

日時および行先

7月7日(月) 仙台市(行財政改革)

7月8日(火) 八戸市(市民協働)

7月9日(水) 青森市(コンパクトシティ)

7月10日(木) 浜松市東京事務所(企業誘致、他)

解散後、新宿駅のモザイカルチャーディスプレイを視察。午後は「自動車産業フォーラム」に個人参加

報告事項

1. 行財政改革について(仙台市 行財政改革課)

(1) 「行財政集中改革計画」の取り組み

仙台市は、H7 年度に「行政改革大綱」、H10 年度「新行財政改革推進計画」を策定。その後、H15 年度から 19 年度にかけて「行財政改革プラン 2003」に沿った取り組みを進めている。この間、国が集中プランの策定を義務づけたことから、H18 年度から H21 年度末までの 4 年間、新たな計画として、「行財政集中改革計画」を策定し、取り組んでいる。

実施項目は 94 あり、20 年度当初までに 81 項目を実施。数値化できるものは数値目標を立て、進捗を年 1 回議会に報告するほか、インターネットで公表している。個人的な関心項目は「補助、助成制度の見直し」、「市有財産の処分と有効活用」、「外郭団体の統廃合」等であった。

「補助、助成制度の見直し」

議会や行革審のような外部組織による指摘ではなく、内発的に削減を進めている。

補助金は、削減対象分野に関係する議員への根回しが必要とのことで、議会はむしろ改革のブレーキのようなイメージ。どこでも「総論賛成、各論反対」が多いということだろう。

「市有財産の処分と有効活用」

H21 年度末までの資産売却目標額を 40 億円と設定して取り組んでいる。ファシリティマネジメントについて聞いたが、特に取り組んでいないとのことで、資産売却はもっぱら土地(遊休地)ということであった。

「外郭団体の統廃合」

H9 年度、最大で 54 あった外郭団体は、現在 43 に削減。H18 年度末には、効果が上がらなかったとして「シンクタンク」を廃止したとのこと。財政健全化法施行の中、課題認識しているとのこと。浜松の 68 団体は合併したとはいえあまりにも多い。速やかな適正化計画が必要ではないか。

「職員の意識」と「組織風土」改革

能力開発型人事配置として「庁内公募」を実施(H18 年度 3 人、H19 年度 4 人)。また、若手 PT を設置し、柔軟な発想で市役所改革に着手している。

このほか、民間委託の推進、PFI の導入、公営企業改革などの項目があったが、おおむね浜松市の取り組みに近い内容だと感じた。

目標設定や評価は組織内部中心に行っているとのこと。政令市となってすでに 20 年余が経過していることもあってか、改革の内容はおおむね落ち着いているように感じた。

職場や仕事を一番知っているのは職員であり、浜松も内発的な改革の進展が必要。そうした取り組みが自主的にできるように職員のモチベーションを高める仕組みが必要である。

(2) 「若手職員プロジェクトチーム」について

「行財政集中改革計画」に基づき、20名の若手職員(30歳代)により、2つのPTを設置し、下記2テーマについて検討した。PTメンバーを公募したが、自薦は数人しかなく、結果的に各局からの推薦によってメンバー構成したとのこと。

活動期間はH19年2月から12月で、それぞれのPTが、12月に提言を提出している。

「改革・改善アクションプラン」

PTは「見える化大作戦」と名づけ、16の具体的な改善項目に取り組むとする提言を出している。これを受け、提言内容を評価し、9項目については今年度から実施の方向。

項目例としては、製造業の5Sに近い「クリアデスク/クリアデータ」や、マニュアル化や業務の標準化を進める「よりどころファイル作成」、また「プチカイゼン運動」などがある。中には「庁内フリーエージェント」のように、検討が必要なものもあるが、若手の発想が表れている。

「窓口サービスの一元化」

市民サービス向上をめざし、区役所業務のワンストップサービス化を提案。これを受け、現在、区役所の部長級を中心に、「窓口サービス向上推進委員会」を設置し、実施計画を策定中とのこと。今年度中に、一部をモデル的に実施したいとしている。

いずれの提言も、今後、どう進めていくかを検討している段階であり、個々の項目の評価はこれからとなる。いずれにしても「若手の柔軟な発想を活かそう」という手法はおもしろい。しかし、「提言実現のため」に提言された項目のひとつである「中核支援組織の設置(続・若P)」が今年度見送られており、この点は今後の意欲的な活動を削ぐ懸念があると感じた。

PTについては参考になったが、日常業務が忙しい中、さらにPTにより負荷増になるとの指摘があった。こうした取り組みと並行して、業務の棚卸、時間の使い方をチェックすべきであり、若手と職制の両面からの業務の見直しが必要と感じた。

2. 市民協働の推進(八戸市 広報市民連携課)

八戸市は特徴ある市民協働のまちづくりを進めている都市。H15年度から、市民の手による検討委員会で「協働のまちづくり推進条例」、「地域コミュニティ振興指針」、「市民活動促進指針」の3つを並行して策定した。

この検討委員会は、設置は市であったが、事務局は置かず、委員のメンバーが自主的に運営していったということ。たとえば条例を見ても、非常にわかりやすく書かれており、市民の目線であることが見て取れる(法制担当者から見ると、条例としては不備があるということだが...)

八戸の市民協働は、決して「指示・下請け・要望の関係」ではなく、市にも団体にもメリットがある場合に「協働」するということ。担当者は、「これまでの“陳情”や“要望”だけでなく、まちづくり手法の選択肢が広がってきた」という表現をしていた。

視察の主要ポイントは次の2点。

「元気な八戸づくり」市民奨励金制度

(概要)

市民提案によるまちづくり活動を支援するもので、「活動の活性化」と「NPO団体の育成」を目指している。

奨励金制度は2通りあり、「初動期支援コース」「事業拡大支援コース」という。

「初動期支援」は活動開始して3年未満、10万円以内、2回までの事業への支援。

「事業拡大支援」は3年以上継続活動している団体への支援で、50万円以内、1事業につき1回限りとなっている。

(資金)

奨励金の原資は「市民からの寄付」と「同額の市の拠出」による“マッチングファンド(基金)”であり、年間の奨励金の上限は200万円となっている。

(審査)

7人の市民で構成される「協働のまちづくり推進委員」が書類審査と公開プレゼン審査により決定。5項目×各10点ずつ、計50点満点で採点し、得点の高いものから予算措置される。2月から募集し、3～4月に審査、5月以降早め実施できるようにしている。

(評価)

翌年5月に、公開事業報告会を開催し、事業を評価する。

「元気な八戸づくり」市民提案制度

(概要)

担当者は、「そもそも“市民協働”ができていれば必要ない制度」という。要は、常日頃から“聞く耳”を持ち、協働につながっていれば、わざわざ制度化する必要はないということ。

タイプは2つ。「市設定テーマ部門」と「自由提案部門」。

「市設定テーマ」は、市からの課題提起に対し、パートナーを募集するというもの。

H18年度は「シニア地域回帰事業」、H19年度は「AED普及促進事業」を提案し、実施した。

「自由提案」は、H19年度までは実績ナシ。H20年度、「地域マイスター育成」事業を認定した。

(審査)

「市設定」への提案者は、提案申請前に検討のため「情報交換テーブル」を持つことができる。

その後、提案者・担当課・市民協働事務局による「事前協議」を実施。

次に「審査」となるが、審査は奨励金同様「協働のまちづくり推進委員」が行う。

まず「事前審査」として、「明らかにムリな事業」や「単なる要望」は却下。

「本審査」に進んだ中で7割以上の評価点で「協働事業“候補”」に選考される。

“候補”になった後に、担当課と協議し、GOができれば事業化、NGとなれば事業化されない。さらに事業化された中で、予算措置がされるかどうかは翌年度の予算審議の場になる。

人口約25万人の八戸市には、NPOやボランティア団体が200以上あるという。市民活動のベースができていていると感じる。

また、現市長は1期目だが、「市民ボランティア1万人計画」を掲げ当選。その後、H18年度、H19年度と、市内23の公民館で「住民自治推進懇談会」を開催し、市長自ら地域コミュニティのあり方について意見交換を進めている。H19年度でボランティア登録者は16,364人となっている。

「住民自治推進懇談会」の中から、学校のグラウンド整備を地域で行う事例も出てきた。資材のみ市が負担し、労務や建設機器は地域住民や企業が提供した。この結果、見積額約2400万円の事業が実費700万円で実施でき、結果としての財政削減と、地域コミュニティの結束ができたとのこと。

浜松は「たねからみのり」や「がんばる地域応援事業」など、市民協働のタネはでてきているが、まだまだ底上げができていないのではないかと。NPOなどとの協働促進と同時に、市民参加の機会や場の提供をすすめる、「市民協働」のあり方を、多くの市民と共有する必要があると感じた。

3. コンパクトシティへの取り組み(青森市 都市政策課)

浜松市は「総合計画」の中の「都市経営戦略」で、「浜松型コンパクトシティ」を目指すとしているが、あるべき姿が見えてこない。ゾーニングはしたものの、特性を活かしたまちづくり施策はまだ進んでいない。

浜松がなぜ「コンパクトシティ」を目指すのか？環境や都市計画など、理想的には理解するが、実際に拡散している現在の市勢を、どうコンパクト化していくのかは大きな課題だ。今回の青森視察は、浜松型コンパクトシティを考えるにあたっての参考事例として調査した。

青森市はH19年に「中心市街地活性化基本計画」の第1号認定を富山市とともに受けた。両市はともに「コンパクトシティ」をめざしてまちづくりを進めているという共通点がある。

青森市が「コンパクトシティ」をめざした直接の理由は、“除雪経費の削減”である。除雪が必要な道路距離は約1300km、除雪経費は約20億円程度で、降雪量の多い年は30億円を超える。一般会計が1000億円規模であることから、2～3%にあたり、財政への影響は大きいと言える。この経費を抑制するという明確な目的のもとに、市域の拡散防止のための規制をかけたのが、青森型コンパクトシティである。

青森型コンパクトシティの理念は、「中心市街地の活性化」と「郊外開発の抑制」である。そのために、市街地の拡大に伴う新たな行財政需要を抑制し、既存のストックを有効活用した効率的で効果的な都市整備を行い、市街地周辺に広がる自然・農業環境との調和を図る、としている。

具体的には、まず、市を「インナーシティ」「ミッドシティ」「アウターシティ」の3地域に区分。「インナー」はS45年頃からの市街地、「ミッド」をその後の宅地・住宅エリア、そして環状に走る高速道路を目安にその外側を「アウター」と定義している。

「インナーシティ」は、歩けるまちづくりを目指し、中心市街地の活性化のための「街の楽しみづくり」や「まちなか居住の推進」を進めている。

歩行量調査によると、「再開発ビル(アウガ)」や「交流広場(パサージュ広場)」を整備したときには増えたが、その後はあまり増えていない。実際に平日の夕方の街中を歩いたが、「再開発ビル」にある図書館にはある程度人がいたが、その他の広場や商店街には、あまり人はいなかった。アーケード延長は長く、スクランブル交差点もあり「歩けるまち」にはなっていると思うが、「楽しみづくり」の点では難しさを感じた。また中心街は「面的」拡がり少なく、商店街はほぼアーケードのある「線的」なつくりであった。

まちなか居住施策としては、高齢者対応マンションの整備(H18年・完売)や、郊外の市営住宅の老朽更新をおこなわず、借り上げ市営住宅を整備(40世帯)したことにより、一定の成果が出ている。

今後、中心市街地活性化基本計画では、交流人口の増加を目指し、観光入れ込み客数をH17年の約70万人から、H23年に130万人にする計画を立てている。H22年に東北新幹線が青森まで開業するというプラス要因はあるが、率直に言って厳しいのではないかと思う。

「ミッドシティ」は、S40年代以降、既存市街地の人口が郊外に移転したことにより拡大されたエリア。

この市域拡大により、中心市街地の空洞化、郊外からのクルマの流入による交通渋滞などを招いた。また、新たな公共投資として、道路整備費85.5億円、学校整備費67.6億円、上水道41.1億円、下水道154.7億円、合計348.9億円が投資された。

このエリアは、既存の宅地やインフラを活かしながら、大規模集客施設の新たな開発を抑制し、住居エリアとして規制誘導することとしている。

「アウターシティ」は、市街化調整区域として開発を抑制。都市の拡散防止を図るとともに、営農エリアとして自然環境保全に力を入れている。

こうした都市計画が実施できるのは、青森市の地形的な要因が大きい。

青森市は、港とJR駅が中心だが、北側が陸奥湾に面しているため、開発方向が陸地部分のみであり、「ミッドシティ」の市域は東西に6～7km、南方向は4kmくらいに収まっている。また、最近合併した町以外に都市拠点がなく、「コンパクト」な都市計画が可能ということである。

加えて、産業人口比率は、第1次産業:第2次産業:第3次産業=2.5%:19.3%:76.8% となっており、第3次産業が圧倒的に多いことも、「コンパクトシティ」に誘導しやすい理由のひとつと考える。

浜松市は、総合計画の中の「都市経営戦略」で「浜松型コンパクトシティ」をめざしているが、さまざまな要因を考えると、青森型のコンパクトシティをつくるのは難しい。

現在の都市のカタチを認め、エリアごとの特性を活かし、核となる拠点を結ぶ公共交通網を整備しながら、クルマとの共存を図り、訪れやすく歩きやすい中心街をつくっていくことが必要と感じた。

浜松型コンパクトシティの考え方(都市経営戦略から抜粋)

都市空間形成に当たっては、市民生活を支える産業の維持・発展を基本としながらも、開発と保全のバランスに配慮する中、市街地の無秩序な拡大を抑制します。

また、各地域にそれぞれの特性に応じた都市機能の集積を進め、特色ある拠点を形成し、都心を中心とした相互のネットワークを構築することで、常に新しい価値を創造し、補完し合う「浜松型コンパクトシティ」を都市空間形成の基本的な考え方とします。

そして、浜松型コンパクトシティの具体化に向けては、土地利用形態を踏まえた将来の都市構造のあり方について、本市の区域ごとに「ゾーン」を設定し、面的な整備方針を明らかにするとともに、政令指定都市・浜松の顔となる市中心部、旧11市町村の中心部、交通結節点などを「拠点」として設定します。また、国土軸を含めた市内外の拠点間を有機的に結ぶネットワークの基本的骨格を「都市軸」として設定します。

4. 東京から見た課題(浜松市東京事務所)

浜松市東京事務所は、永田町、霞ヶ関からも近い、千代田区平河町の「都市センター会館」内にある。この建物には、日本各地の58都市の東京事務所が入居しており、浜松市の隣室には福岡市事務所があった。スタッフは非常勤職員1人を含む7人体制。

東京事務所の業務は、主に「省庁などとの連絡調整」、「広報機能と情報収集」、「企業誘致活動」である。

「省庁との連絡調整」では、国会議員や浜松市ゆかりの省庁関係者とのネットワークを使うなどさまざまな手法で、大臣や局長クラスに要望に行くとのこと。「分権」といいつつも、実態として「陳情政治」が続いていると感じさせられた。

「広報・情報収集」では、浜松サポータークラブや「やらまいか大使」を使っての情報発信をおこなっているが、まだまだ十分ではないと感じた。市長のトップセールスはマスコミにも取り上げられるが、議会も市民ももっと自分のできる範囲で、シティプロモーションをおこなうべきである。

「企業誘致」は今年4月からの取り組み。都市間競争の中、後発であることから、既に企業にも食傷感があり、また、大手企業の投資マインドは低いという。現在、企業や団体などを訪問し、ネットワークづくりを進めている段階とのこと。

担当者から見た浜松市の課題は、「工場用地の確保」、「土地価格」、「雇用確保」ということ。

会派からは、浜松の将来像を考え、企業だけでなく、技術系大学や研究機関との連携について検討してはどうかと意見を伝えておいた。

5. 自動車産業フォーラム(主催:自動車総連)

(1) 「自動車利用とまちづくり」 岡山大学教授 谷口 守

コンパクトシティとは

「コンパクトシティ」の明確な定義はナイ。

原型はロバート・オーエン(英)のスコットランド・ニューラナークのまちづくりに見ることができる。

オーエンは生協組織の創始者とされるが、ニューラナークは「コンパクトシティ」といえる。

一言で言えば「都市のダイエット」。

自動車利用の視点から見れば、「賢いクルマの使い方」ができてきているかどうか。

なぜ今コンパクトシティか

都市がコンパクトでないことのデメリットが目立ってきたことによる。

都市計画と公共交通政策はセットで考えるべき。

また道路も必要。公共交通の発達した欧州都市でも、高速道路網は整備されている。

例)ナント(仏)、カールスルーエ(独)

自動車依存都市の将来

1970年代、アメリカでは郊外型ショッピングモールが続々開発された。

しかし、現在、廃業したり、ショッピングモール内にシャッター通りができてたりしている。

デンバー(米)では、巨大ショッピングセンターを改装し、市役所など公共施設や、住宅を建設し、ショッピングモールの規模を小さくするなど、コンパクトなまちをつくらせている。

ポールダー(米)、バンクーバー(米)などでは、巨大な駐車場を中心街の近くに設置し、そこまではクルマで誘導し、中心部は歩いて楽しめるまちをつくらせている。

カーディフ(英)は、道沿いのお店ごとの駐車場をヤメ、中心街に大駐車場を作った。

公共交通機関とクルマとその両方の特性を活かしたまちづくりが必要。

そのメリハリと言っても良いが、クルマをコントロールするのが「コンパクトシティ」である。

自動車を活かしたまちづくりは、まだこれからである。

(2) 「日本の道路交通政策」 パネルディスカッション 鈴木康友市長の主なコメント

浜松市は国県から902kmの道路維持管理を移管された。(道路延長距離は8415km)

今後、基幹道路網は「みちづくり計画」に沿って整備。

生活道路は、順位基準に基づき評価しながら整備していく。

浜松市は、分散型の都市で、静岡市のようなコンパクトなまちではない。

職住分散の現状から、SCモールが点在している。

中心市街地はコンパクト化を進め「歩いて楽しめる街」をつくらせていく。

地下道の廃止など、歩きやすい街づくりは進みつつあるが、「来たくなるような街づくり」が必要になってくる。大丸やフォルテ跡地を活かし、付加価値の高い面開発が必要になる。

公共交通政策は、密集度の低さもあり、軌道による輸送はムリだと考える。

現在は、H9年からのオムニバスタウン構想の中、バスによる公共交通促進を進めてきている。

現在、駅中心に放射状に伸びるバス路線を、今後、結節していくために、郊外に「ミニバスターミナル」を設置していく。

中山間地は空気を運ぶバスも多いが、高齢化や限界集落が増える中、ドア to ドアの希望も多い。どこまで行政が面倒見るのかは難しいが、過疎地有償運送助成制度の導入によりNPOが車両を購入する際の助成をおこなっている。

今後は県を超えた広域連携が必要で、三遠南信道など軸となる道路整備は必要。道路のニーズは地方に任せてほしい。

以上