

## 第49回市町村議会議員研修会参加報告書

令和2年1月の研修会参加について、下記の通り実施しましたので報告します。

### 記

視察日 令和2年1月27日(月)～1月28日(火)  
参加者 北尾 修  
研修会会場 TKP 神田ビジネスセンター(東京都千代田区)  
内 容 1日目 自治体財政の基礎と2020年度予算  
2日目 地域公共交通にどのように取り組むべきか

#### ■ 1日目 13:00～16:50

講演：自治体財政の基礎と2020年度予算

講師：立命館大学教授 森 裕之氏

#### 【内容】

1. 地方財政計画(地方財政対策)をみる ～2020年度の地方財政はどのようなのか～
  - ・地方財政計画の役割・・・①地方自治体が標準的な行政水準を確保できるための地方財源の保障
  - ②国家財政、国民経済等との整合性の確保③地方団体の毎年度の財政運営の指針
  - ・令和2年度の地方財政の姿・・・地方団体が人づくり革命の実現や地方創生の推進、地域社会の維持・再生、防災・減災対策等に取り組みつつ、安定的に財政運営を行うことができるよう、地方交付税等の一般財源総額について、令和元年度を0.7兆円上回る額を確保(交付団体ベースの一般財源総額は令和元年度を1.1兆円上回る額を確保)
  - ・令和2年度地方財政対策のポイント・・・①一般財源総額の確保(前年度を0.7兆円上回る)②偏在是正財源を活用した歳出の計上(地方法人課税の偏在是正措置による財源を活用して、新たに「地域社会再生事業費」を0.4兆円計上)③防災・減災対策の推進(緊急浚渫推進事業費を0.1兆円計上)
  - ④地方財政の健全化(臨時財政対策債を前年度から0.1兆円抑制)
2. 自治体財政の基礎
  - ・地方財政の仕組み・・・地方歳入の内訳として、租税は平均で4割弱に過ぎず、残りを地方交付税・国庫支出金等と地方債で賄っている。また、地方債の返還は地方交付税または地方税による。
  - ・一般財源が重要な理由・・・①自治体自分たちの望む施策を実行するためのお金として活用できる。

②自治体にとっては自分たちの財布のお金である。③一般財源がなければ特定財源(国庫支出金、地方債等)を受けることができない。

### 3. 地方税～共同事務のための自主財源～

- ・地方税の区分・・・①普通税(使途が特定されない税)と目的税(使途が限定される税)  
地方税は一般財源として分類されるが、その中に特定財源のような目的税が含まれている。
- ②法定税(地方税法に規定されている税)と法定外税(自治体が独自に課税する地方税)

### 4. 地方交付税と臨時財政対策債～地方財政制度の理解の要～

- ・地方交付税、臨時財政対策債の仕組み・・・地方交付税①国が地方の代わりに国税の一部として徴収し、一定の基準に基づいて再配分する間接課徴形態の地方税②地方の一般財源(使途は自治体の自主的な判断に委ねられている)③普通交付税(交付総額の94%)と特別交付税(交付総額の6%)

臨時財政対策債・・・平成13年度以降、地方財源不足を国と地方が折半し、国負担分については一般会計からの繰り入れ加算、地方負担分については臨時財政対策債による財源調達を実施。臨時財政対策債の元利償還金は、臨時財政対策債の発行の有無にかかわらず、全額後年度に基準財政需要額へ算入。

- ・各自自治体の普通交付税の決定方法・・・①普通交付税=基準財政需要額-基準財政収入額(=財源不足額)②基準財政収入額:地方団体の標準的な税収の75%+地方譲与税額③基準財政需要額:各自自治体が標準的な行政を行うために必要な経費のうち一般財源で賄うべき額

### 5. 国庫支出金(補助金)～国から地方への補助金～

- ・国庫支出金・・・自治体が特定の支出に充てるために国から受ける補助金。その特徴は使い道が決まっている特定財源であるという点。国庫支出金は事業費全体のうちの一部分が「補助率」にしたがって支出されるもの。

### 6. 地方債～自治体の借金の中心、臨時財政対策債の再登場～

- ・地方債・・・地方債は自治体の公共事業を主な対象事業として認められている借金。近年の地方債で最も多いのは臨時財政対策債で、地方債全体の4割近くを占めている。これは、国の地方に対する財源措置が場当たり的に進められてきた結果。国は自治体の基準財政需要額を抑えることで、後年度の地方交付税の負担を少なくしようとしている。

### 7. 地方財政をめぐる議論

(論点1) 地方財政計画と決算の乖離(歳入)

- ・財務省のスタンス・・・地方税収等が決算で下振れした場合、各自自治体は減収補てん債を発行し、その元利償還金は後年度の基準財政需要額に算入されるが、上振れした場合には精算されず、渡し切りで地方の追加歳入になる。
- ・総務省のスタンス・・・地方税収等の決算額と計画額の乖離は中長期的には過大・過少は概ね相

殺されている。年度間調整については、個々の自治体がそれぞれの財政実態に応じて自主的に行うことが適当である。

#### (論点 2) 地方財政計画と決算の乖離 (歳出)

・財務省のスタンス・歳出の地方財政計画への計上額は決算の額を継続的に 1 兆円前後上回る試算結果となる

・総務省のスタンス・地方財政計画と決算が比較可能となるよう調整を行った結果、近年は決算額が計画額を 1～2 兆円程度上回っている。自治体の置かれている経済的・社会的諸条件は様々であり、財源の年度間調整は各自治体がそれぞれの財政の実態に応じてそれぞれが自主的に行うべきである。

#### (論点 3) 枠経常経費

・財務省のスタンス・地方財政計画には、地方単独事業をはじめとして、内訳や積算が明らかでない「枠経常経費」が多額の規模で存在し、これらについてはそもそも計上水準が適正かどうかの検証ができるようになっていない。

・総務省のスタンス・一般行政経費 (単独) は、各自治体が、地域の実情や住民のニーズを踏まえて効率的・効果的な事業を選択する等、自治体の自主性・主体性に基づき実施されるものである。国が個々の経費を特定して積み上げたり、一義的にその実績や効果を判断するようなものではない。

#### (論点 4) 基金

・財務省のスタンス・財政調整基金は平成元年度末から平成 29 年度末にかけて 2 倍以上増加。財政調整基金の水準が標準財政規模の 20% を上回っている市町村は全体の約 6 割存在している。多くの交付団体が考える財政調整基金の積立ての考え方と実際的水準との間にギャップが生じており、地方交付税の配分のあり方を再検証する必要がある。

・総務省のスタンス・自治体は例外的にしか赤字地方債を発行できないため、歳入・歳出の変動は基金で対応することが前提であり、一定水準の基金の確保は財政運営上当然に必要なものである。

### 8. 今後の自治体財政の運営

- ① 地方創生、社会保障、防災・減災まちづくりなどにおける創造的・能動的な実践の重要性
- ② 自治体政策の軸を定める (地域共生社会・コンパクトシティなど)
- ③ 自治体財政のあり方について、短期的・中期的に政策的・政治的に判断していく。
- ④ 自治体政策・財政運営が裁量的かつ複雑になる中で、住民への説明責任と合意形成こそ注力していくことが重要である。

#### (感想)

自治体財政の仕組みについて、基本的なことが多かったが、財政運営の重要性について再認識をすることができた。

■ 2 日目 9:30～16:00

専科 C：地域公共交通にどのように取り組むべきか

講師：金沢大学名誉教授 西村 茂氏

### 【内容】

#### 第 1 章 高齢者の移動

##### ・高齢化社会に対する基本的な視点

長寿化は公共政策の在り方に大きな影響を与えている。自治体職員が耳を傾けるべき住民の多くが高齢者となっている。長寿が高齢者総数を増加させ、移動が困難な人の数も増大した。ただし、年齢だけで考えて、一律に「交通弱者」と捉えて支援策を考えてはいけない。自治体は多様な存在である高齢者に配慮した丁寧な公共政策が必要である。

高齢者が積極的に社会参加をするために基本になるのは「移動」である。元気で自立した高齢者の意義としては、第一に健康寿命が延びることであり、それによって助けを借りずに自立した生活を送ることができる。そのような高齢者の比率が高まると、介護・医療に好影響を与え、支出削減効果が期待される。高齢者の無料バスは健康を増進したという研究もある。

##### ・高齢者ドライバーの現実

高齢者（65 歳以上）の運転は「危うい」という認識が一般化しており、自治体もバス・タクシー等の割引チケットを交付するなど積極的に返納促進に取り組んでいる。免許返納によって外出機会が減ったという人が多くいる。運転を継続している人に比べて 8 倍の要介護状態になるというデータがある。

したがって、外出しやすくなるよう、公共交通の充実策が必要になってくる。

#### 第 2 章 サービス提供者（事業者）の問題

##### ・バス事業は儲からない

東京都営バスは、80 系統の赤字路線があり、黒字路線は 47 系統のみで全体として、バス運行だけでは赤字になっている。バスなどの公共交通は「公共サービス」との考えで運営されているのが現状。

##### ・過疎と旅客運送

公共交通が不便なため、自家用車への依存度が高くなるのは当然である。過疎地の人口減少が路線バス廃止の動きをさらに加速させる要因になっている。あらゆる手段を考えて、自治体の公共交通政策を充実させることが、過疎のマイナスイメージを変えることになる。

### 第3章 体系的なネットワークの整備（各地の取組事例）

#### ・デマンド交通と定期路線バスの組合せ

（四万十市）四万十市のデマンド交通システムは運行ルート上のバス停で乗り降りする不定期路線型で、中山間地の集落も含めて広い地域をカバーし、バスの待ち時間がなくなったと利用者の評価は高い。

（土佐清水市）土佐清水市は中心から離れた集落まで目配りし、乗り継ぎを考慮して公共交通を体系的に構築している。デマンド交通によって、路線バスの隙間を埋めて、不便地域の足を確保しているのが特徴。

#### ・スクールバスとの競合対策

（珠洲市）珠洲市は「スクールバスを活用して乗り合いバスを運行」している。つまり、スクールバスの空き時間を活用して一般乗客を乗せている。

#### ・市営電車と民間バス事業とのリンク

（函館市）共通の磁気カードの導入、共通1日乗車券発行、市電とバスの乗り継ぎ割引をすることで、市電と函館バスのリンクを進めている。

### 第4章 有償運送の取組み

（佐井村）社会福祉協議会によるデマンド型有償運送を実施。一般協力者に運転手になってもらうことで、佐井村の有償運送は住民組織が民間の路線バスと村営の通院バスを補完する多目的で比較的安価な移動サービスを提供している。

（知内町）知内町も社会福祉協議会による運行を実施している。町は社協へ補助をしているが、社協の持ち出しで支えられているのが現状。

### 第5章 住民によるバス

#### ・函館市陣川あさひ町会のコミュニティバス

町会は1996年12月、市からの補助金なしで通学バスの運行を開始。2012年からは、町会が実施主体となり、函館バスに運行委託したコミュニティバスの運行を開始。ある程度の乗客が見込めるようになったため、2015年度からは運行が町会から函館バスに変わり、事業者の路線バスとして運行することになった。

公共交通の空白対策では、自治体の財政コストが強調されることが多いが、自治体による企画や財政面での積極的関与と民間バス事業者のノウハウ活用こそが公共交通サービスの充実には不可欠である。

#### ・氷見市山間部のNPO法人による会員制バス

氷見市では一部において、民間事業者が撤退した地域で住民組織がバスを運営。特徴としては、①会員登録制。約300人の住民が会員となって年間約2万円を拠出

②ドライバーは地元住民である元バス運転手③24人乗りのバス車両購入費は市が全額補助  
地域にある人材資源が運行の前提だが、運転者の確保が安定する保証がない。中心者が高齢となり、後継世代のかかわりが危惧される。やはり、自治体の積極的、継続的な関わりが重要になってくる。

(感想) 地域の実情によって、公共交通の在り方は当然に変わってきます。高齢化、人口減少を見据え、貝塚市に適した公共交通の在り方を今後、模索していく必要性を実感した。併せて、健康寿命をいかに伸ばしていくかも重要な課題であると再認識した。