

90年代の愛知県財政と大規模プロジェクト

山田 明

はじめに

日本経済は長らくバブル後遺症に悩まされてきたが、地域と自治体も例外ではない。地域経済の低迷や開発の行き詰まり、地方自治体の財政悪化などである。なかでも注目されるのが、戦後第三の地方財政危機であり、「自治体倒産」も現実味を帯びている。

97年度決算をまとめた地方財政白書によると、地方財政の硬直化がますます進行している。公債費負担比率は15.2%と過去最高水準まで上昇し、警戒ラインとされる15%を上回った自治体も全体の56.5%にのぼる。一般財源である税収が落ち込むなかで、過去に発行した巨額の地方債の償還負担がかさみ、財政硬直化に拍車をかけて財政運営を困難にしている。98年度決算では、大都市圏の都府県を中心に赤字に転落した。東京都の1,067億円の赤字を筆頭に、赤字団体に転落した自治体も少なくない。こうした事態は都道府県だけでなく、市町村レベルでも数年のうちに続出しそうである。

今回の地方財政危機で注目されるのが、第三セクターの経営破綻である。バブル時代に設立された開発型ほど経営悪化が深刻であり、自治体財政への影響も無視できなくなってきた。自治省は地方公共団体の第三セクターへの関わりのある方に関する研究会を設置し、99年5月に「第三セクターに関する指針」をとりまとめた。第三セクターへの指導監督の強化、経営悪化への速やかな対応、清算の法的手続きなどを提示している。民活の担い手として急増した第三セクターは、本格整理の時代をむかえた。また、土地開発公社が長年もちつづけている未利用地、いわゆる「塩漬け土地」が自治体の重圧になっている。自治体が抱える「不良資産」であり、これもバブル後遺症といえよう。

なぜ戦後第三の地方財政危機なのか。それはバブル崩壊後の経済情勢や財政運営、政策展開にかかわる直接的な要因と、現行の行財政システムなどの構造的な要因とに大別できる。

歳入面では、バブル崩壊と長引く景気低迷による税収の落ち込みが決定的である。税収のなかでも法人関係税の落ち込みが激しく、そのウエイトが高い大都市圏の都府県ほど深刻な危機にまわられた。国税に傾斜する税源配分のもとで、税収の不安定性や課税基盤の弱さが露呈した。それと再三にわたる国の減税政策も、自治体の税収減に拍車をかけた。

歳出面で重要なのは、税収減にもかかわらず積極的な財政運営が展開されたことである。高めの税収見積み、基金の取り崩し、そして起債拡大が繰り返された。国の景気対策に地方財政が全面的に動員され、補正予算などを通じて地方単独事業の上積みをはかった。地方自治体も景気対策の追い風をうけて、いわゆるハコモノ行政に力をいれ、バブル時代に計画された大規模プロ

プロジェクトを推進した。その財源とされたのが地方債であり、プロジェクトの実施主体となったのが第三セクターである。借金急増や第三セクター問題に特徴的な今回の地方財政危機は、バブル崩壊という経済変動や集権的な税財政システムだけでなく、公共事業の大盤ぶるまいに象徴される財政運営にも注目せねばならない。税財政システムという構造要因とともに、公共事業や大規模プロジェクトの実施という政策要因が、財政危機をとらえるうえで重要なのである。

そこで本稿では、98年度に戦後初めて赤字団体に転落した愛知県を例にして、90年代の地方財政危機を検証していきたい。都道府県のなかでも「健全財政」をつづけてきた愛知県が、なぜ財政危機にみまわれたのか、構造要因と地域開発などの政策要因の両面からアプローチしていく。そして、現在すすめられている大規模プロジェクトの現実をふまえて、これからの愛知県財政の方向を提示してみたい。

1. 戦後県政と財政

(1) 桑原県政から仲谷県政へ

戦後の愛知県は、現在まで5人の公選知事により県政が担われてきた。戦後まもない1947年に最初の公選知事に青柳秀夫が就任した。そして、講和を前にした51年4月に桑原幹根が知事に就任して、高度成長期の6期24年にわたり県政を担当する。75年には桑原県政に代わって、仲谷県政が2期つづく。83年には鈴木知事が就任して、99年3月に神田知事に交代するまで4期16年にわたり県政を担う。戦後の公選知事のなかでも、やはり長期にわたる桑原県政と鈴木県政が特筆され、財政面でも共通した傾向がみられる。

こうした知事の変遷から、戦後財政の流れをおおまかにフォローできる。まず高度成長期の桑原県政、そして70年代半ばから80年代前半までの仲谷県政からみていこう。

桑原県政の時代は、戦後財政システムが確立して、財政面からも高度成長政策を推進してきた。桑原知事のもとで編成された51年度予算は、県単独の投資的経費が増額されたが、朝鮮戦争の特需景気により大幅な黒字決算となった。好調な財政事情も52年度にはいと悪化しはじめる。人件費の拡大、国の委任事務の増加あるいは豪雨等による災害の頻発などに、地方財政制度が十分に対応できず、不足財源を補てんすることを目的とした地方財政平衡交付金も、国の財政事情から一方的に切りつめられた。53年の13号台風による被災は、財政事情をいちだんと悪化させた。¹⁾

この当時、全国的にも戦後第1回目の地方財政危機にみまわれていた。都道府県レベルでも、53年度で39団体、54年度で34団体が赤字に転落した。愛知県も財政は悪化したが、黒字を維持することはできた。こうした財政危機にたいして、54年に地方税法が改正され、地方交付税制度も創設された。その後、景気回復にともなって県税収入も漸増し、県財政も56年以降にはいちじるしく改善されてくる。日本経済は高度成長の時代へとすすみ、地方財政も成長促進型の財政へと

変化してくる。

61年2月の定例県議会で、桑原知事は予算案について、「前年度にみられた災害中心予算の性格を脱却し、産業・経済・文化の各般にわたり、一段と強い前向き姿勢をとることによって、経済成長の安定化とより高度化をはかった」²⁾と述べ、経済の高度成長に対応して財政運営を推進する方針を明らかにした。この年度から65年度にかけて、県財政は地域開発を中心とした県政の展開に対応し、道路、工業用地、工業用水などの産業基盤の整備に全力をあげた。

愛知県の地域開発は、地方計画とともに展開された。58年に策定された第1次地方計画は、重化学工業化をめざす名古屋南部の臨海部開発に力点がおかれた。とりわけ製鉄所誘致が重点課題とされ、59年には東海製鉄の立地が決まった。そして国の所得倍增計画の策定とともに、地方計画の改訂作業がはじまる。62年の新地方計画（第2次地方計画）では、「3内陸・3臨海（小牧・春日井と名古屋南部・西部、豊田・刈谷と衣浦、豊橋・豊川と東三河）」という拠点開発が広域的にすすめられる。

地域開発の展開にともない、内陸ないし臨海用地対策などの特別会計、企業局という行政組織が新設された。59年に東海製鉄の進出が決定された時に、総務部内に内陸用地対策部が設立された。衣浦港などの臨海開発の方は、港湾課が担当していた。内陸と臨海の開発事業は異なる組織で行われていたが、64年に統合され、知事部局から独立して地方公営企業法の適用をうける企業局が誕生した。企業局は80年には水道局と統合され、企業庁として活動をつづける。また高度成長期には、経済成長にともなう自然増収もあり、産業基盤だけでなく、がんセンターや教育施設などの生活関連施設の整備も一定すすめることができた。

73年の第1次石油ショックを契機に高成長が困難になり、公害や都市問題も爆発する中で、桑原県政から仲谷県政にバトンタッチされる。県財政も70年代半ばで構造変化をとげる。仲谷県政は財政難で始まり、財政再建を方向づけていく時代と特色づけられる。『あいちレポート'79』も次のように指摘した。「高度経済成長から安定成長への移行期にあって、県財政も大きな変化に直面した。そのことを象徴的に示すのは、県単独事業の減少と地方交付税交付団体への移行であろう。³⁾」60年代には県単独事業により大規模施設が整備されてきたが、単独事業は70年代に入り減少をつづける。愛知県は61年から数少ない不交付団体であったが、76年には16年ぶりに交付団体に移行した。

仲谷県政がスタートした75年は、都道府県の半数以上の27団体が実質収支の赤字を記録した。愛知県は実質収支の黒字額こそ3億円余りまで減少したが、赤字団体への転落は回避できた。当時の地方財政危機は、石油ショック後の税収減とインフレによる歳出増によるものであった。法人関係税収は産業構造にも左右された。大阪府のように素材産業のウエイトが高いところでは、製造業からの税収が一挙に半減して、深刻な財政赤字にみまわれた。

愛知県でも素材産業は4～6割の減収となるが、ひとり輸送機械工業のみが前年度の2倍近くの税収増をもたらすことで、製造業全体の税収減を3割強にとどめた。これは愛知県の産業構造

と法人関係税、さらには財政構造との関係をみるうえで重要な点である。かくして愛知県においても財政逼迫はすすむが、他の大都市府県よりも相対的に「健全さ」を維持できた。大阪府や東京都では79年も赤字をつづけていたが、愛知県では徐々に財政を好転させていった。

81～82年度には、6年ぶりに不交付団体に転じることができた。ただし、81年度は不交付団体に転じたとはいえ、法人二税が前年度を3.7%も下回り、県税収入予算を170億円近く減額せざるをえず、財政調整基金のほとんどにあたる153億円余りを取りくずした。それと減収補てん債250億円の増発により、かろうじて黒字決算を確保できたのである。これは法人二税が景気の変動を受けやすい特定の産業への依存度が高いためである。税源となる県内産業の発展が、不況の波に耐えられるバランスのとれたものであることが不可欠なことを示しており、82年度以降再び内陸工業用地の積極的な開発による先端産業などの誘致の活発化がはかられる契機となった。⁴⁾

82年に策定された第5次地方計画は、名古屋オリンピック誘致失敗をうけて、環伊勢湾都市圏構想による広域開発を柱とした。東海環状テクノベルト構想など先端産業誘致により、経済活力を高めて課税基盤を強化する戦略であった。一方、オリンピック誘致失敗は「政変」を引き起こし、仲谷県政から鈴木県政に移行する。⁵⁾ 鈴木県政は第5次計画を引き継ぎつつ、大規模プロジェクト志向を一層強めていくが、それは89年の第6次地方計画＝「愛知県21世紀計画」に集約される。鈴木県政の財政は、開発新時代を色濃く反映しており、バブルからバブル崩壊の時代へと推移する中で激変していく。

(2) 鈴木県政から神田県政へ

仲谷県政から鈴木県政に移行した83年は、再び交付団体に転落したものの、84年から92年までは不交付団体をつづける。87年頃からはバブル経済の時代にあたり、折からのバブル景気のもとの自然増収により、積極的な財政運営を展開できた。

鈴木知事の財政運営は「景気がよく企業収益が好調なときは県債を減らし、不況で税収の伸びが見込めないときは県債で賄う」⁶⁾ という、景気対応型でフィスカルポリシー的な特徴をもっている。愛知県は自動車産業をはじめとした特定の産業に特化しており、景気に敏感で不安定な税収構造であるために、財政調整機能が他の自治体以上に重視されてきたのである。80年代の一般会計当初予算の伸び率をみても、県税の伸びが高いときには県債がかなり圧縮され、逆に県税が落ち込んだときには県債は大幅に伸びている。

円高不況の直撃をうけた87年度の当初予算は、過去10年間で最低の2.8%の伸びにとどまった。県税が4.7%落ち込んだことによるが、それをカバーするために次のような手法がとられた。第1に、これまで積み上げてきた財政調整基金と減債基金の取りくずし、企業庁の臨海用地造成事業の剰余金の繰り入れである。第2に貸付金の取りもどしであり、具体的には道路公社や土地開発公社、さらに住宅用地対策事業特別会計などからである。第3には前年比で33%増の県債の発行である。

つづく88年度の当初予算は、景気回復を反映して6.7%という高い伸びで編成された。県税収の伸びを12%余りとしたが、その約半分を占める法人二税の伸びを15%以上見込んだことによる。法人二税のなかでも、トヨタ関連10社からの法人事業税は前年度と比べて19%も増える見通しをたてた。まさにトヨタ関連の税収増が県税の大幅増をもたらし、積極的な予算編成を可能にしたわけである。税収の増加にともない、県債の発行額も7.7%削減された。

鈴木知事が「積極・実行型」とよぶ88年度予算は、歳出面でどのような特色をもっているか。知事の予算提案説明によると、「堅調な景気動向を背景とした県税収入に期待しつつ、中長期的な健全財政の堅持を基本としたうえで、県政究極の目的である県民福祉の向上を期して、新しい伊勢湾時代の構築と大愛知の建設を進めるための諸施策を、着実に実行していくことが重要な使命である」とされている。道路や港湾などの産業基盤整備に重点がおかれ、投資的経費のなかでも単独事業が高い伸びとなっている。⁷⁾

ここで表1-1から、主要施設・基盤整備の経過をみてみよう。高度成長期には港湾整備や臨海部開発、道路やダム・用水などの産業基盤が重点的に整備されている。それにニュータウン開発や教育・医療施設整備などにも力がいれられた。高度成長のもとで財政的な裏づけもあり、産業基盤と生活・都市基盤整備が同時並行的にすすめられた。90年代には、愛知芸術文化センターの建設、ガンセンターや県立病院の改築、県立大学の移転整備など、昭和30~40年代に整備された施設の大幅な整備拡充が実施されている。産業基盤関係では、中部新国際空港や第二東名・名神高速道といった交通基盤のほか、工業技術センターの拡充、科学技術交流センターの整備などにも力がいれられている。更新拡充型と新規整備型の2つのタイプの施設建設、基盤整備が計画実施されていった。

バブル時代の財政には、こうした建設事業も順調に推移するような勢いがあった。88年には歳入の県税比率が65%まで上昇し、自主財源比率も80%を越える水準に達した。好調な税収に支えられて、県債依存率は10%を下回る水準で推移し、基金現在高も89年度末で2,500億円近くと85年度末と比較して3倍以上となった。それが90年代のバブル崩壊とともに、財政構造を激変させた。県税の落ち込みをカバーするために、基金の取りくずしと県債発行をつづけ、財政硬直化が急速に進行していった。

鈴木県政3期目の94年度予算は、「背水の陣で積極対応型予算を組んだ」とされる。「あえて元気な予算を組んで、景気回復の起爆剤にできるのは、財源からみて、今度が最後のチャンス」であり、4期目にむけた賭けともいわれた。⁸⁾ 歳入の柱となる県税は、前年度を23%も下回り、歳入比率も43%余りに低下した。県税の落ち込みは法人事業税の激減によるもので、ピークの91年度より半分近くも減少した。とりわけトヨタ関連10社の低下が目立ち、その法人事業税に占める比率も85年度の30%から8%まで急落する。⁹⁾ 2年連続で巨額の県債発行、そして取りくずし可能な基金の8割近くを活用して、「元気な予算」が組まれたものの財政は悪化するばかりであった。そして98年度には、ついに赤字決算に転落することになる。

表1-1 主要施設・基盤整備の経過

	～1950年代(～昭和34年)	1960年代(昭和35～44年)	1970年代(昭和45～54)	1980年代(昭和55～平成元年)	1990年代(平成2年～)	
	(戦災復興期)	(高度成長期)	(安定成長期)	～	更新・拡充型	新規整備型
福祉 医療 文教 関係	'54 愛知病院 '55 愛知県美術館 '57 尾張病院 '58 愛知文化講堂 '59 愛知図書館	'64 愛知県体育館、愛知県がんセンター '66 県立大学、県立芸術大学 '68 県立看護短大、心身障害者コロニー '69 消費者生活センター	'70 愛知青少年公園、愛知県勤労会館 '71 愛知県総合保健センター '74 愛知こどもの国 '75 県民サービスセンター '78 愛知県陶磁資料館	'80 愛知厚生年金会館、一宮地域文化広場	'91～92 愛知芸術文化センター '92 がんセンター新病棟(全面改築中) '94 愛知県陶磁資料館(全館) (事業・計画中：新心身障害者コロニー構想、県立大学移転整備、看護大学整備、森林公園拡充等)	'90 国際留学生会館 '92 名古屋港水族館 '93 海陽ヨットハーバー、県武道館、県総合射撃場 (事業・計画中：あいち健康の森、女性総合センター、児童総合センター、リハビリテーションセンター等)
生活 環境 関係		'61 高蔵寺ニュータウン建設着手 '66 菱野団地建設着手	'72 公害調査センター '73 桃花台ニュータウン建設着手 '78 岡崎市本町康生地区西地区完成	'80 豊川流域下水道供用 '87 五条川左岸流域下水道供用 '89 境川流域下水道供用		'91 衣浦西部流域下水道供用 '92 矢作川流域下水道供用 (事業中：衣浦東部・日光川上流・五条川右岸流域下水道)
産業 関係		'60 名古屋臨海工業地帯造成着手 '63 愛知県産業貿易館、愛知県中小企業センター '66 愛知県農業総合試験場 '68 窯業技術・尾張繊維技術センター	'71 瀬戸窯業技術センター '78 栽培漁業センター	'81 工業技術センター '85 産業情報センター '88 食品工業技術センター	'91 畜産総合センター '94 農業総合試験場中央研究棟・花き研究所、工業技術センター技術開発交流センター、名古屋高等技術専門学校 (計画中：中小企業センター改築等)	(計画中：科学技術交流センター等)
交通 通信	'51 名古屋港特定重要港湾指定 '52 名古屋空港開港 '53 東海道線浜松～名古屋間電化 '57 地下鉄名古屋～伏見開通	'64 三河港重要港湾指定 '65 名神高速道路全通 '69 東名高速道路全通	'72 中央高速道路小牧～多治見開通 '74 名鉄知多新線富貴～上野間開通 '75 東名阪自動車道桑名～蟹江開通 '77 衣浦臨海鉄道碧南線開通 '79 名古屋高速道路2号線開通、名鉄豊田線開通	'85 名古屋空港国内線新ターミナル、名古屋港西大橋開通 '87 名古屋空港国際線新ターミナル '88 愛知環状鉄道開通、新幹線三河安城駅 '89 金山総合駅	(計画中：第二東名・名神自動車道、リニア中央新幹線等)	'91 新交通システム桃花台線開通、城北線開通 '92 東海北陸自動車道県内区間着工 (計画中：中部新国際空港等)
県土 基盤	'56 佐久間ダム完成 '58 宇連ダム完成	'60 伊勢湾台風復旧護岸堤防竣工 '61 愛知用水通水 '63 羽布ダム完成 '68 豊川用水通水	'71 矢作ダム完成 '77 岩屋ダム完成 '79 矢作川用水完成	'83 木曾川総合用水完成 '89 矢作川総合用水完成	(事業中：愛知用水二期事業、豊川用水施設緊急改築事業、尾張西部排水事業等)	'91 阿木川ダム完成 (事業中：長良川河口堰・味噌川ダム・徳山ダム建設事業、豊川総合用水事業等)

注) (1) 愛知県企画部作成。
(2) 『あいちレポート'95』34～35ページ。

2. 財政危機の展開と要因

(1) 98年度決算と99年度予算

愛知県財政は98年度に戦後初めての赤字決算となった。70年代に東京や大阪などが赤字に陥った時も黒字をつづけた愛知県であるが、ここにきて赤字団体に転落した。戦後の愛知県財政のなかでも、98年度決算は特筆される。一般会計決算額は、歳入2兆4,098億円、歳出2兆4,270億円、差し引き172億円のマイナス、翌年度に繰り越すべき財源49億円余りを含め実質収支額で約223億円の赤字を計上した。

赤字団体への転落過程を振り返ってみよう。98年度当初予算は一般会計2兆3,400億円余りで、見かけでは前年度当初比4.2%増えたが、地方消費税の市町村交付金などを除いた実質額では2兆766億円余となり、逆に4.5%減の戦後初のマイナス予算となる。歳入の柱となる県税収入は、企業収益の悪化や県民税の特別減税などにより前年度当初比1.7%減、1兆200億円を見込むにとどまった。財源不足を補う県債は2,706億円、また取り崩し型基金からの繰り入れに加えて、果実運用型基金などの原資を含む116億円を一般会計に繰り入れた。

まさに「苦肉の策」で編成された予算であったが、景気低迷で税収が大幅に落ち込み、財源不足がクローズアップされてくる。法人二税は6月末現在で前年同期比で約707億円減収と発表された。その後も税収の落ち込みはつづき、9月段階で税収不足900億円、財源不足は1,050億円に拡大した。財政再建団体転落も懸念される事態になり、11月には大阪府・神奈川県・東京都について「財政非常事態宣言」を出した。戦後初の赤字になる可能性が強く、歳出構造の抜本的見直しが必要として、県民に協力を求める緊急アピールを発表したのである。緊急アピールでは、「県民の皆様にとって真に必要な行政サービスとは何かを改めて見つけ直し、事務事業全般にわたり徹底した見直しを図りつつ、歳出構造の抜本的改善」に取り組むとする。県民生活へのしわ寄せの「事前通告」といえるもので、補助金カットなどとして具体化されてくる。

98年度の実質収支の赤字額は最終的に223億円となったが、これは直接的には県税の落ち込みによる。県税は1兆877億円となり、3年連続で1兆円を確保したものの、当初予算額と比較して1,187億円(9.8%)減となった。97年度の決算額と比較しても232億円の減である。県税の動向を左右する法人二税は4,021億円で、前年度比1,166億円(22.5%)減であった。なかでもウエイトが大きい法人事業税は1,011億円(23%)減少し、税収の落ち込みに拍車をかけた。法人事業税の減少を業態別にみると、製造業31.4%、非製造業11%であり、ひときわ製造業の税収減が目立つ。業種別では輸送機械工業の41.9%減を筆頭にして、窯業30.4%、建設業26.1%、電気機械工業25.4%、卸売業25.1%などであり、逆に前年度を上回ったのは金融保険業の33.2%増である。

このように戦後初めて赤字団体に転落したのは、輸送機械工業をはじめとした法人事業税の落ち込みによるところが大きい。98年度に注目されるのが、赤字決算とともに県債の急増である。県債は当初予算では前年度より2割減額したが、景気対策を柱とした補正予算で増加された。9月の補正予算は955億円の規模となったが、その半分近くを県債で賅った。2月補正予算でも県

税の落ち込みを補うために、県債を追加発行した。県債は当初予算に計上していなかった退職手当債100億円など、あわせて867億円発行された。これで98年度の県債は、4,136億円となり、前年度につづいて過去最高の年間発行額を更新した（表2-1）。

表2-1 県債発行額と残高の推移

単位：億円

	発行額	残高
1988	1,269	9,458
89	1,418	9,941
90	1,076	10,259
91	1,571	10,879
92	3,000	12,823
93	3,647	14,890
94	3,160	16,843
95	3,658	19,494
96	3,553	21,632
97	3,828	24,021
98	4,136	26,687
99	2,860	28,319

注) (1) 97年度までは決算額。98年度の発行額は最終予算額、残高は決算見込み額。99年度は6月補正後現計予算額。

(2) 愛知県財政資料より作成。

次に、99年度予算はどのように特徴づけられるか。99年度の当初予算は新事就任にあわせて骨格予算として編成された。一般会計の規模は前年度当初比16.5%減の1兆9,548億円、特別会計と企業会計を含めた予算総額は2兆2,997億円で15.1%減となる。歳入のうち県税が前年度当初比21.3%減、9,500億円にとどまり、「超緊縮」予算となった。県税は75年度以降で最大の減少幅となるが、これは法人二税が37.5%も落ち込むことによる。税収の落ち込みを反映して、地方交付税は1,200億円計上された。

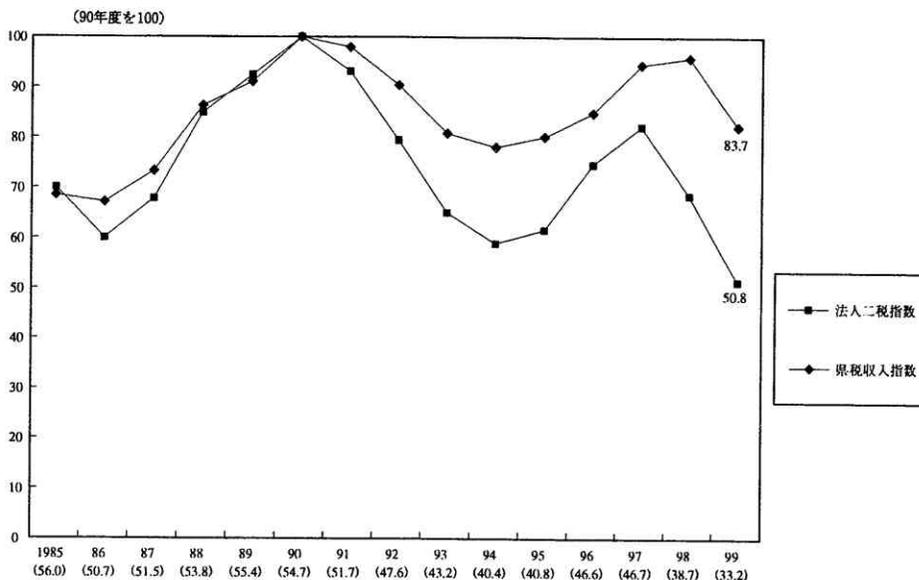
それでも歳入不足は免れず、基金108億円を繰り入れた。その内訳は、減債基金36億円、福祉推進整備基金27億円、さらに果实運用型基金の国際交流事業推進基金20億円、環境保全基金10億円、科学技術振興基金5億円などであり、取り崩し可能な基金も99年度で底をつく。「綱渡り」の予算編成を象徴するのが、県企業庁の水道事業からの40億円の借り入れである。水道事業は53億円の資金残を内部留保して、今後の投資などに備えている。このうち40億円を企業債にみあった利率で中長期で一般会計に貸し出す。初めて企業会計から融資の形で一般会計に繰り入れたわけで、予算編成の厳しさを示すものといえる。¹⁰⁾

新知事が初めて政策判断したのが6月補正予算であり、それを含めた予算の方が99年度の特徴を明確にできる。補正後の一般会計予算は2兆2,212億円、98年度当初比で5.1%減であり、名目上は戦後初のマイナス予算となった。ただし、先述の消費税収の平準化などの関係で、実質では2年連続のマイナス予算となる。財政危機を反映した超緊縮型であり、それは歳入・歳出の両面に明確にあらわれている。

歳入の中心に位置する県税は、補正で250億円を上積みし、当初予算とあわせて9,750億円、前年度より19%減である。県税の半分近くを占めてきた法人二税が3,238億円、33%も落ち込んだことによる。法人二税は83年度の3,149億円以来の低水準であり、バブル期の90年と比べると半減している。それでも高めの収収見込みといえるが、地方交付税も350億円追加して、過去最高の1,550億円となった。これまで96年の449億円が最高であり、大幅増を見込んだ。基金が底をつくなかで、県債も1,381億円追加して、あわせて2,860億円となった。県債の歳入比は12.9%、県債残高は2兆8,320億円まで拡大する。このほか県土地開発基金にわずかに残っていた10億円さえ持ち出したが、98年度の赤字額補てんに計上された223億円には財源が確保できなかった。

一方、歳出面で目立つのが補助金カットである。30%削減の目標をたてた県の単独事業は25.1%、10%削減を目標とした公共事業の方は6.9%のマイナスであった。単独の補助金は項目で526、金額で973億円である。統廃合の結果、項目で100、金額で198億円が削り込まれた。最大の私学助成は15.2%、全体では16.9%減となった。

図2-1 県税収入・法人二税の推移



- 注 (1) 98年度までは最終予算ベース。99年度は現計予算ベース。
 (2) ()は県税収入に占める法人二税の構成比である。
 (3) 愛知県財政資料より作成。

(2) 財政危機の背景

98年度決算と99年度予算からも明らかなように、愛知県財政は危機的な状況にある。なぜ戦後最悪といえる財政危機にみまわれたのか、その背景をさぐっていかう。

まず第1に、バブル崩壊とともに税収が急激に落ち込み、必要な財源を確保できなかったことである。愛知県は高度成長期からバブル期まで、歳入に占める税収のウエイトが高く、その税収も法人二税に左右されてきた。バブル期の90年度の歳入のなかの県税比率は65%であり、そのうち法人二税が半分以上を占めていた。図2-1のように、県税収と法人二税は平行に推移している。バブル崩壊後の94年度を底に急激に落ち込み、一定の回復傾向のあとに再び大幅に下落している。90年度を100とした指数では、99年度は県税全体で84、法人二税51という水準にとどまる。法人二税はバブル崩壊後に半減しており、税収減の最大の原因といえる。

こうした傾向は大都市圏の都府県に共通する傾向ではあるが、愛知県の税収は製造業、とりわけトヨタ自動車を中心とした輸送機械に大きく依存しており、その業績に県税が左右されてきた。最大のウエイトの法人事業税は、85年以降も変動がかなり激しい。表2-2には法人事業税の業種別推移が集計してあるが、ここからも税収の変動は製造業、とりわけ輸送機械によることがわかる。輸送機械は97年度に67%増となっているが、先述のように98年度には42%減となり、税収を大幅に落ち込ませた。

第2に、税収が落ち込む一方で、積極的な財政運営がつけられてきたことである。国の景気対策にこたえて、大型の補正予算が再三にわたり編成され、公共事業を拡大してきた。98年度も税収増が期待できないなか、過去2番目の規模の9月補正予算が編成された。一般会計は955億円の規模であり、国の総合経済対策に対応する関連事業が約9割を占めており、道路や河川、土地改良などの公共事業に重点投入された。景気対策の追い風をうけて、いわゆるハコモノ行政に力をいれ、バブル期に計画された大規模事業を推進してきた。

現在進行している財政危機は、歳出面では公共事業拡大によるところが大きい。70年代半ばの財政悪化の原因としては、第1に不況に伴う法人事業税の伸び悩み、第2に福祉・教育などの行政需要の増大、第3に人件費の増大が指摘されている。¹¹⁾法人事業税の低迷は現在と同様であるが、現在と異なるのは、とりわけ人件費の増大である。歳入に占める人件費の割合は、70年度の33%から78年度には42%と9ポイントも上昇している。75年度以降、知事部局の一般職員は100人減少したが、教職員は6,866人も増加している。児童・生徒の増加に伴う教職員の増員、そして義務教育教職員の人件費の2分の1負担により、人件費が急増していったのである。この時期の教育費は、公債費や民生費に次いで伸びが大きかった。高度成長期終盤の財政悪化は、福祉や教育関係をはじめとした行政需要の増大、それに石油ショック後の物価高騰下の人件費や建設費の上昇が大きく影響したといえる。

第3に、積極的な財政運営を支えたのが県債であり、それが財政危機の原因となってくる。公共事業を拡大するために、高めの税収見込み、基金の取りくずし、そして大量の県債発行が繰り返されてきた。県債の発行残高を目的別にみても、土木債が半分以上を占めている。巨額の県債

発行は、後年度に償還財源である公債費を膨らませる。公債費は経常経費であり、一般財源の支出が義務づけられ、財政硬直化が進行することになる。100%前後の経常収支比率に象徴される財政硬直化の進行は、90年代の財政危機を特色づけている。財政硬直化の原因は一般財源である
 税込下落とともに、公共事業拡大にともなう県債発行に起因する公債費の増大にある。

表 2-2 法人事業税の業種別推移

金額(100万円)	
%	伸び

	建設		製造		うち 輸送機械		卸・小売		金融・保険		計	
1985	13,300	3.6 9.3	228,418	61.2 8.0	105,480	28.5 7.5	48,935	13.2 1.0	31,836	8.6 43.7	370,035	100.0 5.8
86	14,661	4.5 10.2	167,564	51.7 △26.0	60,604	18.7 △42.5	49,447	15.2 1.0	39,794	12.3 25.0	324,310	100.0 △12.4
87	18,572	5.1 26.7	172,971	47.8 3.2	62,987	17.4 3.9	56,594	15.7 14.5	55,134	15.2 38.5	361,560	100.0 11.5
88	22,977	5.1 23.7	242,279	53.3 40.1	99,006	21.8 57.2	68,300	15.0 20.7	57,800	12.7 4.8	454,580	100.0 25.7
89	30,916	6.2 34.6	256,248	51.1 5.8	90,937	18.1 △ 8.2	78,548	15.7 15.0	64,116	12.8 10.9	501,342	100.0 10.3
90	42,498	7.7 37.5	308,971	55.7 20.6	132,603	23.9 45.8	79,556	14.3 1.3	44,756	8.1 △30.2	554,932	100.0 10.7
91	52,288	10.0 23.0	255,131	48.6 △17.4	83,632	15.9 △36.9	87,554	16.7 10.1	46,278	8.8 3.4	524,530	100.0 △ 5.5
92	48,878	11.1 △ 6.5	201,100	45.6 △21.2	64,493	14.6 △22.9	75,676	17.1 △13.6	36,937	8.4 △20.2	441,337	100.0 △15.9
93	41,232	11.5 △15.6	160,468	44.9 △20.2	48,866	13.7 △24.2	62,060	17.3 △18.0	26,701	7.5 △27.7	357,726	100.0 △18.9
94	32,830	10.2 △20.4	147,411	45.8 △ 8.1	47,143	14.7 △ 3.5	55,105	17.1 △11.2	21,109	6.6 △20.9	321,540	100.0 △10.1
95	27,005	8.2 △17.3	158,715	48.4 7.7	50,804	15.5 7.8	54,730	16.7 △ 0.7	22,504	6.9 6.6	327,686	100.0 1.9
96	28,002	7.0 3.8	197,139	49.1 24.2	76,015	18.9 49.6	61,676	15.3 12.7	42,216	10.5 87.6	401,858	100.0 22.6
97	25,544	5.8 △ 8.8	258,494	58.8 31.1	126,568	28.8 66.5	59,348	13.6 △ 3.8	21,910	5.0 △48.1	439,273	100.0 9.3

注) 愛知県財政資料より作成。

ここで、愛知県下の公共事業の動向を統計的にみていこう。附表には90年代の行政投資実績の推移、それに80年代から5年ごとの県主体の投資額と負担分が集計してある。これによると、行

政投資のなかでも産業基盤関係、とりわけ道路投資のウエイトが高いことがわかる。95年度では県投資額の27%、そのうちの県費分では31%も占めている。県費分の道路投資は80年度以降ウエイトを高めてきている。こうした行政投資の推移からも、この間の公共事業の重点がわかるが、普通建設事業費から県財政への影響がより明確にできる。

普通建設事業費は補助事業費、単独事業費、国直轄事業負担金から構成されている。ウエイトが大きいのが補助事業費と単独事業費であり、とくに80年代後半から伸びが著しいのが単独事業費であり、88年度から補助事業費を上回った。85年度から96年度をとると、補助事業費が1.54倍にたいし、単独事業費は2.19倍であった。

表2-3から、これらの財源内訳の推移をみていこう。普通建設事業費はバブル期には一般財源等が5~6割であったのが、バブル崩壊とともに地方債が伸びてくる。とくに注目されるのが、伸びが著しい単独事業費の財源である。88年度の83%を最高にして、バブル期には一般財源等が全体の4分の3を占めていた。バブル崩壊とともに、一般財源等に代わって伸びてくるのが地方債である。この単独事業費とともに、補助事業費も3~4割近くを占めており、普通建設事業費のほぼ半分は地方債を財源にしている。ここからも公共事業拡大と県債発行の関係をみることができる。

表2-3 普通建設事業の財源内訳（愛知県）

	普通建設事業費			補助事業費			単独事業費			一般財源等		
	国庫支出金	地方債	その他特定財源	国庫支出金	地方債	その他特定財源	国庫支出金	地方債	その他特定財源	国庫支出金	地方債	その他特定財源
1985	25.4	54.1	-	20.6	14.5	27.8	1.5	0.3	1.8	49.5	26.6	68.7
86	24.3	52.5	-	42.5	37.7	41.3	1.9	0.5	1.7	28.3	4.5	55.7
87	23.2	48.2	-	31.6	33.5	28.8	1.8	0.1	1.7	40.2	12.8	68.2
88	16.5	39.0	-	21.6	31.5	14.4	2.1	0.3	1.6	56.7	23.6	82.7
89	16.9	40.6	-	24.6	27.9	23.6	2.5	0.5	2.3	52.9	25.6	72.9
90	15.0	40.7	-	18.3	27.4	13.2	5.8	1.1	7.8	58.2	25.4	78.0
91	14.2	39.9	-	26.6	28.2	28.9	7.4	1.3	10.2	49.2	25.6	59.9
92	19.4	51.2	-	47.6	36.6	49.3	5.7	1.1	7.3	24.7	5.3	42.7
93	20.2	50.9	-	52.2	39.1	57.7	7.4	0.4	11.1	17.9	5.5	30.4
94	19.4	50.8	-	42.3	35.9	46.0	4.7	2.2	3.4	31.4	7.6	49.8
95	20.3	51.0	-	49.5	37.7	55.1	4.9	1.4	4.2	22.9	6.5	39.5
96	19.9	51.6	-	42.4	39.4	40.9	4.0	1.7	2.2	30.6	4.4	53.5

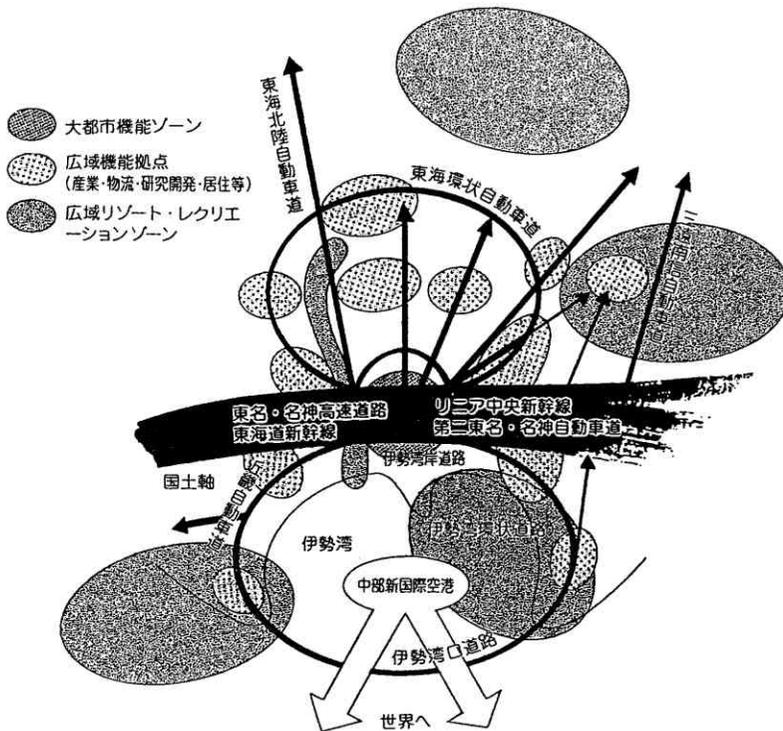
注)『都道府県別決算状況調』より作成。

3. 大規模プロジェクトの現実

(1) 21世紀戦略と大規模プロジェクト

第2期鈴木県政のもとで89年に策定された第6次地方計画は、21世紀初頭をめざした計画として「愛知県21世紀計画」と名づけられた。「世界に開かれた魅力ある愛知」の実現を総合目標にして、図3-1のような世界都市機能を分担する国土中枢軸形成のイメージを描いている。この世界都市機能は第4次全国総合開発計画を受けたもので、愛知県は世界的な産業技術首都の形成に中心的な役割を果たす。産業技術首都は「厚い生産機能をさらに拡充・強化しつつ、そうした集積を生かして、日本、世界の新産業集積をリードするとともに、産業技術分野に関する世界的な受発信機能を有していくこと」とされ、研究開発機能の整備などに力点が置かれる。

図3-1 新伊勢湾都市圏のイメージ



注) 『愛知県21世紀計画』58ページ。

産業技術首都をめざして、「新伊勢湾都市圏」という名古屋80～100キロの範囲を想定した広域的な開発がかかげられた。その戦略手段とされたのが、のちに3点セット・プラスワン（中部新空港、第2東名・名神高速道、リニア中央新幹線と万博誘致）とよばれる大規模プロジェクトで

ある。3点セット・プラスワンのなかでも、愛知県が主体になって取り組む事業が新空港と万博である。その構想と現実をみていく前に、愛知県が大規模プロジェクトをどう位置づけているかを示しておこう。

『あいちレポート'93』では、「大規模プロジェクトの相乗効果を生かした地域づくり」として次のように指摘する。¹²⁾第1に、新空港をはじめとした3大交通プロジェクト（3点セット）は、この地域の交流拠点性を飛躍的に向上させる。これまでにないハイレベルの交通手段であり、それぞれによっても交流の基礎的条件が飛躍的に高まる。加えて、それらが一体的に整備されることにより、相乗効果が生じ、従来にはみられない新しい分野での交流や、あるいは高度なレベルの交流の可能性が期待できる。また、万博という一大国際イベントの開催によって、3大交通プロジェクトが促進されることはもとより、この地域の国際的評価・知名度が飛躍的に向上することや、地域自体の誇り・自信が強まるとしている。

第2に全国的・世界的な交流拠点性を生かした先進の地域づくりとして、3つの視点が重要とする。(1)世界のゲートウェイとなる中部新国際空港と3大都市圏間の時間距離を通勤時間並みに短縮するリニア中央新幹線が一体的に整備される効果、(2)新空港と第二東名・名神高速道路との一体的な整備と名古屋港、三河港といった重要港湾との機能連携、(3)人の集まりやすい条件整備に加えて、万博開催による国際的な評価の高まりや国際交流ノウハウの蓄積を、世界的な産業技術首都づくりの必須条件となる学術研究開発機能の強化に結びつけていくこと。

こうした大規模プロジェクトの相乗効果を生かした地域づくりは、実際にどう展開されてきたのか。¹³⁾新空港と万博の現実、さらには大規模プロジェクトの財政負担などから問題点をみていこう。

(2) 中部国際空港の現実

96年12月の第7次空港整備5ヵ年計画は、「中部圏における新たな拠点空港の整備について、定期航空路線の一元化を前提に、……その事業の推進を図る」とした。中部新空港は長年にわたる地元の構想から、国の公共事業計画としてスタートすることになる。空港計画案などの策定作業がすすめられるが、行財政改革＝財政再建が本格化するなか国との調整は難航する。関西空港のような特殊法人の新設は困難をきわめ、国家プロジェクトとして発進した新空港建設に逆風が吹いた。

中部新空港は97年6月の愛知万博誘致決定、その後の景気対策の大合唱により建設推進に弾みがついた。政府は11月の緊急経済対策で中部新空港をPFI適用の第1号事業として、2005年開港にむけて必要な予算措置をとるとした。それで98年度予算案の復活折衝で着工予算25億円余りが認められ、その際に空港整備法の第1種空港、名称は中部国際空港とされた。98年3月に中部国際空港の設置および管理に関する法律が制定され、4月には中部国際空港株式会社が設立された。この会社が中部国際空港の設置及び管理を行なう者（指定法人）として指定され、着工に向けた作業が急ピッチですすめられる。

新空港着工に向けて大きな課題となったのが、環境アセスメントと漁業補償である。まず環境アセスメントからみていくと、2005年開港へのこだわりから駆け足ですすめられた。新法（環境影響評価法）の趣旨を生かすとして出発したものの、重大な欠陥をもつ環境アセスメントとなった。国が空港会社を指定法人として認可していない段階に方法書が提出され、その中に工事完成の予定期限と工事日程を明示していた。アセスメントの方法書が駆け足の手続きを催促していたわけである。方法書に対する知事意見からわずか2ヵ月で準備書が提出され、そして新法施行の前に評価書が公告縦覧され、環境アセスメントの手続きは終了した。

空港の環境アセスメントは手続きだけでなく、内容面でも重大な欠陥が指摘されている。中部空港は沖合3キロに建設される。対岸部の埋立造成＝前島との距離は、わずか1キロ余りしか離れていない。日本海洋学会海洋環境問題委員会の見解においても、関西空港を上回る海洋環境への重大な影響が懸念されている。¹⁴⁾中部空港の立地条件や海洋環境を踏まえたアセスメントが実施されていない。また、空港島と前島などの複合的な環境負荷を考慮したアセスメントとなっていない。

伊勢湾や三河湾の環境にとって、空港島とともに前島の埋立造成が重要な意味をもつ。前島の埋立はアマモ場を消失させ、漁業に重大な打撃をあたえる。中部空港では空港島と対岸部に、あわせて約240haの地域開発用地が愛知県企業庁により造成される。空港島に地域開発用地が造成されるのは、中部空港が初めてであり、「需要創出型空港」を特色づけている。空港島の地域開発用地約110haは、空港支援・補完機能の充実が目的とされる。約130haの前島の方は「空港と地域の発展を促す先導的拠点の形成」を目的とし、事業の必要性として「空港支援機能及び活用機能の確保」「空港と地域の持続的発展」「環境保全と新たな環境資産の創造」の3点をあげている。土地利用計画では商業・業務施設用地45haなどの用途が示されているが、具体性に乏しく事業の必要性は説得力に欠ける。

中部空港は99年度内着工をめざし、埋立免許申請に同意が必要な漁業補償に全力をあげてきた。愛知県が担当した漁業補償は、金額などをめぐり難航したが、99年7月に常滑を中心にした主な漁協の同意をとりつけた。知事の「政治決着」で一気に52億円上積みされ、352億円の漁業補償となった。漁業補償の基準は、62年に閣議決定された「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」にもとづく。消滅に伴う補償金額（漁業権の価値）は、消滅する漁業権を行使することによって得られる平年漁業純収益を資本還元した額を基準とし、当該権利にかかわる水産資源の将来性等を考慮して算定した額となる。

52億円上積みされた漁業補償額は、その算出根拠が示されなかった。知事と漁協幹部による密室の交渉で決められ、上積みの算出根拠も示されないのは問題である。漁業補償費は、空港会社が埋め立てる空港島と、県企業庁が埋め立てる空港島隣接部と対岸部の埋立地（前島）の面積割りで算出され、企業庁の負担分は3分の1程度になりそうである。愛知県は99年6月の補正予算に漁業補償費として120億円を計上したので、逆算すると補償総額は400億円程度の見通しとされる。上積みされて352億円となった漁業補償費は、こうした補償総額の範囲内で提示されたもの

といえる。

愛知県は漁業補償のほかに、県漁連に60億円の漁業振興策を示している。漁場整備のために40億円、取り崩し可能な基金として20億円である。常滑をはじめとした漁協は、漁業補償額を受け入れる条件として、振興策の上積みを要求している。県は漁業補償額120億円だけでなく、振興費にも負担がせまられることになる。かなりの税金が投入されるわけで、透明な漁業補償と振興策が求められる。

漁業補償が大筋で「決着」すると、公有水面埋め立てと飛行場設置許可申請の手続きに入る。空港会社は2005年開港に向けて、今年度中の現地着工をめざしている。ところで、中部国際空港はPFI適用第1号事業、そのモデルといわれるが、その実態を事業スキームからみていきたい。PFI「本家」の英国では、官民の責任分担がはっきりしており、3つのタイプに分類される。①民間が施設を建設して保有・管理し、両者からの料金収入で投資資金を回収、②民間が建設した施設を公共部門に貸してリース料で資金回収、③官民共同出資で施設を建設して、民間が管理する。中部空港は③の官民共同出資＝ジョイントベンチャー型にあたる。

指定法人である空港会社の資本金1,024億円のうち、民間企業が全体の半分512億円、残りは国が40%、地元自治体が10%出資する。概算要求の段階では、民間が全体の96%を出資する文字通りの「民間主導型」空港だったが、最終的に国や自治体のウエイトが引き上げられた。PFIのかけ声とともに、民間主導の色合いが薄れていった。関西空港では98年3月末で国67%、自治体と民間が17%という出資割合になっている。

中部空港は確かに関西空港よりは民間のウエイトが高いが、英国ではPFIを実施する会社は民間がほとんど出資している。中部空港では半分にとどまり、それも500以上の企業の出資による。国と自治体からの無利子貸付金は、空港会社の資本金の2倍の2,048億円にのぼり、資本のルールからは民間主導といいがたい。また、空港会社によるリスク負担はあいまいであり、官民の責任分担も明確ではない。

中部空港の建設はPFIといっても、官に支えられた事業方式であり、関西空港の第1期事業にかなり近い。そもそも地元でPFI的な発想はなく、景気対策の大合唱のもとでPFIの看板があとから付け加わったのである。空港関係者によると、PFIの3文字は予算獲得の大きな武器になったという。

99年7月にPFI推進法（民間資金等による公共施設等の整備等の促進に関する法律）が成立したが、当初の法案にあった国や自治体による出資、債務保証が修正によりなくなった。PFIが第三セクターの二の舞になるという批判を受けたものだが、それでも国有財産の無償使用、無利子貸し付けなど、手厚い配慮が盛り込まれている。民活プロジェクトのような公的支援策が盛り込まれており、落ち目の第三セクターに代わる「日本版PFI」の登場といえる。中部空港はこのモデルといわれるが、PFI推進法が国や自治体の出資条項を削除したわけで、法律上もモデルとはいえなくなった。ただし、後述するような地元負担膨張の構図をみる限り、第三セクターの再版としての「日本版PFI」の典型事例といえるのではないか。¹⁹⁾

(3) 愛知万博とニュータウン開発の現実

70年の大阪万博や2005年の愛知万博は、通産省が所管する国家プロジェクトである。愛知万博の開催申請は96年12月に決まった。政府はこの閣議了解の過程で開催計画の見直し、地元の会場計画の規模縮小を求めた。万博のテーマも「新しい地球創造：自然の叡智」と修正され、人と自然が共生する来たるべき時代の地球文明のひな型をつくるとした。また、万博開催にあたっては環境影響評価を適切に行なうこととした。これ以降、愛知万博は「環境万博」の看板を掲げることになり、会場計画などに大きな影響をあたえていく。

97年6月のBIE（博覧会国際事務局）総会において、2005年国際博覧会の開催地が日本・愛知に決まった。日本とカナダ両国で激しい誘致合戦が繰り広げられ、トヨタをはじめとした経済力の差で日本が勝利した。その後、博覧会協会が設立され、会場計画策定や環境アセスメントがすすめられる。

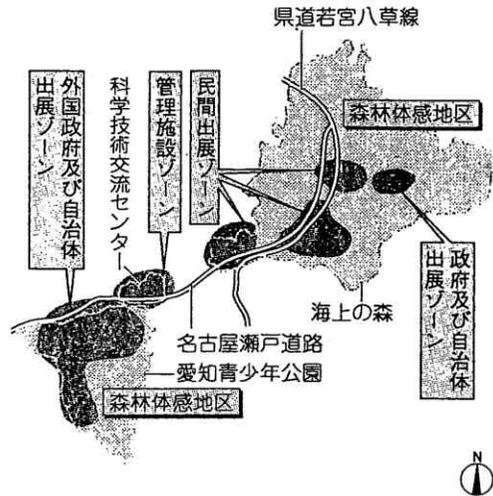
愛知万博は途中から「環境万博」の看板を掲げたこともあり、環境アセスメントに注目が集まった。万博アセスメントは99年6月から施行される環境影響評価法の先取り、21世紀のアセスメントのモデルとされた。早い段階から住民に意見を求めたが、万博アセスメントは残念ながら当初から重大な欠陥をもっていた。それは瀬戸市南東部の「海上の森」での万博開催が前提とされ、道路など関連事業のアセスメントとの連携も形式的であった。それと会場計画が不明確なまま手続きが進行し、住民意見もあまり反映されなかった。

99年4月末に会場予定地の海上の森でオオタカ営巣が確認されてから、万博会場計画は揺れ動いている。「オオタカ営巣に関する県の対応方針」により、オオタカ調査検討会が設置された。その一方で、会場計画の見直しが急ピッチですすめられる。まだ不確定なところがあるが、計画見直しの基本方向として、4つのゾーンからなる会場計画が提起されている。図3-2のように、海上の森北地区をテーマに沿う「シンボルゾーン」、南西地区を民間出資を軸にした「テーマゾーン」、愛知青少年公園を外国出展を主体とした「エデュテイメントゾーン」、そして科学技術交流センターを「管理ゾーン」とする。これまでの海上の森とともに、青少年公園にも施設が配置される。オオタカ問題を契機に、会場はほぼ倍増されることになる。総入場者の想定2,500万人、1日あたり22万人の入場者を確保するためにも、分散開催となったのである。

こうした会場計画の見直しにより、オオタカが保護され、海上の森の環境は守られるのか。分散開催は財政問題にどう影響するであろうか。¹⁰海上の森の環境にとって、とりわけ南西地区の「テーマゾーン」の施設配置が問題となる。それ以上に問題なのが、たとえ万博会場が海上の森から縮小ないし撤退されても、そこでニュータウンや道路建設が計画されていることである。万博会場はニュータウン開発で基盤整備された土地を先行利用して、会場が建設される。名古屋瀬戸道路などの関連道路も、万博アクセスとして利用する。

なぜ愛知県はニュータウン建設を強力に推進してきたのか。万博の会場計画とは、どのような関係なのか。計画の事業手法を含めて、ニュータウン開発をめぐる問題状況をみていこう。

図3-2 万博会場基本計画案



注)『朝日新聞』1999年9月10日付。

先にみた愛知県の21世紀計画において、産業技術首都をめざす主要プロジェクトとして「あいち学術研究開発ゾーン」が位置づけられた。尾張北部から西三河に広がる名古屋東部丘陵一帯であり、そのほぼ中央の瀬戸市南東部地区が万博会場予定地とされた。98年3月の新地方計画＝愛知2010計画でも、この地区を「あいち学術研究開発ゾーン」の中核的・先導的な役割を担う「交流未来都市」を象徴する地区とした。万博開催効果を最大限に生かしつつ、新しい情報システムなどの基盤整備により、「環境共生型まちづくり」を方向づけた。

こうした開発の事業手法とされたのが、新住宅市街地開発事業、いわゆる新住事業である。瀬戸市南東部地区事業基本計画（99年2月）によると、「瀬戸市南東部での複合的まちづくりには、良好な住宅地の供給とともに、研究施設、商業・文化施設などを合わせて計画的に整備することができる新住事業が最もふさわしい手法¹⁷⁾とされた。そして、新住事業のメリットとして次のような点をあげる。

- ・都市計画事業として施行されるため、関連都市計画と整合が図られる。
- ・全面買収方式の事業であり、事業者に土地の先買権および収用権が付与されており、事業推進の確実性が高い。
- ・事業の施行にあわせて周辺道路等の基盤整備に国などの支援が得やすい。

愛知県は90年10月に建設大臣より「新住に準ずる事業」の指定をうけ、用地買収や計画の検討をはじめた。「準ずる事業」の段階では、土地所有者に対する課税特例（譲渡所得の5,000万円控除）だけが適用される。新住事業の区域は、愛知万博の会場計画に大きな影響をうける。基本構想案の事業区域は250haであったが、万博のゾーン変更にともない150haに縮小された。最終的な都市計画案では、1住区で面積138.8ha、計画戸数約2,000戸、目標人口約6,000人とされている。土地利用計画は住宅用地20.8ha、公益的施設用地13.3ha、公共用地95.7haとなっている。公共用

地のなかでも公園・緑地用地が69.2haあり、全体の半分を占めている。

こうした新住事業の問題点は、まず第1に事業の目的ないし必要性にある。新住宅市街地開発法＝新住法は、高度成長期前半の1963年に制定された。当時は大都市圏を中心に人口が急増して、宅地の大量供給が政策課題となっていた。新住法第1条においても、「この法律は、人口の集中の著しい市街地の周辺の地域における住宅市街地の開発に関し、新住宅市街地開発事業の施行その他必要な事項について規定することにより、健全な住宅市街地の開発及び住宅に困窮する国民のための居住環境の良好な住宅地の大規模な供給を図り、もつて国民生活の安定に寄与することを目的とする」と述べられている。

確かに新住法が制定された頃には、住宅に困窮する人も多く、大都市周辺における住宅地の大量供給は必要であった。だが少子高齢化が急速にすすむ現在、周辺部の大規模な宅地開発は本当に必要であろうか。大都市の既成市街地の再開発の方がむしろ重要な政策課題といえよう。瀬戸市でも公団施行の区画整理事業が実施されており、今から10数年後を見ずえても新住事業にみあう宅地・住宅需要があるとは考えにくい。新住事業の実施は最近では94年の群馬県の板倉ニュータウンだけである。新住法は86年に改正されて、業務機能の導入による複合的機能を有するニュータウン開発が可能になった。特定業務施設の導入であるが、これも事業認可をうけたのは大阪府の阪南スカイタウンにとどまる。

第2に、こうした事業の必要性にも関連して、新住事業の公共性や採算性が問題となる。新住法は最終的には個人の所有物となる宅地の開発に収用権を付与したところに大きな特徴がある。そのため一般の宅地開発と明確に区分できる公共性が求められるが、果たして瀬戸市南東部地区の新住事業に公共性が認められるか。この新住事業は、もともと住宅サイドからの必要性よりも、学術研究ゾーンづくりの要請から出発したわけで、法律の趣旨に沿う公共性は乏しいといわざるをえない。

新住法第24条によれば、造成宅地の処分総額は居住を目的とする場合には、当該造成宅地等の取得および造成または建設に要する費用が基準とされる。つまり新住事業の目的は、低廉かつ良好な住宅地が著しく不足している現状を打開することであり、できるかぎり低廉な価格で処分すべきであり、時価でなく原価が販売の基準とされたのである。海上の森での新住事業は、「環境万博」との関係から住宅地のウエイトがかなり小さく、それだけ処分価格も高くならざるをえない。このことは低廉な価格の住宅地供給という新住法の目的に反することになる。また、分譲価格が高くなると住宅需要もそれだけ抑えられ、2,000戸・6,000人という新住法の基準をクリアできないのでないか。宅地や住宅の売れ残りは、施行者である愛知県に大きな負担をもたらすことになる。

4. 大規模プロジェクトと財政見直し

以上のように、中部国際空港と愛知万博という2つの大規模プロジェクトは、21世紀初頭に向

けて本格始動しつつある。しかし、この段階にあっても環境問題や財政問題などで事業は揺れ動いている。中部国際空港と愛知万博という大規模プロジェクトの現実から、わが国の巨大開発や公共事業をめぐる今日的な問題状況が把握できる。ここでは、国家的な大規模プロジェクトの地元負担と愛知県の財政危機との関係に焦点をあてて問題をみていこう。

中部国際空港の総事業費は現時点では7,680億円であり、うち4割が無利子資金であり、その6分の1にあたる512億円が地元自治体の負担とされている。その内訳は空港会社への出資金102億円、無利子貸付金410億円である。地元自治体の負担割合は愛知県58.7%、名古屋市28.3%、岐阜県と三重県が各々6.5%となっている。この負担割合からすると、愛知県は300億円余りとなる。この金額だけとると、愛知県の財政規模からして、それほど巨額の財政負担とはいえない。

問題は空港本体よりも関連事業の方である。県の試算によると、関連事業費は現段階で5,808億円と公表されている。その内訳は空港島地域開発用地と空港島対岸部の埋め立て2,400億円、幡豆地区での土砂採取と跡地造成で1,300億円、連絡施設の鉄道分708億円、道路分400億円、それに知多半島横断道路1,000億円である。空港関連の埋め立てなどの地域開発とアクセス整備などで、巨額の事業費が想定されている。このほかにも常滑市をはじめとした知多半島5市5町の地域整備、名古屋空港の買い取り・跡地整備など、新空港建設にともなう関連事業がある。これらの関連事業の多くは、空港本体ほど国の支援は見込めなく、愛知県をはじめ地元自治体に巨額の支出をせまることになる。

愛知万博の方はどうか。こちらは会場計画が大きく揺れ動いており、空港のように総事業費や関連事業費が明確になっていない。会場建設費については、96年8月段階に1,000~1,500億円と試算されているだけである。そして、開催申請にあたっての閣議了解で会場建設費は国・地元自治体・民間がそれぞれ3分の1負担し、長期的地域整備により行われるべき土地造成、施設整備等は会場建設事業から除外するとされた。

博覧会協会も分散開催にともない会場建設費の上昇を示唆しており、民間サイドからは負担増に懸念が表明されている。万博会場となる海上の森の基盤整備は、ニュータウン開発をすすめる新住事業によって行われる。つまり万博は新住事業によって粗造成された土地を先行利用するわけである。新住の事業費は500億円台と見積もられているが、これは用地費150億円、工事費300億円だけで、道路や下水道などは含まれていない。この新住事業には国の補助があるが、新たに会場となる青少年公園の下水道整備などの基盤整備に国の支援があるか明確でない。万博の会場建設費と基盤整備費との関係は、愛知県の財政負担にも大きく影響する。

万博も空港と同様に、直接の会場建設費より関連事業費の方が負担が重くなる。これも会場計画に左右されるが、とりわけアクセス整備に巨額の負担を強いられる。2,000億円の事業費といわれる名古屋瀬戸道路、愛知環状鉄道の複線化、それに常電導磁気浮上式リニアモーターカー(HSST)導入を計画している東部丘陵線の建設などである。東部丘陵線については、青少年公園に会場が拡大されたことで重要なアクセスと位置づけられるが、日程的に開催に間に合わせるのは困難とみられる。また、海上の森と青少年公園という2つの会場を結ぶアクセス整備も新たな

課題となっている。

このように、新空港と万博の関連事業を中心にして、愛知県は巨額の財政負担をせまられる。このまま順調に推移すれば、関連事業は2002～3年頃にピークをむかえる。ちょうど同じ頃には、90年代に急増した県債の償還がピークとなる。2005年までの愛知県財政は、これまで以上に厳しい財政状況がつづくのではないか。

これまで愛知県は中長期的な財政見通しを策定したことがない。98年10月に「財政非常事態宣言」を出した時にも、ただ財政危機を訴えるだけで、財政見通しを示さなかった。大阪府は財政再建プログラム（素案）のなかで、長期財政推計を示している。今後10年間、特段の対策を講じなかった場合の財政収支を、一定の前提条件のもとで行ったものである。たとえば投資的経費については、財政収支への影響が大きいと考えられる事業（総事業費がおおむね30億円以上のものなど）で現行の事業計画等をベースとして事業費を見込めるものについては個別に積み上げている。それによると、財源不足額は99年度の4,950億円から、ピークの2002年度には6,250億円（府税収入の約半分）まで拡大する。10年後でも4,800億円の不足が見込まれる。この財政再建プログラムには批判もなされているが、財政推計は財政の見通しを把握する一つの判断材料として活用できる。

愛知県も99年8月に初めて財政中期試算を公表した（表4-1）。議会や県民からの要望への対応だが、試算は不十分であり問題点も少なくない。2000年度から5年間にわたる財政見通しであり、深刻な財政状況を浮き彫りにした試算になっている。試算の前提として、歳入では県税の伸びは2%、県債は99年度の新発債と同額を各年度発行するものと想定する。県債については、通常充当率を超えて活用する場合の額も試算する。歳出の方は人件費1.5%、扶助費5%の伸び、公債費は積上げにより試算（今後発行する県債の利率は2%と仮定）、そして投資的経費は99年度と同額とするなどである。

試算の結果、県債を通常充当率を超えて最大限活用しても、2000年度は歳入2兆1,800億円に対し歳出2兆2,800億円となり、1,000億円の歳入不足が生じる。通常の県債の活用では不足額は1,950億円に拡大する。以後も人件費や県債償還に伴う公債費の増加を県税収入などで賄い切れず、歳入不足はますます拡大していく。2004年度には1,700億円（県債が通常では2,500億円）に達する。県債を最大限に活用していくと、県債残高は3兆3,500億円に膨れあがり、県税収入の3倍を超える規模になる。

この中期財政試算は、投資的経費を99年度と同額にして歳出額を見込んでいる。中部国際空港や愛知万博などの大規模プロジェクトは、今後ますます経費が増加するわけで、それが考慮されない試算は片手落ちといわざるをえない。大阪府の長期財政推計では、総事業費がおおむね30億円以上の事業については、個別に積み上げて試算されている。愛知県は大規模プロジェクトの財政見通しを明確にできないとしているが、現実には事業はすでに予算化されて進行している。この不十分な試算からも明確なのは、大規模プロジェクトを含めると、歳入不足がいちだんと拡大することである。同時にまた、大規模プロジェクトができるような財政見通しではないというこ

とである。

中期財政試算は一般会計の財政見通しであるが、企業会計も視野に入れなくてはならない。県企業庁は過去に総額330億円の利益剰余金（すべては臨海用地事業）を一般会計に繰り入れてきた。利益剰余金の繰り入れにより、一般会計の運営はかなり容易になった。バブル崩壊後の景気低迷のもとで、臨海用地の売却は苦戦をつづけており、利益剰余金を出せるような状況にない。

表4-1 財政中期試算

単位：億円

区 分		11年度 6月現計	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
歳入	県 税	9,750	9,400	9,600	9,800	10,000	10,200
	(県債活用の場合) 県 債	2,860	(2,850) 1,900	(2,950) 2,000	(3,700) 2,750	(4,000) 3,050	(4,250) 3,300
	そ の 他	9,603	9,550	9,550	9,500	9,450	9,400
	(県債活用の場合) 歳入合計	22,213	(21,800) 20,850	(22,100) 21,150	(23,000) 22,050	(23,450) 22,500	(23,850) 22,900
歳出	人 件 費	7,632	8,200	8,300	8,450	8,600	8,750
	扶 助 費	1,124	1,200	1,250	1,300	1,350	1,450
	(県債活用の場合) 公 債 費	2,321	(2,500) 2,500	(2,750) 2,750	(3,700) 3,650	(4,050) 4,000	(4,300) 4,150
	県 税 交 付 金	1,424	1,450	1,500	1,500	1,550	1,600
	投 資 的 経 費	3,675	3,650	3,650	3,650	3,650	3,650
	そ の 他	6,037	5,800	5,800	5,800	5,800	5,800
	(県債活用の場合) 歳出合計	22,213	(22,800) 22,800	(23,250) 23,250	(24,400) 24,350	(25,000) 24,950	(25,550) 25,400
(県債活用の場合) 歳入歳出差引		0	(Δ1,000) Δ1,950	(Δ1,150) Δ2,100	(Δ1,400) Δ2,300	(Δ1,550) Δ2,450	(Δ1,700) Δ2,500

注) (1) 平成11年度には、平成10年度の赤字決算に伴う繰上充用金223億円が含まれる。

(2) ここに計上された計数は、試算の前提等に応じて変化するものである。

(3) 愛知県作成。

企業庁の財政問題として重要なのが、水道・工業用水事業が累積赤字に転落することである。需要の伸び悩み、長良川河口堰などの水源開発や導水事業の負担が会計を圧迫している。赤字転落という事態のもとで、県営水道と工業用水の値上げが検討されている。今後は企業庁から一般会計に繰り入れて、財政をやりくりできなくなる。一般会計の巨額の歳入不足とともに、企業会計の赤字問題も県財政の悪化に拍車をかけることになろう。

注

- 1) 愛知県『愛知県昭和史』下巻、1973年、280～281ページ。
- 2) 同上、867ページ。
- 3) 愛知県『あいちレポート'79』1980年、101ページ。
- 4) 『あいちレポート'86』1986年、404ページ。
- 5) 「転換期の新しい行財政運営を強いられていた仲谷県政が、オリンピック招致という『ビッグ・プロジェクト』と、再び積極的な工場誘致・先端産業育成による地域の産業経済政策の展開（＝『地域経済の活性化』）という二つのメインテーマをもち込んだ第5次地方計画の策定を契機として、県政の『再転換』（＝『高度成長型』県政の復活）をはかろうとしていたように思われる。だが、オリンピック招致の失敗にともなって、第5次地方計画の柱は、産業経済の活力の論理に一元化され、さらにはその担い手の顔のイメージ転換も必要とされたのである。」（遠藤宏一『地域開発の財政学』大月書店、1985年、249ページ）
- 6) 『中日新聞』1988年2月17日付。
- 7) 「新伊勢湾時代具体化の年」という位置づけのもとに、予算は開発事業に重点配分された。土木費は前年度比17%、なかでも港湾費は76%もの伸びとなっている。絶対額では大きなウエイトを占める道路・橋梁費は、伊勢湾岸道路や東海北陸自動車道などに巨額の予算が計上された。性質別でも投資的経費は11.5%、とりわけ単独事業費は15%近くの伸びが見込まれている。
- 8) 『中日新聞』1994年2月10日付。
- 9) 法人事業税の推移からも「トヨタ依存型といわれる県の財政基盤に、リストラの波が寄せつつある」（同上）といわれ、愛知県の税財政構造が転換期にあることを示した。
- 10) 『中部経済新聞』1999年2月24日付。
- 11) 『あいちレポート'79』102～104ページ。
- 12) 『あいちレポート'93』1993年、139～143ページ。
- 13) 「愛知県21世紀計画は、ビッグプロジェクトの同時的実現を前提として愛知県の発展をめざす」もので、「この愛知県の大規模プロジェクトに対する立場は、中部財界の経済主義、開発主義への追随」であるという批判がなされている（山田公平「愛知県と中部財界の新段階」東海自治体問題研究所編『産業首都・愛知の検証』自治体研究社、1994年、74ページ）。
- 14) 日本海洋学会海洋環境問題委員会『閉鎖性水域の環境影響評価に関する見解—中部国際空港建設の場合』1999年6月1日。
- 15) 日本地方財政学会第7回大会（1999年5月29～30日）において、「大規模公共事業と地方財政—PFIと中部国際空港」というテーマで報告を行った（『大会報告要旨』69～72ページ参照）。
- 16) 『読売新聞』（中部本社版）1999年9月6日付の「試される観智2005年愛知万博／リレーインタビュー④」において、会場計画変更とかかわらせて万博の問題点を指摘している。
- 17) 愛知県建築部『瀬戸市南東部地区整備事業基本計画』1999年、65ページ。

附表1 行政投資の推移(愛知県)

単位:100万円

	1990年		1991年		1992年		1993年		1994年		1995年		1996年		
	金額	%													
I	道路	406,450	25.3	425,551	25.1	593,646	26.3	577,764	25.4	526,441	25.0	595,103	26.4	609,840	29.0
	港湾	35,286	2.2	30,845	1.8	37,660	1.8	47,761	2.1	42,173	2.0	45,967	2.0	42,489	2.0
	空港	3,339	0.2	2,772	0.2	2,870	0.1	5,698	0.3	23,644	1.1	14,444	0.6	11,234	0.5
	その他交通手段	41,220	2.6	54,293	3.2	64,521	3.1	84,109	3.7	29,053	1.4	39,377	1.8	51,966	2.5
	電気・ガス	—	—	—	—	5	※	42	※	277	※	1,823	※	1,304	0.1
	港湾整備	3,189	0.2	1,700	0.1	5,106	0.2	5,380	0.2	2,015	0.1	1,741	※	3,056	0.1
	工業用水	10,044	0.6	10,510	0.6	13,650	0.7	15,792	0.7	15,171	0.7	11,703	0.5	14,042	0.7
	農林水産	95,451	5.9	92,586	5.5	107,269	5.2	116,282	5.1	113,124	5.4	124,058	5.5	110,266	5.3
	小計	594,979	37.0	618,257	36.4	770,727	37.6	852,828	37.5	751,902	35.6	834,216	37.1	844,197	40.2
	II	都市計画	92,597	5.8	93,595	5.5	121,912	5.9	142,200	6.3	131,040	6.2	124,228	5.5	123,090
住宅地造成		87,514	5.4	98,504	5.8	120,864	5.9	121,722	5.3	127,117	6.0	122,195	5.4	115,302	5.5
環境衛生		65,434	4.1	60,357	3.6	51,183	2.5	57,423	2.5	65,324	3.1	29,430	1.3	21,014	1.0
上下水道		50,505	3.1	49,913	2.9	55,688	2.7	80,007	3.5	98,201	4.7	118,565	5.3	102,565	4.9
厚生福祉		75,105	4.7	73,959	4.4	91,598	4.5	86,809	3.8	86,341	4.1	91,595	4.1	99,850	4.8
文教施設		135,608	8.4	146,703	8.6	190,998	9.3	241,169	10.6	217,896	10.3	243,955	10.8	212,248	10.1
観光施設		61,107	3.8	73,083	4.1	90,713	4.4	91,942	4.0	101,355	4.8	137,951	6.1	115,858	5.5
その他		173,064	10.8	209,671	12.3	228,337	11.1	219,064	9.6	204,331	9.7	212,913	9.5	159,985	7.6
の小計		6,713	0.4	6,629	0.4	2,843	0.1	4,015	0.2	3,104	0.1	3,634	0.2	1,571	0.1
小計		2,892	0.2	1,350	0.1	1,136	0.1	3,206	0.1	1,102	※	5,163	0.2	7,713	0.4
小計	750,539	46.7	813,764	47.9	955,272	46.6	1,047,557	46.1	1,035,811	49.1	1,089,629	48.4	959,196	45.7	
III	治山治水	124,236	7.7	125,149	7.4	149,561	7.3	166,028	7.3	155,340	7.4	155,919	6.9	147,729	7.0
	海岸保全	5,963	0.4	6,310	0.4	6,690	0.3	7,025	0.3	6,375	0.3	6,044	0.3	5,258	0.3
	災害復旧	9,253	0.6	9,504	0.6	4,151	0.2	1,964	0.1	4,916	0.2	3,129	0.1	1,031	—
	失業者対策	1,171	0.1	1,230	0.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	小計	140,623	8.7	142,193	8.4	160,402	7.8	175,017	7.7	166,631	7.9	165,092	7.3	154,018	7.3
IV	官庁営業	29,648	1.8	38,477	2.3	63,896	3.1	64,966	2.9	46,272	2.2	62,123	2.8	48,173	2.3
	庁益の	9,763	0.6	5,506	0.3	6,062	0.3	4,405	0.2	5,269	0.2	7,226	0.3	3,771	0.2
	その他	83,202	5.2	79,794	4.7	95,062	4.6	128,115	5.6	103,851	4.9	91,643	4.1	90,882	4.3
	小計	122,613	7.6	123,777	7.3	165,020	8.0	197,486	8.7	155,392	7.4	160,992	7.2	142,826	6.8
合計	1,608,754	100.0	1,697,991	100.0	2,051,421	100.0	2,272,888	100.0	2,109,736	100.0	2,249,929	100.0	2,100,237	100.0	

注) 自治大臣官房地域政策室編『行政投資』より作成。

附表2 愛知県の行政投資—主体と負担

単位：100万円

			1980年				1985年				1990年				1995年			
			県投資額		うち 県費分		県投資額		うち 県費分		県投資額		うち 県費分		県投資額		うち 県費分	
			金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
I	道路	66,792	23.3	42,363	21.4	81,729	26.6	59,530	26.4	116,166	25.4	99,653	26.5	156,965	27.2	130,803	31.2	
	港湾	6,052	2.1	3,883	2.0	4,028	1.3	2,566	1.1	7,847	1.7	6,507	1.7	10,987	1.9	7,340	1.8	
	空港	—	—	—	—	28	※	28	※	—	—	—	—	1,212	0.2	1,212	0.3	
	その他交通手段	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	電気・ガス	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	港湾整備	8,080	2.8	8,080	4.1	13	※	13	※	593	0.1	593	0.2	—	—	—	—	
	工業用水	8,295	2.9	5,816	2.9	6,846	2.2	5,685	2.5	9,620	2.1	8,078	2.2	10,903	1.9	9,981	2.4	
	農林水産	38,151	13.3	18,921	9.5	36,745	12.0	18,894	8.4	52,240	11.4	33,846	9.0	73,145	12.7	35,966	8.6	
小計	127,370	44.5	79,063	39.9	129,389	42.2	86,716	38.5	186,466	40.8	148,677	39.6	253,212	43.8	185,302	44.2		
II	都市計画	6,719	2.3	2,929	1.5	7,604	2.5	3,981	1.8	9,172	2.0	5,784	1.5	18,304	3.2	13,447	3.2	
	住宅地	26,014	9.1	20,247	10.2	18,569	6.1	12,316	5.5	16,425	3.6	11,041	2.9	26,945	4.7	18,809	4.5	
	環境衛生	16,699	5.8	16,699	8.4	25,694	8.4	25,694	11.4	46,300	10.1	46,300	12.3	8,225	1.4	8,225	2.0	
	上水道	2,217	0.8	2,154	1.1	1,911	0.6	1,849	0.8	2,953	0.6	2,932	0.8	3,573	0.6	3,484	0.8	
	下水道	8,571	3.0	7,211	3.6	11,356	3.7	9,169	4.1	18,213	4.0	14,713	3.9	25,204	4.4	19,779	4.7	
	公共福祉	9,805	3.4	2,411	1.2	9,054	3.0	2,792	1.2	19,273	4.2	8,210	2.2	55,976	9.7	18,153	4.3	
	厚生教育	4,666	1.6	3,653	1.8	3,738	1.2	3,142	1.4	13,887	3.0	11,207	3.0	32,806	5.7	24,565	5.9	
	文化観光	18,245	6.4	15,456	7.8	18,780	6.1	16,285	7.2	31,196	6.8	30,632	8.2	22,164	3.8	21,587	5.2	
	その他	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	小計	92,936	32.5	70,760	35.7	96,706	31.5	75,228	33.4	157,419	34.4	130,819	34.8	193,197	33.5	128,049	30.6	
III	治水	45,547	15.9	31,421	15.8	53,918	17.6	39,051	17.3	71,351	15.6	57,677	15.4	84,851	14.7	62,941	15.0	
	沿岸開発	2,688	0.9	2,210	1.1	2,091	0.7	1,422	0.6	4,779	1.0	4,006	1.1	4,219	0.7	2,690	0.6	
	災害復旧	1,511	0.5	500	0.3	1,509	0.5	487	0.2	2,949	0.6	975	0.3	1,219	0.2	405	0.1	
	失業者対策	1,220	0.4	742	0.4	807	0.3	561	0.2	419	0.1	309	0.1	—	—	—	—	
	小計	50,966	17.8	34,873	17.6	58,325	19.0	41,521	18.4	79,498	17.4	62,967	16.8	90,289	15.6	66,036	15.8	
IV	官収	1,070	0.3	1,070	0.5	7,782	2.5	7,782	3.5	1,657	0.4	1,657	0.4	16,862	2.9	16,862	4.0	
	庁益	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	営業その他	13,835	4.8	12,529	6.3	14,654	4.8	13,894	6.2	32,517	7.1	31,370	8.4	23,946	4.1	22,674	5.4	
小計	14,905	5.2	13,599	6.9	22,436	7.3	21,676	9.6	34,174	7.5	33,027	8.8	40,808	7.1	39,536	9.4		
合計			286,177	100.0	198,295	100.0	306,856	100.0	225,141	100.0	457,557	100.0	375,490	100.0	577,506	100.0	418,923	100.0