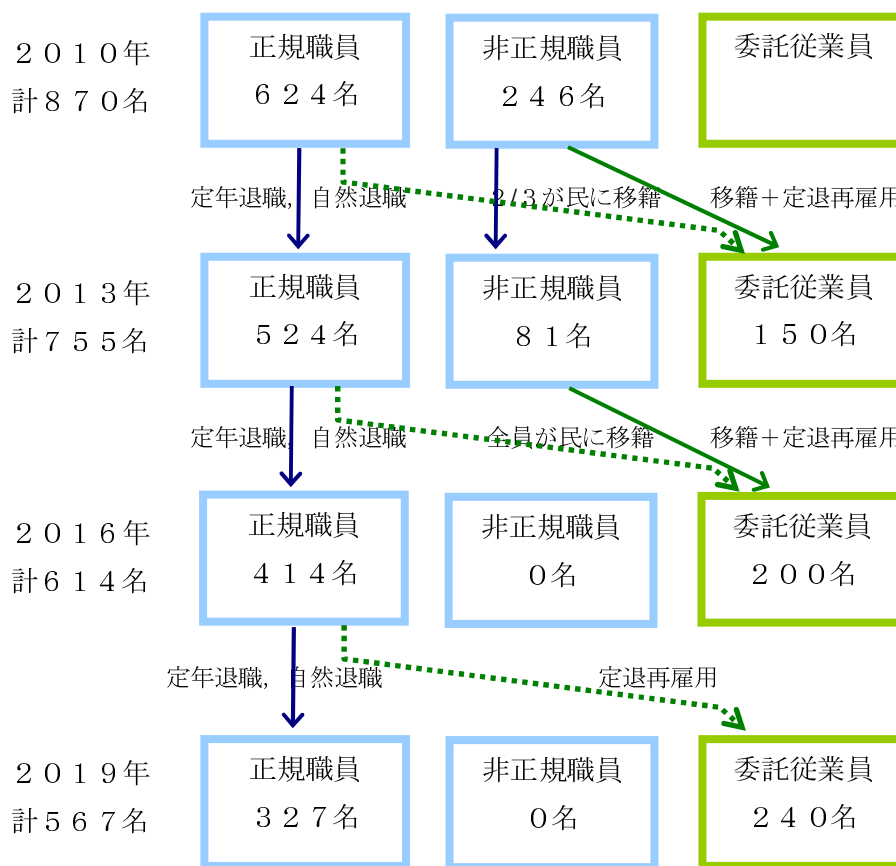


⑤ 三浦市における具体的な定数配置について

現在、三浦市の歳入の約23%が人件費に費やされているところ、上記において述べた民間企業への業務委託についてする上で、市役所外注費の削減の可能性についても触れておく。

例えば、工事発注に関して、アメリカの場合、民間企業が市役所業務を包括して行う事で、人件費等を大幅に削減することに成功している事例がある。

アメリカのサンデイスプリングス市の場合は、市役所職員が各種業務を行うより、30%以上のコスト削減がなされている、という研究も行われている。



上図は、現在の正規職員の退職者と非正規職員を民間に移籍させ、その業務を委託で補うことを想定したモデルである。

退職によって減った人員は単純な新規採用では補充せず、民間企業に委託する。定年退職者が毎年平均20人、自然退職者を10人程度として考えると、3年間で約100人が退職する。定年退職者（平均勤続年数30年）は平均給与が800万円程度、自然退職者（平均勤続年数9年）は500万円程度とし、加えて各人への年間100万円程度の社会保障等の負担があるとする、3年後にはこの100人分の支払い（900万円×60人+600万円×40人）の計7億8000万円が減ることになる。これに対して、退職者の業務を民間委託で補えば、委

託費との差額が市の財政負担軽減になる。

さらに、非正規職員（平均給与費は350万円とする）を段階的に民間に移籍する。3年後に約160人を民間に移籍させるとしたら、5億6000万円の給与費を削減できる。仮に、民間委託への外注費として1人当たり500万円支払うとしても、民間の従業員150人で業務を実施することが出来るとすれば、2013年の外注費は7億5000万円に抑えることが出来る。

なお、当該企業が、他の地方公共団体への業務拡大や業務プロセスの改善などを進めることを想定すれば、人件費等について、さらに抑制していくことも可能と思われる。

(6) 市役所施設及び旧県立三崎高校跡地利用

ア 二つの課題の包括的解決策

上記第3章において、市役所施設及び三高跡地利用に係る課題について、市役所施設については、既存の市役所施設でない場所への市役所施設の集約、三高跡地利用については、民間にその考えを委ねることを前提とした利活用案の再検討をそれぞれ指摘した。

市役所施設の集約に当たっては、地理的に三浦市の中心に位置する場所に当該施設を設置することが望ましいものと考えられるところ、三高跡地がその中心部に位置しているため、市役所施設の集約及び三高跡地利用は、一体的に考慮することが有用であると考ええる。

ただし、市役所施設を三高跡地に集約するためには、三高自体が老朽化しているため、当該施設を新設する必要があるところ、三浦市の財政状況を鑑みると、新設費用を捻出することは困難であるものと考ええる。

そこで、当大学院は、市役所施設の新設及び三高跡地利用を一体的に解決するため、PPEA手法を提案することとした。

PPEA手法とは、PPP手法の一種であり、公的機関が所有している土地の一部を、民間企業に安価に売却又は賃貸する見返りに、公的機関が希望する施設の新設又は建替えについて、原則として無償で実施させる手法である。

上記の手法は、アメリカ合衆国で生まれた理論であるところ、日本においても、奈良県出身の大学生に対し、奈良県が安価で住居を賃貸する「養徳学舎」（東京都文京区）の老朽化に伴う建替えについて、当該敷地の余剰となっていた箇所について、民間企業に安価で売却し、その見返りとして、売却先企業に当該学舎を無償で建て替えることを義務付けた、という事例が存在する。

この手法を採用することにより、奈良県は、当該学舎の建替えに係る財政出動を極限まで削減することが可能となり、且つ、売却先企業は、当該土地に建設した賃貸マンション建設の費用について、当該学舎を建設しても、なお周辺土地の取引価格より安価に奈良県から土地を購入できた、という、官及び民がそれぞれ利益を享

受する関係（いわゆる「Win-Winの関係」）を構築することに成功した。

上記の例を市役所施設の集約及び三高跡地の利用の課題への打開策として当てはめることとした。下記イでその詳細を論じることとする。

イ 具体的打開策

市役所施設の集約及び三高跡地利用に当たり、目的を以下のとおりとした。

- ① 三高跡地利用の具体案については、下記③及び④を除き、基本的に民間企業の提案に委ねる。
- ② 三高跡地利用を行う企業に対して、当該企業に利潤をもたらすよう、当該土地を安価で賃貸する。
- ③ 上記②の措置を講ずる代わりに、市役所施設の集約に際し、庁舎等の施設について、三高跡地利用を行う企業に無償で建築させる。
- ④ その他、基本計画の目的等を鑑み、住居施設及び商業施設の建設を義務付ける。

以上の目的を踏まえ、仮に三浦市がP P E A手法を用いた両課題の打開を図る場合の募集要項をシミュレーションとして別添資料のとおり作成した（以下、当該資料を「シミュレーション資料」という。）。

ウ 募集要項（シミュレーション）の留意点

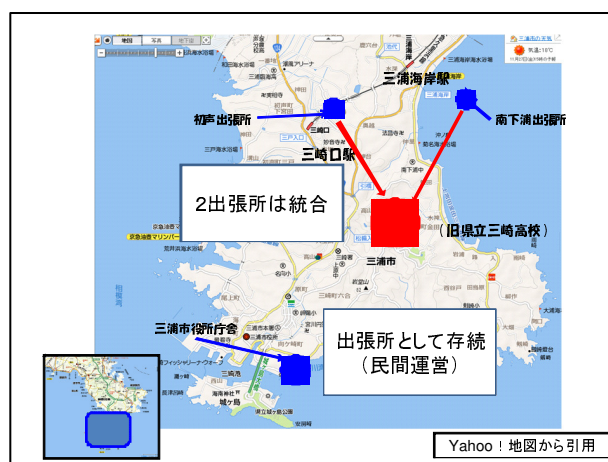
- ① 本件募集要項では、仕様発注等と異なり、本件事業の実施に当たり、三高校舎の取壊しを除き、基本的に三浦市が何らかの財政出動を伴うものではない。

従って、本件事業に際し、民間企業から提出される提案書の評価に当たっては、本件事業の遂行に要する費用の大小が主な評価項目ではなく、事業の内容自体が主な評価項目となる。

- ② 上記アで述べたとおり、本件事業は、官民双方が利益を享受するようなものとするものであり、例え三浦市にとって大きな利益となっても、民間企業が負担を負うような提案は、評価すべきでない。

また、三浦市の利益に比して、民間企業に過度の利益をもたらすような提案についても、公益事業という観点から望ましいものではない。

そこで、本件事業の募集に当たっては、シミュレーション資料のとおり、本件事業によって三浦市が享受する利益及び民間企業が享受すべき利益（三浦市が享受する利益とほぼ同規模とする。）を算出し、損益シミュレーションとして公表することで、本件事業規模及び三高跡地の賃貸料設定の根拠を明確にし、民間企業の提案に資する必要がある。



③ 本件シミュレーション資料では深く言及していないが、既存の市役所施設を集約することによって余剰となる土地は、本庁舎跡地を除き、すべて売却するものとして損益シミュレーションを作成している（本庁舎跡地については、当該跡地を利用し、民間企業運営による住民票等証明書発行業務だけを行う出張所として利用することとしている。）。

しかし、本件募集要項において、余剰となる土地の跡地利用についても募集することも可能であると考えられるところ、当該土地の跡地利用についても、民間企業からの提案を必須とすることも有用であるものとする。

④ シミュレーション資料の作成に当たっては、三高跡地が第一種住居地域であることは考慮していない。

あくまで、PPEA手法を用いた募集要項として、いわゆる「たたき台」を提示したものであり、実際には、三高跡地における既存の規制を踏まえた募集要項を作成することも考えられる。

ただし、シミュレーション資料における必須事項の選定は、上記第3章、(4)を踏まえて行っているところ、仮に、三浦市が、市役所施設及び三高跡地利用について、PPEA手法を採用する場合は、第一種住居地域の変更等柔軟な対応を望むところである。

(7) 道路事情

慢性的に渋滞している状況を改善すべく、フランスをはじめとするヨーロッパで多く適用されているコンセッション方式でのインフラ整備について考える。大きな観光資源を持つ三浦市にとって、市街地道路の慢性的な渋滞は致命的である。三浦半島西側に計画される都市計画道路（以下、「西側ルート」という。）は現在、整備計画に上がっているものの財政難等の理由により凍結されており、特に油壺地区をまたぐ橋梁の建設費の捻出が困難とされている。そこで、PPP手法のひとつであるコンセッション方式により橋梁の資金調達から建設、運営、維持管理至る大半を民間が実施することで、財源負担およびリスクは公共から民間企業に移行する。ここで、コンセッション方式とはインフラの施設所有権は公共側が保持しつつ、民間企業にインフラの事業運営権を長期間にわたって移譲する方法である。

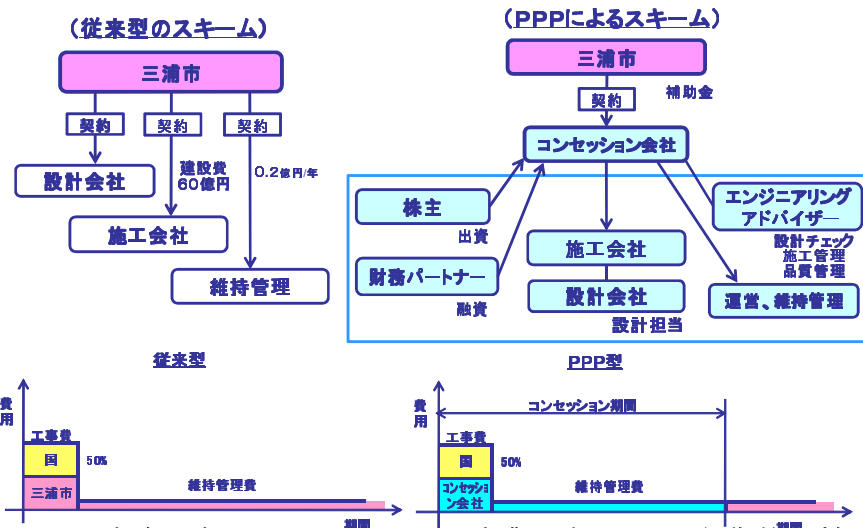
なお、以下の図表、フォトモンタージュ等の資料は㈱アンジェロセックが作成したものを引用している。



ア 基本コンセプト

本項では、民間経営資源・ノウハウを活用することで、公共側の財政負担を大幅に低減するとともに、民間企業には長期的な料金収入のインセンティブを与えることにより、良質のサービスを利用者に提供することを目的として、西側ルートに係る課題の打開策を提案する。

コンセッションによる事業スキームを下図に示す。



コンセッション方式を適用することで、民間企業は建設による短期的な利益を追求するのではなく、通行料などの長期的な収入を利益の源泉に据えるため、魅力的な橋梁を安価でかつ早期に建設することが可能となり、三浦市は、支出を最小限に抑えながら、重要な社会インフラであり、かつ貴重な観光資源ともなり得る魅力的な橋梁を得ることが出来る。

また、必然的に適切な維持管理が長期的、定期的実施されることとなり、安定した道路サービスが長期的に利用者へ提供されることとなる。

更に、国内建設業界にとってはこのことが技術イノベーションを促進し、ひいては国際競争力の強化につながり、業界底上げを図ることが可能となる。

一方、三浦市側は、土地収用等他の公権力を行使しなければならない事象に特化するとともに、一部補助金の捻出や交通量が想定値の下限値を下回った場合の保証を行うことを想定する。補助金の捻出には例えば有料道路である城ヶ島大橋の収益の一部を転用することも考えられる。

イ コンセッション方式によるインフラ整備の事例

コンセッション方式によるインフラ整備の事例として、ミヨー高架橋（フランス）を取り上げる。

ミヨー高架橋は、フランス南部のモンペリエから高速自動車道 A-7 5 が北上してクレモンフェラン市に向かう途中にある深い渓谷が続くタルン渓谷に架設されたコンセッション方式による有料の高架橋で、パリ～スペイン間を結ぶ新たな連絡高速

道路である。また、海拔1,100mのフランスで最も高い標高の高速道路で、最も高い橋脚は245mにも達し、雲が眼下に見下ろすことが出来るほどの高さであることから「雲の上の橋」とも称される。



架橋位置図及び「雲の上のミヨー高架橋」 森元峯夫（平成21年8月撮影）

本橋は、全長2,462mで総工事費は約3.2億ユーロ（115円/ユーロとして約370億円、約500千円/m²）と極めて安価な建設費で、フランスの大手建設会社エファージュが資金調達、建設、運営、維持管理を自ら実施している。

コンセッション期間は75年であり、そのうち40年は通行料収入を制約なしに得ることが出来るが、40年を経過した時点で、余剰利益の一部を行政に返還する契約となっている。エファージュの主たる収入源となる普通車の通行料は4.9ユーロ（7、8月のピーク時のみ6.5ユーロ）で、コンセッション期間終了後の事業権はフランス政府に返還される。



ミヨー高架橋の全景 森元峯夫（平成21年8月撮影）

ミヨー高架橋を通過した自動車等は、開通から本年8月までに、累計で2,600万台に達している（年平均1万3,500台/日（当初想定8,000～1万台/日）、7,8月で年間の3分の1を占める。）。

また、ミヨー高架橋近くには情報館が整備されており、橋梁の建設、運営などに関する広報の場として利用されており、ガイドツアーなども行われている。



ミヨー高架橋近くの情報館

ウ 西側ルートへの適用

上記ア及びイを踏まえて、西側ルートへの適用を検討する。

西側ルート橋梁は、道路としての機能だけでなく、観光促進機能を持たせることを目指すところ、その橋梁自体の魅力とともに安価な通行料での運営が求められる。

そのためには、観光地である油壺の景観に十分配慮した景観コンセプトを有し、且つ経済合理性に優れた橋梁が望まれる。





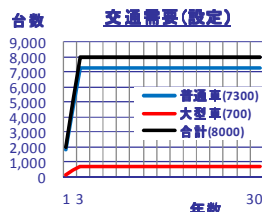
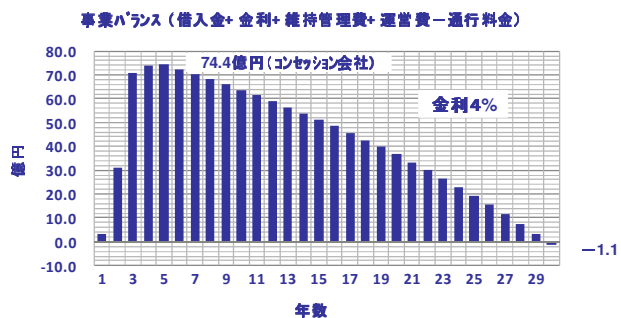
コンセッションによる橋梁のイメージ

なお、当大学院において、簡易な損益予測を行ったところ、交通量需要を8,000台/日と想定すると、当該事業受託企業が市中銀行から借り入れる資金の金利によっては事業が成立しなくなる恐れがあり、交通量需要を直近の道路交通センサスの5,000台/日と想定した場合には補助金を40～50%程度充当しなければ事業が成立しなくなる。

そこで、「リスクとリターンの設計」について、以下の概念を踏まえて行うことが有用であると考えます。

- ① 技術イノベーションや道路規格の弾力的見直し等による建設費（借入金）の低減
- ② 適切な補助金割合、通行料金の設定
- ③ 低金利融資の模索
- ④ 城ヶ島大橋で得られた収益の一部転用の可能性検討
- ⑤ 情報館やガイドツアーからの副次的な収入源創出の可能性

【交通量需要予測が8000台/日の場合】

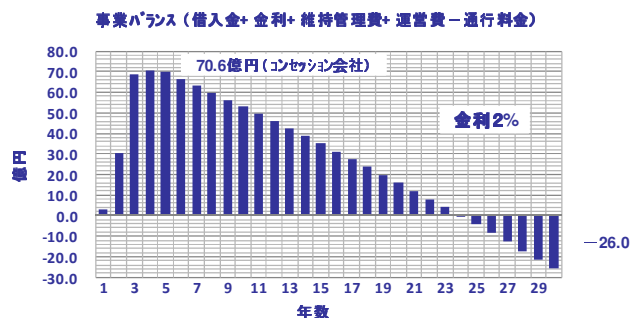


| 通行料金(円) | |
|---------|-----|
| 普通車 | 200 |
| 大型車 | 500 |

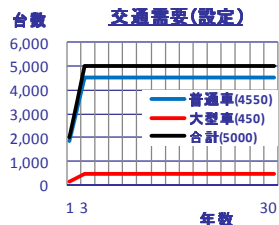
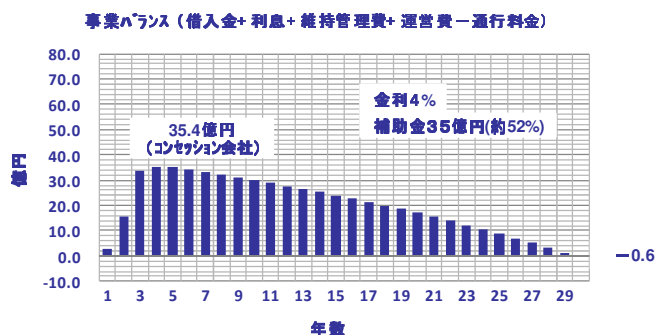
| 項目 | 年 | | | | | 備考 |
|--------------------|---|---|---|---|------|----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | ~ 30 | |
| アドバイザーによるPPP契約内容検討 | | | | | | |
| コンセッション会社の選定 | | | | | | |
| 調査、設計、施工 | | | | | | |
| 運営、維持管理 | | | | | | |

| | |
|-----------|--------|
| コンセッション期間 | 30年 |
| 借入金(建設費) | 67億円 |
| 金利 | 2~4% |
| 維持管理 | 1億円/年 |
| 事業運営費 | 1億円/年 |
| 補助金 | なし(仮定) |

(国からの補助金の可能性)



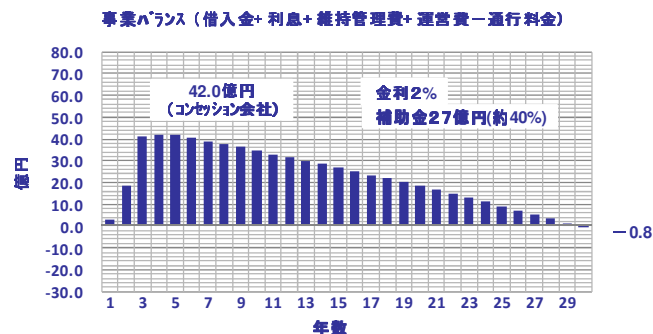
【交通量需要予測が5000台/日の場合】



| 通行料金(円) | |
|---------|-----|
| 普通車 | 200 |
| 大型車 | 500 |

| 項目 | 年 | | | | | 備考 |
|--------------------|---|---|---|---|------|----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | ~ 30 | |
| アドバイザーによるPPP契約内容検討 | | | | | | |
| コンセッション会社の選定 | | | | | | |
| 調査、設計、施工 | | | | | | |
| 運営、維持管理 | | | | | | |

| | |
|-----------|-------|
| コンセッション期間 | 30年 |
| 借入金(建設費) | 67億円 |
| 金利 | 2~4% |
| 維持管理 | 1億円/年 |
| 事業運営費 | 1億円/年 |
| 補助金 | 有りと仮定 |



注) 量: 5000台/日の根拠はH17道路交通センサ【三浦縦貫道路 横須賀市太田和(料金所)】より

第7章 長期的視野に立った施策の提案

(1) 長期的視野に立った新産業の創造（三浦市立病院の在り方）

ア 三浦市立病院の今後の見通しについて

上記第4章のとおり、三浦市は、三浦市立病院の経営改善策を講じ、経営悪化を食い止めようと必死の努力を行ってきた。

しかし、先般、三浦市HPで公開された、「三浦市立病院改革プラン実施状況」によると、平成21年度における改革実績は、経常収支比率、病床利用率等、同年度の目標を軒並み下回るものとなった。

上記実績を鑑みると、今後についても、改革プランの達成は決して容易ではないと考える。

三浦市立病院の現在の状況は、平成20年9月末をもっていったん閉鎖した、旧銚子市立総合病院（以下「旧銚子病院」という。）がたどった状況に類似しているものと思われる。

別添資料は、岡本が平成21年6月時点で作成し当大学院に提出した、旧銚子病院の状況をまとめたレポート及び本年再開した銚子市立総合病院（以下、「新銚子病院」という。）のプレスリリースである。

旧銚子病院は、上記の経営状況に加え、近くに立地している他の総合病院の状況等の地理的な環境についても、三浦市立病院と類似した状況にあった。

プレスリリースによると、現在、新銚子病院は、内科診療に限り、指定管理者制度によって診療業務を再開したものの、その規模は、個人経営の診療所と何ら変わるどころはなく、今後について、総合病院としての経営を目指しているものの、その道のりは、極めて困難と思われる。

三浦市立病院についても、今後、平成21年度と同様、計画に対して実績が下回るような事態が続けば、新旧銚子病院がたどっている状況を考慮しなければならなくなる可能性も考えられる。

そこで、当大学院においては、下記イ以下の視点で、打開策を講じることとした。

イ 三浦市立病院に係る打開策の提案に当たって考慮した事項

① 三浦市立病院が、従来の「(大規模)総合病院」であり続けるべきか否か

三浦市立病院が、今後も、現在のような形態で存続することが、三浦市民等にとって、一番望ましいことであり、三浦市民の思いも同様のものと思われる。



しかし、上記アのとおり、経営状況は必ずしも良いものとは言えないところ、現在の形態を維持することは、困難であるものと思われる。

一方、三浦市に隣接する横須賀市には、横須賀市立横須賀市立病院及び国家公務員共済組合連合会横須賀共済病院の2総合病院が存在する。

三浦市立病院を含め、それぞれ先進医療が可能な総合病院ではあるが、特に横須賀市立病院については、経営状態が芳しくなく、指定管理者制度の導入に伴い、脳神経外科診療の縮小等、既に医療規模が縮小しつつある。

また、所在地人口45万人、県下130万人の医療を支える大分県立病院ですら、平成18年度までは純損失、平成19年度及び平成20年度の純利益が1億円前後である（平成21年度は8億円強）ところ、「総合病院」の経営には、射程する人口規模が相当数必要であることが分かる。

以上を踏まえると、当大学院は、三浦市立病院については、現在の形態を維持することよりも、横須賀市に存在する2病院との「医療の住み分け」を行い、更なる経営の効率化を図ることがより有用であるものと思料する。

② 最近注目されている医療分野

病院といえば、「手術や診療で病気を治療する場所」というイメージが一般的であろう。

これまでは、医療行為といえば、手術や投薬等で、病気の原因を除去することが主な目的とされてきた。

しかし、これから到来する高齢化社会を迎えるに当たり、患者が例え高齢であっても、病気の原因を除去するだけでなく、当該者をできる限り疾病等が発症する前の状態に戻し、社会復帰させるための医療行為、すなわち、リハビリテーション（以下、「リハビリ」という。）が注目されている。

例えば、東京都渋谷区に本拠を置く、「初台リハビリテーション病院」（以下、「初台病院」という。）は、リハビリテーション専門病院であるところ、173あるベッドは常に満床であり、入院予約が殺到しているとのことである。

このような状況となった大きな要因は、初台病院が持つ「リハビリ機能の高さ」であると思われる。

初台病院は、一日当たりのリハビリ時間が他の病院と比して長く、リハビリの専門家が土曜、日曜を問わず医療行為に当たっている。

そのため、同病院のHPによると、平均入院日数が約80日、退院後の自宅復帰率が約67%（死亡率0.3%）となっており、「初台病院でリハビリを行えば、社会復帰も夢ではない」といった希望を患者に与えている。

③ 市立病院としての役割

三浦市立病院の在り方を講じる上で、忘れてはならないのは、同病院が、「三浦市民の精神的支柱」となっていることである。

商業施設等とは違い、疾病を発症した際、少なくとも、治療のための入口として、市立病院が存在することは、三浦市民が日常生活を送る上で、精神的に重要な要素であると思われる。

ウ 望ましいと思われる三浦市立病院の在り方

上記イを踏まえ、当大学院が講じた三浦市立病院の在り方は以下のとおりである。

① リハビリ系医療に重きを置いた医療

三浦市は、上記第4章のとおり、優れた景観、上質な農水産物に恵まれている。

そこで、当該産業を上記第6章で強化した上で、患者の精神的充足感を大いに満たすリハビリ系医療に重きを置く病院にすることが望ましいと考える。

さらに、患者が、医療の住み分けにより他の総合病院で

治療をするに当たり、三浦市立病院に転院できるよう希望的観測を持てる効果も期待できる。

また、各産業の強化により、病院の在り方を講じるに当たって、議論となっていない、患者家族等の「付添い人（送迎者）」にとっても魅力的な病院となる可能性がある。

すなわち、患者の三浦市立病院の入退院、見舞い等に当たり、これまでより魅力的となった三浦市を堪能することにより、ともすれば負担となっていた行為が、逆に「楽しみ」となる可能性がある。

さらに、上記のように三浦市立病院を変革させていくことで、強化された既存産業を利用した食材等を同病院に提供すること、付添人等に対する宿泊施設、観光資源を提供すること等が可能になり、既存産業との相乗効果が生まれる。

三浦市立病院の特色を出すことで、リタイアメント世代を射程した居住地域の創設、リハビリを含んだ短期滞在型観光プランの創出等、同病院を核とした「健康産業」を創出することができるものとする。

これは、首都圏から程近い三浦市だけが持ち得るアドバンテージであり、上記で触れた初台病院とは違った性格の、非常に魅力的な「リハビリ病院」とすることができるものとする。

② 三浦市民のための診療所

上記イ②で触れたように、三浦市立病院は、三浦市民の生活上の精神的支柱で



あるものと考えている。

従って、内科、整形外科等恒常的に三浦市民が利用すると思われる医療分野については、診療所程度に残し、更に、先進医療が必要となる疾病であっても、当該者には、必要か否かの判断はつかないため、さし当たって医療相談ができるような窓口を併設することが望ましいものとする。

この窓口は、医療の住み分けを行った公的病院であるが故のアドバンテージであるものとするからである。

エ 上記ウを行う上で留意すること
上記ウを行う上で留意する点を以下のとおりまとめた。

- ① 横須賀にある2病院との「医療の住み分け」の協議
- ② 病院業務従事者の扱い
- ③ リハビリ器具等の購入（借入れ）
- ④ 病院所在地の不動産を所有し続けるか否か
- ⑤ 業務自体を、「公務員」が行うか否か
- ⑥ リハビリ病院とすることが経営改善になるかの詳細な検討

上記の留意点を解決するためには、相当の期間を要するところ、さし当たっては、従来の三浦市立病院の改革プランを着実に実行するための施策を講じる必要があり、併せて、上記ウを実現させるための検討を行う必要があるものとする。



第8章 三浦市のPPPとともに推進すべき行政組織の在り方

(1) PPPの推進に向けた組織の提案

PPPを機動的に進めるには、組織が持つべき重要な要件がいくつかある。首長などの意見を直接反映させやすく意思決定が迅速であること、市・市民の長期的な利益を追求する公共的立場であること、一部の部署だけでなく組織横断的な業務を見られること、民間の事業活動のスピードに合わせた事業の展開が行えること等である。

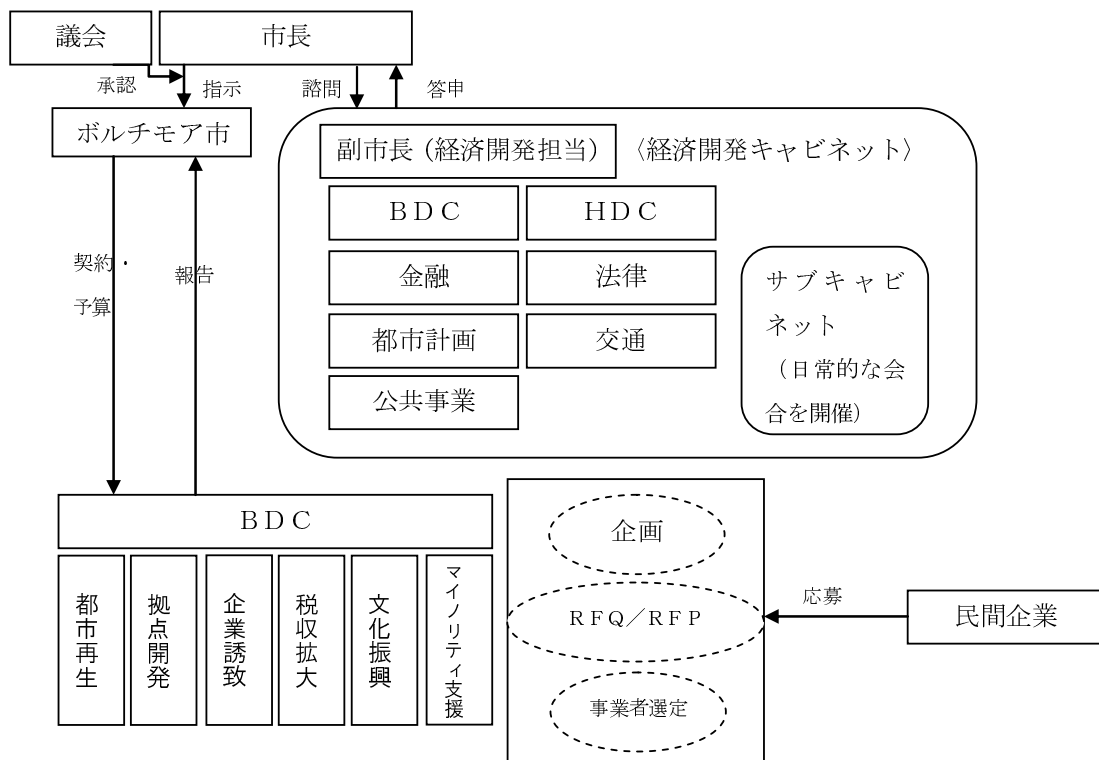
市の長期的なビジョンに沿いながら、PPPの案件を随時組成することができる対応力・許容力も求められる。

このような立場を実現させるためには、市の政策経営・企画部門内に専属のスタッフを配置するか、新たな部署を設置する、または市長の諮問機関のようなPPP推進委員会を作るなどが考えられる。

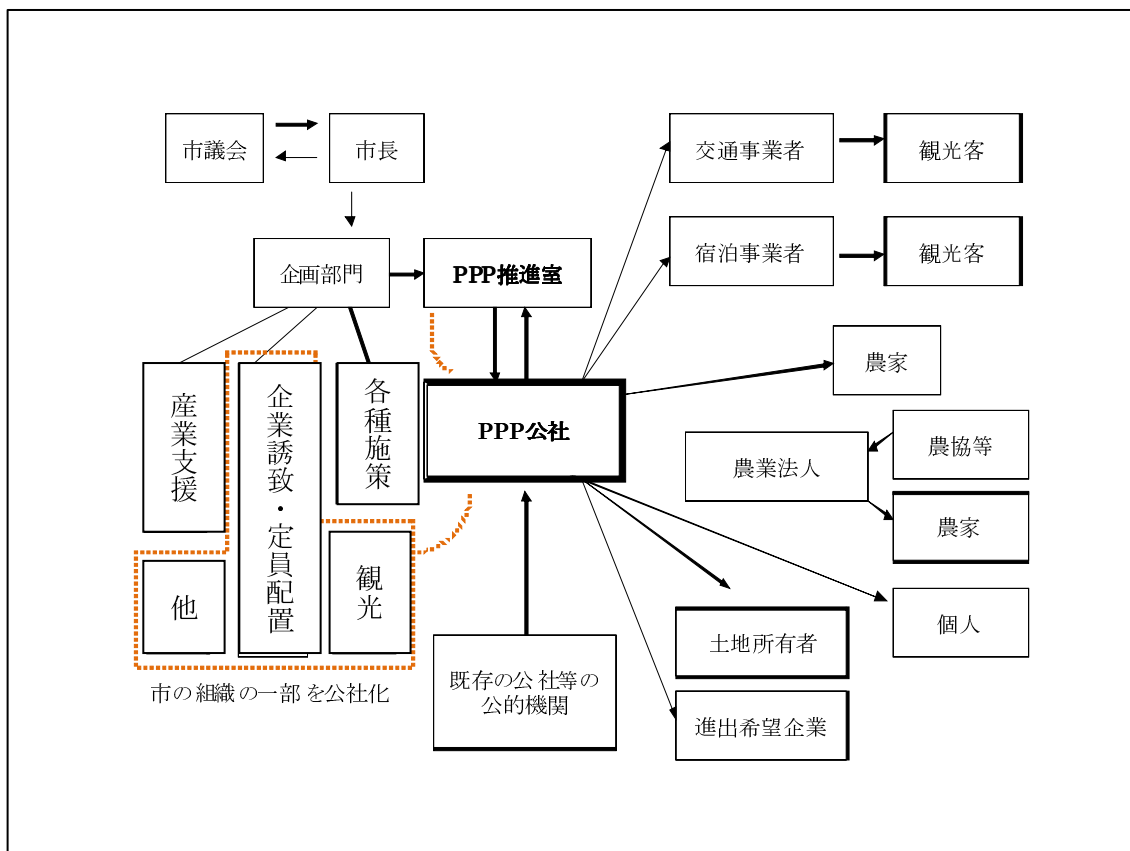
諮問機関とする場合には、その企画部分は市長・副市長や議会、市内産業界の代表者などで構成し、さらに実働的な人員を配置するなどの形を取ることができるだろう。

事例：メリーランド州ボルチモア市「ボルチモア開発公社（BDC）」

スラム化した中心市街地の再開発、商業・業務拠点の整備、中低所得者向け住宅建設、企業誘致など市の「経済開発」に関する業務全般を市との契約で実施している。BDCの事業方針に当たる市の経済開発方針は副市長をトップとする市長の諮問委員会「経済開発キャビネット」で決定する。同委員会はBDCや住宅開発公社（HDC）、市の都市計画や公共事業部門、金融関係者、法律の専門家等で構成している。日常的な事業方針などにきめ細かに担当するため、実務者レベルのサブキャビネットを置いている。



<PPP を円滑に進めるための組織例（公社を置く場合）>



ここでのイメージは、市の内部に「PPP 推進室」を設置し、市の行財政改革や開発計画などのうち、PPP 手法を活用できる事案がないかを随時チェックして企画部門などと連携して PPP プロジェクトを組成し、事業者の募集・選定などを行う。

より機動的・迅速に事業を実施するためには、市や民間企業などが出資して「PPP 公社」を置き、実際のプロジェクトの推進役とする。観光や企業誘致、産業振興等、民間事業者または民間的経営に委ねる事で効率が向上するような組織は、公社に統合することも考えられる。

事例：オガール紫波（株）（岩手県紫波町）<http://www.ogal-shiwa.com/>

JR 紫波中央駅前の大規模な低未利用町有地（約 10ヘクタール）の開発を円滑に進めるために紫波町が出資して設立した株式会社。市が策定した開発基本構想に沿って事業化を進めている。老朽化した町役場の再整備や図書館、住宅地の整備などを目指している。09年には、町と協力して県サッカー協会のフットボールセンター誘致に成功した。誘致時には、町や議会だけでなく町内事業者の意見調整や関係機関への働きかけ等を積極的に実施した。さらに、図書館や交流センター等が入居する「オガールプラザ」が完成した後に維持管理運営を行うためのSPC（特定目的会社）も設立している。

あとがき

今回の三浦市における PPP 導入調査のきっかけは二町谷団地の活用についてであった。

2010 年の三浦市の再研究では、アメリカのフロリダ・アトランテック・大学 (FAU) との共同、研究分担システムを導入し、東洋大学がフロリダの地域再生プログラム研究を行う交換として、FAU には三浦市の二町谷団地の活用を研究してもらった。二町谷団地に関わる条件は外して、自由にアメリカの大学生に考えて頂いた。

アメリカ側から出てきた研究成果の中で考慮すべき企画が、本文とは別にあつたため、このあとがきで紹介したい。

さすが車の国、アメリカのアイデアと思われるが、観光、二町谷融合のアイデアと言つてよい。それは二町谷団地を関東地域における車の販売センターにするアイデアであった。

簡単に説明すると、数社の車販売所を誘致し、市と販売会社で三浦に車を見に、試運転に、また、購入に来る街にするアイデアである。初期投資は少なく、販売額は大きく (1 台数百万円)、二町谷と言う大規模な空き地を利用し、東京に 60 キロ、観光地三浦、魚、農産物の産地である三浦を利用し、日帰り、一拍とまりで三浦に観光、車購入訪問・旅行をしてもらふアイデアである。土地の所有者、三浦市と民間車販売会社、観光産業 (ホテル、旅館、その他観光産業) と共同で二町谷団地の有効活用を考えるプロジェクトである。

このようなプロジェクトが成立する条件が整っている地域は関東首都圏でも三浦以外には多く存在しない。首都圏への距離、観光地三浦、食材豊富な三浦、これらが揃つて初めてこのプロジェクトの可能性が出てくる地域なのである。また、東地域を使つての車の試運転が可能な三浦も売り物になる。

今まで、日本には、1箇所数社の車販売が可能な場所は無く、購入希望者はそれらの販売店を独自で廻る必要がある。ここでは数社の車が販売されており、試運転ができ、色も、オプションもすべて可能と言う販売所である。日本では初めての試みになることによる話題性もあり、より人を集めることになる可能性を秘めている。

車販売会社と、市、観光産業は共同で車を購入するお客には無料の訪問旅行を企画し、その費用は車販売の中から支払う形である。つまり、客側から言えば、ただで三浦訪問 (一泊旅行) ができるわけである。

土地のオーナーである市は二町谷団地を車販売会社にリースし、例えば、その賃料を販売価格の % でとる形である。1 台 300 万円で売れる場合、その 2 % を取れるとすると、1 台で 6 万円、10 台で 60 万円、100 台で 600 万円と言う計算になる。1 社で月 100 台 (週 20 台) として 4 社が進出する場合、土地のオーナーである市には月 2400 万円、1 年で約 3 億円収入を得ることが可能になる。10 年で 30 億円、30 年で負債分を返すことが可能になる。このプロジェクトが可能である場合、市の観光業、ホテル、旅館は、レストラン、お土産販売、その他が潤い、市の観光産業の繁栄に貢献でき、そのような経済活動から市への税もより多く払われることになる。雇用促進、また、銀行設備も

必要になる。また、車販売に関連する産業も進出してくることにつながってゆく可能性を持っている。

さて、そのような車販売活動が可能かどうかは、関東首都圏で車販売を行っている企業へのヒアリングが必要である。が、これまでにこのような車販売は日本では存在しないゆえ、単なるヒアリングでそのフィージビリティを確かめられない。車販売、地域活性、観光促進を考え、市が中心にその計画を進めることが必要である。首都圏でヒアリングを行い、このような車販売場に対してのアンケートを採る必要がある。その場合、単なるアンケートで無く、フォーカスグループ調査（車を買いたいと持っている顧客、数年以内に車を購入する可能性がある顧客、15・20名に集まってもらい、その善し悪し、アイデア、値段等を調べることにより、このような新事業が首都圏で可能かが判明すると思われる。

例えば、神奈川県にその本社を移転した日産自動車から話を始める方法も考えられる。日産がこれから販売を考えるエコカー、電気自動車中心での販売も考えられる。また、日産だけでなく、他社にも声をかけ、エコカーだけを販売するエコカー専門地域も考えられる。二町谷地区にほど近い横浜横須賀道路横須賀PAには、電気自動車のバッテリー充電所が設備されており、高速走行の試運転、また、乗り方によるガソリン効率運転テストも可能とも思われる。

いかにも、アメリカ人がゆえに発案できるプロジェクトであるが、そのメリット、優位性を考えると三浦市として十分に検討の価値はあるアイデアと言える。

このように、三浦市の地域再生プロジェクトを当大学院で行うことにより、研究に携わる者がそれぞれ保有している人的つながりにより、三浦市単体では困難であると思われる多様な業界に携わる者からの意見を集約することができたものと考えている。

三浦市の今後の施策を講ずる上で、本報告書を、大いに役立てていただければ幸いである。

東洋大学大学院公民連携専攻 教授 サム田淵

本報告書作成者一覧

氏名

椿 辰一郎

職種（職歴）

北九州市役所職員（下水道→空港企画→企業誘致→シティセールス）

報告書を通じて三浦市に伝えたいメッセージ

地方自治体職員がこれからどうあるべきか、何を理念に仕事をすれば自治体に良い結果が跳ね返ってくるか、三浦市の検討を進める上で、多くの教訓を得ました。苦手なことは誰かに任せるやり方がパートナーシップの考え、見方を変えれば、自治体が課題と思っていることを、チャンスと捉える人がいるかもしれない。三浦市の報告書を通じて、自分に芽生えたそんな思いが少しずつ広がればいいと思います。

氏名 菅野元衛

職種（職歴） 建設会社にてプロポーザル活動を担当

報告書を通じて三浦市に伝えたいメッセージ

魅力と活力あるまちづくりの実践に、この報告をぜひ活かしてください。

氏名

長谷川 智行

職種（職歴）

三浦市役所税制課

報告書を通じて三浦市に伝えたいメッセージ

市の財政も地元経済も大変厳しい状況にありますが、下を向いては状況を打開して行くことはできません。今回の報告書は、三浦市が持つポテンシャルを外から見つめ、公民連携の視点から“まちづくり”の可能性を示したのですが、三浦市の未来を希望に満ちたものにするために、その糸口として役立てばと願っております。いえ、願っているだけでは駄目です。今こそ私たちが行動を起こさなければならない時なのだとは決意をしました。

氏名

水嶋 啓

職種（職歴）

ランドブレイン株式会社（まちづくり、PPP等々のコンサルタントです）

報告書を通じて三浦市に伝えたいメッセージ

PPPは、大規模な市ではなく、三浦市のような特色を持った、小さな自治体の方が推進できます。是非、1つでも、2つでも事業化して見ましょう。もしかしたら、うまくいかないこともあるかもしれませんが、公民連携は、四角四面のものではなく、柔軟な発想とアイデアが必要です。うまくいかなかったことも、次に活かせれば価値のあるものになると思います。

氏名

松永徳重（まつながなるしげ）

職種（職歴）

橋梁技術者。＜技術士（鋼構造及びコンクリート）、一級土木施工管理技士など保有＞

報告書を通じて三浦市に伝えたいメッセージ

三浦市は多様かつ魅力的な資源が豊富で、PPPプロジェクトが比較的实施しやすいフィールドです。橋梁のコンセッション事業を例に挙げれば、最大のリスクである交通需要は他の地方都市と比べて低く、民間も参入しやすいはずで。今回、PPPの可能性を提案させていただきましたが、PPPプロジェクトの実施にあたっての最終責任者は三浦市です。是非、新たな一歩を踏み出して、未来への扉を開いて頂きたいを思います。

氏名

飯高 邦嗣

職種（職歴）

東京都多摩市役所（平成22年3月31日付、早期退職）

報告書を通じて三浦市に伝えたいメッセージ

32年間行政に携わり、昨年9月より公民連携を学んでいますが、現在の財政難から脱却するためには公民連携の視点が重要です。更に成功に必要なのは行政職員の意識改革で、三浦市であれば実現可能と考えています。市民のために良い「しごと」を望みます。

氏名

宮本 恭嗣

職種（職歴）

株式会社 GMK（まちづくり・再開発コンサルタント）

報告書を通じて三浦市に伝えたいメッセージ

日本における PPP の取組はまだ緒についたばかりですが、これからの地域経営・自治体経営には欠かせないものと考えます。

前例や慣習に囚われず、一步を踏み出す勇気を持ってください。

子供達に引き継ぐものが大人達のツケではなく、持続可能で豊かな三浦市となるために本報告書がその一助となることを期待します。

氏名

岡本 哲宜

職種（職歴）

ANK→大分地方法務局→法務省民事局→東京法務局

報告書を通じて三浦市に伝えたいメッセージ

国，地方問わず，これから公的機関が行う施策は，大きな政府だけを目指せば，公債の増大，小さな政府だけを目指せば経済規模の縮小をもたらすものと考えています。

PPP は，なるべく少ない財政出動をもって，より大きな公共サービスを提供するための理論であるものと感じています。

報告書で提案した施策は，「公民連携」の文字どおり，官民一体となった施策を行うことを目指しています。

この報告書をきっかけに，「みんなで作る三浦市」を目指してほしいと感じています。