

りょうCafé (県政報告会)のご案内

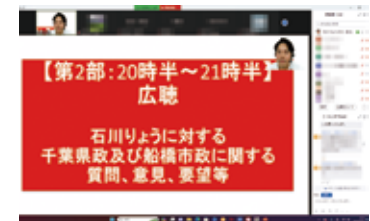
りょうCafé Zoom

- 7月12日(金)19時~21時 Zoom
- * オンライン会議システム

【第1部:広報(19時~20時)】
石川りょうから千葉県政の情報や千葉県議会の動きなどについてご報告します。

【第2部:広聴(20時~21時)】
参加者の皆さまから、千葉県政と船橋市政に関するご質問やご意見、ご要望などをうかがいます。

参加費無料。途中入退室いつでも可能。
参加をご希望の方は、右の二次元コードからお申込み。または、下に記載の連絡先やSNSなどからご連絡ください。



りょうCafé 芝山団地商店街

毎週水曜日の午前10時から正午まで、芝山団地商店街のフリースペースに座っています。千葉県政や船橋市政に関するご質問やご要望等をお聞かせください。事前にご予約いただいた方を優先いたします。公務等で実施できない場合があるため、石川りょうのSNSなどをご確認ください。



プロフィール

- 1980年(昭和55年)11月15日生まれ
- 芝山中学校、八千代高校、立教大学法学部卒業
- JICA青年海外協力隊・村落開発普及員(ケニア)
- 国連プロジェクトサービス機関(UNOPS)
- 英国国立マンチェスター大学大学院修了
- 開発コンサルタント会社アイ・シー・ネット(株)
- 外務省在スーダン大使館、在スーダン政府連絡事務所(現大使館)二等書記官
- 早稲田大学公共経営大学院修了
- 船橋市議会議員(2期)



柏駅前子育て支援施設へ



県動物愛護センター視察

【資格など】
TOEFL(CBT)257点(TOEIC915点相当)、仏語検定3級、プロジェクトマネジメントスペシャリスト(PMS)、政策学校「一新塾」32期生、ビール検定2級、ふなばし市民大学校平成26年度ボランティア学科

連絡先など

石川りょう公式サイト
<https://ishikawaryo.net>



Twitter



LINE



ブログ

発行者:石川亮
事務所:船橋市芝山2-2-1-208
携帯電話:080-6575-4711
メール:info@ishikawaryo.net

ご意見やご質問、ご要望を何でもお寄せください!

千葉県議会議員(船橋市選挙区)

石川りょう通信

政党無所属

【Vol.6】



千葉県議会議員初当選から1年が経過

令和5年4月30日から始まった千葉県議会議員としての任期ですが、早いもので1年が過ぎました。1年間に4回ある定例会も一巡。その間に一般質問や、所属する総合企画企業常任委員会での質疑も経験させていただき、少しずつではありますが成果が出始めています。その内容については、以下と次のページでご紹介いたします。

今年度からは、私の所属する会派(千葉政策議員団)に、千葉新政会から松戸隆政議員(松戸市選挙区)と田沼隆志議員(四街道市選挙区)が加わり、所属議員数が4人から6人の「**千葉新政策議員団**」が誕生しました。千葉県議会では、所属議員5人以上から交渉会派となり、議会運営委員会への出席が認められるなど、議会改革にも取り組んでいけるよ

うになることや、年4回すべての定例会で会派代表質問をすることができるようになります。この機会を最大限に活かし、より良い千葉県にするための政策提言を積極的に行ってまいります。



▲ 党利党略ではなく政策で勝負する千葉新政策議員団

県道8号船橋我孫子線(船取線)

慢性的に渋滞している船取線。駿河台交差点以北の4車線化は悲願です。



4車線化について

駿河台交差点以北の4車線化の検討状況について、起伏の激しい地形や交差する多数の市道との接続方法が課題となっていることを千葉県議会で初めて確認。石川の一般質問後すぐに、松戸徹船橋市長から千葉県県土整備部長に対し、船橋市としても4車線化を求める要望書が提出されました(令和5年12月26日付)。検討を加速し、事業化するように要望を続けていきます。

通行環境の改善について

高根町付近(麵屋武士道近く)の路側帯が土砂と草木で埋まっており、歩行者や自転車にとって危険な状況になっていたため、その撤去をしました。今後は歩道設置も求めていきます。



土砂撤去前



土砂撤去後

ふなっしーパーク前交差点への信号機設置

JR南船橋駅周辺は、駅前の再開発により新しい商業施設やマンションなどが建設されています。さらに、千葉ジェッツふなばしの本拠地となるらアリーナも完成し、今後ますます発展が予想されるエリアです。



ふなっしーパーク前の交差点は、近隣の工場や大規模倉庫などからの大型車両も頻繁に通過します。周辺の大型マンションや若松団地などからの子どもたちを中心とした利用者にとって非常に危険な交差点であるため、信号機の設置を求め、実現しました。今後も発展著しい同地域の渋滞解消などを含めた生活環境改善のために尽力したいと思っています。



▲ 信号機設置前



▼ 信号機設置後

電話de詐欺対策機器補助事業

千葉県における電話de詐欺の被害件数は毎年千件を超え、被害額は20億円以上と深刻です。船橋市は被害件数でも額でも毎年県内ワースト上位に入る状況であり、その対策が求められています。



電話de詐欺対策のために、千葉県では各市町村に対して、市民が留守番電話機能付きの固定電話などを購入する際に補助金を出しています。しかし、県が各市町村に対して補填する金額は一律年間50万円までとされていました。しかし、被害件数も額も県内54市町村ではバラバラという状況。特に、被害件数や額が多い大規模自治体にとっては、県からの補助上限額が50万円というのは少なすぎるので事業内容を見直すべきだと指摘したところ、今年度から、人口が40万人以上の5市（船橋市を含む）に関しては、補助の上限額が年間100万円に引き上げられました。

県職員の名札の表記

自治体の職員が、名札から個人情報特定されたり、ネット上にフルネームが公開されたり、カスハラなどに遭う被害が増えています。

県職員のプライバシー保護や嫌がらせ等の防止のために名札の表記を見直すべきと提案したところ、顔写真の掲載なし、苗字のみの表記、ユニバーサルデザインの採用に変更されました。



JICA海外協力隊表敬訪問

国際協力機構（JICA）が実施する協力隊事業は年に4回実施されていますが、派遣前に隊員たちは地元自治体を表敬訪問しています。

首都圏だけを見ても、表敬訪問対応は副知事以上、神奈川県や埼玉県は知事が対応しているにもかかわらず、本県は部長対応となっていたことから、協力隊の活動を評価した上で対応者の検討を求めたところ、今年度から副知事以上の対応となる予定。



東葉高速鉄道の高額運賃問題

同鉄道の高額運賃問題に関して、千葉県・船橋市・八千代市は、平成18年以降、国に対し、以下2点の要望を毎年続けています。

- ①東葉高速鉄道の長期債務の元利償還金の負担に対する抜本的な支援を検討してください。
- ②東葉高速鉄道自立支援委員会への積極的な参画など、支援策の検討に一層の関与をしてください。



約20年にもわたり要望を続けているにもかかわらず、国からはまったく反応がないため、昨年12月の千葉県議会定例会における一般質問で、私から県に対し、「そろそろ国からの正式な回答を求めるべきだ」と主張しました。しかし、国に付度をしているからか、県の態度は煮え切らないものだったので、「自分で動くしかない」と考え、本年2月22日に、私から国土交通大臣に対し、上記2点の要望に対する国の考えを聞かせてくださいという質問書を送付しました。ようやく国交省から返事がありましたので報告します。

①に対する回答

東葉高速鉄道に対する支援としては、鉄道・運輸機構に対して負っている建設に係る債務の元利償還について二度にわたり大幅に償還期限を延長している。さらに同鉄道には、国費による利子補給など、累次の支援を行っている。同鉄道の支援策等の検討については、国も含めた東葉高速自立支援委員会のメンバーで行うこととしており、国土交通省としては、引き続き、利子補給等により経営改善に向けた支援を実施するとともに、自立支援委員会の場で状況に応じた必要な措置について協議していく。

②に対する回答

東葉高速鉄道の経営状況は、13期連続で黒字を計上するなど堅調に推移している一方、金利動向によっては将来資金不足となる可能性があるなど、楽観視できない状況にあると認識している。同社の経営の安定化のためには、地域の沿線開発や魅力的なまちづくりにより、利用者数の底上げを図ることが重要であり、引き続き、利用促進に全力で取り組んでいきたい。国土交通省としても、自立支援委員会のメンバーとして、経営状況等の検証や支援のあり方等の協議に参画してきたところであり、引き続き、状況に応じた必要な措置について協議していく。

国交省の回答を要約すると、これまでに借金の返済期間をかなり伸ばしてあげてきたし、借金の利子に対してだけは国のお金をあてがってきたので、現時点では、それ以上の支援は考えていないということです。自立支援委員会に対する参加意欲に関しても、もっと積極的に関わってくれと要望しているにもかかわらず、この回答からだ、これまでと同じレベル（我々からすると低い意欲）での関与に留まってしまうものと感じます。結論としては、**元本に対する国の抜本的な支援が行われなため、当面の運賃の値下げは難しい**と考えます。予想はしていたものの、国交省からこのような返事が来てしまったので、次の一手をどうしようか悩ましいというのが本音です。しかし、簡単に引き下がることはできません。今後も千葉県や船橋市から要望を続けていくことはもちろん、鉄道経営や運輸政策に明るい学者やシンクタンクなど、有識者にコンタクトをとり、アドバイスをもらえるなどして作戦を練っていきたくて考えています。