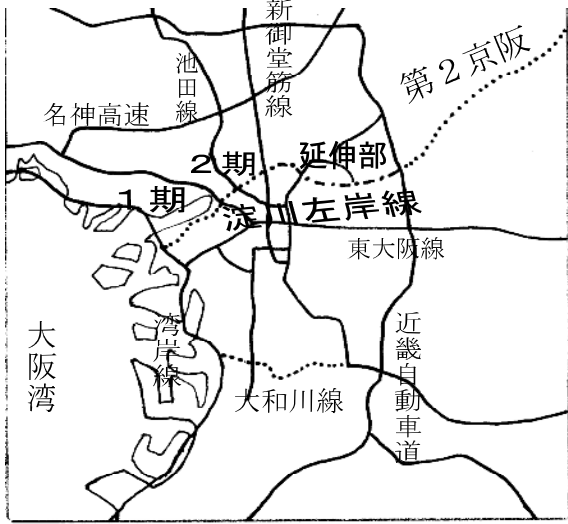


高速道路問題に関する堀田質問と橋下知事答弁(要旨)

◆堀田文一：高速道路建設の問題ですが、先日の本委員会で、私は淀川左岸線延伸部について質問しました。この問題は、21世紀中ごろの道路政策はどうあるべきかという問題でもあります。例えば、淀川左岸線延伸部の建設は、ミッシングリンクの解消のためと言われてい



が、大和川線、淀川左岸線1期、2期ができ上がって、淀川左岸線延伸部だけがない、いわゆるミッシングリンク状態になるのは、早くて2020年度です。その上、淀川左岸線延伸

部の建設そのものが、少なくともこれから15年ないし20年かかります。

完成は、順調にいつても2030年ごろになるというわけです。

そこで私は、淀川左岸線延伸部の是非と

いう問題は、21世紀中ごろにはどんな道路整備が必要かという問題でもあると考えるわけです。

2030年の人口は、大阪府の人口推計によると、中位推計でも798万人、2010年より10%減少です。15歳から64歳の年齢に限ってみれば、18%の大幅減少です。自動車交通量も大きく減少することは簡単に想像がつきます。しかも、日本は、温暖化ガス排出を2020年には1990年比で25%減らすと鳩山首相が公約しました。

府庁の食堂で『できるだけ電車バスを利用しよう、そうすれば、温暖化防止が進む』というポスターを見ました(右図)。いいポスターだと思ってよく見たら、大阪府

の都市整備部が作ったということです。こういうキャンペーンを都市整備部はがんがんやって、かつ人口が減少するわけですから、自動車交通量は減るしかありません。それなのに、なぜ淀川左岸線延伸部が必要か、ということになってきます。

淀川左岸線延伸部が必要だとして、国交省が設置した有識者委員会は試算を出していま

すが、阪神高速道路の交通量の現実の推移と符合しない、虚構の数値です。これに追随すべきではありません。大阪府自身が環境先進都市を目指すなら、無駄な公共事業を徹底して見直し、大阪府の道路政策は、メンテナンスと安全対策を優先させるべきであり、淀川左岸線延伸部の建設構想は撤回すべきです。知事の答弁を求めます。

◎橋下知事：淀川左岸線延伸部は、単なる道路政策の問題ということではなくて、究極的には国家をどういうふう成長させていくかという政治家のビジョンにかかわる問題だと思っています。価値観の違いなので、ある意味では仕方がないかなと思うのですが、僕は共産党さんは基本的には間違っているとは思いませんが、共産党さんは所得の再分配によって内需を拡大していく、それが成長を促していく、それが成長戦略だということを大きな戦略として描いておられるけれど、僕は、所得の再分配だけじゃなく誰か付加価値を生んでいくものがいなければ、どんどん縮小していく中で所得の再分配をしても成長はしないという考え方なので、付加価値を生んでいかなければいけない。付加価値を生み出すときに、東京について日本はどこが付加価値を生んでいくのかというと、やっぱり、関西が付加価値を生んでいかなければならない。そうなってくると、これは道路政策の問題じゃなくて、昨日も国交省が発表しておりましたが、スーパー中枢港湾とか関空の問題とか、こういうものを合わせて、関西で経済を活性化させて成長させていく、そこで上がった付加価値をみんなに分配して、みんなの生活をよくしていく、そういうことを考えた上での淀川左岸線延伸部であって、単なる人口が少なくなるとかどうのこのじゃなくて、西日本の物流を一挙に関西が担うという視点で淀川左岸線の延伸部を捉えて、関西にとっては必要不可欠だと判断しました。これは価値観の違いとしかいいようがないと思います。

◆堀田委員：価値観の違いではなくて、認識の違いです。私は、所得の再分配なんて、何にも言っていない。それなのに話を横にゆがめる、知事の悪い癖です。国家のビジョンの問題だとおっしゃいましたね。この議論は5年先、10年先じゃないんです。20年先、30年先の自動車交通量を考えたら高速道路がどれだけ必要かという議論です。20年先、30年先には人口減少ということをお前提におかざるを得ない、また地球温暖化防止ということをお前提におかざるを得ないのに、知事は話を横にずらしてしまっている。議論になりませんから、知事の議論は間違っているということを指摘して、次の問題に移ります。

* 淀川左岸線延伸部は3500億円かかる高速道路計画です

