

高速道路予算をめくり深夜の大攻防

広島高速道路補正予算 上＝

日本共産党市議団の奮闘で問題点浮きぼりに

採算性確認できないまま19億円可決



先程の建設委員会での審議では、高速道路事業の採算性を確認する材料が何一つ示されませんでした(裏面参照)。一方、高速

借金返済の『連帯責任』94.5億円!!

最終日の提出は議会軽視にほかならない
本論に入る前に、当初補正額(約9億7千万円)の倍近くとなる同補正予算を、議会最終日に提案したことについて市長の反省を求めます。市長は、今議会の審議のなかで広島高速道路の早期整備を求める大方の議会の意思が確認できたから同補正予算を提案したと説明しましたが、議会の顔色をみて提出議案が決まるということのようなやり方は納得できません。高速道路の早期整備を疑問視する意見を無視し、最終日に強引に提出するやり方は、議会審議の軽視にほかなりません。

最終日の提出は議会軽視にほかならない

高速道路関連補正予算に対する 中原ひろみ議員の討論(要旨) 本会議 10月5日

議会最終日となる4日、広島高速道路関連補正予算(高速道路公社への出資・貸付、約19億円)が追加提案されたことをうけ、本会議は4時間遅れの午後2時開会。同補正予算の質疑に入ると、「職員と議員が賭けをしている」との市長発言をめくり議会は再度空転し、午後11

時半頃正常化。同補正予算は5日午前3時頃、本会議で可決。党市議団は唯一反対しました。会期を1日延長し、5日未明までおこなわれた同補正予算の審議のなかで、党市議団が浮きぼりにした広島高速道路事業の問題点を本号と次号に分けてお伝えします。

将来世代のためにも十分な審議が必要

道路事業に伴う市の債務保証は、総額94.5億円にのぼることが判明しました。これは公社が債務不履行に陥れば、市が肩代わりしなければならぬものであり、包括外部監査も「財政再建の支障となる」と指摘しているものです。

同補正予算が通れば高速5号線の用地買収が進み、後戻りできなくなります。財政非常事態のもと、わずか7分の時間短縮のために960億円もの巨額事業を進めて良いのか、市民的な論議が必要です。今議会では、当初の見通しの甘さゆえに新たな財政支出を招いた広島駅南口開発株式会社への貸付が問題となりましたが、見通しの甘さを追認してきた議会にも反省が求められます。高速道路事業も、採算性、必要性の面から重大な問題があることが、最終日のわずかな審議を通じて明らかになりました。将来世代に過重な負担を残さないためにも、審議不十分なままで同補正予算に賛成することは断じてできません。

高速5号線さえ中止すれば採算性は大きく改善する

—— 市民生活に影響及ぼさないよう踏み込んだ事業見直しを

9月議会・総務委員会 中森辰一議員の質問 10月5日



中森議員は、「高速道路事業は大変巨額であり、そのありようによっては市行政全体に大きな影響を及ぼす」と述べ、それゆえに公共事業見直し委員会も財政立てなおしには大型事業の見直し、とりわけ高速道路事業も再検証する必要があると提言したと指摘。そのうえで「必要性、採算性からみて重大な問題がある高速5号線さえ中止すれば、高速道路事業全体の採算性は大きく改善され、合併公共事業というカタチで巨額の税金を投入するこ

ともなくなる」と述べ、もっと踏み込んで事業見直しを進めるべきではなかったかと市の見解をたどしました。

南部盛一財政局長は、今回の高速道路事業見直しは第2次財政健全化計画の投資的経費の枠内に収まっており、同計画との整合をとりながら高速道路事業を進めていくと答えました。

中森議員は、健全化計画には投資的経費の削減のみならず市民生活に関わる制度見直しや市民の負担増も含まれていると強調し、市民生活にできるだけ影響を及ぼさないという見地に立って高速道路事業を見直すべきと強く求めました。

高速道路 補正予算

収支計画も償還計画も示されないまま 審議することはできない！

公社まかせの高速道路事業計画のズサンさ明らかに



9月議会・建設委員会 10月5日

皆川けいし議員の質問

市「収支計画は確定していない」

皆川議員は、この高速道路事業の補正予算は、高速3号線（広島南道路）の太田川渡河部の工法変更（トンネル方式から橋りょう方式に変更）をふまえての提案なので、明確な収支計画・償還計画を示すよう求めました。しかし、道路部長は「国・県・市の合意をはかる段階なので正確な金額は確定してない」と答弁。資料の提出をめぐり、激しいやりとりが交わされました。

皆川議員 事業の大前提となる収支計画も示さず、19億円の補正だけ認めてくれということか。

9月議会に追加提案された高速道路の建設 補正予算

広島高速道路の建設 18億9250万円
(財源内訳 市債18億670万円 一般財源8580万円)

《内訳》

有料道路事業に対する出資金及び貸付金

広島高速2号線(府中仁保道路、橋りょう上・下部工事等)

11億8600万円

広島高速3号線(広島南道路Ⅱ期、橋りょう上・下部工事等)

4億3725万円

広島高速5号線(東部線、用地取得等)

2億6925万円

(債務負担行為の補正)

広島高速道路公社借入資金債務保証金(04年度有料道路事業分)

期間 2004～2024年度

限度額 補正前 104億1700万円

補正後 125億3200万円

道路計画課長 収支計画は詳細に検討しているが、内容が変わってくる可能性がある。それらが確定した時点で示したい。

皆川議員 それならば、収支計画・償還計画がはっきりした時点で補正予算を出せばいい。数字が確定していないのに補正予算を出すのは、議会での審議を軽視したものであり、議会の冒とくだ。

公社が借金返済できなければ 市が責任をかぶることになる

高速道路事業は、県・市の出資金や国からの貸付金、さらに民間金融機関からの借入金を資金としています。これらの借入金の元利償還のために、民間から借入を行うこととなります。これはいわば「借金返済のための借金」です。同事業に対する包括外部監査は、「借入金の返済のための新たな借金は望ましくないと指摘しています。」

さらに同監査は、国の貸付金や民間からの借入に対し、市が**債務保証**※をおこなっている点について、「財政再建計画どおりに市債の発行を抑制しても、債務保証残高が増加することにより、実質的な財政再建の支障となることが懸念される」と指摘しており、皆川議員はこの点について追及しました。

高速道路整備担当課長 04年度有料道路事業分として約21億円の債務保証金の追加補正を提案している。

皆川議員 04年度有料道路事業分だけで債務保証額は125億円に膨れ上がった。公社が返済できない場合、この額は市が払うことになるのか。

高速道路整備担当課長 債務保証の性格上、そうなる。整備プログラムの見直しでは、償還期間40年の中で民間資金や国からの借入金は、すべて返済できる計画を考えている。

皆川議員 その償還計画を示してほしい。

道路計画課長 手元に資料がない。提示には2週間程度かかる。

皆川議員 なぜ2週間もかかるのか。市は償還計画も示さずに19億円も出すのか。

皆川議員の追及で、計画は公社が作成しており、本庁には資料も置いてないことが発覚しました。

市「交通量推計データも示せない」

皆川議員は、国が交通量を3割下方修正したことを受け、広島都市圏の交通量推計はどうなったのか資料の提示を求めましたが、市は「データは公社にある」と答弁。皆川議員は、「交通量推計は一番肝心な基礎的データ。これがなければ審議ができない」と、資料を提示してから委員会を再開するよう委員長にはかり、休憩となりました。

その後、再開して市が提示したのは国の資料だけだったため、皆川議員は国の資料をもとに広島市の推計量を問いましたが、結局最後まではつきりとした答弁は得られず、公社まかせのズサンなやり方で補正予算を通そうとする市の姿勢が浮きぼりとなりました。

なお、皆川議員が要求した収支計画・償還計画は、委員長の指示で後日報告されることになりました。

※債務保証：債務が履行されない場合に、代わって弁済すること。公社が国や民間金融機関からの借金を返済できなければ、広島市が肩代わりしなければならない。総額945億円のもの。