

三宅隆介

議会報告

平成29年 第1回川崎市議会定例会 予算審査特別委員会
での三宅隆介市議の質疑概要です。

人口が減少するからこそ

インフラ整備が必要だ

本市が川崎区殿町で進めている国際戦略総合特区は、その成果が臨海部及び本市内陸部(北部)にむけて波及されなければ、特区として成功したとは言えません。

一方、本市は臨海部と本市北部をつなげる基幹的なインフラが圧倒的に不足しています。

そこで、平成29年3月に開会された予算審査特別委員会にて、基幹的インフラの整備について質問しました。

以下、質疑要約を掲載します。

地域を分断する線路と踏切

Q 三宅隆介(市議) 生産年齢人口が減少する我が国及び本市においては、国民1人当たりの生産性向上が求められている。しかし残念ながら、その生産性向上を妨げる多くの非効率がいまだ市内には多数存在しており、その一つが交通渋滞である。このことから、現在本市で進められている連続立体交差事業は大変重要な取り組みであり、今後の進捗が期待される。まず、JR南武線の連続立体交差事業の進捗状況について伺う。

藤倉茂起(建設緑政局長) A 沿線地域にお住まいの方を対象とした計画に関する説明会を本年2月5日と6日に開催し、2日間で約500名の皆様に出席いただくなど、事業化に向けた取り組みを進めているところです。

三宅の視点

隆介の主張

川崎市では現在、京浜急行大師線1期区間とJR南武線の矢向駅から武蔵小杉駅間の踏切を一度に除去する連続立体交差化の取り組みが進められています。線路や踏切は事故や渋滞の要因でもあり、また地域を空間的かつ時間的に分断してしまうなど様々な社会的影響を与えています。

連続立体交差事業の費用便益比

Q 三宅隆介(市議) 京急大師線連続立体交差とJR南武線の2つの事業の費用便益比*について伺う。

藤倉茂起(建設緑政局長) A JR南武線連続立体交差事業が1.32、一方、京浜急行大師線立体交差事業につきましては、現在、精査しております。

三宅の視点

隆介の主張

京急大師線の費用便益比については、平成24年度に事業再評価が実施されています。そのときの費用便益比は1.03でした。

費用便益比で算出される効果とは、移動時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少という定量化された3つの数値だけです。なので費用便益比の数値をもってどちらの事業がすぐれているということには必ずしもならないのですが、一義的には京急大師線よりもJR南武線の連続立体交差化のほうがより高い効果が見込まれる事業だということです。

また、JR南武線連続立体交差事業は地域にとってはもちろん、本市全体にとって極めて重要な取り組みです。なお、この事業は、平成19年に沿線の市民約5万5,000人からの署名とともに議会への請願が出されており、全会一致で採択された経過があります。

*費用便益比 道路整備による事業の効果を金銭に置き換えて、その妥当性を評価するための指標、1.0を下回ると費用対効果が低いといわれている。

スピード感に欠ける南武線連続立体交差事業

Q 三宅隆介(市議) JR南武線に並行する都市計画道路矢向鹿島田線は、鉄道が立体化された後の空間の活用のみならず、地域の魅力を高め、防災力の向上にも資する重要な道路であると考えます。また連続立体交差化の工事の際には、この用地を活用することが想定されているので、地域の方々と良好な関係を構築するのはもちろんのこと、早急に用地を取得しておく必要があるのではないかと。

藤倉茂起(建設緑政局長) A この道路はJR南武線の連続立体交差化に伴う空間活用など多大な効果が見込まれますことから、今後、整備が必要と考えているところでございます。地域の皆様への丁寧な説明により理解を深めていただくよう対応してまいります。

三宅の視点

隆介の主張

JR南武線の西側に並行する矢向鹿島田線は、矢向駅付近の市境から平間駅付近の大田神奈川線との交差部に至る延長約2,610メートル、幅員15メートルの都市計画道路です。この用地所得が今後の事業進捗を有利にするものと考えます。

残念ながら、JR南武線の連続立体交差事業の進捗状況は全般的にスピード感に欠けています。

この事業は、本市北部(多摩区、麻生区、宮前区、高津区)の発展のためにも必要不可欠な基幹的インフラですので、市長及び所管当局に対し着実な事業の推進を要望しました。

やる気の東京、様子見の川崎、～川崎縦貫道～

Q 三宅隆介(市議) 次に、川崎縦貫道路について伺う。外環道の東名以南については、東京外郭環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会において計画の具体化に向けた議論がなされているが、現段階における協議会の進捗状況について伺う。

藤倉茂起(建設緑政局長) A 平成28年2月に、国、東京都、川崎市が意見交換、検討する場として東京外郭環状道路(東名高速～湾岸道路間)計画検討協議会が開催され、本市では建設緑政局長が委員となり、首都圏における道路ネットワークや地域の状況、課題等について確認し、意見交換を行ったところです。今後は、計画の具体化に向けた検討の進め方などについて議論を進めることとなっております。

三宅の視点

隆介の主張

川崎縦貫道路は、浮島から国道15号までのI期事業のうち、平成22年までに大師ジャンクションまでが開通していますが、その先の整備が先送りされています。なお、国道15号から東名高速までのII期区間については計画の具体化が進んでいません。川崎市が積極的に手を挙げてしまうと財政的負担を課されることから極めて消極的な対応になっているものと推察します。

しかし外環道の関越道から東名高速間では、既にトンネルを掘削するシールドが発進しており、小池東京都知事は「都は引き続き国や関係機関としっかり連携し、外環道の早期整備に向けてさまざまな場面で尽くし、首都圏3環状道路整備の総仕上げとなる外環道の東名ジャンクション以南についても計画の具体化に向けて取り組んでいく」という極めて前向きな姿勢を示しています。

このままでは、東京側に縦貫道がもっていかれ、本市の貴重な交通インフラが失われることとなります。

裏面に続きます

意外と負担割合が低い道路事業

Q 三宅隆介(市議) 一般的には道路事業は鉄道事業に比べて総事業費に対する市の負担率はかなり低いものになっている。例えば川崎縦貫道路のI期事業についても、首都高速道路が事業主体となって本市が事業費の一部を出資したと思うが、その際の本市の出資率はどのくらいであったのか伺う。

A 藤倉茂起(建設緑政局長) 出資率は、首都高速道路株式会社の事業費全体の増額や社会情勢の変化などを踏まえ取り決められており、平成11年度から平成23年度までは6.25%で出資を行ってきたところです。

三宅の視点

隆介の主張

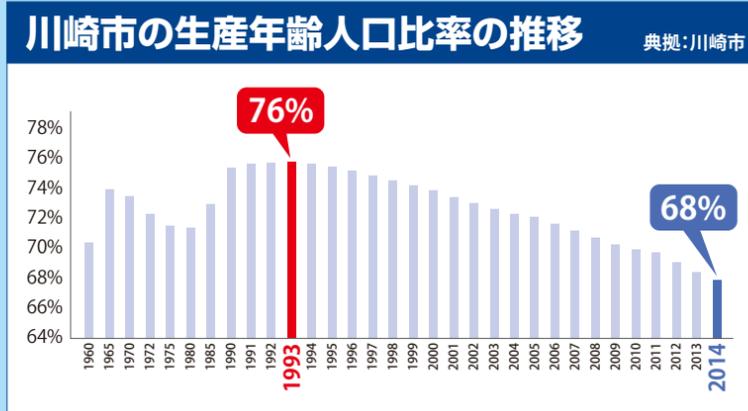
道路事業は、事業費の大部分を国費が賄ってくれます。なので川崎市独自の財政負担はさほど大きなものではありません。例えば、街路事業である連続立体交差事業の市の負担は約50%です。それに比べれば道路事業の事業負担率は低いのです。当該道路は、都市機能を強化して沿道環境の改善に寄与するなど、本市の骨格を形成する重要な都市基盤でもありますので、II期計画の早期具現化に向けしっかりと取り組みを進めるよう要望しました。

市民からの質問に、三宅隆介が答えます!

Q やがて人口が減少する川崎市に、どうしてインフラ整備が必要なのか?



A 総人口の減少ペースよりも生産年齢人口(15~64歳)の減少ペースのほうが早いからです。既に川崎市は1993年の時点で生産年齢人口比率が低下しはじめています。そこで考えなければならないのは、総人口=需要、生産年齢人口=供給、ということです。つまり、需要>供給、というインフレギャップ(人手不足)が常態化していきます。



その人手不足を、外国人労働者等で賄わず、また人を増やすことなく、インフラ整備や技術革新によって解消することができれば、供給能力の生産性が向上し、必ず市民一人当たりの所得が向上していきます。だからこそインフラの整備が必要なのです。

Q これ以上の公共事業は国の財政を破綻させることにならないのか?

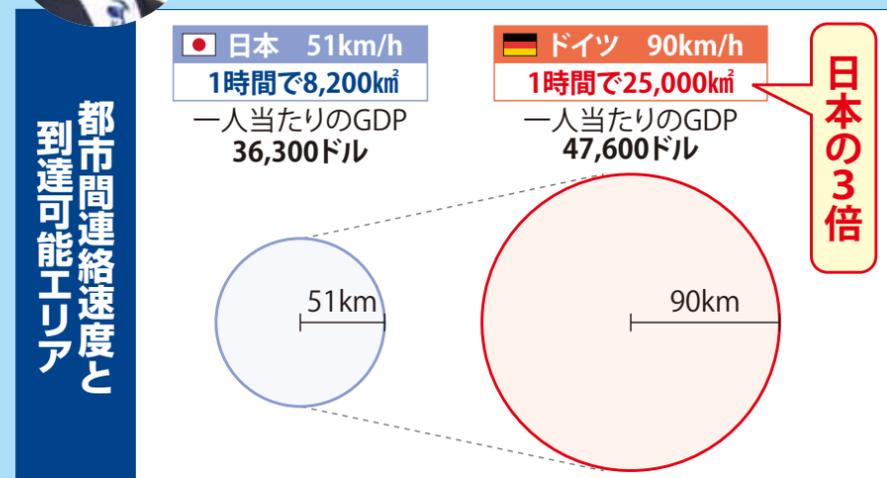


A 日本政府は絶対に破綻(デフォルト)しません。日本財政破綻論は、緊縮財政派たちがある種の政治的目的をもって喧伝している虚構でありファンタジーです。古今東西の歴史をみても、自国通貨建てで国債を発行している国が破綻(デフォルト)したケースはゼロです。例えばギリシャ、アルゼンチン、ロシアは、外貨建て国債の償還に窮してデフォルトしました。我が国政府の国債は、100%円建てです。しかも長期金利はマイナスになるほどの水準です。それに政府の国債残高が増えてきたのはデフレのせいであって、公共事業のせいではありません。(現に建設国債の発行は減っています)

Q どうしてインフラを整備すると一人当たりの所得が増えるのか?



A 日本とドイツのインフラの違いをみるとよく解ります。下のグラフをご覧ください。〔都市間連絡速度と到達可能エリア〕



EUで圧倒的な競争力を有しているのはドイツです。そのドイツの強い経済の背景にあるのが、他国を圧倒するインフラの充実度です。

1時間で移動できる距離(都市間連絡速度)を日本とドイツと比較すると、日本は51km/h、ドイツは90km/hです。

距離にするとドイツは日本の2倍弱なのですが、面積で比較すると3倍になります。

例えば、日本のピザ屋さんは30分で1軒しか配達することができませんが、ドイツのピザ屋さんは30分で3軒の配達が可能になります。

これだけで所得獲得の機会が日本人の3倍になります。

このようなインフラの充実度の違いにより、生産性に差が生まれ、人口の少ないドイツのほうが、人口の多い日本よりも、国民一人当たりのGDP(所得)が大きくなるわけです。

因みに、日本とドイツの「高速道路の車線数比較」も掲載します。

高速道路の車線数比較

| | 日本 | ドイツ |
|-------|----------|----------|
| 3車線以下 | 31.9% | 0.7% |
| 4~5車線 | 61.0% | 65.8% |
| 6車線以上 | 7.1% | 33.5% |
| 総延長 | 11,528km | 12,845km |
| 人口 | 12,700万 | 8,200万 |

2015年8月現在

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4期目] 川崎市多摩区中野島在住。

詳しい内容はブログでも掲載しています!

ほぼ毎日更新! アクセス数増加中!

<http://ryusuke-m.jp> **三宅隆介** 検索



スマホや携帯でも左のQRコードから簡単アクセス!

