

秋田市立地適正化計画(素案)に対する意見募集の意見と対応

期 間 平成30年1月9日～2月9日

提 出 者 5 人

件 数 17 件

提出者	項目	意見の要旨	市の考え・対応
1	1	・ 基本的な問題があります。個人情報を求める公募なんて論外です。 ・ 自由に書き込みが可能なHPを公開して、公衆道徳に見合わないものを除外し、全て公開するべきです。 ・ 老人世帯はHPなど見ません。 ・ 町内会での意見募集などを検討すべきです。	・ 意見募集では、提出者に負担をかけずに、より多くの意見をお聞きしたいと考えていますが、意見書の提出に際し、住所・氏名・電話番号の記載を求めたのは、提出後に内容の確認を求める場合があるためです。なお、記載の個人情報については、市の管理規定に基づき厳正かつ適正に管理しますので、提出者にご迷惑をおかけすることはありません。 ・ 意見のホームページ上での書き込みについては、今後の検討とさせていただきます。なお、市がこれまで実施した意見募集においては、提出されたすべてに対し、市の考え・対応を付してホームページで公開しており、本計画の意見募集でも同様の対応をします。 ・ 素案の閲覧方法については、ホームページでの掲載とともに、市の本庁舎や市民サービスセンターなどに図書を備え置いて閲覧できるようにしました。 ・ 町内会での意見募集については、現在千以上ある町内会に対応する人員や会場などに制約があり実施できませんでしたが、このたびは、中央、東部、西部、南部、北部、河辺、雄和の各地域で複数回の説明会を開催して意見を聞くなどしました。
	2	・ 動線を見失っています。エリアなかいちの場所に市役所が移転したと仮定すれば動線が生まれます。県庁、市役所の職員でエリアなかいちに行った人はどれだけいるのでしょうか。これから行ってみたいと考える人はどれだけいるのでしょうか。民間の営利会社は1年を通じた客を必要とします。もともと日赤がありましたが、最低の人数は歩いていました。保健所に行く人もいましたが、保健所を移転したため動線は減りました。駅前商店街は市民市場と対をなして集客していました。火災対策と称して商店街をつぶしたのは行政です。空洞化の原因は市役所にあるとしか言えませんね。	・ ご意見として承ります。なお、中心市街地の空洞化については、様々な要因が複雑に絡んでいるものと認識していますが、その一番の要因は、モータリーゼーションの進展により、中心部と遜色のない生活サービスエリアが拡大したことによるものと考えています。

提出者	項目	意見の要旨	市の考え・対応
1	3	駅の出張所が癌です。牛島駅、土崎駅のそばに住民票などを交付する窓口を作れば、必然として人が集まり商店が営業可能になる要素になります。東部市民サービスセンターなどでも住民サービスを行うべきです。動線が生まれれば、食堂などの店が繁盛します。人の多い場所にスーパーができます。スーパーができれば人が集まってきます。人を集めたいなら、ショッピングセンターを誘致するべきです。民間の費用を利用することが大切です。ゴミ捨て場だった御所野はそここの人口になってきましたね。	- 本市の都市形成の成り立ちをみると鉄道駅を中心に人やサービス機能が集積してきた経緯があり、本計画では、基本的にそうした区域を拠点に位置付け、民間施設を含め生活に必要とされる様々なサービス機能を誘導することとしています。 - サービス施設の立地のあり方については、ご指摘の考え方と同様、施設間で有機的なつながりを持つことで、エリア内の利便性をはじめ、にぎわい創出や地域の価値を高めることにつながるものと認識していますが、具体の市の施設の立地に関しては、今後、施設を更新する際の参考とさせていただきます。
	4	人の流れを阻害しているのは、足です。赤字だからと言って市バスをやめてしまいました。高額なバス代、1時間に少ししか来ないバスを利用する人は少ないです。バスを増やすのは無理かも知れませんが、市中のタクシーに対して「乗り合い」営業を許可してみてもいいかもしれません。乗り合いタクシーの受付は市役所が行うべきですね。失業している人も多いですから、期間雇用パートで十分でしょう。	- 本市では、バス利用者数の減少に加え、運転士不足などの新たな課題が生じており、全ての路線や便数を維持することは難しい状況となっていますが、引き続き、補助金の交付や、広報あきたを通じたバス利用の呼びかけを行うことにより、バス路線の維持・確保に努めてまいります。 - なお、「乗り合いタクシー」については、タクシー会社やハイヤー協会等の経営判断において、国の許可に基づき実施されるものと認識しています。
	5	ハローワークは新屋駅に移転、保健所は土崎駅に移転、図書館は新屋、牛島、秋田駅そば、土崎、市民サービスセンター。	今後の検討の参考とさせていただきます。
	6	格安の駐車場をエリアなかいちのそばに置く。エリアなかいちに行ったら駐車場代を払う位なら、同額のガソリン代を払ってでも御所野ジャスコに行きたくなるのは自然ですからね。そもそもエリアなかいちなんか不要です。県庁、市役所の職員に「行きたいですか」ってアンケートしてみれば明白でしょう。	今後の検討の参考とさせていただきます。
	7	市役所の勝手な方針ではなく、市民がどのように感じているかが大切だと思います。意見を出すことができない弱者（老人）の考えも聞いてあげよう姿勢が感じられません。	行政運営に際しては、市民の評価も重要だと認識しており、今後とも様々な機会を通じて、市民の声を聞いてまいります。

提出者	項目	意見の要旨	市の考え・対応
2	8	・29ページ3.2について、行政サービスの効率化による行政コストの削減とあるが、本計画は行政の積極的な関与による街づくりと理解するならば、市全体のまちづくりを管理するために、行政の負担が増すように感じられる。公共財の維持以外に、具体的に何が削減されるのか。 ・また、もし削減される見込みが少ないのであれば、様々なコミュニティの活動を活発化させることにシフトして、コミュニティで実情にあった行動をしてもえれば、いわゆる小さな行政としてコスト削減には至らないだろうか。 ・32ページ3.2に除雪コストが削減される旨の記載があるが、根拠となるデータが示されておらず、徒歩や公共交通機関での移動をしやすくする場合に冬期間が想定されているか資料からは不明なので、冬期間に行政コスト削減ができる旨の内容をご回答いただく場合には根拠をお示しいただきたい。	・行政コスト削減の基本的な考え方は、拠点地区への都市機能の集約化とともにその周辺に集住を進めることにより、行政投資が効率的になるということであり、企業が事業を一定エリアに集中して展開することで共有コストが効率的になり、経済性が高まるとされる「密度の経済」に通じると言われています。コスト削減が期待される行政分野としては、道路・橋梁、公園、上・下水道、ごみ収集、除雪、教育施設、バス交通(事業者に対する補助金)などを見込んでいます。 ・ご指摘のコミュニティ活動の活発化については、市民協働をはじめ住民主導によるまちづくりへの展開も期待され、市民と行政がそれぞれの立場で役割を果たしていくことは、行政効率を高める上でも重要であると認識しています。そのため、「取組の方向」に「地域活動」の視点から目指すべき事項を掲げました。 ・除雪コストについては、地域で道路事情等が異なるため精緻な試算は困難ですが、これまでの検討では、本市の現在の除雪サービスを将来も維持すると仮定した場合、2035年の市民1人当たりの費用は6,304円となり、2010年と比較して1人当たり1,355円増加することが見込まれています。 ・除雪については、地域によって降雪状況に違いがあるほか、道路ネットワークとして管理するという側面がありますが、コンパクトシティ形成による都市機能の集積や集住によって対象範囲を重点化できるため、作業の効率化とともにコスト縮減を図ることが可能になると考えています。
	9	・33ページ3.3について、集い賑わい交流のための施設が芸術文化ゾーンとなる根拠は何か。ただ単に既存の設備があるからなのか、それとも、今後の秋田市のPRの中心とするためなのか、理由を伺いたい。	・芸術文化ゾーンは、本計画の関連計画としている『秋田市中心市街地活性化基本計画』の基本戦略に位置付けているものです。 ・そこでは、県・市連携文化施設や既存芸術文化施設等で構成する「芸術文化ゾーン」の形成による新たなまちの魅力・価値の創出としています。

提出者	項目	意見の要旨	市の考え・対応
2	10	・ 63ページ6.2.3(5)について、大規模小売店舗を事実上規制することになると考えられるが、その結果届出の不要な区域外に出店(届出が面倒な企業もそのように動く可能性があるが)することが予想される。もしもそれが住民のニーズと合致した場合はどのような対応を行うのか。 ・ また、集約によって区域内の地価高騰、区域外の地価下落が予想される。その際、企業活動は地価の低いところを選択することが合理的な選択肢となりえる。工場の進出もありえるので、結果として区域外での企業活動が積極的に起こった場合、マイカーに依存した生活は不可欠となり、構想全体に影響を及ぼすのではないか。	・ この場合の届出は、計画で誘導施設に位置付けた施設を、事業者が都市機能誘導区域外に設置する場合に求めるというものです。その目的は市街地全体の観点から立地状況を把握することが主眼となっています。なお、届出は許可とは違い、立地に対する制限が伴わないため、対象施設が都市機能誘導区域外に設置される場合もあると考えています。 ・ 地価の変動については、本計画における居住や都市機能の誘導が、超長期の取組によって実現を図ろうとするもので、直ちに地価水準に大きな変動を及ぼすものではないと考えています。また、商業・工業などの経済活動における土地利用は、用途地域などでコントロールしているところであり、業種・業態によっては居住地から離れたエリアで事業を実施していただくことが望ましいものもありますが、そのことで、多くの人がマイカーに頼る生活に直結していくものではないと考えます。
	11	・ 67ページ7.1(1)10について、公共施設の民間事業者への委託で補助を予定しているようだが、地元の商工組合などの場合はどうなるのか。例えば通町は活発なコミュニティ活動を行なっているもので、それをやりやすくしてもらった方が独自性や街の活性化に繋がるのではないか。 ・ 必ずしも民間事業者が適切なことをできるとは限らないし、地域の意向とミスマッチが発生した場合には、補助を実施した秋田市に対して、地域から反発が出ることも予想されるのではないか。	・ 当該支援については、民間事業者が本計画に位置付けた誘導施設を都市機能誘導区域内に整備する際に支援するというもので、商店街などへの支援については、空き店舗の活用支援など他のメニューを用意しています。 ・ また、誘導施設については、市民の生活に必要な施設に限定して設定しているもので、それ以外の施設に対する支援は対象にしません。
	12	・ 76ページ8.1について、持続可能な都市とは、「都市(秋田市)」が「暮らしと産業と自然」と互いに共存し得るものとして考えているのであれば、自然に対する指標はどこにあるのか。 ・ また、目標値が全て現状維持のようであるが、秋田市は現状維持で問題ないという考えからそのような目標値設定をしたのか。その根拠を伺いたい。	・ 立地適正化計画は、都市計画の基本的な方針を示す都市計画マスタープランの一部になるとされ、本計画のまちづくりの理念は本市の都市計画マスタープランである『第6次秋田市総合都市計画(以下「総合都市計画」という。)」』に掲げる理念を継承したものです。立地適正化計画の本質的な役割は、コンパクトな市街地形成にあり、自然に対する目標・評価については、直接的には総合都市計画の土地利用方針で担っているため、本計画の指標に位置付けなかったものです。 〈次ページに続く〉

提出者	項目	意見の要旨	市の考え・対応
2	12		〈前ページから続く〉 また、本計画に示す目標値については、人口減少の趨勢を踏まえて設定したものです。言い換えると、今後、何もしなければ、そうした数値すら維持できなくなります。
	13	81ページ④について、78ページ基本指標および75ページの施策にない評価項目がある。具体的には免許の返納率。評価は施策、目標から作られたものなのか。	評価は多面的に行うべきとし、目標数値だけでなく、それに関わる指標データを示したものです。免許の返納率については、高齢者の交通事故が社会問題になっている中、マイカーから公共交通への転換につながる要素の一つであり、また、公共交通の利用者の増加は、コンパクトシティ形成を構築していく上でも重要な事項と捉えているためです。
	14	全体の文章に度々出てくる「高齢化」並びに「出産、育児」について見据えると、医療中心の社会も検討材料となるのではないか。地域医療構想など、今後の県の施策とはどの程度リンクして今回の構想を検討しているのか。	- 計画策定にあたり医療も重要な事項であるとし、拠点地域への誘導の可能性を検討してきたところです。 - その際の調査・検討では、県が示す医療に関する構想や計画において、秋田市は病床過剰圏域になっており、これ以上の設置は抑制するとされていたことを踏まえ、結果として、本計画では病院を誘導施設に位置付けませんでした。 - 一方で、高齢化の進行とともに地域包括ケアシステムの充実が急がれており、その構成をなす診療所については、市民生活に直接関わる施設であるという考えに立って、無床診療所を誘導施設として位置付けたところです。

提出者	項目	意見の要旨	市の考え・対応
3	15	・ 抜粋すると真意が伝わらない恐れあり。掲載の際は全文で願います。 ・ きちんとまとめ上げた計画に敬意を表します。立地の適正化に関する基本的な方針の下、将来都市構造を考え区域を設定していく手法等、全くその通りと思います。 ・ さて、秋田市は昭和50年頃からのモータリゼーション^{※1}等により、大都市を上廻る「車社会」となっております。農免農道、道の駅、代行運転等の充実が地方都市における車社会を強く後押ししております。賑わっている場所は市街地、郊外を問わず駐車場を有する施設であることはご承知の通りです。計画書の居住区域から都市機能区域への移動手段の多くはもちろん自家用車であります。 ・ 一方、本計画はコンパクトな市街地が形成されることにより、自家用車から公共交通機関に置き換わることを期待していることも感じられます。 ・ そうであればこそ、現状から将来構想に移る過程で、車社会はどうなっていくか考える必要があります。歩行に不自由を感じている高齢者は、ヘルパーから公共交通機関利用を利用しないよう^{※2}に言われ、ベビーカーを利用する親子は公共交通機関を利用しづらい状況にあります。健常者であっても雪の季節は苦労しております。 ・ 車の安全さ、便利さに慣れてしまった秋田市民に、公共交通機関を利用してもらうためには、交通機関の充実に大きな投資が必要であり、維持費も莫大であることから慎重であるべきです。 ・ 一方、計画書4頁には「駐車場配置適正化区域」という言葉があることから、交通弱者に対する配慮も感じられるので、この部分を充実させるべきと考えます。 〈次ページに続く〉	・ 本市の代表交通手段は自動車の割合が高く、自動車利用が市民生活に深く浸透していることから、今後も一定程度、その傾向は継続することが推察されますが、一方で、少子高齢化の進展が見込まれており、バスなどの公共交通は、まちづくりにおいて更に重要な位置付けになるものと考えています。 ・ 駐車場配置適正化区域は、都市機能誘導区域内に、任意で設定するもので、医療施設、福祉施設、商業施設等の誘導・集約に伴い、自動車流入の集中とともに、高齢者、買い物客等の往来が予想され、駐車場へ向かう自動車と歩行者との交錯を生じるおそれが高いエリアにおいて、駐車場の集約や、歩行者の移動上の利便性および安全性の向上を目的に設定するものです。 ・ 現時点で、駐車場配置適正化区域の設定は予定していませんが、本市では、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、『秋田市バリアフリー基本構想』を定め、誰もが安全かつ円滑に移動して施設利用等ができるよう、鉄道、バス、道路などの交通施設とともに、多くの人々が利用する建築物などへの連続したバリアフリー化を推進しており、本計画において駐車場配置適正化区域の設定しない場合であっても、そうした取組を通じて改善につながっていくものと考えています。 ・ また、上記の意見とは別に、指摘のあったバスの乗降時の負担や乗務員の運転については、秋田中央交通(株)にその旨を伝えます。なお、同社では、運行における安全教育を継続的に実施しているほか、利用者の乗降時の負担軽減につながるよう、ノンステップバスの導入を順次進めていることを申し添えます。

提出者	項目	意見の要旨	市の考え・対応
3	15	〈前ページから続く〉 ・ いずれにせよ、車社会の充実・公共交通機関の衰退という現状の強いベクトルを変更するのは大きなエネルギーが必要であります。少ないエネルギーでコンパクトシティに向かっていくため、お互いが知恵を出し合っていくことが必要と考えます。 ※ 1 先進諸国などで自動車単に輸送機関としてだけでなく、市民生活の中に入り込んでいる文化的・社会的状態。自動車の大衆的普及は高度消費時代の象徴ともされているが、これにより旅行その他のレジャーから通勤に至るまで、自動車が活用され、「マイカー」という和製英語に端的に示されるように生活に密着する。(コトバンクより引用) ※ 2 交通機関より降車時に転倒して骨折すると寝たきりになる。それよりは車が良い。最近のバス運転手は乱暴なので、こちらが気をつけても事故になる。(ヘルパー談)	
4	16	・ 居住誘導区域内に居住を誘導するためには、良好な生活環境を形成していくことが非常に重要です。特に徒歩生活利便区域については、子供から高齢者までの様々な世代の住民が、区域内を安心・安全に歩くことができる生活環境作りが必須であると考えます。 ・ 中央地区の高陽エリアを例にとると、徒歩生活利便区域に設定されているものの、交通量の多さに対して現在は道路がとても狭く歩道や路側帯がないため、安心・安全に歩くことができる環境とはとても言い難い状況です。(通学途中の小学生や買い物帰りの高齢者など、通行車両とすれ違うこともままならず、日々危険と隣り合わせな状態です。) ・ 決定されている都市計画道路保戸野高陽線の高陽区間の事業化などにより、このような危険な状況が解消され、今後の良好な徒歩生活環境の形成に繋がって行くことを高陽地区の住民として切に願っております。	・ 都市計画道路の整備をはじめ、良好な市街地環境の形成は、居住誘導に資する有効な施策だと考えています。 ・ そのため、本計画では誘導施策に都市計画道路事業の実施を位置付けているところです。 ・ 現在、本市では4路線の都市計画道路の整備を行っており、当面は、新規路線の事業化は困難な状況です。 ・ なお、今後の新規路線の事業化にあたっては、本計画のみならず、地域交通の円滑化や市街地の渋滞緩和など総合的な観点から選定することとしており、ご提案については、その際の参考とさせていただきます。

提出者	項目	意見の要旨	市の考え・対応
5	17	・コンパクト計画は一市の事柄で将来を杞憂する。※誠に失礼ですがコンパクト計画とは別の角度から論じました。 ・秋田県は時代の先取りで未来を救え!! ・秋田市立地適正化計画→コンパクトな市街地形成に向けた計画→大胆な提案を致します。 ・現在、富山県の富山市は人口70万程度(超広域合併都市→平成の大合併で誕生す)。富山市は合併以前の人口は秋田市と同程度、人口32万人でした。現在の富山県を占める富山市の占有面積は、富山県の5分の3程度の面積を有するまさに広域の合併都市です。新潟市も平成の大合併政策で人口75万人!!(合併前の人口58万人)を有す政令指定都市。 ・この際、秋田市もコンパクトシティ実現という、いかにもこじんまりとした計画よりも、もっと秋田県全体のビックな都市計画を考え、1県1都市構想を樹立し、この中で秋田市を含む全市町村が1県に合併してはどうか。人口99万人の秋田県では、今後の行政単位の打ち出す、市民、町民、村民への行政サービスでは県民に対し無駄と限度があるように見えます。 ・秋田県は権限を各市町村に委譲し、各行政のカベを乗り越えて、一致団結し、広域、合併の県を(各市、町、村を内包する)真剣に考えてはどうか。→2025年度には団塊の世代が全員75歳となる。→全人口の構成は日本国内の65歳以上の人口が44%を超える。 ・秋田県は高齢都市、青森県の次、下位より2番の高齢県です。社会福祉、社会保険(介護、医療、年金制度は崩壊寸前の現状)。国の財政黒字計画など、期待すべくもない。 ・平成20年度、基礎的財政収支(プライマリーバランス)をゼロとアベノミクスも景気が良かったが、結局、内容が改善せずご破算となる。今では2027年へ財政収支黒字化とトーンダウンさせた。(金融政策は、金融緩和政策の何度もの見直しでどうか、円高株安により脱却しそうなの) ・海外投資家が株式市場保有額700兆円のうち3割(210兆円)を保有し、国内が7割を占めます。(国内機関投資家、個人投資家は3割の状況です) ・財政改革と成長戦略は伴わず、デフレ脱却は遠く、問題の物価目標2%は、2013年より黒田総裁が期待するが、消費者物価指数(CIP)は日銀の思惑とは、ほど遠い状況である。僅か0.5%のCPI、潜在成長率はゼロ%台と低迷している。日本国民からすると、誠にもって日本の成長は、高齢化、少子化、人口減少を目前に、将来不安が山積みです。 ・「コンパクト」などと言わず、もっとでっかく、大胆な発想の転換で将来の難局に備えよ!! ・将来の難局→少子高齢化、労働人の減少、人口の大都市集中化、労働市場の縮小。年金、医療、保険制度の財政悪化等々。日本も移民を受け入れる。 ・「財政改革」が必要→働き方革命と生産性向上革命の実行。こんな日本の現状で、2019年消費税2%UP、10%としても財政再建は、おぼつかない。(消費税1%=2兆500億) ・将来に希望を持てない事項は列挙するにいとまがない。そんな今日です。地方交付税も、消費税がUPしても国の使用の見直しと、都道府県別の財政状況の判断から、今までのように一律配分とはいかなくなり、ますます地方の財政状況も厳しさが増大します。 (次ページに続く)	・ご意見として承ります。 ・なお、左のデータの内、経済・金融・財政等の数値は別に、提案のベースとなっている富山市の人口は2015年の国勢調査で418,686人となっているほか、行政区域の面積は1,241.77km²で富山県全体の約3分の1(1,241.77km²/4,247.61km²)となっています。さらに新潟市の2005年の平成の合併と言われた年の国勢調査の人口は、813,847人であったことをそれぞれ申し添えます。

提出者	項目	意見の要旨	市の考え・対応
5	17	(前ページから続く) • よって、あらゆる1県1単位の広域合併(あらゆるコストの削減が可能→税収増が期待できる)の都市設計の指標を望むものです。→情報の共有化、財政一本化、行政サービスの平準化→IT、AI、IoTの第5次産業時代の今日だから1県1単位の広域行政都市が誕生できる下地があります。 • 秋田市のみのコンパクトもコンパクトでしょうが、近い将来、私は広域都市制度の定着が一般化すると推察いたします。前述の通り、国が心もとないから地方への負担が増大し、地方が創意工夫をし、知見、経験則を活性化した異次元の都市構想策が求められると思います。近未来のため1県1単位都市制度を提案いたします。 • 暴論であると考えられるでしょうが、日本の人口は右肩下がり。日本大学人口問題研究室、人口研究所(国際日本人口問題研究所)では2050年の日本人口は1億人を割る試算が出ています。出生率の減少のため、国も女性の働き方改革をようやく抜本的対策として打ち出しました。 • 人口減の秋田県では2050年で70万人の驚異的数字が出ています。もはや1県1単位行政都市制度は、絵空事ではないのです。 • 全県の皆様は、よく前進的に将来の秋田県、秋田市の事を考える好機です。 • 日本が外国人労働を受け入れない環境がある。留学生、技術収得者として来日している外国人は2016年現在で100万人超。日本の労働生産人口が減少する事が今後明白であり、外国人労働者を政府は受け入れるべきだ。 • 私が、思考する1地方自治体(県)1都市構造は絵空事ではありません。今ある市町村を1自治体に集約する事で、情報量(拡大)、職員定数の削減による人件費カット、安全安心の行政サービスの一元化、相当のメリットが想定されます。列举にいとまなし。 • 現在は、IT化、IoT化し、あらゆる物がネットを通じ管理する社会、AI等々の第五次産業の更なる発展・開発を目指しております。行政も会社も人々も近い将来には風景が変わった社会(明治維新の再来)を体験するでしょう。だから、全国に先んじて秋田より産声を高くあげ、この社会の完成に向けて構想を練り、地方自治体の再構築を図り、率先した改革改善、住みやすい社会、秋田の創造を勘案するものです。秋田の成長戦略は、行財政改革です。 • 前述の一県一自治体方式によって、それらの点は解消されます。全県行政の余剰人員は、民間の新ブランニング企業、スタートアップ企業をフィナンスを得て、創生させます。ここへ人員を再配置し、労働の再生産向上を図ります。 • この市で秋田のGDPは確実に向上し、税収(法人税、事業税収)のアップにつながり、更に一段上のスタートアップ企業を創生し、東証一上場を果たし、資産を豊富にして、積極的にファイナンスマネーを利用し、M&A(合併買収)で海外企業も視野に国際的活動可能な企業の育成を図り、国との連帯連携で貿易収支黒字に貢献することです。 • 秋田市のコンパクト計画なんてそれと比較すると小さくてスケールが違います。コンパクトではなく、ひきこもらず、海外へ目を向け秋田発展へ寄与する。 (次ページに続く)	

提出者	項目	意見の要旨	市の考え・対応
5	17	(前ページから続く) ・県内労働組合(自治労)からも計画を練り、丁寧な説明、理解を得ることです。労働の再雇用と賃金アップは税収増で確実に実現可能であることをよく説明し、上部団体連合からも秋田創生に向けて支援、協力を要請し、財政的支援は県内の金融機関から資金収集し、時には地方債の発行で資金(ファイナンス)を集め自主的活動も検討が必要です。 ・こんな社会がもうすぐそこまで来ています。この秋田県こそ先陣を切って、他の市町村と共に一体となった県民本意の経済・政治を受益できる社会を目指したいものです。 ・申し述べの通り、早晚日本危機社会が収束する秋田市はコンパクト構想をやめ、私見ではあるが、県全体を包含したビック構想の軌道修正を図る事を望むものです。 ・日本危機社会は、既に発生している。日本の国力はGDP第3位、負債総額GDP比240%(1300兆円)の借金の類い希な負債大国である。この国を誰が先進国と言えようか。国に頼らず財政再建は秋田自らが考え、ビック構想で99万人を救え。 ・結論 秋田県1自治体の広域行政圏の確立は、未来の秋田県、各市町村の明るい展望があります。人口99万人の秋田市を創造する事で、各市町村がまとまり、行政サービスのメリットあり。	