

平成28年度

愛知県議会海外調査団報告書

～ 欧 州 ～

英国のEU離脱による影響、クルーズ船誘致、
自動走行実証実験、ラグビーワールドカップ2015
イングランド大会の開催状況、公共交通システム、
大規模展示場等

平成29年3月

はじめに

私たち、平成 28 年度愛知県議会海外調査団（欧州）8 名は、平成 28 年 10 月 30 日（日）から 11 月 6 日（日）までの 8 日間、今日の県政重要課題であるクルーズ船誘致、自動走行実証実験、ラグビーワールドカップ 2015 イングランド大会の開催状況、公共交通システム、大規模展示場等について調査を行うため、英国及びドイツを訪問いたしました。

本県は、トヨタ自動車に代表される自動車関連産業を始めとする製造業を中心に、世界に誇る産業集積地としての地位を確立しておりますが、自動車産業の一大集積地であることを活かし、企業、大学、行政が一体となった自動走行の実証実験を推進しております。また 2015 年を「あいち観光元年」とし、イベント・コンベンションの誘致・開催や戦略的な観光振興の取組を進めていくことで、2020 年度の東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催と、その先にある 2026 年アジア競技大会の開催や 2027 年度のリニア中央新幹線の開業の効果を最大限に取り込み、国内外から人を惹きつける魅力ある大都市圏を形成すべく、様々な取組を進めております。その取組の一環として、クルーズ船の誘致促進や「MICE・スポーツ大会を通じた誘客推進」として大規模展示場の整備等のプロジェクトが進められているとともに、2019 年に開催予定のラグビーワールドカップ日本大会では、本県の豊田市も開催都市となることが決定し、大会の成功に向けて、準備が着実に進められているところであります。

また、今回の訪問先である英国では、2016 年 6 月に実施された国民投票で EU からの離脱を支持する人が過半数を超え、現在、英国政府は 2017 年 3 月末までの離脱通告に向けた手続きを進めています。英国やドイツに進出している日系企業の数も多く、本県の基幹産業である自動車関連企業も多数進出していることから、英国の EU 離脱は本県にとっても極めて大きな影響があると考えます。

そこで、私たち調査団は、本県が推進している施策についての英国及びドイツの先進事例を調査するとともに、英国が EU を離脱することによって、両国の社会経済情勢にどのような影響を及ぼしていくのか、また現地に進出している日系企業にどのような影響を及ぼしていくのかについても調査してまいりました。

調査詳述につきましては各項目の通りですが、今回の調査が県政の課題解決や施策進展に寄与するだけでなく、団員各位がそれぞれの議員活動で今回の成果を活用いただくことが県政のさらなる発展につながるものと考えています。

最後になりましたが、私どもの調査のために貴重な時間を割いていただきました国内、英国及びドイツの皆様のご厚意に心よりお礼を申し上げますとともに、副団長はじめ団員各位の協力に感謝いたします。

平成 29 年 3 月

平成 28 年度愛知県議会海外調査団（欧州）
団長 小林 功

目 次

第1 英国のEU離脱による影響に関する調査	1
調査先 ①在英國日本国大使館	
②ジェトロ・ロンドン事務所	
③ジェトロ・デュッセルドルフ事務所	
④在フランクフルト日本国総領事館	
第2 クルーズ船誘致に関する調査	20
調査先 サウサンプトン市	
第3 自動走行実証実験に関する調査	26
調査先 デジタル・グリニッジ社 (グリニッジ王室特別区)	
第4 ラグビーワールドカップ2015 イングランド大会の 開催状況に関する調査	31
調査先 ミルトンキーンズ市	
第5 公共交通システムに関する調査	38
調査先 カールスルーエ運輸連合	
第6 大規模展示場に関する調査	43
調査先 ①ジェトロ・デュッセルドルフ事務所	
②メッセ・フランクフルト	
第7 海外調査を終えて	54
参考資料	61
団員名簿、調査日程、調査行程図、事前勉強会等の実施状況、 海外調査に関連した県議会における質問について、 報告書とりまとめ担当	

(注)この報告書は、調査団員が分担して執筆し、調査団員による編集会議でまとめた。

第1 英国のEU離脱による影響に関する調査

1 調査目的

英国において 2016 年 6 月に実施された EU 残留・離脱を問う国民投票は、EU 離脱派が過半数を占める結果となった。トヨタ自動車を始めとする日系企業が多数進出している英国及びドイツにおいて、英国の EU 離脱（ブレグジット）が英国及びドイツの社会経済や現地進出の日系企業に対してどのような影響を及ぼすのかについて、両国の最新の社会経済情勢とともに調査する。

2 調査先 1

在英日本国大使館

(1) 調査日

平成 28 年 10 月 31 日（月）

(2) 対応者

加藤元彦特命全権公使

功刀岳秀一等書記官

(3) 調査概要

① 国民投票について

本年 6 月 23 日に行われた、英国の EU 残留・離脱を問う国民投票では、EU 離脱が過半数となり（残留 48.1%、離脱 51.9%）、EU 残留を主張していたキャメロン首相（当時）が首相（党首）辞任を表明。これを受けて実施された保守党党首選で、メイ内相（当時）が当選を決め首相（党首）に就任した。



〔国民投票の結果〕

	残留	離脱
英国全体	16,141,241 (48.1%)	17,410,742 (51.9%)
イングランド	13,266,996 (46.6%)	15,188,406 (53.4%)
スコットランド	1,661,191 (62.0%)	1,018,322 (38.0%)
ウェールズ	772,347 (47.5%)	854,572 (52.5%)
北アイルランド	440,707 (55.8%)	349,442 (44.2%)

メイ首相は、本年 10 月 2 日の保守党大会で、欧州連合条約第 50 条に基づく離脱通知を、来年 3 月末までに行う旨を発言。

〔発言の要点〕

- ・ 欧州連合条約第 50 条に基づく離脱通知は、2017 年 3 月末までに行う。
- ・ 現行の EU 法体系は英国法に取り込むこととし、離脱後も同じルールを適用することで企業、労働者に確実性を提供する。

- ・英国にとって最良の合意を得るべくEUと交渉。近しい友好・同盟国としての成熟した協力的関係を反映した法執行やテロ対策における協力、モノ・サービスの自由貿易等を含む協定を目指す。
- ・英企業が最大限自由な形でEU単一市場と貿易し、EU内で操業できる協定（英国におけるEU企業も同様）を目指す。しかし、移民規制は自ら決定し、法は自ら作り、欧州司法裁判所の管轄下に戻ることはない。

②英国のEU離脱（ブレグジット）による影響について

EUの統合は、欧州の政治的統合を強めて戦争を引き起こさないためのものであり、元々ドイツやフランスが進めてきたことである。英国はドイツやフランスとは考え方に差があり、戦地になっていない国と政治的統合を目指す国とは相いれない。英国はヨーロッパ大陸と国境を接しておらず、国境紛争に巻き込まれた経緯もないことから、EU統合に対する執着はさほどない。EU統合の理念には賛同するものの政治的決定権は渡したくなく、EU加盟により経済的利権を得るのが英国の目的であり、英国はEU単一市場にアクセスすることで経済を成長させてきた。

しかしながら、EU加盟国の増加とともにEU域内から英国へ難民や低賃金の労働力が大量に流入したことにより、それまでの英国内の労働者が仕事を奪われたり、行政サービスが十分に行き届かなくなったと感じる国民が増大した。経済的統合は進めたいが政治的決定権は渡したくないというのが英国の本音であり、難民問題等を抱える中でこれ以上統合を進めてよいのかという意見が国民の間にある。また、英国はEUへの加盟で数兆円を拠出しており、離脱すればそれだけ福祉に回せる予算が増えるという考えもある。一方、英国はEU単一市場にアクセスすることで経済を成長させてきた。その結果、加盟国間で貧富の差ができたのでEU離脱は無責任ではないかという意見もある。

このような状況の中で実施された国民投票では、有権者数は約4,650万人で、そのうちイングランドが8割、スコットランドが2割であった。投票用紙は、○×方式のシンプルなものであった。英国は有権者の中に十分に英語を理解できない人もいることから、国会議員や地方議員の選挙の際の投票用紙は、政党を色やマークで識別して分かるようにしているため、今回の国民投票も同じく極力単純な様式にしたようである。

国民投票はその時々的情勢に左右されやすく、離脱派の偏った主張に流されて国民への情報提供が不十分だったのではないかという意見もある。また英国の議会は絶対的な権限を持っているにもかかわらず、国の行く末を左右するような重要案件を国民の判断にゆだねるのは、議会が無責任ではないかという意見もある。離脱であろうが、残留であろうが、その結論に対して国民はなんら責任を取るわけではない。離脱か残留かの判断を責任のとれない国民にゆだねていいのかという設問を投票用紙に入れた上で、国民にゆだね

ることに賛成した人の中で、離脱か残留かを問うことにしたら、結果は違っていたかもしれない。国民投票は諮問でしかないが投票結果を尊重せざるをえず、結果として政治的拘束力がある。EUに対する離脱通告後、2年間の条件交渉とEU議会の議決を経て離脱が確定することになる。

また、今回の国民投票の有権者のうち2割を占めるスコットランドでは残留派が過半数(62.0%)となった。スコットランドは2014年9月に英国からの独立の是非を問う住民投票を行っており、この時は、経済情勢で北海油田の原油価格低迷が響き、独立反対派が勝利したのだが、今回の国民投票の結果を受けて、英国からの独立の話が再び浮上してきている。

一方、EU側のドイツ、フランスに関しては、ドイツは2017年総選挙、フランスは2017年大統領選挙が控えているため英国に甘い態度をとれない状況であるものの、NATOへの影響力等を考慮した場合に英国は無視できない存在であり、これらの選挙後に方向性が示されると思われる。

経済面に目を向けると、英国内にはEU内外から金融関係や研究開発関係の優秀な人材が集まっており、EUから離脱することによって、今後、悪影響が出てくる可能性が懸念されている。金融関係では、現在、英国で許可をとればEU域内のどこでも営業できるのだが、英国が離脱するとEUの他国で営業許可を取らなければいけなくなる。また自動車関係では、英国における自動車の生産台数は、ホンダ、日産、トヨタといった日系企業が約半数を占めており、我が国にも少なからず影響を与える可能性があるとのことであった。

(4) 質疑応答

Q：英国のEU離脱によって、TPPに影響はあるのか。

A：日本への影響を含め、現時点では特にはないと思われる。

Q：保守主義へ回帰しているのか。

A：難民危機などの議論の延長にあると考えている。

Q：自動車の原産地証明に影響があるか。

A：日産のカルロス・ゴーン社長とメイ首相が会談したことや、日産がサンダーランドに工場を建設することが発表された。こうした一連の出来事が英国で大きなニュースになっており、今後、関税がかかるかどうかで影響が出てくる。

Q：英国がEUを離脱することによって、難民問題とスコットランドの高齢化問題は今後どうなっていくのか。

A：シリア難民の問題の底流にはEU内の移民の問題がある。スコットランドでは少子高齢化が進んでおり、働き手が不足している状態である一方、イングランドは現在のところ労働力は足りており、地域によって差が生じている。

Q：今後、中国との関係はどのような方向へ向かうのか。

A：キャメロン政権時代は経済政策を優先していたが、現在のメイ首相は方針を見直す方向である。EUを離脱する点では中国の影響は大きくなると考えている。



在英国日本国大使館前にて

3 調査先 2

ジェトロ・ロンドン事務所

(1) 調査日

平成 28 年 11 月 2 日 (水)

(2) 対応者

坂口利彦 所長

雪田大作 次長

(3) 調査概要

① 国民投票結果について

本年 6 月 23 日に実施された国民投票の結果は離脱支持が 51.9% で残留支持を上回った。

なお投票率は非常に高く 72.2% に達した。階層別の投票行動を見ると、ロンドン、スコットランド及び北アイルランドを除く地域が離脱に投票しており、年齢が高くなるほど、また学歴が低くなるほど離脱に投票する国民が多かった。この結果に一番影響を及ぼしたのが、EU 域内からの移民だと言われている。EU では、物、人、資本、サービスの四つの要素が単一市場内を自由に行き来することによって域内の経済発展を図っていくことを目指しており、人の移動が自由である。そのため、2004 年以降の中東欧諸国の EU 加盟により EU 域内からの移民が増大することになった。毎年 15 万人を超える EU 域内からの移住者が増え続けた結果、公営住宅、学校や病院等の行政サービスが英国人に十分に行き届かなくなり、また増加する移民により職を奪われ失



業してしまうという不安が広がったことが、今回の国民投票につながったと言われている。

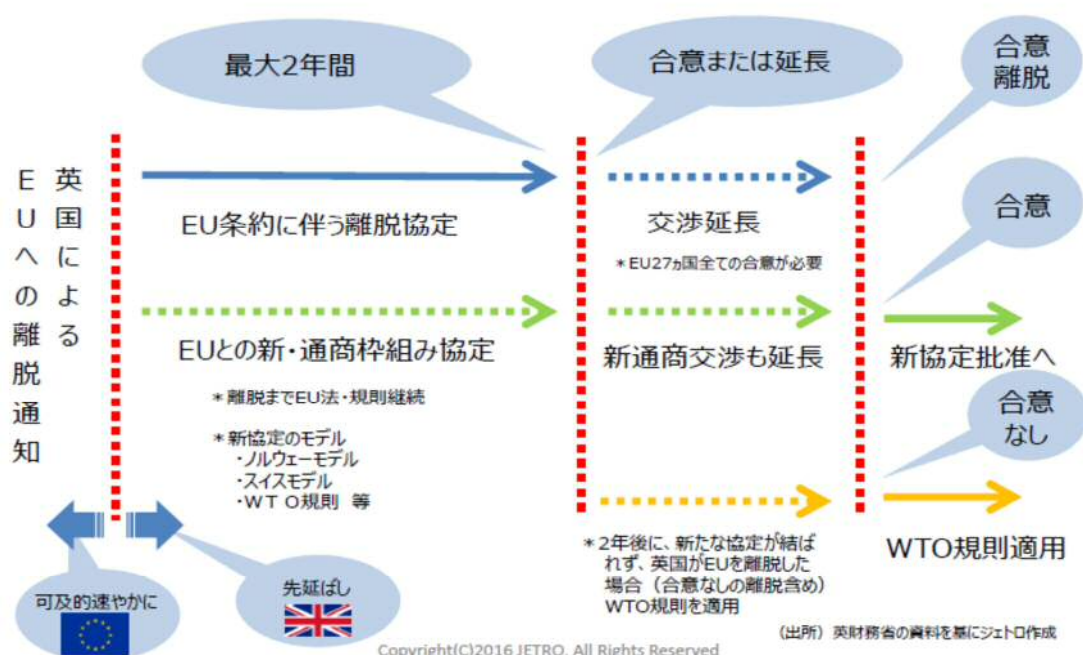
なお、残留派が多数を占めたスコットランドでは、今回の結果を受けて英国からの独立を求める住民投票を再度実施するという議論が行われており、同じく残留派が多数を占めた北アイルランドでは、和平プロセスの核である「国境の自由化」維持が困難になる可能性があるため、北アイルランド問題の再燃が懸念されているとのことである。

② EUとの交渉方針及びEU域外との経済関係の構築

離脱通知後に行われる交渉は2種類あり、1つはEU条約に伴う離脱交渉、もう1つはEUとの新たな通商枠組み協定に関する交渉である。通商関係については、移民問題を優先してEU域内からの移民数をコントロールする枠を設定するという「ハードブレグジット」と、移民管理は緩やかなものにしつつ、EU市場に自由にアクセスできることを優先する「ソフトブレグジット」と言われる議論があり、メイ首相内閣の中では両者が対立しているのだが、年内には方針を決めていくことになると言われている。

英国には、EU離脱によりヨーロッパや世界から孤立しようという意図はなく、メイ首相はグレートブリテンならぬ「グローバルブリテン」という言葉で、世界に対して開かれた英国、あるいは自由貿易を推進していく英国になっていくということを明言しており、ニュージーランド、オーストラリア、アメリカ、日本、中国に対してもEU離脱後を視野に入れた通商関係の提案をしていきたいとして、非常に積極的なアプローチを行っている。

EU離脱協定と新協定締結のシナリオ



(出所) ジェトロ・ロンドン事務所

③国民投票後の英国経済

英国には財政赤字と貿易収支赤字の二つを抱えるという構造的な問題がある。国民投票後、為替が10%下がった一方で、株価は1か月で国民投票前の水準に戻っている。なお、10月2日の保守党大会においてメイ首相が、3月末までにEUに対して離脱を通知し、移民管理と主権回復にしっかり取り組む趣旨の発言をしたことを受け、10%下げていた為替がさらに6%も切り下がってしまい、現在はポンド安の状況になっている。他方で現在の英国の景気は非常に良く、第3四半期の実質GDPの伸び率が0.5%である。これを年率に換算すると2%となり、日本の年率0.9%に比べても非常に良い。国民投票前の英財務省では、EU離脱という結果になった場合は景気が冷え込むだろうと予測していたが、ポンド安による観光客の増加、金利引き下げによる消費の持ち直し等があって、小売業やサービス産業の経済成長が非常にうまくいっている。他方で鉱工業、農業、建設業やその他の分野はマイナスになっている。

しかしながら、イングランド銀行を始めとする各機関では、来年以降の経済見通しについては成長鈍化を予想しており、企業も新たな設備投資や雇用を見合わせている。このような状況において、日産自動車はサンダーランドに投資をしたことは、非常に英国政府を勇気づけていて、英国政府から日本産業界に対し、引き続き投資をして欲しいという強い要請があるとのことであった。



調査趣旨を説明する調査団

④産業界の動向

英国産業界の動きとして、英産業連盟（CBI）から英国政府に対して①EU単一市場へのアクセス継続の実現、②英国とEUとの規制環境の同等性の確保、③必要な労働力と技術にアクセスできる移民システムの構築等が提言されている。

また、英国に進出している日系企業の動向についてであるが、在英日本企業数は約900社であり、EU域内ではドイツについて2番目に多く、卸売販売、製造業、金融が主なものになっている。金融では3メガバンクを始めとした多数の金融機関がロンドンで活動している。日英貿易では日本からは自動車、一般機械、電気機器の輸出が多く、英国から日本へは一般機械、医薬品、

自動車部品が輸出されており、貿易摩擦はそれほどない。国民投票実施1か月後の時点での日本企業へのアンケートでは、ブレグジットが与える事業への影響について「分からない」とする回答が6割、「為替への影響を懸念する」という回答が約3割を占めた。また日本企業の主な関心事項としては、関税や通関手続き、EU単一金融パスポート制度（シングルパスポート制度）やシティのファイナンス機能の維持、労働力移動の自由の確保等が挙げられている。

こうした中、日本政府がタスクフォースを作りメッセージという形で英国政府に要望を出しているが、業界への影響が大きいとされるのは3つと言われている。1つ目は自動車業界である。自動車業界では英国と大陸（EU）の間で完成しているサプライチェーンを壊さない形で英国の自動車産業をどのように維持していくかが非常に重要な論点になっており、英国政府も優先的に交渉するとしているので、今後も積極的な働きかけが必要となってくる。2つ目は金融業界であるが、シングルパスポート制度の動向次第では金融機関が大きく影響を受けてしまう。シティで働く人々の中には、シティが持つ自由な金融制度、弁護士や監査法人や英語等といった様々な魅力によってシティには自然と人が集まっているのであり、大陸に一部機能が移転したとしてもシティは残るのではないかという人も多くいるそうだが、ドイツやフランス等のEU諸国の中には英国の離脱後を見据えて、一生懸命に金融機関の誘致活動を行っている国もある。3つ目は製薬業界であるが、現在ロンドンにある欧州医薬品庁（EMA）が大陸に移動するとされており、それに伴い医薬品関係の研究開発機関等も一緒に移転してしまうのではないかという議論がある。その場合、英国で製薬業界がどのように発展していけるのかについて、関係者は非常に興味を持っているとのことであった。

(4) 質疑応答

Q：国民投票では、英国の国籍を取った移民も選挙に参加したのか。

A：EUでは、人の移動の自由を認めているが、帰化の自由というものはない。また、移民には選挙権はなく、英国とアイルランドに居る英国人、一部のアイルランド人だけに投票権があった。なお、アイルランド人の投票権については特別に国民投票法を一部改正し、投票ができるように措置された。

Q：国民投票について、大陸側からはどのように見られているのか。

A：大陸では、「なぜ英国は国民投票をしたのか。」という捉え方がある一方で経済統合は進めたいが外交や政治統合にはできるだけ加わりたくない、また、ユーロには加わずにポンドを維持していくといった従来からの英国の姿勢がEU統合の方向と合致していなかったこともあり、離脱が決定されたとしても、必ずしも積極的に引き止めるということはないという想いがある。しかしながら、EU全体としては英国が残留する方が望ましく、

離脱を取り止めてEUに残るとなった場合は、それはそれで受け入れるという考え方だと思う。英国は離脱後も通商関係等の経済的な利益は従来通り維持したいとしている。その方がEUにとっても有利だからいいではないか、と正々堂々と主張しているが、EU側は厳しい姿勢で臨むとしている。ただ、実際の交渉では、分野ごとに凹凸を付けてなんとか合意していくのではないかと冷静に分析する意見が多い。

Q：離脱通知から2年間の交渉期間が開始するとなっているが、この間、英国の政権が変わる可能性というのはないのか。交渉中に政権交代が起きて方針が変わるといった恐れはないのか。

A：2010年の総選挙では、それまで政権与党であった労働党を保守党が破ったものの過半数には届かず、保守党と自由民主党の連合政権となった。その際、政権を安定させるために総選挙の実施時期を法律で定めた。それまでの英国下院選挙は任期5年のところを4年で選挙するのが慣例であったが、2015年、2020年の選挙については任期が5年経たないと選挙をしないと決めたため、交渉中の政権交代は行われぬ見込みである。ただし、離脱通知は条約の交渉を始める重大な決定のため国会での可決が必要だとする主張があり、現在、通知に当たり国会の議決が必要なのか否かについて裁判で係争中である。仮に国会の議決が必要との判決が確定した場合、国会での審議の結果、離脱通知に関する議決が否決されることがあれば、総選挙になるというリスクもないわけではない。

Q：メイ首相が通商モデルについて新しいモデルを目指すと述べているが、現時点でモデルの具体的なイメージはあるか。

A：交渉する中で何を優先して凸凹をつけていくかということであり、どのモデルかというのは整理しにくい。どのように持ち出してどの優先順位で交渉していくかは、まさに今、政府内で整理をして議論しているところだと思う。

Q：新しい通商モデルでは、EUから見た場合、どこをどのように取っていくのがEUのメリットになるのか。

A：原理的には、「4つのエレメント」と言われている、物、人、資本、サービスの移動を全て認めなければEUのマーケットにアクセスできなくなる。これが一番厳しい立場だが、現実にはEUから英国へ物、人、資本、サービスが移動しており、それらをどのように維持していくか、そのバランスで調整をしないといけない。来年予定されているドイツ総選挙やフランス大統領選挙といった政治的な兼ね合いもあり、現時点では原理的に認めないとしているものの、例えば、EUからの人の移動をどういう枠組みでどの程度認めるのか、マーケットへのアクセスをどこまで認めるのかといった議論がされていくことになる。また、EU非加盟国のノルウェーやスイスはEU市場にアクセスするための費用をEUに支払っているのだが、英国の場合はいくら支払うのかといった交渉も進んでいくことになる。さ

らにEU諸国の中にも様々な考え方があり、例えば輸出に関しては、ドイツは工業製品を、フランスやイタリアは農産物を優先したいと考えているし、東欧諸国では自国民が英国で働けることを一番重要視している。このように、それぞれの国の利害関係や優先事項が様々ある中で、それらをいかにうまく交渉に落とし込んでいくのが鍵になってくると思う。



ジェトロ・ロンドン事務所にて 説明者と調査団

4 調査先3

ジェトロ・デュッセルドルフ事務所

(1) 調査日

平成28年11月3日(木)

(2) 対応者

菅野一義次長

(3) 調査概要

① ドイツ経済概況

実質GDPの伸び率の予測で見ると、2016年は1.6%から1.8%となっており、人口規模から考えるとEUの中でも大きなインパクトがある。最近では英国の伸び率も良いが、ドイツの1.8%という数字は大きくかつ安定した成長であると言える。昨今、難民問題やブレグジット問題等の不透明な状況はあるが、経済自体は総じて順調であり、今夏のi f o景況感指数(日本の日銀短観にあたる)はブレグジットの影響で若干下がったものの、



現在では持ち直してきている。

失業率は、ドイツ経済を語る上で重要な指標となっている。失業率が上がってくると政権への風当たりが強くなる。失業率が高かった前政権時代に行った失業対策の効果が近年現れてきており、現在の失業率は低下傾向にある。2015年のEU統計局のデータでは4.6%で、これはEU平均の9.4%を大幅に下回り、EUの大国の中でも最も低くなっている。特にドイツの若年失業率はEUの中でも圧倒的に低く、このことも経済の好調さを表している。

ドイツ経済のマクロ指標をみると、2016年になって個人消費が堅調であることと、政府支出が高いことが見受けられる。因果関係は分析されていないものの、昨年の移民の大量流入による政府支出の増大がGDPに寄与するのではないかとの話もある。難民問題がドイツ経済にとってプラスなのかマイナスなのか、どのような影響があるのかについては、もう少し様子を見る必要があるということであった。

② EU内におけるドイツ経済

EUの人口上位5か国（ドイツ・フランス・英国・イタリア・スペイン）でEU28か国の人口の約63%、GDPの約71%を占めており、いずれもドイツが第1位である。ドイツの人口はEU全体の約16%、GDPは約21%を占めており、EUにおけるドイツ経済の影響が大きくなっている。よって、ドイツのマクロ経済が順調なことはヨーロッパ経済にとって非常に重要である。因みにドイツは輸出、輸入ともに約60%をEU圏内で行っている。ドイツにとって、英国は第3位の輸出相手国であるが、英国からの輸入は輸出の半分程度となっているため、輸出企業にとってはブレグジットの影響が大きいと考えられる。

③ ドイツ国内における企業集積と地域差

旧西ドイツの方が経済的には豊かであり、旧東ドイツは統一後もなかなかGDPが伸びていない。GDPの上位5州はすべて旧西ドイツであり、上位5州でドイツ全体の約72%を占めている。しかし、失業率は旧東ドイツの方が高いものの、2006年に平均で17%台であったものが、2015年には平均で10%を切るまでに改善してきている。

企業集積としては、ドイツ西部、南部と北部の一部に集中している。日系企業の進出状況も同様で、西部と南部に集中している。ドイツに進出する日系企業は増加傾向にあり、EU内で最多の1,777社が進出している（2015年10月時点）。ドイツでは各州が競争して外資誘致を行っており、主だったところは日本にも拠点を持っている。

④Hidden Champion の存在

ドイツでは日本と同様に中小企業が経済の中で重要な役割を果たしており、ドイツ企業全体の99%以上、総生産高の52%、総売上高の39%、雇用の60%を占めている。これらの中には日常生活ではあまり名前を聞かないものの、ニッチな分野で高いシェアを持つ「隠れたチャンピオン (Hidden Champion)」として、EU域内はもちろん、域外の新興国市場も含めてグローバルに活躍している企業も多い。ドイツの中小企業研究所 (I f M) によれば、輸出企業の約35万社のうち98%を中小企業が占めており、これら中小企業がドイツ全体の輸出高の約20%を占めている。これらの企業は高いシェアと安定的な技術を有しているため、景気の影響を受けにくいそうである。

⑤英国のEU離脱 (ブレグジット) による企業への影響

英国政府が欧州理事会に対して離脱を告知してから手続きが開始されるため、現時点では様々なシナリオを想定して適宜備えていくしかない、というのが企業の置かれている状況である。英国政府は告知の時期を2017年3月末としているものの、「本当に告知するのか」と今なお思っている人も大勢いる。また、実際に離脱するのは告知があつてから最低でも2年後であり、今はまだ英国はEU加盟国であることから、実際の離脱までに対策を講じれば良いと考えている企業



説明を受ける調査団

も多くあり、日本で見られたような慌てた様子はないようであった。業種によっては、ブレグジットによってメリットを享受する企業と享受しない企業が多岐に渡っており、企業や業種によってブレグジットに対する見方も様々である。現在、中長期的に先行きが全く見えない状況下で企業が懸念していることは、為替変動や欧州全体の景気の悪化といった間接的な影響であるとのことであった。

(4) 質疑応答

Q：旧西ドイツに比べて経済が発達していない旧東ドイツでは人件費も低く抑えられる。その点からもっと東部への企業進出があつてもいいのではないかと思うが、現状はどうなっているのか。

A：最近の傾向だが、例えば、自動車産業でいうとBMWとかポルシェ、フ

オルクスワーゲンがザクセン州やライプツィヒに新しい工場を建てている。用地も豊富にあり、そういう流れはある。しかし、デュッセルドルフに進出してくる企業は、工場を持つと言うよりはヨーロッパの営業拠点にするために進出してきたおり、空港が非常に近くヨーロッパ中へのアクセスが大変便利であるといったアクセス面が重視されている。また、取引先の企業に近い立地を望む企業もある。ドイツではグリーンフィールドでの投資というのは数が少ないのだが、その面から考えるとドイツ東部は魅力的な地域だと思う。

Q：東西ドイツが統一されて約25年経過しているが、依然東西格差は存在している。格差による影響はどのようなものか。

A：ドイツ国内には移民問題も東西問題も顕著であり、ナショナル政党が強いことが東側の特徴である。外国人に対する排他的な運動も、発端となるのは大抵東側であり、産業が少なく失業率もまだまだ高い状態なので、生活に不満を持つ人の中には「自分達にも余裕がないのに、外国から来ている人が国から援助を受けて暮らしている。」と考える人がいるが、そのように感じている人数が若干多いという印象である。州選挙レベルにおいても、難民の受け入れに反対する新興右派政党「ドイツのための選択肢 (A f D)」が急伸しており 20%超の得票率を獲得している。実際に難民を受け入れる際には、GDPの多い州により多くの難民が配分されており、西側の受入数の方が多いのだが(デュッセルドルフだけで6,800人を受け入れており、これは在留日本人よりも多い人数)、経済的に豊かではない東ドイツの方が、排他的な主張に呼応してしまうという傾向があると思う。



ジェトロ・デュッセルドルフ事務所にて 説明者と調査団

5 調査先 4

在フランクフルト日本国総領事館

(1) 調査日

平成 28 年 11 月 4 日 (金)

(2) 対応者

角田剛隆首席領事

佐藤寿彦領事

(3) 調査概要

① ドイツ (ヘッセン州、ラインラント・プファルツ州、ザールラント州) の概要

ドイツ西部に位置するヘッセン州はライン・マイン川流域に化学、機械、電機等の工業地帯が広がり、豊かな南部地域を後背地としてドイツ第 4 の経済力を持つ州である。日本から進出している企業が多く、また Merck 社 (製薬、化学)、Fresenius 社 (製薬、医療機器)、Braun 社 (電気機器) 等、日本に進出している大企業も多い。ヘッセン州にあるフランクフルトはドイツ連邦銀行本店や欧州中央銀行本部が置かれる金融都市であるとともに、欧州最大の物流拠点にもなっているフランクフルト国際空港を核とする物流サービス業も活発である。政治情勢では、2013 年の州議会選挙において州レベルでは歴史上初となるドイツキリスト教民主同盟 (CDU) と緑の党の連立政権が発足した。

ラインラント・プファルツ州はドイツ最大のワイン生産地であり、国内生産の約 7 割を占めている。また、欧州最大規模の化学工場 BASF を筆頭に、化学産業、機械産業分野で多くの優良中小企業を擁するほか、欧州最大のテレビ局 ZDF、SWR 及び 3SAT がある等、メディア産業の側面も有している。本年 3 月に実施された州議会選挙の結果、ドイツ社会民主党 (SPD) ・自由民主党 (FDP) ・緑の党の連立政権が誕生した。この連立は各党のイメージカラーから「信号連立」と呼ばれている (各党のイメージカラーは、SPD は赤、FDP は黄、緑の党は緑)。

なお、ザールラント州では 2011 年以降、CDU と SPD の大連立政権となっているが、2017 年 3 月に州議会選挙の実施が予定されている。

2015 年 10 月時点でのドイツ全体の在留邦人は 42,205 人、日系進出企業は 1,777 社であり、そのうちフランクフルト総領事館が管轄する在留邦人数は 5,969 人、日系進出企業数は 272 社となっている。ドイツで日系企業が最も多く進出している都市はデュッセルドルフであるが、ここは昔から日系企業の拠点という伝統があり、都市と企業との連携の歴史が長く、日本企業にとってドイツ進出の要となっている。一方、フランクフルトには中国や韓国の企業が数多く進出してきたおり、企業数では中国は日本の約 2.4 倍、韓国は約 1.7 倍となっている。こうしたことから、総領事館では日本企業に対してフランクフルトへ進出するよう、積極的に働きかけているとのことであった。



②ドイツの社会情勢について

欧州内でトップの経済力を有し、2015年の実質GDPの伸び率が1.7%、失業率が4.6%と経済的には非常に安定しているドイツにおいて、現在、一番の問題となっているのは難民問題及びそれに付随する治安問題である。2015年には約110万人もの難民がドイツに押し寄せ、行政上の問題、特に受入の関係で大変な混乱が起こった。当初、ドイツ国民も対応できるとして難民の流入を歓迎していたのだが、昨年12月31日のシルベスターというパーティの際にケルンに入ってきた難民の一部がドイツ人女性に対していたずらをする事件が大量に発生した。さらに、夏にバイエルン州でいくつかのテロ事案が発生したことがあり、難民の名を借りてISというテロ組織の人間がドイツ国内に入っているという話も出てきた。これらの出来事が転換点となり、ドイツ国民の間で難民に対する不安感、嫌悪感が増している。このような状況の中で、各州議会では難民受入反対を主張する新興右派政党であるAfDが躍進し、16州のうち10州議会に議席を有するまでになっている。さらに2017年秋に予定されている連邦議会下院選挙にAfDが進出した場合、かなりの得票率を獲得することも予測されており、その場合、既成政党で安定した連立政権を作ることが非常に困難になると懸念されている。

このようなドイツ国内全体の流れの中で、フランクフルト総領事館では、管轄地域であるヘッセン州、ラインラント・プファルツ州、ザールラント州における在留邦人や日系企業を支援している。なかでも治安関係では在留邦人の安全確保は最大の優先事項であり、当地の治安機関と密接な連携を取りながら治安情勢の情報を集め、在留邦人の方々に情報を発信して共有しているとのことであった。



説明を受ける調査団

③EU離脱による影響

近年、英国に限らず、EU内にいる必要があるのかという疑義がポピュリズムと結びつき、オーストリア、フランス、ノルウェー等、様々な場所で動き始めてきている。EUでは、第2の英国を絶対に出さないとしてメンバーであることの意義やメリットを加盟各国に再認識させることに力を入れている。また、EU内で自由経済を主張していたのはドイツと英国であったため、ドイツにとって英国のEU離脱は経済外交的にもかなりの痛手だと言われている。今後、英国がEUを離脱するとドイツと同じ立場を取る国がなくなる

ため、イタリア等の国粹的な施策を主張する国に妥協を強いられる場面が出てくるのが懸念されている。ドイツに進出している日系企業では、英国とEUとの間で離脱交渉がどのような形で決着するのか、現時点では全く見通しが立たない不透明性に困惑しているものの、あまりにも不透明過ぎるために対策を講じることもできないというのが実情のようである。

(4) 質疑応答

Q：旧西ドイツと旧東ドイツの経済格差について伺う。

A：東西格差はまだ存在しており、経済的には旧西ドイツの所得を100とすると旧東ドイツの所得は8割にも達していない状況である。この経済格差を埋めるためにドイツ連邦政府は州と協力して豊かな州（旧西ドイツ）から旧東ドイツへ財政支援を実施してきたのだが、最近では西から東へ送るといった流れをやめて、各州から経済力に見合ったものを拠出してもらい連邦内で財政が厳しい州に配るといった手法を検討している。

Q：ドイツ東部を拠点にポーランドやチェコ等の旧東欧地域へ進出しようという企業の動きはあるか。

A：ドイツ企業は旧東ドイツ、いわゆる東欧圏にかなり進出している。しかし、日本企業の場合はポーランドやチェコ等に直接進出した方が人件費も安くメリットが高いため、あまり進出していない。

Q：ドイツは過去から様々な分野において素晴らしい成績を収め、経済的にも強いが、その理由は何か。

A：ドイツ人は仕事に対する集中度が高く、非常に効率的であると思っている。ドイツのシステムは日本と違い、日本がボトムアップ方式であるのに対してドイツはトップダウン方式だとよく言われる。ドイツではそれぞれの業務に対する担当者の判断や決定の権限が強い。また一般的にも言われるように、ドイツ人の性格は勤勉であり、他の欧州諸国に比べればしっかりしているところが、ドイツが欧州で経済的に強い原因だと思う。

Q：日系企業の業種についてであるが、化学や製薬の分野ではドイツが大きく発展しているから日本企業が当地域に進出しているということか。

また、自動車関連企業が少ないのは、地元の自動車関連企業が強いからか。

A：この地域にはドイツの有力な化学企業があるため、日系企業も進出している。ドイツの自動車関連企業の主な拠点はミュンヘンやシュトゥットガルトである。ミュンヘンにはBMW、シュトゥットガルトにはメルセデスベンツがあるため、自動車関連の機械や部品の製造企業は南に多く進出している。当地域では、ヘッセン州にホンダ等の企業が進出し、ヨーロッパにおける検査機関やデザインセンターとして自動車関連企業が進出しているという例はある。

Q：日本車はどれくらいの比率を占めているのか。

A：フランクフルト周辺だけに限ると、全部合わせてもわずか5%である。

トップはマツダの2%で、日産とホンダが続いている。トヨタはこの辺りでは殆ど見かけない。一方で韓国車の起亜が多く走っている。その他にはBMWやアウディが多い。

Q：ここにトヨタがもっと進出するということはないのか。

A：ドイツでは環境が重要なキーワードであり、ドイツ国内でも電気自動車、水素自動車の開発が進められているのだが、トヨタが出しているプリウスへの関心はかなり高いと思う。ドイツ連邦議会の議員の中には、公用車にプリウスを導入してはどうかという人がいるとも聞いている。環境に優しい車という点からトヨタがこちらにアピールすることは十分に可能であると思う。

Q：難民問題で政治的に不安定だとのことだが、今後の見込みはどういったものなのか。

A：難民問題について、EU内で難民を受け入れないよう、特に東欧諸国が難民流入を遮断している。またトルコも難民のEUへの流入を止めていることもあり、現在は落ち着いている。ドイツへ入ってくる難民数は激減しており、2015年は110万人だった難民が、2016年半ばまでで22万人と格段に減少している。なお、ドイツ政府は少子高齢化が進む中で難民を労働力と見ている。難民に関して、ドイツ政府は「統合」をキーワードとして、いかに彼らをドイツ社会に組み込んでいくのかを考えている。特に力を入れているのは難民にドイツ語を学ばせること、またドイツ文化をきちんと理解させること、いわゆる教育に関する部分に力を入れている。

Q：中国や韓国の進出企業が多く、特に中国企業は日本企業の約2.4倍となっているが、どのような企業が進出てきているのか。

A：中国企業は大企業よりも中小企業が色々な場所に進出し、企業買収を行っている。ドイツで行われているのは運輸、交通関係への進出と、先端機械への投資が主なものである。運輸、交通関係では、中国はニューシルクロード政策を掲げており、フランクフルト近郊にある空港（ハーン空港）を中国企業で買収しようという動きがある。近年、ドイツでは中国の進出に対して注意し始めている状況である。

Q：欧州中央銀行（ECB）はフランクフルトにあるが、ブレグジットによるユーロへの影響、ユーロの対ドル、対円はどうなっていくと見られているか。

A：ブレグジット直後はユーロ高に振れたものの、1、2週間後にはほぼ元通りの水準に戻り、それ以降はそれほど大きな変動はない。むしろその後、アメリカの景気が予想以上に良くて金利引き上げが早まるのではという話になったことにより、ややドル高ユーロ安になっているのが現在の相場である。ECBは為替ではなく物価の変動を注視しており、7月に開かれたECBの政策会合では今後の動きを見守るといったような内容が発表された。ECBでは9月、10月にも政策会合が開かれたが、それまで0.2%で

あった物価上昇が9月時点で0.4%まで上がった。その後の見通しを見ると2017年は1.2%、翌年には1.6%まで上がるだろうという見通しを持っており、ブレグジットによって今後の経済動向や物価動向が頭打ちにされているということはないと見ているため、今後も不確実性についてしっかり見極めていくという姿勢である。



在フランクフルト日本国総領事館にて 説明者と調査団

6 所感

今回、英国及びドイツを訪問し、ブレグジットに対する英国、ドイツ（EU）それぞれの立場での考え方や社会経済に及ぼす影響及び現地に拠点を持つ日系企業への影響を中心に、両国の最新の社会経済事情について調査を行った。

今回の国民投票では、残留派が勝利するだろうという海外の大方の予想を裏切り、離脱派の勝利となったが、EU離脱賛成に投票した人でさえ、まさか本当に離脱派が勝利するとは思っていなかった人が多数いたという話もあり、投票のやり直しを求める署名活動が繰り広げられるなど、混乱が続いた。まさに社会の流れ、雰囲気によって左右されてしまった結果だったと思う。このような重要な問題について、責任を負えない国民に決定権を与える国民投票の在り方については疑問を感じるどころである。

過去の度重なる戦争の反省から欧州統合を目指してきたEUであるが、共同体として経済的統合にとどまらず政治的統合をも目指そうとする大陸側に対し、経済的利益を求めながらも自国の主権を欧州大陸に預けることを嫌う英国は、EC加盟時代にも離脱を問う国民投票を実施しており、英国とEUの間には昔から考え方や目指す方向に溝があったと言える。今回のブレグジットでは、移

民問題が最大の原因だという話を聞いてきたが、移民に対して一国で対処することが困難な大陸の国々とは違い、島国である英国は人の流入も遮断できるという、両者の感覚の違いがあるのではないかとも思う。

また、ドイツやフランスといったEU側も英国が離脱することに対して困惑しているものの、積極的に引き止めようとはしていない。このことも、英国とEUの間にある方向性や考え方の違いが反映されているのだと思う。

英国のメイ首相は2017年3月にEUに対して離脱通告を行うとしているが、その後の交渉の行方について、注意が必要である。経済的利益はそのままに、移民管理や主権については自国が保持したいとする英国と、EU単一市場へのアクセスには物、人、資本、サービスの四つの要素の自由な移動が必須であるとするEUとの間の交渉は、困難を極めることが予想される。しかしながら、英国とEUの間では現在も物、人、資本、サービスの移動が行われている状況下で、両者の間でどのような交渉が進められ、実際にどのような形で決着するのか、しっかりと見守っていく必要がある。

英国及びドイツに進出している日系企業のブレグジットに対する見方は、現時点では具体的なことは何も決まっておらず、様々なシチュエーションを想定しつつ今後の動向を注意深く見守っていくしかないというものであった。メイ首相は来年3月に離脱通告するとしているものの、通告には「議会の承認が必要」とする最高裁判所の判決が1月に下され、今後の議会の承認手続き次第では3月に離脱通告することが難しくなる可能性も懸念されている。また、ドイツ国内でも「英国は本当にEUを離脱するのか」という意見が依然として聞かれるほど現状は不透明であると聞き、企業が対策を講じられないことも当然だと思った。そのような状況においても、ブレグジットによる影響が大きいとされている自動車業界の動向については、トヨタ自動車の地元である本県にとっても非常に影響が大きいと考えられることから、今後の動向を注視していかなくてはならない。

今回のドイツの調査では、ブレグジットの一番の原因とされている移民・難民問題が、英国だけではなくドイツでも大きな問題となっていることが分かった。難民が引き起こす事件やテロの脅威がきっかけとなり、ドイツ国民の間で難民に対する不安感や嫌悪感が広がっている状況の中で、難民受入反対を主張する新興の極右政党であるAfDが急伸し、ドイツの過半数の州議会に議席を有するまでになっている。特に経済的に貧しいとされるドイツ東部での支持率が高く、9月4日にドイツ北東部メクレンブルク・フォアポンメルン州で行われた州議会選挙では、AfDがメルケル首相率いるCDUの得票率を上回り第2党に躍進した。同州はメルケル首相の地元選挙区であり、2017年秋に予定されている連邦議会下院選挙にも影響を及ぼす可能性があるとして日本でもニュースになった。英国のみならず、他のEU加盟国にもEUからの離脱を訴える政党が支持を集め、力を持ち始めており、またアメリカ大統領選挙ではアメリカ第一主義を主張するドナルド・トランプ氏が勝利する等、欧米では反グロー

バリズムやポピュリズムが広がっていると言われていたが、今回、実際に現地を訪れて、あらためてそのことを強く実感することができた。

また、このような情勢において、「統合」をキーワードに難民が自国に馴染み労働力確保にもつながるよう、ドイツ文化やドイツ語等の教育に力を入れているというドイツ政府の方針は、難民問題に対する非常に良い方策だと思った。

現在は、様々なニュース、情報がどこにいても入手できる環境になっているが、知識として知っていることと現地で実際に感じることは大きな違いがあることをあらためて感じる事ができた。大変有意義な調査であったと思う。

(文責 飛田常年)

第2 クルーズ船誘致に関する調査

1 調査目的

本県では、外国人観光客の更なる誘客を図るため、地元関係者と連携してクルーズ船の誘致を行っているが、名古屋港には、名港中央大橋の高さ制限や岸壁が物流兼用となっているなどの課題もあり、2015年の寄港件数は年間で34回（うち外航船4回）にとどまっている。そこで、英国におけるクルーズ船の拠点であるサウサンプトン市においてクルーズ船受入の歴史や現在の状況を調査し、誘致や受入に向けた先進事例を学ぶことで、本県の取組の参考とする。



2 調査先

サウサンプトン市

(1) 調査日

平成28年10月31日（月）

(2) 対応者

Jeff Walters 氏 (Economic Development Manager)

Mike Harris 氏 (Service Director-Growth)

3 調査概要

サウサンプトン市は、ロンドンから南へ70マイルの南部海岸線にあるタイタニック号のヨーロッパの出発地としても有名な人口約25万人の港町である。20年前は定期的に寄港する船は2隻だったが、2015年には450隻のクルーズ船が寄港する北ヨーロッパのクルーズ船の拠点となった。

サウサンプトン港は英国を代表する貨物や自動車の取扱港であるが、クルーズ船用のターミナルも4か所あり、年間約177万人が利用している。クルーズ船が寄港する主な要因としては、①満潮時間が長いこと、②大都市



サウサンプトン港への交通アクセス
(出所) サウサンプトン市

ロンドンから 70 マイルの距離にあり、周辺部を含めると約 1,500 万人を擁する豊かな地域として集客が見込めること、③鉄道や空路ネットワークで、英国国内、ヨーロッパ西部の都市と結ばれており、交通の利便性が高いこと、④クルーズの運行管理の専門的な歴史があること、があげられる。

クルーズ船利用者には海外など他地域から来訪するインバウンドと、当港から出発するアウトバウンドの流れがあるが、インバウンドが活発になってきたのは最近 5 年ぐらいで、北欧からのクルーズ客が多い。市では、地域の住民等が大型クルーズ船を身近に見ることができたり、クルーズ船の乗客が街の中心部に移動できるように、ウォーターフロントと街をつなぐ再開発を 2012 年から進めている。シアター、美術館、広場などを整備し、クルーズ船でサウサンプトン港に来る人々が、サウサンプトンの街の中心部まで行きたいと思うような街づくりを目指している。また、クルーズ船の前泊者向けの宿泊地も必要となっており、5 つ星ホテルの建設も進んでいる。

サウサンプトン港の港湾施設は A B P (Associated British Ports) という民間の港湾管理組織が所有・運営しており、大手のクルーズ船会社と長期契約を結んでいる。近年ではクルーズ船の大型化が進んでおり、当港でもターミナル内

でどのように対応していくのかに加え、大量のクルーズ船乗客がスムーズに移動できるような交通アクセス整備などの課題も生じている。さらに、クルーズ船の停泊数や交通量が増えると公害問題が発生し EU からの罰金の可能性もあるため、停泊中のクルーズ船のエンジンをかけたままにしない対応などについて、A B P とクルーズ船会社で検討をしているところである。クルーズ関連で生じる様々な問題への



調査趣旨を説明する調査団

対応としては、港湾関係団体、クルーズ船会社、市役所、タクシー業界、ホテル業界、観光・アトラクション業界、道路関係者などクルーズ産業に関わる様々な団体が参加するフォーラムがあり、自治体は調整役であるとともに、道路やミュージアム整備などの主体としてもかかわっている。

4 質疑応答

Q：20 年前にはクルーズ船の寄港が 2 隻だったとのことだが、もともとの地域の産業は何か。

A：当時産業部門は強くなかった。1970 年代、80 年代とサウサンプトン港が頑張った時期もあったが、英国の港産業の中での健闘という程度であった。地

域の雇用として主なものは自治体、国立病院、大学などの公的部門や金融であった。製造業は過去から弱く、現在ではほとんどなくなってしまうほどに衰退してしまった。

Q：名古屋港は物流の港湾でありクルーズ船に対応するようには造られていないのだが、サウサンプトン港はクルーズターミナルが4つもある。これは行政が主導して整備したのか。

A：1984年から86年頃までは公的機関が港を所有しており、当時は貨物が主流であった。その後ABPの所有・管理となり、4つあるターミナルの2つはクルーズ船用で、残り2つは貨物の輸入等に使用していたターミナルを用途転用して使用している。現在も古いインフラを整備して使用しているが、クルーズ船の数や大きさの変化に対応できないという問題が生じてきている。

Q：入国審査は船内、ターミナルのいずれで行っているのか。また、昨年度450隻の寄港があり、そのうち7割が国内とのことだったが、この割合は今後も続く見込みなのか。

A：入国審査は下船後に行う。政府が対応しており、市は関与しない。クルーズ船人口の成長見込みはマスタープランが発表されており、その中で2015年が約177万人だったものが、2020年には260万人、2025年には280万人、2035年には350万人という予測を立てている。将来の国内と海外の割合は、ポンドが強いかわ弱いかの影響を受けるため、なんとも言えない。

Q：現在寄港している450隻のクルーズ船による経済効果はどのくらいか。

A：一般的にクルーズ船1隻の英国全体への経済効果は約250万ポンド。うちサウサンプトン市への経済効果は80万ポンドくらいではないか。市におけるクルーズ船の一番大きな効果は、大手船会社のカーニバル社の本社がサウサンプトン市にあることで、約1,300人の雇用が生まれている。また、クルーズ船には1,500人から2,000人のクルーが乗船しており、このうちの3分の1から半分が下船して、チョコレートや化粧品、バス用品を購入してくれていることも市の経済にとってプラスとなっている。

Q：日本ではクルーズ船が寄港する際に和太鼓や花火などで歓迎の気持ちを表すが、サウサンプトン港ではどのようなことを行っているのか。

A：そういった取組はクルーズ船会社と港湾管理会社が資金を出してやっている。英国では、行政は進水式のセレモニーにかかる費用を負担する程度である。ただ、そのようなイベントで町が有名になっていくため、非常に重要なものだと考えている。

Q：寄港時のエンジン用エネルギーの取組についてお聞きしたい。

A：クルーズ船は停泊中も電気が必要であるが、港から提供される電気を使用するより、自船のエンジンを回したほうが安く済むため、エンジンを回したままになる。これが環境によくないので、港湾施設内にクリーンで安いエネルギーを作るジェネレーターを設置し、クルーズ船に提供したいと考えている。

Q：今後、海外からの客も増やしていくことと思われるが、現状の中国からの乗客の状況はどうか。

A：中国からの乗客はあまり目につかない。ヨーロッパ、EUからの乗客が多い。クィーンエリザベスⅡ号はニューヨークと結ばれていることから、アメリカ人も多い。

Q：アメリカ人は長期滞在するか。

A：長期滞在するが、ロンドンに行ってしまう。EUからの乗客は2、3日の滞在が多い。

Q：ヨーロッパには地中海、エーゲ海など海そのものが観光地となる大型クルーズ船があるが、サウサンプトン港を訪れるクルーズとの違いはあるか。

A：海が目当てではなく、歴史や遺跡を目的とする人が多い。クルーズ船の乗客はシェークスピアやジェーン・オースティン、ストーンヘンジなどを目当てにやって来る。

Q：船内のイベントがメインというよりは、停泊地の周辺地を目的に来る人が多いか。

A：クルーズ船自体も魅力になっている。30年前の高齢者向けのクルーズとは違い、現在はファミリー向けや富裕層向けなど、船自体が様々なターゲット層に合わせて展開をしており、クルーズ船そのものも楽しめるようになってきている。

5 本県の状況

本県に来航するクルーズ船は、ほとんどが名古屋港に寄港する。名古屋港には、地下鉄名古屋港駅に近接し名古屋市中心部にも比較的近い「ガーデン埠頭」と、ガーデンふ頭のさらに南に位置し、あおなみ線の金城ふ頭駅に近い「金城埠頭」がある。海外から本県に来航する7万トン以上の大型外航クルーズ船は、名港中央大橋の高さ制限（51m）により、金城埠頭を使用している。しかし、金城埠頭のクルーズ船が着岸する岸壁は、普段は車の輸出等物流に使用されているため、クルーズ船入港にあたっては事前の調整が必要なこと、ターミナル施設がないため仮設フェンスの設置等が必要であることなど課題も多い。このような事情もあり、本県の名古屋港へのクルーズ船寄港回数は、2015年の統計では34回（うち外航クルーズは4回）で全国9位であり、1位の博多（259回）、2位の長崎（131回）、3位の横浜（125回）などに大きく水をあけられている。

名古屋港のクルーズ船誘致に対しては、行政機関、関係団体、企業等が参加して平成26年2月に設立した「名古屋港外航クルーズ船誘致促進会議」（会長：高橋治朗名古屋港利用促進協議会会長）が中心となり、誘致活動や歓迎行事等、クルーズ船の寄港増加に向けた取組を積極的に進めている。事務局は名古屋港管理組合と名古屋商工会議所が務めており、愛知県、名古屋市も構成員として活動している。大型クルーズ船の寄港時には、和太鼓などの歓迎行事や、臨時観光案内所における多言語での観光案内、無料公衆Wi-Fiの設置、岸壁－金城

ふ頭駅間の無料シャトルバスの運行、おみやげものの販売など、国内外のクルーズ船乗客の方々に、あいち・なごやでの滞在を楽しんでいただけるよう取組を進めている。また、クルーズ船の寄港先を決める運行会社等に名古屋港やあいち・なごやの魅力を知ってもらうため、世界のクルーズ船関係者が一堂に集まるクルーズ会議にも積極的に参加し、ブース展示やクルーズ船社への個別訪問を通じて、寄港時の観光コースの紹介を行うことで、本県への誘致に努めている。

金城埠頭の整備については、国が名古屋港ふ頭再編改良事業計画を立て国際物流拠点の強化を目指した整備を平成 27 年度から進めているが、その中で埠頭の交流機能整備を見据えた物流拠点との棲み分けによる大型客船やフェリー用の岸壁配置も予定されている。また、三河港においても、蒲郡地区の水深 11m 岸壁の整備が進むなど、県内全域でクルーズ船の誘致・受入に向けた機運が高まっている。

《金城ふ頭における交流機能の整備計画》



名古屋港ふ頭再編改良事業 (出所) 国土交通省

6 所感

サウサンプトン市は、人口約 25 万人の小さな港町であるが、コンテナ貨物の取扱量やクルーズ船の寄港など英国を代表する総合港湾としての歴史と実績を持つ。クルーズ船に関しては、20 年前わずか 2 隻であった船が、現在では年間 450 隻にまで伸び、4 つのターミナルを有している。ロンドンに近く交通ネットワークも充実しているという立地条件や、1912 年にタイタニック号がこの町とニューヨークを結ぶなど、歴史的な蓄積はあるものの、クルーズ船の利用客に市街地まで足を運んでもらえるよう再開発を行い、美術館、広場の整備など観光地としての魅力を高めるなど、市としても相当な努力をしていることが理解できた。また、クルーズ船受入に対する港湾施設の充実の経過と近年の課題、クルーズ船運航会社や地元関係者が協力して問題の解決を図る仕組みづくりな

ど、多くのことを学ぶことができた。

振り返って、我が愛知県とりわけ名古屋港を見ると、クルーズ船の専用岸壁やターミナルがないというインフラの問題に加え、寄港時に臨時観光案内などは行っているものの、クルーズ運航会社等への観光PRも始まったばかりといえる。しかし、クルーズ船の受入環境に関しては大きく変化しようとしている。金城埠頭には、平成29年春にレゴランド、メーカーズピアが開業し、リニア鉄道館とともに一大観光拠点となる。これに合わせ、あおなみ線のダイヤ改正や名古屋市街地への水上、陸上交通の充実などの話題も持ち上がっている。また、国の名古屋港ふ頭再編改良計画では、将来的に大型客船やフェリーのための岸壁が金城ふ頭駅隣接地に予定されている。

そこで、本県の役割であるが、港のインフラ整備には相当の期間がかかることを考えると、まずは国内外のクルーズ船関係者に向けて、あいち・なごやの魅力、とりわけ来春から大きな変化を向かえる金城埠頭の魅力を発信し、名古屋港への誘致を進め、クルーズ船寄港の需要を高めることが必要であると考えられる。多くの船がやってくれば、必然的にクルーズ船に対する港湾整備も加速していくことと思う。

また、サウサンプトンでも実施されている地元の関係者との連携と問題解決も大切である。これについては、すでに「名古屋港外航クルーズ船誘致促進会議」という組織があることから、この組織を有効に活用し、関係者が連携して港のPRや受入環境の整備に取り組む必要がある。

また、三河港においても本年度、蒲郡地区、神野地区に国内クルーズ船の寄港が予定されており、クルーズ船誘致の機運が高まっている。三河港周辺にはラグーナテンボス、豊川稲荷、手筒花火など、クルーズ船が寄港時に楽しんでもいただける魅力ある観光資源が数多くある。県としても名古屋港とともに三河地域の関係者との連携も進め、県内一体となって本県の魅力PRによるクルーズ船の誘致を進めることを期待する。

(文責 渡辺周二)



サウサンプトン市役所にて 説明者と調査団

第3 自動走行実証実験に関する調査

1 調査目的

本県では現在、近未来技術実証特区「自動走行実証プロジェクト」に地域指定されたことを受け、山間地や離島などに自動走行の実証可能なエリアを拡大して実証実験を行うとともに、無人タクシーによる高齢者の輸送サービス等、県民ニーズや社会受容性についての検証を進めているところであり、英国における自動走行実証実験（GATEwayプロジェクト）を調査することで、本県の施策の参考とする。



2 調査先

デジタル・グリニッジ社（グリニッジ王室特別区）

(1) 調査日

平成28年11月1日(火)

(2) 対応者

Paul Copping氏 (Smart Cities Advisor)

Phil Williams氏 (Robotics&Autonomous Systems Lead)

他2名

3 調査概要

(1) デジタル・グリニッジ社の概要について

ロンドン南東部に位置するグリニッジ王室特別区は、グレーターロンドンの中の32の行政区のうちの一つである。面積は約5,000ヘクタール、人口は約27万人で、世界的に有名な競技施設兼コンサート会場であるO2アリーナを有する人気の観光地であり、スマートシティの実証実験を行う世界有数の都市である。グリニッジ王室特別区では2010年から2028年の間に大幅な人口増加が見込まれることに加え、高齢化による社会福祉コストの上昇や人口増加に伴う交通渋滞の増加等、都市問題の深刻化が懸念される状況にある。こうした中、住民の増加に対応し、様々な行政サービスを拡充することで住民生活を向上させ、さらには観光やビジネスの拠点化を目指すための戦略として「グリニッジ・スマートシティ戦略」を推進しており、その活動の中心となっているのが、区が設立したデジタル・グリニッジ社である。

現在、エネルギー、コミュニケーション、交通という3つをテーマとする「ホライズン2020」と称するEUの調査研究助成プログラムがあり、英国のロンドン、イタリアのミラノ、ポルトガルのリスボンが実証実験の場として選ばれ、EUからの補助で事業を実施しており、自動走行実証実験もこの事

業の一環となっている。

また、英国交通研究所（TRL）という民間組織があるが、ここが自動走行の開発を促進するための産官学連携のオープンなイノベーション環境の提供を目的として、グリニッジ王室特別区内に「UKスマート・モビリティ・リビング・ラボ」を立ち上げ、自動走行に関する「MOVE__UK」や、「GATEway」等のプロジェクトにも関わっている。ちなみに、TRLは以前、政府機関であったのだが、民間組織を立ち上げる際に中心的役割を果たしたのがグリニッジ王室特別区であったそうである。UKスマート・モビリティ・リビング・ラボで取り組んでいるプロジェクトの中には、ワイヤレスのセンサーで連結させた自動走行車両を一般の公道で走らせる「ロードトレイン」という取組があるのだが、現在、このプロジェクトの課題は信号機のある交差点をいかに通過させるかとのことであった。また、商業的な取組としてはドバイ道路交通局との取組があり、これは2020年までに自動走行もしくは何らかのアシスト付き車両の割合を20%までに引き上げることを目標にしているが、この中でデジタル・グリニッジ社はコンサルタント業務を行っている。地方行政区の機関でありながら商業的な分野でコンサルタント業務を行うことは珍しいと思うのだが、グリニッジ王室特別区はそれを可能にするために企業を立ち上げたのである。現在は主にスタッフの派遣を行っているが、将来的にはクラウドサービスまで業務を拡張したいと考えているとのことであった。

また、区及びデジタル・グリニッジ社はスマートシティ戦略を推進するために、NECヨーロッパ社との間で2015年にスマートシティ分野で協力する基本合意書を締結しており、現在「クラウド・シティ・オペレーション・センター」が導入され、渋滞緩和などの交通領域、ソーシャル・ケア、住宅、廃棄物管理、スマートグリッドなど幅広い分野におけるサービス向上を目指す取組を進めている。スマートシティ戦略のパートナー企業はNECを始め電話通信会社が多いのだが、将来の自動走行車による街づくりではテレコム（電話通信）が大変重要な部分になるとのことであった。

スマートシティ化の取組は住民生活全般に関係してくるものであるが、その大きな取組の一環として自動走行の実証実験が位置づけられている。デジタル・グリニッジ社ではいくつかの実証実験を行って



説明を受ける調査団

おり、その一つがGATEwayプロジェクトである。

(2) GATEwayプロジェクトの概要について

GATEwayプロジェクトは、Greenwich、Automated、Transport、Environment という4つの単語の頭文字から名付けられた。このプロジェクトではTRLを中心として14の機関が共同事業体を構成しており、その中には区の他にインペリアルカレッジやヒースロー空港等が含まれている。

自動走行について話題になる場合、一般的には技術や制度について話すことが多くなるが、デジタル・グリニッジ社ではテクノロジーそのものではなく、あくまでも住民の幸福と繁栄、持続可能な環境を追求することを主眼としているとして、プロジェクトのポイントとしていくつかの説明があった。

まず、自動走行車を導入して、人々の移動手段としての自動車を区内から排除することで、交通渋滞の緩和とそれに伴う大気汚染の軽減により都市問題の改善が見込まれること。そのために公共交通機関の自動走行化を進め、質の良い公共交通を実現することが必要と考えていること。また、「ラストマイル」というコンセプトもあり、色々な人が色々な所にアクセスできるというもので、例えば障害者、たくさんの荷物を持つ買い物客を地下鉄の駅から自身の自動車や自宅までつなぐといったものである。その他、シャトルによるオンデマンドのモビリティサービス、これは「ポッド」と呼ばれる自動走行車両で地下鉄や駐車場のよう人が集まる交通ハブをつなぎ、人々をグループで輸送するというものである。

実証実験では、インターコンチネンタルホテルをスタート地点としてリバーバス乗り場、ロープウェイ乗り場を経由し、住宅のある地域までをつなげるルートとなっている。実験は3種類に分けて実施しており、1つ目は一般住民の輸送サービス、2つ目はバレーパーキングと呼ばれる障害者や交通弱者等のためのサービス、3つ目は地元のスーパーマーケット等の配送サービスが行き届かない地域に対するサービスである。プロジェクトでは、自動走行車に対する住民の認識や受入に対する認知度や理解を向上させることが主な目的となっている。

一般住民を対象とする試乗調査では、まず始めに自動走行車に対する考えについて事前アンケートを行った後、実際にポッド(写真)に試乗してもらい、試乗体験後に自動走行車についてどのように考えるかを調査している。



GATEwayプロジェクトで使用されるポッド
(出所) デジタル・グリニッジ社HP

GATEwayプロジェクトは来年9月まで実施される予定で、プロジェクト終了後は次の段階として、区内のどこかの場所で輸送サービスを開始すべく取り組んでいくとのことであった。

4 質疑応答

Q：GATEwayプロジェクトは、ホライズン2020内の取組なのか。

A：GATEwayプロジェクトの予算は、EUではなくイノベートUKから出ている。イノベートUKは政府機関であり、様々な研究に資金を提供している。この機関はビジネス、学術、リサーチといった分野に焦点を当てているが、特に経済的なものの優先順位が高くなっているという点が特徴である。

Q：このプロジェクトにおける実証実験というのは、個々の自動車の自動走行化といったことではなく、公共交通機関の自動走行化を目的としているのか。

A：そのとおりである。そのために、デジタル・グリニッジ社では自動走行についていくつもの取組を実施しているが、主にテクノロジーが街に対してどのような影響を与えるのかを主眼に調査を行っている。GATEwayプロジェクトでは、一定の条件下にある自動走行車に対して、一般市民がどのようなリアクションをするのかを調べるのが目的である。自動走行に関する必要なデータというものがあると思うが、そのデータを収集するために「アトラス」という別のプロジェクトも実施しており、そこでは、自動走行車がスマートシティに将来的にどういった影響を与えるのかを検証している。これらはデータインフラストラクチャーといった面での調査である。「ムーブ」という他のプロジェクトでは、インテリジェントトランスポートシステムと呼ばれる交通システムにおいて、自動走行がどのような影響を与えるかを調べている。ここでは、車と対象とのコミュニケーションを調査しており、車とインフラ、車と車に限らず、車とその他のあらゆる対象物とのコミュニケーションである。そして、自動走行車がこの街でどのようにすれば最大限有効活用できるのかについて調査している。

Q：プロジェクトの目的は、自動走行の技術的なことではなく自動走行車を与える社会への影響調査ということか。

A：デジタル・グリニッジ社での取組を通して、地方自治体であるグリニッジ王室特別区が区の住人に対して新しいテクノロジーを紹介し、導入していく。我々はテクノロジーを社会に統合する役割を担っている。

Q：スマートシティの成熟によって、カーシェアリングや公共交通網がさらに進化し、また自動走行も推進した場合、現在の自動車の必要性が低くなってくると思うが、このことが自動車産業に与えるインパクト、また自動車産業がとるべき道についてどのように考えているか。

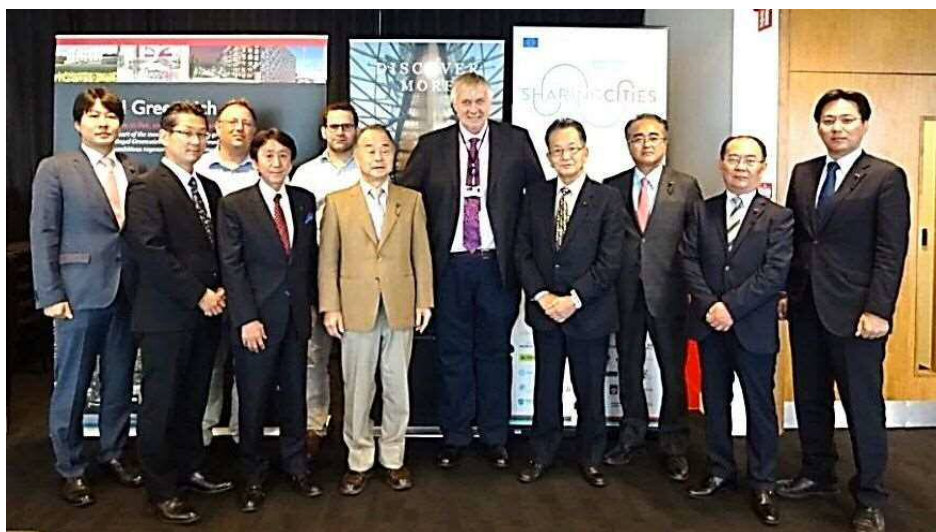
A：スマートシティ戦略では、カーシェアリング、ポッドやシャトルバス等を活用して交通網を整備していくことになる。しかし、これは都市部での話であり、田園地帯と言われるような郊外の地域では個人が所有するマイカーや

自動走行車両の必要性はなくならないと思う。将来的に自動車の所有モデルが変わってくると思うが、それに合わせて自動車産業界も対応していくのだと思う。個人的には自動車の所有ということは将来的にも残るのではないか見ている。

5 所感

我が国における自動走行に関する動きとしては、国が2013年にIT本部道路交通分科会での検討を開始し、2014年に「官民ITS構想・ロードマップ」を公表。2020年までに世界最先端のITSを構築すること、そして2020年以降には自動走行システム化に係るイノベーションの世界の中心地となることが目標とされ、その研究開発や実証実験、実用化テストやデータ整備等が急速に進められている。世界各国の動向も、米国や欧州での実証試験実施の制度整備や法規制の整備が急速に進み、世界各国による産業政策競争の様相の中、英国グリニッジ王室特別区での先進的な自動走行実証の最新の動きなどを実感することができたことは意義深い。本県の誇る自動車関連産業の未来に向け、実験フィールドの提供や関係機関との調整など、自動走行実証プロジェクトによる産官学連携の実証実験の支援をさらに強化していかなければならない。

自動走行を考えていくとき、名古屋大学での事前調査でも強調された視点であったが、今回のデジタル・グリニッジ社からのヒアリング調査により、自動走行そのものの産業技術の発展に関する視点も重要であるが、「まちづくり」の将来ビジョンからの視点が重要であることをあらためて認識させられた。高齢者の移動支援や高齢ドライバーの運転支援など「高齢者にやさしいまちづくり」、効率的な運転による渋滞解消や省エネ・低燃費の促進など「環境にやさしいまちづくり」、自動走行車による快適な旅客サービスの充実など「魅力ある観光サービスのまちづくり」、自動車の安全技術向上による交通事故の減少など「交通安全のまちづくり」等、本県の地域課題解消に向けて、いかに自動走行を活用していくかのまちづくりビジョンを追求していきたい。（文責 辻 秀樹）



デジタル・グリニッジ社にて 説明者と調査団

第4 ラグビーワールドカップ2015 イングランド大会の開催状況に関する調査

1 調査目的

本県では、ラグビーワールドカップ2019の開催を控え、その開催準備等に積極的に取り組んでいるところである。そこで、ラグビーワールドカップ2015 イングランド大会において、試合会場の一つであったミルトンキーンズ市でのホストシティとしての取組等について調査することで、2019年大会の愛知県及び豊田市における開催に向けた取組の参考とする。



2 調査先

ミルトンキーンズ市

(1) 調査日

平成28年11月1日(火)

(2) 対応者

John Cove氏 (Chief Executive)

James Sloan氏 (Milton Keynes Council)

他1名

3 調査概要

ラグビーワールドカップ2015 イングランド大会において、ミルトンキーンズ市は、街全体で開催準備にあたり、大会時は7日間で3試合を開催し、全ての試合で満席となった。官、民、地域住民のパートナーシップにより大成功を収めたその概要を①スタジアムの特徴と設備等、②開催都市としての取組、③地域活性化につながったファンゾーンの取組の3点にわたり説明を受けた。

(1) スタジアムの特徴と設備等について

スタジアムは、地元サッカークラブのスタジアムとして2007年にオープン。資金は企業から拠出し、スタジアムの運営に公的資金は入っていない。スタジアムの収容人数は3万700人。サッカースタジアムをW杯向けに、設備改良や運営変更を実施した。ピッチについて、ラグビーの時はグラウンド管理者がサッカーの芝が傷むのを避けるため、芝を少しだけ長めにキープする工夫を行った。またピッチの外枠では、ラグビーでは頭部のけがを防ぐための芝のスペースについて規定がある。規定を満たさなかったために、ワールドラグビーの経費負担により、その部分の追加を行った。スタジアムの設備について、W杯の際はレフリー室や試合に関係する様々な役員の部屋、薬物検査に使用する部屋、医務室などの設備が必要となる。また、報道のためのキ

ャスター室、プレス取材のための場所等の整備を追加で行った。その他大きな改良点として、万一、メイン電源が作動しなくなった場合にも試合を継続させられるだけの予備電源の整備を実施した。これらは、ワールドラグビーから非常に細かく指定され、クリアしなければならない。また、W杯では観客用にスペクターズプラザが必要となる。ここでは各国料理の屋台の出店や巨大スクリー



施設の説明を受ける調査団

ンの設置など、試合の前後に色々なイベントが開催される。今回はスタジアム併設のアリーナで開催することができたため、天候に関係なく観客も移動でき、こうした既存の施設も有効に活用することができた。

防犯対策としては、国際大会のためセキュリティの強化に努めた。高レベルの監視カメラを設置し、テロ対策用として中が見えるゴミ箱に切り替えた。防犯対策を強化し大きな事件や事故を未然に防ぐことができたことも、今大会の成功の要因となったとのことであった。

(2) 開催都市としての取組について

開催都市として、ワールドラグビー、スタジアム、公園管理者、地方自治体、警察、地元の劇場や交通機関の団体、ボランティア等といった多くの団体と連携し、その調整役となった。主な業務内容はイベントのメディアマーケティング、スポンサーのバナーや旗等の管理、合宿所の運営管理や清掃等である。さらに試合当日には様々な場所へ指令を出す中枢としての機能を担った。多くの団体が参画するイベントであるため、団体間での意思疎通が重要となる。そのための指令室をつくり、各団体の関係者が同じ部屋で顔を合わせ、指令、管理系統の統一を行った。

特に苦心したのが交通対策であった。試合開催日の来訪者数は自動車による来訪者を1万6,000人程度、列車による来訪者を6,000人程度と見込んだ。自動車の場合は街周辺の駐車場からシャトルバスへ、列車の場合は駅からシャトルバスへ乗り換えるパーク&ライドを実施した。またパーク&ウォーク（徒歩10分の距離に駐車場を整備）やパーク&ストライド（徒歩40分の距離に駐車場を整備）も実施した。さらに交通規制も実施し、スタジアム周辺の道路閉鎖を行った。事前にテストイベント、住民説明会の開催や地図等をSNSやメディアを通じて広報することに努めた。

こうした対策を行い、シャトルバスは2階建てで定員70名のものを63台準備したが、最も混雑した時は、試合やイベント終了後、6、7台のバスに同

時に人々を誘導しても、最大で 80 分の待ち時間が発生した。

費用面で負担が大きかったのも、こうした交通対策であった。駐車場の整備費や専用大型バスによる無料シャトルバスの費用が大きく、一部は有料駐車場から費用を回収する努力は行った。しかし、ワールドラグビーの経費負担がこの部分には一切ないため、財政的に厳しい状況であった。



開催都市の取組について説明を受ける調査団

防犯体制については、サッカーの試合開催時には騎馬警官等の出動も必要だが、ラグビーの場合にはそうした必要はなかった。また、スポンサーの商業的な利益を守るための取組も行ったが、予想していた偽の商品が出回る等のトラブルは特に発生しなかった。雰囲気そのものがサッカーとラグビーでは全く違っているそうである。

(3) 地域活性化につながったファンゾーンの取組について

観戦チケットがなくても利用できる施設として、スタジアムから 3 マイル (5 km 弱) の所にファンゾーンを整備した。モニタースクリーンを設置し、5,000 人収容可能なテントとともに、飲食ができる小さなテントやトイレ、その他のアクティビティとして使えるスペースとした。このファンゾーンは、ミルトンキーンズで 1 回目の試合が開催された日から 11 日間設置した。期間中はミルトンキーンズでの試合のみならず、イングランドチームの試合も放映し多いに賑わった。ラグビーの試合がない時は、ミルトンキーンズ市が主催した「フェスティバル・オブ・ラグビー」を開催した。地元住民によるコンサートやラグビー関係の映画の上映、さらに幅広く地域住民が参加できるイベントを地元のラグビーチームが主催するなど、地元住民によるフェスティバルとなった。また、一部有料のコンサートも開催し、その収益をインフラ整備でかかった市の費用に充てた。

ボランティアに関しては、市では 100 人のボランティアを 11 日間のファンゾーンでの活動のために採用した。1 月にボランティアの募集開始し、8 か月から 9 か月間、救急処置や駐車場整理等のトレーニングを実施した。このボランティアのうち 40 人が今でもミルトンキーンズ市で活動をしており、市で開催されるマラソン大会や国際アートショー等の運営に大いに貢献してい

るそうである。この人材がW杯のレガシーであるとのことであった。



ファンゾーンの風景

4 質疑応答

Q：サッカーがメインなのか。時々ラグビーの試合もあるのか。

A：ラグビーの試合も時々行われている。こちらは多目的で使用しているスタジアムである。サッカーやラグビーの試合、ポップミュージックのコンサート等、色々な用途に利用できるようになっている。

Q：アリーナを使用したスペクターズプラザについて、W杯において、このようなスペースはあった方が良かったものなのか、なくてはならないものであったのか。

A：スペクターズプラザの整備は必須である。他のスタジアムでは、このスペースが野外のケースもあった。我々は既存でこのようなスペースがあって幸運であった。大会開催期間中の天候の崩れも考えられるため、インドアでこのような施設を有していることは非常に良かったと思う。

Q：外国から来る観客への対応として、通訳に関してはどのような対策を取ったのか。

A：パーク&ストライドへは外国語（フランス語、日本語）が話せる人を配置していた。一番多かったのはフランス人であった。日本人はそれほど多くなかったが、ボランティアの中には日本語ができる人が少しいた。

日本開催時の通訳については、ワールドラグビーからもアドバイスがあるのではないと思うが、南半球だと英語圏が多いので英語、あとはフランス語ができればフランスや、フランス語を話す国々やカナダの一部もフォローできるのではないと思う。

Q：交通面でバスを手配したとあったが、市内の渋滞などのトラブルはなかつ

たのか。

A：大きな混乱はなかった。ミルトンキーンズの街の作りが基盤の目状になっているので、道路閉鎖の際にも代替の道路が分かりやすいことや、事前に新聞などにマップを掲載するなどして広報に努めていた。

Q：ファンゾーンの課題について教えてほしい。

A：一番大きな課題だと思うのは、我々が市としてやりたいと思ったことが、全てワールドラグビーの規定によりできなかったことである。具体的な一例として、試合がある日に市が企画するコンサートも一緒にやりたいと思ったのだが、これも規定に反するということが叶わなかったということがあった。また、我々はファンゾーンでの商業的な面での成功も目指していたのだが、イングランドチームが負けてしまい盛り上がり欠けてしまった後では思うように人が集まらず、それが難しくなったということもあった。

Q：11日間の経済効果。市全体の経済効果を教えてほしい。

A：経済効果に関するアセスメントは3種類ある。イングランドラグビーが出した大会前の予測では3,600万ポンド、大会開催後の数字は予測を上回る4,100万ポンドということであった。市のアセスメントでは、イングランドラグビーの出した予想ほどではなかったと思っている。実際に、スタジアムそのものやパークトラストといった組織に大きな収益があったかということ、そういうことはなかった。良かった点としては、開催都市としてメディアに多く取り上げられたことで市の知名度がアップしたことや、大会を通じて市のイメージもアップし、それが地元のビジネスにも良い影響を与えたこと等が挙げられる。

Q：街の中心地にシャトルバスを走らせるなど、街へ人を呼び込むということも考えたのではないかと思うのだが、実際の人の流れはどうであったか。試合だけを楽しむ人が多かったのか、街も楽しむ人が多かったのか。

A：ミルトンキーンズ市でこのような大きな国際大会を開催することが初めての経験であったので、我々としても初めての取組であった。シャトルバスに関してはイングランドラグビーからも無料で走らせるようにというプッシュも少しあったが、シャトルバスは有料でも良かったのではないかと思っている。ただ有料にした場合は、それに伴い支払いや発券事務という別の課題が出てきたのではないかと思う。この街では試合が3回開催されたが、その日はいずれも大変な人出であった。試合の時間帯は14時、17時、20時と様々であったが、人々が観光等をするのは試合の前だということに気が付いた。試合後は家に帰るか、宿泊先のホテルに戻る人が大半であったようなので、イベント等を行う場合は試合前の方が良いと思う。

5 所感

ラグビーワールドカップ 2019 は、アジアで初開催となる記念すべき大会となる。その大会を日本、そして開催都市として愛知県、豊田市が選ばれたことを心から誇らしく思う。ラグビーワールドカップ 2015 イングランド大会では、日本代表が南アフリカに劇的な勝利を飾り「史上最大の番狂わせ」と世界で報じられ、最後まで戦う姿に、ラグビーファンのみならず、多くの人々に勇気と感動を与えた。その後、第3戦のサモア戦が開催されたのがミルトンキーンズ会場であった。ジョン・コーブ氏は「日本との距離が近くなった」と語っていたが、イングランド大会の興奮冷めやらない当地で、開催都市としての取組について具体的なアドバイスと日本大会の成功に向け力強いエールをいただいた。

まず、開催準備にあたり特に留意する点として、交通対策と防犯対策があげられる。本県において、訪日外国人や県内外からの観戦者の移動を考えると、名古屋駅から豊田スタジアムへのアクセスが最重要と考えられる。スタジアムへは、名鉄豊田市駅や愛知環状鉄道新豊田駅からは徒歩圏内である。しかし、名古屋駅からそこに至るまでの各駅では混雑が予想される。そこで例えば、乗換駅として、特に混雑が予想される名鉄知立駅や名古屋市営地下鉄赤池駅等からは、スタジアム行きのシャトルバスを準備することも必要であると考え。豊田スタジアム周辺では交通規制についても必要になるであろう。その際は、毎年開催される「豊田おいでんまつり」の時に実施している交通規制のあり方を多いに参考にすべきである。併せて防犯、警備については、愛知県警に伊勢志摩サミット等の経験を活かした警備体制を期待する。さらに、アクセスや交通規制及び防犯に関する情報を、県内外及び訪日外国人に向けて分かりやすく広報することに留意しなければならない。

次に、地域の活性化につなげる取組が興味深い点であった。ラグビーワールドカップの大きな特徴の1つとして、開催期間が長いことがある。その期間は1カ月半に及び、国際的なスポーツ大会の中でも長期開催となる。訪日外国人も長期滞在となり、ラグビーの試合以外に日本の観光地等にも注目が集まることが予想される。愛知県内の観光ルートにいかに引き込むか、さらには愛知県以外の開催都市と連携し、試合日程と連動した周遊ルートを企画することも検討すべきである。ファンゾーンについては、ラグビーの魅力発信とともに、いかに愛知県、豊田市の地域特性を活かすことができるかがポイントになる。訪日外国人や県外の人に対して、なごやめしや特産品などの「食」、「伝統文化」や「観光」等をいかにPRするか検討する必要がある。また、開幕までの3年間でラグビーの魅力を発信し、愛知県内で粘り強くラグビー文化の醸成に取り組んでいく必要があると考える。そのためにも、プレイベント等を幅広く県内各地域で開催し、大会期間中は、ファンゾーン以外にもパブリックビューイングを名古屋駅、金山駅や栄駅等で積極的に開催し、人の流れをつくり、地域の活性化、経済の循環につながることに努めるべきである。

最後に、ラグビーワールドカップのレガシーについてである。ミルトンキー

ンズ市では、開催に向けてボランティアを育成した。その方々が今もなお、市のボランティアをしている。その人材がレガシーであると同った。その言葉に大変感銘を受けた。人材の育成こそ肝要である。本県においてもボランティアについては、育成に力を入れていくべきである。そして豊田市のみならず、広い地域でボランティアを育成して欲しいと考える。本県では、2026年アジア競技大会の開催も予定されている。今回のラグビーワールドカップ2019という貴重な経験をしたボランティア及びその育成プログラムが、2026年アジア競技大会成功にむけた大きな財産になることは間違いない。県民一体となった取組で、ラグビーワールドカップ2019が大成功し、愛知県に新しいスポーツ文化が育まれていく大きな機会となることを心より期待する。

(文責 犬飼明佳)



スタジアムmkにて 説明者と調査団

第5 公共交通システムに関する調査

1 調査目的

本県は、2027年のリニア開業を見据え、鉄軌道、バス、タクシーが相互に連携した総合的な公共交通ネットワークの構築を目指している。

カールスルーエ市はドイツの中でもトップクラスの質の高い公共交通を有していることから、公共交通利用者の利便性の向上や公共交通と自動車の共存等の観点に着目して、公共交通システムの維持、発展のための取組について調査し、本県の公共交通施策の参考とする。



2 調査先

カールスルーエ運輸連合

(1) 調査日

平成28年11月3日(木)

(2) 対応者

Mr. Holger Wagensommer 氏 (Planungsabteilung)

他1名

3 調査概要

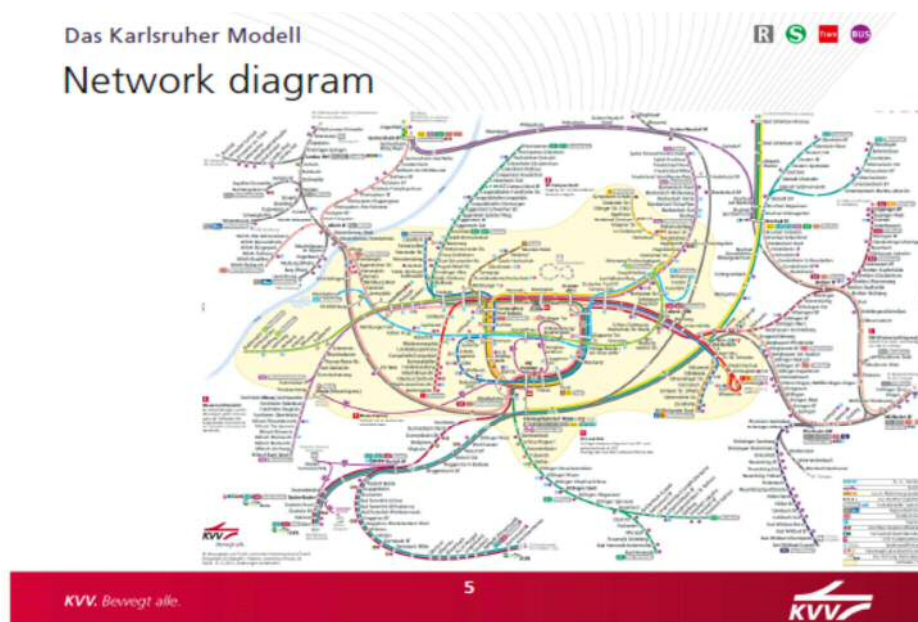
カールスルーエ市はドイツの南方に位置しており、人口は約31万6,000人で面積は173 km²である。失業率は4.1%と低く、大学は9つあり、学生数は約4万2,000人となっている。大学の専門分野は交通関係、技術関係が多い。カールスルーエ運輸連合の本部前方にシュバルツバルト、黒い森が見えている。これはドイツの非常に有名な山々であるが、ここから大平野が広がりなだらかになっているので、鉄道作りに適した地域と言われている。

面白いのは、カールスルーエ市は自動車の数が少なく人口1,000人に対して自動車の数はわずか462台だけとなっていること。自動車の保有台数が少ないのはカーシェアリングが普及しているためでもある。そして、自転車がとても多い。カールスルーエ市は学生の街として有名であり、彼らが自動車ではなく自転車で移動するためである。またカールスルーエ市は近距離の電車が多いことでも有名で、周辺の市街から色々な人がカールスルーエ市へ入って来る際、そのうちの17%から20%が近距離電車を利用している。他市では、このような場合は自動車を利用する人が多いが、カールスルーエ市は、近距離電車の利用者が非常に多いということが言える。2015年には約1億3,710万人の人々が利用しており、チケット購入者もそれに応じてとても多い。カールスルーエ市には3つの運輸連合がある。運輸連合は電車を一切所有しておらず、主にチケッ

ト販売の収益で経営は成り立っている。電車は他の業者に運行してもらっている。カールスルーエ運輸連合では、ゾーン運賃制と共通運賃制を採用しており、1枚の切符で、ドイツ鉄道、路面電車、バスのどの公共交通機関も利用できる。そして運賃は他の都市同様に、乗車するゾーンの数によって決まる。乗車券の最低額は2ユーロ 30 であるが、この金額で移動できる地域を2ユーロ 30 ゾーンと呼んでいる。運輸連合は、週ごと、月ごと、年間通しての定期チケット販売を促進しており、長期間の利用が見込める顧客を掴むことに力を入れている。このことにより経営を安定化させることができるし、顧客は割引サービスを受けることができるからである。更に、顧客へのサービスとして、スマートフォンを使って、どのルートを選択すると安くなるかという情報も提供している。

運輸連合では、鉄道路線図は、バーミンガムの大学で発見されたアイデアを取り入れて、直線ではなく曲がりくねった図を採用している（下図参照）。顧客か

からは、分かりやすいと評判だそうである。鉄道利用者は乗り換えをしなからないため、カールスルーエモデルでは、ドイツ鉄道の利用者が乗り換えることなしに、街のど真ん中に到着できるようになっている。



鉄道路線図 （出所）カールスルーエ運輸連合

自動車を利用すれば、自宅から目的地まで乗り換えなしに移動できるが、その便利さと同じようなサービスが提供できるシステムの構築に取り組んできた。そして、市外のドイツ鉄道と市内の路面電車をつなぐことを実現した。路面電車は市内の線路からドイツ鉄道の線路に乗り入れて、郊外の都市に乗り換えなしに走ることができる。ドイツ鉄道の電車と路面電車が同じところを通れるようにするために幸いであったことは、線路幅が 1,235mm で、同じであったことである。しかし、電圧が違った。ドイツ鉄道は1万 5,000 ボルト交流なのに対し、路面電車は 750 ボルト直流であった。そこで軌道を通る際に、自動的に電圧が変わるシステムを開発し搭載したわけである。

4 質疑応答

Q：赤字が出た場合は、国や自治体が財政的責任を持つのか。

A：カールスルーエ市の場合、5,000万ユーロ以上の赤字となった場合は60%をドイツ政府、20%を州政府、残りの20%をカールスルーエ市が補てんすることになる。なお、カールスルーエ運輸連合の総事業費は9億ユーロであり、チケット収入で全体の86%を補っている。また残りの14%については、都市の水道や電力を供給している都市事業団からの援助を受けている。

Q：カールスルーエ市は自動車保有台数が少ないという説明があったが、公共交通機関の発展と自動車保有台数の減少に因果関係はあるのか。また、CO₂減少にどれほど寄与したのか。

A：公共交通機関の発展と自動車減少の因果関係は分からないが、この街は100年も前から既に公共交通機関が発展していたので、もともと自動車が少なかったのではないかと思われる。CO₂削減については、この地域は再生エネルギーを積極的に活用してきた。市民は環境を守ることに強い意識を持っており、CO₂削減にとどまらず、騒音問題に対しても、公共交通機関を利用することで、無くしていこうという考え方があった。

Q：カールスルーエ市では、高齢者や観光客に対してどのような配慮をしているのか。

A：ホームと電車の高さを揃えることや、ホームと電車の間隔をあげないよう、バリアフリーに配慮している。2020年頃までに全てのホームで工事が完了する予定である。更に、視聴覚障害者のために地面の表示や、運行状況について電光掲示板で、あと何分で到着するなどのビジュアル確認ができるように工夫したいと考えている。

Q：ドイツは脱原発を進めているが、電気代の高騰による鉄道経営への影響はないのか。

A：電気代高騰によって、チケット代を値上げする可能性はある。

Q：ドイツ鉄道と路面電車の線路幅が違っていても、今日の成功を築くことはできたのか。

A：技術的には可能かもしれないが、資金的に難しい。線路幅が同じであったことは幸運であった。



カールスルーエ市内を走る路面電車と停留所

Q：市街地を走る路面電車であるが、定時性の確保のためにどのような取組をしているのか。

A：利用者の増加に伴い路面電車の数も増やしてきたのだが、その結果、街の中心部では渋滞が発生して時刻表通りの運行が難しくなり、駅での待ち時間も増加するという状況が頻繁に見られるようになってきた。そのため、カールスルーエ市では 2014 年から路面電車の地下化の工事を進めており、2020 年に工事が完成する予定である。また、高齢者や障害者が利用しやすいよう、設備のバリアフリー化にも力を入れている。バリアフリー化は、利用者にとって便利であるばかりではなく経営者にとっても非常に重要である。乗客が利用しやすい状態にすることで時間のロスを防ぎ、時刻表通りの運行が可能となる。その他にも、使いやすいチケット販売機や分かりやすい表示等、利用者の利便性を高める取組も行っており、これらも定時制確保につながっていると思う。

Q：歩行者の安全性の確保についてお尋ねしたい。名古屋のメインの公共交通機関は地下鉄であるが、今後、路面の公共交通の設置を検討すべきという意見もある。そこに住む住民にとっては路面電車に対する恐れがある。歩行者の安全確保や事故の有無についてはどうなっているのか。

A：路面電車の運転手はしっかりとした訓練を受けている。また、カールスルーエ市は 100 年来の路面電車の街であるため、市民が路面に電車が走ることをよく理解している。路面電車と共存する環境で育った歩行者だからこそ、安全が保たれている。

Q：カールスルーエ市内の歩行者天国の真ん中を、路面電車が走っているという説明があったが、我々も街の賑わい創出のためにトランジットモールという形で路面電車を走らせるというビジョンを持っている。その際に歩行者の安全確保のための有効な事例があれば聞きたい。

A：歩行者の安全確保のため、街中を走るときは、時速 15 km で走らせている。街には高齢者も大勢いるので、ゆっくりしたスピードで走らせるようにしている。

5 所感

豊橋市から路面電車に乗り、JR 東海道本線を経由して乗り換えなしに、名古屋に到着できる。そんな夢のような交通機関があったらいい。カールスルーエ市の路面電車（トラム）を見て正直そう思った。ドイツでそれが成し得たのは、線路幅が同じであったことと、使われてない線路がたくさん残されていたからであろう。それと、地域公共交通は独立採算方式での経営が成立しない事業として位置づけられ、その財政責任を担うべき主体は、事業者ではなく各州や郡、市などの地方行政であるとするドイツの政策があるからだと考える。

本県にはカールスルーエ市の真似はできないが、本県の強みを生かした施策をとればよい。その一つが、世界に先駆けたリニアの開通である。そしてそれ

に伴う取組が必須であるが、名古屋駅における乗換の利便性、名古屋駅へのアクセスの向上、リニア中間駅の利活用、セントレアと県営名古屋空港へのアクセスの向上が喫緊の課題であろう。更に、まちづくりと連動した公共交通ネットワークの形成、過度な自家用車利用からの転換と、高齢者の公共交通機関の一層の利用促進。観光交流需要の増大により、観光客にとって分かりやすく、利用しやすい交通機関の構築。環境対策、災害リスクへの備え等々、本県の取り組むべき課題は、限りなく多い。積極果敢に取り組んでいきたい。

(文責 南部文宏)



カールスルーエ運輸連合にて 説明者と調査団

第6 大規模展示場に関する調査

1 調査目的

本県では、2019年秋の開業を目標に大規模展示場の建設を計画しており、国内外からのイベントを誘致することで、地域の発展と国内外からの誘客の促進を図ることとしている。そこで、ジェットロ・デュッセルドルフ事務所において見本市産業が非常に発達しているドイツの見本市事情について調査し、また、ドイツの中でも有数の大規模展示場であるメッセ・フランクフルトにおいて、その運営や管理について調査し、本県の大規模展示場にかかる事業の参考とする。

2 調査先 1

ジェットロ・デュッセルドルフ事務所

(1) 調査日

平成28年11月3日（木）

(2) 対応者

菅野一義次長

(3) 調査概要

ドイツは世界有数の見本市大国であり、ドイツ各地に大規模展示場が存在している。見本市企業がこれらの展示場を所有し、見本市を開催している。屋内展示面積を比較してみると、日本最大である東京ビッグサイトより広いものがドイツ国内に12か所もある。ドイツ見本市産業の経済効果としては、2005年から2008年における年間平均値で合計120億ユーロ。また、その他の経済波及効果は235億ユーロに上る。

見本市は特別な需要があり、ホテル、飲食業、タクシー、レンタカー、公共交通機関、小売業、通訳、アシスタントなど幅広い業種が恩恵を受けている。来場者には会社の経費が使えるビジネス客も多く、地域に相当のお金が落ちる構造となっている。



見本市大国ドイツ

(1) 規模

面積(国際比較)

	会場	国	m ²
1	ハノーバー見本市会場	ドイツ	463,165
2	上海「国家会展中心」	中国	400,000
3	フランクフルト見本市会場	ドイツ	366,637
4	ミラノ見本市会場	イタリア	345,000
5	広州「中国輸出入商品交易会琶洲展館」	中国	340,000
6	ケルン見本市会場	ドイツ	284,000
7	デュッセルドルフ見本市会場	ドイツ	261,817
8	パリ・ノール・ヴィルバント見本市会場	フランス	242,082
9	シカゴ・マコーミックプレイス	米国	241,549
10	バルセロナ見本市会場	スペイン	240,000

比較:東京ビッグサイト(屋内展示場): 80,660m²

ドイツ企業のメリット

国内にいながらにして(コストを抑えて)、外国企業と取引可能

比較:東京ビッグサイト(2015年度営業収益): 211.3億円
(/115円=183.7百万ユーロ)

(出所) ジェットロ・デュッセルドルフ事務所

ドイツの見本市の最大の特徴は、見本市が契約の場となっていることであり、この点が日本と大きく異なっている。出展者は見本市開催までに顧客に対して新商品の紹介や説明等をメール等でやりとりしており、最終段階として契約権限のある社員が見本市会場で Face to Face で契約を結ぶという流れになっている。見本市開催中は全ての日程が商談の予定で埋まっているのが普通であるが、日本企業の中にはいまだに商品を紹介する目的で参加する企業もあり、海外のバイヤー等は契約を前提としているために商談のチャンスを逃しているケースが複数見受けられるのが現状とのことであった。

また、見本市は商談以外にも、新製品発表の場、新規顧客の発掘の場、学会機能、リクルーティングの場、教育の場など、様々なプラットフォームとして利用されている。

企業誘致と同様に、見本市についても各州が競争をしているが、同じ時期に同じ業種の見本市は行わないといった取り決めがある。また、来場者数などの定義を統一し、透明性の確保を目的として「ドイツ見本市自主統計協会（FKM）」という組織が整備されている。発表される各見本市の来場者数はFKMが認証したものとなっている。各見本市の競争の中から生まれた制度として、パートナー国制度がある。2017年3月にハノーバーで開催が予定されている「セビット（CeBIT）」では、日本がパートナー国として選ばれており、安倍首相も来場予定である。セビットには毎年ドイツ首相が参加し、パートナー国の首相を歓待してシンポジウムをする等、外交の場ともなっている。こうして日本企業が多く参加することで見本市の魅力が増し、また日本政府も予算を出して出展するので、見本市会社としてはパートナー国の経費で見本市の盛り上げを図ることができる。パートナー国制度を最初に始めたのはハノーバーメッセであるが、現在は他の見本市でも取り入れられている。

インフラの特徴としては、見本市会場が都市中心部から比較的近くにある、という点である。また、公共交通機関が整備されており交通の便が良い。さらに、一部は河川に面した立地になっており河川物流も取り入れている。このように、交通機関等を最大限に活用して見本市を開いていることが特徴と言える。



調査趣旨を説明する調査団

主な見本市企業は、日本に拠点を置いて誘致活動を行っている。日本企業が全く出展していない見本市会社がいきなり日本に拠点を出すことは少なく、複数の大手企業が出展してくると、他の企業も追随して出展してくることが

多いため、その時点で拠点を整備するそうである。メッセ・デュッセルドルフには日本語の話せるスタッフがいて、見本市の際には出展日本企業特集を作って配布している。このようなサービスも、日本企業が出展するメリットとなっている。

(4) 質疑応答

Q：メッセ・デュッセルドルフでは、見本市への一般の来場者数はどのくらいか。また、交通手段は何を利用するか。

A：見本市によって異なるが、どの見本市でも土日の来場者は多くなる。ドイツは公共交通機関の利用を推奨しており、見本市会場にはトラムや地下鉄の駅がある。サッカーの試合等と同様、見本市期間中は臨時列車が増便されるなど柔軟な対応が取られている。また、事前にオンラインで見本市の入場券を買くと、その入場券で近隣の交通機関が乗り放題になるサービスもあり、公共交通機関を利用する人が多い。一部でタクシーを使うビジネス客もいるが、渋滞等もあるのでビジネス客でも公共交通機関を利用する人は多い。

Q：入場料を取る見本市が多いのか。

A：優待券が配られる場合はあるが、基本的に入場料無料の見本市はない。B to C（※1）の見本市の入場料は11から13ユーロと安いものが多いがB to B（※2）の見本市では1日で30ユーロ、高い場合は40ユーロや、それ以上の入場料を取るものもある。見本市のステータスで金額は変動する。

Q：入場料が見本市の収益の大部分を占めるのか。

A：見本市会社の収益で一番大きいのは会場使用料で、1㎡あたりいくらかというものである。また、「ドイツ見本市協会（AUMA）」という団体があり、使用料の一部にAUMAフィーというものが含まれている。見本市会社は得た使用料額に応じた金額をAUMAに支払う必要がある。その他の収益が入場料であり、電気や水道に関して業者を指定する場合は、そこからマージンを取ることもある。

Q：世間では、見本市が有料であることは当然とされているのか。

A：ドイツでは見本市が有料であることは普通だと理解されていると思う。B to Cの見本市の中には家族で遊べるようなものや買い物ができる見本市も多くあり、エンターテインメントの要素も少なくない。例えば、ベルリンで行われる食糧関係の見本市では、10ユーロ程の入場料を支払うだけで、世界中の出展物を安く買ったり食べたりすることができる。それを楽しむために行く人が多い。また、入場料については学割制度もある。

※1 Business to Consumer の略 企業と消費者間取引のこと。

※2 Business to Business の略 企業間取引のこと。

3 調査先 2

メッセ・フランクフルト

(1) 調査日

平成 28 年 11 月 4 日 (金)

(2) 対応者

Jörg Seyffart 氏 (Vice President)

Bernd Dombek 氏

(Quality Management Service Partner)

(3) 調査概要

①メッセ・フランクフルトの概要

メッセ・フランクフルトは、フランクフルト市が 60%、ヘッセン州が 40% 出資をしており、100% 公共の事業となっている。30 社の子会社と 55 社のセールスパートナーが世界 175 か国で事業を展開しており、東京からブエノスアイレスまで、2015 年は世界各地で年間 133 件の見本市を開催した。2015 年におけるこれらの見本市からの総売上高は約 6 億 4,800 万ユーロであり、約 9 万 800 の出店者と、約 420 万人の来場者があった。展示場の総面積は 59 万 2,127 m² であり、そのうち、11 ホールからなる屋内展示スペースは 36 万 6,637 m²、屋外展示スペースは 9 万 6,078 m² となっている。

②見本市会場について

120 年前から続くメッセ・フランクフルトは、現在も創立当時の建物を使用している。古い施設を壊さずに、新しい建物を整備してきたことで、歴史を感じさせる見本市会場となっている。この一番古い建物は特別な存在であり、2 年に 1 度開催される「国際モーターショー」ではメルセデスベンツが展示を行っている。見本市会場は、現在 11 軒のホールがあり、敷地内に 1.6 km にわたって建物が連なっている。ホールは 1、2、3 階建てのものがある。見本市会場に併設された 2 軒のコンgresセンターは見本市の出展者が会議を行うために、非常に重要な施設となっている。

メッセ・フランクフルトの強みは、街の中心部にあるということである。見本市会場の中心に近郊電車「S バーン」の駅があり、全ヨーロッパを結ぶドイツ鉄道の駅が 1 km 程離れたところにある。



創立当時の建物（右側）

また、見本市会場から2 km離れたところにアウトバーンの結節点があり、さらに5 km離れたところにはフランクフルト国際空港があるため、駅や空港から見本市会場まで15分から20分程度で到着できる。このような非常に恵まれた交通アクセスを有していることが、メッセ・フランクフルトが見本市会場として選ばれる大きな理由の一つとなっている。また見本市会場の道路アクセスは、東西南北どちらからも出入りができるようになっており、この点も重要なポイントである。車での来場者は、1 km離れたパークハウスからシャトルバスで往復している。

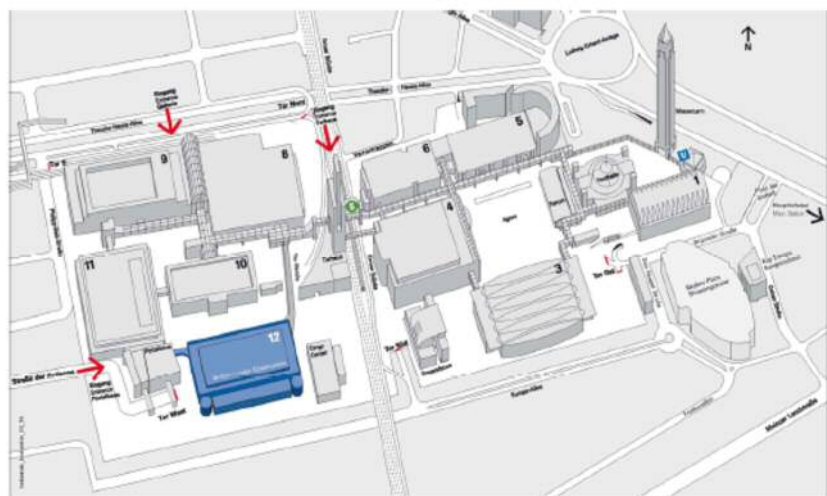


メッセ・フランクフルトの外観

敷地面積が59万2,127 m²と広大であるため、様々な設備が必要となる。例えば、エスカレーターは210か所ある。また、レストランが大小合わせて60か所ありスーパーマーケットも8か所ある。さらに、様々な問題に対処するためのオペレーションセンター、セキュリティセンターもあり、24時間体制で火災、急病人、事故などへの対応を行っている。

各ホールの2階部分が全長2.2 kmの屋根付きの通路で結ばれている。これは、見本市が冬に開催されることが多いため、見本市会場間を移動する際に来場者が雪や雨に濡れないようにするためであり、また、地上階は車、2階は人、と動線に分けるためである。

現在建設中の12番ホールは展示面積が3万3,600 m²で、2018年に完成予定である。また、2014年に完成したホールはコンgres会場として使用しており、4階建てで、一番大きな部屋は1,000人が収容



メッセ・フランクフルト施設見取図

(出所) メッセ・フランクフルト

可能であり、他にも 300 人、600 人等、様々な収容人数の部屋があり、必要に応じて使い分けることができる。

③メッセ・フランクフルトの運営状況について

メッセ・フランクフルトは、ホールディング会社としての「メッセ・フランクフルト GmbH（ドイツ法の有限会社）」の傘の下に、自前で見本市を企画、開催する会社と、他の見本市企業が会場を借りて見本市を行う際にプロパティマネジメントを行う会社があり、これらは法的にも完全に別組織となっている。メッセ・フランクフルトは、2015 年には海外も含めたグループ全体で約 6 億 4,800 万ユーロを売り上げているが、その内訳は、メッセ・フランクフルトでの収益が約 3 億 1,890 万ユーロ (49.2%)、ケータリングや電力、電話、スタンド作成などによる収益が約 5,110 万ユーロ (7.9%)、それ以外は海外での収益となっている。ドイツ国内では大きな会場を借りて見本市を開くことは少なく、ほとんどの見本市を自社の会場で行っている。2015 年の純利益は約 5,180 万ユーロであった。

2015 年にメッセ・フランクフルトが関係した見本市において、世界中から 9 万 772 社の出展があり、使用した正味展示面積は約 273 万 3,000 m²であった。内訳はドイツ国内が約 149 万 2,000 m²、ドイツ国外が約 124 万 1,000 m²となっている。また、来場者数は全体で約 417 万 1,000 人であった。このうち、メッセ・フランクフルトの見本市会場において、自社で企画、開催したイベントによる来場者数は約 67 万 8,000 人、他の会社がメッセ・フランクフルトの施設を使用して行ったイベントによる来場者数は約 162 万 8,000 人であった。



調査趣旨を説明する調査団

他の会社のイベントによる収益もメッセ・フランクフルトにとって重要なものとなっている。

2015 年にメッセ・フランクフルトが自主開催した見本市には、ドイツ以外では 193 の国から 31 万 5,412 人の来場者があった。上位 10 か国は表 1 のとおり。近隣の国からの来場者が多いが、近年、中国やトルコからの来場者が増えている。2015 年に自主開催した見本市での出展者数を国別でみると、ドイツを除く上位 10 か国は表 2 のとおり（カッコ内は正味展示面積）。中国、イタリア、英国、オランダ、フランス、トルコ、スペイン、ポーランドは来場者数も出展者数も多くなっている。インド、台湾は出展者数が多いにもか

かわらず、来場者数はそれほど多くない。

メッセ・フランクフルトでは世界規模で事業展開していくために外国の企業に出展してもらうことに力を入れているが、このことがドイツ製品を世界中に広く宣伝、販売することにもつながっており、株主であるフランクフルト市やヘッセン州の意図とも合致しているとのことであった。

【表 1】 2015 年国別来場者数

1. イタリア	27,094 人
2. フランス	19,598 人
3. オランダ	18,141 人
4. 英国	15,109 人
5. 中国	14,462 人
6. スイス	13,426 人
7. スペイン	11,645 人
8. トルコ	11,429 人
9. ポーランド	11,381 人
10. ベルギー	10,648 人

【表 2】 2015 年国別出展者数

1. 中国	2,408 社 (45,719 m ²)
2. イタリア	1,432 社 (63,702 m ²)
3. インド	1,024 社 (32,740 m ²)
4. 英国	610 社 (21,120 m ²)
5. オランダ	582 社 (43,195 m ²)
6. フランス	535 社 (21,153 m ²)
7. トルコ	489 社 (27,390 m ²)
8. スペイン	486 社 (19,760 m ²)
9. 台湾	468 社 (10,341 m ²)
10. ポーランド	311 社 (11,723 m ²)

(4) 質疑応答

Q：海外からのイベント招致に関して、どのような点に力を入れて取り組んでいるのか。留意している点について具体的に教えてほしい。

A：イベントや展示会の開催者からよく聞かれることは、第一に訪問客はどれくらいの高さか。人が集まらないところに出展しないということである。第二に、会場がどういった場所にあるのか。交通の便が良くないと困るという声が多い。第三に設備の状況等について。第四に、展示会に適した時期について。第五に、近くに宿泊施設が完備されているかどうか。見本市開催中はホテルの受け入れが厳しいことが度々起こるので、その点もよく確認される。以上の5点が招致にあたって留意する点であると思う。

Q：見本市会場以外にも二軒のコンgresセンターがあるという説明を受けたが、国際会議の招致にも取り組んでいるのか。

A：国際会議も招致している。例えば、銀行系の「エイジェント・ディベロップメント・バンキング」という国際会議が開かれた。また、医療関係やファイナンス関係の国際会議もあった。他にも機械連盟といった様々な専門分野の国際的な連盟があり、こうした連盟の会議が開かれている。

Q：メッセ・フランクフルトとしては、見本市の招致開催を積極的に行い、

国際会議はスペースが空いている場合の副次的利用といったものなのか、それとも国際会議も見本市と同様に積極的に招致開催しようとしているのか。

A：見本市と国際会議を同時に開催することもあり、見本市がなく会場が空いているから国際会議を入れるといった発想はなく、同レベルで取り組んでいる。

Q：メッセ・フランクフルトの売上の内容について教えてほしい。

A：見本市では、出展者へ貸し出すスペースの使用料が主な収入となる。出展者が遠方の外国企業の場合はその会社に代わって我々がブースを準備することがあり、そういったサービスに対しては使用料とは別に料金が発生する。また、ケータリング等のサービス料やレストラン、スーパーマーケットの売上も収入となっている。

Q：EU圏内であれば人や物の移動が自由にできるが、EU圏外の国は関税がかかるなど様々な不便な点があると思う。そのようなコスト面での便宜を図るといったことも含めて、EU圏外からの出展者を誘致するために特別に取り組んでいることはあるか。

A：外国からの出展に伴うコスト（例えば関税等）は出展者にとって大きな負担となるが、見本市への出展がビジネスの大きな成功につながる場合もあり、出展者はコストも含めて出展を検討する。なお、自国で展示会を開催する場合は、国の援助により安く出展できるケースも多いようである。

Q：メッセ・フランクフルトは全世界に展開していることから、例えばアジアでメッセを行う場合は、そのアジアの国が援助するということか。ドイツではなく、他の国で出展する方が安く済む場合はその国で行っている、ということか。

A：そういうことである。そうすれば、関税等のコストも抑えられる。例えば、日本の会社が海外の見本市に出展したい場合、日本に窓口となる子会社があるので、そこで様々な相談に乗ることができる。その際のコストは展示者の負担となる。メッセ・フランクフルトでは見本市を仲立ちする子会社を世界中に持っているため、大きな成功を収めることができている。例えば、日本の出展者からブエノスアイレスの見本市に出展して成功するかどうかについて相談された場合、日本の子会社とブエノスアイレスの子会社と一緒に検討し、出展者の相談に乗ることになる。

Q：東京にビッグサイトがあるが、メッセ・フランクフルトがビッグサイトを使って見本市を開催することはあるのか。

A：ビッグサイトでも見本市を開催している。

Q：今後、本県の展示会場でメッセ・フランクフルトの見本市を開催する可能性もあるということか。

A：日本のどこの展示会場で見本市を開催するかについては東京にあるメッセ・フランクフルトの子会社が決定しているため、東京の子会社に相談す

ることが必要である。現在、日本には3か所（東京、大阪、福岡）に見本市を開催する会場があるが、どこで開催するかは全て東京の子会社が決めている。

Q：メッセ・フランクフルトの全館を使用するような大規模な見本市はあるのか。

A：国際自動車ショー、春先にあるアンビエンテ、国際衛生医療関係のメッセ等で全館を使用している。

Q：来場者はどのような交通手段で来るのか。

A：来場者の交通手段の割合は見本市によって異なるものの、約3分の1が自動車、残りが電車やバスで来る。なお、来場者の半分は飛行機を利用している。国際的なイベントだと、その割合が大きく変わってくることに注意しなくてはならない。展示会が終了する頃を見計らってタクシーを多数手配することも主催者の仕事である。

Q：1日の来場者数は最大で何人ぐらいか。

A：国際自動車ショーの来場者が最大であり、1日で約12万人が来場した。自動車ショーの人气が一番高い。他の見本市では、平均すると1日約2万人から2万5,000人である。

Q：最近の傾向として、展示会場の詳細が事前にインターネット等で確認できるようになったことに伴い、会場の滞在時間が短縮され、展示会の開催期間も縮小傾向にある、という記事を読んだことがあるのだが、メッセ・フランクフルトの状況はどうか。

A：我々は今までそういったことはやってこなかったが、アイデアとしては面白い。期間を短縮した分、別のイベントを入れることができる。

Q：会場自体もコンパクトになりつつあるとあったが、その点はどうか。

A：それは可能性としてはあるかもしれないが、我々はコンパクト化するよりは、もっと拡充して世界中から大勢の人を集める方に力を入れている。

Q：商談がしやすいように、他に場所を設けることはしているのか。

A：どの建物にも会議室や小さな部屋があり、色々な用途に使えるようにしてある。人に聞かれたくない商談もあり、商談を成立させるために、クローズした場所というのが必要になる。

4 所感

メッセ・フランクフルトは、世界第3位の屋内展示面積を誇る世界屈指の大規模展示場である。まず初めにその規模に驚いた。そして、もっと驚いたのは、この規模の展示場をしっかりと運営できる、ハード面、ソフト面の様々な機能を備えていたことである。フランクフルト市とヘッセン州が出資するホールディング会社の管理統括の下、自前の見本市の企画運営、他の見本市会社が企画運営する見本市のサポートはもちろんのこと、大小さまざまな会議が可能なコングレスセンター、人と車の動線を分けた移動空間、ケータリングやレストラ

ンなどの飲食関係の設備、シャトルバスの運行、海外でのサポート機能など、本当に様々な機能が組み合わさってはじめて、見本市を企画開催することができるのだと実感できた。

愛知県においても、大規模展示場の整備と機能の充実はもちろんのこと、空港島および前島のあらゆるものを活用し、出展者、来場者の皆様に満足度の高い展示会を提供できるよう、しっかりと準備を進めていかななくてはならないと感じた。

また、メッセ・フランクフルトは、街の中心部に位置し、交通アクセスが非常に良い点が大きな魅力であり、それが会場に選ばれる理由の一つになっている、とのことであった。交通アクセスについては、国内における事前調査でも、その重要性を指摘されたところである。

愛知においては、特に名古屋駅から空港島へのアクセスに弱みがあり、電車、高速道路ともにダブルアクセスが確保されていないのは致命的である。道路については西知多道路の建設が始まっており、早期の開通が国際展示場へのアクセス確保に重要となってくる。電車については、名鉄の踏切対策等のリスクマネジメントに早急に取り掛かるべきだと思う。その他、空港島および前島の渋滞対策なども併せて行うことで、「行きにくい場所」と感じさせないようにしていくことも考えていかななくてはならないと思う。

ドイツでは、まさに「商談の場」としての見本市が開かれており、それが、出展者を引き付ける吸引力となっている。そして、商談の場が活発となるよう、必要な機能をさまざま備えていた。また、街の中心部に位置しているため、街全体がアフターコンベンションの場所として活用できることも非常に有利な点だと感じた。商談の場であるからこそ、経済波及効果も大きなものとなっている。メッセ・フランクフルトは、都市の名を世界に発信するとともに、都市経済にも大きな影響を与えている。愛知としても「商談の場」としての展示会をしっかりと意識して施設整備等を進めていってほしい。

また、メッセ・フランクフルトは、多くの海外出展者および来場者があり、それがフランクフルトの魅力をより一層高めていると感じた。海外からの出展者が多いのは30の子会社、55のセールspartnerからなるサポート体制が充実しているからであると思う。愛知としても、国際空港に隣接しているという特性を活かすために、海外からの出展者にどのようにして選ばれるようにするのか、しっかりと取り組んでいかななくてはならないと思う。

(文責 川嶋太郎)



メッセ・フランクフルトにて 調査団と説明者

第7 海外調査を終えて

10月30日から8日間にわたり、団員8名で英国、ドイツにて県政の重要課題を調査しました。

私たちはまずロンドンの日本国大使館を訪問し、功刀一等書記官から現在の英国の状況、ここに至った英国の事情を伺いました。それは、なぜ英国はEU離脱の道を選んだのか、今後英国はEUの国々とどう関わっていくのか等です。

元々EUは戦争をなくす目的の政治的統合と、強い経済を作るための経済統合という二つの目的がありました。結果、人と物の流れが自由化され大きな市場での経済活動により、より強いEUになっていきましたが、加盟国の増加に伴いいろいろな問題が出てきました。

今から30年余前、ベルリンの壁崩壊と共に徐々に共産主義国家がなくなり、ヨーロッパ全体が自由主義経済へと移行しました。しかし旧西側諸国と旧東側諸国との経済の格差ははっきりしており、人々は東から西へと移り始めました。その後、EUは加盟国の数を増やしその規模はヨーロッパ全域に広がりました。その結果、経済的に強い国と弱い国が同じ市場で経済活動を行い、ギリシャのように経済的に行き詰まる国も出て来ました。

発生したのは通貨危機だけではありません。シリア等からの大量の難民の問題であります。これらの人たちは、英国、ドイツ、フランス等へと流れてきますが、仕事もなくそれぞれの国の援助で生活しているとのことです。

他国からの移民難民によって仕事を奪われ、また移民難民の人たちの福祉に係る予算をみんなで負担するため、以前からの住民の税負担が大きくなり、これらのことに対する不満が、住民投票の結果に表れたとのことです。

何れにせよ、経済力のある所へ人が流れる現象はEUに限ったことではありません。いろいろな国において、国内では田舎から都市へと人が流れ、多種様々な問題が発生しています。我が国においても、過疎過密の地域ができ、都市は都市の問題が、田舎は田舎の深刻な問題が発生しています。やはり、何らかの方法で自由すぎるこれらの問題に制限を加える必要があるように思えます。その結果として各国にナショナリズムが台頭してきています。これは、自国の国民の権利を守るという面から見れば理解できる部分もあります。今後は、英国が、どのような権利を残したままEU離脱をするのかによって、日本からの進出企業への影響も大きく変わってくると思いますので、今後の動向を注意深く見守る必要があります。

なんといっても、ロンドン金融や研究開発のEUにおける拠点ですから、状況によっては打撃を受ける日本企業も少なくないと思います。

また一方、英国の中でもスコットランドは少し事情が異なるようで、日本と同じように高齢化社会のため、介護などの人手不足で他国からの移民を歓迎しています。こういった状況により英国からの独立運動につながっているとのことでした。

書記官からの説明の後、加藤全権公使と会い広い意味でEU全体の事情等の話を伺いました。いずれにせよ、今後のEUの動向次第で、世界経済に大きな影響があることは間違いのないと思います。

英国の住民投票の結果に株価、為替レートはすぐ反応し、我が国の輸出産業に大きな打撃を与えました。今、米国大統領の政治姿勢がおおきな関心事となっていますが、EUにもそれ以上の関心を払わなければならないと感じました。

今回の調査の結果、やはり現地に行ってみなければ本当のことは分からないと思いました。メンバーの皆さんのそれぞれの熱心な調査で県政の参考になることがたくさんあったと思います。今後、この結果を県政に活かして参ります。

ありがとうございました。

海外調査団（欧州）団長 小林 功

中部国際空港を飛び立ってから最初の目的地ロンドンに到着したのが、16 時間後でした。まさに長旅で、その後も英国・ドイツの6都市を、バス・鉄道・公共交通などを利用して目まぐるしく移動する調査をしてきました。車窓に広がる景色を眺めながらの長距離移動の連続でした。

ロンドンでは、在英国日本国大使館で加藤特命全権大使・功刀一等書記官から、EU離脱の背景を伺いました。未確定な部分がほとんどであることと、英国とフランス・ドイツの移民・経済・金融・軍事面での直面している現状の違いを説明してくださいました。その他の調査先でも丁寧なご説明をいただき、「百聞は一見に如かず」の心境でした。

サウスサンプトンでのクルーズ船調査は、タイタニック号の寄港地でもあり長い歴史の中で今も岸壁を整備し努力している姿に感銘しました。

フランクフルトの大規模展示場も100年以上の歴史と取り組みの中で、徐々に規模を拡大し取引額を増やしているその営業努力に触れることができました。

今回の調査を、今後の県議会活動に活かしていきます。

海外調査団（欧州）副団長 峰野 修

海外調査を通じて感じたことは、やはり現場に出向かなくては得られないものがある、ということですが。

インターネットの普及によって、簡単に情報が得られるようになりましたが、情報の背景といったものが見えてこない場合が多くありますし、情報の真偽自体が不明確な場合もあります。そして、実感の伴わない情報は「活きた情報」ではありません。直接足を運び、話をすることで、決してインターネットでは知り得ない情報や知恵に出会うことができますし、やりとりの中で価値観の違いを感じることができます。また、街の雰囲気、食堂の混み具合、歩く人々の顔、こういった一つ一つまでも情報に深みを与えていくと思います。

また、インターネットでの情報収集では、こちらが欲しい情報にアクセスしていくことになるので、見えていない課題については置き去りにしてしまう可能性が出てくることも考えられます。今回の海外調査および国内事前調査においても、議長からテーマをいただいた時点で考えた課題と比べ、新たな課題やより掘り下げた課題に出会うことになりました。

今回の調査で、多くの知見や課題を得ることができました。特に国際展示場については、地域経済に与える影響の大きさなど、愛知のさらなる発展を支える基盤の一つになりうる、ということを確認するとともに、短期、中長期の課題について学ばせていただきました。

今後ともしっかりと県政発展につなげていくよう努力してまいります。

海外調査団（欧州）団員 川嶋太郎

今回の英国・ドイツの海外調査はメンバーに恵まれて大変有意義な調査でありました。小林団長の下、各団員が担当を決めて的確に対処できたと思います。気候もそれほど寒くもなく過ごしやすかったですが、夕食の時間が遅く、ホテルへのチェックインも遅くなり、タイムスケジュール的には結構ハードスケジュールであったと思います。事前調査での段取りが良かったため、スムーズな支度ができたと思います。

今回の調査では特にEU離脱については英国・ドイツとも大変タイムリーな話題の中での調査でありました。今後の動向が注視されます。クルーズ船調査については英国のサウサンプトンを調査し、2015年の利用客が177万人で2035年には350万人に達すると聞き、まだまだ伸びる産業だという印象がありました。また、背景に空港や鉄道、道路の整備が欠かせないことも良く分かりました。自動走行については英国、グリニッジ王室特別区を調査しました。区では、自動走行技術の向上という視点ではなく、スマートシティ戦略の一環として自動走行車をいかに効率的に区に導入していくのかについての検証をしており、「街づくり」の観点から自動走行技術に対してアプローチしていることが、同じ地方自治体の立場から見るととても興味深かったです。ラグビーワールドカップについてはミルトンキーンズを調査し、

観客には試合を見に来るだけでなく、街の飾りつけ等おもてなしの心が必要だと思いました。大規模展示場についてはドイツのメッセ・フランクフルトを調査し、交通の便と宿泊施設が近くにあるかが非常に大事であることが良く分かりました。

全体を通じては、やはり現地に出かけて実際に見て、聞くことで想像とは違って現地のことの方が良く分かり、大変勉強になりました。

海外調査団（欧州）団員 飛田常年

愛知県議会海外調査団として、欧州の英国・ドイツの二カ国に訪問させて頂きました。

まず、最初にロンドンにて在英国日本大使館で英国最新事情調査、サウサンプトンでは、クルーズ船誘致に関する調査、ロンドンで自動走行に関する調査、ミルトンキーンズでは、ラグビーワールドカップの開催状況に関する調査、ジェトロ・ロンドン事務所では現地に進出した日本企業の調査と、英国企業の対日投資動向について、ジェトロ・デュッセルドルフ事務所では、現地に進出した日本企業の調査とドイツ見本市事情に関する調査、カールスルーエ運輸連合では、公共交通システムに関する調査、在フランクフルト総領事館は、ドイツ最新事情調査、メッセ・フランクフルトでは、大規模展示場に関する調査などを勉強させて頂きました。

各市に文化や歴史があり、物事を前に進めていく政策や事業は各地域と行政が一体となり、地域住民等と先進的に取り組んで推進することが一番に感じとれました。今回の欧州調査によりわたくし自身知識向上にもなり、今後この調査で勉強させて頂いた事例などを参考に考え、提言していけたらと考えております。

海外調査団（欧州）団員 渡辺周二

英国とドイツを訪問する機会を頂きましたことに、心からの感謝を申し上げたいと思います。また、海外訪問が乏しい私には、見るもの聞くもの全てが刺激的で驚きの連続でした。調査旅行を通しての一番の気づきは、外国の成功事例を本県に導入することは、簡単なことではないということです。

ラグビーワールドカップ英国大会の運営方法とスタジアムそのものをコピーして我が国に持ち込んだとしても、上手くはいかないように思います。それは、ラグビーに対する考えた方や価値観が英国と日本とでは違うからです。ラグビーとは何なのか、彼の国と我が国には、

大きな違いがあるように思います。それゆえ、ラグビーの本質と違いを十分に咀嚼して、日本的なものに再構築したうえで、ラグビー日本大会に向き合わなければならないと思います。

また、カールスルーエでは、路面電車と自動車や歩行者が、肩が触れ合うほどの近距離ですれちがって往来しますが、我が国ではこうはいきません。路面電車と自動車と歩行者は別々のレーンを走るものであり、分離することで安全が確保される。それが効率的な交通システムであるという考え方があるように思います。ドイツでは、路面電車は市民にとって身近なもので、自動車や歩行者と共存できるものという価値観があるからこそ、路面電車は公共交通機関の要として成立するのではないのでしょうか。

今回の調査旅行を通して自分は何を持ち帰ることができたのだろうかと考えてみるに、大いに反省しなければならないというのが本音です。

今回の貴重な学びを自分なりに咀嚼して必ず結果を出す、そう考えております。

海外調査団（欧州）団員 南部文宏

英国のEU離脱による英国内及びEUへの社会的・経済的影響、英国を拠点とする県内企業等への影響等について、在英国日本国大使館、ジェットロ・ロンドンとデュッセルドルフ事務所、在フランクフルト日本総領事館にて調査。EUと英国のヒト・モノ・サービス・資本の移動の変化が、県内企業や県内経済に与える影響をしっかりと把握しながら、今後の英国のEU離脱を想定した対応の準備が必要である。

クルーズ船誘致に向けた取組み等について、サウサンプトン市にて調査。港の玄関であるまちづくりは重要であり、サウサンプトンでは民間主導の再開発計画がすすめられ、ウォーターフロントをいかに魅力的にしていけることができるのかが鍵であるとのことであった。官民連携による魅力を高める港まちづくりをすすめることにより、本県のクルーズ船誘致を促進していきたい。

自動走行実証実験等について、グリニッジ王室特別区にて調査。高齢者や障害福祉、環境持続性、渋滞解消や公共交通網の確保などの地域課題に対応し、まちづくりに自動走行をいかに活かしていくかのビジョンが重要。本県の自動走行の実証実験では、産業施策として自動走行技術の実証支援の取組みとあわせて、地域施策として自動走行を活用した各地域のまちづくりビジョンにつながるものとしていきたい。

ラグビーワールドカップを契機とした地域活性化への取組等について、ミルトンキーンズ市での調査。ワールドカップ2019 豊田スタジアム開催時には、国内外の観戦来場者への無料シャトルバス運行など、交通課題の解消は必須であり、合わせてファンゾーンなどの取組を地域活性化につなげていきたい。

快適で質の高い地域公共交通の発展等について、カールスルーエ運輸連合にて調査。排気ガス削減など環境についての市民意識は非常に高いことと、地域公共交通は独立採算経営が成り立たない事業として位置づけられていたことが印象的であり、あいち公共交通ビジョンの策定にあつたては、COP10 あいち・なごやの理念を継承する環境視点や地域公共交通の維持・発展のための安定した財政基盤を意識していきたい。

大規模展示場の管理・運営等について、メッセ・フランクフルトにて調査。本県では2019年までに常滑セントレア空港島に大規模展示場を整備予定。東京オリンピック開催時期の需要を取り込むことはもちろんのこと、その後の継続と発展を考えれば、空港アクセスの抜本的な充実と宿泊ホテルの誘致は必要不可欠。日本で一般的に言われる見本市とはことなり、欧州ではメッセは商談のファイナライズをする場所。我が国における見本市に対する認識もあらためる必要があると感じた。また、欧州では、日本は技術先進国ではあるが、その売り込み方がまだまだ馴染んでいないと言われている。日本の技術、愛知のものづくりのチカラを積極的に発信できるような工夫が必要であると考えさせられた。

小生にとりましては、はじめてのヨーロッパ訪問。日本とヨーロッパの歴史と文化の違いを実感することもできた。日本と郷土あいちの良き伝統と文化、勤勉な国民・県民性、おもてなしや和を尊ぶ心を国際協調社会の中で大切にしていきたい。

海外調査団（欧州）団員 辻 秀樹

今回調査した英国及び独国のどの都市も、立地、歴史、文化、伝統等に基づいた、地域の特性を活かした姿を目の当たりにした。

例えば、サウサンプトン、ロンドンの近郊であることと干満の差が少ない天然の港であった地の利を活かし、現在は、大型クルーズ船の発着港へと成長を遂げている。ラグビーW杯を招致したミルトンキーンズでは、生まれた時からラグビーボールがあり、小学校でプレーし、市民にとってラグビーは自然に身近なものとなる。イングランド大会で、街をあげ、市民が一体となったことも容易に想像がついた。路面電車と鉄道の相互乗り入れを果たしたカールスルーエでは、歩行者と路面電車の安全対策を伺った折に、100年以上の歴史の中で歩行者と運転者双方の安全意識が培われていると誇らしげに答えられていた。また、フランクフルトは、ヨーロッパ大陸東西の要所として、人の交流が盛んであった。すでに13世紀には中欧東欧諸国を視野に入れた見本市が開催されていた。その伝統のもと、「メッセ・フランクフルト」は世界最大級の大規模展示場としてさらに発展をしている。

これらの都市の成長は、決して平坦な道でなく、不況や戦乱などの困難も乗り越え、発展を成し遂げてきたからこそ、現在の先進事例につながっていると実感した。

今後、英国のEU離脱がどう展開し、ヨーロッパのみならず、国際社会や世界経済にどのような影響を与えるか衆目を集める。国家間の外交とともに、世界規模での都市間競争は、今後さらに激しさを増していくと考えられる。愛知県も日本の真ん中である立地を活かし、先人が培ってきた技術、伝統、文化の歴史に基づく「愛知らしさ」をさらに発揮し、国際競争力向上へむけ、今回の調査内容を十分に活かしていきたい。

海外調査団（欧州）団員 犬飼明佳

団 員 名 簿

氏 名	所 属 会 派	選 挙 区
団 長	小林 功	自由民主党 豊川市
副団長	峰野 修	自由民主党 新城市及び北設楽郡
団 員	川嶋太郎	自由民主党 瑞穂区
団 員	飛田常年	自由民主党 蒲郡市
団 員	渡辺周二	自由民主党 刈谷市
団 員	南部文宏	自由民主党 守山区
団 員	辻 秀樹	自由民主党 千種区
団 員	犬飼明佳	公 明 党 中川区

調 査 日 程

日程	月 日	調査地	調査先	調査事項
1	10月30日 (日)	中部国際空港発 フランクフルト経由 ロンドン着	(ロンドン泊)	
2	10月31日 (月)	ロンドン サウサンプトン	在英国日本国大使館 サウサンプトン市 (ロンドン泊)	最新社会経済情勢 (英国のEU離脱) クルーズ船誘致
3	11月1日 (火)	ロンドン ミルトンキーンズ	デジタル・グリニッジ社 (グリニッジ王室特別区) ミルトンキーンズ市 (ロンドン泊)	自動走行実証実験 ラグビーワールドカップ 2015 イングランド大会開催状況
4	11月2日 (水)	ロンドン ロンドン発 デュッセルドルフ着	ジェトロ・ロンドン事務所 (デュッセルドルフ泊)	最新社会経済情勢 (英国のEU離脱)
5	11月3日 (木)	デュッセルドルフ カールスルーエ	ジェトロ・デュッセルドルフ事務所 カールスルーエ運輸連合 (フランクフルト泊)	最新社会経済情勢 (英国のEU離脱) ドイツ見本市事情 公共交通システム
6	11月4日 (金)	フランクフルト	在フランクフルト日本国総領事館 メッセ・フランクフルト (フランクフルト泊)	最新社会経済情勢 (英国のEU離脱) 大規模展示場
7	11月5日 (土)	フランクフルト発	(機中泊)	
8	11月6日 (日)	中部国際空港着		

調査行程図



ロンドン	最新社会経済情勢 (英国のEU離脱による影響) 【在英国日本国大使館】
	自動走行実証実験 【デジタル・グリニッジ社】
	最新社会経済情勢 (英国のEU離脱による影響) 【ジェトロ・ロンドン事務所】
サウサンプトン	クルーズ船誘致 【サウサンプトン市】
ミルトンキーンズ	ラグビーワールドカップ2015イングランド 大会開催状況 【ミルトンキーンズ市】

デュッセルドルフ	最新社会経済情勢 (英国のEU離脱による影響) ドイツ見本市事情 【ジェトロ・デュッセルドルフ事務所】
カールスルーエ	公共交通システム 【カールスルーエ運輸連合】
フランクフルト	最新社会経済情勢 (英国のEU離脱による影響) 【在フランクフルト日本国総領事館】
	大規模展示場 【メッセ・フランクフルト】

事前勉強会等の実施状況

実施日	勉強会・事前調査先	事前勉強・調査内容
9月6日(火)	議事堂内	調査事項に関する県の施策等について、関係部局からヒアリング。 <ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船誘致 ・ラグビーワールドカップ2019開催準備 ・自動走行実証実験 ・大規模展示場の運営 ・あいち公共交通ビジョン
9月13日(火)	MICE誘致関係省庁 (東京都千代田区)	大規模展示場及びMICE誘致について、関係省庁からヒアリング。
	東京ビックサイト (東京都江東区)	大規模展示場の運営の現状について、現地調査及び関係者からヒアリング。
9月14日(水)	幕張メッセ (千葉県千葉市)	大規模展示場の運営の現状について、現地調査及び関係者からヒアリング。
	日本展示会協会 (東京都新宿区)	大規模展示場の運営の現状について、関係者からヒアリング。
	福岡市港湾交通局(博多港) (福岡県福岡市)	クルーズ船誘致の現状について、現地調査及び関係者からヒアリング。
9月15日(木)	神戸市みなと総局(神戸港) (兵庫県神戸市)	クルーズ船誘致の現状について、現地調査及び関係者からヒアリング。
10月3日(月)	自動走行関係省庁 (東京都千代田区)	自動走行実証実験の現状について、関係機関からヒアリング。
10月4日(火)	名古屋大学 (名古屋市千種区)	自動走行実証実験の現状について、関係者からヒアリング。

海外調査に関連した県議会における質問について

○平成 28 年 12 月定例議会 一般質問(質問者順)

議員名	質問の概要
渡辺周二議員	・クルーズ船の誘致に向けた取り組みについて ・英国のEU離脱について
川嶋太郎議員	・愛知県国際展示場について

参考(愛知県議会ホームページ : <http://www.pref.aichi.jp/gikai/index.html>)

報告書とりまとめ担当

○報告書とりまとめ総括

小林 功、峰野 修

○報告書担当議員

報告書項目	担当議員
第1 英国のEU離脱による影響に関する調査	飛田常年
第2 クルーズ船誘致に関する調査	渡辺周二
第3 自動走行実証実験に関する調査	辻 秀樹
第4 ラグビーワールドカップ2015イングランド大会の開催状況に関する調査	犬飼明佳
第5 公共交通システムに関する調査	南部文宏
第6 大規模展示場に関する調査	川嶋太郎