

**2月9日**

9時 ホテル出発

サンパウロ市郊外にあるピラシカバ市へ向かう。さすがに、昨夜の疲れのせいか、移動中のバスの中は、皆熟睡。

11時 フルラン・バイオエタノール工場着

州立サンパウロ大学バイオエネルギー研究所サポートセンター、ネウソン・セラ氏と合流。

1月～2月は雨季のためさとうきびの収穫をしておらず、精製工場も稼働していないとのことで工場見学を断念し、セラ氏の案内でさとうきび畑で簡単なレクチャーを受ける。



広大なさとうきび農場で燃料用さとうきびの説明を受ける

11時30分 州立サンパウロ大学訪問

農学部教授のジョゼー・オクダヴィオ・ブリート氏、セラ氏とブリート氏からバイオエタノールの生産工程などについて説明を受ける。 **サンパウロ大学農学部**

さとうきびからのバイオエタノール燃料の精製について現在、さとうきび生産の55%が燃料用で45%が食料用。燃料用のさとうきびは、基本的に砕いてしぼる。約75%が水分で、これがエタノールの原料となる。

14%の繊維質と11%の葉がしぼりかすとして残るが、このバガスと呼ばれるしぼりかすは、燃料効率がよく、火力発電に再利用



されている。

また、紙などに精製して再利用することも出来るが、ブラジルではすべてを火力発電に再利用している。

つまり、さとうきびは、燃料化しても捨てる場所がないのが魅力である。

1月～2月は雨季のため、刈り取りをしない。水を多く含みすぎると糖度が低下して、良質なものにならない。したがって、刈り取りは3月～12月に行う。ネギと同じように根の部分さえ残しておけば、大体6回～7回くらいは再び生育する。成長するのに約1年かかるが、一定のサイクルが確立されれば、メンテナンスもいらずコストパフォーマンスも安くあがる。



ブリー教授の説明



バイオエタノールの精製過程をビデオで学習

最近では、外国資本が投資するため、牛を飼っている牧場農家がさとうきび農家に変わってきている。えさ代や牛の管理に比べて、さとうきびのほうが楽で金になるからだそうである。その影響で、ブラジルの中南部を中心に月に1カ所の割合で精製工場が建設されている。

アメリカなどでは、とうもろこしエタノールが主流となっているが、さとうきびエタノールは、ディーゼル用の軽油としても使えるので価値が高い。2007年度の実績としては、ブラジル国内で180億リットル生産した。150億リットルは国内消費で30億リットルは輸出した。

現在、ブラジル国内で生産されている車両のうち85%がフレックス車と呼ばれるガソリンとアルコールの併用エンジンである。2003年にフォルクスワーゲンとフィアットが生産を開始し、2006年にホンダのフィットとシビック、トヨタのカローラにフレックス車両が導入された。

ガソリンスタンドでアルコールを選択すれば、100%エタノール。ガソリンを選択しても、100%ガソリンではなく25%はエタノールが混合されている。

ただ難点は、アルコール燃料を給油した場合は、ガソリンに比べて燃費が悪く、7割程度しか走行できない。したがって、給油時の価格を見てどちらが得かをユーザーが選択することとなるため、どこのガソリンスタンドでもそれぞれの販売価格を明示することが義務付けられている。



ガソリンスタンドにはこのような価格表示

さとうきびについては、気候条件が限られており、ブラジルでも中南部でしか生育環境が整わず場所が限られることが、燃料化に向けた大きなハードルとなっている。

アメリカでは、フロリダ州とカリフォルニア州でしか許可されていない。

現在日本でも、宮古島などで試験的にバイオエタノールの普及に向けた取り組みが行なわれているが、自動車メーカーの供給体制や給油所となるガソリンスタンドの整備の問題もあり、難航している。

自動車燃料として考えるのであれば、資源のない日本にとっては、現在普及しているハイブリッド車や電気自動車のようなものの方がいいのかもしれない。

各議員、様々な角度から熱心に質問したため、当初の予定を大幅にオーバーしてしまう。

バイオエタノールについては別添資料参照

14時 サンパウロ大学出発

一路、サンパウロ市内に戻る

昼食時間を取る間もなく移動したため、本日は昼食抜き!!

17時 サンパウロ州立チエテエコロジー公園訪問

ブラジル、日本、移住者協会主催で移民100周年事業として展開されている「21世

紀の森づくり」に参加。全伯植樹キャンペーンの一環として公園内に設けられた「日伯・友情の森」に記念植樹。



「日伯・友情の森」に記念植樹

この用地は、移住者協会が 100 周年を記念して植樹を進めて整備しようという目的で州政府から買収したもので、荒廃していた公園の一部を関係者が植樹できるように耕作したということ。

姉妹都市委員会やなにわ会の皆様のご協力で、視察団のメンバー 1 人ずつ記念植樹をさせていただきました。何年か経って、この木が大きく成長し、名実ともに友情の森として整備されることを祈っている。

18 時 視察終了 ホテルへ

## 2月10日（日）

10 時 ホテル出発

11 時 イビラブエラ公園着

在伯大阪なにわ会 下平尾会長の案内で、公園内にある「開拓先没者慰霊碑」を参拝し、献花する。



開拓先没者慰霊碑

この慰霊碑は、1975 年田中角栄首相が訪伯し、建立したものである。地下には、仏壇の設えがあり、ブラジルで亡くなった移民の方々が祀られており、きちんと管理さ

れている。現在は、移民二世や三世が中心となっているが、在伯日系人の絆を象徴する施設であるとの説明を受ける。

田中角栄元首相の名前が…



裏側の地下階段を下りると



仏壇が祀られている

11時30分 隣接する日本館を視察

この日本館は、1954年、サンパウロ市創立400年祭の折に開設されたイビラプエラ公園内に日本政府とブラジル日系人社会との共同事業として建てられたもので、州・市が、特別に公園内用地の専有を認める許可を出してこの地を提供したとのこと。

様式は純日本建築で、桂離宮を真似て創られており、材料などすべて日本から調達し、宮大工も日本から呼び寄せたということです。

日本庭園を思わせる園内には、皇室関係者や訪伯した歴代首相の記念植樹や石碑が残されており、先程の慰霊碑同様、移民した日系人の心の拠り所となっているとの説

明を受けた。



日本館の全景



30年前、皇太子殿下（現今上天皇陛下）の  
ご来伯を記念して…



園内を視察

13時 日伯なにわ会館訪問

在伯大阪なにわ会主催の歓迎昼食会

なにわ会館に到着すると、約150名の会員の皆さんの盛大な拍手で迎えられ圧倒される。

この会館は、1982年初代下平尾数行会長を中心に会員同士の交流スペースとして建設されたもので地上3階、地下1階の建物。小学校の講堂より狭いものの、あまりに

も立派なつくりには驚かされた。



下平尾哲男会長の歓迎のあいさつに続いて、なにわ会の役員を紹介。そして私から視察団のメンバー紹介とおもてなしに対する感謝のあいさつを申し述べた。



下平尾会長とガッチリ握手

このあと、記念品の交換などセレモニーが終わると、講堂の隣のレセプションルームに移動しての歓迎昼食会。

わざわざ私達のために来賓席のような設えをして下さっていたのだが、少しでも多くの会員さんとの交流を図りたいとの思いから、一昨日同様、各テーブルに1人ずつ団員を振り分け着席する。こうすることで、1人でも多くの会員さんとの交流が図れる。案の定、各テーブルでは、それぞれの団員が出身地にまつわる話や移民の苦労などテーブル毎に盛り上がり、途中からは、皆、他の会員さんとの語らいを求めてテーブルを渡り歩きながら、いろんな会員さんとの交流を深めていたのが印象的だった。

私も、各テーブルの様子をうかがいながら、多くの会員さんと交流を深めた。その中で、戦前に移民して、ブラジルに生まれたという日系2世の年配の男性が「地球の裏側の異国の地で、同じ日本人が頑張っているということをどれだけの人が知ってくれているのか。皆さんが、こうしてブラジルへ来てくれるのは、田舎の友人がわざわざ訪ねてきてくれるような思いで、とても嬉しい。私達は、日本に行きたくても費用

や時間の問題などで行くことができません。私もそんなに長生きはできないし、今年の100周年で多くの日本人との出会いを楽しみにしています。私達にも、日本人の血が流れており、その事を忘れたことはありません。今日、こういう機会を作ってくれてありがとう。」と、目に涙を浮かべながら、手を握りしめて、望郷の想いを話して下さいました。



各テーブルで交流を  
深める視察団の面々



私達も、今回の視察でこれだけの歓迎を受けるなんて夢にも思っていなかっただけに、在伯日系人の熱い思いをしっかりと受けとめて、市民にも理解される、さらなる交流支援に取り組んでいただくよう、平松市長をはじめ関係局に働きかけていかなければと思った。



交流会を終えて

15時 雪だるま祭り会場（在伯北海道会館）

在伯北海道協会主催の雪だるま祭りを視察した。



北海道からクール便で空輸された雪を積み上げ、大きな雪だるまが展示されている。

サンパウロでは、冬でも雪が降る事はなく、初めて雪にふれる人も多く、大勢の人出で、大盛況だった。会場では、今回の企画に協力した、北海道安平町の職員も来ていて、かき氷なども振舞われていた。



かき氷コーナーは長蛇の列



この子たちは日系4世



本物の雪だるまです



日系人だけでなく現地の人も大喜び



北海道協会の木下会長を囲んで

北海道協会は、なにわ会に次ぐ邦人組織で、なにわ会同様、自前の5階建ての会館を建設しており、今回はその北海道会館で開催された。講堂では、民謡大会が開催され、約300人の人がぎっしりと席を埋めて、手拍子をしながら、日本の歌に聞き入っていた。屋外では、雪だるまの展示の他、かき氷のサービスや北海道名物の即席ラーメンなども販売されており、まるで北海道物産展のような感じだった。



講堂では民謡大会も開催



なつかしい日本の歌に聞き入る日系人



即売コーナーも大盛況



北海道といえば、やっぱりラーメン

## 16時 ブラジル日本移民史料館を視察

リベルダーヂ地区（東洋人街）にあるブラジル日本移民史料館を訪問。

昔は、日本人街として栄えたが、その後、中国人や韓国人が増えてきたため、東洋人街と呼ばれるようになった。現在では、中国系の人達が半数以上を占めており、中国人街と呼んでも間違いではないとのこと。

日本人がオーナーの9階建てのビルの7階から9階が史料館となっている。1階は、武道場となっており、空手や柔道等の稽古場として貸し出されている。中間フロアは、日系関連企業のオフィスになっているとのこと。

史料館は有料施設だが、1908年からの移民の歴史が時間の経過とともにわかりやすく展示されている。当時のブラジルでの生活の様子などを再現した家屋や、渡航船のミニチュア模型をはじめ、当時の様子を収めた貴重なフィルムなども見ることができ、言葉では語ることはできない移民生活の苦勞を知ることができる。

事前の勉強会で、移民の歴史については一応学習してきたつもりだったが、現地の人と触れ合い、苦勞話を聞き、そしてこの史料館で証拠品の数々を見せられると100年の歴史の中には、筆舌に尽くし難い苦勞があったのだと改めて感じさせられた。

また、その当時からの関連の書物の販売コーナーや、ブラジルで活躍したサッカーの三浦カズ選手のユニフォームなども展示されている。

## 17時 大阪橋を視察

1969年に姉妹都市として大阪市長、サンパウロ市長が提携調印したことを記念して、翌年の1970年に大阪橋と命名され、銘板が取り付けられる。

その後、大阪にちなんで、大鳥居も設置される。全長約100メートル、両サイドに歩道のある立派な橋で、東洋人街を象徴する橋である。

なにわ会の下平尾会長からは、来年の 40 周年を機に、老朽化している橋の欄干の改修をお願いされた。帰国して、平松市長に相談してみよう。



大阪橋の欄干に設置された銘板



大阪橋の大鳥居をバックに

18時 視察終了

## 2月11日(月)

今日は建国記念日。そして視察の最終日。

7時 ホテル出発、サンパウロ空港へ

10時10分 JT3007便で空路クリチバへ

11時10分 クリチバ空港着

元クリチバ市環境局長の中村ひとし氏の出迎えを受ける。今日一日、中村氏の案内で、クリチバ市を視察することになっている。

<中村ひとし氏について>

1994年	島根県生まれ
1969年	大阪府立大学農学部卒業
1970年	ブラジル・パラナ州に移住 クリチバ市役所に勤める 様々な環境問題に取り組み、新たな環境施策を提案する。
1989年～1994年	レルネル市長の3期目に市環境局長に任命される

1995年～2000年	レルネル市長がパラナ州知事に転身したことに伴い、パラナ州の環境庁長官、水資源庁長官などを歴任
2000年	退官
現在	環境市民大学に籍を置き、環境対策について様々な研究、提言を行っている。

クリチバ市は、兵庫県姫路市と姉妹都市である。

パラナ州内においては、州内の各市が、西宮市、加古川市、淡路市と姉妹都市を提携している。

クリチバ市の人口は、約180万人。大都市であるにもかかわらず、貧しい大都市の代表格である。それだけ貧困層を多く抱えている。

パラナ州全体で日系人は約15万人、クリチバ市は約3～4万人。

ここを流れるイグアス川は、900キロ離れたイグアスの滝まで続いている。クリチバ市民にとって、このイグアス川が命綱で、水の供給はもちろん、800キロ上流のダムから水力発電によって電力も供給されている。車道の中央分離帯を利用して高压電線を敷き、歩道には家庭用電線をはりめぐらせて電力を供給している。

クリチバ市では、今日から学校。2月11日から新学期が始まる。

- ・ 2月中旬～7月中旬が前期
- ・ 7月中旬～8月末が冬休み
- ・ 9月1日～12月初旬が後期
- ・ 12月初旬～2月中旬が夏休み

クリチバ市の教育環境は、決して整っているとは言えない。

学校の数が足りないため、午前クラスと午後クラスに分けて対応している。ただでさえ休みが多いうえに学校不足のため、半日しか授業を受けることができず、世界的にみても学力水準は低い。

私立の学校は熱心に取り組んでいるため、公私間格差はかなりのレベル差となっている。ただ、私立に通えるのは、一部の富裕層に限られており、これは180万市民を抱える大都市での大きな政策課題である。

12時 クリチバ市幹部との歓迎昼食会

中村氏の取り計らいで実現した。

<出席者>

市長官房長官	ルイ・キヨシ・ハラ氏
環境局長	ジョセー・アントニオ・アンドレゲット氏
都市交通公社総裁	パウロ・アフォンソ・シミッチ氏



ハラ官房長官、アンドレゲット環境局長を交えての歓迎昼食会

懇談の中で、現在、市長が進めている住宅施策について意見交換をする。

市内周辺部に、マンションを中心とした宅地開発を進め、市民の生活環境改善に力を入れており、それに伴う道路整備やバスロケーションシステムをはじめ、生活ゴミの処理問題など様々な分野で、中村氏の指導をいただいているとのこと。

一昔前のニュータウン開発のような手法で事業が進められており、徐々にではあるが、市民の生活向上の意識が変わってきている。市長としては、100万人都市のプライドとして、将来的に地下鉄整備の夢をもっているが、予算的になかなか実現できないとのことであった。

また、環境問題については、大阪市とクリチバ市の間で行ってきた環境保全技術交流協定についての意見交換を行った。



上着を脱いで意見交換

この協定は、1994年（平成6年）に当時クリチバ市の環境局長であった中村氏が中心となり大阪市に働きかけ締結された。主に、環境教育施策、公害・大気汚染対策、都市緑化等の項目について、担当職員の相互交換研修をはじめ、技術交流を目的としたもので、第一次協定（1994～96）、第二次協定（1996～98）と更新してきたが、1998年以降、交流が途絶えている。

中村氏からも、上下水道事業に関する環境プログラムでの技術協力の申し出があったが、この種の政治課題に対する平松新市長の真意が見えないため即答を避け、帰国後、市長に伝えると返答する。

JICA等の国際協力プログラムを利用して、交流が再開されるような運びにされれば、今回の視察の意義も増してくると思うのだが・・・。

13時45分 在クリチバ日本総領事館表敬訪問

佐藤宗一総領事からクリチバ市、パラナ州の概要について説明聴取。

クリチバの総領事館は、ブラジル国内で最新の領事館。開設されて、20年余りしか経っていない。

現在、パラナ州を含めてクリチバ市に進出している日本企業は、デンソー、ニッサン、古川電工、倉敷ボーセキのほか自動車部品のカヤバ、生糸のフジムラ製紙などがあり、丸紅もイグアスコヒーで活躍している。パラナ州の産業的には、日本向けに鶏肉を輸出している。こちらの鶏肉は鳥インフルエンザがない。



政府の経済協力としては、「草の根資金無償協力」がある。NGO等の団体に対して、



佐藤領事のブリーフィング

の発給や身分保証を行っており、この制度を利用して日本で働いている人は多い。

ハード面での支援策として 1000 万円以内のプロジェクト支援を行っている。

主な支援事業としては、病院に対して医療機器の購入資金、学校保健所などには施設建設、改修費等を支援しており、技術修得に関わるパン職員の養成など職業訓練も対象としている。

このほか、日本への出稼ぎ支援として、日系人を対象に孫まで日本で働くことのできる査証



佐藤領事を囲んで

佐藤領事との懇談中、ブラジリアの日本大使館の島内大使からサンパウロで同行した酒井書記官の御礼の電話が入る。本来であれば、大使自ら同行したかったが、所用で申し訳ないとのことで、6月の100周年での再訪をお待ちしていますとの有り難い言葉をいただく。



ブリーフィング中に島内大使からの電話

14時30分 クリチバ市役所表敬訪問

当初予定していたクリチバ市長のカルロス・アルベルト・ヒシャ市長との面会が、急な公務が入ったとのことでキャンセルとなったため、交通公社幹部からクリチバ市のバスシステム等、都市交通施策について説明聴取する。

都市交通公社 総裁 パウロ・アフォンソ・シミッチ氏

〃 交通部管理室長 ダニエウ・コスタ氏

クリチバ市には鉄道がないため、市民の移動手段はバスかタクシー。いかにバスを効率的に運行させるかという課題に対して様々な工夫をする。

<工夫>

- ①バス専用レーンを設ける
- ②車両連結したバスを導入し、輸送力をUP
- ③一方通行路を交互に整備することで、右左折に伴う渋滞や交差点内の混乱を避ける
- ④バスの運行システムは、すべて都市交通公社（URBS）が管理して民間バス会社に委託する



URBS シミッチ総裁の説明

これら4つの工夫を軸に、効率的なバスロケーションシステムを構築。チューブバスは、広域的なエリアをカバーする路線バスで、地域を巡回する一般路線バスを組み合わせることで効率化を図る。

市内7カ所のターミナル駅を結ぶチューブバス（広域型）とそのターミナル駅を起点とする一般路線バス（地域型）を組み合わせ、バスロケーションシステムが成り立っている。わかりやすく言えば、大阪市の路線バスと赤バスをうまく組み合わせたシステムであると考えると理解しやすいかも。

運賃は市内同一運賃制で、1回乗れば何回乗り換えても降りるまで同じ運賃となっている。

チューブバスから一般路線バス、路線バスから路線バス等の乗り換えについては、乗客の利便性を考え、ターミナル駅でしか乗り換えることができない。逆に言えば、ターミナル駅以外では、他の路線と接続していないので乗り換えようとしても無理。

これらのロケーションシステムによるチューブバス方式は、クリチバ市で考案されたが、現在ではアメリカのボストン市やコロンビアのボコダ市で導入されている。

#### ○バス事業の経営について

工夫④に示したように、クリチバ市のバス事業については、クリチバ市、都市交通公社（URBS）、民間バス会社の三者がそれぞれ分業して成り立っている。

それぞれの役割分担については、

- ①クリチバ市が、バス専用レーンの整備とバス停の建設を担当する。
- ②URBSは、ダイヤの作成、運行管理、料金管理を行い、民間バスとの委託契約も担当する。
- ③民間バス会社は、バス車両の購入と運転手を雇用し、URBSの定めたダイヤに従ってバスを走らせる。

以上の役割分担を三者がそれぞれの責任で全うすれば、経費の削減と効率的な運行が実現するのである。

URBSは、現在10社と運行契約を結んでいる。各バス会社は、乗客の数に関係なく運行キロ数に応じてURBSからお金をもらう。運賃収入は、すべてURBSが回収し管理する。

65歳以上、身体障害者、5歳までの子供は無料だが、大阪市のように一般会計からの繰り入れ等はなく、現在は運賃収入の約15%がそれらの費用に充てられている。

1974年にURBSが現在のロケーションシステムを考案するまでは、各バス会社が

独自にバスを運行しており、競合路線があったりして煩雑な運行となっていた。

ただクリチバ市として、これまでにバスを走らせたことはなく、実質的には、URBSが民間のバス会社を取りまとめ、クリチバ市にその対応を求めたことから、現在のシステムが確立したと言える。

現在、クリチバ市内で、バス事業を営もうとすれば、URBSのシステムの中に入らなければ運行できない。従って、バス会社が独自で路線を運行しようとしても、一切認められないことになっている。

大阪市の場合、公営企業法等関係法令の制約もあり、クリチバ市のような運営は難しいとは思いますが、経費節減だけの管理委託に走るのではなく、乗客の利便性等を考慮した運行システムの構築を求めていると感じた。

また、各ターミナル駅には、広大な駐車場が併設されており、自家用車をここに停めて、バス利用させるよう誘導策も講じられており、クリチバ版パーク・アンド・ライドと言えよう。マイカーの市内流入抑制を目的としたものだが、ガソリン代の省エネ効果についてもPRされており、これらの市の啓発活動もバス利用を促進する後ろ盾となっている。

15時30分 クリチバ市役所出発

移動中、チューブ型バスステーション、バス専用レーン、ニュータウン構想に基づく土地利用計画が進められているシチズンシップ・ストリート等、車窓から視察する。



チューブ型バスステーション

16時30分 ヴィラ・ヴェルジ第1地区にある環境寺子屋を訪問

この地域は、もともと未開発の用地にホームレス等が住みつき、勝手に家を建てたりして不法占拠状態が続いており、完全にスラム化した地域となっている。薬物依存

や売春をはじめ、犯罪多発地区でもあり、子供たちも秩序のない環境で、自然と犯罪に手を染めるのである。

これら子供の健全育成に取り組む為に設置されたのが環境寺子屋である。

地区内に住む5歳～12歳の子供たちを対象に、寺子屋のような施設を設置し、読み書きやお絵かき、サッカーをはじめ環境教育等を指導している。

スラムの子供たちを集めるため、給食も提供し、「ここへ行けばご飯が食べられる」という意識をもたせて、そこで年齢に応じた教育を行う。このことにより、争いの絶えなかった子供たちに連帯感が生まれ、協調することを学び、年下や幼い子に対する思いやりも芽生えてくるのである。



環境寺子屋の看板



環境寺子屋の全景

この施策の主要プログラムは環境教育で、ここでは「ごみ買いプログラム」や「緑の交換プログラム」を実施している。地区内のごみを一般ごみと資源ごみに分別して野菜などと交換するプログラムが行われており、「ごみを集めれば野菜がもらえる」と啓発することで、「美化に対する意識」、「リサイクルに対する意識」を植え付け、「働けば物が手に入る」ということ事を実践させるのである。



この子供たちの健全育成を目指して…

また、子供同士の競争心をあおることで一層の効果が期待でき、実際、寺子屋を設置した地区においては犯罪が激減している。現在これらの不法占拠地区は市内に78ヶ所あり、寺子屋が設置されているのは34ヶ所となっている。

寺子屋設置については、地区によって様々な対応が求められるが、多くの場合、その地区の指導的立場にある親分と交流し、不法占拠を黙認するかわりに地区内の取りまとめを依頼し、寺子屋設置の協議を行うのである。

私たちが視察したこの環境寺子屋は 1990 年に設置され、当初は 300 人が通っており、物事を教えるといったレベルではなく、ご飯を食べに来るだけの子供も少なくなったとのことである。現在は 130 人。この寺子屋を卒業して、今では社会に出て真面目に働いている子もいて、中には教員として寺子屋で指導者として活躍している者もいるとのこと。



環境寺子屋内で説明聴取

当初の予定では、緑の交換プログラムの様子も視察する予定だったが、時間が間に合わず見ることはできなかった。

慌ただしいクリチバでの日帰り視察ではあったが、充実した視察であったと思う。

今日一日、お付き合いをいただいた中村氏に心からの感謝を申し上げます。

17 時 30 分 視察終了 クリチバ空港へ

19 時 25 分 クリチバ空港発 サンパウロ空港へ

23 時 55 分 サンパウロ空港発 (J L 047 便) 一路成田空港へ

## 視察を終えて

今回の視察報告を作成するにあたり、自分なりに団長の責任としてすべての行程をつまびらかに公開し、そこでの様子を正直に記録として残しておくことに重点を置いた。

出発前から様々な形で注目され、再開第一弾の海外出張だけに、自分なりにプレッシャーを感じていたのも偽らざる気持ちである。

しかしながら、6泊10日というハードなスケジュールにもかかわらず、団員の協力もあり、事故やトラブルもなく所期の目的を達成し、帰国できたと思っている。

様々な資料も添付させていただき、かなりのボリュームになったが、議会を代表して、また市民を代表して派遣されたことを考えれば、この報告書を読んで現地の様子が理解されないことには意味がないと考えたからである。

今回の視察を通して、見たり聞いたりして学んだことは、しっかりと今後の議員活動の中で生かしていかなければならないと考えている。

特に、人的交流を柱に視察を行い、多くの課題も持ち帰ってきているが、早速4月25日にサンパウロ市から答礼の意味を込めて、国際局長をはじめとする訪日団が来阪し、都市間交流を始め今後の政策課題の解消に向けた動きがあったことは、特筆すべきことであると思う。

なかでも、本市のごみ焼却工場を視察した際は、「今後、サンパウロでも焼却処分を含めた対応を検討していきたい。」と話されたことは、今後の都市間協力のテーマとして一層の交流進展が期待される。

財政難だから国際交流を疎かにしてよいというのはナンセンスで、都市間交流を活発に展開する中で、お互いの情報を交換しながら切磋琢磨し、それぞれの政策課題の解消に向けた取り組みをすることこそが、大都市としての大阪市のポテンシャルを高めることにつながるのではないかと思う。

今回の視察で、多くの人と出会い、意見交換する機会をもてたことは、議会のみならず大阪市の財産であり、今後の国際交流の礎となると信じている。

最後に、今回の視察にあたり、外務省北米1課、中南米課をはじめ各大使館や領事館など多くの方々のお力添えをいただいたおかげで、充実した視察を実施することができたと思っている。

ここに改めて感謝の意を表します。本当にありがとうございました。

## 今後の課題

今回新たな制度の中で海外視察を実施させていただいたが、様々な問題点や課題が明らかになったので、次回以降の検討課題として対応を協議していただきたく気づいた点を記しておきます。

### ①共通経費のあり方について

今回、公明党及び共産党が不参加で、民主党からの参加者も2名だったため、8名の議員で出張した（本来、全員が参加していれば21名）。

海外出張に際しては、通訳、現地ガイド、借り上げバス代等が共通経費として必要となるが、参加議員で平等に負担することとなっている。旅費の上限は1人120万円と定められていることから、今回、この共通経費の負担が大きくなったことは言うまでもない。参加人数によって予算の制約を受けたりすることで視察に影響がないとも言えないので、今後は、参加人数に関係なく視察できるよう共通経費のあり方を見直す必要があると思う。

### ②添乗員の同行について

実施要綱によれば、添乗員の同行については共通経費から除外されており、同行させる場合は参加議員の負担となっている。

今回、団員の了解を得て添乗員を同行させたが、飛行機の乗り継ぎやポーターへの手配をはじめホテルでの対応など、同行添乗員の有難さを改めて感じた次第である。特に、空港等で飛行機の遅れや機材の変更、発着ゲートの変更、それに伴う荷物の積み替えなど何かとバタバタしたこともあり、大変助かった。

現在の空港警備は航空券を持った人でないと中に入れないので、現地ガイドでは役に立たず、その点でも同行添乗員は必要と考える。

今回の行程が、当初の予定通り荷物の遅配等もなく支障なく視察できたのも、同行添乗員の様々な手配のおかげである。外国の場合、頻繁に欠航便が出ることもあり、代替便の手配や荷物の確認などトラブルを最小限に抑えるためには必要であると考えるので、今後の課題として検討願いたい。

### ③濃密な視察にするために

今回は8名での視察であったためさほど感じなかったが、全員参加となれば、15名

～20名の議員が出張することになる。皆が皆、同一行動で同じ人からの説明を同じように聴取して見聞を広めることも重要であると思うが、限られた期間を有効に使うため、1泊～2泊程度の分派視察も提案しておきたいと思う。

つまり、視察団を2班ないし3班に分けて視察場所を増やして行動することによって、視察テーマや現地での交流の輪が広がるのではないかと考える。

実際、今回の視察でも、ゴミの埋め立て地を見て、ガスの再利用のプラント見学をしたいという声もあったので、分派視察についても柔軟に対応できるような検討を進めていただきたい。