

都市政策

季刊 第122号 '06.1

特集 空港が開く都市の未来

神戸空港開港を控えて……………	黒田勝彦
神戸空港とまちづくり……………	川端直志
日本のビジネス航空、その現状と将来……………	橋爪孝之
まち、人、飛び立つ 神戸空港マリニエア ……………	神戸市みなと総局空港整備室

特別論文

女性たちの復興物語……………	松原一郎
----------------	------

行政資料

神戸市地域国際化基本指針……………	神戸市生活文化観光局
神戸文化創生都市推進プログラム(概要)/ 神戸文化創生都市宣言……………	神戸市生活文化観光局
ベンチマークを活用した行政経営改革 ……………	神戸市政策研究プロジェクトチーム

財団法人 神戸都市問題研究所

都市政策

第121号 主要目次 特集 集客観光都市の創造

集客・観光の都市的課題	貴多野 乃武次
成熟都市の集客産業の展望	宗 田 好 史
「集客・観光・交流」型の都市観光行政	中 尾 清
観光産業から見たお客様の観光・交流ニーズについて	高 崎 邦 子
心で観る歴史	小 池 弘 三
震災復興から『観光交流都市』へ	中 瀬 俊 明

行政資料

「健康を楽しむまちづくり懇話会」報告書	神戸市企画調整局
こうべICT推進計画の概要	神戸市企画調整局
兵庫・長田区南部地域の活性化提案	市街地西部活性化共同研究会

次号予告 第123号 特集 パブリックガバナンス—外部監査と外部評価—

2006年4月1日発行予定

自治体運営と外部統制	高 寄 昇 三
自治体経営と外部評価	伊多波 良 雄
外部評価の課題—客観性と評価能力について—	山 谷 清 志
外部監査の意義と課題	橘 和 良
英国の自治体監査と検査体制	武 久 顕 也
神戸市の事務事業外部評価	神戸市行財政局

は し が き

平成18年2月16日、神戸空港（愛称マリニエア）の開港，がカウントダウンに入った。総面積272haの敷地に、人・物・情報の新しい交流拠点として、市民生活の向上やビジネス・観光に多大な役割を果たす海上空港が誕生する。

21世紀は、大交流時代と言われている。ボーダーレス化が進み、世界の都市間における人・物・情報の流動がますます増大していくものと考えられる。このような中で、空港の役割が非常に重要になっている。

神戸空港は、神戸市及びその周辺地域における航空利用者の利便を図るとともに、兵庫県地域航空システムの母港とすることを目的としている。また、神戸のまちづくりとの関係では、21世紀の新しい神戸をつくるために不可欠な都市基盤として、産業の発展と地場産業の活性化などの経済効果、とくに神戸市がめざしている「医療産業都市」「観光交流都市」「情報文化都市」づくりに大きな力を発揮するとともに、災害時の防災拠点としての機能を備えるといったことなどが、神戸空港の役割・効果として期待されている。

今回は、神戸空港の開港を間近に控え、「空港が開く都市の未来」をテーマに学識経験者の方などに様々な立場から論じていただくとともに、神戸市における神戸空港事業の取り組みをまとめた。

「神戸空港開港を控えて」では、神戸空港にまつわる様々な議論の中で、空港評価の問題と空港の役割などについて、筆者の見解を述べていただいている。「神戸空港とまちづくり」では、空港は都市のエンジンであるという視点から、まちづくりとの関わりについて検討を加えている。「日本のビジネス航空，その現状と将来」では、ビジネス航空の現状，安全性，将来等について述べられている。「まち，人，飛び立つ 神戸空港マリニエア」では、神戸空港の概要，旅客ターミナルビル，環境との調和，神戸のまちづくりとの関連等について説明されている。また，資料編では，神戸空港関連の資料をまとめている。

また，特別論文「女性たちの復興物語」は，男女共同参画の立場から，女性たちにとっての震災復興10年を振り返り，被災体験とその後の生活再建の過程を，インタビューを通して記録し，女性たちを主語に置いた復興の物語として提示している。

特 集 空港が開く都市の未来

神戸空港開港を控えて……………	黒 田 勝 彦	3
神戸空港とまちづくり……………	川 端 直 志	15
日本のビジネス航空, その現状と将来……………	橋 爪 孝 之	26
まち, 人, 飛び立つ 神戸空港マリニエア ……………	神戸市みなと総局空港整備室	34

特別論文

女性たちの復興物語……………	松 原 一 郎	55
----------------	---------	----

潮流

三位一体の改革 (75)	すまいの耐震化 (78)
在外邦人選挙権制限最高裁違憲判決 (80)	郵政民営化 (81)
人口減少社会の到来と日本経済への影響 (82)	人民元切り上げ (84)
食育基本法 (85)	

行政資料

神戸市地域国際化基本指針……………	神戸市生活文化観光局	88
神戸文化創生都市推進プログラム(概要)/ 神戸文化創生都市宣言……………	神戸市生活文化観光局	96
ベンチマークを活用した行政経営改革 ……………	神戸市政策研究プロジェクトチーム	100

新刊紹介

挑戦する都市-多治見市 PartⅡ 多治見から変える (123)	文化と都市の公共政策 (124)
持続可能性を求めて-海外都市に学ぶ (125)	神戸・近代「都市像」継承の歴史的研究 (126)
図説 地方財政データブック(平成17年度版) (128)	

神戸空港開港を控えて

黒 田 勝 彦

(神戸大学工学部教授)

1. 神戸空港建設の由来

本年（平成18年）2月の開港を控え平成17年10月から国土交通省による神戸空港での試験飛行が繰り返されている。神戸空港誕生に至るまでには、少なからず関西にとっての物語がある¹⁾。

昭和40年頃には、所得倍增計画の達成とともに内外航空需要が急激に増大した頃であった。これに対し一県一空港整備が掲げられた。また、国内・国際航空の基幹空港（第一種空港）である羽田空港、伊丹空港が近い将来容量限界に達することは明らかで、新国際空港の建設が必要不可欠との結論となった。新空港建設には、関東の窓口としては、環境対策千葉県成田市が有力候補となったものの地元の建設反対派や全学連などの参加による大規模な反対闘争が繰り返され着工までに可成り手間取り、4000m滑走路が一本完成したのみで現在でも当初計画が完成していない状況である。一方、関西では伊丹空港周辺地域の深刻な騒音問題で拡張が不可能であり、騒音対策に有利な海上空港の建設が検討され、大阪湾内の7カ所（阪和県境、泉南沖、岸和田沖、西宮沖、六甲沖、ポートアイランド沖、明石沖、淡路沖）が候補として検討され、有力地点として神戸沖、播磨灘沖、淡路沖、泉州沖に絞られた。しかし、地元神戸市民の反対に遭い結果的に泉州沖に決定された。現在の第一種空港としての関西国際空港である。関空は昭和62年1月に第一期分が着工され、平成6年9月にオープンした。しかし、地元神戸市経済界を始め空港建設推進派は二十一世紀の国際化社会を迎えるに当たり神戸の発展にとって必要不可欠であるとして、神戸での空港建設の夢を捨ててはいなかった。その後、旧運輸省へ継続的に働きかけ、

昭和57年には「新空港計画試案」を発表し、第六次空港整備五カ年計画予定事業として組み入れられ、平成5年には「新規事業」として正式承認、翌平成6年に着工準備調査費が計上され、第七次空港整備五カ年計画（平成7年）に建設実施空港として認定され、本格的な建設に乗り出すこととなった。但し、認可は地方自治体が建設・運用を行う第三種空港であった。第一種空港は国にとっての最も重要な空港であり、国費を全面投入し管理・運用を行う空港であり、第二種空港は地域にとって重要な空港で国の補助率が高い。第三種空港は地方にとっての必要な空港として位置付けられ、建設・維持管理・運用は自治体単独で行う空港である。空港の概要は表－1の如くである。

表－1 神戸空港計画の概要

空港の種類	第3種空港
設置管理者	神戸市
位置	ポートアイランド沖
アクセス	新交通（三宮から最短16分台）及び道路
空港島面積	272ha
滑走路	2500m一本：離発着枠＝20,000回/年
開港予定	平成18年2月16日
旅客需要	開港当初：319万人/年 2010年：403万人/年

神戸空港のための公有水面埋め立て免許は平成11年に下り、建設が開始された。しかし、空港の着工直前の平成7年1月未明、周知の兵庫県南部地震に襲われ阪神地区は未曾有の大災害に見舞われていた。建設反対派は神戸空港建設よりも地震被害に遭った市民の生活支援の方が先であるとし、次いで、環境上の問題がある、神戸市の財政を将来圧迫し続ける、等の理由から建設中止の裁判に持ち込んだ。しかし、中止する妥当な理由が無いとの裁判所の判断が下り、建設は続行され、平成18年2月の開港に向けて建設工事関係はほぼ完了し、先に述べたように、現在試験飛行が行われている。以下、筆者は神戸空港の需要予測委員会委員や神戸市公共事業評価委員会委員を務めて神戸空港にまつわる様々な意見に直面した経験から、空港評価の問題と空港の役割について筆者の

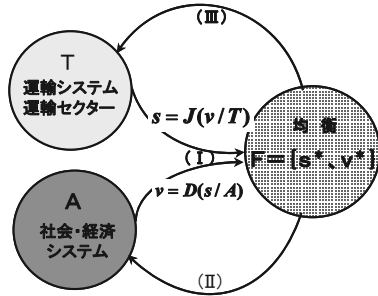
見解を述べておきたい。

2. 航空輸送市場の捉え方

空港にかかわらず、公共事業の実施に際しては、その事業の必要性・効率が具体的に明らかにされる必要がある。

そのためには、空港の将来需要予測が分析の基本となる。需要予測には航空市場をどう捉えるかが重要であるので、読者の基礎知識として先ずこれを

図-1 運輸交通システムと需要均衡



説明する。図-1は運輸交通システムのサービス供給と需要との均衡を概念として説明した図である。Tは運輸交通システムのサービス提供者の各種システムを意味し、Aはこのサービスを買う利用者（需要者）の各種活動システムを意味している。運輸交通サービス提供者はサービス生産を行い市場にサービスを提供する。これに対し、Aの需要者は社会・経済活動を全うするために移動を必要として運輸交通サービスを購入する。図中の関数 $s = J(v/T)$ はサービス関数と呼ばれ、 v は需要量（利用者の数）、 T はサービス供給システムを意味し、 s はサービス水準（料金、旅行時間など）を意味する。関数 J はサービス水準 s が利用者（需要） v の大きさによって変化することを意味する。一方、関数 $v = D(s/A)$ は需要関数と呼ばれ、提供されるサービスの質によって需要が変動することを意味する。市場では、この提供されるサービスとこれを購入しようとする需要が丁度釣り合った状態で落ち着く（均衡と呼ぶ）。この状態は交通市場で言えば均衡フローと呼ばれ $F = [s^*, v^*]$ で表現される。*は「均衡状態」を意味している。この概念をグラフにして表現したのが図-2である。

図-2では、サービスの中身として輸送時間と輸送費用を別々に示した。図中、右上りの曲線はサービス関数 $s = J(v/T)$ を意味し、利用者 v が増大すると交通混雑で輸送時間が増えたり混雑費用が増えたりする様子を表している。一

方、右下りの曲線は需要関数 $v=D(s/A)$ を意味しており、旅行時間が短縮されたり、利用料金が低くなれば利用が増えることを表している。

「均衡状態」はこれらの両曲線が交わる点で与えられる。サービスの中身が旅行時間 t と旅行にかかる総費用 p である場合、すなわち、 $s=(t, p)$ の場合、均衡状態は $F = \{(t^*, p^*), v^*\}$ で与えられる。この均衡状態 $\{(t^*, p^*), v^*\}$ を我々利用者は現実に体験する。運輸交通システムを管理する主体がサービスの内容（例えば、滑走路本数、着陸料など）を変更すれば、この

均衡状態はまた別の状態へと移行する。この様子を表した図が図-3である。図-3では最初点Oで均衡していた状態が、社会・経済システムの成長（人口の増加や経済活動の活発化等）に起因して需要が拡大し（図-3のII）需要曲線が右方向にシフトする。その結果、運輸交通システムの利用状況の混雑が引き起こされサービスレベルが点1に移動する。これを通常、需要の自然成長による均衡推移と呼んでいる。一方、運輸交通システム管理者がサービスの改善（滑走路の増設や着陸料の引き下げ等）を実施した場合、サービス曲線は同じ需要に対してサービスが改善されるので上方にシフトし、瞬間的に均衡状態は点1から点2に移動する（図-3のIII）。道路改良事業などで車線数が増える」と一時、交通混雑が緩和される現象が見られるのはこの状態を意味している。しかし、混雑の状態はしばらくするとまた悪化し、伸びた需要に見合う均衡状態の点3で落ち着く。以上の均衡状態の推移は社会・経済システムの成長や運

図-2 短期均衡の概念（図-1のI）

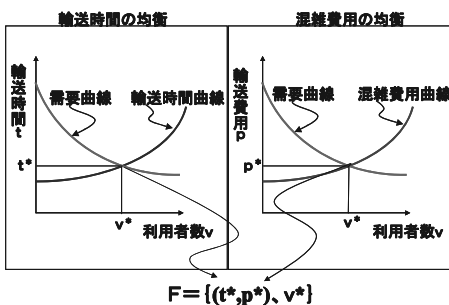
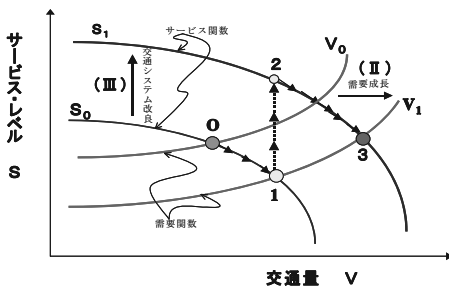


図-3 均衡状態の説明



輸交通システムの改善などにより長期に亘り動的に移動していく。

以上の説明から、航空旅客の需要予測は、現状でどうなっているかを把握し、次いで、新しく交通市場に空港サービスが付加的に追加されたら将来どのような均衡が生まれるかを予測することが基本となることが理解されよう。

3. 航空旅客の需要予測の問題

2. では、交通市場の均衡についての基礎を説明したが、新空港が建設された場合の空港旅客需要は実際どのような方法で行われており、どこに問題が含まれているかを述べる。

航空旅客需要予測は図-4に示したように全国を適切なゾーンに分割（通常、府県単位で、必要に応じてデータが有効な大きさまで細分される）し、計画目標期における各ゾーンで年間に旅行する総人数（生成流動量）を予測する。一般に過去のデータ分析から、ゾーンからの総発生交通量はGDPの伸びと強い相関があることが知られている。次いで、個別の出発地ゾーン（Origin）と個別の到着地ゾーン（Destination）との間の旅客流動量を予測する。これを英語の頭文字を採ってOD交通量と呼んでいる。OD交通量の予測には、重力モデルなどが利用されている。次いで、OD旅客がどのような交通手段で移動するかを振り分ける。この振り分けは、現在の機関別流動パターンの調査結果に基づいて種々の機関選択（交通手段選択）モデルが適用される。OD間の航空機旅客流動量が予測されると、対象空港の背後圏域のゾーンを対象に複数空港がある場合、どの空港を選択するかが空港選択モデルを用いて予測される。

以上が概略の予測手順であるが、詳しく手順をフローチャートで示したのが図-5である。最後の、空港選択モデルは、競合空港と新幹線駅に絞って同時に選択モデルを適用する場合もある。神戸空港の需要予測では、この手法が採用されている。

図-4 航空旅客需要の手順

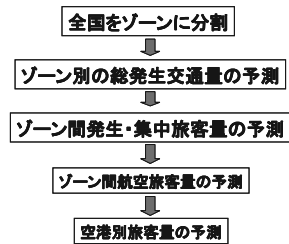
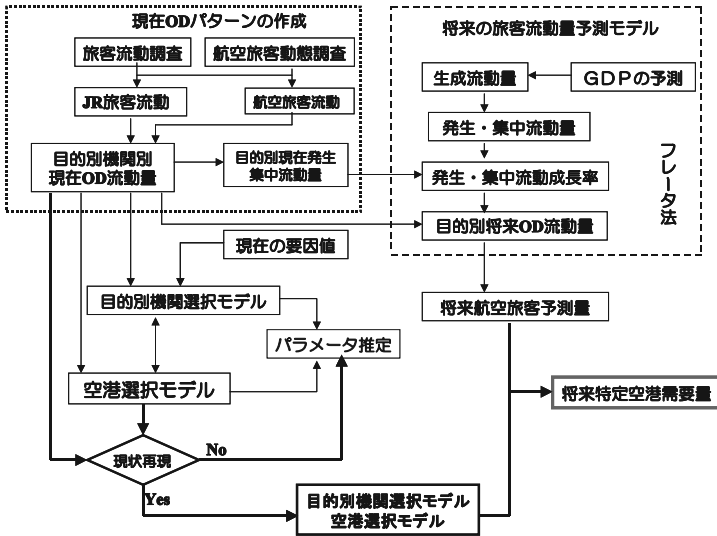


図-5 現在の空港旅客需要の推定法



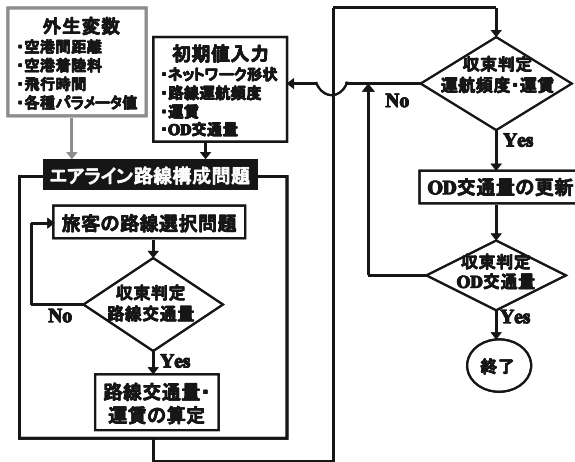
ここで、注意したい点が二点ある。

第1は、図-3で述べた均衡状態とは、現時点での均衡状態と将来時点での均衡状態があることである。図-5で述べた「現状パターン」は現在での均衡状態の調査データ（現状データ）に基づいており、運輸・交通システムの変更による将来の均衡状態に対応するものが「将来予測値」である。もとより、将来の均衡状態は現在からどのような道筋を辿って辿り着くかによって変化するものであるが、何十年も先の計画目標期までを動的に毎年毎年シミュレーションするのは不可能ではないが極めて困難である。そこで、代替的に時間断面を切り出してそれぞれ「静的均衡状態」を仮定して予測が行われている点である。

第2は、上述の予測では、エアーラインの行動と旅客の行動が市場で真に均衡する状態を求めてはいない、という点である。上述の予測では、エアーラインの空港乗り入れや路線の設定・各路線の便数は予想される外部シナリオとして与件の下で推計されているので真に両者の均衡状態を予測したのではなく、あくまでも、「ありそうな状態の近似予測」に過ぎない。交通市場での理論的均衡状態を求めるのは交通経済学の理論が教えるところであるが、実際の市場

規模で解を求める手法は未だ研究段階である。筆者らは近年このような実際の市場規模でのエアーラインの行動と旅客の行動の均衡状態を求めるモデルを開発していくつかの政策シナリオで分析した研究成果を発表した^{2)~6)}。参考までに、これらのモデルの概要を図-6に示した。モデルでは空港の物理的容量制約下でエアーラインが乗り入れ空港、路線、便数、機材を自由に選択でき、一方、旅客は空港を自由に選択できるという条件下で均衡解を求める手法を提案したものであるが、実際の計算アルゴリズムは難解で、未だ普遍的な手法として広まっていない。

図-6 均衡モデルによる入力データと計算手順



以上のことから、神戸空港の需要予測で手法上の問題が抱えている不確定事項として、需要予測モデルの前提であるエアーラインが乗り入れ容量一杯まで乗り入れてくれるか、という問題があったが、JAL, ANA, SKYMARK 3社の乗り入れ決定により容量満杯の1日27便（年間離発着回数20,000回）が確定し、予測モデルの不安が先ず解消された。残された問題は旅客がモデルの予測どおり神戸空港を選択するか、という問題であるが、予測値の正確度は実際の実績によるしかないのしばらく時間がかかろう。しかし、神戸空港の需要予測では、旅客の空港選択に関するモデルで一般市民の理解が困難な状況を見

聞したので、さらに、この機会を利用してモデルの解説もしておきたい。

機関選択には、通常、ロジット・モデルが適用される。このモデルは特定のゾーンに居住する人が最寄りの新幹線を利用するか最寄りの空港を利用するか、また、競合する複数空港がある場合、旅行するのにどの空港または新幹線駅を選択するかを決定するモデルである。あるゾーンに居住する個人に目的地への移動選択肢として、 n 個の選択肢がある場合、モデルでは個々人の効用の構成要因（例えば、空港または駅までのアクセス時間+イグレス時間 T_a 、乗り物乗車時間 T_i 、総旅行費用 C_i 、便数 F など）を列挙し、機関 n によって得られる確定効用 V_n として次式を仮定する。

$$V_n = \alpha \cdot T_a^n + \beta \cdot T_i^n + \gamma \cdot C_i^n + \delta \cdot F^n \quad (1)$$

しかし、実際の選択行動は、①上記のモデルに含まれない要因（モデル誤差）、②アクセス時間情報等の不確実性（不完全情報による誤差）、③そのときの気分や価値観の揺れ動きなどによる誤差等々、効用を揺れ動かす誤差要因を ε として、 ε が個人や交通機関とは統計的に独立に極値分布に従う確率変数とみなして効用を「確率効用（ランダム効用） U 」として次式で与える。

$$U_n = \alpha \cdot T_a^n + \beta \cdot T_i^n + \gamma \cdot C_i^n + \delta \cdot F^n + \varepsilon = V_n + \varepsilon \quad (2)$$

以上から、特定の機関 n^* を選択する確率 $\text{Prob}[U_{n^*} \geq U_n]$ は若干の計算により次式で与えられることが解る。

$$\text{Prob}[U_{n^*} \geq U_n] = \frac{\exp(V_{n^*})}{\sum_n \exp(V_n)} \quad (3)$$

式(3)はある特定のゾーンに居住するある個人の機関選択確率を与えるものである。特定のゾーン i に居住し、特定の目的地 j に移動しようとする人が N_{ij} 人いる場合、 $i \sim j$ 間を移動するのに機関 n^* を利用する人数は次式で与えられることになる。

$$N_{ij}^{n^*} = N_{ij} \cdot \frac{\exp(V_{n^*})}{\sum_n \exp(V_n)} \quad (4)$$

式(3)の形から確率 $\text{Prob}[U_{n^*} \geq U_n]$ は当然確率の性質上 $0 \leq \text{Prob}[U_{n^*} \geq U_n] \leq 1$ であり、式(4)は N_{ij} のうち何割の人が n^* を利用するかを表すことになるので、ある特定のゾーンの人全てが一斉に同じ選択をするとは限らないことを意味している。この点がモデルの特徴であるが、専門家でない人々には、何故「私が新幹線を選ぶ」のに同じ地区の人が「飛行機で移動する」を選ぶことになるのか、という疑問を抱いてしまう。実際、航空機旅客流動調査や新幹線旅客流動調査を調べてみると、同じ地区に住む人が同じ目的地に移動するのに異なる交通機関を利用している実態が把握できる。これには、会社から「航空機指定の旅費がでている」とか「前は航空機利用であったが今度は新幹線駅で買い物をしてから移動するので新幹線」といった理由により、必ずしも同じ場所に居住しているからといって同じ挙動をするとは限らない、のである。そのことが、式(3)の確率分布を図示することによってより一層明確に理解できるので、図-7を示した。

図-7 ロジットモデルの選択確率
(2 機関の場合)
機関1の選択確率

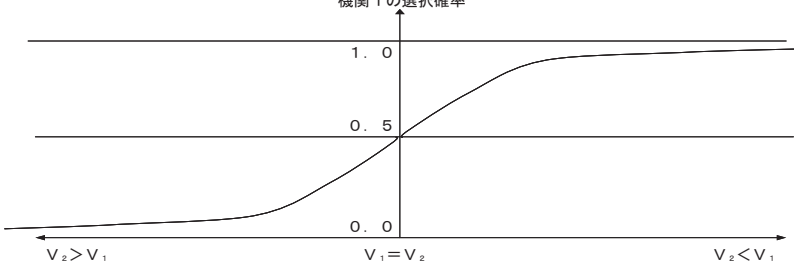


図-7に見られるように、 $V_1 < V_2$ となっても（すなわち、式(3)に掲げた効用で機関1の効用 V_1 が機関2の効用 V_2 を下回っても）なお機関1を選択する確率が存在する。このような実態はアンカリング（引っ張り）効果と呼ばれ、習慣や個人の性癖、旅行制約などに起因している。

4. 世界の都市の動向と今後の神戸空港

3. ままで筆者が関わった委員会での問題点のいくつかに解説を加えた。さ

て、神戸空港の開港を本年2月に控えた今となっては、神戸空港が本当に将来市民にとってメリットをもたらしてくれる空港なのかどうか、が最大の関心であろう。そのために、世界の航空市場と都市の動向を先に知っておく必要がある。

表－2 航空市場に関する9つの自由

第1の自由	相手国の領域を無着陸で無害横断飛行する自由（領空通過権）
第2の自由	相手国の領域に、給油、整備等の目的で離着陸する自由（技術着陸権）
第3の自由	自国領域内で積込んだ貨客を相手国の領域内で取りおろす自由
第4の自由	自国の領域に向かう貨客を相手国の領域内で積込む自由
第5の自由	相手国の領域内で第3国の領域に向かう貨客を積み込み、又は第3国の領域で積み込んだ貨客を取りおろす自由
第6の自由	航空会社の属する国を経由し、出発地である外国内の地点から、目的地である他の外国の地点に向けて行われる運送
第7の自由	自国を経由せず、他国間において行われる運送
第8の自由	制約付きではあるが、相手国内の運送が可能なタグエンド・カボタージュ
第9の自由	相手国内で自由に運送可能な完全なカボタージュ

表－2は、航空事業に関連する9つの自由（権利および制限の撤廃）を列挙したものである。民間航空サービス（郵便と旅客輸送）が開始されて以降、IATAに加入した各国は基本的には2国間協定の締結により、第4の自由までは世界共通となってきている。EU諸国内ではパッケージⅢにより第9の自由までが保障され完全なオープン・スカイ政策に移行した。アジアではタイ、シンガポール（1国1空港であるが）、インドネシアがオープン・スカイ政策の先進国である。これらの諸国では、貿易の自由化（WTO体制の推進）とともに、ヒト、モノ、カネ、情報を自由にやりとりし医療や裁判など人によるサービスの提供分野でも関税障壁を取り除こうとしている。このような流れは世界的潮流といっても過言ではない。別の言い方では、世界はボーダーレスな経済社会に移行しているのである。ボーダーレス経済社会では企業は国を意識しない。グローバル規模での市場競争に勝ち残ろうとして行動する。その潮流の中で、国主導型の産業政策や国内企業保護政策は最早財政的にも制度的にも

破綻を来たしていることは周知である。そのために、構造改革が進められ地方分権化が検討されているのである。地方が中央の政策から独立して自立していくには地方独自の産業を興し、地方独自の財源を確保していくことが重要である。そのために、装置としての国際社会資本を保持しているかどうか勝負の分かれ目となる。国際貿易を支える港湾の整備や国際的に短時間で移動可能な空港施設を持つことはグローバルな都市間競争に生き残るための装置として必須である。二十一世紀は知識創造型社会と言われ、4Cの時代とも呼ばれている⁷⁾。4Cとは、Culture（文化）、Communication（交流）、Complexity（複雑性）、Creativity（創造性）の頭文字をとったコンセプトである。異文化交流により複雑性の中からダイナミックに新しい創造性が志向され、新商品、新技術開発が行われる。ハイテク化学製品、航空機、宇宙関連製品、精密機械、エレクトロニクス、ハイテク機器、機械およびロボットといった産業は知識集約型産業とよばれ、最先端の創造的知識とアイデアが鍵を握る。その意味においても、これからの都市は4Cの機能を備えなければ世界の都市間競争から取り残されて行くだろうという指摘である。筆者も全く同感である。別の側面而言えば「ストラテジック・ロジスティックス時代」とも言える。ヒト・モノ・カネ・情報を戦略的に如何にグローバル規模でロジスティックスできるかが鍵である。神戸は幸い、一昨年、国によって神戸港が大阪港と共に「スーパー中枢港湾」に指定されグローバルな物流競争に太刀打ちできる港湾施設・運営システムが国際標準にまで高められる。これに呼応して本年2月に地方空港とはいえ神戸空港が開港する。企業にとって神戸の装置はなんと魅力的であろうか。すでに、これを見越した医療産業がポートアイランドに集積を始めている。遺伝子操作を含む先端医療技術は科学者のフェイスツーフェイスの交流なくしてはあり得ないが、そのための装置を神戸が備えたのである。また、ロボット産業やリサイクル産業も大阪湾沿岸域に集積を始めている。関西国際空港と一体となり、大阪湾沿岸都市の魅力度が高まっている。インフラ整備には時間と金がかかるが短期的な財務均衡視点のみの議論や現在での不要論には将来の展望が無い。関西に3空港が同時に存在し得るか、といった議論も同様の危険を一

方で孕んでいる。何故ならば、3空港不要論の中には、関西と神戸が将来どのような産業を基軸に発展すべきかの展望を含まず、現在のパイの取り合い論に終始しているからである。国際的に生き残れる都市の将来を描けば、3空港の必要性も認識されるし、何よりも関西のパイが広がることによって、議論となっている3空港問題も霧消するであろう。

5. 終わりに

本稿では、本年の神戸空港の開港を控え、空港政策と都市の将来について論を絞って書こうとしたが、どうしてもこの機会を利用して神戸空港建設に関する様々な誤解の一部を解消しておく必要を感じ、大部分の紙数をその解説に費やしてしまった。都市政策の編集者の意図や読者の期待とはすこし異なったかも知れないがお許し頂きたと願いつつこの稿の終わりとしたい。

参考文献

- 1) 黒田勝彦：関西都市圏の第三空港としての神戸空港，土木学会誌，pp. 44～46，平成14年1月号
- 2) 黒田勝彦，竹林幹雄，三保木悦幸：シュタツケルベルグ均衡問題による国内航空ネットワーク分析，土木計画学研究・論文集，No. 14，PP. 757-764，平成9年9月
- 3) K. Kuroda and M. Takebayasi: Analysis of the Impact on Domestic Air Passengers' Behavior by Aviation Policy Scenario, Journal of EASTS, Vol.2, No.1 PP. 205-218, 平成9年10月
- 4) K. Kuroda and M. Takebayasi: Domestic Aviation Network Analysis and Aviation Policy Scenario Selected Paper of 7th WCTR, PP. 129-140, 平成10年9月
- 5) K. Kuroda, M. Takebayasi, K. Hirai and H. Suzuki: Behavior Analysis of Air Carrier under the Passengers' Equilibrium Flow in the Asian-Pacific Aviation Network, Journal of EASTS, Vol.3. pp.209-223, 平成11年9月
- 6) 竹林幹雄，黒田勝彦，宮内敏昌，鈴木秀彦：完全競争市場としてみた国際航空旅客需要予測，土木学会論文集，No.674/IV-51，PP.35-48，平成13年4月
- 7) 小林潔，A.E. アンダーソン：創造性と大都市の将来，森北出版，平成11年

神戸空港とまちづくり

川 端 直 志

(㈱ケイ・プランナーズ 代表)

1 「空港は都市のエンジン」

海外の空港関係者と話すとき「空港は都市のエンジン」という言葉が必ず出てくる。狭義では都市経済の推進役という意味で使われる。例えば空港利用者数が減少してくると必ず数ヵ月後には地域経済の変調が観測されるという。米国など広域交通の幹線として航空が利用されている国や地域では顕著にみられる現象である。空港は地域経済のバロメーターであるという。これは空港という交通インフラは常に外部の経済（国内と同様に外国も含めて）との関係で成り立つ存在であるからである。鉄道や道路と異なり点と点を結ぶ交通インフラは港湾（シー・ポート）に似ているが、高速性と立地の柔軟性においてははるかに勝っていることから、付加価値の高い経済活動に密接に依拠、関連するからである。

しかし空港を狭義の経済産業活動の物理的なインフラと考えても空港の本質は見えてこない。空港は複数の都市をつなぐ異文化交流の拠点であり、都市の有する資源を顕在化させ育成していくインフラであるという視点が必要となる。これは都市の有する資源は地元では評価されず他都市でより高い評価を得ることが多いこととも関連する。地元では当たり前のものが他地域からみれば変わった物、興味深い存在となることから観光産業は成り立つが、そのインフラとしても空港は重要となる。阪神・淡路大震災の後、神戸臨海部に中古車オークション・ビジネスが立地しヒアリングに行った。その時、経営主体である大阪の中古車会社の神戸担当者は「神戸を選んだ理由は神戸の魅力にある」と語っていた。神戸でのオークションは土曜日に開催される。週末は全国どこでも中古車

販売店の書き入れ時である。それにもかかわらず全国から2千人以上のバイヤーが集まるのは「神戸の魅力」からだという。他の都市ではこれほどの吸引力はなかったと認識していた。関西圏では京都とならんで神戸は人を吸引する都市の魅力を抱えていることがビジネス上の大きな優位性につながるのである。ただ担当者は「新幹線と伊丹空港がなければこのビジネスは存在しなかった」とも語っていた。同時に「神戸空港ができればさらに飛躍が望める」とも。高速交通インフラがあってこそオークション・ビジネスは成り立つからである。都市の魅力を産業に結びつけるインフラとして空港は大きな役割を果たす。空港が「都市のエンジン」となるためには都市そのものに資源がありその活用が図られることが条件となる。

2 都市開発と空港の市場性

（「空港は誰のもの？」－サンフランシスコ国際空港の場合）

空港経営をめぐる「空港は誰のものか」という論争は世界中である。空港は国家のもの、地方自治体のもの、航空会社のもの、空港利用者のもの、市民のもの、などである。結論から言えば上記のすべてのものとなるが、それは空港の位置づけが所有主体と経営主体によって異なるからである。特に空港経営主体のあり方と空港からくる利益の配分は基本的な問題である。また空港がどのようなまちづくりのプロセスの中で建設されたか、空港のマーケットがどこに存在するかによっても異なるといえる。

わが国では地方空港のほとんどが赤字経営であることから利益の配分まで話が行くことは少ない。むしろ空港経営の損失をどうするかが大きな問題となっているが、十数年前にサンフランシスコ国際空港の利益処分で大きな論争があった。サンフランシスコ湾岸エリアにはサンフランシスコ国際空港、オークランド空港、サンノゼ空港などがあるがそれぞれの空港は独自に所有され、経営されている。米国の空港の多くは連邦政府が空港整備助成を支出して建設される。国家政策として空港が重要な位置づけを占めるという認識からであり、そのため連邦政府支出の基金は返還を要求されない。空港経営自体は自治体であった

りポートオーソリティであったりと様々である。ただ共通しているのは経営と運営の専門家集団を幹部社員として外部から導入し、利益を出すことを目標とし、またそれを実現するのが当然と考えられていることである。卓越した空港経営によって継続的に黒字を出し続けていた SFO（サンフランシスコ国際空港）はサンフランシスコ市政府の所有で経営の典型的な地域空港である。SFO が空港からの利潤を市の一般財源に繰り入れたことに対して航空会社は利益を着陸料の引き下げに回すべきであるとし訴訟に持ち込もうとした。両者の協定により2011年までは利益の一部を一般財源に繰り入れることは認められたがそれ以降は認められないことになった。空港の他空港との競争力をつけるためには着陸料の引き下げは重要な手段となり、航空会社の利益と長期的な空港の利益とは共有されることが明らかとなった事例である。サンフランシスコ湾岸地域はサンフランシスコ湾の保全に関してはサンフランシスコ湾保全開発委員会（BCDC 通称「ベイ・コミッション」）があり、ベイエリア地域の防災、産業振興、エネルギー政策など広域圏のまちづくりを先導する広域行政組織としてサンフランシスコ湾岸地域自治体協会（ABAG）があり、ベイエリアの個々の開発プロジェクトに関してそれぞれ厳しいコントロールと誘導を実施している。サンフランシスコ国際空港もその対象ディベロッパーの一つであり、拡張に際してはベイ・コミッションの許可が必要となり、ABAG と協力してミティゲーションとして湿地の保全や遊歩道の整備などの義務も課せられる。重要なインフラであるからといって特別扱いはされない。しかし、言葉を変えればそれほど空港自体に競争力があるということになる。神戸空港は建設の経緯からすれば第3種の地域空港であり、地方自治体のものということになるが、実際に経営が始まれば、空港間競争を勝ち抜くためには航空会社との戦略的な同盟関係が不可欠となる。

（都心近接型の空港と都市の融合ーロンドン・シティ・エアポートの場合）

空港利用者のニーズに徹底的に合致させるマーケティング戦略をとっているのはロンドン・シティ・エアポート（LCA）である。この空港は首都圏の他の空港（ヒースロー、ガトウィック、スタンステッド）の経営主体である

BAA（国営企業であったが1996年に民営化し首都圏外の空港も含めてその持株会社となっている）に所属しない完全な民設民営の空港である。ロンドン市東部地区の典型的なインナーエリアであったロンドン・ドックランド再開発の大きな柱として整備された空港である。かつてのドックの跡地に建設されたこの空港は滑走路も短く中小型機しか離発着できないというハンディを持つにもかかわらず、パリ、フランクフルト、ルクセンブルグ、ブリュッセルなどEUの金融ハブ都市を中心に英国内外の22空港と13の航空会社によって、繋がっている。ロンドンの金融街であるシティとは10キロしか離れておらず高速道路、地下鉄によるアクセスは他空港に比べて圧倒的に時間距離上の優位性を誇っている。また徹底した時間削減を実現し、チェックインは10分以内、飛行機を降りてからタクシーに乗り込むまでの時間も5分以内というのを売り物にしている。高速輸送サービスである航空サービスと低速の都市交通のギャップ、官制的で遅い空港サービスとのギャップを民営化で埋めることに成功した。ドックランド開発はサッチャー政権が国家プロジェクトとして断行したインナーシティ再開発であり、大規模な業務開発、住宅開発による地区再生に成功した。中でも中心となるキャナリーワフ再開発はシティの金融機能を一部移転させることをコンセプトとしていたため、競争優位性を獲得するためには都心との交通アクセス整備と併せてEU内の拠点都市とのアクセス整備が不可欠であった。立地上から極めて短い滑走路という制約をS-TOL機の活用や、ビジネスジェットや中小型機を中心にすえることにより、小回りの利く空港とし、時間距離上の優位性に転じるという戦略をとった。EU統合時にEUの交通政策が取りまとめられたが、その中にユアロピアン・ネットワークという考え方が出てきた。米国で発達したハブ&スポーク型の空港整備はヒースロー空港、フランクフルト空港、スキポール空港などで展開されていた。しかし各国の国家戦略としてとられたこれらの競争的な空港整備はEU全体の整備としてはなじまない部分がある。EU全体の均衡ある発展を果たすためにハブのないネットワーク構造へ、また海陸空の交通のコネクションを重視する交通政策へと切り替えていく方針が出された。また大型機による効率化と併せて中小型機による効率化も航

空業界で注目を集めだしていた。地域ジェット（リージョナル・ジェット）と呼ばれる中小型機による航空需要である。通常は国内地方線（100マイルから1200マイル）の少人数の乗客輸送を小型ジェットで行うローコストの航空便のことを指す。ロー・コスト・キャリアーのディスカウント便はハブ機能を有することが一般的であるが地域ジェットはネットワーク型をとる。2000年頃から急速に成長している領域であるが、世界的にも大手航空会社が自社のハブ空港への集客のために地域ジェットを使い出したこともあって2003年以降は急増している。コストも通常的大型ジェット機に比べて65%（米国内の試算）といわれている。ロンドン・シティ・エアポートは米国型の地域ジェットとは異なり、EU各地に飛ばす国際線、それも金融関係などの時間コストの高い顧客を取り込む路線として航空ニッチ市場を創り出した点が興味深い。また同空港には貸会議室やビジネスサポート機能が完備しており、EU各地や英国内から集まるビジネスマンによる会議を持つことが出来る。地上の交通渋滞による時間ロスを省く点と点を結ぶ空の交通の利点を最大限生かす仕組みとなっている。ロンドン・シティ・エアポートはドックランド開発の推進力となり、空港が「地域のエンジン」と言われるいい事例である。

都心との近接性を生かした空港は他にもスキポール空港（アムステルダム大都市圏）がある。都市と空港を結ぶ時間距離は15分で絶対優位を維持できるとされている。空港と都市との関係をめぐっては、フランクフルト国際空港のように空港にあらゆる都市機能を備えるという発想と空港と都心の近接性を生かし、空港と都市が一体的に相互補完関係を持つという発想の二者に分かれるが、歴史的に蓄積された都市機能と急造りの機能では充足度は当然違いが出る。神戸空港は後者の代表的なものとなろう。かつては広島や鹿児島など都心部に近接した空港が多くあったが、航空機の大型化に伴う空港の大型化から、都心から離れた立地に転じていったものが多い。しかし大量輸送機関としては新幹線には負けるだけでなく、中小型機によるネットワーク型の航空網という最近の傾向にも対応しにくい。その点で神戸空港の優位性はある。神戸空港の最大の優位性は都心との近接性である。また原子力、ファッション、食品等々の産業

的な蓄積とそれをバックアップする業務サポートや知的産業、さらにはライブリティ（livability=快適な生活環境）がある。これらの優位性は東アジアが経済圏として一体化していくと予想される中で、空港の国際化にも強い追い風となる筈である。滑走路長の不足もLCAのように航空機の機種の違いや迅速なサービスにより十分カバーできる。半径2000~3000キロのカバー範囲で東アジアのネットワークは確保できるはずである。

3 都市余剰と都市間競争

（都市の遺伝子）

都市には歴史的に埋め込まれた遺伝子があり、目に見えない都市の羅針盤になっている。神戸は近世末期の開港以来、外部に開かれた港町の歴史がある。しかし神戸の外との交流の歴史はさらに遡る。平清盛が福原の都を神戸に設けたのは海外（中国）との交易が目的であったと言われている。日本の近代史（近世も含めて）の中で平家的なものと源氏的なものが交互に出てくると筆者は考えている。源氏的なものとは鎌倉幕府以降の土地に密着した農本的な国（地域）づくりであり、その典型的な戦略は徳川幕府による鎖国であった。平家的なものとは海外との交易により国（地域）づくりをしていく外に開放された戦略である。平家は壇ノ浦で滅びたが彼らの交易拠点があった九州北部に逃げ延び再起を図る計画であったといわれている。その後も織田信長や豊臣秀吉は明との交易（時には出兵）を通じた勢力の拡大を目指したが徳川幕府は源氏的なものに逆戻りした。近世をとおしてこの両者（両戦略）の葛藤は続いていた。歴史家（文明史家）の中にもそれぞれ一方を評価する方々がいる。故司馬遼太郎氏は源氏派であるし堺屋太一氏は平家派であろう。薩摩藩は鎖国中も琉球をとおして中国や南方との交易を続けており、さらには近世末期には蝦夷地（北海道）にまで拠点を作り北方圏の資源（毛皮）を獲得し中国の銀と交換していた歴史があり、この資金を活用した殖産興業を経て明治維新の際の原動力になったとも言われている。平家派の代表格である。神戸にはこの平家的な地域づくりの遺伝子が埋め込まれている。シーポート（海港）の時代には港湾が

そのエンジンとなりアジア、太平洋圏の物流を支配した。しかし、モノの動きが経済を支配した時代から技術と情報の動きが先導する時代になり都市戦略も大きく変わっていかざるをえない。先に述べた中古車オークション・ビジネスなどはその典型例である。当初はオークションのブース数は800程度であったものが1500となり、現在では新たに参入する企業もあり、来訪者も当初の2400人余りから倍以上の数となっている。その中の1割前後が英国、オーストラリア、ニュージーランド等からのバイヤーやその代理人達である。オークションは中古車というハードを実はその情報を人が介在してディールするビジネスであり、筆者はこれを「コンベンション型物流」ビジネスと名づけた。現在のところ中古車オークションのみであるが今後は家具、機械などのオークション、人材マーケット産業など多様な展開が予想される。特に国際人材マーケット産業は今後、日本で大きく成長する分野でもあり、国際的なコンベンション産業のインフラを持つ神戸の有望な産業となり得る。空港と新幹線はこの新しい流通ビジネスのエンジンともなる。

（都市余剰と都市間競争）

ここで「都市余剰」という概念がでてくる。「都市余剰」とは筆者の造った概念であるが、「都市の歴史的蓄積や活動から派生するハード・ソフト要素で都市のマーケティング上、他と峻別できる独自の性格を付与されたもの」と定義づけることができる。パリはアールデコやアールヌヴォーなど近代アートやクラフトと常にカバーされたイメージがあり、それは単なるイメージを超えて都市産業や都市文化の基盤となっている。ニューヨークのブロードウェイ、オフブロードウェイは単なる劇場街ではなく文化の蓄積による都市余剰であり、レストラン産業など都市産業にも大きな影響を与えている。リオのカーニバルはリオデジャネイロという都市のイメージを形成し、「都市を売る」上で大きなマーケティング価値を有している。都市の競争力は単に都市機能の優劣だけで決まるものではなく、都市余剰という顕在、潜在の資源を実体化できるかどうかにかかってくる。神戸で中古車オークションが成立するのも神戸の都市余剰効果であるといってもいい。北野町の洋館群がビジネスの成否に関わ

るという点が都市余剰の興味深い点である。また都市余剰は単なるイメージではなく実質を伴う。数年前に広島県で講演をした時に県の部長から「インターナショナル・スクールはどうやったら作れるのですか?」という唐突な質問を受けた。聞けば広島に本拠を持つ自動車メーカーは外資系であり、ヨーロッパや米国等から多くの技術者や経営スタッフたちがやってくる。しかし家族を持つスタッフは広島で働くが週末になると家族が居住する神戸の六甲アイランドに帰ってしまう。聞けば六甲アイランドにあるインターナショナル・スクールに子供たちを通わせているために単身赴任で広島に来ているという。その時はそんな簡単に作れる訳はない、数十年単位の時間の経過の中で作られてきた教育インフラであり、都市の持つ総合的な環境の中で育てられるのが教育や文化の要素であると説明した。最近では東京でもインターナショナル・スクールがブームになっている。そのためのキンダー・スクールや予備校まで雨後の筍のようにできるくらいの加熱ぶりである。この現象は現在の教育システムに対する不信からくるものだが、空港という交流エンジンがもたらす社会の多文化化、多国籍化が進めば、当然、その社会インフラとしての教育、医療、宗教、文化面での国際的な対応が不可欠となる。神戸は戦前から多くのインターナショナル・スクールが存在し、中国人、インド人等多文化のコミュニティの成熟、多宗教を許容する都市性が都市の大きな魅力となっている。神戸がこれまで蓄積してきたこうした社会インフラも都市余剰の一部であり、多文化社会のインフラとして機能することとなる。ここに今後の神戸のまちづくりと都市間競争に対する戦略のヒントがある。

4 これからの神戸空港とまちづくりの展開にむけて

(空港と産業の世界規模での展開のために)

空港は国家像と地域像の交錯するインフラである。日本という国がこれからのどのような国家像を持つか、神戸という都市がどのような地域像を持つかの両面から検討していかなければならない。ここでは神戸空港が国内線専用の空港であるか国際空港であるかは大きな問題ではない。それは現在の日本の空港は国の

強い規制と監視の下にあるが、将来は規制緩和と世界的な「フリースカイ政策」の中で、空港に国が関与できるのは安全性管理と開設後の運営（CIQなどの配置）に絞られてくるはずだからである。最近、ある国際エクスプレス企業の幹部と議論していて日本の国際物流行政に対する厳しい意見を聞いた。日本の関税、検疫、入管の制度的な厳しさと実質的な機能のギャップを指摘していた。カスタム・クリアランスのために専門スタッフを各空港事務所に置かねばならないこと、また到着する空港でしかクリアランスはできないことなど、関税処理等の国内処理にかかるコストは物流コスト原価の20%を超えており、これは旅客機の腹を借りた貨物の運送コストをはるかに超えるという。海運でも、米国からシー・コンテナで貨物を輸入した場合、埠頭に着いた時点からの国内コストが3割を超える。この世界でも珍しい物流高コスト体質は日本経済の弱体化にも繋がっている。航空貨物受入れの運営時間帯も24時間体制が世界的に常識となっている現在、実質的な時間制限があることも奇異の目で見られている。さらにCIQも農水、法務、財務と縦割りの行政システムに依拠していることも効率を悪くしている。当然、各国からも指摘されていることであり、世界の常識に従ったシステムへ変革されるのは時間の問題である。特に神戸空港は国際港湾である神戸港と近接する空港であり、神戸港のCIQ要員と施設を活用すれば神戸空港の国際路線化に運営上の障壁は限りなく少ないといえる。問題は路線認可である。これは神戸空港だけでなく相手空港の状況に関係してくるからやっかいな問題ではある。国内線では羽田空港のキャパシティと関連してくるが、横田基地共用化による首都圏空港のキャパシティの拡大が隘路となる可能性は大きい。国際化に関してもアジア圏での交流促進が国家戦略として重要であることは当然の認識となっており、交流基盤が整っている都市から順次、直接交流を進めることとするのは日本が東アジアで孤立しないために不可欠の手段である。神戸はもっとも交流基盤が整っている都市としてあげられることも当然であり、国家像と神戸の地域像とが交差する課題である。そのためにはスキポール・グループ（オランダ）やBAA（英国）が進めている外国空港の運営の関与や協力（あるいはその逆）も視野にいれるべきであろう。

また関西圏の3空港の役割分担のあり方も課題となる。3空港の統合経営主体が成立すれば話は別だが、経営主体が異なる空港間の役割分担は本来、競争的協調という競争原理による分担の確定しかありえない。将来、国の強い規制が外れた時には空港経営の優劣が決め手となる。唯一、民間経営の空港としてBAA傘下の空港と競り合っているLCAや巨大な経済的背景を持つLAX（ロサンジェルス国際空港）と国際線獲得で競合しているSFOなどの事例をみても明らかのように、ニッチ需要も含めて地域の需要と国際的な需要に的確に対応した空港経営をできるかどうかにかかっている。そのためには空港需要に対応する産業の育成とクラスター化に全力を注ぐことである。幸い好調なスタートを切った医療産業都市の形成は空港と相互依存の関係が強まることは明らかであり、遺伝子組み換えマウスなど空港とは切り離せない産業が増加することにより新たな需要が創出される。

（都心部への影響と今後の課題）

神戸都心部の魅力はコンパクトな都心に様々な都市機能が詰まっていることである。神戸空港が都心部の構造に与える最大の影響は新神戸から空港に向かって南下する都市軸を強化することである。ポートアイランドが建設されて30年以上経ち、ニュータウンのオールドタウン化が進行しつつあり、また西神ニュータウンなど郊外部の開発が進む中でインナーエリアも含めた都心部再生が神戸にとって大きなテーマとなっている。神戸空港はポートアイランドⅡ期開発と併せて都心南端の新しい拠点となり、北端の新幹線新神戸駅とつながることで都心南北軸を強化するとともに、新幹線と飛行機という遠距離高速輸送機関の選択性の幅を拡大し、広域交通の利便性の拡大が都心部に与える影響は大きい。ただ地下鉄と新交通システム（ポートライナー）との連結（ワンシート・ライド）は今後の課題となる。また、空港機能がインナーエリアの再生に果たす役割も大きな課題となる。空港に近接するから臨空産業が生まれるという幻想がかつてあった。これまで他空港の多くの空港隣接地がそうした産業を期待して開発されたが売れ残っている。空港を都市変革のエンジンとするには既存産業の高度化と情報化が前提となり自立的な産業クラスター形成を図ることが重要

となる。

5 おわりに

神戸空港は関西のハブ空港でも大規模空港でもない。むしろ都市規模にしては控えめなぐらいの空港であるが、背後の都市機能や都市余剰が生み出す多大なポテンシャルを持つ空港となる。神戸の持つ資源、多様な文化にオープンな都市の気風と生活と文化のインフラ、を活かし、アジアの多極的な拠点の一つとして神戸が発展していくためのエンジンとしての役割が神戸空港には期待されてる。

参考文献

- 1 「神戸空港と新しいまちづくり」(拙稿, 「未来をひらく神戸空港」平成10年12月コミュニティサービス(株))
- 2 「国際都市の明日を語る－神戸空港を考える視点」(拙稿, サンケイ新聞 平成11月7月8日夕刊)
- 3 「空港文化・新企業戦略」(村山元英著 文眞堂 平成17年4月)
- 4 “Selling the City” (Gregory Ashworth, Belhaven, 1999)
- 5 “Urban Culture” (Alan. C. Turley, Pearson, 2005)

日本のビジネス航空，その現状と将来

橋 爪 孝 之

(日本ビジネス航空協会 会長)

1. ビジネス航空の定義

そのオリジナルな定義は，企業または個人が，自分の所有する航空機を，ビジネスの用に供する，航空輸送の一形態を言います。その航空機は，本来，何でも良いわけで，プロペラ機でも，回転翼のヘリコプターでも，ビジネスに使用されるかぎり，この定義に該当するのですが，それらと，ジェット機では，使用する空港も違い，運航方式や運航の形態も異なるので，当協会としては，通常，ジェット機のみを，対象としています。その場合，その航空機を，ビジネスジェットと呼んでいます。

また，運航の様式も，最近は，単なる自家用機による，ビジネスのための運航ではなく，運航会社がビジネスジェットを保有し，それを個別チャーターに供したり，更に，フラクショナルオーナーシップと言って，航空機を何人かで，区分所有をする仕組みも，出てきました。アメリカでは，エアタクシーも出現し，ビジネス航空の形態は，ますます拡がりをみせています。

2. ビジネス航空の発展と世界の現状

今，世界では，14,000以上の企業や個人が，25,000機ほどの，ビジネス機を駆使しており，その約半数が，ビジネスジェットです。その約7割は，アメリカが占めていますが，それは，アメリカでは，民間の飛行場が，13,000以上もあり，そのうちの約6,000の飛行場には，FBOと言って，ビジネス旅客のCIQやセキュリティ・チェックを含めた諸々の取り扱い，給油，整備，など機体の取り扱い，そして気象予報の提供や，飛行計画のファイルなどの運航支援を

する業種があり、ビジネス機を利用し易い環境が整っているからです。

もう一つ、この10年ほど、ビジネス航空が飛躍的に発展したのは、小型航空機の技術性能が格段に向上したことによります。以前は、大型商業航空機が航空輸送の主流で、小型航空機は、その仕様や性能面で、大型航空機より劣っていましたが、現在は航続性能も大型機なみの機材が出現してきました。ボンバルディアのグローバルエクスプレスや、ガルフストリームのG-Vなどは、B747-400なみに、アメリカ東海岸やヨーロッパから、東京まで、一飛びに飛んでこられます。装備面も充実し安全性にかかわる統計数値においても大型航空機と同等、それ以上の実績を達成しています。

ビジネス機は、時と場所を選ばず、自由に、快適な空の旅を楽しめますから、その安全が保証され、飛行性能が良くなれば、定期便よりも遥かに効率的で、時間価値を尊ぶビジネスマンに受けるのは、当然です。また、今までは、航空機の値段も高く、その運航も面倒でしたが、前述のように、何人かで分割して所有する仕組みや、チャーターなどで安く、便利に利用できるようになったのですから、ビジネスのグローバル化とそこに要求される即時性と相俟って人気は鰻上りに上がりました。又ビジネス機はセキュリティーを確保する上で、航空会社による運送に比べ、はるかに有利であることもその大きな理由となっています。

2002年9月11日の、アメリカの同時多発テロ以降、定期便のセキュリティーは厳しくなり、その後の航空会社の経営破綻が、リストラとサービスの低下をもたらし、空席の多い便の突然の運航中止など、航空会社の不安定なサービスに業を煮やしたビジネスマンは、ますますビジネス航空志向を強めています。

3. 日本でビジネス航空が流行らない理由

世界では、今、ビジネス航空が、航空輸送の重要な一環をなしており、日本に飛来するケースも多いのですが、ビジネス航空は、日本では、なかなか定着し、発展する兆しを見せません。それには、いろいろな理由があります。

まず第一に、日本の空港が貧弱なことです。日本は、国土の狭い島国で、そ

こに民度の高い、多くの人口を抱えていますから、環境問題が厳しく、空港を一つ造るのも、容易ではありません。特に、大都市周辺の空港、中でも首都圏の空港の混雑が激しく、定期航空優先政策のもとでは、ビジネス航空が入る余地が乏しいのです。地方空港には、ゆとりがありますが、残念ながら、外国からのビジネス航空は、首都圏を目指すものが多く、地方には、行きたがりません。

また、日本の中では、日本自体が小さな国で、そのわりに、公共交通体系、例えば、定期航空、新幹線、高速道路網が発達していますから、国民に、自家用機で飛び回ろうとする発想が出てこないのです。その上、日本では、自家用機などまだ特権階級だけの、贅沢な乗り物という意識が強く、とかく突出することの嫌いな日本人は、経営者なども、組合や、株主の意向を気にして、自家用機を持とうとしません。時間価値の高いビジネス機を利用することによる効率メリットはそうした意識の下に隠れてしまっているからです。

確かに日本では、自家用機を持とうとしても、まず第一に、その置き場に困るでしょう。日本の空港には、小型機を定置する駐機場がほとんどありません。

また、それを運航するにしても、日本は、航空法そのものが、大型商業航空機を前提としており、小型自家用機のそれは未整備であり、一方同じ小型機でもチャーター機運航に関しては大型商用機とおなじ規制が課せられるので、不利を免れません。

4. 現状の放置は国益に反する

日本では、贅沢な乗り物と見られているビジネス機ですが、アメリカでは、経営者ばかりでなく、自分の時間価値を重く見るビジネスマンは、中堅クラスの人たちも堂々と、ビジネス機を駆使しています。彼らは、確かにビジネス機のコストは高いが、それより遥かに高い生産価値を自分たちは、生み出しているという、客観的認識を持っているのです。事実、アメリカでは、ビジネス機を駆使している企業の収益が、そうでない企業より、遥かに高いことを示す統計もあります。

その上、ビジネス航空が、これほど世界的に普遍化してくると、日本だけ、それに顔を背けていることは、できなくなります。現に、アメリカのコングロマリットで、自社の取締役会を、東京と上海で持つべく計画したのに、複数の役員の自家用機が東京では同時期にアクセスできないという理由で、会議場所を香港に変更した事例があります。

日本の近隣諸国では、韓国も、中国も、マレーシア、香港、シンガポール、タイも、それぞれ国の威信をかけて、巨大空港を造り、ビジネス航空に対し、歓迎の姿勢をとっています。空港の発着枠にゆとりがあるばかりでなく、ビジネス航空のための駐機場、給油施設、格納庫、整備その他の地上支援設備、CIQ等が整っており、中には、ビジネス航空旅客専用のラウンジを用意している空港もあります。

日本が、公共交通機関の整った、小さな国であるからと、ビジネス航空に対して、あまり必要性を感じないでいるのは、国内の論理としてはともかく、国際交流という視点から見ると、全く通用しないことがわかります。とりわけ近年の中国など東南アジア圏との経済交流が飛躍的に増大している状況下では問題は深刻といえます。日本は小さな島国ですから、国際交流は、国是とも言うべき、大事な立国の方針でしょう。しかし、国の玄関口とも言うべき、首都圏の空港が、混雑していて入りにくい状態では、諸外国からのビジネス機は、来るのを嫌がったり、あるいは、入りやすい他の国の空港に、向かったりするでしょう。特に、ビジネス航空の旅客は、社会的にも、経済的にも重要な人物が多いだけに、この問題は、深刻です。まさに、国益が損なわれる、と言っても過言ではないでしょう。

5. 日本ビジネス航空協会の設立とその役割

このままでいたら、日本は、ビジネス航空の世界の潮流から、置き去りにされてしまう、と心配した同憂の士が集まって、日本ビジネス航空協会を設立したのは、1996年5月、今から9年ほど前のことです。当初のメンバーは、日本では、数少ない、ビジネス航空に何らかのかかわりを持った企業24社で、その

業種は、航空機保有企業、航空機製造会社、運航会社、運航支援企業、輸入業者、損害保険会社、空港を持つ地方自治体等、様々でした。このメンバー数は、その後もあまり増えず9年たった現在でも、僅か33社で、日本では、ビジネス航空に対する関心が、なかなか高まって行かない状況を物語っています。

日本ビジネス航空協会が、設立に当って手本としたのが、アメリカの同種の協会、全米ビジネス航空協会（NBAA）で、これは、1947年の設立、実に57年の歴史を持ち、6,500社に余る会員を擁する大きな組織です。有り余る資金を使い、ワシントンにも大きな発言力を持ち、年に一度、展示会を含む、大規模な研究集会を催し、世界の、ビジネス航空関係者が3万人以上も集まります。

私どもの協会は、到底このような真似はできませんし、また日本の現状から言って、脆弱な空港条件を一挙に改善することも、不可能ですから、まず、諸外国からのビジネス機の乗り入れを、いくらかでも容易にすること、そして、日本の中でも、ビジネス航空が発展する道を探ることを目標に掲げ、努力することにしました。

それから、約9年。初めは、ビジネス機という言葉すらも、理解されない状態でしたが、政府当局にも次第に、ビジネス航空に理解を示していただけようになり、数々の運航規制の緩和、あるいは申請手続きの簡素化のほか、首都圏玄関口である成田空港で、第二滑走路（暫定滑走路）の完成後は、1日最低5枠の発着枠をビジネス航空に割当てるなど、門戸開放に努めてくれています。

私どもの協会は、2004年4月、世界のこの種の協会を束ねている、国際ビジネス航空評議会（IBAC）に、その11番目の会員として加盟し、世界の仲間入りをしました。IBACは、世界の民間商業航空を律するICAOと連携を保ち、最近、ビジネス航空の運航国際基準を作り、ビジネス航空を筆頭とするゼネラルアビエーションの運航の安全、保安体制の強化を試みっていますが、私ども協会も、その一環を担う努力を進めています。

6. まだ満足と言うには程遠い、日本のビジネス航空

私どもの協会ができる以前と較べると、日本のビジネス航空は、格段の進歩、

発展を遂げましたが、まだ、決して満足と言えるほどには、育っておりません。

その第一の理由は、首都圏の空港の処理能力の脆弱さにあります。首都圏の空港は、前述のとおり、国の玄関口として、国際交流に重要な役割を果たしますが、同時にわが国の一極集中の社会体制の中では、国内交通の要の地位にもあります。地方空港は首都圏空港と結びついて、はじめて有効な路線を形成しますが、首都圏空港にゆとりがないため、地方空港は、使い道がなく、放置されています。ビジネス航空が、国内で、なかなか発展しないのも、ここにその理由があります。

第二の理由は、これも、先に簡単に触れたように、わが国の航空法体系が、大型商業航空機による定期航空を念頭に置いて作られており、自家用の小型航空機などは、初めから埒外に置かれているからです。現在の法体系では、ビジネス機のような小型機でも、チャーターなどの商用運航の場合、大型機と同じ基準で取り扱われるので、非常な不利益を蒙ります。それから我が国の航空機の整備にかかわる要件は他国に比して厳しく、それに伴って発生する人件費や国による検査手数料金などが小型機の場合、大型機とは異なり、席あたりコストを大きく押し上げています。

そして、それらの、小型機にとっては重荷の、規制の緩和、もしくは撤廃を試みようとする、法の規制にかかり、法改正をしない限り、それが実現しないのです。同様に公租公課が高いという問題があります。もともと日本では着陸料や航行援助施設料他国に比し高いのですが、小型機に課せられるものは大型機に比べ席数あたりに換算するとはるかに割高になっています。これを是正するのもかなり高いハードルがあります。

7. 前途遼遠だが、ビジネス航空発展の努力を

第一の空港の問題は、非常に難しい。今、首都圏空港としては、国際線を主体とする成田と、国内線の基幹となる羽田の二つだけです。一時、首都圏第三空港の建設が取り沙汰されましたが、候補地選びの段階で立ち消えになり、今は、羽田に、第四の滑走路を造ることで、終りです。これが、2009年にできれ

ば、現在、年28万回の羽田発着枠は、40万回に増え、増える12万回のうち3万回を、国際線に廻すという計画を、政府当局により標榜されています。成田の暫定滑走路を当初計画の2,500米に伸ばせば、更に多少の発着枠は増えるでしょうが、その実現性は、依然とし定かではありません。その外、横田基地の軍民共用の問題、横田の管制空域の一部返還の可能性もありますが、いずれも抜本的解決には、程遠いものがあります。従って、やはり、難しくとも、首都圏第三空港の建設を模索しなければならないでしょう。

第二の、規制緩和の問題は、現在私どもの協会では、ビジネス航空が、日本では、どうして運航し難いのか、問題点を根こそぎ洗い出して、その改善について、航空当局に相談をもちかけています。運航、整備、部品の取り扱い、給油施設、操縦士の資格、料金等の諸問題について、検討していますが、多くの問題が、突き詰めれば、法の改正を必要とするもので、それには、更に巨細の検討と時間が必要で、前途は容易ではありません。しかし、ビジネス航空を、日本に根付かせるため、根気よく、その努力を続けるつもりです。

8. ビジネス航空の安全性

世界的にビジネス航空が普及するにつれ、安全性の問題が問われます。実態として統計的な数字を見ますと運航の形態によってばらつきがあります。大企業の良く管理された自家用機は定期航空会社より優れた実績を残していますが、小規模のチャーターやエアタクシーの中にははるかに劣る場合もあります。国際ビジネス航空評議会（IBAC）はその事態を重視して、そうしたばらつきを解消し、より安全なレベルが達成できるように2002年に国際的な安全基準を設けました。（an International Standard of Business Aircraft Operations: 略名 IS-BAO）その中心は安全管理体制の構築に置かれていますが、IBACがある運航者がその基準に適していると認めた場合には認証登録を行うこととしています。

安全管理は日本のお家芸であることは、日本の航空会社が一貫して世界のトップレベルの数値を残してきたことから明らかです。日本でビジネス航空が本

格的になれば安全性のレベルをトップに保つことは十分に可能です。日本でビジネス的な価値が理解されても、実際に利用されるには少なくとも航空会社並みの安全性が達成されているという実績や安心感のあることが前提の条件です。

9. ビジネス航空の将来

日本の空を、ビジネス機が、自由自在に飛びまわり、それが、日常の社会活動に有効に、役立つようになるまでには、空港の整備、規制、規則の改善ばかりでなく、日本人の意識の変革にも待たねばなりません。最近、ビジネス航空の将来を占うような出来事が、相次いでいます。

それは、この2月17日、愛知県常滑沖に、中部国際空港が開港するのを契機に、旧名古屋空港が、愛知県の県営空港として、ビジネス航空歓迎ののろしを上げていることです。勿論、中部国際空港も、十分のゆとりがあるでしょうから、ビジネス航空も利用のチャンスがあるでしょう。そのほか、2006年の初めには開港が予定されている、神戸空港や、新北九州空港も、ビジネス航空を歓迎してくれるでしょうし、既存の新千歳、仙台等と合わせ、ビジネス航空のネットワークが一挙に広がる気配を感じるのです。

加えて、関西空港の二期工事に予算がつき、2007年中にも、二本目の滑走路が完成する見込みですが、正直言って、関空には、二本の滑走路を満たすだけの需要があるとは、到底思えません。とすると、関空を、近隣諸国の巨大空港に対抗するアジアのハブ空港と見なすこともできるのではないのでしょうか。勿論、それには、近畿経済圏が、首都圏に比肩しうる経済発展を遂げることが、前提となります。

今、日本の空を、ビジネス機が自由に飛びまわる時代が、将来来るかもしれない、と言え、笑いを買うかもしれません。然し、今から60年ほど前、あの、終戦時の頃、自家用車など、ほとんどなく、タクシーに乗るのさえ贅沢と見られていた時代から、現在のモータリゼーションの時代を、見通していた人が、果たしていたでしょうか。それを思えば、50年、60年の先に、ビジネス機の時代が来ると予見しても、あながち、夢物語ではないのではないのでしょうか。

まち，人，飛び立つ 神戸空港マリニエア

神戸市みなと総局空港整備室

1 はじめに

神戸空港がいよいよ開港する。昨年11月4日に神戸市長が上京し、国土交通省において航空局長あて供用開始期日の届出書を提出し、いよいよカウントダウン体制に入った。

神戸市民はもとより、広く航空利用者に親しんでいただくよう、昨年4月に愛称を公募し、神戸空港には「マリニエア」、ポートアイランドと神戸空港を結ぶ連絡橋には「神戸スカイブリッジ」と、それぞれ素敵なネーミングをつけていただいた。

2月16日の開港に先立ち、昨年12月16日からは神戸空港便の予約が既に始まっており、開港への期待がますます膨らんでいる。

2 神戸空港の概要

(1) 神戸空港のプロフィール

神戸空港は、神戸市及びその周辺地域における航空利用者の利便を図ること、及び兵庫県地域航空システムの母港とすることを目的として、神戸市が設置・管理する第三種空港である。

開港予定日は、前述のとおり平成18年2月16日(木)、運用時間は午前7時から午後10時の15時間であり、第3種空港の中では最長である。

建設場所は神戸の都心である三宮から南へ約8kmにあり、ポートアイランドと約1.2kmの連絡橋（通行料無料）でつながる人工の空港島（約272ha）に設置される「海上空港」である。

まち、人、飛び立つ 神戸空港マリニエア

空港告示区域（約154ha）内の主な施設としては、

- 基本施設：滑走路（2,500m×60mが1本）、誘導路、エプロン（長さ605m×幅190m＝約11.5ha。大型～小型ジェット機が10機駐機できるスポット）
- 保守管理施設：電源局舎と空港消防庁舎
- 航空保安施設：管制塔（高さ約36m。大阪航空局と神戸海洋気象台の出張所）、電波施設（VOR/DME、ILS等）、航空灯火、進入灯（標準式790mと簡易式150mを装備）

などがあり、これらの施設は完成済みである。

一方、旅客ターミナルビルは、「神戸空港ターミナル株式会社」が事業主体となり、コンパクトで誰でもが使いやすいターミナルが姿を現しているが、これらは別項で詳述する。

神戸空港の開港により「関西3空港時代」が到来するが、平成14年度の国の交通政策審議会航空分科会の答申では、3空港の役割について、

- 関西国際空港は、国際拠点空港として関西圏や西日本を中心とする国際航空需要に対応するとともに、国際線・国内線の乗り継ぎ利便を確保したインフラ機能を担いながら関西圏の国内航空需要に対応する役割
- 大阪国際空港は、関西圏における国内線の基幹空港としての役割
- 神戸空港は、神戸市及びその周辺の国内航空需要に対応する地方空港であり、300万人を超える後背圏の航空需要に対応するとともに、神戸市以西の需要に対して伊丹空港の容量制約を緩和し、利用者利便を高める役割と整理されており、神戸市としてもこの方針に沿って建設を進めてきたところである。

(2) 就航路線

開港時は、日本航空、全日本空輸、スカイマークエアラインズの航空会社3社が就航することとなっており、神戸と国内主要7路線が1日27往復で結ばれる予定である。各社ごとの内訳は以下のとおり。

- 日本航空：羽田2往復、新千歳2往復、那覇2往復、仙台1往復、熊本1往

復，鹿児島2往復 計6路線
10往復

- ・全日本空輸：羽田2往復，新千歳1往復，
那覇2往復，仙台1往復，新
潟2往復，鹿児島2往復 計
6路線10往復

- ・スカイマークエアラインズ：羽田7往復
なお，神戸空港では，平成7年度に犠牲



量モデルに基づいた航空需要予測を実施し，更に平成14年度には国の新たな指針に基づき同予測を精査したが，その結果，開港当初の旅客数は年間319万人，開港5年後の平成22年度で年間403万人と試算している。

(3) 空港建設の進捗状況

神戸空港が設置される空港島は，平成11年9月の現地着工以来6年余で，全体面積272haのうち空港告示区域154haを含む約240haが陸地化している。



空港島の埋立に必要な土砂量は，約6,600万 m^3 を見込んでおり，主に神戸市西区の複合産業団地の造成地やその周囲で発生する建設残土を利用している。埋立土砂の運搬については，同団地から須磨区の土砂搬出用の栈橋まで地下のベルトコンベヤーを利用し，栈橋で土砂運搬船に積載して空港島まで海上輸送してきた。

ベルトコンベヤーの総延長は14.5kmに達し，1日あたりの土砂搬出量は約10万トン，過去約5億8,000万トンもの土量を搬出したが，神戸空港を最後に大規模な埋立事業が終了するため9月で稼働を停止した。今後は神戸港内の浚渫土砂や市中で発生する建設残土を受け入れ，埋立を進める予定である。

昨年9月2日には開港に向けて組織の体制強化を図るため，神戸市みなと総局空港管理事務所が開設され，17名の職員が配置された。今後，当事務所を拠

点にして管理規程等の整備や開港前総合防災訓練の準備、各種慣熟訓練を実施していく予定である。

更に、昨年10月に入り管制塔内に国土交通省大阪航空局の神戸空港出張所も職員の配置が行われ、国直轄施設においても開港に向けた準備が大詰めを迎えている。

(4) 空港へのアクセス

公共交通機関として無人運転の新交通システム「ポートライナー（神戸新交通株式会社）」があり、「市民広場駅」から約4.4kmが延伸される。延伸開業日は開港2週間前の2月2日であり、ポートライナーの利用により、三宮と神戸空港の旅客ターミナルが18分（快速運転で16分30秒）で結ばれることになる。

自動車利用の場合では、三宮から20数分程度、新幹線のぞみ停車駅である新神戸駅からは新生田川側に沿って南下できるよう道路を整備中であり、完成すれば空港～新神戸も一直線で結ばれる予定である。

更には、神戸空港島内に港湾施設（公共ポンツーン）が整備され、平成14年2月より営業を休止していた神戸と関西国際空港を結ぶ海上アクセス航路が平成18年度中を目途に再開される予定である。

この度、神戸空港の開港を機に、関西国際空港との乗り継ぎ利便の観点から、再開する運びとなった次第である。

いずれにしても、神戸空港は、神戸の都心部と至近距離にあり、アクセスに優れるとともに、国内線～国際線の乗り継ぎ客にとっては関西国際空港への「ゲートウェイ」機能も果たすと考えている。

3 旅客ターミナルビル

(1) ターミナルビルの特徴

神戸空港の旅客ターミナルビルは、神戸空港ターミナル株式会社により、年内完成を目途に整備が進められている。同社は、平成14年12月26日に神戸市、兵庫県及び航空会社を含む民間企業の出資により設立された第三セクターである。

施設の規模は、鉄骨造り3階建て（一部4階建て）で、延べ床面積は約15,200㎡となっている。建物の規模は決して大きくはないが、開港後の需要に合わせて拡張していく予定である。



ターミナルビルのコンセプトは、「コンパクトで誰でもが使いやすいターミナル」としており、ビルの出発階と到着階の動線を分離するとともに、新交通ポートライナーの駅舎とは約10mの連絡通路で接続し、搭乗までのアクセスが非常に短い構造となっている。

ハード面の特徴として、オストメイト対応設備やベビーベッド等を設置した多機能トイレ、音声システムなど、ユニバーサルデザインに配慮した設備を備えることとしているほか、海上空港ならではのロケーションを活かして屋上階に送迎デッキを設け、オーシャンビューや六甲山系・神戸の市街地、夜景が楽しめる設計としている。

ソフト面では、ビル内テナントを含む職員全員に対し、「お客様一人ひとりに心地よいおもてなし」を提供するための研修計画策定に取り組んでいる。

なお、各階の内容・構成は、次のとおりとなっている。

① 1階（到着ロビー）

案内カウンター、展示スペースを設置するほか、手荷物受取所、テナント（コンビニエンスストア）、航空会社事務所、空港警備派出所などを設置。

② 2階（出発ロビー）

搭乗手続きカウンター（アイランドカウンターを2箇所設置）、搭乗待合室（約800席）を設置。テナントとして、神戸の和洋菓子、灘の酒・神戸ワイン、神戸や兵庫の特産品などの物販店18店舗を配置。

③ 3階（飲食店舗階）

飲食店とカフェ等6店舗を配置するとともに、屋上へいざなう光庭（ライトコート）を設置。

④ 屋上階（一部4階）

展望レストラン（4階相当）、屋上庭園、送迎デッキを設置。

(2) 駐車場

旅客ターミナルビルの北側に約750台収容の駐車場を設置することとしており、現在整備が進められている。

料金は、1時間150円（24時間1,500円が上限）とする予定であるが、開港時から約2年間は「搭乗者割引」として、最初の24時間は無料、24時間を超えると1時間150円（24時間1,000円が上限）とする予定である。

前述の連絡橋も通行料無料のため、神戸空港を利用される搭乗者は1泊2日で最大1,000円までの負担で済むわけである。

4 環境に調和した空港

(1) 神戸空港の環境アセスメント

神戸市では、平成7年10月から平成8年5月までの間、飛行場設置及び港湾計画変更に係る環境アセスメントを、また、平成10年1月から10月までの間、空港島の埋立に係る環境アセスメントをそれぞれ実施した。

環境アセスメントでは、神戸空港が環境に与える影響について予測・評価を行っており、環境影響評価審査会から「概ね適切」との答申を得ている。

(2) 環境保全・創造型空港（エコアップエアポート）

神戸空港では、その建設経緯から環境保全・創造施策にも万全を期すこととしており、環境創造型護岸や人工ラグーンを設置することとしている。

① 環境創造型護岸

空港島周囲の護岸7.7kmのうち、岸壁を除く6.7kmを緩やかな石積みとしており、太陽光が届く浅瀬としている。浅瀬は、人為的に形成された場合でも自然磯と同様に豊かな生態系を育成するとされており、生態系による浄化作用が神戸空港周辺の環境をより良いものへと創造していく。



なお、空港島北側の護岸の一部については、市民が水辺に親しみやすいように階段式としており、後背地で整備する緑地とともに開放的な水辺空間を整備

する予定である。

② 人工ラグーン

「ラグーン」とは、岩や砂に囲まれ海水が出入りする浅い海水池のことである。潮の干満に伴い岩や砂に付着した生物によって海水中の汚濁物質が効果的に浄化されるものと期待されており、神戸空港では、空港島の西側緑地に人工ラグーンとそれを取り巻く砂浜や磯浜を整備し、レクリエーション性の高い大規模な親水公園を整備する予定である。



5 神戸のまちづくりと空港

平成7年1月に阪神・淡路大震災が発生し、神戸市では内外から幅広い支援を得て、市民生活の再建を最優先に住宅、保健・医療・福祉などの対策や産業基盤の復興に全力を挙げて取り組んできたが、これに加えて、神戸の将来のためには、雇用の機会が確保された「安心で元気なまち」として復興を果たすことが喫緊の課題であった。

そのような観点から、21世紀の新しい神戸をつくるための長期的な復興事業として、神戸空港の整備を進めてきたわけであるが、特に以下の点で大きな力を発揮すると考えている。

(1) 防災拠点としての神戸空港

阪神・淡路大震災では、市街地の道路、鉄道が寸断されたため、救援物資の輸送に航空機が活躍したのは記憶に新しい。今後災害が発生した場合には、都心に近接した神戸空港を経由して、多くの食料、医薬品、衣類等が迅速に市街地に輸送されると期待される。重傷者の緊急搬送においても、ポートアイランド周辺の病院や災害医療センター等と連携するなど大きな役割を果たすことになる。

(2) 医療産業都市

現在、神戸市では神戸空港以北のポートアイランド（2期）内において、

「神戸医療産業都市構想」を進めている。同プロジェクトは、国の「都市再生プロジェクト」として、再生医療の臨床研究等と先端医療産業の集積を図ることで、神戸経済の活性化、高度な医療サービスを提供することを目指しているものである。

神戸空港との連携により、細胞や組織の輸送、医療機器や部品等の緊急輸送、研究者や医師、患者の効率的な移動手段などで相乗効果を発揮すると期待されており、既に外資系も含めて80社余りの医療関連企業が進出している。

(3) 観光交流都市

神戸市は観光都市の一面もあり、事業所ベースで市内産業の約3割が観光に関連している。観光は21世紀のリーディング産業とも言われており、神戸の都心に近く利便性の高い空港は、神戸の新しい交流窓口として、これからの観光やビジネスに欠かせない都市装置となりうるものと期待される。

(4) 情報文化都市

神戸空港を窓口として多彩な人材が神戸に集い、企業活動や市民文化などの各分野で最新情報の発信が加速されるが、空港の開港によって、例えば異業種交流による新製品の開発、新規起業（インキュベーション）が増大されると期待される。

6 最後に

昨年10月12日から国土交通省による飛行検査が開始され、同日午後に検査飛行機が神戸空港の滑走路に着陸した。検査飛行機とはいえ、事実上の到着一番機であり、多くの空港関係者がその着陸を見守った。

安全・安心な空港を、多くの方に愛され、親しまれる空港を、そして利用者の便益が最大限に発揮できる利便性の高い空港を目指していきたい。

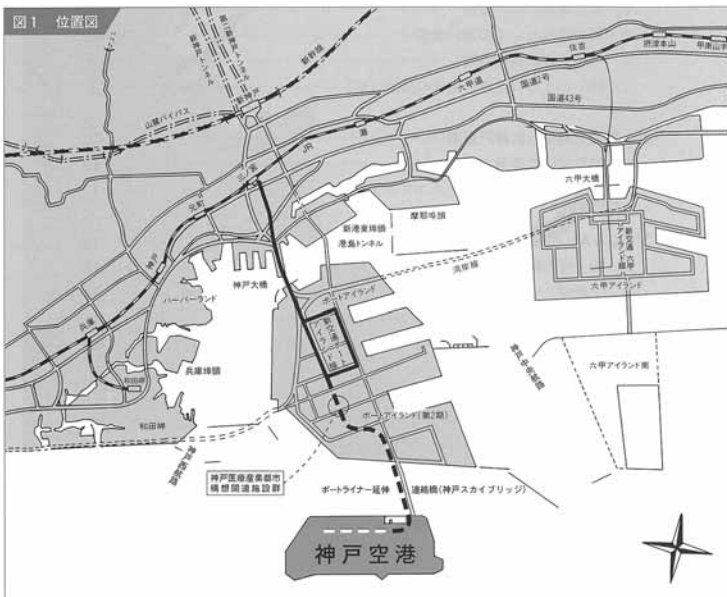
(資料編)

神戸空港の施設概要

I 神戸空港の概要

1. あらまし

- 1) 目的 (1) 神戸市及びその周辺地域における航空利用者の利便を図る。
(2) 兵庫県地域航空システムの母港とする。
- 2) 空港の種類 第三種空港（地方公共団体が設置し、管理する空港）
- 3) 設置管理者 神戸市
- 4) 位置 神戸市中央区神戸空港
三宮から約 8 km（図 1）



- 5) 空 港 島 (1) 面積272ha (2) 土地利用計画 (図2)
- 6) 滑 走 路 2,500m 1本
- 7) 開港予定日 平成18年2月16日
- 8) 運 用 時 間 午前7時から午後10時
- 9) 就 航 路 線 東京(羽田), 札幌(新千歳), 沖縄(那覇), 仙台, 新潟, 熊本, 鹿児島
- 10) 需 要 予 測

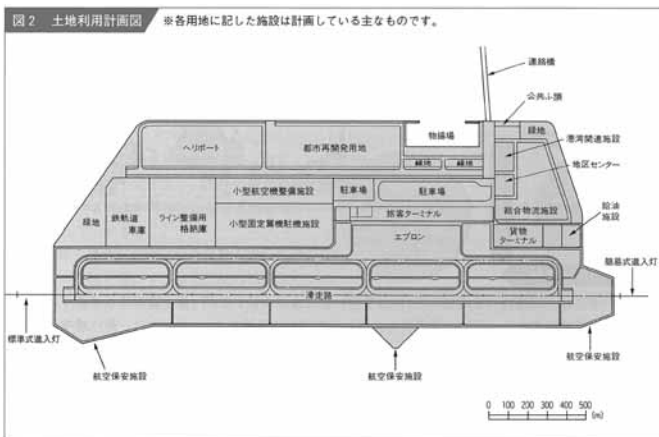
	旅客数 (万人/年)	発着回数 (万回/年)	貨物量 (万 t /年)
開港当初	319	2.0	4.13
平成22年度	403	2.2	5.05

(平成14年度 神戸市調査)

(参考)他の空港の旅客数(国内分)

(平成15年度)

仙台空港	292万人
広島空港	318万人
長崎空港	280万人
宮崎空港	318万人



2. 神戸空港の経緯

昭和57年	5月	「便利で実現可能な適地に早期に新空港の建設を求める」旨の意見書を議決（神戸市会）
	6月	神戸市「神戸沖新空港計画試案」発表
昭和59年	5月	「空港等に関する特別委員会」設置（神戸市会）
昭和60年	5月	「神戸沖空港の第5次空港整備五箇年計画への組み入れに関する意見書」を議決（神戸市会）
昭和61年	11月	第5次空港整備五箇年計画閣議決定（神戸沖空港、「調査空港」として記載）
平成元年	4月	神戸空港建設促進協議会発足
平成2年	3月	「神戸空港の第6次空港整備五箇年計画への組み入れに関する意見書」を全会派一致で議決（神戸市会）
	5月	神戸空港基本計画検討委員会報告 神戸空港基本計画策定
平成3年	11月	第6次空港整備五箇年計画閣議決定（神戸空港、「予定事業」として組み入れ）
平成5年	8月	神戸空港「新規事業」へ格上げ 「神戸空港に係る淡路市町連絡協議会」を設置
平成6年	2月	関西国際空港全体構想調査費の中に「神戸空港計画関連調査費」計上（平成6年度国予算）
	12月	空域調査について淡路市町の基本的了解 「着工準備調査費」計上（平成7年度国予算）
平成7年	1月	阪神・淡路大震災発生
	10月	環境アセスメント（飛行場設置）の手続き開始
	11月	環境アセスメント（港湾計画組み入れ）の手続き開始
平成8年	3月	「関西圏における神戸空港の役割等調査」報告 神戸空港の設置管理者に係る議決（兵庫県議会、神戸市会）
	5月	環境アセスメント（飛行場設置及び港湾計画組み入れ）の評価書縦覧開始 「神戸空港関連地域振興協議会」を設置
	11月	運輸大臣に対し、飛行場設置許可申請 神戸港港湾審議会にて、神戸港港湾計画に神戸空港の組み入れを承認
	12月	神戸空港の設置に関する公聴会の開催
平成9年	2月	運輸大臣より、飛行場設置許可
	3月	空港整備法に基づく第3種空港の政令指定 国の港湾審議会にて、神戸港港湾計画に神戸空港の組み入れを承認 実施設計調査費を執行
	5月	神戸港港湾審議会にて、神戸港港湾区域の変更を承認

平成10年	7月	運輸審議会にて、神戸港港湾区域の変更を承認
	1月	環境アセスメント（公有水面埋立）の手続き開始
	10月	環境アセスメント（公有水面埋立）の評価書縦覧開始 空港島の公有水面埋立免許出願
平成11年	12月	空港島の埋立に係る同意議決（神戸市会）
	1月	運輸大臣に対し、空港島の埋立認可申請
	6月	運輸大臣より、空港島の埋立認可 空港島の公有水面埋立免許取得
平成12年	9月	神戸空港（空港島の埋立）着工
	12月	空港整備事業費（建設費）が初めて計上（平成13年度国予算）
平成13年	10月	空港島の外周護岸概成
平成14年	10月	空港島の一部用地が初めて竣工（約38ha）
	12月	神戸空港ターミナル株式会社を設立
平成15年	10月	スカイマークエアラインズ(株)（以下「SKY」という）乗り入れ表明
	12月	神戸空港旅客ターミナルビル整備等の事業者を提案競技により決定
平成16年	4月	空港島とポートアイランド第2期を結ぶ連絡橋の暫定供用開始（工事車輛のみ）
	9月	旅客ターミナルビル建築工事着工
	12月	全日本空輸(株)（以下「ANA」という）、日本航空ジャパン(株)（以下「JAL」という）乗り入れ表明 建設事業外部評価委員会において、「神戸空港整備事業を断続とする市の方針は妥当である」との意見が出される
平成17年	1月	神戸空港給油施設(株)を設立
	3月	国土交通省より、飛行経路の骨格案が示される エプロン完成
	6月	滑走路、航空灯火等完成 ANAが開港時より羽田・札幌・沖縄・仙台・新潟・鹿児島への6路線に1日10往復程度の就航を表明
	7月	JALが開港時より羽田・札幌・沖縄・仙台・熊本・鹿児島への6路線に1日10往復程度の就航を表明
	9月	神戸空港管理事務所開所
	10月	国土交通省による飛行検査が行われる 神戸空港に一番機（検査飛行機）初着陸 国土交通省より飛行場施設工事完成検査合格通知受領
	11月	国土交通大臣へ供用開始届出書提出 神戸空港の使用料金の届出及び管理規程の認可申請 JALグループ、ANA、SKYが運航ダイヤを国土交通省に申請（開港時計7路線27往復が確定）

3. 神戸空港施設概要

設置管理者		神戸市	
種別等級		公共用陸上飛行場第三種空港	
所在地		神戸市中央区神戸空港	
標点位置		北緯34度37分58秒 東経135度13分26秒 標高5.6m	
面積		272ha（うち空港施設約154ha）	
基本施設	滑走路	2,500m×60m (方位) 北 84度36分39秒 (真方位)	
	舗装強度	LA-1	
	着陸帯	2,620m×300m	
	誘導路	総延長2,677m	
	エプロン	105,450㎡ 大型ジェット機用×4スポット 中型ジェット機用×3スポット 小型ジェット機用×2スポット 小型機用×1スポット	
付属施設	管理庁舎	軽量鉄骨平屋建427.96㎡	
	ターミナルビル	RC造3階建（一部4階建）約15,200㎡	
	貨物ビル	11,000㎡	
	駐車場	18,000㎡（約750台）	
保安施設	無線施設	ILS, VOR/DME	
	照明施設	標準式進入灯 簡易式進入灯 進入灯台 進入角指示灯 高光度滑走路灯 高光度滑走路末端灯 過走帯灯 滑走路末端補助灯 滑走路中心線灯 接地帯灯 誘導路灯 誘導路中心灯 誘導案内灯 飛行場灯台 風向灯 旋回灯 エプロン照明灯 電源設備	
	電力施設	6.6kV60Hz	
消防施設		大型化学消防車等 5台	
給油施設		タンク方式2基（500kl）	
運用時間		7時00分～22時00分（15時間）	
空港略号		U K B / R J B E	

4. 神戸空港の経済効果

神戸空港の開港に伴う経済効果は、次のとおり予測されます。

計量経済分析による予測（平成22年）

	所得増(億円)	雇用者増(人)
神戸都市圏	5,870	37,182
神戸市内	3,970	22,518
その他	1,900	14,664

(平成8年3月, 神戸市調査)

他空港事例からの予測（神戸市内）（平成22年度）

	所得増(億円)	雇用者増(人)
製造業	572	3,385
卸売・小売業	875	11,745
金融・保険業	662	3,545
運輸・通信業	355	1,914
サービス業	526	5,010
その他	631	1,846
合計	3,621億円	27,455人

(平成10年6月, 民間調査機関による調査)

なお、建設期間中（平成11年度～18年度）の経済効果は、

- ・生産効果…約6,000億円
- ・雇用効果…延べ約48,000人と推計されます。（産業連関分析による）

II 神戸空港の行政評価（平成16年度実施）

1. 大規模建設事業の行政評価について

- ・大規模建設事業については、完成にいたるまで長期間を要するものがあります。
- ・この間に社会情勢も変化することから、事業着手から10年を経過して継続中の事業等については、あらためて必要性や進捗の見通しについて評価を行い、事業の継続・中止などを判断していくこととしています（神戸市行政評価条例第4条第2項）。

2. 神戸空港の行政評価について

- 神戸空港は、平成7年度に国庫補助事業として採択され、平成16年度で10年が経過することから行政評価を行いました。
- 事業者（神戸市）の評価案については、市民の方々からもご意見を募集し、学識経験者からなる第三者機関「建設事業外部評価委員会」において審議していただきました。
- その結果「事業継続とする市の方針は妥当である」との意見を委員会からいただきました。

3. 神戸市の対応方針

- 神戸空港については、今後の関西圏の航空需要の増加に対応するとともに、神戸経済の活性化に不可欠な都市基盤であり、今回の委員会の意見を踏まえて「事業継続」といたしました。
- なお、委員会の意見では、神戸空港の利用促進・環境・土地処分などの面において「留意すべき事項」をいただいております、これらについては今後の事業執行において配慮してまいります。

※神戸空港の行政評価の詳しい資料は、神戸空港のホームページ（<http://www.city.kobe.jp/cityoffice/39/030/hyouka.htm>）及び神戸市役所の市政情報室（1号館3F）でご覧いただくことができます。

4. 神戸空港の行政評価の視点・内容について

Q：社会情勢の変化はどのように反映されていますか？

A：平成14年度に最近の社会経済指標等を反映して需要予測の精査を行っています。予測値としては、開港時319万人/年の旅客需要を見込んでいます。

①経済成長率（GDP）：平均1.5%/年程度を想定

〔参考：前回（平成7年度実施）～H.12 3.0%/年，H.13～2.5%/年〕

②需要予測モデル：所要時間，運賃に加えて利便性（便数）を考慮

③予測結果

年 度	平成14年度実施	前回予測(平成7年度実施)
開港時(平成17年度)	319万人	(335万人)
平成27年度	434万人	(450万人)
(参考)近畿圏 2,360万人/年(平成12年度) →3,140万人/年(平成22年度) (平成14年度 国土交通省交通政策審議会航空分科会資料より)		

Q：投資効果は見込めるのですか？

A：「費用便益分析」や「経済効果調査」を実施し，投資効果の高い事業であることを確認しています。

①「費用便益分析」

対 象	空港整備事業全体	残事業について
費用便益費(B/C)*	2.03	3.20
B (Benefit)：時間短縮，費用節減効果など C (Cost)：建設費など ※値が1より大きいとき，社会経済的に効率的な事業と評価できます。		

注) 国の「空港整備事業の費用対効果分析マニュアル」による

②「経済効果調査」

区 分	所 得 増	雇 用 者 増
神戸市内(H.22)	3,970億円	22,518人

注)「平成8年3月 神戸市調査」による

Q：今後の事業の見通しはhowですか？

A：利用促進

既に航空会社3社から就航表明がありました。今後も更なる航空ネットワークの充実に向け、航空各社との協議を精力的に進めてまいります。

また、神戸空港が新たな交流拠点となり、観光・コンベンション関連産業の発展、神戸医療産業都市構想などの新たなまちづくりに寄与するよう努めてまいります。

A：環境

神戸空港の建設が周辺環境に与える影響については、既に事後調査を行っていますが、今後は開港後も含めて調査内容の充実を図り、継続的に実施してまいります。また、空港島においては、親水護岸や人工ラグーンの整備を行い、市民に親しまれる空港づくりを進めてまいります。

A：土地処分

現在、300社以上の航空関連企業などを訪問し、企業ニーズの把握に努めています。今後も引き続き、神戸エンタープライズゾーン条例の優遇策などを活用しながら、企業等の誘致を精力的に進めてまいります。

III 需要予測の精査の結果について（平成14年度実施）

1. 精査の目的と背景

神戸空港の需要予測については、平成7年度に実施していますが、昨年4月、今後の空港整備のあり方を検討する国の空港整備部会において、新しい需要予測の手法が示されました。

この予測手法は、航空や鉄道（新幹線など）の交通手段の選択について、所用時間と費用に加え、交通手段の利便性（便数）を考慮して行うというものです。

神戸市では、この新たな予測手法により、最新の社会経済状況も反映して、神戸空港の需要予測を精査しました。

・予測の考え方

〈利便性（便数）を考慮した新たな予測手法の採用〉

例）神戸から東京へ行く場合、新幹線を利用するケースと、神戸空港又は伊

まち、人、飛び立つ 神戸空港マリニエア

丹空港、関西国際空港利用するケースが想定されますが、これらの交通手段を選択する要素として、それぞれの手段ごとの所要時間と費用に加え、交通手段の利便性（便数）を反映しました。

〈空港容量の想定〉

羽田空港については2010年以降、再拡張の完了を見込むとともに、伊丹空港については現状枠（ジェット便250回/日）で推移するものと想定しました。

神戸空港については時間当たり5回程度の発着回数とし、60回/日の発着回数を想定しました。

〈最新の情報の反映〉

予測に用いる社会経済指標などは、現在公表されている最新の政府経済見通し及び直近の旅客流動データを使用しました。

→将来経済成長率（GDP）：平均1.5%/年 程度の設定

（参考：平成7年度調査時点の将来経済成長率の設定 平成12年度まで 3.0%/年 平成13年度以降 2.5%/年）

・ケーススタディの実施

ケーススタディとして、航空に最も厳しい内容となる条例についても予測を行いました。（新幹線の所要時間を全て「のぞみ」の最速時間におきかえ、将来経済成長率を平均1.5%/年程度から一律0.5%/年ダウンさせた場合等についてケーススタディを実施。）

・検討会の設置

予測手法や前提条例など、予測の内容については、学識経験者からなる「神戸空港需要検討会」において、慎重に審査していただきました。また、予測過程の透明性を確保するため、「検討会」の会議及び資料は公開で進めました。さらに、委員以外の方々からも意見を募り、その中で可能なものは予測に反映するよう努めました。

2. 今回予測の結果

神戸空港需要予測値

(万人/年度)

年 度	開港時 平成17 (2005)	平成22 (2010)	平成27 (2015)	平成32 (2020)
今回予測値	319	403	434	455
ケーススタディ (最小値)	(300)	(386)	(406)	(430)
～ (最大値)	(343)	(417)	(457)	(484)
発着回数(回/日)	54	60	60	60
前回(H 7 年度)予測値	335	418	450	—

〈神戸空港利用者の地域別内訳〉

平成27年度の神戸空港利用者（434万人）のうち、神戸市を含む兵庫県と国内各地域とを行き来される方が191万人、残りは大阪府（北部）と国内各地域とを行き来される方です。

大阪府（北部）と国内各地域とを行き来される方の主な利用空港は、伊丹空港又は関西国際空港ですが、伊丹空港に発着制限があるため、神戸空港の利用が見込まれています。

注）大阪府（北部）：大阪市を含む大阪府の北部をさします。

想定路線の発着回数（平成27年度）

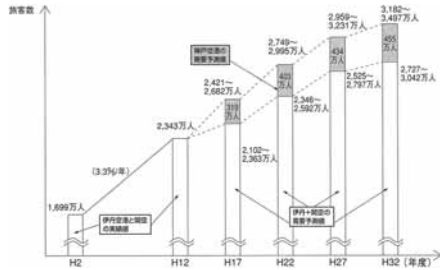


3. まとめ

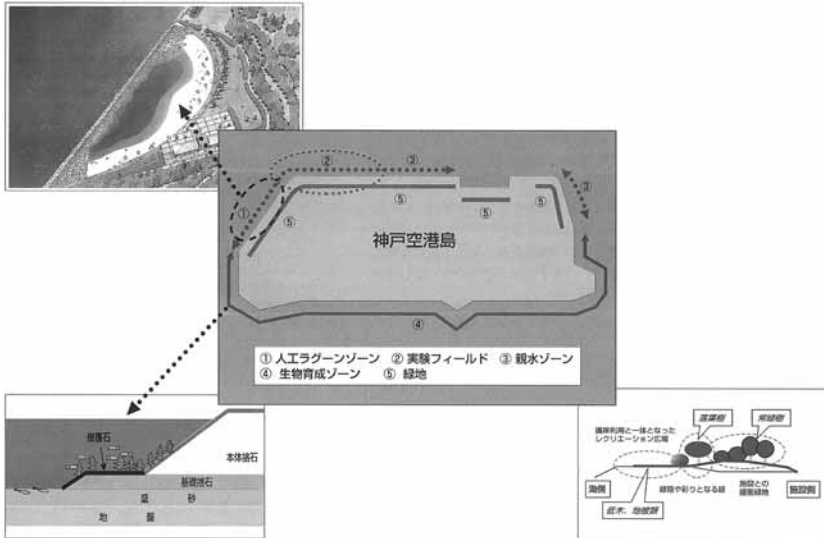
関西圏の国内航空需要の実績は、平成12年度で2,343万人となっており、過去10年間の平均伸び率は3.3%/年と着実な伸びを示しています。今回の予測においては、関西3空港の航空需要は平成27（2015）年度で2,959～3,231万人が見込まれ、今後とも長期的に着実な伸びが予測されました。

また、神戸空港については、今回の需要予測の精査の結果によれば、東京、札幌、那覇などの幹線の需要も大きく、滑走路等の空港の基本的施設の整備計画に変わりありません。

神戸空港は、神戸経済の発展や雇用の確保、医療産業都市構想の推進に不可欠な都市基盤であり、関西圏における3空港の役割を踏まえ、神戸市復興計画の目標年次である平成17年度開港に向け、着実に整備を進めていきます。



IV 環境創造基本計画のあらまし (平成13年度策定)



1. 人工ラグーン

ラグーンとは、岩や砂に囲まれ、海水が出入りする浅い海水池のことをいいます。ラグーン内に創り出される人工的な生態系において、底生生物や塩性植物を利用した水質浄化の実験的な取り組みを行います。

2. 実験フィールド

環境創造や環境学習に係る各種の実験の中心的な空間として整備します。さらに、生態系や親水空間としての多様性を高めるため、護岸構造に変化をもたせるとともに、生物の生息環境、親水性を考慮した様々な要素技術を導入します。

3. 親水ゾーン

実験フィールド、人工ラグーン等を含め、市民の方が近づくことができる護岸は、親水構造を導入するなど、人と海とのふれあいの場、環境学習やレクリエーションの場としての活用を図ります。

4. 生物育成ゾーン

空港島周辺の護岸を緩やかな石積みとし、太陽光が届く浅場を幅広くつくります。浅場は、人の手でつくられた場合でも、自然の磯のような豊かな生態系が育まれることが実証されています。

5. 緑地

眺望や景観、生物の生息や市民の利用に配慮しながら緑化の推進を図ります。

また、緑地や海辺の各種施設をお年寄りや障害のある方たちにも利用しやすいように配慮します（ユニバーサルデザインの導入）。

女性たちの復興物語

松 原 一 郎

(関西大学社会学部長)

I. はじめに

1. 研究開始の経緯

神戸市では、阪神淡路大震災から10年に向けての「復興の総括・検証」作業が進められ、その一環として、財団法人神戸都市問題研究所では「震災復興の都市政策的検証と提言」研究会が立ち上げられ、研究作業が進められていた。この研究に関する報告書は平成16年1月中に取りまとめられ、提言及び個別テーマごとの論文については各委員が執筆し、平成16年4月と7月・10月に発行された「都市政策」で公にしてきた。

その経過の中で、これまでの震災復興作業の中で「男女共同参画の立場からの女性の固有性視点」が抜け落ちているのではないかと、という思いをいただき、その発想を起点として、女性たちにとってのこの10年を振り返る研究に取り組むこととなった。

2. 研究目的

都市生活を①市民生活と安全 ②まちづくり・住宅再建 ③経済・産業活性化という3つの分野から検証していく従前の方法に加え、むしろ生活者の立場から横断的に捉える方法論を、男女共同参画の視点から女性たちを主語に置いた復興の物語として提示した。

「人」に的を絞ることにより、制度を一元的に捉えなおすことが可能になり、さらに女性をキータームに据えることで、ジェンダーに見る復興過程という、人生の大激変と再生のストーリーとして収録・編集した。

3. 実施方法

聞き取りの着眼点としては、①失ったもの ②挽回したもの・新しく獲得したもの ③役に立った制度・施策 ④到達点 ⑤新たな目標を掲げたものの、むしろ1市民1女性の生き方自体の記述を中心にすえ、ネガティブからポジティブに転じていく過程を追いながら記録した。

まず、30～40人の候補者をリストアップし、それを年代や社会的特性等を考慮しながら3～4人に絞込み、被災体験とその後の生活再建の克明なインタビューを行った。結局5名にインタビューを行ったが、その中から3名の方のインタビューについてまとめた。

II. 田中裕子さんの物語

住所：東灘区

震災時の自宅の状況：外壁は崩れたが損壊なし。

世帯の状況：夫と二人暮らし。(子どもは2人。別居)

子どもは3人。当時、長男は、ボストン、次男は北海道といずれも学生。

当時は、高校2年生の娘と3人暮らし。(現在は夫と2人)

【震災直後】

夫婦2人で寝ていた寝室も娘の部屋も、家具は全部倒れて、天井まであった家具が天井を突き破った。倒れたもので下半身はうずもれたが、自力で脱出できた。

近所の被害は大きかったが、自宅の被害はそれほどでなく、たまたま同じ共同住宅内に空き部屋があったので避難所に行く必要もなかった。震災直後には、体の悪そうな方や、小さい子どものある方に自宅を提供したりはしたが、ボランティア活動を積極的にしたわけでもなく、「何もしていない」という思いが強く、それが嫌だった。

祖母が夫が亡くなった後に教師になり、校長、市議員、県議員になっていく、という人生を歩む。その生き方を見ていて、「もし旦那さんが亡くなら

なかったら、彼女の才能は一生涯死んでいた」と思った。高校時代の担任教師も女性で、夫を経済的に支え働き続けていたのを見て、「やろうと思ったらできるんだ」となんとなく思っていた。

しかし、自分が実際に勤めてみると、そこは男女同等の扱いであったにもかかわらず、女性は2年ぐらいで結婚退社してしまう。その中で、自分は結婚しても、子どもが出来ても働き続けた。川崎重工のシステムエンジニアで、自動設計の設計プログラムや、造船業界に初めて生産管理システムを導入したり、という仕事をしていた。

【出産・育児そしてアメリカ生活】

夫が東京へ単身赴任中に出産。会社には出産後1年間は午前と午後30分ずつ育児時間を与えるという規則があったが前例がなく活用できなかった。保育所に預けたくても、当時は収入の高い妻が働くことに行政機関の理解はなく無理だった。そのため、新聞広告をうって、子どもをみてもらえる人を探したところ、保育所に入れそうな時期まで預かってもらえる人がみつかった。しかし、もっと職場に育児時間に対する理解を得るように戦うべきだったのではないかと後悔している。自分の後に続いて、出産後も働き続ける人が出でていたにも関わらず、途中で挫折する人がほとんどだったためである。

夫のアメリカ留学についていくことになり、職場は休職することになった。

アメリカではバークレーに住むことになり、そこでの自由で豊かな生き方に感激する。大学の中にも保育所があって、夫婦の片方がドクターを目指すとその片方が働いて費用を稼ぎ、子どもの面倒をみる。時期がくれば入れ替わってどちらかが犠牲になることはない。「こういう生き方ができるというのを見せてもらって、やはり自分が生き方を変えれば、きっと男性も変わっていくんだろうな」と考え、闘おうと思った。

【契約社員から起業家へ】

日本に戻ってきてから、子ども2人の保育所が見つからなかったということ

もあり、休職していた前職を退職した。その後、パートのプログラマーという形で、仕事内容と業務時間を契約して働く。月間100時間の契約で、時間単価450円からスタートするが、子どもの保育料よりも安かったため、交渉。このような形で3年ほど働くが、安く使い捨てようとする職場の姿勢がはっきりしてきたこともあり、やればやるほど矛盾を抱えるような形になったので退職した。

女性のライフスタイルに合わせた形の会社は今の日本にはない、やっぱり自分たちで会社を興すしかない、と友人と会社を作った。完全フレックスタイムにして、家庭と仕事のバランスを自由に選択できる形にした。3人の時間を合わせたら1人前だから、3人で分担して仕事しようというような形で始めた。

技術者として企業で働いていたが、結婚退職した女性たちが、5年ぐらい経ち、子どもが幼稚園に入りだしたりすると「こんなはずじゃなかった」と考え始める。そんな方たちが口コミで応募してくるようになった。「みんな同じ気持ちだ」と感じて、皆雇用した。

【仕事】

震災前から、要するに家事を大事にしたい人は家事を大事にする、家族を大事にしたい人は家族を大事にするというのを認め合う会社だったので、震災の直後は「一番に会社に駆けつけないといけない」とかいうことはなかった。社員やその家族の安否確認が済んだ時点で、震災に直接関係するような、すぐに役に立つようなものを作っているような会社ではなかったもので、しばらく休んでも大丈夫、ちゃんと落ち着くまでは身の回りや家の回りのことをするのほう的大事と判断。しばらく会社は放っておいた。

1週間後に、あまり被害にひどくなかった地域に住んでいた社員からせつめられる形で、とにかく会社に一度行こうということになり、ハーバーランドの事務所へ。交通機関は何も使えない状態だったので、自転車で東灘の東端から2時間半かけていった。

とにかく通勤できるような状態ではなかったもので、事務所のパソコンを自宅

に持って帰るような形にして、在宅勤務してもらうようにした。3月末納期の仕事があったので、西区・北区などの被害のひどくない地域に人にお願いした。震災以前から在宅勤務などの勤務体系を試行錯誤していたので、すぐに対応できたと思う。

納期については少しぐらい遅れても大丈夫じゃないか、と考えていたが、やはり、兵庫県内や神戸市内以外の人には、この大変な状況は理解してもらうことができず、4月半ばまでには仕上げないといけないことになった。

当時インターネットではなかったけれど、ニフティなどで通信環境はもっていたが、電気が来ないとどうにもできない、という状況があった。

周囲が非常にひどい被害を受けていたが、自宅はほぼ無事。外構は崩れていたり、上下水道が壊れていたり、ということはあったにしても、ある程度生活は可能な状態にあった。それが周囲への気兼ねになって、とても居心地の悪いような感覚があった。

近所の人は水汲みや食べ物の手配など生きていくだけで必死な状態だし、ご家族を亡くした方にとってめれば精神的に立ち上がれないような状態の方も周りにたくさんあったので、そういう目に遭っていない人にはわからないもの、というものをとても強く感じた。「お宅は立派なのを建てておられたからよかったですね」と言われる言葉も胸に突き刺さるように感じた。会社に行くにしても、それが余裕があるように見られていると感じられてとても嫌だった。後ろめたさすら感じた。

震災後、大きく変わったのは、「被災地」というくくりの中で、新聞などで会社がクローズアップされて、遠方から注文が入るようになったこと。

事務所が全壊したこときっかけに大阪に拠点を移した会社も多く、そういう会社は「業務量が増えた」と戻ってこないところが多い。神戸では大阪どまりなのと比べて、大阪に出ると業務範囲が広がる。

【役に立った制度、そうでない制度】

役に立った制度は神戸市の融資制度。新しい製品開発費として活用。1000万

円。保証人が必要なくて、とても助かった。据え置き期間も3年間になって助かった。邪魔になったわけではないけれども納得がしなかったのは、通産省が実施していたIPAの開発費。神戸の企業をトンネルして実質的には東京や大阪の企業に流れていったものが多かったように思う。本当にちゃんと使われるべきところで使われたのかどうか検証が必要だと思う。

【神戸・阪神地域の“狭さ”】

神戸、阪神地域は、その中だけで完結できるような暮らしをしていたほうが安心で居心地がいい、というような感覚をもっている人が多いのではないかとと思う。とくに女性。保守的な面を感じる。社員の中でも、結婚したら仕事はやらずに専業主婦になるのが当たり前のような育ち方をし、でも実際には「こんなはずじゃなかった」と悶々として、私の会社に就職してきたような人がある。でもそんな人でも、自分の娘に、自分が育てられてきたのと同じような育て方を期待している。良妻賢母型豊かさや安定の中で、そこから出られなくなっているようなところがあると思う。

【後記】

田中裕子さんは、1986年に会社を立ち上げ、現在は「夢工房」という社名の下、コンピューターソフトの開発・販売を手がけている。パソコンを魔法の箱にたとえ、そこにしかけをすることによって、夢咲箱へと変身させられるとの思いで、この社名になったという。人に優しいソフトを具体化しようと代表取締役として活躍している。

阪神・淡路大震災から500日を経過したころ、彼女は神戸新聞のエッセイで、心の通った行政を訴え、また妙な平等正義が、本当に必要な人への援助を妨げているという。(1996.6.7) 続けて、「そうした悔しい思いや、どうしてもない絶望感はあるのだけれど、いつまでも暗いトンネルの中でうろろうしては、せっかくの一度しかない人生が暗やみの中で終わってしまいそうな気がする」と自分の生活と命の貴重さに言及している。

それゆえに、「何事に対しても、否定形ではなく、前向きに肯定的に見てみたい。美しいものに感動し、小さなことにも目を輝かしたい。仕事も、家事も、子育ても、人とかかわりも自分なりに愉しんでみたい」と結んでいる。女性差別であろうと、天災であろうと、はたまた自分の心の弱気であろうと、それを乗り越え、たとえ小さな歩みでも歩み続ける彼女がここ神戸にいる。

Ⅲ. 田中伸子さんの物語

住所：東灘区

震災時の自宅の状況：一部損壊（マンション） 自室の被害は少なかった

世帯の状況：夫と娘と三人暮らし

震災当日、たまたま母が泊まりに来ていて被害に遭い、死亡。

【被災前】

勤務先の小学校で仕事。4時間目までして、全員の子どもたちいつものように握手をして別れたはずだが、どんな様子だったかの記憶がない。その日の午後は娘の授業参観と懇談会があったので、授業を終えた後、娘の小学校に行っ、そのまま自宅に帰った。

自分が懇談会に出られないかもしれない、ということで、母親（京都在住）に来てもらっていた。連休中も自宅に泊まっていて、連休最後の日に帰るか、と話していたけれど、自宅に来てくれていた家政婦さんと友人で、彼女に渡すものがあるから17日に会う、ということで、震災の日も泊まっていた。

いつもは大きなタンスの横に平行に布団を敷いて寝てもらっていたのだが、その日に限って布団を母自身がひき、タンスに向かってT字型にひいていて、頭をタンス側にして寝ていた。

【震災直後と母の死】

たんすが倒れて、母の頭に落ちて母は亡くなった。娘の部屋もピアノが壁にめり込んだが、倒れては来ず無事。自分たち夫婦の部屋も本棚が倒れたりした

が、足側で、布団の上からだったため無事だった。

母親はほぼ即死の状態であったのではないかとと思われる。声も聞こえなかった。

体が弱く、弟が小学校に入ったぐらいからリュウマチでずっと苦しんでいた。アレルギーや慢性の頭痛もあって、薬が手放せない状態だった。低気圧がくるだけで調子が悪くなるような人だった。だから、最期は病院であちこち悪くなりながら、嫌な思いをしながら亡くなるのかな、と思っていたので、少し早かったけれど、大好きな孫の近くで死ねたことは幸せだったのではないかと考えている。

最初から処置しても無理という状態だった。同じマンションの人が車で消防署の横まで運んでくれた。消防署の人も忙しそうだったが、「助かるかどうかだけでも見てください」とお願いしてみてもらうと、もう亡くなっている、と言われる。その後、どうしていいかわからず、とりあえず区役所に聞きに行くが要領得ない。母の遺体は自宅に持ち帰る。冬だったので、窓を開けて風を通すようにしておいたので、遺体が傷むようなことはなかった。

父と弟（京都在住）に連絡し、とにかく迎えに来てもらうように頼むが、道路状態が悪く、なかなか到着できない。結局到着は翌日の未明。道が寸断されていて、車では入ってこられず、途中からは徒歩でたどり着く。車は後で時間をかけてもってくることに。

翌日、再度区役所に尋ねに行くと、昼過ぎにとりあえず灘高校に運ぶように言われる。夫と弟が先に車で運び出し、後から娘と父と灘高校へいくと、たくさんの遺体と報道関係者などでごった返して見つかからない。やっと夫と出会えると、結局ここでは無理で、魚崎小学校に運んだと聞かされる。やっとそこで検視してもらい、とにかく葬式を出すために、京都に向かう。その前に体をきれいに拭いてあげたいと思ったが水がなく、やっと消防士さんがくみ上げていた水をバケツ1杯もらい、ちょっとだけ体を拭いてあげることができた。

18日の晩に神戸を出発して、京都に到着できたのは翌日の未明になった。

葬儀の段取りをはじめてわかったことは、検視した場所でないと埋葬許可書を出してもらえないということ。埋葬許可書がないと遺体は焼けないということだった。死亡として名前が載っている新聞を持って行って交渉したけれど、どうしても許可してもらえず、結局、夫の職場の人にバイクで東灘区役所まで取りに行ってもらうことになった。20日の葬儀の後、出棺の5分前ぐらいにやっと書類が届いて、何とか京都の斎場で焼くことができたが、とても大きな制度の壁だった。

葬儀のあと、次の日曜日には神戸に戻ってきた。月曜日には学校に出勤したが、担任していたクラスの子ども39人のうち、校区内に残っていたのは5～6人で、他の子どもたちは全国に散らばっていた。学校が再開できたのは2月に入ってからで、それまでは自分の教室にも入れず、被災者のお世話と書類の整理しかできなかった。

娘が不安定だったこともあり、夫の母が遠方から神戸に手伝いに出てきてくれたが、震災を経験していないだけに、震災後の神戸の状況に適応できず、頼りにできない状態。「帰って」とも言えず、乗り切れる状況でないと考え、京都に引き上げることにした。

【職場】

翌日に覗きに行くが、大混乱の状態で自分にできることはない判断して、校長に挨拶ただけでとりあえず自宅に戻ってくる。自分の家のほうの状態も大変だったが、この混乱ぶりで、職場から手助けしてもらうのも無理だとその時点で判断した。

学校が避難所になったことで、学校としての機能はできなくなった。公共機関としては地域の被災者の世話をする、という役割はあるのかもしれないが、本来そこで働いていた、学んでいた人たちに対して支援する、という機能は失われてしまった。

学校に戻ると、生徒たちが転入した先の小学校から「指導要録を送ってくれ」という連絡が頻繁にかかるようになった。しかし、書類の入った大きな金庫が

ひっくり返った関係で到底出せるような状態にない。さらに、その状況を相手先は理解できず、納得してくれない。そういうやりとりにとても消耗した。普段はきちんと書類を調べなければならないのだろうけれど、緊急時対応についても検討してほしいと思った。その後も、ずっと児童の転入・転出書類のやりとりにとても苦労した。

これと比較すると、娘が転入した先の京都では臨機応変な対応をしてくれてとても助かった。すぐに就学援助の手続きをして、自動的にちゃんとできます、とやってくれた。給食費などの支援も含まれていて、それがどれだけありがたかったか。助かった人はとても多かったのではないかと思う。

【退職】

大好きなおばあちゃんを亡くして娘が不安定になっていた。さらに、震災後は生活環境が激変し、彼女を支えていた生活システムが崩れた。小学校に入ってからずっとお世話になっていた家政婦さんは被災して来られなくなり、家政婦さんがいないときに面倒をみてもらっていた友人も被災して避難してしまう。お互いに働きながら夫と二人で娘を育てるということもできない状況ではないとも考えたが、娘の状態が非常に悪かったので、「自分の子どもだけでもちゃんと育てよう」と思い切って仕事を辞めることにした。

また、退職を決めた理由のひとつに、学校なり職場なり、教職員組合が、自分が一番困ったときに何の助けにもなってくれなかったということも気持ちの部分では大きかった。「あぁ、何のために仕事をしてきたんだろう」と感じ、「あんなに親しくしていた人たちが、知らない人のために一生懸命にならなくちゃいけない」ということが受け入れがたい事実だった。もし、母が亡くなっていなかったらそこまで感じなかったかもしれないが、結局は夫の会社がすべて取り仕切ってくれて、無事に母の葬式も出せ、さらに、会社からの援助物資を届けてくれ、何とか家族で大変な局面を乗り切った、というのが実際だった。

【娘】

震災の後、ずっと「いやだ、いやだ」と言って不安定な状態だった。もともと男の子的というか、さっぱりしたタイプで、たくさんおしゃべりするような子ではなく、自分の感情を表現しない感じだったので、大好きなおばあちゃんが亡くなった時の自分の気持ちなどをうまく表現できなかったのだと思う。自分にとって「何がつらいのか」「何が不満なのか」というようなこともなかなか表現できなかったのだと思う。

京都の学校に代わった時も、娘にしたら突然決まって納得していない、ということもあっただろうし、京都の学校の先生はとてもよくしてくださったが、学校から帰ってくると、寝っ転がってずっと「いやだ、いやだ」と言っている。当時娘は5年生だったが、その年齢の子がするようなことじゃない、ということもよく分かり、今、しっかり気持ちを受け止めてくれる大人が必要だと感じて、家にいることにした。ちょうど反抗期にもかかっていたのだと思う。

そういう状態が続いたのは3年間だった。中学2年生になると、うそみたいに状況が変化した。やっとその時期から、震災の時、おばあちゃんがどうだったとか、自分がどれだけおばあちゃんが好きだったか、ということ話をすようになった。

でも、まだ中学3年ぐらいまでは、しょっちゅう一緒に寝ていた。それまでは別の部屋で眠っていたのに、すぐに「一緒に寝よう」と言ってくるので、雑魚寝みたいにして一緒に寝ていた。なんかさびしかったんだろうと思うが、それが表現できないから、「今日は一緒に寝る」になるようだった。べたべたくっついてきたり、ということはよくあった。

高校になってから大分しっかりしてきた。学校でもよく友達と地震のときの話をするようになったらしい。

最近になって、娘が「地震のとき、何があったかももう覚えてない」と言ってきたので、「嫌なことだから忘れたんじゃない？」というのと、「やっぱりそうかなあ」と。忘れる、ということはいいいことだと思う。それはいい記憶が重なってくるからこそ、悪い記憶が忘れられると思うから。

【震災に遭った人同士で語り合うこと】

震災後3年ぐらいは震災のあった冬を迎えるのがとてもいやだった。ちょっとした鬱状態のような感じだった。用事があれば出かけていけるが、何もなければ外に出て行きたくない、人と会いたくない、という感じだった。揺れてないのに揺れているように感じたり、ということもあった。地震直後は親しい友人（神戸在住ばかりではないが）に断片的でも、いろいろ話しているうちに、気持ちが落ち着いてきた。

今、娘は大阪の大学に通っているが、そこでは「地震のことなんて、誰も何も話さない」と言っている。被災地以外の人にとっては、いかに身近な地域であっても「遠いところで起こった遠い出来事」のように思われているということがよくわかった。

しかし、自分も娘も、神戸に戻ってきてしばらくしてからは、神戸の人と「地震の時、どうされてました？」という話をよくしている。少しだけ知り合ったという人とでも聞いたり聞かれたりしている。その中で、だんだんとその時の記憶がうまく薄められているように感じている。被災の程度の差もあれば経験の差もあるけれど、「こんなだったね」と話し合うことが、被災地にいた自分達にとってすごく大事なことなのではないかと思う。

【後記】

田中伸子さんは震災で母を亡くし、娘さんも不安定な状況が続く中、自らの生活の混乱を脇に、学校という職場の中で被災者の世話に走り回らざるを得なかった。ここが、他の職場との大きな違いで、自らも被災者ではありながら、その悲しみやつらさに目をつぶりながら避難者や被災児童への援助に疲れきったと言う。

それだけでなく、祖母を失った娘の悲しみやつらさを親としてしっかり受け止めてやりたいと思ったことも退職の理由である。

その後、父の介護など新しい生活上の課題にも直面しながらも、9年後に彼女は小学校の先生に戻った。新しく始めた活動で知り合った人々や本との出会

いなどを重ねた3年間は、「気持ちを整理する時間」であり、「日常を取り戻す」という課題をこなす時間」であったと言う。

若いころから行ってきたボランティア活動に再び関わる事が日常性の回復に役立ったことも伺い知れる。

「小さなことの積み重ねでいいから、できる時にできることをしていきたい。だから、日常を大切にしたい。」と彼女は強調し、それだけに「なにか大きな事を成さねば人生は完結しないように思うっていうのは、つらいことじゃないかな」と続け、普通の毎日の人生への愛おしさとひたむきさを今、あらためて述懐している。

IV. 藤原礼子さんの物語

住所：兵庫区

震災時の自宅の状況：全壊（その後全焼）

世帯の状況：夫と二人暮らし。（子どもは4人。別居）

【これまでの人生】

昭和3年、神戸市生まれ。小学校5年生の時に大きな水害の経験をしている。戦時中は学徒動員で作業していた工場が空襲を受けた。「焼夷弾を水で濡らしたむしろで、いくつも消したことがある」とのこと。

昭和47年から川池婦人会^{*}会長。その後、兵庫区連合婦人会会長、神戸市婦人団体協議会会長、NPO法人輝かわいけ理事長、川池ふれあいのまちづくり協議会委員長。

※兵庫区川池婦人会は昭和25年に設立。現在はNPO法人・輝かわいけとしても活動。

全国でも珍しい単位婦人会単独所有の婦人会館の管理運営をしており、平成12年、震災復興都市計画事業によって、地域福祉センターと一体化した婦人会館を移転新築した。現在の主な活動は生きがい対応型デイサービス、配食サービスと見守り、神出・伊川谷との野菜お裾分け交流、まちの美緑花と美化活動、コミュニティビジネス形成

支援事業、くれよんるーむ（子育て支援事業）開設など。

【震災直後～助け出されるまで】

夫が留守で、ひとりで自宅（2階建ての1階）で寝ていた。

揺れの直後、崩れたものに押さえつけられて動けなくなった。真っ暗だったので、真夜中だと思い、「夜が明けたら誰かが覗きにきてくれるだろう」とじっとしていた。地域の被害状況がこんなにひどいと思っておらず、「大工が手抜きしたなぁ（笑）」と思っていた。崩れてきたものとの間には布団などのクッションもあり、動けないだけで、その時は身体の痛みもなかった。何もできなかったので「まぁ、夜が明けるまで、もういっぺん寝ましょう」と、その後数時間眠った。

何時間後かはわからないが、目を覚ましたが、一向に明るくならないのでおかしいと思い始め、その時動いた手で周囲を探った。タンスに触り、それが腰や膝の上に乗るかかって押さえつけられていることがわかった。その後、タンスの裏側すぐに壁がくっついていることもわかり、「あぁ、家がめげた」と思った。

その時、すぐに「助けてと言おうかな、と思ったけれど、下手に声を出し続けて疲れてもよくないし、後で「えらい声、出してはりましたなぁ（笑）」と近所の人に言われるのもかなわないので、「その内、見つけてもらえるだろう」ともうひと寝入りすることにした。その後、「どのみち、家を建て直さないとあかんから、次はこういう家にしたいなぁ」と次の家の青写真を考えたりしていた。「夢の中では無尽蔵にお金が使えたから、いい家、建ちましたよ（笑）」とのこと。

そのうち、余震が起こるたびに徐々に身体にかかってくる重みが強くなり、つらくなってきた。つらいので、身体を動かそうと少しでも動くと、さらに家が崩れて重くのしかかってくる。「こりゃ、なるようにしかならんかぁ。家がつぶれてもいいから向きを変えようか」と思い出した時に、近くで人の気配がしてきた。そこで、向かいの家の人の名前を呼んだ。どんなに微かでも、自分

の名前ならば呼ばれたら耳に入ると考えて、名前を呼ぶことにした。すると、たまたま向かいの家の方がいて、「おーい」と返事をしてくれた。

2階建ての1階に寝ていたが、2階部分は崩れ落ちたが東南方向に倒れ、寝ていた場所が西の端だったために命が助かった。その後、気づいた人が表通りまで出て、何十人もの助っ人を集めてくれ、20分ぐらいかけて助け出してくれた。外に出られたのは、地震から約5時間後の午前11時だった。同地域で生き埋め状態で助けられた人は非常に多かったうえに、亡くなられた方は100数名だった。

その時を振り返って、「家の下敷きになっているときも、絶対に放っておかれるとは思いませんでした。夜が明けたら必ず誰かが来る、そう信じられるというのが、最大のおつきあいですよ。地域、大事ななと思いました」。

近隣で、地震直後から出火があり、午後4時ごろまでに一旦鎮火したが、晩に再び出火し、残っていた家も焼けた。彼女の家もその晩に全焼した。

【震災当日の晩】

午後4時に鎮火した時点で、地域の人がそれぞれ避難したことを確認してから西区稚台の娘さんの家に避難する。西宮在住の娘2世帯もその家に避難したため、4世帯同居状態（総勢13人）になる。

晩になってから、足が麻痺して動かなくなり、身体中に痛みが出てくる。外見的にはまったく無傷な状態だったが、長時間圧迫されていたため、神経をやられていた。知り合いが西区の医療センターに連絡を入れてくれ、診てもらったところ、「入院しなさい」と言われるが、もっとひどい状態の人がたくさんいたため譲り、入院せずに自宅に戻る。

遠方に住んでいる息子が医師で、「このまま動かない状態でいたらあかん。本人が嫌がっても足を床につけて歩かせなあかん」と言われ、とてもつらかったが、娘、婿、孫たちの助けを借りて夜通し歩いた。腰や足を支えてもらいながら20分歩いては10分休む、というペースで続けた。

その時を振り返って、「歩かされるのは、埋っているときよりしんどかった。

でも、ついて歩かせてくれた家族はもっと大変だったと思う。『おばあちゃんをどないかせなあかん』と必死にやってくれた。家族はほんま大事ななあと思いました」。

【震災後～1年】

地域が大変な状態になっていたのに、まだ歩けるような状態ではなかったが杖や車いすを使って、区役所に行ったり地域の様子を見に回ったりし始める。2月初旬からは、神戸市の本部にも出始める。その後、下敷きになった時に内臓に異常が出ているようなことはないかと6月に検査を受け、その際、初期のガンが見つかり、即入院・手術することになった。

まちの復興に向けた具体的な動きが出てくる時期と重なり、地域の多くの要職についていたため入院中も関係者が訪れ、病院の食堂を借りたりしながら、毎日打ち合わせや会議を開いていた。

【全壊した家を建て直す】

いろんな制度を活用したら、現金がなくても家が建つように教えてもらったけれど、実際には担保が必要だったりして、行政機関や大きな企業に勤務していない人、家も全壊して丸裸になったような人は結局使えなかった。大体、まず最初の着手金で3分の1、次に棟上の時に3分の1支払いが必要になる。しかし、実際にお金がでるのは棟が上がって骨組みの検査が通って1ヵ月後ぐらい。そうすると、3分の2の2000万円のつなぎ資金が必要になる。それだけのお金を準備できない人、また建設業者などと話がつけられてつなぎ資金なしで建ててもらえたような人でなければ、家を建てることはできなかった。借地だったような人は、さらに土地の購入資金まで必要になって、さらに困難に。また高齢の場合、子どもとの連名でなければ貸してもらえなかったりした。单身者にはさらに困難だった。

【制度を作る人】

実際に制度を作る人たちは、社会的地位があるような人ばかりで、いろんなことがスムーズに進むような人ばかり。つまり制度をあまり使わなくても生活できるような人ばかりで作っている。もっといろんな立場の人が入って、例えば高齢であったり、自営業だったり主婦だったりという人が入ってつくったほうが実際に使える制度になるはず。

ゴミ・ステーションをどこにするのか、ということもまちづくりにはとても重要だけど、実際にそこで生活している女性の声が届かなければ、気づきもしない、ということになってしまう。まちでゴミ・ステーションを決めるときはとてももめる。減歩されてしまうし、ゴミ収集の後片付けのこともあるし、不法投棄されることもある。皆嫌がる。でもそれをしてくれた人には何かメリットがあるような工夫をしたり、そういう知恵を働かせることが大切だと思う。

【都市計画と女性の声】

震災前、都市計画の場に女性は入れなかった。震災前から都市計画区域で話し合いはしていたけれど、全然進んでいなかった。婦人会もメンバーに入れてもらえなかった。男性ばかりで話し合っていて、それぞれの利害が絡んだりすると收拾がつかなくなって、そのまま放置されていた。実際に家のことは奥さんに話を通したほうが早く進むことが多い。でも、話し合いの場に夫婦で出ていて、奥さんが発言したりすると「おまえがいらんこと言うから」と後から言われたり、「あそこの奥さんがこんなこと言っていた」と言われたりで、家ももめる。だからそういう場で女性は発言しない。

その状態を打破するためにも婦人会として最初から話し合いに入って、しっかり発言することは大切だと思っていた。実際に震災後、これらの教訓から女性がたくさん計画づくりに入るようになって、この地域の「せせらぎ」もできた。

【後記】

藤原さんの震災前の体験が、被災時の対処に大きな影響を与えていることは想像に難くない。1つは第二次世界大戦時の神戸空襲である。カネボウ工場で学徒動員で行っていた時、そこで空襲を受け、大火災をも経験している。焼夷弾をいくつも消火しているうちに「度胸がすわり、物事はなるようになる」という確信を得ている。さらに35年にもわたる婦人会を中心とした地域活動が、彼女の人生のバックボーンを形成していると言えよう。それゆえに生き埋めになったときも、地域の人たちが必ず救助に来てくれるという信頼が、被災直後の安心感をもたらした。

今でこそ、市民のまちづくりや都市計画における参画と協働が当たり前のようになってきたが、震災前は、とりわけ地域の女性にとって参画と協働は実現されていなかった。もし反対にもめげずに、女性の参画を強く訴えていけば、都市計画も順調に進み、より減災が可能なまちづくりができていたのにと彼女は悔やみ、「あの時、わたしに勇気がなかったから、この町はこんなに被害が拡大した。みなさんごめんなさい」と詫びたことさえあった。

それでも、態勢を取り直し、再び地域の再建の先頭に立ち、50年間にわたる婦人会活動の学習・活動の成果の粋を傾注するその姿勢からは実生活の体験と知恵に基づいた、めげない明るさというべき楽観主義が沸き立っている。

V. むすびにかえて

インタビュー調査の困難さの一つは、サンプル選びだとしばしば言われる。もとより今回も、復興地の代表として、いわゆる「典型的なケース」を選び出し、お願いしてインタビューに答えていただいたというわけではない。数々の文献・資料を収集し、リソース・パーソンとも呼ぶべき方たちから、名前を挙げてもらい、さらに、いくつかの視点から数名に絞り込んだというプロセスを経て、掲載に至った。

ジェンダーの問題では、平時の問題が震災後に凝縮して表れたことは、いくつかの調査でも明らかであり、具体的には、家事・育児・介護などの負担が被

災により大きく増えたにもかかわらず、男性は震災後も仕事に追われ、他方女性にその負担が集中したのである。さらにストレス増加によるドメスティック・バイオレンスやレイプなどの事件も多発したという。

これらの事象について、その語り部もまた必要であることは度々承知していたが、とにかく何人かの女性たちの思いの一つ一つを紡ぎ、記録していくことが肝心だと考え、今回はそれに着手したものである。喪失と再生の物語は女性の数だけ、いや人間の数だけあることは言うまでもない。

ベラルーシの女性作家、スベトラーナ・アレクシエーヴィッチは、史上最大の原発事故による被災者の証言をまとめた『チェルノブイリの祈り』を出版したが、彼女は次のように述べている。結びにかえてその長く重い言葉を引用したい。

チェルノブイリ原発事故が人類史上最大の悲劇の一つであり、それが歴史的にも非常に辛い過去を持つスラブ民族の上に降りかかったことを考えると、人々の中にあきらめや無力感がみられることはある意味、当然なのかもしれません。しかし、私にはそうしたあきらめはありません。現実を受け入れることは当然でも、それをよしとせず、常にそれに対抗するという姿勢をとりたいと思います。

自らに降りかかった悲劇をそのまま受け入れてしまう“苦しみ文化”というものは、人間が生きるうえで妨げになると考えるからです。“苦しみ文化”にとらわれた人々は、苦しむことで何かが生み出されるかのような錯覚に陥ってしまうのです。

汚染地域で防護もせず、農作業を続ける男性がこんな言葉を語っていました。「われわれがやることは我慢することだけだ」と。

そのあきらめにも似た言葉を聞き、私は、チェルノブイリを生き延びることができるのは“苦しみ文化”から解放された自由な人間だけであることを感じました。

[謝意]

インタビュー全般にわたりコーディネートし、かつその内容を文章化して下さった鈴木貴子さん、掲載に至った田中裕子さん、田中伸子さん、藤原礼子さんの3人の方々はもとより、快くインタビューに応じて下さった橋本幸子さん、岸美穂さんに感謝いたします。

この調査に親身になって情報と時間を提供して下さった方々：正井礼子さん，相川康子さん，寺内夏子さん，尼川洋子さん，山添令子さん，川畑真理子さん，清原桂子さん。ありがとうございました。

皆様にあらためてお礼を申し上げ，諸般の事情で，報告が1年余り遅れたことをお詫び申し上げます。

三位一体の改革
 すまいの耐震化
 在外邦人選挙権制限最高裁違憲判決
 郵政民営化
 人口減少社会の到来と日本経済への影響
 人民元切り上げ
 食育基本法

〱 三位一体の改革

1. 総論

「三位一体の改革」は、小泉内閣が推進する地方税財政制度の改革であり、平成14年6月25日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針（以下「基本方針」という。）2002」において、政府の重要課題として位置づけられて以来、経済財政諮問会議を始めとする各種審議会等で議論が深められるとともに、地方財政対策、予算編成等を通じて、その内容が年々具体化されてきたところである。

この改革のねらいは、「官から民へ」「国から地方へ」の考え方の下、地方の権限と責任を大幅に拡大し、国と地方の明確な役割分担に基づいた自主・自立の地域社会からなる地方分権型の新しい行政システムの構築にある。このため地方分権の理念に沿って、歳出面では国の関与の廃止・縮減により自由度を高め、歳入面では受益と負担の関係の明確化を図る観点から地方税中心の歳入体系を構築するため、税源移譲、国庫補助負担金改革、交付税改革の3つを一体的に進めるものである。

2. 経緯

(1) 基本方針2003

平成15年6月27日に閣議決定された「基本方針2003」においては、いわゆる三位一体の改革の平成18年度までの基本的方針と、改革の基本的理念が示されており、基本的理念としては、「地方分権」の理念に沿って地方団体の歳出・歳入両面での自由度を高める方向での改革を明確に位置づけるとともに、「国・地方を通じた行財政改革」を進めるなどにより「効率的で小さな政府」を実現することを掲げている。この理念に沿って、三位一体の改革の具体的工程として、①国庫補助負担金の改革については、概ね4兆円程度を目途に廃止・縮減等の改革を実施すること、②税源移譲を含む税源配分の見直しについては、廃止する国庫補助負担金の対象事業の中で引き続き地方が主体となって実施する必要のあるものについて税源移譲により対応すること、税源移譲は基幹税の充実を基本に行うこと、義務的な事業については全額・その他は8割程度を目安として移譲を行うこと、③交付税改革については、交付税の財源保障機能全般を見直し縮小すること、地方財政計画の歳出を徹底的に見直すことにより交付税総

額を抑制すること、不交付団体（市町村）の人口割合を大幅に高めていくことなどを柱とする改革について「改革と展望の期間」（平成18年度まで）に実施する旨が示された。

(2) 平成16年度予算編成

平成16年度予算編成は、基本方針2003の考え方を前提として行われ、国庫補助負担金の改革として、地方公共団体向けの国庫補助負担金等の約1兆300億円が廃止・縮減され、税源移譲等では平成15年度及び平成16年度の国庫補助負担金の一般財源化に対応するものとして、所得税の一部を所得譲与税として税源移譲（移譲額4,249億円）、義務教育教職員の各年度の退職手当及び児童手当の支給に必要な額について、税源移譲予定特例交付金が一般財源として交付（交付額2,309億円）され、さらに交付税改革として地方歳出の抑制により、地方交付税の総額を16.9兆円（対前年度▲1.2兆円、▲6.5%）に抑制するという内容となった。

この平成16年度の「三位一体の改革」に関しては、地方交付税等の削減が国の歳出抑制の程度と比較しても大きすぎる上、唐突に行われたこと等により、地方公共団体の予算編成に大きな混乱を生じさせる結果を招き、神戸市においても180億円の減収が生じ予算編成上大きな影響を受けたところである。これにより地方の声として「国庫補助負担金の削減規模に対して税源移譲の額が少額である」「4兆円の国庫補助負担金の改革に応じた税源移譲の規模等三位一体の改革の全体像を明確にするべきである」等の多数の意見が国に対して出された。

(3) 基本方針2004

このような地方の声に答える形で、麻生

総務大臣が平成16年4月に経済財政諮問会議において、地方との信頼関係の下に「三位一体の改革」を進めることができるようにとの考えに立ったいわゆる「麻生プラン」を発表し、その後各種審議会や与党においても活発な議論が行われ、その経過を踏まえ平成16年6月に「基本方針2004」が閣議決定された。その主な内容は、基本的には「基本方針2003」での改革方針をそのまま踏襲した上で、税源移譲は概ね3兆円規模を目指すこと、国庫補助負担金改革の具体案を地方が主体となって取りまとめるよう要請すること、税源移譲の実施方法については、個人住民税所得割の税率をフラット化する方向で検討を行うこと、地方団体の安定的な財政運営に必要な一般財源総額を確保することなどが盛り込まれるものとなった。

(4) 地方団体に対する国庫補助負担金改革案の取りまとめ

この決定を受けて、地方6団体に対して国庫補助負担金改革の具体案の取りまとめを行うよう要請がなされ、2ヶ月間という極めて限られた期間での地方6団体における精力的な議論（特に義務教育費国庫負担金の一般財源化に関して白熱した議論がなされた）、小異を捨てて大同につくという観点にたつてのとりまとめが進められた結果、平成16年8月に地方6団体の連名による「国庫補助負担金等に関する改革案～地方分権推進のための『三位一体改革』～」が小泉首相に提出された。この改革案は、国と地方との協議機関を設置し、三位一体の改革に地方の意見を確実に反映することを担保するよう求めた上で、義務教育費国庫負担金に関しては、17から18年度におい

て中学校分の一般財源化を提案するとともに、建設国債を財源とする国庫補助負担金については、施設整備以外の公共事業等投資的なものも改革案に含めるなど、総額3.2兆円・148項目を税源移譲対象補助金とする内容のものであった。

(5) 政府・与党合意と平成17年度の予算編成

地方6団体における改革案を受け、官房長官を中心とした4大臣会合、与党における検討、さらには政府・与党の協議会、また国と地方の協議の場など、様々な場で検討・調整が行われ、11月26日に政府・与党協議会において三位一体の改革についての全体像が取りまとめられ、政府・与党合意の中の交付税改革の部分が決定されることになった。

平成17年度の三位一体の改革におけるポイントは、国庫補助負担金の改革3兆円のうち、義務教育費国庫負担金の暫定措置として8,500億円程度を含む1兆7,600億円程度、さらに平成16年度分の6,560億円を加えて、2兆4,160億円程度が明示され、8割程度までを全体像に盛り込むものであった。しかし義務教育費国庫負担金の暫定措置や生活保護負担金・児童扶養手当の補助率見直しについては、平成17年秋までに結論を得る等とされ、先送りとされた課題も残る地方の提案とは程遠い内容であったが、地方交付税総額がほぼ前年同程度確保されたこと等により、平成16年度のような予算編成に当たった混乱は見られなかった。

(6) 基本方針2005

基本方針2005においては、3兆円規模の税源移譲に結びつく国庫補助負担金改革のうち、残り6,000億円規模の具体化、暫定措置とされている義務教育費国庫負担金の

8,500億円、また地方6団体の提案には含まれていない生活保護費及び児童扶養手当に関する国庫負担改革、さらに公立文教施設整備費等建設国債対象経費である施設費などの課題について、平成17年秋までに結論を得るとするのみにとどまる内容であり、その結論は11月末の政府・与党合意に委ねられる形となった。

(7) 政府・与党合意

政府・与党合意に至るまでの間、生活保護負担金等にかかる問題や義務教育費国庫負担の問題について、様々な場での国、地方含めての議論が重ねられた結果、平成17年11月30日、三位一体の改革についての政府・与党合意がなされ、国庫補助負担金の改革として、義務教育費国庫負担については国庫負担率の引下げ（ $1/2 \Rightarrow 1/3$ ）により8,500億円程度の減額・税源移譲を行うこと、児童扶養手当の国庫負担率（ $3/4 \Rightarrow 1/3$ ）、児童手当国庫負担率（ $2/3 \Rightarrow 1/3$ ）への引下げを行うこと、建設国債対象経費である施設費については、地方案に配慮して公立学校等施設整備費補助金などについて廃止した上で、5割の割合について税源移譲を行うこと等により、税源移譲に結びつく改革として6,540億円を実施し、これまでの改革分と合わせて3兆円規模の税源移譲を行うこと（平成18年度は全額所得譲与税により措置）が決定した。また、生活保護に関しては削減対象負担金からは除かれる形になったところである。

なお、三位一体の改革における一つの柱となる地方交付税の見直しについては、今後の予算編成を通じて具体的な調整を行うこととされている。

3. 終わりに

三位一体の改革については、「地方にできることは地方に」という方針の下、平成18年度までに4兆円程度の国庫補助負担金改革、3兆円規模を目指した税源移譲、地方交付税の見直しの確実な実現を図るため、検討が進められてきたところであるが、地方分権に向けた改革に終わりはなく、18年度までの改革の成果を踏まえつつ、第2期改革として19年度以降も継続して国と地方の行財政改革を進める観点から、真に地方の自立と責任を確立するための取り組みが進められる。

❧ すまいの耐震化

1. すまいの耐震化とは

(1) 住宅の倒壊と命

阪神・淡路大震災では、建物の瞬時の倒壊により多くの市民が犠牲となった。

「国民の生命と財産を守る（建築基準法より）」はずの建物が凶器となったのは痛恨の出来事であった。倒壊した住宅に閉じ込められ焼死に至った例や、長時間の身体圧迫、家具の転倒による大ケガの例もあった。

住宅の滅失、損壊により、小中学校やテントでの避難生活を余儀なくされ、体調も悪化した。

このように、安住のすまいの倒壊により尊い命と普段の生活が奪われてしまったことを被災都市として忘れてはならない。

(2) 住宅の倒壊とまち

もし住宅の倒壊がなければ出火が減少し、あれほどの大火が、まちを焼き尽くすことはなかった。また、救助活動や避難を阻害することもなかった。

行政施設や教育施設が避難所となり本来の機能を奪われたのも、おびたしい住宅が倒壊したからである。

住宅は、一つひとつは都市の構成要素に過ぎないが、その健全さがまちの安全・安心化に大きな貢献をしていることを思い知らされた。

まちの防災性を高めるためには、住宅一つひとつが災害に耐え、家族の生命を守り、復旧・復興の拠点となるように耐震化を促進していかなければならない。

2. 耐震化の取り組み

(1) 耐震診断

阪神・淡路大震災では、昭和56年の建築基準法改正以前の旧耐震基準による建物に特に被害が多く発生したことから、平成12年度からマンションを対象に、平成13年度からは、戸建住宅を対象に診断を行っている。

しかし、現在の受診率は戸建1.5%、マンション40%とまだまだ低く、地震防災対策についての意識の低さ、耐震改修の費用・労力の大きさと効果のわかりにくさなどから、耐震化が進んでいるとは言いがたい。しかも、大地震が間近に迫っている。（今後30年間の発生確率は、東海地震80%、東南海地震60%、南海地震50%）

(2) 普及啓発

すまいの耐震化を促進するため、平成16年6月、建築実務の専門家と学識経験者と連携し「神戸市すまいの耐震化検討会」を設立した。検討会では、耐震化の3原則

- ①自分のすまいを知る
- ②すまい方を工夫する
- ③すまいを丈夫にする

を耐震化の促進方針として確認し、市民向

けリーフレット「地震から家族を守るために」を作成し、講習会や出前トーク、耐震フェアの開催、区別巡回展の実施、耐震情報 の全自治会回覧・全管理組合への提供・全戸配布（広報こうべ）など、積極的な取り組みを行っている。

(3) 市民と専門家をつなぐしくみづくり

次いで、すまいの耐震化を定着させる為、平成16年8月、建設関係団体と消費者団体の協力を得て、「神戸市建築物安全安心推進協議会」に「すまいの耐震化促進部会」を設置した。

促進部会では、種々の検討を経て、以下の3つの提言を発信した。

- ①市民と専門家をつなぐしくみづくり
- ②耐震施策の普及啓発
- ③耐震化の専門家の育成

（詳しくは、神戸市HPのトップページから「すまい」→「すまいの耐震化促進」→「すまいの耐震化促進のための建築士・生産関係者向け基礎マニュアル」→「4. 便利ツール、資料編」）

神戸市では、これを基に、専門家の育成や安心して耐震改修に取り組める環境整備を行っている。

本年10月には、促進部会の加入団体である建築士団体と工務店団体が連携して「神戸市すまいの耐震ネットワーク」を組織し、市民が安心して工事を依頼できる体制が整った。

3. 国レベルでの取り組み

(1) 住宅における地震被害軽減に関する指針（内閣府・平成16年8月）

指針では、住宅内で地震に遭遇する可能性が高いことから、居住者（住まい手、自治組織等）、建築士・生産関係者（建設業

者、メーカー、不動産業者等）、行政が相互に連携しながら幅広い方策を講じ、住宅における地震被害軽減（減災）に取り組んでいくことを求めている。

(2) 提言「住宅・建築物の地震防災対策の推進のために」（住宅・建築物の地震防災推進会議・平成17年6月）

国民の安全を確保することは国及び地方公共団体の重要な責務であり、相談体制の整備、所有者等が耐震診断や改修を行いやすい環境の整備や負担軽減のための制度の構築、必要な法制度の整備などを提言した。

この中で、住宅の耐震化の目標について、「10年後の住宅の耐震化率（全戸数に対する安全な住宅の割合）を90%」と明記され、国土交通省の基本方針となった。

4. 命を守る耐震化

(1) 耐震改修

このような行政の積極的な取り組みに関わらず、普及啓発や診断が耐震改修に直結しておらず、すまいの耐震化が十分に進んでいない状況は否めない。

今般、平成17年度補正予算における耐震改修等の支援制度の創設においては、市民の命を守る視点から、市民が耐震化に取り組む敷居を低くしている。

①すまいの耐震性向上のために

耐震改修については、兵庫県の補助制度に上乘せを行うと共に、県が補助していない小規模な改修に対しても補助を行う。

具体的には、これまでの改修の基準を達成する為の市民の労力（工事期間の煩わしさ、費用負担、居住性の悪化等）を軽減する為、震度6弱程度の地震に対して、瞬時に倒壊せず命を守る改修工事を補助対象とした。

②くらしの耐震性向上のために

阪神・淡路大震災の住宅の中での怪我の約半分は、家具等の転倒落下によるものであり、家具や収納物の散乱による避難経路や救出経路の閉塞が混乱を助長した。

大地震から命を守る為、地震発生時に速やかな避難が困難な高齢者・障害者の方がある世帯に対し、家具固定費を補助する。この補助は、震災10年を経過し、震災の体験を風化させないよう市民防災の警鐘としての意味も含んでいる。

③まちの耐震性向上のために

耐震性が低い老朽木造住宅は、震災時に倒壊し避難経路を塞ぎ、火災の原因ともなる可能性が高い。

この老朽木造住宅が密集する防災再開発促進地区（市内10地区、約619ha）において、解体撤去費を補助し、もって安全安心なまちづくりに寄与する。

(2) 市民の目線での推進

このような耐震化の敷居を低くした制度の創設により、民間の実施体制と行政の支援制度が連携して、今後10年間で耐震化率90%超へとめざしていく体制が出来上がった。

今後は、専門家の育成を通じて「すまいの耐震化」の裾野をいっそう拡充していくと共に、自治会や管理組合単位でのきめ細かい相談会の開催など“コミュニティ単位”での啓発活動を強化し、市民が安心して耐震化に取り組める環境を充実していく予定である。

■ 在外邦人選挙権制限最高裁違憲判決

1. 概要

国外に住む在外邦人の選挙権を制限する

のは法の下に平等を定めた憲法に違反するなどとして、海外在住者が選挙権制限の違法確認や損害賠償を求めた訴訟の原告審で、最高裁大法廷は、請求を退けた1審、2審判決を破棄し、選挙権行使を制限した公職選挙法の規定を違憲として、在外邦人に「次回の国政選挙で投票権を有する」ことを確認するとともに、原告に対して国家賠償法に基づく賠償を命じる判決を下した。

2. 事案の内容

本件は、国外に居住して国内の市町村の区域内に住所を有していない日本国民に国政選挙における選挙権行使の全部又は一部を認めないことの適否等が争われた事案である。在外邦人の選挙権の行使については、平成10年に公職選挙法が一部改正され「在外選挙制度」が創設された。しかし、その対象となる選挙について、当分の間は衆議院比例代表選出議員の選挙及び参議院比例代表選出議員の選挙に限ることとされた。改正前の公職選挙法では、3か月以上当該市町村の住民基本台帳に記録されている者のみ選挙人名簿に登録されるので、在外邦人は、あらゆる選挙において投票をすることができなかった。一方、法改正後は、新たに在外選挙人名簿が調製されることとなり、名簿に登録されれば一部の選挙において投票を行うことが可能となった。

本件において、在外邦人である原告人は、在外邦人であることを理由として選挙権の行使の機会を保障しないことは、憲法14条1項（法の下での平等）、15条1項（公務員の選定罷免権）及び3項（成年者による普通選挙権）、43条（全国民の国会議員選挙権）並びに44条（議員及び選挙人の資格）並びに市民的及び政治的権利に関する国際

規約25条に違反すると主張して、公職選挙法の内容が違法であることの確認及び予備的に在外邦人が衆議院小選挙区選出議員の選挙及び参議院選挙区選出議員の選挙において選挙権を行使する権利を有することの確認を求めた。さらには、立法府である国会が、在外邦人が国政選挙において選挙権を行使することができるように公職選挙法を改正することを怠ったために投票をすることができず損害を被ったと主張して、損害賠償を求めた。

3. 最高裁判決の内容

1. 改正前の公職選挙法が、平成8年に実施された衆議院議員の総選挙当時、在外邦人の投票を全く認めていなかったことは、憲法15条1項、3項、43条1項、44条ただし書に違反する。また改正後の公職選挙法が、当分の間両議院の比例代表選出議員の選挙に限定する部分も、憲法に違反する。
2. 在外邦人である上告人が次回の衆議院議員の総選挙における小選挙区選出議員の選挙及び参議院議員の通常選挙における選挙区選出議員の選挙において、在外選挙人名簿に登録されていることに基づいて投票をすることができる地位にあることを確認する。
3. 国会が違法状態の公職選挙法を放置したのは立法不作為にあたり、国家賠償法1条1項に基づく国家賠償請求が可能であり、国は上告人に投票できなかった精神的損害に対し慰謝料を払う義務を負う。
4. 判決の意義、今後の対応

最高裁が法令について憲法違反を判断したのも異例であるが、立法不作為の違法を認めたのも極めて異例のことである。今後、

行政による不作為とともに立法の不作為が広く認められるようになることが予見される。なお判決により、次回国政選挙において、在外国民が選挙区選挙で投票を行う権利が確認され、少なくとも次回参議院選挙(2007年)までには公職選挙法の改正を行う必要がある。

〱 郵政民営化

1. はじめに

郵政事業は、明治以来、日本の経済・社会の発展を支える制度的なインフラとして、重要な役割を果たしてきた。

しかし、①戦後、民間の提供する金融サービスが広範に普及し、郵便貯金や簡易保険を全国的に提供する必要性が失われてきていること、②通信・輸送手段も急速な発展を遂げ、郵便事業に代替するサービスが存在するようになったため、郵政事業を国営企業として、特典を与えながら運営する必要性が薄れてきたこと、③資金の流れという観点から、公的部門に資金を集中し、政策的にそれを投下するのではなく、民間部門での自由な利用に委ねることが、日本経済の一層の発展にとって重要になっていることなどが指摘されている。

また、ドイツを始め、ヨーロッパ諸国を中心として、郵政民営化の流れは急速に進展しており、民営化された事業者は、国際的な進出を含め、ダイナミックな展開を見せ始めており、日本はこうした国際的な動きに取り残されないようにする必要があると言われている。

2. 「郵政民営化関連法」の成立

このような郵政事業を取り巻く環境の変化を背景として、次のような基本的視点の

下に、「郵政民営化関連法」は2005年10月に成立した。

第1に、民営化後、郵政公社法による業務内容、経営権に対する制限を緩和し、最終的な民営化においては、民間企業として自由な経営を可能とすること。

第2に、民間企業と競争条件を対等にし、民営化に伴って設立される各会社は、民間企業と同様の納税義務を負うとともに、郵便貯金と簡易保険については、民営化前の契約と民営化後の契約を分離し、後者については、政府保証を廃止し、預金保険、生命保険契約者保護機構に加入すること。

第3に、事業毎の損益を明確化し、金融システム安定性の観点から事業間のリスク遮断を徹底すること。

3. 「郵政民営化関連法」の内容

「郵政民営化関連法」は、「郵政民営化法」「日本郵政株式会社法」「郵便事業株式会社法」「郵便局株式会社法」「独立行政法人郵便貯金・簡易生命保険管理機構法」「郵政民営化法等の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」の6法律から成る。

そして、「郵政民営化関連法」では、次の2段階で改革を進めることになっている。

第1段階として2007年10月に、日本郵政公社を持ち株会社（日本郵政株式会社）の下に、郵便事業株式会社、郵便局株式会社、郵便貯金銀行、郵便保険会社の4つの事業会社に分割・民営化する。

第2段階として、民営化後10年以内（2017年まで）に、持ち株会社は郵便貯金銀行と郵便保険会社の株式を全て売却し、完全民営化を行う。他方、持ち株会社、郵便事業株式会社及び郵便局株式会社は、政府が法律に基づいて設立した特殊会社で、

一定の公共的な責務を負わされている。

4. 今後の課題

郵便貯金の完全民営化の道筋は示されたものの、融資審査能力をどうつけるのか、といった問題が残されている。

また、郵便貯金、簡易保険が2017年までに完全に民営化されるのに対し、郵便や郵便局は、完全民営化されずに政府設立の会社のままであり、信書への民間参入促進策も見送られた。

▨ 人口減少社会の到来と日本経済への影響

1. はじめに

2007年度は、人口推計によると、我が国の総人口が戦後初めて減少し始めると同時に、戦後生まれのベビーブーム世代（団塊世代）の第一陣が定年退職の年齢に到達する年である。本格的な人口減少、少子高齢社会の幕開けは、日本経済において経済活力の維持という課題に直面することになる。

そこで、2007年から始まる人口減少社会の特徴の整理と、人口減少や団塊世代の定年退職という人口動態上の大きな変化が、家計行動や企業行動への影響など日本経済に及ぼす影響について、平成17年度「経済財政白書」にもとづいて概観する。

2. 人口減少社会の到来

目前に迫っている「人口減少社会」の主な特徴について、次のとおりとりまとめられている。

①国立社会保障・人口問題研究所が2002年1月に発表した「日本の将来推計人口」（中位推計）によれば、2006年の1億2774万人をピークに減少を始め、21世紀末には6414万人まで落ちると見込んでいる。なお、総人口が減り始めるのは、厚

生労働省が平成17年11月に発表した人口動態統計（速報）によると、8月末までの過去一年間の自然増加数は、昨年の同期に比べて、約6000人の減となっていることから、2005年に早まる可能性がある。

②地域別に我が国の人口動態をみると、「都心回帰」による人口流入が続く東京等の都市圏や、出生率が高い水準にある沖縄については、まだ人口の増加が続いているが、その他の地域（北海道、東北、北陸、中国、四国、九州）では既に人口のピークを超え、今後も減少が続くことが見込まれている。ただし、地方圏における人口減少が現在の見通しよりも緩和される可能性もある。

③世帯数についてみると、一般世帯人員が総人口と同様に2005年頃にピークを迎えることが予想されているものの、人口の少子高齢化を反映した単独世帯や夫婦のみの世帯等の増加によって、一般世帯数は2015年に予想されるピーク時点まで、緩やかに増加を続けると見込まれている。

④少子高齢化の進行を受けて、現役世代の負担感を表す従属人口比率（14歳以下人口および65歳以上人口が総人口に占める割合）は、現在の47%水準から2022年には67%水準にまで上昇するものと見込まれている。

⑤団塊世代が定年退職を迎えることもあって、労働力人口は2004年の6642万人から、2015年には6000万人～6260万人にまで低下するものと見込まれている。

3. 日本経済への影響

以上のような「人口減少社会」の到来がもたらす家計・企業行動への影響や競争力向上への課題は次のようにとりまとめられ

ている。

①家計行動への影響

- ・年齢・世代別の消費選考等からみれば旅行などのサービス消費等が更に拡大する一方、人口の核となる団塊ジュニア世代の消費性向は現時点では高くなく、中核年齢人口が長期的には減少傾向にあるという点ではマクロの消費マーケットへの影響が懸念されること
- ・高齢化要因は今後とも貯蓄率の低下を促すものの中長期的にはゼロを下回る可能性は小さい一方、貯蓄ゼロの者が若年層に多く存在すること
- ・住宅ストックの伸びは世帯数とともに鈍化する中で、ここ数年は団塊世代の退職後の住み替えや団塊ジュニア世代の住宅取得活発化によりある程度の需要が見込まれる一方、豊かな高齢社会の実現のためにはリバース・モーゲージ制度の拡充も視野に入れた既存ストックの有効活用が課題となること

②企業行動への影響

団塊世代の退職のプラス面としては、

- ・これまでの人件費の押し上げ圧力であった団塊世代労働者の定年退職により、短期的には企業収益への押し下げ圧力が緩和されること
- ・団塊世代の定年退職を見据え、そうした抑制効果が頭打ちとなり、若年雇用の拡大の息吹が始めていることが指摘されている。

その一方で、団塊世代退職が企業の競争力に及ぼすマイナス面としては、

- ・製造業の現場労働者を中心に団塊世代の労働者には熟練の技術が体化されていることから、これらの労働者の継続

雇用も含めた技能継承が一層の課題となること

- ・団塊世代の雇用者の退職が迫り、退職給付にかかる負担が重くのしかかる恐れがあり、企業年金改革促進が課題となること

が指摘されている。

③競争力の向上等の課題

高齢化の影響とあいまって医療・介護費を維持不可能なペースで増加させ、後世代への負担を巨大なものにする恐れがある。また、人口減少下でマクロおよび個々の企業ベースでの競争力を維持していく観点から、サービス業を含むイノベーションの発言や技術・研究人材の確保など生産性向上に向けた取り組みが重要となると指摘されている。

以上指摘されている課題も含めて、「人口減少社会」の到来によって日本経済が直面する課題に対応するため、発想の転換や新たな経済社会システムの構築に向けた試行錯誤が求められている。

▨ 人民元切り上げ

1. 概要

中国の中央銀行である中国人民銀行は、今年7月、人民元為替レート決定制度の変更を行った。従来行ってきた米ドル単一通貨に連動する「ドルペッグ制」から、複数の通貨に連動させる「通貨バスケット制」に移行することが主な内容であるが、従来の対米ドル為替レートを切り上げたことから、一連の取り組みを一般的に「人民元切り上げ」と呼んでいる。

2. 主な内容

中国人民銀行の発表によれば、主な変更

内容は以下の4点である。①従来の米ドル単一通貨へのペッグ制は取らず、通貨バスケット制に移行する、②人民銀行は各営業日の市場取引終了後、当日の銀行間外国為替市場で米ドルなど各通貨の対人民元為替レートの終値を発表し、次営業日の対人民元取引の中間値とする、③米ドルの対人民元為替レートを2%切り上げる、④米ドル取引価格の変動幅は中間値の上下0.3%以内とする、である。

3. 人民元切り上げの背景

人民元切り上げの主な背景として、以下の2点が挙げられる。①中国が「改革・開放」政策発動後に急速に経済成長したにも関わらず人民元が人為的に割安に設定されてきた、②対中国で巨額の貿易赤字を抱える米国からの圧力が強まった、である。①については、為替レートの適正水準がどの程度であるか諸説論じられているが、80年代の貿易赤字を背景とした数度の「人民元切り下げ」(1985年～1994年で約65%の切り下げ)による「人民元安」と90年代以降年率10%前後の高度経済成長による飛躍的な国際競争力向上とが明らかに整合しないことを考えると、切り上げに一定の説得力を持つ。②については、中国製品の輸出急拡大により米国の対中赤字が拡大し、そのことが米国の貿易赤字が史上最大規模となった主要因であることから、米国としても放置できない「政治問題」となっているためである。

4. 通貨バスケット制

通貨バスケット制とは、複数の外国通貨を籠(バスケット)に囲い込むように選んで、組み合わせた指標に連動させて為替レートを決める仕組みである。特徴として、複

数の外国通貨レートの上下を平均化することとなり、為替レートが安定する効果が挙げられる。一方、通常はバスケットに含む外国通貨やその割合について未公表となるケースが多いので、将来にわたって人民元レートがどのように変化するか予測しづらくなるなど、経済活動へのデメリットがあることも指摘されている。

5. 今後の展望

今回の切り上げ幅は、市場で予測されていたうちの最小値であったこともあり、継続的に切り上げが行われるのではないかと予想する市場参加者が多い。1日あたり0.3%という狭い変動幅を維持するために中国人民銀行は「人民元売り、外国通貨買い」の為替介入を継続的に行っており、市場に人民元が必要以上に流通することで、ただでさえ高度成長によりドライブがかかっているインフレ圧力を刺激しかねない状況が続いている。人民元高に伴う輸出減少による中国国内企業の打撃を緩和しつつ、経済的な実力に見合った人民元の切り上げを行っていく難しい舵取りが今後も続くものと予想される。

▣ 食育基本法

1. はじめに

近年の日本人のライフスタイルの変化がもたらす食生活の乱れに起因する肥満・生活習慣病の健康問題や食べ物の安全性の問題、また食物の国内自給の問題など「食」を取り巻く諸問題に対して、国民運動として食育の推進に取り組む基本方向を定めるため「食育基本法（以下「基本法」という。）」が平成17年6月10日に制定された。

「食育」というキーワードには、幅広い

内容が含まれているが、「食育とは、国民一人一人が、生涯を通じた健全な食生活の実現、食文化の継承、健康の確保等が図れるよう、自らの食について考える習慣や食に関する様々な知識と食を選択する判断力を楽しく身につけるための学習等の取組」と定義されている。

欧米では、P（蛋白質）F（脂質）C（炭水化物）バランスの是正や女性の社会参加による子どもの食生活自立、また自国の食文化の保全等の観点から、様々な「食」に関する国民運動が既に展開されている。アメリカの「フードファイト（食戦）」や「5 A DAY（ファイブ・ア・デイ）」をはじめ、デンマークなど北欧の「キッズ・イン・ザ・キッチン運動」、フランスの「味の週間」、イタリア発祥の「スローフード」などが挙げられる。

一方国内では、PFCバランスの理想とされた1980年頃の日本型食生活について、高度成長期以降の日本人のライフスタイルが変化し続けた結果、F値の増加など青壮年層を中心にバランスの崩れが指摘されている。また、近年BSEや食品偽装表示など食の安全性の問題も出て来るなど、国民の日常生活に関する「食」の重要性が高まってきた。

基本法制定の背景に広がる、国民生活に影響する「食」をめぐる主な問題点として次の7項目が示されている。

- ① 「食」を大切にす心の欠如
- ② 栄養バランスの偏った食事や不規則な食事の増加
- ③ 肥満や生活習慣病（がん、糖尿病など）の増加
- ④ 過度の痩身志向

- ⑤ 「食」の安全上の問題の発生
- ⑥ 「食」の海外への依存
- ⑦ 伝統ある食文化の喪失

2. 基本法の概要

基本法の前文では「21世紀における我が国の発展のためには、(略)子どもたちが豊かな人間性を育み、生きる力を身につけていくために、何よりも『食』が重要である。(略)食育を生きる上での基本であって、知育、徳育及び体育の基礎となるべきものと位置づけるとともに様々な経験を通じて『食』に関する知識と『食』を選択する力を習得し、健全な食生活を実践することができる人間を育てる(略)」と謳っている。また、「今こそ、家庭、学校、保育所、地域等を中心に、国民運動として、食育の推進に取り組んでいくことが、我々に課せられた課題」としている。

基本法では、食育の理念の実現に向けて、4府省(内閣府、文部科学省、厚生労働省、農林水産省)にまたがる幅広い食育の推進方向について、国・地方・国民等の責務、また各分野での役割分担と連携について明記した上で、国・県・市町村段階における食育推進会議の設置、食育推進計画の策定などを方向付けている。

また、基本的施策として①家庭における食育の推進、②学校、保育所等における食育の推進、③地域における食生活の改善のための取組の推進、④食育推進運動の展開、⑤生産者と消費者との交流の促進、⑥食文化の継承のための活動への支援等、⑦食品の安全性、栄養その他の食生活に関する調査、研究、情報の提供及び国際交流の推進、を掲げている。

基本法は、7月15日に施行され、10月19

日には、第1回目の食育推進会議が開かれ食育推進計画の作成方針が決定された。同日、方針に基づく食育推進基本計画検討会が開催され、平成18年3月末の計画策定に向け動き出した。

3. 神戸市における食育の取組状況と課題

神戸市においては、次頁の表の通り保健福祉局・各区での栄養面からの健康づくり、また農産物の生産過程の学習や農作業体験を通じて地場産農産物をPRする産業振興局の取り組み、さらに学校園を中心とした教育委員会の事業や各区の特性を活かした食育事業などが展開されている。

「神戸2010ビジョン」の健康まちづくりプランにおいては、課題として①いかに自主的な健康づくり運動を盛り上げるか、②保健事業だけでなく市の全施策の中で健康づくりの推進、健康情報を市民に伝える仕組みづくりなどが求められている。

また、同プランの重点事業の中に①「毎食野菜をとろう」運動、②健康づくりの人材活用、③地域に集う市民と事業者との連携による食育モデル事業の実施、④健康づくりを支援する情報化の取組の4項目が食育に関する事業として位置づけられている。

食育は多局にまたがる裾野の広い分野であり、健康まちづくりプランの実現、事業の効果的推進に向けての関係局区間の役割分担と連携が重要である。現在、イベントなどで連携した情報発信、地場産農産物・食品と栄養の合同講座、学校給食への市内産農産物の利用、学童稲作体験での農家指導など「食」を通じた連携が深まりつつある。

「食」は、運動、医療とならび市民の健康づくりには欠かせないものであるととも

に、市民一人一人が自主的に健康づくりを行う第1段階の取組でもある。今後、食育運動を地域に根ざした活動とするためには、

地域の人材を活用しながら、自主的な取組を効果的に支援できる食育ネットワークを構築していくことが求められている。

神戸市の各局区における主な食育関連事業

局名	食育に関連する主な事業
保健福祉局 ・各区	「健康こうべ21」によるライフステージ別生活習慣づくり 食生活改善事業（乳幼児検診等での栄養相談、幼児期・学童期の食育セミナー、高齢者食事指導教室、地域活動栄養士ボランティアによる活動支援など）、こうべ食育フェア
産業振興局	里づくり事業による地域主催の各種農業体験事業、学童米づくり体験事業、こうべ旬菜の消費者学級など
教育委員会	食指導推進事業（学校栄養職員の未配置校への派遣事業） 学校給食を活用した食指導（保護者向け「給食だより」の発行等） 教科（家庭科等）や学級活動・総合的学習等の時間での食教育 （「マナビィ広場事業」中の食育事業） 食指導実践モデル校の設定（公開授業等） 神出自然教育園での食育体験事業 等
主な区の事業	東灘区「食育・健康タウンひがしなだ」、北区「親子米づくり道場、北神そば打ち教室」、西区「地場産野菜を使った食育講座」など

平成 17 年 3 月
神戸市生活文化観光局

I はじめに

1. 指針の考え方

日本に居住する外国人数は、1990年の「出入国管理及び難民認定法」の改正をひとつの契機として、南米出身の日系人を中心とするいわゆる「ニューカマー」と言われる人々の来日によって急激に増加した。全国の外国人登録者数は、1983年の817,129人から2003年の1,915,030人へと、この20年間で134.4%増加している。神戸市における外国人数の増加は、全国的な動向と比べると比較的緩やかであり、同期間において38,669人から44,708人へと、15.6%の増加となっているが、国籍別構成を見ると「ニューカマー」の増加割合が著しい。

国際化が地域レベルで急速に進展する中、国籍や民族、文化等の異なる人々との出会いや交流が、地域、職場、学校など日常生活の場でも頻繁に見られるようになっていく。しかしながら、言葉や文化、生活習慣の違いなどから意思疎通がうまく図れず、外国人市民が地域社会での生活に円滑に適応できず、社会的に孤立したり周囲とトラブルを生じたりする例も依然として見られ、2003年度に実施した「外国人市民 生活・意識実態調査」（以下、「実態調査」という）では、外国人市民に関する人権意識、福祉・医療、教育や雇用など、様々な分野で課題が多く残されている状況が浮き彫りになった。

神戸を真に開かれた国際都市とするため、日本人と外国人がお互いに文化・生活習慣の違いを理解し、民族・国籍の違いを認めながら人権を尊重するとともに、異なる文化・伝統にふれあう機会をもった共生社会の実現を目指すことが必要である。神戸市では従来、1995年に「神戸市在住外国人問題懇話会」より出された報告に基づき関連施策の推進を図ってきたが、10年を経過し、地域の国際化を取り巻く状況にも大きな変化が見られることから、2003年に設置した「神戸市外国人市民会議」の場での議論を踏まえてその見直しを図ることとした。

この基本指針は、2005年1月に「神戸市外国人市民会議」より提出された「報告書」を受けて、庁内の関係部局での議論を集約・総括して策定したものであり、本市における今後の地域国際化施策の基本的方向を示すものである。指針に基づき関係施策を総合的・計画的に進めることにより、外国人が市民の一員として地域でともに安心して暮らせる住み良いまちづくりをめざすものである。

2. 位置づけ

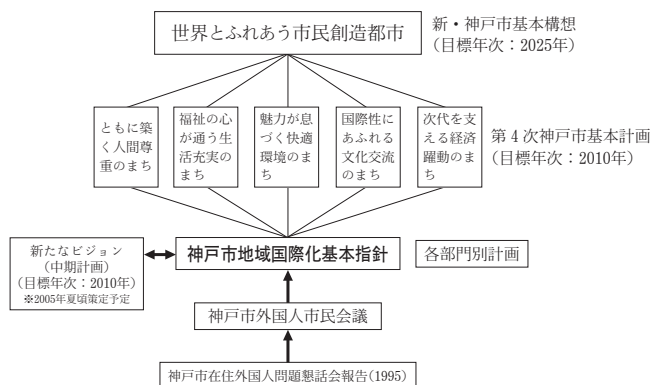
神戸市では、1993年9月に「世界とふれあう市民創造都市」を基本理念とする「新・神戸市基本構想」を策定し、それを受けて1995年10月に5つの都市像で構成される「第4次神戸市基本計画」を策定している。

この度策定した基本指針は、この「基本計画」の部門別計画の一環として位置づけられるものであり、本市が地域の国際化を進める上での基本方針を示したものである。

「基本計画」が掲げる都市像との関係については、「ともに築く人間尊重のまち」を具体化する部門別計画として2004年1月に策定された「人権教育・啓発に関する基本計画」など、各分野において地域国際化に関連する諸計画が策定されている。この基本指針は、地域国際化に関してこれらの計画を分野横断的に包括し、その基本となる考え方を示すとともに、これらとの連携・補完により、一体として地域の国際化を進めようとするものである。

なお、「基本計画」を段階的に具体化する中期計画である、「新・都市環境基準」が、2005年度に最終年度を迎えるため、現在2010年を目標年次とする「新たなビジョン（中期計画）」の策定作業を行っており、本指針はこのビジョンと補完関係にある。

《概念図》



3. 目標

◆外国人とともに生きる地域社会の形成◆

日本人と外国人がお互いに文化・生活習慣の違いを理解し、民族・国籍の違いを認めながら人権を尊重するとともに、異なる文化・伝統にふれあう機会をもち、外国人にも暮らしやすく、多様な文化に対して開かれた、ともに生きる地域社会の形成をめざす。

(主な施策)

- (1) 活動しやすいまちづくり
 - ① 新たに市民となる外国人等への対応
 - ア. 情報提供
 - イ. 相談窓口の充実
 - ② ホスピタリティの向上
- (2) 安全で安心な暮らしやすいまちづくり
 - ① 医療・救急，保健の充実
 - ② 福祉の推進
 - ③ 居住の安定の確保
 - ④ 外国人児童・生徒等に対する教育の充実

- ⑤ 外国人学校への支援
- ⑥ 防災、危機管理の推進
- ⑦ 適正な雇用・労働環境の確保

(3) 異なる文化・伝統の理解と偏見・差別意識の解消

- ① 人権教育及び人権啓発の推進
- ② 民族の伝統・文化の維持、交流の支援
- ③ 民間団体・市民への支援と交流の推進
- ④ 国際理解教育の推進
- ⑤ 留学生への支援

(4) 互いに尊重しあえる地域社会の形成

- ① 市政への参画促進
- ② 地域社会への参加

II 外国人とともに生きる地域社会の形成

1 活動しやすいまちづくり

(1) 新たに市民となる外国人等への対応

① 情報提供

言語面でのコミュニケーションが不足する外国人市民にとって、必要な情報を必要ときに得られることは、生活上最も重要な問題であり、行政等から提供される膨大な情報を一元化して、外国人に必要な情報を効果的に伝える仕組みづくりが必要である。

行政分野が複雑化、多様化する今日の行政において、すべての最新情報を1カ所で集中的に管理することは難しいが、神戸国際コミュニティセンターにおける、市政・生活情報等の提供をさらに充実させるとともに、外国人県民インフォメーションセンター、公共職業安定所、入国管理局等の関係機関との連携を図る。

また、外国人市民の生活を身近で支えているボランティア団体やNPO、外国人向けの電波媒体として活動している地域FM局などの独自の情報提供を行っている団体と連携・協力し、効果的な情報提供に努める。

さらに、提供情報の多言語化については、庁内で外国語のパンフレット類が多数作成されているが、それらの情報が十分に把握されておらず、内容の充実、配布方法の工夫と合わせ、これらを一元化する仕組みづくりに努めるとともに、地域に密着した情報や通知類について、必要に応じ、外国人コミュニティ等の協力を得て多言語で提供されるよう努める。

② 相談窓口の充実

日常生活における各種の手続きについて各部局の窓口で対応するためには、行政窓口の外国語対応の充実が努める必要があるが、多国籍化が進む中、行政窓口での対応には限界もあり、日本語での意思疎通が難しい外国人市民については、特別に外国語による相談窓口が必要になってくる。

外国人に対する市政・生活情報の提供及び各種相談を行っている「神戸国際コミュニティセンター」では、従来の英語と中国語に加え、2004年度から新たに韓国・朝鮮、ベトナム、ポルトガル、スペインの4ヵ国語を加え、多言語対応によるワンストップサービスを提供

しているが、利用者への周知を図るとともに、新たに加えた4ヵ国語については受付曜日
が限定されているため、今後、需要を見極めながら順次拡充を図るように努める。

また、外国人市民にとって最も身近な行政機関である区役所の窓口をはじめ、観光案内
所や医療機関など様々な場所での通訳需要の増大が見込まれるため、「神戸国際コミュニ
ティセンター」が中心となり、通訳ボランティアの登録制度について検討を行い、全市的
に相談に応じられる体制づくりに努める。

さらに、市内には多くの外国人相談窓口があるが、こうした相談機関の周知を図るとと
もに、現状の相談機関相互の役割分担、効率的な相談体制の構築とネットワーク化、定期
的情報交換や相談技術等に関する研修の共同実施などをさらに推し進め、連携して外国人
に対する相談対応能力の向上に努める。また、外国人コミュニティや外国人支援団体にお
いても各種の相談事業を行っており、同国人のコミュニティ等に最初に相談する場合も多
くあると考えられることから、こうした団体との情報交換と連携によりニーズ把握に努め
るとともに、必要な支援を図る。

(2) ホスピタリティの向上

現在進めている歩行者系案内サイン及び観光案内板、観光施設の案内表示について、4
ヵ国語（日本語、英語、韓国・朝鮮語、中国語）化を進めるとともに、多言語化が難しい
ものについては標準化されたピクトグラム（絵文字）を採用するなど、外国人が活動しや
すいまちづくりを進める。

また、一定の国籍の外国人市民が集住している地域では、対応する言語を増やす等、地
域の特性に応じた工夫を行う。

さらに、現在社会実験が進められている国土交通省の「自律移動支援プロジェクト」な
ど、最新技術を活用して外国人が言葉の壁を意識せず目的地へ行ける事業の積極的な導入
を図り、来日間もない外国人や海外からの観光客など、日本語の理解が十分でない外国人
が活動しやすい環境づくりに努める。

2 安全で安心な暮らしやすいまちづくり

(1) 医療・救急、保健の充実

【医療・救急】

医療機関は日常生活上不可欠な施設であり、外国語で診療を受けられる医療機関の情報
提供について、関係機関と協力しながら充実に努める。

また、外国語で受診する場合の支援体制として、ボランティアの同行通訳による対応と
あわせ、医療機関側の協力を得つつ情報通信手段を活用した通訳体制の整備について検討
を進める。

さらに、救急活動時においては、日本語が十分にできない場合でも必要最低限の意思疎
通が図れるよう、救急車に16ヵ国語の「外国人救急ノート」を常設しているが、母国の救
急システムとの違いから日本の救急システムに不安を覚えている外国人市民もいるため、
わかりやすく説明できるよう広報の充実に努める。

【保健】

在留資格にかかわらず利用できる保健サービスについての情報や利用機会が適切に提供
されるよう努めるとともに、日本語が十分に理解できない外国人市民も行政窓口で保健サー
ビスに関する相談等を気軽に利用できるよう、神戸国際コミュニティセンターのワンストッ

プサービス機能等との連携の強化を図る。

(2) 福祉の推進

【公的年金】

外国籍の高齢者・障害者の福祉向上を図るため、制度上受給資格を得ることができなかった外国人のいわゆる制度的無年金者に対し、国が制度化するまでの過渡的対応として、福祉施策としての給付金を支給しているが、年金制度等の所得保障に関する諸制度については、本来、国の責任において全国一元的かつ公平に実施すべきであり、国に対し、在日外国人無年金者の救済・改善措置の早期実現について引き続き要望していく。

【介護保険】

2000年に介護保険制度が導入され、高齢者の選択により介護サービスを利用できるようになったが、「実態調査」では約6割が、制度の内容について知らないと答えている。

また、介護が必要な場合でも、介護サービスの申し込み方法がわからないことや、言葉の問題で未利用となっているケースが見受けられることから、多言語のパンフレット等を活用し外国人市民に対する制度の周知に努める。

(3) 居住の安定の確保

住宅への入居に関しては、「実態調査」においても入居を断られたり、不快な経験・偏見を感じたとする声が多いことから、県をはじめとする関係行政機関や兵庫県宅地建物取引業協会などの関係団体とも連携・協力し、外国人に対する入居差別をなくすための啓発と取組みの促進に努める。

また、外国人市民が必要とする住宅の情報を的確に入手できるよう、「神戸市すまいの安心支援センター」において実施している住まいに関する相談や情報提供の充実に努める。

(4) 外国人児童・生徒等に対する教育の充実

新しく来日する外国人児童・生徒や、海外から帰国する日本人の児童・生徒が増加しており、学習環境や学校生活への円滑な適応が行えるよう、必要な体制の整備を図る。

具体的には、ボランティア等の協力も得ながら、日本語指導教室の開催など、日本語指導を必要とする生徒等の受入体制の充実に努める。

また、子どもが日本語習得とともに母語を忘れ、家庭内でのコミュニケーションに支障が出るケースも見られ、外国人コミュニティや支援団体等により母語教室や保護者に対する日本語教室が実施されているが、活動場所の確保が大きな課題となっており、遊休公共施設の利用等により支援を図る。

さらに、日本語は話せるが読み書きができない外国人に対し、ボランティア団体を含めいくつかの機関・団体が実施している識字教室の運営の充実・支援に努める。

(5) 外国人学校への支援

外国人学校は、学校教育法上、各種学校の位置づけであることから、他の私立学校と同様の助成が行われておらず、経営基盤の脆弱な学校も存在している。外国人学校は神戸の国際性を象徴する大きな要素であり、外国人にとって子弟の教育問題は、医療・宗教等の生活基盤と同様、神戸に定住する大きな要因となっており、また、地域社会においては外国人学校と地域住民、市内の学校との交流等の促進により、国際理解教育の推進に大きく

寄与している。

そのため、外国人学校を所轄する県に対し、引き続き助成充実の要望を行うとともに、外国人学校の意義に鑑み、市として引き続き助成を行う。

(6) 防災、危機管理の推進

災害時における避難所については、「実態調査」によると、約半数の外国人に周知されておらず、日本における滞在年数が短い外国人ほど認知度が低くなっている。災害時に外国人市民が迅速に行動できるよう、平時から防災知識や避難場所等について多言語での広報の充実を図るとともに、地域FM放送局や外国人コミュニティ、支援団体等と協力し、災害発生時の情報の効果的発出と支援体制について検討を進める。

また、最近のSARSの事例のように感染症の広域的な発生が懸念される場合、保健所や各区の保健福祉部等において多言語での電話相談等による迅速な対応を図れるようマニュアル化を行うとともに、関係機関との協力・連携体制の強化を図る。

(7) 適正な雇用・労働環境の確保

「実態調査」によると、民間企業等への就職に際しては、依然として外国人であることを理由とする不適正な取り扱いが存在しており、就職後も労働関係法に抵触する就労環境で働いている場合や、日本語が十分に理解できない外国人に対する労働災害防止に向けた配慮が不十分な場合など、不利益な処遇が見受けられる。所轄行政庁である公共職業安定所や兵庫県をはじめとした関係団体等と連携・協力し、外国人労働者の実態把握と労働・生活条件の改善に取り組むとともに、国籍、民族等を理由とした不公正な取り扱いをなくし、公正な採用と処遇が確保されるよう努める。

また、外国人労働者に対し、日本での生活ルールや習慣、地域活動等についての知識・情報の提供や、生活相談、生活指導等、必要な対応が取られるよう雇用主や関係行政機関に協力を求め、円滑に地域社会での生活に溶け込めるよう努める。

3 異なる文化・伝統の理解と偏見・差別意識の解消

(1) 人権教育及び人権啓発の推進

「実態調査」によると、普段の生活において、回答者の約半数が差別を感じたことがあると回答している。

差別意識の解消に向けて、外国人市民も地域社会を共に構成する大切なメンバーであり、国籍、民族の違いを問わず、全ての人がお互いの違いを認め合う「多文化共生社会」を実現するという視点から、外国人市民の人権を尊重し、外国人市民が地域社会に参画できるまちづくりを進める必要がある。

具体的には、現在実施している市民向けの講座や各種セミナー、交流イベントの継続、充実を図るとともに、多様な広報媒体を有効に活用し、偏見や差別意識が解消されるよう積極的に啓発を行う。

また、学校教育において、児童・生徒が異なる文化や生活習慣に対する正しい理解と認識を深め、外国人とともに生きていく生活態度が培われるよう、各学校園において現在実施している人権教育の推進に関する事業の充実に努める。

さらに、市職員が外国人市民に対して正しい理解のもとに職務を行い、窓口においても適切な対応がとれるよう、できるだけ幅広い分野で多くの職員を対象として、外国人問題に関する研修の実施に努める。

(2) 民族の伝統・文化の維持，交流の支援

市民の国際理解を深め、国際感覚豊かな市民を育むため、市内の外国人学校と市立小・中学校との間で行われているスポーツ・文化面での交流事業や市内の外国人コミュニティ、国際交流団体などが主催する民族文化を紹介する伝統行事等に対し支援を行うとともに、市の主催する各種国際交流事業への外国人市民の参加促進に努める。

また、特定の地域・国籍の外国人が集住する地域では、その民族的・文化的特色を生かしたまちの活性化策について工夫する等、地域の有する国際的特色をまちづくりに生かすよう努める。

(3) 民間団体・市民への支援と交流の推進

神戸国際コミュニティセンターにおける個人ボランティアによる外国人市民への日本語教育、日本文化紹介システムの充実を図る。

また、地域社会の中で日常的に外国人市民と接しているのは、地域のコミュニティ組織、ボランティア団体などであり、現在、(財)神戸国際協力交流センターを通じて民間団体と連携して行っている日本語教室の開催支援をはじめ、外国人市民への支援を進めるパートナー組織として、民間団体・市民を育成・支援するとともに、外国人との共生を進める上で、これらの団体の経験や知識を積極的に施策に活用できるよう連携・強化を図る。

(4) 国際理解教育の推進

次世代を担う子どもたちにとっては、諸外国の歴史や文化、生活習慣などについて正しい理解と認識を深めることは重要なことであり、各学校において、語学だけでなく異文化理解も含めた国際理解教育が推進できる体制づくりを強化する必要がある。

国際理解教育を推進するに際しては、指導にあたる教職員側の理解と認識を高めることが不可欠であり、全ての教職員が多文化共生の視点に立った柔軟な発想と広い視野を持ち、学習環境の整備を進めていけるよう、国際理解教育を推進する教員の研修や関係者との情報交換、連携の充実に努める。

また、学校教育の場での取組みとあわせて、様々な学校行事や地域での行事等を通じて、地域のコミュニティや保護者との交流・連携を図るとともに、外国人学校との交流行事等を積極的に進め、総合的な国際理解教育を促進する。

さらに、児童・生徒の国際社会におけるコミュニケーション能力を育成するため、世界で広く使われている英語に触れる機会の充実を図るとともに、現在実施している市立の中学校、高等学校、盲養護学校の英語教員全員を対象とした英語教員指導力向上研修の内容の充実を図る。

(5) 留学生への支援

外国人留学生は外国の文化・伝統を地域に伝え、地域レベルでの国際交流、国際理解の促進に貢献しうる貴重な人材であるとともに、帰国後、母国の発展を担う人材となることが期待されているが、留学生の中には母国との経済格差等に基づく生活上の困難に直面している者も少なくない。外国人留学生の住宅や学習支援、相談等の受け入れ体制の整備については、受け入れる大学が主体的に責務を負うべきであるが、こうした留学生の在学中の勉強環境の安定を図り、安心して生活できるよう、関係機関と連携して総合的な支援策の充実に努めるとともに、本市としても奨学金支給、住宅提供などの支援を引き続き行う。

また、留学生が神戸に滞在中、自国の文化を地域住民等に伝える機会が持てるように努

めるとともに、卒業後一定期間、日本で就職を希望する留学生もいることから、就職支援活動を行っている NPO 法人等の支援を行う。

さらに、帰国した留学生が母国で神戸に関する情報発信を行うなど、帰国後も神戸との関係を保つ活動が行えるよう、留学生の同窓会組織の設立を市として支援するなど、人的なネットワークの強化を図る。

4 互いに尊重しあえる地域社会の形成

(1) 市政への参画促進

定住外国人の地方参政権のあり方については、1995年の神戸市会の意見書の議決及び最高裁判所の判例があるが、国会での議論及び国の動向を引き続き注視するとともに、外国人市民も地域で生活する市民であり、その福祉向上のため、その意見を市政に反映する方策の拡充に努める。

外国人市民の市政参画を促進するため、これまで実施してきた市政アドバイザーへの委嘱や、各種審議会、委員会への外国人委員の登用を引き続き拡充していくとともに、2003年5月に設置した外国人市民会議を有効に活用し、少数国籍グループを含めた幅広い外国人市民の意見聴取とニーズ把握を図り、有意義な議論の場として充実した運営がなされるよう努める。

また、市職員の採用については、現在、消防職を除く全ての職種において受験資格から国籍条項を撤廃しているが、今後こうした受験機会を十分活用できるよう周知するなど外国人の採用拡大についての工夫、努力を続けていく。

(2) 地域社会への参加

「実態調査」の中では、外国人市民の約半数が何らかの地域活動に参加している一方で、参加方法がわからない人や、地域で孤立して外国人同士のつきあいが少ないという人も多くいることから、今後、地域団体の催しについてできる限り多言語での広報を行う等により、外国人市民が地域活動に参加しやすい環境づくりに努めるとともに、外国人市民の参加意識を醸成するよう努める。

また、外国人コミュニティや支援団体が主催する地域での催しについて広く紹介し、外国人市民と日本人市民相互の関心や理解を深めるように努める。

行政資料

神戸文化創生都市推進プログラム(概要)/神戸文化創生都市宣言

<資料 1> 神戸文化創生都市推進プログラム (概要)

平成 17 年 9 月

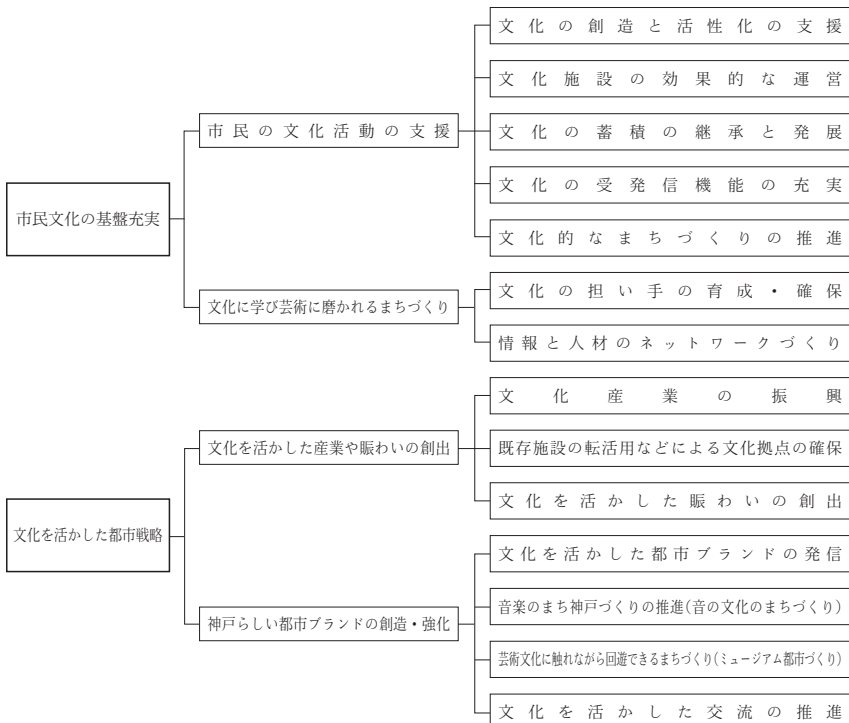
神戸市生活文化観光局

本プログラムは、市民・芸術家などの意見を幅広く集め、今後の文化の基本理念として平成16年12月に策定した「文化創生都市宣言」と平成 7 年12月に策定した文化施策の長期的な基本方針である「神戸市文化指針」をふまえ、概ね今後 5 年間の文化行政の具体的なプログラムとして策定した。

1) 計画の位置づけ及び体系

(1) 位置づけ 2010年を目標年次とした中期的な行政計画

(2) 体系



2) プログラム

I. 市民文化の基盤充実

■ 1 市民の文化活動の支援■

市民一人ひとりの豊かで潤いに満ちた文化環境を享受する立場（表現し、交流し、学ぶ）を尊重し、様々な側面的支援を行っていく。

【基本方向(1) 文化の創造と活性化の支援】

- ①文化団体などの活動支援の充実
- ②アートプラットフォーム事業の充実
- ③文化事業の効果的運営のシステムづくり
- ④文化振興基金の充実

【基本方向(2) 文化施設の効果的な運営】

- ①音楽・伝統芸能鑑賞機会などの継続的提供
- ②利用者ニーズに応じた効果的な運営
- ③文化施設相互の連携強化
- ④文化施設の魅力化
- ⑤アウトリーチ活動の展開
- ⑥地域と一体となった文化事業の展開

【基本方向(3) 文化の蓄積の継承と発展】

- ①文化財等の保護と市民意識の醸成
- ②地域の伝統文化の継承
- ③地域の文化資源を活かしたアイデンティティづくり
- ④文化施設による伝統芸能への取り組み

【基本方向(4) 文化の受発信機能の充実】

- ①神戸に関する芸術文化情報の集積と整理
- ②芸術文化情報の提供・相談機能の充実
- ③芸術家等の交流の場の提供
- ④芸術文化活動の相互連携による効果的な情報発信
- ⑤歴史的文化資源の情報発信

【基本方向(5) 文化的なまちづくりの推進】

- ①おしゃれで個性のある都市景観の形成と建築文化の醸成
- ②市民と協働で取り組む花や緑が豊かな美しいまちづくりの推進
- ③地域に蓄積された文化の掘り起こし
- ④芸術文化を活かしたコミュニティづくり

■ 2 文化に学び芸術に磨かれるまちづくり■

芸術家が集うまちづくりをすすめるとともに、芸術文化の教育機会や文化環境の充実を図り、市民の芸術文化の鑑賞力を高め、市民の力により神戸の芸術文化のさらなる普及・振興をはかる。また、市民と行政のパートナーシップの構築に努める。

【基本方向(1) 文化の担い手の育成・確保】

□生涯を通じて芸術文化に触れる機会の確保

- ①芸術文化教育の充実
- ②体験型・参加型学習機会の確保

□芸術家が育ち、また、芸術家をひきつける環境づくり

- ③芸術家が育ち、芸術家をひきつけるコンペティションの開催
- ④芸術家と地域の交流機会の拡充
- ⑤新開地アートビレッジ構想の推進
- ⑥遊休施設における芸術実験の支援
- ⑦ステップアップステージの構築

【基本方向(2) 情報と人材のネットワークづくり】

- ①市民・事業者・教育機関・行政のパートナーシップの構築
- ②文化ボランティア、アートマネージャーの育成

II. 文化を活かした都市戦略

■ 1 文化を活かした産業や賑わいの創出 ■

文化産業の振興や地域文化の振興によって、文化を通じた経済の活性化や賑わいの創出を図る。

【基本方向(1) 文化産業の振興】

- ①まちの文化資源の情報発信
- ②映像をはじめとした文化産業の振興

【基本方向(2) 既存施設の転活用などによる文化拠点の確保】

- ①市有施設の転活用
- ②大学や民間施設を利用した創作活動基盤の整備

【基本方向(3) 文化を活かした賑わいの創出】

- ①文化イベントを結びつける仕掛けづくり
- ③街をステージとした賑わいの演出
- ②神戸まっりの充実

■ 2 神戸らしい都市ブランドの創造・強化 ■

個性あふれる食文化やジャズなどの生活文化資源を神戸の都市ブランドとして確立し、情報発信していくとともに神戸空港の開港に伴う広域交通網の整備拡充とあわせ交流の促進を図る。

【基本方向(1) 文化を活かした都市ブランドの発信】

- ①デザインを活かした都市戦略
- ②まちのテーマ性や物語性を活かした都市ブランドの強化
- ③光の芸術の発信
- ④六甲山ブランドの強化

【基本方向(2) 音楽のまち神戸づくりの推進（音の文化のまちづくり）】

- ①フルートコンクールの充実
- ③まちのアートステージの充実
- ②ジャズを活かしたおしゃれな街の演出

【基本方向(3) 芸術文化に触れながら回遊できるまちづくり（ミュージアム都市づくり）】

- ①そぞろ歩きの街神戸の演出
- ⑤文学館の設置
- ②タウンギャラリーの充実
- ⑥神戸らしい都市景観の形成
- ③野外彫刻を活かした魅力づくり
- ⑦神戸ゆかりの作家展
- ④アートを活かした六甲山の魅力づくり
- ⑧文化ゾーンへの取り組み

【基本方向(4) 文化を活かした交流の推進】

- ①芸術文化コンペティション CITY 構想の推進
- ②多文化共生を活かした文化交流の推進
- ③震災をきっかけに広がった市民文化活動の支援

3) プログラムの推進に向けて

本プログラムの取組状況について検証・評価・見直しを専門の見地から行うために、学識経験者や芸術家等が参画した推進委員会を設置し、本プログラムの推進を図る。施策レベルについて、PDCA サイクル〔Plan（計画）・Do（実行）・Check（検証・評価）・Action（改善改革）を継続的に回すこと〕により進行管理を行う。

神戸文化創生都市宣言

- わたしたちは、豊かな自然と美しい都市景観を持ち、歴史を刻みながら発展してきた心かよう市民のまち、神戸を誇りにします。
- わたしたちは、未曾有の震災を体験し、共有した思いやりや学んだ芸術の力を、神戸の文化として次世代に伝え、世界へと発信します。
- わたしたちは、地域や暮らしの中で世界の文化と交流し、多様な価値観を認めあいながら、常に未来に向かっていきいきと進化するまち、神戸を創ります。

<わたしたちのまち神戸>

六甲の山々と豊かな田園風景 茅渚チヌの海に抱かれて生まれた坂道のまち
明るい陽ざし 色とりどりの夜景に包まれる神戸
悠久の歴史と 近代の名残を留め いつも未来に挑むまち
桜ヶ丘銅鐸 源平の史跡 西国街道 旧居留地 異人館 海上都市 様々な時代の姿が見える神戸
地域に受け継がれてきた文化と 異国から来た文化が 生活の中で出会うまち
道行く人も 街並みも さりげなくおしゃれな神戸
震災で 芸術が心を癒し 生きる希望を与えると学んだまち
まちを再生するなかで 互いに認めあい 思いやる文化を育んできた神戸

「わたしたちのまち神戸」のイメージを大切にしながら、神戸文化創生都市を宣言します。

平成16年12月4日

行政資料

ベンチマークを活用した行政経営改革 －平成16年度政策研究プロジェクトチーム報告書－ 〔要約版〕

平成 17 年 3 月
神戸市政策研究プロジェクトチーム

神戸市では、市職員の政策立案能力向上のため、中堅管理職職員でプロジェクトチームを組織して調査研究を行う「政策研究プロジェクトチーム」制度を平成5年度に創設し、震災で一時的に中断されたが、平成12年度から再開している。本要約版は平成16年度の調査研究成果を取りまとめたものである。

はじめに

1990年代以降、地方自治体において、住民ニーズの多様化・高度化、財政状況の悪化、地方分権一括法の施行等を背景に、自治体における行政経営のあるべき姿を模索する動きが全国で起っている。そのなかで、「行政評価」は、三重県をはじめとして、多くの自治体において導入され、さまざまな取り組みが行われている。しかしその成果については、形式的な導入が先行している感が否めず、真の自治体全体の改革へとつながっていないと考えられる。その原因の一つに、多くの自治体の行政評価が事務事業評価から進展してきたこともあり、改革・改善が業務の改善的なアプローチに偏りがちであること等が挙げられる。このように「行政評価」を導入することで、施策や業務の評価はしたものの、行政経営改革へつながらない閉塞感が漂いつつあるのは、全国的な課題であると考えられる。神戸市においても、事務事業レベル及び施策レベルにおいて「行政評価」を行い、一定の成果は得たものの、「行政評価」を効果的に活用するルール化されたしくみがなく、「行政評価」が効果的に活用されているとは言い難い面があるのが現状ではないかと考えている。

「行政評価」を行政経営の改革につなげていく上で、目標を設定し、その目標を自治体内部で共有化すること、そして、その目標に到達するために、財源・組織・執行形態を改革していくことが、重要ではないかと考える。その有効な手法の一つが「ベンチマークの活用」ではないかと我々は考えた。

また、人口減少時代に向かう中で、都市の持続的な発展がますます重要となり、同時に、それはこれまでよりも難しくなってくると考えられる。都市を評価する観点や基準、指標はさまざまであり、評価する人や立場によってさまざまな切り口・アプローチが採られ、これによって異なった評価結果が示されているのが現状である。都市の活性化と発展に向けて、その都市の「魅力」（強み）を発信するためにも、「ベンチマークの活用」が有効であると考えた。

第1章 本研究の目的と背景

1. 行政経営改革の取り組み状況

(1) 全国での取り組み状況

ここ数年、地方自治体における行政評価システムの導入は急速に広がっている。行政評価の導入状況（総務省調査）では、平成16年7月末現在、全国で行政評価システムを「既に導入済み」としているのは573団体、「試行中」が218団体と、合計791団体にのぼっている。

る。

行政評価の対象について総務省調査によると、行政評価を「既に導入済み」及び「試行中」である団体において行政評価の対象は、行政活動の階層別に見ると「政策」が115団体、「施策」が236団体、「事務事業」が753団体となっている（複数回答あり）。

さらに、評価結果の活用方法について総務省調査によると、行政評価を導入している都道府県、政令指定都市、中核市及び特例市では、直接反映しているものと参考資料としているものを併せて、予算要求や査定に活用している団体が119団体、事務事業の見直しに活用している団体が112団体となっている。

(2) 行政評価の取り組みに関する実態

自治体における行政評価の導入と活用の実態を明らかにすることを目的として、1998年より㈱三菱総研はアンケート調査（地方自治体における行政評価への取り組みに関する実態調査）を実施している。2004年に行った調査結果より、市・区レベルの「事務事業レベルの目的における成果の状況」について表1-1に示す。

導入してから一定の期間が過ぎているにもかかわらず、「まだわからない」との回答が最も多く、2番目に「ある程度成果が上がっている」という結果である。また「期待通りの成果が上がっている」と答えているのは1割にも満たない結果であり、行政評価取り組み後の成果が思うように進んでいない実態が読み取れる。

表1-1 事務事業レベルの目的における成果の状況（市・区）

		事務事業レベルの目的					
		a 執行の効率化	b 行政活動の成果向上	c 企画立案過程の改善	d 資源配分の改善	e 住民とのコミュニケーション	f その他
1 期待通りの成果が上がっている	件数	8	2	4	1	3	1
	%	2.9%	0.7%	2.7%	0.6%	1.9%	1.3%
2 ある程度成果が上がっている	件数	105	90	54	56	27	33
	%	38.0%	32.0%	36.5%	35.2%	17.1%	43.4%
3 成果がほとんど上がっていない	件数	37	35	16	21	43	6
	%	13.4%	12.5%	10.8%	13.2%	27.2%	7.9%
4 まだわからない	件数	124	151	72	76	82	34
	%	44.9%	53.7%	48.6%	47.8%	51.9%	44.7%
無回答	件数	2	3	2	5	3	2
	%	0.7%	1.1%	1.4%	3.1%	1.9%	2.6%
合計	件数	276	281	148	159	158	76
	%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

2. 神戸市での行政評価の取り組み状況

神戸市においては、平成16年4月1日に施行された「神戸市行政評価条例」に基づいて、事務事業レベルでの「事務事業評価」と、施策レベルでの「しみんしあわせ指標」及びこれを踏襲した「新たなビジョンにおける指標設定」へ向けた動きがある。

3. ベンチマークとは

「ベンチマーク (benchmark)」とは、もともと「測量の水準基準。基準・尺度。計測指標」といった意味があるが、民間企業において、他社・他業界の成功事例（優れた製品や経営戦略など）をベンチマークとして基準に置き、自社のそれと比較・分析を行い、組織や業務の改善を図る手法として「ベンチマーク」の「ベスト・プラクティス型」を用いている。公共部門における「ベンチマーク」とは、これを含めて次の三つの意味で使われている。

①「ベスト・プラクティス型」(コーポレート型)：ベスト・プラクティスに学ぶ。

②「目標設定型」(社会指標型)：目標値(ベンチマーク)との比較。

将来のビジョン(将来のあるべき姿)を達成するための目標をベンチマーク(指標)として設定し、目標達成度を継続的に計測・監視をしながら、ビジョンの進行管理や自治体の政策を評価する手法。

③「基準値(標準値)比較型」：外部基準値と比較する。

自らの組織の業績(目標値あるいは測定値)を適当な外部基準値と比較する。この外部基準値は、専門的な基準値であったり、自治体レベルや国民レベルの統計値であったり、適切な類似組織などの業績目標や実績値などを用いる。

自治体がベンチマーク手法を導入するにあたっては、まず③の用例から入り、自らの組織の課題を発見し、課題を解決するために外部の類似組織と比較をする。その上で、「ベスト・プラクティス」を見い出すことができれば①へ展開し、民間企業でいうベンチマーク・プロセスを活用し、自組織のパフォーマンスの向上を図ることが理想的な導入方法であるとと言える。

②はベンチマークとしては特殊な用例とも言われるが、公共部門においては、地域の姿を身近でわかりやすい数値で表し、地域の現状やめざすべき将来像の実現状況を測定する方法として、用いられている。さらに現状の数値を他の自治体などと比較する、③の用例をミックスして導入している事例が多い。

4. 本研究テーマの設定

「全国での取り組み状況」の中で述べたとおり、行政評価は多くの自治体で導入されているが、行政評価の導入後の成果については、未だ、思うように進んでいないとの実態が浮かび上がっている。

これからの行政評価のあり方を考えていくうえで、いかに行政評価を行政経営改革につなげていくかということが、大きな課題であり、その解決のために行政評価及びその結果をいかに活用するかという方法を探る必要がある。

そこで、第2章では、「行政経営改革推進」の視点から、ベンチマークを活用して行政評価を行政経営改革へつなげていくための方法について調査・研究を行う。

事務事業評価は、本来、個々の事業のあり方を検討する中で予算編成に反映されることが必要であると考えられる。しかし、神戸市の現状は「コスト分析が不十分」「政策－施策－事務事業の体系整理が十分でなく、予算項目との繋がりも不明確」「適切な権限と責任のもとでの反映の仕組みがない」などの理由から、事務事業評価の結果が必ずしも事務事業改善に効果的に活用されているとは言い難い面もある。

そこで、第3章では、「予算編成への反映」の視点から、事業執行レベルでのベンチマークである「事務事業評価」及び「コスト分析手法」を効果的に活用するための仕組みについて調査・研究を行う。

そして、第4章では、ベンチマークのもう1つの活用方法として、都市の魅力を測る新しい社会指標の設定を提案する。

都市を比較、評価する調査や統計などは数多く公表されているが、評価結果は実にさまざまであり、都市を総合的に評価する「社会指標」の在り方や設定方法に確立されたものはないと言われている。

人口減少時代の到来や、地方分権の流れ、移動や交流の広域化などを背景に、また最近の情勢として、本社機能の首都圏一極集中、事業所の海外展開も言われているが、そのような中、地域の活性化・発展を維持していくためには、都市も個性や独自性を発揮していかなければならない。

このベンチマークを活用して、神戸市は、その魅力（強み）を自ら再認識してこれを発信し、将来に向けてその魅力（強み）を維持・充実させて、神戸市が「選ばれる都市」であり続けることに活かしていきたいと考える。

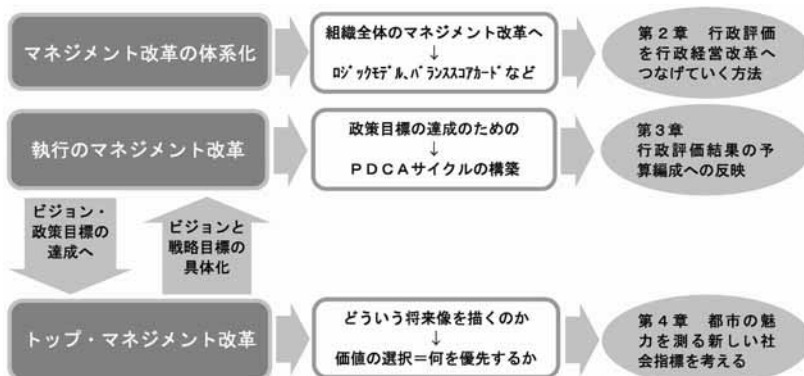


図1-1 経営改革の三つの視点

以上を研究テーマとして、他の先進自治体の事例を参考にしながら研究し、神戸市における行政経営改革への提言をとりまとめた。

第2章 行政評価を行政経営改革へつなげていく方法

1. 課題と研究テーマについて

(1) 自治体におけるベンチマーク手法の導入

行政評価を導入することが目的化している自治体が多いと言われている中、運用において何のために行っているのか、明確な方向付けがしにくいとの声は少なくない。このような状況において、ベンチマーク手法の導入は、自治体のあるべき方向へ導く羅針盤として大いなる役割を果たす可能性がある。

(2) 行政評価を機能させる仕組みづくり

行政評価を導入し、その結果を行政経営改革にまでつなげていくには、組織としての目標と目標達成のための過程を明らかにして行政評価に取り組むことが必要であり、また、職員一人ひとりが、その属する組織の目標と目標達成のための過程を理解して、改革・改善の意識を持って、行政評価に積極的に取り組める仕組みをつくる必要がある。しかし、行政評価を実施するにあたっては、局、課の使命や事業の目標は掲げられても、その使命

を果たすため、あるいは目標を達成するためにはどのような改革・改善が必要で、その過程はどのようなものであるかというところが明確にされていないことがある。

また、実際のところ、職員の中には、行政評価の作業は単に事務量が増えるだけ、仕事が増えるだけという意識があるのも事実であり、さらに組織の目標や改革の必要性まで意識することは難しい状況にあるのではないかと考えている。

行政経営改革を進めるために行政評価を実施するならば、組織としての目標と目標達成の過程を明らかにして、職員が行政評価を通して行政経営改革に積極的に取り組むことができるような仕組みづくりを考えていくことが必要ではないかと考えている。

(3) 指標を活用した市民との協働の充実

複雑化・多様化する市民のニーズや新たな地域課題の解決に対応するため、市民と行政が互いの役割を尊重し、ともに課題解決に協力して取り組む「協働のまちづくり」の重要性が指摘されて久しい。神戸市においては、「新・神戸市基本構想」の下で、協働の理念に沿って、市民主体のまちづくりを進めており、震災を契機として新たな市民活動が芽生えるなど、協働のまちづくりが市民の中に浸透しつつある。

このような中で、協働のまちづくりをさらに広げていくために、指標を活用していくことが考えられる。指標は、行政内部のPDCAサイクルなどを通じた経営改善に活用されるのみならず、市民に対して目標を数値の形でわかりやすく示す機能をもっており、協働のまちづくりのための有効なツールになりうる。今後、指標を活用して協働のまちづくりをさらに充実させていくための仕組みについて考えていくことが重要である。

2. 調査結果

(1) 自治体におけるベンチマーク手法の導入

(ア) 滋賀県「しがベンチマーク」

① ベンチマーク導入のきっかけ

地域づくりの現状や施策の方向を誰にも分かりやすい身近な指標を用いて、現在の水準や目標に対してどのくらい達成できたかを、一目でわかるようにし、地域における多様な主体が共通の理解と認識を持つためのツールとして、平成12年度に「しがベンチマーク」を導入。

指標の作成にあたっては、以下の基本的な考え方に基づいている。

- ・「県民の生活に身近な指標」
- ・「関連する県の施策・事業があるもの」
- ・「成果指標であるもの」
- ・「滋賀県中期計画の目標年である平成22年の目標値を設定できるもの」
- ・「経年的に数値測定できるもの」「全国順位、全国平均があるもの」

② 特徴

- ・「しがベンチマーク」の指標を政策目標に位置付け、施策・事業立案の際の目標とすることや指標結果に基づき政策手段（施策・事業）の見直しを行うなどという形で政策形成過程に活用。
- ・「県民満足度調査結果」を掲載し、ベンチマークの結果と県民の満足度やニーズに関する情報を対比しながら見ることができる。政策形成や指標、目標値を見直す際などにも活用することができ、より多面的な見方をすることができる。

(2) 行政評価を機能させる仕組みづくり

(ア) 姫路市「組織パワーアップ型行政評価システム」

① 導入のきっかけ

姫路市では、行政管理型から行政経営型の行財政システムへの転換を図るため、平成13年9月に「行財政構造改革推進方策」を策定し、それを受けて庁内に「行政経営研究会」を設置した。

姫路市が目指す行政経営型のマネジメントシステムは、①経営戦略の重視、②人材と組織の重視、③業務プロセスの効率化と企業経営的手法の取り入れ、④事務の簡素化と行政の守備範囲の再構築、⑤顧客志向に基づく行財政運営の重視、の考え方からなる。

行政経営研究会は、研究の結果、平成14年度に「姫路市行政評価システム導入基本方針」をまとめ、様々な行政評価システムの中から、バランススコアカード（BSC）を活用した「組織パワーアップ型行政評価システム」を策定し、同年度から試行、平成15年度から全庁で実施している。

○バランススコアカード（BSC）について

バランススコアカード（以下「BSC」という。）とは、ビジョンと戦略を組織のすみずみまで浸透させ、①顧客、②財務、③業務プロセス、④学習と成長（組織と人材）の4つの視点で因果性を持って多面的に捉え、戦略を展開させながら、目標を達成させていくマネジメントツールである。

② 特徴

組織の目標や方針を明確にし、組織単位で評価、改善を行うこと、及び経営戦略すなわち、常に何に重点を置くかという、経営資源の「選択と集中」の考え方を重視する。

姫路市の行政評価システムは、「組織経営評価」と「事務事業評価」で構成されているが、BSCは、「組織経営評価」において、部や課の組織の使命（ミッション）や目標（ビジョン）を設定し、①顧客、②コスト、③業務プロセスの改善、④組織人材の4つの視点から、方針管理、目標管理を行い、評価し、改善を図るためのマネジメントツールとして用いられている。

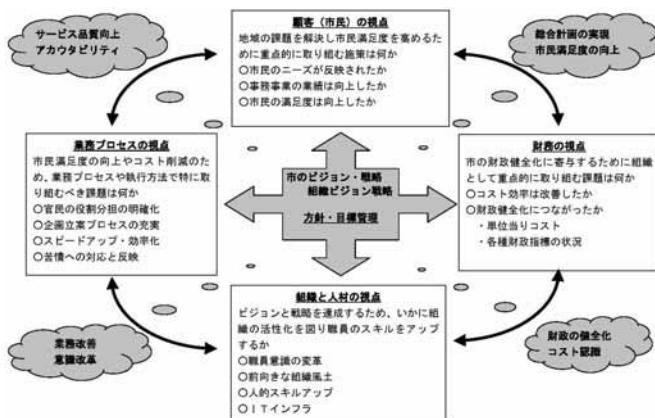


図2-1 姫路市 バランススコアカード(BSC)を活用した行政評価システム概要

(イ) 青森市「自治体経営システム」

① 導入のきっかけ

青森市では、平成15年度から「自治体経営システム」を導入している。この「自治体経営システム」とは、市長を本部長とする各部局の代表者が「自治体経営本部会議」を組織し、この本部会議で市の予算編成や重要施策の方針決定を行っている。

このシステムの導入については、市の幹部が行政経営に関する研修に参加したことがきっかけで、青森市にもこのシステムを導入すべきとの判断から実施されている。

② 特徴

自治体経営システムでは、毎年5月から8月にかけて市の予算編成方針や施策の方向性を決定している。そのため、この時期までに昨年度に行った事業の評価を行う必要がある。年度当初の4月から5月にかけて決算見込みを算出し、この決算見込みをベースに事業の評価を行っている。いわば、「早めの評価、早めの計画」を基本スタンスとしている。

(3) 市民との協働と参画

(ア) 青森県「政策マーケティング」

① 導入のきっかけ

県庁内若手職員による「住民満足向上地域行政システムの構築について」という調査研究がきっかけ。研究は、県民の生活満足度というものに、行政がこれまでどのくらい気を配ってきたか、というシンプルかつ本質的な疑問からスタート。

これに県庁の行政改革推進委員会が関心を示し、平成11年5月に第三者機関の「政策マーケティング委員会」と、その実働部隊として「作業部会」が発足。その後、約2年間の議論や調査・検討を経て、政策マーケティングの発想やシステムが生み出されていった。

② 特徴

ベンチマークは、行政活動の全体的な成果を説明する役割は果たしているが、「地域の課題に取り組む役割は行政以外にだれ誰が担うべきか」といった、現行の行政機関が扱っていないような事柄も含めた要素が影響する。青森県の政策マーケティングは、これらの素朴で、しかし本質的な疑問にこたえられる政策評価システムを目指しており、次のような特色をもっている。

- ・外部委員会による作成、白紙の状態からの住民参加による作成。
- ・政策に関係するさまざまな主体の参加と協働を位置づけ。
- ・さまざまな主体による「めざそう値」「分担値」の設定・・・「分担値」は、公民の役割分担を数値化した取り組み。

(イ) 宮城県「行政評価」

① 導入のきっかけ

宮城県では、全国初となる、行政評価を実施するための手続き等を定めた「行政活動の評価に関する条例」を平成13年12月に制定し、平成14年度から体系的・統一的な行政評価が実施されている。知事が行政評価を重く位置づけたことが、行政評価の条例化を実現させ、同時に職員のやる気呼び起こし、行政評価の取り組みがスムーズに流れたとしている。

② 特徴

宮城県の条例では、県民の視点に立った成果重視の県政の推進を目的として、県民満足度の把握、評価書の作成、評価結果の公表など、行政評価実施の一連の流れを包括的に規定している。

特に、市民との協働と参画の観点から注目すべき特徴は、次の2点である。

- ・ 県民満足度評価の実施

県が調査主体となり、一般県民満足度調査（1月頃）、有識者満足度調査（1月頃）、対象者満足度調査を実施。

- ・ 政策評価・施策評価に関する意見募集（パブリックコメント）

県が評価調査の原案を作成し、公表した後速やかに、評価調査に対する意見を2週間以上の期間を設けて公募（6月頃）

3. 神戸市への提言

提言①：PDCA サイクルに耐える指標づくりと運用 （ロジックモデルの構築）を図る

ベンチマークによる行政評価と、PDCAによる評価サイクルの構築を図る上で実務的に一番ネックになるのが、適切な指標の選定である。定量的な指標だけで、どれだけ適切な評価を行えるかということが常に問題となるが、少数の指標による評価ですべて行えるものとは考えずに、様々な関連指標も見ながら評価していき、少しでも精度の高い評価を行っていくことが重要である。このような分析を行うにあたっては、指標を体系的に整理するためのロジックモデルの構築が求められるところであり、神戸市においてもそのような取り組みを検討すべきである。

先進自治体調査の宮城県・滋賀県においては、満足度評価を体系的に取り入れた行政評価を実施している。また、青森県においては、少しでも精度の高い評価をめざして、全庁的にロジックモデルの構築への取り組みも始まっている。満足度評価のような主観的評価については、アウトカムという意味ではなくてはならないものであるが、調査時の社会経済情勢に左右されやすいなどの問題点があり、指定統計や事業の進捗状況などの客観的指標とあわせた分析を行い、分析の制度を高めていく必要がある。

○ロジックモデルについて

ロジックモデルとは、政策や施策を行うことによりどのような成果を生み出されるのかという論理・筋道の仮説を明確に示すためのツールであり、行政活動における資源の投入（input）、投入した資源を用いた活動で直接的に得られた結果（output）、そして結果の達成によって発現が期待される、社会に及ぼす影響である成果（outcome）の間の因果関係を示す図である。

提言②：早めの評価・早めの計画（評価のスピードアップ）を行う

昨年度実施した事業の評価を行い、その評価を来年度の予算に反映させるため、一般会計の決算認定を12月市会から9月市会に変更する。さらに、年度前半に重要施策の方針を決定するよう、年度当初に決算見込みを算出し、この決算見込みで事業の評価を行う仕組みを構築する。

神戸市においては、市会が7月、9月、12月、2月と年4回開催されている。このうち、一般会計の決算を認定するのは12月市会であり、この12月市会が終わるとすぐ、予算市会が2月から始まる。PDCA サイクルを効果的に働かせ、行政評価を活性化させていくた

めには、決算市会において、昨年度実施した事業についての評価を行い、その評価をもとに来年度の予算編成について議論すべきである。

今後、神戸市においても、決算市会の時期を早めるなどの取り組みが必要であると考えられる。また決算見込みで事業の評価を行う仕組みを構築し、青森市のような「早めの評価、早めの計画」を提案する。

提言③：BSCを導入し目標チャレンジ制度等との連携を図る

組織としての目標と目標達成の過程を明らかにし、職員が行政評価を通して行政経営改革に積極的に取り組める仕組みとして、バランススコアカード（BSC）を導入する。神戸市でのBSC導入にあたっては、目標チャレンジ制度で掲げた職務上の目標をBSCの1単位とし、事務事業評価は、その目標を達成するために必要な事務事業について実施する。

BSCを神戸市において導入する場合の課題としては、まず、評価単位をどうするかということが考えられる。

姫路市は1課1BSCとして取り組んでいるが、姫路市と神戸市では組織の形態も事務分掌も異なり、その手法がそのまま神戸市で通用するとは考えにくい。

また、神戸市ですでに実施されている制度との関係も考えなければならない。「平成16年度神戸市事務事業外部評価委員会報告書」では、事務事業評価のしくみを行政改善に活かしていくために、目標チャレンジ制度と事務事業評価との連携や、既存の仕組みにBSCの考え方をうまく取り入れ、神戸市にふさわしい制度を構築することなどを求めている。

そこで、神戸市でのBSCの導入にあたっては、目標チャレンジ制度で掲げた職務上の目標をBSCの1単位とすることで、組織の目標と目標達成の過程をBSCにより明確にし、その達成度をスコア化して、情報を共有するとともに、具体的な改善実績を知ることで事務改善の意識、職員の行政経営改革への意識を高める。

また、平成15年度より実施されている事務事業評価は、3か年で約1,300事業の評価を行う予定であるが、その次の展開として、目標チャレンジ制度で掲げた目標の達成に必要な事務事業についてBSCも踏まえて事務事業評価を行うことで、制度間の連携を図り、より効果的、効率的な評価システムを構築する。

ただし、これらの実施にあたっては、組織、職員が制度を理解し、活用できるよう、研修を充実させることや、作業量が負担とならないよう、できるだけシステム化することが必要である。

提言④：指標を素材として市民との協働を推進する

～指標（目標像）の市民との共有～

先進自治体においては、指標の作成や進行管理の各段階において、市民参画の手続きを取り入れているところがあるが、市民への指標の浸透度については先進自治体においても進んでいるとは言いがたい状況にある。神戸市においても、しみんしあわせ指標の作成段階における市民参画など、先駆的な取り組みを行ってきているところであるが、より幅広い市民層への浸透はまだみだである。

指標は、数値で示すという意味で市民にとってわかりやすい性質をもつものであり、

指標の市民への周知を図ることにより、市民とまちづくりの目標像を共有し、さらに市民との協働を充実させていくことが望まれる。

指標は、本来、行財政の改善・改革のみならず、市民との協働のまちづくり、市政への市民参画を進めていく観点から重要なツールになりうるものである。指標がそのような役割を発揮できるようにするためには、まず、市民自身にわがまちの指標を知る姿勢が求められるが、行政においても、出前トークの実施、ホームページにおける充実した情報提供など、さらに積極的に市民と指標（目標像）の共有のための環境づくりが期待されるとともに、より市民の関心が得られやすいよう、地域レベルや、年代別、職業別での取組みについても研究することが必要である。

第3章 行政評価結果の予算編成への反映

1. 課題と研究テーマについて

神戸市の行政評価の現状を考察した時、いわゆるPDCAサイクルの中で、事務事業評価が行政経営改革に効果的に活用されているとは言い難い面がある。その原因は、主に、

- ①施策評価と事務事業評価の関連性の欠如
- ②評価を行う上でのコストの把握方法の問題
- ③事務事業評価結果の予算編成への反映システムの欠如
- ④各職員の事務事業評価の必要性や意義についての理解不足

といった課題にあるのではないかと考える。

そこで第3章では、現在運用されている神戸市の行政評価をより有効なものにするために、事業執行レベルでのベンチマークである「事務事業評価」および「コスト分析手法」について他の自治体の先進事例を調査する中で、特に「予算編成への反映」の視点から、上記の課題に対する解決方法を探っていきたい。

2. 調査結果

各自治体の行政評価、予算編成やコスト把握の状況、及び行政評価と予算との連携の概要について次のとおり調査を行った。

(1) 事務事業評価結果を予算編成へ反映するための体系整理

各自治体において、行政評価結果の予算への反映の仕組みづくりが実施されている。その仕組みは、

- i) 最小単位である「事業」の評価結果を予算編成に反映させる。
- ii) 複数の「事業」を「施策」にまとめたうえで、「施策」の評価評価を予算編成に反映させる。
- iii) 「事業」と「施策」の評価結果を総合的に判断して予算編成に反映させる。

の3つに分かれるが、i)の方法を採用している豊橋市と、ii)の方法を採用している四日市市について調査を行った。

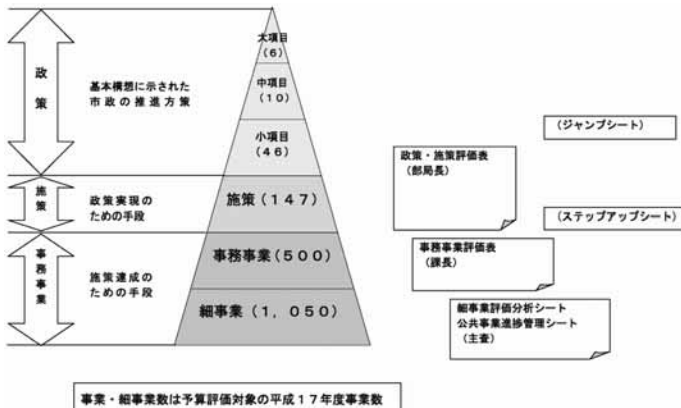
(ア) 豊橋市の行政評価体系

平成16年度からの「政策・施策評価」の導入に伴い、行政活動を目的と手段の関係により「政策－施策－事務事業」の3層構造で体系整理（図3-1）を行っている。さらに、行政評価項目と予算項目を一致させることにより、評価結果の予算編成への反映を可能としている。

具体的な流れとしては、5～6月に事務事業評価を行い、その評価結果を踏まえて財政

課に予算要求資料として提出するための「改革改善調書」(表3-1)を作成し、財政課はそれに基づき査定を行っていく。この「改革改善調書」は課単位で所管する全ての細事業を対象に、事務事業評価表における改革改善内容(次年度以降の改革改善内容)をもとに必要(不必要)となる予算額を記入する仕組みとなっている。

また、評価結果を予算編成に十分反映させるため、一部の管理的経費に限っていた予算の枠配分を政策的経費まで大幅に拡大し、事業の選択と予算の重点的配分を担当部局の判断で行える枠配分予算を平成17年度より導入し、庁内分権の推進を図っている。



事業・細事業数は予算評価対象の平成17年度事業数

図3-1 豊橋市行政評価体系

表3-1 改革改善調書

ステップアップシートの「1(2)事業年度別の改革改善内容」欄から転記する

平成17年度改革改善調書

細事業名	本内容(事業)の区分	評価項目	内容	評価項目			具体的内容	効果	部課名		総務部 行政課		
				評価項目	評価項目	評価項目			課	室	評価額(千円)	総務内容	備考
市民センター管理運営事業	社会福祉	◎	市民センターの管理運営	有効性	効率性	経済性	18年度に建設した市民センターの適正な管理運営を行う		2,136 市民センター 管理運営事業	38,801	人件費 18,732 燃料費 7,676 委託料 7,493 その他 1,833		
子育て支援事業	社会福祉	▲	子育て支援	有効性	効率性	経済性	18年度に建設した子育て支援センターの適正な管理運営を行う		2,136 市民センター 管理運営事業	38,801	人件費 18,732 燃料費 7,676 委託料 7,493 その他 1,833		
情報公開事業	情報公開	◎	情報公開	有効性	効率性	経済性	18年度に建設した市民センターの適正な管理運営を行う		2,136 市民センター 管理運営事業	38,801	人件費 18,732 燃料費 7,676 委託料 7,493 その他 1,833		

(イ) 四日市市の行政評価体系

組織(課・室)ごとに、『基本表』と『総括表』から成る「業務棚卸表」を作成し、業務の評価と見直しを行っている。

『基本表』は、組織の使命を明確にした上で、その使命(上位目的・任務目的)を果たすための手段(業務)を体系的(すべての業務を効果の高い業務から並べる)に記述している。『総括表』は、『基本表』のうち基本的な「目標-手段」の体系を表し、その基本的な手段ごとに予算事務事業を束ね、優先順位の高いものから記載している。

業務棚卸表に基づき、有効性や効率性（経済性）を視野において、基本的な手段の目標達成状況、下位手段の必要性・妥当性・優先順位、さらに、任務目標の達成状況、当該任務目的に対する基本的な手段の必要性・妥当性・優先順位について政策プランの見直しを行っている。

また、部に対する財源配分方式による予算編成システムを採用しており、各部局の裁量により、業務棚卸表での評価結果に基づき、配分された予算の範囲内で執行している。

(2) 発生主義によるコスト把握方法

行政評価、特に、事務事業評価を効果的に運用するためには、評価の基礎的判断資料となる正確な行政コストを把握することが必要となる。

そのツールとしては、発生主義に基づくバランスシート、キャッシュ・フロー計算書、行政コスト計算書、ABC分析という手法があるが、それらを導入している東京都及び杉並区の調査を行った。

(ア) 東京都の「機能するバランスシート」

①導入理由

石原都知事就任以来、(I)単式簿記による「ストック情報」の欠如、(II)現金主義による「コスト情報」の欠如、が指摘されている現行の公会計制度を補完、改善するために、ストック情報欠如の対策としてのバランスシート、コスト情報欠如の対策としての行政コスト計算書など新公会計制度が必要と考えた。その考えに基づき平成12年度よりバランスシート、キャッシュ・フロー計算書、行政コスト計算書からなる「機能するバランスシート」の研究を重ねている。

②有効性の検証

行政が実施する事業を3つに分類し、分析の着眼点をかえて事業を評価している。

i) 収支均衡型事業：事業収入により必要経費を全額回収することを前提とする事業

ii) 中間形態型事業：

- ・期間非限定収支均衡型事業：事業収入によって必要経費を全額回収することを前提とするが、事業の終了期間が定められない事業
- ・収入不足税金補填型事業：事業収入によって必要経費をある程度賄うが、不足する部分は税金投入によって補填することを前提とする事業

iii) 税金投入型事業：行政サービスの提供に伴う必要経費を基本的に税金によって賄うことを前提とする事業

具体的には、平成12年度以降、収支均衡型の「多摩ニュータウン事業」、中間形態型の「東京国際フォーラム」や「都営住宅事業」、税金投入型の「消防救急事業」などの事業について「機能するバランスシート」による分析を行い、どの型の事業についても複式簿記・発生主義会計による事業の評価及び分析が有効であることを確認している。

③今後の方向性

平成18年度からすべての会計に複式簿記・発生主義を導入することとしている。

(イ) 杉並区の「事業別行政コスト計算書」及び「ABC」

①事業別行政コスト計算書

「スマートすぎなみ計画（行財政改革実施プラン）」を中心に行財政改革を進めており、その中で、新たな行政経営手法の一つとして「事業別行政コスト計算書」や後述の「ABC」を位置づけ、その導入を図っている。

具体的には平成13年度、保育園運営について「事業別行政コスト計算書」を作成し、歳見別の園児一人当たりの事業コスト、保護者負担額、公費負担額の分析を行っている。

平成14年度以降は基本的に各部（全6部）1事業ずつ実施している。（表3-2）

例えば、区民生活部では「区民センター等維持管理事業」について、委託方式を変更したことによる経費の経年変化の考察を行い、保健福祉部では「障害者施設運営」について、作業所の運営を直営から委託に変更したことによる経費の経年変化の考察を行う等、経年変化を見た上で事業の見直しや民営化等の検討を行っている。

表3-2 事業別行政コスト計算書の導入事業「杉並区行政資料より抜粋」

	政策経営部	区民生活部	保健福祉部	都市整備部	環境清掃部	教育委員会
13年度	—	—	保育園運営	—	—	—
14年度	電子計算組 織運営	区民センター 等維持管理	障害者施設運営	有料制自転車 駐車場運営	ごみ処理事業	図書館維持運営
15年度	電子計算組 織運営	区民センター 等維持管理	障害者施設運営	有料制自転車 駐車場運営	ごみ処理事業	図書館運営管理 及び維持運営
16年度	—	区民センター 等維持管理	障害者施設運 営保育園運営	有料制自転車 駐車場運営	ごみ処理事業	図書館運営管理 及び維持運営

②ABC分析

一度コストを分析すれば経年変化を見る必要のない事業について、平成15年度より毎年テーマを決めて事業を選択し、分析を行っている。

平成15年度は「使用料・手数料の見直し」をテーマに「区民センター集會室」「放置自転車対策事業」「スポーツ振興財団事業」について、平成16年度は「区民へのアカウントビリティ」及び「民営化」をテーマに「徴税事務」「児童館運営」「敬老会館事業」について分析を行っている。

例えば、「徴税事務」については、徴税事務に係る諸経費を「活動」（徴収方法や納入された時期別に、活動区分設定）で割りコストを算出することで、徴収方法や納入された時期によるコストの比較を行った。その結果、滞納整理によるコストの大きさが明らかとなり、収納率の向上と滞納金額や滞納件数の減少に向けた取組の強化が図られた。

また、「児童館運営」については、標準的な児童館を対象に、学童クラブの運営や維持管理などの業務についてABC分析を行い、今後の事業の方向性として、①事業の効率化の視点から、「施設サービスの提供にあたり、NPO団体や民間企業などが持つ柔軟性や機動性を積極的に活用して行くこと」を、また、②受益者負担の原則から、「利用料の見直しに向けた検討も必要であること」を示唆している。

(3) 予算編成の仕組みの工夫－枠配分予算制度（包括予算制度）

枠配分予算制度（包括予算制度）は、「事業部制の推進」を前提に、予算上の権限と責任を各事業部に委譲する仕組みとして、足立区、杉並区、四日市市で導入されていた。

(ア) 足立区の包括予算制度

区のすべての事業を投資的経費と経常的経費に分類し、人件費を含む経常的経費について財源を配分している。各部に配分する財源は、区で歳入するすべての一般財源で、特別区税や特別区交付金などが該当する。

各部への配分は、すべて一般税源ベースで行い、財政調整交付金の算定方式を基礎とし、これに財政調整交付金対象外事業、区長査定による政策的経費を積み上げている。各部に

においては、こうして配分された一般財源と、各部で歳入する特定財源との合算額を部の歳入総額とし、この範囲の中で歳出予算の積み上げを行っている。

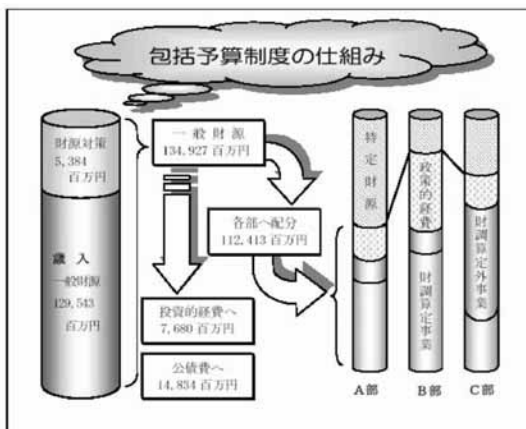


図3-2 包括予算制度の仕組み（足立区 HP より）

この制度では、予算の編成だけでなく、予算の執行段階における流用、執行委任についてもその権限を各部の長に委譲している。従来は、財政課への協議、承認申請が必要であったが、これを各部長の判断で省略することを認めており、これにより、予算反映までの時間が短縮され、区政のスピードアップが可能となっている。

(イ) 四日市市の枠配分予算制度

市で歳入する一般財源を特定配分経費と枠配分経費に分け、枠配分経費について各部に財源を配分している。

予算配分の調整にあたっては、一般財源全体から全庁あげて実施する「政策プラン」及びその他の特定配分経費（公債費、扶助費、繰出金）を除いた枠配分経費（人件費、市単独扶助費、市単独投資的経費など）について、経費の性質別にシーリングした額を各部に配分している。

配分された枠配分経費は、配分後は各部の裁量により編成、執行を行うことになる。また、各部には定数（人件費）も枠配分されており、配分を受けた定数が必要でない場合は、事業費とのやりとりを行うことができる。

(4) 職員意識の改革について

今回の調査の中で、「行政評価がうまく機能している。」または「職員の意識改革につながっている。」と回答した自治体に共通していたのは、地道な研修や導入過程で多くの職員による議論が行われていたことである。以下でその例について触れてみたい。

(ア) 豊橋市

事務事業評価の検討に入った平成12年度、庁内体制の整備のため、新たに行政評価推進室を設置、全職員アンケートを実施（職員3,525名 回答者3,004名（85.2%））するとともに、人事、財政、広報・広聴と部の関係職員、庁内公募による職員、学識経験者をメンバーとした庁内研究会をおき、議論を重ねながら平成13年度の実施に至った。このことが、スムーズに事務事業評価を導入できた要因であるとしている。

庁内研究会においては、導入目的、評価手法、評価表の見直し等について、平成12年度～平成15年度で、のべ59回にわたり検討を行っている。職員研修は階層別に毎年実施しており、4年間でのべ93回開催、5,072名参加している。また、平成14年度から政策・施策指標策定ワーキングを設置し、指標策定マニュアルの検討を行っている。

これにより、行政評価の考え方は職員全体に浸透してきているが、担当職員は、行政評価をうまく運用していくためには、研修は要であると強調している。さらに、職員の意識改革や評価の定着化を図るうえで、これまでどおり階層別研修を引き続き行うとともに、行政評価の必要性、活用策を再認識するために「行政評価シンポジウム」を開催し、先達自治体職員との意見交換を図っている。

(イ) 足立区

平成13年度に事務事業を本格的に実施するにあたり、全職員アンケートを実施した。また、平成14年度には、各部から推進員として1名を選び1年間議論を重ねた。さらに、1年目から10年目の職員（約1,000人）と行政評価について議論している。（合計70回実施）

今回のヒアリングでも「これらの議論を地道に行ってきたことが、職員全体の意識改革に繋がっていると感じる」と述べられていた。

3. 神戸市への提言

提言⑤：事務事業評価の結果を予算へ反映するための体系整理を行う

行政経営マネジメントのPDCAサイクルでいう「Check（評価）－Action（改善改革）」のしくみを確立するために事務事業評価の結果を予算に反映するマネジメントサイクルを導入することが必要であると考えます。

そのため、まず「政策－施策－事務事業」の3層構造の体系の再整理を行う。

さらに、行政評価体系の事業項目と予算体系の事業項目を一致させることにより行政評価体系の中に予算編成を組み込み「政策－施策－事務事業－予算事業」の体系を構築し、評価結果を予算編成に反映させていく。

これにより、効率的、効果的に施策目標を達成するための事務事業の選択と集中を図っていく。

今回調査を実施した豊橋市、四日市市においては、それぞれ形態が異なるものの行政評価体系の中に予算への反映の仕組みが作られていた。

豊橋市においては、各事務事業が上位の施策、政策のどこに位置づけられるか明確にされており、さらに、予算要求資料には、必ず事務事業評価の結果を記載するようにされており、財政課においてもその資料に基づき査定を行っている。このように評価結果を予算へ反映させるため、1年間かけて評価項目と予算項目の一致作業を行っている。

また、四日市市では、目的（政策、施策）と手段（事務事業）の関係を整理し、さらに、目的を達成する手段を優先度の高いものから並べた上で行政評価を行うことにより、限られた予算の中で選択と集中を可能としている。

神戸市でも、現在運用されている多岐にわたる計画を再度、基本構想に基づいた一連の政策体系に位置づけられた計画に再整理することにより、各施策の中での事務事業の選択と集中をより一層図っていくことが必要である。

平成17年度で事務事業評価がひと通り終了することから、今後の見直しのなかで、まずは、一部の局から試行的に実施するなどして、政策・施策・事務事業の体系の再整理を行

い、予算との連携を図っていくことが望まれる。

提言⑥：事務事業分析のためのコスト把握方法に発生主義を導入する

事務事業分析のツールとして「複式簿記・発生主義」に基づく会計手法を導入する。個々の事務事業が効率的に実施されているかを判断するため、事務事業の性質によってバランスシート・事業別行政コスト計算書やABC分析などの手法を採用し、より正確なコスト把握を図る。

これにより、職員のコスト意識の醸成と事務事業毎のコスト削減方法や民営化等の検討を図っていく。

杉並区の事業別行政コスト計算書、ABC分析や、東京都の「機能するバランスシート」の例からも、事務事業を分析する上で、複式簿記・発生主義会計は非常に有効である。

杉並区においては、経年変化を見ることが必要な事業とそうでない事業に分類し、それぞれに行政コスト計算書、ABC分析という方法を使い分けている。その中で、経年比較や施設間の比較を行うなど様々な比較分析を行うことにより、事業のコスト構造を明確にし、事業の見直しに役立てている。

東京都においては、5年間にわたる検証の結果、行政の全ての分野に複式簿記・発生主義の考え方が必要であるとの結論に達している。現行法制度の下での二重作業の無駄を省くため財務会計への入力段階から複式簿記・発生主義による経理処理を可能とすることにより、平成18年度から全部局において本格導入される。

昭和62年に他都市に先駆けてバランスシートを作成し、事務事業評価に事業別コスト計算書を採用している神戸市においても、各課単位からの複式簿記の導入を図るなど、発生主義に基づく分析方法を取り入れ、事業を評価・分析していくことが現在推進している行政経営方針の達成に必要であると考えられる。

提言⑦：局への権限委譲を推進する（事業費、人件費）

事業費、人件費の権限を各局に委譲する。

権限委譲にあたっては事業費、人件費の枠配分を行い、限られた資源（金・人）の中で、現場の実態に合わせた資源配分を各局の裁量で行う仕組みを取り入れる。また、各局で資源配分を行う際には、“提言⑤”で整理された行政評価システムや“提言⑥”で工夫を行ったコスト情報を活用する仕組みを定着させる。

これにより、事務事業のスクラップアンドビルドを行うにあたり、現場により近い各局において行政評価の活用が図られる。

足立区、杉並区、四日市市では、『事業部制』の推進を前提とした「枠配分予算（包括予算）制度」の導入が図られていた。

導入内容には、都市毎の特徴はあるが、足立区では人件費を含む経常的経費について一般財源ベースで各部に枠配分しており、各部はその枠内で自主的に予算を調整する。予算の執行計画、流用、執行委任についても各部の判断で行うことができる。四日市市でも、人件費を含む枠配分経費を各部に枠配分し、その後の編成や執行については各部の権限と責任において行っている。

各部において歳入予算にあわせ事務事業の選択と集中を進めるにあたっては、判断材料のひとつとして行政評価を活用することが方針の中で示されている。

また、人件費（定数）についても枠配分を行っているが、配分を受けた定数が必要ない場合は、事業費と人件費を交換することができ、人件費もコストであることが認識できる仕組みになっている。

これらの取り組みにより、組織内での責任の所在が明確になり、予算反映の時間が短縮されることになる。また、四日市市では、これまで補助事業でないため予算化されなかったアイデアが市単独事業として採択されたという効果も生まれたということである。

神戸市においても事業費については既に枠配分が行われているが、今後、これまで以上に現場に近い各局において迅速な事業のスクラップアンドビルドを行うためにも、枠配分後の財務課の関与を出来るだけ少なくする、人件費も含めた枠配分を行うなど、更なる権限委譲の検討が必要であると考えられる。

提言⑧：行政評価を通じて職員の意識改革を図る。

行政評価を進めていくにあたって、まず、行政評価やコスト把握の必要性などについて、職員の意識改革を図る。

そのため、研修やアンケートの実施、討論の場の設置、推進員の導入等を行う。特に、今後の市政を担う若手職員にターゲットを絞って実施する。

調査を行った自治体においては、行政評価の導入目的のひとつとして、職員の意識改革、政策形成能力を高めることを挙げていた。

豊橋市では、職員参加による仕組みづくりのため、職員研修は要であるとして、階層別研修を行うとともに、行政評価の必要性、活用策を再認識するために「行政評価シンポジウム」を開催し、先進自治体職員との意見交換を行っている。また、足立区では、「職員との議論を重ねてきたことが、職員全体の意識改革につながっている。」とのことであった。

本来、行政評価の導入段階から、職員間での議論を通じて行政評価について、導入目的・評価手法等の検討を行っていくべきである。しかし、すでに運用の始まっている現状では、現在の本市で実施している行政評価、特に事務事業評価についての理解を深めるための研修を行うと同時に、全職員に行政評価に関するアンケートを実施するなどして、啓発を行っていくことが必要である。

また、平成17年度で事務事業評価がひと通り終了することから、今後の行政評価についての見直しの中で、職員の意識改革、政策形成能力の向上に資するものとするため、行政評価の目的・あり方、職員研修の充実等について再度検討し、確実に浸透させることが急務と考える。

第4章 都市の魅力を測る新しい社会指標を考える

1. 課題と研究テーマについて

(1) 提案の背景

第4章では、さらに展開して、神戸市の都市としての魅力を発信するためのベンチマークの活用について、提案する。ここでの提案は、前述の公共部門における「ベンチマーク」の分類では、政策レベルにおけるベンチマークという意味では「目標設定型」（社会指標型）であり、また、他都市との比較という意味では「基準値（標準値）比較型」のベンチマークである。

今後、人口減少時代をむかえる中で、都市は各々、将来に向けて、活性化を維持しさらに発展していくことがますます重要となり、同時に、それはこれまでよりも難しくなると

も考えられる。国が進める三位一体改革では、自治体が独自に使える財源が増えることとなり、地域間の格差はますます広がることも考えられ、その中で、都市は個性や独自性を発揮して「選ばれる都市」となる戦略をもつことは非常に重要となる。

(2) 都市に対する評価としての「社会指標」と「選ばれる都市」

(ア) 「社会指標」について

一般的に、「社会指標」とは、次のいずれかの条件を満たしているものと言われている。

- ① 個人についての情報、データの集計、または、当該社会に固有な性質、環境的側面を表す一連のマクロレベルの社会統計で、福祉、生活に寄与する客観的要因を数量化したもの。
- ② 社会システムの諸活動、および、それによって生じる社会状態の変化を数量化したもの。人々の活動指標と当該システムの成果指標。
- ③ 当該社会の福祉や生活の質を測定するもの。人々の望ましさの観点から設定された社会的目標、評価基準からの達成度。
- ④ 福祉および生活の質に関連する当該社会現象のうち、公共部門により充足されるもの、民間部門により充足されるもの、両者の協働によるもの、といった点を考慮に入れた社会制御のための指標。

このような観点からも、都市を総合的に比較した調査は多数存在する。しかし、これらは、評価の観点、評価のために採用する指標、評価方法などが多様であり（同じ指標をとっても評価の仕方が異なっている場合もある（例えば、「値」の高さを、高く評価する調査と低く評価する調査がある）、これによって評価の結果が異なり、都市に対する評価として、一致あるいは類似した結果を示してはいない。

かつて、国の機関の調査に対しても、本当に地域の状態を表しているのかという批判が各都道府県からなされ、現在はこの地域別比較は発表されていない。

これらを考えると、都市を評価する「社会指標」の在り方や設定方法については、現在、確立されたものはないと言える。

(イ) 主観指標について

“住むまち”“訪れるまち”の「選択」にあたっては、「住んでみたい」「住みやすそうだし」、また、「行ってみたい」「憧れる」など、都市のイメージや印象、話題性などによるその都市の「魅力」が大きな要因となり、比較的の主観的な点が選択の動機に結びつくことも多い。当然、選択する人の置かれている立場や環境、年齢、性別、趣味などによって、選択の結果や傾向も変わってくる。これまでも、そういった人気投票的、主観的なアンケート調査などによる都市ランキングも含め、各種調査研究機関、民間会社、マス・メディアなどから、都市の魅力を比較したランキング調査は多く発表されている。

生活の質などを評価するのに、主観的側面、すなわち、満足度、幸福度、不安度、切実度、重要度などは必要であるが、これらについても、厳密に理論的定義といえるものはないと言われている。

(ウ) ベストな都市を選ぶ

このように、都市には多くの様々な側面があり、全ての面を網羅して評価することは不可能であるとともに、それらの面を構成する要素はさらに多く、どれを採用するかによって評価が異なる。

都市には、観光都市、工業都市など、さまざまな顔があるが、その部分のみに着目した特定分野のランキングも多く発表されている。

さらに近年は、官・民協働での取り組みや施策も拡大してきており、あらゆる活動によっ

て都市が形づくられているため、都市の現状はますます多様化・複雑化している。

どのような方法をとっても、多種多様な面を持つ都市について、比較することには限界があり、誰もが一致した評価として「ベストな都市」を選ぶことは、現実として不可能であろう。

そうであるならば、神戸市が将来に向かって「選ばれる都市」であるために、自らで、「強み」「弱み」を見極め、「強み」(魅力)を活かしていくことにつながられるような、評価やベンチマークの設定はできないだろうか。それは、今後、各都市に求められる、持てる経営資源とそのガバナンス(使い方・育て方)で、選択と集中により、都市戦略を効果的に行うことに役立つとともに、ベンチマークを活用して「魅力」(強み)を分かりやすく発信(アピール)していくことで、神戸が「選ばれる都市」となるために活かすことができるのではないだろうかと考える。

2. 調査結果

都市ランキング調査は、それぞれの調査機関等がさまざまな指標を採用して評価を行っている。事業目的で、イメージ、印象などの主観を問うアンケート調査を集計したものもよく見られる。これらの調査結果や指標から、神戸市の「位置」を確認する。

(1) 総合的な都市ランキング

(順位は、政令指定都市(平成17年3月現在13市)間)

調査名		1位の都市	神戸市の順位	調査名		1位の都市	神戸市の順位
「全都市住みよさランキング」 (東洋経済新報社 H16.5)		大阪市	6位	「13政令指定都市の実力比較」 (週刊ダイヤモンド)		横浜市	11位
(内訳)	安心度	北九州市	10位	(内訳)	行財政	名古屋市	10位
	利便度	大阪市	9位		経済力	大阪市	8位
	快適度	福岡市	4位		暮らしの質	横浜市	10位
	富裕度	川崎市	7位		生活インフラ	大阪市	3位
	住居水準充実度	横浜市	4位		「全国優良都市ランキング」 (日本経済新聞社・日経産業消費研究所 H17.3)		(下記)
「住みよい都市 ー全国主要都市の比較調査ー」 (北九州市都市協会 H16.11)		仙台市 京都市 広島市	4位	『行政サービス度』	神戸市	1位	
(内訳)	自然	広島市	7位	子育て環境	川崎市	7位	
	居住	名古屋市	12位	高齢者福祉	神戸市	1位	
	経済	名古屋市	10位	教育	大阪市	6位	
	公共基盤	北九州市	5位	公共料金等(安さ)	神戸市 さいたま市	1位	
	文化・教育	京都市	3位	住宅・インフラ	大阪市	2位	
	健康・安全	仙台市	6位	『行政革新度』	川崎市	9位	
	都市イメージ	札幌市	2位	透明度	札幌市	4位	
				効率化・活性化度	北九州市	12位	
			住民参加度	札幌市	8位		
			利便度	さいたま市	4位		

(2) アンケート調査などによる人気投票的なランキングなど

調査名	1位の都市 (まち)	神戸市の 順位
「住んでみたい都市」 (日本ファッション協会 H8.3)	札幌市	4位
「住みたい街ランキング 関西編」 (ウォーカープラス ユーザーアンケート H17.1)	芦屋	3位 (三宮)
「住んでみたい街」〔関西圏〕 (大手不動産会社8社による共同調査 H17)	芦屋	3位 (神戸)
「ファッションナブルだと思う都市」 (日本ファッション協会 H8.3)	横浜市	3位
「都市観光地の魅力度評価調査」 (日経グローバル H15)	京都 (四条・祇園周辺)	2位 (神戸)
「市区町村の情報化ランキング」 (日経パソコン H17)	名古屋市	政令市間4位

(3) 神戸の「魅力(強み)」と言える指標

政令指定都市(平成17年3月現在 13市)の中で、神戸市が原則上位3位までに位置するカテゴリーやチャンネルを神戸の「強み」と考えると、上記の各種都市ランキング調査やその他の各種統計等から見える神戸市の「強み」を次のとおり言うことができる。

- ・住宅・インフラなどの都市基盤や高齢者福祉をはじめとする行政サービス
(都市公園面積(人口あたり) 政令指定都市間1位(大都市比較統計年表 H15より))
- ・文化・文教
(高等学校等進学率 同3位, 大学数(人口100万人あたり) 同2位)
- ・市民活動
- ・安全・安心対策
(警察署・交番その他の派出所・駐在所数(人口10万人あたり) 同1位)
- ・ファッション、観光、レジャーと、それに伴う知名度など都市のイメージ
(洋服、履物、肉類の消費支出に対する割合など 同1位, 農業産出額 同1位, スウィーツ年間支出額 全国1位(総務省「家計調査」H12~14年平均より))

3. 神戸市への提言

提言⑨: 「選ばれる都市」となるための戦略

～神戸の「魅力」を発信するためにベンチマークを活用する～

将来にわたって都市の活性化を維持していくためには、都市の規模や定型的な行政サービスの充実度などの旧来からの価値基準ではない「変化する時代へ柔軟に対応する力」や「新しい価値を創造することのできる力」を持つ都市こそが、価値が多様化する時代において個性を認められ、魅力的な都市として「選ばれる自治体」となると考え、そこで、都市の魅力、価値観の創造などといった、都市の“ソフト・パワー”と言えるもの

を「時代への適応力」と「価値の創造力」として構成した、「KOBE シティ・パワー ベンチマーク」を提案する。

これを、神戸市が将来にわたって「選ばれる都市」であり続けるための新しい形の一つの都市の社会指標と考え、これを活用することにより、神戸市はその「魅力」（強み）を維持・充実させ、発信していくことができると考える。

都市も、規模の追求から質の追求へ、時代の変化に対応し、都市の個性や魅力、いわゆる“ソフト・パワー”といえる力を充実させ伸ばしていかねばならない。神戸市も、厳しい財政状況などのもとでは、持てる経営資源とそのガバナンス（使い方、育て方）を、選択と集中により、効果的に行っていく必要がある。神戸市の「強み」（魅力）を積極的に活かし、伸ばして、分かりやすく発信（アピール）していくことが、新たな都市戦略であると考えられる。

そのため、「KOBE シティ・パワー ベンチマーク」は、

- 「時代への適応力」・・・安全・安心力、次世代育成力、市民力、時代ニーズ対応力
 - 「価値の創造力」・・・都市好感度、国際対応力、集客資源力、成長資源力
- のそれぞれ4つの項目から構成し、それぞれの項目は、3～5の指標を要素としている。このベンチマークの新たな試みとその特徴としては、
- (ア) 行政サービスのような、行政主体で実施されるものの結果の指標よりも、民・学・産と行政の協働で進められる取組みの結果が表れるような指標を、あえて採用した。
 - (イ) 個別分野の客観的指標のみを構成要素とするのではなく、民間調査機関の行った総合的な都市評価や、各々の目的で実施される民間会社等の都市に対する好感度やイメージに関する調査なども構成要素として採用した。
 - (ウ) 時代のニーズから登場した、先取性のある指標を積極的に採用した。都市戦略の展開のための都市の魅力（強み）の発信という、このベンチマークの目的からも、先進的、個性的な取り組みは高く評価したいと考えた。
 - (エ) そのため、今後、このベンチマークでの評価を時系列で継続する場合、構成要素となる指標はこのまま固定するのではなく、社会状況の変化に応じて、追加や入れ替えをしていく必要も出てくると考える。そうすることによって、時系列の評価は正確ではなくなるが、このベンチマークの目的に適うものとする（従来から行われてきた都市ランキングの調査においても、必要に応じて、指標の追加などは行われている例がある）。
 - (オ) 神戸市の「魅力」を分かりやすく発信していくという目的から、ベンチマークの構成・体系をできるだけ単純化し、構成要素（指標）の数を少なくし、採点方法も単純化した。

以上から、新たな試みとして、新しい形の一つの社会指標（体系）として提案したい。

特に、神戸市の「魅力」について、自ら認識し、発信（アピール）すること、時系列で評価を続けることにより神戸市の「魅力」を維持・充実することが、このベンチマークの目的である。他都市との比較（特に規模が同等である政令指定都市間）を行うことにより、神戸市の“位置”を把握することができる。

このベンチマークを活用して、内向的には、神戸市の「魅力」（強み）、つまり個性や独自性を自ら認識し、それを活かして発展する「選ばれる都市」へ、市民・事業者・行政のモチベーションを高めること、外向的には、神戸市の「魅力」（強み）のカテゴリーやチャ

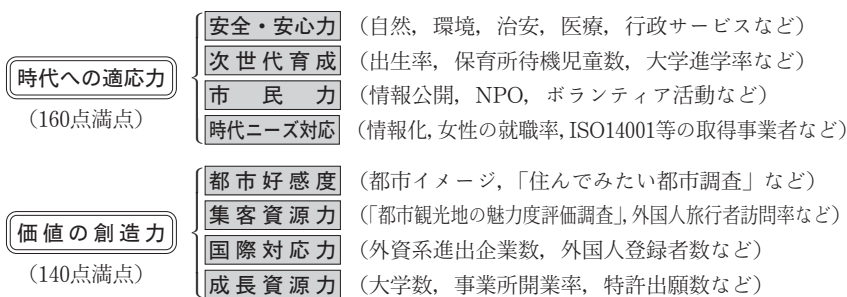
ネルを発信（アピール）することにより「魅力」が認められ、これによる都市の活性化とさらなる発展の効果を期待するという、積極的な都市戦略、イノベーションへのインセンティブとしたい。

※「KOBE シティ・パワー ベンチマーク」

「時代への適応力」は、安全・安心力・次世代育成力・市民力・時代ニーズ対応力、「価値の創造力」は、都市好感度・集客資源力・国際対応力・成長資源力の、それぞれ4つの項目からなり、それぞれの項目は、3～5の指標を要素として構成している。

それぞれの指標について、政令指定都市（平成17年3月現在 13市）間の順位で、1位から10位の市に、1位に10点、2位に9点、以下同様に、10位に1点、11位以下を0点とし、その合計を集計して、他都市と相対的に評価した。

このベンチマークを現在の神戸市の「魅力」（強み）を表す指標として、評価を継続的に行うことにより、「魅力」の維持や充実の推移を見ていくことができる。



【試算結果】

		札幌	仙台	さいたま	千葉	川崎	横浜	名古屋	京都	大阪	神戸	広島	北九州	福岡
時代への適応力	安全・安心力	29	34	9	10	14	17	15	21	18	36	21	27	21
	次世代育成力	6	15	22	7	10	20	21	15	13	21	29	25	8
	市民力	8	10	0	16	7	13	12	14	10	22	10	5	18
	時代ニーズ対応力	9	16	14	11	21	12	28	21	22	15	29	11	10
	合計点	52	75	45	44	52	62	76	71	63	94	89	68	57
	順位	10	4	12	13	10	8	3	5	7	1	2	6	9
価値の創造力	都市好感度	28	14	6	6	6	27	8	21	13	25	10	7	17
	集客資源力	15	8	5	6	5	20	18	29	24	22	9	4	16
	国際対応力	0	3	2	13	20	21	13	21	26	19	6	0	10
	成長資源力	12	19	16	23	25	29	17	28	12	32	14	10	22
	合計点	55	44	29	48	56	97	56	99	75	98	39	21	65
	順位	8	10	12	9	6	3	6	1	4	2	11	13	5
総合点		107	119	74	92	108	159	132	170	138	192	128	89	122
総合順位		10	8	13	11	9	3	5	2	4	1	6	12	7

おわりに

調査研究を通じてご指導いただいた神戸大学名誉教授新野幸次郎先生をはじめ、訪問調査にご協力いただいた他都市（青森県、青森市、足立区、尼崎市、滋賀県、仙台市、杉並区、東京都、豊橋市、姫路市、宮城県、四日市市、五十音順）の関係の方々などに、お礼申し上げます。

○ 研究会名簿

(指導)

(敬称略)

新野幸次郎	神戸大学名誉教授
-------	----------

(研究員)：50音順

泉 伸介	東灘区まちづくり推進部 まちづくり推進課企画推進係長
和泉 智久	長田区保健福祉部 保護課主査
岸上 佳代	行財政局主税部 税制課主査
木元 正人	建設局公園砂防部 計画課主査
久保田裕二	神戸市道路公社建設部 建設課建設係長
西谷まゆみ	保健福祉局児童福祉部 児童家庭課母子養護係長
榭井 信司	神戸市住宅供給公社市営住宅管理センター 保全課機械係長
三木由美子	交通局 経営企画調整課企画係長
光平 正弘	都市計画総局再開発部 新長田南再開発事務所主査
山本 智康	企画調整局企画調整部 総合計画課計画調整係長

(事務局)

助神戸都市問題研究所

(平成17年3月現在)

新刊紹介

挑戦する都市—多治見市 PartⅡ 多治見から変える 文化と都市の公共政策 持続可能性を求めて—海外都市に学ぶ 神戸・近代「都市像」継承の歴史的研究 図説 地方財政データブック(平成17年度版)

■ 挑戦する都市—多治見市 PartⅡ 多治見から変える

多治見市 編

本書は、多治見市が2002年に出版した「挑戦する都市 多治見市」の第2弾である。

多治見市長は冒頭の「刊行にあたって」で次のように述べている。「この本の出版は市の職員にとってきわめて重要かつ有効な研修の一環として位置づけており、これからの仕事を進めるための糧となると確信している。」このことが本書を出版する第一目的であることがわかる。

実際に本書を読んでいくと、地方分権、三位一体改革、危機的な財政状況、公私の役割分担の見直しなど、自治体を取り巻く状況が目覚しく変化する中で、市職員が執筆し本を出版することで、職員に自らの仕事における課題を今一度整理し、新たな問題意識を獲得してもらいたいという市長の意志が伝わってくる。

本書は2部構成で、第1部は、第5次総合計画、行政改革、人事制度改革、財政改革、持続可能な地域社会づくり、構造改革特区など多治見市における全般的な行政運営システムの改革を紹介するとともに、第2部では、第5次総合計画の視点ごとに見る新たな施策の展開として、「オリベストリート構想」など独創性あふれる施策を、

各担当職員が思いを込めて記述している。

また随所に、「たじみを語ろう」というコラムを配置して、市の施策づくりに関わってきた市民の寄稿も掲載している。

具体的に内容を見ると、「多治見方式」とも呼ばれる総合計画を行政運営を持続可能なものにする「ダウンサイジング戦略」の中核システムとする考え方や、団塊の世代が社会の第一線から引退を始める「2007年問題」を克服し、地域社会の活力を維持するうえでの自治体のあり方、市民と行政の関係など新たなフレームの構築への模索に関する記述などは、各自治体に共通するテーマとして大変参考となる。

最後に、市長は以下の言葉で本書を締めくくっている。「様々な分野における試みについて、この本の出版を通して明らかにすることによって、どのような評価を得ることができるか、どういうレベルにあるのかが自ずと明らかにされ、それが私たちにとって次の時代へのステップになることを願う。」と。

海図なき時代に、事前に正解の用意されていない行政課題に挑戦するためには、「トライ&エラー」を繰り返すしかないが、正しい方向を見出すためには、唯我独尊のモンロー主義に陥ることなく多くの評者の評価を得て初めて可能性を高めることができると考えられるのである。

努力しても、悩んでも、進むべき道がわからなければ本当に苦しい。ただ、目の前に大きな時代の変化が待ち受けているのに地域運営に責任ある者が手をこまねいているわけにはいかない。結局、自己決定・自己責任を金科玉条として「自分たちから変える」という強い意志を持って行動する地域や自治体のみ、次世代に向けたパフォーマンスを高めていけるのではないだろうか。

本書は、日々の業務に悩み苦しみながらも前に進む続ける自治体職員のコメントを綴ったものである。同様にトライ&エラーを繰り返しながら日々奮闘されている多くの自治体職員の皆さんに是非、一読していただきたい。本書を読み終えた後、自分自身の仕事の中で必ず「ヒント」を見出していただけることを確信している。

(公人の友社 本体2,300円+税)

■ 文化と都市の公共政策 ～創造的産業と新しい都市政策の構想～

後藤 和子 著

本書の基本的なテーマは、文化政策と創造性の視点から、すべての政策を有機的な関連を持ったものとして捉え直すことにより都市経済の活性化と雇用・産業の振興などを図ることである。

近年、日本において都市再生やまちづくりを進める上で、ヨーロッパを中心に展開されている都市の文化を生かした都市政策が目まぐるしく注目されている。1970年代以降、ヨーロッパでは、製造業の衰退による経済の停滞、雇用の喪失による都市中心部の衰退の危機に直面した。それに対応するため、1980年代以降、経済のグローバル化と地方分権化のもとで、ヨーロッパの各都市では、文化

による都市再生の試みとして経済、文化、都市計画を担当する自治体部局の分野横断的な協力が進むとともに、創造的産業に関する調査を行い、プロジェクトに協働で予算を出し合うといったことも頻繁に行われている。また、1990年代には社会関係資本（市民の自発的な参加に基づくネットワーク＝公共的意思決定のサポートシステム）や文化資本（創造性を鼓舞するもの）が外部性として重要な意味を持つことが着目されるようになっていく。

このようなヨーロッパ各都市の試行錯誤の検証の中から提起された「創造的都市」というメタファーは、従来の問題解決方法とは異なる視点から物事をどのように見、どのように捉えるかという抽象的な議論である。それと同時に、経済開発、住宅、健康、教育、社会サービス、観光産業、都市計画、建築、空間デザインなどに対する文化的アプローチにたつた政策の総合化、NPOなどの実験的な試みへの支援、コミュニティを基盤とする芸術・文化プロジェクトへの広範な市民参加などを通じた労働の質の高度化などといった都市政策論でもある。

著者は、文化や文化資源の持つ潜在的可能性に着目した創造性や文化政策の視点から他の政策分野を見直すことを通じ、都市や地域の再生についての政策や財務システムの課題として、次の3点を指摘している。

- (1) 個人が卓越した生き方を追求する自由、という視点から発展概念を転換し、現代の経済と生活の質の変化に対応した多様な公共サービスを供給しうる財政システムを構築すること。
- (2) 文化が他の産業を高度化する、という

公共財の側面に着目し、文化のもつ社会的循環（創造→伝達→享受→評価→蓄積→交流→学習→創造）を基礎として、地域や都市経済を支援する公共政策を推進すること。

- (3) 創造的都市の発展過程で重要な概念として取り上げられるようになったイノベーションやインプロビゼーション（即興的な連鎖反応）、あるいはそうした個人の創造性を集合的な創造性につなぎ、連鎖反応を引き起こすため、公的セクター・私的セクター・非営利セクター間の相互作用を伴う専門的で柔軟な水平的ネットワークの形成や制度的な厚みを支援する財政システムの構築など。

また、著者は産業組織が垂直的統合から水平的ネットワークへと転換する重要性を指摘し、そのためには、次の3点が必要となることを指摘している。

- (1) 大企業など既存の組織から独立して、創造的な活動を担う人々（NPOや文化アントレプレナー（起業家））がネットワークの要として文化資本と社会関係資本の社会的蓄積のプロセスや文化的社会的循環などの関係性を担っていくこと。
- (2) 都市のなかに新しい文化が育つことを創造的産業の創出する効果をもたらすと位置づけて創造性のブリーディング（孵化させる、育てる）のための場や空間を支援すること。
- (3) これらの関係性や場、空間をコーディネートする政策が重要となること。

本書は、これからの地域や都市の再生を考える場合における創造的都市の視点の重要性を、多くの事例とともに示されており、

都市政策一般に関わる者にとっての必読書である。

（有斐閣 本体3,600円＋税）

■「持続可能性を求めて」海外都市に学ぶ

小泉秀樹・矢作 弘 編著

本書は、「シリーズ都市再生」の3部作の一冊で、日本で都市再生特別措置法を中心として進められている都市再生策の特殊性を明らかにするために、アメリカ、ヨーロッパ、アジア諸国における都市再生の現場を幅広く紹介している。

編著者である小泉秀樹氏は、政府の進める都市再生政策の特徴として次の4点を挙げている。①タワー・イン・ザ・パーク型の大規模な超高層建築物の建設を促すということ、②当初は、中央政府によるトップダウンで、民間大企業による「都市再生」大規模再開発を促進するという、③文化、歴史性の継承、自然環境、ヒートアイランドなどの問題への配慮も全く行われていなかったこと、④当初から東京など大都市都心部の不良債権化した不動産物件の救済が一義的目的とされたこと。

一方、小泉氏はめざすべき「都市再生」のあり方を、「持続可能性」という概念を用いて唱えている。持続可能性という考え方は、社会、環境、経済の三つの側面の持続可能性を包括的に実現することと認識される。

持続可能性という考え方に立って、都市再生を進めるアプローチとして次の3つを挙げている。

- ① まちづくりのアプローチ：社会、政治、経済、空間、環境の極めて複雑な状況を理解しながら進める必要がある。

② 市民社会を中心としたコラボラティブなアプローチ：多様なコミュニティ組織の活動を調整し、また私企業、中央政府、地方政府と協同的な都市、もしくは都市圏の再生に取り組む、そうしたことを可能とするような、社会的な仕組みが必要とされている。

③ 都市圏からのアプローチ：自然環境の保全、ヒートアイランド、通勤混雑、その他各種の問題については、都市圏レベルの対象と、意向調整が必要とされている。

このような小泉氏の考え方を基調に置いて、わが国の都市再生を考える上で参考になると思われる海外の都市再生の中で次のような取り組みを紹介している。

まず、アメリカの事例として、CDCs といったまちづくり NPO の活動、ニューヨーク市のコンテクスチュアル・ゾーニングなどを取り上げている。つぎに、ヨーロッパの事例として、イギリスにおけるサッチャー政権以降の都市再生の特徴・ブラウンフィールド（既開発地）の再生・ディベロップメント・トラストと呼ばれる地域密集型のまちづくり NPO の活動、ドイツにおける中心商店街再生の試み、連帯と再生をめざすフランスの新しい都市計画、スペインのバルセロナ・モデル、オランダでの公共空間政策を取り上げている。最後に、アジアの事例として、上海・北京の再開発、ソウル市の都市再生に向けた一般住居地域細分化の取り組み、台湾集集大震災における住宅・都市復興について紹介している。

このように、本書は、現場主義・実態主義の立場から、海外の諸都市の再生に向けた取り組みを具体的に記述しており、日本

の都市再生を相対的に客観化して眺める上で、参考となりうるものである。

（日本経済評論社 本体3200円＋税）

■ 神戸・近代「都市像」継承の歴史的研究 野村和弘 著

昭和末にいたる戦後の神戸市の行政は「都市経営」のモデルとして全国に称揚・喧伝されるものであった。1995年1月17日の阪神・淡路大震災により一朝にして都市機能の重要部分が壊滅し、復興への重い課題を背負うことになった。その上、バブル崩壊後、神戸市に限らず、政府をはじめ全国の自治体が長期不況・財政危機からの脱出口を模索している状況にある。また、工業社会から脱工業社会への歴史の転換期に直面して混迷を深めている都市の「再生」が、世界共通の課題となっている。大震災からの復興と不況脱出及び「都市の再生」はいかにあるべきかというのが神戸市民にして社会科学を学ぶ著者の問題意識であると述べている。

このような問題意識の下、著者は次のような都市像の視点から昭和戦前までの神戸市政の流れを通観している。「都市像」とはそれぞれの都市の性格に関して一定の時間の経過と一定の人々の合意を経て形成された共通認識像である、と定義している。「都市像」によって都市の性格を明確にすることにより、①長期的視野での政策展開が可能になるとともに、都市内部の意思形成の場、予算編成の場での分野間の優先度等を検討する基準となる、②都市の性格分析に役立つ、③その他都市政策・都市論の検討と充実に貢献できる、という効果があると考えている。

本書の構成は以下のとおりである。

第1章 神戸・近代「都市像」の形成

1868年に開港し、1889年に市制を施した神戸の近代「都市像」は、1889年の市制開始から第一次世界大戦時の好況を経て、1920年前後には一応の形成が達成されるとしている。当時の地方自治制度である「市制」のもとに初期4代の市長による都市基盤・産業基盤建設の過程と大正9年前後時点での成果としての「都市像」をまとめている。

第2章 大正不況期の神戸市政－苦難の過渡期－ 第一次世界大戦後の反動不況から続いて大正年代の終わりまで、日本経済は慢性的不況である中で市政を担当した2代の市長の施政は短命に終わり、「都市像」の継承・実現に落ち着いて取り組めない状況であった、とみている。

第3章 不況・恐慌下の市会活動 大正期の不況下に短命に終わった2代の市長の施政のもとで、「都市像」の育成はどのように継承されたかを検討している。

第4章 神戸・近代「都市像」の継承（その1）－昭和・恐慌期の神戸市政－ 昭和に入って恐慌期の神戸市政を担当した第7代市長は、市財政ひいては市政全般の運営困難の中で、新規施策は必用最少限のものに抑制して財政健全化に努めるとともに、失業対策、小学校建設、区制実施等の当時不可欠の

事業を実施して「都市像」継承の任を果たしている、としている。

第5章 神戸・近代「都市像」の継承（その2）－準戦時体制から戦時体制へ－ 恐慌から抜け出した1933年12月から太平洋戦争突入の1941年12月まで神戸市政を担当した第8代市長は、市会との関係も比較的順調で、財政状況にも恵まれ、「都市像」継承にも果敢に取り組み成果をあげるが、戦時体制下の資材統制、起債抑制、物価騰貴に阻まれ、戦前期には未達成のまま中断のやむなきに至っている。1938年7月発生の阪神大水害の復興事業が近代「都市像」継承の上で大きな試練になった、とみている。

終章 神戸・現代「都市像」の形成へ－神戸市復興基本計画要綱－ 太平洋戦争の末期、戦災により市域の6割は焼土と化し、物的施設の大半は失われ、近代「都市像」の実現は区切りをつけられることになった。終戦後の1946年3月に神戸市により策定された「神戸市復興基本計画要綱」は、神戸・現代「都市像」の出発点となったものであるが、その中に戦前までの近代「都市像」を点検・評価して新しい「都市像」を模索するという作業を含んでいる、としている。

昭和戦前までの神戸市政の流れを「都市像」の観点から通観し、その特徴を明確に示している本書は、先の問題意識に対する

応えを探る上で参考になる一冊である。
(神戸新聞総合出版センター 本体2,400円+税)

■ 図説 地方財政データブック (平成17年度版)

出井 信夫 著

本書は、表題に「図説」とあるように、地方自治や地方財政を冠した類書と決定的に異なる特長を備えている。一言でいえば、「自治体の行財政運営に関する資料・データによる解説書」である。

地方財政に関する資料やデータについては、周知のとおり、総務省が作成した『地方財政白書』がある。この白書は、自治体の決算状況などを表す統計資料として高く評価されているが、本書は、このような自治体の決算状況を中心にした財政統計データ資料ではない。

本書の特長は、読者の立場に立ち、読みやすさやわかりやすさにポイントを置き、図表と解説を見開きスタイルを採用し、「地方行財政運営の現状と課題に関して、マクロ的な項目からミクロ的項目にわたり解説項目を80項目に厳選し、豊富な資料とデータを図解した解説書」である。

本書は2編、12章、80項目、全365頁の大著である。詳細な内容は、本書に譲るとして、第1編については、「地方分権の推進とガバナンス改革」と題し、1章地方分権の推進、2章パブリック・セクター、3章多様な公民連携、4章地方公共団体の経営手法の各章より構成され、全22項目より構成されている。

第2編については、「地方財政制度改革と地方公共団体」と題し、5章「三位一体の改革」、6章国と地方の財政関係、7章

地方財政制度、8章地方税、9章地方交付税、10章地方債、11章国庫補助負担金、12章財政赤字と財政再建の各章より構成され、全58項目より構成されている。

膨大な地方財政に関する資料や情報について、このように多岐多様な事項内容について、図表化して体系的に整理・詳解された書として、類書にない、はじめての試みであると高く評価できる。

専門図書の刊行が厳しい昨今、このような大著が廉価で上梓された背景には、同調査室の前身「地方行政・警察委員会調査室」の時代より、同名の資料集として「地方財政データブック」が編集作成され、参議院議員や地方6団体関係者等に提供されてきたことがあげられる。この資料集の配布は予算の制約等から一部関係者にとどまっていたが、各方面から頒布の要望が高く、その要請に応えるため、本書が刊行されることになったという。

このような経緯で、同名の資料集を基本的に、県や市区町村等の自治体関係者、地方行財政を研究している大学・シンクタンク等の研究者、さらに一般市民や学生などにも十分理解しやすいようにデータの図表化を試みつつ、一般図書として刊行にいたったとのことである。

ちなみに、共編著者の新潟産業大学出井信夫教授は、かつて、平成10年7月、前身の調査室を中心に、「地方公社・第3セクター研究会」が設置された際の座長として『地方公社・第3セクターの実情とその在り方に関する調査報告書』を作成した中心者であった、という関係にあったと聞く。

三位一体の議論が続く中で、自治体財政分析の研究者と立法府の調査室のコラボレー

ションによって、既存書籍の数冊分の内容に相当する本書が廉価で上梓されたことは、自治体の行財政問題を研究・勉強している関係者にとって朗報である。

市町村合併問題がひとまず一段落しようという本年3月末、総務事務次官より、「地方公共団体における行政改革の推進のための新たな指針の策定について」と題する通知が発出され、「自治体の行財政改革」が緊喫の課題とされる今日、本書の刊行は極めてタイムリーである。

本書には、さらに「分権型社会における自治体経営の刷新戦略」等の最新の通知等も詳解されている。過去に例を見ないおびただしい制度改正に追われる実務家にとって、本書はまさに常に手元に置くべき定本であり、必携書である。

(学陽書房 本体2,500円+税)

地方自治職員研修

毎月15日発行
B5判 130頁
定価800円

- ◆時代を鋭く捉えたテーマを毎月特集。
- ◆環境行政や行革など先進事例を、自治体の担当者がレポート。
- ◆昇任試験V講座では、一年で昇任試験に受かる実力を養成。

- 1月号特集…2006年、試される自治+2007年問題に備えて
(2006年の改革の中身を検証, 2007年問題への取り組み)
 - 12月号特集…2005年, 自治の現時点
(2005年に行われた改革, 成立した法・判例から自治の現時点を検証)
 - 11月号特集…景観まちづくりの最新事情+動き始めた指定管理者制度
(景観行政をめぐるトピックと, 指定管理者の現状)
 - 10月号特集…消費者市民は誰が守るのか+コームインの起業家精神
 - 9月号特集…対決! 自治の争点+自治体の観光戦略
- ◇臨時増刊号80号「自治体サバイバル戦略」(税込み:1,680円)好評発売中!

バックナンバーもお求めになります。 公職研 Tel03-3230-3701 Fax03-3230-1170
小社営業部か、お近くの書店へ 東京都千代田区神田神保町2-20

地方自治を語るみんなの広場

【月刊】

自治フォーラム

2006.1 VOL.556

定価600円(本体571円)

特集 地域の知的財産・ブランド戦略

視	点	地域振興と知的財産・ブランド戦略	阿部 博之
解	説	我が国の知的財産戦略	荒井 寿光
		地域における知的財産関連施策に関する現状と課題	菅野 由一
		地域ブランド構築と地域経済振興	岡崎 昌之
事	例	東京都における中小企業の知的財産活用支援の取組み - 東京都知的財産総合センターの活動を中心に -	東京都
		福岡県における農産物知的財産権に関する取組み	福岡県
		大阪市における知的財産活用による経済活性化の取組み	大阪市
		財団法人新産業創造研究機構(NIRO)における知的財産活用 への取組み	(財)新産業創造研究機構 TLO ひょうご
		福井県における「ふくいブランド」の創造に向けた取組み	福井県
エッセイ		自治大OBが語る地方自治	樽本 庄一

(タイトルについては、変更になることがあります。)

編集 財団法人自治研修協会
(〒190-8581)東京都立川市緑町3591 電話042(540)4438
協力 自治大学校

発行所 第一法規株式会社
(〒107-8560)東京都港区南青山2-11-17
電話 03(3404)2251 振替口座:東京3-133197

新修 神戸市史

最新刊 第9巻

「行政編Ⅲ 都市の整備」

A5判 全800ページ 定価6,000円(税込み送料別)

構成 第1章 都市計画法以前の都市基盤整備 第2章 近代都市の基盤整備の展開
第3章 戦災復興 第4章 都市計画と開発の展開 第5章 海面埋立と六甲山のトンネル
第6章 ポートアイランドと六甲アイランド 第7章 西神・北神地域開発
第8章 都市の再開発 第9章 橋と空港 第10章 イベントと都市の整備

内容 概ね明治期から昭和末までの神戸の「都市の整備」。そこには、大水害・戦災など過去幾多の大災害に見舞われながら、そのたびに不死鳥のように立ち上がってきた姿がある。先人のたゆまぬ努力を通して神戸の「都市の整備」の歴史のあらましを知る。これからのまちづくりを考えるための必読の一書。

既刊 (定価は税込み)

「歴史編Ⅰ 自然・考古」, 「歴史編Ⅲ 近世」, 「歴史編Ⅳ 近代・現代」, 「産業経済編Ⅰ 第1次産業」(以上定価各5,000円), 「産業経済編Ⅱ 第2次産業」, 「行政編Ⅰ 市政のしくみ」, 「行政編Ⅱ くらしと行政」, 「産業経済編Ⅲ 第3次産業」(以上定価各6,000円)

◎市史の詳細・目次は神戸市文書館ホームページ

<http://www.city.kobe.jp/cityoffice/06/014/kankoubutu/kankoubutu.html>。

発行 神戸市 新修神戸市史編集室(神戸市文書館内)

☎651-0056 神戸市中央区熊内町1-8-21 ☎078(232)3437 Fax078(232)3840

申込先 田中印刷出版(株)内 みるめ書房(主要書店にても発売中)

☎657-0845 神戸市灘区岩屋中町3-1-4 ☎078(871)0551 Fax078(871)0554

政策研究・情報誌

地域政策

2006・新年号 No.18 2006年1月上旬発行 定価650円(本体619円)

特集 世界遺産

北海道斜里町役場環境保全課係長 増田 泰/東京大学大学院助手 柴崎茂光

和歌山県教育庁文化遺産課班長 小田誠太郎/東京文化財研究所室長 稲葉信子

特別インタビュー 三重県知事・全国知事会監事 野呂昭彦

ニュース/ルポ がんばる自治体 山梨県都留市/鳥取県境港市/佐賀県佐賀市

三重発 ほか

企画・編集: 三重県政策開発研修
センター「地域政策-三重から」
(〒514-0004)三重県津市栄町1-891
電話059-224-2767

発行所:
(株) 公人の友社
(〒112-0002)東京都文京区小石川5-26-8
電話03-3811-5701

編 集 後 記

※海・空・陸の総合交通ネットワークの形成のために最後に残されたプロジェクトである神戸空港が、遂に開港します。多くの役割と期待を担っての誕生です。

※神戸が海の「みなと」を中心に発展してきた歴史を踏まえれば、神戸空港の開港は、神戸に大きなインパクトを与えるものであるとともに、これからの神戸の新たな飛躍を示す転換点と言えます。

※次号の特集では、自治体の改革（パブリックガバナンス改革）について、外部監査ないし外部評価の切り口からの議論を紹介します。ご期待下さい。

都市政策バックナンバー

- 第107号 特集 新産業の創出に向けて 2002年4月1日発行
- 第108号 特集 コミュニティ・ビジネスの振興と課題 2002年7月1日発行
- 第109号 特集 公営住宅のあり方と今後の課題・方向性 2002年10月1日発行
- 第110号 特集 大都市制度のこれから 2003年1月1日発行
- 第111号 特集 都市の活性化と地域連携 2003年4月1日発行
- 第112号 特集 行政コスト分析の課題 2003年7月1日発行
- 第113号 特集 第三セクターの課題と展望 2003年10月1日発行
- 第114号 特集 福祉と民間活力 2004年1月1日発行
- 第115号 特集 震災復興の都市政策的検証Ⅰ 2004年4月1日発行
- 第116号 特集 震災復興の都市政策的検証Ⅱ 2004年7月1日発行
- 第117号 特集 ユニバーサルデザイン 2004年10月1日発行
- 第118号 特集 阪神・淡路大震災10年 2005年1月1日発行
- 第119号 特集 地域におけるセクター間の連携 2005年4月1日発行
- 第120号 特集 地方自治体の人事・給与 2005年7月1日発行
- 第121号 特集 集客観光都市の創造 2005年10月1日発行

季 刊 都 市 政 策

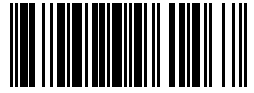
第122号

印 刷 平成17年12月20日 発 行 平成18年1月1日
発行所 財団法人神戸都市問題研究所 発行人 高 寄 昇 三
☎651-0083 神戸市中央区浜辺通5丁目1番14号(神戸商工貿易センタービル18F)
電話 (078) 252-0984
発売元 勁 草 書 房
☎112-0005 東京都文京区水道2の1の1
振替口座 00150-2-175253 電話 (03) 3814-6861
印 刷 田中印刷出版株式会社

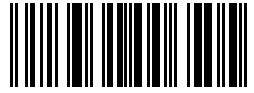
ISBN4-326-96146-5

C3331 ¥619E

定価650円(本体619円)



9784326961467



1923331006505

発売元 **勁草書房**

東京都文京区水道 2 の 1 の 1

振替口座00150-2-175253 ☎03-3814-6861