

行政改革の努力

10年間の累計で約1,098億円の削減効果

総人件費の推移

人員の削減

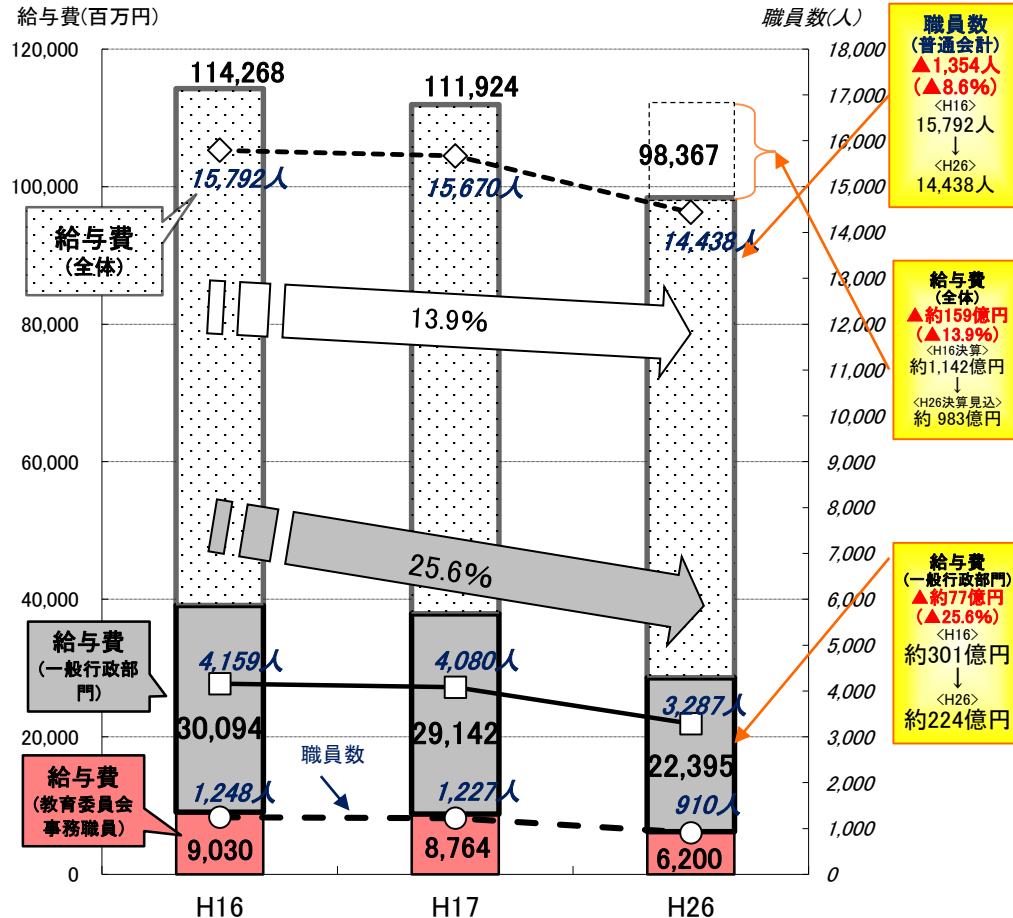
- **一般行政部門:H16.4からの10年間で $\Delta 21.0\%$ ($\Delta 872$ 人)**
(10年間で $\Delta 20\%$ ($\Delta 832$ 人)の目標を上回る削減を達成)
- **教員や警察を含めた全部門の職員では、H16.4からの10年間で $\Delta 1,347$ 人**
(※ 教員154人、医師22人、看護師88人、警察官68人を増加)
注: 普通会計ベースでは $\Delta 1,354$ 人削減(H16~H26)

給与の臨時的減額

	特別職		管理職	一般職	効果額 (億円)
	知事	副知事 等			
H17.4 ~20.3	$\Delta 10\%$	$\Delta 7\%$	$\Delta 5\%$	$\Delta 3\%$	年 $\Delta 27.0$
H20.4 ~23.3	$\Delta 18\%$	$\Delta 13\%$	$\Delta 6\sim 7\%$ ($\Delta 3\sim 4\%$)	$\Delta 4\%$ ($\Delta 1\%$)	年 $\Delta 26.0$
H23.4 ~25.6	$\Delta 18\%$	$\Delta 13\%$	$\Delta 5\sim 6\%$ ($\Delta 2\sim 3\%$)	$\Delta 3\%$ (-)	年 $\Delta 16.0$
H25.7 ~26.3	$\Delta 20\%$	$\Delta 15\%$	$\Delta 13.77\%$ ($\Delta 10.77\%$)	$\Delta 7.77\sim 10.77\%$ ($\Delta 4.77\sim 7.77\%$)	年 $\Delta 54.0$
H26.4 ~27.3	$\Delta 17\%$	$\Delta 12\%$	$\Delta 4\sim 5\%$ ($\Delta 2\sim 3\%$)	$\Delta 2\%$ (-)	年 $\Delta 11.0$
H27.4~	$\Delta 16\%$	$\Delta 11\%$	$\Delta 3\sim 4\%$ ($\Delta 2\sim 3\%$)	$\Delta 1\%$ (-)	年 $\Delta 6.5$

※ ()内は富山市以外での勤務者(地域手当対象外)

累積で約1,098億円削減見込み(普通会計H16~H26)
※一般行政部門については、定数抑制と給与水準の引下げにより、H26の人員費はH16に比べ $\Delta 77$ 億円、 $\Delta 25.6\%$



※給与費: 普通会計決算額 職員数: 各年4月1日現在
※給与費の一般行政部門及び教育委員会事務職員は職員数による推計値

職員数
(普通会計)
 $\Delta 1,354$ 人
($\Delta 8.6\%$)
<H16>
15,792人
↓
<H26>
14,438人

給与費
(全体)
 Δ 約159億円
($\Delta 13.9\%$)
<H16決算>
約1,142億円
↓
<H26決算見込>
約983億円

給与費
(一般行政部門)
 Δ 約77億円
($\Delta 25.6\%$)
<H16>
約301億円
↓
<H26>
約224億円

「平成の不平等条約」の是正

県の一般会計予算
H27年度
5,606億円
(うち県税 1,136億円)

従来ベースで運営・支出77億円、運賃収入24億円・毎年大赤字

①貨物調整金制度の拡充(平成21年度、平成23年度)

12億円/年→24億円/年 → 30年間 360億円 → 720億円 …… (A)

②JRの鉄道資産(230億円)の実質無償化(H24年11月)

県 25.2億円

③出資金 40億円 (出資比率 県 63%:市町村 27%:民間 10%)

④出資金以外の初期投資 約150億円【★1】 → 県が全額負担

・初期投資を全額借入れした場合
⇒運賃を2.8倍と設定しても収支不均衡

初期投資の1/2支援した場合
⇒ 2.1倍で収支均衡



H24.11.21 真鍋社長と面談

①~④ ⇒JR運賃比 1.32倍 で収支均衡

⑤経営安定基金の設置 65億円

・内 訳 県 30億円 市町村30億円、民間5億円

⑥運賃水準をさらに抑制するため

開業後投資の一部 12億円【★2】

※ 国に働きかけ、初期投資等への自治体補助に財政支援

県負担 162億円 ⇒ 交付税措置
(★1=150億円 ★2= 12億円)

約47億円 …… (B)

(A) + (B) = 約770億円

◆新幹線の県内事業費…7,168億円

うち1/3が地方負担 2,356億円

(一定部分を地方交付税措置)…α

① 地方交付税の拡充(平成20年度)

累計で約170億円(見込)

② 新幹線の貸付料の充当(平成23年度)

H23~26年の累計で186億円

③ 新幹線貸付料の前倒し活用(平成25年度)

H25、26の累計で約148億円軽減

④ その他

73億円

β

α + β で
地方負担の
約2/3を軽減

※①~④ 累計で約580億円

	富山県		しなの	IGR	肥薩 おれんじ	富山 地铁
	開業から 5年以内	開業6~ 10年以内				
通学定期	1.03倍 程度	1.05倍 程度	1.61 倍	1.52 倍	1.47 倍	2.11 倍
通勤定期	1.12倍 程度	1.19倍 程度	1.49 倍	1.48 倍	1.52 倍	1.56 倍
普通運賃	1.12倍 程度	1.19倍 程度	1.24 倍	1.55 倍	1.50 倍	1.98 倍

※運賃水準は対JR比(富山県試算)

○運賃水準 ⇒ 先行事例と比べ最も低い水準に

○他社線との乗継運賃は、併算により大幅に上昇する区間も
⇒ 乗継割引により、割引区間の平均で概ね10%~20%
の上昇に抑制