

税金のムダ遣い、
1000億円

倉敷駅鉄道高架は中止を

ムダ遣いをやめさせよう
税金は暮らし最優先で

倉敷駅鉄道高架事業は、本体工事だけで約609億円、事業期間は15年(県試算)。知事は「事業費が50億円を超える期間が7年間継続し、ピーク時には65億円の事業費が見込まれる大規模な事業」であり、「道路や河川等の他の事業にも大きな影響が生ずる」と答弁(13年2月の予算総括協議会)。

厳しい県財政のもとで、県民の暮らしを良くする各種ソフト事業はことごとく縮減、後退させられてきました。さらに橋梁など構築物の老朽化対策、学校の耐震化策などの遅れが指摘されている今日、「何が何でも」やるべき事業ではありません。

破綻したチボリ誘致に便乗した計画
県は直ちに手を引くべきです。

もともと倉敷市は地下道方式で渋滞解消に取り組んでおり、最後に残った寿町踏切も地下道方式で、すでに土地買収もほぼ済み工事を待つだけになっていました。ところが20年前チボリ誘致とともに突如として高架事業が割り込んだのです。結局地下道方式も高架事業ともストップ。商店街も寂れてしまっています。チボリが破綻した今、県はこの高架事業から撤退し、市は地下道で渋滞解消すべきです。

地下道が決まっている寿町踏切



対費用効果は0.85(県資料)
効果のない事業が浮き彫りに

県主体の「倉敷駅周辺鉄道高架事業」は、その前提となる倉敷市の区画整理事業に地元住民が反発し、進んでいません。

県が算出した費用対効果(かけた費用に対してどれだけの効果があるかを示す)は、「0.85」で事業の効果が期待できる「1」を割り込みました。

つまり、渋滞解消・南北の一体化にはあまり効果がないことが浮き彫りとなりました。事業主体の岡山県自身がこの事業が「ムダづかい」そのものであることを明らかにしたのです。



倉敷駅周辺鉄道高架事業とは

- 事業主体 岡山県
- 概算事業費(本体)約609億円
(負担額JR7%・国51%、県21%・市21%)
- 計画区間 JR山陽本線 約3.2Km
JR伯備線 約2.2Km
水島臨海鉄道 約1.7Km
- 完成予定年度 平成42年度(順調にいても)
- 周辺事業費 約400億円
本体事業費とあわせ約1000億円

民主県政をつくるみんなの会

〒700-0981 岡山市北区西島田町4-25
tel086-805-6171