

【佐藤浩雄議員】

それでは、財政運営計画と新潟県の財政健全化についてお伺いします。

最初に、財政問題なのですが、2月定例会で一般質問と連合委員会で知事と財政問題について議論させていただきました。引き続き何点かの質問をさせていただきますが、質疑に入る前にぜひとも知事と共通の認識を持ちたい点、あるいは御理解いただきたい点があります。

財政問題の議論の前提としては、知事はさきの2月定例会で、「佐藤議員の質問は、すべて国と地方の財源配分が今のまま固定されているという前提に立っている。地方のことは地方で決められるような財源関係に直していかなければ、真の地方自治というのは実現しないということがあるわけですから、将来のことというのは決まっていけないわけです」と御答弁いただいています。

このことについて、私も全く同意見でありまして、地方が自立できる財政構造に向けて、三位一体改革や税源移譲をぜひ実現していかなければならないと考えております。

一方、地方公共団体の置かれている財政の現状は、国による財政構造改革を待つ余裕は全くありません。今そこにある財政危機を取り組むことが求められていると思っています。財政問題の中心である予算は、資源配分の意味決定をするわけですから、マネジメントレベルの問題でなく、まさにガバナンスレベルの重大な事項です。

まして、知事が言っているすぐれてテクノクラートのレベルの問題ではありませんから、県財政に県民参加で議論するために、知事の財政に対する考えや予算に対する具体的な数字による説明や受託責任を果たすことが必要だと思っています。そういった観点から質問し、また御答弁をいただきたいと思っております。

まず最初に、昨年発表した財政健全化骨子案と知事の財政問題に対する認識についてお伺いします。

知事の2月25日の記者会見で発表されました「私が現職にとどまる間は、100%、赤字再建団体に転落することはないということを確認した」という発言を県民やマスコミは知事の力強い安全宣言と受けとめているわけです。

しかし、知事は本会議では「概して県財政は楽観視できる状況になく、緊張感を持って財政運営に当たりたいと考えている」と答弁しておりまして、100%、赤字再建団体にならないという力強い記者会見での発言と、本会議での慎重な言い回しには余りにも乖離があり過ぎます。

また、平山前知事が、わずか半年前の昨年9月に財政健全化骨子案を発表され、平均650億円の収支差が発生し、平成19年度では主要3基金が完全になくなることもあり、559億円の実質収支赤字が発生し、財政再建団体に転落すると予測したシミュレーションを発表しており、その後の水害や新潟県中越大地震のためさらに財政は悪化していると12月定例会では答弁しています。

知事的安全宣言と、この県の赤字再建団体に転落するシミュレーション等は余りにも違い過ぎますので、県民は混乱しているのではないのでしょうか。

事実、新潟日報社説でも、「県財政の先行きは大丈夫か」、「今回の知事発言とこれまでの財政当局の説明にはギャップがあり過ぎる。これでは、県民がどっちが正しいか、戸惑うばかりだ。知事は、行政事務の選択と集中で進めることで財政危機は乗り越えられると強調する。だが、具体的な手順、方法は言及しておらず、明らかに説明不足である」と述べております。

県民は、知事発言の根拠を、数字をもって説明してほしいと願っています。県は、何も対策を講じなければ財政再建団体に転落すると数字入りでシミュレーションを発表しているのですから、少なくとも歳出の削減の具体的な数字を十分に検討され、それでいける見通しがついてから、私の任期中は100%、財政再建団体には転落しないと力強く決意表明したと、私も県民も理解しています。

平山前知事が発表した県財政健全化骨子案と、泉田知事の発言との整合性が重要です。県税収入は増加しているようすけれども、地方交付税がふえるわけでもなく、大変厳しいだけに、財政再建団体転落を阻止するには膨大な収支差を埋める歳出削減しかありません。

知事は、私の任期中は100%、赤字再建団体に転落することはないと発表しておられますから、どの分野をどのくらい削減するおつもりか、数字で明らかにしていただきたいのであります。

2つ目は、OECD諸国の財政赤字と県財政の関係についてお伺いします。

同じ記者会見で知事の「OECD諸国の財政赤字は対GDP比で80%、新潟県に当てはまると7兆2,000億円となる」という発言は、日本の国・地方の財政状況を正確に把握をし、財政危機の本質的な問題をどう克服し、県民にも財政問題に参加してもらうためには逆効果ではないのでしょうか。

OECD諸国の財政赤字と県財政の関係の質疑に対して、連合委員会で知事はこう答えています。国と地方を比べるのがおかしいと委員は言われるけれども、そもそも地方自治はどうあるべきかの問題だ

と思います。GDP対比の議論をしたときに、国と地方が違うから、よって比べることは意味がないということではなくて、地方自治体というのは自分のことは自分で決めることができるというように、いかに向けていくかということを考えていかなければならないということが重要である。違いがあるから、そもそも数字を並べるのはおかしいという議論を展開されるというのはおかしいと。やはり県議会の議員の人はぜひ地方自治をさらに進めるという観点で御発言をしていただきたいということを強くお願いしたいと思っていますというように答弁しております。

財政赤字の質問を地方分権問題にすりかえ、私も含めて県議会議員が地方分権に無理解で抵抗しているような口ぶりの答弁で、何を言っているのかよくわかりません。

質問には何も答えずに、知事は「メディアに安心と出ているが、私は安心とは言っていないので、コメントしようがない」と、盛んに安心とは言っていないと逃げの答弁をしておりますが、OECD諸国の財政赤字と我が県の財政赤字の比較は適切ではないのではありませんか。

県財政は安全であるようなイメージをマスコミや県民に持たせています。知事は、我が県の財政状況をどのように認識されるのか、改めてお伺いいたします。

3点目は、また同じように、「サラリーマン世帯の住宅ローンをイメージして、家計収入の5倍まで許される。具体的には、我が県予算の歳入1兆2,000億円の5倍、6兆円という数字が出てくる」と発言し、1人100万円ということで不安をあおってもしようがないと発言しております。

これも、連合委員会で県の歳入すべてを収入に例えており、不適切な例示ではないかと質問しましたが、お答えになりませんでした。

今、知事に渡した資料ですが、財務省も財政を家計にとらえた資料をつくっています。そこでは、家計の収入に値するものは、国税収入とその他収入だけ。47兆円程度です。その中身は、税収とせいぜい日銀納付金程度でしょう。税収から国債費を引いて、家計の可処分所得を同じ収入として計算しています。

知事のように、県税収入や借金である県債、交付税や国庫支出金など、すべてを歳入なんかには入れていません。知事の考えは、税収も借金も一緒にしてありまして、明らかに財務省の家計の例えとも違ってあります。したがって、誤っているのではないですか。

しかも、県債残高が1人100万円になったから一層真剣に考えなければならないのに、100万円ということであおってもしようがないとその逆のことを言っており、二重、三重の誤りではないのでしょうか。

もし財務省と同じ考え方で我が県の家計の可処分所得を計算しますと、平成17年度予算では県税収入が2,410億円に対して県債費が2,498億円となり、可処分所得と同じ歳入がマイナスとなってしまいますから、計算不能になってしまいます。

そこに本来、交付税は入れるべきではないと思いますけれども、あえて入れても2,913億円ですから、可処分所得に対応する歳入金は2,825億円となり、この5倍という1兆4,125億円となり、知事の安全と言っている6兆円の5分の1の金額になるのではないのでしょうか。

また、我が県の県債残高2兆5,000億円は、この金額の1.7倍もあり、知事の計算でも大変危険ということになるのではないのでしょうか。

したがって、知事の計算は適切でないということを証明しており、我が県の県債残高は2兆5,000億円、県民1人当たり100万円になっており、県財政が危機的であるから真剣に県民参加で議論をしなければならぬのに、県は誤った住宅ローンを根拠にした県財政安全性比較論と誤った財政情報で、むしろ財政問題に県民の参加を拒むような結果になるのではないのでしょうか。そこが私は心配なのです。

再度お伺いしますが、知事のサラリーマン家庭の住宅ローンを根拠にした県財政の安全性比較論は、マスコミや県民に誤解を与えるものと思いますが、知事はどのように認識しておられるか、お伺いいたします。

次に、財政健全化債は赤字県債でないという答弁の根拠についてお伺いします。

知事は、2月定例会の一般質問に対して「財政健全化債は赤字県債ではございません。これは、公共投資、それから施設を整備するときの頭金に該当するものであって、赤字県債ではないということでございます」と答弁しております。

余りあちこちで使われると気になります。財政健全化債は、人件費の削減など消費的経費の削減計画、いわゆる行政改革の効果により、将来の財政負担の軽減が見込まれる範囲で発行が許されるものと理解をしております。

臨時財政対策債も、減税の補てん財源の確保のために発行される典型的な赤字地方債ですが、一度起債されれば収入された現金は色がついておりませんので、公共投資や施設の頭金になることもあるでしょう。

しかし、財政健全化債は、償還の交付税措置もなく、全額地方が負担するものであり、いわゆる地方公共団体の資金手当て的な起債です。

平山前知事も、本質的には財政健全化債は赤字県債であると答弁しています。そうでないという根拠を明確にさせていただきたいのであります。

次に、財政運営計画などについてお伺いします。

最初に、1990年代の国・地方の財政政策をどのように評価をし、国・地方財政の維持可能性をどのように判断されているか、お伺いします。

知事のO E C Dの財政赤字を例にした県財政安全性比較論、家計の住宅ローンを例にした県財政安全性比較論を考えると、今日の国・地方の財政危機を知事はどのように理解しているのか、不安になってきます。

我が国・地方の財政は、主要先進国中最悪の事態になっており、現在の最も重要な政策課題の一つです。2004年度末には国・地方の長期債務は1,000兆円を突破しておりまして、財政の維持可能性にも疑問が持たれています。

1990年代の財政政策の景気への影響、例えば地域振興券は全く効果がなかったと評価されています。これらに象徴される財政支出の乗数効果は極めて小さく、景気対策にならなかったこと、こうした裁量的財政政策の結果、我が国における国債と地方債は持続可能でないと、1990年代の財政運営に対する実証研究が数多く出されてきております。

一方、財政赤字が膨大であればあるほど財政健全化への取り組みが民需の自律的な回復をもたらすといった非ケインズ効果を生ずる可能性があり、今後の財政運営を考慮する場合は、非ケインズ効果を十分に考慮すべきとの指摘もされています。

これらの問題を解決するためにも、ルールや財政フレーム、目標、財政構造改革、効率化を図らなければ財政健全化はなし得ません。

知事は、1990年代の我が国と地方の財政政策、典型的には総合経済対策に見られますが、どのように評価をされておられるのか。また、国・地方財政の維持可能性についてどのように判断されているのか、お伺いいたします。

次に、財政運営計画の方針と財政再建団体転落阻止の根拠についてお伺いします。

このような1990年代の財政政策の総括に立つならば、ルールや地域財政フレームを導入すると同時に目標を明確にして取り組むべきと考えますが、知事が御検討中の財政運営計画はどのような方針で、現在、どこまで検討され、赤字バイアス問題や非ケインズ効果なども検討されているのか。ルールや目標が明確になっているものなのか。また、財政再建団体に転落をしない根拠を明示するというふうに答弁しておりますが、具体的に進んでいるのか、お伺いいたします。

次に、公会計改革についてお伺いいたします。

まず最初に、知事のお小遣い帳改革の内容と受託責任と世代間負担の適正化についてお伺いします。

知事は、現在の財政システムを子供のお小遣い帳と表現されております。私は、余りにも適切な表現で、感動しております。

2月定例会の一般質問では、「企業会計的な視点に立った公会計改革が必要であると認識している。今後種々の検討を進めたい」と御答弁されております。しかし、現在の公会計改革の流れには、企業会計的な発想に至ったアプローチと、国家経営の観点に立ったアプローチがあります。

予算は、国家や地方財政の進むべきビジョンや希少資源の配分を決定するまさにガバナンスレベルの意思決定ですから、説明責任や受託責任はもちろん、いまだ生まれていない将来世代の利益を守るガバナンスレベルのシステムでなければなりません。

これに対して企業会計は、マネジメントレベルの意思決定と、その会計情報を明示するものであって、国家経営のアプローチに立った公会計と、企業会計のアプローチに立った公会計とは、本質的に異なるものと考えています。

知事は、どのように基本的な考え方に立って、公会計改革、知事の言われているお小遣い帳改革を進めておられるのか、お伺いいたします。

次に、起債制限比率などの財政指標の評価と公会計改革についてお伺いします。

知事は盛んに「我が県の起債制限比率は11.1%で、全国の12位であり、我が県の財政が破綻する前に他の県が破綻するはずだ」というふうなことを記者会見などで言っております。

現在使われている公債費比率や起債制限比率、公債費負担比率、経常収支比率などの財政指標は、すべて知事の言われている表現のフロー比率だと思われます。

国・地方全体の債務残高1,600兆円以上、国・地方の債務赤字1,000兆円突破、対GDP比で約170%という膨大な債務残高となった国・地方のストックの債務を分析するには、全く不可能な指標であります。

例えば起債制限比率は、交付税に裏打ちされた起債をすればするほど、交付税算入額の割合が高まれば

ば高まるほど、起債制限比率の数値は低下いたします。現に我が県の起債制限比率は、平成6年の11.0%が平成11年には9.8%まで下がっております。

しかし、県債残高は平成6年の8,812億円から平成11年の1兆6,985億円に完全に倍増しています。借金をすればするほど起債制限比率が下がってきているのです。

こうした真に痛みの見えない財政運営が、国・地方財政や交付税特別会計には隠れ借金を膨大に累積させる原因にもなっています。

事実、この期間の我が県を財政分析してみますと、裁量的財政政策の最も悪いケースである当初予算と決算が完全に逆転するケース、いわゆる財政のストップ・アンド・ゴー政策が完全な形で4回、不完全な形で2回発生しており、我が県財政の危機の原因は何かを典型的に示している時期であります。

したがって、現在の財政状況は世界に例を見ない膨大な公債残高が積み上がっており、我が県の財政分析をすれば、旧来のフローの財政指標、すなわち起債制限比率は全く役に立たなくなっていることを証明しています。

にもかかわらず、県財政が危機的ではないという知事の話の中に、常にフロー指標の最たる指標である起債制限比率が必ず使われており、不適切ではないかなと思っております。

現在の現金主義で単式簿記の公会計では正確な財政状況を表現することは不可能であり、知事はこのことにお気づきになっているから、お小遣い帳と現在の財政システムを表現されたと思っております。

正確な財政状況を表現できない起債制限比率などのフロー指標の数値の使用はやめて、直ちに公会計改革を断行すべき時期に来ていると思っておりますが、知事の基本的なお考えをお聞かせ願いたい。

ここまでは、財政問題について、知事の言われている「選択と集中」の「選択」の部分について議論をさせていただきます。

一方、財政が厳しいから予算や事業の一律カットということではなしに、将来の県の発展に必要な事業の実行が財政問題の将来展望も切り開くわけですので、知事の言われている「集中」の部分ですけれども、県が絶対的に必要な事業についてお聞かせ願います。

その具体的な一つの例は、新潟駅連続立体交差事業と空港アクセス、羽越本線高速化についてであります。

私は、新潟県観光や経済の活性化、あるいは我が県においてはダブルミリオン計画が具体的にはありますが、日本海のゲートウエーとしての新潟市、県の国際化・拠点化の強化、公共交通の強化による交通機関の外部不経済の削減を目標にしつつ、新潟駅連続立体交差事業の早期着手、上越新幹線空港乗り入れ、3,000メートル滑走路化、上越新幹線の活性化、羽越新幹線の実現と白新線の複線化などを議員の使命として取り組んできました。

昨年12月定例会で、我が県と新潟市圏の交通機関の外部不経済は、東京都の1.3倍であること。10万人当たりの死亡者数も全国より3人も多く、その結果新潟市内のバス路線の乗降客は10年間で半減し、現在47路線の赤字路線の廃止が提案されていることなどを提起し、交通機関の外部不経済の解消のためにも、京都議定書の確立のためにも、新潟駅連続立体交差事業を県が事業主体となって平成17年度に都市計画決定をすべきことであること。そのためにトップ会談を開いても、平成17年度に都市計画決定をすべきことを提言してまいりました。

知事も事業の重要性をよく知っておられ、篠田新潟市長と直接会って協議をし、事業の推進を約束していただきました。

また、新潟県中越地震により上越新幹線が史上初めて脱線し、長期間にわたって上越新幹線や裏日本縦貫の幹線である上越線・信越本線が不通になった結果、新潟県観光はもちろん、県経済に重大な影響を与えました。

篠田新潟市長が「新幹線のありがたみをこれほど感じたことはない」と発言したように、上越新幹線を初めとする鉄道と新潟県経済が重大な関係にあることが明確になりました。

特に上越新幹線の脱線による県経済への影響は重大であり、まさに北陸新幹線が開通したときの上越新幹線のローカル線化を象徴するような事態であることを考え、いわゆる2010年問題の解決のために、新潟駅連続立体交差事業を初めとする上越新幹線の新潟空港乗り入れや3,000メートル滑走路化、羽越新幹線や白新線の複線化の実現などを強くお願いいたしました。

9年後の北陸新幹線の開通は、ほくほく線の6,500人の乗降客の乗りかえや航空機や自動車などから発生する誘発人口は、上越新幹線の乗降客1万8,000人よりもはるかに多く、高崎駅乗りかえが発生することが約束されています。

上越新幹線のローカル線化を阻止し、県経済を活性化するために新潟県が真剣に取り組まなければならない重大な課題として、新潟駅のターミナル化を阻止し、上越新幹線を活性化し、上越新幹線の空港乗り入れ、空港3,000メートル滑走路化の実現をすること。もう一つは、羽越新幹線を実現し、山形県や秋田

県との人、物、情報の交流をさせることであります。

報道によれば、6月9日、JR東日本本社において3者のトップ会談が実現し、新潟駅の連続立体交差事業の事業着手に合意したと大きく報道され、その後、篠田新潟市長は新潟市議会で、政令指定都市後は新潟市が事業主体になることを正式に表明され、事業費の地元負担約9割について臨時地方道路整備事業債を発行すること、県は45億円の事業負担をすることなどが発表されています。

また、知事は16日、新潟駅連続立体交差事業について、県、新潟市、JR東日本、山形県の4者の共通認識を深める事業レベルの新潟駅拠点化研究会を発足させることを表明しております。

羽越新幹線については、より実現可能な高速化の方向に方針を定める動きも出ており、上越新幹線活性化期成同盟の結成と同時に大きな動きになりつつありますので、何点か質問をさせていただきます。

まず、第1に、新潟市長、JR東日本との3者のトップ会談に至る経過と合意内容についてお伺いします。

次に、報道によれば、新潟駅連続立体交差事業の市負担や県負担の金額が発表されておりますが、事業主体、事業費、3者の負担額及び完成時期などについてお伺いいたします。

新潟駅連続立体交差事業が現実のものとなり、今後は空港アクセス、特に上越新幹線空港乗り入れ及び羽越新幹線の高速化実現に向けた取り組みが求められますが、知事の御決意についてお伺いいたします。

新潟駅連続立体交差事業に次ぐ優先課題は、空港アクセスの整備であり、JR貨物線の利用や新幹線車両基地からのリムジンバスの活用ではなく、新潟県の国際性・拠点性を世界にアピールするために、日本で初めて新幹線が空港に乗り入れる空港として上越新幹線の新潟空港乗り入れを知事は基本方針とすべきと考えますが、知事の御見解をお伺いします。

山形県を含めた新潟駅拠点化研究会を発足させましたが、新潟駅の在来線と新幹線ホームを同じ高さにし、一体化したことにより、事実上の羽越本線高速化への出発点となる取り組みにつながると考えます。山形県と一体となった取り組みが一層重要になってきますが、新潟駅拠点化研究会の目的及び検討内容についてお伺いいたします。

最後に、知事は震災対策などに極めて御多忙なわけではありますが、この大規模プロジェクトのあり方を考えていくときに、新知事の政策ビジョン、全体像が明らかになっていないように思われます。

知事は、就任以来、県内調達や県有財産の証券化、県経済を上昇気流に乗せるための種まきなど、すばらしいアイデアやビジョンなども示されてきております。

新潟県をどのような方向に導き、そのために大規模プロジェクトをどのように位置づけていくのか、一定の整理をする時期に来ていると思います。その必要があると考えています。

については、このような大規模プロジェクトの推進について、県政全体の中での位置づけをどのように考えていくのか、あるいはどのように位置づけていくのか、お伺いいたします。

以上で質問を終わります。(拍手)

【泉田裕彦知事】

佐藤議員の一般質問にお答えをします。前半と後半でトーンが変わると思いますが、よろしくお願います。まず、前半部分からまいります。

まず、財政問題についてであります。

財政がどういう状況になるのか、数値をもって示すべきではないか。おっしゃるとおりでございます。9月定例会前にお示しをする財政運営計画素案の中で明らかにしてまいりたいと、このように考えております。

いずれにいたしましても、今後とも本年度当初予算と同様、歳入・歳出両面にわたる不断の見直しを行い、決して財政再建団体に転落をさせない財政運営を行っていく所存であります。

次に、本県の財政状況ですけれども、災害復旧に伴う歳出の増加、これは私がマニフェストを書いた後に発生した事象でございます。こういう想定外の支出増というところも見込まれます。したがって、マニフェストを書いた当時よりも緊張感を持って財政運営に当たってまいりたいと、このように考えております。

しかし、財政再建団体転落への判断基準である実質収支について、平成16年度はこの3月末で締めています。黒字を確保できる見込みということでもあります。大きな補正予算を組みました。しかしながら、実質収支は黒字を確保できるということでございます。

また、優良債を厳選しながら、起債制限比率も全国以下の水準に維持しているところでございます。

いずれにせよ、県財政については、歳入・歳出両面にわたる不断的努力によってプラスの方向へ転換をしていきたいと、このように考えております。

次に、サラリーマンの住宅ローンと比較した県債残高に関する私の発言について、何でもこういうわかりやすい例えをしたかといいますと、いたずらに県民に不安をあおるべきではないというふうに考えているからであります。

そもそも一般論として、県債の発行水準について、何度も申し上げますが、GDPと比べると債務残高は22%です。OECD諸国の平均76%よりも低くなっております。日本は、160%から170%くらいだと思いますけれども、それに比べるともう大幅に低い状況と。つまりどういうことかということ、これもわかりやすく申し上げれば、国は借金まみれで、それに比べると総合的に地方の財政はいいというのが現実の姿であります。

公債により建設された公共施設について、償却前に債務を完済した場合、世代間の公平という観点から考えるとどうなるのかということですが、これもまたわかりやすく申し上げますと、今発行している債券、公債は、20年で償還をするわけです。すなわち今建てた、つくったハードについては、50年後の新潟県民も利益を得るわけですが、現在の県民が前倒しで返済をするということですので、よく分析してみる必要があると思いますけれども、可能性としては現世代の超過負担になる可能性があるということだと思っております。

また、サラリーマン世帯の話はあくまでも3番目に申し上げた例示であり、また、発言内容そのものについても、誤りであるという認識はありません。

次に、財政健全化債ですけれども、地方財政法第5条を読んでいただくとわかりますけれども、地方財政法第5条の適債事業である建設投資に充当するというところでございます。したがって、これは投資に充てられるお金であり、赤字県債ではないということであります。

現在と将来の世代間負担の公平をどのように考えるかの問題であるというふうに認識をいたしております。

次に、財政運営計画についてお答えをいたします。

1990年代の財政政策等についてであります。1990年代の県ではありません、国の財政運営についてですが、これは、景気が悪くなると、公共投資の発動と減税、若干持ち直すと財政の引き締めを繰り返しております。いわゆるストップ・アンド・ゴー政策ということです。これが失われた10年を招来した原因の一つであったと認識をいたしております。

また、こうした中央の政策に沿った地方財政の運営について、当時中央政府が地方に約束をした県債の償還財源は確実に確保するという約束があるわけでございます。そういう観点にかんがみれば、一方で社会資本整備の促進と、議員御指摘のいわゆる新潟駅連続立体交差事業とか、羽越本線高速化とか、空港への新幹線乗り入れというのは社会資本整備になるわけですが、そういうものが促進されたという側面があるという認識をいたしております。しかしながら、国家財政全体は極めて危険な状況に至っているという認識を持っています。

若干不思議なのは、円が暴落をしないことと。つまり国税としての税の引き上げが行われなかったことになれば、物価上昇という形でオフセット、相殺をされるということだと思っております。その場合、通貨価値が下がるというのが普通ですが、依然として円高が進んでいると。円高水準が維持をされている。

つまりどういうことかということ、海外の投資家は日本の経済はまだ持ちこたえられていると思っておりますということだと思っております。恐らくその原因は、1,300兆円になると言われている個人貯蓄が国債を吸収する範囲内だと見られているということだと思っておりますけれども、これがオフセットできないような状況になれば、インフレの懸念というものを考えないといけないということになります。もし、インフレが生じた場合、実は債務を持っていた方が得するという現実もあるわけでございます。

次に、財政運営計画についてであります。

小野議員の代表質問にお答えをしたとおり、現在、地震等で被災した公共土木施設に対する豪雪被害の追加的影響を見きわめつつ、平成18年度から28年度までの計画期間として、その間の経済財政状況について複数パターンを想定した試算・分析作業を行っております。

作業中の粗い試算は、前提条件が動くということでございます。先ほどの佐藤議員の質問の中にも、税収がふえないと、もしくは横ばい、微増という暗黙の前提が入っております。

ただ、物価上昇すると、名目上の税収はふえる可能性があるという点もございまして。すなわち変動要因が多く、一律に語れません。いずれにしても、財政再建団体に転落しない政策オプションをお示ししたいと考えております。

今後、この作業結果を取りまとめ、9月定例会前に計画の素案を公表し、県議会・県民の皆様の御意見を伺いたいと考えております。

次に、公会計改革についてお答えをいたします。

公会計改革についての私の考えですけれども、現行の公会計制度が現金主義に立脚した制度となっていることは先ほど佐藤議員が御指摘したとおりです。

したがって、投資効果を加味した予算編成方法を模索していく必要があるのではないかと、このように考えております。

特に先ほど議員が指摘をされました空港関連プロジェクト、鉄道関連プロジェクトは投資効果を加味した予算編成方法を考えることが重要だと認識をいたしております。

現在の地方財政制度が国庫補助負担金、地方債等いずれも国の法令等の制約のもとにあります。これを改革していくことなどについては、今後財政運営のあり方全体を検討していく中でその方向性を示したいと考えております。

次に、公会計改革の即時断行せよという御意見でございます。

各種の財政指標を含め、現行の公会計制度は中央政府の制度が変わらない限り、残るといふ運命にあります。

しかしながら、フローだけでなく、ストックも念頭に置いて財政状況をとらえ直すことは不可欠であろうと考えております。

先般の骨太の方針2005の中でも、「全都道府県、政令市で連結貸借対照表を作成し、公表する」というふうなうたわれております。そのような取り組みを暫時進めることによって、現行の公会計の課題を克服していくことが適当であるというふうに考えております。

次に、新潟駅連続立体交差事業と空港アクセス、羽越本線高速化についてお答えをいたします。

まず、3者会談についてであります。新潟駅連続立体交差事業、空港アクセスの改善、羽越本線の高速化のいわゆる3点セットのプロジェクト、これは新潟が次の時代に活力あるふるさとになっていくためのかぎとなる事業であるということは議員と同じ認識でございます。

県と新潟市、JR東日本が一体となって取り組んでいく必要があると考えております。そのため、このたび3者でトップ会談を行って、意識を確認したということでございます。

その結果でございますが、新潟駅連続立体交差事業については、早期着工に向けて3者の協力を確認をいたしました。空港アクセスの改善や羽越本線の高速化の必要性については共通認識を持つことができ、事務レベルの研究会で実現の手法等について検討していくことで合意をしたということでございます。

次に、空港アクセス及び羽越本線の高速化についてであります。

これらの事業は、これも議員と同じ認識でございますが、いわゆる2010年問題に対応して上越新幹線の枝線化の回避のために重要な事業であると考えております。国内外の交流人口の拡大を図るとともに、新潟が次の時代に活力あるふるさとになり、本県経済を上向きにしていくための重要な事業であると考えております。今後、課題を整理をしながら早期実現に向けて積極的に取り組んでまいり所存であります。

次に、新幹線を直接空港に乗り入れるよう空港アクセスを整備すべきであるという御意見であります。

空港アクセスの改善は先ほどから申し上げているように、2010年問題を見据えながら、事業費、事業効果を見きわめ、早期の実現可能性について総合的に検討していく必要があると考えております。

具体的には、これまで提案されている幾つかの方式の検討を踏まえながらも、整備費がさらに圧縮できないか、事業手法、港との連携を含めた沿線の開発の可能性、すなわち県全体として便利に使えるインフラがどうあるべきかという新たな視点も加えて、その実現性について検討を行ってまいりたいと考えております。

最後ですが、大規模プロジェクトの県政推進における位置づけをはっきりすべきではないかという御意見でございます。

私は、県民一人一人が将来に希望を持って、魅力のある新潟県を実現をするということを県政運営の第1の目標に掲げ、施策の選択と集中を行いたいと考えております。メリ張りのある県政運営に取り組んでまいりたいと考えております。

現在進行しているプロジェクトは、県経済を上昇気流に乗せるための施策の一つとして打ち出したものであります。牽引車的な役割を期待いたしております。

今後策定をする予定の新たな政策プランの中で、大規模プロジェクトの位置づけについても検討してまいりたいと考えております。

【木下恵夫土木部長】

新潟駅の連続立体交差事業についてでありますけれども、まず、事業主体は平成 18 年度までは県、政令市移行後の平成 19 年度以降は新潟市になる予定であります。

また、事業費ですが、在来線のホームの高さを新幹線と同じ高さに上げることも含めると、約 707 億円、現時点で負担を試算いたしますと、JR 東日本が約 49 億円、県と市の負担額につきましては、政令市移行前の平成 18 年度までは県・市それぞれ約 5 億円、政令市移行後の平成 19 年度以降につきましては、県の負担につきましてはこれまでの大規模プロジェクトにおける負担の事例等を参考に、45 億円前後の支援を行いたいと考えております。

市の負担額につきましては、市の試算によりますと 240 億円前後になります。今年度は、都市計画決定及び事業認可を目標としており、事業の完成までにはおおむね 10 年程度がかかるものと見込んでおります。

以上でございます。

【新保和夫総合政策部長】

お答えいたします。

新潟駅拠点化研究会についてであります。新潟駅拠点化研究会は県境を超えた交流人口の拡大などを図るため、交通の結節点である新潟駅の利便性を高め、拠点性を向上させる方策を検討することを目的といたしまして、県、新潟市、JR 東日本の 3 者に加え、山形県の参加を得て発足いたしました。

今後、空港アクセスの改善や羽越本線高速化のための課題の抽出や方向性の整理、機能性強化のための具体的な方策などにつきまして検討を進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

【佐藤浩雄議員】

御答弁ありがとうございました。

最初に、3 点セットのことをお伺いいたします。認識はお互い一致しているのですけれども、これから北陸新幹線開業まであと 9 年しかないわけです。新潟駅拠点化研究会を発足したわけですが、これから課題を抽出するという御答弁でしたので、今までもそうなのですけれども、そもそも新潟駅の連続立体交差化は 20 年おけているわけです。本来は、開業当時に一緒にやって、計画をしてやらなければならなかった。そのために非常にいろんな外部不経済も含めていろいろ問題が出てきている。

したがって、漫然と検討を進めていたら同じことを繰り返すと思うのです。もうリミットは、9 年しかないわけです。そういうことからすると、具体的に 2010 年問題が出てくる前に、具体的な対策をとらなければならない。そうだとすれば、いわゆる空港アクセスをどうするのか。羽越新幹線もあるし、羽越本線高速もどうするかと。

今回のプラットホームのレベルを同じにしたということは、羽越本線高速化の事実上のスタートになるわけです。そうすると、あるいは上越新幹線も基地まで行って、あそこから 3 .何キロメートル、時速 60 キロで走っていても 3 分で着いてしまうわけです。何も高コストの 400 億円のものばかり考えている必要はないわけです。具体的にやるとすれば、それこそ費用対効果ではありませんけれども、今までの検討だってある程度、もうついているわけです。

したがって、具体的にもう時間との競争ですから、他の地方自治体や国際的な競争の中に我々は存在しているというふうに考えれば、今、やっぱり知事がまさに決断をして前へ進める、そして具体的な課題について解決をしていく、そういう時期だと思うのです。

ぜひそういう意味で、この問題についてまずゴーサインを出すと。そこから、今までしょっちゅう検討してきましたから、問題はもう随分出ています。ぜひそういう意味で、決断、ゴーサインを先に出してい

ただきたいと思うのです。そうすれば、この新潟駅拠点化研究会の中では相当いろんなことが検討できるはずで。ぜひひとつお願いしたいと思います。それをもう一回御答弁お願いします。

もう一つ、財政問題ですが、私は知事の責任だとか、そんなことは問題ではないのです。今まで財政が厳しくなっているわけですから、問題は県民参加でどうやっていくか。既にはっきりと増税路線が出されていて、サラリーマンいじめとお年寄りいじめがもう始まっているわけです。

OECD諸国の財政再建の例、経験を見れば、増税路線、先行路線は失敗しているのです。だから、こういう格好で何の議論もなくいっていくと、非常に危険な事態になる可能性だってあるわけです。もっと大きな目で、県民参加で今の財政をどうやっていくかということを考えたら、やっぱり正確な情報を伝えて、どうしていくかということは非常に私は大事だと思うから、知事の発言を大事にしております。

知事はいわゆる大統領制です。あなたが発言したことは、みんな信じているのです。ですから、100%、赤字再建団体に転落することはないと確信したというのですから、私はそのまま信じているのです。

したがって、その半年前に出てきている財政健全化計画では、900億円以上の収支差が出てしまうわけですから、今のまま税収が上がっても、せいぜい80億円とか、100億円程度の税収回復はできるでしょうけれども、その大差は削減しかないわけでしょう。

そういうことを具体的に財政健全化計画骨子案と整合性を示したものを示していただければ、県民は議論に参加しやすいわけです。知事は、いわば大統領なのですから、ぜひそういうことを我々に示してほしいのです。

もう一つは、OECD諸国のことは全然触れませんでした。答弁がなかったのも、もう一度お願いします。

それから、サラリーマン世帯、お手元に差し上げた資料は、財務省のホームページからとったものですが、そこでもはっきりと歳入には全部入っていません。まして、県債も歳入だなんて考えていません。完全に分離されているでしょう。

したがって、はっきりと分けて考えるべきだ。そこを私ははっきりとしないと、県民もみんな一緒になって間違っような格好で、財務省の家計の例えも全く違ったことになる。もし知事の言うことが正しければ、財務省の家計の例えは間違っていますよ、それ。だから、間違っていることになるから、そういうふうにはしないで、私はそこをはっきりとさせてやるべきだと。

また、実際それで計算しますと、20倍とか30倍とかの数字になりますから、ぜひ正確を期していただきたいということなのです。

それから、最後ですが、知事の言っている財政運営計画について御答弁されました。私らは、そういうことを要求しているのではないです。今までもう既にこの財政健全化計画、財政健全化プログラムもみんなやりましたけれども、全部破綻してきているのです。

もう、2度、3度も失敗しているのです。もうこれで終わりなのです。だから、はっきりとしたルールやプログラム、フレーム、目標、そういうことをはっきりと定めていただきたいということなのです。ぜひお願いします。どうもありがとうございました。

【泉田裕彦知事】

佐藤浩雄議員の質問にお答えを申し上げます。

まず、3点セットについてですが、北陸新幹線開業まで時間が迫っていることは、上越地域にとっては大変望ましいことであるという側面もあるわけです。一方で新潟を中心とする圏域で枝線化の問題が出るということだと思っております。

いずれにいたしましても、県土の均等ある発展、これを目指していかなければならない。もうリミット迫っております。早急に新潟県民全体が喜んでもらえる、そういう県土づくりに全力を挙げてまいりたいと考えております。

次に、財政問題ということでございます。県民参加で議論をしていただきたいと思っております。そのため、たたき台をお示しをしたいということでございます。

OECD諸国との比較は先ほど申し上げたとおりですけれども、OECD諸国のGDPに対する債務の比率に比べて、新潟県の公債発行残高が大変低いということをお示ししております。

それから、財務省の計算ということでございますけれども、これも前提がいろいろございます。税源移譲がどこまで進むのか。国と地方の仕事の比率が合っていないわけです。6割の財源は国が握り、6割の仕事は地方がするというのですから、まず税財源についてバランスをとることが必要だと思っていま

す。

その上でどのようなことが経済的にも起きていくのか。先ほども申し上げましたけれども、物価がどうなるのか、それから選択と集中がどのように進んでいくのか、歳出・歳入両面で政策オプションを示していきたいと考えております。

本会議で細かい数字の議論をすべきでないと考えておりますので、まずたたき台をお示しをいたしますので、それを踏まえてまた御議論をいただきたい、このように考えております。

【佐藤浩雄議員】

御答弁ありがとうございました。

上越新幹線の空港乗り入れなどの3点セットの関係は、もう時間が切迫しておりますので、今までのいろんな事業調査をやってきたことを私はずっと見ています。羽越新幹線についての国土交通省の調査も出ています。そういう問題点は、明らかに出てきていると思うのです。

したがって、知事は、もう9年後というこの目標を見てゴーサインを出して、その中でどうするかということ。特に上越新幹線の空港乗り入れは日本で初めて、世界で何番目かになるのですか。ヨーロッパの鉄道の場合はもともと広軌ですから、新幹線という表現がないのですけれども、私の認識では世界で2番目ぐらいになるのだらうと思うのです。

そういうことがこの新潟県経済の起爆剤に必ず私はなると思っています。ぜひそういう意味でゴーサインを出して、前向きにこの新潟駅拠点化研究会に迫っていただきたいと、こう思いますので、もう一度御答弁をお願いします。

もう一つは、私は財政運営計画について幾つか、総務文教委員会でみんなやらせていただきますが、O E C Dの財政赤字と県財政の関係に対する認識もやっぱり私は違っていると思います。

ただ、私が言いたいのは、もう既に増税路線が県民にも迫っているわけです。その原因は何かといえれば財政危機なのでしょう。それは、単に国ばかりではない。その国の財政保障の上に立っている地方自治体は、もっと危機なのです。

そういういろんな関係からすれば、しかも1990年代では大変なストップ・アンド・ゴー政策で借金政策をやってきたわけですから、それをきちんと総括をしていかなければならないと思うのです。

その点をやっぱりもう一度しっかりと見抜く必要があるので、ぜひ1990年代の総括をきちんとやっていただきたいし、それに基づいて財政健全化の中身について、目標、マネジメントをきちんとルール化したものにしていただきたいのです。そのために、前向きな討論するために、正確な財政情報を出していただきたいということなのです。

最後ですが、知事は9月定例会前に財政運営計画の素案、たたき台を出すというのですが、少なくとも知事は絶対に財政再建団体に転落しないというふうに確信したと言っているわけですから、私は財政健全化計画骨子案と整合性をとったと思うのです。とったでしょう。だから、とったその数字を出してくれませんか。

それが私らは参考になるわけです。そうすれば、ああ、大丈夫だなとか、いや、ではもっとこうしなければならぬと私らも考えますので、ぜひ財政健全化計画骨子案との整合性をとったと思いますから、その整合性をとったものをもう一度ここで提案していただきたいということなのです。お願いします。

【泉田裕彦知事】

3点、御確認、御質問ございました。

まず、新幹線の空港乗り入れにゴーサインを出すべきという御質問でございます。今後、研究会の中で問題点を整理した上で対応してまいりたいと考えております。

次に、財政問題、1990年代の総括をして正確な数字を出すべきという御指摘だったと思います。議員が言われるように、正確な数字を含めて財政運営計画をお示ししたいと考えております。

それから最後に、宣言をしたのだから数字があるだろうという質問についてですが、手法として大丈夫だというふうに発言をしております。さらに、記者会見要旨を見ていただくとわかると思いますけれ

ども、予算査定を終わった感想として申し上げたものでございます。