

県事業に関する都市負担金の抜本的な見直しについて

都道府県と市町村との役割分担の基本に沿った見直しを行うため、次の事項について積極的かつ適切な措置を講じるよう特に要望する。

県事業負担金制度のあり方について

平成21年4月24日、地方分権改革推進委員会が「国直轄事業負担金に関する意見」を決定し、総務大臣に提出したことを受けて、全国知事会をはじめ地方側から国直轄事業負担金制度の見直しに関する意見書等が提出されるなど、当制度の抜本の見直しに向けた動きが加速化している。

当意見は、透明性の確保・充実、負担金のあり方の見直し等に係る基本的な考え方を取りまとめたものであるが、国と都道府県との関係に加え、都道府県と市町村との関係においても、国直轄事業負担金と同種の負担金について、情報提供や負担のあり方をめぐって同じ問題があることから、「第1次勧告」（平成20年5月28日）等で示した「基礎自治体優先の原則」にも留意しつつ、本意見の趣旨に沿って、都道府県と市町村の間において、緊密な協議が行われることを通じ、適切に対応することを求めている。

都道府県と市町村との関係においても、「県事業負担金」について、市町村負担金の内訳明細が示されていない、事業の採択・実施等に際して市町村の意見が反映されていないなど共通の問題があると認識している。

このような中で、新政権の民主党マニフェストには「国直轄事業地方負担金の廃止」が明記され、9月17日には原口総務相が21年度からの廃止を明言された。

また、「県事業負担金」の見直しについて、和歌山県知事は「全国知事会として国に負担金廃止を訴えながら、市町村に負担を求めるのは矛盾する」として、来年度から県事業に関する市町村負担金を原則廃止することを表明しており、熊本県では市町村負担金の一部である維持管理費等の廃止を表明している。さらに、市町村負担金を見直す動きは、各地で広がりを見せている。

については、新政権において国直轄事業負担金の廃止が確実視されることを踏まえ、県においても市町村が負担する県事業負担金のあり方について、廃止を含む抜本的な見直しを特に要望する。

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。

水道水源開発等施設整備費国庫補助金の拡充について

本市の水道事業は、昭和13年から給水を開始し、水需要とともに、これまで老朽化した施設を改良、設備の増設をしてきたところであるが、耐用年数が一部超過し、更には耐震性も危惧され、更新の時期を迎えていることから、平成19年度の水道施設診断をもとに「本城浄水場更新基本プラン」を作成した。

しかし、安全で良質な水道水の安定供給の確保には、施設更新が必要不可欠であることは認識するものの、浄水施設の更新には多額の費用を要するため、水道事業経営への多大な影響を及ぼすものである。

については、経年による老朽化した水道施設の改築更新について、水道水源開発等施設整備費国庫補助金の対象事業として拡充するよう要望する。

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、現在のところ、具体的な利活用方策が示されていない状況にある。当該地は、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、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であることから、今後、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用地としての活用
- (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) 周辺に分散して設置されている国及び県等各機関の集約化の検討

成田空港のアクセス整備促進について

国際航空需要が増加傾向にある中、成田空港は、我が国を代表する国際拠点空港であり、その役割を担い続けていくためには、喫緊の課題として空港アクセスの充実が極めて重要である。「成田新高速鉄道」が平成22年に開業し、成田空港から都心へのアクセス改善が図られるものの、首都圏北部や千葉県西部地域と成田空港を連絡する「北千葉道路」については、業務核都市の骨格となる交通となり、沿線地域住民の利便性の向上や、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) 一般国道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。
- (2) 成田市押畑地先の一般国道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、早期に整備・事業化すること。

成田線の成田空港アクセス路線としての明確な位置付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2,500m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「成田湯川駅」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。

については、成田線を空港アクセス路線として明確に位置付けるとともに、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退出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。

については、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。

J R千葉駅発深夜の下り電車の充実について

J R千葉駅は、東京駅から同程度の距離にある他県の駅と比較して、下り方面の最終電車の時刻が早い状況にある。

千葉県人口の定住化を促すためにも、遅い時間でも東京方面から帰宅できるように、J R千葉駅発0時台以降の下り電車の充実を、J Rをはじめとする鉄道事業者が検討されるよう県に要望する。

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、成田新高速鉄道の開業が目前に迫っている状況を踏まえつつ、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高運賃の是正に向け、関係機関に対して強い働きかけで行うよう要望する。

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、また、線路使用料の算定根拠を明示する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〕については、平成19年2月同検討委員会から県知事に提出され、平成19年度からリーディングケースとして一部用水供給事業体(九十九里・南房総地域)の水平統合の検討会が設置され、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、その検討にあ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統合の動向が大きく影響して

くる。

また、本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、検討を始めることの合意が平成19年8月に得られている。

については、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検討が進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。

給与所得に係る個人住民税（市町村民税・県民税）の特別徴収制度の適正な運用について

所得税（国税）の源泉徴収を行う義務のある事業所は、地方税法上、個人住民税の特別徴収を行うことが義務付けられている。しかし、実際には相当数の事業所が特別徴収を実施していないと見込まれることから（千葉市内では約1万2千の事業所が特別徴収を実施していない）、特別徴収を行う事業所を増加させることが喫緊の課題である。

特別徴収は、納税義務者が勤務する事業所から個人住民税を納入するものであるが、特別徴収を行う義務のある事業所は課税する市町村の区域外にも数多く存在する。このため市町村独自の取組みだけでは効果が限定されることから、千葉県と県内市町村の協力のもと、より広域的な対策を講ずる必要がある。

個人住民税（市町村民税・県民税）の徴収率向上及び賦課徴収事務効率化の観点から、県内市町村と協力して特別徴収を行う事業所を増加させる対策を講ずることを要望する。

県営水道料金と市村の公共下水道使用料の一括徴収について

下水道使用料は、水道の使用水量データを基に算出することから、全国的に上下水道料金は一括徴収が一般的となっている。しかし、千葉県においては、県水道局が京葉・東葛地区の11市2村に末端給水事業を行っていることから、水道と下水道はそれぞれ県と市村が別個に請求・徴収する体制となっている。

人口20万人以上の市で、上下水道料金の一括徴収が行われていないのは、今や全国で千葉県水道局の給水区域内だけである。

については、住民サービスの向上及び事務の効率化を図るため、現在、県と市村がそれぞれ別個に徴収している上下水道料金の徴収を一元化するため、県の主導により関係市村とともに一括徴収の実現に向けた検討が迅速に行われるよう要望する。

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ため、県による強力な財政支援を要望する。

元気な市町村づくり総合補助金の復活について

地方を取りまく現状は、都市と地方間の財源の遍在が財政事情に悪影響を及ぼすなど、地方分権時代を見据えた行政運営を築くことは著しく困難な状況にある。

こうした中、特色に応じ自主的・創造的な事業実施を支援する「元気な市町村づくり総合補助金」は、地域に一定の成果を上げているところであり、今後、対象事業の継続並びに拡充の必要性はもとより、地方行政の自立を醸成する観点からも、なお必要と考える。

については、廃止された補助金の復活を要望する。

消防広域化に向けた市町村の組合せの見直し並びに支援対策について

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、それを受けて県では、平成20年2月に千葉県消防広域化推進計画策定後、5年度以内（平成24年度まで）を目標に、消防の広域化となる県内7ブロックの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。

については、示された市町村の組合せの見直し、並びに「広域消防運営計画」作成に対する、県の積極的な調整と財政的支援を要望する。

地上デジタルテレビ放送に係る難視聴対策について

- (1) 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、新たな難視聴等となる地域が生じないよう、県内全域が受信可能エリアとなるような中継局の整備をはじめ、抜本的な難視解消を実施すること、及び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。

(2) 県内には、成田空港株式会社（N A A）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存在している。当該施設についてはデジタル化による地理的難視解消は限定的である一方、N A Aがこれらの改修を行わないとしているため、利用者による新たな自主共聴組合を設立した上での、同施設の地デジ対応改修が必要となる。これに国やNHKが設けた支援制度を活用するにしても、新たな組合による改修費用全額の一部立替が必須となると共に、適切な維持管理を行う上での当面の原資確保のため、無理してでも組合費を多く集めざるを得ない等、住民負担が増えることは明白である。

については、空港周辺地域の窮状をご理解いただき、N A Aや放送事業者等の関係団体に適切な支援の働きかけを要望すると共に、国やNHKの支援に伴う事務手続きの見直しについて、国への働きかけを要望する。

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。

母子家庭等医療費助成制度における助成方法の変更について

母子家庭等医療費助成制度における現行の助成方法は、償還払い方式で行っているが、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、市民サービスの向上及び事務の効率化を図るため、母子家庭等医療費助成制度の助成方法を、早期に現物給付方式にするよう要望する。

安心した地域医療の提供について

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、医師不足や、一般会計の財源不足などにより平成20年9月末日で休止となった。市としては、安定した地域医療を提供する必要があることから、公設民営による早期再開に向け指定管理者の募集を実施したが、選定には至らず今日を迎えている。

病院休止後は、市立総合病院が2次救急医療を担っていたことから、他の医療機関に対する負担が増大しており、このような状況を早急に解消しなければ、地域医療圏の救急医療体制に大きな影響を与えることとなるため、医師や看護師等の医療資源を早急に確保し、平成22年4月の暫定再開を目標として、引き続き全力をあげて努力していく。

については、今後県が新たに策定する地域医療再生計画において、東総地域における安定した医療を提供するために、重点的な措置とともに、医療の機能分担の調整を図るよう要望する。

国民健康保険制度維持並びに後期高齢者医療制度の円滑な実施に対する財政支援について

国民健康保険については、国民皆保険制度のもと、わが国の社会保障制度の柱として、国、県、市町村が一体となり、制度の維持、発展に努めてきたところである。

平成20年度には後期高齢者医療制度が創設されるなど、医療制度改革が推進されているが、これに伴い、市町村は新たな財政負担を強いられることになった。

一方、国民健康保険においても、上記制度に対する支援金、特定健康診査等

に係る経費などの新たな負担や年々増高していく医療費など歳出が大幅に増加し、各市町村は財源確保に苦慮している。

については、両制度の円滑な運営を確保するため、国に必要な財政支援への働きかけを要望する。

老人福祉施設整備費補助金の増額について

本市では、市川市老人保健福祉計画・介護保険事業計画に基づき、介護老人福祉施設(特別養護老人ホーム)の整備を計画的に進めているところであるが、入所待機者が高い水準で推移しており、その解消に苦慮している状況である。

特別養護老人ホームの整備促進は緊急度の高い課題であるが、東京都に隣接する本市は地価が高く、用地取得に多額な資金を要するため、本市域内での法人による施設整備が進まない状況にある。

新聞報道では、県の事業計画に対する特別養護老人ホーム整備率は35%と整備の遅れは明らかとなっているだけでなく、東葛南部の高齢者人口は県内トップである状況からも新たな特別養護老人ホームの整備は喫緊の課題である。

特別養護老人ホームの整備にあたっては、補助金に依存するところが大きいことから、施設設置者の負担を軽減し、施設を設置しやすい環境とするため、本市の状況を鑑み、施設整備補助金の増額の検討、またその際、地域の実情に応じて補助金単価に高低差を付けるなど、柔軟な対応を図ることを要望する。

地域の中心的な役割を果たす医療機関への財政的支援制度の創設について

船橋市立医療センターは、がん・循環器疾患などの高度医療や三次救急医療を担っており、また、千葉県保健医療計画においては、東葛南部保健医療圏人口約160万人の救命救急センターとしての役割がある。

さらにはがん患者が増加する中で、緩和ケア医療についても提供しており、地域の中心的な役割を果たす医療機関として位置付けられている。

しかしながら、採算性に乏しいこれらの医療は運営経費と診療報酬に大きな隔たりが生じており経営を大きく圧迫している。

また、これらの医療は、市民の生命に直面するリスクの高い医療であり、セーフティネットとしての役割を果たしている。これを担う医療機関は地域や患者を限ることなく診療を行っている。

については、地域の中心的な役割を果たす医療機関の役割を再認識し、これらの医療機関の安定的な経営のために財政的支援制度を創設するよう要望する。

企業参画型子育て支援事業の実施について

子育て家庭に対する経済的負担の軽減に資するとともに、地域で子育てを支

える気運を醸成し、企業への子育て支援に関する啓発となる企業参画型子育て支援事業は、平成20年6月末現在40道府県で実施しているところである。

そのような中、本県では未実施であり、大型店の協力を得るためには、都道府県単位で実施することが望ましいと考える。

については、全県的にこの事業を実施するよう要望する。

重度心身障害者（児）医療給付改善事業にかかる助成方法の変更について

当該事業は、重度心身障害者・児の健康・福祉の増進と医療費負担の軽減を図るため、健康保険法、国民健康保険法等に基づく保険による医療給付の自己負担額を助成する制度で、受給者が、医療機関の窓口で医療費の自己負担分を支払い、後日市町村へ申請をして給付を受ける償還払い方式で行っているが、手続きが煩雑であり給付されるまでに期間を要することが、利用者の負担となっている。

については、利用者の申請手続き及び経済的負担軽減など市民サービスの向上、さらに市町村における事務処理の効率化、簡素化が図られることから、早期に県内統一的な現物給付化を要望する。

また、市単独事業である精神障害者医療費助成制度についても同様に取り扱いできるよう要望する。

子ども医療費助成制度の拡充等について

子どもの医療費にかかる負担を軽減する乳幼児医療費助成制度については、県内すべての市町村において制度化されているところではあるが、小学生や中学生を対象にしているところ、または所得制限を設けないところなど、市町村によって、対象年齢、所得制限などの制度の内容に格差が生じている。

厳しい経済情勢の中で少子化を食い止めるためには、子どもの医療費にかかる経済的負担を軽減する医療費助成制度は重要な施策であり、今後は市町村による格差を是正し、一層の充実を図っていく必要がある。

また、乳幼児医療費の自己負担額の増額、所得制限の導入は、一層の不公平感と財政負担の増加を招いていることから、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) 自己負担金をなくすこと。
- (2) 所得制限限度額を撤廃すること。
- (3) 助成対象を義務教育終了まで拡大すること。
- (4) 県事業として実施し、全額県費補助とすること。当面、助成金の補助率を1/2から2/3へ引き上げること。
- (5) 子ども医療費助成制度を創設するよう国に対して強く要請すること。

- (6) 現物給付の実現に向け、県内各市町村と三師会（医師会、歯科医師会、薬剤師会）、国保連合会等との調整をすること。

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、全国的に課題となっている「救命救急、小児医療」などの不採算医療部門を担っているが、これらにかかる経費は診療報酬と市から多額の繰入金を充てている。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、小児医療においては、新生児科、小児外科の患者のうち半数近くを市外患者が占めるなど広域的なニーズの高まりもうかがえ、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。

一方、施設の老朽化に伴う新病院の建設については、本年度には建設準備組織を設置するとともに設計関係経費を予算化し、平成24年度中の開院に向け具体的な取り組みを開始した。事業費は約22.9億円を見込み、巨額な財政負担を伴う事業である。

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、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、新病院建設に対する財政支援を要望する。

フッ化物洗口事業の推進及び補助金の復活について

厚生労働省医政局長・健康局長は、各都道府県知事に対して「フッ化物洗口ガイドライン（平成15年1月14日医政発第0114002号及び健発第0114006号）を配布し4歳から14歳を対象に集団でのフッ化物洗口を推進した。

県では、平成18年度から20年度まで「8020運動推進特別事業」を実施し、フッ化物洗口を希望する市町村に補助金をつけ推進したことにより、フッ化物洗口を実施した市町村が増えてきた。

しかし、「フッ化物洗口事業」を進める基盤が整いつつあったにも関わらず、この事業が打ち切られたため、市町村単独で新規事業及び新たな施設に実施するには厳しい状況にあるため、補助事業としての「フッ化物洗口事業」の復活を要望する。

長寿医療制度の充実強化について

長寿医療制度における被保険者の健康診査は、保険者の努力義務とされたが、千葉県後期高齢者医療広域連合は実施することとした。当該健康診査に係る費用は、国からの補助金と被保険者から徴収する保険料で賄われているため、結果的に保険料を引き上げることとなり、高齢者の負担を増大させている。

県においては、これらの状況を踏まえ、千葉県後期高齢者医療広域連合に、国と同額の補助金を交付することを要望する。

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を連携し、安心・安全で質の高い医療を提供できる体制の構築が求められている。また、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。

については、下記についての早期整備・対応の充実を要望する。

- (1) 地域の中心となる公的病院においては、私立病院が採算性の問題等で参入しない分野を補うことで地域医療を確保することや、新生児集中治療室やがん医療等の高度専門医療を提供することが必要であることから、これらに関する施設・設備の整備に対する助成を拡充すること。
- (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広報・啓発の拡充及び、迅速かつ適切な救急医療が受けられる体制を整備すること。
- (3) 全国的な課題である医師不足、特に産科医及び小児科医に対し、国に対し有効な対策を要望すること。

千葉県立東金病院の充実について

山武地域は医師、看護師等の不足により、公立病院の機能が著しく低下し、地域医療は危機的な状況にある。

東金市及び九十九里町は、山武地域の中核的医療機能を担う地域医療センターの実現に向け努力しているが、財政規模の小さい団体がこれを支え、運営していくためには、その建設から医師等の人材確保や経営など、全般に渡り多くの課題がある。

この地域医療センターは、東金市や九十九里町を含めた山武地域のみならず、県東部の医療の底上げに不可欠な病院であり、県からは千葉大学と共に、実現

化と課題解決に向けた支援を受けたところであるが、今後医療センターの開設に向けての財政支援と医療従事者の確実な確保について最大限の支援を要望する。

また、地域医療センター開設までの間、地域の救急医療が危機的状況にあることから県立東金病院の「救急基幹センター」をはじめとした病院の機能回復を強く要望する。

なお、平成21年8月より山武地域の産科医療機関はわずか1か所のみとなっている。市民が安心して子供を生み育てるために平成19年3月をもって産科診療を休止している同病院に産科診療の再開をあわせて要望する。

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100万人を超える地域の中核病院としての責務を果たすために三次救急対応、周産期医療や小児救急、高度医療の実践、365日24時間ベースでの患者受け入れを行なっている。

最新の検査・治療・手術機器を導入し、設備的にも万全の体制を整えており、このような医療体制を維持していくことが当地域の中核病院としての当院の責任であり同時に市民にとってなによりも安心なことは言うまでもない。

しかし、特別交付税の中にある、救急病院分・小児救急医療提供病院分・救命救急センター分にかかる部分につきましては一施設当たりの措置がされているところであり、今回一定の改善が図られたとは言え、現状の地域基幹病院として当院が果たしている機能や財政的負荷に見合ったものではない。

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。

無料低額宿泊所の届け出制を許可制に改めること及び事業開始後の施設運営の基準を作成することについて

現在、社会福祉法による無料低額宿泊所（第二種社会福祉事業）が本市内に2箇所設置されているが、現在の法制度では無料低額宿泊所の開設は、事業開始後1ヶ月以内に事業内容等を県に届け出を行なうだけで可能となっており、施設の運営については特に規制対象とはされていない。

このため、施設によっては福祉的な援助を主体としておらず、営利目的で施設を開設し運営しており、必ずしも社会福祉事業として適正に運営していない事業所もあり、施設本来のあり方から外れてしまっているという問題が見受け

られる。

そこでこの矛盾を改善するため、社会福祉法の改正を国に働きかけ、届出制から許可制に改め、許可するための指針を作成し、また開設後の運営についても基準を定めるなど、適正な施設の設置が図られるよう要望する。

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、市原及び山武長生夷隅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むけ、三次救急医療機関の整備が早期に具現化されることを強く望む。

さらに、千葉県循環器病センターの内科医師については、6名体制から平成19年7月に3名体制となり、平成20年にさらに減少し、平成21年4月には内科の常勤医師がいない状況である。同センターは千葉県全体の高度医療を担うとともに、市原医療圏の地域医療においても重要な施設のため、内科医師数の回復について至急対応することを要望する。

精神障がいのある人の入院医療体制の充実

浦安市では精神障がいのある人がその治療を目的として入院のできる病院がないことから遠方の病院を利用しており、精神障がい者をもつ家族会からは、本市も含めた東葛南部地域での入院施設の整備について、強い要望がある。

障がいのある人が住み慣れた地域で安心して生活できるという地域移行の目標を実現するためにも、地域の医療体制が整備されていることは大変重要であり、特に精神障がいのある人の東葛南部地域における入院医療体制の充実について要望する。

児童相談所の体制強化と児童養護施設等の拡充について

児童福祉法・児童虐待の防止に関する法律の改正に伴い、市と児童相談所の役割分担の明確化、要保護児童対策地域協議会の連携強化が図られたことにより、児童虐待受理件数が増加し、緊急に一時保護や施設入所が必要なケースが急増している。

しかしながら、近年における児童虐待の対応は、複雑多様化する案件が多く、保護人数そのものの増加に加え、一人当たりの保護日数が長期化している。

このため、児童相談所を含めた保護施設が満所状態であることが多く、緊急

時における迅速な保護に支障をきたす状況も発生している。

現在、県においては、児童福祉司や専門職員等を増員するなど組織強化を図っているが、今後も各自治体における相談件数及び児童虐待の受理件数の増加が予想されることから、より一層の児童相談所の強化・充実を図るとともに、児童養護施設や一時保護施設、乳児院のさらなる施設の拡充を要望する。

無料低額宿泊施設入所者に係る生活保護の経費負担及び住宅扶助費認定基準の策定について

社会福祉法第2条第3項第8号に規定する生計困難者のために無料又は低額な料金で宿泊所を利用させる事業を行う施設については、「ホームレスの自立の支援等に関する基本方針」(平成15年7月31日付け厚生労働省・国土交通省告示第1号)により居宅生活へ移行するための支援等を行う場所と位置付けられている。

このことから、当該施設を居住地と認定することは不相当であり、利用者に係る生活保護費の負担については、生活保護法第73条の趣旨に即し、期間を限定せず県費負担として実施するよう要望する。

また、居室使用料に見合った居住環境を確保していない施設が存在することから、住宅扶助費認定の適正化及び居住環境の向上を図るため、住宅扶助費認定基準の策定を要望する。

派遣労働者の共同住居に居住している者の取扱いについて、実際の仕事がないにもかかわらず、勧誘を行い飯場に住ませ保護の申請を行わせるといった事例が昨今見受けられるようになった。

そこに相当期間居住の事実があり、かつ将来における居住の期待性が認められる場合に限っては、そこを居住地として認定し、保護を行うことは止むを得ないと思われるが、いきなり管外から入所し同時に保護の申請を行う者については、どのように取り扱うべきかの判例などを示されたい。

国民健康保険財政の充実強化と広域化について

国民健康保険については、毎年増加する医療費に対し国県支出金等と保険料(税)により運営しているが、もともと低所得者層の多い国民健康保険の被保険者においては、非常に重い負担となっている。

国保においては保険財政安定化事業、高額療養費共同事業、調整交付金等の各制度により国・県の財政措置が講じられているところであり、これらの制度による財政措置の継続はもちろんであるが、年々増加する医療費に対しては、保険料(税)とならび国保の主要財源である定率負担の療養給付費等負担金の負担率を引き上げ、受益者負担の割合を緩和することで、被保険者負担を低減する必要がある。

については、療養給付費等負担金の負担率を引き上げるよう国に対して働きかけを要望する。

また、現状では各市町村が保険者として国民健康保険を運営しているが、それが各保険者間における負担の格差を生んでいる。

交通機関の発達、生活圏の拡大等で、市町村間の医療機会の格差は少なくなっており、給付と負担の公平性の確保という点から、医療制度の一元化の前段階として、国民健康保険の運営主体の広域化について検討機関を設置し、県においても国保制度のあり方を検討するよう要望する。

さらに、国民健康保険の状況は、医療費の金額が毎年右肩上がりが増え続けており、また国保税の減収は、急激な経済状況の悪化等により課税所得が年々減少したことにより、国保税率の改定や収納率強化をもって努力をしても保険給付費の伸びに見合う財源を確保できない状況である。国保会計は、一般会計よりの制度外繰入を受けているが、制度外の繰入により収支均衡を図っている現状は、今後も続けていくことが出来る確約はなく一般会計予算による市政の運営にも重大な影響を及ぼすものである。

まさに今、国保財政の現状は危機的状況にあるが、市は保険者の責務として将来にわたり市民が安心して医療を受けることができる体制づくりに向けて、この厳しい状況を改善していく必要がある。このような状況を十分に理解され、国保財政へのより一層の支援を強く要望する。

病院財政運営費補助金について

多くの自治体病院においては、恒常的な医師不足、看護師不足により非常に厳しい経営を強いられている。この状況下で、看護師不足の現状は様々な募集活動を行っていても充足されず、適正な医療の提供体制に支障が生じている。

各地域自治体病院への看護師の応募状況は、都市部の医療機関などへの偏在や、就業環境が整っている医療機関などに集中しており、この状況を打開するためには、就業環境等の改善を図るための施設整備及び待遇改善にかかる経費等が必要と考えられる。

については、公的医療機関の施設整備に対する補助金の復活と看護師確保経費に対する補助金の新設を要望する。

地域医療の充実強化について

国保成東病院は、山武長生夷隅医療圏の2次救急の中核となっており、とりわけ山武郡内においては、小児科、泌尿器科、脳神経外科などを有する唯一の公立の総合病院として、非常に重要な役割を担ってきている。

しかしながら、内科医を始めとする医師不足の慢性化から夜間の救急などに支障をきたしているほか、本年9月からは、産婦人科も休止されることとなっており、地域の住民に大きな不安を与えている。

そのような状況に鑑み、地域医療の中核として大きな役割を果たしている国保成東病院への医師確保対策並びに財政支援について強く要望する。

特に、「県地域医療再生計画」に関しては、当医療圏の医療の一層充実・強化に資するものとなるよう要望する。

また、「妊婦健康診査支援基金事業」が23年度以降も継続されるよう要望する。

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。

印旛沼の水質浄化について

印旛沼の水質汚濁のレベルは、平成19年度のCOD（化学的酸素要求量）により、全国湖沼水質ワースト1位である。

印旛沼は、15の流域市町村により構成されている。このことから、それぞれの市町村単位で水質浄化対策に取り組んでも抜本的な解決が困難である。

については、抜本的な水質浄化対策として、県による「浚渫」作業や河川に流れ込む水質管理を要望する。

あわせて、印旛沼の環境対策と治水対策は密接不可分の関係であることから、流域河川の整備に加え、排水機能の増強や印旛沼本体の貯留能力の拡大を推進するよう要望する。

産業廃棄物の適正処理について

県においては、産業廃棄物に対する監視指導体制の強化が図られているところであるが、廃棄物の不適正処理の事案はゲリラ的に発生することが多く、悪質化、巧妙化する傾向にある。

また、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現状にあり、市街地周辺では、これらの影響による地下水等への環境汚染及び堆積物の火災発生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、不適正処理対策を徹底するため、県においては指導監督、取り締まり体制の強化・充実及び周辺地域で生活環境に支障を及ぼしている不法堆積の早期撤去について県の責任のもと行政代執行を含めた強固な対応について要望する。

併せて、市及び県、警察の連携による捜査の結果、違反者が確定した場合には厳しく対処することはもちろん、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。

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。

太陽光発電設備等に対する補助制度の創設について

地球温暖化防止対策の一環として、国(経済産業省)は、太陽光発電導入の飛躍的な拡大を図るために、一般住宅への太陽光発電システムの設置に対して、太陽電池モジュールの公称最大出力1kW あたり7万円の補助制度を復活させている。

また、東京都・神奈川県をはじめとする12都府県(平成20年度現在)においても独自に太陽光発電システム等に対する補助や奨励等の支援事業を行い、普及拡大に努めている状況である。

また、平成21年度には埼玉県においても補助金交付による支援事業を実施している。

本市では、平成19年度より太陽光発電設備等に対する奨励金交付事業を実施し、太陽光発電設備等の普及拡大に努めているが、さらに普及拡大を図るためには、他府県のように、県レベルでの支援が必要であると考えます。

そこで、本県においても太陽光発電システム等への補助制度の創設を要望する。

浅間山砂利採取跡地の利用促進について

浅間山砂利採取跡地については、千葉県土石採取対策審議会から県知事に提出された昭和52年1月20日付けの答申書において、「関連企業においても地元並びに県と十分協議し、利用計画の早期樹立を図り、この実現に努めること。」とされたことから、県・市・関係企業により跡地利用について検討を重ねてきたところであるが、社会経済情勢の影響を受け未だ未利用地となっている。

浅間山跡地の有効利用は、人口減少が顕著な南房総地域を活性化させる施策としての期待が大きく、一刻も早い土地利用が望まれている。

現在、跡地利用として企業誘致やバイオマス利活用についての検討を行っているが、土地利用を促進するためには、工業用水の整備が重要と考えている。

以上のことから浅間山跡地利用促進のため、工業用水を含む浅間山跡地利用を促進するための環境整備を要望すると共に、県の積極的な企業指導と県主体で設置された「浅間山跡地利用協議会」の協議再開を併せて要望する。

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。

カイヤドリウミグモ対策について

東京湾内にて数少なく残った干潟を利用する本市の主要な産業であるアサリ漁がカイヤドリウミグモにより大きな打撃を受けている。

平成19年度の発生以来、県の機関である東京湾漁業研究所で調査及び研究が進められ、本年度、本市が漁業協同組合に対し、1,200万円の支援を行い、カイヤドリウミグモの一斉駆除事業を実施したが、抜本的な解決には至っていない。アサリの漁獲量が10分の1以下に激減したことから、漁業者及び漁業協同組合に大きな打撃を与えている。

については、早急に漁業経営の安定化を図るため、県においてもカイヤドリウミグモ駆除事業の実施について検討するよう要望する。

生産調整（飼料用米の取組）に係る広域的な協議会の立上について

生産調整の実効性の確保を強く求められる中、県としては平成21年度で新規需要米（飼料用米等）1,000haの拡大を目指している。

しかしながら、多くの市町村では受け入れ先の確保に困難をきたしている地域もある。

また、大手飼料会社の取組もあって、各自治体単位で協議会を設立し、各自で契約をするのは効率が悪い部分もある。

その他にも、受入の畜産農家は、集めた飼料用米のストック場所の確保に苦慮をしている。

以上の観点から、広域的な飼料用米の協議会（事務局＝県等）を設置するとともに、低温貯蔵庫などのストック場所を県において手当てするよう要望する。

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、県主体による広域的・集中的な管理事業の実施と県有林の活用による各種の取り組みを講じるとともに、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）イノシシ被害防止事業の電気防護柵設置に対する県補助金枠を拡大すること。

- (3) 近年被害が増大しているハクビシンやキョンなどを対象獣とすること。
- (4) 生態調査等のために発信機を着けた有害鳥獣を捕獲した場合も県補助の対象とすること。

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

南房総市から鴨川市に至る、広域営農団地農道については、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 2 1 年をもって完成予定となっている。

については、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。

県土整備行政の充実強化について

県土整備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。

都市計画道路 3・5・28号国分下貝塚線（県道高塚新田市川線）等の整備改善

県道高塚新田市川線の一部である都市計画道路 3・5・28号国分下貝塚線は、現在事業中の外環道路市川北インターチェンジに近接する重要な路線で、外環道路開通後、多くの交通需要が見込まれるところであるが、現況は、道路幅員も狭く、そのほとんどの区間で歩道整備がなされていない状況である。

また、外環道路に接続することから、市が拡幅事業中である本市菅野の市道 0124号は、県道高塚新田市川線との交差点で事故も多く、国道 14号までの区間では慢性的な渋滞が発生している。

このような状況で外環道路が供用開始されると、交通環境の更なる悪化、歩行者等の安全性が懸念されることから、県道高塚新田市川線の都市計画決定区間及び市道 0124号との交差点の早期整備を要望する。

旧江戸川堤防上部の遊歩道整備について

旧江戸川遊歩道整備は、県が「水辺環境整備事業」により、平成 4年から旧江戸川堤防上（浦安市境から河原水門まで）の整備を進めている。

また本市は、河川沿いの景観向上と利用者の安全・安心な遊歩道づくりを進めるため、県の遊歩道整備が完成した区間から照明灯整備を進めている。

現在、本市は、浦安市境より常夜灯までの区間について、まちづくり交付金で照明灯整備を進めており、平成 21年度で完成し、平成 22年度以降には常夜灯から河原水門までの区間についても、引き続き照明灯整備を予定している。

しかし、県の遊歩道整備状況については、浦安市境より上流に向かって 2,840mまでの区間が完成しているが、未整備の区間が約 1,610m残されており、平成 21年度末には、市が施行する照明灯整備が先行している状況となる。

については、この未整備区間の早期の遊歩道整備を要望する。

企業等の護岸、岸壁等の改修に対する支援について

千葉の臨海部は、埋め立てと企業誘致により発展してきており、千葉港は「特定重要港湾」として、流通の基地となるだけでなく、生産機能を有する工業港へとその重要性を増しているところである。

しかしながら、現在、企業等が所有する護岸、岸壁等は老朽化が進み、改修が必要にもかかわらず、未整備な箇所が散在している状況である。

私有地に付帯する護岸等については、土地所有者の所有権に属する施設であり、本来、施設の維持管理は土地所有者の責任において行うべきものと思料される。

しかしながら、港湾等は一体的に整備する必要があるとともに、企業を取り巻く経済情勢は依然厳しく、護岸等の整備には多大な事業費を要することから、一企業での対応は困難な状況である。

また、老朽化した護岸については、倒壊の危険性もあり、船舶の航行に支障をきたすことも想定できる。

については、地域活性化・経済活性化及び県民の生命・財産を守るという観点から、港湾管理者（水路の管理者）として、企業等が所有する護岸、岸壁等の改修に対する財政的な支援を含め、総合的な支援方策を講じるよう要望する。

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目指して、多目的観光棧橋の建設や交流拠点「渚の駅」の整備、海岸環境整備事業、シンボルロード整備事業、リゾートに相応しい街並み景観の形成などが進められている。

これらの事業効果を活かして南房総地域観光圏の更なる振興を図るには、富浦インターチェンジと館山湾を結ぶ主要な交通動線を形成することが必要不可欠であるが、一般国道127号福沢交差点と市道3016号線を結ぶ一般県道犬掛館山線は、狭隘部分が極めて多く、その機能を十分に果たし得るとは言えない状況にある。

また、JR那古船形駅西側区域においては、頻繁に住宅地の溢水や生活道路の冠水が発生しており、新設の道路敷を利用した幹線排水路の整備も抜本的な解決策の1つであると考えている。

については、上記交通動線を確保するとともに、安全・安心な市民生活を保障するため、（仮称）船形バイパスの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、館山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第1期計画の『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創出する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、大きく期待されている施設であることから、平成14年3月に、国・千葉県・館山市の3者共同で策定した『館山港振興ビジョン』に基づいた全体計画での整備促進をすること。
- (2) 『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に完成すること。
- また、整備が遅れている第2期区間の1,000mについても、着実に事業を推進すること。
- (3) 平成21年3月に、国・千葉県・館山市の3者共同で策定した『館山湾振興ビジョン』について、実現に向けた事業を推進すること。

都市計画道路の整備促進について

県道「木更津末吉線」(都市計画道路「草敷潮見線」)については、既に、県が矢那地先から都市計画道路牛袋小浜線への接続を整備しているが、国道16号及び127号から、かずさアカデミアパークまでのアクセス向上は、進出しようとする企業にとっても欠かすことのできない条件である。

このようなことから請西第二土地区画整理区域から請西千束台土地区画整理区域までの市街化調整区域部分の早急な整備が必要不可欠であり、当該路線については、県道「木更津末吉線」の代替え道路として位置付け決定された4車線の都市計画道路であること、請西千束台土地区画整理事業地区内の都市計画道路が完成しても行止まり道路となることなど、本市の街づくりのうえでも重要路線であることから、整備促進に向けて特段の配慮をお願いする。

また、都市計画道路「下郡・大稲線」については、富来田地域の都市計画区域編入とともに都市計画決定された道路である。首都圏中央連絡自動車道木更津東インターチェンジの開通、東京湾アクアラインの800円社会実験開始に伴い富来田地域への交通量が著しい増加を見せている。

このようなことから、都市計画道路「下郡・大稲線」の国道410号バイパスから旧410号までの区間の整備は急務と考えており、富来田地域に対しても首都圏中央連絡自動車道の整備と併せて当該区間を県事業として整備すると地元説明もしていることから、今後、整備促進に向けて特段のご配慮を要望する。

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。

については、ボトルネック対策として早急な対策を講じるよう以下のとおり要望する。

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

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7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

千葉外房有料道路の料金値下げについて

千葉外房有料道路は、千葉地域と長生地域を係し、地域産業の活性化と外房地域に誘導する重要な道路であり、平成19年4月27日に620円から300円に値下げされ、地域住民から利用しやすくなったと好評を得ており、更に、本年8月には東京湾アクアラインが社会実験制度を利用し800円に値下げされたところである。

については、千葉外房有料道路についても、道路利用の観点から更なる値下げ

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まって、交通量が増大し、様々な箇所で渋滞が発生している。

今後も航空機の発着回数の増加や、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。

については、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、既に事業用地の66%を取得済となっているが、現在、事業は休止状況にあるため、早期完成を目指し事業の再開を要望する。

また、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、事業実施に向け準備を進めている。なお、大篠塚地先から国道51号までの延長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。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。

一般県道神門八街線バイパスの整備について

一般県道神門八街線は、国道51号、周辺工業団地へのアクセス道路として

利用されており、朝夕は交通渋滞が発生している。

また、交通量は多いが道路幅員も狭く歩道整備されていないことから、歩行者や自転車利用者が危険にさらされている。

については、一般県道神門八街線バイパスとして位置づけられている都市計画道路岩富・海隣寺線(3・4・20)の内、佐倉第三工業団地から八街市界までの未整備区間550mについて、早期の事業化を要望する。

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5kmの早期着工・完成
- (2) 匝瑳市から旭市間の約12km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。

東京湾岸海岸整備について

東京湾岸においては、大規模開発などが進み、水辺の自然環境が失われてきた。水辺は自然と触れ合う癒しの空間の提供など様々な機能や役割を有している。本市では県の協力のもと、親水護岸の整備を進めてきたところであるが、この護岸整備については一部整備が完了したものの、未整備となっている区間がある。

東京湾岸海岸整備を進めることは緑地の創出、海浜レクリエーション空間拠点の創出などにおいて重要な施策であり、県民の貴重な水辺空間を保全・再生するためにも東京湾岸の早期整備について要望する。

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

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

(仮称)牛久環状道路の早期事業化について

牛久地区は、国道297号、国道409号及び主要地方道市原天津小湊線や公共交通機関が結束する交通の要衝である。特に、牛久地区の市街地を通過する国道297号及び国道409号は、慢性的な交通渋滞により、沿道環境の悪化や商業活動の妨げになっており、地元からも抜本的な渋滞解消策について求められていることから、早期事業化について要望する。

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。

ついでには、将来、交通量の再検証とこれに基づいた道路構造の検討を早急に実施し、併せて周辺住民と環境対策についての協議を進めるとともに、今後の事業計画を早期に確立し、用地取得対象地権者への事業情報の提供など積極的な対応を図ることを要望する。

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「広域道路網マスタープラン」(平成5年12月策定)に位置づけされており、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都市計画道路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いては、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。

ついでには、同区画整理事業区域を除く国道16号南側の未整備区間について、事業の推進を要望する。

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、市内待崎交差点付近の慢性的な渋滞及び突入トンネル付近における異常気象時の交通寸断の解消並びに、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号及び465号について、未改良箇所等を整備すること。

- (3) 主要地方道鴨川保田線について、抜本的な道路の改良・整備をすること。
- (4) 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)に伴う生徒の交通安全対策も含めて、歩道未整備区間における歩道を整備すること。
- (5) 「広域営農団地整備計画」に基づく旧富浦町南無谷の国道127号線から鴨川市打墨の主要地方道千葉鴨川線約29.8kmの農道整備事業について、既に事業採択を受けている区間の早期事業着手・完了とともに、未採択区間についての早期採択と着工に向け、国に働きかけること。

海岸漂着ゴミの除去・処分の徹底について

海岸管理者である県において、本県の大きな観光資源である海岸の状況把握に努められるとともに、海岸保全について次のとおり要望する。

- (1) 漂着ゴミ等の早期の除去、処分について早期対応すること。
- (2) 海水浴場開設期間における海水浴場内の管理に係る総合的な補助制度等を創設すること。
- (3) 「美しく豊かな自然を保護するための海岸における良好な景観及び環境の保全に係る海岸漂着物等の処理等の推進に関する法律」に基づく地域計画を策定すること。

一級河川大津川の整備について

鎌ヶ谷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す。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すが、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ありません。

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おり、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。

については、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ことから、早期に整備が図られるよう要望する。

葛南広域公園の整備促進について

葛南広域公園は、「ちば新時代5か年計画」及び「新世紀ちば5か年計画」にお

いて、船橋市、市川市、鎌ヶ谷市の3市にまたがる約48haの地域を対象として新規に整備する県立公園として位置づけられている。

本市では、都市計画マスタープラン並びに緑の基本計画のなかで、この葛南広域公園を環境保全、レクリエーション、景観形成など多くの機能・役割を担う「みどりと水のネットワーク形成」の重要な核として位置づけている。

こうしたなかで、本市域においては、当該公園計画区域とほぼ同じ位置に、県を事業主体とする大柏川第二調節池整備に係る河川事業が平成17年度よりスタートしたが、都市マスタープラン等で描かれた周辺地域の良好な都市環境形成を図っていくためには、公園事業と整合性をもって進めていくことが求められている。

については、大柏川第二調節池整備事業との一体性をもった葛南広域公園計画が、早期に具現化するよう要望する。

鎌ヶ谷都市計画道路3・4・5号船橋我孫子バイパス線の早期整備について

都市計画道路3・4・5号船橋我孫子バイパス線は、国道464号以北から栗野交差点手前までの延長約280mを、平成13年度より県が事業主体となって事業を実施している。

しかし、当該区間は、事業着手から約8年が経過しているが、進捗率は約4%（H19末現在）と完成の目処がたっており、当該道路の周辺では、新鎌ヶ谷地区の土地区画整理事業が概成し、今後、地区内外からの発生集中交通が多数見込まれるなか、これらの交通を円滑に捌く幹線道路の整備が急務となっている。

については、現在、事業化を図っている当該都市計画道路を早期に整備するよう要望する。

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率が高く、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1,770mのうち872mが供用開始され、また、当バイパスと青堀駅を結ぶ路線として、平成18年度からまちづくり交付金事業により市道青堀駅東口第1号線の整備に着手し、平成22年度に全線開通する計画となっており、接続されると交通の利便性が大幅に向上されるため、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形成整備を図ること。

(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ることから、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。

主要地方道浜野・四街道・長沼線の整備促進について

主要地方道浜野・四街道・長沼線は、四街道市と千葉市間の都市間交流にとって重要な県道で、周辺住民にとっても主要な生活道路であることから、この県道の渋滞緩和や交通安全の確保を図ることは緊急の課題となっている。

現在、整備中の国道51号と国道126号を結ぶ区間のうち、千葉市域については千葉市が平成25年度に供用開始を目指していると聞き及んでいるが、県管理の区域においては用地交渉に難航していると伺っている。

鋭意努力の最中と理解はしているが、本市地域住民より、早期完成を望む声が強くと、全区間早期完成に向け、なお一層の事業推進を要望する。

道路網の整備について

本市においては、東京湾アクアライン着岸地都市整備構想に基づき、袖ヶ浦駅北側土地区画整理の立ち上げと共に、袖ヶ浦駅舎の改修や自由通路整備などの関連事業を推進することとしている。同構想を実現し、周辺4都市が活性化し発展していくためには、東京湾アクアラインに係る社会実験の成功と、構想に基づく各事業地区が連携して相乗効果を発揮することが極めて重要である。

については、これらの連携効果を発揮するため、東京湾アクアラインの着岸地周辺4都市の臨海部を結ぶ主要幹線道路(都)高須箕和田線、(都)西内河根場線、(都)中野畑沢線の整備実施を要望する。

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木更津東インターチェンジから茂原間については、平成22年度の開通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。

既存道路の維持補修経費に対する財源措置について

道路基盤整備を確立するには、第一に既存道路の維持補修を最優先に行わなければならないが、特に主要幹線道路などで耐用年数の超えた路線については、一刻も早い維持補修が必要である。

道路の維持補修は、道路の修繕を半永久的に繰り返すものであり、投資的事業といえども性質上は経常的な経費であるが、現行制度では、道路の維持補修に対する財源措置は講じられていないことから、当面の間は、市の一般財源の負担増が避けられない状況である。

については、一般財源の負担増が懸念される既存道路の維持補修経費に対して、新たな県補助金の創出、特別な資金の貸付又は地方財政法第5条の改正など、所要の措置を講じるよう要望する。

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が平成18年に行われたが、未買収用地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、社会経済情勢を勘案し、必要に応じて適宜適切な事業計画の見直しを実施しながら、平成25年度の事業収束に向けて当該事業計画に基づき早急、かつ、計画的に整備を進められるよう要望する。

国道409号の4車線化の早期整備について

国道409号の富里区間は4車線化が完成しつつあるが、国道51号から成田市並木町三叉路までの区間が未整備であることから富里インターチェンジ周辺では、慢性的な交通渋滞を引き起こしている。

については、未整備区間を早期に整備し、交通渋滞の緩和を図るよう要望する。

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、「観光の振興」、「地域の活性化」など大きな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ため、国・県道において、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など、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次の未整備区間の整備を早急に実施するよう、昨年度に引き続き要望する。

- (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年度に地元代表者、学識経験者、行政からなる「平久里川流域懇話会」を設立、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、一部改修工事が実施されたが、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。

一般県道飯岡九十九里自転車道路の早期完成について

九十九里海岸と並行して整備される一般県道飯岡九十九里自転車道線は、現在、旭市まで完成している。

本市の計画区間については、新川からのさか望洋荘までの一部が完成してい

るが、豊かで美しい水辺環境と調和した利用増進に向け身近に海岸の自然に親しむことや健康で精神的なゆとりのある生活が確保でき、観光資源として九十九里沿岸の活用が図れるように、横芝光町までの未整備区間の早期完成を要望する。

海岸侵食対策事業について

本市の海岸侵食対策事業は、北九十九里吉崎地区 2 基と野手地区 5 基のヘッドランドが設置されており、吉崎地区については概ね完成している。

しかしながら、12号ヘッドランド以西の横芝光町木戸浜地区間までの間についても急激な侵食が連鎖的に起きており急速に進行している。

特に、毎年開設している、12号ヘッドランドに隣接する堀川浜海水浴場については、潮流の変化により海岸侵食が激しく遊泳不適となったため、開設期間中である7月31日に閉鎖を余儀なくされたところである。

さらには、高潮・台風時には、砂丘堤を越え海水が砂防保安林内に流入し、民家にまで到達する勢いで、住民は大きな不安を感じている。

このようなことから、国土を保全し地域住民の生活の安全を確保するため、ヘッドランドと併せて緩傾斜護岸等の対策を要望する。

県事業等の早期実施及び市町村実施事業への支援について

合併特例法第5条第3項及び第4項の規定により、合併市町村において、速やかな一体性の確立と均衡ある発展に資するため、千葉県知事と協議し決定した千葉県が事業主体となって行う事業の早期実施を要望する。

また、市町村において、円滑な交通を確保するため、県が事業化を決定あるいは検討している幹線道路整備及び県道整備について、早期実施を要望する。併せて、市町村が行う幹線道路等整備の支援について要望する。

都市計画道3・4・5（板附本須賀納屋）号線 県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、成東酒々井線及び成東山武線から成東駅入口交差点を通過せずにそれぞれ国道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津辺交差点周辺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。

国道465号の整備促進について

この道路は、富津市、君津市、大多喜町を經由し、いすみ市に至る房総半島の中央部を東西に横断する道路で、平成5年4月1日より国道として施行されている。

この路線は、緑と海に囲まれた豊かな自然と温暖な気候を活かした観光施設を相互に結び地域間交流の活性化、産業や経済流通及び文化の発展に大きく貢献する基幹道路であり、さらに、東関東自動車道や東京湾アクアライン等の京浜・京葉地区を結ぶ環状網が形成されつつある状況の中で、それら高速道路ネットワークへのアクセス道路として極めて重要な役割を果たす路線である。

着々と整備は進んでいるが、未だに狭隘で屈曲急勾配等、未整備区間も多く存在している現状であるため、本路線の整備促進について強く要望する。

深堀バイパスの早期着工並びに新田野・苅谷バイパスの早期事業化を要望する。

また、関連整備として、いすみ医療センターが平成21年2月1日より開設されたが、医療センター前の市道夷8号線は幅員狭小で人家連担のため拡幅改良が困難で、大型車の通行も禁止している状況であることから、新田野・苅谷バイパスからの進入が計画されていますので、地域交通の円滑化のため主要地方道茂原夷隅線と県道夷隅長者線区間の早期着工、早期開通も要望する。

館山・一宮間の地域高規格道路事業の促進について

外房地域における抜本的な道路交通対策として、館山・一宮間が地域高規格道路の候補路線として平成6年12月に指定されたが、未だ「鴨川・大原道路」は候補路線にとどまっている。本市は、縦断する幹線道路が国道128号のみであり、沿線には太平洋岸に市街地を形成し多くの観光拠点を抱える地域であるにもかかわらず、急峻な海沿いを通過するため線形不良や狭隘箇所も多く並行する代替路もないため、観光シーズンはもとより日常の交通需要に対処できず、地域住民の生活面にも多くの障害が発生している状況である。

交通網が脆弱なことは、地域の活性化を阻害するものであり、本路線を整備することにより、首都圏中央連絡自動車道との連結によるアクセス向上が進み、広域的な時間短縮効果により、地域住民の利便性の向上、安全安心を守るうえでも、早期着工を要望する。

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。

（仮称）スポレク健康スクエア整備構想の早期具現化について

（仮称）スポレク健康スクエア用地については、2002年ワールドカップ開催候補地として、千葉県のスポーツ振興のため、地元地権者と市原市は用地の確保に全面的に協力してきた経緯がある。

当該用地の一部は「市原スポレクパーク」として市が整備し、全国高等学校総合体育大会のサッカー競技場となるなど、地域スポーツの振興に寄与しているところである。しかし、大部分は未整備であり、雑草が繁茂しており、付近住民は防犯・防災面で危惧している状況である。また、市原市のスポーツ団体からも（仮称）スポレク健康スクエア整備構想の早期具現化について要望がある。

については、県民の健康づくりや中核的な公共施設として、（仮称）スポレク健康スクエア整備構想の早期具現化を要望する。また、平成23年度以降の「市原スポレクパーク」用地の無償借用を併せて要望する。

弾力的な学級編制と教員の定数配置の拡大について

平成17年度から、小学校1・2年生及び中学校1年生のすべての学級において学級編制基準の弾力的な運用が適用され、38人学級が実施されている。

また、平成18年度からは、小学校3年から6年生について加配教員を活用した38人学級編制が実施され、平成19年度からは、小学校1・2年生の36人学級及び中学校2・3年生の38人学級編制も可能となり、平成21年度からは、中学校1年生の36人学級編制も可能となった。

このことは、児童・生徒が早期に学校生活に適応し、少人数指導により基礎・基本の定着を図る上で、大変効果的である。

現在、児童・生徒の生活環境は大きく変化し、その対応においても、きめ細かな指導が求められている。

一人ひとりの個性に応じて、児童・生徒の状況にあった指導を可能にするためにも、弾力的な学級編制と正規教員の定数配置の拡大により、36人学級の全学年実施等、さらなる少人数学級の拡大を要望する。

特別支援教育の充実について

通常学級に多く在籍すると考えられるLD、ADHD、高機能自閉症等により特別に支援を必要とする児童・生徒への総合的かつ教育的な支援体制を整備

するために、通級指導者の複数配置や専任の特別支援コーディネーターの配置、県費負担補助教員の配置等の具体的な支援策、特に、人的な配置を定数外で配置するよう要望する。

教育施設の耐震化への支援措置について

平成20年6月18日に「地震防災対策特別措置法の一部を改正する法律」が施行され、学校施設耐震化を早急に講じるものとすることが示された。ここでは、耐震化事業に対する国庫補助率の嵩上げ等、市町村の財政負担軽減措置がとられている。しかし、補助率の嵩上げは平成22年度末までの時限措置となっている。多くの自治体では、対象となる耐震基準を満たさない建築物が多く、短期間に全てに対応することは困難な状況である。そこで、補助率の嵩上げ期間の延長を要望する。

また、耐震補強事業の国庫補助率の嵩上げは、2/3になったが、改築事業は1/2であり、しかも非常に厳しい条件があるために、現実的には従来通りの1/3の補助に止まっている。

建築後数十年を経過した施設については、コンクリートや鉄骨の経年劣化により耐震補強工事をして、更に10年以上使用することには耐えられないことから改築事業で実施することがより効果的である。そこで、改築事業についても、補助率の更なる嵩上げと、補助条件の緩和を要望する。

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20年27,586件、交通死亡事故者数全国ワースト5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20年で41.6%と最も高い比重を占めている。また、野田市における子供の交通事故件数も増加傾向にあり、高齢者の交通事故件数も依然として高い割合で推移しているため、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必要不可欠であり、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。

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

本市における刑法犯罪認知件数は、平成15年から5年連続で減少してきたが、平成20年度は6,688件発生し、前年を上回り、6年ぶりに増加に転じた。

中でも、空き巣や自転車盗、車上ねらい等の市民の身近で発生している窃盗犯は、5,433件で、全体の約8割を占めており、多くの市民が犯罪被害者となりうる情勢にある。

本市を管轄する警察署として、現在、柏警察署が設置されているが、管轄人口が39万人を超えていることから、警察署1署当たりの業務負担は非常に大きく、刑法犯認知件数及び交通事故件数において県下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設置されるとともに、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、本市は昨年4月から中核市へ移行し、市民がより一層、安全安心を実感できるまちづくりの推進を重点事業に位置付けている。なお、県内では中核市である船橋市や、人口規模の大きな松戸市、市川市には、それぞれ2署体制で警察署が設置されている。

こうした状況から、柏市における警察体制の一層の強化は不可欠であり、そ

れに伴う警察官の配置拡充並び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。

警察署の設置及び警察体制の強化について

本市は、周辺市で唯一警察署が設置されておらず、木更津警察署から遠隔地のため交通人身事故や犯罪の発生等において、警察専務員の到着に時間を要し、市民はもとより、事件事故当事者も安全安心について非常に不安を感じている。

また、東京湾アクアライン等の高速道路網により犯罪が広域化し、観光客等の流入による交通事故の発生も今後増加が予想される。

市は、住民が安全で安心して暮らせる街づくりの推進のため、警備会社への委託による夜間のパトロールや小学校の警備に加え、市民によ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、小中学校の保護者等による登下校時のパトロール、交通安全協会等による街頭指導を行っているが、この活動にも限界を感じている。

市民との地区懇談会や要望書・交通防犯講習会等において、警察署の設置や警察官の増員等警察組織の強化について多くの意見が寄せられている。

特に、この不景気の状況下に市内においてコンビニエンスストアでの強盗事件の発生に、市内の交番や駐在所だけでは安全・安心の拠り所として不安を感じている。

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が早期に実現するよう要望するとともに、警察官の増員に伴う警察体制の強化についても併せて要望する。

幹部交番から警察署への昇格及び駅前交番の新設について

近年、刑法犯の発生は若干減少傾向にあるとはいえ、発生件数は依然として高い水準にある。

また、青少年を狙った犯罪が発生する一方で、青少年による凶悪犯罪も発生し、社会的問題になっている。

さらに、都市化の進展による様々な社会情勢を背景に、駅周辺や公園、道路など市民の身近な場所での犯罪や組織的な凶悪犯罪が発生する中で、体感治安の悪化による市民の不安が増大している。

このような状況の中、各自治体では様々な犯罪に対応するため、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始め、区及び自治会等の協力を得て、犯罪への取り組みを積極的に進めているところであるが、市民が犯罪等の急場に直面した場合、すぐる先は警察であり、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・警察との連携協力を図り、安全で安心なまちづくりを推進するため、幹部交番から警察署への昇格及びその前段として八街駅前交番の新設等について要望する。

警察官の増員及び交番機能の強化について

県内の犯罪発生件数については、平成14年をピークに近年では年々減少している状況である。

しかし、総犯罪発生件数は数字的には減少しているものの、「ひったくり」「空き巣ねらい」「振り込め詐欺」などの事件は未だ発生が後を絶たず、住民の治安に対する思いは、必ずしも「良くなった」と言える状況ではない。

県においても国に対して警察官の増員要望により徐々に増員されているところであるが、更なる増員を国に対し働きかけることを要望する。

また、犯罪発生等に伴いその処理に追われ、交番等に警察官が不在となる「空き交番」問題についても、交番相談員の増員等による対策が進められている状況であるが、引き続き、交番への警察官の増員若しくは警察官OBの活用による交番相談員の充実等により住民が安心を体感できるよう交番機能の強化を要望する。