

V 調査結果の考察

宇都宮大学の中村祐司教授に御協力をいただき、専門的、客観的な立場から、各テーマについて、調査結果を考察していただきました。

●中村祐司教授のプロフィール●

1991年3月、早稲田大学大学院政治学研究科博士後期課程を満期退学し、早稲田大学人間科学部助手(1991年4月～1993年3月)を経て、1993年4月に宇都宮大学に赴任。博士(政治学)。2003年4月から現職。

専門は行政学・地方自治。現在、宇都宮市河内自治会議会長など、主として栃木県内の地方自治体における審議会等の活動に積極的に従事している。単著として、『スポーツの行政学』（成文堂、2006年）、『“とちぎ発” 地域社会を見るポイント100』（下野新聞新書、2007年）。

1. 宇都宮市に対する感じ方について

ほぼ9割が宇都宮市を「好き」と回答している。とはいえ、「どちらかといえば好き」(47.4%)が「好き」(42.0%)を上回っており、市民が胸を張れる結果とは言い難い。都市のブランドイメージの形成や向上を目指す市には、ぜひ両者の逆転を次回世論調査の目標に掲げてほしい。

好きな理由のトップは「自然災害の少なさ」(57.3%)である。他の理由に大きく差をつけているのは、生活基盤そのものを奪ってしまう自然災害の脅威を多くの市民が直感しているからであろう。「買い物など日常生活の便利さ」(38.3%)と「自然環境の豊かさ」(36.4%)が両立しうる都市である点が市の強みである。一方で、「街並みの美しさ」(1.1%)や「子どもを育てる環境が整っているところ」(5.9%)を挙げる割合が、あまりにも低いのが気になる。

嫌いな理由では、「街に活気がないところ」(41.7%)に続き、「交通マナーの悪さ」(36.1%)、「電車やバスなどの交通機関の整備が遅れているところ」(25.4%)、「交通渋滞の多さ」(24.9%)が挙げられており、交通絡みの不満を持つ市民の多さが窺える。しかし、車社会に合わせた道路網の整備はもはや限界に来ていると考える市民も多いはずである。行政が打ち出す施策に受け身に反応するだけでなく、市民の側から積極的に課題解決の提案を行っていく姿勢が今後は求められるのかもしれない。

住みたい地域では、「住宅地に住みたい」(51.8%)が約5割なのは、見方を変えれば他の5割近くが住宅地を敬遠しているとも取れ、決して高い割合だとはいえない。コンパクトシテ

ィ化に向けて中心市街地に居住者を増やしたい行政にとっての課題は、「中心市街地に住みたい」(12.4%)が、「周辺住宅地に住みたい」(23.3%)の半分近くにとどまっている点である。交通面では中心市街地への自家用車の乗り入れを規制し、公共交通や自転車利用などによるアクセスの大幅な改善を通じて、中心市街地に市民生活の息づかいを吹き込む抜本的な方策が導入されてもよいのではないだろうか。

2. 行政改革の取組について

評価できる行政改革の取組について、「窓口のサービスを向上する」(35.4%)が最も高かったのは、行政職員と直に接する市民のストレートな反応のあらわれであろう。行政はこうした回答結果に自信を持って、今後ともより一層努力してほしい。「職員数を減らす」(22.1%)が2割を超え、「民間に仕事を委託する」(18.2%)が2割近くに達している。税金を納める市民から見れば、「できるだけ行政のサービスは効率的にやってほしい」という思いのあらわれであろう。最少の経費で最大の効果を追求しつつも、効率一辺倒では公共サービスの従事者が疲弊してしまう点の理解も、行政は市民に求めるべきである。

今後力を入れていくべき行政改革の取組について、「職員の給料を見直す」(34.6%)や「職員数を減らす」(23.1%)など、行政のスリム化を厳しく求める市民の声がある。一方で、「身近な問題は地域(自治会等)が自主的・自発的に解決できるように支援し、解決が困難な場合には行政が行うなど、市民と行政の役割を明確にする」(23.9%)とした声もあった。これは、市民が地域課題を何もかも行政まかせにするのではなく、自分たちで解決できるものは自分たちで取り組んでいこうとする考えが示されたものである。身近な課題に直接関わることで、市民が学ぶことは多く、行政に対するスタンスも「反発型」から「協力型」に変わる場合も多い。結果や成果だけでなくプロセスも含めて、行政改革は市民と行政が協働で進めていくべき絶好の機会をも提供している。

行政改革の取組全体の評価について、肯定派(「よくやっている」と「まあまあよくやっている」)が2割を超え、否定派(「やや努力が足りない」と「努力が足りない」)が2割近くと拮抗している。しかし、「完全否定派」(「努力が足りない」7.7%)が「完全肯定派」(「よくやっている」4.4%)を上回っており、市民は行政改革に辛口の評価を下しているともいえる。

「可もなし不可もなし派」とでもいうべき「普通」が4割と最も多い。この評価を決めかねているグレーゾーンの市民を、行政としてはできるだけ肯定派に引き込みたい。そのためには、失敗事例であれ成功事例であれ、行政改革の取組のプロセスを含めた成果・結果に加えて、普段の仕事ぶりなども市民に対してより一層オープンとなるよう、行政にはもう一押し工夫が必要である。

3. インターネットの利用について

インターネットの利用環境について、大まかにいえば、パソコン利用が45%程度（光ファイバ利用が25.7%、ADSLやCATVが19.4%）、携帯電話利用が3割弱となっている。複数回答であるから、そのなかにはインターネット閲覧はパソコンでも携帯電話でも行う市民も含まれているのだろう。一方、「インターネットは利用していない」(27.2%)が3割近く存在する。広報一つを取っても、市民への情報提供手段やその様式をめぐって、携帯電話利用者がアクセスした場合のホームページ掲載上の工夫などが、今後ますます必要になってくるだろう。郵送による紙媒体での提供も継続していかなければならず、市民のアクセス手段の違いに応じた、情報の中身と伝達手段の工夫も、より一層求められる。

利用したことのあるインターネットサービスについて、「宇都宮市ホームページのお知らせや案内」(39.2%)がほぼ4割であり、その次が「宇都宮市図書館蔵書検索システム」(13.6%)となり、大きく差が開いた。また、「携帯電話で見られる行政情報」(6.5%)や「本会議の生中継、録画映像の閲覧」(2.3%)など、現状の利用率の低さが目立つ。加えて「利用したことはない」が42.0%にも達している。市民が欲する情報へのアクセスのしやすさなど、より一層の工夫が必要であると同時に、「メール配信サービス（不審者情報、消防活動情報）」(8.7%)など、こうした方式による行政から市民への情報発信を、他の政策領域についても積極的に検討すべきである。

今後利用したいICT(情報通信技術)を活用した行政サービスについて、「住民票の写しの交付などの申請」(34.6%)がトップである。税金などの「支払い」(14.5%)や「申告」(13.8%)も一定の割合があり、実生活上の便宜を重視する市民の姿勢があらわれている。一方で、「あらゆる地域情報を網羅し、住民が必要な情報にアクセスできる地域ポータルサイトの構築」(24.7%)を求める声も多い。こうした総合ポータルサイトに工夫を凝らすことで、「特にない」(32.8%)とした回答者の関心を振り向ける工夫を凝らさなくてはならない。

4. 広報媒体の活用状況について

「広報うつのみや」を読むが8割を超えている。「関心のあるところだけを読む」(26.6%)が一般的な読み手のスタイルだとすれば、「ざっと読む」(39.6%)と「くわしく読む」(14.7%)が合わせて5割を優に超えており、広報紙は市民の間に浸透している。ただし、「広報紙が届いていないので読まない」(5.7%)の割合をできるだけ低くしなければならない課題は残る。

読んでいる記事は「市政情報(健康、文化、教養、税、雇用情報など)」(66.1%)が圧倒的である。まずは、宇都宮市の動きについて全体を見渡せる情報を市民は求めているのである。

充実してほしい情報では、やはり健康第一ということか、「保健・医療など健康に関すること」(33.6%)が最上位で、「身近な暮らしに関すること」(32.1%)がそれに続いている。市民は行政に対して、生活関連情報をまずは最優先に求めているのである。しかし一方で、地方自

治体をめぐる厳しい財政状況のなか、「市の予算の使い方など財政に関すること」(13.0%)など、行政が積極的に情報発信することで、こうした項目に対する市民の関心がもっと高まる余地も残している。

広報紙以外の市政情報の視聴状況について、「インターネット(宇都宮市ホームページ)」「よく見る(聞く)とときどき見る(聞く)を合わせて28.1%。以下同じ)、「ほっとHOTみや」(24.5%)に続いて、「馬場町交差点にある電光掲示板」(24.1%)が続いている。人々が多く通る場所での情報発信は、たとえ何げなく目にするものであっても浸透していく類のものなのだろう。こうした「情報発信スポット」は市内を探せば他にもいろいろとあるかもしれない。

市民が市政情報を得るために利用したい手段は、圧倒的に「広報紙」(67.5%)で、「新聞」はだいたいその3分の2程度(47.2%)であり、「テレビ」(26.6%)や「タウン誌」(21.5%)は大きく引き離されている。「ホームページ」(17.6%)の場合、情報を市民が積極的に取りに行く(アクセスする)必要があり、手元に届く広報紙は市民にとってありがたい存在なのは間違いない。また、テレビやタウン誌よりも市政情報をまとまった形で把握できる強みもある。広報紙は人々の間で市民権を得ているのである。

5. 男女共同参画について

家庭生活での男女の地位の平等感について、「男性の方が優遇されている(計)」(51.0%)が5割強となっている。「女性の方が優遇されている(計)」(9.7%)は1割弱であり、対照的な結果となった。男女共同参画については、まだまだ理念と実際との乖離が大きいということだろう。男女間で見方は異なるから、「平等になっている」(35.6%)の割合を一概に高いか低いか決めつけることはできない。しかし、女性の間で平等感の割合が高まれば、男性が優遇されていると見る女性の割合が連動的に低下していくはずである。家庭生活に行政は直接介入することはできないものの、男女共同参画意識の醸成に向けた有意義な支援策を繰り出していく必要がある。

ワーク・ライフ・バランスについて、とくに「仕事」と「プライベートな時間」をめぐって、理想と現実に大きな差が生じている。「仕事を優先したい」は4.2%と低いにもかかわらず、現実には38.7%が仕事を優先せざるを得ない状況に置かれている。それとは逆に3割近く(29.0%)が「プライベートな時間」を理想としているにもかかわらず、現実には優先(5.1%)できていない。このように多くの人々が仕事に追われる状況が浮かび上がってくる(家事についても傾向は同様である)。

一方で、理想では仕事も家事もプライベートも優先したいと考える市民が2割以上(22.0%)いる。すべてに手抜きをしない、そしてすべてを充実させたい、要するに生きること全般にわたって何事にも積極的に取り組みたいと考えている人々である。しかし、現実にその達成(5.5%)となると厳しい。時間の過ごし方において仕事・家事(育児)・プライベートの間に優劣はない。しかし、どれも優先させることは現実にはなかなか難しく、個人の価値観も絡むた

め、ワーク・ライフ・バランスの実現は市民にとっても行政にとっても、まさに「言うは易く行うは難し」の典型的な課題なのである。

配偶者からの暴力を受けた経験について、「何度もあった」が身体的(1.2%)、精神的(2.5%)、性的(0.9%)を合わせて4.6%である。しかし、「まったくない」(身体的90.2%、精神的86.3%、性的89.8%)と比べれば極めて低い率であるとして、放置しておいてはいけない。この面での予防を促す施策に行政は力を入れる必要がある。

6. 住宅用火災警報器の設置義務について

住宅用火災警報器の設置義務の認知度について、「知っている」(91.6%)が9割を超えている。設問はあくまでも設置義務づけについての認識の有無を聞いているので、厳密に解釈すれば、「知らない」(7.4%)のなかには実際には設置している人々も若干数はいるかもしれない。設置状況についてみると、設置義務については多くの人々が知ってはいても、実際に「設置している」(53.7%)のは5割強に過ぎない(「設置していない」が45.1%)ことが分かる。

設置していない理由に「義務化の内容などが分からない」(34.8%)とある。逆にいえば、義務化の内容を行政が市民に明確に周知すれば、市民が納得し設置率は向上するという事だろう。「その他」の内訳は、「経済的な理由」(7.5%)、「義務化の期限までに設置する予定だから」(7.4%)、「借家のため」(5.1%)、「購入(注文)してあるが、まだ設置していない(設置が難しい)から」(4.2%)など、設置しない理由がいろいろと拡散している。市民の側には設置義務は知っていても、実際に設置に踏み切るまでのいくつかのハードルがあるように受け止められているのかもしれない。行政は設置しない理由を一つひとつつぶしていくような、丁寧で分かりやすい周知活動を辛抱強く進めていく必要がある。

7. 自転車の利用について

自転車を利用する目的について、「買い物など日常生活での移動」(36.5%)と「通勤・通学」(10.4%)を合わせると5割近くになっている。その中身は、スーパーや学校へのアクセスの点で、自転車を使うのが最も便利であるとか、あるいは他の公共交通手段等が不便で自転車を使わざるを得ないといったように、自転車利用者の間でも、利用している理由は様々である。

「利用しない」(40.1%)がほぼ4割に達しているが、その原因の一つとして、「自転車を使いやすい街だとは思わない」が57%にも達していることが挙げられる。「宇都宮市は、自転車を使いやすい街だと思う」と答えたのは僅か5.9%である。「ややそう思う」(23.7%)と合わせても3割に達しない。自転車を利用しにくい環境のなかで、人々は不安や不満を抱えながら、何とか自転車を使っている面と、潜在的な自転車利用者が自転車の利用を敬遠しているという面とが同時進行しているのではないだろうか。

自転車を使いやすい街になるための取組について、「自転車専用レーン等を整備する」(64.4%)と「道路の段差を解消する」(50.5%)の割合が圧倒的に高い。専用レーンが整備されれば、とくに対自動車事故の危険性軽減に大いに役立つはずであり、自転車利用者の心理面(安心感)に与える影響は大きいだろう。また、道路の段差が解消されれば、事故回避に加えて、自転車による目的地へのアクセスがルートとして確立されていくように思われる。

もちろん、自転車は歩行者などに対しては加害者となる危険性もあり、対策として「自転車の走行マナー向上のための交通安全教室などを実施する」(17.4%)ことが不可欠となろう。また、「中心部に駐輪場を整備する」(27.4%)、「郊外の駅やバス停付近に駐輪場を整備する」(28.4%)、「放置自転車の撤去や指導を強化する」(21.6%)といった自転車利用の快適な環境を作り出す努力が、行政には今後より一層求められる。同時に自転車を利用する市民の側にも、運転や駐輪等をめぐる規則やマナーを守り、歩行者や自動車との共存・協調を常に心掛けなければならない。