

海外事務所 だより

第一二回オセアニア地方 行政フォーラムの開催について

シドニー事務所所長補佐 山本 幸一郎（さいたま市派遣）

シドニー事務所

シドニー事務所では、オーストラリア・ニュージージーランドの地域レベルでの相互理解を促進し、友好協力関係の一層の強化を図るため、特定のテーマに基づくフォーラムを開催し、各国の地方自治関係者による意見交換を行っています。

一九九五年にスタートしたこの地方行政フォーラムも、途中の特別開催を含め、今年度で一二回目を迎えました。

今年度は、去る六月九日（木）、フォーラムの開催地としては二回目となるヴィクトリア州の州都メルボルンにて、開催しました。

この地方行政フォーラムは、最近の地方自治体を取り巻く問題点、あるいは日豪共通の課題といったものをテーマにしています。今年度は、昨今の日豪の地方自治体における行政運営の変化に着目し、『**進化する地方自治体―新たな挑戦―**』というテーマで開催しました。

また、今回のフォーラムをヴィクトリア

州自治体協会との相互協力のもとに開催することができたため、会の進行役はヴィクトリア州自治体協会会長のジェフ・レイク氏にお願いしました。

フォーラム当日の朝は、あいにくの雨模

第12回オセアニア地方行政フォーラム概要

- 期日：2005年6月9日（木）
場所：メルボルン・コンベンションセンター
スケジュール：
9:30～ 開会あいさつ
・ジェフ・レイク ヴィクトリア州自治体協会会長
・橋本逸男（財）自治体国際化協会常務理事
・ギャリー・シンガー メルボルン市長代理（副市長）
・加来至誠 在メルボルン日本総領事
10:00～ 基調講演①『悩める自治体―権限と財源の間で』
・グラハム・サンソン シドニー工科大学地方自治体センター所長
10:30～ 基調講演②『二兎を追う地方自治体…環境保護と観光開発のはざまにて』
・北村亘 甲南大学法学部助教授
11:00～ モーニングティー（休憩）
11:20～ 講演『地方自治体と地域の強化』
・クレア・マカードル ヴィクトリア州地域社会省地方自治体振興課長
11:45～ 事例紹介①『地方自治体の新しい目標』
・ダレン・レイポート・フィリップ市長
12:10～ 事例紹介②『鳥取県における改革について』
・岡崎博司 鳥取県企画部地域自立戦略課長
12:35～ 事例紹介③『メルボルン市―より健康で綺麗な環境への政策―』
・ロバート・アダムス メルボルン市文化計画課長
13:00～ 閉会あいさつ
・兵谷芳康（財）自治体国際化協会シドニー事務所所長

基調講演

日豪を代表し、それぞれ一人ずつに基調講演をお願いしました。

最初にグラハム・サンソンシドニー工科大学地方自治体センター所長に、『悩める自治体―権限と財源の間で』というテーマで講演していただきました。

講演の概要は次のとおりです。

様でしたが、全国から約六〇人の自治体関係者の方に集まっていただきました。

開会に当たっては、当協会の橋本逸男常務理事のあいさつに始まり、ギャリー・シンガーメルボルン市長代理（副市長）、加来至誠在メルボルン日本総領事からそれぞれあいさつをいただきました。

その後、基調講演、休憩を挟んでゲスト・スピーカーによる講演、続いて日豪の地方自治体における事例紹介が行われました。

オーストラリアにおいては、この三〇年間に自治体の合併や人口の増加などによって、地方



↑講演するグラハム・サンソン氏

自治体の規模は大きくなった。それに伴って、住民から自治体に求められている期待も大きくなっている。

しかし、地方自治体にとって、自主財源はレイト(資産税)しかなく、最小限の予算で、最大限の効果を発揮するよう求められている。こうした中で、変わり続ける地域のニーズと要望に的確に対応している地方自治体がある一方、財政的に厳しい一部の地方自治体と多くの財源を抱える連邦・州政府との間で、その財源と配分をめぐって、確執が深まる恐れがある。

大都市と地方都市ではレイトの収入に大きな差が生じるので、その格差を是正するため、連邦政府から地方都市に財政支援も必要ではないだろうか。

地方自治体は、住民からの要求に応えるため、行政の対応力を向上させるとともに、自治体同士の強固な連携を築かなければならない。そして、自治体を取り巻くさまざまな問題について、州政府や連邦政府に提起していくと同時に、地方自治体自身も、行政を取り巻く環境に即した的

確な政策を行わなければならない。

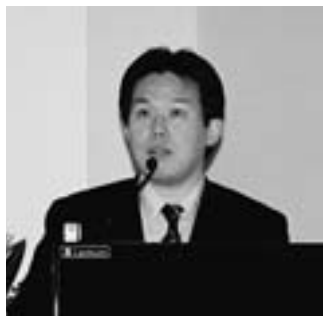
次に、日本からお招きした北村亘甲南大学法学部助教授に『二兎を追う地方自治体：環境保護と観光開発のはざまにて』というテーマで講演していただきました。

講演の概要は次のとおりです。

新しい政策を打ち出すことは、どの国でも困難な作業であるが、観光振興と環境規制という政策課題を満足させるための取組みを行った滋賀県の事例から、その方法を提示したい。

滋賀県は、

財政赤字の中、琵琶湖を観光資源とみなし、その観光振興によって地域経済の活性化を目指す



↑講演する北村氏

が、同時に、バス釣り客や水上スキーヤーなどの増加によって住民の不満に直面した。琵琶湖周辺の住民や漁業関係者などは、琵琶湖のレジャー規制を県庁に要求するようになった。

当然、地域住民の意向を反映した県議会もレジャー規制には積極的な姿勢を示したが、県外からの「新しい観光客」や彼らを相手に県内経済で成長しつつあった釣船業などの新しい観光業は、このような規制

に消極的な姿勢を示した。

このような状況の下、滋賀県は、観光振興推進派、環境規制派の双方の見解を取り入れた新条例を制定した。

新しい政策の策定に当たっては、どのような制度的環境の下に置かれているのか、政策次元で自らの立場、相手の立場、そして現状を把握することが大切である。

罰則と補償を組み合わせ、行政側が観光振興派と環境規制派の両者に配慮しながら、自らの功績をアピールできるかということも新しい条例の成否を左右することになるだろう。

講演

モーニングティーを挟んで、ゲスト・スピーカーのクレア・マカードル・ヴィクトリア州地域社会省地方自治体振興課長に『地方自治体と地域の強化』というテーマで講演していただきました。

講演の概要は以下のとおりです。

地方自治体と地域社会の連携強化と、ヴィクトリア州の地方自治体において見られた大



↑講演するクレア・マカードル氏

きな変革について説明したい。

第二次世界大戦後、ヴィクトリア州の地方自治体は、環境問題、文化、経済、住民サービスなどの役割が多様化した。

また、州政府主導によって、九〇年代初めには二一〇あった自治体が、七九へと減少し、自治体運営の効率化と専門的管理体系の導入が進められた。

地域住民にも旧来の西欧的民主主義に代わって、市場経済への関心が高まり、行政管理の専門官であるCEO(チーフ・エグゼクティブ・オフィサー)制の導入が行われた。

九〇年代の終わりまでには、ほぼ現在の規模の自治体が確立し、過去と比較して、地方自治体の自治権は大きく認められた。その結果、独自の税率設定や自治体主導の事業実施が行えるようになった。

しかし、権限が認められる一方で、地方自治体は、一層の地域のニーズ把握が求められ、事業における費用対効果がより重要視されるようになった。

かつての強制的な競争入札制度は、ベストバリュー制度へと移行し、それぞれの地域社会が何を必



↑フォーラム会場の様子

要としているかを正確に反映するようになった。

一方で、地方自治体が力を持つことは、今までなかった責任やリスク、権限を有するという難しい問題も含んでおり、多くの地方自治体は、それをどのように扱っていくか模索している。

ヴィクトリア州政府は、地方自治体強化について次の二つを柱に取り組んできた。

一つ目は地域社会における社会的弱者に対する問題である。

そもそも、これまでは社会的弱者にかかる案件は、地方自治体ではなく、連邦・州の責任であると考えられてきた。ビクトリア州政府は、地方自治体が単に財政的支援を州政府から引き受けるだけでなく、社会的弱者も、地方自治体の政策決定に参画する一員であると認識する必要がある。

二つ目は地方自治体の政策決定方法の改革である。

州政府からの上位下達による政策決定から脱却して、現在では多くの地方自治体が、政策策定の際には地域住民一人ひとりが参画し、地域社会と地方自治体が共同で取り組む必要があると考えている。

事例紹介

日豪の各自治体から、それぞれの自治体で取り組んでいる行政改革について発表

していただきました。

最初は、ヴィクトリア州ポート・フィリップ市のダレン・レイ市長、続いて、財政、個人、雇用、地域の自立を柱とした鳥取県の行政改革について、岡崎博司鳥取県企画部地域自立戦略課長、最後は、ヴィクトリア州内の地方自治体に先駆けた取り組みを行っているメルボルン市の環境対策について、ロバート・アダムスメルボルン市文化計画課長から発表していただきました。

終わりに

それぞれの講演、発表の後には、日豪の自治体が進む変革の道について、活発に質問や意見が飛び交いました。

また、フォーラムの合間にも各自治体関係者間で意見交換がなされ、非常に有意義なものとなりました。

最後は、当事務所の兵谷芳康所長によるあいさつで閉会となり、今年度のフォーラムも成功裏に終了することができました。ご来場いただいた皆様、また、ご協力いただいた関係者の皆様にはこの場をお借りしてあらためてお礼を申し上げます。

なお、来年度のフォーラムは、オーストラリアで最初に日本領事館が設置された都市として知られる、クイーンズランド州のタウンズビル市において一〇月に開催される予定です。

海外生活 だより



シドニー事務所

シドニーの 車・道路事情

シドニー事務所 馬目 英幸（いわき市派遣）

はじめに

シドニーは、四〇〇万を超える人口を擁するオーストラリア最大の都市圏です。電車、バス、フェリー、路面電車等の公共交通網が整備されていますが、車も普段の重要な交通手段として利用されています。私もシドニーに赴任してすぐに車を購入しました。これまでに約一万五〇〇〇kmを走行しましたが、買物から小旅行に至るまで車が大活躍しています。

今回は、私がシドニーでの運転を通じて感じた「シドニーの車・道路事情」についてレポートしたいと思います。

運転のテンポが速いな

「運転のテンポが速いな」。これは、私がシドニーで初めて車を運転した時の感想です。車の流れがスムーズなことで走行スピードが速いことがそう感じさせたのだと思います。

車がスムーズに流れる大きな理由の一つに、右折のために停車している車によつて、直進車が進行を妨げられるケースが少ないことが挙げられます。これは、右折車用レーンが設置されていない幹線道路の交差点では、右折が禁止されている場合が多いためです。右折ができないために不便を感じることがも多々ありますが、その不便さよりも、車の流れを良くする方を優先しているのでしょう。



↑右折禁止の標識

走行スピードが速い理由には、制限速度の設定が高いことと、信号の変わるタイミングが早いことの二つが挙げられます。

制限速度の設定は、概して日本より高く、住宅街でも五〇km/h、市街地を少し離れれば八〇km/hが一般的です。郊外の交通量の少ない道路では、一〇〇km/hというところもあります。

また、信号が変わるタイミングは、交通量が少ない交差点では特に早く、少し先に見える信号が赤に変わっても、交差点の直前まで減速しません。私は、赤信号の交差点へ速度を落としながら近づいて行つたところ、交差点のかなり手前で信号が青に変わり、慌てて加速したものの間に合わず、赤に変わってしまったという体験もしました。

縦列駐車はうまいけど…

シドニーのドライバーは、縦列駐車が大変上手です。道路の幅員が広いこともあり、路肩（または左端の車線）が駐車スペースになつていて道路が多いのです。その場所に駐車する際は、縦列駐車を強いられます。後続の車を待たせて駐車しなければならぬ場合で



↑シドニーで頻繁に見かける縦列駐車的光景

も、そのプレッシャーをものともせず、いとも簡単に縦列駐車をします。

その一方で、シドニーのドライバーは、対向車線の直進車に注意しながら、タイミングよく右折するのは、あまり上手ではありませぬ。右折のためには交差点で停車している車を見ていると、「なぜ今のタイミングで行かないの!」と思うことがよくあります。

通常、交通量の多い交差点には右折用の矢印信号機が設置されており、



↑右折車用の信号

その矢印が青の時は、対抗車線の直進車用の信号は必ず赤なので、右折車は直進車を気にせず右折することができます。私は、タイミングよく右折することが苦手な要因は、この信号機によって、タイミングよく右折する経験が少ないことだと分析しています。

運転マナーは良い? 悪い?

一般的に、オーストラリア人は大らかで気さくというイメージがありますが、車の運転は少し荒っぽく、タクシーやバスも含め、急発進や急停車は日常茶飯事です。

また、「車線変更」というよりは、「割り込み」と表現した方がふさわしい運転も頻繁に行われていますが、シドニーのドライバー

は、「割り込み」とは思っていないのかもしれない。というのも、方向指示器を出して車線変更の意思表示している車に対しては素直に道を譲ってあげますし、方向指示器を出した車も当然のように車線変更をしているからです。しかし、方向指示器を出さずに運転するドライバーも多く、個人的には、「マナーが良いとは思いません。」

一方で、シドニーでは、日本に比べて交通法規を順守しているドライバーが多いように感じます。例えば、大半の車は制限速度を守って走行していますし、駐車禁止の場所に駐車している車もめったに見かけません。また、私が横断歩道を渡ろうとしていると、ほとんどの車は停車してくれます。

しかし、実際には、ドライバーの順法意識が高いことよりも、警察の取締り・罰則が厳しいことが、交通法規を守る理由なのかもしれません。

長距離移動はへっちゃら!

シドニーの人たちは、長距離を車で移動することは苦にならないようです。

例えば、シドニーから約八八〇km離れたメルボルンや約九八〇km離れたブリスベンへそれぞれ一〇時間以上かけて移動することも珍しくありません。日本の新幹線のような高速鉄道が通っていないことや、車での移動経費が安いことが影響していると思います。

終わりに

ガソリンの値段は日本よりも約二〇%安い程度ですが、高速道路の料金は格段に安く、以前私がシドニーから約二九〇km離れたキャンベラ(オーストラリアの首都)へ旅行した時に支払った高速道路の料金は、片道たったの三・三ドル(約二八〇円)でした。

しかし、最近では、格安運賃を売り物にしている航空会社が営業を開始したため、飛行機を利用する人も増えています。

最後に紹介しきれなかった車・道路事情を列挙して、本稿を終了したいと思います。

・オーストラリアの運転免許は、ニュージーランドでも有効。

・日本のような自動車教習所はない。

・インターネットで反則金の支払いが可能。

・自転車の高速道路での通行が可能。

・歩行者用信号の大半が押しボタン式。

・ガソリンの方が軽油よりも値段が安い。



↑個人売買をするために「4 (FOR) SALE \$2,100 (2,100ドルで売ります)」の張り紙を掲示した車。年式が古い車は、個人売買が盛ん



↑市街地を少し離れたと、動物注意の標識が現れる