

# エグゼクティブ・サマリー

## 第Ⅰ部 総合都市経営のコンセプトと理念

### 第1章 総合都市経営のコンセプトとその多様性

京都大学大学院経済学研究科・経済学部教授 諸富 徹  
公益財団法人日本都市センター主任研究員 清水 浩和

本章では、わが国の都市経営の歴史と現況を概観した上で、自治体と公企業や私企業などとの多様な連携（総合都市経営）のあり方を、ドイツ、デンマーク、フランス、米国ニューヨーク州などの事例を通じて国際比較の観点から考察している。エネルギー政策については、気候変動対策として脱炭素化に向けた取組を多くの国や自治体が急速に進めており、欧州諸国を中心に電力システム改革を経て総合的なエネルギー政策であるセクターカップリング（＝電力・熱・交通といった部門間のエネルギーの変換・融通・需給調整・貯蔵などの進展）がデジタル化とともに今後進展していくことに触れた。その上で、その担い手として、例えばドイツでは都市自治体と都市公社との戦略的連携が注目されていることなどを指摘した。交通政策（主に近距離旅客交通）については、今後は高齢者のモビリティ確保が喫緊の課題となること、大量の有害物質を排出するガソリン車を代替する意味で交通政策は環境政策でもあること、住民の移動による地域活性化で競争力を高めるという意味では競争政策でもあることから、自治体にはその総合性から実施の意義が大きいことを述べた。例えば、ドイツやフランス、米国ニューヨーク州、神戸市などでは都市自治体による交通を基軸にした都市開発との戦略的連携の高い政策的有効性が確認されて実践に移されている。

## 第2章 都市経営の理念の系譜（日独比較）

前 公益財団法人日本都市センター理事・研究室長 石川 義憲

都市経営論は、後藤新平による東京市政、関一等の都市経営論とその大阪市政への実践、神戸市の都市経営実践などが知られているが、日本都市センターでは、都市経営のコンセプトを都市行政のマネジメントの視点から捉え直してきた。また、地方分権改革が推し進められ、住民に最も身近な総合行政主体である都市自治体には、都市経営に総合性の確保の視点が求められてきた。

一方、NPMのムーブメントで、効率性の観点から、指定管理者制度や地方独立行政法人制度が導入されるかたわら、経営責任の不明確性、財政圧迫などを理由に第三セクターの整理が進んだ。これに対して、ドイツでは、新制御モデル（NSM）の理念、コンツェルン都市の理念を構築し、都市経営制御の仕組みについて検討・実績を重ね、さらには、市民自治体の理念を構築するなど地域社会の共感を得る努力を重ねてきた。さらに、超高齢・人口減少社会にあって、ドイツでは、新制御モデルを自治体制御モデル（KSM）へと発展させ、また、統合型都市総合計画の策定を進めて、エネルギー、地域公共交通を含めた総合的な都市経営を進めており、わが国にも示唆を与えている。

## 第Ⅱ部 総合都市経営の多様性

### 第3章 ドイツの総合都市経営

一都市自治体と出資団体（都市公社等）によるエネルギーと交通を基軸にした戦略的連携一

公益財団法人日本都市センター主任研究員 清水 浩和  
京都大学大学院経済学研究科・経済学部教授 諸富 徹

本章では、今後迎える多様な政策課題－人口減少、気候変動、デ

デジタル化などの社会変化に対応していく上で、そのヒントとなるドイツの都市自治体と出資団体（Beteiligungen：都市公社等の企業グループを含む）との戦略的連携のあり方をエネルギー政策と交通政策を中心に具体的に論じた。ドイツでは都市自治体は実に多様な形態の公法上及び私法上の組織である出資団体（都市公社グループなど多様な公企業グループを含む）と連携し、そのグループ企業に出資（所有）をすることでその政策や事業の多くを実施させている。

そこで、まずエネルギー政策については、ドイツでは気候保護政策の一環として総合的なエネルギー政策が国と地方で展開されている点を踏まえた上で、「エネルギーを基軸とした総合都市経営」の事例として、ミュンヘン市の取組（先端的な脱炭素化（CO<sub>2</sub>排出削減）への取組：電気・熱・交通の再エネ化）とフライブルク市の取組（脱炭素化に向けた総合的なエネルギー政策：省エネ・再エネ・エネルギー利用の高効率化等）への取組を取り上げた。次に、交通政策についても、ドイツでは気候保護政策の一環として総合的な交通政策への取組が自治体によって行われている点を踏まえた上で、「交通を基軸とした総合都市経営」の事例としてフライブルク市の取組を取り上げた。本章ではこうしたエネルギーと交通を基軸とした総合都市経営の取組をいくつかの都市の事例を通じて明らかにすることを目指した。

## 第4章 デンマークの持続可能な都市経営

### ー公共交通、エネルギー政策、電子政府化ー

明治大学政治経済学部専任講師 倉地 真太郎

デンマークやその首都であるコペンハーゲン市は環境分野や電子政府分野をリードする国・都市である。カーボンニュートラルの達成と持続可能な経済モデルの構築のために、特にコペンハーゲン市では公共交通等のインフラやエネルギー政策を自治体・公営企業が

連携しながら都市経営を行ってきた。一方で都市部の自治体は人口集中や移民問題を背景とする様々な都市問題に直面してきたが、これらの課題には公営企業と連携しながら再開発を進めることで対応している。この連携の仕組みを支えるのが自治体によるデジタル化の取組みである。このような戦略のもと、コペンハーゲン市は都市問題の解消と持続可能な都市経営の確立を目指しているのである。

## 第5章 都市自治体における公企業の活用と管理

北海道大学公共政策大学院教授 宇野 二郎

日本では、第三セクター等の経営健全化が課題となり、その数は大きく減少してきたが、今もなお、7,300を超える第三セクター等が存在する。公企業（公営企業や第三セクター等）は、都市や地域のリスクであると同時に、その維持や発展のための可能性も秘めている。本稿では、公企業の活用と管理に関して、ドイツと日本の都市自治体の取組みを検討した。

その上で、総合都市経営を進めるためにドイツの経験から学ぶべき点として、第1に、エネルギー部門や条件不利地域の地域経済強化における公企業の活用を促す制度整備の必要性、第2に、公企業に関する情報の充実、第3に、公企業に派遣される「人」を支える仕組みの整備を挙げた。

## 第Ⅲ部 総合都市経営における公共交通

### 第6章 総合都市経営における公共交通の位置づけ

公益財団法人日本都市センター研究員 高野 裕作

本章では、総合都市経営における公共交通の位置づけに関する論点として、①都市・地域の持続可能な発展のために公共交通を維持・充実を図ることがいかに重要であるかという政策的論点、②公

公共交通の維持・充実のための具体的な方策に関する技術的論点、③公共交通の運営にかかる財政、法制度、事業者と行政の連携・関係性などに関するガバナンス的論点の3つについて、概略的に整理している。またその具体的な事例として、神戸市における北神線の市営化の事例を取り上げ、その経緯、目的などについて分析する。最後に、日本都市センターの過去の調査研究の成果も参照しつつ、ドイツ・フランスにおける公共交通政策から得られるわが国への示唆について考察する。

## 第7章 フランスにおける「都市を黒字にする」連携的なモビリティ政策と交通財政

国土交通省国土交通政策研究所主任研究官 南 聡一郎

フランスの都市公共交通は、独立採算制を放棄し地方自治体が交通税を徴収して支えている。根底にあるのは、都市を黒字にするモビリティ政策という考え方である。公共交通の抜本的改良・拡充を通じて、環境問題、交通弱者の問題、渋滞など自動車による負のインパクトを除去し、「都市の基礎体力を支える」ことを目指している。さらに、LRT導入では、交通インフラを都市のアメニティを高める手段と位置づける政策もおこなっており、生活の場としての魅力を高めることでR&D産業などの高付加価値産業の誘致を図り、雇用を確保する「都市の運動能力を高める」こともおこなわれている。本章では、公害防止を目的にバリアフリー対応のLRTを導入したグルノーブルの事例と、アーバンデザインと一体となったLRT導入をおこない都市のアメニティを高めてR&D産業誘致を図っているストラスブールの事例の分析を通じて、基礎体力と運動能力の2つの観点からの都市を黒字にするモビリティのあり方を考察する。

## 第8章 アメリカの公共交通と政府間財政関係

### ～ニューヨーク都市圏交通公社（MTA）の交通目的税と 事業・エリア連携の模索

立教大学経済学部・大学院経済学研究科教授 関口 智

MTAグループは、法律上、ニューヨーク州から独立し、営業収支の均衡が求められている。近年は公共交通指向型都市開発（TOD）を意識し、新たな「財源調達（ファイナンス）」と「制御（ガバナンス）」による連携強化を、模索している。

「ファイナンス」に関し、MTAグループは料金設定権と起債権を有するが、課税権を有していない。その特徴は、各種の「交通目的税（交通専用税）による補助金」によって、営業収支の均衡を図っている点にある。各種の交通目的税は、ニューヨーク市→「MTA通勤交通地区」→ニューヨーク州を範囲にしており、従来は石油・自動車関連税、不動産移転諸税であった。近年、交通目的税の安定性を強化すべく、通勤者税（給与移動税）等の新設や小売上税（インターネット市場税）の税収の一部を充当している。さらにMTA周辺地区の再開発に伴う不動産価格の上昇から生じる財産税収をMTAの収入にする増加税収財源措置（TIF）も提案されている。また、一般財源債に加えて、これら各種の交通目的税を担保にしたレベニュー債を発行している点も特徴である。

「ガバナンス」に関し、MTAグループは、その理事会等で「MTA通勤交通地区」に関連する政府、住民、利用者、労働者等の意見が反映されるよう、配慮している。その特徴は、「MTA通勤交通地区」→ニューヨーク大都市圏交通協議会→ニューヨーク州→連邦というレベルでも、都市・交通計画等との整合性を意識し、エリア間の連携を図ろうとしている点にある。ニューヨーク大都市圏交通協議会等を通じて、「政治システム（連邦政府・ニューヨーク州政府・地方政府等）」や「社会システム（交通NPOやホームレスNPO等）」から

の作用を、MTAグループに埋め込もうとしている。その一方で、債券市場等によるマーケット（「経済システム」）からのガバナンスをも期待する、アメリカ的な姿も見取れる。

このように、組織の法的形態と組織の独立性との関係は、一義的でない。

