

「共産党が追及した成果」 住民団体

冬柴鉄三国交相が十二日の衆院国土交通委員会で、海峽横断道路計画の調査をやめると明言したことが反響を呼んでいます。中止に追い込む上で大きな力になったのが日本共産党国会議員団の論戦でした。

(小林拓也)

「6大橋」建設計画の調査中止

東伊紀道路、京湾口道路、勢湾口道路、淡連絡道路、関門海峽道路、豊予海峽道路、島原・天草・長島架橋道路の兆6本。それぞれ総額数兆円の事業費がかかる見込みです。

地域高規格道路 国の1万4000キロメートルの高速道路網とは別に、それを補完して機能させるものとして、自動専用道路186路線、6950キロメートルが計画路線です。さらに110の候補路線があり、海峽横断道路計画も含まれます。

「すごいことですね。大変な成果です。日本共産党の一貫した追及の功で生まれた成果だと評価できます。」

「かながわ大気汚染・道路公書連絡会」の鈴木久夫事務局長は、興奮気味に語ります。同連絡会は、大赤字の問題になっ

技術的に困難

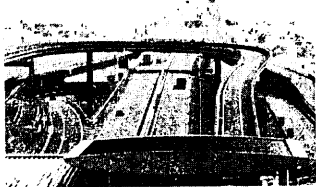
日本列島に六本の巨大な橋を架けようという道路計画。日本共産党国会議員団は、国会で何度も問題を取り上げ、計画の中止を迫ってきました。

2月28日 箕井氏が予算委員会で、ひきつづき

住民団体 議員

「かながわ大気汚染・道路公書連絡会」の鈴木久夫事務局長は、興奮気味に語ります。同連絡会は、大赤字の問題になっ

2月12日 穀田恵二議員が衆院予算委員会で、地域高規格道路の候補路線に海峽横断道路計画が入っている問題を指摘。2月21日 箕井亮議員



大赤字の東京湾横断道路(アクアライン)

財団の問題を追及。(3月7日に国会で財団の解散を決定)そして十二日、穀田氏の追及に冬柴国交相が調査のとりやめを明言するにいたったのです。

横断道路計画の調査が始まったのは一九九四年。この計画が地域高規格道路の候補路線に指定されてからです。

実はその前年の九三年、政府は、横断道路建設は技術的に困難として置かれた。旧建設省に設置された「海峽横断道路プロジェクト技術調査委員会」の報告書です。

そこでは、橋の上部構造については、「耐風設計は不可能ではないが、合理的かつ経済的な上部構造の設計は難しい」と述べています。橋でなくトンネルにする場合、「作業にあたっては水域の占用が必要となり、船舶航行の激しい海峽部での沈埋工法の適用は困難である」と明記。報告は「相

調査費68億円

政府は調査をやめるとしたものの、今後の国土の長期的なあり方を決める「国土形成計画」の案では、プロジェクトについては、長期的視点からの

調査の推進、計画の推進等熟慮に応じた取組を進めると明記しています。これを三月中旬に閣議決定しようとしています。

計画自体の断念必要

「調査費68億円」にもかかわらず、政府は翌年から多額の調査費をつぎ込み、調査を開始。箕井議員の追及で、

政府は累計六十八億円もつぎ込んできたことを認めました。調査費はすべて道路特定財源から出ています。

調査の四割近くを請け負ってきたのが、解散が決まった財団法人「海洋架橋・橋梁調査会」です。国交省OBや、ゼネコン大手の大成建設会長など建設業界幹部が役員を占めている。天下一財界団体です。

政府は調査をやめるとしたものの、今後の国土の長期的なあり方を決める「国土形成計画」の案では、プロジェクトについては、長期的視点からの調査の推進、計画の推進等熟慮に応じた取組を進めると明記しています。これを三月中旬に閣議決定しようとしています。

穀田議員が「国土形成計画から削除することを明言することが大事だ」と追及したのに対し、冬柴国交相は「国土形成計画にどう書くかは、今後慎重に検討させてほしい」と削除は明言しませんでした。