

平成28年度

愛知県議会海外調査団報告書

～ 北 米 ～

クルーズ船誘致、大規模展示場の運営、自動走行実証実験の推進、スポーツコミッションの運営、友好交流・相互協力、多文化共生等

平成29年3月



## はじめに

私たち、平成 28 年度愛知県議会海外調査団（北米）12 名は、平成 28 年 10 月 30 日（日）から 11 月 6 日（日）までの 8 日間、今日の県政重要課題であるクルーズ船誘致、大規模展示場の運営、自動走行実証実験の推進、スポーツコミッションの運営、友好交流・相互協力、多文化共生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。

本県は、自動車産業を基幹として、製造品出荷額 38 年連続日本一という産業力を一層強化し、「産業首都あいち」を目指しています。そして、現在、近未来技術実証実験プロジェクトとして国家戦略特区に指定されたことを受け、自動走行の早期実現化に向け、産学行政が連携して実証実験などの取組を進めています。また、本県は、2015 年「あいち観光元年」を宣言し、「モノづくり」に加えて新たな戦略産業として「観光」を位置付けるとともに、「あいち観光戦略」を策定し、「観光交流拠点機能の強化」としてクルーズ船の誘致促進、「MICE・スポーツ大会を通じた誘客推進」として大規模展示場の整備、スポーツ大会の招致・育成などのプロジェクトを掲げ、年次目標である 2020 年度の東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催と、さらにその先にある 2026 年アジア競技大会の開催や 2027 年度のリニア中央新幹線の開業を見据え、今まさに取組が進められています。

私たち調査団は、本県が推進しているこれらの施策についてのフロリダ州及びテキサス州の先進事例を調査するとともに、テキサス州では 28 年 4 月に友好交流・相互協力の覚書を締結した州議会を表敬し、本県とテキサス州の友好交流に寄与してまいりました。

調査詳述につきましては各項目の通りですが、今回の調査の成果が、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、本県とテキサス州との経済・文化交流の一層の促進に寄与することを期待します。

最後になりましたが、私どもの調査のために貴重な時間を割いていただきました、国内、フロリダ州及びテキサス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ご協力に感謝いたします。

平成 29 年 3 月

平成 28 年度愛知県議会海外調査団（北米）  
団長 松川 浩 明

## 目 次

第 1	フロリダ州の概要及び経済最新事情に関する調査……………	1
	調査先 在マイアミ日本国総領事館	
第 2	クルーズ船誘致(施設整備)に関する調査……………	6
	調査先 マイアミ港湾局	
第 3	クルーズ船誘致(運航企業)に関する調査……………	15
	調査先 ロイヤル・カリビアン・クルーズ社	
第 4	多文化共生(企業関係・文化団体関係)に関する調査……………	19
	調査先 ①Greater Houston Partnership ②Texas Commission on the Arts(テキサス芸術協会)	
第 5	テキサス州の経済最新事情(企業進出)に関する調査……………	30
	調査先 JETORO・ヒューストン事務所	
第 6	テキサス州の概要及び経済最新事情に関する調査……………	34
	調査先 在ヒューストン日本国総領事館	
第 7	大規模展示場の運営に関する調査……………	39
	調査先 GEORGE R. BROWN CONVENTION CENTER	
第 8	友好交流及び相互協力に関する覚書の締結州(テキサス州議会)に関する調査……………	45
	調査先 テキサス州議会(テキサス州議会事務局)	
第 9	友好交流及び相互協力に関する覚書の締結州(各種業界団体・州政府機関)に関する調査……………	50
	調査先 ①Austin Entite(オースティン各種業界団体) ②テキサス州政府経済開発局・観光局	
第 10	自動走行実証実験の推進に関する調査……………	57
	調査先 RELLIS Campus	
第 11	スポーツコミッションの運営に関する調査……………	62
	調査先 Austin Sports Commission	
第 12	まとめ(海外調査を終えて)……………	67
参考資料……………		68
	団員名簿、調査日程、調査行程図、事前勉強会等の実施状況、県議会における質問、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 フロリダ州の概要及び経済最新事情に関する調査

### 1 調査目的

本県では、「あいち観光戦略」の一環として、クルーズ船誘致による外国人旅行者の取り込みに関する施策を行っており、世界でも有数のクルーズ船誘致を行っているフロリダ州を調査することとしたが、在マイアミ日本国総領事館においてマイアミ州の概要、最新の経済事情の調査を行うことで、フロリダ州における調査の一層の充実を図る。



### 2 調査先

在マイアミ日本国総領事館

#### (1) 調査日

平成 28 年 10 月 31 日(月)

#### (2) 対応者

岡庭 健 (総領事)

荻原孝裕 (首席領事)

### 3 調査概要

フロリダ州の概要、最新の経済状況について：岡庭総領事、荻原領事からの説明

フロリダ州は人口 1,989 万人(2014 年)全米第 3 位と人口も多く、面積は 170,312 km<sup>2</sup>(日本の 45%)、経済規模も全米で第 4 位とアメリカの中ではかなりの地位を占める州であるとともに、経済面で成長著しいというまさに成長している州である。政治面は、知事は共和党リック・スコット知事で現在 2 期目であり、任期はあと 2 年強である。連邦の上院議員は 2 名(共和党、民主党各 1 名。)、下院議員は 27 人で、全米で 3 番目に多い 29 名もの選挙人を抱えていることから、毎回の大統領選挙では 2 大政党が激突し、「揺れる州(スイングステイト)」と評されている。11 月 8 日に実施される大統領選挙では、フロリダ州の選挙結果が最終の勝利に大きく影響を与えているといえる(調査後に実施された大統領選挙では、ドナルド・トランプ氏を指名した共和党が勝利した。)



荻原首席領事から説明を受ける調査団

世界レベルで見るフロリダ経済

フロリダ州内総生産(GDP)と世界との比較

順位	国・州	億ドル
1	米国	178,470
2	中国	109,828
3	日本	41,233
4	ドイツ	33,578
5	英国	28,493
6	フランス	24,216
7	インド	20,907
8	イタリア	18,158
9	ブラジル	17,726
10	カナダ	15,524
11	韓国	13,769
12	ロシア	13,247
13	オーストラリア	12,239
14	スペイン	11,997
15	メキシコ	11,443
16	フロリダ	9,022
17	インドネシア	8,590
18	オランダ	7,384
19	トルコ	7,336
20	スイス	6,646

フロリダ州内総生産(GDP)と他州との比較

順位	州	億ドル
1	カリフォルニア	24,967
2	テキサス	15,806
3	ニューヨーク	14,665
4	フロリダ	9,022
5	イリノイ	7,844
6	ペンシルベニア	6,959
7	オハイオ	6,164
8	ニュージャージー	5,773
9	ノースカロライナ	5,082
10	ジョージア	5,052
11	バージニア	4,890
12	マサチューセッツ	4,816
13	ミシガン	4,747
14	ワシントン	4,506
15	メリーランド	3,684
16	インディアナ	3,412
17	ミネソタ	3,362
18	テネシー	3,208
19	コロラド	3,181
20	ウィスコンシン	3,108

※ 数値は、2015年のもの。在マイアミ日本国総領事館提供の資料から作成。

フロリダ州は、全米で第4位の規模を誇る経済規模で、GDPは9,022億ドルとなっており、この15年で2倍近く増加した。この成長の要因は、一番の重要な分野がサービス業であり、他にも金融、保険、不動産、貿易、物流が盛んであることだ。観光客数も全米で第3位。全米でマイアミは3位、オーランドが第4位と、マイアミビーチやテーマパークがあることによる観光客の来訪が経済を支えている。また、輸出では全米で第3位、ハイテク関連が盛んであり、医療機器の企業数も2位、宇宙航空関係も盛んで企業の数としては全米で第2位であり、フロリダ州はこれらのハイテクの産業を非常に振興しており、企業誘致を非常に熱心にやっている。税制では、所得税とキャピタルゲイン(金融取引における収益)に対する税がゼロであり、法人税も5.5%と低く、個人またはビジネスにフレンドリーな税制で、海外だけでなく、米国内からの企業誘致に積極的である。

フロリダ州、特にマイアミの特徴として言えるのが、ヒスパニック、所謂るスペイン系の人口が64.5%と多いことである。特に南フロリダ出身の政治家のほとんどがキューバ系ということもあり、非常に特異な人口構成であるといえる。なぜ中南米に繋がりがあるかというと、マイアミが、「中南米の首都」と呼ばれるくらい、ほとんどの中南米の都市等と航空便のダイレクト便が飛んでいる。また、マイアミ港は中南米との物流の船が入っていることから、マイアミ近辺に企業の本社を持って中南米を統括している企業も沢山ある。日本の企業もここに40社くらい進出しているが、その7割か8割は実は北米を見て商売をしているのではなく、中南米を見て商売をしている企業があるという特徴を持っている。マイアミにはアメリカン航空がハブとしての空港機能を置いており、アメリカン航空がほとんどここから中南米にダイレクト便を飛ばしている。旅客数は全米で、ニューヨークJFK空港に次ぐ第2位。国際貨物便は全米第1位というデータが出ている。

日本との貿易は、対日輸出額は5.6億ドル、対日輸入額は69億ドル(2015年)、日本からの輸出は自動車関連が8割を占め、日本の輸入は肥料、航空機及びそのエンジン・部品、光ファイバー・ケーブル等である。また、農業分野ではオレンジや柑橘類で、フロリダ産グレープフルーツは年間約9万トン、全輸出量の33%に相当し、日本はフロリダ州にとって、最大のマーケットになっている。日本企業は193社(2014年)が進出しており、日本企業による雇用は約24,200

日本との貿易は、対日輸出額は5.6億ドル、対日輸入額は69億ドル(2015年)、日本からの輸出は自動車関連が8割を占め、日本の輸入は肥料、航空機及びそのエンジン・部品、光ファイバー・ケーブル等である。また、農業分野ではオレンジや柑橘類で、フロリダ産グレープフルーツは年間約9万トン、全輸出量の33%に相当し、日本はフロリダ州にとって、最大のマーケットになっている。日本企業は193社(2014年)が進出しており、日本企業による雇用は約24,200

人(2014年)である。フロリダ州にとって日本経済のインパクトは非常にあるということで、フロリダ州の経済開発局は東京に事務所を開設しており、日本企業の誘致や貿易のサポートをしている。

日本との交流については、フロリダ州のみならず南部7州で経済界を中心とする交流の枠組みの一つ、「日米南東部会 (Southeast U.S./Japan Association)」があり、日本とアメリカで1年おきに交互に会議をやっており、2016年は第39回が9月に東京で行われた。また、日本政府の交流プログラムである「JETプログラム」がある。これは英語を教える先生の交流である。30年続いておりフロリダ州だけからでも今まで558人の参加者が訪日している。さらに、「KIZUNAプロジェクト」は、2011年、東日本大震災以降に始まったプロジェクトで、2016年11月までにフロリダ州の学生122人が訪日し、日本の学生119人がフロリダ州を訪問している。

#### 4 質疑応答

Q： 観光客についてもイギリスが多くてイギリスとの関係があるのか。

A： イギリスとの歴史的な関係は最も堅実だと言われているが、ここフロリダ州に来る観光客は、一番求めてくるのは太陽だと言われており、ここフロリダは「サンシャインステイト」言われるくらい太陽輝く土地と言われているので、ヨーロッパの人は地中海、スペイン、イタリアが多いと思うが、同じような感じでフロリダに来られる方は、太陽を求めて来られる方が多い。

Q： 海外企業の雇用者数で英国が5万人で1番であるが、どういう分野を目的にして来ているか。

A： イギリス関係は金融が多い、ただし、実態は把握していない。

Q： 州のもとに「郡」という単位

があって、その下に「市」があるということだが、連邦制なので国はあまり関係ないかもしれないが、日本だと国から県に補助金が行って市町村に行ったり、国から直接市町村に行ったり、政策誘導もしているが、実際に感じるとそういう行政的な枠組み、ヒエラルキーというか、そういうものがあるか。

A： 公共事業等については、当然、国から補助金もある。州からも当然得ることもある。それは、郡のレベルでも市のレベルでも同様である。

Q： マイアミ市とか、地方分権を進めたいという思いはあるか。

A： アメリカは既に地方分権が進んでいる。

Q： 経済が非常に伸びている。米国全体の好調もあると思うが、それより上



岡庭総領事から説明を受ける調査団

を行っている。先ほどの説明で、サービス業、金融、保険、不動産、貿易など挙げたが、それが元気な理由は何か。

A： 人口が伸びていることが大きい。まだまだ開発する余地がある州であること、航空宇宙産業やハイテク産業の企業を誘致するために、税制面で非常に優遇的な政策をとっている。投資家にとってフロリダは非常にいい投資の魅力的な場所になっている。州のレベルで所得税あるいはキャピタルゲイン、要するに金融取引における収益に対する権限を持っているので、特に所得税がゼロということで、北東部や米国内の他の州のお金持ちが引退した後、そのお金を持ってフロリダに来るということが起こっている。また、企業にとっては、不動産価格が安いということも要因の一つ。さらに、企業は労組を組織しなくてもいい州であることも要因である。

Q： ハリケーンが東部海岸を襲うなど、リスクにはならないか。

A： ハリケーンや、低地による高潮対策は必要。政治家でも気候変動による災害のリスクは党派を超えて認識がある。イベント開催時のリスク管理活動をやっている。その努力を観光産業に結びつけている。

Q： 財産家が移住してきて、不動産が上がっていないのはなぜか。

A： 上がっていないことはない。中心部は上がっており高層化している。北の内陸のほうに行けば安い。ここフロリダは海岸沿いが一番高い地域である。

Q： ヒスパニック系の移民や難民が入る地理的な要素があるが、治安はどうか。

A： 過去は悪かった。今は全米でも良い方だ。経済が伸びており失業率が低いこともあると思われる。ヒスパニック系の人たちは家族のきずなが固く、しつけがしっかりしていて、よく働く人が多いという面もある。

Q： フロリダ州の輸入相手国で、中国やドイツはどんな内容か。

A： 中国だと安い白もの家電製品や機械、ドイツも機械製品だと思う。フロリダは製造業が少なく、生産する拠点というよりも消費する場所。フロリダで輸入しても他地域に鉄道で運んでいる。マイアミ港もマイアミ空港も「ハブ」の役割が大きい。

## 5 所感

フロリダ州は全米を代表する経済発展の州であり、多様な産業の集積地として、また、クルーズ船の世界一の港、マイアミ港があり、また、オーランドのディズニーワールドに世界から人が集い、観光産業の集積地として優位性のある州であると同時に、いわゆる、人・モノ・金・情報が揃い、温暖であり、航空、海運の立地に優れており、自国のみならず南米各国との人・モノの交流が盛んであり、愛知県にとっては非常に学ぶべき点の多い、魅力のある州であると実感した。

特に、税制面で所得税とキャピタルゲイン(金融取引における収益)に対する



税がゼロであり、海外や米国内から投資家が移住すると聞いて、米国は連邦制であり、また、税の制度が違うところがあって、日本にはまねのしようがないところはあるが、人や企業が利益を求めて集まる基盤づくりは重要な視点だと思う。世界は国家間競争、また、都市間競争の時代なのだから、その地域の経済の発展の為の優位性を行政や政治がどう決めて動かしていくかは、米国、フロリダ州の例を忘れてはならないと思う。日本企業も多く進出しており、今後のフロリダ州との経済面での交流は、愛知県の産業に大きく利益をもたらすと考えられる。特に航空機産業、自動車産業の益々の経済面での繋がりをどう進展させていくかは、国と連携しての愛知県政の重要課題であると実感した。

また、ヒスパニック系、キューバ系の移民・難民の問題は長い米国の歴史の中で、フロリダ州の政治や経済にとっても重い問題ではあったかもしれないが、今となっては、多民族、多文化の共生社会の創出は敢えてその課題に取り組むという意識ではなく、政治や雇用、教育や文化面での共生が、もう既に当たり前な社会となっており、愛知県での多文化共生社会の創出への取組みの参考になった。具体的には、マイアミを訪問して、この地域社会にサービス業を中心とする産業が芽吹き、ヒスパニック系の雇用の場があって、完全ではないものの、企業や家庭が豊かに成り立っている環境があることが重要だと感じた。逆に、生活をしていく事が厳しい社会の中には、対立や争いが生まれるような実感を持った。産業を興し雇用を生む政策の大切さが重要であると感じた。



在マイアミ日本国総領事館にて  
岡庭総領事と調査団

## 第2 クルーズ船誘致(施設整備)に関する調査

### 1 調査目的

本県では、観光産業の推進において、近年増加傾向にあるクルーズ船による訪日外国人旅行者を取り込むためのポートセールスを実施している。

そこで、クルーズ船を寄港させる港湾施設について、世界のクルーズの中心であるマイアミ港の、施設整備の状況、周辺施設のインフラの整備状況等の調査を実施し、本県のクルーズ船誘致の施策の参考とする。



### 2 調査先

マイアミ港湾局

#### (1) 調査日

平成 28 年 10 月 31 日(月)

#### (2) 対応者

Mr. Richard R. de Villiers (Office of the Port Director)

Mr. Eric Olafson (Manager Trade Development)

### 3 調査概要

#### <マイアミ港湾等の概要について>

マイアミ港湾局は、フロリダ州のマイアミ・デードカウンティ(デード郡)の組織であり、郡内には 35 の自治体(最大都市マイアミ市)、260 万の居住者がいる地域である。マイアミ港によって年間 270 億円ほどの経済的な影響がこの地域にあると言われ、207,000 人以上の人たちを直接間接的にマイアミ港湾で雇用している。観光の面でマイアミ港は「世界のクルーズキャピタル」と言われ、2015 年は 490 万人のクルーズ乗客者数という記録を作っている。世界中の港でもマイアミほど、クルーズの乗降客がいるところはない。また、貨物の面でも 2015 年はコンテナの伸びは対前年 15%、100 万 T E U<sup>\*</sup>オーバーで、2016 年は 130 万 T E U という新たな記録となる見通しである。

※ 1 TEU = 20 フィートコンテナ 1 個

2015 年の際立った話題としては、世界第 2 位のロイヤルカリビアンというクルーズ会社が、このマイアミ港に 1 億 5,000 万ドル以上をか



マイアミ港(マイアミ港湾局提供資料より)

けてメガターミナルを建設している。また、昨年は水深を更に深くし、パナマ運河を通る一番大きな大型船でも寄港ができるようにしており（バージニアから南側の港では、パナマ運河を通行可能なレベルの大型船が寄港できるのは、マイアミ港だけ）、2016年7月9日に初めて、昔のパナマ運河では通ることができなかった大型サイズの船（日本籍の MOL MAJESTY）をマイアミ港に迎えている。加えて、アメリカ政府予算2億2,700万ドルを使い、2階建ての貨物用の電車を引き入れる「インターモーダル オンダク レール (ON-DUCK INTERMORDAL FREIGHT RAIL)」を建設している。

マイアミ港からアメリカの人口の70%に、1日から4日間で到着することができるようになってきている。1年半前には、クルーズの貨物及び乗客も通ることもできるトンネルをフロリダ州政府の1億ドルの予算で建設している。このトンネルにより、インターステイト95号線を通り、直接、港湾まで来ることができるようになってきている。現在、マイアミ市からニューヨーク市までひとつの信号も通らないで行くことが可能となっている。フロリダ港は、一番新しい「カーニバル・ビスタ」という船のクルーズの年間を通じてのホームポート(母港)になっており、ヴァージン航空のヴァージン・クルーズ・ライン社も最初のポートをマイアミ港湾としてオープンすることを発表している。



マイアミ港(マイアミ港湾局提供資料に加筆)



二階建て貨物



インターステイト95号

### <クルーズターミナルについて>

インフラに関する投資という点では、クルーズターミナルAとAAの新設計画に加えて、ターミナルFも拡張計画を進めている。また、クリーンな燃料ということでLNGもマイアミ港湾に導入することになっている。

“クルーズキャピタル”ということで、19のクルーズブランド、ディズニー・クルーズ、クリスタル・クルーズ、ドイツのアイダ・クルーズ、イタリアのコスタ・クルーズなどが入港している。マイアミを母港としていない42隻の船も入港している。カーニバル・クルーズ・ライン社とロイヤル・カリビアン・クルーズ社が世界のトップであるが、新たにノルウェー・エスケープもマイアミに入港するなど、大変人気がある港だと言える。4月からは50年

間禁止されていたキューバ向けのクルーズも始めている。また、巨大客船を曳くのに適したタグボートも新たに購入しているが、大型クルーズ船を活用し、MSCクルーズ会社はマイアミから上海まで 26 日間の航海のサービスも始めている。

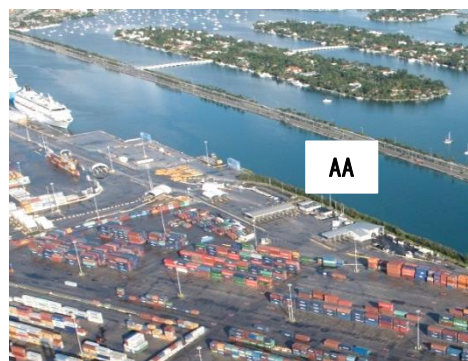
複数あるターミナルは、当然複数のクルーズラインと契約を結んでおり、どこのクルーズラインに優先的に使用を認めるという契約になっているが、1社しか使えないということではない。「ある一定数の乗客数を、ある一定数の船を使って、ある数年の間、マイアミ港を利用する」という内容でクルーズ会社と契約している。即ち、ひとつのターミナルはそのクルーズ会社に優先的利用をさせているわけだが、契約をしているクルーズ会社が予約をしていない場合は、違うクルーズ会社が利用できるという柔軟性を持たせている。

また、港湾局としてはクルーズ会社との契約に応える形で特定の約束をしている。それは基本的にターミナルが優先的に使えるだけでなく、港湾局が行う拡張などといったものも含めている。ただし、約束(事業収益等)の範囲内でしか拡張計画は立てないことにしている。この点が重要であり、マイアミ・デード郡の機関ではあるが、運営は独立採算の形を取っているため(マイアミ・デード政府からは1ドルももらっていない)、ビジネスとして運営している。つまり、何か投資をした場合は必ずこの投資のリターンが得られなければいけないということが事業方針になっている。

1919年に建てられたクルーズターミナルFの拡張についてもそれが関連している。当時は世界で一番大きなクルーズ船向けに作られていたが、現在はその2倍近くの大型のクルーズ船ができています。今回はMSCクルーズ会社と一年中一番大きな船を停泊するという条件で契約を結び、この契約のためにこのターミナルFを拡張することに至っている。

また、ターミナルAでは、今までのプロジェクトと大きく異なる取組方法、公共と民間と完全な融合した形でのプロジェクトをとっている。それは、このターミナルの支払い及び建設については全てロイヤル・カリビアン・クルーズ社が行うことになっている点である。今までの港湾局のプロジェクトの中で、施設という面では一番大きなものとなると思われる。この建設のデザインのために、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社は世界中から招聘したデザインコンペを実施し決定している。2018年に完成した時には、アメリカでは一番大きなクルーズのターミナルになり、建築デザイン的にもたいへん美しく、おそらくマイアミ地域のフラッグシップ的な存在になると思われる。ロイヤル・カリビアン・クルーズ社と港湾局の大変ユニークな取組によって、80万人から100万人くらいの乗客数が増えると予想している。

クルーズターミナルAAは、交渉を始めた



ターミナルAA

ばかりで詳細については明らかにはできないが、世界一のクルーズ会社であるカーニバル・コーポレーションは、2番目に先を越されたくないという思いがあり計画を進めている。このAAについても、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社と同じように、クルーズ会社自体が建設に直接関わり、全ての投資を行うという形で進めていく予定である。港湾局としては、クルーズラインから一定額を負担するという保証もあるので、施設の開発、整備について取組を進めている。

### <貨物について>

マイアミ港湾ではクルーズ側と貨物側と両方から利益を上げているが、貨物側は、より多くのコンテナを、パナマ運河を通過してマイアミ港まで運搬して行くことがポイントとなっている。貨物では日本向けのサービスもあり、南米で一番大きいサントス港などと姉妹港提携も結んでいる。

大型貨物船の入港のために、前述したように50フィートの水深の確保、連絡トンネル、さらに電車の整備もしている。中央アメリカとカリブ諸国にコーン、大豆、穀類を輸出しているが、今後は、アメリカの農産物のアジア方面への輸出を増加したいと考えおり、TPPが締結されれば、鶏肉類、ビーフ類、豚肉類なども日本に輸出したいと考えている。現在、アジアからの輸入品の主なものは、アパレル系、家具、靴、電気製品などである。TPPとパナマ運河の拡張によって新たな可能性が広がっている。今のところ、マイアミ港と日本との貿易額は32番目、中国が一番大きい。今後、アメリカの農産物のマーケットとして日本が中心となり、ソニーの製品などがアメリカに免税で輸入することができるようになればと思っている。

トランシップ(仕向地へ貨物を輸送する途中で、中継地となる港で他の船に貨物を積み替えること)ということでは、日本の物産・製品などをマイアミに荷下ろしして、マイアミを拠点に展開していくことができる。マイアミは、2つのマーケット、一つは全世界で一番大きな市場である北米のマーケット、そしてメキシコ、パナマ、南アメリカについても貨物輸送の拠点として開けている。貨物側としては、日本、中国、シンガポールからマイアミに向けて、ハブとなっていると言える。日本の船会社も大型船をすでに購入しており、それでパナマ運河を通過して直接マイアミ港に来ることができる。ダラス、アトランタ、メンフィス、シャーロットといったマーケットにすぐ届けることができるようになっている。

パナマ運河の拡張前は、西海岸のロサンゼルスに行っていたが、



担当者から説明を受ける調査団

そこから陸上輸送して米国の南東部の市場に持ってくるまで、かなりのコストを必要としていた。米国南東部は、今アメリカで一番成長している地域であり、パナマ運河の拡張によって、大型船がマイアミに来ることができるようになり、前述のように 2,000 万近くの人口がいるフロリダに加え、米国南東部全域の約 6,300 万人への市場にも物資を効率的に届けることが可能となった。

#### 4 質疑応答

Q： マイアミは世界一のクルーズ港ということでその大きさに圧倒されるが、名古屋港では、大型クルーズ船が入れない部分があるので、コンテナヤードや自動車ヤードとの共同利用の課題がある。マイアミ港湾局の場合、クルーズ船のバースとコンテナのバースは完全にセパレートされているのか。

A： マイアミ港も一度にこれほどの規模になったわけではなく、幾つもの小さなステップを経てここまできた。現在は北側がクルーズ側、深く掘られている南側が一つだけクルーズが入っているが、ほとんど全て貨物用で分離されている。しかし 2007 年までは、こういった完全な分離はされていなかったが、物理的に場所が違うというだけでなく、交通、車の流れという意味でも分けることができるようになった。愛知と同様なことは他の港でもあることなので大きな支障にはならないと思う。結局、寄港地であるか、マイアミのように母港、船が常にいる場合とは投資の額、即ちインフラ整備は違ってくると考える。

Q： 寄港地の場合、C I Q の場所とか、例えばどれくらいの乗客数があって、イミグレーションなどの C I Q を受ける方がどれ位の割合がいるのか。

A： おそらく、かなり国によって違うと思うが、考えなければならないのは、母港の場合、アメリカに来て、その国に初めて来るということになるので、チェックが非常に厳しい。それが理由でここでは施設を整備する際の、かなり重要なキーになってくるところがある。見返りも大きいけど、だから関連設備も多い。パスポート用のネットワークだとか、そのプロセス用の関連設備が必要となってくる。寄港地だと、そういった投資をする必要がない場合も多い。

Q： 日本では C I Q に時間が長くかかると言われているが、短くする工夫はあるか。

A： マイアミが恵まれている第一は、アメリカの多くの港では、空港と港と同じ税関の人たちに来てもらうことが多いが、ここでは港専用の税関と農産物の両方の政府のオフィスがあることである。そして、その連携も重要で、税関のディレクターがクルーズと貨物の両方についても運営に深く関わっている方が担当しており、良好な関係を築いている。

第二は、通常アメリカに入国した際は最初に出入国審査を通り、その後税関を通るという 2 段階あるが、ここでは両方を一回でできるようにしてもらっている。それは良好な関係と、政府側も人員削減ができるという

メリットもあるためである。国によっても違い、文化によっても違うと思うが、ターミナルの何か仕事をする時は、必ず、担当者と密接に仕事をするようにしている。彼らは何が必要なのかを聞き、それを基に拡張や開発していく時にも意見を聞くようにしている。

Q： 民間の資本を使って整備するという話だったが、愛知では官民一体で寄港時に歓迎式典などを実施しているが、そのような取組はしているのか。

A： 港湾局が行うイベントはほとんどない。寄港でマイアミに来ることはすごく少ないというのが理由の一つ。もう一つは、クルーズ会社が行う場合もあるが、ここマイアミではビーチに行きたいとかマイアミの有名な何かを見たいということで来るため、特に港に歓迎イベントを求めている。

Q： 日本のテレビ番組ではクルーズの乗客は高齢者が多いが、日本がもっとクルーズ船を誘致するために必要なこと、日本に何を求めるのか考えを聞きたい。

A： 難しい質問だが、何点かある。米国のクルーズ会社の重役は、日本の市場に入れたいこと、お金も時間もある日本人はもっとクルーズに来てほしいと言っている。「アメリカから国外に行くクルーズ客は、新婚か、もうすぐ死ぬ方」というジョークがあるが、クルーズ業が最初始まった頃というのは、この2つが主なマーケットだった。その後、いろいろなクルーズが開発され、クルーズ会社ごとに違うニッチマーケットを見つけて進んできた。私見だが、最終的に大きな成功をするためには、国内需要がないと成長し続けることができないと思う。一般的な考えでいうと、「クルーズ」というと一週間以上のラグジュアリーなバケーションと思いがちだが、もっと小さい船で短い期間で行くクルーズが大多数を占めている。セクシーな大きな船である必要は全くなく、将来的な発展は地元や国内の人たちの需要を開発していくことだと思う。

Q： 大型船に合わせてバースも拡張しているということだが、実際にはもっと小さい6～7万トンの船が主流なのかと思うが、船の割合はどうか。

A： 手元に資料はないが、1週間くらいのクルーズには大型船が多く、1週間以上又はそれより短い場合は小さい船が多い。大型船は確かにたくさん乗降客を連れてくるが、ビジネスの主な部分は小さい船となってきていると思う。また、大型船のほうが注目をあびがちなので、小さい船の人たちのほうが、一緒に仕事をしていこうとする協力体制があり仕事がしやすい。大きなクルーズ船を持っている会社は、小さい船も持っているので、小さい船との関係からさらに、大型船へのビジネスにつなげていくことができるという形で関係を進めることができる。

Q： 毎年春に行われる「シートレードクルーズグローバル 2017」と港湾局とはどんな関係があるのか。

A： このイベントにはクルーズ業界に関わっている企業が全て参加しており、また他の港湾局のことを学ぶのにも非常にいい機会である。ビジネスヒン

トや出会いもあり、長いミーティングはできないが、きっかけづくりには大変有効である。また、シートレードアジアなど地域で行われているシートレードもあるので積極的に参加するとよいと思う。行政として、一緒に仕事をしている複数の組織としては、「F C C A (フロリダ・カリビアン・クルーズ・アソシエーション)」は、フロリダの港だけではなくカリブの港も加盟している。「C L I A (クルーズ・ライン・インダストリー・アソシエーション)」は、関係が深く重要な協会であるが、クルーズサイト側の組織である。その他には、港湾局として、フロリダ州のほかの港湾局と共通なテーマに対応するフロリダポートカウンスル(フロリダ港湾協会)などがある。

## 5 現地視察

概要説明・質疑応答の後、拡張計画を進めるFターミナルを現地調査する。

ここは1970年代に作られたもので、当時、エアコンはなかった。最初からすばらしいターミナルではなかったという通り、1999年に帆船の形のような上屋を建設するなど整備してきたが、投資に見合う必要最小限のものを積み上げて作ってきている。また、コストの中から公共スペースのアートに使うことが義務付けられているため、

ターミナルに固有のアートが置かれている。荷物が入る部分もオープンエリアだったが、建物として整備してきている。チェックインエリアは、事前にオンラインで



公共空間のアート

チェックする乗船客が多いため、たくさんのチェックインステーションが必要になることはほとんどない。乗降客は別々にして、2つのグループは絶対に交差しないようにしている。先ほどの説明の通り、このターミナルはリモデルをすることになっているので、現状からかなり変わることになる。税関の要望で部屋が分かれているが、現在は逆にサイン(表示)も少なくて済みオープンが望まれるため、壁を撤去している。乗船客は飛行機には乗ったことがあるので、新しいものは空港のような作りとなっている。また、税関からの要望で物などを隠されないように天井を張っていないが、このような対応で連携を図っている。工事が始まっているので、見えないが、この中で空港と同じようなブースで手続きをしている。当然館内をはじめ監視用カメラは死角なく設置している。



チェックインステーションにて



## 6 所感

渡航前から“世界のクルーズ首都”と言われ、マイアミビーチに代表される観光地、保養地(避寒地)である“マイアミ”というブランドがどのようなものかと思っていたが、実際に大型クルーズ船がバースに並びクリスティアーノ・ロナウドなどの著名人の豪邸がビスケーン湾の島に点在するなど、その規模と美しさに驚かされる。また、大規模なダウンタウンが展開する商工業都市としての面もある。港湾都市としても同様に、調査先のダッジ島のクルーズ用バースと貨物用バースが区域を分けて共存している。



担当者から説明を受ける調査団  
(空港と同じバゲージクレーム)

質疑応答の中で、名古屋港でも名港トリトンの関係(橋下 51m)で、大型クルーズ船が着岸できる金城ふ頭は自動車の輸出とクルーズ船の着岸の調整が必要となっている点を伺ったが、寄港地の場合には大きな問題にはならないとアドバイスを得た。9月に行った事前調査先の博多港では、アジアクルーズ市場の伸びが著しく、日本において2020年には380万人に激増との予測もあった。2015年の港別の寄港回数では、博多港 259回、長崎港 131回と上位2港が九州圏、名古屋港は34回で9位となっている。国では、「明日の日本を支える観光ビジョン」において訪日クルーズ旅客を2020年には500万人とする目標を掲げている。また、閣議決定された、「未来への投資を実現する経済対策」において、大型クルーズ船受け入れのための港湾施設整備が21世紀型のインフラ整備に盛り込まれているが、博多港はすでに22万トン級のクルーズ船が入港可能なように国による整備を推進している。金城ふ頭では、来春日本で初めてレゴランドがオープンするほか、複合商業施設メーカーズピアが開業し、近隣のリニア鉄道館も含め一大観光拠点となるので、限られた寄港時間(6~8時間)を有効に過ごしていただくには魅力的なエリアになると思われる。いずれにしても、インフラ整備に係る部分は母港ではない名古屋港としては博多港等と同様に、国の予算を確保することが最重要となる。

ただし、大型クルーズ船の誘致がもたらす効果は検証する必要がある。中国・韓国などからの所謂アジアクルーズでは、寄港地域への経済の波及効果がそれほど見られず、2,000~3,000人など大規模な乗船客が一度に目的地に赴くために起こる交通渋滞など負の部分も指摘されており、費用対効果を含めた検討及び対策が必要である。

また、2015年は日本へのクルーズ船の寄港回数が1,454回(外国船社運行965回、日本船社運行489回)と過去最多、訪日クルーズ旅客数は70万人の増加で111.6万人と同じく過去最多を記録しているが、日本のクルーズ人口は2年連続減少で22.1万人(外航クルーズ13.4万人、国内クルーズ8.7万人ともに前年より減少)にとどまっている。日本のクルーズ人口については国内からの需要が

ないと成長し続けることができないと指摘されたように、国内需要の喚起は大きな課題と感じる。話題になる(超)大型クルーズよりも小型のクルーズ船が主流という指摘を考えれば、名古屋港を母港として陸の昇竜道との組合せ(カボタージュの問題はあるが)など新たな魅力を創出しなければならない。テキサスの観光担当者からは、ヒューストンへの飛行機の到着時間が午前になり、クルーズの出港に間に合うようになって需要が増えたとの話もあった。交通機関を含めた様々な団体・企業・シンクタンク等と連携して開拓していくことが重要と思われる。

現在政府では、日本の港にクルーズ船専用港を官民連携で整備するため、国土交通省にて「官民連携によるクルーズ拠点形成検討委員会」を設置し、国際クルーズ拠点の形成に向けた検討が進められている。今回調査を行ったマイアミ港では、民間資本によるメガターミナルの建設、港湾の優先利用という、我が国がまさに行おうとしているスキームが既に確立しており、この点についても話を聞いたことは、非常にタイムリーであった。

海外調査に先立ち、事前調査に赴いた神戸港を始め、日本の港ではクルーズ船の寄港に対して歓迎行事やコンシェルジュなど、クルーズ船誘致に向けた様々な取組をしているが、今回の調査において、クルーズ船の運航会社からは“ビジネスになるか否かで判断する”との厳しいクルーズ界の現状も伺った。本場のマイアミで日本の“おもてなし”の心があまり評価されないことは残念であったが、愛知に好印象を持ってもらうことは大切なことなので、日本らしい官民・地域一体となった取組を今後も続けて頂くようお願いしている。



マイアミ港にて  
担当者と調査団

### 第3 クルーズ船誘致(運航企業)に関する調査

#### 1 調査目的

本県では、観光産業の推進において、近年増加傾向にあるクルーズ船による訪日外国人旅行者を取り込むためのポートセールスを実施している。

そこで、クルーズ船を運航する企業に寄港先の選定ポイントについて等の調査を実施することで、本県のクルーズ船誘致の施策の参考とする。



#### 2 調査先

ロイヤル・カリビアン・クルーズ社

##### (1) 調査日

平成 28 年 10 月 31 日(月)

##### (2) 対応者

Mr. Christopher S. Allen (Vice President Deployment & Itinerary Planning)

Mr. John F. Tercek (Vice President Commercial Development)

Mr. Marc Miller (Director Deployment & Itinerary Planning)

#### 3 調査概要

ロイヤル・カリビアン・クルーズ社は、1997年に設立されたマイアミに本社を置く世界第2位のクルーズ船の運航会社である。配下に、ロイヤル・カリビアン・インターナショナル社、セレブリティ・クルーズ社、アザマラ・クラブ・クルーズ社の3社を所有している。

はじめに、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社のジョン副部長より現在のクルーズ船を取り巻くマーケットについて説明を受けた。

ジョン氏によると、名古屋港にはロイヤル・カリビアン・インターナショナル社が保有している一番大きな船である、「クァンタム・オブ・ザシーズ」が寄港したことがあり、技術的(名古屋港の施設の機能として)には全く問題がないとのこと。

しかし、ロイヤル・カリビアンとしては、日本の港をいくつか回る日本のお客様を乗せるタイプのクルーズは考えておらず、アラスカからオーストラリアに船を動かす時期(10月と4月)に日本のどこかの港に寄港するくらいなら、可能性があるのではないかと考えている。

つまり、アラスカからオーストラリアに行く途中に”日本に寄る”という感じであり、お客様はアメリカやヨーロッパなど世界中の方々でもあるため、そ

の方々が知っているところに行くことになる。

そのため、日本では、東京や大阪、神戸、横浜、長崎、沖縄などになる。「世界中を観光されるお客様は、名古屋に行きたいために船に乗ることはないため、名古屋、愛知をもっと知ってもらい、そこに行きたいと思わせる必要がある」と、大変厳しい言葉を頂いた。



担当者からの説明を聞く調査団

また、朝に船が着いて、夜に出てしまうので、6時間でできることは何か、それがクルーズのカギとなる。

“6時間以内に名古屋でできることは何か”、こういった形でパッケージができるかが大事であるとのこと。

もう一つは、中国の人たちがクルーズ船で日本や韓国に向かっている。これは、大きな可能性を持ったビジネスだと思うので、こちらに名古屋、愛知は努力を集中した方が良いのではないか、という意見も頂いた。

さらに、中国のお客様は5日間のクルーズしか購入してもらえない(7日間、9日間のクルーズも提供しているが購入されない)。6年間やっているが、運航している5客船はすべて5日間のクルーズであり、日本に向けて運航している。他の国だと7日間、9日間のクルーズも需要があるが、それが全くないとのこと。問題は、5日間だと九州までしか行くことができない。しかし、これが現在の中国のマーケットの現状である。

続いて、クリス副部長より今後のマーケットに係る状況について説明を受けた。

中国のマーケットについて、長い予定のクルーズ(名古屋港の寄港も含めて)も検討したが、うまくいかなかった。時間はかかると思うが、市場がもう少し成熟してくると変わってくると思う。

中国のこの業界は大変伸びが早いので、他のクルーズ会社も含めて多くの船を増やしており、競争が激化する中で様々な選択肢を増やしていかなくてはならないと考えている。

また、中国のクルーズの予定は、中国のトラベルエージェント(旅行会社)が作っており、そこから我々に行きたい場所を指定してくるが、名古屋へ行きたいというリクエストはほとんど受けたことがない。中国のクルーズビジネスに愛知県として関わるのであれば、愛知県として中国向けのマーケティングチームを組んで、中国の旅行会社を訪問し、名古屋に来てほしいということを宣伝する必要がある。例えば、中国の旅行会社の人を(名古屋に)招くとかすること

で、愛知名古屋のことを知ってもらうことが必要である。中国の観光客がどういったことを求めているかということ調査し(話を)聞くことが必要だと、逆に提案を頂いた。

#### 4 質疑応答

Q： リニア新幹線が10年後に開通すると、名古屋東京が40分で結ばれる。日本の中央にある名古屋、愛知の地の利を活かしていきたい。

A： お客様は、1時間はどこかに行くのに費やすので、とても良いことだと思う。

Q： 大変厳しいお話を頂いた。一生懸命勉強していきたい。

A： 厳しいというよりも、悲観的な話をしていっているのではなく、現実的な話をしている。港があるだけでは十分ではない。そのエリアに行きたいと思ってもらわないといけない。どうしたら、名古屋、愛知が日本の他に比べてスペシャルになれるのかということを考えないといけない。中国のクルーズビジネスは、現在のところ北京と上海からの観光客だけである。さらに旅行会社も20社ほどのため、お客様を見つけることはそれほど大変なことではないと考える。

Q： 2010年に名古屋商工会議所が御社を伺って、その後報告書を書いている。その中に、日にちが限られていることは分かるが、朝来て夜帰るのではなく、1泊や2日にしてくれないかという希望が書いてある。多様性を持った取り組みは難しいか。

A： 世界的な観光客の方に向けるのであれば、少しは可能性があるかもしれない。しかし、どこかの寄港地で1泊すると、寄港地の数を一つ減らさないといけなくなるので、バランスが難しい。

Q： クルーズビジネスにおいて、チケット以外の収益についてはどうか。

A： 旅の長さ、客層、寄港地、船にもよっても違う。カジノやバー、スパ、寄港地でのツアーなどがある。中国のお客様はカジノにお金を使い、アメリカのお客様はスパにお金を使う傾向がある。

Q： クルーズ船の今後について伺う。

A： どのビジネスでも競争は激しいと思う。しかし、今でも成長を続けている分野である。今のところ、中国は大変利益率が高いマーケットとなっているが、今後は競争が激化すると思うので、クルーズのメニューも多様化させていかなければならないと思う。その意味において、名古屋、愛知にはチャンスがあると思う。しかし、「トヨタ」は知っていても「名古屋」は知らない。名古屋港には既に大型船が入港できることは分かっているが、名古屋という自体が知られていないため、観光の対象となるためには有名にならなければいけない。中国のビジネス(日本に関する決定も含めて)は、上海をベースにしているので、上海のセールスオフィスに行かれるといいと思う。

## 5 所感

想像していた以上に、クルーズ船の誘致の難しさ、厳しさを肌で感じた調査であった。また、母港と寄港地の違いも大きいと感じた。

世界第2位のクルーズ会社の見解は、どれも納得のいくものばかりであり、世界中をまわるクルーズ、中国を中心としたクルーズ、日本国内でのクルーズなど、マーケティングとターゲットをしっかりと絞った活動が必要だと感じた。

特に、なぜ名古屋、愛知なのか、他の寄港地との差別化や、観光される皆様に名古屋、愛知に行きたいと少しでも思ってもらうための活動や施策が今後の課題だと感じた。「名古屋、愛知に連れて行ってくれ」と中国のトラベルエージェントが言えば、クルーズ会社は当然それに従うとのことで、今後は、「名古屋、愛知に行きたい」と一人でも多くの観光する方(観光に関係する方)に思わせる活動が大切だと痛感した。

当面は、中国を中心としたクルーズ需要の動向を注視しつつ、日本の中央に位置する名古屋、愛知の地の利を活かした活動を官民一体となって進めていくことが重要だと感じた。



ロイヤル・カリビアン・クルーズ社にて  
説明者と調査団

## 第4 多文化共生(企業関係・文化団体関係)に関する調査

### 1 調査目的

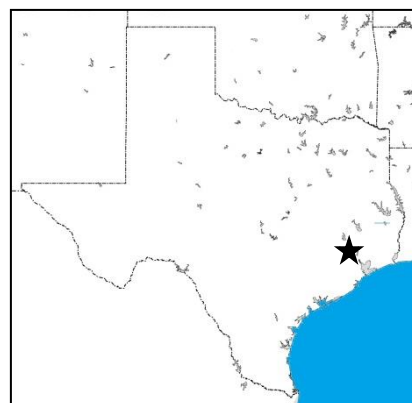
政府の外国人材・労働力の確保の動きによる2000年の入管法改正以降、日本に在留する外国人は増え、2015年6月現在で、約217万人に上っている。特にモノづくり県である本県は、生産現場で働く外国人やその家族が他県より突出して多い。

さらに、少子高齢化による生産労働人口の減少や、海外関連事業の推進などにより、今後も在留期間の延長や職種の拡大による外国人の在留の増加が見込まれている。

そうした中、日本で暮らす外国人は、日本語の難しさや、文化の違い、受入れ体制の不十分さにより、地域社会との軋轢や、将来展望がもてない状況に陥っている場合も多く、多文化共生が大きな課題となっている。

本県では、こうした課題に対し、平成20年1月に東海三県一市および地元経済団体で、「外国人労働者の適正雇用と日本社会への適応を促進するための憲章」をとりまとめ、経済団体、企業、行政の連携、協力を進めている。また、外国人児童生徒の「日本語教室」の設置のため、企業等からの寄附を募って、基金を設定しているが、今後、さらに外国人技能実習制度の仕組の問題、移民についての考え方の議論が重要になってくる。また、海外に進出する企業にとっても、多人種・多文化共生の観点は重要である。

今回訪問したテキサス州は、メキシコと隣接していることから、ヒスパニック系の人種構成が高く、白人、黒人、アジア系住民など、多人種の構成となっている。特にヒューストンは非白人系の住民が多く、今後の本県の多文化共生の取り組みの参考にするとともに、覚書を締結したテキサス州等に進出する愛知の企業をサポートする方策についても学ぶことを目的とし、外国人雇用、労働環境、文化・芸術の観点から調査を行った。



### 2 調査先

Greater Houston Partnership

Texas Commission on the Arts (テキサス芸術協会)

#### (1) 調査日

- ① Greater Houston Partnership  
平成28年11月2日(水)
- ② Texas Commission on the Arts  
平成28年11月4日(金)

#### (2) 対応者

- ① Greater Houston Partnership  
Mr. Horacio Licon (Greater Houston Partnership, Vice

President, International Investment & Trade)

Mr. Jensen Shen (Greater Houston Partnership

Director, Asia, Australia and Oceania)

Mr. William H. Weiland (Japan America Society of Houston

President)

② Texas Commission on the Arts

Mr. Jim Bob McMillan (Deputy Director(副館長))

### 3 調査先 1 Greater Houston Partnership

#### (1) 概要

Greater Houston Partnership はヒューストンで一番古い組織で、1840 年に設立(ヒューストンの創設が 1836 年)、全部で 11 の郡を担当している。

業務の一つは経済開発であり、この地域の世界貿易機関である。全体の経済を促進するための政策立案の機関、組織でもある。州政府、各都市と緊密に連絡を取り、世界各国あるいは全米からヒューストンに投資をしてもらうための取り組みをしている。



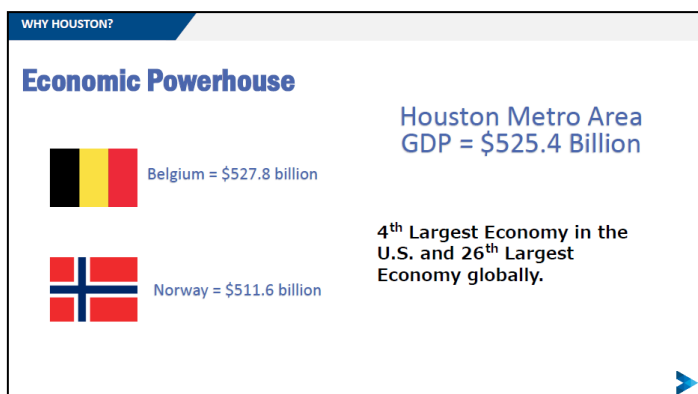
Greater Houston Partnership 説明資料より  
(Houston 市を含めた 11 の郡を担当)

#### <ヒューストンの概要>

ヒューストンの都市圏の人口は 630 万人。ヒューストンは機会にとんだ街と言われている。ヒューストンは、エネルギーの街、そして宇宙産業の街でもあり、医療研究、医療の街でもある。

全米最大の製造業の街でもあり、ヒューストンを一つの国と考えた場合には、

経済規模の大きさ(GDP)では、世界で 26 番目の国になり、全米で 4 番目の都市である。また、南米と距離的に近いという地理的有利性があるとともに国際空港もあることから、世界各都市に交通網が開けている。たくさんの外国の公館もあり、非常に国際的な都市であり、非常に多様性のある街でもある。



Greater Houston Partnership 説明資料より  
(GDP の規模は、世界ではベルギーとノルウェーの間)

に関して、総トン数で全米最大の港であり、ヒューストンの都市圏からの輸出は

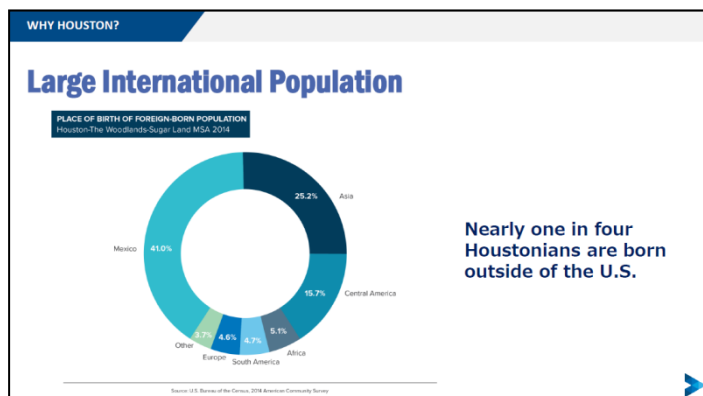


量的に全米最大である。輸出第1位のヒューストン地区からの輸出は2位のニューヨークと15億ドルの差があり、240億ドルの輸出超過になっている。国際貿易で非常にうるおっている。

### <ヒューストンの「多様性」>

ヒューストンは非常に多様性のある街である。いわゆる大多数派という、ヒスパニックが39%、アングロが同じく39%とバランスがとれており、アジア系は、州全体で9%である。ヒューストンの人口の約4人に1人がアメリカ国外で出生している。

ヒューストンは外国からの人を歓迎する風土があり、多くの人々が外国から機会を求めてヒューストンに来ている。ヒューストンは商取引に関して非常にオープンな街であり、何かいい物を持ってきて、それがいいと分かったら、喜んで買うという風土がある。



Greater Houston Partnership 説明資料より  
(アメリカ国外の出身者の構成は、メキシコ41%、アジア25.2%、中米15.7%、アフリカ5.1%、南米4.7%、ヨーロッパ4.6%、その他3.7%)



ヒューストンに住む22%がアメリカ国外で出生(全米全体では13%)。

### <アジアパシフィックとヒューストンとの貿易関係について>

アジアとの関係としては、最近、全日空がヒューストンから成田に直行便を就航させた。三菱重工のアメリカ本社がニューヨークからヒューストンに移転。日本のダイキン工業は、ヒューストンに本社のある Goodman 社(グットマンマニュファクチュアリング)という会社を買収し、製造業ではヒューストンで一番大きい日本の会社となった。さらにトヨタ自動車が、アメリカの本社をテキサス州のダラスに移した。このように、日本の企業は、テキサス州はもちろんのこと、ヒューストンにも非常に経済的な影響を与えている。

石油の価格は非常に安くなり、依然としてヒューストンには、いわゆる技能のある方が移ってきている。生活費を全米と比較するとマイナス2.0%となっており、非常に住みやすい都市である。

### <ヒューストンの主な産業>

全米最大の製造業の都市で、フォーチュン雑誌のトップ500社の中にヒューストンに本社がある24社が入っている。ヒューストンは、”世界のエネルギー

都市”の別名を持っており、世界最大の医療センター「テキサスメディカルセンター」や、運輸とロジスティクス(輸送)のセンターもある。日本の新幹線をヒューストンとダラス間に開通させる計画がある。現在、ヒューストンには企業が進出し、また有能な方がヒューストンに移ってきている。

### <日米協会の活動について>

ヒューストン唯一の組織として、個人、ビジネス、文化を通じ日本とアメリカを交流させる、あるいは日本との関係を促進させている。例えば、日米協会の中に日本語教室があり、日本語スピーチコンクールを地域レベル、州レベル、全国レベルで行っている。

日本とヒューストン間のいろいろな会議を行っており、1週間後に行われる大統領選挙が終わった2月17日、Greater Houston Partnershipから非常に大きな支援を受け、会議を開催する予定となっている。

また「ジャパンフェスティバル」を毎年開催し、訪問者は約3万人。ヒューストン在住の日本人にとって、日本の文化を紹介する最大のチャンスとなっている。

今、大統領に立候補している両候補は、TPPを支援しないと述べているが、もしTPPが締結されなかった場合、アメリカと日本の貿易関係がどのような方向に進むのか専門家の方たちは懸念している。

## (2) 質疑応答

Q：示された資料によると、以前は輸入の割合が多く、最近では輸出の割合が多くなっているが、それはなぜか。

A：石油の価格の関係だと思う。NAFTA(北米自由貿易協定)を境にして、輸出超過になった。NAFTAが貢献している。また、統計上の問題として、いわゆる社内販、いわゆる取引があり、その関係で輸入超過になったケースもある。

Q：貴団体名には、「Partnership」とあるが、これは州政府とどのような関係にあり、どういう役割をしているのか。



担当者から説明を受ける調査団

A：「Partnership」

と示しているのは、3つの組織の融合による。一つは、日本で言う「商工会議所」に相当する。もう一つは、日本語に訳すと「経済開発委員会」というもの。三つ目は「WTC」、「世界貿易センター」である。この3つの機関が一緒になり、「Partner」という言葉を使っている。以前は、3つの

組織が重複した業務を行っていたため、3つを1つに統一した。

Q： 4月22日にテキサス州と愛知県が友好交流と相互協力に関する覚書を締結したが、その時には、この3団体で日本とテキサスに関係する経済的な媒介の役割を果たしているのか。

A： Greater Houston Partnership は、商業、経済のプロモーションをしている。

Q： 多文化共生の関係について、日米協会は、スピーチコンテストをやっていたということだが、アメリカ人のスピーチコンテストなのか、日本へのサポートなのか。

A： 日本人ではなくて、参加者はアメリカ人限定である。

Q： 日本から来て働いている方へのサポートは、どんなことをしていただいているのか。

A： 例えば日本の女性の方で、日本のビジネスマンと結婚された方たちのために、年間10回イベントを開催している。目的は、日本の女性またはその家族の方たちがヒューストンあるいはテキサスについての知識を得てもらうということ。もう一つは、現地のアメリカ人と会って交流をできるようにする。(回答者も)3回ほど海外に住んだ経験から、こうしたイベントがヒューストンの文化を知る上には最適だと思っている。

Q： 次期大統領候補(クリントン氏およびトランプ氏)は、TPPに対して積極的ではなく逆に否定的で、TPPにかなり大きな影響が出てくるだろうとの話があった。TPPの締結に向けて、大統領選挙の結果でどのようになっていると想定しているのか。

A： 政治家というのは、選出されるためにいろいろなことを言うと考えている。クリントン氏は以前TPPに賛成だったが、今になって今度は反対だと言っている。政治家に典型的なこととして、非常に予知がしにくいということがある。結果を見るしかない。



Greater Houston Partnershipにて  
説明者と調査団

## 4 調査先 2 Texas Commission on the Arts(テキサス芸術協会)

### (1)概要

テキサスは人口 2,800 万人の大きな州で、多様な文化、多様な民族が存在し、さまざまな多様性の中で、課題に取り組んでいる。

芸術協会は州知事の下部機関であり、テキサス州と綿密に連携をとって活動している。

芸術協会は、芸術分野をビジネスとしていく活動と、投資・支援を分野とした活動を行なっている。



### <組織>

理事 9 人および理事長は州知事から任命され、任期は 6 年。3 年ごとに何人かが入れ替わる。9 人のうち 2 人は、人口が 5 万人以下の小さな郡から選出される(テキサス州には、254 の郡があり、5 万人以下の小さな郡は 177)。

理事会は、年 4 回開催され、「テキサス州公開ミーティング条例」という法律に基づき、政策決定、予算の承認、芸術家のパネリストの任命を行っている。スタッフはエクゼクティブディレクターを含め 14 人。



担当者から概要説明を受ける調査団

### <関連団体>

関連団体には、芸術協会の中央団体 National Assembly of State Arts Agencies(N A S A A)、国際交換留学などを行っている Mid-America Arts Alliance(M A A A)、民間のファンドを扱う Texas Cultural Trust(T C T) 芸術協会を代表して議会に要望事項を提出している Texans for the Arts(T F A) などがある。

### <予算>

芸術協会の予算の獲得の仕組みは右の通り。

2016 年の予算 11 億のうち、約 5 億円を来年の 2017 年に繰り越す予定で

#### 【協会】5 年間の長期戦略プラン策定

- 【テキサス州政府】5 年間の優先順位を決める
- 【議会】上院下院で予算の審議・可決
- 【州知事】承認もしくは拒否権発動。

州知事が承認したら 2 年間の予算が決まる。

ある。

連邦政府から予算も獲得しており、連邦政府や下院議会等に報告書を提出する義務がある。

### <活動目標>

1. 芸術を通じて経済を創出して創造的な産業にしていくということ。
2. 文化芸術を通じて、教育活動をしていくということ。
3. 海外、州内、国内から観光客を呼び込むこと。
4. 芸術の分野のリーダーの育成。リーダーを州内、国内で発掘、あるいは育成すること。

### <奨学金>

奨学金「grant」は芸術協会の大きな活動の一つで、毎年約 1,500 から 1,700 件の奨学金を付与。多文化共生の観点から、奨学金を付与するための評価を、人種構成や出身地の地理的なバランスなど、様々な角度から行っている。

奨学金の付与対象としては、例えば団体の場合、施設の維持管理にかかる経費と芸術活動にかかる経費の2つがある。

まず、施設の維持管理にかかる経費として、ビルの家賃や光熱費に関する奨学金(金額は 75 ドルから 2,500 万ドル)は、全体費用のうち団体が 50%、協会が 50%費用負担する。奨学金貸与している 3,500 の団体又は人からは、活動の報告書の提出を受けるとともに、訪問検査を行っている。

2つ目のアートプロジェクトに対する奨学金は、経済発展に貢献するもの、教育分野に関連したもの、健康、人的サービス、自然資源それから農業関連のもの、公共の安全、治安の5つの分野がある。

他には、全米ツアーをするバレエ団体やダンス協会への「Arta Respond Performance Support」。才能のある若者に奨学金を与える「Commission Initiatives」もおこなっている。

### <その他の活動>



担当者から説明を受ける調査団

文化特定地域を特定して支援する「Arts Respond Culture District Project」を州内に 35 地域指定している。ほかには車のナンバープレートの登録料 30 ドル中、22 ドルが芸術協会に入るような仕組みを作った。

観光客を呼び込むための支援をする「Cultural tourism」、いろんな芸術団体に対して観光促進、契約のまとめ方、予算の獲得方法、ファンドの集め方をア

ドバイスする「プロフェッショナル開発ウェビナー (Professional development webinars)」をオンラインで行っている。また、州議会で毎年、州を代表する優秀な芸術家を選定する「State Artist」への選考プロセスへのサポート、大学のファンドの使い方への提言なども行っている。

### <芸術協会への評価>

芸術協会への評価基準の一つは「minority organization」、つまりマイノリティーの団体に対してのファンドで、行き届いた奨学金の供与ができていかどうか。また「rural counties」、遠隔地の小さな市の団体に対してのファンドの状況も評価される。芸術教育関係の申し込み、公演数、プロジェクトへの参加数などである。

### (2) 質疑応答

Q： マイノリティーを支援しているかどうかが一つの評価になってくるということだが、具体的にマイノリティーというのはどういった方々か。

A： 「マイノリティー」という定義というのは、どんどん変わってきている。従来の定義はヒスパニック系、アジア系、黒人系が従来の定義だった。さらに追加として、ネイティブアメリカンや、太平洋の南洋諸島の人たちというのを従来のマイノリティーと呼んでいた。ところが、これからの10年から20年を見ると、ヒスパニックはマイノリティーじゃなく、マジョリティーになる予測がある。

しかし、これらの従来のヒスパニック系、アジア系、アフリカ、アメリカン系、ネイティブアメリカン、そして南洋諸島系、これらの人々は、芸術を行うためのその仕組みや団体を持っていない。だから、こうした人たちにファンドをする。

これらのマイノリティーは、例えば博物館、美術館などの施設を仕組みとして持っていないため、マイノリティーがいるエリアに行って、素晴らしい芸術活動をしているということがあれば資金を提供する。

マイノリティーの人が、他のマジョリティーと優劣なく競争できるように、芸術のレベルを引き上げるのが目的である。

Q： いろんな人種の方がお互いに理解し合うことに、芸術が貢献している部分があるのか。

A： 例えば、ネイティブアメリカンというのは、「パウワウ (powwow)」という、特別な踊りの儀式があるが、それをオースティンで開催することによって、従来は100人とかの数百人の参加者だったものが、1,000人以上規模になって、いろんなマイノリティーとマジョリティーの交流がはかれている。またボランティアのスタッフは、いろんな知識があり、支援や提言、アドバイスができています。

特に、リーマンショックだとか経済的な不況とかが起こった時に一番影

響が受けやすいのは、マイノリティーなので、その人たちが影響を受けないように、この芸術協会で支援するというのも目的の一つである。

Q： MAAAの交換留学は、日本と行っていないのか。

A： ダラスとかサンアントニオにある団体が独自に日本と交換留学をおこなっている。

Q： 文化特定地域になるメリットとはどんなものがあるのか。

A： 指定地区になると、新聞記事になるなどして知名度があがる。また指定地区に指定されたことを利用して、より自己宣伝、宣伝効果、宣伝する機会が与えられることになる。さらに指定地区になることによって、芸術協会から奨学金、ファンドが獲得できるメリットがある。

Q： 指定を希望する地域が増えてくると思うが、実際はどうか。

A： 今は35だが、どんどん増えている。去年は12の市が応募して7つが認可された。今年も10以上の申し込みがある予定である。

Q： 非常に幅の広い芸術活動、団体にファンドしているが、この活動に参加しているみなさんは、芸術活動にプロフェッショナルとして参加している人とか、仕事を持って趣味として個人の活動として参加している人なのか、どのような方が対象となっているのか。

A： まず、州内各地域を転々とする音楽家などのプロ、また、他の仕事をしながら画家になりたいという画家志望のアマチュアの人にもファンドしている。プロフェッショナルとアマチュアがうまく混合してお互いを引き出す形を意図としている。

Q： 文化として、日本はそれぞれの集落に公民館のようなコミュニケーションの場をもっている。アメリカはそういう集会をするようなコミュニケーションをする場を持つ習慣はあるのか。それとも大きな町に、例えば大きなシアターであったり、オペラハウスであったり、そんなようなものを持っているのか。

A： 少し違うかもしれないが、一応、「カルチャーセンター」というものが小さな街にはある。みんながそこに集まって、何かの展示会を見るなどしている。大都市には、複数のカルチャーセンターがある。

Q： カルチャーセンターは、誰が作るのか。日本では地域で作ったり、あるいは行政が作ったり、いろいろしているが、このカルチャーセンターというものは、この国では誰が設置しているのか。

A： いろいろな種類があって、例えば市が費用を負担するもの、あるいは地方の企業が負担するもの、あるいは個人で寄付するものと、混在している。

Q： 寄付社会ということか。

A： そうである。寄付というのは非常に大きい。ある程度お金持ちの人は、次は寄付することで自分の名声を高めたいとか、そういう傾向はある。

社会貢献の度合いとして、アメリカでは個人による寄付が70~80%。企業によるものは20~30%。個人による社会貢献、寄付がアメリカは多い。

テキサスでも個人による貢献度は高いが、経済の状況に応じて変わる。企業からも増える時も、減る時もある。経済のアップダウンによって、寄付の構成が違ってくる。

Q：文化特定地域は、一度決められたら継続して、毎年受けられるものなのか。

A：10年の期間がある。継続したい場合は、再度申し込みをして、審査を受けて、更新できるか、できないか決まってくる。

## 5 所感

メキシコとの間に長い国境線を有するテキサス州を語るにおいて、人種構成に触れないことはできないということは、今回の調査全体を通して感じられたことだった。

在ヒューストン日本国総領事館では、右の数字が示された。テキサス州では、ヒスパニック系の人口増加が著しく、格差や宗教や家族の価値観の違いなどの課題があるなか、ヒスパニック系の政治家の活躍がみられ、また民主・共和両党がヒスパニック系の支持獲得の必要性があることが施策にも影響があると考えられる。

人種を超えて理解し合い、ともに生活していくためには、それぞれの文化を知ることが重要であるとの示唆は、2か所の調査先での共通点であった。言語を含め、文化的な交流を通して、支援する体制を作っている。

またオースティン市には、マイノリティーのための各種の商工会議所があり、助け合い、情報を得るための仲間や組織が作られていた。また多人種共生のために自治体も支援をしている。

人口は増加し、経済的にも成長しているテキサス州内で約4割に迫るヒスパニックは、マイノリティーという状況から変化している面もあるようだが、貧富の格差は大きな課題とのことであった。

今回の調査は、ちょうどアメリカ大統領選挙の最中であり、移民に対して過激な発言をする候補の言葉を背景にした調査となった。そして、帰国日から3日後に行われた大統領選挙の結果から、多人種共生の問題の深さについて認識を深めることになる。

また、だからこそそのマイノリティーへの配慮であったと考えられる。

愛知県はこれまでも、モノづくりを支える生産労働者の外国人が多い地域であり、多文化共生は大きな課題である。

### テキサス州人種構成(2013年国勢調査局推計)

白人(非ヒスパニック)	44.0%
ヒスパニック	38.4%
黒人(非ヒスパニック)	12.4%
アジア	4.3%
アメリカンインディアン・アラスカ先住民	1.0%
ハワイ先住民・その他太平洋諸島民	0.1%
その他	1.8%

テキサス州人種構成  
(在ヒューストン日本国総領事館提供の資料を基  
に調査団にて作成)



さらに今後、海外からの介護人材の受け入れ等、少子高齢化で労働力人口が減少するこの国の生活を、海外の人材の力に頼ろうとしている。

海外からの人たちが日本で暮らすための環境整備、相互理解の推進を、本県はさらに進めていかなければならない。また、海外からの人材の文化的背景を理解するための機会の設定を通し、日本で暮らしてきた私たちから、海外の方々について理解していこうとする意識を高める必要がある。



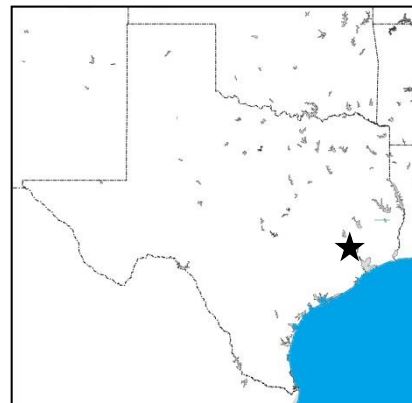
Texas Commission on the Artsにて  
担当者と調査団

## 第5 テキサス州の経済最新事情(企業進出)に関する調査

### 1 調査目的

本県では、4月22日テキサス州との間で「友好交流及び相互協力に関する覚書」を締結し、今後経済、文化、人材育成等の面においてさらに連携を強めていくこととしている。

今後、本県からテキサス州へ進出する企業も増えてくると考えられることから、JETORO・ヒューストン事務所において、テキサス州の概要、企業誘致の観点から最新の経済事情の調査を行うことで、今後のテキサス州と本県との企業間の相互協力を行っていくにあたっての参考とする。



### 2 調査先

JETORO・ヒューストン事務所

#### (1) 調査日

平成28年11月2日(水)

#### (2) 対応者

黒川淳二 (JETORO・ヒューストン所長)

### 3 調査概要

テキサス州における企業の進出状況とビジネスチャンスについて説明がされた。

テキサス州を象徴するものとして、シェールガス、HEB(スーパーマーケット)、ヒューストンでは石油製品関連、オースティンでは情報通信関連企業も多く、“ミニシリコンバレー”といったところであり、マルチメディアの聖地になっている。他にはハンバーガーのマクドナルド、ダラスには日本から「くら寿司」が進出しているが、ヒスパニック系の方が多いということで、地域に合わせた食材を活かしてのメニュー展開をしている。

JETRO事務所は、近年、国内拠点を増しており、国内の中堅・中小企業等の海外展開を支援として4,000社のお世話をすることを目標に掲げている。

テキサス州は、地理的な環境が良い。アメリカの中心に位置するほかメキシコにも近く、アメリカ国内のほか中南米においてビジネス展開をするための最適な場所となっているため、日本からも2015年にANA及びJALが直行便を就航させたことで、日本と



担当者から説明を受ける調査団

テキサスはますます近い存在となっている。

テキサス州における人種構成は、ヒスパニック系の割合(38.6%)が全米平均(17.4%)よりも倍以上高い一方、アジア系は4.4%であり、ロサンゼルスやカリフォルニアなど西海岸となるとアジア系は2割を超えることから、他の地域と比較すると相当(人種構成が)違っている。

テキサス州の中でもダラス、ヒューストンは人口・名目GDPともに急増しているエリアで、生活コスト指数についても他の大都市圏と比較して低さが際立っている。また、若年層の割合が高いエリアでもあり、特にヒューストンではヒスパニック系が上昇し、2050年には過半となる勢いである。人口の伸びも、全米平均を上回っている。

テキサス州はビジネスにフレンドリーな州であり、所得税、法人税がゼロである。労組加入が強制されない州であることも要因の一つであり、工場や事務所の移転、新規拡張に対する補助金政策、研究開発等の援助などがある。テキサス州に本拠地を置く企業のうち、フォーチュン500企業にカリフォルニア州と同じ51社が入っており、州別ランキングでは、ニューヨーク州(55社)に次ぐ順位である。日系企業の進出もテキサスの経済発展とともに非常に増えており、ヒューストンでは2013年末と現在を比較すると、2~3割増えている。在米の日系企業に対してのアンケート調査によれば、2年連続、最も多くの期待を集める州に選ばれている。また進出企業の多くが黒字(81.4%)であり、メキシコやブラジルといった中南米市場に対する関心が高い(80.5%)結果となっている。

#### 4 質疑応答

Q： 医療関連産業について、ターゲットはどこであるか。

A： 産業としてはまだまだだと思う。テキサスは医療施設群が広がり、今後の発展が期待されるところで、愛知県もチャンスだと思う。

Q： 教育について、日本人学校があるか。

A： 全日制の日本人学校はないが「補習授業校」という土曜だけの日本人学校がある。文科省の認可となっているため、一定の資格が取れるものとなっている。教育は州や地域によって違うため、テキサスに移ってきた日本人は教育の状況を見て居住地を決めている。ただし、テキサスの教育水準は高いと思う。

Q： テキサス州は労組加入が強制されなかったり、ヒスパニック系の方が多いため、人件費で差があったりするのかな。

A： 物価水準からすると、人件費は比較的安いと思うが、職種などにもよると思う。ヒスパニック系の方はスーパーであったり、レストランの裏方など、給料の低い職種が多いかもしれない。

Q： JETORO・ヒューストン事務所について、事務所スタッフは何名で運営しているかについて教えてほしい。また、日本国内の自治体のサポートデスク

クを兼ねていることはしているか。

A： 私(黒川氏)1人と現地で3人。県のサポートデスクをやってくれという声はない。

Q： テキサス州は税の優遇など企業が進出するためには良い環境であるとのことだが、現在のところ進出企業は大企業が多い。JETROとして中小企業に対するサポートについての取組を教えてほしい。また、どのような分野の中小企業が進出したら良いと考えているか。

A： 現状ではどうしても大手企業が多い。正直これからだと思う。日本語対応できるスタッフが足りていないのかもしれないが、そういった方も含めた全てがビジネスチャンスだと思うため、様々な方に来ていただきたいと考えている。何らかの技術、強みを持った企業や、サービス産業は需要が高いのではないか。競合日本企業もまだ少ない。今後は見本市などの場の提供をしていきたいと思っている。また、オースティンでは、「South by Southwest」のイベントでPRするために、大学とうまくつきあっていくのも良いと思う。

Q： テキサス州は多人種で構成されているが、外国人の差別について(多文化共生について)の状況について、教えてほしい。

A： 目に見えない差別はあるかもしれない。他に比べると少ないという声が多い。規制があまりないのが良いのかもしれない。

Q： 競争が激化する中、愛知県、名古屋市のことを知らないと言われることが多いので、もっとPRをするべきだと思うが、所感を伺いたい。

A： どんどん現地に来ることだと思う。アメリカ人目線に合ったPRツール、発信の仕方を工夫することが大切だ。

Q： 日本に対する受入体制についてはいかがか。

A： 大学から入っていくのもあり。接触をしていくことが大切である。シリコンバレーからオースティンへ移ってきているので、ぜひオースティンへ来ていただきたい。サンアントニオも同じだと思う。

## 5 所感

「資料(「テキサス州における企業の進出状況とビジネスチャンス 2016年11月」)を多く用意したので、説明後も皆さんとディスカッションをしていきたい」と言う所長に、テキサス州を非常に推しているという意気込みを強く感じたJETRO・ヒューストンの調査であった(また、この資料は大変よくまとめられているので、概要として大いに参考となる)。

企業が進出する環境は、税制面を含めかなり良いと思われ、日本国内、愛知の企業が進出する余地がまだまだありそうで、業種によっては面白いのかもしれないと感じた。サービス産業は特に需要が高そうなので、強みを持った企業はもとより競合日本企業もまだ少ないので、ビジネスチャンスが愛知や名古屋の企業にもあると思われる。しかし一方で、企業の進出をサポートするコンサ

ルタントが非常に少ないことが中小企業の進出の課題となっていることや、本県であれば、様々な場面で愛知や名古屋の知名度、認知度の低さ(無さと言っていいのかも・・・)を感じた。この対策は必須であろう。

折しも愛知県とテキサス州は4月の覚書の締結を機に、今まで以上に経済・文化交流を進めることになると思われる。しかし我々も今回の調査を通じて、初めてテキサス州の経済力について知ることが多く、逆にテキサス州の方の愛知県の認知度は、我々がテキサスを知っているという認識よりも低いと思われる。これからさらにテキサス州とは経済活動ばかりでなく、文化、芸術、人、様々な交流が進んでいくと思われる。経済活動では、大企業のレベルでは相互の協力はできているため、愛知県の優秀な技術を持っている中小の企業において行政レベルで「橋渡し」を行う支援を考えていくことが必要であろう。文化、芸術、人の交流についても、テキサスについて情報を発信すること、愛知県の情報もテキサスへ発信することが必要であると感じた。

調査先への移動の間に、大統領選挙の期日前投票の風景を偶然市役所で見ることができた。ここヒューストンでの印象としては、共和党が強いエリアであるが、トランプ氏に対しては違和感を持つ人も多い。しかし、クリントン氏に対してはもっと違和感を持っているという話も聞くことができた。

現場に行ってみ聞きし、肌で感じることもできたこの調査を愛知県においての様々な施策の参考にしていけると思う。充実した調査であった。

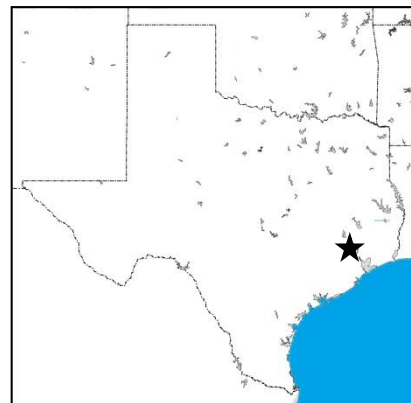


JETORO・ヒューストン事務所黒川所長と調査団

## 第6 テキサス州の概要及び経済最新事情に関する調査

### 1 調査目的

本県では、4月22日テキサス州との間で「友好交流及び相互協力に関する覚書」を締結し、今後経済、文化、人材育成等の面においてさらに連携を強めていくこととしている。また、テキサス州は本県が喫緊の課題としている施策に関する先進事例も多いことから、在ヒューストン日本国総領事館において、テキサス州の概要、最新の経済事情の調査を行うことで、今後のテキサス州との相互協力を行っていくにあたっての参考とする。



### 2 調査先

在ヒューストン日本国総領事館

#### (1) 調査日

平成28年11月2日(水)

#### (2) 対応者

天野哲夫 (総領事)

岩崎竜司 (首席領事)

杉浦武史 (領事)

### 3 調査概要

#### (1) 州の概要

アメリカ合衆国には18の在外公館があるが、在ヒューストン日本国総領事館は天野総領事の下、8人体制で事務を行っている(昨年11月には、本県森岡副知事も訪れた。)

テキサス州の概況としては、面積はアラスカ州に次いで全米第2位。人口は約2,800万人で、カリフォルニア州について全米第2位となっており、2010年から2014年までに7.2%(全米平均3.3%)増加しており、人口の伸びが著しい。首都圏では、ヒューストン都市圏は223万人で、ニューヨーク、ロサンゼルス、シカゴについて全米第4位。サンアントニオ都市圏は全米第7位、ダラス・フォートワース都市圏は全米第9位である。

テキサス州は、スペイン領、フランス領、独立、南軍、合衆国と統治形態が変わってきたが、「一度は独立した」歴史があり、今でも独立志向が非常に強い。人口構成は移民の数が多く、白人が44%、ヒスパニックが38%と特に多く、中でもサンアントニオでは60%がヒスパニック系移民である。いろいろな意味でアメリカを象徴する州であり、アメリカの中でも格差が特に激しい。

## (2) 政治

伝統的に保守的な土地柄であり、南北戦争を機に民主党を支持していたが、1960年代に民主党が公民権運動を通じリベラルを強めるようになると、共和党支持に乗り換えるようになった。テキサス州知事にブッシュ前大統領が選出された1994年の中間選挙を境に顕在化し、以降、支持政党は共和党優位に移行した。2004年の総選挙では、共和党が連邦上下両院、州上下両院の全てにおいて過半数の議席を確保した。

2012年の大統領選、連邦上下院議員選において共和党が勝利を取めたものの、ヒューストンやダラス等、大都市周辺では民主党が勢力を伸ばした。他方、2014年の中間選挙では、共和党が州連邦下院1議席を民主党から奪い、州内の民主党獲得投票数も2012年より減少した。

州議会は隔年の1～5月開催と、全米でもユニークであり、それは、「余計なルールを作らないため」と言われている。議会は共和党優位だが、首長は民主党が多く、オースティン及びダラスは民主党で白人男性、サンアントニオは民主党で黒人女性など。人種バラエティに富んでいるが、人柄で選ばれている面がある。

## (3) 経済

歴史的に綿花、牛肉生産などの農業、石油・天然ガス生産を中心とするエネルギー産業を基盤に発展してきたが、近年は、半導体、コンピューター・ソフト、宇宙開発関連産業等のハイテク分野、製造業、サービス業などが興隆し、経済構造は多角化している。NASAジョンソン・宇宙センターやメディカルセンター等の最先端の技術を誇る施設の存在がかつてのテキサスのイメージを大きく変えている。

2014年のテキサス州経済は、雇用、売上税徴収額、着工件数とも強い伸びを示し、米国経済全体を上回るスピードで成長を続けている。また、2014年12月時点の失業率は4.6%で、全米平均5.6%より低い水準を維持している(2015年9月時点では、テキサス州4.2%、全米5.1%)。近年、原油高や技術革新を

### テキサス州概観

- 面積 268,581平方マイル(696,241平方キロメートル)  
(全米国土の7.4%、アラスカ州に次いで第2位、日本の1.8倍強に相当)
- 人口 27,469,114人(全米第2位 2014年国勢調査局推計)
- 州都 オースティン市

主要都市と人口	
都市名	人口(人)
ヒューストン	2,239,558
サンアントニオ	1,436,697
ダラス	1,281,047
オースティン	912,791
フォートワース	812,238
エル・パソ	679,036

※2014年国勢調査局推計

人種構成	
人種	構成比(%)
白人(非ヒスパニック)	44.0
ヒスパニック	38.4
黒人(非ヒスパニック)	12.4
アジア	4.3
アメリカンインディアン・アラスカ先住民	1.0
ハワイ先住民・その他太平洋諸島民	0.1
その他	1.8

※2013年国勢調査局推計

### テキサス概観

(在ヒューストン日本国総領事館提供の資料を基に調査団にて作成)

背景にシェール開発が活況を呈しており、関連産業への参入も進んでいる。

2014年の州内総生産額は、1兆6,480億ドルで、カリフォルニアに次いで全米第2位となっている。これは、国に例えれば、カナダに次いで世界で12番目に匹敵し、オーストラリアを上回っている。

2015年における輸出額は2,511億ドルで、2002年にカリフォルニア州を抜いて以来、全米第1位を維持している。輸出相手国は、メキシコが全体の37.6%と群を抜いて多く、2番目はカナダで、日本は2002年には第4位であったが、2015年には第8位と順位を下げている。

テキサス州の州政府及び地方政府の歳入は、売上税と資産税に依存しており、州税においては、売上税が税収全体の半分以上を占め、最大の税目となっている。また、資産税はすべて地方税であり、地方政府における資産税への依存度は極めて高くなっている。

これまで、大企業は多く進出しているが、中小企業の進出は遅れている。中小企業が進出するために、それを媒介するコンサルティング、弁護士、会計士といった人材がいなかったことが進出を妨げている要因であるとのこと。

国政調査局によると、2012年のテキサス州の人口は、2,605万9,203人で、2010年より3.6%の増加、特にオースティン、ダラス・フォートワース、サンアントニオ、ヒューストンの4大都市圏の人口増加が著しく、都市化が進んでいることがわかる。テキサス大学のデータセンターによると、2040年の州人口を3,700万人と予想しており、人口増加の大部分をヒスパニック系が占めるとみており、2020年には、ヒスパニック系の人口が、非ヒスパニック系白人の人口を超え、最大グループになると予想している。

ヒスパニック系の人口増加は、教育、住宅、労働市場に大きな影響を与え、住宅・ヘルスケア・社会福祉への需要がさらに増加すると分析されているが、その4分の1が貧困層に属していることから、低賃金労働力の増加や社会福祉への過度な依存が、州全体の経済に悪影響を与えることが懸念されている。ヒスパニック系教育機会の拡充や賃金レベルの格上げは大きな課題の一つである。



岩崎首席領事から説明を受ける調査団

#### (4) 産業

テキサス州経済を支えているのは、主に、①ヒューストンからコーパスクリスティに至るガルフ・コースト産業地域(石油、天然ガス、石油化学工業、宇宙開発関連産業)、②ダラス・フォートワースを中心とするハイテク産業地域(半導体、コンピューター・ソフト、通信産業等)、③州都オースティン、サンアントニオを中心としたセントラルコリドー地域(ハイテク、製造業、サービス産業)



の3つの産業地域である。

天然資源が豊富で、全米の石油生産量の4分の1、天然ガス生産量の3分の1、石油精製能力の4分の1を占め、シェールガスも豊富で全米最大の資源州である。2005年のハリケーン「カトリーナ」襲来で、原油価格が上昇し、シェールガスの生産コストが相対的に下がったことで、シェールガスの生産量が増えた(シェール革命)。現在では、シェール由来の原油が30%に達している。

ヒューストン周辺地域の石油化学工業は、全米の基礎科学物質生産高の約6割を占めており、世界の石油化学産業の中心的な存在である。また、ナノテク、バイオ、航空宇宙等のハイテク分野では、米国における最先端地域の一つとなっている。

テキサス州は、企業誘致に非常に積極的である。所得税、法人税がゼロ、労組加入が強制されない。地理的位置及び港湾、高速道路、空港整備による好輸送条件等のほか、州政府により、工場や事務所の移転、新規拡張に対する補助金政策、研究・開発、技術の商業化を援助、特定地域での売上税還付などの優遇措置があり、経済雑誌でも、主にビジネス環境の整った州として常に上位にランクされている。

沿岸では、大阪ガス・中部電力が参画して、LNGプロジェクトが進んでおり、また、三菱重工、日立造船、ダイキン、トヨタなど、米国拠点をテキサス州に置く企業が増え、在留邦人は1万人を超える見込みである。石油関係のビジネス拠点ということから、アラブ系の領事館が多く、病院目当てに来るアラブ系の人々も多い。

生活面では、全米上位20都市圏の中でも、ダラスやヒューストンは生活コストが低く、特に不動産が安いので、住民にとっては生活がしやすいところである。

#### 4 所感

テキサス州は、全米の中でも人口や名目GDPの伸びが著しく、これまで40年間はカリフォルニア州が米国の経済産業の牽引役であったが、これからはテキサス州がその役割を担う州であると感じた。

テキサス州は、人口や経済力の伸びもさることながら、法人税や所得税がゼロで、若くて優秀な労働力に恵まれ、企業誘致の要件が揃っていることに感心した。しかも、全米平均に比べて、生活コストが低いこと、並びに天然資源にも大変恵まれていることも、その優位性を感じた。

人口増の大きな要因は移民の人たちが多くことだと説明があり、先住民の中へうまく移民の人たちを取り入れ、融和して生活していること、しかも、自分たちの州については大きな自信と誇りを抱いている点、大いに見習うべきだと思った。

今年の4月22日、愛知県とテキサス州との間で、『相互協力に関する覚書』が調印されたが、テキサス州は全米でも最も製造業の盛んなところであること、

また輸出額も 14 年連続全米第 1 位であること、そして、航空宇宙産業やハイテク産業等、次世代産業に力を入れていることなど、この愛知県に大変似たところが多くある。この覚書の締結を機会に、両者の経済、文化、人材交流等がより一層活発になることを願っている。



在ヒューストン日本国総領事館にて  
天野総領事(中央)と調査団

## 第7 大規模展示場の運営に関する調査

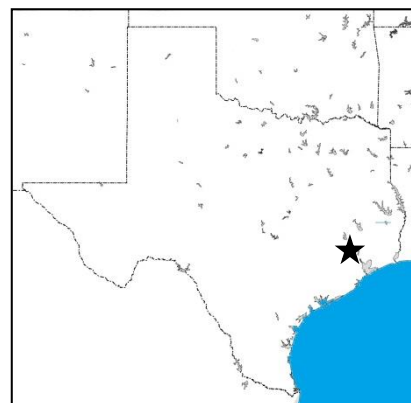
### 1 調査目的

平成 26 年に技能五輪国際大会の誘致に向けた研究の一環として、会場の在り方についての検討が始まり、平成 27 年には大会の開催に向けて、大規模展示場に関する内外の事例を中心とした基礎調査に入った。

2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの前後には東京圏の主要な展示場が一定期間閉鎖され、日本全体の展示場不足になる。また国内の展示会産業は、ハード・ソフトの両面で東京一極集中であるが、愛知で開催されるモノづくりに関する展示会では出展募集後に即日完売といった現状がある。



本県展示場イメージ図(平成 28 年 11 月現在)



そうした状況の中、平成 28 年 2 月に、MICE による新たなビジネスマッチングの機会の創出、企業や研究機関の誘致や、新たな交流によるイノベーション、国内外から人を呼び込む集客交流拠点の創設を目的として、2019 年秋ごろに常滑

市の空港島に 60,000 m<sup>2</sup>の大規模展示場を開業することが決まった。

そこで、本県の目指す大規模展示場の先進地である、ヒューストンにあるコンベンションセンターを調査することにより、大規模展示場開設の取組の参考とする。

### 2 調査先

GEORGE R. BROWN CONVENTION CENTER

(ジョージ R. ブラウン コンベンションセンター)

#### (1) 調査日

平成 28 年 11 月 2 日(水)

#### (2) 対応者

Mr. David Osterhout (Director of Operation)

Mr. Eleuterio” Luther” Villagomez (Chief Operating Offier)

Mr. John S. Gonzalez (Director of Event & Guest Services)

### 3 調査概要

建物は1987年に開設し、2004年から拡張工事を実施し、ホールA及びEとロビーを増築し、現在に至っている。建物及び土地の所有はヒューストン市であるが、運営は「Houston First」が行っている。

建物は3階建てであるが、2階部分は2つのホテル（マリオット1,000室、ヒルトン1,200室）や駐車場（ホテル及び周辺関連施設を入れて10,000台）に接続する通路となっており、実質は2階建てである。

また周辺整備として、2階部分で接続する「パートナーシップタワー」を有し5つのレストラン、スペシャルイベント広場や噴水、美術作品の展示等があり、こうした付帯設備等を総合的に完備した国際展示場である。

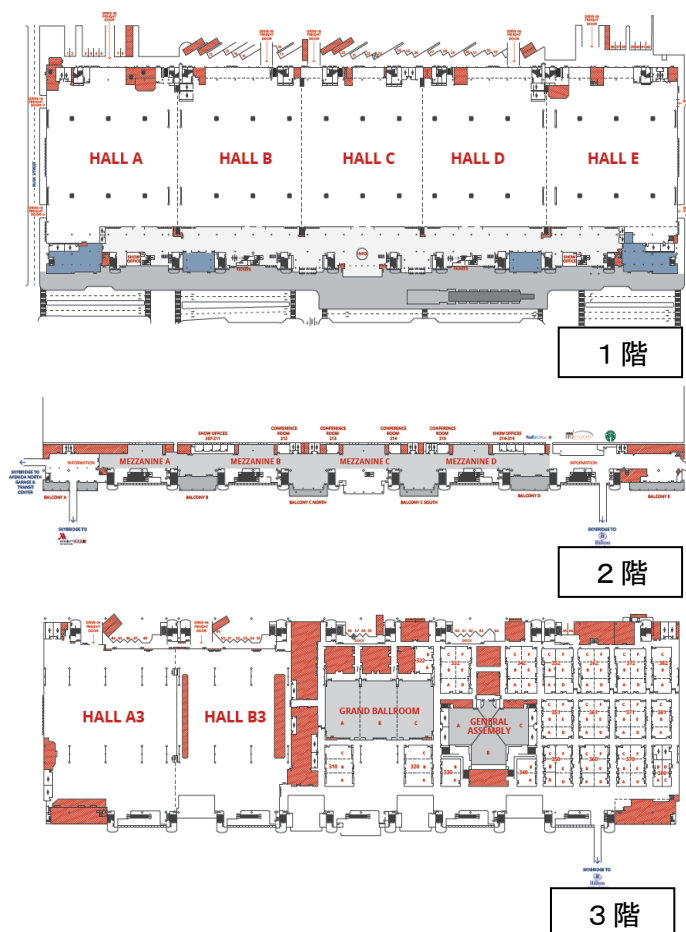
なお2つのホテルのうち、ヒルトンホテルは直営である。

1階には5つのホールがあり、一区画は約11,613㎡から12,077㎡であり、全体では約59,363㎡である。高さは34フィート（約10.4m）ある。

また5つのホールを全てシアターとして利用した場合は、36,000人収容できる規模となる。

2階部分は通路ではあるが、5つの利用可能スペース（約15.6㎡から18.5㎡）があり、受付スペース及びコーヒーショップも用意されている。ただ高さは10フィート（約3.1m）と低い。

3階部分は、3つに区画できるグランドボールルーム（約978㎡×3）があり、全体で約2,935㎡ある。高さは30フィート（約9.1m）ある。また3つのボールルームを全てシ



GEORGE R. BROWN CONVENTION CENTER 平面図



展示場ホールAからEまでの様子  
(GRBホームページより)

アターにすれば 4,200 人利用できる規模となる。またアッセンブリーシアターとして 3 区画あり、全体でフロアの広さは約 494 m<sup>2</sup>ある。また展示可能なホールが 2 つあり、全体で約 20,717 m<sup>2</sup>の広さである。視察時では、明日からキルト見本市の食堂として使われるとのことである。



説明を受ける調査団

その他に平面図ではミーティングルームになっているが、約 253 m<sup>2</sup>から 652 m<sup>2</sup>の区画が 19 あり、更にその区画は 88 の区画として利用できるようになっている。

#### 4 質疑応答

Q： マリオットホテルとヒルトンホテルは誰が建てたか。

A： マリオットはデベロッパーが、ヒルトンは運営会社 (Houston First) で建設した。

Q： 土地の所有権等はどうなっているか。

A： 展示場の土地はヒューストン市からの寄付と、ジョージブラウン氏及びその家族からの寄付によるものである。現在はヒューストン市が土地の権利を所有し、施設は Houston First が管理している。

Q： 資金的運営はどうなっているか。

A： 運営費については、まずホテルの利用税「ホテル TAX」の一部が充てられる。そしてコンベンションセンターであがった収入で賄っている。使用料金及び駐車料金も含まれている。市からの補助は一切受けていない。

Q： 使用料はどうなっているか。

A： レンタルの件は、個々の展示者に貸すのではなく、オーガナイザー(専門業者)の人及び会社、機関に一括で貸し、1平方フィート当たり 1 ドル 50 セントを請求している。会場全体といっても使用した部分だけ請求になる。



現場で担当者から説明を受ける調査団

Q： 年間の稼働率はどのくらいか。

A： 平均して年間にイベントが 250 ある。年間ほぼ埋っている状況である。この 250 のうち、コンベンションが約 70 件程度である。年間、コンベンションに来場する人は 100 万人程度である。今行われている「インターナショナルキルトフェスティバル」は、毎年行われていて 4 万人から 5 万人の

参加者がある。

Q： 他の都市との競争はどうなっているか。

A： ダラス、サントアントニオ、オースティンにある。同規模の展示場はサントアントニオとオースティンである。

Q： イベント等の誘致活動はどのようにしているか。

A： オーガナイザーや大企業の業界のコンベンションに参加して、何時、どのくらいの規模等のイベントがあるか情報を得ている。またオーガナイザーやコンベンションの主催者を招いて施設を見てもらったりもしている。

Q： アクセス等の問題はないか。

A： 周辺だけで 7,000 台の駐車場があり、これで十分である。できれば軽鉄道があればさらに便利になると思う。

Q： 当面の課題はあるか。

A： 課題はない。ホテルの課題や公園の課題も解決してきている。

### <現地調査における説明及び質疑応答>

ミーティングルームで大切なことは、まずはライティングである。そして防音、それからオーディオ関係の機種は高性能の物を使う。もう一つは Wi-Fi である。

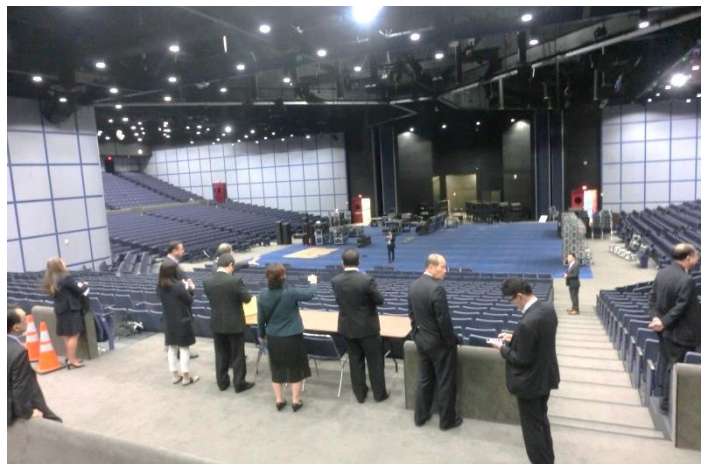
ホールは、シアターに変更することができる(ホール B 3 は 6,000 人収容のシアターに変更ができる。)

柱から柱までは、90 フィート(約 27.4m)ある。建物を支えるため 1 平方フィートあたり、400 ポンド(約 181kg)の重量に耐えられるようになっているため、トラックトレーラーが入ることも可能となっている。

フードコートは 6,000 人収容でき、年 12 回程度使っている。この場所は、大きなコンベンションでは、シアターとして利用する場合があります、多目的に使用することが可能となっている。

Q： ホールに観客席があるということは、シアターだけでなく、卓球などのスポーツイベントにも使用できるのか。

A： スポーツにも使用できる。バスケットボール、バレーボール、オリンピックの予備選にも使用ができる。



シアターを視察する調査団

## 5 所感

まず、担当者からの説明の冒頭で、「このコンベンションセンターは、私どもの街の経済を後押しするセンターである」と言ったところから、この展示場がヒューストンにおいて非常に重要な施設であるという印象を受けた。

展示場の広さや高さは、愛知県が建設を予定している展示場と1階部分はほぼ同じ広さである。

こうした視察の状況と事前調査した、東京ビックサイト、幕張メッセならびに日本展示協会等の情報を基本に、総合的に愛知県の建設予定の大規模展示場を考えてみると、総合的には、基本的なコンセプトである倉庫レベルの展示会場を目指すことは、適当な判断であると思える。

一方、特に大きな課題のひとつが「騒音対策」である。これは海外調査に先立って実施した事前研修で指摘されたことであるが、空港隣接であるので、騒音対策には相当配慮する必要がある。

また稼働率であるが、実際のイベントを実施すると展示スペースに加えて収納スペースや待機スペースなどのバックヤードも必要になってくる。従って実質の稼働率をどのように上げるかも課題である。

もうひとつの課題は、交通アクセスである。特に名古屋駅からのアクセスは、名鉄電車しかなく、これをシャトルバス及び他の交通機関でどのように補うかは大きな課題である。

また、運営経費については、施設使用料及び駐車料金で賄える規模ではないと考えられるので、海外の一部の大規模展示場のコンセプトである「展示場自体の収支は赤字でも、波及効果全体で黒字になるよう努力する」といった考え方をどのように愛知県の展示場に応用するかも課題であると言える。要するにイベントの費用対効果をどのように考え、県としてどこまで援助していくかといったことのシミュレーションが大切であると言える。

次に宿泊である。ホテルを併設する国際展示場を目指すのではないが、現在でも空港島のホテルはほぼ満室状態である。イベント関係者及び参加者の宿泊施設をどう確保するかも設置者としては、考慮すべき課題であると言える。

そしてイベントの誘致活動をどのように展開するかである。日本の展示会誘致の現状のなかで、どのようにイベント誘致の経験と実績と信頼のおける運営会社に委託するかも大変大きな課題であると言える。



GEORGE R. BROWN CONVENTION CENTER ボールルームにて  
担当者と調査団

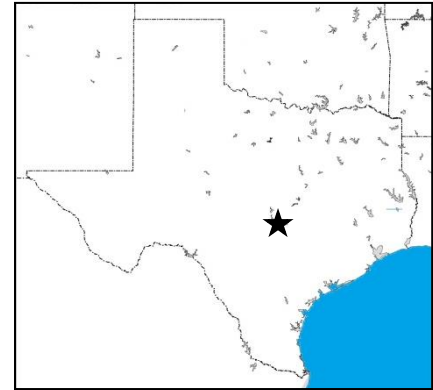


## 第8 友好交流及び相互協力に関する覚書の締結州(テキサス州議会)に関する調査

### 1 調査目的

本県では、4月22日テキサス州との間で「友好交流及び相互協力に関する覚書」を締結し、今後経済、文化、人材育成等の面においてさらに連携を強めていくこととしている。

今回、テキサス州議会を本県議会議員が訪問することで、本県とテキサス州のつながりを確固とするものとし、また、テキサス州議会議員との情報交換を通じて、相互の理解を深め、今後の経済、文化交流の推進の一助とする。



### 2 調査先

テキサス州議会 (テキサス州議会事務局)

#### (1) 調査日

平成28年11月3日(水)

#### (2) 対応者

Mr. Jason Villalba (州議会下院議員)

Mr. Eddie Rodriguez (州議会下院議員)

Mr. Jason A. Isaac (州議会下院議員)

Mr. Jay Dyer (州議会事務局長)

Ms. Ashley Morgan (州議会事務局次長)

Mr. Jerry Strickland (州政府職員)

### 3 調査概要

テキサス州議会は大変珍しい議会で、他の州とは違い2年ごとに20週間しか開会されない。この制度は、州民との対話に時間を作ることができるという点で、良い制度であると言われている。その理由は、19世紀、農業が主な産業だった時代からの流れで、短期間に集中して議論することは効率も良く、生産性が良いので、今でも当時の制度のまま続いている。

事務局としての主な仕事は、州政府と州議会の橋渡しをすることで、例えば「攻撃」と「防御」の2つの側面がある。「攻撃」は、



テキサス州議会

知事の政策について 181 人の議員に説得して賛同させることで、議員の説得や交渉力が重要である。「防御」は、法案が可決されて実際に実行されるにあたり問題を精査することであり、去年は 6,000 から 7,000 本の法案が提出された。

法案の一つひとつが利害関係者にとって重要であり、知事や知事室はある法案について問題発生した場合、懸念事項を法案の提出者に対して伝える。いくら議会が可決しても、知事が拒否権を使えば廃案になることから、拒否権が最も強い権利である。知事も議会も交渉などにおいては拒否権を頭に入れて活動しており、駆け引きが重要となってくる。

法案が可決された後も議会がチェックし、問題が発生したとき、解決策を事務局と担当部局とで調整する。

経済開発については、知事から任命されてワシントンと州の橋渡しをしている。

テキサスは、「州から独立して国になろうよ」という人がまだいるが、連邦政府ともうまくやっており、大統領や連邦機関ともうまく調整をしている。面積も大きく、ワシントンとのパイプも太い。

テキサスでの成功が全米での成功につながるという考え方があり、テキサスの経済が伸びるにしたがって、連邦政府からの規制が入ってくる時がある。

連邦議会に 36 人の下院議員、2 人の上院議員を送っており、36 の委員会がある内、7 つの重要な委員会の委員長をテキサス州の議員がやっている。新しい連邦法ができると、色々な問題が起こるので、その時に連邦政府に様々な働きかけを行い、法案についても、事前にテキサス州に有利に働くように連邦政府に働きかけを行っている。



州議会事務局から説明を受ける調査団

#### 4 質疑応答

Q： 法案は知事提案と議会提案があると思うが割合は。

A： 150 本が知事、6,850 本が議員側からの提案である。本来なら知事が提案しても良いが、議員から上げてもらう法案もある。可決は 1,200 本である。

Q： 法案の提出は、議員側で調整を行なった後に提案がされていると考えていたが、可決が 1,200 本ということは、知事が多くの拒否権を発動しているということか。

A： 知事が拒否権を発動する場合、議員間で反対される場合、様々である。知事の拒否権も制限があり、2 年間では 42 回の拒否権が発動されている。

Q： 予算の提案は。

A： 上、下両院で提案する。上院で提案した後、下院で提案し、あわせて調整して知事のところに行く。

Q： 共和党や民主党からの提案なのか。

A： 議員から提案される(共和党、民主党の関連団体から要望があがることが多い)。法案を作成する人が大切になる。提出には最低3人の議員が必要である。

Q： ここで成立した法律はどんな役割を果たすのか。

A： 一つは州の法律になる。判例法もとっており、成文法と判例法を組み合わせている。裁判所が解釈して、内容の判断がされる。



州議会議員と意見交換を行う調査団

Q： つまりは、弁護士に仕事がたくさんあるということか。

A： そういうことだと思う。議員が法案提出、知事が公布、担当部局が実行する。

Q： 議会は2年に1回とのことで、2年分の予算を議決するのか。

A： そうである。2年分の予算を140日で決定している。

Q： 経済的な事情や、災害等の場合、臨時に議会を開いたりしないのか。緊急時はどうなるのか。

A： 州議会から知事に権限が与えられている。

Q： 州の予算については。

A： 2,000億ドル(20兆円)うち、連邦から半分程度補助が出ている。連邦政府からもらっている多くは医療保険、道路建設(インフラ)費用で、テキサスから連邦に収めるお金もある(一部しか返ってこない)。他の州に配分されているので、非常に不公平である。

Q： 法案作成についてはどうか。

A： 議員提出議案が多いが、議員のスタッフと知事のスタッフと協力してやっている。

Q： 議員にはスタッフがつくのか。

A： 下院は2~3人、上院が5~6人公設秘書がつく。議会開催中は5人、閉会中は2人(州政府より)。政策作成について、人材育成の法案を提出したい場合、関係している弁護士集団に素案をもらい、一字一句指示をして、その費用は州政府が支払う。

Q： 議員以外に仕事を持っているか。

A： 議員の給料は低いので。(ここにいる)3人のうち、2人は弁護士、1人はビジネスコンサルタント。ボランティアの精神でやっている人が多い。

- Q : 2年ごとに20週とすると、議員報酬はどうなっているか。
- A : 1か月600ドルで、議会開会中はプラス1,700ドルである。
- Q : 活動経費については。
- A : ない。報酬の範囲内でやっている。
- Q : 人材育成について、学生に対する支援の内容は。
- A : テキサス州は教育予算が最大であり、高校までは無償である。州から郡に振り分けられている。財源は固定資産税から賄っている。州立大学に対して予算を与え、学費を抑えている。42%が大学に進学しているが、奨学金の内容は、色々なタイプがある。学生ローンが一番多い。親が支援することはなく、学生ローンの返済が大きな問題になっている。
- Q : トヨタ、JR東海、中部電力のプロジェクトについてはどのように考えているか。
- A : テキサス州は天然ガスの産出量が全米一であるため、中電が開発に関係していることは喜ばしい。新幹線も期待している。

## 5 所感

3人の州議会議員、事務局から十分に話を聞くことができた。日本とかなり体制、仕組みが異なっていることがよく分かった。

7,000本の法案を140日で通過させたという説明があったが、日本の制度との違いで一概には言えないが、かなりのボリュームの仕事をこなしているように思えた。

連邦議会に、カリフォルニアの次に多くの上下院議員を送っている。重要な委員会の委員長をテキサス州の議員がやっているということや、新しい連邦法ができると色々な問題に対応するため、連邦政府に常に働きかけ、事前にテキサス州に有利に働くような動きを取っていることから、ワシントンに置いてある事務所は「テキサス大使館」と呼んでいるという笑いを含めた話がこのテキサス州議会の位置づけを物語っていると思われる。

医療保険や道路建設費用などを連邦政府からもらってきて、テキサスから連邦政府に納めるお金もあるが、一部しか返ってこないという話の中で、他の州に配分されているので不公平であるという言葉が、日本政府と本県との関係にあまりにも酷似していたので印象的であった。

歴史や文化、連邦政府や州議会の制度と日本や本県議会(都道府県議会)の制度とではかなりの違いがあるが、ボランティア精神での地域を良くしたいという思いで日夜仕事に励んでいる様が良く分かった。

4月に本県とテキサス州で締結された覚書を機に、10月にはテキサス州から行政、民間団体からなる経済ミッションが来日した時、愛知県にも来県された。そして今回の我々の州議会への訪問は、テキサス州と本県の交流を深める意味で非常にタイミングも良いところであったと考えている。テキサス州議員との意見交換の中でも、テキサス州としても日本、愛知県に対してビジネスチャン

スを求めていることを直接聞くことができた。テキサス州と本県は非常に似たところがあると思うので、連携を取れることも多いと思う。

実際に現地を訪れ、州議会の議員や事務局担当者と直接会い、意見交換ができたことは、我々もテキサス州という相互協力を締結したところを知ることができ、同時に相手にも愛知県的一端について伝えることができたこととして、大きな収穫であったと考えている。

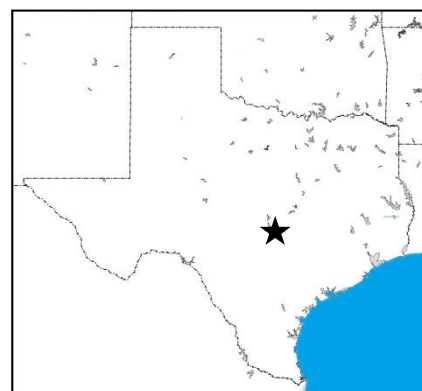


テキサス州議会にて  
州議会議員と調査団

## 第9 友好交流及び相互協力に関する覚書の締結州(各種業界団体・州政府機関)に関する調査

### 1 調査目的

本県では、知事が本年4月に渡航し、「友好交流及び相互協力に関する覚書」を締結したテキサス州について、愛知県議会訪問団として同州を訪問し、州内の関係機関及び業界との意見交換をすることで、友好交流州の概要を調査するとともに、友好関係の一層の進展を図る。



### 2 調査先

- ① Austin Entites (オースティン各種業界団体)
- ② テキサス州政府経済開発局・観光局

#### (1) 調査日

- ① Austin Entites (オースティン各種業界団体)  
平成28年11月3日(木)
- ② テキサス州政府経済開発局・観光局  
平成28年11月4日(金)

#### (2) 対応者

- ① Austin Entites  
Ms. Julia Campbell (オースティン商工会議所 経済開発局長)  
Ms. Casey Smith (オースティン市 国際関係プログラムマネージャー)  
Ms. Marina Ong Bhargava (オースティン商工会議所)
- ② テキサス州政府経済開発局・観光局  
Mr. Bryan Daniel (テキサス州政府 経済開発局長)  
Mr. Jose Romano  
Mr. Brad Smyth  
Mr. Gene Cervenka

### 3 調査先1 Austin Entites (オースティン各種業界団体)

#### (1) 概要

「Austin Entites」とは、組織の名称ではなく「オースティンの業界の集まり」のことを言う。今回、本県調査団がテキサス州を訪問するにあたり、テキサス州政府のご配慮によりテキサス州及び州都であるオースティンの経済概況などを中心に実情について各種団体の担当者から説明を受けることができた。

州都オースティン市は、ヒューストン、ダラス、サンアントニオの“トライアングル”の真ん中にある都市である。オースティン市の周りには5つの郡と20のコミュニティがあり、これらを含め「オースティン・ラウンドロック都市圏」と呼ばれ、総人口200万人の75%がトライアングル中に住み、労働力人口が120万人いることで経済



担当者から説明を受ける調査団

成長率を伸ばす原動力となっている。人口増加率は全米最大で、20年ごとに人口が倍増し、2050年には500万都市圏になると予想されている。

オースティンはハイテク産業が盛んで、5,500のハイテク系の会社がある。全労働力の14%がハイテクに従事しており、給与所得の25%を占める。オースティンにはグローバルな企業である「amazon」をはじめ、世界的な企業が会社を構え、特にカリフォルニアからの流入が多い。ハイテク以外にも、最近は、ライフサイエンス、スペーステクノロジー、データマネージメントなどの分野が急激な伸びを示している。これはオースティンに若くかつ優秀な人材が集まっていること。また、オースティンの周辺地域にはテキサス大学をはじめとした高度な教育を提供する大学が多く、全人口の42%が学位を持ち、教育水準の高い若い人を多く輩出していることにある。

オースティンは、ビジネス面で企業進出を後押しする条件が揃っており、一番は州に払う法人税がないこと。だからオースティンに企業が進出し、雇用を生み出し、移住を促進させることが地域の活力につながる。オースティンは、ニューヨークやマンハッタン、サンフランシスコと比較しても低コストで生活ができ、しかも生活環境のクオリティーは非常に高いことが魅力といえる。

産業以外にも、文化的イベント(エンターテイメント、ミュージック、スポーツ)などが盛んに行われ、中でも「South by Southwest(サウスバイサウスウェスト)」は有名なイベントのひとつである。ほかにもF1レースなどのイベントも多く開催されており、多くの経済効果をこの地域にもたらしている。

## (2) 質疑応答

Q： 法人税が課せられていないのは、以前からなのか。

A： 前テキサス州知事から非課税となっている。所得税も非課税である。将来、どうなるかわからないが、現状のところでは続いていくと思われる。これが、カリフォルニアから人口が流入している要因だと思われる。所得はカリフォルニアと比較して低いかもしれないが、法人税や所得税の非課税、生活コストも低いとあって、カリフォルニアの方たちに比べて豊かな

生活ができていると考えている。

Q： オースティンが急成長した要因を教えてください。

A： バブルの崩壊をきっかけとして、政策を産業の多様化に転換している。これにより、リーマンショックの時は、影響を少なく抑え、かつ、一番早く回復することができた。また、アートとかエンターテイメントなどのクリエイティブ産業を伸ばしていたことも要因である。

Q： オースティンも多人種の構成になっているが、このことに対して市として対応していることがあるか。

A： 様々な人種に対しては、それに対応する商工会議所があり、ここに財政援助を行い、活動の支援をしている。商工会議所は、アジア、黒人、ヒスパニックのほか、レズビアンの商工会議所もある。教育でも、公立学校では、英語以外に中国語、ベトナム語、アラブ語、スペイン語等、第二外国語の教育を活発に行っている。

Q： 例えば、日本から企業が進出した時に、現地の方と一緒に仕事をする場合に配慮すべき点、日本企業などをサポートしてくれる機関などはあるか。

A： オースティン商工会議所では、誰と組めばいいのかのマッチングについての「橋渡しのプログラム」があり、いろんな方を紹介するイベントを設けたりするコンサルティングのようなことをしている。また、工場を建設する場合、どこの用途を確保したらよいかの相談も受けている。

また、人種に対応した商工会議所では、外国企業で働くための訓練なども行っている。



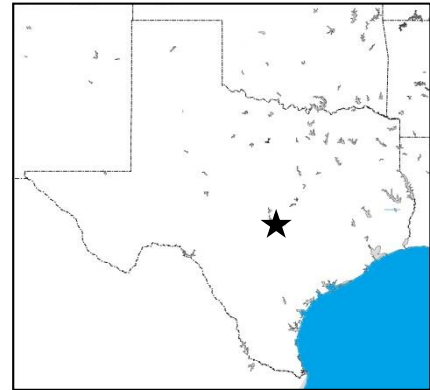
説明者と調査団



## 4 調査先 2 テキサス州政府経済開発局・観光局

### (1) 概要

テキサス州政府経済開発局には 85 名のスタッフがいて、アボット知事の下で様々な経済開発プロジェクトを担当している。その中で経済開発局が行う「イベント支援」や「産業振興」「観光振興」など、大きく 3 点について担当者から説明を受けた。



#### ① イベントに対する資金援助について

経済開発局では、州内外からイベントを通じて観光客を誘致するために、州内で開催されるイベント(スポーツイベント等)やコンベンション(大規模展示会)に対して、財政援助を受けるための基準にクリアすれば、開催経費の一部を「イベントトラストファンド(信託資金)」として援助する。

資金の財源は、売上税(消費税)、ホテル税、酒税などで、こうした税金がイベントトラストファンドに組み込まれ、主催する団体や自治体に対して支援を行っている。対象イベントはスーパーボール、フォーミュラー 1、ミュージックアワード、ロデオ大会等様々で、2015 年 9 月から現在で 81 のイベントに対し 111 億円が拠出されている。



担当者から説明を受ける調査団

融資の対象は、開催費用、場所のレンタル料、ガードマンなどの保安に係るコスト、広告宣伝費等である。この融資を受けるためには、イベントを主催する団体が経済開発局に対して申し込みを行い、まず、参加人数はどれだけ見込むのか、ホテルの宿泊・使用状況、お土産や記念品の販売状況等、総合的な収支予測のシミュレーションで経済効果の試算を行い、融資額を決定する。実際にイベントが開催されたのち、申請者から開催に要した経費が請求され、経済開発局から支払われる仕組みである。

#### ② 事業開発に関する事業について

テキサス経済開発局における事業開発には、大きく 2 つの役割があり、一つは戦略的事業開発、もう一つは中小事業者に対する支援である。戦略的事業開発では、収益をもたらすための開発場所の選定(愛知県も対象)や、中小事業者に対する支援ではスタートアップ(立ち上げ)の支援や国際貿易のプロモーション、海外へのマーケティング活動の支援を行っている。テキサス州は、非常に

ビジネスを行いやすい環境にあり、カリフォルニアやフロリダとかの大きな州に比べると税制の優遇、電力コストが低いなど、ビジネスを行うための運用費用が相対的に低くなっている。

また、テキサスはインフラが整備され、380の空港と16の港湾、鉄道も道路も整備されている。信託ファンド以外にも企業を財政的に支援する仕組みがあり、特に中小のスタートアップ企業に対する「テキサスエンタープライズファンド」は雇用を創出させ、労働賃金を多く支払った会社に対して適用される全米一の大きな支援プログラムとなっている。したがって、オースティンはスタートアップ(起業家)を作りやすいビジネス風土がある。

### ③観光振興に関する事業について

観光局は、テキサス以外からの観光客を呼び込むことを目的として設置された組織である。テキサス州の観光で得られる収益は680億ドルでどんどん伸びている。テキサスに来る観光客の半分は州内から、半分は州外または海外からである。テキサス内の旅行者は平均2泊するが、州外または海外からの旅行者は平均13泊であり、テキサスで使われるお金も多いことから観光局としては州外、海外の観光客をターゲットとして、観光客の増加を図りたいと考えている。

観光局の大きな業務は「宣伝」「トラベルリサーチ」「マーケティング」の3事業である。その中でも一番大きいのが「宣伝」。観光客の認知度を高めるということで、広告宣伝のほか、航空産業や旅行業界等との連携・協業が必要だと考えている。テレビ、印刷物、デジタル情報、ウェブサイト、コマーシャルビデオなど、さまざまな媒体で感情に訴えるようなイメージで、テキサスの魅力を発信している。

「トラベルリサーチ」については、観光宣伝を行ったことがどれだけの効果を生じているかということ調査している。また、「マーケティング」については旅行業界、航空業界などの旅行産業業界へ州で作成した広告を使ってもらったり、州の機関である運輸省や芸術協会などとも連携を行うなどの協業により、旅行者を増やすための対策を行っている。

## (2) 質疑応答

Q： イベント主催者は民間であったり自治体であったりするが、イベント信託資金の拠出先はどこか。

A： 民間、自治体ともにこの資金の申請をすることができる。経済開発局から拠出は自治体に対して行い、自治体からイベント関係者、プロモーターに対して拠出をする。

Q： 拠出するイベントの規模や拠出額に制限はあるのか。

A： 上限10万人のイベントであれば、下限はない。しかし、あくまでも目安であり、2週間前に開催されたF1レースでは25万人が来ている。

拠出額は、過去では一番大きいもので25億円出したものから小さいもの

は 100 万円ほどである。

Q : 経済開発局において資金を拠出するための審査期間はどのくらい費やしているか。

A : 申請がされたのち、30 日でシミュレーションを行い審査する。

Q : 経済開発局で融資を条件として誘致を行うことはあるか。

A : 経済開発局において誘致活動はしていない。

Q : 111 億円の融資をしたとのことであるが、これによる経済的な効果というのはいくらとなったか。

A : イベントを開催した効果というのは、イベント終了後、10 ヶ月後に結果が分かる。例えば、2015 年に開催したアメフトゲームでは、融資額 10 億円に対する経済効果はホテル収入、レストランなどの飲食、お土産・記念品など、全体で 77 億円であった。

Q : 観光振興について、国内外からの観光客の規模はどのくらいであるか。

A : 2014 年から 2015 年では 5 % の伸びである。2015 年では、テキサスに旅行に来た人は 2 億 5,000 万人となっている。しかしこれは、訪問先ごとのカウントであるため、一人で 2 箇所と行けば 2 人となる。したがって、例えば一人平均約 3 箇所行っているとすれば、実際の旅行者数は 8,000 万人となる。

Q : 広報の仕方として、テキサスと言えば昔のウェスタンの映画の俳優をイメージするが、このような方を広報には使わないのか。

A : テキサスは映画として西部劇が有名であるが、昔の俳優をイメージで出すより、今はほかのことを積極的に紹介したいため、現在は、(昔の俳優は)使っていない。現状では、ウェスタンの体験ができるというだけでは、観光客はあまり来ないため、ショッピングなど他の楽しみ方を合わせながらプロモートしていくことが大切と考えている。

## 5 所感

テキサスの州都オースティンは、人口の伸び率は全米ナンバー 1 ! 人口、経済活動、若年労働力、大学卒業者の割合など総合的な要素で格付けする『次にブームとなる都市』ランキングで第 1 位に輝いたという。実際にオースティンを訪問し、整然とした街の中に人々の住みやすさみたいなものが空気感として伝わってきた。日本は今、人口減少時代に突入し、3 人に 1 人が 65 歳以上。この先も人口は減り続け、労働力人口の減少が活力を低下させ、将来に希望が持てない若者も増えている…日本の現状と比較すれば、テキサスには明るい未来と勢いがある気がした。そんなテキサス州と本県が 2016 年 4 月 22 日、大村知事が渡米してオースティンのアボット知事公邸で「友好交流及び相互協力に関する覚書」を締結したことは実に意義深い。テキサス州では、企業の進出にあたっては法人税や所得税がかからず、工場や事務所移転など企業に対する補助金も充実している。こうした優遇措置が企業進出を後押しさせ、現に愛知県を

中心とする東海の企業もテキサス州への進出は大きく増加しているという。

最後に、本県とテキサス州の友好関係がさらに深まり、経済面でも相互に良い関係が構築できることを心から願う。



テキサス州政府経済開発局にて  
説明者と調査団

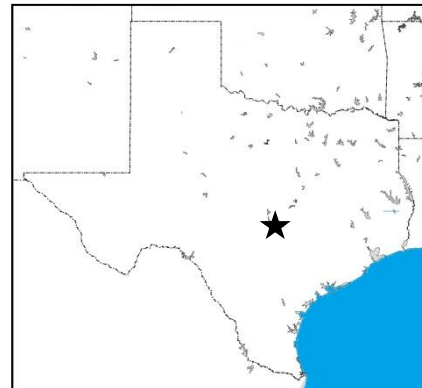
## 第10 自動走行実証実験の推進に関する調査

### 1 調査目的

本県は自動車関連産業の製造業を中心とする産業集積地である強みを活かし、自動走行の実証実験を推奨している。

そこで、公道での自動走行の実証実験における現状や自動走行のテストコースを自治体が提供する上での道路や地域の整備、実証実験を行うための行政機関の支援状況を調査する。

また、本県は近未来技術実証特区として、高齢社会や交通不便地域に対応する新サービスの創出、交通事故を始めとした交通課題の解決に向けて道路交通法の規制を緩和し、無人走行車両を利用したタクシーの旅客サービスや無人配達サービスを目指した実証実験を行っているため、その先進事例であるテキサス州オースティンにて調査を行い、本県の今後の取り組みの参考とする。



### 2 調査先

RELLIS Campus

#### (1) 調査日

平成28年11月4日(金)

#### (2) 対応者

Mr. John A. Barton, P.E. (Assistant Vice Chancellor, Strategic Initiatives THE TEXAS A&M UNIVERSITY SYSTEM)

Mr. William R. Stockton, Ph.D., P.E. (Executive Associate Agency Director Texas A&M Transportation Institute)

### 3 調査概要

#### <RELLIS Campus の概要説明>

テキサスA&M大学は、高度なハイテク分野の研究、技術開発、教育を目的として、テキサスのブライアンという町に、2,000エーカーのモデルキャンパス「RELLIS Campus」を作った。

ここでは、教育、人材開発・訓練、研究開発機関、実証実験を行う機関のほか、機密性の高い研究施設で民



RELLIS Campus

間の会社が大学と一緒に共同研究を行う場も備えており、現在、ロボット分野の研究施設も建設中である。新しい技術開発、実験を民間の会社と共同で行い、成功させた後で一般市場に送り出す、「産官学政府共同体」のイメージとなっている。

※RELLIS

モデルキャンパスの基本理念である Respect(尊敬)、Excellence(優秀)、Leadership(リーダーシップ)、Loyalty(忠実)、Integrity(誠実)、Selfless service(社会への貢献)の頭文字を取ったもの。

最近の RELLIS Campus では、輸送用としてトラックの追従走行の実証実験を行っている。先頭の1台目はドライバーが運転をしているが、2台目は無人走行である。2台目には、何か問題が起こった場合のために人は乗っているが、運転はしていない。この実験が応用できれば、安全性と燃料の節約につなげることができる。



トラックの追従走行の実証実験

この実験も大学が一般企業と州政府と一緒にやっている。研究のプロセスには機密性を重視しているため、大学のキャンパスの中で新しい技術を開発し、大学の中で実際に試験を兼ねて活用し、実用化の一步手前のものを実証している。

この実験も大学が一般企業と州政府と一緒にやっている。研究のプロセスには機密性を重視しているため、大学のキャンパスの中で新しい技術を開発し、大学の中で実際に試験を兼ねて活用し、実用化の一步手前のものを実証している。

#### <ストックソン博士からの説明>

RELLIS Campus には、75,000 人が住んでおり、小さな町を形成している。この町の中で、乗用車、トラック、自転車、歩行者が歩く歩道も整備され、ここで起こる渋滞などの問題を解消するための実験が行われている。

テクノロジープロバイダが新しい技術を開発し、その会社が、実用化の一步手前のプロトタイプを作って、テキサス A & M 大学に行ってデモンストレーションをする。大学内で検証を行ったのち、一般市場に出すことになる。

現在、信号の切り替えのタイミングを交通渋滞の度合いに合わせてどのように行っていくか、無人運転のための信号の切り替えの実証実験を行っている。

また、実際の運転者がどういった行動をするかをモニターする機器の入った実験車も使っている。

ドライビングシミュレーターで、赤外線を使って運転者のストレスを測って、ストレスがかかったら自動運転に切り替える。ここでは模型とかシミュレーションでなく、実物テストが出来る。いろんな実証実験が出来るが、衝突実験、実地とシミュレーションとを使って両方でテストできる。

## 4 質疑応答

Q： 実証実験は毎日やっているのか。

A : 700 のプロジェクトをいろいろ毎日やっている。

Q : データを積み重ねていかなければならないがどうか。

A : 実証実験は1回だが、その前にシミュレーションを50回組み合わせてやっている。シミュレーションを50回行って、どれが一番衝撃に強いかを絞り確かめてから、最後に実証実験を1回実施して確かめる。

Q : 自動運転について伺いたい。

A : トラックの自動運転を大学と民間会社が共同開発し、大学が検証試験をする。テスト結果をレポートにまとめて、政府自治体に報告する。模擬運転が安全で問題がないということが自治体で承認されれば、実際の公道で無人運転車が走れるようになる。当然安全が第一である。無人運転で安全が確保されるということを政



担当者(ストックソン博士)の説明を聞く調査団  
府が判断し、検証したら公道を走っていいということになる。そのため、単に民間会社でなく、実験のところは大学の役割が大きい。例えば、信号切り替えの実験については、無人運転の時の信号の切り替えをオースティン、ダラス、ヒューストンで実際に試して、そこでOKと政府が認めれば実用化となる。

Q : 今はどのくらいまで進んでいるのか。

A : 今は RELLIS Campus 内での実験の許可をもらっている段階で、その次の段階はオースティン、ダラス、ヒューストンということになる。

Q : 予測としてはあとどれくらいで公道を走れるのか。

A : ヒューストン、ダラスでの実証実験はあと1年ぐらい後になる。

Q : グーグルは、オースティンで公道のデータ収集をしていると聞いたが。

A : 今テキサスでは、法律上は無人運転自動車が公道を走ってもいい。無人運転を制限する法律がない。グーグルはオースティンをテスト走行のモデル都市として選んで走っている。テキサスA&M大学とは別のプロジェクト。グーグルは、テスト結果はテキサスA&M大学に報告するが、共同実験はやっていない。民間企業がどのように自治体政府とやっているか興味があると思うが、グーグルはオースティン市とうまく連携を取ってやっていない。オースティンから正式に許可を得られていないので、広範囲的にオースティンを走ることはやっていない。オースティンはグーグルの無人運転自動車が増えることによって、信号にどういう影響を与えるのかわかっていない。まだ市としては認めているのは2台だけである。

Q： 走行規制はしているのか。

A： 走行時間に制限はないが、高速道路は走っていない。市内ではなく比較的交通量の少ない郊外の町を走っている。

Q： ジュネーブ条約で「自動車は運転者がいる」というのが国際的な考え方となっており、世界会議の中のひとつの位置づけになっているが、そこに抵触しないのか。また、いつその条約が変わるイメージを持っているのか。

A： 条約についてコメントする立場にない。

Q： 日本の新聞に、アメリカのフォードが 2020 年代の半ばには” レベル 4 ” 完全自動化を目指していくとの記事もあるが、愛知県もいろんなデータを積み上げていく実証実験を行っている。大学のキャンパス内で実証していると今説明を伺ったが、全部自動化でなく一方ではマニュアル、一方では自動化と混在する場合、高速道路など一部分のエリア限定的な公道を使つての実験の目標やスケジューリングなどあれば伺いたい。

A： 無人運転と有人運転の混在というのがどういう影響があるか、今キャンパスで実験中である。理想としては、無人運転の方が有人運転よりも安全だということが証明されればいいが、必ずしも安全かはわからない。1台の自動車で平均 48,000 キロぐらい走ると事故を起こしたり乗れなくなったりする。グーグルの無人カーは 16,000 キロごとにクラッシュしたり乗れなくなる。有人と無人でどうバランスを取るか試験中。アメリカ連邦政府は、無人運転はどこか特定エリアだけに限定した方がいいか今検討している。高速道路は無人運転に向いているが、一般公道では向いていない。コンピューターも判断しにくい。今は、自動車をコンピューター制御するのは人工知能で自動車の運転を制御するのはまだ検討中。一つは貨物用のトラック、1台目と2台目の混在した乗り方。後ろの自動車を制御する。

## 5 所感

テキサス州は、一人1台自動車を保有している究極の車社会であるため、州都のオースティン都心部に入るエリアでは、著しい交通渋滞が地域の大きな課題となっている。そこでテキサス州では、自動走行車を活用したライドシェアリングによる渋滞緩和を視野に、駐車台数を減少させることによって余った駐車スペースを有効に活用するといったまちづくりを考えている。

一方、グーグル社がオースティンにて自動走行実験を行っているが、州からは、2台に対して走行許可を出してはいるが、その実験に対して州政府との連携や関与などはない。また、州政府では主に郊外で実証実験を行っているという情報は認識しているが、いつどこを走行しているかは把握していない。

テキサス州では、テキサス A & M (農工) 大学でトラックが隊列走行するための自動追尾の実験や信号の切り替えのタイミングが無人運転にどんな影響があるかなど 700 にも及ぶプロジェクトを進めているが、民間企業の機密性から州政府及び大学との連携には至っていない様子である。



愛知県では名古屋大学と連携し情報交換および実証実験のプランニングなども協同で行っており、29年度には、運転席無人による公道での自動走行実証実験を行う準備も進めていることから、その点ではオースティンより進んでいると言える。

今年度、愛知県と友好交流及び相互協力に関する覚書を締結したテキサス州の中でも最も愛知県と類似する産業都市オースティンを訪問したことにより、地域産業の発展と産官学の連携によるまちづくり、安全性の問題や自動走行を実現するために必要な社会インフラの費用負担など、様々な課題について情報交換を行うことができ、今後の両都市の親密な交流のための足掛かりとなる有意義な調査となった。



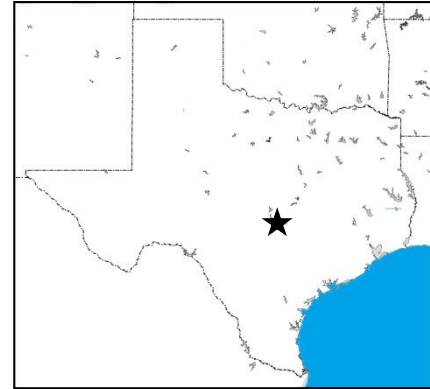
説明者と調査団  
(説明は行政機関の合同庁舎にて)

## 第11 スポーツコミッションの運営に関する調査

### 1 調査目的

本県では、国内外からスポーツ大会を誘致・開催するため、昨年度からあいちスポーツコミッションを設立し、国内外からのスポーツイベントの誘致に向け活動を行うこととしている。

アメリカはスポーツコミッションの発祥の地であるため、オースティン・スポーツコミッションの概要、他組織との連携について調査することで、スポーツイベントの誘致方法や誘致による地域への貢献(地域の活性化)について参考とする。



### 2 調査先

Austin Sports Commission (オースティン・スポーツコミッション)

#### (1) 調査日

平成28年11月4日(金)

#### (2) 対応者

Mr. Lance Aldridge (Executive Director)

Mr. Matt Motl (Account Director)

### 3 調査概要

オースティンはライブミュージックのメッカであり、テキサス州の中でも一番面白い町である。スポーツ協会の目的は、様々なスポーツ競技を誘致して、オースティン経済への貢献度を高めることである。

オースティンがイベントを誘致するための強みのひとつは、テキサス州立大学があることであり、テキサス州立大学自体が多く、テキサス州立大学自身が多くのスポーツイベントを企画運営していることにある。独自に企画している以外のものはまだ基盤が弱いので、そこはより支援をしてイベントの集客を増やすようにしている。また集客をするための強みとして、世界で16番目に良い空港と言われ、常に機能性の高いオースティン空港やホテル施設の充実、さらには、ライブミュージックのメッカで、250以上のライブハウスがあること。



概要説明を行う担当者

ACVB (オースティンコンベンションビジタービューロー)は「オースティンコンベンション訪問局」と言い、そこでスポーツ局を運営している。またこの近くにオースティンコンベンションセンターという大規模展示場もあり、そこも活用しながらイベントも行うことができる。大学・ホテル・オースティンコンベンションセンターなどの強みを活用しながら、集客を増やすことを行っている。

これら観光ビジネスの取組によって、年間 2,000 万人の来訪者があり、観光によつての雇用は 54,000 人、観光収入は 62 億ドルにも及んでいる。

オースティンは、非常にコンパクトな地区にホテルが立ち並んでおり、これによつて非常に治安がよく安全である。またこのエリアの中にはレストランや 250 のライブハウスが集まっている。観光客はオースティンに来た際、ホテルだけでなくその他のエンターテイメント、レストランといった総合的な設備を重視していることから、オースティンは様々なランキングで評価されている。

オースティンでは「South by Southwest」(音楽祭)が一番大きなイベントであり、この近くのコンベンションセンターを中心とした地域で開催され、来場者は 37 万 6,000 人であった。また 2 週間前には F 1 グランプリが開催され、26 万 5,000 人が観戦に来た。F 1 の開催は全米でオースティンだけであり、会場のサーキットオブアメリカはこの F 1 のみの利用だが、他の用途、スポーツイベント等に活用できないか検討中である。この他にも、オースティンマラソン (25,000 人)や 1 ヶ月にわたって行うロデオ大会やサッカー、フットボール、バレーボールなどのイベントが行われている。

スポーツコミッションでは、青少年に対して新しいスポーツの普及活動もしている。ハリーポッターに出てくる「クイディッチ」というスポーツであるが、男女混合のゲームで、8~20 歳くらいまで対象のスポーツである。ハリーポッターということで、青少年の引きこもりなどの人たちを外に出す一定の効果があること

ことから、全米に広げたいと考えている。また「E スポーツ」というビデオゲームのイベントも企画をしている。これは屋外で行うものではないが、このイベントに参画することによつて経済効果が見込めるものである。

青少年を巻き込むということは非常に苦勞することであるが、愛知県もラグビーワールドカップやアジア大会の開催までまだ時間があるため、これらを通じて青少年を巻き込んでいく対策に取り組むチャンスだと考える。



The infographic titled "Austin SIGNIFICANT EVENTS" lists various events with their respective attendance figures. It includes logos for each event and the text "LIVE MUSIC CAPITAL OF THE WORLD" at the bottom right.

Event	Attendance
South by Southwest	376,000
Austin City Limits Music Festival (ACL)	75,000 per day
Austin Food & Wine Festival	2,500-3,000
Formula 1 United States Grand Prix	265,000
Austin Film Festival	25,000
Moontower Comedy Festival	20,000
X Games Austin	160,000

オースティンの主要なイベントについて  
(Austin Sports Commission の説明資料より)

#### 4 質疑応答

Q： スポーツイベントを誘致するにあたって、イベント誘致が先か、利活用できる施設があるからそのスポーツを誘致するのか。

A： すでに存在している施設を活用するのが理想的である。

Q： 青少年をターゲットにすることがポイントか。

A： そうである。若い人を引き付けることによって、大人になってもそのスポーツに何らかのかかわりを持ってもらえるので大変重要である。

Q： オースティンでは青少年を引き付けるための取り組みは何か。

A： 一番人気があるスポーツはアメフトだが、アメフトでは若い人が数多くは来ないので、野球・サッカーなどで呼び込んでいる。

Q： 協会としてどのように誘致に関わっているのか。

A： 全米テニス協会や全米サッカー協会などに誘致活動をしている。今オースティンにはアンディ・ロディックという、有名なテニスプレイヤーがいるが、今引退したばかりなので、彼を活用して若者を引き付けようと計画中である。また招致活動としてイベント主催者に対してスポーツの観点からオースティン開催のメリットを売り込んでいる。

Q： オースティン・スポーツコミッションの運営費用はどうなっているのか。

A： ファンドからの資金提供を受けている。イベントで発生した経済効果に応じて、売上税の一部があとから還元され収入になる。例としてホテル利用税やショッピングに対する売上税などをすべて合計し還元される。その中でもホテル利用税の割合が高い。またその一部は割合に応じて主催者にも支払われる。

Q： ビッグイベントの誘致については他都市と競合すると思われるが、どのように取り組んでいるのか。

A： 競合するので、オースティンの魅力についてプレゼン

を積極的にしている。メインはスポーツ局で行っているが、場合によっては上院議員や下院議員からの賛同の手紙やビデオレターなどの働きかけも併せてやっているが、あまり深入りはしない。

Q： 愛知県ではマラソンイベントで多くのボランティアを活用しているが、ボランティアの参加状況や内容は、どのようになっているのか。

A： メインの募集はイベント主催者が行っているが、そのほかに1万人規模のボランティアをデータベース化しシェアして参加を呼びかけている。ボランティアに対しては、Tシャツをプレゼントするとか、パーティに参加



担当者の説明を受ける調査団

できるなど、何らかのインセンティブが必要だと思う。

Q： ボランティアが多く集まるということは、誘致する際に優位に働くのか。

A： 最も重要な決定要素は会場、ファンの数であり、ボランティアの数は大きな要因でない。

Q： ボストンマラソンでテロが発生したが、テロ対策はどのように行っているのか。

A： 警備員の配置や市からの警察官の派遣を受けているが、もっとも重要になるのが不測の事態に対する事前の危機管理計画である。主催者やメディアとの事前打ち合わせも大事である。

Q： 愛知県ではマスコミ、経済団体、ホテル等がまとまって愛知スポーツコミッションを構成しているが、オースティンではどのようになっているのか。

A： スポーツ局は直接入っていないが、上位組織のACVBには愛知と同じようにホテル業界やメディア業界などが入って構成されている。

Q： スポーツイベントの情報は、どうやって収集しているのか。

A： イベントの主催者がRFP(提案依頼書)をネットに掲載するのでそれを見る。統合されたデータベースはないのでグーグルなどで常に検索をしている。会期が決まって会場が未決定などの、場合によっては電話で申し込むこともある。

Q： 誘致について一番重要なポイントはなにか。

A： 会場、交通手段(オースティンでは、空港があることを強みとしている)、宿泊施設である。

Q： オースティンでは、サーキット場が多目的に利用できると聞いたが、他にどのような施設があるか。

Q： テキサス州立大学が10万人収容のスタジアムを持っており、自転車競技やマラソン競技などにも使うことができる。また「デル・ダイヤモンド・スタジアム(The Dell Diamond)」という野球場があるが、そこではサッカーを開催したり、マイナーリーグの拠点球場ではラグビーも楽しめる。他にも30以上の多目的施設がある。

Q： マイナーリーグの球場など多くの施設があるが、会場利用の日程的調整はどのように行っているのか。

A： スポーツ局がイベント主催者と施設側との、会場や日程調整などの橋渡しもしている。

## 5 所感

スポーツイベント招致のポイントは、開催できる会場、アクセス、ホテル等の宿泊施設が重要な要素であることが実感としてよく伝わってきた。県としては、県内スポーツ施設の洗い出しをするとともに、イベントの開催規模などに合わせて、グループ分けなどをする必要があると考える。そのうえでアクセス

や宿泊施設等の状況を加味して検討をおこなうべきである。さらには飲食施設、文化や観光などもセットでPRもすることも大切と考える。

また、招致機運を高めるためにも、長期的な視点に立った青少年を巻き込んだ、スポーツ振興施策を行うべきである。

ビッグイベントの誘致に当たっては、官民の総合連携は不可欠な要素であり、経済効果を含めより多くの県民から理解されるような工夫も求められる。

スポーツコミッションの運営費や会場整備費など財源確保に向けた取組も必要があると考えます。



Austin Sports Commissionにて  
担当者と調査団

## 第12 まとめ(海外調査を終えて)

私たち愛知県議会海外調査団がフロリダ州及びテキサス州を訪問したのは、本県がテキサス州と「友好交流及び相互協力に関する覚書」を締結した約半年後のことだった。

私たちは、テキサス州政府のご配慮から、州議員、政府の担当者だけではなく、市行政、民間団体など、多くの方からテキサス州の概要説明をいただくとともに意見交換を行うなど、非常に貴重な時間を過ごすことができた。また、折しも大統領選を間近に控えトランプ氏とクリントン氏の選挙戦の最中であり、訪問先での話題も大統領選のことにおよび、メディアから以外の現地の生の話も伺うことができたことは、海外調査での副産物であり、見聞が広がったと考えている。

実際にテキサス州を訪れた印象は、「凄いパワー」の一言であった。石油、天然ガスなど、豊富な資源を基にした産業だけでなく、芸術、文化、イベント開催など、活動の多様性を背景に州経済を推進していることについて、各調査先の説明者が私たちにアピールをする姿は、まるで、アメリカ経済をけん引しているのはテキサス州であると言っているようであった。それだけ、彼らの説明には自信に満ち溢れていた。「テキサスでは長い歴史の中で、一時、独立国であったことを非常に誇りに持っている人が多い。」と、いくつかの調査先で話を聞いたが、今回のテキサス州を訪れた印象ではそれも納得ができる。

本県が行っている様々な施策は、今回の調査内容も含め、まだ始まったばかりのものが多い。それ故に、今回フロリダ州及びテキサス州各地の調査先で実際に見聞きしたことについては、スケールに圧倒されることや、日本とは違う事務の進め方について、考えさせられることも多かった。

例えば、クルーズ船誘致の調査のため訪れたマイアミ港湾局やロイヤル・カリビアン・クルーズ社では、施設面の整備や行政側の歓迎のあり方に目が行きがちだった私たちの考えとは全く異なった視点からの指摘を受け、言葉を失った。また、多文化共生に関しても、私たちは近年の多人種傾向にどう対応すべきかを課題としている一方で、既に過去から移民を受け入れ、多人種構造の社会であるテキサス州では、マイノリティーにも対応する商工会議所があるなど、本県のさらに先を進んでいることに改めて驚かせられた。

本県では、名古屋港周辺地域の観光名所として、国内外からの観光客誘致の目玉になるであろう「レゴランド」の開業も目前となり、職業体験型テーマパーク「キッザニア」の進出計画も発表された。自動走行についても無人の自動運転車を公道で実証実験するための準備も進められている。本県が目指す2020年、2027年への目標に向い、確実に進み始めている。今後、これら新しいものと既にある観光資源をどのように活かしていくかの舵取りが求められる。

私たちが各調査において得た貴重な知見は、実際に現地で見聞きした者でなければ伝えることができないことである。各調査団員が今後の県政に取り組む中で多くの方に伝え、活用していくことで、今後の愛知の施策推進の一助となり、ひいては、県民が誇りを持てる愛知に繋がっていくことを切に願っているところである。

## 団 員 名 簿

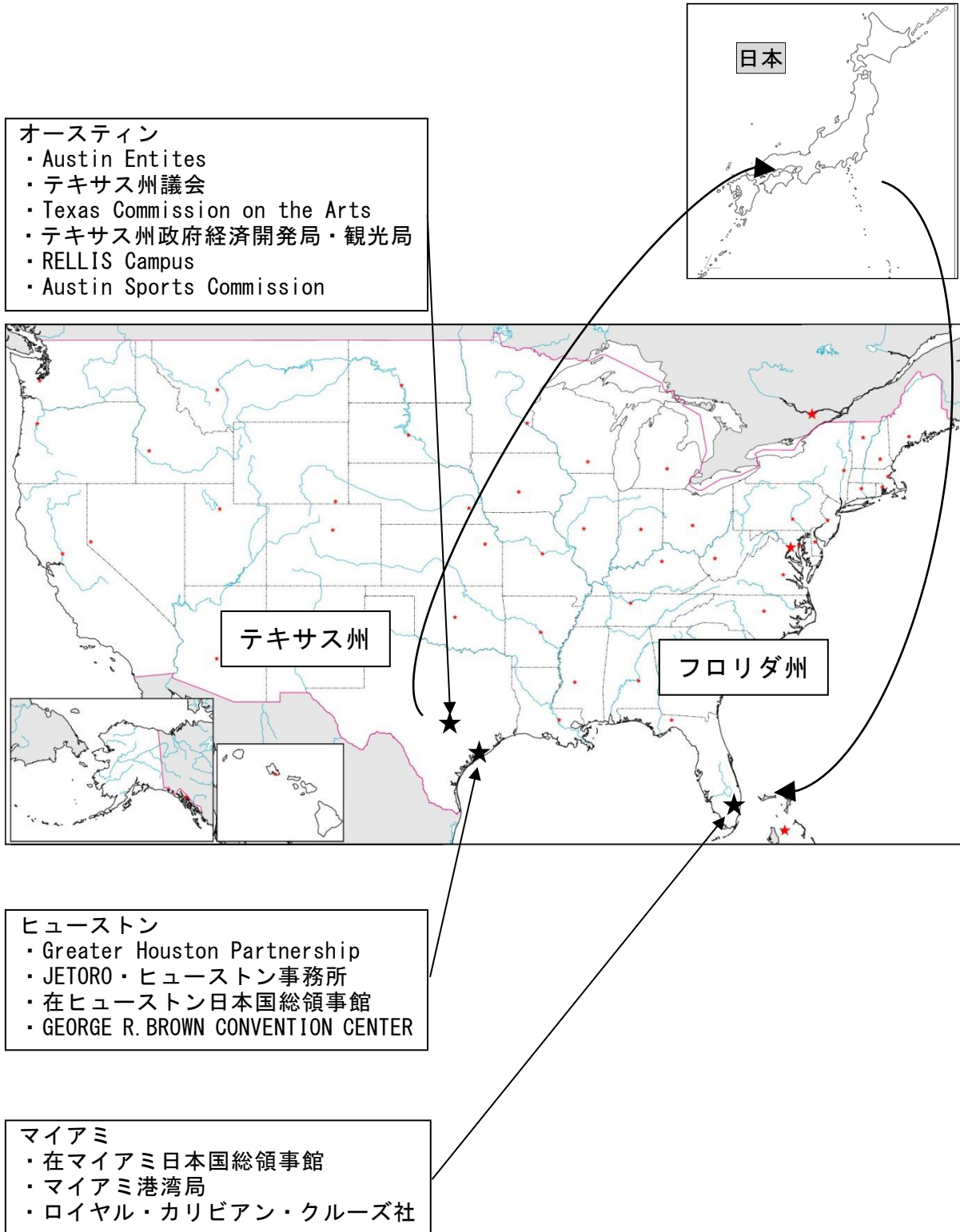
氏 名	所 属 会 派	選 挙 区
団 長	自由民主党	北区
副団長	自由民主党	春日井市
副団長	民進党	一宮市
副団長	公明党	一宮市
団 員	自由民主党	東海市
団 員	自由民主党	豊明市
団 員	自由民主党	瀬戸市
団 員	自由民主党	あま市
団 員	自由民主党	小牧市
団 員	自由民主党	東区
団 員	民進党	稲沢市
団 員	民進党	昭和区



## 調 査 日 程

日程	月日	発着地	調査先	調査事項
1	10月30日 (日)	名古屋(中部)発 成田・ヒューストン経由 マイアミ着	(マイアミ泊)	
2	10月31日 (月)	マイアミ	在マイアミ日本国総領事館  マイアミ港湾局  ロイヤル・カリビアン・クルーズ社 (マイアミ泊)	①フロリダ州の概要及び 経済最新事情  ②クルーズ船誘致(施設整備)  ③クルーズ船誘致(運航企業)
3	11月1日 (火)	マイアミ発 ヒューストン着	(テキサス州調査にあたっての事前打ち合わせ) (ヒューストン泊)	
4	11月2日 (水)	ヒューストン	Greater Houston Partnership  JETORO・ヒューストン事務所  在ヒューストン日本国総領事館  GEORGE R. BROWN CONVENTION CENTER (ヒューストン泊)	④多文化共生(企業関係)  ⑤経済最新事情(企業進出)  ⑥テキサス州の概要及び 経済最新事情  ⑦大規模展示場の運営
5	11月3日 (木)	ヒューストン発 オースティン	Austin Entities  テキサス州議会 (オースティン泊)	⑧オースティン各種業界団体 との情報交換  ⑨友好交流州及び相互協力に 関する覚書締結州表敬
6	11月4日 (金)	オースティン	Texas Commission on the Arts  テキサス州政府経済開発局・観光局  RELLIS Campus  Austin Sports Commission (オースティン泊)	⑩多文化共生(文化団体関係)  ⑪州政府機関と情報交換  ⑫自動走行の実証実験の推進  ⑬スポーツコミッションの運営
7	11月5日 (土)	オースティン発	(機中泊)	
8	11月6日 (日)	成田着 成田発 名古屋(中部)着		

# 調査行程図



# 事前勉強会等の実施状況

## 1 調査団による実施状況

実施日	勉強会・事前調査先	事前勉強・調査内容
9月6日(火)	議事堂内	調査事項に関する県の施策等について、関係部局からヒアリング。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ船誘致</li> <li>・スポーツコミッションの運営</li> <li>・自動走行実証実験の推進</li> <li>・大規模展示場の運営</li> <li>・テキサス州との友好交流及び相互協力に関する覚書の締結</li> <li>・多文化共生</li> </ul>
9月13日(火)	MICE誘致関係省庁 (東京都千代田区)	大規模展示場の運営及びMICE誘致について、関係省庁からヒアリング。
	東京ビックサイト (東京都江東区)	大規模展示場の運営の現状について、現地調査及び関係者からヒアリング。
9月14日(水)	幕張メッセ (千葉県千葉市)	大規模展示場の運営の現状について、現地調査及び関係者からヒアリング。
	日本展示会協会 (東京都新宿区)	大規模展示場の運営の現状について、関係者からヒアリング。
	福岡市港湾交通局(博多港) (福岡県福岡市)	クルーズ船誘致の現状について、現地調査及び関係者からヒアリング。
9月15日(木)	神戸市みなと総局(神戸港) (兵庫県神戸市)	クルーズ船誘致の現状について、現地調査及び関係者からヒアリング。
9月20日(火)	マイアミ港湾局 (東京港区)	調査先であるマイアミ港湾局の関係者と面会し、本県の調査趣旨及び概要の説明。
10月3日(月)	自動走行関係省庁 (東京都千代田区)	自動走行実証実験の現状について、関係機関からヒアリング。
10月4日(火)	名古屋大学 (名古屋市千種区)	自動走行実証実験の現状について、関係者からヒアリング。

## 2 海外調査に関連した県議会における質問について

### ○平成28年12月定例議会 一般質問

議員名	質問の概要
政木りか議員	・自動走行の推進について

### ○平成29年2月定例議会 一般質問

議員名	質問の概要
谷口知美議員	・テキサス州等との友好交流及び相互協力について

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

## 報告書とりまとめ担当

### ○報告書とりまとめ総括

松川浩明、伊藤勝人、高橋正子、木藤俊郎

報告書項目	担当議員
第1 フロリダ州の概要及び経済最新事情に関する調査	木藤俊郎
第2 クルーズ船誘致(施設整備)に関する調査	鈴木 純
第3 クルーズ船誘致(運航企業)に関する調査	山下智也
第4 多文化共生(企業関係・文化団体関係)に関する調査	谷口知美
第5 テキサス州の経済最新事情(企業進出)に関する調査	石塚吾歩路
第6 テキサス州の概要及び経済最新事情に関する調査	神野博史
第7 大型展示場の運営に関する調査	坂田憲治
第8 友好交流及び相互協力に関する覚書の締結州(テキサス州議会)に関する調査	伊藤勝人
第9 友好交流及び相互協力に関する覚書の締結州(各種業界団体・州政府機関)に関する調査	高橋正子
第10 自動走行実証実験の推進に関する調査	政木りか
第11 スポーツコミッションの運営に関する調査	島倉 誠