

# 第 32 回市町村職員外国派遣研修報告書

— 2025 —



公益財団法人 北海道市町村振興協会

【ビッグ・ベン (イギリス: ロンドン)】

## 目次

令和7年度市町村職員外国派遣研修の概要 .....	2
研修参加者名簿 .....	4
研修記録.....	5

## 令和7年度 市町村職員外国派遣研修の概要

### 1 目的

近年、人口減少とそれに伴う少子高齢化が進行する中、感染症や大規模災害など新たなリスクの顕在化に加え、地域環境問題への住民意識の高まりやデジタル社会の進展など、市町村を取り巻く環境が大きく変化してきている。

こうした環境の変化や多様化する住民ニーズへの対応が求められる市町村においては、地域行政の総合的な実施主体として、住民との協働による持続可能な地域づくりに向けた取組を、より一層進める必要がある。

このため、国内のみならず、諸外国における地域づくりに関する先進事例の調査研究を通じて、市町村職員の政策形成力の向上を目指すとともに、国際的な視野と識見を有する人材の養成を図る。

### 2 日程

令和7年9月10日（水）～ 9月19日（金） 10日間

### 3 対象者

市町村職員並びに北海道市長会、北海道町村会、北海道市議会議長会及び北海道町村議会議長会の職員とし、次の各号に該当する者とする。

- (1) 原則として、3年以上の勤務経験（民間企業等の勤務年数（前歴換算）を含む。）を有し、当該年度における4月1日現在の年齢が50歳以下の者

### 4 研修テーマ

令和7年度は市町村が直面している政策課題のうち、次の4分野を研修テーマとする。

#### (1) 「環境政策」

近年、気候変動問題への対応は喫緊の課題で、社会全体で積極的に温室効果ガスの排出削減に取り組むことが求められている中、道内市町村においても、地球温暖化対策実行計画の策定が義務付けられるなど、地域の特性を生かした再生可能エネルギーの活用や持続可能な都市開発、脱炭素に向けた様々な取組が必要となっているため。

#### (2) 「地域交通政策」

地域の人口減少により、交通事業者による鉄道や路線バス等のサービス提供が著しく不足若しくは困難な地域が増加しており、市町村自らが主体となって廃止路線等の代替手段を導入するなど、地域交通の確保は、喫緊の課題となっているため。

#### (3) 「観光政策」

観光は我が国の成長戦略の柱で、道内市町村においても少子高齢化時代における地域の消費拡大や経済発展にとって極めて重要な政策分野であるため。

#### (4) 「福祉政策」

福祉分野における各種施策の迅速かつ総合的な推進は、多くの市町村において喫緊の課題であり、特に小規模町村は、職員や財源に限られる中、必要な医療サービスや福祉政策を提供することが困難になってきており、広域連携その他の方策による対応策が必要であると考えられるため。

## 5 研修日程

日次	月日	時刻	交通機関	摘要	宿泊地
1	9月10日 (水)	19:00	航空機 徒歩	道内各空港から、羽田空港へ 各自、ホテルへ移動 結団式	東京
2	9月11日 (木)	5:45	JL-047便 専用バス	ホテル⇒国際線ターミナル、出国手続き	ヘルシンキ (フィンランド)
		7:50 15:10 16:30		羽田空港⇒ヘルシンキ空港(フライト時間:約13時間) ヘルシンキ空港着 ホテル着	
3	9月12日 (金)	8:30	専用バス	ホテル⇒パシラ地区	ヘルシンキ (フィンランド)
		9:00 10:00 13:00 16:15 18:00	トラム 専用バス	パシラ地区⇒カラサタマ地区、海岸線エリア視察 ■公式訪問② フィンランド医師会 ■公式訪問③ 在フィンランド日本国大使館 ホテル着	
4	9月13日 (土)	7:15	専用バス	ホテル⇒サロ	ヘルシンキ (フィンランド)
		9:00 11:30 14:00 15:40		ロボット技術を活用した先進的な牛舎視察 サロ⇒ヘルシンキ ヘルシンキ大聖堂、ヘルシンキ中央図書館視察 ホテル着	
5	9月14日 (日)	8:40	専用バス AY-965便	ホテル⇒ヘルシンキ空港	コペンハーゲン (デンマーク)
		11:00 14:00 16:20		ヘルシンキ空港⇒コペンハーゲン空港(フライト時間:約1時間) コペンヒル、コペンハーゲン市内視察 ホテル着	
6	9月15日 (月)	8:30	専用バス	ホテル⇒ラングリエ埠頭、人魚姫像視察	コペンハーゲン (デンマーク)
		9:00 10:00 11:00 13:00 14:00 16:30		コペンハーゲン⇒ドラウア ■公式訪問④ ドラウア市役所 ドラウア旧市街、ドラウア港周辺視察 ドラウア⇒コペンハーゲン ■公式訪問⑤ HOFOR(エネルギーと水施設) ホテル着	
7	9月16日 (火)	9:00	専用バス	ホテル⇒インナーシティ地区	ロンドン (イギリス)
		10:00 11:30 16:20 19:15		■公式訪問⑥ コペンハーゲン市 BLOX(ブロックス) インナーシティ地区⇒コペンハーゲン空港 コペンハーゲン空港⇒ヒースロー空港(フライト時間:約2時間) ホテル着	
8	9月17日 (水)	9:00	地下鉄	ホテル⇒ウェストミンスター区	ロンドン (イギリス)
		10:00 11:00 14:00 14:10 16:00 17:10 21:30		■公式訪問⑦ 自治体国際化協会ロンドン事務所 ■公式訪問⑧ 日本政府観光局ロンドン事務所 ウェストミンスター区⇒サザーク区 テート・モダン、バラ・マーケット視察 サザーク区⇒キングス・クロス駅 ■公式訪問⑨ ロンドン・ワイルドライフ・トラスト 夕食後、ホテル着	
9	9月18日 (木)	9:00	地下鉄 専用バス	ロンドン市内施設見学、市街地視察	機内
		15:00 19:20		ホテル⇒ヒースロー空港 ヒースロー空港⇒羽田空港(フライト時間:約14時間)	
10	9月19日 (金)	17:05		通関後、解散 羽田空港⇒各道内空港へ (※一部の参加者は20日(土)に移動)	

※JL:日本航空(JAL)、AY:フィンランド航空(フィンエアー)、BA:英国航空(ブリティッシュ・エアウェイズ)

## 市町村職員外国派遣研修参加者名簿

区分	氏名	所属等
団 長	清 水 茂 男	(公財) 北海道市町村振興協会 事務局次長
副団長	平 手 大 貴	(公財) 北海道市町村振興協会 事業推進担当・主査 (喜茂別町派遣)
1 班	宗 山 愛 子	伊達市 企画財政部財政課財政係・主任
1 班	桜 井 淳 一	黒松内町 企画環境課・課長
1 班	荒 川 朋 輝	ニセコ町 教育委員会総合教育課高等教育係・主査
1 班	星 祐 亮	京極町 健康推進課高齢者福祉兼介護保険係・係長
1 班	月 館 隼 希	上ノ国町 施設課・土木建築グループ兼水道課・上下水道グループ・主査
2 班	鈴 木 佐 知 子	南幌町 保健福祉課子育て支援係・主査
2 班	岩 崎 奈 穂 美	長沼町 都市整備課・課長補佐
2 班	六 田 年 則	鷹栖町 町民課住民生活係・主査
2 班	山 田 大 介	東神楽町 建設水道課・次長
2 班	成 澤 公 紀	美瑛町 教育委員会管理課支援係・係長
3 班	中 山 陽 平	池田町 地域振興課地域振興係・係長
3 班	稲 川 友 也	豊頃町 施設課・課長補佐
3 班	柏 木 宏 朗	釧路市 産業振興部阿寒観光振興課阿寒観光振興係・主査
3 班	上 田 海 斗	厚岸町 町民課自治振興係・主事
3 班	大 野 雅 子	北海道町村会 総務部・副参事

## 研 修 記 録

公式訪問① 担当：1班

フィンランド/WSP フィンランド社、フィンランド医師会、  
在フィンランド日本国大使館..... 6

公式訪問② 担当：2班

デンマーク/ドラウア市、コペンハーゲン市 HOFOR、BLOX.... 14

公式訪問③ 担当：3班

イギリス/自治体国際化協会 (CLAIR) ロンドン事務所、  
日本政府観光局 (JNTO) ロンドン事務所、  
ロンドン・ワイルドライフ・トラスト..... 22

～フィンランドにおける地域社会を支える教育・医療・インフラの総合政策について～

【訪問先】WSPフィンランド社、フィンランド医師会、在フィンランド日本国大使館

【対応者】・WSPフィンランド社

Ms. ピア・サルミ氏（都市計画マネージャー）

Mr. ヘンリ・ミエッティネン氏（公共交通機関エキスパート）

・フィンランド医師会

Mr. ユッカ・マティラ氏（政策部長）

・在フィンランド日本国大使館

佐藤 麻衣子氏（総務班・一等書記官）

安里 貴舟氏（総務班・二等書記官）

秋根 千晴氏（広報文化班・一等書記官）

Ms. ハサラ・イリーナ（広報文化班・現地スタッフ）

【通訳者】 ヨーナス・キリシ氏

### ◎はじめに

日本の少子高齢化と人口減少は、経済・社会保障・地域社会の三面にわたり深刻な課題をもたらしている。1点目「経済」の分野では、生産年齢人口の減少により、労働力不足と国内市場の縮小が進行し、経済成長が抑制されている。2点目「社会保障」の分野では、現役世代の負担増大により、年金・医療・介護といった社会保障制度の持続可能性が脅かされている。最後に、3点目「地域社会」の分野では、地方では人口流出と高齢化が加速し、公共交通の維持が困難になり、生活サービスが縮小するなど、行政機能の維持自体が危機に瀕している。

このような課題がある中で、積雪寒冷地である北海道と同様の気候環境にあり、多くの先進国と同様に少子高齢化の問題を抱えるフィンランド・ヘルシンキを訪問し、人口減少の影響を特に受けると考えられる公共交通と医療福祉分野について学んだ。カナダに拠点を置くWSPグローバルの傘下であり、建設コンサルタント業を中心とするWSPフィンランド社では、路面電車を核に据えた都市計画や公共交通について意見交換を行い、フィンランド医師会では、全国統一の医療提供体制や福祉との連携、若年層医師の働き方、また医療資源の地域格差是正に向けた取り組みについて学んだ。そして、在フィンランド日本国大使館では、教育制度や包括的安全保障、移民政策、除雪対策や地方自治の仕組み及びMaas導入の現状と課題について幅広く説明を受けた。

### ◎訪問先の概要

#### （1）WSPフィンランド社

WSPフィンランド社は、都市計画、環境デザイン、交通計画を専門とするコンサルタント企業で、特に持続可能性と環境配慮を重視した公共交通インフラプロジェクトに強みを持っている。中心的な取り組みとして、ヘルシンキ圏の路面電車（ライトレール）の設計・建設に深く関与しており、今回の研修で取り上げられた「ライトレール13番線」はその代表例である。このプロジェクトでは、気候変動対策のための資金を活用し、資材の86%を再利用しているほか、在来植物の移植によって都市と自然の調和を図り、アスファルト面より10度の温度低減効果がある緑化停留所を導入するなど、革新的な環境技術を取り入れている。

同社は、「システム中心から人間中心へ」をテーマに、住民の利便性や建設時の子供への配慮（イベント開催など）にも重点を置いており、単なるインフラ設計に留まらない総合的なウェルビーイングの実現を目指している。

## (2) フィンランド医師会

フィンランド医師会は、フィンランドの医師すべてを代表する専門職能団体であり、主な役割は、医師の職業的利益の保護、継続的な医学教育と倫理的指導の提供、及び公衆衛生と社会保障制度の発展への貢献である。同医師会は、医療政策の議論に積極的に参加し、政府や福祉(ウェルビーイング)エリアに対し、医療制度の質の維持と改善に関する提言を行い、また、医師の労働条件や給与に関する交渉役も担っている。

特に、倫理規定の策定において重要な役割を果たしており、世界医師会の「ヘルシンキ宣言」(人に対する医学研究の倫理原則)の発祥の地にある組織として、国際的な医療倫理の発展にも関わっている。これは、全ての国民が質の高い医療を平等に受けられるという、フィンランドの包括的な福祉国家モデルを支える基盤の一つである。

## (3) 在フィンランド日本国大使館

在フィンランド日本国大使館は、フィンランドの首都ヘルシンキに所在し、フィンランドと日本の外交関係の維持・強化、および在留邦人・日本企業への支援を主たる使命としている。

主な役割は以下の三点。

- ① 政治・経済外交：フィンランド政府との交渉、情報収集・分析、重要人物とのコンタクトを通じて、両国間の協力関係を推進
- ② 領事サービス：旅券(パスポート)や査証(ビザ)の発給、各種証明書(在留証明など)の発行、緊急時の邦人保護といった行政サービスを提供
- ③ 広報・文化交流：日本文化の紹介イベントや、メディア・公的訪問の調整などを通じて、フィンランドにおける対日理解の促進と文化交流を推進

大使館は1962年に公使館から大使館に昇格して以来、半世紀以上にわたり両国の友好関係を支える拠点となっている。

## ◎研修の内容

### (1) WSPフィンランド社～路面電車の運行を中心に、地域交通の維持確保に向けた取り組みを学ぶ

WSP社は、交通設計において、まず市の戦略を基に、宣言された目標をいかに実践に移すかを重要視しており、今回取り上げたライトレール13番線プロジェクトの目的としては、次の三点に集約される。①市民にとって過ごしやすい空間をつくること、②気候変動対策に貢献すること、③炭素排出量削減を追求すること。特に、「人間のための建設」という哲学に基づき、路面電車を単なる移動手段ではなく、都市の環境と市民のウェルビーイングを向上させる核と位置付けている。

持続可能性と環境への革新的取り組みとして、ライトレール13番線は、環境配慮と持続可能性において、極めて高い水準の目標を設定し、それを実現している。

具体的には、資源の循環と再利用面において、「地域の素材を再利用する」という方針を徹底し、カーボンニュートラルの達成に向けた基準値としてプロジェクトで使用するすべての材料のうち86%を再利用可能とする目標を掲げ、建設現場で掘り起こされた自然の石材などを再利用するなどしてこれを達成した。これは建設業界における循環型経済の模範となる数値である。



【WSP社での研修風景】

また、プロジェクトは、特に気候変動緩和のための国の資金支援を受けており、環境評価の向上と資金確保を両立させた。

生態系の保全と都市緑化の技術面では、緑化計画は、景観美化に留まらず、生態系の維持と気候変動への適応を目的としている。もともとそこに生えていた植物を、根を傷つけずに移動・移植するために専門の器具を使用し、都市環境の中に在来の植物を根付かせ、都市と自然の調和を実現した。移植した植物は除雪を要するフィンランドの道路環境に適応できるよう、塩害に強く管理コストの低い海岸沿いの植物を活用することで、緑化の推進と同時に維持費の抑制も両立している。また、移植された植物群によって小さな蜂などが集まるようになり、その巣作りを助けるために「虫のホテル」という概念を導入・活用した。

初めて導入した緑化された停留所は、大成功を収めた。緑化表面は、アスファルト表面と比較して気温が10度も低いという効果が実証され、ヒートアイランド現象の緩和に寄与することが明らかになった。この成果は国際的にも注目され、WSP フィンランドの親会社であるWSP グローバルが拠点を置くカナダでも同様のプロジェクトが開始されている。

路線は、もともと倉庫しかなかった場所を通り、オフィス、住居、公園が整備され、海岸線へとつながる全く新しい街を創造している。これは、交通インフラ整備が大規模な都市再生の触媒となることを示している。また、利用しやすくするため、路線沿いに5分間隔で自然や小さな公園など「目を引くもの」を配置することで、移動そのものを興味深い旅へと変え、公共交通の利用価値を高めている。



【ライトレール13番線の緑化停留所】

北海道の市町村が抱える地域交通の課題解決や、観光地における環境に配慮した開発を行う上で、本研修で得られた「都市戦略に基づく設計」、「循環型資材の徹底」、「生態系との共生技術」、「建設段階からの住民参加とウェルビーイングへの配慮」といったアプローチは、今後の政策立案に不可欠な知見となる。WSP社の成功事例は、地方の限られた資源の中で、いかに地域社会の価値を高めるインフラを構築できるかという問いに対し、具体的な道筋を示している。



【ヘルシンキ市内を走行するライトレール】

地域社会との共生では、WSP社は、インフラの機能性だけでなく、沿線住民と利用者の体験向上を設計の重要な要素として組み込んだ。また、建設段階から騒音低減に配慮し、「人間のための建設」という哲学を体現した。そのほかにも、建設現場の騒音や予想外の出来事が子供に与えるストレスを考慮し、トンネル掘削作業に際して、岩盤の中から恐竜の卵を探すといった子供向けの活動イベントを作業現場で開催するなど、娯楽や交流の機会を創出することで建設期間中のネガティブな影響を軽減し、地域との良好な関係を維持した。

WSPフィンランド社の「ライトレール13番線」プロジェクトは、環境、経済、社会の持続可能性を高いレベルで統合した極めて先進的な事例である。特に、86%の資材再利用や緑化停留所による10度の温度低減効果といった具体的な成果は、地方自治体が公共事業を進める上で、従来の効率性だけでなく、環境的・社会的価値の最大化を追求する重要性を示唆している。

## (2) フィンランド医師会

フィンランドの医療制度は、すべての人が原則無料または低額の自己負担で医療・福祉サービスを受けられることが基盤である。現在、最も重要な取り組みは、バラバラになりがちなサービスを統合し、「医療と福祉の統合」を通じて住民に寄り添うサポートを実現することである。理屈上は全体がコントロールされているように見えるが、実際には地域差やサービス提供のばらつきが課題として残っている。

1990年代の不況は公的医療制度に大きな打撃を与え、雇用主や民間の役割が拡大した。民間医療は補完的な存在から巨大な市場へと成長し、公的サービスとの間で摩擦を生じる場面もある。システムを支える柱の一つとして、薬剤費、通院・送迎費、リハビリ費の一部をカバーする「福祉保険」が存在する。

かつては自治体が大きな責任をもって医療を担ってきたが、1990年代の不況による財政難で基礎医療のサービス水準を維持することが困難となり、長年にわたる試行錯誤を経て、近年、責任主体を抜本的に再編する改革が固まった。現在は従来から存在した医療圏を21の「福祉（ウェルビーイング）エリア」に再編し、責任及び役割の一部を担っている。具体的には、国が資金配分と、法律に基づく指導及び基準の設定を担い、各福祉エリアは、国の定める年間予算の範囲内で、地域の実情に応じたサービスを設計・提供する。基礎的な役割として、住民の健康保持・増進（公衆衛生）は引き続き自治体が担う。また、福祉エリア間を繋ぐ協同エリアとして5つの大学病院を中核とする高度医療の広域連携体制も整備した。

この改革の最重要目的の一つは、地理的制約や財政難で機能が低下していた基礎医療（総合診療）の機能回復である。他のサービスを削るのではなく、全体の仕組みをどう最適化し、すべての住民が良質な基礎医療にアクセスできるかが中心的な課題となっている。

地域格差、人材、財政の多層的課題としては、国土が広く人口が少ないため、居住地や社会経済的背景による健康格差は深刻な現実である。ラップランドのような広域地域では、救急車の到着に3時間以上かかるケースもあり、隣国ノルウェーからのドクターヘリによる緊急搬送が行われるなど、国境を越えた連携が必要となるほど地理的制約が大きい。近隣諸国との搬送や治療の相互受け入れは、合意に基づき実務上スムーズに行われている。

医療従事者の人材確保も大きな課題である。都市部の大学病院では専門分化が進む一方、北部の現場では幅広い業務を担える多能性が魅力として訴求され、地域ごとに求められる医師、看護職、リハビリ職などのスキルセットが大きく異なっている。

高齢者サービスと持続可能性の課題としては、85歳以上人口の割合は2040年頃までにはほぼ倍増する見込みであり、これに対応するため、国は在宅での暮らしの継続を重視する政策に転換した。施設入所や長期入院の比重を縮小させ、訪問医療・介護を拡充している。現在の在宅生活の継続は、家族や近隣住民によるインフォーマルケア（非公式な支援）が大きな柱となることで成り立っている。この支援がなければ、数万人規模で追加の公的サービスが必要になるという試算があるほど、その役割は大きい。しかし、利用者負担の算定基準に問題があり、「家族が自宅で介護を担う方が経済的に有利」になりがちな歪みが生じている。持ち家や資産の扱いも含め、家族依存度を下げるための制度設計の再検討が悩ましいテーマとなっている。

2008年以降の経済停滞期を経て、社会保障の持続性は引き続き政治・経済の最重要テーマである。税・保険料の負担、サービス水準の維持、効率化の三点でのバランスが求めら



【フィンランド医師会政策部長から説明を受ける】

れている。かつての「何があっても大丈夫」という絶対的な安心感は、現実的な見直しの時期にあるという認識が示された。

長年の生活習慣病対策は成功しているが、現在は若者のウェルビーイングとメンタルヘル스에強い課題感が持たれている。世代観の変化、将来不安、競争観の変容など複合的な原因に対し、社会全体で改善に向けて何ができるかという問題の解答を模索中である。

新制度では市民参加の強化が義務付けられたが、財源の厳しさから、その実践は地域によってばらつきがある。今後の最重要テーマは、システムと効率性中心の視点から、「システム中心から人間中心へ」の転換を実現することである。

### (3) 在フィンランド日本国大使館

フィンランドの人口は約560万人で、兵庫県と同程度、面積は33.8万km<sup>2</sup>で日本よりやや小さいが北海道の約4倍の面積である。308の自治体があり、これをクンタと呼ぶ。これらをさらに21の福祉行政区（ウェルビーイングエリア）に分ける。失業率が8.4%と数値自体は日本より高いが、これは労働の流動性があるためであり、就業していない人の割合はより低い。在留邦人は2,400人を超え、日系企業は150社を超える。国土の約8割が森林であり、約18.8万個の湖を持ち、自然豊かな国土を有する。その豊かな森に住む妖精トロールがモチーフとなったキャラクター「ムーミン」が世界的にも著名である。さらには、世界的な服飾メーカーである「マリメッコ」を生んだほか、サンタクロースの祖国としても知られている。クリスマスの時期は冬至なので一日中ほとんど太陽が昇らないが、夏至の時期は深夜0時でも明るい。

フィンランドでは「社会全体で安全を守り、維持する」ことを目指す包括的安全保障の枠組みを重視しており、これは政府のみならず自治体、民間企業、国民個人が協力して、戦争やパンデミックなどの有事に対応するという体制づくりが進められている。夏は白夜、冬は極夜という環境条件の違いを踏まえた社会基盤整備が必要とされている。

フィンランドの教育行政においては、あらゆる人々に平等な機会を提供するという理念があり、教科書から送迎費に至るまで全額無償で提供されている。また、教師になるためには大学院レベルの教育学を履修する必要があり、質の高さが担保されている。フィンランドにおいて教師は人気の職業である。教師の自主性が重んじられており、事務負担が日本と比べて少ない。研修も充実しており、10年以上同じ学校で働くことができ、教師同士の間関係がない。教育の柔軟性が確保されており、授業の一環として美術館へ訪問したり、言語、音楽、ICT、メディアリテラシーなど様々なことを教師の裁量で教えている。個々の能力に寄り添う学びを提供するため留年も珍しいことではない。校内にはスクールカウンセラーや保健師、警察官がいることも日本とは違う点である。

また、KELA（フィンランド社会保険機構）が実施する、福祉的な理由での医療機関受診時に交通費の払い戻し制度というのがあり、最も安価な交通手段に基づき支給され、タクシー利用も条件付きで対象となる。自己負担は最大25ユーロで、年間上限は300ユーロである。



【在フィンランド日本国大使館の方々との記念写真】

## ◎質疑応答

各訪問先では、説明に加えて活発な質疑応答が行われた。ここでは特に印象に残ったやり取りについて整理する。

### (WSP社フィンランド社)

- Q 都市開発における公共交通の優先順位付けはどのように決めたか？
- A 交通量データや通勤・通学ルートを分析し、環境負荷軽減や住民利便性を総合的に評価して優先度を決定している。自動車依存を抑えるため、自転車道やトラムなどのネットワークを重点整備している。
- Q 市民参加の仕組みはどの程度制度化されているか？
- A 都市計画プロセスの早期段階から市民参画を組み込み、ワークショップやオンラインプラットフォームを通じて意見を反映している。意見集約だけでなく、計画案に対する改善提案も取り入れる仕組みがある。
- Q 日本では都市開発事業を行う場合、公共事業として国や自治体が主導することが多いが、御社はどのように関わっているか？
- A 日本だと入札を行って、その中から価格が安い業者を選んでいくわけですが、我々が今回ご紹介したプロジェクトでは、我々が企画を行い、その建設業者と直接連携してプロジェクトを推進した。企画をして終わりではなく、連携しながら最初から最後まで関わっている。もちろん、市は、企画や業者を入札で選んで委託するが、状況を把握し、必要に応じて企画を修正している。
- Q 新しく公園ができたり、住宅が増えたりと、地域経済に与える影響はどのようなものがあったか？
- A ヘルシンキは、「歩行者が移動に使う交通手段は、路面電車であるべきだ」という方針を定めている。今回も、住宅と路面電車は「ワンパッケージ」として開発された。これは、新しい街をどんどん作っていくからこそ路面電車を作り、路面電車を作るからこそ住みやすい家が建つという、一つのセットとして都市開発された。
- Q 日本の人口密度の低い地方都市では、交通手段が自動車中心。フィンランドではどうか？ 今後、自動車を減らすにあたって、公共交通機関をどうしていく予定か？
- A フィンランドの人口密度が低いところでも、公共交通の立場が弱く、自動車が主流。基本的に、冬の道路状況も考慮すると、郊外の公共交通整備はあまり予定されていない。むしろ、もともとあった数少ない公共交通機関から、自動車に移行したいとの意見が多い。そうした状況も踏まえ、郊外の駅周辺に、乗り換えのための駐車場を無料で提供するケースが多い。これにより、郊外から自動車に来て、そこから電車や路面電車に乗り換えることができるようにしている。

### (フィンランド医師会)

- Q 医療に対する財源の不足に対してどう考えているか？
- A 病院に掛かる前の予防の段階の取り組みについて、成功例はあるがずいぶん前の取り組みであり、定着化はしているが新たなことではないため、予防の観点からは今は上手くいっていないと感じている。特に若者の健康やメンタルヘルスが中心的な問題ととらえているが、上手く取り組めていない現状がある。

Q 施設介護から在宅介護への転換が図られているがその背景や実態は？

A 国内でも文化は様々であり、例えば北方のラップランド地方では古き良き村としてのコミュニティが今も残っており、公的サービスに頼らなくても家族介護や近隣での見守り体制が成り立っている場合が多い。独居の方でも隣人が頼れるので施設ではなく在宅を選択する人が多い。一方でフィンランド人は意外と個人主義者が多く、特に若い人はその傾向が強いので、そこの部分は日本人と一緒に感じている。しかし、介護は家族の責任だと多くの国民が捉えているので在宅介護が成り立っている状況にあると考えている。

Q 医師不足や地域医療格差に対してどのような対策を取っているか？

A 給与水準よりも労働環境や社会的評価の改善を重視している。若手医師のキャリア形成支援として、博士号取得奨励や学び直し制度を整備している。

Q 学校教育や健康教育と医療・福祉政策はどのように連動しているか？

A 学校・家庭・地域を結ぶ包括的なネットワークが存在し、健康教育やカウンセリングを通じて地域全体の健康づくりに直結している。

#### (在フィンランド日本国大使館)

Q M a a S 導入による効果は？

A 2018年に法改正があり、「タクシー事業の規制緩和」、「公共交通データのオープン化」「M a a S 統合の促進」が進められた。都市部では、公共交通・タクシー・レンタカー・自転車を統合し、予約と決済の手続きが便利になった結果、それらの利用が増加した。U b e r が解禁され予約から決済までアプリで完結するようになり、流しのタクシーはいなくなった。一方地方では、タクシーの待機義務廃止により、地方でタクシーが走っていないこと、高齢者等がアプリを使えない等の事情により利用機会が少なくなっており、都市部との間で地域格差が広がっている。M a a S G l o b a l という企業が提供する W h i m というサブスク制サービスが M a a S の先進的な取り組みであったが、価格設定やコロナ禍による外出控え、更には企業の倒産により現状サービスが使えない状況となっている。このような現状ではあるがフィンランド政府は M a a S を推進する姿勢であり、公共化していきたいと考えているようだ。

Q 除雪における高齢者や障がい者に対する行政サービスは？

A まず、フィンランドは日本に比べて降雪量が少なく、住民が除雪に苦勞するといった事例は少ないととらえている。市街地は地方自治体の責任であり、主要道路は3 cm以上の降雪で出勤し、4時間以内に除雪を完了するようにしている。高齢者や障がい者に対する助成制度はなく、民間業者へ全額自己負担で依頼する。排雪について、海洋投棄という手段があるが、環境への配慮から2024年に海洋投棄を禁止する法案が提出され、2028年度から施行される見込みである。

Q 学校における課外活動について、また日本ではあまり教師のなり手がいないという課題についてどうアプローチをしたら良いか？

A フィンランドには部活という概念がなく、希望者は学校外での習い事に自費で通っている。また、日本の教師は業務量が多いと思われる。フィンランドでは親の協力が日本よりもあると思う。複数ある教材の中から教師が選べ、授業も知識を教えることよりも生徒の主体性を育てるようになるため、例えばメディアリテラシーの授業において、オバマ元大統領の演説の映像を見てこれが本物か偽物かをグループディスカッションさせるなど工夫を凝らした授業などの例がある。国内では教師のステータス、地位が高いため人気の職業となっている。小学校では同じ教師が6年間担当することがスタンダードであり、そのことが教師の責任感やモチベーションに繋がり、生徒とは家族のような関係性となるようだ。

Q 外国人の受け入れについてどのような課題があるか？

A 人口 560 万人に対し移民人口は 51.4 万人で人口比 9.2%であり北欧では一番低い水準である。最近はウクライナからの移民が増えてきた。ロシアからの集団での不法移民問題が顕在化し、ロシア国境にフェンスを設置した。

### ◎おわりに

今回のフィンランド研修を通じ、都市計画、医療制度、外交・交流という多岐にわたる分野を学ぶことができた。いずれの訪問先でも共通して感じたのは、持続可能性と市民参画を重視する姿勢である。都市づくりでは、WSP フィンランド社の取り組みに見られるように、デジタル技術を活用しつつ住民との対話を重ね、長期的な視点で社会基盤を整えていた。医師会においては、人材確保を給与だけでなく労働環境や教育制度の改善によって実現しようとする姿勢が印象に残った。大使館での質疑を通じて、外交や安全保障を単に国家の課題にとどめず、地域社会や企業、住民一人ひとりの役割として捉える考え方に強い刺激を受けた。

また、今回の研修は知識の習得だけでなく、参加者同士の交流の場としても大きな意味を持った。北海道各地からの参加者と同じ班を組み、現地での議論や自由研修を通じて多様な視点に触れることができた。意見交換を重ねるなかで、自らの市町村の課題を相対化し、異なる地域の状況を学ぶことができたことは大きな収穫である。

本研修で得た学びを市町村の政策や自らの業務へと活かすためには、ただ制度を模倣するのではなく、地域の実情に即した形で応用する工夫が求められる。例えば、医療や交通といった分野では、フィンランドの「住民参加による解決」を参考にしつつ、地域資源や人材を活用した仕組みを構築することが重要である。

最後に、このような貴重な機会を与えてくださった市町村振興協会をはじめ、職場で業務を支えてくださった同僚の方々に心より感謝を申し上げたい。本研修で得られた知見と交流を今後の業務に確実に還元し、地域の発展に少しでも寄与していきたいと考えている。



【フィンランド医師会での集合写真】

**デンマークにおけるまちづくり・環境政策**  
 ～持続可能なまちづくりと環境対策に関する政策・実例を学ぶ～

【訪問先】ドラウア市、コペンハーゲン市 HOFOR（ホーフォア）、BLOX（ブロックス）

【対応者】・ドラウア市

Ms. ジョアン・ジェイコブセン（都市計画担当）

Ms. リゼ・ホルム（プロジェクトマネージャー）

・HOFOR

Mr. アンドレアス・ウェンデルボー・ヨセフセン

（プロジェクトコーディネーター）

・BLOX

Mr. ヤコブ・ノーマン＝ハンセン（グローバルネットワーク担当）

【通訳者】 Ms. ウィンザー庸子

## ◎はじめに

近年、地球規模で進行する気候変動への対応は、自治体にとって極めて重要な課題であり、人口減少や高齢化が進展する地域社会においても、環境政策と都市計画を統合的に進める必要性が高まっている。

デンマークは、再生可能エネルギーの導入や海岸線保護政策、都市交通の自転車シフトなど、国を挙げて持続可能な社会構築を推進している国として知られ、その知見は、北海道の地域づくりにとって有益なものと考えられる。

北海道においても、温室効果ガス排出削減や再生可能エネルギーの導入、観光振興と住民生活の調和といった課題が顕在化している。風力や太陽光などの再生エネルギー資源の導入を積極的に推進する一方で、気象条件や自然環境保全との調整、地域住民の合意形成など、政策実現に際しては解決すべき課題が多い。また、農村地域や観光地では、観光客増加による生活環境への影響や景観保全のあり方が議論されており、持続可能性を視野に入れた観光政策の構築が求められている。

デンマークのドラウア市、コペンハーゲン市のエネルギー供給会社 HOFOR、さらに持続可能な都市開発の拠点である BLOX を訪問し、先進的な政策の成果や課題を学び、今後の地域政策の方向性を考察することができた。

## ◎訪問先の概要

### 【ドラウア市の概要と位置づけ】

ドラウア市は、コペンハーゲン都市圏の南部に位置し、人口約1万5千人を擁する小規模自治体である。かつては漁業や港湾貿易を基盤として発展し、現在は、観光と居住が調和した歴史的都市として知られている。旧市街は、17世紀から18世紀にかけて形成された街並みが良好に保存されており、カラフルな木造家屋と石畳の道が当時の面影を残している。市域の一部はユネスコ世界遺産暫定リストに登録されており、デンマークの文化的景観を代表する存在である。2007年の自治体制度改革により全国が98市町村に再編されたが、ドラウア市は小規模ながら独自の自治を維持し、環境政策や景観保全、観光マネジメントなどで先進的な取り組みを進めている。特に、旧市街の保全と観光振興を両立させる仕組みづくりが注目されている。

### 【コペンハーゲン市と HOFOR の役割】

首都コペンハーゲン市は人口約69万人を抱え、政治・経済・文化の中心としてデンマーク全体の成長を牽引している。市が主導して設立したエネルギー供給会社 HOFOR（ホーフォ

ア)は、上下水道、地域暖房、再生可能エネルギー供給といった都市インフラを一体的に管理している。HOFORは株式会社の形態をとるが、その株式はすべてコペンハーゲン市および周辺自治体が保有しており、公共性を確保しながら柔軟な経営判断を可能にしている点が特徴である。気候変動への適応や脱炭素化の推進においても中心的な役割を果たし、持続可能な都市づくりを支える基盤機関として位置づけられている。

### 【BLOXの概要と機能】

BLOXは2018年に設立された、持続可能な都市開発を推進する拠点である。デンマーク建築センターを中心に、企業や研究機関、行政、スタートアップなど230以上の組織が入居し、都市政策、建築デザイン、エネルギー、モビリティ、循環型経済など多様な分野で協働している。施設内には展示スペース、シェアオフィス、会議室、カフェなどが整備され、オープンイノベーションを促進する環境が整えられている。国内外の都市課題に対し、専門知識を共有しながら実践的な解決策を探る拠点として、デンマークの都市政策を象徴する存在となっている。

## ◎研修の内容

### 1 ドラウア市における持続可能なまちづくりの取り組み

視察においては、都市計画担当のジョアン氏およびプロジェクトマネージャーのリゼ氏から、市が推進する持続可能なまちづくりの理念と実際の取り組みについて説明を受けた。

#### 【観光収入を地域に還元する都市経営モデル】

ユネスコ世界遺産暫定リストにも登録されている歴史的景観を守るために、景観条例を制定しており、厳格な建築規制を設け、外観変更や新築に際しては住民合意と行政審査を経ることを義務づけている。

その一方で、観光需要の増加に対応するため、港湾地区の再整備や文化施設の活用を進めている。観光収入を地域経済に還元しつつ、住民生活を損なわないバランスを追求している姿勢は、北海道の歴史的景観を有する小規模都市にとって重要な参考事例である。



【カラフルな木造家屋と石畳の道】

#### 【ドラウア市の海岸保護政策の特徴】

気象変動による高潮や浸水のリスクが高まっており、海岸線を有しているドラウア市では、海岸保護政策として堤防を整備している。しかし、単に堤防を高く築くのではなく、遊歩道や公園としての利用を組み合わせ、市民に開かれた公共空間として位置づけることで、住民の防災意識を高めるとともに、環境と景観を損なわない自然と調和した防災機能を確保している。

北海道においても、沿岸地域では高潮や津波への備えが課題であるが、防災施設を単なる「防御」から「共生」へと発展させる視点は学ぶべき点である。

#### 【小規模自治体における住民参加の重要性】

小規模自治体であるがゆえに、住民一人ひとりの意見が政策形成に大きな影響を持つ。市では定期的にワークショップや公開討論会を開催し、景観保全、エネルギー利用、公共交通の改善といったテーマごとに住民の意見を集約している。合意形成には時間を要するが、長

期的にみれば政策の持続可能性を高める効果がある。

北海道の町村においても、地域資源の活用や再生可能エネルギー導入に際して住民理解が不可欠であり、このような「プロセス重視」の姿勢は大いに参考となる。

### 【ドラウア市における再生可能エネルギー導入の取り組み】

市は再生可能エネルギーの導入にも積極的である。洋上風力や太陽光発電の導入が進むデンマーク全体の動向を踏まえ、自治体所有の施設で再生可能エネルギーを利用している。規模としては大都市に比べて小さいが、持続可能性の理念を地域全体で共有し、少ない資源を効率的に活用する姿勢が見られた。

北海道の小規模自治体が地域エネルギー事業を推進する際、スケールメリットに依存せず「地域単位での最適化」を図ることの重要性を示している。

### 【まとめ】

視察を通じて学んだのは、ドラウア市が「小規模であるがゆえに可能な政策」を展開しているという点である。歴史的景観の維持、自然と調和した防災、住民参加による合意形成、再生可能エネルギーの導入といった取り組みは、いずれも規模の大きな都市では調整が困難な場合が多い。しかし、小規模であるがゆえに住民と行政が近く、柔軟な政策形成が可能となっている。

北海道においても、道内各地の町村は人口減少と財政難という厳しい条件に直面しているが、同時に地域資源を活かした独自の政策を展開する余地を持っている。ドラウア市の事例は、地域の規模や条件を制約と捉えるのではなく、むしろ可能性として活用する視点を与えてくれるものであった。

## 2 コペンハーゲン市における HOFOR の取組

HOFOR (Greater Copenhagen Utility) は、コペンハーゲン市をはじめとする周辺 8 自治体が共同出資するエネルギー・水道事業会社であり、人口約 100 万人を対象に給水、下水処理、地域暖房、電力供給、都市ガスなどの基盤的サービスを一元的に担っている。市が 70%を出資し、残りを周辺自治体が保有する仕組みは、公共性と経営的自律性の両立を可能としており、行政部門が直接運営する場合に比べ、効率性と柔軟性が高い点が特徴とされる。視察では、HOFOR のアンドレアス氏から組織運営の概要、再生可能エネルギー導入の進捗、気候変動適応策に関する説明を受けた。



【HOFOR が運営する体験型研修・教育施設】

### 【HOFOR による多様な再生可能エネルギー源の活用】

コペンハーゲン市内の約 98%の世帯は地域暖房網に接続されており、HOFOR が供給する熱エネルギーは、ごみ焼却施設やバイオマス発電所、地熱、洋上風力発電由来の電力など、複数の再生可能エネルギー源を組み合わせることで供給されている。従来の化石燃料に依存した暖房方式と異なり、都市全体で効率的にエネルギーを利用できる点は、温室効果ガス削減に大きく寄与している。現在は、「2030 年までにカーボンニュートラルを実現する」という市の目標に沿って、熱供給の完全な脱化石燃料化を進めている。

北海道においても、寒冷地特有の暖房需要は大きな課題であり、地域単位のエネルギー供

給へ移行の可能性を検討する余地がある。

#### 【HOFOR による地下水資源の活用と水質保全】

HOFOR は、地下水を主な水源として利用し、その水質保全のために農地利用規制や森林保全を市民と協働で進めている。説明では、「水源涵養地域の土地利用に補償を行い、農薬使用を制限する」制度が紹介され、公共事業と環境保全を両立させる取り組みが印象的であった。また、下水処理については、エネルギー回収型施設を整備し、メタン発酵によるバイオガスを発電や熱供給に再利用している。

こうした循環型の仕組みは、北海道における上下水道の老朽化対策やエネルギー自給の観点からも参考になる。

#### 【自治体出資企業体としての HOFOR の特徴】

HOFOR は、自治体出資の企業体として、民間企業的な効率性を持ちながら、料金設定や投資方針においては住民福祉を最優先するという使命を負っている。料金は原価主義に基づき、営利を目的とせず、余剰は将来の設備投資や料金安定化に充てられる。アンドレアス氏は、「公共性を守りつつ、民間の経営感覚を導入することが重要」と述べており、自治体直営と民間委託の中間に位置する新たなモデルと評価できる。

北海道でも、水道広域化やエネルギー会社設立の議論が進んでいるが、HOFOR の事例は、持続可能性を担保する組織モデルの一つとして大いに参考となる。

#### 【再生可能エネルギー導入と水源保全における住民理解の重要性】

HOFOR は、市民とのコミュニケーションにも力を入れている。再生可能エネルギー導入や水源保全に関する施策は、住民理解なくして進めることはできない。そのため、市民説明会やオンラインプラットフォームを通じて情報発信を行い、参加型意思決定を重視している。アンドレアス氏は、「市民は単なるサービス受益者ではなく、持続可能な社会の協働の担い手である」と述べており、この姿勢は地方自治の根幹を示している。

#### 【まとめ】

視察を通じて得られた最大の学びは、基盤インフラを持続可能性の視点から統合的に管理する仕組みの重要性である。

北海道では、人口減少と財政難から上下水道・エネルギー事業の維持が困難になってきているが、HOFOR のように複数自治体が共同で基盤事業を担い、環境政策と一体化させることは、将来の持続可能な地域運営に向けたとても良い参考事例となった。

### 3 BLOX における持続可能な都市開発の拠点形成

BLOX は、2018 年にコペンハーゲン市中心部に開設された複合施設であり、建築、都市計画、環境、モビリティ、デジタル技術などを横断的に結びつける国際的な拠点として機能している。外観はガラス張りのモダンな建築で、コペンハーゲン港湾部の再開発エリアに位置し、都市再生の象徴的存在となっている。施設内にはシェアオフィス、展示スペース、会議室、カフェなどが併設され、一般市民から研究者、企業、行政機関まで幅広い主体が利用している。視察では、BLOXHUB のヤコブ氏から組織の活動内容について説明を受けた。

#### 【BLOX における多様なアクターの参画と連携】

企業・団体が個々に活動するのではなく、共通の課題に基づいてプロジェクトを組成し、専門知を持ち寄って解決策を模索している。

例えば、気候変動に対応した建築素材の開発や、カーボンニュートラル都市に資する新しい交通システムの実証実験など、学際的かつ実践的な活動が進められている。

北海道においても、脱炭素や観光政策、交通課題など横断的な分野の対応を要するため、このようなプラットフォーム形成は有益な参考となる。

### 【都市課題解決における国際協力の必要性】

BLOX は、国際的なネットワーク形成の拠点として、欧州各国の都市やアジア諸都市とも連携しており、日本からも複数の企業や大学が参画している。ヤコブ氏は、「都市課題はグローバルに共通するものであり、解決には国際的協力が不可欠である」と述べていた。

北海道は、地理的にアジア太平洋地域との交流拠点となる可能性を有しており、国際連携を通じて地域課題の解決策を見出す姿勢は大いに参考となる。特に観光分野では、海外からの訪問者との交流が持続可能性に直結するため、国際的視野を持った政策形成が求められる。



【開放的なオフィス】

### 【「開かれた知の拠点」としての施設設計の特徴】

BLOX では一般市民を対象にした展示会やワークショップを開催し、気候変動や都市開発に関する理解を深める活動を行っている。施設そのものが「市民に開かれた知の拠点」として設計されており、研究者や企業だけでなく、地域住民も議論に参加できる点が特徴的である。「持続可能性は専門家だけでなく市民が主体となって実現するもの」という理念があり、住民参加型のまちづくりを重視する姿勢がうかがえた。

北海道の地域政策においても、住民理解と参加が不可欠であり、公共施設や学習拠点を活用した教育的取り組みの重要性を再認識させられた。

### 【BLOX に組み込まれた経済的持続可能性の視点】

BLOX の活動には経済的持続可能性の視点も組み込まれている。入居する企業や団体は利用料を支払いながら協働し、施設運営は公的補助に依存しすぎない形で成り立っている。公的機関が基盤を提供しつつ、民間主体が積極的に事業化を進める構造は、北海道における地域再生や観光拠点整備にも応用可能である。行政依存型のまちづくりではなく、産学官の共創による持続可能な運営モデルとして注目に値する。

### 【まとめ】

BLOX は単なる建物ではなく、知の交流と協働の拠点として機能しており、異分野を結びつけ、課題解決型の連携を国際的に展開する姿勢は、地域課題を抱える北海道にとって極めて有意義な事例である。小規模自治体や地域社会においても、規模は異なるものの「共通の課題を核に人材や知見を結集する」仕組みづくりは可能であり、BLOX の経験は今後の政策形成における重要な参考事例となり得る。

### ◎質疑応答

#### （ドラウア市）

Q 市の観光客数は年間約 200 万人である一方、人口は 1.5 万人に過ぎません。観光による住民生活への悪影響はあるのでしょうか。また、どのような対策をしていますか。

A 実際に住民生活への影響は顕在化している。特に、旧市街や港地区において、観光客が住宅の中を覗き込む、私有地に立ち入るなど、プライバシーの侵害が問題となっている。

旧市街は狭い路地と木造家屋が密集しており、住民と観光客との距離が非常に近いことが

原因の一つである。ただし、観光は地域経済にとって重要な収入源でもあり、商店や飲食業の活性化につながっている。そのため、市としても観光を一律に制限することは現実的ではなく、「生活環境の保全と観光の両立」を基本方針としている。

具体的な対応としては、観光客が集中する旧市街の入り口に新たな駐車場を整備し、観光バスの乗り入れを制限するほか、住宅街の一部道路を歩行制限区域に指定するなどの対策を検討している。また、観光客向けの啓発活動を行い、住民の生活区域への立ち入りを控えるよう促す取り組みも進めている。これらの施策はまだ試行段階であるが、行政と地域住民、観光業者の協議を重ねながら、持続可能な観光の在り方を模索している段階である。

Q 17世紀から18世紀の街並みを保全するために景観条例を設けていると伺ったが、その具体的な内容と住民の理解を得る取り組みについて教えてください。

A 市では、歴史的景観を守るための条例を制定しており、建物の外観変更や新築に関して厳格な規定が設けられている。特に、国が定める重要文化資産に指定されている区域では、屋根の形状や壁材の色調など、細部に至るまで変更が制限されている。これらの区域以外でも、市が独自に定めた保全地区においては、建物の増改築や塀の設置などについて市の許可が必要とされている。

一方で、自らの土地や建物に関する制約を不満とする住民もおり、条例の理解を得ることは容易ではない。そのため、市では定期的に住民説明会を開催し、景観保全が地域の価値向上や観光振興にもつながることを丁寧に説明している。また、違反行為が確認された場合には警察の協力を得て是正勧告や強制執行を行うなど、法的措置を併用して実効性を確保している。こうした「対話と執行の両立」により、歴史的景観の保全を進めている。

この取り組みの背景には、街並みそのものが市民のアイデンティティであるという認識がある。行政は、単なる規制としてではなく、文化遺産を次世代に引き継ぐための共通責任として位置づけ、住民参加型の運用を心がけている。

#### (HOFOR)

Q 子供の頃からの環境教育の取り組みは、いつから、どのような内容で実施されていますか。

A デンマークでは、環境教育は国家レベルで制度化されており、法律により全ての自治体に環境教育施設の設置が義務付けられている。こうした施設では、幼稚園や小中学校の児童が環境やエネルギー、水循環などについて実践的に学べるよう、実験や観察を通じた教育プログラムが整備されている。HOFORも自治体と連携して学習支援を行っており、子供たちは上下水道施設や再生可能エネルギー設備の見学を通して、日常生活と環境との関わりを理解する機会を得ている。

また、企業や地域団体もこうした施設を無料で利用できるため、環境教育は子供だけでなく地域社会全体の意識向上につながっている。HOFORのアンドレアス氏は「環境意識は幼少期からの教育で培われるものであり、次世代の行動変容につながる」と説明していた。

Q 下水事業における官民連携の良い点と課題、また気候変動対策としての取り組みや官民の役割分担について伺いたい。さらに、気候変動対策として設置している貯蓄施設の施工主体は誰なのか。

A HOFORは株式会社の形態をとっているが、株式はすべて自治体が保有している。そのため、経営面では柔軟性を持ちながらも、公共インフラを担う企業としての責任を負っている。水道・下水・暖房・電力といった基幹サービスを一元的に管理することで、効率的かつ持続的なインフラ運営を実現している点が特徴である。

気候変動対策の一環として、HOFORはコペンハーゲン市と連携し、市内の公園や広場に雨水貯留機能を備えた施設を整備している。これにより、集中豪雨時の浸水被害を防ぎつつ、平常時には市民の憩いの場として活用できる多機能空間が形成されている。施工その

ものは自治体が主体的に実施し、HOFORは技術的支援や維持管理のノウハウを提供している。この官民協働の枠組みは、効率的な気候適応策として高く評価されている。

### (BLOX)

Q デンマークでも自然エネルギー開発にあたって財源確保や予算決定が難しかったと聞かすが、どのように克服したのか。

A デンマークでは、風力発電などの再生可能エネルギー導入に際して、地域住民との合意形成が大きな課題であった。BLOXが関与したプロジェクトでは、発電施設を住民の生活圏に近い場所に設置する代わりに、地域住民に出資の機会を与え、オーナーシップを持たせる制度を導入した。発電による収益の一部が住民に直接還元されることで、地域全体が経済的な恩恵を共有できる仕組みが構築された。このような住民参画型の再エネ事業は、反対運動を抑制するとともに、地域の理解と協力を得ながら持続可能なエネルギー政策を進める上で極めて有効であった。

BLOXは、こうした官民連携・地域協働の成功事例を国内外に発信するハブとして機能している。建築・エネルギー・都市交通など多様な分野の専門家が集まり、社会的合意形成を重視したプロジェクトデザインを推進しており、持続可能な都市のモデルづくりに貢献している。

### ◎おわりに

現地視察を通じて強く感じたのは、デンマークのまちづくりや持続可能性に関する取り組みが、決して理想論ではなく、実際の制度や合意形成の仕組みに裏打ちされているという点である。ドラウア市では、気候変動への適応策として海岸保護を進めつつ、それを防災インフラにとどめず観光や市民利用と結びつけていた。HOFORでは、広域自治体が連携し、公共性を維持しながら効率的なエネルギー供給を実現していた。そしてBLOXでは、多様な主体が「共通課題」を核に集い、国際的な知見交流を通じて新たな解決策を模索していた。これらはいずれも、持続可能性を「社会全体で共有する価値」として位置づける文化に支えられていた。

北海道にとっても、人口減少や財政制約、気候変動、観光の持続可能性といった課題は避けて通れない。今回の研修で得たものは、こうした課題に向き合う際の具体的なヒントとなるが、特に重要なのは三点である。

第一に、市民参加を前提とした政策形成である。計画段階から住民や関係者を巻き込み、透明性のある議論を積み重ねることが、地域合意の基盤となる。

第二に、長期的視点を持った投資判断である。短期的な財政負担だけでなく、将来のコスト削減や地域経済への波及効果を含めて評価する視点が必要である。

第三に、分野横断・地域横断の協働である。自治体間連携や産学官の協働を推進することで、単独では困難な課題にも取り組むことが可能となる。視察で見聞したデンマークの事例は、そのまま北海道に適用するには難しい事例である。しかし「持続可能性を社会全体で担う」という理念と、それを制度・文化として根づかせる工夫は、地域の条件に応じて応用可能である。今後、政策形成や現場実務に携わる上で、今回得られた知見を一つの指針とし、北海道の持続可能な発展に貢献していきたい。



【ドラウア市職員の方々との記念写真】

イギリス ロンドンにおける観光政策及び環境保全活動について  
～観光需要の集中緩和と都市部の自然環境保全～

- 【訪問先】自治体国際化協会（CLAIR）ロンドン事務所、  
日本政府観光局（JNTO）ロンドン事務所、ロンドン・ワイルドライフ・トラスト
- 【対応者】・自治体国際化協会ロンドン事務所  
Mr. アンドリュー・スティーブンス（調査・政策主任）
- ・日本政府観光局ロンドン事務所  
藤瀬 彩水氏（ロンドン事務所 次長）
  - ・ロンドン・ワイルドライフ・トラスト  
Ms. スザンナ・タッチ（Root And Erect 代表）
- 【通訳者】 山下 めぐみ氏

### ◎はじめに

日本はコロナ禍以降減少傾向にあったインバウンド需要も回復基調にあり、日本政府観光局（JNTO）の発表によると、2025年7月の訪日外国人の推計値が約344万人と、過去最高だった2024年の同月を約14万人も上回っており、毎日多くの外国人旅行者が日本ならではの食やアクティビティ、地域の多彩な文化体験などを求めて訪れている。

なかでも北海道は豊かな自然と食資源を活かした観光地として注目されており、2023年に開催されたアドベンチャートラベル・ワールドサミット（ATWS）北海道大会でも関心を集めた雄大な自然環境を活かしたアクティビティや、令和5年度概算値で全国平均を大きく上回る213%の食料自給率（カロリーベース）を誇る豊富な食材を楽しむことができるのは、まさに北海道ならではの魅力と言えるだろう。

その一方で、連日キャパシティを超える観光客が押し寄せ、大切な観光資源の消失を余儀なくされた地域もあり、受け入れ環境の整備やオーバーツーリズム対策の強化が求められている現状もある。

また、広大な土地を有する北海道においては、移動の利便性の向上が観光振興を更に推進させるための重要な要素であり、今後の重点課題として位置づけられている。

世界でも有数の観光客数を誇るイギリスロンドンにある自治体国際化協会（CLAIR）ロンドン事務所及び日本政府観光局ロンドン事務所にて、観光客の受け入れ態勢のあり方や北海道の魅力を欧州に向けて効果的に発信する方策について学び、札幌市の数倍の人口を有し、世界を代表する大都市にありながら、自然との共生をも成し遂げる仕組みや取り組みについて、ロンドン・ワイルドライフ・トラストにて学んだ。

### ◎訪問先の概要

ロンドンはグレートブリテン島の南に位置するイングランドの首都であり、イギリス全体の約13%にあたる895万人の人口を擁し、これは札幌市の人口195万人のおよそ4.5倍に相当する。また、アメリカ合衆国のニューヨークと並ぶ金融の街としても知られており、世界の主要都市の一つである。

ユーロモニター・インターナショナルの調査によると、ロンドンは2024年の観光都市ランキングにおいて13位、インバウンド訪問者数が多い都市としては2,170万人で3位に位置づけられており、世界有数の観光都市でもある。

『ハリー・ポッター』や『007』シリーズといった世界的なヒット映画のロケ地がイギリス各地に点在しており、観光の魅力の一つとなっている。そのほかにも、大英博物館やナショナル・ギャラリーといった文化施設には、歴史的遺産や世界的な芸術作品が多く所蔵されており、訪れる人々を魅了している。

交通面では赤を基調とした2階建てバスが都市の象徴として広く知られており、その路線網は世界最大規模を誇る。1863年に世界で初めて開通した地下鉄は、現在もロンドンの主要な公共交通機関として重要な役割を担っている。

また、これまでに3度の夏季オリンピックが開催された都市であり、特にサッカーは地域に根差したスポーツとして広く親しまれており、国内リーグのプレミアリーグ20チーム中7チームがロンドンをホームとしているほどである。

さらに、イギリスはビートルズをはじめとする「ロック」と言われるジャンルの音楽が生まれた土地であり、現在でも多くのアーティストがワールドツアーなどの大規模公演を開催し、それ自体が旅の目的となって世界中の旅行者の集客につながっている。

## ◎研修の内容

### 1 イギリスにおける観光政策

2024年の政権交代後、イギリスは新たにナショナル・ビジター・エコノミー・ストラテジー（National Visitor Economy Strategy）という取り組みを開始し、2030年までに年間5,000万人の観光客をイギリス国内に誘致することを目標に掲げ、観光業界と政府が連携を図るための観光経済諮問委員会を設立した。

英国政府観光庁（VisitBritain）によると、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）以降落ち込んでいたイギリス国内のインバウンド訪問数は、スコットランドの記録的な成長やロンドンにおける回復によってCOVID-19以前の水準を上回っている。

その一方で、ウェールズやイギリス北東部、ヨークシャーといった地域では回復の兆しはあるものの依然として遅れが見られ、地域の市長からはロンドンへの一極集中を非難する声も上がったほどである。

こうした状況を踏まえ、イングランド観光局（VisitEngland）が主導しローカル・ビジター・エコノミー・パートナーシップ（Local Visitor Economy Partnerships, LVEP）と称したプログラムが設立された。このプログラムは政府からの補助金を活用し、DMOや企業、交通機関が共通目的で官民の垣根を越えた観光地づくりを目指すものである。

事例としては、2024年4月にデボン&パートナーズLVEPが地方行政と産業界間の官民連携として設立され、イースト・サセックス、ブライトン・アンド・ホヴ、ウエスト・サセックスLVEPは2024～2034年の10年間の観光経済戦略を策定した。

イギリスの観光業界が直面している課題としては、政府による補助金の削減や、いわゆるブレグジット（イギリスの欧州連合離脱）に伴う免税の廃止、入国時に必要となる電子



【CLAIR ロンドンでの研修風景】

渡航認証制度の導入などにより、外国からの観光客が減少することが挙げられる。また、インフラ面では、宿泊施設の収容能力不足や住宅家賃の高騰なども課題であり、その影響は移民を多く受け入れていたホスピタリティ業界における労働力不足にも及んでいる。さらには、日本でも見られるように、自然の美しさで人気が高いヨークシャー地方ではオーバーツーリズムからくる地元住民への悪影響が問題となっている。

そこで政府は地域を絞った支援策を実施した。北東部及びウエストミッドランズ地方には135万ポンド（約2億7,000万円）の資金を支援し、

VisitBritain 及び VisitEngland は地域 LVEP の形成と戦略的観光地開発を支援している。

一方で、地方自治体では新たな地方収入源として観光税の導入を検討しているものの、中央政府の合意が得られていない状況である。

そのような中、北東部の LVEP が主導するデスティネーション・デベロップメント・

パートナーシップ（Destination Development Partnership, DDP）には政府資金 225 万ポンド（約 4 億 5,000 万円）が投入され、地域経済の活性化が進められることとなった。

主な目的は持続可能で包括的な観光産業の育成であり、再生型観光（Regenerative Tourism Framework）を中心に据え、持続可能性の推進、アクセス性向上、観光商品開発、スキル育成及びビジネスイベントの促進などに取り組んだ。施策立案の実行には「ポリシープリント」手法が用いられ、短期間で施策設計を行い、データに基づく政策立案と関係者間の連携強化が進められた。その成果として、戦略的計画の策定、協働体制の構築、再生型観光フレームワークの整備が挙げられる一方、時間的制約やマーケティング不足などの課題もあった。

成果の定量的評価のために、訪問者数、消費額、宿泊数、オフシーズン需要、持続可能性指標などが重要業績評価指標（KPI）として設定された。また、今後の資金調達や投資促進に向けたデータ基盤づくりも進められ、他地域のモデルケースとなることが期待されている。

これらの施策と並行して、COVID-19 による影響を受けた観光の活性化を目的に、

VisitBritain は映画やテレビ番組をインバウンド観光に活用するスクリーンツーリズムキャンペーンを開始した。調査では多くの旅行者がロケ地訪問を望んでおり、外国からの宿泊客増加と国内オフシーズン需要の喚起につながった。しかし、この影響が全て良いものとは限らず、ニューカッスル地区におけるオーバーツーリズムや事故の発生など、今後対応が求められる課題も生じている。

また、音楽を起点とした観光形態も注目を集めている。イギリスではミュージックツーリズムが急速に拡大しており、毎年数百万人の人々が音楽イベントに参加している。特にロンドンとその周辺地区は恩恵を受けている。こうした大規模な音楽イベントはイギリス出身のアーティストに限らず、テイラー・スウィフトやビヨンセといった外国のアーティストによっても開催されている。

具体的な事例として、2025 年に再結成したイギリス出身のグループであるオアシスは、イギリスでの 17 公演で 9 億 4,000 万ポンド（約 1,900 億円）の消費を喚起し、開催地 4 都市には 2 億 7,400 万ポンド（約 550 億円）の経済効果をもたらしたとされる。このような取り組みには公演そのものだけでなく、会場へのアクセスなど周辺インフラの整備やサポートも重要な要素となってくる。

地方行政においては、国からの補助金が見込めない、または減少傾向にあるため、都市部のマンチェスターやリバプールでは、ホテル組合が宿泊客から 1 泊 1 室 1 ポンドを徴収し、その資金をイベントなどに広く還元している。なかでもマンチェスターは 2025 年から 2029 年までの 5 年間にわたり実証実験を行い、試算では 300 万ポンド（約 6 億円）の収入を見込んでいる。この収益は MICE 推進に活用される予定である。これらの取り組みは一定の成果を上げているものの、大都市に比べ地方都市は依然として消極的である。

イギリスでの先進事例を踏まえると、今後の観光政策においては、国による中央集権的な施策ではなく、地方が主体となるシステムへの転換が求められる。

北海道においても自治体独自の施策に加え、国や近隣自治体との広域的な連携により観光誘致の取り組みが進められているが、ここでの話は、北海道観光の需要の増大が見込まれる中で、いかに受容性をもって柔軟に対応できるのかを考える機会となった。



【スティーブンス氏より説明を受ける】

## 2 イギリスの観光市場と訪日旅行の動向

欧州全体の観光事情は、ウクライナ情勢を契機としてロシア上空の飛行ができないことから以前よりも渡航に時間を要し、COVID-19 のパンデミック前と比較しても直行便の数

が減少している。この影響により直行便の運賃は高止まりしており、直行便を利用するハードルは高い状況にある。

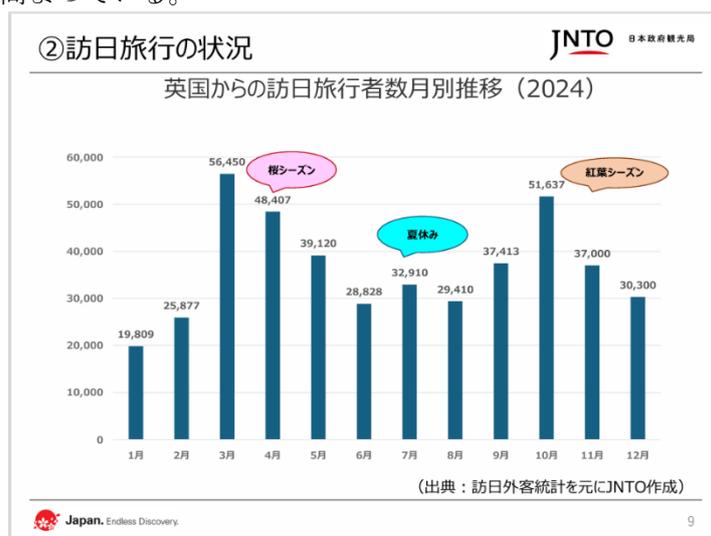
その一方で、欧州からの訪日客数の伸び率は44%となっており全体平均の26%を大きく上回っている。

また、2024年における1人当たりの旅行支出額は全体平均の23万円を超え、35万円に達している。これは、欧州では2～3週間の連続休暇を取得する傾向があり、訪日旅行の日数も長期化していることに起因している。

イギリス発の外国旅行者は約8,620万人で平均外国旅行回数は1.7回となっており、特にファミリー層は回数が多い。人気の渡航先はスペインやフランスであり、安い時には往復で1万円を下回る。アジアではシンガポールやタイへの訪問者が多いが日本への関心も高まっており、世界的な雑誌の英国版において「世界で最も魅力的な国」として日本が2年連続で第1位に選ばれている。

イギリスの経済状況を見ていくと、2023年～2024年のGDP成長率は+0.4%で見通しも低目、インフレ率は2022年に10%超を記録し、鈍化傾向がみられる2024年でも3%前後で推移している。生活費の高騰が家計を圧迫している状況が続いている中、外食や服飾への支出は抑える一方で、イベントやコンサート、旅行への支出の見直しの優先度が低いこともわかっている。

また、イギリスの世帯では約3割が家計資産1億円を超えており、旅行支出への意欲は高まっている。



### 【JNTO 資料：英国からの訪日旅行者月別推移】

イギリスからの訪日者数を見ていくと、2017年に初めて30万人を超え、2025年は7月の段階で既に30万人を上回っており、8月以降も順調な増加が見込まれる。訪問月別では、桜シーズンの3～4月及び紅葉シーズンの10月に訪日数が多い傾向にある。

支出額については、2024年には約38万円となっており、COVID-19前の2019年比で58.1%増を記録した。かつて「イギリス人は買い物をしない」と言われていたことを覆すような結果である。特に菓

子や化粧品などコンビニエンスストアで手軽に購入できるものが多く選ばれており、日本の良さを手軽に感じられる点が魅力となっている。

また、娯楽サービス費で見ていくと、スキー場のリフト券購入費に増加傾向がみられる。イギリスにおいても北海道ニセコ町、長野県白馬村の認知度が高く、スノーショーロンドンでのブース出展などの状況からもその人気の高さが伺える。

訪日旅行における滞在日数も2019年比で2024年には1.2泊増え13.2泊を記録し、今後も増加の傾向にある。

地域別の延べ宿泊者数を見ると、訪日が初めての旅行者が多く、東京や京都を中心としたいわゆる「ゴールデンルート」が選ばれている。その中で北海道は7位に位置づけられており、7月にマンチェスターで開催されたジャパンウィークでも北海道に関する問い合わせがあり、その多くはどのような観光資源があるかといったものであった。

訪日旅行商品を販売している企業の2024年の売り上げは最高を記録したところが大多数で、日本関連商品を新たにラインナップに加えるところも増加しており、2025年も予約

は好調で、秋期ツアーは7月時点でストップセールスとなる好調ぶりを示した。

改めてイギリス市場を見ると、訪日旅行未経験者が8割を占めており、旅行者の年齢層に応じた効果的な誘客施策が必要である。特に高所得者層に対しては、上質な観光コンテンツを造成し、消費額拡大を図ることが重要である。さらに、世界的潮流となっているSDGsやサステナブルツーリズムの観点から、日本ならではの自然やアウトドア体験への関心を高めるプロモーションの展開が求められている。

イギリス市場をターゲットとする場合、同国最大規模の見本市であるワールドトラベルマーケットでの売り込みやSNSを通じての情報発信が鍵となる。イギリスの国営放送BBCの番組内で北海道が取り上げられた際には、旅行会社への問い合わせが増えたことに加え、インフルエンサーによるSNS投稿の影響も相まって注目度は更に上がっている。

現在の日本は売り手市場であり、地方誘客の好機である。なかでも直行便の予約が取りやすいホワイトシーズンの需要拡大が課題である。その際、イギリスの旅行会社への売り込みも重要だが、日本国内の手配会社への売り込みが有効なケースも多くあるため、ターゲットの絞り込みが不可欠な要素となる。

ここでの話を受け、北海道にはまだ世界に十分に知られていない文化や歴史、活用しきれない資源や生産品があり、これまで以上の成長の可能性が秘められていることを再認識した。観光先進地であるイギリスをはじめとするヨーロッパ各国においても「北海道」というブランドが認知されていることに期待を抱く一方で、行政職員としてその発展を促していくことに責任を感じた。

### 3 ロンドンの環境保全の在り方

イギリス国内においてロンドンを経済、観光、政治などの中枢を担っており、なかでもキングス・クロス地区は国内路線の終着駅であるキングス・クロス駅とイギリス、フランス、ベルギー、オランダ、ドイツを結ぶ列車であるユーロスターの終着駅であるセント・パンクラス駅を有している。近年ではグーグルの本社が新たに建設されるなど再開発が進み変貌を遂げた地区である。

その中であってありのままの自然を維持していく取り組みを行っているのが1981年に設立されたロンドン・ワイルドライフ・トラストである。

同団体はロンドン全域に36の保護区を管理しており、いずれも無料で入場できる。

キングス・クロスエリアの施設は、かつて石炭の保管場所として使用されていたが、その役割を終えた後は放置された状態になっていた。その後、ユーロスターの登場によって線路用地とする計画が持ち上がったものの、住民からの反対を受け施設として残すことになった。現在もこの施設へのデベロッパーの介入は認められていない。



【タッチ氏より説明を受ける】



【自然公園施設の案内図】

建て替えに際して課題となったのは、ネイチャーリザーブの観点から規模を拡大した開発ができないということであった。それでもこの施設を維持していくにあたり収益確保が欠かせないことから、施設を一般向けのイベントにも活用できるように設計を行った。

施設内は暗めの色使いでまとめられているが、外光を取り込むことで十分な明るさを賄えるように設計しており、建物にも自然光を取り込む工夫がされている。また、施設の運

営にはボランティアの参加が不可欠であることから、作業のしやすさにも配慮した設計となっている。

こうした背景には、ヨーロッパやアメリカで「リワイルディング（再野生化）」という考え方が広まりつつあることが関係している。国連は世界的に進む生態系の減少に歯止めをかけ、その本来の力による回復を促すことを目的として、2021年から2030年までを「生態系回復の10年」と位置づけている。

イギリスにおいても、リワイルディング・ブリテンの取り組みは、原生林や種の豊富な草原を守り回復させることで温室効果ガス排出量の削減に寄与している。また、再生した自然を求める新たな旅行者の増加を促し、イングランドやウェールズなどでは雇用が数倍に拡大した事例も見られる。



【緑豊かな公園内の様子】

また、イギリスの作家で自然保護活動家のイザベラ・ツリーは、リワイルディングによって3,500エーカーの土地を再生し、それを活用した滞在観光やワークショップなどを展開している。

日本においても、オーバーツーリズムや開発行為によって失われた自然を取り戻そうという声が高まっている。なかでも北海道には世界遺産である知床をはじめとする豊かな自然に生息する動植物との共生が身近にあり、改めて当たり前にあると思っていた自然が簡単に崩れていくことを実感する。こうした状況であるからこそ、市町村が一体となって考え、取り組むことの重要性を感じさせられた。

## ◎質疑応答

### （自治体国際化協会ロンドン事務所）

Q 北海道でもミュージックツーリズムに類似する事例があり、土地勘のない観光客が会場から数時間の移動を要する地区で宿泊するため、公共交通機関の利用によってインフラが麻痺してしまうケースがある。イギリスにおける問題点はどこか。

A イギリスにおいても同様の事例は見られ、特にインフラ整備が十分ではない地方部ではその影響は大きい。

もともと交通網は通勤をベースに設計されており、観光に特化したインフラ整備が行われていないことがこのような問題を引き起こしている。

### （日本政府観光局ロンドン事務所）

Q イギリス政府が観光税の導入に難色を示している理由はどこにあるか。

A 政府としては地方自治体が独自に税を徴収し、活用することを好ましく思っておらず、また、課税によって経済が好転するとは考えられていないことに起因している。

Q イギリスにおける北海道の人気アクティビティは何があるか。

A スキーリゾートのイメージが定着しており、グリーンシーズンに対する認知度はまだ高くない。

Q 北海道の自治体では、ワインなどの地域産品やアドベンチャーツーリズムなどの体験型観光資源があるが、イギリスからの誘客における利点はあるか。

A イギリス人旅行者にとっては、その地域の持つ背景や、現地での体験によってしか得られない「日本らしさ」などを感じられること重要である。ジャパンハウスで実施したアイヌ展での集客状況からも、文化に対する関心は依然として高いと感じられる。

Q 地方に焦点を当ててヒットした事例はあるか。

A 徳島県の祖谷溪は日本の原風景が楽しめる場所として評判を得ており、ヨーロッパやアメリカでも人気が高い。

地方誘客においては特にガイドの役割が非常に重要であり、顧客満足度に直結する要素となっている。

Q イギリスからの訪日客のグループサイズはどのくらいか。

A FIT (Foreign Independent Tour、外国個人旅行) が大部分を占めており、大きくても20名程度。

(ロンドン・ワイルドライフ・トラスト)

Q リワイルディングにおいて外来植物などの影響や対策はどのように行っているのか。

A 植生を人為的にコントロールするのではなく、自然のまま受け入れる形をとっている。

## ◎おわりに

6日前に日本を出発し、フィンランドから始まったこの海外研修の最終地であったロンドンで最初に驚いたのは、人の多さや建物の迫力でもなく、青信号の点灯時間が非常に短いわりになかなか赤から青にならない横断歩道の信号や、途中で行先変更のアナウンスが流れる2階建てバスなどの独特な交通事情だったかもしれない。

イギリスのロンドンと言えば、経済規模や観光客数などは世界でも群を抜いており、こと観光分野においては、我々の経験しているものからは想像もつかないような事例を学ぶことになるかもしれないとの不安が胸をよぎったほどである。

しかし、実際に話を伺う中で、現地の方々の地域に対する熱意や思いが提示される資料からも感じられ、地域づくりには携わる人々の情熱が欠かせない要素なのだと改めて実感した。研修中に得たその気づきと期待感は何物にも代えがたい貴重な経験となった。

さらに、日本から遠く離れたヨーロッパの地で北海道が受け入れられ、関心を持たれていることを知り、今後の行政生活における大きな励みとなった。

また、この研修をきっかけに親睦を深めることができた市町村の皆さまとのつながりを大切にし、互いに協力しながらそれぞれの地域を高め合うことで、北海道の活性化の一翼を担う存在となれるよう尽力したい。



【JNTO ロンドン事務所 藤瀬氏との記念写真】



【ニューハウン（デンマーク：コペンハーゲン）】



【テート・モダン（イギリス：ロンドン）】



【コペンヒル（デンマーク：コペンハーゲン）】

【ヘルシンキ大聖堂（フィンランド：ヘルシンキ）】

令和7年度市町村職員外国派遣研修 実施報告書

発行：令和8年3月

編集・発行：公益財団法人北海道市町村振興協会

この研修は市町村振興宝くじ（サマージャンボ等宝くじ）の収益金を活用して実施しています。

