

令和6年10月1日・2日

防災地域建設委員会資料

予算案

- | | | |
|---|------------------------------|---|
| 1 | 令和6年度島根県一般会計補正予算（第4号）〔関係分〕 | 1 |
| 2 | 令和6年度島根県市町村振興資金特別会計補正予算（第1号） | 2 |

報告事項

- | | | |
|---|--|---|
| 1 | 令和5年度市町村決算の概要等（速報）について | 5 |
| 2 | 中山間地域をはじめとした島根の生活交通を考えるプロジェクトチームの最終とりまとめについて | 7 |

【別冊資料】

中山間地域をはじめとした島根の生活交通を考えるプロジェクトチーム
最終とりまとめ

地域振興部

【第103号議案】

令和6年度島根県一般会計補正予算（第4号） [関係分]

（令和6年度9月補正予算・9月10日提案分）

[地域振興部]

【歳出】

（単位：千円）

課名・事業名	補正前の額 (A)	補正額 (B)	補正後の額 (A) + (B)	内容など
地域政策課	494,208	19,387	513,595	
人件費 一般職給与	325,837	19,387	345,224	一般職 40人 [財源] 県 19,387
しまね暮らし推進課	1,207,151	1,037	1,208,188	
人件費 一般職給与	86,247	▲ 13,296	72,951	一般職 10人 [財源] 県 ▲13,296
県立しまね海洋館管理運営事業費	413,436	14,333	427,769	シロイルカ子獣誕生に伴う情報発信 [財源] 県 14,333
中山間地域・離島振興課	348,631	1,135	349,766	
人件費 一般職給与	88,597	1,135	89,732	一般職 12人 [財源] 県 1,135
市町村課	1,009,633	▲ 10,336	999,297	
人件費 一般職給与	125,179	▲ 10,336	114,843	一般職 19人 [財源] 県 ▲10,336
交通対策課	4,943,229	17,775	4,961,004	
人件費 一般職給与	125,569	12,524	138,093	一般職 17人 [財源] 県 12,524
離島航空路線運航費補助事業費	52,046	5,251	57,297	隠岐航空路運賃低廉化事業 [財源] 国 3,727 県 1,524
地域振興部合計	8,002,852	28,998	8,031,850	[財源] 国 3,727 県 25,271
人件費 一般職給与	751,429	9,414	760,843	一般職 98人 [財源] 県 9,414

【債務負担行為】

（追加分）

（単位：千円）

課名・事項名	期 間	限 度 額
交通対策課 出雲縁結び空港周辺対策事業費	令和6年度～7年度	150,000

（変更分）

（単位：千円）

課名・事項名	補正前		補正後	
	期間	限度額	期間	限度額
交通対策課 隠岐航空路運航維持事業費	令和6年度～ 令和20年度	1,283,828	令和6年度～ 令和21年度	1,283,828

【第106号議案】

令和6年度島根県市町村振興資金特別会計補正予算（第1号）

市町村課

【歳入】

(単位：千円)

款 項	補正前の額 (A)	補正額 (B)	補正後の額 (A) + (B)	内容など
1 市町村振興資金収入	6,621,971	300,411	6,922,382	
1 諸収入	228,476	54,878	283,354	令和5年度貸付実績の確定による貸付金元利収入の増
3 繰越金	6,393,495	245,533	6,639,028	

【歳出】

(単位：千円)

款 項	補正前の額 (A)	補正額 (B)	補正後の額 (A) + (B)	内容など
1 市町村振興資金	6,621,971	300,411	6,922,382	
5 予備費	5,520,759	300,411	5,821,170	

県立しまね海洋館管理運営事業 (シロイルカ子獣誕生に伴う情報発信)

【しまね暮らし推進課】

1. 事業概要

しまね海洋館アクアスで二頭のシロイルカの子獣が誕生するという機会を活かし、県内外の来場者を増やすための集客対策及び情報発信業務を実施

2. 事業内容

(1) 集客対策

- ・秋の企画展「シロイルカの出産、子イルカの成長」の実施
- ・シロイルカ二頭の子獣誕生に伴う記念品の作成、配布
- ・出産に関する特設コーナー設置

(2) 情報発信

- ・広島方面へテレビスポットCMの放映
- ・広告用素材の作成、SNS（Instagram, YouTube）での中国各県や福岡県、兵庫県への情報発信

3. 補正予算額

14,333千円（現計予算額 413,436千円）

離島航空路線運航費補助事業 (隠岐航空路運賃低廉化事業)

【交通対策課】

1. 事業概要

隠岐地域の住民が継続的に居住できるよう、利用する航空路の運賃引下げを支援

2. 事業内容

- (1)実施主体 隠岐4町村
- (2)対象路線 隠岐＝出雲路線（運航事業者：日本エアコミューター（以下「JAC」））
- (3)負担割合 国 55/100、県 22.5/100、町村 22.5/100
- (4)実施内容 JACによる島民割引運賃を新幹線並み運賃（※）に引き下げ
 ※新幹線並み運賃：39円/km × 運行経路：143km = 5,577円 ⇒ 5,600円

3. 経緯

- ・R6.4.19より、JALグループ全体が普通運賃を値上げ（15,620円→16,400円）
- ・R6.7.1より、JACが島民割引運賃を値上げ（10,900円→11,450円）
- ・値上げにより、島民負担が増加しないよう、特定有人国境離島地域社会維持推進交付金を活用し、新幹線並み（5,600円）まで運賃を引き下げるための支援を増額

<隠岐－出雲間の運賃>

（単位 円）

	～R6.4.18	4.19～6.30	7.1～
普通旅客運賃	15,620	16,400	16,400
JACによる島民割引運賃 ①	10,900	10,900	11,450
国交付金活用後の島民割引運賃 ②	5,600	5,600	5,600
引下げ額（行政負担分） ②－①	▲ 5,300	▲ 5,300	▲ 5,850

<事業費の内訳>

（単位 千円）

	総事業費				
		県予算			町村 (22.5%)
		国(55%)	県(22.5%)		
R6当初予算	67,158	52,046	36,936	15,110	15,112
R6執行見込額	73,934	57,297	40,663	16,634	16,637
R6.9補正額	6,776	5,251	3,727	1,524	1,525

4. 補正予算額 5,251千円（現計予算額 52,046千円）

令和5年度市町村決算の概要等（速報）について

【 】内は対前年度比

普通会計決算

1. 概況

- 歳入規模は、国庫支出金の減があったが、地方債、繰入金、地方税の増等により全体として増加
- 歳出規模は、災害復旧費の減があったが、普通建設事業費、扶助費の増等により全体として増加
- 財政構造は、経常収支比率は増、積立金現在高比率は減となりそれぞれ悪化したが、地方債現在高比率は減となり改善

2. 決算規模

- 歳入は4,937億円で3年ぶりに対前年度プラス【+2.1%】
- 歳出は4,813億円で3年ぶりに対前年度プラス【+2.7%】

3. 歳入・歳出の状況

<主な歳入>

- 地方債 + 67億円【+16.2%】…公共施設等適正管理推進事業債及び緊急防災・減災事業債等の増
- 繰入金 + 33億円【+23.5%】…財政調整基金及び減債基金等の増
- 地方税 + 30億円【+3.4%】…固定資産税等の増
- 国庫支出金 ▲ 55億円【▲6.6%】…新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金等の減

<主な歳出>

- 普通建設事業費 + 61億円【+10.5%】…大型事業の進捗等による増
- 扶助費 + 56億円【+6.7%】…住民税非課税世帯への給付金等の増
- 災害復旧費 ▲ 33億円【▲28.9%】…令和3年度の豪雨災害復旧事業の完了等による減

4. 財政構造

- 経常収支比率 91.1%【+0.7ポイント】…扶助費及び物件費等の増
- 地方債現在高比率 211.0%【▲5.4ポイント】…地方債残高の減
- 積立金現在高比率 44.4%【▲0.5ポイント】…減債基金等の減

公営企業会計決算

1. 概況

- 公営企業数は、140企業（法適74企業【+13企業】、法非適66企業【▲12企業】）で、うち28企業（法適26企業、法非適2企業）が赤字となっている
- 一般会計等からの繰入金は増加【+14億円】

2. 法適用企業

- 全体で9億円の純利益【▲43億円】、累積欠損金は27企業で211億円【+17億円】
- 病院事業では、全12病院のうち8病院に累積欠損金あり

3. 法非適用企業

- 全体で実質収支は 32 億円【▲ 1 億円】
- 主なものは、下水道事業で 28 億円【▲ 1 億円】

4. 一般会計等からの繰入金

- 296 億円【+14 億円】
[内訳：法適用企業 252 億円、法非適用企業 44 億円]

5. 企業債現在高

- 2,925 億円【▲125 億円】
[内訳：法適用企業 2,540 億円、法非適用企業 385 億円]

財政健全化法に基づく健全化判断基準等

1. 概況

- すべての指標において、早期健全化基準（経営健全化基準）をクリアし、実質公債費比率及び将来負担比率とも年々改善傾向にあるものの、依然として全国平均と比べて高い状況にある

2. 実質赤字比率・連結実質赤字比率

- なし

3. 実質公債費比率

- 平均：10.9%【▲0.3ポイント】
- 早期健全化基準を超えている団体：なし

4. 将来負担比率

- 平均：84.2%【▲5.5ポイント】
- 早期健全化基準を超えている団体：なし

5. 資金不足比率

- 対象会計数：76
- 資金不足会計数：1
- 経営健全化基準を超えている会計：なし

課題への取組状況

- 県内市町村は、物価高騰の影響を受ける中、公共施設の老朽化による更新投資の増加が見込まれるなど、依然として厳しい財政状況であり、以下の取組などを行い改善を図っている
 - ・ 将来負担を減らし健全な財政運営を行うため、地方債の繰上償還や新規地方債の発行抑制
 - ・ 一般財源確保に向け、交付税算定の見直しなど国に対する働きかけ
 - ・ 公営企業の経営の健全化や効率化のため、地方公営企業法の適用、経営戦略改定の推進、水道事業・下水道事業の広域化・共同化に向けた検討
- 県としては、市町村の自主性や主体性を尊重しつつ、適切な財政運営が行われるよう、引き続き情報提供・相談・助言を行っていく

中山間地域をはじめとした島根の生活交通を考える プロジェクトチームの最終とりまとめについて

1. 概要

- 県内の地域生活交通の現状・課題を整理した上で、これらの課題への対応として、大きく3つの項目に分類し、関係者による幅広い意見交換を行い、課題の解決に向けた取組の方向性をとりまとめた。
 - ・ 公共交通の担い手確保に向けた取組
 - ・ 路線バスと自家用有償旅客運送との適切な役割分担
 - ・ 貴重な人材を最大限活用するための取組や事業継続に向けた取組
- 関係者間の共通認識のもと、今後の具体的な取組の検討・実施につなげる。

2. 課題の解決に向けた取組の方向性

(1) 公共交通の担い手確保に向けた取組

① 事業者には雇用されるプロの運転手の確保

- 事業者の積極的な取組を大前提として、業界（事業者）・行政が連携・協力して、運転手確保の取組を進める。
- 地域生活交通の維持・確保の観点から、事業者による積極的な処遇改善や人材育成などの取組により、運行費が増加する場合においても、行政がこれまで実施してきた運行費支援を基本として、行政が支える。

<検討・実施にあたっての留意事項>

- ・ 日ごろから業界（事業者）・行政などの関係者が意見交換できる関係性の構築
- ・ 事業者の運転手確保の状況などの積極的な情報発信
- ・ 国の運転手確保に向けた取組を踏まえた、取組の検討・実施

② 自家用有償旅客運送の運転手の確保

- 自家用有償旅客運送は、県内の地域生活交通を支える重要な役割を担っていることから、引き続き、運転手確保に向けて取り組む必要がある。

<検討・実施にあたっての留意事項>

- ・ 新たな委託先となる事業者や団体等の確保
- ・ 必要に応じて、ダイヤの見直しや新たな交通体系への転換等の実施
- ・ 大臣認定講習※の受講機会の増加

※ 自家用有償旅客運送の運転手は、二種免許を有する者、もしくは、一種免許を有する者で国土交通大臣が認定する講習を修了している者であることが必要

(2) 路線バスと自家用有償旅客運送との適切な役割分担

- 既存事業者と共存する形で、地域の実情に応じた効率的・効果的な交通体系を構築する必要がある。

<検討・実施にあたっての留意事項>

- ・ 見直し基準の設定により、見直し理由を明確化し、住民との円滑な合意形成を図ることを検討
- ・ 自家用有償旅客運送は、運行形態の自由度が高いため、既存のバス・タクシーと競合しないようなサービス水準・内容となるよう、事業者との十分な議論
- ・ 自家用有償旅客運送は、事業者が運行する路線バスに比べて、コストが高くなる場合があるため、サービス水準・内容とコストのバランスを考慮
- ・ 見直し後の利用方法を含めた、見直し状況の丁寧な情報発信
- ・ 国における制度改正などの情報収集

(3) 貴重な人材を最大限活用するための取組や事業継続に向けた取組

- スクールバスに一般の利用者が乗車する一般混乗や貨客混載といった他分野との連携、及び、運賃の月額定額制といった事業者における収入の安定化といった取組は、利用者のニーズ把握や事業者との調整を十分に行った上で、検討する必要がある。

<検討・実施にあたっての留意事項>

- ・ それぞれの分野のニーズや実態、メリット・デメリットの十分な把握
- ・ 試行錯誤を繰り返しての運用となるため、利用者や事業者との積極的に意見交換や、必要に応じた見直しの実施

3. 運転手確保に向けた取組における基本的な考え方

- 事業者の積極的な取組を前提に、今後、以下の考え方を基本として、運転手確保に向けた取組を検討・実施。

(1) 労働環境の改善

- ① 給与水準の改善…より積極的に給与水準の改善に取り組む
- ② 勤務条件の改善…求職者の間口を広げるための勤務条件の改善
- ③ 職場環境の改善…運転手として、だれもが働きやすく魅力的な職場環境への改善
- ④ 福利厚生への改善…若い世代や女性などの入職促進・離職防止のための福利厚生の改善

(2) 採用活動

- ① 業界の魅力発信…個社レベルだけでなく、業界全体としての魅力発信
- ② 事業者のノウハウの習得・実践
…最新の採用活動のノウハウ等を習得し、実践できる環境の整備

(3) 採用後の人材育成…人材の獲得・定着のための、より一層の人材育成