



村上あつ子の 東区だより

NO. 338 2013年5月15日

<http://kyodo-suppout.com.atuko/>

日本共産党広島市議会議員
村上あつ子事務所

広島市東区光町2-8-1-203
電話261-5116 FAX262-5390

この東区だよりは 日本共産党市会議員団の承認を得て発行しています

不要・不急の巨大開発

事業費は2倍の190億円

広島高速5号線 トンネル工事 ストップを!

必要性なし!

7分のため 約1000億円はムダ使い

高速5号線は総事業費約1,000億円(関連事業を含む)で、広島空港まで「7分短縮」を目的に計画されました。しかしこの間、雪で山陽道は渋滞し、リムジンバスも欠便する事態が発生、整備理由がなくなりました。

そのため市は「広島駅周辺の価値を高めるために5号線が必要だ」と言い出しました。

くるくる変わる必要性に「説得力」はありません。必要のない道路だという証拠です。

危険多し!

地盤沈下 土砂崩れ 対面通行

高速1号線福木トンネルでは、予測の1.8倍の地盤沈下が発生し、民家に多大な被害を与えました。高速5号線トンネル安全検討委員会は「5cm沈下する」と結論を出しています。

沈下抑制の工法を採用しても沈下は避けられません。二葉山斜面の土砂災害も懸念されます。さらに、トンネル内の対面交通も危険です。



採算性なし!

膨らむ事業費 増えない通行料金

高速道路整備に必要な事業費は、通行料金で返済するのが基本です。

しかし、人口減少により高速道路5路線の総通行台数は、当初計画時から3万台の下方修正を余儀なくされ、通行料金収入だけで賄えず税金が一部に投入されています。

市は、5号線の通行台数も300台に下方修正しましたが、それでも1日に12,400台が通行すると試算しています。「7秒に1台」の車両が通行する計算ですが甘い予測です。

トンネル工事費は2.4倍の190億円に膨らむのに通行料金が入らないのでは、造る前から赤字路線だと言わざるを得ません。

議会では?

中止を求める声に ムダ使いの烙印

自民党最大会派と公明党が「高速5号線建設促進の決議案」を賛成多数で強行しました。選挙公約では「中止する」と約束した議員の裏切りに、地元住民が議場に押し寄せる場面も。

公明党は「用地買収費の570億円がムダになる」として5号線は推進すべきと主張。ムダな事業費を認めてきた自らの責任をごまかすものです。

高速道路事業収支計画 (表1)

	2012年度見直し	2006年見直し
総料金収入	6550億円	6750億円
全線供用開始年度	2016年春	2014年度
全線供用開始時の交通量	10.8万台/日	11.1万台/日
料金徴収満了時	2044年	2054年

総支出	6550億円	6750億円
建設費	3915億円	3780億円
借入利息	1150億円	1400億円
維持管理費	1485億円	1570億円

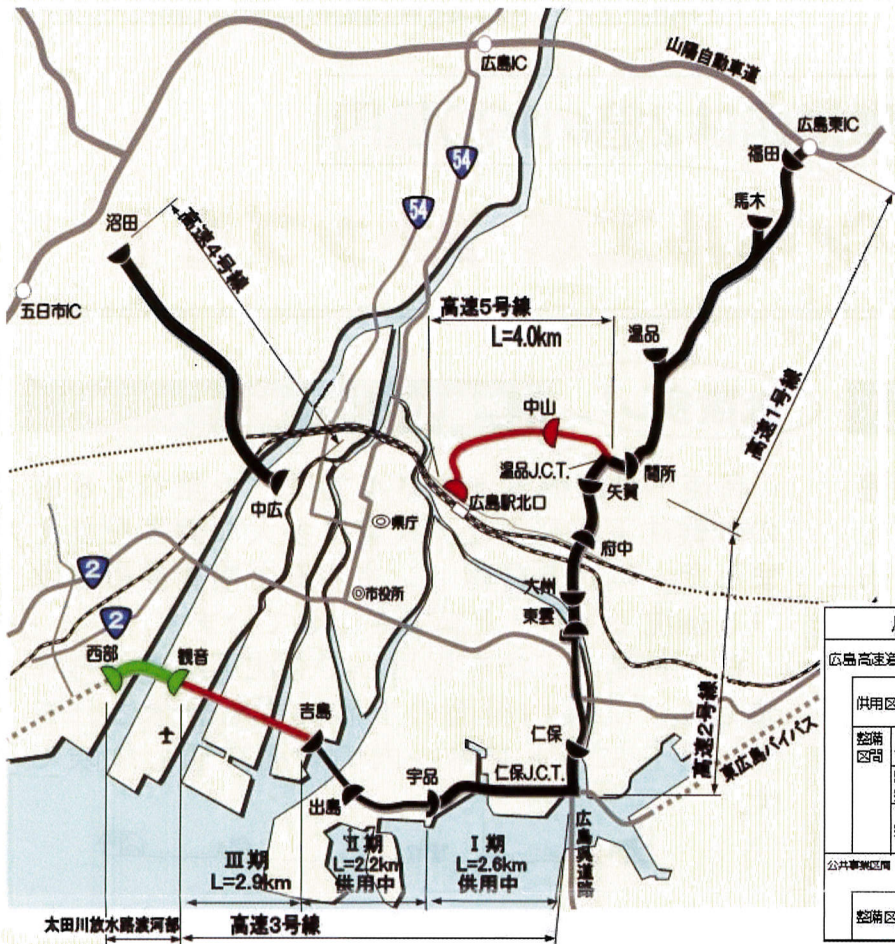
市の高速道路事業は、1号線～5号線の5路線を一体として計画しています。

5路線の総事業費は3,915億円です。維持管理費と借入利息を合わせた6,550億円を通行料で償還する計画です。ところが、料金収入だけでは5路線を建設することができず、一般会計から1,310億円つぎ込む計画です。(裏面の表参照)

やめるには、今しかない！

高速5号線 二葉山トンネル

広島高速道路路線図



高速5路線 総事業費 (表2)

	延長 (km)	事業費合計 (億円)	内 訳	
			有料道路	関連道路
1号線	6.5	725.4	705.0	20.4
2号線	5.6	1282	1025.0	257.0
3号線	7.7	1634.6	944.0	690.6
4号線	4.9	547.0	380.0	167.0
5号線	4.0	1036.0	861.0	175.0
計	28.7	5525.0	3915.0	1310.0

本来「高速道路」は通行料金で建設費を賄うはずが…

一般財源です

凡 例	
広島高速道路 (有料道路)	
供用区間	■
整備区間	▲車線整備 ■認定2車線整備 ■整備ラップ
公共事業区間 (無料)	
整備区間	■

交通量実績

2005年度決算
32,391台/日
(1号, 3号, 4号線供用)

2010年度決算
51,528台/日
(2号線供用開始後の計画
交通量は56,000台/日)

今やめれば500億円が助かります

関連事業を含む5号線建設の総事業費は1,036億円で、これまでに用地買収（半分以上は一企業の移転補償費）として、576億円を使っています。

今後、トンネル掘削の専用機械（シールドマシン）の製造やトンネル工事に190億円、二葉の里側の用地買収や、間所インターからトンネル坑口間の高架工事等で約500億円必要としています。

トンネル工事は掘ってみなければわからないことが多く、これまでも田中町トンネルは2倍、福木トンネルは2.2倍の工事費を増額しています。二葉山トンネルも工事が着工されれば5号線の事業費はふくらむ一方です。地盤沈下が発生すれば、さらなる財源が必要です。

今、中止を決断すれば576億円の支出で済むことになり、1号線～4号線の黒字化に貢献することにもなります。

収支不足を解消するためにも巨費を使う5号線建設こそ中止すべきです。

事業仕分けで、5億円削減

こんな市政はごめんです **福祉に大ナタ**

巨大開発優先 市民の予算は削減

市財政の収支不足（582億円）を解消するための事業仕分けですが、高速5号線など不要・不急の巨大開発を聖域扱いする一方で、自助・共助、公平性を理由に、高齢者の公共施設使用料の有料化や障害者や一人親家庭・乳幼児の療養援護金の廃止、民間児童福祉施設の職員給与改善費2%カット、国民健康保険一部負担金減免制度の見直しなど、社会的に弱い市民の命を削るものばかりです。南区・西区保健センターの一般健康診断も廃止され、市民サービスの大幅な後退です。

アジア大会を契機とした巨大開発の借金のツケを、市民に回す市政は許されません。