

平成29年度

愛知県議会海外調査団報告書

～ 北 米 ～

集約型まちづくりの推進、環境に配慮した公共交通施策、
次世代自動車の普及、コンテンツ産業の活用等

平成30年3月

はじめに

私たち、平成 29 年度愛知県議会海外調査団（北米）9 名は、平成 29 年 10 月 29 日（日）から 11 月 5 日（日）までの 8 日間、今日の県政重要課題である集約型まちづくりの推進、環境に配慮した公共交通施策、次世代自動車の普及、コンテンツ産業の活用等について調査を行うため、アメリカ合衆国を訪問いたしました。

本県では、長年にわたり自動車産業が経済を牽引してきておりますが、今、自動車業界は一つの転換期を迎えようとしています。深刻化する大気汚染問題等を受け、フランス、イギリスが 2040 年以降のガソリン車販売禁止の方針を、中国は新車販売に一定比率の環境対応車販売を義務付ける方針を打ち出すなど、自動車の電動化の動きが急速に進展しようとしています。また、人工知能の発達により、自動運転技術の研究・実験が日々進んでおり、自動運転社会の到来も遠い未来の話ではないと言われます。トヨタ自動車に代表される自動車産業が経済の太い柱として根付いている本県としては、この自動車業界に押し寄せる変革の波にいかに対応していくか、非常に重要な局面を迎えています。

一方で、少子高齢化が今後急速に進むと見られる中、都市機能をまちの中心部に集約させ、公共交通ネットワークを充実させるなど、社会構造の変化に適応した持続可能なまちづくりを推進することも重要となってきます。公共交通ネットワークの充実は、各種国際スポーツ大会の開催を始め、国際展示場、リニア中央新幹線の開業、さらにはジブリパークの開設などを控える本県の、今後の旺盛な観光・インバウンド需要を取り込むに当たっても、訪問客の移動を支える足となり、大きな効果を発揮するものであります。

そして、本県にはこうした国内外の人々を魅了させられるコンテンツが数多く存在しており、観光資源の充実とブランド化の推進、映画・ドラマ等のロケ地支援やスポーツ大会の招致などによる地域振興を施策の一つとして掲げております。

こうした状況を踏まえ、これらの分野で先進的な取組が注目を集めているアメリカ西海岸の 4 都市を訪問してまいりました。

調査詳述につきましては各項目のとおりですが、今回の調査の成果が、議員各位の活動や県当局の課題解決、施策推進に活用され、県政のさらなる発展に寄与することを期待しています。

最後になりましたが、私たち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、オレゴン州及びカリフォルニア州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 30 年 3 月

平成 29 年度愛知県議会海外調査団（北米）

団長 深谷 勝彦

目 次

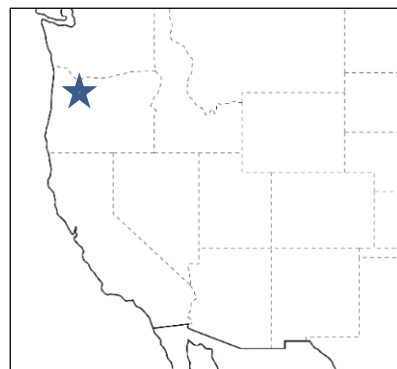
第1 集約型まちづくりの推進及び環境に配慮した公共交通施策に関する調査…	1
調査先 ポートランド市交通局	
第2 オレゴン州の概要及び経済最新事情等に関する調査……………	8
調査先 在ポートランド領事事務所	
第3 集約型まちづくりの推進(住民参加)に関する調査……………	12
調査先 ポートランド市住民参加局	
第4 次世代自動車の普及に関する調査(シリコンバレー最新事情) ……	18
調査先 ジェトロ・サンフランシスコ事務所	
第5 次世代自動車(FCV)の普及に関する調査……………	26
調査先 CaFCP(カリフォルニア・フューエルセル・パートナーシップ)	
第6 次世代自動車(環境対応車全般)の普及に関する調査……………	32
調査先 カリフォルニアエネルギー委員会	
第7 カリフォルニア州の概要及び経済最新事情等に関する調査……………	38
調査先 在ロサンゼルス日本国総領事館	
第8 コンテンツ産業の活用に関する調査……………	45
調査先 ①2028年ロサンゼルスオリンピック・パラリンピック大会組織 委員会(LA2028) ②カリフォルニア・フィルムコミッション	
第9 まとめ(海外調査を終えて)……………	59
参考資料……………	60
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 集約型まちづくりの推進及び環境に配慮した公共交通施策に関する調査

1 調査目的

本県では、人口減少や高齢化の進展、2020年の東京オリンピック・パラリンピックや2027年のリニア中央新幹線の開業などを見据え、効率的で利便性の高い総合的な公共交通ネットワークの構築を目指して、本県の望ましい公共交通体系の姿を示すため、有識者、交通事業者、行政機関等による検討会議を設置し、平成29年3月に「あいち公共交通ビジョン」を策定した。



そこで、自動車、公共交通機関、自転車が共存しつつ、環境性と利便性を両立させた交通網を構築し、世界的に注目されているポートランド市の交通政策や公共交通機関の整備状況を調査し、本県の公共交通施策の参考とする。

2 調査先

ポートランド市交通局

(Portland Bureau of Transportation, The City of Portland)

(1) 調査日

平成29年10月30日(月)

(2) 対応者

Linda Ginenthal 氏 (Active Transportation Programs Manager)

April Bertelsen 氏 (Senior Transportation Planner)

Scott Cohen 氏 (Project Manager)

3 調査概要

オレゴン州最大の都市である人口約60万人のポートランド市は、「全米でもっとも住みたい街」と言われ、全米から移住者が集まり人口の急激な増加が続いており、その数は毎週400人に達し、その移住者を引き寄せる要因の一つになっているのが、都市と自然が共存する環境や、環境に配慮した都市づくりと連動した公共交通網の充実である。

ポートランド市は、かつて市内を南北に流れるウィラメット川周辺に造船や鉄鋼など重工業が盛んな街であったが、環境汚染が深刻な問題となっていた。そのポートランド市が、環境に配慮した都市づくりと充実した公共交通網を整備するきっかけの一つとなったのが、1960年代から70年代に連邦政府が計画した市内からフード山までをつなぐ高速道路建設に対する反対運動と計画の中止と言われている。

この高速道路建設中止を契機に、ポートランド市は環境に配慮した都市を目指して、当初予定されていた高速道路建設の補助金の一部を使うことで公共交

通機関の整備を進め、現在では広域交通を担う「トライメット(TriMet: Tri-County Metropolitan Transportation District of Oregon)」が運行するライトレール「マックス(MAX: Metro Area Express)」、路面電車「ストリートカー」、路線バス、また歩行者や自転車専用道路が次々と整備・充実され、今では自家用車を使わなくても、これら公共交通機関などを使うことで市内の広範囲を移動することが可能となっている。トライメットの財源は、運賃からの収入はわずかで、財源の大部分が事業所からの税金で賄われている。

ポートランド市内は、ウィラメット川と市内を東西に走る West・Burnside St を境界に、N (北)、NE (北東)、SE (南東)、SW (南西)、NW (北西) の5つの地区に分けられ、それぞれの地区外への移動は距離があるため、それぞれの地区をつなぐように公共交通サービスが整備されている。

都市計画とそれに連動する公共交通機関の整備は、1992年に設立された広域行政府であるメトロ(Metro: ポートランド都市圏を構成しているマルトノマ郡、ワシントン郡、クラカマス郡の3郡の領域を管轄区域としている)が行い、メトロ内の公共交通サービスはトライメットが運営し、交通機関の運賃は共通で、乗車券の有効時間内であれば、乗り降りし、他の交通機関への乗り換えが自由となっている。例えば、乗車券の有効時間内であれば、マックスからストリートカーや路線バスへの乗り換えが出来る。

マックスは、全長 84km(名古屋市営地下鉄は 93 km)で5つの路線があり、ポートランド空港にも乗り入れ、空港と市内中心部やメトロ内の近郊地域を結び、メトロ圏内の広域移動を担っており、市内中心部は道路上を低速で走行し、市内中心部以外は専用軌道を高速で走行している。そして、トランジットセンターと書かれた駅には、バスターミナルが併設され、路線バスへの対面乗り換えが可能となっている。



ライトレール「マックス」



路面電車「ストリートカー」

ストリートカーは、ポートランド市内に3路線があり、市内中心地を南北に貫く NS ラインと、ウィラメット川を挟んで両岸を時計回りで走行する環状線 A ループ、反時計回りで走行する環状線 B ループがあり、マックスと乗り換えられる停留所が複数ある。車両は、マックスよりも小型で全線を道路と共用している。

2015年9月12日に完成したウィラメット川に架かる「ティリカム・クロッシング(Tilikum Crossing)」という橋は、一般の車両は通行できず、歩行者と自転車、マックス、ストリートカー、路線バスだけが通ることができ、橋の両端の停留所では、マックスとストリートカー、路線バスを対面乗り換えすることも出来るようになっている。

そして、自転車による移動をさらに促すため、マックス、ストリートカー、路

線バスには、自転車に乗せることが出来るラックがついており、自転車を公共交通機関に載せて移動することを可能としているとともに、自転車専用道や自転車優先道路の整備を積極的に進め、2016年7月から自転車のシェアリングサービス「バイクタウン (BIKETOWN)」が始まった。このバイクタウンは、地元企業のナイキ (NIKE) がスポンサーとなり、GPS を内蔵した 1000 台の自転車が市内中心部に 100 か所設置されたステーションに配置されており、スマートフォンの専用アプリかステーションにある端末で事前登録し利用する。返却時は、どのステーションにも返却することができ、追加料金を支払えばサービスエリア内なら乗り捨てることもできる。自転車には GPS が内蔵されているため、スタッフが乗り捨てられた自転車を回収することや満車になっているステーションから自転車を移動させることが可能となっている。

以上のようなインフラなどハード面の整備に加え、ポートランド市ではソフト面からも公共交通サービスの利用を促すため、「スマートトリップス (Smart Trips)」という取組を行っている。

スマートトリップスは、ポートランド市外から新しく移住した住民やポートランド市内で引っ越しをした住民を主な対象に公共交通機関に関する情報の注文用紙を郵送し、返信された注文用紙のチェック項目を確認後、公共交通サービスの路線図などその住民が必要とする情報を職員が自転車で届けると同時に公共交通サービスの利便性などを伝え、公共交通サービスの利用や徒歩・自転車による移動を促している。また、市内で開催される様々なイベントに出向き、参加者に対して公共交通機関に関する情報発信も行っている。これらソフト面の取組により、ポートランド市からの情報を受け取る前後で、自家用車の利用率が7%から9%減るという効果が出ている。



説明を受ける調査団

さらに、近年、通勤者の公共交通サービスの利用率が12%で横ばい推移しているポートランド市は、利用率を30%に上げるために、「Enhanced Transit Corridors Plan」という新たな公共交通サービスの計画を考えている。この計画では、マックスやストリートカーと路線バスの中間くらいの収容力をもったバスを、停留所を集約し停留所の数を減らした路線で運行することで、移動スピード（バスがバス停に立ち寄り、人が降りてまた移動の流れに戻るまでの時間を短縮するといった意味のスピード）をあげる、他の公共交通サービスと連携させた新たな公共交通サービスを新設する、交通渋滞が発生する場所をバス専用レーンや優先レーンに変更する、信号機とバスを通信させバスが近づくと優先的に信号を変えるシステムを導入するなど、20ほどの施策に取り組んでいく。

また、バスを定時運行させるため、トライメットと協力してバスに搭載されている GPS のデータを収集し、遅れが生じている場所を分析している。

そして、人口増加が続いているポートランド市では、2035 年に向けた長期計画である「Central City in Motion」にも取り組んでいる。この計画は、急速に変わりつつある市内中心部における歩行者と自転車の安全性向上及び優先道路の整備、公共交通機関の渋滞発生箇所の改善に取り組むものである。

全米から移住者が集まり人口の急激な増加が続くポートランド市は、これらの施策により自家用車の利用と交通渋滞を減らし、歩行者と自転車を中心とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築をさらに推し進めようとしている。

4 質疑応答

Q：移住者へ交通情報を提供することによって、自家用車の利用率が 7% から 9% 減ったとのことだが、最終的にどれぐらいの利用者数を目指しているのか。

A：通勤する人の 30% が公共交通を使うことが目標だが、現状としては 2000 年以降 12% 程度で横ばいの状態。公共交通をもっと魅力的で信頼度が高く、スピードも頻度も高くて皆が使いたいというものにできるよう、トライメットとも協力して取り組んでいるところである。

Q：2035 年の中心市街地の想定人口はどれくらいか。人口の集中によって都市部の地価がこの数年で倍ぐらいに上がっていると聞いているが、想定通り人口は増加するのか。

A：中心市街地には今 23,000 人の住民が住んでいるが、2035 年までに、37,000 世帯、60,000 人ぐらい増える想定されている。市全体では、123,000 世帯、260,000 人ぐらい増えると言われている。確かに土地は高騰しているが、市でも手頃な価格で借りられるアフォーダブル住宅（低所得者層向けに作った公営住宅や補助金や規制によって家賃を一定に抑える住宅）を作っており、人口は増加すると考えている。

人口がすごく増えても通りの幅は広くならないので、やはり交通機関や自転車の利用促進が必要であると考えます。

Q：自動車の低環境負荷の技術が向上し、さらにカーシェアリング、自動運転などが普及してきても、公共交通利用 30% を目指すということになるのか。車の技術革新と公共交通の利用推進は、どのあたりで妥協を考えるべきか。

A：環境にやさしい車を選ぶ人が増えるのはいいことだが、現実問題として人口は増えるが通りの幅は広がらないので、やはり EV（電気自動車）や自動走行車が出てくる中、カーシェアリングなどは手掛けていきたいし、それらと公共交通機関を一緒に組み合わせて使っていくというのが理想的だと思う。

Q：交通政策の運営の財源はどのようになっているのか。

A：トライメットの資金は、企業を通して給料にかかる税金によって賄われている。これを増やすためには税率の交渉が必要となる。交通局の資金は、ガソリン税や自動車登録税、登録費用で賄っている。例外的に、住民投票によってある交通機関のプロジェクトに資金をあてがうための公債を発行する場合がある。

Q：市交通局と、広域交通を担うトライメットとは、交通政策においてどのような関係にあるのか。

A：2つは全く別の組織であるが、両者の間に協定があり、一緒にプロジェクトを調整したり、LRTのプロジェクトにおいては資金を共有するなど、連携して交通政策を推進している。

5 所感

ポートランドは、海や山に囲まれており、都市部からクルマで20分から30分も走れば、大自然を身近に感じられ、都市と自然の魅力がほどよく共存している地域であり、DIY (Do it yourself) と呼ばれる、専門家に任せず自分自身で身の回りのものを作り修繕するライフスタイルの中心地として、新しい価値観を発信してきた街でもある。

また、アメリカの様々な調査やアンケートでも、「全米で最も住みやすい街、住んでみたい街」に選ばれ、有名なスポーツ関連企業であるナイキの本社や、世界的な半導体メーカーであるインテルの製造拠点のほか、多数のソフトウェア系企業が、ポートランドを中心にオフィスを構えており、現在約60万人のポートランドの人口は、今も大きく増加しており、2035年には、さらに26万人ほど増える見通しであるとのことであった。

このことは、都市と自然の魅力がほどよく共存するポートランドの「住みやすさ」に惹かれて若いクリエイティブ層が集まり、そうした人々が原動力となって新しい価値観や産業が生まれているのがその要因であると思う。

そして、このポートランドの住民の移動を支えているのが、トライメットが運営・管理するマックスやストリートカーなどの充実した公共交通機関である。

一方で、日本と真逆の急激な人口増加は、開発限界線を設定した都市開発により市中心部の地価の高騰を招き、市中心部の地価の高騰は、郊外の公共交通機関があまり整備されていない地域への移住につながっている。そして、住む場所である郊外から働く場所へ移動する住民の増加は自家用車の利用増加につながり、公共交通機関の利用率の低迷と渋滞の発生・増加の大きな要因となっている。

環境に配慮した街を標榜するポートランド市では、市中心部に公共交通機関が集中し利便性も高いが、郊外では必ずしも公共交通機関が充実しているとは言えず、市中心部と郊外を結ぶ公共交通機関を充実しなければ、自家用車の利

用は減らず、利用率の向上も図れない。このことから、「Enhanced Transit Corridors Plan」というマックスやストリートカーに次ぐ新しい公共交通機関の計画につながっている。今まさに、ポートランド市圏域は、急激な人口増加と環境に配慮した都市計画のジレンマにあり、ポートランド市圏域での交通施策が新たな局面を迎えていると感じた。

一方、本県は「あいち公共交通ビジョン」を策定したが、ポートランド市を含む都市圏域と大きく異なるのは、その運営主体の権限と財源、そして収支に対する考え方である。

本県では、民間事業者以外に各市町村が市町村税を主な財源に地域バスを運行しているが、運営主体が市町村のため、市域を跨ぐ路線は民営のバスに限られ、利便性は必ずしも良いとは言えない。また、地域バスは、運賃収入は僅かで、税金の投入がなければ運営できないが、利用率の減少と自治体財政の悪化により、路線の整理・縮小につながっている。これは、民間事業者のバス路線も同様であり、人口減少による利用者数の減少は、市町村運営のバス路線とともに、路線の整理・縮小につながっている。税金の投入も、トライメットと違い、その運営のための安定した財源がないため、将来を見通した公共交通機関の整備・運営に不安がある。

特に、人口減少が急激に進む三河山間地域では、各市町村独自の公共交通機関の確保・維持は困難を極めることが予想される。

このような状況の中で、ポートランド、サンフランシスコ及びロサンゼルス視察して、公共交通機関を補完していると感じたのが、インターネット配車サービスのUberやLyftなどのライドシェアである。ポートランド近郊でも利用でき、空港にも乗り入れをしている。ポートランド空港を降りると、マックスやバス、タクシーと共に「Uber」との表記が他の公共交通機関と並んで記載されていたのは大きな驚きであった。

三河山間地域では、高齢化と運転免許証の返納が進んでいくと、主要公共交通機関に行くまでの移動手段もままならず、公共交通機関の利用者も減少することになってしまう。そして、今以上に人口減少に拍車がかかる事になり、さらに路線の縮小・廃止につながってしまう。また、本県が取り組んでいる三河山間地域への誘客促進についても、二次交通がないため、観光客の移動手段の確保も問題になっている。

これらの、諸問題を解決する一つの方法が、ライドシェアの導入であると考えられる。現在、日本では、道路運送法により自家用車での有償運送は、いわゆる「白タク」行為として違法とされているが、国家戦略特区になっている本県では、規制改革のメニューの活用により、過疎地等での自家用自動車の活用拡大が可能である。

過疎地等での自家用自動車の活用拡大は、過疎地域等での主として観光客のための制度として、市町村、運送事業者及び交通事業者が相互の連携について協議したうえで、特区の区域会議が、運送の区域等を迅速に決定できるように

するものである。現在のところ、本県ではこの特区メニューは活用されていないが、この制度の活用を考えていくべきである。

他県では、淡路島に公共交通機関を利用して来島した観光客の二次交通の確保と人口減少が課題となっている兵庫県は、県が主導して「淡路島内タクシーへのウーバーシステム導入（実証実験）研究会」を立ち上げ、2019年からUberタクシーの本格運行を検討している。この研究会には、兵庫県淡路県民局、兵庫県タクシー協会、現地事業者、Uberが参加している。そして、Uberシステムの導入は、兵庫県側からUberジャパンに持ち掛けた。

兵庫県の例は、ライドシェアの提供ではなく、インバウンドの来島客がUberアプリを利用して配車依頼し、精算するシステムというUberのシステムの導入であるが、タクシー会社との連携は、兵庫県タクシー協会淡路支部の支部長からは歓迎の意見もでている。

兵庫県の淡路島と本県の三河山間地域の抱える課題は、人口減少と観光客の二次交通の確保という共通する部分が多いことから、特区制度がある本県においても、兵庫県のように県が主体的に各方面に働きかけを行い、過疎地域での新しい交通施策に積極的に取り組んでいくことが必要である。

民間交通事業者の路線撤退が続く今、これからは、市町村だけでなく、県が主体的に広域的視点に立った公共交通機関の整備・運営を行い、その運営・整備についても公共交通機関は道路と同じく県民全ての共有財産との視点に立って、運賃収入に固執することなく特定財源のようなものを確保していかなければ、ポートランドのように公共交通機関の整備・運営はできないと推測される。

そして、公共交通機関網が充実していない三河山間地域では、人口減少と高齢化による移動手段の確保、観光客の二次交通の確保のためには、莫大な設置費用や維持経費が必要となるバスなどの公共交通機関を整備するよりも、自家



ポートランド市交通局の方々と調査団

用車を使ったライドシェアなどの地域資源を活用し、核となる公共交通機関を補完する新たな仕組みが必要である。

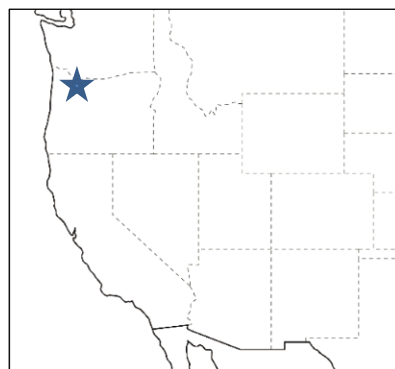
環境首都あいち、観光県あいちに取り組む本県においても、公共交通機関や二次交通を含めて、県内の各地域の特性・状況に応じた抜本的な交通施策への転換を期待する。

（文責 鈴木雅博）

第2 オレゴン州の概要及び経済最新事情等に関する調査

1 調査目的

ポートランドにおける集約型まちづくりの推進や環境に配慮した公共交通施策の調査に関連し、オレゴン州の社会・経済事情や日本との関係、全米一住みやすいと言われるポートランド市の最新事情等について、領事事務所で聞き取りを行う。



2 調査先

在ポートランド領事事務所

(1) 調査日

平成 29 年 10 月 30 日(月)

(2) 対応者

内山 浩二郎 (総領事)

須田 善也 (領事)

3 調査概要

(1) 社会事情、人口増加による問題について

オレゴン州は全米の中でも成長率の高い州である。ポートランドへの人口の流入は続いており、州全体で毎年7万人程の純増という状況である。多くの労働者世代が職を求めて移住してきているが、それが大きな社会問題を引き起こしている。

① 公共交通への取組

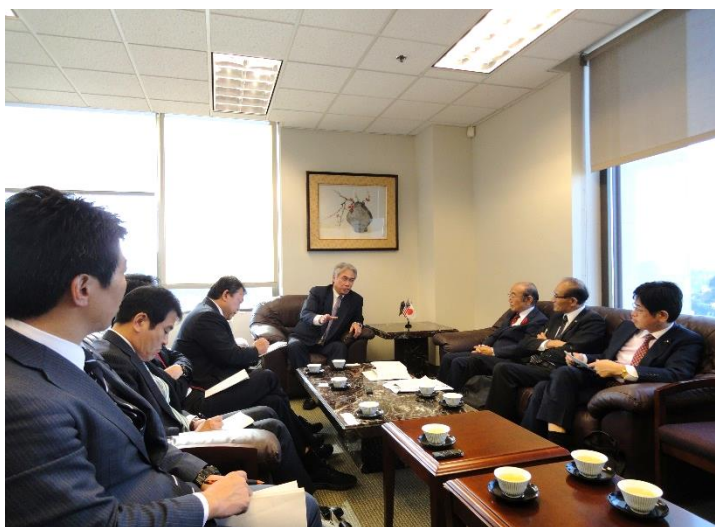
人口が増えることから自家用車が増えすぎて朝夕の交通渋滞が激しい。2035年までに人の移動手段を公共交通と自転車、徒歩で30%にするという目標を掲げている。街のあちらこちらにレンタルサイクルがあり、登録は必要だが好きな所で借りて返せるようになっていて非常に便利である。ナイキ社が寄附をしたもので、市内に100か所、1000台の自転車がある。道路では自転車レーンがあり、自転車は走行しやすい。しかし自動車は右左折で自転車を巻き込まないように随分注意が必要である。バスや電車(ライトレール)に自転車を積むラックが付いている。自転車と公共交通と組み合わせが上手くいっている。市内であれば公共交通を使うと便利である。



ナイキ社の自転車シェア「BIKETOWN」

② ホームレス、住宅供給の問題

移住してきても職に就けなければホームレスになる。ポートランド市内にはテント村がどんどんできている。ホームレス用に安い住宅を提供できないかということで、駐車場車一台分の広さに屋根と壁を設置したミニハウスというものもあるが、まだ実験的に行われている段階である。他にトレーラーハウスの提供もあるが、景観が損なわれるなど住民から苦情も多い。ポートランド市内では住宅価格も高騰し、毎年4%から5%程の上昇がある。日本の2倍くらいの価格である。ポートランド市内には成長限界線（都市計画におけるいわゆる線引きのようなもの）があり、自由に建物や施設を建設できないため、住宅供給が遅れている。



内山総領事から説明を受ける調査団

③ 学校、教員の確保

人口が増えれば学校も造らなくてはならない。オレゴン州の人口約450万人のうち、50万人がヒスパニック系で、最大の外国語はスペイン語である。他にロシア語、中国語、日本語、難民のソマリア語など人種も言語も多種多様となるため、教員の確保が必要になるが不足している。

④ 犯罪の増加の問題

多人種や貧困層が増えれば犯罪の増加も問題になる。ポートランド市内は東西をウィラメット川で2分されるが、東側の方は犯罪率が高い。銃犯罪や強盗などがある。街の景色も西と東では違い、貧困層も東側に多く、富裕層は南西部の一角に多い。

⑤ 生活費と医療の問題

富裕層の平均年収は10万ドルを超える。2015年の資料によるとオレゴン州の労働者の平均年収は48,312ドルである。情報産業は73,565ドル、製造業65,737ドル、ビジネスサービス業は64,581ドル、最も低いレジャー産業は19,547ドルである。ポートランド市内では、物価や家賃価格から考えると月17万円～18万円では生活がかなり苦しい。70㎡から80㎡・2ベッドルームで家賃が月30万円弱とかなり高い。他の生活費を考えると月収50万円でも厳しい。

低所得者向けのチャリティーホスピタルはあるが、医療保険に入れないので病院に行けないのが現実である。生活保護制度はないが、メディケードという医療制度があり、一定額の給付と指定された病気に対応しているが、個々の病状に対応できるものではない。65 歳以上の高齢者にはメディケアという医療制度があり、2 割程度の自己負担額で治療を受けることができる。医療そのものが高額で、医者に掛かると 10 分の診察で 200 ドル取られるといわれている。市販薬も日本の 10 倍くらいである。

(2) 日本及び日本企業との関わりについて

オレゴン州内に日本企業が約 140 あり、その内の半数の約 70 が日本商工会を作っている。日本企業は 7 千人から 8 千人の雇用を生み出しており、オレゴン州内ではイギリス、ドイツに次ぐ 3 番目である。領事事務所近郊にはエプソン社のインクカートリッジ工場、森永乳業の豆腐・豆乳工場、カルビー社のスナック菓子工場、味の素社の冷凍食品工場などがある。

州政府は日本への工場誘致も行っており、日本企業の工場が直接進出し、雇用を維持したり増やしたりすることに非常に関心がある。長野県の食品製造販売業サンクゼール社が、州政府経済開発局から家族経営の会社が売却されることを紹介されて進出してきたのは、上手くいった事例の一つである。

本県の関連では、トヨタ自動車の船荷を降ろすターミナルが近郊にある。本田技研とともにターミナルを長期リースしている。

オレゴン州在住の日本人は 6,500 人で、1,600 人から 1,700 人がポートランド市内にいる。州都セーラムにはあまり日本人はいないが、食品会社のヤマサ社の工場があり、80 人くらい住んでいる。日本国領事事務所もオレゴン州内ではポートランドだけである。

4 所感

ポートランド市は過剰な人口流入により、様々な社会問題が発生し、行政側の対応を迫られている。特に公共交通の再構築、ホームレス等貧困層への雇用創出の 2 点は解決を急ぐ課題である。いくら経済的に発達しても米国内各地からの移住が進めば都市機能もパンクする。全米一住みやすい街といわれるが本当に住みやすいのか、疑問さえ浮かんだ。欧州の移民問題もそうだが、日本での若年層減による人手不足とは真逆である。「日本の人口減少、高齢化と比較してどちらが良いと思うか」という問いかけに内山総領事は、「どちらが良いとはいえないが、日本より活力がある」との答えであった。人口の社会増が日本国内では珍しく続く本県としては、地域全体として活力も維持しなければならない。この点では企業誘致や雇用開発を続ける必要があり、また、自動車台数を増やさない都市型交通を構築する必要がある。

名古屋市内など都市部における公共交通機関とレンタルサイクルの組合せは今後の参考になる。車道における自転車レーンの設置については名古屋市内な

どで今後増えると思うが、交通安全のルールや自動車側の安全装置は改善改良が必要であると思う。

多人種多言語に対応した学校の設置や教員の確保は本県でも解決を急ぐ課題である。名古屋市など都市部でもそうだが、製造業が盛んな都市部外の地域でも教育機関の対応が困難となっている。ポートランドでも重要課題として捉えているようで、今後の施策を注視したい。

(文責 石井 拓)

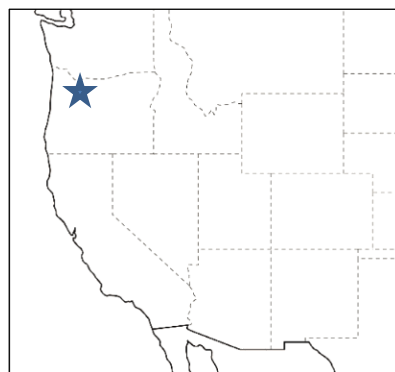


内山総領事と調査団

第3 集約型まちづくりの推進（住民参加）に関する調査

1 調査目的

集約型まちづくりのモデル都市とされるポートランド市では、住民がどのような仕組みでまちづくりに参加しているのか。同市独自の近隣自治制度である「ネイバーフッドアソシエーション（NA：Neighborhood Association）」がいかにして市民活動を支え、また、そのNAの活動を行政である「ポートランド市住民参加局」がいかにバックアップし、行政と住民の合意形成を図っているのかなどを調査し、本県の集約型まちづくりの施策推進の参考とする。



2 調査先

ポートランド市住民参加局

(Office of Neighborhood Involvement, The City of Portland)

(1) 調査日

平成 29 年 10 月 30 日(月)

(2) 対応者

Paul Leistner 氏 (Neighborhood Program Coordinator)

3 調査概要

<NA の 2 つの要素と 5 つのメリット>

伝統的に、アメリカ、日本、そして世界各国の行政がトップダウンのアプローチを行う中、ポートランドでは 40 年間、参加型の民主主義、あるいはコミュニティガバナンスと呼ばれる「NA 制度」を行ってきた。

この参加型民主主義の中には、2 つの大きな要素がある。1 つ目は幅。つまり、コミュニティの中に多様な人、多様な視点があって、様々な声があるということ。2 つ目は深さ。これは行政の決定に住民たちが影響を及ぼすことができるということである。

そして、このアプローチには 5 つのメリットがある。1 つ目は、コミュニティのニーズや優先事項によりよく対応していくため、よりよい行政の決定ができるということ。2 つ目は、行政によって全てを解決するのではなく、コミュニティのメンバー及びコミュニティが持っているリソースが、問題に対する解決法の一部になりうるということ。3 つ目は、このアプローチでは、伝統的に

【NA (Neighborhood Association)】

ポートランド市がまちづくりの一環として 1974 年に創設した制度。近隣住民による最小単位の集まりで、市の公式組織としても認められている。活動内容は、地域の土地利用や課題解決への提案など、まちづくりに直接関与し、市議会にも影響力を持つ。

行政の意思決定に関わってきた少数のグループだけではなく、コミュニティの全ての人に関わることができる、つまり多様な人間が関わっていくことができるということ。4つ目は、行政の施策や行政サービスへの一般市民の理解・サポートが得られるということ。これにより、行政のプロジェクトやプログラムの成功の可能性を高めていくことになる。5つ目は、コミュニティを効果的に巻き込むことで行政の透明性が高まり、自治体による行動の責任と合法性を高めていけるということである。

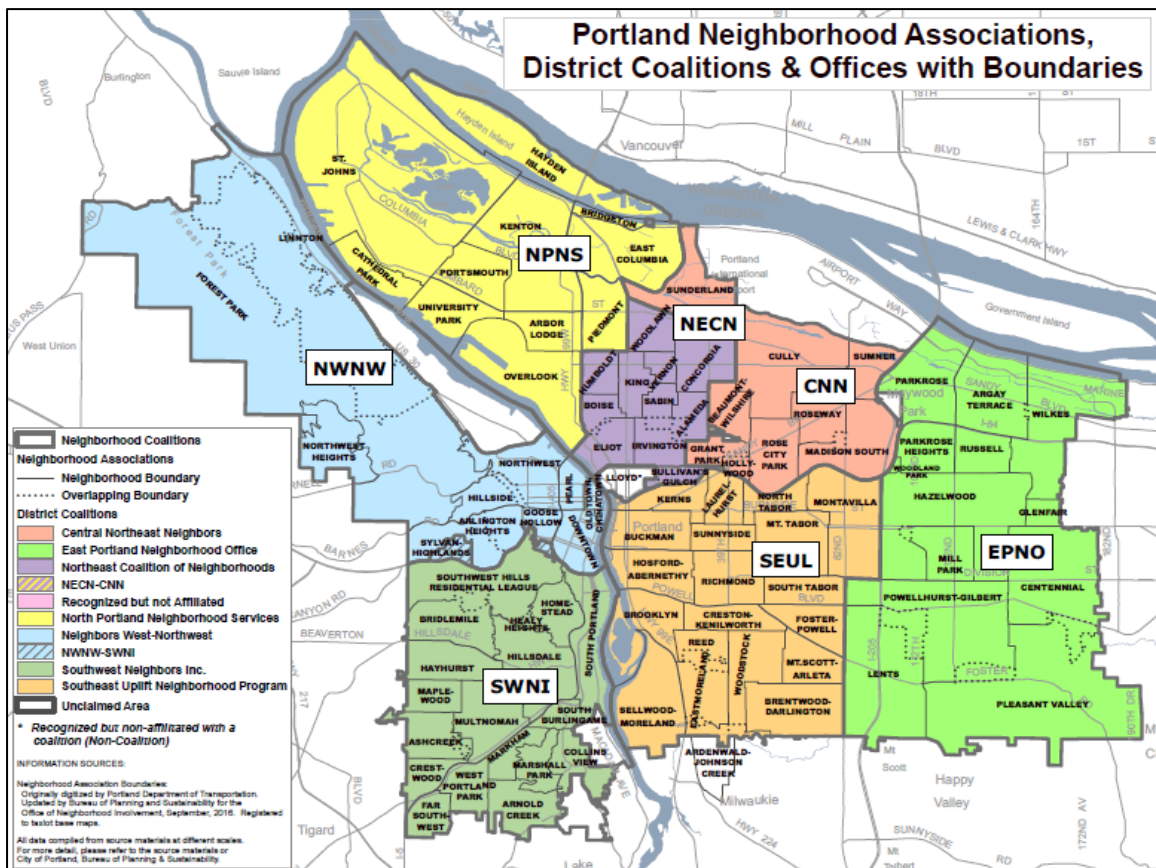
住民参加局は、これら NA の意義をコミュニティと行政の両者に認識させ、協働を促すなど、コミュニティと行政をつなげる橋渡しをする役割を担っている。

<コミュニティの能力を向上させるための3つの取組>

同局では、住民がコミュニティや行政に関わっていく上で必要なスキル、知識、そして自信を身につけられるよう、コミュニティの能力を向上させる3つの取組を行っている。

1つ目は、コミュニティの人たちが行政に頼ってくるのではなく、コミュニティの中で、自分たちの興味がある内容に対してそれぞれが参画していくような取組である。例えば、いろいろなコミュニティでのパーティーや映画祭、公園づくり、小さなディスカッショングループなどをサポートし、また、ボランティア活動に対する少額の補助金などを出している。

【95のNAと7つのDistrict Office】



出典：ポートランド市住民参加局ホームページ

2つ目は、コミュニティにおけるリーダーの育成である。様々な種類のリーダーシップトレーニングを提供し、コミュニティの中で誰が力を持っているのか、どのように問題を特定するのか、そして、その問題に対してどう戦略を作り、どのように行動していくのかといったことを教えている。

3つ目は、住民たちがそれを通して働きかけ、力を発揮できるような、各種団体の支援である。NAを始め、住民ベースの様々な団体を支援する仕組みを作っている。ポートランドには、行政によって公式に認められた95のNAがあるが、これらを取りまとめる上位組織として7つの地区事務所（Neighborhood District Office）があり、ここを通してサポートやサービスを提供している。この地区事務所はコミュニティが管理するものであるが、これまでに200万ドルの補助金を出しており、各オフィスではスタッフを雇い、その傘下にあるNAやコミュニティをサポートしている。

<行政側の変革>

コミュニティを支援する一方、市は、行政側の伝統的な文化を変えていくためのプログラムも行っている。行政のリーダーや職員たちがどのようにコミュニティと関わり、いかにしてコミュニティを効果的に巻き込んでいくかといったことをサポートするプログラムである。

世界各地で現在、行政の意思決定にコミュニティを巻き込むというやり方が進められているが、まだまだ行政中心のデザインであり、コミュニティのニーズをしっかりと満たしているとはいえない。ポートランドでは、「コミュニティに直結し、意味のある参画、関わり方をコミュニティと一緒に作っていく」という次の段階に進みたいと考えている。

昔は全ての予算のプロセスの中で1つのタイプのミーティング（公聴会）しかなかったが、今はそれに加えて、例えば、移民、難民、あるいは若者、ラテン系のグループ、そういった各グループがデザインしたミーティングがある。各グループにとっての適切なやり方で声を吸い上げている。

<各国・各地での進め方への提言>

同局では、コミュニティの参画をやっていきたいと視察に来る方に対して、必ずしもポートランドのやり方を勧めておらず、4つの視点からアドバイスをしている。

1つ目は、自身の行政が既にどういったことをやっていて、そこにはどういった新たな発展の機会があるかを見るということ。2つ目は、自身のコミュニティにどういった人がいるのかを整理・分析すべきであるということ。3つ目は、自身のコミュニティの中にどういった社会構造があって、どの部分がうまくいっているのかを理解すること。4つ目は、いわゆる ABCD アプローチ（Asset Base Community Development：既に有している人・土地・モノ・知識等の資産に基づいたコミュニティ開発）を行うことを勧めている。

その結果、住民参加がなされ、信頼も厚く、そして影響力の大きいコミュニティ・団体にはどういったものがあるのか、そういうことが見えてくるようになり、また行政が、あるグループに対してパートナーを見つけてあげるという形でも、まちづくりにおけるコミュニティ・住民の参画は可能となる。

その一方、コミュニティのリーダーたちは、一度力を持つと自分の属するコミュニティの声を聞かなくなる、権力を独り占めするということもあるので、そういったことが起こらないような体制づくりをすることも重要になってくる。

<忘れてならない視点>

ポートランドでは、行政、政治家が良い意図をもって、「こうしたい」、「住民を巻き込んでいきたい」と思ってやったことが、悪い結果になってしまったこともあった。だから、住民参画を行うに当たっては、しっかりと検討を行った上で実行に移っていくことが重要になり、故に、行政の中、コミュニティの中、あるいは大学の中で、議員に適切なアドバイスができる人を見つけていくことも必要になってくると考えている。

同局では政治家や関係者等に必要な情報の提供や各種サポートを行ってきたが、重要なのは、巻き込んだコミュニティの人々が結果に対して影響力を持つようにすることだと考えている。なぜならば、参加しても結果に影響がないということがわかってしまうと、市民は参加をやめてしまうからだ。

ポートランドでは 40 年の間に様々な失敗を通して学習し、「行政がやる仕事の最後に住民を関わらせるのではなくて、最初から巻き込んでいく」というのが、現在では通常のやり方となっている。

4 質疑応答

Q：行政側を変革させるためのプログラムの話が出たが、その中で工夫されていることはあるか。

A：尊重と関係の構築という点である。以下、3点、具体的な工夫を挙げる。1つ目は、行政側の仕事をすることをコミュニティから採用すること。2つ目は、行政の中でコミュニティとの関係構築に特化した専門の人をつけること。3つ目は、効果的にコミュニティの人を巻き込んでいくスキルを、行政関係者あるいはリーダーに学んでもらうことである。



質疑を行う調査団

Q：ポートランドで言うコミュニティの規模はどれくらいか。また、コミュニ

ティの適正規模はどれぐらいだと考えるか。

A：私たちのコミュニティは、数百人という単位から 20,000 人程度のものまである。私たち行政から、コミュニティの規模を定義するのではなくて、コミュニティの側から、彼らにとってどんなサイズのコミュニティが自然なのかを教えてもらうようにしている。

Q：ポートランドの仕組みは、1つのシステムとして機能していくというより、スタッフそれぞれのマンパワーに委ねるしかないようにも感じる。当然、コミュニティがたくさんあれば、そこに一人ずつスタッフが対応しなければならない。とすれば、スタッフの質と量の両方必要になってくると思うがいかがか。

A：スタッフの質は重要だ。視察者に勧めているのが、自治体が一緒になって財源を出し合い、そこでトレーニングプログラムを作って人材を産み出していくことである。ポートランド州立大学では、コミュニティをどのように効果的に巻き込んでいくかということ、都市計画のプランナーたちが学んでいる。日本でも、大学などでトレーニングのプログラムなどを開発してもらい、そこで行政関係者をトレーニングしたらいいのではないか。

Q：95のNAがあるが、移民など新しいグループが生まれたときはどう対応するのか。また、NAから様々な課題や要望が出てくると思うが、それを住民参加局はいかにして市の各局につなげているのか。

A：新しいコミュニティが形成されていると認識したときには、新しいスタッフを雇う。NAからの問題提起に対しては、一旦ここで受けるのではなく、住民たちが直接担当部局と話ができるよう、直接その部局につなぐ。

Q：同一コミュニティの内にも多様なグループがあり、グループ同士で方向性が常に一致することは難しいと思うが、方向性や利害が違ったときは、住民参加局が調整を行うのか。また、市の方向性とコミュニティの考えていることが違った場合は、折り合いをつけたり、調整をしたりするのか。

A：過去に、行政がそれぞれのコミュニティに別個に話を持っていく、別個に声を聴いていくことをして失敗をした。そこで、グループの中で意見が違う場合には、行政はグループ同士で話し合うためのミーティング招集者の役割を果たし、お互いに話し合わせるようにしている。

また、規制等があつてここは譲れないというところは行政側にもあるので、コミュニティに話をするときには、行政としては「これはしなければいけない」「これをするつもりである」、そして住民には「こういうところに意見が欲しい」「ここは譲れます」「ここは柔軟性があります」ということを、はっきり示しておく必要がある。行政職員としての権限と政治家の権限というものをきちんと説明することも大事だ。

Q：議員と住民参加局との関わりはどのようなものか。

A：住民参加局は、議員と住民たちの橋渡しをする関係にある。議員に、コミュニティとの関わり方についてアドバイスをしたり、カウンセリングをしたりすることもある。

Q：日本には「町内会」という単位の組織がある。法的には位置づけられていない「その他の地縁団体」となっている。一方、NAは市に認められた公式な近隣組織であるわけだが、具体的にどのような状態のことを言うのか。

A：NAと認められるには、「住んでいる住民であれば誰でも参加できるオープンミーティングを行う」、「コミュニティの中の誰でもリーダーになれる」、「誰でもがメンバーになれる」という最低基準を満たさなければならない。これを満たせば、行政からのトレーニングが受けられたり、コミュニケーションのための資金が得られたり、行政が何かやるときに通知を受けられるといったメリットを享受することができる。

日本では学校区で町内会になっているとのことだが、こちらではそうではなく、住民たちがここからこの境界線がいいだろうと決めてNAを作っている。

5 所感

コンパクトシティ・ポートランドの象徴である交通システムの発展は、NAが市街地を走る高速道路を撤退させたところに遠因がある。

「路面電車の街」「LRTの街」「自転車の街」となった陰には「参加型の民主主義」があり、「全米で最も住みたい街」ポートランドは、40年にわたる行政と住民の合意形成の発展の産物とも言える。

また現在、同市はビオトープなどが街なかに散見し「環境に優しい街」とも言われている。これもNAの活動と深く関わっており、行政と住民の協働システムは住みよいまちづくりに大きな役割を担っている。

そして州立大学では、学生がまちに出て社会を体験的に学習するプログラムを築き上げている。このような地方大学と行政の連携による、まちづくり人材の育成も参考にできよう。

「ローマは一日にしてならず」ではあるが、本県においてもポートランドのまちづくりに見習うべき観点は多い。

(文責 岡 明彦)

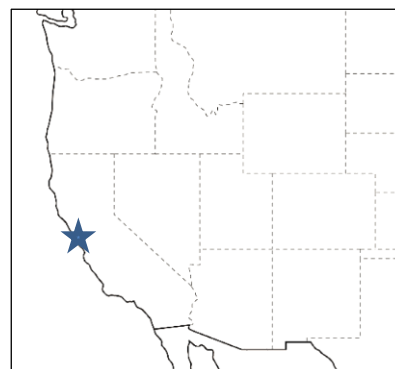


Leistner 氏と調査団

第4 次世代自動車の普及に関する調査（シリコンバレー最新事情）

1 調査目的

本県では、地球環境問題への対応、そして、新興市場を中心に増加が予想される自動車保有需要に対応するとともに、自動車の電動化に対応した新たな周辺産業を育成・振興するための前提として、次世代自動車の普及が必要であると考え、EV（電気自動車）、PHV（プラグインハイブリッド自動車）、FCV（燃料電池自動車）などの次世代自動車の普及に取り組んでおり、自動走行社会の実現に向けて実証実験等の支援にも積極的に取り組んでいる。



そこで、シリコンバレーの自動車業界に起きている4つのビッグトレンド（シェアリング、コネクテッド、EV、自動運転）について調査することで、本県の自動車産業振興施策の参考とする。

2 調査先

ジェトロ・サンフランシスコ事務所

(1) 調査日

平成29年10月31日(火)

(2) 対応者

永松 康宏（次長）

下田 裕和（次長）



永松次長及び下田次長と調査団

3 調査概要

(1) 一般概況

現在のサンフランシスコには、世界中の物・金・人が集まってきている。自動車産業のみならず、最先端の技術、Google、TESLA、Uber など、全てシリコンバレーで生まれた。世界の産業をリードしているのはシリコンバレーである。その状況から非常に好景気であるが、それ故に、生活面、ビジネスコスト面が非常に高くなっている。日本と比べても、比較にならないほどこちらの物価は高い。カリフォルニア州のGDPは全米No.1で、フランス一国よりも高く、世界でも6位に入る経済規模で、工業も農業も兼ね備えた総合力が非常に高い州である。州の大きさは、本州と同じぐらいの長さで、面積は、日本とほぼ同等であり、人口は4000万人になる。

北部はハイテク産業、南部は製造業が多くなっている。年収全米平均が年5万ドルだが、カリフォルニア州民一人当たり年8万ドルが平均であり、アルバイトも含めた平均であることから、かなり高いことが理解できる。人種のるつぼであるが、インド・中国に比べ日本人は留学生を含め圧倒的に少なく、将来

の日本を危惧しているとのことであった。

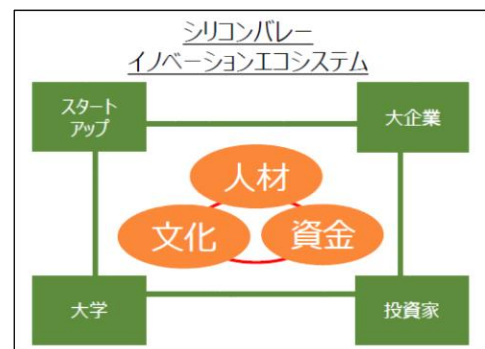
① 好景気であるがための負の部分、高い人件費について

サンフランシスコの最低賃金は、来年から1時間15ドルに引き上げられる。シリコンバレーでスタンフォード大学を出たエンジニアの26歳から28歳の初任給は最低でも年1300万円ぐらいで、2000万円もざらにいる。事務職で年6万から7万ドル、800万円ぐらいが普通。また、オフィス賃料も高騰していて、ジェトロの事務所も2013年から比べると2倍になっているとのこと。企業がシリコンバレーから市内に移転しつつあり、空き室率も4%から5%ぐらいで、場所は無い、賃料も高いという状態になっている。住宅賃料も上がり、サンフランシスコ中央地で1LDKが月額40万円程度である。

市街の高いところの家は、ワンルームで50万円弱と、少し異常な状態になっている。また、ホテルは、スタンダードで1泊400ドル、カンファレンスクラスでは800ドルにもなり、スイスより高く、世界一ホテル代が高い地域である。

② なぜシリコンバレーに、人、物、金が集まってくるのか

アイデアのある人が起業しようとする、いろいろな人が支援してくれるシステムが整っており、ビジネスのエコシステムが確立しているから好景気になっている。起業するのにエンジニアが必要となれば、スタンフォード大学などが人材を供給し、資金が必要となれば、ベンチャーキャピタリストなどが投資してくれて、会社の作り方が解らなければ、コンサルタントが支援をしてくれるなど、各方面に渡って支援のツールが全て整っている。



ジェトロの説明資料より

しかも、投資であれば即決であり、人材であれば大学がすぐに供給するなど、スピード感を持ってサイクルが動いているため、次々と世界から人が集まりビジネスが生まれている。

そして、全米総投資額の42%から43%がこのシリコンバレーに集まっていると言われていた。産業としてIT周りしか無かった2000年のドットコムバブルと違い、今回の好景気は、フィンテック、アグリテック、IoTと言ったように「テック」といろいろなものが絡み合っているため、一つの産業が弾けても他の産業で補えることから、この好景気は暫く続くと考えられている。

日本であれば、起業して自らの企業を成長させ、株式上場するのが会社の目標となるが、アメリカではビジネスは分業制であり、考える人、売る人が別である。アイデアを持っている人は、自分のアイデアを具現化して、試作品を作成するところまでで、それを会社ごとGoogleなどに買ってもらい、売ること

や量産することはそちらに任せ、他のことを考え始める。

スタートアップのベンチャーは、常に新しいことを考えるのが仕事であると思っており、M&A されることはマイナスではなく、スピード感を持って進めるため、倒産することもよくあるが、失敗も経験の内と考える風土がある。

③ 日系企業について

ジェットロで把握しているバイエリアの日系企業は770社あるが、キャノン、富士通のような大企業からスタートアップ企業まであり、サービス業、特にレストランやテック系のアプリを作っている会社、それから、コンサルタント、弁護士などが多い。

好景気もあり、市場の大きさに魅力を感じながら事業活動は概ね順調に推移している。従来の課題は、部品調達時の為替問題が一番であったが、現在は初めて雇用問題が一番になっている。

<質疑応答>

Q：スタートアップしやすい状況であるとのことであるが、プラットフォームはあるのか。

A：スタートアップの人が最初に入るのがアクセラレーターと呼ばれるいわゆる支援企業。メンターというコンサルタントを多く抱えていて、1対1で起業者支援を行っている。

Q：日本でアクセラレーターやインキュベーターに相当するものはあるか。

A：自治体など以前は第三セクターであったが、最近はビジネスとして行うケースが増えてきている。「世界とつながっているか」が最初の課題で、最初は日本のベンチャーキャピタルや大企業とつながるところから取り組んでいる。シリコンバレーから見ると、最初は日本だけでやっているのかなという感じだったが、オープンイノベーションと言うか、シリコンバレーで経験を積んだ人が動いて人脈をつなぐなど、やっと動き出してきた感じだ。

Q：ここ数年、アメリカでアクセラレーターをやっていた人が日本に来るようになってきているが、何か理由があるのか。

A：ベンチャー企業が苦勞しているのはものづくりの部分で、実際にハードウェアの技術を持った人を育てようとしても難しい。日本の企業は、世界の知らない掘出し物の企業がたくさんあり、日本のベンチャー企業も、調べてみると面白いところがいっぱいあるじゃないかと、物がインターネットでつながったことで、日本のものづくり企業にシリコンバレーが魅力を感じている。

(2) 自動車産業全般について

下田次長も参加されているが、シリコンバレーで自動車業界に起きている変化を日本に伝えたいというシリコンバレー在住の日本人有志による「D-Lab プ

プロジェクト」という活動がある。日本の自動車産業は非常にマズイ状態で、トヨタも足元をすくわれかねない状況をシリコンバレーに居るとひしひしと感じ、それを何とか日本に伝えたい、理解して貰いたいとのことである。

世界トップであった日本のブラウン管テレビは、デジタル化によって、アメリカの企業、しかも家電メーカーではなくソフトウェア会社に負けた。携帯やスマホ、オーディオでも同様に、こういったことが次々と起こっているのに、日本の製造業は、次の手を打てていない。

① 実際にスマホで起きたこととは

それまで企業はこぞって、小さく、薄く、軽く、ワンタッチでと、電話の機能に拘って色々な付加価値を付けていった。それがスマホになった瞬間、ユーザーが求めるものが変わった。

小さなパソコンとも言われるが、持ち歩くことで色々な人とつながってやり取りができるため、持っているものの価値が変わった。一見、玩具のように見えるものが、既存のビジネスを駆逐している。全く異なる価値が提供されたのであり、これに気付かなければ日本は負けてしまうとのことだ。

自動車について考えてみると、シェアリングは「Uber って白タクでしょ、タクシーの代替だよ、コネクテッドはよく解らないけど、車の中からいろんなことができるようになって快適になるんだよね、EV は電池寿命もあってまだまだ普及は先だろうし、自動運転は未来の話で、道路の規制もあるし5年や10年は今のままだろうね」という見方が今の日本では大勢を占めているが、これは実は、デジカメの世界で起きたことと同じ道を辿っているようだ。

デジカメはこぞって、何百万画素、何千万画素と画素の高度化を競ってきたが、ユーザーが求めていないところまで来て、いつしか競争の軸が変わってきた。車も、最初は性能アップ、信頼性などの日本の強みが、特に車のような安全性を求められるものにマッチし、軽くて丈夫で、高信頼が強みを増して今のハイブリッドを出すような技術につながった。しかし、今後はこれ以上モノを高度化しても価値が変わらず、価格競争になるターニングポイントに来ているのではないかとされている。

② シリコンバレーに自動車メーカーがこぞってオフィスを構え、ここで新しいことを見つけようとする本質は何か

シリコンバレーで生まれた数多くの IT 系企業が自動車産業を駆逐しようとしている姿が注視されている。一つ大切なのはスピードで、かつての大企業は企業価値を世界レベルまでに引き上げるのに10年、20年、30年掛かっていた。しかし、最近の TESLA や Uber は、たった数年で数十億ドルの価値をもつようになった。このスピード感に遅れないためには、シリコンバレーのエコシステムに直接入り、現地の人と多方面で関わりながら情報を収集し、同時に開発を進めなければならないという。

日本では失敗すると怒られるが、シリコンバレーでは、人材、文化、失敗を共有する。倒産を経験した人の方が経験の無い人よりも給料が上であったり、会社を辞めるときは拍手で「お前、次は何をやるんだ、また一緒にやろう」ということにもなる。会社を出ない人間や大企業に入った人は負けで、「自分でベンチャー企業を起こして最後はトヨタや日産を倒すぞ！」という人間が集まっているようだ。

(3) シェアリングについて

シェアリング、コネクテッド、EV、自動運転のうち、自動運転が一番面白いと思われがちだが、実はシェアリングが一番重要であるとのこと。Uber は日本ではタクシーがあるので伸びていないし必要ないかもしれないが、世界中で伸びている。自動車メーカーが運転手の快適な運転環境を提供するのに対し、Uber はシェアサービスを提供することによって、渋滞を緩和する、或いは



下田次長による説明

運転出来ない人、高齢者などが買い物をするのに使えるようにするなど、周辺環境に価値を見出している点に大きな強みがある。

最近では、自分で車を所有しなくても、身近に移動ができるサービスがあるならそれを使えば良いという考え方になってきていて、渋滞中も後部座席で好きなことができるし、車を所有すれば、何かとお金もかかってくるので、そのお金で時間を買って好きなことをした方が良いと、車の所有にこだわりが無くなってきているようだ。

日本の自動車大手メーカー幹部でも、Uber の利用経験がある人が少ないという。日本にサービスを導入する訳ではないが、世界の情勢が変わってきている中で、最前線の方達が体験すらしていないのは不安な点である。また、実際に世界でシェアリングの動きが高まる中、日本はサービスが充実しているから要らないとの意見が多数であるというのも気掛かりである。

年間 12,000 km 以下しか乗らないのなら、Uber の方がコストパフォーマンスが良いとのデータもあり、シェアリングが進めば、車の台数が半減するとのデータもある。車の稼働率も、現在はほとんどの時間、駐車場に停まっているので、5%しかないが、シェアリングの車は1台で15台分の働きがあると考えられている。こうなると、車種は問題ではなく、運転手がどんな人か、時間に間に合ったか、空調は快適だったかなど、サービスに価値が置かれるようになる。日本の自動車メーカーがそこに気が付いているか疑問であるとのことだ。

従来は自動車メーカーが設計し、下請けに指示をしてドライバーにとって良い車を作ったが、今後、ユーザーとの接点は、Uber が取って代わることになる。

Uber が乗客やドライバーの要求、需要を捉え、Uber に適した車、シェアリングに適した車を作っていくようになると、自動車メーカーは Uber に言われた車を作るだけの会社になってしまう恐れがある。

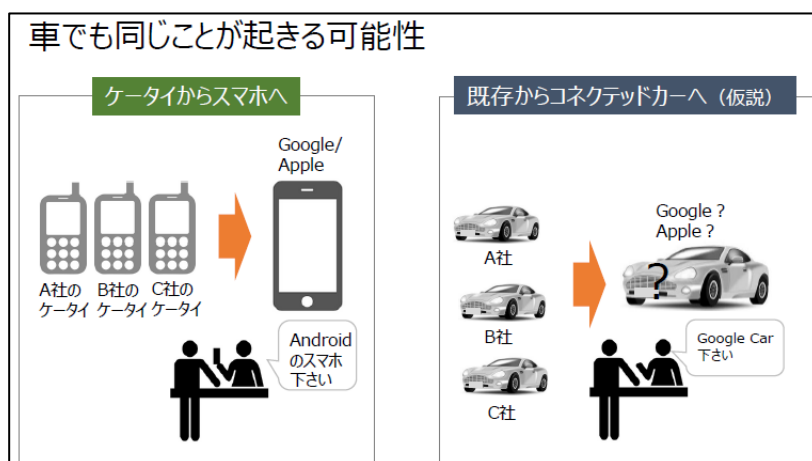
このような変化を理解し、いち早くシェアリングに適した車、部品の製造を行うことは、日本のチャンスともなる。部品メーカーなど中小企業は、この変化の中で自動車メーカーではなく新たにサービスを提供するところが何を求めているかを捉え、対応していくことが必要となってくる。

(4) コネクテッド（車がつながる）について

自動車メーカーが考えている“つながる”とは、自動車がインターネットにつながって、車の中でいろいろなことができるようになり、自動車の価値が上がるというようなことだが、IT 産業側の考え方は、いろいろなものがつながるインターネットの中の一つに、車が入ってきたという考え方で、車ではなく人の生活を中心として捉えているようだ。つまり、生活の中で行っていることを、一連の流れを止めずに他の場所でも行うことができる、車の中でもできる、という生活全体の姿の中で考えているということだ。

自動車メーカーは、カーオーディオやカーナビ、渋滞情報なども、基本的に各メーカーのもので抱え込むやり方であるが、IT 側は、共通のプラットフォームで車種に関係なく使えることが大切であると考え。自動車メーカーは頑なに拒否しているが、いつかプラットフォームごと持っていかれてしまうことを前提とすれば、違った戦略も生まれてくるはずである。

携帯の例でいえば、スマホになったことで、機種は何でもよく、共通に使えるアプリがあればよいということになった。車においても、車種、ハードウェアは何でもよい、ソフトで勝負だとなれば、ハードウェアは安売り合戦になってしまう。



ジェトロの説明資料より

TESLA の車は売ってからが勝負で、ある日突然ソフトが無料でバージョンアップされたり、3か月ごとにバージョンアップされたりするので、次はどんなバージョンアップがあるのかが楽しみになるという。コネクテッド化が進む中、日本の自動車メーカーも、製造業の頭から抜け出すことが肝要であると考えられる。

(5) EVについて

大気汚染など環境問題も後押しし、TESLAのEV受注が40万台と大きく伸びている。TESLAはバッテリーの会社であり、電池で儲けようとしているようだ。中国も脅威であり、国の施策を大きく移行し、シェアを広げている。

ガソリン車の部品点数が全部で10万点ほどあり、その内エンジンを構成する部品は1万点から3万点もあるのに対し、EVに搭載するモーターの部品点数は30点から40点ほどで、インバーターの部品点数を加えてもわずか100点ほどにしかならず、日本の強みが生かしくい。しかし、バッテリーなどについては、素材や能力向上のために断面を揃える金型技術など、日本の技術が生きる部分もあるようだ。

(6) 自動運転について

自動運転のテストは日々進んでおり、トラックでも行われている。TESLAのアプローチは日本のメーカーと同様で、今の車から少しずつレベルを上げて自動運転の能力を上げているが、Googleの自動運転事業部門から独立した新会社Waymoは、レベル4、レベル5をいきなり狙う、違うアプローチをとっている。

自動運転になれば部品が増えるので、日本のチャンスにもつながる。一方で、日本の自動車メーカーが、自動運転により機能を増した車が一層高く売れると考えているのに対し、Uberは、自動運転車はドライバー不足を補うためのものであることから、自動車自体の価値は下がると考えているようだ。

自治体の規制緩和の競争も一層激しいものになっており、ミシガン州はシリコンバレーに全て持っていけないように必死であるが、自動運転実験に対しては各州とも慎重に対応しているとのことであった。

<質疑応答>

Q：部品の部品を作っているような中小企業者は、どのようにサービスに結びつくのか。

A：業態によって違うが、その会社の強みの源泉を洗い出す必要がある。その上で、次の自動車産業で使えるのか、別の産業に通用するのかなど、いろいろと検討することが大切。スピードに自信があるのなら、いち早く試作品を作成するなどして売り込むべきである。

Q：ティア3（3次下請け）以下の事業者は、設計図と材料を供給され期限内に作成しているが、今後はどのように対処すべきか。

A：二代目の社長等は、頭の切り替えが難しいであろう。シリコンバレーを見に来て、実情を知りもがいていると思う。ベンチャー企業は設計図面がはっきりしていないので、日本の企業は、その設計図面の改良や量産方法のアドバイスなど、上下関係ではなくパートナーとして、大企業、中小企業の立場の違いなくやっていくことが必要と思われる。その中で生き残る道を見つけた企業が、その成功事例を広めていければ良いのだが、現状ではまだ何も

できていない。

4 所感

永松・下田両次長からの聴取内容は驚嘆すべきものであった。両氏から説明された Uber が目指している将来の車社会の在り様、またアプローチの仕方は、私にとって初耳であり、その重大性に今まで気付けなかったことに恥じるばかりである。Google、TESLA、Uber 等の新参企業群が、日本の経済を支える大きな柱である自動車産業界に与える影響の大きさは計り知れない。

トヨタやホンダの競争相手は GM や BMW 等従来の自動車産業界に限定されず、IT 産業界の範疇に括られていたはずの Google や Uber が真の競争相手となってきたことは、日本経済界や経済産業省がどれ程認識できているのであろうか危惧していたが、奇しくも 11 月 28 日トヨタは 2018 年 1 月 1 日付の役員人事を発表した。高度な専門性を有する役員として新設した“フェロー”のポストに、トヨタが 2016 年に約 1200 億円を超える投資を行いシリコンバレーに新設した自動運転に不可欠な AI（人工知能）の研究開発を担うトヨタ・リサーチ・インスティテュート（TRI）のギル・プラット CEO を任命した。これは、Google や Uber 等に自動運転技術を巡る異業種との戦いに打って出るトヨタの強い意思表示と見る。またスピード感に対応するため副社長を 4 名から 6 名に増員し現場で陣頭指揮できる体制づくりをした。

トヨタは気づいているし手をこまねいている訳ではなく、一安心はできるが、日本経済の行く末の鍵を握る自動車産業界のこれからの戦いの勝者は誰になるのか一時も油断はならない。政府と自動車業界両輪での対策が必要不可欠と強く感じた次第である。

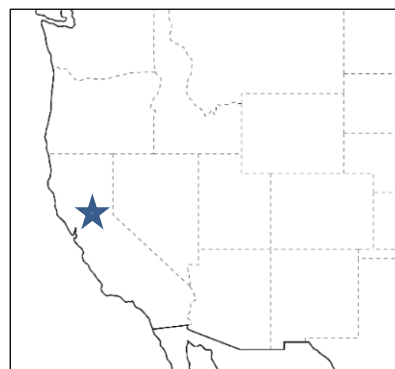
（文責 高桑敏直）

第5 次世代自動車（FCV）の普及に関する調査

1 調査目的

本県は 2005 年にあいち FCV 普及促進協議会を立ち上げ、現在では県内 55 自治体や自動車メーカー 4 社の他、水素供給インフラ関連企業などを構成員として官民一体となり FCV の普及促進に取り組んでいる。また 2025 年度までに県内に 100 基程度の水素ステーションを整備することを目標に掲げており、2017 年 8 月の時点で 17 基を整備し全国で最も多い水素ステーションを有している。さらなる整備促進のために整備に対する補助として整備費用の 1/2 を国、1/4 を県、合わせて 3/4 を補助し、運営費においても国、自動車メーカーが補助し、その対象外である土地賃借料等を最大 550 万円県が補助している。また燃料電池フォークリフト導入促進として国と一体となり補助をしたり、普及啓発のために県庁内に水素社会普及ゾーンや、移動式水素ステーションを設置しその普及に努めているところである。

そこで、水素社会の先進事例としてカリフォルニア州の取組を調査し、本県の今後の取組の参考とする。



2 調査先

CaFCP（カリフォルニア・フューエルセル・パートナーシップ：
California Fuel Cell Partnership）

(1) 調査日

平成 29 年 11 月 1 日（水）

(2) 対応者

Chris White 氏
(Communications Director)



White 氏と調査団

3 調査概要

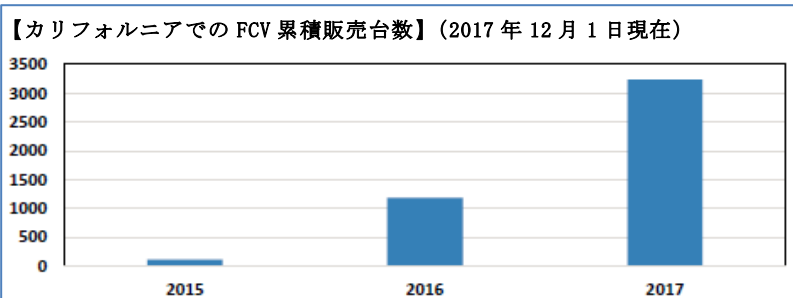
(FCV・水素ステーションの普及状況について)

CaFCP は 1999 年に設立されたが、当時は水素で車を走らせることが可能かどうかはわからない状態だったので、リアルな科学実験の場という形で始まった。その後自動車メーカー、ガソリン会社、政府関係機関、研究開発機関等が集まり、実用化に向けて取り組む活動に変わってきた。

現在カリフォルニア州では、2,700 台を超える FCV が販売もしくはリースされている。また二十数台の燃料電池バスが動いて、さらに 33 台の燃料電池バスを作っており、州の公共交通機関の充実にも効果をもたらしている。

現在、水素ステーションは 31 か所動いており、さらに 30 か所が建設中であ

る。また、ステーションが小型化・高性能化するにしたがって、ガソリンスタンドでも併存できるようになったが、24時間営業のガソリンスタンドは利用者も多く、明るくて安全な場所と



出典：CaFCP ホームページ

して認識されており、人気のない暗い所にある水素ステーションに比べ立寄りやすいことから、この併存設置が進んでいる。カリフォルニア州のガソリンスタンドの多くは個人事業者による経営であるため、彼らの事業機会を喪失させないという意味もあるようだ。

アメリカにおける安全基準の法規制も日本とは違う。水素ステーションにおいて安全基準をあまりにも強化すると、コストがかさみ過ぎて成立しなくなってしまうため、ステーションには余計な消火設備は設置されていない。水素がステーションから漏れる可能性は極めて低く、万が一漏れたとしても拡散のほう早いので、下手な薬剤で消そうとしないほうがよいのだという。

水素ステーションにおいて利便性は大切なことであるが、2010年、自動車を利用する旅行者たちの運転行動パターンを調査した結果、ロサンゼルス圏、サンフランシスコ圏では、渋滞等で10km進むのに1時間かかることもまれではないので、ステーションが比較的緊密になればならないこと、また、人気の観光スポットとの中間地点にも必要であることなどがわかり、初期にステーションが100か所必要であるという結論が出され、今後も1年半以内の間に順次ステーションが設計・開設されていく予定であるとのことだ。

(普及促進に向けた取組)

FCVを普及させるには、まずはステーションの整備が必要である。お客さんは、ステーションを見てこれは使えるなどと思わない限り車を買ってくれない。一方で、ステーションを整備する費用を賄うには、それを使う車が十分でなければならない。アメリカのガソリンスタンドには1日約500人のお客さんが来るが、非常にうまくいっている水素ステーションでも現在1日25人ぐらいしか来ていない状況であるようだ。これだけ少ない客数で、保険代、電気代、清掃代、保守代を賄わないといけなことを考えると、金融的な支援というものが非常に重要となる。

金融支援に関して、州議会が2023年まで毎年2,000万ドルを水素ステーションの設置などに投資することを決めて実行しているが、建設費と運用経費の両方に充当されるため、水素ステーションの計画が立てやすくなったそうである。以前は作ってはみたが採算が合わず閉鎖するということが何回かあったが、州の長期支援によって水素ステーションの継続が見込めるようになり、自動車メ

一カーも計画的な生産ができるようになった。この予算が組まれたことにより、計画に確実性が生まれたのだそうだ。

CaFCP ではステーション建設の迅速化にも取り組んでおり、建設プロセスの中で、建築許可の獲得、竣工、検査、開設といったいくつかのステップを区切りとして、どこの部分に時間がかかっているのか、どこに障害の要因があるのか、早くするにはどうしたらよいかということを考えている。水素燃料を車に入れる際の初期性能検証の迅速化については、ドイツや日本と情報共有しながら進めている。



説明を受ける調査団

また、水素の供給量を増やしていくことで1基当たりのコストを下げられるよう、自動車だけでなくトラックやバスもステーションを使えるようにしていく方針である。トラックについてはトヨタがカリフォルニア州で走っている超大型トラックと同じサイズのFCVトラックを作ったが、ボンネットの下に2台分のミライの燃料電池が入っていて、2台分の燃料タンクも入っているため、「ダブルミライ」と言われているそうだ。トラックは、乗用車10台分に相当する水素燃料を使うため、普及が進めば水素の供給量が大きく増え、その結果、水素燃料の単価が下がってくることが期待される。

もう1つ、カリフォルニア州では、過剰なぐらいの再生エネルギーが作られているので、過剰分が無駄にならないよう水素を使って蓄電するというのも研究している。また、カリフォルニア州には、タイムオブユース・メータリングと言って、一日のどの時間帯にどのエネルギーがどれぐらい使われているかによって値付けを変えるというシステムがある。自動制御装置によって料金の安い時間帯だけ電力を取り入れ、例えばエアコンは電力料金の安い時だけオンにするというようなビルもある。イギリスとドイツではやっていることだが、この自動制御システムを水素コンプレッサーに利用することで水素ステーションの電力消費を減らし、運用経費を下げることで水素の価格も下げられないかということも考えているそうだ。

(今後の展望)

CaFCP では、これら取組が今後うまくいくかどうかは、行政サイドの政策に影響されると考えている。行政サイドの政策対象がEVなどに限定されず、すべてのゼロエミッション車を選択肢にしていくことを想定しているのだが、「EV」という言葉も問題で、カリフォルニア州は、燃料電池自動車もEVの1つであると考えているが、消費者の観点では、プラグイン自動車だけがEVだと思われているため、EVという呼び方をやめて、ゼロエミッションビークル(ZEV)などと呼ぶべきだと意見もあった。

国際協力を進め、お互いに情報を共有し合うことも必要で、水素の充填圧力は現在、カリフォルニア州で 70 メガパスカル、フランスでは 35 メガパスカルとなっており、規格の統一も必要となってくる。

そして、バッテリー自動車（いわゆる EV）と FCV の両方が市場に残らなければいけないと考えている。勝者は一方だけだと言われるが、現状は、双方ともマーケットに立脚している。アメリカの自動車オーナーは、1 日平均 60km ぐらい運転をするが、誰も自分がその平均的な使い方ばかりをするとは思っておらず、例外的に長距離を運転する日のためにも車を買っている。その点において、FCV はバッテリー自動車に比べ有効である。

4 質疑応答

Q：2,000 万ドルの補助金は、カリフォルニア州の独自予算か。国の助成は入っていないか。

A：カリフォルニア州独自の予算である。車両登録料、排気ガスの有害物質を検知する検査料、タイヤを買うときの手数料などが財源となる。ただ、代替燃料車が増えると、ガソリン税が入らなくなり、道路補修費が減るというデメリットがある。そこでちょうど本日から、1 ガロン当たり 12 セントのガソリン税増税が始まった。一方で来年からは、電気自動車、燃料電池自動車など代替燃料車の所有者も、登録の段階で 100 ドル余計に登録料を払わなければなくなり、これらも道路補修費の財源に回ることとなる。

Q：毎年 2,000 万ドルの助成金をずっと続けていくわけにはいかないと思うが、ステーション 100 基を経営的に維持していくには、何台ぐらいの FCV が必要と考えているか。トヨタ自動車の生産能力でも年間 3,000 台ほどであり、完成車として出した数もまだ累計で 5,000 台弱と聞いているが。

A：毎年 2,000 万ドルというのはすべての代替燃料系が対象であり、その一部が水素ステーションに出されているものである。バッテリーチャージャーやバイオ燃料なども皆同じように助成金の獲得に尽力しているが、現時点で、この助成金は 2023 年に完全に終わることになっており、このまま継続するとは思っていない。供給量が増えれば単価は下がるのではないかと考えている。近隣のネバダ州、ワシントン州、オレゴン州などいくつかの州を含め、ざっくりした数字だが、2030 年には 50 万台の FCV が走っていて、1,000 基のステーションが動いているのではないかと考えている。民間の市場が成熟してくれば、政府のサポートというのはだんだんと減っていくものと考えている。

Q：お客さんは自分で水素ステーションに行って充填するのか。

A：そのとおり。アメリカはガソリンも水素もセルフスタンドしかない。どのステーションが営業中かスマホですぐ確認できるようデータを提供している。

日本もセルフで水素燃料を充填できるようにしたほうがよい。

Q：日本は規制が厳しく、ステーション内で水素を製造するため、ステーションを1か所作るのに4億円かかる。アメリカでは、液体水素のような形で貯蔵をしているのか。1か所作るためのコストはどれほどか。

A：アメリカでも少数の水素ステーションでは、現場で水素を作っているが、これをやると非常に大きなスペースが必要となり、建設費がとてほかきむので、多様な方法で水素の製造・貯蔵をすべきだと思う。ここ、ウエストサクラメントでは液体化されているし、別のステーションでは圧縮ガスのものもある。現場で水素を作らなければ、1か所作るのに150万ドルから200万ドルぐらいで済む。現場で水素を作る場合は、日本と同じように400万ドルぐらいかかってしまう。

5 現場説明（ウエストサクラメントの水素ステーションにて）

カリフォルニア州で第1号の小売ベースのステーションである。サクラメント地区に70台のFCVがあるのに対し、ステーションはこの1か所であるため非常に人気である。ここには液体燃料化した水素が運ばれてくる。液体水素を圧縮する際のコンプレッサー（圧縮機）について、ステーションによっては石油燃料を使うものもあるが、ここではLinde社（ドイツ）のイオン圧縮機を使っている。水を使うのであるが、こちらのほうが効率がよい。



水素ステーション現場で説明を受ける調査団

まもなくシェル石油がCaFCPの会員となり、シェルのガソリンスタンドに水素ステーションを2か所増設するが、シェルの参加でこれからガソリンスタンドの中にこのように水素ステーションが増設されることで、革命的な変化が起こるのではないかと期待しているようだ。貯蔵タンクや圧縮機的设计から補給機的设计、ノズルの形まで、全部変わってくると予想される。

補給ノズルはいわゆるガソリンと同じピストルグリップになっており、これが普及していくと考えられている。握ることで燃料が出て、3分から5分で満タンになるが、冬になると霜が発生しがちでパイプ内での流れが悪くなるため、これを解消する技術をこれから開発しなければならない。また、金属製のノズルは故障した場合にコストが高いつき、個人業者が多いガソリンスタンドの場合は大変な経費になってしまうため、ノズルの先端をゴム製のものに変えようということにも取り組んでいるようだ。

補給状態も常に測定しており、基準圧力を達成しているか、間違いなく水素がタンクに行っているかなどをモニターし、万が一停止が起きた場合は、車両側に問題があるのか、ステーション側に問題があるのかの原因も含め、データとして送信されるようになっている。補給中も計測データを貯蔵していき、毎月1回、下請けをしている Linde 社からデータが送られてくる。小売ベースと言える95%の稼働率を達成しているかどうかを主に確認しているようだ。

今、トヨタのミライを買うと、3年間で15,000ドル相当の燃料代がサービスされ、ホンダも同様である。FCVを普及させるための取組である。

6 所感

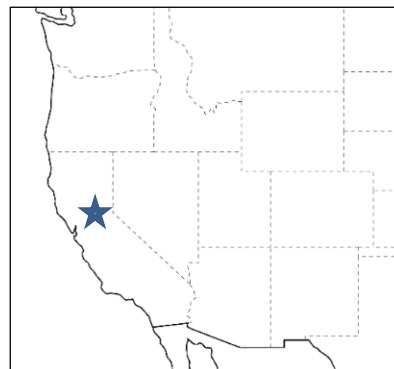
カリフォルニア州は非常に広い州であり、また公共交通機関があまり発達していない車社会であるため、水素ステーションを計画的に配置していかなければならないのと同時にユーザーに利便性をアピールしていかなければFCVの販売台数も伸びず水素燃料の単価や水素ステーションの設備費も下がらない現状があり、どちらにも一足飛びで実現できる可能性は難しいように感じた。ただ行政の長期的な金融支援は新しいエネルギー政策において計画をたてる上にも、またユーザーやメーカーの心理的安心感を作るためにも非常に有効であると感じた。本県も水素社会の実現のためには確実にそちらへ向かっているという県民、国民の意識醸成と乗用車以外の水素燃料車、フォークリフト、トラック、バスの普及を進めること、また車以外の水素燃料を利用したカテゴリーの開発を進めていくことが必要だと感じた。

(文責 安井伸治)

第6 次世代自動車（環境対応車全般）の普及に関する調査

1 調査目的

本県は、EV・PHVの本格普及に向けた実証実験のため、経済産業省の「EV・PHVタウンモデル事業」に、電力会社、自動車メーカー及び実施地域の市と連携して応募した結果選定され、平成21年度から5か年にわたり、運輸部門における低炭素社会の実現を目指し、EV・PHVの普及に関する事業に取り組んできた。



本県の自動車の保有台数は約517万台（平成28年3月末）で全国第1位であり、陸上旅客輸送における自動車への依存率は約76%と東京都や大阪府と比較して非常に高くなっている。このように自動車との関係が深い本県において、EV・PHV及びFCVの普及を促進することは、環境に配慮した自動車社会を目指すうえで意義があり、運輸部門におけるCO₂の削減、大気汚染の改善に効果的である。

そこで、厳しい排出ガス規制でも知られるカリフォルニア州の先進的な事例を調査し、本県の環境行政、産業の発展のため、今後の取組の参考とする。

2 調査先

カリフォルニアエネルギー委員会
(California Energy Commission)

(1) 調査日

平成29年11月1日(水)

(2) 対応者

Elizabeth Huber 氏

Noel Crisostomo 氏

Miki T. Crowell 氏



カリフォルニアエネルギー委員会の方々と調査団

3 調査概要

(車両の無公害化への取組)

カリフォルニア州は輸送の電力化を進めるため、EV・PHV・FCVの普及を目標に掲げている。車両の無公害化を進め燃料ベースの発電から脱却し、再生エネルギーを増やすとともにグリッド（供給網）を見直していくことで、二酸化炭素排出量を減らし、空気の質を改善していくことを目的としている。

2015年に州法350条（SB350）が制定されたが、公害を削減するために、二酸化炭素や汚染物質の排出量削減という点で電力供給網を持っている電力会社が果たす役割が大きいことから、電力会社に対して輸送システムの電化推進を迫

るものである。大きな目標として、2030年までに公害物質排出量を1990年の水準以下にすることを掲げており、400万台の無公害車（Zero Emission Vehicle）の普及を目指している。無公害車には、EV・PHV、そしてFCVが含まれる。

ブラウン州知事は、中間目標として2025年までに無公害車の普及を150万台にするという目標を掲げているが、この目標のためには増加率を急成長させなければならない。そのために、カリフォルニアエネルギー委員会（CEC）は、インフラ整備の支援やインセンティブの提供をしていかなければいけないと考えている。

CECでは、州全体の公害物質排出量を減らすため、2009年以来、代替エネルギーの開発等に1億ドルを超える投資を行ってきた。また、EV関係には2億6千万ドル相当の投資を行ってきており、州内にあるEVの充電設備所の4分の1はこの投資によって作られているものである。

充電設備を設ける場所は、家庭や公共施設のほか、幹線道路や企業の周辺である。

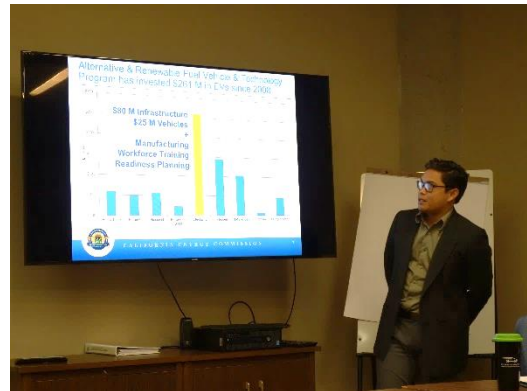
すべて民間主体とともにPPP（パブリック・

プライベート・パートナーシップ：公民連携）で行っており、州の助成金と同額を民間側からも出してもらうため、投資額は2倍に伸びる。今年も1,700万ドル相当を投資する予定であり、申請から決定までのスピードを迅速化することにも取り組んでいる。また、バウチャープログラムと言って、最初にお金を全額用意しなくても、信用取引で最初に機材が設置できる制度も導入している。

カリフォルニア州の現状では、総車両台数の2分の1が自宅近くに電源がない。戸建て住宅のガレージには電源がなく、都市部の集合住宅でも、6台の車に対し1台しかない。このような戸建て住宅や集合住宅物件にも充電設備への投資が必要であると考えている。また、幹線道路周辺には、普通の充電設備よりも高速の充電設備を持っていき、各都市間の連携を緊密にしたいと考えている。

カリフォルニア州では、充電所の管理運営や料金について、州の電力委員会は管掌せず、サービス提供者が個別に自由に設定できるようになっている。これはPPPのスキームによりステーション投資を進めていく上で非常に重要な点であり、これによって例えばカリフォルニア州のショッピングセンターに無料の充電所を設置するということが可能にしている。充電というものを電力需要の一環として行政が管理していたのでは、このような自由なイノベーションは起こらない。

地方自治体による充電所設置の推進も支援しており、技術導入の実行可能性や合理性の検証、充電所利用を推進するための政策の策定、それからお客様サポートなどについても助言している。また、都市間の連携において自動車メー



Crisostomo 氏による説明

カーとも色々な協力をしている。

電力関係の投資活動を管掌する TUC（公共電力委員会）とも協力し、統合投資計画というものを推進しており、徴収した電力料金の一部を再投資するという方法や政府からの助成金で、こうした給電網のインフラ整備を進めている。2つの委員会は性格が異なっていて、CEC は公共が投資している電力施設に対して、TUC は民間の投資が行われている電力施設に対して行政的な管理をしている。

（計画の推進と需要予測）

CEC では、州全体の給電に関するデータを TUC から提供してもらい、研究開発や需要予測を行っている。電気自動車がどのように電力を使っているかといった分析を行うことで、次はどこに充電所を設けるべきか、代替エネルギー自動車の市場がどこで今伸びつつあるかなどがわかる。

また、NREL（国立再生エネルギー研究所）とも協力し、これから全米規模で、各州・郡内のどこに充電所も含めたインフラ設備を拡充していかなければならないかを割り出している。

石油燃料の使用削減、空気の質の向上という州の目標を迅速に達成するため、州内の関係各部署とデータを共有し、目標をはっきりさせることも重要である。例えば、充電設備や無公害車両のデータから、いつ、どれだけの量の充電が行われているかを把握することで、どれだけのエネルギーとどのような電力資源が使用可能かということ进行分析し、その中で再生エネルギーをできるだけ増やして無公害化を進めていくということも可能になる。



説明を受ける調査団

（電力供給網の改善）

車の利用者に充電の不便を感じさせないことも大切である。現在は、充電設備の規格が異なるものがあり混乱しやすいため、できるだけ統一することが望ましく、また、どこで充電ができるのかをもっとわかりやすくする必要もある。

また、再生エネルギーを増やしていくために、供給電源をどのように管理し、いかにして柔軟な充電を可能にしていくかといった電力供給網の研究もしていく必要がある。一日のうちで電力供給は変動するが、それがどのように電気自動車、代替エネルギー自動車の充電に影響するかを見なければいけない。

例えば、充電設備にも変電設備から電気を供給しなければいけないが、もし家庭に帰った自動車オーナーが一斉に充電を始めたり、深夜が安いということで同じ時間帯に利用が集中すると、供給網に負担がかかり障害が生じる可能性がある。

こういった問題を解決するためには、車両が発電した電気を一度グリッドに戻すなど、色々な最新技術を導入する必要がある。今は、コード1本の中に自動車と充電器との間の通信をする機能があるので、使用状況をデータとして取っていき、直流の非常に速い充電や車両からグリッドへの蓄電、ワイヤレス充電（無線の非接触型の充電で、地下に埋められたインダクションパッドの上にバッテリーを持ってくると、インダクションエネルギーによって充電が行われるというもの）、認証など、色々なことにこのデータを活用していきたいとのことであった。

（FCVの普及推進について）

州法8条（AB8）により2023年まで毎年2,000万ドルを助成しており、その財源を基に1億530万ドルが60か所の充電所に投資され、620万ドルのお金が27か所の充電所の運営に投資されるなど、FCVのインフラ整備に活用されている。

現在、31か所のステーションが営業しており、そのうち19か所が南カリフォルニア、9か所が北カリフォルニアに、その他3か所が中間点などに設けられている。トータルで毎日5,950kgの供給能力があり、8,500台に供給ができる。別に建設中の29か所を合わせ、毎日13,460kgの水素供給量を計画しており、それができれば19,200台のFCVに供給できるようになるとのことである。

行政の役割は、ステーションを運営する事業者のリスクを緩和することであるため、設備投資、運営維持費の両面で支援が行われているほか、ステーション建設の認可プロセスの加速に資する研修会や利害関係者との意見交換会、関係各署との協力など、水素ステーションの整備促進に取り組んでいる。

一方で、2024年までに100か所の水素ステーションを作るという目標に対して、利害関係者からは整備が順調に進んでいないという評価もある。CECでは、ファンドの活用や、サクラメントなど核となる都市でのステーション拡充、地代や電気代の節減による運営費の削減などが必要であると考えている。

4 質疑応答

Q：ワイヤレス充電はもう使われているのか、まだ実験中か。充電所の対応は。

A：（自動車の充電においては）まだないが、自動車メーカーは2018年からこれに対応可能なEVを発売すると言っている。充電所においてもいずれ対応していく形となる。

Q：アメリカは環境の世界基準（パリ協定）から脱退したのか。

A：トランプ大統領はそのように表明したが、カリフォルニア州ではこの目標を捨てていない。Clean Air Act（大気浄化法）に基づき、一般公衆に害が及ぶことは絶対にしないということでカリフォルニア州の各部局は動いている。公用関係については我々が規制をかけ、民間もかかるとTUCが電化を進

めることで、環境改善を進められる。再生エネルギーの普及推進も、我々だけでやれることである。州法 350 条はこれを加速させるものであるが、連邦レベルの法律よりも先に法律を制定したので、カリフォルニア州は、より厳しい基準で設定できるようになっている。

Q：CEC では EV のための充電設備を相当な数整備しているようだが、午前に訪問した CaFCP では FCV の充電施設を相当整備している。CEC としてはどちらをより推進したいと考えているのか。

A：両方ともに焦点を合わせている。重要なのは法律の規制値をどう遵守するかであって、100%電気自動車だと何ポイント、燃料電池車だと何ポイント、というように点数がつく仕組みだが、規制値達成のために EV・FCV の販売比率をどうするかは自動車メーカーが決めればよい。PHV だと少し点数は低いが安く作れる。そういった調整は自動車会社が考える。

Q：2030 年までに何%CO₂削減といった目標があると思うが、日本の場合、輸送業界の場合には何%、飲食業界では何%というように、業界ごとに削減目標を決めるが、そういうやり方はとっていないか。

A：セクターごとにも市場ごとにも指導を行っている。排出権の売買によって、業種間の横断的なこともできる。要は総量規制を達成すればよいのであり、その達成の仕方はそれぞれの主体に任されている。

Q：一般の方が FCV を購入するのに補助は出るか。

A：購入でもリースでも、カリフォルニア州から 5,000 ドルのキャッシュバックがある。また、燃料代は自動車会社が 3 年間補助している。

Q：2023 年までに 37,400 台の FCV が出てくると予測しているとのことだが、一番多く生産しているトヨタでさえ、年間 2,000 台から 3,000 台というレベルなので、世界に出回る FCV のほとんどがカリフォルニア州に集まるというような計算にならないか。

A：トヨタの他に、ホンダ、ヒュンダイ、ダイムラー、GM が作っている。自動車メーカーからは、もっと台数を出したいがインフラが整っていないので出せないと言われている。そこで AB8 の法律ができ、年間 2,000 万ドル出してステーションを 100 か所を先に作るので、車は後から来てくださいということになった。

5 所感

カリフォルニア州において輸送の電力化、無公害化は単に産業面やエネルギー問題に終始しているわけではなくもっとも重要な点は環境問題、二酸化炭素排出量削減にあるということを常に頭において置かなければならない。つまり

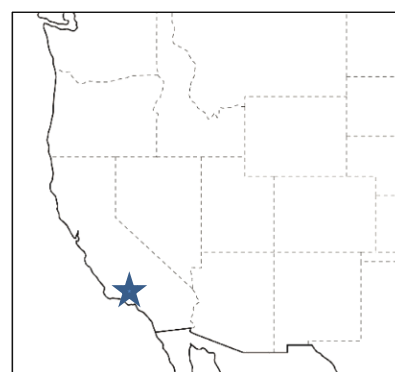
再生エネルギーの発展があつてこそその EV・FCV である。激しい排ガス規制を課しているカリフォルニア州の排ガス規制「ゼロエミッションビークル（排出ガスを一切出さない自動車）規制」では、2018 年からハイブリッド車（HV）が ZEV の範囲から外され、EV・PHV・FCV のみが対象となった。カリフォルニア州で販売する自動車の 14%は ZEV とすることが義務つけられていて達成できないと 1 台当たり 5 千ドル（約 60 万円）の罰金が科せられるなど厳しい政策のもと ZEV を進めようとしている。自動車産業の中心地である本県がやはり ZEV の先頭に立ち条例や経済的支援を進めていかなければ自動車産業が立ちゆかなくなるのではないか。

（文責 安井伸治）

第7 カリフォルニア州の概要及び経済最新事情等に関する調査

1 調査目的

今回、観光振興や地域振興を目的とした「コンテンツ産業の活用」をテーマに、カリフォルニア・フィルムコミッションと、2028年ロサンゼルスオリンピック・パラリンピック大会組織委員会を訪問することとなったが、この関連調査として、ロサンゼルス市内にある日本総領事館において、カリフォルニア州の概要やコンテンツ産業などの経済最新事情等の聞き取りを行うこととした。



2 調査先

在ロサンゼルス日本国総領事館

(1) 調査日

平成29年11月2日(木)

(2) 対応者

千葉 明 (総領事)

竹居 雅彦 (領事)

平井 伊都子 (副領事)



竹居領事及び平井副領事と調査団

3 調査概要

(1) 社会・経済状況

カリフォルニア州の人口は全米一の4,000万人で、今も増え続けており、不動産は不足している。失業率は低下し、経済自体は非常に好調であり、実体経済としても底堅い印象である。

サンフランシスコでは、Google、Apple社の社員がベイエリアの住宅賃料を釣り上げ、月30万円でも狭い部屋しか借りられないような状況であり、ロサンゼルス、南カリフォルニアエリアについても同様に、人口増を背景に不動産や物流関係が好調である。

ロサンゼルス港と名古屋港は姉妹港であるが、ロサンゼルスは一大消費国アメリカの物流の拠点であり、アメリカに入るコンテナの約4割をロサンゼルス港とロングビーチ港とでハンドリングしている。

【ロサンゼルスの基本情報】

人口約388万人のニューヨークに次ぐアメリカ第2の都市。映画、音楽、演劇、バレエミュージカル等のエンターテイメントにあふれる街で、ディズニーランドやユニバーサルスタジオ・ハリウッドなどのテーマパークもあることから、米国内外からたくさんの観光客が訪れる。また、ドジャース (MLB)、レイカーズ、クリッパーズ (NBA)、キングス (NHL) など多くのプロスポーツチームの本拠地もありスポーツが盛んな都市でもある。

出典：名古屋姉妹友好都市協会ホームページ

ロサンゼルスへは、日本の企業も 50 年以上前に物流関係の商社などが進出し始め、その後トヨタなど大企業も足がかりを築くために進出した。地理的にも西海岸で日本から近く、日系人が約 26 万人、在留邦人も 9 万人と多いこと、日本食もスーパーで手に入り、一般的な駐在員でも生活・仕事がしやすいことなどから、日本の企業が海外に進出するきっかけとなる性質を持っている地域である。

製造業においては、州の環境規制が強く、高騰する人件費、家賃などの観点から、トヨタのようにテキサス州に移転する動きが続いている。

ただ、コンテンツ、映画産業の中心であるハリウッド、航空宇宙のロケット打ち上げ会社や NASA のジェット推進研究所、また、ファッションやエンターテインメントなど、ロサンゼルスらしい特色のある産業があり、全米一の強みを持った地域である。

(2) 愛知・名古屋への観光誘致について

総領事館ではこの訪問の前日、名古屋・ロサンゼルス姉妹都市協会が中心となって、名古屋を中心とした中京圏の観光誘致のためのイベントを開催した。アメリカの旅行業者 80 名を招き、プレゼンテーションを行うとともに名古屋めしであるひつまぶしやきしめんなどが振舞われた。本県は、せっかくセントレアがあるのにも関わらず、東京、京都を観光目的地とされ、名古屋が通過点になってしまうので、少なくとも中京圏で 1 泊はしていただき、名古屋の魅力を発信していこうという触れ込みのイベントであった。

今年安城市がハンチントン・ビーチ市と姉妹都市 35 周年を記念して交流するなど、本県の認知度は高い方である。しかし、一方で残念なのは、30 以上の県人会がある中で、愛知県人会が存在していない状況で

【愛知県内市町村とカリフォルニア州内都市との提携状況】

	提携先	提携年月日
名古屋市	ロサンゼルス	1959. 4. 1
豊川市	キュパティーノ	1978. 12. 19
津島市	ハーキュリーズ	1981. 11. 5
安城市	ハンチントン・ビーチ	1982. 7. 4
犬山市	デービス	2001. 2. 3
飛島村	リオビスタ	2007. 4. 6

出典：愛知県ホームページ

ある。外国人に本県への関心を持ってもらうためには、まず、県民の方が自身の活動に熱心に取り組まれることが大切である。現在、名古屋・ロサンゼルス姉妹都市協会のワインバーグ照子さんが県人会を復活させたいとのことで奔走しているので、県議会からも支援していただきたいとのことであった。

総領事は本県の大村知事と大学の同級生で、以前に知事との会談で、名古屋を拠点にユダヤ人の観光ルートを作ってはどうかという話をされたそうである。ロサンゼルスにはユダヤ人が多く、ユダヤ人の多くが杉原千畝のビザで救われた歴史がある。杉原千畝は岐阜の生まれだが名古屋市内の育ちであることから、

千畝ルートを作ろうとしたら大部分が名古屋になってくる。名古屋を見て、そして観光ルートとしてさらに国宝犬山城、岐阜、高山・白川郷、そしてユダヤ人の上陸した敦賀へと抜ければ、すべて一筆書きでつながってくることから、出発地点はセントレアか名古屋駅になろうという話であった。

先述したように姉妹港としての交流もあるため、何かをやろうと思えば、人材は既に揃っている状況であり、それを利用して色々取り組んでいきたいとのことであった。



千葉総領事による説明

(3) コンテンツ産業の活用について

ロサンゼルスを語る場合、まずハリウッドということになる。ハリウッドは映画産業を中心としたコンテンツ産業の世界の中心である。どのような内容でも、映像で訴えると人の印象に残るので、下手な映画を作られて、日本は酷いところだなどと誤解が定着することもある。そうならないように映画を通じて日本の正しい姿を伝えるとすればハリウッド以外にはないため、コンテンツ産業をどのように活用していくかを研究しているそうである。

愛知県においても、ロケ地誘致に取り組んでいただきたいとのことである。

日本の姿を知って貰うには日本の映像が出るのが一番早く、それを見て自分も行ってみたいとなれば観光客が来て輸出が増える。

ロケ地誘致ができれば、まずはロケをすることによる経済効果があり、さらに聖地巡礼に来るファンによる経済効果も期待できるので、非常に有効な手段である。韓国では、非常に積極的に行われている。

しかし、ロケ地誘致は簡単ではなく、まずは交通規制が必要となり、県警の仕事が増えることになるし、また、交通遮断による県民への影響や苦情も想定される。

今の制度のままでは、ロケ地誘致はなかなか難しい。ロケが来ました、交通が止まります、混雑します、騒がしくなりますというのが当たり前頭に切り替えていく必要がある。

それから、ロケに付随するコストをどこまで優遇できるのか。海外の自治体では、税金が安くなるのみならず、補助金まで付けていたりする。

日本は大きく遅れをとっている状態であるため、是非、県議会においても検討していただきたいとのことであった。

4 質疑応答及び意見交換

(1) 映画やアニメの活用について

Q：本県は2年前にフィルムコミッション協議会を立ち上げ、メディア各社や

広告代理店も入っているが、まだこれからという段階である。今回、団長が大村知事から託された親書をカリフォルニア・フィルムコミッションあてに携えてきた。名古屋市との姉妹都市という縁もあるので、ノウハウやスキル、知見の共有など、是非、交流をここからスタートできるように、総領事からも後押しをいただきたい。



意見交換を行う調査団

関連して、ロケ地誘致の強化には何か考えられるか。

A: まず、何が障害になって来てもらえないのかを洗い出す必要がある。従来、一番大きな障害だと考えられていたのは、日本は物価が高いということだったが、円安傾向もあり、徐々にそのイメージは解消されつつある。宿が比較的安いというイメージがあるので、その辺りが売りになるのではないか。

最近では、名古屋が映画の聖地になっていると聞く。福山雅治さん主演の『三度目の殺人』という映画の是枝監督からも、先週ロサンゼルスにいられた時に、名古屋はロケに対して心が広い、県警の協力も得やすく、フィルムコミッションも機能しているという話を聞いている。

こちらにいるハリウッドの人の話を聞くと、日本はフィルムコミッションの窓口が一本化できているのか疑問である。埼玉県ではフィルムコミッションが20以上あると聞く。仮に、ハリウッドで映画を撮るとしても、一体、誰に相談すれば良いのかが解らず、最初につまずいてしまう。

補助金という意味では、ロサンゼルス、ハリウッドで30%程度の税の払い戻しがあり、アメリカ州内の争いもあるし、ニュージーランド、カナダ、韓国を含め、国際的な競争なのだと思う。税制の見直しについて、愛知県でもやれることがあるだろう。

また、映画関係者の経験値をどのように積むのか。映画関係者にとって良いロケが撮れたり、協力的な自治体であったりすると、良い評判が、また次のロケを呼び込むことになる。日本でロケの聖地として名を挙げた先にグローバルな方面からの誘致というステップがあると感じる。

映画を作るには、何十億円という大きなお金が動く。ハリウッド映画では150億円というような予算規模で動いている中、『三度目の殺人』ですら数億円規模であり、日本の映画産業は、そもそも稼ぎにくい構造になっている。その際に、愛知にはトヨタや三菱重工もあり産業の中心であるので、企業との連携、企業の宣伝をどう映画に織り込むのかを考えていけば、愛知県全体のパフォーマンスにつながるのではないかと感じる。

ハリウッド映画は、日本の映画産業と桁違いな大規模予算が投入できるとはいえ、安いに越したことはないため、まずはロケ時間の短縮という点でセントレアがあることが強みになる。エキストラを集めるのに、外国人が欲しけれ

ば、豊田市にたくさんいるし、そういったことも魅力になるのではないか。

サンタモニカでアメリカンフィルムマーケットが開催されている。もともとは映画の売買の場であるが、世界中の自治体関係者なども来ており、そういった場もロケ地誘致の宣伝になる。

アニメも観光客誘致の一つの可能性である。埼玉県に若い外国人旅行者が多いのは、アニメの舞台になっている場所を見に行くということもある。それを当て込んでツアーを組む旅行社がある程である。愛知県にもチャンスもあるのではないか。

Q：本県にアニメとしてアドバンテージがあるとすれば、世界コスプレサミットというイベントが2005年から始まっており、ここ数年でかなり世界規模のイベントになっている。アニメファンがコスプレをして、名古屋の街を練り歩くというイベントが、面白いと評判になっている。

A：ゲームキャラなどの場合だと、衣装をゲーム会社から提供されるような場合もある。インフルエンサーと言って、著名なコスプレーヤーをバンダイ、ナムコのようなゲーム会社が育てて、発信源にするという流れもある。

(2) スポーツの活用について

Q：本県では、スポーツ大会等誘致推進を担う部署を設置し、大規模国際大会等の誘致やスポーツ産業の育成などに積極的に取り組んでいる。2026年のアジア大会を控え、前回1984年のオリンピック以降、スポーツ産業を飛躍的に発展させ、2028年のオリンピック・パラリンピック大会開催も決定したロサンゼルス・スポーツ大会の運営手法等を参考にしたいと考えている。

A：2028年大会では、資金を新たに使わないで大会を行うことを目標に掲げており、過去2回の大会で使用したスタジアムをそのまま利用したり、選手村やメディアセンターにも大学の寮を利用するなどとしている。

また、ロサンゼルスの上質な施設の使い方として、LAライブという施設が挙げられる。バスケットボールチームのレイカーズや、アイスホッケー、コンサートなどの利用で、年間を通して稼働率が高く、光や音の設備も完備されている。LAライブの隣にあるコンベンションセンターではアニメエキスポなどを行っており、レストランや映画館もあって総合エンターテイメントシティのような形になっている。最初の設計構想の中でエンタメ系を含めて考えることが必要ではないだろうか。

(3) 愛知・名古屋の観光プロモーションについて

Q：欧米の人から見た名古屋観光の魅力は、トヨタの産業技術記念館、徳川美術館、陶磁美術館の3か所、つまり、トヨタ、武家文化、陶磁の3つの観光要素を短時間でまとめて見ることができるところだと聞いたことがある。

A：実際の物を知ってもらえれば名古屋の魅力は理解してもらえるのだが、最

初に外国人が名古屋を訪れるかという問題がある。東京、大阪、京都が目的地となり、名古屋は通過点になってしまう。まずは、旅行会社や航空会社などの関係者の認知度を高めることが大切である。

陶磁器についても興味はあると思うが、それが名古屋に行けば見られるということが認知されていない。こちらでは日本食が広まっており、ハイエンドの物を求める傾向もあるので、器に瀬戸物を使うなどして興味を誘い、認知度を高めていくというのも一つの手法である。

食の世界のインフルエンサーをいかに捕まえるかも広告戦略として大切である。インスタグラムなどの写真を撮るためだけにその店に行くという行動パターンは、アメリカ人にはよくある。ロケ地にそういう面を取り入れるのもアイデアの1つである。

Q：日本の和菓子はインスタ映えするが、味は受け入れられるのか。

A：抹茶は浸透しているが、ういろうは苦手。小倉トーストも苦手な人が多い。食感が苦手ということもあり、日本の和菓子をそのまま持ってきても受け入れられないので、現地の味覚に合わせることも重要と感じる。どう変化させて、どう伝えていくかが頭の使いどころである。

5 所感

まずは、千葉総領事をはじめ、竹居領事、平井副領事におかれては、公務多忙にもかかわらず、我々調査団を快く受け入れて下さり、感謝を申し上げます。千葉総領事と大村知事が同級生という間柄だったことと、竹居領事が名古屋市出身だということを知り、大変うれしく縁を感じた。

今回、カリフォルニア・フィルムコミッションに知事の親書を携え、本県との相互協力を打診したのだが、両組織の間を取り持っていただけのではないかと期待している。さらに勝手を言うならば、2026年のアジア競技大会と、2028年のロサンゼルスオリンピック・パラリンピックにおいても何か連携ができるのではないかと期待をしている。

12月20日には、ハリウッドにおいてジャパン・ハウスが開館された。ジャパン・ハウスは、芸術や文化、科学技術、観光、エンターテインメント、日本食など、世界に通じる本物の日本の魅力を発信する拠点となる。

今回、我々調査団が果たしたカリフォルニア・フィルムコミッションへの連携打診と併せ、本県にとって良き結果につながることを期待したいと思う。

最後に、総領事館から情報をいただき、偶然にも本滞在中に開催されていたアメリカンフィルムマーケットへ足を運ぶことが出来たことは予定外の収穫だった。なぜなら、



アメリカンフィルムマーケットにて

そこには世界中の映画関係者及びコンテンツ産業に関わる方々が多く集まる場所だったからだ。街中でなく、海辺のサンタモニカで開催される所も、さすがアメリカらしい演出だと感じた。会場の熱気も高く、とても刺激を受けたことを申し添えておく。

(文責 今井隆喜)



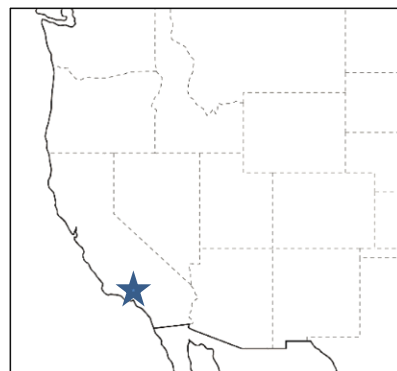
在ロサンゼルス日本国総領事館にて

第8 コンテンツ産業の活用に関する調査

1 調査目的

本県では、平成28年度から平成32年度までの5年間を計画期間として「あいち観光戦略」を策定している。この戦略では観光を新たな戦略産業と位置づけ、県の取り組むべき具体的なプロジェクトを盛り込んでおり、コンテンツ産業の活用による観光振興及び地域振興に関するプロジェクトとして、観光資源の充実とブランド化の推進が掲げられ、映画・ドラマ等のロケ支援及びロケーション資源の活用などが掲げられている。また、新たな視点としては、MICE・スポーツ大会を通じた誘客推進を戦略に位置づけており、2026年のアジア競技大会の開催地にも決定している。

そこで、こうした取組の先進事例として、カリフォルニア州にある世界的にも知名度の高いハリウッドにおけるフィルムコミッションと、スポーツにおける事項では、先般、2028年夏季オリンピック・パラリンピック大会（以下、「2028年大会」という）の開催が決定したロサンゼルス大会組織委員会を訪問し、それぞれの取組を調査することにより、本県施策の参考とする。



2 調査先①

2028年ロサンゼルスオリンピック・パラリンピック大会組織委員会 (LA2028)

① 調査日

平成29年11月3日（金）

② 対応者

Gene Sykes 氏
(Chief Executive Officer)

Jared Schott 氏
(Director, International Relations &
Assistant General Counsel)

Danny Koblin 氏
(Chief Bid Officer)

Lenny Abbey 氏
(Director of Noc/NPC
Relations and Operations)



LA2028の方々と調査団

(1) 調査概要

ロサンゼルス市は、1932年、1984年とこれまで2度、五輪が開催された実績があり、特に1984年に開催された大会は、一部の国はボイコットをしたが、大会運営を民間組織である組織委員会が引き受け、運営経費においても、公的資

金を一切使わない私的企業的なやり方で実現した大会であり、スポンサーシップが初めて始まったということでも有名な大会である。

先般、2028年大会において、ロサンゼルスが3度目の開催地となることが決定した。以下、先方から聞き取った概要を報告する。

① 大会のコンセプトについて

まず始めに招致委員会では、大会招致に向けて「follow the sun」（太陽を追い）という委員会のスローガンを作成した。アメリカ西海岸、特にロサンゼルスは、革新的な技術や文化、企業などが生まれるところであり、新たなイノベーションに挑んでいこうといった意味が込められている。



説明を受ける調査団

このスローガンをもとに、いくつかの方針を打ち出している。簡単に紹介する

と、まず1つ目が、リスクを最小限に抑えるということ。例えば、新施設建設において、大会のための仮の施設を作ることはあるが、大会のために作った施設を永久的に利用していくという考え方はしていない。

2つ目は、環境に配慮した持続可能な大会にするということ。

3つ目は、2020年東京大会でもうたわれている「ハイテク」な大会を、選手の方にも訪問客の方にも享受してもらえるようにすること。

4つ目は、ハリウッドを擁するエンターテインメント精神の非常に強い都市として、プロの見せ方、楽しませ方で、訪れるたくさんの選手や観光客をたっぷりもてなしていきたいということ。

5つ目は、レガシーと呼べるような革新的なものをこの大会で確立させ、それを後世の大会でも役立てるようにすることである。

アンケートによれば2028年大会開催について83%から88%の市民が賛同しているというが、ロサンゼルス市で過去に2回大会が行われているにも関わらずこれだけの高い支持を受けているのは、こうしたしっかりとした招致方針があってこそのものであらうと感じられた。

② 大会計画における様々な工夫

2028年大会開催に当たっては、ロサンゼルス市内に、今のところ4つの大きな競技会場、地区を選定しているが、会場を様々なイベントを行う場として活用し、各地区を盛り上げていきたいとのことである。4つの地区でロサンゼルス市の大部分をカバーしており、地元市民も大会に参加していると実感できるような地区選定となっている。

また、できるだけ会場区域内に施設が隣接しているところを選び、例えばテ

ニスの会場から歩いてラグビー会場やサッカー会場などにも行けるといったように、移動の利便性も考慮されている。

アメリカは格差社会で、市民の中には入場料を払う余裕がない人も存在するため、例えば2,000円の入場料が払えなくても、500円で会場地区内には入園ができ、一緒に大会の雰囲気を感じることができる、そういった市民享受型の大会を目指しているとのことだった。

開会式は、1932年、84年の本会場となったメモリアルコロシウムを想定しているが、もう1つ現在ロサンゼルスに新しく誕生したフットボールチームが競技場を建設中であるため、選手の入場行進はそちらで行うというように、2つの会場に分かれて開会式を行うことも計画している。

選手村は前回と同様に、カリフォルニア大学ロサンゼルス校（UCLA）の寮をメインとして活用する予定である。UCLAの学生数は44,000人で、毎日20,000人が通う。学生寮以外にもいろいろな宿泊施設があり、大会開催が学生のいない夏休みと重なるため、こういった施設が使用可能となる。そのため新たな宿泊施設を作る費用がかからない上、前回大会に使用した経験もあるので、運営もスムーズに行えるということだ。ちなみに学生寮とは言ってもハリウッドの近く、ビバリーヒルズの裏に位置し、環境の良い豪華な学生寮なのだそうだ。

これは2028年大会のための施策ではないが、現在、ロサンゼルス市やその周辺の市町村は、公共交通の整備推進に力を入れ始めており、ロサンゼルス市交通局は1,600億ドルを公共交通整備へ投資する目標を掲げている。空港への鉄道も約140億ドルをかけて再整備しているところである。こうした状況を活用し、2028年大会では、観客の方もできるだけ公共交通機関を利用するよう呼びかけをしていく。さらにはライドシェアの利用も推進するとのことだ。

また、環境に対して非常に厳しい法令を持つ州の特徴を生かし、大会で出るゴミの9割はリサイクルをし、電力に関してもソーラーや風力などの再生可能エネルギーを使って大会運営で使用する以上の余剰電力を作り出すなど、環境に配慮した大会運営を目指している。

③ 大会が地域にもたらす効果

大会施設の運営費用は70億ドルを想定しているが、一方で大会開催による経済波及効果は110億ドルを見込んでおり、さらには消費税や法人税など大会関連ビジネスの盛況による税の増収効果も1億6,000万ドルに達すると想定されている。

また、大会を基盤に諸外国からロサンゼルスへの投資額も増え、経済に寄与するだろうと予測している。

ボランティアへの参加意欲も高く、1984年には約30,000人が参加したが、2028年大会のために、現在すでに15,000人がサインをしている。しかもこの15,000人は、2028年まで活動を待つのではなく、もう既にビーチでゴミ拾いをしたり、貧しい人のために食品を集めたりするなどの活動を開始している。こ

うした活動によって、市民の大会に対する賛同の輪が広がることにもつながるということだ。

(2) 質疑応答

Q：ボランティア活動に対して行政はバックアップしているか。

A：マラソン大会で行政が交通整理をするということはあるが、基本的には関与や補助はない。チャリティー団体と一緒に活動するなどしている。



質疑を行う調査団

Q：2026年、本県において、過去最大規模になると言われるアジア競技大会が開催される。ロサンゼルス大会開催の2年前なので、LA2028にとっても非常にいいPRの場になると思うが、この2つの大会で今後何かコラボレーションをしていくような余地はないか。名古屋市とロサンゼルス市が姉妹都市であるという関係もある。

A：現在、国際オリンピック委員会（IOC）や2020年東京大会の組織委員会とも協力していろいろな活動をしている。愛知県の2026年アジア競技大会とも一緒に活動するというのはよいアイデアだと思う。現時点ではまだ動き始めたばかりなので、今後は是非とも考えさせていただきたいことである。一緒に活動することで、チケットの販売増や観光客の訪問促進、またソーシャルメディアにおける両地域の発展などにつながることも考えられる。また、企業からの協賛も得られるよう、IOCに大きな影響力を持つトヨタ社との関係も考慮して検討していくことが必要である。

Q：市民享受型ということだが、何か文化プログラムなどはあるか。

A：Cultural Olympiad というオリンピック文化委員のようなものが設定されており、地元の美術館やコミュニティとコラボして色々なイベントを行う計画がある。

Q：前回の大会でも既存施設を積極的に活用することで経費を圧縮して利益をあげているが、公共施設だけでなく民間の施設も活用していく際に、プロスポーツなどが使っている会場では、年間でかなりタイトなスケジュールが組まれていると思うが、調整はできているのか。

A：立候補の時点で各会場の主要スケジュールと2028年大会の競技スケジュールとの大まかな調整はしてあるが、まだ11年も先なので、契約の中で詳細なスケジュールを調整していくこととなる。開催期間中だけでなく準備期間等も含めて日程を確保しなければならず、どれだけの補償でお互いが納得でき

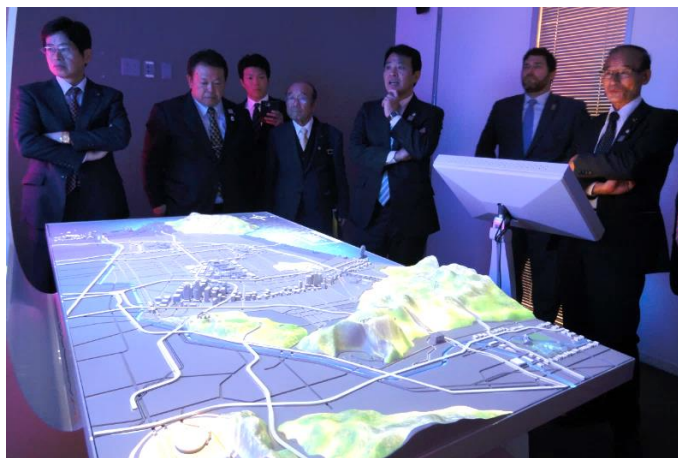
るかなどマーケティングと交渉が大切になる。

Q：大会期間中の交通渋滞が懸念されるが、11年しかない中で、公共交通網の整備は間に合うのか。1,600億ドルの投資はどのくらいの期間をかけて行うものであるのか。

A：投資計画の多くは大会前に実施されるもので、例えば現在駅がない地域に15の新しい駅が整備される予定だ。多くは大会会場圏内にできるので、来訪客はこれを利用できる可能性がある。また、公共交通機関以外にも信号機や道路の修復などの予算も含まれている。他には、いわゆる高齢者パスへの補助や、自転車・歩行者用道路の建設などがある。大会期間中は学校を休みにしたり、企業に対しては社員の休暇取得や在宅勤務を促す、高速道路には大会関係者だけが通行できる特別車線を設定するといったことも考えていきたい。40年にわたる長期プロジェクトなどもあるが、慢性的な交通渋滞の課題から公共交通網拡充の意識は高まっており、市の交通局でも2028年大会に合わせて必要なものは早くやるという方針のもと、28のプロジェクトを推進しているところだ。

Q：開催年が、当初誘致していた2024年ではなく2028年になったが、この4年の延期による、一番のメリットとデメリットを教えてください。

A：スポンサーと契約を結びスポンサー料が入る期間が4年から8年に伸びたので、収入が増えて利益につながる。また、8年あればインフラ整備がさらに進んでいるということもメリットになる。デメリットは、リスク期間が長くなること。今のオリンピック・パラリンピックのブランドが8年後に高まっていればいいが、逆に誰も興味を示さない時代になっているかもしれないし、世界に大きな危機が発生して大会への参加が困難になるかもしれないなど色々な要素が考えられ、そのリスク期間が長くなるということである。



(質疑応答後) 事務所内の立体模型を用いての説明風景

3 調査先②

カリフォルニア・フィルムコミッション
(California Film Commission)

① 調査日

平成 29 年 11 月 3 日 (金)

② 対応者

Amy Lemisch 氏

(Executive Director)



調査趣旨の説明をする深谷団長 (右)

と Lemisch 氏

(1) 調査概要

アニメ、マンガ、ゲーム、映画などのコンテンツに関心が持たれてきた背景には、付加価値の高い知的財産関連産業を育成し、国際的競争力を持たせようという意図があると言われている。一方で、急速に発達している IT 技術によって、コンテンツの制作、流通、鑑賞の環境が大きく変わりつつある。

世界中が高速のインターネットで結ばれ、様々なメディアを通じておびただしいコンテンツが各地から発信され、消費されている現在、コンテンツが新たな産業として発展する一方、それが、地域振興や新たな文化を創造し、人々の相互理解を深めていく有力なソフトパワーになることも期待されている。

今回、本県におけるコンテンツ産業の活用について考える中で、そのコンテンツの中でも特に映画・映像コンテンツ等によって、産業振興と同時に、地域振興や観光振興にもつながる「フィルムコミッション」の取組について、映画業界で世界的にも知名度の高いハリウッドにて調査を行った。

本県においても、平成 26 年 8 月に愛知県フィルムコミッション協議会が立ち上げられ、観光戦略の中にもロケ支援が盛り込まれるなど、支援体制が充実されてきている。また、これまでに、県内においても、名古屋市をはじめ、犬山市、東三河、豊田市、一宮市、岡崎市でフィルムコミッションが設立され、大規模な映画撮影からテレビ CM まで、幅広く撮影支援が行われている。



親書を手にとる Lemisch 氏と団長

今後、本県としてもさらに力を入れていきたいという思いから、今回は、大胆にも本県のフィルムコミッション協議会と、映画制作の本場であるカリフォルニア州のフィルムコミッションとの相互交流を打診するため、知事からの親書を先方にお渡しした。先方から聞き取ったロケ誘致や撮影支援などの取組状況や、地域へもたらす経済効果、関係者との連携状況など、以下に報告する。

カリフォルニア・フィルムコミッション（CFC）は、カリフォルニア州政府に属する団体組織である。州内での映画撮影を支援することで、州内で色々な雇用を生んだり、それをサポートしたりする関連会社や下請会社が潤ったりするので、地場産業、地域産業の振興につながっている。

撮影には、交通面や環境面で様々な規制があり、州の法令によるものもあれば市町村のものもあるので、そういった各行政団体の間で調整役として、撮影しやすい環境を作っておくというのも CFC の役目である。州の組織なので、州の管轄する土地で撮影したいという場合は、CFC が撮影許可証を発行する。また、国立公園での撮影許可証などを代行して発行することもある。許可証料、手数料などは取っていない。安全に関することにも関わっていて、映画撮影の特撮で火薬を使って爆発させる場合など、州消防署が火薬の取扱許可を出すのが、CFC でもこういった危険な撮影する場合の許可証を出し、その許可証を州消防署が再確認することとしている。



CFC 説明資料より

撮影の種類は、映画、スチル写真、コマーシャル、テレビドラマなど多岐に亘る。また映画産業の本場だけあって、将来の監督の卵みたいな人がいっぱいいて、朝まで撮影しているような学生もたくさんいる。もちろん彼らにも撮影許可が必要であり、ドキュメンタリーフィルムやミュージックビデオの撮影においても同様である。

最近では、テレビや映画という媒体ではなく、インターネットという媒体を通じて配信するドラマや歌などが出てきているが、インターネット用の撮影というのも色々なロケ地で行われるので、そういったところにも関わっている。

また、カリフォルニア州には地場産業もあり、こういった色々なコンテンツ制作をする際の機材や人材が充実している。俳優さんは本当にいっぱいいるし、制作用のスタジオ設備なども行き届いている。

アメリカには自動車産業やコンピューター産業など色々な輸出産業がある中で、映画産業も 1 つの大きな輸出産業であるが、それによって様々な経済波及効果をもたらされている。ロケ現場などを目当てにハリウッドには多数の観光客が集まってくるし、俗にいうエンターテインメント産業では 19 万人の直接雇用があると言う。制作費の一環として年間約 300 億ドルの出費がされるが、その中の約半分は人件費であるようだ。

また、ロケを一日行くと、その都度 10 万ドルから 30 万ドルぐらいを制作会社が使うそうであるが、撮影のための衣装から車のガソリンやスタッフが食べるサンドイッチまでみんな地元のものを使うわけで、そういったところまで含

めると、一日の撮影による間接的な波及効果というのが1,000ぐらいあるそうだ。

州内での撮影を誘致するため税制優遇制度も設けており、税制優遇の額は、年間で総額3億3,000万ドルになるが、2009年にこの税制優遇措置(州法)が施行されて、2年後には映画とテレビの制作ロケが100本増えた。それにより、州への直接経済効果というのが37億ドルもたらされている

そうだ。1ドルの税制優遇によって、税収が1ドル11セントになって戻ってくるという計算結果も出ているそうである。



説明を受ける調査団

(2) 質疑応答

Q：税制優遇措置における税項目とは。

A：大手であれ独立した小さな映画会社であれ、そうした映画会社に課される法人税が一部控除される。アメリカでは35州ほどが同様に税制優遇措置を行っており、アメリカのライバルであるカナダ、イギリス、最近ではオーストラリアなども法人税などで税制優遇措置を行っている。

Q：日本の映画会社がカリフォルニア州に来た場合の税控除はどうなるか。

A：アメリカの大手の会社であれば、税申告の際に優遇分を控除して納めることになるが、小さい会社などは法人税を払わないので、代わりに優遇分を売ることになる。売り先は映画関係の会社に限らず、自動車会社でも何でもよい。優遇額を買った会社は、税制戦略の一環としてそれを使って税額を抑えることができる。日本の会社が撮影に来た場合も同様に、税制優遇分を売ることができる。

Q：税控除の率及び税制優遇を受ける条件は。

A：優遇額は制作コストの20%。一般の映画制作や台本があるようなテレビ番組の制作が対象で、リアリティ番組といって素人が出るようなものは除かれる。テレビ番組の場合は、制作費として、1時間に最低100万ドルほど使うことが条件。その中には人件費も含むが、出演料、監督料、制作者への支払に対しての税制優遇はない。ただ、他の州やイギリスでは出演料に対して優遇措置を行っている。

Q：愛知・名古屋でロケを誘致するに当たってアドバイスはあるか。

A：まずウェブサイトを作って、こういったシーンが撮れますよというシーンを集めて広報すること。また、撮影するときには道路封鎖をしなければいけないとか、火薬を使った場合の安全はどうするかなど、支援内容は色々あるの

で、そういったことを総括できる人材が必要になる。

Q：CFCは、カリフォルニア州のロケの窓口という理解でよいか。

A：CFCが管轄するのは、州の土地、公園、道路等で撮影する場合である。カリフォルニア州では、自治体毎にフィルムコミッションのようなものを持っていて全部で50か所ほどあり、それぞれが関係する撮影支援を行っている。



質疑応答の様子

Q：今、本県でもフィルムコミッションを立ち上げて、観光とコンテンツ産業の育成を狙っているが、本県はまだフィルムコミッションをスタートしたばかりで、スキルやノウハウに乏しい。今回、知事からの親書もお渡ししたが、世界の他の地域からも連携、協力したいというオファーはあるのか。本県も、この分野の大先輩であるカリフォルニア州に学んでいきたいと考えている。

A：他のフィルムコミッションからそういった直接のアプローチはないが、お互いに協力したり情報交換などはしている。AFCI (Association of Film Commission International) というフィルムコミッションの国際団体があるが、我々もメンバーに入っており、色々な講習や教材などを通じて制作支援を学んでいる。

海外からの撮影誘致もターゲットにしているのであれば、例えば、テレビで人気の旅番組などで地域の紹介をしてもらい、制作会社が「あそこは面白いから使ってみたい」とつながっていくこともある。

また、税制優遇などは愛知県のように大きい自治体でやる場合はよいが、小さい自治体で20%も税制優遇したら政策が破綻してしまうので、例えば海岸を使うときの利用料を取らないなど、他の小さな部分での策も考えられる。

Q：本県は、テキサス州やワシントン州などと経済文化等に係る協定を結んでいる。カリフォルニア州とも、フィルムというコンテンツビジネスを入口として相互協力を進めていければと考えているが、連携の可能性はどうか。名古屋とロサンゼルスは40年来の姉妹都市でもあり、そのお互いの都市にあるフィルムコミッション同士、何か連携ができないかと考えている。本県は北野武監督や宮崎駿監督とも知事がコラボレーションするなど、映画産業の拠点を目指す動きがある。2020年以降にはジブリパークもできる予定だ。

A：我々もロケの誘致に苦労しているところがある。もともとこのカリフォルニア州、特にこのロサンゼルスを中心としたところは、1900年代初めから映画産業が主要産業の1つとなっているが、こちらの地元でロケを行っていた制作会社が2000年代に入って次々と優遇政策の手厚いカナダやイギリス、ル



Lemisch 氏と調査団

イジアナ州、ニューヨーク州へと出て行ってしまった。カリフォルニア州には地場産業もあり、これはいけないということで、税制優遇を浸透させたり色々な支援サービスを提供するなど、一生懸命取り戻しにかかっている。

こういったこともあり、直接日本に我々の顧客を送り出すということではできないが、情報提供などの協力は可能である。親書や連携の話については、州知事にも話をあげておく。

(文責 寺西むつみ、今井隆喜)

4 所感①(寺西むつみ)

ー「県政 150 年を目指す、“ものづくり愛知”の新たな産業創出を求めて」ー

今回の北米渡航調査において「2028年ロサンゼルスオリンピック・パラリンピック大会組織委員会」と「カリフォルニア・フィルムコミッション」への訪問及び調査は、当初の日程には無かったものである。事前の国内における事例調査研究の過程において、調査団メンバーの総意のもと、2026年に「第20回アジア競技大会」開催に向けて、前進を続けている愛知県・名古屋市にとって有益な訪問とするため、オリンピック史上3回目(1932年、1984年、2028年)の夏季大会開催を決めた名古屋市の姉妹都市でもあるロサンゼルス市を調査地に加え、同時に本県が近年取り組む「愛知県フィルムコミッション協議会」の活動を後押しするため、映画産業を、今や観光産業として花開かせているハリウッドに拠点を置く「カリフォルニア・フィルムコミッション」を訪問先に付加することとなった。予算的且つ日程的な制約上、渡航期間を延長することは困難であるとの判断から、現地でのスケジュールは、非常にタイトになることも承知の上で、今後将来的に本県が目指す新たな産業軸の創出に向けて「2028年ロサンゼルスオリンピック・パラリンピック大会組織委員会」と「カリフォルニア・フィルムコミッション」との交流の第一歩を印すことも、訪問の目的とすることも念頭に調査先に加え、実施することとした。

現在、「ものづくり愛知」と言われる本県の製造品出荷額等は、43兆8313億円(2014年)であり、38年連続で日本一を続けている。ちなみに全国第2位は神奈川県(17兆7211億円)、第3位が大阪府(約16兆円)と他の道府県を大きく引き離している。約44兆円の内訳は、自動車を中心とした輸送機械、鉄鋼、電気機械器具、部品等の金属製品、業務用機械器具、プラスチック製品などが全国シェアの第1位を占めている。“重厚長大”と言われる『マニファクチャリング・インダストリー』が本県の産業を支える巨大な柱であることは、今更

言及するまでもない。しかしながら、本県に拠点を置くトヨタ自動車株式会社をはじめとする自動車産業の活況が、AI（人工知能）やIoTなど技術革新と日々の競争が繰り広げられるグローバル競争社会において、未来永劫続くものではないことは、誰もが気づき始めている。

では、「ものづくり愛知」の目指す未来はどこにあるのか？

今回の北米調査は、この問いに対する“解のきっかけ”を探し出す意味においても、調査団メンバーにとって重要な機会となったと考える。

本調査を行った平成29年・2017年は、本県が今のカタチになって、ちょうど145年という節目の年。5年後の2022年には、愛知県政150年という大きな歴史の節目を迎える。私見ではあるが、本県が目指す新たな産業軸のひとつを担うものは「感性の産業（フィーリング・インダストリー）」と言えるものではないかと、本会議場などでの公式な発言の場を通じて申し上げている。つまり「スポーツビジネス」や映画産業、デジタルコンテンツ等を中心とした「コンテンツビジネス」の拠点に本県が進化して行くことである。

幸いにも、本県では大村秀章知事のリーダーシップの下に、2027年のリニア中央新幹線の開業を機会として、2020年代初頭にオープンを予定している世界初の「ジブリパーク（仮称）構想」に続いて、アジアの恒久平和を目指して第2次世界大戦の後、1945年に第1回大会がインド（ニューデリー）で開催されて以来、20回目の節目を迎える4年に1度のアジア45カ国によるスポーツの祭典「アジア競技大会」の誘致・開催等をはじめとして、まさに“新たな産業軸”の創出につながる本県主導によるユニークなチャレンジが続いている。

未来を切り拓くチャレンジは“トライ&エラー”という言葉と常に背中合わせとなる。と同時に、県民生活の今を支える為に、医療や介護、教育等々、現状の様々な視点からの課題解決も両輪として推し進めて行かなければならない。それには、数々の失敗を経験し、それでも尚、前進を続ける世界の先進事例（成功事例、失敗事例）を検証し、組織的な連携や融合を模索しつつ、本県にニッポンのコンテンツ産業の拠点（人材育成、コンテンツ創造、世界発信）を紡ぎ出していく。国内外の情勢、本県のポジショニング、県勢、リーダーの資質、県民の意識等々を鑑みると、まさに今がそのタイミングなのではないかと思われる。

この報告書が提出される本年度末は、既に、本県議会・本会議において北米調査団メンバー代表議員らによる愛知県政に関わる質問は終えていることになるが、仮に、愛知県政においてももしも“外交”という視点が存在するとするならば、その要諦は『継続と戦略』である。今回の訪問調査先が、事務处理的な且つ一過性のものではなく、今後とも継続性と戦略性をもって、愛知県政の未来を

支える一助（コンテンツ）として進化させて行って頂くことを強く願う。

5 所感②（今井隆喜）

オリンピック・パラリンピック開催都市における開催後の盛衰は、組織運営にかかっているといっても過言ではないと思う。

1984年ロサンゼルス市が五輪開催都市に決定した当時、それまでのオリンピック開催都市においては、収入以上の経費負担の増大を背景とした運営の赤字等々に対して税金投入することへの不信感が高まっていた。実際に1976年の冬季五輪開催都市に決定したコロラド州デンバー市が開催を返上するという状況下で、1984年の五輪開催地に立候補したのはロサンゼルス市だけだったそうであるが、この時、ロサンゼルスは、オリンピック存亡の危機を迎えていたIOCに対し、引き受ける条件として主催者をロサンゼルス市、つまり行政組織ではなくて、ロサンゼルス組織委員会とすることを求めたそうである。この時の五輪憲章には、最終的な責任は、開催都市がとると明記しているにもかかわらず、そう求めたのは、もし赤字が出たときに、税金が投入される可能性があるとなれば当時、市民の支持が得られないのが明らかだったからであるとのことだ。

これがオリンピック史上初となる組織委員会による大会運営の始まりである。そして、この大事業を成功に導くための条件を満たす人物として組織委員会が白羽の矢を立てたのが当時、北米第2位の旅行会社を一代で立ち上げた実績が買われたピーター・ユベロス氏という人物である。税金を1セントも使わず、空前の黒字を生み出したユベロス氏の経営手法は、ユベロスマジックと称賛された。

当時、スポーツを金銭に換算することを卑（いや）しいとするアマチュアイズムの影響がまだまだ色濃かった時代に権利の概念と特性を十分に理解し、それをスポーツの世界で実践することで大会運営の在り方を大きく変えたのがこの大会だったということであった。言うなれば、スポーツを一つのコンテンツ産業と位置付けて、その価値を最大限に具現化し、民間による資本によって行政負担をゼロにしたどころか、運営収支を黒字化し、浮いたお金を子供たちのスポーツにおける教育に投資するといった、競技者よし、観客よし、運営よし、世間よしの大会であったと高く評価されている。

今回、五輪開催地の先進地としてロサンゼルスを調査させていただいたが、現在、本県では、2026年開催予定のアジア競技大会に向けて、準備が進められており、アジアオリンピック評議会（OCA）と日本オリンピック委員会（JOC）の間では、基本契約が結ばれ、本契約締結に向けて詳細な確認作業が進められている中で、大会主催者負担経費に関して、憲章にはないルールとして850億円の上限額を設け、本県と名古屋市で2対1の負担割合とする覚書をしている。つまり行政が主催者になろうとしている感が否めないのだが、ロサンゼルスでは、30年以上前に行政ではなく、民間組織が独立採算で大会を運営しているの

だ。しかも行政負担はゼロであるどころか、逆に黒字運営となっている。

それだけではない。スポーツ大会が一つのコンテンツ産業として成り立っただの。この大会を始まりにスポーツビジネス元年と言われているが、日本ではスポーツは、子供の時は、体育に始まり、大人になってもアマチュア的な考え方が未だに根強い。今後、日本国内においてもスポーツが価値あるコンテンツとして認識されていく事が浸透すれば、さらに企業からのスポンサー料や、広告、投資額なども今まで以上に期待が持てるのではないかと思う。そのためには、まず今回のアジア大会における組織委員会の運営自体を行政主体ではなくて、民間主体にしていき、官民共同で大会自体をいわゆるビジネス化することが良い手段ではないかと感じた。

アジアの頂点を競う大会運営自体を知的財産権としての投資対象にすることで、関係する企業や、アジアをマーケットとする事業体などから投資が増え、必然的に広告が増え、広告が増えれば、多くの人々の目に留まることになるわけで、スポンサー企業の広告と同時に愛知・名古屋のPRにもつながることは言うまでもない。少し大げさだが日本におけるスポーツビジネス元年と呼ばれる大会にしたいものだ。

今回の調査を通じて、新たな視点も得ることができた。市民参加型だ。参加選手、関係者だけでなく、多くの来場者や、地域住民を含めて、そこにいるすべての人が参加しているという意識で楽しめる大会にできれば、その後、大会を開催したことが、会場を含めて、大きなレガシーとなる。そして多くの人からの評価にもつながると感じた。2026年まで、あと8年しかない。今回の調査結果をしっかりと生かしていきたいと思う。

次に訪問したカリフォルニア・フィルムコミッションが入る事務所は、ハリウッドの街中を少し歩いた場所にあるビルのワンフロアだった。「ここがハリウッドにある映画産業を支援するフィルムコミッションなのか？」と、言い方がよくないが、正直言うと世界の映画産業の中心ともいえるハリウッドにあると聞いてかなり煌びやかなイメージを持ちすぎていたが、見事に予想は外れ、イメージとは違う普通の事務所だった。スタッフも数名であり、おそらく精鋭ぞろいだと感じた。よく考えればわかる話だが州の組織だということだから、もちろん州で働く公務員である。

話は、戻るが、もともと1900年代から映画産業が発展してきたこのカリフォルニア州、ロサンゼルスであるが、近年は、少し状況が変わってきており、以前、地元でロケをやっていたところがどんどん、カナダへ行ったりイギリスへ行ったりしているという。なぜかと言えば、他のところは、ロケはうちへ来てくださいと色々な優遇をしているからだ。

それでもカリフォルニア州の規模は桁違いだった。繰り返しになるが、エンターテイメント産業で19万人もの直接雇用があり、1日のロケで制作会社が10万ドルから30万ドルも使い、間接的な波及効果が1,000もあると聞き目から鱗

だった。

興味があったことは、税制優遇についてだ。カリフォルニア州では、年間で税制優遇する金額は、総額で3億3,000万ドル強。2009年にこの税制優遇措置が施行されて、それから2年後に映画とテレビの制作ロケが100本増え、州への直接経済効果が37億ドルもたらされている。収入増だけ見ても約1割程度であるが、それ以上に、街のバリューや、ロケ地となった場所が観光地化するメリットがある。また、間接的に多くの雇用創出にもつながる点も大きいと感じる。

現在、本県では、愛知県フィルムコミッション協議会を設立し3年が経過した。撮影支援件数も着実に伸びてきており、先日も、三の丸官庁街で新春テレビドラマの大規模な撮影が行われた。最近の作品では、TBSドラマ「陸王」の撮影支援も行っていると聞いているが、こうした撮影は、これまでの実績をもとに、協議会の県内連携が機能し、誘致につながったものと思う。

今回の北米調査での調査事項をさらなる支援充実及び新たなコンテンツ産業育成に生かしていければと感じている。

第9 まとめ(海外調査を終えて)

ポートランド国際空港に降り立った私たち一行は、さっそく市内の中心部を走るストリートカーに乗り込んだ。さすが全米一住みやすい街といわれるだけあり、縦横無尽に張り巡らされる公共交通網や歩行者・自転車専用道路などは非常に充実し、快適な移動環境が整備されていると感じた。一方、魅力あるコンパクトシティであるがゆえに市中心部の地価高騰を招き、ホームレスの増加や安価な郊外への移住を再び増加させているという事実には衝撃を覚えた。とかくコンパクトシティ政策は持続可能なまちづくりのための理想的な政策として語られがちであるが、このような弊害も現に招きうる政策であるということを改めて認識する機会となった。そして、今後の公共交通政策は、環境対応車を使ったライドシェアや自動運転など、新たな自動車の利用形態も活用した最適な組み合わせによって、郊外とのアクセスも含め賅っていくというのが一つの方向性であるように感じた。

今回、サンフランシスコにおいて実際にインターネット配車アプリを使ってUberのタクシーを利用してみたが、まさに手軽で実用的な移動サービスであると実感し、現地で大いに受け入れられていることも頷けた。このようなシェアサービスの台頭もあり、さらに自動運転技術の実用化も進んでいけば、若者の自動車所有・運転離れは今後ますます顕著になっていくであろう。それに伴って自動車に求められる性能や付加価値も大きく変わっていく可能性があり、自動車産業県である本県も危機感を持ってこの変革を注視し、新たな周辺産業の育成機会などを逃さないように機敏に対応していくことが重要となってくる。

世界各国がより厳しい環境規制に取り組む中で、水素を燃料としたFCVも大いに飛躍の可能性を持っている。カリフォルニア州では一定期間継続して補助金を注ぎ込むことで、水素ステーションの着実な整備普及を進めており、今後もFCVの普及が軌道に乗るまで全力で後押しを続ける様相である。市場ではEVの急伸びかりが目立っているが、充填時間の短さや航続距離の長さ、多様なエネルギー源の確保などFCVが持つ優位性を見極め、バスやトラックなどの商用利用の推進や効果的なステーションの配備など、本県においても一層戦略的に普及推進を図っていく必要がある。

ロサンゼルスは豊かなエンターテインメントが国内外からの訪問客を惹きつけるコンテンツ産業の一大拠点であるが、その中でも今回はスポーツ大会や映画産業を活用した地域経済への波及効果等について調査することができた。過去の成功体験を生かしより効率的で効果的なオリンピック・パラリンピック大会の運営を目指す大会組織委員会の取組や、ハリウッドの本場でのフィルムコミッション活動の手法など、現地で見聞きした知見、情報などを、今後の本県におけるアジア競技大会を始めとしたスポーツ大会の開催や、フィルムコミッション活動など、地域活性化につながる取組を進めていく上での参考にしていきたい。なお、カリフォルニア・フィルムコミッションへは知事から託された親書を渡すことができたので、このことが今後の相互協力、相互発展のきっかけになることを願っている。

団 員 名 簿

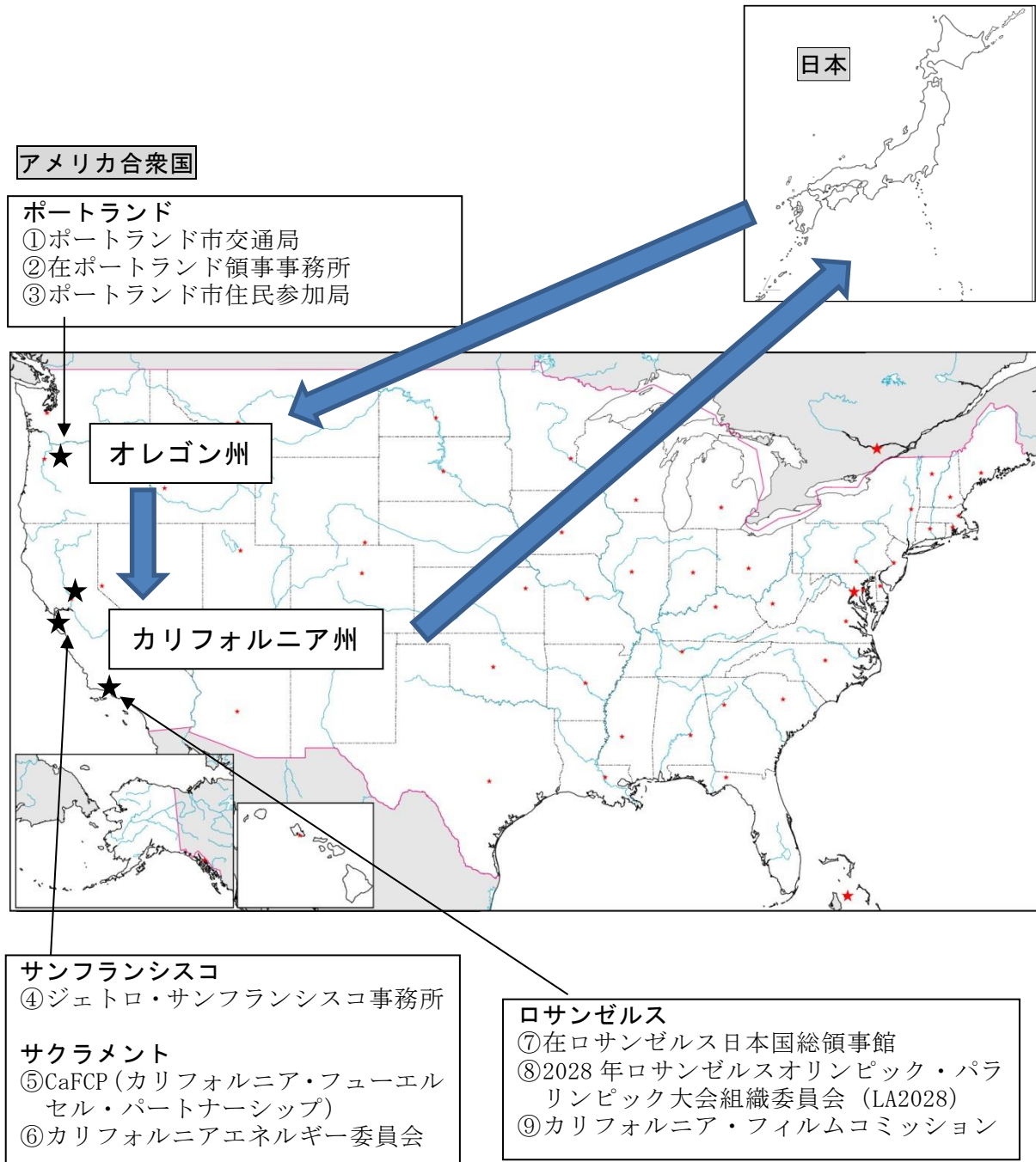
氏 名	所 属 会 派	選 挙 区	
団 長	深谷勝彦	自由民主党	大府市
副団長	杉浦孝成	自由民主党	高浜市
団 員	高桑敏直	自由民主党	岩倉市
団 員	寺西むつみ	自由民主党	中村区
団 員	石井 拓	自由民主党	碧南市
団 員	今井隆喜	自由民主党	安城市
団 員	鈴木雅博	自由民主党	豊田市
団 員	安井伸治	民 進 党	港 区
団 員	岡 明彦	公 明 党	緑 区

※「所属会派」は、調査時点のものを表記。

調 査 日 程

日程	月日	調査地	調査先	調査事項
1	10月29日 (日)	成田発 ポートランド着	(ポートランド泊)	
2	10月30日 (月)	ポートランド	ポートランド市交通局 在ポートランド領事事務所 ポートランド市住民参加局 (ポートランド泊)	集約型まちづくりの推進及び環境に配慮した公共交通施策に関する調査 オレゴン州の概要及び経済最新事情等に関する調査 集約型まちづくりの推進（住民参加）に関する調査
3	10月31日 (火)	ポートランド発 サンフランシスコ着	ジェトロ・サンフランシスコ事務所 (サンフランシスコ泊)	次世代自動車の普及に関する調査 (シリコンバレー最新事情)
4	11月1日 (水)	サクラメント サクラメント	CaFCP(カリフォルニア・フューエルセル・パートナーシップ) カリフォルニアエネルギー委員会 (サンフランシスコ泊)	次世代自動車 (FCV) の普及に関する調査 次世代自動車 (環境対応車全般) の普及に関する調査
5	11月2日 (木)	サンフランシスコ発 ロサンゼルス着	在ロサンゼルス日本国総領事館 (ロサンゼルス泊)	カリフォルニア州の概要及び経済最新事情等に関する調査
6	11月3日 (金)	ロサンゼルス	2028年ロサンゼルスオリンピック・パラリンピック大会組織委員会 (LA2028) カリフォルニア・フィルムコミッション (ロサンゼルス泊)	コンテンツ産業 (スポーツ産業) の活用に関する調査 コンテンツ産業 (映画産業) の活用に関する調査
7	11月4日 (土)	ロサンゼルス発	(機中泊)	
8	11月5日 (日)	(羽田経由) 中部着		

調査行程図



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
8月28日 (月)	アイサンテクノロジー(株) (豊橋市)	自動走行実証推進事業について、平成29年度受託事業を視察。
9月7日 (木)	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。 ・集約型まちづくりの推進 ・環境に配慮した公共交通施策 ・次世代自動車の普及 ・コンテンツ産業の活用
9月12日 (火)	とよたエコフルタウン (豊田市)	水素ステーションの現状について、現場視察及び関係者からヒアリング。
9月19日 (火)	国土交通省都市局 (東京都千代田区)	集約型まちづくり推進の現状について、関係機関からヒアリング。
	東京大学 (東京都文京区)	少子高齢化時代の都市計画のあり方について、大学の研究者からヒアリング。
9月20日 (水)	宇都宮共和大学 (栃木県宇都宮市)	宇都宮市が試みるコンパクトシティ政策について、大学の研究者からヒアリング。
9月22日 (金)	経済産業省資源エネルギー庁 (東京都千代田区)	FCV普及推進の現状について、関係機関からヒアリング。
	国土交通省観光庁 (東京都千代田区)	スポーツツーリズムやロケツーリズム推進の現状について、関係機関からヒアリング。
10月5日 (木)	スポーツコミッション関西事務局(電通関西支社) (大阪市北区)	スポーツを活用した地域産業の活性化の取組について、関係者からヒアリング。
	京都市メディア支援センター (京都市中京区)	映画の撮影支援の現状について、関係者からヒアリング。
10月6日 (金)	奈良県立大学 (奈良市)	コンテンツツーリズムの現状について、大学の研究者からヒアリング。

海外調査に関連した県議会における質問について

○平成 29 年 12 月定例議会 一般質問（質問者順）

議員名	質問の概要
鈴木雅博	・愛知の住みやすさの発信について
今井隆喜	・2026年アジア競技大会における組織運営について ・フィルムコミッションについて

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

報告書とりまとめ担当

○報告書とりまとめ総括

深谷勝彦、杉浦孝成

○報告書担当議員

	報告書項目	担当議員
第1	集約型まちづくりの推進及び環境に配慮した公共交通施策に関する調査	鈴木雅博
第2	オレゴン州の概要及び経済最新事情等に関する調査	石井 拓
第3	集約型まちづくりの推進（住民参加）に関する調査	岡 明彦
第4	次世代自動車の普及に関する調査（シリコンバレー最新事情）	高桑敏直
第5	次世代自動車（FCV）の普及に関する調査	安井伸治
第6	次世代自動車（環境対応車全般）の普及に関する調査	安井伸治
第7	カリフォルニア州の概要及び経済最新事情等に関する調査	今井隆喜
第8	コンテンツ産業の活用に関する調査	寺西むつみ 今井隆喜