

社会基盤整備における市民と行政の意識ギャップに関する日中比較研究

A comparison analysis between Japanese and Chinese of the consciousness gap concerning with infrastructure improvement of citizens and public clerks

加藤哲男・伊豆原浩二

KATO Tetsuo & IZUHARA Koji

Abstract; This study aims to compare with Japan and China the consciousness gap concerning the infrastructure improvement of a citizens and public clerks. By the result of questionnaire survey in Japan and China, following things were clarified. Chinese public clerks are self-evaluation type and Japanese public clerks are self-criticism type. It is recognized that the improvement level of China is higher than that of Japan excluding drainage. The Chinese international student's consciousness tends to be nearer the Japanese citizens than Chinese citizens.

Keywords; consciousness gap, comparison between Japanese and Chinese, infrastructure improvement

1. 研究の目的と位置付け

古来より社会基盤の整備は為政者にとっての重要課題として位置づけられてきており、その象徴的な言質として「水を治めるものは国を治める」が知られている。これは、日本や中国をはじめとする東アジアモンスーン地域では、台風などの自然災害に対する為政者の能力が国家を統率する能力の前提であったことを意味する。治水安全度を高める必要性は現代においてもその意味を失っていないが、社会の近代化過程において、社会基盤整備の方向性が安全性を凌駕する勢いで利便性や快適性にシフトしてきていることも見逃せない事実であろう。こうした状況の中で、図-1に示すように、一般市民の安全・安心・快適な生活空間の確保に対する要望の高まりに対して、行政職員の社会基盤整備に対する制約感との間に意識差があるのではないかと考えられる。

筆者らは日本における一般市民と行政職員の意識差については既に明らかにしている¹⁾が、その意識差が日本固有の要因に拠るものであるのか、あるいは東アジア地域における共通の要因が存在し得るのか、については十分な検討がなされていない。

そこで、本研究は名古屋産業大学への留学生の大部分を占める中国の一般市民および行政職員を対象として、日本人を対象として実施した調査とほぼ同様の内容で意識調査を実施し、中国における一般市民と行政職員の意

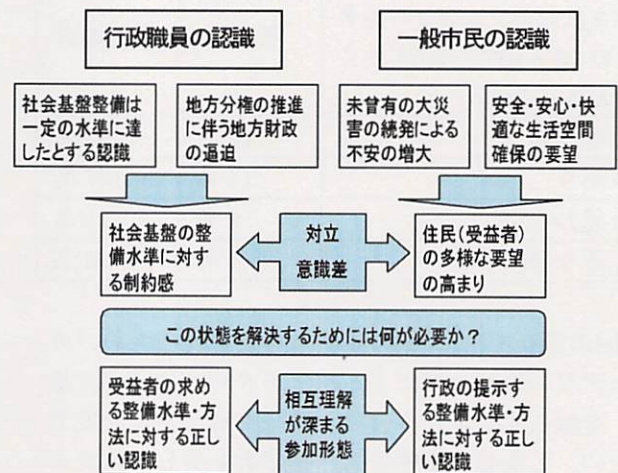


図-1 成熟社会における社会基盤整備の課題

識差、および中国の一般市民と日本の一般市民の意識差、さらに中国の行政職員と日本の行政職員の意識差を分析することにより、前記の問題提起、すなわち日本と中国に共通する要因の抽出を試みようとするものである。

さらに、中国の一般市民として名古屋産業大学に在学中の学生に対しても意識調査を実施することにより、母国を離れて日本の社会基盤整備の実状に触れていることが、故郷の都市の社会基盤整備の認知にどのような影響を与えているのか、または与えていないのかについても

考察することとした。

2. 意識調査の概要と分析の枠組み

(1) 日本人対象の意識調査の方法

行政職員を対象とした意識調査では、統計的有意性を確保するため、団体数が少ない県および政令市では複数（40名を標準）の職員を、政令市を除く市町村では団体数が多いことから代表者一名を調査対象とした。各県の調査票の配布および回収は都市計画担当部局の協力を得て、2007年10月から12月に実施された。また一般市民を対象とした意識調査においても、上記研究会のメンバーや著者らが勤務する大学の学生の協力を得て、中部7県に在住する市民を対象として、2008年4月から6月に実施された。

調査は、印刷された調査票を対象者に直接配布し郵送で回収する方法と、電子データで作成した調査票ファイルをメールで配信し返信されてきたものを集約する方法の二つの方法で実施された。行政職員対象の調査では、628票の配布数に対し547票の有効票が回収され、有効回収率は87%であった。これに対し、一般市民対象の調査では1,560票の配布数に対し562票の有効票が回収され、有効回収率は36%であった。なお、電子データによる調査により、行政職員対象の調査では有効票の52%にあたる285票が、一般市民対象の調査では有効票の9%にあたる52票が回収された。

(2) 中国人対象の意識調査の方法

中国国内に居住する中国人に対する意識調査の実施都市の選定にあたり、著者が本学の大学院で指導した留学生（以下「大学院終了生」という）の協力を得ることができることから、北京市、呼和浩特市（フフホト）市、錫林浩特（シリンホト）市、上海市の4市が選定された。北京市、呼和浩特市、錫林浩特市では2009年9月から11月に、上海市では2010年1月から2月に大学院終了生の現地に居住する友人の協力のもとに実施された。それぞれの都市の市民を対象に100票ずつ合計400票が配布され、379票が回収された。行政職員を対象とした意識調査は、大学院終了生の知人の協力が可能な上海市でのみ実施され、100票の配布に対し100票が回収された。

名古屋産業大学の留学生に対する意識調査は2010年1月に留学生の所属ゼミ教員の協力を得て実施され、276票の配布に対し161票の有効票が回収された。

表-1に日本および中国で実施した意識調査の配布回収状況を示す。

表-1 意識調査票配布回収状況

| 区分 | 配布数 | 回収数 | 回収率 |
|---------------|-------|-----|------|
| 日本国内行政職員意識調査 | 628 | 547 | 87% |
| 日本国内一般市民意識調査 | 1,560 | 562 | 36% |
| 北京市一般市民意識調査 | 100 | 97 | 97% |
| 呼和浩特市一般市民意識調査 | 100 | 96 | 96% |
| 錫林浩特市一般市民意識調査 | 100 | 86 | 86% |
| 上海市一般市民意識調査 | 100 | 100 | 100% |
| 上海市行政職員意識調査 | 100 | 98 | 98% |
| 名古屋産業大学留生意識調査 | 276 | 161 | 58% |

表-2 意識調査項目

| 区分 | 調査項目 | 回答形式 |
|----------------|---|----------|
| 都市基盤整備全体に対する意識 | これまでの整備の成果 | 単一回答 |
| | これまでの整備の問題点 | 二択回答 |
| | これからの整備の留意点 | 二択回答 |
| 地域住民等の役割認知 | 地域住民と行政の関係 | 二択回答 |
| | 学術団体の果たすべき役割 | 二択回答 |
| 有識者の役割認知 | 大学関係者、行政経験者、民間知識人の果たすべき役割 | 二択回答 |
| 整備水準の認知 | 13種類の都市基盤に対する現況整備水準 | 五段階評価で回答 |
| 整備優先順位の認知 | 13種類の都市基盤に対する今後の整備における優先順位 | 13種全ての順位 |
| 自由回答 | 都市基盤整備に対する意見 | 自由記述 |
| 属性 | (共通)性別・年齢、(行政)勤続年数・経験した都市基盤整備、(市民)居住年数、公共事業との関り履歴 | 選択肢から選択 |

(3) 意識調査項目

意識調査項目は表-2に示すように、都市基盤整備全体に対する意識、地域住民・学術団体の役割認知、都市基盤整備の現況水準認知、今後整備していく上での優先順序認知などとなっている。属性情報として、行政職員には勤続年数と過去に経験した都市基盤整備の種類を、一般市民には居住年数とこれまでの公共事業との関り程度について質問した。

対象地域として、行政職員に対しては「あなたが所属する機関の管轄区域」を、一般市民に対しては「あなたが住まいの市町村」を想定するように求めた。また、名古屋産業大学の在学学生に対しては、「自分の出身の都市」を想定するように求めた。

13種類の都市基盤については、道路を一括して扱わず、幹線道路・生活道路・歩道等歩行空間・自転車道に区分することで、多様な道路の機能を考察できるように試みた。都市施設や市街地開発事業の他に都市景観や中心市

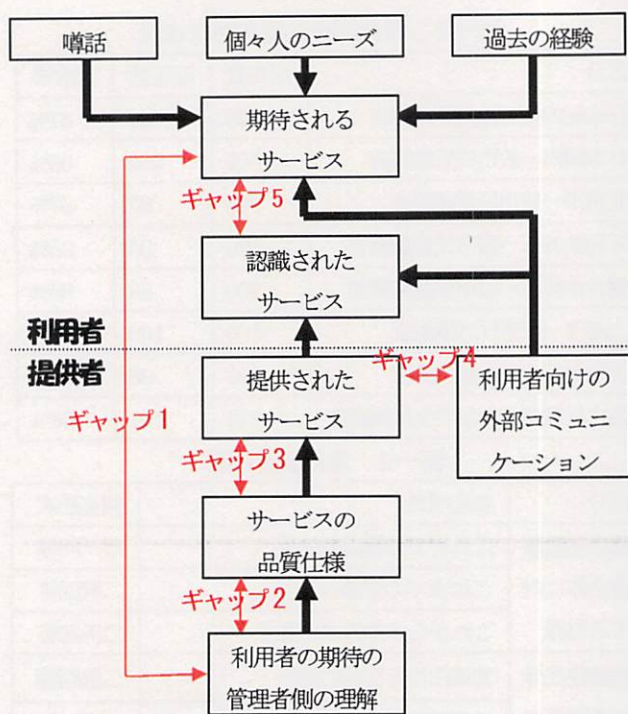


図-2 サービスギャップモデル²⁾³⁾

街地活性化などの総合政策を加え、都市施設として都市計画決定されている事例は少ないものの都市の中の主要な社会基盤である河川を加えた。

なお、中国人対象の意識調査では、中国では実施されていない「土地区画整理事業」については「住宅開発事業」に、同様の「中心市街地活性化」については「城郷規制の推進」に換えて、選択肢として示した。

(4) 分析の枠組み

図-2はサービスギャップモデルとして公表されているものである。このサービスギャップモデルは、アメリカの A.Parasuraman, Valarie A.Zeitaml, Leonard L.Berry が 1985 年に Journal of Marketing Vol.49 において発表したものがよく知られており、その研究成果はビジ

ネスの世界においてサービスの提供者と利用者のギャップの解決に広く活用されている。さらに、オーストラリア・ニュージーランドでは International Infrastructure Management Manual⁹⁾の中にも採用され、社会基盤整備を公共サービスとして取り扱うことにより、サービス提供者である行政と、サービス利用者である市民のギャップ問題として位置づけられている。

このサービスモデルにおけるギャップを本研究の枠組みに適用し、ギャップの内容とギャップ分析の内容を対応させたのが表-3である。ギャップ1は利用者（一般市民）と提供者（行政職員）の認知のギャップであるが、本研究では都市基盤全般についての一般市民意識を「市民の期待」とみなし、行政職員意識を「行政側の認知」とみなすことにより、その比較考察をギャップ1の分析とする。

ギャップ2は「市民の期待」を理解して「サービス水準」を設定する場合のギャップであるが、本研究では一般市民の整備水準認知を「市民の期待」とみなし、行政職員の整備水準認知を「サービス水準の設定」とみなすことにより、その比較考察をギャップ2の分析とする。

ギャップ3は整備目標水準と整備実績とのギャップであるが、本研究では行政職員および一般市民が認知している整備水準を目標水準とみなし、整備実績指標とのギャップを考察することによりギャップ3の分析とする。

ギャップ4は提供されたサービスと「外部コミュニケーション」のギャップであるが、学術団体を「外部コミュニケーション」の事例としてとりあげ考察する。

ギャップ5は市民の期待と市民に認識されたサービスのギャップであることから、本研究では市民意識調査の整備水準認知を「市民に認識されたサービス」とみなし、整備優先認知を「市民の期待」とみなすことにより、ギャップ5の分析とする。

表-3 ギャップ分析の内容

| 区分 | ギャップの内容 | 本研究におけるギャップの内容 | 本研究におけるギャップ分析の方法 |
|-------|-------------------------|----------------------------|--|
| ギャップ1 | 提供者の利用者ニーズ認知に問題がある | 市民の期待を行政側が認知する際のギャップ | 一般市民意識(市民の期待)と行政職員意識(行政側の認知)のギャップを都市基盤全般について分析 |
| ギャップ2 | ニーズをサービス水準に落とすときに問題がある | 市民の期待の理解と整備水準設定のギャップ | 一般市民の整備水準認知(市民期待)と行政職員の整備水準認知(行政設定)のギャップを分析 |
| ギャップ3 | サービス水準どおりにサービスが提供されていない | 整備目標水準と整備実績とのギャップ | 行政および市民の整備水準認知を目標水準とみなした場合の整備実績指標とのギャップを分析 |
| ギャップ4 | 提供者が思っているとおり社外に伝わっていない | 行政の意向と市民への広報内容とのギャップ | 外部コミュニケーションの事例として学術団体をとりあげ、提供サービスとのギャップを考察 |
| ギャップ5 | 利用者が適切に認識してきていない | 市民の期待と市民に認識されたサービスとの間のギャップ | 整備水準認知(市民に認識されたサービス)と整備優先認知(市民の期待)のギャップを分析 |

3. 社会基盤整備の進め方に対する意識の比較

(1) 日本と中国の社会基盤整備の推移の比較

日本と中国における社会基盤整備に対する意識を比較するうえで、両国の社会基盤整備の推移の実態を把握しておくことが必要である。

図-3に両国の高速道路整備済総延長の推移を示した。日本は1980年に2,579Kmであったものが、2007年には7,488Kmとほぼ3倍に増加している。これに対し中国は、1989年当時は僅か300Kmであったものが、1998年には日本の高速道路整備済総延長を超えて急激な増加傾向に転じ、2007年には53,913Kmに達し、日本の7.2倍となっている。

図-4に両国の一人あたり公園緑地面積の推移を示した。1998年時点で、日本の6.89㎡/人に対し中国は5.97㎡/人と、やや下回っていたものの、2002年には日本の7.76㎡/人を中国の8.35㎡/人が上回り、2007年では中国の12.93㎡/人が日本の9.96㎡/人を大きく上回っている。

このほか、住宅建築面積や排水管延長等についての情報は中国でも公開されているものの、下水道整備率や一般道路の改良率等については、現時点では情報を入手することが困難である。

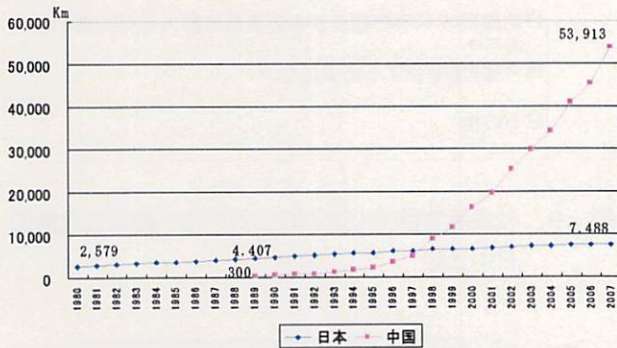


図-3 高速道路整備済総延長の推移の日中比較

データ出典；中華人民共和国国家统计局HP、国土交通省HP

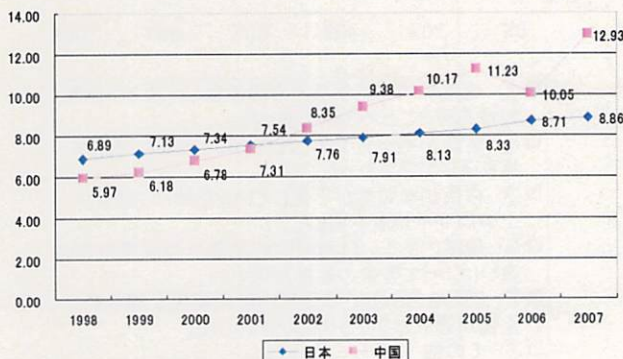


図-4 一人あたり公園緑地面積の推移の日中比較

データ出典；中華人民共和国国家统计局HP、国土交通省HP

(2) 中国における一般市民と行政職員の意識の比較

本稿では、行政職員の意識が把握できた上海市における一般市民と行政職員の意識差を比較する。

社会基盤整備の現状評価に対する意識(図-5参照)の比率の差を検定した結果、「整備が十分に達成されている」は一般市民の回答率が、「整備水準は一定水準進んでいる」は行政職員の回答率が有意水準5%で有意に高いことが認められた。しかしながら、今後の社会資本整備の進め方に対する意識については、一般市民と行政職員の間で有意な意識差は確認できなかった。(図-6参照)日本では、整備推進派の行政職員と整備慎重型の一般市民の間で有意な差が認められたことは異なり、中国では推進意見と慎重意見に大きな差はなかった。

これまでの社会基盤整備における課題に対する意識(図-7参照)では比率の差を検定した結果、「国と地方あるいは行政内部の調整が捗らず整備が遅れた」が有意水準1%で、「財源」「技術的知見」「地域関係者の意見食い違い」が有意水準5%で有意な差が認められた。行政職員は「技術的知見」「地域関係者の意見食い違い」を、一般

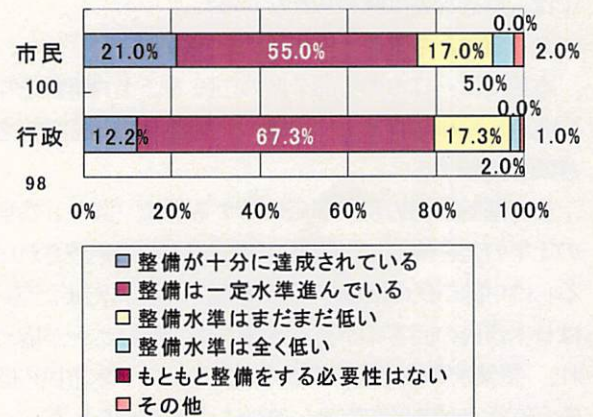


図-5 中国における社会基盤整備の現状評価の一般市民と行政職員の比較

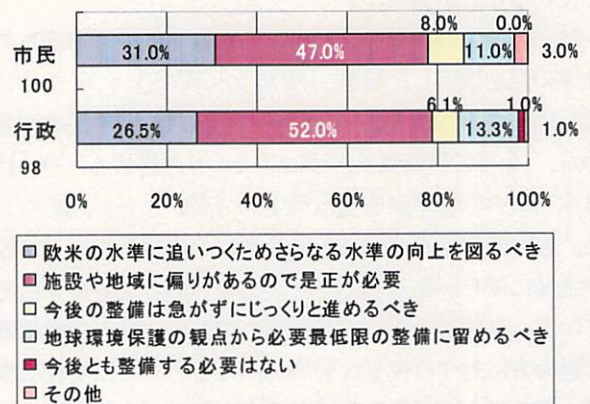


図-6 中国における社会基盤整備の進め方意識の一般市民と行政職員の比較

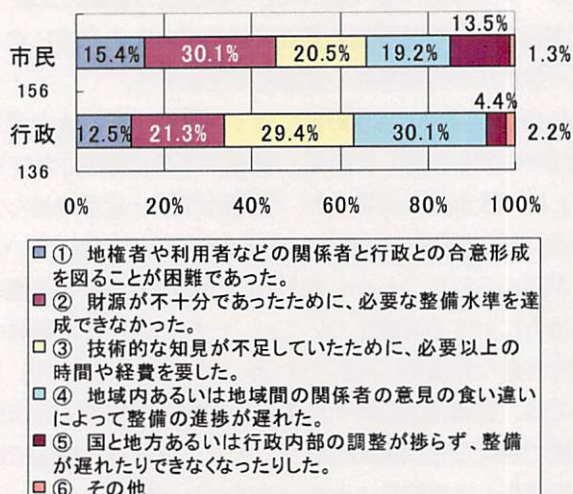


図-7 中国における社会基盤整備のこれまでの課題に対する一般市民と行政職員の比較

市民は「財源」「行政内部の調整遅れ」を課題として主張している。なお、中国の社会基盤整備においてこれから考慮すべき事項に対する一般市民と行政職員の意識の間では、有意な差は認められなかった。

(3) 日本と中国の一般市民の意識の比較

本稿では、日本の中部7県の市民 562 名の意識と中国の北京・呼和浩特・錫林浩特・上海4市の市民 379 名の意識を比較する。

社会基盤整備の現状評価に対する意識 (図-8 参照) の比率の差を検定した結果、「整備が十分に達成されている」は中国市民の回答率が、「整備水準はまだまだ低い」は日本市民の回答率が有意水準 1% で高いことが認められ、「整備水準は一定水準進んでいる」は日本市民の回答率が有意水準 5% で有意に高いことが認められた。このことから、整備水準の認知においては、中国市民のほうが日本市民より自国の社会基盤整備の水準が高いと認識していることが判る。

社会基盤整備の進め方に対する意識 (図-9 参照) の比率の差を検定した結果、「欧米の水準に追いつくためには、さらなる水準の向上を図るべき」は中国市民の回答率が、「今後の整備は急がずにじっくりと進めるべき」は日本市民の回答率が有意水準 1% で高いことが認められた。最も回答率が高かったのは両国の市民ともに「施設や地域に偏りがあるので是正が必要」で4割前後を占めている。このことから、両国の市民ともに社会基盤整備の進め方に対する慎重な姿勢が伺えるものの、更なる整備水準の向上を求める意識は日本市民より中国市民の方が強いことが判る。これは、整備水準は一定の水準に達しつつも、欧米水準には達していないとの認識は中国市

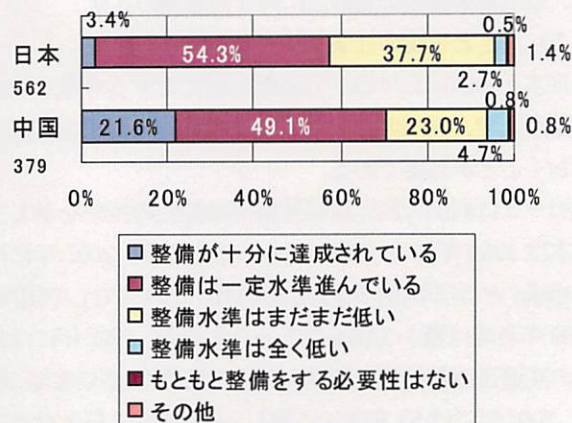


図-8 社会基盤整備の現状評価に対する一般市民意識の日中比較

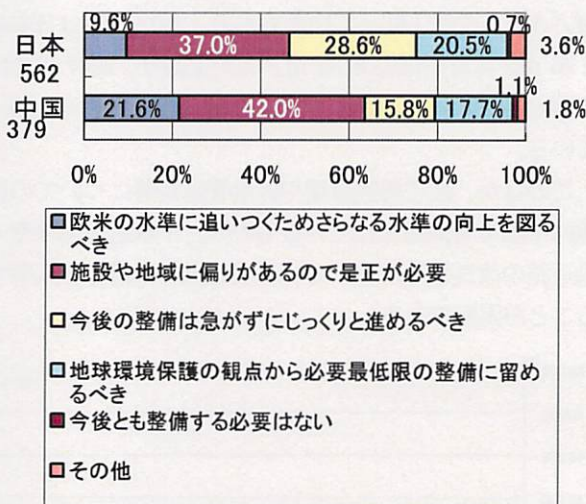


図-9 社会基盤整備の進め方に対する一般市民意識の日中比較

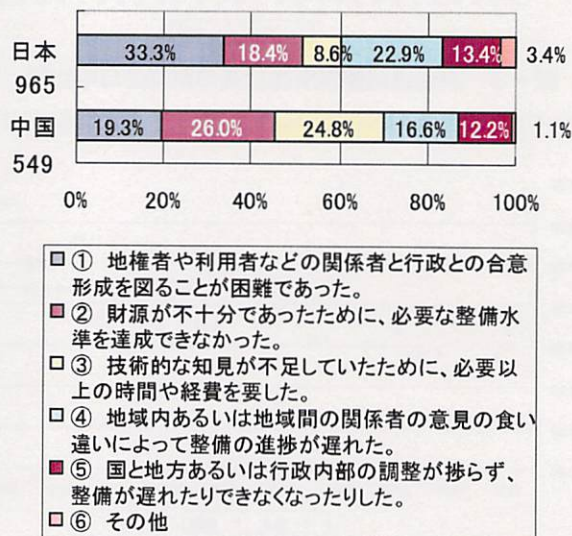
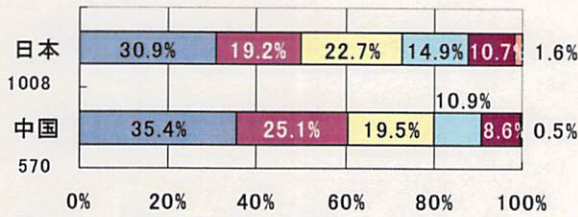


図-10 社会資本整備におけるこれまでの課題に対する一般市民意識の日中比較



- ① 公共的観点から都市基盤整備の必要性を十分検討して判断すること
- ② 有識者の活用を図りながら地域住民との合意形成に努めること
- ③ 財源の制約に配慮し、費用対効果を厳密に検討して整備の可否を判断すること
- ④ 国の補助制度に捉われず、地域独自の手法と判断に基づくこと
- ⑤ 地域住民の同意に基づく要望があった場合のみ整備を進めること
- ⑥ その他

図-11 社会資本整備においてこれから考慮すべき事項に関する一般市民意識の日中比較

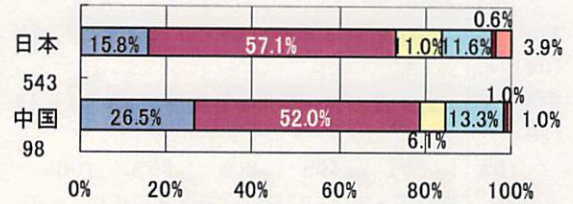
民が日本市民より強いことを示している。

これまでの課題に対する意識（図-10 参照）の比率の差を検定した結果、「地権者や利用者などの関係者と行政との合意形成を図ることが困難」は日本市民の回答率が、「財源が不十分であったために、必要な整備水準を達成できなかった」は中国市民の回答率が有意水準1%で高いことが認められた。最も回答率が高かったのは日本市民が「合意形成」であるのに対し、中国市民は「技術的知見不足」であった。このことから、中国市民にとっては「財源不足」や「技術的知見」が、日本市民にとっては「合意形成」が課題として認識されていることが判る。

これから考慮すべき事項に対する意識（図-11 参照）の比率の差を検定した結果、「有識者の活用を図りながら地域住民との合意形成に努めること」は中国市民の回答率が有意水準1%で高いことが認められ、「国の補助制度に捉われず、地域独自の手法と判断に基づくこと」は日本市民の回答率が、「公共的観点から都市基盤整備の必要性を十分検討して判断すること」は中国市民の回答率が有意水準5%で高いことが認められた。このことから、中国市民にとっては「有識者の活用による地域住民合意」が、日本市民にとっては「地域独自の手法と判断」が、これから考慮すべき事項として認識されていることが判る。

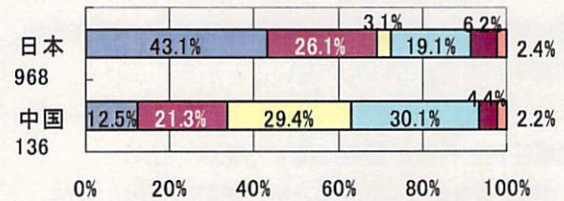
（4）日本と中国の行政職員の意識の比較

社会基盤整備の進め方に対する意識（図-12 参照）の比率の差を検定した結果、「欧米の水準に追いつくためには、さらなる水準の向上を図るべき」は中国の行政職員



- ① 欧米の水準に追いつくためさらなる水準の向上を図るべき
- ② 施設や地域に偏りがあるので是正が必要
- ③ 今後の整備は急がずにじっくりと進めるべき
- ④ 地球環境保護の観点から必要最低限の整備に留めるべき
- ⑤ 今後とも整備する必要はない
- ⑥ その他

図-12 社会基盤整備の進め方に対する行政職員意識の日中比較



- ① 地権者や利用者などの関係者と行政との合意形成を図ることが困難であった。
- ② 財源が不十分であったために、必要な整備水準を達成できなかった。
- ③ 技術的な知見が不足していたために、必要以上の時間や経費を要した。
- ④ 地域内あるいは地域間の関係者の意見の食い違いによって整備の進捗が遅れた。
- ⑤ 国と地方あるいは行政内部の調整が捗らず、整備が遅れたりできなくなったりした。
- ⑥ その他

図-13 社会資本整備におけるこれまでの課題に対する行政職員意識の日中比較

回答率が有意水準1%で高いことが認められた。

これまでの課題に対する意識（図-13 参照）の比率の差を検定した結果、「地権者や利用者などの関係者と行政との合意形成を図ることが困難」は日本職員の回答率が、「技術的な知見が不足していたために、必要以上の時間や経費を要した」と「地域内あるいは地域間の関係者の意見の食い違いによって整備の進捗が遅れた」は中国職員の回答率が有意水準1%で高いことが認められた。

これから考慮すべき事項に対する意識（図-14 参照）の比率の差を検定した結果、「公共的観点から都市基盤整備の必要性を十分検討して判断すること」は有意水準5%で、「地域住民の同意に基づく要望があった場合のみ整備を進めること」は有意水準1%で中国市民の回答率が

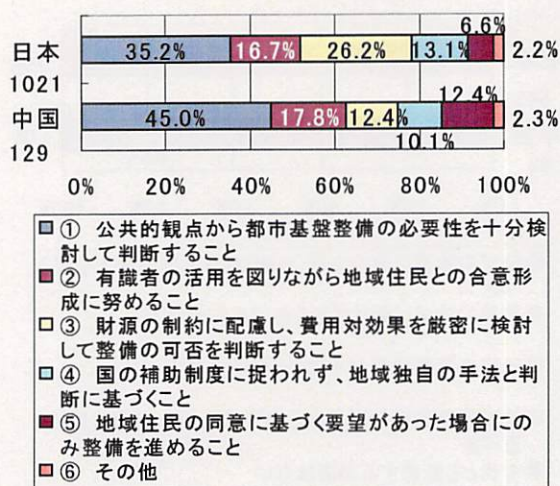


図-14 社会資本整備においてこれから考慮すべき事項に対する行政職員意識の日中比較

高いことが認められ、「財源の制約に配慮し、費用対効果を厳密に検討して整備の可否を判断すること」は日本市民の回答率が有意水準1%で高いことが認められた。

4. 地域住民と行政の関係に関する意識の比較

(1) 中国における一般市民と行政職員の意識の比較

上海における一般市民と行政職員の意識差について(図-15 参照) 比率の差の検定を行った結果、「地域住民の要望に対し、行政側の判断で優先順位をつけた整備計画の実施を認める」では有意水準1%で行政職員の回答率が、「住民が要求できるように行政側がサポートしたうえで、住民が提案した整備計画の実施を求める」と「行政側の考えに基づく原案を住民に説明し、住民と合意した整備計画の実施を求める」では有意水準5%で一般市民の回答率が高いことが認められた。中国の市民にも住民要求のニーズが伺えるものの、行政側の原案に同意するという従来の考え方も根強く残っている。

(2) 日本と中国の一般市民の意識の比較

一般市民意識の日中の意識差(図-16 参照) の比率の差の検定の結果、「住民からの要求に基づき行政側が原案を作成し、住民と合意した整備計画の実施を求める」は日本市民の回答率が、「地域住民の要望に対し、行政側の判断で優先順位をつけた整備計画の実施を認める」は中国市民の回答率が有意水準1%で高いことが、「行政側の責任において策定した整備計画の実施を認める」は中国市民の回答率が有意水準5%で高いことが認められた。日本市民に比べて中国市民のほうが行政側の判断や責任を重視する傾向が見られるが、住民要求を行政側がサポートすべきという意向がほぼ同等であるのは興味深い。

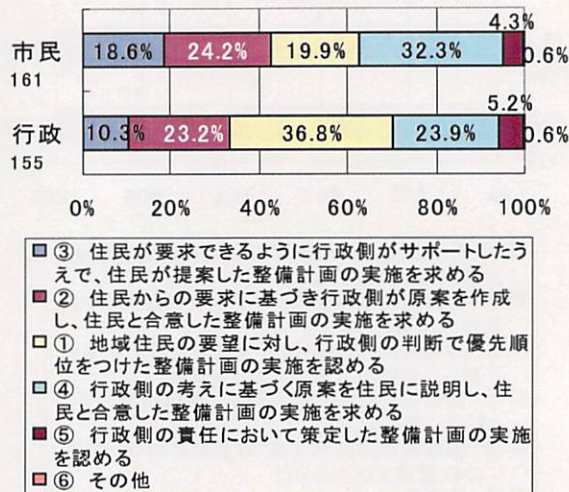


図-15 行政と住民との関係の中国の一般市民と行政職員の意識の比較

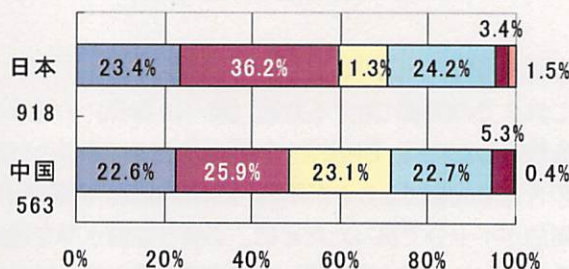


図-16 行政と住民との関係の市民意識の日中比較

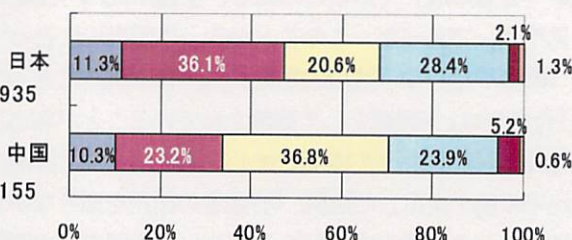


図-17 行政と住民との関係の行政職員意識の日中比較

(3) 日本と中国の行政職員の意識の比較

行政職員意識の日中の意識差(図-17 参照) の比率の差の検定の結果、「住民からの要求に基づき行政側が原案を作成し、住民と合意した整備計画の実施を求める」は日本の行政職員の回答率が、「地域住民の要望に対し、行政側の判断で優先順位をつけた整備計画の実施を認める」は中国の行政職員の回答率が有意水準1%で高いことが認められた。このことから、行政職員は日中ともに住民の要求に基づき対応するという点では共通するものの、住民との合意を優先する日本の行政職員に比べて、中国の行政職員は行政判断を優先する傾向にあることが示唆された。なお、「住民が要求できるように行政側がサポー

トしたうえで、住民が提案した整備計画の実施を求める」という住民参加型の選択肢に対する回答率が、一般市民の場合も行政職員の場合も日中間で殆ど同程度であることは、今後の政策を検討するうえで注目すべきことであると考えられる。

5. 社会基盤整備の専門家が果たすべき役割に関する意識の比較

社会基盤整備の専門家を産業界＝民間知識人（コンサルタント等）、官界＝行政経験者（OB）、学界＝大学関係者の産官学に三区別して、各々の立場で果たすべき役割について一般市民および行政職員の意識を把握した。

（1）中国における一般市民と行政職員の意識の比較

上海における一般市民と行政職員の意識差について（図-18 参照）比率の差の検定を行った結果、民間知識人に対する役割では「新たな制度や事業を創設するためのクリエイター」に対する一般市民の回答率が有意水準1%で、「行政評価を行う等の第三者機関」に対する行政職員の回答率が有意水準5%で高いことが認められた。行政経験者に対する役割では、「行政評価を行う等の第三者機関」に対してのみ行政職員の回答率が有意水準1%で一般市民の回答率より高いことが認められた。なお、大学関係者に対する役割については、一般市民と行政職員の回答率の間に有意な差は認められなかった。

（2）日本と中国の一般市民の意識の比較

産官学別に日中の市民の回答率の比率の差の検定を行った結果、民間知識人に対する役割では「住民と行政の双方の意見調整」「新たな制度や事業を創設するためのクリエイター」において、行政経験者に対する役割では「住民と行政の双方の意見調整」「新たな制度や事業を創設するためのクリエイター」「法律や要綱等の規定により定められている専門家」において、大学関係者に対する役割では「法律や要綱等の規定により定められている専門家」「行政評価を行う等の第三者機関」において、日本市民と中国市民の回答率に有意水準1%で有意な差が認められ、行政経験者に対する役割では全ての役割において有意水準5%で有意な差が認められた。

「住民と行政の双方の意見調整」の役割を中国市民は民間知識人に、日本市民は行政経験者に求め、「法律や要綱等の規定により定められている専門家」の役割を中国市民は行政経験者や大学関係者に求め、「新たな制度や事業を創設するためのクリエイター」の役割を中国市民は行政経験者に、日本市民は民間知識人に求め、「行政評価を行う等の第三者機関」の役割を日本市民は大学関係者に求めていることが判る。

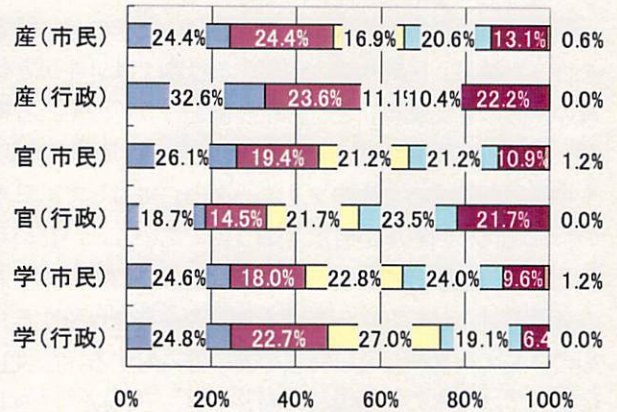


図-18 専門家の役割に対する中国の一般市民と行政職員の意識の比較

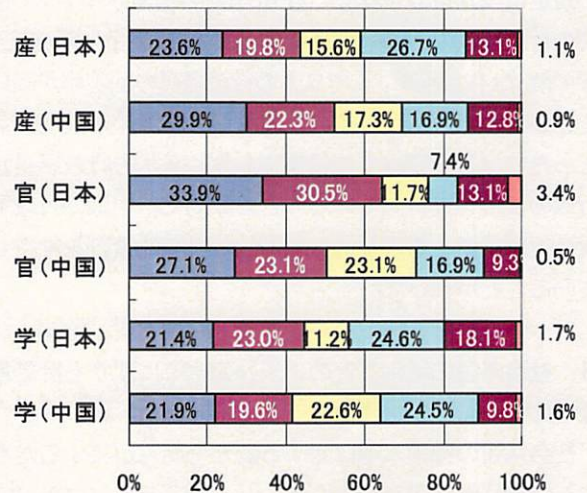


図-19 専門家の役割に対する一般市民意識の日中比較

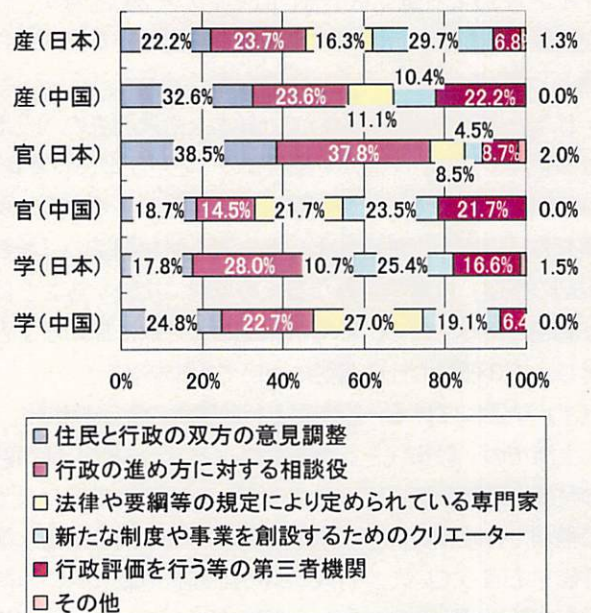


図-20 専門家の役割に対する行政職員意識の日中比較

(3) 日本と中国の行政職員の意識の比較

産官学別に日中の行政職員の回答率の比率の差の検定を行った結果、民間知識人に対する役割では「住民と行政の双方の意見調整」と「行政評価を行う等の第三者機関」に対しては中国の行政職員の回答率が、「新たな制度や事業を創設するためのクリエイター」に対しては日本の行政職員の回答率が有意水準1%で高いことが認められた。行政経験者に対する役割では全ての役割で日中間の意見が対立しており、「新たな制度や事業を創設するためのクリエイター」と「行政の進め方に対する相談役」に対しては日本の行政職員の回答率が、それ以外に対しては中国の行政職員の回答率が有意水準1%で高いことが認められた。大学関係者に対する役割では、「住民と行政の双方の意見調整」は有意水準5%で、「法律や要綱等の規定により定められている専門家」は有意水準1%で中国の行政職員の回答率が高く、「行政評価を行う等の第三者機関」は有意水準1%で日本の行政職員の回答率が高いことが認められた。日中の行政職員の意識差が最も顕著だったのは行政経験者の役割であり、日本の行政職員が行政の支援を期待しているのに対して、中国の行政職員は行政に対する客観的・創造的・批判的役割を期待していることが判った。

6. 社会基盤の種別ごとの現況整備水準に関する評価意識の比較

社会基盤の整備水準に対する認知を明らかにするために五段階評価で回答を求めた。「十分整備済」にプラス2点、「まあまあ整備済」にプラス1点、「やや不十分」にマイナス1点、「全く不十分」にマイナス2点を与え、社会基盤の種類別に回答者の平均値を算出し、整備水準指標とした。

日本と中国の比較において、日本人対象調査の「土地区画整理事業」と中国人対象調査の「住宅団地建設事業」は類似しているので比較が適切と考えたが、日本人対象調査の「中心市街地活性化」と中国人対象調査の「城郷計画の推進」は意味が異なるため単純に比較することには問題があるものの、参考情報として対象に加えることとし、13種類の社会基盤について比較を試みた。

(1) 中国における一般市民と行政職員の意識の比較

上海市の一般市民と行政職員による社会基盤の種類別の整備水準評価値(図-21参照)を比較すると、全ての種別で行政職員の整備水準評価が一般市民の整備水準評価を上回っていた。行政職員の評価値が最も高いのは「都市景観(評価値0.85)」で最も低いのは「河川(評価値0.13)」であり、一般市民の評価値が最も高いのは「幹線道路(評価値0.72)」で、最も低いのは「公共駐車場(評価値-0.48)」であった。なお、行政職員の評価値は全てプラスであったが、一般市民の評価値は「河川(評価値-0.20)」「公共交通(評価値-0.04)」「自転車道(評価値-0.04)」「下水道(評価値-0.02)」においてもマイナスであった。

線道路(評価値0.72)」で、最も低いのは「公共駐車場(評価値-0.48)」であった。なお、行政職員の評価値は全てプラスであったが、一般市民の評価値は「河川(評価値-0.20)」「公共交通(評価値-0.04)」「自転車道(評価値-0.04)」「下水道(評価値-0.02)」においてもマイナスであった。

(2) 日本と中国の一般市民の意識の比較

日本の市民(7県3政令市572名)と中国の市民(4市379名)の社会基盤の種類別の整備水準評価値(図-22参照)を比較すると、下水道以外の全ての種別で、中国の市民のほうが日本の市民より自国の社会基盤の整備水準を高く評価しており、中国の市民は全ての種別の整備水準をプラスに評価していることが判った。中国の市民が最も整備水準が高いと認知しているのは「幹線道路(評価値1.01)」で、最も整備水準が低いと認知しているのは「下水道(評価値0.13)」であった。因みに日本の市民の評価が最も高いのは「下水道(評価値0.39)」で、最も低いのは「歩行空間(評価値-0.80)」であった。

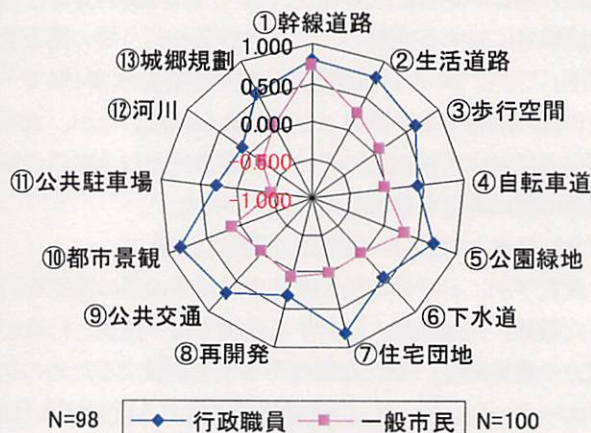


図-21 現況整備水準に対する一般市民と行政職員の意識比較

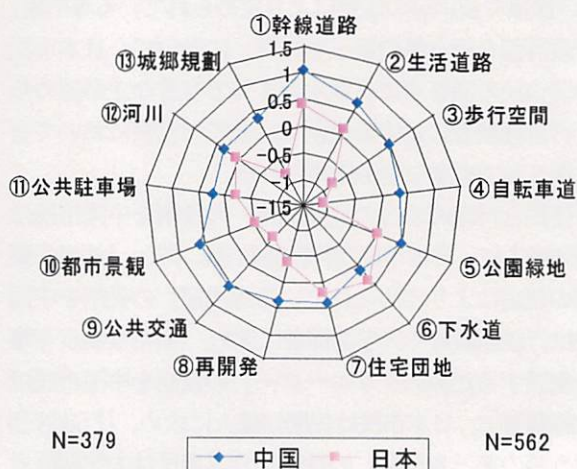


図-22 現況整備水準に対する一般市民意識の日中比較

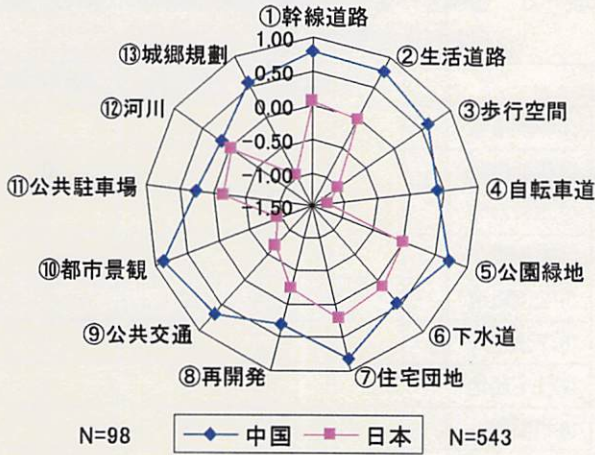


図-23 現況整備水準に対する行政職員意識の日中比較

(3) 日本と中国の行政職員の意識の比較

日本（7県3政令市543名）と中国（上海市98名）の行政職員による社会基盤の種類別の整備水準評価値（図-23参照）を比較すると、中国の行政職員は全ての種別で評価値がプラスであるのに対し、日本の行政職員は「幹線道路（評価値0.05）」「下水道（評価値0.11）」「土地区画整理事業（評価値0.24）」のみがプラスであった。

(4) 整備水準評価の基本統計値の行政職員と一般市民の間の比較

日本と中国における評価の動向を比較するために、行政職員と一般市民による整備水準評価値の最大値、最小値、最大差、平均値および分散を算出した。（表-4参照）その結果、最大値、最小値、平均値はいずれも中国が日本を上回っており、日本の平均値と最小値はマイナスであった。また、最大差と分散では日本が中国を大きく上回っており、中国の一般市民も行政職員も、社会基盤の種類に関わらず水準が高いと認識している傾向が読み取れる。一方、中国では行政職員の平均値が一般市民の平均値を0.11ポイント上回っているのに対し、日本では一般市民の平均値が行政職員の平均値を0.12ポイント上回っており、大きな相違点である。

地域的な差異を考察するために、一般市民の整備水準評価値の平均値と分散を地域別に表示した。（図-24参照）それによると、中国の4都市のうち呼和浩特市を除いて評価の平均値はいずれもプラス側にあるのに対し、日本では名古屋市と金沢市以外は全て評価の平均値がマイナス側にある。また、分散については、中国の4都市は全て日本の各県・市より小さくなっている。

中国の行政職員の調査対象都市数やデータ数が少ないことから、即断はできないものの、評価が中国では自己評価型、日本では自己批判型と考えられよう。

表-4 行政職員と一般市民による整備水準評価値の基本統計数値比較

| 区分 | 行政職員 | | 一般市民 | |
|------|------|-------|------|-------|
| 国別 | 中国 | 日本 | 中国 | 日本 |
| データ数 | 98 | 543 | 279 | 572 |
| 最大値 | 0.85 | 0.24 | 1.01 | 0.39 |
| 最小値 | 0.13 | -1.27 | 0.12 | -1.10 |
| 最大差 | 0.72 | 1.51 | 0.89 | 1.49 |
| 平均 | 0.55 | -0.39 | 0.44 | -0.27 |
| 分散 | 0.68 | 3.24 | 0.63 | 2.98 |

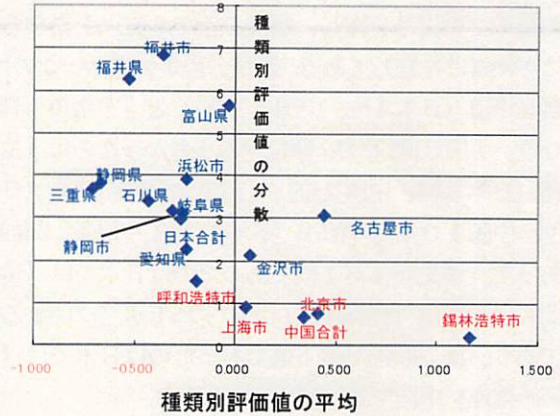


図-24 一般市民の現況整備水準評価の平均値と分散の地域比較

7. 今後整備すべき社会基盤の優先順位認知の比較

今後整備すべき都市基盤に対する認知を明らかにするために優先順位の回答を求め、次の方法により指標化した。すなわち、一位の票数に1ポイント、二位の票数に2ポイント、三位の票数に3ポイントを掛け、以下順位がひとつ下がるごとに掛けるポイントを1ポイントずつ増やしていき、十三位の票数には13ポイントを掛けて重み付けを行い、これらの合計値を全票数で割り算することにより、それぞれの都市基盤の種類ごとの重み付優先順位指標とした。この重み付優先順位指標は小さいほど順位が上位ということになる。

整備水準の評価と同様、整備優先の評価においても日本と中国の比較において、日本人対象調査の「土地区画整理事業」と中国人対象調査の「住宅団地建設事業」は類似しているため比較が適切と考えたが、日本人対象調査の「中心市街地活性化」と中国人対象調査の「城郷規劃の推進」は意味が異なるため単純に比較することには問題があるものの、参考情報として対象に加えることとし、13種類の社会基盤について比較を試みた。

(1) 中国における一般市民と行政職員の意識の比較

今後取り組むべき社会基盤の優先順位の一般市民と行政職員の違いを種類別に示した(表-5参照)。一般市民と行政職員で順位之差が2位以内のものに黄色網掛けを施してある。優先順位の上位3位までが一般市民も行政職員も道路施設であったが、「公園緑地」と「城郷規制」では一般市民と行政職員で順位が異なっている。順位之差が1以内のものが13種類中10種類あり、一般市民と行政職員での優先順位認知に差異が認められなかった。

(2) 日本と中国の一般市民の意識の比較

今後取り組むべき社会基盤の一般市民による優先順位の日中の違いを種類別に示した。(表-6参照)前節と同様の基準で網掛けを施し、順位之差が6位以上異なるものに赤網掛けを施してある。順位之差が大きかったのは、「自転車道(日本4位、中国11位)」と「下水道(日本10位、中国3位)」で、順位差の小さかったのは「生活道路(日本3位、中国2位)」「市街地再開発事業(日本9位、中国10位)」「河川(日本11位、中国13位)」であった。優先順位が1位であったのは日本では「歩行空間」中国では「幹線道路」といずれも道路に関する施設であり、優先順位が最下位であったのは日本では「土地区画整理」中国では「河川」であった。

中国市民の優先順位が日本市民の優先順位より上回ったのは「幹線道路」「生活道路」「公園緑地」「下水道」「住宅団地」「公共駐車場」であるが、これらは都市の基幹的な施設であり、開発志向の市民意識が伺われる。これに対し、日本市民の優先順位が中国市民の優先順位を上回ったのは「歩行空間」「自転車道」「再開発」「公共交通」「都市景観」「河川」であり、これらは都市の補助的な施設やソフト政策であり、持続可能な安定成長型の市民意識の表れと考えることができる。

(3) 日本と中国の行政職員の意識の比較

今後取り組むべき社会基盤の行政職員による優先順位の日中の違いを種類別に示した。(表-6参照)前節と同様の基準で網掛けを施してある。順位之差が大きかったのは「住宅団地(中国)土地区画整理事業(日本)」と「城郷規制(中国)中心市街地活性化(日本)」であるが、後者は概念が異なることから考察から除外することとする。順位之差が2以内のものが12種類中8種類あり、行政職員の優先順位認知では日中で大きな差が見られなかった。その中で、「自転車道」と「住宅団地」は中国で、「公共交通」と「都市景観」は日本で優先順位が高いことが指摘できる。この傾向は、中国市民の開発志向と日本市民の持続可能な安定成長型と通ずるものがあり、興味深い結果となった。

表-5 整備すべき社会基盤の優先順位の上海の一般市民と行政職員の比較

| | 行政職員 | 一般市民 | 順位之差 |
|--------|------|------|------|
| ①幹線道路 | 1 | 1 | 0 |
| ②生活道路 | 2 | 2 | 0 |
| ③歩行空間 | 3 | 3 | 0 |
| ④自転車道 | 4 | 5 | 1 |
| ⑤公園緑地 | 8 | 12 | 4 |
| ⑥下水道 | 6 | 6 | 0 |
| ⑦住宅団地 | 5 | 4 | 1 |
| ⑧再開発 | 9 | 8 | 1 |
| ⑨公共交通 | 7 | 7 | 0 |
| ⑩都市景観 | 10 | 13 | 3 |
| ⑪公共駐車場 | 11 | 10 | 1 |
| ⑫河川 | 12 | 11 | 1 |
| ⑬城郷規制 | 13 | 8 | 5 |

表-6 整備すべき社会基盤の一般市民と行政職員による優先順位の日中比較

| 区分 | 一般市民 | | | 行政職員 | | |
|--------|------|----|-----|------|----|-----|
| | 中国 | 日本 | 順位差 | 中国 | 日本 | 順位差 |
| ①幹線道路 | 1 | 6 | 5 | 1 | 1 | 0 |
| ②生活道路 | 2 | 3 | 1 | 2 | 4 | 2 |
| ③歩行空間 | 5 | 1 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| ④自転車道 | 11 | 4 | 7 | 4 | 9 | 5 |
| ⑤公園緑地 | 4 | 8 | 4 | 8 | 8 | 0 |
| ⑥下水道 | 3 | 10 | 7 | 6 | 6 | 0 |
| ⑦住宅団地 | 8 | 13 | 5 | 5 | 12 | 7 |
| ⑧再開発 | 10 | 9 | 1 | 9 | 11 | 2 |
| ⑨公共交通 | 6 | 2 | 4 | 7 | 3 | 4 |
| ⑩都市景観 | 9 | 7 | 2 | 10 | 7 | 3 |
| ⑪公共駐車場 | 7 | 12 | 5 | 11 | 13 | 2 |
| ⑫河川 | 13 | 11 | 2 | 12 | 10 | 2 |
| ⑬城郷規制 | 12 | 5 | 7 | 13 | 5 | 8 |

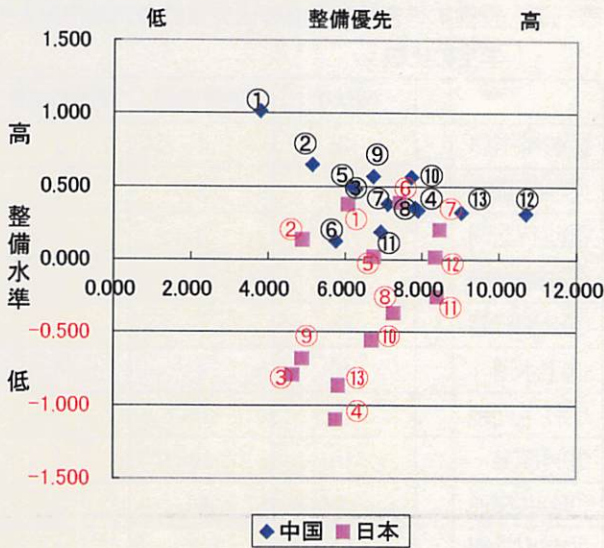
(注) ⑦は中国では住宅団地、日本では土地区画整理事業

⑬は中国では城郷規制、日本では中心市街地活性化

8. 整備水準と整備優先の関係に関する日中比較

整備水準指標値と整備優先順位指標値の関係を都市基盤の種類別に比較することを試みた。すなわち、整備水準指標値を縦軸に、整備優先順位指標値を横軸に設定し、都市基盤別の指標値の位置を日本の一般市民と中国の一般市民に分けて示した。(図-25参照)

中国市民の整備水準評価が全てプラスであるのに対し、



(註) ①幹線道路 ②生活道路 ③歩行空間 ④自転車道
 ⑤公園緑地 ⑥下水道 ⑦住宅団地(中)土地区画整理(日)
 ⑧再開発 ⑨公共交通 ⑩都市景観 ⑪公共駐車場
 ⑫河川 ⑬城郷規制(中)中心市街地活性化(日)

図-25 整備水準指標と整備優先指標による比較

日本市民の整備水準評価がプラスであるのは半数の6種類であることから、縦軸上ではかなりの乖離が見られる。整備優先については、日本市民の分布に比べて中国市民の分布が広がっており、中国市民の種類別優先順位評価の分散が小さいことが現れている。

9. 中国内の市民と日本国内の留学生の意識差について

留学生と中国に居住している市民の意識差を把握するために、名古屋産業大学の留学生 161 人から収集した調査データと中国の4都市の市民から収集した 379 名のデータを用いて考察を試みた。

(1) 社会基盤整備の進め方に対する意識の比較

社会基盤整備に関して現地市民と留学生の回答率について比率の差の検定を実施した結果、社会基盤の整備状況(図-26参照)において「整備が十分に達成されている」については現地住民の回答率が、「整備は一定水準達成されている」については留学生の回答率が有意水準1%で高いことが認められた。社会基盤整備の進め方(図-27参照)においては「急がずにじっくりと進めるべき」についての現地住民の回答率が有意水準5%で留学生の回答率より高いことが認められた。留学生は、整備水準が一定水準に達していると認識しつつも、さらなる水準の向上を必要としている。

(2) 地域住民と行政の関係に関する意識の比較

現地市民と留学生の回答率について比率の差の検定を

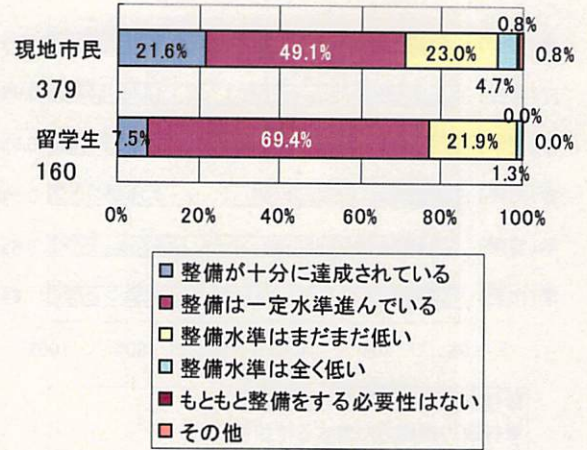


図-26 社会基盤の整備状況に対する留学生と現地市民の意識差

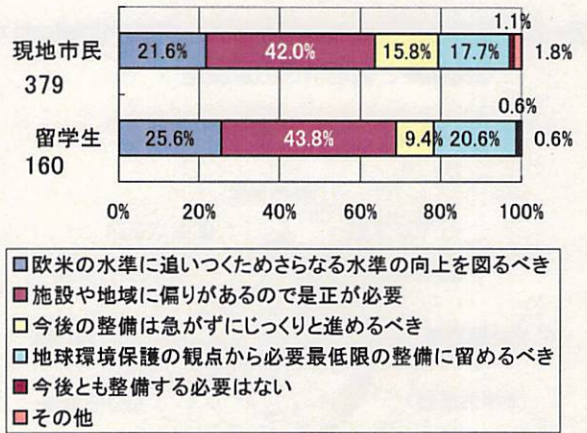


図-27 社会基盤整備の進め方に対する留学生と現地市民の意識差

行った結果、「住民からの要求に基づき行政側が原案を作成し、住民と合意した整備計画の実施を求める」についてのみ有意水準5%で留学生の回答率が高いことが認められ、住民との合意形成に対して留学生が関心をもっていることが伺える。

(3) 社会基盤整備の専門家が果たすべき役割に関する意識の比較

産官学の有識者に対する現地市民と留学生の回答率(図-28参照)について比率の差の検定を実施した結果、行政経験者に対しては「住民と行政の双方の意見調整」の役割が、大学関係者に対しては「行政の進め方に対する相談役」の役割に対して留学生の回答率が有意水準5%で高いことが認められた。この傾向は、一般市民や行政職員の回答率において日本のほうが中国より高い傾向と一致しており、留学生の意識は現地市民より日本人に近いことが伺える。

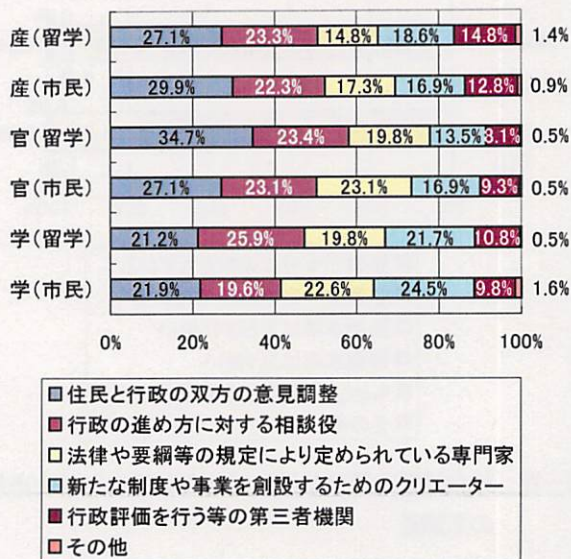


図-28 社会基盤整備の専門家が果たすべき役割に対する留学生と現地市民の意識差

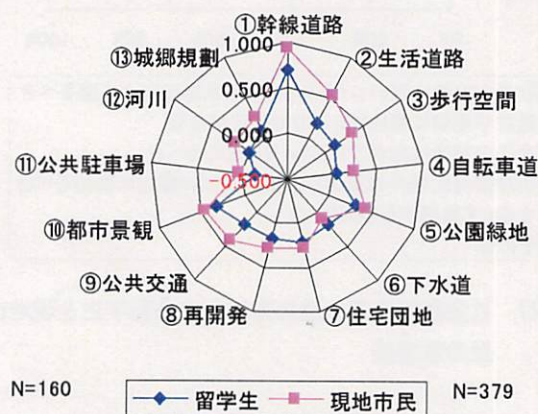


図-29 現況整備水準に対する現地市民と留学生の意識の比較

(4) 社会基盤の種類ごとの現況整備水準に関する評価意識の比較

現地市民と留学生による社会基盤の種類別の整備水準評価値(図-29参照)を比較すると、「下水道」を除いた全ての種別において、現地市民の整備水準評価値が留学生の評価値を上回っている。この留学生の評価状況は、程度の差はあるものの、一般市民の日中比較(図-22参照)における日本市民の評価と同様の傾向を示していることから、留学生の評価意識に日本市民の意向に近いものが影響しているのではないかと想像される。13種類の社会基盤評価の平均値を比較すると、中国行政職員(0.552)、中国市民(0.346)、留学生(0.183)、日本市民(-0.270)、日本行政職員(-0.394)の順である。

表-7 整備すべき社会基盤の優先順位の現地市民と留学生の比較

| | 留学生 | 現地市民 | 順位の差 |
|---------|-----|------|------|
| ① 幹線道路 | 2 | 1 | 1 |
| ② 生活道路 | 1 | 2 | 1 |
| ③ 歩行空間 | 3 | 3 | 0 |
| ④ 自転車道 | 7 | 9 | 2 |
| ⑤ 公園緑地 | 6 | 7 | 1 |
| ⑥ 下水道 | 8 | 4 | 4 |
| ⑦ 住宅団地 | 5 | 5 | 0 |
| ⑧ 再開発 | 9 | 10 | 1 |
| ⑨ 公共交通 | 4 | 6 | 2 |
| ⑩ 都市景観 | 10 | 11 | 1 |
| ⑪ 公共駐車場 | 11 | 8 | 3 |
| ⑫ 河川 | 12 | 13 | 1 |
| ⑬ 城郷計画 | 13 | 12 | 1 |

(5) 今後整備すべき社会基盤の優先順位認知の比較

今後取り組むべき社会基盤の優先順位の現地市民と留学生の違いを種類別に示した(表-7参照)。現地市民と留学生で順位の差が2位以内のものに黄色網掛けを施してある。優先順位の上位3位までが現地市民も留学生も道路施設であり、「下水道」と「公共駐車場」では現地市民の優先順位が留学生の優先順位よりやや上位にある。この留学生の状況は、一般市民の日中比較(表-5参照)における日本市民の優先順位と同様の傾向を示していることから、留学生の優先順位意識にも日本市民の意向に近いものが影響しているのではないかと想像される。

10. 得られた知見と今後の課題

(1) 得られた知見

中国における社会基盤整備に関する一般市民と行政職員および留学生の意識を把握し、日本における社会基盤整備に関する一般市民と行政職員の意識と比較考察した結果、表-8に示す知見が得られた。

① 社会基盤の整備水準について、中国の一般市民は十分に達成されていると認識し日本の一般市民はまだ低いと認識しているのに対し、中国の行政職員や留学生は一定水準進んでいると認識している。今後の進め方に対しては、中国の一般市民、行政職員および留学生は水準の向上が必要と考えているが、日本の一般市民、行政職員は急がずにじっくりと進めればよいと考えている。これまでの社会基盤整備の課題として、中国の一般市民は財源不足や行政内部の意見調整を、中国の行政職員は

表-8 比較考察結果の一覧

| 項目 | 中国の一般市民と行政職員の意識比較 | 一般市民意識の日中比較 | 行政職員意識の日中比較 | 中国の現地市民と留学生の意識比較 |
|----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------|
| 社会基盤の整備水準 | 市民；十分達成 行政；一定水準 | 中国；十分達成 日本；まだまだ低い | 比較不可（註1） | 市民；十分達成 学生；一定水準 |
| 今後の社会基盤整備の進め方 | 有意差なし | 中国；水準向上 日本；急がずじっくり | 中国；水準向上 日本；有意差なし | 市民；急がずじっくり 学生；水準向上 |
| これまでの社会基盤整備の課題 | 市民；財源、行政調整 行政；技術、地域意見 | 中国；財源 日本；関係者合意形成 | 中国；技術、地域意見 日本；関係者合意形成 | 有意差なし |
| これからの社会基盤整備で考慮すべき事項 | 有意差なし | 中国；有識者活用 日本；地域独自手法 | 中国；地域住民同意 日本；費用対効果 | 市民；費用対効果 学生；有意差なし |
| 地域住民と行政の関係 | 市民；住民提案実施 行政；行政判断実施 | 中国；行政判断実施 日本；行政原案合意 | 中国；行政判断実施 日本；行政原案合意 | 市民；有意差なし 学生；行政原案合意 |
| 民間知識人が果たすべき役割 | 市民；クリエイター 行政；行政評価第三者 | 中国；住民意見調整 日本；クリエイター | 中国；双方調整・評価 日本；クリエイター | 有意差なし |
| 行政経験者が果たすべき役割 | 市民；有意差なし 行政；行政評価第三者 | 中国；法律規定専門家 日本；住民意見調整 | 中国；双方調整・評価 日本；相談役・創造者 | 市民；有意差なし 学生；住民意見調整 |
| 大学関係者が果たすべき役割 | 有意差なし | 中国；法律規定専門家 日本；行政評価第三者 | 中国；双方意見調整 日本；行政評価第三者 | 市民；有意差なし 学生；相談役 |
| 社会基盤の種別ごとの現況整備水準評価平均 | 市民；0.346 行政；0.552 | 中国；0.346 日本；-0.270 | 中国；0.552 日本；-0.394 | 市民；0.346 学生；0.183 |
| 今後整備すべき社会基盤の優先順位認知 | 市民；城郷規制 行政；公園緑地 | 中国；下水道 日本；自転車道・中活 | 中国；住宅団地 日本；中活 | 市民；下水道・駐車場 学生；有意差なし |

（註1）日本における行政職員対象の意識調査においては、社会基盤の整備状況と今後の進め方を一つの設問としたため。

技術的知見不足や地域内の意見調整難航を挙げている。日本の一般市民・行政職員ともに関係者との合意形成難航を挙げている。これからの社会基盤整備で配慮すべき事項として、中国の一般市民は有識者の活用を、中国の行政職員は地域住民の合意を挙げている。日本の一般市民は地域独自の手法を、日本の行政職員は費用対効果の検討を挙げている。

② 地域住民と行政との関係に関しては、中国の一般市民・行政職員ともに「地域住民の要望に対し、行政側の判断で優先順位をつけた整備計画の実施を認める」ことが、日本の一般市民・行政職員ともに「住民からの要求に基づき行政側が原案を作成し、住民と合意した整備計画の実施を求める」ことが望ましいと考えている。

③ 産官学の有識者が社会基盤整備で果たすべき役割に関しては、「住民と行政の双方の意見調整」の役割を中国市民は民間知識人に、日本市民は行政経験者に求め、「法律や要綱等の規定により定められている専門家」の役割を中国市民は行政経験者や大学関係者に求め、「新たな制度や事業を創設するためのクリエイター」の役割を中国

市民は行政経験者に、日本市民は民間知識人に求め、「行政評価を行う等の第三者機関」の役割を日本市民は大学関係者に求めている。行政経験者の役割として、日本の行政職員が行政の支援を期待しているのと対比的に、中国の行政職員は行政に対する客観的・創造的・批判的役割を期待している。

④ 社会基盤の整備水準に対する評価に関しては、社会基盤評価の平均値が、中国行政職員（0.552）、中国市民（0.346）、留学生（0.183）、日本市民（-0.270）、日本行政職員（-0.394）の順に低くなっており、行政職員の意識が中国は自己評価型、日本は自己批判型と解釈できる。

⑤ 社会基盤整備の優先順位の認知に関しては、中国市民が優先する「幹線道路」「生活道路」「公園緑地」「下水道」「住宅団地」「公共駐車場」は都市の基幹的な施設であり、開発志向の市民意識が伺われ、日本市民の優先する「歩行空間」「自転車道」「再開発」「公共交通」「都市景観」「河川」は都市の補助的な施設やソフト政策であり、持続可能な安定成長型と考えることができる。

⑥ 留学生の社会基盤整備に対する現状認識や今後の方向性についての意識調査結果から、留学生の意識は中国市民の意識よりも日本市民の意識に近いことが判った。社会基盤の種類別整備水準の評価や整備優先順位の認知においても、留学生の評価パターンは日本と中国の中間に位置していることから、留学地である日本の影響を否定できないと考えられる。

(2) 今後の課題

本研究を発展させるための課題として、以下のことが挙げられる。

- ① 中国国内の対象地域が限られていることから、対象地域を拡大し、広範囲なエリアを対象として一般市民および行政職員の意識を把握する必要がある。
- ② 中国の社会基盤整備の実績データが地方都市レベルでは公表されていないことから、調査対象都市を絞り込むことで、こうした整備実績データの入手を図ることが必要である。
- ③ 今回の中国における意識調査票の設計に当たっては、最初に日本で実施した意識調査との比較を目的としたために、日本の制度や実態に即した内容となったが、中国の制度や実態を的確に把握するための調査票の検討が必要である。
- ④ 日本と中国の意識調査結果の比較考察に留まらず、その意識調査結果を踏まえて、今後の社会基盤整備をどのように進めていくことが望ましいのかを、日中の有識者からのヒアリング等に基づき展望することが必要である。

11. 東アジア地域における産官学共同による社会基盤整備の推進方策に関する展望

(1) 産官学連携によるまちづくり推進方策に関する東アジア交流の背景

近年の東アジアにおける地域開発や都市建設の動向には目を見張るものがある。その推進にあたり当該国の学術研究機関が主要な役割を担っているが、産官学の連携によるまちづくり推進体制は、製造業やIT分野に比べると立ち遅れているのが現状である。地域・都市計画分野における産官学の連携は、計画対象地域における地域ニーズを的確に把握し、計画水準の向上を図るために不可欠なものであり、この方面での日本における蓄積を、広く東アジア各国に普及していくことが求められている。

(2) 産官学共同による社会基盤整備推進の意義

産官学が連携して取り組むことにより、各人の役割が相互補完され、地域の発展のために大きく寄与できる。産官学連携により培われたネットワークにおいて円滑な

情報交換や人材交流が促進され、地域の発展のために有効な機能が発揮できる。産官学が連携して取り組んだ研究成果や提言は地域住民に対して、客観的・中立的な知見として受け入れてもらえることが期待できる。こうした意義を踏まえ、中国におけるケース・スタディに取り組むことは、大変有意義なことである。本研究報告の次のステップとして位置づけておきたい。

謝辞

中国国内の一般市民および行政職員を対象とした意識調査の実施に当たり、名古屋産業大学大学院博士前期課程修了生の薩如拉さんには北京市・呼和浩特市・錫林浩特市の調査に、宣攻岑さんには上海市の調査に尽力いただいた。また、名古屋産業大学の留学生を対象とした意識調査の実施にあたっては、ゼミ担当教員の方々のご協力をいただいた。ここに記して深甚なる謝意を表するとともに、意識調査にご協力いただいた方々に心からお礼を申し上げる次第である。

なお、2007年10月から2008年6月にかけて実施された日本人に対する意識調査は、科学研究費補助金「成熟社会における社会資本整備の方向性と制度改革（研究代表者；竹内伝史岐阜大学教授）」の一部として実施されたものであることを付記しておく。

参考文献

- 1) 加藤哲男；市民と行政職員の都市基盤に関する意識の比較分析—中部地区7県を事例として—、土木計画学研究・論文集、Vol.26 no.2, pp297-306, 2009年9月
- 2) A.Parasuraman, Valarie A.Zeitaml, Leonard L.Berry ; A conceptual model of service quality and its implications for future research, Journal of Marketing Vol.49(Fall 1985),pp41-50
- 3) The National Asset Management Steering (NAMS) Group ; International Infrastructure Management Manual - Version3.0,2006