

【佐藤浩雄議員】

無所属の会の佐藤浩雄です。それでは、通告に従って質問させていただきます。

地方公共団体の財政の健全化に関する法律と、我が県財政の健全化についてお伺いいたします。

52年ぶりに地方財政健全化法が改正されました。夕張市の財政破綻とその健全化計画を見れば、地方財政が破綻したとき、いかに住民が重大な負担を強いられるのか、それだけに自治体財政破綻の怖さ、厳しさを夕張市の財政破綻が象徴しております。

しかも、2006年度の国、地方の財政赤字が775兆円、GDPの150.8%という天文学的な数字が我が国の地方財政の危機的な姿を象徴しており、昨日の財務省の発表では国だけで834兆円と発表されています。さらに、地方自治体の借入金残高が200兆円を超えていますので、今までの地方財政再建促進特別措置法第23条と、同法施行令第11条の2に基づく実質収支赤字比率5%、20%の基準では、全く役に立たないことは常識であります。

しかも、今までの地方自治体の財政再建制度の財政破綻基準である実質収支赤字5%、20%には、多くの問題点があることを指摘してまいりました。実質収支は比較的操作が容易なフローの数値であり、いかに財政赤字が累積しようとも、地方債の発行さえ継続可能であれば財政再建団体への転落を回避できる制度だからです。

しかも、財政再建計画は、このたびの夕張市の例を見ても歳出削減が主であって、いわば企業の自主再建計画のようなものであって、財政運営に失敗した責任を明確にしない甘いものでした。少なくとも財政運営に失敗した責任をとらせるためにも、増税を義務づけたり、近隣自治体による吸収合併を義務づけるなど、財政責任を明確化する必要がありますが、全く不明確です。

したがって、私は地方自治体が自己決定、自己責任の原則に立つならば、国が地方財政の破綻基準や地方財政健全化法を制定する前に、我が県自身が策定すべきであると幾度も主張してきたのであります。しかし、残念なことにまた国に先を越されました。しかし、このたびの地方公共団体の財政健全化に関する法律はいまだ多くの問題点がありますので、知事に御見解をお伺いします。

まず第1に、今回の地方財政健全化法は、実質赤字比率、連結実質赤字比率、実質公債費比率、将来負担比率などの財政健全化判断比率の公表が義務づけられております。我が県の平成15年度、16年度、17年度の各数値はいかなる数値であるのか、お伺いします。

第2に、地方公共団体の長は、実質赤字比率、連結実質赤字比率、実質公債費比率、将来負担比率の財政健全化判断比率を監査委員の意見を付して議会を通じて公表することが義務づけられていますし、また財政健全化判断比率を知事や総務大臣に報告しなければならないこととしています。また、知事は報告を取りまとめ、公表することが義務づけられています。

既に実質公債費比率の公表で起債許可団体に転落している団体もありますので、各地方自治体は財政分析に十分注意を払って検討していると考えられますので、現状の我が県の各市町村の平成15年度、16年度、17年度の数値はどうなるのか。また、問題は無いのか。

現在、分析し切れないとすれば、平成18年度から地方財政健全化法により財政健全化判断比率を公表し、県民、住民に一刻も早い財政情報を伝えるべきと考えますが、知事のお考えをお聞かせ願います。

改正された地方財政健全化法は、財政健全化判断比率の中に起債制限比率がなくなりました。今まで知事と我が県の財政健全化について議論してまいりまして、起債制限比率11.1%で、全国12位で我が県財政が健全である、我が県が破綻する前に他の県が破綻すると御答弁されていたその起債制限比率がなくなりました。

起債制限比率と言われているけれども、私は実質的には起債許可比率と同じようなあいまいな内容であり、これはやめるべきだと何回も言ってきましたが、今回、国もそれを認めて基準数値から外しています。

そのかわり2つの財政数値が入ってきました。この指標が入ってくるのは、いかに隠れ借金が多いか、いかに今までの公会計制度が不正確で、しかも公会計情報が国民や県民に知らされていなかったかを証明しております。

こうした危機的な地方財政を破綻から回避するには、財政健全化判断比率を厳格にすべきであると考えますが、日本経済新聞では、総務省が連結実質赤字比率の水準を25%より高くすると報道されています。これでは、せっかく財政健全化法を制定しても、また再び官僚の数字の操作によって厳しい地方財政の現状を明確化するものにはならず、財政健全化がおくれ、財政破綻に追い込まれれば、結局、夕張市のように膨大な負担が住民にかかってきます。

そうならないためにも、むしろ予防的な措置で財政健全化を進めるべきで、連結実質赤字比率が赤字

になった段階で財政再建計画の策定を義務づけるべきではないでしょうか。知事は、こうした総務省の考え方に対しどのようにお考えか、お伺いします。

第4に、財政健全化判断比率の中にある将来負担比率は、当該地方団体が実質的に負担することが見込まれている金額の総合計を標準財政規模で割った数値であります。国、地方の累積債務775兆円をGDPの500兆円で割った数値150.8%のようなものであり、将来見込まれる債務は標準財政規模の何倍かというものにすぎず、余り意味がありません。

当該自治体の時間軸上の資源配分が誤っていたかどうかを考えるとすれば、私は純返済可能金額で割り、時間軸上の破綻基準をつくるべきだと考えます。昨年9月定例会で、我が県の県債残高を純返済可能金額で割ったら何年になるかとお尋ねしましたら、29年という答弁が出てきました。

そこで、このたびの地方財政健全化法により、将来負担比率まで財政健全化判断比率の中に入ってきたわけですから、例えば平成17年度は行政コスト計算書では538億円の赤字であり、プライマリーバランスでは平均800億円の赤字となっております。すなわち返済能力はないと考えるべきではないでしょうか。

答弁のあった純返済可能金額901億円から資金手当債311億円と借換債626億円を引くとマイナス36億円となり、答弁された返済可能年限29年というのは御破算になってしまいます。時間軸上の資源配分を誤っていることを証明しているのではないのでしょうか。地方財政健全化法により、将来負担比率という数値が出てきましたので、知事はこの数値をどのようにお考えか、お聞かせ願います。

また、こうした数値が出てきた今だからこそ、時間軸上の資源配分が適正であったかどうか検証できる数値の策定と、時間軸上の破綻基準を定めるべきと考えますので、知事のお考えをお聞かせ願います。

第5に、こうした健全化判断比率の各数値は、正確さを期するとすれば、現行の現金主義、単式簿記の会計では不正確であり、法律に基づく財政健全化判断比率を計算する前提として、バランスシートや行政コスト計算書、損益外純資産変動計算書、資金収支計算書などによる公会計改革が必要であり、このたびの地方財政健全化法はいまだ道半ばという感じであり、極めて限界を持っていると考えています。したがって、公会計改革を法律に基づき義務づけるべきだと考えますが、知事の御認識をお聞かせ願います。

第6に、またこのたびの地方財政健全化法には、財政の破綻基準が明確化されておりません。地方財政健全化法の第2条(定義)の第5号では、早期健全化基準について、実質赤字比率、連結実質赤字比率、実質公債費比率、将来負担比率のそれぞれについて政令で定める数値をいうことになっています。

また、第6号では、財政再生基準とは、実質赤字比率、連結実質赤字比率、実質公債費比率のそれぞれについて早期健全化基準の数値を超えるものとして政令で定める数値をいうことになっています。

現在の危機的な地方財政をつくったのは、国のバブル崩壊後の裁量的財政政策です。国の経済財政政策のために、本来、地方自治体の自主財源である地方交付税を補助金化させ、公債費化させてきたのは総務省であり、地方交付税法の第6条の3の第2項違反を16年も繰り返し、憲法違反の国家財政優先路線をとってきたのも総務省、財務省ではありませんか。その反省もなしに、責任をとらない中央官僚や歴代内閣が本気で地方財政の健全化に取り組むのでしょうか。

三位一体改革も、結局は各省庁の抵抗に遭って権限の移譲に見合った財源移譲が進まず、地方分権は進みませんでした。

こうした中で、このたびの地方財政健全化法の改正は、明らかに国の介入が強化されており、その象徴でもある最も重要な地方財政の破綻基準を総務省の政令で定めることになっていることは、極めて重大な欠陥であると私は考えます。国、地方の財政に無限の担保力を提供している国民、県民ですから、この健全化基準や破綻基準も本来、法律で明確化すべきであると考えますが、知事の御見解をお伺いいたします。

第7に、夕張市の財政破綻から、「エコノミスト」誌には「危ない自治体」、「財政力全国ランキング」、「借金漬けワースト30」、「隠れ借金、サービス低下の実体」、「破綻連鎖Xデー」などの見出しが躍っています。

こうした地方財政の危機が流布している現在、公会計改革によりマネジメントレベルの意思決定や費用対効果などの会計処理はもちろん、ガバナンスレベルの意思決定である自治体の進むべき方向に対するビジョンの設定や予算調整と意思決定を通じた資源配分などの成否を分析、検討できる公会計改革が絶対必要です。

私は、現在の公会計制度に根本的な不備があり、だから年金問題のような事件が起きていると考えています。国民や県民の不安を解消するために、公会計改革によるガバナンスレベルの意思決定を直接記録、会計処理する処分蓄積勘定などを入れた公会計改革が絶対必要であると考えます。

地方財政がこれほどに危機的な姿になっており、地方自治体倒産の時代などとマスコミが宣伝してい

る現在、公会計改革によるバランスシートや行政コスト計算書、損益外純資産変動計算書、資金収支計算書など正確なストックの指標により、債務超過が発生したら破綻とすべきであり、そうした破綻基準を法制化すべきであると考えますが、知事のお考えをお聞かせ願います。

第8に、裁量的財政政策の総括と、ルールと目標による財政健全化についてお伺いします。

現在の地方財政危機は、バブル崩壊後の国の裁量的財政政策によるものです。赤字国債を財源に公共事業動員策による景気対策によるものですが、地域振興券に象徴されるような世界の物笑いになっているような景気に全く関係のなかった政策の羅列でありました。

去る16日、2007年骨太方針が決定しましたが、マスコミで言われているように、参議院議員選挙用の小骨だらけ、美しい国へのシナリオとしては迫力不足と酷評されているように、税制改革も歳出削減もない参議院議員選挙と好調な税収を背景に、3%の歳出削減も吹っ飛んでしまいました。これでは財政の健全化は実現するわけもなく、ルールも目標もない中で国は国家財政健全化優先路線から地方交付税の削減に象徴される地方財政いじめをやっているだけです。

こうした事態と地方財政健全化法が成立した今日、我が県は臨機応変な財政運営計画ではなく、ルールと目標を明確にした財政運営計画を確立すべきと考えますが、知事のお考えをお聞かせ願います。

次に、ふるさと納税と地方財政制度についてお伺いします。

5月初め、地方税を所管する菅義偉総務相が、故郷に恩返ししたいという要望が強いと、個人住民税の1割を生まれ育った故郷の自治体に納められる制度を提案し、政府も骨太方針に明記し、6月1日には総務省でふるさと納税研究会が学識経験者によって発足し、9月にも改革案をまとめ、来年度税制改正で実現を目指しています。

一見、自治体間の税収格差を縮め、納税者のふるさとへの思いやりや郷愁をそそるようなポーズをとっていますが、地方税の受益者負担の原則からも全く外れ、ふるさとの定義もなく、ふるさとの証明や居住自治体からのふるさと納税自治体への手続、証明などの納税コストを考えると、ほとんど地方財政の健全化の役に立たず、ふるさと納税納入自治体は交付税が削減され、ふるさと自治体の財政健全化にも役立たず、最大1割とふるさと納税がされても最大1兆2,000億円にしかならず、自治体財政の健全化に何の役にも立たないことは明確になっています。

このような自治体間の格差が埋まるわけでもなく、むしろ自治体間同士の対立をつくり出すふるさと納税を、地方税を所管する総務省がふるさと納税研究会などをつくること自体が許せないことです。

したがって、ふるさと納税などという美名のもと、国から地方への税源移譲や地方自治体間の格差の水平調整問題を担う交付税制度改革から全くかけ離れ、地方自治体間に対立を持ち込み、地方財政の健全化に何ら役に立たない納税制度を、事もあろうに地方税や地方交付税を所管する総務大臣が提唱することは許せることではありません。財務省の回し者と言われてもしょうがない事態です。知事は、こうしたふるさと納税に対してどのような考え方が、明確にしていきたい。

また、ふるさと納税は危機にある地方財政の健全化に役立ちませんし、ふるさと納税で歳入がふえれば地方交付税が減らされ、何の意味もありません。しかも、地方交付税が取られる東京都などの中央と地方が地方自治体間の対立をつくり出せば、財務省や総務省の思うつぼであります。

しかし、6月2日の新聞によれば、我が県の9つの首長が歳入アップなどを挙げ、賛成だとの報道がありました。現在の地方財政の危機にどのように立ち向かおうとしているのか、大変疑問に感じます。また、4人が反対、22人が保留と報道されています。6割の自治体の首長が保留していることも気がかりです。

今こそ地方財政の健全化のために地方は足並みをそろえ、ふるさと納税に反対すべきと考えますが、知事のお考えをお聞かせ願いたい。

次に、2014年問題とその対策についてお伺いします。

北陸新幹線の2014年開通が、あと7年後に迫りました。私は、県議会議員になってからこの問題を一貫して取り上げ、万全の対策を知事をお願いしてまいりました。特に新潟県中越大地震で史上初めて新幹線が脱線し、長期間にわたって上越新幹線がとまり、我が県経済への重大な打撃を与えたことから、あって当たり前と考えていた上越新幹線の役割がいかに大きなものであったか、改めて認識せざるを得なかったわけでございます。

しかも、最近、道州制の導入とあわせて論議されることも多くなり、新聞やテレビなどでもたびたび取り上げられ、いや応なしに2014年の北陸新幹線開通により、我が県への政治、経済、社会への影響をしっかりと分析し、絶対におくれた対応とならないように、万全の体制で臨まなければならないと考えています。

2014年問題とは、具体的に言えば東京駅 大宮駅間の1時間12本の電車運行が限界の中で、2010年の青森駅開業で東北新幹線に上越新幹線の電車がとられ、2014年の北陸新幹線開業で倍に増加すると予

定されている輸送需要に応じて、上越新幹線の電車がとられようとしているのです。

その結果は、高崎駅乗りかえの発生に象徴されるような上越新幹線のローカル線化であり、その影響は長岡大学の鯉江教授の分析のとおり、上越地方へのプラス効果に対し、長岡市などの上越新幹線沿線や新潟県北部に重大なマイナス効果と影響が出ると考えられます。また、新潟県中越大地震で観光客の来県がとまり、地域経済への影響がいかにか大きいか我々は思い知らされており、真剣に観光政策を強化しなければなりません。

私は、こうした我が県の 2014 年問題の政治的、経済的、社会的影響を厳しく分析してまいりましたが、知事は私の分析を悲観論と言って相手にしていただけませんでした。しかし、いよいよ北陸新幹線開業まであと 7 年です。時間は刻々と迫ってきております。

そこで、第 1 にお伺いしますが、2014 年問題に取り組む我が県の体制の問題です。私は、2014 年問題の深刻さが県民に十分にわかっていないと思います。日本経済新聞の「近づく「2010 年問題」」の連載のタイトルは、「新潟県がなくなる日」でした。新潟県の政治、経済、社会に強いインパクトを与え、新潟県が分裂をしたり、観光、経済が強い打撃をこうむり、新潟県がなくなる日は意外に早いと分析しているのです。しかし、私の分析に対して知事も悲観論と言って聞いてくれませんでしたし、2014 年問題が理解されているとは思えない現象があちこちにあらわれています。

例えば先日、上越市議会の最大会派だそうですがけれども、毘風が北陸新幹線開業に伴う並行在来線の廃止を提言し、大きな話題となりました。信越・北陸本線は、日本海縦貫の貨物輸送の重大な幹線で、重要な役割を担っているのに、そのど真ん中を廃止するという提案は、単なる一人の思いつきではないだけに重大な意味があり、18 日には撤回して謝罪しているようですが、それで済むようなことではありません。2014 年問題がよく理解されていない証拠でもとあります。

2014 年問題は、今思いつくだけでも、上越新幹線活性化対策、財政問題、観光振興対策、産業振興政策、北陸新幹線並行在来線の問題、並行在来線の運営形態と財政の問題、ほくほく線の経営対策、新潟駅連続立体交差化事業の問題と新在直接乗りかえホームの実現と白新・羽越本線の高速化の実現の問題、新潟空港アクセスと東港への乗り入れの問題、新潟空港 3,000 メートル滑走路化の実現、そして車の外部不経済と地球環境の問題、長岡 直江津間の信越本線高速化の問題など、とても交通政策局一局で扱える内容ではありません。少なくとも 2014 年問題を直接、総合的に考え、対応するプロジェクトチームが知事直轄の部門として必要なのではないのでしょうか。知事のお考えをお聞かせ願います。

第 2 に、北陸新幹線の並行在来線の問題ですが、経営分離される信越本線は 38.1 キロ、北陸本線は 60.6 キロもの長大な、しかも鉄道貨物輸送の重要な幹線であります。学識経験者による並行在来線あり方懇談会は、延伸後 30 年間で公共負担は約 386 億円と試算しています。県議会の 2014 年問題特別委員会でお聞きしましたら、交通政策局長は 2010 年までに並行在来線の経営計画をまとめると答弁しております。

また、知事は 12 日に、並行在来線の初期投資を起債を認めてもらい、交付税措置も認めてもらいたいと国に要望したと報じられています。今定例会での知事の提案理由説明にも並行在来線問題が取り上げられておりますが、経営形態もいろいろ考えられ、第三セクターで一つの会社にするのか、それとも三つなのか、あるいは北越急行株式会社に経営を任せることができないのかなど、他県との協議が前提となるだけに急がなければならない課題であります。

知事は、こうした状況を踏まえ、並行在来線の財政問題や経営形態などの計画、スケジュールをどのような考え方をお持ちなのか、お聞かせ願います。

第 3 に、白新線・羽越本線の高速化についてお伺いします。

白新線・羽越本線の高速化については、東京大学家田教授を委員長とする検討委員会が設置され、平成 19 年 5 月に 4 回の委員会を終了し、検討結果が出たと報道されています。

その内容の一つは、在来線の高速化プラス同一ホーム乗りかえ案を最適な整備手法とし、地域の活性化を図ることが必要。第 2 に、実施時期は 2013 年を目途とする。第 3 に、事業費と効果を考慮して、現行車両を改装し、使用して 204 億円の事業費とするとの結論が出たと報道されています。

こうした委員会の最終報告を踏まえ、2014 年の北陸新幹線開業前に白新線・羽越本線の高速化を実現するために山形県や JR 東日本と協議し、資金計画や建設計画を決定しなければなりません。知事のお考えや計画、スケジュールがあると思いますので、お伺いします。

また、沿線市町村との建設資金の協議や産業政策や観光への役割分担なども協議しなければなりません。知事のお考えをお聞かせ願います。

第 4 に、空港アクセスについてお伺いします。

空港アクセスは、バスの駐車場の乗り入れや発着便数の拡大、南口からの着発、PTPS の導入、大形駅の空港駅など、できるものから順次、実現していき、最終的には鉄道軌道による乗り入れが目指

されています。確かに在来線を活用した沿線開発も含めて実現することが当面目指されておりますが、仙台空港へのアクセスを見ても沿線地域開発と一体となって実現すべきであります。

そのために、将来は新潟東港まで乗り入れる計画とすべきではないでしょうか。新潟東港まで鉄道が入っていることの有利さが新潟東港の一つの今までの売りでございました。また、韓国、ロシアとの三角航路が実現に向かって現在進められております。将来は新潟東港がその役割を果たすときが必ず来るはずであり、そのためにも空港アクセスの新潟東港への乗り入れが大切と考えます。

また、我が県が環日本海のゲートウエーとして、また発展する北東アジアの経済圏の中心地域としての任務を果たすためにも、世界で第2番目の上越新幹線の新潟空港乗り入れ、日本で初めての新幹線の空港乗り入れも夢があります。空港アクセスへの知事のお考え、計画をお伺いいたします。

第5に、2014年問題に対する対策として、我が県の経済対策、観光対策についてお伺いします。

昨年も数字を入れて質問しましたが、我が県の県民1人当たりの鉱工業出荷額は富山県の約半分であり、2014年北陸新幹線の開通でビジネスマンの北陸新幹線の利用が拡大すると予測されています。

また、日本経済新聞の北陸経済特集号を見ますと、富山、石川、福島3県は海外進出や投資が増加し、100億円規模の工場新設が相次ぎ、二けた増と報道されています。

金沢駅は、北陸新幹線の開業を予定し、既に連続立体交差化事業が完成し、駅前整備も終え、準備万端に整ったと報道しています。

北陸新幹線開業により、こうした全国トップクラスの産業群と競争しなければならなくなるのであり、負けない産業政策を確立しなければなりません。

知事は、2014年問題に対応する産業政策をどのように考え、7年間で負けない産業群を形成するためにどのような具体的な計画をお持ちか、明らかにしていただきたいのでございます。

最後に、2014年問題に対する観光政策についてお伺いします。

羽越本線の高速化と地域活性化に関する検討委員会でも、白新線・羽越本線の高速化だけでは沿線地域の活性化にはつながらない、官民一体となって観光をPRするような組織を立ち上げるように提案されています。

また、知事の今定例会の提案理由説明の中に、2009年観光交流推進年として提案があり、2009年を新潟県大観光交流年とし、官民が一体となった体制を構築し、連携を強化し、効率的、効果的な取り組みを行っていきなっていますが、北陸新幹線開業を待つ金沢市では、開業に向かって長野市と首都圏からの観光誘致や市民交流を促す連携協定を締結し、観光団体と組んで広域観光の共同キャンペーンを展開することが決定しています。

また、富山県は、岐阜県と広域観光の推進で協力することを決めたと報道されており、北陸新幹線開業に万全な体制をとっていると報道されています。

一方、我が県の観光予算は19億円で、産業政策の中の予算の1.7%、農業予算の1.9%程度で、農業を上回るようなGDP、国内生産を観光は上げているのに、その割から見れば極めて寂しい限りであります。佐渡観光客の減少、スキー客の大幅な減少など、観光の現状をどのように変えていくのか。こうした事態に対応する具体的な対策を求められていると思います。ぜひこうした事態を打開する具体的な計画を提示していただきたいことをお願い申し上げます。質問を終わります。ありがとうございました。(拍手)

【泉田裕彦知事】

佐藤浩雄議員の一般質問に順次お答えいたします。

まず初めに、県と市町村の地方財政健全化法に基づく健全化判断比率についてであります。

今ほどの佐藤議員のお話を聞いていて、この件について御理解いただいた議員がどの程度いるのかというふう感想を持ちました。これは、質問の仕方が悪いという意味ではなくて、そもそも公会計とは、どういう形で考えるべきなのだろうかというところで問題があるわけです。

もう毎年毎年、猫の目のようにいろんな指標が出てきてどうだこうだと、この順番には意味があると思っています。さはさりとして、完全ではないけれども、我が県が全国の比率の順番の中でどういう位置にあるのかということはおおむねわかるわけです。しかしながら、その実態を県民の皆様が理解するのはなかなか難しいと。議員各位が理解するのも難しいと思っています。

その最大の原因は、企業会計は本来、東インド会社から始まる組織体としての経営状況がどうなっているのかをあらわすために、人類の英知が詰め込まれて作られた会計方式なのですけれども、その長い

歴史の間でつくられてきたものと全く関係なくこころ変えてつくっている日本独自の指標であると思っております。

さらに、この公会計は、現金主義でやっているとな何が問題かということ、本来、費用で発生いたしております減価償却費が計上されていないという問題があります。

また、土地問題で皆様方も御理解いただけと思いますが、時価と取得価格の差というのは評価損になるわけですが、この評価損は費用として計上しないといけないわけです。それを現金が動かないからといってほうっておくと問題が先送りになるとか、極めてこの現金主義会計というものが問題の多い会計制度になっているということを理解しないで、数字だけを眺めていてもわからないということになっています。そのわからないものにさらに複雑な比率を導入しても、さらにわからないということが基本的な流れになっておるわけでございます。

そして、もっと驚くべきことに、今お尋ねのありました財政健全化判断比率は、現在その中身の算定方法が明らかになっておらず、これから政省令で決められるということで、計算ができないということになっております。

したがって、平成 15、16、17 年度の各数値がどのようになっているのか、今後、施行される政省令を見ないと計算ができませんので、現在の段階でお話ができないということでございます。この政省令が示されると算定できますので、その算定方法が出た段階で試算し、公表したいと考えております。

次に、公会計改革の法律による義務づけについてでございます。

議員御指摘のとおり、企業会計的な視点に立った公会計価格を進めることは必要と考えており、先ほども申し上げましたけれども、今、普通の経営者が見てわかる指標をなぜ出さないのかと。借金を他人資本というふうに強弁して資本の部に計上するとか、およそ考えられない会計をしているのが公会計ということでございます。

さらに、時価表示しようとする法律に違反するから、時価表示は認めないと、取得原価で書けとかいう話が出てくるわけです。これで実態の姿を県民の皆様にお伝えしろというのは難しいと、私は考えております。

県では、現在、自主的に会計制度の改革に取り組んでいるところでございますが、だれでもわかる、普遍性のある透明度の高い会計制度に移行すべきであると私は考えております。

次に、ふるさと納税と地方財政制度についてお答えいたします。

ふるさと納税制度につきましては、まだその定義は明確になっておりません。そしてまた、何回か答弁させていただいておりますが、地方の中で調整を行えば、議員御指摘のとおり大都市と地方で住民税の取り合いになります。そして、総額の中で地方交付税をもらっているところに不交付団体から税源が移譲することになりますので、地方が疲弊するという結果にしかならないということです。

一方、ふるさと納税の考え方として、寄附制度を使ったらどうかと。税額を控除するということになると、所得税から地方への税源移譲と、さらに地方交付税制度には影響を及ぼさない形で、これは自由民主党の中川幹事長の提案ということですが、これであれば国税と地方税との間でオフセットが起きるということでありますので、一つの制度設計としては傾聴に値するのではないかと。

ただ、この点については財務省が猛烈な反対を示しておりますので、直ちに実現するかどうかはわからないし、さらにはこの寄附制度を導入した際に、本当に地方自治体間の宣伝合戦になるのではないかとというようなことも指摘されております。

どういう形で制度設計をするのかということ国税と地方税との関係の中で議論していかなければいけないということが基本ですが、現段階においては、制度の流れを見きわめないと、仮定を置いて今、直ちに反対するということはちょっとちゅうちょします。すなわち所得税と住民税との間の調整が行われるのであれば、これは黙認するという選択肢もあるかなというふうに私は思っております。

いずれにいたしましても、人口の移動が人のライフサイクルの中で起きているわけです。ふるさとで生まれ育ち、教育を受け、そして1人当たり、これは都道府県によって試算が違いますが、1,400万円から1,800万円ぐらいの公費が投入されているわけです。そして、いざ納税という段階になって納税する場所が大都市であるということになると、地方は負担だけして税金の収入がゼロということになるわけで、人を成長、教育させたところに実質的に納税する制度という観点も含めて、便益を受けたところに対するリターンというような税理論上の基本原則に立ち返った制度設計が求められているのではないかと私は考えております。

次に、これはもうコメントしてしまいましたが、ふるさと納税に反対すべきかどうか、今の時点では必ずしも明らかではないということでございます。なぜならばふるさと納税が決まっていないから、制度設計ができていないからということであります。

次に、2014年問題に対する総合的対応についてであります。

佐藤議員の御質問を聞いておりますと、言葉じりをとらえて言っていないことを言っていると言われていて、事実関係を訂正させていただきたいと思っております。

まず、悲観的になり過ぎてはいけないというのは、上越新幹線が大宮駅と東京駅の間で制約があるので、必ず減便されるという話があったので、それは悲観的過ぎるのではないかと。連結という方法もあります。現に山形新幹線、秋田新幹線は、連結する中で本数を維持しているわけです。

また、上越新幹線と長野新幹線、北陸新幹線ですが、現在においても高崎駅で連結するケースがあります。必ず高崎駅で乗りかえになるのかということ、これも言葉のマジックで、多分連結だろうと思いつながらあえて高崎駅乗りかえというような言葉を使われるというのは、ミスリードしている部分があるのではないかと。それは、悲観的過ぎる部分があるのではないかとということだと思っております。言葉は、正確に使っていただきたいとお願い申し上げます。

それはそれとしまして、いずれにしても北陸新幹線の延伸を契機として上越地域の拠点性を高めていくというのは、県の戦略として大変重要な課題であるというふうに思っております。

一方で、この北陸新幹線の開業により6対4と、今の4対6の乗客の比率が逆転するということから政令市新潟市、また県北地域にデメリットが生じるということは、県全体にとって私はマイナスであるというふうに考えております。県全体でもプラスになるような施策を講じていかなければならない。新潟県を将来に希望が持てる、そして多くの人々が新潟を目指すというようなふるさとづくりをしていくためにも、この2014年問題は極めて重要な問題であるというふうに認識いたしております。

今後の体制でございますが、交通政策局を中心として、観光、産業振興、企業誘致、県民生活、インフラ整備などさまざまな部局が携わります。総合調整する能力を持っている知事政策局をそのためにも設置したということでございます。知事政策局の総合調整能力を活用しまして県全体で取り組む体制を構築してまいりたいと思っております。

次に、白新線・羽越本線の高速化についてでございます。

これは、柄沢議員にお答えしたとおりでございますが、新潟駅における同一ホーム乗りかえ、在来線の高速化の組み合わせが最適であるという報告をいただいたところでございます。既に事業着手しております新潟駅付近の連続立体交差事業とこの同一ホーム乗りかえについては、一体的に施行することが効率的であろうと考えております。したがって、まず同一ホーム乗りかえ事業について、連続立体交差事業と一体的に整備を進めるための関係者協議を早期に行いたいと考えております。

次に、在来線の高速化についてでございます。

これも議員御指摘のとおり、山形県、JR東日本、沿線市町村と協議する必要がありますので、具体化について議論を進めていきたいと思っております。

ただ、その進め方については、例えば議会内でも本当に共通の認識がとられているのかということ、ぜひ議員諸氏と佐藤議員も御議論いただきたいと思っております。すなわち高速化の前に福祉、医療ではないかとお考えの議員もおられるはずですし、新発田地域ではなくて、我々の地域には高速化よりも先にやってほしいことがあるとお考えの議員もおられます。まず、議会全体でのコンセンサスがとれるように、決議をする等の議会内でのコンセンサスづくりというのもぜひ佐藤議員にお願いをしたいと思っております。

そして、検討委員会での提案のありました高速化による地域活性化におきましても、具体化に向けて市町村と検討を進めてまいりたいと考えております。

次に、空港アクセスに対する考えについてでございます。

昨年12月の新潟空港アクセス改善検討委員会の提言を踏まえまして、空港アクセスの改善は超短期、短期、中長期と段階的に取り組むということで方向性が示されております。最終的には、定時性のすぐれた鉄軌道による空港への直接乗り入れにつなげていくことが必要なのだろうというふうに思っております。

今年度は、空港バス運行頻度アップ社会実験を行います。既に新潟駅万代口におけるバスの直接乗り入れということは、実現いたしました。そして、検討委員会の提案にありました鉄軌道による中長期の改善案につきましては、このたび設置したJR東日本等を交えた勉強会等により、鉄道事業者の立場から見た技術・安全面の課題、事業化の可能性等を検討してまいりたいと考えております。

次に、2014年問題に対する産業政策についてでございます。

本県の従業者1人当たりの製造品出荷額は、北陸3県でトップの富山県の7割程度にとどまっております。これも、数字のマジックがあります。県民1人当たりの数字を新聞記事で読まれたということですが、拠点化を進めるためには実はボリュームの方が大事なのです。

県民1人当たりの数字よりも、そこに来る目的地の絶対値がどうなっているかということを考えると、

新潟県は決して富山県に引けをとっておりません。総量では新潟県の方が多ということとはまず事実関係として御認識いただければというふうに思っております。

県民1人当たりでビジネスが進むわけではありません。絶対量としてどうなっているかということの方が、拠点性のあり方にとっては重要ということでございます。

さはさりとして、安心して将来に希望を託せる地として新潟県が選ばれるかどうかということになると、やはり県民1人当たり、従業者1人当たりの生産高が低いというのは、若い人が流出する原因になってくるわけです。2014年問題とは必ずしも直接的にはリンクしませんが、1人当たりの県民所得を上げていく、そして働いたものが公正な賃金として配分されていくためにも、付加価値は高めていかなければならないというふうに思っております。

なぜ本県の1人当たりの製造品出荷額が低いのかということになりますと、やはり下請型の産業構造になっているということでございます。富山県は、YKKを初めとする富山県に本社のある大企業があると。これがやはり平均賃金、1人当たりの製造品出荷額を押し上げているという側面があります。

本社機能を全部、大都市に依存して下請企業だけがあるという産業構造、経済構造となっていていけば、県民の平均賃金というのは上がらないということなのだろうと思っております。装置型産業、大企業が少ないということでございます。

このため、県といたしましては、政策プランに基づき、県内に本社を有する高付加価値型のリーディングカンパニーを育成していく必要があるというふうに思っております。

また、経済波及効果の多い優良企業の誘致、県内企業の高付加価値化を進めていかなければ、新潟県はじり貧になっていくということで、大変大きな懸念をいたしております。産業の高付加価値化を進めて、働いた分にふさわしい賃金がきちんと支払われるふるさとづくりに力を入れてまいりたいと考えております。

【鶴巻嗣雄総務管理部長】

5点についてお答えいたします。

財政健全化計画策定の義務づけについてであります。先ほど知事がお答えしたとおり、連結実質赤字比率の具体的な算定方法が明らかになっていないため、財政健全化計画を策定すべき水準についてはお答えできません。今後の国における検討状況を注視してまいります。

なお、法制度の見直しにかかわらず、健全な財政運営を確保することは重要と考えており、県では財政運営計画により、一定の前提条件のもとで持続性のある財政運営が可能であることをお示しているところであります。

次に、将来負担比率並びに新たな指標及び破綻基準の策定についてであります。将来負担比率は負債等のストックをベースとする指標です。その具体的な算定方法は明らかとなっておりますが、これまでは収支等のフローをベースとした指標しかなかったことにかんがみれば、ストックに着目したこと自体は一定の評価をすることがあります。

一方で、本来、企業会計に準拠した透明性のある財務諸表が整備され、市場規律が働くことになれば、独断の指標や基準は不要ではないかと考えております。

このため、議員御指摘のような新たな指標や破綻基準の策定は、不要であると考えております。

次に、健全化基準等の法律での明確化についてであります。御指摘のとおり健全化基準等は政令で明らかにされることになっておりますが、現行の地方財政再建促進特別措置法における再建団体の基準が政令で規定されており、法体系の横並び上特に問題はないと考えております。

次に、財務諸表に基づく破綻基準についてであります。先ほどお答えしたとおり、本来企業会計に準拠した透明性のある財務諸表が整備され、市場規律が働くことになれば、独断の破綻基準は不要ではないかと考えております。

次に、財政運営のルール等についてであります。知事が昨年12月定例会でお答えしたとおり、県財政の運営は県経済の成長や地方分権改革の進展状況等多くの要素に左右されることから、固定的なルールの設定に大きな意味はないものと考えております。

議員御承知のとおり、財政運営計画により一定の前提条件のもとで持続性のある財政運営が可能であることをお示ししており、今後とも計画に基づき県民の皆様にご不安を持たれないような財政運営に努めてまいりたいと考えております。

以上です。

【丸山仁産業労働観光部長】

2014年問題と観光振興に向けた取り組みについてであります。北陸新幹線開業に向けて、新潟駅を終着駅とせず、その先へと続く人の流れをつくるため、佐渡固有の自然や歴史、食をテーマとした新しい旅づくりへの支援や山形県、福島県など隣接県との連携による広域観光ルートの開発などを積極的に進めております。

また、2009年を本県の大観光交流年に位置づけ、官民一体による推進体制を構築する中で基本となる観光資源を磨き上げるとともに、民間を含めた広範な関係者の連携・協働を促しながらリピーターの拡大に努め、2014年をも見据えた交流人口の拡大につなげてまいりたいと考えております。

なお、本県観光予算は、その額及び予算全体に占める比率ともに隣接県・北陸各県と比較しても低くはなく、観光立県に向けた重点的な取り組みを展開しておるところであります。

【高橋総一交通政策局長】

並行在来線についてであります。並行在来線の経営に関しましては、並行在来線のあり方懇談会において、初期投資を含めた開業後30年間で約386億円の公共負担が必要との経営モデルが示されております。

県は、沿線3市とともに、今年度はOD調査を行い、正確な旅客流動の把握に努めるとともに、経営モデルの精査を進め、公共負担の財源確保や経営形態等について検討を行うこととしております。

いずれにいたしましても、長野県、富山県などの関係各県が並行在来線に係る方針決定の目標をおおむね2010年度としていることなどから、その時期を目途に施設、運行、要員などの検討を進め、同時に関係各県との協議を行う中で、経営計画を作成してまいりたいと考えております。

【佐藤浩雄議員】

御答弁ありがとうございました。

2014年問題ですが、2014年問題はそれこそ車の外部不経済や地球環境問題も含めて、膨大な並行在来線から、知事が提案されているそれこそ地方交付税の措置であるとか、起債を認めるとか、そういう財政問題もあらゆる分野にわたるほど膨大な内容だと思っております。

したがって、その内容が十分に理解されていないと、この前の上越市議会の毘風がやったようなああいうことが出てくると思っております。平成9年、10年にもう国と協定が結んであるのがもう一回なんていうことが、信じられないことが、まして地球環境問題などというそれこそサミットで協議するような問題もかかっているのがこの並行在来線問題と関係しています。そういうことを総体的にやっぱり十分検討する必要があると。

そして、そういう2014年問題の本当の大事なところを県民の方に理解してもらって、逆に現在ある上越新幹線を目的意識的に活用して、経済の活性化、観光も含めて活性化にどうつなげていくか、県民一人一人が目的意識を持って活動するということにつなげるべきだと思っております。

そういう面からすると、私は知事政策局が力がないとかなんとかなんて言っているのではないのです。そういう県民の皆さんが目的意識を持って2014年問題を乗り越えていくのだというエネルギーや目標を与えるためにも、私は十分にこの2014年問題を検討されて、それぞれのターゲットがすかっと県民にわかるようにしていただける、そういう意味でプロジェクトチームをつくって、もっと十分に検討する必要があると思っております。

そういう意味で、決して知事政策局に力がないとかなんとかというのではなくて、私はその力をさらに出していただきたいと思うので、ぜひそういう方向で取り組んでいただきたいと思うのですが、その点についてお伺いします。

もう一つ、白新線・羽越本線の高速化について、現行では委員会の結論は、2013年というのを一つの目標として出してきました。知事は、今、新潟駅の連続立体交差と対面乗りかえのホームの協議に入りたいと、こういう御答弁ですが、私は2013年という時間的なポイント、目標が出たわけですから、そこに向けた資金計画やJR、山形県、沿線市町村との具体的な協議をもうすぐ進めていかなければならないと思うんです。

したがって、知事はこの計画をいつまでにここまで決めなければ間に合わないよということについて、関係者と協議を始めていると私は思うのですが、そうしたとすれば、一致団結して白新線・羽越本線の高速化を実現するという協力を求める意味でも、やっぱりその計画を県民に明らかにしていただきたいと思うのです。もう一步踏み込んだ内容をお願いしたいと思うのです。

それから、3つ目ですが、ふるさと納税の問題ですが、内容がわからないから今はコメントできない、結論が出ないみたいなことを言っていますが、私は今まででも結論が出ていると思うのです。それこそ16年間も地方交付税法の第6条の3の第2項違反をしている財務省です。彼らが何を考えているかなんてわかるではないですか、もう。我々はそういうことについて地方から常に批判をし、そういうことはやめさせるべきだ。しかし、16年間もそういうことをやり続けて、53兆円の借金を交付税特別会計につくっているわけです。彼らが財政破綻させたのと同じです。そういうことからすれば、ふるさと納税が何をねらっているかは、もうはっきりしていると思うのです。

したがって、知事はその内容が定まらないからまだコメントする段階ではないということですが、ふるさと納税について、新潟県の9つの町村が、収入が多くなるから賛成だなんて言って、とんでもない間違いをしているわけです。そんなことはないわけですから、そういう誤解もあります。

さらに、22市町村の態度が明確になっていません。今、地方分権の時代で、対等平等かもしれませんが、県のトップリーダーとしての知事はその関係市町村の皆さんとよく協議して、ふるさと納税に対する態度をやっぱり明確にするべき時期に来ていると思うので、ぜひお願いしたいと思います。

最後ですが、財政健全化比率の問題です。これは、内容が決まっていなから……

【長津光三郎議長】

佐藤浩雄君に申し上げます。時間が超過しておりますので、結論を急いでください。

【佐藤浩雄議員】

内容も決まっていますが、しかし政令でその内容を決めること自身がもう問題なのです。しかも、その時期をいつにするかもわからないでやっていると。そういう意味からすれば、このやり方は地方自治体に対する態度が極めて不遜であると思うのです。

知事は我々のトップリーダーなのですから、ぜひ明確な態度で、こういうことについて総務省にはっきりと言うべきだと思うのです。ぜひそういうことを期待しますので、もう一度御答弁お願いします。以上です。

【泉田裕彦知事】

再質問に順次お答えいたします。

2014年問題については、知事政策局の調整機能を活用して、県としてしっかり取り組んでまいりたいと思います。

次に、白新線・羽越本線の高速化でございますが、先ほども申し上げましたとおり、佐藤議員の主張はよくわかりました。まず、県議会、県民のコンセンサスを得ていくことが重要であると私は考えております。

次に、ふるさと納税についてでございます。先ほどから申し上げているとおり、ふるさと納税制度の

設計によって賛成にも反対にもなるということです。地方間での税源移譲という形であれば私は反対と明言いたしております。

一方、所得税が多少でも地方に来るということであれば賛成でございます。制度内容がわからないのに、ふるさと納税に賛成か、反対かを言ったら誤解を招くということを申し上げております。

次に、財政健全化比率についてでございますが、数字のお尋ねでございましたが、現在はまだ計算ができないということでございます。

【鶴巻嗣雄総務管理部長】

再質問にお答えします。

政令の規定の問題であります。先ほどもお答えしたとおり、法体系上政令で規定しても問題ないと考えております。

いずれにいたしましても、健全な財政運営を確保することは重要と考えておりますので、県としては県民の皆様にご不安を持たれないような財政運営に努めてまいりたいと考えております。

【佐藤浩雄議員】

まず最初に、今の政令の問題ですが、財政健全化法に基づく財政健全化判断比率及び再建比率、この中身は政令で定めると確かになっていきます。それを法律体系上はいいからいいのだということではないでしょう。その結果は、無限の担保力を担っている国民、県民が、最終的には無限の担保力を発揮せざるを得ないのです。そのときに、その基準がわからないでやっていますか。この法律を決めるときに、本来はその基準を定めるべきなのです。そして、国民的合意がなければならぬはずなのです。それを一省庁の政令で決めるなんていうこと自身が、この法律上のおかしいところです。

だから、地方自治体の知事は、少なくとも新潟県の代表として、大統領のようなトップリーダーとして、県民の生活や財産を守り、税という資源を委託されている、受託責任があるわけですから、受託責任に基づいてははっきりと国に対して物を言うべきです。ここのところをもう一度お願いしたいと思うのです。

それから、ふるさと納税について、今までの政府がやってきた交付税措置は、平成 16 年なんていうのはまさに憲法違反です。そういうことを平気でやって、53 兆円も借金をつくってきているわけですから、やり方はもう目に見えている。では道州制になるのであれば、いっそのことすべての税財源を地方に回して、そこから防衛、外交あるいは司法の分野にだけ逆交付したらどうですか。そのぐらいの提案をきちっと言うべきです。それでなければ何らこのふるさと納税の意味が深まりません。単なる寄附が多いか、寄附制度にするか何かという程度の問題ではない。私は道州制も含めれば、地方財源の問題としてしっかりととらえ直すべきだと思います。

最後ですが、2014 年問題。私は、ここまで内容を見ていて、あるいは最近の日本経済新聞のいろいろな記事を見てみますと、女性の働き度だとか、貯蓄率とかの数字を比較すると、はっきり申し上げて物すごく危機感を持ちます。したがって、2014 年にはこれを乗り越えるのだというしっかりとした目標を新潟県民の皆さんに与えていただいて、運動にしていきたいと思うのです。

そういう意味で、知事政策局の皆さんは能力があると思います。したがって、それにさらにプラスして、特別新聞でもつくって、ターゲットを明確にしたやり方をしていただきたいと思うのですが、もう一度御答弁をお願いします。

【泉田裕彦知事】

まず、2014 年問題ですが、知事政策局において総合調整能力を発揮して的確に対応してまいりたいと考えております。

次に、ふるさと納税でございますが、ふるさと納税とは関係ない財政論を言われていましたけれども、全国知事会を通して中央省庁の解体的再編も含む地方税財源の確立ということを既に申し上げております。ふるさと納税に関して言いますと、先ほど申し上げたとおり、その制度設計によって賛否は変わるということでございます。

【鶴巻嗣雄総務管理部長】

法律で明確化すべきとの再質問でございますが、そのような法律の組み立てになっておることでありまして、特段問題はないと考えております。