

横浜市における 公共投資の 財源問題

梅崎初夫

1——急増する公共投資

大都市の公共投資は、30年ごろから急激にふえはじめる。たとえば、大都市の土木費はこの10年間に8倍近くにふくれあがっている。この間の歳出規模の拡大は、4倍近くだから、土木費の増加がいかに大きかったがわかる。こうして、歳出総額に占める土木費の割合は、30年度の13%から、39年度には27%と急激な高まりをみせている。とくに横浜市においては、その傾向が著しい。

このような公共投資の増加要因は、おおざっぱに2つに分けることができる。その1つは、産業と人口の大都市地域への集中集積と都市化の急激な進行による都市問題の激化であり、他の1つは、都市住民の生活様式の変化と生活内容の高度化による大都市行政の変容である。都市化の指標として人口の都市

集中をとってみると、40年の国調の結果では、全国人口の48%が国土の1%にあたる都市地域に住んでおり、しかもその60%は東京、名古屋、大阪を中心とする大都市圏に集中していることが明らかにされている。ここでは、人口集中のパターンがいわゆるドーナツ型の分布を示し、大都市圏への集中と同時に中心都市から周辺都市へ拡散する傾向を強めている。このために、周辺都市ではスプロール化による都市化が急速に進んでいる。さらに、職場と住居の場所の分離は、人口の流動性を高め、その広域化をうながしている。こうした形態の人口集中は、中心都市においてばかりでなく、周辺都市においても、さまざまな問題をひき起し、都市住民の生活環境を整備するための公共投資需要が強くなり、都市の財政を危機におとしめている。

こうした人口の都市集中が、基本的には産業の都市集中によってもたらされたものであることはいうまでもない。産業集中の

指標として、4大工業地域の7大府県の出荷額を全国出荷額に占める割合でみると、38年は59%と圧倒的な比重を示している。また、37年の分配所得でも54%と、いずれも全国の半分以上を占めている。しかもこれらの集中度は、毎年大きくなる傾向をみせている。こうした産業の大都市地域への集中集積は、道路、用水、港湾施設などの産業基盤整備ばかりでなく、あらゆる行政需要を刺激し、都市財政に大きな負担をかけてくる。

さらに、都市住民の生活様式の変化と生活内容の高度化は、公共投資の量的な拡大ばかりでなく、質的な転換を要請する。たとえば、水洗化の普及は、下水道の完備ばかりでなく排出された汚水や汚物の化学処理をするための施設を必要とするのである。

2——ひっばくする大都市財政

こうして増大する行政需要のほとんどが、大都市の手によって

表1——土木関係費は増大する

	指数(30年=100)			歳出総計に対する構成比			
	歳出総計	土木費	普通建設事業費	土木費	普通建設事業費	土木費	普通建設事業費
	30年度	39年度	30年度	39年度	30年度	39年度	39年度
都道府県	349	528	550	14.1	21.4	17.0	26.1
市町村	324	479	455	10.0	14.7	22.0	31.1
大都市	382	781	560	13.4	27.4	22.8	33.1
都市	340	496	467	8.7	12.7	21.1	29.1
町村	255	383	363	10.2	11.3	22.3	31.1

充足されている。ところが、財政需要の増大にもかかわらず、それをまかなうだけの十分な財源は保障されていない。行政需要と財政収入とのギャップは大きくなるばかりである。

こうした状況の下での大都市の行財政は、財政の赤字を覚悟の上で行政需要、つまり住民の行政に対する要求を満たしていくか、健全財政の維持という至上命令のもとに、住民の要求や要望を抑えていくか、この2つのジレンマに立たされる。現実の大都市の行財政の姿は、赤字財政におちいりながら、なおかつ、住民の要求を十分には満たしていないというのが実情である。

39年度の決算によると、大都市の歳入総額は2,603億円で、歳出総額は2,571億円となっており、その差引き額は32億の黒字である。ところが、この差引き額から支払繰り延べや事業繰り越しなど翌年度へ繰り越すべき財源89億円を差し引いた実質収支は、57億円の赤字となっている。これに決算統計上にあらわれていない赤字要因、たとえば実質的な支払い繰り延べや事業繰越、あるいは国保会計に累積している赤字額を含めると、その実質的な赤字額は105億の巨額にのぼっている。

このような赤字財政による歳出

規模の拡大にもかかわらず、都市の公共施設の整備は、遅々として進んでいない。交通マヒなどのようにかえって悪化する面すらあらわれているし、今後、巨額の公共投資がなされなければならないだろう。それでは、今後の公共投資額はどのくらいになるか。41年度から45年度までの緊急に必要とされる投資の必要額をみると、6大都市でおよそ1兆4,694億円が必要だとされている。その主な内容は、道路整備が6,214億円で全体の半分近くを占め、下水道整備1,773億円、港湾整備1,552億円、住宅建設1,501億円、学校整備867億円などとなっている。これらの財源は、国の補助金、地方債、一般財源などでまかなわれるが、地方債を含めた市費負担額は、9,141億円で、そのうち地方債は3,943億円が見込まれている。ところが、現行の税財政制度のままだとすれば、税収の伸びがあまり期待できず、必要とされる一般財源5,198億円のうち1,507億円しか見込まれていない。残りの3,691億円はなんらかの方法が講じられないかぎり、赤字になることは必至である。

3——公共投資の財源構成

公共事業の財源は、補助金、地

方債、分担金など受益者負担金、繰越金や諸収入などのその他特定財源、および地方税や交付税などの一般財源によってまかなわれる。このような財源のうち、いずれが公共事業の財源として望ましか、それぞれ多くの問題をはらんでいるが、まずその財源構成についてみておくことにしよう。

39年度の決算によって、大都市の普通建設事業の財源構成は表2のとおりである。表2は、建設事業のうち主なものをめきだしたものであるが、補助事業、単独事業および国直轄事業負担金を合わせると全体の97%になるから、公共事業のほとんどがここに掲げられているとみてよいであろう。＜港湾整備事業や下水道事業など特別会計による事業については、ここに含まれていない。＞

まず、普通建設事業の規模の大きなものは、道路関係（道路橋りょう、街路）で全事業の40%を占め、圧倒的な比重の大きさを示している。教育、港湾（普通会計分だけ）、住宅がそれぞれ11%で、清掃はさらに低くなって4%となっている。

横浜市の場合には、港湾事業が27%と最も大きな比重を占め、他の都市とはいちじるしく異った構成を示している。これは、本牧関連産業用地造成事業

費が、一般会計事業として行なわれているためである。

普通建設事業の財源構成は、税等一般財源がもっとも大きく、38%を占め、以下補助金25%、地方債18%、その他特定財源17%、分担金等2%となっている。補助金や地方債など国に対する依存財源が44%とかなり大きな比重を占めていることが特徴的である。これをさらに補助事業と単独事業に分けてみると、補助事業の財源は補助金の

比重が圧倒的に高く48%を占め補助金に対する依存がきわめて高いことを示している。ところがこの補助事業のなかでも、道路橋りょうと街路は補助金の占める割合がきわめて高く、それぞれ65%、60%となっている。これは国道や主要地方道などの幹線道路の新設、改良、修繕などで、幹線道路の整備に対する国の積極的な姿勢がうかがわれる。それは、道路整備緊急措置法によって補助率が引き上げら

れていることによってもいえることである。ついで、港湾と住宅がそれぞれ46%で半分近くを占め、教育と清掃はそれぞれ18%と他の事業に比べ大きな落差がある。国の政策がいかに産業基盤整備に重点をおいているかがわかる。

単独事業は建設事業の41%を占めていて、増大する公共投資の需要が、その半分近くを単独事業によって充足されていることを示している。単独事業の財源

表 2-6 都市の主要な普通建設事業の財源構成<39年度>

	決算額	財源構成比					補助率
		国県支出金	分担金 負担金 寄付金	地方債	その他の 特定財源	税等	
普通建設事業	$\frac{100}{<100>}$	25.1	2.2	17.8	16.7	38.2	
(1)補助事業	$\frac{100}{<52.2>}$	47.8	1.3	12.4	8.1	30.4	
道路橋りょう	$\frac{100}{<6.3>}$	64.5	0.5	8.1	2.7	24.2	$\frac{1}{2}$ $\frac{1}{3}$ $\frac{2}{3}$ $\frac{1}{4}$ $\frac{3}{4}$
港湾	$\frac{100}{<2.9>}$	46.3	0.2	17.4	10.4	25.7	$\frac{1}{2}$
街路	$\frac{100}{<21.7>}$	60.1	1.6	7.1	4.2	27.0	$\frac{2}{3}$
住宅	$\frac{100}{<8.5>}$	46.1	—	13.0	7.9	33.0	$\frac{1}{2}$ $\frac{2}{3}$
教育	$\frac{100}{<4.7>}$	18.2	5.7	30.1	10.6	35.4	$\frac{1}{2}$ $\frac{1}{3}$
清掃	$\frac{100}{<0.5>}$	17.8	—	33.4	18.5	30.3	$\frac{1}{4}$
(2)単独事業	$\frac{100}{<41.2>}$	—	3.3	25.6	24.6	46.5	
道路橋りょう	$\frac{100}{<5.4>}$	—	6.2	5.1	1.4	87.3	
港湾	$\frac{100}{<7.6>}$	—	1.6	31.4	63.2	3.8	
街路	$\frac{100}{<7.0>}$	—	1.9	15.6	36.5	45.0	
住宅	$\frac{100}{<2.0>}$	—	—	34.5	42.4	23.1	
教育	$\frac{100}{<5.9>}$	—	7.8	27.4	12.3	52.5	
清掃	$\frac{100}{<3.8>}$	—	—	50.3	0.6	49.1	
(3)国直轄事業負担金	$\frac{100}{<3.7>}$	—	—	18.7	8.8	72.5	

構成の特徴的なことは、当然のことながら税等一般財源が大きな比重を占めているが、それぞれの事業の中心をなす財源は一樣でなく、税等によるもの<道路、橋りょう、教育、街路>、その他特定財源を中心とするもの<港湾、住宅>、地方債と税等を中心とする<清掃>などかなりの違いがある。

国直轄事業の負担金は4%でまだ大きな比重を占めていないが、35年以降急激にふえはじめ、今後もさらにふえつづけることが予想される。負担金の財源はもっぱら税等によってまかなわれている。国直轄事業の負担金の問題点は、地方財源の余裕におかまもなく、国が事業を行なえば、当然自治体の負担金が背負わされるということである。国の政策にもとづく直轄事業費だけでも全額国が負担し、大都市財政の窮状の軽減を図ることの考慮が払われるべきである。

4——財源構成の具体例

それでは、公共投資の財源負担

表3——本牧ふ頭建設事業計画
<38~43年度>百万円

事業費	30,902
財源内訳	
国直轄	17,910
国費	14,630
市負担金<8割起債>	3,280
補助	4,207
補助金	2,104
市費<8割起債>	2,103
単独<全額起債>	8,785

について横浜の2、3の具体例をみることにする。いま横浜では、岸壁6,200m(-10m)、15,000 D/W 級31バースの規模をもつ大規模なふ頭を建設しているが、その総工費は約309億で、その財源の負担関係をみるとつぎのようになっている。まず、港湾の建設工事を大きく分けるとしゅんせつ、防波護岸、岸壁、埋立、上屋、道路に区分することができる。この建設区分にもとづく財源の負担区分は、しゅんせつと防波護岸は国の直轄事業で、全額を国費でまかなう。岸壁は国の直轄事業とするが、事業費の4分の1を港湾管理者である横浜市が負担する。ふ頭内部の埋立と上屋の建設は横浜市が行ない、単独事業とするが、その事業費の全額について起債でまかなう。道路建設は、横浜市が行ない、2分の1は国が補助金を交付するという負担関係になっている。<表2参照>。

ここでまず問題になるのは、ふ頭を建設するという一つの事業について、ある部分は国が直轄事業として行ない、他の部分は横浜市が港湾管理者として事業を行なうという事業主体の不統一がみられることであろう。財源負担については、国の政策にもとづく港湾整備事業でありながら、国の資金的な配慮が十分

でないということがいえる。たとえば、ふ頭の埋立とか上屋建設には全く国の補助は与えられていないし、全額市費をつぎこまなければならない。その財源として起債が認められているとはいえ、これは借金であって、元利償還のための公債費が横浜市の財政を圧迫することはいうまでもない。市債の元利を償還するために起債をするという悪循環をくり返しているが、これは無限にくり返すことはできず、一般財源で返済していかなければならない。

地方債の元利償還は、本来上屋や港湾施設の使用料などの財源でまかなうべきである。ところが、港湾の使用料は、国の政策で抑制され、きわめて低い料金のまますえおかれているため、港湾運営の経常費すらまかなうことができないのである。このため地方債の償還費にあてられた一般財源は、40年度だけでも6億円におよび、市費としては、港湾全体としてみれば、11億円もかかっている。また、地方債の償還期限は10年~20年となっているが、これを港湾施設の耐用年数12年~50年くらいまで長期化するとか、低利の公債をこれに充てるなど、国の資金的な配慮が望まれる。さらに、港湾施設の整備にもなって道路など後背地の整備が大きな財

源負担となってくることも大きな問題である。

道路の財源負担について、まず現在建設中の臨海高速道路<横浜羽田空港線>をとりあげよう。この高速道路は、羽田空港から臨海の京浜工業地帯をつきぬけて東神奈川に至る高架の高速道路である。その事業主体は、首都高速道路公団が当たり、事業費は298億円で44年4月に完成する見込みである。この高速道路の財源の負担関係は表3のとおりで、主に公団債によってまかなわれている。ところで、横浜市の負担額も17億円の大きな額にのぼっており、そのうち15億円は、地方債によって充てられる。ところで、この負担区分は、はっきりした基準がなく、交付金は事業費のコストが6分になるようにはじきだされ、また、神奈川県と横浜市との負担区分も、紆余曲折をへて現在の負担区分におちついたものである。

この負担区分の基準がはっきりしないことは、第3京浜国道と比べてみるとなお一層はっきりする。第3京浜国道は、日本道路公団が建設したものであるが、地元負担金は全くついていない。道路建設の主体が違うということだけで、このような負担区分の違いもでるといってもおかしいことである。もっとも首都高速道路公団は、本来は首都内の高速道路建設を目的として発足したものであり、都市内道路の建設をするのがたて前である。他方、日本道路公団は、国家的な観点から道路網計画を立て、都市間道路を建設するという違いはあるかもしれない。ただそれだけで、臨海高速道路建設には地元負担がつき、第3京浜国道には地元負担がつかないのだというのはあまり説得的ではなく、合理性も乏しいように思われる。国民経済的な立場からの幹線道路は、国家資金をあてるとか、公団による建

設を図り、有料道路にすることによつて、地元負担は一切免除すべきであろう。

また、道路建設について国の利害と地方の利害が必ずしも一致しないことがあるが、このような場合には常に国の意思が優先するのが補助金をともなう公共事業の特徴である。たとえば、横浜市の北西部の市境をかすめて通る東京沼津線についてみると、当初、横浜市の当局者はあまり乗り気ではなかったようであるが、国の説得?によつて建設にふみ切ったもようである。その事業費は約24億円で、国が4分の3を補助し、4分の1が市費負担となつて、その金額は6億円にのぼっている。

つぎに、下水道事業についてその5カ年計画の財源構成をみると、事業費170億円のうち、補助金25億円、起債102億円、一般財源43億円となつていて、起

表5——一般国道東京沼津線
<39.9.30完成>
<単位 百万円>

事業費	2,439
財源内訳	
補助金	1,829
一般財源	610

表6——下水道事業5カ年計画
<38~42年度>
<単位 百万円>

事業費	17,000
財源内訳	
国庫補助金	2,478
起債	10,240
その他	4,282

表4——臨海高速道路<神奈川分>建設事業計画<39年度~43年度>

事業費		29,755百万円	横浜市財源内訳	
財源計画		<単位 百万円>	事業費	1,658
項目		金額	起債	1,496
出資金	政府 神奈川県・横浜市 計	1,490 1,490 2,980	一般財源	159
交付金	神奈川県・横浜市	3,692	(注)1) 出資金は、神奈川県50%、横浜市50%の割合で負担する。	
借入金	公団債 世銀借入金 計	14,083 9,000 23,083	2) 交付金は、神奈川県75.27%、横浜市24.73%の割合で負担する。	
合計		29,755		

債の比重が高い。このため、普通会計からの地方債の償還費として1年に4億近くが繰りだされている。国の補助金は、公共下水道事業については、事業費の4分の1の補助をするたて前になっているが、補助金の交付額が少なく単独事業として建設する部分が大きな比重を占めている。

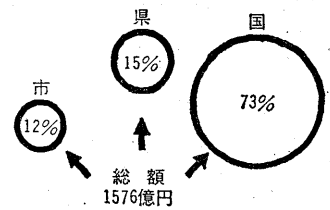
補助金の額は、国の政策によって決まり、道路建設に比べて下水道事業に対する補助が少ないのは、周知のとおりである。自治体は、あらかじめ内示された補助金の交付額に見合うように事業計画をたて、補助金交付の申請をする。ところが大都市では、このような事業ワクではすまされない。大都市の下水道事業の遅れはひどく、とくに横浜市などでは、市街地面積の26%が普及しているに過ぎない。しかも、下水道事業整備は緊急を要する。したがって、補助対象になる事業量をこえて建設を進める必要にせまられる。と同時に、補助金の交付額が少なく、補助対象になる事業を下水道の幹線やポンプ場建設などの基幹事業だけにおさえることになるが、下水道の機能を完全に発揮させるためには、枝線などの建設も合わせて行なわなければならない。このような事業のほとんどが、市の単独事業となって

いる。このように、下水道建設については、補助の対象になる事業量がきわめて少ないことに加え、その補助率についても、大都市では差別的な取扱いを受けている。他の都市に適用される補助率が3分の1であるのに対して、大都市の場合には、4分の1に引き下げられているのである。人口の密集した大都市ほど下水道整備の緊急性が高く、事業量も多いのであるから、差別的な補助率を適用する不合理ははなはだしいといえる。さらに都市下水路建設については、3分の1の補助はあるが、起債については全く考慮が払われておらず、資金のひっ迫を生じている。人口の都市集中は郊外地の都市化を急速に進めているが、下水や雨水の排水施設が不備なため、下流の中小河川のはんらんを招いている。これはベッドタウン化の進む近郊都市に共通する問題であり、都市化にともなう都市施設の整備については国家資金の配慮がのぞまれている。

5——公共投資財源の問題点

公共投資の財源が補助金、地方債、その他の特定財源、税等一般財源によってまかなわれ、しかも補助金や地方債などの依存

●横浜市域から上る税金の行方



財源の比重が大きくなっていることはさきにみた。これは、増大する公共投資需要と、税収の伸びなやみのために資金ぐりがつかず、国に対する依存を強めていったためである。地方税の伸びなやみは、不況の深化によることも一つの原因ではあるが、現行の租税体系にもとづく国と地方との税源配分に大きな原因がひそんでいる。ということは、人口や産業が大都市に集中し、経済活動がさかんになっても、その成果は地方団体の税収の伸びに反映する度合が、国税の場合よりも小さいのである。国税は、法人税、所得税、物品税などの税源を中心として、経済の発展にともなって大きく伸びるという伸長性に富んでいる。ところが固定資産税と市民税を中心とする市税は弾力性に欠け、経済発展にともなって増大する財政需要についていけないのである。たとえば、市民税と所得税との税率の違いや固定資産税の課税標準額と不動産の取引価額のかい離をみれば、そのことは明らかである。ところで、財政需要と財政収入

額のアンバランスは、地方交付税制度によって調整されることになっている。しかし、この制度の存在理由は十分認めるとしても、多くの問題点を含んでいる。まず、地方交付税総額のワケは国税三税の一定の割合に抑えられているし、所得税や法人税の減税あるいは不況による減収の場合には、必然的に交付税額の減少をもたらす。したがって、財政需要額のすべてが充足されるという保障はどこにもない。41年度には、臨時的な財源補給措置によってその回避策がはかられたが、これは決して恒久的な解決法にはなりえない。さらに、この制度そのものが、ナショナルミニマムの行政を維持することを制度の目的として、10年以上も前の10万人都市を標準としているため、あるていどの態容補正や人口急増補正はあっても、大都市の特殊事情が十分に考慮されていない。しかもこの制度のもつ静態的な面から、投資的経費は現存施設の減価償却費を基準にして算定されるため、大都市の急増する公共投資需要が十分に考慮されていない。このため、起債によって事業を行ない、その償却財源を地方交付税の算定で捕捉するということになる。そうすると地方債の利子はどこにも算入されないことになって、財政需要

の算入不足額が生じてくる。39年度について、大都市の基準財政需要額と一般財源所要額との比較をみると、641億円の不足を生じているが、これは公債費についての不算入額が大きな比重を占めているためである。さらに、病院事業、下水道事業、市場事業、港湾整備事業などの特別会計への繰出金についても、全く考慮が払われていない。合理的な負担区分にもとづくものについては、特別会計への繰出金についても基準財政需要額へ算入されるべきであろう。つぎに補助金についてみると、補助金はますます増大する傾向にある。ところで補助金のへい害として多くのことが指摘され、総花的に補助金を配分し、それを通じて国が地方に口出しをし、地方支配の道具につかっているということなどがあげられていることは、周知のとおりである。しかもこの補助金はその負担区分が明確でなく、補助基準、補助単価、補助対象などが低くおさえられ、地方団体は多額の超過負担を強いられ、地方財政の悪化の大きな原因ともなっている。たとえば、39年度の地方団体の超過負担額は1,143億円に達し、40年度は1,273億円の巨額にのぼるだろうといわれている。この超過負担額は、横浜市についてみても、40年度

は39億円に達し、その改善がはかられたという41年度ですら34億円を超える超過負担額が予想されている。

地方団体の自主財源の伸びやみと、公共投資需要の増大にともなって、地方団体の公共投資の財源を地方債に求める傾向が強くなってきた。加えて、交付税に算定されていたものまでもはずされて、地方債にふりかえるようになってきた。立ちおくれた公共施設の整備を早急に行なうためには、ぼう大な資金が必要であり、その財源が一般財源として得られないとすれば、地方債の発行を大幅に増すことは必要なことであると思われる。ところが、このような地方債の発行増大は、その元利償還のための公債費が財政を圧迫することも当然予想される。しかも大都市の公共投資の整備が過渡的なものでなく、今後長い期間にわたって公共投資需要が高く、それを地方債でまかなっていくということは非常に危険な要素をはらんでいる。しかも、政府の公債発行によって、その公債の消化をはかるために国債の利率を引き上げるようになると、それだけ地方債の利率も上げざるを得ず、地方財政の負担が加重されてくるようになる。起債を毎年度経常的に行なっていると、その償還費も経常的に

なってきた、投資的財源としてではなく、過去の債務を支払うために起債をするという悪循環をくり返すようになる。

このようにみえてくると、地方財政の窮迫を救うためには、地方の自主財源を強化する方向で進まなければならないであろう。まず、国と地方との税源配分をやりなおすことであり、他方では国税の減税が直接に地方税収の減収をもたらす効果ができるだけ回避させるべきだろう。さらに、現行の地方税制度は道府県税と市町村税とに区分されているが、これは地方団体の自然的、社会的、経済的な特徴を無視している側面がある。そこでとくに大都市の税制は、これを市町村税制から分離させて、新しい税体系をたてるべきであるということが提案されている。十分検討に値するものである。

6——地方自治体の課題

ところで、41年度の国の予算は、不況対策として、公債発行による公共投資の拡大をはかっている。これは、公共投資によって財政支出の面から有効需要を喚起し、景気の浮揚をはかろうとするものであり、国民経済における財政の役割は今後とも高まっていくものと予想される。

このような国の景気調整などの財政操作は、地方財政にどのような影響を与えるであろうか。地方財政が地域住民の日常生活に直結する行政サービスを行なうという機能と財源を国の法令にもとづいてしか調達できないということから、地方財政が積極的に景気対策にとりくむには、おのずから限度があることは明らかである。

ところが、財政が経済成長や景気調整の手段としての役割をもってくると、国は国の財政資金ばかりでなく、地方財政の資金をも財政政策を遂行するために、その政策を強制してくる。現在の国と地方の立場からいうと、まさに強制とっていい。公共投資についてこれを見るならば、産業基盤整備に財政資金を重点的に配分するということである。そのために、補助金を通じて自治体の公共事業を規制し、誘導するばかりでなく、地方債計画や地方交付税など国と地方を通ずるあらゆる行財政のしくみが動員されてくる。

このように、国の政策によって、地方財政が規制されてくると、地域住民の日常生活に密着した小道路の舗装とか清掃施設の整備とか保育所や老人ホームなど民生施設の整備とかにふりむける財源が、補助事業優先というかたちで産業基盤整備事業

のために食いつぶされてしまい、地方自治は財源の面から破壊される。つまり、自治体が自由に使える単独事業の財源がますます窮乏して、自治体の創意と工夫にもとづいて地域住民の要望にこたえた行政を行なうことがむずかしくなっているのである。

こうした矛盾の解決は、たんに国家レベルの公共事業が自治体の負担において行なうことがなくなり、自治体の自主財源が確保されればいいという問題だけではすまされない。基本的には国と自治体を繕ぐみにした産業基盤整備重点政策そのものの再検討が必要である。

さらにもう一つ重要なことは、公共事業を受けてたつ自治体側が、自治体として国に対して主体的姿勢と主体的な事業計画をもちうるかどうか、実は大きな問題である。

<財政局管財課管財第一係長>