

# 高速5号線つくらなければ 税金投入は必要ない

決算議会で  
市も認める



## 皆川けいし議員が総括質疑で指摘

2005年度決算を審議する広島市議会・決算特別委員会で、日本共産党の皆川けいし議員は総括質疑(11月15日)をおこない、党市議団の試算を示して「高速5号線をつくらなければ、高速道路建設に税金投入する必要はなかった」と追及。市当局も大筋で皆川議員の指摘を認めました。以下、皆川議員が総括質疑でとりあげた高速道路の問題点をまとめて掲載します。

パネルを示して質問する皆川議員  
=11月15日、総括質疑

## 「料金収入だけでは建設費をまかなえないので 607億円を公共事業で応援」—— 最初から採算とれない計画

広島高速道路計画は、バブル期にたてた将来の利用交通量を3割も下方修正し、通行料金収入見込みも圧縮しました。皆川議員は「本来、有料道路は料金収入でまかなうべきもの」と強調し、「圧縮された料金収入見込み6,750億円で全て

の路線の建設費がまかなえるのか」と質問しました。

市は「まかなえないので、607億円を合併公共事業で応援している」と答え、料金収入だけでは広島高速道路計画は成り立たないことを認めました。

## 採算とれない道路をつくる方法 —— 「合併施行方式」

日本道路公団が民営化される際、「新会社の採算を超える建設投資は、合併施行方式など国、地方公共団体の費用負担を前提に対応する」とされました。これからもわかるように、合併施行方式(合併公共事業)は、「不採算道路」をつくるために税金を投入して有料道路の一部を建設する手法です。

皆川議員は、扇国土交通大臣(当時)が国会で「本方式は見直すべき時期に来ている」(2002.4.26 参議院本会議)と

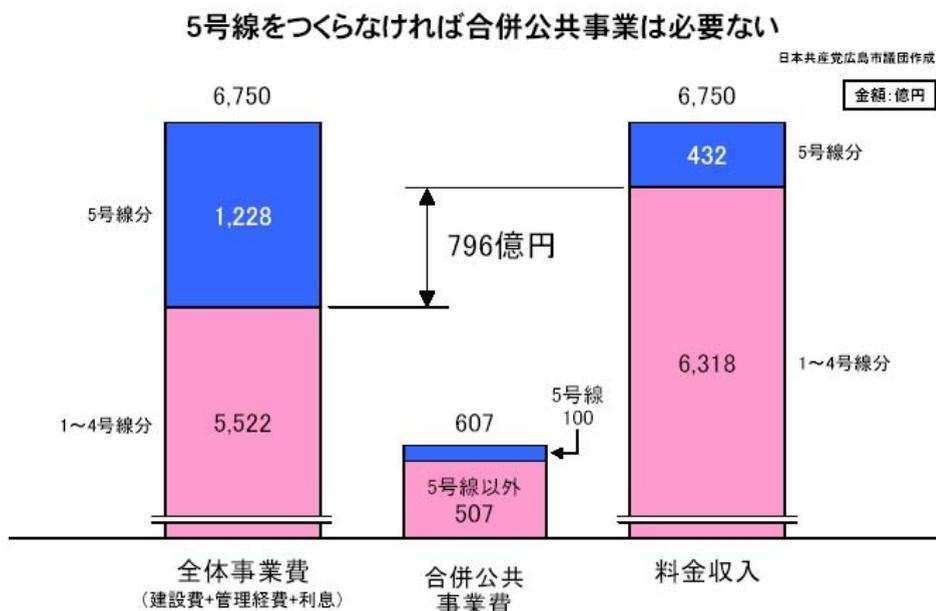
答弁していることを紹介し、「税金で有料道路をつくるやり方は問題がある」と指摘。とりわけ高速5号線のうち、中山ランプからJR新幹線車両基地までのおよそ800メートルが合併施行方式となっていることについて、「この区間で料金を徴収することは違法ではないのか」と追及しました。

しかし、市は「有料道路と一般道路の組み合わせは一般的に行われている」として、合併施行方式を正当化しました。

## 5号線つくらなければ 約800億円も浮く

皆川議員は、高速1号線から5号線までの全路線の事業費と料金収入から、5号線分をそれぞれ差し引いた場合、料金収入が事業費を796億円上回るという党市議団の試算を示し、「5号線をつくらなければ5号線以外の合併公共事業507億円も、税金投入せずに料金収入でまかなえたはずだ」と追及。

この指摘については市も、「大まかな数字としてはそうなる」と認めました。



# 地盤沈下、事業費膨脹、採算割れ・・・

## 5号線つくればリスク抱えることに

### これまで市が掘ったトンネルはいずれも事業費膨張 トンネル工事による地下水への影響 市も否定せず

比治山トンネル、田中町トンネル、紙屋町地下街、高速1号線福木トンネル—これまで市が掘ったトンネルは、いずれも事業費が計画の1.2～2倍に増えています。

皆川議員は「5号線の二葉山トンネルも地盤沈下のおそれがある」と指摘し、トンネル真上の団地に被害が生じた場合の

損害賠償について質問。また、二葉山に多数存在する神社・仏閣の名水といわれる井戸が枯れるおそれも指摘しました。

市は、団地への賠償費用は予算化されていないことを認め、井戸枯れについても「一時的な水位低下はあると思う」と述べ、工事による地下水への影響を否定しませんでした。

### 予測交通量が少し狂っただけでも償還計画が 成り立たない — 帳尻合わせの予測交通量になっていないか

皆川議員は、国会での日本道路公団民営化の審議の中で出た発言(※)を紹介し、「償還計画の帳尻を合わせるために、逆算して予測交通量(=料金収入)がつくられてきたという論議がされている。広島高速道路の場合、仮に交通量が予測を下回ったらどうなるのか」と質問しました。

市は、「かたく見積もっているので大幅なズレはないと思う。仮に徴収期間を延長せざるをえないことになれば、国と協議することになる」と述べ、現在計画されている2047年度までの料金徴収が延長される可能性もあることを示唆しました。

※第156回国会・国土交通委員会(2003.3.25)で、本四公団の経営破たんの原因を問われた織方弘道参考人の発言

「(経済企画庁総合開発局長、国土事務次官を歴任した)下河辺さんが日経ビジネスの取材に対して、...『当時は必要以上に費用対効果を気にしすぎた。だから採算が合うように交通量を水増しして数値をつくった』。これは、経済情勢が変わったとかバブルがはじけたという以前に、最初から、これだけかかった費用を償還するためには交通量がいくら必要かということ逆算して計算したということ述べておられる」

### 5号線の合併公共 事業100億円を どう捻出するのか

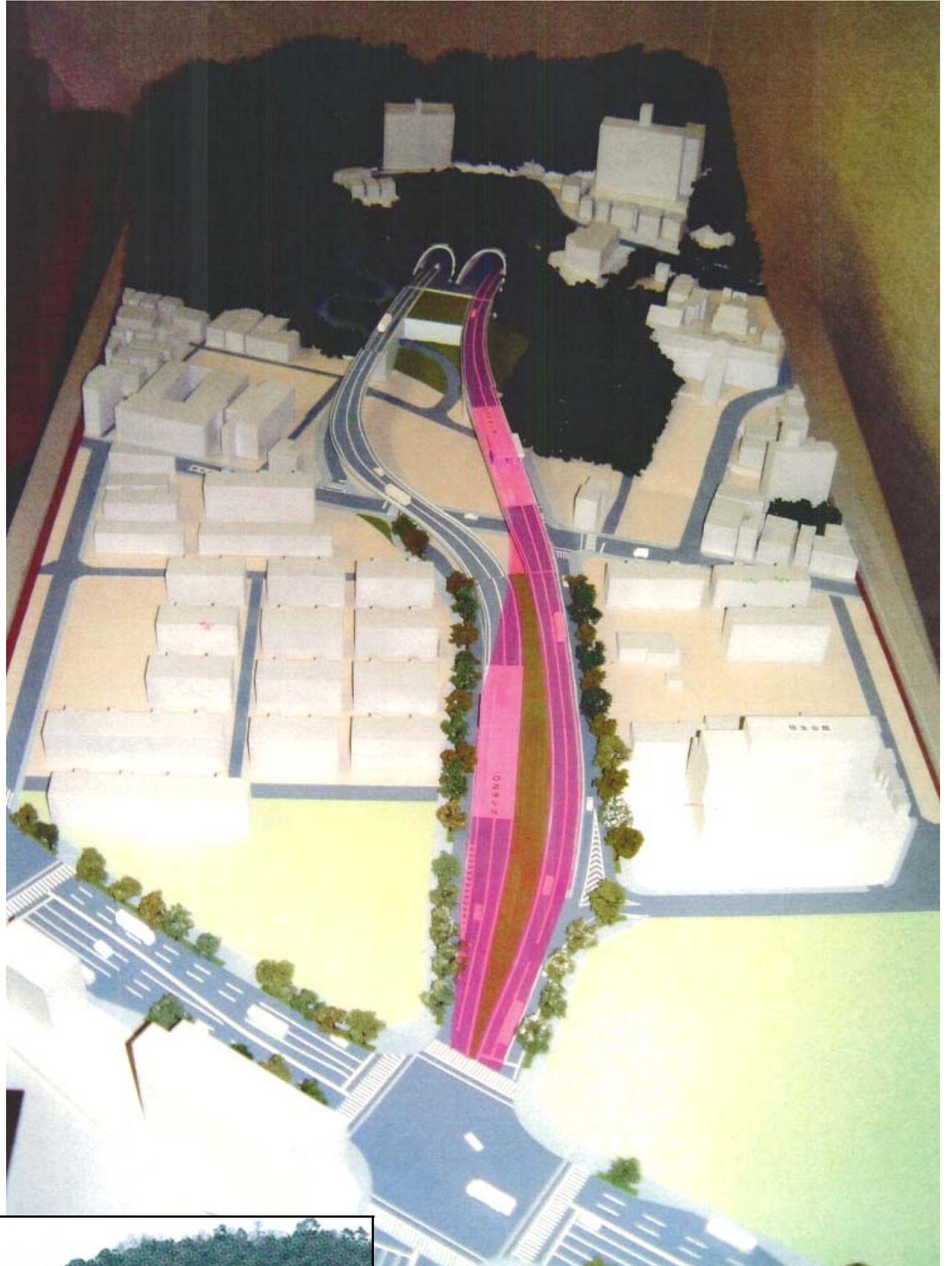
皆川議員は将来に対するリスクについて、「5号線に税金投入する100億円(合併公共事業)をどうやって捻出するつもりなのか」と指摘し、2008年度から始まる次期財政健全化計画との整合性をたどしました。

しかし、答弁に立った財政局長は、「歳入・歳出の見直しなども含めて見通しを立てる」としか言えませんでした。

高速5号線の合併施行区間の航空写真

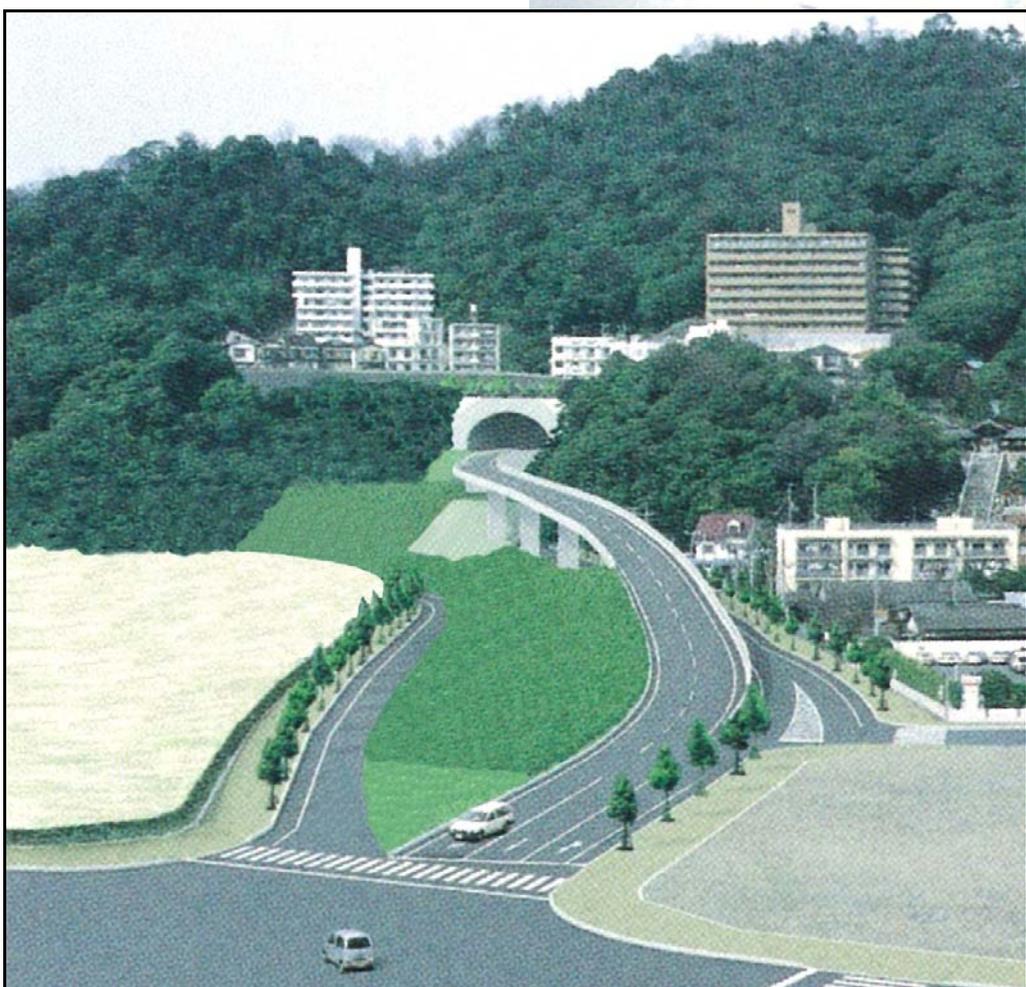


神社・仏閣が点在する「聖地・二葉山」に  
巨大なトンネルを通す高速5号線



広島駅北口側の二葉山トンネル  
出入口の模型  
(広島高速道路公社作成)

利用交通量の下方修正をうけた事業費  
圧縮のため、トンネルは1本(右側)のみの  
暫定整備となる計画です。



広島駅北口側の二葉山トンネル出入口  
イメージ図  
(広島高速道路公社パンフより党市議団が作成)

# 市民の立場にたった道路事業へ 転換を

## 日本共産党の提案

### 高速5号線を一旦凍結し、 地元が求める中山踏切の立体交差化を優先すること

市は、「できるだけ早く供用し、料金収入で借金を返すのが有料道路事業のあり方だ」として、5号線の建設を進めていく考えですが、5号線はまだ用地買収の段階で本格的な建設には着手していません。

ほかの4路線が全線開通(2014年)して交通量を見極めたうえで、5号線を進める方法を検討するべきです。

また、市は5号線で地域交通の渋滞を緩和するといいますが、本当にそう考えるのであれば、地元住民の要望が強かったのに高速道路建設を優先するため中止となった「中山踏切の立体交差化」(事業費20億円)こそ優先させるべきです。

日本共産党は、高速5号線を一旦凍結し、中山踏切の立体交差化を優先すべきだと考えます。

### 高速4号線をネットワークから切り離し、 無料開放を早めること

西風新都と市中心部を結ぶ高速4号線(2002年開通)は、利用交通量が予測を大きく上回っている「ドル箱路線」です。これから西風新都の住宅や企業が増えれば、4号線の利用交通量はさらに増える可能性があります。

4号線を広島高速道路のネットワークから切り離せば、4号線の利用交通量が伸びた分だけ4号線建設の借金返済も早まり、市民への無料開放も早くなります。

しかし、広島高速道路は1号～5号の全路線が開通となった時点で、「全路線の建設費」を「全路線の料金収入」で返していく「料金プール制」を導入するため、他の路線の借金返済のために4号線の利用者は長い期間、料金を徴収されることになります。

「4号線は物理的に他の路線とまったくつながっていない。これでネットワークといえるのか」—総括質疑での皆川議員の追及を受け、市も「現状では言えない」と答えました。

日本共産党は、4号線を「料金プール制」から外し、4号線の無料開放を早めるべきだと考えます。



総延長 L = 29.0km  
(現整備計画 31.1km)

凡 例	
整備計画の対象路線	整備を先送る箇所
完成4車線整備区間	整備を先送る区間
暫定2車線整備区間	整備を先送るランプ
整備ランプ	公共事業整備区間

### 日本共産党広島市議団ニュース

2006年12月2日  
発行  
NO.722

日本共産党広島市会議員団  
〒730-8586 広島市中区国泰寺町1-6-34  
TEL 082-244-0844 FAX 082-244-1567  
http://www.jcp-hiro-shigi.jp  
メール k-shigi@jcp-hiro-shigi.jp