

ロンドン事務所

【保守党の新党首が誕生】英国

1997年総選挙でトニー・ブレア現首相率いる労働党に、当時のジョン・メージャー首相が敗れて以来8年間野党となっている保守党で、4人目の党首(リーダー)が選出された。39歳のデヴィッド・キャメロン議員が党員投票の結果、13万4,446票対6万4,398票のスコアで57歳の対立候補デヴィッド・デイビス議員を破り、若き党首に保守党が託されることとなった。キャメロン氏の派閥は年齢が若く近代的な保守党員のグループで、「ノッティングヒル派」として知られている。

ブレア首相との対決の中で選挙やパフォーマンスで劣って辞職していった過去3人の党首と比べ、キャメロン氏は長く党首の座に留まることが出来ると同党では期待している。今回の党首選びは、5月の総選挙で労働党に敗れた責任を取ってマイケル・ハワード議員が党首の座を辞職すると表明したことから始まり、次期党首が決まるまでハワード氏が暫定党首を務めていた。次期党首の選出方法は、一般党員の選挙により決定するという1997年の党決定の選出方法をハワード氏が主張し、異を唱える反対派を9月に僅差で抑えたものの、この混乱を巡って当初より遅れて党首選が始まった。

5人が立候補した次期党首候補者の中では、影の内務大臣であるデヴィッド・デイビス氏が、犯罪やEU統一に厳しい姿勢で臨む行動姿勢で人気を得て一番手であった。序盤戦で、元財務大臣のケネス・クラーク議員や元外務大臣のマルコム・リフキンド議員といった閣僚経験者が保守党国会議員による投票で落選した。さらに次の保守党国会議員投票で、右寄りの姿勢で知られるリーアム・フォックス元党議長が落選して、デイビス氏とキャメロン氏の2人が英国内保守党員による決選投票に残った。この間、デイビス氏は、10月の秋季党大会での演説に失敗して一夜にして当初のリードを失い、一方のキャメロン氏は、無名だったにもかかわらずダイナミックな演説によって党員の支持を得た。

キャメロン氏は、保守党のリーダーシップを巡って労働党に鞍替えしたショーン・ウッドワード議員を破って、2001年にウィットニー選挙区から初選出された。それ以前の経歴では、1997年にスタフォード選挙区から初めて立候補した時は落選した。議員立候補前は、ノーマン・ラモント財務大臣やマイケル・ハワード内務大臣の特別アドバイザー、2001年まではテレビ会社の役員でもあった。2004年のハワード党首の影の内閣に政策コーディネーターとして入閣するまでは、影の下院議会リーダー、地方自治体財政スポークスマンを勤め、2005年の総選挙後は影の教育大臣に任命された。同氏は子供の1人が重度障害児であるため教育政策に熱心なことで知られており、多くの障害児グループのための活動を積極的に行っている。

キャメロン氏は保守党党首としての政策演説で、保守党は現代の社会を反映するため

に近代化だけでなく、政府と協同しながら公共サービス改革に対する合意を求めることで英国の政策自体を再定義する必要があると語った。特に、犯罪対策や再開発、環境対策と言った「生活の質」に関わる問題に対する視点を新たにしていこうと語り、もっと多くの直接公選首長の誕生や地方自治体改革に対する自らの信念も話した。

影の内閣の改造に当たっては、地方自治関係チームは概ね変わらず、地方自治関係代表スポークスマンであるキャロライン・スペルマン議員は、ジョン・プレスコット副首相に対抗すべく影の副首相府長官という肩書きが与えられた。アリストアー・バート議員は影のコミュニティー・地方自治大臣に留まり、地方自治関係次席スポークスマンにはエリック・ピクルス議員とロバート・シムズ議員が留まった。元新聞・テレビ評論家で新議員となったマイケル・グープ氏は、党首選でキャメロン氏のメディア戦略アドバイザーを務め、地域レベルでの公共サービス改革における党政策の策定に主導的な役割を果たし、影の住宅施策担当大臣に抜擢された。

キャメロン党首と座を争ったデイビス議員は影の内務大臣に留任し、キャメロン党首が勤めていた影の教育大臣にはデヴィッド・ウィレット議員が就任し、ウィレット議員が勤めていた影の貿易・産業大臣には党首選立候補を当初表明していたアラン・ダンカン議員が就任した。キャメロン党首は党首選のライバルであったリーアム・フォックス議員を影の防衛大臣に任命し、1997～2000年の党首であったウィリアム・ヘイグ議員を影の外務大臣に任命した。保守党近代化の第一人者のフランシス・モード議員は党議長に留まり、キャメロン党首の一番の同志で党首選での陣営責任者だったジョージ・オズボーン議員は影の財務大臣に留まった。

【年金制度改革】英国

政府が長らく待ちわびていた年金調査報告書が提出され、国民年金の受給年齢を段階的に65歳から68歳へ引き上げていくことが提案された。加えて、現在進行中の公共部門の年金制度改革は、年金受給者対策をこの10年で初めて政策論議の中心に据えることとなった。

国民年金制度の改革の必要性を認めたグリーンペーパー（政府発行の政策書）の公表に続いて、2002年12月に政府は年金委員会の設立を発表した。現在、英国の定年年齢は男性65歳、女性60歳とされているが、2020年からは、1950年以降に生まれた者の定年は65歳に統一される予定である。英国の年金制度は、給与から控除される国民保険（National Insurance）の保険料が財源となっているが、高齢化と年金を維持するための負担者世代の減少が、改革議論の問題点となっている。年金制度はまた、いくつかの企業年金が破綻したため、退職した従業員を何らの所得保障もしないまま放置することとなった1990年代後半から、その重要性を増すこととなった。2004年年金法（The

2004 Pensions Act) では、企業年金の将来的な破綻に備えるため、年金保護基金 (Pensions Protection Fund) の導入が行われている。

年金委員会は、3つの部局から構成され、議長には以前英国産業連盟 (Confederation of British Industry) の会長および首相アドバイザーを務めたターナー卿が就任している。同氏は、通信労働者組合 (Communication Workers' Union) の副理事であり、労働組合会議 (Trades Union Congress) の前議長でもあったジェニー・ドレイク氏と、ロンドン経済学院 (London School of Economics) のジョン・ヒルズ教授によって迎えられた。

委員会は、国民年金の受給年齢引き上げを推奨しただけではなく、これを補うための年金額の増額と、拠出水準の物価スライド制から平均所得連動制への移行も提案している。この所得連動制は、マーガレット・サッチャーの保守党政権下である1980年に廃止されていた。同制度の復活は、労働組合や年金受給者団体、そして当の保守党にさえ求められていたものの、労働党政権はこれまでこの要求を拒否し続けてきた。また、報告書では、現在就労者のみが控除される年金制度に代えて、全住民が加入する共通の年金資格制度を創設し、それを任意の保険料制ではなく義務制とするようにも勧告している。

この報告書については、ゴードン・ブラウン財務大臣が、提案は実施するには負担が大きすぎると主張するなど、閣僚内でも意見が分かれているにも関わらず、政府は実現に向けて前向きな姿勢を示している。中でも、ブレア首相とジョン・ハットン雇用・年金大臣は報告書の案を支持しており、ハットン大臣は政府の判断は5つのテストを基に下されると話している。5つのテストとは、「提案は自己責任を促進するか 公平か 財源の確保が可能か 分かりやすい制度であるか 持続可能か」の5点を指している。一方、野党の保守党と自由民主党も報告書には賛同しているが、政府内の意見対立を非難すると共に、政党の政治的な思惑によって改革へのコンセンサスが無視されかねないことへの懸念を表明している。

年金改革をめぐる広範な議論に加え、5月の総選挙時から引き延ばされてきた、公共部門の年金問題も併せて議論されることとなった。いくつかの公共部門の労働組合は4月、年齢と公共部門での勤続年数を合算して85年以上であれば、地方自治体職員が例え50歳で退職したとしても満額の年金を受け取ることができる「85年ルール」の廃止を記載した政府案 (既に決定済み) をめぐってスト圧力をかけた。これに対し大臣は、85年ルールは年齢による差別待遇を禁止した欧州法の下では違法となると共に、提案は既に地方自治体協議会 (Local Government Association) において自治体のリーダー

達に了承されたものであると主張した。しかし、最大の公共部門労働組合ユニゾン（Unison）は、新たな制度下では早期退職できなくなる現行の年金受給資格者の受給権について、政府に訴訟を起こすと言明している。地方自治体職員は、今や自身の年金を満額請求するには65歳まで働かざるを得ないようになるであろう。

（参照）

<http://www.pensionscommission.org.uk/index.asp>

http://news.bbc.co.uk/1/hi/in_depth/business/2005/turner_report/default.stm

http://governancenotes.blogspot.com/2005/11/human-resources_22.html

http://www.publicfinance.co.uk/news_details.cfm?News_id=26020

<http://www.xoq83.dial.pipex.com/statment.htm>

<http://society.guardian.co.uk/publicfinances/story/0,12671,1656356,00.html>

[http://www.politics.co.uk/domestic-policy/union-anger-over-local-government-pension-plans-\\$15105235.htm](http://www.politics.co.uk/domestic-policy/union-anger-over-local-government-pension-plans-$15105235.htm)

<http://www.odpm.gov.uk/index.asp?id=1002882&PressNoticeID=2026>

<http://www.lga.gov.uk/PressRelease.asp?ISection=0&id= SXEDE5-A7835590>

【2006年度の予算編成方針】英国

政府の予算編成方針が12月5日の下院議会においてブラウン財務大臣から発表された。予算編成方針は、財政状況の中間報告という意味を持つと同時に、様々な経済指標も明らかにされる。ブラウン財務大臣は当初予算案における経済成長率の予測が過大であったことを認め、3.5%から1.75%に修正し、これは英国の経済状況が「非常に厳しい状況」にあったことが原因であると説明した。また、政府の借入額についても、年度当初の予想額から50億ポンド増加することとなったが、インフレ率は目標の2%内に収まると自信を持って予測している。保守党の影の財務大臣、ジョージ・オズボーン議員は、誤りを認めることはブラウン財務大臣にとっても屈辱であろうと述べている。

地方自治の分野においては、副首相府は2006年度に加えて2007年度の財政措置についても公表し、自治体が今後2年間の予算編成を行うことを可能にした。政府はこれによって地方自治体の予算運営が安定すると述べているが、地方自治体協議会（LGA）は22億ポンドの財源が不足しており、現在の行政サービスを維持するためにはカウンスルトックス（英国で唯一の地方税）の増税が必要となると指摘している。政府はこれに対して、税率の上昇が過剰である場合にはキャッピング（税率の抑制措置）を行う方針を重ねて表明しており、上昇率は5%に留めることを地方自治体に対して求めている。カウンスルトックスのあり方については、ライオンズ卿の報告書提出が先送りされたことから、政府は複数年度予算を導入することによって報告書が提出されるまでの時間的な

余裕を与えることとなった。

公式配分補助金（Formula Grant）は当初の予定額から2006年度は3億500万ポンド、2007年度は5億800万ポンドの増額となり、地方自治体に交付される補助金の総額は、2006年度は前年比4.5%増の620億ポンド、2007年度は5%増の650億ポンドとなっている。

政府は予算編成方針において、住宅供給に関するバーカー報告書に対する政府の考えも明らかにした。報告書では計画利得補填（Planning Gain Supplement）と呼ばれる土地開発手法に対する、新たな課税が提案されている。現行の制度においては、開発業者は新たに家を建築する際には学校など地域の公共施設の整備のための資金と拠出しなければならないとされているが、報告書では開発許可が与えられたことによって得られる利益に対して、新たな税目を設けることを提案している。

政府はまた、現在はロンドン（GLA）にのみ行われている外部業績評価の対象をイングランドのすべての地域開発公社に広げることを表明した。これは、北東イングランドにおける住民投票で否決された後も、公選の地域政府の設立をあきらめるつもりはないという政府の意思表示であると考えられている。

Sources:

<http://governancenotes.blogspot.com/2005/12/pre-budget-report.html>

http://governancenotes.blogspot.com/2005/12/council-tax_05.html

http://governancenotes.blogspot.com/2005/12/housing_05.html

http://governancenotes.blogspot.com/2005/12/housing_113380650727313725.html

<http://www.lga.gov.uk/PressRelease.asp?lSection=0&id=SXEFAF-A7835860>

http://www.publicfinance.co.uk/news_details.cfm?News_id=26041

http://www.publicfinance.co.uk/news_details.cfm?News_id=26040

【全国レベルに拡大する混雑税制度の導入に向けたパイロット事業】英国

運輸省は、7つの自治体¹に対し、交通混雑の解消に取り組むためのプロジェクト開発費として、計700万ポンド(約14億円)の助成金を支給することを発表した。これら

¹ サマーセット(南西部)、ケンブリッジシャー(東部)、ダラム(北東部)、マンチェスター(北西部)、シュロップシャー(中西部)、タイン・アンド・ウィア(北東部)、そしてウェスト・ミッドランズ(中西部)の7自治体。

の 7 自治体は、公共交通機関の改善と交通混雑の解消を目的として設けられた 1,800 万ポンド(約 36 億円)の政府助成金から上記助成金額を得ることに成功した。上記 7 つの自治体は、政府が全国レベルへと拡大させることに興味を示している道路利用料金(混雑税²)制度の実現可能性を研究するために策定された局地的な事業を、パイロット事業として進めることになる。アリスター・ダーリング運輸相は、今後 10~15 年間に英国が直面する経済成長への最大脅威の一つが交通混雑であることを警告した。

このパイロット事業は、道路が最も混雑する時間帯に車を運転する者を対象としている。新しい衛星技術を使い、車に設置した受信装置で走行場所と距離を監視し、1 マイル(約 1.6 km)を単位とし、走行場所と時刻によって異なる課税額を設定し、最高で 1 マイル当たり最高 1.34 ポンド(約 268 円)程度の徴収額を課す見込みである。政府はまた、車を利用して職場に行く人々の数を減らし、その代わり公共交通機関を利用する人々の数を増やすために、パイロット事業の一環として事業所の駐車場にも課税することを検討している。ダーリング運輸相は 7 つの自治体に対して、地域輸送交通プロジェクト開発費として今後とも追加財源が支給されるというパイロット事業の利点を保証した。マンチェスターは、中断されている地下鉄との直結電車の延伸計画を再開するためにパイロット事業による収益を使用したいと考えている。一方、ニューキャッスルは、事業損失が生じている地元企業の損失補填のためにその収益を使用することに関心を示しており、交通公害に悩まされる都市中心に居住する市民に対するカウンシル・タックスの払戻しも検討していると言われている。ケンブリッジは、その収益を公共交通機関の利用者に対して公共交通機関を利用できる引換券代に充当することを提案した。ダーリング運輸相は、混雑解消という国家問題にどのように取り組むべきかという見識を得るためには、地域都市を基礎とした調査研究が不可欠であることを強調した。

運輸省は併せて、年次「地域交通輸送予算の合意」(これには日常業務である幹線道路の維持管理が含まれる)において、18 億ポンド(約 3,600 億円)の 2006 年度(2006/2007)地域輸送交通計画予算の発表も行った。しかしながら、同省は、いくつかの都市中心街で計画されていた路面電車整備事業を当初の積算よりもはるかに上回ったという理由で、予定していた数百万ポンドの財源投資を白紙に戻したため、当事業は廃止されることとなった。

² ロンドンでは 2003 年 2 月から市中心部の対象区域に出入りする車に道路利用料金を課す混雑税(Congestion Charge)制度が導入されており、制度の導入以来対象区域内の交通量は減少している。今年 7 月より料金が従来の 5 ポンド(約 1,000 円)から 8 ポンド(約 1,600 円)へと値上げされ、2007 年には対象区域がさらに西側へ拡大される見込みである。混雑税制度は、平日午前 7 時から午後 6 時半まで適用されている。

(参照)

<http://www.gnn.gov.uk/environment/fullDetail.asp?ReleaseID=179352&NewsAreaID=2&NavigatedFromDepartment=False>

<http://www.gnn.gov.uk/environment/fullDetail.asp?ReleaseID=181746&NewsAreaID=2&NavigatedFromDepartment=False>

<http://news.bbc.co.uk/1/hi/england/bristol/4479550.stm>

<http://www.epolitix.com/EN/News/200511/7baf1a36-2a15-4ccb-8357-d25c2f26cbf6.htm>

<http://politics.guardian.co.uk/localgovernment/story/0,9061,1653153,00.html>

<http://www.timesonline.co.uk/article/0,,2-1895483,00.html>

【ドイツの地方自治体への新しい会計方式の導入】ドイツ

ドイツでは 15 年以上にわたって、従来の地方自治体の会計方式が現代のニーズに十分対応できないという議論が続けられていたが、このたび複式簿記が導入されることとなった。従来の‘Kameralistik’と呼ばれる歳入と歳出だけを基本にする公共団体会計制度は、複雑になっている地方自治体の現在の財政状況を明確に反映できなくなっている。建物の減価償却、内部におけるサービスの売買、資産に対する利息、職員に対する将来の年金負担のような年度を越えた将来的な負担は通常決算に反映されていない。それらの額を明らかにしようとする、時間と手間を要する別の計算が必要となっている。民間企業の会計制度は、実際の経済的負担をその時点で明確に反映することができる。

従来の制度を改革するにはさまざまな理由がある。市民により近い効率の高い行政を目的とする行政改革は、現在の会計制度では限界がある。すでに多くの自治体が行っている経済活動を目的とする組織を別会計にすることなどの方法は、結局は自治体全体の財政状況が見えにくくなり、管理がますます難しくなる。行政改革の今までの成功を維持するためには、自治体予算法の改正が必要。市民が求めている地方自治体の情報を、分かりやすい形で提供する必要がある。自治体の財政支出を管理するためには、複式簿記による会計制度が必要である。

導入される制度は、自治体全体の活動が明らかにできるよう、資金フロー的な会計から資産管理を含めた総合的な会計(資源会計)への改革である。地方自治体、特に大規模及び中規模の都市は、もともと資源会計の導入を行政改革の中心的な部分として見ていた。公共会計の改革なしでは、行政改革における多くの目標が達成できないと同時に、行政改革なしの会計制度のみの改正も考えにくい。現在ドイツ各州でも準備中の地方自治体予算法の改正は、単なる一つの会計制度を別の制度に置き換えることではない。地

方自治体管理の実態を変えることを意味するのである。その管理には、はっきりとした目標の設定、サービス内容や効果を常に決定の基本にすること、資産状況を明確にすること、将来の負担も明らかにすることが原則となる。

ただし、会計改革と自治体予算法の改正そのものは現在地方自治体が置かれている財政難の解決には直接つながらない。かえってこの改革には少なくないコストがかかる。短期間では、財政難の改善は期待できないが、地方自治の実際の財政状況が明らかになり、長期間的な管理がしやすくなることが期待できる。

ノルトライン・ヴェストファーレン州はいち早く複式簿記を含む資源会計制度を導入した広域州である。同州のいくつかの都市は、90年代にパイロット事業を実施した経験もあり、導入は2005年から始められ、2009年までは移行期間として指定されている。他州においても、自治体に選択権を与える州もあるが、完全に資源会計制度にする傾向が強くなっている。

参照

Der Städtetag No6/2005, Carl Heymanns Verlag, „Doppik hält Einzug in den Städten“, pp 6 - 19

【シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州が市町村合併を推進】ドイツ

北海とバルト海に挟まれ、広域州の中では三番目に小さいシュレスヴィヒ・ホルシュタイン州では、ドイツのほとんどの州と違って70年代以降地方自治体の改革が行われていなかった。

しかし近年の社会的・経済的状況の変化、またはEU統合による影響に対応するため、全てのレベルにおいて行政に対する要求はますます高くなっている。州政府は、行政がその要求に応えられるよう、全面的な改革案を発表した。州政府の行政から郡、郡独立都市³及び市町村まで及ぶ改革が行われる予定である。その目的は、行政全体の効率を高め、市民に使いやすく、EUとの協働ができるプロの組織を作り上げることである。

改革の中心は小規模な市町村の合併、そして州から市町村に権限を委譲する分権化である。シュレスヴィヒ・ホルシュタイン州には、小規模の村が数多く残っている。現在では1,126の市町村があるが、その多数は市町村小連合と呼ばれる行政組織を構成しており、実際に行政を行うのは215組織(市町村と市町村小連合)である。州政府は将来の市町村の最低人口規模を8,000人に設定し、それに従えば215市町村は160市町村に減少する計算となる。市町村は協議を行い、自主的に合併するのが理想であり、2006

³ 市町村は通常郡に所属するが、郡独立都市は郡に所属せず、郡と同格の地位を持つ。

年末までその自主合併に対する補助金も設定されている。しかし、現行法では合併手続きが難しいため、手続きを簡素化する法律を現在州議会で審議中である。

また同州は、経済的に能率よく事務を執行するため、郡と郡独立市が共同で新しく作る4又は5つの行政区域に権限を委譲する予定である。州政府は現在州レベルで担当している事務について全体的な評価を行い、郡と郡独立都市と共に2006年春に行政区域案を発表する予定である。

しかし、この改革については市町村レベルではかなりの反発があり、政党やシンクタンクでは特に行政区域の役割と目的に対して、行政の能率を高めるところかコストのかかる新しい行政組織を生み出すことではないか、という疑問を抱いている。当分の間この議論は続くであろう。

州政府は、この改革を2007年4月1日に完了させる意向で、その時までには新しい地方自治体の形を定める法律を施行することとしている。

参照

Schleswig-Holstein im Internet, “Verwaltungsstrukturreform”:

http://landesregierung.schleswig-holstein.de/coremedia/generator/Aktueller_20Bestand/IM/Information/Kommunales_2C_20Sport/verwaltungsstrukturreform.html?NavSit=Verwaltungs-strukturreform

Die Grüne Fraktion in Schleswig-Holstein, „Positionspapier zur Verwaltungsstrukturreform“:

http://www.sh.gruene-fraktion.de/cms/themen/dok/83/83318.positionspapier_zur_verwaltungsstruktur.htm

【全ての行政レベルで待ち受ける財政カット】ドイツ

連邦政府は先日、地域の公共交通のための補助金を4年間で10.1億ユーロ削減することを発表した。その削減とは、補助金を半分にすることを意味している。補助金の削減について、ドイツ国会議（Deutscher Landkreistag）が強い批判の声を上げているのは特に驚くべきことではなく、地域に支給されるこうした公共交通補助金は、主に地方の鉄道やバスに当てられるため、地方を代表してドイツ国会議が政府に意見を言うことは珍しいことではない。

ドイツ国会議は、補助金のカットによって、地方の交通サービスは必然的に悪化することになると警告している。鉄道やバスの本数が少なくなれば、利用する人々がまた少なくなるという悪循環が生じ、地方に住む人々にとっては不便と不平等性が増す。また、運賃の値上げも予想され、すでに長時間の通勤を強いられている人々の負担を増やすことになる。ドイツでは従来通勤のために設けられていた税金の免除制度による運賃の割引が廃止されることとなったため、さらなる運賃値上げは打撃となりそうである。

しかし、このような公共交通補助金の削減はドイツが公共セクターの支出をすべてのレベルで削減することを目指している一例に過ぎない。州レベルでも同じような動きがある。

メクレンブルク・フォアポツメルン州は、州内の市町村のための一般交付金（Landeszuweisungen）を3年連続して削減することを決定している。2004年には交付金を6,100万ユーロ（約84億円）削減し、2005年には1億ユーロ（約140億円）、そして来る2006年には7,280万ユーロ（約100億円）の削減を予定している。しかし、市町村業務の削減に関しては何の指示もなく、議論さえない状況が続いているため、メクレンブルク・フォアポツメルン市町村連合（Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern）は交付金削減そのものより、業務の負担についてなにも調整がないことを批判している。すなわち市町村は従来の業務及びサービスの質改善などが求められているのにも関わらず、財源はますます少なくなる状況であり、この規模の削減になると法律で定められている業務さえ提供できなく危険性がある。特に市町村の立場はきわめて難しい。州からの交付金の減少だけでなく、郡は州からの補助金の削減を補うために、市町村が郡に支払う負担金を引き上げようとしている。市町村連合は、現在ある財源でどれぐらいのサービスレベルが維持できるか、サービスのカットを市民と共に決定するという社会的な議論が必要であると強調している。しかし実際には、市町村はそれぞれ単独でサービスのカットを実施しなければならないという状況にある。また、長い目でみれば、そのカットの結果は、州の赤字を市町村に移転するだけであると市町村連合は見ている。EU成長安定協定（マーストリヒト協定）の下では、市町村の赤字は最終的に州の赤字と計算されるので、全体的な財政状況が改善することにはならない。

このような大幅な削減を実施するに当たっては、地方自治体の業務とサービス全体について、すなわち財源に見合ったサービスレベルについての議論と調整が必要である。

11月に新政権が誕生して以来、このような例はドイツの公共部門の全てに見られる。支出削減の必要性は誰も否定していないが、どこにどのような調整が望ましいかということについては意見が分かれている。

参照

Deutscher Landkreistag, Pressemitteilungen: “Kürzungen im Nahverkehr treffen ländliche Räume hart“

<http://www.kreise.de/landkreistag/dlt-aktuell/presstexte/presstexte-2005/pt-05-12-02a.pdf>

Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern, Pressemitteilungen: „Durch Landeskürzungen geht in vielen Städten und Gemeinden das Licht aus!“

<http://www.stgt-mv.de/statisch/4/82/d/stgt-landeskuerzungen.pdf>