

# いわちゃん ポスト

岩井やすのりの県政かわら版

千葉県議会議員



## 岩井やすのり

プロフィール 1970年(昭和45年)生まれ 47歳  
早稲田大学大学院 政治学研究科修了  
H27年 千葉県議会議員 2期目当選

岩井やすのり 議員事務所

TEL: 0476-36-7799

HP: <http://www.iwai-y.jp> メール: [mail@iwai-y.jp](mailto:mail@iwai-y.jp)

印旛郡栄町安食台 2-26-23(栄町役場前大山ビル 2F)

## 印西市草深 市街化調整区域での宅地開発のリスク

前号で指摘した草深での違法開発問題。今回号では、違法、適法を問わず、市街化調整区域での宅地開発増加で懸念される、住環境や農業への影響に迫ります。

### 11条検査わずか7.7% 浄化槽による異臭懸念

印西市草深(原地区)は、市街化を抑制する市街化調整区域。生活インフラとしての上・下水道や都市ガスが整備されていないため、井戸や浄化槽等を自己責任で設置しなければなりません。



(合併)浄化槽

この浄化槽とは、台所や風呂等からの生活雑排水やトイレからのし尿を微生物の働きにより浄化処理する装置のこと。以前のものと比べればかなり改善されてきているとはいえ、それでも「臭い」の問題はつきものです。浄化槽自体、し尿等の異臭を完全遮断できるわけでないことに加え、年1回義務付けられている11条検査の受検率が7.7%(千葉県、H27年度)にとどまる等、必要とされる定期点検や法定検査が十分に行われないケースが少なくなく、経年とともに浄化槽の機能が低下してしまうからです。浄化槽により10分の1に浄化されるとはいえ、処理水は側溝に流されるもの。農村地域と異なり、住宅地では隣家との距離が近いことに加え、現地では規格外に小さいU字溝も見受けられ、問題を複雑化させています。換言すれば、浄化槽による異臭懸念は、宅地開発が急伸する草深地区ゆえの問題でもあるのです。

### 師戸川の水質悪化懸念 水路整備も喫緊の課題

草深の宅地開発の問題は、地域農業とも無関係ではありません。草深地区からの排水は師戸川へと注ぎ、



草で覆われた師戸川上流部

印旛沼湖畔にある一本松機場からポンプアップされた後、地域の農業用水として活用されているのですが、農業関係者も、草深地区で宅地開発が進むことに顔を曇らせます。

7月下旬に訪れた現地農家では、草深地区からの浄化槽処理水問題を目の当たりにし、「師戸川の水質はひどい」「印旛沼の水質は悪化の一途だ」などと悲鳴を上げているのです。同河川のH25年のBOD値(生物化学的酸素要求量)は、環境基準の3.0mg/lを大きく超える7.2mg/l。関係者が、師戸川や農業用水の水質汚染を懸念するのも無理はありません。

また、写真の通り、師戸川上流部の手入れが行き届かない現状も大きな課題。草深地区に加え、そもそも松崎台工業団地からも多くの排水が流入しているため、そう多くない雨量でも師戸川が溢れてしまうとし、その改善を求めているのです。

### 宅地開発進めば、待機児童増や小中学校パンクも

繰り返すようですが、草深地区は市街化区域でないため、人口増の抑制ができません。引き続き、同地区での宅地開発が続き、スプロール化(虫食いの開発)が進めば、待機児童の激増や地域内小中学校のパンクといった問題も現実味を帯びてきます。

H27年の規制緩和により、草深地区で土地売買ができるようになったと歓迎の声がある一方、市街化調整区域での宅地開発はどこかで歯止めをかける必要があることも事実。次号では、両者のバランスを取るべき行政のあり方に焦点を当てます。

# 北千葉道路草深オフランプ 年度内開放が決定

H24年の北千葉道路掘割部(白井市谷田~印西牧の原駅付近)の開通直後以来、閉鎖状態が続いている上り線草深オフランプ(出口)について、年度内の開放が決定しました。

## H24 掘割部開通直後より草深ランプは閉鎖状態

北総線脇を走る、北千葉道路(国道464号)掘割部が開通したのは平成24年5月のこと。大型商業施設の進出が相次いだことにより、特に週末に深刻化しつつあった、道路渋滞の緩和が期待されていたものでした。



北千葉道路 草深オフランプ

しかし、供用開始直後の週末には、本線(掘割部)に車両が溢れ、特に本線と側道が合流する部分で激しい渋滞に。渋滞長は実に3kmに及び、印西市役所や印西警察署などでは、市民からの苦情の電話が鳴りやまなかったと言います。

県は県警と協議し、本線の渋滞緩和策として、白井市谷田の下り線NT中央入口での誘導を変更し、側道にも車両が流れるようにすることや、側道のほぼ全線で片側2車線を確保することとともに、上り線草深オフランプを閉鎖し、本線流入車両を減らすこととしたのです。

## 「6車線化」の後遺症 合流車線短さが開放の妨げに

そもそも、北千葉道路掘割部を開通させる際には、新設する本線を4車線(片側2車線)とする一方、既存道路である側道を2車線(片側1車線)に絞る「6車線化事業」とされていました。その結果、草深オフランプでの合流部分は、絞られることになった側道の第2通行帯部分を利用しながら、形成されたのです。



左の写真のように、当初は片側1車線で運用することとし、合流車線は、第2通行帯(追い越し車線側)部分を利用し、形成されていた。

現在は片側2車線で運用されているため、草深オフランプの合流車線の短さが、ランプ開放のネックとなっている。

(写真は草深ランプではありません)

ところが、開通直後の大渋滞への対策により、側道のほぼ全線で片側2車線が復活することになり、第2通行帯を利用した合流車線が成り立たなくなってしまう。この状態では加速車線長はわずか10m程度しかとれず、事故誘発の懸念が大きいことから、草深オフランプの開放が見送られてきたわけですが、これらは、かつてのURが進めてきた、6車線化事業の後遺症とも言えるものなのです。

## 65mの拡幅工事で、加速車線長は68mに

そのような中、今年2日に開催された「国道464号千葉NT交通対策検討会議」において、今年度中の草深オフランプの開放が決定。同ランプの合流部分については、約65mにわたる拡幅工を行い、テーパー部(斜めにすり減っていく区間)を除く加速車線長を68mにまで伸ばすと同時に、側道において「車線変更禁止区間」を設置する等の安全対策を実施することが確認されました。

草深オフランプの開放は、千葉NT地区住民をはじめ、多くの利用者が待ち望んでいたもの。今回は千葉県が施工することになりますが、しっかりと渋滞・安全対策を要請してまいります。

## 北千葉道路草深ランプ 年度内開放へ

