



船橋市議会議員

長野 はる のぶ

ながの春信

地元前原からパワフルに発信します!!

皆様から頂いた4年間の任期を終えようとしています。

この4年間で時代はもの凄いスピードで変化しているということを実感いたします。変わりゆく市民ニーズや地域の問題点を目で見、耳で聞いて、それを政策提言し、政策を実現する能力が議員には求められています。これからの地方自治体は「統治から協治へ」、皆様(市民)が参加する市政へと変化しなければなりません。



現在の基準に合致しない急曲線(カーブ)

長野議員 この件は今から3年ほど前、平成28年1月4日に前原20町会を代表して船橋市前原自治連合協議会より「新京成電鉄線新津田沼駅～前原駅間立体化等に関する陳情」と題して陳情書が議会へ提出され、平成28年第1回市議会定例会にて全会一致で採択されたものであります。

この陳情には3つの理由が明記されておりました。一つは県道69号線(船橋・長沼線)が前原6号踏切の遮断により長蛇の渋滞が引き起こされ、津田沼十字路には1回の信号で渡り切れない車両が無理に侵入することで歩行者、児童に危険が及んでいること。そして2点目に国道296号線は歩道も一人が通れる幅しかなく、車道は片道1車線であり、中核市を通過する国道とは思えない慢性的な渋滞が発生しています。この国道296号線の流れを、前原3号踏切が遮断することで、更なる渋滞が引き起こされていること。そして3点目には前原小学校の通学路にある前原5号踏切は狭隘道路であるうえ、変形5差路であることから、踏切による歩行者、自転車、さらに車両も加わって接

触事故が後を絶たないことが挙げられておりました。あれから3年が経過しようとしていますがこの3つの危険性は今もなお変わりなく、なんら行政措置は講じられないままであり行政の不作为が続いております。

平成28年11月30日付けで市の担当課より前原自治連合協議会へ進捗状況を伝える書面が届きました。ここには「現在、鎌ヶ谷市内で連続立体交差事業を実施中であり、その終了年度である平成36年度までは船橋市内での立体化事業について協力体制を構築するは困難」とのことが書かれていました。しかしこれは事業実施をするという前提に立った

新京成電鉄線新津田沼駅～前原駅間立体化等について問う

平成30年第4回市議会定例会

— 一般質問 — (H30.11.30)

場合の話であり、事業を実施するかどうかの話し合いは平成36年度まで待たずともできます。本年4月に我が党の国会議員と県議会議員そして陳情者である前原自治連合協議会の方と私の4名で、新京成電鉄本社へ伺い立体化について新京成電鉄のお考えなど打ち合わせをしてきました。その中で、「立体化することを船橋市として計画決定することが先であり、その計画決定をするにあたり隣接する習志野市や関係機関とともに様々な検討が必要である。計画決定されることになれば、新京成電鉄としても対応していく」ということでありましたが、この点についてどのような検討されたのか、お尋ねいたします。

道路部長 新京成線の立体化につきましては、まずは、現在鉄道の運行を行っている新京成電鉄株式会社の意向を確認する必要があると考え、新京成電鉄株式会社と打合せを行っているところであります。

この打合せの中で、新津田沼駅から県道69号線(通称東金街道)の間に存在する急曲線が問題となっており、関係機関とのさらなる協議について作業を行っているところであります。

長野議員 道路部からは、新津田沼駅から県道69号線(通称東金街道)の間の急曲線が問題だとの答弁でしたが、仮に、急曲線の改良が必要であるとする、今現在電車が走っている場所とは全く異なる位置に線路を引かなければいけないということでしょうか。

今現在電車が走っている場所とは全

く異なる位置に線路を引くとなれば、沿線にはデパートやマンションなどが立ち並んでおり、用地の取得などに膨大な時間と経費が必要になるのではないのでしょうか？ご答弁願います。

船橋市では、国道と鉄道が平面交差しているのが当たり前のように論じられてしまっているのですが、これは異常な状態だと思っています。 国土交通省の道路統計年報2017を調べると、東京都には国道が5つ存在し、平面交差が6、立体交差が22あります。神奈川県では、国道が4つ、平面交差が6、立体交差が31です。千葉県はというと国道が7つであるのに、平面交差は32、立体交差31であり、東京、神奈川の割合から比較すると平面交差の割合が飛びぬけて高いことが分かります。人口分布のばらつき等が要因にあるにせよ、人口63万を擁する中核市「船橋」を通過する国道に平面交差が存在し、それが元で慢性的な渋滞が引き起こされているわけですので、**早急な対策が必要なのではないでしょうか。** 短時間で成果を出すためにも、線路はそのままにして道路を地下なり高架なりにする方法は考えられないのでしょうか。ご答弁願います。

道路部長 急曲線の改良が必要であると判断された場合は、新津田沼駅の位置を現在のまま固定したとすると、議員がおっしゃるように、現在の路線とは異なったルートとなる可能性があると考えております。現在の路線とは異なるルートを設定した場合は、JR津田沼駅北口に林立する強固なビルが支障する可能性が高く、事業費が膨大なものとなる恐れがございます。

議員がおっしゃるように、道路を上げたり、下げたりする道路側の単独立体交差の方法も、新京成電鉄株式会社

との打ち合わせの中でも提案がありましたが、県道69号線（通称東金街道）には内径2.4mの太い下水管が埋設されているうえ、津田沼駅への入口である津田沼十字路交差点と踏切の距離が近い等、問題も多くあり、また、国道296号、県道69号線共に千葉県が管理する道路であることから、千葉県との協議

JR津田沼駅北口県道PARCO前バス停について

長野議員 JR津田沼駅北口大通り県道のパルコB館前歩道上にバス停があります。このバス停にバス利用者の降車後もバスが発車せずに、常態的に停まつておるため、パルコ側から千葉興業銀行側へ横断歩道を渡ろうとすると、背の高いバスが死角になり県道を通過する車が見えず、通行人や買い物客が車と接触しそうになったり、また現に接触し怪我をされた方が出ています。そのような危険な状態が続いていることもあり、地域は以前からこの件が大きな問題になっておりました。地域の

が必要となると考えております。**長野議員** 新京成電鉄 新津田沼駅、前原駅間の連続立体交差事業が難しいのであれば、鎌ヶ谷での事業の進捗状況に係わりなく、国道296号線、県道69号線などの単独立体交差も含めた事業の進め方について、千葉県と協議を進めてください。要望します。



バスが停車を続け歩行者の死角となる

町会においても、なぜバス利用者の降車後もバスがそこに留まる必要があるのかと、住民が目光らせてチェックを続けたところ呆れた実態が判明しました。なんと運転手は、バスを空にして、エンジンはかけっぱなし、ドアは開けっぱなしで、PARCOの地下へお買い物に行ったり、道路を横断し向かいの葉の福太郎までお買い物ものに行ったり、運転席で携帯やスマホいじったりと、バスがそこにいる必要性が無いにもかかわらず、いつまでも停まっている事が分かりました。またバスが利用者を降ろした後も路上に駐車し続けるので、エンジンの熱が原因なのでどうか、道路アスファルトがえぐれて車輪の轍ができてしまうほどのです。地元の目線は大変厳しく、よく見られていることを認識していただきたいものです。

本年8月には横浜市西区の交差点で小学校5年生の女子児童が軽ワゴンにひかれて死亡する事故がありました。事故はバスから降車した女子児童が横断歩道を横断しようとした際に発生したものであります。現場はバスの停留所と横断歩道が約5mと近接していたため、縦長で高さのあるバスの車体のおかげで、ドライバーからは死

角となり、横断歩道を渡った女子児童が見えなかったことが原因だったわけであります。とても今のJR津田沼駅北口のPARCO前の横断歩道に似ていると思いませんか？横浜市の住民は、以前からこのバス停と横断歩道は、危険な交差点だと認識していたそうです。

「見通しが悪く、信号機もないのに、特に注意して運転するが、かなりスピードを出して運転する方もいる」と認識していたにもかかわらず、女子児童はお亡くなりになってしまったのです。

JR津田沼駅南口にも一部船橋市があり、大型マンションから前原小学校へ通う多くの児童生徒が通学に横断歩道を渡っています。また駅前には保育園もあることから、私たち住民はこのJR津田沼駅北口PARCO前のバス停は危険な横断歩道であると認識しています。そもそもバスの停留所にあたつては1987年に警視庁と当時の運輸省が死角をなくすために「信号機のな

い横断歩道から30m離す」また「交差点から30m離す」などの基準を設けています。事故の現場も津田沼の本件バス停と横断歩道の関係もこの基準を満たしていないわけであります。現実には市民に迷惑がかかっているにもかかわらず、「基準以前のバス停設置だから問題なし」という訳にはいかないと思います。このバス停は昭和45年から始

まった北口駅前区画整理によつてPARCO前に設置されました。当時歩道駐輪場はなく、広く歩道を使うことができたので、バスから降りてくる利用者とJR津田沼駅から十字路方面に向かう人がぶつかることなく通過することができていました。しかし歩道駐輪場が設置されてからは、半分しかない歩道に一挙にバスを降りてくる方と

ぶつかりあうことになりました。そこに車いすの方、ゆっくり歩く高齢者の方、杖をつく方、小学生、親が手を引いて歩く保育園の方、ベビーカーの方などが入交るなど、約30年前にバス停を設置した時とは様々な状況が変化しています。昔からの経緯を論じ、致し方ないと正当化するのではなく、今まさに直面しているこの危険な状況を解決するには、歩道駐輪場を撤去すること、バスの降車位置をロータリー側へ移動すること、または、この横断歩道に信号機を設置するなど対策が必要だと考えます。

横浜市では幼い命が失われた事故を受けて、県警や市など関係機関が当該交差点の改良を検討する協議会を開催することになりました。

JR津田沼駅北口PARCO前は、死亡事故が発生してから対策を練るのではなく、そのような悲惨な事故が起きる前に対策をしていたいただきたいが市の見解を伺います。

道路部長 JR津田沼駅北口には、バス事業者4社の10路線・41系統の路線が設定され、平日1日あたり1,473本のバスが運行されており、市南東部の交通結節点となっております。しかしながら、駅前広場の面積は7,400㎡しかなく、バス乗り場は6バス設置されておりますが、バス車両の待機スペースが全く無い状況となっております。

現在のバス停の運用方法につきましては、区画整理事業終了時に限られた駅前空間をどのように利用するか熟慮のうえ決定されたと聞いておりますが、議員ご指摘のとおり区画整理完了から年月も経過しておりますことから、バス停の運用についてバス事業者と協議を行いたいと考えております。

JR 津田沼駅北口ペDESTリアンデッキにおける禁煙の徹底

長野議員 習志野市で平成30年度第3回市議会定例会において受動喫煙防止条例が制定されました。これは、船橋市のポイ捨てや路上喫煙といった行為の禁止とは違った、受動喫煙による市民の健康を守るという健康被害防止の観点から制定されたものであります。特に習志野市内の駅周辺の路上においては、重点区域に指定し、さらに重点区域のうち駅周辺の路上等で喫煙をしたものには1万円以下の過料を科すことになっています。JR津田沼駅北口ペDESTリアンデッキは駅周辺の路上どころか、駅直結の路上ですので当然重点区域の対象となると思われます。習志野市に確認したところ、JR津田沼駅北口は、船橋市民が多数利用していることや、北口ペDESTリアンデッキは船

橋市と市境であることから、習志野市だけでなく船橋市の意見を聞きながら重点区域の範囲と過料額を決めていくことになることとありました。

私は以前からJR津田沼駅北口の市境については、本会議一般質問や委員会の中で、習志野市側では路上喫煙が禁止されていないことから、一歩跨いだ習志野市の煙で路上喫煙が禁止されている船橋市民が受動喫煙を生じるといった、ちぐはぐな環境が形成されていること、船橋市客引き条例でも一歩跨いだ習志野市側は客引きが大丈夫といった全くナンセンスな行政施策を問いただした経緯があります。この時のご答弁では、あらゆる方策を考え、以後習

志野市側との調整を図るということでありました。過料の規定は平成31年4月1日からの施行となっていますが、習志野市とどのような調整を図っているのかお尋ねします。

また違反者への取締りはどのように行うのか、そこへの船橋市の関与はどうなっているのか、お尋ねします。取締りが徹底されないことで、船橋市民が受動喫煙の当事者となることは避けなければなりません。「習志野市がやることですから知りません」ではなく、

その運用と効果においても船橋市が一定の関与ができるよう両市で調整を図っていくべきです。市のご見解をお伺いいたします。

環境部長 JR津田沼駅北口ペDESTリアンデッキにおける喫煙対策についてのご質問にお答えいたします。まず、習志野市とどのような調整を図っているのか、とのことでございますが、本年10月22日に両市の路上喫煙及び受動喫煙担当部署の職員が集まり、「習志野市受動喫煙の防止に関する条例」について説明を受けております。また、その際には習志野市が重点区域などを決定していく過程において、本市と協議を行いながら対応を検討していく予定である旨を確認しております。このことから、本市といたしましては、今後も両市の担当部署間で協議を行っていきたいと考えております。次に、違反者への取締りはどのように行うのか、そこへの船橋市の関与はどうなっているのか、とのことでございますが、現時点におきましても、習志野市より違反者への取締りについて、過料の額やパトロールの具体的な方法などは未定であると伺っております。この点につきましても、両市の担当部署間の協議において、船橋市がどのように関与できるのか検討していきたいと考えております。

長野議員 環境部からのご答弁に対してですが、JR津田沼駅北口は船橋市と習志野市の行政境ではありませんが、習志野市民も船橋市民もそんなこと気にせず生活しています。行政境であることを問題にするのは行政だけです。地方自治体とは市民への地域福祉向上が責務です。根本を忘れずに対応をお願いいたします。まして、質問を終わります。

前原小学校 新京成電鉄踏切(変形5差路)

踏切内横断道路の段差安全対策について

前原地区青少年の環境を良くする市民の会 三校合同パトロールにおいて、もご指摘がありました。踏切内道路の段差工事が完了いたしました。踏切内で押し車が段差に引っかかる、また杖

が段差に取られ転倒するなど、実は危険が多いのがこの踏切内道路でもあります。踏切内は鉄道会社の管轄になりますので、この度新京成電鉄により工事を施工して頂きました。



NPO法人 空家と市民の相談窓口 との連携で地域福祉の向上へ

船橋市が定める「カーブミラーの設置基準※」に合致しないためカーブミラーが設置できない場合が多くあります。船橋市と協力して空家対策をすすめているNPO法人のご協力を得て安全対策に取り組む事例を紹介いたします。

【前原東4丁目クリーニング前 T字路カーブミラー設置】

地域の発展と安全に力を入れている地元NPO法人と共に取り組み、設置することができた珍しい事例になります。このNPO法人は船橋市や町会・自治会と協力して「空き家対策」「地域活性化」などをおこなっている土業（弁護士・司法書士・土地家屋調査士など）集団です。



【前原東2丁目藤崎台公園付近 T字路カーブミラー設置】

この場所は私道からのT字路であり残念ながら、「カーブミラー設置基準」に満たず船橋市での設置はできませんでしたが、土地所有者のご厚意により設置した例となります。



※正式名称は「船橋市道路反射鏡設置基準」

～町会・自治会と共に歩む～

地域福祉の向上

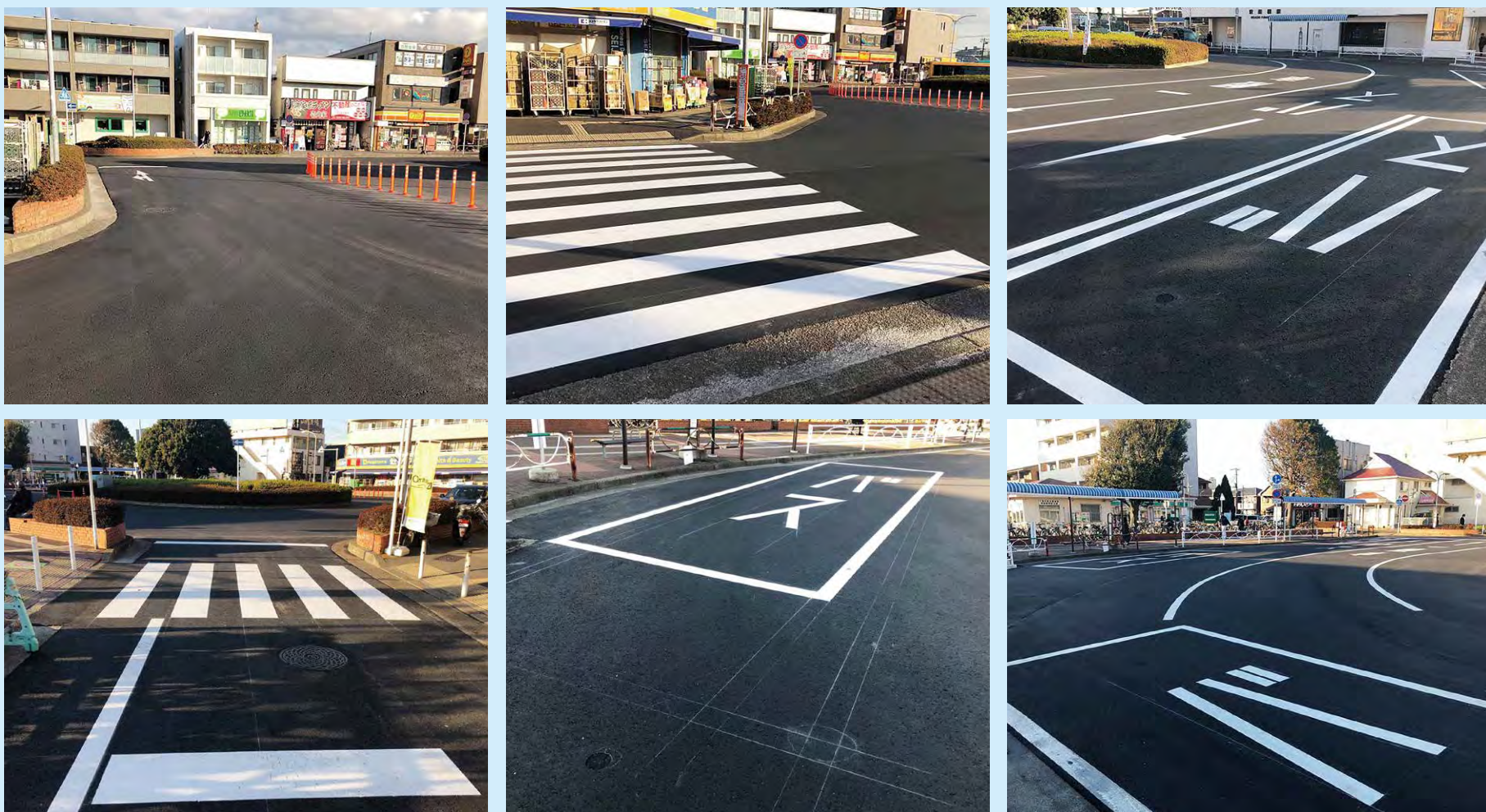
■ JR東船橋駅北口 ロータリーアスファルト全面張替工事

東船橋駅北口のロータリーのアスファルトのひび割れが酷いので、補修してもらいたい。と大変多くのご陳情を頂いておりました。部分的な補修でやると、亀裂箇所が多く、ミミズがはったような跡が残ってしまうこともあり、補修計画を一旦取りやめ、全面アスファルト張替工事にしました。この度、とても綺麗になりました。どうぞご確認をお願いします。

東船橋駅北口のロータリー施工前



東船橋駅北口のロータリー施工後



ご意見・ご要望、市の施策に対する ご質問をお寄せください！

議会や委員会で取り上げてほしい事項がありましたら、お気軽にご相談ください。議会・委員会での質問や要望は市の事業に係るものとさせていただきます。

その他、国や県に対するご要望・陳情も、お寄せください。

FAX:047-474-4719

Email:harunobu@choshunkai.jp

※必ずお名前とご連絡先をご記入ください。

長野春信

検索

<http://choshunkai.jp/>

携帯からもアクセスできます！

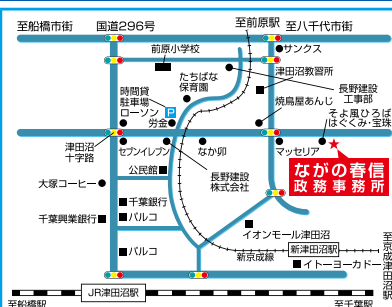


町会・自治会等と連携し、要望の収集や政策立案、広報、ボランティア活動など、精力的に活動しております。

ながの春信 政務事務所

TEL:047-474-4718

〒274-0824 千葉県船橋市前原1-16-1



ながの春信 プロフィール 船橋市議会 市民環境経済委員会 副委員長

経 歴

- 船橋市立前原小学校PTA会長(平成25・26年度)
- 船橋市PTA連合会 副会長(平成26年度)
- 明治大学 公共政策大学院
ガバナンス研究科(H31.3月修了)
- 船橋市立二宮小学校・二宮中学校
- 日本大学習志野高等学校
- 日本大学 法学部政治経済学科
- 社会福祉法人長春会
たちばな保育園(前園長)
- 一般財団法人長春会
障害者就労継続支援事業B型(前理事長)
- 千葉県自衛隊協会連合会青年部会 理事
- 公益社団法人千葉青年会議所OB
- 船橋市消防団第13分団2班 団員
- 船橋市前原商店会 常任理事



資 格

- 社会福祉士
- 介護福祉士
- 社会福祉主事
- 二級ヘルパー
- 知的障害者ガイドヘルパー
- 一級建築施工管理技士
- 一級土木施工管理技士
- 一級管工事施工管理技士
- 二級建築士
- 日本傳天心流空手
二段