

① 豊かで持続可能な社会を次世代に引き継ぐ人口減少対策について

今から10年ほど前に日本創成会議のメンバーで総務大臣等を歴任された増田寛也氏が、2010年から2040年にかけて20～39歳の若年女性人口が5割以下に減少する市区町村、すなわち「消滅可能性都市」なるものをデータ文書で発表しました。いわゆる「増田レポート」です。要するに第一子を出産する全女性の9割が20～39歳までの間で出産をされると言われていて、この年代の女性が50%以上減少することで、人口が維持できなくなり消滅の可能性があるということです。日本の人口減少問題への問題提起として発表されたこの増田レポートは、当時の日本全国の自治体関係者に驚きと衝撃を持って受け止められたことは想像に難くありません。特に急激な過疎化に悩む自治体では尚更だったことだと思います。

約5年前の新聞報道等の資料によると全国にある約1,800の市区町村のうち、消滅可能性都市の数は896に上ります。約50%の割合であり、市区町村の2つに1つが消滅可能性都市であるということです。では、本町の現状は一体どの位置にあるのでしょうか。

令和2年3月に改訂した長与町まち・ひと・しごと創生総合戦略の冒頭の序文には「本町は、消滅可能性都市と言われるような逼迫した状況に陥ってはいませんが、豊かで持続可能な地域社会をつくり上げ、次世代に引き継いでいくために、将来を見据え、しっかりとした戦略を持って取り組んでいかなければなりません」とあります。それから6年が過ぎましたが、現在、どのような「将来を見据えたしっかりとした戦略」を持って取り組んでいるのか伺います。そしてまた、長与町統計資料等から割り出される本町の消滅可能性都市になる確率を伺います。

② 行政評価（事務事業評価）の必要性について

我が国で自治体における行政評価が始まったのは、平成8年、今から28年前のことで三重県での事務事業評価制度の導入からであります。当時の北川正恭知事による「生活者起点の行政運営」と銘打った「さわやか行政サービス運動」を展開し、職員の意識改革や職員研修制度の抜本的な見直し、組織再編などが行われた。この元になったのが事務事業評価システムであり、全ての事務事業を総合計画の政策体系に基づき目的志向、結果重視の視点から見直すこととした。その後もこの行政評価は「自治体業務の見える化」や「時代の変化を踏まえた施策の見直し」など多様な観点・目標に即したものと進化していった。

一方で先進自治体のさまざまな視点を取り入れた行政評価に対し、後進自治体がそれらを導入した際に行政評価に対しての期待値が上がりすぎて、かえって行政評価への失望感を与え、更に機能を増すための評価シートの記載項目の増大が現場の負担を更に増大させるなど、結局のところ評価疲れや評価不要論へとつながる「負の要因」となってしまった部分もあった。

現在において自治体の行政評価の導入率は、平成29年現在で市区以上の規模の自治体は80%以上、しかし町村となると38.9%と急激に低くなっており、この数字が増えることは考えにくい。加えて行政評価の導入は、行政改革の大きな目的の一つにある「事務の軽減」に逆行するとして、導入を廃止する自治体も少なからず存在する。このような現状については各所管内でもそれぞれ受け止めがあるかと思いますが、町としてどのような考えがあるのか伺います。

③ 本町の私道について

「令和5年度とうけいながよ」のP40に道路の状況が記載されています。国道、県道、町道いずれも舗装率100%であります。これらの道路は全て「公道」であり、全町民が通る生活道路であります。これらの道路以外に個人や団体が所有する「私道」という道路もあります。

先に挙げた3つの公道は各々国や県、町で維持管理をするので舗装率100%ですが、この私道に関しては当然ながら持ち主が個人や団体ということでそれぞれが責任をもって維持管理をするのが建前となっておりますが、昨今、私道の所有者の高齢化等、さまざまな理由から維持管理が難しい状況にある私道が出てきていると伺っています。

現に私が住んでいます下高田地区にも40年以上前に作られた私道があり、町民の生活道路として使われていますが、今では道路のあちらこちらに割れたりヒビが入ったりと心配な面があります。仮に私道の所有者が維持管理能力をなくしたり、所有権を放棄した場合は、その私道の維持管理は利用しているその地域の利用者が負担すべきものになるとは思いますが、一方で「私道」ではあるものの、半ば「公道」同然に町民の生活道路としてこれまで利用してきた既成の事実があります。これらを踏まえて、町がすでに行っている道路修繕費用の一部補助を含め、今後の私道についての在り方や考え方を伺います。