

【佐藤浩雄議員】

私は、地方自治の確立の絶対条件は、国、地方財政の健全化であると信じております。県議会に出させていただきますましてから1年を経過いたしました、毎回破綻に瀕した地方財政の改革のために財政の質問をしましりましたが、事態はますます深刻化しております。

既に御承知のとおり、国・地方の赤字は645兆円を上回り、そのうち地方債は179兆円、交付税特会借入金は38兆円に達し、借り入れ総額は対GDP比129.6%にもなり、日に日に増大し続けております。新潟県も平成12年度末には、地方債現在高は1兆7,869億円に達する見込みで、危機的な状態であります。

このように、国のGDPを上回る借金をしながらも、国家はさらに赤字国債を発行し、地方財政計画はさらに地方に借金を押しつける計画となっており、借金には借金を充てる財政構造が、いつ地方自治体の倒産が起きても不思議でない状況で、国、地方とも完全に財政規律を失った状態になっていて、いつまでもたっても歯どめがかからないことが財政の深刻な、根本的な原因になっております。

その結果、一度発行された赤字国債の返済には60年を要し、世代間負担の問題は深刻になっております。しかも、もし長期金利が1%上昇すると、年間6兆5,000億円もの利払いがふえ、これだけでも消費税3%の財源が必要となる異常事態なのであります。

その上、ことしから交付税特会借入金については民間から借り入れることになっており、これだけ膨大な資金を民間市場から公的市場へ借り入れれば、クラウドディング・アウトが発生し、長期金利は必ず上昇するのです。

一方、通貨の供給量の指標であるマーシャルのKはバブルと同じ状態を示しており、ゼロ金利政策の限界を経済指標は警告をしていました。

その結果、日銀はついに日本政府やアメリカの圧力に抗してゼロ金利政策を放棄し、金利は上昇の方向にあります。

事実、9月8日、補正予算財源の国債発行をめくり、ムーディーズが日本国債の2度目の格下げを発表、長期金利が1.935%にまで上昇し、景気と財政危機への深刻な影響が強く懸念されております。

問題は、地方財政法、地方交付税法違反を続けながら、なぜ国・地方が破綻するような財政危機になっても、国債や地方債の発行がやめられないかであります。

それは、中央集権的分散システムをとる日本の現行財政制度の中で、地方財政制度がさまざまな変則的措置を重ねながら、公共事業政策に動員されてきたところに根本的な問題があります。

地方交付税特会の隠れ借金、後年度の交付税基準財政需要額に元利償還を組み入れる各種の変則的な地方債の断続的発行などは、まさに借金を借金を充てる変則的な財政政策です。

地方単独事業の拡大による地方債の拡大と公債費の膨張、財政調整基金の枯渇など、もはや現行の地方財政制度を前提としていては、少子・高齢化社会を乗り切るために必要な自治体の社会的セーフティネット構築に必要な財源が補償できなくなっており、現行の地方財政制度は完全に行き詰まっているのであります。今日の状況は、地方財政制度そのものを変革しなければならない状況なのであります。

こうした状況にもかかわらず、日本の中央集権的分散システムにより、膨大な依存財源に地方自治体が頼らざるを得ないために、中央に依存した安易な公共事業を求める傾向になり、地方住民自身が財政錯覚に陥り、自立した市民の形成や政治意識の改革、自己決定、自己責任の意識改革がおくれ、結果として地方財政の健全化による地方自治の確立が不可欠になってしまっています。

こうした財政錯覚を断ち切るには、地方財政改革を大胆に実行するしか道はありません。具体的には、所得税、法人税、酒税、消費税などの国税財源、もしくはその一定割合を地方財源とするか、国が必要な財源については地方から国に逆交付するぐらいな、大胆な税制改革の発想が必要と思われます。

今日の地方財政破綻の危機を救うには、もはや時間もありません。したがって、私はこれを改革するには政府の課税否認や税率制限を廃止し、地方財政制度に課税自主権を取り戻し、少なくとも地方の事務事業の財源のバランスを取り戻し、全国3,300地方自治体の大半が黒字化できるような、国家の財源を地方に移譲させる財政大改革の断行が必要だと確信を持っています。

これまでも何回となく質問させてもらっておりますけれども、平山知事の地方財政改革に対するお考えをお聞かせください。

次に、新潟県は地方分権一括法に基づき法定外普通税、目的税の創設や税率の自主決定などの課税自主権をどのように活用する考えなのか、そしてその研究はどこまで進んでいるのか、お聞かせ願います。

シャープ勧告当時、法定外普通税は税目が百数十種、2,000地方自治体で実施されていたものが、シャープ勧告以降は犬税から核燃料税まで含めても36税に縮小し、現在残っているのは石油価格調整税、

核燃料税、核燃料物質取扱税、山砂利採取税、砂利採取税、別荘等所有税の6税でしかありません。

地方税法に抵触せず、しかも徴税コストや納税者の理解を得ることなどを考慮すると、独自の課税客体を見出すのは極めて困難であります。

東京都の外形標準課税の導入に刺激をされ、全国各地方自治体では新たな地方財源探しが盛んに行われております。地方分権一括法が施行されたことにより、法定外目的税や法定外普通税、超過課税や標準税率未満の課税が認められ、しかも一部には、基準財政需要額に計算されない利点は生まれました。

したがって、地方自治体独自の法定外普通税や目的税、超過課税を利用した新たな地方財源を研究する必要があります。

このたび、国に対して平山知事は、重要施策に外形標準課税の導入を入れたようですが、東京都の外形標準課税の導入に続いて大阪府も決定しました。また、三重県は廃棄物埋め立て税を9月議会に提案するようですし、港区のたばこ自動販売機設置税や、北海道、神奈川県、横浜市でも地方税拡充の動きが伝えられております。

しかし、環境政策の一環として導入されるグリーン課税などのほか、新たな課税客体を探すのは困難をきわめているのが実態であります。こうした状況を考察すれば、徴税コストへの考慮や、国税や他の地方税との重複を考慮すると、新たな地方財源確保は一層難しい状況です。

しかし、三重県の廃棄物埋め立て税は、環境行政を規制と啓発型の限界を打ち破り、税、すなわち経済的手法により廃棄物を減らせば減らすほどコストが下がり、結果としてゼロ・エミッションを実現する強力なインセンティブを与えることを目指しているようです。法定外目的税を環境政策の一環に取り入れているところにすばらしさがあるようです。

したがって、地方自治体独自の法定外目的税や普通税の導入は、政策的な意味と、何よりも自治体みずから財源を確保し、地域のために使う単なる数字以上の住民の地方自治意識の高揚につながることを期待しているようです。そのために、税務課を税務政策課に名称を変えたとも伝えられております。

このような三重県の法定外目的税の導入は、依存財源にどっぷりつき、財政錯覚に陥っている地方住民の意識変革や地方自治体職員の意識変革に大きな効果が期待できるだけに、新潟県や市町村では法定外普通税や目的税、超過課税を真剣に検討すべきであると思います。

上越市では、グリーン税制の導入を市長が発表していることから、新潟県も当然検討していると思いますので、現状を報告していただきたいと存じます。

また、新潟県は地方財政改革を推進するためにも、新潟県版税制調査会を設置し、新潟県の税制改革を調査研究する必要があると思いますが、平山知事の御所見をお伺いいたします。

次に、現在の地方財政破綻の危機の解消のためには、前段で指摘した国税財源の地方への移譲による地方財政改革の断行による財政民主主義と健全財政の確立が本質的問題であります。同時に、不景気で税収が減っても歳出削減をすることができないマネジメントの問題、それを許している公会計システムの問題も指摘されております。

現在の自治体は、財政の効率性や住民の満足度が大切な尺度であるにもかかわらず、公会計システムでは幾ら借金しても住民にはわからない、公共事業のコストがどれだけかかっているかわからないシステムとなっております。すなわち、効率性や住民の満足度等は全くわからないシステムとなっております。

この原因は、自治体会計の現金主義と単年度主義にあります。本来自治体の会計システムは、説明責任を果たすためにあるにもかかわらず、公会計の一般会計歳入歳出決算書には減価償却の概念もなければ、退職金会計もなければ、固定資産の所有、すなわちストック情報もわからない。簡単に言えば、性質の異なる資金や税がごちゃまぜになったどんぶり勘定で、住民にはわからない決算となっており、決算の意味がなくなっていると指摘されています。

総計予算主義の原則から、予算重視で予算は単年度主義のために、長期的事業、すなわち長期発展計画や地方債発行などの後年度負担を財政は支払う能力があるのかないのかを図るにも、全く不十分な会計となっております。

したがって、決算を軽視する結果、効率化や経済性よりも予算を使い切ることに職員意識は走ってしまいます。

さらに、自治体には企業会計や特別会計、第三セクター会計がありますが、これらが赤字経営で隠れ借金化していてもわかりにくいなどの問題がたくさんあり、正確に費用対効果を計算するために必要なストック情報、貸借対照表が必要であります。

選出された首長や議員は、徴収された税の運用について、住民に行政活動を正しく説明し、理解を得て初めてその責任を解消されますが、現在の現金主義の単式簿記の地方自治体会計では、地方自治体がアカウンタビリティを完全に果たしているとは言えない状況ではないでしょうか。

したがって、発生主義の企業会計システムを導入して説明責任を果たすようにすべきであると思うが、平山知事のお考えをお聞きしたいのであります。

また、新潟県としてはいつ企業会計を導入する計画なのか、そしてどのように活用されるおつもりか、企業会計導入に向けた研究はどこまで進んでいるのかも、あわせてお聞かせ願いたいのであります。

次に、去る 12 月 3 日に発表された自治省の地方公共団体の総合的な財政分析に関する調査研究報告書によれば、自治体会計に専らバランスシートを導入することを提言しています。

確かにバランスシートは、資金を運用面と調達面から把握をした計算書でありますから、資産の部は自治体が使ったすべての資金の運用形態を示し、負債の部は資金調達の源泉を示しており、自治体の所有する資産と自治体の負っている負債を把握し、正味財産は後世に引き継ぐ正味価値であり、マイナスであれば後世が税金で負債を負担しなければならないことを意味しています。

さらに、これに公営企業会計や法定公社、外郭団体の決算を連結決算して初めて実態が正確に把握できることとなります。

このようにバランスシートは、自治体会計のストック面からの総合的な財政分析に必要であり、バランスシートを作成するには決算統計から作成する方法や公有財産台帳などから作成する方法など、比較的短期間で作成可能であります。バランスシートのみでは不十分ではないでしょうか。

なぜならば、バランスシートのみでは今日の財政破綻の危機にある地方自治体の真の原因を究明できないからであります。

今日の行政活動の経済性や費用対効果を判断するのに最も必要な情報は、行政コスト計算であると思えます。行政コスト計算は、バランスシートだけでは不可能であり、損益計算書が必要であると思うのです。

企業の損益計算書は、企業の経営成績を明らかにするもので、この期間に発生したすべての収益と費用を対応させています。

自治体では、純利益はなじまないもので、剰余金と表現し、剰余金は費用対効果のバランスを示しています。よく自治体の歳入歳出決算書が損益計算書であると言う人もいますが、歳入歳出決算書は損益計算書に計上すべきものとバランスシートに計上すべきものが一緒になっており、似て非なるものであります。

したがって、自治体財政の収益と費用との対応を正確にするためには損益計算書で見ることになり、今日の自治体行政の経済性や効率性を分析するのに損益計算書は必要であると考えております。

しかるに、自治省はバランスシートしか導入を考えておらず、今日の自治体財政の問題を解決するには不十分と考えますが、平山知事はどのような考え方でありましょか。

また、貸借対照表や損益計算書は完全な発生主義でつくられているために、直接資金とは結びついておらず、剰余金があっても現金がない場合もあり得ます。

自治体では、公共事業を地方債に頼るのでなく、通常の行政活動からキャッシュフローを生み出し、その中から公共投資を行い、残る剰余金については地方債の返済に充てていくという健全な財政運営の姿勢が求められています。

そのために、自治体会計も歳入歳出決算書にかわる損益計算書とキャッシュフロー計算書が必要であると思われそうですが、平山知事はどのように考えておられるか、お聞きいたします。

次に、去る 8 月 1 日、運輸大臣に答申されました「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について」、「新世紀の鉄道整備の具体化に向けて」と題する運政審答申第 19 号と羽越ミニ新幹線と上越新幹線新潟空港乗り入れなどについてお伺いいたします。

羽越ミニ新幹線問題は、高速交通体系からおくれ、その結果、産業振興や地域開発から決定的におくれた県北振興をどう行うかの核心的な課題であります。

そこで、去る 8 月 22 日、23 日、山形新幹線の新庄延伸を視察するために、青木、松川と私、3 人の無所属議員で現地視察研修に行っていました。

現地では、山形新幹線の生みの親とも言える鹿野道彦代議士事務所、山形新幹線の発想から建設、開業までの問題点と政治的な問題点について、鹿野代議士著の「鉄道の復権、山形新幹線」という分厚い本に基づいて御説明を受けました。

羽越ミニ新幹線と山形新幹線が同じ時期に発想、政治的に打ち上げられていながら、なぜ羽越ミニ新幹線は実現せず、山形新幹線が新庄直行早期建設期成同盟が設置されてからわずか 5 年で開業することができたか、この疑問を解き明かすことが視察の第一目的でした。

昭和 61 年は、革命とも言える分割民営の国鉄改革法国会提出の 1 年前であり、職員の動揺もある中で、国鉄技術陣と鹿野代議士との勉強会の中で、在来線に新幹線を走らせる新庄直行を発想し、高速性を在来線に新幹線車両を乗り入れさせることで実現し、社会経済発展から取り残された地域を救うこと

ができる。その可能性の調査研究を徹底して行い、山形新幹線が採算ベースに乗り、技術的にも可能であることを証明したことであります。

また、国鉄改革と整備新幹線問題の政治的大問題を抱えながら、運輸、自治、大蔵、そして地元を説得する鹿野代議士の山形ミニ新幹線を実現する、まるでドラマの指導者のような活躍ぶりがありました。

それに比べると、羽越ミニ新幹線を選挙目当てに訴えた新潟では、羽越ミニ新幹線の実現のために哲学、理論構成、努力は皆無と言ってよく、山形の鹿野代議士のように、情熱を持って羽越ミニ新幹線を取り組んだ政治家や指導者がいなかったのであります。できないのは当たり前と思いました。

平山知事には、ぜひ新潟県の鹿野代議士となっていていただいて、高速交通体系の恩恵にあずからず、おくれてしまった県北の地域開発の手段としての羽越ミニ新幹線の建設の強力なリーダーになっていただきたいと強く感じてまいりました。

その後、新庄駅、天童駅、村山駅、さくらんぼ東根駅、大石田駅を関係市町村と山形県とJR東会社から説明いただき、最後は陸羽西線を視察してまいりました。

3人とも山形県の山形新幹線を活用したまちづくり、地域開発、観光を中心とする産業振興、農業振興に情熱を注ぐ姿を見て感激してまいりました。

また、山形ミニ新幹線における地域開発はねらった以上の効果を上げており、高速時代にふさわしい1ページを切り開いておりました。その内容は、6月議会で質問しましたので、ここでは省略いたします。

その後、8月1日に運輸省の諮問機関である運輸政策審議会が運輸大臣に答申いたしました。

その内容は、依然として輸送需要の3割を占める鉄道輸送は、安定性、定時性、安全性の面と地球環境への負荷の少ない交通体系の面から、多くの期待が寄せられている。

しかし、在来新幹線鉄道の高速度化などの対応のおくれ、大都市の通勤、通学の混雑、鉄道と他の交通機関同士の接続や連携の不備、高齢化社会の対応のおくれやバリアフリー化のおくれなどの課題が残されている。

しかも、少子・高齢化により2005年からの人口の減少が始まり、以前のような大幅な鉄道需要が期待できず、鉄道事業者の投資意欲は慎重にならざるを得ない。

しかし、ほかの交通機関との関係を考慮しつつ、100キロから800キロ帯の都市間輸送や都市内輸送の、高速性、大量性、定時性の鉄道の特性を發揮し得る分野に重点的な整備を行う必要がある。

地方中核都市圏鉄道の整備で、都市交通全体の円滑化や駅前を中心とする中心商店街の活性化に寄与する観点から、鉄道機能の一層の活用を促進し、都市整備との連携を一層強化する必要がある。

鉄道とバスの乗り継ぎの円滑化、パーク・アンド・ライドシステムの推進、空港アクセス鉄道の整備などの強化が必要である。

鉄道整備の支援策としては、近年の輸送需要の低迷、総人口の減少と少子・高齢化の進展で収益が見込まれる路線が減少し、バリアフリー化や連続立体交差など、社会的必要性が高くとも鉄道事業者の収益が直接結びつかない膨大な投資が要請され、鉄道事業者の投資環境が悪化している。

しかし、鉄道が極めて重要な社会資本であるという基本的認識に立ち返り、鉄道事業者による整備が期待できない場合は、その範囲内で公的主体がこれを補完することが求められている。

今後の鉄道事業の支援策の基本的な考え方として、鉄道整備に関する政策目標として、新幹線の効果を直接享受することができない地域に対しては在来線鉄道の高速度化を図る、在来線と新幹線のアクセス向上や新幹線直通化などを図ることにより、新幹線と在来線鉄道とが連携した直接的な鉄道ネットワークを構築する、などというふうになっております。

そこで、まず第1にお伺いいたしますが、平山知事は6月議会の私の質問にも「地元の盛り上がりや運政審答申などを検討して」と答弁しておられ、当然注目しておられたかと思えます。この運政審答申をどのように受けとめられているのでしょうか、お聞かせ願いたいと思えます。

第2に、運政審答申によれば、主要在来線鉄道の整備には、従来の第三セクター方式で困難な場合には上下分離方式も検討すべきであるとの答申となっております。

特に、羽越新幹線は、日本海国土軸の主要機能を担っており、国の重要施策でもございます。国・地方がその鉄道の性格や役割分担に応じて負担をすると決定しており、当然国が大きな責任を持って羽越ミニ新幹線を整備する必然性があります。

これは、明らかに山形新幹線方式による資金スキームを大きく改善したものであります。羽越ミニ新幹線建設への環境が大きく前進したと考えられます。

今こそ平山知事が建設に向かってゴーサインを出すべきときではありませんか。平山知事の御所見をお伺いいたします。

第3に、運政審答申では、地球環境に配慮し、積極的に自動車からの乗りかえを推進するために自動

車と遜色のない速度を達成する。具体的には、表定速度 100 キロ、最高速度 130 キロを目指すとなっております。

現在、酒田 - 東京間は 232 分、飛行機では 197 分かかっております。もし、羽越ミニ新幹線が建設された場合、乗り継ぎなしで 200 分で到着することとなります。これは、おおむね 3 時間程度で東京と地方主要都市を結ぶという運政審答申が実現することとなります。

この事業スキームでは、ミニ新幹線の高速性、低廉性、大量性、定時性が遺憾なく発揮され、飛行機に対しても十分な競争力があると言えます。この力は、おこなっている県北地方に地域開発や産業振興に大きなインパクトを与えることは間違いありません。

したがって、運政審答申を基礎に事業スキームを直ちに検討されるべきと思いますが、知事の御所見をお伺いいたします。

第 4 に、この運政審答申に基づき羽越ミニ新幹線を建設したとき、羽越ミニ新幹線の高速性、大量性、定時性は、おこなっている県北地方に地域開発や産業振興へ与える影響は極めて大きいことを意味します。

しかし、羽越ミニ新幹線は地域開発の手段であり、目的ではございません。地域住民が主体的に自分の町や村を全国に誇れる文化や自然などの資源を活用し、どのように作り上げていくのか、産業振興や観光開発、リゾート開発などをどのようにし遂げていくのかなどの意識改革と駅機能の改革、アクセス交通の整備やパーク・アンド・ライドなどのシステム改革を行わなければ成功いたしません。

そのためには、県は県北各自治体と羽越ミニ新幹線を活用した各市町村地域開発計画策定の協議に直ちに入るべきと思いますが、県知事の御所見をお伺いいたします。

第 5 に、羽越ミニ新幹線は線形も複雑、距離も長く、しかも貨物輸送の大動脈ということで、今すぐ建設にかかっても完成には長時間要します。

しかし、国は既に新幹線直通化事業調査に入っており、地元住民の意向も明確です。山形新幹線は、建設期成同盟結成からいずれも 5 年以内で運行を開始しており、効率性を考えると、羽越ミニ新幹線は今すぐ準備に入っても山形新幹線のように短期間に完成するには容易ではありません。

したがって、今すぐ県知事は羽越ミニ新幹線建設の準備に入るべきと思いますが、知事の御所見をお伺いいたします。

第 6 に、去る 9 月 5 日、村上市において県北地域振興大会、日本海沿岸東北自動車道建設促進新潟地区大会、県立新発田病院整備促進大会が、平山知事や関係代議士も参加され、盛大に開かれました。

しかし、大会の表題とは別に、記念講演は新潟経済社会リサーチセンター常務理事の原利明氏による「県北地方経済とミニ新幹線」で幕があき、平山知事の羽越ミニ新幹線への極めて積極的な、前向きな祝辞、JR 東日本企画部長の鉄道施設整備に関する地元への期待のあいさつ、地元瀬波温泉の女性旅館経営者による羽越ミニ新幹線建設を強く求める意見発表となり、最後は羽越ミニ新幹線建設を求める決議で終わり、羽越ミニ新幹線建設を求める地元の熱意が大きく盛り上がった大会でした。

しかも、県北振興協議会で決定した（仮称）羽越本線新幹線直通促進新潟地区期成同盟の結成が関係市町村の中で準備が進む中、運政審答申が出されました。

したがって、知事は山形県の鹿野代議士や山形県知事のように羽越ミニ新幹線建設の強力なリーダーとなっただき、建設の先頭に立つ決意を明らかにしていただきたいと思っております。

また、（仮称）羽越本線新幹線直通促進新潟地区期成同盟の結成大会は、県や県北関係市町村、住民の熱意を全国にアピールするような、運輸大臣や JR 東日本会社社長などを来賓として迎えるにふさわしい大会とすべきと考えております。

また、県は羽越本線高速化事業予算 226 万円もあり、羽越ミニ新幹線への熱意を全国にアピールする取り組みをすべきであると思っておりますが、知事の御所見をお伺いいたします。

第 7 に、このたびの運政審答申は空港アクセス鉄道の重要性が強調されております。上越新幹線や羽越ミニ新幹線の空港乗り入れはどうしても必要なものであり、急がなければなりません。知事はどのような考えなのか、お伺いいたします。

第 8 に、10 月 6 日に開業が決まりました白新線西新発田駅は、新発田市と JR 東日本が協力して地域開発と輸送力増強もねらい、建設したものであります。運政審答申でも鉄道の高速化や利便性の向上と、地域の活性化や地域連携を図るために、パーク・アンド・ライドの導入や他の交通機関との連携の強化がうたわれております。

西新発田駅などに県事業として試行的にパーク・アンド・ライドを行ってはどうかと思っておりますが、知事の御所見をお伺いいたします。

以上で一般質問を終わります。（拍手）

【平山征夫知事】

それでは、佐藤議員の御質問にお答えいたしたいと思えます。

まず、地方財政改革に対する私の考え方についてであります。基本的に我が国の財政状況は極めて厳しい状況にあると思えます。

我が国では、最終支出ベースでは国と地方の歳出の比率がおおむね国1に対しまして地方2ということになっているわけでありまして、租税収入の配分では逆におおむね国2に対しまして地方1という逆転をしております。歳出と租税収入との間に大きな乖離が生じております。

地方分権時代において地方財政を考えますときに、地方団体が自己決定権を拡大し、創意工夫に基づきまして、自主的、主体的な行財政運営を進めるためには、必要な歳出を賄う財源は自己で調達することが大原則でありまして、かかる観点からは地方税を充実確保することが最重要課題であるというふうに考えております。

したがって、地方分権の進展に応じまして、国と地方の役割の分担を踏まえながら、地方における歳出規模と地方税収入との乖離をできるだけ縮小する観点に立って、税源の偏在性が少なく、税収の安定性を備えた税を地方に移譲するということがどうしても不可欠であるというふうに考えております。

また、地域間の経済力の格差による税源の偏在は否定できないことから、地方の自主性、自立性を損なわずに、地方団体が法令等に基づきまして実施する一定水準の行財政運営を確保・維持する上で、地方交付税の機能というのは今後とも極めて重要であるというふうに考えております。

私としては、こうした理念に基づきまして、地方税、地方交付税等の地方固有の財源の充実確保に向けまして、制度改革を行うべきであるというふうに考えております。全国知事会等と連携をしながら、私みずからもその先頭に立って国に対して強く要請をしまいたいと考えております。

あわせて、地方にとって望ましい税財源のあり方や拡充された課税自主権の具体化につきましての調査・研究を進めまして、国に対しても提言をしまいたいと思えます。

次に、課税自主権の活用などについてでありますけれども、先ほどお答えしました地方財政改革に対する基本的な考え方に立ちまして、地方分権時代においては、産業政策を積極的に講じて経済力をつけ、県民所得の向上を図りながら、課税自主権を税収確保の手段としてはもとより、政策目標達成の手段としても活用していくべきであるというふうに考えております。

現在、税務部門内の税制研究会におきまして出されております新税提案等につきまして、研究課題の論点整理を行っているところでありまして、この研究会での基礎的な調査研究の後、庁内の関係各課で構成いたします研究会を設置いたしまして、さらに多角的な視点からの研究を行うこととしております。

また、県版の税制調査会の設置についてでありますけれども、税制問題を検討するに際しましては、外部の方々の意見をお聞きする必要があることは十分認識しております。庁内関係課による研究会では学識者の方々の参画を得て研究を進めることを予定しているところであります。

さらに、具体的な新税の創設など、新税制の導入に当たりましては、広く県民の方々に周知し、意見を求めるなど、理解を得ながら行っていく必要があるというふうに考えております。

次に、本県における企業会計の導入についてであります。現在の地方自治体の会計処理は、議会の議決を受けた予算を適正に執行していくのに適した現金主義が採用されているわけでありまして、単年度の歳入と歳出を記録する単式簿記で行われているところでありまして、民間企業で採用されております発生主義に基づく企業会計を導入するということは、現在の制度を前提とした中では難しいのではないかとこのように基本的には考えております。

しかし、現在の決算書類が必ずしも地方自治体の財政状況を十分に説明していないとの指摘も多いわけでありまして、企業会計的手法を取り入れながら、県が保有する資産と負債等のストックの状況を総括的に把握することのできるバランスシートを今年度中に作成、公表することとしてありまして、現在、作業を進めているところであります。

なお、作成に当たりましては、自治省から示されました全国統一の標準的な作成基準によることとしてありまして、他の団体との比較を通じまして、効率的な行政運営の指標といたしますほか、県民の皆さんに対しまして、県の財政状況をよりわかりやすく説明する手段として有効に活用したいというふうに考えております。

さらなる企業会計的手法の導入につきましては、引き続き研究したいというふうに思えます。

また、損益計算書とキャッシュフロー計算書の導入ということについてであります。行政コストの合理的な分析を行うための損益計算書や、行政活動による資金収支の流れを的確に把握するためのキャ

ッシュフロー計算書を作成するという事は、財政に関する情報公開や行政コスト縮減の観点から、有益なことであると思っております。

しかしながら、現在、地方自治体で採用しております単式簿記を前提としたとき、バランスシートのように全国的に統一された手法が示されていない中で、十分に活用可能な損益計算書等を独自に作成するという事は難しいのではないかなというふうに考えているところであります。

今後、御指摘のような問題意識を持って研究をしてみたいと思っておりますが、その際、国や他県における検討状況等と連携しながら、具体的な活用方を考慮した上で検討したいというふうに考えているところでございます。

次に、運輸政策審議会答申第 19 号と羽越ミニ新幹線と新幹線空港乗り入れについてお答えしたいと思います。

まず、運輸政策審議会の答申であります。本年 8 月、運輸大臣に対しましてなされた運輸政策審議会答申の主な内容は、21 世紀の国土の骨格となる広域的な幹線鉄道ネットワークを構築するために、1 番目に、新幹線と連絡する在来幹線鉄道の高速度化、2 番目に新幹線と在来幹線鉄道との直通運転化、3 番目に主要在来幹線鉄道等の整備に当たっての国と地方公共団体との共同した取り組み、4 番目に国、地方公共団体及び鉄道事業者等の協議による地域の实情に合った整備方針の策定などがあります。

県といたしましては、この答申について基本的には新しい時代に沿った望ましい方向が打ち出されているというふうに考えておきまして、今後、国においてこの答申の具体的な政策にどう反映していくのか、注視をしてみたい所存でございます。

次に、今回の運輸政策審議会の答申によりまして、羽越ミニ新幹線建設への環境が大きく前進し、建設に向けてゴーサインを出すべきという御意見でありますけれども、この答申におきまして、インフラは公的主体等が整備し、運行は運行事業者が効率的に行う、いわゆる上下分離方式については、第三セクターに対する支援方式や地方公営企業による方式及び民間鉄道事業者に対する支援方策の見直しだけでは整備が困難な場合に、整備方式として検討する必要があるとされております。

今後、国における同答申の内容の具体化の動向を見守りつつ、財政上の負担や投資効果なども十分見きわめながら、山形県、JR 東日本ともども検討を進めてまいりたいと考えております。

次に、運輸政策審議会答申を基礎にした事業スキームの検討についてであります。同答申では、主要な在来幹線鉄道について「5 大都市から地方主要都市までの間についてはおおむね 3 時間程度で結ぶことを目指す」というふうにされておきまして、羽越本線はこの主要な在来幹線鉄道に当たるというふうに考えられます。

したがって、県といたしましては、今後、国におきまして、同答申に沿って在来幹線鉄道の整備促進が図られることを期待しているところであります。羽越本線高速化のための事業スキームについても、今答申を受けた国の今後の動向を見定めつつ、山形県、JR 東日本と十分検討してまいりたいと考えております。

次に、県北各自治体と羽越ミニ新幹線を活用した地域開発計画策定の協議に入るべきとの御意見でありますけれども、羽越本線の高速化は首都圏や山形県以北の東北地方との連携・交流を促進し、県北地域の振興に大きな影響を与えるものと考えておきまして、これをどのように地域の活性化に結びつけていくかは、ひとえに沿線地域の取り組みに大きくかかわってくるものというふうに考えております。

しかしながら、県といたしましては、今から鉄道を核とした地域の活性化に向けた沿線市町村の主体的な取り組みを促していくということは大変重要なことですので、今後、これまでの県北地域の振興の運動の支援に加えまして、里創プランでほくほく線の沿線の活性化を図ったと同様に、長期計画の地域別振興計画の策定とあわせて検討してまいりたいというふうに思っております。

次に、羽越本線高速化の準備にすぐ入るべきという御意見であります。羽越本線の高速化の検討に当たりましては、事業の採算性、投資効果、財源スキームなどの検討が必要でありまして、県としては運輸省が実施中の新潟 - 酒田間の新幹線直通運転化事業調査の検討状況等も見ながら、引き続き山形県、JR 東日本との十分な検討を行ってまいりたいと考えております。

次に、羽越ミニ新幹線建設の決意についてであります。私としてはかねてから申し上げておりますように、日本海を縦貫する鉄道を高速化し、上越・北陸の両新幹線とも直接連結する鉄道ネットワークを形成するという事は、21 世紀に向けた本県のさらなる拠点性の向上と県土の均衡のある発展を図るために、検討すべき重要な課題の一つであるというふうに認識しておきまして、羽越本線の高速化実現に向けまして、全力で努力してまいりたいというふうに考えております。

また、羽越本線の高速化への熱意を全国にアピールする取り組みといたしましては、地元市町村等により 11 月にも設立される予定の(仮称)「羽越本線新幹線直通促進新潟地区期成同盟会」と連携をいたしまして、11 月ごろを目途に鉄道の高速化や地域振興等をテーマにした講演会やシンポジウムを開催い

たしまして、羽越本線の高速化について、沿線住民の理解と機運の醸成を図るとともに、国や関係団体など全国にアピールしたいというふうに考えております。

次に、上越新幹線や羽越ミニ新幹線の新潟空港乗り入れについてであります。このたびの運輸政策審議会の答申に空港アクセス鉄道の重要性が盛り込まれましたことから、今後の整備における国の積極的な施策の展開が期待されるところでございます。

新潟空港が、今後、首都圏や隣接県の航空需要の一部を担う広域国際交流圏の拠点空港としての役割を果たしていくためには、空港アクセス鉄道の整備が必要であるというふうに認識しております。

このため、県では、新潟空港アクセス鉄道実現化検討会において、新幹線あるいは在来線を利用した幾つかのルートや乗り入れの方式、事業採算性などについて調査・研究を進めてきておりますけれども、今後は、羽越本線の高速化と一体的に検討していくことも必要であるというふうに考えておまして、引き続き実現に向けた課題の解決に取り組んでまいりたいと思います。

次に、パーク・アンド・ライドの試行についてであります。公共交通機関の利用促進や道路交通渋滞の解消などにとって、パーク・アンド・ライドは効果的な施策であるというふうに認識しております。これまでも国が試行的に実施いたしましたパーク・アンド・バスライドに積極的に協力をしてきたところでございます。

パーク・アンド・ライドについては、県も発起人となりまして、本年7月に設立されました新潟都市圏TDM施策推進委員会におきまして、御提案のケースも含めて、その課題や進め方等について今後検討することになるというふうに考えております。

以上であります。

【佐藤浩雄議員】

ありがとうございました。

一つは、財政問題ですが、基本的には平山知事と認識は一致しているのかなという感じがいたします。

地方分権一括法が制定されて課税自主権が若干緩和され、今盛んに財源を幾ら探しても、二、三日前の買い物袋に課税をする杉並区の例を見ても、1年間で1億8,000万円程度の財源でしかない。全体として500億円、600億円の総体予算からすれば、0.03%程度の財源でしかないという話です。

そうすると、超過課税だとか、あるいは課税自主権、現行のままで新しい財源を見つけたところで、せいぜい5億円か6億円の三重県の埋め立て税が精いっぱいというところだと思います。

むしろ、政策的な課税によって政策目的を貫徹するということと、職員の意識改革と住民の意識改革を促すという、そういう政策目的の方が強い感じがするわけです。

そうしますと、県知事が最初に言われた、いわゆる事務事業と税源のアンバランス、1対2、2対1という、このアンバランスを基本的に直すには、どんなことがあっても国税の地方財源への移譲しか方法としては考えられないと思います。

今まで、神野教授だとか、金子さんだとか、いろんな方々が、例えば所得税の10%分を都道府県税に5%、市町村税に5%配分した場合、これで国と地方が50%対50%になると、ようやくイーブンになる。これでもまだアンバランスは解消していないわけです。さらに、これに消費税とか、そういうものを加えていかない限り、なくならないと思うのです。

したがって、私は国の出方を待つのではなくて、県の方から積極的に、全国の知事会と足並みそろえるのは結構なのですが、ぜひ平山知事みずからが国に対して、所得税あるいは消費税部分を地方財源にするとか、そういう積極的な提言をしていかない限り、今日のこの状況というのはなくならないと思うのです。

そういう面で、ぜひ、御答弁はわかりませんが、もう一步踏み込んでやっていただきたい。

そして、もう一つは、交付税は依然として、例えば、所得税部分を10%移動したところで、まだ交付税に頼らなければならないという状態だと思います。しかし、交付税がいつまでも過大な役割を果たすべきではないと思います。少なくとも地方自治体間の任務がちゃんと貫徹されるようにできるようにするには、やっぱり交付税の役割はもう少し減らさなければならない。

そういう二つの面から、ぜひもう一度御答弁をお願いしたいのですが、具体的に平山知事としてはどういった財源を新潟県として欲しいのか、そのことをやっぱりはっきりと県民にアピールすべきだと思うのです。そうしない限り、議論は前に進みません。ぜひその点をもう一度お伺いいたします。

それから、もう一つは、運政審答申の関係ですが、前回も大変前向きに一步前進された御答弁で、今回も強い決意だということでもわかりました。

しかし、御答弁でも、例えば、新潟県は北陸新幹線、並行在来線の問題、長岡 - 直江津間の信越線のミニ新幹線の問題、羽越線の新幹線の問題、あるいは新潟空港乗り入れなどなど、知事の言っておられる鉄道ネットワークの事業、仕事は少なくともこれだけあるわけです。

これをやるためには、専門の部署を設けてきちっと具体的に進めない限り、私は決意をするのであれば、少なくとも次のステップに向かうべきだと思うのです。

そういう意味で、せっかく運政審答申が出されて、上下分離方式で資金スキームも一歩前進したわけですから、これから具体的にやるためには、そういうことも全体含めて国に対して要望していくということが絶対的に私は必要だと思うのです。

そういう面で、新しい機構改革の中には政策部だとか、いろいろ出ていますが、具体的にそういったところで仕事をさせるような考え方があるのか、やっぱり専門の事業部隊が必要だと思いますので、ぜひその点お伺いしたいわけであります。

これでまず一たんやめておきます。

ありがとうございました。

【平山征夫知事】

いわゆる国と県の2対1、1対2の逆転しているのをそろえるということが基本であるということについて、どういうふうにするのかというお尋ねかと思えます。

所得税あるいは地方消費税、それぞれいろんな案があると思います。そしてまた、実現しやすさとか、わかりやすさとか、そしてなぜ県税として、これが税として当てはまるのかという理論的なバックボーンも要るでしょう。そういったことを総合的に見て、今後議論すべきだと思います。

あわせて、直轄事業による地元の負担、それから県の事業に対する国の補助金、こういう形も本当にこれまでどおりでいいのかどうか、この点もあわせて検討しながら考えるべきだと思います。

交付税につきましては、本来の役割は、これは地方の税金を財政状況によってそれぞれのアンバランスを是正し、日本国どこにおいても一定の平等な行財政サービスが受けれるようにするという、財政のアンバランスを調整する役割を担っているわけですので、その役割は永久に消えないだろうと思います。

それをどの程度のウエートで行うかは、基本的な税の基盤が最初にどのぐらい確立されるかによって違って来るわけですので、それとあわせて交付税の過大なのか過小なのかは議論すべきであろうというふうに思います。

組織の問題につきましては、やや中長期的に考えますと、一番に並行在来線のみずからやらなければいけないということがあるわけですので、そのことも含めながら、必要に応じて適切に対応してまいりたいというふうに思っている次第であります。

以上であります。

【佐藤浩雄議員】

地方税の問題ですけれども、先ほどお話聞きましたが、もう一歩進めて、先ほどの御答弁では、新潟県版税制調査会の設置については県庁内の研究会で具体的な検討を進め、それに今後は、学識経験者も入れてという話になりました。

そういう御答弁いただきましたが、地方税の具体的な税目を探していくには、民主税制であり、納得納税でありますので、少なくとも県民が納得したものでなければならぬという意味からすれば、討論の全過程を公開にするということが必要だと思います。

そういう意味で、庁舎内の研究会だけでは不十分なわけでありまして、やっぱり新潟県版税制調査会を設置して、その中に県民代表も入れながら、専門性のある方々もみんな入って、そして検討していかなければ、県民の納得性というのがなかなか得られないのではないかと、そういう問題が出るような気がしておるわけです。

そのために、新潟県版税制調査会をぜひ庁内の研究会から一歩前進をさせていただきたい。この点、今の現状の中では庁内の研究会だけという話ですので、御答弁をお願いしたいわけです。

もう一つは、先ほど企業会計システムの導入の問題で、ほかの県との問題がいろいろ御答弁がありました。

私は、新潟県方式、あるいは新潟スタンダードでいいと思うのです。新潟の研究会ではこういうことでやっているということで、他県から具体的に出されなければならないということではなくて、企業会計システムに、例えばCFでもBSでも入れていく場合に、それをむしろ県の研究の成果として全体に打ち出すような、新潟県版スタンダードを打ち出していきたいと思うのですけれども、その点お考えをもう一度伺います。

【平山征夫知事】

お答えしたいと思います。

研究会の作業の中でいろいろ整理をいたしまして、その次の段階としていよいよ正式に議論を始めるという段階になりましたら、御指摘のようにできるだけ多くの県民の皆さんに税に対する理解、関心を持っていただくと同時に、こうした新たな検討があらかじめ情報として流れて、そしてみんなもそのことを知りながら議論していくということは望ましいことですので、いずれしかるべき段階から公開をしていくという方向でやりたいというふうに考えているところでございます。

それから、企業会計の問題ですけれども、実をいいますと、バランスシートをつくる動きが各地方自治体に出始めたとき、これだけですとつくっても数字がわかったというだけで、それを具体的に役に立てるとすることは恐らくできないだろうというふうに思いました。

したがって、まず各県と比較できるようにするというところぐらいの意義のあるようにするために、一つのスタンダードをつくるべきだということを自治省に私は話をして、自治省のモデルができた、そういうふうに思っています。

したがって、バランスシートは一応同じレベルで比較することはできましたけれども、ではそれをどう役に立てるかという具体的なことについてはまだできていないわけです。

企業会計全体についても、これをどうやって我々の県の会計処理の中に生かすことが具体的にできるかどうか、問題点と企業会計の利用ということをもう少し目的意識をきちんと持った上で議論して、工夫できるならやりたいと思いますが、基本的にはその場合でも、問題提起として新潟スタンダードを出すということはある得ると思いますが、最終的にはやっぱり全国同じスタンダードでないと、これもまた余り意味がないということになるのかなと思いつつ、今おるところでございます。御指摘の点は、十分心しながら研究を続けてまいりたいと思います。

以上であります。