

つくりかえよう 私たちのまち

環境の再生とまちづくり

川崎公害病患者と家族の会
川崎北部のぜん息患者と家族の会
川崎公害根絶・市民連絡会

〒210-0006 川崎市川崎区砂子 2-8-1
シャンボール互恵ビル 3F
電話 044 (211) 0391 FAX 044 (233) 4689

「三つの課題」の到達点と今後の課題

公害被害者の完全救済

川崎公害裁判が1996年に被告13企業と勝利和解してから19年、国・首都高速道路公団(旧)と全面和解をして16年がたちました。私たちは、勝利の力を患者会・原告団、弁護団、支援団体の「三者の団結」にあつたと確認し、裁判終結後の運動を①公害被害者の完全救済②公害の根絶③環境再生とまちづくりの「三つの課題」に定式化して奮闘してきました。国等との間では、裁判の和解条項を着実に実施するための協議機関として「道路連絡会」が設置され、毎年川崎南部地域(川崎区、幸区)の公害根絶・環境再生とまちづくりのために協議を重ねてきました。これと並行して川崎市とは、「道路連絡会」の補完機関として「検討会」が設置され、川崎市が管理する幹線道路や川崎駅周辺の環境整備について協議を重ね(現在までに38回)、様々な課題について積極的な提案を行ない、一つ一つ実現してきました。

①「川崎市成人ぜん息患者医療費助成制度」の実現(2007年1月施行)。

従来は旧公害指定地域であつた川崎区と幸区のみが助成対象の「要綱」を条例として七行政区全域に拡大。

これにより「小児ぜんそく患者医療費支給制度」(20歳未満対象、無料)と合わせ、全国初の全市・全年齢対象のぜん息患者医療費助成制度を実現。同時に患者1割負担の導入や対象疾病(ぜん息のみ)・治療内容に制限があるため、引き続き改善運動にとりくんでいます。

②「横浜ぜん息患者の救済をめざす会」の結成(2014年10月)と条例制定をめざす横浜市議会への署名運動の展開。

③国の「新たな大気汚染公害被害者救済制度」の実現をめざして「50万人署名運動」(国会請願署名)を推進し、2010年10月から14年5月までに3回の署名提出と国会議員の参加をえて、院内集会を開催。

しかし、いずれも衆・参の環境委

公害の根絶

員会で不採択(署名提出数38万筆、紹介議員数最高時62人)。そのため、再度の取組みが必要とされ、いま全国の公害患者会が医療機関の協力の下、「ぜん息患者アンケート」調査を進めています。

①大気汚染を改善するため大型車を住民が住んでいない臨海部に誘導する環境ロードプライシングの実施にむけた運送業者・ドライバーアンケートの実施。

②新たな公害発生源となる道路建設に反対する運動(高速川崎縦貫道、川崎港臨港道路東扇島水江町線)。

③大気汚染規制の強化(自動車排出ガス測定局の増設、PM2.5測定体制の強化)、NO₂測定運動の充実。

④川崎市役所本庁舎前の大気汚染電光表示盤撤去に反対し、再設置を求めるたたかい。

「大気汚染から人の生命と健康を守る決意を示す象徴」として1971年に設置された大気汚染電光表示盤を

環境再生とまちづくり

2013年1月川崎市が一方的に撤去。再設置させるたたかいが続いています。

①国道15号の改善(川崎区)

歩道の拡幅、歩道と自転車道の分離と直線化、5万5千本の植栽帯の設置、川崎公害裁判和解の記念碑の建立と記念樹の植樹。

②国道1号の改善(幸区)

片側3車線の2車線化、削減した1車線分を歩道の拡幅と歩行者自転車道設置、多摩川大橋の歩道拡幅(1.5M→3M)など沿線10カ所以上の改善を実現。

③川崎駅周辺の環境整備

①駐輪場問題―歩道上の違法駐輪の撤去と駐輪場の新増設。自転車附置義務条例の制定(2005年4月施行)。

②川崎駅東口広場の改善―歩行者の地上平面横断の実現(2010年度)。大型交差点のスクランブル化。北口改札口と東京寄り東西自由通路の設置(工事中)。

③川崎駅前地下街「アゼリア」のバリアフリー化(エスカレーター)の増設など。

④府中街道・南河原架道橋下の車線を2車線から1車線に削減し、車道の両側に一方通行の自転車専用道を整備(川崎区と幸区の境)。

⑤産業道路、首都高速横羽線の環境改善(車線削減、植樹帯整備、遮音壁設置、低騒音舗装、裏面吸音板設置、光触媒、土壌浄化システム設置の試行)。

⑥公害・環境、健康、まちづくりフェスタ(写真・左)

市民の「環境」意識の向上、「環境」教育の前進をめざして1999年6月に第1回「フェスタ」を川崎駅東口地下街「アゼリア」サンライต์広場で開催。以来、毎年開催(第11回からはJR溝ノ口駅前広場で開催)。今年が21回目、その時々々の公害・環境情勢を正確に把握した展示コーナー、相談コーナー、舞台などの一大会事となつていきます。

⑦「環境・まちづくり」作文・絵画コンクール

川崎市、教育委員会、各新聞社の後援を得て開催されているこのコンクールは、市内すべての小・中学校に参加をよびかけ、最高時は1千点もの作品応募がありました。次世代を担う子どもたちが、公害・環境問題を将来の川崎のまちの在り方に関心を深め、それを作品として表現するすばらしい取組みとなっています(今年が12回目)。



昨年5月の第20回フェスタのポスター

きれいな空気と青い空を 安心して治療し
生活できる制度をつくるために

「川崎公害病患者と家族の会」へ

あなたもご加入下さい

2014年6月議会の最終日に、三宅隆介議員(無所属)が、他のアレルギー疾患患者との不公平があるとして、「成人ぜん息患者医療費助成」条例の見直し(改悪)を福田市長に迫り、市長はそれに心え、見直しを約束しました。見直しの根拠となったのは、坂元昇健康福祉局医務監が書いた科学的論文の名に値しない論文でした。

坂元「論文」は①地域別罹患率と地域別大気汚染との相関関係を解析すべき課題につき、全市罹患率を前提に全市の一般測定局の平均測定値を使うという誤り(地域特性の無視)②今日的課題である自動車排ガスと健康被害という観点を無視して、自動車排ガス測定局データを排除して意図的「検討を行った誤り、③各

年毎の累積発生患者と当該年度の大気汚染濃度との関連を検討すべきなのに累積罹患患者実数を使うごまかし、④大気汚染疫学にとって不可欠の疫学手法の無理解に基づく誤り等々、まったく科学的検討に値しないものとなっています。患者会は、直ちに福田市長に話し合いを、また坂元医務監に懇談を申し入れました。

市長は「担当部局と話し合う」と回答。担当部局とは、8月26日に交渉を持ち、坂元「論文」や制度の創設経緯を問いました。科学的説明もできず、ついには回答不能に陥りました。

問題の震源となった坂元医務監は、懇談申入れに、個人的「論文」なので会えないの一点張り、腰がひけた状態になっています。この制度は、自動車排ガス公害の全制的拡がりのなかで、患者会を中心とした多くの市

民の声を集めた請願を川崎市議会が重く受け止め全会派一致で作り上げた制度です。2007年1月から実施され、2014年11月末で、6028人の適用患者がいて、今、なお、新たな患者が申請手続きをおこなっています。

医療費救済の助成は、ぜん息の早期受診を促し、その結果、病状の悪化を防ぎ、生活上、就業上のメリットも多く、川崎市が「全国に誇る宝」となっています。

その制度を一個人の「論文」としたひとりの議員の質問に端を発して、市長が独断的に改悪することは許されません。

患者会は市議会各会派との懇談を行い、制度の存続のために活動を強化しています。

神奈川県保険医協会と川崎医療生協も、見直し反対の陳情を川崎市議会に提出しました。

他方、現時点の最大の課題は、8月26日の交渉後、患者会の繰り返しの申し入れに対し、川崎市が交渉を拒否していることです。

福田市長は、公害闘争で私たちが使った「現場主義」の用語を掲げ、市民の声を聞き、市政に反映することを公約に掲げていながら、私たちの懇談会を拒否し続けています。

担当部局も自らの回答不能を棚に上げ、話し合いの余地はないと交渉を拒否しています。このような態度はこれまでの歴代市長では考えられなかったことです。

市民の声を門前払いする福田市政を心ある市議会会派とともにみんなの力で変えていく必要があります。

川崎市の成人ぜん息患者医療費助成制度

福田市長が「見直し」答弁

市庁舎前の「大気汚染電光表示盤」(大気汚染状況を市民に知らせる)

川崎市が一方的に撤去

川崎市役所本庁舎前には、SO₂(硫黄酸化物)、NO₂(窒素酸化物)、SPM(浮遊粒子状物質)、O_x(オキシダント)の汚れを市民に知らせる大気汚染電光表示盤が設置されています。

1971年に設置されたものです。当時の議会記録を見ると、大気汚染が激甚であった川崎市にあって、その根絶を市長が先頭に立って解決していく決意の表れである旨が記されています。

2012年3月患者会は、電光表示盤の内容に、今日的課題であるPM2.5(微小粒子状物質)を加えるよう要請し、話し合いが継続していました。

稲垣前環境局長が、話し合いに出席し、この経過を認めたうえで、一方的に撤去したことについて頭を下げて、謝罪し、再設置に向けて話し合いが再開されました。



市役所本庁舎前に設置されていた大気汚染電光表示板

川崎市の提案では、表示盤の大きさを60インチの液晶モニターとし、設置場所は第3庁舎の柱の前、表示内容はNO₂、SO₂、O_x、SPM、PM2.5を数秒単位で画面に写し、切り替え市の広報内容も表示するとし、総額3000万円程度かかる細部にわたる説明をし、本庁舎前の再設置を求める患者会に最終的合意を求めました(2014年3月)。

ところが2014年6月の交渉で患者会が川崎市の提案を受け入れると回答すると、市は、今度はその提案を突然撤回し、局長の交代を理由に、これまでの話し合いの到達点を反故にしました。

川崎市の態度変更と直面して私たちが再三の交渉申入れをしたのに対して「話すことはない」と交渉を拒否しています。

市民の意見は聞く必要がないとするこの対応は、民主主義を根底から掘り崩すものです。

断じて許してはなりません。

大気汚染(空気)は、まだまだキレイになっていない

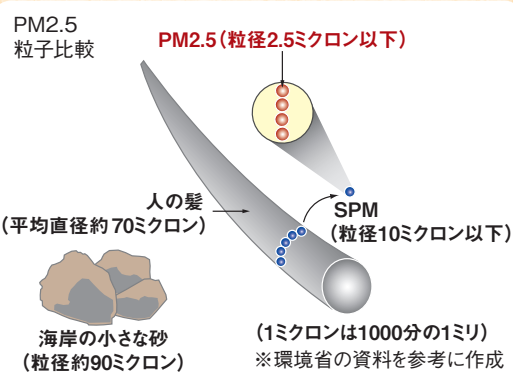
川崎市の公害(大気汚染)は、汚染物質が煤塵→SO₂→NO₂→SMPと変化しつつ、各々改善させてきて、昨今はPM2.5(微小粒子状物質)が注視されています。

PM2.5はガス(気体)ではなく細かい粒子(固形物)であり、健康に悪影響をあたえます。呼吸器疾患(ぜん息等)とともに循環器系(心臓・血液)、さらに、がん発生の原因物質となり、被害は深刻です。また、PM2.5の発生源は、中国からの黄砂だけでなく身近の、自動車の排気ガス中の黒いすす状の物(一時生成物)やNO₂、SO₂、アンモニアなどが太陽光をうけて、合成されてできるもの等があります(二次生成物)。企業活動や自動車の走行で発生します。

環境省は外国よりも遅れて2009年9月に日本の環境基準を設定し、その測定器を認定し実態把握をしています(川崎市では2014年3月末で18局

中14局に測定器を設置、有効測定局11局の環境状況は全測定局で基準非達成)。

NO₂(二酸化窒素)については、2013年度は池上自動車排出ガス測定局(川崎区)を含め測定開始以来、初めて全局が環境基準を達成しました。住民の公害をなくす運動やNO₂の一斉測定の



片側3車線を2車線に

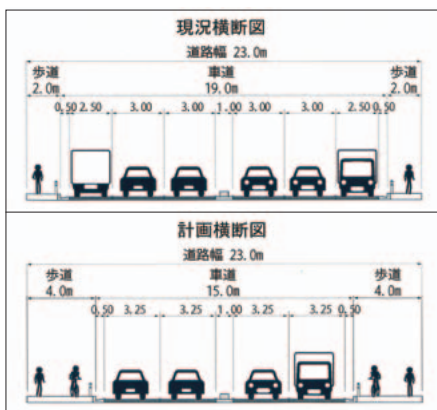
歩道を拡げて自転車通行帯を設置

2013年11月9・13の両日、川崎市幸区内の国道1号の改善計画に関する住民説明会が、実に12年ぶりに開催されました。現在の片側3車線を2車線に削減して、歩道を拡げ、「歩行者自転車道」を設置します。2車線化するのは遠藤町交差点から都町交差点までの約1km。歩道を現在の2mから4mに拡げ、自転車と歩行者が安全に通行できるようにします。但し、大きな交差点の右折ラインは残します。また歩道の拡幅のため、東芝の土地の一部を買収します。

この道路拡幅計画は、2001年8月に突然浮上。国は川崎公害裁判の和解を口実に「渋滞解消による大気汚染の改善が目的」と、50年前の都市計画決定を持ち出し、小向仲野町から尻手までの2.8km間を現在の幅員23mから30mに拡げ、上下線の両側3.5m内の住民に強制立ち退きを迫りました。

これに反対して住民は、「川崎国道1号問題協議会」を結成して、川崎公害病患者と家族の会、弁護団、川崎公害根絶市民連絡会と連携して反対闘争に立ち上がりました。

住民側と公害患者は、道路拡幅は車を呼び込み大気汚染を激しく



国道1号2車線化の計画図



沿道の環境改善・小向仲野町の広がった歩道

「都市計画決定」を撤回させる新たな取り組みを開始しています。

沿道住民は「都市計画決定」を撤回させる新たな取り組みを開始しています。

し、和解協定に反する」として具体的な対案を示して交渉を重ねました。対案は現在の片側3車線を2車線に削り、削った車線分を緑地帯の整備や歩道の拡幅などの改善にあてる。同時に大気汚染の改善のため、市街地を走る大型車が人が住んでいない湾岸地域に誘導する（環境ロードプライシング）、といったものでした。

また、沿道の住民は、道路拡幅反対とともに、安全なまちづくりにもとりくみ、信号待ち歩行者のための「たまり場」の設置（4カ所、歩道の拡幅（5カ所）、公園の整備（2カ所）、等を実現しました。

13年におよぶねばりつよい運動によって、国に道路拡幅を断念させ、住民の要求にそって道路構造を変えるなど全国の典型となる画期的な成果をあげました。しかし、「30mの都市計画決定」は現在も生きていて、再び「道路拡幅」が浮上するかわかりません。戦後



国道15号の改善

（自転車道をストレートに5万5千本の植栽帯）

国道15号（川崎区）は、東京・川崎・横浜を結び経済の基幹道路で川崎市内は箱根駅伝のコースとなっている親しみのある道路です。私たちは歩行者、自転車の安全と緑をキーワードに市民が憩える国道をめざし川崎区旭町から池田町に至る2.5kmを対象区間として環境改善を国と共に進めています。50mの幅員のうち13mあった中央分離帯を6mに削り、削った7mを両側の歩道部分に加え、片側10.5mの歩道、自転車道、緑地の環境施設帯につくり変えました。

公害裁判和解の「記念碑」「記念樹」設置

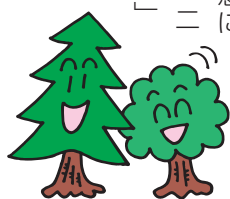


川崎公害裁判和解の記念樹

のために植栽によって曲がりをつ造った構造で設置されました。そのため、自転車道は私たちの意に反して、小さな交差点ごとに仕切られた格好の大型「放置自転車置き場」と化してしまいました。

またこの工事の実施には、国道15号に駐輪禁止地区の指定を行って放置自転車を排除することが重要なポイントとなるため、歩道上の駐輪施設の設置を含め、国は川崎市との協議を進めています。

なお、故加藤満生弁護士団長の筆による「記念碑」がこの工事により、新川橋交差点の駅側（下「毛前」）のより目立つ場所に移動となり、「記念碑」まわりの植樹も約束されています。同時に、中央分離帯に植樹されていた故本谷勲先生（日本科学者会議 寄贈の「記念樹」）高野楨が仮死状態になっていましたが、二代目として「記念樹」クスノキが植樹される予定となっています。



2011年3月、川崎駅東口駅前広場の構造が大きく改善され、地上平面横断によってバス島や銀柳街方面へ移動できるようになりました。

私たちは裁判後のまちづくりを追及するため「川崎市との検討会」（38回）を重ね、東口駅前広場の構造改善を10年の歳月をかけて実現しました。東口はアゼリア地下街を通らなければバス島へも銀柳街側へも行けない構造でした。57段の階段を上り下りすることは公害患者はもとより高齢者、乳母車利用者、その他ハンディキャップを持つ人にとっては非常に困難なことでした。障害者用の横断歩道やエレベーターは使い勝手が悪く、私たちの取組みで増設させたエスカレーターも当初設計の接続に問題があり、途中から階段という中途半端なものでした。

当初市側は私たちの提案に誠意のない回答を繰り返していましたが、市との合同現地視察を行い、粘り強い交渉を続けていく中で平面横断の社会実験にこぎつきました。そして2010年には改善事業が着工され、2011年3月に完成となりました。3月末の竣工式には患者会も招待されましたが、3・11大震災のため、竣工式は中止。しかし、平面横断は現在多くの市民に喜ばれ、利用されています。



川崎駅東口駅前広場の全景



地上を平面横断する市民

きれいな空気と青い空を 安心して治療し生活できる制度をつくるために

「川崎公害病患者と家族の会」へ

あなたもご加入下さい

「歩道上の放置自転車」何とかして欲しい!

市役所前は解決
次は新川通です



歩道上の歩行者と自転車の分離図(市役所通り)

公害裁判の取組みの進行のなかで、国は、1998年に「環境時代の政策転換」を提言した道路審議会の答申をつけ、「より良い沿道環境の実現のためには住民の参画と協力が必要である」との認識を示し、翌1999年に川崎公害裁判は国と勝利和解しました。

この「住民参画」をうけて、川崎市と私たちは協議を開始し、その当初から、「放置自転車問題」は「川崎駅前広場の改善」と同様大きなテーマでした。特に市役所通りと新川通り(さいかや前)の歩道上には市の暫定駐輪場が設置してあるため、違法な放置自転車を呼び込み、混雑時には歩行者は安心して歩くこともできませんでした。

私たちは早急に歩道上の駐輪場を撤去して本来の歩行者優先の歩道とし、さらに緑地帯を作るよう毎回、強く要求してきました。しかし、駐輪場の絶対数が足りないため、なかなか実施は困難でした。撤去を要求するだけではなく、場所探しのために川崎市とともに合同現地調査を何度も行い、新たな駐輪場を提案してきました。その提案が受け入れられ、京急高架下駐輪場、ルフロン公園隣のJR敷地内駐輪場、ヨドバシカメラ横の駐輪場など7カ所約2000台分が新たに設置されました。

2009年11月「市役所通りと新川通の改善」のための専用自転車道設置に向け、社会実験が行われ、その結果に基づき、市役所本庁舎裏に約1200台分の立体式駐輪場が設置され、次いで2012年4月、市役所通りの歩道上暫定駐輪場は撤去され、念願の自転車道と分離した「安全で広い歩道」が実現しました。

NO! 新たな公害道路は いらぬ

国は2011年予算として「国際競争力の強化」の名のもとに川崎港を含む京浜港、阪神港の二港を国際コンテナ戦略港湾として機能強化を図る大型公共事業に316億円を計上しました。川崎市ではこの事業の川崎港関連の総事業費として今後10年間で1000億円支出すると公表しました。

これは大量のコンテナ船の来港で大量の荷捌きと大量輸送が必要と想定し、大型車のスムーズな運行を確保することを目的として、現在の市道さつき橋水江線の終点地点を延伸して京浜運河を渡りコンテナターミナルと一体になっている「総合物流拠点地区」につながる架橋、道路をつくることとする計画です。自動車走行量の大半は自動車排ガスをまき散らす大型車、ディーゼル車で、市民生活に必要な生活道路とは全く異なる産業用道路で公害道路そのものにほかなりません。

総事業費540億円、道路規格は往復4車線で自動車走行量は12時間値約1万8千台が見込まれ、完成時期は平成30年、延長約3キロの工事費は架橋工事と取付工事が中心といってもその工事費は莫大です。

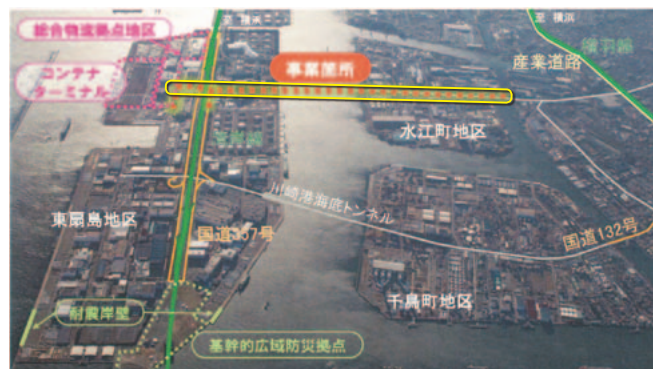
国は事業の目的を「物流機能の強化」と「背後圏の防災機能の強化」とし、首都直下型地震発生時ににおける緊急道路の代替機能強化と説明していますが、首都圏に地震が発生した場合、最も危ないのは埋立地で形成されている川崎臨海部にほかなりません。

2013年8月以降、国はアセスメント手続き

東扇島から水江町に橋 (1万8千台の大型車)

に乗せたいということ、その事前の協議が計6回行われ、私たちは協議のたびに、公害環境問題、FAZ関連の貨物取扱量の問題(予測計画量の10分の1)、防災問題、国道357号の先行実施問題を投げかけました。公聴会が2014年7月に行われ、地域住民の原告遺族と支援団体から建設反対の公述を行いました。

2014年11月19日に第20回道路連絡会が開催されましたが、このなかで川崎市と大田区を結ぶ「羽田連絡道路計画」に国や関係自治体が合意したことが明らかにになったこと、また、リニア新幹線の残土処理問題も浮上し、改めてアセ



臨港道路東扇島水江町線の計画図

スのやり直しを強く求めたところです。大師橋、多摩川大橋が十分機能しているにもかかわらず、わずか数キロの場所に新たな道路を増やす必要はありません。「羽田連絡道路」に関してはすでに日本野鳥の会、世界自然保護基金(WWF)ジャパン、日本自然保護協会の環境3団体、内閣府、国交省、県、川崎市などに計画の見直しを求める意見書を提出しています。大気汚染の負荷を増大する「東扇島水江町線」も「羽田連絡道路」も絶対に反対です。

祖母の眼に映る故郷

(中学2年生)

「……あんなに美しく思えた空も川も、目に見えない放射能が舞い、流れているのかと思うと、美しい風景は一変し、恐しく感じられるようになったのです。祖母は、会津の変わらぬ風景を今どのように感じ眺めているのかと考えると、心が痛む思いがします。人々の便利さを追求するが余り、日本人は、とり返しのつかない過ちを犯してしまったのではないのでしょうか。……」

「環境・まちづくり」作文、 絵画コンクールのとりくみ

ばっている「川崎公害病患者と家族の会」等の活動として続けられています。その目的は、次代を担う子どもたちに、公害、環境問題、川崎のまちのあり方に関心を深めてもらい、それを作文や絵画で表現してもらうことです。

川崎市、教育委員会、新聞各社の後援を受け、各学校の先生方の協力で、毎回成功裏に行われています。参加した子どもたちに、自信と喜びを与え、現場の先生へのはげましになっているものです。毎回、「作品集」を発行し、希望に応じて配布しています。



「自然と共存する街」

川崎市市内の全小・中学校の「環境・まちづくり」作文、絵画コンクールへの参加をよびかけて、12年になります。

第1回コンクールは、2004年3月に表彰式が行われ、今年で、12回目です。このコンクールは、川崎から公害をなくし、心からふるさとと呼べるまちづくりのためにがん