

海外行政視察報告書

視察議員

おばた久弥、今林ひであき、大森一馬

視察期間

平成 30 年 7 月 1 日～平成 30 年 7 月 6 日

視察先

フィンランド ヘルシンキ市・エスポー市

イギリス ロンドン市

デンマーク ドラウワ市

1 フィンランド

(1) ヘルシンキ市の都市交通について

<視察目的>

フィンランドのヘルシンキ市は、都市交通網が発達しており、特に市内は、HKL（ヘルシンキ交通局）の管理運営となっており、「地下鉄」や「トラム（路面電車）」「バス」「フェリー」などが連携しており、市民生活の利便性の向上が図られている。

一方、本市における都心渋滞についての対策も急務であり、「都心循環BRT」をはじめとした都心交通施策の展開が待たれている。

そのため、今回の視察に於いて、ヘルシンキにおける都心交通ネットワークの調査を行うこととし、具体的には、「地下鉄」「トラム（路面電車）」に実際に乗車し、どのような連携となっているのか、実際に乗車・乗り換え体験をするとともに、ここに至るまでのネットワーク形成に加え、さらに新しい施策の展開についての調査も行うこととし、本市交通施策との違いや今後の施策に生かす知見を得ることを目的とするものである。

<視察項目>

- ① 実際に「地下鉄」「トラム（路面電車）」の連続乗車による連携の確認
- ② 都市交通ネットワークについての経緯 ③ 新規事業への取り組み

<視察日時>

- ・平成30年7月1日（日）午後3時30分～午後4時30分
- ・平成30年7月2日（月）午前9時～午前9時30分

<視察先>

- ・地下鉄「ヘルシンキ中央駅」～「カンッピ駅」
- ・トラム（路面電車）「カンッピ駅」～「ヘルシンキ中央駅」
- ・ライトウリ（フィンランド・ヘルシンキ市都市計画部局の情報公開部門）

<相手先情報>

- ・地下鉄「ヘルシンキ中央駅」の職員
- ・ライトウリのボランティア職員「ネレ・ユーラホネン」氏

＜視察先で見聞した内容等＞

○ 地下鉄・トラム（路面電車）の連続乗車による連携の確認

ヘルシンキ市の公共交通である「地下鉄」や「トラム（路面電車）」「バス」「フェリー」は、HKL（ヘルシンキ交通局）が運営管理しているため、共通の乗車券となっている。

このため、1枚のカードで全ての交通機関（タクシーを除く）が利用できる。

基本の1回の乗車券は、2.9ユーロ（約380円）となっており、2Hの間、自由に何度でも乗車・乗り換えが出来る。

なお、24Hの間、乗車・乗り換えが出来るものとしてデイチケットが9ユーロとなっている。

また、ヘルシンキ市交通局の特徴として、交通網が4つのゾーンに分けられており、基本の1ゾーンから空港までの2ゾーンさらに、隣の市であるエスポー市までの範囲としての4ゾーンで、乗車チケット料金が異なる。

なお、ヘルシンキ市を超えた場合は、HSL（ヘルシンキ地域交通局）が所管することとなる。

※ヘルシンキ市～エスポー市間は、5ユーロ（約650円）、また、近郊間で24Hデイチケットは14ユーロ（約1800円）となっている。

乗車券の利用の仕方として、最初に地下鉄の券売機で購入し、改札機でチェックを行った後、降車駅のカンピ駅にて改札機でチェックを行った後、トラムに乗車したが、ここのトラムでは、改札機はなかった。

○都市交通ネットワークの経緯について

＜ライトウリの視察（ヘルシンキ市都市計画部局の情報公開部門）＞

ヘルシンキ市は、65万都市であるが、海岸線が入り組んでいるため、住宅地が少なく、海岸を埋め立てて成長した都市である。

そのため、市民の開発に対する関心は高い。

この部門の設置は、市長が保守系のため、情報公開が進まない中、市民からの要求により設置されたものである。

今回の訪問に対して、ライトウリの職員の意見は、都市開発における交通インフラは、計画的に一体的に行い、連携して整備すべきとの意見であった。

＜タクシー交通の状況について＞

タクシーについても、観光客に対する情報公開を含め、料金の自由化が図られている。

○ 新規事業への取り組みについて

＜自転車・歩行空間の確保＞

カンピ駅では、立体交差している貨物輸送のレール敷の跡地を利用し、自転車・歩行空間として利用されている。

<ハグ電車>

観光客向けを中心に40分間12ユーロ（約1500円）、トラム（路面電車）に乗り、市内観光を行う企画であり、ビール等のアルコールが飲める（有料）。



地下鉄改札機



2連節トラム



天井空間のある地下鉄



地下鉄車内の様子

<質疑応答>

○質問

乗車券を地下鉄駅の販売機で購入して、地下鉄からトラムに乗り換えたが、その際にトラムの改札機でチェックをしなかったため、乗車確認が出来ず、不正乗車ができると思う。対策はどのようなものか。

●答え

共通券となっており、色々な乗り物と自由に乗り換えが可能である。一方、チェック（確認）に課題が残っているが、不正乗車を取り締まるため、時々、職員が一斉に乗客にチェックする仕組みを取っている。不正した者は、高額な罰金を請求される。

○質問

カンピ駅の、レール敷の跡地の活用が、自転車・歩行空間となっているが、なぜか。

●答え

港から貨物輸送の交通体系が変わり、レール敷き跡地が使われなくなった。その際に、市民意見を募集し、市民アイデアで決定した。

○質問

ヘルシンキ市はどんな街ですか。特徴があれば教えてください。

●答え

ヘルシンキ市の人口は増加している。その要因だが、出生率は1.8人と低いものの、移民、特にソマリアからの移民が多いためであり、2世も増加している。

○質問

ライトウリには、集会所があるがその機能は？

●答え

ライトウリは、立地が良く、駅が近く、商業地域となっており、来訪者も多いため、市民からの要望で設置された。

本日は、夏季休暇期間（7月～4週間程度）であり、来訪者は少ない。

<所見>

ヘルシンキ市の都市交通は、ヘルシンキ中央駅を中心として、地下鉄・トラム（路面電車）・バス等が連携していた。それがすべて（タクシーを除く）、1枚のカードで利用できる共通乗車券のメリットは、本市交通局における地下鉄のカードである「はやかけん」と同様に、電車・バス等との乗り換えが自由にできる点と同じである。

なお、タクシーだけが、他の交通機関と連携できていなかったが、本年7月1日から料金の自由化となった一方で、情報公開が進められ、市民・観光客が明瞭でわかりやすく利用できることとなり、ある意味では、他の交通機関とも連携が図られているかのような印象をもった。

さらに、ヘルシンキ市は、道幅も広く、トラム（路面電車）バス等は連結した車両が採用されており、大量輸送システムとなっていた。これについては、後日のイギリス・ロンドン市交通との比較で論ずるが、本市の都心循環BRTによる渋滞対策において、道路幅は重要な点であり、どれを採用すべきかのヒントとなった。

また、複数の交通事業者による連携より、一括した管理運営が一番望ましいと思った。

本市では、西鉄・JR、本市交通局など分かれているデメリットにより、地下鉄・貝塚線との直通運転、博多駅前交差点の交通危険個所などの解消ができていないなど課題が多く、解決策のヒントとして捉えたい。

(2) ベーシックインカムの実施状況について

<視察目的>

フィンランドは、「ベーシックインカム」という制度を、世界で、初めて導入した国として知られている。

一方、日本では、ベーシックインカムの制度について、東京都知事である小池氏が提唱したことで知られている。

北欧フィンランドと日本における社会保障施策の違いについて、社会保障に充てる財源割合（消費税等 30%などの違い）や各保障施策の過多、取り組み内容等に違いはあるものの、資本主義社会と言う前提で、少子高齢社会の進行から、基本的な取り組み方針は同じであり、フィンランドが社会主義国家になったとも思えず（※Wikipediaでは否定しているが）、なぜ、フィンランドでこの施策が実施されているのか。経緯・実施状況について調査するとともに、近隣国での反応について意見を聴取する。

さらに、フィンランドにおけるベーシックインカムの今後の展開についても、調査を行いたい。

日本における一部政党による導入検討に対しての考え方の整理をしたい。

さらに、本市における母子施策・高齢福祉等の今後の施策の展開に生かせるための知見を得ることを目的とするものである。

※参考

ベーシックインカムとは、国民の最低限度の生活を保障するため、国民一人一人に現金を給付するという政策構想。生存権保証のための現金給付政策は、生活保護や失業保険の一部扶助、医療扶助、子育て療育給付などの形ですでに多くの国で実施されているが、ベーシックインカムでは、これら個別の対策的な保証を一元化して、包括的な国民生活の最低限度の収入を補償することを目的とする。従来の「選択と集中」を廃止し、「公平無差別な定期的給付」に変更するため、年金や雇用保険、生活保護などの個別対策的な社会保障政策は大幅縮小または全廃することが前提となる。・・・(略)・・・国民全員に無償で現金を給付するイメージから社会主義的と批判されることがあるが、ベーシックインカムは自由主義・資本主義経済で行うことを前提としている場合が多い。(引用=Wikipedia)

<視察項目>

- ① ベーシックインカムの導入経緯
- ② 実施状況 ③ 今後の展開
- ④ フィンランド国民・近隣国民（イギリス・デンマーク）の所見

<視察日時>

- ・平成30年7月2日（月）午前9時～午前9時30分（ライトウリ）
- ・平成30年7月2日（月）午前10時～午前10時30分（スイッチ）
- ・平成30年7月2日（月）午前11時～午前11時30分（カンッピサービスセンター）
- ・平成30年7月2日（月）午後1時30分～午後3時30分（認知症介護施設）
- ・平成30年7月3日（水）午前11時50分～午前12時（在イギリス日本商工会議所）
- ・平成30年7月4日（木）午後2時～午後4時（（デンマーク）アクティビティハウス）

<視察先>

- ・ライトウリ（フィンランド・ヘルシンキ市都市計画部局の情報公開部門）
- ・スイッチ（フィンランド・ヘルシンキ市の日本企業の子会社）
- ・カンッピサービスセンター（フィンランド・ヘルシンキ市のデイサービス施設）
- ・フィンランド・エスポー市の民間認知症グループホーム（HOIVKOTIVUOKSELA）
- ・在イギリス日本商工会議所
- ・デンマーク・アクティビティハウス（ドラウア市のデイサービス施設）

<相手先情報>

- ・ライトウリ（ボランティア職員「ネレ・ユーラホネン」氏）
- ・スイッチ（責任者リーダー「マチス・マーチン」氏）
- ・カンッピサービスセンター（ヘルシンキ市の職員「ディア・ボルシア」氏）
- ・民間認知症グループホーム（施設長「ラウラ・ホビアンキュリ」氏）
- ・在イギリス日本商工会議所（職員「大西優子」氏）
- ・（デンマーク）アクティビティハウス（ドラウア市職員シニアマネジャー「ハンヌ」氏）
（ボランティア「ケイト・ジョン」氏）

<視察先で見聞いた内容等>

- フィンランドで実施されたベーシックインカム制度の経緯について、
フィンランドでは、2017年1月に始まった制度である。

その内容は、失業者の中から2000人を無作為に抽出し、毎月560ユーロ（約7万8千円）を2年間支給するもので、導入するに際しての議論で、色々なメリットを提唱する方もいたが、私たち国民が理解したのは、自由に求職活動をしてもらい、新しい仕事が見つかってでも支給停止はなく、求職活動に支障をきたすことがないようにすることが一番の目的だったとの話を聞いた。

フィンランドでは、国内の失業率が9.2%と高く、また、職業の自由化が進み、誰もが職の不安定化が進んでいる中、転職時にも収入確保ができ、労働市場の柔軟性を高める

ことが目的であるという。

○ 実施状況

ベーシックインカムの実施にあたり、政府は、失業中の方から、無作為に 2000 人を抽出し、2 年間定期的に支給しており、政府自身も、対象者に対して、途中で追跡調査など行っていない。

このため、国民も誰が貰っているのか、うまく行っているのかの情報は全くない。新聞等で過去に記事が数度でただけであるとの説明であった。

今後、12 月の試験的な施策終了後に、色々な調査がなされるものと思われる。

○ 今後の展開

国民には、全く情報なく、予想はできない。

しかし、一方、スイスでは、2016 年の国民投票で反対になるなどの情報もあり、フィンランドでも 2018 年の 12 月をもって打ち切りとの情報もあり、今後の実施は難しいと思う市民が多く、予断を許さない状況である。

○ フィンランド国民・近隣国民（イギリス・デンマーク）の所見

視察先の意見の多くは、「知らない」「賛成しかねる」との意見が多かった。

「知らない」と答えた方の要因は、誰がもらっているのか、誰に支給しているのかは、公表されておらず、また、新聞報道も過去に数回あった程度であり、市民に対する情報不足があるためと思われる。

また、「賛成しかねる」と答えた方の要因は、フィンランドも社会保障が充実した福祉国家ではあるが、資本主義社会である証と思われる。

フィンランドでは、本年 12 月で区切りを迎える 2 年間の試験的な導入のベーシックインカム制度については、その成果を事後公表することになっているため、公表結果が待たれるが、視察先の方の意見は、これについても継続は無いだろうとの意見が大勢であった。

意見の 1 つとして、他の社会福祉制度である、例えば、イギリスが導入しているユニバーサルクレジット制度（複数の給付を一本化による効率的な運営を図る制度）やネガティブインカムタックス制度（負の所得税（所得が下がった場合は税免除から給付に転換））など色々と検討されており、どれが良いと言うことは、今は言えない、分からないと答えた。

ただ、今回のベーシックインカムでの、失業者の気持ち（職がない＝収入がないと言う不安を和らげる）を察すると一定の効果はあったのではないかと言う方もおられた。

また、近隣国のイギリスの在住の方（大英図書館職員・在イギリス商工会議所職員）は、全く知らないとの答えであった。

さらに、同様な福祉国家であるデンマークのそれも福祉に携わる方（デイサービス施設の職員＝自治体職員）も詳しくは知らないが、「働かない者食べるべからず（レーニンの言う意味とは異なる）」との言葉が印象的であった。



ライトウリの玄関



ライトウリ内で説明を受ける



スイッチ社を訪問（玄関口）

○質問

ベーシックインカム制度をどの程度知っているのか。

賛成か反対か。

●答え

- ・少し知っている・反対である（フィンランド・民間企業職員、フィンランド・公共情報センター職員、フィンランド・民間認知症施設職員、デンマーク・公共デイ職員）
- ・知っている・賛成である（フィンランド・公共デイ職員（失業者の身になって考えると））
- ・知らない。（イギリス図書館職員・在英日本商工会議所職員）

<所見>

今回、試験的に導入された、フィンランドのベーシックインカム制度は、日本の生活保護と同様に、最後のセーフティネットとしての役目ではなく、失業者に対する労働市場の柔軟性を持たせることに主眼があるとの説明で、納得するものがあつた。

なぜなら、ベーシックインカムが、社会主義国家でなく、資本主義国家における社会保

障施策という考えが受け入れられずにいたからだ。

福祉・社会保障が充実している北欧においても、また、イギリス（ある意味当然と思うが）においても、資本主義の基本である競争社会が生きていた。

すなわち、日本で東京都の小池知事が提唱したベーシックインカムとは、少し、性格を異にするものだと思われた。

小池氏が提唱したベーシックインカムは、A I（人口知能）からB I（ベーシックインカム）で、感覚的な話であり、具体的には、とてもわかりにくく、A Iにより職が無くなるため、社会主義的に国民にばらまくようなイメージとなっている。

生活保護や失業保険などの代わりに、社会保障全体の中での再分配として、新たな財源を必要としない事まで踏み込んでいくセーフティネットであれば、少しは理解されたのかもしれない。

このため、日本での導入・実現には難しいと思われるが、今後のフィンランドでの検証結果が待たれるところである。

なお、本市における母子施策・高齢福祉等の施策に生かせる要素は無かった。

(3) フィンランドの高齢者福祉施策について

<視察目的>

今回の視察の目的は、北欧には、多くの福祉国家があるが、その中で、フィンランドとデンマークの高齢者福祉・介護に対する考え方の違い・取り組みや実践状況について、知見を得て、本市の高齢者福祉・介護の行政を進める上で参考となればと考えている。

フィンランドもデンマークも、地理的には、北欧に位置し、地域柄も良く似ている。

また、資本主義国家でありながら、北欧地域は、社会保障・福祉が充実した地域として、有名で、特にこの２カ国はよく比較されている。

今回の最初の視察先である「フィンランドの高齢者施策」は、施設と在宅をマッチングさせながら、高齢者福祉・介護を進めていると思われる。

一方、デンマークでは、「できるかぎり住み慣れた家で介護する」という、在宅重視となっていると思われる。

施設と在宅の考え方については、本市の介護保険事業計画でも明記されているように、今、介護の主流となっている「出来るかぎり、在宅」について推進している。

その理由の１つは、施設整備には費用がかかり、介護保険料に跳ね返ることとなるためであり、このことは、ややもすると、本当に施設入所を望む方に対しての抑制につながっている可能性もあり、高齢者福祉・介護に対するどのような視点で、フィンランドの「施設と在宅のマッチング」、デンマークの「在宅重視」の考え方に至っているのかを調査したい。

<視察項目>

- ① フィンランドの高齢者福祉全般に対する考え方
- ② デイサービス施設の運営・あり方
- ③ 認知症グループホーム施設の運営・あり方

<視察日時>

- ・平成３０年７月２日（月）午前１１時００分～午前１１時３０分
- ・平成３０年７月２日（月）午後１時３０分～午後３時３０分

<視察先>

- ・カンピサービスセンター（フィンランド・ヘルシンキ市のデイサービス施設）
- ・フィンランド・エスポー市の民間認知症グループホーム（HOIVKOTIVUOKSELA）

<相手先情報>

- ・カンッピサービスセンター（ヘルシンキ市の職員「ディア・ボルシア」氏）
- ・民間認知症グループホーム（施設長「ラウラ・ボピアンキュリ」氏）

<視察先で見聞した内容等>

- ・カンッピサービスセンター

このデイサービス施設は、ヘルシンキ市の中心部にあり、地域の方（地域をブロック毎に分けられた）で、65 歳以上の高齢者、障害者、失業者が自由に出入りできる施設であり、1F の入り口付近のオープンスペースでは、色々な催しイベントの出張サービスがここで行われるとのことであり、この日も看護師の出張による血圧検査サービスが行われていた。

また、2F では、ボランティアによる裁縫教室も行われていた。このボランティア自身も年齢はゆうに 65 歳を過ぎた方ばかりであり、元気高齢者による高齢者介護を行う共助が行われていた。

市職員の説明では、この施設の特徴は、ボランティアの方々による運営がなされており、ヘルシンキ市職員も数名が在中するも、多くの活動は、年金受給者のボランティアを中心に、高齢者同士による福祉の実践が行われているとのことである。

- ・民間認知症グループホーム（HOIVKOTIVUOKSELA）

医師が経営する民間のグループホームであり、民家を改築した施設で、築数十年が経過している。建て増しを繰り返したため、施設全体としては、とても古い施設であった。

利用形態は、16 名の入居者がおり、それぞれに個室のユニット型となっている。

1 の部屋は、6 畳程度あり、家具は持ち込みとなっている。

日本のグループホームとの違いは、個室毎にトイレ・シャワーが完備されており、個人の尊厳を重視している。

入居者 16 名の年齢構成は、69 歳から 102 歳まで、平均 80 歳代で入居期間は 5 年から 6 年最高 17 年の方が在籍している。

入居に際しては、自治体による入居審査があり、面接して 1 週間の間に身体検査を行うとともに、正式な診断書による認知度の進行などの基準により、入居が決まる。

施設に対しての支払いとして、自治体から個人別にサービスチケットが配布され、残りは自己負担となる。しかし、別途に収入調査があり、収入（年金）が多い場合は、自己負担を差し引いた分のお小遣い程度は、手元に残る。

また、収入の少ない方については、原則、自己負担は生じないようになっている。

日本のように、共同スペース等に基準等も無く、個室についても民家の改修のため、広さも部屋で少し異なっている。

職員配置については、3 交代制で朝・昼は 3 名体制で、夜間は 1 名が最低基準となっ

ているが、この施設ではこれを基本としているが、常時+1体制で運営している。

職員別に担当を決め、個別に利用者への対応を行っている。1週間に1回のミーティングにより、入居者の状況把握に努め、半年に1度は、身体検査を行い状況変化にも対応している。

また、夜間でも常時責任者や医者とは連絡が取れる体制をとっている。

この施設の特徴は、部屋にいるより、共同スペース・庭に出て体を動かす、みんなで過ごすことをモットーとしている。そうすることで、「うつ」などにならず身体的・精神的な健康を保つことに心がけている。

また、看取りも積極的に行うようにしており、在宅生活を可能な限り、過ごしていただくという考えである。この考えは、フィンランド全体にある。

そのため、施設では、点滴程度であるが、看護体制もある。



カンピサービスセンターボランティアの方々
との懇談



カンピサービスセンター訪問（玄関口）



民間認知症グループホーム入居者との懇談



民間認知症グループホームにて説明を受ける



起き上がりのマシンの実践①



起き上がりのマシンの実践②



起き上がりのマシンの実践③



起き上がりのマシンの実践④

<質疑応答>

○質問

風呂の介助がいる場合は、介護従事者の手助けはあるのか。

●答え

基本的には、担当職員 1 人で対応している。但し、サブ担当も付けているので、介助が必要な場合は 2 人で対応している。

○質問

入所者が転倒した場合、マシン（機械）を使うのか。それとも介護者が手助けするのか。

●答え

この施設では、介護従事者が手助けして起こしている。

椅子から起き上がる時の介助としてマシンを使う場合がある（※写真参照）

なお、フィンランド自体は、マシンによる介助の手助けは進んでいると思う。

○質問

施設は入居者が選べるのか。

● 答え

利用者は、入居に際して、入居前に、色々な施設を見学するのが普通（一般的）である。そのため、面接時には他施設との比較で逆質問されることがある。それぞれの施設で特徴があるため、私どももこの施設の特徴である「アットホームな環境」「庭に出ての日光浴」を訴えている。入居決定後は、市から送付される本人の介護状況による公費割合と自己負担を協議（納得）して、入居してもらっている。

なお、公費割合については、自己負担（本人の年金）を差し引いてもお小遣い程度が残る仕組みとなっている。

○ 質問

家族の面会はあっているか。

● 答え

毎日来る人もいるが、それぞれである。

フィンランドでは、介護に関しては、家族は素人であり、専門家に見てもらうのが当たり前という考えが一般的であり、施設にお任せする感覚で面会に来ている。

○ 質問

ボランティアはいるのか。補助職員は不足していないのか。また、どんな人がいるのか。

● 答え

ボランティアはいない。

補助職員は、難民二世（国籍はすでに取得済みで言葉の壁もない）が多く活動している。

○ 質問

施設整備（増築・改修）の補助はあるのか。

● 答え

民間施設なので、公的な支援はない。

< 所見 >

最初に申し上げるが、フィンランドは、約 10 年前にも視察したこともあり、福祉・介護に対する経年変化を申し上げると、「変わっていない」というのが印象である。

それは、あまりにも、地理的には、北欧に位置し、地域柄、資本主義国家でありながら、社会保障・福祉が充実した地域として、有名であるが、約 6 年前に視察した南欧であるイタリア・スペインとは、全く異なる国民性であり、社会保障・福祉に対する考え方の違いがあったという記憶がそうさせているのかもしれない。

今一度、北欧と南欧との違いを考えると、北欧の堅実な考え方と南欧の大らかな国民性から、生活リズムからその環境まで、全く異なることのイメージを強く持つ。

そのため、将来に対する考え方の違いから、社会保障・福祉に対して、熱心である北欧とどうにかなるという南欧の違いが生じたものと視察を通して、再度認識した。

なお、今回の視察の大きな目的であるデンマークの在宅主義との関係では、フィンランドでも、今、介護の主流となっている「出来るかぎり、在宅」という考え方に対しては、「施設という枠組みは残しながら、在宅へ」という考え方になっているようであり、視察した民間認知症グループホーム（HOIVKOTIVUOKSELA）でも、施設という閉じ込められた雰囲気ではなく、出来る限り、在宅で暮らしているという生活を実践していると感じた。

また、カンッピ・サービスセンターは、在宅生活する方々が、閉じこもりとならないように工夫されたプログラムを公的に展開していたのが印象的であった。

2 イギリス

(1) 国立大英図書館の運営について

<視察目的>

イギリスの国立大英図書館は、国立大英博物館の図書資料部門（1753 年設立）を独立したものとして、施設整備がなされたものであり、1973 年に設立され、すでに 46 年が経過している。

大英博物館と同様に貴重な資料が展示されているが、なぜ、博物館と分離管理したのか理由や経緯を調査したい。また、展示に際しての注意点や貴重な資料の管理方法、地域図書館との連携などに興味がある。

また、大英図書館の運営に際して、利用者数が減少したため、改革された対策として、ギフトショップ・レストラン・カフェなどをオープン化し、利便性の向上を図ったとされ、また、イベントなども取り入れ、集客対策を実施しているが、本来の国立図書館として担うべき役割との関連はどうか、あえて言えば、図書館の品位はどうかについて調査したい。

また、これに関連して、その他の集客・利便性の向上に向けた、特色ある取り組みなどについて調査し、本市における総合図書館のあり方や今後の管理運営に対する知見を得ることを目的とするものである。

<視察項目>

- ① 国立博物館と分離管理した理由や経緯。
- ② 展示に際しての注意点や貴重な資料の管理方法、地域図書館との連携など
- ③ 集客対策としての取り組み（レストラン・カフェの運営と市民の受けとめ方）

<視察日時>

平成30年7月3日（火）午後1時30分～午後2時30分

<視察先>

国立大英図書館 セント・バンクラス本館

<相手先情報>

国立大英図書館 職員 木村 明子氏

＜視察先で見聞した内容等＞

大英図書館セント・バンクラス本館の玄関に向かう途中、市民の多くが、広々とした園庭で、コーヒー等を飲みながら、雑談や日向ぼっこをして楽しんでいた風景がとても印象に残った。

とても一般的な図書館とも異なり、まさに国立図書館というイメージではなかった。

到着後、すぐにレストランで、レクチャーを受けた。

そのレストランも、高齢者の家族連れや小さな子供連れなど様々な方が、昼食・カフェなどをしている。

昔は、レストランもカフェも陳腐な施設であったが、図書館の利用者数の減少からの改革がなされ、ギフトショップ・レストラン・カフェ・エスプレッソバーなどが新設・民営化された。

その結果、見て分かる通り、たくさんの市民が館内や園庭で食事やカフェ等をしながらくつろいでいた。

土日も開放しており、土日はイベントなども多く開催されるため、もっと凄く、たくさんの方が集まるとの説明であった。

収益に貢献しているため、本来業務である図書運営にも貢献しており、歓迎している職員が多いとのこと。

国立大英博物館と分離管理した理由や経緯について、国立大英博物館は、歴史が古く、展示物も大変貴重であり、収蔵物の管理が難しくなっていたからだ。

また、図書資料も、毎年、国内すべての印刷物が収蔵されるため、年間300万冊程度が増えて行く計算となり、とても、ひとつの場所で管理できる状況で無くなったためだと思ふとの話であった。

また、展示に際しての注意点や貴重な資料の管理方法については、実際に館内を見て回った方がよいとのことで、無料開放されているギャラリーを視察した。有名な「マグナ・カルタ」を拝見したが、ガラス張りで仕切られ、写真撮影禁止であった、こんな貴重な資料が自由に見られるのは良いが管理にもう少し慎重になっていないのは、昔からこういう管理をしているとの説明であり、国民性なのかもしれない。

さらに、地域図書館との連携などは全くない。

イギリス全土の印刷物（新聞からパンフ、録音、版画、地図・・・）を集めるなどの役割を行い、イギリスの歴史を守る役割がある。

この役割は、母図書館としての関係ではなく、独立した唯一の国立図書館であり、他の図書館との役割分担がなされているようである。



国立大英図書館園庭（飲食しながらくつろぐ市民の様子）

<質疑応答>

○質問

日本の図書館や市役所の食堂のイメージと違い、この図書館にあるレストランのイメージは、民間のお店であり、また料理もグレードが高いものばかりだが、図書館は読書に來てもらおうという職員の感覚はないのか

●答え

最初は戸惑いもあったが、現実的に、収益に貢献しているため、図書館の運営もしやすくなった点から、歓迎している職員が多いとのこと。

<所見>

大英図書館は、その役割・規模等が全く異なり、本市の総合図書館や各区の図書館との比較はできないと考える。

また、図書行政を進める上で、付帯事業であるレストラン・カフェなどの利用者への利便性の向上について、この収益が図書行政の本来業務に貢献している仕組みは、本市でのインセンティブに相当するものであり、レストラン事業等の収益で図書行政の資金が賄われる仕組みがダイレクトとなっており、本市の予算編成における局内インセンティブ制度とは、少しレベルが違うようで、大英図書館職員も最初は疑問に思っていたが、今では、市民とともに図書行政を進めるという大きな視点にたったことで、職員のモチベーションアップにつながっているとの話も聞き、感心した。

(2) イギリスのロープウェイについて

<視察目的>

イギリスのロープウェイは、イギリスオリンピック開催に併せて、オリンピック会場の交通手段の 1 つとして整備されたものであり、テムズ川を横断する形で「北側＝ロイヤルドックス駅（e x C e l 展示場）」地域と「南・西側＝グリニッジ・ペニンシュラ（T h e O 2 会場）」地域を結ぶ、アーチ状のロープウェイである。

※T h e O 2 会場は、オリンピックのサブ会場として利用され、体操競技などの会場となった。

また、このロープウェイは、交通手段の 1 つであるとともに、観光施設として存在している。

一方、本市においても、ウォーターフロントと博多駅を結ぶ交通手段とともに観光の目玉としても、新しい交通手段の検討会が開催されている。

イギリスでのロープウェイの運営を調査し、対する知見を得ることを目的とするものである。

<視察項目>

- ① ロープウェイ整備に至る経緯 ② ロープウェイの運行状況
- ③ ロープウェイと連携する交通機関の状況 ④ イギリスの交通事情

<視察日時>

平成 3 0 年 7 月 3 日（火）午後 3 時 30 分～午後 4 時 30 分

<視察先>

エミレーツエアライン

（運営者はロンドン交通局・エミレーツ社の出資によるネーミングライツされたロープウェイ）

<相手先情報>

エミレーツエアラインの職員

<視察先で見聞した内容等>

ロープウェイは、元々は、テムズ川を挟んだ両地域「北側＝ロイヤルドックス駅（e x C e l 展示場）」地域と「南側＝グリニッジ・ペニンシュラ（T h e O 2 会場）」地域を再開発する上で、两岸の移動を行うための手段として整備されたとのことである。

「南側＝グリニッジ・ペニンシュラ（The O2会場）」はオリンピック会場として利用されることになったことも整備促進につながった。

ロープウェイの整備経緯については、まずは、この地域の土地柄を理解する必要がある。この地域の南側と新金融街のあるアイルオブドックは、昔は倉庫群であった。テムズ川を上流し、この地域で荷物を降ろし、ここを拠点に、陸路ルートでロンドン中心部に向け、荷物を運んだ歴史がある。

その後、物流の変化もあり、取り残される形となった。古びれた人の寄りつかない地域であったが、さらにその後、オリンピック会場（現在のThe O2会場）が新たに整備されることになった。

さらに、隣接地に新金融街が開発・整備されたため、地下鉄等による、都心へ15分圏内と便利の良い地域に変貌した。

一方、北側には、市営のロンドン空港もあり、古くからの住宅街が形成されていた。

しかし、南・西側の新金融街の再開発やオリンピック会場（現在のThe O2会場）となったことからテムズ川の対岸への意識は強くなった。

北側の交通手段としては、近年、DLR（無人電車）が整備され、都心近くまで20分圏内となった。

しかし、DLR（無人電車）は、ロンドンの中心部まで延伸しておらず、一部に、交通不便の声（対岸から地下鉄利用できないのか）もあった。

このような経緯から、再開発が行われることになり、ロープウェイが交通手段として採用されたものである。

エミレーツエアラインの職員によれば、利用者は、2016年は、年間で150万人とのことであり、その多くは観光客・カップル客（デートスポットとしては有名）だが、若干ではあるが、朝夕の通勤客も存在するとのことであった。

このロープウェイの利用時間は、往復15分（片道1.1km）もかかり、実際の乗車でも遅く感じ、観光・デートには向くが、通勤には疑問を感じた。

また、利用料金も、片道4.5ポンド（約630円）往復9ポンド（約1260円）とかなりの高額であり料金的にも、通勤客の利用には制限があると感じた。

（後日ではあるが、定期券10回券17ポンド（約2380円）があり、通勤客はこれを利用していることが分かった）それでも高いと感じた。

○ロープウェイの整備について

今までの説明を受けたとおり、再開発によるテムズ川の横断の交通手段としての計画であった。

では、なぜ、ロープウェイの採用に至ったかという点である。

市内には、西暦2,000年の政府プレミアム予算で、観覧車が設置され、市民にこれが受け入れられたことも1つの要因である。

実際に車窓からではあるが、観覧車を視察したが、デザイン等、目を引くものがあり、利用客も多いと聞くと納得する感じである。

※観覧車は、英国航空がスポンサーとなり、「45 分のフライト」のキャッチフレーズで、40 ポンドで乗車できるとのことであった。

なお、テムズ川の両岸には、高速船も就航しており、テムズ川を上流することにより、都心近くまで行けることから、固定の通勤客もいるとのことであり、高速船が採用されなかった理由が気になるところである。

1996 年から、ロンドンの金融街の手狭から、新金融街の整備構想が持ち上がり、この地域西側の隣接する古くから遅れた地域（アイルオブドック）に目がとまり、再開発がなされた。これにより、この地域にも、目が向くようになり、2000 年ころからの再開発の目玉として、ロープウェイの話が持ち上がった。

当初は、約 2500 万ポンドの計画であったが、約 6000 万ポンドまで膨れ上がり、計画は、とん挫しかけた。

ロープウェイが採用された一つ要因は、安価であったことであるが、しかし、高騰により、メリットが無くなった。

なぜ、高騰したかと言うと、土地買収費用を見込んでいなかったとの説明があった。

+3500 万ポンドの試算が発表され、民間活力により、約△1000 万ポンドまで圧縮が図られたことも、計画の後押しとなったようだ。

しかし、計画の実施が決断された最大の要因は、オリンピック開催である。

判断に迷っていた行政にオリンピックの話があり、2012 年 6 月までに完成させると言う判断に基づき、実行されたものである。

当時のロンドン市長は、オリンピック開催には、反対・慎重の立場であった。

しかし、市内の開発に国等からの補助金が入り、できない開発が出来るようになるのであれば、オリンピックをやっても良いと言う姿勢に変わったようだ。

○ ロンドンの交通事情

市内交通に際して、都心ゾーンには、通行税 12 ポンド（約 1000 円）（24h 以内）を支払う必要がある。カメラでチェックされ、支払い遅延は 1W 単位で催促があり 1W で倍、2W で 3 倍の料金加算があり、ずっと追跡されるため、一般市民には滞納は少ないようだ。

導入当初は、車の減少の効果は認められたが、今では、効果はあまりないようだとの印象であった。

さらに、最悪なのは、都心ゾーンのエリア周辺に、料金を支払いたくない車が集中し、大渋滞を起こしているとのことであった。

また、市内では、20 マイル（時速 30 キロ）制限もあり、混雑に輪をかけている。

ロンドンでは、バスは 2 階建てが多く、狭い道路を巧みに運行されていた。



北側ロイヤルドックス駅にて

<質疑応答>

○質問

ロープウェイの風による影響はどの程度か

●答え

1月に何回かはある。しかし、1日中閉鎖したことはない。

○質問

乗客には、どんな方が多いのか。

●答え

観光客やカップルのデートとしての利用が多いと思う。なお、朝夕は回数券を使つての通勤客も若干ではあるがいる。

＜所見＞

ロープウェイの周辺の交通機関でさえ、空港・地下鉄・DLR（無人電車）バス（24H）、高速船等もあり、多様な交通網が整備されているように思えるのだが、では、なぜロープウェイまで導入されたのか。

答えは、ロンドンの交通事情が全く駄目だからと推測してみた。

その理由は、ロンドンの交通渋滞を目の当たりにしたからだ。

都心からロープウェイ会場まで渋滞で1時間近くも要した。

専用車の運転手の話では、全く時間は読めません。とのことであった。

その他に残念なことがあった、それは、私たちが視察で在英日本商工会議所のアポイントに交通渋滞で30分も遅刻し、事務総長の花岡氏との面会が叶わなかったことである。

○ ロンドンの交通渋滞について

ロンドンと言えば、オープントップバスと思いますが、最初は2階から見る車窓が観光に向いているのかと思っていた。

しかし、実際は、観光客向けのオープントップバスの他、通勤客が利用するバスも2階建てバスが主流となっている。

原因は、ロンドンの道並みが、狭く・曲がりくねったもの（昔からの馬車道・道路沿いの建物も何百年も経過した文化財のような代物）であり、拡張は不可能なこと。

また、道路敷もレンガ敷き等も多く、速度も上げられにくい街であるからだ。

観光客・通勤客の多い状況で大量輸送を考えた場合、フィンランドなどのヨーロッパで見かける車2台を合わせた連節バスでは、返って渋滞を引き起こしかねず、上空利用した2階建てバスが主流になったと考えられる。

○ ロープウェイについて

ロンドンでの交通渋滞を体験することで、ロンドンでは、色々な交通手段で交通事情の改善の視点で考えられたのであれば、十分評価できる。

しかし、ロープウェイの主な利用者が、観光客やカップルであり、また、導入発想も観覧車からと聞いてしまえば、果たして本当に交通手段としてあるのか疑問には思った。

実際の乗車でも1.1キロを5分かかり、朝夕の忙しい通勤客がどの程度利用しているのか、エミレーツエアラインの職員の言葉さえ信じがたいような気持ちになった。

現地の人たちも、通勤手段として、バスなら1.5ポンドなのに、ロープウェイに4.5ポンド払う人はいない。という話の方が本当のように思えた。

本市の大博どおりの新たな交通機関は、ロープウェイよりは、沖縄のモノレールやDLR（無人電車）の方が、専有面積の少なさから、適当ではないかと思った。

3 デンマークの高齢者施策について

<視察目的>

フィンランドとデンマークの高齢者福祉・介護についての考え方・実践状況の違いについて、今回は、デンマークにおけるデイサービスの現場で、実施状況等を調査し、どのようなことで違いが生じているのかの知見を得て、本市の高齢者福祉・介護行政に生かして行きたい。

<視察項目>

- ① デンマークにおけるデイサービスの実施状況

<視察日時>

平成30年7月4日（水）午後2時～午後4時

<視察先>

ドラウア市のアクティビティハウス（公共デイサービスセンター）

<相手先情報>

ドラウア市のアクティビティハウス（ドラウア市職員シニアマネジャー「ハンヌ」氏）
（ボランティア職員「ケイト・ジョン」氏）

<視察先で見聞した内容等>

まずは、デンマークの高齢者の状況について、レクチャーを受けた。

デンマークでも、高齢者の人口は増えてきており、高齢年齢も上がっている。

そのため、年金支給も現在の55歳の方は、67歳に支給開始され、支給時期が遅れることが決定している。

次に、施設概要について説明があった。

このアクティビティハウスは、ドラウア市の施設であり、30年前に当時の市長が、これからの高齢社会を見据え、介護予防の視点で、設立したものである。

ドラウア市は、現在、人口は14000人であるが、そのうち3500人が施設利用の対象者となっている。

その内訳は、65歳からの年金受給者、62歳からの早期年金受給者、特別年金受給者（障害・疾病）となっており、1700人が利用しているとのことであった。

毎日来る人がいれば、数か月に1回来る人もいる。何かあれば、この施設があるとの周知を行っており、孤独死を防ぐ役割もある。

その利用形態は、このデイサービス施設では、趣味・運動等の 80 種類のメニューを用意しており、例えば、手を使う「手芸やパッチワーク」、食の「料理教室」、運動でいえば、色々なマシンが用意してある。

このデイサービス施設での利用者に対する効果として、ドラウワ市における医療費・介護費用が、減ったという統計資料を見させていただいた。

仮に、このデイサービス施設で、具体的に、どの程度の医療費が下がっているのかについては、はっきりしないかもしれないが、高齢健常者が増え、これが他の高齢者の方にも影響し、市民がアクティビティになれば良いと言うことで、施設の名前があるとのことであった。

そのため、ドラウワ市は、デンマークの中でも幸福度が一番との都市であり、高齢年齢は、女性で 1 位、男性で 3 位となっているとのことであり、このデイサービス施設の役割は大きいとの説明であった。

次に、施設の維持管理について、土地面積は 1450 平米、年間経費は 3 7 0 万クロネ（約 6300 万円）で、寄付や自治体の支援でまかなっている。

利用者負担は、無料で基本的に個人負担はない。

なお、実費負担としては、個人で作る食材や衣料の材料費は個人負担となっている。

また、この施設の特徴については、自治体職員はシニアマネジャーをはじめ 3 名しかいない。

その他に、100 名近いボランティアで運営がなされている。

そのボランティアの中の一人である「ジョン氏」自身も年齢は 7 3 才であり、元気なうちは、みんなの役に立ちたいと明るい様子で話して頂いた。

ボランティア活動は、この施設内だけに限っておらず、訪問事業として、他の介護施設を訪問してボランティア活動をする場合もある。

他のボランティアも高齢者が多く、元気高齢者が、率先して活動し、他の方も元気にしていく姿があった。

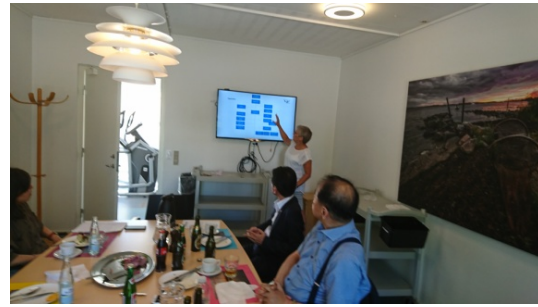
また、運営にあたり、市民意見を聴くシステムがあり、意見を聴きながら、運営に反映しているとのことである。

そのため、どのような活動をするかについては、市民意見を聞くとともに、施設内で、活動毎にそれぞれに委員会を設け、みんなの意見でプログラムが構成されている。

訪問グループ・ミーティンググループ・健康・福祉グループ・情報収集グループ・PR グループ（編集委員会）・活動リーダーグループなどがある。



シニアマネジャーのハンス氏からレクチャーを受ける



ボランティアのジョン氏は運動担当



<質疑応答>

○質問

プライムエムの施策についての感想は

●答え

当時プライムエム(介護施設)を推進という施策があったことは知っている。今でも近隣には、施設が多いと思うがどんな経営をしているのかよく分からない。

しかし、私たちは、施設とは違う視点、介護予防の視点で主に活動しており、施設も訪問事業をやっている。

○質問

マシンによる介護従事者の手助けは、どうなっているのか

●答え

元気高齢者が多く、マシンによる手助けはない。

○質問

医療費は高いのか

●答え

例えば、足を骨折すると医療費は30万クローネ(約500万円)程度する

そうならないために、市長が 30 年前から介護予防が必要と考え、今では功を奏していると思うし、この施設の存在があると思う。

○質問

ボランティアに資格はいるのか

●答え

教育を受けた介護従事者とボランティアは区別して取り扱う必要があるとの議論がある。しかし、資格取得は難しい。特に高齢者の取得は皆無、また、若者は資格を取りたがらない。

一方、現状として、一人ひとりの高齢者に対する専門職が足りておらず、結果的にボランティアに頼っている。どこまで、自治体として、公的支援をすべきか難しい議論だと思う。

○質問

ボランティアだけの運営で良いのか

●答え

最初は、P T（作業療法士）の先生がいて、ボランティアに教え、次にそのボランティアが次のボランティアに教えて行くシステム。そのため、専門的な P T の指導が必要となった場合にボランティアでは困る状況となる。この時は、専門機関の受診を勧めている。

○質問

デンマークは在宅重視か施設型か？

●答え

在宅だと思う。この施設の近くに高齢者施設はある。出来る限り、訪問事業などで、在宅の雰囲気を出せるようにしている。

<所見>

高齢者介護に於いては、フィンランドと比べ、福祉の考え方が異なると思っていたが、フィンランドと同様に、施設ではなく、出来る限り在宅で介護を行うという精神で行っており、個人の尊厳を大切にしていることが伺えた。

日本のように、子が親の面倒をみる考えはあまりないが、ボランティア精神で共同で助け合う共助の考えは十分であり、日本も見習うべきだと思った。

今回のアクティビティハウスは、一人高齢者が寂しくないように集まれる場があったらと言う視点もあったようであり、それにしても将来を見越した市長やデンマークという国の奥深さを知った。

ヨーロッパ視察（フィンランド・イギリス・デンマーク）

	日程	都市	時間	交通機関	スケジュール
1	7月1日 （日）	福岡空港発 ヘルシンキ空港着 ＜ヘルシンキ市＞ ＜ヘルシンキ市＞	10:00 14:25 15:30 16:30 17:00	AY76 地下鉄・トラム 専用車	空路、ヘルシンキへ 到着（到着後専用車で移動） 地下鉄・トラム（路面電車）現地視察 ・ヘルシンキ市の都市交通視察について ホテル着 【ヘルシンキ泊】
2	7月2日 （月）	＜ヘルシンキ市＞ ＜ヘルシンキ市＞ ＜ヘルシンキ市＞ ＜エスポー市＞ ＜ヘルシンキ市＞	9:00 10:00 11:00 13:30 17:00	専用車 専用車 専用車 専用車 専用車	ライトウリ（公共施設）訪問 ・ヘルシンキ市の都市交通視察について ・ベーシックインカムについて スイッチ（民間企業）訪問 ・ベーシックインカムについて カンピサービスセンター訪問 ・公共デイサービスについて ・ベーシックインカムについて 民間認知症グループホーム訪問 ・高齢者福祉施設について ・ベーシックインカムについて ホテル着 【ヘルシンキ泊】
3	7月3日 （火）	＜ヘルシンキ市＞ ヘルシンキ空港発 ロンドン空港着 ＜ロンドン市＞ ＜ロンドン市＞ ＜ロンドン市＞ ＜ロンドン市＞ ＜ロンドン市＞	5:30 08:00 09:10 11:50 ～ 13:30 15:30 18:00	タクシー AY1331 専用車 専用車 専用車 専用車 専用車	タクシーにて空港へ 空路、ロンドンへ 到着（到着後専用車で移動） 在英日本商工会議所訪問 ・ベーシックインカムについて ロンドンの都市交通現地視察 ・通行システム等について 大英図書館訪問 ・図書館運営について ・ベーシックインカムについて ロープウェイ現地視察 ・ロープウェイについて ホテル着 【ロンドン泊】
4	7月4日 （水）	＜ロンドン市＞ ロンドン空港発 コペンハーゲン空港着 ＜ドラウア市＞ ＜コペンハーゲン市＞	6:00 09:50 12:40 14:00 17:00	タクシー SK502 専用車 専用車	タクシーにて空港へ 空路、コペンハーゲンへ 到着（到着後専用車で移動） アクティビティハウス（公共施設）訪問 ・公共デイサービスについて ・ベーシックインカムについて ホテル着 【コペンハーゲン泊】
5	7月5日 （木）	＜コペンハーゲン市＞ コペンハーゲン空港発 ヘルシンキ空港着 ヘルシンキ発	5:30 08:55 11:25 16:30	タクシー AY952 AY75	タクシーにて空港へ 空路、ヘルシンキへ 着後、乗り換え。 空路、福岡へ 【機中泊】
6	7月6日 （金）	福岡空港着	08:00		福岡到着