

# 三宅隆介 議会報告

2015.1 市政レポート vol.48  
川崎市議会議員 三宅隆介(市議会控室)  
〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1番地  
川崎市役所 第2庁舎6階  
電話:044-200-3650(控室)

## 臨海部の交通政策について 新たな提言



経済インフラの整備

産業の発展

経済の成長

税収増

福祉の充実

### 三宅隆介プロフィール

昭和46年3月23日生まれ。  
大東文化大学文学部 卒業。ユアサ商事株式会社を経て、  
松沢成文(当時・衆議院議員)秘書。  
平成15年4月 川崎市議会議員 初当選。[現在3期目]  
川崎市多摩区中野島在住。

<http://ryusuke.weblogs.jp>

三宅隆介 検索

未曾有の高齢化社会をむかえ、毎年一兆円規模で社会保障費が膨らんでいく我が国においては、持続的な福祉施策の充実が大きな課題です。

この川崎市においても、生活保護費の支出だけでも予算の1割を占め、扶助費全体でも予算の4分の1を占め、その額は年々増加しています。これまで「高齢化社会」と言われてきましたが、今や「高齢社会化」の時代へ突入しました。

しかし昨今の国や地方政治における政治議論は、行政経費のコストカットや社会保障支出の枝葉末節的な手続き論ばかりで、いかにイノベーションを起こし、

経済を成長させ、持続可能な充実した福祉を実現するのか、といった戦略的かつ具体的な政治議論が為されていません。

国も地方も、この未曾有の時代に的確に対応するための安定的な税収増を図っていくことが求められています。強い経済なくして充実した福祉の実現はありません。私は、**経済インフラの整備 ▶ 産業の発展 ▶ 経済の成長 ▶ 税収増 ▶ 福祉の充実**、と考えています。

そこでこのたび、平成26年第4回定例会におきまして、経済インフラの整備の一環として、本市臨海部の交通政策について新たな提言を行いました。以下、議事の要約をご報告します。

### 現状では臨海部への交通アクセスは限界

#### 質問 ● 三宅 隆介

本市の臨海部には6万人弱の従業者があり、各施設あるいはイベント等の来訪者数を見ても、東扇島東公園だけで年間16万2,000人、かわさきエコ暮らし未来館で年間約1万2,000人、川崎みなと祭りに至っては約22万人もの来訪者がいる。しかし、臨海部全体の交通手段の分担率を見ると、路線バスによる通勤者が31.9%を占め、臨海部への交通アクセスは主としてバス交通によりその需要が支えられている。

そこで、川崎駅の駅前広場の受け入れ能力について伺いたい。通勤時間帯には、川崎駅東口駅前広場から市役所通り、新川通りへ、それぞれ1時間当たり何本のバスを運行しているのか、また何分間隔で運行されているのか、まちづくり局長に伺う。

#### 答弁 ● 金子 督 (まちづくり局長)

バスの受け入れ能力については、駅前広場再編の検討を実施いたしました平成20年3月時点において、1時間当た

り215本が最大運行本数でございましたので、この本数が収容できることを前提に、計23カ所のバス停を整備しています。次に、現在の運行状況については、朝7時台の1時間におきましては、川崎駅東口駅前広場から市役所通りを経由するバスは98本、同じく新川通りを経由するバスは120本で、平均運行間隔は市役所通りで37秒、新川通りでは30秒となっています。

### 規格が同一であれば乗り入れ可能

#### 質問 ● 三宅 隆介

既存の臨海部への鉄道である京急大師線、JR南武支線のそれぞれの輸送能力、すなわち編成数、ピーク時間当たりの本数、利用者数について伺う。次に、京急大師線は構造変更なしに東海道貨物支線や神奈川臨海鉄道などの貨物線に乗り入れが可能なのか、同様に南武支線、南武線は構造変更なしに乗り入れが可能なのか伺う。

2面に続きます

### 喘息の罹患原因を正確に把握すべき

#### 質問 ● 三宅 隆介

今後の川崎市におけるアレルギー対策についてどのような考えをお持ちになっておられるのか、市長に伺う。

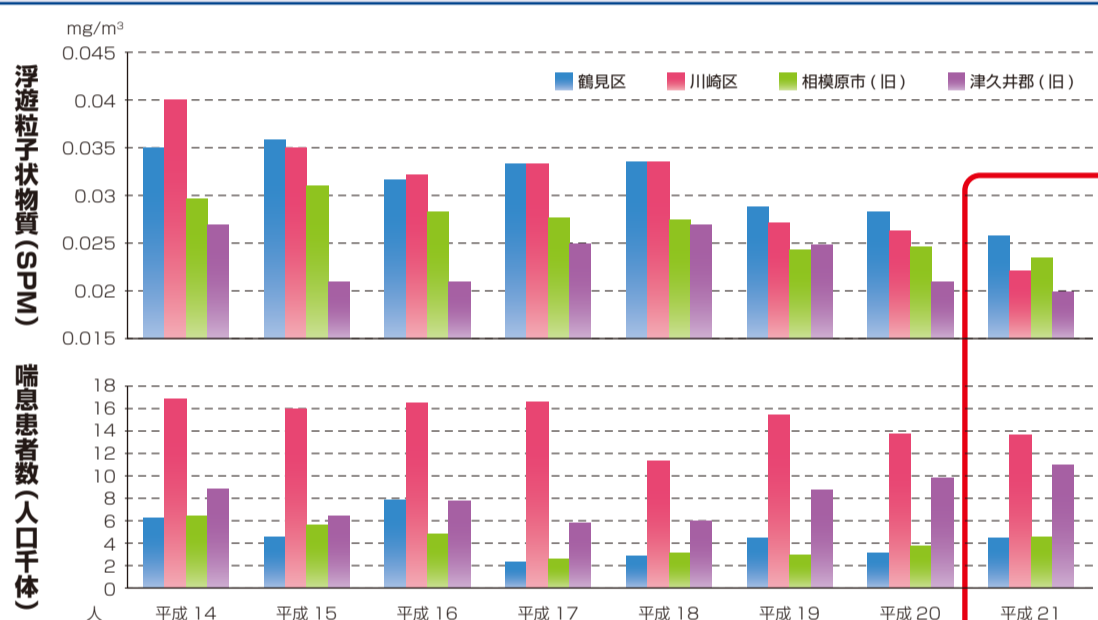
#### 答弁 ● 福田 紀彦 (市長)

最近の国の審議会報告によると、アレルギー性鼻炎・花粉症、アトピー性皮膚炎、気管支喘息、食物アレルギーなど、国民の約2人に1人が何らかのアレルギー性疾患にかかっていると推定されておりますことから、川崎市のみならず、我が国全体の課題として、しっかりとしたアレルギー対策を講じていく必要があると考えております。

### 三宅の視点 隆介の主張

原因を正確に捉えることができれば、当然のことながら解決策も誤ってしまいます。「喘息もアレルギー性疾患の一つとして捉えている」という市長答弁は、神奈川県医師会調査の結論(喘息の原因は大気汚染でなく、ハウスダストなどによるアレルギーである)と全く同見解のようですので、条例の趣旨に則って、アレルギー性疾患対策への取り組みについて一層の強化を図るよう要望しました。

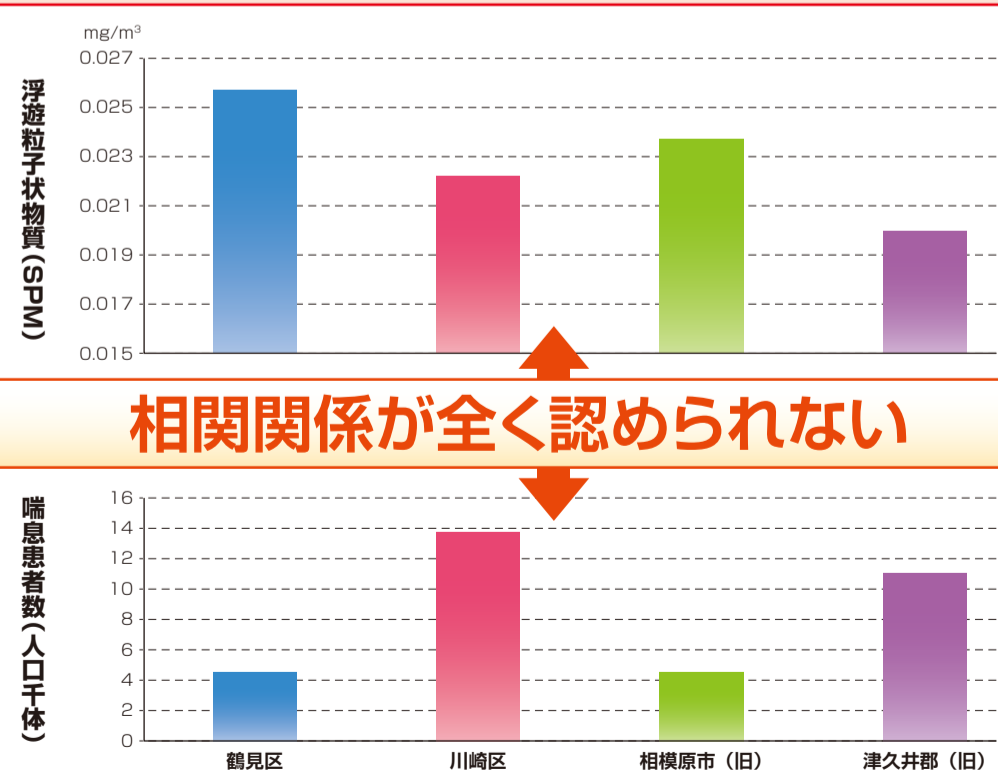
### SPM汚染濃度と喘息患者数(人口千対)との間に相関性が認められない SPM(自動車を主な排出源とする浮遊粒子状物質)



喘息の原因として、自動車公害とは別のハウスダストなどの要因が示唆される結果となっている(神奈川県医師会報告より抜粋)

神奈川県委託事業「気管支ぜん息患者神奈川県下実態調査報告書」平成23年3月より作成 三宅隆介

### SPM濃度と喘息患者数(人口千対) 平成21年



相関関係が全く認められない

神奈川県委託事業「気管支ぜん息患者神奈川県下実態調査報告書」平成23年3月より作成 三宅隆介

神奈川県が神奈川県医師会に対して委託した気管支ぜん息患者神奈川県下実態調査の報告書の中でSPMの汚染状況の経年比較と人口1,000人に対する各地域の患者数の年次推移が示されています。

左上の図は、それをそのままグラフ化したものです。上段がSPMの鶴見区、川崎区、旧相模原市、旧津久井郡それぞれの平成14年から平成21年までの経年比較です。下段が人口1,000人当たりの喘息患者数のそれです。上段を見ていただくと、平成14年以外はおおむねSPMの濃度の高いほうから鶴見区、川崎区、旧相模原市、旧津久井郡の順になっていますが、それぞれの地域の人口1,000人当たりの喘息患者数は明らかにこれと全く相関していません。

例えば、一番右側の赤枠で囲んだ直近の平成21年だけを見てもおわかりのように(左下の図)、山間部にある汚染度の低い旧津久井郡のほうで神奈川県内で汚染度が最も高い鶴見区よりも人口1,000人当たりの患者数が多いという結果になっています。

神奈川県医師会は、これらのデータの詳細な分析から「喘息の原因として自動車公害とは別のハウスダストなどの要因が示唆される」、つまり端的に言えば、自動車は喘息の原因とはなっていないと結論づけました。

### 臨海部への交通アクセスの充実

### 市内経済の発展

### 市税収入の増加

### 市内福祉の充実

1面の続きです

#### 答弁 ● 金子 督 (まちづくり局長)

京急大師線の輸送実態については、4両編成で、ピーク時は1時間に12本が運行されており、終日の利用者数は約6万8,000人です。次に、JR南武支線の輸送実態については、2両編成で、ピーク時は1時間に4本が運行されており、終日の利用者数は約9,600人です。次に、貨物線への乗り入れについては、京急大師線につきましては、東海道貨物支線と神奈川臨海鉄道の両貨物線と線路幅が異なるなど規格自体が相違しており、現状での乗り入れは不可能です。一方、JR南武支線、南武線につきましては、両貨物線と線路幅が同じであるなど構造は基本的に同一でございます。乗り入れは可能ですが、貨物列車とのダイヤの調整など、さまざまな課題が生じるものと考えられます。

#### 臨海部の鉄道ネットワークの構築を急げ 市長も大いに理解

#### 質問 ● 三宅 隆介

そこで市長に尋ねたい。現時点で臨海部を支えているのはバス交通だが、川崎駅東口駅前広場への乗り入れは既に限界と思われる。大師線は本数も多く利用者も多いようであるが、小島新田駅から先へは路線バスや貸し切りバス等に依存している。また、大師線は軌道幅が異なることから、構造変更なしには延伸乗り入れは困難なことが理解できた。一方、JR南武支線は単線で本数が少なく、また起点が川崎駅でなく尻手駅であることもあり利用者が少ないようである。しかし、線路幅としてはJRと同じであることから、JRの貨物線や神奈川臨海鉄道への乗り入れは可能であるとのこと。今後、羽田空港の充実に伴って本市の臨海部のポテンシャルは大いに高まることが予想され、今後の臨海部の発展を考える上で鉄道輸送の充実が必要不可欠と思わ

れる。東海道貨物支線の旅客化や羽田アクセス新線などの首都圏全体の基幹的ネットワークの構築を進めることは大いに結構であるが、本市としては川崎駅を起点とし、臨海部への鉄道アクセスを充実することは重要と考えられる。

よって、初期投資の軽減や費用対効果も考慮し、最近研究が進んでいるLRT(ライトレールトランジット)等の中容量の鉄道車両も視野に入れ、鉄道ネットワークの構築を議論すべき時期にあると思うが、見解を伺う。

#### 答弁 ● 福田 紀彦 (市長)

臨海部における鉄道ネットワークについての御質問ですが、臨海部における交通体系の充実、今後の臨海部のさらなる発展を目指す上で大変重要なテーマであると認識しており、総合都市交通計画におきましても、短中期に方策を検討するものと位置づけているところです。一般に鉄道の整備には時間と費用を要しますが、既存ストックの活用等により早期に効果を発現させることができる施策も含め、鉄道交通などにおける最新の動向も踏まえつつ、交通体系の将来像を幅広く検討してまいりたいと考えております。

#### 三宅の視点 隆介の主張

川崎市総合都市交通計画には、電池電車の研究が入っています。電池電車の研究はかなり進んでおり、走行実験までは民間でも行われ、JRに至っては既に実用化もされています。電池電車は充電施設等が必要になりますが、架線、変圧装置が要らないので施設が簡易にできます。電化するか、電池電車化にするかは輸送量との兼ね合いですが、本市では水素プロジェクトを進めていますので、バッテリー充電による電池電車にとらわれることなく、水素を燃料とする燃料電池の活用も含めて検討するよう市長および当局に対して強く要望しました。



# 条例の趣旨に則って制度の充実をはかれ

## ぜんそく 喘息だけが、アレルギー性疾患ではない

### 所管局長、制度の対象拡大の検討を答弁

### 一部団体による助成制度の特権化を許すな!!

本市は、平成19年より成人喘息に対し、アレルギー性疾患対策として医療費助成制度を全国に先駆けて開始した先進的な都市です。

また、『神奈川県医師会気管支ぜん息患者神奈川県下実態調査報告書』によれば、喘息の原因は自動車による大気汚染ではなく、ハウスダスト等によるアレルギーであると明確に結論づけられています。

現在では、国民の約2人に1人が喘息以外にもアトピー性皮膚炎、花粉症など何らかのアレルギー性疾患にかかっていると言われ、かつアレルギー性疾患は国民病とも言われているほど深刻な中において、川崎市の条例はアレルギー対策をうたっておきながら、その対象疾患が喘息だけです。これでは、疾病の平等性や現在のアレルギー性疾患の多様性に対する視点が明らかに欠けていると言わざるを得ません。私はかねてより、この制度を捏造公害利権の象徴とさせないため、条例や制度の改善を求めています。

以下、議事の要約をご報告します。

#### アレルギー性疾患対策の充実を

#### 質問 ● 三宅 隆介

現在、各保健福祉センターでアレルギー相談事業を行っていると思うが、アレルギー性疾患に関してどのような相談が多いのか、その実態について伺う。

#### 答弁 ● 伊藤 弘 (健康福祉局長)

平成25年度の相談件数は全体で335件。内容としては、離乳食の進め方や食物アレルギーに関する相談が177件、52.8%、湿疹やアトピー性皮膚炎に関する相談が131件、39.1%、繰り返すせきや喘息に関する相談が14件、4.2%、その他、親からの遺伝に関する相談やセカンドオピニオンに関する相談などが13件、3.9%となっています。



#### 条例名の変更、所管課の統合充実が必要

#### 質問 ● 三宅 隆介

答弁によれば、喘息よりも食物アレルギーやアトピー性皮膚炎等に関する相談が多いことがわかった。このような事実から、成人喘息以外のアレルギー性疾患についても、疾病動態などの調査、今後の医療費助成のあり方、そしてその財政的な基盤の検討、さらにはアレルギー性疾患以外の疾病との公平性の問題等々、これらを真剣に考える必要があろうかと思う。その意味において、今後のアレルギー性疾患対策をさらに前進させるため、アレルギーについて扱う担当課を例えば健康増進課等に一本化するなどの対応が求められると考える。

また、条例の目的とその施策との整合性を図るためにも、現在の「成人ぜん息患者医療費助成制度」の条例の名前を例えば「川崎市アレルギー対策基本条例」というように改名する必要があるかと思う。担当課の一本化、そして条例名の変更等について見解を伺う。

#### 答弁 ● 伊藤 弘 (健康福祉局長)

本市では、成人ぜん息患者医療費助成事業をアレルギー対策として実施しています。本事業では、気管支喘息を助成対象疾病としておりますが、アレルギー性疾患には気管支喘息以外にもさまざまあるため、本制度の経過やほかの疾患の医療費助成とのバランスや公平性等を考慮しながら、今後の制度のあり方について検討してまいりたいと考えております。

4面に続きます