

住民意思に基づく8,000件の公共事業で 地方自治に新たな方向性を

杉谷 和弘

京都府 建設交通部 指導検査課 (〒602-8570京都市上京区下立売通新町西入藪ノ内町)

京都府では、府民の身近な気づきを公募する“府民参加”による協働型の公共事業を09年度に創設し、試行錯誤的な制度改善を継続しながら、これまでに8,000件を超える公募箇所の工事を実施し、身近な安心・安全の向上や、公共事業箇所決定の透明性向上による、住民が地域をより良くしたいと考えて行動する「住民力」を活かした住民自治型行政への転換を図ってきた。本稿では、創設の背景から現在に至る事業制度の変遷と、本格的な維持管理の時代を迎えた今、予算制約と技術職員減少といった京都府が抱える困難な課題に対応するため、本事業をアセットマネジメントシステムに活用する取り組みについて述べる。

キーワード 府民参加, 協働型公共事業, 住民自治, 技術職員減少, アセットマネジメント

1. 新しい公共事業導入の背景

府民からの提案に基づいて実施する新しい公共事業の手法を創設することとなった09年当時、サブプライムローン問題を発端とした世界的な経済危機が急速にその勢いを増しており、景気後退は原油・原材料高騰等で弱った中小企業を直撃するとともに、雇用問題の深刻化を招き、府民の生活にも重大な影響を及ぼしていた。また、京都府財政を取り巻く環境も一層厳しさを増しており、特に府税収入は法人二税の大きな減収などにより、09年度当初予算で過去最大の530億円の減を見込むなど、国・地方を通じ効果的な経済政策が講じられなければ、これまで経験したことのない経済・雇用の氷河期を迎えることが危惧されていた。

国と同様、京都府においても積極的な公共投資政策を採用し、冷え込んでいる景気を刺激することとなったが、雇用・経済や生活の面において府民ニーズの低い事業を進めても、予算の無駄遣いではないかとの非りは避けられない。そこで、府民から身近な安心・安全を確保するために必要な改善箇所を直接提案してもらおうという、府民ニーズを重視した新しい公共事業手法を導入することで、互いに支え合う地域協働、府民協働の取り組みを一歩前に進めるとともに、経済対策として冷え込んだ景気を温める「府民公募型安心・安全整備事業（以下、府民公募事業）」が誕生した。

2. 事業の効果と課題

(1) 導入期（09年度～11年度）

a) 事業制度

府民公募事業は、京都府が管理する道路や河川、建物などについて、暮らしの安心・安全を確保するために必要となる改善箇所を府民から提案してもらった後、各管理者が現地を調査して技術審査を行い、その結果を外部有識者で構成する審査委員会に諮った上で実施を決定する。その後、測量や工事に着手し、年度内の完成を目指すものである。（図-1事業の流れ）。

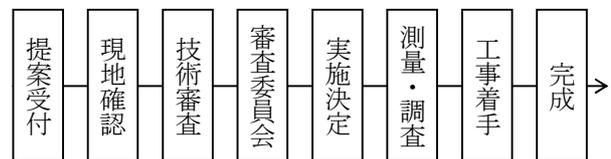


図-1 事業の流れ

提案で自分の意見が社会に反映されることになり、これまでは「何を言ってもダメだろう」と考えがちな人たちにも、地域への関心や絆が芽生え、府民による地域の魅力アップや課題解決に向けた意欲的な活動を広げて地域力の再生につなげるとともに、景気も下支えする重点施策予算として、導入初年度となる09年度は、府単独費で60億円（うち、土木インフラ関連55億円）の予算を計

上し、次のような工事を対象とした。

- ・道路の段差解消、舗装の補修、ガードレールや転落防止柵設置、落石防止対策など
- ・河川護岸、堤防の修繕など
- ・信号機の設置、横断歩道の設置など
- ・建物の段差解消などのバリアフリー化
- ・その他（治山施設や府立学校等の修繕など）

この事業では、地域に密着した身近な安心・安全の向上を図ることを目的としているため、複数年にわたる大規模な工事は対象外としたほか、市町村や国が管理する施設の工事も除かれる。

また、検討段階において、「早く応募した案件からの早い者勝ちになるのではないか」という懸念があったことから、審査委員会は募集期間内に複数回開催し、全体の進捗と予算のバランスをとりながら、募集期間内に寄せられた提案は全て審査対象とすることとした。

府民公募事業は、これまで京都府に累積した危険箇所への柵掛けとも考えていたため、初年度の提案数は1,000件を超える程度、また概ね3年程度で提案数も収束していくだろうというのが大方の予想であった。

b) 事業の実施

事業初年度は、4月15日から9月30日を募集期間としたところ、出足は鈍かったが、広報紙「府民だより」などでの周知や報道で認知度が徐々に高まり、7月頃から応募が急増した。

初年度の最終的な提案数は2,334件で、一つの提案書に複数の内容が含まれているものや、同じ箇所について複数の提案があったもの、明らかに対象外のものなどを整理し、2,306件の技術審査を実施することとなった。その後、審査委員会において1,450件の実施を決定し、順次工事に着手した。

提案の内訳は、土木インフラに関するものが1,690件と約72%を占め、公安委員会が管理する信号機や横断歩道などの交通規制関係施設に該当するものが582件で約25%、府立学校などその他府が管理する施設に関するものが62件で約3%となっていた。

応募者で最も多かったのは、自治会等の地域団体で全体の6割近くを占めた。このほか、個人・企業からの提案が約22%、NPO・団体からの提案が約15%、学校・PTA関係が約4%となっていた。審査については、京都市内及び4つの振興局ごとに審査委員会を設置し、すべて公開でそれぞれ4～5回の委員会を開催した。

事業化検討段階において、「地域の声を聞くのは市町村や議員の仕事ではないか」との意見が少なからずあったことも踏まえ、審査委員会は学識者や管内市町村、府で構成することとした。この審査委員会の開催により、府民に公開する形で、市町村と一緒にどの公共事業を実施するかという仕分けを行ったことの意義も大きかった。

審査委員会における審査の材料となるのは、行政側による事前の技術審査結果である。技術審査の第1段階チ

ェックとして、「府が管理する施設であるか」「単年度でできる小規模な工事か」といった、事業の対象となるかの審査を行った。

対象と判断された案件は、第2段階チェックとして、各広域振興局土木事務所などの職員が現地調査を踏まえて技術審査を行う。これは、次の6点について◎、○、×で判断するものである。

- ①公共事業としての必要性、投資効果の大きさ
- ②地域づくりやまちづくりとの整合性
- ③自治会や市町村等からの要望との整合性
- ④関係法令や構造基準、技術基準との適合性
- ⑤緊急対応の必要性（緊急性によっては直ちに実施）
- ⑥用地補償の有無、他の管理者等との調整の難易

これら2段階の技術審査を基に審査委員会で審査し、採択・不採択に係る意見聴取を行い、意見を踏まえて最終的な実施可否の判断を管理者が行う。

審査結果は、個々の提案内容も含めて詳細にホームページ上で公開するとともに、提案者には結果を文書により通知し、特に、実施に至らなかった提案については丁寧・親切な対応を行うことによって、住民が事業に対する関心を継続して持ち続けられるように努めた。

こうして始動した府民公募型事業は、創設時の予想に反し、府民から高い評価を得て現在も継続している（表-1土木インフラに係る提案等の推移）。

表-1 土木インフラに係る提案等の推移

年度	予算額 (百万円)	提案数 (件)	採択数 (件)	採択率 (%)
09	5,500	1,690	1,252	74.1
10	3,500	1,284	928	72.3
11	3,500	1,315	1,033	78.6
12	3,000	1,035	787	76.0
13	5,100	984	671	68.1
14	3,000	1,227	921	75.1
15	2,500	1,535	1,175	76.5
16	3,500	1,011	635	62.8
17	3,500	987	520	52.7
18	3,000	919	530	57.7
累計	334,100	11,987	8,452	70.5

c) 効果と課題

初年度であったこともあり、現地調査や技術審査、審査委員会の資料作成、不採択となった提案者への回答など、職員負担は大きかったが、府民目線を第一に仕事に取り組む意識が高まったことも、成果の一つである。

府民提案で特に目立ったのは、通学路に歩道を整備して欲しい、側溝に蓋をして歩きやすくして欲しい、などの身近な安心・安全に関わる工事で、施設管理者だけでは気づかないような、日常的に利用している住民だからこそできる提案が多く寄せられていたほか、各地の自治会など地域団体がこの事業に応募するために、積極的に地域の点検をしてくれるなど波及効果もあった。

提案書の中には、現地の状況を分かりやすく示した地図や写真が添付され、府民がまさに日常生活の中で目のあたりにしている危険箇所の改善を図り、地域をよくしたいという提案者の思いが伝わってくるものが数多くあった。

土木インフラ関係で採択した案件は、平均工事費が500万円程度の小規模工事であり、採択の決定から実施までの期間が短い。実施することが決定した工事のほとんどが、府内の建設業者が受注し、この公募型事業を含め、公共事業全体の前倒し発注に積極的に取り組んだこともあり、全産業に占める建設業の倒産割合は前年度より低下するなど、冷え込んでいる地域経済に対する温め効果も大きかったと評価している。

一方、事業を進める中でいくつかの問題点も顕在化してきた。ひとつは、用地買収を伴うなど事業規模が大きく、工期的制約から不採択とすることになった約200件のうち、緊急性の高い案件の取り扱いである。もうひとつは、募集期間を長く設定していたこともあり、想定以上の提案が寄せられ、技術審査を満たしたものを全て採択した事で生じた8億円もの予算不足である。これは、年度当初に予算付けされる通常の公共事業と違い、どのような提案がどれだけあるのか全く予想できず、年間を通じた計画的な執行や採択が難しい公募型事業ならではの。初年度の予算不足については、補正予算で対応したが、事業継続のためには、予算をコントロールする運用面での改善が求められた。

d) 事業の継続

いくつかの問題点はあったものの、府民や議会、市町村からの事業継続の要望も強かったことから、2年目は小規模な交差点の改良や歩道の設置などについて、用地買収を伴う箇所についても採択可能範囲を拡大したほか、工期を確保するために募集期間を2ヶ月短縮した4月1日～7月30日までとするなど、運用の改善を行い、3年目はさらに募集期間を1ヶ月短縮し、4月1日～6月30日として事業を実施した。

2年目の提案総数は1,575件で、うち土木インフラに関する提案は前年比76%の1,284件で採択は前年比74%の928件、3年目の提案総数は1,667件で、うち土木インフラの提案は前年比102%の1,315件、採択は前年比111%の1,033件となった。導入当初に3年程度で提案数は収束するだろうという目論見は外れ、3年目に至っては募集期間の短縮にもかかわらず提案数が増加することとなった。

一方、この3年間で規模が大きすぎて不採択となったものが300件近くに上っており、速効性が持ち味の府民公募事業とは異なる別事業の立ち上げが急務となった。

(2) 成長期 (12年度～14年度)

a) 地域主導型公共事業を追加創設

府民公募事業は、すぐに施工できる、すぐに完了できるという形で、府民の身近な安全・安心と同時に経済効

果としても速効性を基準に創設したが、同事業の採択基準において工事規模の関係で不採択となった提案、例えば、商店街の歩行者安全対策など、個人がここを直して欲しいというものではなく、自治会や地域の方々が提案するまちづくりとの関わりが大きいものの汲み上げを目的として、地域主導型公共事業を12年度に創設した。

この地域主導型公共事業は、地域のまちづくりや活性化に繋がる地域の主体的な取組に、府の公共事業、市町村の事業を一体化していく事業であるため、提案対象者は、府内の地域（自治会、商店街、区など）、地域と密接に関係する団体（PTA、商工会など）とし、対象事業は、地域のまちづくりや活性化における課題の解決に繋がる府管理の土木インフラ施設に関する公共事業とし、事業期間3年以内で効果発現できるもの、総事業費が概ね1億円以内のもの、提案内容が地権者を含めた地域の総意であるもの（用地確保等の円滑化）、公共事業と合わせて地域や市町村が活動、事業、取組を行うものとした（表-2 府民公募他が事業との主な違い）。なお事業期間3年は、採択1年目：測量、調査、用地取得、2年目：用地取得、工事、3年目：工事（完了）を想定して設定したものである。

表-2 府民公募型事業との主な違い

	地域主導型	府民公募型
目的	まちづくりや活性化における課題の解決	身近な公共施設の安心・安全の向上
提案者	<個人での提案不可> 府内の地域や地域と密接に関係する団体	<個人での提案可能> 提案箇所の地域に住居や勤務先がある方
期間	2～3年	単年度
事業費	府の総事業費が概ね1億円以内	府の総事業費が概ね2,500万円以内
府以外の取組	事業に併せて地域及び市町村の活動、事業、取組等が必要	特に必要なし

また、募集する事業テーマは事前に公表し、初年度は通学安全（自転車通学の安全、歩行通学の安全、交通事故対策）、景観・観光（緑化、観光地へのアクセス、河川等の活用）、商店街活性化（無電柱化、歩きやすさ、案内）の3テーマで募集し、9件の提案を採択した。

例えば、駅付近の商店街を通る府道・市道について交通の安全性向上やバリアフリー化を実施し、安心できる商店街として利用を促進させ、にぎわいのあるまちづくりを推進するといった提案があり、地域団体は、商店街活性化に係る各種イベントを実施したり、街路灯の維持管理、歩道への駐輪防止等のルールづくりを行い、市は周辺市道の安全な歩行空間確保や、自転車通行区分の利用促進啓発、府は府道における歩道のバリアフリ

一化、自転車通行区分の設置を実施し、三者が連携して地域の課題解決や活性化を推進することとした。

なお、提案については、地域団体と市町村が協働して提案書を作成することとし、提案書のほか、事業計画書、地域の総意を証する書面、市町村の確認書を提出してもらうこととした。提案の審査については、学識経験者と庁内委員（建設交通部長、提案関連部課長）で構成する審査委員会により実施し、提案目的の公共性、提案内容の実現性、事業規模の適正や、工事の地域課題解消に対する効果、工事の円滑な実施に向けた地元の状況、工事後の地域活動内容の実行性、地域の活動に関連する市町村の取組内容などを評価する事とした。13年度は5件、14年度は3件を採択し、それぞれ概ね3年以内に工事が完了し、地域の課題解決や活性化が推進するなど、府民公募事業との相乗効果を発揮した。

b) 社会情勢の変化に対応する府民公募事業

前年と同じ期間で募集していた12年4月、京都府では祇園地域や、亀岡市で立て続けに重大な交通死亡事故が発生した。特に、亀岡市の事故は通学路であったこともあり、市町村、教育委員会及び警察とも連携して、緊急安全対策を92箇所を実施することとなった。対策の内容は、路面標示やポストコーンの設置、路肩のカラー舗装や視線誘導標、警戒標識の設置などであり、2学期が開始される前までに実施することとなった。府民公募事業の募集期間と重複していたこともあり、この事故を受けた市町村や府民からの通学路に関する提案を優先採択・実施し、緊急安全対策のうち32箇所は府民公募事業で速やかに実施しており、この3年間で培った協働体制が発揮できたと考えている。

12年度の提案総数は対前年度比93%の1,447件で土木インフラ関連は対前年度比79%の1,035件であり、このうち通学路に関するものは327件を占めていた。13年度の提案総数は対前年度比93%の1,341件で土木インフラ関連は対前年度比95%の984件、うち通学路に関するものは281件を占め、事故後の交通安全に関する府民の意識が現れている。

この2年間の提案は全体として減少傾向であったものの、14年度の提案総数は対前年度比118%の1,577件で土木インフラ関連は125%の1,227件であり、事業2年目以来減少傾向であった提案数が、3年ぶりに増加に転じたこととなった。この要因の一つとして考えられるのが、12年以降に発生した大きな災害の影響である。京都府では、12年8月の京都府南部豪雨災害（天井川の決壊）、13年9月の全国で初めて特別警報も発表された台風18号災害、14年の8月豪雨など、激甚災害の指定や災害救助法の適用を受けた甚大な災害が3年連続で発生し、インフラ施設の被害額はこの3年累計で約120億円に達した。こうした災害の発生が、安心・安全の面において、あらためてインフラへの府民の関心が高まることとなり、提案数の増加につながったと推察している。

c) 効果と課題

事業を創設した09年度から14年度までの6年間に於いて、継続的に年平均1,000件を超える提案が寄せられており、制度拡充（用地買収が必要な提案も可）の効果とも相まって、府民の自治意識の醸成に寄与していると評価している。

また、職員にも府民の自治意識を尊重する姿勢が根付き、協働事業に関わることにより、社会問題を敏感に捉える力を磨き、コミュニケーション力やコーディネート力を高める効果もあったと思われる。さらに、府民公募事業や地域主導型公共事業の成功も踏まえ、その理念を福祉や文化など多様な分野にも展開し、様々な事業を推進する契機となり、府民満足度を最大化する府政運営を全庁的に目指すこととなった。

一方で、この時期に相次いで発生した大規模災害への対応を優先したことにより、府民公募事業の特徴である速効性を発揮できない事態が生じはじめた。また、採択した結果が当初予算を超過する場合は、補正予算で対応してきたが、災害復旧に関連する補正予算も大規模であったことから、府民公募事業の採択分を実施するのに必要な予算を確保できず、次年度以降の予算で対応するという実施の先送り（以下、未着手という。）が増加することになった。なお、未着手の中には、災害が発生する以前から、用地買収、地元調整、関係機関調整の難航等に起因するものも一定数存在している。

このように、様々な要因で過年度に採択したが未着手の案件は、14年度末で約300件に上り、この頃から、採択されてもなかなか進まないとの声が府民から上がり始めた。

(3) 改革期（15年度～17年度）

a) 未着手問題

相次いだ災害の影響もあり、15年度の提案数は、事業創設から通算10年間の中で最も多かった初年度に次ぐ件数を記録した。提案総数は対前年度比121%の1,904件で土木インフラ関連は対前年度比125%の1,535件、このうち採択したものは対前年度比128%の1,175件となった。これにより、問題の未着手は15年度末で約900件、事業費ベース約60億円まで増加し、未着手の計画的な解消が必要となった。

そこで、府民公募事業のこれまでの効果と課題を踏まえ、事業のあり方をもう一度見直すこととなった。

まず、採択したものの未着手となった900件については、16年度からの3ヶ年で解消することとし、また、新たな未着手分の発生を抑制するため、新規提案については、これまでの方針を大きく転換し、予算の範囲内での採択を原則とすることに加え、用地買収を伴うものは事業の対象外とするという、創設時の採択要件を復活した。

予算制約を設定したことにより、土木事務所は提案に優先順位を付けて採択を検討する必要があるため、従来

より慎重な審査が必要となる。また、必要工期を確保するため、募集期間を2ヶ月短縮して実施した。その結果、16年度の提案総数は1,382件で土木インフラ関連は1,011件となり、採択要件を縮小したこともあって、採択数は前年度からほぼ半減の635件となった。また、16年度は大きな災害も無く、16年度末時点の未着手件数は約500件にまで縮小した。

17年度も前年度と同内容で募集を開始し、提案総数は1,375件、うち土木インフラ関連は987件、採択数は520件となった。17年度末の未着手分は約200件まで縮小し、現場職員の努力により未着手解消の3ヶ年計画の最終年度である18年度内に概ね解消する見込みが立った。

b) 協働事業のあり方を再検討

地域主導型公共事業については、12年度の創設から16年度までの5年間で、府内26市町村のうち14市町村の26件を実施し、事業が完了した箇所は、活動された地元の方々に取り組み実績を審査委員会で発表してもらい、事業効果の確認を行った。例えば、親水公園の整備を行った箇所では、地域のイベントへの地域の方々以外の参加や、地域の保育園児、幼稚園児の自然環境学習といった効果が確認できており、委員から高い評価を得ることができた。一方で、地域主導型公共事業の思想に類似した地域創生にかかる様々な交付金が国で創設されたことから、17年度からは新規採択を行わず、継続箇所が完成する18年度をもって事業を終了し、今後は国の支援制度も活用しながら地域活性を図ることとした。

府民公募事業については、これまでの提案内容を検証したところ、事業初期には約8割を占めていた歩道の段差解消や歩行空間確保のための側溝整備、ガードレールや照明の設置など、“施設の機能向上”による安心・安全の確保に関するものは、17年度には約5割未満にまで減少し、その反面、増加したのが、河川の浚渫や舗装の修繕など、“施設の機能回復”による安心・安全の確保である(図2 提案内容の変化)。機能が不足していた危険箇所の解消が一定程度進んだことで、府民の関心は適正な維持管理にシフトしていることから、これまでに培った府民との協働体制を、京都府の維持管理の分野でさらに生かすことを検討することとなった。

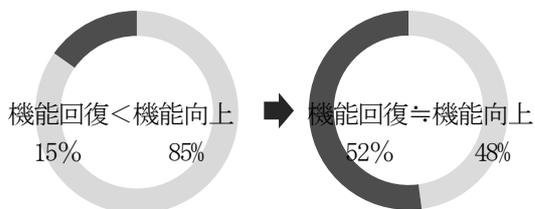


図2 提案内容の変化 (初期→17年度)

c) 府民協働をアセットマネジメントに展開

京都府の総人口は、04年の265万人をピークに減少傾向となり、既に本格的な人口減少局面を迎えている。国

立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、京都府の総人口は40年には約222万人となる見込みで、その後も減少に歯止めがかからないと指摘されている。人口構成で見ると、年少人口(0~14歳)、生産年齢人口(15~64歳)は既に減少が続いている一方で、老年人口(65歳以上)は増加を続けており、今後もこのような傾向が続けば、全体人口の減少のみならず、構成比率自体が大きく変化する。

歳入面では、府税収入が景気回復の傾向や地方消費税の税率改定を反映し、近年増収傾向にあるが、歳出面では、少子高齢化対策など社会保障関係経費の増加が続いており、こうした少子高齢化の進行への新たな対応など、インフラに求められるニーズの変化を考慮した上で、施設の存廃を含む事務事業の最適なあり方を検討する必要がある。また、近年の財政規模が9,000億円程度で推移している中、投資的経費は1,000億円程度、支出の11~13%で推移しているが、施設の老朽化が進む中、今後、確実に支出の増大が見込まれることから、予防保全等の適切な維持管理による経費の軽減・平準化を図る必要が生じているのは、全国の自治体と共通の課題である。

こうした厳しい財政環境の下、インフラの必要な機能を適切に維持していくためには、府民ニーズを的確に把握するとともに、時々刻々と変化する劣化や損傷の進行把握が重要である。

これまで、京都府のアセットマネジメントにおける現状把握は、他の自治体と同様、大きく2通りの流れで取り組んできた。一つは、道路点検など5年に1回のサイクルで定期点検を実施し、点検で損傷が見つかった場合は、早期に補修を行い長寿命化を図るというもの、もう一つは、毎日の道路パトロールで倒木や落石などを見つけ次第、緊急業者で対応するものである。

しかしながら、5年の点検サイクルの間に急激に劣化などが進行するケースや、河川では毎日のパトロールができないことを踏まえると、よりきめ細やかなアセットマネジメントを実行するためには、利用者である府民からの情報提供が不可欠である。

そこで、府民から提案をいただく項目に、インフラ長寿命化につながるものを含めることとし、従来は府民からの提案に京都府が応えるかたちで実施していた府民公募事業を一步前に進め、予防保全等の観点から管理者側が把握したいインフラの劣化や損傷を提示して募集するなど、京都府のインフラ老朽化の課題を府民とも共有するとともに、相互協力のさらなる強化を図るため、府民公募事業をリニューアルすることになった。

これにより、従来は維持管理予算と別計上としていた府民公募事業は、アセットマネジメント予算に組み入れることとなり、こうした方針は、全国の自治体にも義務づけられている公共施設管理計画にも反映し、京都府のインフラ施設の長寿命化やアセットマネジメントを推進し、府民満足の最大化を図ることとしている。

(4) リニューアル（18年度）

府民公募事業を京都府のアセットマネジメントに位置づけるほか、リニューアルにあたっては同事業の三つの課題を府民目線で解消することとした。

一つ目の課題は、募集締切後、工事着手まで約4ヶ月を要する期間の短縮である。従来型では、管理者で行う現地調査や技術審査の事務に約2ヶ月、その後の審査委員会に諮るための資料作成や結果の確定事務に約2ヶ月を要していた。ここで、現行の審査委員会に着目したところ、次のような側面が認められた。

事業創設以来、技術審査や審査委員会を重ねる中で、管理者側の技術審査の公平性や正確性が向上し、明確な採択基準を提示できるようになったことで、審査委員会において管理者の技術審査が覆るようなことはなくなっている。また、用地買収が必要な提案も採択を可能としていた頃とは異なり、近年の提案内容は、採択要件から用地買収の必要な提案を除外したことで、現在の管理区域内における施設の機能向上や回復に関わる小規模な維持管理の延長にある提案がほとんどである。

従って、事前に実施していた審査委員会を事後の委員会に変更し、管理者の責任で採択を決定して工事着手を可能とすることで、2ヶ月のスピードアップを図り、府民の期待に素早く応えることとした。

委員会を事後にすることによって、従来型の委員会ではできなかった目標達成状況を確認できる手段が確保できるため、事業改善の検討などにも活用することが可能となる。また、今後の事業改善の検討も見据え、個別の案件だけでなく、事業全体に対し、第三者の目でフォローアップする場として位置づけることとした。

二つ目の課題は、従来は採択結果のみに留まっていた情報公開を、採択後の進捗状況にも拡大して工事实施までのプロセスも可視化する透明性の向上である。これまでも、「いつ着手してもらえるかわからない」「なかなか着手してもらえない」といった声があったことから、概ね3ヶ月に1回の頻度で、進捗状況を公開することとした。外部への情報発信だけでなく、職員の意識・責任感が向上する効果も期待している。

三つ目の課題は、従来の年度当初のみの募集回数を拡大し、協働事業の充実を図ることである。従来型では4月～5月の2ヶ月を標準的な募集期間としていたために、台風シーズン後の府民の気づき、例えば河川の土砂堆積や小規模な護岸損傷などは、翌年度の募集時に府民から提案されることになる。さらに、工事着手は出水期を避けることから翌年の10月以降となり、これでは府民の気づきを適時適切な維持管理に活用できない。そこで、9～10月にも募集を行って翌年度の出水期までの工事完成に必要な工期を確保し、府民の安心・安全に万全を期すこととした。

このような府民目線の改善点も加え、09年度に創設した「府民公募型安心・安全整備事業」は、インフラの小

さな変状を予防保全につなげ、府民と京都府が一体となってインフラの長寿命化を見守り、きめ細やかな地域づくりに生かす「府民協働型インフラ保全事業」として18年度にリニューアルして再始動することとなった。1次募集では1,128件の提案があり、このうち、事業メニューに新規追加したインフラ長寿命化に係るものについては322件の提案があった。その中には、管理者が把握できていなかったものが3割程度含まれており、アセットマネジメントの分野においても、当事業を通じた府民と管理者との協働による施設の現状把握が可能であることが確認できた。

また、秋の台風シーズン後に実施した2次募集の提案数は300件に上った。提案者に今後の募集回数についてアンケートを採ったところ、「2回募集を希望」が45%、「通年募集を希望」が30%となっており、府民との対話を通じて、適切な募集回数を検討していく予定である。

3. まとめ

高度成長期において、旺盛な需要へ対応する形で迅速なインフラ形成を行ってきた京都府においても、府民の基本的なニーズはほぼ満たされた一方、価値観は多様化し、人口減少、高齢化、インフラの更新への対応が迫られてきている。また、管理者側においても土木技術者の不足や採用試験への応募者の減少、更には効率化による人員削減の要求等により、メンテナンス計画の確実な遂行に不可欠なインフラ管理者側の技術者の不足と技術力の継承が課題となっている。

このような中で、府民の安心・安全を確保するインフラ管理を行い、より豊かなまちづくりを行っていくには、今までに築き上げてきたインフラを、地域の実情やニーズに沿った形で、例えば、道路の幅員が狭く歩行空間を十分に確保できない箇所について、歩行者等がより安全に通行できるように側溝蓋を設置するなど、府民の意見も踏まえて継続的にリメイクするほか、管理者が抱えるインフラ老朽化の課題も共有してもらうことが重要であり、日頃からの地域住民との対話は極めて重要な意義を持つこととなる。

京都府では、10年にわたって実施してきた公募型事業によって、府民との対話チャンネルを確立するとともに、対話機会の増加は、我々のような技術公務員が公共サービスの提供者として求められる能力の一つである、行政の営業職としての能力、説明能力の向上にも貢献している。今後とも、多様化・複雑化する住民ニーズや地域課題への確に対処するため、当事業の継続的検証も含め、地域の課題解決に向け、府民、NPO、民間企業や行政など多様な主体が連携・協働する社会の実現に向かって様々な取り組みを進めていきたい。

謝辞：京都府の協働事業の推進にご指導とご協力をいただきました審査委員の皆様へ深く御礼申し上げます。