**２０１５年２月議会　議案質疑　空港バス　臨時財政対策債**

１：昨年4月の増税によって、本市の地方消費税交付金が前年比7億5千万増の22億とされている一方で、増税の影響による景気後退の影響を直接受ける所得割部分（個人市民税）は、納税義務者数がかわならいのに5000万の減額となっている消費税率が３％から５％になったのは平成9年でした。当時、景気は回復傾向にあった。バブル崩壊のどん底から立ち直り、国民の所得も上がっていた。ところがこの増税を機に景気が後退、増税時に総理大臣だった橋本龍太郎氏は7年後に「私の財政改革は間違っていた。これで国民に多大な迷惑をかけた」と述べています。

本市の財政を見ても景気後退の影響を顕著に受けていまして、個人市民税の所得割が大きく落ち込んだ。（61億→63億→69億と推移していたが、増税を機に62億→61億→58億と下降し平成17年の52億と、長期に渡っての景気の低迷でその影響は長く続いた）

今回の消費税増税は、当時の３％から５％増税より上回る規模であり、しかも国民の所得が減っている中での増税の実施、更に１０％への再増税が再来年予定されているが、市税の4割を占める個人市民税が今後どのような影響となるのか。それに対する財政運営を進めていくにあたり、市民負担をかけずに対策をどう構築していくか。

　２：市債残高が着実に減っている中で、「実質的な交付税」とされている「臨時財政対策債」の構成率が大きく膨らむ傾向がずっと続いている。本予算では市債残高の構成比率が建設市債を逆転して全体の５０・９％に達しています。

これが果たして健全かと、これまで何度か指摘してきましたが、償還金は国が基準財政需要額として算定しており市の持ち出しが生まれる状況にないから進めていくという事であった。過去3年間の臨時財政対策債の起債に対し、実際どれだけ償還費として地方交付税算定となっていたか、本予算16億の起債に対し償還費として地方交付税に算定される金額の見込みはいくらか。

３：　藤枝駅から静岡空港直行バス1800万予算（委託料1700万、利用促進100万）

利用需要予測をどのように立てて予算化しているのか。

空港送迎バスは、大きな荷物を収納するスペース（トランク）が不可欠です。私も議員になる前の17年間長く添乗員をやり、国内だけでなく海外にも何度かいった。大型バスのトランクを事前に２つあけといてもらう、20人程度でも2つのトランクがいっぱいになる。こうした荷物を収納できるかどうかは送迎バスの必須条件だというのは業界の常識、その対応をどう考えているか。

開港当初運行されていた浜松駅便、菊川駅便、富士駅河口湖便はすでに廃止されて久しく、掛川駅行きは昨年10月廃止、島田駅行きも一部をバスからジャンボタクシー（8人乗り）へと縮小、今後は便数削減も検討していると聞く。こうした現状にたいしどう考えているか。

（答）平成27年度の個人市民税の所得割は平成26年中の給与所得者の賃金が14か月連続で前年を下回っていることから、１・６％程度の減収を見込んだものとなっている。

　今後の見通しですが、国の月例経済報告によると「景気は個人消費などに弱さがみられるが、ゆるやかな、回復基調が続いている」と、雇用、所得環境の改善傾向が続く中で緩やかに回復していく事が予想されており、本市においても緩やかな回復基調を維持することを想定しています。

次に2点目の市民税の税収と市民に負担をかけない財政運営についてですが、市税等の自主財源を確保し、有効に使うことはもとより、本市の3つの財政運営方針を堅持し、引き続き必要な市民サービスの提供、及び事業が確実に実施できるように努めてまいります。

次に2項目の「過去3年間の臨時財政対策債の償還額と地方交付税算定額」についてですが、平成23年度から平成25年度までの借入総額は70億1600万円で、その利子総額約4億4300万と合わせて、元利償還額が約74億4600万円となります。

　普通交付税の振り替え措置である臨時財政対策債は、その元利償還金額が普通交付税算定に算入されますので、当該借入に対する平成26年度までの償還額（利子のみの償還）約7994万円の全額が算入されています。

　また、平成27年度に発行予定の16億円の借入に対する償還費の見込み額は、現在の財政融資資金の貸付金利である０・４％として試算すると、元利償還併せて約16億7400万円となる見込みで、その金額が普通交付税の算定に算入されます。

まず１点目めの「需要予測と予算化について」ですが、静岡空港へのアクセスバス利用需要予測としては、静岡空港と島田駅を結ぶ島田線の乗車人数を参考に、年間乗車人数約７千人を見込んでおります。

本市への来訪者の拡大を目指す静岡空港へのアクセスバスの運行は、藤枝駅周辺の中心市街地の拠点性を高め、インバウンド客の増大による宿泊、飲食、買い物を始めとする経済波及効果を含め検討した結果、事業化したものです。

　次に２点目めの「アクセスバスの収納スペースの確保について」ですが、バス車両は、本市所有の２１人乗りバスを利用する予定です。この車両は後方部に、空きスペースがありますので、そのスペースをトランク等の荷物を置くことができるように固定用のベルトを設置するなどして、収納スペースを確保していく予定です。

次に３点目めの「他市におけるバス路線縮小に対する考えについて」ですが、静岡空港と中国との定期便の就航などにより昨年末からインバウンド客が増加してきています。また、これまでは団体の貸切バス利用が中心でしたが、最近は４～５人の個人旅行者も増えてきていると聞いております。

さらに、本市の藤枝駅南では、国際観光ホテルの建設や市街地再開発事業が進むなど、外国人観光客の受け皿となる施設整備が進んでいます。空港アクセスバスの運行は、こうした機会をとらえ、本市への来訪人口の拡大と静岡空港の利用推進を図るために必要な事業と考えております。

（問）緩やかに回復しているかどうかは、まるで反対の見解を持っているが、それは国会の予算委員会での話になる。言いたいことはたくさんあるが。

私の質問は平成9年の５％への増税を機に景気に左右される市民税所得割が落ち込んだ。この歴史の教訓に何を学ぶか。その点です。

臨時財政対策債については、1年の起債をして、3年間据え置いて17年かけて償還する。20年スパンで償還していく形。

1年間、起債する額に対して、その起債金額だけに対し同じ1年間の償還が、基準財政需要額としてどれだけ認められているか。

国が面倒見てくれる（普通交付税に算入される）といいつつも、15億だか20億だかを単年度で起債を繰り返し、それを17分割で返すという事になれば結果的に1年間で国が返してくれる額は少ない。それを毎年繰り返し繰り返し行うから、普通交付税に算入されての償還する金額も重なっていくわけだけれども、起債残高はもっと大きくかさむことになる。

そういう事を明らかにしたかった通告でしたが、意図が通じていなかったので、3年間の数値でいいますと、決算ベースで

23年度　起債　22億　償還（基準財政需要額）　8億　残高198億

24年度　起債　23億　償還（基準財政需要額）　9億　残高209億

25年度　起債　24億　償還（基準財政需要額）　10億　残高220億

といったペースで返すために交付してくれる金額が少ないがためにずっとこの形を続ける限り残高はどんどんかさむ。そして本予算16億の起債に対し、元利併せての償還が普通交付税に算入されますという言葉だけの捉え方でいいのか。それが健全なものなのかという問です

バスの点ですが、まず、需要予測は、島田駅便同様であると。約7千人。つまり一日8往復16便ですから1便当たりに換算すると１．３人程度。これくらいしか見込みはたたない。それでどういう経済波及効果があるかどうか疑問ですが、

空港送迎バスは荷物収納トランクの有無（大型観光バス等にあるスライド式トランク）が不可欠なのは業界の常識といいました。

私実際２月の２１日に空港に行って見に行ってきました。で、同様にトランクのない路線バスタイプで運行している島田駅便の静鉄の運転手に話を聞いてきたのですが、年配の利用客がどうやって重たいトランクを段差のある車内に運び込めるのか。と。そうしたら「そんな人はもともと乗らないから」と。

更に全国の空港と違う点が無料の駐車場が目の前にあるという点。これは利点ですが、路線バスを走らす事業者にとってはマイナスである、車に荷物が積めるから。

そのような状況下で、トランクのない２１人乗りタイプのバスの運行となれば、荷物運搬の困難という点で敬遠されてしまうのは当たり前ではないのか。その対策をどうとるか。

最後の項目、訪日（インバウンド）を呼び込む等々ありました。

まず質問通告は、国際線の搭乗客は増えてきている。私も調べたのですが、平成２３年は１０万人だったのが、平成２６年は１６万６千人になっている。このほとんどが訪日、中国　それでいて、路線バスが撤退、縮小がされている現状に対してどう思うかと。この点の確認

そしてインバウンド、いみじくも答弁で言われましたが団体ばかりですよ。私は中国の上海武漢便が到着する午後３時に合わせて静岡空港に行ったのですが、この便はほとんどが日本人でした（そのほとんどが駐車場利用者）が、折り返しの上海武漢行、と天津行の２フライトが出発となるので、それにのる中国人がきてたわけですが、その全てが観光バス。なかには宇都宮ナンバーのバスもありました。路線バスでの来港者はゼロです。

私はこうした観光バス利用のインバウンドが、本市の来訪にどうつなげるか。これがインバンドを呼び込みというなら必要な施策ではないかと思う。

（答）平成9年の消費税増税後の市民税所得割の減少傾向は、それを契機に定率減税の実施が伴って行われており、それが恒久化したことによる税収減であり、一概に消費税増税による景気の落ち込みと言える要因ではない。

　臨時財政対策債については、その通りだが、借りないという選択をすると、国が富裕団体とみなして、交付税の削減措置を講じてくるので、そうせざるを得ない面がある。

　バスについては、中国の旅行者の旅行行程に藤枝を汲み入れてもらうことも考えているところだ。しかし、現在は空港との間にタクシーしか交通手段がなく、安価なバスを走らせるのは必要な事業だと考える。

（問）　結局、路線バスではなければインバンドを呼び込めるという市民が納得できる説明が示せない。

市が旅行業登録をすればよいはず、旅行会社になってパッケージツアーを売り込むこと。有資格者１名と供託金だけで、机と電話があれば始められる業界だと言われている。

実務を市がやるのは無理だろうから、観光協会等と代理店契約を結んで登録をとることも可能（国土交通省に確認済み）

藤枝だけのツアーだと海外から呼び込むのは無理だろうけれど、富士山、焼津のマグロ、お茶、などは近隣の観光資源は中国のインバウンドを呼び込めるだけの魅力を持っている。定番となっているディズニー・秋葉原と旅行行程を汲み入れることも十分に可能だ。

そこに藤枝に来訪・宿泊を組み込んだパッケージツアーを販売、もしくはそうしたツアーを作る取組を強化していく。今形としてあるのは、路線バスを利用した訪日観光ではなくて貸し切り観光バスを利用した訪日観光だ。そこに光を当てた施策を行うべきではないか。

（答）そういった方向も研究していきたい。