



日本共産党 市議会報告



市議会議員
元木美奈子

入船 4-37-14
☎355-8526
minamotonton@
jcom.home.ne.jp



市議会議員
美勢麻里

北栄 2-3-16-203
☎354-9269
m5mise@jcom.
home.ne.jp

2013年10月7日 第1262号
【発行】
日本共産党浦安市議団
市役所内控え室(議会棟1階)
☎&FAX (350)1243

子育ても老後も安心
住み続けたい浦安を

下水道・道路
災害復旧
工事中断

契約の変更5件 追加補正5億円 台帳記載なしの埋設物あり

想定外?!



新浦安駅前広場

5件の議案のうち、下表の①は2度目の変更です。本来は、試掘による詳細な埋設物調査を行い、所管事業者と協議対応し、施工が行われます。しかし、埋設物調査だけで2〜3年かかり、それか

埋設物調査無し
設計変更で多額な補正

大渋滞に住民困惑
下表の④⑤工事の影響で、シンボルロードでは大渋滞が発生し、境川沿い道路へ迂回しても「抜けるのに1時間かかった」など、工事完了が待たれていま

9月議会には、災害復旧工事の下水道工事3件、道路工事2件、合計5件、工法の変更が生

ら工事着工だと復旧復興が遅くなるとして、詳細な調査は行わず、工事を進め、今回のような対応を続けるとしています。

千葉県企業庁からの
移管台帳に記載なし

①、②、③、⑤には、台帳に記載されていない埋設物があり、それが工事の障害となり、工法の変更となつていきます。

障害となつている「埋設物は台帳に記載することや「残置物は施工側が撤去する」というのが原則です。市での予算で撤去するのではなく、施工管理者の県企業庁が撤去すべきです。

しかし、40年以上前の協議内容が不明確なため、埋め立てた施工管理者がわからず、現在、責任を取ることができない状態で、県へも報告を上げていないことが、都市経済常任委員会の日本共産党の質疑で明らかになりました。

補正内容

(単位 円)

工事名	工事地域	主な変更内容	変更後	差額
① 下水道災害復旧工事(A-1)	千鳥	管渠延長増、工法変更	486,214,050	28,262,850
② 下水道災害復旧工事(B-1)	富岡 弁天 鉄鋼 通り 今川 美浜	地盤改良工の変更 約2870万円	1,500,702,000	66,402,000
③ 下水道災害復旧工事(C-1)	美浜 入船	薬液注入工増 約2630万円	917,884,800	34,834,800
④ 市道幹線9号道路災害復旧工事(災道第68号)及び復興交付金工事(その1)	新浦安駅前広場 シンボルロード	バス停シェルター(待合場の屋根)の交換 約1億1600万円	1,176,724,500	165,574,500
⑤ 市道幹線9号道路災害復旧工事(災道第68号)及び復興交付金工事(その2)	シンボルロード	路盤材改良体撤去、 破碎土敷均し他 約1億3900万円	1,005,301,500	210,451,500
合計			5,086,826,850	505,525,650

(株)ダイエー出店に伴う交通問題



8月27日に仮称ダイエー浦安店の地元説明会が行われ、来店経路図が公表されました。

ダイエー来店者や搬入車の駐車場を、吉間屋わきの道路から進入とする設計図が、建築確認申請済みとなっています。

説明会で明らかになった来店経路は、大三角線から、北部小学校前通りを左折、北部小正門を通り、角の信号を左折して駐車場方向へ直進することがわかりました。

再度説明会開催を約束
ダイエー担当者の説明に

よると交通量調査では交差点需要率が0.9以下なので問題ないという見解であることが明らかになりました。

しかし、参加者からは交通の危険性や出店についての意見や質問が数多く出されました。

ダイエーは参加者が納得できる安全対策を示すことができず、再度説明会を開催することになっていました。

交差点需要率が上がる

交差点の交通調査が下表の通り実施され、開店後は交通量が増えることが予想されています。

北栄1、2、3丁目地区内の道路は、地区内の通過交通をなるべく排除し、歩行者や自転車安心して快適に利用できる道路の整備を目的として、1990年から、2008年度まで、「北栄地区住区総合交通安全モデル事業(ロードピア事業)」が整備された道路です。

減速効果が出て、路上駐車も減少した報告も上がっていますが、車と自転車、車と歩行者、自転車と歩行者、それぞれの接触事故が

多発し、けが人が出たため猫実保育園には交通整理員が配置されています。ところが、このことについて、市はダイエーに伝えていませんでした。交通問題を軽視した重大問題です。

北部小前は、ロードピア区域外ですが、一方通行の規制があり、小学校の警備員は登下校、交通整理員は登校時に正門前で子ども達の誘導をしています。

子どもが3人横並びに歩くとき自転車がすれ違えるのは困難な狭い歩道は、「トラックなどが停まると見通しが悪い時はヒヤッとするところがある」「北栄4丁目交差点での痛ましい死亡事故を思いだす」と保護者から心配の声が日本共産党に届いています。

小学校・幼稚園・保育園子ども達の交通安全を

市は、登下校の安全確保は大変重要で、安全な環境は維持していく必要があるとしながら、スペース確保が困難な通学路に「危険回避できるスペースの確保」をダイエーに求めています。

今後も安全確保の協議を継続し行っていくようですが、これまでの市の政策と乖離したダイエー進出は、きっぱりと撤回するよう求めるべきです。

《休日》調査日：平成24年2月26日(日)

交差点名	交差点需要率		
	ピーク時間帯	現況	開店後
交差点A(計画地南西側交差点)	15時台	0.317	0.406
交差点B(猫実三丁目交差点)	18時台	0.468	0.481

《平日》調査日：平成24年2月27日(月)

交差点名	交差点需要率		
	ピーク時間帯	現況	開店後
交差点A(計画地南西側交差点)	16時台	0.313	0.410
交差点B(猫実三丁目交差点)	18時台	0.503	0.515

以上のとおり、交差点A、Bにおいて開店後の交差点需要率が0.9を下回っていることから、当該店舗開店に伴う交通量の増加を考慮しても、現況の信号制御による信号処理は可能であると考えます。

※一般的に0.9以下であれば円滑な交通処理が可能であると考えられます。