

令和7年度 広島県市町職員海外派遣研修 報告書



令和7年度
広島県市町職員海外派遣研修
報告書

令和7年10月25日～11月1日

目

次

団 長 挨 拶

副 団 長 挨 拶

研 修 の 概 要

- ・ 研修日程 1
- ・ 団員名簿 4
- ・ 班編成・テーマ等 6

視 察 レ ポ ー ト 7

テ ー マ レ ポ ー ト 31

個 人 レ ポ ー ト 45

あ と が き 67

参 考

- ・ 広島県市町職員海外派遣研修実施要綱 69

団 長 挨拶



団 長

福山市長 枝 広 直 幹

今回の海外派遣研修では、先進的な施策を展開する諸外国の取組を直接視察し、今後の地方行政運営に資する知見を得ることを目的として、「まちづくり施策」、「教育施策」、「福祉施策」を主なテーマに掲げ、オランダ及びスウェーデンを訪問しました。

はじめに、まちづくり施策として、世界最大規模の駐輪場であるオランダのホーフ・カタライネ・スタツィオンスプレーイン自転車駐輪場の視察、ハウテン市役所での自転車施策の講義がありました。

印象に残ったのは、同国の自転車施策が「利用を促進すること」を出発点としていない点です。むしろ、過度に普及した自転車をいかに抑制し、都市の中で秩序を保つかという課題認識が政策形成の起点となっており、利用促進を前提とした日本の議論とは異なっていました。

また、同国では自転車が主要な交通手段として明確に位置付けられていることから、鉄道やバスなど他の交通手段との円滑な接続を重視した整備が行われていました。自転車道や駐輪場も、通勤・通学や買い物といった日常生活の動線の中で機能するかという視点から、都市全体の構造の中に組み込まれていました。

このように、自動車・自転車・公共交通それぞれの役割と優先度を明確にすることで、都市が抱える交通上の課題を整理し、結果として自転車が自然に使いやすい環境が形成され、利用が定着していくという考え方が重視されていました。

利用促進を先行させた場合に生じがちな混乱を避け、課題を整理した上で、道路空間の使い方や交通手段ごとの役割を明確にしていくという姿勢は、今後のまちづくり施策を検討する上で重要であると改めて感じました。

教育施策においては、オランダのクレオファス小学校におけるイェナプラン教育の視察が印象に残りました。同国では、この教育手法が学校現場に広く取り入れられており、その背景には、多様な文化的背景をもつ人々が共に生活する社会情勢が深く関係していることを知りました。

また、異年齢集団による学びや対話、協働を重視した取組を通じて、子どもたちの間に多様な関係性や視点が自然に育まれている様子がうかがえました。こうした取組は、知識の習得にとどまらず、背景の異なる他者と関わりながら課題を発見し、解決に向けて行動する力を育むものであり、変化の激しい時代においても主体的に学び続ける人材の育成につながるものだと感じました。

福祉施策においては、両国に共通して「自分らしさ」や「安心して過ごせる環境づくり」を重視する姿勢が強く感じられました。特にスウェーデンの高齢者施設では、利用者の尊厳が守られた状態で、自分らしく生活できる環境が整えられていました。

具体的には、居室のドアのボードに自分の希望を自由に書き込める工夫や、個々が大切にしてきた習慣や日課を尊重し、細かなニーズに応じて日常のリズムを調整している点が印象的でした。

また、施設のハード面においても、全室に天井走行リフトをはじめとした介護機器が備え付けられており、安全と安心を具体化する取組がなされていました。福祉施策の本質を考える上で、大変参考になるものでした。

今回の研修を通じ、両国に共通して、施策の背景となる課題認識や社会構造を丁寧に踏まえ、目的を明確にした上で制度設計を行う姿勢がありました。これらの取組は、そのまま各市町に適用できるものばかりではありませんが、地域が抱える課題に向き合う上で、新たな視点や発想をもたらすものだと考えています。参加された団員の皆様、本研修で得られた学びをそれぞれの業務に生かし、地域の発展に寄与されることを期待しています。

結びに、本研修の実施にあたり多大なるご尽力を賜りました関係機関の皆様、ならびに現地で早く視察を受け入れていただいた皆様に深く感謝申し上げますとともに、真摯に研修に取り組まれた団員の皆様に敬意を表し、団長としての挨拶といたします。

副団長挨拶



副団長

安芸太田町長 橋本 博明

待望の広島県市町職員海外派遣研修に副団長として参加をさせていただきありがとうございました。

本視察の参加にあたり、私自身は、サイクルツーリズムに対する各国の取り組みや、北欧を中心に展開されている「森のようちえん」などの就学前教育について、本場の知見を得たいと思っていました。それぞれスケジュールに入れていただき大変期待しておりました。

事実、自転車大国オランダ（国民の数より自転車の方が多い！）においては、その実際を目の当たりにしました。通勤時間帯の自転車のラッシュは勿論、自転車専用道路の整備状況も含めて、オランダでは歩行者よりも車よりも自転車が偉いという事実を体感いたしました。環境政策のために、また国民の健康づくりのために、更には市街地の混雑緩和のためには自転車は必須であり、そのためにはこれぐらい尖っていかなければならないという行政の一途さ？合理性？が伺える一方で、その背景には、やはり自転車を習慣的に使う文化が元々あった（当日は雨でしたが関係なく自転車を利用している方々が沢山おられました）し、それは平地が広がる国土（オランダは本当にどこまでいっても山がない印象です）という環境も影響しているのではないかと感じました。

また就学前学校についてはオランダ・スウェーデン両方とも視察をさせていただき、いずれも遊びを重視する、またそれぞれ子ども達がしたい事を尊重するという、日本でも始まりつつある主体的な学びが展開される一方で、より印象的だったのは、休み時間には子どもたちの多くが雨でも外で遊んでいたという点です。自転車もそうですが、欧州の皆さんは年齢関係なく、雨には頓着しない風土があるのかもしれない！

スウェーデン（郊外）の就学前学校では、校庭にも山が組み込まれていましたが、子どもたちは校外にも積極的に出かけるという事で、その日も子ども達7～8人に対して、大人のスタッフ2人がついて、校外を散歩している様子が見えました。特徴的だったのが、子どもたちは一目でわかるように蛍光ピンクのビブスを着用するとともに、スタッフも派手なジャンパー（制服だと思います）を着用していた事です。同様の服装の大人と子どもの一団を、ストックホルム市内でも見かけたので、スウェーデンでは就学前児童は（誰もがわかるように）同様のスタイルで頻繁に校外で活動をされているのではないかと思います。

その他の視察については、団員の皆様より詳細な報告に委ねたいと思いますが、現地で視察をさせていただく事によって、概要のみならず、その場の雰囲気や背景まで感じ取る事が出来たように思います。

最後に、団員の皆さんは本当に様々な準備をして視察に臨んでもらいましたので、出来れば先方の概要説明はほどほどに、むしろ意見交換をする時間を増やした方が、より有益な視察になると感じましたところ、今後の運営の参考にさせていただければ幸いです。



オランダ ハウテン市役所議場



オランダ ハウテン市役所前



スウェーデン イェーラヒューデンス就学前学校

10月27日 オランダ



世界最大級の自転車駐輪場



ProRail社による説明



福山市記念品贈呈



CROW自転車交通協議会による説明



ハウテン市職員による説明



ライデン国立古代博物館にて



ライデン大学の講義



大学内のファカルティクラブにて

10月28日 オランダ及びスウェーデン



クレオファス小学校視察の様子



子供が小学校に通う日本人夫妻との意見交換



教室等の様子



先生方やアンバサダー役の子供達と一緒に



ストックホルムの街並み



講師（在住者）による子育て支援等の説明



講師を囲んでの夕食



夕食のレストラン前にて

10月29日 スウェーデン



イエーラビューデズ就学前学校視察の様子



(同左) 説明に対する質疑の様子



就学前学校施設内を見学



ストックホルム市庁舎前の広場にて



ロイヤルシーポートの説明の様子



説明を聞く団員の様子



ロイヤルシーポート現地視察の様子



ジェットロ・ストックホルムの説明の様子

10月30日 スウェーデン



コーディネーターとの打合せの様子



団長挨拶の様子



ハンヴェーデン高齢者介護施設の説明



入所者の部屋の様子



施設スタッフの皆さんと



レストランでの昼食の様子



ストックホルム市議場



ストックホルム市庁舎の黄金の間にて

10月2日（事前研修会）



団員による自己紹介



添乗員による注意事項等の説明



現地コーディネーターによる講演



班別協議の様子

12月19日（報告書作成会議・研修結果報告会）



報告書作成会議での班別協議



研修結果報告会での団員報告

1月30日（呉市における庁内報告会）



呉市における庁内報告会の様子

2月20日（府中町における庁内報告会）



府中町における庁内報告会の様子

研修の概要

1	研修日程	1
2	団員名簿	4
3	班編成・テーマ等	6

1

研修日程

(1) 事前研修会

日 時 10月2日(木) 10:30~17:00

会 場 広島県土地改良会館7階大会議室

内 容 ・講演「スウェーデンにおける教育・福祉・環境政策」

講師：スウェーデンコーディネーター 矢作 ルンドベリ 智恵子 氏

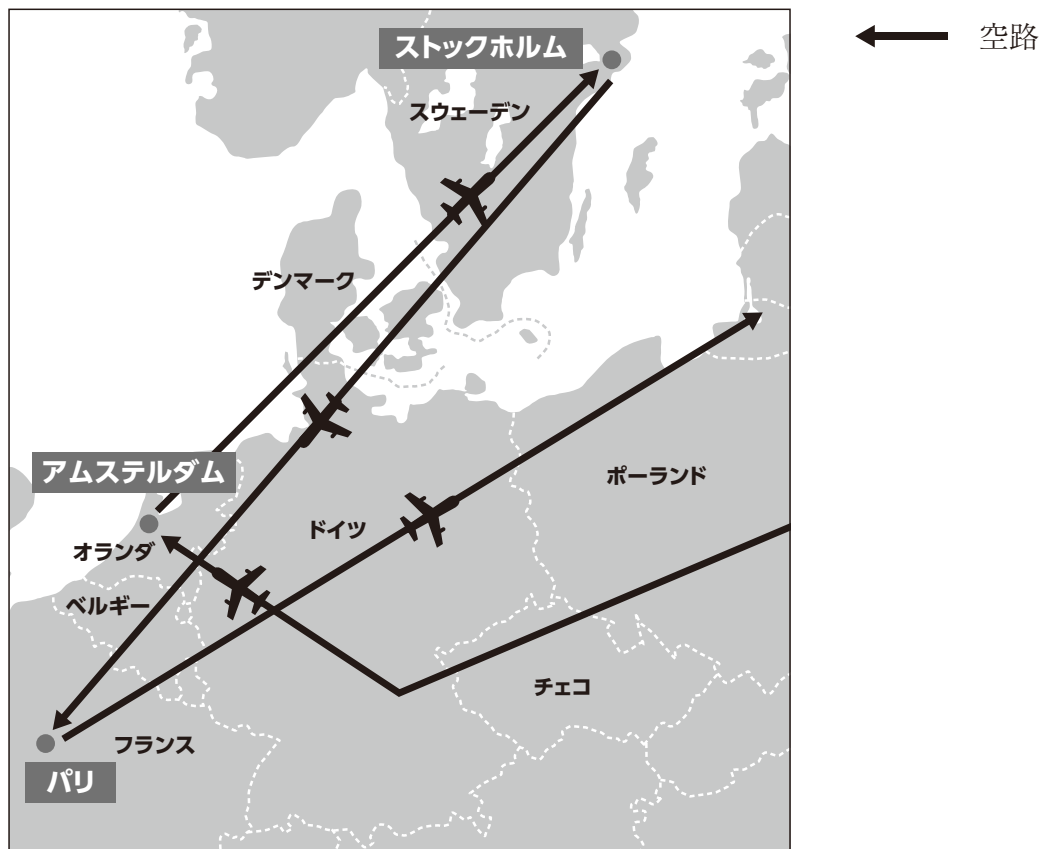
・講演「オランダ教育理念の歴史と背景」

講師：オランダコーディネーター 米良 好恵 氏

・概要説明等（行程、国の概要、注意点、レポート作成について）

・班別協議（役割分担、レポートのタイトル決定など）

(2) 研修行程



(3) 派遣日程 ※時間は現地時間

■10月25日 (土)

時 間	内 容
17:00	スターゲイトホテル関西エアポートにて結団式
18:00	スターゲイトホテル関西エアポートにて懇親会

【泉佐野市泊】

■10月26日 (日)

時 間	内 容
13:00	関西国際空港出発 KLMオランダ航空によりアムステルダムへ
19:20	アムステルダム空港到着
21:00	ホテル到着

【アムステルダム泊】

■10月27日 (月)

時 間	内 容
7:40	専用バスでユトレヒトへ移動
8:30	ホーフ・カタライネ・スタツィオンズプレイン自転車駐輪場視察 【まちづくり施策】
9:40	ハウテン市役所到着
10:25	CROW自転車交通協議会講義【まちづくり施策】
11:55	ハウテン市講義【まちづくり施策】
12:35	昼食（職員食堂）
15:45	ライデン大学での講話①「オランダ教育と社会」【教育施策】
16:45	ライデン大学での講話②「オランダの医療/福祉/社会保障の概要」【福祉施策】
17:35	大学内ファカルティクラブにて学生と交流
19:15	ホテル到着（ホテル内レストランで夕食）

【アムステルダム泊】

■10月28日 (火)

時 間	内 容
7:45	専用バスでユトレヒトへ移動
9:00	クレオフラス小学校視察【教育施策】
11:45	専用バスでアムステルダム空港へ移動（車内で昼食）
15:40	KLMオランダ航空によりストックホルムへ
17:15	ストックホルム空港到着、専用バスでレストランへ移動
19:00	レストランでの講演「子育て支援、在住者の実感」【福祉施策】、講師を囲んでの夕食
21:30	ホテル到着

【ストックホルム泊】

■10月29日（水）

時 間	内 容
8：30	専用バスでナッカ市へ移動
9：10	イエーラヒューデنز就学前学校視察【教育施策】
11：40	昼食（ストックホルム市内レストラン）
13：50	ロイヤルシーポート視察【まちづくり施策】
16：05	ジェットロ・ストックホルム講演「スウェーデン経済の概要・子育て支援」
17：30	ホテル到着（自由夕食）

【ストックホルム泊】

■10月30日（木）

時 間	内 容
8：00	専用バスでストックホルム市内を移動
8：30	ハンヴェーデン高齢者介護施設視察【福祉施策】
11：20	ストックホルム市庁舎視察
12：55	昼食（ストックホルム市内レストラン）
18：10	ストックホルム空港出発 エールフランス航空によりパリへ
21：10	シャルル・ド・ゴール空港到着
22：50	ホテル到着

【パリ泊】

■10月31日（金）～11月1日（土）

時 間	内 容
9：30	専用バスでシャルル・ド・ゴール空港へ
13：45	エールフランス航空により関西国際空港へ
10：50	関西国際空港到着
11：50	解散式後、解散

(4) 報告書作成会議・報告会

日 時 12月19日（金）13：30～17：00

会 場 広島県土地改良会館7階大会議室

内 容 ・各班にて、各レポートのチェック及び校正
 ・研修の感想、成果、今後への抱負等の発表

2

団員名簿

<p>団長 枝広 直幹 福山市 市長</p> 	<p>副団長 橋本 博明 安芸太田町 町長</p> 
<p>島津江 康統 呉市 都市部呉駅周辺事業推進室 課長補佐</p> 	<p>齋藤 宏美 竹原市 地域支えあい推進課 係長</p> 
<p>砂田 真由美 三原市 保健福祉部高齢者福祉課 係長</p> 	<p>下前田 冴 尾道市 産業部観光課 主事</p> 
<p>箱田 友理 福山市 市長公室秘書課 主事</p> 	<p>堀江 将人 府中市 総務部DX推進課 係長</p> 
<p>小水 健嗣 三次市 地域共創部まちづくり交通課 主任</p> 	<p>松浦 伸樹 庄原市 企画振興部企画課 係長</p> 
<p>野村 敏之 大竹市 教育委員会事務局生涯学習課 副主任</p> 	<p>梶山 篤史 東広島市 都市交通部交通政策課 係長</p> 
<p>相原 玲奈 廿日市市 健康福祉部こども課 主任主事</p> 	<p>巢守 敬太 安芸高田市 総務部総務課 主任</p> 

<p>濱野 紀子 江田島市 福祉保健部保健医療課 課長補佐</p>		<p>川路 将太 府中町 福祉保健部保険年金課 係長</p>	
<p>新木 宏弥 海田町 教育委員会事務局学校教育課 主任主事</p>		<p>平本 和也 熊野町 建設農林部下水道課 主査</p>	
<p>小路 朱美 坂町 総務部税務住民課 課長</p>		<p>佐々木 裕美 安芸太田町 教育委員会事務局教育課 主幹</p>	
<p>大成 純一郎 北広島町 商工観光課 係長</p>		<p>藤堂 恵 大崎上島町 住民課 主任主事</p>	
<p>田坂 浩樹 世羅町 財政課 係長</p>		<p>梅岡 康成 神石高原町 政策企画課 係長</p>	
<p>住田 代志也 広島県町村会 参事</p>		<p>打田 奈緒 広島県町村会 参事</p>	
<p>高篠 徹 (公財)広島県市町村振興協会 専門員</p>			

3

班編成・テーマ等

区分	市町名	所属課等	職名	氏名	役割	レポート
団 長	福 山 市	—	市 長	枝広 直幹	団 長	
副団長	安芸太田町	—	町 長	橋本 博明	副団長	
1 班 まち づくり 施策 8 名	呉 市	都市部呉駅周辺事業推進室	課長補佐	島津江康統		視察レポート ・CROW自転車協議会及びハウテン市の取組について(P7) ・「ロイヤルシーポート」の持続可能なまちづくりについて(P23) テーマレポート ・オランダ・スウェーデンに学ぶ自転車を活用した持続可能なまちづくり政策・施策(P31)
	尾 道 市	産業部観光課	主 事	下前田 冨		
	府 中 市	総務部DX推進課	係 長	堀江 将人		
	三 次 市	地域共創部まちづくり交通課	主 任	小水 健嗣		
	東広島市	都市交通部交通政策課	係 長	梶山 篤史		
	安芸高田市	総務部総務課	主 任	巢守 敬太	班 長	
	北広島町	商工観光課	係 長	大成純一郎		
大崎上島町	住民課	主任主事	藤堂 恵	副班長		
2 班 教育 施策 7 名	大 竹 市	教育委員会事務局生涯学習課	副 主 任	野村 敏之	副班長	視察レポート ・オランダの教育について(P11) ・スウェーデンの就学前教育について(P19) テーマレポート ・教育施策に見るオランダとスウェーデンの個の多様性(P35)
	廿日市市	健康福祉部こども課	主任主事	相原 玲奈		
	府 中 町	福祉保健部保険年金課	係 長	川路 将太	班 長	
	海 田 町	教育委員会事務局学校教育課	主任主事	新木 宏弥		
	坂 町	総務部税務住民課	課 長	小路 朱美		
	安芸太田町	教育委員会事務局教育課	主 幹	佐々木裕美		
	神石高原町	政策企画課	係 長	梅岡 康成		
3 班 福祉 施策 7 名	竹 原 市	地域支えあい推進課	係 長	齋藤 宏美		視察レポート ・オランダの医療福祉とスウェーデンの子育て支援について(P15) ・ストックホルム市のハンヴェーデン高齢者介護施設について(P27) テーマレポート ・オランダ、スウェーデンにおける福祉について(P39)
	三 原 市	保健福祉部高齢者福祉課	係 長	砂田真由美		
	福 山 市	市長公室秘書課	主 事	箱田 友理		
	庄 原 市	企画振興部企画課	係 長	松浦 伸樹	班 長	
	江田島市	福祉保健部保健医療課	課長補佐	濱野 紀子	副班長	
	熊 野 町	建設農林部下水道課	主 査	平本 和也		
	世 羅 町	財政課	係 長	田坂 浩樹		
事務局	広島県町村会		参 事	住田代志也		
			参 事	打田 奈緒		
	(公財)広島県市町村振興協会		専 門 員	高篠 徹		

視察レポート

- ・ 10月27日
CROW自転車協議会及びハウテン市の取組について 7

- ・ 10月27日・28日
オランダの教育について 11

- ・ 10月27日～29日
オランダの医療福祉とスウェーデンの子育て支援について 15

- ・ 10月29日
スウェーデンの就学前教育について 19

- ・ 10月29日
「ロイヤルシーポート」の持続可能なまちづくりについて 23

- ・ 10月30日
ストックホルム市のハンヴェーデン高齢者介護施設について 27

CROW自転車協議会及びハウテン市の取組について

訪問日 令和7年10月27日

訪問都市 ハウテン市・市庁舎

説明者 Hillie Talens氏（CROW自転車協議会・プログラマネージャー）

André Botermans氏（ハウテン市・戦略課マネージャー）

担当 1班

1 はじめに

これまでの日本の自転車政策は、自転車道の整備や放置自転車対策、交通事故防止対策等において一定の成果を上げてきた一方で、環境負荷の軽減、災害時における交通機能の維持、健康増進等を図るといった新たな課題にも直面している。そのような課題に対応するため、平成29年に「自転車活用推進法」が施行され、自転車を活用した取組が進められているところである。

コロナ禍を契機に、密を避ける移動手段としての自転車利用は増加したものの、安全性や利便性への不安、駐輪場不足、交通ルールの周知不足といった問題が顕在化した。また、人口減少や高齢化が進む中で誰もが安心して利用できる移動環境の整備は持続可能な地域社会の構築において喫緊の課題である。

こうした状況の中、世界的に自転車政策の先進国として知られるオランダは、都市計画の段階から自転車を中心に据えた交通体系を構築している。特に政策立案や技術支援を担うCROW自転車協議会（以下「CROW」という。）、そして自転車都市として成功を収めているハウテン市の取組は、日本にとっても重要な示唆を与えるものとして視察することとした。

2 CROWの役割

CROWはオランダ全体の交通・都市インフラの設計基準を策定し、政策支援を担う機関である。現地担当者のHillie Talens氏からは「この基準は市民の安全性と快適性を守るための共通言語であり、アクセシビリティの確保を目指している。」と説明があった。



Hillie Talens氏による説明の様子

CROWは「一貫性、接続性、魅力、安全と健康、快適性」の5つの原則に基づき、全国的な自転車政策を推進している。これらの原則は設計基準や政策指針にも反映され、全国の自治体が共通の理念のもとで自転車政策を展開できるよう支援している。また、これらの原則を徹底的に実施することで、移動時間の短縮といった利便性向上に寄与しており、自転車を利用することが最も利便性の高い選択となるよう合理的に設計されている。加えて、CROWは「自転車は人生の一部で

あり、単なる交通手段ではない」と位置づけられており、アクセシビリティの確保も目指している。

1) 一貫性 (Coherence)

どこでも同じルールと環境を維持し、利用者が選択できる仕組みを整えること

2) 接続性 (Directness)

車より便利で、常に安定した速さで移動できること

3) 魅力 (Attractiveness)

見た目や心地よさを重視し、魅力向上に戦略的投資を行うこと

4) 安全と健康 (Safety and Health)

住民の健康促進と環境汚染対策に寄与すること

5) 快適性 (Comfort)

専用インフラを整備し、ストレスなく心地よく移動できる環境を提供すること

CROWの技術ガイドラインの5つの原則

3 ハウテン市の都市構造とまちづくり

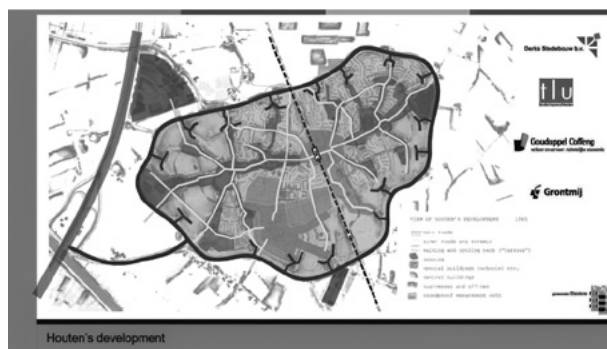
ハウテン市はユトレヒト州南部に位置する人口約5万人の都市で、市有面積は約58.99 km²である¹。都市計画の初期段階から自転車中心のまちづくりを掲げており、1970年代の都市拡張計画では住民の強い要望により、自動車中心の構造から自転車優先の都市設計へと舵を切った。

都市設計では「片道3 km、約15分の移動」を基準²とし、市街地に主要施設を集約している。鉄道駅を中心に街を構成し、徒歩や自転車での移動を前提としたゾーニングを採用。中心市街地への自動車の進入は制限され、市の周囲を囲む環状道路から市街地の各ブロックにアクセスする構造を持つ。自転車道は信号のない直線的なルートで設計され、通勤や通学の利便性を確保している。駅前には数千台規模の駐輪場と修理ステーションが

整備され、公共交通機関と自転車利用が両立している。

これらは日本においても重要な政策として掲げている「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に直結する事例であり、人口減少、高齢化が進む日本の地方都市において、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくりを進める上でのモデルとなり得る。

さらに、ハウテン市では自転車利用の促進に向けて教育にも力を入れている。学校教育における交通安全授業や地域センターでのメンテナンス講座が行われ、子供から高齢者まで幅広い世代が自転車を学び、活用できる環境が整えられている。こうした教育・啓発活動は都市設計と一体となり、自転車を生活の中心に据える文化を支えている。



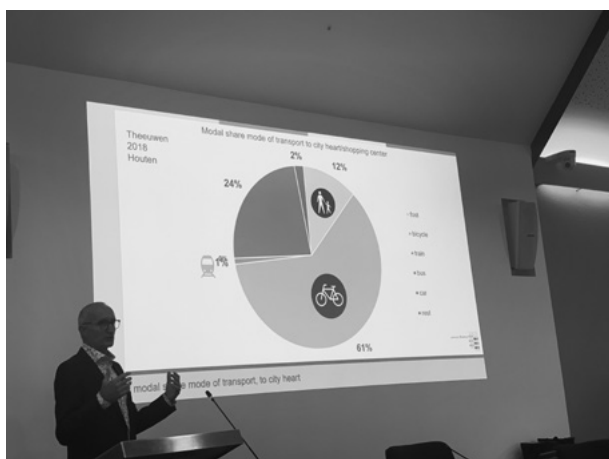
ハウテン市街地の交通設計

4 成果と今後の展望

ハウテン市の自転車政策は、交通安全、環境保全、健康促進、都市魅力の向上等、多方面で成果を上げている。その中でも交通事故減少は特筆すべき成果であり、自転車利用者の死亡事故リスクを低減している。背景には交差点設計の徹底、速度制限の厳格な運用、市民による監視活動がある。さらにCO₂排出

量の削減効果も顕著であり、オランダ全体で年間約240万t³の削減を目指している。

ハウテン市内の中心部における交通分担率は、自転車61%、自動車24%、徒歩12%⁴である。これは自転車が都市生活の主役であることを示す。例えば、駅前に大規模な駐輪場を整備し、通勤者が自宅から駅まで自転車で移動し、鉄道に乗り換える仕組みを確立している。これにより、自動車通勤の割合は大幅に減少し、交通渋滞の緩和と環境負荷の低減につながっている。駐輪場は修理・点検サービスを備えた複合施設として機能し、利用者が安心して日常的に自転車を使える環境を提供している。



André Botermans氏による説明の様子

さらに娯楽としてのサイクリングも都市の魅力を高めている。オランダ全体では年間約5.5億ユーロ⁵の経済効果があると試算されており、観光や地域産業の振興に直結している。ハウテン市でも観光ルートやイベントに自転車を組み込み、地域ブランドの形成に成功している。自転車産業そのものも国の経済を支える存在となっている。

5 中山間地域への政策適用

オランダの地理的特徴は、国土の約4分の1

が海面より低い低湿地帯⁶であり、標高の最高地点は約322mと示すように、平坦な地形が広がっている。一方、日本の中山間地域は、自転車政策の適用に独自の課題と可能性を持つ。坂道や長距離移動が多い地形では自転車利用は負担が大きい場合があるが、電動自転車を活用することにより克服できる可能性がある。公共施設や商店街に充電ステーションを整備することで、住民が安心して利用できる環境を整えることが重要である。

自動車への依存度が高い中山間地域では、短距離移動を自転車に置き換えるという意識改革も必要である。中心市街地においては、歩行者と自転車が安心して通行できる空間を整備することが効果的である。商店街や観光地、公共施設等を自転車で回遊できるようにすることで、地域の経済活動を支えつつ交通安全を高めることができる。こうした取組は交通施策にとどまらず、地域の暮らし方を再構築する契機となる。例えば、駅やバスターミナルを拠点とした「自転車+公共交通」の組み合わせを推進すれば、都市間移動と地域内移動を効率的に結びつけることが可能となる。さらに、電動自転車の普及は高齢者や子育て世帯の移動を支え、地域全体の生活の質を向上させる可能性を秘めている。

また、観光資源との連携も重要である。自転車を活用した観光ルートを整備すれば、地域の魅力を発信できる。オランダのハウテン市が自転車文化を観光資源として発信しているように、例えば「自転車で巡る中山間都市」というブランドを構築することで、地域経済の活性化につなげることができる。

このように、中山間地域にオランダの自転車政策を適用することは、地形的制約を電動

自転車に克服し、自動車依存を短距離移動の自転車利用へと転換し、観光資源を自転車文化と結びつけるという多面的な展開を描くことができる。

6 まとめ

今回の研修を通じて、日本とオランダの自転車政策に対する表面的な違いは自転車専用道や大型駐輪場といったインフラ整備にある。しかし、インフラ整備をはじめとした自転車政策を実施する背景には、内面にある国民一人ひとりの自転車に対する文化的な違いが存在することがより大きいと感じた。

他方、オランダ国内の自動車を取り巻く環境について、市街地を走る車両は主にヨーロッパの他国のメーカーが多く、国内の自動車産業の比重の違いが日本とは大きく異なると感じた。日本の自動車産業は世界的にも有名であり、これらのことから、自動車に対する意識がより顕著に高く、自転車に対する意識が特段低いというわけでないかと推察する。

日本で自転車政策を推進するには、制度やインフラ整備に加え、組織風土や国民性に根ざす感覚の違いを理解し、文化的変革を伴う必要がある。自転車政策を単独で考えるのではなく、まちづくり政策や交通政策と一体的に捉え、自動車と自転車が共存しあう日本独自の自転車政策を推進することが不可欠である。

中山間地域に適用することは、日本の地方都市が直面する課題に対して有効な解決策を提示している。電動自転車の導入、充電ステーションの整備、空間整備、観光資源との連携等を通じて、地域の生活の質を高めることが可能である。日本人の感覚とオランダの人々

の感覚の違いを理解し、その橋渡しを行うことが、政策の成功に不可欠である。

自転車政策は交通効率化に加え、環境保全、健康増進、地域コミュニティ強化、都市魅力向上等、多面的効果をもたらす。オランダの事例に学びながら、日本独自の文化や社会構造に適合させることで、持続可能で市民に優しいまちづくりとなり、日本のまちづくり政策に新たな視点を提供し、未来の都市構造を形成する基盤となると確信している。



レンブラント生家跡にて1班メンバー

¹オランダ統計局ホームページ公表数値に基づく

^{2,4}ハウテン市の提供資料に基づく

^{3,5}CROW自転車協議会の提供資料に基づく

⁶オランダ環境評価庁ホームページに基づく

オランダの教育について

訪問日 令和7年10月27日・28日
訪問都市 ライデン市・ライデン大学、ユトレヒト市・クレオファス小学校
説明者 山本 絵美氏（ライデン大学講師）、Monique氏（プロジェクトリーダー）
担当 2班

1 はじめに

PISA（OECD生徒の学習到達度調査）2022年版において、日本は「数学的リテラシー」「読解力」「科学的リテラシー」の全てでOECD平均を大きく超えている。これは、日本が高水準を維持してきた教育システムの典型とも言える。

2025年5月にUNICEF（国連児童基金）が発表した「子どもの幸福度ランキング」で、日本は14位にランクされている。この調査は、OECD及びEUの43か国を対象に、子どもの「精神的ウェルビーイング」「身体的健康」「スキル（学力・社会・デジタル等）」という3つの軸で調査をしたもので、特に「身体的健康」においては1位にランクされている。一方で、「精神的ウェルビーイング」は32位となっており、子どもの心の調子が不安定になっていることが伺える。

つまり、日本は、世界的に見れば学習到達度が高く、身体的健康も保障されている反面、メンタルヘルス支援の不十分さが喫緊の課題であると言える。

2 オランダ教育の概要

オランダは、ヨーロッパ北西部に位置し、面積は約3.7万km²、人口は約1,812万人（2025年9月末時点）の小さな国である。

先の「子どもの幸福度ランキング」で、オ

ランダは1位にランクされており、中でも「精神的ウェルビーイング」の評価がトップクラスであった。

つまり、オランダの子どもは、生活への満足感があり、安心できる人間関係で、過度なストレスがないということである。

この点において、オランダの教育から日本が学ぶべきことは多くある。そのため、ライデン大学及びクレオファス小学校の視察をとおして、その要因を探っていった。

3 ライデン大学にて



ライデン大学のエントランス

ライデン大学は1575年創立のオランダ最古の大学であり、哲学者のデカルト、画家のレンブラント、日本からの留学生として西周等を輩出した伝統ある大学である。そこで日本学科講師である山本絵美氏にオランダの教育環境について講義いただいた。

オランダは4歳の誕生日以降に小学校入学が可能であり、義務教育は5～18歳までである。異年齢の学級構成が多く、留年も飛び級もある。

小学校は、同じ地域でも子どもに合わせて選ぶことができ、夏休みや低学年の平時の宿題はなく、子どもの特性を重視し、無理を強いることはない。つまり「自由」「選択」「個人の尊重」が重視されており、前述の「幸福度」につながっていることが推測される。

特に日本との大きな違いを感じたのは小学校卒業の12歳で進路選択を迫られることである。全国共通試験の成績と教師のアドバイス等により進路が決まる。小学校卒業後の中等教育は3つに分けられる。研究大学進学コース（VWO 6年制）、高等一般教育コース（HAVO 5年制）、中等職業準備教育コース（VMBO 4年制）であり、すでに将来を見据え自分の職業や適性を考える授業があり、特にVMBOでは職業体験等が大変充実しており、具体的に働く自分をイメージすることができる。

また、続く高等教育では研究重視の研究大学（WO）と実践重視の高等職業教育機関（HBO）に分かれ、教師と学生、学生同士とで活発な意見交換がされ、課題が多く、学生の自主性が強く求められる。特に研究大学では留学生が多く、国際的な環境に身を置くことができる。その研究大学はライデン大学

を含め13校しかなく、講義後のグループディスカッションで同席した日本語学科在籍のオランダ人学生ミラさんは1年生の入学者は約160人だが、卒業できるのは半数程度だと話してくれた。

初等から高等教育までの一連の教育環境で非常に重要な土台となるのが自主性であり、後述の小学校において、その基礎がどのように育まれているのかを知ることができる。

そして、現在の教育現場の課題としては家庭環境（貧困層・移民）による子どもの学力格差の拡大や教育現場の多文化対応の負担増加、教員不足等があげられ、日本でも共通する点がある。また、ウクライナからの避難者は語学力の習得が十分でなく、不登校や暴力に至るケースもあると聞き、日本では身近に感じる機会が少ない戦争の影響の大きさを感じた。

課題は様々あるが、オランダ教育は個人の自由や尊重が徹底され、そこに幸福を感じ、自主性が生まれ、個人の学ぶ力・生き抜く力となり結果的に社会貢献・発展につながっていると思いついた。



学生とのディスカッションの様子

4 クレオファス小学校にて

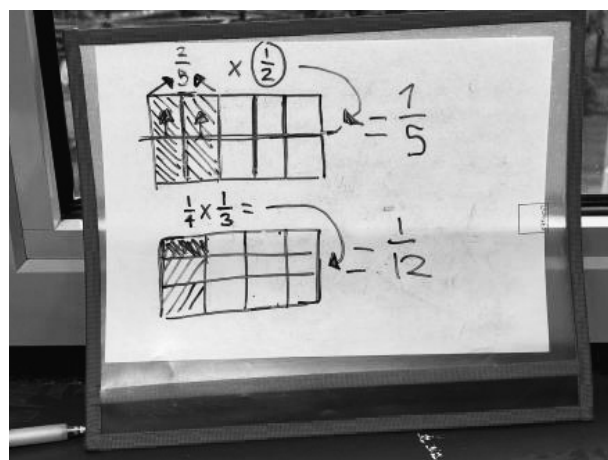
クレオファス小学校は、オランダ・ユトレヒト市の多文化地域オーフェルフェヒトに位

置するローマ・カトリック系のイエナプラン校である。4歳から12歳の子どもたちが通っており、「スタムグループ」と呼ばれる異年齢が混ざった学級に分かれて学んでいる。スタムグループは、下部（4～6歳）・中部（7～9歳）・上部（10～12歳）の3つに分かれており、それぞれ3～4のスタムグループで構成されている。児童は3年間同じグループに所属し、そのグループ内の最年少→中間→最年長という違った立場を順に経験することができるようになってきている。この仕組みにより、異なる年齢の児童に関わる機会を増やすことができ、互いに助け合ったり、学び合ったりする力を向上させることをねらっている。

このように、学力のみならず社会性と感情の育成を重視している学校なのである。

あるスタムグループでは、算数科の授業が行われていた。児童は4人ずつで机を合わせ、日本で言う「班机」の形で学習が進められていた。児童の学習の様子を見てみると、同じ班であるにも関わらず、ある児童は「分数のかけ算・わり算（日本では6年生程度）」を、ある児童は「長さのたし算・ひき算（日本では3年生程度）」を、別の児童は「重さ（日本では3年生程度）」を、もう一人は「何百以上のたし算・ひき算（日本では2年生程度）」の問題に取り組んでいた。日本ではなかなか見られない光景である。一目で学習内容の違いを理解することができたが、問題はこれをどう学び、どう理解していくかである。日本での対象学年に置き換えると、それぞれが学習している内容の差は大きい。日本の2・3年生程度の学習をしていた児童は、互いに伝え合ったり、6年生程度の内容を学習している児童から教えてもらったりすることもでき

る。だが、6年生程度の学習をしている児童はどのように学びを進めるのか。そのように考えていた時に目に飛び込んできたのが次に示すミニボードである。



窓際に立てかけられたミニボード

ここには、分数のかけ算の考え方が、日本で言う「面積図」で表現されていた。よく見れば、他の班の机にも考え方を伝え合ったであろう1枚の紙（ノートの一部）があった。このような媒体に表現しながら学び、理解していることが分かった。

こういったやり方は、日本でもよく見られる。しかし、日本ではその媒体を教師側が指定することが多いのに対し、クレオファス小学校では児童自らが媒体を選んで表現しているように感じた。自分で媒体を選んで表現しながら学びを深める。ここでも、オランダが目指す「自由と選択」を垣間見ることができた。

5 クレオファス小学校の保護者との対談

クレオファス小学校にお子さん2人を通わせる日本人のご夫婦と対談をすることができた。「先生が子どもの話をしっかり聞いてくれる。」「先生がよく見てくれているので、保護者の感覚とずれることはない。」そう語る川本ご夫妻は、オランダの教育に満足してお

られるようだった。

そんなお二人に「オランダの幸福度が高いことについて、その要因は何であると感じているか。」という質問をした。返ってきた答えは、日本では到底出てこない、オランダらしいものであった。「(オランダは)生活の中心に自分がいて、外側に仕事などがある。日本はかなり中心に仕事や社会がある。」つまり、働き方に対する考え方も、日本とオランダとでは大きく異なるということである。ここでも、オランダが「自分」「自分の生き方」を大切にしている国であることを深く感じる事ができた。

6 おわりに

以上のことから、幼少期から大人まで「自由」「選択」「個人の尊重」「自主性」を大切にしていることが、オランダの「子どもの幸福度」や「精神的ウェルビーイング」の高さにつながっているのだと考えられる。このレポート内で「PISA」や「子どもの幸福度ランキング」にふれたが、もしかするとこうやって数値やランキングにこだわること自体、オランダでは愚問なのかもしれない。しかし、ここで見えてきた視点をもって日本の教育を見つめ直した時、日本がもっと大切にすべき点が見えてきたように思う。

ただ、日本においても、子どもが自分のペースで学びを進める「自由進度学習」や、日常生活や社会の中にある問題についてその本質を自ら探り、真の姿を見究めようとする「探究的な学習」が実施されている。このように、日本においても学力観を見直すことの重要性が言われ、各地で様々な取組が行われている。これまで、学力と言えはテストで測ることが

できるような、数値で示せるものを指してきた。しかし、このような取組が目指しているのは、「個人を尊重」しながら、子どもが自分で「選択」できる環境を整え、「自主性」を育成する、といった数値で示すことのできない力の育成である。これまでの学力観から、このような学力観に変えていくことは非常に困難なことである。単に学校教員の意識を変えればよいということではないからである。

こういった意識を変えていくために必要なのは、地域や社会といった大きな組織の中で、共通の目標をもちながら取組を進めていくことである。学校、地域、社会が一緒になって子どもの未来について語り合うことができるような心温まる取組を実施していきたい。



オランダの街並み

オランダの医療福祉とスウェーデンの子育て支援について

訪問日 令和7年10月27日～29日

訪問都市 ライデン市・ライデン大学及びストックホルム市

説明者 山田 拓氏（医師、医療通訳）、ダールマン 容子氏（Ditt Datt 代表）

篠崎 美佐氏（ジェットロ・ストックホルム・レジデントエージェント）

担当 3班

1 はじめに

オランダはヨーロッパの中でも高い生活水準と福祉制度を誇る国として知られている。特に医療制度と福祉政策の充実が国際的にも高く評価されており、世界保健機関（WHO）が公表する各種指標においても、上位に位置している。オランダの医療と福祉は、「自立支援」と「連帯」を重視する点に特徴がある。一方、スウェーデンは男女平等を社会の根幹に据え、父親の積極的な子育て参加を国家レベルで推進してきた国として知られている。また、U.S.News¹が発表した「子育てしやすい国ランキング（2023年）」は、スウェーデンが第1位となっている。

この度の研修では、オランダの医療制度の仕組み、福祉政策の特徴、そしてそれらが国民生活に与える影響についてライデン大学で講義を受けるとともに、スウェーデンの父親の育児参加を中心とする社会的仕組み及び子育て支援について、現地在住の日本人から話を聞き、ジェットロ・ストックホルムにて講義を受けた。

2 オランダの医療福祉の現状について

ライデン大学において、オランダの医療福

祉システムについて講義を受けた。

オランダの平均寿命は82.4歳で、1人当たりの医療支出は7,871EUR（約140万円）²である。その支出額はEUにおいて第3位であり、病床数は1,000人当たり約3床と日本と比較すると約4分の1の水準である³。

オランダの医療福祉システムには、いくつかの特徴がある。その一つが「皆保険制度」の採用である。すべての国民は民間の健康保険会社が提供する保険への加入が義務づけられており、政府が保険の内容を定め、家庭医への受診にかかる費用や、病院での治療費、薬剤費、出産・緊急医療などをカバーしている。

また、医療の入り口となるのが家庭医制度である。家庭医は患者の健康管理全般を担当し、必要に応じて専門医への紹介を行う。専門治療は、地方ごとの大学病院に集約化されている。そのためまずは地域の家庭医を受診してから、必要に応じて専門医を紹介してもらう制度が確立されており、オランダの医療は主に在宅ケアがメインである。これにより医療資源の効率的な利用と患者の継続的ケアが可能になっている。

次に、福祉制度の特徴であるが、オランダでは、「社会連帯（solidariteit）」を基盤とし

¹U.S.News&World Report
<https://usnews.com>

²ユーロ（令和7年10月28日現在1EUR=176.87円換算）

³厚生労働省ホームページ公表数値による

ており、3つの主要な法律に基づいて構築されている。

まず健康保険法（Zvw）は、基本的な医療・介護を対象とした一般医療保険制度であり、民間保険会社が運営を担うことを定めている。2つ目の社会支援法（Wmo）は、人々ができる限り長く自宅で自立した生活を送ることを支援するための法律であり、軽・中程度の介護・支援ニーズを持つ高齢者や障害者を対象に在宅介護や訪問サービスなどを地方自治体が提供することを定めている。3つ目の長期介護法（Wlz）は、常時介護が必要な人を対象とした法律で、国主体の長期ケアを提供することを定めている。これらの法律は、それぞれの役割を分担し、Zvwが病気の治療、Wmoが自立支援、そしてWlzが重度の長期介護という形で、切れ目のないケアを提供している。

このような制度を構築しているオランダの医療・福祉制度は高い評価を受けている一方で、いくつかの課題も存在する。高齢化の進行による医療費の増大、人手不足による介護現場の負担、精神医療への対応などである。また、移民や難民の増加に伴い、文化的背景の異なる人々への福祉サービスの提供が新たな課題となりつつある。



ライデン大学にて

オランダの医療と福祉制度は、個人の自立を尊重しながらも社会全体で支え合うという理念に基づいて設計されており、家庭医制度や皆保険制度、包括的な福祉サービスにより、高い質の医療と社会保障を実現している。

日本における福祉サービスは行政依存が強く、提供されるサービスも全国一律の制度運用が中心であるため、オランダの制度から学べる点が多い。特に「地域主導の自立支援型福祉」という考え方は、地域の特色に応じた今後の社会保障のあり方を考える上で重要である。

3 スウェーデンの育児休業の現状

スウェーデンの家族政策は「男女が等しく家庭と仕事を両立できる社会」と「仕事と家庭の両立」を基本理念として構築されている。育児休業制度では両親合わせて480日の育休の取得が保障され、そのうち90日は「パパ・クオータ制度（Pappamånad）」として父親にのみ利用が認められており、この期間は母親が代わりに取得することはできない。つまり父親が育児休業を取得しない場合、90日分の育休を取得する権利が消失することが大きな特徴である。

現在では、父親の育児休業取得率は約90%に達しており、単に制度上の権利にとどまらず、父親の育児参加を制度的に保障され、社会的な常識として浸透している。

取得可能期間も子供が8歳になるまでと、原則1歳までの日本に比べて長く、週単位・日単位で分割取得ができ、フレキシブルに休暇を取得することが可能となっている。また、育児休業中の所得補償率は約80%と高く⁴、

⁴ ジェトロ説明資料に基づく

経済的負担が軽減されている点も特徴である。

スウェーデンの育児政策は、男女の就業率の平等化に大きく寄与している。母親の就業率は約80%に達し、経済的自立とキャリア継続が可能となっている。父親の家庭参加が進んだことで、家庭内の意思決定や家事分担も、より平等になったと考えられる。なお、育児や家事を夫婦で分担することで、夫婦関係を良好に保つことができるのではないかと考えたが、実際には離婚率は高い傾向にあるとのことであった。母親が経済的な理由で離婚を思いとどまることがないというのが一因らしい。

スウェーデンにおける父親の育児休業の取得は、単に「制度を整える」だけでなく、「社会の価値観を変える」ことの重要性を示している。日本においても、育児休業制度の法的整備は進んでいるが、依然として父親の取得率は低く、期間も短い。この原因として、職場や社会に根づく性別役割意識が障壁となっていると考えられる。スウェーデンにおいても、親の育児休業取得制度導入時における父親の育児休業取得率はわずか数%であったが、経済的補償・教育・職場文化のすべてが連携して、父親の育児参加を「当然のこと」として定着させ、父親の育児休業取得率を約90%に向上させた。このようなスウェーデンの制度設計には見習う点が多いと考える。

視察先において、父親が保育園の送り迎えする姿を移動中のバスからも多く見かけ、その実態を感じ取ることができた。



ダールマン氏による説明の様子

4 スウェーデンの保育・教育サービス

日本の義務教育に相当する学校制度として、スウェーデンでは、就学前教育(Förskola)、義務教育(Grundskola)が設けられている。

就学前教育(Förskola)は1～5歳が対象で教育的保育(プリスクール)として位置づけられており、就学前の子どもの社会性・言語・遊びを育むカリキュラムが組み立てられ、最大週5日、1日当たり10時間の保育の提供を受けることができる。保育料は、第一子の場合、世帯所得の3%が目安となっており、最大でも1,783SEK(約2.9万円)⁵と所得に応じた低料金となっている。

義務教育(Grundskola)は6～15歳の9年間で、公立・私立ともに授業料は完全無料となっている。給食費も無料であり、教材や備品もすべて学校が用意するため、家庭の負担はほぼない。これは、すべての子どもに平等で質の高い教育機会を提供し、経済的・社会的背景にかかわらず学習の機会を保障しているといえる。

また、競争ではなく協調を重視し、生徒の

⁵スウェーデンクローナ(令和7年10月28日現在1SEK=16.18円換算)

個性や能力に応じた学習を支援し、主体性を育むことで個々の生徒の成長を尊重している。

このように、スウェーデンの学校制度は、「平等」「多様性」「子どもの主体性」「家庭背景によらない教育機会」を軸にしており、授業料や給食費無料をはじめとする手厚い支援と、自由度の高い学習環境が特徴的である。



ジェットロにて

5 おわりに

今回の研修を通じて、オランダとスウェーデンの医療福祉制度や育児支援政策を学んだ。両国の制度には、国民の生活の質を高め、社会全体で支え合うという共通した理念が見られた。両国共に、制度で定められた個人の権利を使いやすく、「利用することが特別ではない」「利用しやすい」という方向に制度設計しているように感じられた。

オランダの包括的な医療福祉制度は、自立支援と社会的連帯を基盤としており、効率的で持続可能な医療提供のモデルを示していると考えられる。一方で、オランダの課題である高齢化の進行による医療費の増大や介護現場での人手不足は、現在の日本が直面している問題でもある。このような共通の課題にどのように取り組むか、お互いの知見を活かしながら、実現可能な解決策を模索することができるのではないかと考える。

スウェーデンでは、育児休業制度に代表さ

れるように、父親の育児参加を促進するための政策が、社会全体での性別平等を実現する重要な要素となっており、男女の就業機会の平等化に貢献している。さらに、育児休業や時短勤務を「申請しやすい雰囲気づくり」と「職場の義務化」を徹底していると感じられた。

日本においても、両国の取組から学ぶべき点は多い。特に、地域主導型の自立支援や父親の育児参加を促す制度設計は、今後の社会保障や育児支援制度の発展において重要なヒントとなる。また、これらの制度が社会の価値観と結びついていることが印象的であった。「制度を整えるだけでなく、使いやすく」「個人・家族が安心して選択できる基盤を国が支える」という思想と運用方法は極めて示唆に富み、今後の制度検討において有益であると感じた。今回の研修で得た学びを、今後の業務に積極的に活用していきたい。



ストックホルム市庁舎河畔にて

スウェーデンの就学前教育について

訪問日 令和7年10月29日
訪問都市 ナッカ市・イエーラヒューデنز就学前学校
説明者 Mimmi Adolfsson氏（副校長先生）
担当 2班

1 はじめに

日本の就学前の教育・保育は長年、教育機関としての幼稚園（文部科学省所管）と福祉施設としての保育所（厚生労働省管轄）に分かれていた。1990年代後半から女性の就労率の上昇に伴い待機児童問題が深刻化する一方で、幼稚園は地域によっては定員割れが発生している状況への解決策として、2005年に幼稚園と保育所の両機能を併せ持つ「認定こども園」が創設された。2016年に法制度等が整理されたことに伴い、認定こども園は増加し、現在は1万施設以上あり、保育所等施設の4分の1以上を占めているが、幼稚園・保育所・認定こども園の3つの制度がある状況である。

また、日本は1994年に子どもの権利条約に批准し、「差別の禁止」「子どもの最善の利益の尊重」「生命・生存・発達の権利」「子どもの意見の尊重、」の4つの基本原則に基づき、こどもの権利の尊重に取り組んできたが、近年、こどもをめぐる課題が複雑化・深刻化し、社会全体でこどもの権利と成長を支える仕組みを再構築する必要性が高まった。

こうした状況を踏まえ、2023年4月にこども家庭庁が創設され、こども基本法が施行された。同年12月にはこども大綱が策定され、「こどもまんなか社会」を実現するための方向性が示され、こどもを産み育てやすい環境づくりに加え、こどもの権利・意見の尊重、

こどもを取り巻く多様な課題への対応が進められている。

一方、スウェーデンでは、1990年代に教育と保育が一体化し、就学前学校へ統合された。管轄についても教育省へ一本化されている。また、世界で初めて全国統一の就学前カリキュラムを制度として確立しており、子どもの権利条約に基づく教育や遊びを中心とした学びが重視されている。

今回の視察では、スウェーデンのストックホルム市近郊にあるナッカ市のイエーラヒューデنز就学前学校を訪れた。



イエーラヒューデنز就学前学校の外観

2 スウェーデンの概要

スウェーデンは北欧諸国のひとつであり、西はノルウェー、東はフィンランド、南はデンマークと国境を接しており、バルト海を挟む形でバルト三国やポーランドとも接している。面積は約45万km²で日本の約1.2倍、人口

は約1,055万人、首都はストックホルムで、人口が約99万人である。¹両親の育児休業制度や児童手当などの支援制度が充実しており、子育てしやすい国ランキング1位とされている。教育については、就学前学校（1～5歳）、義務教育（0年生～9年生）、高校教育、大学がある。就学前学校については、就労の有無に関わらず希望すれば必ず入園することができ、保育料は所得に応じて変動する（最大約2.6万円）。義務教育については、公立私立を問わず、授業や給食、学校に関わるものは全て無料で、受験制度はない。

3 イェーラヒューデنز就学前学校の概要

ストックホルム市近郊にあるナッカ市には6つの学区があり、イェーラヒューデنز学区にイェーラヒューデنز就学前学校はある。各学校の質の均一化や就学前から義務教育へのスムーズな移行のため、校長は各学校にはおらず、学区内の複数の学校や就学前学校をまとめて管理する。イェーラヒューデنز就学前学校の定員は160人で、33人のスタッフで運営されている。運営時間は6：30～17：30で、1～3歳の部屋が2つ、3～5歳の部屋が2つある。レッジョ・エミリア哲学を取り入れた教育が実践されており、アトリエリスタという芸術的表現を支援する専門職も常駐する。

¹外務省ホームページ「スウェーデン王国基礎データ」



保育室の一角

4 教育の内容

イェーラヒューデنز就学前学校では、全てのこどもにとって、持続可能な学びとなるよう「社会的環境」「教育的環境」「物理的環境」の3つの環境を整えることを大切にしている。「社会的環境」とは、多様性の尊重やこどもが主体となる人間関係を指す。教師は、こどもの活動に対して、教えるのではなく、一緒に探求する共同研究者という立場をとっており、敬意を持ってこどもと接することを大切にし、安心して意見を言える環境を整える。「教育的環境」とは、こどもによって背景や事前知識が異なるが、こどもそれぞれの状況にあった学ぶ環境を指す。「物理的環境」とは、教材などを自分で選択して実際に手に取ることができる環境を指し、こどもが自分で遊び、探究し、片付けることができるように家具や棚の配置を整える。これらの環境に加え、環境的持続可能性についても重視しており、エコ認証のある教材を使用したり、プラスチックを排除し、有害物質のない木などを積極的に採用されている。自然と関わる活動も日常的に取り入れられており、こどもの環境意識を醸成している。

特徴的な取組として、「プロジェクト型探

究」が実践されていた。「自然」「動物」「森」といったテーマから子ども同士で話し合い、テーマを決定する。1年を通して、決めたテーマについて探究し、表現し、振り返るということを繰り返し行う。今年度については、鳥について深めており、施設のいろんなところで鳥のアートが見られた。こどもの「鳥はどうやって飛ぶの?」といった疑問から始まり、実際に鳥を観察し、様々な形で表現し、学びを深めていく。

施設においては、創作する部屋・運動する部屋・数学について深める部屋など様々な部屋がある。特に、創作活動を行うアトリエは、多種多様な画材が並んでおり、こどもの表現力・想像力を広げる場となっている。また、各部屋についてもエリア分けされており、どのエリアに広すぎず、狭すぎず、それぞれが秘密基地のようである。広くしすぎないことにより、自然と走り回りにくい環境となっており、こどもが「走らない!」と注意されることはない。エリア全体を見渡せるように保育士が配置しており、人数も3~5歳児47人に7人(児童約6.7名に1人)を充てるなど、日本の配置基準と比べ各保育士の負担は軽減されている。

クラス	保育士等一人あたり
4、5歳児	30人(25人)
3歳児	20人(15人)
2歳児	6人
1歳児	6人(5人)
0歳児	3人

日本の保育園等の保育士配置基準。カッコ内の配置を満たすと公定価格に加算される。

また、こどもの意思や個性などを尊重することも重視しており、その一例として、保護

者と面談を行う前に、先にこどもとも話をして、こどもの意見を聞くなどしている。他にも、給食がビュッフェ方式となっており、こども自身が自分で何を食べるかを選択するようしており、保育士は食べるものが偏っている時にアドバイスをする程度の介入に済ませている。



アトリエの様子

5 おわりに

こどもの意思や個性を尊重する姿勢は日本でも同じであるが、今回訪問したスウェーデンではこども自身が何をどうするかを考え、実践するという教育内容が多く見られた。また、個の意見を大切にしながら、協働での学びも促進している。スウェーデンの就学前教育がこどもの主体性や個性を尊重する教育を高いレベルで実現できている背景には、長年にわたる教育政策に加え、社会全体でこどもの権利を尊重する価値観が根付いていることが挙げられる。

日本でもこども基本法が令和4年6月に成

立し、国や都道府県、市区町村はこどもの意見を聞きながら施策を反映するように動き始めたが、スウェーデンでは既に各施設のレベルで浸透していることを実感した。就学前学校という形で教育と保育を一体的に実践し、校長が学区全体の施設を担っていることも各施設へ考え方が浸透させる一助となっているとも考えられる。

こどもが自分たちの意見が反映されることを実感できる環境を、日本の各保育施設等でも取り入れることができれば「こどもまんなか社会」を実現できるのではないかと感じた。今後は、保護者や地域社会が一体となって、こどもの成長を社会全体で支える体制を構築していくことが重要である。スウェーデンの事例を参考に、日本の現状に合った形で就学前教育の質の向上に取り組み、こどもたちが健やかに成長できる社会を実現できるよう、今回の学びを活かしていきたい。



室内の様子

「ロイヤルシーポート」の持続可能なまちづくりについて

訪問日 令和7年10月29日
訪問都市 スtockホルム市・ロイヤルシーポート
説明者 Camilla Edvinsson氏（Stockホルム市のプロジェクト広報担当者）
担当 1班

1 はじめに

日本では、2050年カーボンニュートラルの実現を目指し、グリーン成長戦略や地域脱炭素ロードマップ等の政策を推進している。また、多くの自治体でもゼロカーボンシティの宣言が広がっている。しかしながら、エネルギー自給率の低さや都市構造上の制約、住民の合意形成の難しさ等、実現に向けては多くの課題を抱えている。

一方、スウェーデンは早くから脱炭素社会の実現を国家目標として掲げており、2045年までに温室効果ガスの排出を実質ゼロにすることを目指している。そのため、スウェーデンでは再生可能エネルギーの普及やエネルギー効率の向上に向けた取組が進んでいる。また、都市計画においても持続可能なまちづくりやエコロジカルな住宅開発が進められる等、住民の環境意識も高まっている。

今回は、スウェーデンの中でも先進的に持続可能なまちづくりを進めているStockホルム市のロイヤルシーポートを訪問し、持続可能なまちづくりのあり方や取組の実態把握、さらには市民の生活の質向上に向けた施策を学ぶため、プロジェクトの広報担当者からの説明を受けるとともに現地視察を行った。



Camilla Edvinsson氏による説明の様子

2 Stockホルム市の概要

Stockホルム市は、スウェーデンの首都であり、人口約99万人¹の北欧最大の都市である。バルト海とメーラレン湖に囲まれた都市で、14の島から成っている。

同市は1970年代から一貫して環境政策を重視しており、2010年には初代の欧州グリーン首都に選定される等、持続可能な都市経営の先進的な都市の一つとして知られている。2040年までに「化石燃料ゼロ都市」を目指しており、この目標達成の中核施策の一つが、ロイヤルシーポートの開発であり、脱化石燃料とウォークアブルシティ（歩いて暮らせる街）という革新的なコンセプトのもと、環境と都市機能の融合を目指した都市再生プロジェクトが進行中である。

¹外務省ホームページ公表数値に基づく

3 ロイヤルシーポートの概要

ロイヤルシーポートは、ストックホルム市中心部から北東約3kmに位置し、バルト海に面する港湾エリアである。もともとスウェーデン王室が所有していた土地をストックホルム市が買い上げた市有地であり、かつてはガス製造工場や石炭貯蔵施設等として利用されていた。約236ヘクタールという広大なエリアにおいて、一体的に開発を進めている点に本地区の大きな特徴がある。ストックホルム市における持続可能なまちづくりとしては、1990年代に環境先進地区として開発したハンマルビー・ショースタッドが知られているが、ロイヤルシーポートはその経験を踏まえ、より高い環境目標を掲げた次世代プロジェクトとして位置づけられ、市議会による強力な政治決定のもと、まちづくりが進められている。

開発は2000年代初頭に構想が始まり、2030年頃まで段階的に進められる予定である。計画上は、12,000戸以上の住宅供給と35,000人の新規雇用創出²が掲げられているが、説明によれば、現時点で約13,000戸がすでに整備されているとのことであった。

今後は港エリアの開発が推進されていくが、クルーズ船等の入港に伴う騒音が、住民の健康や住宅に及ぼす影響が懸念されている。この対策としては、港と住宅エリアの間にオフィスビルの建設や防音規制の導入等を検討しており、環境に十分配慮した形で進めていく予定である。

また、歴史的建造物の継承にも力が入れられており、旧ガス工場の円形建物等を劇場や

ホテル、スポーツ施設やジムへとリノベーションされる等、産業遺産を現代的に活用しつつ街並みの質を高める施策が進められていた。



旧ガス工場のリノベーション工事

4 環境再生と自然共生のまちづくり

本地区はガス工場跡地等であるため、開発に当たっては土壤汚染対策が重要な課題となっている。説明では、酸化処理やバクテリアを利用した生物浄化等、多様な技術を試しながら土壤浄化を進めているとのことであった。こうした基盤整備を確実に行うことで、長期的な環境安全性を確保しつつ、持続可能な都市空間の創出が実現されている。

また、「自然の力を活かす」という考え方もまちづくりの目標のひとつとなっている。例えば、雨水管理には緑地帯を活用し、自然に浸透させながら洪水リスクを抑える仕組みの導入、夏場の暑さ対策として植林による日陰空間の形成、生態系と連続する緑のネットワークの整備等、自然プロセスを都市機能に活かす設計が随所に取り入れられている。なお、緑化の整備は、住宅を建てる際に、建設会社に求められる様々な提案要件のうちの一つでもある。市は厳しい提案要件を設定しているが、これを企業に理解してもらい、市と

²ストックホルム市ホームページより

企業が理念を共有することが極めて重要であり、共通の目標に向かって連携できる大きな要因となっている。

さらに、地区の周囲には国立公園が広がり、豊かな自然と市街地がゆるやかにつながる景観が形成されている。環境教育にも力を入れており、子供たちと街を歩きながら自然や環境の大切さを伝えるプログラムもあるとのことであった。環境を「教える」のではなく「日常の中で体験する」仕組みは、日本でも参考にできる視点であると感じた。

5 便利で環境にやさしいまちづくり

ロイヤルシーポートの都市デザインは「5分で歩けるまちづくり」というコンセプトがあり、生活に必要な施設をコンパクトに配置している。就学前の学校、商業施設、医療機関、公共交通の結節点等が歩いて行ける範囲に整えられており、住民が自動車に頼らずに生活しやすい環境がつけられていた。

自動車利用を抑制するため、街には駐車場はほとんど作られていない。集合住宅の地下に作られた駐車場も、「2戸に1台」しか整備されておらず、さらに、将来的には「3戸に1台」へ減らす予定もあるという。そのかわり、カーシェアリングが地区内に広く配置されており、必要な時だけ車を利用できる仕組みが浸透している。視察の際には日本メーカーのカーシェアリングサービスの車両も確認された。また、利用される車の多くはEVであり、ガソリン車は規制され走っていない。こうした多様な取組により、自家用車に依存しない環境が確保されている。

建物に関しては、市有地である利点を最大限に生かし、エネルギー消費量、建材、屋上

緑化等、細かな基準が事業者に求められていた。中には「プラスエネルギーハウス」と呼ばれる、消費より多くのエネルギーを生み出す住宅もあり、地区全体として再生可能エネルギーの導入が進んでいた。

また、ユニバーサルデザインの徹底にも驚かされた。歩道のスロープ配置はもちろん、地下鉄やバスの乗降、住宅内の段差解消等、車いす利用者が一人で移動し生活できるように設計されているとのことであった。交通・住宅・公共空間が一体で整備されているため、誰にとっても安心して暮らせる環境が実現していた。

6 資源循環と市民参加型のまちづくり

ロイヤルシーポートでは、自動真空式ごみ収集システムが導入されており、ごみ箱に投入されたゴミは地下のパイプラインを通じて約2km先の集積センターまで時速70kmで自動搬送される。集合住宅の投入口には鍵が設けられ、居住者以外の投棄を防止する仕組みもあった。ごみ収集車が街中に入る必要がなく、交通量の抑制や騒音低減にも寄与している。



自動真空式ごみ収集システム

また、生ごみのバイオガス化も進められており、廃棄物をエネルギー資源として循環利用する仕組みが確立されつつある。これは、化石燃料依存を低減し、都市全体の脱炭素化に寄与する重要な取組である。

さらに、市民参加のまちづくりも積極的に行われている。市民、行政、建設会社等、街に関わるすべての人が参加し、自分たちの理想とする街の姿を議論するワークショップが開催されているとの説明を受けた。

意見交換の場を設けながら開発を進めることで、住民の納得感や地域への愛着が醸成され、長く住み続けられるまちづくりにつながっているのではないかと感じた。

7 おわりに

今回の視察を通じて、ロイヤルシーポートは、単なる再開発事例ではなく、環境再生、生活の質向上を組み合わせた「未来志向のまちづくり」であることを強く実感した。特に、市が土地を所有し、明確な基準とビジョンを示しながら、事業者・市民と協働してプロジェクトを進めている点は、我が国の都市開発にとって重要な示唆を与えるものである。

環境に配慮した持続可能なまちづくりは、開発コストが大きく、市にとって大きな負担となるが、市議会の決定に基づき強力に推進されている。さらに、まちづくりに対する住民の意見も90%以上が肯定的（ポジティブ）なもの、ということであった。住民の多くは、元々環境意識が高い層が居住しているケースが多いが、一方で、実際に街に住み、先進的な環境への取組に触れることで、まちづくりに共感し、満足する住民も多く、環境について学ぶ場となっている。この成功の大きな要

因は、街に関わる人々との積極的なまちづくりへの参加や就学前学校等における幼い頃から自然を意識した教育の成果として、行政と住民で共通の理念が共有されている点にあると考えられる。

日本では、脱炭素化の必要性が高まる一方で、人口減少や都市構造の制約等、課題も多い。しかし、ロイヤルシーポートのように、行政が明確なビジョンを示し、市民や事業者と方向性を共有することで、新しい都市モデルを形にしていくことは決して不可能ではないと感じた。今回得た知見を、今後のまちづくりや政策検討にしっかり活かし、持続可能な都市の実現に向けて取り組んでいきたい。



ストックホルム市庁舎にて

ストックホルム市のハンヴェーデン高齢者介護施設について

訪問日 令和7年10月30日
訪問都市 スtockホルム市・ハンヴェーデン高齢者介護施設
説明者 Jane Lundvall氏（マネージャー）
Anna Ejve氏（Norlandia社本部勤務） ほか
担当 3班

1 はじめに

日本の総人口は、令和6年10月1日現在1億2,380万人で、そのうち65歳以上人口は3,624万人であり、高齢化率は29.3%に達している¹。高齢化率は平成6年に14%を超えてからも上昇を続け、この30年間で高齢者割合は約2倍に増加している。

令和5年4月に国立社会保障・人口問題研究所が公表した「日本の将来推計人口」では、今後も人口の減少傾向が続き、令和52年には総人口8,700万人、高齢化率38.7%、国民の2.6人に1人が65歳以上の者となる社会が到来すると推計され、ますます高齢者の医療や介護の負担が増加することが見込まれている。

高齢化の進行は世界的な潮流であり、各国がその対策に力を注いでいる。こうした中、諸外国はどのように高齢化社会に立ち向かっているのか。福祉先進国として社会保障制度が充実した国で、世界に先駆けて高齢化社会を経験したスウェーデンの事例から、対策の手がかりを得ていきたい。

2 スウェーデンの概要

スウェーデンは北欧に位置する国で、欧州連合に加盟しており、ノーベル賞を創設した発明家アルフレッド・ノーベルの出身国として知られている。ロシアによるウクライナ侵攻を受け2024年3月にNATOへ正式加盟したことは記憶に新しい。

面積は45万km²で日本の約1.2倍、人口は約1,055万人（2023年）、首都はストックホルムで市内人口約99万人である²。

スウェーデンの平均寿命は、男性が82.29歳、女性が85.35歳で、日本は男性が81.09歳で女性が87.13歳とされている³。全体としては、現在、日本の方が平均寿命は長くなっているが、スウェーデンは第2次世界大戦に参加しなかったことなどが背景にあって、世界に先駆けて高齢化社会を経験しており、平成12年（2000年）に日本が追い抜くまで世界で最も高齢化が進んだ国であった。2025年現在の高齢化率は21.3%と推計されており、依然高い水準となっている。

スウェーデンは早くから高齢化社会を迎えたこともあって、在宅介護を基本とした介護モデルを構築しており、日本の市町村に当たる“コミューン”が福祉サービスの提供責任

²外務省ホームページ『スウェーデン王国基礎データ』

³令和7年7月25日厚生労働省発表『令和6年簡易生命表について』

¹総務省統計局公表数値に基づく

主体であり、コミュニンの判定員が、介護サービスの種類や内容、利用時間を決定するという重要な役割を担っている。本人の意思を尊重する一方、施設への入所の可否に加え、入所先についても判定員の判断に委ねられている。

3 高齢者施設運営会社の概要

ハンヴェーデン高齢者介護施設は“Gott liv-varje dag!” (Good life-every day!) をスローガンに掲げるNorlandia社が運営する施設である。Norlandia社は家族経営でありながら、スウェーデン国内で25年にわたり、多数の介護施設や就学前施設を運営している。質を確保するために品質環境マネジメントの取り組みやフォローアップの仕組みを構築している。また、ノルウェーのVilMer社との連携などにより、新しいアプリや新たな知見の活用などに積極的に取り組んでいる会社でもある。

労働人口の減少により、働く人員と質の確保が課題になっているところはスウェーデンも日本と同様である。労働力不足を補うためスウェーデンでは多くの移民を受け入れていることから、Norlandia社でも海外から来たスタッフが非常に多い。そうしたスタッフも含めて、Norlandia社ではスタッフに月に2時間の自己開発の時間を与え、就職後に学ぶことができる環境を整えるとともに、体制やアプリを整備し、心身ともに健康に働ける環境を整えることで、離職率を低下させ、人員と質の確保に取り組んでいる。

Norlandia社が運営する高齢者介護施設では「食べ物」「健康」「コミュニティ」の3点に特に力を入れている。雰囲気や大事にしな

がら、おいしく、楽しめる食事、健康に暮らせるように個々人に合わせたいろいろな体験プログラム、寂しくならないように集まる機会を設け、“おうち”に帰ってきたような環境、を提供するように心がけている。



Anna Ejve氏による説明の様子

4 ハンヴェーデン高齢者介護施設の特徴

ハンヴェーデン高齢者介護施設もこうした方針で運営されている施設である。24時間のケアが必要となり、自宅での生活が困難となった高齢者がコミュニンの判定員の判断により入居できる施設であり、施設へ支払う賃貸料とコミュニンに支払う利用料により利用できる。個々人の経済状況に応じて補助金等の給付を受けることができるため、基本的には年金の範囲内で利用が可能である。現在の入居者の平均年齢は約80歳、利用期間は6～9か月程度ということである。

この施設の特徴としては、LGBTQへの配慮が挙げられる。スウェーデンで初めて専用フロアを設け、スタッフ研修を行うなど受け入れ態勢を整えている。ただし、現状では入居者はいない状況である。

また、この施設では、入居者が自宅で使用していた家具などをそのまま部屋に持ち込むことができる。シャワールームやトイレ、キッ

チンも各部屋に備えているため、メッセージボード等を活用することで、日によっては食事やサービスの利用を取りやめ、ひとりで過ごすこともでき、個人の意思を最大限尊重する環境が整えられている。



使い慣れた家具を配置した部屋の様子

5 視察を終えて

ハンヴェーデン高齢者介護施設の平均利用期間は6～9か月で、日本と比べて、非常に短期間に抑えられているという事実には大きな驚きを覚えた。その背景には、スウェーデンの在宅介護を基本とする施策、及び入居を決定するコミューンの判定員の存在等があると思われるが、自分の家で最後まで生活したいという人間の普遍的な欲求を尊重する国民性も、その背景にあるのではないか。その尊重する精神は施設の随所にも表れており、見学した入居者の部屋では持ち込まれた家具が配置され、自宅にいるのではないかと錯覚するような居心地の良さを感じた。施設内で会った入居者の方々も非常に温かな表情をされており、施設に満足している感じであった。その雰囲気の良い感じ、枝広団長（福山市長）が「必要となった時に国を越えて入居できるなら、この施設に入居したい。」とお礼を述べられた言葉には、共感したところである。

繰り返しになるが、住み慣れた自分の家で

最後まで生活したいという欲求は人類共通であると思う。個人の意思を尊重し、できる限り自宅で生活できる仕組みを設け、自宅で生活できなくなっても、自宅のような環境を整えるスウェーデン。

日本でも可能な限り住み慣れた地域で、自分らしい暮らしを人生の最期まで続けることができるよう地域包括ケアシステムの構築が進んでいる。その運営の主体となるのは市町村である。

“人”としての尊厳を保ちながら生き抜くためにどうしたらいいか。自分ならどこで最期を迎えたいか。日本とスウェーデンの国の制度の違いはあれど、日本の基礎的自治体で働く私たち研修参加者が、それぞれの立場でそうした課題を深く考え、少しずつ変えていけば、理想の形に近づくはずである。高齢化社会に対する特効薬は存在しないが、ハンヴェーデン高齢者介護施設の事例を加味しながらそのように考え続けること自体が、きっと高齢化社会への対策の糸口となる。そう信じて、今回の事例をそれぞれの市町に持ち帰り、それぞれの福祉施策に活かしていきたい。



スローガン“Gott liv-varje dag!”を背に

テーマレポート

- ・（1班）まちづくり施策

オランダ・スウェーデンに学ぶ自転車を活用した

持続可能なまちづくり政策・施策 31

- ・（2班）教育施策

教育施策に見るオランダとスウェーデンの個の多様性..... 35

- ・（3班）福祉施策

オランダ、スウェーデンにおける福祉について..... 39

オランダ・スウェーデンに学ぶ自転車を活用した 持続可能なまちづくり政策・施策

担 当 1 班

1 はじめに

近年、日本では持続可能なまちづくりや脱炭素社会の実現に向けた取組が進められている。都市部では公共交通の利便性を活かした移動手段の多様化が進む一方、地方では公共交通が脆弱であり、自家用車が生活維持のため不可欠な存在となっている。その結果、交通渋滞や環境負荷の増大が課題として顕在化している。

循環型社会の形成は、資源制約や気候変動、生物多様性の損失といった地球規模の課題に対応し、持続可能な社会を支える重要な柱とされている。

こうした中、ヨーロッパ諸国では具体的な取り組みが実践されている。今回の訪問地オランダでは自転車を都市構造の中心に据えたまちづくりを、スウェーデンでは脱化石燃料・循環型都市を目指す再開発プロジェクトを視察し、私たちの地域社会をより豊かにするためのヒントを得ることを目的とした。

2 オランダの自転車政策と都市設計

オランダは人口よりも自転車の数が多い国として知られ、「自転車先進国」として世界的に評価されている。都市部では車道・歩道・自転車道が明確に分離され、交通の安全性と快適性を両立している。自転車は国民の生活に深く浸透しており、特別なものではなく日常の移動手段として位置づけられている。

最初に、ユトレヒト市では、中央駅に併設

された世界最大級のホーフ・カタライネ・スタツィオンスプレイン自転車駐輪場（以下、駐輪場）を視察した。

この駐輪場は、駅周辺の迷惑駐輪を解消する目的で整備され、およそ12,500台を収容可能である。オランダ鉄道と同市が共同で所有・運営している。24時間年中無休で営業し、最初の24時間は無料で、その後は有料となる。

入出庫には公共交通ICカードを使用でき、利用者が自転車に乗ったまま通行できる一方通行の場内通路も設けられている。これにより、どの出入口からもスムーズに出入り可能となっている。駅直結の立地は公共交通との接続を強化し、迷惑駐輪の解消にも寄与しているが、課題は完全に解決した訳ではなく、駐輪場整備は不可欠であるとして市中心部では新たに建設が進められている。



世界最大級の自転車駐輪場

次に視察したハウテン市は人口約5万人¹の都市で、1975年から「自転車の街」として

¹オランダ統計局ホームページ公表数値に基づく

計画的に開発され、持続可能な街づくりのモデルとして世界的に注目されている。

同市内には住宅地と中心部を結ぶ車道がなく、自動車は外周の環状道路を利用するため、交通量が少なく安全で静かな環境が維持されている。交通分担率は自転車61%、自動車24%で、自転車が主役である。

中心部には生活に必要な施設が集積し、徒歩や自転車で移動可能である。主要交差点には立体的な自転車専用道路が整備され、自動車との交差を避けることで、交通の円滑化と事故リスクの低減を両立している。

さらに、CROW自転車協議会(以下「CROW」という。)という技術プラットフォームに触れる。オランダは自動車依存に対抗し、地形を活かして自転車利用を国策として推進してきた。現在は「Randstad toward 2040」²に基づき、自転車高速道や都市間ネットワーク整備が進められ、公共交通と競合するのではなく協力関係を築く戦略が展開されている。

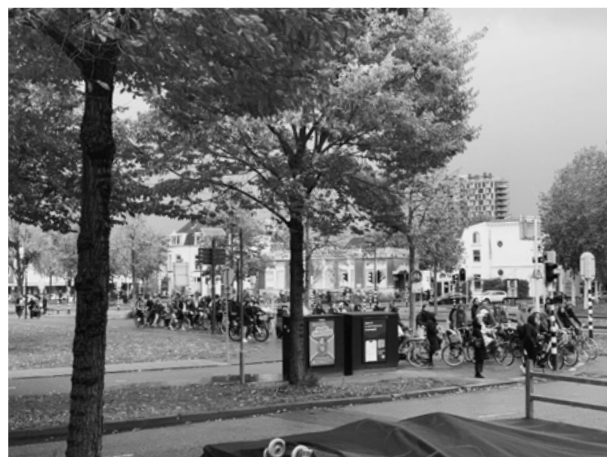
これを支えるのがCROWの策定した技術ガイドラインで、5つの原則(一貫性、接続性、魅力、安全と健康、快適性)を規定している。前出のユトレヒト市やハウテン市のようなオランダの自転車施策は、CROWの5つの原則をもとに、交通手段に留まらず、健康・レジャー等、社会的利益を重視し、自動車より自転車が利便性で優位となるまちづくりを目指している。

3 オランダ国民の自転車文化と意識

オランダでは、自転車は生活文化に深く根

²オランダの大都市圏ランドスタッドが示す2040年に向けた都市・交通政策ビジョン

付き、ライフスタイルの一部として定着している。レクリエーションにも広く活用され、年間約5.5億ユーロの経済効果を生み出している。さらに、車利用者より12%多くレジャー支出を行うことから、自転車が地域経済の活性化に寄与していることが分かる。



ユトレヒト市内の交差点 朝の通勤ラッシュ

幼少期から自転車に親しみ、生活に根差した利用や健康面での利点を認識する教育も行われている。このような背景から、自転車は経済・健康・生活の質を高めるライフスタイルの中核的要素として位置づけられている。

4 スウェーデンにおける新たな公共交通とロイヤルシーポート

スウェーデンでは、首都ストックホルム郊外で進行中の脱化石燃料・循環型都市を目指す再開発プロジェクトを視察した。

ロイヤルシーポートでは、同市北東部のバルト海に面した約236haの旧工業地帯の再開発を実施中であり、約12,000戸の住宅建設と35,000人の雇用創出を目指している³。2030年までに地区全体を化石燃料フリーとする目標を掲げ、かつ持続可能性を最重要視し、「エ

³ストックホルム市ホームページより

エネルギー効率向上]、「再生可能エネルギー利用]、「交通体系の革新」が進められている。

「交通体系の革新」に焦点を当てると、同地区では自動車交通を最小限に抑え、歩行者、自転車、公共交通を優先する都市設計が行われている。インフラ整備として、広幅員の自転車専用道路や歩行者空間、駐輪場、シェアサイクルステーション（電動モビリティを含む）の設置が計画され、自動車からの転換を前提として、住民が日常的に自転車を選択しやすい環境が整えられている。さらに、地下鉄、バイオガス・電気ハイブリッドバス、通勤船等を連携し、公共交通の充実を図っている。

また、土地利用契約に持続可能な交通要件を組み込み、開発事業者であるゼネコンに低炭素設計を義務付ける制度設計も特徴的である。加えて、同地区では、利用者ごとに自転車、電動モビリティ、バス、地下鉄等を一括して利用できるMaaS（Mobility as a Service）⁴の導入が進められている。これにより、住民は自動車に依存せず、柔軟で持続可能な移動手段を選択できる。スウェーデンでは都市部でMaaS統合サービスが普及し、キャッシュレス決済が標準化されているため、同地区でのMaaS導入を容易にしたといえる。

⁴複数の交通手段を統合し、検索・予約・決済を一体化する移動サービスのこと



ストックホルム中央駅ホーム 改札はなくタッチ決済

これらの交通政策は温室効果ガス排出削減に直結しており、自転車利用の促進は都市全体のCO₂排出量削減に向けた重要な取り組みである。再生可能エネルギーを活用した公共交通や電動モビリティとの組み合わせにより、都市交通全体の環境負荷を最小化することが可能となっている。

さらに、住宅街から商業施設や公共施設へのアクセスは自転車で数分以内に可能となるよう配置されており、都市生活の利便性を高める設計によって、住民は自動車を所有する必要性を感じにくくなる。その結果、都市全体の自動車依存が減少し、持続可能な社会形成へとつながっている。

5 持続可能なまちづくりへの示唆

オランダとスウェーデンの事例から、日本に応用可能な施策は数多く見出せる。まず、ユトレヒト市のように駅前に大規模で利便性の高い駐輪場を整備し、公共交通との接続を強化することは、自転車利用を促進する上で極めて有効である。

例えば、都市中心部には通勤・通学需要に対応した駅前駐輪場を、観光エリアには尾道市のようにレンタサイクル拠点を設けること

で、自転車と公共交通のシームレスな移動が可能となり、地域の交通利便性と観光資源の魅力を同時に高める有効な施策の一つと考えられる。

次に、オランダの事例に学び、幼少期から自転車教育を通じて安全や健康の意識を普及させることは文化の醸成につながる。学校教育の中に交通安全教育を組み込み、地域社会全体で自転車文化を支える仕組みを構築することが望ましい。こうした教育的アプローチは、単なる交通手段としての自転車を超え、生活文化として根付かせる基盤となる。

さらに、スウェーデンのように公共交通、レンタサイクル、電動モビリティを統合したキャッシュレス型MaaSを導入することで、都市部と地方の双方で移動の選択肢を広げることができる。日本でも既存の交通系キャッシュレス基盤を活用し、交通サービスを統合することで利便性を高める取組が既に進められている。

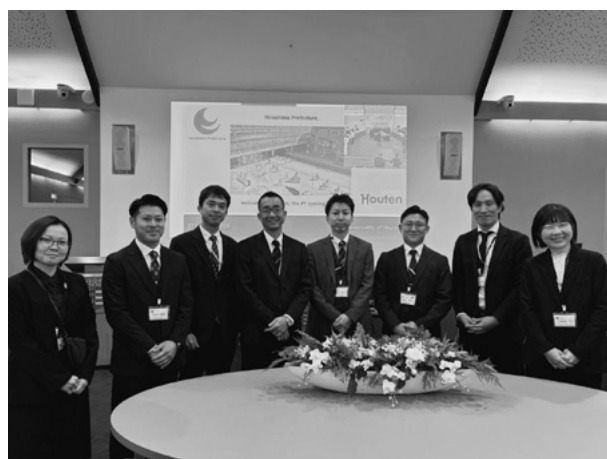
全面的な自動車規制は難しいとしても、住宅地や観光地など限定的なエリアで自転車優先ネットワークを試行し、地域資源や地形条件に合わせて拡張することは現実的である。例えば、観光地ではシームレスな「自転車での街巡り」を推進することで、観光資源の魅力を高めることができると考えられる。

最後に、ロイヤルシーポートの事例に学び、日本でも都市再開発やニュータウン開発の段階から自転車を中心に据えることで、持続可能な交通体系を根付かせることが可能である。都市設計の初期段階から自転車を主役に位置づけることで、長期的に持続可能な都市モデルを構築することは可能なのではないかと考える。

6 結論

オランダは「長期的な国家戦略」と「文化の醸成」により、市民運動を契機として政策を定着させた。一方、スウェーデンは「技術革新と柔軟な制度設計」によって、都市再開発の段階から自転車を組み込む先進的な思想が特徴である。両国は、自転車を都市文化と生活の質を支える基盤として位置づけている。

日本で部分的に施策を導入する場合、長期戦略として自動車以外の交通施策を推進し、地方の平地部では自転車、都市部ではMaaSやキャッシュレスを活用することで、持続可能なまちづくりの有効な取組となると考えられる。



ハウテン市庁舎にて

教育施策に見るオランダとスウェーデンの個の多様性

担 当 2 班

1 はじめに

道路にゴミが落ちていないこと、電車やバスの時間が正確なこと、公共の場所で大きな声を出さないことを、我が国に来た多くの外国人が驚きとともに口にする。

このように日本社会が理性的で規律的であること背景には、国が定める学習指導要領に基づき、全国どこでも質の高い教育を受けられる体制が整っていること、その教育が集団の協調性や規律を重んじる点にあると考えられる。義務教育期間中は経済状況や学力に関係なく学ぶことができる点も、国民全体の高い教育水準と人間形成に寄与している。

日本では、ごく当たり前のことと捉えられているが、学校給食は体づくりに必要な栄養が得られるだけでなく、食事のマナーを身に付けることができ、生徒自身が校内を清掃する等の活動を行うことで環境意識や自主性が育まれる。

日本の教育は明治時代の「学制」の導入により、国民全般を対象とする近代的な学校制度が始まり、一人の教師が多数の生徒に教える集団教育が中心となることで、強い人格的な結びつきが薄れ、より公平で平等な「教師と生徒」という役割関係へと変容してきた。

「教師と生徒」という関係は、教育を「先生から学ぶもの」とする形を基盤にしており、その結果、計画的かつ統一的なカリキュラムの推進が可能になる一方で、創造性や思考力の育成が十分に進まない現状へつながっている。

。そのため子どもたちは自分の意見や考えを持ちづらく、相手の意見を聞き相互の価値観をすり合わせる経験が少ないのではないかと考えている。これがコミュニケーション能力の低下を招き、我が国の教育哲学における課題なのではないだろうか。

日本では、集団の協調性や基礎学力の定着を重視し、画一的なカリキュラムになりがちである一方、ヨーロッパでは個人の興味や自主性を重視し、実践的な学びを取り入れる傾向が強い。

こうした中、子どもたちの多様性や成長のペースに寄り添った教育に特に熱心で、国としての方向性が比較的明確で世界的に評価されているオランダとスウェーデンの事例にヒントを見出したい。



ライデン大学構内

2 個の違いを尊重するオランダ教育

2025年5月、ユニセフによる「子どもの精神的幸福度調査」で日本は36カ国中32位であったが、トップの評価を受けたのがオランダ。オランダでの幸福度が高い理由は、子ど

もの意見を尊重する文化、家族との密なコミュニケーションを通じて安心感や自己肯定感を育てていることなどが挙げられる。

今回の訪問国のひとつ、オランダでの初等教育・就学前教育では、日本に比べて自由度の高い教育環境の中で、児童や園児の個性や興味に合わせ、自ら考え表現する能動的な学習が重要視され、12歳にして自身のキャリアパス（進路）を選択することが求められ、また、それが一般的である。これは幼少期からひとりの人間として尊重され、自ら主体的に考えることが当たり前の国だからこそ可能なことである。

また、自身に合う学習スタイルの選択を基本とすること、ひとつの学校に複数の教育哲学があるのもオランダの特徴である。個々の子どもに合う教育環境を提供することを何よりも優先しており、学区がなく学校選択の自由が非常に大きい。宗教系、モンテッソーリ、イエナプランなど多様な教育哲学の中から各家庭が選択する。

小学校が1年生から8年生まであり（義務教育は5歳から18歳まで）、留年や飛び級があることも、日本と比較して大きな特徴といえる。同じ学級の中で、異年齢の生徒がそれぞれ異なるレベルの勉強をすることも多く、それぞれのペースでの成長を促す。学級内の違う年齢の生徒たちが、グループ単位で問題解答を助け合うなど、生徒同士の対話と相互理解を重視しているのである。

小学校卒業後、中高一貫教育に進学するが、3コース（研究大学進学・高等一般教育・中等職業準備教育）から進路決定することになる。入学試験はないが小学校卒業後の全国共通修了テストの成績と先生のアドバイスなど

からコースを選択しており、基本的に学力により振り分けられている。（ここは根本的には日本の進路決定方法に近いのではないだろうか。）。

オランダでは教育の自由が保障されている一方で、家庭の社会経済的背景によって学習成果の差が生じる課題もある。ペーパーテストの点数よりも地頭の質を重視する教育傾向があるため、子どもの体験・経験格差が学力格差につながるのだが、高所得者層の家庭ほど子どもに様々な経験が積んでいる傾向にある。その結果、「所得格差＝経験格差＝学力格差」として次世代に再生産される危険性が指摘されている。



クレオファス小学校視察の様子

3 自立と幸福を重視するスウェーデン教育

スウェーデンの教育は「子どもの幸福」「自己決定・個性の尊重」「平等な学習機会」を中心に設計されており、学力偏差よりも自己肯定感や個人の自由を尊重する社会的・民主的価値観が教育の軸となっている。ストックホルムで視察したイエーラヒューデズ就学前学校でも、子どもの自立の精神を培う手助けをすることを教育理念としていた。就学前学校には1歳から5歳の子どものうち87%が通うのだが、児童手当等の厚い経済的支援が

後押しをしている。子どもの自己肯定感や社会的価値観を育みたい親の希望を、コミュニティ（市町村にあたる行政単位）がサポートする仕組みとなっているのである。



イエーラヒューデンス就学前学校視察の様子

6歳から16歳までの義務教育システムの特徴としては、まず授業料・教材・給食など授業に関わるものが公立私立問わず完全無料であることだ。平等な学習環境の提供を掲げていることで、これは各人違う学習進度に合わせた学びの場を提供する目的がある。これはオランダ教育と非常に似ている点であると感じる。

スウェーデンの教育における教師の役割が、「正解を教える存在」ではなく「学ぶ力を引き出す支援者」であるところも特徴だ。課題や答えを自身が探し、他者との対話・議論を進めることをサポートしている。これは教育の目的を、「知識の獲得」ではなく「自ら考え社会参加できる力を育てること」と定義しているからである。そのためスウェーデンでは教師と生徒の立場が平等であり、対等な学びのパートナーとして成立している。

教育の柱として平等・自由・子ども中心主義を掲げているが、その一方で学力格差が拡大しやすいという課題がある。要因として、

国内で移民の受け入れ政策が進んでいるため学校内で多文化・多言語の生徒が増加しており、主言語であるスウェーデン語に対応できない生徒の学力が伸び悩むことが挙げられる。他にも、自主性の弱い生徒が取り残されることも要因として考えられる。

●教育施策の概要比較

	オランダ	スウェーデン
教育理念	個別最適・選択の自由	平等・自己決定
学びの形	個別最適化	協働・探究
評価	多面的評価 (地頭の良さ)	成績順位なし
教育費	公的補助が多い	無償徹底
長所	個性と多様性に対応	自律と幸福を重視
課題	学力差拡大・進路選択の早さ	学力差拡大

オランダおよびスウェーデンの教育は、両国とも「学力偏差で子どもを評価しない」「子どもを中心に考える」点で一致している。しかし、オランダは個別最適と選択の自由、スウェーデンは平等と自己決定という異なる理念を持つ。それぞれの理念から見えるのは、学力の高さだけでは測れない教育価値の存在であり、今後は学力と幸福、平等と個性をどう両立するかが大きな課題だと考えている。

4 おわりに

本視察は、オランダ、スウェーデン、日本の教育制度を「個の尊重」と「集団の重視」という対照的な視点から比較する貴重な機会となった。同時に、自国が持つ教育哲学と、学力格差の拡大、個人の自由と基礎学力のバランスへの懸念といった課題の狭間で、それぞれが模索し続けている現実を目にした。

視察した両国が多様な個人を前提とした教育政策を行う一方、日本では均質的な集団行動を前提とした規律や同調を求める傾向がある。日本の教育は、高い基礎学力と規律ある社会の形成に貢献してきた一方で、いじめや不登校の増加¹が示すように、個性の抑圧や過度な精神的ストレスなどが深刻な課題となっている。

これらの課題に対応し、より柔軟で革新的な社会を構築するため、両国の実践教育から学ぶべき点は多いだろう。

イエナプランやモンテッソーリなど異なる教育哲学を持つ学校の設置を公的に支援し、制度的な選択肢を増やすことは、子どもの精神的ストレスを軽減するだけでなく、多様な才能や思考を育むための土壌になるだろう。

また、学校での生徒同士の対話、生徒と教師との対話を繰り返すことでコミュニケーション能力を磨いている。オランダは合意形成を、スウェーデンは多様な意見の共存を重視しており、これら対話の文化は我が国の教育において大いに参考になると感じた。

さらに数値による量的評価だけではなく、「子どもと生徒」の多面的な成長を可視化する質的な評価方法も模索されている。評価の尺度を多方面に展開することは、子どもたちに「正解は一つではない」というメッセージを伝える一助となる。個性を認め、伸ばすことへ繋がる、まさに教育の目的を体現したシステムの一つだろう。

このような教育哲学の違いは歴史や文化と深く紐づくものである。特に「多様な個人を

前提とする」という点においては、移民が社会に深く根付いていることが大きな要因だろう。既に歴史や文化の一部となっているものを取り入れた結果として自然に多様な学校が設置されたのだ。

これらのモデルを導入する際の最大の障壁として、教育システム間の「非連続性」の問題が挙げられる。仮に小学校段階で個を尊重するイエナプランのような教育を導入しても、卒業後には画一的な集団主義を前提とする中学校へ進学せざるを得ない。この教育の断絶は、生徒に混乱をもたらすだけでなく、改革の試みを局所的なものに留めてしまう根本的な課題である。

日本の教育が培ってきた規律や協調性といった強み、その集団活動の目的までを「個を抑圧する同質化」であると否定する必要はないだろう。発達段階に応じた学習の在り方を模索し、多様な個がそれぞれの強みを持ち寄り協働することへと転換させることが重要である。



クレオファス小学校前にて

¹文部科学省「令和6年度児童生徒の問題行動・不登校等生徒指導上の諸課題に関する調査結果の概要」24.73頁

オランダ、スウェーデンにおける福祉について

担 当 3 班

1 はじめに

少子高齢化の加速は、医療および介護制度の持続性に深刻な影響を及ぼしている。日本では地域包括ケアシステムの構築や自立支援型サービスの拡充が進められているものの、財政負担の増大や人材不足など、制度の持続性に関する懸念は依然として大きい。

本報告では、オランダとスウェーデンの福祉制度を対象に、オランダについては医療制度、スウェーデンについては介護制度に焦点を当て、それぞれの特徴、背景要因、課題を分析する。

2 オランダの医療制度

(1) 医療制度の特徴

オランダの医療制度は、民間保険を基盤とする点で特徴的である。2006年に「医療保険法 (Zorgverzekeringswet)」が施行され、全国民が民間保険に加入する仕組みが導入された。民間保険者間の競争を促すことで効率性を追求しつつ、政府が基本的な保障を規定することで公平性を担保する。保険料は所得に応じて設定され、低所得者には補助が行われる。

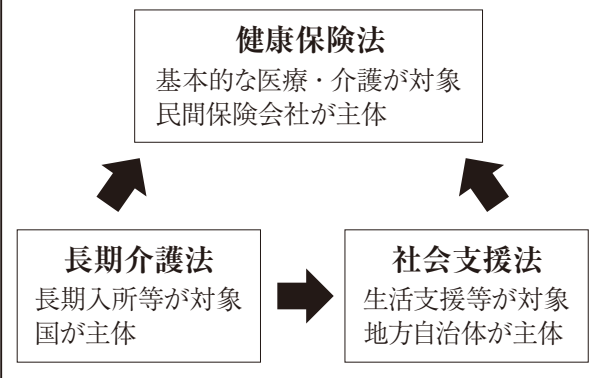
こうした制度設計は、個人の選択を尊重する文化と市場原理を活用する政策志向に基づいている。

① 保険制度の仕組み

オランダでは、すべての国民が基本医療保険に加入する義務を負う。保険会社は民

間企業であり、政府の規制下で競争が行われ、サービスの質向上とコスト抑制が図られている。政府は最低限の保障内容を定め、保険料の上限や補助制度を設けることで、過度な格差を防いでいる。診療報酬は国が一律に定めるのではなく、保険者と医療提供者との交渉によって決定される。

オランダの福祉制度



※講師資料を参考に作成

② 家庭医制度の役割

オランダの医療提供体制は家庭医を中心に構築されている。家庭医は患者の健康管理を継続的に担う「かかりつけ医」であり、専門医や病院を受診する際には家庭医の紹介が必要である。この仕組みにより、必要な医療を適切に提供し、過剰な受診や医療費の増加を防ぐことができる。

家庭医は地域に密着し、予防医療や慢性疾患管理を重視し、さらに多職種との連携を通じて高齢者の在宅生活を支える役割も果たしている。

③ 安楽死制度

オランダの安楽死制度は、世界で初めて法制化された制度で、その背景には「個人の尊厳」および「自己決定権」を重視する文化が存在する。

2002年に制定された「要請による生命の終結および自殺幫助法」により、厳格な条件下で安楽死が合法化された。

条件には、患者の耐え難い苦痛、回復の見込みがないこと、本人の明確な意思表示、独立した医師によるセカンドオピニオンが含まれる。安楽死は医師の倫理的責任と法的規制のもとで実施され、患者の尊厳を保持することを制度の根幹としている。

安楽死による死亡者は増加しており、2024年には、安楽死による死亡者数が約1万人に達している。制度開始当初は末期がんなど身体的苦痛が中心であったが、現在は精神疾患や認知症、障害による生きづらさを理由とする事例が増加しており、終末期医療における選択の自由と社会的合意形成は、今後も重要な課題である。

④ ポジティブ・ヘルスの導入

近年、オランダではポジティブ・ヘルス（Positive Health・PH）の概念を医療現場に導入する試みが進められている。PHは「病気がない状態」だけでなく、社会的・身体的・感情的な課題に直面した際に、それらに適応し管理できる能力を重視する健康観である。スパイダーウェブ図（Spiderweb）という六角形の可視化ツールを用い、身体機能・精神的ウェルビーイング・意味・日常生活・参加・適応力の6次元で自己評価することで、弱み・強みを明確化する。

一次医療への導入では、PHを用いた対話ツールにより、病院紹介数が減少し、医療コスト削減につながると考えられている。



ライデン大学での講義の様子

(2) 制度の課題

オランダの医療制度は自己決定権を重視すると共に、効率性と質を両立させているが、以下のような課題がある。

① 医療人材不足

特に看護職の不足が深刻化しており、労務コストの上昇に加え、外国人職員の採用が増加している。

② 長期介護財源の持続可能性

高齢化の進展に伴い、長期介護保険の需要が拡大し、財政への圧力が強まっている。

③ 医療アクセスと地域差

家庭医の偏在や専門医の一極集中により、地域によって医療サービスの利用に差が生じている。

④ 生活習慣病の増加

生活習慣病が増加しており、予防と早期介入の重要性が高まっている。一次医療での健康指導や、ポジティブ・ヘルスの導入による生活習慣改善支援が期待される。

⑤ 終末期医療のあり方

安楽死件数の増加と適応範囲の拡大に対する懸念が指摘されており、倫理的・法的な議論が続いている。

(3) オランダの医療制度のまとめ

オランダの医療制度は、民間保険と家庭医制度を基盤に、効率性と公平性を両立させている。保険者間の競争と政府の最低保障により質を確保し、家庭医が医療の入り口となることで過剰受診を防ぎ、予防医療や在宅ケアを重視している。安楽死制度やポジティブ・ヘルスの導入は、自己決定権を尊重する文化を反映している。一方で、人材不足、介護財源の持続性、地域差などの課題があり、これらに対応するためには、予防重視の政策転換、ICT活用による効率化、地域医療体制の強化等が不可欠である。

オランダの事例は、日本の地域包括ケアや医療提供体制を考える上で多くの示唆を与えるものである。

3 スウェーデンの介護制度

(1) 介護制度の特徴

スウェーデンの介護制度は、税方式による公的サービス提供を基本とし、コミュニティ（日本で言うところの市町村）が責任を負う。国は法律や枠組みを定め、実際のサービス提供はコミュニティが担う。利用者負担は所得に応じて設定され、月額上限が設けられているため、所得にかかわらず、サービスを利用しやすい仕組みとなっている。

① 歴史的背景

スウェーデンの介護制度は、20世紀初頭に形成された福祉国家モデルを基盤としている。社会民主主義の理念の下、平等性と連帯を重視し、介護は公的な責任として位置づけられた。1970年代には高齢者福祉政策が本格化し、家族介護から公的介護への転換が進んだ。

② ジェンダー平等と家族介護

スウェーデンではジェンダー平等の進展により、家族介護に依存しない制度が早期に確立された。男女が同等に就労機会を持つ社会を目指す中で女性の社会進出が進み、介護を家庭内で担うことは困難となり、国が介護責任を負う方向へ政策転換が図られた。これにより、介護サービスは公的提供を基本とする制度が確立された。

③ 地方分権とサービス提供

スウェーデンの介護制度は地方分権が徹底しており、コミュニティが高齢者福祉の主要な担い手となっている。コミュニティは地域の実情に応じてサービスを設計し、在宅ケア、デイケアセンター、特別養護老人ホームなど多様なサービスが整備されている。

在宅サービスは利用者の希望に応じたサービス選択ができる一方、施設入所については要介護度や健康状態を踏まえ、自治体が必要性を判断する仕組みとなっている。これにより、可能な限り自宅での生活を支援し、施設入所後においても、本人の自己決定や生活の質を尊重する環境が整備されている。



「夜は見回りにこないで」と書かれたメッセージが

④ 財源構造と持続性

介護サービスの財源は税収に依存しており、所得税や地方税が主要な財源である。税方式は公平性を確保する仕組みであるが、財政負担の増大が課題となっている。高齢化の進展に伴い、サービスの効率化やICT活用によるコスト削減が進められている。

(2) 制度の課題

スウェーデンの介護制度は平等性を重視するが、課題も存在する。

第一に、税方式による財源確保は景気変動に影響を受けやすく、持続可能性に不安がある。第二に、地方分権の徹底は自治体間のサービス格差を生む可能性がある。第三に、介護人材の確保は依然として課題であり、外国人労働者の受け入れやICT活用による効率化が求められている。

(3) スウェーデンの介護制度のまとめ

スウェーデンの介護制度は、ジェンダー平等の進展を背景に家族介護から公的介護へ早期に転換し、地方分権の下で多様なサービスを整備してきた。一方で、財源の持続可能性や介護人材不足といった課題があり、高齢化に対応するためICT活用や外国人労働者の受け入れが求められている。この事例は、介護を社会全体で支える仕組みと持続可能性を両立させるための示唆を与えている。

4 両国の背景要因と共通課題

オランダの制度は、自己決定権を尊重する文化と市場原理を活用する政策志向に基づいている。一方、スウェーデンの制度は、平等と社会的扶助を基盤として構築されている。

両国に共通する課題は、財政負担の増大、人材不足、地域格差である。ICT活用や予防重視の取り組みは共通の方向性として進められている。

5 まとめ

オランダとスウェーデンは、異なる制度設計を採用しながらも、高齢化に対応するために自立支援と地域重視を共通の方向性として進めている。オランダは家庭医制度を基盤に医療資源の適正利用を図り、終末期医療において安楽死制度を導入することで、患者の自己決定権を尊重する文化を制度化している。

一方、スウェーデンは税方式による公的介護サービスを徹底し、地方分権とジェンダー平等を背景に、家族介護に依存しない仕組みを確立している。

今回のオランダおよびスウェーデンの視察を通じて特に印象的であったのは、両国ともに自らの力で生活できるようにすることが福祉施策の基本的な方向性となっていたことである。

日本では集団性を重視する傾向があるのに対し、両国では「個の尊厳」や「自己責任」を重視する国民性が強く反映されている。

まず、オランダでは家庭医制度やWMO（住民参加型福祉制度）を通じて、住民自身が自らの生活や健康管理に主体的に関わることが期待されており、支援はあくまで補助的・支えとなる形で提供されていた。一方、スウェーデンの高齢者施設では、食事や自立支援の場面でも、必要以上に職員が介入せず、本人の自主性を尊重しつつ安全を確保する仕組みや環境が整えられていた。

こうした両国の取り組みから学べるのは、

福祉政策において制度やサービスの提供だけでなく、利用者本人の主体性や自律性を尊重する姿勢が制度の質を左右するという点である。公的支援はあくまで補助的・支えとして機能し、自助や共助と連動させることで、個々の生活や選択の尊厳を確保できる。

日本においても、地域包括ケアや福祉サービスの整備にあたっては、単に制度やサービスを拡充するだけでなく、住民が自ら生活や健康、社会参加に主体的に関われる仕組みづくりが重要である。また、支援の在り方や環境整備においても、両国のように安全性と自立性を両立させる工夫を取り入れることで、より利用者本位で持続可能な福祉政策の実現につながると考える。



ストックホルム市庁舎敷地内にて

個人レポート

島津江康統（呉市）海外派遣研修を終えて	45
齋藤 宏美（竹原市）オランダ・スウェーデンの福祉施策について	46
砂田真由美（三原市）オランダ、スウェーデンで感じたこと	47
下前田 冴（尾道市）自転車先進国・オランダから学ぶまちづくり	48
箱田 友理（福山市）スウェーデンで学んだ「Trygghet」の理念	49
堀江 将人（府中市）オランダとスウェーデンを訪問して	50
小水 健嗣（三次市）海外研修を通じて得た重要な考え方	51
松浦 伸樹（庄原市）海外研修での見えない成果	52
野村 敏之（大竹市）オランダの教育から見える人生観	53
梶山 篤史（東広島市）オランダとスウェーデンのまちを観察して学ぶ	54
相原 玲奈（廿日市市）こども・若者の意見が生きる社会を目指して	55
巢守 敬太（安芸高田市）生活に根ざす柔軟な制度設計の重要性	56
濱野 紀子（江田島市）オランダに学ぶ「自分らしい生き方」について	57
川路 将太（府中町）オランダ・スウェーデンから学ぶ育児の向き合い方について	58
新木 宏弥（海田町）ICT教育の模索：アナログ回帰とハイブリッドの追求	59
平本 和也（熊野町）スウェーデンにおける父親の育児休業制度について	60
小路 朱美（坂町）自由と尊重の教育制度 オランダを訪ねて	61
佐々木裕美（安芸太田町）世界の教育について	62
大成純一郎（北広島町）おもてなしが創り出す観光地の魅力	63
藤堂 恵（大崎上島町）オランダとスウェーデンを訪問して	64
田坂 浩樹（世羅町）旅はアクティブに。アグレッシブに。	65
梅岡 康成（神石高原町）海外研修で感じたこと	66

海外派遣研修を終えて

呉市 島津江 康 統

この度、ヨーロッパへの海外派遣研修の話をいただいたとき、毎週末にロードバイクに乗っている私としては、真っ先に「自転車王国」という言葉が頭に浮かんだ。そこで、業務でも自動運転の実験や交通ターミナル整備に関わっていることから、今回の研修に参加するにあたっては、「移動」という視点を持って臨むこととした。

まず、本命の自転車関連では、オランダ・スウェーデンともに走りやすそうな自転車専用道路が予想以上に整備されており、多くの人が自転車を利用している姿を見かけた。日本とは異なり、歩行者の方が遠慮するほど「自転車最優先」という雰囲気もあり、ここまで思い切れば車から自転車の利用にシフトする人も増えるだろうと感じた。

興味深かったのは、両国で自転車文化に違いが見られた点である。オランダでは、日本のママチャリのような形の自転車が多く、ヘルメットを着用する人はほとんど見られなかった。視察先でも「ヘルメットなしでも安全に走行できる環境である」との説明があった。また、オランダの自転車は長期間使用できる頑丈なものであり、平均価格が850ユーロ（約15万円）もすると聞いて驚かされた。

一方、スウェーデンでは、ロードバイクやマウンテンバイクなど軽量でスピードの出るタイプの自転車が多く見受けられ、体感では約9割の人がヘルメットを着用していた。子供は着用義務があるものの、大人は任意であるにもかかわらず着用率が高く、安全意識の高さに国民性を感じた。

鉄道については乗車する機会はなかったが、宿泊先近くのストックホルム中央駅を訪れたところ、改札がなくホームに自由に出入りできることに驚かされた。これにより、ホームが自由通路のようにも利用でき、大きな駅の中を徒歩で通過することができた。日本では当たり前な仕組みが、世界では必ずしも同様ではないことを改めて実感した。

また、オランダからスウェーデン、そして最後に訪れたフランスへは飛行機で移動したが、この際に入出国手続きがなく、日本国内で県をまたぐような感覚で移動できたことに、ヨーロッパの強みを感じた。

今回の研修では、現地を見て、聞いて、肌で感じることで、日常の業務の中では得られない多くの気づきを得ることができた。特に「自分の常識にとらわれないこと」の大切さを改めて認識した。今後はこの経験を活かし、柔軟な発想で業務に取り組んでいきたい。

最後に、貴重な研修の機会を与えていただいた関係者の皆様、そして共に学んだ団員仲間から心から感謝申し上げる。



ハウテン市役所にて

オランダ・スウェーデンの福祉施策について

竹原市 齋藤 宏美

今回の海外派遣研修では、「まちづくり」「教育」「福祉」の3つをテーマに、オランダとスウェーデンを訪問した。現地で見える景色は、美しく、特に中世の面影を残すストックホルムの旧市街「ガムラスタン」の石畳とカラフルな建物、島々や湖に囲まれた水辺の景色は、どこをとっても「絵になる」と感じられた。

私は、業務として長く福祉分野に関わっており、特に迷いもなく「福祉班」を希望した。

一つ目の訪問国であるオランダでは、医療、福祉、社会保障の概要について、現地日本人医師の講義を受けた。オランダは、安楽死を世界で初めて合法化した国である。個人の自己決定権と尊厳を尊重するという、オランダ社会の価値観を色濃く反映した施策だと感じた。



ストックホルム市庁舎にて

また、「健康」を病気がないという「状態」ではなく、社会面、身体面、心情面における難題に対する自己管理と適応するための「能力」と捉え、本人主導で管理するという「ポジティブヘルス」の考え方には共感した。

二つ目の訪問国であるスウェーデンは、高福祉・高負担の福祉国家として、充実した社会保障：介護、医療、教育などが手厚い国である。そこでは、民間経営の高齢者介護施設の視察を行った。この施設では、「Good life – every day!」の理念を掲げ、「Tasty Meal（良質の食事）」「Your Day（参加とコミュニティ）」「Welcome Home（住環境の快適さ）」の3点を重視していた。このクオリティを上げるために施設長は常に業務改革を行っているということであった。日本では「施設に合わせる」場合が多いが、スウェーデンでは本人の生活リズムを尊重し、自宅に近い雰囲気与生活できることがとても魅力的であった。

オランダ・スウェーデンの福祉・医療施策では、「個人の尊厳と自己決定」「地域・施設での自立支援」「職員の福祉と質保証」が一貫して重視されていることが特徴であり、制度が市民の生活に寄り添っていることを実感した。

また、「まちづくり」「教育」どのテーマにおいても先進的な施策を視察することで、日本との違いを認識することができたこと、自分の価値観と向き合うことができたことは、大変有意義な経験であった。歴史や文化の違いがあるため、施策をそのまま取り入れることは難しいが、今後、様々な施策を検討していくうえでの重要なヒントとなるのではと強く感じている。

最後に、今回の研修で出会った全ての方へ心から感謝するとともに、ご縁を大切に、今回の経験を今後の業務に生かしていきたい。

オランダ、スウェーデンで感じたこと

三原市 砂田 真由美

今回、海外派遣研修において「まちづくり」「教育」「福祉」をテーマに、オランダとスウェーデンを訪問し、関係施設の見学や現地関係者からの説明を受ける機会を得た。福祉分野に長年携わってきた私にとって、福祉国家として知られる両国を訪問できたことは非常に有意義な経験となった。

研修の中で特に印象に残ったのは、両国の取組が目的から具体的な行動まで一貫して論理的に構築されている点だ。政策の背景や狙いが明確で、施策が体系的に積み上げられていると感じた。

オランダ・ハウテン市では、持続可能な社会の実現を目的に、CO₂排出削減のため自転車移動を推進していた。自転車が移動手段として住民に受け入れられるよう、安全な自転車専用道路や使い勝手の良い駐輪場の整備、都市中心部での自動車速度制限など、住民が自転車を選択しやすい環境づくりが徹底されていた。亡くなる直前まで自転車で移動する、という説明を聞き、それだけ自転車を利用しやすい環境が整備され、人生に自転車が根付いていることを実感した。日本では、高齢者に負担をかけず、安全性を重視する傾向が強いが、オランダの自分らしい生き方を支える施策は非常に印象的だった。

一方、スウェーデン・ロイヤルシーポート地区では、工場跡地の浄化や環境配慮型資材の使用、街中に木々を植えるなど、徹底した環境対策が進められていた。駐車場を各住宅に設けず、移動手段としてシェアカーや自転車、公共交通を活用する仕組みも印象的だった。自家用車がないことに一瞬不便さを感じたが、それでも「住みたい」と思えるまちづくりが実現されていた。住宅のデザイン性や道路の広さ、虫の生態に配慮した公園の配置など、人だけでなく動植物の住みやすさへの工夫も随所に見られ、地域の価値を高める取組として参考になった。

今回の研修を通じて、「目的から手段までを論理的に積み上げる考え方」の重要性を再認識した。両国の取組は、目的達成に向け、住民の行動変容を促す環境整備や暮らしの質向上の工夫が随所に見られた。

最後に、今回の貴重な研修に参加する機会をくださった関係者の皆さまに深く感謝する。研修で得た知見を今後の業務に活かし、地域の福祉向上と魅力あるまちづくりに貢献していきたいと思う。



ストックホルム市庁舎湖畔にて

自転車先進国・オランダから学ぶまちづくり

尾道市 下前田 冨

人口より自転車が多い国・オランダ。多くの交通手段がある中で、この地でこんなにも自転車が選ばれている理由は何だろう。持続可能な社会の実現にも有効とされている自転車を活用したまちづくりのテーマ担当となった私は、そんな素朴な疑問を胸に今回の研修に臨んだ。

実際に現地へ足を踏み入れ、視察初日に移動中のバスの車窓から外を眺めると、地平線が見える牧歌的な風景や、車道や歩道とは完全に区切られた自転車道が目に入る。最初の目的地であるユトレヒト駅前につく頃には、小雨が降るなか、また通勤ラッシュのピーク時間を越えていたにもかかわらず、自転車専用道路をほぼ切れ目なく多くの自転車が通行していた。彼らは自転車を降りることなく、駅前の屋内駐輪場へ乗り入れていく。世界最大とされる3階建ての屋内駐輪場は、交通ICカードで利用することができるうえ24時間以内は無料となっていることから、通勤・通学で駅を利用する市民にとってアクセスが容易く、非常に利便性が高い。

さらに現在、南北は自動車、東西は自転車が行き交う駅前の交差点も、近い将来、両方向を自転車専用で整備する計画があると言う。混み合う駅前に自動車で乗り入れるのではなく、少し離れた駐車場で自動車を降り、そこから駅までは自転車で、という動線だ。自動車とのコンビネーションを整えることで交通渋滞を緩和し、より多くの人スムーズに移動できる効果が期待される。市と共同で駐輪場を管理するオランダ鉄道の職員からは、「自転車文化とよく言われるが、文化ではなく、インフラが整っているから自転車を使う」との言葉があったが、まさに「自転車を使うのが便利だから自転車に乗る」と感じられる環境がそこには整っていた。

それだけ多くの人々が自転車を利用していると、利用者のルールやマナーの問題も気になる。次に訪れたハウテン市役所で、オランダ国内の自転車交通の整備等に広く携わるCROW自転車協議会の職員に尋ねてみると、「小学校での教育段階から厳しく教え込まれるのでルールは身につけている」との回答だった。そのうえで、「安全に走れる道路を整備することが何より重要」という明確なスタンスを提示されたのが印象的である。自転車専用道路の整備を最優先に進める施策により、車や人との接触など走行時に注意すべき大きなリスクの根幹を断つことで、自転車利用者が自然と安全かつストレスフリーに走行できる環境を実現していると言える。もちろんオ



ハウテン市役所にて

ランダと日本で条件が異なる点もあるが、「市民が便利と思うものをごく自然に選択でき、それが公共の利益にも繋がる政策設計」の重要性を体感した瞬間だった。市職員として今後の業務にあたるなかでも、この目的意識を常に核として心にとめておきたいと思う。

最後に、今回貴重な機会や多くの学びを与えていただいた視察先、事務局、団員、関係者の皆様、そして温かく送り出してくださった職場の皆様に、心から感謝申し上げたい。

スウェーデンで学んだ「Trygghet」の理念

福山市 箱田 友理

今回、海外派遣研修で「まちづくり施策」「教育政策」「福祉施策」をテーマに、オランダとスウェーデンを訪問した。欧州は先進的な福祉国家というイメージがあるが、現場の実情や社会の価値観に直接触れられたことは大きな学びとなった。

特に印象に残ったのはスウェーデンで、事前研修では「障がいは人ではなく環境にある」という考えが政策の前提であり、アクセシビリティの向上が様々な施策の核となっていると学んだ。これにより、利用者の快適性向上と自治体の効率化が両立しているという。

実際に視察した介護施設では、日本と共通する部分もある一方で、個人の尊厳や自主性を重視する姿勢が随所に見られた。日本との違いは、施策の内容というより「考え方の前提」が異なる点にあると感じた。

例えば日本の介護現場では、「もし事故が起きたらどうするか」という責任の所在が重視され、リスクを避ける傾向がある。しかし、視察先では職員は必要以上に手を貸さず、利用者の「できる力」を尊重していた。各居室のドアには入居者の希望を示すホワイトボードが設置されているほか、自宅の家具の持ち込みや日課に応じた生活リズムの調整など、安心して自分らしく過ごせる環境づくりが徹底されていた。また、備え付けのリフトなどで必要に応じた介助が可能な環境も整えられていた。

視察先の担当者に「高齢者にとって大切なことは何か」と尋ねたところ、「自分に目を向けてもらうこと」とともに、“安心・安全”を意味する「trygg」・「trygghet」という言葉が強調された。この言葉は、福祉施策だけでなく、スウェーデン社会全体で大切にされている考え方であり、社会全体で「安心して自分らしくいられる居場所」を支えようとする姿勢が感じられた。

研修全体を通じて感じたのは、欧州が特別な施策を行っているわけではなく、文化や国民性に合わせて仕組みを少しずつ積み重ねてきたということだ。日本にそのまま持ち込めるものは多くないが、「環境を整えること」や「自立を支える姿勢」、そして「安心して自分らしくいられる居場所を社会全体で支える視点」は、高齢者施策や教育施策において参考になると感じた。

また、目の前の課題に追われる日常の中でも、「この取り組みは誰かの安心できる居場所づくりにつながっているか」と立ち止まって考えることの大切さを再認識した研修でもあった。今回の学びを、今後の業務に生かしていきたい。



ハウテン市役所にて

オランダとスウェーデンを訪問して

府中市 堀江将人

この度の海外派遣研修では、「まちづくり」「教育」「福祉」をテーマに、オランダとスウェーデンの2カ国を訪問した。これまで触れる機会がなかった諸外国の異なる文化や風景、先進的な取組を実際に見て感じることで、自分の視野を広げる大変有意義なものであった。

私は「まちづくり」班に配属され、訪問前の事前学習では、両国は、持続可能なまちづくりとして環境に配慮した多様な取組を推進しており、その取組は行政の施策だけでなく、人々の生活に深く浸透しているという印象を持った。高い目標を掲げ、住民との合意形成のもと一体となって進んでいる理由について、その背景や根底にある考え方を学びたいと研修に臨んだ。

オランダのハウテン市は、自動車の通行を規制し、自転車を生活の中心とすることで、極めて環境に優しく暮らしやすい街として世界的なモデルケースとなっている。オランダにおいて自転車は、幼いころから生活の一部として深く根付いた文化であり、日常生活に不可欠な存在である。「自転車は、オランダでは自分の足だ」という説明はとても印象的であった。

次に、スウェーデンのロイヤルシーポート地区は、2030年脱化石燃料を目標に、先進的設備の整備や自動車交通の抑制、緑化政策といった取組を地区全体で進め、持続可能な環境配慮型都市として高い評価を得ている。市では環境教育に注力しており、就学前学校など幼少期から自然に触れる機会が多く設けられ、子どもたちを通じ家庭や地域へ環境意識が浸透している。

しかし、成功の要因は、文化や意識の浸透だけではなく、自転車利用を促進する駐輪場や自転車専用道、公共交通機関などのインフラ整備が伴っていること、また、地区全体で自然保護および街の緑化に関して厳しい基準の適用など、文化と行政の施策が一貫した効果的な取組として進められていること、であると感じる。

さらに、住民参加型として意見を聞く機会をしっかりと持ち、住民と行政が共通理念を持って進んでいる。視察先の小学校では、年齢も文化も異なる子供たちが意見を言い合う光景がみられ、文化や価値観が違う中、話さないと理解できないとの考えで、しっかりと主張するよう育てられる。自分の意見として主体的に考えるからこそ、共通理解が得られ、より成功に導かれているのではないかと感じる。



ライデン市内にて

同じ方向を向くことは簡単ではなく、多くの議論や様々な経緯を経て築かれたものであるが、背景や内容は違えど、施策を進める上で成功には不可欠なことである。文化の違いはあるが、取り組むべき内容として、また、考え方のヒントとして、今後の業務に活かしていきたい。

最後に、このような貴重な研修の機会を与えていただき、また、大変お世話になった関係者の皆様に対して、心から感謝を申し上げます。

海外研修を通じて得た重要な考え方

三次市 小水 健嗣

今回の研修テーマは、「まちづくり施策」、「教育施策」、「福祉施策」であり、現担当である公共交通、以前の担当である高齢者福祉と、これまで培った経験と関わりのある分野が多く、より深い学びにつながったと実感している。

私は「まちづくり班」として、特に自転車を活用したまちづくり施策について取り組むこととなり、公共交通を含めた住民の移動課題に対して、何か解決の糸口が見出せるのではと期待して今回の研修に挑んだ。

研修先であるオランダ、スウェーデンともに、自転車道、歩道、車道といったインフラ整備が徹底されており、自転車を活用したまちづくりという点においては、自転車活用の利便性向上に大きく寄与していると実感した。その中で、今回の研修を通じて私自身にとって重要な考え方をもたらす契機となった話が二つある。

一つ目は、ProRail社の社員の話である。「人が鉄道に乗るのは、文化があるかどうか以上に鉄道というインフラがあるかどうかである。」と話されていた。インフラが整備されることにより新たな習慣が生まれ、それが文化として継承されていくものであり、まずはインフラ整備が重要であるということである。

二つ目は、CROW自転車協議会のプログラムマネージャーの話である。自転車政策を推進するにあたって「自動車で移動するより自転車の移動時間が短くなるよう、自転車専用道といった環境整備を行うことが重要である。」話されていた。

これら二つの話から、今回の研修を通じて得た重要な考え方は、「行動変容をもたらす利便性向上の分岐点を考える」ということである。交通政策においては、利用者が減少することによって鉄道の存廃や路線バスの廃止といった問題が起り得ることから、利用者を維持・増加させるための利用促進策を講じることとなる場合が多い。その際の目標設定として、利用者が自然と公共交通を利用するといった行動変容が起きる分岐点まで利便性を向上させる、という考え方を持つことが重要である。この考え方は交通政策に限ったことではなく、市の政策全般に共通するものであり、行政職員として、一つ重要な考え方が身についたと実感している。

最後に、今回の貴重な研修の機会を与えてくださった関係者、団長、副団長、団員、事務局の皆様、また快く送り出してくれた家族に心から感謝するとともに、研修で得た様々な経験を今後の業務に活かしていきたいと思う。



ストックホルム中央駅の
アーランダエクスプレス前にて

海外研修での見えない成果

庄原市 松浦 伸樹

「国は違っていても、自治体がやっていることの根本はきっと同じはず。人口減少や高齢化などの課題にどのように取り組んでいるのか、ヒントを持って帰ってほしい」今回の海外派遣研修前に、市長からかけられた言葉である。担当となった福祉施策をはじめ、まちづくり・教育とも私は全くの門外漢であり、不安を覚えながら訪問先に旅立った。市長の言葉は、成果を持ち帰らなければならないというプレッシャーとなっていた。

現地での研修ですぐに気づいたのは、自治体職員が持つ施策への自信である。

「文化があるから施策ができるのではない。施策を実施することによって文化が育つのだ」施策は住民からの要望によるものではなく、自治体がわが町をどうしたいのかによって立案するという。住民要望が施策の発端となることがほとんどのわが国の自治体との隔たりは大きいと感じた。

批判があればそれに向き合うが、訪問地での自治体職員の目は、目の前の住民の願いだけではなく、近い将来と遠い未来を見据えているように感じた。来庁する住民の姿が少ない自治体庁舎でも、わが町の目指す姿として参考になった。電子申請やオンライン相談などを活用することで、広い自治体区域での均質な行政サービスを提供し、業務効率を高め、職員の総労働時間を短縮し、働きやすさと生活の質を確保しているのである。

わが町でこれらのことがすぐさま実現することは困難かもしれない。しかし、職員の減少や業務の増加、住民サービスの維持などに対する重要なヒントを得ることができ、今後の業務に活かしていきたいと考えている。

最後に、長期の不在にも関わらず、快く送り出してくれた職場の皆さんと家族に感謝したい。



ストックホルム市庁舎にて

オランダの教育から見える人生観

大竹市 野村 敏之

今回の視察を通じて、私は「教育とは何のためにあるのか」という根源的な問いに向き合うことになった。教室で見た光景や、教師・子どもたちの言葉、そして社会全体から感じ取れる空気は、我が国の教育現場とは大きく異なる価値観に基づいていた。

特に印象的だったのは、オランダでは子どもが「自分は何者か」「何を望み、どう生きたいのか」を考えることが、学校教育の中心に置かれている点である。授業や評価には個々の成長速度を尊重する仕組みがあり、「周りと同じであること」「正解を出すこと」に価値を置くのではなく、「自分の選択に責任を持つこと」が教育の核になっているように感じた。

一方、日本の教育には協調性や努力、忍耐、規律といった価値観が深く根付いている。これは社会全体が大切にしてきた文化でもあり、決して否定すべきものではない。しかしその中で、ときに子どもたちは「みんなと同じでなければならない」という無言の圧力を感じ、「自分らしさ」を置き去りにしてしまうことがあるのではないかとも思った。

オランダの子どもたちは、失敗を恐れず、自分の意見を堂々と言葉にする。その姿を現地で見聞きしたとき、私は「自信とは教育によって育つものなのだ」と実感した。自分が認められ、受け入れられ、意見を持つことが当たり前で育つと、人は自然と自分を信じることができるのだろう。

また将来の夢を聞かれて、我が国では「医者になりたい」「プロテニス選手になりたい」など職業で表すことが多い。比してオランダでは、例として「湖のほとりでウッドハウスに住み、庭で花を育てたい、そして休日にモルックをして過ごしたい」と、ありたい自分で表現するとのことだ。自身のありたい姿・状態を軸に考え、仕事は夢の実現のためのツールの一部（でしか）ないのである。

教育は、その国の人生観を映す鏡である。日本の教育は「社会の一員として役割を果たす力」を育て、オランダの教育は「自分らしさを軸に人生を選択する力」を育てている。どちらが優れているという話ではなく、その違いを知ることが、今後の教育における選択の幅を広げるヒントになると感じた。視察を終えた今、(良い意味で)自分中心で考え選択することが、自分で自分を幸せにする大切な考え方なのだとオランダから教えられた気がしている。

最後に、視察先の方々、快く送り出してくださった職場の方々、当研修に係ったすべての方に感謝申し上げたい。



オランダ・クレオファス小学校前にて

オランダとスウェーデンのまちを観察して学ぶ

東広島市 梶山 篤史

海外訪問は今回で6、7か国目だが、欧州は初めてだった。「知らない土地では、まちをよく観察することが大切」という、かつて上司からいただいた言葉を胸に、今回の研修ではその視点を重視した。日本との違いをある程度予想しつつも、過度な先入観を避けるため、事前情報をあえて入れず自然体で臨んだ。「まちづくり」「教育」「福祉」に焦点を当て、ここでは帰国後に得た知識とともに印象に残った点を記す。

最初に訪れたユトレヒト市では、朝の通勤ラッシュ時に小雨にもかかわらず、自転車道で信号待ちする多様な自転車群を車窓から目にした。東アジアの二輪車渋滞とは異なる光景である。バスを降りると、高速で右側通行する自転車が目の前を容赦なく行き交い、「自転車大国」の洗礼を受けた。後に訪れたハイテン市では、都市計画で自転車と公共交通が優先され、人口42万人のまちで自転車のモダリティシェアは自動車の約2.5倍、61%に達することを知った。オランダでは12歳で進路選択（職業教育・大学進学）を行い、ワークライフバランスを重視した柔軟な働き方が、職場・住まい・子育てと自転車通勤に結びついているのではないかと考える。

自転車普及の最大要因は、都市交通における「時間・快適性・安全性」のトレードオフを自動車ではなく自転車（人）に据えたことにある。老若男女を問わず、国民が「乗りたい乗り物に乗れる」という発想を受け入れたことが、50年にわたる普及を支えたかと考える。

スウェーデン滞在中は、毎朝5時台から散歩し、現在まで200年間戦争を免れた歴史を残すストックホルム旧市街と豊かな自然景観を堪能した。ノーベル賞ゆかりの地でもあり、歴史・自然・文化を一度に楽しめる観光都市でもある。

公共交通は地下鉄、バス、トラム、フェリーを共通チケットで利用でき、MaaS連携により予約・決済も可能。さらに、2018年からの規制緩和で公共交通の一部として認められた電動キックボードが急速に普及し、雪の日を除き通勤手段として活用されている。EU加盟国ながら通貨はスウェーデンクローナで、MaaS連携は外国人利用者にも受けが良いのだろう。加えて、行政・医療・教育の高度なデジタル化、再生可能エネルギーの高い比率、ロイヤルシーポートに代表される循環型社会の実現など、持続可能な都市モデルが随所に見られ、今後さらに取り組みが進展すると考える。

知見は限られるものの、日本を含む3か国の社会問題には多くの共通点がある。一方で、日本との違いとして、ライフスタイルや環境に配慮した空間づくりにこだわり、従事者や利用者が責任ある意思決定のもと自分ごととして関わっている点が印象的だった。今後、各国の施策をより深く理解し、得られた経験を日常生活や業務の指針として活かしたい。

最後に、快く送り出してくださった職場の皆様、そして研修を支えてくださった事務局の皆様に、心より感謝申し上げます。



早朝のストックホルム旧市街で

こども・若者の意見が生きる社会を目指して

廿日市市 相原 玲奈

私は現在、子育て施策を担当する部署に所属し、こども基本法に基づく「こども計画」の策定を担当している。計画策定において重要な要素の一つに、こども・若者の意見聴取と政策への反映がある。そのため、実際に意見を聴く場を設けたが、参加者の確保にはかなり苦慮した。また、高校生等を対象としたアンケートにおいても、「市がまちづくり等を行うにあたり、自分の意見や思いを伝えたいと思ったことがあるか」という問いに対し、「ある」「少しある」と回答した割合は3割程度にとどまった。



クレオファス小学校にて

一方、オランダやスウェーデンでは、こどもが意見を持ち、表明することが日常の中に当たり前のように組み込まれていた。

オランダのクレオファス小学校では、朝と夕方に、こどもが自分自身について話す時間が設けられており、最近読んだ本や時事問題について自分の考えを語るという。また、教室には三色の意見箱が設置され、赤はみんなへの質問、緑は「やってみたいこと」の提案、黄色は良いと思ったことを投函する仕組みとなっている。定期的に意見箱を開け、クラス全体で議論する時間が設けられており、テストの点数以上に「何を考え、何をしたいのか」という自主性が大切にされている。こどもは常に、自分の「好き」や意見を問われる環境で育っている。

スウェーデンのイエーラビューデンズ就学前学校においても、こどもが何をしたいのかを起点に保育・教育が展開されている。給食はビュッフェ形式で、自分が何をどれだけ食べるかをこども自身が選択する。日常の小さな場面においても、自己決定の経験が積み重ねられている。

さらに、スウェーデンではコミューンと呼ばれる地方自治体に多くの権限が委ねられ、税率も自治体ごとに異なる。自分たちが選んだリーダーによって生活が大きく変わるため、市民の政治への関心が高い。こどもも首長に対して提案を行い、実際に実現することもあるという。自分の意見が実現するという経験を重ねることが、社会参加への意識を育てているのだと感じた。現地を案内してくださった方が「選挙はお祭りのようで、とても楽しみ」と話されていたが、その感覚は正直、私には理解しにくいものであった。しかし、それは「自分たちで決める楽しみ」を知っているからこそ生まれる感覚なのだと思う。

今回の研修を通じ、こども・若者が自分の意見が社会に影響を与えられるという実感を持つ環境づくりの重要性を強く感じた。単に意見を聴く場を設けるだけでなく、「自分の意見が反映されている」という体験を積み重ねられる取組を意識し、こども・若者が主体的に関われる施策を進めていきたい。

最後に、業務多忙にもかかわらず、快く送り出してくださった職場の皆様と研修で出会えた全ての皆様に心より感謝申し上げたい。

生活に根ざす柔軟な制度設計の重要性

安芸高田市 巢 守 敬 太

オランダとスウェーデンでの滞在は、私にとって驚きと学びに満ちた、かけがえのない経験となった。あらためて、この貴重な機会をいただいたことに心から感謝したい。研修では、先進地の取り組みの新鮮さや、街並みの美しさ、現地の方々との交流を通じて文化的な違いを肌で感じ、日本の日常を離れて新たな視点を得ることができた。行政職員として、自転車を中心とした都市政策や教育・福祉をはじめとする生活に直結する制度設計を直接見聞きできたことは、今後の業務にも大きな示唆を与えた。

オランダでは、「自転車によるまちづくり」をテーマに、都市交通の主役を自転車に据えた政策の実態を視察した。自転車専用レーンの整備、駐輪場の工夫、さらには自転車優先の交通環境の構築など、都市空間の随所に自転車利用を前提とした設計思想が反映されており、単なる移動手段としてではなく、生活の一部として自転車が深く根付いていることを実感した。印象的だったのは、自動車の利用にはあえて不便さを与える都市設計を進めている点や、「自転車は、自身の足と同じで、体の一部である。」「自転車に乗るか否かに関わらず、誰もがサイクリストになる。」という現地での説明である。オランダの都市はまさに「自転車の楽園」であり、走行空間の安全性、道幅のゆとり、明確な交通ルール、そして何よりも自転車利用が社会全体に浸透している雰囲気が醸成されていた。こうした都市構造の変革には、交通規制や都市計画法など関係法令の改正が不可欠であり、制度的な裏付けがあって初めて実現できる。制度設計と生活スタイルの一体化がなされている点は非常に参考になった。

スウェーデンでは、「ロイヤルシーポート」の都市開発を中心に視察を行った。この地域では、再生可能エネルギーの活用、廃棄物の分別・再利用、緑地の確保など、環境配慮型の都市づくりが進められており、持続可能性を軸にした設計思想が街全体に浸透していた。特筆すべきは、住民が積極的に関与している点であり、「市民参加」が理念ではなく、実践されていることだった。また、移動中のバスの車窓からは、整備された緑地と住宅地が調和した景観が広がっており、都市と自然が共存する姿に深い感動を覚えた。日本でも再生可能エネルギーとして太陽光や風力発電の導入が進められているが、スウェーデンでは自然環境の保全と都市開発が両立しているように感じられ、景観や土地の保全を重視した施策は都市の魅力向上にもつながっていた。

今後は、この研修での経験を活かし、様々な分野で単なる制度の整備にとどまらず、現場の実態を踏まえた柔軟な制度設計や現地で見たような実践的なアプローチに取り組んでいきたい。



世界最大級の駐輪場にて

オランダに学ぶ「自分らしい生き方」について

江田島市 濱野 紀子

今回の海外派遣研修に参加し、オランダ・スウェーデンのまちづくり、教育、福祉施策を視察した。どの分野においても特徴的な取組と多くの学びがあったが、その中でも、オランダの福祉施策と人生の考え方についてまとめる。

オランダの特徴的な取組の一つに、「ポジティブヘルス」がある。

人生を前向きに歩む能力を重視し、健康とは単に病気がない状態ではなく、社会面、身体面、心情面における難題に対し、自己管理と適応するための能力ととらえている。医学的指標だけによらず、本人が「どう変わりたいか」に焦点を当てるアプローチだ。

対象者は、健康状態にかかわらず全ての人で、6領域（身体の状態、心の状態、生きがい、暮らしの質、社会とのつながり、日常の機能）について、自己評価をクモの巣ツール（レーダーチャート）で可視化し、それを基に「なりたい自分」になるための目標を立て、3か月後に評価する。

このツール使って、①対象者は人生の振り返りを行う②医療従事者は対象者にとって大切なものは何か、またそれを得るためには何を変えていかなければならないかを本人と共に探る③対象者本人が選ぶ現実的なアクションを本人主導で実現させていくことを行う。何よりも本人主導が徹底していて、本人が自分にとって大切なこと（生きがい）を発見するまで医療従事者は「方向づけ」をせずに、ひたすら耳を傾けた対話を行う。

私が視察したイェナプラン校では、生徒がそれぞれ週間学習計画（bovenbouw weekplan）を立て、主体的かつ計画的に学習に取り組み、週末に教師と共に振り返る仕組みがある。このようなセルフマネジメントの基礎が、ポジティブヘルスにも活かされている。

また、オランダでは尊厳死が認められており、予定を立て、会いたい人に会い、家族に見守られて旅立つ「自然なステップ」としてとらえられている。

自分らしい生き方について家族と話し合うには、家族の時間を大事にできる環境（制度・風土）が必要である。

この経験を通して、アドバンスケアプランニング（ACP）の必要性を再確認するとともに、市民が安心や希望をもって人生を送れるような事業を進めていきたい。

また、私も自身も家族や自分のことをこれまで以上に大事にしていきたい。

最後に、貴重な視察の機会をいただいたこと、また、快く送り出していただいた職場の皆様、有意義な視察を共にし、何かと助けていただいた団員の皆様、膨大な準備をしてくださった事務局の皆様に、心から感謝を申し上げます。



ストックホルム
ドイツの教会を背にして

オランダ・スウェーデンから学ぶ 育児の向き合い方について

府中町 川 路 将 太

今回の海外派遣研修では、教育班に所属し、オランダ・スウェーデン両国の視察を行った。これまでの行政経験において、保育に携わる業務に従事していたこともあり、日本と欧州の子育てに対する認識や制度・環境の違いについて興味があった。今回の研修では現地で働く方々の話を聞くことで、日本との違いや示唆に富む点が多く、学びの多い研修となった。

オランダでの教育現場で印象的だった出来事の一つにライデン大学での質疑がある。オランダの小学校では、低学年についてお弁当持参や保護者による送迎が一般的であるという説明があった。それに対し、私が「フルタイムで働く両親にとって負担が大きいため、日本でいう放課後児童クラブの需要が高いのだろうか？」と質問したところ、「オランダにも放課後児童クラブに相当するものはあるものの、低学年の児童を持つ親は、男女問わずパートタイムで働くことが多い。そのため、そこまで高い需要にはなっていない。」とのことだった。この話を聞き、オランダの自由な風土が働き方にも表れていると感じた。

また、スウェーデンでは同国の育児事業を聞く機会があったが、スウェーデンでは、男女とも育児休業を取得することが当然のこととして認識されており、その期間も男女とも最低3か月以上を取得、概ね半年から1年取得する人が多く、取得しない方が普通ではないという現状を聞き感銘を受けた。制度的にも育児休業手当は国から支給されるが、夫婦どちらでも取得可能な日数300日、男性90日、女性90日の計480日が取得できるため、夫婦共に取らないと損をする制度設計となっていることも、男女問わず育児に積極的に参加する動機付けとなっていると感じた。また、実際にスウェーデンの街を歩いていると、父親同士がベビーカーを押しながら談笑している光景を何度も目にしており、これはスウェーデンにおける男性の育児参加が社会に根付いていることを象徴する光景だと感じた。

日本においても、男性の育児参加は徐々に進んでおり、育児休業取得率は上昇傾向にある。しかし、厚生労働省の調査によると、令和5年度時点での男性の育児休業取得率は約30%に留まり、そのうち1か月未満の取得が約60%を占めるなど、取得率・取得期間ともに依然として低い状況にある。育児の初期段階から制度を利用して男女関係無く育児参加し、働き方も育児のステージに応じて柔軟な選択ができるになれば、子育てに対する不安が軽減され、日本の少子高齢化に多少は歯止めがかかるのではないかと感じた。最後に、今回の研修で携わった全ての方々に感謝するとともに、今回の貴重な経験を今後の業務に活かしたいと思う。



スウェーデンの就学前学校にて

ICT教育の模索：アナログ回帰とハイブリッドの追求

海田町 新木 宏 弥

ICT（情報通信技術）教育は、オランダ中等教育での個別学習プログラム導入や、スウェーデンでの紙の教科書原則廃止といった思い切った活用が見られるように、世界的な潮流として推進されてきた。しかし、その全面的な導入が基礎学力の低下という課題を顕在化させたことで、各国では現在、最適な教育方法の模索が続いている。

オランダでは、国際学力調査（PISA）で読解力がOECD平均を下回るなど、成績が右肩下がりになっている点が問題視されており、スウェーデンでも児童の読解力低下を背景に、2023年より、印刷された本や手書きの練習に重点を戻す方針が打ち出された。

今回の視察では、この「模索」の現場を具体的に知ることができた。オランダのクレオファス小学校では、デジタル化の是非が見直される中、子どもたちにとって「書く」という行為が発達において非常に重要であると再認識されていた。ここでは、基本的な学習は紙媒体で行わせつつ、進度の速い子への対応や迅速な答え合わせのためにコンピュータを戦略的に活用するハイブリッドなアプローチが採用されていた。

また、スウェーデンのイエーラヒューデンス就学前学校では、政府の「脱デジタル化」方針とは独立し、ICTを受動的なインプットではなく、能動的なアウトプットのための道具として一貫して活用している点が印象的であった。これは、個人の自立と自主性を育むという、スウェーデン教育の根幹にある哲学を重視していると思われる。

今回の視察を通じて、ICT教育の本質が「デジタル化」そのものではなく、「個々の才能や特性を伸ばすための手段」であるという点に改めて気づかされた。特に、日本では「集団への同調」や「和の尊重」を求める「学校集団主義」的な傾向が強く、これが「生きづらさ」の一因となり得る中で、オランダやスウェーデンが徹底して生徒一人ひとりの「こうしたい」という意志を尊重している印象を受けた。

児童生徒のタブレット端末等を整備する業務を担っている私自身、改めてICT活用を「目的」ではなく「手段」として明確に位置づけ直すよう心掛けていくつもりだ。単にデジタル化を進めるのではなく、事例に見る「ハイブリッド戦略」を模索し、発達段階に応じた学習機会を創出できるよう注力していきたい。



クレオファス小学校前にて

スウェーデンにおける父親の育児休業制度について

熊野町 平本和也

海外派遣研修として、「まちづくり施策」「教育施策」「福祉施策」の三つのテーマでオランダおよびスウェーデンを訪問した。

事前研修でとりあげられたテーマの中で、とりわけスウェーデンにおける「父親の育児休業」について強い関心を抱いた。私自身も第一子が誕生したときに7か月間の育児休業を取得した経験があるが、父親が長期間にわたり育児休業を取得することは日本では一般的とは言い難く、周囲の理解を得られるかどうか不安であった。そのため、父親の育児休業の普及に必要なことは何か直接現地で話を聞き、知見を深めたいと考えた。

スウェーデンでは、男性が育児に関わることが社会的に当然のものと認識されており、1970年代から推進された国家政策「男女平等社会」が原点にある。男性が育児休暇を取得する社会を形成するために、国が国民の声を取り入れつつ、父親が育児休暇を取得しないと不利になる制度を構築した結果、父親の取得率は育児休業導入時のわずか数%から、現在では約90%に達していることがわかった。また、長年にわたり「男女平等」や「父親の育児参加」が強く推進されてきたことから「父親が育児をするのは当然」という価値観が社会に共有されているのも大きな要因である。

日本においても父親の育児休業は制度設計されているが、父親の育児休業の取得率の低さや取得期間が短いその背景には、スウェーデンのように父親が家事・育児を当然の役割として担う生活文化が、十分に浸透していないことがあると感じた。また、スウェーデンにおいて、「育児は両親の共同責任」という価値観を築くまでに数十年を要した事実は、日本の目指すべき方向性の実現が容易ではないことを示している。「母親と同様に父親が育児をするのは当然」という考え方を広く普及させ、制度が自然に使われる価値観を社会全体で育てることが日本においても重要であると感じた。

今回参加させていただいた研修では、限られた時間で多くの施設を訪問し、様々な事例に触れることで知見を深めることができ大変貴重な経験となった。また、水と緑地にあふれ、自然と都市が調和した非常に美しい街並みや中世から保存されている歴史的建造物を目の当たりにできたことは、研修内容とともに心に残る素晴らしい思い出となった。



ストックホルムにて

最後に、このような機会を与えていただいた関係者の皆様に感謝の意を表するとともに、ともに研修に参加した団員の皆様に心より御礼申し上げます。本研修で得た学びや交流を今後の業務に役立て、引き続き精進していきたい。

自由と尊重の教育制度 オランダを訪ねて

坂町 小路 朱美

長いフライトの先には紅葉に色づくオランダの風光明媚な街並みが待っていた。今回の研修は「まちづくり」「教育」「福祉」のテーマに基づき施設訪問・講義・質疑と盛りだくさんであり、私は「教育」の観点から学んだことを報告する。

まず、ライデン大学で子供の幸福度ランキング第1位を誇るオランダの教育制度の概要を学んだ。小学校はそれぞれに特色があり、入学する学校を自由に選ぶことができる。制限の少ない環境で個人を尊重し無理をさせない等、安心して通える環境を作っている。休みであるのにもかかわらず宿題をさせるのは児童虐待と捉えられ夏休みの宿題もなく、重い物を運ばせることも同様に教科書を持って通学することもない等、日本と大きく異なる点が多く見受けられた。最も驚いたのは小学校卒業時の12歳で将来を見据えた進路選択がされるということ。翌日の小学校訪問でその基礎となる「自由・選択・個人の尊重」を育む環境を見ることができた。

ユトレヒト市の「自立と共生」を重視する教育イェナプランを取り入れたクレオファス小学校を訪ねた。教室は班ごとに机をランダムに配置し、自席以外にもクッションを置いたベンチがありリラックスできる空間となっている。低学年から高学年を3つに分けた異年齢のクラス編成で、最年少から最年長の立場を経験できる。クラスでは朝夕に時事問題や自分が読んだ本の紹介等、意見交換が積極的に行われ、話すこと、聴くことが常とされており、発言しないのは理解できてないからとみなされるため、皆が意欲的に参加し、自己表現と他の意見に耳を傾け自他ともに尊重することを学ぶ。次々に発言する子供達は堂々としており、私たち外国からの来訪者を案内してくれたのも生徒であった。全国共通試験の成績を加味しつつ、教師と保護者が子供の特性を把握、共有し、卒業時に研究大学進学・高等一般教育・中等職業準備教育の3コースから進路を選ぶ。そして日本よりもはるかに早く、子供達は将来の自分を具体的にイメージしながら中等教育生活に進むこととなる。

ともすれば、同一の教育をほぼ横並びに受ける日本に比べ、自身を認められ、意見を発する力を付けたうえでの早期の進路選択は、オランダ教育の特筆すべき特徴であると考えられる。「ベストを尽くしなさい。サポートするから。」と日頃から生徒に伝えているという教師は「自立して生きていけるように道を示すこと」を大切にしていると教えてくれた。

知識を与えることも重要だが、日本において困難を抱える子供達も多い現状で、自信を付けさせ、将来の行先を示すことも同様に重要だと実感した。

最後に、本研修の関係者、快く送り出してくれた職場の皆様へ心から感謝を申し上げる。



ストックホルム市庁舎の
黄金の間にて

世界の教育について

安芸太田町 佐々木 裕 美

私は、4年前まで小学校教諭として勤めていた。それもあり、就学前学校、小学校の視察には強い関心を寄せていた。

事前学習の中で、オランダとスウェーデンの教育事情について簡単に説明をしていただき、その思いはさらに強くなった。日本とは仕組みがまるで違う。そして、教育に対する考え方も違う。これまで、日本の教育の中で育ち、日本の教育の仕組みの中で仕事をしてきた私にとっては衝撃的なことであった。

オランダのハウテン市役所で、プログラムマネジャーのヒリ・タレンさんの話を聞いた。もちろん、ここで学ぶのは自転車のまちづくりについてである。しかし、この中で言われた言葉は私の納得感につながった。「(自転車を与えてもらうことは)子供にとって重要なこと。自由を与えられる。」「子供たちにも自由を学んでもらう。」「(目的地までのルートに対する)選択肢を与える。」「自由」「選択肢」といったキーワードは、オランダの教育の中だけで謳っているのではなく、オランダの社会全体で大切にされているということを感じることができた。

スウェーデンのハンヴェーデン高齢者介護施設では、「利用者さんが何をやりたいのかを聞き、その人にあった活動をする。」と言っておられた。同じくスウェーデンのイエーラヒューデンス就学前学校では、子供が自分の興味関心で遊びを選ぶそうだ。また、1年間を通して一つのテーマを追究するプロジェクト学習にも取り組んでいるとのこと。スウェーデンでは、個人を尊重し、個人が自分の興味関心を追究することを大切にしているように感じた。

帰国後、面白いデータを見つけた。「自由」「(自分で)選択する」が大切にされているオランダは、「子供の幸福度ランキング(2025年)」で36か国中1位に、個人の興味関心を大切にしているスウェーデンは「イノベーション指数(2025年)」が139か国中2位であった。学校教育だけでなく国として大切にしていることが結果として表れていたのだ。日本はというと、世界的な学力調査である「PISA(2022年)」において、全ての項目で1位または2位であった。一方、「子供の幸福度ランキング」における「精神的幸福度」は36か国中32位で、子供にかかるストレスの高さが伺える。本町の子供たちにはどんな力をつけてもらいたいだろうか。このようなことを町全体で考え、実行していくことにこそ価値があるのだと分かった。今の立場だからできることが多くあるはずである。小さな一歩を踏み出したい。

最後に、このような研修に参加にさせていただいたことに心より感謝申し上げる。



スウェーデン・ストックホルムにて

おもてなしが創り出す観光地の魅力

北広島町 大成 純一郎

今回、ヨーロッパを訪問し、まちづくり、教育、福祉という多岐にわたるテーマを学び、町の観光振興担当として、自身の業務と関わりの深い「自転車を活用したまちづくり政策」についてのレポートを担当した。

それら研修テーマについては、個別にレポートされているので、ここでは私自身が実際に現地で感じた国や都市ごとに異なる「空気」や人々の振る舞いおよび意識の違いから得た気づきについて記載する。

全3カ国の都市間を移動する中で、同じヨーロッパでありながら各国の治安や人々の態度の違いを体感した。オランダの入出国の際にはかなり厳しいチェックを受け、精神的にストレスを感じたし、トランジットで夜遅く訪れたパリでは、エッフェル塔・凱旋門までの散策途中、悪意をもって声をかけてくる者もいて、正直リラックスして街歩きを楽しむことができず、ヨーロッパ各国において労働力不足を補うための移民政策が治安の悪化などを受け、見直しを迫られているといった事情が垣間見られた。

一方で、スウェーデンでは、入国時からアットホームで暖かい「雰囲気」があり、街を散策して少し立ち止まって周囲を見ていると、現地の人々が「どこから来たの?」「何か手伝うことある?」と気さくに声をかけてくれることが何度かあった。その親しみやすさは、旅人である私を温かく迎え入れてくれているようで、非常に心地良いものであったし、そもそも洗練された街並みが美しいストックホルムが、とても親しみやすい街として益々魅力的に感じられた。

この対照的な経験は、観光地の魅力が素晴らしい名所・景観だけでなく、そこに住む人々の温かさによって大きく左右され、観光振興において真の魅力とは何かを深く考えるきっかけとなり、観光における「おもてなし」の価値を再認識させられた。我が町においても観光振興計画に「地元愛の醸成」を掲げており、住民自らが地元の良さを認識した上で「人の温かさ」を前面に押し出したおもてなしの心を大切にすることが、他にはない独自の魅力を生み出し、訪れる人々の心に深く残る観光地となるための最も重要な戦略的要素であると確信することができたことは本研修で得られた貴重な気づきであった。

最後に、この研修とともに過ごした県内各市町職員の皆様方、また、快く研修に送りだしていただいた職場の皆様、そして研修の全行程にわたり、きめ細やかな配慮で我々を支えていただいた事務局の皆様方に心から感謝し、本報告の結びとしたい。



ストックホルム市庁舎「青の間」にて

オランダとスウェーデンを訪問して

大崎上島町 藤 堂 恵

今回の海外派遣研修で、「まちづくり」、「教育」、「福祉」をテーマに、オランダとスウェーデンの2か国を訪問した。これが初めての海外渡航となる私にとって、視察を通して異国の文化や歴史あふれる街並み、風景を存分に味わえたこともあり、この研修は大変有意義なものであった。

オランダでは自転車を活用したまちづくりに取り組んでおり、ユトレヒト市にある自転車駐輪場を視察したあと、ハウテン市役所ではCROW自転車協議会とハウテン市職員から自転車政策について話を聞くことができた。政策について話を聞きながら痛感したことは、まず行政による「どんなまちにしたいのか」という決断と、そこへ到達するための徹底した計画やルール作りが重要だということである。住民のニーズを尊重しながらも、自然保護や自転車専用レーン等の整備等、政策における優先順位がはっきりしているからこそ、世界的に有名な「自転車のまち」として、安全で空気の澄んだまちを維持できているのだと思う。

スウェーデンのストックホルム市にあるロイヤルシーポートでは、環境政策と都市開発について市の広報担当者から説明を受け、区内を散策することができた。かつて王室が所有していた歴史ある建造物は劇場やホテルとして再利用され、新しい建築物には市が材質や景観を指定していた。また、バキュームシステムという真空式のごみ箱の設置や緑化の推進等、自然の力を活かしたまちづくりは住民からの理解も深く、学校教育の中にも環境問題に関する授業が盛り込まれていた。

この研修を終えて分かったことは、取り組まれている課題はどの国も共通しており、安全で快適な暮らしをめざす中で、いかに環境に優しいものであるかということだった。歴史的背景や交通インフラの違いから、今回見知った施策を大崎上島町にそのまま適用することは難しいが、めざすまちづくりへの緻密な計画と実行力、町民の暮らしに寄り添った「安心感」の根底を探ることで、持続可能なまちづくりへのヒントが得られるのではと考えている。

最後に、今回貴重な研修の機会を与えていただいた職場や事務局、団員の皆様から心から感謝するとともに、研修で得た様々な経験を今後の業務に活かしていきたいと思う。



ストックホルム市庁舎にて

旅はアクティブに。アグレッシブに。

世羅町 田坂浩樹

このたび、オランダ・スウェーデンへの研修に参加させていただいた。研修前、ヨーロッパ、とくに北欧の自分のイメージは、税負担は高いが、教育・福祉などの社会保障サービスが安価に提供される高福祉国家であるというものであった。こうした制度は、国民の理解がなければ成立しえないもので、どのようにしてそうした社会を構築・維持しているのか、非常に興味深く思っていた。縁あって自分も福祉班に配属となり、そうした社会の一端に触れることができることに、視察前から楽しみにしていた。

実際に現地に行くとスウェーデンでは、自宅での在宅介護を前提に制度が構築され、施設介護は例外的、施設に入るためにはコミューンと呼ばれる市町村の判定員が厳しく判断するというものであった。イメージと異なる部分もあったが、住み慣れた自宅での生活をなるべく尊重するという考えの徹底に福祉国家の一端を垣間見たように感じた。また、高負担、高福祉の実情については考えを聞く機会は多くなかったが、物価が非常に高く、それでも普通に購入・生活をされており、それが“日常”として受け入れられていると感じたところである。

「旅はアクティブに。アグレッシブに。」先輩から研修前にいただいたアドバイスである。限られた期間、昼間は研修のため、動けるときに動かないとあっという間に終わってしまうという趣旨であった。

期間中は雨の日が多かったものの、アドバイスを胸に夜や早朝に積極的に外出した。オランダのファン・スローテン風車やアムステルダム中央駅、スウェーデンのストックホルム宮殿や国会議事堂、スルッセン、ストックホルム近代美術館、フランスのルーブル美術館やオルセー美術館…。営業時間外なので建物の外観や街並みだけではあったが、そうした中で、雨のガムラスタンや朝焼けのエッフェル塔など非常に美しい瞬間に立ち会うこともできた。



ストックホルム宮殿にて

また、公道を走る電動キックボードや電動一輪車、自転車専用道路などを見かけたり、クレジットカードのタッチ決済で、公衆トイレを利用したり、トラムに乗車したりと、図らずも交通施策やキャッシュレス社会に触れることができた。やはり、日本との制度や文化の違いは現地に赴き、実際に体験してみないと実感できない。アドバイスのおかげで後悔のない研修を過ごすことができた。アドバイスを頂いた先輩に感謝したい。また、こうした研修の機会を与えていただいた全ての関係者の皆様に心から感謝申し上げます。特に、職場の理解がなければ本研修に参加することはできなかった。快く研修に送り出していただいた職場の仲間感謝したい。

最後に今後参加する人にアドバイスを送りたい。「旅はアクティブに。アグレッシブに。」

海外研修で感じたこと

神石高原町 梅岡 康成

子どもの幸福度世界一の国で、私たちをエスコートしてくれた11歳のアンバサダー。表情に宿る自信と満足感に接し、私の中で研修先への期待が大きく高まるのを感じた。

2008年以降、人口減少局面にある日本。消滅可能性自治体とされた神石高原町ではそれが一層鮮明で、欧州の先進事例から新たな知恵をつかみ、町の課題を多角的に見つめ直したいと考え研修に参加した。

担当研修テーマとして「教育」を選択したのは、教育には「町を変える力がある」と日ごろ感じていたため、今視察では特に、幼児期から義務教育期間における教育に注目した。

最初の訪問国、オランダ。「教育の自由」の国として知られ、「個を尊重」し「個の多様性」が認められている。「幸福の追求」につながることを知っているからだろう。

アムステルダムの南に位置するクレオファス小学校は、イエナプラン教育を採用する。グローバル化社会の中で、日本でも注目の教育手法で、同校には、4～12歳の子どもたちが通い、異年齢グループの中で、成長と進度に合わせた学習を進めている。相互に教え、考え合うことで、低年齢時から実社会に貢献する力を養うことが狙いとされている。照れながらも、しっかりと日ごろの活動を話してくれた姿が印象的で、高い自律心を持っていると感じ取れた。

福祉の国として知られるスウェーデン。人種の違いや障がいの有無によらず、可能な限り生活を共にする「インクルーシブ教育」が採用され、「就学前学校は生涯学習の出発点」として、政策的に位置づけている。

イエーラヒューデنز就学前学校は、園児160人、スタッフ33人の比較的大きな学校で、作業の目的別に部屋が細かく区切られている。絵画などの芸術的な活動を大切にし、クラス毎に年間を通じてプロジェクト活動を行う点に特徴を感じた。

教育思想、レッジョ・エミリアの影響を受け「子どもの権利」を理念に据えていることが、食事にビュッフェ形式が採用された様子からも、自主性を重んじる教育哲学が感じられた。

訪問した両国の教育に触れる中で、「子どもの幸福」と「個人の自由と選択」という理念が、強く根付き、教育に明確な方向性をもたらしていること、同時に、人はおかれた環境や関わりによって、将来の可能性が大きく変わってくるのだと再認識し、今後の業務における大きな示唆を感じ取る機会となった。

最後に、本研修の機会を与えていただいた関係者の皆様に心から感謝を申し上げると共に、今後研修に参加される皆さまに「外での体験はすばらしかった」とお伝えしたい。



ライデン市内にて

あ と が き

あ と が き

事務局 住 田 代志也
打 田 奈 緒
高 篠 徹

昨年度に引き続き、欧州での研修は長引くロシアのウクライナ侵攻の影響を受け、同国上空を迂回するルートで移動することとなり、約14時間20分のフライトの末、ようやくたどり着いた欧州の地で、実際に対面して見聞きし、五感に訴えかけられた空気感は、やはり日本では得難い貴重な経験となった。

今年度の研修では、「(自転車を活用した)まちづくり施策」、「教育施策」、「福祉施策」をテーマに、オランダ及びスウェーデンの先進事例を学んだ。

「まちづくり施策」では、オランダの世界最大級の自転車駐輪場を視察し、自動車に依存しないまちづくりを実践してきた最先端の自転車都市の職員から、様々な施策に纏わる貴重な話を聞くことができた。また、スウェーデンでは、環境先進都市を目指して持続可能なエネルギー、スマートインフラ、緑豊かな都市設計が融合した欧州有数の再開発プロジェクトの説明や、現地の街歩きを通して、まちづくりの先進事例を学び・体感することができた。

「教育施策」では、オランダのイエナプラン教育を実践する小学校を視察し、子供達の可能性を最大限に引き出し、ありのままの自分になれることに重点を置いた教育方法を目の当たりにし、また、子供が当該小学校に通う日本人夫妻とも貴重な意見交換ができた。

次に訪れたレッジョ・エミリア教育哲学を取り入れたスウェーデンの就学前学校においては、子供を主体にしたプロジェクト活動を通じて、子供の意見を聞いて尊重することで創造性や自主性を育てる教育を実践していた。

「福祉施策」では、オランダのライデン大学で医療、福祉、社会保障を学び、学生との交流で様々な刺激を受けた。また、スウェーデンでは現地在住の日本人から子育て支援や育児制度の特徴について体験談を交えて伺うことができた。最後に訪れることとなった民間経営の高齢者介護施設では、認知症や身体的ケアを必要とする入居者に対して専門職が連携し、個人の尊厳を最大限大切にしたい誰もが自分らしく過ごせる環境が整っていた。

このような研修行程の中、各団員はそれぞれの目的や思いを持って研修に参加し、各施設では活発に質疑を行い、他の市町の団員と横の連携も深めながら、この研修と真摯に向き合う姿勢が随所に見られ、事務局としても誇らしい思いだった。それぞれの市町に帰られた今、その成果を他の職員や住民とも共有し、今後のまちづくりに活用していただけるものと確信している。

最後に、枝広団長、橋本副団長をはじめとする研修団員皆様のご理解・ご協力と、当研修団に関わった全ての方のご尽力に、心から感謝を申し上げたい。



ライデン大学のファカルティクラブにて

参 考

広島県市町職員海外派遣研修実施要綱 69

広島県市町職員海外派遣研修実施要綱

(趣旨)

第1条 この要綱は、公益財団法人広島県市町村振興協会（以下「この法人」という。）が行う広島県市町職員海外派遣研修事業（以下「派遣研修」という。）について必要な事項を定めるものとする。

(目的)

第2条 派遣研修は、諸外国における行政制度及び産業・教育・文化・歴史等の調査研究を行うことにより、総合的行政能力の向上を図るとともに、国際的視野と識見をもった市町等の職員を養成し、もって地方自治の進展に資することを目的とする。

(派遣研修の課題)

第3条 派遣研修の課題は、次のとおりとする。

- (1) 諸外国の行政制度及び産業・教育・文化・歴史
- (2) 市町における行政課題や重点施策等に対する諸外国の取り組み
- (3) その他この事業の目的を達成するために必要な事項

(派遣研修の参加者)

第4条 派遣研修は、団長、副団長、団員及びこの法人の指名する職員により編成する派遣団を単位として実施する。

- 2 前項の団長及び副団長については、原則として市長、町長を充てるものとする。
- 3 団員については、市町の職員から選定するものとする。
- 4 団長、副団長及び団員については、広島県市長会及び広島県町村会に対し推薦を依頼し、その推薦に基づいて決定するものとする。なお、推薦職員数については、別に定める。
- 5 団員の推薦に当たっては、市町等の中堅職員で高度の研修受講に耐えうる能力と体力を有する者をその条件とする。

(派遣先及び派遣期間)

第5条 派遣先及び派遣期間については、別に定める。

(経費の負担区分)

第6条 研修に要する経費の負担は、別に定める経費を除き、この法人が負担するものとする。

(事前研修会)

第7条 派遣研修の参加者（以下「研修参加者」という。）は、派遣研修の目的を効果的に達成するための事前研修会に参加するものとする。

(研修結果報告会)

第8条 研修参加者は、帰国後、研修結果報告会に参加するとともに、この研修に係る報告書を作成するものとする。

(服務上の取扱)

第9条 この法人は、研修参加者の派遣研修期間中並びに事前研修会及び研修結果報告会等への出席を、公務出張扱いとするよう、各市町等に申し入れることとする。

(その他)

第10条 この要綱に定めるもののほか、派遣研修の実施に関して必要な事項は、別に定める。

附 則

この要綱は、平成25年6月28日から施行し、公益財団法人広島県市町村振興協会の設立の登記の日（平成25年4月1日）から適用する。

附 則

この要綱は、平成26年9月1日から施行する。

令和7年度
広島県市町職員海外派遣研修
報告書

令和8年3月発行

発行 公益財団法人 広島県市町村振興協会
〒730-0017 広島市中区鉄砲町4番1号
電話 082-223-6545
F A X 082-211-1882

印刷 株式会社 中本本店
広島市中区東白島町13-15
電話 082-221-9181



ストックホルム（スウェーデン）の街並み