

平成28年度 千葉県議会イギリス行政調査報告書



(在英国日本国大使館にて)

平成28年10月

千葉県議会イギリス行政調査団

目 次

はじめに	1
イギリス行政調査概要	2
調査報告	
1 在英日本国大使館	5
2 ジェトロ・ロンドン事務所	11
3 千葉銀行ロンドン支店	17
4 日本政府観光局ロンドン事務所	23
5 ニューハム区役所	28
6 エクセルロンドン	33
7 エネルギーセンター	37
8 英国政府観光庁	42
9 オールドオーク・アンド・パークロイヤル開発公社	49
10 グレーター・ロンドン・オーソリティー	54
11 フォスター・アンド・パートナーズ	61
12 ヒースロー国際空港	69
13 イギリスPFI事業及び流通事情等に関する意見交換	75
あとがきに代えて	
(本会議における報告(抜すい))	82

はじめに

今回の千葉県議会イギリス行政調査では、各会派から推薦された県議会議員16名により、去る8月29日から9月4日までの7日間、イギリスのロンドンにおいて、公共事業による経済効果やインバウンド推進施策、海外進出日系企業の現状と課題やEU離脱に伴う影響などを調査し、もって、本県の経済活性化、魅力発信の推進など、今後の県政の進展に資することを目的として実施いたしました。

実質5日間の調査でしたが、各調査先では、それぞれ関係者の方々から丁寧な説明を受け、意見交換や現地視察を行うなど、大変有意義な調査を実施することができました。

調査団員一同、今後の県政運営において、調査結果を活かしていく所存です。

今回の海外行政調査に当たり、県議会、その他多くの方々から賜りました御厚情、御支援に対しまして、調査団を代表いたしまして感謝申し上げます。

平成28年10月

千葉県議会イギリス行政調査団

団 長 信 田 光 保

イギリス行政調査概要

【調査目的】

公共事業による経済効果、インバウンド推進施策、海外進出日系企業の現状と課題、EU離脱に伴う影響などを調査し、もって、本県の経済活性化、魅力発信の推進など、今後の県政の進展に資することを目的とする。

【調査団員】

(順不同・敬称略)

番 号	名 前	会 派	備 考
1	信田 光保	自由民主党	団 長
2	佐野 彰	自由民主党	
3	伊藤 昌弘	自由民主党	
4	瀧田 敏幸	自由民主党	
5	内田 悦嗣	自由民主党	
6	林 幹人	自由民主党	
7	山本 義一	自由民主党	
8	小池 正昭	自由民主党	
9	石井 一美	自由民主党	
10	三沢 智	自由民主党	
11	茂呂 剛	自由民主党	
12	田中 信行	民 進 党	副団長
13	矢崎堅太郎	民 進 党	
14	松戸 隆政	民 進 党	
15	鈴木 均	民 進 党	
16	水野 友貴	我孫子無所属の会	

【随行員】

番 号	名 前	所 属 等
1	増田 等	議会事務局 総務課副課長
2	五木田弘之	議会事務局 議事課議事班長
3	小山 暁	議会事務局 政務調査課調査政策室主査

調査団員

(順不同、敬称略)



団 長
信田 光保
(自民党)



副団長
田中 信行
(民進党)



団 員
佐野 彰
(自民党)



団 員
伊藤 昌弘
(自民党)



団 員
瀧田 敏幸
(自民党)



団 員
内田 悦嗣
(自民党)



団 員
林 幹人
(自民党)



団 員
山本 義一
(自民党)



団 員
小池 正昭
(自民党)



団 員
石井 一美
(自民党)



団 員
三沢 智
(自民党)



団 員
茂呂 剛
(自民党)



団 員
矢崎 堅太郎
(民進党)



団 員
松戸 隆政
(民進党)



団 員
鈴木 均
(民進党)



団 員
水野 友貴
(我孫子)

千葉県議会イギリス行政調査日程

日 程	日 程 等	宿 泊
8/29 (月)	成田発 ロンドン着	ロンドン
8/30 (火)	国政情勢等の調査 ・在英国日本国大使館 経済概況等の調査 ・ジェトロ・ロンドン事務所 日系企業の現状・課題の調査 ・千葉銀行ロンドン支店	ロンドン
8/31 (水)	インバウンド推進施策の調査 ・日本政府観光局ロンドン事務所 公共事業による経済効果の調査 ・ニューハム区役所 ・エクセルロンドン ・エネルギーセンター	ロンドン
9/1 (木)	インバウンド推進施策の調査 ・英国政府観光庁 公共事業による経済効果の調査 ・オールドオーク・アンド・パークロイヤル開発公社 ・グレーター・ロンドン・オーソリティー	ロンドン
9/2 (金)	公共事業による経済効果の調査 ・フォスター・アンド・パートナーズ ・ヒースロー国際空港	ロンドン
9/3 (土)	公共事業による経済効果及び日系企業の現状と課題の調査 ・イギリスPFI及び流通事情等に関する意見交換 ロンドン発	機中泊
9/4 (日)	成田着	

調査報告

1 在英国日本国大使館

- (1) 日 時 2016年8月30日(火)10時10分～11時30分
(2) 調査事項 インフラプロジェクトの経済効果、EU離脱に伴う影響、国政情勢等について

(3) 経 過

初めに、堀内公使より歓迎のあいさつがあり、その後、信田団長から調査協力に対するお礼のあいさつを行った。続いて、同公使よりイギリスの国政情勢、インフラプロジェクトの経済効果、EU離脱に伴う日本や日系企業への影響等の説明があり、質疑応答を行った。

(4) 調査概要

【イギリス国政情勢】

人 口：約6,411万人(日本の約2分の1)

面 積：約24.3万km²(日本の約3分の2、ただし平地が多い)

G D P：2兆9,451億ドル(1人当たり45,000ドル。日本は32,000ドル)

経 済：金融センターが強みで失業率も低下している。

議 会：終身制の上院と任期5年(解散あり)の下院がある。

イギリスの重要性

大きな国際的影響力……国際連合安全保障理事会常任理事国、NATOの主要メンバー。世界的オピニオンリーダー。世界屈指の金融機能。コモンウェルス(イギリス連邦)53ヶ国の連携。米国の最重要同盟国のひとつ……軍事的に非常に緊密に連携。日本の戦略的パートナー……イギリス政府も日本を「同盟国」や「アジアにおける最も緊密な安全保障のパートナー」と考えている。また、イギリス国内の日本企業は約1,000社で約14万人の雇用を創出しており、イギリスにとっても日本の投資は大きなウエイトを占めている。

【イギリスのインフラプロジェクト】

イギリスのインフラは、産業革命の頃(19世紀後半)に建設されたものが多く、老朽化が非常に問題となっている。イギリス政府

は、10年前から持続的、長期的な成長で欧州一のビジネス環境を目指し、インフラ投資を進めている。

日立製作所が都市間高速鉄道計画（IEP）により更新車両 886 両の納入と約 30 年間のメンテナンス契約を約 1 兆円で締結した。なお、同社は、イギリス北東部ダーラム州ニュートン・エイクリフに鉄道車両工場を開所し、更なる受注を目指している。

ヒースロー空港（2 滑走路）のキャパシティは満杯で、第 3 滑走路の建設が検討されているが、騒音問題や反対運動で棚上げ状態となっている。そのため、ガトウィック空港の第 2 滑走路建設の可能性も残っている。政治的な判断がカギとなり、経済対策にも大きな影響を与える空港機能拡張問題なので、メイ首相が先頭に立って問題解決に当たることも検討されている。

19 世紀に完成した下水道システムは 150 年経過し、人口倍増により容量不足に陥っていた。現在、新システムによるテムズ川地下導水路を 2023 年の完成を目指し建設中である。

ロンドンは古い街並みを多く残しており、住宅価格の高騰のため、深刻な住宅不足となっている。このため、政府保有地を払い下げて住宅にしていく等の施策がとられている。



イギリスインフラプロジェクトの説明

【国家インフラ整備計画 2016-2021】

インフラの老朽化と移民による人口増加に対応するため、2021 年までの 5 年間に、約 40 兆円（ ）を投資する計画であり、その中でもエネルギー関連に 17 兆円、運輸関係 13 兆円、ソーシャル、

学校、病院、住宅などで 8 兆円が大きな投資となっている。

本報告書では、1 ポンド = 150 円で換算。

全投資額の 50% は民間資金による官民連携方式を採用する予定である。

【イギリスの P F I、P F 2】

1979 年サッチャー政権以降、国営・公営企業の民営化が進められ、1980 年代には全て民間に委託するようになっていた。

しかし、公共投資不足による老朽化の進行、医療・教育施設等の新設の停滞、事業の遅延、コスト増加の常態化などが問題となり、1992 年に官民連携方式の P F I 方式が導入された。

P F I 事業は、特に、医療・教育施設等の新規投資に貢献し、事業の遅延やコスト増加等が減少したことは評価され、2012 年には 700 件を超える P F I 契約が結ばれ、P F I 事業の資本価値が 7 兆円を超える状況となった。

一方、P F I 事業の中には、民間のずさんな管理や儲け過ぎ、事業硬直性、透明性不足、P F I 契約に基づく支払いが公的債務であるとの意識が不足しているものがあることなどが問題となった。

さらに、イギリスで推進されてきた P F I 事業については、初期費用は軽減できるものの、その後の維持管理費用の増大が原因で、最終的なコストが軽減されないケースが課題となってきた。

2012 年に、政府の共同出資、透明性の向上、入札プロセスの期間短縮の 3 点を目的に、P F 2 方式に移行した。政府は 30 ~ 49% の少数株主として参画し、官側リスク責任を強化した。

P F 2 方式は導入されて間もないので、固まった評価は出来ていないが、賛否両論ある。期間短縮や民間コストの縮減は好評価だが、発注者である政府参画による利益相反リスクなどに懸念が出ている。

【EU 離脱問題】

国民投票が、本年 6 月 23 日(木)に実施され、残留支持が 48.1%、離脱支持が 51.9% で、離脱支持が過半数を占めた。投票率は 72.2% だった。離脱派は、人の移動の自由を制限することを掲げて勝利

した。

400 万人以上の再投票実施の請願や、スコットランド独立を問う再住民投票の検討もあったが、両投票とも実施しない模様である。イギリスとEUの離脱交渉は、来年以降に離脱が通知された後、2年間程度を要する見込みであり、状況は依然として不透明である。なお、通知の時期に特段の規定はない。

EUも欧州議会を開き、イギリスに対して早期の離脱通知を求め、通知前に事前の交渉はしないなど厳しく対応するとした。また、単一市場参加には、人・物・資本・サービスの移動の自由の受入を求めたが、イギリスの離脱派は、人の移動の自由を制限することを掲げて勝利しており、相いれない部分がある。

【日本政府の主な対応】

イギリス進出企業や貿易の関係では、国益の観点から適切に対応し、引き続き日英関係の維持強化に努める旨のメッセージを、内務大臣、財務大臣の談話や、閣僚会議等で表明している。ただし、先の見通しについては、今は一切わからない状況なので、常に注視をして必要なメッセージを伝えることになる。

【EU離脱後の千葉県からの輸出への懸念】

動植物検疫について、EUの統一規定に留まるかどうかは、一切わからない状況であるが、制度が変わらないように、日本政府としてはロンドンからも東京からもメッセージを伝えていくつもりである。イギリスにとっても日本は大きな市場であり、日本のメッセージに対して真摯に対応してくれるものと期待している。



EU離脱による日本経済への影響の説明

(5) 主な質疑応答の要旨

(問) 日本では、老朽化した公共インフラの更新が課題となっているが、今後の日本の公共投資のあるべき姿を、ロンドンから見て、どのように考えているか。

(答) 日本では、人口減少に伴い、公共投資に関してネガティブな考え方もあるようだが、訪日観光客の増大に対応する交通インフラや、災害に備える防災インフラなどは、積極的に整備を進めてはと考えている。災害の少ないイギリスにおいても、唯一、洪水と高潮については、しっかりと対策をとっている。

(問) P F I 事業で、公的債務の認識不足が問題となるのはどうい
う点か。また、日本の企業の受注状況はどうか。

(答) 政府の持ち出しが多くなったのではないかと多くの議論が出た点である。P F 2 方式では、出資者としてしっかり意見を言うことが求められている。また、日本企業では、鹿島建設が 1,000 億円以上の病院、学校など P F I 資産を所有している。特に、患者、医師などの利用者目線に立った病院建設は評価が高い。

(問) インフラプロジェクトにおける、地方政府の役割や関わり方はどうなっているか。また、それぞれの事業は、地方の要望を吸い上げているのか。

(答) 日本と変わらない。地方自治体と中央政府が資金を出しながら事業を実施している。また、日本のような陳情団はないが、議員は積極的に陳情しており、地方の要望を確認しながら中央政府も政治的な判断を加えて計画を策定している。

(問) E U 離脱の背景としてしばしば移民問題が出てくる。雇用や治安といった問題点にどう対応するのか。

(答) 2012 年の E U 拡大で、社会インフラのしっかりしているイギリスに、東欧からの移民が流入した。ここ 10 年でも 200 ~ 300 万人の移民流入により、中流以下の労働者の雇用が奪われていくという大きな危機感がある。しかしながら、移民を受け

入れないと労働力不足で、経済が上向かないことも懸念されている。

(問) EU 離脱に伴う日本企業の懸念は、どのようなことが想定されるのか。

(答) 例えば、EU 域内にどこか本拠地を作れば、EU のどこでも仕事ができる金融パスポート制度だが、EU 離脱でロンドンの会社を別の EU 加盟国に置かなければならないかとの話が出てくる。世界の政治や経済が混乱すれば、日本の混乱も避けられないが、どこまで混沌とするかはわからないので、今後も動向を注視していく。

(問) 日立製作所の受注は車両製造だけで、運行システム等はないのか。また、中国の投資状況はどうか。

(答) 日立は、車両製造とその後 30 年のメンテナンスを受注している。信号システムや運行管理も受注しつつある。信号や運行管理には、欧州規制があるが、今の日本のシステムの評価は高く、受注拡大の可能性はある。また、中国とはキャメロン前首相政権時は関係は良好だったが、現政権では、安全保障とのバランスから、多少の修正があると思われる。



P F I 事業に関する質疑応答

2 ジェトロ（日本貿易振興機構）ロンドン事務所

- (1) 日 時 2016年8月30日（火）13時30分～14時50分
- (2) 調査事項 イギリスの経済概況、EU離脱に伴う日本経済や日系企業への影響、海外進出日系企業への支援等について

(3) 経 過

初めに、坂口所長より歓迎のあいさつがあり、その後、田中副団長から調査協力に対するお礼のあいさつを行った。続いて、同所長らよりジェトロの事業内容と活動状況、イギリスの経済概況や政治動向、EU離脱に伴う影響等の説明があり、質疑応答を行った。



イギリス経済概況の説明

(4) 調査概要

【ジェトロの事業内容と活動状況】

ジェトロは、1958年に日本貿易振興会として設立し、2003年から独立行政法人として運営しており、貿易と投資の進行や調査研究を行っており、途上国に対する経済協力の一端も担っている。

全世界に76事務所あり、欧州17事務所の中心がロンドン事務所である。日本国内に45事務所、総勢1,500名体制で日本企業の海外進出や、日本への投資振興の支援をしている。

ロンドン事務所では、欧州から日本への企業進出の支援や、日本企業へのEU離脱も含めた各種情報提供を重点的に実施している。対日投資の促進の働き掛けを進めており、イギリスの対日投資の状況は、世界で4番目である。一方、イギリスに対しては、銀行・

保険業に対する投資が極めて多くなっている。

農林水産物の輸出については、ジェットロも力を入れている。ロンドン市内に全農などによる日本食レストランが増えており、日本からの食材を使っていただくような取り組みを行っている。

オックスフォード大学やケンブリッジ大学を中心にした研究開発が盛んであり、日本の製薬業界やエレクトロニクスを初めとした研修施設に関する支援や、地域間交流を進めている。

長崎県とスコットランドで海洋関連の地域間交流事業を本格化する。これはイギリス初で、ジェットロも力を入れている。千葉県もこうした交流事業に関心があれば、是非支援させていただきたい。

【イギリス経済概況や政治動向】

正式名称はグレートブリテン及び北アイルランド連合王国で、スコットランド、イングランド、ウェールズ及び北アイルランドの4か国からなる。エリザベス2世女王陛下を中心とした国家運営がなされている。

政府は、キャメロン前首相の辞任に伴い、本年7月からメイ首相の保守党内閣が誕生した。サッチャー元首相以来の2人目の女性首相である。

2大政党として保守党と労働党がある。労働党も残留支持であったが、国民投票の影響で党首選挙中であり、9月末に結果が出る。野党のスコットランド国民党は、イギリスの大きな悩みの種の一つであるスコットランド独立を訴える勢力で、英国独立党(UKIP)はEU離脱が唯一のポリシーで、国民投票後、勝利したとして党首が辞任した。

経済・産業については、2009年のリーマンショックの影響で大幅に落ち込んだが、個人消費とサービス産業の成長で、V字回復しており、主要各国と比べても高い成長率を維持している。ロンドンでは小売りが非常に盛んで、多くの観光客がショッピングなどのサービス産業を利用している。

雇用情勢については、リーマンショックあたりは若年層の失業率が20%、完全失業率も10%近くまで上昇したが、その後はずっと下がってきた。しかし、未だに若年層の失業率は高い傾向にある。

産業構造の特徴は、製造業はだいぶ衰退しており、日本の 18.7% に比べて、イギリスは 10.3% と非常に比率が低いものの、金融・保険・不動産、各種専門サービス業の成長が著しく、その比率が非常に高いのが特徴である。

ロンドンの進んだ金融サービスをベースに、IT を駆使したフィンテック (F i n T e c h ・金融 IT、金融テクノロジー) 関連の誘致にも取り組んでいる。

オックスフォード大学やケンブリッジ大学など世界でも競争力の高い大学、研究機関が集中し、産官学共同で、エネルギーシステム、未来都市、医療テクノロジー、人工衛星などの研究を行っている。

日英の貿易動向については、対日輸出は大きな変動はないが、リーマンショック後、対日輸入額は減少している。ただし、日本からイギリスに対する投資は急増している。これは、日本経済新聞社によるファイナンシャルタイムズ紙の買収や、三井住友海上による損害保険会社アムリンの買収、ソフトバンクによる半導体設計会社アームの買収など大型の M & A 案件が活発に行われた結果である。

イギリス進出日系企業は約 1,000 社で、欧州ではドイツに次いで多い。1970 年代 Y K K の進出後、テレビなどの電機産業、1980 年代に自動車産業が進出し、トヨタ、日産、ホンダの 3 社が大規模な生産活動を行っている。イギリスの年間生産 160 万台弱のうち、約半分の 70 万台を生産しており、関連部品製造の中小企業も進出している。

日系企業 1,000 社のうち、日本人がイギリスで起こした企業を除くと 880 社が進出数と言える。主な業種は、金融や自動車、サービス業、日本の外食も増えている。

進出企業の特徴の一つは、欧州を初め、中東やアフリカ地域を含むエミア (E M E A) 地域の統括拠点機能を有することがある。鉄道事業では、日立製作所が大規模鉄道プロジェクトを受注して、イギリス北東部のダーラム州に車両工場を建設した。これに併せて、JR 東日本など日本の各企業が関連ビジネスへの参入に名乗りを上げている。日立や東芝は、原子力発電事業参入の機会も窺っている。外食産業については、全農やラーメン業界が、日本食レストランをオープンし、食材の輸出を図るなど、サービス

産業への参入も順調に進んでいる。

対英ビジネスの課題をアンケート調査したところ、製造業においては、不安定な為替変動が1番の課題で、2番目が労働コストの高さ、3番目が製造業における人材の確保である。為替は、EU離脱決定後不安定で、阻害要件となっている。優秀な人材は金融業に集中し、労働コストも上昇している。ビザ・労働許可や欧州の政治・社会情勢など、安定しない欧州情勢が大きなネックとなっている。

【EU離脱に伴う日本経済や日系企業への影響】

離脱派は、2004年からイギリスへの移民が急激に増えたことによる、地方の製造業従事者の失業への不安や、税負担が増えることへの懸念などをアピールしてEU離脱のキャンペーンを行い、勝利した。また、欧州経済はユーロ危機で低迷が続いていたが、イギリスは好景気だったことも離脱に投票された背景にある。

残留派は、EU離脱で経済的に大変なことになると、後ろ向きなことしか言わなかった。これに対して離脱派は、英国独自の外交政策を取り戻し、移民に対する制限を主張した。投票結果は、離脱派が51.9%、残留派が48.1%で、地方や年齢が高い人ほど離脱を支持した。

国民投票直後は、株価は相当下がり、為替も動いた。円は1ドル100円を切る状況になったが、参議院選挙後に元の水準に戻り、輸出、為替への影響があるのではという不安は、ある程度落ち着いた。



EU離脱による日系企業への影響の説明

金利が安いことや、インフレが起こっていないことなどが消費に繋がっており、ポンド安の影響で、イギリスの観光客が増加していることにより、消費は順調に伸びている。しかし、投資は見合わせの状態となっており、今後の景気動向は不透明である。

日系企業は、EUとイギリスの新しい貿易関係による関税賦課、食品等規制の変更、単一パスポート制度の変更、税制の変更、人の移動の制限や労働コストの上昇などを懸念している。

(5) 主な質疑応答の要旨

(問) 千葉県ではEUの統一規定により、盆栽や植木等をイギリスを初め欧州に輸出しているが、EU離脱後、イギリスの輸入における規定が変わる可能性はあるのか。

(答) イギリスとEUとの離脱交渉は来年以降であり、2年間程度を要する見込みとことから、状況は依然として不透明である。今後も交渉状況を注視していきたい。

(問) スコットランドの独立問題について、EU離脱決定後、住民投票の再実施など新しい動きはあったのか。

(答) スコットランドでは、2014年に独立に関する住民投票が行われ、否決されている。一般的に、2回否決されると永遠に独立はないと思われており、再度の住民投票に対しては慎重論が多い。今後のEU離脱交渉や経済状況次第では、再投票が検討されると思っている。

(問) 昨年11月、ジェットロの支援を受け、農林水産省の事業で成田公設卸売市場から農林水産物をロンドンへ試験輸出したが、参加者からなかなか難しいという声が多かった。今後の展開や可能性、また、航空便のメリットとデメリットをお聞かせいただきたい。

(答) 地域の市場を活用し、農産品を集めて輸出をすることは、とても有意義な施策と考えており、ジェットロとしても支援を続けたいと思っている。そして、ハサップ(HACCP)規制への対応や輸出品目、採算性などを分析し、業界全体で体制を整えることが必要となる。また、航空便は、新鮮なものをすぐ運べるのが利点であるが、コストがかかる。

野菜でいえば、相当高級なものか、高級料理店で使われるようなものになってしまうので、高知県が成功している柚子など、有望な品目に絞ることが重要となる。

(問) 千葉県の農産物に関しては、EUでは、現時点で放射線を含めた規制があるか。

(答) 現時点で、日本の品目としては、米、麦、カキ、そしてこれらを50%含む商品、例えば味噌などが規制される。これらは、放射性物質検査証明書あるいは産地証明書のどちらかを求められている状況である。

(問) 日本は、食品安全基準を世界で一番低い100ベクレルとしていることは、ご理解いただいているのか。

(答) 数値の問題ではなくて、検出されているかどうかの問題視される。検出されていないものは、徐々に規制が撤廃されている。



ジェトロ・ロンドン事務所にて

3 千葉銀行ロンドン支店

- (1) 日 時 2016年8月30日(火)15時30分～16時30分
(2) 調査事項 日系企業の海外進出支援の取組、EU離脱に伴う影響等について

(3) 経 過

初めに、高橋支店長より歓迎のあいさつがあり、その後、田中副団長から調査協力に対するお礼のあいさつを行った。続いて、同支店長よりロンドン支店の概要、欧州域内の動向や政治・社会情勢、EU離脱に伴う日本経済や日系企業への影響等の説明があり、質疑応答を行った。

(4) 調査概要

【ロンドン支店の概要】

平成3年2月に開設し、現在は、金融街ロンドン・シティの中央部に支店を置いている。職員は15名で、日本からの派遣職員6名、あとは現地のスタッフである。地方銀行で唯一支店業務を行っている。

業務としては、欧州エリアの主要国や企業等が発行する社債等への投資や、協調融資に参加しての欧州企業への貸出、日系の現地法人向けの預貸金業務などを行っている。また情報収集・情報発信により、国内の取引を支援することもロンドン支店のミッションとなっている。

地方銀行なので、地方創生に関わりながら今後もやっていきたいと思っている。

【欧州域内の動向】

2010年に、ギリシャ危機とも呼ばれる欧州債務危機があった。2008年のリーマンショック以降欧州各国の財政危機が表面化し、ギリシャ以外でも債務危機が騒がれた。

2014年5月に、ヨーロッパ中央銀行がマイナス金利を導入し、ユーロ安が進行して、輸出に頼っているドイツなどが盛り返してきた。

今年に入って、中国の減速や原油安の問題があり、経済の成長は鈍化傾向である。さらに、6月のEU離脱が、経済動向の不透明感を増す要因になった。



欧州域内の動向説明

【政治・社会情勢】

ヨーロッパの社会情勢の課題の1つが南北問題で、北の裕福な国が南の国を支えていることへの国民の不満の高まりにより、反EUの動き、ナショナリズムが台頭してきた。もう1つが移民（難民）問題で、財政負担の増加、雇用機会を奪われる、テロ問題などがクローズアップされた。

EU体制の維持に向けた注目点として、財政政策統合問題がカギとなるが、議論が進んでいないため、EUの体制維持が本格化しない。

【イギリスのEU離脱】

EU諸国からの移民に対する社会保障負担への大きな不満が背景にある。投票結果に与えた影響としては、投票前日に年間移民者数が33万人であると発表されたことや、パリやブリュッセルでの大規模テロの発生などが考えられる。

EU離脱の短期的影響としては、金融市場の混乱やポンド安の進行がある。ポンドは、2年前は190～185円、投票前は160円代、今は130円前半と下がり続けている。株価については、落ち着きを取り戻している。

長期的な影響としては、EU単一市場へのアクセスが困難になることや関税がかかることが考えられる。また、パスポート制度への影響や、雇用慣行の変化によりイギリスを離れる企業が出てくる可能性がある。

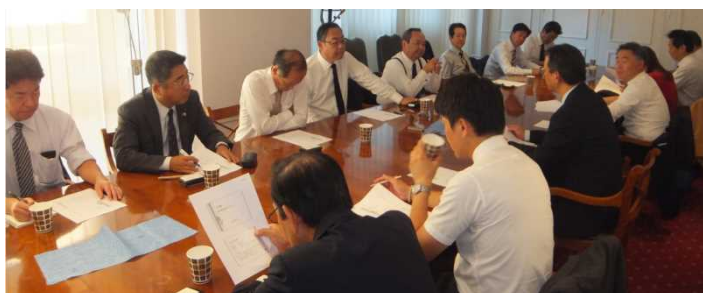
【EU離脱後のスケジュール】

議会承認後、離脱宣言を行うが、年明け頃と言われている。離脱に関する協定締結までは、2年間程度かかる見込み。

今までのEUとの経済的メリットをどのように維持していくのがカギとなり、既に各国とFTAに関する交渉をしているとの話も聞く。また、今20%の法人税をさらに段階的に下げていくなどの経済刺激策を行う旨の話も出ている。

【日系企業への影響】

日系企業の進出数は、帝国データバンクによれば1,380社で、最も多いのが製造業である。大企業が多く、自動車産業では、トヨタや日産、ホンダが大規模な生産活動を行っており、鉄道事業では、日立がイギリス国内で工場を稼働しており、大きなシェアを占めている。イギリスのEU離脱は、多かれ少なかれ影響はあるものと考えられる。



EU離脱による日系企業への影響の説明

【イギリスのインバウンド、日系企業、インフラ】

イギリスは常に観光客であふれかえっており、世界的なインバウンド大国であると思う。サッカーやラグビーなど世界的なスポーツイベントが開催され、かつての大英帝国ではないまでも、世界中の人を魅了している。

イギリスは世界中の料理を呼び込み、それが集客の一因となっている。日本酒が人気で、大使館がイベントを開催したり、一風堂の進出で、EU圏内でもラーメンがブームになりつつある。さらに、昨年11月、成田市が公設卸売市場の活性化対策で、輸出の手続きのワンストップ化を進めて、ロンドンで農産品輸出イベントを実施した。

インフラについては、バスに続き地下鉄も 24 時間運行を始めたことが話題となっており、支払いはキャッシュレスで、バスと地下鉄の乗車券を共通化し、観光客には非常に好評とのことである。

ヒースロー空港は、老朽化が進んでいるものの、ヨーロッパきってのハブ空港である。さらに、日本では考えにくいですが、南部のガトウィック空港とLCC中心の3空港と併せ、ロンドン周辺に5空港が点在している。残念ながら、日本への就航数が少なく、座席の確保が難しい状況もある。

(5) 主な質疑応答の要旨

(問) 千葉銀行がロンドンに支店を設置することにしたきっかけや経緯はなにか。

(答) 地方銀行なので、最終的には、国内の取引先を国内だけでなく海外でもバックアップしていくため、拠点を置くこととした。金融センターという意味では、ニューヨーク、ロンドン、アジアでいえば香港がある。もちろんヨーロッパの中ではパリやベルギーのブリュッセルなど金融拠点はあがるが、ヨーロッパで一番大きい代表的なところはロンドンだった。資金調達もしやすく、英語圏であることが理由である。

(問) 千葉銀行が関わっている千葉県内の企業はどのくらいあるのか。

(答) 純粋な千葉県企業でイギリスに進出しているのは、キックマン、オリエンタルモーターなど4社程度で、実際に当支店での取引はない。具体的な動きがあれば、国内店と連携して対応することになる。

(問) インバウンドが盛んなロンドンのようにするために、千葉県は何をすればよいと思うか。

(答) スポーツイベントでは、日本でウインブルドンや全英オープンに匹敵する大会開催は非常に難しいが、交通のインフラの整備はできると思う。ロンドン勤務の前は幕張新都心で支店長をしており、あの街を毎日見ていて、空港や東京からのアクセスがダイレクトではないと感じていた。ヨーロッパの

展示施設の前には、必ずトラム（路面電車）が直接着くようになっており、アクセスの良さが違うという印象を持った。

（問）イギリス経済は 2012 年のロンドンオリンピック前後はどうだったのか。また、EU 離脱で移民の問題がクローズアップされているが、ロンドン支店の取引先で移民の安い労働者を使っている企業はあるか。

（答）イギリス経済は成長率で云うと 2% くらいを保持してきた。中身としては個人消費で、EU の中でリーマンショック後も好調を持続した唯一の国である。好調持続の要因は、利下げなどの金融政策、規制緩和や法人税率の引き下げがあり、不動産投資も一因であると言われている。ロシア、中東、最近では中国の富裕層が、今でも新しい物件を買い続けているという話がある。また、日系企業の移民雇用については、賃金は抑えられていると思うが、その内容は把握していない。

（問）ロンドン発祥の PFI 事業について、千葉県でも県警本部庁舎を建てており、イギリスでは、鹿島建設が学校や病院などを受注したようだが、千葉銀行が PFI 事業や PF2 事業に資金調達などで関わった例はあるか。

（答）直近でも学校の建設が数件あり、鹿島建設はイギリスの北部に 2 つくらいあると聞いている。

（問）EU 離脱によるポンド安について、日本企業に与える影響はどうか。また、日本の輸出品を、買い控えているような傾向はあるか。

（答）自動車については、輸入・輸出の両サイドがあり、ポンド安の影響を 100% メリットとして受けている企業は、純粹なる販売を行っている企業以外はない。買い控えは、これからの状況を見ないとわからない。ただし、現地法人といえども日本の企業なので、日本円にして決算すると売り上げは落ちてしまうことになる。

（問）2012 年にヨーロッパ中央銀行がマイナス金利を導入したことに対して、貴行の主要業務の債権投資に影響が出たか。また、

このマイナス金利が世界の先進事例として導入された影響はどうか。

(答) 債権投資は大きなウエイトを占め、かつユーロの資産が非常に大きいので、今後買っていくのがユーロとなると非常にやりづらい。今しばらくこのような状況が続くので、通貨を分散しながら、耐える時期である。また、絶対的な金利は下がってきているので借りやすいと思われる。ただ、マイナス金利という違うステージに入ってくる。今後、EU離脱の影響を含め、イギリスだけでなくEU全体に関わってくる問題なので、注目していきたいと思っている。

(問) 労働時間、週の勤務時間の規約などは、ヨーロッパの中ではフランスもイギリスも同じなのか。

(答) どこでも同じだと思う。



千葉銀行ロンドン支店長を囲んで

4 日本政府観光局（JNTO）ロンドン事務所

(1) 日 時 2016年8月31日（水）9時40分～10時50分

(2) 調査事項 訪日観光客の動向、インバウンド推進施策などについて

(3) 経 過

初めに、奈良所長より歓迎のあいさつがあり、その後、信田団長から調査協力に対するお礼のあいさつを行った。続いて、同所長より訪日観光客の動向や嗜好、インバウンド情報の効果的な発信手法等の説明があり、質疑応答を行った。



訪日観光客の動向説明

(4) 調査概要

【イギリス人の外国旅行】

年間 6,570 万人のイギリス人が、外国旅行をしている。1回平均支出額は 10 万円ほどだが、訪日旅行は 21 万円と、旅行期間が長いことからそれなりに支出している。

アウトバウンドは、リーマンショックの時に落ち込んだが、再び回復傾向にあり、最高水準に近付つつある。訪問先は、イギリスから近くて、夏は暑く、海があるといったスペイン、フランス、イタリアが人気である。アジアで人気があるのは、インド、中国、タイである。日本は 41 番目である（出典：英国統計局）。インバウンドは、右肩上がりでほぼ順調に伸びている。

【訪日観光客の動向や嗜好】

2015 年の訪日客は、25 万人と過去最高を記録した。人口比率で

例えば、中国の人口比とほぼ同率となる。今年6月までの半年は、過去最高の14万5千人、対前年度比率19.2%増となった。

訪日客の特徴としては、個人旅行者が多く、ファーストタイマー（初めての人）が9割を占める。20～30代の若い層が多く、1人あるいはパートナーと、2週間程度の長期滞在で複数都市をまわるパターンが多い。訪問先は、東京、富士山、京都、大阪のゴールデンルートが多く、広島、九州、沖縄をプラスする人が多い。

宿泊者数は、東京、京都、大阪で4分の3を占める。千葉県は34,650人で、神奈川県に次いで5番目に多い。

イギリス人の日本に対するイメージは、ポジティブな面では、富士山や桜などの自然と都市、現代文化と伝統文化の両方を体験できること、産業技術面では新幹線などがあり、ネガティブな面では、物理的、心理的に遠い、費用が高いということがある。

イギリス人は、訪日観光で現代文化と伝統文化の両方を体験できることを非常に魅力と感じており、本物の日本を求めている傾向がある。なお、ショッピングへの関心はアジアと比べて高くない。旅行のきっかけは、インターネット上の体験談や口コミなどにより、観光名所の具体的な情報を得る傾向があるので、フェイスブック等のツールを使って日々働きかけを行っている。

【インバウンド推進の取組】

今後の課題は、EU離脱の影響で円高ポンド安となり、相対的に日本への旅行が高くなっていることである。ただし、伸びは鈍化しつつも、成長傾向が続いている状況である。

また、航路については、東京とロンドン間の直行便が1日4便しかなく、直行便の需要は多いが逼迫しており、混んでいる状況である。

さらに、日本全体の問題として、特にゴールデンルートの東京から京都・大阪等で、ピーク時の宿泊施設の不足や家族向けの客室が少ないということがある。

これらの課題に対して、為替など外的要因の影響を受けにくい富裕層をターゲットに、パリやフランクフルト、ヘルシンキなどの経由便の利用をPRする。また、冬のスキー等をPRし、訪日時期を、ピークからはずすことや、家族向け客室対応で旅館を

利用することなどを考えている。

訪日客の増加につなげるイギリス市場の事業展開として、B to C（個人向け）では、メディア招請や日本関係イベント参加による働きかけを行い、B to B（企業向け）では、旅行博への出店や共同広告を実施し、旅行会社や航空会社、メディア等への支援や連携強化に努めている。

日本のサブカルチャー（アニメ、ゲーム等）をテーマとしたHyper Japanや、トラファルガー広場でのジャパン祭りなどの訪日関連イベントに出店し、日本に興味のある方に直接働きかけた。

メディア支援として、イギリスのメディアを日本に呼び、新聞・雑誌に記事を書いてもらうことで、認知度向上を図っている。

平成27年度に、イギリスで柚子が流行したため、生産地の高知を中心とした四国地方にメディアを招き、記事にしてもらったことがある。

【日本や千葉県情報の効果的な発信手法など】

イギリス人は、旅行関連のウェブサイトや、SNSなどの口コミサイトを情報源とすることが多い。いきなり海外メディアではなく、日本在住の外国人や日本に拠点のあるメディア、ロンドンに本社を置くフリーマガジンの東京版サイト（Time Out TOKYO）やトリップアドバイザーといった旅行やホテルの口コミサイトを活用し、積極的にメディアへの露出を増やしていく。

千葉への訪問は5.7%で全国5番目だが、認知度は高くない。ガイドブックには、成田（空港、新勝寺など）の記載しかない。現状は成田であり、イギリス人には成田以外に千葉のイメージはなく、千葉で何ができるかが良く分かっていない状況である。

ゴールデンルートにプラスして、千葉に来てもらう事が重要である。訪日観光客も日本の知識はあまりないので、「千葉といったらこれ」という千葉のイメージを複数年かけて、発信・定着させていくことが必要で、東京ではできないが、千葉ではできる体験などをPRすることが大事であると考える。

インバウンドの成功事例として、岐阜県の飛騨高山エリアがある。平成8年からモニターツアーの実施、英語表記、受入事業者の

教育など、受入環境の整備を初め、現在では、人口9万人に対し28万人もの外国人観光客が訪れている。

既に訪日外国人は来ていると思うが、千葉県であれば佐原も良いのではないかと。



インバウンド情報の効果的な発信手法の説明

（5）主な質疑応答の要旨

（問）日本に対するイメージを調査されたとのことだが、実際に訪問した観光客に対するアフターフォローは行っているのか。また、リピーターをつくるためにフィードバックを得る取組をされているか。

（答）英国政府観光庁の消費動向調査では、再訪問に関する項目を設けている。また、JNTOでは、一般の消費者に対してフィードバックを求める調査は行っていないが、旅行会社からは、満足度は非常に高く、クレームも少ないと聞いている。

（問）千葉県の宿泊者数には、成田空港利用者の前泊なども含まれるのか。また、観光局が考える千葉の魅力的な資源は何か。

（答）宿泊者数には、成田空港利用者の前泊なども含まれていると思われる。訪日客の多くはファーストタイマーなので、東京や京都に行き、時間があれば広島に行くというルートが多い。東京に何日か滞在するが、日帰りで何ができるかという質問も多く、日帰りという日光や箱根が選ばれる。東京とは違った落ち着いた場所に行きたいと考えるのである。千葉は、東京に近いが伝統や自然などがあり、東京とは全然違う魅力がある。まずは、CIR（国際交流員）やALT（外国語指導助手）など、身近にいる外国人に聞いてみるのではないだろうか。

（問）幕張メッセなどでイベントが開催されているが、日本のオタク文化やベビーメタル、パフュームなどの音楽は、イギリスではどれくらい認知があるのか。

（答）日本を好きになったきっかけを聞くと、アニメからという人も多い。Hyper Japanというオタク系イベントやコスプレを楽しむ人もいる。日本のサブカルチャーに興味のあるコア層は存在し、その人達の訪日に関する数値はないが、一定のニーズがあることは間違いない。

（問）訪日客の旅館への宿泊について、観光局としてどのような取り組みをされているのか。

（答）高所得者層向けのラグジュアリー旅行商談会を開催し、旅館系の「星のや（星野リゾート）」などが、イギリスの旅行会社の方に大変好評であった。アンケート結果では、9割以上の業者が実際に送客する可能性が高いと回答している。しかし、海外の商談会には、旅館の方がなかなか参加できないので、イギリスの旅行会社を日本に招いた際に、旅館の方とマッチングさせたいと考えている。

（問）東日本大震災や原発事故の影響はあるか。また、日本とアジア地域を一緒にまわるプランが多いのか。

（答）東日本大震災や原発事故の影響については、ほぼないと思われる。また、日中や日韓のパッケージ旅行もあるが、日本だけの商品のほうが売れると聞いている。最近は、クルーズがでており、日本プラス1～2カ国を選ぶ方がいる。

（問）東京圏内4便しかないとのことだが、実際は便があれば乗るのか。

（答）直行便があれば乗ると思う。



日本政府観光局所長、次長を囲んで

5 ニューハム区役所

(1) 日 時 2016年8月31日(水)12時00分～13時10分

(2) 調査事項 東ロンドンにおける再開発事業による経済効果等について

(3) 経 過

初めに、田中副団長から調査協力に対するお礼のあいさつを行った。続いて、開発担当者のマリー氏より歓迎のあいさつがあり、同氏より東ロンドンの再開発事業の状況及び経済効果等について説明を受けた。その後、同氏の案内により、ロイヤルドックス再開発地区及びストラトフォード再開発地区を視察した。なお、ロイヤルドックス再開発地区ではエクセルロンドンを調査し、ストラトフォード再開発地区ではエネルギーセンターを調査した。

(4) 調査概要

【再開発事業による経済効果】

ニューハム区ではいくつかの大規模再開発をやっている。2025年までの総投資額は3兆3千億円で、1,500億円以上のプロジェクトは、キャッシングタウン、カスタムハウス、ロイヤルドックスのアジアン・ビジネス・ポートなどがある。



ニューハム区の大規模再開発展示パネル

五輪会場があったストラトフォード地区は、開催決定以前から大ショッピングモール「ウエストフィールド」などの計画があり、2007年の招致決定で大きく加速した再開発である。オリンピック

スタジアムは、プレミアリーグのウエストハムユナイテッドの本拠地としてサッカー場に改修したが、陸上トラックは残しており 2017 年に世界陸上が開催される。地元のコミュニティや学校の催しも実施する。

都市開発の大きな要素というのは、ニューハム区の住民に対する経済的な恩恵とともに、職業訓練による技能アップがある。区役所が創出した雇用機会を、地元の住民につかんでほしい。そのためには技能アップをしなければならない。

ワークプレイスには、就業能力を身につけるプログラムがあり、このプログラムにはディベロッパーも投資している。ワークプレイスで地元の人が技能アップのトレーニングを受けられるようになっている。

ヒースロー空港と東ロンドンを結ぶ鉄道新線クロスレールは、ほとんどが地下鉄のため、トンネルを掘る技術を学ぶトンネリングアカデミーを設置した。その結果、2,700 億円の国際的な大開発でニューハム区民が雇用者の 30% を占めることが出来た。ワークプレイスは好事例として、ロンドン中で広がっている。



再開発事業による経済効果の説明

ニューハム区は大変貧しい地区で、社会経済的に下層の住民が多く、賃金も低く、失業率も大変高かった。しかし再開発をすることで、この地区でも改善が見られている。都市開発の効果が現れてきて、大変うれしく思っている。

色々な人種、色々な言葉を話す人たちがここには住んでいる。ロンドンでは元々マルチカルチャー（民族多様性）だが、ニューハム区内では 200 以上の言語（方言）が使われている。年齢的に

は大変若く、住民の 40% が 25 歳以下である。日本は老齡化が進んでいると聞くと、ニューハム区は反対というのが実態である。

再開発とワークプレイスのプロジェクトのおかげで雇用状況も良くなっており、経済活動も雇用される人が増えるに従って改善している。ロンドンの平均とニューハム区を比べると、やはり平均よりは悪いが、改善という面が見られる。

失業保険の申請者数は、ロンドンの平均は 1.8% だが、ニューハム区がちょっと高く 1.9% を示している。また、ニューハム区は、美容師やシェフなど国家資格等を持つ人が、ロンドンの平均より少ないので、教育は大きな課題である。

【再開発事業】

ニューハム区はロンドンの中でも面積の大きい区の 1 つで、北にストラトフォード、リー川下流部のリバーリー、区役所施設のあるキャニングタウンやカスタムハウス、70 年前は世界最大の港として栄えたテムズ川沿いのロイヤルドックスなど、アーチ状に再開発のチャンスがある。なお、そのほとんどの土地を公共が所有しており、地主と 1 件 1 件買収交渉する必要が少ない。



アーチ状に広がるニューハム区の再開発可能エリア

ロンドンをもっと成長し、住宅や職をつくらなければならないという問題を抱えている。ロンドンの成長は、東部に焦点が移ってきている。

東ロンドンへの交通アクセスは、五輪関係者の移送のため急速に開発が進んだ。さらに今後、クロスレールというロンドンを東西

に横断する地下鉄が大きな役割を果たしてくる。市街地リバプールからストラトフォードまでの 20 分が、8 分に短縮する。ニューハム区は、ロンドン中心地に近くなる。ストラトフォードは、ユーロスターが停車すれば、国際的にパリやフランクフルトとつながりができる。カナリー・ワーフと、ロンドンの金融街とも同じようにつながりができる。



再開発事業の概要説明

【各再開発計画の概況】

オリンピックパークのレガシー開発の一部である国際地区は、大きな商業開発と住宅開発を含んでいる。オフィス開発により、2つの国際的な大企業と金融庁の出先機関が2つ入ることになっており、今後 350 戸の住居、その他に商業開発、ホテル等が建つこととなる。

ストラトフォードのストランドイースト開発では、北欧の I K E A の開発部門の計画により、2017 年から 2025 年までに 1,200 戸の新しい住居とオフィスやホテルを作るものである。

ストラトフォードの文化教育地区には、サドラーズ・ウェルズ劇場やヴィクトリア・アンド・アルバート博物館ができる。ユニバーシティ・カレッジ・ロンドン（U C L）といった有名大学も来ることとなっている。

カーペンターズエステイトは元々住宅地で、ストラトフォードのオリンピックパークに近いので、2,000 戸の新しい住宅と教育施設や大きな商業施設を入れる開発のマスタープランをロンドン市が作っている。

スティーブンストリートもかなり大規模で、もともとガス処理工場があったところである。これも、3,000戸の新しい住居ができて、ビジネス、レジャー、小売なども入る。

ロイヤルドックスのキャンピングタウンは、新しいタウンセンターや新しい住宅地を造成するマスタープランを作っている。

ロイヤル・アルバート・ドックの再開発地区は、グレーター・ロンドン・オーソリティーとニューハム区が、エンター・プライズ・ゾーンという経済特区に指定した。インフラに投資したら、もっと良質な開発ができ、開発の質が良ければ、もっと収入が入る良循環になる。インフラに投資すればするほど、収益もあがる。

エンター・プライズ・ゾーンでは、住宅開発も進んでおり、5,000戸ができる。中心地には、新しい学校、ハイストリート、ローカルセンターなどもできる。



再開発が進むストラトフォード地区



ロイヤルドックス再開発地区

6 エクセルロンドン

(1) 日 時 2016年8月31日(水)14時00分～14時40分

(2) 調査事項 MICE誘致の取り組み、地域活性化の経済効果等について

(3) 経 過

初めに、信田団長から調査協力に対するお礼のあいさつを行った。その後、マーケティングマネージャーのルーシー氏よりマーケティングとMICE誘致の取り組み、地域活性化の経済効果等について説明があり、質疑応答を行った。



エクセルロンドン全景

(4) 調査概要

【エクセルロンドンの概要】

エクセルロンドンの歴史は1980年代に遡る。1990年にロンドンでイベントや展示会を行う新しい場所をロイヤル・ビクトリア・ドック周辺と定め、開発許可は1994年に下りた。オープンは2000年11月である。

当時は、消費者や業界の展示場として開業したが、当初から、大会議場を備えたコンファレンスセンターにしたいと考えていて、2010年に、初めてインターナショナルコンファレンスセンターとしてオープンした。

2012年に、ロンドンオリンピックで7種目、パラリンピックで6種目の競技会場となり、期間中150万人が訪れた。

2019年には、鉄道新線クロスレールのエリザベスラインにエクセルという名前の駅がオープンする。開通後は、ヒースロー空港から43分で来ることができる。



エクセルロンドンの概要説明

【マーケティングと誘致の取組や課題】

欧州の競合施設のような大きなエキシビションセンターというのは補助金が出たりもするが、ここは全くの民間所有で民間経営の場所で、公共部門から補助金が出ない。ロンドン&パートナーズ（ロンドン市経済開発機構）と協力関係にあるが、すべてのイベントに関して予算を出してくれるわけではない。

元々、イメージのよくない場所で周りは何もない、ホテルやレストランもないというマイナスのイメージがあり、それらを払拭することが重要であった。今は、ホテルもたくさんあり、世界中の料理を食べられるお店もある。ロンドン全体としては、歴史や伝統もたくさんあり、4つの世界遺産もある。

マーケティングの売り込みでは、施設の近くにこういうものがあり、しかも簡単に行くことができるのだということも含めて、マーケティングをすることにしている。年間300のイベントをやり、300万人を迎えるが、マーケティングチームはたった5人であり、いつも驚かれる。

商業的活動は、コンファレンス（会議）とイベント部門、エグゼビション（展示会）部門、関連して色々と収益が上がるアンシラリーサービス部門の3部門で推進しており、それぞれにマーケティングマネージャーが付いている。1年前に、新たにフェイスブックなどデジタルの普及にフルタイムで対応するポストを置い

た。

商業的活動は、デザインとクリエイティブは外注するが、その他ほとんどは自前でやる。PR活動、広報活動も全部している。欧州に限らず、アメリカなどはコンファレンスの非常に大きな市場なので、積極的に売り込んでいる。

我々は、やはりROE（株主資本利益率）リターン、利益率を大変重要としている。戦略として、商業事業部門と一緒にして実際に目に見えるようなリターンがあるようにしている。

【地域活性化の経済効果】

経済効果は、年間4,500億円程度で、直接3万3千人の雇用を創出しており、その効果は非常に大きい。



エクセルロンドン内にて

（5）主な質疑応答の要旨

（問）稼働率はどれくらいか。また、オリンピックが決まる前にすでに展示会など予定が入っていたりしたと思うが、キャンセルなどの対策はどのように行っていたか。

（答）しっかりとした稼働率の数字は持っていないが、展示場としてはほとんど満杯の状態で行っている。また、オリンピックが決まったのが、2005年で、全く使用できない期間は約3カ月だったが、時間があつたので、クライアントと話をして他の時期にずらすことが出来た。

(問) 現在は、稼働率が非常に高いようだが、稼働率が悪かった時期にはどのような対策で稼働率・収益率を高めたのか。

(答) 稼働率や収益率を向上させることができたのは、能力のある経営陣を外部から連れてきた結果である。会場管理の経験者、イベントをオーガナイズするプロ、業界の著名人も連れてきて稼働率を上げてきた。

(問) 多くの集客交流が見込まれるビジネスイベント「MICE」誘致への取り組みはどうか。

(答) 誘致については、客のタイプによって全く違うマーケティングをするということである。相手が小さい企業であれば、小さいスペースでも提供し、非常に巨大な企業に対しては、どのように変えてもいい、フレキシビリティに、オーダーメイドで客ごとにピッチを変えるということを重要視している。

7 エネルギーセンター

(1) 日 時 2016年8月31日(水)15時20分～16時30分

(2) 調査事項 エネルギーインフラ整備による環境負荷低減、コンセッション契約における施設運営と維持管理の現状や課題について

(3) 経 過

初めに、エネルギーパートナーシップヘッドのパウル氏よりあいさつがあり、その後、信田団長から調査協力に対するお礼のあいさつを行った。続いて、同氏よりエネルギーセンターの電力供給方法やコンセッション契約における施設運営と維持管理などの説明があり、質疑応答を行い、2班に分かれて施設内を視察した。



エネルギーセンターの概要説明

(4) 調査概要

【エネルギーセンターの概要】

運営は、フランスに基盤を置く「エンジー社」で、地方にエネルギーを供給する会社としてはイギリス最大である。初めは、イギリス最南部のサウサンプトンで開発を担当した。その後、ミッドランド、イギリス中央部の3プロジェクトを行い、ロンドンではオリンピックパーク、エクセルロンドンのプロジェクトを手がけてきた。

当社は、地方にエネルギーの供給を行っており、一括管理によりパイプを使ってお湯や水を地域内に送っている。パイプは鉄製だが、樹脂で断熱加工してある。プラスチックパイプも使って

おり、柔軟性があるため、巻いて運ぶことも出来る。

エネルギー源としては、コージェネレーション（CHP）を使っている。通常の発電所では、熱は大気中に逃げて無駄になっているが、それを無駄にしない非常に効率の良い仕組みとなっている。1つのエンジンを使って、電気も熱も無駄にしないで作っている。

バイオマスもエネルギー源に使っており、木のチップをボイラーで燃やしている。これは、太陽エネルギーをそのまま利用しているということになる。なぜかというと、太陽に育まれた木を燃やしてエネルギーに使うわけだが、そこから出た二酸化炭素はまた他の木に吸収されるというように、太陽のエネルギーをぐるぐる回していることになるからである。

オリンピックパーク内の建物に、熱や冷却などのエアコンシステムも提供しているが、やはり2012年にピークに達し、その後、使われなくなった施設もあるため、消費は下がってきている。現在は、だいたい6万メガワット時ぐらいで、将来的には10万メガワット時ぐらいになると予想されている。需要が上がる理由は、再開発事業により新しい建物がどんどん建設されているからであり、その中には商業施設や住宅もある。



エネルギーセンターの供給エリア

再開発による主要な建物の一つが、アクアティックセンターの近くにあるインターナショナルクォーター、もう一つの重要な建物は、オリンピック期間中はメディアセンターであったヒアイースト、さらに、選手村の真裏にチョバム・マナーという住宅

が 600 戸分造成される。

オリンピック後の敷地は、ほとんどが住宅に使われると思われていたが、文化的施設も建つことになり、ヴィクトリア・アンド・アルバート博物館の分館と、サドラーズ・ウェルズ劇場の別館が来ることになった。住民にとってこのような施設が歓迎されるのはもちろんのこと、エネルギー会社にとっても良いことで、いろいろなタイプの建物が建つと、それぞれ時間によってエネルギーの需要が異なるので、平均化されることになる。

当社が運営権を持っているオリンピックパーク内の地区は、必ず当社から熱の供給を受けなければならないことになっている。今後は、運営権の外にもネットワークを広げようとしており、実際にジェネシスというビルディングに熱供給を開始している。このエネルギーセンターの建設は、2008 年 10 月に始まったが、主な施設は 2010 年 3 月までに建設が終わり、10 月には運営ができる状態になっており、オリンピックには十分間に合ったということである。

【コンセッション契約における施設運営と維持管理】

当社は、ロンドン・レガシー公社との契約により、運営権を所有しており、当社の責任範囲は、ネットワークセンター、ネットワークインフラ、それらの運営、メンテナンスということになる。このようにリスクを分散しているため、150 億円という額をこのプロジェクトに投資することができている。

この運営計画は 40 年間で、熱源となる第一次エネルギーを買い、それを熱や冷却用に変え、地区内の利用者に販売していくこととなる。



コンセッション契約に関する質疑応答

運営権を持っている地区内に新たに建設する建物は、必ず、当社から熱や冷却の供給を受けなければならないが、その値段は予め契約で決められた金額になる。それは、個人で自宅にガスボイラーを入れた場合と同じか、少し安い金額に設定されている。しかし、個々の建物がいつ接続してくれるかはわからず、これは、当社の負担するリスクとなる。

設備建設コストやプロジェクト実施コストも、当社のリスクであり、その費用を実際の利用者にどれだけ負担させられるかは決められており、ガスの値段と連動しなければならないとされている。

(5) 主な質疑応答の要旨

(問) 個別の住宅に供給する場合に、供給を受けるための設備投資が必要か。

(答) 一戸建はなく、全てマンションなど集合住宅なので、デベロッパーが負担する。

(問) バイオマスと言ったが、ゴミなど廃棄物を使うという考えはなかったのか。日本では、ゴミ焼却場の横に熱を使ってアイススケート場などの余熱施設をつくることがあるが、そういうことはあるか。

(答) そういう発想はなかった。イギリスの田舎のコメントリーという所には、ゴミ焼却場を使ったものがある。ここでは原料は木くずとガスということである。

(問) 一戸当たりの住宅の面積はどれくらいか。

(答) 選手村を再開発した住宅は、62 m²から 70 m²、大きい所で 120 m²くらいである。チョバム・マナーには、もっと広い住宅もある。

(問) 住民の構成によって、学校などいろいろ配置計画が変わってくると思うが、この地区のターゲットは何人家族を考えているのか。学校をつくるのに、計画人口を把握しなければならないのではないか。

- (答) 1 ~ 3 L D K の間取りが混じっているマンションが多い。計画人口は全体で 2 万 8 千人である。学校は既にあるが、新たに建設する予定で、人口増加に合わせている。
- (問) パイプの耐用年数はどれくらいか。また、冷却用の循環水はどこから買うのか。
- (答) 鉄製パイプは、メンテナンスを行えば 25 年から 40 年は耐えられる。老朽化により入れ替えるときは、当社が費用を負担する。循環水は通常の水道水である。
- (問) 供給エリアに接していない区域外、いわゆる飛び地のような区域に供給希望者がいた場合、そこまでの管敷設は道路に埋設するのか。権利や使用料はどうするのか。
- (答) 区域外への供給も始めており、飛び地でも希望があれば供給は可能であるが、相応の費用を徴収することになる。なお、道路に供給管を埋設する場合は、地方公共団体の許可が必要だが、イギリスでは、道路の占用料などを取られることはない。



エネルギーセンター内施設を視察

8 英国政府観光庁

(1) 日 時 2016年9月1日(木)9時50分～11時20分

(2) 調査事項 インバウンド推進の取組や経済効果について

(3) 経 過

初めに、ツーリズム・アフェア・ヘッドのエイミー氏よりあいさつがあり、その後、信田団長から調査協力に対するお礼のあいさつを行った。続いて、同氏よりインバウンドの現状やイギリスのプロモーションと経済効果などの説明があり、質疑応答を行った。



イギリスのインバウンドの現状説明

(4) 調査概要

【イギリスのインバウンドの現状】

2015年のイギリスの訪問客数は、過去最高の3,610万人で、その経済効果は3兆3千億円である。これは、2014年の5%増の訪問客数で、その消費額も1%増加しており、経済効果も大きかった。イギリスを訪れる観光客は、フランス、ドイツ、スペインなど欧州の近隣国が多い。英語圏ということもあり、アメリカは2位である。消費額では、アメリカが1位で、遠くから来る観光客は長期間滞在するため、消費額も多くなる。その他、フランス、ドイツ、オーストラリア、スペインと続いている。なお、9位の中国が前年比18%増、10位のサウジアラビアが前年比52%増と、新興国の消費が急激に増加している。

観光客の50%が、首都ロンドンを訪れる。英国政府観光庁は、ロンドン以外の場所にも観光客に来てもらうために、様々なプロモーションを行っている。

【イギリスのプロモーション】

英国政府観光庁は、支部が世界に 22 ヲ所ある。世界を 4 つの地域に分けており、アメリカ地域は、本部がニューヨークにあり、事務所がロサンゼルス、トロント、サンパウロにある。現在は、ブラジルでオリンピックが開催されることから、多くのプロモーションがブラジルで行われている。欧州地域は、本部がロンドンにあり、事務所がベルリン、パリ、イタリア、スペインにある。中国・北西アジア地域は、北京が大きな事務所、日本もこの地域になる。オセアニア・インド・東南アジア・中近東・アフリカ地域は、本部がドバイにある。

世界中の事務所では、現地のスタッフが働いている。現地の観光に関する需要は、現地の方が一番よく知っているわけで、情報を収集するのに有効である。全ての事務所は英国大使館の中にある。キャメロン前首相が 2011 年に始めた「G R E A T (グレート)」というキャンペーンがある。2011 年は、ウィリアム王子とケイト妃の結婚式があり、翌 2012 年にはオリンピックがあつて、世界の人の目がイギリスに向いているときであった。この機会を最大限に活用しようということで、始まったキャンペーンである。



G R E A T キャンペーン の 概 要 説 明

「G R E A T」は観光プロモーションだけに使っているわけではなく、政府の他の部門も使っている。観光客に G R E A T な国、ビジネスとして、投資先として G R E A T な国、勉強するのに G R E A T な国といったように、様々な分野で使われている。

英国政府観光庁では、G R E A Tキャンペーンを7つの柱に分けて使っている。これは、人々が持っているイギリスの7つのイメージであり、こういうところをもっと知って欲しいと考えているもので、文化、遺産、田舎の田園風景、スポーツ、食事、音楽、ショッピングである。イギリスのイメージを上げて、人々が行ってみたいと思うようにするのが、このG R E A Tキャンペーンである。

しかし、行きたいと思っても、実際に来てくれなければ意味がない。このため、世界中で有名なブランドを持っている大企業とのパートナーシップを活用しており、過去4年間にパートナーシップから、金銭や物品の形で93億7500万円の供給を受けている。

パートナーシップ企業は、まず、イギリスのサッカープレミアリーグのクラブで、これは世界中のサッカーファンにイギリスに来て欲しいということである。戦略的なパートナーとしては、航空会社カタルエアラインや映画産業が挙げられる。例えば、007のジェームズ・ボンドは、国際的なイギリスのブランドで、映画のロケ地だけでなく、ジェームズ・ボンドのライフスタイルやスポーツカー、大きな屋敷、カクテルバーなどもうまく活用している。また、ウォルトディズニーともパートナーシップを組んでおり、イギリスでは知らない人はいないロアルドダールの、チャーリーとチョコレート工場やビッグフレンドリージャイアントなどがブランドである。

国際ジャーナリストをイギリスに呼んで、観光や宿泊を体験していただいた結果、世界中で11,034の記事が掲載された。海外の旅行代理店にも来てもらい、観光や宿泊などを宣伝している。多くの人が旅行代理店に問い合わせをして、実際に飛行機の予約をするので、そのようなエージェントがしやすいように、旅行代理店に紹介するわけである。そのおかげで、2011年から2015年の4年間で、1,332億円の効果があった。海外の旅行業者をロンドン以外に呼んで、イギリス全体で経済効果をシェアすることが大変重要である。

デジタルは大変重要で、新しいHPやウェブサイト、ソーシャルメディア、インスタグラム、フェイスブックなどを活用し、現地

の言語で情報発信している。日本向けなら日本語、アラブ諸国向けならアラブ語ということで、力を入れてやっている。

大きなキャンペーンとしては、「アメイジングモーメント」といって、驚くべき瞬間や、その体験はイギリスでしかできない、イギリスに来るとこんなに素晴らしい体験ができるというキャンペーンがある。ソーシャルメディアでハッシュタグを付けて「OMGB」(オー・マイ・ゴットにかけて、「オー・マイ・グレート・ブリテン」と読む)と書き込んでもらうもので、まず、アメリカ、フランス、ドイツ、ブラジルで始めて、オーストラリア、中国が入ってきて、来年1月からは、世界中で始めることになった。

中国では、今まで行った最大のキャンペーンがある。現地スタッフが、中国人は場所にニックネームをつけるのが好きだと言っていたのをヒントにして、中国人にイギリスの101の地名にニックネームを付けていただく大きな選手権を開催した。このキャンペーンは、世界の3億人がソーシャルメディアで見たので、大変な宣伝効果があった。世界でも有名な広告業界の大きなイベントで賞を取って、大変クリエイティブなものだということで評価された。

国ごとではなく、グローバルキャンペーンとして、1つのテーマについて世界中で行うキャンペーンもある。今年はシェイクスピアが亡くなって400年という記念の年で、いろいろなイベントを行っている。また、スポーツでは、去年ラグビーワールドカップがあり、海外からの訪問客を、ロンドン以外の地方に連れて行く絶好の機会であった。11のホストシティに、国際ジャーナリストや海外メディア向けのガイドブックを出した。試合と試合の間に時間があるので、いろいろなところに行ってもらって面白いことを書きためてもらうのが目的であった。

トーナメント開催前からソーシャルメディアを活用し、スポーツ関係のジャーナリストを招いてあちこちに案内した。また、日本のマネージャーにも来ていただき、有名なスタジアムやラグビースクールに案内した。日本でラグビーの人気の高まっていると聞いたからである。伝統的なラグビー大国のオーストラリアと南アフリカの方も、同じように案内した。

【プロモーションによる経済効果】

英国政府観光庁のプロモーションによる経済効果は、過去4年間で3,750億円である。公共団体なので、給料は税金から支払われており、イギリス国民に対して成果を見せることが大変重要である。そのため、仕事を全て評価しており、金銭的な経済効果を示している。1ポンドごとに我々が作り出す経済効果は25ポンドであり、大変経済効果が大きいということになる。

観光客は5年連続で増加しており、2015年まで右肩上がりが増えている。今年はドルに対してポンドが10%も下がっているため、イギリスへのインバウンドが促進され、2016年も記録更新となることを期待している。

(5) 主な質疑応答の要旨

(問) 英国政府観光庁のインバウンド計画は、どんな体制で推進しているのか。

(答) 海外事務所などの国際部門、マスコミ対応や旅行業界対策を行うマーケティング部門、パートナーシップからの資金提供を担当するコマーシャル部門、それからオンラインショップでは、劇場チケットなどを多言語で販売し、売り上げを再投資している。その他に、戦略を立てるストラテジーアンドコミュニケーションという組織がある。研究も行っており、マスコミ相手に我々の研究成果をPRしている。例えば、各国の経済情勢も調査しており、4年前はブラジルの経済が良かったので、ブラジルへ売り込みに力を注いだ。今はブラジル経済があまり良くないので、ブラジル向けのプロモーションは、少し減らした。

(問) イギリスの様々なプロモーションに、中国の話があったが、日本とのコラボレーションは考えているか。

(答) 日本向けのプロモーションは、主にパートナーシップ関係とプレス関係のキャンペーンであったが、昨年、日本経済が少しプラスになったので、今後は頑張っってやっっていこうと考えている。

(問) インバウンド情報の広域的な発信はSNS中心にやっているということだったが、その他にも情報発信について何かあるか。

(答) ドイツ人はあまりSNSを使わないので、メジャーな新聞に「シェイクスピアをテーマにしたイギリスの素晴らしい田園風景」など、特別な広告を出している。ホームページも一生懸命やっているが、その国によって、傾向が違うのでそれに合わせている。また、情報発信の時期も重要で、イギリスは天気の良い夏が人気なので、夏の旅行を検討する12月～2月に、様々なキャンペーンを行っている。

(問) イギリスを訪れた観光客に対して、良かったところや悪かったところなど、感想を聞く手段はあるか。

(答) 直接、感想を聞くシステムや手段はないが、特定の調査はやっていて、例えば、今回イギリスがEU離脱を決めて、イギリスへの訪問は見合わせたほうがよいと思い始めるヨーロッパの国々もあるかもしれないので、ヨーロッパの7カ国を対象に、EU離脱により、イギリスの見方を変えるか、それでもイギリスに行きたいところがあるか、前に比べて行きたいという意欲が失せたか、といった内容のアンケートを行っている。

(問) イギリスのオリンピックの成績が、北京、ロンドン、リオと金メダル数が圧倒的に増えた。1996年のアトランタ大会では1つしか取れず、戦後、3～5個で推移してきたのが、ここに来て急に増えたが、どのような工夫をしているのか。やはりメダルを多く取ると、オリンピックが盛り上がるのではないかと思うが、情報があれば教えて欲しい。

(答) イギリス人はスポーツが大好きで、サッカー、ラグビー、テニスはイギリス発祥のスポーツである。イギリスが強くなった理由の1つは、イギリスは20年前に宝くじを始め、売り上げがスポーツ振興に入っている。文化や芸術関係も同じで、宝くじの使い方はターゲットを決めて、しっかり考えてやっており、大きな大会で結果が出れば、さらに資金

が入ってくる。自転車競技はイギリスが全部勝ってメダルを取ったが、これも、まずロンドンで勝ち、国から補助金が出て、リオで勝って、さらに投資を得た。反対にバスケットボールは、ロンドンオリンピックで多少投資したが勝てず、今は投資していない。スポーツの世界も厳しく、結果が出れば多くの資金が集まり、結果が出なければ切られる。

(問) 2020年の東京オリンピック・パラリンピックで、千葉県はオリンピックが4種目、パラリンピックも4種目開催される。今、千葉県では、それぞれの自治体が事前キャンプの誘致を一生懸命行っているが、これをどうインバウンド推進に結び付けたらよいか。ロンドンオリンピックでもインバウンドに効果があったのか確認したい。また、2019年のラグビーワールドカップも日本開催で、事前キャンプの誘致を検討している自治体が千葉県内に複数あるが、情報があれば教えて欲しい。

(答) ロンドンオリンピックでも、開催の1年前にアメリカのアスリートが事前キャンプで来た際に、彼らがイギリスを見て回って作成したビデオが、アメリカのテレビで報道され、ホームページや新聞に載ったことにより、観光客が大幅に増えた。シドニーオリンピック本部から、プロモーションは事前にやるのが重要で、オリンピック開催の年はたいしたことがないと言われたので、北京オリンピックの年からずっとプロモーションをやってきた。北京では、オリンピック開催の年は観光客が減ったそうである。それは、北京に行きたいが、オリンピックで混んでいるし、費用が高いので行かないほうがいいと思う人が多いからである。東京オリンピックも同じで、ビジネスチャンスはオリンピックなどイベント開催の年だけではなく、開催後の2021年や2022年に、どれだけ観光客を増やすことができるかが重要であり、開催前の事前キャンプにおけるプロモーションなどが効果的である。

9 オールドオーク・アンド・パークロイヤル開発公社

- (1) 日 時 2016年9月1日(木)13時20分～14時30分
- (2) 調査事項 西ロンドンにおける再開発事業による経済効果について
- (3) 経 過

初めに、チーフ・ファイナンス・オフィサーのダーク氏よりあいさつがあった。その後、同氏より西ロンドンにおける再開発事業による経済効果などの説明があり、質疑応答を行った。



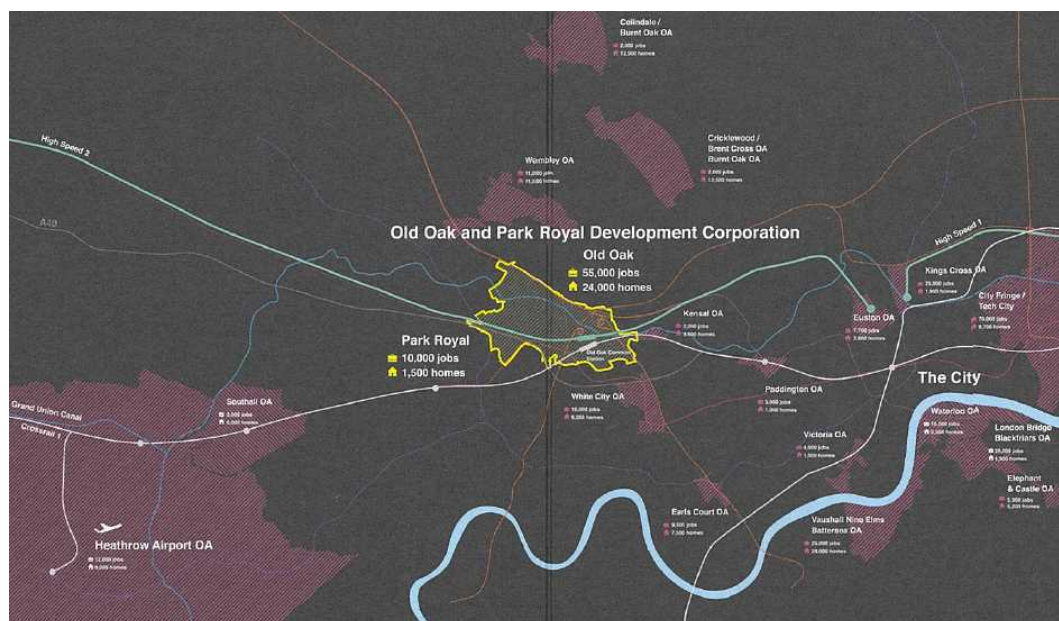
再開発事業による経済効果の説明

(4) 調査概要

【再開発事業の概要と経済効果】

ロンドンとイギリス北部を結ぶ高速鉄道「ハイスピード2」と、ロンドンを東西に横断する「クロスレール」が交差する西ロンドン地区のオールドオークとパークロイヤルという地区の再開発事業をオールドオーク・アンド・パークロイヤル開発公社(以下「OPDC」)が担当しており、この2つの鉄道幹線が交差する場所は、イギリスでもこの地区だけである。

2026年には、2鉄道の交差箇所であるオールドオークに「グレート・ウェスタン・メインライン・ステーション」という新駅が完成する。ヒースロー空港から8分、イギリス第二の都市バーミンガムからも38分という大変便利な場所に駅ができることになる。再開発により新たな雇用が65,000人分創出され、住宅も25,500戸できる予定である。この地区の土地は、大部分を鉄道会社など公共団体が持っている。



再開発地区の位置図

2015 年 4 月にロンドン市長が OPDC を立ち上げたが、その理由は、イギリス国内で最大規模の 2 鉄道が交差する当地区への政府の投資額が、ハイスピード 2 とクロスレールあわせて 10 兆円 ~ 12 兆円位になるため、ここに新駅を作り、大規模な再開発による経済効果を最大限に取り込みたいと考えたからである。市長はロンドンの再開発が無限に広がることを避けるため、既に開発した地区か、過去に開発があった地区に限定している。

2011 年に国会で法律が通り、それに基づいてロンドン市長が開発公社をつくることできるようになった。最初に作ったのがロンドン・レガシー・ディベロップメント・コーポレーション (LLDC)、2 番目が OPDC である。これをメアーズ・ディベロップメント・コーポレーション (MDC) モデルと呼んでいる。

開発公社の再開発地区は、2 つ以上の特別区が重なっていて、また、市場的にもうまく作動していないことが多かった。中央政府は、LLDC がうまくいったので、OPDC もうまくいくのではないかと期待しており、この MDC モデルを評価し、これらをロンドンだけでなく、地方にもロールアウトしたいという意思も持っている。

イギリスで新しく大きな鉄道の駅ができるのは、実に 100 年ぶりのことで、これが完成するとウォーターloo 駅に次いで、イギリスで 2 番目に乗降客の多い駅となる。その投資額は 1,500 億円で、

市長と中央政府は、ロンドンとイギリスの経済成長の絶好のチャンスであるととらえ、市長は、このような大規模なチャンスを、個人や地方自治体に任せておけず、公共機関を作って、この開発を監督していこうということで、OPDCを立ち上げたわけである。

公共機関であるから、議長の下、理事会が何をしていくか決定していく。議長には市長またはその代理人が就任し、いろいろな利害関係がある団体が理事会のメンバーになる。OPDCができて1年半であるが、だいたい政治的な面と戦略が出来上がった段階で、次は、何を、いつ、どのように作っていくか、その財源はいつどこから来るかを詰めていく。

交通網主導の再開発なので、利害関係者が多く、ハイスピード2側には、鉄道周辺の開発について考慮してほしいと要望しており、潜在的に両者に緊張関係ができています。重要なのは、鉄道を作る計画を立てる際には、駅もインフラも作るわけなので、そのことも配慮して計画を立ててもらおうことである。

開発地区の中心の土地は、70%が中央政府の保有であり、中央政府に対し、その土地をOPDCに移譲するように働きかけている。移譲され次第すぐに開発できるという図式になっている。今は都市計画だけを行っているが、将来的には中央政府から土地の移譲を受け、土地の所有者となって第一義のデベロッパーになるので、役割が変わる。

今は工業地区になっているパークロイヤル地区についても、ロンドンの経済成長に重要な役割を果たす場所で、さらに改善されるようにしなければならない。パークロイヤルでも、土地の有効利用を図り、1万人分の新規雇用を創出する予定である。

(5) 主な質疑応答の要旨

(問) 中央政府と開発公社のほか3つの区が関わっているが、それぞれに区長や住民らがいる中で、開発公社と区はどのように連携しているのか。

(答) プランニングの権限は、全部OPDCが持っているが、実際にプランニングを決定する際は、計画委員会を開催し、各区の代表者が委員として出席することで、意思決定に関与している。

(問) プランニングができたとしても、雇用や世帯数の増減、施設の位置などで様々な利害が発生すると思われるが、各区の利害関係はどう吸収していくのか。日本の再開発も、地権者の利害関係、国や地方公共団体の考えの違い、市民レベルで意見がまとまらないことがあり、非常に時間がかかる。千葉県には、京葉工業地域があるが、役割を終えた鉄鋼関係の工場等もあり、これらについて市と一緒に考えていかなければならない。まだマスタープランの構想ではあるが、先行事例として期待している。

(答) 確かに難しい部分はある。各区の意向を無視して決定してしまうと、地元民らの反対もあり、うまくいかなくなってしまうので、理事会に各区の代表者に入ってもらい、利害関係者とディスカッションを重ねていく。なお、OPDCは3つの区とは独立した団体であり、公平に経済効果だけを考えてベストにするというような信頼関係もある。

(問) 開発地区は、今は空き地か。それとも他に何かあるのか。

(答) オールドオークは140ヘクタール、パークロイヤルは400ヘクタールある。ここでは1,500社くらいが工業活動をしている。工業用の土地もOPDCで開発許可書を変えれば住宅が作れるので、所有者が住宅に変えようというインセンティブになる。民間が所有しているところはそのまま民間が保有し、それ以外の公共の土地については、移譲を受け、地主となる計画である。

(問) OPDCの事業費はどこから捻出していくのか。

(答) 中央政府からの資金は一切なく、ロンドン市長が資金を調達している。スタッフの給与、調査費などの予算は、グレーター・ロンドン・オーソリティー(GLA)が出している。この地区は再開発されずに放置されてきたため、インフラ整備に最低3,900億円が必要となる。資金調達に関するOPDCの考えとしては、中央政府の補助金利用や、民間投資を募ることを考えている。電気やガスなどのコマーシャルベースで集められるかもしれない。また、デベロッパーの売り上げの一部を税金のような形で吸い上げるということもある。

- (問) 公的機関が運営すれば計画的に進むだろうが、民間の場合、儲けのために住宅をどんどん販売してしまい、学校や病院が足りないといった問題が起こることはないか。
- (答) マスタープランの段階で、土地の用途は住宅用などと決まっている。また、デベロッパーが計画を申請するにあたり、住民の増加に応じて、社会的インフラの負担軽減に貢献しなければならないという法律があり、デベロッパーが新たに住宅を建てた場合は、学校拡張費の支払いやクリニックの新設等を行わなければならないことになっている。こうしてデベロッパーからは 1,500 億円くらいは得られるが、残り 2,400 億円のインフラ整備費用は足りないというのが悩みである。



オールドオーク・アンド・パークロイヤル開発公社にて

10 グレーター・ロンドン・オーソリティー（ロンドン市役所）

(1) 日 時 2016年9月1日（木）15時00分～16時30分

(2) 調査事項 イノベーションの活用と再開発による経済効果などについて

(3) 経 過

初めに、インターナショナル・リレーションのアニータ氏よりあいさつがあり、その後、信田団長から調査協力に対するお礼のあいさつを行った。続いて、同氏よりグレーター・ロンドン・オーソリティー（以下「GLA」）の権限や役割、イノベーションの活用、再開発による経済効果などの説明があり、質疑応答を行った。



GLAのあるロンドン・シティ・ホール

(4) 調査概要

【GLAの概要】

ロンドンの地方自治は二層構造である。GLAは1999年設立の比較的若い団体で、市長と市議会で構成されており、その下に、33の特別区（32区とシティ・オブ・ロンドン）がある。

GLAは、ロンドン市民から直接選挙で選ばれた市長が権限を持っていて、責任も負っている。議員は25人おり、14人はそれぞれの選挙区で選ばれ、11人はロンドン全体で選ばれる形である。市長は最高12人までアドバイザーを指名することができ、国の内閣のようなものである。職員は全部で800人ほどである。

現在の市長は、労働党のサディク・カーンで、今年の5月に選挙で選ばれた。議員は、労働党と保守党で構成されている。市長の権限は主に戦略的な事項で、プランニング、経済開発、交通、

環境などであり、住民向けの行政サービスは、33 特別区が行っている。

G L A には、5 つの機能的な組織として、オールドオーク・アンド・パークロイヤル開発公社、ロンドン・レガシー開発公社、ロンドン都市交通局、警察、消防がある。市長が実際に会長として関わる団体も多く、ロンドン都市交通局の議長も市長である。市長が全ての予算を決めて、下部機能組織に配分する。2015 年から 2016 年の G L A の予算は、2 兆 4,750 億円で、交通、運輸関係の予算が圧倒的に大きい。

ロンドンの現在の人口は 860 万人で、現在も増加を続けており、数十年後には 1,000 万人を超えると予想されている。このため、住居や学校不足などへの対応が求められている。イギリス全体の G D P の 4 分の 1 はロンドンによるものだが、応分の予算が配分されるわけではないので、中央政府に、G L A への権限移譲や財政能力の向上を訴えている。

E U 離脱後も、パリやフランクフルトに負けないよう、今以上に競争力を高めていきたいと考えている。先の国民投票では、ロンドン周辺地区に離脱派が多かったが、ロンドンだけ見れば圧倒的に残留派が多かった



G L A の概要説明

【ロンドンにおけるイノベーションの活用】

G L A は、イノベーションをどのように都市再興に活用するかについて、全体の戦略的枠組みを決めており、それを解釈して実施していくのが 32 特別区とシティ・オブ・ロンドンであるが、どの区にも当てはまるようなソリューションはないだろう。イノベー

ションは大変複雑な概念で、ハイテクの街「テックシティ」や、東ロンドンの「ヒアースト」などが、これから成長していくために、イノベーションをどのように活用していくかカギとなる。



産学融合によるデジタルイノベーション拠点ヒアースト

イノベーションは、雇用の創出と経済成長にとって重要であり、GLAの中でイノベーションをコントロールしているのは、経済ビジネスポリシーユニットという部署で、経済政策やビジネス政策をまとめているが、GLAの全てのチームに分野横断的にイノベーションを植え付けることが大切である。都市計画にもイノベーションは重要であるし、都市再興やインターネット接続性などを考える場合にもイノベーションは重要である。それぞれの部署で重要なテーマとしてイノベーションを取り扱ってもらうことが課題である。

伝統的に貧しい東ロンドン地区の再開発には、ハイテクノロジーが集まるテックシティがカギとなる。高い技能を持った人達や起業家にたくさん来てもらって、新しいビジネスアイデアを出してもらう。そういう人達のネットワークによる経済成長を見込んでいる。テックシティが本当のハイテクシティになるためには、新しい製品を生み出し、新しいソリューションを作ることが求められており、それには、中央政府や地方自治体、大学、地元コミュニティなどとの共同と連携が必要である。

そもそもロンドンには、最先端テクノロジーに精通した人達がたくさんいて、既にその市場があり、多岐にわたる文化があり、いろいろな国と文化の人が住んでいることから、ロンドンでロー

カルソリューションを築き上げていけば、それを世界の色々なところで応用できるのではないか、そういう考えから生まれたのがテックシティ構想である。

テックシティは、キャメロン前首相の主導によるところが大きく、中央政府や地方自治体レベルでも、テクノロジーシティにしようという考えは大変強かった。調査、研究が盛んなアメリカ、ドイツ、イギリスにおいても、やはり地元に基づ盤があり、ローカルコミュニティがなければこういうことはうまくいかないと言われており、ロンドンにはテクノロジー関係の中小企業がたくさんあり、基盤があったのである。

今の市長の任期が切れる 2020 年頃までには、ロンドンのテクノロジーの市場規模は 1 兆 3,950 億円、世界全体のテクノロジー市場の 1% になる見込みで、G L A も、エネルギーや交通部門なども含め、データとテクノロジーを最大利用し、仕事に役立てていきたいと考えている。

例えば、ロンドンの交通関係のデータを公開したところ、ここからここに行くのにどうしたらよいか、電車の切符はどうやって買ったら安いかなど、そういうアプリが 400 以上できた。乗換アプリ「シティマッパー」はロンドンが発祥で、今では世界 50 都市に進出している。

テクノロジーを使って、市民の生活を良くするため、年間 1 億 950 万円を使って「クラウドファンディング」を行っている。これは、企業や個人から様々なプロジェクトを提案してもらい、市民から資金提供を募るシステムである。プロジェクトが実施できる資金を、市民から調達できた段階で、最後に G L A が 300 万円を提供する。G L A は、テクノロジー関連の中小企業をサポートしようとしており、それは、住宅やビジネスオフィスの価格が、中小企業の負担になっているからである。

【再開発による経済対策】

テックシティの中心地区であるショーディッジは、ロンドンの中心に近く、昔は建築関係やデザイン関係の企業があったが、金融危機で企業が倒産し、空いたスペースにテクノロジー関係の中小企業が入ってきたところである。また、オリンピックパーク周辺は、昔は重工業地帯であまり環境が良くなかったが、オリ

ピック開催のおかげで再開発が進んでいる。

経済対策として再開発や再興など新しい事業をする場合、人々の考え方を換えさせなければならないが、これをやるには、政治的な意思と資金の両方がないと成功しない。そのような意思決定をするときに、データの管理、データ解析や分析が大変重要である。土地開発により、いかにして住民の生活の質を上げるかが大変重要で、これは長期的に考える必要があり、住民とのコミュニケーションを継続しなければならない。



再開発事業による経済対策に関する質疑応答

(5) 主な質疑応答の要旨

(問) 交通、警察、経済開発、消防、救急を担当されているが、医療や福祉、環境などもやっているのか。

(答) イギリスの医療は、ナショナルヘルスサービスという組織がやっており、地方自治体とは一切関係がない。福祉は地方自治体が行っている。

(問) 32 特別区にそれぞれ議会があり、道路整備や医療などの要望があると思うが、総合的な調整はどのように行っているか。

(答) 道路整備については、地元の道路は区が所管しており、GLA が関わるのは、市長の戦略に関係するハイストリートや目抜き通りで、地方自治体と調整しながら整備する。幹線道路や高速道路は国が所管している。これまでは、道路、水道、電気など、同じ道路を何度も工事で掘削していたが、2014 年から 2015 年に、市長が掘削時間により料金を徴収することにしたので、現在は、工事をまとめて行うインセンティ

ブが働いている。環境戦略は市長の権限で、廃棄物処理や上下水、空気汚染などを所管している。なお、ゴミ収集処理は 33 特別区で行っている。

(問) テックシティ投資促進機構の最高責任者に、フェイスブックのジョアンナ・シールズが就いたと聞いているが、海外展開はどのように推移しているか。

(答) ジョアンナ・シールズには、ロンドンを海外に売り込むための仕事をしてもらい、成功した。今はロンドンだけでなく、イギリス全土の売り込みになったので、別の人になった。ロンドンには、海外の企業や個人など、ロンドンで仕事をしたい人の招へいが大変上手である。

(問) 自転車道路について、交通渋滞と、自転車利用者の安全性を勘案し、その費用対効果をどのように考えているのか。

(答) 様々な調査・研究があり、ロンドンで自転車道路を増やすと、排気ガスが低減し、買物客が増え、小売業の利益が上がるという意見もある。市長は、新たにエレファントカースルからキングスクロスまで自転車道路を整備する決定をした。長期的には、自転車道路により渋滞が増えるという調査結果はない。ロンドンではサイクリングをする人が 20% 増え、この分の経済的な消費も増加しており、安全で健康にもよい。このように色々な面から見なければならない。利用者が増加しているということは、ニーズがあるということなので、それに対応しなければならない。

(問) ロンドンは人口が増加しており、経済が成長しているが、ロンドン以外の離れた都市への影響はどうか。

(答) ロンドンには、他の都市にない国際的な就職口があるので人が集まる。他の都市とのコミュニケーションは、主に国のビジネス技能省を通して行っており、お互いに学びあっている。

(問) 地下鉄とバスの 24 時間運行の効果と、予算的な収支はどうか。

(答) まだ始まったばかりなので、効果や収支の評価は時期尚早である。特に地下鉄は2路線しかやっていないこともあり、何とも言えない。



ロンドン・シティ・ホール内にて

1 1 フォスター・アンド・パートナーズ

- (1) 日 時 2016 年 9 月 2 日 (金) 9 時 30 分 ~ 11 時 10 分
- (2) 調査事項 新空港構想の概要と経済効果、他空港との競合や役割分担、連携などについて
- (3) 経 過

初めに、スタジオヘッドのルーク氏よりあいさつがあり、その後、田中副団長から調査協力に対するお礼のあいさつを行った。続いて、同氏より新空港構想の概要と経済効果、他空港との競合や役割分担、連携などの説明があり、質疑応答を行った。



テムズハブ新空港構想の概要説明

(4) 調査概要

【フォスター・アンド・パートナーズの概要】

フォスター・アンド・パートナーズは、世界的な建築設計会社で、空港などの大規模インフラプロジェクトから、住宅設備のデザインまで様々な仕事をしている。社員は 1,500 人で、メインオフィスはロンドンだが、ニューヨーク、サンフランシスコ、アブダビ、シンガポールなどにオフィスがある。来年 50 周年で、創業からの経験と知識を全ての仕事に反映させている。

世界各地でテレビ会議を行い、時差などうまく使い分けている。建築構造とデザインが最も重要な仕事だが、エンジニアリング、都市計画全体のマスターデザインも手掛けており、すべてを統合して、一つのソリューションを提供することを心掛けている。建築事務所なので、建築家はもちろんだが、音響技師、航空エンジニアなど色々なスタッフがいる。

30年間空港の仕事をしており、最初に作ったのが、ロンドンの北にあるスタンステッド空港で、その後も、北京、クエート、メキシコ、ドーハ、クイーンアリーア空港などを手掛けてきた。海外で空港の建設に携わっていると、イギリスの空港に足りないものがよくわかる。

空港には、変更が自由にできる柔軟性が重要である。伝統的な空港は、屋根裏に空調設備などがあり、重たく閉鎖的な感じであるが、当社では、天井裏の空調設備などを、全部床下に収納し、太陽の自然光がたくさん入るようにした。スタンステッド空港は非常に明るく、空港に着いたら実際に飛行機が見える。ニューメキシコの空港は、最新の空港の一つで、40年前にスタンステッド空港を作った時と同じ原則がたくさん入っており、柱と屋根を一緒にして大きなアーチ型にしたので、開放的なスペースが確保されている。

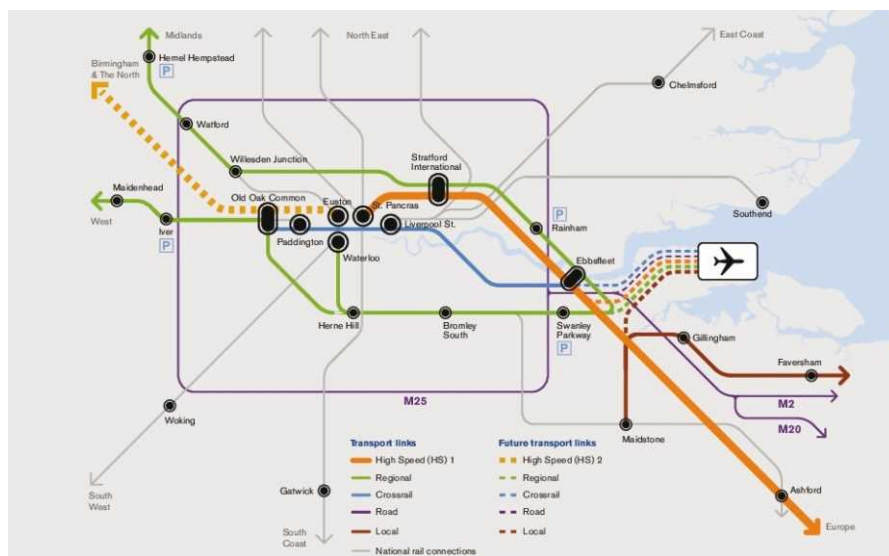
北京空港は、受注が2003年11月で、2008年の北京五輪までに完成させなければならなかったが、2007年には完成できた。高品質を保ちながら、迅速に仕事ができるように、最初の6カ月は1,500人のスタッフを総動員し、2004年の中盤には、実際の建設に着手できた。ヒースロー空港のターミナル5は、建設に20年かかったもので、それと比べると大変早い。

【テムズハブ新空港構想の経済効果、他空港との競合・分担・連携】

2014年のヒースロー空港の離着陸の台数は、アムステルダム、フランクフルト、パリの空港とほぼ同じであるが、この3空港は、空港処理能力の許容量が25%余っている。これに対し、ヒースロー空港は1.5%しか余裕がないため、ヒースロー空港に第3滑走路を建設しようと議論しているが、滑走路を1本増やしても、パリと同じになるだけで、それも2030年には一杯になってしまう。ロンドンにハブ空港を作るということであれば、新しい場所に作った方が、ヒースロー空港に3本目の滑走路を作るより許容量が増加する。イギリスはGDP大国へのアクセスが非常によく、ロンドンは経済成長を続けているが、東ロンドンには、交通アクセスが悪く、洪水もよく発生する。ロンドンの空港には、ヒースロー、シティエアポート、ガトウィック、スタンステッドとあるが、東部に新しいハブ空港を作れば、東ロンドン全体の開発

にもプラスになる。

ロンドンには西風が多く、ヒースロー空港では旋回が必要なおえ、飛行ルート下に 200 万人が住んでいて、早朝の騒音などは非常に迷惑である。また、シティエアポートは街の中心で、事故があったら大災害になりかねない。ガトウィックとスタンステッドも、これ以上の開発はできないので、ロジカルに考えて、テムズハブ新空港の方がよい。



テムズハブ新空港構想の位置図

(出典 : フォスター・アンド・パートナーズホームページ)

ヒースロー空港は騒音問題があり、24 時間離発着できないが、テムズハブ新空港は可能である。また、テムズ川に新しい洪水壁 (テムズバリア) を作る計画があり、東ロンドンの洪水範囲は縮小する見込みで、住宅開発などができる地区も広がる。さらに、テムズ川は干満の差が大きいので、潮力発電も可能である。

交通アクセスも重要であるが、ハイスピード 1 (ユーロスターのイギリス側) は新空港の近くを通っているため、途中から延長して新空港まで繋げれば、イギリスのハブだけでなく、ヨーロッパのハブ空港になる。パリからもそれほど時間がかからない。港も多く、接続してバイパスを作れば、トラックがロンドンの街中を通らなくても済む。東ロンドンに新しい開発の波が来ているので、色々なことができる。

新空港構想では、4つの滑走路を作ることが可能であり、1,500万人で4つの滑走路であれば、許容量に大きな余裕が確保できる。ロンドンで問題なのは、鉄道会社は鉄道、送電会社は送電、配電会社は配電のことしか考えないことで、お互いの調和がない。当社では、鉄道の掘削にあわせて、電力ケーブルや水道管も一緒に工事することを提案している。地元住民にとっても、水質が良くなり、停電もなくなることになるのでプラスである。これらのアイデアを全部統合したのが、テムズハブ新空港構想である。



テムズハブ新空港構想

(出典：フォスター・アンド・パートナーズホームページ)

専門家のエコノミストに検証を依頼し、新空港の建設費用を試算したところ、4つの滑走路を含めて3兆円が必要である。なお、ヒースロー空港に第3滑走路を作る費用は、2兆2,500億円であり、それだけかけても、許容量がそれほど増えるわけではなく、離発着時間も制限されるわけで、恩恵はテムズハブ新空港の方が大きい。

ヒースロー空港に第3滑走路を作る場合、空港使用料を値上げて資金調達するが、同じことをテムズハブ新空港でもできると考えている。世界中の政府ファンドで新空港に投資したいというところがたくさんあり、資金は集まってくると考える。

新空港構想が実現した場合、ハブ空港は1つでよいので、ヒースロー空港は閉鎖する考えである。ヒースロー空港の跡地は、地下鉄などのアクセスもいいので、再開発事業により、カナリーワーフのようなITシティやクリエイティブシティにすればよいと考える。

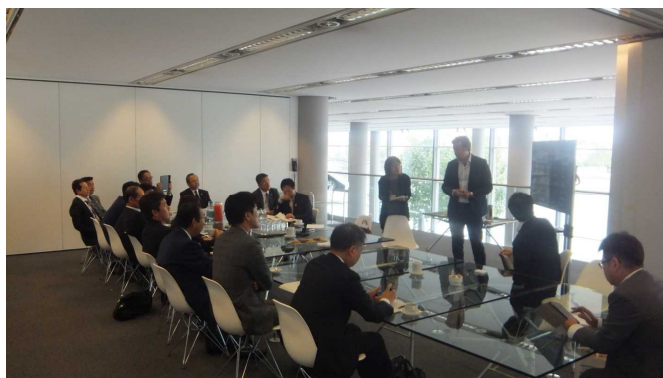
(5) 主な質疑応答の要旨

(問) イギリス人は、国の運命を左右する空港事業に対して、海外ファンドの資金が入ることに対する抵抗感はないのか。国の発展のためにやる空港事業に、営利を目的とする企業ファンドの資金が入ることに対する不安はないか。

(答) 結局、資金は必要なので仕方がない。政府も外国のファンドに理解を示している。ヒースロー空港もスペインの外資が入っていて、今はカタールが 40% 持っている。しかし、勝手に何でもできるわけではなく、空港に関する規制は厳しい。例えば、空港使用料や税金の上限や、クオリティ、安全性も全て決まっていて、それを守っていれば、利益を上げてもいいというルールである。

(問) テムズハブ新空港のほかにハブ空港の構想はあるのか。

(答) ガトウィックやスタンステッド空港も拡張構想を出している。テムズハブ新空港の構想は、政府からの発注ではなく、すごくよいアイデアだと思ったので、当社が構想を作成して提案したものである、ボリス・ジョンソン前市長や、中央政府にもテムズハブ構想の賛同者が大勢いる。



質疑応答の様子

(問) 新空港構想における旅客以外の物流を、どのように考えているのか。

(答) 当社の構想は、空港だけではなく、鉄道や船舶など全部を考えている。鉄道はロンドンが中心で、ロンドンに入って出ていくが、船ならロンドンを通らずに済む。貨物がロンドンを通らなければ、旅客列車にもっと人が乗車できることに

なる。しかし、政府の鉄道部門や航空部門はそういう連携がなく、このような考え方を提言する価値がある。

(問) 新空港の建設費用が日本円で3兆円くらいとのことだが、日本での空港建設費用を考えると、到底できる金額ではないと感じるがどうか。

(答) これは、外注した専門家の試算で、素人が勝手に計算した数字ではない。

(問) ヒースロー空港の拡張計画とテムズハブ新空港構想があるが、政府はどちらのプランなのか。

(答) まだわからない。メイ首相は、自分の選挙区が飛行機の通り道になっている。また、現外相のボリス・ジョンソン前市長は、テムズハブ構想推進派であった。ヒースロー空港推進派は強力な人がたくさんいて、ヒースロー空港が勝つかもわからない。ガトウィック空港の拡張構想もあるが、ヒースロー空港やガトウィック空港を拡張しても、根本的な改善にはならないと考える。

(問) ガトウィック空港もヒースロー空港も、周辺住民と積み上げてきた信頼感があると思う。空港がなくなるとなれば、雇用の問題も出てくるだろう。ヒースロー空港は閉鎖して再開発との話もあったが、歴史的にそう簡単にはいかないはずで、政治的な判断は難しいのではないかと考えるがどうか。

(答) イギリスの空港建設は、環境調査など15年や20年かかる長期的な事業なので、その間に、世代交代や定年退職などにより住民が変わる可能性もあるだろう。

(問) イギリスの伝統的な既存の古いものを有効活用するという国民性の観点から、既存の空港をうまく活用していくという考え方もあるのではないか。空港建設に見識がある御社の見解はどうか。

(答) 当社では、大英博物館やロイヤルアカデミーなど、古い建物の再興を数多く手掛けてきたが、これらは、素晴らしい建築物で保存する価値がある。しかし、ヒースロー空港は50年前

のもので、歴史的建造物ではない。ロンドン市民 200 万人の上空を通過しなければならない空港は、安全や騒音の問題で、場所が間違っていると考える。

(問) 世界の航空需要の推計を見ると、ヨーロッパが他の地域より高いわけではないが、新空港構想における 4 本の滑走路は、オーバーキャパシティではないのか。また、投下した資金に見合うのか。

(答) ロンドンの空港には、潜在的な新規需要があるとの分析結果がある。滑走路は最初から 4 本作らなくてもよく、まず 3 本で初めて、需要があれば 4 本目を作ることもできる。しかし、最初からキャパシティがないと、それ以上フレキシビリティがないということで、新たな航空需要があった場合に困ることになる。

(問) 空港事業なので、一般的に企業共同体を作って受注に向かうと思われる。既存のヒースロー空港には、そういった企業共同体があると想像するが、そのようなライバルはいるか。また、企業共同体によるロビー活動など、政治的な事情はどうか。

(答) 空港委員会は、政府に対してヒースロー空港拡張を提言したが、政府の結論が出ないうちに、EU 離脱で首相が変わってしまったので、結局はわからない状況である。なお、ヒースロー、ガトウィック、スタンステッドとライバルはたくさんいる。

(問) ヒースロー空港と同じ内陸空港である成田空港を、何とか活性化していくというのが、本県の方向性である。ヒースロー空港とテムズハブ新空港が 2 つ残ることは考えていないか。もし御社がヒースロー空港を活性化するとしたら、どういうことを考えるか。シティエアポートなどほかの空港との連携といった話は、どのように考えているか。

(答) 成田空港と羽田空港については、中心地にある羽田より、成田の方が安全性は高いと思う。ヒースロー空港は、やはり場所が間違っている。テムズハブ新空港ができればヒースロー

空港は不要と考えており、ガトウィック、スタンステッド、ルートン、シティエアポートはそのままいいと考えている。

(問) ロンドンは西風とのことであるが、テムズハブ新空港は、飛行機が海上を通過して離着陸できる場所で、騒音問題はないのか。

(答) イギリスの天候は大西洋からの影響がほとんどで、ロシア側からの影響は少なく、風向きも西からの一方向である。新空港は、飛行機の80%が海上側から入ってくることができるので、ロンドン中心地上空を通過しなくて済み、騒音問題が軽減できる。

(問) 世界の航空業界のすう勢として、LCCがシェアを伸ばしていくのが確実だろう。テムズハブ新空港もLCCへの対応を視野に入れての設計だと思うが、3兆円の建設費は、簡素化した建造物で、この予算なのか。

(答) ローコストは全く考えていない。

(問) もともと羽田空港のキャパシティが一杯で、成田空港が建設された経緯がある。本県としては、LCCを含めた成田空港の付加価値や、羽田空港との連携を高めていこうとしているがどうか。

(答) 成田空港建設当時の経緯は承知しているので、構想におけるヒースロー空港のように閉鎖することはありえないと思う。やはり、東京都市部とのコネクションが重要である。台湾には、荷物を都市部のホテルなどで預け、手ぶらで空港に行くチェックインシステムがある。これを東京に置き換えた場合、成田と羽田の乗継便で荷物も全部、成田から羽田へ送るシステムの構築が考えられる。また、香港では、マカオやシンセンに船で行けるが、ここも荷物はチェックインしたまま送ってくれるシステムがある。LCCから航空会社へ乗り換える時などにも、空港間の人や荷物のリンクが重要である。また、飛行機から降りて、電車やタクシーに乗り換えるときにも、階を上下せず、同じレベルで移動できる快適な構造も空港には重要な要素である。

1 2 ヒースロー国際空港

- (1) 日 時 2016 年 9 月 2 日 (金) 14 時 30 分 ~ 17 時 50 分
- (2) 調査事項 航空需要増加への対応、国際競争力の強化、地域活性化の取り組みと経済効果などについて
- (3) 経 過

初めに、プログラム・ディレクターのトニー氏よりあいさつがあり、その後、信田団長から調査協力に対するお礼のあいさつを行った。続いて、同氏より航空需要増加への対応、国際競争力の強化、地域活性化の取り組みと経済効果などの説明があり、質疑応答を行い、空港内施設を視察した。

(4) 調査概要

【航空需要増加への対応、国際競争力の強化】

昨年の旅客数は 7,500 万人で、世界で 3 番目に発着便数が多く、90 カ国 180 空港へ乗り入れている。ビジネス客とレジャー客、長距離と短距離、全ての需要を満たすハブ空港の役割を果たしている。

経済的にも重要な空港で、イギリス大企業 300 社のうち 200 社が、空港の 25 マイル以内に事務所がある。輸出入にも大きな役割を果たしており、航空貨物の 65% はヒースローを通過しているが、貨物専用機は週 10 便しかなく、あとは全て旅客飛行機に乗せている。貨物の種類は、高価なものや期限があるものが多く、宝石類やスモークサーモンなどの食品、薬品などである。貨物取扱額は、イギリスのトップ 2 の港湾より大きい。

空港の処理能力は、ほぼ許容量に達しており、新規参入を希望する航空会社が 30 社あるが、対応できない。

政府から独立した立場の「空港委員会」が立ち上がり、この委員会が 3 年かけてヒースローに新しい滑走路を建設するべきとの答申を出したが、それには、夜間飛行禁止、騒音レベル制限、住民への弁償金などかなり細かい条件が 11 ある。ヒースローの拡張は、過去 30 年間も議論されてきた問題で、この答申を受け、6 週間以内に政府の決断が出るかもしれない。

第 3 滑走路の建設により、年間 26 万回の発着が可能となり、現在は年間 7,500 万人の旅客数が、1 億 3 千万人に増加する。また、イギリス全体で 18 万人分の新しい雇用が創出できると計算して

いる。拡張にかかる費用は、2兆4千億円で、そのうち7,500億円は、環境と地元住民に対する出費である。



第3滑走路拡張計画

建設予定地の750戸の移転については、現在の市場の住宅価格に25%割増して、引っ越しに係る弁護士費用と印紙税を全額支払う。周辺の4,000戸にも同じ条件を提示し、移転の選択権を与えている。

騒音影響範囲の16万世帯の防音対策費が1,050億円になる。拡張反対派の代表も、1,050億円は今までで最高の弁償額だと言っている。

拡張により空港利用者が増加するので、交通アクセスの改善も必要であるが、今でもヒースローは道路交通網のいいところで、A4、M4、M3、M25、M1といった高速道路があり、鉄道は、ヒースローエクスプレス、ピカデリーライン、2019年にはクロスレールが完成し、東西のロンドンとヒースローが結ばれる。そして、2026年にはハイスピード2というロンドンから北への鉄道が完成する予定である。



航空需要増加への対応について調査

【地域活性化の取り組みと経済効果】

拡張により地元の雇用が4万人分増える。地元のために、大規模な地域社会投資プログラムを実践しており、地元住民が空港で働きたい場合、ヒースロー・アカデミーという職業訓練校を活用し、建築技術や接客スキルなどを習得することができる。毎年16～18歳の若者を対象に、空港関係の雇用を紹介するキャリアフェアも開催しており、1日で5,000人ほどの若者が来場する。また、4～18歳までを対象に、空港で働くことを考えたり、科学、航学に進むとこんな仕事に就けるといった広報も行っている。

拡張には、イギリス全土の支援が重要である。拡張の経済効果は、ロンドンがあるイギリス南東部だけでなく、スコットランドや南西部、北アイルランドにも及ぶため、イギリスの商工会議所は、全て拡張に賛成しており、ロンドン以外の地方空港も、拡張を支持している。地方空港にとってヒースローは重要で、海外に行くとき、地方の人は地元の空港から来るので、乗継の商売がたくさんある。その他ビジネス業界、企業、空港労働者組合なども支持しており、拡張により雇用が創出され、経済成長の効果があることをよく理解している。

地元住民の拡張支援団体で「バックヒースロー」という組織がある。10万人が拡張賛成に署名しており、空港委員会との協議や、中央政府との協議で拡張賛成を強く訴える住民も多い。イギリスでは、大規模インフラ工事が、少数の反対派のために時間がかかることがあるが、バックヒースローの存在で、うまくバランスが取れている。

騒音問題は地元にとって重要で、空港のすぐ近くにも家がたくさん並んでいる。ロンドン中心地上空を飛行機が通過するため、早朝の時間帯など、大変な迷惑になっている。拡張計画作成には、かなりの費用と時間を投資して騒音軽減を検討してきた。空港委員会は、ヒースロー拡張後の2030年には、現在より騒音レベルは低くなるだろうとの結論を出している。騒音の影響を最低限にするため、航空会社が騒音の少ない機種を入れれば、空港使用料を安くしたり、離着陸の角度を急にし、ロンドン中心地上空通過時に、高度が上がって、騒音が届かないようにしている。新しい滑走路は、ノース・ウエスト・ランウェイとあって、現在の滑走路よりも西寄りにして、ロンドン中心地上空通過時に、より高い

高度で飛べるように配慮している。そして、飛行機が飛ばない時間も計画に入れている。

自家用車を利用せず、公共交通機関の利用を促進するキャンペーンを行っており、1991年は旅客数が4,000万人で、現在は7,500万人に増えているが、車利用の数はほとんど増えていない。空港を拡張すると利用者数が増加するが、鉄道網がよくなるので、自家用車の使用レベルは変わらないと考えている。

空気汚染については、EUの環境基準を満たしており、過去5年で排気ガスの量を16%削減することができた。



第3滑走路拡張計画の候補地を視察

(5) 主な質疑応答の要旨

(問) 今も空港所有者はブリティッシュ・エアポーツ・オーソリティー(BAA)で、100%政府出資という認識で良いか。また、中央政府やグレーター・ロンドン・オーソリティー(GLA)、地元区との関係はどうか。政府のインフラ整備計画の中に、ヒースロー空港という言葉が入っているが、ヒースローの拡張は、政府も認めているのか。

(答) BAAは、現在ヒースロー・エアポート・ホールディングスという企業になっており、カタール、中国、アメリカのファンド、年金基金などオーナーは7社である。ヒースローはヒリンドン区にあり、同区のリーダーは拡張大反対で、一切コミュニケーションできなかつたが、1年半前から、既存の滑走路については、コミュニケーションできるようになった。なお、ヒリンドン区が所有する地元住民のための基金に、毎年1億5千万円を寄付しているが、話し合いには応じてもらえない。それ以外の地元4区とは常に対話を続けており、

関係は良好である。要望があれば拡張計画に組み込んでいる。騒音軽減対策や弁償金などは、地元との話し合いによって決めており、現在も話し合いを継続している。中央政府とGLAとの関係は、その時の政権トップの政治的意見によって変わる。中央政府のキャメロン前首相は拡張反対だったが、賛成派からプレッシャーがかかり、独立した空港委員会を作った。GLAのボリス・ジョンソン前市長は、テムズ河の河口に新しいハブ空港を作って、ヒースローは閉鎖という意見だった。サディク・カーン現市長は、ガトウィック空港に新しい滑走路を作ると言っている。政府のインフラ計画については、2030年までにイギリスの南東部に新しい滑走路が必要であるということは認めているが、それがヒースローとは言っていない。空港委員会は3年間検討し、昨年7月にヒースロー空港を拡張すべきであると結論付けたが、政府はまだ決断できないでいるのが現状で、6週間後にヒースロー拡張の決定が出ることを期待している。

(問) 成田空港と同じ内陸空港のヒースロー空港では、航空機からの落下物事案はどれくらいあるか。また、拡張に必要な資金について、政府はどれだけ負担し、民間会社であるヒースロー・エアポート・ホールディングスはどれだけ負担するのか。

(答) 落下物はあるとしても非常に少なく、航空会社がヒースロー空港には、最新の機種を入れてくるためかもしれない。ただし、航空機による竜巻風により、民家の屋根のタイルが飛ぶことがあり、修理専門の対応部隊がある。また、ヒースロー・エアポート・ホールディングスは民間企業で、空港使用料で利益を上げるが、規制監督官庁であるCAAが算出した範囲でしか利益を上げることはできず、政府の補助金も全くない。よって、拡張に必要な弁償金にも政府の資金は一切入っていない。

(問) 成田空港と羽田空港は、以前は国際線と国内線の役割分担があったが、今はそれが薄れてきて競合している。ヒースローに関しては、ロンドンシティ空港との競合や役割分担などは

どのようになっているか。

(答) 拡張問題により、空港委員会が組織され、ヒースロー空港とガトウィック空港は関係が悪くなった。関係が良好かどうかは、親会社がどこかで決まり、ロンドンシティ空港はガトウィック空港と同じ会社が所有しているので、ヒースローとロンドンシティ空港も敵対関係である。

(問) テムズハブ新空港構想をヒースロー側ではどのようにとらえているか。

(答) 新空港構想で共感できるのは、ハブ空港の必要性であり、一つの空港の中で全ての乗継ができるべきだと考えている。シャルル・ド・ゴール空港など世界の空港はハブ空港になっている。仮に空港が全くなくてゼロから建設するのであれば、テムズ川河口の新空港構想は正解だと思うが、西ロンドン全体、テムズ川沿いの経済は、全てヒースローを中心に発展してきており、イギリスのハブ空港をヒースローからテムズ川河口に移すということは、イギリスの社会構造全体を30年から40年かけてかえていくという、非常に大きな変化ということになり、現実的ではない。



ヒースロー空港ターミナル5内会議室にて

1 3 イギリス P F I 事業及び流通事情等に関する意見交換

(1) 日 時 2016 年 9 月 3 日 (土) 9 時 30 分 ~ 11 時 00 分

(2) 調査事項 P F I 事業、日系企業の現状と課題について

(3) 経 過

初めに、流通コンサルタントの西川千春氏よりあいさつがあり、その後、信田団長から調査協力に対するお礼のあいさつを行った。続いて、同氏よりイギリス経済やビジネス環境と日系企業の現状と課題、EU 離脱の影響、公共事業における官民共同の考え方等の説明があり、意見交換や質疑応答を行った。



西川千春氏プロフィール

25 年以上に渡るイギリス、ヨーロッパでのビジネス活動、事業立ち上げの経験を活かし、多数の企業のビジネスディベロップメント、経費削減管理、調査案件受託をメインとするコンサルティング活動を行っており、日系企業の海外展開やイギリスの流通事情などに精通している。

(4) 調査概要

【イギリス経済やビジネス環境】

イギリスのメリットの 1 つ目は「言語」である。英語は世界共通語でビジネスがやり易く、世界中から人が集まる。ロンドン住民の 6 割が外国生まれで、非常に国際的な都市である。しかし、ロンドンから少し遠くに行くと、それが変わってくる。これが、EU 離脱の国民投票の大きな要因で、ロンドンとその他の地域で全く投票動向が変わってきた。

2 つ目のメリットは、「法体系」である。日本は、ドイツやフランスに見られる大陸法系だが、イギリスやアメリカはコモンローと呼ばれる慣習法で、何か新しい事をする場合、まず過去の判例

から慣例を探し、それが無い場合は、常識の範囲で進め、いよいよ問題が出てきたときに、最小限の範囲でルールを作るというやり方をする。これが全ての基本となっており、ルールも最小限である。まず進められる点が非常に大きく、最近の新しいイノベーションの中で、アメリカのシリコンバレーやイギリスのロンドンが世界をリードしている原動力である。イノベーションは、今のシステムを壊して、新しいビジネスを作っていく。その時に、コモンローは、早く進めることができる。

イギリスは、サッチャー政権以降、海外からの投資を推進しており、典型的な例は、電力やガスなどの公共サービスで、フランス、ドイツ、インド、ロシアなど色々な国の会社がある。自動車業界は、アメリカのフォードやGM、インドのジャガーなど様々あるが、イギリス人はどこの会社かといった外資の意識は全くない。最近では、中小企業や出先支店が進出しやすいような制度を作って、起業を促している。

伝統的にイギリスは積極的に移民を受け入れてきた国で、日本人に関しては、ある程度特別な枠があり、問題がなければ入国できる。日本人は、犯罪を起こさない、一生懸命働く、税金を払う、社会保障の世話にならないとして、イギリスにとって非常に重要な相手方である。

3つ目のメリットは、会計士や弁護士など高度なビジネスサポートの人材が豊富なことである。特に国際的な交渉や、大きな買収案件などに関わる専門家はロンドンに事務所を構えている。ビジネス契約の基準はイギリスやアメリカの法律であり、イギリスの弁護士が関与することが多いが、費用は高い。なお、実績があれば、外国人であることを問われることはなく、履歴書にも、写真、性別、年齢は書かないので、世界中から優秀な人材が集まってくる。雇用のシステムもフレキシブルで、人員整理が容易である。税制に関しては、法人税が非常に安く、イギリスで起業することのメリットは大きい。

世界の金融センターであるシティは、金融と貿易の中心で、海運や保険も大きな原動力となっている。イギリスも日本と同じように、産業を支えているのは多くの中小企業で、ルールがフレキシブルなこともあり、新しい分野にチャレンジする企業が多い。昨今、銀行に対する不信感が強く、高給料や株価操作などが原因

で一般市民の銀行への信頼は非常に低い。そのため、銀行からテクノロジー系の人材が離職し、新たに起業しており、フィンテックの原動力となっている。フィンテックの担い手は、ほとんどが元銀行員で、中小企業向けの貸し付けが主な業務である。

政府が起業を推進しているのに、大手銀行はリスクが高い中小企業への貸付けを拒んでおり、重要な中小企業への金融支援ができていないのが、大きな問題となっている。中小企業は、大手銀行以外から借りるしかないが、非銀行などの貸し付け業者は高利貸しなどのイメージがあり、印象が良くない。そのような貸付業者を表舞台に出すべく、透明性を確保するため、テクノロジーを使ってアクセスや審査などを容易にするプラットフォームを作るといったフィンテックの仕事がどんどん出てきている。

ロンドンはブランド力が非常に大きい。周りに色々なものがあり、人が集まり、ビジネスが集まる。最近では、工業よりサービス業の起業が多くなっており、日系企業では、ゲームやクリエイティブ、リテール、日本食など、今までとは違った業界からの進出が見られ、そのような業界では、ロンドンのブランドが重要視されている。

イギリスは、マネージメントする優秀な人材を適材適所に配置し、現場トップのリーダーシップが機能している国である。このダイナミズムとメリットがうまく重なっているからこそ、世界中から人が集まってくるのである。日本も世界から人を集めることを考えなければいけない。終身雇用が崩壊している中、日本的な良い所を残しつつ、海外のダイナミックさを取り入れ、世界標準に成り得るかが、日本の大きな課題であると考えている。

東京オリンピック・パラリンピックの開催は世界中から人が集まる絶好の機会であり、千葉県は日本の玄関である。おもてなしは自分たちの一方的なものではなく、相手が何を求めているか、そのような多様性をどう考えていけるか、何で違うのか興味を持って考えることが、これから日本がやるべき方向だと感じている。

【EU離脱の影響】

メイ首相は、EU離脱は決まったことなので進めるとしているが、日系企業は、商工会を通じて、ロードマップを示すよう要請した。また、日系企業の実績を考慮し、EUに対する窓口を常に持って

いるよう要望しており、今までの法体系や制度を、なるべく踏襲し、メリットはどんどん進めていく必要があるが、実際のところは誰にもわからない。その中で、EU離脱をチャンスと捉えて、メリットのあるところは大使館などを通じて英国政府と交渉していい条件に持っていくのが、日系企業のできることだと考えている。

特に移民問題は、今回の離脱の大きな論点の一つで、日本から来る人は、ビジネスや学術、学生など長期滞在ではなく、イギリスにとって有益な人が多く、日本人はある意味歓迎されているので、そのあたりをうまく利用し、例えば、企業の派遣のビザを早く出すなど、EUのたがが外れたことによってうまくできることもあると考えている。

EU離脱があっても、イギリス人は実利的で、今の地位を壊すとは考えにくく、EU側もイギリスの市場やノウハウといったメリットはよくわかっており、お互いに必要としていることから、あまりひどいことにはならないと考えている。

【PFI事業など共同事業の官民連携の考え方】

サッチャー政権以降、民間どころか外資まで導入して、共同事業を積極的に推進していこうという考えがあった。イギリス人はプロ意識が強く、プロを使うという雇用体系の中で、自分のところにプロがいなければ、金を払って外からプロを借りてくる。例えば、公共の官であっても、民間のプロに頼むのが基本的な考え方で、コンサルタントなどの専門家を普通に雇い、場合によっては正式雇用する。日本では出向ということになるが、イギリスでは転籍はごく普通で、オリンピック組織委員会は、2年に1回プロが集まってくる。

PFI事業は、初めは民間のやり方で厳格にやってコストは下がるが、長期的な契約の中で、メンテナンスなどの維持費が結構かかってしまい、最終的には多額の費用がかかっていることが、大きな問題点となっている。一般的にイギリスの官民共同事業の場合、医療関係と教育関係がメインで、公立学校なども自分たちで運営していかなくてはならない。

(5) 主な意見交換、質疑応答の要旨

- (問) イギリス政府は、長期的に見た莫大なコストを承知したうえでPFIに取り組んでいるのか。県内市町村もPFIを進めており、千葉県も県警本部をPFIで建設した。イギリス人の考え方として、長期的なコストに対する反省を踏まえ、官民共同事業は今後どういう方向で進んでいくのか。コモロの法体系ということもあり、財政的な裏付けが全くないような気がするがどうか。
- (答) どうしても短期的な見方になりやすいが、実際の契約が長期に渡るため、今まで見えなかったインフレや金利負担により、長期的に見ると膨大な費用がかかることがわかってきたのが、ここ数年の現状である。
- (問) 今まで日本が手本としてきたイギリスのPFI事業は終息するのか、さらに進んでいくのか。
- (答) 今のPFI事業をすぐにやめるということはない。イギリスのビジネスのやり方の中で、PFIは常識となっているので、契約条件を変えるなど、少しずつ是正しながら、歯止めをかけていくと考えている。
- (問) PFIからPF2になり、公共事業体の経営に占める割合が増えたが、そういう是正の中で、契約の内容を含めて、PF2の改良版が出てくる可能性はあるか。
- (答) イギリスは問題があれば変える国なので、そのような改良は常にあると考える。ただし、このまま保守党の政権が続いていく限りは、基本的なベースは変わらないが、労働党が政権を取れば、変わってくると思う。しかし、全く違う制度になるというのは考えにくい。
- (問) PFIで資金調達をして建設した場合、借金という形では残らないが、経費負担の形で残っていくので、長年やることを考えると、最初に借金して建設するほうが安いのではないかとといった議論は、イギリスにもあるか。
- (答) それはイギリスでも議論がある。長期的なコストが問題になってきており、計算しながらやっていかなければならない。



P F I 事業に関する意見交換と質疑応答

- (問) E U 自体が解体に向かう可能性があるのではないかと懸念される一方で、エコノミストなど楽観論もあり、確信が持てない中、日本からの投資を含めて、躊躇されると思うがどうか。
- (答) E U に関しては、あまりにも不安定な要素が多く、非常にわかりにくい。それを払拭するために、最後はドイツ、フランス、イタリアがどれだけ結束してやっていくか、その過程の中でギリシャがどうなっていくかは非常に不安であり、今後新しい加入があるかどうかも含め、誰にもわからないのが現状である。
- (問) T P P について、アメリカ大統領選挙の結果によっては、日本では秋の臨時国会で批准に向けて準備していくとのことだが、どうなるかわからない。経済界にとって非常に大きな問題だと思うがどうか。
- (答) T P P に関しては、イギリス人はよくわかっていない。ただし、アメリカとイギリスは非常に近い関係なので、波及してくるところが出てくると考える。
- (問) 日本の場合、エネルギー関係は、みんな国策でやっている。イギリス人は、どうして外資の受け入れを全然気にしないのか。

(答) サッチャー政権時に、金融などを中心に、もうイギリスだけではだめだという中で、ビッグバンが起こった。この国は、過去に世界中で帝国を誇っていたから、海外に対する違和感はない。それが国策であれ、資本主義の中できちんと運営されていれば、別に構わないということである。外国の人材も常に入ってくる土壌であり、外資という観念は全くない。

あとがきに代えて

平成 28 年 9 月定例県議会 本会議における報告（抜すい）

報告日 平成 28 年 9 月 21 日(水)

報告者 団長 信田 光保

私たち調査団一行は、去る 8 月 29 日から 9 月 4 日までイギリスのロンドンを訪問いたしました。

このたびの調査の主な目的は、経済成長を続けるイギリスにおいて、公共事業による経済効果、インバウンド推進施策、海外進出日系企業の現状と課題や EU 離脱に伴う影響などを調査し、もって、本県の経済活性化や魅力発信の推進など、今後の県政の進展に資することにあります。

5 日間の滞在中、それぞれ関係者の方々から、直接丁寧な説明を受け、意見交換や現地視察を行うなど、大変有意義な調査をさせていただきましたことを深く感謝申し上げる次第であります。

調査の詳細につきましては、後日、千葉県議会ホームページ等により紹介しますが、本日は概要を申し上げます。

初めに、公共事業による経済効果につきましては、在英国日本国大使館、ロンドン市役所、ニューハム区役所、現地の都市再開発公社などから説明を伺い、イギリスのインフラプロジェクトの現状や経済効果、都市再開発による人口増加への対応や雇用創出効果などについて、調査を行いました。

また、成田空港と同じ内陸の国際空港であるヒースロー空港などを訪問し、航空需要への対応や、国際競争力の強化について、説明を伺いました。

その中で、イギリスでは、インフラの老朽化と、移民による人口増加に対応するため、2021 年までの 5 年間に、エネルギー関連施設や、道路や鉄道などの整備に、約 40 兆円を投資する計画で、投資額の 50% は、民間資金による官民

連携方式を採用する予定であるとの説明がありました。イギリスで推進されてきた官民連携方式のPFI事業については、初期費用は軽減できるものの、その後の維持管理費用などの増大が原因で、最終的なコストが軽減されないケースが課題となっていることや、現在は、民間の運営に一定程度、公共機関が関与するPFI方式が、導入され始めていることなど、本県の公共事業の実施方法を検討する際にも考慮すべき課題と認識いたしました。

また、日本では人口減少に伴い、公共投資に関してネガティブな考え方もあるようだが、訪日観光客の増大に対応する交通インフラや、災害に備える防災インフラなどは、積極的に整備を進めてはとの見解を伺いました。

訪問したロンドンでは、鉄道インフラの整備にあわせて、再開発計画が進められており、東ロンドン地区では、五輪会場跡地周辺及び旧港湾設備のドック用地において、ロンドンを東西に横断するクロスレール建設にあわせた再開発が行われていました。西ロンドン地区では、高速鉄道ハイスピード2とクロスレールが交差する駅を中心とした再開発が計画されていました。再開発事業により新たな雇用が創出され、この雇用を地元住民の就労に繋げるための職業訓練プログラムが実施されており、公共事業による経済効果を地元住民が実感できる取組が重要であることを、身を持って実感しました。

ロンドン市役所では、土地開発により、いかにして住民の生活の質を上げるかが大変重要で、これは、長期的に考える必要があり、住民とのコミュニケーションを継続しなければならないとの意見も伺いました。

航空需要への対応につきましては、現在、ヒースロー空港では、第3滑走路の整備が議論されており、この整備・拡張により、旅客数が年間7,500万人から、1億3,000万人に増加し、イギリス全体で18万人分の新たな雇用が創出されるとの説明がありました。一方、拡張には、750世帯の移転補償や、騒音対策など、2兆円以上の事業費が必要になると伺い、同じ内陸空港である成田空港と共通する課題が多く、成田空港の機能強化策の検討に有益な情報を入手することができました。

次に、インバウンド推進施策につきましては、日本政府観光局、英国政府観光庁などから説明を伺い、訪日観光客の動向やインバウンド情報の効果的な

発信手法などについて調査いたしました。

イギリスからの訪日観光客は、昨年度 25 万人と過去最高を記録し、訪問先は、東京から京都、大阪という通称ゴールデンルートが大半を占めております。本県は、全国で 5 番目の宿泊者数ですが、成田空港利用者の前泊なども含まれております。現状は、成田であり、千葉というイメージはないとの説明がありました。

必要なのは、千葉のイメージづくりで、千葉でなければ体験できないことなどを、ウェブサイトや SNS で情報発信し、長期間かけて定着させていくことが重要とのことでした。イギリス人は、買い物より宿泊にお金を使う傾向にあり、観光と宿泊をセットで楽しめる情報や、旅館を活用した誘客などが有効であるとの助言もありました。

また、イギリスは、世界有数のインバウンド大国で、昨年の観光客は過去最高の 3,610 万人で、経済効果は 3 兆円以上とのことでした。航空会社やサッカー・プレミアリーグ、007 やウォルト・ディズニーなどの映画産業とパートナーシップを結び、政府機関や在外公館を通して、観光客はもちろん、ビジネス投資家や留学生など、海外からのあらゆるインバウンド推進に取り組んでいます。今後、日本で開催されるラグビーワールドカップやオリンピック・パラリンピックを、インバウンド推進にどのように結び付けるかについては、イベント開催の年だけではなく、開催後にどれだけ観光客を増やすことができるかが重要であり、開催前の事前キャンプにおけるプロモーションなどが効果的であるとのことでした。東京オリンピック・パラリンピックの開催を控え、本県のインバウンド推進施策を効果的に実施にするための、貴重な意見を伺うことができました。

次に、日系企業の現状と課題につきましては、千葉銀行ロンドン支店及び独立行政法人日本貿易振興機構ロンドン事務所などから説明を伺い、イギリス経済や日系企業の動向や課題、EU 離脱に伴う日本経済への影響や日系企業への影響などについて調査いたしました。

イギリスの実質 GDP は、リーマンショックの影響により大幅に落ち込みましたが、個人消費とサービス産業の成長で、V 字回復しており、失業率も下がって

きています。一方、産業面では、製造業の比率は低いものの、金融・保険・不動産、各種専門サービス業の成長が著しく、その比率が高いのが特徴です。

日系企業は、およそ1,000社で、トヨタなど自動車産業が大規模な生産活動を行い、日立やJR東日本が鉄道事業に名乗りを上げております。また、全農が日本食レストランをオープンするなど、サービス産業への参入も順調に進んでいます。日系企業の課題としては、不安定な為替変動、労働コストの高さ、製造業では人材確保の難しさが挙げられています。さらに、イギリスの法体系は、コモンローと呼ばれる慣習法で、もし既存のルールがなければ、まず、常識の範囲で進めて、問題が起こったら、最小限の範囲でルールを作るというビジネス環境で、ロンドンが世界をリードしている原動力であるとの説明があり、日本と異なる法体系への適応が重要であると認識を新たにしました。

最後に、イギリスのEU離脱に伴う日本企業への影響につきましては、国民投票直後、急激に円高ポンド安となりましたが、今はだいぶ落ち着きを取り戻しております。本県でも、植木などを欧州に輸出しており、今後の対応に懸念が残りますが、イギリスとEUの交渉は来年以降であり、2年間程度を要する見込みとのことから、状況は依然として不透明です。日本政府としても、現地進出日系企業や貿易の関係では、国益の観点から、引き続き日英関係の維持強化に努めるとのことであり、我々も、本県の利益のため、動向を注視していく必要があると実感いたしました。

以上、調査の概要につきまして御報告いたしました。私たちは今回の調査を通じて、訪問先の機関や団体の方々から、直接丁寧な説明を伺い、意見交換をさせていただき、多くのことを学ぶことができました。

私たち団員一同、この調査の成果を踏まえ、今後の県政運営推進のため一層の努力をして参る所存であります。