

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 =下=

高速5号線—「市民のいのちを守る」行政がわざわざ

高速5号線の全事業費

危険な対面通行に約1千億円も!



高速道路補正予算案に対する質疑

中森辰一議員 本会議 10月4日

4日午後11時をまわって質疑に立った中森議員は冒頭、高速道路事業が全体で約5千億円にもなる巨大事業であり、市政を大きく左右するものであるにもかかわらず、その関連予算を最終日に急ぎよ追加提案した市の姿勢を批判して質問に入りました。

高速5号線—「採算性」「必要性」の問題
市は正面から向き合う姿勢なし

この高速道路補正予算約19億円には、高速5号線の用地取得費(約2億7千万円)が含まれています。党市議団はこれまでも、高速5号線(全事業費約1千億円)の採算性・必要性を大きく取り上げてきました。

採算性
事業費の3分の1を市民の税金でまかなうという計画は、最初から通行料金収入だけでは建設費をまかなえないことを証明している。

必要性
財政非常事態のなか、広島駅から広島空港への所要時間をわずか7分短縮するために約1千億円もの巨費を投じる必要性があるのか。

中森議員はあらためて、この点について市の考えをたどりましたが、市は、「一般道路の渋滞緩和も期待できる」とこれまでと同様の答弁を繰り返し、問題に真正面から向き合う姿勢は見受けられませんでした。

財政難で事業圧縮➡暫定2車線➡事故多発が社会問題化

市民が危険にさらされる矛盾と無責任な市の姿勢うきぼりに

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。

中森議員は6月議会でも、市負担分として削った300億円を福祉・暮らし予算に回すよう訴えましたが、さらに問題なのは、事業圧縮のために4車線を暫定2車線にすることです。

暫定2車線の対面通行による死亡事故は、全国の高速道路でも多発しており、社会問題にもなっています(裏面参照)。

中森議員は、将来、危険な対面通行の改善に市民の税金をさらに投入するのかと質問。

市は、暫定2車線での供用開始後、交通量の状態を見て、有料道路事業のなかで4車線化していくとし、危険な

暫定2車線を放置する考えを示しました。

財政非常事態宣言が出されているなか、他の会派からも「5号線は急いでつくる必要があるのか」と疑問の声があがっています。市が、暫定2車線化までして高速道路の建設を急げば急ぐほど、「市民のいのち」が危険にさらされる矛盾と、市の無責任な姿勢が浮き彫りとなっていきます。

【写真】5人が死傷した玉突き事故現場。公団の通行規制の在り方が問われている = 2003年2月17日、愛媛県川之江市の高知自動車道法皇トンネル(四国新聞より転載)



全国で採算性ないままに「暫定2車線」で建設おしすすめた結果 対面通行の高速道路で重大事故多発!

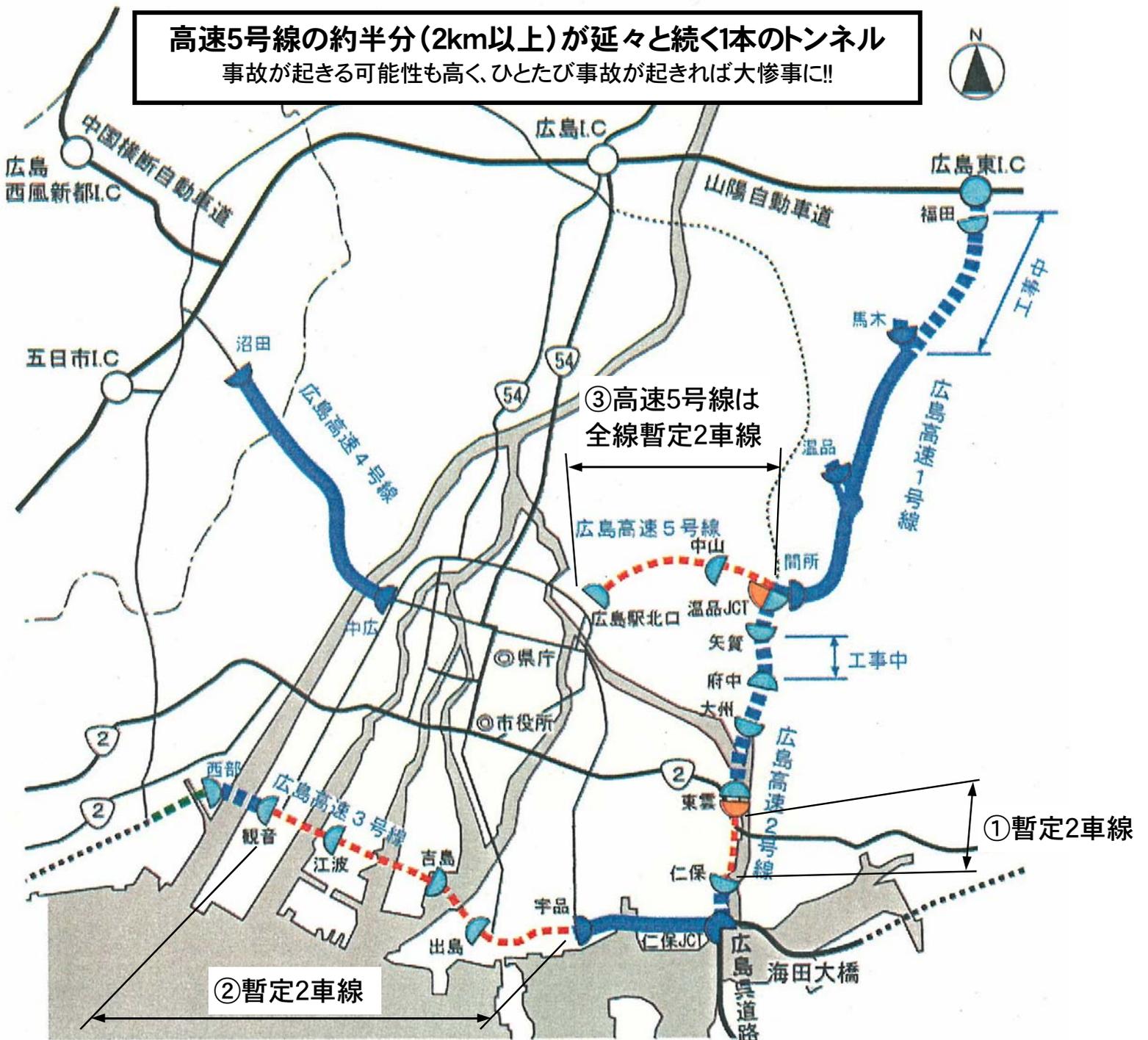
今夏、中央分離帯のない高速道路の対面通行区間で正面衝突事故が多発したことをうけ、日本道路公団は今月中にも再発防止策をまとめる方針ですが、費用面での課題が大きいのしかかり苦慮しています。

「暫定2車線」は、採算が見込めないなかで高速道路建設を推し進めるための手段とされてきたもので、全国の高速道の実に2割以上(今年7月現在)が「暫定2車線」区間となっています。この区間では樹脂製ポールで中央が仕切られているところがほとんどですが、ハンドルを操作を誤れば対向車線への飛び出しを押しとどめる力は全くなく、まさに「危険と隣りあわせの道路」です。

そもそも採算がないから「暫定2車線」となっているのに、事故の再発防止のために4車線にするといっても費用面でムリです。事故を防ぐには、そういう危険な道路をはじめから作らないことが一番ではないでしょうか。

「対面通行」「トンネル」この条件で危険度はさらに増す
最近起きた高速道路・対面通行での事故

- 2003年2月17日 四国横断自動車道(高知自動車道)のトンネル内で玉突き事故。親子3人が死亡。
- 2004年3月29日 広島呉道路(クリアライン)の呉トンネル内で軽自動車同士が正面衝突し、後続車も追突。3人が死傷。
- 2004年7月27日 東海北陸自動車道(岐阜県郡上市内)のトンネル内でトラックが対向車線に逸脱し、乗用車と正面衝突。双方の車が炎上し、乗っていた7人全員が死亡。
- 2004年8月1日 仙台南部道路(仙台市内)で乗用車が対向車線に逸脱し、大型トラック2台と相次ぎ衝突。別の車も巻き込み、乗用車の運転手が死亡、他5人が重軽傷。



- 《暫定2車線整備等を想定した区間》
- ① 高速2号線の東雲ランプから仁保ランプまでの区間
 - ② 高速3号線の宇品ランプから観音ランプまでの区間
 - ③ 高速5号線の全区間
- 《当面整備の見送りを想定した区間》
- 高速2号線の東雲ランプのうち南方向出入口
 - 高速2号線と高速5号線の連結路
 - 高速3号線の西部ランプより西側の本線区間

凡例

| | |
|------------------|-----------------|
| ■ : 供用中区間 (4車線) | ● : 供用中ランプ |
| ■ : 4車線整備区間 | ● : 整備を行うランプ |
| --- : 暫定2車線整備区間 | ● : 当面整備を見送るランプ |
| --- : 当面整備を見送る区間 | |

「広島高速道路整備プログラムの見直し(3者基本合意に向けて)」
(2004年5月 広島市) より引用