

21世紀を地方自治の時代に

通巻658 2018. 2 付録

東海版 NO.396号 2018. 1. 10

東海自治体問題研究所

# 住民と自治

発行 自治体研究社

〒162-8512 東京都新宿区矢来町123 矢来ビル4F  
TEL03-3235-5941 (代)・FAX03-3235-5933  
発行人 福島 謙 編集人 谷口郁子

〒462-0845 名古屋市北区柳原3-7-8  
TEL・FAX 052-916-2540  
<http://www.tokaijitiken.web.fc2.com/index.html>  
E-mail:tjmken@f6.dion.ne.jp  
理事長 市橋 克哉 (名古屋大学教授)  
編集責任 長谷川洋二 (事務局長)



新年明けまして

おめでとーいございます

本年もよろしくお願ひします

## 北斎の大だるま絵、200年ぶりに復元

葛飾北斎は、1817年、名古屋市中区大須の西別院で120畳の和紙に達磨大師の絵を即興で描く興行を行いました。この時描いた大だるま絵は、先の戦災で焼失。原寸大での和紙の復元は、記録がない。昨年(2017年)の11月23日、同じ場所で200年ぶりの復元が名古屋市博物館、愛知県立芸術大学、西別院の協力で実現しました。名古屋をこよなく愛した北斎の贈り物に感謝し、シャッターを切りました。

撮影 太田武宏 (写真クラブ アクト会員)

## 3月号の内容

名古屋大都市圏におきている地域的に不均等な変化と地域戦略の文脈

- 名古屋圏と豊田圏の「二眼都市圏」の形成仮説とその接続空間の形成仮説— (島田善規) …… 2P
- 研究会報告…………… 9P
- 東海ローカルネットワーク…………… 11P
- 本の紹介『増補改訂版 地域交通政策づくり入門』(可児紀夫) …… 13P
- 「会計年度任用職員制度」の導入で臨時・非常勤職員の働き方が変わる (鈴木常浩) …… 15P
- 行事案内…………… 16P

# 名古屋大都市圏におきている地域的に不均等な変化と地域戦略の文脈

## —名古屋圏と豊田圏の「二眼都市圏」の形成仮説とその接続空間の形成仮説—

島田善規（交通まちづくり なごや 代表）

### 1 本稿の目的

#### —「多核的都市圏」に起きている地域的に不均等な変化の理解

名古屋大都市圏は、名古屋市を中枢（中核）とし、比較的自立した個性的な中小都市がとりまく「多核的都市圏」であると理解されてきた。しかし、近年、この多核的都市圏が個性を保ちつつバランスよく発展するのではなく、地域的な差異、あえて言えば地域的不均等発展が起きている。たとえば、名古屋市「東部丘陵地域」の全国的にも顕著な発展である。

この不均等な変化をどのように理解することができるだろうか。本稿の目的は、「（中枢・）多核的都市圏」から、名古屋圏と豊田圏の「二眼都市圏」への変化が起きつつあるのではないかという仮説と、その両都市圏の接続空間である東部丘陵地域が形成され、顕著な発展を見せているのではないかという仮説を提示することである。

本稿は、名古屋大都市圏の地域戦略の文脈から、この仮説が成り立ちうることを読みとる分析方法をとる。文脈とは、出来事の経年的なつながり具合、相互関係という意味で用いる。文脈を通して都市圏の構造に現れた変化を解釈する。しかし、本稿は不均等な変化のすべて、あるいは不均等に变化した要因を説明するものではない。特徴的な現象の指摘と仮説の提示にとどまっている。

### 2 不均等な変化の側面①

#### — 多核的な都市圏構造の人口の変化

##### 2-1 名古屋大都市圏の多核的な構造

名古屋大都市圏は、かねてより名古屋市を中枢とする多核的な都市圏構造であるにとらえられてきた。名古屋大都市圏（中京広域都市圏）を「多核的都市圏」ととらえ、あるいはそのように方向づけようとする文献は早くからみられたと指摘される（東海自治体問題研究所編1987, p10）。あるいは、この都市圏は、「多核重層型」をなしているとも指摘された。重層的とは、都市圏の中に、豊田市をはじめとした核となる都市群がいくつかあるので、それらの都市群と周辺地域との関係と、名古屋市と周辺地域との依存関係を多面的に分析していかなければならない（同書, p173）という指摘である。

さらに、このような都市圏構造のとらえかたをふまえて、都市計画、交通計画が進められてきたことが、循環的に多核的構造を維持してきたとも考えられる。たとえば、「名古屋圏は豊田、岐阜、四日市など人口20万～40万程度の地域毎の中心的な都市が点在し、各々が特色ある産業立地を基盤に比較的自立性の高い経済圏を形成する多核分散型の圏域構造となっている」（『運輸政策審議会答申12号』1992）とする交通計画などである。

上掲書以後、高度成長期後の新たな経済・社会の変動が進んだ30年間で、この多核的な都市圏に、地域的に不均等な変化が起きつつあるのではないか。不均等な変化の第1は、中枢都市名古屋の周辺都市群の一つであった豊田圏が、経済的に成長している現象である。

第2は、豊田圏の成長にともなって、豊田圏と名古屋圏と双方の影響力が及ぶ接続空間が形成されつつあると解釈できる現象である。第3は、岐阜市圏などが停滞しつつある現象

である。なお本稿は、たとえば名古屋駅周辺の再開発・集中や、人口の都心回帰など不均等な変化の全てを扱うものではない。

## 2-2 都市群の不均等な変化－人口の変化

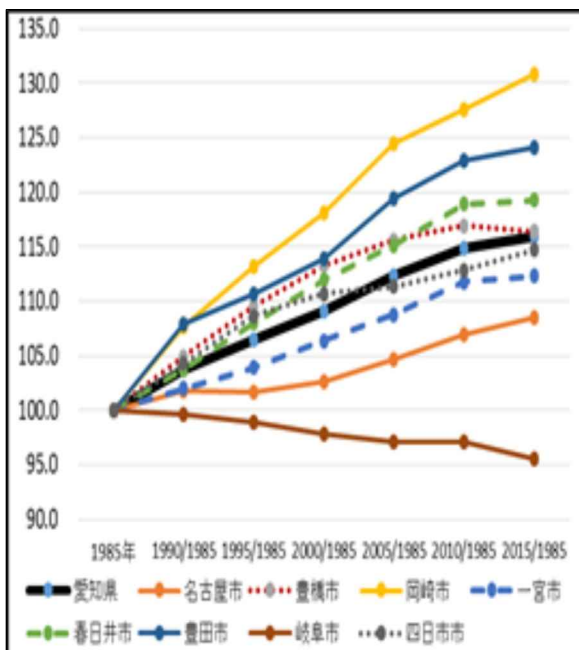
都市群の不均等な変化を、人口20万人以上の中都市の変化で見る。表1に示すように、愛知県全体の人口は30年間（1985-2015, 国調）で15.9%増加（1985年6,455千人）している。傾向として西三河地域の増加が多く、岡崎市（1985年285千人30.9%増, 1985年の市域, 以下合併した市は同じ）、豊田市（1985年308千人24.1%増）がある。

他方、岐阜市（1985年412千人4.5%減）は、減少している。名古屋市は、（1985年2,116千人8.5%増）であり、中心都市の郊外化が進むなかで、緑区、天白区などの増加や都心回帰現象によって堅調とも言える。

愛知県全体が増加していることとの相対的な評価になるが、この中間に発展が鈍化している都市群がある。春日井市（1985年257千人19.3%増）、豊橋市（1985年322千人16.4%増）、四日市市（1985年263千人14.7%増）、

表1 多核的都市群の人口の変化

注:国調などをもとに筆者が作成。1985年時点の市域。



一宮市（1985年257千人12.3%増）である。

このように名古屋大都市圏の多核的な構造に、西三河地域の都市群の発展と、停滞する地域との間の人口の変化が起きている。

## 3 不均等な変化の側面②

### － 東部丘陵地域の発展の状況など

### 3-1 東部丘陵地域の顕著な人口増加

#### － 市町村別人口の変化（2015/1985）

人口の変化を詳しく見る。名古屋市の東部丘陵地域は、全国的に見ても顕著な人口増加が続いている。近年とくに新交通システム「リニモ」が走る沿線地域（長久手市、日進市）は、際立っている。

「東部丘陵地域」とは、愛知県などが用いてきた行政上の用語で明確な範囲は定かではない。おおむね愛知県尾張丘陵の、南端の先には知多半島がある、標高百数十メートル程度の比較的起伏が少ない丘陵地を指す。古くは尾張と三河の国境にあたる。しかし、瀬戸市のように人口減少に転じている自治体もあるなど、変化は一様ではない。

図1で示すように、東部丘陵地域では顕著な人口増加が続いている。1985年－2015年の



図1 市町村別の人口の変化（2015/1985）

注:国調などをもとに筆者が作成。

凡例 黒:2015/1985=1.6以上、濃いグレー:同1.6～1.4、淡いグレー:同1.4～1.2、白:同1.2未満。2015年の区域に表示。

30年間で、長久手市225.8%、みよし市205.7%、日進市196.4%、東郷町150.6%、尾張旭市140.8%の増加である。名古屋市緑区151.6%、天白区143.0%の増加も含めた一帯の変化である。なお、豊明市は119.2%であるが、1970年比では232.1%である。名古屋市の郊外化がいち早く表れた都市である。また、名東区は115.5%（2015/1985）であり、増加期を終え安定期に入っている。

### 3-2 東部丘陵地域の所得の増加 — 市町村別所得の変化（2014/1990）

東部丘陵地域の顕著な発展を、市町村民所得（分配）（市町村民が1年間携わった生産活動によって発生した純付加価値が、市町村民に対して、賃金（雇用者報酬）、利潤（企業所得）、利子・配当（財産所得）などの形で配分された額）の変化でも、確認することができる。

愛知県全体では104.1%の増加（2014/1990）であるが、**図2**で示すように、東部丘陵地域など所得の伸びの著しい地域と、中山間地や、尾張の停滞する地域との、不均等な変化がみられる。みよし市188.2%、長久手市177.9%、



**図2 市町村別所得の変化（2014/1990）**

注：愛知県「愛知県の市町村民所得」などをもとに筆者が作成。名古屋市は2014/1994で、区別の内訳は不明。

凡例 黒：2014/1990=1.6以上、濃いグレー：同1.6～1.4、淡いグレー：同1.4～1.2、白：同1.2未満。

日進市171.0%の増加などが顕著である。

東部丘陵地域に次いで、西三河地域の市町村民所得が増加している。幸田町167.0%、豊田市159.8%、刈谷市148.0%、安城市144.7%などが続く。人口の増加以上に、企業所得も増加しているからではないか。ちなみに、岡崎市は126.7%、豊山町は160.2%である。

一方、名古屋市民の所得は107.5%の増加（2014/1996）、つまり人口増加とほぼ同程度にとどまる。

この結果、西三河地域（岡崎市、碧南市、刈谷市、豊田市、安城市、西尾市、知立市、高浜市、みよし市、幸田市）の市町村民所得は、98,658億円（愛知県「平成26年度愛知の市町村民所得」）となり、名古屋市エリアの123,559億円と比べ80%であり、両地域圏の経済規模は接近しつつあるといえるのではないかと。接近した要因の一つは、西三河地域の人口増加も含まれるが、総生産の増加が大きな要因である。

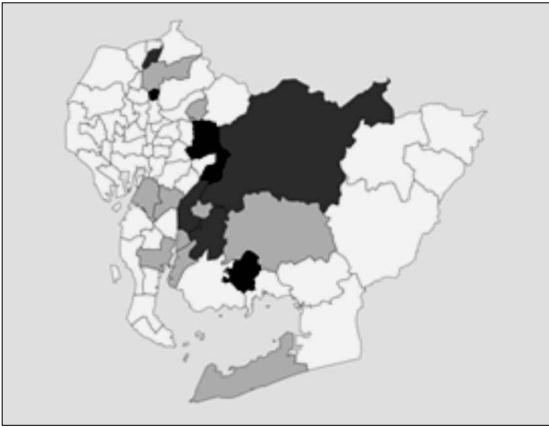
### 3-3 東部丘陵地域と西三河地域の総生産の増加

#### — 市町村内総生産の変化（2014/1990）

所得のうち市町村内総生産（支出側）（1年間に市内で行われた各経済活動部門の生産活動によって新たに生み出された付加価値額で、農業、製造業などの物的生産のほか、卸売・小売業、金融・保険業などのサービス生産も含まれる）を取り出しても、愛知県全体が101.4%（2014/1990）であるなかで、東部丘陵地域の増加が顕著である。**図3**のように長久手市207.3%、日進市192.1%の増加が著しい。両市には2014年以後も大規模商業施設が立地しているので、この傾向は続いているだろう。

加えて、西三河地域の増加も目立つ。幸田町215.8%、東浦町166.0%、豊田市161.0%、阿久比町152.1%、高浜市149.7%などが続く。ちなみに岡崎市は126.0%、弥富市184.4%、豊山町153.0%である。

また、名古屋市が89.2%（2014/1996）と大



**図3 市町村内総生産の変化(2014/1990)**

注:愛知県「愛知県の市町村民所得」などをもとに筆者が作成。名古屋市は2014/1994で、区別の内訳は不明。

凡例 濃いグレー:同1.6~1.4、淡いグレー:同1.4~1.2、白:同1.2未満。

大きく減っているほか、中山間地、尾張に停滞する地域がみられ、不均等に变化している。

#### 4 二眼都市圏とその接続空間仮説

以上のわずかな分析であるが、名古屋大都市圏内の不均等な変化の状況を理解する、次の仮説が成り立ちうる。1点目に、名古屋大都市圏では、名古屋市を中枢都市とする多核的都市圏から、名古屋圏と豊田圏の二眼都市圏への変化が起きつつあるのではないかとという仮説である。2点目に、東部丘陵地域に両都市圏の接続空間が形成され、顕著な発展を見せているのではないかとという仮説である。

特に東部丘陵地域は、多様で急激な変化を続けている。名古屋圏の他の郊外都市とは、同じ郊外部ではあるが、異なる変化が見られる。仮に、大都市圏域内の変化を、中心都市の郊外化という構造のみでとらえるなら、前述の変化は説明しにくい。

豊田圏が独自の発展を続け相対的に経済力を高め、両都市圏の接続空間の形成という、相互関係のある変化が生まれているという仮説をたてれば、整合的に解釈できる。東部丘陵地域は名古屋圏の中核機能と、豊田圏の生

産機能という両都市圏の影響を、「重層的」に受けている接続空間であるという解釈である。両都市圏の共通の通勤圏、通学圏であり、商圈、工業の圏域でもあるという、地理的に有利な接続空間として、この地域の相互関係を一体的に把握することが可能ではないか。住宅、大学・研究機関、公園緑地、工場、商業施設等いずれの機能も、東部丘陵地域に立地してくる変化をとらえられないか。

しかし、東部丘陵地域に相互関係のある変化が存在するかどうかについて、研究レベルでもあまり注目されてこなかった。名古屋大都市研究会の資料集(2011, p70-73)でも、東部丘陵地域を二つの性格を持つ地域としてとらえ、相互関係のある変化が起きているとは、明確にはとらえていない。一つは名古屋圏東部の郊外住宅諸都市という理解である。名古屋東郊の丘陵地には、尾張旭、日進、豊明、瀬戸などの諸都市があり、特に名古屋市に隣接する前三者は「名古屋市郊外と一体的な結びつき」をもちながら発展してきたとしている。名古屋圏東部の農林地の郊外住宅地化という理解である。なお、みよし市もこの都市群に含まれるとされ、自動車工場群の西側の受け皿になったとしている。また一つは、西三河には豊田、刈谷などの工業都市がありその西縁地域という理解である。西三河は戦後一大工業地域に変わった。自動車工業は典型的なアセンブリー工業であり、完成品生産工場の近隣に大小の部品工場が配置される地域となったが、その西縁である。

つまり、東部丘陵地域は、中心都市名古屋の住宅が外延化した空間と、豊田の工場が外延化した空間という、異質な性格の空間が農林地の間に並存している地域という理解である。両都市の外延化が接しているという解釈である。

あるいは、「2000年から2010年の間に、名古屋市を中心として郊外核となる都市が分散する多核心構造、ならびにそれを鉄道網が結ぶという全体の人口分布に特段の変化はない」(駒木信比古2016, p23)、つまり都市圏内の

人口増減に地域的な差異は認めにくいとする報告もある。

東部丘陵地域の急激で多様な変化は、遅くとも20～30年前から始まっていたが、上記のように、相互関係のある変化が生まれている地域としてとらえられてこなかった。

一方、奥野信宏(1995)は、この地域の成長を予見している。研究開発機能と中枢管理機能をもつ高次モノ作り拠点では、豊かな生活基盤こそが最高の産業基盤であるので、研究開発機能の構想が一カ所に集中していないが、「私見では、東海地域の研究学術圏は、むしろ名古屋市に隣接する東部地域を核に(略)成長していくのではないかと考えている。」「この地域は、名古屋市の隣接地域として便利であり、現在でも生活基盤や都市機能が比較的そろっている」からである(p162-163)。

東部丘陵地域は、名古屋圏の中枢機能と豊田圏の生産機能の両方へ、生活基盤などの「産業基盤」を提供している地域である。良好な住宅地、生活インフラ、学術研究、文化スポーツ、緑地、商業などの都市機能である。

ただし、両都市圏の機能と接続空間の機能とが、具体的にどのような相互関係にあり、重層的に作用しているのか、あるいは地域固有の文化や歴史とどのように相互作用しているのか、本稿では未解明である。また、この接続空間では、多様な機能が並存し、変化が急激であるため、受け止め方が個人レベルの体感に支配され、社会は分断されやすいのではないかというマイクロレベルの仮説も生まれる。未解明な現象は別稿の課題とする。

## 5 仮説につながる地域戦略の文脈

### 5-1 二つの地域戦略

この節は、名古屋大都市圏の地域戦略の文脈から、前節で提示した仮説の変化が起こりうることを読みとる。筆者は、「環伊勢湾都市圏構想」(1982)と「名古屋東部丘陵研究学園地区」構想(1981)とが、この文脈を集

約している構想だと解釈している。

名古屋大都市圏の地域戦略は、東京一極集中が進むなかでも、独自の地域戦略と開発計画を持ち、東部丘陵地域もこの戦略に位置づけられてきた。大つかみに言えば、東京に肩を並べようとするのではなく、三大都市圏論から離れ、独自の地域戦略へ方向を変えようとする文脈であった。

地域戦略の文脈は、第1に、「名古屋」を名古屋大都市圏の中枢都市とする戦略である。三全総(1977)で、名古屋の役割を「東京、大阪に次ぐ」とされたことへの不満が、「三大都市圏」としての誇りをもつ地元にはあっただろう。しかし、『名古屋市基本構想』(1977)からは、「名古屋大都市圏、ひいては中部圏の中枢都市」「太平洋岸の代表的都市」など、三大都市圏論から離れようとする発想が読み取れる。「名古屋南部・西部臨海工業都市」(『愛知県新地方計画』1962)から、都市圏の中枢管理都市、流通都市、「住みたくなるまち」(『名古屋市新基本計画』1988)へと、戦略転換の始まりだった。近著では、東京と大阪の中間にあって、「三大都市圏の一角を占めるが、同時に地方の中で最大の都市圏でもある」「二重の中間性」(中部都市学会2015, p4-5)を持つと指摘されている。「中部圏の主都」、「首都圏の動向に対するアンチテーゼとしての都市づくり・地域づくり」(同, p11)となる地域戦略への転換が進められている。

地域戦略の第2は、「産業技術首都」戦略である。1982年に愛知県は、『第5次愛知県地方計画』を策定、「環伊勢湾都市圏構想」を発表した。広域交通網計画を軸に、名古屋圏を「頭脳集約産業エリア」とする構想であった。1987年の四全総で「産業技術の中枢圏域を形成する」とされたのを受けて、「産業技術首都」戦略が明確にされたのは、1989年の『第6次愛知県地方計画』であった。「ものづくり」のグローバルな拠点であることを目指したと言える。この計画で東部丘陵地域は、研究開発・居住等の「広域機能拠点」とされ

た。この戦略は、豊田圏の経済的成長と結びついたり評価できる。3節で述べたように名古屋圏と豊田圏の経済規模は接近しつつあるといえる。

つまり、名古屋大都市圏の地域戦略には二つの文脈があり、戦略に基づく開発計画が進められた結果、名古屋市を中枢とし周辺に中都市が配置された中枢・多核的な構造から、中枢都市名古屋圏と「産業首都豊田圏」との二眼都市圏構造に変化しつつあると解釈することができる。また、東部丘陵地域は、両都市圏の間にある広域機能をもつ地域、つまり東西に中枢機能と生産機能が存在する有利な地域となり、生活基盤などの産業基盤を提供する接続空間として発展したと解釈できる。

## 5-2 戦略に基づく東部丘陵地域の開発計画

二つの地域戦略に基づく開発計画として、東部丘陵地域においては、第1に、学術研究機能の整備が進められた。「名古屋東部丘陵研究学園地区」（名古屋通産局産業構造審議会『80年代の東海北陸地域産業ビジョン』1981. 9、名古屋通産局『東海環状都市帯整備計画調査報告書』1984. 3）、や「あいち学術研究開発ゾーン」構想（愛知県『あいち学術研究開発ゾーン構想策定調査』1988. 6）に位置付けられた。こうして多くの大学、研究機関、文化施設の集積が進み、研究者や学生、文化人が住み、交流する地域となった。ただ、近年は大学の都心回帰（2014年愛知学院大学の一部移転など）が見られる。

開発計画の第2に、東部丘陵地域では、幹線道路の整備が進められた。東名・名神高速道路の名古屋インターチェンジ（1968）、猿投グリーンロード（1972、八草IC～中山ICの4車線化2004）、名古屋瀬戸道路（2004、2.3km）、東海環状自動車道（2005）などの整備である。また、都市圏間の高速道路網につながる、都市圏内の幹線道路網が形成された。近年の特徴として、豊田市など西三河地域へつながる道路ネットワークが充実した。

第3に、「クルマ型」の交通体系と呼ばれるこの地域においても、鉄道網の整備が自治体な

どの努力によって進められてきた。地下鉄東山線・星ヶ丘-藤ヶ丘の開通（1969）、名鉄豊田線の開通（赤池-梅坪1979、なお三河線豊田市駅から地下鉄鶴舞線を経由して名鉄犬山線犬山駅まで直通運行）愛知環状鉄道（1987年の国鉄の分割民営化にともない、1988年JR東海の岡多線を、愛知県などが承継した）の新豊田-高蔵寺間延伸開業（1988）、リニモの開業（藤が丘-八草2005）などである。なお、赤字のリニモに対して愛知県などが行った経営支援策も、この文脈の中で読めば理解しやすい。リニモには、都市圏の戦略上軽視できない重要性がある。こうしてこの地域の鉄道と道路の交通ネットワークが形成された。

第4に、東部丘陵地域を生活環境の良い郊外住宅地とする土地利用計画が進んだことである。区画整理事業などが進み、50年間で長久手市、日進市の人口は約8倍となった。

第5に、以上の地域戦略の旗印として、万博（1988愛知県知事が博覧会構想を発表、2005年開催、「成功」と評価される）構想が登場した。

以後、「三点セット・プラスワン」と呼ばれ、第2東名名神高速道路・東海環状道路、リニア新幹線、中部国際空港、プラス万博が、名古屋大都市圏の2005年まで続く地域戦略の柱となった。しかし環境を重視する方向へ社会の変化が進み、反対運動によって万博計画が変化し、「環境万博」と呼ばれ、リニモがその主要な輸送手段となるに到った文脈である。そのレガシーとして、「リニモ沿線」「東部丘陵」という地域ブランド、認知フレームが生成した（東洋経済新報社の全国「住みよさランキング」では、長久手市、日進市は毎年上位を占める）。しかし、結局のところ万博の理念は遠のき、非日常的なイベントを人々は楽しんでいただけという評価もあるだろう。

## 5-3 社会・経済の潮流と不均等な変化

上記の開発計画は、社会・経済の潮流の変化に左右されてきた。80年代に都市圏の戦略が定まった直後、バブルは崩壊（1991. 3頃）からし、景気の後退期が始まった。以後、日本経済は

「失われた20年」と呼ばれる長い低迷期に入り、グローバル化が進み、近年は経済成長が続くとされるが実感は乏しい。自治体も国も財政危機に苦しみ、財政的な制約が開発計画に影を落としてきた。そして人口減少社会に突入し、地域戦略が持続できるかどうか、定かではない。

しかし、社会・経済の潮流が、名古屋都市圏内に一様に現れるのではなく、変化には地域的な不均等がある。この不均等な現象は中心都市の郊外化という構造だけでは理解できないのではないか。たとえば東部丘陵地域の発展は、なぜ起きたのか。二眼都市圏の接続空間が形成されつつあるという解釈を、仮説として提示した。

では、接続空間であれば発展するのか。文脈から読み取れる仮説を重ねるなら、地域開発計画の進展（集積）の相対的な関係性が良好だったのではないか。1点目は、名古屋大都市圏の成長期との相対的な関係性である。東部丘陵地域、特にリニモ沿線は、高度経済成長期から遅れて地域開発が始まったために、都市圏の成長に都市計画・交通計画の進捗が追いつき、良好な都市基盤が作られたのではないか。

2点目は、交通インフラの整備・集積と住宅等の開発・集積の好循環という相対性である。交通計画の進捗とともに区画整理など住宅地開発や商業施設の立地が進み、定住人口・交流人口が集積し、これが都市インフラの整備をさらに進めたという好循環である。

3点目に、地域ブランド、認知フレームの生成を指摘するが、詳しくは別稿に譲る。

## 6 まとめ

本稿は、文脈を通して、名古屋大都市圏の構造に現れた不均等な変化を理解しようと試みた。二つの地域戦略により豊田圏の生産機能が成長し、名古屋を中枢とし周辺に中都市が配置された多核的な構造から、中枢都市名古屋圏と産業首都豊田圏との二眼都市圏構造に変化しつつあると解釈した。また東部丘陵地域は両圏の接続空間、東西に中枢機能と生産機能が存在する、学術研究、住宅などの広域機能をもつ地域とし

て発展したと解釈した。

課題は、第1に、分析方法をどう深めていくかである。本稿は地域戦略の文脈からマクロな構造の変化を読みとる試論であるので、言うまでもなく詳細で実証的な分析が残されている。しかし、筆者は変化をミクロな要素間の関係などに絞って説明するだけでは、地域の変化は理解しにくいと考える。ミクロとマクロの中間の文脈を軸にして、両面を描く方法の深化が求められる。

第2に、都市圏の接続空間とは、都市圏の重層的な影響が認められる空間であるが、重層的な関係とは何かである。名古屋大都市圏の都市群の間の「重層関係」は伊藤剛平によって発見されたとされている（東海自治体問題研究所編1987, p17）が、この相互関係の多面的な分析は課題として残されてきた。

第3に、生活レベルでの社会的変化を描けていない。本稿は地域戦略の文脈を追ったので、広域のしかもハードな側面の記述を中心にした。地域のつながりや絆が強調される時代であるが、狭域のコミュニティの変化は、広域の変化をふまえて理解しなければならないと考える。しかし、豊かな生活環境とは、ハード面の住みよさだけではない。東部丘陵地域は、地域の変化・人の移動が早く、新旧の要素、都市的要素と農村的要素が並存している。発展の陰でどのような社会的変化が起きているのか、課題として残されている。

## 参考・引用文献

- 奥野信宏1995「東海地域の産業基盤」加藤雅信編『いま、愛知、東海を考える』リバティ書房。
- 駒木信比古2016「シンポジウム：人口減少時代の名古屋大都市圏を考える」名古屋地理学会『名古屋地理』第30号。
- 島田善規2016「交通まちづくりにおける認識の同型性の構築に関する研究—長久手地域におけるリニモ問題を事例として—」名古屋大学環境学研究科博士論文、環境博第396号。
- 中部都市学会『中部の都市を探る』風媒社。2015。
- 東海自治体問題研究所編・発行『都市圏の構造と課題』1987。



## ●研究会報告

### 第15回都市再生プラン研究会報告

昨年の12月24日（日）午後1時30分から「イーブルなごや」の第1研修室で開催しました。参加者は10名でした。今回は「トヨタと地域経済社会シリーズ（その1）」として二つの報告がありました。その内容は次の通りです。

- ・渡辺俊三・田中武憲「愛知県における自動車部品製造業の現状と課題」（地域産業集積研究所と豊田市の共同調査より、『名城論叢』2015年3月）
  - ・トヨタ講義資料、追加のスライド、文献一覧資料
- 報告者：富樫幸一（岐阜大学教授）

#### 問題意識

本稿の問題意識は次のようである。トヨタは愛知県の製造品出荷額、全国一位を担っている。しかし、トヨタは国内三極体制（中部・九州・東北）にある。東日本大震災後にサプライチェーンの再構築を迫られ、リスクを分散しようとしている。国内の300万台体制を維持しつつ、海外生産を展開している。海外部品を輸出し、この愛知では他地域の空洞化とは対照的である。中部、特に愛知では「新技術・新工法などイノベーション開発」機能の役割と強化が求められている。トヨタグループ各社、二次以下の中小部品メーカー、機械・素材メーカーが、愛知のモノづくりの役割を担い、地域全体に新たな生産・経営戦略と産業政策を求めている。

#### 課題

次に、明らかにしなければならない課題として3点あげている。

- ①中部で生み出される自動車部品の付加価値額は全国のおよそ半分を占めるのに対して、九州や中国地方では自動車（完成車）の製造による付加価値に対して部品の割合が小さく、もって九州や中国では域外とりわけ愛知からの調達部品により自動車の生産が

行われている。九州東北では自動車産業を地域経済の新たな基軸産業と位置づけ、「産官学」の幅広い連携により部品などの地場調達を積極的に進めている。よって、愛知の機能と役割について九州と東北との比較を通して、その現状と課題を明らかにすることが必要である。

- ②トヨタは2015年度を目標として、各工場・工程で大胆な生産技術、モノづくり改革を進めている。愛知のモノづくり現場では、エネルギーと労働力の不足が慢性化、深刻化しつつあり、安価で消費電力も小さい、新たな自動化機械の重要性が高まっている。さらに自動車の電子化・電動化の進展が、愛知の自動車産業に与える影響の解明も求められよう。
- ③トヨタは「トヨタ・ニュー・グローバル・アーキテクチャー（TNGA）」と呼ばれる新たな設計・開発手法に着手。一方でこのような新たな設計・開発思想に基づく大胆な部品の共通化は、「すり合わせ」（緻密なコミュニケーション）による自動車・部品メーカーの共同開発を競争力の源泉としてきたトヨタと愛知のモノづくりにも大きな変革を迫るものと考えられる。このような「設計革命」と調達戦略の変化が地域のモノづくりに与える影響を、他社・他地域での先行事例（VW、日産、マツダなど）の調査をもとに明らかにすることも重要である。

#### アンケート調査結果

次に、このような問題意識のもとに、名城大学地域産業集積研究所が豊田市役所産業部ものづくり産業課と共同して愛知県内の

自動車関連産業の企業に対するアンケートが実施され、その調査結果の報告があった。

## 考察

そして、本稿では、その考察を5点にわたって述べている。

- ①自動車関連事業のみに従事しているのは、おそらく規模の比較的小さな企業であろう。
- ②試作品受注の実績をほぼ半数の企業が持っていた。近年ではトヨタ第2の拠点である九州でも自動車の開発拠点化進みつつあり、一方、愛知における開発人材の不足が顕著となる中で、今後も愛知がトヨタが求める「新技術・新工法などイノベーション開発」の役割を引き続き担うことができるかが、大きな課題である。
- ③受・発注企業の地域別分布をみると、豊田市を含む三河と尾張地域の企業から受注する企業の数が多いことは当然としても、受注先は国内に広く拡大していることがわかった。日本全国あるいは海外から受注した仕事を、愛知県内特に尾張地域の企業に発注しているという構図が描ける。
- ④自社の主たる製品が海外生産に代替されるとする企業よりも、代替されないという企業の方が10ポイントほど多い。ほぼ半数の企業が次世代自動車に関心を持っているのも、こうした理由によるものと思われる反面、自社の主たる製品が次世代自動車・産業に使用される可能性があるという回答した企業はおよそ2割にとどまっているのが現状であり、課題である。
- ⑤BCP（事業継続計画）については、震災後、思っていた以上に多くの企業が取り組んでいることがわかった。

## ・「トヨタ企業体・自動車産業の集積と地域経済構造—その統計的検証」

報告者：遠藤宏一（元南山大学教授）

トヨタ企業体のグローバル化・「全国化」の状況について統計的資料収集・整理する中

で討議資料とした。統計等の資料の出所としては愛知県「工業統計調査結果報告書」、『愛知県統計書』、『愛知県産業連関表』、中日新聞社・三菱UFBリサーチ&コンサルティング編『東海エリアデータブック2017』中日新聞社、各種新聞スクラップ他。これらをもとに4点にわたって報告があった。

- ①トヨタのグローバル展開とさらなる「全国化」—トヨタの輸出と海外生産の展開、トヨタ企業体の国内生産の変化を見る。
- ②愛知県経済とトヨタ企業体・自動車産業の地位—各種の統計資料による確認。
- ③最近のトヨタ企業体をめぐる若干のトピックス。
- ④次世代カー（EV）、自動運転（AI技術）等をめぐって急旋回する激動の時代—愛知を中心とする膨大な下請け企業群と地域経済の行方はどう変貌するか。

## 二つの報告後の討論

- ・トヨタの自動車部品は愛知だけではない、関東自動車などもある。
- ・三極体制で、なぜ九州なのか。愛知などへ出稼ぎして戻った人が多い。経産省や自治体がバックアップしたことも。
- ・トヨタが来ても海外ではジャストインタイムにはならない。
- ・今後の自動車製造は中国の動向次第である。中国の生産台数は3000万台、トヨタの国内生産台数は300万台、一桁の違いがある。
- ・中国が電気自動車にシフトした。中国の力でもEV車なら負けないという思惑もあるのではないか。
- ・EVになれば自動車部品が3万点から2万点に減る。

## ★東海ローカルネットワーク

### 【愛知】

#### ○無施錠宅、被害目立つ

##### 県内の3割、三河は4割超

県内で今年1～11月末に発生した住宅への侵入盗のうち、無施錠での被害が3割以上に上ることが、県警への取材で分かった。特に三河地方では4割を超えており、県警は侵入盗が多発する年末年始を前に「まずは鍵を閉める習慣をしっかりと付け、大事な財産を守ってほしい」と注意を呼び掛ける。県警によると、11月末現在の住宅を狙った侵入盗の被害件数は3346件（前年同期比11.3%減）。このうち33.8%に当たる1031件が、無施錠の玄関や窓から侵入されていた。ガラス割りなどに次いで多い侵入手口が無施錠だという。地域別の内訳は、名古屋市内が24%、名古屋市を除く尾張地方が34%だった一方、西三河地方は41%、東三河地方は47%と全体を引き上げていた。特に三河地方の郊外や農村部などで、防犯意識が低い傾向にあるという。（2017年12月25日中日新聞愛知版）

#### ○前畑電停上り、車いすOK 豊橋鉄道

##### 床面低い一部車両で

豊橋鉄道市内線上りの前畑電停（豊橋市南旭町）で、バリアフリー化工事がほぼ終了した。運転士の手助けは必要だが、床面が低い一部車両では、車いす利用者も乗降できるようになった。前畑電停は、市総合福祉センターあいトピアと市障害者福祉会館さくらピアの最寄り駅。車いす利用者が施設を訪れる手段が広がることになる。下り電停も来月着工し、来年二月から利用可能になる予定。工事後の前畑電停のホーム幅は1.5メートルほどで、旧ホームの約2倍に広がった。スロープも付け、これまで進入できなかった車いすも入れるようになった。床面が高く、階段で乗り降りする旧型車両では難しいが、床面が低いT1000形車両（ほつトラム）など一部車両では車いす利用者も乗り降りできる。（2017年12月19日中日新聞愛知版）

#### ○サーフィン国際大会

##### 田原で来年9月開催

サーフィンの世界最高峰の大会で、国際サーフィン連盟（ISA）主催の「ワールドサーフィンゲームス」が来年9月、田原市で開かれることが決まった。市によると、国内開催は1990年の宮崎県と新島（東京都）以来二回目。田原市では世界プロサーフィン連盟の世界大会や日本サーフィン連盟の全国大会が開かれた実績があり、市が昨年5月ごろからゲームスを誘致していた。大会期間は来年9月15～22日を予定。太平洋沿岸部に位置する大石海岸と赤羽根西海岸が競技会場。サーフィンは2020年東京五輪の追加種目

となった。（2017年12月12日中日新聞愛知版）

#### ○マルシェにぎやかに

##### 江南・愛栄通商店街で初

手作り雑貨や飲食などの出店が並ぶ「江南マルシェ 藤の市」が9日、江南市古知野町の愛栄通商店街であり、子ども連れの家などなどにぎわった。閉店した店が多い商店街に活気を取り戻そうと、以前よく遊びに来たという市内の女性たちを中心となり、初開催。シャッターの下りた元商店などの軒先に、市内外の作家による手作りアクセサリーや焼き芋などを販売する30店が並んだ。子どものころ、休日のたびに商店街で買い物を楽しんだという同市古知野町の主婦（47）は、家族や友人と来場。軽食の行列に並びながら、「商店街にこんなに人がいるのは久しぶり。うれしい」と喜んだ。（2017年12月10日中日新聞愛知版）

#### ○若宮商高の閉校に慎重意見相次ぐ…

##### 有識者懇「希望者増 市は分析を」

名古屋市立若宮商業高校の閉校問題で、市立高校の再編について話し合う有識者懇談会が25日、市役所で開かれ、出席者から、進路希望調査で同校の倍率が商業高校で県内トップに上ったことを受け、閉校に慎重な意見が相次いだ。県教委が21日に発表した調査結果によると、同校は定員200人に対して、第1希望者が263人となるなど、同市内の5校を含む県内11の公立商業高校で最も高い倍率となった。懇談会では、「これだけ希望者がいる学校を減らす対象とするのは市民感情としてよいのか」や「希望者が増えていることについての市の分析が必要だ」などの意見が出された。市教委は、来年2月予定の次の会までに分析するという。（2017年12月26日読売新聞愛知版）

#### 【岐阜】

#### ○民間の停留所を募集

##### 岐南町コミュニティタクシー

車を持たない住民の足となっている岐南町のコミュニティタクシーで、町が新たな停留所を民間から募っている。町内のスーパーや病院など民間業者が対象。住民がよく使う施設を停留所にし、利用者を増やす考えだ。コミュニティタクシーは2009年10月、巡回バスの廃止に伴って導入された。一時間前までに電話予約すれば、50カ所ある停留所間をタクシーが運んでくれる。複数の利用者がいれば、最も効率の良いルートをタクシー会社が選んで運ぶ。利用料は一回200円。開始当初、利用者数は一年で2469人いたが、その後は年々減少。今年9月までの一年間は、当初より6割少ない1037人にとどまっている。現在の停留所は全て公共施設の前にある。新たな停留所には年2万円の登録料と、初回に限って標識製作費1万円が必要。

町の担当者は「店の前で乗り降りするため、店の利用者増につながる効果もあるのでは」と話す。(2017年12月29日中日新聞岐阜版)

### ○イチゴ出荷は岐阜市が県内1位 就農者定着などで初

岐阜市内のイチゴの出荷量が、2016年度に初めて県内1位となった。市内の研修施設を卒業した新規就農者の定着や技術向上が、収穫量の増加につながるとみられる。市によると、一六年度の出荷量は前年度比で16トン増の計300トン。2位の本巣市を41トン上回った。1950年代に栽培が始まって以来、本巣市が1位、岐阜市は2位の状態が続いてきたが、初めて逆転した。▽岐阜市とその近郊を管轄するJAぎふによると、管内(6市3町)で09～16年度にイチゴで新規就農した計23人のうち、岐阜市内が14人を占める。研修所が岐阜市にあることや、生産者の組織が充実している点などが理由と考えられるという。(2017年12月20日中日新聞岐阜版)

### ○子ども食堂団体補助、申請わずか1市／岐阜県

家庭の事情で十分に栄養を取れない子らに食事を提供する「子ども食堂」の運営を支援しようと、県が本年度に始めた市町村への補助事業で、現時点の申請が1市にとどまっていることが分かった。県議会一般質問で、県側が明らかにした。800万円の予算のうち、執行は50万円のみとなる見通し。事業は、食堂の運営団体に対し、市町村を通じて運営費の半額程度を補助する内容。中川裕子議員は、執行実績が「12月時点でゼロとなっている」と述べ、法人格のある団体による運営、月1回以上の開催などとする補助条件が「実態に合っていない」と指摘した。(2017年12月9日中日新聞岐阜版)

### 【三重】

#### ○熊野サンマ、まだ漁獲ゼロ

##### 昨季も不漁、募る不安

11月から12月初旬にかけて熊野市の漁港で初水揚げされるサンマが、今季は22日現在、確認されないままとなっている。昨季は漁獲ゼロだっただけに関係者は不安を募らせている。熊野漁協によると、サンマ水揚げは2008年度までは千トンを超えることが多かったが、その後は減少傾向。15年度は200トン余りにまで落ち込み、昨年度はゼロだった。(2017年12月23日中日新聞三重版)

#### ○国保料、17市町で増額 三重県が試算公表

国の制度改正で来年四月から運営主体が市町から県に移る国民健康保険について、県は、現時点で把握できる数値を基に試算した来年度の市町ごとの保険料総額などの推計額を公表した。1人当たりの年間保険料は、全29市町のうち十七市町で増える見通し。ただ、高齢化による医療費増加などに伴う増額で、

県は「制度改正による加入者の負担増がないようにした」と説明する。国保は自営業者らが加入しているが、近年は高齢者や低所得者の割合が増え、財政が悪化していた。今後、小規模な自治体では急激な医療費増に対応できない恐れもあるため、来年度から運営規模を市町村から都道府県に広げ、財源の安定化を目指す。予算編成に向け、県は各市町が2018年度に財源として県に支払う納付金を試算し、一六年度決算からの増減を調べた。制度改正と関係なく、高齢化や医療の高度化を理由に18年度の公的負担は16年度決算と比べ6.17%増えることが見込まれると分かった。(2017年12月7日中日新聞三重版)

#### ○電力安定供給へ原発再稼働を

##### 中電専務ら必要性訴え 三重大学生9割「賛同」

エネルギーをテーマにしたパネルディスカッションが19日、三重大学の三翠ホール(津市栗真町屋町)であった。中部電力の渡邊広志専務執行役員ら4人がパネリストとして出席し、電力の安定供給を維持するためには原発の再稼働が必要だと訴えた。参加した学生への電子投票も実施し、約9割が原発の再稼働に「賛同できる」と回答した。渡邊明名誉教授(経営学)が工学院生を対象に開く授業の一環。平成23年度から年に一度のペースで開いている。この授業では4月から、中部電力の執行役員ら7人が発電の仕組みやエネルギー政策をテーマに講演してきた。▽学生らがリモコンのボタンを押して意見を表明する電子投票では、「安全が確認された原発の再稼働をどう思うか」との質問に、参加者の約86%に当たる25人が「賛同できる」と回答した。(2017年12月20日伊勢新聞)

#### ○世界2匹目のハチ発見

##### 三重県総合博物館の敷地から 国内初確認

三重県総合博物館(津市一身田上津部田)は12日、国内では生息が確認されていないハチが、同博物館の敷地内から見つかったと発表した。体長5ミリで鎌状の前足が特徴。発見は中国に続いて世界で2匹目となる。22日から同博物館で展示する。見つかったのは、ホソクビカマバチ属の一種で「ネオドリヌス・イソネウルス」と呼ばれる。鎌状の前足が特徴だが、県内などで生息が確認されているニホンカマバチとは体色などが異なる。カメムシに卵を産み付けるといすが、詳しい生態は分かっていない。9月9日午前、博物館が実施する昆虫の調査に参加していた菟野町出身の九州大院1年、辻尚道さんが敷地内の林で発見。同大農学部昆虫学教室の三田敏治助教が調べたところ、平成9年に中国の雲南省で見つかった新種として発表されたハチと分かった。(2017年12月13日伊勢新聞)

## 書籍の紹介（自治体研究社の本）

増補改訂版

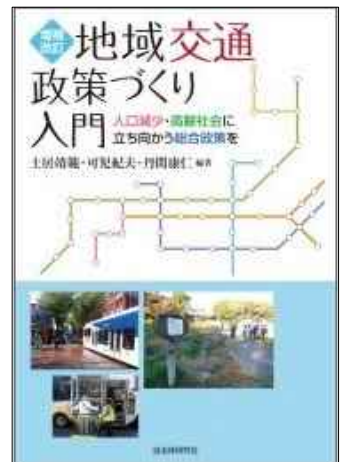
## 地域交通政策づくり入門

人口減少・高齢社会に立ち向かう総合政策を

土居 靖範, 可児 紀夫, 丹間 康仁(著)

1,600円+税

発行年月日:2017/07/20



## 可児 紀夫（元東海自治体問題研究所事務局長）

（一）本書は、2014年8月の『地域交通政策づくり入門』の増補改訂版である。

①旧版の副題が「生活・福祉・教育を支える」としていたのに対し、当新版のそれが急迫する「人口減少・高齢社会に立ち向かう総合政策」づくりへとより問題意識を明確にすることによって、交通権（「国民の交通する権利」）保障がその目的とする地域住民の交流機会の確保を含めた社会的文化的な生活のための「移動手段」（交通手段・交通役務（サービス）、以下同じ）の保障による、i 地域生活交通の実質的確保のための「狭義」の交通権保障と、ii 地域コミュニティづくりのための地域交通政策のための「指針」ともいふべき「広義」の交通権保障について、改めて現代の地域交通政策のあり様を問い直したものである。

②本書は、前述の交通権保障による地域住民の社会参加のための地域生活公共交通の確保・充実に向けた政策づくりの入門書として、執筆者には、この間長年に渡って交通権の内実化のための理論的・実践的問題提起に努めてきた論者や人口減少社会の未来を切り拓くべく学校づくりと地域づくりとの架橋を意欲的に取組む若手研究者、それにかかる入門書にとって欠くことのできない自治体問題研究者をも加え、その多様性が類書にはなく本書の内容を豊かにしている。

③今日、地域の交通は、高齢者の足の確保はもとより、まちづくり、児童生徒の通学保障と安全対策、地域コミュニティづくり、公共交通を利用できない人たちの外出機会の確保等々、当該地域を構成するあらゆる人たちの「移動手段」の実質的確保のために、必要にして不可欠な存在といえる。

（二）この間、政府による総合交通政策の欠如が生み出した超高齢化社会の到来に伴う移動制約者の大量発生、過疎地はおろか都市部にあつてさえ“限界集落化”に拍車がかかっている。

①それだけに、交通権保障による地域の交通政策づくりは、単に物理的移動の保障にあるのではなく、広く生活交通のみならず、地域福祉の課題でもあり、教育、地域コミュニティ等々、当該地域の住民が生き生きと安心して暮らせる持続可能な地域社会を形成していくうえでの「指針」、換言すれば土台ともいふべき側面（広義の交通権）と、他方でまさに当該自治体にとっては地域住民の生活権（社会権）の一つとしての漸進的「請求権」ともいふべき側面（狭義の交通権）とを併有する「交通権」によって保障された総合的課題とされる所以なのである（本書第I部）。

なお、人権保障理論の通説判例に基づき、訴訟技術的には、自由権（不作為請求権）と異なり社会権（作為請求権）の特性からする

漸進的「権利保障救済」論を前提としても、我が狭義の「交通権」にあつては、少なくとも不利益処分（路線の新設でなく廃止、運賃の値下げでなく値上等々）には原状回復保障への具体的請求権が認められてよいであろう。

②なおも、類書にない本書の特徴は、地域住民自身の積極的参加を得て、教員・自治体職員などの直接的協力ばかりか住民間の広域的協力を得ての福祉、教育、交通安全などの地域課題を包含する積極的交通政策の提言や指針づくりの事例等、地方自治の保障の観点からまとめたまちづくりや交通問題を解決していこうとする各地の豊富な取り組みの実践事例（新版追加：富山県朝日町・岐阜県西濃地方・長野県木曾町の生涯学習）が紹介されている（本書第Ⅱ部）。

③「政策づくり」にあつては、押し寄せる人口減少・高齢社会への対応策として、とりわけ、政府サイドが進める高齢者の輸送を自治会やNPOに委ねるという「共助」・「自助」の流れへの対策として、地域住民に交通権を保障する交通政策づくりのための提言とそれを実現するための運動をまとめている。そのための具体的提言が現行の交通政策基本法（2013年12月）にいう「市場」原理（「交通に対する基本的な需要」の充足、同法「基本的認識」2条）に代え、「交通権」保障に基づく交通基本法案・交通基本条例案・総合交通政策として最終章にまとめられている（本書第Ⅲ部11章）。

（三）交通政策基本法制定までの経過の詳細はさておき、交通をめぐる「基本法」等の動向を踏まえて、本書出版の意義を再確認しておくならば以下のとおりである。

①当初の交通基本法案（2009年の民主党案）には入っていた「交通権」には非ず「移動権」でさえも、前記指摘の通り、「市場」の利益（「需要」）に代え、文字通りの政策基本法として制定するに至っている。しかも、自公政権下での同法の成立がアベノミックスにいう「国土強靱化の交通版に変質」させられたことにより、i 交通権保障が明記されず、ii

住民参加・地方自治の保障がなく、iii安全の確保もない等々、本書の指摘は、類書にないまことに貴重な視角となっている。

②その翌年の2014年5月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」が成立したことによって、i コンパクトシティの実現、ii 面的な公共交通ネットワークの再構築等、地域の交通は各基礎的自治体が地域協議会を活用して「先頭」に立って政策を創ることがより強く打ち出されたことは生活交通における住民参加による、地方自治保障の観点からも、その限りで注目しておくべきところであろう。

2017年7月、本増補改訂版の出版と同時期に政府は、同法制定10年を機に、交通環境が自動車運送分野を中心に変化しているとの認識の下、今後の10年を見据え「利便性と効率性のバランス」を見るという、上からの提言をまとめ公表した（懇談会・山内弘隆座長）。それだけに、選別による「切捨て化」に抗して、地域住民や当該自治体の事情に即して、主体的で「独自」の交通政策づくりに取り組むことがこれまで以上に重要となっている。

③多くの類書とは異なり、本書が交通権保障の下、各記述においてぶれがなく、地域交通政策づくりの道筋を具体的かつ明確に示しているだけに、本書は、地域住民や自治体職場・議会において、益々もって、旧版以上に時宜を得た地域交通政策づくりの必携のガイドブックとして、大いに役立つものとなろう。

なお、本稿は、『住民と自治』（自治体問題研究所）2018年2月号の書評欄への予定稿を基に作成した改定稿であることをお断りしておきます。

# 「会計年度任用職員制度」の導入で 臨時・非常勤職員の働き方が変わる?

自治労連愛知県本部  
副執行委員長  
鈴木 常浩

地方自治体に働く非正規職員は、臨時・非常勤・嘱託・パート・アルバイトなど様々な名称で働いています。任用根拠については、地方公務員法の3条3項（特別職）、22条（臨時職員）、17条（非常勤職員）のいずれかにあたりますが、保育士や給食調理員など同じ職種であっても自治体によって任用根拠が異なる状態が続いてきました。

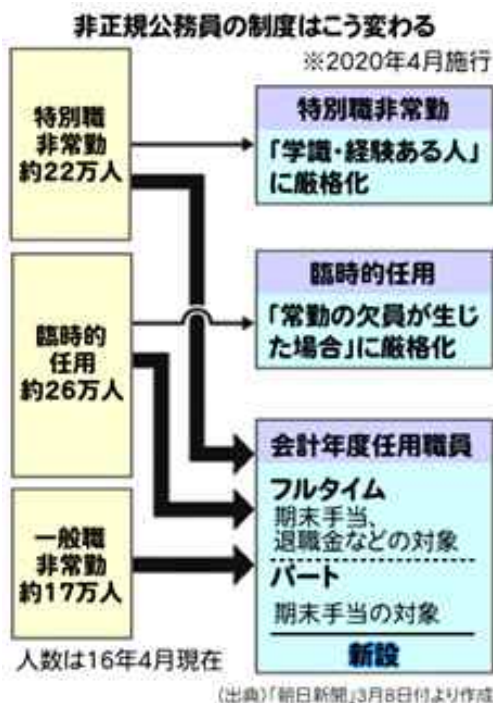
今年5月にこれらの非正規職員の任用根拠を明確にするため、地方公務員法ならびに地方自治法の一部改正が行われ、2020年4月に「会計年度任用職員制度」が始まります。

今年8月に総務省は制度導入に向けた必

要な準備を自治体が進めるために、「事務処理マニュアル」（第1版）を作成しました。今年度中に、臨時・非常勤職員の実態を把握するとともに、会計年度任用職員の任用や勤務条件等の検討に着手し、職員団体との協議も経ながら来年度にむけて、確定していくことを呼びかけています。

会計年度任用職員は、勤務時間がフルタイムであれば一般職と同じように賃金・手当を支給することができるとして、賃金水準も初任給を基準とするなどの考え方を示しています。期末手当や退職金を支給することができるとしていますが、勤務時間が1分でも短い職員をパート職員として、期末手当のみの対象とするなど格差を法的に容認するという問題点を残しています。

さらに、期末手当支給が法律上明確になったものの、財源保障は明確になっていないため、現在の賃金・待遇が維持されるかどうかは自治体の判断に委ねられることとなります。そのため、労働組合がこの制度を充実させるために、職場に働く非正規職員を組合に迎え入れながら、より良い条件を作り上げるために仲間の声を運動につなげる努力が必要です。



## ●行事案内

### ◆第16回都市再生プラン研究会

日時：2018年1月13日（土）13時30分～  
会場：イーブルなごや 第3研修室  
論題

- ①名古屋大都市圏におきている地域的に不均等な変化と地域戦略の文脈  
一名古屋圏と豊田圏の「二眼都市圏」の形成とその接続空間の形成仮説－  
報告者：島田善規（環境学博士）
- ②豊田市の駅前再開発について  
報告者：本多弘司（会員）

#### ※論題の変更について

①は「過大需要予測追従型のインフラ整備による潜在的財政危機の現段階－名古屋市営地下鉄財政の評価について－」でお知らせしていましたが、差し替えます。なお、この論題については後日に報告してもらいます。②は、追加報告になります。

### ◆地域づくりと住民と自治研究会 1月例会

日時 2018年1月14日（日）14：00～16：00  
会場 イーブルなごや 1F 第2集会室  
交通 地下鉄「東別院」下車1番出口直進  
話題提供：「農業とまちづくり」への取組

昨年11月に岐阜市打越でのまちづくりの報告と、恵那市岩村町で田園都市協会を立ち上げた報告を受けました。打越は農村地帯であり、お寺・神社・農作業などの共同作業を軸としてコミュニティが形成されています。岩村町では自治協議会が観光での町興しを進めていますが、田園都市協会は田園地帯と城下町を一体として、住む人が楽しい町をめざしています。「農業とまちづくり」への取り組みを、1

#### <お詫びと訂正>

12月10日付2月号の所報で、12P右側の最終行が1行欠落していました。

下から1行目

「西尾市方式PFIの白紙撤回を求める集約」  
に続いて次ページ

「でPFIの事業内容が変更となりました。住民」となっていますが、その中に「400人）、などの住民運動が起こり、契約直前」を挿入してください。

以上、訂正しお詫び申し上げます。

月例会で改めて報告いただきます。都会でのコミュニティづくりに生きる農村の知恵を学び、話し合いませんか。

### ◆第3回地域経済の将来を考える研究会

日時：2018年2月27日（月）13時30分～17時  
場所：愛知中小企業家同友会 会議室  
（地下鉄「栄」駅2番出口より3分）  
名古屋市中区錦三丁目6-29  
サウスハウス2階 TEL052-971-2671

#### 研究会日程

- 1 参加者からの話題提供
- 2 報告－「働き方改革」と中小企業  
報告者 内海博之さん（愛知同友会理事）
- 3 協議事項

#### 第44回東海自治体学校

日時：2018年5月20日（日）  
会場：名城大学ナゴヤドーム前キャンパス（予定）で開催します。

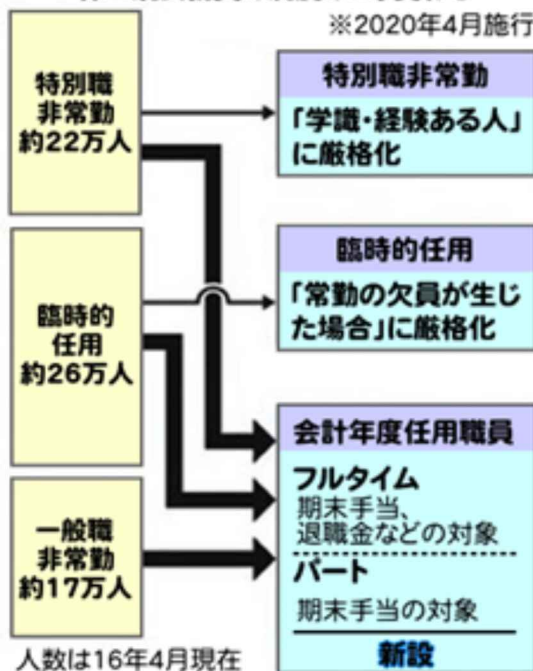
#### 第60回自治体学校in福岡

日時：2018年7月21日（土）～23（月）  
会場：福岡市市民会館  
西南学院大学



### 非正規公務員の制度はこう変わる

※2020年4月施行



(出典)「朝日新聞」3月8日付より作成