課内（主務係長、庶務係長）	都市計画課長	職員課長	総務部長	都市建設部長	副市長	市　長

平成24年度　宮崎県市町村職員海外派遣研修事業「復命書」

期　　間　　平成２４年１０月１７日（水）～２５日（木）

研 修 地　　ドイツ
　　ロート・ウイター・リートブルグ村、マイスバッハ
　　ハイデルベルク市、カールスルーエ市、ハンブルグ市
　　オランダ
　　フローニンゲン市

この度、命により、県内の市町村職員による海外派遣研修に参加する機会をいただきました。今年度は、１２市町村（５市・５町・２村）からの２０名に宮崎県市町村振興協会職員２名（都城市派遣、国富町派遣）の随行者を加えた総勢２２名が、２班（各班１１名）に分かれ、それぞれのテーマで視察研修を行いました。

私は１班に所属し、ドイツの５都市とオランダの１都市を訪問しましたので、以下のとおり、復命いたします。

平成２４年１１月２日

課所名　都市計画課
補職名　主任技師
氏　名　藤川　直也　印

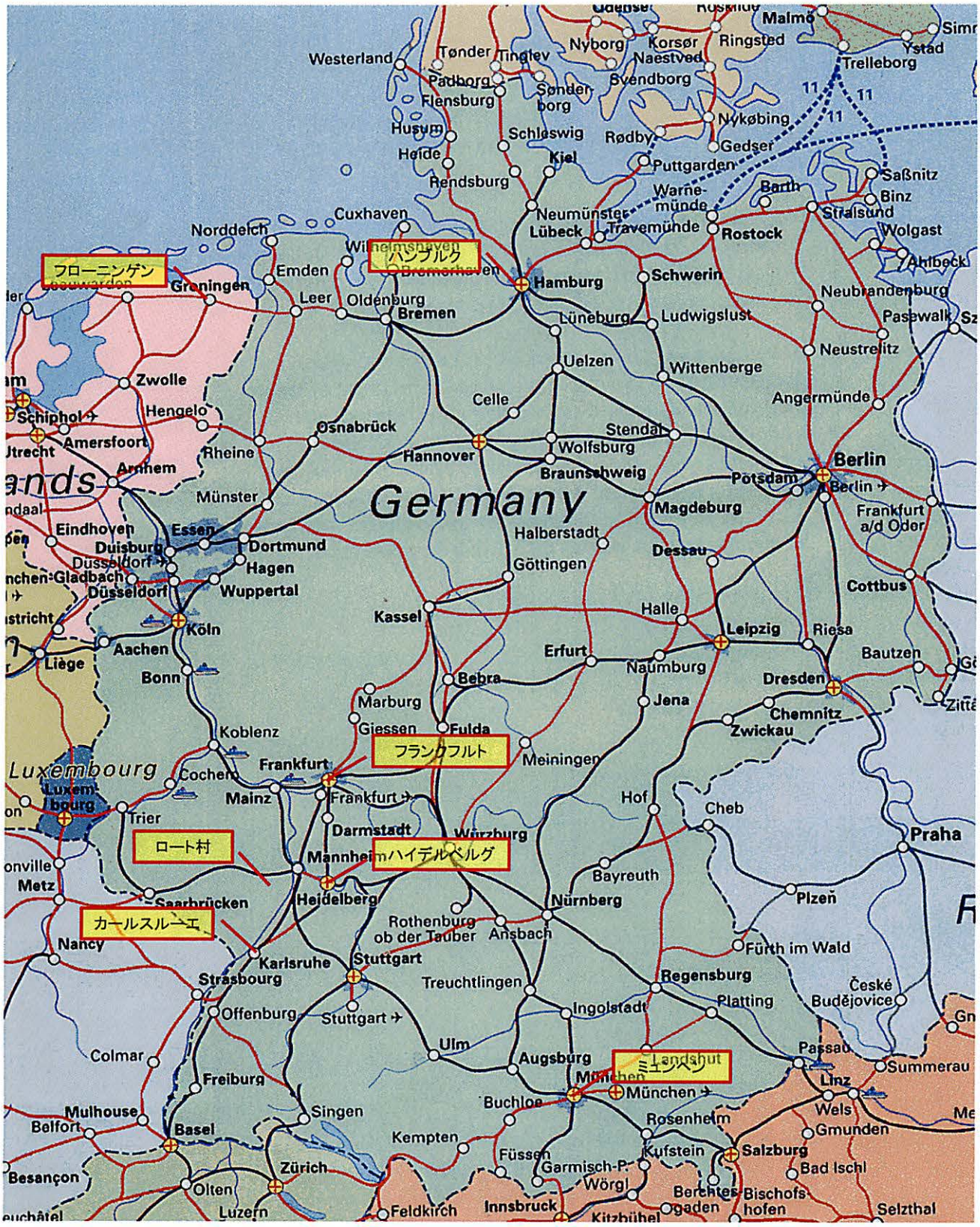
平成24年度　能力開発研修（海外研修）第1班

（1）派遣職員

	氏名	年齢	市町村	所属課	職場電話	職場FAX
※	ﾔﾏﾀﾞ ｱｷﾗ 山田　聡	48	延岡市	教育委員会 文化課　文化財係	0982 (22)7047	0982 (34)6438
1	ｺﾞﾄｳ ｼｹﾞｷ 後藤　重喜	43	五ヶ瀬町	環境建設課	0982 (82)1713	0982 (82)1724
2	ﾌｼﾞｶﾜ ﾅｵﾔ 藤川　直也	39	延岡市	都市建設部都市計画課 街路公園係	0982 (22)7022	0982 (31)3186
3	ﾋﾗﾀ ﾋﾛｼ 平田　弘志	33	都城市	高崎総合支所建設課	0986 (62)1111	0986 (62)4136
4	ｸﾛｷ ｱﾂﾛｳ 黒木　敦郎	34	西米良村	産業建設課 建設管理グループ	0983 (36)1111	0983 (36)1207
5	徳村　一哉	43	宮崎市	農政部 農村整備課	0985 (21)1782	0985 (31)7331
6	橋口　政憲	39	諸塚村	産業課	0982 (65)1128	0982 (65)0032
7	宮越　直正		高鍋町	産業振興課	0983 (26)2021	0983 (23)6303
8	ｸﾛﾓﾄ ﾔｽﾀｶ 黒本　康敬	39	日向市	企画政策部 行政経営部　行政経営課　行革推進係	0982 (52)2111	0982 (52)1455
9	ｶﾐﾑﾗ ﾃﾂﾉﾘ 上村　哲規	32	日南市	教育委員会 文化生涯学習課　文化財化	0987 (31)1145	0987 (24)0987
10	ｺﾀﾞﾏ ｷﾐﾀｶ 兒玉　公孝	42	宮崎市	地域振興部　地域コミュニティ課 市民活動・男女共同参画係	0985 (21)1714	0985 (22)0200

（2）事務局

※	ﾔﾉ ﾋﾛﾐﾁ 矢野　弘倫	32	市町村 振興協会	企画課 宮崎県市町村職員研修センター	0985 (31)9590	0985 (31)9596
※	ﾐｿﾞﾉｸﾁ ﾕｷﾋﾃﾞ 溝ノ口　幸秀	36	市町村 振興協会	企画課 宮崎県市町村職員研修センター	0985 (31)9590	0985 (31)9596


Germany
フローニンゲン
ハンブルク
フランクフルト
ロート村
ハイデルベルグ
カールスルーエ
ミュンヘン
Westerland
Tønder
Tinglev
Padborg
Flensburg
Sønderborg
Husum
Schleswig
Heide
Kiel
Rendsburg
Nyborg
Korsør
Ringsted
Naestved
Svendborg
Malmö
Trelleborg
Ystad
Nykøbing
Rødby
Gedser
Puttgarden
Saßnitz
Binz
Stralsund
Wolgast
Barth
Warnemünde
Rostock
Neumünster
Travemünde
Lübeck
Cuxhaven
Norddeich
Wilhelmshaven
Bremerhaven
Emden
Leer
Oldenburg
Bremen
Hamburg
Schwerin
Ludwigslust
Lüneburg
Neubrandenburg
Pasewalk
Neustrelitz
Uelzen
Wittenberge
Angermünde
Zwolle
Hengelo
Schiphol
Amersfoort
Utrecht
Arnhem
Rheine
Osnabrück
Celle
Hannover
Wolfsburg
Stendal
Braunschweig
Potsdam
Berlin
Frankfurt a/d Oder
Münster
Magdeburg
Eindhoven
Essen
Duisburg
Dortmund
Hagen
Wuppertal
Düsseldorf
Gladbach
Halberstadt
Dessau
Göttingen
Cottbus
Kassel
Halle
Leipzig
Riesa
Köln
Aachen
Liège
Bonn
Erfurt
Naumburg
Bebra
Bautzen
Dresden
Jena
Marburg
Giessen
Fulda
Chemnitz
Zwickau
Koblenz
Meiningen
Luxembourg
Cochem
Frankfurt
Mainz
Trier
Hof
Cheb
Darmstadt
Würzburg
Praha
Mannheim
Metz
Saarbrücken
Heidelberg
Bayreuth
Nürnberg
Plzeň
Rothenburg ob der Tauber
Ansbach
Nancy
Karlsruhe
Stuttgart
Fürth im Wald
Strasbourg
Treuchtlingen
Regensburg
České Budějovice
Offenburg
Ingolstadt
Platting
Colmar
Ulm
Augsburg
Landshut
Passau
Summerau
Freiburg
München
Linz
Mulhouse
Singen
Buchloe
Wels
Belfort
Basel
Rosenheim
Gmunden
Kempten
Füssen
Kufstein
Salzburg
Besançon
Zürich
Garmisch-P.
Bad Ischl
Olten
Wörgl
Berchtesgaden
Bischofshofen
Luzern
Feldkirch
Innsbruck
Kitzbühel
Selzthal

１０月１８日（木）午前中　ドイツ　ラインラントファルツ州　ロート・ウイター・リートブルク村

研修目的：農村環境保全・環境保全型農業・グリーツーリズムについて

ロート・ウイター・リートブルク村（以下：ロート村）は、ハイデルベルク城で有名なハイデルベルク市の西 65 kmに位置し、人口 1,200 人程度の小さな村です。

視察には、村長（写真右２番目）、副村長（写真右）、ガイド（写真左）の３名の女性が迎えてくれました。村長は、副村長時代も含め 10 年以上、この村の行政に携わっているとのことでした。

この地方は、ドイツの中でも太陽の日射量が多い地方であるため、古くからブドウ栽培が盛んであり、イタリアのトスカナ地方と並ぶワインの名産地でもあるようです。なお、この村には、樹齢 350 年を超すブドウの木があり、古くからブドウ栽培が行われていることを証明していました。村長、副村長からの説明は、以下の通りです。なお、副村長は、自らブドウを育てワインも醸造されているようでした。この村では、ワインと村の街並み、山の上にある古城とを結び付け“ワインツーツーリズム”なるものを行っています。視察時は、平日にもかかわらず、古城へ続く村道に、多くの観光客やノルディックウォーキングを楽しむ親子連れの姿を見ることができました。

この村は、人口が少なく、古い教会もあることから、宗教的な繋がりもあるようで、村長等を先頭として、村民全てが同じ方向に向かって進んでいるように思えました。村民がボランティアで、牧草地を果樹園に変えたり、野バラ園の手入れ等をしたりして、村民一人一人が村にとって役に立つようなことをしようとしているように思えました。

① 人口 1,200 人の村であるが、ホテル・ペンションの宿泊受入可能数は、600 人

- 現在、ワインをメインとしたワインツーリズムをしている。過去にドイツ連邦共和国主催の“自分たちの村には将来性がある”というコンペで銀賞をとり、その賞を受賞したことで、観光客が増えた。フランクフルトから１時間と近距離であるため、観光客が多い。視察当日も、リュックを背負ったノルディックウォーキングを楽しむ観光客の姿が見受けられた。観光客は、この地を訪れ、いくつもあるワイナリーのワインを楽しみ、近くの古城まで歩き、休日を楽しんでいる模様で、村内の宿泊者数は、近年、増加傾向にある。
- 村内には、ホテル、レストラン、パン屋、肉屋等がある。なお、幼稚園・保育園、小学校もある。

② ブドウ栽培面積は、250ｈａ

- 村全体の耕地面積は、1,132ｈａであるが、その内 750ｈａが森林であるため、残り面積 382ｈａの内、半分以上でブドウ栽培が行われていることになる。
- ブドウ栽培箇所は、ほとんどが平地であるため、収穫が非常に楽である。
- 様々な品種（現在 22 種）のブドウを育て、様々なワインを醸造している。
- 後継者が確定しているワイン醸造所は、15 者。皆、専業でやっている。副村長も含め、大学でブドウ栽培等について専門的に学んだ“リプロームエンジニア”が多いとのこと。
- 村内でワイン関連で働いている人は、半分くらい。
- 村内のワインでは、ゲヴュルツトラミーナー品種のワインが最高においしい。ウェルカムドリンクのワインは、この品種のワインである。（非常に飲みやすい白ワインでした）
- 生産量は、10,500ℓ／１ｈａと決まっており、３～10 ユーロ／0.75ℓ／本

③ 通り沿いの古民家は、改修。

- 村内の通り沿いの民家は、新築で建て直すのではなく、改修にて景観を統一していた。通りを離れると、今風の新築の住宅が建築されていた。建築中のものもあり。
- 通り沿いの街路樹の落ち葉は、住民が清掃し、行政サイドが収集を行う。

ウェルカムワイン（ロート村製ワイン）

公民館のトイレ（男子便器の位置が高い）

３５０年以上前のブドウの木

その説明看板

古民家の通り（建物の色、高さ等統一）

古城へ通じる村道（石畳）

古城へ通じる村道（石畳）

古城へ通じる村道（石畳）

新興住宅地の様子。高い建物は教会。山の上に古城

新築中の住宅

新興住宅地に止めてあったマスタング

マンホール蓋（合流式）

１０月１８日（木）　１５：００～　ドイツ　バーデン＝ヴュルテンベルク州　マイスバッハ

研修目的：有機農法を行う農家訪問について

有機農法を行っている個人農家を訪問（経営者：写真左の男性）。この農家は、家族＋２名の従業員で、38ｈａもの広大な土地を耕作している。1989 年から有機農法に切り替えた模様。耕作地 38ｈａの内、８ｈａが牧草地と森である。現在、20～25 頭の乳牛・肉牛も育てているとのこと。

良質な土壌をいかに守っていくかということを考え、土壌を良くする為にルッツェルングラスという家畜の餌となる牧草を２年間作り、３年目は小麦を育てるといった複数年計画で耕作を行っている。小麦のほかは、ライ麦や西洋麦を交互に耕作している模様。なお、小麦類の穀物類の一部は、製粉所に売っているとのこと。

なお、この農家では、1 年程前から、連体的農場経営を行っている。この経営は、健康的な食事をとりたいと思っている（有機農法に関心を持っている）一般の方より資金を調達し、収穫できた作物の一部を資金提供者に還元する手法のことで、現在、150 人程度が資金をこの農家に提供し、農家からは有機野菜の提供を受けているとのこと。現在、80 ユーロ／月徴収しており、毎週、出資者には、収穫され

た有機野菜の詰め合わせセットを届けている。現在の詰め合わせの内容は、人参、玉ねぎ、ジャガイモ、自家製パン、チーズ、ソーセージ、肉等。なお、次年度は、100 ユーロ／月に値上げしたいと考えているとのこと。また、乳牛からとれた牛乳も販売している。(※1ユーロ：102 円　10 月 30 日)
　最近では、牛舎の屋根で太陽光発電を行い、全量、売電している。

【質問】肥料と病害虫防除はどうしているのか？
【回答】ルッツェルングラスで土壌が良くなり、野菜の方も肥料を使わないで済む。害虫は、収穫に影響が出るほど、つかない。

【質問】なぜ、有機農法に切り替えた？
【回答】自然環境に良いから。クリスチャンとして自然を大事にすることを考えた時、この方法しかないと考えた。

【質問】なぜ、輸入飼料を使わないのか？
【回答】海外では、飼料を作るため、環境破壊が行われている。少しでも環境破壊を防ぐ為、輸入飼料は使いたくない。

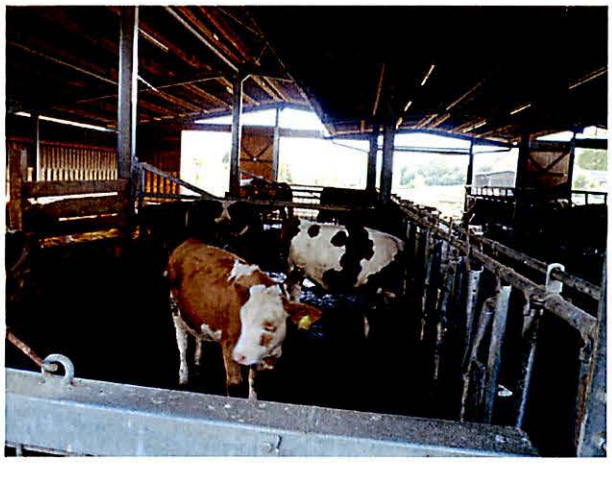
【質問】家畜の糞尿の処理は？
【回答】畑にまいて肥料として使用している。

　なお、他の研修者がとれたての生乳を購入し飲みましたが、お腹をくだすことはありませんでした。私は、胃腸が敏感な体質の為、飲みたいのを“ぐっと”我慢しました。高いお金を払って安全な野菜をとりたいと考えているドイツ人が多いことに驚きました。また、“北海道かぼちゃ“という日本の品種のかぼちゃを栽培されていることにも驚きました。

農家の自宅前（牛乳自動販売機の看板）

資金提供者へ配達する野菜等

牛舎（この屋根で太陽光発電を行っている）



付近の子供（姉弟）

１０月１９日（金）　午前中　ドイツ　バーデン・ヴュルテンベルク州　ハイデルベルグ市

研修目的：ハイデルベルク市新旧市街地の再開発及び環境について

ハイデルベルク市は、ミュンヘン市の約 80 km西、ライン川とネッカー川の合流点に位置し、ネッカー川に架かるカール＝デオドール橋やハイデルベルク城で有名な都市である。この都市の人口は、約 14 万人。ドイツで一番古い（約 600 年前にできたと言われている）大学を有する都市でもある。

今回、“ハイデルベルク市の再開発の今と昔”について視察を行いました。なお、私どもの要望により、午後から研修を行うカールスルーエ市に在住の日本人ジャーナリスト：松田雅央氏に説明をしていただきました。

【ハイデルベルク市（旧市街地）の再開発について】

旧市街地は、全面石畳の道路であり、この石畳の道路、道路沿いの高さが統一された建物が観光客の目を奪う。しかし、車椅子の方にとっては、この石畳の道路が“大変迷惑な道路”に一変するとのこと。そのため、一部の道路では、身障者に影響のないよう、道路中央部を自然石に変えた改修例もあるようである。

旧市街地は、ライフラインは全て地中化されており、下水道は合流式で処理されている。石畳の道路上の雨水は、道路と同じ自然石を円弧状に並べた流路溝、集水桝にて処理している。なお、石と石の間詰めは土であり、所々、石が無くなり段差が生じているところがあった。

旧市街地一体、この街並みを守ることを最優先とし、仮に建物を改修する際は、外観（色やデザイン等）は、変更することができないよう条例等で縛りをかけているようであった。なお、旧市街地一体は、観光地となっており、通り沿いの建物は、１階はレストラン等で、２階以上は居住空間となっている。

旧市街地のメイン通り・街並み

旧市街地の脇道

旧市街地の脇道

旧市街地の脇道

旧市街地の人口は、1960 年代、減少傾向にあったようである。原因は、既存住宅にあり、問題点は、古い、汚い、風通しが悪い、住み辛い等々。その為、市では、人口減少に歯止めをかけるため、1970 年代に旧市街地の再開発に着手しました。その再開発の目的は、“既存建物を残しつつ居住空間を確保し、風通しを良くする”で、市としては、以下の点について、地権者の理解を得たようである。

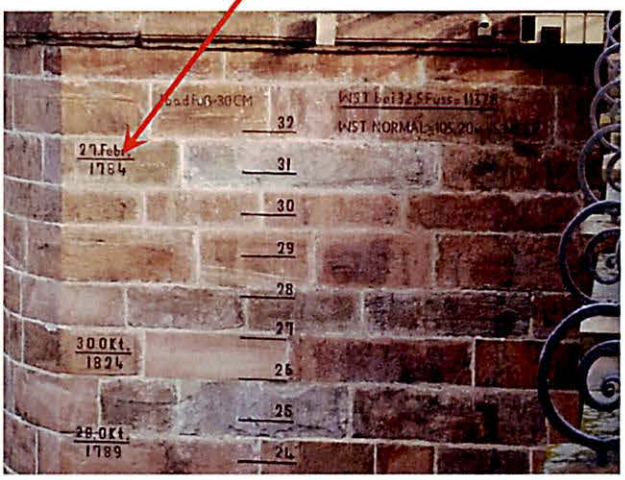
① 道路を直線的にするため、支障となる一般住宅の外壁を撤去した。
② ２階以上の居住スペースについて、20 ㎡／１世帯であった床面積を、40 ㎡／１世帯の床面積に改修した。
③ 改修費は、建物所有者と自治体で折半とした。
④ 改修後の家賃については、値上げしない。

最初に着手した再開発完了当時の写真

当時の状況を示すパンフレット

以下の写真は、上段写真部の現況です。下の写真中央部の門（赤丸部）が開いていれば誰でも入って良いということになっています。この広場は、共有の場であり、入口を閉めていれば、居住者専用の空間となる。研修時は、半分開いていたため、広場内に入ることができました。

【カール＝デオドール橋について】



ライン川の支流ネッカー川に架かる橋であり、写真左手には、有名な“哲学の道”があり、写真右手には、旧市街地とハイデルベルク城があります。ライン川は、スイス、フランス、ドイツ、オランダと数ヶ国を流れていますが、ネッカー川は、源流がドイツであり、ライン川の合流部もドイツであります。

この地は、古くから洪水被害にあっており、写真赤丸部の壁面には、過去の水害発生年と水位が記載され、洪水被害と闘ってきたこと、洪水被害の記憶を消さない、といったハイデルベルク市民の意識の表れが垣間見えます。一時は、堤防を築くことも検討したようですが、“景観を損なう”との意見が大多数で、市民は、治水のため、“堤防”ではなく、“上流域での遊水池の確保”の道を選んだようです。その判断が功を奏し、現在のように大くの観光客を呼び込める観光名所の一つとなっています。視察当日も、中国人等の外国人が多数、観光に来ていました。

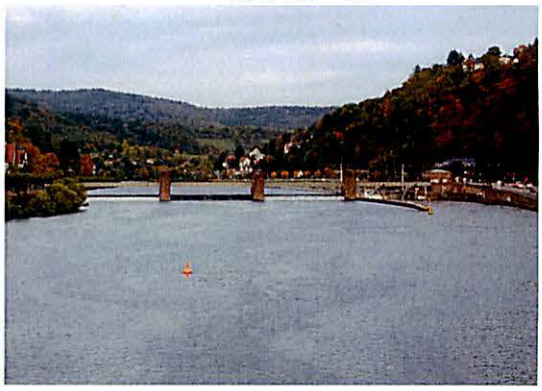
ネッカー川は、ライン川に合流することから、洋上交通も盛んであり、視察中も、石炭を積んだ輸送船が下流域をめざしていました。なお、この橋のすぐ下流には、堰があり、その堰の地下には水力発電所があるとのこと。また、輸送船を通すため、堰の上下流の高低差を解消するための輸送船専用の水門が２基ありました。観光客用の遊覧船が多数ありましたが、この橋に一番近い位置にソーラー発電装置を屋根に取り付けた遊覧船がありました。この船は、市がプロジェクトを立ち上げ、出資者を確保した上で、船主を募集したとのこと。船主が運営をしているようですが、運営費には、市からの補助金は一切ないそうですが、市は、広報誌で宣伝したり、橋に一番近い位置に船着き場を設けたりと優遇はしているようでした。

ハイデルベルグ城（橋より写す）

ネッカー川を下る輸送船

ソーラー発電遊覧船と船着場

橋下流の堰



【市役所前広場】

右の写真は、カール＝デオドール橋右岸側終点部の状況です。この門をくぐり真っ直ぐ進むと、旧市街地の中心部になります。旧市街地の中心部は、どの都市もそうですが、広場、市役所庁舎、教会の３点セットが必ずあります。広場は、付近のオープンカフェ等に開放されており、観光客が開放的にくつろげる空間となっていました。どの都市も市役所を旧市街地の中心部に置くことで旧市街地の活性化を図っているとのことでした。郊外に大規模ショッピングモールができたとしても不思議と旧市街地に人が集まってくるそうです。街の歴史を保ち、人を引き寄せる空間を造ることで、自然と人が中心部に集まってくる、理想的な街づくりのように思えました。

広場付近も含め旧市街地は、建物の高さが統一され、建物や屋根の色についても一体感のある色使いとなっています。これは、周囲が６階建ての建物であれば、６階建ての建物しか作れないよう規制をかけているようです。個人一人だけが規制を受けるのではなく、その周囲の人すべてが規制を受けることになっており、所有者の理解があって、統一された街並みが確保されており、そのことが古くからの景観を保持でき、最終的には観光客を呼び込む最大の要因となっているように思いました。松田氏が、“100 持っている権利の内、20 制限され 80 しか自由に使えない街と、100 全て自由に使える街とでは、20 制限されている街の方が街並みに統一感がある”と話されましたが、まさしくその通りだと思いました。

教会側から見た広場と市役所

市役所側から見た広場と教会

【ハイデルベルク市（新市街地）の再開発について】

ハイデルベルク中央駅の裏に操車場跡地があります。面積は、約 120ｈａ。現在、このエリアで再開発が行われています。名付けて、“Ｂａｈｎｓｔａｄｔ”（バーンシュタット。バーンは鉄道、シュタットは町）。松田氏の案内で旧市街地の視察の後は、新市街地の再開発地を視察しました。

この開発は、旧市街地よりも広い敷地に環境に配慮した新市街地（研究開発と企業と住居）を造ることを目的としており、全ての建物が、“パッシブハウス”とのこと。“パッシブハウス”とは、簡単に言うと、“高性能な省エネルギーの建物”のことであり、断熱、換気、開口部、窓、デザイン、エネルギー消費の６項目に基準値を設けた建物のことである。松田氏の話では、パッシブハウスは、建物内にいる人の熱を有効利用し、足りない分は、熱効率のよい暖房器具で補ったり、断熱材、３重窓により断熱効果を高め、熱を外に逃がさない構造の建物のことの様でした。今のドイツでは、３重窓が標準の様でした。

しかし、問題は、換気と夏とのこと。換気装置を常に稼働しておかなければ、“カビ”が生えてしまうとのこと。また、太陽光を取り入れるため、南側に窓を多く配置するようですが、夏季は、室内が非常に熱くなってしまうため、庇やブラインドを設け調整を行う必要があるとのこと。現に、既に完成した建物の外壁には、折り畳み式のブラインドのようなものが壁面外側に取り付けられており、日なたでは、ブランインドをおろし、日陰は、ブラインドが上がっていました。現場見学時は、鉄筋コンクリート製の建物の外壁面に断熱材を設置している最中で、外断熱構造の建物を直接見ることができました。

搬入されている断熱材

日なた部はブラインド閉、日陰部は、ブラインド開

開発区域内は、日本の工事現場と違って、現場入口にガードマンがいるわけではなく、普通に、マイクロバスで現場内に入って行くことができ、ヘルメットなしで誰からも注意を受けることなく、工事現場内を見学ができることに驚きました。見学時に、一般のドイツ人が、モデルルーム見学後、ヘルメットなしで現場内を歩いている姿が見受けられました。自己責任の国であるドイツでは、これが普通なんでしょうか？

区域内には、既に工事が完成し入居者のいる居住建物やオフィスビルがあり、開発がかなり前から始まり、今後も引き続き続いていく様子を見ることができました。

途中、道路改良工事（歩道工事）現場がありましたが、作業員さんがヘルメットをかぶっていないこと以外、施工状況（丁張り、水糸、管材料等）は、日本の現場と何ら変わりはありませんでした。

以下の写真は、左側側が建設中の幼稚園、右側が外構工事を残すのみの居住用建物の写真です。なお、居住用建物内には、既に人が住んでいる部屋がありました。

建築中の幼稚園（木材で目隠し）

居住空間（芝、植栽、池、地下に駐車場有）

１０月１９日（金）　午後　ドイツ　バーデン・ヴュルテンベルク州　カールスルーエ市

研修目的：エネルギーの丘について

カールスルーエ市は、1700年代に城等が造られたドイツでは非常に若い街で、ドイツ南西部・ライン河の東、フランス国境まで車で20分、スイス国境まで車で２時間ほどの所に位置し、人口分布集中の様子からみても、この市周辺が「西ヨーロッパのヘソ」にあたるようです。残念ながら、第二次大戦によって街は激しく破壊されたようで、他都市と違い、古い街並みや歴史的建造物はあまり残っていない都市です。

人口は約30万人。主な産業は石油化学、エレクトロニクス、電機、自動車関連で、多数の研究機関が立地するハイテクの街という側面も持っています。ドイツで最初の工科大学として1825年に設立されたカールスルーエ大学（現在は総合大学）では、メルセデス・ベンツの創始者カール・ベンツが学んだとのこと。

カールスルーエ市の工業地区の一角に“エネルギーの丘”と呼ばれる丘があります。ここは、もとは、ごみの埋立場です。埋立て当時のカールスルーエ市では、ごみを”資源ごみ”、”一般ごみ”、”生ごみ”の３種に分類し処理しており、資源ごみは、古紙、金属、木材、プラスチック、包装容器等でリサイクル工場へ運ばれ処理され、生ごみは、各家庭の台所ごみや植物ごみで、市の発酵処理工場でメタンガスに生まれ変わります。この丘には、一般ごみと資源ごみの分別工場で資源にならなかったものと、メタンガス発酵後にできるコンポストが埋立てられています。

ドイツは、日本と違って山が少なく、平地ばっかりな土地であるため、最終処分場は、山のように盛り上げることが慣例のようです。この丘の高さは60m、面積は22ｈａとのこと。かつては、カラスが飛び交う“消費浪費社会の象徴の丘”であったようですが、農家兼市議会議員をしていたミラショーンさんという一人の市民の発案により、“エネルギーを生みだす丘”に変わっていきました。ミラショーンさんは、この丘に風車を建設する前に自分の農場に自前で発電用風車を建設するなど、先日訪問した有機農家の方と同じように自分一人でも環境にやさしいことをしよう。と考える方の様です。この丘に風車を建設する際は、市民から出資金を募り、建設費の半分は出資金、残り半分は、銀行からの借り入れで建設費を賄ったようです。発電した電気は、売電し、その利益で銀行の返済と出資者へ配当金を払っているようです。現在、この丘には、３基の風力発電用の風車と斜面に太陽光発電用のソーラーパネルが設置されていました。

下表が、丘に建設された風車に関するデータです。（出典：環境先進国ドイツの今　松田雅央著）

	農場風車	風車１号機	風車２号機	風車３号機
設置年	1997 年	1999 年	2000 年	2002 年
最大出力	110ｋｗ	750ｋｗ	750ｋｗ	1,500ｋｗ
風車直径	20m	52m	52m	77m
年間発電量	約 10 万 kwh	約 120 万 kwh	約 120 万 kwh	約 250 万 kwh
建設費（ユーロ）	15 万	82 万	87 万	194 万
出資者数	0	135 人	160 人	1,000 口

今日のように、ドイツ国内に風力や太陽光等の再生可能エネルギーが拡がっていったこと、風車建設に多くの市民が出資したことなどを考えると、ドイツ人の国民性かもしれませんが、ドイツ人、一人一人に自然や環境を大事にする心があり、環境に対する意識が高い国民であることが分かりました。松田さんが話されていましたが、“ドイツでは、環境破壊をしてまで環境施設、例えば、森を切り開いてまで風力発電用の風車を建設したりしない。”と。日本では、“臭いものには蓋をする“ではありませんが、最終処分場や清掃工場等迷惑施設は、山を切り開き、人里離れたところに建設しているところが多々あ

りますが、ドイツでは、そのような考えは、ありえないように感じました。”市民が自分の街をこうしたい”と考えた際、日本では、行政サイドに要望するのが普通ですが、ドイツでは、自ら動き行動するのが普通の様です。市民が主体性を持って行動し、行政は、市民の背中を押してやる立場の様です。宗教的な繋がりがあるかもしれませんが、ドイツでは、市民が集まり“市民協会”なるものをいくつも結成し、自分の住んでいる街が少しでも良くなるよう行動しているようです。“高い税金を払ってるんだから、すぐやってくれ”という考えではなく、“高い税金を払ってるからこそ、自分たちで何かしなければ納得できない。街を良くする為には行政に任せるのではなく、住んでいる自分たちが行動すべきだ”というドイツ人の考えにひかれました。

以下がエネルギーの丘に風車を建設する際の問題点とその解決手段です。

【問題①】：ごみ内部で発生するメタンガスの処理

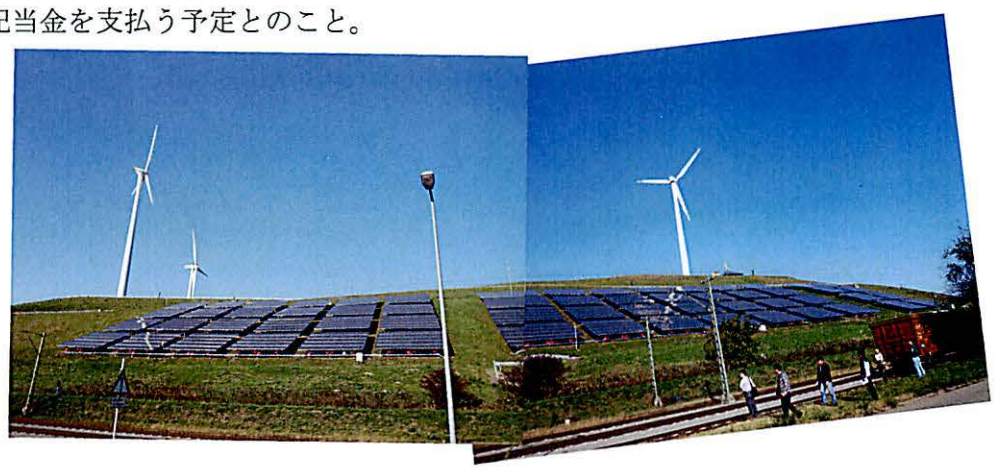
【解　決】：60本近くの鋼管を丘内部に打ち込み、メタンガスを収集。収集したガスは、コジェネレーション（同一燃料で電気と熱を同時につくる）の燃料として使用。

【問題②】：地盤対策。ごみの上に1,000ｔ以上の基礎と風車を載せる

【解　決】：風車の柱を中心とし、直径 40m程度のコンクリート製の基礎を造り不等沈下を防いでいる。また、200～300本のボルトで基礎と柱を接続しており、傾きを調整できるようにしている。20年の間に３ｍは沈下している模様。

【問題③】：建設費

【解　決】：市民出資＋銀行からの借り入れ。売電したお金で15年で返済予定。その後は、出資者へ配当金を支払う予定とのこと。



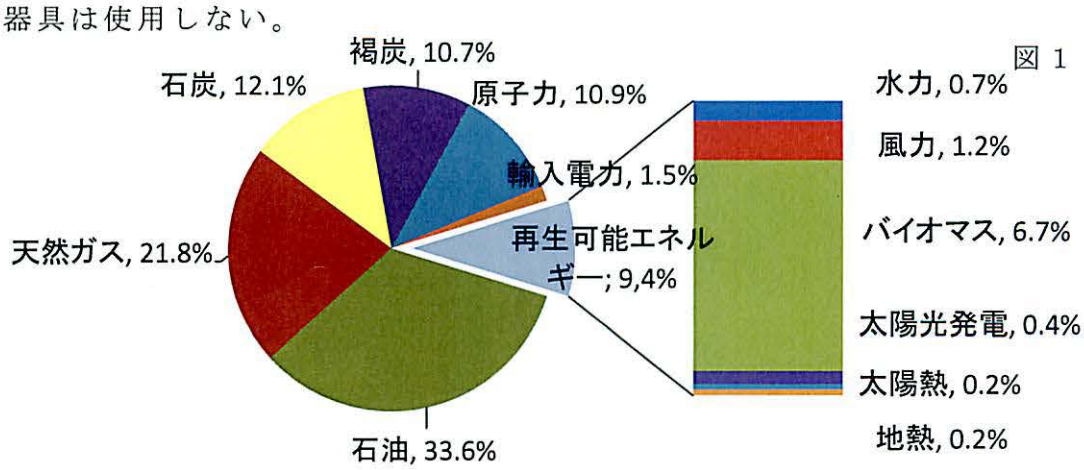
以下は、質問に対する回答

（１）現在のドイツにおける再生可能エネルギーの発電比率、可能であれば、カールスルーエ市における比率を教えて欲しい。また、一般家庭の消費電力量について教えて欲しい。宮崎県がある九州電力管内では、477kwh/月平均/3人家族との結果です。

【回答】

2010年にドイツで消費されたエネルギーの内訳は、図１の通り（出典ＡＧＥＢ）。なお、ドイツ一般家庭での消費電力量は、275kwh/月平均/3人家族程度とのこと。ドイツでは、日本のようにオール電化の家庭はない。また、冬は、電気を使用した暖房器具は使用しない。

図１



なお、ドイツ連邦環境省が2010年と2020年との各発電における比率の目標値を設定していますが、その内訳は図２の通りです。内側が2010年で、外側が2020年の数字になります。また、2030年の目標値等については、表１の通りです。

図２

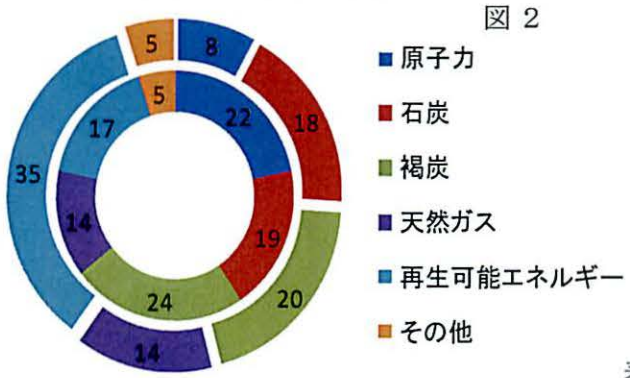


表１

発電内訳	2010年の実績値	2020年目標値	2030年目標値
風力	6.0%	14.9%	25.2%
バイオマス	5.5%	8.7%	9.9%
水力	3.3%	3.6%	3.8%
ソーラー	2.0%	7.3%	9.4%
その他	0.0%	0.5%	2.6%
全体	16.8%	35.0%	50.9%

（２）ドイツの再生可能エネルギーにおいて、今後、整備が伸びていく可能性を秘めている再生可能エネルギーは何ですか？なぜ、ドイツで再生可能エネルギーが今日のように拡がったのか？また、高い電力を買うことに対する市民の反対等は無かったのか？

【回答】

一番可能性があるのは、風力。ただ、それぞれの分野でポテンシャルはあると思う。これ以上、伸びると困るのは、バイオマス発電。ドイツ国土の６％程度がバイオマス発電の為の耕作地となっているが、これ以上、増えると食に影響する可能性がある。なお、風力発電については、ドイツ全域で風力発電の適地を調査した結果、国土の８％程度適地があることが判明した。現在、国土の２％程度が風力発電で使用されており、まだ、６％適地が残っていることになる。風力発電については、“景観を破壊する”との反対意見もあるが、最終的には、州政府の判断になる。

（３）再生可能エネルギー法による高価買取制度が終了した場合、今日のような再生可能エネルギーによる発電を続けるのか？また、続けられるのか？メルケル首相は、脱原発を訴えているようですが・・。

【回答】

メルケル首相としては、原発はもう少し長く使いたかったと思う。60%もの反対を押し切って原発の稼働を12年間延長する予定であった。その半年後に、福島の原発事故が発生し、脱原発を訴えるようになった。原発が停まると、電気不足に陥る。当然電気料金が上がってしまう。今現在、エコ電力の負担料は、125ユーロ／世帯／年程度。大体の人がこの額までは負担できるという額。これ以上は無理と考えるが、現在、政府は、184ユーロ／世帯／年に値上げしようとしているが、国民から叩かれているのが現状である。

（４）今までに失敗、企業が撤退した再生可能エネルギーの事例について教えて欲しい。その理由について。

【回答】

メガソーラー発電の買い取り価格の設定。今年の４月からエコ電力の買い取り保証期間は、20年間となったが、その中からメガソーラーは外れた。現在、日本でメガソーラー発電の設置が進んでおり、買取価格が43円だったと思うが、この価格は高すぎる。20円程度が妥当な価格ではないかと思う。企業が撤退していた分野は、ソーラー発電のセルの製造。安価な中国企業に押され撤退していった。

１０月２２日（月）　終日　ドイツ　ハンブルグ州　ハンブルグ市

研修目的：災害・防災及び市民協会・市民団体と行政の連携体制について

ハンブルグ市は、他の州と違っていくつもの都市が集まり州を形成しているのではなく、市単独で連邦州を構成する都市であり、７つの行政区に分かれている。ドイツの首都ベルリン市に次ぐ、ドイツ第２の都市で人口176万人で、他都市と比べ、城も宮殿もない商人の街として栄えた都市である。研修では、市庁舎を訪問し、午前中は、市職員で防災関係の担当者より、午後は、市民団体の方の話を聞きました。

【午前中：ハンブルグ市の災害・防災について】

ハンブルグにおいて過去の起こった、或いは想定される災害は、以下の通り。

① 船の事故

エルベ川の支流アルスター川の河口に位置する港湾都市であり、年間10,035万ｔもの荷を扱っている。2004年にタンカー同士の衝突事故が発生し、大きな災害となった。その際は、480ｔものヨウ酸が流れ出たそうである。

② 鉄道事故

以前、鉄道の脱線事故があったが、運転士がどこを走っていいかわからなかったようで、ガスタンク車が脱線し、もう少しで大爆発事故が発生するところであった。

③ 原子力発電事故

ハンブルグから６ｋｍ、60ｋｍ、80ｋｍ離れた位置に原発があり、福島の原発事故以後、原発から25km2範囲の住民の避難計画を作成している最中である。

④ 竜巻災害

近年、地球温暖化の影響かもしれないが、竜巻も起こり始めた。過去の被害では、30,000世帯が停電し、死者２人、30人が怪我をした。

⑤ 洪水被害

ハンブルグでは、日常茶飯事で災害である。堤防距離100ｋｍ、水門30基

⑥ 大雪

大雪による送電線の倒壊。過去に１億ユーロの被害が発生した。農家に電気が遅れず家畜が死んだり・・・・。なお、その時の電気会社の被害額は、400億ユーロだったと思う。

⑦ 健康リスク

南ドイツでは、ウィルスをもつ蚊が見つかった。豚ウィルス、外来種ウィルス等

⑧ その他

航空機の墜落、雪崩、山崩れ等

ドイツでは、福島の原発事故以来、安全性が確保できない８つの原発の稼働を停止いるようです。担当者は、現在、原発事故の際の対応マニュアルを作成中とのことで、福島原発事故の際、放射能に汚染された人に対する検査はどのように行ったのか？　ハンブルグの場合、25万人が該当することになるが、一人一人検査しなければいけないのか？　と逆に質問をされました。

ハンブルグでの洪水に対する防災対策の始まりは、1962 年の大洪水以降。この大洪水時は、死者 320 人、82,000 万マルクの被害が発生した。それまで、市役所内には、防災対策について考える部署がなかった。この洪水以後、今の部署を立ち上げ、防災について検討するようになった。“これで大丈夫”と言える防災マニュアルができるまでに約 20 年かかった。ハンブルク市では、防災担当部署に強い権力を与えており、行政側がリードするようにしている。

ちょうど、話を聞いている部屋が、災害発生時に本部となる指令室で、３つのプロジェクターとボタン一つで机の下からパソコンが上下するような机が配置されていました。（右写真は、上昇中のＰＣ）

担当者は、いろんなリスクに対する対策、救援をどうするか、救援した後の人間をどうするか、災害時に人が家を出なければならない時どうするか等々について考えているとのこと。また、どこにだれが避難したかわかるような対策をとっているとのこと。

災害が発生した際の参加する役所は、
港湾、７つの行政区、衛生、健康、まちづくり、環境保護、経済交通、警察、消防。ちなみに、警察は、10,000 人、消防は 5,000 人いるとのこと。

対策本部の組織は、60 人規模。情報収集や救援体制、役所内のいろいろな支援調整、マスコミ対応、住民への情報提供等を行っている。また、７つの行政区全てに地域の防災室を設けている。

以下が、担当者への質問です・

【質問】州と市が一緒であるが、災害発生時の政府機関とのつながりは？

【回答】協力体制はできている。政府としては、戦争中に使うものは、防災でも使いたいと思っている。災害時は、政府だとか、市だとかは関係ないは、政府には、自然災害時の指揮権はない。州政府にある。午後から話があると思うが、ＴＨＷという組織（市民団体）が防災・災害発生時には欠かせないので、各州にいろいろな市民団体がないと困難な状況に陥る。なお、ドイツ国内で一番団員数が多い市民団体は、ボランティア消防隊で 150 万人登録されている。本業の消防隊員は、４万人とのこと。

【質問】日本では、仮に洪水の際、避難勧告、避難指示、避難命令と３段階の情報を流すが、ハンブルクでは、決まりごとはあるのか？

【回答】避難命令等はない。指示に従わないものは、自己責任。また、避難の際、高齢者等優先することはない。ただ、障がい者は、優先される。障がい者を避難させる特別な救援隊（市民団体）がある。

仮に洪水が発生するおそれがある場合、過去の経験や潮の干満等から、９時間後に堤防等を超えることが分かっている。そのため、３時間かけて避難区域内に住んでいる 25,000 人に伝え、２時間で避難所に避難してもらい、洪水発生予測時刻の２時間前には全て完了してなければならいない。25,000 人を強制的に避難させるのは難しい。洪水の被害にあうリスクの対象者は、36 万人。

【質問】避難情報はどうやって流すのか？

【回答】７つの地域の場合は、市民団体が情報を流す。７つの地域の内、４つの地域が洪水にあう危険性を持っている。市民団体の職員が車に乗ってサイレンやマイクで放送する。指揮を出す

のが防災対策本部（役所）で、情報を流したりするのが市民団体である。なお、昨年度は、電話や無線を整備するため、70 万ユーロ使っている。情報の流れは、下記の通り。

指揮者（本部）　⇔　７つの地域　⇔　市民団体　⇔　住民

この時、市民団体は、指揮者とは直接話せない。話せるのは、地域の担当者とだけ。地域の担当者が指揮者と話せる。また、市民団体員の無線は、団体員だけしか話せない。団体の長だけが、地域と話せるようになっている。

【質問】市民団体の人は通常はどうしている？
【回答】普通に働いており、市民団体に属していることを会社や上司に伝える。仮に途中で仕事を辞めて作業に出る際、その間の賃金を企業が支払わない時は、行政側が支払う。ただ、企業側としては、市民団体に所属している人を優先的に雇用する傾向にある。理由としては、専門知識を持っていることと災害等の情報が早く企業側に伝わること等。

【質問】団体に所属する市民への教育は
【回答】団体が行う。市民団体であるボランティア消防隊は、訓練所を持っており、10 日程の基礎訓練と週に１回訓練を行っているようである。

【質問】団体に求めるものは？
【回答】能力である。市から、“このようなことはできるか？”と尋ね、“できる”と答えた団体に任せることになる。

【質問】条例等の整備は？
【回答】条例では、“どの市民もボランティア活動をすること”と定めている。企業側にも協力を求めることができる。例えば、クレーン作業が必要なときは、クレーン会社に。ただ、強制の場合は、金を支払う。また、消防関連の市民団体に属する者については、“心身ともに健康であること”と定めている。

【質問】防災計画を造る時の流れは？
【回答】作成する際は、市民とディスカッションを行う。市民がリスクを知らないと困る。議会でも地域でもディスカッションがある。出来上がった計画自体を市民と話すことはない。

【質問】ハード面の対策は？
【回答】この部署ではしていない。別の部署である。人が多くなると困る。災害が起これば、ここに各部局のスペシャリストが来てアドバイスを行っている。

【質問】教育はどうしている？
【回答】していない。今後、市民団体と手を組んでやっていきたいと思っている。

【質問】日本には、消防団という組織があるが、団員数が減ってきている。状況はどうか？
【回答】団員数が減ってきているということはないが、年齢が高くなってきている。大都市になるほど、ボランティアをおこなう人口が減ってきているのは確かである。

【質問】女性消防団体は？
【回答】いる。７．５％程度。消防団体員となるには、技術的な能力が必要なため、女性が少ない。なお、職業的な消防団は、18 歳からなれるが、技術的な知識が必要なため、大学職業後 25 歳くらいから入るのが普通である。

【質問】避難場所はどのような所か？
【回答】市内に 25,000 人が避難できる場所を確保している。避難所としては、使用していない学校であったり。ベットを配置している。毎年、市民にパンフレットを配布している。
（右写真は、避難所の様子の資料）

【質問】ボランティアを行うことのメリットは？
【回答】市民には、メリットはない。現在、例えば、大学入試の際に有利になるとか、検討中である。

【午後：市民団体の一つであるＴＨＷ（技術救援隊）代表者と】

ＴＨＷとは？

1950 年に国内外の救援隊として設立されたボランティア団体である。ドイツ国内の 16 の州を８つの州支部に分け、州支部の下に 60 の支部、さらにその下に 668 の下部組織がある。組織には、８万人おり、内４万人が救援隊員。27,500 人が予備隊員、14,700 人が青少年隊員。訓練や教育方法は、全国的に統一している。１つの支部には、必ず１台以上の車両を配備しており、全体で 8,400 台もの車両を持っている。

ハンブルクのＴＨＷ

ハンブルクには、本部と７つの地区支部がある。実働隊員が 555 人、予備隊員が 180 人、年配隊員が 265 人、青少年隊員が 129 人の計 1,129 人が所属している。

本部では、海外との連携や経営・予算、他役所との協議、団員の募集等を行っている。

【午後：市民団体の一つであるヨハネ救援隊代表者と】

ヨハネ救援隊とは？

ドイツ国内に９つの支部をもつ救急関係の団体で、主として応急措置、救急車の運転、救急の電話受付等を行っている。ただし、契約料を払っている人が対象である。例えば、

17 ユーロ：救急依頼の電話を受けた際、親戚に電話してくれる。
30 ユーロ：救急隊が自宅に駆けつけてくれる

説明を受けた部署が入っているハンブルク市庁舎のエレベーター

珍しいので、許可を得て写真を撮りました。右側が上りで左側が下りです。ぐるぐる休むことなく回っており、業務時間が終了したら、止めるそうです。

１０月２３日（火）　午後　オランダ　フローニンゲン市

研修目的：自転車道路網や駐輪場の整備状況について

フローニンゲン市は、オランダの北西部に位置し、ハンブルグから 350ｋｍ程度離れたところにあり、人口 18 万人程度の都市である。視察では、市役所を訪問し、経済観光局で自転車関連の担当者より説明がありました。

【駅駐輪場にて現地視察】

鉄道会社運営の駅駐輪場

駅駐輪場は、ＮＳ（オランダの鉄道会社）が有料で運営する駐輪場と、市が無料で運営する市営駐輪場が隣接してある。駅駐輪場は、2,700 台収容可能で、市営駐輪場は、9,000 台近く駐輪可能。市営駐車場は、24 時間営業しており、３人の職員が常時詰所に待機して対応している。

市営駐車場に停める条件は、“必ず駐輪スペースに停めること”放置車両対策としては、１週間毎に車両を確認し、停めっぱなしの車両の車輪には、紙製の警告シールをはり、そのシールが 12 日間貼ったままだと、撤去される。撤去された車両は、４週間から５週間程度、保管し、所有者が取りに来ない場合は、悪い箇所を修理して売却する。取りに来た所有者は、罰金（25 ユーロ）を払えば持ち帰られる。ちなみに 2009 年度は、6,117 台自転車の撤去を行い、１／３の人が自転車を取りに来た。残りは、修理可能なものは修理し売却した。その際の自転車売却益は、４万ユーロ。

警告シール

市営駐輪場

駅ホーム前の自転車屋・修理販売

【市役所庁舎にて】

市役所は、おしゃれなオフィスビルのような外観であった。応対してくれた担当者は、2004 年から市役所に勤務しており、自転車担当となって４年目とのことでした。

フローニンゲン市は、人口 187,000 人ですが、30 万台の自転車がある都市です。また、大学生と職業訓練校があり、約 50,000 人の学生が勉強している。

フローニンゲンには、アウトバーンが２本通っており、そのアウトバーンがＴ字型で交差している。そのため、Ｔ字型の周囲に農地等を配置し、Ｔ字型の中に商業・住宅地を建設し、アウトバーンと自転車を中心とした街づくりを行っています。この街が自転車の街となった経緯は、約 40 年前に与党となった政党が、“車の数を減らして自転車を使おう“という政策を打ち出したことから始まります。また、アムステルダム（南部）方面からの車両は、街の中心部を通過していたが、中心部にできるだけ車両が入らないよう、街を４区分に区切るような周回道路に変更した。その為、街の中心部に駐車場を４か所設けたが、料金は高めに設定した。今は、この計画が成功したと思っている。1977 年９月に市中心

部への車乗り入れ規制を行うとともに、公共交通機関と自転車は、街の中心部を通行できるようにした。そのため、自動車利用者が減り、自転車利用者が増えた。市役所前の道路は、車道が５車線あったが、現在では、人と自転車だけしか通行しない道路となった。

課題については、やはり駐輪場とのこと。駅に 9,000 台の駐輪場を設けたが、足りない。そのため、年末までには、9,500 台まで増設する予定です。10 年前は、駐輪場が無く、駅周辺は、自転車であふれていた。2007 年に地下に駐輪場をオープンさせた。当時は、１段だけであったが、足りなくなり、自転車置き場は２段に増設した。

この街は、10 年くらい前から、“自転車の街“と言われるようになった。現在では、205ｋｍもの自転車専用道路が整備されており、2006 年から 2010 年までの自転車道整備予算は、1100 万ユーロとのこと。

この街で自転車に対し行った事業等は下記の通りです。

① 自転車専用信号を新しくした。
② 右に右折する際は、信号が変わるのを待たなくても右折できるような標識を造った
③ 雨の日は、自転車専用信号の間隔を変える
④ 自転車の停車位置は、自動車の前
⑤ 自転車新規購入助成金：700 ユーロ。４年経過すればまた、700 ユーロ助成。
（通常の自転車の相場は、1000 ユーロ以上とのこと。）
⑥ ロータリーは自転車優先

一時期、自転車が至る所に停められ、非常に苦情が多いときがあった。特に学生のマナーが悪かった。その為、店の店主が店前に自転車を停めないよう、ポスターを貼りだしたが、市役所では、ポスター掲示を断り、“ここに自転車を止めてはいけない“という駐輪禁止の意思表示として、赤い布を置いたところ、そこには駐輪しなくなったそうです。

自転車を使用するようになり、医療費が減ったようです。自転車は、Ａ地点からＢ地点への単なる移動手段の道具ではなくなってきているようです。

近年、日本でも自転車が見直され、自転車に乗る人が増えてきています。日本では、自転車は道路交通法上、軽車両にあたるにもかかわらず歩行者と同じ歩道を通行することが認められていますが、今後、自転車の増加に伴い、自転車専用通路を確保しなければならなくなると思います。今回の研修では、オランダのフローニンゲン市だけでなく、訪問したすべてのドイツ・フランス各都市の自転車通行帯の写真を撮ってきました。どの国も車は右側通行で日本と進行方向の違いはありますが、整備の考えには、“自転車優先”があるように思えました。日本では、車優先ですが・・・・。視察中、数回、自転車とぶつかりそうになりました。自転車と歩行者の事故は、そんなに多くないようですが、仮にあったとしても“外国人歩行者と自転車”の事故かなと思います。今回の研修は、将来、整備しなければならないであろう自転車道について、勉強する良い機会となりました。

路面赤：自転車道

自転車専用信号と歩行者信号

自転車専用信号と歩行者信号

感　想

この研修の話をいただいた際は、正直、びっくりしました。今まで、係長職以上の方がこの研修に行かれており、私のような若輩者に声がかかるとは・・・。また、研修の話をいただいた翌日が、財団法人宮崎県市町村振興協会（以下、協会）への小論文（1,500 字）の締切日とのこと。勤務が終わり、自宅へ帰り、研修テーマのについて悩み、テーマ確定後は、資料・データ収集と、今日のようにインターネットが各家庭に普及していなければ、小論文は、翌日提出でききてなかったと思います。

研修生が協会に提出した小論文の内容により班が編成されていました。その結果、私は、第１班となり、農業・環境・市民共働・自転車交通関連について、５市２町２村の 10 名の職員に協会職員１名を加えた男ばかりの 11 名で研修を進めていくことになりました。私どもの班は、それぞれのテーマについて、２名から３名の担当者を決め、事前研修を進めていきましたが、事前研修では、自分達の研修テーマ以外にはあまり興味を示していなかった班員が、いざ、現地で説明を聞くと、皆、メモを取り、写真を撮り、質問を行ったりしたため、自分の担当テーマ以外にも興味を持ちこの研修に参加しているんだと感じました。

視察地では、説明者は、予定時間ぎりぎりまで説明され、かえって時間が足りないくらいでした。このことは、説明者が携わっている仕事や住んでいる街に誇りや愛着を持たれていることの表れであり、逆に、我々も各自治体の改革発展に少しでも役に立つ情報を引き出すのに必死だった証と思いました。

今回の視察で私は、環境分野についての担当でした。ドイツでは、マイクロバスでの移動でよくアウトバーンを走りましたが、車窓から見える農地のあちらこちらに風力発電の風車があり、ドイツが再生可能エネルギーに重点を置いている国であることを痛感しました。また、オランダとフランスにも行きましたが、ドイツほど、風車が多い国はありませんでした。ただ、それぞれの国で良い面もありました。例えば、フランスのストラスブールでは、路面電車（トラム）と停留所の段差がほとんどありません。これは、車いすの方のことを考えて対応と思いました。一方、ドイツでは、車いすの方は路面電車には乗ることができない程の段差がありました。オランダでは、ドイツやフランスと比べ、自転車の通行がやけに多く、環境にやさしい、人間の健康にとってもいい交通手段になっていることがわかりました。

目を閉じると、高さと色彩の統一感のあるドイツハイデルベルクの旧市街地、歩道者や車道に落ちた落ち葉を誰も清掃していないドイツとオランダの道路（おそらく住民も苦情を行政サイドに言わないのであろう。）、やたらと高い男子便器、電柱・公衆電話・自動販売機のない街並み、到着後２日目に飽きてしまったジャガイモ etc が目に浮かびます。この研修を通じ、自分で見て、聞いて、触って、感じた全てのことが自分の財産となりました。本当に「百聞は一見に如かず」と痛感しました。また、何よりも、事前研修を通じてお互いを理解し、研修後の懇親会で絆を深め合い、海外で９日間を過ごした研修生の仲間も大きな財産になりました。研修が５月にスタートして以来、研修中サポートしてくださった２名の宮崎県市町村振興協会職員と視察の道中、きめ細かい気配りでお世話をしてくださった添乗員の方々、これらの方々の支えなくしては、この成果は得られなかったと思います。最後に研修を企画してくださった協会及び行程と研修地との調整にご尽力いただいた旅行会社にも、深く感謝申し上げます。

今回の研修で得た自分の財産をこれからのまちづくりのヒントとし、日ごろの業務を行っていきたいと思います。また、数多くの職員にこの経験を伝えることも私に課せられた今後の研修課題の一つと思いますので、特に若い職員に伝えていきたいと思います。また、この研修で得た他市町村の仲間の人脈を大切にしながら、これからの業務を行いたいと思います。また、研修の仲間たちと”Prost（乾杯）”したいと思います。

今回、大変貴重で有意義な機会を与えていただいた関係各位の皆様に感謝申し上げて、研修の復命とさせていただきます。本当にありがとうございました。ぜひ、次年度以降も私より若い職員にチャンスが巡りますよう、この研修を継続していただきますよう、併せてお願い申しあげます。

課員	補佐兼文化振興係長	文化課長	教委総務課長	教育部長	教育長	職員課長	総務部長	副市長	市長

平成24年度　宮崎県市町村職員海外派遣研修事業「復命書」

期　　間　　平成２４年１０月１７日（水）～２５日（木）

研 修 地　　ドイツ
　　フランクフルト市・ハーナウ市・レバークーゼン市
　　スウェーデン
　　ストックホルム市

先般、命により、宮崎県市町村振興協会所管の海外派遣研修に参加させていただきました。今年度は、１２市町村（５市・５町・２村）からの２０名と同振興協会職員２名（都城市派遣、国富町派遣）の随行者を加えた総勢２２名が２班（各班１１名）に分かれ、それぞれのテーマで視察研修を行ってきたところです。

私は研修団団長として第２班に所属し、ドイツの２都市とスウェーデンの１都市を訪問しましたので、以下のとおり、復命いたします。なお、同研修の報告会につきましては２２日にひまわり荘にて実施予定です。

参考：第１班の訪問先

ドイツ・・・・・４都市　　農山村地域の環境・地域連携･交通網
　　環境・再生エネルギー
　　災害時の地域連携
オランダ・・・１都市　　交通網施策

平成２５年２月１５日

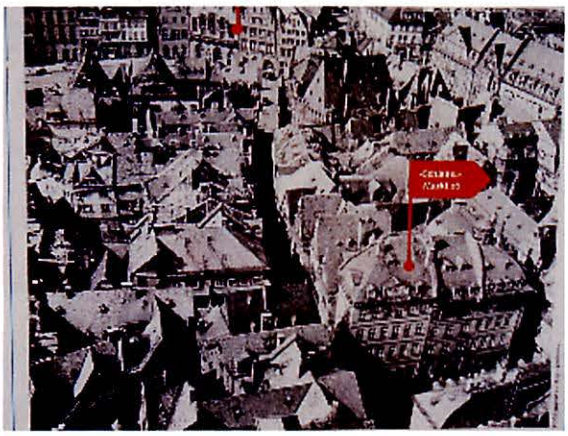
課所名：教育委員会文化課
補職名：副主幹兼文化財係長
氏　名：山　田　　聡　　印

１０月１８日（木）午前中　ドイツ　ヘッセン州　フランクフルト・アム・マイン市

目的：歴史資源を活かした市民と行政のまちづくりについて

フランクフルト・アム・マイン市（以下フランクフルト市）は、人口約 67 万人。周辺部を含めた地域人口は約 230 万人（宮崎県人口 113 万人の概ね２倍）を数え、ドイツ国内第５位の人口規模を有する都市である。東西ドイツが合併後、本来の政治的中枢都市として機能する首都ベルリンに対して、欧州でヒースロー空港（英国）に次ぐ規模のフランクフルト空港を有する金融・経済の中心都市として位置付けられている。因みに、フランクフルトは旧東ドイツにフランクフルト・アン・デア・オーダーとして所在し、これと区別するために「アム・マイン」を付けている。市内を流れるマイン川周辺には、ゲーテハウス（ゲーテの生家）など第二次世界大戦で大規模に破壊された旧市街・建造物が復元される一方、ドイツを代表するドイツ銀行・ドレスナー銀行をはじめ欧州の金融システムの中枢でもある欧州中央銀行の本店などドイツでは珍しい超高層ビル群があるなど、欧州全体における金融中心都市としての機能を有している。また、ヨーロッパでは古くから川の水運を利用した交通・運搬の要所として川沿いに都市が形成されており、フランクフルトもその例外ではなくヨーロッパ最大の水運事業が盛んなライン川の支流マイン川の水運を利用した物資運搬等を通じて国際的な見本市（メッセ）の会場としていち早く開催された場所でもある。現在、欧州中央銀行は超高層ビルとして建設が進んでおり、また、上空には空をキャンバスとして航空自衛隊ブルーインパルスの曲芸飛行を思わせるような多数のジェット機が往来し飛行機雲も絶え間なく見られるなど、欧州危機が言われている中で、欧州経済の牽引者としてドイツ経済の活力（現在の日本にほしい）を印象づけられた思いがした。

フランクフルト市は、「金儲けのみの町、バンクフルト」「フランクではなくクランク（病気の）フルト」など文化面が一切見受けられない町のイメージであったという。1970 年代はじめ、当時フランクフルト市の文化局長を務められていたヒルマー・ホフマン氏は、「金融と経済に偏った都市に未来はない。文化・芸術施設はクリーンな産業として都市に賑わいをもたらし、住環境と余暇環境は大きく改善する。文化都市は購買力の高い住民と優れた人材を集め、社会発展と経済発展が期待できる・・・・」として、文化と芸術が誇りになるだけでなく経済成長にも有効なことを示し、市長や議会を納得させたそうだ。ホフマン氏が文化局長に就任する以前、市の文化予算は年間 5%であったが、90 年代初めには 11.5%



戦災前の市街地

被災後の市街地

まで引き上げられ、支出比率がドイツ一位になったこともあるという。(延岡市の文化予算：H24年度当初市予算比0.4%、H24年度文化庁予算：当初国予算比0.11%) このような財政支出を後ろ盾として、1970年代より90年代初めにかけてマイン川沿いに博物館・美術館の通りを建設するプロジェクトが実施されている。元々マイン川沿いに歴史博物館や古代博物館が川の北側建っていたが、対岸にもドイツ映画博物館やシュデーテル美術館など7つの博物館など13館の施設を集中配置し、河川によって隔たれた北部と南部との融合を深め、文化都市としてのイメージアップを図っている。現在、この一帯は「博物館通り」若しくは「博物館の岸辺」と呼ばれ、ドイツ国内でも人々が集うまちづくりの成功例としてドイツ国内でも広く知られている。

今回の訪問では、こうした成功事例を通して、行政のみならず市民との協働活動を通じた生の情報を得るため、フランクフルト市より観光ガイドを受託している会社(GUIDED TOUR OF MUSEUMSUFER・以下ガイド会社)に所属するアンジェリカ氏にご案内いただき、博物館通りの概要と市民との協働活動など活用状況等の説明を受けた。

研修は、旧市庁舎前のレーマー広場に集合し、旧市街地の再整備地区を巡回しながらマイン川に架かる歩行者専用橋を渡って対岸の工芸美術館博物館付近まで案内していただいた。詳細は以下のとおり。

① ガイド会社(GUIDED TOUR OF MUSEUMSUFER)・市民ボランティア活動について

- イベント・展示会などフランクフルト市の文化学識部とともに企画したものを、市のOBが在籍するガイド会社が受託しているとのこと。
- ガイド会社は、常勤が20名でフランクフルト駅近くに事務所がある。ガイドは70名登録されている。アンジェリカ氏は、学生時代に観光ガイドの資格を取得しガイド会社(報酬あり)に在籍している。以来20数年間にわたって会社員と並行して週に数日程度のガイドを行っているとのこと。仕事の調整を上手に行っているらしく、日本では本職が非常勤であれば理解できるが･･･。
- ガイド資格について、4ヶ月にわたって理論と実技(実習)を行い、試験によって決定しているとのこと。
- 市民ボランティア(無料報酬)について、スポーツ部門や社会福祉部門は多く存在するが、博物館に関しては少ないとのこと。社会貢献これは意外な言葉と感じた。日本におけるボランティア活動としては、福祉施設等での活動はあるものの、歴史・文化に関する博物館・観光ガイド(九州国立博物館や各自治体博物館・美術館など)・イベントなどにおける活動が目を引く。例えば施設(本市の内藤記念館)の場合、展示会等で激務となる案内業務を補佐する業務として経費節減にも繋がるとともに、ボランティア側にとっても、生涯学習の一環として自身の資質向上、社会貢献、生涯教育施設での活動によって社会的な箔がつくなどのメリットが考えられると思うが、ドイツでは高齢者に対する活動が優先される社会なのか？圧倒的に日本より元気な高齢者が多いように感じたのだが･･。日本では総じて元気な方に対する社会貢献活動が多いように感じられるが、こうした姿勢は、国の社会保障費の軽減にも繋がっているのかと感じた。

② 博物館通りの企画や集客について

- フランク王国時代の戴冠式を真似たイベントの開催
- マイン川及び河川敷を利用した花火大会・ボート大会・サッカーのパブリックビューイング等を開催。
- 日独150周年記念(2012年)のイベントとしては、特にないが、最近日本人の芸術家の作品展を開催
- 観光客に対しては2日間通しのチケット販売を行うとともに、地域住民に対しては70€(7210円)の年間パスポートを販売しているとのこと。また、路面電車等の公共交通機関を利用したチケットに施設入場割引を付けるなどして、ドイツ全体で推進している低炭素社会の実現に向けた公共交通機関の利用促進を行っている。

・ 毎年８月に開催される「Museumsuferfest」（博物館まつり）では、4€（約 410 円）の共通券で期間中の博物館に入り放題で、マイン川沿いの博物館通りは歩行者天国となり、各国料理の屋台や野外ステージでの音楽ライブ、マイン川でのドラゴンボートレースなど、博物館の展示にとどまらない様々なプログラムが企画されているとのことで、子供から大人まで幅広い世代に対してのアピールを行っているとのことで、様々なイベントを継続させながら集客を計っている姿勢が窺えた。

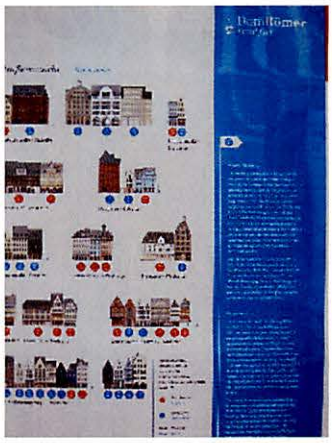
③ 博物館通りの施設及び再整備について

・ 旧市街地の一角にあったカール大帝時代（8 世紀～9 世紀初頭）の土地について、財団より市に寄贈。

・ 1970 年代より市のホフマン局長時代に古い建造物を博物館・美術館へと活用し、合計で 40 施設、周辺を含めると 70 施設にもなるとのこと。フランクフルトの博物館・美術館は単なる展示室や収蔵庫ではなく、建物そのものに美的価値があると捉え、国際デザインコンペや世界的な建築家を指名して超一流の建物を造ってきているとのこと。現在、1970年代～80年代に整備された施設について老朽化が目立つようになったため、数年前より、第二次世界大戦での被災前の写真等を活用して、以前の町並みに戻すような計画を進めている。その規模は、6000 ㎡の敷地で 35 棟を整備し、そのうち 15 棟は戦災前の復元を目指している。予算は、解体撤去に 1900 万€（19 億 5700 万円）、建設費に 2900 万€（29 億 8700 万円）を予定している。

町並み復元イメージ

・ 整備費用は、市及び企業の寄付などを活かし、整備後は内部空間を民間サイドで活用しているとのこと。日本では基本的に公共投資で行われ、直営若しくは財団・指定管理者による運営が進められているが、民間に賃貸・売却の手法は民間のアイデアによる地区の活性化・資金回収・メンテナンスを考慮すると参考になると感じた。



・ 整備に当たっては、市民が自発的にプロジェクトに参加しているとのことで、本市で進められている「延岡駅周辺再開発構想」と同様にまちづくりへの参加意識の高さが伺えた。設計はデザインコンペで 1 位・2 位の設計事務所が決定しているとのことで、赤色エリア（パネル写真の赤表示・15 棟）は復元を、青色エリア（パネル写真の青色・170 棟）は設計事務所 70 社による昔の外観デザインや町並み景観、地元の石材（日本と違って石造構造物が殆ど）を利用しつつ現代的でモダンな建築を行う方式に分かれているとのことで、ドイツにおける統一した町並み形成の基本的な考え方を確認できた。

・ 街並み景観の維持に関する規制（景観条例）については、国の連邦建設法典で、「各自治体における建築的およびその土地利用」の基準を定め、自治体に対して「建築管理計画」の策定を求めており、その中に市町村全域の土地利用を示す「土地利用計画」、土地利用計画に基づき区画単位の詳細な規制を示す「地区詳細計画」の二種類があるとのこと。市民サイドの意見として、「昔に戻すのが夢」とのことで、数年後を目指し文化都市として完成度を高めていく姿を楽しみにしている期待感が窺えた。

・ 対岸にある工芸美術博物館は、コンペによってニューヨーク在住の建築家リチャード・マイヤー氏を指名して設計されたもので、歴史的建造物となっている元々の博物館の 2 階部分と渡り廊下で結ばれ（私自身としては歴史的建造物に不要な構造物とも感じられたが）、白を基調としたヨーロッパ初の幾何学的な建物とされているそうだ。著名な現代建築家のデザインを採用することで、幅広い分野からの集客効果を期待しているとのこと。

④ 再整備にあたっての問題点

・ 現在フランクフルト市は予算の9%（1億6000万€・16,4800千円）の文化予算があるが、やや減額されつつあり、予定通り事業進捗で進むか不透明とのこと。

・ 改修前（現在）は中世の風呂場跡の遺跡が野外に露出展示されているエリアだが、市当局側は立体的活用の発想で、遺跡を建物に取り込んで1階部分を屋内展示場（写真参照）とし、上層階には貸し出しフロアなど多目的に活用できるブースを設けるとの構想を持っているが、従来の野外展示を中心とした空間利用を訴える市民グループがあって、今後の方向性が定まっていないとのこと。現在、本市でも新庁舎建設に伴う発掘調査で外堀遺構の記録保存など保存手法について検討しているが、遺跡保存の手法を探る一例として、今後も注視していきたいと感じた。

発掘現場

・ 旧建物を解体するとローマ帝国時代の遺跡が出現したため現在発掘調査を行っており、その保存・活用に苦慮しているとのことで、日本と同様の問題が生じている現状を確認できた。

・ アンジェリカ氏の意見として、博物館通りの改修工事が大規模に行われているため、ガイドする側として街並みの急激な変化に戸惑っているとのこと。

建物1階に取り込んだ遺跡の
露出展示イメージ

10月18日（木）午後　ドイツ　ヘッセン州　ハーナウ市

目的：先遣を活かしたのまちづくりの事例視察

ハーナウ市は、フランクフルト市の東25kmに位置し、人口約89000人を数えヘッセン州6番目の人口を有する都市である。ドイツにおける街道として、ロマンチック街道、アルペン街道、古城街道等があるが、ここはグリム兄弟の出生地で、北のブレーメンまで続く「メルヘン街道」の起点になっている。
また、市内にあるヘッセン人形博物館の資料貸出を契機として、平成13年度より鳥取市と姉妹都市を締結している。

ハーナウ中心部にあるバスセンターにて下車。その横では再開発工事？と発掘調査が行われていた。隣接する建物群の一角がグリム兄弟生誕地だったそうで、その傍らにサイン（案内板）もなく石碑がひっそりと佇んでいた。通りを抜けていくと一気に視界が広がる市役所前広場があって、そこに兄弟の銅像が建っていた。その姿は、広場の空間や由緒ある市役所建物の景観とマッチした絶妙な雰囲気を醸し出していた。一方、ヨーロッパでは酸性雨の影響による屋外にある銅像等の文化財への影響が指摘されているが、この像（写真）もペンキを垂

らしたような腐食が見受けられ、保存修復の必要性を感じた。通り沿いの売店では巻き寿司が販売されており、日本食が食材として広く認知されていることを改めて感じさせられた。

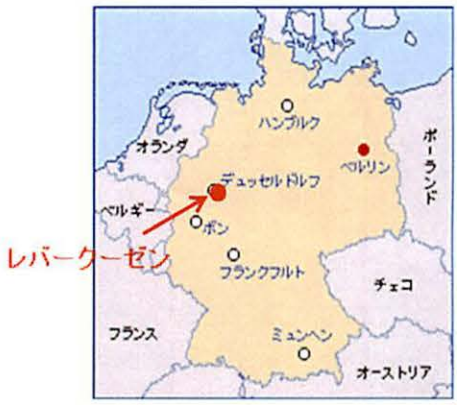
夕方、ヨーロッパらしい天井の高いプラットホームがあるフランクフルト中央駅よりＩＣＥ（新幹線）でデュッセルドルフ駅に移動。ＩＣＥは新幹線と同じ広軌のレール幅で、日本の新幹線より窓が広く開放感があった。日本ほどカーブは多くないものの起伏があるためか最高速 300 kmで下る際に少し体が浮く感じがするなど少々違和感を覚えた一時であった。

１０月１９日（金）午前・午後　ドイツ　ノルトライン＝ヴェストファーレン州　レバークーゼン市

目的：総合型地域スポーツクラブを通しての健康増進及び地域つくり

レバークーゼン市はライン川右岸に位置し、デュッセルドルフ市の南約 25 km、ケルンの北約 10 kmにあたる。人口は約 161000 人を数える。市内には、世界的に有名な製薬会社のバイエル社（バイヤー）が所在し、ブンデスリーガに所属するバイエル・レバークーゼン（細貝萌が所属）の本拠地でもあり、収容人数３万人のサッカースタジアムを有している。

ここでは、バイエル・レバークーゼンのスポーツパーク（Sportpark　Levekusen）に訪問し、レクチャールーム及び施設にて Mr. Laux 氏をはじめとする担当者３名からお話を伺った。詳細は以下のとおり。



① レバークーゼンスポーツパークについて

- レバークーゼン市の直営として運営されていたが、市予算削減（合理化・人件費削減・合理的な運営）に伴う独立した有限会社として 1995 年にオープン。直営時代は約１８０名近くの職員がいたそうで、現在は８８名の職員の内５５名はプール関連の業務に従事しているとのこと。
- 施設運営でのマイナスを補うために、50%の株（会社設立時に購入）を保有する市内のエネルギー会社(EUL)の配当金（1100 万ユーロ）及びヨーロッパ№.１の電力会社(RWEAG)の配当金（100 万～180 万ユーロ）をはじめアリーナのネーミングライツ(現在スニート)、各スポーツにおける広告料収入(バイエル社・ゴミ処理・ビールメーカー・レンタカー・ラジオ局・銀行など）によって、現在は市からの補助金収入は殆ど得ていないとのこと。これらは、有限会社組織に移行したことによって自由な発想が可能になり出来た事で、民間活力の導入による経費節減の手法として参考になる一方、運営する職員側の営業努力や企画力等の資質が問われる状況となり、責任の重大さに耐えられるか不安な一面も感じた。
- バイエル社は最大の支援先であるサッカーチームへの支援額は、年間 1000 万～1500 万ユーロ（10～15 億円）とされ、サッカー以外に 500 万ユーロ支援しているが、以前より半減しているとのこと。
- 我々は常に利用者（客）の嗜好に目を向けながら対応することが重要で、スポーツ種目にも不人気種目は廃止（国内有数のバスケットボールチームを解散）したり、施設をコンサート会場等のイベ

ント利用にも開放するなどして収益向上を目指す努力が必要であるとのこと。

②スポーツクラブが市民に定着した理由について

- 元々市はスポーツで大きな役割を果たしていたという。それは、工業都市としてバイエル社のPR手段として100年以上にわたりスポーツ振興に力を注いできた経緯がある。
- バイエル社からの多大な支援を原資として市のスポーツ振興にも投資され、オリンピック・パラリンピックでは各々６４個以上のメダル獲得などドイツ国内でも輝かしい成績を収めている地域となっているとのこと。こうした活躍の原点は、底辺を支える市内にある何らかのスポーツクラブに参加しているスポーツ人口が多いことを裏付けるもので、実際市民の１／４の４万人の会員がいるとのことで、そのうちの２万人がバイエル社傘下のスポーツクラブに所属しているという。１クラブあたり１５０人程度で１４５団体存在。の組織であるとのこと。日本の企業でそこまで支援しているものはあるだろうか、企業のスポーツ振興に対する熱き想いを痛感した。

③ スポーツクラブの活動内容について

- 市内では、１団体約１５０名の組織で１４５団体存在しているとのこと。
- ドイツではプール文化に対する認識が高く生活に欠かせないアイテムになっているとのこと。メンテナンスの影響か小中学校にプールが存在しないとのことも影響しているのかと感じた。
- アクアビタール（水泳教室）にも力点を置いているそうで、年間400コース（ファミリー・フィットネス・リハビリ）を設定しているそうで、中でも健康増進・維持の観点から水中フィットネスに対する関心が高くなっているとのことで、延岡市内のスポーツクラブ（ターザンスイミング）でも同様の傾向を感じていたので納得した。
- 水泳について、従来は競技を主体としていたが健康増進・維持の源になっている。一方、運営面では水の確保や水温維持などにかかる経費の半分しか収入が得られないため、他の収益を回している状況であるとのこと。メンテナンスについては技術部門が日々経費節減に向けた開発に努めており、その技術水準の高さは海外にも誇れるものになっているとのこと。実際、2010年にオープンした施設では風力発電等の導入で、エネルギーコストを25%削減しているとのことで、今後の施設整備の参考になると感じた。

④ 今後の課題や展望について

- これまでの資産や資金の維持が可能かどうか。これはレバークーゼン市の将来像と連動しているとのこと。かつて、国内最大の石炭・製鉄をはじめとする重工業地帯の一角として繁栄していたが、衰退とともに一変しており、現在はバイエル社の盛衰にもかかっているとのこと。これは本市も同様であり、企業城下町としての一面が重なることから他人事ではない。
- 日本と同じだが自治体の財政が厳しくなっており、真っ先に削減されるのが文化・スポーツ分野であり先行きが心配であるが、他の地域と比較すればまだ裕福な状況。
- スポーツは青少年の健全育成にとって重要なツールだが、女性と高齢者の参加が少ない。特に女性にも参加を促すような、女性が利用しやすいような施設造りが必要との意見であった。
- スポーツ競技とは別に、４キロ程度のマラソン、２４時間水泳大会、都心部での人口雪によるスキー大会など、健康増進や自分たちでも楽しめるようなスポーツイベントを企画開催することが重要ではないかとの意見がだされ、観るだけでなく参加型の方式に対して納得。

屋内プール施設

スタジアム外周のホテル

⑤ 施設訪問

- サッカースタジアムは収容人数３万人を数え、外周に専用ホテルがある。ホテルの稼働率については、下部リーグの選手たちの合宿所を兼ねており、サッカー試合前後は満室になるとのことで黒字であるとのこと。このほか、屋内プール施設を見学。屋根は集成材で造られ丸味を帯び柔らかい雰囲気の構造。
- プールの一つはフィットネス専用になっており、高齢者の方が多く利用していた。

１０月２０日（土）終日　ドイツ　ノルトライン＝ヴェストファーレン州　ケルン市・アーヘン市

目的：自主研修

ケルン市：ローマ帝国時代の植民市として建設。ユネスコ世界遺産ケルン大聖堂を視察研修
アーヘン市：温泉保養地として発展。アーヘン大聖堂等を視察研修

１０月２１日（日）ドイツ　デュッセルドルフ～スウェーデン　ストックホルム市

目的：移動日

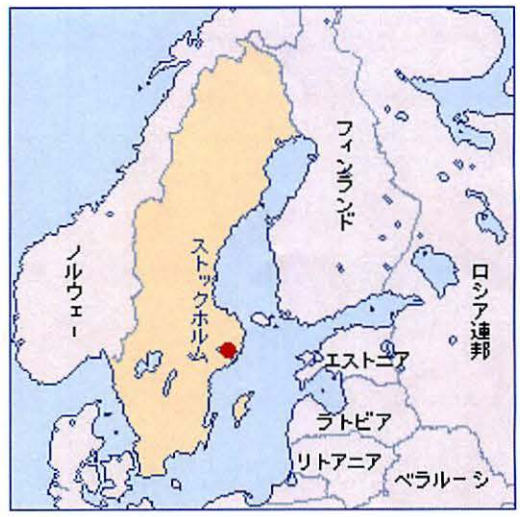
地下鉄構内（ストックホルム市）

１０月２２日（月）午前中　スウェーデン　ストックホルム県　ストックホルム市

目的：歴史資源を活かした取り組みについて

ストックホルム市は、北海に通じるバルト海北部の沿岸部に位置し、「水の都」「北欧のベネチア」とも呼ばれ、人口約75万人を数えるスウェーデンの首都である。町の雰囲気として、ドイツとは違って暖かみのある暖色系の外観デザインが施されており、１０月の訪問で３～８℃のコートが必要な気温を考えると、厳しい気候の北欧に住む人々の知恵によるものか？寒いながらも視覚的印象として暖かく感じられた。市の東部にあるユールゴーゲン島にあるスカンセン野外博物館は、1891年王室の狩猟場であったこの地にオープン。以来国内外から多くの来場者を迎えているという。

今回の研修では、同博物館の学芸員の Ms. Anne-Marie Wallgren 氏にご案内していただいた。詳細は以下のとおり。



①スカンセン野外博物館について

- 1891年王室の狩猟場であったこの地に、国内の伝統的な建築物や生活様式が失われていくことを懸念した民族学者Ａ．ハセリウスによって世界最古の野外博物館としてオープン。

・ スウェーデンのミニチュア版を目指したもので、敷地内の施設配置は国内の地勢に併せて行われているとのことで、北エリアはスカンジナビア、南エリアは南部地域の建物配置するなどしているとのこと。
・ 1870 年代の建築物が多く、合計 160 の建物があり、最古の建物は 1180 年に完成しているとのこと。
・ すべてオリジナルで本物を移築しており、家屋内の調度品をはじめ、庭などの石畳状の敷石も写真や図面に記録しながら番号を付けて取り上げ・移動して厳格に復元しているとのことで、その手法は日本の復元と同様に見受けられた。
・ 老朽化している建物も多くあり、一部には、湿気によるカビの繁殖が見受けられるなどしており、保存修復に苦慮しているとこと。
・ トナカイなどの北欧の動物も飼育するエリア（動物園）を設置。

・ 運営は国と市が折半し、基本的に財団が運営しているとのこと。
・ 組織は上位組織として常任委員会があって、文化歴史・動物・建築・経営の部門に分かれている。
・ 入場料は有料だが、不足分については企業からの広告や個人からの寄付で賄っている。
・ 企業広告についても、歴史的景観に配慮して大きさに制限を設けるなどしている。
・ ６月上旬から９月下旬にかけては夜間２２時まで開館。
・ 夏至の頃には、当時の生活状況を再現した展示を行ったり、クリスマスマーケットを行うなどのイベント開催による集客を図っている。
・ 敷地内にあるセゴロア教会（1729）は国内で最も有名な教会で、夏場は１日５件の結婚式が行われているとのこと。

セゴロア教会(1729)

② 本物を残す理由は
・ 昔（本物）のスウェーデンを見せることがオープン時からの理念としてある。
・ 施設で販売している土産物も、安い外国産ではなく国内で制作されたもの。

③ 学芸員について
・ スウェーデンでは、日本のような学芸員資格は存在しない。大学卒以上で、民族・芸術・自然科学分野にわたり１４日間の講習を受ける必要がある、但し、語学として英語・スウェーデン語＋外国語１種類と社会的な交流（コミュニケーション）が出来るかが問われる程度とのこと。
・ Ms.Anne-Marie 氏は、博物館の職員且つ法律家でもあるとのこと。以前はSASのＣＡとして勤務経験を持つ。スウェーデンでは副業は可能で、他の仕事の合間に学芸業務を行っているとのこと。

④ 教育普及活動について
・ ９年間の義務教育期間内に、近隣の学校から見学が来ている。(学年はバラバラ)
・ 世界初の野外博物館としての知名度が高いようで、国内外からも青少年が訪れており、訪問時もロシアからの団体が見学に来ていた。

⑤ 課題や展望について

- 敷地は広大であるが、1940 年に行った移築以降は敷地に余裕がないため、新たな施設の移築が出来ないとのこと。
- 動物との触れあいができるエリアを広くしたい。
- 子供たちの動物とのふれあいを通じた自然を愛する心（精神）の醸成（子供たちのスカンセンを目指す）や、本物のスウェーデンを見せることで、国民として国の歴史や民族としての理解を深めることが、結果的に誇りを養い愛国心を醸成する場ともなっていく。これは我々日本人にとっても重要なことであり、次世代を担う子供たちに対して本物の歴史を伝えていくことの重要性を感じた。

１０月２２日（月）午後　スウェーデン　ストックホルム県　ストックホルム市

目的：歴史資源を活用した取り組みについて

バーサ号博物館・ガムラ・スタン（旧市街地）の視察研修

バーサ号博物館は、１７世紀前半の当時世界最大級の戦艦が湾内に沈没していたのを 1961 年に引き揚げられ、1990 年より同博物館に復元展示されている。全長 69m、幅 11.7m、高さ 52.5m を測り、その規模や背面の彫刻の繊細さに圧倒された。日本でも木造製品の復元は行われているが、これほどのものはない。最近、長崎県の松浦湾にて発掘が行われている国史跡「鷹島神崎遺跡」で確認されている元寇（12 世紀後半）の船でも長さは約 25m 程度である。保存処理には相当の技術を要するため困難を極めているようで、展示中の状態で修復作業が行われていた。今後、我が国でも元寇船の復元展示となる場合の参考になると思われた。

ガムラ・スタンは、ストックホルム市の旧市街地で王宮や石畳の広場や路地が張り巡らされており、建物単独ではなく、町全体が歴史的情緒のある雰囲気に魅了され、宮崎で言う美々津や日南の木造の歴史的建造物群とは違った感じで非常に良かった。やはり、このような建造物は単独ではなく町並みとして保存していくことの必要性を改めて感じた。

１０月２３日（火）午前中　スウェーデン　ストックホルム県　ストックホルム市

目的：住み慣れた地域で最後まで暮らすための町づくり

ストックホルム市役所

ノーベル賞会場（演壇）

今回の研修では、ストックホルム市役所において同市の福祉部門に精通されている同市議会議員の Ms.Karin Hanqvist 氏にお話を伺った。この他、同市役所で開催されているノーベル賞の授賞式会場等を見学させていただいた。詳細は以下のとおり。

① スウェーデンの福祉施策等について

- ６７歳が定年。
- 基本的な考え方として、成人前後から親子は同居しない。お互いのプライバシーに関知しない一方、ケアが必要な場合は、サポート関係がある。親は将来のために自身で準備（バリアフリー建物等への引っ越し等）することが一般的という。
- 元気な高齢者が多いが、６５歳以上の高齢者の内、20%が何らかの支援を受けている。

・ 在宅ケアが基本で、ヘルパーがサポートする。
・ 援助が必要な場合は、地元の役所に行って申請し、審査後に決定。
・ 援助が決定すると、市町村・委託先事業所からのケアを受けられるシステム
・ スタッフは、ヘルパー・看護師・準看護師などあり、在宅困難時は、施設に移動して２４時間体制でのケアが受けられる。

② 認知症について
・ これまで研究されてこなかったが、シルビア女王の母親が認知症になったのを契機として研究が進んでいる。
・ 精神的な健康のために、文化活動に参加することによる予防。
・ 認知症のケアについて軽度は在宅。但し親族がいる場合を除いて一人暮らしはあり得ないとのこと。
・ 親族のケアは大変困難という場合は、精神的負担軽減のための施設入所もあり。
・ 親子の同居は
・ 認知症の方にどのように働きかけていくかの研究も行われており、その教育（シルビア教育）を受けたスタッフが認知症ケアチームにいるとのこと。対応方法の参考になるとともに、今後増加する同様の事例に組織的に対処する必要性を感じた。

③ ストックホルム市の対応について
・ 現段階では福祉施設は充足しているとのこと。但し、５年後には25%が65歳以上の高齢者となる。
・ 健康に対するケアとして予防策を実施しているとのこと。トレーニングジム利用料を低額に設定（通常の1/6）するとともに、理学療法士等による食事の摂取方法などの助言が受けられる。
・

④ 高齢化に伴う財政支出の問題は
・ 税率を上げるか、市民の負担を伴うことになる。

⑤ ケアの決定について
・ 市職員（アセスメントマネージャー）が、対象者のヘルプ内容を確認し親族とも相談した上で決定。
・ 申請は自己申告のみであるが、病院、親族、近所関係など必ずひっかかるので、日本にあるような孤独死はスウェーデンではあり得ないとのこと。

⑥バリアフリー化について
・ 新築はすべてバリアフリー対応。高齢者向けの住宅は子育て世代にも優しい造りなので、集合住宅に様々な世代が集まってくる。

⑥ ケアを受けている身寄りのない単身者について
・ 地裁が認定する「グッドマン」といわれる制度があって、市内に11000人いるとのこと。日本で言う青年後見人制度のような制度か。

１０月２３日（火）午後　スウェーデン　ストックホルム県　ストックホルム市

目的：住み慣れた地域で最後まで暮らすための町づくり
ブロンマ区の認知症ケアチーム

ブロンマ区は、人口約65000人で、65歳以上は約3500人。高齢者施設は市営３、民営５箇所程度が存在し、ヘルパーを106の事業所から選択するシステムになっているとのこと。

今回の研修では、ブロンマ区の認知症ケアチーム（Bromma Demensteam）に訪問し、担当者 Ms. Lillemor Hedenstrom 氏他３名からお話を伺った。詳細は以下のとおり。

① 事業所概要について
・ 24 時間体制で在宅ケア・施設ケアを行っている。
・ 準看護士の資格を持ち、前述のシルビア教育（認知症専門教育）を２年間学んだとのこと。
・ ケアまでの流れとして、申請を受けた市より決定した内容に基づいてサービス内容を決定。施設側が対象者・親族と面会し、情報収集を密に行って最終的な段取り決定。
・ 対象者との相性問題もあるため、信頼性を築くべく 14 人のスタッフから適任者を決定。

② サービス内容決定は
・ 市のアセスメントマネージャーが決定するが、「必要性」を基準としているため、現場のヘルパーとの見解の相違がある場合がある。この場合は、現場サイドよりアセスメントマネージャーに助言してサービス内容変更もあるとのこと。

③ スタッフのカバー人員について
・ 14 名のスタッフが在籍し、平均 3～4 人の対象者を管轄しているとのこと。

④ 認知症の見守りシステムについて
・ 徘徊見込がある場合は、親族が GPS を持っている。
・ 7:00～23:30 までは事務所で対応し、それ以外はナイトパトロールが対応するとのこと。
⑤ 高齢化に伴う需給バランスは
・ 現段階では問題なく、親族のケアがあるから現段階で問題なく、日本では介護疲れによる事件等が起きているが親族側にも介護に対するストレスは殆どないとのこと。

⑥今後の展望等について
・ 同じ問題を持つ家族のネットワークの形成等の促進
・ 親族には、これ以上の負担を掛けられないので、スタッフ増員必要。
・ 若者の福祉職に対する前向きの姿勢（賃金等を含めて）が持てるような仕組みが必要。そのために学生時代にバイトとして体験プログラム等の検討。

おわりに

デュッセルドルフの滞在時、班員と行った夕食会場の居酒屋で、たまたま日本人のグループと現地の方々との懇談が行われている機会に出会った。参加者は全員ネームプレートを着用しており、トイレにその１人に声をお掛けしたところ、日本の商社「双日」の支社長さんであった。お尋ねすると、デュッセルドルフ市役所職員との懇親会であるとのこと。デュッセルドルフは良いところで、欧州のほぼ中心に位置し、フランクフルト空港ほど混雑していなく、イギリスからロシアまで概ね３時間圏内であり、交通の便は大変良く、日本からの出張の際も昼出発で夜に到着するなど時差ボケに成りにくい。気候も良く日本企業が多く立地する理由にもなっているとのこと。また、ギリシャに端を発する欧州危機でドイツは大変ではないかとお尋ねすると、「欧州を牽引しているのはドイツだよ。ドイツが衰退すれば欧州は終わり」との発言に、ドイツで活躍されている方の説得力のある言葉であった。氏が言われるように、今回のドイツ訪問では、欧州中央銀行の大規模工事をはじめ各地で再開発が行われており、また大規模風力発電の導入や路面電車（日本では東京・福岡など各都市部にあったが交通渋滞を招くとの理由で廃止）を中心とする公共交通網の重点的利用、ディーゼルエンジン車（ベンツ・BMW・VW など）の多用など着実に低炭素社会に向けた新規施策を推進しており、雇用創出をはじめとする経済の活性化に大きく寄与しており、成長戦略に基づく具体的な投資の必要性を感じた。

今回の視察研修では、インターネット上で海外視察（旅行）の疑似体験が出来るようになったとは言え、「百聞は一見にしかず」にあるよう、スウェーデンの福祉施設訪問など実際の現地で活躍し日常生活

を送っている人々との出会い・見て・触れて・感じることの重要性を肌で感じることが出来たことは今後の人生経験を積み重ねる上で重要な機会をいただいたと感謝している。また、県内市町村から集った職員との連携関係が生まれたことはもとより、多岐にわたる分野での研修が出来たことも大きい。これらの経験を踏まえ、今後の様々な施策展開に反映できるように心掛けていきたいと思う。

今回、旅行会社とドイツ側（フランクフルト市）との事前交渉がうまくいっていなかったようで、当方の質問事項が先方に十分届いておらず、先月まで情報交換をせざるを得ない状況であったこともあり報告が遅れました。

ストックホルム市役所会議室（班員・ハンクヴィスト市議）