

筋が通らぬ莫大な税金投入

左岸線延伸・なにわ筋線の開発

小川陽太議員



1キロメートルの建設 に460億円

小川氏は、高速道路淀川左岸線延伸部(大阪市北区豊崎)門真8・7キ路。2026年完成予定)計画は4千億円の巨費を投じるもので、地下70層の大深度に建設すること、1キ路当たり460億円かかる指摘。総事業費のうち大阪市の負担は300億円に上る

ことから、「これほど負担して本当に造る必要があるのか」と問い掛けました。

大阪市の推計(16年3月)では、15年と比べ40年には大阪市の人口は37万人減少し、高齢化率も8ポイント増の33・6%となり、少子高齢化が一層進展。大阪市の幹線道路の交通状況は1988年をピークに約25%減少し、一貫して減る傾向にあります。

小川議員はこれらのデータを示し、延伸部建設は「とても無理があり、必要なのだとは思えない。ただただ『造りたい』『つなげたい』だけではないか。今後の税金投入は到底許されるものではない」と反対しまし

1分の短縮に 660億円も

小川氏は、3300億円を投じる地下鉄新線のにわ筋線(梅田)難波7・4キ路に言及。1キ路当たりの建設費は466億円、市営地下鉄長堀鶴見緑地線が1キ路当たり240億円だったのに比べて相当高いと述べました。

さらに同線の建設で梅田-関空間が5分短縮されるが、1分短縮に660億円をかけることになると指摘。同線に乗り入れるJRと南海という鉄道会社そのものの事業であるにもかかわらず、府・大阪市合わせて1

950億円の税金を投入するのは筋が通らないと批判しました。

また同線の需要予測は1日20万人で、そのうち関空利用の観光客は1割程度であることから、「地下鉄御堂筋線や四つ橋線の乗客を取り込むだけではないか。大阪市の中心部にさらに大型投資を行う必要があるのか」と主張しました。

小川氏は、「いま大阪市に必要なのは約り合いのとれた、市全域を見渡したまともな都市計画だ」と強調しました。

吉村市長は「まず中心部から、国内外からの人・モノ・カネ・情報が集まる魅力ある大阪を実現する」などと答弁しました。

これに対し小川議員は、「貧困と格差の拡大こそ経済低迷の元凶。99%の市民のための政策への転換こそ必要だ」と力説しました。