

利用者数の少ない県内4路線

内房線・外房線の一部と久留里線・鹿島線

鉄道が維持されるよう、利用促進に向けた取組を要望。

総合企画企業常任委員会において、JR東日本の収支公表について質問をいたしました。

【ほんま進】

鉄道は県民生活にとって重要な交通インフラであり、中でも県内全域に路線網を持つJR線は、県内交通ネットワークの中核的な役割を担っています。

一方、鉄道については、新型コロナウイルス感染症の拡大により利用者数が大きく落ち込み、移動制限の緩和により回復傾向にあるものの、コロナ前の水準には戻らず、経営的には厳しい状況にあると思います。

そのような中で、7月28日にJR東日本から、利用の少ない線区の収支が初めて公表され、県内でも内房線や外房線の一部の区間と鹿島線、久留里線が公表の対象となりました。

公表されたことにより、今後、これらの路線がなくなってしまうのではないかと不安に思っている住民の方も少なくないと思います。

今回のJR東日本の収支公表について県としてはどのように受け止めているのか。

【交通計画課長より】
これまで、JR東日本が公表した線区別の利用者数を公表してまいりました。今回公表のあった線区の利用者数について、県としても厳しい状況を把握してまいりました。

今回、線区別の収支という形で示したことで、利用者数の少ないこうした線区について、現状を地域の皆様にご理解いただき利用促進の取組等について議論を深めるために、JRがこうし

た形で公表したものと受け止めております。
【ほんま進】
収支公表された路線に対して、その後、JRから県に対して協議の申し入れがあるなど、何か具体的な動きはあったのか。
【交通計画課長より】
これまでのところ、JRからは具体的な協議の申し入れはありません。

【ほんま進】
今回の収支公表をうけて、県はどういった対応をするのか。

【交通計画課長より】
今回公表のあった路線のうち、久留里線につきましては令和2年4月に活性化協議会をJRや沿線市と立ち上げて、活性化の取組をおこなったところであり、今後ともこうした取組を行っていきたくと考えております。

また、他の路線につきましても、これまで利用状況が厳しいことについて、情報共有はしてきたところで、今回、改めて収支という形で示されたことについて、関係自治体と共有しつつ、今後どのような活性化を図っていくのかについて、議論を深めていきたいと考えております。

【ほんま進《要望》】
今回の収支公表の対象となった県内4路線は地域住民の生活に不可欠な重要なものであり、また地域の活性化のために重要な路線であると考えています。

今後、沿線自治体と協力して、JRに対し、利便性の向上を求めていくとともに、鉄道がこれからも維持されるよう、利用促進に向けた取組を続けるよう要望する。

九十九里地域・南房総地域の水道用水供給事業体 県営水道事業との統合を目指す

総合企画企業常任委員会において、第2回統合協議会について質問をいたしました。
【ほんま進】
第2回統合協議会では、どのような協議が行われたのか。
【水政課長より】
9月13日に開催した第2回統合協議会では、次の3点について事務局から報告いたしました。
1つ目は、運営の基本的な方針となる統合基本計画の策定と国への認可申請に係るコンサルタントへの支援業務委託の契約締結について、
2つ目は、施設整備や財務・経理、組織体制など専門的事項の検討を行うワーキンググループでの検討状況や年度内の進捗の見込みについて、
3つ目は、今後の統合協議会の開催予定についてでございます。

災害に備え、今後も積極的な整備を要望。

総合企画企業常任委員会において、管路の耐震化について質問をいたしました。
【ほんま進】
県営水道における令和3年度末の管路全体の耐震化の進捗状況はどうか。
【水政課長より】
令和3年度末の管路総延長約9,235キロメートルに対して、耐震化延長は約2,388キロメートルであり、耐震化率は25.9パーセントとなっております。

【ほんま進】
沿岸埋立地域や、災害拠点病院等の最重要給水施設に給水状況はどうか。
【水政課長より】
沿岸埋立地域の実績は55

けた今後の予定はどうか。
【水政課長より】
統合基本計画の策定には、地域の将来人口などに基づく水需要の予測と、これを踏まえた施設整備計画、財政収支計画が必要でございます。

【ほんま進《要望》】
今後、令和4年度中の検討成果をとりまとめた計画の素案を年度内に作成した上で、これを基にさらに検討・協議を進めていき、令和5年度中に統合基本計画を策定したいと考えております。

【ほんま進《要望》】
九十九里地域・南房総地域の水道用水供給事業体と県営水道の統合は県内水道事業体の統合のリーディングケースであることから、限られた時間の中ではあるが、令和7年4月の統合を目指して、しっかりと検討協議を進めていくよう要望する。

中期経営計画 管路耐震化、順調に進む。

総合企画企業常任委員会において、管路の耐震化について質問をいたしました。
【ほんま進】
県営水道における令和3年度末の管路全体の耐震化の進捗状況はどうか。
【水政課長より】
令和3年度末の管路総延長約9,235キロメートルに対して、耐震化延長は約2,388キロメートルであり、耐震化率は25.9パーセントとなっております。

【ほんま進】
沿岸埋立地域や、災害拠点病院等の最重要給水施設に給水状況はどうか。
【水政課長より】
沿岸埋立地域の実績は55

東京湾上空を通る新飛行ルートに注視！国へ更なる騒音軽減を強く求める！！

「都心上空ルート」固定化回避策

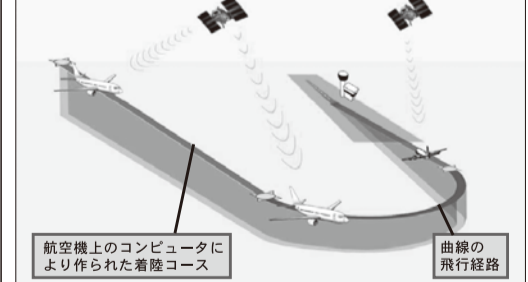
各飛行方式の検討について

(国土交通省ホームページから)

羽田空港への導入可能性のある飛行方式 国土交通省

【RNP-AR】 (Required Navigation Performance— Authorization Required)

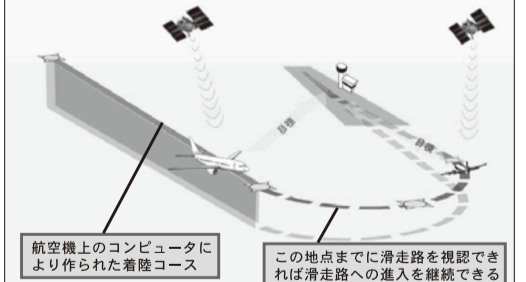
【概要】
測位衛星からの信号を元に、航空機に搭載されたコンピュータが自機の位置を把握しながら計算して飛行する、精度の高い曲線経路を含む進入方式



- 【具体的取組事項】
☆ A・C滑走路への同時進入のための安全性評価⇒基準策定
☆ RNP-AR進入方式の実施率向上のための許可要件見直しに係る検討
☆ 対応機材拡大のための運航者への働きかけ

【RNP+WPガイド付き】 (Way Point)

【概要】
測位衛星からの信号による経路を飛行ののち、進入復元点以降、ウェイポイントを参考にしながらパイロットの目視により進入する方式



- 【具体的取組事項】
☆ 飛行方式単体の安全性評価⇒基準策定
☆ A・C滑走路への同時進入のための安全性評価⇒基準策定
☆ 航空機の運航に関する基準の整理
☆ シミュレーションによる運航手順、パイロット操作負荷等の検証

総合企画企業常任委員会において、羽田空港の騒音問題について質問をいたしました。
【ほんま進】
「東京湾上空を通る新飛行ルートを検討」との報道があったが、国における検討状況はどうか。
【空港地域振興課長より】
国は、いわゆる「都心上空ルート」の固定化回避の方策を議論するため、有識者による「羽田新経路の固定化回避に係る技術的方策検討会」を令和2年6月に設置しております。

この場において、着陸直前の直線区間の短縮が可能で、羽田空港への導入可能性のある進入方式が示されていることは承知していただいております。
【ほんま進《要望》】
都心上空ルートの固定化を回避する方策が検討されていることは事実なので、千葉県側に負担のしわ寄せがないようにしっかりと注視していただきたい。

【ほんま進《要望》】
国に対し、引き続き、更なる騒音軽減を強く求めていただきます。

委員ご指摘の報道について国に確認したところ、都心上空ルートの固定化回避策の検討に際し、当該進入方式を活用した具体的な新経路案やその導入時期など、現時点において決まっていなかったとの回答を得たところでございます。