

令和元年度 海外行政視察団視察報告書

1. 視察日程

令和元年10月3日（木）～11日（金）

2. 視察先及び視察内容

■フィンランド

(1) エスポー市立オラリ小学校・中学校

：世界の教育水準ランキングトップのフィンランドの教育

(2) オーロラ・ネウボラクリニック

：ネウボラ発祥の地フィンランドにおける子育て支援

■フランス

(3) ランジス国際卸売市場

：世界最大の卸売市場の運営と流通

(4) ツーリズム77

：観光大国フランスの観光政策

■ドイツ

(5) オーバーライン地域環境保護センター

：市民団体と取り組む都市づくりと公共交通政策

(6) フランクフルト国際空港

：騒音対策と地域共生への取り組み

3. 参加者

団 長 秋山 忍

副団長 神崎 利一

相談役 上田 信博 伊藤 竹夫

団 員 葛生 孝浩 眞野 義行 伊達 孝紀

雨宮 真吾 荒木 博 海保 茂喜

4. 視察の概要

(1) オラリ小学校・中学校 《Espoo Olarin Loulu》

10月4日（金）午前9時40分から

視察テーマ：世界の教育水準ランキングトップのフィンランドの教育について

フィンランドの教育

「国際学力比較調査（PISA）」世界の15歳児童を対象に学習到達度を測定するもので、フィンランドは常に上位に位置しており、世界中の教育関係者から注目を集めている。フィンランドは、“国民の誰もが平等な教育を受ける”という理念があり、家庭の所得や資産に関係なく、すべての子どもが同じ水準の教育を受けることができる。それを示すように、義務教育期間を終えても、高校・大学を卒業するまでの授業料が無料であり、必要な文房具や給食費も無料となっている。

また、教師になるのは狭き門であることから、ひとり一人の能力が非常に高く、教師という職業はとても尊敬されている。また、他国と比較して教育計画が自由な為、教師それぞれが教科書を選定し教材を作り、それぞれのスタイルで授業をすることができるのも特徴である。

進級については、日本では年齢とともに学年が上がるが、フィンランドは個々の能力に合わせて進級する形式となっていることから、卒業する時には全員が同じレベルで次の教育課程に進むことができる。

フィンランドの教育が優れていると言われる要因の一つとしては、生徒の自主性を尊重することだと思う。生徒が自分で考え、能力を養い、自分で解決する、教師はそのツールをサポートする、というものがポイントではないか。

多文化共生

オラリ小学校・中学校に限らず、フィンランドには移民難民が多く、オラリ小中学校には、現在80カ国の生徒が通っている。一緒に学習するという認識で教師も生徒も特別な意識はない。したがって、フィンランド語が母国語ではない生徒に対しては、フィンランド語を第二母国語として教える担当の教師が3人おり、授業のサポートをしている。

人種や言語は個性であり尊重すべきものとしており、学校の強みであるということも認識してもらっている。オラリ小中学校には多くの国から通っているが、それぞれ母国に誇りをもって、フィンランドで教育を受けているということである。

オラリ小学校・中学校の取り組み

オラリ小学校・中学校は、小学校課程と中学校課程を連携し、第1学年から第9学年。

オラリ小学校・中学校の特徴としては、数学に力を入れており、一般クラスと試験を受けないと入ることのできない数学に特化したクラスがある。ただし、義務教育期間はあくまでも基礎学習であり、専門的な学習は高校や大学で学ぶのが一般的である。

授業の指導方法は教師によって異なるが、数学を指導する際には、図形を使って理解を促す指導方法をする教師が多い。数字で考えるのではなく、図形を使うことにより五感を使って数学を理解することで、生徒一人一人の応用力が形成されていく。

数学の他に、プログラミング教育にも力を入れている。第7学年（中学1年生）から開始するが、数学の知識と情報技術の知識を学ぶことから、総合教育として実施している。

学校周辺の豊かな自然も教材として捉えており、週一回は学校周辺の自然を使った課外授業を取り入れている。また、ITの活用については、エスポー市内にMicrosoft社などのIT企業があることから、提携した授業を実施しているが、学習全てをiPadで行うという考えではなく、それぞれの学習に合ったツールを使うようにしている。また、エスポー市内のIT企業が開発する学習ソフトの作成にも学校が協力しており、実用化される前に試験的に授業で利用し、生徒の感想などを企業に伝えソフト開発に協力している。

教師の指導方針としては、学習や学校生活の中において、生徒の自主性を尊重し、生徒の良いところを見つけて、必ず褒めてあげること。普段からのコミュニケーションを取り、生徒と教師の信頼関係を築ききことで、生徒が学校を好きになり学習意欲も高まる。また、生徒の強みを理解してあげること。数学が得意な生徒、科学が得意な生徒もいることから、強みを伸ばしてあげるサポートするのが教師の役目である。ヨーロッパでは環境問題に力を入れていることから、経済面と社会面そして環境面について、継続性のある社会を作る大人になるための教育というものを大きなテーマとして取り組んでいる。

また、現在ではあらゆる情報が飛び交っており、それによって振り回されてしまうことがあるが、自分でどの情報が正確でそうではないかを見極められる力をつけることも重要である。

《主な質疑》

問：授業はフィンランド語で行われているのか。

答：基本的には、フィンランド語で行われる。

問：全ての義務教育を行う学校が、小中連携校なのか。

答：以前は、小学校と中学校が別に整備されていたが、現在整備する学校は小中一貫校である。将来的には、全ての学校を小中一貫校となる予定。

問：教育の質が上がるために実践していることは。

答：常に新しいものにチャレンジして欲しいと教師たちには伝えている。

それにより、別の視点で物事が見え、新しい解決方法が生まれる。

問：学習計画はどのように決定されるのか。

答：教師と生徒、そして保護者と一緒に学習計画を決定している。

誰が優位であるとかではなく、すべての人が平等であるという認識のもとそのような仕組みとなっている。

問：移民・難民の生徒も教育を受けるは無償なのか。

答：無償である。フィンランドの考え方は、すべての子供が平等に教育を受ける義務があるという考え方がある。国の利益をあげるためには、学習能力が低いのは損失。生活保護を受けるより、学習して働いてもらうという考え方。

問：フィンランド語が全くできない生徒への対応は。

答：エスポー市が、フィンランド語の集中講座を実施しており、最初の1年間はその講座に通ってもらい、少しずつ授業に参加するようになっている。

問：様々な要因により学校に通うことができない生徒への支援はあるのか。

答：生徒の様子などから、そのような前兆がみられる生徒がいた場合は、常勤の保健教師のクラスに入り、改善が見られるまでサポートを継続している。

問：小中一貫校のメリットをどのように考えているか。

答：同じ環境で義務教育を続けていけること、生徒の情報を教師間で共有できることが大きなメリットではないか。

問：エスポー市との連携はあるのか。

答：80カ国から生徒が通っているが、それぞれの母国語の維持というのも重要であることから、エスポー市において週に2時間、対象生徒に30か国語ではあるが、教師を派遣してもらっている。

《団員所感》

世界の教育ランキングにおいて上位に位置し、世界中の教育関係者が視察に訪れるほど注目されているフィンランドの教育について学ぶため、フィンランド・エスポー市のオラリ小中一貫校を視察しました。

視察したオラリ小中連携校は、数学にとっても力を入れて取り組んでおり、通常クラスのほかに試験で合格しないと入学できない、数学に特化したクラスが2クラスあるとのことでした。そのほかにも、ICTを活用した授業やフィンランドの自然を生かした課外授業を行うなど、生徒の好奇心を引き出すような取り組みがされていました。そして、学校の指導方針は、“生徒の自主性の尊重と強みを伸ばす”とのことであり、非常に感銘を受けました。

フィンランドでは教師になるのは狭き門であるため、教師一人ひとりの能力が非常に高く、社会的に尊敬される職業のひとつであるとのことでした。また、視察した小学校には世界85カ国から生徒が集まっており、フィンランド語を話すことのできない生徒には、フィンランド語の特別授業が設けられていることや学習が遅れてしまう生徒がいる場合には、特別授業を実施するなどサポートがとても手厚いとも、世界でも注目される要因であると感じました。

授業風景を見学した際に印象に残ったことは、生徒が好きなスタイルで授業を受けていることでした。日本のように黒板に向かって机が整列した教室はなく、生徒それぞれのスタイルで授業を受けていることが印象的でした。生徒の自主性や個性を尊重する教育というのが垣間見れたと感じました。

全てを日本で取り入れることは、文化や環境の違いから難しいとは思いますが、生徒へのサポート体制や自主性と個性の尊重という点では、非常に参考になると思います。また、成田市には外国籍の生徒も多くいることから、そのような生徒へのサポートについては成田市で取り組むべき事項の一つであると思います。

未来の日本、成田市を担う子供たちへの教育については、重要なテーマでありますので、今後とも教育行政に注視していきたいと考えます。

【顧問：上田 信博】

フィンランド、エスポー市にあるオラリ小中学校を視察しました。その目的は、世界的に有名かつ先進的なフィンランドのIT教育やプログラミング教育などの視察です。私は今回の視察には、ICT教育や移民の教育に関心を持って臨んだが、教師という職業の持つ「教える技術の高度さ」にも関心がありました。

最初の説明をしてくださった数学の女性教師は、この学校に28年間連続勤務しており、また地域の数学教師のリーダーとして活躍されているとのこと。この事実は、私には衝撃でありました。日本では長くて7年で転勤することになっているからである。

そもそも同じ学校にずっととどまるということは、教科指導や日常の生徒への指導にマンネリ化が生まれ、緊張感がなくなる危険性がある。しかしフィンランドの教師にはそれがありませんでした。教師一人一人が「教えることに対する高いモチベーション」を有しているからだと感じました。そのモチベーションはどこから生み出されるのか・・・その秘密は、教員養成のための大学のシステムにある。教師になるには、最短で5年（大学3年、大学院2年）。その5年間に毎年、教育実習を行う。その間に自分の教師としての資質を磨き、適性を高めていく。学生によっては、途中で留学をして他国の文化を学び、外国語の習得に励んだり、長期インターンをしたりするなど、5年以上かけて教員になる資格を得る学生も多いとのこと。

日本と異なり、キャリアに対する価値観が柔軟なフィンランドでは、留年などはマイナス材料にはならない。他者との比較の中で生きていないために、自分という存在を高めるための時間や場所の使い方が自由なのである。だから結果的に「自分で考えて自分で決める」という姿勢が身につくと思います。

次に説明くださったのは、Tシャツにジーンズ、丈の長いカーディガンを羽織って登場した40代の男性・・・それが校長先生でした。「教師と生徒の間には強い信頼関係がある」ラフな服装で出てきたこの言葉は、非常に胸に響くものでした。日本人の教師で胸を張ってこう言える人がどれくらいいるのであろうか。

私が外国にルーツを持つ子ども達への教育について質問すると、「現在この小学校には80カ国のルーツを持つ子どもたちが学んでいる。移民・難民である彼らは、最初の1年は強制的にフィンランド語の学校に通わされる。2年目からは、普通の小中学校に通えるが、週に2時間の放課後学習がある。」という回答でした。フィンランドにやってきた子どもたちを、国籍に関係なく国民として大切に育てていくという姿勢は、これからの日本が大いに見習うべきものだと感じました。日本の教育にも役立つべき部分がたくさん見つかри、教育委員会を含めた市の行政に強く働きかけていきたいと思いました。

【団員：眞野 義行】

フィンランドは、学力が世界でトップクラスであるということで有名な国です。それぞれの国によって教育システムは変わってきますが、成績優秀な子供たちが沢山いるフィンランドではどんな教育をしているかを知ることが、日本の教育のあり方を考える上で大いに参考になるものと思います。

なぜフィンランドの子供たちの学力は高いのか、それは、国で人材が財産であることとし教育に投資すると決断したからです。そして、幼い子供たちが大人になったら何になるか分からない、色々な可能性を秘めているという考えに基づいて、男女や家族・財力などには関係せずに、全ての子供に平等な教育をするという方針になったからです。

フィンランド教育の特徴を見ますと、フィンランドでは子供にとって勉強は嫌なものだと思うようなことはないそうです。日本にはない手厚いサポートのおかげで、全ての子供が教育を受けられる環境にあるのは素晴らしいことです。

フィンランドと日本の教育制度の違いや、世界トップクラスの学力の特徴は、特徴は、①保育所と小学校の間の過程に就学前教育（プレスクール）があることです。日本の場合、保育園または幼稚園の過程が終わったら、すぐに小学校に上がる仕組みになっていますが、フィンランドの場合は就学前教育があります。

②授業料の無償化です。フィンランドの教育課程は、6歳の就学前教育・7～16歳までの基礎教育・高等教育（平均3年）・大学院とあります。フィンランド教育では、義務教育に学費を発生させることが違法なため、日本のような私立学校はありませんので、親の経済力で学力格差が生じることはありません。

③低学力の子供でも置いていかないということです。子供たちの学力に差が出にくい教育方法とはいっても、どうしても高学力の子供もいれば低学力の子供も出てしまいます。フィンランド教育では、義務教育である基礎学校でも、学力が足りていない場合は留年の措置が取られます。その学年で身につけてほしい学力を身につけてから進級できるので、適切に学習の積み重ねをすることができます。

④基礎教育の過程での全国統一テストは行わないということです。フィンランドの場合は、基本的なテストは存在しますが、基礎教育期間中は、全国統一テストを行わないようにしています。子供たちの学習に対する意欲を下げないためにも、必要なことなのではないかと思えます。

⑤フィンランドでは教師になるには優秀な人材でないと成れないということです。フィンランド教育では教師の質が求められています。基礎学校の教師は教育学の修士号を、それ以上の学校の教師は、それぞれの専門科目の修士号を取得していますので、教師は信頼のおける職業として位置づけされています。

⑥夏休みは2か月半あるのに宿題が出ないということです。休む時はしっかり休んで、何も考えずに子供らしく遊ぶということです。このメリハリのある教育のおかげで、子供たちは勉強を楽しいものだと思うのです。

⑦全員が黒板に向かって席に座るわけではなく、グループに分かれて授業を受けることです。各々一人で授業を受けているわけではありませんので、コミュニケーション能力を上げることが出来るそうです。さらに、教師が一方的に教えるのではなく、生徒も教育制度の計画作りに携わっていくというものもあるということです。フィンランドの場合、周りに助けられて生きていける日本とは違い、自分で考えて行動し生きていく力を自分自身で身につけていかなければならない社会となっています。集団行動の教育は、一人でも生きていける力を身につける能力を養うことは難しいと私は感じていますので、自立させるための力を育てるフィンランド流の教育方法も多いに参考にすべきと思えます。

個人や個性を大切にするというフィンランドの教育方針は、協調性を大事にする日本には合わないと言えるところもありますが、日本がフィンランド教育を取り入れる

ことは出来るのか、また各家庭で出来ることはあるのかといった視点で考え直し、そもそも教育とは何かといった議論が盛り上がることを期待します。
フィンランドにおける教育は、教育費無料やマインドマップといった単純なキーワードで語りつくせるものではありませんが、全ての背景には「良質な教育の機会を万人に与える」という強い意志があります。日本でも、これからの教育はどうあるべきか、私たち一人ひとりが真剣に考えたいものです。

【団員：海保 茂喜】



(2) オーロラ・ネウボラクリニック 《Espoo Aurora neuvola clinic》

10月4日(金)午後1時30分から

視察テーマ：ネウボラ発祥の地フィンランドにおける子育て支援の取り組み

ネウボラ発祥の地 フィンランド

フィンランドにおいて、妊娠期から出産、子供の就学前までの間、母子とその家族を支援する目的で、行政が設置運営する拠点施設。目的は、子供の障害や家族の問題などを早期に発見しサポートすること。フィンランド語で、ネウボ(neuvo)は助言やアドバイス、ラ(1a)は場所を意味する。市内の医療機関とも連携しており、妊婦や子供の体調によって、紹介や相談をしている。フィンランドでは、全ての自治体に設置されており、予防接種も含め利用は無料であり、妊婦の利用率は100%である。視察の地であるエスポー市には13箇所設置されている。

妊娠がわかったら、ネウボラに行き、医師や助産師又は保健師による母子の健康診断や保健指導、母親の心理面のサポートなどを行い、妊娠期間中に10回前後メウボラを利用することになるが、普段から健康チェックやアドバイスを受けるための利用は制限していない。出産後は、子供が就学するまでの間も相談や保健指導等を行う。

フィンランドは、女性のほとんどがフルタイムで働く男女共同参画の先進国であるが、合計特殊出生率は約1.8、日本は1.44(成田市:1.35)である。

ネウボラの特徴

①すべての妊婦・母子・子育て家族が対象

所得の高低や婚姻の有無にかかわらず、すべての人を対象としている。

母子だけではなく、父親も含め家族全員が保健師と相談を行う。

②社会からの祝福

妊娠が確認されれば、母親手当と呼ばれる育児セット又は祝い金が支給される。これは、妊婦健診への動機付けにもなっている。出産を控えている妊婦は「社会からの祝福」として受け止めており、その多くは育児セットが選ばれている。

また、妊婦が勤務者である場合、平日にネウボラを利用する際は、職場は優先的に休日を与えるなど、社会全体がその意義を理解している。

③切れ目のない子育て支援

担当保健師は、個別の面談を30分から40分ほど行い、母と子の心身の健康や子育ての様子を傾聴・相談を継続的に行うことから、妊婦との信頼関係が築かれる。

また転居した場合においても、関係機関で連携し情報は引き継がれるため、統一的な支援が行われる。

④リスクの早期発見・早期支援

妊娠の初期段階から、同一の保健師と相談を重ねることにより、家族関係や就業関係、家計に関することなどまで共有されるため、妊娠期や子育て期間におけるリスクや問題の早期発見・早期支援の可能性が高まる。

⑤充実した産後ケア

生後1～2週目、2～4週目、4～6週目と生後1カ月半までの時期は2週間に一度、その後は月1回の頻度でネウボラに通い、就学前まで継続的に支援する。



オーロラ ネウボラクリニックにおける取り組み

一般的には産婦人科で行う妊婦の検診についても、ネウボラクリニックで実施している。また、「マイネウボラ」というシステムで、ネウボラを利用する前にインターネットで事前に妊婦や乳児の健康状態を入力し、内容に対応したスタッフが対応するサービスを取り入れている。将来的には、インターネットを利用し、自宅でも同じようなサービスが受けられるようになる。

エスポー市には、「ビッグアップル」という名称で、ネウボラ総合拠点施設を開設しており、ショッピングセンターの中にネウボラがあり、図書館・子供の遊び場も設置され、休みなく年間通して開館している。

また、フィンランド人ではない外国籍の住民の利用も増えてきている。今後はあらゆる言語に対応できるように変化が必要であると考えている。



《主な質疑》

問： 利用した子供たちのデータ（健康状態、相談内容などの情報）は、成長過程において利用していくのか。

答： 利用した子供のデータは、小学校・中学校・高校のすべての成長過程において、同じデータを継承して利用することになる。また、本人も見ることができる。

問： エスポー市から転居した場合のデータの引継ぎなどはあるのか。

答： 利用者が転居した場合、自治体間の連携により、転居先のネウボラヘデータを提供し引継ぎがされている。

問： 結婚していなくても利用することができるのか。

答： パートナーと生活する文化もあるので、結婚していなくても妊婦であれば、利用することができる。

問： 出産後の健診に来ない場合のサポートなどはあるのか。

答： 基本的には利用者の意思に基づくものであるため、強制力はないが、出産後に一度も利用しない又は何らかの返答もない場合は、社会福祉士が家庭を訪問するケースもある。

問： 児童虐待やDVなど把握した場合の対応は。

答： 虐待やDVに対する社会的な罰則が厳しいので、件数としては少ないが、もし疑うようなケースがあった場合は、担当行政機関へ連絡を取るようになる。

《団員所感》

「ネウボウ」とは、フィンランド語で、支え合う、アドバイス、助言という意味である。フィンランドは、教育や子育てに非常に国民に行き届いた国だとも言われている。植民地から独立後、百数年で人口は約550万人(千葉県の人より少ない)の国であるにも関わらず、女性の妊娠期より出産後のアドバイスから自宅に出張してケアをする。育児や小学校に入学まできめ細かい支援そして、家族全体の心身のサポートを目的とし、包括的にサポートするフィンランド発祥の子育ての支援施策である。

保健師や助産婦、職員がアドバイスする。予防も兼ねているので早期発見し就学まで過ごせる。利用者の要求に応じて対応をしてくれる。妊婦者に応じた対応、すべての家族と対話して無料のサービスをしている。検診では母子の医療的なチェックだけでなく、個別に出産や育児そして家庭に関する様々な相談ができるシステムになっているため、妊娠期から子供が小学校に入学するまで、同じ担当者がサポートする。

また、親の精神的支援、父親の育児推進がネウボラの役割を担い児童の虐待や夫婦

間のDVの予防的支援の役割を担っているとの話。利用者のデータは50年間保管され過去の履歴から親の支援や医療機関との連携にも活用されている。

フィンランドの消費税は24%だが、学校の教育費は無料である。また、低所得者には住宅補助金そして児童手当は17歳までであり、失業手当や起業補助金など社会福祉システムから多くの経済補助を行っている。

現地に在住の方は、「消費税は高いが社会保障制度がしっかりしているから、住むことから妊娠そして育児・就学・老後のことなど心配がない。」とお話されていました。改めて税と社会福祉について考えられました。

【副団長：神崎 利一】

フィンランドは人口が約550万人と千葉県の約630万人よりも少ないため一人ひとりに対する保障が手厚く、2018年の高齢化率が21.61%(世界5位)と日本の27.47%(世界1位)より低いものの高い水準になっているからか国民一人ひとりの子育てに対する意識が日本人よりも高い印象を受けました。

その最たる例が今回視察したネウボラです。ネウボラは母親の妊娠期から子供の小学校入学まで、担当の保健師が子育てに関するあらゆる相談にワンストップで応じる仕組みであり昨今、日本でもそれを参考にした取り組みが始まっています。また、ネウボラはフィンランドの全市町村にあり、約850カ所に6千人の保健師が従事しています。イメージとしては、成田の保健福祉館が各地区の公民館のように市内のそれぞれの地域に設置されているような形です。

ネウボラの目的は2つあり、1つ目は家族の健康と福祉を促進すること、2つ目は早い段階でニーズを特定して各家庭に必要な支援を提供し、適切な検査や治療を受けられるようにすることです。そのためには、1つの家族を同じ保健師が担当し、対話を重ねて気軽に相談できる関係を作ることが大切だと言っており、担当保健師が継続して支援することで、ささいな変化にも気付けることも大きいとのことでした。教育機関や医療機関等とも連携しており、家族のことや子どもの成育で悩んだときはネウボラに行けば、担当の保健師が必要な機関につないでくれます。

ある自治体で、ネウボラによる予防と、課題のある子どもたちの保護や治療などの事後ケアのどちらに投資したほうがより効果的かを調べたそうです。その結果、予防に倍額の予算を投じて、その自治体の係る支出は減り、予防に力を入れる方が効果的と実証されたとのことでした。

フィンランドのネウボラと日本の子育て世代包括支援センターを比べた時、1番の違いは、日本の保健師は異動があることです。同じ保健師が継続的に家族を支援することがネウボラのシステムの中核のため、子育て世代包括支援センターでは工夫が必要だと感じおり、異動の際にはそれまでの関係性をしっかり引き継ぐことが肝要です。また日本で保健師が関わるのは、母子が中心ですが、子の兄弟や父親などの家族のケ

アも大切です。フィンランドでは、家族全員の健診も2011年に始まりました。質の高いサービスを均一に提供するために、ネウボラの実施主体となっている地方自治体の提供状況を定期的にモニタリングし、基準に満たない場合は監督局が行政処分を科すのも特徴的です。

本市でも子育て世代包括支援センターが質の高いサービスを提供し、市民が安心して子育てできるよう客観的に評価できる指標を検討する必要があります。

【団員：葛生 孝浩】

ネウボラとは、フィンランド語で「助言の場」を意味しており、フィンランドにおいて、母親の妊娠期から出産、子供の就学前までの間、母子とその家族を支援する目的で、地方自治体が設置、運営する拠点であり、担当の保健師や助産師が子育てに関するあらゆる相談にワンストップで応じる仕組みで、妊娠中に約10回前後、産後に15回程度の定期健診や発達相談を受けられます。

年齢層や社会的経済的地位に関係なく全家庭に無料で提供されていますので、利用率はほぼ100%で、また、95%の人がここで予防接種等を受けているとの事でした。なお、利用者のデータは通常50年間保存され、医療や子育て支援のために利用されており、他市等に移転した場合でも届出をしておけば情報が共有できます。2017年ネウボラの利用者は29,885人で回数は91,225回となり、ヘルシンキ市内には13ヶ所あります。

施設利用は、インターネットや電話で予約することもできますが、毎週火曜日の8時～22時はオープンになっているとのことであり、予約なしでも相談に応じてくれます。

ネウボラの目的は、家族の健康と福祉を促進すること、なるべく早い段階でニーズを特定して各家庭に必要な支援を提供し、適切な検査や治療を受けられるようにすることで、そのためには、一つの家族を同じ保健師が担当し、対話を重ねて気軽に相談できる関係を作ることが大切だと考えております。家族のことや子どもの成育で悩んだときはネウボラに行けば、担当の保健師が必要な機関につないでくれます。また、虐待について質問をさせていただきましたが、家族を対象とした健診では、両親に子ども時代の過ごし方や家事の分担、失業の不安など様々な質問の聞き取りで、貧困や虐待などの問題が顕在化することが多々あります。担当保健師が一つの家族を継続して支援することで、ささいな変化にも対応できるのも大きいとの事です。

消費税が高い分、福祉や教育等は充実しており、私どもも子どもの虐待は新聞やテレビ等で目にしますが、早い対応で子供たちが安心して暮らせる社会にしていかなければなりません。

【団員：荒木 博】

(3) ランジス国際卸売市場 《Mache dinteret national de Rungis》

10月7日(月) 午前6時から

視察テーマ：世界最大の卸売市場の運営と流通

世界最大の卸売市場 ランジス国際卸売市場

ランジス国際卸売市場は、敷地面積が235ヘクタールと世界最大の卸売市場であり、青果物、水産物、花き類及び食肉などを取り扱う総合卸売市場である。1969年にパリ市内から約7km離れたランジス市に位置しており、オルリー空港から約3km(シャルルドゴール空港からは約35km)の場所であることから、物流に便利な場所である。

市場内では、市場の運営会社や事業者などを含め、約12,000人が働いており、買い付け業者の数は25,000業者、対象とする消費者は2,000万人。一日あたりのトラックの出入りは25,000台にのぼる。

2002年に建て替えた水産棟は、卸売場や荷捌きも含め、高床式の完全閉鎖型施設であり、年間を通して館内の温度は10℃前後に保たれるコールドチェーンが整備されているため、鮮度が維持され食の安全・安心に大きく寄与する施設となっている。そのようなことから、ランジス市場を経由した生鮮食料品は新鮮かつ安全なものであることが周知されているため、仕入れを行う事業者には市場のステッカーを無償で配布するなど、ブランドマネジメント戦略にも取り組んでいる。

ランジス国際卸売市場の流通

ヨーロッパ圏内から搬入されるものは主にトラック輸送であり、航空便で輸入するより3分の1の値段で抑えることができる。季節によってヨーロッパで生産されない青果は、南アフリカやチリなどから95%が船便で輸入され、空輸便はタイやベトナムからマンゴーやパッションフルーツなどを輸入している。鮮魚類の主な産地はアイスランド・ノルウェー・デンマークであり、トラック輸送で搬入されている。マグロやメカジキなどは、アフリカ西部から空輸便である。輸送手段の基本的な考え方としては、スーパーなどに卸す生鮮食料品は、安価に仕入れるために未熟のものを船便やトラック輸送とし、小売店や高級レストランに卸す品質の高い高級品は空輸便で輸入している。なお、フランスとイタリアの市場は空輸便を利用しているが、イギリスやドイツは空輸便を利用していない。なお、日本からは神戸牛を空輸便で輸入している。

《主な質疑》

問： 日本では「競り」によって卸価格が安定する仕組みとなっているが、フランスは相対で価格を決定していると思うが、その仕組みは。

答： 基本的に肉やチーズは、年間を通して安定供給されるため、買い付け業者もその価格を認識しているが、青果や鮮魚は季節によって価格が変化する。そういった場合は、どうしても常連とそうでない業者とで、価格面で差が出てきてしまう。

問： フランスには、卸売市場が17市場あると思うが、市場間競争はあるのか。

答： それぞれエリアや顧客の対象が異なるため、市場間競争はない。

問： 日本の水産物をフランスに輸入することに対してどう思うか。

答： すべては価格の問題になると思う。日本の食品はとても品質が良いと認識しているが、輸送費が上乗せされるため、どうしても高級品になる。



《団員所感》

ヨーロッパ最大の卸売市場であるランジス市場は、そもそも日本の市場と仕組みが違い、仲卸が存在しないため「競り」もなく「相対」で価格が決められています。その標準価格は国で定めて公開しており、それに基づき交渉が行われます。またフランスには17ヶ所の市場がありますがそれぞれの間に競争関係はありません。外国からの商品の搬入方法は95%が船によるものとなっており、コストが高いため航空機による搬入は遠い地域のみに限られているとのことでした。そんな中、日本の商品は人気がありますが輸送コストがかかるため販売価格が高くなってしまい一部の高級店でしか扱っていない現状があります。フランス、イタリアでは生鮮の需要が高いようですが、イギリス、ドイツなどでは冷凍の需要が高いとのこと。成田の新市場では空港機能を生かした輸出拠点化を計画していますが、ワンストップによる輸出ができるよう整備されても、その受け入れ先がないのでは意味がありませんので販路の確保は重要な課題になってきそうです。

また、ランジス市場の水産物はコールドチェーンにて管理しており建物全体を低温に保っていますが、成田の新市場では食品の輸送、陳列等に関わるところのみ低温にすることで管理にかかる費用を削減する予定です。

このように今回の視察で得た世界一の市場であるランジス市場の特徴を本市に合う形で生かしていきたいです。

【団員：葛生 孝浩】

最初にランジス市場視察で目を引いたものは、商品の陳列の仕方だった。野菜、果物が木の箱に入れられて一見無造作に置かれているように見えるが、それがとても美しく感じた。陳列を工夫して来場者へのアピール力を上げていくことは、非常に大事だと思う。新生成田市場でも大いに参考にして、国内外の観光客の購買意欲をそそるべきであろう。

もう一つ気になったことが、売られている果物の大きさだ。リンゴやなしなど果実はみな小さく、手のひらサイズであった。その理由は、フランスを含めてヨーロッパでは、リンゴなどを切って仲間と分け合って食べる習慣がないそう。日本のブランドリンゴやなしを輸出しても、値段の高さと大きさの点で、フランス市場への参入は難しそうである。

輸送については、トラック輸送が全体の84パーセントを占め、この敷地の中まで引かれている鉄道による輸送が10パーセント、5パーセントが空輸である。

日本からの魚や肉の輸出も、価格と輸送費の折り合いがつかず、こちらも困難だと思った。確かにフランスでは和食、特に寿司がブームであるが、日本の高級魚の需要が果たしてどのくらいあるのか、疑問である。

次に市場内の様子だが、買い付けの人間がほとんどおらず、非常に閑散としていた。

30年ほど前までは、商店やレストランの客が買いに来るとというのが大半を占めていたが、現在は、電話やインターネットによる注文が多くなり、直接的・個人的販売は50%をしめるとのこと。したがって価格のやりとりも相対取引のみで、日本の伝統的な市場の価格決定方法の公開の場でセリは行わないそうだ。国内市場の75%を扱う独占市場という条件を生かした運営方法だと思う。

ヨーロッパの諸国の市場の様子を調べると、一定条件を満たせば、Web上でどこでも誰でも入札できるシステムが整いつつある。新生成田市場でも、他の日本の市場に先駆けてうまく導入することを検討していかないと、真の活性化につながらないかもしれないと感じた。

最後に、新生成田市場の面積約9haと比較して、ランジス市場の面積は約234ha。約16倍もある巨大市場とは比べものにならない規模だが、その巨大市場への参入は大きなビジネスチャンスであることは言うまでもない。「輸出拡大を通じて日本の農水産業の発展に貢献する」という大きな基本理念を実現させるために、議員として何ができるか、改めて考えてみたい。

【団員：眞野 義行】

ランジス市場はオルリー国際空港の5キロに立地しており、敷地面積は約234haで豊洲市場の6倍の広さで、1日にトラック約25,000台が商品を搬入し、約1,200の事業者がおり、約1,800万人に供給していることから、ヨーロッパ各地から買い付けに来る、さすが世界最大の市場で、青果・水産・食肉・乳製品等・花卉のエリアに分かれており、私どもも施設内をバスで移動しながら各エリア内を視察させていただき、広々としているので驚き、外気や鳥や虫などの侵入を防ぐ閉鎖型施設を整備し衛生面でもとてもきれいになっており、一般の人の入場は禁止されております。豊洲市場も建設の前にこの市場を参考にされたとの事です。日本産の農林水産物の状況等では、現地の食材よりも価格が2～3倍からそれ以上になるため高級食材の使用は、航空運賃が安くない限りは、ヨーロッパでの販売はなかなか難しいのではないかと話を聞く中で感じました。

【団員：荒木 博】

(4) ツーリズム77 (経済観光振興公社) 《SEINE & MARNE ATTRACTIVITE》
10月7日 (月) 午後2時45分から

視察テーマ：観光大国フランスの観光政策

フランスの観光政策

フランスの2018年における観光客受け入れ数は、8,940万人であり、世界1位の観光大国である。しかし、観光収入は世界第3位となっている。また、豊かな観光資源に恵まれているものの、テロや暴動などの治安問題などもあり、他国との観光競争に取り残される懸念があることから、政府は観光政策に積極的に取り組んでいる。

フランスの観光行政は、国を頂点に州(26)、県(100)、自治体(36,000)において、それぞれ個別の機能が定められており、特に自治体の観光行政は重要な役割を持っている。また、各地方団体レベルにおいて、観光委員会を設置しフランス国内の観光行政ネットワークを敷いている。

外務省・観光開発機構・観光局の3者が連携して、フランス観光産業を支え、外務省は外交や国民の利益保護と増進、観光開発機構は世界中にオフィスを置き、需要の把握と観光プロモーション活動、観光局はフランス国内における観光支局のネットワークの中心的役割を果たし、地方公共団体の観光業発展などに寄与している。

観光業は、フランスGDPの8%を占めており、国としても大変力を注いでいる政策の一つである。

今回視察先である「経済観光振興公社」は、セヌ・エ・マルヌ県を管轄する行政組織である。

地域の観光政策：セヌ・エ・マルヌ県における取り組み

各地域の特性・魅力を創造し発信する取り組みをしている。

セヌ・エ・マルヌ県域には、「落穂拾い」を描いたフランソワ・ミレーや「夢」を描いたアンリ・ルソーといった、世界的に有名な画家が多いことから、文化的旅行を目的としたモデルツアーや、自然や食に寄り添いながら、ゆっくり時間をかけて旅をする「スローツーリズム」を提案している。特に「スローツーリズム」については、海外の旅行者向けではなく、フランス国内からの旅行者をターゲットにしている。フランス国民の多くは、文化芸術への思想が強く観光に多く時間を使いたいという国民性であるため、今日では都市部ではなく地方の観光地には、フランス国内からの旅行者が多い。

「スローツーリズム」は、旅行者のペースで地域を回遊し、自転車や船などで移動しながら地域の食や人との出会いを体全体で感じてもらうことで、自国のすばらしさを発見できる機会となる。

フランス国内における観光客数が多い観光地ランキング (2018年)

1. ディズニーランド・パリ 14,860,000人
2. ルーブル美術館 8,022,300人
3. ベルサイユ宮殿 7,710,389人
4. エッフェル塔 6,207,303人
5. ポンピドー・センター 3,337,872人

フランスへの国別観光客数ランキング (2018年)

1. アメリカ合衆国 2,823,000人
2. イギリス 2,067,000人
3. ドイツ 1,223,000人
4. 中国 1,193,000人
5. スペイン 1,142,000人



《主な質疑》

問： 会社の主な収入は。

答： 主な収入は、調査統計資料の販売や企画提案、フォンテーヌブロー宮殿の見学料などであるが、事業の目的は収入を高めることではなく、この地域の観光産業が発展していくことを目的に活動している。

問： 県域を活動範囲とする広域行政の難しい面は。

答： 観光業は、国や地域が連携しなければならないため、広域行政を行うことは、欠かすことができない。

問： 観光資源をどのように発掘・開発しているのか。

答： 旅行者のニーズを把握し、ニーズに合った観光政策を観光局と連携して開発提案している。現在では、「スローツーリズム」を政策として推進しているため、国の基金を活用して小さな宿泊施設（民宿のような）の開発を進めている。

問： 現在のフランスの観光産業の大きなコンセプトは。

答： 世界的な有名の観光地は、パリだけでなく地方にも多く存在している。最近では海外の旅行者も増えていることから、引き続き「スローツーリズム」を推進していきたい。観光産業が発展することにより、地域経済が活性化することが大きなテーマである。

《団員所感》

フランスの地域観光政策について学ぶため、パリから南東に約70km離れたセーヌ・エ・マルヌ県にある「ツーリズム77」を視察しました。

ツーリズム77の主な活動としては、フランスの観光局と連携し、セーヌ・エ・マルヌ県域の観光産業を発展させて地域経済の活性化を目的に活動しています。

フランスの観光といえば「凱旋門」「エッフェル塔」「ルーヴル美術館」といったパリを中心とした観光が目立つところですが、最近ではスロートーリズムといった、ゆっくり時間をかけて地域を回遊し、地域の人や食との出会いをテーマにした施策に力を入れています。このスロートーリズムは、外国からの観光客だけではなく、国内の観光客も多く訪れることから、地域経済へ大きく貢献しているとのことでした。

本市には、成田国際空港や成田山新勝寺などがあり、成田市行政をはじめ様々な団体や企業が連携・協力し、毎月のように多くのイベントを開催し、今では年間を通して常に観光客が表参道を歩いている姿が定着していますが、今後さらに観光客を増やす取り組みとして、郊外に目を移し、緑豊かな地域資源と魅力ある食に加えて、整備される新市場も活用して、このスロートーリズムという概念を本市でも取り入れることで、新たな観光客の入れ込みに貢献するものと感じました。

東京オリンピック・パラリンピックの開催を控え、多くの外国人旅行者も来日されます。ターゲットは外国人旅行者だけではなく、日本人もターゲットとして、新たな地域の発見を促し、成田市を知ってもらう機会を提供することも観光行政の一つではないでしょうか。

経済環境常任委員として、今後の成田市の観光行政に期待したいと思います。

【顧問：伊藤 竹夫】

10月7日、本市の観光産業の参考とするため、ツーリズム77を訪れました。

ツーリズム77は、1987年にフランスの自治体と政府機関、商工会議所、農業会議所、ホテルグループやコンサル会社などによって設立された公的機関であり、イル・ド・フランス地方及びセーヌ・エ・マルヌ県を中心に視察や観光の手配を行う会社です。農業県のため、グリーンツーリズム政策のレクチャーを得意とする組織であるが、その他、ニュータウン見学、高齢者福祉政策、環境管理政策に関する視察手配なども行っているとのことでした。

フランスにおける観光産業は国内総生産の8%を占める重要産業であります。2018年統計ではインバウンド8940万人、562億ユーロの売り上げとのことでした。

主な業務は、1402の観光局、183の観光協会、74の組合と県連盟そして18の地方連盟、これらで構成する国内ネットワーク組織全体の連携を図っています。ネットワー

クの利益保護、地方公共団体の観光業発展への貢献、労働組合機能、情報提供と助言、観光局の宣伝と価値付け、共同プロジェクトの促進と雇用創出、そして未来を見通した考察や討論を前向きに行う事などです。

フォンテンブローはセヌ・エ・マルネ県に所在し、ツーリズム77事務所もフォンテンブロー城の隣接した場所にあります。同県は同地域圏の50%の面積を有し、2つの世界遺産、19の博物館、632の保護遺産モニュメント、130,000ヘクタールの森林を抱えています。

東京をパリに見立て、イル・ド・フランスを千葉県に見立て、フォンテンブローを我が成田に見立ててみると面白い企画がたくさん生まれる。例えば、芸術関連で、作家や画家、書家、写真家などの関連でそれらにまつわる旅行を企画する。歴史的関連で、貝塚、古墳、将門、戦国時代、江戸時代、など宗教関連で、成田山新勝寺、日蓮、そのほか豊かな自然を利用したスロートーリズムで、利根川、根木名川、船や徒歩や馬で。国際空港を運営する国と県と成田との一体となった取り組みが日本の旅行産業にとっても大変重要であると、強く感じさせられた視察でした。

【団員：伊達 孝紀】

訪日外国人観光客の消費行動は、「モノ消費」から「コト消費」へと変わりはじめている。そこで今回は、ツーリズム77を学び、フランスにおける「コト消費」、グリーンツーリズムやスロートーリズムの成田市での実現可能性について視野を広げた。グリーンツーリズムやスロートーリズムは、新しい観光ニーズに応えつつ、地域の自然と文化と生活を守りながらも地域経済の活性化に資する観光形態として注目されている。

フランスの新しい観光施策では、何を楽しめるかといったリストだけを用意し、それを旅行者が選んでコースをつくることのできる支援を観光局が中心となって展開がなされている。そして、それを支援するために、たとえば移動サービスでは、従来の送迎・貸切バスといったスタイルから、個人的な移動手段（自転車、タクシー、公共交通など）の提供や情報サービスを充実させている。また、食事についてもいわゆる観光地ならではの高級なフランス料理を紹介するだけでなく、地元の人が普段から口にしている地域の家庭料理などを紹介し、宿泊施設も同様に、高級なホテルだけが紹介されるのではなく、長期滞在可能な低廉な宿泊施設や、環境に配慮した施設が紹介されているのが好印象を受けた。そして、提供されている観光メニューも、エッフェル塔や凱旋門といった一見してすぐにその価値のわかる歴史的・文化的・景観的資源の提供にとどまらず、じっくり見て、体験し、歴史的な背景を学ぶことで理解できるような文化的・景観的資源が紹介されているのも印象的で、『フランス＝パリ』から脱却し、何度フランスを訪れても新しいフランスの魅力を発掘できるような観光戦略が進められていた。

また、フランスの観光体験プログラムはとても豊富で、従来の決められた時間で見学・作られた体験をするのではなく、時間は不定であったとして、実際の現場に参加できるマラソン大会プログラムやワイナリーを訪れてのワイン造り、フランス料理体験、フランスパン作りといった本物の体験プログラムが用意されている。中でも特にワイン・ツーリズムは好評で、土地ごとに異なる風味が楽しめるため、観光客はワイナリーを訪れては、その土地でワインを親しむという体験型観光として成立しているということだった。

成田市というどうしても観光地としての成田山新勝寺・宗吾霊堂を思い浮かべる。今回の視察を受けて、成田市におけるグリーンツーリズムやスローツーリズムの可能性について理解する機会となった。観光資源の発掘と広報手段の検討、外国人観光客にも使いやすい移動手段の案内や整備など、できるところから手を付けていくことで、「おもてなしの郷—成田」へと昇華できるよう力を注いでいきたい。

【団員：雨宮 真吾】

(5) オーバーライン地域環境保護センター

《BUZO: Burgeraktion Umweltschutz Zentrales Oberrheingebiet》

10月9日(水) 午前10時30分から

視察テーマ： 市民団体と取り組む都市づくりと公共交通施策

カールスルーエ市

カールスルーエ市は、ドイツ連邦共和国のバーデン＝ビュルテンベルク州に属し、人口は約30万人で、同州ではシュトゥットガルトに続く第二の都市である。ドイツ連邦共和国の最高裁判所に当たる連邦憲法裁判所や連邦裁判所が所在する、ドイツの「司法首都」となっている。

欧州では、自動車交通が大気汚染による健康被害、交通渋滞による交通費用の増大と交通公害など、都市環境に大きな影響を及ぼしていることを課題として、各自治体や活動団体において、様々な提案や取り組みが行われてきた。そこで注目されたのが、鉄道を利用した交通政策である。

ドイツでは、1960年代のモータリゼーションの進展を背景に、各地域において自動車政策へシフトする中、カールスルーエ市では、環境保護の観点からトラム（路面電車）を維持する交通政策に取り組んできた。その後、環境保護の観点から、自動車政策から鉄道政策へと変化していくが、そこで注目されたのが「カールスルーエモデル」と言われる取り組みである。

“カールスルーエモデル”

ドイツでは、地域公共交通を支える主体として、近隣地域の鉄道事業者が運輸連合を組織し、地域公共交通を支えている。共通運賃制度やスムーズな乗り継ぎなど、利便性の高いシステムを構築することで、鉄道の利用促進に貢献している。

なかでも、カールスルーエ市が行う特徴的な交通政策は、運輸連合が運行しているSバーン（近距離都市鉄道）と、カールスルーエ市に昔から運行するトラムの線路が共有していることである。これにより、郊外の都市からSバーンを利用しカールスルーエ市に入る場合、利用者は乗り換えを行わずに市内中心部に移動することができる。これを「カールスルーエモデル」と呼ばれている。

また、市内の中心部の道路形態は、トラム専用道路と自転車道、歩行者専用路のみであり、自動車道を確保していない。

BUZOの概要

BUZOは、1971年に設立された非営利団体である。設立当初の主な活動は、原子力や石油の使用による環境破壊を防ぐための活動が多く、

カールスルーエ核研究センターの建設時には、都市環境に大きな影響を与えることのないよう、様々な情報を提供し環境に優しい都市づくりに貢献。

現在では、快適な都市環境を維持し、持続可能な社会を作ることがを目的とし、様々な観点から地域の環境保護に取り組んでいる。特にカールスルーエ市では、環境に優しい輸送手段に取り組んでおり、自転車と公共交通機関（トラム）の利用を促進している。この取り組みに対しBUZOは、都市環境をテーマに行政への支援を行っている。



《主な質疑》

問： 市内を運行しているトラムやバスは、カールスルーエ市が運営しているのか。

答： カールスルーエ市が出資する会社が運営している。公社のようなもの。

問： 地域公共交通を担う民間の交通会社はあるのか。

答： タクシー会社は民間だが、市民などを輸送するバス会社はすべて、カールスルーエ市が運営している。

問： BUZOの運営費はカールスルーエ市からの補助金などか。

答： カールスルーエ市から運営責任者として職員1名が派遣されている、その方の給与は市からもらっているが、団体の運営費は、登録会員からの会費である。実施する事業によっては、カールスルーエ市から補助金を受けることもある。

問： カールスルーエ市とBUZOはどのような関係性になるのか。

答： カールスルーエ市が新たに取り組むを行う都市づくりに関連した事業に対して、環境保護の観点から様々な提案をしている。

問： 活動する中で心がけていることは。

答： 自分たちの街をより住みやすいものにするために、行政と同じレベルで得意とする分野の情報提供や提案し、都市づくりに参加している。市から運営職員が派遣されていることも、良いパートナーである証拠である。

《団員所感》

環境保護に力を入れている欧州の中でもドイツにおける地域公共交通政策は、大気汚染や交通公害といった自動車での移動をできる限り減らし、自転車やトラムによる移動を推進する取り組みを行っています。

今回視察したカールスルーエ市は、郊外からの市内に入る鉄道（Sバーン）と市内を運行するトラム（路面電車）が同じ線路を使用するといった「カールスルーエモデル」と呼ばれる取り組みを行っており、世界的でも注目されています。説明を受けた市民活動団体であるBUZOは、行政に対して、環境保護の観点から、様々な都市づくりに関する提案をしているとのことであり、カールスルーエモデルが生まれた背景などを聞くことができ、非常に有意義なものでした。

ドイツの交通政策は、近隣地域の事業者が運輸連合を組織し、国の政策によって交通政策が敷かれています。また、その運営費は、鉄道などを利用する国民の受益者負担はあるものの、その大半は国と自治体で賄われています。運輸連合は、民間と行政が一緒に地域公共交通に取り組み、今回視察した市民活動団体の声もその政策に反映するなどしており、結果、市民が最も利用しやすい交通形態が生まれています。

現在の成田市においては、行政が運営するコミュニティバスの路線は、民間路線を圧迫しないという形で決定していますが、本来の目的は市民が利用しやすい交通政策を行うことだと思います。現在進めている「地域公共交通網形成計画」では、行政や事業者の声だけでなく、市民の声を多く聞いて細部まで行き届いた計画となることを期待するとともに、しっかりとチェックしていきたいと考えています。

【顧問：伊藤 竹夫】

カールスルーエ市の公共交通について、市民団体を組織して監視している「BUZO」の方々からドイツの公共交通の本質ともいうものを学び、認識を新たにすることができた。

ドイツの公共交通は主に4種類あり、それぞれUバーン（地下鉄）Sバーン（近郊鉄道）、バス、そしてトラム（路面電車）がある。

世界的潮流として1960年代以降のモータリゼーションの進展を背景に、ドイツにおいても多くの自治体が従来のトラムを廃止して車社会を推進し、公共交通をバス中心に切り替えてきた経緯がある。しかし、カールスルーエ市ではこの流れに逆行する形で、都市部を徹底的にトラムとSバーンで整備し、補足すべきところをバスで担うことで、都市部から車を排除する政策を執ってきた。カールスルーエ市では独自モデルを開発することでそれを見事に解消して見せた。それが「カールスルーエモデル」である。具体的には、Sバーンとトラムは本来、電圧が異なることから別々に線路が整備されるところ、カールスルーエ市においては、Sバーンは鉄道線路とトラム線路

の両方を走れるように敷設されていることのである。これにより市民の足の利便性が一気に向上し、モータリゼーションの流れにも理解が得られ現在に至るのだという。

このように、カールスルーエ市はモータリゼーションの波にのまれることなく独自路線を貫いたからこそ、多くの国や自治体で社会問題となっている排気ガスや渋滞とは無縁の都市として、またトラムの魅力についても再び注目されているようであった。さらに、自家用車やバス・Sバーンとの接続が円滑なこともあり、都心部への自動車乗り入れが禁止されていても住民からのクレームは出ないほどになっているということで、中心部は歩行者中心の安心できる空間整備がなされていた。

こうした公共交通の運営は、国や自治体が委託した事業者によって運営されているということだった。翻って成田市の公共交通は、JR線、京成線、コミュニティバス、デマンド交通、民間バス、タクシーで運行されており、市民の日常生活における移動手段となっている。ただ、一面では自家用車を利用するライフスタイルの定着により、公共交通の利用率が低いものもあり、公共交通を維持・確保するための公費負担が高額となっている実情もある。鉄道・バスはそれぞれ民間事業者が担っており、民間事業者が運行していない路線についてはコミュニティバスとして市がバス事業者に委託して運行し交通弱者の支援をしている。また平成25年から高齢者福祉政策の一環でオンデマンド交通の実証実験を実施し、市内全域を片道500円で結ぶのだが、利用者年齢制限や価格の問題を解決しようにも立ちはだかるのが地域公共交通会議である。この会議は全会一致が原則で全員の賛同が得られないと廃案となり、議会や市行政は過去に何度もこの会議に辛酸をなめてきた。民間事業者は自分たちの利益の最大化を考え、行政サービスによって自分たちの利益が阻害されると判断すると、それがたとえ「市民のため」でも『反対』に回る。この不条理を思うとき、公共交通は本来ドイツのように国や県が担うべきなのだろうと頭をよぎる。

さて、成田市は「地域公共交通網形成計画」の策定に着手している。少子高齢化の進展に伴う交通弱者の増加によって、公共交通の必要性はさらに高まるため行政・交通事業者・市民の役割分担と協力のもと、地域の実情に応じた持続可能な地域公共交通を形成しようという考えには賛同するものである。既述のとおり今の公共交通は非効率で高額になりがちであり、公費負担を抑制する観点からも公共交通の再検討が必要であろう。民業圧迫を主張する事業者とどのように棲み分けを図りながら成田市の公共交通政策を前に進めるべきなのかが最大の課題でとなるのであるが、今回の視察で得た知見を活かし、成田市のあるべき公共交通政策を模索していきたい。

【団員：雨宮真吾】

公共交通は元気な地域づくりの重要な要素になることから、持続可能な地域づくりに公共交通はどう貢献できるか、ひと・まち・自然にやさしい持続可能な公共交通を目指して何を行うべきか、といったことを市民の立場で環境保護の視点で、都市づく

りと公共交通に積極的に取り組んでいるオーバーライン地域環境センターを視察しました。

日ごろ車に乗っている人ですと、公共交通の恩恵は全く感じないかもしれませんが、それは公共交通より車のほうがもともと便利だからです。車に乗っている人は、元気なのだとは勘違いしている人がたくさんいますが、バスや電車に乗れる人が元気なのです。私もそうですが、もう歩きたくないときに車に乗るのであって、それは化石燃料の力を借りて自分の体力を使わないで動いているだけです。もちろんバスも化石燃料を使っていますが、たくさんの方が乗れば使う量は車の数分の1です。車が運転できなくなったときに公共交通を利用できるはずはありません。つまり、そのときに自由に外出できなくなるときです。免許に関しても、私はいろいろな人の免許返納の話を聞きますが、無理やり返納させられる人が多いようです。安心して免許を返納できて、運転できなくても暮らしていける社会づくりが急務と考えます。

地球環境保護の視点でのオーバーライン地域環境センターにおける取り組みは、公共交通がなぜ必要なのか、そしてこの運行にはこういう意味があるのだといったことなどから、広く住民に公共交通が利用され利用者にありがたがられるものでなければ、存在意義も税金を投入する意味もないのではないかとすることを考えさせられました。外出をしやすくすることは、生活と地域を生き生きわくわくさせるための大事な方法の一つですが、そのためには公共交通を「乗って楽しく」「降りても楽しい」ものにすることが大切です。乗って楽しいというのは、その交通手段自体が楽しいということで、降りても楽しいというのは、必要な所・行きたい所・行って楽しい所があるということです。地域公共交通会議というのはそういうことを議論するところではないかと私は思います。現在、成田市が行っているコミュニティバスやオンデマンド交通などの乗合交通機関は、同一方向にまとまった交通需要がないと存在できません。本当にみんなで支えて大切だと思わなければとても維持できませんので、走らせておけばいいというのは安直であって、それは公共交通とは言いません。公共交通は、利用されありがたがられるものでなければ、存在意義も税金を投入する意味もないのでしょうか。車と運転手を切実に必要としている人がいるのに、乗らなくてもいい人のために走らせられたら困りますが、走っていればいいという問題ではありません。どうすれば運賃や税金を払ってもらえるか、意義が見出せるかなど、真剣に考える時期に直面していると私は思います。

【団員：海保茂喜】

(6) フランクフルト国際空港 << Flughafen Frankfurt am Main >>

10月10日(木) 午後3時から

視察テーマ： 空港間競争への取り組みと騒音対策について

フランクフルト国際空港の概要

フランクフルト国際空港は、ロンドンのヒースロー空港、パリのシャルル・ド・ゴール空港と並ぶ大規模空港であり、世界における国際線の重要なハブ空港のひとつである。ドイツを代表する航空会社であるルフトハンザドイツ航空がメインハブ空港として使用しており、空港の運営はフラポート株式会社が行っている。

就航都市数は、255都市、国内線14路線・国際線276路線に就航しており、年間発着回数は約48万回で世界第18位、旅客数は5,700万人を超えており世界第8位。

空港間競争における取り組み

世界各国の空港の動きとして、運営の民営化がある。フランクフルト空港も民営化した空港の一つであり、選ばれる空港となるための取り組みは非常に重要であるが、一番重要なことは、“空港は地域に根差し、空港と地域は共に持続的に発展するパートナー”であることが大切だと考えている。空港が発展していくためには、様々な取り組みが必要であるが、空港への投資ではなく、地域の発展に投資しているという認識のもと、ソフト・ハードの計画を立てている。地域の住民、地域の企業と密接に関わっていくことが、空港の発展に繋がっていく。

フランクフルト国際空港の騒音管理

フラポート株式会社は、航空機騒音の影響を受ける地域、州の代表、航空関連産業に係わるそれ以外の代表との共同で2つの委員会を運営している。その一つは航空機騒音委員会であり、ヘッセン州の担当部門やドイツ航空管制機関、ドイツ連邦の航空管制局に助言を行う役割を持っている。2つ目は空港・地域フォーラムで、州知事政策室が担当しており、地域と航空関連産業、特にフランクフルト空港と地域に係わる航空交通の影響に関して議論を促す役割を持っている。

空港の発展のためには、地域との理解が必要であり、騒音影響を最小に抑えるための努力を行っている。ネガティブな情報であっても、地域に伝えること。騒音の結果なども定期的に報告し、一般への公開もウェブサイト上で行うようにしている。

《主な質疑》

問： 地域共生への取り組みは。

答： 地域と空港のプラットフォームとして、住民などが自由に意見を書き込むことができるWEBサイトを整備している。また、周辺の自治体と定期的に協議を行っており、情報提供や意見交換を行っている。

問： 騒音地域における振興策は。

答： 移転される住民が所有する家屋や土地を買い上げることや、住居の屋根を補強する工事費用を補償している。



《団員所感》

ドイツ国の航空会社としてフランクフルトを拠点としている。フランクフルト国際空港はヨーロッパにおける国際線の重要なハブ空港。日本からは成田、羽田、中部国際空港から直行便が乗り入れている。発着回数は約475,000回で世界第13位。ヨーロッパ地区の巨大空港である。市内から13キロメートルと近く便利である。1936年に開港し、滑走路は4,000メートルが3本そして2,800メートルの4本で運用している。ターミナルは現在3か所で4か所目を計画しているとのことであった。そして運用時間は、午前5時から午後11時までとしている。

空港周辺には26ヶ所の騒音測定があり、集計して公表している。周辺地域の方々とのコミュニケーションを取り出来るだけ情報を提供し話し合っている。

今回説明をして頂いたフラポートとは、ドイツに本拠を置く空港運営会社であり、世界各地に25の空港を運営している。空港施設や空港の警備も手掛けている。

騒音防止対策として、地上騒音の低減対策や高高度での飛行、低騒音機の使用促進。住宅地域での飛行では住宅密集地を回避し飛行ルートの変更運用を導入であり、早朝の騒音軽減では離陸のルートを変えた進入などの騒音対策もしている。

環境問題では、新しい気候保護目標値を設定し2030年までにビルや施設の省エネレベルを改善し二酸化炭素を125,000トン半減させることを目指していること

のことであった。

フランクフルト空港へは成田空港から週7便、羽田空港から週21便、中部国際空港からは週5便である。他の外国の空港へも成田空港からよりも羽田空港の便数が多くなっているのが現状となっている。騒音対策や地域振興策を進め、騒音下の住民は大変だが、空港の発展は地域の発展でもある。難しい問題は多いが、成田市のため、地域のために、今後も活動していきたいと考える。

【副団長：神崎 利一】

フランクフルト国際空港は、欧州におけるハブ空港であるとともに、成田空港と同様に内陸空港であることから、騒音対策と地域共生策における取り組みに注目していました。

騒音対策では、州政府、空港運営会社や周辺自治体、管制機関、地域団体などで構成する騒音防止委員会を組織し、飛行経路や環境対策などについて、定期的に協議を行っており、騒音の低減に積極的に取り組んでいることが感じられました。

地域共生策では、移転補償や住家の屋根補強工事などを実施しているとのことでありました。また、視察中担当者より、“空港は地域に根差し、空港と地域は共に持続的に発展するパートナーである”との発言もあり、成田空港においても、同様の考えのもと機能強化が進められていることから、空港と周辺地域の共生の重要性を再認識しました。

空港間競争を勝ち抜いていくためには、ハード・ソフトともに魅力的な取り組みを行うことが重要であると思いますが、同じように地域住民と共生し共に発展していくことも重要であると考えます。

更なる機能強化を進める成田国際空港においても、地域の声を聞きながら、地域に寄り添い、空港会社と行政が連携しながら発展していくことを期待し、視察を今後の活動に活かしていきたいと考えます。

【顧問：上田 信博】

フランクフルト空港は1936年開港と長い歴史と豊富な経験を有しています。2017年の実績で、475,537回の発着回数、64,500千人の旅客数を誇る世界第13位の空港であり、貨物量は2,194千トンで世界第11位。日本との路線は成田、週7便、羽田21便、中部5便（2019年）。空港敷地面積は2,300haであり、滑走路は4,000mが3本、2,800mが1本と将来の成田空港より規模が大きい。現状は65百万人の発着容量だが、現在建設中のターミナル3が完成したあかつきには90百万人となる。空港から市内までの距離は鉄道で12分、タクシーで20～30分と住宅地に近い立地です。

管理運営会社は、フラポートで設立が1924年で開港より古い歴史を持っています。

騒音対策については、次の取り組みを行っていました。

- ① 地上騒音の低減対策については、電動牽引車を使用やエンジン試運転施設に防音壁の設置。
- ② 高高度での飛行や出発手順の改善と進入角度、アプローチ開始高度などの研究をし、着陸間隔の最適化を図る。
- ③ 騒音一時休止時間の設定として、午後11時から午前5時の6時間。
場所によっては 午後11時から午前6時の7時間を設定。
- ④ 低騒音機の場合、離着陸料金に騒音料を設定している。
- ⑤ 住宅地域での飛行について、受動的騒音対策—室内の騒音を下げ、直下の住宅地の買い上げや補償金支払い。

騒音に関する苦情のみがクローズアップされがちですが、能動的な防音、減音にも注力すべきであると考えます。同時に受動的防音対策も土地買収、補償金支払い、内窓設置だけではなく、落下物保険とか、各方面での研究、思考錯誤が必要と感じました。

【団員：伊達 孝紀】

5. 団長所感

今回の海外行政視察の視察先を選定するに当たっては、各常任委員会、特別委員会から視察の要望を取り入れ、視察団で検討し決定した。国際空港を有する成田市としては当然世界の国際空港を視察先とすることは当然ではあるが、それに加えて、現在成田市が行っている大型事業に関する視察先を入れること、また現在成田市が抱えている課題について視察すること等を考慮し視察先を決定した。世界の国際空港の視察先としては、ドイツのフランクフルト空港を視察先とした。また、現在成田市が行っている大型事業は、成田空港の更なる機能強化、国際医療福祉大学附属病院の開院に向けた取り組み、そして新生成田市場の整備促進があるが、今回の視察ではその中の、新生成田市場の整備促進をテーマとして、世界最大の卸売市場であるフランスのランジス市場を視察先とした。現在成田市が抱えている課題についての視察先としては、世界の教育ランキングではトップで世界の教育関係者から注目を集めているフィンランドの教育で小中一貫教育、連携教育について。成田市も昨年「ネウボラ成田版」として取り組みを始めたことから、フィンランドの子育て支援制度「ネウボラ」。成田市においては観光に力を入れていることからフランスの「ツーリズム77」、成田市の於いてはこれから「公共交通網形成計画の策定」などから、カールスルーエ市の「オーバーライン地域環境保護センター」を視察先とした。

フランクフルト空港はヨーロッパにおける国際線の重要なハブ空港で4本の滑走路と現在第3ターミナルを建設中である。世界最大の卸売市場であるフランスの、ランジス市場の視察では、第3セクター方式を取っている運営方法、世界1の品揃えやネット注文などの利便性、衛生管理やレイアウト等、新生成田市場の今後の参考になると思われる。フィンランドの教育では、日本の知識を詰め込む教育というよりも、考える力、自分で作り上げる力を伸ばす教育に力を入れている。子育て支援制度「ネウボラ」は、妊娠から就学までの子育てを包括的に支援する制度として充実した施設、制度として稼働していた。成田市も昨年「ネウボラ成田版」として取り組みを始めており、今後の大きな参考となった。フランスの「ツーリズム77」では、行政、商工会議所などから設立された観光の手配を行う会社でありその組織の在り方、会社の経営方法などは参考になったが、グリーンツーリズムや観光施策についてのもう少し詳細な説明をいただきたいかった。カールスルーエ市の「オーバーライン地域環境保護センター」ではトラムやバスを縦横に整備しているが、成田市の公共交通網の形成にはやはり民間の協力、理解、支援が必要ではないか。

成田市議会海外行政視察団
団長 秋山 忍

《資料》

日程

日次	月日(曜)	発着地/滞在地名	現地時間	交通機関	摘要
1	10月3日 (木)	成田発 ヘルシンキ着	10:40 14:50	専用車	空路、ヘルシンキへ ヘルシンキ国際空港見学 (ヘルシンキ泊)
2	10月4日 (金)	ヘルシンキ	午前 午後	専用車	オラリ小学校・中学校 (小中一貫教育) オーロラ・ネウボラククリニック (子育て政策) (ヘルシンキ泊)
3	10月5日 (土)	ヘルシンキ発 パリ着	16:05 18:10	専用車	空港へ 空路、パリへ (パリ泊)
4	10月6日 (日)	パリ	終日		パリ市内視察 (パリ泊)
5	10月7日 (月)	パリ	午前 午後	専用車	ランジス国際卸売市場 (市場の運営と流通) ツーリズム77 (観光政策) (パリ泊)
6	10月8日 (火)	パリ発 フランクフルト着		IC列車	陸路、フランクフルトへ (フランクフルト泊)
7	10月9日 (水)	フランクフルト		専用車	オーバーライン地域環境保護センター (公共交通政策) (フランクフルト泊)
8	10月10日 (木)	フランクフルト発	19:40	専用車	フランクフルト国際空港 (騒音対策、地域振興) (機中泊)
9	10月11日 (金)	成田着	13:55		到着後、解散