

## 1 北千葉道路の早期整備について

北千葉道路は、平成13年8月に開催された第3回都市再生本部が決定した都市再生プロジェクトにおいて、成田新高速鉄道とともに計画の早期具体化を推進することと位置付けられ、印旛村から成田市の終点部までは既に事業化され、整備工事も順調に進められている。

また、印旛村から鎌ヶ谷市までの区間については、千葉ニュータウン事業により、既に国道464号として供用されており、県北西部地域と印旛・成田地域を結ぶ大動脈として周辺地域の活性化や物流機能の強化に非常に重要な道路となっている。

しかしながら、鎌ヶ谷市から東京外環自動車道までの区間については、都市計画決定が行なわれているものの、事業化の見通しが立っていない状況である。これは本道路の主たる目的である「都心と成田国際空港を結ぶ」ことに支障が生じるだけでなく地域間交流による地域の活性化や経済活動等にも弊害を及ぼすものとする。

については、北千葉道路の早期全線整備を要望する。

## 2 首都圏中央連絡自動車道「(仮称)千葉大網線スマートインターチェンジ」の設置について

大網白里町は、地域の活性化や周辺道路の交通円滑化、並びに緊急時における医療施設への搬送など、住民の利便性を図る観点から追加インターチェンジの設置を要望してきた。

しかしながら、千葉大網線については、平成19年8月29日に開催された「千葉圏央道連絡施設等調整会議」において基本インターチェンジとして認められなかった。そこで実現のためにはスマートインターチェンジ制度など簡易型インターチェンジ制度の導入が必要不可欠であるとする。

首都圏中央連絡自動車道の整備については、慢性的な交通渋滞の緩和はもとより、産業や観光の振興への好影響など、その果たすべき役割は大きく、その整備効果を地域が受けとめることができる「(仮称)千葉大網線スマートインターチェンジ」の設置は、まちづくりの戦略上においても大変に重要な施策である。

また、主要地方道への接続により隣接する「千葉市住民」の利用など、圏

央道の利用増進や地域の利便性向上・活性化を図る上からも有効な手段であると考えられる。

しかしながら、現行のスマートインターチェンジ制度実施要綱では、この対象はあくまでも高速自動車国道に限定されており、圏央道は一般国道の自動車専用道路であるため、「(仮称)千葉大網線スマートインターチェンジ」の導入にあたっては、この要綱の設置基準に該当していない状況にある。

については、国に対し本制度の拡充を求めるとともに、当該インターチェンジの設置に向けての配慮を要望する。

### 3 九十九里浜の海岸侵食対策・養浜対策事業について

南九十九里浜に位置する長生地域（白子町、長生村、一宮町）の海岸は、古くから広大な砂浜と松林が続く白砂青松の風光明媚な景勝地として多くの人々に親しまれてきた。

この地域の砂浜は、昭和40年頃から徐々に後退を始め、国民の財産である九十九里浜の自然が破壊されている。

また、夏季観光の目玉である海水浴場の喪失や高波による災害が発生するなど、地域に暮らす人々の生活に大きな影響を与えている。

このような状況の中、侵食対策事業が実施され、徐々にその効果が現れてきているが、砂浜の消失は九十九里浜一帯へと広域的な問題に広がっているのが現状である。

については、高潮や津波等の自然災害に対し、防災の観点からも海岸侵食対策事業の早期完成並びに消失した土砂を供給する養浜計画の早期確立及び新規着工を要望する。

平成20年6月2日

千葉県町村議会議長会