

自治研 かんがわ

2017 10 No.167
(通算 231号)

CONTENTS

巻頭言 水道法改正案をめぐる情勢

社会保障制度を支える地方財政

—受益感、信頼、そして連帯のシステム—

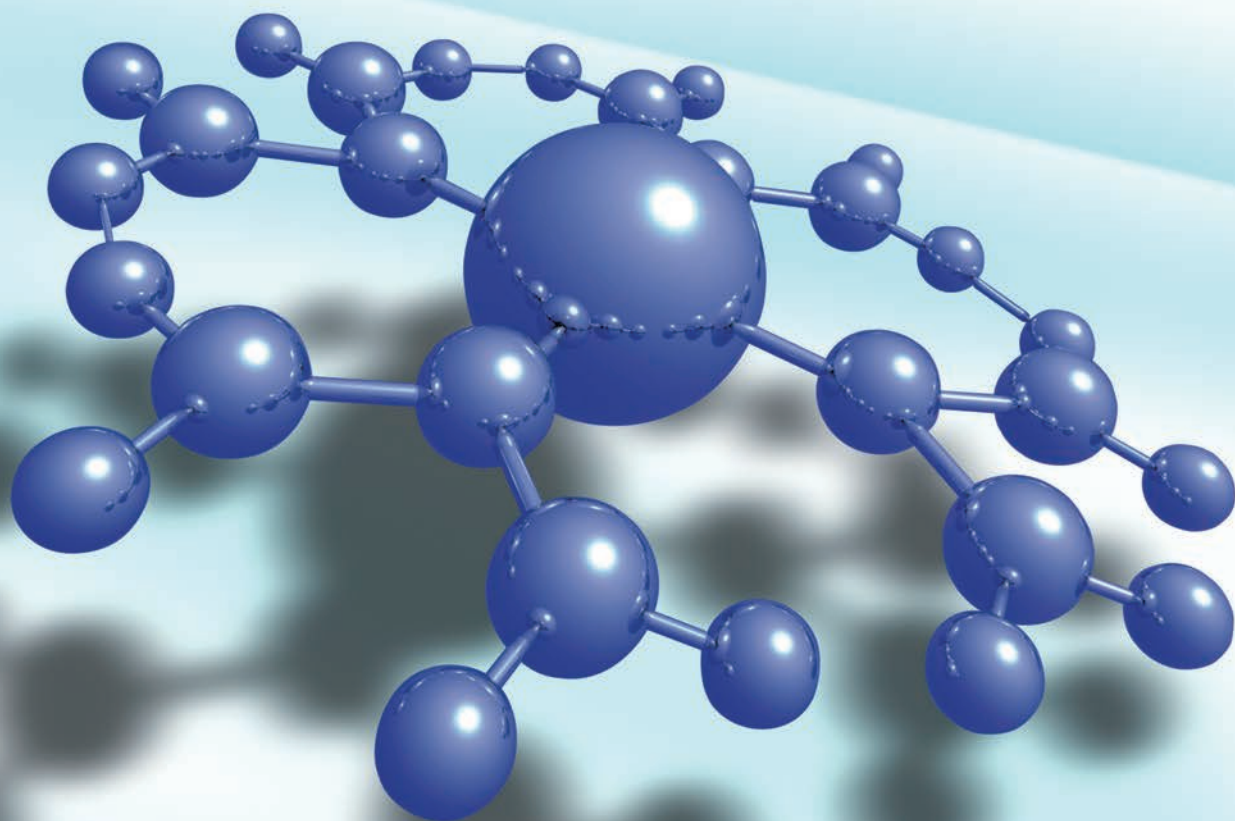
埼玉大学大学院准教授 高端 正幸 …… 1

リニア中央新幹線と山梨のまちづくり

山梨県立大学国際政策学部教授 熊谷 隆一 …… 13

「四菱まちづくり総合研究室」誕生から11年

熊谷隆一教授とゼミ生が取り組む甲府のまちづくり …… 23



公益 神奈川
社団 県地方自治研究センター

政府は2017年3月、「水道法の一部改正法案（以下、改正案）」を閣議決定し、第193回国会（通常会）に提出しました。15年ぶりとなる改正理由は、人口減少に伴う水需要の減少、施設の老朽化、人材不足等、直面する課題に対応し、水道基盤の強化を行うものとされています。改正案には、事業者の責務強化が盛り込まれるなど前向きに受け止められ点もあります。しかし一方で、官民連携として運営権の設定いわゆるコンセッション方式を水道事業に導入することが明文化されるなど、民営化ありきとして誤解されかねない内容も含まれています。

第193回国会審議では、委員会にも上がらず継続審議となりました。ご存じのように様々な政治課題を内包したまま強制終了するかたちでの閉会でありました。続く第194回国会（臨時会）では、国民を愚弄するような冒頭解散により、審議未了による廃案となりました。

今回の改正案は、水道事業の基盤強化が目的で民営化を加速させるものではないにも拘らず、地方自治体や公共団体に対し十分な説明がなされていない状況下で、運営権明記によって、あたかも民営化促進法と捉えかねない側面がありました。これでは基盤強化どころか水道の公共性を損なうこととなります。私たちは、水道事業を軽々に考える地方の首長や地方議員の存在を踏まえ、民営化促進の事態を想定しつつ、行政の責務として公営原則のもと公営企業の持続性を展望し、水道事業の基盤強化を促す取り組みを国会内外で行動展開してきました。

現在、全国の水道事業者では、2002年の法改正により第三者委託が制度化されたものの、地域で水道事業者が連携する『公公連携』は進まず、行財政改革として委託化が拡大、人員削減が進んだことにより、多くの業務が非正規労働者を含む民間領域で遂行されています。その結果、人材育成や技術継承も困難になるなど、公営事業を持続する基盤そのものが損なわれつつあります。

解散・総選挙により、市民・国民の知らないところで法改正が行われる事態だけは避けることができました。私たちは、水道事業に働く労働者の責任と誇りに基づいて発信し、国会上程までの時間的猶予を有効に使い、社会的共通資本ともいべき生命（いのち）の水のあり方、強いては水道事業の公共性、公営原則の重要性と改正案の課題や問題点を国会内外で明らかにしていきます。その上で、市民・国民のより深い信頼を得ながら、一人でも多くの問題意識を高めて、市民協働による行動展開と結び付けていくことを追求します。

第 53 回地方自治研究神奈川集会全体講演（2017 年 6 月 17 日）

社会保障制度を支える地方財政

—受益感、信頼、そして連帯のシステム—

埼玉大学大学院准教授 高端正幸

2017 年 6 月 17 日 TKP ガーデンシティ横浜において、第 53 回地方自治研究神奈川集会が開催され、埼玉大学大学院准教授の高端正幸氏より「社会保障制度を支える地方財政—危機の時代に求められること—」をテーマにご講演をいただいた。本稿は、その講演内容をもとに編集部にて原稿案を作成し、高端正氏が加筆・修正したものである。

はじめに

社会は現在、貧困・格差、生きづらさの蔓延というようなキーワードで語られる危機にある。それと同時に財政も、赤字膨張の危機にあると言われる。特に地方財政は国との関係で、歳出総額・財政規模が制約される中で財政運営を長らく強いられてきた。日本では高度成長期を除いて、常に財源がないから社会保障は抑えていかなければいけない、真に必要な者に給付を限定することで効率化しなければいけない、こういうことが言われ続けている。それに対して、われわれはどういう対抗軸を立てるべきか。

「財源がないから社会保障を抑制しなければいけない」という議論に対し、通常われわれは、「財源はないけど社会保障は大事だからしっかりやるべきだ」と反論する。しかし、本当に主張すべきことは違うのではないかというのが、今日の話の根本的な問題意識である。

まず、「一般財政支出と税・社会保険収

入」の推移を見ていくと、90 年代以降バブルが崩壊し、財政事情が急速に悪化している。そのときに公共投資基本計画等に基づいて、景気対策のために公共事業が膨らみ、地方財政が動員されて財政事情が急速に悪化した。一方、少子高齢化が進む中で社会保障の経費もどんどん伸びていくからという理由で、歳出削減が叫ばれてきたわけである。

ところが 80 年代と 90 年代で、歳出の伸びはほとんど変わっていない。つまり、90 年代に異常に歳出が膨張したわけではなく、むしろ税収が落ちたから財政赤字が膨らんだのだ。

90 年代の税制改革では、消費税が導入され、97 年に税率を上げた一方で、所得税と法人税の減税が進み、総額では増税を全くしていない。むしろ、政策減税をやっている。景気が悪くなったから



講演中の高端正氏

税収が落ちたとか、景気を回復させればまた財政は再建されると言う人がいるが、景気よりも減税の影響の方が大きい。

このように、財政を苦しくさせてきたのは、歳出の膨張ではない。むしろ税収で、必要なお金を国民からいただけないこと、それが今の日本の財政を苦しめているのである。国際比較で見ても日本は小さな政府であり、しかも借金でまかなっているので、日本の税負担は、先進諸国の中で最低レベル、北欧と比べたら半分ぐらいの税負担である。しかし国がお金を必要としているから増税に納得してくださいと言っても、国民は容易に納得せず、増税が難しい。それが日本の財政を苦しめている最大の要因である。

そう考えたときに、われわれが一番言わなければならないことは、「社会保障を抑制して人々のニーズに政府が応えないから財源が増えない」という事実である。社会保障を充実させ、積極的に人々の生きづらさを解消していく。つまり幅広く人々のニーズを満たして、それによって、そのためなら財源を負担しましょうという人々の納得を引き出していく。こういう道を追求する他に現状を抜け出す道はない、というのが今日の話の肝である。

1. 社会を不安で満たし、「弱者」を生み出す社会保障

(1) 誰もが不安に怯えて生きる時代

ここからステップを踏んでお話していきたい。まず、雇用の不安定化、所得の不安定化である。世帯可処分所得の分布をみると、1995年の分布のピークは400万円から500万円のところにあった。それが20年後の2015年では、200万円から300万円に下方シフトした。所得分布の山を見ると、だいたい100万円から400万円に圧倒的な人々が集中している。ちなみに、200万から300

万の間を取った250万円という数字は、仮に4人世帯の所得だったら貧困ラインである。もちろん世帯人数が、3人、2人、1人と減っていけば暮らし向きには余裕が出るが、250万円で4人世帯だったら貧困状態で、そういうレベルに世帯所得の山がある。そして、今や6割の人々が、生活が大変苦しい、あるいはやや苦しいという実感を抱き、生活している。これも95年との比較で著しい増加である。

つまりマジョリティの人々にとって、安定雇用にあずかり、世帯の人々、家族を満足に食わせて、将来に対する計画もちゃんと立つような暮らしは遠のいた。それが日本の現状である。

そういった変化は、生きづらさを生んでいる。若者の死因の1位が自殺だが、これは先進諸国では珍しい。自殺死亡率は、G7先進国の中で最高である。老後の生活に不安感を持っている人が85%で、人々は著しい不自由感にさいなまれながら生きている。本田由紀さんの『現代社会論』（2015）では、自分の人生を自分で動かすという選択の自由、自分の意思で自分をコントロールできる余裕・能力を奪われていると感じる人が、日本では他国と比べ突出して多い。

要するに、もう社会が壊れている。もう経済成長頼みの自己責任社会は無理である。無理なことを続けようとしているのが今の安倍政権で、みなさんここに異論はないと思う。

(2) 不安を増幅させる社会保障

さて、今日本の社会保障制度は、人々の不安をむしろ増幅させるものになっている。

社会保障の給付は、現金で給付するか、介護や保育みたいにサービスで給付するかの2つに分かれる。まず、公的社会支出（※注：OECDの定義で社会保障支出のことをさす）のうち現金給付の内訳を見てみると、日本は

高齢化で年金制度の給付の額が大きくなっている。そして年金以外の現金給付が異常に小さい。これは失業給付や児童手当や児童扶養手当、あとは生活保護の現金給付といったあたりになる。つまり、先進諸国の中で日本の現役世代向けの現金保障は最低レベルにある。

次にサービスを見ていくと、医療が割と大きい反面、医療以外が比較的小さい。これは介護とか保育とか、障がい者の生活支援とか、そういったケアが社会化されていない証拠である。しかも、医療を除いた部分で大きいのは介護サービスで、2000年に介護保険が導入されて、介護サービス市場が急速に膨らんだ結果である。もちろん、介護ニーズの増加に追いついているかといえば、到底そんなことはないのだが、医療・介護以外のサービス給付があまりに手薄であるためにその大きさが目立つ。

医療・介護以外のサービスは雀の涙状態である。90年代以降、少子化対策を言ってきたのに子育てもこの程度で、さらに障がい者向けサービス、そして積極的市場労働政策、これは単に失業者に現金給付をするだけでなく、例えば職業訓練や大学に入り直して学び直しをするとか、最近で言う、いわゆるパーソナルサポート的な寄り添い型の就労支援のようなものも含めた、要するに失業している人々の背中を押して支援していくようなサービス、これらが日本では極めて乏しい。

ちなみに、年金・医療・介護の支出が膨らんでいることをとらえて、高齢者に給付が偏っていて現役世代を支えない、という世代間の不公平がよく言われる。これが少しミスリーディングだということははっきりと申し上げておきたい。それは世代の問題ではなく、自助・自立を強いる政策の結果であるに過ぎない。

どうということか。年金給付を膨らましてい

ての2階部分、厚生年金である。報酬比例年金は、現役時代に自分の稼ぎの大きさに応じて保険料を払い、払った額に応じて老後の生活を支える仕組みである。つまり、経済的な自立に成功し、安定雇用を続けられた人が、その自立したご褒美に老後の所得を支えられるという仕組みである。

また、医療は誰もが当然必要なので、どの国もそれなりに力を入れているし、日本の場合は高齢化が進んでいるので給付が膨らんでいる、という単純な話である。

それに対し他のものは全部手薄で、子育て、障がい、失業も現金給付が非常に少ない。これは要するに、働ける者は自前の稼ぎで生きていけ、特に現役世代はみんな働けるはずだろう、とみなした結果である。高齢の親、子ども、障がいなどケアが必要なら、家族の稼ぎと助け合いで何とかするのが当然だというわけである。だからこそ、働けることが想定される世代に対する支援が異常に少ない。

つまり、世代を問わず自立を強いているのが日本の社会保障の特徴で、国民年金制度も基礎所得保障は非常に弱く、生活保護受給者の5割は高齢者という状態である。高齢者に手厚いというのは完全にミスリーディングな話で、日本の社会保障の拭いがたい特質は、自助・自立を強く要求する点なのである。

(3) リスクの普遍化

雇用も所得も不安定化し、家族のあり方も多様化した。マジョリティの人たちが生活の不安を高めながら生活している。そういう状況で、実際に生活が困窮化し、行き詰ってしまった人を選び出して救済するというやり方はきわめて非効率である。

そうではなくて、人々の生活が困窮しないよう、誰もが直面しうる共通のニーズを事前に満たしていく方向を取るべきである。社会保障に求める役割についての私たちの理解を

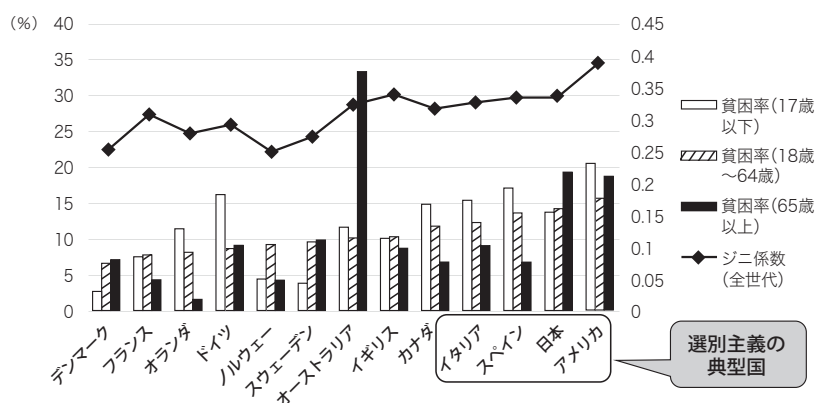
変えることを、それは意味している。貧困状態にある、本当に救済しなければいけない人を選び出すという考え方を止めて、そういう人たちをそもそも生み出さないために、事前に誰もが直面しうる様々なニーズ、例えば介護、子育て、障がい、失業といったものをカバーしていくのである。

この考え方の違いは、選別主義と普遍主義といわれる。選別主義とは、低所得状態、あるいは生活困難状態に陥ってから救済する。「真に」救済すべき対象に重点的に社会保障を向けてくという考え方である。われわれが目指すべき方向は、その発想を変えて、普遍主義的に人々の生活上のニーズを支えるということである。今安定した生活を営んでいる人も含めて、人々の生活上のニーズを幅広くカバーしていくのだという考え方になる。

自助自立に失敗したものを選別的に救済する選別主義的なやり方では、自分で何とか負担していかなければいけないことが個人・家族にのしかかって、それに耐え切れない人が数多く生まれる。そうやって自助自立に失敗してしまう人が増えていき、選別的な救済がどんどん必要になっていく。

逆にわれわれが考えるべき普遍主義的な方向性は、ある種の予防的な考え方をする。つまり、私たちの生活を困難化させるような共通のニーズを手厚くカバーする。それにより、生活が立ち行かなくなる人、たとえば介護離職に追い込まれる、子育ての負担で共働きをあきらめて困窮化する、障がい者を家族に抱えて労働時間が限られて生活が苦しくなるといった人々を少なくするわけである。結果として、選別的救済の必要性が小さくなるという言い方もできる。

図表1 貧困率(世代別)と所得格差



注) 貧困率は左軸、所得格差(ジニ係数)は右軸。出所) OECD, Income Distribution Database.

どちらが人間的なシステムかといえば、当然普遍主義である。社会サービスに支えられながらもちゃんと人間的な生活を営める人を増やすほうが、自己責任・自己負担を要求した末にその重荷に耐え切れなくなってしまう人を大量に生み出し、その人たちに対し「救われないとやっていけない、自立に失敗した人々」という烙印を押していくよりも、人間的な社会だということは明らかであろう。

(4) 現実は何を教えてくれるか

国際的に見ると、社会保障を比較的普遍主義的に組み立てている国と選別主義的に組み立てている国がある。貧困率と所得格差を示した図表1は、折れ線が所得格差(ジニ係数)で、高いほうが所得格差が大きい。棒グラフは世代別の貧困率である。主要国が、現役世代の貧困率の小さい国から大きい国に左から右に並んでいて、日本は右から2番目になる。右に行くほど貧困率が高く、所得格差も比較的大きい。イタリア、スペイン、日本、アメリカは、社会保障が非常に選別主義的な典型的な国々で、デンマーク、ノルウェー、スウェーデンと北欧諸国は普遍主義の典型といわれている。所得格差、貧困率で見て明らかに普遍主義のほうが貧困を削減でき、かつ所得格差が抑えられている。

自分の職を失うことをどれくらい恐れているかという国際比較でも、日本は驚くべき多さである。職を失うことにおびえながら生きる状況を人々に強いているのが日本の社会である。

現状では、日本は財政難で、医療や介護等の自己負担の強化が進み、いのちや生活の質を維持するための誰が必要とするサービスを買わせる方向に向かっている。貧困や格差に対する批判が強まった結果、生活困窮者の自立支援とか、子どもの貧困対策とかいうものがようやく取り組まれるようになったが、それらも選別的な救済の性格が強い。

2. 人を選別し救済する財政は破綻する

(1) 不信社会日本：日常の言説から

日ごろ、税に対する認識や社会保障問題について一般の市民の方々から聞こえる声は、どのようなものか。

「子育てが一段落したと思ったら、今度は親の介護で大変なお金がかかっている。」

「自分が倒れたら親と共倒れだ。必死で稼いで、自分で貯金して備えなきゃいけないのに税金なんて払ってられるか。」というのが普通の人の感覚ではないか。「税金払っても自分に返ってくるものなんてないでしょ。」

「少し児童手当をもらったぐらいで、福祉なんて自分に関係ない。警察、消防は必要かな。」くらいの感じで、公共サービスによって自分の生活が支えられているという実感が非常に薄い人が多いのが事実ではないだろうか。

だからこそ、「増税で得するのはどうせ公務員だけでしょう」などという非常に偏った認識が蔓延する。消費税は上がったけど、それで実際に人々が生活が変わったと実感できるような社会保障の充実は実現されていない。

「税ばかり払わされて、何ら恩恵を受けていない」という感覚が生み出すのが、福祉の恩恵を受けている他者に対する不信感で、いわゆる生活保護バッシングがその典型である。生活保護の受給者が昼間からパチンコをしているとか、酒を飲んでいるということに対して「ふざけるな。こっちは必死に働いて払った税金で、何で自分の生活をまっとうにやれないような奴のパチンコ代や酒代を払わなければいけないんだ。」というふうに、人々が思ってしまう。生活保護受給者なので、たいしたお金も持っていない彼が、なぜ日中からパチンコ屋で時間をつぶしているのか。その彼が直面している困難というものに想像が及ばない。なんで酒の力を借りて生きていかなければならないのか。そういったことにも想像が及ばない。かわりに「楽をしている」彼らを妬むのである。

あるいは、高齢者が既得権にしがみついたら子育て世帯が切り捨てられる、といった批判も煽られる。さらに、子育て世帯さえ妬みの対象になる。例えば、安定雇用に恵まれず結婚しようにもお金がなく、子どもを作るなんて夢のようなことだという若者からしてみれば、子育て世帯が、税金によって優遇される妬みの対象になる。子育て世代が高齢者を妬み、子どもを持たない若者が子育て世帯を妬む、さらにみんなで生活保護受給者を妬むという状況であり、そこに社会連帯は成り立たない。

(2) 「負担の分かち合い」を拒否する人々

慶応大学の井手英策さんが、国際社会調査プログラムの租税負担に対する意識調査をもとに作ったグラフでは、各国の人々が中間層の税の負担をどの程度高いと感じているかを比較している。ここでの「中間層」とは、回答者がイメージする平均的な普通の暮らしぶりの人々であり、厳密な定義はない。さて、

日本の場合は「あまりに高すぎる」と「高すぎる」を合わせて、6割を超えている。6割の人々が、普通の生活をしている中間層の人たちの税負担が高いと考えているのであるが、この水準は異常である。比較されている国々の中で、日本の中間層の税負担は最低レベルにある。ほとんどの国で、中間層、つまり普通の暮らし向きの人々は、日本よりも税をたくさん負担し、特に北欧諸国では倍ぐらいの負担をしている。つまり、日本では小さな税負担を重く感じており、しかも困窮していないような人々がそう思っている。それはなぜなのか。もうおおむねお分かりだろう。

人々に対し自助自立を図り、自己責任において生きることを過度に強いる社会においては、人々は税負担を拒否する。人々が公共サービス、特に社会保障からの受益感を得ていないからである。例えば、介護サービスを受けている人は介護サービスからの受益感を持つが、それだけではない。いま介護サービスを受けていない私のような若い人間でも、いずれは年老いて介護サービスを利用する可能性がある。あるいは、今この講演を終えて、外に出て車に轢かれれば障がいを抱える可能性もある。そのようにいざ自分に何かあったときにも、社会保障制度がちゃんと自分の生活を支えてくれ、自分の生活が行き詰ることはないのだという、ある種の安心感みたいなもの、それも含めて受益感である。

(3) ニーズを満たさない財政は不信と分断を生む

そういう受益感の人々の間に欠如していると、2つの不信が高まる。一つは政府への不信である。税が高くても受益感を得られていれば、それは納得できる負担となる。ところが日本の場合は、そうならない。税を払っても一体自分がどう支えられているのかが、わからない。結局、税金は何に使っているのか、

政府の無駄遣いじゃないのかという話になってしまうわけである。

もう一つが、福祉に頼る低所得者に対する妬み、自分よりも税金で得をしているように見える人々に対する妬みが社会に蔓延していく。これは先ほど申し上げた通りで、典型は低所得層に対する妬みである。自分たちは頑張っけて生計を立てて、自助自立を強いられて、それで税金を払っているけれど、そこから受益感を感じられない。では、自分が払っている税金は一体何に使われているのか。一般的な人々が直感に頼れば、生活保護をもらっている人とか、母子世帯とか、いわゆる弱者といわれる人たちが、得をしていると考えってしまう。だからバッシングが強まる。さらに言えば、低所得層だけでなく、現役世代が高齢者を妬み、単身の人が子育て世帯を妬むといった、人々がお互いを信じない社会になっていくわけである。

結果として何が起きるのかというと、社会が切り刻まれ、連帯や寛容さというものが失われていく。同時に、税とは制度的に負担を他者と分かち合って支える仕組みであるから、他者に対する不信と不寛容に人々の心が支配されれば、税の負担を拒否してしまう。

中間層が税を拒否すれば、税収は上がらない。高所得者は、所得額は大きい人数としては非常に限られている。一番分厚い税負担者の層は、いわゆる一般的な中間層である。政治的にもマジョリティのこの人たちが税を拒否すると、増税が不可能な社会になる。

(4) 普遍主義→社会的連帯→財源調達の実現

普遍主義的に人々のニーズを幅広く満たしていく社会では、反対の傾向が生まれる。すなわち、中間層の人々も含めて受益感が行き渡る。自分が政府の政策によって、安心感を得られているという感覚があるので、人々間の信頼も、あるいは人々の政府に対する信

頼も高まっていく。それで中間層の人々が、当然、税負担に同意していく。この典型は北欧諸国である。

人々の生活を幅広く支えていくと、当然財政規模は大きくなる。けれども、最初に申し上げたように、財政を行き詰らせるのは、歳出の膨張ではなくて、収入が足りないことである。財政規模が大きくなっても、その財政支出が有効に人々のニーズを幅広く満たすのであれば、負担に対する合意を獲得できるわけである。結果として財政の持続可能性は、普遍主義的な大きい政府の方が高まり、日本のようなケースは逆になる。これが普遍主義の好循環と選別主義の悪循環である。

(5) 不信と分断が生む悪循環

日本の実情をみておきたい。政府への信頼は、たとえばリクルート事件あたりからぐっと下がったのではないかと思われがちで、たしかに調査の仕方で 90 年代から急に下がるものもあるが、80 年代以前も国際比較を見ると、日本人の政府に対する信頼は他国に比べて低い。

いま、公務員の汚職は、国際的に見て日本は別に多くないので、それは政府への不信の理由にならない。公務員の数も人口当たりで見たら非常に少ない。そこまで切り詰めている。自治体職員の非正規化もかつてないくらい進んでいる。それでも「無駄が多い、歳出削減しろ。」とか、「増税を言う前に、おまえらが甘い汁を吸っているから、そこを削れ」といったことが、いつまでも言われる。

また、人々の中の相互信頼をみると、初対面の人々同士の信頼感が、欧米諸国と比べ異常に低い。日本特有のムラ社会的な意識もたしかにある。日本の場合、職場や親族、友人など自分の仲間内での相互信頼感が高いが、知らない人、初対面の人となると、欧米の人と比べてなかなか簡単に最初から信頼するこ

とはしない。そういう他者を信頼しない文化的な素地があるうえに、選別主義的な政策が不信、不寛容に拍車をかけてきた。誰もが困窮リスクにさらされるいま、人々が信頼し合い、支え合う社会を目指すためにも、選別主義が社会を分断する現状を変えなくてはならない。

3. 「社会を分断する」財政の制度と論理

(1) 賃金形態の「家族主義」の帰結

とはいえ、日本の社会を分断するような選別主義的な財政、あるいは社会保障のあり方、われわれが共通して抱える生活上のニーズを支えない政策パターンというのは、歴史的に力強く根付いている。

一つは、生活給思想というのが非常に大きく効いている。生活給思想においては、家族を養うコストを賃金に丸め込む。家族では、年を追うにしたがって子どもができ、あるいは親が年老いて、子育てとか介護の負担が増えていく。それをカバーするという発想が年功賃金制の基本にある。しかも、住宅手当や扶養手当も賃金に付随して出す形を取る。要は男が働けば家族も食える賃金システム、逆に言うと、男が働かなければ家族も食えない賃金システムが戦後定着していったわけである。

それにより、児童手当や住宅手当といった生活ニーズを捉えて普遍的に出す、そういう社会保障給付が著しく立ち遅れる結果になった。児童手当は 70 年代に導入されるが、住宅手当は未だにない。戦後、労働組合も社会保障給付としての児童手当や住宅手当の創設には、賃金制度の切り崩しを懸念し、ほぼ一貫して反対していた。左派が普遍主義的な現金給付をストップさせてきたのが、日本の特徴の一つである。

また、同一労働同一賃金の前提となる能力給を否定することによって、正規・非正規の格差や男女間の賃金格差が温存されていった。さらに言えば、賃金に生活コストを丸め込むと同時に、企業という集団レベルで、年金その他の企業福祉で被用者の生活保障をする。企業福祉に偏重した結果、どこに勤めるかによって、生活保障の格差が大きく出るといって社会をつくってきた。つまり、自分が働くだけでなく、どこで働くかによって、生活保障の格差が出る。人々によりよい安定雇用先を必死に求めさせるような社会を生んだわけである。

(2) 労働参加を最大化する生活保護制度の定着

一方、生活保護制度の初期、戦後直後は経済状況が非常に悪かった。当初は、膨大な今でいうワーキングプアが存在し、生活保護の基準をきちんと適用して生活保護給付をしたら、膨大な数の生活保護の受給者が出てしまうため、それは財政的に不可能だった。結果として、救済すべき対象を厳しく選んでいくということになった。

高度経済成長が軌道に乗っていく中、1960年の朝日訴訟（地裁判決）で、いわゆるワーキングプア、ボーダーライン層の困窮した生活水準をもって、生活保護の保障する「健康で文化的な生活」水準に当たると理解してはならない、という画期的な判決が出た。これが画期的だったのは、いわゆる劣等処遇原則を否定した点にある。働いて自立している人々よりも生活保護を受給する人々のほうが得をしてはならないという原則がある意味で否定した。必死で働いている人々の生活水準自体が低く、彼らが人間的な生活を実現できていないのに、そこに合わせて生活保護の基準を考えてはいけぬ。つまり、生活保護の基準を健康で文化的な生活を実現できる水

準に積極的に引き上げるべきだと言ったのである。

それにより、生活保護の基準を引き上げることが労働者の賃金の引き上げにつながる可能性が開けた。当時、生活保護基準の引き上げが、労働組合も含めた国民運動に広がっていった理由はそこにあった。

ところが、その動きは長く続かなかった。詳細は省くが、結局のところ、生活保護制度は、働けるかどうかを基準として人々を厳しく選別し、働けるものはとにかく働けという形で保護対象から排除していく、きわめて選別主義的な制度が定着していった。

(3) ゆがんだ日本的「社会保険主義」

さらに、社会保険を重視する社会保険主義が、日本的な特質を帯びながら、人々を支えない社会保障を生み出していった面がある。

1950年の社会保障制度審議会の勧告は、戦後の社会保障制度のあり方を提言した非常に重要な勧告だが、そこで社会保険主義が打ち出された。しかもその打ち出され方は、次のような形だった。

社会保障というのは自主的責任の観念を害してはいけない。つまり、自分のことは自分で何とかするという、自己責任の観念が大事ということである。その意味において社会保障の中心をなすのは、社会保険制度でなければだめだという。自らをしてそれに必要な費用を拠出せしめるもの、つまり自分が一生懸命保険料を払い、その払った保険料に応じて、サービスや現金を受け取れるという社会保険が、社会保障制度の中心であるべきだと唱えたのである。

もっとも、イギリスのベバリッジ報告もまさにこういう思想で、自己責任と社会保険主義を強調するものであったように、戦後直後のこの時期には、それは一般的な考え方だった。ところがイギリスでは、人々が働いた稼

ぎに応じて社会保険料を払って、それで年金医療その他のリスクをカバーするという立て付けの社会保険中心主義は、すでに 60 年代に限界が露呈し、そこに修正が重ねられていった。ところが日本の場合は、社会保険主義がずっと引きずられていく。

財政的な都合が、その背景にあった。1949 年のいわゆるドッジラインで超緊縮財政が敷かれたが、一般会計の均衡が重視される一方、特別会計は均衡の対象外にする考え方が定着していった。それが、その後日本の予算統制における基本的スタンスになっていく。たとえば、元東大教授の宮島洋さんの名著『財政再建の研究』（1989）では、1980 年代に、特別会計や財政投融资をいかに活用し、一般会計の財政再建を進めたかという点がつまびらかにされている。

その結果、社会保障が、予算統制の緩やかな特別会計すなわち社会保険に偏重していった。生活保障の観点から社会保険が優れているか、税金でやるのがよいかということではなく、財政運営上の都合が社会保険主義を堅固に定着させたのである。

(4) 福祉サービスを「買わせる」伝統

もう一つ重要なのは、社会保険主義の裏面で、税を財源とする、つまり一般会計の歳出となる、福祉サービスが忌避されていったことである。逆に特別会計である社会保険の財源確保は容易となり、大蔵省も厚生省も、積極的に社会保険でやっていく方向で利害が一致する。その結果、社会保険は、たとえば医療や高齢者のニーズを「普遍的に」カバーするものだけど、税方式の給付は選別主義でやらないといけないという考え方が、日本では強力で定着していった。

元厚生労働省老健局長の堤修三さんが、税金というのは人々に強制的に賦課するものであるがゆえに、特に公が責任を持って直接に

対応しなければいけないニーズを厳しく選定すべきだ、という考え方を示しているように、税金を使ってやる福祉サービスは、本当に困っている人、真に必要な人だけに限定しなければいけない、という観念が過剰に福祉財政を支配してきた。

関連して、児童福祉や障がい福祉、老人福祉といったものは利用者、サービスを受ける人たちにその費用の全部又は一部を求めてよい、という規定が、それらの法律に置かれた。自主的責任に基づく社会保険ではなく、税による一般的負担によるサービスであるかぎり、サービスを受ける者はそのコストを負担すべきだという考え方である。現在、介護は介護保険になるなど、いろいろ変わっているが、サービス利用者に相応の自己負担を払わせるべきだという考え方は、こうした歴史的な背景を持っている。

(5) われわれは、どちらの未来を選ぶのか

こうして人々の生活を支えない、しかもサービスを出すときには、なるべく自己負担、利用料を求めていく、そういう方向に著しく傾斜してきたわけである。高度成長期にもこれが修正されず、結果として 80 年代にはそれが主に高齢者や子育て世帯に著しい生活困窮問題を生み出した。そういう経緯も引きずりつつ、今の人々の生活を支えない社会保障がある。90 年代、2000 年代に始まった問題ではないのである。

しかし、これを抜本的に転換しなければいけない。人々に自助自立を強いて、もたざるもののみ選別して救済する。その結果として、不安に怯える人々を放置し、人々の連帯を崩し、税負担への抵抗を助長するような社会状況を放置するのか。あるいは、すべての人の基礎的なニーズを満たし、すべての人に受益感を与えていく。それによって政府に対する信頼を高め、あるいは人々の間のお互いの信

頼感を高めていき、合意に基づき皆で必要な負担を分かち合って支え合う、そういう方向を目指すのか。そういう選択肢にわれわれは直面しているのである。

4. 普遍主義への政策転換を担う地方自治と地方財政

(1) 地方自治と地方財政：決定的な重要性

では、地方財政や地方自治の問題がこういった議論にどう絡んでくるのか。

まず、普遍主義の直接の担い手は地方自治体である。対人社会サービスのほとんどを自治体が担っている。それだけに地方自治体がいかに機能し、それを資金面で支える地方財政がいかに安定・充実していくかが、非常に重要となる。

しかも自治体、とりわけ基礎的自治体は、人々が日常的に政府のサービスと接する接点であるし、かつ、いま地域包括ケア、生活困窮者支援等々いろんな形で、単に公共サービスを住民に提供するという一方的な関係ではなくて、自治体が地域社会の一つの主体として、地域のネットワークをつくっていく状況になっている。

つまり、政府への信頼とか、住民のお互いの信頼というものを地方自治体の活動がいかに生み出していけるかが、鋭く問われる。国からのパイの分配、つまり財源保障は、この財政状況において現実的にはさほど期待できない。そういう中でもなお、自治体に何ができるかということ突き詰めなければならない。

ヨーロッパ 20 数カ国の調査に基づき、何が地方政府への住民の信頼を生み出すのかという問題を分析した最近の研究結果が、非常に興味深いので紹介する。ここでは地方政府を信頼する住民が、ある人が地方政府を信頼する確率が、これらの要素によってどれくら

い変わるかということを見てみる。①市民組織に所属しているかどうか、②社会からの排除感を抱いているかどうか、③どこに住んでいるか、④公共サービスに不満かどうか、⑤景気・経済状況をどう予測しているか、という 5 つのファクターが、地方政府を信頼する確率を大きく左右する 5 大要素である、というのが一つの結論である。

そして、地方政府の公共サービスに不満な人々は 19%しか地方政府を信頼しないが、非常に満足していると、地方政府を信頼する確率は 72%に高まる。これは直感的に考えて当たり前であろう。しかし、それだけではない。市民組織（NPO その他市民活動）に参加していない人が地方政府を信頼する確率は 53%であるが、参加していると 75%に高まる。つまり、人々が地域において、市民的な活動をしているか否かが、その人が地方政府を信頼する確率を有意に左右することが示されている。

もう一つ、社会からの排除感を抱いているかどうかという要素もある。職場や地域のコミュニティ等々で、人間関係、人とのつながりを持っていると感じている人は、そうでない人より 15%ポイントも地方政府を信頼する確率が高くなる。これは非常に興味深い点であろう。

まとめると、一つは公共サービスからの受益感があるかどうか、地方政府への信頼を大きく左右している。もう一つは、地域の住民が社会参加、特に市民的な活動に携わっているかどうかということ、さらに地域社会に包摂されているか、排除されているかといったことが、その住民が地方政府を信頼するかどうかということに大きく関わっている。そういうことをこの研究は明らかにした。

自治体に対して、これは何を示唆するか。住民の自治体サービスからの受益感を高めるだけでなく、地域社会において人々が社会参

加をしていく、市民活動が発展していく、あるいは、地域において人々のつながりを生み出していくような取組みを、いかに進めていけるかということが、自治体が、住民に信頼される存在になるために重要だという点である。付け加えれば、市民活動の活性化や、人々を地域の間人関係に包摂していくことは、地域における住民同士の相互信頼感をはぐくむことも意味する。つまりそれらは、政府（自治体）への信頼と住民同士の相互信頼とを同時に醸成していく鍵だといってよい。

(2) 地方自治・地方財政が直面する現状

このように、地方自治体は非常に重要な、決定的な使命を託されている。しかし、分権改革もあって、地方自治体が役割を発揮できることが非常に増えている一方で、近年の国の政策は、分権、つまり地域の実情に即した自治体の自主的な活動を促し、それを支えていくというより、むしろ、一見、自主的な形で計画を立てさせるけれども、国が示した指標にもとづいて、自治体行政の成果を集権的に管理する方向に傾いているように思われる。しかも、成果に基づいて、財源を集権的、傾斜的に配分していくという意思も強まっている。復興交付金、地方創生などにそれが表れている。

そういう中で自治体は、住民に向き合うよりもむしろ、国に対する説明責任を問われるようになっているのではないか。地方創生が典型的だが、自主的に戦略を立ててくださいといてにおいて KPI で管理してということで、非常に不透明な形で中央集権的なやり方が進んでいる。

そういった国の動向が問題であるのは当然だが、考えてみるべきは、なぜ国主導のやりかたを国民が違和感なく受容しているのか、ということである。地方自治が重要だとわれわれは理屈を唱えるが、一般市民の感覚にお

いて、地域を支える政策主体としての自治体への期待や信頼感がどれだけあるのか。国は余計な口を出すな、うちの首長や議員に自由にやらせろと、人々が思っているなら、中央集権を彼らは否定するはずではないか。

先ほどの話に関わるが、自治体行政の現場において何より求められるのは、まず自治体の政策が住民の生活を支えているという実感を彼らに与える努力である。さらに、地域の政治や政策が自分たちの意思によって動いているという実感を住民に持ってもらえるような努力も不可欠であろう。この2つが、地方自治を住民が支持し、分権社会を実質化するための鍵になっていくと思う。

(3) 地方財政をめぐるキークエスチョン

その上で、財政問題に絞って言うと、今日申し上げてきたような普遍的に人々のニーズを満たすことを考えたとき、地方レベルでどういふ公共サービスの方向性が考えられるのかということと、その財源をどうやって確保していくのかという話がある。

一つめのすべての人々のニーズを満たす社会保障に転換していくというときの、地方の公共サービスの重点課題は何か。ベースの考え方としては、経済成長により所得拡大し個人貯蓄を増加することで、将来不安を解消していくという「自己責任社会からの脱却」、それに代わって、子育て・障がい・失業といったニーズを幅広く満たし、所得に関わらず誰もが受益者となる「安心と頼りあえる社会」をめざす。それでは、人々に共通する普遍的なニーズとは何か、それに対応する地方の課題として何がありうるかと言えば、医療、教育、子育て、介護、住宅といった分野でさまざまある。

これらを国の政策として実現させていくことが重要なのは当然だが、それをただ待つのでなく、自治体が独自にコモンニーズ、つま

り人々が幅広く共通して持っているニーズを満たしていく、自治体が独自に充実を図っていくという主体性こそが、社会を変えていくと私は思っている。

すると、財源をどうするかが問題となる。

一つは、全国的に地方税法の改正なり、消費税法の改正で税源を充実させていくという方向がもちろんある。しかし、個別の自治体で税率決定権を行使していく、たとえば住民税の税率を上げるなど、様々な方法がありうる。地域の住民と向き合って、この公共サービスを充実させるためにこれだけの増税をこの税目で行うという明確なプランを出し、住民との熟議をつうじて実現させていく必要がある。

いろんなやり方があると思う。子育て支援の充実や乳幼児医療の無償化の拡大は一つの例である。ただし、増税に対する人々の抵抗感、今日論じてきたように非常に強い。子育て世代だけ受益するのに、住民税で広く負担を求めるのはおかしいとか、様々な理屈で反対される。それでも、介護サービスにおける自己負担の軽減など、違う世代を支える取組みをセットで提示して、幅広い世代の受益のための幅広い世代の負担という形で提案するなど、さまざまな打ち出し方が考えられるのではないかと。そういう形で、地方自治、特に税率決定権を積極的に機能させていくことで、地域から日本を変える。そういう方向を私は強く期待している。

さらに言えば、水平的財政調整の可能性も考えられないか。地方が独自に政策を展開し、地域社会から日本を支えていくという意志を自治体が全国的に共有できるなら、自治体間の連帯にもとづいて、例えば地方独自の判断で一斉に超過課税をし、その税収を拠出してプールし、一定の財政調整機能を働かせつつ全国に配分するような、国を介さない地方財政独自の水平的連帯による財源調達も考えら

れる。その使途を普遍主義的な政策展開に限定して、やっていく。たとえば教育を無償化するとか、介護、子育ての充実とか、そういうことに使っていく。国の財政事情は当分苦しい状態が続くので、地方財源保障にさほどの期待はかけられない。国レベルでリベラル勢力が政権を取る見通しもなかなか立たない。それでも何とか政策転換を実現したいと思うならば、地方が動き、自治体間の連帯をベースに財源をつくり、それを変革のために使っていく。地方自治には、そのような可能性が宿っているのではないかと。

こうした問題について、自治労本部に設置された自治体財政プロジェクトチームでも検討されてきた。池上岳彦さん（立教大学）、井手英策さん（慶應義塾大学）、そして私が入念に議論を重ねた成果は、報告書としてまもなく（※本稿執筆時点は10月）発表される。

いずれにしても、国が地方財源を拡充するとか一般財源補助をしっかりとやれというのは当たり前のことである。社会変革への志を持って自治体に身をおく皆さんには、信頼と包摂の地域社会を作っていくために、自治体が独自で何をできるかを主体的に考え、行動に移していく気概を私は期待したい。逆に言えば、それが無い限り、今の社会の窮状を変えないことはできないのではないかと。国に対する政策の期待をかけるだけではなくて、地域のレベルで住民と向き合って、地域から政策を実現させていく。これは、歴史を振り返れば、環境の分野でも老人医療の分野でも実際に起こってきたことである。

私たちの心に潜在する中央集権意識を乗り越える。地方から国を、社会を変えていくために思考し、行動する。それが個別の成果を生み、さらには自治体間の水平的な連帯運動にまで高められたとき、私たちは本当の地方自治の力を目にするようになるだろう。

【寄稿】

リニア中央新幹線と山梨のまちづくり

山梨県立大学国際政策学部教授 熊谷隆一

10年後の2027年に開業を目指すリニア中央新幹線は、山梨のまちづくりの現状や将来構想に極めて重要な影響を及ぼしている。そもそも、リニア中央新幹線は開業自体について、様々な問題が指摘されている。しかし、山梨県立大学の学生たちが甲府中心街活性化を目指して主体的に運営している「よつびし総研」（四菱まちづくり総合研究室）の顧問を務める身としては、リニア開業を甲府中心街や身延線沿線に居住している山梨の市民の日常生活にいかに関与してよいかという視点を重視すべきだと考えている。このような観点から、リニア中央新幹線と山梨のまちづくりについて、以下論じたいと思う。

1. 2027年開業予定のリニア中央新幹線

（1）ルートと駅

周知のように、リニア中央新幹線は、品川駅から名古屋駅までの約286kmを超伝導リニアによって結ぶ予定の新幹線である。また、そのルートは、品川駅を起点にして、それぞれ新設予定の相模原駅（神奈川県）、甲府駅（山梨県）、飯田駅（長野県）、中津川駅（岐阜県）を通過して、名古屋駅に至るというものである（図①）。

完成後は、品川と名古屋間を最短で40分、さらに大阪まで延伸された場合には、品川と大阪間を最短67分で結ぶ。

（2）工期と工費

現在、すでに工期に入っており、2025年の完成が予定されている。工事の一番の難関は、南アルプスを貫通するトンネルの掘削であるといわれている。従来、中央高速道路も、

JR中央線も、南アルプスを迂回して塩尻を経由するというルートが採られてきたが、リニア中央新幹線は、南アルプスを貫通するというコースで計画されている。

総工費は5兆5,235億円、当初JR東海が全額負担ということになっていた。しかし、2016年6月1日に安倍首相が「リニアに財政投融資を活用する」と表明、11月11日には改正鉄道建設・運輸施設整備支援機構法が参院本会議で可決・成立し、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が財政投融資から長期・固定・低利の資金を借り、それを同じ条件でJR東海に貸し付けることが可能となった。これを受け、JR東海は2016年度と2017年度に併せて3兆円を借り受けた。

この借り受けにより、JR東海は、当初2045年だったリニア全線開業（品川～大阪）を最大8年前倒しするという。

初め、JR東海は、2027年の品川～名古屋間の開通後8年ほど工事をストップし、



図① 出典：Sankei Biz (<http://www.sankeibiz.jp/express/news/140413/exa1404130800001-n1.htm>)

その間に財政基盤を回復させ、2035年から工事を再開して2045年に全線開通という計画を立てていた。しかし、3兆円の財政投融資の投入により、工事ストップ期間を無くすことができ、最大8年前倒しして、2037年には全線開通できるとしている（註1）。

2. 開業にあたって指摘されている問題点

（1）「所要時間の短縮」について

現在、東海道新幹線の「のぞみ」が東京・名古屋間を最短で96分で結んでいる。これに対して、リニア中央新幹線は、品川駅から名古屋駅まで40分で結ぶという設定になっている。しかし、以下のように「ロスタイム」を含めると、所要時間はそれほど変わらないのではないかとされている。

まず、東京駅から品川駅まで東海道線を利用すると11分かかる。また、リニア品川駅

は、地下深くに設置されるので、地上駅から地下のリニア駅に行くまで15分くらいかかると推定されている。すでに名古屋でもリニア地下駅の工事が始まっているが、地下駅から地上駅に上がってくるのに10分はかかると推定される。これらの「ロスタイム」も含めて所要時間を算出すると、リニア中央新幹線を利用しても東京・名古屋間は76分となり、現在の東海道新幹線による東京・名古屋間96分と比較して、20分程度しか変わらないので、所要時間を大幅に短縮するとは言い難い。

次に、山梨から見たリニア中央新幹線による「所要時間の短縮」について考えてみたい。現在、「特急あずさ」が最短85分で新宿・甲府を結んでいる。山梨県の調査によると、これを15分短縮するためには、線路の改良など2,000億円以上かかる。これは資金的に現実的とは言えないが、近々、JR東日本は

「スーパーあずさ」に新型車両を導入する計画である。ダイヤのやり繰りという課題はあるが、この新型車両導入により、新宿・甲府間を10分程短縮できる可能性があるという。いずれにしても、現行で新宿・甲府間は最短で85分、新型車両導入で75分という数値も視野に入ってきている。

一方リニアでは品川・新甲府間は20分となっているが、甲府駅に停車するリニアは、東海道新幹線で例えると「のぞみ」ではなく「こだま」相当なので、実際には25分以上かかると思われる。また、山梨県はリニア甲府駅と現行甲府駅とをバスで結ぶ計画である(図②)。



図② 出典：「リニア新駅には国道358号で県が素案、再生計画」(毎日新聞、2017/1/17)

とすれば、リニア甲府駅から現在の甲府駅までの移動には、バスで少なくとも40分はかかると思われるので、先ほどの品川駅での

「ロスタイム」は無視するとしても、総じて品川駅と現行甲府駅間の所要時間は60分以上となってしまい、ここでも軽々に「所要時間の短縮」とは言えなくなってしまう。

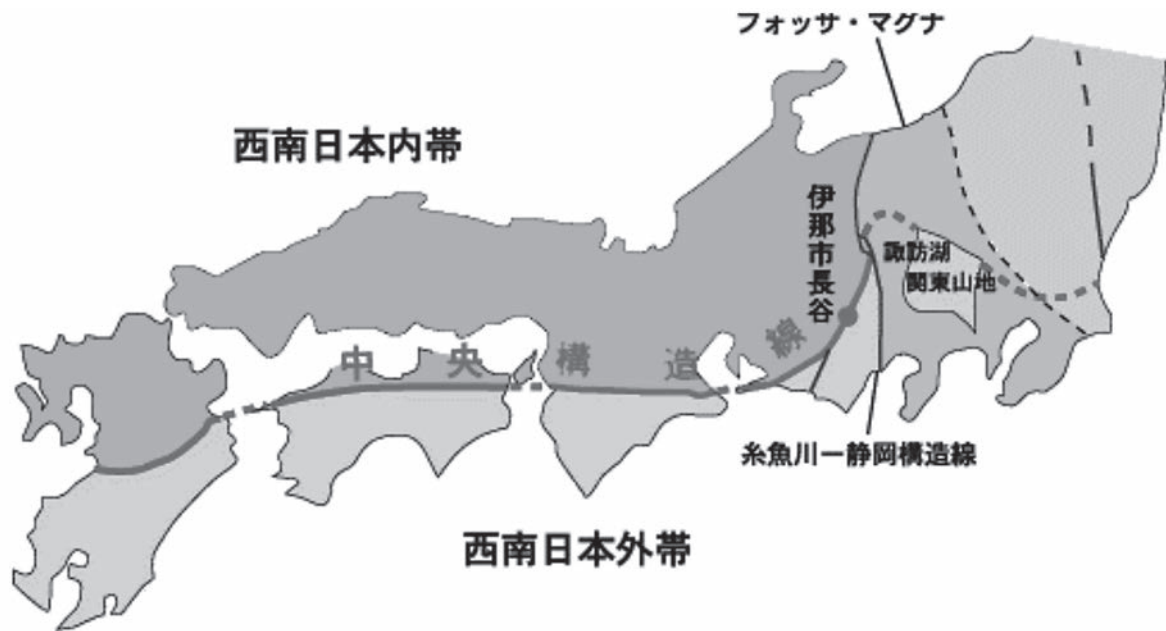
(2) 大断層貫通とそれに伴う諸問題

前述したように、リニア中央新幹線のルートは南アルプス山脈を貫通する。それにともなって、新潟県の糸魚川市から長野県・山梨県を経て静岡市に至る「糸魚川-静岡構造線」、そして九州の八代から、徳島、伊勢を経て長野県諏訪の南、群馬県下仁田、埼玉県寄居付近を通る「中央構造線」をも貫通することになる(図③)。前代未聞のこのような巨大工事を地震大国である日本で実施することを危ぶむ声は少なくはない。

大断層貫通に伴う第一の問題は、ミネラルウォーターに関するものである。山梨県はミネラルウォーター生産量が年間約129万キロリットルと日本一を誇り、全国シェアの4割を占める一大生産地となっている。ところが、このリニア中央新幹線の南アルプス山脈のトンネル工事によって、地下水脈が分断され、枯渇してしまうのではないかと心配が指摘されている。

第二は土砂の処分についてである。南アルプス山脈のトンネル掘削工事が成功したとして、それに伴って東京ドーム46個分の土砂が出ると予想されている。その土砂をどこに持っていくのか、どのように処分するのかという問題である。

第三は絶滅危惧種に関するものである。リニア中央新幹線工事の環境アセスメントで、リニア新幹線が通過するすべての県でオオタカの営巣が、山梨県、長野県でクマタカの営巣が、岐阜県でサシバの営巣が確認され、その後の追加調査で、ミゾゴイ、サンショウクイ、ブッポウソウ、イヌワシ、ノスリといった絶滅危惧種等が確認されている。



図③ 出典：国土交通省 中部地域整備局 三峰川資料館
http://www.cbr.mlit.go.jp/mibuso/siryu_kan/02chuosen.html

これらのアセスメントは工事で直接環境が改変される場所の評価で、工事現場への道路や土砂の仮置き場は含まれていない。10年にわたる巨大工事が、環境に実際どれだけの影響を与えるか計り知れないという問題である（註2）。

（3）その他

ー地下無人走行・消費電力・採算性

さらに、地下走行と無人運転という問題がある。リニア中央新幹線は地上区間が14%しかなく、地上走行区間が非常に少ない。したがって、品川駅から名古屋駅までの間、ほとんど地下を走行することになるが、東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）のように無人運転で運行する。その結果、全線の86%に及ぶ地下トンネル区間を時速500キロで無人走行する。それ故、事故や地震等の災害に見舞われた際の対応、特に乗客の安全をいかに確保するかについて懸念されている。

消費電力の問題もあげられる。リニアの消費電力は新幹線の4～5倍、乗車定員1人を同じ距離輸送するのに必要な消費エネルギー（電力量）は新幹線の3～4倍であると推測されている（阿部修治著「エネルギー問題としてのリニア新幹線」岩波書店『科学vol.83』2013年11月）。さらに、大きな空気抵抗や磁気抗力などにより、従来の新幹線のように省エネルギー性能を徐々に高めることは困難であると指摘されている。

最後に、採算性の問題がある。JR東海は2010年にリニア計画に伴う収支予想を公表した（JR東海「超伝導リニアによる中央新幹線の実現について」2010年5月10日）。その中でリニアが大阪まで全線開業した場合に、新幹線からリニアへ7,161万人の利用者が移行すると推定されている。したがって、少なくとも東海道新幹線の利用者の約半分がリニアに流れることになる。

これについて、橋山禮治郎氏は「JR東海

自身の需要想定でも、東名間開業後のリニア需要の実に 62%を東海道新幹線からの乗り換え（転移）に期待している。それに加え航空機、長距離バス、自家用車からの転移利用者が 14%、リニア開通による新規誘発需要を 24%も見込めるとしている。これを需要見込みと言えようか。東海道新幹線の利用者は自社のお客様である。その半分の方がリニアに乗り換えてくれるといえる根拠がどこにあるのか。そもそも同じJR東海のお客様が、運営コストがはるかに高いリニアに乗り換えてくれたとしても、東海道新幹線の大幅減収減益で会社にとっては逆に減益になるだけである」（註3）との意見を述べている。

3 山梨のまちづくりへの活かし方

以上のように、リニア中央新幹線の開業自体について、様々な問題が指摘されている。とはいえ、2025年の完成を目指して、既に工期に入っていることを踏まえて、ここからは、リニア中央新幹線の品川から名古屋まで開通を前提にして、それを山梨のまちづくりへどのように活用すべきなのかについて論じたいと思う。

（1）後藤知事の人口 100 万人構想

2014年11月、山梨3区（現在は廃止）の衆議院議員だった後藤斎氏は、翌年の山梨県知事選挙に無所属で出馬する意向を表明し、民主党を離党、衆議院議員を辞職した。後藤氏は知事選出馬の際、「人口減少と経済停滞などあらゆる暮らしの問題で県民に不安が蔓延している。県の人口を現在の84万人から100万人に増やすことを目指し、未来に向けて夢と希望が持てる山梨県をつくっていききたい」（註4）と述べ、「県まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」（2060年を目途にして山梨県の人口を100万人にする政策）を

掲げた。

しかし、知事就任後、100万人の中に別荘などの利用者や帰郷者、県内を訪れる旅行者を「リンケージ人口」として含めると改めた。

山梨県庁によれば、「リンケージ人口」は、二地域居住人口、県出身者帰郷人口、県外から訪れる宿泊者に大別される。二地域居住人口には別荘利用者も含まれるので、別荘利用者の年間利用日数などを考慮して、二地域居住人口は8,400人となる。帰郷人口は県人会会員35,000人が月1回帰郷して、家族・友人を伴うと、5,800人が県内に滞留することになるという。宿泊者は観光消費額を定住人口に換算して、30,000人と算定。これらの算定方法で推計すると2015年の「リンケージ人口」は44,000人となると概算。さらに、別荘増加やリニア中央新幹線開通などの影響を考慮し、宿泊観光客が増えていくと、「リンケージ人口」は2030年には109,000人、2040年には135,000人、2060年に255,000人になると推計している（註5）。定住人口は2060年時点では75万人になると予測し、上記の「リンケージ人口」と併せて「100万人」になるという計算である。

（2）新幹線開通と人口増減との相関

仮にリニア新幹線開通により観光客が増加するとしても、宿泊観光客が増えるという保証はなく、むしろ日帰り観光客のみが増加するのではないかという危惧もある。

また、リニア甲府駅から25分で品川駅まで、40分で名古屋まで移動できるので、地下鉄感覚でリニアを利用する住民、特に都会からの移住者が増えるとの希望的観測もある。しかし、現在山梨に職を持って居住している住民が東京や名古屋に居を移して山梨に通勤するという逆の可能性も秘めているのではないかと考えられる。

さらに、東京に本社がある企業の山梨事務

所が閉鎖され、人も大都市部へ流出するといういわゆる「ストロー効果」も起こる可能性が高いとの指摘もある。

新幹線が開通し、新幹線駅ができれば必ずまちが発展するという保証はあるのだろうか。

上越新幹線は1982年に開通したが、開通前後5年で新潟県内の人口増加率は低下、県民総生産の増加率も低下した。また、長野新幹線は1997年に開通したが、1996年と比較して2001年までに長野県内の人口は約21,000人増えたが、約4,600軒の事業所が減少、従業員は約3万人減少した。人口も2002年以降減少しているという(註6)。

以上から、リニア中央新幹線を一交通手段と割り切り、その開通に過剰な期待をしないという冷静な立場に立つことが前提となる。そのうえで、山梨特有の地理的・歴史的・文化的諸条件を活かしてリニア新幹線をいかに活用するかが問題となる。

(3) リニア甲府駅の周辺整備計画

1) 『山梨リニア活用基本構想』

山梨県の『山梨リニア活用基本構想(2013年3月)』によれば、リニア甲府駅の設置予定地域は、市街化を抑制する市街化調整区域に指定されている。県は、リニア開業の効果を県全体で広く享受するために、リニア新駅とその周辺地域では交通結節機能を中心とした整備を行っていくとしている。

その一方で、リニア開業が都市構造や社会経済活動に与える影響が小さくないので、既存の産業集積や都市機能との調和を図りつつ、また乱開発の防止にも配慮しながら、土地利用の見直しやまちづくりの取り組みを進めていく必要があると説明している。

また、リニア甲府駅の予定地域は、地形的に内水による浸水が発生しやすい地域なので、厳しい土地利用規制がなされている(保水・遊水機能を確保、浸水による被害を軽減)が、

今後土地利用を見直すにあたって、浸水被害を軽減するための流出抑制対策を併せて検討するとしている(図④)。

「リニア新駅に整備する施設及び機能」として、①JR東海が整備する新駅施設(駅のプラットホームや入出場口、それを結ぶエレベータ(エスカレータ)、トイレなど)、②地域振興につながる施設(山梨の観光・物産情報などを駅利用者へ提供する情報発信機能や商業機能など、地域振興につながる施設。観光案内・インフォメーション施設、特産品を展示・販売する施設、駅利用者のためのレストラン、喫茶店、コンビニエンスストア・売店などの商業施設、ATMなどの金融サービス施設など)、③本県の独創的な施設(駅利用者のもとより、広く県民にとって魅力を感じられる施設、富士山・南アルプス・八ヶ岳などの甲府盆地を取り囲むように広がる山々の眺望を楽しむことができる展望施設)など3種類を挙げている。

また、「リニア新駅周辺に整備する施設及び機能」として、①交通結節機能(リニア新駅利用者が他の交通機関に短時間で乗り換えられ、目的地に円滑に移動できるよう、バスターミナル、駅前広場、送迎用・長期利用者用の駐車場、休憩・待合所などの施設。様々な観光目的を持つリニア新駅利用者に対応するため、レンタカー、カーシェアリングやライドシェアリングなど新しい交通サービス)、②アメニティ空間(山梨の周囲の景観を楽しめ、訪れた人々が気軽に憩う空間、県内の人々も自由に交流できる場、公園などの開放的で快適な空間)、③山梨県の長期的発展を先導する戦略(リニアがもたらす時間短縮効果および豊富な自然エネルギー資源や高度な技術など山梨県の優位性を十分に生かした、先端産業の研究施設のための基盤整備)などを挙げている。



図④ 出典：「山梨県、リニア駅周辺の開発案 観光施設など整備」（日本経済新聞 2014年3月19日）リニア駅周辺開発計画の一案＝山梨県提供
https://www.nikkei.com/article/DGXNASFK1904D_Z10C14A3000000/

2) 『リニア環境未来都市整備方針』

横内正明前知事時代に作成された前述の『基本構想』では、リニア甲府駅関連の開発は駅周辺の24ヘクタールで公共施設を中心とした整備にとどめる計画だったが、この「駅周辺」に加え、駅の半径約4キロ圏内の「駅近郊」も対象とすると変更を加えたのが『リニア環境未来都市整備方針』（2017年3月）である。

後藤知事は、リニア甲府駅周辺エリアに民間資本を誘致し、人や産業の集積をはかろうと、リニア駅の外縁部で新産業誘致、住宅や商業施設、地産地消型の発電設備や、総合球技場の整備などを行うとした（註7）。

2014年、ヴァンフォーレ甲府を含むフットボール競技4団体が総合球技場の建設を

求めて約10万人分の署名を山梨県に提出したのを受け、後藤斎知事候補（当時）はマニフェストで総合球技場をリニア甲府駅近郊に建設する方針を示し、全国唯一のリニア駅直結の総合球技場を目指していた。

その後、山梨県は、総合競技場の候補地をリニア新駅予定地周辺と小瀬スポーツ公園周辺の2カ所に絞り込み、住民説明会を実施した。その結果、リニア新駅周辺の大津町では交通渋滞などを懸念する反対意見が多かったが、小瀬では「スポーツ施設は小瀬に集中させてほしい」など賛成意見が目立ったことを受けて、2017年7月、総合球技場の小瀬スポーツ公園（甲府市小瀬町）への建設方針を示した（註8）。

これに関して、新設予定の総合球技場は収

容人数 2 万人、建設費は 80~140 億円であるが、小瀬には同じ敷地内に 1 万 7 千名収容の球技場が既にあり、同じところに同じようなものが 2 つも必要なのかという批判もある。また、7 月 27 日に後藤斎知事が公表した総合球技場の小瀬スポーツ公園への建設方針には、建設・運営費や収支見込みの説明がなかったなどとして、県議会各会派から反発が強まっている（註 9）。

前述の「100 万人構想」にしても、「総合競技場建設」にしても、リニア中央新幹線開業を山梨の特色とリンク付けしたいとの後藤知事の意欲は理解できるが、マニフェスト段階で目標（数値を含む）・財源・期限・工程表など詳細を詰めていなかったのではないかと思われる。特に、一般市民ベースの幅広い声を聞くボトムアップの作業がほとんどなされていなかったのではないだろうか。その基本姿勢が、知事就任後の政策立案や実施においても影を落としているように思われるのである。

（４）生活者起点のまちづくり

ー公共交通機関を基軸にして

2011 年 10 月、山梨県内 4 商工団体と県との懇談会で、甲府商工会議所は、リニア甲府駅と現行甲府駅をつなぐモノレールの建設を要望した（註 10）。建設費が約 500 億円と現実離れしており、この話は立ち消えとなった。結果的には、前述したように、山梨県はリニア甲府駅と現行甲府駅とをバスで結ぶことを計画している。

甲府市作成『甲府市リニア活用基本構想』（2017 年 3 月）の「第 5 章 リニアを活かしたまちづくりの実現」で 5 つの目標（「移住・定住の促進」、「国際交流都市への構築」、「産業振興の推進」、「歴史物語都市への整備」、「都市間連携の推進」）とその施策が掲載されている。

ここでは、生活者起点で、リニア甲府駅と現行甲府駅間を繋ぐ公共交通機関のあり方、特にその公共交通機関を駅間周辺に居住する市民の生活にどのように活用すべきかについて考察したい。その際、私たちの前に横たわる課題は、人口が確実に減少していること、そして高齢化・少子化が急速に進行していること、さらに自動車に依存した拡散型社会を作ってきたことである。これらの極めて深刻な課題を、リニア中央新幹線の開業およびリニア甲府駅と現行甲府駅の公共交通機関開設と結びつけて、いかに解決していくかというのが、「リニア中央新幹線と山梨のまちづくり」を論じるうえで、最も重要だと考えるからである。

（５）「甲府ライトレール株式会社」構想

ー日常生活にリニア新幹線を活かす

先にも触れたように、現在日本では全国的に人口が減少し、高齢化・少子化が進展している。もちろん山梨も例外ではない。そうした中、自動車に依存した拡散型社会の弊害も顕在化してきている。2014 年の自動車検査登録情報協会のデータによれば、一人あたりの台数で山梨は、群馬・栃木・茨城・富山に続いて第 5 位である。郊外に暮らす高齢者が車の運転ができなくなって買い物や病院などに行き辛くなったという事例は事欠かない。

こうした状況を踏まえて、富山市は L R T（新型路面電車、Light rail transit）などの公共の交通機関を基盤とした「お団子と串」の都市構造によるコンパクトなまちづくりを推進している。

串とは一定水準以上のサービスレベルの公共交通を意味し、お団子とは日常生活に必要な都市機能が整った徒歩圏を意味している。お団子ごとに病院や役所などの公共施設の有無、スーパーや映画館など民間施設の有無が異なるが、それらを串（公共交通）で結ぶこ

とにより、お年寄りや子どもたち、また自動車を保有しない人々も安心して豊かに生活できるコンパクトシティを目指している。

富山市は、2006年2月末までJR西日本が運営していた鉄道路線を譲り受けて路面電車化し、2006年4月29日から営業を開始した（第三セクター・富山ライトレール株式会社）。JR富山駅の駅前から1.1kmを併用軌道で、それ以外は鉄道区間を走行する（図⑤）。



図⑤ ポートラム路線図
出典：富山ライトレール株式会社 HP
<http://www.t-lr.co.jp/time/index.htm>

また、LRTの駅に接続するフィーダーバスという路線バスも導入し、LRTの運行時刻に合わせてLRT駅に発着させている。LRTが走行していない地域をフィーダーバスの運行により、公共交通機関の空白地帯を少しでも埋める政策をとっている（図⑥）。

この富山の公共交通機関を基盤とした「お団子と串」の都市構造によるコンパクトなまちづくりを参考にして、リニア中央新幹線の開業を活かして、山梨においても次のようなまちづくりが可能ではないかと考えている。

リニア甲府駅が計画されている甲府市大津町地域は、JR東海の身延線に近接している。そこで、富山市を参考にして、JR身延線に乗り入れ可能な路面電車の導入を図る。先に紹介したように、富山市のLRTも旧JRのレールと路面レールを走行している（運転免許は、鉄道事業区間と軌道区間用の二種類が必要である）。

たとえば、身延線の特急停車駅である東花輪駅近辺から路面電車化する。観光客やビジネス客の利便性はもちろんだが、ここでは市民の居住や利便性をより重視して、身延線内に路面電車駅（電停）を相当数増設する必要がある。また、運転間隔も原則15分おきとして、時刻表を見なくても利用できるようにする。従来の普通電車は、快速電車として電停を通過しても良い。甲府駅からは直通で、身延方面からは東花輪駅乗り換えでリニア新駅に向かうことができる。これにより、今まで公共交通機関として市民にあまり当てにされていなかった身延線を市民の足として蘇らせることができる。居住人口の増加を図るといった観点からも、「お団子と串」の都市構造づくりが甲府にも求められる。

路面電車の敷設コストを抑えるために、鉄道総合技術研究所が開発した架線レスのハイブリッドLRTの導入も良いアイデアだと思われる。もしそうなれば、日本で初めての

図⑥ 富山フィーダーバス路線図 出典：富山ライトレール株式会社 HP（前出）



導入となるので、市民生活の充実を第一とするこの路面電車構想だが、富山市のLRTのようにそれ自体が観光資源となる可能性を秘めていると思われる。

なお、路面電車を運営する組織については、「甲府ライトレール株式会社」（仮称）を設立することとし、JR東海、県や甲府市などの地元自治体を始め、広く市民や地元民間企業に出資を呼び掛ける。富山市のように、電停のネーミング・ライツ、寄附者のネーム入り記念プレートやベンチ、電停個性化壁や広告スペースへのスポンサーを募集して、初年度からの黒字を目指す。また、増設した電停ではサイクルパーク&ライドを推進したり、富山市のフィーダーバスのような新型低床路面バスとのジャスト・オン・タイムの連携を図ったりして、身延線沿線から「お団子と串」の都市構造を拡大していくのである。

人口減少、高齢化、少子化、税収減等をしっかりと踏まえ、それを逆手に取った都市経営ビジョンがリニア中央新幹線開業を控えた山梨に今こそ求められているのではないだろうか。

<以上>

※註1 「リニア融資へ改正法成立 全線開業、最大8年前倒し」（『日本経済新聞』、2016年11月11日）

※註2 「リニア中央新幹線は、本当に必要か？」（公益財団法人日本野鳥の会HP、

<http://www.wbsj.org/activity/spread-and-education/toriiino/toriiino-kyozon/linear/>）

※註3 橋山禮治郎「再考されるべきリニア新幹線計画」（『世界』2013年12月）

※註4 「山梨知事選に後藤氏が出馬表明 『県人口100万人に拡大』」（『産経新聞』、2014年11月5日）

※註5 「100万人へ『定住』こだわらず 交通網整備で交流人口拡大見込む」（『産経新聞』、2016年9月16日）

※註6 「新幹線は地方創生に役立っているのか」（東洋経済 ONLINE、2016年3月17日、<http://toyokeizai.net/articles/-/63381>）

※註7 「県リニア環境未来都市整備方針を決定」（『山梨建設新聞』、2017年3月30日）。

※註8 「総合球技場は小瀬に 山梨県が方針 リニア駅南案は『自由度狭める』」（『産経新聞』、2017年7月11日）

※註9 「山梨県総合球技場の『小瀬』決定 知事『独断』と県議会異論」（『産経新聞』、2017年8月11日）

※註10 「リニア駅は田んぼの中 街とのアクセスこれから」（『朝日新聞』、2011年11月6日）

「四菱まちづくり総合研究室」誕生から11年

熊谷隆一教授とゼミ生が取り組む甲府のまちづくり

山梨県立大学の熊谷隆一教授とゼミ生が「四菱まちづくり総合研究室」を開所し、甲府中心街活性化プロジェクトに取り組み始めたのは11年前（2007年）のことです。この経緯については2007年度第1回神奈川まちづくり研究会において、熊谷教授（当時准教授）が学生スタッフ4名と一緒に報告されました（詳細は『自治研かながわ月報』〈No105 2008年2月号〉にて紹介）。その後の様子を熊谷教授からご紹介いただきます。



「よつびし総研」(四菱まちづくり総合研究室)の名前の由来は

四菱（よつびし）という名前は、山梨県ゆかりの武田信玄で有名な武田氏の武田菱からとったもの。山梨県立大学の学生が「まちなか研究室」を主体的に運営し、甲府中心街の活性化を目指して、種々のイベントや調査研究活動を実施するなかで、自らも「市民」であること自覚し、さらに成長することを目指しています。



「よつびし総研」のはじまり

2006年に「大学コンソーシアムやまなし」が、甲府中心街活性化のアイデアを募集し、熊谷ゼミ生が応募したのがきっかけ。残念ながらコンペには落選したものの、あきらめなかったゼミ生たちは、県や市、商工会議所を粘り強く説得し、「よつびし総研」を開所、地元企業、行政、商店主、NPOの方々との連携を常に意識して、まちづくり活動を行っています。（左）の写真は2007年4月14日の開所式の様子です。

毎月開催の戦略会議で活動方針を決定、毎週開催のスタッフ会議で進捗状況を確認



戦略会議（後半はまちづくり勉強会）は毎月甲府市役所会議室で、スタッフ会議は毎週県立大学の熊谷研究室で開催しています。（右）は2017年6月24日の開所10周年で実施された「ガチンコジウム 2017」の写真。事前の打合せなしに真剣勝負でまちづくりについて話し合いました。

現在

世代交代を遂げながら、その世代ごとで学生たちは活動に変化を付けてきましたが、ここ数年は以下の三つの主要プロジェクトを中心に据えて活動しています。

☆KAP（甲州夢小路・勝手にアドバイザープロジェクト）

甲府駅北口の観光施設「甲州夢小路」の魅力を学生目線で見いだしてプロモーションする。

☆BGP（ビシランガイド・プロジェクト）

学生が気になるお店に突撃取材し、タウン紙「かわせみ」へ記事掲載。別冊版も毎年発行。

☆KDP（甲州印傳・勝手にデザイナー・プロジェクト）

甲州印傳を若者にも広く浸透させるべく、新デザインの商品提案、既存商品の紹介など。



KAP

☆NHK 朝の連続ドラマに因んだ「『花子とアン』こびつと歩いててくりょう！フットパスツアー」や「食いだおれコーフ！フットパスツアー」等を企画・実施。甲州夢小路と甲府中心街の魅力を直結して、情報を発信しています。



BGP

☆学生が甲府中心街の気になるお店に飛び込み取材して、その記事を月1回のペースでタウン紙「わかせみ」に掲載させていただいています。また、その集大成として、別冊版「甲府！おもてなしBOOK」を再取材&編集し、毎年発行しています。

KDP



☆立川駅で開催されたJR東日本主催の「特急あずさ50周年記念」に参加。ハイカラさんの衣装で甲州印傳を始め、甲府の良さをアピール。芸人さんとともにイベントを盛りあげました。



自治体学会でポスターセッション

☆2007年4月の開所以来、学生たちは自治体学会の京都舞鶴・岩手盛岡・福井・佐賀武雄・富山高岡大会などにおいてポスターセッションを実施して、自らの活動を紹介させていただき、多くの参加者から質問やご意見、アドバイスをいただいています。

（左）は2017年8月26日の自治体学会甲府山梨大会。

視察：他市に学ぶ



富山県氷見市は、廃校になった県立高校を買い取り、市民の意見を取り入れて耐震補強や改装を施して市庁舎にしたことで有名です。2014年8月の自治体学会富山高岡大会で、よつびし総研スタッフが行なったプレゼンに関心を持ってくださった方の中に氷見市長がいらっしゃった。翌日、アポイントメントなしで市役所に伺った私たちを、たまたま在庁されていた本川市長自らが案内して下さいました。



2014年秋によつびし総研の「『花子とアン』こびつと歩いててくりょう！フットパスツアー」を視察してくださった小樽商科大学からNHK朝の連続ドラマ「マッサン」に因んだまちづくりプロジェクトを実施していると伺って、2015年夏に札幌・小樽・余市、そして夕張のまちづくりを視察させていただきました。



熊谷ゼミでは、市民主導のまちづくりを学ぶため、『田村明の闘い』を輪読することになっています。それを座学に終わらせないため、神奈川自治研センターにもご協力いただいて、横浜のまちづくりを視察しました。

(左)の写真は2014年9月。

今年(2017年)8月26日、自治体学会が甲府で開催されました。よつびし総研スタッフもボランティア参加した地元企画「分科会6」のテーマは「市民がつくる中心街と自治体職員—甲府市の事例から—」でしたが、パネリストに川越市の元副市長・風間清司氏をお迎えして、甲府のまちづくりと対比していただくことになりました。これを受けて、事前に有志で小江戸・川越を視察しました。





甲府中心街の活性化に臨んでいる学生スタッフのなかには、日本国内だけでなく、遠く海外に足を伸ばして、現地のまちづくりを視察したいと希望する学生も少なくありません。人口減少や高齢化を見据えて、公共交通機関の再構築の必要性に目を向けた学生たちとドイツ・フランスのまちづくりを視察しました。（左）は2008年9月にフライブルクを訪れた際の写真。



山梨県立大学は幾つかの海外の大学と交流協定を結んでいますが、韓国・ソウルの三育大学もその一つ。毎年、短期研修や長期留学で学生がお世話になっています。そこで、三育大学を訪問して国際交流するだけでなく、ドラマや映画のロケ地として有名で多くの観光客を集めている「ドラマリア」を視察しました。（左）は2014年3月、MBCドラマリアで撮影。



台湾の観光まちづくりも多くのスタッフが興味を持っています。台北市内はもちろん、淡水や九份など、インバウンド観光の事例として参考になることが多いからだと思います。たまたま私の知り合いが台北の商社と取引をしていると聞き、社屋と仕事を見学させていただきました。また、中華料理をご馳走になったり、夜市を案内していただいたり大変お世話になりました。（左）は2015年9月、忠烈祠にて撮影。

むすびに代えて

こうした活動はマスコミにも多く取り上げられ、よつびし総研の認知度が上がったことで、開所当時は非常に少なかった、自分たちで中心街活性化に取り組もうという市民や団体が少しずつ増えています。他方で、行政を始め様々な団体からのオファーが増え、学生の仕事が増加して学業等との両立が難しくなるという事態が生じました。また、活動資金の調達や後継者の育成および組織の継続的運営なども課題となっています。

とはいえ、まちなかで活動することで商店街の人たちとも交流がふかまり、新たな支援者との出会いも生まれています。なるべく業務を簡素化し、いかに自分達が希望する活動をするか模索しながら、学生らしく事業を継続していくことが期待されています。開所から11年目になりますが、よつびし総研の学生たちはいまでも甲府の中心街を元気にしようと奮闘しています。

編集後記

本号の編集作業は、全く予期していない総選挙の選挙運動真っ只中にあり、選挙結果が明らかとなった段階で発行日を迎える。そのようなタイミングの10月5日、都議会で子どもの受動喫煙を防ぐための条例が可決した。この条例案は、渦中の小池都知事率いた都民ファーストの会と公明党、そして民進党会派が共同で議員提出したものである。国政の与野党関係とクロスする組み合わせで政策条例が議員提案され、採決では共産党も賛成している現実には、政策面では国政と地方自治が違うステージにあることを示している。

思い起こせば、2010年度に受動喫煙防止条例を全国で初めて制定・施行したのは、神奈川県であるが、条例制定を主導した当時の県知事はすでに参議院議員となり、先日の新党結党に参加していた。1980年代に「地方の時代」を担った首長たちは、住民自治を基軸に国政と対峙しながら地方自治に取り組み、首長たちの国政参加を求めたはずだが、今は地方自治が国政に巻き込まれ、特に大都市部では長も議会もその「政争の具」と化している。

中央で次の二大政党制が安定化するまでこうした状況は続くのだろうか。離合集散を巻き起こした今回の総選挙は、その通過点の一つに過ぎないのかもしれない。 (谷本有美子)

2017年10月25日

自治研かながわ月報第167号 (2017年10月号, 通算231号)

発行所	公益社団法人	神奈川県地方自治研究センター
発行人	黒沢一夫	編集人 大沢宏二 定価1部500円
〒232-0022	横浜市内南区高根町1-3	神奈川県地域労働文化会館4F
	☎045(251)9721(代表)	FAX 045(251)3199
	http://kjk.gpn.co.jp/	E-mail:kjk@gpn.co.jp

☆センターのウェブサイト (<http://kjk.gpn.co.jp/>) をご利用下さい。→



会員になるには

1. 誰でも会員になれます。
2. 申込書は自治研センター事務局にあります。会費は個人会員月 1,000 円、賛助会員月 700 円のどちらかを選び、1 年分をそえてお申し込みください。
3. 詳細は自治研センター事務局
☎ 045(251)9721へご連絡ください。

会員の特典

1. 自治研センターの「自治研かながわ月報」が送られます。
2. 「月刊自治研」(自治労本部自治研推進委員会発行・A 5 版・80 ページ程度・定価 822 円) が毎月無料で購読できます。
3. 自治研センターの資料集が活用でき、調査研究会などに参加できます。