

1000億円もの税金のムダ遣い許すな！

“建設先にありき”で巨額の血税投入 都心アクセス道路は中止せよ

2018年1月 日本共産党札幌市議団

秋元市長が推進する大型公共事業Ⅱ都心アクセス道路（創成川通の札幌新道、北3条通り約4km間を地下、高架、交差点改良の3案）

民からの意見募集、「広報さっぽろ」での周知やワークシヨップなどを計画しています。

建設費（試算）を北海道開発局が発表し、有力視される地下トンネルの場合1040億円（市負担約200億円）にも上ることが明らかとなりました。

その“建設先にありき”の実態を多くの市民に知らせ、「1000億円もの税金のムダ遣いは止めよ」の世論を札幌市に集中しましょう。

巨費を投じるこの道路建設には、“経済界は歓迎する一方、市民は費用対効果を疑問視”と報じられるなど、市民理解が得られていない現状です。

「混雑度」は最低ランクなのに高規格道路をもう一本？
市は、都心アクセス道路の必要性について、「他都市に比べ、都心と高速道路との距離が約4kmと遠く：アクセスに課題」「朝夕ラッシュ時、冬期積雪時は速度低下が著しく、移動時間の

そのために、札幌市はアクセス道路の必要性を何とかアピールしようと、一昨年について再びパネル展示や市

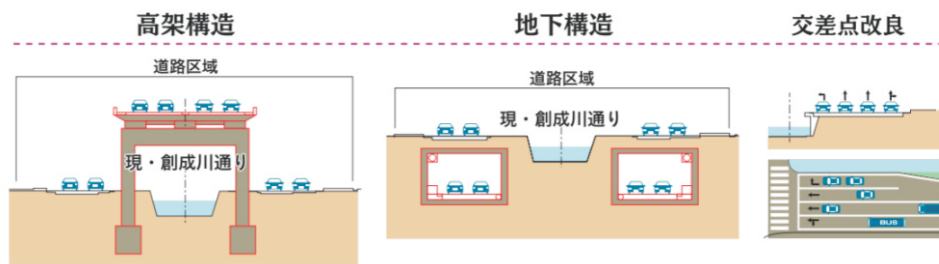


はらつきが大き
い」といいます。
そして、札幌北
ICから札幌駅ま
での所要時間（走
行時間）が夏期で
14分、冬期で1
8分（いずれも夕方5時〜
6時台のラッ
シュ時）もか
かるとして、
都心アクセス
道路ができれ
ば夏期8分、
冬期で10分
短縮できると
強調していま
す。

しかし、朝
夕のラッシュ
時はどこの幹
線道路も渋滞
はつきもので、
わずか10分
短縮するのに
1000億円
もの血税を投
入すべきで
しょうか。し
かも、市は
ラッシュ時を

問題にして数字を大きく見
せようとしています。そ
れ以外の時間帯は渋滞やそ
れに伴う遅れはほとんどあ
りません。
市議団が提出させた「主
要地点の交通量と混雑度の
経年変化」によると、創成
川通（北32
西2）の混雑
度は0・87
で、4段階あ
るうち最も低
い「混雑度
1・0未満」
で、「昼間1
2時間を通し
て、道路が混
雑することは
ほとんどなく
円滑に走行で
き、渋滞やそ
れに伴う極端
な遅れはほと
んど生じない
状態」です。
「これでどう
してアクセス
道路が必要なの
か」「国道
36号線の豊

想定される整備形態 ※札幌市の資料より



平橋付近の混
雑度1・93
と比べても混
雑度は半分以
下」と、代表
質問などでく
り返しただし
ました。
秋元市長は、
これには答え
ず「周辺の空
港・港湾からのアクセス強
化や新幹線札幌延伸とも連
携した交通ネットワークの
形成が重要」などとのべて
います。

また、市は「創成川通の
死傷事故率は全道平均の約
6倍」と強調し、「救急搬
送時間短縮による救命率の
向上」「石狩湾新港との連
携強化で物流の信頼性向
上」など「期待される効
果」を並べています。
しかし、死傷事故率をい
うなら最も高いのは国道3
6号線です。「救急搬送時

極めて根拠に乏しい
“期待される効果”

「救急搬送時

さっぽろ市議団ニュース
2018年1月特集号
日本共産党札幌市議団 事務局
tel 211-3221 / fax 218-5124

間短縮による救命率の向上」も、震災などの際「(ガレキなど)何かあっても迂回が可能な一般道を使い、高架や地下構造の規格道路は都心部ではほとんど使われない」という消防関係者の声を紹介し、さらに札幌で救急搬送が最も多い札幌東徳洲会病院や2番目に多い勤医協中央病院など、高度な救急医療を行う病院は都心には多くはないと指摘して「救命率の向上」にこじつけるやり方を批判。「コンクリートで人の命は救えない、道路整備よりも救急隊をふやすべきだ」とただしました。

都心アクセス道路のパネル展・意見募集が下記のとおり開催されます。

■オープンハウスの開催 (パネル展・意見募集)

1月28日10:00~18:00 札幌駅地下街アピア「太陽の広場」

29日10:00~18:00 同上

1月31日10:00~18:00 北区民センター1Fロビー

2月2日10:00~18:00 東区民センター1Fロビー

は、右肩上がりに増加する新港の取り扱い貨物量のグラフを示し、アクセス道路による物流の時間短縮効果で、都心への「速達性・定時性及び安全性が確保される」、ドライバーの「長時間労働の是正や必要なドライバを少なくできることが大きなメリット」などがべています。

ところが、党市議団が「石狩湾新港で取り扱われる貨物は、どこに、どれだけ運ばれているのか」「都心に入ってくる貨物の量や種類は」とただすと答弁不能になり、「詳しいデータは持ち合わせておりません」という始末です。さらに、扱われて

いるのは液化天然ガスや木材チップ、石油製品などが9割を占め、それらは大谷地、東雁来、江別などに運ばれており「札幌の都心部には入ってこない」という事実を突きつけられると、「期待される効果は、石狩湾新港だけではなく、様々な観点から…」などと極めて無責任な答弁を行いました。

このように、市のいう都心アクセス道路の「必要性」や「期待される効果」がいかに根拠のないものか、そして、経済界と札幌市が一体となって「建設ありき」ですすめようとしているかが、この間の論戦で明らかとなっています。



都心へのクルマの流入を抑え、人と環境にやさしい街づくりこそ

いま異常気象のもとで豪雨被害が多発しています。北海道開発局が作成した

「豊平川洪水氾濫シミュレーション」は、観測史上最高となる総雨量310ミリの雨が降った場合、39分後には豊平川の水位がピークとなり堤防が決壊し、その30分後には創成川通のアンダーパスが水没すると警告しています。都心アクセス道路はこのアンダーパスに接続する予定であり、大雨が頻発する時代にも逆行する文字通りムダな大型公共事業です。

この道路建設を許せば、都心へのクルマの流入はいつそう進み、渋滞やそれに伴う事故の発生、騒音や排気ガスなど、都心部の環境が悪化することは明らかです。

新たな道路建設より、市民が望んでいる除排雪などを強化すべきです。また、「世界都市」「環境首都・札幌」を宣言するのであれば、市電などの公共交通網

を広げて都心へのクルマの流入を抑え、自然と調和のとれた、人と環境にやさしい街づくりこそすすめていくべきです。

■混雑度⇒道路の混雑の程度を示す指標で、道路の交通量を交通容量(設計交通量)で除したもの。

- ①混雑度1.0未満⇒昼間12時間を通して道路が混雑することなく円滑に走行でき、渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんど生じない状態。
- ②混雑度1.0~1.25⇒昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が続く可能性はほとんどない状態。
- ③混雑度1.25~1.75⇒ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が非常に増える可能性が高い状態。
- ④混雑度1.75以上⇒慢性的な混雑状態が続いている状態。

都市交通データブック
(2014年版)より