

県議会議員〈呉市〉

きど常太 つねひろ

呉市(7期)昭和20年7月生 文教委員会 ■行政刷新・分権改革推進特別委員会
呉市倉橋町 7379 TEL 0823-56-1211 FAX 0823-56-2430



ご存知ですか? 県の事業で多額の損失が

誰が責任をとるの?
議会で問う

■ 県民の税金を無駄にしない決意で事業に取り組んでほしい

■ 政権が自民党に復帰し、正に失われた4年間の修復に国を挙げて取り組みつつある今、広島県財政も修復に取り掛からなければなりません。県の本年度予算は可決されましたが、必要な事業であるにも関わらず大幅な減額となったものは少なくありません。これらは果たして財源が厳しいからという理由だけのものではないのか。

■ 県がこれまで立ち上げた様々な事業の総括は不完全なものであり、これまでに明らかになってきた損失は、県の財務諸表や決算にも出てこなかったため、県民の目に触れることも無く、議会の十分なチェックも難しいという問題があります。

民間事業に介入しないで

■ 広志会は繰り返し「民間に任せる事業を公はやるべきではない、同時に公が取り組むべき事業を民間に任せてはいけない」ということを議会で唱えています。前回の会報にも掲載していた一般住宅用の太陽光発電事業「おひさま基金」について、広志会は「本来民間ですべきことである」と一般質問で事業着手の中止を求めましたが、幸いにも基金事業の採算

性確保が困難だとして、結果的に県は断念しました。

■ これまで県は、広島エアポートビレッジ開発(株)(H.A.V.)を民事再生で整理し、出資金や融資等で多額の損失を出し、また、配当金を目的とした広島クリスタルプラザの土地信託事業でも失敗して借入残高が膨れ上がり、今後入居率が100%で推移しても約71億円の損失が見込まれます。

■ 民事再生を申請し事実上倒産した(財)広島県農林振興センターの分収造林事業の債務処理も県が行おうとしています。長期収支見込で約370億円の損失が出ると予想され、さらに土地造成事業会計も会計制度の見直し(簿価評価から時価評価に変更)による損失が発生するのは必至です。

公が取り組むべきことに軸足をしっかりとつけて

■ このように県が立ち上げた事業について、次々に損失が明らかになってくることが見込まれる中、新規事業として知事が平成23年に設立した広島県版産業革新機構(株)ひろしまイノベーション機構(株)は、ようやく投資先企業が1社、昨年4月に決まっただけで事業の停滞感は拭えません。また、東京銀座の広島ブランドショップ「TAU」も、多額の投資をしなが

らも売り上げ目標達成は困難な状況にあり、県税での補填は必至な状況です。これらに加えて、港湾特別

整備事業費特別会計も現在の起債残高等を考慮すると多額の損失発生は明らかです。

■ 広島県の活性化に向けて、様々な事業に取り組むことを否定するものではありませんが、失敗は確実に県民の税金が無駄になり、必要な事業へのしわ寄せも起きているので、県民の税金を使っているというこの自覚を明確に持ち、適正かつ客観的な評価と検証をしっかりと、「おひさま基金」のように勇気ある撤退を躊躇なく決断することも必要です。

■ 本来、県が公として取り組むべきものは、県民の重要なライフラインである上、下水道の維持管理や道路などの社会資本の整備のほか、産業振興のための規制緩和や融資など、企業活動等に対する支援を行うことです。

■ また、特に、収益事業など将来のリスクを伴うものについては、公が直接参画して実施するのではなく、民に任せ、公は民の活動の支援に徹すべきなのだと思います。したがって、公として取り組むべきものに軸足をしっかりと置く「日本一強い県庁」を目指すという考えを、知事や職員に持つてもらったことが大切なのです。



信託事業によって多額の損失が見込まれる広島クリスタルビル

進みゆく道路整備と今後の展望

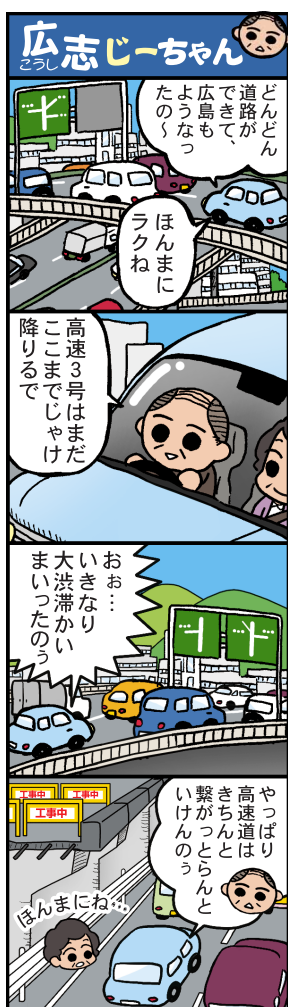
道が創る新しい広島県、より高い利便性を求めて。

■本県活性化のために取り組む優先事項の一つに交通インフラ整備があります。特に、T P P交渉参加に向けて進む我が国が、今後、国際競争に打ち勝ち、経済成長を遂げていくためには、更なるコスト削減に取り組む必要があります。

しかしながら、人件費の削減では、アジア諸国などに勝つのは難しく、また、これまでも各企業において徹底したコスト削減が行われている中で、その更なる削減を図るためには、道路や空港、港湾などの交通インフラの強化・整備を行い、物流のコストや時間の削減を図ることが求められます。

また、県民の安全・安心な暮らしの確保と利便性の向上を図るとともに、人やまちをつなぎ、地域の自立や活力を支える基盤としても交通インフラは重要です。

■3月末には呉市警固屋町と音戸町を結ぶ音戸大橋が開通、4月には尾道市と島根県松江市を結ぶ中国横断自動車道尾道松江線(三刀屋〜三次)が相次いで開通します。さらに、来年度中には



東広島・呉自動車道が全線開通し、呉市から山陽道へのアクセスは国道375号を利用するより約30分も短縮できることとなります。同年、西区商工センターから吉島までの広島高速3号線が完成すれば、仁保JCTを経由して広島呉道路に直結することになります。

■また、県西部から中部にわたる広島市・呉市・東広島市の機能性をより高めるとともに、完成直近な高速道や自動車道による「井桁状高速ネットワーク」の県内外の連携効果をより発揮させるため、今後、広島高速4号線(中広沼田)を五日市ICまで、また、同3号線を廿日市ICまで、それぞれ延伸して山陽道に接続させる必要があります。広島会では、その整備に向けた提案等を行っています。

■一方で、県内には都市部を中心として主要渋滞ポイントが58箇所あり、産業活動などにも多大な影響を与えていることから、一般道路についても早急な機能強化等の対策が必要となります。

また、中山間地域では、逆に過疎・高齢化に対し、ライフラインとしての道路整備も求められます。特に、多発する自然災害に対し、災害に強い道路整備計画が必要です。

■しかし、相変わらず厳しい財政状況の下、県では、これまでに敷設した道路や橋梁などの修繕費用も、大きな負担となっており、巨額の費用を伴う道路環境整備には、必然性の高い目的と優先順位を明確にした計画が求められます。

このため、県は総合評価として「事業進捗に応じた事業熟度」や「費用対効果」、整備計画の基本方針に基づいた「施策項目への貢献度」の3項目による客観的な総合評価を行っておりますが、その際、道路や橋梁などは、経済

成長や県民生活を支える重要なインフラとして整備が必要であり、それらをも本県の強みとして積極的にPRし、新たな企業立地に繋げて行く必要があります。

■さらに、本県産業の今後の持続的発展と更なる飛躍のためには、これらの道路ネットワークと結びついた低コストの空港・港湾施設の整備に加えて、その物流システムの高度化・効率化等による安価な利用料金を設定するなど、国内外の物流の窓口としての機能強化と産業立地環境の整備を行うことが不可欠であります。

■私たち広島会は、このような観点に立つて、県政へ提案を行うなど、今後の交通インフラの整備の推進に向けて積極的に取り組んで参ります。

平成25年度に向けて

■今回は、本県における交通インフラ整備のあるべき将来像について、私たち広島会が考えていることなどについて述べて参りましたが、この他にも、広島県の発展に向けた新たな提案等を積極的にを行い、その実現に向けて取り組んで参りたいと考えております。

■私たち広島会は、県民の皆様方の声をしっかりと伺うとともに、そのご意見等も踏まえて、県政や議会においては是非々々の姿勢で臨み、皆様方からの貴重な税金を無駄にすることなく、達成感を感じられる実効性の高い効果的な事業展開ができるように、今後も様々な角度から取り組んで参ります。

広島会や広島県政に対するご意見やご要望をお待ちしています。