地域 1000億円道路やめよ 反対署名にご協力を!

「わずか8分の短縮に1000億円もかける必要があるのか」「排気ガスや騒音が心配」——都心アクセス道路の計画に批判と不安が広がっています。札幌市は必要性を強調しますがどれも根拠に乏しく、「1000億円道路より福祉・子育てに予算を」の声が上がっています。

そもそも創成川通の「混雑度」は最低ランク

市は「高速から都心へのアクセスが脆弱」と必要性を強調しますが、創成川通(北32西2地点)の混雑度は0.87と最低ランクです。混雑度が1未満とは、交通容量よりも実際の交通量が少ないことを示しており、新たな道路はいりません。

■「混雑度」は4段階(1.0未満、1.0~1.25、1.25~1.75、1.75以上) を目安に示されています。

「混雑度1.0未満」は、「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」です。(「道路の交通容量」日本道路協会)

ラッシュ時や積雪時に速度低下が著しい? ——創成川通に限った話ではない

市は、創成川通は「朝夕のラッシュ時や冬期積雪時は速度低下が著しい」ともいっていますが、それはどこの道路も同じ。

だから「除排雪の徹底」は市民の一番の要望になっています。 1000億円ものムダな道路建設より、年間200億円の除排雪予算を 抜本的に引き上げるべきです。

「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おりません」

市は「丘珠空港とのアクセス向上で空港の活性化を促進し、道内の移動を支援する」といいます。

ところが、共産党市議団が「丘珠空港から自家用車やレンタカーで都心に向かう利用者数はどの程度あるのか」と質問すると、「数値的なものは把握しておりません」と答弁しました。

石狩湾新港との連携強化というが… ——「データは持ち合わせておりません」

また、右肩上がりに貨物量が増加するグラフを示し、「石狩湾新港との連携強化」というので、「石狩湾新港から都心に入ってくる貨物の量と種類はどのようなものか」と質問すると、「詳しいデータは持ち合わせておりません」と答弁しました。何を根拠にすすめようというのか、あまりにも無責任です。(実際、石狩湾新港から都心に入ってくる物資はほとんどありません)



■都心アクセス道路

創成川通の札幌新道から北3条通の約4 km間に計画されている自動車専用道路。高架 橋や地下トンネルにする予定で、建設費は 1000億円(市負担約200億円)を超えます。

<札幌市の資料> 創成川通の「現状と課題」 「期待される効果」より抜粋



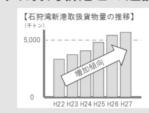
■「朝タラッシュ時、冬期積雪時は速度低下が著しく、移動時間のばらつきが大きい」と強調。

◆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

◆石狩湾新港との連携強化



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 送ルートを強化し、安定 した物流を確保

さっぽろ 市政だより 2019年9月<都心アクセス道路特集> 日本共産党札幌市議団 事務局 tel 211-3221/fax 218-5124

1000億円道路(製造路)より 福祉・くらし・子育て支援を

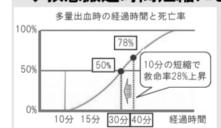
救急搬送時間の短縮で救命率が向上?

市は、「都心の救急指定病院までの時間短縮で救命率が大きく向上する」といいます。

しかし、消防関係者は「災害時には高架や地下構造の高 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」と話しています。議会でこのことを指摘し、救命 率の向上というならムダな道路建設ではなく救急隊を増や すべきとただしました。

<札幌市の資料より>

◆救急搬送時間短縮による救命率の向上



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



検討されている4つの整備形態(北海道開発局の資料から)

【 案①】地下整備案 (上下線地下構造)	【 案❷】一部高架整備案 (都心部地下構造)	【案 ③】上下線構造分離案 (高架地下組合せ+都心部地下構造)	【 案❹】現道活用案 (平面交差点改良)
			11111
約1,200~1,400億円	約1,050~1,250億円	約900~1,100億円	約85~170億円

建設ありきは問題—— "必要か否か"市民の賛否を問え

4案のなかで上下分離案(案3)が有力とされていますが、 現在、第三者委員会(学識経験者など)で計画段階評価が行われており、ここで4案の中から1つが選定さることになります。 共産党市議団は「建設ありき」の秋元市長の姿勢を批判し、 「必要か否かの根本的な市民意見を確認すべき」とくり返し求めています。

総雨量406ミリで豊平川の堤防が決壊 創成川通のアンダーパスが水没!

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、想定しうる最大規模の降雨量=72時間で406ミリで豊平川の堤防が決壊した場合、100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。これに接続する都心アクセス道路も同様です。

昨年7月、西日本を襲った豪雨災害では72時間雨 単が1300ミリを超えた地域があり、先日、岩見沢市では1時間に約100ミリという記録的な豪雨で幹線道路が冠水しました。 豪雨が多発する時代に地下構造の道路建設はやめるべきです。

■「環境首都・札幌」を宣言するのなら…

札幌市は、「環境首都・札幌」を宣言しています。そうであるなら、都心にクルマを流入させる道路づくりではなく、市電など環境にやさしい公共交通を広げていくべきです。

都心アクセス道路は、人口減少や若者のクルマ離れ、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も逆行しています。

渋滞は右折レーンの設置で解消できる ――交差点改良による整備を

創成川通の渋滞解消は、独立した右折レーンの設置で可能です。費用が安く、工事中の交通規制も最小限ですむ右折レーンの設置(交差点改良 案4)による整備をすすめるべきです。

大切な税金はムダな 道路よりこっちへ!

市民の大切な税金は、ムダな道路建設ではなく福祉・くらし・子育 で支援に最優先で使うべきです。



28億円あれば小学3年から中 学卒業まで**無料**にできます。



高すぎる国保料は**27億円**で1 世帯**1万円引き下げ**できます。 **3.3億円**あれば18歳以下の **均等割を全額免除**できます。



70億円で小・中学校とも**無料** にできます。



9億円で除雪パートナーシップ の町内会負担を**ゼロ**にできます。