

1 主要地方道鎌ヶ谷・本埜線及び一般県道八千代・宗像線道路改修事業の促進について

「鎌ヶ谷本埜線バイパス」は、千葉ニュータウンと、本埜村・栄町を經由して成田国際空港を含む成田市方面へのアクセス道路として、平成6年度から事業実施されており、北千葉道路を補完する広域幹線道路として、早期の全線完成を要望する。

また、「八千代宗像線バイパス」は、平成6年度より事業実施された八千代市側の完成が近々に迫っており、道路の有効性を高めるためにも印旛村内の早期完成が望まれるものであり、また、近隣市町村と千葉ニュータウン地域を結ぶ重要な幹線でもあるので、一層の事業促進により早期完成を要望する。

回答

- 1 主要地方道鎌ヶ谷本埜線の印旛村萩原から栄町安食に至る延長約4.5キロメートルの本埜バイパスの整備については、印旛村側の残る用地買収や盛土工事を重点的に進め、早期に部分供用が図れるよう努めてまいりたい。
- 2 一般県道八千代宗像線の八千代市保品から印旛村岩戸地先に至る延長約4.7キロメートルのバイパス整備については、これまでに用地買収や新阿宗橋などの工事を進めてきたところである。

このうち、八千代市側約1.4キロメートルについては平成22年度の供用を目指すとともに、印旛村側についても早期に整備効果が発現できる区間から、順次供用を図ってまいりたい。

2 東関東自動車道（仮称）酒々井インターチェンジ周辺地域における道路ネットワークの形成と周辺国道道の整備促進について

東関東自動車道（仮称）酒々井インターチェンジについては、平成15年12月の国土開発幹線自動車道建設会議において設置が決定され、平成16年4月28日には、国土交通省より日本道路公団に対して施行命令が出され、千葉県に接続許可があったところである。

については、空港南部周辺地域における住民の道路交通の利便性向上と国際空港機能を活かした地域産業の発展及び地域経済の活性化に寄与する下記事項の早期実施を要望する。

記

- (1) (仮称)酒々井インターチェンジ周辺地域における道路ネットワークの早期の計画立案と整備の実施
- (2) 国道296号及び主要地方道成東酒々井線、一般県道宗吾酒々井線の拡幅、歩道整備等の促進

回答

- 1 (仮称)酒々井インターチェンジについては、平成17年度より事業化し、現在、鋭意、用地交渉を進めているところであり、今年度は残りの用地買収を進めるとともに、インターチェンジ本体の工事等に着手する予定としている。
今後も、地元関係者の協力を得ながら、関係機関とも連携を図り早期完成に向け、事業の推進に努めてまいりたい。
- 2 県道富里酒々井線については、酒々井町墨地先において、延長約1.5キロメートルの改良工事を進めているところであり、今後とも、地元関係者の協力を得ながら整備推進に努めてまいりたい。
- 3 一般県道宗吾酒々井線については、酒々井町酒々井地先において約170メートル区間の歩道整備に平成15年度から着手しており、これまでに約110メートル整備したところである。今後とも、地元関係者の協力を得ながら整備推進に努めてまいりたい。
- 4 その他の路線については、現在事業実施中個所の進捗状況や交通量の推移等などを見ながら、整備時期等を検討してまいりたい。

5 また、(仮称)酒々井インターチェンジ周辺地域における道路ネットワークの計画立案と整備等について、県として協力してまいりたい。

3 主要地方道美浦栄線「若草大橋」延伸線の早期事業化と主要地方道鎌ヶ谷本埜線バイパスの整備促進について

現在、事業進行中である国道464号北千葉道路及び主要地方道鎌ヶ谷本埜線バイパスに対して主要地方道美浦栄線「若草大橋」延伸線が接続されると、成田国際空港を核に、東西方向へのアクセス強化だけではなく、南北も含めた多面的な交通導線が確保されることとなり、空港のポテンシャルを最大限活用することで、北総地域の活性化に多大な貢献が期待できるものと考ええる。

については、当該延伸線の必要性及び重要性を再度認識し、国道464号北千葉道路及び主要地方道鎌ヶ谷本埜線バイパスの早期完成と、若草大橋延伸線の早期事業化を要望する。

回答

- 1 北千葉道路は、成田空港へのアクセス強化を図るとともに、沿線地域の交流・連携の促進、利便性向上など地域の発展や活性化に資する極めて重要な道路である。

このうち、印旛村から成田市間13.5キロメートルのうち、成田新高速鉄道と一体的に整備を進めることとしている9.8キロメートルについては、平成17年度から事業化しており、今年度は引き続き、橋梁工事や切土工事などを推進する。

また、道路単独区間となる空港側の3.7キロメートルについても、平成19年度新規事業化が図られたところであり、今後は用地測量及び調査・設計を進め、用地買収を推進する予定である。

今後とも、地元関係者の協力を得ながら、事業の推進に努めてまいりたい。

- 2 若草大橋延伸線については、昨年度、延伸計画を検討するため、環境面からの制約条件を調査したところであり、今後は、周辺道路の交通量の推移と北総地域や茨城県側の地域開発の動向などを踏まえ、地元市町村と協議しながら、延伸ルート等を検討してまいりたい。

- 3 なお、主要地方道鎌ヶ谷本埜線の印旛村萩原から栄町安食に至る延長約4.5キロメートルの本埜バイパスの整備については、印旛村側の残る用地買収や盛土工事を重点的に進め、早期に部分供用が図れるよう努めてまいりたい。

4 広域的幹線道路網の整備について

北総東部地域における広域的幹線道路網の整備について、下記のとおり要望する。

記

- (1) 干潟工業団地以東、銚子方面への基幹道路として、また、産業経済の発展等地域活性化のため、主要地方道多古笹本線バイパスの早期完成
- (2) 東総有料道路は、広域的な道路網の整備及び地域活性化という観点から、香取市の南部（旧山田町中央部）を縦断して、一般県道小見川海上線に至る路線を整備する必要がある。
については、同線の県道認定と早期着工及び完成

回答

- 1 県道多古笹本線については、東庄町八重穂地先において、約2.7キロメートルのバイパス整備を実施しており、これまでに起点側の0.4キロメートルの供用を図ったところである。また、旭市清和甲地先においては、約3.6キロメートルのバイパス整備を実施しており、これまでに県道旭小見川線から干潟工業団地までの2.3キロメートルの供用を図ったところである。
残る区間については、地元関係者の協力を得ながら事業の進捗に努めてまいりたい。
- 2 東総有料道路と県道小見川海上線を結ぶ道路の県道認定については、要件、交通量、県道ネットワーク及び周辺の土地利用計画を勘案しながら検討することとし、地元市町とも十分相談しながら進めてまいりたい。

5 国道356号の拡幅改良工事及び主要地方道成田小見川鹿島港線の整備促進について

北総地域においては、道路等交通網の整備が遅れ、発展する千葉県の中にあつて、人口の減少などの傾向がみられる。

国道356号は、人口減少傾向の脱却を図り、県内の均衡ある発展と北総地域の活性化には欠かせない重要な道路である。

本路線の拡幅改良については、県において鋭意努力されているところであるが、香取市東部の拡幅改良を早急に進められるよう要望する。

また、主要地方道成田小見川鹿島港線は、成田国際空港と鹿島港を結ぶ重要な道路であり、成田国際空港の平行滑走路共用開始後、交通量も増大し、朝夕には渋滞を引き起こしているため、更なる整備促進を要望する。

回答

- 1 国道356号の香取市東部においては、現在、篠原拡幅（約1.9キロメートル）を進めており、今年5月に佐原広域交流拠点に接するバイパス部約0.6キロメートルを暫定2車線で供用したところである。

また、小見川東庄バイパスについては、平成14年度までに小見川側から約1.7キロメートルを供用しており、今年度は、県道旭笹川線の笹川新橋と合わせて、約3.0キロメートルの供用を予定している。

今後とも、これらの箇所の早期完成に努めるとともに、残る区間の整備についても、周辺道路の進捗状況を勘案しながら、検討してまいりたい。

- 2 県道成田小見川鹿島港線については、成田市天神峰から成田市川上地先に至る約1.9キロメートル区間の4車線整備を進めており、これまでに約0.7キロメートルを暫定2車線供用したところである。

今後も早期完成に努めてまいりたい。

- 3 また、香取市竜谷地先の約1.3キロメートル、多古町十余三から香取市沢地先の約1.0キロメートルのバイパス整備を進めており、今後とも、地元関係者の協力を得ながら、事業の進捗に努めてまいりたい。

6 JR成田線の複線化促進について

道路などの交通網の整備は、豊かな生活の実現と国土の均衡ある発展にとって基本的かつ重要な事業であり、その整備は、地方都市の住民が最も熱望するところである。

については、香取地域の発展に大きく寄与することとなるJR成田線複線化の早期着工を要望する。

回答

- 1 県内JR線は、通勤・通学をはじめとして、県民の日常生活に欠くことのできない公共交通機関であることから、県では、JR線の利便性・快適性の向上について、県と沿線市町村で組織する「千葉県JR線複線化等促進期成同盟」を通じ、JR東日本に対し要望活動を行っている。

成田線に関しても、輸送力改善及び施設整備の促進について要望しており、複線化等施設整備についても沿線市町村からの要望としてJR東日本に対し要望している。

- 2 平成19年度には、路線別に市町村の担当課長とJRが意見交換を行うなど、地域の実情も踏まえたきめ細かな要望活動を実施したところであり、県としては、今後とも沿線市町村と緊密な連携をとりながら、鉄道利用者の一層の利便性・快適性の向上のため、引き続き働きかけてまいりたい。

7 首都圏中央連絡自動車道の事業促進について

首都圏中央連絡自動車道の整備がもたらす効果は、北総地域とりわけ成田国際空港周辺地域におけるアクセス機能の向上等、国際物流機能の集積、先端技術産業を中心とした臨空工業団地等の整備計画の進展など地域活性化の原動力となるものである。

については、茨城県境（神崎町）から（仮称）大栄ジャンクション（旧大栄町）までの10.7km区間について、早期の完成を図るとともにインターチェンジ周辺に利根川の景観を生かした観光及び地域活性化の拠点となる施設の整備促進を要望する。

併せて、（仮称）大栄ジャンクションから県道成田松尾線（横芝光町・旧松尾町）までの18km区間については、昨年、環境影響評価の手続きが開始されたところであるが、引き続き都市計画・環境影響評価の手続きを進め、早期に事業区間にするよう要望する。

回答

- 1 首都圏中央連絡自動車道の茨城県境から（仮称）大栄ジャンクション間については、平成24年度を開通目標に用地買収や工事が鋭意進められている。
- 2 インターチェンジ周辺の拠点施設の整備については、神崎町を中心に国とともに事業の可能性について検討を進めている。
- 3 また、（仮称）大栄ジャンクションから松尾・横芝インターチェンジ間については、平成20年1月18日に都市計画と環境影響評価の手続きが終了し、現在、国において本格的な事業実施に向けて、測量等の調査に着手するための準備が進められている。
- 4 県としては、関係市町と連携し、国に協力するとともに、事業促進につとめてまいりたい。

8 (仮称)新九十九里大橋の早期事業着工について

本路線は、千葉県が提唱する「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。

平成17年3月に、作田川河口部において片貝漁港を横断する(仮称)新九十九里大橋を建設するため、千葉県都市計画審議会の決定を経て都市計画の変更が行われ、平成18年度には現地測量が実施された。

その後、平成19年度には、地域住民からの意見要望に対し検討状況の説明会が行われたところである。

については、本橋梁工事の早期着工を要望する。

回答

- 1 県道飯岡一宮線のバイパスとなる(仮称)新九十九里大橋については、景観やコスト縮減の観点から橋の高さを下げ、橋長を短くするなど見直しによる都市計画変更を、平成17年3月に行ったところである。
- 2 その際、地元住民から道路の構造などについて意見・要望が出されていることから、引き続き、九十九里町の協力を得ながら、新橋の建設に理解が得られるよう努めるとともに、関係機関との協議調整を進め、事業化に向けて検討してまいりたい。

9 栗山川改修の促進について

二級河川栗山川は、近年の流域開発等により周辺地域の保水機能が低下したことや川幅の狭い区間があることから、たびたび住宅地への浸水や道路の冠水等の被害が発生している。

このため、従来から進められてきた改修事業のより一層の進捗を図るため、平成3年度から住宅市街地基盤整備事業が導入され、市街地の河川狭窄区間も徐々に解消されつつあり、改修事業も円滑に推進されているところである。

については、引き続き未改修区間の更なる事業促進を要望する。

また、河口から約4 kmについては、河川の拡幅が完了しているが、河口から約1.5 kmにある木戸堰は未改修となっているため、木戸堰改築の早期事業化を要望する。

回答

- 1 二級河川栗山川については、河口から飯土井橋までの約17キロメートルを整備区間とし、現在、国道126号付近の河川幅が狭く人家が連担している約3キロメートル区間を一連整備区間として重点的に整備を実施しており、横芝堰、鉄道橋、新栗山橋等の改築が完成したところである。
- 2 今年度は、残る栗山橋の下部工を実施する予定であり、一連整備区間の整備を優先的に進め、治水安全度の向上に努めてまいりたい。
- 3 河口から約1.5キロメートルに位置する木戸堰については、現在未改築であるが、今後関係機関と協議してまいりたい。

10 九十九里町通年型観光地形成の促進について

九十九里町は、温暖な気候と自然環境のあふれた九十九里浜を有し千葉県を代表する観光地であり、夏の海水浴をはじめ、地曳網、釣り、サーフィン等のレジャーが盛んである。

平成10年度に東金九十九里有料道路が開通し、道路網の整備により観光客も平成16年度には165万人となっている。

しかしながら、最近のレジャー志向の変化に伴い海水浴客が減少傾向にある。

そこで砂浜の特色や資源を活用した魅力ある施設づくりをして短期的でない(短期占用に係る規制緩和を含めた。)通年型観光地形成の促進を要望する。

回答

- 1 昨年のちばデスティネーションキャンペーンの「九十九里浜ウォークフェスタ」や今年の「早春ちばめぐり」のウォーキングイベントには、県内外から多くの方が参加し、改めて、九十九里浜の観光資源としての潜在性の高さが示されたところである。
- 2 また、九十九里地域においては、関係1市3町の連携により、これらのイベントや、年間を通じた食、体験観光など多様なメニューの作成や情報発信などが積極的に行われている。
- 3 さらに、九十九里浜を広域的に活用するため、地域主体により広域的な地域づくりの議論が行われており、こうした場での意見も踏まえながら、県としても、広域観光を推進するための観光地域ブラッシュアップ・ブランディング事業や広域型観光周遊ルートの策定事業などを通じて、地元主体の取組を支援し、九十九里地域の魅力ある観光地の形成を促進してまいりたい。
- 4 なお、公共海岸の秩序ある利用と通年型観光を含む観光振興施策との調和がとれた海岸利用については、庁内横断的に研究を進め取り組んでいく課題であると認識している。

11 一般県道一宮椎木長者線の事業促進について

本路線は、一宮町・いすみ市を結ぶ主要幹線道路であり、国道128号の渋滞緩和につながるバイパス道としての役割を担うなど、交通量が非常に多い道路であるが、国道128号から綱田跨線橋に至る440m間は、道幅が狭い上にカーブの連続で見通しが悪く、歩道もないため、学童の通学に危険な道路形態である。

県では、昭和63年度から道路改良事業を進め、平成18年度から本格的な工事に着手し、平成19年度は国道128号交差点の歩道橋撤去と歩行者用信号機が設置されるなど、目に見える形での事業の進捗がなされており、地域住民をはじめ小中学校のPTA、近隣市町村の道路利用者などから一日も早い完成が強く望まれている。

については、十分な予算の確保を図り、用地買収の促進と用地買収終了区間の整備を継続し、整備が完了した区間から順次通行ができるようにすることを要望する。

回答

- 1 県道一宮椎木長者線については、国道128号東浪見交差点入口付近を中心に約0.5キロメートルの現道拡幅を進めており、用地買収が完了した箇所から順次、工事を進めているところである。
- 2 今後とも、地元関係者の協力を得ながら、事業の推進に努めてまいりたい。

12 地域高規格道路・茂原一宮道路（長生グリーンライン）整備区間の早期延伸について

外房地域のほぼ中央に位置している長生地域は、房総丘陵と九十九里海岸の恵まれた自然のもと、農林水産業や内陸型工業、観光産業などの盛んな地域である。

地域高規格道路・茂原一宮道路(長生グリーンライン)を、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)や東京湾横断道路と一体的に整備を行い、広域的な道路交通ネットワークの形成を図ることは、長生地域の発展のために必要不可欠である。

当該道路のうち、茂原市・長南町区間は、既に長南町側より着工し、圏央道茂原・木更津間の進捗に合わせ、事業が着実に進展している。

残る茂原市・一宮町区間約4kmについても、早期に「整備区間」としての指定と、全線開通に向けてさらなる事業の推進を要望する。

回答

- 1 長生グリーンラインのうち、茂原市から一宮町間、約4キロメートルは、平成10年12月18日に地域高規格道路の調査区間に指定されたところであり、現在事業中の長南町から茂原市間約7.2キロメートルの進捗状況を勘案しながら、関係機関とも十分協議し、「整備区間」に指定されるよう国と協議してまいりたい。

13 海岸における利便施設設置に対する財政制度の創設について

南九十九里浜に位置する長生地域は、首都圏近郊という立地条件の良さから、夏の海水浴客はもとより、1年を通じて観光客が訪れ、その数も年々増加している。

近年、地域住民をはじめ観光客等から、トイレ等の利便施設設置の要望が非常に多く寄せられている。

しかしながら、当該利便施設設置に対する財政制度がなく、町村単独で施設整備をするには財源等の問題もあり困難な状況にある。年間を通じて訪れる観光客等が快適に過ごし、自然に親しみ、そして来訪者の満足を得る方策が地域の活性化と発展につながるものと思慮される。

については、県立九十九里自然公園の一角にあり、観光立県ちばの実現を目指して行くことから、利便施設設置に対する財政制度の創設を要望する。

回答

- 1 道路、駐車場、トイレなど観光の基盤となる施設の整備は、来訪者の受け入れ体制として重要なものと考えており、平成20年3月に制定された「千葉県観光立県の推進に関する条例」の中でも、観光立県の実現のための基盤整備については、県が講ずべき基本的施策として掲げている。
- 2 県としては、利便施設の整備のみを対象とする財政制度の創設は、現在のところ予定していないが、平成19年度に創設された「観光地域ブラッシュアップ・ブランディング事業」により、市町村の枠を越えた広域的な連携による魅力ある観光地づくりをソフト、ハード両面から支援しているところである。

14 主要地方道茂原白子線バイパスの早期建設について

主要地方道茂原白子線は、茂原市本納地先から白子町海岸部までを接続する郡内有数の東西道路軸と位置付けられており、特に夏季を中心とした観光シーズンにおいては、首都圏からの来遊者の車両が非常に多く、しばしば交通渋滞や交通事故を引き起こしている。

しかしながら本路線沿線は、既に住宅街を形成しているため、線形改善や幅員拡張は極めて困難な状況にある。

については、茂原市と白子町の東西道路軸の強化、房総リゾート地域整備構想及び長生山武地方拠点都市地域の支援、更には首都圏中央連絡自動車道との連携を促進するため、茂原・白子バイパスの早期建設を要望する。

回答

- 1 県道茂原白子線については、茂原市本納地先から白子町古所地先間約10キロメートルを茂原白子バイパスとして計画しているところである。
- 2 このうち、整備効果の早期発現が期待できる白子側約2.1キロメートルの整備を重点的に進めているところであり、引き続き、地元関係者の協力を得ながら、事業の推進に努めてまいりたい。

15 救急医療の充実について

長生郡市の救急医療の実態は、医師や看護スタッフの不足から「崩壊」が進んでいる。

現在、公立長生病院をはじめ5つの病院が輪番制で、救急医療に対応しているが、1ヶ月のうち半分近くは、市原市のほか、夷隅・山武地区などの病院に依存しており、結果として長生郡市管外への搬送率は4割を超えている状況である。

昨年10月に開院した「塩田病院附属福島孝徳記念クリニック（長柄町）」では、地域の救急医療に前向きな姿勢を示しているが、県保健医療計画における基準病床数の量的制限等により、新規参入が妨げられるようなことは、地域における適切な医療の確保、更には安心・信頼の医療施策の推進に支障をきたすものと思慮する。

については、救急医療の一層の充実を図るため、救急病床数を基準病床数から除くなど、地域の医療ニーズに基づいた病床数が基準病床数に反映された計画の策定を要望する。

回答

- 1 基準病床数の算定については、医療法第30条の4第4項の規定に基づく医療法施行規則第30条の30に算定方法が定められている。
- 2 同規定では、
「療養病床及び一般病床」、「精神病床」、「結核病床」、「感染症病床」の区分ごとに算定を行うこと
「療養病床及び一般病床」の基準病床数は、二次保健医療圏の区域ごとに定めるものとし、同規則別表第6に掲げる算定式により「療養病床」・「一般病床」の病床の種別ごとに算定した数の合計数とすることが定められている。
- 3 県としては、基準病床数の算定は、医療法、医療法施行令及び医療法施行規則に基づいて行わなければならないこととなっており、その中で救急医療に係る病床については「一般病床」の種別の中で基準病床数を算定することを原則としており、「療養病床及び一般病床」の区分により千葉県保健医療計画に定めている。

- 4 今後、山武長生夷隅保健医療圏における病床数に不足が生じた場合には、関係市町村及び地区医師会の意見を聴くなど、救急医療等の地域の実情を十分に考慮の上、医療審議会における審議を踏まえて病床の配分を行うこととしている。

16 いすみ鉄道再生化に向けた更なる支援について

第3セクターとして運営する「いすみ鉄道」は、通勤・通学・通院など地域住民の重要な公共交通機関としての役割を果たすほか、「小湊鉄道」と接続し房総半島を横断する唯一の鉄道でもある。

しかしながら、開業以来21年目を迎えた今日、少子化やマイカー普及等の影響が著しく、地域の生活路線としての運営は極めて厳しい状況にある。

このため、県及び関係市町等で組織する「いすみ鉄道再生会議」において、いすみ鉄道の今後の方向性についての検討が重ねられ、2年間の検証期間を設けたうえでの存続合意がされたところである。

今後は、上下分離方式による新たな運営による鉄道の安定的運営を目指すほか、「いすみ鉄道再生委員会」において様々な利用増対策に取り組むこととしていることから、均衡ある県土の発展と将来を担う子供達や増加する高齢者などの公共的交通機関、また観光鉄道としての存続を図るためにも、いすみ鉄道再生化に向けた更なる施策の構築など、再生化に向けた支援を要望する。

回答

- 1 いすみ鉄道については、会社と県、沿線の勝浦市、いすみ市、大多喜町、御宿町において鉄道が再生し今後も存続できるように収益改善のための様々な取り組みを進めていくこととしている。
- 2 具体的には、いすみ鉄道を活用した観光商品の企画・開発、企画列車の運行、サポーターや花壇オーナーの募集などに会社、地域住民、沿線自治体とともに取り組んでいるところである。
- 3 さらに、いすみ鉄道の再生には自治体からの財政支援が不可欠であるが、平成20年度からは、県と沿線の2市2町が協調して車両や線路等のインフラ部分の施設維持費などに対する補助を行うこととしている。
- 4 いすみ鉄道は、地域住民にとって欠くことのできない鉄道であるとともに、観光鉄道としての役割も期待されており、県としても地域住民や沿線市町とともに存続に向けて一層の努力をしてみたい。

17 千葉県循環器病センターの医療体制の充実について

千葉県循環器病センターは、高度医療の専門病院であると同時に、多くの県民に対して一般医療を提供する重要な医療機関である。

しかし、全国的に広がる医師不足をはじめ、医療を取り巻く状況が変化する中で、千葉県循環器病センターの医療体制についても、一般医療の要でもある内科医師が年々減少し、このままでは内科診療ひいては一般医療部門の存続が危惧されるところである。

また、千葉県循環器病センターの内科診療体制の後退は、地域の民間医療機関に多大な負担を強いることにもつながることが懸念される。

については、県において内科医師の確保を図り、地域医療サービスが円滑に機能するよう要望する。

回答

- 1 千葉県循環器病センターの内科については、平成19年度中に千葉大学の医局人事等により3名の医師が退職したため、20年4月からは常勤医2名とパート医1名により、週5日の外来診療のみを実施している。
- 2 医師の確保対策としては、千葉大学等の医局への交渉を継続するほか、人材派遣会社の紹介や公募による医師の採用、パート医の活用、県立病院間での医師の有効活用、レジデント（後期研修）医の養成等により、引き続き努力してまいりたい。

18 国道128号における排水処理について

御宿町市街地の中央部に位置する国道128号線の須賀区及び浜区地先における国道側溝の排水流末は二級河川清水川へと接続されているが、本地域は水害による影響を受けやすく、道路に隣接する住民は年に数回、雨水により床下浸水や通行止めなどの被害にみまわれ、長年日常生活や店舗等の営業に支障をきたしている。

地域住民は、降雨のたびに土嚢を積むなどの自衛処置を施してきたが、近年は老人世帯や一人暮らしの世帯も増え、従来のような自衛手段を講じることが困難な世帯も出てきており、抜本的な解決策を望む要望書が町議会にも提出されているところである。

住民が等しく安全で安心して生活ができる基盤の整備を望むことは、住民の権利であり、一日も早く対策を講ずることを望むことは当然と言える。

については、関係機関への早急な対処を要望する。

回答

- 1 国道128号の御宿町須賀地先及び浜地先の道路排水については、二級河川清水川を流末として、既に整備済みである。
- 2 なお、当該地は、平坦な地形で、国道よりも民地側が低い状況であることから、床下浸水等の範囲や原因を把握したうえで、今後、町と十分調整してまいりたい。

19 県単道路改良事業（一般リゾート）の早期完成について

本事業は、国道128号線に次ぐ主要道路ともいえる路線であり、いすみ市まで延びている広域農道と御宿町、勝浦市を結ぶ広域性の高い路線ともいえる。

平成元年に着手され、夏季の渋滞緩和対策としても有益な事業であることから、近隣市町はもとより関係機関からも早期実現を望まれているところであるが、着手から約20年を経過しても未だ完成の目処がたたないまま現在に至っている。

御宿町においては、本路線の完成により交通量が増加することを予測し、既に平成16年度から総事業費165,000千円を費やし、取付道路の整備を進めたところであるが、このまま本事業が進展しない状況においては関連する町事業の効果が危ぶまれるだけでなく、その他の道路整備に関しても支障をきたすことが予見される。

については、事業の進捗状況、展望等について、地元へ周知説明するとともに、一日も早い完成を要望する。

回答

- 1 一般県道勝浦布施大原線のいすみ市山田地先から御宿町実谷地先においては、広域農道に接続する約3.4キロメートル区間の現道拡幅及びバイパス整備を進め、これまでバイパス区間の約0.6キロメートルの供用を図ったところである。
- 2 今後とも、地元関係者の協力を得ながら、事業の推進に努めてまいりたい。