

【佐藤浩雄議員】

それでは、1990年代最後の一般質問をさせていただきます。

それでは、羽越本線の新幹線直通運転化事業調査路線決定に伴う新潟県の対応について質問いたします。

私は去る9月議会で、阿賀北振興と都市間交通渋滞の抜本的改善と地球温暖化防止のためのCO₂削減、新潟県の開発可能性の向上のために、白新線の複線化と羽越線の高速化、新幹線の新潟空港乗り入れの実現について質問をいたしました。

その後、去る10月27日に開かれた運輸省の第2回新幹線直通運転化調査委員会で、羽越本線、新潟・酒田間を含む全国7路線を調査路線に決定いたしました。この決定により、羽越線の高速化や白新線の複線化を取り巻く情勢が前回の9月時点と決定的に違ってきましたので、再度質問いたします。

9月議会で私は、新発田 - 新潟間の交通渋滞の抜本的な改善と、環境エネルギー問題の解決と、阿賀北の振興のために、白新線の複線化と、新駅の設置とパーク・アンド・ライドの実現、羽越本線へのフリーゲージトレインや、ミニ新幹線の導入を質問いたしました。

これに対して平山県知事は、交通渋滞は年々激しくなっており、環境への影響も懸念される。交通渋滞解消には、鉄道の複線化による輸送力の拡大やパーク・アンド・ライドは極めて有効な手段の一つである。中長期的な視野に立って、沿線自治体やJRとテストを行ったり、検討を続けているが、今後も続ける。羽越線のミニ新幹線やフリーゲージトレインの導入により、上越・北陸新幹線とも直結する鉄道のネットワークが形成されることは、21世紀の新潟県の拠点性の向上のために重要な課題の一つであると認識している。県としては、フリーゲージトレインの開発状況を見守りながら、引き続きJRや関係県や沿線自治体とも連携し、羽越ミニ新幹線の検討を続けていきたい。その場合、フリーゲージトレインの可能性が出てくることは、羽越ミニ新幹線の導入の機能度を格段に上げるという意味で、有効だと考えている。白新線の複線化と羽越ミニ新幹線の導入の調査費については、重要な課題として認識しているが、指摘される段階にまで詰まってないし、北陸新幹線を建設していることから、財政上の検討を加えながら適切に対応していきたいと答弁しております。

また再質問には、羽越のミニ新幹線、空港乗り入れについては、いずれも膨大な事業費がかかることもあり、事業採算性も含めて研究・調査を進めているので、前向きに検討してまいりたいと答弁し、さらに、羽越ミニ新幹線の実現の地元の運動は具体的に始まったし、山形新幹線の新庄延伸により、羽越ミニ新幹線が北上する可能性が薄くなってしまっているので、できるだけ早くということも承知している。山形県知事とは日本海沿岸で一緒にやりましょうと、一緒にそろえているつもりである。大阪発新潟行きや新潟発酒田行きが実現しなければ意味がないので、十分効果が上がるように、また、投資に対して考えていけばミニが有効であり、かつ羽越ミニとあわせて空港乗り入れも検討した方が効果があるという声もあるので、検討すべきことを詰めながら可能性を見出していきたい。同一県内で、2つも新幹線をやるところはないので、財政負担も考慮すると、次のチャンスをうかがっていくということも必要なことと思いつつ、毎日この問題を勉強していると、再々質問に答弁をしております。

ところが、去る10月28日の新潟日報を初め全国各紙が、運輸省の新幹線直通運転化調査委員会が、東日本で唯一の区間として、羽越本線、新潟 - 酒田間を調査路線に決定したと大きく報道いたしました。新潟日報の報道では、運輸省によると、羽越本線が選ばれた理由は、上越新幹線が入る新潟と酒田を結ぶ線であることなど条件に合った上、山形県などの地元の要望が強かったこと、地域バランスに配慮したこと、調査期間は2000年までの2年間、直通化への課題や実用化への可能性、需要調査などを行う。また、県交通資源対策課は、かねてからの要望が実った。財政状況との兼ね合いのもと、来年度予算の中で県としての対応も検討したいとの記事となっております。

さらに私は、関係各所に調査をしたところ、新幹線直通運転化調査事業は、フリーゲージトレインの技術開発の進捗状況を踏まえ、今後の高速鉄道網整備の一方策としての新幹線直通運転化について、その整備効果などについて検証するとともに、全国における将来の事業化の可能性について調査を行うもので、平成11年度の調査費は1億2,000万円である。調査概要は、一般調査として山形・秋田新幹線における整備効果の分析(利用者の便益、沿線地域の経済波及効果、新幹線直通運転化に係る技術的課題の整理とその対応策、今後の新幹線直通運転化に係る需要予測手法、社会経済効果計測手法の確立)、さらに、可能性調査としては、新幹線直通運転化の調査対象路線の現状把握(旅客流動の現状、路線設備・施設の状況)、さらに、調査対象路線事業化の可能性の把握としては、調査対象路線ごとに、需要予測、概算事業費(アプローチ、在来線改良、踏切道改良費など収支採算性の把握)、調査対象路線における整備効果の把握(利用者の便益、沿線地域の経済波及効果、費用対効果の分析)などとなっております。

また、去る 11 月 10 日の衆議院運輸委員会での吉田六左工門代議士の、新潟空港の機能任務と羽越本線へのフリーゲージトレインの導入の調査路線決定に対する質問に対して、二階運輸大臣は、新潟空港は上越新幹線とアクセスもあり、既に 2,500 メートルの整備をされており、首都圏空港整備完成までの間、首都圏北西部の空港需要の一部を分担していくことが大いに期待できる。新幹線については需要が強く、県を挙げて要望している地域が多く残っている。新幹線未着工区間で、今後も新幹線による開発が難しいと思われる地域に対しても、国土の均衡ある発展の観点から、新幹線と在来線が直通運転できる画期的な技術開発をもってそれらの地域に均てんしていくことは、運輸行政が大切にしなければならないことだと思っている。山形新幹線では 42 分短縮し、秋田新幹線では 48 分短縮した。今日の不況の状況の中でも営業成績が相当上がっており、効果が上がっている。フリーゲージトレインの活用で、新幹線と直通運転が可能であれば大いに進めていきたい。現在、アメリカのデンバーに日本から車両を持ち込んで、夜間も休むことなく実験を行っている。将来のためには 60 万キロの実験が必要なので行っており、時速 225 キロメートルを達成しており、技術者の意見では 300 キロメートルは優に達成できると思われるので、平成 11 年から 2 力年で、今後の高速鉄道網の一方策として羽越本線、新潟 - 酒田間も含め新幹線直通運転化事業について、その収支採算性、費用対効果及び経済波及効果も含めて、将来の事業化の可能性を調査したい。しかし、ただ単に調査するのではなく、着工に向けて実現性に向けて大いに取り組んでいきたい。その運輸省の意気込みは、第 2 次補正予算においても 27 億円を要求しているところに理解をしていただきたい。直通運転化事業を進めるには、フリーゲージトレインの技術開発がまず必要であるが、さきにかかれた鉄道技術の国際会議において、世界の鉄道技術者のトップレベルから大変な評価をいただいたので、一層自信をつけて成功に向けて努力をしていきたいので、関係沿線の議員の皆様には一層の力添えをお願いしたいと答弁しております。

このように、羽越本線の直通化運転事業は、単なる調査ではなくて、着工へ向けた事業であり、白新線の複線化や羽越本線の高速化を取り巻く情勢は大きく変わったのであります。

そこで、県知事にお聞きしますが、第 1 に、運輸省の新幹線直通運転化事業調査委員会により、羽越本線が調査路線に決定されたことに対して、県は、かねてからの要望が実った。財政状況との兼ね合いのもと、来年度予算の中で県としての対応も検討したいと報じられていますが、県として来年度予算にどのように対処するつもりか、お聞きしたいのであります。

第 2 に、新潟県は、白新線の複線化とパーク・アンド・ライド、ミニ新幹線やフリーゲージトレインの導入は阿賀北ばかりでなく、新潟県全体の拠点性や開発可能性を高めるものにもかかわらず、山形県や運輸省の姿勢と比較すると極めて消極的としか思えません。今こそ姿勢を転換し、白新線の複線化やパーク・アンド・ライド、新駅の設置、ミニ新幹線やフリーゲージトレインの導入に積極的になるべきと思うが、県知事の御所見をお伺いいたします。

第 3 に、国会の運輸委員会の運輸大臣答弁でも、新潟空港の位置づけは、首都圏西北部の航空需要にこたえるものとなっており、新幹線の新潟空港乗り入れと新潟空港の 3,000 メーター滑走路化にもっと積極的に取り組むべきではないか。特に、新幹線が直接乗り入れる国際空港は日本になく、新幹線の新潟空港乗り入れは急ぐべきであります。県知事の御所見をお伺いいたします。

第 4 に、羽越本線のフリーゲージトレインかミニ新幹線の導入の前提は、白新線の複線化であり、羽越本線の新幹線直通運転化調査委員会の調査路線決定を受けて、白新線の複線化実現に早急に取り組むべきと思いますが、知事のお考えをお聞きしたいのであります。

第 5 に、運輸省は、山形県の積極的な要望を認めています。9 月議会で知事は、山形県知事と日本海沿岸で姿勢は一緒であると答弁いたしました。しかし私は、やはり羽越新幹線に対する取り組みは、新潟県が弱いのではないかと思います。9 月段階とは情勢が全く違ってきております。羽越新幹線の出発点は新潟県です。新潟県の積極的な姿勢を示すためには、白新線の複線化と羽越本線へのフリーゲージトレインかミニ新幹線導入のための調査費を調整すべきではないですか。知事の御見解をお伺いいたします。

次に、財政民主主義の確立及び地方財政制度改革の実現と 12 月補正予算について質問いたします。私は、去る 6 月議会で、地方財政の危機と新潟県中期財政収支見通しと財政健全化に向けた取り組みについて質問いたしました。日本の行財政システムが中央集権的分散システムをとっている結果、補助金や交付税の形で膨大な移転財源による財政危機の視点が新潟県中期財政収支見通しから抜け落ちていること。その結果、膨大な地方交付税特会の借入金が発生し、地方債の元利償還金を後年度の地方交付税基準財政需要額に組み入れていく各種の変則的な地方債の断続的な発行が行われ、地方単独事業の拡大による急激な地方債の累積と公債費の膨張、財政調整基金などの枯渇など、地方財政制度の制度的なゆがみが限界に達していること。その膨大な移転財源により、22 兆円もの地方交付税特会に借入金が発生し、地方債現在高は 176 兆円にも達し、赤字国債は 446 兆円に達し、GDP の 120.9% にも達して、

国・地方とも財政は危機的な状態に陥っていること。このすべての原因は、簡単に言えば日本の地方財政制度にはブレーキ機能がなく、市町村や県の主人公である住民が地方財政をチェックするシステムがない。言い換えれば、その自治体の必要な住民サービスの質・量と、それに見合う市町村民税や県税を市町村会議員や県議会が決めることができないために、国からの移転財源がなければ一切の地方の事業ができないシステムとなっており、その結果、非効率的な行財政制度となり、地方自治体の中央依存体質が強化され、財政民主主義のないシステムになっているからであること。

しかも国は、地方交付税特会に借入金の日日に膨張しながら隠れ借金化している中で、オイルショック時の国庫補助負担金カットの交付税加算措置が極めて不十分であり、例えば、交付税特会借入金の国庫負担分も次々と繰り延べられ、ことしは6,685億円も平成17年度以降に繰り延べられていること。また交付税財源は、通常収支で恒久減税分を除いても10兆4,000億円も財源不足で、交付税法6条の3の2違反の状態を6年も続けていることにより、普通交付税は公債費化や補助金化し、交付税制度そのものが変質をし、地方財政の危機は極めて深刻な事態で、国税を地方財源とする抜本的な地方財政改革が必要であること。このような地方財政制度の危機的な本質を指摘するとともに、新潟県は全国よりも投資的経費が高いが、その原因は何か。今後の国の経済対策に対してどのような態度をとるのかをも指摘し、質問いたしました。

私の質問に対し知事は、交付税特会借入れの地方負担分は不満が残るが、現在の国・地方の厳しい財政難でやむを得ない。しかし、地方税財源不足は、本来地方税の拡充か交付税率の引き上げによって完全に補てんされるべきものであり、交付税総額確保を国に働きかける。元利償還金の基準財政需要額への算入は、直ちに交付税の特定財源化につながるとは言えない。むしろ、償還時における高率での交付税充当を前提とした起債の増加が、結果としてその分の交付税の増額につながるといった問題の方が当面重要な問題であると考えており、この点を含めて交付税財源の総額確保を国に強く働きかけたい。投資的経費については、普通会計ベースの40%を占めているのは、本県の地形や拠点性の向上のための社会資本整備、大規模な災害の発生が原因である。国の経済対策に対する対応は、現下の厳しい財政運営を踏まえると、国に対して財源補てんが完全に行われなければ、対応は困難であると答弁いたしました。

その後、8月11日の日本経済新聞は、「公共工事息切れの兆し6月着工額7.8%減地方分落ち込む地方単独12.9%減」と大きく伝え、公共工事全体の3分の2を占める地方発注の公共工事が、地方財政の悪化から大幅に減少したのが主因である。特に、補助金のつかない地方単独事業は、深刻な財政難を背景に大幅に落ち込んで、39都道府県がマイナスとなり、地方財政計画を達成できないと伝えており、地方財政の深刻な危機は日本全土を覆っていることを証明したのです。しかし、驚くことに、財政危機宣言をした新潟県のみが7.7%の日本一の地方単独事業を伸ばしており、財政危機を招いた中で投資的経費が異常に高い財政運営を浮き彫りにしております。

さて、そのような中で、12月県補正予算概要を見えますと、考え方として、国の経済新生対策に伴い、地域経済の動向に配慮しつつ社会資本整備を進めるとともに、中小企業の資金供給の円滑化を確保する観点から、所要の経費を計上したとなっており、補正額は561億7,600万円で、過去最大の補正予算となっております。また、一般財源334億8,300万円のほとんど313億8,200万円を県債で財源充当しております。しかも、11月25日付の自治省財政局財政課長通知によれば、国の補正予算により追加される一般公共事業、施設費、災害復旧など投資的経費に係る地方負担分は、原則として起債充当率100%とし、その元利償還金の全額について後年度基準財政需要額に算入し、80%を事業費補正、20%を単位費用による措置とすることとし、また、社会福祉施設整備に係る都道府県負担額、出資金、貸付金については、資金手当てのために地方債の充当率100%で措置することとしています。また、国税の減額補正に伴う交付税の減4,386億円は、2分の1に相当する2,193億円を交付税特会借入金で措置する。交付税特会の借入金の償還に必要な財源については、平成13年度以降、各年度において一般会計から交付税特会に繰り入れるとしております。残る2,193億円については、交付税特会借入金として、その元利償還金は地方が負担をする。地方税の減収分は、当面減収補てん債を予定している。今後の平成11年度に追加される地方単独事業についての財政措置は、従来の対象団体要件にかかわらず、当該事業量の範囲内において臨時経済対策事業債を充当率100%で、その元利償還金の45%を事業費補正により、後年度基準財政需要額に算入する。また、通常債を充当する場合でも、その充当残部分に臨時経済対策事業債を充当できる形で弾力運用する。地方単独事業を含む公共事業の平準化についても、債務負担行為を積極的に活用し、事業の円滑かつ計画的な執行を確保するように努められたい。予算計上されている単独事業についても、資金手当てのために地方債の弾力的運用をすることとなっております。

そこで、平山知事にお伺いしますが、本県の過去最大と言われる12月補正予算は、この25日の財政

局財政課長通知に基づいて編成された補正予算と思われます。この財政局財政課長通知は、財政危機に陥っている地方自治体にさらに借金をさせ、公共事業や地方単独事業を強制する、地方自治を全く無視する内容のような気がいたします。知事の御所見をお伺いいたします。

第2に、知事は6月議会で、交付税財源不足は、本来国の責任において地方財源確保か交付税率アップによって確保されるべきものであり、国に強く働きかけると答弁していますが、この通知は、交付税特会借入金の半分、2,193億円が地方負担分となっており、知事の答弁と全く逆となっておりますが、知事の御所見をお伺いしたい。

第3に、知事は6月議会で、元利償還金の基準財政需要額への算入は、直ちに交付税の特定財源化につながるとは言えない。むしろ、償還時における高率での交付税充当を前提とした起債の増加が、結果としてその分の交付税の増額につながるという問題の方が当面重要であると考えており、この点を含めて交付税財源の総額確保を国に強く働きかけたいと答弁していますが、12月補正の起債充当100%で、100%の基準財政需要額算入を前提とした県債は、知事の答弁の、償還時における高率での交付税充当を前提とした起債であり、最も嫌うところではなかったかと思えます。なぜ国の誤った方針に追随し、313億円も県債を発行するのかをお伺いいたします。

第4に、国の財政課長通知は、地方単独事業を伸ばすために、臨時経済対策事業債の乱発を初め債務負担行為を積極的に活用せよとは、地方財政の原則すら否定をするもので、許されるべきものではないと思えます。知事はどのような御所見でありましょうか。

第5に、このたびの国の12月補正予算の編成は、明らかに財政民主主義を否定したものであります。国家財政は、3兆7,000億円の赤字国債を発行し、地方財政では2兆円の地方債を発行し、その上交付税特会には4,000億円強の借入金を発生させています。県も313億8,000万円の県債を発行し、累計2,015億円となります。前回知事は、完全な財源措置がない景気対策には乗れないと答弁していたのに、知事の答弁とは明らかに違うのではないのでしょうか。知事の御所見をお伺いいたします。

第6に、交付税の補助金化、公債費化についてお聞きします。前回の質問に対する答弁では、起債に元利償還金の基準財政需要額への算入は、必ずしも交付税の補助金化や公債費化に当たらない。特定財源化には当たらないと答弁しております。しかし、政府の第2次補正では、充当率100%、事業費補正で80%、単位費用で20%を基準財政需要額で見るとなっており、明らかに交付税の補助金化、公債費化であります。

まして、交付税特会の通常収支の財源不足が、交付税法6条の3の2の違反の状態を6年も続けている上に、交付税特会の借入金が22兆4,000億円に達している状況では、交付税財源が縮小し地方負担がふえているのであって、一般財源であるはずの交付税が特定財源化しており、交付税制度そのものが変質していることは明確だと思いますが、知事の御見解をお伺いしたいのであります。

第7に、このたびの政府の第2次補正により、交付税特会借入金は22兆4,000億円に、地方債残高は178億円に達しました。また、介護保険の根幹と、地方自治を否定する介護保険料の徴収凍結や延期、介護手当の支給などで、赤字国債の発行は1兆円程度必要で、国債発行額は7兆5,000億円発行し、赤字国債残高は449兆7,000億円に達するものと思われます。これは、すべて後年度の世代に負担を押しつけるものです。このことは明らかに、地方財政や国家財政を危機に陥れるものであり、見逃すことはできません。現在の国、地方を合わせての600兆円をはるかに超える債務は、日本の最高の潜在成長率をもってしても返せない、大蔵省は一方で宣伝しておきながら、借金政策の第2次補正予算を強行することは、20年、30年先の税金を前取りしていることと同じことであり、孫の世代の税金を当てにして大盤振る舞いをしていることは許せることではありません。平山知事はどう考えているのか、御所見をお伺いしたいのであります。

最後に、今日の近代経済学の父とも言えるケインズは、繰り返される恐慌により膨大に発生する非自発的失業者を救うために、管理通貨体制下における有効需要政策を考えたと思えます。ケインズの哲学は、非自発的失業者は救わなければならないというヒューマンな立場からの哲学であったに違いありません。今日のバブル経済に踊った金融機関や企業・個人によりつくられた膨大な不良債権処理のために、超低金利政策と借金財政の大盤振る舞いを約10年続けることによって、国家及び地方財政は危機に瀕し、年金生活者や高齢者は得べき利子所得を失い、非自発的失業者である労働者は職を失い、大学生や高校生は職につけず路頭に迷い、サラリーマンの自殺が激増し、犯罪が横行する。年寄りと子供をいじめる今日の国の財政金融政策は、ケインズ的なヒューマンイズムを忘れていないのでしょうか。無謀な借金による公共事業策は、むしろ国民に膨大な借金を残すものであり、雇用の増大にもつながっていないのではないかと思います。国による地方への借金押しつけ政策をやめて、地方に所得税や法人税、酒税などの主要な税源を確保した、せめて多くの財政学者が主張しているように、所得税の税率10%分ぐらいは地方財源に回すなどの地方財政改革を行い、地方財政が住民のチェックができるような

システムに変え、財政民主主義を確立すべきであります。

新潟県財政の健全化のためには、財政民主主義が確立した県民参加による公平で公正、透明度が高く、効率的、効果的、抜本的な地方行財政改革が必要です。新潟県の明るい 21 世紀のために、知事にも勇気を奮って地方財政改革に立ち向かっていただきたいことを切にお願い申し上げ、県知事の決意をお聞きしたいと思います。

御清聴ありがとうございました。

【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ます。

まず、羽越本線の新幹線直通運転化事業調査路線決定に伴います来年度の予算での対応についてでありますけれども、ミニ新幹線、そしてフリーゲージトレインによる羽越本線の新幹線直通運転化につきましては、上越・北陸の両新幹線と直接連結する日本海縦貫高速鉄道網を形成し、本県の拠点性を向上させる上で重要な課題というふうに認識しておりまして、このたび羽越本線の新潟 - 酒田間で調査路線ということに指定されたということにつきましては、本県の鉄道網の整備にとりまして大変大きな前進であるというふうに考えております。

今後の対応につきましては、国の調査の今年度の実施内容、そして来年度の調査計画などを見きわめますとともに、地元におきます機運醸成や推進体制の整備の状況等も勘案の上、適切に対応してまいりたいというふうに考えております。

次に、白新線の複線化等についてであります。今ほどお答えしましたように、ミニ新幹線やフリーゲージトレインの羽越本線への導入は重要な課題でありまして、山形県とともに国の新幹線直通運転化事業調査の調査路線として指定されますよう取り組んでまいりました結果、JR 東日本の管内で唯一羽越本線の新潟 - 酒田間が指定されたわけでありまして、引き続き沿線市町村等とともに連携をとりながら取り組んでまいりたいというふうに考えております。

なお、ミニ新幹線等の整備とあわせまして、その利用促進のための施策を講じ、整備効果を地域振興に結びつけていくということは重要であるというふうに考えておりまして、ミニ新幹線等の導入の検討を進める中で、御指摘のパーク・アンド・ライド等につきましても検討を進めていく必要があるというふうに考えております。

次に、新幹線の新潟空港乗り入れと 3,000 メーター滑走路化の問題についてでありますけれども、先月 10 日の衆議院運輸委員会で運輸大臣が示しました、新潟空港は首都圏北西部の需要の一部を担うものとの認識につきましては、新潟空港の広域的な役割が国によって明確に認められたということでありまして、県としても歓迎をしているところでございます。

その後、私がじかに運輸省に出向き、大臣にお会いいたしまして、こうした大臣の認識を確認したわけでありまして、と同時に、新潟空港の最近の動向、国際路線がふえているというようなこと、そして確実に乗降客がふえているということ、そして、将来展望としての 3,000 メートルの必要性等について、そしてそれに伴う課題等についてお話をしてきたところでございます。

いずれにしても、ポイントは需要量にありますので、今後は、隣接県や首都圏からのさらなる需要の拡大のための戦略的な施策などに積極的に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

次に、羽越本線のフリーゲージトレインがミニ新幹線の導入の前提としての白新線の複線化についてでありますけれども、羽越本線も調査対象となっております国の新幹線直通運転化事業調査の中で、輸送需要に対応した整備内容等が検討されるものというふうに考えておりますので、当面は国の行います新幹線直通運転化事業調査の実施状況を注視してまいりたいというふうに考えております。

また、白新線の複線化と羽越本線へのフリーゲージトレインがミニ新幹線の導入のための調査費についてでありますけれども、今ほどお答えしましたとおり、いずれも重要な課題であるというふうに認識しておりますけれども、国の調査内容等の見きわめが必要でありますほかに、北陸新幹線の建設前倒しによりまして、地元財政負担が増大していることなども総合的に考慮いたしますと、まだ事業着手に向けた調査を行う段階には至っていないというふうに考えております。

次に、財政問題等についてお答えしたいと思います。

まず、平成 11 年 11 月 25 日付の「財政課長内簡」についてでありますけれども、今回の財政課長内簡では、経済新生対策に対応した平成 11 年度の補正予算に係る地方財政措置等を内容とするものであります。各都道府県が実施する予算規模や事業内容等につきましては、当然にそれぞれの自治体の自主

的な判断に基づき決定されるものでありまして、代表質問でもお答えいたしましたとおり、本県においては、今回の補正予算を12年度当初予算の前倒しというふうに位置づけまして、当面の景気状況に照らし、地域経済の下支えの観点から、生活密着型の事業に重点化いたしますとともに、財源措置の有利な補助事業を活用して、きめ細かな事業を中心に対応することとしたものでございます。

次に、地方交付税の取り扱い及び今回の補正に係る起債に対する所見について、あわせてお答えしたいと思います。

今回の補正予算に係る措置につきましては、年度中の国税の減額補正に伴う地方交付税の減を国・地方で折半するという11年度当初予算の枠組みを踏襲するものでございまして、この点の地方負担につきましては、当然不満は残るところではありますが、現在の国・地方を通じた厳しい財政状況からいたしますと、やむを得ないのではないかと考えております。

また、今回の補正に係る起債に対する考え方についてでありますけれども、6月議会での答弁は、償還時における高率での交付税充当を前提とした起債の増加について、地財対策が毎年度にしか行われないうために、その分を含めた財政需要の増に見合う交付税の増額が、必ずしも法定の交付税率によっては保証されていないことの懸念を申し上げたものでありまして、今般の補正予算債につきましては、財源措置を完全に行うという従来からの国の主張を前提として、現下の景気状況に照らして経済対策に取り組むこととしたものでございます。

なお、6月議会でもお答えいたしましたように、私は、地方財源の不足につきましては、本来は地方税の拡充や交付税率の引き上げによって地方交付税総額の確保によりまして完全に補てんされるべきものであるというふうに考えておりますので、ことしの6月の、「平成12年度の国の施策に対する新潟県の要望」の際にも国に対し働きかけを行ったところでございますし、12月2日の地方財政危機突破総決起大会におきましても、私自身、全国知事会会長代理としてこの点を強く訴え、そして、交付税率の引き上げによる総額の確保につきまして、その後関係官房長官初め自治大臣、関係大臣に強く陳情してきたところでございます。

次に、地方単独事業についての今回の財政措置に対する所見についてでありますけれども、臨時経済対策債については各自治体で実施したいという地方単独事業について、その円滑な実施を図るための財源措置として講じられるものでありまして、また債務負担行為の活用につきましても、事業の平準化による計画的かつ円滑な執行を確保するための措置として配慮されているものでありまして、このことをもって、直ちに地方財政の原則を否定するというにはならないというふうに考えております。重要なことは、先ほども申しましたように、こうした財源措置を活用してどのような事業をやるかでありまして、今回は県経済の実情にかんがみ、地域経済下支えの観点から、生活密着型の事業を中心に補正予算を組んだ次第でございまして、

また、今回の補正予算での県債の発行についてであります。発行する県債のほとんどが国の経済新生対策に伴うものでありまして、その元利償還金の全額について、後年度基準財政需要額に算入されるということになっておりますので、形としては国による財源対策がとられているというふうに考えている次第であります。

次に、起債の元利償還金の基準財政需要額への算入についてであります。基準財政需要額は、毎年度の地方公共団体の財政需要や収入を積み上げた地方財政計画に即して算定されるものでありまして、現実に、地方の財政需要に占める公債費が増加すれば、それに対応して基準財政需要額がふえるということから、基準財政需要額へ算入することは、むしろ当然というふうに考えられるところでありまして、基準財政需要額に元利償還金を算入することをもって、直ちに交付税の特定財源化につながるというふうには言えないというふうに考えている次第であります。

先ほどもお答えしたとおり、私としては、むしろ償還時における高率での交付税充当を前提にした県債残高の増加について、元利償還時にその分が基準財政需要額に算入され、確実に交付税の総額として確保されるのかということの方が、現状の国の財政状況からしても当面最も重要なことであるというふうに考えている次第でございまして、

次に、国の経済対策についての所見でありますけれども、今回の対策は雇用不安を払拭し、そしてまた、民需中心の本格的な景気回復を確実なものとすることを目指しますとともに、21世紀の新たな発展基盤を確立するための対策として、社会資本整備、中小企業金融対策、住宅金融対策、そして雇用対策や金融システム安定化対策等を内容としておりまして、我が国経済の現状にかんがみれば必要な対策であるというふうに認識しております。

なお、その財源として国債を活用しているということにつきましては、大量発行の弊害として、長期金利の上昇をもたらすおそれはないかといった懸念などがありますけれども、私としては、この経済対策が着実に実行され、景気が自律的回復軌道に乗ることによりまして雇用が確保され、安定的な税収確

保が図られることを期待いたしますとともに、しかる後、早急に国において国債残高の解消に向けた抜本的な財政改革のプログラムを立てていく必要があるのではないかというふうに考えております。次に、抜本的な地方財政改革についてでありますけれども、地方分権が進む中で、地方自治体の地域における行政サービスの主体としての役割はますます増大し、福祉施策や県民の安全確保、教育、環境保全、さらには地域経済の活性化等の諸施策を着実に実施することが必要であるというふうに考えております。そして、真の地方分権を実現するためには、歳出ベースに見合った租税収入の地方への適正な移譲が行われる必要があるわけで、これを基本方向としながら、当面は安定的に税収を確保するための地方税制の確立、地方自治体の固有財源であります地方交付税の総額確保などが極めて重要な課題であるというふうに思います。今後とも、全国知事会等とも連携をとりながら、その実現を国に対し強く要請していく所存であります。

また、県民参加による行財政運営につきましては、このたび作成し公表いたしました「21世紀の県行政創造運動」の実施計画の各項目を、県議会を初め県民の皆様からの御理解を得ながら着実に実施することによりまして、今まで以上に「県民起点」に立った行財政運営に努めてまいりたい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】

御答弁ありがとうございました。

まず、羽越新幹線の問題ですけれども、この直通化事業は、フリーゲージばかりではなくてミニ新幹線も調査対象になっています。したがって、まず知事は、これから進めるに当たってフリーゲージがいいのか、あるいはミニ新幹線がいいのか、それらの検討も進めていかなければならないと思うのです。そういったことについてどう認識しておられるのか、お聞きしたいのであります。

また、事業調査内容を見ますと、山形・秋田新幹線の整備効果分析が事業調査の基礎的な数値となっております。いわゆる新在直通の効果も、最近日本交通学会で発表された山田教授の論文などを見ますと、乗り継ぎなしで心理的時間短縮は約48分もあることから、両新幹線とも利用者の半数以上が高速性と乗り継ぎなしの利便性が評価されておりまして、開業前に予測された需要予測を大幅に上回っています。山形新幹線では323万人、156%の増です。乗客の70%は首都圏から来ています。秋田では238万人、133%増となっております。観光客は128%もふえて、観光客だけでも純粋に200万人ふえているというふうに、この論文では言っています。

まして、12月4日に山形新幹線が新庄延伸を実現しましたけれども、この山形新幹線の予測を上回る需要の増大と沿線への経済波及効果をさらに拡大しようとする山形県の積極的な姿勢があらわれていると思います。したがって、これを基礎に調査をするとすれば、新幹線への展望は明るいと見なければなりません。したがって、羽越本線へのフリーゲージトレインかミニ新幹線の導入は時間の問題であるというふうに思われますので、現在のような、新潟県も姿勢を転換をして、調査費をどうしてもやっぱり調整して国の歩調と合わせるべきだと私は思います。

特に、新潟県が抱えている鉄道の関係は、信越の平行在来線の問題、上越。長岡間の新幹線乗り入れの問題、あるいは空港乗り入れ問題、白新線の複線化と羽越フリーゲージトレインの問題などがありますから、調査費はこれらの問題を包括できるような、仮称「新潟県総合交通体系調査費」とでもして、運輸省や山形県の隣接に歩調を合わせてはどうでしょうか。そういうような視点でぜひ取り組んで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たいと思うのです。

もう一つは、いわゆる新幹線のイメージ効果が非常に強く、どのアンケート調査においてもイメージ効果が最も強く出ています。掛川などは1世帯10万円の寄付を募って新駅をつくって、それをまちづくりにも効果を出しているわけですから、特に、新潟空港乗り入れに対するイメージ効果は非常に強いインパクトがあると思うだけに、さらに調査をする段階から、県の姿勢を上越新幹線の乗り入れをできるだけ早くして、新潟県の国際性や拠点性を上げる手段として活用するべきだと思いますので、そういった点での姿勢をもう一つ転換をしていただきたいと思います。その点についても御答弁をお願いします。

もう一つは、財政問題です。

今の御答弁でも明らかのように、形の上では財政措置されているとか、あるいは、これから本質的には地方財源で措置されるべきもの、あるいは交付税率で措置されるものというふうに言っておりますし、

あるいは天井議員の代表質問でも、盛んに、地方財政対策を前提として、その上で財政健全化を図りたいというようなことを盛んに言っているわけです。しかし、これではますます移転財源に新潟県財政は依拠することになります。中央依存体質にますます染まるということになるわけです。今でも財政は、国の政策によって引きずられて危機になり、財政は泥沼化に陥っていることは明確なわけです。したがって、さらに地方債を乱発して地方債残高は増嵩しているわけですから、新潟県財政を本当に健全財政化するには、地方に財源をとにかく確保しなければ、本当の意味での移転財源はなくならないということになるわけです。そうすれば、いつまでたっても……。

財政健全化はできないという問題があると思います。ぜひそういった本質的な問題に県知事も取り組んで、この前の総決起集会では一生懸命やっていることはよく私もわかるんですけども、もう一歩前に出なければやっぱりだめなのではないかという、非常に危機的な状態だと思いますので、もう一度再答弁をお願いいたします。

【平山征夫知事】

再質問にお答えしたいと思います。

羽越新幹線につきましては、ミニそしてフリーゲージいずれか、あるいは両方でもいいわけですが、考えられるかどうかということですが、一般的には、調査しての話になりますから、今ここで結論めいたことを申し上げるのはいささかどうかと思えますけれども、需要等を考えれば、そしてJRの幹部との今までのお話等との感じからいけば、一般論として見れば、ミニ新幹線での直通化ということが一つの可能性として第1番目にあるんだろうと思います。それに技術的な進歩としてのフリーゲージをどう組み合わせることができるか、こういうふうを考えるのかなと、今漠然には思っております。

それから、事業調査につきまして、そして他の新幹線における需要増、これは長野新幹線も同様の需要拡大が指摘されておりまして、新幹線効果ということは一定の倍率において新たな需要増を生むということは当然指摘されているわけで、そのことを含めて事業調査をこれから行うということでありまして、現状の新潟 - 酒田間の需要に、そうした他の新幹線の状況を含めるとどのぐらい需要増になるか、そして、それによって採算がどうなのか等々を考えていくんだろうと思います。そのことを見た上で、あわせて県の方の対応を考えていくということを申し上げているわけでありまして、県としては、今御提案がございましたけれども、先ほどお答えしたように、国の調査内容等を見た上で、対応については考えていきたいというふうに思っております。

もちろん、イメージ効果を含めて新幹線の空港乗り入れは前々から最大のイメージアップでありまして、世界初になるのか、フランスのドゴール空港に乗り入れているとも言われていますので、2番目になるかもわかりませんが、新潟県のイメージアップ上、空港への新幹線乗り入れは大きな効果になるということは承知の上でございまして、いずれこうしたミニ新幹線の延伸の中で、このことについても考えていきたい。そして今、この問題については長年検討していますけれども、最大の問題は採算にあるということですので、そうそう簡単に申し上げるのもいささかどうかな、ということで控えさせていただきます。

そして、財政の問題ですけれども、御指摘のように、地方財政の対策を前提にということになりますと、もちろん将来における公債費の増加という形で交付税を当てにするという形になっている、そのことはそのとおりであります。しかしながら、今そのことを一切当てにしないでやるとすれば、県債の発行をしないということになりますので、それによって財政繰りを行うということは全くできないわけですので、やはり現実の対応としては、この仕組みの問題点を指摘し、将来の交付税の確保をきちんとしてほしいということを申し上げながら、一定の景気とのバランスの中で、そして余り無理をして将来の借金を積み重ねないように、できるだけ抑えながら対応していくというのが現実の対応だというふうに思っております。

【佐藤浩雄議員】

御答弁ありがとうございました。

新幹線は、ぜひよろしくお願ひします。

財政の問題ですが、よくわかります。地方債発行をゼロにして何とか理想論でやっていければ、それはそのとおりです。しかし問題は、この事態を踏まえて、さらに交付税特会では地方交付税法の6条の3の2の違反の状態がずっと続いてきている。さらに、この6条の3の2の違反は、既に戦後何回も指摘をされながら一度も発動されたことはない。いつでも地方が負けていると言うべきか、財政負担を強いられるという格好で行っているわけです。今回もまた、6年も続いておきながら、これを改善しなければ、事実上法律もなきにしもあらずの状態になるわけです。やっぱり地方交付税法6条の3の2に財政課長内簡自身が違反しているということを言っているわけですから、少なくともこの問題は解決して、交付税財源を完全に補てんをされなければ、私は意味がないと思うのです。

そういう意味で、来年の地方財政対策は当然にも注視をしますが、これ以上地方財政負担を強めないために、はっきりと6条の3の2違反であるということを主張し、少なくともそれぞれ全国の県知事と一緒にあって、新たな段階に、それぞれ、地方分権法では、紛争が起きた場合は、当然係争委員会に提訴することもできます。そういうことをするか、裁判をするか、少なくともそういう形で、本当に地方財源を確保しなければ、地方財政はよくなっていかないと思います。その点についてお伺ひしたいのです。

もう一つは、地方債が178兆円にもふえていきますと、これは国債はまずクローズドな経済システムの中ですから待つとしても、オープンなシステムをとっている地方債にとっては、これは地方住民がどうしても返さなければならない借金です。これを放置しておけば大変なことになることは明確だと思うのです。ぜひこれは、事実上孫の時代とか3年後、4年後の税金を前借りしていることと同じですから、もし財源を前借りするような政治は、最も悪い政治だと私は思います。「来年の税金を先にくれ」なんて言ったら、みんなから笑い者にされます。

それはしかし、形式は違いますけれども、同じことをやっているわけです。そういうことができないわけですから、ぜひ、よい政治で、少なくとも地方自治体が私たちの生活がセーフティ・ネットによって支えられるために必要な財源は地方が決定できると、そういう意味でさらにもう一步姿勢を進めていただきたいことを、県知事も中央の大会であいさつしていることは私もみな読んでいますが、非常にすばらしいことだと感服もしますが、もう一步姿勢を転換をさせて、本当に新潟県財政を平山知事の手で健全化していただきたいという意味で御決意をお伺ひしたいのであります。よろしくお願ひします。

【平山征夫知事】

再々質問にお答えいたします。

6条の違反状態、いわゆる交付税率の引き上げをしないままほうってある。このことについては長年、大蔵省、自治省の間で大論争をやっているわけでありまして、私としても御指摘のように、そろそろ交付税率の引き上げという根本的な改正をしないと、もたないんじゃないですかということをお伺ひして、御指摘のように、本来の交付税率アップで解決を図っていくということに、ぜひとも今後とも強く要望してまいりたいというふうに思っております。

そしてまた、このことについては、従来以上に知事の間でも問題意識が高まっておりますので、さらに議論し、交付税率のアップに向けての我々の要望を強めていきたいというふうに思います。国債と地方債、オープン、クローズということはあっても、いずれも財源の前借りであることについては同じ問題があるわけで、最終的には国民の借金として返していかなきゃいけないということでありまして、一方で公共事業を行って受益を受ける世代が先の世代にあるわけですから、借金で長期の調達でやることの方がすべいかんというわけではないわけでありまして、適正な借金の範囲で行う、その範囲を超えているということはどう考えるかということでありまして、先ほど申し上げたように、600兆円の借金をきょうの幸せのためだけに借りていいかということについては言えば、問題があると私は思います。したがって、国において早急に経済を立て直した後、再建のためのプログラムを立てるべきであるというふうに先ほど申し上げた次第であります。

以上であります。