

視 察 調 査 報 告 書

< 総務企画委員会 >

平成30年第8回沖縄県議会（11月定例会）閉会中

自 平成31年1月20日（日曜日）

至 平成31年1月27日（日曜日）

沖 縄 県 議 会

総務企画委員会視察調査報告書

視察調査日時

平成31年 1 月 20 日 日曜日から
平成31年 1 月 27 日 日曜日まで（8 日間）

視察調査場所

ドイツ連邦共和国及びイタリア共和国

視察調査事項

- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1 総合開発及び地域振興について 2 土地利用対策について 3 交通運輸及び通信について | } | 地域振興と国内外国軍との関係等(地位協定等)について、再生可能エネルギーについて、駐留跡地再開発、環境市街区について |
|--|---|--|

視察調査概要

視察調査概要は、別紙のとおりである。

参加委員（12人）

委員長	渡久地	修	君
副委員長	新垣	光栄	君
委員	又吉	清義	君
〃	中川	京貴	君
〃	仲田	弘毅	君
〃	宮城	一郎	君
〃	当山	勝利	君
〃	仲宗根	悟	君
〃	玉城	満	君
〃	比嘉	瑞己	君
〃	上原	章	君
〃	當間	盛夫	君

随行職員（2人）

議会事務局政務調査課主幹	比嘉	猛
議会事務局政務調査課主査	玉城	純

別紙（視察調査概要）

1 ラムシュタイン＝ミーゼンバッハ市役所（連合自治体）

地域振興と国内外国軍との関係等について概要説明を受け、質疑応答を行った

(1) 概要説明（ラルフヘヒラー市長及びシュテファン・ライエス広報担当）

ラムシュタイン＝ミーゼンバッハ連合自治体は、5つの行政区（ヒュツェンハウゼン、コットヴァイラー＝シュヴァイデン、ニーダーモア、ラムシュタイン＝ミーゼンバッハ、シュタインヴェンデン）が集まって1つの自治体として構成されており人口は合わせて約1万7800人である。同地域のアメリカ軍、NATO軍の軍人・軍属は約9000人とされているが、自治体に対して報告義務がないため、正確な数字は把握していない。

ラムシュタイン＝ミーゼンバッハ（単独）内にあるラムシュタイン空軍基地は、1951年から53年にかけて建設され、当時はまだ連合軍の占領下であり、フランス軍が占領・統治していた。この空軍基地の面積は1400ヘクタールで、前述の5つの行政区を合わせた面積のう

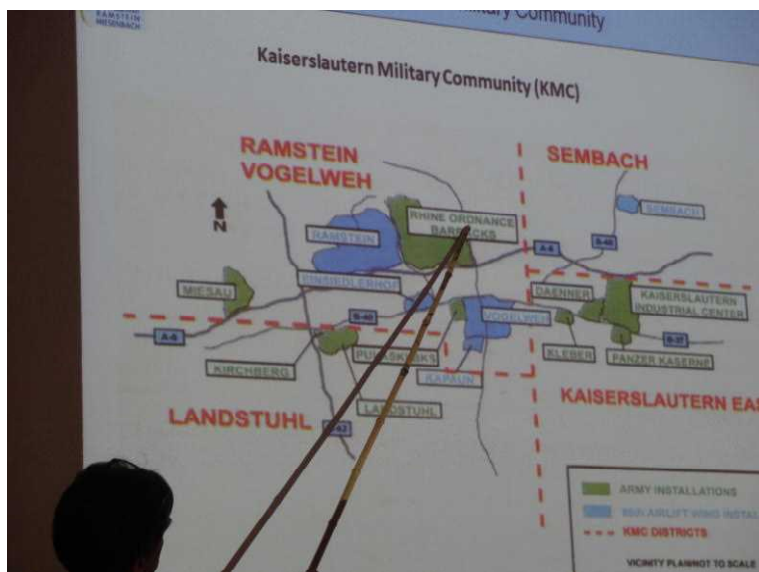


ち約14%であるが、ラムシュタイン＝ミーゼンバッハ単独では約3分の1を占めている。空軍基地内の居住者のほか、基地外から働きに来る労働者の人数を合わせると約2万人となる。配属されている部隊は、ヨーロッパの米空軍本部、米空軍アフリカ本部、ノルウェー、イタリア、スペインの空軍を統括するNATO空軍本部、アメリカ軍の86エアリフトウイング輸送部隊など、いろいろな部隊で構成されている。

ラムシュタイン＝ミーゼンバッハの近くにカイザースラウテルン市という大きな町があるが、ラムシュタイン空軍基地は、カイザースラウテルン市とその周辺に住むアメリカ人で形成されるカイザースラウテルン基地郡（kaiserslautern Military Community）の一角である。この基地郡には空軍のほか陸軍、弾薬貯蔵庫、兵舎、また10億アメリカドルの予算をかけてメディカルセンターを建設中である。この基地郡全体では、2014年時点で

軍属などを含めたアメリカ人が推計で5万1631人いる。

経済効果としては、受け入れ国の従業員への給与が約3億1875万アメリカドル、アメリカ軍の軍属への給与が約14億8100万アメリカドルで、その



うち地元経済へ流れる額が約8億300万アメリカドル、資材の購入や建設費などで地元にもたらされる金額が4億80万アメリカドル、直接雇用ではないが間接的な経済波及効果として約1万4854人の雇用を生んでおり、金額にして約8億2300万アメリカドル、全体を合わせると年間で約23億

4725万アメリカドルの経済効果があると見ている。

ラムシュタイン空軍基地内には北滑走路、南滑走路と呼ばれる滑走路があり、2005年に拡張整備された。南滑走路は町から離れているため現在は80%から90%は南滑走路が使用されている。基地の北側周辺にはKMCセンターというショッピングセンターや銀行、映画館のほか小学校や中学校、高校、住宅地等もあり、このあたりは以前は戦闘機の駐機場として使われていた。空軍基地が建設された1951年以前はフランス軍が管轄、管理し、高速道路の一部を滑走路として使用していたが、その後アメリカ空軍に引き渡された。また、ここは以前は森、湿地帯、草原などの地理的な特徴があったが、土壌を大幅に入れかえて現在に至っている。

米軍航空機はカイザーラウテルン上空も飛行ルートになっている。皆さんが興味をお持ちの騒音軽減委員会は年に二、三回開かれ、何か問題等がある場合はこの委員会へ上げることになる。基本的に平時は夜10時から朝6時までには飛行できない決まりになっているが、例外的に通常の間帯以外に飛行することがある。その場合に委員会で、飛行した理由やそれらの問題を軽減していくための話し合いなどを行う。ドイツの民間空港は騒音軽減委員会を組織して活動することが義務づけられているが、軍用飛行場に関しては義務づけられていないので、両者の自由意志で同委員会を運営している。構成委員は該当区域の首長、連邦政府の航空管理局、ドイツ空軍の代表、州の代表のほかその地域で騒音問題に関する活動を行っている住民団体の代表なども委員会に参加している。

2013年の第2四半期から2015年の第3四半期までの空軍基地での離発着回数については、月曜日から金曜日までの平日1日当たり平均して約50回ほどの離発着があるが、土日はかなり少なくなる。夜10時から朝6時までの時間帯の飛行は、規定上は例外ということになり、その場合米空軍の責任者は許可を得る必要がある。

クレームについては、2015年の約半年で388件、53者からクレームが寄せられているが、件数の約80%は6名の市民から寄せられたものであり偏りがあると言える。クレームが出る地域は、飛行場の近くがもちろん一番多い。風向きの関係で80%はカイザースラウテルン付近を通過することが多いため、カイザースラウテルンやラムシュタイン＝ミーゼンバッハに集中している。以前は北側の滑走路を使っていたが、



今は南側の滑走路を使うことが多いのでその違いもある。

2023年にはイギリスの空軍基地が閉鎖された関係で給油機が2023年にかけてこちらに移ってくることになっている。ただしそれによって空港を拡張する必要はなく、既存の施設でも給油部隊を受け入れるだけのキャパシティがあり、基地内の東側に受け入れる予定となっている。

ドイツの法律によって、この飛行場では年間の離発着回数の上限が3万9600回と決まっているが、実際は半年間で約1万439回、年間で約2万回程度の回数で、許可されている使用回数の半分ほどにおさまっている。飛行回数の上限は、飛行状況の実態や騒音問題が発生すれば、それに対応する形で10年ごとに改定する。

メディカルセンターはNATO軍や地域住民のものではなく、アメリカ軍専用の病院となる。基地内にある学校も基本的にはアメリカ人専用である。それはアメリカ軍のほうがお金を出しているからである。原則、一般市民は使用できないが、大きな災害などで地域の病院だけでは対応できないときには、相互に融通し合うような協定があり、消防署なども同様だが、ドイツ側もちゃんと専門的な病院を備えているので、基本的にはアメリカ軍の病院施設を使う必要はないと考えている。

(2) 質疑応答

Q 自治体にとって米軍基地、外国軍基地のメリットとデメリットは何か。

A デメリットは、面積で3分の1の土地をとられていることや騒音問題、交通問題などである。メリットは経済効果で、数千人のアメリカ軍による直接雇用や、間接的な経済的な効果としては例えばアメリカ軍人や軍属が車を購入したり、ホテルやショッピングセンターを利用したり基地の外に住んでいる軍人・軍属については住宅の賃貸料などの経済効果があり、大ざっぱに比較するとメリットのほうが大きいと感じている。

Q 米軍基地から派生する問題についてもう少し詳しく説明してほしい。

A 夏などは特に窓をあけることが多いため騒音問題が起きやすく、年に二、三回開かれる騒音軽減委員会でもテーマとして議題に挙がる。また、1960年代くらいまではドルが強かったこともあり、アメリカ軍の軍人・軍属が基地の外に出ることも多く、そこでいろいろな事件を起こすことも多かったが、現在はかなり少なくなっている。理由はドルが弱くなったことや、軍人が品行方正になったのではないかと考えている。国際的な政治情勢にかかわることだが、テロなどの問題でセキュリティーチェックが厳しくなっており、その影響で交通渋滞などいろいろな活動に支障を来す側面もある。ただ、それは政治上の一その時代、時代の問題点だと思う。

もう一つは、ガソリンやケロシンの流出による土壌、地下水の汚染問題も可能性として考えられる。ドイツでは使用が禁止されているがアメリカ軍では使われている洗剤や薬品などがあり、これらによる地下水の汚染や環境への影響が懸念される。これらに対するリスク管理として定期的に地下水の検査を行っており、地元自治体としてはそのような問題を抱えている。

Q 地下水の調査は米軍に任せているのか。それともドイツ側が行っているのか。

A 基本的な考え方として、この空軍基地はドイツの不動産管理局がアメリカに貸すという形になっている。土壌、地下水等の汚染に関しては、貸す側にチェックする権利と義務があるが、実は自由に基地の中を調査できるわけではなくて、基本的にはアメリカ軍が地下水や土壌を管理して調査する義務を負うこととなっている。自治体としては基地外の取水箇所地下水のチェックを行っている。

Q 基地の土地は国有地か。それとも個人所有地もあるか。管理とは個人の土地が管理されているのか。

A 昔はこの土地の所有者は市であったが、現在は国の所有となっており、その国有地をアメリカ軍に貸していることになる。もしアメリカ軍が建築物等を整備しようとする場合は、アメリカ側と国との手続等のやりとりを行うこととなる。仮に基地が返還されることになった場合は、市ではなくて国に返還されることになる。それは例えば基地内に学校を建設するときには国が15%ほど負担するなど、国も基地に対してかなり投資をしているからである。先ほど皆さんが見学したゼムバッハは、基本的に基礎自治体の土地である。ただここは少し複雑で100%返還されたわけではない。土壌が汚染されている部分があり、その箇所はそのまま返還されると困るので、「返還を認めません、受け取りません。」と自治体が主張しているが、この部分を除き返還された土地に関しては産業用地として活用されている。基本的に個人の土地がないというのは、例えば70年前に基地を建設する際に、もともと個人の所有地を国や州が買い取ったり、換地するなどの契約を結んで基地を建設してアメリカ軍が使用しているので、国や州の所有となることからそのような意味で個人の土地を直接使うことはないことになる。ただし、その時代に「いや私は土地を提供しません、売りません。」ということが認められていたかという、時代が時代なので基本的に認められなかった。もし当時どうしても納得がいかないということで訴えていけば今も有効だが、訴えていなければ認められないと聞いたことがある。

Q 騒音軽減委員会について、ドイツの法律が100%守られているのであれば要らないのではないか。

A 実際は例外的な飛行もあるので、統括するような機関は必要になる。実はドイツ空軍では、全ての軍事基地にこのような委員会が設置されているわけではなく、委員会が設置されていない基地の周辺はやはり問題がもっと大きい。この委員会があることによって、地域にとっていい影響があるのは確実である。また先ほど、10年に一度飛行の制限回数を決める会議が開かれると説明したが、それに対する準備—その都度その年の飛行回数や問題点をちゃんと把握するので、10年後に改定をするときの基礎資料となる。もし基礎資料がなければなかなか話がはっきりしないだろうし、いろいろ問題も多いので、そういった意味でもこの委員会は自治体にとって有益であると感じている。

Q この騒音軽減委員会で決められた事項は法律など法的な効力を有するのか。それとも協定事項のようなものになるのか。

A この委員会で出た結論、意見等は法的な効力を持つわけではなく、あくまでも提言というような位置づけとなる。ドイツ軍、アメリカ軍にかかわらず、国防に関してはこの委員会のレベルで強制的に義務を課すことはできない。ただし、このような委員会で提言をすることによって、実際に何かしらいい影響を与えられるような位置づけとなっている。

Q 大まかに見て、地域住民はこの空軍基地に対してどのような意見を持っているのか。

A 大まかに言うと、ポジティブな部分が多い。先ほどの説明にもあったとおり、この空軍基地は直接的、間接的な雇用を生み出すなど経済的な恩恵が大きいためである。特にこのあたりは大きな産業があるわけではないので、通常では高い家賃でアパートを貸すことはなかなかできないが、アメリカ軍あるいはNATO軍関係者であればそれも可能である。1960年代とは違い、現在のアメリカ軍と地元の関係はよりよき隣人と言われている。アメリカ軍だけではなくNATO軍も在籍しているので、スペインやノルウェー、イギリスなどいろいろな国の人間がいることも影響が大きく友好的な関係にある。ただし、実際に基地が存在しているラムシュタイン周辺地域の住民にとっては状況が異なる。経済的な効果は余りないのに頭上をいつも飛行機が飛んでうるさいなど、ネガティブな意見を持つ人が多いということもある。

Q 州の予算で、基地が存在するゆえに入ってくる収入、また、もし基地ではなく別の利活用をしていけば得ているかもしれない収入などはあるか。

A アメリカ軍基地はドイツから土地を借りているので、土地の税金は払わなくてもよいが、ただ関連してアメリカ軍が使用している、あるいはアメリカ軍関係の事業所や事務所などに対する税金は入ってくる。これらのように直接的、間接的な形で基地に関連した税収入がある。ラムシュタインの事業税、所得税は大体年間400万ユーロ入ってくるが、うち160万ユーロはアメリカ軍関係の収入となる。もう一つ財政的なメリットとしては、こういった自治体には道路の整備であったりインフラ整備の財源として、国は住民1人当たり190ユーロを算定基礎として自治体へ支払うことになっている。また同様に、アメリカ軍の基地外に住んでいる軍人・軍属7000人から8000人を算定基礎とし、1人当たり190ユーロの半分

を人数に応じて自治体に支払うことになっているため大きなメリットになる。また、自治体が供給を行っている地域熱供給や電力は基地にも供給しており、その料金として年間約50万ユーロ支払われることもメリットの一つである。

民間空港での夜間飛行禁止は国内法—騒音防止法で定められているが、アメリカ軍に関しては法律で定められているわけではなくアメリカ軍側の努力目標的な位置づけとなる。

Q NATOあるいは米軍は一つの枠組みの中で、ドイツ軍における国防という形でこの空港の存在を認めているのか。

A NATOという枠組みの中で見るときに、この基地は非常に重要と言える。記憶ではNATOは約26の国が加盟しており、NATO空軍の司令官はドイツ人に限らずイタリア人やアメリカ人であったりするが、NATO空軍本部がドイツにあるということは、ドイツはこれを受け入れている主であることを意味することから、NATOの一員であるドイツ軍にとって大きな意味を持つ。また、ヨーロッパのNATOの防空に関する情報が全部ここに集まってくるので、そういった意味でもドイツの国土、ドイツ空軍にとっても重要な位置づけとなる。

Q ボン補足協定が3度改定されてきているが、これは何か大きな物事があって、国民の声—世論が高まった結果、国内法をしっかりと適用するなど対等な形ができ上がってきたのか。また、NATO軍、アメリカ軍も含めてドイツ軍と対等な関係—お互いの国を尊重している関係がある背景の一つには、自国軍を保有していることが大きいのか。先ほどドイツ軍もNATO軍の一員であるという話があったが、そのような位置づけが大きな発言権を有する一因となっているのか。

A 地位協定の改定については大きく変えたわけではなく、例えば法に対する防止の問題であったり、環境対策であったり、その時代、その時代の社会的な関心の高まりを背景として少しずつ変わってきたという認識である。あえて市民などからのボトムアップによる改定なのか、それともトップダウンによる改定なのかというと、トップダウンによる改定—政治主導による改定と言える。

Q この基地はドイツも含むNATO軍の一部の米軍基地なのか。それとも米軍単独の基地なのか。

A これはアメリカ空軍の基地で、NATOはアメリカ空軍の基地を部分的に借用している立場になる。よって最高責任者はアメリカ空軍の86部隊の司令官となる。飛行場の責任者はアメリカ空軍の四つ星の将軍で、問題等がある場合は一つ星の将軍が責任者となる。

Q この基地は輸送基地ということであったが、戦闘機やその訓練はあるか。

A 戦闘機はシュパンダウという州内にある飛行場を使用する。緊急時を除き、基本的に戦闘機の訓練や離着陸などでこの基地を使用することはない。ただし、1994年まではここもF14などのジェット戦闘機も使用していた。戦闘機と輸送機では騒音対策が全く異なるが、その1994年まで使っていたF14の部隊はイタリアへ移駐、集約された。

Q 沖縄はアメリカ本国からも戦闘機が来るなど、逆に戦闘機の訓練がどんどんふえ騒音被害がふえている。学校、小学校、保育園、病院の上空も平気で飛んでいるが、沖縄でこのようなことがふえている理由について、ドイツとどのような違いがあると思うか。例えば幼稚園、学校、病院などの上空を米軍機が飛ぶことはあるか。

A 基本的には許可されていない。少なくとも低空については。飛行ルートは、病院や学校などの上空を飛行しないよう設定されている。ヘラクレスなどの輸送機のパイロットはそのルートに沿って飛行しなければいけない決まりになっているが、この地域をよく知らないパイロットは誤ってこの上空を飛行することがあるため、そのようなときにクレームがあったりする。

Q 今、話に出ている騒音とは何デシベルくらいか。

A 住宅地や工業用地などそれぞれ異なる。正確な数字はわからないが平均で日中は65デシベル、夜は53デシベルと記憶している。ただ、離発着時には90デシベルくらいになることもある。



〈先方からの質問〉

Q 沖縄での騒音はどのくらいか。

A 嘉手納町など嘉手納飛行場周辺は地域類型指定により常時監視測定されており、85デシベル以上とされている。ラムシュタイン基地は輸送機が配置されているが沖縄の場合はF15などの戦闘機もあり機種が異なる。嘉手納飛行場には、F15だけで50機、ほかの機種で200機、合わせて250機ある。

Q 嘉手納基地の1日の発着回数はいくらくらいか。

A 沖縄には制限がないが年間で大体4万5000回。タッチアンドゴーも行っている。

2 フランクフルト市役所モビリティ・交通プランニング課 都市交通環境等について概要説明を受け、質疑応答を行った

(1) 概要説明（ヨハン・イカート氏）

フランクフルトの歴史は非常に長く1200年ほど前から主要な交通路の結節点となっており商業の町として栄えてきた。古くはドイツのケルト人の町とローマを結ぶ街道にあり、さらに北では塩の生産や売買が行われていた。また河川を使用した物流が栄えていた。現在の人口は約75万人で面積は約50平方キロメートルである。フランクフルトはメトロポールー大都市圏と言えらると思うが、きょう皆さんが乗ったエスバーンは都市圏としては半径約50キロメートルほどで、人口が約250万人となる。さらにもう少し広い60から70キロメートル圏内でもまだまだ通勤圏内で大きな買い物はフランクフルトに行く範囲と言えらる。大体80キロメートル圏内であれば570万人



ほどの人口規模となる。フランクフルトはヨーロッパ、EUの中でもちょうど中心に位置し、経済的にも政治的にも重要な都市である。現在使用している通貨はヨーロッパでの共通通貨であるユーロだが、EUの中央銀行が立地するなどフランクフルトはドイツの金融、

経済の中心であるとともにEUの中心でもある。

ドイツは連邦制で16の州が集まってドイツという1つの国を形成している。連邦制の特徴は、国の法律のもとに州の条例ではなく法律があるということである。連邦は外交や防衛などを管轄しており、州は教育や警察、環境に関することを管轄している。フランクフルトはヘッセン州にあり、州都はビスバーデンであるが、フランクフルトがヘッセン州の中で重要な役割を担っている。

フランクフルトはヨーロッパでの交通の要所、結節点でもある。鉄道はスカンジナビアやイタリア、北海につながる主要な幹線鉄道が整備されており、さらに北海から黒海まで鉄道が延びている。ただしフランクフルト―地中海間は他国の鉄道となる。鉄道はドーバー海峡をくぐってイギリスにも通じているし、スイスを通してフランスやスペインにも行ける。その地域はバナナ地域と呼ばれ、特に産業や人口が集中している地域で、もちろん鉄道が通っている。フランクフルトを中心とした交通結節点である地域は、トランスヨーロッパ交通圏という呼び方をされていて、非常に交通需要が多く、重点的に交通インフラ等を整備していこうという計画がヨーロッパ全体の計画として位置づけられている。

フランクフルト地域の高速道路は、皆さんがハイデルベルクに行くときに使用したAの5やAの7という高速道路が縦に整備されていて、東西を結ぶ線はAの3となる。Aの5、Aの7、Aの3も国際的な高速道路で、Aの3はオランダからケルン、フランクフルトを通してオーストリア、さらに西まで高速道路としてつながっている。つまり鉄道だけではなく道路網としても結節点でもある。

皆さんが利用したフランクフルト空港は改めて説明する必要もないほどヨーロッパのハブ空港として有名である。

あと河川交通は河川貨物の分野でも重要なポイントになっている。メイン川は40キロメートルくらい流れてライン川に注ぎ込みドナウ川ともつながっており、河川交通の一つの結節点でもある。

現在、人口もふえており、2016年12月31日時点で73万人であったのが、1年後の2017年12月31日時点では1万1000人ふえている。フランクフルト域外から域内に働きに来ている人が非常に多い。アインペンドラー―地域外から仕事でこの地域内に入ってくる人は35万4000人くらいで、アウスペンドラー―フランクフルト域内に住んでいて域外に働きに行く人との人数を比較すると、域内に働きに来る人のほうがかなり多い。

フランクフルト地域は経済規模が大きい割に面積が広くないので住宅事

情に課題があるため、よりよい住宅環境を求めてフランクフルト域外に住居を構える人が多い。しかし仕事の場所はフランクフルト域内が多いので域外から通勤して域内へ入ってくる人の数のほうが多くなる。東西の長さは25キロメートル、住宅や工場、事業所など建築物のほか、南側には大きな森が広がっている。北側にも比較的森など緑地が多いが、これは都市環境の改善や余暇を過ごすための空間として重要である。1日約45万人が特急などを使って通過するが、フランクフルト域内の結節点を通る車は1日33万5000台となる。飛行機の利用者は2018年で6900万人、航空貨物は220万。航空貨物は去年、2年前と比べて余り変化はないが飛行機の利用者は約700万人ふえている。それから中央駅の脇には長距離バス用のターミナルがあり、年間13万便ほど長距離バスが運行している。

市役所の交通に関する部局について、基本的にこの域内のドイツ鉄道は市の管轄外で、そのほかの都市交通については市がプランニングから運営まで所管している。町全体のプランニングを行う部局、交通に関する部局、交通と経済に関する部局、環境と交通に関する部局などがある。都市計画など町全体のプランニングは都市計画局が担当になるが、都市計画においてももちろん交通は重要な要素なので、直接交通に関する部門である交通部局と互いに連携、共同作業を行うこともある。ここで言う経済とは、経済補助のことで経済補助と交通を所管している。環境とは、環境に配慮した交通のあり方、市民の健康、そして交通とのバランスなどを所管する部局。そして我々の交通モビリティープランニング課は、交通のプランニングを担当しており直接的な影響力、責任を持つ部局となる。

フランクフルトクラスの規模の自治体における交通網の管理となると、交通に直接関与する部署もかなり多く複雑となる。例えば道路建設局、道路管理局や交通の建設に関与する局、トラフィックーこの地域交通を管轄する会社、それからVGFというバスやトラムを運営する公営企業、PBGという公共の駐車場、駐車施設を管理している組合など多岐にわたる。

国には国会、州には州議会、自治体には市議会等があるが、最終的な政策の決定は、例えばフランクフルト市であればフランクフルト市議会が行うことになるが、法的な枠組みはドイツの法律、州の法律の枠組みの中で政策を立てることになる。高速道路を含めた道路網や鉄道網も発達しているが、それらは必ずしも自治体が直接関与できるわけではないものの、もちろん自治体内のインフラなのでプランニングの際に自治体もかかわっていくこととなる。交通計画に関してはほかの自治体との協力関係も非常に大切であるし、どのようにお金を工面するのかなど財政面も重要なポイント

トとなる。また広域での土地利用計画も自治体が計画するので、その中で交通をどのように組み込んでいくかなどが自治体の業務内容となる。我々の部署の構成は66のAの1、Aの2、Aの3という3つの係があり、Aの1が全体の交通計画、Aの2がより具体的なプロジェクトにかかわる係、Aの3がデータの収集等を行う係となる。私が所属しているのはAの1で、交通計画全体を統括する係で、ほかの交通機関や主要交通の運用を行う業者とネットワークなどを用いて、新しいバス路線や鉄軌道の路線をつくっている。例えば、新しい住宅地をつくる際のプランニングでも当然公共交通は入ってくるので、住宅関係の部署と共同で業務を行うこともある。

この都市交通のフィロソフィー—哲学、考え方について、大きな目標、コンセプトは時代とともに変化してきている。1938年からこのような自治体としての交通計画を立てているが、最初の50年間は第2次世界大戦のちょっと前となるが、まず高速道路それから鉄道をどんどん整備するという時代があった。時代が変わってきてちょっと前までは、例えば地下鉄をつくるとか、あるいは郊外部分のトラムを充実させるなど、周辺環境の整備の時代を経て、現在はより環境に優しい交通のあり方が求められる時代となってきている。具体的に言うと、歩道や自転車道の整備であったり、自動車にかわる、環境に対してより負荷のかからない交通の形を求めることが現在のコンセプト、フィロソフィーの流れとなっている。例えば町の中では、乗用車をどうしても使わなければいけないときに限定した交通手段とした位置づけにして、なるべく公共交通を使った移動を心がける、自家用車ではなく公共交通を利用するという交通政策にシフトしてきている。

市街区、町の中をどのような交通手段で移動しているかという統計情報は必ずどこの自治体も収集しており、自家用車、歩行者、自転車、公共交通などフランクフルトの町の中をどのように移動しているか一目でわかるように示している。2003年から2013年にかけて自家用車は少し減っているが、実は歩行者も少し減っており、それに対して自転車はかなりふえている。さらに公共交通の利用者も20%から23%にふえており、増加傾向である。遠距離は鉄道、近距離であれば自転車あるいは徒歩と使い分けることが重要である。歩いて5分のところにあるパン屋に行くのにわざわざ車を使うことはナンセンスな話で、より歩いて行きやすい、自転車が使いやすい、そのほうが理にかなっているというような交通政策をとっているところである。逆の言い方をすると、フランクフルトの町なかは車で通過するにはすごく不便である。まず渋滞があるし、行きどまりや一方通行も多く、何よりも駐車場を見つけること自体がすごく難しい。これは外から来る人

間だけではなく住民を含め、フランクフルトを車で利用しようとする皆さんが思うことである。そうであれば公共交通や自転車をより積極的に使ってくださいというような都市交通政策を行っている。具体的に数字で示すと、5キロメートルから6キロメートルほど町なかを移動するのであれば、車よりも自転車や公共交通のほうが便利で早くなる。私自身ここから4キロメートルくらい離れたところに住んでいるが、毎日自転車を使って自由にどこの道でも走って来られる。

13年ほど前に基礎がつくられた計画では、サッカースタジアムや空港のある区域を通っての交通結節点为中心的な課題であった。特に新しい事業所等が多いところはトラムトレインシステムの計画箇所である。トラムトレインシステムとは、町なかは道路に敷設された線路上をゴトゴトと路面電車として通過するが、郊外に行くとき鉄道の上に乗って鉄道のように次の町まで走るといようなトラムと鉄道を合体させたようなシステムのことである。言葉で言うほど簡単ではないが、非常に利便性の高いシステムである。まだ交通計画の認可を得る段階であるが、現時点では必ず通過しなければならない南北をつなぐ中央駅を、整備後の新経路では必ずしも中央駅を通過する必要がなくなり利用者が分散できるので、非常に過大となっていた中央駅の負担を軽減することが可能である。部分的には新しく線路を整備することになるが、大半は既存の線路をうまくつなげて利用し、並行して市街地の道路と鉄道あるいはトラム両方のでこ入れを行う計画としている。

一番最初の工区であるルイーザから駅のあたりまではもうすぐ完成する予定である。そこから川を渡って北へ高速道路が走る。既にエスバーン都市鉄道が走っている場所に、エスバーンだけでなくトラムも走れるようなシステムに新しく改修したいと考えている。フランクフルトの場合はエスバーンとトラムはシステム的には近いため、その意味ではトラムトレインシステムは導入しやすいが、トラムとエスバーンではホームの高さが異なるため、この問題を何とか解決しなければならない。貨物列車も走るエスバーンはなかなか定時運行を保つことができないため、新しい路線をつくっている。東側と町なかをつなぐ新しいエスバーンの路線を整備することで、フランクフルトの東側の域外の人が乗りかえなしで町なかまで来れるようになる。それからヨーロッパ地区という新しい住宅区域に新しいエスバーンの路線を整備しようと考えている。現在建設中で、以前貨物駅があった箇所に、さらに西のほうまでトラムトレインシステムを延ばそうという将来的な計画がある。そこの市街区をつなぐ形でエスバーンのネット

ワークを広げるということである。将来的な計画であるが新しいものをつくったりあるいは改修したりする計画である。

エスバーンとユーバーン—都市鉄道と地下鉄は必ずしもきっちり分かれているわけではないので同一のものと考えてもらっても構わない。しかし町の中は地下を走るし、郊外に行くと地上部分を走ることが多くなる。東京や例えばハンブルクなどメトロポールのかなり密度の高い場所とはまた異なるかもしれないが、部分的に町なかを通るような場合は通常、車が通ることはないが、場所によっては車と鉄軌道の共用もある。また16年前につくられたエスバーンは、鉄道のどこかの部分で歩行者等との事故が頻発しているところがあるので、そこをどう改善していくかが課題である。エスバーンは普通の鉄道車両に近いのに対してトラムは路面電車となっており、高さが30センチメートルほどの低床車両なので、停留所での乗降、とりわけ車椅子での乗降や荷物の出し入れもしやすい車両になっている。なお、車と鉄軌道は別々に分かれていて、鉄軌道専用レーンとなっている。場所によっては、自動車



は走らないが、トラムと路線バスの共用レーンもある。鉄軌道、トラムと車を共用しているレーンの大きな問題点は、事故というよりもトラムが通れないような違法駐車が多いため定時を保てない、トラムが詰まるなどの問題がある。

公共交通は州レベルでのプランニングや、地域レベルでのプランニング、そして今話をしているような自治体レベルでのプランニングがある。それぞれのレベルで所管する交通機関があり、交通インフラもそれぞれのレベルで管轄が決まっている。自治体として管轄している部分は町なかを走るエスバーンや鉄道、路線バスも含められる。フランクフルトだけではなくてその周辺地域を含めた地域の管轄となると、これは広い範囲になるので交通連盟あるいは交通連合の管轄となる。

公共交通は州レベルでのプランニングや、地域レベルでのプランニング、そして今話をしているような自治体レベルでのプランニングがある。それぞれのレベルで所管する交通機関があり、交通インフラもそれぞれのレベルで管轄が決まっている。自治体として管轄している部分は町なかを走るエスバーンや鉄道、路線バスも含められる。フランクフルトだけではなくてその周辺地域を含めた地域の管轄となると、これは広い範囲になるので交通連盟あるいは交通連合の管轄となる。

トラフィックという機関は、市だけではなくてもう少し広い範囲の公共交通を所管している組織で、例えば新しい路線をつくるに当たり、どうい

う地域につくったらいいか、産業用地や住宅地の中にどのようにつくるか、どれくらいの頻度で運行すればいいのか、夜間の運行はどうするのか、あるいはバリアフリーをどのようにするのかという計画などを毎年更新している。フランクフルトの公共交通は地下鉄とエスバーンを管轄する交通組合という機関があるが、これはフランクフルトの100%公営企業である。路線バスはフランクフルト交通局の子会社のものがあり、そこがフランクフルト地域の町なかの路線バスを運営している。

それからラインマインフィアキアスゲゼルシャフトというもっと大きな交通連盟、交通連合もある。交通連盟あるいは交通連合というのはその地域を走っている公共交通の公共交通事業者が加盟している組織で最終的な意思決定をするのはそれらの地域の自治体の首長や構成される委員会で、最終的な決定がされる公的な組織である。交通連盟の考え方は1965年にハンブルクで生まれた。その目的は、混在していた広域の鉄道と地域鉄道の運営の連携、協力関係の強化で、コンセプトとしては1枚のチケットでいろいろな交通機関を利用できて、安く素早く利用できるような公共交通の仕組みづくりが交通連盟の考え方の基礎となっている。ドイツ全体をモザイク状に交通連盟が分割している形になっていて、規模は大小さまざま、大きなものになるとほぼ1つの州を1つの交通連盟が管轄しているものもある。この地域はエスバーンが10路線、トラムが10路線、路線バスが65路線ほど走っている。鉄道の路線に関しては、6000万キロメートルの延長があり非常に長いものである。

(2) 質疑応答

Q 今、沖縄では全く何もない状況で約70キロメートルくらいの路線をつくらうとしているが、今の沖縄県の考えとしてはエスバーンのような形で、ほとんどを地下鉄と高架橋で結ぼうとしている。一方でトラムトレインの要望もあり、それに関して個人的に研究しているところだがエスバーンとトラムの比較で、例えば費用や工期、採算性などこちらではどのようにになっているのか。

A どちらにしても鉄軌道の整備は非常に複雑な長いプロセスがあり、こちらでは計画してから実際に開業するまでに、例えば30年ほどの単位で計画が進んでいくことになる。その間に専門家のいろいろな検討があり、市民の意見の公聴会があり、意見を取り入れ、また新しい計画をつくり、あるいは環境保全団体との話し合いなども行う。そのように長期間にわたりさまざまなプロセスを経るという前提があるので一概には言えない

かもしれないが、例えばエスバーンとトラムあるいはトラムトレインシステムを比べると、ありていに言えばトラム、トラムトレインシステムのほうが建設的にはつくりやすい。鉄道のほうがスピードも出るしもちろん規模も大きくなるが、それに対してトラムを中心としたシステムは工期や費用面でもつくりやすいと言えると思う。トラム



を町なかに走らせることはできるが、鉄道を町なかに新しく整備しようということはなかなかハードルが高い。ハイデルベルクと隣のマンハイムという大きな町は約20キロメートル離れており、トラムを単純に結ぶにはちょっと距離が遠いが、やはりトラムトレインに近いシステムを採用している。ハイデルベルクの町なかはゴトゴトゆっくり走るが、郊外に行くと時速120キロメートルくらい出せる車両を使用しており、マンハイムの町なかに入ったらまたゆっくりゴトゴトと走るような柔軟性のあるシステムと言える。フランクフルト地域のみでの公共交通の収益率は80%で、20%は赤字となるが、何らかの形で赤字は補填されている。ただし、周辺部分も含めたさらに大きな地域で見ると収益率は55%に落ちる。赤字率45%は農村地域に行けば当然乗降客も少なくなるし、収益性がどんどん落ちてくるということである。

- Q** フランクフルトの鉄道や今のトラムは公営と認識したが、この鉄道の初期建設費用は全て市が負担するのか。それとも国や州が負担するのか。また、国や州から支援等がある場合は補助金または借り入れか。
- A** 公共交通、鉄軌道の整備費に関しては80%から90%は国、州からお金が拠出される。フランクフルトも割合は小さいが負担することになり、これらは交通に関する法律で決まっている。財源は借り入れではなく、そのプロジェクトに対して拠出されるお金である。ただし、そのような建設計画があると費用対効果を事業者が算定し、最低限1を超える必要があるが、実際採択されて補助金を得るには、3から4ほど必要である。それは多くのプロジェクトの中で上位から優先的に選定されるため、1

では全然足りないためである。国、州が80%から90%負担し、残りの20%から10%を該当自治体が負担することになる。返さなければいけないのは予定どおりにいかない場合など何か問題が起こったときとなるが、基本的には計画どおりにいけば返す必要はない。これは補助金という言い方ができるが、これは建設に対する補助金であって運営に対しての補助金ではない。

Q 我々も昨日きょうの移動はずっと高速道路で車移動であったが、車とトラムをつなげる政策は何かあるのか。高速道路があのように整備されていて非常に便利なので、高速道路とのすみ分け、連携はどうなっているのか。

A 例えばエスバーンの終点にアウトバーンの結節点を持ってくるとことやその逆など、そのような形で鉄道と高速道路をつなげることを実際に行っている。それから路線バスが高速道路を使うこともできるし、国によっては高速道路にバス専用路線、バス専用ラインをつくることもできるので一つのアイデアとしてフランクフルトでも考えているところである。

Q 先ほどどンドン車が減っているという説明があったが、効果が出ているということか。

A プラスとマイナス両方の要素がある。そのように町なかで車を利用すると渋滞や駐車場を探すのも大変不便で、公共交通のほうが安く使いやすいので公共交通を使いましょうという交通政策を行っている結果として、そのような効果が生まれている。

Q 架線を設置せず、各駅で充電して運行するような架線レス方式は実際フランクフルトで実施されているのか。またそのような計画はあるか。

A ハンブルクで水素を燃料とした架線を使わないトラムは実験的に行われているが、実用段階での架線レスのトラムは現段階ではドイツではないと聞いている。

ちなみにフランクフルトでは100%電動の路線バスが走っている。

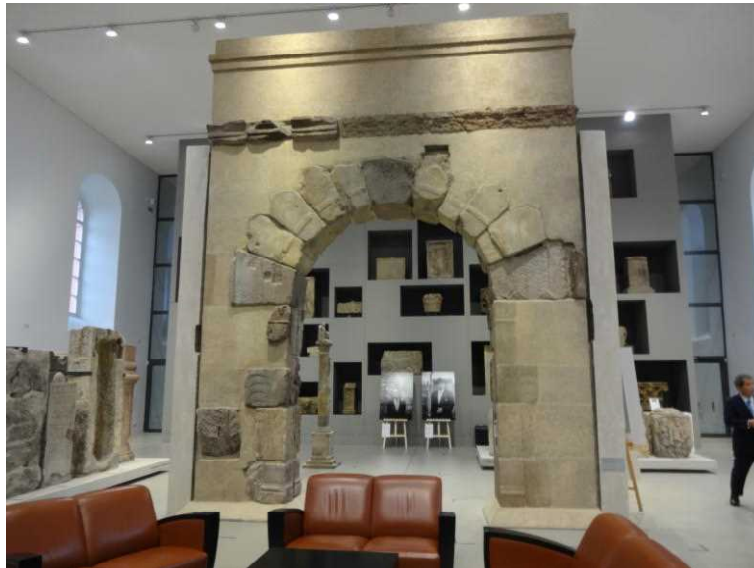
(同課訪問前後に、電車及び路線75番のEVバス乗車)

3 ラインラント＝プファルツ州

州及び州議会の概要及び地域振興と国内外国軍との関係等について概要説明を受け、質疑応答を行った

(1) 概要説明（ラルフ・シュラーダー広報担当）

このラインラント＝プファルツ州はドイツ16州の中ではどちらかという



と小さな州で、人口は大体400万人である。一番大きな州はノルトラインウエストファーレンという州で人口が1600万人である。もっと小さな都市・州などもあるので、そのような意味では中間くらいの規模といえる。ドイツにおいて現在の連邦制が形づくられたのは第二次世界大戦の結果となる。アメリカ、ロシア、イギリス、フランスなど

がドイツを分割統治し、それぞれ大まかなシステムが形づくられて今に至っている。ラインラント＝プファルツ州も昔は2つに分かれていたものが統合され1つの州になった。このような背景やドイツの歴史も関連し、方言など言葉の地方色が強く残っている。例えばここで生まれ育った人がほかの地域に行ってドイツ人としゃべると、「あ、ラインラント＝プファルツのほうから来た人ですね」となるほど方言が色濃く各地に残っている。この州は第1次産業＝農業・畜産が非常に盛んで、特にブドウそしてワインの生産が盛んである。この州のワッペンが背後に大きく掲げられているが、上の模様はブドウを意味している。農業だけでなく化学産業も盛んで、特にドイツの代表的な化学メーカーのBASFという会社があるが、事業所としては一番大きな会社となる。

連邦と州の役割の区分については、州のほうが大きな権限を持っていると言える。特に教育部門、警察部門が州の管轄で、教育部門については州によって大学受験資格を得るまで一つまり高校が終わるまで12年の州もあれば13年の州もある。そういったぐあいに州によって教育制度が異なる場合がある。このような話をすると外国の方は驚かれることが多いが、あえて難点を1つつけ加えるならば、引っ越しなどで州をまたいだ場合、子供の学校をかえることが結構難しいという点である。そして警察については、

警官の制服自体は私の知る限り州、全国とも大体似たような感じで、肩のあたりに腕章があるが、これは州の腕章—つまり州の職員ということになる。皆さんがきのう到着した空港にいる警察は連邦警察で州警察ではないが、一般的に町の中で見える警官は州警察となる。ドイツはヨーロッパ中でも非常に連邦制の特色が濃い国であり、それに対して中央集権的な地域、例えばフランスなどからお客さんが来るとその違いに大きな驚きや興味を持たれることが多い。この州の知事は住民による直接投票ではなく議会から選出される。この壇上から見て一番手前の右側端のあたりが州知事がいつも座る席となる。そしてその隣が経済大臣、その隣が環境大臣、それからあいているところ、あるいは2番目が財務大臣、州政府の内閣の席となる。こちらは非常に女性の割合が高くて内閣、州知事も女性だし州知事を含めた内閣10名のうち6名が女性である。ただこれは例外的で、女性のほうが多いのは16州の中でこの州だけである。州政府は単独与党ではなくてSPD、緑の党、FDPこの3党が連立で政権を組んでいる。そしてCDUこれはキリスト教民主同盟、中道右派、それとAFD、これは右派となるが、こちらが野党となる。それに対して国の議会はSPD、民主党、CDUキリスト教民主同盟の連立与党となっている。この正面から見て左側、こちらのほうが連立与党の3党が座る席。真ん中あたりがCDU、中道右派でメルケルさんの党。AFDがそこら辺でそしてそちらの一角が州政府の席となる。大きく分けると左派、右派という枠組みで、これは世界中似たような枠組みと言えるのではないかと思う。EU議会というものがあり、そこでもヨーロッパ内の大きな政党の枠組みで政治をしているわけだが、そういった仕組みにイギリスは納得がいかないようだ。我々の州議会議員の議席数は101で、これが本業ということになる。ドイツにおいては賃金に

関する話は余り好まれず、ある意味タブー的なところがあるが、それでも議員の報酬は大まかに言うと学校の校長先生ほどの給与水準となる。ドイツは州議会も含め、選挙制度はかなり複雑で必ずしも全ての国民がきちんと全て理解しているわけではない現状がある。



比例代表制、小選挙区制その両方の制度が混ざった形になっているが、最終的には政党政治一政党のそれぞれの議席数に応じた議席となる。本会議と言われるものは実は非常に短期間で年に2日から3日だけである。議員の主な活動は委員会などで、毎週のように開かれている。毎週水曜日、つまりきょう、政党の代表と州知事が集まっての会議が開かれており、それもあってきょうは知事がこちらに来ることができない。議員の大まかな活動としては、火、水、木曜はこのマインツで議会活動を行い、そしてそのほかの曜日は主に地元で活動している。連邦議会では大きく違って、2週間はベルリンの連邦議会で活動し、次の2週間は地元で活動している。距離が離れているので、そのような活動サイクルとなっている。本会議ではその時々懸案となっているテーマを扱うことになる。それぞれの政党が議題・テーマを出す権利があり、その都度、与党、野党が激しい議論を繰り広げる。その様子は後ろのほうに設置されているカメラで撮影して公開されている。特に若い人たちにこのような議会の様子を見て学んでもらう—若い人たちに対する政治についての啓蒙教育などが大きなテーマにもなっており、例えば学校のクラスで見学に来て実際に模擬議会を行うこともある。

今、三、四名の警察官が入ってきたが、御承知のようにヨーロッパ、ドイツも含めテロが大きな問題になっている。ここは新しい仮の議場で、セキュリティーについてまだ警察がきちんと把握していないため、係の職員と一緒に今チェックをしているところである。

市民に近い政治が行われていることは我々の州としては自負しているところである。議会で何か会議があるときには一般市民も入れるが、もちろんその際にはセキュリティーチェックがある。ただ、州知事がいろいろな形で町、州のさまざまところに行くがそこでも気軽に住民と接することができるような雰囲気、セキュリティーレベルである。日本の首相もそうだが、ドイツの首相あるいは大臣クラスになるとなかなか自由に行動できないし、いつもSPがついてセキュリティーに気をつけなければいけない。ドイツでは先日、政治家が刺されるという事件があったが、それらと比べるとこちらの州議員、州知事はもっと市民に近い感じで接することができる。州の活動について幾つか説明すると、冷戦が終わりNATO軍—特にアメリカ軍が引き揚げた結果、州内で幾つか飛行場が遊休化したため、小規模空港の利活用に関する議論が今行われている。格安航空機などがヨーロッパでも強くなっているため、それらの空港を民間空港として開港して経済的に成功している事例もある。皆さんが初日に訪れたゼムバッハも以



前は基地だった場所である。空港インフラ整備はもちろんお金がかかるが当然州から補助金が出る。しかしブリュッセルのほうのEUからは、そういった形での空港への補助は好ましくないのではないかという問題が提起されている。そのようにEUの考え方、決定、方針

が国あるいは州の行動を縛る、制限することが起きる。大きな意味で産業政策という言い方もできると思うが、このようなEUの産業政策あるいはEUとこの州に関して、私はいいも悪いもコメントする立場にはない。ちなみに私が聞くところでは日本の産業政策はうまくいっていると、私の目にはそのように見えている。空港の一つは中国の会社が買収し運営することになるが、このように外国の会社が空港を運営することも、州として議論の対象となるところである。州が扱うテーマでセンセーショナルで大きなテーマは余りなくて、例えば今テーマになっているのが目の見えない弱視の方のための政策や補助で、これはメディアが余り取り上げない。そういった意味では地味なものだが、もちろん市民生活にとっては大変重要である。つまり州が持っている問題意識と市民が抱えている問題意識、マスメディアの持っている問題意識にはズレがあるということで、市民にも見学に来てほしいし、学生には関心を持ってもらいたい。そのような考えから学校での見学を受け入れ、政治をより市民生活にとって身近なものにしていきたいという考え方がある。

【政府・議会事務局棟へ移動】

(引き続きラルフ・シュラーダー広報担当が説明)

米軍関係、NATO軍関係について専門ではないが、お答えできる範囲で何でもお答えしたい。

まず州議会が持つ外国軍、特にアメリカ軍に対する直接的な強い影響力について、ゼロではないが大きくはない。私が知るところでは沖縄の状況は我々よりもより厳しい状況にある。そして現在だけでなく、1970年代の冷戦真ただ中の中の時を見ても多分皆さんのほうが厳しい状況にあると思う。押さえてもらいたいのは、戦後ドイツを占領・統治したのはアメリカ

だけではなくフランス、ソ連、イギリスの4カ国であり、一番苛酷だったのはもちろんソ連に占領された旧東ドイツということである。この州はその4分割で言うと、フランスの管轄区域である。ただフランスは戦争でドイツ軍にやられたため、実はここに駐屯している



フランス軍や軍属の食糧事情もよくなかったようだ。私の家族の話になるが、私の父は1939年生まれで、家族によって子供たちはシュトゥットガルトへ送られた。理由はシュトゥットガルトはアメリカ軍の占領下で、配給の食糧にしても学校の給食にしても食糧事情がよかったためである。もちろんドイツは敗戦し、フランス、ソ連、アメリカ、イギリスの占領下であったが、その中であえて比べるのであれば、アメリカ軍の占領地で暮らすほうが一番よかった。もちろんドイツ人にとっては占領される側である関係に変わりはないが、ただ大まかに言うと、比較的アメリカ軍による占領が好意的に受け入れられていた。個人的な経験ではあるが、これまでの歴史を理解する上で一つ役に立つ話だと思う。その後の1990年代は、その当時、これまでのアメリカ軍の駐留は社会、市民にとってももちろん重荷であった。ラムシュタインで話を聞いたと思うが、例えば騒音の問題では—45歳から50歳以上の方だと冷戦当時のドイツの状況を覚えている方も多く、そのときの話を聞くと、ジェット戦闘機の騒音や低空飛行による騒音は非常にひどかったと強く記憶しているとのことであった。1985年当時は冷戦構造の中で一番危機的なピークを迎えたころで、そのときのアメリカ軍の駐留数は大体25万人であった。それが現在はアメリカ軍の駐留数はドイツ全体で3万5000人。このラインラント＝プファルツ州についても同じような状況で、1987年当時アメリカ軍の軍人の駐留数が7万人だったものが現在は1万7000人に減っており、特にラインラント＝プファルツ州の西のほう、ラムシュタイン空軍基地がある地域に集中しており、1万7000人のうちの1万2000人が駐留している。私はこのマインツの近くで生まれ育ったが、当時は日常生活の中でもアメリカ軍人を見かけることはごく普通、当たり前前の光景であった。例えば村の祭りや町の祭りで見かけることもごく

ごく普通だったが、現在はほとんどそういった姿も見かけない。全てのアメリカ軍人が基地内に住んでいたわけではなく、基地の外に住むことが許されている将官クラスの軍人は基地外に住んでいることも多かったが、当時も今も暴力沙汰も含めていろいろな社会的なトラブルを起こすことが多いのは若い世代である。

特に経済的に重要なことは、アメリカ軍がドイツ人にとって直接の雇用先であったということである。例えばラムシュタイン＝ミーゼンバッハも特に目立った産業があるわけではないので、やはりアメリカ軍で働けるということは経済的な重みが非常に大きかった。1990年ごろに状況が大きく変わり、アメリカ軍が引き揚げた後の跡地をどうするかが、我々の大きな課題、感心事となった。1990年代から現在進行形でその用地の転換―基地のコンバージョンを進めており、政府として大きな課題、テーマである。ただしフランクフルトやマインツなど大きな都市は住宅難の状況にあるため、駐屯地など軍関係の住宅が多くあるところが返還された場合は、それを地元の住宅地にするなど比較的土地の利活用が容易で返還には困らないが、問題なのは大都市以外のところである。そもそも大きな産業がないところで土地があいても、産業としての使い道も住宅の需要もない。そしてその地域の人たちはアメリカ軍で働いていた人たちも多いため職場がなくなる。また軍が駐留していた場合は、基地周辺の飲食店やホテル、小売店などのお客さんがいなくなるという状況が発生した。

(2) 質疑応答（議会関係）

Q 連邦政府の議会構成では与党になっているCDUがこちらでは野党になっている中で、総じてこの州議会の与党としては連邦政府に対して好意的なのか、それともアンチか。

A もちろん同じような問題がある。例えばCDUキリスト教民主同盟は中央では第一党だがこちらでは第二党である。連邦の方針はこうなのだけれども州議会のCDUとしては別の決定をしなければいけないなど、そのような矛盾というかパラドックス的なことは起きる。その例として税制、財政補助の仕組みで財政的に豊かな州から財政的に貧しい州に援助をする仕組みがあるが、中央ではそういった仕組みをキリスト教民主同盟とFDP自由民主党はなくしたい、あるいは変えたいと考えており、それに対してSPD、民主党、緑の党などは維持したいと考えているが、一方、州のレベルになると今度は与党ということになって、それは賛成の立場になるという矛盾が起きる。その場合、州政府の立場で判断する

ということになる。民主主義の制度的な仕組みなので、話し合いとコンプロミスー妥協を繰り返しながら政治を行っている。

- Q 州議員の給与は大体校長先生と同程度ということだったが、スタッフなどは存在するのか。また給与以外の一例えば社会保障などはどういう形になっているのか。
- A 秘書を置くことができる。またそれぞれの政党が職員を雇っているが、議員付きの秘書の給与は議会が支払う。ちなみに議員報酬とは別に給与という形で収入を得ることについて公務的な仕事は認められていない。例えば先生と議員を兼業することはできないが、弁護士が議員になった場合は、弁護士業務を行うことは可能である。

(3) 質疑応答（地位協定、軍関係）

- Q 例えば政府の国防政策について、ラインラント＝プファルツ州にとってなかなか同意できない案件があった場合にどのように解決しているか。
- A 国防に関しては国の管轄一例えば法律、国防に関する法律はやはり国の法律であり、州の法律はあくまでもその枠内となるので、やはり国のほうが強いと言える。税金などの場合は大きな枠組みを国が決め、実際の州の役所での仕事や収入となった場合に、それをどう使うかは州がかなりフリーハンドで行うという枠組みになっている。
- Q 先ほどの説明で25万人から3万人、州でも3万人から1万7000人と劇的にアメリカ軍人の数が減っているという説明があったが、その背景は何と考えるか。
- A 冷戦構造の終結も含め世界的な政治構造が変わったことにより、ドイツあるいはこのラインラント＝プファルツ州に米軍が駐留する大きな意味がなくなった。それまではソ連やワルシャワ条約機構に対抗するための駐留が必要であったが、ポーランドが西側になった、あるいはバルト3国がこちらに来た今、ドイツに駐留してロシアを牽制するためのアメリカ軍の機能は必要なくなったわけである。現在、ラムシュタイン空軍基地などが目を向けている先は中東やアフリカである。それから、例えばアメリカ軍にとっての世界戦略的な目線で見ると今ホットなところはやはり中国やその関係で、きっと沖縄は駐留軍が関係してくるのではないかと思っている。

Q 今現在、ボン補足協定に対して州やドイツの皆さんはどのように評価しているのか。またこれまで3度改定を実現してきている最大の理由は何と考えているか。

A 協定の改定に関しては、やはりそもそも国の管轄なので州がそこに関与できる余地は余りなかったと認識している。もちろん前述したとおり、私はこの部門の専門家ではないので専門的なことや州としての正式なコメントはできないが、私が子供だったころの1980年代の初めは、当時ドイツでもアメリカでも平和運動の機運が高まった—例えば私の子供のころの記憶では広島市長がドイツに来て講演などを行った時代であった。当時アメリカ軍とドイツ人との交流はあったが、あくまでも個々人の話であって地元住民の意見を政治的な形でその基地に対し何かを反映していくことはできなかった。1990年までは日本も多分同じような道をたどってきたと思うが、ドイツ軍は外国に派遣されることはなく、あくまでも国内の防衛、国防に携わっていた。そして1990年代に入るとドイツ軍はNATOの枠組みを通してヨーロッパ域内あるいはヨーロッパ域外への派遣が行われるようになった。私の推測だが、その背景として国のトップの政治的な判断があったのではないかと考えている。アメリカ軍が撤退する中で、かわりにNATOあるいはドイツ軍にアフリカや中東などの防衛を肩がわりさせたいという思惑もあり、ドイツ軍はヨーロッパ域外にも出ていくようになったという背景がある。例えばドイツ軍とフランス軍が共同で、艦隊とまではいかないが海軍の共同運営という事例もあるし、あるいはオランダ軍との共同作業というものもある。そのように昔と比べてドイツの軍事的なプレゼンスは1990年代からヨーロッパやNATOの中で重みを増してきている。

Q 国民的議論にはならなかったのか。

A 皆さんも理解できる部分が大きいのと思うが、外国への軍隊の派遣について世論では大きな反対があった。賛成・反対の具体的な割合は把握していないが、そのような大きな反対運動があったのは確かである。ただ、中央の政治的な判断で派遣を行うことを決めた。これはいろいろなバランスの中での話であって、2002年から2003年のイラク戦争への派遣については中央政府としてドイツは派遣しないという決定をした。昔、ドイツは徴兵制があったが現在は徴兵制がなく全て職業軍人であるが、そのほうが制度的、機能的に外国へ軍隊を派遣しやすい状況であるということと言えるのではないか。

Q ボン補足協定の改定の理由について、私たちが聞いているのは航空機の大きな事故があった後、不平等であるという国民世論が高まり改定に至ったと認識していたがどうか。

A 例えばラムシュタインで三十数名、そして後に70名くらい亡くなった事故があった。いろいろな事故があった中で、恐らくそれが一番大きな事故と思うのでそれを一つの例として話をすると、これは航空ショーでの事故で、事故を起こしたのは実はイタリアの航空機だったということもあって、それが直接基地反対運動に移るかというとはちょっと別の問題と認識している。ただこういうことを一つの契機として、アメリカ軍の駐留から派生している問題なので駐留自体を考えなければいけないのではないかという世論はあった。そしてその事故があったときに州議会として3カ月喪に服するなど、それほどの大きなインパクトがあった。私自身も当時の新聞や写真を閲覧した。ただ総括的にはやはり1990年代に入ってから冷戦構造の終結がこの状況を一番大きく変えた要因だということは確かである。もし冷戦構造が終結していなければ今も問題を引きずっていたはずである。ドイツには、泣き顔と笑い顔、あるいは笑って流す涙と悲しみに流す涙という裏表を意味することわざがあり、それを基地問題に当てはめて言えば、アメリカ軍—外国軍が戦後七十数年たち、やっと引き揚げていく。それは喜びの涙なんだけれども、それによって経済的なデメリットが生じることは悲しい涙である。そのような裏表の関係と考えている。

Q ドイツでの地位協定の改定に当たって、州の議会として参画したのか。

A 参画はしていないという認識である。

Q 州の権限で警察権は強いという話を聞いたが、過去や今でももし米軍関連の事件があった場合、自国の警察権は行使できているのか。

A それは我々の抱える問題の一つである。基地内で起こった問題は基本的にはアメリカ軍の憲兵隊—MPの管轄となるが、基地外で事件が起こった場合はやはり外交的な処理、関与がある問題である。具体的な問題があればやはり管轄権というか、国と国との間で議論されることになる。そこら辺はなかなかはっきり言えない部分があるが、例えば私の記憶ではどこかで事件があったときにMPとドイツの警察が来て具体的にそこで話し合ったというか、両方が関与したということを経験している。

Q 冷戦状態が解消した後も事件はあるか。

A 具体的な数字は把握していないが、感覚的に特に大きな問題があってニュースになったという記憶はない。特に若い世代の人が町に出てくる、飲みに来るということであればドイツ人であろうがアメリカ軍人・軍属であろうが問題は起こす可能性がある。だけれども割合として基地の外に出てくる人が少なくなれば当然それも少なくなるということは言える。1960年、70年代はジーンズなどアメリカ文化の流入がありドイツとしてはどちらかというところを好意的に受け入れていた。特に若者はとても興味を持っていた。基本的には禁止されているのだけれども、基地の中のショップにドイツ人が何かのついでで入って買い物をしてジーンズを買うとか、そういうことが一つの憧れだったような時代もあった。

Q 日本では原則米軍には日本の国内法は適用されないという立場をとっているが、ドイツでは原則的に米軍もドイツの国内法に従う、適用されるという理解でよいか。

A 私は法律的な専門家でもないので、その点についてはちょっとはっきりした回答はできない。

Q 米軍基地は縮小されているというが、新たな基地の建設はあるか。

A 先ほどのラムシュタインのメディカルセンターなどがあるが、イラクやそのほかの中東であったり、主にそのようなところに派遣された軍人の治療に使用されるようだ。我々に関与する部分としてはそのような施設をつくるのはいいが、建築法などのドイツの法律とアメリカの法律を基地の中といえども、すり合わせをどうしていくのか州政府、自治体のテーマとして関与している。

Q 先ほどの質疑・応答で国防・外交は国の権限で、州はなかなか関与できないという話があったが、例えば米軍駐留に対するいろいろな問題点について住民が反対したり意見を言ったりしているのに、政府が力づくでそれを抑えつけることもあるのか。地域住民が反対しているのに強行されることはあり得るか。

A 今もデモなど反対運動をする人はもちろんおり、例えば基地内にまだ核兵器が貯蔵されているのではないかと疑ってデモを行うなど1980年代は運動が非常に激しかった。届け出されているデモは許可されるのだが、それが暴力事件に発展しないように警察は監視を行う。1980年代に警察

で働いていたという元州知事や政府の要職についていた人に、警察はデモを取り締まっていたのか話を聞くと、その方自身が警察在職中にデモに参加していたとのことであった。

Q 先ほどからボン補足協定や地位協定の質問が出ているが、答えられていない部分について専門家の資料提供等をしていただけないか。

A このような微妙な問題についての正式な回答ということであれば、大使館あるいは領事館を通して質問したほうが間違いないと思う。また州議会よりも州政府のほうがそういった質問に適していると思われる。



4 穀倉地帯に立つアルゼンツ・ウィンドパーク



現在、ドイツではおよそ3万機の発電用風車が稼働し、国内消費電力の16%を賄っており、売電価格はおよそ0.09€/kwhで、再生可能エネルギー法で20年間この価格は保証されているとのことであった。

視察設備の概要

建設年数：1998～2014年

設置数：10基

発電出力合計：20MW

発電収入：約320万€

1基当たりの発電収入：0.6～3.0MW

売電価格：約0.09€/kwh





なお、道中には視察した設備以外にも至るところに風車が設置されており、ドイツは再生可能エネルギーへの取り組みが進んでいることを実感できる。

5 ハイデルベルク旧市街地及び新市街区

ハイデルベルクは古城や町並みなど中世のたたずまいを今に残した旧市街地や、住宅、研究施設、小売店など全ての建物を断熱効果の高い省エネルギー住宅と言われるパッシブハウス基準で建設され、環境に配慮した新市街地、ドイツ最古の大学を擁するなど、観光都市、環境都市、学術都市などさまざまな特徴を持った街である。

【新市街地】



【旧市街地】



6 元NATO軍司令官との面談

地域振興と国内外国軍との関係等について概要説明を受け、質疑応答を行った

(1) 概要説明

日本本土は初めは沖縄の問題だと言って地方の問題として扱っていたのを本格的に道を開き始めたのか。以前沖縄県（県執行部）が来たときに、私がこうでなければいけないという話をしたのだが、全国知事会では、沖縄県だけの問題としてではなく全体の問題として取り上げるようになったと理解してよいか。また私の存在が少しお役に立ったのか。

その一歩前進が、少しずつ前に進んでいけば絶対に不可能なことではないと私は確信している。ただ1つだけ重要なのはいろいろな今までの「書類証拠」を見せつけることによって、公に権利があるというきちんとした人の権利の主張ができる。証拠書類を収集し、そろえて提出すればこれは法的にも公的にも完全な事実があるということになるのでいい証拠になる。それが必要だと私は思っている。

現アメリカ大統領の方針というのはきょう言ったこととあす言うことと全く違っている。それは世界的に皆さんも御存じのはず。ここで日本を含めた国々が何があってもしなければいけないのは、アメリカが仕切っている経済的な部分で、どこがどう間違えていて、こうでなければいけないという書類証拠をそろえておくことだと思う。今、世界が一番大きな視点として見ているのは中国とアメリカの関係である。中国とアメリカの間にある日本のこれからの存在はすごく重要になって、均衡を保つのに多分アメリカは日本にこうしろ、ああしろと利用する立場になってくると思う。日本は結局アメリカがどこにでも介入して全ての法律でも最終的にはアメリカに許諾を受けなければならないという形で戦後ずっと続いていると思う。NATOと同じようなものにして、これから日本の法律、日本の存在、日本国民の存在をはっきりして、こちらからもそれはできる、できないとかその意見がちゃんと通るようにしなければいけない。新しい条約や法令を制定する時代が来ていると思う。初めが肝心なのできちんと日本の存在をクリアにして、向こうにオファーできることも考えておかないといけないと思う。

今、日本にとって一番重要なのは書類の存在。書類が物すごく必要。要するにヨーロッパの法律にのっかってアメリカ合衆国の危機の対応、地位協定の対応をしていかなければいけないと思っており、それが一番肝心だと思う。

日本は原子力発電をやっているが、これも法律や協定に入っていると思う。第二次世界大戦後からのいろいろな協定、法律がたくさんあるわけだが、その中に危険なものもある。人権、人命にかかわる問題というのは大変危険なものなので、それに対してもこちらからいい方向に持って行けるようにするには、いろいろな面で対応できると思っている。

原子力、原発の問題は伏せるのではない。今一番危険な状態にあるのは日本である。せめて皆さんだけでもこの問題意識を持っていただきたい。

私の財団は、平和に向けての財団で世界のトラブルを解決するという存在である。沖縄のことに関して言えば、肝心なのは重要書類の証拠。書類の証拠を提出するというのが、そういった日本だけの問題ではなくて、これは世界の法律として不可能ではないことで、それを通すことは絶対にできる。勝つ自信がある。

イタリアの国はアメリカの敵ではなくて、いつも連立をとってきた。フィフティー・フィフティー、要するに50%向こうも言う権利があり、こちららも50%言う権利がある、そういった形の友情関係の連立、連盟である。常にイタリアはアメリカの友人として振る舞ってきており、お互いに尊敬しながら今までいろいろなことをアメリカとやってきている。

(2) 質疑応答

Q 当時イタリアで地位協定改定の動きがあったときに、ある事故があったと聞いている。当時司令官は中央政府だとか、あるいは事故が起こった州の地方議会と何か協調して行ったことがあるか。もしなかったとしたら、地方議会からどういうサポートがあれば大変助けになったということがあれば教えていただきたい。

A 飛行機の事故があったとき、すぐ国が取り上げた。その国の問題として取り上げたのはアメリカとイタリア。市とかもちろん地方とか国が取り上げて全部やってくれるとなるともう何もしなくていいので、それは安心して任せてもらえたと言っている。

Q 残念ながら、今、日本の中央政府が少し沖縄のメンタリティーとは異なる部分があってなかなか私たちの声を顧みてくれない現状を考えれば、イタリアが非常にうらやましく思うがどう感じるか。

A だから書類が必要になる。NATOのトップだったが、イタリアで事故があり20名亡くなったのに無罪というのは、「おかしい、なぜそれで無罪になるんだ」と言って、20名も殺して無罪ではないだろうとアメリカ

側に文句をつけた。そのNATOの規則、条例・法令がどこかがおかしい。これは法律改正をしなければいけない。外国の人が勝手なことをしてもいいということはない。例えば沖縄で婦女暴行事件があったらこれはNATOの問題ではない。これは日本の法律で裁かれなければいけない。事件があってそのまま未解決になっているのは、法律を全部変えていかないと絶対おかしい。私はそういうことでNATOの法律を、特にアメリカに対して低空飛行はなしという法律を出して変えた。アメリカがオーケーしなかったが、オーケーするも何も、やりとりをしているのではなくて、「言うことを聞かなければいけないのだ、我々のイタリアの上空だからやりとりはなしだ。」ということで押し通した。事故に関してはアメリカとイタリアの国同士が引き上げて決めるものである。低空飛行は一切ないので御安心くださいということで市も県も今は物すごく安心している。人がいるところはなるべく避けて通らせるような条例に変えたのである。だからトレンティーノ地方の方々は今、安心して生活している。日本の政府が沖縄でそのような事故が起こっているのに、沖縄の問題ではなく日本の問題として解決しようとしなのが問題だ。

Q あなたがいろいろとこれはだめだということで、そのものを提起したということだが、イタリアの政治家はあなたとどういう形でかかわったのか。

A 当時の大臣がそのドキュメント、法律を変えろと言って、それに対してイタリア政府はもちろん大臣も含めて、海軍、陸軍、空軍の大臣も含めて協力した。こうだと決めたらそれに向かって進んだ。協力的に遂行できたと思う。

Q 地位協定の部分で一番、ずっと変わらないのはアメリカが日本の司法を信じていない状況。日本の司法をどう見ているのかという部分。ヨーロッパのこういった面を参考にしてアメリカに対応すべきか。

A その法律の組み方、機構、仕組みの仕方が各国違うのではないかと。NATOの法律は基地に関しては世界中に通用する法律である。だからそれをまとめてNATOはこうやって、日本も同じ条件でないとおかしいのではないかという書類証拠をそろえて、そこから押していくというのが重要だと思う。それを覆すやり方はあると確信している。NATOの場合は、NATOの基地、例えばイタリアの基地もアメリカ空軍が入ってきて、何をやるというのもNATOのトップはその国の司令官であり

イタリア人である。だからアメリカ軍が入ってきて何をやるか100%把握をして、把握している上に許諾を出すのは、イタリアのそこの基地の総司令官。その人が100%ゴーと言わなければアメリカ軍は何もできない。せめて日本は自衛隊の司令官かそこの地域の警察官かわからないが、全て一緒に管理ができるという形をとることが第一歩として必要だと思う。

Q NATOにはイタリアも入っていて、フィフティー・フィフティーで対等であると。しかし日本は外交上は日米両政府、お互い五分五分だと言うが現状は、特に沖縄に関してはそうではない。日本は米軍と違って自衛隊は軍隊として位置づけてないので、今の状況は五分五分ではない。それともう一つは嘉手納基地の事件・事故が発生したときに、NATO軍はフィフティー・フィフティーで裁判権もあると思うが、日本はそれがなく、地位協定の中で権限は全て米軍にある。事件・事故が発生したとき、米軍人は理解できるが沖縄では米軍人の家族まで地位協定で守られている。NATOではどうか。

A 本人も家族も守らない。要は条例違反をした場合はイタリアの法律で裁かれるようになっている。

Q 日本は地位協定のもとに日米合同委員会というものがあり、その合同委員会の中での合意事項が国内法を凌駕する内容になっている。合同委員会の議事録なども公開されていないし、国民に知られていない。意見を聞かせてほしい。

A 世間の目に触れさせないということは悪いことが書いてあるということだろう。悪いことは表面に出さない。重要なのは暴露するのではなくて違った文の書き方でこうあるべきという、隠しているものよりも強い法律の書類を見せつけるということが重要である。

Q 日本の中の沖縄の位置、軍事的にどういう位置と評価されているかお聞きしたい。アメリカの基地が沖縄に必要なのだということを耳にすることがあるが、必ずしも沖縄にはなくてもいいのだという研究者もいる。ぜひNATO司令官だったあなたはどう見ているか聞きたい。

A 今、世界状況でアメリカ大統領が不安定だ。特に極東アジアのほうは不安定である。要するに軍の戦争の位置的なことを言ったら別に沖縄である必要はない。ある人は一番理想的で本当に戦争になりそうなときは Guam や Hawaii と言っている。もしも戦争になったとしたら沖縄である必

要はない。

Q あなたから見た沖縄の今の現状、日本全体の0.6%の島に70%の基地が集中している、事件・事故、犯罪が多い。これはほかの米軍基地が存在している国々と比べて、沖縄の異常さ、どこが特にひどいと感じるか。

A 犯罪が起こっても日本の国の法律が採用されないというのはほとんどもない。それは問題。犯罪事件は犯罪事件でその国で裁かれるものであって、誰も手が出せないのは完全に異常。そんなことは常識であり、世界の法律ではあり得ない。今の沖縄のあり方というのはあり得ない。絶対に改善しなければならない。やはりアメリカ合衆国というのは自分の国でもやりたがって、外国人から裁きを受けたくないというのがあるらしい。人権、人命の問題なのであれば特にその場所で解決されなければおかしい。

Q 日本にも国内法で住宅地は150メートル、住宅地以外は300メートル以下で飛んではいけないというのがあるが、沖縄ではそれも無視して、60メートルでも平気で飛んでいる。トリカリコ法令というのは、高さの範囲とのことであったが、どこを変えたのか。高さはどこまでの範囲か。

A 低空飛行について150メートル以下にはしてはいけない。高度を上げたまま普通に飛ばなければいけないということ、あと本当に訓練しなければいけない場合は時間を決めたり、住宅地のところは大体低空飛行などではできない形になっている。飛行機が開発されて低空飛行の訓練をしなくてもいいようになっているので、低空飛行はもうなくなる時代が来ている。基地をつくるまでが肝心だが、それが逆になった場合は地位協定をしっかりと詰めて、そこに住んでいる住民の方たちの人権や人命に何かかかわることがないように訓練の方法にしなければいけない。イタリアもいろいろな地位協定の問題があるが、沖縄は人命にかかわる問題が特に多い。これはすぐに解決しなければいけない。

7 在イタリア日本大使館

イタリアの概況（離島振興等）について概要説明を受け、質疑応答を行った

(1) 概要説明

① イタリアの概要について（佐藤公使参事官）

G7の一員で世界第9位の経済規模、昨年はG7のサミットを主催して

いる。今、経済的にはものづくりが強い。北イタリアを中心に有名な F I A T とか フェラーリ とか ランボルギーニ といった自動車メーカーや、レオナルド という欧州を代表する航空宇宙・防衛・安全保障の分野で活動するグループ、世界的には石油会社である E N I とか E N E L とか、そういう会社が北イタリアを中心に



ある。
イタリアの情勢としては昨年3月2日に政権の任期満了に伴って上下両院選挙が実施され、結果が出た後、なかなか連立交渉がうまくいかなかった。政権協約が長らくの紆余曲折を経て、最終的に成立して、6月1日に現在のコンテ新首相の政権が誕生した。連立政権、現在、議会の与党勢力は上院で52%、下院で54%の過半数をキープしている。

それぞれ政策が微妙に異なっているが、いろいろ折り合いをつけつつ現在まで政権が続いている。

イタリアは若干経済情勢が悪くなってきているので、最低所得補償制度や、年金改革、税制改革、付加価値税の自動引き上げ停止等の主要政策などの経済政策にいろいろ取り組んでいる。外交政策について、イタリアはEU加盟国ということでEU重視ではあるが、やはりどこの国も最近では自国の国益を重視することを全面に出しており、副首相を中心にEUの現状の成果については批判的な立場をとっているという状況。もう一つ大きいのが難民ではなく移民問題である。経済的負担が大きな国からヨーロッパに流れて来る移民に対して、受け入れを厳しく制限している。

日本との関係は一応良好な関係を築いており、昨年新政権が誕生してからも首相レベルや外務省レベルの会談など、至って良好な関係を築いている。

② 離島におけるインフラ整備について（諸川書記官）

インフラ運輸省へのヒアリングの結果について説明する。

離島における基本情報について、イタリア国内の有人離島は約20あるが、

サルデーニャ島とシチリア島を除いた数である。

イタリア政府の離島に関する基本的な考え方は、まず1つ目に離島航路及び離島航空路の整備である。イタリア半島から橋梁でつながっている離島がないので基本的に離島への移動手段は海上交通・航空交通となる。一部例外としてイタリア半島の先からシチリア島の間メッシーナ海峡があり、そこについては鉄道車両を運搬できるフェリーが運航しているので乗客が鉄道に乗ったまま移動できるという形になっているが、このケースはまれであり基本的には海上と航空交通が基本となっている。そのような現状の中で、離島航路については民間企業が運航させている航路も存在するが、イタリア政府が全ての離島航路もしくは離島航空路に対して補助金を交付するわけではない。政府が民間企業が運航する航路へ交付金を拠出したり支援するケースとしては、観光客が多く離島航路が活動的な夏の4か月を除く閑散期について住民の通学・通院等のために運航を継続する必要がある場合に政府と運航会社が運航契約または政府から該当の州に対して補助金交付して通年運航をしている。現時点の事例は、政府と運航契約をしているのはティレニアというフェリー会社そしてSNSという2社である。補助金についてはラツィオ州、サルデーニャ州、カンパニア州、トスカナ州の4州に対して補助金を交付して運航させている。離島航空路に関しては離島航路と同様に、観光客の状況を踏まえて必要に応じて政府が支援し通年運航させている状況にある。

2つ目に、離島における国として重要な港湾等のインフラ整備がある。このようなインフラについては政府が整備する一方で、そのほかのインフラについては各州が整備するといった役割分担を行っている。なお、離島に橋梁を使って移動することがないので政府が支援する橋梁整備はない。また離島におけるそのほかのインフラについては、その州が島であるかどうかにかかわらず政府から各州に対して補助金を交付しているが、その交付金は各州が各州の判断で必要なインフラを整備する形になっている。

最後に海岸漂着物の取り扱いに関して、まず最初に政府のほうに確認したところ、海岸に漂着する前については政府、環境国土海洋保全省が管理するが、海岸に漂着したものについては漂着した海岸、要するに自治体が処理するといった役割分担になっている。

島の州であるサルデーニャ州にヒアリングした結果が次のとおりである。政府が回答したように海岸漂着物に関しては法律で自治体に対して返還・清掃を命じている。また法律においてゴミの海洋投棄を制限するため

にイタリアの全ての港に対して船上で発生したゴミの処理計画を策定するように義務づけている。

参考であるが、サルデーニャ州ではこれが一番の問題となっており、高潮時にあらゆるものが漂着するが、特定の地域ではポシドニアという海草の一種が漂着してこれが問題となっている。このポシ



ドニアについては浸食から砂浜を保護する重要な役割があり、撤去した場合には生態系に影響を与えるので基本撤去せずに維持することが最も望ましいとされているが、一方で漂着したポシドニアが日がたつにつれて悪臭を発するため、海水浴客に好まれない。ポシドニアの維持・移動、そして処分に関するガイドラインがあってこれに従って自治体は対応している。

③ イタリアにおける外国人労働者受入制度について（谷書記官）

イタリアの全体的な状況について、人口減少や少子化、高齢化といった状況は日本と同様であるが、失業率に関して直近の2017年に関しては全体で11.7%。また24歳以下の若年失業率に関しては34.7%といった状況であり非常に高い失業率となっている。この観点から外国人労働者の受け入れに関しては比較的厳格な形で運用されている状況である。まず労働を目的としたEU以外の外国人の入国・滞在については、移民法の中で1つ目は一定数枠内の受け入れ、2つ目は数量枠外の受け入れという形で大きく分けられている。まず、一定数量枠内の受け入れに関しては幾つかの区分があり、まず（a）「季節労働」が農業及び観光の2分野のみで滞在許可は最大で9カ月となっている。続いて、（b）「自営業」は起業家やフリーランス、芸術家が対象で、滞在許可は2年となっており、更新が可能とされている。そして（c）「その他」は滞在目的の切りかえで、例えばほかの目的で既にイタリアに入国している方が労働滞在に切りかえる場合である。また、南米のイタリア系住民など一南米にはイタリア系住民が多いが、これらの国から入国する場合である。滞在許可は契約期間に応じるが長期契約で労働する場合はまず2年で、これも更新が可能となっている。これ

らのほかに2国間協定に基づいて労働者を受け入れる枠があり、協定はイタリアとチュニジア、エジプト、モロッコ、アルバニア等幾つかの国と締結されている。数量枠は移民動向政令というものがあり、各地域の不足している労働力のニーズをあらかじめ調査し、省庁間委員会によって議論し毎年決定している。上記の(a)から(c)の区分の数量枠の合計が前年を超えてはならないということになっている。

続いて数量枠外の受け入れについては、1つは高度技能者で、技術、学術、芸術、スポーツの分野、また2つ目に科学研究者、3つ目にEUブルーカード保持者が対象となる。EUのブルーカードの発行要件として専門職であり高卒、専門学卒以上、一定の年収以上という要件でブルーカードが発行されるがこれを持っているものである。4つ目に赴任者で、これは企業内の異動によって子会社等に赴任してくる者といった内容になっている。長期契約の場合は2年の滞在許可が与えられ、これも更新可能となっている。

受入制度(2)について、これは数量枠内の受け入れの中でその受入枠の推移のグラフを示したものである。受入枠は年々減少している。2018年の枠が合計3万850人と定められている。枠を決定する際に行ったニーズ調査に基づいて地域職種ごとに既に割り振られており、各地域・職種の予定枠内に応じて労働査証の発給の可否が審査されることになっている。イタリアでは労働を目的に入国する場合、入国に先立ち労働許可及び労働査証を取得し入国後に滞在許可を取得する必要がある。被雇用者は入国後8日以内に滞在許可を申請する必要がある、滞在許可が発行されることをもってようやくイタリアで居住できることになる。前提として労働契約がここで結ばれていること。また、滞在許可を申請する際には賃貸契約等、住居の証明が必要となっている。雇用主にはイタリア法規にのっとり雇用契約を締結し遵守する義務が課せられる。また、被雇用者が滞在許可を申請する際に誓約書に署名をすることを求められ、滞在期間中2年以内にイタリアの市民生活及び文化に関する講座の受講を行い、また一定レベル以上のイタリア語の習得を行う義務が課せられている。滞在期間が5年を超えた者は永住権が与えられるが、これは一定の所得があること、それから犯罪歴がないことが要件となっている。

続いて現在のイタリアにおける外国人労働者の状況を説明する。全労働者数に占める外国人労働者の割合は2017年で10.5%。うちEU域内からの労働者が3.5%。域外からの労働者が7.0%となっている。雇用者に占める外国人の割合は州別ではラツィオ州、あと北部のエミリア＝ロマーニャ州、

またミラノ周辺のロンバルディア州で高い状況となっている。セクター別ではコミュニティーサービス—例えば家政婦や個人運転手、介護を行う者などが含まれる。それからホテル・レストラン、農業、建設業等で高い状況となっている。一般的に課題となっているのは、まず移民の増加による住民の社会不安といったところである。新しく入ってきた外国人には市民生活、文化に関する講座を受講しイタリア語の習得等を義務づけており、この制度は2011年から始まっている。2つ目の課題は雇用主が適切でない労働契約、劣った労働環境等の中で働く労働者がいるのではないかと昨今報道等もされており、現在イタリア政府は、違反した雇用主の通報・罰則を強化する方向で検討が進められている。

続いて、イタリアにおける労働市場改革の概要及び現在の状況を説明する。連立政権は2014年から2016年の政権であったが、ここで労働法制改革、いわゆるジョブズ・アクトという改革があった。これは解雇規制の緩和、経済危機の影響を受けている労働者への支援、育児休暇制度の改善等といった3つの柱がある。ジョブズ・アクトにおいて、司法判断により労働者が現職復帰できる可能性—裁判に負けてそのまま残ってしまう可能性を排除して解雇保証金を払えば解決ができることを原則とした。そして解雇保証金の額については法定化した。解雇保証金の額を勤務期間に応じて増額させ、勤務期間が長い労働者の権利を保護することとした。労働者への支援は、雇用セーフティーネットの強化として失業手当の給付期間の延長及び給付額の増額。また所得が減少している労働者に給付する所得保証金の対象職種の拡大等を行った。

育児休暇制度の改善等で育児休暇取得の促進、また制度の改善等を行い、そのほかにも行政手続の合理化・簡素化や労働環境を監督する機関の改革、また労働契約や階級に関する規定の整備等を行っている。

ここ数年で24歳以下の若年者失業率が改善しているが、イタリア経済そのものが回復傾向にあり、その要因が大きいとされているのでジョブズ・アクトによって今後どのように問題を解決できるのか、もう少し時間がたないとわからないのではないかと評価している。

(2) 質疑応答

Q 先ほど失業率が高いということだったが、これだけの失業者がいる中で外国人労働者を受け入れている理由は何か。

A 移民が地中海を渡って、地中海沿岸の一国であるイタリアに自動的に移ってくるということになっていると報告されており、現政権ではそれは

EUとして比較的問題であって、それをイタリアに一方的に押しつけるのは間違っていると。これは資料に書いてある話ではなく口頭で聴取した話ではあるが、イタリア人がこのような職業につきたがらない人も多いということであり、そういったところで少しミスマッチが起こっている。一時的に不足する労働を賄うためにこのような外国人の労働に頼っているという側面もあると考えている。

- Q 外国人労働者の受け入れに当たって、移民者が言語を習得するために、地域はどのような形でかわるようになっているのか。
- A 言語の問題というのは、できない住民がふえると大変社会的にも問題ということで、2011年以降新しく入ってくる外国人に対しては一定程度のイタリア語の習得が義務づけられており、コミュニティーによってその講座が無料で提供されている。それ以前に来た人が話せない場合もあるが、そこは市民サービスという形で受講している人もいるし、あとは長年住んでいく中で少しずつ習得するということで対応している。
- Q 具体的にどのように実施しているのか。新規の外国人が何名以上入ってきたら確実にやることになっているか。それとも、ある程度の人数を集めてそこで指導するのか。
- A 一般的には講座を開講するというだけで何日から何日までこの講座を開講するという案内をコミュニティーを通して出して、外国人に対し、いつ、どこで受けるとまでは強制されていないので、必要に応じて外国人が受講していく形になる。ただ、2年たった後に一定程度のレベルは習得していることが義務となっており、習得しているかどうかを確認するために試験を受ける必要がある。受けて必要なレベルに達していない場合、国外追放になるわけではないが、そういった形でプレッシャーを与えていくことをしている。従って習得するために自学なり、受講するなり、そういった形で努力していく義務が課せられている。
- Q 全ての移民を対象にイタリア語を習得させるとの説明であったが、英語を習得させようという動きもあるのか。
- A 英語については特に法律等で何か決められたり、支援が定められているわけではないが、ボランティアだったり、そういったところに頼っていると思われる。

Q シチリアは観光の島と聞いていて、特段イタリア中央政府が何らかのインフラ整備をしなくても観光による消費額というか、非常に大きな収入源があると考えていいのか。

A シチリア自体の外国人観光客は全体の3%くらいのシェアである。島におけるインフラ整備については、重要なものは国が整備するという考えになっている。例えば重要な港、空港、高速道路とか、そういったものを国が整備している。そのほか生活道路などについては州が受けた補助金の中でみずからの管轄で整備するといった形である。

Q ギリシャ危機、それからスペイン危機、今度はフランスにも波及し、そこに今度は難民が流入してきて、そして排外主義的な政党が各国で出てくるという点で、これからのEU、ヨーロッパの向かう道は安定していくのか、それともさらにこの混乱に拍車がかかっていくのか。どのように進んでいきそうか。

A 各州で寛容性等々、今までEUとしてのまとまり以外に外からの経済がよいと受け入れてきたというのが、やはりだんだんと変わってきて、主導の政権ができ上がったり少し右寄りの政権が数多く出てきている。ヨーロッパという全体の情勢の先行きをよく見ていかないといけないというのが我々が今、注意深くフォローしているところである。イタリアも同じように難民という言い方を徐々にしなくなり、経済を理由にした移民だから人道的な見地からだけでは受け入れることはできないような言い方をするとか、あるいはEUの中でイタリアだけが受け入れるのではなくて周りも押し上げていくべきだなど、そういう方向性をはっきりと



言うような感じになっている。5月には欧州議会の選挙があるので、それに向けて各国の内政的な勢力争いとEUレベルでの非常に大きな動き、EU改革をするべきだと政権の中心にいる方々が言っているし、非常に複雑に今、ヨーロッパの方向性を見ていく上で重要な動きが出てきているので、まだこの先どうなるのかが見えないところで

ある。日本はEUの安定を求めているので、サポートしているし情勢をよく見きわめて、各国それぞれの財政事情は非常に大きく影響すると思うがEUという塊で見ているような状況である。

8 イタリア元首相との面談

地域振興と国内外国軍との関係等について、質疑応答を行った

(1) 質疑応答

Q 基地があるがゆえの事件・事故、犯罪に大変苦しめられている。沖縄の基地が過重負担であると同時に、日本とアメリカの地位協定によって日本の法律がなかなか米軍の事件・事故、犯罪に及ばないという問題点があり、何としても改善したい。どのようにすれば沖縄にも適用できるのか教えてもらいたい。

A もちろん簡単なことではない。日本の政治が国を挙げてアメリカに対し、取得した証拠について質疑、会議をして決めていくという形が一番理想的である。沖縄の問題だけではなく、国会に持ち上げてそれを押していないと一国を挙げてやってもらわないといけない。私は戦後60年近く日本の沖縄の状況を見ているが、日本の戦後の沖縄に対する対応はそのまま変わっていない、動いていないような気がする。国会は、沖縄の県議会で上がった問題提起をまともに受けとめていないような気がする。普天間基地の問題もまだそのまま。普天間基地は世界中でいろいろな問題があることは知られているので、その対応を日本政府は国を挙げてやるべきだ。日本政府は本当に日本国民がその基地があるから安全で過ごさせているのかということを追求して再検討しなければならないことを怠っているのではないか。政治的に見て、日本政府がこの問題を取り上げない一国会に取り上げないということが一番の問題。NATOの基地がヨーロッパにたくさんあるが、そのNATOの基地の保持、それから行政の動かし方は全てその国の、イタリア人であればイタリア人、ドイツ人であればドイツ人が行うべきである。そしてアメリカ軍からきちんと自国の責任者を出させて対等に話せるような形をしておかなければいけないのに、沖縄は全部アメリカの支配下に置かれているというのは、まずNATOの基地のあり方、世界的な法律の基地の持ち方が日本、特に沖縄に適用されていない。各国の基地の保持の仕方というのが、ヨーロッパにあるNATO基地と日本の沖縄の基地のあり方とは全く異なっている。まずは日本政府がこの件を国会に取り上げて、日本からも沖縄の基地に対して日本代表の総責任者を1人出してアメリカとこの基地の保

持の仕方を半分ずつ動かしていくというのが一番理想。まず最初に一步踏み出さなければいけない。ここ何年間も日本政府は沖縄に関してまともに問題を取り上げていないことが一目瞭然。ここに基地がなければいけない、沖縄にこの基地がどうしてもなければいけないという理由が見えない。例えば日本を守るといっているのであればグアム島からも守れる。戦争について地理的、戦略的なことをいうと別に沖縄である必要はない。日本政府はその問題をきちんと受けとめてアメリカにオファーしなければ変わらない。

Q 日米安全保障条約で日本は自衛隊しかなくて戦争をしないとなっている。先ほどの話では、日本から全部出てもいいのではないかということか。

A もちろんそうである。沖縄の必要はない。安全性について戦略的なことを言っても沖縄である必要はない。その問題に関しては沖縄が問題意識を高めて日本政府にぶつけないといけない。外から見ると、アメリカと日本は友好関係にあるというイメージしかない。言わなければいけないことは、言えるようにならなければならないとヨーロッパでは見ている。よって、日本政府にまず立ち上がってもらい、それをアメリカにぶつけてもらうようにしなければ、この問題は何十年も解決できない。多分アメリカは中国や北朝鮮が日本に攻めて来るといって問題を提起して、守ってあげるといって基地を置いているかもしれないが、何十年もたって昔と今は全く違う関係性が各国で生まれている。それをよいくあいに調和していくということが重要である。アメリカ軍の基地をたくさん置いておく必要はもう既になくなってきている。北朝鮮も中国ももう危険性が薄らいできているということは、その必要性がないということではないか。ほかの国から守ってあげるといって道理はもう通用しない。どうしてもいたいというのなら日本側の責任の仕切りを、そこに絶対に置かなければ意味がない。日本の国であり。日本のテリトリーである。そこを日本人が仕切らないというのは変な話だ。だから絶対に何があってもやらなければいけない。イタリアにもアメリカ軍の基地がたくさんあるが、彼らに勝手なことはやらせない。全部イタリアの軍司令官がその場所で何をやるのかを把握して許諾を全部出すのである。国会議員が一言話すのにも一言動くのにも、ああ言ったほうがいいかなと一言一言確信がない。自分の立場の名誉とか失敗を気にしてまともに受けられない。なぜこういったことを言えるかということ、自分は北朝鮮とも友好関係にあつて、

いろいろな情報を知っていて、首相時代にいろいろな世界の問題を取り上げていたから知っている。日本政府の動きはこれが事実。帰ってくることはみんな喜んでいいではないか。お返ししてくれるというなら、ありがとうございますで終わり。日本の外務大臣はこれを返してくるなんて何を欲しがるのだろうと疑惑を持って全て悪いほうにとってしまう。疑わなければいけないときに疑わず、疑わなくていいときに疑う。ここにたくさんの事件があって大変だということを、日本政府の中心が理解していかないといけない。いや何かある、何かないといういつもの動き、日本の政治家の方々はだめだ。そういった問題意識にみんなが立ち上がっていかないと、日本政府がきちんと取り上げてそれをきちんとアメリカに報告して問題提起をしていかないと変わらない。今アメリカが心配しているのはハイテクノロジーである。ノウハウを100%中国に持っていかれることはアメリカにとって大変な恐怖となっている。ハイテクノロジーを持っていかれないように歯どめをかけているのが事実である。コンピューターからソフトから全て商業ベースで中国が一番になってしまふことがアメリカにとって今非常に恐怖になっている。だから、そうさせまいと各国にブレーキの役をさせようとしている。それが根底にあるアメリカは、ますます沖縄の基地に執着するだろう。沖縄に自分たちの基地があって自分たちが世界を仕切っている、極東アジアを仕切っているという意識があったけれども、今はそれがどんどん中国に押されてなくなってきた。だから沖縄に基地があることは、アメリカにとっては中国や北朝鮮への威嚇になる。そのためにますます執着するかもしれない。沖縄の問題は沖縄だけの問題ではなくて日本政府がしっかり取り上げて、それにまともなぶつかっていかなければ問題は解決しない。何も動かないのであれば日本の責任者を1人立てる。自分たちの国なのに自分たちが仕切らないなんて変な話だ。基地そのもの全てそのあたり日本人の総責任者を1人入れるような形にきなさい。日本政府が本当にまともなこれを受けとめて、ちゃんと国会で議論しないと、これは前に絶対進めない。自分の立場で世界情勢と沖縄とアメリカの基地に関して話をした。

- Q 今の世界は、経済力があって、軍事力があることが正しい世界になっているのではないかと非常に危惧している。アジア地区では中国が4カ所の海を埋め立ててミクロネシア、インドネシアまで4000メートルの滑走路をもう4つ今つくっている。そういう中で中国が本当に平和を求める

のであれば、なぜ海の中に4000メートルの滑走路を4カ所つくるのか。

A 中国政府の方々の意見や御意向を話したことがあるが、武器で世界を統一しようとか、自分たちがナンバーワンになろうとは思っていないのが事実。彼らが狙っているのは商業ベースで、人口が多いので何とか経済的に立ち上がって裕福にしていくというのも事実。ただ威嚇はあり得るが戦略的に戦争で武器を使ってどこかの国を攻める、突っ込んでいくということはないと思う。中国人というのはどちらかというと大体25年から50年見てやる人たち。言いたいことは戦略的に武器でというよりも商業ベースで経済的に発展していきたいというのが事実だと思う。だから今アメリカがナンバーワンであるが今度中国になるというのが気に入らないから、アメリカは何とか阻止しようとしている。

9 イタリア政府観光局

宿泊税導入及び税率の見直しによる観光への影響等について及び世界遺産等を活用した地域振興について概要説明を受け、質疑応答を行った

(1) 概要説明(マリア エレナ ロッシ マーケティング・プロモーション局長)

イタリア政府観光局はイタリアに多くの観光客をお迎えすることをスムーズに行うための機関である。我々の機関は世界に28カ所ポジションを持



っている。今年はイタリア政府観光局創立100周年であり、有名なダヴィンチ、今年は大イベント500年祭を迎えている。ダヴィンチ500年祭ということでイタリア各地で大イベントが行われる予定である。イタリアは毎年4580万人以上の観光客が来る。イタリア政府観光

局はイタリア20州と一緒に動いて観光情報を収集しており、その20州がここに集まって観光客をどうやって集客するかというストラテジーを組む部屋が皆さんがいるこの部屋である。そしてその観光客を集客するためにどういった価値を生み出すことができるかということもここで思案、思考し、方法を考える。観光客を一部の都市だけではなくてイタリア全土に満遍なく観光客を集客して、いい価値を生み出すことを目的として市町村、

大小一緒に取り組んでいる。例えば日本のようにいろいろな体験、文化の違い、そういったものの交流をどんどん行い、その文化の交流の中から価値を創造していくということが人間相互関係の中で重要な機関となっている。

(2) 質疑応答

Q イタリアには国内に4カ所ほどカジノがあると勉強してきたが、運営は国内企業がやっているのか、行政がやっているのか、あるいは外資ファンドがやっているのか教えていただきたい。

A カジノはイタリアに4カ所あり、それは国がやっているのではなくて全部州に任せているが、全て州が経営しているという意味ではなくて、州が許可を出しているということである。イタリア政府としてはアメリカのラスベガスなどと違い、賭博の収入を目的としていない。私営もあるし、州が民間に委託して経営を任せる場合もあるが、これは各州の許可のもと、各州の判断により遂行している。

Q イタリア政府観光局として、カジノを重要なコンテンツとしてはそんなに大きくは捉えていないということか。

A そこはターゲットにしていない。

Q 車やオートバイ、町じゅうにあふれていて活気があっていいなと思う反面、交通の利便性では課題にもなっているのかなと感じたが、交通政策について観光局はどのように考えているのか。

A エニット政府観光局自体、交通政策等は行っていないが、御存じのようにもっと観光客にとって交通も便利になるように地下鉄などが発展するはずだったが、歴史の深い町でここを掘れば何かが出てくるということで、いつも宝が地下から出てきて非常におくれている。地下鉄の交通開発もおくれているが、電気自動車や電気バイク、電気自転車など観光客に貸し出すシステムがあって、それが非常に今、役立っている。

Q 映画の誘致は、公道での撮影の可否も影響すると感じており、沖縄も年間何百というテレビ番組や映画やフィルムオフィスがあるものの、まだ十分ではない。例えばイタリアは世界的なロケ地で、いろいろなムービーやテレビ番組があるが、イタリアにもフィルムオフィスのようなものがあって、公道を撮影に提供するというようなことを積極的に行ってい

るのか。

A フィルムもやっており、許諾関係は各市が仕切っている。フィルムコネクションという、フィルムやテレビの特別なオフィスも構えられている。ローマだけではなくてトリノ、フィレンツも全部そのようなシステムに



なっていて、許諾を出して各局がそれをYouTubeに載せたりすることも可能である。

Q 例えばそれは遺産でもそうか。

A 世界遺産でも全部協力してやってくれる。100%全てその都市でその映画を撮る場合も最後まで、寝泊まりから優遇される。

Q 映画を観てそのロケ現場に行きたいという人たちは圧倒的に多いと思うが。

A そのとおりである。いいところだよと言ってメディアのメジャーな部分をうまくきちんと利用している。

Q 誘致する観光局として多くの方々に来てもらう仕事だと思うが、キャパシティの部分、インフラやホテル、水などいろいろ受け入れの限度があると思うがどうか。

A イタリアでツアーオペレーターをやるのではなくて各外国に旅行代理店があるので、各国のツアーオペレーションに全部任せている。インカミングの受けの旅行代理店があるのでそれはスムーズにしているはずである。驚くほど多くの方が来ても受入体制は今まで困ったことはない。インターネット、デジタル方式でグループなどで旅行代理店を使わないお客様が最近多い。インターネットを利用すればすぐ手配できるような形となっている。ソーシャルメディアのコミュニケーションでイタリアが今ナンバーワンで、そのコネクションは物すごく多い。

Q 世界遺産が世界で一番多い中で、維持する、管理するための予算は観光

局が確保しているのか。あと観光地の美観はどのように手を打っているのか。

A イタリアはユネスコに指定されている場所が53カ所あって、その場所に関

してはもちろんプロモーションして観光客を集客するが、修復などは全て文化庁が行っている。この間まで観光部門は文化庁と観光省にあったが、今は切り離されている。そういった国からの修復の資金などは全部文化庁仕切りで行っている。



Q 文化庁予算とのことだが、本来やるべきところをやっていないかたりすると、観光局からしっかりやってくれというような要望等を常に出しながらやっているのか。

A 世界遺産をプッシュしているのにもかかわらず、施設が閉まっていたり、修復で見られないというケースを避けるために、そのような入れるもの、入れないもの、開館・閉館などの情報をインターネットで全て一目瞭然で確認できるようになっているので、そういったトラブルも少ないので、これに関する意見を文化庁に対しては一切言わない。ニューテクノロジーのおかげでマーケティングも発展も物すごく、素早く手元に情報が届くようになった。そういったことでハイテクノロジーのおかげでどこが閉まって、どこが修復して、この作品が見られないということは一目瞭然でわかるようになっている。こちら個人の方には全ての情報を確実に伝えるように毎日準備している。

Q ローマの観光に関してヨーロッパ外の方々が非常に多いと思うが、例えばいろいろな言語、文化の違い等でトラブルとかもあると思うが、トラブルにはどのようなものが多いのか。解決法と対策をどのように行っているか。

A ここ50年の間にテクノロジーの発展とともにイタリアの観光客の内容も、種類も変わってきている。最初はイタリア人が当然多かったが、今、世界から多くの方々が観光に来ている。外国人観光客が多いところは、

タクシードライバーやレストラン、ホテルは外国語をしゃべれたり、表示する必要があると義務づけて、言葉を勉強させたり、文化も勉強させたりする都市もある。今はハイテクノロジーのおかげで翻訳機などあるのでトラブルというほど大きな問題はないが、幾らテクノロジーが発展しても幾ら建造物がきれいでも人間と人間のつながりは心と心から始まっている。人間が親切であって迎え入れる心があれば必ず観光客は戻ってきてくれるということが、観光客の受け入れでの一番の注意ポイントである。

Q ローマでのキャッシュレス化、QRコードなどの普及率はどのくらいか、今後どのように進めていくのか。

A キャッシュレスの普及は恐らくまだ多くない。そういった分野はイタリアはある意味でおそい。イタリアはどちらかというと家族的で人間対人間の接触が多いところであり、もちろんキャッシュカードやクレジットカードは支払のときに使えるが、まだキャッシュレスシステムまではとられていない。

Q 観光客が来る前の朝早くから、文化財を整理・清掃しているのは義務づけられているからなのか。また、業者などに委託をしているのか。

A 遺跡によって管轄が異なるので、市がやっているのか、毎日やっているのか、そのようなことは把握していない。その遺跡が文化庁管轄の場合は文化庁が、例えば市に管轄をおろしている場合は、市が掃除業者へ委託するなどのシステムは各遺跡に組み込まれている。例えばトレビの泉を修復したのはプライベートのスポンサーである。ケース・バイ・ケースだが、遺跡ごとに文化庁の管轄で振り分けられている。遺跡によってその責任の所在が異なっている。イタリアは既に世界遺産が多いと言われるが、実はまだまだ地下にいっぱい古代ローマ時代の遺跡が残っており、それを発掘して皆さんに披露するとなると莫大な発掘・修復作業の予算が必要となってしまうので、何回も発掘されたら埋めて、観光客の目に触れないようなことが多い。地上に引き出すよりも地中に置いておいたほうが保存ができるという考えである。

Q 文化交流の中から価値観を創造していくということで、文化交流面での観光はどのようになっているか。また、夜の観光について、沖縄では昼間の観光のほか夜の観光を充実させることによってリピート率を上げよ

うとしているが、ショーなど文化的な劇場を使った夜の観光に対してはどのように考えているか。

- A そのときのケース・バイ・ケースだが、ファミリー旅行なのか、若い人たちの旅行なのか、ターゲットとする観光客の構成によって旅行の内容も変わってくる。それらを把握した上で、ターゲットが何をやりたいか、何を探しているかなどのリクエストをこちらが見つけて、提供する。そういう形でないと当然満足させることはできないと思う。今、ターゲットのリクエストに対応していかなければ意味がない世界状況となっており、時間とそれからサービスなど何を提供できるかが肝心であり、それこそ10年後のイタリアを自分で想像しながら、その観光客の方々に提供して体験していただく。まず来ていろいろなことを体験することが重要だと思っている。そうは言ってもイタリアは観光で食べているので、来たらなるべくそのまま引っ張り続けるような形で長く滞在して、長く接触していただいてということもコースに考えて入れないとイタリアの観光収入にはならない。無駄のないようなことも考えながら、収入も考えながらコースとかイベントを全部組んでいく。

- Q 文化財に対する国民の意識について伺いたい。文化財を保存すべきだと言う人と壊すべきだと言う人といつも意見の対立があるが、イタリアではどうなのか。

- A イタリアもそれは大きな問題。発掘してしまえばお金がかかるし、と言って今度伏せて隠しておくとその間に泥棒にとられて、その間に世界のコレクターのところに遺跡物が回って、とんでもない金額がついているという状況がよくある。これは文化庁それからイタリア国政府において非常に重要な問題である。



- Q 国民の考え方、意識。開発が優先なのか、保存が優先なのか聞きたい。

- A イタリアは昔から歴史が深く、いろいろなものが発掘される状況に置か

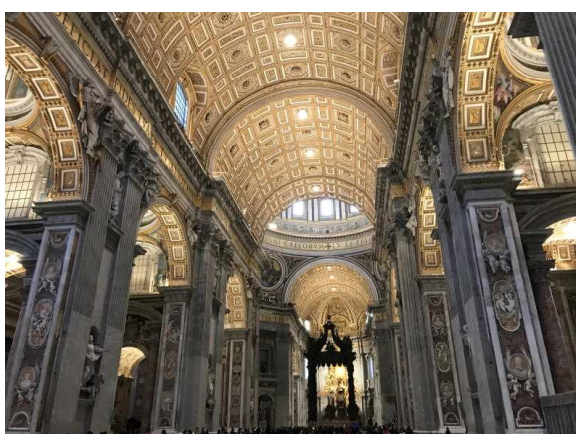
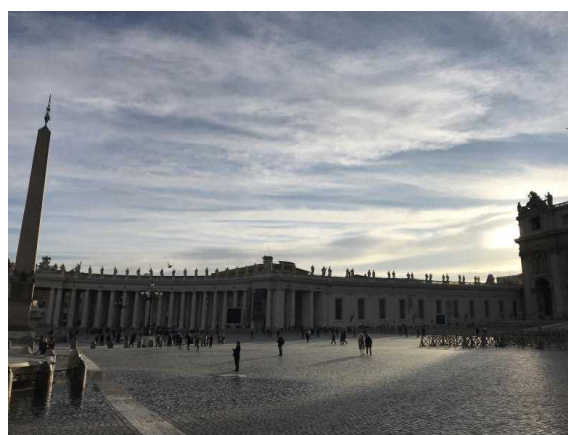
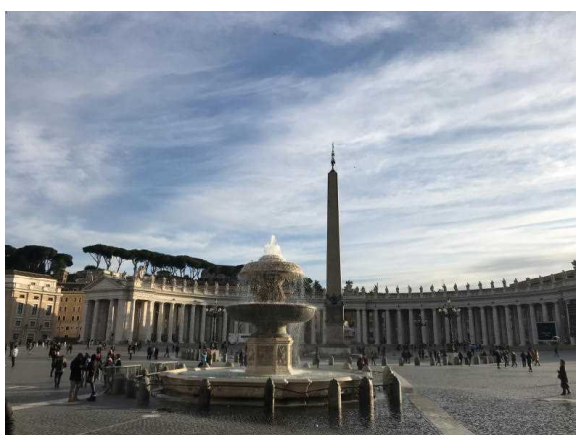
れているが、破壊して新しい物を建てるという国民意識がない。保存することがまず大事だと考える。なぜならばイタリア国民は、イタリアの産業全体の収入の80%である観光業で生計を立てており、遺跡などを保存したおかげで今の観光業が成り立っている。そういった意味で破壊するのではなくて保存することが大事だと考えている。確かにそのためにごらんのようにイタリアは交通機関などの発展が遅くなっている側面はある。

10 世界遺産群、歴史的建造物等視察
(世界遺産等を活用した地域振興について)
(1) コロッセオ





(2) バチカン市国



(現地視察終了)

11 参加委員の所管等について（別紙参照）

総務企画委員会 海外視察調査（ドイツ及びイタリア）
に係る委員の所感等について

参加委員（12人）

委員長	渡久地	修君
副委員長	新垣光	栄君
委員	又吉清	義君
〃	中川京	貴君
〃	仲田弘	毅君
〃	宮城一	郎君
〃	当山勝	利君
〃	仲宗根	悟君
〃	玉城	満君
〃	比嘉瑞	己君
〃	上原	章君
〃	當間盛	夫君

総務企画委員会 海外視察調査（ドイツ及びイタリア）
に係る委員の所感等について

会派名：日本共産党

氏名：渡久地 修

今回の県議会総務企画委員会のドイツ・イタリア視察は、地位協定問題、観光政策、公共交通、環境政策等で今後の進むべき方向を学んだ意義あるものでした。

ドイツでは、ラムシュタイン市長、州議会関係者と面談。市では、米軍機の騒音軽減委員会が設置され、基地反対の住民も参加しているとのことでした。

イタリアでは、元NATO第5戦術空軍司令官、元首相らと面談しました。元司令官は、「例えば沖縄でヘリコプターのドアが落下したが、ほかの国ではあり得ない。犯罪が起こっても日本の法律が適用されないというのはとんでもない。犯罪事件は、その国で裁かれるべきであって、誰も手が出せないのは完全に異常なことだ」、元首相は、「日本政府が沖縄の問題を取り上げていないのが一番の問題、日本政府はアメリカに言わなければならないことを言っていない」と語るなど、沖縄の米軍基地の異常さが改めて浮き彫りになりました。

また、米国に毅然として自国の主権を貫き通している姿が印象的でした。元司令官は、1998年に米軍機がロープウエーを切断して20人が死亡、米兵が無罪になった事件について、「おかしい、なぜ無罪になるんだ」と怒り、「低空飛行はイタリアの空ではさせない」と法律、協定を変え、「ここはイタリアの空だ、これは協議ではない、アメリカは言うことを聞かなければならないのだ」と迫って法律、協定改定を実現させた経緯を語っていました。両氏とも、米軍の行動は全てイタリアが把握し、許可がなければ何もできないのだとも語っていました。この事実は、逆に、日本政府が主権国家として米国に毅然として向き合っていけば、日米地位協定を改定し、日本の国内法を適用させ、沖縄の異常な基地の実態は変えられることを痛感しました。

「沖縄が道理を持って立ち上がれば変えることができる、今の世界状況は、俺のものだ、君のものだというそういう世界ではない」とのイタリア元首相の激励に感銘を受けました。両国のように、米軍にも国内法を適用させるために、諦めずに、国内世論、世界の世論に訴え続けることの重要性を認識させられました。

また、ドイツでは、フランクフルト市の公共交通政策を視察し地下鉄、バスにも乗車。市と市民が公共交通を大事にし、改札や運賃箱がないことには感心させられました。さらに、脱原発を目指して自然エネルギー政策を重視し、風力発電に力を入れていました。

イタリアでは、政府観光局長とも、観光と経済の課題について意見交換しましたが、

みずからの歴史と文化に誇りを持ち保全する姿勢に学ばされました。

今回、県議会の全会派から参加し、面談などを通して問題点などを共有できたことは、今後の県議会の地位協定改定の取り組み等に大きな力になると確信しています。

総務企画委員会 海外視察調査（ドイツ及びイタリア）
に係る委員の所感等について

会派名：おきなわ

氏名：新垣 光栄

私は、今回の視察・調査で、沖縄の抱える基地問題の解決のために尽力されている仲間のネットワーク拡大を実感し、沖縄県関係者の行動成果を目の当たりにした。

また、沖縄県の都市交通環境・土地利用の課題、世界水準の観光都市としての発展可能性をさらに、再認識した。

1 課題と目的

沖縄県において、米軍に起因する事件・事故が起きても沖縄の問題として扱われ、国民的な議論には至っていない現状がある。他国の地位協定に関して調査を行い、日米地位協定の問題点を私たち自身が明確に理解し、日米地位協定の抜本の見直しを発信していく、広げていくことを目的に調査を行った。

本県は日本で唯一鉄軌道のない都道府県であり、現在「県土の均衡ある発展」、「県民及び観光客の利便性の向上」、「交通渋滞緩和」等の現状を踏まえて、整備に向けて計画を策定中である。本県は車社会であることから公共交通の利用率の問題や採算性の問題、ルートの問題など課題がある。山積している課題を新たな沖縄県全体のゾーニング（土地利用計画）を沖縄県が主導的な立場で全庁一丸となって取り組む必要があるとの意向で視察・調査を行った。

2 視察・調査

今回の視察目的を踏まえて、日本と同じように米軍が駐留し、地位協定を締結している受入国であること。また、公共交通、持続可能な環境市街区、自治体主導の土地利用計画の最先端地域、世界有数の観光地などの条件を考慮して、ドイツ・イタリアを選定した。

1月21日 ドイツ（ラルフ ヘヒラー町長）、24日 イタリア（元首相、元NATO司令官）

1月22日 ドイツ フランクフルト市交通局（イカート氏）と駐留軍跡地の再開発と環境市街区等の視察、公共交通乗車体験、24日 在イタリア日本大使館（小野氏「・谷氏」、25日 イタリア政府観光局（マリア エレナ局長）

3 結果と考察

沖縄米軍基地の問題点を明確にして理解を広げるためには、共通認識を持つ関係者の沖縄招聘であり、現状を見てもらう必要があることを実感した。

日米地位協定第 27 条は「いずれの政府も、この協定のいずれの条についてもその改正をいつでも要請することができる。その場合には、両政府は、適当な経路を通じて交渉するものとする。」このような適当な協定に愚弄されている日本は属国かと思うほどである。ドイツ・イタリアの状況から、基地問題は日本政府の問題であり、政治家の決断で抜本的な改定ができることを再認識した。

沖縄県におけるアジア経済戦略構想に夢が持てないのはなぜか。モノ・情報・サービスが集まる沖縄、国内外から企業が集う沖縄、国内外から人が集う沖縄を実現するための、自治体主導の土地利用計画、持続可能な環境市街区、具体的な世界水準の地域ゾーニングが見えてこない。シンガポールでも 2 つの大きな土地利用プランがあり、今回のドイツでも F プラン B プランがある。住民には、50 年先 100 年先を見据えた具体的な自治体主導のビジョン計画が実感できている。

総務企画委員会 海外視察調査（ドイツ及びイタリア）
に係る委員の所感等について

会派名：沖縄・自民党

氏名：又吉 清義

1月21日、ハイデルベルクにおいて、返還後の環境市街地、土地利用についての視察跡地は住宅街として住民から非常に人気の高い地域として生まれ変わりつつ、工事そのものもまだまだ開発中の段階であった。その中において、町そのものに優しい住宅街のまちづくりである。

一点目に、住宅と道路を区切る塀のつくりは、住宅地の中にいる人が道行く市民と十分に確認し合える高さで制限される中、道行く人々から住む方々のプライベートを守ることに配慮し、また路上駐車がなくしっかり駐車場も地下に確保するなど計画されたまちづくりであった。

都市機能交通環境等について

市内の通し格安券を発行して利用者の便宜と収益を図り工夫と取り組みにおいては、無賃乗車を取り締まるための経費よりは、しないほうの維持管理が安くなり、むしろ利益率が上がるとの説明であった。確かに取り締まるための管理費と、無賃乗車のしっかりしたデータのもとでの判断には、我々も交通体系をいろいろな角度から見る必要がある。

22日ラムシュタイン＝ミーゼンバッハにおいて、「米軍と周辺自治体の関係、地位協定等について」市長との会合について

同じ米軍基地であるが、沖縄県とその運用形態が異なっていた。まず沖縄では米軍基地であれば戦闘機や、ヘリコプターをイメージするが、ここでは100%が輸送機であり、騒音については若干の違いがあった。しかし、時間外の離発着は厳しく守られており、時間外に関しては許可が必要であるとの説明であった。また、米軍の事件、事故に関しては、1960年代頃は、マナーの悪い米軍部隊も存在し、市民に迷惑をかけた事件、事故も発生したが、近年は米軍のマナーや人間性も向上し、発生率はゼロに近い状況に改善された。また、米軍に対しては、田舎の地方においては経済や就職等の問題等において歓迎の立場である。

23日ラインラント＝ブファルツ州において

「州における地位協定改定交渉の参画等について」

州がやる立場ではないし、国が責任を持って取り組むべき問題であると認識をしていると

24 日イタリアでの軍関係者との面談

「地域振興と国内外国軍との関係について」

元イタリア首相との面談において、国内の安全と、平和を守るための強い意志と妥協をしない外国軍について対等の立場の信念を感じた。

外国軍に対して対等に物が言える強い信念は、みずからの国はみずから守ることができる軍隊を国として確立されているからであり、日本みたいに米軍と、自衛隊が同じ立場にない状態では、やはりトーンダウンをしてしまうということである。地域協定改定の必要性は十分に認識すると同時に、早急な自国は自国で守ることができる国のあり方は必要不可欠であり、それができて初めて改定交渉の閉ざされている入り口をこじあけることにつながる。

最後に、元首相クラスでもアジアで軍事的に何が起きているのか、その環境については一切把握していない情報源にはびっくりした。もちろん、外国軍と日本が対等の立場でないことも知る由もないと感じた。

24 日～25 日行政関係者並びに軍関係者との意見交換

「地域振興と国内外国軍との関係について」

意見交換において、米軍とイタリア軍隊、NATO軍とは対等の位置関係が構築されているからこそ対等に発言並びに交渉が可能である。残念なことに日本社会においては、米軍と自衛隊とは対等な関係が構築されていない。基地の整理縮小に向け、基地から発生する問題を一日も早く解決するためには、米軍と自衛隊の立場が対等であるべきことが絶対条件である。国にはもっと努力を求めるべきである。

イタリア政府観光局

「宿泊税導入及び税率の見直しによる観光への影響等について及び世界遺産等を活用した地域振興について」

年々増加する観光客をよりスピーディーに安全に案内、喜んでいただくために、SNSを大いに活用したプログラムを組んでいる。

キャッシュレスについてはまだまだ検討はしていないとのこと、近年アジアからの観光団がふえ始めた。

世界遺産群、歴史的建造物等視察して

視察をして、遺産群の保全と視察に訪れる方々の安全と、しっかり見ていただくた

めの入場者数の制限、厳しいセキュリティーチェックがあった。

我が沖縄県においては上記のような対策、取り組みがある場所はなく、大事な祖先から受け継がれてきた文化、歴史がただ見せ物にされ、踏みにじられているのではないかと感じた。

大切な遺産物に対して箔をつけ早急にその対応を市町村任せにするのではなく、県も責任を持って対応をするべきである。そうすることにより大事な文化遺産は受け継がれ、今後も生かされていくものである。

総務企画委員会 海外視察調査（ドイツ及びイタリア）
に係る委員の所感等について

会派名：沖縄・自民党

氏名：中川 京貴

平成 31 年 1 月 20 日～27 日まで、ドイツとイタリアを視察した。

地位協定問題、公共交通、観光政策、風力発電など。

沖縄県では米軍人による事件・事故などを説明した。

第二次世界大戦の敗戦国で米軍が駐留している共通点がある。

イタリアでは、元北大西洋条約機構（NATO）第 5 戦術空軍司令官から説明を受けた。イタリアの元司令官は米軍の活動を 100%把握し許可を出さなければ米軍は何もできない、50%と 50%（フィフティ・フィフティ）であると。

海外の事例を参考に事実を積み重ね日米地位協定の不平等さを日米両政府に粘り強く訴えることが効果的と。また、元イタリア首相もイタリアで活動する限り米軍の言うとおりにさせないと語っていた。

ドイツでは、米空軍基地を抱えるラムシュタイン＝ミーゼンバッハ市でヘヒラー市長と会談した。

総務企画委員会 海外視察調査（ドイツ及びイタリア）
に係る委員の所感等について

会派名：沖縄・自民党

氏名：仲田 弘毅

1 ドイツ・イタリアにおける基地問題と地位協定について

第二次世界大戦の敗戦国となった、我が国とドイツ・イタリアにおける共有してきたあらゆる問題解決に向け、大いに参考になり勉強することとなった。

冷戦終了後、アメリカ軍やNATO軍の軍属・家族等の人口推移や直接的・間接的経済効果について、本県との関連が見えてくる。

また、本県の米軍基地から派生する航空機騒音に関して、ドイツ・イタリア基地においての訓練等は基本的に午前から午後の早い時間に限定され、離発着の時間や回数制限等も騒音軽減委員会やあらゆる協議会の中で提言され法律で取り決められている。

ドイツ・イタリアは、ともに地位協定の見直しの転機が、あらゆる事件・事故等にあってと言われており、中でもイタリア・トレンチーノ地方でのNATO軍基地から発進した航空機が低空飛行による墜落事故で 20 名の方が亡くなったことも地位協定見直しの大きなきっかけの一つである。

その中で、NATO軍基地はアメリカ軍を初め、スペイン、ノルウェー、ベルギー・フランス、イギリス等の 26 カ国が加盟し、基地の役割としてヨーロッパ全域の防空・情報を集中させ、ドイツ・イタリアの重要な位置づけである。NATO軍はアメリカ空軍の基地を部分的に借用している。

1960 年の新たな安全保障条約第 6 条に基づいて締結された日米地位協定が半世紀以上、運用改善はなされたものの抜本的な改正が望まれている。

- ①ドイツ・イタリア並の騒音軽減委員会の設置、地域住民の意見を反映する。
- ②米軍関係者の犯罪容疑者の起訴前の引き渡しを要求する。
- ③在日米軍基地に対する管理権を確立する。

- ④事故時の規制線内への立入権を確立する。
- ⑤日米合同委員会の協議内容の公表を求める。

以上のことを要望したい。

2 イタリア観光における世界遺産等を活用した観光振興について

世界遺産の67%が登録されているイタリア国は、まさに文化財の中に町があるという説明があり、感動的であった。

遺産登録された文化財の全てが国営で、文化庁によって管理運営されていて、国政の財源は観光関連産業に大きく依存している。

イタリア政府観光局の役割は世界28カ所の旅行代理店等の部署を通して観光客の誘客と「ダヴィンチ500年祭」等のイベント開催を行っている。結果的に年間、国全体で約6000万人以上の実績はすごい。我が国の昨年3100万人を考えると非常に多いと感じている。

カジノには政府観光局はほとんどノータッチで民間サイドの経営である。

残念ながら、歴史の町では交通体制の中で地下鉄の普及がおくれており、どのような埋蔵文化財が眠っているのかわからないというのが理由であるとのこと。反面、環境に優しい電気自動車や電動バイク・電気自転車等のニーズが高く開発が進められている。

観光は人的交流と文化の交流を果たすという考え方を訴えた説明者には賛同するものである。

総務企画委員会 海外視察調査（ドイツ及びイタリア）
に係る委員の所感等について

会派名：社民・社大・結連合

氏名：宮城 一郎

(1) ラムシュタイン＝ミーゼンバッハ _20190121

ラムシュタイン米空軍基地（兼NATO軍基地）の所在する自治体。対応いただいたのはラルフヘフラー市長、ライエス広報担当。

興味深かったのは「騒音軽減委員会」という仕組み。該当地域の首長、住民団体の代表、ドイツ連邦の航空管理部局、ドイツ空軍、州の代表などが参加している。

民間空港に義務づけられている組織と機能で、必ずしも軍用空港は義務づけされていないが、任意にもかかわらず設置され、また機能している点に感心した。

最近、沖縄県が提案したSACWOもこれに近い概念だと思うが、日米両政府ともに否定的なのは甚だ残念である。特定の地域住民の権利を侵害する軍の駐留に対し、ドイツでは地域住民の声を拾う仕組みが確立されているのに対し、日本では日本政府がそれを否定する外交の墮落を見た気がする。

(2) フランクフルト市役所・モビリティ交通プランニング課 _20190122

連邦鉄道、及び州鉄道以外のフランクフルト市の都市交通についてプランニングから運営まで手掛ける部署。対応いただいたのはイカート氏。

バス、トラム、鉄道、地下鉄、トラムトレイン（一部地下を走ったり、一部地上を走ったりする軌道。日比谷線と東横線のようなもの？）のトータルマネジメントしている。

定期は日本と異なり、特定の区間ではなく市内一円でどの路線でも使えるもので利便性が高い。また、一日乗車券も地下鉄、バス、トラムの単体型、統一型と豊富である。

驚いたのは、例えば鉄道の場合、改札機がなくキセルができる。これは、キセル率を統計としてデータ集積しており、駅の改札機の設備投資コストとどちらが費用対効果が高いか検証された上でこの制度となっている。現在のキセル率から想定される損害よりも、改札機投資コストのほうが大きいと判断している。

陸続きで、かつEU内の人への出入りが激しく、移民が多いモラルの中でこの制度は日本では考えられない。

また、実際にバスとトラムを乗継ぎ、ホテルまで帰り、市民の足としての役割を体験させていただいた。

(3) ハイデルベルク「駐留軍跡地開発／環境市街区」見学 _20190122

1930年代のドイツ軍駐屯地を、戦後アメリカ軍に接收されていたハイデルベルクの跡地利用計画を見学した。2016年という比較的近年に再開発が始まり、新しい住民が流入している。

まず、アメリカ軍からドイツ連邦不動産局、その後ハイデルベルク市、ハイデルベルク住宅公社に引き渡された。その後の流れは、まず最初に取りの権利があるのは自治体（ハイデルベルグ市）、その次に民間業者という優先順位に添って売却が進んでいく。

象徴的な開発エリアとしてバーンシュタッド（＝駅の町）という地域があり、駅の裏手にあった場所を開発したところからその名称の由来となっている。

この地域にはハイデルベルク大学というドイツで最初にできた大学があり、人口に占める研究職の割合が高くなっている。そういうこともあり大学以外の研究施設も多いことから木質バイオマスのエネルギーステーションの研究が進んでいて、再生可能エネルギーの活用が普及しているモデル地域となっている。

建物の熱交換機能を向上させ、電力による冷暖房器具を不要としたパッシブハウスの普及も進んでいる。

(4) ラインラント＝プファルツ州議会 _20190123

地方（州）議会と連邦議会、または連邦政府との権限、かかわり方について話を聞かせていただいた。対応いただいたのはラルフシュラーダー議会事務局広報担当。

連邦政府では与党のCDUが、州議会では野党となっている点について質問したところ、州知事が政治的に連邦政府にアンチな立場ではないのだが、税制や財政補助の仕組みで、地元への利益重視の結果、野党になっているパラドクスの状況があるとのこと。日本国内でも時折、政党を問わずオール与党な議会も見られたりする。（例えば福岡県議会など）

確かに町村議会では党色が見られない議会も多いが、州議会は日本では県議会に近いと思うので、党是や党則を度外視した議論はなかなか考えにくいと感じた。

外国軍の駐留や地位協定、時代時代の環境の変化などを質問する委員が多かったが、対応いただいた広報担当が基地問題は専門ではなかったため、ピントがずれたやりとりになった感がある。

(5) I C S A基金（諜報文化・戦略的分析基金） _20190124

元NATO第5戦術空軍司令官と面談。氏は1998年にイタリアで発生した、米軍機によるロープウェイ切断事故で20名が死亡した事件の際、NATO地位協定によって裁判権がアメリカにあったものに憤慨し、イタリアの司法で裁くこと、そしてイタ

リア国内での飛行訓練において低空飛行を禁じる規制をしいた。

当時のNATOの規則、条例・法令の納得できない部分、これを全て解約し、イタリア国内の空において低空飛行訓練は一切許さない、これは交渉・やりとりではなく強制するという手法を用いた。もちろんアメリカはOKしなかったが、我々イタリアの上空だから交渉話だと押し切ったとの経緯を説明いただいた。

およそ、現在の日本とアメリカの関係ではあり得ない話ではあるが、我が国の主権について考えれば、至極当然のことでもあると感じた。

また、日米合同委員会での議事が非公開となっている点については、公開された場合に国際世論に耐えられない内容が記載されていると考えられる。これらが公開されない、閲覧できない状態であるから手を出せないというものではなく、国際世論、国際法令に比較して、沖縄の現状が異常なものであることを示す資料をかき集めて、世に発信していくことはできるはずだとのアドバイスをいただいた。実践の価値を感じた意見だった。

(6) 外務省在伊日本大使館 _20190124

離島自治体を抱えるイタリアの離島振興について外務省駐伊日本大使館を訪ね、小野課長、谷書記官、西田政務官、諸川（役職不明）の計4名のスタッフに御対応いただいた。

離島に対する中央政府からの振興交付金について。イタリアは有人離島が約20島あるが、橋梁がかかっている島はない。したがって交通手段は船舶航路と航空航路ということになる。まず船舶航路、航空航路だが、これは自由市場で民間企業が（許認可制だと思うが）基本的に自由に参入している部分について交付金はない。中にはイタリア国内企業だけではなく、EU内企業も参入している。一方、運航をシェアしなければならぬケースや、生活路線だが不採算路線、繁閑格差が大きい路線などの場合、そのようなときは政府が運航会社と直接契約する、あるいはその州に交付金を交付するケースもある。

一部例外として、イタリア半島の先からシチリア島の間メッシーナ海峡というところがあるが、この区間のフェリーは鉄道車両を載せて渡ることができ、乗客は鉄道のまま会場を移動するシステムがある。（←これについて政府から補助があるのか言及していなかった。）

次に離島自治体が抱える問題として海洋漂着物についても大きな問題だが、基本的に海岸に漂着前の漂流物については政府の責任で、漂着後はその海岸線のある自治体が処理することとなっている。

イタリアは国内全ての自治体、及び港に対して漂着物の海洋投棄を制限するための処理計画の策定を義務づけている。ここに補助金が投下されているか不明だが、義務

づけている以上何らかの財政支援はあるのではないかと考える。

(7) 元イタリア首相_20190124

現役首相時代から米軍の日本駐留、そしてそれらの沖縄への集中に対して過重と考え、疑念を持っておられた。その解決の方法として、しきりに日本の政治が国を挙げてアメリカに証拠をそろえて（アジアの安定のために沖縄でなければならないという理由がないということ）国会で議論をし、沖縄と日本が一緒になってアメリカ政府に持ちかけていかなければならないと説いていた。

しかしながら、日本政府自体にその意欲が欠落していて、戦後ずーっとこの問題を放置していると外からハッキリと見えている。

まさに、ヤマトの国会議員が沖縄選出の国会議員の声を無視し、国会で問題として取り上げようとしない現状。国会で審議せず、閣議決定という行政処分だけで地方自治の声を圧殺している現状が、今、日本では多くの国民が鈍感になっているが、それが当たり前ではないことを元首相の言葉を聞くと再認識できた。

ヨーロッパにはNATOの基地がたくさんあるが、イタリアにあればイタリア人が、ドイツであればドイツ人が、その国の責任者がしっかりとアメリカに対等に話せるような形をとっているのに対し、基地のあり方の世界的なルールが日本、特に沖縄には適用されておらず、また日本のリーダーがそれを求めている、アメリカにわからせようとしない姿に違和感を感じているとのこと。

委員の中から中国の軍事的脅威についての問いに、現役時代から中国の政治家と語る機会も多かった元首相の私見では、現在の中国の最も強い意欲は経済的な優位性の獲得で、時折見せる軍事的主張は全て経済的利益のためのものだと見ている。軍事力を行使してどこかの国を攻める、突っ込んでいくことは中国にとっても利益はなく、経済的利益獲得のためのツールだと見た方がよいとの分析をしていた。

(8) イタリア政府観光局 _20190125

対応いただいたのはマリア・エレナ・ロッシ マーケティング・プロモーション局長。

世界遺産が世界一多いイタリアではあるが、文化遺産を管轄しているのは文化省、観光は観光局と完全に切り分けて行政運営している。

有名なコロッセオ等の文化遺産も、その多くは観光客の拝観料・入場料だが、観光局はタッチできない。文化省がフェアを決め、国の財源とし、その他財源と共に国政運営、自治体運営に落ちていっている。観光局への交付もあくまでその中のワンノブゼムでしかない。観光の特定財源ではなく、国家を支える財源といえる。

私からは観光税のことも聞いたかったのだが、前述のとおり観光局のmatterではな

いため割愛した。かわって、イタリア観光におけるカジノの役割、位置づけを聞いた。

カジノはイタリアには4カ所あるが、国は関与しておらず州に任せている。州営という意味ではなく、州が許可を出し、民営、あるいは州が民間企業に委託しているとのこと。政府として賭博の収入源は狙っていないので、全て州の財源に落ちている。

イタリア政府としてはカジノを観光の重要なコンテンツとしては全くと言っていいほど重要視していないとの回答であった。

イタリアは全国的に文化遺産を観光の主要コンテンツに据えているので、当たり前といえば当たり前。一方、日本は京都や奈良、東北の一部などの文化を売りにしたエリア、北海道や中日本、九州など自然を売りにしたエリア、東京や神奈川、大阪などアーバンツーリズムを売りにしたエリアなど、同じ国内でも多様性に富んでいる。沖縄も独自の文化を売りにし、また業界もそのような意識で育んできたので、イタリア同様カジノをコンテンツに加える必要性は全くないと考える。他の都道府県が取り入れるのはその地域の判断であろう。

総務企画委員会 海外視察調査（ドイツ及びイタリア）
に係る委員の所感等について

会派名：社民・社大・結連合

氏名：当山 勝利

今年地位協定や基地の返還跡地利用、環境都市、LRT を含む公共交通、再生可能エネルギー施設（風力発電群）、観光行政などの調査を行うために1月20日から27日までの日程でドイツ、イタリアへ視察した。

以下、基地に関する事項や地位協定についてまとめる。

ドイツではゼムバッハ空軍飛行場跡地利用の状況、ラムシュタイン米空軍基地が存在するラムシュタイン＝ミーゼンバッハのケヒラー市長やラインラント＝プファルツ州議会との意見交換を行った。

ラルフヘヒラー市長との意見交換で、米軍人は1960年代ごろ基地外で事件を起こしていたが、今は少なくなり礼儀正しくなったこと、ゼムバッハ空軍飛行場跡地は全て返還されたわけではなく汚染された土地は返還されていないこと、病院や学校の上空は飛ばないように飛行ルートが設定されている。さらに、騒音低減委員会が該当区域の首長、市民代表、航空監督などで組織されており、年二、三回程度開かれている。夜10時から朝6時まででは静穏時間として軍がその時間に訓練をする場合、事前に連絡し許可を得なければならないが、その委員会ではなぜ飛んだかなどの質問や、騒音を軽減していくための話し合いがなされている。本委員会は義務ではなく任意でつくられており、騒音軽減など一定の成果をおさめていた。

ラインラント＝プファルツ州議会との意見交換では、冷戦時代は訓練が多く騒音被害で悩まされていたが、冷戦が終結しドイツ国内に25万人いた米軍人が3.5万人に、ラインラント＝プファルツ州に7万人いた米軍人も1.7万人に減った。今、米軍人が引き揚げた基地の跡地利用が大きな課題となっている。地位協定の改定の話し合いに州は余り関与せず、国主導で行われたことがわかった。

イタリアでは、元NATO軍司令官、元首相と面談した。

元司令官は基地の問題、法律の問題、事件事故が解決しないという現状はどこか法的な欠陥がある。法を改定しなければならない。米軍人が罪を犯しても日本の法律で裁かれないことは世界の法律上あり得ない、日米地位協定にそのような事項が入っていること自体が問題で治外法権となっている。米軍はどここの国でも他国に裁かれたくない。しかし、それは世界常識としておかしいと強く語っていた。

また、元首相は沖縄の米軍基地に対して、簡単に解決できない。日本政府が本気で取り組まなければならない。しかし、日本政府の沖縄に対する対応は昔のままである

ように見える。(つまり進んでいない) 沖縄県民がまとまっていけば道理があるほうが強い。普天間基地もそのままになっている。沖縄だけの問題ではない。世界が普天間基地の問題を知っている。国会は動くべきだが何も変わっていない。普天間基地があれば防衛上安全か検証しなければならないが、日本政府は基地があるから安全であるという検証を怠っている。NATO基地の保持や動かし方はその国つまりイタリアならイタリアの責任者が入り、仕切っている。しかし、日本はそうになっていない。世界の常識が、日本並びに沖縄にない。などそのほかにも多くの有益な情報をいただいた。

以上のことから、NATO 軍が使用する基地であってもその基地の責任者は自国民であることや民間人が入って騒音に対する意見を述べて低減に寄与していること、そして地位協定の改定は国が積極的に改善のための努力をすべきこと、さらに自国の法律で裁くことができない状況は世界の非常識であり変えなければならないことなど多くのアドバイスと意見をいただいた。

早速、平成 31 年 2 月定例会の代表質問で一部取り上げた。今後さらに調査し、地位協定の改定や沖縄の基地負担軽減に向けて議会活動に役立てる。

また、ドイツの公共交通における運賃設定や都市と郊外の公共交通網は現在沖縄で検討されている鉄軌道とフィーダー交通を考える上で参考となり、イタリア国内の各地域が連携して観光客を地域に分散させる努力をしている観光行政も、沖縄の離島観光を考える上で参考となった。

総務企画委員会 海外視察調査（ドイツ及びイタリア）
に係る委員の所感等について

会派名：社民・社大・結連合

氏名：仲宗根 悟

ラムシュタイン＝ミーゼンバッハ市役所

「地域振興と国内外軍との関係等について」

シュテファン・ライエス氏（広報担当）より説明を受ける。

人口 7,766 人（2017/12/31 現在）

町の面積の 3 分の 1、1,400 ヘクタールが基地に（エアベース、ラムシュタイン）

この自治体にとっての米軍基地、外国軍基地のメリットとデメリットは、

デメリット

① 3 分の 1 の土地がとられていること。②騒音問題。③交通問題

メリット

① 経済効果、②雇用効果

※この町は特に産業もないので基地への依存度は高いとのこと。

飛行回数上限 39,600 回（実際の使用は半数）騒音問題に対して、騒音軽減委員会があり年に 2 回から 3 回開かれている。

平時は、夜 10 時から翌朝 6 時まで飛行禁止、例外的に飛ぶことがある。そういうときは、その委員会の中でどういった理由で飛んだのか質問をしたりできる仕組みがある。委員会の構成メンバー、当該区域の首長、騒音問題に対して活動を行っている住民代表が参加している。

環境問題に対して、ドイツでは禁止されているが米軍は使っている薬品的なものがある。土壌、地下水汚染、自治体はその問題を抱えている。

基地内は米軍が管理し調査の義務を負う。基地外は自治体が地下水をチェックする。

地位協定の改定について

過去 3 度変えている、その時代その時代の社会的な関心の高まりを背景に少しずつ変わってきた。それは政治主導による改定。

穀倉地帯に立つウィンドパーク（発電用風車）の見学

「再生可能エネルギーの活用について」

山々はなく見渡す限り平原地帯が続く地形の中に風力を利用しておびただしい数の発電用風車が設置されている。この土地形状ならではの風力エネルギーの活用である。スケールの大きさに圧倒された。

ハイデルベルク

「駐留軍跡地再開発、環境市街区等について」

古城や旧市街地は中世のたたずまいを今に残す観光都市である。旧市街地の建物は9割以上が文化財に指定されている。住宅やオフィス、商業ビル、幼稚園に至るまでパッシブルハウス基準で建築するなど環境都市であることやバイオ技術を形成するなど、ハイテク産業都市であること。コンパクトシティーの概念を取り入れるなど、多様な政策により形成されており本県の基地の跡利用等に参考できる事例がある。

フランクフルト

「都市交通環境等について」

フランクフルトは昔から主要な交通路の結節点、ドイツの金融の中心であり、ヨーロッパ、EUの中心、EUの中央銀行もある。スカンジナビア、イタリアまで鉄道がつながり北海につながる主要な幹線鉄道もある。鉄道のみならずアウトバーンで有名な高速道路が隣国や国内中心街へのアクセス道路としてよく整備されている。市内では車を使わない公共交通の利用で快適な都市空間の交通移動システムの構築が進んでいる。路線バス、地下鉄、トラムが一つのチケットで乗車でき、実際に乗車体験をした。本県の都市交通のあり方がどうあるべきか、大いに学ぶことができた。

ラインラント＝プファルツ州議会

「地域振興と国内外国軍との関係等について」

人口 400 万人（最多、1,600 万人・・・中間くらいの規模）

産業：農業が盛ん（ブドウ畑）

戦後ドイツを占領・統治したのはアメリカ、フランス、ソ連、イギリスの4カ国、一番苛酷だったのはソ連に占領された旧東ドイツ、この州はフランスの管轄区域になったがフランス軍の食糧事情はよくなかった。アメリカ軍の占領地は食糧事情もよかったので子供達もそこへ送った。占領地の中でアメリカ軍の占領地で暮らすのが一番よかった。アメリカ軍の占領を好意的に受け入れた歴史的背景がある。1990年代からはアメリカ軍の駐留は市民にとって負担であった。騒音の問題、ジェット戦闘機の低空飛行などが非常にひどかった。当時はアメリカ軍 25 万人が現在では3万 5000 人、当時は経済的には重要な部分が大きかった。冷戦後の引き揚げた跡地をどう利用するか大きな課題、大きな都市は住宅地としての活用が容易で余り問題にはならない。問題

は大都市以外のところ。そもそも産業がないところの課題が大きく、基地外のホテル、飲食店、小売店もなくなった。ボン補足協定の改定に関してはいろいろな事故もあり70名くらいが亡くなっている。アメリカ軍から派生する問題は考えなければならないが、1990年代に入って冷戦構造の終結が一番大きく変えた要因だということ。

イタリア

元イタリア空軍参謀総長・元NATO軍第5空軍司令官

「地域振興と国内外国軍との関係等について」

日米地位協定の改定に関して昨年8月に全国知事会が初めて政府に提言したことの報告について、元NATO空軍司令官は「初めは日本本土は沖縄の問題だと言って地方の問題として扱っていたのを本格的に道を拓き始めたのですね」と喜んでおられた。

「これは単に武力を使わずに一步前進して平和に向かったということは僕自身誇りに思いますが、その一步を少しずつ前に進んでいけばこれは絶対に不可能ではないと確信している」重要なことは、今までの証拠書類を見つけることによって公に権利があるときちんとした人権の主張できるということで、法的なことやイタリアなどいろいろなところで事件があった場合こういうふうになったという証拠書類を収集し、そろえて提出すればこれは法的にも公的にも完全な事実があるということになるのでいい証拠になる、それが必要だと僕は思っている。

「地理的に沖縄の位置は中国、北朝鮮の脅威に備えるために米軍基地が必要だ」とする論にどのように評価しますか？

「世界状況でトランプ大統領が不安定、特に極東アジアの方が不安定である、どこがいい、悪いということが決めにくい状況になっている。ひっくり返していくと別に沖縄である必要はない、沖縄が一番有利な位置ではない」との答えには、元軍人のNATO空軍司令官としての視点は説得力のあるものと感じた。

沖縄の異常さ、特にひどいと感じることは？

「犯罪が起こって日本の国の法律が採用されないということとはとんでもない。これは問題だ。犯罪事件はその国で裁かれるはずであって、誰も手が出せないのは完全に異常なことだ。普通そんなことは常識、世界の法律ではあり得ないことである。本当にそうだとしたらサインした書類があるはずだ。日米地位協定にそんなことが書かれているのか疑問だ。今の沖縄のあり方というのはあり得ない。絶対に改良しなければならない。人権、人命の問題なのであれば特にその場所で解決しなければおかしい」主権にかかわる問題と特に力説したように伺えた。

在イタリア日本大使館

「イタリアの概況（離島振興）について」

公使参事官 佐藤仁美氏 経済班 小野課長、谷書記官、西田政務官

それぞれより政治と経済概況等、イタリアにおける離島の課題、地域振興、外国人労働者の受け入れ制度等、の説明を受け観光や経済状況、失業率、難民問題等、意見を交わした。

元イタリア首相

「地域振興と国内外軍等について」

沖縄の基地が過重な負担であると同時に日米地位協定によって日本の法律が米軍の事件・事故、犯罪に及ばないという問題点があり、そこを改善したい。イタリアでこれまで首相たちが頑張ってきた対等・平等な関係を沖縄にも適用できるかを御教示願いたい。

もちろん簡単なことではない、中心の日本の政治が国を挙げてアメリカに証拠を取ってそこで質疑、会議をして決めていく形が一番理想である。沖縄の問題を東京で、要するに日本国が取り上げてそれを国会に持ち上げて、そしてその国会で上がったものをアメリカとの接点にしてそれをアメリカの議会に一緒にかけて変えていくという・・。沖縄の問題だけでなく国会に持ち上げてそれを押していかないとなかなか、国を挙げてやってもらわないといけない。私は戦後 60 年近く、日本の沖縄に対しての対応は変わってないような、何かで表明する文書とかそういうのはあるかもしれないけれども、現実的にはなかなか動いてないような気がする。

沖縄にこの基地がどうしてもなければならぬという理由は見えない。日本を守るというのであればグアム島からでも守れる。地理的に戦争の戦略的に言ったら別に沖縄である必要はないのである。日本政府は沖縄がいろいろな問題で困っているということはわかっているはずだ。人口が少なく何%だということでも黙って見ぬふりをしている部分があると思う。日本政府はその問題をきちんと受けとめてアメリカにオファーしなければ変わらない。

アメリカは中国や北朝鮮が日本に攻めてくるということを問題提起して基地を置いて守ってあげているということをやっているかもしれないが、何十年もたって昔と今は全く違う関係性が生まれてきている。日本と中国の関係を見ても非常によい友好関係、信頼関係が生まれ、商業ベース、コンベンションベースで日本と中国と韓国が一举にすばらしい建物をつくってそこで3カ国がビジネスを一緒にやっていくという話が出ている。今私が述べたことが既成事実となればアメリカにこのようになっているので引き揚げてくださると言いやすい形になる。

そのほかにも中国の南沙諸島の埋め立て 4000mの滑走路建設は商業ベースで人口が多いから何とか裕福にしていこうとしているのも事実である。さらに北朝鮮の拉致問題も拉致した女性を「大変失礼しました、お返しします」と言う日本はなぜ女性

を返したのか、この裏では彼らは何かを企てているのだろう、ことをまともに受けられない。自分の立場の名誉とか失敗を気にしてまともに受けられない。お返ししてくれるならありがたいで終わりである。さすがに首相経験者で北朝鮮とも友好関係にあっているいろいろな情報交換ができるようで、また各国の状況をよく把握され経験に裏打ちされた興味深い話を聞かせていただいた。

イタリア政府観光局（マリア エレナ ロッシ マーケティング・プロモーション局長）
「宿泊税導入及び税率の見直しによる観光への影響について及び世界遺産を活用した地域振興について」

世界一世界遺産の多い、世界遺産の 67%をイタリアがユネスコから世界遺産と登録されている。イタリアの収入は、ほとんどが観光である。世界ナンバーワンの観光地と知られている。年間外国人入域数 5,300 万人（2016 年）

カジノについてお聞きしたい。

国内のカジノは 4 カ所で、国がやっているのではなく全部州に任せている。

州が経営しているという意味ではなく許可を出している。

私営の形が多い。州が民間に委託して経営を委託して経営を任せる場合もある。

イタリア政府的にアメリカのラスベガスとか違って賭博の収入を狙っていない。

イタリア政府としてカジノを重要なコンテンツとしてはそんなに大きくとらえてないという観点か。

全然そこはターゲットにしない。

交通政策に関しては

歴史の町なので交通も観光客が便利のように地下鉄などの発展するはずであったが、ここを掘れば何かが出てくるということで非常におくれている状況。

電気自動車、電機バイク、電動自転車とか観光客に貸し出すシステムがあって非常に役立っている。

映画やテレビのロケ地としての活用状況は

ローマ、各イタリア全部、許諾は市が仕切っている。フィルムコネクションというフィルムとかテレビの特別なオフィスも構えている。全部そのようなシステムになっていて許諾を出している。

遺産の維持管理に関することを聞きたい。

イタリアはユネスコに指定されている場所が 53 カ所あって、修復の補助は全て文化庁でやる。

そのほかにキャッシュレスの対応や外国人観光客の対応で言語の勉強をタクシー、ホテル、レストランへ義務づけていることやハイテクノロジーの活用状況等があり、中でもハイテクノロジーのおかげで翻訳機から何かからあるので、大きな問題はないが、

テクノロジーが発展しても、幾ら建物がきれいでも人間と人間のつながりは心と心から始まっています。だから自分、人間が親切であってウェルカムをしてくれれば必ず観光客は戻ってきてくれる。これが観光客の受け入れに対する私の一番の注意ポイントである。と満面の笑顔で応えたのが沖縄のセールスポイントと共通していて印象的であった。

世界遺産群、歴史建造物等視察

「世界遺産を活用した地域振興について」

寒風の中ではあったが、歴史の重量感あれる世界遺産群、最古のロマンを今に伝える堂々たる姿は世界中の人々を寄せつける。町の至るところで今なお遺跡が発掘される。土を掘れば何かしらのいにしえのメッセージがまさに聖地である。

総務企画委員会 海外視察調査（ドイツ及びイタリア）
に係る委員の所感等について

会派名：おきなわ

氏名：玉城 満

ドイツハイデルベルクの駐留軍跡地はほとんど国有地であり再開発の早急性はなく沖縄の現状とは異質なものであった。

軍用地を抱えるラムシュタインは夜間飛行や騒音問題もほとんどなくボン補足協定及び国内法の適用で軍人・軍属もよき隣人として市民生活を送っている。沖縄とは大違いと言わざるを得ない。

フランクフルトの都市交通は料金は発生するが、改札口がなく市民の良心に委ねることでコストを削減するというユニークな政策であった。

イタリアローマは世界屈指の観光地で文化・芸術・世界遺産と観光の絶妙なコンビネーションが魅力であった。

基地問題では元NATO軍司令官や元イタリア首相の講話が今回の視察の目玉である。米国に対する一歩も引かないという果敢な姿勢、地位協定や国内法適用までの政治家としての役割、米国に物が言えない日本政府に対する叱責。沖縄の基地事情もほとんど把握しており、頭が下がる思いと世界に発信する意味で心強い支援者を得たという実感であった。

とにもかくにも日本においても地位協定の改定はもちろん国内法の適用は当たり前の主張であり、ドイツ・イタリアの現状を見てもわかるように、事件・事故は激変すると考える。

総務企画委員会 海外視察調査（ドイツ及びイタリア）
に係る委員の所感等について

会派名：日本共産党

氏名：比嘉 瑞己

沖縄では米軍基地あるがゆえの事件・事故が後を絶たず、県民生活及び人権、命までも危険にさらされ続けている。その大きな要因に、在日米軍に特権が与えられている日米地協定の問題がある。今回視察調査をした、ドイツ・イタリア両国とも共通していたのは「国内法の適用」が保障されているという、主権国家として当然の権利が行使されていることであった。

ラムシュタイン＝ミューゼンバッハ（ドイツ）においては、米軍機の騒音問題について、「騒音軽減委員会」が設置されていた。委員会の構成では、ドイツ連邦の航空管理の代表、ドイツ空軍代表、州代表、該当区域の首長を初め、騒音に対して抗議活動をしている住民代表も選ばれている。米軍機が時間外訓練をした場合には、その理由や軽減のための話し合いが行われているとのことだった。また、米軍機の離発着回数については、ドイツの法律で上限が定められているとの報告があった。上限3万9600回に対して、約3万回の離発着の実績となっていた。飛行制限の回数については10年に一度、見直しがされるのだが、その際に基礎資料となるのは「騒音軽減委員会」での議論となるため、委員会の設置は自治体にとって有益であるとのことだった。

イタリアでは元NATO空軍司令官と会談を行った。印象的だったのは、イタリアはアメリカと友好関係にあるが、「50%対50%の対等関係である、互いに尊重しあう関係」だと強調していたことだった。20人の犠牲者が出た米軍機事故のときも、NATOの規則、条例、法令を調べ上げ、アメリカの低空飛行を認めさせないように法改正をした（トリカルコ法）。アメリカは了解しない様子だったが、「これは交渉ではない、イタリアの上空のことだからアメリカは従うべきだ」と、毅然と法改正を行ったとのことだった。その結果、事故があった地域では低空飛行はなくなったとの報告だった。氏が強調していたのは「書類証拠を揃えて交渉すること」だった。NATOの規則や条例を参考に、日本もアメリカに公の書類証拠で、改善を迫るべきだと指摘していた。

私は、日本では地位協定のもとに日米合同委員会があり、日米合同委員会での合意事項が未公開の上、国内法よりも上位にある問題点を紹介した。氏は「未公開文書を暴露するよりも、より強い法律文書を見せて迫る方法が必要」と指摘した。

今回の視察調査では、「騒音軽減委員会の設置」や「NATO規則等の他協定の比較をもった米軍との交渉」など、具体的な事例を学ぶことができた。県政課題の解決に向けて生かしていきたい。いずれにしても、日本政府が主権国家として、アメリカ政府に毅然とした態度をとれるかが問われている。国民世論を広げるためにも奮闘したい。

総務企画委員会 海外視察調査（ドイツ及びイタリア）
にかかる委員の所感等について

会派名：公明党

氏名：上原 章

ドイツ・イタリアの米軍との地位協定について

1. 両国は駐留軍の航空機や米軍機の事故をきっかけに国民世論が高まり、地位協定の改定や新たな協定の締結が進んだ。そして、自国の国内法や規則を米軍に適用させている。
2. 軍関係者や行政・住民の代表者等が参加し、地元自治体に騒音軽減委員会や地域委員会を設置。定期的に地域の苦情や要望に対応している。
3. 地位協定の改定について、ドイツ・ラムシュタイン＝ミーゼンバッハ ラルフ・ヘヒラー市長の「時代時代の社会的関心の高まりと上からの政治主導による改定が大きい」、ラルフ・シュラーダー州議会事務局広報の「1990年代に入ってから冷戦構造の終結が状況を一番大きく変えた要因」との発言は印象的だった。
4. ドイツ・イタリアは独自の軍隊を持ち、NATO軍の枠組みの中で、米軍と相対している。NATOでの重さというのは昔に比べて1990年代から重みを増している。
5. 今回の視察は、締結から一度も改定されない日米地位協定の課題、両国との違いを学ぶことができました。今後の議会活動・地位協定の抜本的改定につなげてまいりたい。

ドイツ

1. フランクフルト市の都市交通環境、鉄道・地下鉄・バス・路面電車（トラム）等を視察。日本で唯一鉄軌道がない本県にとって交通渋滞の解消、公共交通の充実が重要課題であり、交通インフラの整備、定期やグループ割引等利用料金の採算性など参考になった。
2. ハイテンブルク市の駐留軍（米軍）返還用地の跡地利用を視察。環境汚染やまちづくり計画・推進状況を学ぶ。

イタリア

1. 政府観光局にて「世界遺産等を活用した地域振興等」について学ぶ。
2. 日本大使館訪問。イタリアの離島振興、外国人労働者受入れ制度について学ぶ。

○今回の視察は、沖縄が抱えるさまざまな課題に直結する内容となり、今後の議会活動に大変に参考になりました。課題解決に全力で生かしてまいります。

総務企画委員会 海外視察調査（ドイツ及びイタリア）
に係る委員の所感等について

会派名：維新の会

氏名：當間 盛夫

基地問題、返還跡地対策、再生エネルギー促進、交通政策等の視察でドイツ及びイタリアを視察した。どの分野においても政治が方向性を示すことが大切であることはどこの国においても重要であるが、今回の視察で改めて日本なのか我々沖縄の政治の問題なのか方向性を示すことへの弱さを感じました。

まずは基地問題から、結論から申し上げますと日本とヨーロッパの現在置かれている安全保障環境の違いはあり、冷戦を終えたNATO軍と米軍の展開がヨーロッパではなく中東やアフリカにシフトしていること。NATO軍の中で米軍が存在しておりドイツもイタリアも国軍で海外派兵もあることで日本とは違う米軍への姿勢の違いがあると感じる。米軍においての世界戦略の対象がロシアではなく中国である背景に関係するとの指摘でした。

ドイツでは、法律で年間の離発着が3万9600回の上限があり、現在は上限の半数2万回であること、10年ごとに改正があることは興味深い。

米軍基地のメリットとデメリットでは、経済効果や雇用等でメリットのほうが大きいとのこと。沖縄の米軍基地への被害意識、過重な負担などがアメリカ政府なのか米軍なのかドイツとの対応の違いはある。一方で返還跡地利用はそれほどの活用ではないようであり土地が余っているのか狭隘な沖縄との違いなのか、国有地である割には返還活用の計画はおくれている。

イタリアにおいての元NATO軍司令官と元首相との意見交換には、自国での権限のあり方、アメリカのわがままにさせないという強さを感じました。

問題解決でも、公的な事実の証拠書類の収集が必要であり、トランプ大統領はきょう言ったことがあしたは違う。皆不信感があり、信頼はない。世界で大きな視点は中国とアメリカの関係が、日本の存在の重要性が増していること。しかし、日本はそのことでアメリカに利用されている。日本は新たな条約や法令をひける時代が来ている。日本の法律、日本の存在、国民の存在をクリアにする条約を結ばないと彼らに利用される。また、原発事故の問題は伏せるのではなく問題意識を持って対応しなければならない。アメリカとの連立は50%50%の友情関係の連立、100%うのみにしないお互いに尊敬しながらやっていくことの重要性の話は印象的でした。

元首相とは、北朝鮮も中国にしても危険性は薄らいでいるとのこと、日本と中国の関係もこの10年で信頼関係が生まれている。それらを考えると狭いところに米軍基地

をたくさん置く必要は既がない。一緒にやろうというのであれば日本側の責任の仕切り置かなければ意味がない。イタリアにも米軍基地がたくさんありますが彼らに勝手なことはやらせません、イタリアの国ですから。日本の首相に伝えたいですね。

トランプ大統領の話では、彼は流れ星と例え、自分たちがつくったものを壊し始めている。次の大統領選挙では女性候補が上がり引きおろす。世界3位の経済大国の日本には使命があり責任がある。未開発国がまだまだ多い、持続する世界をよい方向に行くことを願う。と締めてくれました。感謝です。

次にドイツの交通政策ですが、改札がないことや法律で公共交通に対する予算を国や州で90%の拠出をすることなど日本との違いは鮮明で大胆である。

都市計画の中で交通ということは重要な要素であり経済補助としての交通、環境に配慮した公共交通のあり方、市民の健康を守るため、具体的には自転車道の整備や自動車にかわる環境により負担のかからない交通の形を求める時代になっている。

地方では高速、町の中では低速で走る「カールスルーエモデル」のシステムの導入で経済環境での税収や人口の増加など効率的と実証されています。沖縄でもカールスルーエシステムは参考になり、ヨーロッパでも注目されている。政治が政策的に行う公共交通の重要性は予算においても日本との違いがある。

最後にイタリアでの観光政策であります。長い歴史の中での観光行政や町全体での観光客に対するおもてなしはローマの遺跡だけではなく「人と人とのつながりを大切に作る観光」のあり方を見習うことができるものでした。ホテルにしてもレストランの対応やショップの店員の接客の仕方などやはり国際観光都市のありようです。

残念なのは交通渋滞ですね。遺跡が数多くあるので地下鉄工事にしても遺跡の発掘と計画が合わないことがあり工事ありきではなく「遺跡ありき」の政策は観光産業の持続的発展の観点からも大切ですね。ほかの地方都市にも行きたくなるものがあります。

経済的状況はイタリアでも厳しいものがあると思いますが、遺跡や歴史に対する誇りと気構え「人と人とのつながりを大切に作る観光」を肌で感じることができました。