

北海道公債費負担適正化計画

北 海 道

1 計画の趣旨

道においては、平成18年度の実質公債費比率が19.8%となったことから、本年度の起債許可を受けるにあたり、実質公債費負担の適正な管理を行うための公債費負担適正化計画を定めるものです。

2 計画期間

平成18年2月に策定した「新たな行財政改革の取組み」の推進期間に合わせて平成26年度までを計画期間とします。

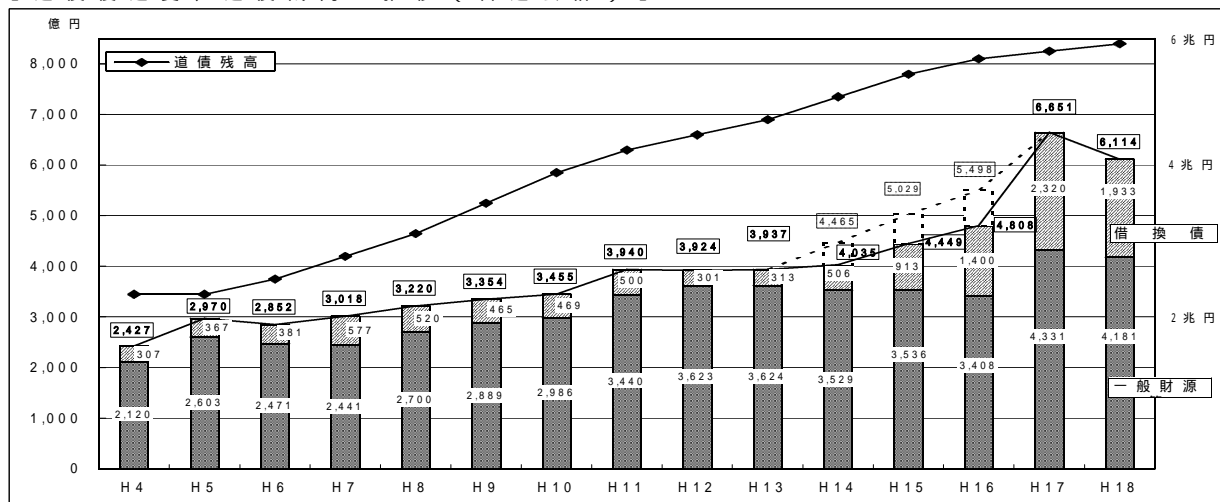
3 既往債等に係る実質公債費負担の現状等

道においては、平成4年度以降、国の景気・経済対策に呼応して、公共事業や投資単独事業等を積極的に実施した際に多額の道債を発行したことに加え、平成12年度以降、収支不足を補てんするための財政健全化債の発行、さらには、平成13年度以降の地方財政対策で、地方交付税の一部が臨時財政対策債に振り替えられたことなどから、道債償還費が大幅に増加してきています。

また、実質公債費比率は、減債基金残高が実質公債費比率の導入にあたって新たに定められた基準を下回っている場合は、それを加味して比率が高く算定される仕組みとなっており、道においては、平成14年度から平成16年度までの3年間で、減債基金の積立を1,700億円保留したことなどにより基準を下回った減債基金残高となっています。

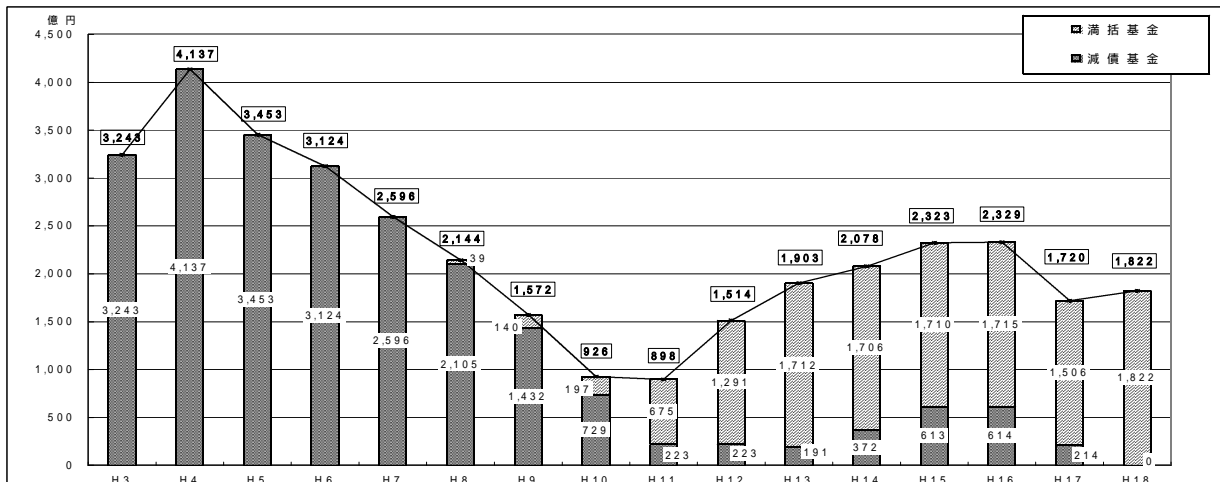
これらの影響により、本道の実質公債費比率が高くなっています。

【道債償還費、道債残高の推移（普通会計）】



平成4～17年度は決算額、平成18年度は当初予算額
 [点線] は、満活基金の積立一部保留（430億円 580億円 690億円）

【減債基金残高の推移（一般会計）】



平成3～17年度は決算額、平成18年度は見込み額

【既往債等（～発行分）に係る実質公債費比率の推移】

（単位：％）

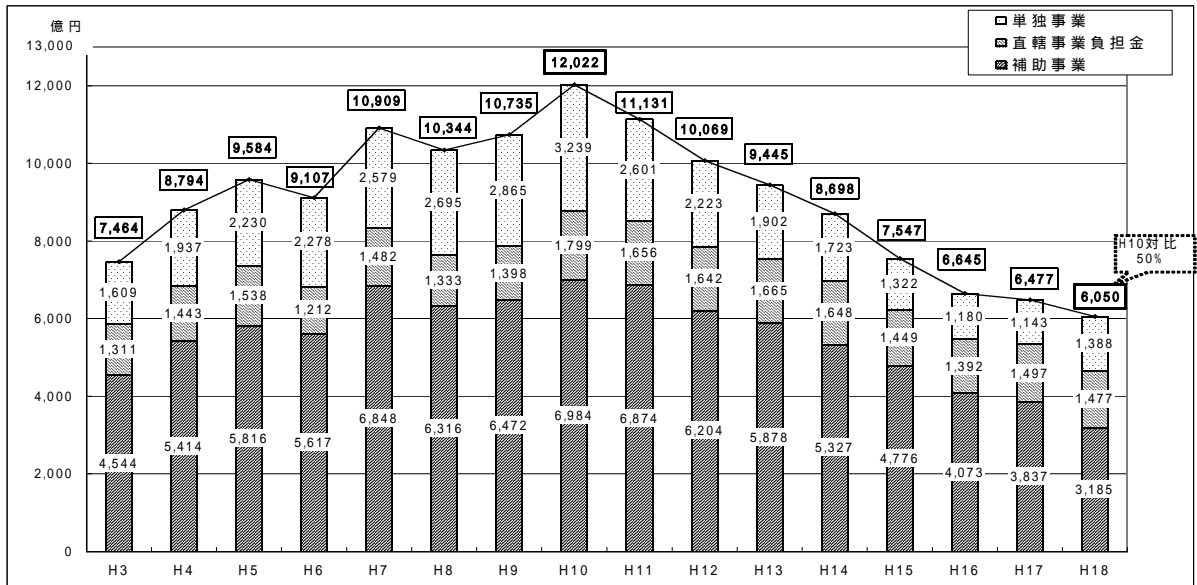
区 分	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
実質公債費比率	19.8	20.7	21.7	22.8	23.5	22.6	19.1	15.7	13.1

4 財政健全化に向けたこれまでの取組み

道債償還費の急激な増加や高齢化の進展に伴う医療・福祉関係経費の増嵩に加えて、長引く景気低迷の影響などにより道税収入が大きく落ち込む中で、国の地方財政制度改革に伴う地方交付税の大幅な減少など道財政の危機的な状況を踏まえ、人件費や各種施策の見直しを行うとともに、投資的経費の削減により道債の新規発行を抑制してきました。

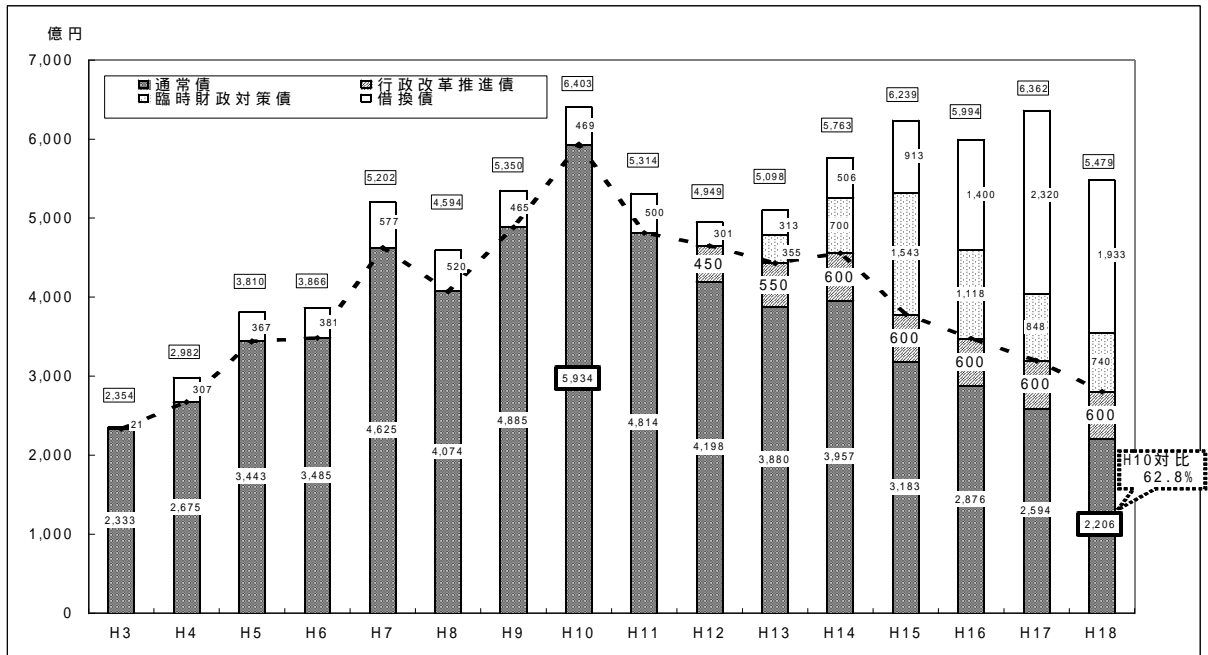
区 分	主 な 取 組 み
人件費の見直し	職員数適正化計画による職員数の削減 ・知事部局の職員数 H10～H14 5%（実績 1,032人） H15～H24 15%（実績 274人、実績347人） H17～H26 30% ・教育庁事務局の職員数 H17～H26 15% 期末・勤勉手当の縮減 ・H12～H14 本庁課長職以上 10%、その他職員 7.5% ・H18～H19 算出基礎額から役職段階別加算額を除外、特定の管理職員 5% 給料の縮減 ・H15～H17 1.7%縮減 ・H18～H19 10%縮減 知事等の給料及び期末手当の縮減（H12～H19）
各種施策の見直し	投資的事業の縮減（12,022億円 → 6,050億円） ・社会資本整備重点化プランに基づく事業の重点化・効率化とコスト縮減 ・一定規模（30億円程度）以上の施設の新規着工を停止、～まで工事着工・設計着手を原則繰延 一般施策の見直し ・政策評価による事業の見直し（再構築 新たな施策展開の財源に充当） ・関与団体の見直し（団体数：ピーク 201 → 136） ・単独補助金の削減（予算額：ピーク 528億円 → 392億円）
歳入確保	道税収入の確保 ・自動車税に係る積雪軽減措置の廃止及びキャンピングカーの税率区分の創設 ・自動車税（バス、トラック）の減免措置の廃止（～増収額9億円程度） ・「道税確保対策本部」の設置による個人道民税、自動車税の徴収強化 使用料・手数料の見直し ・サービス提供原価をゼロベースから精査し「コストに応じた対価徴収原則の徹底」、「住民間の公平・均衡の確保」に向けた改定を実施

【投資的事業（普通建設事業費）の推移】



平成3～17年度は決算額、平成18年度は当初予算額

【道債発行額の推移(普通会計)】

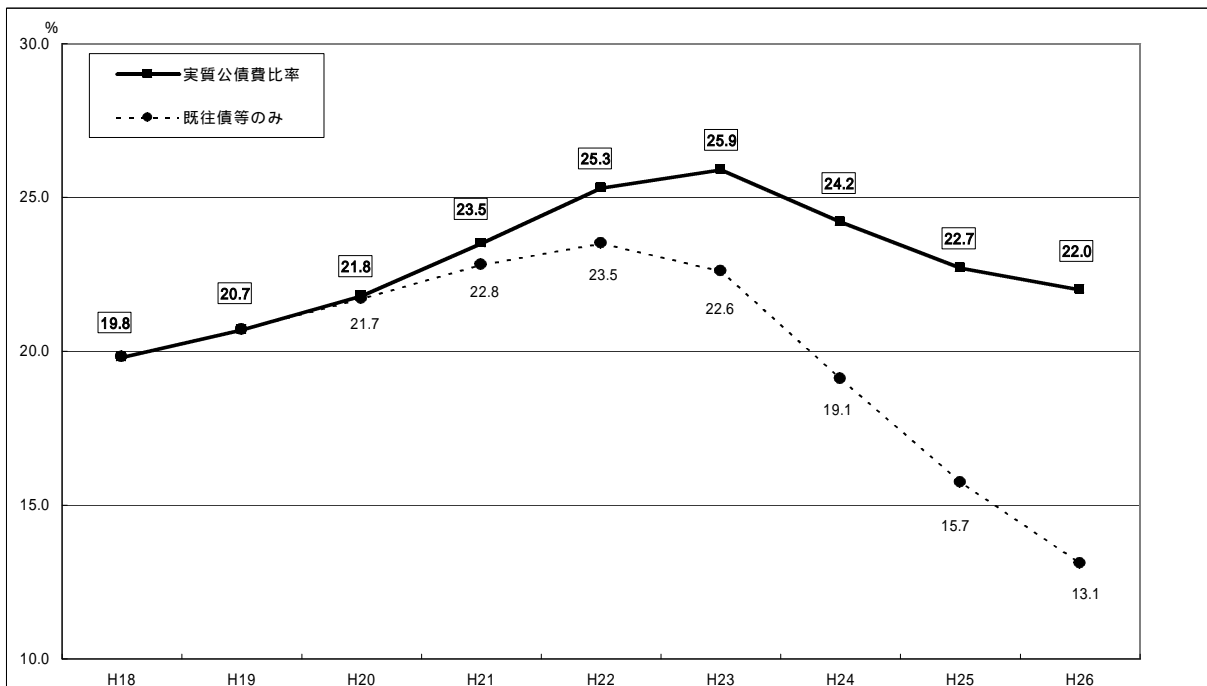


平成3～17年度は決算額、平成18年度は当初予算額

5 今後の実質公債費比率の推移

今後の実質公債費比率については、平成19年度以降の新規の道債発行額を同額と見込むなど一定の仮定の下に推計した場合には、過去最大の発行であった平成10年度発行分の満期償還を迎える平成20年度に、単年度における実質公債費比率のピークを迎えることから、3カ年平均で算定する実質公債費比率が平成23年度までは高い水準で推移し、一時的に25%を超えることが見込まれますが、新規の道債発行を平成16年度以降は大幅に抑制していることから、平成24年度以降低減していく見込みとなっています。

【実質公債費比率の推移】



平成18年度は平成17年度決算に基づく確定値、平成19年度以降は推計値

この試算は平成19年度以降の道債発行額を同額で見込むなど、一定の仮定の下に推計したものであり、今後の金利動向や毎年度の予算編成等の結果により変動するものです。

6 公債費負担適正化に係る今後の取組みと目標

道の実質公債費比率は、既応債に係る償還額が高い水準で推移することや、平成14年度から平成16年度までの積立保留が影響して高い比率になっていることから、実質公債費比率を直ちに改善するためには、減債基金に多額の積立を行う必要があります。

しかしながら、多額の収支不足額を解消するため、徹底した施策の見直し等を行っている中で、実質公債費比率の改善のみを目的として、毎年度の道債償還に必要な残高を有している減債基金への積み増しを行うことは困難な状況にあります。

このため、平成18年2月に策定した「新たな行財政改革の取組み」に沿って、新たな道債発行を抑制し、将来の道債償還費の圧縮に努めるとともに、実質公債費比率が極力25%を超えないよう、次の考え方に基づいて中長期的な公債費負担の適正化に取り組んでいきます。

「新たな行財政改革の取組み」に基づく新たな道債発行の抑制や公営企業の見直しによる一般会計繰出金の縮減

財政融資資金等の高金利な公的資金の繰上償還による利息負担の軽減

低利資金の活用や調達年限の多様化など、公債費負担の適正化に向けた方策の検討

減債基金の残高不足額の解消に向け、毎年度の財政運営で財源余剰が生じた場合の減債基金への積立