

大型開発の『失敗のツケ』市民にまわさないように



本会議(6月19日) 法人の経営状況報告質疑 中森辰一議員

6月議会初日の本会議で中森辰一議員は、市が50%以上出資している法人の経営状況報告について質疑を行い、経営悪化に陥っている第三セクターへの市の対応について取り上げました。

中森議員の質問と市答弁の全文は、党市議団ホームページに掲載しています。

広島高速交通株式会社(アストラムライン)

マイカーからの転換進める思い切った施策を

アストラムラインを経営する第三セクター、広島高速交通株式会社は昨年度、約2億円の債務超過(02年度以来二度目)に陥り、累積損失は約102億円に達しました。

これまで日本共産党市議団は、アストラムラインと並走してつくられた片道3車線の国道54号線バイパス(祇園新道)や、高速4号線を利用した西風新都から都心部への直通バスの運行など、市の一貫性のない交通政策が「マイカーからの転換」を阻害し同社の経営悪化を招いていると一貫して指摘し、目標年度を決めて「マイカーからの転換」に取り組むよう求めてきました。

本会議で中森議員は、「マイカーからアストラムへの転換を進めて安定した運賃収入を得るために、都心部へ流入する車を減らす思い切った施策が必要」と改めて指摘しましたが、道路交通局長は「パーク&ライドやノーマイカーデー運動などで自動車利用の自粛を呼びかけていく」と述べるにとどまりました。



アストラムライン(市の「交通ビジョン推進プログラム」より)

広島地下街開発株式会社(紙屋町シャレオ)

市の「不動産事業」どれも失敗だったことを教訓に

2月議会では、昨年67億円の債務超過に陥った第三セクター、広島地下街開発株式会社の経営支援策として、民間金融機関が新たな追加融資に応じ、市は同社が倒産した場合は最大173億円もの損失補償を行う議案が可決(共産党は反対)しました。

これについて中森議員は、「市民の税金で面倒をみるやり方が良いのか、改めて市民に問うべき。周辺商業施設との競争激化で経営が厳しいと報告書にあるが、行政がわざわざ巨額の資金を投じて商業施設をつくり、周辺と競争する必要があるのか」と

市の見解をたどりました。

都市活性化局長は、市民にリスクを負わせたことについては「申し訳なく思っている」としながらも、同地下街は「極めて公共性が高い」と述べ、2月に可決した経営支援策を着実に実行したいと述べました。

中森議員は、「すでに広島駅前Aブロックも、同じような枠組みで決着をつけることになった。市が進めてきた不動産事業はどれも失敗だったということを教訓にすべきだ」と強調しました。



経営悪化した第三セクターへの税金投入

「再び補てんすることはない」市が決定的答弁

建設委員会で中原ひろみ議員が引き出す

これまで市は、広島駅南口開発株式会社など大型開発を担ってきた第三セクターの経営悪化に対し、「公共性がある」との理由で市民の貴重な税金を投入(※)してきました。

中原ひろみ議員は建設委員会(6月27日)で、「公共性や公益性の名のもとに、大型開発の失敗のツケを穴埋めするために莫大な税金をつぎ込むことは、今後しないと明言すべきだ」と追及しました。

市は「経営改善スキームに基づけば、経営は長期的に安定するものと考えている。市が再び補てんすることはないし、あってはならない」と答弁をしました。

※ 同社の資金ショートを回避するため、04年9月議会で4億5千万円、05年6月議会で37億円、市が同社に貸し付ける議案が可決。共産党はいずれの議案にも反対しました。



「不要不急」の高速5号線

『中止が一番の安全』住民の反対根強く

本会議(6月23日) 一般質問 村上あつ子議員

広島駅北口から温品ジャンクション(高速1号線・2号線の結節点)へと伸びる延長約4キロメートルの高速5号線は、将来の交通量予測の下方修正で事業費の圧縮を迫られ、当初2本つくる予定だったトンネルを1本にするなどの設計変更がなされました(事業費は1,300億円から914億円に圧縮)。この6月、市は設計変更についてトンネル真上の団地の住民へ説明会を開きました。

市「説明会で住民の協力得られなかった」

高速5号線の真上にある団地では、トンネルまでの深さが13メートルしかないところもあり、住民からは工事中および完成後の騒音や振動、地盤沈下を危ぶむ声が以前からあります。

住民説明会に出席した村上議員は一般質問で、「住民からは『中止が一番の安全』『住民の安全を脅かしてまでつくる必要はない』といった発言が相次いだ。この声を無視して事業を続けるのか」と追及。道路交通局長は「(住民説明会では)事業への協力は得られなかった」と述べるにとどまりました。



県に「事業中止」の働きかけを

村上議員は、騒音や振動について、市が測量や地質調査をしないとわからないとの理由で住民に事前調査の協力を求めていることにふれ、「高速1号線馬木トンネルでは、事前調査して予測した量の9倍以上の地盤沈下が生じ、事業費が2倍になった。市民の財産を侵してまでつくる必要があるのか」と指摘し、事業中止を県に働きかけるよう求めました。

同局長は、「5号線があるかどうかという調査ではない」などと述べ、県へ中止を働きかけることについては言及を避けました。

地盤沈下で事業費膨らんだ高速1号線

追加事業費も通行料金に含まれる!?

高速1号線馬木トンネルの掘削工事では、当初予想の9倍以上の地盤沈下が発生し、トンネルの上に位置する団地で家屋にひびが入ったり、田んぼの水枯れが起きるなど被害が続出。地盤沈下を食い止めるため、土壌に硬化剤を注入しながら掘削する工法を新たに追加して建設を進めたため、事業費は当初の88億円から約2倍の168億円に膨れ上がりました。

一般質問で村上議員は、高速1号線の通行料金を決める際、この追加事業費も料金に含まれるのか質問。

道路交通局長は、コスト削減などで事業費の増額は最終的に約40億円になったとした上で、①建設事業費や維持管理費等を料金徴収期間内で償還できるか、②近隣の有料道路や公共交通機関の料金と比較して妥当な水準か—などを総合的に検討し、国の認可を受けて料金が決定すると述べ、追加事業費も通行料金に含まれることを認めました。

高速道路トンネル坑口付近で土砂埋立

土砂災害を未然に防ぐ安全対策を

山陽高速道路の安芸トンネル坑口(東区福田)上部で進む土砂埋め立てについて市は、県の土砂埋立規制条例(04年9月施行、2千平方メートル以上が対象)に基づき、埋立業者が05年6月に県の許可を得て、沈砂池や排水施設の設置などの防災対策をしていると説明します。

一般質問で村上議員は、東広島市や岩国市での土砂災害の事例(※)をあげ、「このまま放置すれば安芸トンネルをふさがかねない」と現地の危険な状況を訴え、安全確保について市の見解をたどりました。

経済局長は、指導・監督責任のある県に対し、業者を適切に指導するよう要請し、市としても現地のパトロールを継続すると答えました。

※ 99年6月の豪雨災害では、東広島市の高速道路ががけ崩れで通行止めに、昨年9月には岩国道路の人工法面が大雨での崩壊し、通行止めになりました。



山陽高速道路安芸トンネル下り線入口。上方に土砂埋立現場が見える=4月5日撮影

東区馬木の団地脇で土砂放置

東区馬木の団地脇では、91年頃から「仮置き」として土砂の搬入が始まり、その後、埋立業者が県の土砂埋立規制条例に基づき許可申請しましたが、地主の同意が得られず不許可処分(06年3月)。それ以降、土砂は搬入されていませんが、土砂の流出防

止策など十分な安全対策がされないまま放置されています。

一般質問で村上議員は、「県と協力して早急に地主と業者に対して指導を徹底すべき」と要望。経済局長は県に申し入れるとともに、市としても現地パトロールを継続すると答えました。