

四国への橋やトンネルの要望がないので

機運を盛り上げようと8000万円税金つぎ込む

東九州新幹線や豊予海峡ルート構想（四国への橋やトンネル）の広域交通の推進に要した2024年度の額は2671万6000円。佐藤県政2年間の総額は3千万円あまり。今年度予算と合わせると8千万円を超える見込みです。

県民の要望が強くないので、機運を盛り上げるために2024年度に2671万を超える税金を使つたことに對し反対します。在来線の在り方、人口流出など、県民が負の影響も理解した上で議論を進めていくべきです。このような議論なしに整備計画への格上げだけで推進しようとすることは本末転倒です。

東九州新幹線マイナス面も

決算のなかには賛成できないものもあります。えんど久子県議は、12月3日の本会議で決算に対する反対討論。決算審議で明らかになつたことを盛り込み、県政全般にわたり反対理由を述べました。討論の一部を紹介します。

昨年度の決算を熱心に審議



身近な要望を優先すべき

豊予海峡ルート構想は、何兆円かかるか何十年かかるか分からぬ事業です。2008年3月の冬柴国土交通大臣の記者会見で、「海峡横断プロジェクトの調査については、個別のプロジェクトに関する調査は今後行わないこととする」と明言しています。今後調査を再開することはないとのことです。

機運醸成に税金を使つても実現せず、税金の無駄遣いに終わると考えます。四国への橋やトンネル豊予海峡ルート構想については、キッパリ中止すべきです。県民の血税も職員の仕事内容も県民の山積した要望に応えるために活かすべきです。

えんどう久子県議 大企業優遇の特別会計に反対

大企業優遇でなく中小業者支援を

安く仕入れた工業用水を転売

工業用水道事業会計利益の処分及び決算の認定について反対です。

工業用水道事業会計は、責任水量制を導入していくますが、基本料金は1立方メートル当たり、第1種15・8円、2種8・8円で、全国平均の22・91円に比べてかなり低額です。浄水経費がかかる一般家庭の水道料金と比べても、破格の料金設定となっています。契約している企業は、日本製鉄など世界的にも巨的な大企業であり、内部留保も十分に蓄えている企業です。料金単価を引き上げることで県政貢献への繰り出しに回す必要ではないでしょうか。

また、安く仕入れた工業用用水を転売し利益を得ており、県民の納得を得られるものではありません。

企業誘致に苦労しつゝ年伸び

流通業務団地造成事業特別会計については、1996年に条例制定して事業に着手し、当初の起債額は約

129億円に加え、利子約20億2600万円を含め償還。企業が来るであろうと18年間約158億円をかけて造成したものの、売却が計画通りに進まず、当初計画では2004年度に完売予定だったものが20年間も延長し、苦労して売却してきた事業です。このような負の遺産の事業に賛成できません。

日通など2社だけのためのクレーン

最後に、年度大分県港湾施設整備事業特別会計歳入歳出決算についてです。

これも港湾施設の維持管理や大分港大在コンテナターミナルのガントリーケーン等の管理運営や港湾技能施設整備など、約16億2400万円の決算であり、大企業優遇の事業として反対します。

造成に年20億2500万円

次に、臨海工業地帯建設事業特別会計歳入歳出決算についてです。6号地の土地の造成企業の償還に昨年度に約20億円2500万円支出しています。これまで指摘してきたが、県民の税金をつぎ込み造成したもの、結局予定の企業進出が一部しかなかつた負の特別会計であり、大企業優遇事業の失敗であり、賛成できません。



日本共産党は幅広い中小業者への支援策をくり返し求めています。

2025.12.3.
討論するえんどう久子県議