



高速道路で節約できたお金は

再び高速道路につきこまずに

## けずった福祉にまわそう



議案に対する質疑

中森辰一議員 本会議 6月17日

中森議員は、一般会計補正予算案の広島高速道路建設費約19億円(うち18億円が借金、最終日に削除修正案可決)について追及し、高速道路建設の問題点を浮きぼりにしました。

300億円は新たな税金投入ではない?!

広島都市高速道路計画は、バブル期に見込んだ全線完成後の利用交通量を3割も下方修正することを余儀なくされ、通行料金収入でまかなう建設費(投資可能額)が1千億円不足する事態となり、その後の検討で820億円まで不足額を圧縮。市は、有料道路事業を400億円圧縮、残りの300億円を市が負担、100億円を県・国に負担要請することで不足を解消する方針です。(左図参照)

投資可能額の不足解消策(市のプラン)

市負担 300億円	国・県 100億円	有料道路事業圧縮 400億円
--------------	--------------	-------------------

- 有料道路の暫定2車線化による出資金減額 70億円
- 市が公共事業で行う分の用地費の減額 100億円  
(地価の値下がりによるもの)
- 合併公共事業費の暫定2車線化による減額 110億円
- 中山踏切の立体交差化の事業中止 20億円

## 「なにがなんでも高速道路をつくる」

### 市民の税金を二重三重にも高速道路につきこまずに

「これ以上、高速道路に市民の税金をつぎこむべきではない」との日本共産党市議団の再三の指摘に対し、市は新たな税金投入はしないと答弁してきました。今回の市負担300億円も市は、元々高速道路事業に投入される計画のお金であり、新たな税金投入ではないと説明します。

しかし、広島高速道路は、料金収入だけでは建設費をまかなえないということで、4600億円の事業費に加え、『合併公共事業』として740億円もの市民の税金をつぎ込んできました。

中森議員は、「財政再建の名で公共料金の値上げや福祉サービスの削減がなされている。高速道路事業を見直して事業費が節約できるなら、それに含まれている市民の税金は市財政に戻し、削られた福祉にまわすべき」と提案しました。

さらに、「工夫して節約できたお金を再び高速道路につき込む発想は、『なにがなんでも高速道路をつくる』というバブル期の発想から抜け出せない市の姿勢をきわめて端的に表している」と批判しました。

米神健・道路交通局長は、市が投資可能額の不足を補てんすることは「本来管理者の責務」と答弁しました。

しかし、採算のとれない計画なら、事業の一部中止も含めた抜本的見直しをおこなうことこそ、市がおこなうべき「市民に対する責務」ではないでしょうか。

将来の「新たな税金投入」は避けられない

今回の事業費節約のための暫定2車線化やランプウェイ建設の先延ばしは『当面の措置』であり、将来は当初の計画どおりに4車線やランプウェイを整備することになります。

しかし、その際には市があらためて出資金を出したり、合併公共事業をやることになるでしょう。そのため、今回の『当面の措置』で節約できたお金を不足額の補てんに使ってしまうえば、結局、将来の「新たな税金投入」は避けられません。

中森議員は、「高速道路事業を見直して節約できたお金を再び高速道路につきこみ、さらに将来、新たな税金投入もすることになれば、市民の税金を二重三重にも高速道路につきこむことになる」ときびしく指摘しました。

市「あくまでも5路線の早期完成めざす」

中森議員は、「公共事業見直し委員会が答申で『交通戦略の転換、需要予測・事業手法などの見直し』を求めているのに、市が見直した結論は5路線の早期完成が前提となっている」と追及。

米神局長は、『新たな交通ビジョン』などのとりまとめのなかで答申の指摘に対応していると述べ、あくまでも5路線の早期完成をめざす考えに変更はないことを示しました。

中森議員の追及で!!

# 高速5号線の問題うきぼりに

高速5号線の建設目的は、広島駅北側から二葉山をトンネルで抜けて温品の高速1号線入口につなぎ、広島駅―広島空港間の所要時間を短縮するためとされています。

中森議員は本会議の質疑で、5号線より先に開通する1号線と2号線を通れば(府中ランプを利用)、所要時間が約10分短縮されることを確認したうえで、翌日の建設委員会で5号線の必要性について追及しました。

中森 高速5号線を通れば広島駅―広島空港間の所要時間はいくら短縮できるのか。

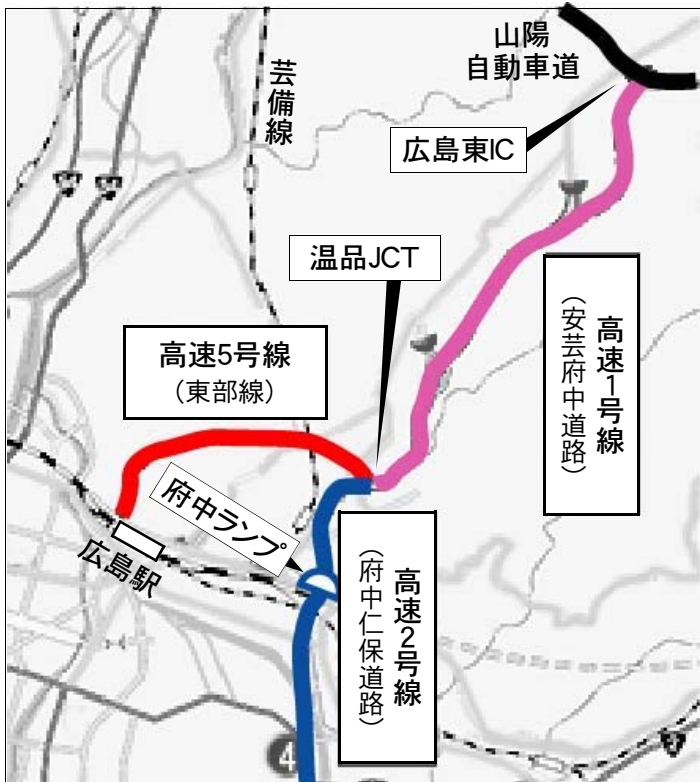
答弁 17分短縮できる。

中森 昨日の質疑で、高速1号と2号を通れば所要時間は10分短縮と市は答弁した。それならば、5号線は「わずか7分短縮」のためにつくる道路ということになる。

中森議員は、本会議での質疑と建設委員会での質問を通し、5号線の必要性、採算性の問題点を次のように明らかにしながら建設を中止するよう強く求めました。

①わずか7分短縮のために1300億円の事業費を使うのか。しかも、その3分の1は市民の税金。最初から採算性がないことがあきらかな道路だ。

②市がしきりに言う「都市高速道路のネットワーク化」の点からみて



も、5号線は1・2・3号線のネットワークとは関係していない。5号線をネットワークに組み込もうとすれば、都心を縦断して3号線につながるようなとんでもない路線となってしまう。

③団地直下を通る高速1号・馬木トンネル工事では地盤沈下などで深刻な問題を引き起こしている。同様に5号線も二葉山にある団地のわずか14以下にトンネルを通す計画。団地住民の反対に対し、市は団地そのものを買収する考えのようだが、そうまでして5号線をつくる意味はない。

中森議員の追及に対して市は、「慢性的な交通渋滞の緩和を図るため」との答弁を繰り返し、5号線も含めた5路線全線の早期整備をすすめる姿勢に終始しました。

## 中山踏切の立体交差化中止

# 市民生活の安全を犠牲にしながら「新たな税金投入ではない」と市民に説明できるのか

市「高速道路の早期整備のため」

投資可能額の不足をおぎなうための市負担300億円には、広島高速5号線と関連付けて計画されていた中山踏切の立体交差化中止による20億円が含まれています。

中山踏切付近は、交通量の多い4叉路に踏切が接する複雑な構造のため、地元では以前から交通の安全を確保するために「信号機を設置してほしい」などの改善要望が出されていました。しかし、その要望には応えず、高速道路事業と関連付けた立体交差化で問題解決を図るとしてきました。

5号建設を納得させる方便だったのか

中森議員は、「結局、立体交差化は高速5号線の建設を地元で納得させる方便だったのではないかと指摘。さらに、「市民生活の安全とかかわるものまで高速道路事業の犠牲にしながら、『新たな税金投入ではない』と市民に説明できるのか」と追及し、中山踏切の立体交差化は、高速道路事業と切り離して進めるよう求めました。

米神・道路交通局長は、「中山踏切を含めた周辺の通過交通を高速5号線に転換させることで、地域の慢性的な交通渋滞の緩和を図りたい」と述べ、あくまでも高速5号線の早期整備を優先させる考えを示しました。

参議院選挙へのご支援・ご協力  
ありがとうございました  
ひきつぎ市民のくらしの平和を守るために  
がんばります

日本共産党広島市会議員団