

都心アクセス道路 = 1000億円道路より

優先すべきことが山ほど

子ども医療費

24億円あれば中学卒業まで医療費を無料にできます。

■ 中学3年生や高校卒業までの通院助成を行っている政令市は20市のうち14市。道内でも7割の自治体を実施しています。



除雪費負担

パートナーシップ排雪の地域負担は9億円でゼロにできます。

■ 「毎年のように除雪費が上がって町内会の負担はもう限界」との切実な声が上がっています。除排雪の徹底こそ最優先すべきです。

学校給食費

小・中学校とも38億円で半額援助、75億円ですべて無料にできます。

■ 子どもの貧困が広がるなか、全国で約3割の自治体が学校給食費への助成を実施しています。「義務教育は無償」(憲法)であり、札幌市も踏み出すべきです。



高い国保料

26億円で1世帯1万円の引き下げが可能です。18歳以下の子どもの「均等割」は3.3億円で全額無料にできます。

■ 国民健康保険料が高い理由に「均等割」(世帯の人数に均等にかかる料金)があります。1人当たり23,650円(2019年度)で、多子世帯ほど負担が重く、子育て支援逆行しています。旭川市など、独自減免が広がっています。

優先すべきは老朽インフラの更新・耐震化

—— 更新時期を迎える公共施設は6割にも ——

市内の公共施設の6割が、いっせいに更新時期を迎えようとしています。市は、将来の人口減少を理由に、複合化や民間施設の利用、学校統廃合などで減らしていく計画です。

小中学校と市営住宅を4分の1削減

コロナ禍のもとで少人数学級が求められ、低廉な公営住宅が必要なのに、市は50年後までに小中学校と市営住宅を延べ床面積で25%削減する方針です。



「公共施設の削減ありきで財政支出を抑えようというやり方は問題」とただすと、市は、「施設の役割を考慮して、適正な面積を試算したものと、削減を当然のようにいいました。

水道配水管の耐震化に80年…

胆振東部地震で、市内の水道管が破損し、断水被害が広がりましたが、いずれも耐震化されていませんでした。

配水管の耐震化率はわずか29%なのに、市は耐震化に80年もかける計画です。

共産党市議団は、「不要・不急の都心アクセス道路よりも耐震化を最優先すべき」とただしました。

老朽インフラの更新・耐震化や公共サービスの維持・向上こそ最優先すべきです。

ホントに必要?

都心アクセス道路

コロナ危機のもとで

—— 税金のムダ遣い許されない

「陽性が判明したのに入院を断られ自宅で死亡」—— 新型コロナウイルスの猛威は、日本の検査や医療の体制が脆弱である実態を浮き彫りにしました。

コロナ危機のもとで、倒産・失業に直面し、その対策や支援に莫大な費用が求められ、何より、医療や社会保障の抜本的な拡充が必要です。そのときに、必要性の乏しい道路建設に1000億円もの税金を投入するなど許されません。

都心アクセス道路とは——

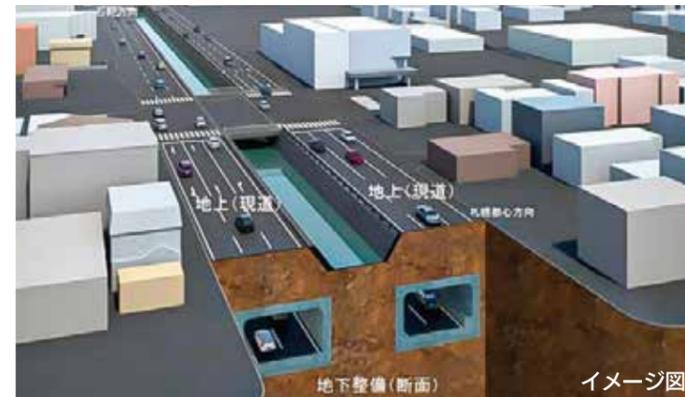
1000億円かけ、わずか数分の短縮

札幌市が推進する都心アクセス道路は、創成川通の札幌自動車道(北34条)から北3条通までの約4 km間に計画している自動車専用道路です。

約1000億円かけ、地下トンネルを建設するといいますが、「わずか数分の短縮に1000億円もの税金を投入するのか」と疑問が広がっています。

ラッシュ時の混雑解消は右折レーン設置で

創成川通のラッシュ時の混雑解消は、右折レーンの設置で十分可能であり、事業費の安い交差点改良にするべきです。



都心アクセス道路の事業費は約1000~1200億円と試算。都心から高速に向かうルートは札幌自動車道には直結せず、利便性に疑問が出されています。



都心アクセス道路は中止し 費用の安い交差点改良で

2020年度予算要望で、秋元市長に都心アクセス道路の中止を求めました。税金のムダ遣いはやめ、費用の安い右折専用レーンの整備(85~170億円)で混雑解消をはかるべきです。



100分後に水没の危険! 豊平川氾濫シミュレーションが警告

北海道開発局が作成した「豊平川氾濫シミュレーション」は、72時間の総雨量406mmで豊平川が決壊すると、氾濫水は約100分後に創成トンネルに到達すると警告しています。

都心アクセス道路は、創成トンネルにつながる計画です。いまや総雨量400mm程度の豪雨は、どこで起きてもおかしくありません。

さっぽろ市政だより

2020年 都心アクセス道路特集号

発行/日本共産党札幌市議会議員団事務局

札幌市中央区北1条西2丁目 札幌市役所内 TEL 011-211-3221 FAX 011-218-5124

根拠？「期待される効果」？

都心アクセス道路

必要性はどこに？



1 クルマが減少する時代

わずか4kmの道路建設に
1000億円の税金投入

市民の賛否
問うべき

人口減少や高齢者の免許証早期返納など、「クルマが減少していく時代に、わずか4kmの道路に1000億円もかけるのは問題」、「市民の賛否を問うべきだ」といただきました。市は「検討の進捗に応じて丁寧な情報提供や対話に努めている」などと答弁を避けました。

2 “危機的な財政”かえりみず

「国が総合的に判断」と自らの考え示さず

「国の借金は1100兆円を超え、“日本の債務は人類未踏の領域”と専門家も警鐘を鳴らしている」と指摘し、「危機的な財政をさらに悪化させるもの」といただきました。

市は、「国が総合的な評価を行い、必要と認められる事業が予算化される」と、自らの考えを示しませんでした。市債残高(市の借金)が約1.7兆円に及ぶことも直視するべきです。



3 都心へのクルマの流入が加速

「環境首都・札幌」宣言に反する

温室効果ガスの削減は国際的な課題です。「都心へのクルマの流入を加速する都心アクセス道路は、『環境首都・札幌』の宣言にも反する」と見解を求めました。

市は、「道内の各地域や港湾、空港等の交通拠点との広域的なネットワークを強化するもの」などとのべるだけでした。

市の調査で、創成川通は都心部でも 渋滞に伴う遅れほとんどなし

創成川通は、市の調査によると交通量の最も多い都心部でも「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」(混雑度調査)です。【下表】

混雑度1.0未満は、実際の交通量が交通容量に満たないことをあらわしており、新たな道路は必要ありません。

交通量の多いJR札幌駅付近でも、創成川通の混雑度は最大で0.92と、交通容量を下回っています。

(札幌市の資料から作成)

区間	交通量	混雑度
創成川通の北8条通との交差点付近	30,627	0.92
創成川通の北7条線との交差点付近	33,550	0.76
創成川通の北5条通との交差点付近	36,319	0.82

創成川通交通量調査(札幌市)

▶ 調査日~2018年10月17日(水)

▶ 交通量~12時間(7:00~19:00)上下合計の台数

「丘珠空港とのアクセス向上」というが… 数的なものは把握していません

市は、都心アクセス道路によって「丘珠空港のアクセスが向上する」「都心と石狩湾新港との連携強化」で「安定した物流を確保」と強調しています。【図1・2】

ところが、共産党市議団がその具体的な根拠をたずねると、「数的なものは把握しておりません」と答弁。根拠もなく1000億円もの税金を投入するなど許されません。

都心に入る物資 ほとんどなし



「石狩湾新港との連携強化」といいますが、取り扱われている貨物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、大谷地、東雁来、江別などに運ばれています。

創成川通を通して都心に入ってくるものはありません。

コンクリートで
人の命は
救えません

救急搬送時間の短縮で 救命率を向上？

市は、都心アクセス道路で救急搬送時間が短縮し、救命率が大きく向上するといいます。【図3】

しかし、「災害時には、地下構造の高規格道路はガレキなどがあると出られなくなるため一般道を使う」と消防関係者は話しています。



共産党市議団は、この声を紹介し「救命率の向上をいうなら1000億円もの道路ではなく救急隊を増やすべき」「コンクリートで人の命は救えない」といただきました。

「期待される効果」はどれも根拠に乏しく…

■ 創成川通の「現状と課題」「期待される効果」(札幌市作成の資料)

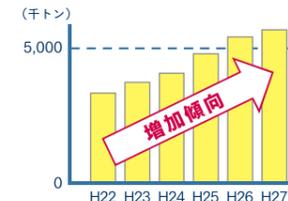
【図1】 丘珠空港を活用した道内移動支援



丘珠空港のアクセス性向上により、丘珠空港の活用を促進し、道内各拠点間の移動を支援

【図2】 石狩湾新港との連携強化

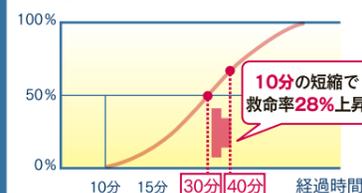
【石狩湾新港取扱貨物量の推移】



海上輸送の拠点であり、物流関連企業が多く集積する石狩湾新港までの輸送ルート強化し、安定した物流を確保

【図3】 救急搬送時間短縮による救命率の向上

【多量出血時の経過時間と死亡率】



都心の救急指定病院までの救急搬送時間を短縮し、救命率を大きく向上

