を要望する。
- (3) 海辺の賑わい空間を生み出すための『館山港海岸環境整備事業(ビーチ利用促進モデル事業)』については、現在、第1期工事区間の整備が進められているところであるが、背後地において整備中のシンボルロード事業と一体となって、効果を発揮するものであることから、平成22年度にシンボルロード事業と同時完成となるよう要望する。また、整備が遅れているビーチ利用促進モデル事業区間の1,800mについても、着実な事業の推進を要望する。
- (4) 平成14年3月に、国・千葉県・館山市の3者共同で策定した『館山港港湾振興ビジョン』に基づき、各事業主体において事業を推進しているところであるが、その事業効果を館山市域や南房総地域に広げるためには、館山湾の更なる魅力アップを図る必要があることから、対象を館山湾全体に広げた『館山湾振興ビジョン』の国・千葉県・館山市の3者共同での策定を要望する。

主要地方道木更津末吉線(都市計画道路草敷潮見線)の早期整備について

本路線については、一部、矢那地先から都市計画道路牛袋小浜線への接続が平成18年に完成しているところであるが、請西第二土地区画整理事業区域から請西千束台区画整理事業区域までの市街化調整区域区間の整備を行うことで、「かずさアカデミアパーク」と国道16号及び国道127号などとの更なるアクセスの向上が図られ、都市機能の強化、投資効果につながると考える。

当該区間については、「主要地方道木更津末吉線」としての位置付けをし、早期に整備するよう要望する。

主要地方道市川松戸線に関する道路整備について

主要地方道市川・松戸線は、市川市の国道14号線と松戸市の国道6号線を結ぶ重要な幹線道路である。

また、東京外郭環状道路一般部の部分供用が平成20年3月22日に開通されたことに伴い、県道市川松戸線への影響が生じている。ボトルネック対策として早急な対策を講じられるよう以下のとおり要望する。

- (1) 都市計画道路の事業未認可区間の認可取得
- (2) 交通渋滞の原因となる交差点部の改良
- (3) 路線バス停留所の整備

県営住宅の早期建設について

本市における公営住宅の需要は、県営住宅及び市営住宅への応募状況から明らかなように極めて多い状況にあり、本市も可能な限り市営住宅の整備に努力しているが、本市のみの対応では限界がある。

このような中、本市金ヶ作地区県営住宅用地として取得されている土地への県営住宅建設についての尽力に対し、感謝する。

については、第一工区138戸の建設について、平成20年度中の工事着工に向けて着実な推進を要望する。

また、第一工区については、耐震性の劣る市内県営住宅の住替住宅として118戸の利用になったが、公営住宅の応募倍率は引き続き高い状態にあることから、第二工区については、新規供給として、本市と十分に協議し着工されることを要望する。

野田・関宿合併に係る県事業の早期実現について

野田市と関宿町は平成15年6月6日に合併し、新しい野田市として6年目を迎えたところであるが、新市としてふさわしい一体感のあるまちづくり、長期的な視点でこの地域が県際都市として発展を図れるまちづくりを進めていくことが重要な課題となっている。特に、新野田市は、周囲を河川に囲まれていることから、他県・他市へのアクセス道路の整備とともに新市の交流・連携を強化する幹線道路の整備促進を図ることが重要である。

そのため、合併重点支援地域指定の際、野田市・関宿町から要望し、県から「最大限の支援」が表明され、その後新市建設計画に位置付けられた以下の県事業について、重点実施による早期実現を要望する。

- (1) 都市計画道路尾崎中里線（県道川間停車場線）の整備
- (2) 愛宕駅周辺の主要地方道つくば野田線の整備
- (3) 県道川藤野田線（都市計画道路今上木野崎線）の整備
- (4) 野田橋の架け替えを含む浦和野田線（主要地方道越谷野田線）の4車線化並びに芽吹大橋の架け替えを含む主要地方道つくば野田線の4車線化
- (5) 主要地方道結城野田線の整備
- (6) 主要地方道我孫子関宿線の整備
- (7) 主要地方道境杉戸線バイパスの整備
- (8) 東西に連絡する道路の整備

圏央道（茂原）スマートインターチェンジの設置について

地域振興及び先端医療機関へのアクセス性の向上と、圏央道の利用増進の観点から、首都圏中央連絡自動車道と主要地方道千葉茂原線との交差点部にスマートインターチェンジの設置を要望する。

成田空港環状・放射状道路の整備について

成田国際空港周辺の幹線道路については、空港機能を補完する物流施設や周辺地域の開発等が相次ぎ、空港利用者と空港関連就業者の増加と相俟って、交通量が増大し、様々な箇所での渋滞が発生している。

今後も平行滑走路の北延伸や、首都圏中央連絡自動車道開通によるインターチェンジの設置等により、更なる需要量の増大が見込まれることから、成田空港のポテンシャルを更に高めるとともに、地域産業の活性化と地域の生活向上のためには、空港周辺幹線道路網の整備が重要である。そこで、関係機関からなる検討会で策定された「成田地域における幹線道路網整備の基本方針」に基づいたネットワーク型の空港圏環状・放射状道路の早期整備を要望する。

なお、放射状道路としての役割を担う主要地方道成田下総線と主要地方道成田小見川鹿島港線は、「新成田市」としての速やかな一体化、新市の更なる発展及び住民福祉の一層の向上を図るために策定した「新市建設計画」で、県との協議により位置づけた事業でもあるので、成田下総線については、一日も早い全線開通と今後の需要量の増大も考慮した神崎町地先の一般国道356号バイパスまでの路線延長を、成田小見川鹿島港線については、一部区間である平行滑走路部分において4車線化の整備が終了している

が、他の区間についても4車線化の促進を要望する。

主要地方道佐倉印西線バイパスの整備について

北総地域の主要地方道佐倉印西線バイパス(田町工区)は、佐倉市の南北を結ぶ都市計画道路馬渡・萩山線としても位置づけられる。佐倉市では、小篠塚地先から大篠塚地先までの延長830mについて、既に詳細設計を実施し、用地買収などの事業に取りかかる予定である。また、大篠塚地先から国道51号までの区間(延長1,120m)については、県事業にて早期に進められよう既に要望をしているところである。

このバイパス整備については、既存の佐倉印西線の混雑緩和、交差する国道296号の円滑な通行確保、さらには京成軌道との安全な交差など、地域の様々な課題解消が期待される。

については、北総地域の南北幹線道路整備が大きく進展するものと確信し、早期の整備が図られるよう要望する。

主要地方道佐倉印西線(田町橋)の道路整備について

主要地方道佐倉印西線(田町橋)は、幅員が狭くカーブしており、大型車両の交互通行ができない危険な状態である。そのため、京成軌道との安全な交差への支障、国道296号の慢性的な交通渋滞ならびに物流の停滞など、広域におよぶ様々な問題が生じている。

また、平成22年に開催される第65回国民体育大会において、カヌー会場として予定されている鹿島川への主要アクセス道路としても期待されている。

については、印旛沼周辺へのアクセスの改善は観光立県千葉としての魅力向上にも大きく資するところであり、早期の局部改良を要望する。

鹿島川・高崎川の河川改修について

印旛沼流域の最下流に位置する佐倉市では、上流地域の開発などにより雨水浸透率が低下していると共に、近年における異常気象による大雨時には流域河川が増水し、家屋の床上浸水や道路・農地の冠水など、継続して被害に見舞われており、水害対策は急務を要する状況となっている。

このため、平成4年度に千葉県や流域市町による高崎川流域雨水対策協議会を設立し、治水対策について協議等を重ねているが、決定的な対策には至っていないのが現状である。

現在、千葉県において進められている鹿島川・高崎川の改修事業については、工事の進捗により浸水被害等の軽減が図られているところであるが、流域住民が安心して暮らせるよう早期の完成を要望する。

銚子連絡道路整備促進について

銚子連絡道路は、平成6年12月に首都圏と東総地域を結ぶ交通体系の骨格となる地域高規格道路の計画路線として指定された。

「山武市～横芝光町間」の約6kmが平成9年度から事業化され、平成18年3月25日に完成、供用が開始されたところである。

銚子連絡道路は、東関東自動車道、首都圏中央連絡自動車道、千葉東金道路等の高規格幹線道路と一体となって、千葉県山武・東総地域と首都圏や県都千葉市等を結び、広域的な交流・連携により地域構造を強化し、本地域の活性化・発展には欠かせない重要な幹線道路であり、地域住民は早期の建設に大きな期待を寄せている。

については、一日も早い銚子連絡道路全線の完成を期待し、以下の事項について、可能

な限りの整備方策を積極的に講じるよう要望する。

- (1) 横芝光町から匝瑳市までの約5 kmの早期着工・完成
- (2) 匝瑳市から旭市間の約12 kmについては、整備区間に指定のうえ事業化を図ること
- (3) 旭市から銚子市間については早期に調査・整備区間に指定のうえ事業化の促進を図ること

市内を通過する幹線道路の整備について

地方主要道千葉鎌ヶ谷松戸線及び一般県道幕張八千代線は、湾岸部(幕張新都心)と内陸部を結ぶ重要路線であることから、本市では県の協力のもと、都市計画道路3・3・1号線立体交差事業及び3・4・14号線道路拡幅事業の整備を積極的に進めてきたところである。

これらの道路について一部整備は完了したものの、未整備となっている区間があることから、歩行者等への安全対策を含む全線の整備を願う声が市議会を通じ、多数寄せられているところである。

については、道路網の機能充実等を図るため、次の事項について要望する。

- (1) 地方主要道「千葉鎌ヶ谷松戸線」及び一般県道「幕張八千代線」未整備区間の早期事業化
- (2) 一般県道「幕張八千代線」長作交差点及び主要地方道「千葉鎌ヶ谷松戸線」実初交差点の改良
- (3) 若松交差点改良及びインターチェンジ設置事業の早期の整備完了
- (4) 若松交差点の改良における、交差点を利用する歩行者・自転車利用者への利便性を確保するとともに、バリア・フリーを考慮した整備の実施

新市建設計画の推進について

平成17年3月28日、柏市は沼南町と合併し、新「柏市」として「新市建設計画」に基づき一体感の速やかな確立や均衡ある発展を図るための各種施策、事業を積極的に展開しているところである。

「新市建設計画」には、県が実施する事業として、県道の整備促進がある。

県においては、大変厳しい財政状況下ではあると考えるが、新たなまちづくりのため、重点的な財源配分や事業部門への職員配置などにより、以下の事業の着実な実施を要望する。

- (1) 柏都市計画道路3・3・2号箕輪青葉台線(旧沼南都市計画道路3・3・1号塚崎箕輪線及び旧柏都市計画道路3・3・2号増尾南増尾線)の早期整備
- (2) 主要地方道市川柏線の整備促進
- (3) 一般県道柏印西線の整備促進
- (4) 一般県道白井流山線の整備促進
- (5) 新市の速やかな一体化を図るために、既存の県事業等のより一層の計画的、重点的な実施

国道及び主要県道の機能改善について

平成20年4月に無料開放化された旧勝浦有料道路(国道128号)は、国道297号からいすみ市方面へのアクセスが無く、これまでどおり市街地を経由する必要があり、依然として通過交通などによる交通渋滞が発生している。

本市では、これまで400年の歴史を持つ「勝浦朝市」や「かつうらビッグひな祭り」、「勝浦港カツオまつり」等のイベントを企画し観光客の誘致を図ってきたが、今後とも

観光及び商工業等の振興のためにも円滑な交通処理を確保する必要がある。

このことから、旧勝浦有料道路（国道128号）と国道297号の交差点におけるいすみ市方面とのアクセス機能の改善（両国道の接続が2方向のみとなっているものを4方向の接続に改築）を図ることを要望する。

また、県では観光を新たな産業の柱として「観光立県ちば推進ビジョン」を策定し、観光立県ちばの実現を目指し様々な取組を行っている。

については、観光名所の多い外房地域への玄関口となる国道297号線、128号線及び主要県道の草刈りや歩道上に県が設置した花壇の植栽等の整備を行い、観光道路としての機能を有するような美しい景観づくりを推進するよう要望する。

高滝ダムに堆積した土砂の早期除去について

高滝ダムは、千葉県水道事業及び市原市水道事業の貴重な水源として、重要な役割を果たしている。ところが、平成2年に運用を開始してから予想以上に堆砂が進み、平成16年度末には計画堆砂量を超え、ダム上部の境橋付近では中州が形成されるほど深刻な状況にある。

これまで、県では堆砂の浚渫や土砂を下流域に排砂するシステムなど検討してきたが、費用対効果が見られず、今のところ根本的な対策がみいだせていない。このままでは、ダム機能の低下が懸念され、安定した水道水源としての確保ができなくなる恐れもあるため、抜本的な高滝ダムの堆砂対策について、長期的な視点に立ち十分調査・検討のうえ、堆積した土砂を早期に除去するよう要望する。

主要地方道越谷流山線バイパスの整備促進について

つくばエクスプレス沿線の幹線交通路である「都市軸道路」のうち江戸川渡河区間については、平成17年11月に都市計画決定がなされ、地元では、現在の流山橋の老朽化対策と慢性的な混雑解消効果も含めて早期の事業着手を期待しているところである。

については、江戸川架橋のための協議・調整を早期に完成させ、迅速な事業着手を図ること及び用地取得対象地権者への事業情報の提供など、同地権者への積極的な対応を図ることを要望する。

つくばエクスプレスの東京駅延伸について

つくばエクスプレス（TX）の東京駅延伸は、2000年（平成12年）の運輸政策審議会第18号答申にて「今後整備について検討すべき路線」と位置づけられており、TX沿線開発の促進やTX利用者の増加、首都圏交通ネットワークの拡充として本市に与える影響は非常に大きいものがある。

平成17年度以降、需要予測や収支見込、課題等を整理する「フォローアップ調査」が国により実施されており、平成19年3月に概要が発表されたが、東京駅延伸については「自治体や事業者を含む関係者間において具体的な調整を行うまでには至っていない」とされている。

また、東京駅延伸に要する事業費約1千億円の財源の確保と整備のための補助制度の具体的検討は進んでおらず、フォローアップ調査で示された平成28年度開業に向けては、目標輸送人員である27万人の達成とともに、国、地方公共団体、整備主体、営業主体の合意形成が課題とされている。

本市としては、つくばエクスプレスの建設費圧縮に伴う「余剰出資金」を東京駅延伸建設費に充てる等の、新たな財政負担を出来る限り少なくする方策を検討するべきと考え、沿線各市と協議を進めている。

輸送人員の27万人については、平成20年度上期中にも達成が見込まれる。

については、県においても、つくばエクスプレスの東京駅延伸の早期実現に向け、国・都県等との合意形成について、働きかけるよう要望する。

幕張・千葉ニュータウン線の事業推進について

本路線については、幕張新都心から千葉ニュータウンを連絡する幹線道路として千葉県の広域道路整備基本計画の中の「広域道路マスタープラン」(平成5年12月)に位置づけられており、現在、南側の区間については、始点となる幕張地先から習志野市の都市道路3・4・12号線との交差点まで整備中であり、北側の区間については、国道16号から千葉ニュータウンまで暫定整備されている。

また、これら整備区間の中間に位置する未整備区間につきましては、八千代都市計画道路3・4・1号線との交差点から主要地方道船橋印西線までの区間(約3.4km)が都市計画決定されており、中間部(約1.8km)については西八千代北部特定土地区画整理事業により整備される予定となっている。

については、同区画整理事業区域を除く都市計画決定済みの未整備区間について、事業の推進を要望する。

国道356号の歩道整備について

本路線は、部分的に歩道が整備されているが、全線としては未整備部分が多く危険な状況であるため、早急に歩道の整備を要望する。

併せて、すでに歩道が整備されている個所についても、幅員が狭く段差の大きい部分があり、歩行に際して危険であるため、歩道の拡幅と段差解消を要望する。

歩道の整備は、基準にあった幅員での整備が望ましいが、拡幅が難しい個所については、段差解消などの手法による暫定的な整備を要望する。

地域を支える道路の整備について

地域の住民生活と経済活動の基盤となる道路の整備について、次のとおり要望する。

- (1) 地域高規格道路「館山・鴨川道路」、「鴨川・大原道路」及び「茂原・一宮・大原道路」について、早期に具体化・事業化を図ること
特に、「館山・鴨川道路」のうち、南房総市(旧和田町)から鴨川市間の調査区間への格上げ、及び「鴨川・大原道路」の候補路線から計画路線への格上げをすること
- (2) 国道128号について、実入トンネル付近におけるバイパス道路の整備、鴨川北部道路との接続、嶺岡トンネル内における歩行者等の安全確保のための整備を図るとともに、県都1時間構想及び高速道路アクセス30分構想の実現に資するため、国道410号、465号及び主要地方道鴨川保田線について、未改良箇所等の整備及び老朽橋梁の架替えること
- (3) 主要地方道千葉鴨川線及び一般県道天津小湊田原線について、鴨川市における統合中学校開設(平成23年度予定)に伴って生徒の通学路となるべき区間において歩道を整備すること

国道464号栗野バイパスの延伸計画早期整備について

松戸市から鎌ヶ谷市・千葉ニュータウンを経て成田市に至る国道464号については、鎌ヶ谷消防署前の主要地方道船橋・我孫子線との交差点から東側が平成17年10月に4車線化(片側2車線)により開通した。

このことから通過交通が増加し、鎌ヶ谷市内の渋滞が慢性化しており、市民生活に大きな支障を来している。

特に主要地方道船橋我孫子線以西においては、栗野十字路交差点を中心とする栗野地区やくぬぎ山交差点、北初富交差点を中心とする西部地区において、この傾向が顕著な状況となっている。

市内の交通渋滞解消を図るため、北千葉道路（都市計画道路3・1・1号線）延伸が事業化されるまでの間、これを補完するバイパスを早期に整備するよう要望する。

一級河川大柏川第2調節池の整備について

本市に係る大柏川上流区間については、大雨のたびに地域の主要道路である市道28号線が新橋地点において通行止めとなり、大柏川上流の準用河川二和川流域等で家屋の浸水被害が発生するなど、治水対策の遅れが地域社会に多大な影響を及ぼしている状況にある。

このため、大柏川の一級河川指定の延伸を受け、平成16年2月には「真間川流域整備計画」の変更に伴い、大柏川第2調節池等の整備が新たに位置づけられた。

本市においても、流域整備計画に則って貯留施設の設置や浸透施設の普及促進等の流域対策に努め、又準用河川二和川のバイパス水路をはじめ準用河川や雨水幹線の整備を行ってきたところであるが、抜本的な治水対策として市内から流出する洪水の受け皿となる河川整備が不可欠であることに変わりはない。

大柏川第2調節池については、平成19年度より用地買収に着手しているが、まとまった用地が確保されしだい、暫定掘削等により、早期に調節効果が現れるような整備の促進を要望する。

また併せて、当該整備にあたっては、当該整備区域とほぼ同じ位置に新規に計画されている葛南広域公園計画を視野に入れた整備を要望する。

一級河川大津川の整備について

本市に係る大津川上流区間については、大雨のたびに地域の主要道路である市道2号線、市道3号線が河川横断部において道路冠水による通行止めとなり、大津川上流の準用河川大津川流域等で家屋の浸水被害が発生しているなど、治水対策の遅れが地域社会に多大な影響を及ぼしている状況である。

本市においても、貯留施設の設置や浸透施設の普及促進等の流域対策に努めてきたところであるが、抜本的な治水対策として市内から流出する洪水の受け皿となる河川整備が不可欠である。

一級河川大津川については、柏市の下橋上流付近まで整備が進められているが、鎌ヶ谷市と柏市の区域境まで約3km、一級河川の上流端である鎌ヶ谷市内の白旗橋までは、さらに約1kmの整備が必要となり整備完了までには尚一層の時間がかかるものと予想される。

上流域の河川整備には、下流一級河川の整備が必要不可欠であるので、早期に整備が図られるよう要望する。

南房総地域の縦貫道路及び横断道路の整備促進について

国道410号・国道465号は、東京湾アクアラインや館山自動車道等の高規格幹線道路と一体となって道路網を構成し、房総半島を縦・横断する道路として、南房総全域への観光をはじめとした産業・経済の発展に重要な役割を果たしているところである。

また、館山自動車道の全線開通及び圏央道木更津ジャンクションから木更津東インターチェンジ間の開通により、当地域への交通負荷は年々高まる一方である。しかし、国道410号、国道465号の未整備区間の現状は、狭隘で屈曲、急勾配箇所も多いことから、車輛の通行はもとより歩行者の安全面においても支障をきたしている状況である。

については、南房総地区の発展に大いに寄与する未整備区間の整備を早急に実施するよう要望する。

道路整備事業の促進について

本市は、道路整備の遅れから機能が十分発揮されておらず、地域の特性を活用した産業活動の活性化や市民生活の向上、生活環境の改善を図るためには、関連する県道等の道路整備が緊急課題である。

このような状況を踏まえ策定した「富津市幹線道路網計画」で位置付けした隣接する君津市に接続する都市間を結ぶ道路や市を南北に縦貫する路線として、下記の路線は大型車両の通行や交通混雑の解消が図られる幹線道路のバイパスとして重要路線となるものである。

については、本市の道路整備について、次のように要望する。

- (1) 一般県道大貫青堀線バイパスは、市街地を結ぶルート並びに君津市の都市計画道路外箕輪人見線との接続による経済・文化交流の都市間交通ネットワーク等整備効果が高く、平成8年度より県事業として継続的に実施され、平成18年度において全体計画1770mのうち872mが供用開始され、交通の利便性が大幅に向上しているが、引き続き残事業区間の整備促進を図ること
- (2) 国道465号については、道路幅員の狭小な千種新田・岩瀬地区を迂回し、千種新田・篠部地区からバイパスとして一般県道大貫青堀線に接続される路線並びに岩瀬バイパスの整備延伸を図ることによる一体的なバイパス路線の整備を図ること
- (3) 一般県道君津大貫線の本郷地区については、君津・木更津方面への通勤通学者の主要道路であり、交通量が多いうえに屈曲狭隘道路であるため、本地区バイパスとして君津市において施工した市道君津駅前線に接続される本路線整備計画を早期に促進すること

県道の歩道整備について

本市域における県道にあっては、歩道未整備、若しくは狭隘な歩道のため、歩行者及び車両の安全かつ円滑な通行に支障を来している箇所が多く見受けられ、死亡事故を招く箇所も存在する状況である。

については、早急な危険箇所の把握に努め、安全確保ならびに車両の円滑な通行確保の観点から、早期に歩道整備を実施するよう要望する。

なお、以下は本市域においても、特に早急な整備を要望する箇所である。

- (1) 主要地方道浜野四街道長沼線 小名木橋付近

本路線は、国道51号や国道16号との連携を図る広域的な路線で、大型車を含めて非常に交通量が多い路線であるが、歩道の多くは幅1m未満の狭隘な歩道であり、歩行者の通行が非常に危険な状態となっている。

- (2) 一般県道佐倉停車場千代田線 亀崎地先

本路線は、当市と佐倉市を結ぶ主要な路線で、交通量も多い路線である。児童の通学路となっている路線であるが、歩道が無く歩行が非常に危険な状態となっている。

また、当該箇所は亀崎地区から物井地先の南小学校に通う児童の通学路となっていることから、早急な対処が必要である。

- (3) 主要地方道千葉臼井印西線 四街道十字路付近

本路線は、JR四街道駅から千葉方面へと向かう交通量の多い路線である。駅に近接しているため、歩行者も大変多い路線であるが、狭隘な歩道のため、歩行者の通行が非常に危険な状態となっている。

国体開催に伴う主要地方道浜野四街道長沼線の整備について

主要地方道浜野四街道長沼線は、平成22年開催の千葉国体「銃剣道競技大会」会場である総合公園体育館に接続する道路であり、国道51号と至近の場所であるが、利用度の高い県道であるため、慢性的な交通渋滞が発生している。国体開催に当たり、全国からの選手・役員等来場者の利便を図り、スムーズな大会運営を実施するためにも、交通の円滑化は急務と思われる。

については、吉岡十字路から市内へ通じる道路の拡幅、主要交差点の右折レーン設置及び四街道総合公園前の信号機の設置を要望する。

首都圏中央連絡自動車道（木更津東IC～茂原間）建設事業の促進並びに、（仮称）かずさインターチェンジの早期着工について

首都圏中央連絡自動車道は、首都圏域内の交流・連携を促進し、当地域の社会・経済活動の活性化を進め、更には、東京湾アクアラインや東関東自動車道館山線の整備効果を高めることが期待されている。

平成19年3月には一部県内初の開通がされ、木更津東インターチェンジから茂原間については、平成21年度の完成を目指して整備が進められているが、残る本路線の一層の整備促進と本路線の整備効果を高めるため、平成19年2月に設置の決定がされた主要地方道君津平川線へアクセスする（仮称）かずさインターチェンジの早期着工を要望する。

都市計画道路高須箕和田線及び西内河根場線の整備について

主要地方道袖ヶ浦中島木更津線のバイパス事業として、袖ヶ浦駅北側地区の土地区画整理事業と併せた都市計画道路高須箕和田線のJRアンダー部（約450m）について、県事業による整備を要望する。

また、都市計画道路西内河根場線の区画整理区域界から木更津市の都市計画道路中野畑沢線に接続する区間（約360m）について、県事業による整備を要望する。

千葉ニュータウン事業について

千葉ニュータウン事業は、昭和44年に着手以来、首都圏における良好な住宅、宅地の大量供給と、更には北総地域の中核都市として「住む」「働く」「学ぶ」「憩う」などの各種機能が複合した街づくりを目的とした千葉県の重要な施策の一翼を担う事業として整備が行われている。

また、千葉ニュータウン事業の進捗に必要な都心と成田空港を結ぶ「成田新高速鉄道」の2010年の開業や「北千葉道路」計画の事業化などにより、千葉ニュータウンのさらなる発展が見込まれている。

しかしながら、これまでに事業期間を4回延伸し、現在の事業期間である平成25年度までに確実に事業を完了させるため最後の事業計画の見直しも、平成19年に行われたところであるが、用地の未買収による施設整備等の遅れや県道千葉ニュータウン北環状線などの幹線道路整備による道路ネットワークなど早期解決が求められる課題も残されている。

このようなことから、千葉ニュータウン事業が期間内に完成するか否かによって、今後のまちづくりに大きな影響を及ぼすことから、当該事業の早期完成を要望する。

（仮称）酒々井インターチェンジへのアクセス道路の整備について

東関東自動車道（仮称）酒々井インターチェンジの開設に伴い、国道296号及び国道409号からの新しい交通アクセスが発生すると思われる。

アクセス道路を整備することにより、広域的な道路ネットワークが形成され、(仮称)酒々井インターチェンジの事業効果をより高めることが可能になると思われる。

については、アクセス道路の整備について特段の配慮をされるよう要望する。

道路整備事業の促進について

本地域は、東京湾アクアラインや東関東自動車道館山線等の高規格幹線道路の整備により広域幹線道路網との接続が飛躍的に向上してきたところである。

東関東自動車道館山線の全線開通により、南房総地区の難点として指摘され続けてきた道路事情(時間距離)の問題が解消され「観光の振興」「地域の活性化」など大きな整備効果が期待されている。

しかしながら、高速道路から降りてきた車両を受け入れる一般道路の整備が不十分である。国・県道においても大型観光バスのすれ違いができない箇所がいくつもあり、また、市街地・集落区域内でも十分な歩道が確保されていない等、通行に支障をきたしている。

については、南房総地区の発展に大いに寄与する下記の未整備区間の整備を早急に実施するよう要望する。

- (1) 地域高規格道路「館山・鴨川道路」の事業促進
- (2) 国道128号のバイパス事業促進及び交通安全対策事業の促進
- (3) 国道410号の未整備区間の事業促進
- (4) 一般県道外野勝山線のバイパス事業促進
- (5) 一般県道和田丸山館山線の未整備区間の事業促進
- (6) 一般県道犬掛館山線の未整備区間の事業促進

二級河川平久里川水系の治水対策について

近年、平久里川水系の流域では豪雨による河川の氾濫により、床上浸水等の被害が多発しているところである。

県では平成12年度より地元代表者、学識経験者、行政からなる「平久里川流域懇話会」を設立し検討を行い、平成17年度には整備計画を決定しているところである。

昨年度は一部改修工事を実施されたところであるが、市民の安全な生活を守るために、引き続き整備事業の早期完成を要望する。

県事業の早期実施について

本市における合併後の一体性の速やかな確立と均衡ある発展に資するため、合併特例法第5条第3項及び第4項の規定により千葉県知事と協議を行い決定した千葉県が事業主体となつて行う事業や、県が事業化を決定しているその他の県道整備事業について、早期の実施を要望する。

また、事業化を検討している県道整備事業の早期事業化と、本市実施事業への支援も併せて要望する。

地方の道路整備及び道路特定財源について

今後の道路整備の在り方の具体化に当たっては、整備を求める地方の実情・財政状況等を十分に把握するとともに、地方の道路整備及び道路特定財源について、次の事項について強く要望する。

- (1) 受益者負担の原則のもとに自動車利用者が負担している税の使途は、納税者の理解を得られるものとする
- (2) 高速道路から日常生活に身近な生活道路まで、バランスのとれたネットワークの

整備や、慢性的な渋滞の解消、危険な踏切対策、交通事故対策をはじめ、自動車利用者が求める道路整備については、必要な予算を確保し、滞ることなく着実に推進すること

特に、地域の生活に密着した道路整備が安定的に実施されるよう、地方道路整備臨時交付金を継続すること

- (3) 高速道路については、国際的にも割高となっている高速道路料金の引下げや、スマートインターチェンジの整備等の措置を講じ、利用者の利便性向上に努めること
- (4) 高齢化する道路ストックの増大に対応し、適時適切な修繕等による効率的な道路ストック管理を行い、安全性・耐久性を高めること
- (5) 道路利用者の意見を反映した道路整備を推進すること

一般県道成東山武線道路改良工事の推進及び一般県道成田成東線拡幅工事の早期完成について

一般県道成東山武線道路は、国道126号と主要地方道千葉・八街横芝線を結ぶ基幹道路であり、近年では交通量が増加し、特に朝夕の時間帯は非常に混雑している状況である。

国道126号側からの道路改良は着手されているが、付近には小学校があり児童・生徒の通学路であることから早期の完成を要望する。

また、一般県道成田成東線は、現在拡幅工事が進んでいるところではあるが、その大半は幅員が狭小で、大型車両の通行も多いことから、自転車や歩行者の安全面が非常に懸念される状況にある。

本路線に係る拡幅工事完了の効果は、成田方面からの通行に際し、主要地方道成田松尾線や松尾駅入口交差点を通過せずに国道126号へ通行が可能となることから同国道の混雑緩和にもつながるものである。

については、拡幅工事の早期完成を要望する。

都市計画道3・4・5(板附本須賀納屋)号線及び主要地方道成東酒々井線バイパス工事の早期着工について

本路線は、幅員が狭小で、車両のすれ違い時には自転車や歩行者の通行へ影響を及ぼしている状況である。

また大型車両の通行も多いことから、安全面において非常に懸念される状況にある。

本路線に係る拡幅工事完了の効果は、八街・酒々井方面からの通行に際し、成東駅入口交差点を通過せずに国道126号へ通行が可能となり旧松尾町方面と東金方面への振り分けができることから同国道の混雑緩和にもつながるものである。

については、バイパス工事の早期着工を要望する。

主要地方道飯岡一宮線バイパス建設の促進について

本路線は、県が提唱するところの観光立県千葉推進の一翼を担う道路として、九十九里沿岸の産業はもとより、千葉県東部地域の観光レクリエーションと成田方面への交通アクセスの向上に大きく寄与する重要な路線である。

長生・山武地域の発展には、本路線の整備が不可欠であることから早期完成を要望する。

2級河川夷隅川の河口部浚渫及び養浜並びに2級河川塩田川の河口部浚渫について
2級河川夷隅川及び塩田川河口部は堆砂により流下能力の低下が見られ、流竹木の散乱等、河口部の河川環境、及び上流部への影響が大きいため、浚渫を要望する。

また、2級河川夷隅川左岸の海浜は、スカシユリやハマボウフウなどの海浜植物の群落地であるとともに、潮の干満による野鳥類の生息地となっているが、近年、海岸の後退が見られることから、これら貴重な動植物保護の観点から養浜を要望する。

教育行政の充実強化について

教育行政の充実強化を図るため、次の事項について積極的な措置を講じるよう要望する。

県立市川北高等学校廃止に伴うスポーツ施設としての整備について

現在、県立市川北高等学校が位置する、本市北東部地区（北方・大野地区）には、公営の市民プールや、小学校、中学校、高等学校の学校スポーツ施設以外に、スポーツ活動の中心施設となり得るスポーツ施設が少なく、スポーツ団体、住民からの要望も強い。

市川市スポーツ振興基本計画の北東部地区のスポーツ施設整備計画の一環として、北東部地区におけるスポーツ活動の中心的施設として整備するとともに、生涯学習施設として活用し、市民の健康と福祉の保持増進を推進する目的から、県立市川北高等学校の廃止後の用地及び施設の譲渡を要望する。

総合技術高校（工業学科）の新設について

かずさアカデミアパークへの企業進出が前進したことに伴い、進出企業から、地元での工業等の専門知識を有する人材を望む声が多く寄せられている。

しかしながら、木更津市近隣には工業等の専門課程を修学できる公立高等学校がなく、現在、進出企業等の雇用ニーズにあわせた人材（専門知識及び技術を有する人材）を確保することが大変困難となっている。こうした状況を打開するために、木更津市へ次期世代の人材の育成を目的とした、工業課程を含む既存県立高等学校の再編（木更津東高等学校の共学化）、もしくは、総合技術高校の新設を要望する。

公立学校施設等の耐震化事業に係る補助の拡充について

地震防災対策特別措置法の改正に伴い、地震による倒壊の危険性が高い施設の改築及び耐震補強に係る補助率が嵩上げされるなど、財政支援措置が拡充されたが、耐震診断の結果による I_s 値が 0.3 以上の施設については従来どおりの補助率等であることから、改築又は耐震補強を実施した際の市町村の負担は、依然として大きなものとなっている。

ついては、さらに耐震化補強事業を促進するため、次の事項を国に強く働きかけるよう要望する。

また、国においてこれらの実施が困難な場合は、 I_s 値 0.3 以上の学校施設等の改築又は耐震補強を実施するため、国庫補助率の嵩上げに見合う県補助金の創設を要望する。

- (1) I_s 値 0.3 以上の学校施設等にも、補助総額の拡充及び補助単価の引き上げを図ること
- (2) I_s 値 0.3 以上の学校施設等の耐震補強については補助割合を 3 分の 2 へ、改築の補助割合を 2 分の 1 へそれぞれ引き上げること
- (3) I_s 値 0.3 以上の学校施設等にも交付税措置の引き上げを図ること
- (4) 市立高等学校の I_s 値 0.3 未満の耐震補強事業についても、補助制度及び交付税措置の適用対象とすること
- (5) 耐力度調査 5,000 点未満の危険改築事業について、補助割合を 2 分の 1 へ引き上げること

警察行政の充実強化について

警察行政の充実強化を図るため、次の事項について積極的な措置を講じるよう要望する。

交通信号機設置枠の拡大について

本県における交通事故件数は、平成19年31,161件、交通死亡事故者数全国ワースト4位という状況であり、特に交差点における交通事故の割合は平成19年で48.1%と最も高い比重を占めている。また、本市における高齢者の交通事故件数は依然として多く、住民を交通事故から守る対策が望まれるところである。

自動車交通量が増加する中で、交通事故件数の増加に歯止めをかけ、県民が安全な日常生活を送るためには、交通事故を未然に防ぐ対策、特に交差点における安全確保が不可欠であり、交通信号機の設置が重要な役割を果たすものである。

については、交通信号機設置枠を拡大し、必要な予算を確保するよう強く要望する。

南部交番の移設について

梅郷駅は野田市南部地区の玄関口であり、市内で乗降人数が2番目に多いにもかかわらず、駅前に交番が存在せず、現在の南部交番は、梅郷駅から徒歩10分の国道16号を越えた工業専用地域に位置している。

このような状況の中、梅郷駅西側に位置するみずき地区においては、開発・分譲の進展に伴って、人口が著しく増加するとともに、大型商業施設も進出し、さらに、梅郷駅周辺や同地区における犯罪認知件数が増加しているにもかかわらず近隣に交番等が存在しないため、市独自に交番を補完する施設として、平成18年10月に野田市南部安全安心ステーション（通称：まめばん）を設置するなど、防犯対策に努めているところである。

しかしながら、抜本的な解決策とはなっておらず、梅郷駅を中心とした警察機能の充実が喫緊の課題となっている。また、東西の駅前整備が進むにつれ、地元住民からの要望が日増しに強くなっており、地元自治会連合会や地元小中学校PTAからも市に対して、梅郷駅前への交番設置要望が繰り返し寄せられている。

については、本市には、梅郷駅周辺の整備にあわせて梅郷駅東口駅前広場の隣接地に交番用地を提供（貸与）する用意があるので、地域の防犯、市民の利便性向上のため、南部交番の移設を要望する。

柏警察署の分割による警察署の新設及び交番の増設について

本県の犯罪状況は、平成9年以降増加の一途をたどり、平成14年に過去最高を記録した後、ここ数年減少傾向にあるものの、依然として高水準で推移しており、さらなる警察力の強化が求められている。

こうした中、本市を管轄する柏警察署の業務負担は、管轄人口が39万人を超え、警察署1署当たりでは最も多く、刑法犯認知件数及び交通事故件数においても県下1位という状況にある。さらに市の北部地域では、つくばエクスプレスの開業に伴い新駅が2駅設置され、また地域開発や大型店の出店など、新たなまちづくりが進展しており、警察業務の負担増大が見込まれている。

また、本市は今年4月から中核市へ移行し、より一層市民が安全で安心できるまちづくりを推進していくこととしている。県内の中核市である船橋市には、船橋署と船橋東署の2署が設置されている。

このような状況から、警察体制の一層の強化を図るため、警察官の配置を拡充するとともに、柏警察署の分割による警察署の新設及び交番の増設を要望する。

警察官の増員及び交番の設置について

本市の犯罪認知件数は、平成14年に1万件を突破した後は減少傾向にあり、平成19年には半数近くまで減少している。しかしながら、本市が県中央部に位置し、複数の主要幹線道路が存在するという地理的条件のためか、殺人や強盗、暴行・傷害などの件数は県内で上位に位置し、また、本年1月には殺人事件が連続発生し未だ解決がされていない。

犯人の逮捕、犯罪の防止は、本市住民のみならず、近隣住民が強く望むところであり、本市独自の犯対策事業を強化しているところであるが、併せて警察のマンパワーの更なる強化により、住民の安全・安心を実現したく、警察官の増員及び交番の設置について要望する。

警察署の設置及び暫定的な警察官の増員要望について

最近の犯罪は凶悪化の傾向が強まり、身近でも悲惨な事件が起きている。また、交通事故の発生は減少傾向にあるものの、昨年、市内では7名の尊い命が犠牲となっている。

本市ではこれらの状況に対処するため、行政が行っている夜間のパトロール及び小学校の昼間警備に加え、市民である防犯指導員及び自主防犯組織による定期的なパトロール、保護者等による登下校監視、交通安全協会等による街頭指導を行っているが、市民のボランティア活動ではある程度の効果はあるが決め手に欠ける。

市民は、市内の交番や駐在所だけでは安全・安心の拠り所として常に不安を感じており、機会あるごとに警察署の設置に係る要望や意見が寄せられている。

については、再三の要望となるが、市民の要求に応え是非とも警察署の設置又はこれに準ずるような施設を早期に実現するよう要望する。

なお、設置が実現するまでの間、市民の不安をいくらかでも払拭するため、警察官を増員するよう併せて要望する。

警察力の強化と防犯対策の充実について

近年、刑法犯の認知件数は減少傾向にあるとはいえ、依然として高い水準にある。また、相次ぐ無差別凶悪事件等の発生は、社会不安が重くのしかかっていることを如実に示すものであり、体感治安は悪化している。

さらに、市民の身近な場所で発生している各種の犯罪や組織的な悪質犯罪が発生する中で、市民の不安がますます増大している。

このような状況の中、治安回復には社会全体で真剣に取り組んでいくことが重要であり、地域の安全は地域で守るという意識の下、市民と行政が一体となり、地域での防犯パトロールをはじめ、区及び自治会等の協力を得て、犯罪抑止への取り組みを積極的に進めているところであるが、何といたっても安全で安心なまちづくりを実現するためには警察力の更なる強化が必要となっている。

このことから、地域・行政・警察との連携強化を図り、安全で安心なまちづくりを推進するため、その基盤となる警察官の増員及び犯罪防止対策の充実について要望する。