

平松大阪市長への提言【骨子】

社団法人関西経済同友会

代表幹事 小嶋 淳司

代表幹事 齊藤 紀彦

我々、関西経済同友会は、平松市長がもつ民間の柔軟で豊かな発想とパーソナリティを活かすことができるように、われわれ関西経済同友会は、市長を孤立させることなく、政策対話を継続的に行い、積極的に支援、バックアップしていきたいと考えている。

戦後初の民間出身市長である平松市長に対し、我々関西経済同友会は、民間の発想を大胆に打ち出した都市経営理念、ビジョンと実行計画を明らかにし、積極的に取り組まれるとの期待のもと、以下 6 点を提言する。

1. 現行の改革路線の前倒しによる市政改革の推進

- 従来からの改革の目標である ①経常収支比率 95%、②10 年後の市債残高は市税収入の 3 倍を下回る水準 —— を前倒しで達成すべきである。
- 遅くとも平成 20 年度上期中に、今後の大阪市が目指すべき改革ビジョンと実行計画・工程表を広く市民に明らかにして欲しい。

2. 人件費削減のための徹底した改革の推進

- 平成 20 年度中に予定されている踏み込んだ人員削減計画を、前倒しで作成し、直ちに実行すべきである。
- 新人採用の一方でリストラも必要であり、人員効率・民間準拠などの考え方を取り入れ、また、他都市をベンチマークとするなど、人件費総額削減の対応策について、明らかにしていただきたい。

3. 交通局の地下鉄・バス両事業の抜本的経営効率化の実現

～ 完全民営化を求めて ～

- 地方公営企業としての抜本的な経営効率化の具体策について、平成 20 年度中に明らかにし、目に見える成果を追求していただきたい。
- 元来、地下鉄事業とバス事業のあるべき経営形態としての完全民営化は、将来の大阪市の発展を大きく左右する、都市経営上、最も重要な改革である。われわれは、改めて、交通局の地下鉄・バス両事業の完全民営化の実現を改めて、求める。

4. 大阪府、大阪市の連携の強化と二重行政の解消

～ 水道事業、信用保証協会、住宅供給公社、の完全統合を実現せよ ～

- 大阪府、大阪市の二重行政について、橋下知事と平松市長の間で、連携強化、組織の統合に向けた

動きが進みつつあることを評価する。われわれは、この動きをさらに進め、水道事業、信用保証協会、住宅供給公社の府市組織の完全統合を強く求める。

5. 「市民の目線」に応える判りやすい情報公開と「有識者の目」の機能強化

- ▶ 住民のエネルギーを活かす東成区の「参画協働センター」の動きは極めて高く評価できるものであり、これをモデルとして他区にも広げるよう努力されたい。
- ▶ 市民の目線にしっかりと応える、ネガティブな情報も含めた情報公開の実施基準について直ちに明らかにしていただきたい。
- ▶ 行財政改革計画検討委員会（仮称）を早急に立ち上げるとともに、経済界をはじめ幅広い有識者の参画を得て、十二分に機能させてもらいたい。

6. 民間経済人との「経済活性化戦略会議（仮称）」の創設

- ▶ 大阪市のみならず大阪全域の経済活性化のために、大阪市長、大阪府知事と経済人が政策対話を恒常的に行う「経済活性化戦略会議（仮称）」の創設を提案する。同会議は、大阪市や大阪府の既存の産業政策の洗い直しを徹底して行い、下記の事項を中心に、具体的な政策立案に資する検討を行う役割を担うものである。

- ・ 企業誘致（流出企業の呼び戻しも含む）
- ・ 梅田北ヤードなどの大規模開発と「大梅田」の形成
- ・ 阪神港のさらなる活用、
- ・ 幹線道路ネットワーク（淀川左岸線延伸部等）など大阪全域の活性化策全般

以上

平松大阪市長への提言

社団法人関西経済同友会

代表幹事 小嶋 淳司

代表幹事 齊藤 紀彦

はじめに

平松市長は戦後初の民間出身のリーダーである。市長がもつ民間の柔軟で豊かな発想と資質を活かすことができるように、われわれ関西経済同友会は、市長を孤立させることなく、政策対話を継続して行い積極的に支援、バックアップしていきたく、当面、次の6点について提言する。

1. 改革路線の前倒しを

平松市長は現行の市政改革基本方針に掲げる改革路線について、職員の原則採用凍結とバス・地下鉄事業の経営形態の見直しを除き、今後3年間、引き続きスピード感を緩めることなく取り組むこととされた。

しかしながら、上記の取り組み方針の目標値が達成されたとしても、大阪市は依然として危機的な財政状況から逃れられないのは周知の事実である。平松市長には、ぜひとも現行の改革路線を前倒しすることを強く求めたい。

具体的には、従来からの改革の目標である ①経常収支比率 95%、②10 年後の市債残高は市税収入の3倍を下回る水準——を前倒しで達成すべきである。

平松市長には、民間人の経験をふまえ、市役所の古い常識を排し、自由な発想で積極的に取り組まれることをぜひとも期待したい。また、遅くとも平成 20 年度上期中に、今後の大阪市が目指すべき改革ビジョンと実行計画・工程表を広く市民に明らかにして欲しい。

2. 人件費削減のための徹底した改革を

平松市長は、これまでの市政改革基本方針どおり 7,000 人を超える削減による職員数3万人台の実現目標を掲げているが、依然として、職員数は政令指定都市のなかで最も多く、その目標自体を見直すべきである。そのため、平成 20 年度中に予定されている踏み込んだ人員削減計画を、前倒しで作成し、直ちに実行すべきである。

組織の硬直化を防ぐための新規採用については、やむを得ない面もあるだろうが、大阪市の財政再建のためには、人件費総額について、現行計画を上回る削減が必要である。新人採用の一方でリストラも必要であり、人員効率・民間準拠などの考え方を取り入れ、また、他都市をベンチマークとするなど、人件費総額削減の対応策について、明らかにしていただきたい。

3. 交通局の地下鉄・バス両事業の抜本的経営効率化の実現

～ 完全民営化を求めて ～

今回、平松市長は、交通事業について、地方公営企業として質の高いサービス提供と効率的な経営を目指し、民営化は見送るとして、市政改革基本方針の修正を打ち出した。しかし、地方公営企業が改革に取り組んだ場合でも、企業体としての利益追求の考え方がないため、①将来の経営リスクへの対応が困難、②人件費膨張への歯止めが効かない、③新線建設の歯止めが効かない、などが制約条件となり、結果として、企業体として経営体質が弱体化する危険性がある。

そのため、平松市長には、従来の延長線上ではない、地方公営企業としての抜本的な経営効率化の具体策について、平成20年度中に明らかにし、目に見える成果を追求していただきたい。

さらに、われわれの従来からの主張を繰り返せば、元来、地下鉄事業とバス事業のあるべき経営形態としての完全民営化は、将来の大阪市の発展を大きく左右する、都市経営上、最も重要な改革である。大阪市が将来の関西州の中核都市として、京都、神戸などとの都市間の交通ネットワークを充実していくためにも、地下鉄事業の民営化は不可欠といえる。これらの理由から、われわれは、改めて、交通局の地下鉄・バス両事業の完全民営化の実現を求める。

4. 大阪府、大阪市の連携強化、二重行政解消を

～ 水道事業、信用保証協会、住宅供給公社、の完全統合を実現せよ ～

大阪府、大阪市の二重行政について、橋下知事と平松市長の間で、連携強化、組織の統合に向けた動きが進みつつあることを評価する。われわれは、この動きをさらに進め、水道事業、信用保証協会、住宅供給公社の府市組織の完全統合を強く求める。

とくに、水道事業は、大阪府全体で供給過剰の状態にあり、府市連携は、地元市町村をはじめ多くが期待するところである。まず大阪市は、事業統合を前提に、更なる経営改革、リストラを行い、行政効率化のモデルとすべきである。次いで、府下の市町村をも含めた広域的な水道企業団（仮称：大阪水道企業団）を立ち上げて、水道事業の再編強化を行うべきである。その挑戦が、広域行政のモデル事業となり、将来における関西州の実現のための重要な一里塚となることを強く期待する。

5. 「市民の目線」に応える判りやすい情報公開と「有識者の目」の機能強化を

平松市長が重視される「市民の目線」は、市民の大阪市政に対する期待、意見を取り入れ、かつ、市民の積極的な自立と参画を求める上で重要である。

その意味で、住民のエネルギーを活かす東成区の「参画協働センター」の動きは極めて高く評価できるものである。すなわち、わが国における先進的な取り組みであり、関西経済同友会が提唱している「市民会議」とほぼ合致する。この動きを着実に軌道に乗せるとともに、これをモデルとして他区にも広げるよう努力されたい。

さらに大阪市政改革の観点からは、明治以来の「局」中心の縦割り組織の意識改革が重要である。同時に、

各局から各区へ権限と予算の両方を抜本的に移譲する「区」強化改革を進めるべきである。

加えて、平松市長が重視する情報公開については、大阪市民に大阪市のさまざまな問題・課題を包み隠さず、詳細なデータを公開し、できるだけ判りやすく、具体的に説明するべきである。それにより、大阪市民自身が鮮明な問題意識を持ち、賢明な判断ができることを、最大の狙いとすべきである。そのため、市民の目線にしっかりと応える、ネガティブな情報も含めた情報公開の実施基準について直ちに明らかにしていただきたい。

一方で、われわれは、「市民の目線」という表現が、改革の後戻りを暗示していないか、一抹の不安を持っている。そこで、平松市長が大阪市役所の巨大な組織の中で、孤立することなく、市政改革をさらに加速させるために、その実現度合をチェックする市民の代表である「有識者の目」が不可欠である。平成 20 年度中に、改革をバックアップする行財政改革計画検討委員会（仮称）を発足させるとのことであるが、大阪市政改革は待ったなしの状況にあり、委員会を早急に立ち上げるとともに、経済界をはじめ幅広い有識者の参画を得て、十二分に機能させてもらいたい。

6. 民間経済人との「経済活性化戦略会議（仮称）」の創設を

大阪市のみならず大阪全域の経済活性化のために、大阪市長、大阪府知事と経済人が政策対話を恒常的に行う「経済活性化戦略会議（仮称）」の創設を提案する。同会議は、大阪市や大阪府の既存の産業政策の洗い直しを徹底して行い、企業誘致、梅田北ヤードなどの大規模開発、阪神港のさらなる活用、幹線道路ネットワークなど大阪全域の活性化策全般について、具体的な政策立案に資する検討を行う役割を担う。

【企業誘致】

平松市長は、大阪市への企業誘致促進（M&A、実際の工場立地など）、既存の産業集積の高度化、そして企業の本社機能の流出防止と呼び戻しに総力をあげるべきである。そのためには、市長自らが大阪人の先頭に立ち、トップセールスを強力に進めることを期待したい。

当面、企業誘致を強力に推進する大阪市の体制を充実・強化すべきである。投資誘致のための施策としては、法人住民税の超過課税の廃止などビジネスコストの徹底した削減、市役所の総力をあげた投資手続の簡素化・支援強化、外国人のための生活インフラ、事業インフラの充実などを最優先すべきである。

【梅田北ヤード開発と大梅田の形成】

梅田北ヤード開発は、世界の中で大阪、関西が地域全体の競争力を強化するために重要な開発である。21 世紀の都市のモデルとして、水と緑があふれ、潤いのある都市空間とする精神が、第 2 期開発の中で十分に実現されるように、大阪市はリーダーシップを早急に発揮すべきである。

さらに、梅田北ヤードのみならず、大阪駅周辺全体の一体性、回遊性を実現して大梅田の形成を目指していただきたい。

【幹線道路ネットワーク・・・淀川左岸線延伸部】

大阪市湾岸部と第二京阪道路などをへて、大阪と名古屋などを結ぶべき淀川左岸線延伸部は、門真・豊崎間のわずか 10 キロ区間が都市計画すら未決定であるため、湾岸部と内陸部のアクセスが極めて不十分となっており、出来るだけ早期に、都市計画決定を行い、事業手法などについて関係機関と協議・調整をしていく必要がある。

淀川左岸線延伸部は、大阪市のみならず大阪府、関西地域全体の物流と経済活性化にとって死活的な課

題である。これを放置することは、大阪市のリーダーシップの欠如といわざるを得ない。平松市長は、強い覚悟を持って、淀川左岸線延伸部の促進を図っていくべきである。

おわりに

～ 民間の発想を大胆に打ち出した都市経営理念、ビジョンを ～

先般、平松市長が発表した平成 20 年度当初予算案をみても、すさまじいエネルギーとスピードで発展を続けるアジア各国を前に、大阪市がどのような都市を目指して発展して行くのか、市長自らのほとぼしるようなビジョンや思いが、われわれには伝わって来ない。また、大阪市役所の動きは、以前よく見られた既得権益に固執する市役所の古い意識や常識に逆戻りしつつあるのではないかと心配する。

歴史的にみて、大阪市は、庶民のエネルギーがあふれたダイナミックな都市であり、食文化、笑いの文化、伝統芸能など世界でも稀にみるエンターテインメント都市でもある。

その大阪の真髓を理解してメディアで活動されて来た平松市長には、本来のパーソナリティを発揮して、自由な発想で、大阪市のあるべき都市の経営理念について市長自身の原理、原則を打ち出して欲しい。

われわれも、交通局の民営化、上下水道等の二重行政の解消、議会の活性化などに関する具体的な掘り下げた提言を近く行う考えであり、議会関係者との対話も重視する方針である。

平松市長には、大阪市の将来ビジョンと実行計画を明らかにして、積極的に取り組まれることをぜひとも期待したい。

以上