

JLGC Seminar 実施報告

日時：2018年3月9日（金）13：30～16：00（レセプション16：00～17：30）

テーマ：Northern Powerhouse on Track: Lessons from Japan's Rail

日本の鉄道に学ぶ ノーザン・パワーハウスによる北部イングランド振興に向けて

会場：Sheffield Students' Union Building(INOX)

(Durham Road Sheffield S10 2TG)

参加者：ゲストスピーカー（司会含む）12名、来客数51名、スタッフ8人

概要：自治体国際化協会ロンドン事務所では、日英両国の地方行政に関する取組の紹介を通じて相互理解を深めるため、JLGCセミナーを毎年開催している。今年度は新高速鉄道HS2の建設計画や北イングランドの経済活性化政策であるノーザンパワーハウスを契機として、沿線地域において経済活性化への期待が高まっていることを踏まえ、鉄道による地域活性化をテーマとしたセミナーを、HS2の建設予定都市の1つであるSheffieldにおいてSheffield Universityと共同開催した。

1. Chair：Peter Matanle氏による開会
2. James Wilson 教授(Sheffield University)開会挨拶
・日本国大使館及び日本側参加者への謝意など
3. 黒野所長 (Director of the Japan Local Government Centre) 挨拶
4. 堀内 丈太郎公使 (在英国日本国大使館) 講演
演題：「High Speed Rail: Japanese Perspective」

・新高速鉄道がイングランド北部に開通すれば、ビジネスや観光、また再開発の機会が向上する。その参考として石川県金沢市の例を紹介したい。

・石川県は新幹線開通前に高速鉄道計画を策定し、東京からの事業者誘致や金沢市内の再開発、駅前へのアーチオブジェの設置などを計画的に行った。こうした



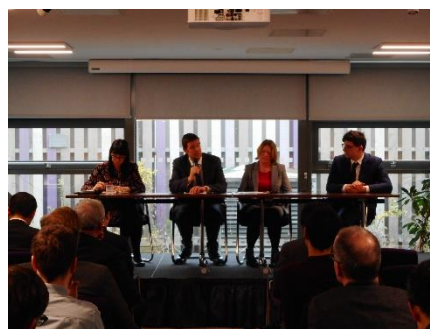
事前準備が奏功し、2015年の開通後には、前年比35%増の394万人が石川県を訪れた。

・高速鉄道導入にあたり十分な計画のもと最大限の効果ををもたらされることを期待する。企業誘致や観光にも力を入れ、地域の魅力を発信することは効果的である。機会と戦略そして行動が効果を生むと思う。

【パネルディスカッション1】

・堀内公使の講演を受け、パネルディスカッションを行った。パネラーからはイングランド北部地域の東西を結ぶ交通機関の必要性や、一部地域に留まらない全体的な経済効果についての意見が聞かれた。また新幹線建設にあたっての日本の政治的状況や、日本の中央政府と地方自治体との協力体制についても関心が集まった。

日本の事例紹介を受け、どのように日本は投資やインフラ開発により地域経済を最大化しているのかなど、パネラーから質問があげられた。



【第2部】

1. 名川 進氏（JR 東日本ロンドン事務所 副所長）講演

演題：「Regional Revitalization」

・鉄道事業は地方自治体と密接に関係しており、地元自治体とともに前進していくことが重要である。

・現在では非鉄道事業であるライフスタイルビジネス事業が全体収益の3分の1を占める。

・日本では人口減少、高齢化社会、過疎化が深刻化しているが、日本における生活様式には変化が見える。グローバル化、テクノロジー活用、多様化などである。

・鉄道会社として観光振興、地域産業の活性化、地域開発の3つの分野で地域に貢献している。



【パネルディスカッション2】

・パネラーからは、イングランド北部の地域振興のためには各都市をつなぐ鉄道の敷設が必須であることが訴えられた。

・また、ロンドンのある英国南部に経済活動が集中している現状の改善には、もちろん新たな鉄道路線の導入も必要であるが、政府による政策及び経済支援なしには推進できないとの意見もあげられた。

・鉄道建設の重要性も語られる一方、鉄道の導入のみで経済の成長は得られないこと、鉄道導入の効果を最大限にするために、計画の段階での戦略が重要であるといった意見も熱心に議論された。



【質疑応答】

1. 日本では東京以外の都市間の接続性に関してどのように対応しているのか。

(堀内公使)

・日本では、小都市同士でなく、大都市と小都市を結ぶ。大都市同士を結ぶと乗客数が膨大になりすぎる。また経済はやはり大都市に集中している。

・HS3 (Northern Powerhouse Rail) が開設するとすれば、リバプールーヨーク間が結ばれるだけでなく、HS2 による人の流れも取り込めると思う。このことでマンチェスターやリードだけがロンドンと連結されるだけでなくその他の都市にも首都との人の流れが生まれる。

・HS3 が建設されれば、ロンドンからの需要を最大限に取り入れられるようになるのではないかと。

・実際の日本の新幹線建設費は3分の2が国の予算、3分の1が地方自治体の予算で賄われるため、住民への説明義務が欠かせない。どういった経済効果等が得られるかについてしっかり説明をする必要がある。



2. 日本ではどのような政治的環境において新幹線導入が決断されるのか。

(堀内公使)

・地方の住民の声を受け、地方選出議員の強い意見があることが、予算確保につながっているものと考えている。しかし、鉄道について、英国ほど大きな予算は確保できない。

・メディアの批判にさらされることも課題。金沢市の人口は50万人程度であるが、そうした中規模の都市への高速鉄道の建設については、建設時には効果について一部批判的な報道もあった。しかし、完成してしまうと、多くの日本人は新幹線ができたことを好意的に受け止め、メディアも開業について好意的に報じられることが多い。

(名川氏)

・鉄道会社の立場から発言すると、東日本の地域創生に東京圏のマーケットを活用している。鉄道を利用して人を移動させている。またプレゼンテーションで述べたように地方から物を運ぶことでも、地方創生を目指している。鉄道は地域を結ぶ血管のようなものである。

各地域にはそれぞれの魅力があり、地域との協働は非常に重要である。

以 上