

平成 28 年度 海外行政視察研修報告書



訪問都市 ・ シンガポール共和国 ・ 台北市 ・ 高雄市

研修期間：平成 28 年 7 月 17 日～ 22 日

目次

団長挨拶	1
視察団員名簿	2
視察経路及び行程表	3
各都市報告	
・シンガポール共和国	5
・自治体国際化協会（CLAIR）シンガポール事務所 訪問	
・URAシンガポールシティーギャラリー 訪問	
・ガーデンズ・バイ・ザ・ベイ 訪問	
・台北市	10
・台北市日本工商会 訪問	
・台北市副市長 表敬訪問	
・YouBike視察	
・高雄市	15
・高雄市LRT事業 視察	
・高雄ソフトウェア・テクノロジー・パーク	
視察研修団員報告	19
全体総括	99

団長挨拶

今回の海外行政視察研修は、超少子高齢化の急速な進展、人口減少などによる都市力の低下等、本市を取り巻く社会情勢が厳しさを増している中で、このような状況に対応するため、また、これまでの議員活動で培った見識をさらに向上させるため、視野を大きく海外にも目を向け、海外都市の先進事例を積極的に学び、グローバルな発想により、本市の課題に取り組んでいくことを目的とし、7月17日から22日までの6日間で、シンガポール、台湾の台北市・高雄市に海外行政視察研修議員団10名で視察・研修に行っていました。

特に今回の研修は、都市力の活力を高めて、市内の経済活動を活性化し、海外からより多くの来訪者を呼び込み、5年先、10年先において、広域的な都市圏における存在感や中枢性を高めていくことができるよう、「産業経済拠点」・「観光拠点」を形成するには、どのような取り組みがあるのか、ということに視点を置き研修を行いました。

シンガポールにおきましては、自治体国際化協会、シティギャラリー、ガーデンズ・バイ・ザ・ベイを視察しました。主に、海外における自治体の活動の仕方、観光誘致支援活動、都市計画と緑化政策について研修しました。本市が取り組んでいる、インバウンドの拡大やまちづくり、環境問題等について参考になる事例もいくつかあり、大変有意義な時間でありました。

台北市におきましては、台北市日本工商会で現在の台湾経済についての研修を行い、その後台北市役所を訪れ本市で初めて台北市の副市長を表敬訪問し、台北市執行部の方々と環境、福祉、経済等の意見交換を行いました。また、公共交通とYouBike（ユーバイク）の視察・調査を行い、本市の自転車によるまちづくりに通じるものがあり、とても参考になりました。

高雄市におきましては、高雄市役所において本市のまちづくりや環境、福祉政策にも関係するLRTに関して高雄市における導入や建設について研修し、研修後LRTに実際に試乗させていただきました。最後に高雄ソフトウェア・テクノロジー・パークで研修を行い、産業クラスター政策を研修してまいりました。

今回の研修は、本市が現在から将来にかけて継続して取り組んでいく課題を身近なアジア諸国に目を向け、各国各都市が行っている取り組みを実際に見聞することで、少しでも学んだことが本市の発展に役立てることができたらという思いで、視察研修をしてまいりました。つきましては、団員各位の学んできたことが、今後の本市発展の一助になることを期待しております。

結びに、今回の海外行政視察研修に関して、準備や研修等を含め、いろいろとご協力をいただきました関係機関の皆様方に対し、心より御礼と感謝を申し上げご挨拶とさせていただきます。



渡辺 道仁

視察団員名簿

団 長	渡辺 道仁	団 員	渡辺 通子
副団長	塚田 典功	団 員	増渕 一基
副団長	駒場 昭夫	団 員	金子 武蔵
団 員	鎌倉 三郎	団 員	黒子 英明
団 員	綱河 秀二	団 員	中塚 英範



台北市役所にて副市長や市幹部たちと

視察経路図



視察項目・研究テーマ／視察都市



シンガポール

- ・公共交通、住宅政策、都市計画
- ・緑化政策
- ・販路開拓、観光客誘致活動



台北市

- ・シェアサイクル
- ・日台親善、両国間の貿易、経済合作の発展



高雄市

- ・先進的LRT事業
- ・産業クラスター政策

海外行政視察研修 行程

月 日	時 間	都 市 名	日 程
7月17日(日)	6:30	宇都宮	市役所発
	11:30	羽 田	羽田空港発
	17:35	シンガポール	チャンギ国際空港着
7月18日(月)	8:30	シンガポール	ホテル発
	9:00		自治体国際化協会視察
	10:30		URAシンガポールシティ ギャラリー視察
	14:00		ガーデンズ・バイ・ザ・ベイ視察
7月19日(火)	10:00	シンガポール	ホテル発
	13:25		チャンギ国際空港発
	18:20	台 北	台北空港着
7月20日(水)	8:30	台 北	ホテル発
	9:00		台北市日本工商会訪問
	11:00		台北市役所訪問
	14:00		Y o u B i k e 視察
	17:30		台北駅発
	19:06	高 雄	高雄駅着
7月21日(木)	9:50	高 雄	ホテル発
	10:20		高雄市役所訪問
	11:00		L R T 視察
	11:30		L R T 試乗
	14:30		高雄ソフトウェア・テクノロジー・ パーク視察
7月22日(金)	6:30	高 雄	ホテル発
	9:05		高雄空港発
	13:50	成 田	成田空港着
	17:00	宇都宮	市役所着

各都市報告

シンガポール共和国

Republic of Singapore



都市の概要

人 口	5, 500, 000人 (2017年)
面 積	720km ²
人口密度	7, 612. 68人/km ²
住 民	華人74. 1% マレー系13. 4% インド系9. 2%など
国 会	一院制 任期5年 解散あり
行政区画	5つの社会開発協議会と呼ばれるものがある

◇ 東南アジアの主権都市国家かつ島国である。マレー半島南端、赤道の137km北に位置する。

視察概要

- ・一般財団法人自治体国際化協会（CLAIR）シンガポール事務所の概要とシンガポール及びアセアンの物産及び観光について

一般財団法人自治体国際化協会（CLAIR）は地方自治体共同で設立し、シンガポール事務所は、アセアン10か国及びインドを活動エリアとして、シンガポールを中心に調査・支援活動等を行っている。所長（総務省）ほか、次長（京都府）、調査役、所長補佐（各自自治体より派遣）などで構成され、財源については、都道府県、政令指定都市から拠出金が出ている。また、宇都宮市との関わりはないが、2年ぐらい前に、栃木県（知事）との関わりはあった。

市場の特徴【物産】

シンガポールは、中華系が約7割の550万人の人口で、140万人から130万人は外国人である。また、共働きの人が多く、外食中心の文化で、普段は安い大衆食堂で食べ、週末は単価1万円が普通のレストランで食事をする。

マレーシアはムスリムを対象とする商品にはハラール認証が必要で、マレーシアが指定した機関が認証しないと輸入できない。

それに対しインドネシアはハラール以外にも様々な輸入規制が行われ、食い込んでいくのが厳しい。農林水産品以外にも進出規制があり、経済発展が著しいので、インドネシアに目を向ける中小企業も非常に多いが、規制が固いがルール変更が日常的にあ

る。

タイでは、経済発展がみられ、日本への観光、日本食が大人気である。また、タイ人は、辛くはっきりした味を好む。

フィリピンは、まず、原発関連規制が厳しく、栃木県産品は輸入しない。人口も増えるなか、日本食も大人気。家庭では、スペイン料理、ファーストフードではアメリカの影響が強い。工場進出においては、電気代が高いので、あまり進まない。

ベトナムでは、発展途上にあるが、制度の変更が頻繁にある。原発関連規制は解除となっている。ホーチミンは経済発展が著しく、日本の店も多くイオンなどもある。

・自治体の海外販路開拓活動

美味しい日本というイベントでは、年々出店者数が増え、宮崎市の伊勢丹での店頭PR、高知県の特産品ゆずを使った商品PR等、予知技研も2014年に7県産PRを行った。

市場の特徴【観光】

シンガポールは、人口自体が550万人しかいませんが、観光客数は国民一人当たりでは非常に多く、特徴としては、8割が個人旅行であり、リピーター率も高い。

それに対してマレーシアでは、観光ビザの免除が2013年7月に行われ、訪日旅行客は年々増加している。イスラム系も今後増加が見込まれ、ムスリムの受け入れ対策が重要となってくる。イスラム教は、定刻にメッカの方を見て、お祈りをするため、西の方角を示す矢印をホテルの天井に記してある。イスラム圏の方々が配慮した生活環境やハラール対応が必要となる。

タイも、経済発展が目覚ましく、ここ1、2年は、個人旅行客が増えている。8割近くが個人旅行で、個人旅行客用のイベントでは、観光パンフレットがすぐになくなってしまふほどの盛況である。対話についてはタイ語となるため、タイ語での対応が地方自治体では負担となっている。

インドネシアでは、訪日者数は4年連続で過去最であり、格安航空で安く旅行を行う。

日本への興味関心事項については、自然景観・温泉など体験型が主に好まれる。

また、困った事や不安な事として、諸経費が高いとか、Wi-Fiの環境が整っていない事、英語が通じにくい。シンガポール以外でも様々なイベントが開催されている。来場者数も万単位で観光業者の方が用品を買うというより、むしろ個人旅行客がその場で商品を買いに来る。

自治体のプロモーション事例については、都道府県と市町村または、県をまたいだ北関東3県とか、単独の自治体でなく連携し継続的に行っていく。

専門機関では、ジェトロやJCCという機関を通じて、日本の文化の発信を行っている。また、トップセールスでは、物は売れないが、地域文化のPRを行っている。

・公共交通政策、住宅政策、都市計画

URAシンガポールシティギャラリーを訪問
シンガポールの島全体の面積は、720 km²で、真ん中には、貯水池があり、軍用地も確保している。独立当時は、住宅不足のため、都市部に不法占拠地があり、生活環境が良くなかった。そのため、政府の強い主導で計画的に都市開発を進めていった。

特徴的なのは、土地の確保、長期、短期の柔軟なプランの策定、質の高い生活環境の提供、先を見据えた交通政策、歴史的建造物の保存、自然環境の保全を原則とした都市計画で、住宅地、工業団地、空港、そして、港湾が効率的に配置された都市になっている。

交通政策と住宅政策は、限りある土地の活用という視点から、都市中心部に向けて、大量輸送を行うMRTと、郊外の住宅を循環するLRTが建設され、人口の8割が住む公営住宅には、この鉄道にそって立てられている。同時に、バスの利便性もはかり、総合的な公共交通サービスを実現し、交通政策、住宅政策を網羅した都市計画になっている。

シンガポールの国土開発の基礎にはコンセプトプランがある。このプランは、40年から50年を機関とした長期ビジョンで、シンガポールの計画的な土地利用と交通計画を統合したプランであり、10年ごとに見直される。このコンセプトプランの目標は、将来の人口、経済成長に必要な土地の確保と質に高い生活環境を作っていくことにある。

また、そのコンセプトプランを基にして策定されるマスタープランというものがある。このプランは、コンセプトプランを具体的に実行する、10年から15年を期間とした中間計画で、各省庁間で調整され策定され、5年ごとに見直される。このプランは国土を開発するための最重要プランになる。

国土開発の財源に関しては、国が出していて、エリアの開発は一般会社の公募で、入札を行う。また、マリーナベイの開発では、国が埋め立てをして、企業が新しいアイデアで入札する。国は、道路や交通機関のインフラ整備をする。エネルギーは天然ガスであり、インドネシアとマレーシアのパイプがあり、購入している。

・ガーデンズ・バイ・ザ・ベイ

シンガポールの国のビジョンとして、国の開発をした首相であるリー・クアンユーは、「緑に囲まれたガーデンシティは、住民にとって住みやすいだけではなく、外国からの投資を惹きつける一つの重要な要素となる」という考えのもと国づくりを進め、



一般財団法人自治体国際化協会
シンガポール事務所を訪問

国土緑化政策の象徴で、近未来型の巨大植物園が、ガーデンズ・バイ・ザ・ベイである。

高さ20～50mの人工樹「スーパーツリー」と、巨大ドーム型植物園「フラワードーム」と「クラウドフォレスト」があり、スーパーツリーは全部で18本あり、そのうちの2本は空中回廊でつながっていて地上22mの高さを散策できる。

スーパーツリーは、上部の広がった部分から、雨水を受けフラワードームやクラウドフォレスト、庭園に水を供給すると同時に2つのドームの排気口となっている人工樹である。また、ドームの空調にはバイオマス発電が使われ、間伐材や農業廃棄物から発電し、空調設備や照明に使われる。そして、発電により作り出される温水は、熱交換器に送られ、熱帯の空気を冷やし乾燥させ、ドーム内に冷気として送り込み、発電した際の燃えかすも、刈り草と合わせて肥料として再利用している。

ガーデンズ・バイ・ザ・ベイは、スカイウォークとドームが有料で、その他は無料になっているが、赤字にはなっていない。メンテナンス費用は、国が出していて、レストランや売店の売り上げがあり、ガーデン運営の民間企業の売り上げになる。その資金で、新しい施設の投資に使う。運営費用は、月間約8億円、年間約100億円になる。

植物のメンテナンスは、一か月に一度、害虫駆除を行い、農薬を使う植物はこの植物園では種類だけになる。

シンガポールの緑化政策では、公園や街路樹を増やすだけでなく、ビルの緑化も積極的に行っていて、例えば、ビルの屋上・壁面の緑化費用は50%を政府が助成金で賄っている。ビルの緑化はヒートアイランド現象の緩和になり、ビル緑化面積は2013年に61ヘクタール。これを2030年に200ヘクタールに拡大することが目標となる。

考 察

宇都宮市もCLAIRに職員を出向し、現地の業務を行いつつ、宇都宮市のPR活動をしていただきたく思う。また、日本に強い関心があるが、日本で困った事や不安な事（交通機関が複雑、交通費が高い、Wi-Fi環境が整っていない、ベジタリアン向け、イスラム向けのレストランが少ない、英語のツアーガイドが少ない、英語が通じない、インターネットに外国対応の情報が少ない）を解消し、更なるアセアン諸国の観光客に来ていただきたいと思った。

都市計画、緑化政策では、1965年の独立当時、海上交通という地理的優位性以外に資源がなかった島国が、政府の計画的で強力な指導の下、経済成長を果たし、東南アジアの一大都市となった。要因としては、シンガポールの長期的ビジョン（青写真）を描いた総合的な都市計画を策定し、積極的に都市再開発と限られた国土を補う

ため、埋め立てを行い、社会基盤、住宅、交通網、空港、港湾、工業団地など、総合的に整備し、そして、「緑に囲まれたガーデンシティは、住民にとって住みやすいだけでなく、外国からの投資を惹きつける一つの重要な要素となる」という強い信念のもと、都市の緑化を積極的に行い、海外投資と観光客の誘致に成功した。やはり、強い信念と計画性が、大きくまちの将来を変えていくことが理解でき、今後のまちづくりに活かしていきたい。

中華民国(台湾) 台北市

The Republic
of China Taipei



都市の概要

人 口	2, 7 0 4, 9 7 4人 (2 0 1 6年1月現在)
面 積	2, 7 1 7, 9 9 7k m ²
人口密度	9, 9 5 2人/k m ² (宇都宮市1, 2 4 4人/k m ²)
住民・言語	ケタガラン族 漢民族・中国語、台湾語、客家語など
国 会	立法院 一院制 任期4年
地域圏・行政区画	中華圏 台北市行政区画12市轄区
姉妹都市	横浜市をはじめ、北米、グアム、中南米、アジア、欧州、中東、アフリカなど、(49都市)
台北市GDP	1人あたり22. 294米ドル(日本GDP32. 485米ドル)

◇ 台北市：北緯25度付近の東アジア大陸と太平洋の間に位置し、モンゴル高気圧と温暖湿潤な太平洋高気圧の影響を受けた亜熱帯気候が特徴です。台湾では四季の変化が顕著な地域であり、1年を通しての平均最高気温26.5℃、平均最低気温約20℃で1年を通して過ごしやすい地域です。

台北市はもともとケタガラン族が原住民として住む土地でしたが、明代の初め頃より漢民族が移住するようになり、1895年に日本統治が始まると日本は独立派の勢力が強く、台北に総監府を設置し台北市の本格的発展はこの時点から始まることになりました。

戦後は、蒋介石率いる国民党軍が駐留するようになり、兵士や家族を連れて居留したため台北の人口は一気に増加し、台北の今まである日本建築物は中華様式のモニュメント的建築に建て替えられ、コロニアル調の風情を感じさせる建築として台北のシンボルにもなっています。

現在の台北市経済としては、テクノロジー関連でも整備が進み情報ハイウェイを目指す台湾のコンピューター通信網は世界でも先端の設備率を保有するまでに成長しており、近年は、中華人民共和国の経済発展を後押しに台湾としても経済成長を遂げてきましたが、中華人民共和国寄りの馬英九(共産党中国)政権から中華人民共和国と

は一線を置き、日本やアメリカと密接な関係を築こうとしている蔡英文(民進党)政権に代わったことから、中華人民共和国は台湾にいろいろな圧力を掛けてきている。中国の内需に密接に関係して成長が左右されるのが台湾経済の実態であり、政治的には対立しているが、相互の経済協力なくしては成り立たない状態になっており、台湾にとって中国は無視できないレベルまでに依存しているため、中国に対しても余り強靱な対応ができないジレンマを抱えていることから、これからの蔡英文政権と日本やアメリカとの関係をどのように築いて行くのかに注目される。

視察概要

・台北市日本工商会「経済政策について」

台北市日本工商会において、台北市或は近郊に事務所を有する日本法人の支店や事業所及び日系資本参加の法人を対象とする「法人会員」と法人会員以外に所属する日本人を対象とする「準会員」で構成され、現在458社、準会員33社となっています。

本会は、相互の親睦を図るとともに日台親善並びに両国の貿易、経済の発展に寄与することを目的に活動しており、目的を達成するために工商会の各活動を行う委員会を設置し、情報交換、懇親など対外的な働きかけを活発に活動している。

近年は、従来の親睦を中心とした活動から、台湾政府への積極的提言やメディアへの意見表明など、積極的に工商会としての意見を述べることで変革を図っており、2009年に初めて政府・経済部に個別企業の改善要望事項とマクロ的な主要となる政策提言を加えた「白書」を提出し、その後は毎年継続的に、秋に提出していることから政府当局の注目を集めることで、政策にも反映されるようになってきた。

これからも、工商会の活動を根付かせることは、台湾における日系企業の将来に渡る安定的な発展のために必要な活動であり、工商会は交流協会や台湾日本人会とともに台湾における日系社会を支える重要な一つとして社会的立場も飛躍的に向上しており、これからの発展に非常に期待できるものである。



台湾政府へ「白書」提出



台北市日本工商会訪問

- ・台北市林副市長訪問

林鉄榮副市長を訪問し、「台北市と日本の他都市との交流を重視しており、歴史の中で台湾人と日本人の『絆』をもって民間との交流を強化していただき、お互いに貿易で交流を深められれば良いと思っています。」と、歓迎の挨拶を受けました。また、台北市と京都府は、スマートシティに関する合意書を締結していることもあり、林副市長は度々日本を訪れています。また、宇都宮市を訪れたことがないので是非とも有名な餃子を食べに宇都宮市に行きたいとも述べられていました。



台北市林鉄榮副市長訪問

台北市は台湾経済のなかで金融、メディア、通信の中心地としての地位を占めており、2011年英国のシンクタンクのグループにより、世界第23位の国際金融センターと評価されている。産業方面では経済の急速な発展により市民の所得が増大していることで、高い消費能力とそれに付随する産業の発展があり、サービス業などの第3次産業が台北経済の9割を占めており、そのなかには卸業、小売り、貿易、飲食、金融サービス、物流サービス、通信事業、インターネット関連などが栄え、特に小売業では人口当たりのコンビニ店舗数が世界一となっている。



台北市政府の頭腦的戦略により台湾の経済成長を遂げさせる

また、リーマンショック後、台湾は世界のなかで最も迅速に景気回復を遂げており、理由としては政府の頭腦的戦略があげられます。2009年に相続税を50%から一気に10%へと大幅に下げ、海外に分散投資している資金など、台湾人の資産を国内に戻す意図があり富裕層が高い相続税から逃れるために海外へ資金分散して回避したり、高額所得者の税金において理解のある海外の国に移住するといったケースを防止することに成功したことで、大きな経済成長を遂げることに寄与した。

- ・シェアサイクルを含めた公共交通政策について

台北市の交通政策において、過去には大量の車、バイク、タクシー、バスなどが至るところで交通渋滞を引き起こしていたのと同時に世界トップクラスの二酸化炭素を排出していたことから、MRT(台北市地下鉄)、TRE(台湾鉄道)、路線バス、高速バスが台北市内を張り巡らせており、さらに公共交通と



台北市公共交通MRT

Y o u B i k e を連携させることで、公共交通の充実を図り渋滞緩和と二酸化炭素の排出を抑制し、環境問題にも取り組むことで現在に至っている。

公共交通は、利用しやすくするために非常に低料金に設定しており、旅行者も積極的に乗車している。さらに、全ての公共交通で利用できる悠遊カードは20%の割引で利用できる施策が取られており台北市を上げて推進している。

Y o u B i k e においては、台湾の国内で各地に広がっており海外では、パリやロンドンで成功例がありますが、アジアでは台北市が初のシェアサイクルの成功であり気軽な市民の足として浸透しており、市街地の渋滞緩和や地域の活性化、環境問題、放置自転車対策など、様々な効果が期待できる公共交通機関として注目されている。台北市は、Y o u B i k e の急速な普及ぶりとして世界一の利用率の高さを誇っていることで、成功は世界で注目されロンドン市長をはじめ世界中から視察の申し込みが殺到している。シェアサイクルの普及において世界に目を向けてみますと、パリ24,000台、ロンドン8,000台、ニューヨーク6,000台など、その他の国々でも本格運営に取り組んでおりますが、現在台北市として、Y o u B i k e 台数8,287台であり2019年には13,000台、ステーションを400ヶ所にする計画を立てており利用回数を考慮しますと、近い将来、世界トップの普及率になるものだと考えられます。

日本との認識の差を考えますと、欧米に於いては自転車利用に対する目的意識を持っており考え方に大きな違いが数点ある様に感じます。

1つ目は、環境問題対策(交通渋滞・二酸化炭素排出抑制) 2つ目は、エネルギー問題(燃料の節約)

3つ目は、健康問題(成人病予防・医療費の節約)

等が上げられますが、これ以外にも観光目的・街乗りの利便性など利点は沢山あるように感じられ、将来に向け宇都宮市としてもL R Tを含めた公共交通を構築していくなかで、シェアサイクルも1つの選択肢として考えていく必要があるものだと感じた。



高利用率の台北市 You Bike

考 察

今回、宇都宮市議会海外行政視察団員の一人としてシンガポール、台湾の台北市、高雄市と訪問させていただきました。シンガポールでは他国との貿易や交流、企業誘致と人口増加に伴う公共交通を含めたまちづくりについて、台湾台北市では台北日本工商会訪問での経済発展にいたる経緯と台北市林副市長を訪問し、公共交通と連携するシェアサイクルと街づくりについて、高雄市ではソフトウェア・テクノロジー・パークでの産業クラスター政策や一部開通に至った全線架線レスのL R T、また過去には二酸化炭素排出量世界トップクラスだった環境問題への取り組みなどを学ぶこと

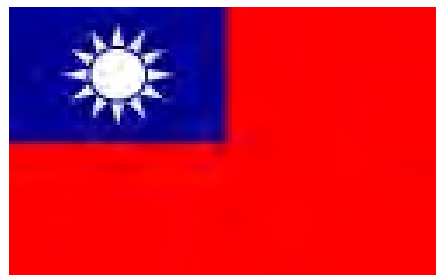
で、海外からの日本を見る事により、改めて世界トップクラスである日本の経済力や裕福さと全てにおいて恵まれて生活出来る事の素晴らしさを感じたと共に、本市が目指すまちづくりを再確認することができ、大変有意義な視察であったと感じています。

これからの人口減少、少子超高齢化社会に向けて日本の全ての市町村が存続できるとは限らないなか、本市としてもネットワーク型コンパクトシティを形成することで日常生活に必要な機能を備えた地域拠点の形成を促進することで、多彩な交通手段を組み合わせた総合的な交通ネットワークの構築により環境に優しく、子どもから高齢者まで誰もが快適に移動することができるまち、さらに人や企業の活動を活性化させる「交通未来都市うつのみや」を形成することで、魅力を全国に発信し競争力を身に付け将来に渡り繁栄するまちを創って行く必要があると、海外視察に派遣され他国を訪問することで、改めて感じた。これから本市の将来に向けての政策を討論していくために十分に学ぶことが多かった視察でありました。

高雄市

Kaohsiung

都市の概要



人 口	2, 7 7 9, 3 5 5 人 (2 0 1 5 年 1 月)
面 積	約 2, 9 5 2 k m ²
人口密度	9 4 2 人 / k m ²
経 済	加工貿易の工業団地や重化学工業のコンビナートの工業都市
交 通	空港、鉄道、地下鉄、ライトレール、バス、海運、高速道路、
行政区画	3 8 区

◇ 高雄市は、台湾南部に位置する台湾第二の都市。1895年に下関条約により台湾が日本に割譲されると、日本は海軍の南方方面での補給港を確保すべく打狗開発を進めた。1945年、日本の降伏により台湾は中華民国が接收することになり、高雄市は省轄市とされ台湾省に帰属した。1979年7月1日、行政院は高雄市を直轄市に昇格されることを決定、前鎮区に隣接する高雄県小港郷を統合した。2010年12月25日には高雄県を合併し、市としては最も広い直轄市になった。

視察概要

・先進的LRT事業

高雄市役所を訪問し、捷運工程局林さんから、LRT事業の説明を受け、その後、実際にLRTに乗車し、実体験を行いました。高雄市のLRT導入は、バイクが多く、二酸化炭素の年均産量も、世界1位であることから、政府はこの問題に対していろんな対策を出して、例えば、LRTやライトレールを走らせて、バイクの量と二酸化炭素の年均産量を減らすよう努力しています。その中のLRTは、世界で初めての路線の上に架空線が設置していないことや、路線全体を緑化するなど環境や景観にも配慮した対策を取っています。また、自動車、バイク、歩

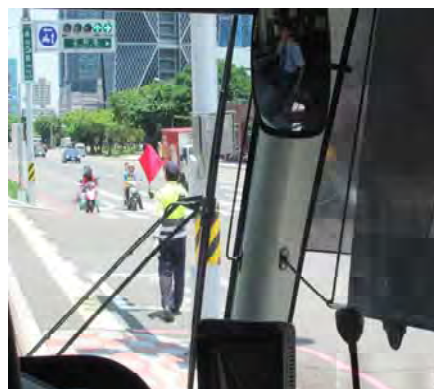


高雄市役所を訪問し、林さんから先進的LRT事業の説明を受ける。

行者に対する安全対策として、路面電車優先信号システムの導入と、LRTに慣れるまで、交差点に監視員を立たせています。計画区間の全長は2.2 kmで37の駅が設置されますが、昨年の10月に在来線の廃線の路線を活用したC1駅からC8駅まで開通しました。車両はスペイン製、5両編成で全長約34 m、時速は50 kmとなります。乗車人数は250名が標準ですが、渋滞時は、7名/1㎡で計算すると、1車両で324名の収容が可能となります。架線が無いのでスーパーコンデンサと言う技術を使っています。充電時間は20秒ですが、1駅の停車時間が30秒間ですので、十分充電は可能です。20秒間1回の充電では、約2駅から3駅まで走行が可能ですが、各駅で停車する際には必ず充電を行っています。現在、乗車料金は頂いていませんが、全線開通した時の料金の徴収方法は、ゲートが無いことから、チケット購入、カードをスキャンするなど、市民の自主性（信用乗車）に任せています。回収率は、公共建設の一つとなっているので、自償率は建設費が100%でしたら、39.64%回収することが目標です。



高雄市LRT：C1駅にて



安全監視員

工事の際の市民理解については、1期工事のC1からC8までは在来線の廃線であったことから、自分たちの権利を侵害されたとはいわないことと、工事の際、壁で遮られていたことから、中の状況が判りませんでしたので問題はありませんでした。2期工事については、新たな路線を建設することから、懸念されている問題が起こるでしょう。

・産業クラスター政策

産業クラスター政策は地域の中堅中小企業・ベンチャー企業が大学、研究機関等のシーズを活用して、産業クラスター（新事業が次々と生み出されるような事業環境を整備することにより、競争優位を持つ産業が核となって広域的な産業集積が進む状



高雄市ソフトウェア・テクノロジー・パーク視察

態)を形成し、国の競争力向上を図るものです。

台湾の工業を発展させ、台湾経済の高度成長を遂げるため、1966年12月3日に自由貿易区、免税区及び工業区等の機能を統合した第1号の輸出加工区が台湾南部の高雄港内に誕生しました。高雄輸出加工区が設置された後、楠梓、台中などの輸出加工区が相次いで建設されました。現在、輸出加工区は全区で10ヵ所あり、面積は581.1haに達しています。その中で、台中ソフトウェア園區は2011年に建設され、産業全体の付加価値の向上を期されています。

1995年、中央政府が高雄をアジア太平洋のオペレーションセンターにするため、ビジョンを打ち出し建設計画が行われました。計画の中で高雄市政府が、マルチファンクション貿易園區のために578haの土地を計画しました。その中の7.9haが、ソフトテクノロジーパークになりました。高雄ソフトウェア園區は主な産業として、デジタルコンテンツ、情報ソフトウェア産業が有り、代表的なメーカーは、雲高科技会社、智崴情報会社を含む164社の情報ソフト関連業者が進出しており、総進出産業の80%を占めています。



高雄輸出加工区

一つの産業のクラスター形成の一番重要な考案になっているのは政府の政策です。如何に資源を政策に通じてそれを有効的に導入することが、おそらく一番のキーポイントでしょうか。当然それ以外に、政策がソフトウェアであれば、ハードウェアも不可欠です。きちんとそのエリアのインフラが完備されて、最初の看板企業をどのように導入するかが、1, 2, 3のステップになるでしょう。

考 察

先進的LRT事業については、高雄市では、バイクの量と二酸化炭素の年間産量を減らす目的で導入を計画いたしました。導入計画路線は、既存の廃止路線を活用し、更に新たな路線を敷設して、公共交通網の充実にも繋がるよう計画されている。

また、全部の路線の80%以上を緑化するとともに、路線上に架線が無い充電式を採用するなどの環境にも配慮している。

安全対策として路面電車優先信号システムを導入するとともに、初期導入時は、新設されて信号のある交差点に、外注で管理人会社に発注して、管理人が交通整理をしています。

現在のライトレールシステムは、まだ課題が残っていますが、市内の道路で他の車両・バイクとどのように走行していくか、当初スタートした時点では、慣れていない

ことから、市民からの苦情が多かった。月平均70件ほどの苦情が来ています。徐々にそれに対応しながら、改善していくとともに、現在ではピーク時の約1割の7件に減ってきています。高雄のライトレールは、台湾初、当然、高雄にとっても初めてのライトレールです。市内の道路では交差点が出てきますので、課題は、初期の時点でのどのように馴染んでいくか、市民の理解活動が課題となるでしょう。

宇都宮市が導入を進めているLRTに於いても、国内でも初めての新たな路線を敷設することから、慣れない環境の中での自動車・自転車・歩行者などとの共存や、信号制御を含めた交通安全対策についてどのように行っていくのか。高雄市の導入方法を参考に調査研究することが必須である。

次に、産業クラスター政策ですが、高雄市にも、日本と同じような工業団地は存在しますが、この高雄市ソフトウェア・テクノロジー・パークは、政府の経済部が主導となって運営していく国家戦略的事業拠点であって、宇都宮市に於いてその手法を参考に産業クラスター政策を進めて行くことはいくつかの課題はあるものの、この産業政策を推進していくためには、人材が一番重要であることから、学校で優秀な人材を集めることで他の産業は通用しますが、ソフトウェア産業に関しては、単に優秀な人材を集めただけでは適用しません。何処かで実務を数年かの経験を経た優秀な人材でなければ、中々、高雄市ソフトウェア・テクノロジー・パークの企業では採用されません。人材育成を含めた産学官連携と充実を進めることが、産業クラスター政策の事業環境を整備する、最も重要な取り組みであると感じました。

視察研修団員報告

◎ シンガポール共和国

1. 公共交通政策、住宅政策、都市計画

URAシンガポール・シティー・ギャラリーへ訪問し、シンガポールの都市計画について視察研修を行いました。

シンガポール共和国は、東南アジアの主権都市国家で島国である。領土は本島であるシンガポール島及び、60以上の著しく小規模な島々から構成されています。人口は東京のおよそ半分の550万人。広さは東京のおよそ3分の1（東京23区程度）です。



URAシティーギャラリー

人は自然を大切にすることが必要であり、人は緑があれば仕事はかどるとの考えから、緑化政策をとり、国のいたるところに木々や緑が生い茂っています。木があることにより、人々は静かに暮らせるとの考えが基本にあるからです。

緑化地区を残しながら、国の東側に住宅地域を西側に工業地帯を形成している。都市計画は、住宅、商業、工業それぞれに、きちんとした区域を形成しています。しかし、現在東部地区が人口増に伴い、住宅が混み合ってきましたので、第6次都市計画を策定し、西部地域への電車等による交通機関を整備し、街の形成や人口の移動を行うとのことです。

現在、国全体の30%が埋立地であります。

水は大切なものであり、国に17か所の貯水池があります。マレーシアから50%の水を購入しています。したがって、水資源に乏しいことから、水の再利用を行っています。空港近くに再生水工場があり、全体の15%の水を再利用しています。国の提案に民間が手を挙げています。官が企画してまちづくりをしています。開発等工事関係は民間が行っています。交通政策等を含め運営が必要なものは、民間に委託しています。

地震がないため、建物の耐震化率は国全体で4、5%未満であるとのことです。

人口の85%は公団住宅に居住しています。公団住宅は環境や省エネのため、グリーンを使用しているエコビルであるとのことです。一戸建てがほとんどないのが現状です。

地下12メートルのところに下水道が配備されています。地下には電気のライン、地下鉄、下水道と3重構造になっています。したがって、電柱が地上にありません。人に優しいまちづくりをしています。

公園と公園を結ぶパークコネクターという道路を整備し、自転車で回遊できるようになっています。また、その道路にはシャワールームが設置されていて、自転車に乗って汗をかいた人が利用できるようになっています。

2. 緑化政策

ガーデンズ・バイ・ザ・ベイで視察研修を行いました。

この施設の運営費は、ひと月約8億円です（人件費は除く）。従業員は約300人です。入園料を徴収している国営の施設であり、黒字経営とのことです。お土産等の販売は民間企業が行っています。



ガーデンズ・バイ・ザ・ベイ

緑の中のまちづくりのために造営しました。シンガポールでは雨でも緑が楽しめるとともに、緑の中での生活を楽しんでいるとのことです。

緑やエコに対する意識が高い人は多いのですが、一部緑に対する理解が低い人がいるため、花の種類を多くして色んな草木を見てもらい、そのような人達にも興味を持ってもらえるように、いろいろと工夫をしています。また、四季のないシンガポールにおいて、飽きないようにするためにも、それぞれに工夫をしているとのことです。

入場者は今まで、シンガポール人70%、観光客等の外国人30%でしたが、現在は、シンガポール人30%、観光客等の外国人が70%になっているとのことです。最近では、外国からの観光客が多くなっていますので、外国人に合わせた工夫もしているとのことです。

年間約900万人の入場者がいます。また、人気が出てきたので、年間パス等を作成し、入場者の確保にも取り組んでいます。

この施設には、花等を管理する専門家がいます。造園業の研究員、農業の専門家、栄養管理をしている人、そして花と木のドクター10人が、情熱をもって管理しているとのことです。

3. 販路開拓・観光客誘致活

一般財団法人自治体国際化協会（クレア）を訪問し、東南アジアにおける自治体の海外販路開拓・観光客誘致活動について、視察研修を行いました。

一般財団法人自治体国際化協会は、地方自治が取り組む地域の国際化を支援する地方自治体の共同組織で、1988年7月に設立されました。財源は、職員を派遣している都道府県と政令市から出ています。また、今回訪問したクレア・シンガポール事務所は、1990年10月に設置され、アセアン10か国及びインドを所管国として、様々な活動を行っています。2016年度のスタッフは日本からの派遣職員21名と現地事務員5名の計26名体制で運営しています。

県から財源が出ているため、拠出団体でなくても、利用支援を行っています。職員の中で、所長補佐は各自治体で給料を出しているとのこと。何人かの所長補佐の中には小山市役所より派遣されている職員の方がおりました。

具体的な支援活動についていくつか紹介したいと思います。

自治体の海外における活動を支援する取り組みでは、2015年度には、栃木県のシンガポールにおける、北関東3県の輸出品調査に係る、トップセールスの支援の手伝いを行っていました。また、観光誘致支援事業として外国人観光客の誘致活動や地域の知名度向上のための活動支援をしています。

自治体の海外における経済活動を支援する取り組みでは、海外販路開拓支援事業として、地場産品開拓に取り組む自治体へ、出展のノウハウやテストマーケティングの機会を提供し、自治体の販路開拓の支援をしています。また、海外経済セミナーを開催し自治体の海外展開のヒントとなる情報の提供を行っています。

日本とアセアン・インドの自治体レベルの交流の促進については、地域間交流促進プログラムを行い、日本の地方自治体職員等からなる訪問団を、所管国に派遣し、政府機関等との意見交換を行います。海外自治体幹部交流協力セミナーにおいては、人的ネットワークの構築を図ることを目的とし、所管国の地方自治体幹部職員を日本に招き、日本において研修を行うプログラムを実施しています。

国際交流・国際協力の取り組みでは、地方行政セミナーを行い、日本と海外の地方自治体関係者を対象に、両国の制度や先進事例についてのセミナーを開催しています。自治体国際協力専門家派遣事業では、色々な分野において、日本とアジアの国々の両者間の、友好協力関係を強化するような支援を行っており、具体的には、民間のODA的役割をはたしています。

国際交流、国際協力活動を支援する取り組みでは、姉妹自治体連携・交流支援を行っており、姉妹都市から経済交流への転換を支援し、両国がメリットのある交流型の自治体交流を支援しています。また、JETプログラムの支援を行っており、参加者を全国の地方自治体や学校に派遣しています。



自治体国際化協会の説明

以上のように、一般財団法人自治体国際化協会の主な活動内容として、日本とアセアン・インドとの地方自治体レベルの交流促進を積極的に行っており、アセアン・インドにおける日本の地方自治体の活動支援に取り組んでいる協会であります。

◎ 台北市

1. 台北市日本工商会訪問

1971年3月26日に、台湾の人民団体法にもとづく社会団体として設立された。在台湾日系企業相互の業務上の便宜増進や日台親善、両国間の貿易、経済の発展に寄与することを目的としています。

法人会員は458社。台北市で登録されている約1,800社ある日本企業の4分の1にあたります。主だった会社は入会しているとのこと。

日本人会と工商会は別組織であるが、お互い協力して活動しているとのこと。

工商会は台湾政府（日本でいう内閣府にあたる）に白書を11月提出し、2月に帰ってきたその評価を会員に報告している。台湾政府はきちんと対応してくれているとのこと。日本・米国・EUが外国白書を提出しています。

台湾では国が支援しているIT産業が発展しています。

昔は米国や日本に経済に関して頼っていたが、現在は、経済の4割を中国に頼っているとのこと。リーマン・ショック以降も中国の立ち直りに依存して再び成長してきたとのこと。

TPPに関しては農家が反対しているとのこと。日本政府の支援を待っているとのこと。台湾農業の自給率は約30%で、大規模農家はほとんどいない状態にあります。したがって、輸出も難しい状況にあります。農業人口は減少傾向にあるとのこと。

親日家の80代の世代が少なくなると、日台関係は微妙な関係になるのではないかとされています。

東京スター銀行を買収し、地方にある中小企業を、台湾の企業とマッチングさせる取り組みを行っています。日本企業にもっと台湾に進出してきてほしいと思っています。そして、連携して東南アジアへの進出を考えているとのこと。

台湾は日本との距離は短いと考えています。

自転車メーカーのジャイアントは、環境と健康の提言を政府にした結果、自転車ブ



台北市日本工商会の説明

ームを引き起こし、普及していったとのことであります。民活の一つの成功例であります。

日本企業が台湾に進出したいときに、相談窓口になってくれるところが日本工商会であります。また、台湾政府がつくっている海外企業進出の窓口が、インベスト台湾という組織で、進出にあたりいろいろな手続き方法を教えてくれるところであるとのことです。

2. 台北市役所訪問

台北市林副市长に表敬訪問をしました。宇都宮市としては、正式に訪問した事は初めてであります。

林副市长の歓迎のあいさつの後、表敬を受け入れてくれたことに対して御礼を述べました。

林副市长は京都を訪問したことがあるが、宇都宮市は訪れたことがないとのことで、是非一度宇都宮市へお越し下さるよう話をしました。

台北市の幹部の方が同席していたので、福祉、環境、交通政策等の政策について意見交換をさせていただきました。

特に交通政策の部分では、1日のMRTとバスの利用者は延べ400万人とのこと。環境を考え、バイク・自動車からバスや自転車への転換を、図っているとのこと。バス料金を安くしバスへの転換を図っています。MRTは公営で料金も安く設定しているが、黒字経営であるとのこと。今後はコストの削減をする上でも、郡部にLRTを、中心部にバスの運行を考えているとの説明がありました。

最後に、お互い今回の訪問を機会に、友好的関係を築いていきたいと思います、ということで意見が一致しました。短い時間ではありましたが、有意義な訪問でありました。



林副市长への表敬訪問

3. You Bikeについての視察・研修

台北市の交通手段として、MRT、バス、You Bikeがあげられます。二酸化炭素の排出が世界で最も高いので、環境に優しく、健康に良いYou Bikeへの転換を図っています。駅は新平市、台北市合計で553駅、16,000台を有し、1日約10万回利用しているとのこと。

環境汚染を抑止する交通手段は全体の58%、その内訳はMRT16%、バス16.3%、自転車



台北市のシェアサイクル

5. 1%等です。2020年までに全体を70%に自転車を12%まで上げることを目標に掲げています。

当初は、登録が難しく、利用料金が高かったため低迷したが、年会費不要、登録制の簡素化やエリア拡大、最初の30分無料などの便宜を図った結果、利用者が拡大していきました。いつ行っても自転車が置いてあるメリットがありました。

成功の要因としては、最初のうちは政府から利用者に対し、補助があったとのこと。カード1枚で乗れる、簡単な利用の仕方である。委託企業（ジャイアント）が市民の声を聞いて、改善を行っていったからとのこと。

結果として、煩雑に置いてあった自転車が、Y o u B i k e のステーションを設置したら、その場所が綺麗になりました。盗難の心配がなくなりました。行政は専用レーンを作り、安全面を考えています。

Y o u B i k e が約8, 287台ある中で、50台から60台が盗難にあっているが、1%にも満たない数字である。市民のモラルが向上しているためとのこと。短距離をコンセプトにしています。

Y o u B i k e とは、あなたのバイクとの意味です。メーカーであるジャイアントが命名しました。導入時に有料にするか、無料にするかの議論があったとのこと。無料にすれば自治体の負担が多くなるので、きちんと検証し有料にしたとのこと。

◎ 高雄市

1. 公共交通政策（L R T 事業）

高雄市役所へ訪問し視察研修を行いました。

L R T 導入の経緯は、台湾は二酸化炭素排出量世界一であり、環境問題を考えるためバイクからの乗り換えを考え、L R T への転換を図りました。また、建設にあたり民間事業者が現れなかったため、高雄市が自己建設を行いました。その後、国の補助が入り、費用の80%国、20%が市の負担で工事を行いました。

従来の公共バス、公共自転車システムとL R T を組み合わせることで、高雄の交通網が益々充実してくるとのことです。高雄のL R T は外観も優雅で美しく、電線なしで駅ごとに停車し、充電して走るシステムであり、つまりスーパーコンデンサー技術を採用しています。駅での電源チャージ時間は20秒ほどで完了し、1回の充電で2駅から3駅走行可能であります。線路の80%は緑化であります。



高雄市L R T 軌道敷緑化

全長22kmで37駅あり、MRTをサークル上に一部囲む路線になる予定とのことです。

安全対策では、大きな交差点には信号機2基のほかに、ライトや音声でLRTの接近を知らせ、人も配置して万全の体制をとっています。最初のころ苦情も多かったが、道路利用を徐々に認識してきたので、市民も慣れて、苦情はだんだん少なくなっていたとのことです。つまり、市民とのコミュニケーションが大切であるとのことです。建設は市で、運営は委託し、最終責任は市がとります。料金は市民次第のところではあるが、信用乗車を目指しているとのことです。

デザインに関しては、全体が広告でラッピングされており、事業収益の貴重な財源の一つであります。また、車内から外の様子がよく見えるが、外からは車内の様子を見ることができない、マジックミラーシステムのようでありました。

利用者数は、2015年から2016年の現時点で合計約193,000人とのことです。

今後、2020年までに現在は第1期工事区間で8駅であるところを、37駅すべての開通を目指しているとのことです。駅と駅の区間は平均600メートル程度にするとのことです。通常時は15分間隔で運行し、ラッシュ時は10分間隔の運行を目指しているとのことです。予算は165.37億円で、主な収入源は運賃、広告、ラッピングとのことです。

車両はスペインCF社の物です。ブラジル・スウェーデン・ドイツ実績のある会社であるとのことです。

1車両250名収容可能であり、最大324名まで収容できるとのことです。

2. 産業クラスター政策

高雄ソフトウェア・テクノロジー・パークへ訪問し、視察研修を行いました。

台湾で4か所ある中の一つであり、ソフトウェア産業、ハイテク産業がクラスター効果でビジネスチャンスが拡大しています。

高雄での主な産業は、デジタルコンテンツ、情報ソフトウェア産業であります。

南台湾情報産業のポイントシティに発展させ、南部の就職チャンスを増やして、優秀な人材を南部に定着させることを目標に取り組んでいます。

ソフトウェア産業の重点地区であります。工業区を形成し、その中には、警察、消防、福利厚生施設などがあります。工業区では環境や公共施設の維持及び生活機能の



高雄ソフトウェア・テクノロジー・パークの説明

改善に取り組んでいます。技術者の育成に積極的に取り組み、将来的には工業区を市場と捉え、基幹工業を核に関連産業、下請け企業を集約していくとのことです。

輸出業を伸ばしていきたいと考え、資源を政策に転換しています。看板企業の導入が1番であり、人材が1番と考えているとのことです。ソフトウェア産業では、豊富な経験と優秀な人材が必要であると考えています。

産学連携を図っており、大学からの人的支援もあります。

企業には、工業団地の土地を無償で貸しています。租税の優遇制度等のメリットもあります。融資の金利が低く設定されている等、企業に関しては受け入れのための手厚い政策をとっています。また、工業団地のそばに、陸・海・空があり、今後はLRT路線もでき、非常に便利な土地柄であります。

工業団地に関して、政府や財団法人が関わることにより、工業団地自体に付加価値が付き、魅力的になり企業誘致がしやすくなると考えます。また、政治を利用しトップセールスを働きかけ、多くの企業に来てもらうことも考えているとのことです。

総括

今回の海外行政視察研修では、日本に身近なアジア諸国に目を向け、シンガポール共和国、台湾の台北市、高雄市を訪問いたしました。

シンガポール共和国では、URAシンガポール・シティ・ギャラリーで視察研修を行いました。シンガポールは小さな島国であり、水資源が少ない国でありました。また、島が国家であり都市でした。したがって、土地は国の所有であり、ハード面は国がすべて対応し、ソフトの部分は民間に任せている状態が多いとのことでした。交通機関などは公設民営で運営されていました。公設であると建設期間が短縮され、利用者の便宜が図られるとのことで、本市として参考にする部分があると思います。

グリーン政策については、環境と人に優しいまちを形成していました。本市においても、省エネやエコを考えると、シンガポールの緑化政策を見習い、公共施設にもっと緑を増やし、省エネ対策を行うべきと考えます。

ガーデンズ・バイ・ザ・ベイでは、他では見られない低温で保たれている室内でありました。床の下に海水を通し冷やしているとのことで、施設にも省エネ政策が施されていました。この施設は、緑化政策の一つであり、植物の生態を学ぶことにも適しています。子供のうちから植物に接することにより、緑化について理解でき、これから生活するうえでも役に立つと思いました。また、観光としても素晴らしいものがあり、今では国内より国外の入場者が増えているのは、世界の4つの地域から集められた様々な植物が、数えきれないほどあり、見学者を飽きさせないからだと思います。規模は違いますが、本市のろまんちっく村におけるフラワードームなどでも、なかなか見られない珍しい花や草木の種類を増やすとか、世界の花に関するイベントなどを開催することや、施設全体を花で覆い尽くすとか、花で人を引き付ける施設にするこ

とも一つの方法であると考えます。

一般財団法人自治体国際化協会（クレア）のクレア・シンガポール事務所では、アセアン・インドにおける日本の自治体活動の支援の話を知ることができました。その中で、栃木県がシンガポールにおける、トップセールスの支援を受けていたことを知りました。また、事務所体制の中で、本県の小山市や中核市の長崎市・宮崎市などが派遣職員を送っておりました。宇都宮市としてもアジアに目を向け、観光の誘客活動のためのトップセールスを積極的に行うためにもクレアへ是非派遣職員を派遣することを提案いたします。そして、海外自治体幹部交流協力セミナーにも参加協力し、各国の地方行政の現状と課題について勉強し、視野を広げることも必要であると考えます。

今後のプロモーションのためのキーワードとしては、北関東3県や都市の連携、観光・物産の総合プロモーション、継続性、JETRO（ジェトロ）などの専門機関との連携、クレアの活用、これらを上手に活用し、海外に向けトップセールスをおこなうことが観光客誘致、販路拡大につながって行くと考えます。

つきましては、選ばれたまちとして今後展開していくためには、先ほど述べましたように、クレアに人材を派遣し、グローバル化に対応できる、観光行政を積極的に推進し、海外からの誘客促進に役立てる必要があると考えます。

台北市では、日本工商会で視察研修を行いました。台湾における政治や経済、文化などの現在を知ることができ、大変興味深いものでした。政権が交代し、今まで中国よりであった政策が、アジアに目を向ける政策へと転換しつつあるとのことでした。したがって、今後は日本・米国・アジアとの関係を構築する必要があると思いました。地方自治体においても積極的な企業誘致を行っているため、本市でも清原工業団地に台湾企業に進出していただき、雇用の拡大や、関連企業との連携を行い、定住人口の増加につなげることも、一つの方法と考えます。

台北市役所への表敬訪問では、今回議員団が宇都宮市として正式な訪問でありました。企業や観光で交流はあるもの、台北市の行政を通しての連携はないので、今後は宇都宮市として早い時期に台北市役所を訪問し、連携強化を図り、経済や観光など協力体制を確立することが必要であると考えます。

Y o u B i k e についての視察研修では、自転車に乗り換えることで、二酸化炭素の削減になり環境問題を早期に解決しようとするのが理解できました。また、自転車はMR Tやバスと同じ公共交通の役割を担っていることが分かりました。本市では貸自転車方式で、受付をしてお金を払うシステムで、最後は元に戻すシステムであるが、台北市ではカード方式で、ステーションが無人で簡単に乗ることができます。自分の目的地に近い所で返却することができるので、自転車のまちづくりを目指す本市でも誰もが簡単に乗れる貸自転車システムの参考になると考えます。

また、Y o u B i k e からは離れますが、自転車による祭典ペロシティーがアジア

で初めて台北市で行われたとのこと。自転車メーカーの発表の場であり、そこでは障がい者用の自転車が発表され、台湾の障がい者団体も注目していたとのこと。ジャパンカップ等を中心に自転車のまちを掲げている本市であればこそ、日本で行われていないベロシティを誘致して、本市で最初に開催するべきであると考えます。

高雄市では市役所において、公共交通政策であるLRT事業について視察研修を行いました。LRT事業の導入は、二酸化炭素排出量が世界一であるため、環境問題に早急に対応するため導入を考えたとのことでありました。説明を聞いたのち、現地に移動し試乗をさせていただきました。LRTは無架線状態で、スーパーコンデンサーの技術で電停での充電方式でありました。軌道には緑地帯になっていました。カードで乗れ、音も静かで、低床（フラット）でマルチスペースを搭載し、車いすのスペースもあり障がい者にも優しい乗り物でした。本市においても、今後建設・運行されていく中で、安全対策は特に重要と考えます。安全対策が必要などころには高雄市を見習い、信号機のほかに、人的な安全策を施すべきと考えます。また、軌道における緑化対策等を行い、景観や環境に配慮した、他都市に負けない誰もが乗りたくなるような、素晴らしいLRTの完成と運行を大いに期待しています。

高雄ソフトウェア・テクノロジー・パークにおいて産業クラスターの視察研修を行いました。話を聞く中で、工業団地の環境の整備の必要性和、クリーンエネルギーの大切さが分かりました。そして、大手企業を誘致しその関連企業や下請け企業をその周辺に配置することで、企業の連結が行われ産業の育成が行われることが分かりました。また、人材確保や育成のためにも大学との連携の必要であると感じました。本市としても、企業誘致のために減免措置や借入金の金利の負担の補助や、企業マッチングのシステムを構築することや、トップセールスを積極的に行い、看板企業の誘致を行うべきと考えます。

◎ シンガポール共和国

1. シンガポール・シティ・ギャラリー～シンガポールの都市計画、街並みの変化を観覧

シンガポール・シティ・ギャラリーは館内を10余りのテーマにそったエリアに分け、シンガポールの街並みの変化を模型で眺めながら、都市計画による進化や人々の生活の変化を知ることのできる施設だ。視聴覚展示や体験型展示が多数あり、楽しみながらシンガポールの変遷を身近に感じることができる。

市の中心部を俯瞰できる巨大建築模型は圧巻。約50年ほどの間に、何もなかった僻村が摩天楼や特徴のある建物のある街並みに生まれ変わる急速な変化と、その背景にある斬新な都市計画に驚かされる。同時に、日の出から日没までのシンガポールの日常生活を描く270度パノラマ画像に囲まれるアトラクションなど、学ぶだけではない楽しみを味わえる。館内を巡るうちには、国土の開発や産業の育成を中心とする国造りのビジョンと政策、政策を推し進めるアイデアや手段、国家の成長に伴う人々の生活の変化も含めて、シンガポールの歴史と発展を短時間で学んだ充足感を得ることができた。

イギリスの植民地時代にさかのぼる、シンガポール川を中心にした開拓時代から、独立し、国家として自立するために海を埋め立てて石油コンビナートを誘致し、重工業を発展させる。そしてシンガポールでは「人間には緑が大切。緑があることによって優れた仕事ができる」のモットーのもと、国土の開発と同時に緑化政策を推し進めるといふ国のビジョンが明快に示されている。

2. ガーデنز・バイ・ザ・ベイ～シンガポールの観光・緑化政策を具現化する植物園

マリーナ湾を見渡す埋立地に開発されたこの植物園は、世界で最大級の温室を有する。101haの広大な敷地内の見どころは数多いが、文字数の制限もあるため簡単に紹介させていただく。

植物園はふたつの巨大なガラスドームに、常春の花園や寒冷な高山を再現している。フラワードームでは赤道直下のシンガポールであることを忘れるような、涼しくて乾燥した空気が保たれている。温室といえば温めるのが通常だが、暑いシンガポールでは16～26℃に冷房された温室で、地中海や南アフリカ、カリフォルニアなどの植物で満たされている。

もうひとつのより巨大なドームには、「クラウドフォレスト」と呼ばれる高さ35mの人工の山がそびえる。エレベーターで上がる頂上は「ロストワールド」と名づけられた、霧と草木に覆われた空間。標高2,000mまでの熱帯高地の植物や世界で最も高い屋内滝を眺めることができる。山の周囲に沿って散策路が設けられ、山の表面に植えられた高山の着生植物を観察するクラウド・ウォークも楽しめる。

ドームの外では、ベイ・サウス・ガーデンの「スーパーツリー」に圧倒される。高さ約25m～50mの12本の人工ツリーは、木の形をした垂直庭園だ。ツリーをつなぐ空中散策路からは植物園全体とマリーナベイの眺望も楽しむことができる。夜には、音と光のショーも鑑賞できるということだ。植物園全体の規模もさることながら、それを支える高度な技術力は特筆すべきだろう。巨大なドームの冷却コストなどが気になるが、12本のスーパーツリーの11本には、太陽光発電によるエネルギーを利用するための機能も設置されているようだ。園内の湖は、マリーナ貯水池からくみ上げた水を浄化するエコフィルターの役割も果たしている。メンテナンス費用は国が、ガーデン運営は民間企業が行っており、スカイウォークとドームは有料、それ以外のガーデンは入場無料でも赤字にはなっていないようだ。ガーデン全体から、シンガポールの活力がみなぎっている印象を受けた。子どもたちが遊べる公園や、ドーム内の眺望も楽しめるレストランなども充実しており、あらゆる人が楽しめる施設だ。また、資源のないシンガポールにとっては重要な観光資源である。初代首相リー・クアンユーの時代に形成された緑化政策に端を発し、豊かな経済力を背景にしたダイナミックで文化的な施設は、この国の人々の豊かな精神性をも表している。外国人観光客にとっても、楽しみな場所のひとつだろう。

3. 一般財団法人自治体国際化協会（CLAIR以下クレア）シンガポール事務所

シンガポールでの最初の視察先としてクレアシンガポール事務所を訪問。次長（京都府より派遣）からクレアの活動内容、事務所体制などの説明を受けた。

クレアシンガポール事務所は1990年10月に設置され、アセアン10か国及び、インドを所管エリアとしている。主にシンガポールを中心に、日本の地方自治体クライアントとし、アセアン・インドにおける日本の地方自治体の活動支援を行う。具体的には、日本とアセアン・インドとの地方自治体の交流の促進、国際交流・国際協力、アセアン・インドの地方行財政制度・各種政策の調査・情報発信などだ。

活動支援については、市議会議員の視察対応、知事、市町などの首長のトップセールスへの活動・同行・広報支援を行っている。観光誘致支援事業としては、シンガポール以外のアセアン諸国、タイ・マレーシア・インドネシア・フィリピンの観光プロモーションやトラベルケアを行う。また、JNTOなどと連携し、大きなイベントなどで日本各地の観光情報を提供し、地方自治体のインバウンド観光誘致活動や地域の

知名度向上の活動支援を行っている。

タイのバンコクで4年前から開催している「日本ふるさと名産食品展」などの、海外販路開拓支援事業や友好親善活動など、地方自治体が国際交流、国際協力に参加するためのベース作りに積極的に取り組んでいる。

クリアは総務省の外郭団体として、都道府県、政令指定都市からの拠出金で運営されている。人材については総務省、都道府県から派遣されているスタッフが中心となって活動を支えている。宇都宮市は拠出金を出していないが、今後、市独自の海外交流を図る上では、積極的に参加していくこともひとつの案だろう。

◎ 台北市

1. YouBike（レンタサイクルによる公共自転車システム）視察

YouBikeは、MRT、バスとともに台北の公共交通手段の一部として、また環境と健康に優しい交通機関として、さまざまな成果とメリットを有している。「自転車での街づくり」を宣言した宇都宮市が標榜する公共交通網の理想とも近いことから今回の視察が実現した。

台北市はシェアサイクルの世界的な都市であり、自転車関連産業も盛んだ。台湾最大手の自転車メーカー、ジャイアントは「YouBike」の生みの親で、自転車ブームの牽引者だ。環境と健康のため、車やバイクではなく自転車に乗ろうというキャッチフレーズで政府を動かした。「YouBike」と命名された黄色とオレンジのレンタサイクルは、台北のいたるところで目にする事ができる。最寄りのバイクステーションで借り、目的地に近いステーションで返却するというユニークなシステムは、2009年に始まり、現在では台北市内で8,287台が稼働していて、多い場合で1日13回ほど回転する。開始当初は最初の30分、利用料は無料で政府が負担していた。シェアサイクルを広げるという目標のもと政策であり、同時に運営者であるジャイアントにも、ステーションの建築費や初期の運営費などの補助を行っている。しかし利用が増えるにつれ政府の負担が増大、昨年、利用者が5元、政府が5元と政策は変わった。結果、回転率は1日8回とさがったもののその数字を維持しており、財政負担は大幅に削減された。今後の取り組みでは、ステーションを増やすこと、いつでも待たずに利用できるなど、よりよい運営のための改善が重ねられる。

台湾の公共交通、MRTやバスなどの運賃は安いために、YouBikeの利便性や有用性は相乗効果的に高まるといえる。公共交通料金の高い宇都宮でYouBikeが受け入れられるとすれば、環境的、健康的な観点から自転車利用の動機づけを根気強く続けることが必要となるだろう。同時に自転車専用レーンの設置など、

自転車交通手段として選びやすい環境作りも大切になってくる。台北市で公共自転車システム成功のポイントとなったのは、導入期の政府の補助金、簡単な登録システムとステーションの密度の高さ、そして市民の小さな声を広い、丁寧な対応を積み重ねた運営会社の存在が大きいという。様々な点で条件の異なる宇都宮であるが、将来を見据え、実情に合った公共交通システムを開拓していくことは急務である。

◎ 高雄市

1. LRT事情視察・試乗

台湾の南に位置する高雄市は、台北に次ぐ台湾第二の都市。人口は278万人だが、バイク人口が163万人を占め、二酸化炭素の年平均放出量では世界一で大きな問題となっている。高雄市ではこの対策として、LRTやライトレールを走らせている。

今回の訪問では、建設にいたるまでの背景や費用の問題、また実際に試乗した乗り心地や安全性の印象、さらには市民の受け取られ方なども視察することができた。

現在、高雄市のMRT（LRTの地下鉄）は全長42.7kmで38の駅がある。今回試乗したのは全長22kmのグリーンラインで、37の駅がある。この路線は、昨年10月から運航を開始し、現在の総利用者数は193万人と順調に推移している。台湾の旧正月のピーク時は、ほぼ満員状態であった。1車両の収容可能な乗客数は250名ほどだが、混雑時には最大324名までが収容可能となる。車椅子や自転車、ベビーカーを置く場所は各車両に2か所程度設けられており、さまざまな市民の使用に対応できるよう考慮されている。また、車両は低床タイプで乗り降りがしやすい。

信号では優先通行権を持っており、環状線の信号制御システムは、信号に近づくとセンサーが感知、列車が通過するまで青をしばらく維持し、赤の場合は時間内に赤に変わるように設計されていた。運行開始当初は、市内の路地で他の車両、バイクと安全性の面でどのように走行すればよいかという点で市民からのクレームも多かった。そうだが、道路の利用者が共用道路の表示や信号の認識の仕方を理解してくれた現在は、問題は解消してきているという。

ライトレールは公共交通システムのため、公道を走る（車両やバイクなど）他の走行者とのかかわりを考えると、道路での習慣も変わり、さまざまな問題が生じることもあると思う。さまざまなケースを想定、対処法を先んじて考えることで、安全でより便利な交通手段になりうると思う。

37駅中、8駅が操業している現在、運賃はすべて無料。積極的な利用を促し、生活になじませることが目的だ。今後の料金設定については現在検討中とのこと。また

運営は民間企業に委託しており、市からは毎月メンテナンス費用、運営費用を支払っている。将来、運賃や広告費用などの収入はすべて市に入ってくる。自償率は建築費（イニシャルコスト、ランニングコスト、将来運営する経費を含め）が100%として、約40%の回収を目標としている。二酸化炭素削減という目前の課題を抱えた高雄市では、現時点での収益の判断よりは、将来的な目標達成に主眼を置いている。建設費用の80%は中央政府の予算で賄ったという点はたいへん恵まれている。

駅舎に停車中に必ず充電を行う。20秒ほどの時間で十分に充電される。窓はマジックガラスになっていて、乗客は外の景色を満喫できる。MRTの敷設と同時に路線全体の緑化と、違法建築物を撤去するなど周辺の景観も整備した。新世代の乗り物として観光資源にもなりうるだろう。

2. 高雄ソフトウェア・テクノロジー・パーク

輸出加工を主たる産業とする台湾では、国内に10か所ほどの輸出加工区と呼ばれる地域がある。1966年に高雄市に最初の加工区が作られ、約50年間で、加工から製造、デザイン・物流と経済発展とともに業態も進化してきた。第5段階と位置づけられる現在では、自社ブランドとかマーケティングの要素も加わり、産業クラスターが形成されている。

台湾国内の貿易園區は、それぞれが特徴を持っており、例えば南梓園區には半導体や世界最大のパッケージ会社が、高雄市が開発した高雄マルチファンクション貿易園區はパッケージ、LCDなどの企業が集約しているという特徴がある。今回視察した高雄ソフトウェア・テクノロジー・パークは、この中にあり、情報ソフト、デジタルコンテンツ研究開発やデザインなどが、業態の基幹となっている。

578haという広大な高雄園區は3つのファンクションに分けられ、倉庫のエリア、トランジットの専用エリア、そしてショッピングモールも入る生活・文化施設のエリアがある。ここには、世界貿易展示会場もあり、高雄港もすぐ近くである。陸、海、空すべての交通システムが揃っており、いちばん遠い空港ですら車で15分の距離である。そしてリクリエーションも含めた生活環境が整っているため、優秀な人材を集めることも可能になる。クラスター成功の大きな要因とも言われている。

台湾の中央政府は1995年頃から、高雄をアジア太平洋のオペレーションセンターにするビジョンを打ち出し、それにそった施策を実行してきた。土地の開発を行い土地の販売は行わず賃貸のみ。入所者には様々な優遇策、補助、ビジネスマッチングの機会などが与えられている。クラスターの要素として代表的な企業の進出は鍵だ。例えば鴻海がこの地域に進出すれば、関連中小企業が進出してくることが見込まれる。園區の中の発展の資源を有効に展開することで、付加価値のあるプラットホームを構築することが重要な業務となっている。

日本では、残念ながらこうした産業クラスターの例を見ることはできないが、これ

からの地方自治体は企業誘致の発想から一步踏み出すことが必要となってくるだろう。学ぶ機会を得られたという点でたいへん有意義な視察であった。

◎ シンガポール共和国

1. 公共交通政策、住宅政策、都市計画

URAシンガポールシティーギャラリーを訪
問し、島全体の模型と歴史背景の展示物を使っ
て公共交通政策、住宅政策、都市計画の説明を
受けた。

シンガポールは、島全体の面積が720km²
の中に、550万人の方々が生活しています。
人口が増えていく中、経済の発展とともに、土
地が必要となることから埋立てを始め、以前は
海であったところを埋立て、現在では、30%
以上が埋め立てられ、重工業地域などの工場が
あります。それが今のマリーナベイエリアとな
ります。空港付近が住宅街地域、東部は建物が
でき、込み合ってきました。これは、国の住宅
政策として、この地域に住んで頂くよう進めた
からです。居住を進めるうえで、居住地域や労
働環境によって、団地の空間スペースの緑の配
置と交流の場の創出、建物の高さ制限や歴史的
建造物の保存、家を持つというプライド感の醸成
による国の治安維持などの国のルールを決め、環境対策と治安維持に努めるとともに、
後世に残すための取り組みも行われています。

次に、公共交通政策ですが、国の開発のマスタープランでは、二つ目の都市にしよ
うとする再計画があり、そのため、ロシアと契約を結んで、重工業地域からクアラル
ンプールに行く、鉄道を走らせる計画があります。この地域に住みたいという希望も
増え、それによって、ビジネスの拠点と街の発展に結びつけようとしています。

シンガポールには5つの空港があり、国際空港のほかに軍隊に使われている3か所、
宇宙航空関係の基地として1か所、現在使用していないが、商業地域として使われま
す。また、チャンギ国際航空は現在、ターミナル5の開発プロジェクトが進んでいま
す。埋立地のマリーナベイエリアは、マリーナベイサイズ、マリーナガーデンなど
建築中、計画中の建物があります。住宅街、銀行街の延長として、このエリア全部の



シンガポール全体の模型



現代シンガポールの顔：マリー
ナ・ベイ

建築が終わります。マリーナ貯水池の横にダムがあり、雨水をゲートで水位の調整をしています。独特なシンガポールの都市計画であり、水対策、国民が楽しめる街となります。

2. 緑化政策

ガーデンズ・バイ・ザ・ベイを訪問し、園内と事業内容について説明を受けた。

この施設は、世界の庭園を再現した無料の公園部分と、有料の2つのガラスドームからなります。ドームは世界の花を集めたフラワードームと密林を再現したクラウド・フォレストがあり、公園の中央にはスーパーツリーと呼ぶ大木を模した塔が林立し、その間を空中歩道が巡っています。一般のガーデンでは、通常温めるのが温室ですが、シンガポールは暑い国のため、冷房の温度が16度～26度に保たれています。その他にも、空調の吹き出し口を低い位置に設定するなど、空調効率を考慮した省エネの取り組みを行っている。

運営費用は、月間約8億円、年間約100億円です。メンテナンス費用は、国が支出し、レストラン等の売店の売り上げは、ガーデン運営の民間企業の売り上げになります。その資金で、新しい開発や施設のアップデートに使っています。

シンガポールの国のビジョンとして、国の開発をした首相であるリー・クアンユーによって、緑を必ず作っていくということが決められました。その理由は、人には緑が大切、緑がある環境によって、強く仕事ができる。シンガポールには、緑の木々がたくさんありますが、これはグリーンプロジェクトの一つです。



未来的な植物園の姿を示すガーデンズ・バイ・ザ・ベイ



植物園の空調設備

3. 販路開拓・観光客誘致活動

一般財団法人自治体国際化協会を訪問し、東南アジアにおける自治体の海外販路開拓・観光客誘致活動について、説明を頂いた。

一般財団法人自治体国際化協会（CLAIR）は1988年7月に地方自治体共同で設立し、アセアン・インドにおける日本の地方自治体の



CLAIRを訪問

活動支援、日本とアセアン・インドとの地方自治体の交流の促進、アセアン・インドとの国際交流・国際協力、アセアン・インドの地方行財政制度・各種政策の調査・情報発信の4つの活動を行っています。

海外販路開拓支援事業については、4年前からタイのバンコクで「日本ふるさと名産食品展」を開催しています。今年も、11月25日から12月5日まで開催を予定しています。

また、シンガポールにおいて伝統工芸品展を、2017年3月中旬に開催する予定となっています。名産食品展や伝統工芸品展については、クレアから各地方自治体に出店の呼びかけを行い、各地方自治体は、業界団体に声掛けるなど、それぞれの役割分担の中で、事業を進めています。

次に、観光誘致支援事業については、シンガポール以外にも、タイ・マレーシア・インドネシア・フィリピンの観光プロモーションやトラベルケアを行っています。

また、大きなイベント等にはJNTO等と連携しながら日本各地の観光情報を提供し、地方自治体が取り組む外国人観光客誘致活動や地域の知名度向上のための活動を支援しています。

◎ 台北市

1. シェアサイクル

台北市役所を訪問し、YouBikeの説明を受けました。YouBikeは全体の公共交通手段のほんの一部ですが、公共交通手段としては、バス、MRTに加えてYouBikeです。

このYouBikeが始まったのが2009年の3月です。当初は小さいエリアで展開し、バイクステーションが11か所だけで、初期経費でリリースしたバイクが500台だけでした。自転車を借りて返すことを考慮して、遠くまで行けないことから、当初は成功とは言えませんでした。展開規模が小さすぎると、最初スタート時点では、興味本位で利用率が高かったが、一気に減少しました。その結果から、実際に乗車してデータを分析して失敗要因を研究しました。一つ目は、展開のエリアが狭すぎる、二つ目は、登録の手続きが面倒であった。三番目は、料金が高いことです。

その失敗要因を踏まえて、三つの対策を行いました。一気にエリアを広げた。登録



台北市役所にて説明を受ける

するのにスマートフォンとユウユウカードだけで簡単に登録ができる。ステーションのところで思いついたらすぐに登録ができる。政府が補助金を出しているの、最初の30分間は無料でした。

台北のY o u B i k eの最大の特徴は、他都市の公共シェアサイクルと比較して大きく違うところは、登録だけで年会費が必要ないことです。

また、Y o u B i k eの料金設定は、メーカーにとっては最初の30分間は10元ですが、もともと最初の30分間の10元は政府が負担しているので、徐々に普及が進むと利用者数も非常に増えてきたことから、政府の負担が大きくなってきました。

そのことから、去年の7月から大きく政策を変えました。最初の30分は有料で半分ずつ負担する。利用者が5元、政府が5元にすることにしました。この政策を4月から実施されてから1日の回転率が維持され、財政の負担もかなり軽減されました。これから展開する予定ですが、もっとも重要なことはステーションを増やす、なるべく利用者にとってイメージ的に5分間歩いたら、ステーションが設置してあるとか、設置のスポットは市民提案型にする。

台北市で公共自転車システムを成功させる要件は、大きく3項目にまとめてみました。

一つ目は、初期展開するとき、政府から利用者に対する補助金がとても大きな要因です。

二つ目は、簡単な登録方法でステーションの密度が高い。そしてもう一つが、良いパートナーが不可欠な要素ですが、メーカーのジャイアントは一生懸命Y o u B i k eを絶対成功させようと決心して、常に綿密な努力を積み重ねて、市民から何かの問題点の声が出たら直ぐに対応することも大変重要です。

それから、Y o u B i k eの取り組みによって副次的効果として、歩道の自転車の混雑も解消できました。これだけどんどん自転車利用者が増えると、自転車専用道路を建設して、街の景観も変えていこうと考えております



Y o u B i k e 自動券売機



Y o u B i k e 駐輪場

2. 日台親善、両国間の貿易、経済合作の発展

台北市日本工商会を訪問し、總幹事から日台親善、両国間の貿易、経済合作の発展について、説明を受けました。

日本工商会は1971年に発足し、現在会員数は、6月末日で458社、準会員33名となっています。現在、台北市で登記されている日系企業は1,800社ありますが、この内の48社は、4分の1が工商会のメンバーとして加入し、大将が一人でやっているラーメン店、これも一企業としてカウントされています。先生一人の学習塾、あるいは、店員一人の飲み屋、これも企業としてカウントしてありますが、1,800社の中の主だった企業といえますと、ほぼ会員となっているのが工商会の現状です。



台北市日本工商会訪問

工商会の活動は、委員会・部会を中心に活動は行われています。委員会は6つ、総務委員会、催事委員会、会報委員会、商務広報委員会、基金運営委員会、知的財産委員会です。部会は業務ごとに15部会に分かれています。部会に関しては、各部会は平均して、年に2回から4回ぐらい、3か月に1回ぐらいは例会を行います。

また、商務広報委員会で、各省の取りまとめ、台湾政府への提言、折衝ということで、毎年、日本工商会として100ページ程度の白書を中国語と日本語版の両方で作成し、台湾政府に提出しています。前半が台湾政府の主要政策を、これからこうあるべきだということ、残り半分は、個別要望事項を出してきます。15の部会がそれぞれいろんな個別要望事項を出して来ます。昨年が40個、今年2016年版を作成中ですが、47～48項目の個別要望事項になります。これを毎年11月初めに、台湾政府の広報判定委員会という内閣府に相当する、そのトップに直接手渡します。それぞれの個別要望事項に対して、翌年の2月には答えが返ってきます。それを日本工商会が日本語に直して、各部会にフィードバックして、各部会はその答えを評価して集めて、我々は今回の白書に対する台湾政府の結果に対して、我々はどう評価したのかを各委員会に報告します。それが工商会の状況です。

両国間の貿易において成功したのは、IT、エレクトロニクス産業であったというのが今の姿です。ただここで日本やアメリカなど数々の国と取引することによって、台湾が1940年代50年代から伸びてきた経済の成長の大きな理由は、日本、アメリカです。日本があり、アメリカがあり、アメリカからの技術、日本からの資本、アメリカという市場、これがあって台湾は伸びてきたと言えます。

日台親善においては、地理的な理由で沖縄県が一番多く、企業同士のマッチング会を開いたりしています。沖縄県の知事も毎年1回は、台湾に来てセミナーの開会式に参加されています。それ以外の自治体には、熊本県、佐賀県、山口県、静岡県、石川県、福井県、青森県知事が毎年リンゴの売り込みに来ています。今は台湾でリンゴと言えば青森であり、贈答用の果物として日本の青森のリンゴは高い評価を頂いています。地方自治体そのものが積極的にアピールしてくるところは、それなりの効果が出

ていると思います。セミナーやフェアなどで佐賀県は野菜を今、売り込みをされていて意外と評判が良い。

観光客の面では、日本と台湾は逆転しています。台湾から日本に行く人は、2014年が280万人、去年が368万人、平均すると1日1万人が行っています。今年は、400万人を突破すると言われています。2,300万人の人口の台湾から400万人が行きます。ところが、1億3千万人の日本から台湾に来るのは、一昨年160万人、今年も多分同じぐらいであろうと、何で、2,300万人の人口の台湾から400万人が行くのか。勿論これは、日本が官民挙げて観光資源を開発し作り上げている事が大きい理由です。

◎ 高雄市

1. 先進的LRT事業

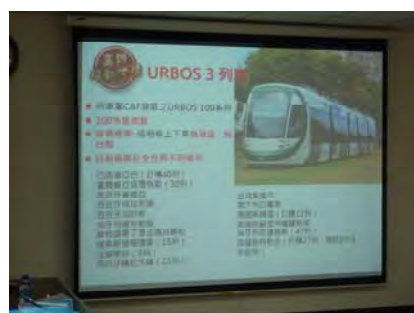
高雄市役所を訪問し、先進的LRT事業の説明を受けました。

台湾では、バイクの保有台数が多く、二酸化炭素の年間産量も、世界1位となります。高雄市政府はこの問題に対して、様々な対策を考え、例えば、LRTやライトレールを走らせて、バイクの量と二酸化炭素の年間産量を減らすよう努力しています。

今、高雄市でのMRTは、全部合わせて42.7kmの長さで38の駅があります。

今、運営しているのが、C1からC8までで、全長が22kmで37の駅があります。全部のコストは、165.37億台湾円です。ライトモールとMRTのターミナルは、全部で6つあります。

車両の製造会社はスペインの鉄道車両メーカーのCAFです。このスペインの車両は、台湾の実績以外に世界各国（ブラジル、スウェーデン、セルビア、ドイツなど）の実績があります。1車両は、250名の乗客が収容可能です。250名は標準ですが、渋滞時は、7名/1㎡で計算すると、1車両で324名の収容が可能となります。様々な市民が利用可能ということを考えて、車いす、自転車、ベビーカーを置く場所が各車両に2か所程設け



高雄市役所での説明



路線の緑地化

てあります。もう一つの特徴は、車両は低床タイプなので、5両全部低床になっています。全長が34m位あり、5両編成となります。時速は50kmとなります。架線が無いのでスーパーコンデンサと言う技術を使っています。路線の上に架空線が設置していないので、駅舎で充電しています。1駅の停車時間が30秒間ですが、充電時間は20秒となりますので、十分充電は可能です。



充電システム

20秒間1回の充電では、約2駅から3駅まで走行が可能です。各駅で停車する時間で、必ず充電します。全部の路線の80%以上は緑化をしています。ライトレールは、公共交通システムのため信号のところでは、優先通行権を持っています。環状線の信号制御システムは、信号のあるところに近づくと、センサーが感知して列車が通過するたびに、青をしばらく維持し、赤の場合は、時間内に赤に変わるよう設計しています。

重要な交差点のところには、必ず信号を二つ点けてあります。普通の交通信号以外に、ドライバー専用の信号があります。更にもう一つの信号が、交差点のところに付いています。ライトプラス音声、LRTが通過をする時に音が出て、夜間はライトが点灯します。

昨年の10月からスタートしてから今年の5月までの総利用者数は、193万人以上となっており、この期間以外に、台湾の旧正月が利用者のピークになったが、6,593人でしたが、満載が250名ですから、この時を平均化すると235人で、ほぼ満載状態でした。

現在のライトレールシステムは、まだ課題が残っていますが、市内の道路で他の車両・バイクとどのように走行していくか、当初スタートした時点では、慣れていないことから、市民からの苦情が多かった。月平均70件ほどの苦情が来ています。徐々にそれに対応しながら、改善していくとともに、現在ではピーク時の約1割の7件に減ってきています。最大の要因は、道路の利用者が、共用道路の表示や信号の認識の仕方を理解してくれたので問題が解消してきました。

高雄のライトレールは、台湾初、当然、高雄にとっても初めてのライトレールです。市内の道路で交差点が出てきますので、課題は、初期の時点でどのように馴染んでいくかですが、今までの生活習慣が変わります。しかしどんなものでも、初めの戸惑いがありますが徐々に慣れてきます。

2. 産業クラスター政策

経済部高雄加工区ソフトテクノロジーパーク管理局を訪問し、産業クラスター政策の説明を受ける。

1966年に高雄で最初の加工区が作られ、現在、台湾国内では全部で10か所の加工区があり、総面積は530haに達しています。

我々、中華民国は、輸出加工団地を発展する計画ですが、全部でそれぞれの時期によって、第1から第5段階まで、最初は、台湾の経済発展は加工を中心としています。次に製造、第4段階は、デザイン、物流なども入っています。そして、第5段階に入り、更に、自社ブランドやマーケティング等も含まれています。台湾での産業クラスターにつきまして、興味があると思いますが、第5段階では、クラスターを形成する段階に入ります。

園区での優位性は、ここの土地は全て国営のため、賃貸だけで販売はしません。土地を購入するイニシャルコストは掛かりません。

管理局では、行政に関連する窓口を、ここで一本化しています。どんな所にも、ワンストップで手続きができます。十分に管理されてインフラがありますが、そして税関に関する事務、租税の優遇策などのメリットがあります。

輸出加工区ですが、南梓園区が本部になり所長が居りますが、業務は、第1区民から第5区民に分かれており、それぞれの分担が違います。更に支所がありまして、高雄では6か所、台中もここの管轄になっています。高雄テクノロジーパークサービスセンターがここに所属しています。管理局の人員は、約450名位います。正社員の他、外注も居ります。台湾10か所の加工区に登録している企業者数が601社となります。これが産業クラスターとなります。

この高雄テクノロジーパークに基幹企業が入って来ると、関連企業は自動的に入ってきます。入って来た理由をその都度必ず聞きますが、高雄テクノロジーパークのブランド力も生かされている。

また、この産業に一番重要なのは人材です。学校で優秀な人材を集めて来ても、それだけでは他の産業は通用しますが、ソフトウェアは通用しません。それだけでは企業は必要としません。このままでは使い物にならないからです。何処かで数年間の実務経験を経て優秀な人材とならなければ、企業採用は叶いません。



高雄ソフトテクノロジーパーク



説明資料

総括

シンガポール共和国では、公共交通政策・住宅政策・都市計画、緑化政策、販路開拓・観光客誘致活動を、台北市では、シェアサイクル、日台親善・両国間の貿易・経済合作の発展を、高雄市では、先進的LRT事業、産業クラスター政策について、行政視察を行いました。

シンガポール共和国の公共交通政策・住宅政策・都市計画、緑化政策は、国の事業であるが、公共交通政策・住宅政策については、都市計画に基づき狭い国土を埋め立てることで有効に活用して、高層住宅を建設し住居を持つことのプライドを植え付け働くことの大切さの醸成、そして、産業発展のための交通網の充実などの取り組みが行われていました。

また、緑化政策においては、シンガポールの発祥地であるシンガポール川が汚れていたことから、当時の首相の発案で、国全体を綺麗にすることで、都市の発展と国民に希望を与えた。今では、埋立地のマリーナベイエリアに植物園であるガーデンズ・バイ・ザ・ベイを建設、国内の道路、建物、共住空間など、いたる所に緑化を進め、地球温暖化対策や省エネ対策などの、暑い国ならではの環境対策にも取り組んでいる。

販路開拓・観光客誘致活動については、一般財団法人自治体国際化協会（CLAIR）は、アセアン・インドにおける日本の地方自治体の活動支援、日本とアセアン・インドとの地方自治体の交流の促進を、名産食品展や伝統工芸品展については、クレアから各地方自治体に出店の呼びかけを行い、各地方自治体は、業界団体に声掛けるなど、それぞれの役割分担の中で事業を進めるなど販路開拓に努め、日本各地の観光情報を提供し、地方自治体が取り組む外国人観光客誘致活動や地域の知名度向上のための活動を支援しています。

地方自治体とすれば、クレアを積極的かつ有効的に活用して、アセアン・インドにおける販路開拓・観光客誘致活動に努めるべきと考えます。

次に、台北市では、訪問当日に台北市役所におきまして、副市長はじめ市執行部幹部との懇談会も行われ、大歓迎の中、和やかな雰囲気での交流を深めることができた。

Y o u B i k eにつきましては、バス、MR Tに加えて公共交通手段のほんの一部です。取組当初よりは、展開範囲を拡大するとともに簡単な登録方法でステーションの密度を高くし、公費を投入して料金設定を変更、運営会社の事業に対する意気込みを向上させるなど、熱意をもって取り組んでいます。

その結果、台北市政府にとっても歩道における自転車の混雑も解消でき、自転車利用者が増えることから、自転車専用道路を建設するなど、街の景観も変えていこうと考えています。宇都宮市においても、レンタサイクル事業として市内8か所の駐輪場で行っていますが、今後の拡大に向けた取り組みとして、とても参考になりました。

日台親善、両国間の貿易、経済合作の発展については、日本工商会の台湾政府へ

の提言、折衝の仕組みや活動が主で、日本企業からの問い合わせ等については、台湾関係者への紹介程度に留まっている。日本企業、地方自治体等については、自ら積極的に活動することが責務である。

次に、高雄市での先進的LRT事業についてですが、高雄市のLRT事業は、既存の路線と新規路線を併せ持ち、世界で初めてのスーパーコンデンサーを搭載して架線を敷設しない仕組みで、すでに開業している区間は運賃を徴収せず、まずは、市民に乗車して馴染んで頂くことを目的としている。

運行に際しては、安全を第一と考え、信号システムや音声による注意喚起と、交差点に安全監視員を立たせるなどの取り組みを行っている。

LRT導入に関する市民の反応は、導入当初は新交通システムに馴染まないことから、多くの意見が寄せられたが、現在では意見等も少なくなり、理解を示している。

しかしながら、新たな路線の開通は、何も無い所からの工事となることから、多くの意見を頂くことが予想される。今後の対応に気を配りたいとのことであった。宇都宮市も同様に、市民の合意を得ることが最大の課題であると感じた。

産業クラスター政策は、企業もそこに働く従業員にも優遇されたひとつのエリアに、優秀な企業とそれを取り巻く関連企業が如何に連携して行けるか。

また、優秀な人材を生み育てるか、産学官連携も地場産業の発展につながる、一つのカギであると感じました。

◎ シンガポール共和国

1. 都市計画等（UR Aシンガポールシティーギャラリー）

ここでは、特大の模型や写真によって、シンガポールの都市計画についての全体的な説明を受けてきました。

シンガポールは67の島々から構成されていますが、メインアイランドが中心であり、島全体も720km²、人口550万人というコンパクトな国家であります。

したがって、都市計画のすべてが国家の直接的な事業であるため、地方自治体との比較は困難であります。しかしながら、独立後、初代首相のリー・クアンユー氏の強力なリーダーシップの下で、今日の繁栄を築き、コンパクトシティの原型を創出したことは、本市が目指すネットワークコンパクトシティ計画においても参考になることは確かであります。

特に、国家的プロジェクトとしては、緑を必ず保全し、創出するということが挙げられます。この緑化政策は、街中の緑化をはじめ、公園と公園を結ぶパークコネクターという道も同様とし、さらには屋上や壁面の緑化など、市民に安らぎを与えると共に、街中や建物の温度を下げるねらいもあり、開発する場合には、失われた緑を新たに創出しなければならないという規制も制度として存在しています。

食料については、93%が輸入に頼り、水も50%ロシアから輸入しているとのことで、厳しい条件の中においても快適な生活環境を維持していかなければならないシンガポールの一端にふれる思いでありました。

2. 緑化政策（ガーデンズ・バイ・ザ・ベイ）

ガーデンズ・バイ・ザ・ベイは、アリーナ湾を見渡せる広大な101haの敷地をもつ、世界で最大の温室であります。シンガポールの緑化政策PRの一環として、建設されたのではないかと想像されます。赤道直下のため、室温を16℃から26℃に保たれています。イメージとしては、本市のロマンチック村のローズハウスを、数百倍の規模に拡大したものを想像してみたらいいのかもしれませんが。確かに、素晴らしい施設ではありますが、年間に約100億円も維持管理費がかかるとなると、テーマパークとしては、まさに国家的プロジェクトの範疇であって、地方自治体としてはモデルになるとは思われません。シンガポールの新たな観光資源として見学してきたところでもあります。

3. 販路開拓・観光客誘致活動（一般財団法人自治体国際化協会）

日本の地方自治体のために、アセアン10か国とインドを所管エリアとして設立し、地方自治体の活動支援・交流の促進・国際協力・インドアセアンの地方行財政制度、各種政策の調査、情報発信を主たる任務としています。総務省の外郭団体として、都道府県・政令都市からの拠出金を財源としているが、本市は拠出していなく、栃木県が負担しているため、積極的に参加することは可能だとのことでもあります。

小山市からは、女性職員が1人派遣されていきました。日本の各地方自治体が、インド、アセアンに観光誘客や地場産品の販路拡大を目指すには、自治体国際化協会（略称「クレア」）を拠点にする方がより容易であり、今日まで本市との関係が希薄であったようでもあります。

今後は、クレアを通じて、諸般の活動を促進すべきと思われました。特に、マーケットとしては、シンガポール・マレーシア・タイ・インドネシア・フィリピン・ベトナムが当面のターゲットとなりますので、物産と観光をパッケージとして提案することが求められているといえます。本市においても、栃木県と連携しながら、イスラム系のインバウンド対策として、ムスリムを対象とするハラール認証の普及などと併せて対応していかなければなりません。

販路拡大については、栃木県が2014年に県産品PRのプロモーションを実施したようではありますが、本市も企業も積極的に参入できるように力を入れなければ、他の地方自治体に遅れをとることになります。今後は、クレアに職員を派遣するなど、新たな市場開拓に向けた努力が必要と再認識させられました。

◎ 台北市

1. シェアサイクル（台北市役所）

林副市長の歓迎挨拶後に、環境局長・産業発展局の職員等からY o u B i k eについての説明を受けました。

台北市は人口約270万人で、周辺の衛星都市を含めると、生活圏内の人口は、約667万人となり、自動車・バイクの保有台数も約500万台を数え、これによる大気汚染、交通渋滞などが発生し、交通システムの転換が課題となっていました。その中で、MRTを中心とした環境負荷の少ない、また、健康にも良い自転車の活用が、交通政策の中心として今日に至った経緯がありました。

そのような状況の中で、台湾最大の自転車メーカーである「ジャイアント」との国民共同のプロジェクトとして、Y o u B i k eのシステムが、2009年より始まりました。

当初は、ステーションが11か所、バイクが500台で、エリアも狭く規模が小さ

かったので、利用者も減少してしまったとの事でありました。そこで、エリアの拡大、登録の簡素化など、利便性を向上させた結果、利用率・回転率も一段と向上しているのが現状であります。

しかし、利用者が増加すると、当初30分無料であったが、それでは市の負担が大きくなり過ぎてしまったので、今では利用者が5元（日本円150円）、市が5元としたそうであります。

それでも、市の負担は月額2,000万円余となっているとのこと。当初は、約2倍の負担をしていたとのことでした。

台北市担当者の説明では、このY o u B i k eを成功させるための3つの条件としては、1点目は「初期展開の際、市の利用者に対する補助金率」、2点目は「登録の簡素化とステーションの拡大」、3点目は「良いパートナー（台北におけるジャイアント）が不可欠」とのことです。

そして、普及拡大を図るためには、自転車専用レーンの延長やトランジットのニーゾの高いところにステーションを配置するなど、利用者の利便性を高めることにあるとのこと。さらには、交通安全への教育を含めた配慮も不可欠であるとのことでした。

このプロジェクトには、運営や建設まですべてをジャイアントに委託し、定期的に市との連絡会議を開催し、様々な協議をして連絡調整をしているとのことでした。

そして、過去7年間のジャイアントへの補助額は、3億台湾元（日本円約9億円）であるそうだが、単に建設費だけなのかは不明であります。

他都市でのシェアサイクルについて質問したところ、実施しているすべての都市において、ジャイアントが独占的に参入しているとの事で、仮に入札したとしても、他のメーカーの参入は無いとの事でした。まさに、台湾全土のシェアサイクルは、ジャイアント抜きには出来ないものだと感じました。

以上、私が特に印象に残ったところではありますが、これを本市において、どのように取り入れていけばいいのか、調査研究すべき課題であると思います。

本市は、レンタサイクルがありますが、これを充実拡大させ、近い将来Y o u B i k eのような形態に進化させていくのも一つの施策であると思います。しかし、本市にはジャイアントのような企業はありませんので、国内の自転車メーカーとの連携等が可能かどうか、また、Y o u B i k e方式が本市の交通システム構築の上で有効と思われるかを、L R Tの運行計画等と併せ、前向きに調査研究すべき課題であると思います。

2. 日台親善・両国間の貿易・経済合作の発展（台北市日本工商会）

日本工商会は、台北市に進出している日本企業の1,800社のうち、主な企業の4分の1が加盟し、情報の交換や台湾政府に対する要望活動を主たる目的として、会

員相互の親睦等を活動の中心とした組織であります。

特に、台湾政府に対して、主要政策についても提言し、また、個別要望事項を取りまとめ、白書として提出している。これに対して、台湾政府は、真摯に対応し、すべてに回答してくれるとの事でした。ここにも、親日的な台湾政府の心情があらわれていると思いました。

我々に応対してくれた総幹事の前田氏は、豊富な情報量を駆使し、いくつかの示唆を与えてくれたので、私の感じたことを以下に記します。

日本の中小企業が、東南アジア方面に進出する場合には、まず台湾に進出することが試金石になる可能性があるかもしれないという事でした。そのベースには、どこよりも対日感情は良く、日本には大変親近感を持っているという点で、日本企業も台湾企業とは、パートナーとしてなじみやすいという事であります。

また、地方自治体が地元の特産物等を台湾に売り込む手段としての情報発信方法等については、それぞれの機会に、トップセールスが盛んに行われているようです。特に、沖縄・熊本・佐賀・石川・静岡・青森等が熱心であるとの事でした。中でも、青森のリンゴは、台湾においては、リンゴの代名詞になっているとの事でした。本市においても、市長自らがトップセールスとして、過去2年間台北市の物産展に参加しているが、工商会や政府機関との連携が不可決ではないかと思いました。

観光インバウンドについては、台湾からの観光客は年間約400万人、日本から台湾へは約160万人余との事で、人口の割合からすると、台湾政府は不満を感じているとの事でありました。本市においても、台湾からの観光客は、年々増加しているが、独特の観光資源をアピール、宣伝すれば増加も不可能ではないという事でありました。本市も、大谷の地下空間、奇岩の景観などと餃子等の飲食を組み合わせる観光プランを積極的に発信すべきだと感じました。

最後に、視察目的には外れてしまいましたが、私にとっては非常に興味深い話がありました。それは、台湾総統選挙が終わり、民進党の蔡英文氏が新総統になったことでした。安倍首相も蔡英文氏とは、旧知の仲で、総統になる前にも日本を訪問し、山口県の工場見学までしていたそうです。また、総統就任後、安倍首相の母親が台北市でNHK交響楽団の公演に、蔡英文氏と隣の席で鑑賞していたとの現地報道があったとのことです。日本の新聞には報道されませんでした。ただ、それだけ安倍首相にとって、蔡英文政権をはじめとする台湾に対する親近感の強さを感じました。日本との歴史的繋がりや、現在の両政府親密性など、いくつもの関係からいっても今後、本市のインバウンドやブランド地場製品の販路拡大、様々な交流を深める必要性を感じました。そのためにも、姉妹都市・友好都市を含めた交流の施策も一つの選択肢ではないかと痛感しました。

◎ 高雄市

1. 先進的LRT事業（高雄市役所）

台湾第2の都市である高雄市は、人口約278万人で観光都市・商工業都市として発展を遂げています。中でも、セメント・製鉄・造船・石油などの重工業地帯が拡大し、大気汚染が課題となっています。その上、バイク人口の増加（163万人）により、二酸化炭素産出量も、世界で最も多いと推定されています。

そのような状況と高雄市の公共交通システムの全体計画の中でLRTの導入が2004年に決定され2015年に運用開始となったものであります。

全体の計画では、総延長42.7kmで38駅あり、市内を環状線で運行される予定であります。現在、水岸線（ウォーターフロント線）8.7kmの8駅で操業し、現在では無料で運行しているようであります。

全体の総事業費は、165.37億元（日本円で約500億円余）で2020年までに開通させる計画との事でありました。

特に注目すべきは、国庫補助率が80%になるということで、台湾政府のLRTに対する期待の大きさを物語っていると感じたところであります。

現在運行中の車両については、スペインの車両メーカーのものを使用しているが、これは世界各国（ブラジル・スウェーデン・セルビア・ドイツなど）の実績があるようであります。

1車両の中には、250名の乗客が収容可能であり、混雑時には最大324名が可能となり、車椅子、自転車、ベビーカーを置く場所も各車両に2ヶ所設置されています。当然、全車両とも低床タイプであり、高齢者等を含む交通弱者といわれる市民にとっては、スムーズな乗降ができるようになっています。

車両は全長34mで5両編成になり、時速は最大で約50kmとなっています。全線架線レスとなっているので、駅に到着するたびに、キャパスター蓄電装置を使って充電するとの事でした。時間は、停車時間30秒間の間に充電し、20秒で完了するとのことでした。2、3駅間程度であれば、運行可能とのことでした。

路線の状況は、80%が全面緑化してあり、沿線の景観にも配慮している。違法建築物などもあったが、すべて撤去し、乗客の視界を重視する計画を推進しているとのことでした。

信号のところでは、公共交通として優先を持ち、環状線などの信号制御システムがセンサーで感知し、列車を優先している。重要な交差点においては、信号を2つ設置し、ドライバー専用の信号を設置しているなど、安全性に十分配慮しているとのことでした。

LRTの建設・運営については、高雄市が担っているが、運営はMRT会社に委託

している。委託費としては、過去に4億台湾元（日本円で約13億円）を支払っているとのことでした。

収入については、切符購入費や広告代、容積率からの不動産収入等が、全て市の歳入になりますが、目標としては、建設費の約40%が回収できればいいという説明であり、どう理解すればいいのか判断が付きませんでした。料金の設定については、まだ検討中のようにありますが、私の感触では採算性については、あまり重要視していない感じを受けました。突っ込んだ質疑等も無かったので不明ではありますが、信用乗車による徴収方法を検討しているようでありました。停車上には、駅舎もなくゲートもないので、事前に切符を購入するか、カードをスキャンすることで、市民の自主性に委ねるようではありますが、MR Tとの共通カードで乗車することは可能とのことでした。現在は無料ではありますが、今後は有料化を検討するなどの具体的説明はありませんでした。

以上が、担当者からの説明の概要ではありますが、その後、LR Tの試乗をさせていただきましたことから、全体に対する私の感想を記します。

我が国と台湾との国民性の違いは、もちろん国情（政治・経済等を含め）も一律ではないので、全てが本市の参考になるとは言えないが、アジアで初めてLR Tを導入・運行している高雄の先進性には敬意を払うものであります。また、通訳を介しての応答や、相手側への配慮もあり、あまり執拗な質問等も出来なかったのも、消化不良な点もありました。

例えば、前述したように公共交通機関としての採算性は、あまりこだわっていないようでありましたが、有料化した時の乗客の増減や市のLR Tに対する経営的なコストなどの詳細については、不明でありました。いずれにしても、初めてLR Tを導入することに関しては、建設工事の段階はもとより、運行開始に当たっても、市民の理解や、LR Tそのものに馴染んでもらうことが重要との事でありました。そのためには、周囲の景観に合った車両のデザイン性なども重要な視点であると感じました。高雄においても車両のラッピングに気を配っているものの、窓がマジックガラスになっていることから、外部から車両の乗客の様子が遮断されていることに関しては、改善した方がいいと思いました。

2. 産業クラスター政策（高雄ソフトウェア・テクノロジー・パーク）

高雄のテクノロジーパークは、台湾にある10ヶ所の輸出加工区の一つであり、特に、ソフトウェアに特化され、情報ソフトやデジタルコンテンツ開発等の集積化となり、川上から川下までが産業クラスターを形成している。

これは台湾政府の政策として、高雄をアジア太平洋のオペレーションセンターにしようとするビジョンの一環として、高雄市が積極的に推進してきました。そのため、高雄市は578haを充当し、そのうちの7.5haをソフトウェアテクノロジーパー

クとして開発し、現在に至っているとのことでした。

本市においても、内陸最大の清原工業団地がありますが、工業団地と産業クラスターとは、本質的に相違があり、我が国でも政府が推進しているところでもあります。

高雄市では、企業の誘致とともに生活関連施設・住宅・レジャー・ショッピング等のエリア、さらには陸・海・空の交通システムが完備されていることが重要な要素となっています。さらに、政府からの優遇策・向上策を引出し、高雄市においても融資金利の補助、租税の減額等企業が進出するための施策を実施しているとのことでもあります。

特に、大きな要素としては、代表的な企業の立地であり、高雄市でいえばホンハイの進出によって、関連中小企業も周辺に立地してくれるわけで、他の企業に対して牽引する効果は高くなるとのことでもあります。

特に、ホンハイの立地については、総統に頼んで実現したとのことではありますが、政治力も最大限利用するということのようにありました。

現在、日本の企業は、全体で45社程度の10%未満ということではありますが、今は減少傾向とのことと理由等については不明でありました。いずれにしても、産業クラスターについては、政府の積極的に政策や看板企業の導入、さらにはソフトウェアテクノロジーにかかせない人材の確保・育成が必要であり、そのための産官学共同も大切であるとのことでした。

これからの国際間競争や産業のイノベーション等にとって産業クラスター形成は、重要課題といえます。しかし、本市においてこれを実現させるためには、多くの解決すべきハードルが数多く存在するのではないだろうか。現在、我が国の事例を調査研究し、近い将来に向けての課題の一つではないかと思いました。

総括

1. シンガポール

シンガポールにおいては、クレアにおける説明が興味深いものでありました。アセアン・インドに進出しようとしている地方自治体への交流促進をはじめとする活動支援が主たる任務であります。本市においても、今後、観光インバウンドや、地場製品の販路拡大等、戦略的に推進するためには、クレアとの連絡を密にしていることが有効であります。

公共交通政策、住宅政策、緑化政策等のシンガポール全体の都市計画（国づくり）は、まさに国家的プロジェクトであるので、地方自治体にそのまま適合させることは困難であります。しかしながら、本市においても参考になることは多々あります。例えば、街並景観・屋上・壁面・植栽等の緑化政策等であります。

2. 台北市

台北市日本工商会の前田氏の説明には、示唆されることが多く大変興味深いもので、豊富な知識と情報量で本市と台湾との関係構築の方向性を提示してくれたと思われました。今後、台北市をはじめとする台湾との良好な友好関係を積極的に推進し、インバウンドや農産物をはじめ本市特産物等の販路拡大に努めるべきであります。

シェアサイクル（Y o u B i k e）についても、環境負荷の削減、健康増進等、先進的な取組を成功させています。まだ改善すべきところは、多々あるとの事ですが、本市においてもL R Tを中心とする新公共交通システムの構築のために、レンタサイクルを進化させたシェアサイクルの導入に対して、十分検討していくべき施策であります。

3. 高雄市

高雄市のL R Tは、全長42.7kmで、しかも環状線である点であります。まだ、運行開始しているのは、ウォーターフロント線と呼ばれる1区間8駅だけあります。

2020年には、全線が開通される計画であります。実現すれば東京の山手線や大阪の環状線のように市民の利便性向上はもちろん高雄市全体の都市計画の大きな効果は、必至であると思われます。本市においても、将来的には環状線構想も視野の一端にすえるのも方向性の一つであると思われます。

産業クラスターについては、まさに先進的な取組をしていると思われますが、これは、国家的プロジェクトであり、地理的条件、交通網の利便性など諸条件をクリアしなければなりません。今後の産業政策を推進していく中で、十分に調査検討すべき課題であります。

◎ シンガポール共和国

1. 公共交通政策、住宅政策、都市計画

URA（都市開発機構）シンガポール・シティ・ギャラリーを訪問し、ミスジーン氏より、展示物の説明を受けながら、随時質疑応答を行う。

公共交通政策として、セントーサ島の南にインドネシアがあり、橋を渡るとシンガポールとなり、シンガポールからマレーシアへは道路が2本あり、橋を渡って自動車での移動が可能である。国のマスタープランで、ジュロンを二つ目の都市にしようとする再開発計画があり、そのため、ロシアと契約を締結し、重工業地域とクアラルンプールを結ぶ鉄道の建設計画がある。

住宅政策として、1965年、シンガポールは独立したが、当時、国内は安定していなかったため、犯罪も多く、国民の収入はシンガポールドル（SG\$）で50ドル（約5,500円）程度の非常に貧しい国だった。

リー・クアンユー初代首相は、まず雇用と学問に重点を置き、ジュロンという西側の地域を産業地域とした。そして、シンガポールの住人に技術を教えること、経営を任せることの2つを条件として、外国人を誘致した。多くの外国人がシンガポールに来て、10階の建物を工業団地に建設した。1ユニット6,500SG\$、1年間の家賃25SG\$、25年間支払いで、それまで外に寝る人もいたが、家があるということがプライドとなり、そして仕事があり、国のために働くという気持ちになった。これにより、犯罪が少なくなり、安全な国となってきた。現在、シンガポール人の85%が、ハイテクな公共団地に住んでいる。

都市計画では、ジュロンを、国のマスタープランで、二つ目の都市にしようという再開発計画がある。独立前のシンガポールの生活は、退屈なものと言われていたが、1960年頃から天然資源がない国にとって、「人材」が重要であり、シンガポール国民が、自分たちがシンガポールに住みたいという自尊心をつくるため、URA（都市開発機構）が国の再開発を行った。

シンガポールには、二つの長期計画・コンセプトプランがある。一つ目は、リー・クアンユー初代首相が、1961年から1990年を計画期間としたものであり二つ目は、1990年から2030年までの40年間の都市計画を掲げている。小さい島は、非常に使い勝手が悪いので、小さい島を中心に回りを埋め立て、大きな島にするプロジェクトがある。ジュロンアイランドは、もともと7つの島があったが、それをつないで一つの島にした結果、現在ジュロン島は、世界最大の石油化学の工場地帯に

なっている。

2. 緑化政策

シンガポールのビジョンとして、国を開発したリー・クアンユー初代首相によって、緑を必ず作っていくことが決められた。その理由は、人には緑が大切であり、緑がある環境によって、強く仕事ができる。シンガポールには、緑の木々がたくさんあるが、これはグリーンプロジェクトのひとつである。人口密度が高い国だが、緑が多いことにより、国内は静かであることを体験できる。

3. 販路開拓・観光客誘致活動

一般財団法人自治体国際化協会「CLAIR」（クレア）シンガポール事務所を訪問し、鍋岡 崇次長（京都府派遣）より、東南アジア（シンガポール、マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナム6カ国）における自治体の海外販路開拓・観光客誘致活動について説明を受け、質疑応答を行う。

（1）自治体の海外販路開拓活動

市場の特徴（物産）について、6カ国の中でも、1人あたりのGDPが大きく異なり、途上国では経済格差がある。

シンガポールでは、日本食品が過当状況で、その他の国々では、輸入規制が厳しく、関税というよりも、マレーシア、インドネシアでは、ハラール対応というイスラム教ならではの規制、豚肉は不浄で食べられないとか、そのように油がつかないように加工するとか、タイも自国の産品を守るために、かなりいろいろな規制を設けている。簡単には、入らせてくれない。

自治体の販路開拓について、「美味しい日本」というイベントでは、年々出店数が増えているが、基本的には、企業単位で出店するが、各自治体単位でも出店している。県・市町村が一体となってブースに入り、自県産の物だけではなく、観光パンフレットも配り、一斉にプロモーションを行っている。

伊勢丹スコッツ店での宮崎市の店頭PR、高知県の特産品ゆずを使った商品PR、沖縄県は駐在事務所を開設し、積極的に企業とタイアップした販路開拓、本県は、ゆるキャラ「くまもん」を活用したPR活動、愛媛県は試食会・商談会を行い、愛媛県の名前が浸透してきた。山形県は、クレアの駐在員を活用して食と観光のPR活動を行っている。

栃木県は、2014年10月、総合見本市「Oishii JAPAN 2014」に初めて出展し、「とちぎ農産物フェア」で県産品PRを行っている。

（2）自治体の観光誘致活動

市場の特徴（観光）について、6カ国ともに、訪日者数は4年連続で過去最高を記録している。

2015年、シンガポールは30万人、マレーシアは30万人、タイは79万人、インドネシアは20万人、フィリピンは26万人、ベトナムは18万人。

シンガポールは、人口が550万人しかいないが、客数は国民一人当たりでは非常に高く、特徴として、8割が個人旅行で、リピーター率も高い。

マレーシアは、2013年7月観光ビザが免除され、訪日客は年々増加傾向にあり、日本をターゲットとしたPR活動が活発。イスラム系も今後増加が見込まれ、ムスリムの受け入れ対策が重要であり、イスラム圏の方々が安心して旅行してもらうには、イスラム教は、決まった時間にメッカの方を見て、お祈りをしなければならないため、西の方角を示す矢印をホテルの客室に明示したり、食事についてもハラール対応を表示する配慮が必要。

日本への興味関心事項については、自然景観・温泉など体験型が好まれ、困ったこと・不安なこととして、諸経費が高い、Wi-Fiの環境が整っていないこと、英語が通じにくいことなど。

自治体の観光誘致について、岐阜県と北九州市の活動が目立ち、シンガポール人は、ドライブ旅行が好きで、ドライブ旅行を取り入れた旅行も売りである。

自治体のプロモーション事例については、都道府県と市町村、または県をまたいだ北関東3県など、単独の自治体でなく、連携・継続し行っていく必要がある。

専門機関では、ジェットロやJCC（ジャパン・カルチャー・センター）という機関を通じて、日本の文化を発信している。

◎ 台北市

1. シェアサイクルについて

台北市政府庁舎で、YouBikeの説明を受けた後、質疑応答を行う。

台北メトロポリタン（台北市+新平市）は、人口：667万人、面積：2,324km²、自動車：180万台、バイク：314万台であり、ほぼ2人に1人がバイクを利用しており、朝夕の通勤ラッシュ時には、自動車とバイクが道路にあふれる状況であり、今後の都市計画・交通政策として、環境を汚染しない「グリーン・トランスポーテーション」として、MRT（地下鉄）、路線バス、徒歩、自転車の割合合計で70%、そのうち、自転車を12%にするという目標がある。

YouBikeは、2009年3月、エリア信義区から、11カ所のバイクステーション、500台のバイクで始まる。範囲が非常に狭いため、使った後、自転車を借りて返すことを考えないとならないことから、遠くまで行かず、当初は成功とは言えなかった。当初の利用率は、1日1台1回程度で、失敗要因を研究した結果、1. 展開のエリアが狭すぎること、2. 登録手続きが面倒だったこと、3. 料金が高いこと、

であった。

この課題に対して、3つの対策を行い、エリアを信義区から台北市まで広げ、登録については、スマートフォンとユウユウカードだけで登録できるようにし、また、ステーションでも登録できるようにした。

4年間のデータ推移から、平均1台の自転車の1ヶ月の利用率・回転率は、初期の1回ぐらいから、最高1日13回ぐらいまで、回転している。

自転車のチャージは、メーカーにとって、最初の30分間は10元だが、これは、政府の負担であり、普及し利用者が非常に増え、政府の負担が大きくなり、昨年4月から、最初の30分間は有料とし、利用者が5元、政府が5元とした。その後、1日の回転率が8回で維持しているが、世界中の他都市の公共自転車（シェアサイクル）の回転率とあまり変わらない。これにより、政府の財政負担もかなり減少した。

公共自転車システムを成功させる要件として、1. 初期展開する時、政府から利用者に対する補助金、2. 簡単な登録方法と、ステーションの密度の高さ、3. 良いパートナーが不可欠な要素。ジャイアント（自転車メーカー）は、一生懸命Y o u B i k eを絶対成功させようと、常に綿密な努力を積み重ね、市民から何かの問題が出たら、すぐに対応することが重要である。

Y o u B i k e成功による効果として、台湾大学キャンパスの外側にM R Tの駅があり、多くの自転車が駐輪しているが、1日1台8回の回転率から、8, 287台のY o u B i k eが動いており、5万7千台分の駐輪スペースをなくすることができる、街並みや歩道がすっきりする他に、市民や学生は従来通り、自転車で移動できる。さらに、どこに駐車したら良いのか、また、盗難の心配もなくなり、台北市政府にとっても、歩道の自転車混雑も解消できた。

今後、さらに自転車利用者が増えれば、自転車専用道路を建設して、街の景観を変えていこうと考えている。

Y o u B i k eが台北で成功したことで、新平市、新竹市、台中市、彰化縣でも展開されている。

今後、市民がどのように移動手段を選択するか、今まで自分の自動車、バイク、自転車を利用すると、駐輪・駐車の問題などもあり、市として、M R Tプラスバス、M R TプラスY o u B i k eなど、目的地までの公共交通を提案して、スマートな選択肢を提供していく。

2. 日台親善、両国間の貿易、経済合作の発展

台湾日本人会・台北市日本工商会を訪問し、前田吉徳総幹事より、台北市日本工商会の組織・役員、活動内容などの説明を受けた後、質疑応答を行う。

日本企業の台湾への進出について、日本企業にとって、台湾企業は馴染みやすい。私は、北京、上海に21年間駐在していた。日本人と台湾人は、話をしているかみ合

う。一緒に仕事をして成功する確率は、中国人と日本人が仕事をするよりも、はるかに高い。

大陸でいろんな企業が失敗して撤退するのを見てきた。失敗する原因は、相手の中国人は、見た目、日本人と一緒に漢字を書く。何となく一緒に、相手は私の話を100%信用しているに違いない。相手もそう思っている。しかし、日本人と中国人は外国人同士であり、100%理解していると思っても、20~30%。お互いに不信感が生まれ、最後、けんか別れになる。

台湾の場合は、100%と言わないが、80%は大目に見ると議論がかみ合う。初めて海外に行くとき、台湾から始めるのは、理屈に合っている。そこで、実績と経験が積めれば、これからパートナーとして組んでいこうとなる。現実、そこまで行くのは、ステップが必要だが、お互いが信頼関係を築きながら、だいたい分かり始めると、次に経験が伝わっていく。

そういう意味で、台湾から始めるのは、「海外進入門編」として、良い処かもしれない。

日本企業が台湾に進出したいという際、台湾にはジェトロがないが、台湾の行政院には、海外企業のお世話をする「インベスト台湾」には日本チームがあり、土地を探していれば、候補地を紹介してくれる。会計事務所、法律事務所も紹介してくれる。銀行から、お金を借りる方法、事務所設立の手続きなどを、手取り、足取り教えてくれる。

また、経済部のTJPO（対日産業連携推進オフィス）、日本との経済合作を専門に行っている部署もある。困ったときは、そこに行けば相談に乗ってくれる。

台湾の人は、日本に対して親切、とても気持ち悪いくらい親切で、本気で親切にしてくれる人が多い。

※ 「インベスト台湾」 2010年8月、外国企業の台湾投資支援のため、経済部の主導で設立されたプロジェクトセンター「行政院全球招商聯合服務中心」（インベスト台湾サービスセンター）」

◎ 高雄市

1. 先進的LRT事業

高雄市政府捷運工程局を訪問し、林仁生副總工程司から、LRTの説明を受けた後、質疑応答を行う。

LRTの概要について、世界初の架線レスを導入し、線路の上に架線を設置していないので、駅舎で充電。1駅の停車時間30秒間の内、充電時間は20秒。1回20秒の充電で、2駅から3駅走行可能、各駅で停車する際、必ず充電する。また、全路

線の80%以上を緑化している。

路面電車優先信号システムについて、ライトレールは、公共交通システムのため、信号機のあるところでは、優先通行権をもっている。環状線の信号制御システムは、信号機に近づくと、センサーが感知して、列車が通過するたびに、青をしばらく維持し、赤の場合は、時間内に赤に変わるように設計している。

重要な交差点には、必ず2つの信号を設置している。普通の交通信号以外に、ドライバー専用の信号を設置。さらに、もう1つの信号があり、ライトプラス音声で、LRTが通過する際、音が出て、夜間はライトが点灯する。

《質疑応答》

Q. 路面電車優先信号システムを導入し、自動車の渋滞がどうなったのか。

また、歩行者と自動車の安全対策は。

A. LRTは、公共運輸システムであり、多くの市民が利用しており、一般の自家用車やバイク、歩行者よりも優先の道路使用权を持つべきであり、ライトレールの走行に合わせて、信号を調整する。市民からの声を収集した1年間の実績は、当初多くの苦情があったが、現在は、月に6、7件程度に減少し、LRTを受け入れている証拠と考えられる。

他の車両との安全対策について、LRT車両が通行する時、反対信号が赤になっている他に、同方向からの車両も一時停止することになっている。右折・左折する際は、全部一時停止と制御している。導入時、信号には、監視員が交通整理をしているが、皆さんが慣れてからは、監視員を廃止する。

2. 産業クラスター政策

高雄軟體園區服務中心（經濟部高雄加工区ソフトテクノロジーパーク管理局）を訪問し、薛偉銘主任から、ソフトウェア・テクノロジーパークについて、説明を受けた後、質疑応答を行う。

1966年、高雄で最初の加工区が作られ、台湾国内では、10ヶ所で、総面積が530ha。それぞれの園區には、関連産業も川上から川下まで、園區の近辺にあるのが特徴で、高雄テクノロジーパークは、情報ソフト、デジタルコンテンツ研究開発、デザインなど、一番多くの産業が進出している。

1995年、中央政府が高雄をアジア太平洋のオペレーションセンターとするというビジョンの下、高雄テクノロジーパークの建設が計画された。

高雄市政府は計画の中で、マルチファンクション貿易園區のために、578haの土地を計画し、その中の7.9haがソフトテクノロジーパークになった。

このマルチファンクション貿易園區は、さらに3つのファンクションに分けられている。一つ目が特定の倉庫があるトランジット専用エリア、次に、文化を発展するためのレジャー専用エリア、さらに、ショッピングモールエリア。

エリアの交通システムは、陸・海・空すべてが揃っている。高速道路1号線・3号線と道路網が完備され、市内には、MRT以外にバス、在来線、さらに港湾の環状線となるLRTシステムが出来るので、大変便利になる。空港まで車で15分で、また、港と隣り合わせている。

総括

1. シンガポール共和国

シンガポールは、建国51年という若い都市国家だが、初代首相リー・クアンユーが主導した先進的・中長期的な都市計画、住宅政策、緑化政策などを、強力なリーダーシップをもって推進してきた結果、国民一人当たりGDPが世界でトップクラスとなる、現在のシンガポールの繁栄がある。IMF（国際通貨基金）の「1人当たり名目GDP・国別ランキング」（2015、189ヶ国）では、シンガポールは、52,888US\$で、世界第7位、日本は、32,486US\$で、第26位となっている。

一方、貧富の差が多いにもかかわらず、シンガポールには、HDBという公団住宅があり、貧しい人でも購入可能、賃借可能な団地を作り、スラムに行かせないように、路頭に迷わないよう、見捨てない国家である。

また、リー・クアンユー初代首相が、シンガポール国民であることの自尊心・プライドを醸成する政策（住宅政策、就労拡大政策など）を行ったことにより、シンガポールは、中国系、マレー系、インド系など多民族国家でありながら、他の国と異なり、同じシンガポール国民として、多民族がお互いの宗教・文化・風習を尊重し、仲良く一緒に暮らしていることと無関係ではないと考えられ、このことが、さらなるシンガポール発展の原動力になっているものと思われる。

宇都宮市としても、目前の課題解決はもとより、中長期的な都市計画、住宅政策、緑化政策などを含め、「宇都宮市に住みたい」「住んで良かった」「住み続けたい」と思われるような政策を、着実にひとつひとつ積み重ねていくことが、日本として人口減少時代に入った現在、きわめて重要と考える。

販路開拓については、相手国の国情、宗教など市場・マーケットを正確に把握し、的確なアプローチ、PRを行っていく必要がある、また、観光誘致についても、相手国民の趣味・嗜好、宗教などに配慮したアプローチ、市単独ではなく、北関東3県合同など、広域で連携・継続して行っていくことが望まれる。

2. 台北市

台北市は、今後の都市計画、交通政策の目標として、環境を汚染しない「グリーン・トランスポーテーション」として、MRT（地下鉄）、路線バス、徒歩、自転車の割合合計を70%、そのうち、自転車を12%にするという目標のもと、シェアサイクル「YouBike」を導入し、成功を収めている。その結果、台湾では、新平市、

新竹市、台中市、彰化縣でも展開されている。

台北市の「Y o u B i k e」成功の要因として、初期展開する際の政府の補助金、簡単な利用登録方法、ステーションの密度、そして、自転車のメンテナンス企業の協力が大変重要としている。

「自転車のまち・宇都宮」を標榜する本市にとっても、二酸化炭素排出量削減に向け、過度にクルマに依存する社会から、公共交通とクルマが共存する社会への転換が求められており、「自転車」の活用がきわめて重要であり、バス+自転車、L R T +自転車など、移動手段の選択肢のひとつとして、公共交通としての「シェアサイクル」の導入が考えられるが、「グリーン・トランスポーテーション」という発想と目標の設定が重要であり、導入については、国の財政支援が求められる。

経済交流、特に事業者が、海外に進出する際、台湾行政院の「インベスト台湾」や、經濟部に「T J P O」（対日産業連携推進オフィス）という部署があり、日本に対しては親切丁寧にアドバイスしてくれ、「海外進出入門編」として、台湾は最適と言われており、宇都宮市として、市内の企業が海外進出する際、これらの機関との橋渡しが望まれる。

3. 高雄市

高雄市は、人口278万人の内、バイク人口が163万人と、2人に1人がバイクを利用し、その結果、二酸化炭素の年間排出量が世界1となっており、M R TやL R Tという基幹公共交通を導入することで、二酸化炭素排出量削減を図っている。

現在、L R T全計画路線の一部が開通し、世界初の全線架線レスの導入、路線の緑化に取り組んでいる。特に、宇都宮市として参考になるのは、L R Tの走行する交差点において、自動車、バイクなどに対し、路面電車優先信号システムの周知、安全確保のため、交通監視員を配置していることである。

また、L R T導入当初は、慣れていないため、月平均70件の苦情があったが、共用道路の表示や信号の認識の仕方が徐々に理解されるようになり、現在では1割程度の7件に減少している。

宇都宮市においても、いよいよ本年、L R T導入に向けた工事が始まるが、この高雄市の先進的L R T事業を参考にするとともに、L R Tだけでなく、本市の政策として、「ネットワーク型コンパクトシティ」の考え方や、L R Tを基幹公共交通とする、総合的な公共交通体系の構築など、今まで以上に、市民一人一人に対し、理解を図ることが求められる。

「産業クラスター政策」については、台湾中央政府が国家戦略として推進している事業であり、世界経済フォーラムの2014年度の国際競争力レポートによると、台湾の産業クラスター発展指数は、世界第2位にランキングされているが、地方自治体としても、大いに参考になる。

宇都宮市は、内陸部にある工業団地として国内最大級の清原工業団地を有し、団地内の事業所の法人市民税は、2015年度決算で、217億円、市全体の18%を占めており、本市発展に大きく貢献してきている（過去最高は、2007年度、691億円、39.8%）。現在、テクノポリス地区の発展はめざましく、小学校を新設しなければならない程、住民増加が著しい。

また、宇都宮市は、東洋経済新報社の「都市データパック 2016年版」で、国内813都市（市区）の内、人口50万人以上の28都市の中で、4年連続で「住みよさランキング」第1位となっている。

本市が、今後「選ばれる都市」として、発展し続けていくため、さらなる企業誘致は重要な政策のひとつである。

今後、LRTの導入により、さらなる発展が期待される清原工業団地において、産業クラスター政策の「川上・川中・川下」というサプライチェーンの発想が重要であり、清原工業団地・既設事業所の様々な意見集約による環境整備や、団地自体の拡大が考えられる。

また、東北新幹線、東北自動車道、北関東自動車道による、流通の利便性を活かし、新たな工業団地の開発も考えられる。

◎ シンガポール共和国

1. 住宅政策・都市計画

1965年、シンガポールはマレーシアから独立しましたが、犯罪が多く、人々の収入も少なく、非常に貧しい国でした。初代首相リー・クアンユーによって、貧しい人でも安く借りられる公団住宅が造られ、国民の85%が公団住宅に住めるようになったことで、現在ではこの国にスラム街はなくなりました。



シンガポールの公団住宅

家があり、仕事があるということで、犯罪が少なく安全な国になっています。

2. 公共交通政策

東京23区程の狭い国土の中で、如何に環境を守りながら、国民の移動手段の利便性を向上させるかに苦心した結果、自動車の購入に対して高い関税を掛け、たいへん高価なものにすることで、自動車所有台数の抑制を図るとともに、朝夕の交通渋滞時に、市内中心部の幹線道路や高速道路を通過すると、通過料が高くなる仕組みを取るなどして、渋滞の緩和を図っています。



ERPシステム (Electronic Road Pricing : 道路通行料電子課金システム)

3. 緑化政策、販路開拓、観光客誘致活動

1965年、マレーシアからの分離独立を余儀なくされたシンガポールが、国家として生き残るため、実施せざるを得なかった、いわば国家の命運をかけた最重点課題が緑化政策でした。

国家として生き残るためには、外国からの投資や企業および観光の誘致など、外部の力に依存せざるを得ず、そのためにも外国人が安心して訪問し、投資・企業進出などを行うことのできる世界トップレベルの緑の国を作ることが、独立後間もないシンガポールにとって緊急の課題でした。実際にそれを実現したことで、海外投資家や観光客の力を得て、国際的に競争力のある国になりました。



シンガポールの
緑化政策



観光客誘致活動

◎ 台北市

1. シェアサイクル

台湾の自転車ブームは、街中が自動車やモーターバイクで溢れ、その排気ガスがもたらす環境の悪化を改善してゆくことと、国民の健康づくりのためとのビジョンのもと、最大の自転車メーカー「ジャイアント」が火付け役となり、2009年3月『You Bike』システムをスタートさせました。

しかし問題が多く、とても成功と言える状態ではありませんでした。その後失敗した要因を分析して改善を加え、新たな『シェアサイクル』として再スタートして、成功を収めることができました。

成功の要因は以下の3点であると分析されております。

1点目は、政府が利用者に対し補助金による支援を行ったこと。

2点目は、登録方法を簡素化し、ステーションの密度を高めたこと。

3点目は、良いパートナーの選定に努めたこと。

これらの条件のもと、絶対に成功させようと情熱を注いだ結果だと評されています。



シェアサイクル『You Bike』 —台北市ホームページより引用—



『You Bike』の使用状況 —台北市ホームページより引用—

2. 日台親善、両国間の貿易、経済合作の発展

台湾経済が1940年代から成長してきた大きな理由は、日本と米国との関わりであり、米国からの技術導入と日本からの資本投入、そして何よりも米国の巨大な市場が有って台湾経済は発展してきました。

リーマンショック以降、台湾は世界中で最も迅速に立ち直ったと言われています。

ただ、その4割を中国に頼っている中で、まさに中国経済が失速して、台湾経済にも大きな影響を与えています。

台北市には約1,800社の日系企業が有り、その内約4分の1の企業により、日本工商会が組織されており、様々な部会に分かれ例会を中心に活動を行っています。

ここでは、台湾政府の規制などから、企業活動に影響する事案なども議論され、場合によっては日本の省庁も巻き込んで、台湾政府に意見具申して、積極的に企業活動をサポートしております。また、工商会自身で白書を作り、台湾政府の政策のあり方や個別要望などを提出しております。

台湾は、中国大陸と違い、日本企業にとって非常に馴染みやすく、話もしっかりと噛み合い、信頼の置けるパートナーであることは、実績と経験が物語っているとのことでした。

台湾の企業は、海外に向けたネットワークと商売へのパワーは凄まじいものが有り、資金力と技術力を兼ね備える日本企業と手を組み合えば良い結果を出せるもの思っているようです。



台湾の新幹線ー台北市日本工商会ホームページより引用ー

◎ 高雄市

1. 先進的LRT事業

高雄市の人口は278万人、その内バイク人口は163万人と、2人に1人はバイクに乗っており、そのための二酸化炭素の排出量も、世界第1位となっています。

高雄市では、この問題の対策として、LRTを走らせて、バイクの量と二酸化炭素の排出量を減らすよう努力しています。

LRT1車両に最大324名が乗車可能であり、車椅子・自転車・ベビーカーのスペースも各車両に2ヶ所程設けられ、低床タイプであるため、乗り降りもスムーズに行うことができます。

高雄市のLRTは全線「架線レス」のため、駅で充電しますが、1駅の停車時間が30秒間、充電時間は20秒であるため、十分に充電は可能とのことです。

更に、全線の線路部分の80%以上を緑化しており、景観の改善にも寄与しています。



2. 産業クラスター政策

1966年12月に自由貿易区、免税区や工業団地などを融合した、台湾初の多機能の輸出加工区が誕生し、外国資金と技術導入に成功しています。その特徴は世界で初めて窓口一本化による行政サービス等が提供されたことであり、世界に対しても斬新な経済発展のモデルとなっています。

特に今回視察をした、高雄ソフトウェアテクノロジーパークは、敷地内に269社8,800人の就業人数を誇る、ソフトウェアの一大産業拠点で、土地は全て国から賃貸するため、イニシャルコストが低く抑えられ、起業家へのハードルを低く抑えています。

また、行政の窓口が一本化され、どんなことでもワンストップで手続きが出来るの

も魅力的で、大幅な業務の効率化が図られております。

更に魅力的なのは、その立地条件で、空港・港・高速道路・LRTがすぐ近くにあり、物流コストが少なくて済むことと、利便性が良いため、人材も集まりやすく、優秀な人材の確保にも寄与するものと思われま



高雄ソフトウェア園區周辺図－經濟部輸出加工区管理处ホームページより引用－

総括

今回の視察では、2ヵ国3都市を訪問させていただきましたが、シンガポールの初代首相が、国民一人ひとりの幸せを願い、国を守るため、国家の命運をかけたプロジェクトを、不退転の覚悟で敢行した、リーダーとしての闘いに感動を覚えました。

国民や市民が幸せを実感できれば、必ずや国や市は繁栄するということを実感し、何のための政治なのかということを改めて学ぶことができました。

また、先進的な事例もたくさん見聞することができ、たいへん参考になりました。

本市が目指している『持続可能な宇都宮』、『夢と希望の持てる宇都宮』を実現してゆくためにも、今後さらに努力をしてゆかねばならないと、決意を新たにできた有意義な視察でした。

◎ シンガポール共和国

1. 販路開拓・観光客誘致活動

一般財団法人自治体国際化協会（CLAIR）を訪問し、東南アジアにおける自治体の海外販路開拓・観光客誘致活動について、説明を頂いた。

このCLAIRとは、1988年7月に地方自治体が取り組む地域の国際化を支援する地方自治体の共同組織である。栃木県内においては、小山市の職員が1人出向しています。本部は東京にあり、海外事務所をシンガポール、ニューヨーク、ロンドン、パリ、ソウル、シドニー、北京に在り地域国際化のための窓口になっている。

シンガポール事務所の所管国は、アセアン10か国とインドである。海外経済セミナーなどを開催したりして自治体の海外における経済活動や国際交流、国際協力活動を支援している。

宇都宮市内で生産されている農作物をはじめ様々な生産物の海外への販路の開拓というのを考えていくとやはりこのような組織や団体への職員の出向は必要なことであると考えます。



一般財団法人自治体国際化協会
シンガポール事務所を訪問

2. 公共交通政策、住宅政策、都市計画

URAシンガポールシティーギャラリーへ訪問し、シンガポールの成り立ちや大きな模型を利用した現在の開発状況などの説明を受けた。シンガポールには、7,600の方がアパートに住んでいます。人口密度が高い国ですが、国内は静かであることを体験できると思います。それは、その間に緑があるからです。東京はシンガポールの3倍の広さです。人口比率としますと、東京の人口が約1,200万人、シンガポールが約550万人ということです



URAシンガポールシティー
ギャラリー

ので、人口では半分、土地の大きさでは3分の1、東京より混み合っているといえる。小さな国であるが、遊び、生活、仕事が非常に便利なところである各地での生活を見ることができました。

3. 緑化政策 (ガーデンズ・バイ・ザ・ベイ)

マリーナ湾を見渡せる広大な敷地を持つこの植物園は、世界の庭園を再現した無料の公園部分と、有料の2つのガラスドーム状の温室を有する施設である。温暖な地域であるシンガポールなので温室でありながら冷房をかけて世界中の植物を育てていた。



ガラスドーム状の温室

公園中央にはスーパーツリーと呼ばれる大木を模した棟が林立し、その間を空中遊歩道が架けてあり公園内を見下ろしながら見学することができた。この遊歩道は有料で大人S \$ 5だった。



スーパーツリー

◎ 台北市

1. 台北市日本工商会 訪問

総幹事 前田 吉徳氏より歓迎のあいさつと日本工商会の概要の説明を頂いた。

日本工商会と日本人会という組織は全く別物であるが、活動は緊密に連絡を取り合っ
て進めている状況ある。現在会員数が、6
月末日で458社、準会員33名となっ
ています。工商会の活動の委員会は6つ、総
務委員会、催事委員会、会報委員会、商務
広報委員会、基金運営委員会、知的財産委
員会で行われている。毎年、日本工商会として白書を作りまして、台湾政府に提出し
ている。台湾政府は、大真面目に対応してくれる、米国商会、ヨーロッパ商会、そし
て日本工商会の3つが三大白書といわれ台湾に大きな影響を与えている。



台北市日本工商会にて

2. 台北市副市長 表敬訪問

林副市長より歓迎のあいさつと台北市と日本の他都市との交流などの説明を頂いた。



台北市副市長と渡辺団長

3. YouBike 視察

YouBikeは全体の公共交通手段のほんの一部ですが、公共交通手段としては、バス、MRTプラスユーバイクである。このYouBikeは、始まったのが2009年の3月です。当初は小さいエリア信義区だけで展開していたが、バイクステーションが11か所だけで、初期経費でリリースしたバイクが500台だけでした。使った後、自転車を返すことを考えないとい



台北市市役所内ステーション

けないので、遠くまでいかない(行けない)。これは、範囲が狭かったのもあり当初は成功とは言えなかった。展開規模が小さすぎると、最初スタート時点では、みんな面白いからトライしてみたいという気持ちで、かなり利用率が高かったが、それを過ぎると一気に減少しました。エリアを信義区から台北市まで広げ、利用の登録するのにスマートフォンとユウユウカードだけで簡単に登録ができるようにし、ステーションのところで思いついたらすぐに登録ができる。そして、政府が補助金を出しているため、台北のYouBikeの最大の特徴は、2千か所の都市の公共シェアサイクルと比較して、大きく違うところは年会費が必要ない。無料で登録するだけである。

◎ 高雄市

1. 高雄市LRT事業 視察

高雄市役所にてLRT事業のプレゼンテーションを受ける。

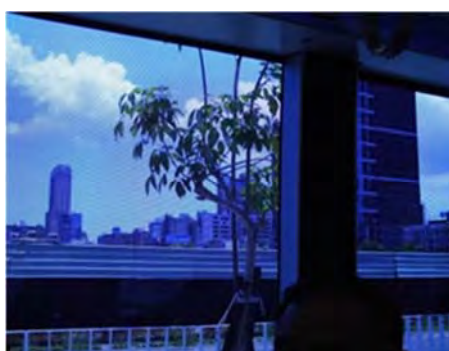
高雄は台湾の南に位置します。人口は、278万人です。高雄は台北に次いで、2番目の都市となります。バイク人口は、163万人を占めています。人口の2人のうち1人は、バイクに乗っています。この面が日本とちょっと違います。バイクが多いので、二酸化炭素の年間産量も、世界1位となります。高雄市政府はこの問題に対して、いろんな対策を出して、例えば、LRTやライトレールを走らせて、バイクの量と二酸化炭素の年間産量を減らすよう努力しています。二酸化炭素の排出量が台北市の3.5倍もある。

ライトレールの車両になりますが、製造会社はスペインの鉄道車両メーカーのCAFです。このスペインの車両は、台湾の実績以外に世界各国（ブラジル、スウェーデン、セルビア、ドイツなど）の実績があります。

1車両の中には、250名の乗客が収容可能です。250名は標準ですが、渋滞時は、7名/1㎡で計算すると、1車両で324名の収容が可能となります。様々な市民が利用可能ということを考えて、車いす、自転車、ベビーカーを置く場所が各車両に2か所程設けてあります。もう一つの特徴は、車両は低床タイプなので、5両全部低床になっています。



LRTの外観（広告スペース）



LRTの内部より

2. 高雄ソフトウェア・テクノロジー・パーク

經濟部高雄加工区ソフトテクノロジーパーク管理局へ伺い説明及び台湾輸出加工区の紹介ビデオ鑑賞。經濟部輸出加工区高雄ソフトウェア園区説明して頂く。

なぜ、高雄テクノロジーパークが建設計画されたかですが、1995年、中央政府が高雄をアジア太平洋のオペレーションセンターにしようと言うビジョンを打ち出しました。計画の中で高雄市政府が、マルチファンクション貿易園区のために578haの土地を計画しました。その中の7.9haが、ソフトテクノロジーパークになります。



テクノロジーパークのイメージ画

した。

台湾には輸出加工区が全部で10か所ありますが、ここはその1か所です。

総括

シンガポール共和国内の3か所を訪問し、まず、「販路開拓・観光客誘致活動」に関して思うことはその国や都市の経済状況や食材の利用状況、生活様子などを知るためには、先にも書いたが「一般財団法人自治体国際化協会（CLAIR）」への職員の出向は有効なことであると思った。もちろん、この出向は、シンガポール事務所だけに限るものではないと思う。次に、「公共交通政策、住宅政策、都市計画」は、シンガポールという国の大きさからいうと東京23区ほどの大きさであるので国全体での計画を立てやすいのだろうと思った。住宅政策に関しては、「国民すべてに家をあたえて自分たちの生活状況を良くした上でさらなる向上心を芽生えさせ結果、国のためになる」というようなやり方は、現在の日本では成り立たない物であると思った。次に、緑化政策について、「ガーデンズ・バイ・ザ・ベイ」素晴らしい観光庭園であると思った。しかし、この規模になると宇都宮市では運営することは出来ないだろうと思う。現在、宇都宮市にある「ろまんちっく村」をさらなる開発をしていかなければいけないと思った。

「台北市日本工商会 訪問」では、やはり、大手企業の支社長クラスのそうそうたるメンバーが役員をやっているのだなと思った。日本企業にとってやはりこの団体は必要であるし、これから、販路を展開していこうという時には相談をするべきである。毎年、政府に提出する「白書」により「政府の意向を変えていただくことも有る」というのは、心強いものである。

「台北市副市長 表敬訪問」では、過去に栃木県知事の訪問はあったが宇都宮市長の訪問は無いということなので、是非今後市長の訪問を実現して、親睦を深めて欲しい。そして、トップセールスで農産物等の販路拡大を進めていくべきだと思った。副市長はよく日本へ来られているようなので是非、宇都宮市へお招きし、日本の餃子その中でも一番おいしい宇都宮餃子を食べていただければと思いました。

「YouBike視察」では、これから宇都宮市で展開していく予定のLRTシステムの中にはLRTで移動する事だけでなく乗車する前後のことも考えていかなければならないと思う、「自転車のまち宇都宮」と謳っているのであるからやはりLRTと自転車で生活が便利になる都市としてこのようなシステムが設置できればと思う。これから更に研究されるであろう公共交通用のICカードとのリンクな



LRT内に設置してある
ICカード乗降用タッチパネル

どで利用者登録の簡易化なども考えていくべきだと思う。

高雄市ではL R T事業の説明を頂いた後、乗車視察を行った、車両内においてはチケットレスで信用乗車できるように機械があったが市役所の方も言っていたが、今は、無料試験中なのであくまでも乗車人数を調べるためだという事で実際に営業が始まった時はキチンと支払いが行われるのか疑問に思った。実際に営業が始まった時は40%の回収率を目指しているという事である。車両のデザインは表面全体には広告などを表示し車内は見えないようにする、しかし、車内からは表が良く見える車両全体的にマジックミラーの様なものは好ましく思える。宇都宮市においても自動車社会であり二酸化炭素の排出量も多いと思われるので、早くL R T事業を進め空気環境にも貢献していかなければいけないと思った。

高雄ソフトウェア・テクノロジー・パークについて

このエリアの交通システムについて説明いたします。陸・海・空、すべてが揃っています。空港もすぐ近くに有りますし、港と隣り合わせになっています。この様に交通の発達したところでないといけないのかと思った、宇都宮においては、陸に関しては国道やL R Tの整備、海や空に関しては北関東道の整備により空港や港までの移動時間の短縮、極端な話だと宇都宮北駐屯地の滑走路ならば、少し開発をすれば国内線用の空港を作れるだけの大きさであると聞いている。そんな中、栃木県ではゆいの杜周辺を「ソフトウェア・テクノロジー・パーク」的な地区にしたかったようであるが開発を始めたころの少しの市及び県会議員以外はビジョンが理解できなかったらしく、開発が遅れているように感じる。

今回伺った3都市について思う事はやはり日本と比べると少し後ろを走っているような、振興、新興都市であり、得る物はあるのか？と思いがらの視察であった。これから始まるのであろうT P Pをはじめ宇都宮市内の農業者や工産業者の国外への進出、販路拡大を考えると、やはり、日本と食生活などが近い東南アジア地区へのアプローチとしては有効な視察であったと考えている。

◎ シンガポール共和国

1. 公共交通政策、住宅政策、都市計画

U R Aシンガポールシティーギャラリー訪問

シンガポールの模型を使った説明では、シンガポールからマレーシアへは道路が2本あり、自動車で移動することができる。200年前のイギリス人を中心に開拓し、そこに国会議事堂や最高裁判所などができて中心地となった。しかし、独立当時は、住宅不足と不法占拠地があり、政府の強い主導で都市開発を計画的に進めていった。

シンガポールは国土が限られているため、埋め立てをして、現在では国土の30%以上が埋め立てられ、そこに重工業地帯がある。

交通と住宅面では、公共交通としてMRTとLRTが建設され、多くの住民が住む公営住宅には、この鉄道にそって立てられている。同時に、バスも網羅され、総合的な公共交通サービスを利用できる都市になっている。

都市開発としてコンセプトプランがあり、40年から50年を期間とした長期ビジョンで、シンガポールの計画的な土地活用と交通計画を統合したプランであり、10年ごとに見直され、将来の人口、経済成長に必要な土地の確保と質の高い生活環境を作っていくプランである。また、マスタープランというものがあり、コンセプトプランを具現化する、10年から15年を期間とした中間計画で、5年ごとに見直される。

2. ガーデنز・バイ・ザ・ベイ

ガーデنز・バイ・ザ・ベイはシンガポールの緑化政策の象徴的な植物園である。この施設の温度は、16度から26度に保たれていて春の花や寒冷な高山植物もある。この植物園は、赤字ではなく、園内の2か所以外は入場無料になっている。メンテナンス費用は、国が出し、園内のレストランや売店の売り上げがあり、それがガーデン運営資金になり、投資に使っている。運営費用は、月間約8億円、年間約100億円になる。リー・クアンユーの「緑に囲まれたガーデンシティは、住民にとって住みやすいだけでなく、外国からの投資を惹きつける一つの重要な要素となる」という強い信念のもと、都市の緑化を積極的に行い、海外投資と観光客の誘致に成功した。

3. 東南アジアにおける自治体の海外販路開拓・観光客誘致活動について

一般財団法人自治体国際化協会（CLAIR）は地方自治体共同で設立し、シンガポール事務所は、アセアン10か国及びインドを活動エリアとして、シンガポールを

中心に調査・支援活動等を行っている。所長（総務省）ほか、次長（京都府）、調査役、所長補佐（各自治体より派遣）などで構成され、宇都宮市の近隣では小山市の職員が出向している。

（１）東南アジアの市場の特徴

シンガポールは、東京２３区程度の大きさで、人口約５５０万人中、１４０万人から１３０万人は外国人である。一人当たりのGDPは５２，８８８USドルになり、日本の一人当たりのGDP（２０１５年）３２，４８６USドルを大きく上回っている。また、共働き世帯が多く、外食中心の文化であり、日本食が過当競争状況にある。

食品の９８％を輸入に依存しており、関税等の障壁がほとんどない。日本の農林水産物・食品の主要輸出先（２０１４年８位）で、上位品目は、アルコール飲料、小麦粉、ソース混合調味料になる。日本からの食品の輸入量は、約２％のシェア（シンガポールの輸入相手国１２位）で、２０１４年の日本からの、輸入額は約２億２，９００万USドルとなり、対前年比１．１％の減少（２年連続）となった。その主因は円安進行によるもので、円建てでは、２７２億円で前年比２５．０％増となる。

マレーシアとインドネシアでは、イスラム教徒を対象とする商品にはハラール認証が必要であり、認証しないと輸入できない。それに、インドネシアでは、規制が固いがルール変更が日常的にある。タイでは、経済発展が進むにつれ、日本への観光、日本食が大人気になっている。フィリピンは、現在、原発関連規制が厳しく、栃木県産品は輸入しない。人口が増加していて、日本食が大人気。電気代が高く、工場進出が難しい。ベトナムは、インドネシアのように、制度の変更が頻繁にある。ホーチミンは経済発展が目覚ましく日本のイオンなどもある。

（２）自治体の海外販路開拓活動

「美味しい日本」というイベントでは、年々出店者数が増え、宮崎市の伊勢丹での店頭PR、高知県の特産品ゆずを使った商品PR等、栃木県も２０１４年に７県産PRを行った。

◎ 台北市

１．日本工商会訪問

日本工商会の活動は、委員会・部会を中心に活動は行われ、委員会は６つ、総務委員会、催事委員会、会報委員会、商務広報委員会、基金運営委員会、知的財産委員会がある。部会は業務ごとに１５部会に分かれていて、医療品医療機器部会が政府の規制のため、日本の厚生労働省を巻き込み、台湾政府に意見をする重要な役割がある。委員会には、商務広報委員会と知的財産委員会という大きな委員会があり、台湾政府へ日本商工会として白書を作り提言や折衝を行っている。

「台湾企業が日本へ進出する際には、どのような都市を選定するのか」という問いには、都市ではなく、どのような業種や相手である。例えば、ホンハイがシャープを買収した時は、大阪という所在地ではなく、シャープという買収対象企業に魅力を感じたからだった。台湾の企業は、日本の地方の中小企業と台湾企業とのマッチングを考えていて、日本の技術力と資金力、そして、台湾の商売力を補完し手を組みたいと考える。また、中国大陸に進出する前に、日本人と中国人という考え方が全く違う外国人同士より、台湾人という日本人と考え方が近い台湾で最初の海外進出をして、その後中国大陸に行く考えを講義していただいた。

「台湾企業を本市へ誘致するための情報発信方法などについて」という問いには、日本の自治体では、沖縄県が台湾に対し一番多く行っており、企業同士のマッチング会や、セミナーに沖縄県知事も参加している。熊本県、佐賀県、山口県、静岡県、石川県、福井県、青森県知事が毎年来ている。

また、「他国からの企業誘致をどのように進めてきたのか」という問いには、本来はジェトロの仕事になるが、台湾はジェトロがない。しかし、インベスト台湾というところがあり、台湾へのビジネス希望者の相談に対し、法律事務所や会計事務所などの事務所設立等の手続きについても教えてくれる。

台湾企業とのマッチング手法については、インベスト台湾と経済部のT J P Oや、対日経済商務協進会というところが、マッチングの場を提供している。

観光面では、台湾から日本に行く人は、2014年が280万人、去年が368万人、一日平均1万人になる。今年は、400万人を突破すると言われている。2,300万人の人口の台湾から400万人が訪日するが、1億3千万人の日本から台湾に来る観光客は、一昨年160万人、今年も多分同じぐらいになる。これは、日本が官民挙げて観光資源を開発している事は大きいですが、その中で、現在、台湾人の行先は、東京や大阪、京都ではなく、以外に、日本人でも余り知られていないところを、台湾人は調べて知っている。宇都宮市の面白いところがあれば、多くの観光客が期待できる。

2. You Bike 視察・台北市役所

台北では、公共交通手段としてバス、MRT、そして、You Bikeがある。台北の人口は、667万人、自動車の台数が180万台、バイクの保有台数が、台北だけで100万台です。MRTであるが、今全体で11路線、距離が134.1km、117か所の駅があり、毎日、200万回の利用回数がある。路線バスは、毎日、平均207万人の利用者数があり、You Bikeは、新平市、台北市合計で、一日大体10万回の利用がある。

台北のYou Bikeは、2009年の3月に始まり、当初は小さいエリアからの運用で、当初は好奇心から利用していたが、結局、一気に減少した。その後、失敗

要因を分析して、展開エリアの狭さ、面倒な登録手続き、高料金が原因だった。そして、展開エリアを広げ、登録手続きをスマートフォンとユウユウカードを使い簡素化し、政府の補助金により、最初の30分間は無料化した。しかし、利用者数が増加してきたため、政府の負担が大きくなり、去年の7月から、最初の30分は利用者が5元、政府が5元にし、1日の回転率が8回で維持している。

台北市の成功は、大きく3項目ある。一つ目は、初期展開するとき、政府の補助金、二つ目は、簡単登録方法でステーション設置の高密度化、そして、最後に、良いパートナーである。また、実際に運用しているジャイアントという企業は、Y o u B i k e を絶対成功させようと、常に市民の声を聴き、対応することが大変重要な役割になっている。

Y o u B i k e の成功は我々台北市民に対して、1日1台8回の回転率から見ると、今、8, 287台のユーバイクが動いているが、これが、5万7千台分の駐輪スペースを無くすことにつながっている。

実際の運営は、ジャイアントに任せており、毎月、政府と定期的に運営会議を開催している。運営費と建設費の具体的な金額は、最初の段階は、一期は196ステーション、ジャイアントが7年間かけて建設し、政府が7年間補助した金額は、台湾元で3億元であった。

宇都宮市がY o u B i k e を導入する場合は、日本は元々自転車の利用人口は、台北・台湾より多く、公共交通の金額は高いので、台湾とは違うため、市民の反応を聞いて、実際の状況を比較・モニタリングなど行うべきである。一旦無料にするなら、自治体の負担は大きくなるので、勿論、成功が大事だが、じっくり考える必要がある。また、公共交通のニーズが一番高い、トランジットのニーズの高い所に、統括すると成功率がとても高く、宇都宮市も、今後このような事を検討するべきである。

◎ 高雄市

1. 先進的LRT事業

高雄市は278万の人口を抱え、人口の約半分がバイクを載っています。そのため、二酸化炭素の排出量を減らすために、LRTを走らせている。

高雄のLRTの製造会社はスペインのCAFであり、車内は使い勝手が良い構造になっており、車いすや自転車等を置くスペースが確保されており、車両はバリアフリーで乗車に障害がない低床構造になっている。

高雄のLRTは架線レスのスーパーコンデンサと言う技術を使用している。架線レスのため、駅で充電し、約20秒の充電時間が必要で、2, 3駅分の走行ができる。

信号に関しては、ライトレールは優先的に通行し、制御システムがセンサーで列車

を感知し、重要な交差点では信号が二つある。

LRTが運行した当初は、新しい公共交通システムのため、車両やバイク等の道路利用との関わり合いで、道路の標示や信号の認識で問題がありましたが、それらの問題を改善し、より安全になった。

LRTの建設と運営については、責任と所有は高雄市が担っており、MRT運営会社に委託をしている。

現在の運賃は全て無料で、高雄市民に公共交通システムとして生活に浸透させることが目的で、今後、料金設定をする予定である。

2. 産業クラスター政策

高雄市は以前、台湾の重工業と製造業の工業都市であったが、経済のグローバル化による国際競争に晒され、高雄の産業は深刻な状況に陥った。そのため、情報技術やデジタルコンテンツ産業への転換をはかり、情報技術関連産業を中心に、地域経済の再生施策として産業クラスター化を進めた。

高雄市の目標としては、台湾南部の情報技術関連産業の中心地として、優秀な人材を高雄に集めることにあり、その戦略としては、外部資源の導入、産業支援、そして、人材育成とマッチングにある。外部資源の導入と産業支援としては、政府、企業の研究所や学会などの資源導入、プラットフォームの提供、産学会との連携、開発推進するなど、外部資源を積極的に活用した。人材育成とマッチングについては、ソフトウェア園区の企業と、南部地域にある大学によるITおよび動画の専門課程開講を支援すると共に、園区に動画制作などのクラスも開設し、人材育成を図っている。また、園区にある企業間の異業種連携をマッチングし、産業連携のプラットフォームを確立し、企業のビジネスチャンス拡大をサポートしている。

また、ソフトウェア園区の重点産業としては、情報ソフト産業94社、デジタルコンテンツ産業30社、研究開発設計産業が52社、そして、その他が93社になっている。

このソフトウェア園区では、ビジネス環境の整備のために、投資相談ができる窓口を開設し、生活環境を整え、また、園区の業者の要求に応じたサービスを提供し、レクリエーション活動も開催している。

園区の代表的な会社としては、国城建設が3,200人の雇用創出をし、雲高科技では460名の研究開発エンジニアが雇われている。

将来的には、園区をイノベーション、販売、サービスを融合した南台湾の情報イノベーション基地とし、外部の資源を積極的に活用し、産業研究開発を支援し、開発コストを低減させつつ、人材育成を行っていく。

高雄のデジタルコンテンツ産業の企業数は、2010年の46社から、2013年には88社へと増加し、投資額は3億1,760万元（約12億円）から66億13

0 万元（約 2 5 0 億円）へと増加した。就業者数も 8 5 8 人から 1, 6 8 1 人へと増加した。上述の各分野のデジタルコンテンツ企業の代表の中で、半数以上が高雄ソフトパーク内にある企業であり、業界を牽引する役割を担う立場でもある。

2 0 0 8 年 2 月に正式運営した「高雄ソフトパーク」は、発展段階において、重点産業を選定したほか、(財) 資訊工業策進会、(財) 工業技術研究院、經濟部中小企業処高雄軟体（ソフトウェア）育成センターなど外部の研究機関や指導機関の同パークへの入園を積極的に誘致した。

2 0 1 4 年 1 2 月 1 1 日現在、高雄ソフトパークに認可を受け、進出している企業数は 2 4 9 社で、投資総額は 1 7 4 億 5, 7 0 0 万元（約 6 6 0 億円）、3, 9 0 0 人以上の就業の機会を創出し、同パークは南部の知識集約型新興産業クラスターの新しい重要拠点を形成することに成功した

総括

シンガポールの各種施策は、地理的、歴史的、経済的、政治的な固有の条件を前提としているものが多い。しかし、1 0 年、2 0 年先の青写真を描いたビジョンに基づく施策展開や、効率性を徹底的に追求する行政運営は、宇都宮市にとっても、大いに参考になった。

高雄市の L R T では、特にバリアフリーが印象的で、子供からお年寄りまで、みんなが利用しやすいというものを肌で感じました。高齢化の日本では、これから必要不可欠な公共交通になると思いました。クラスター政策では、高雄市は、積極的に情報技術関連産業を呼び込み、政府や学界の外部の力を大いに活用し、雇用を生み、政府、民間、そして学界が W I N - W I N の関係になっているところが参考になりました。

最後に、台北市では、企業の海外進出をするなら、日本人と価値観が近い台湾から進出し、その後、中国大陸に進出するというのは、講義をいただき、理に適っていると思いました。

また、Y o u B i k e では、自転車のまち宇都宮を掲げているので、公共交通の料金等、宇都宮市と違いはあるが、当初は無料で貸し出すという計画からスタートし、その過程を視察できて、大変参考になるものでした。

◎ シンガポール共和国

1. CLAIR(自治体国際化協会)

一般財団法人自治体国際化協会(CLAIR)は、地方自治体が取り組む地域の国際化を支援する地方自治体の共同体の共同組織で、1988年7月に設立されました。CLAIRは、本部を東京に海外事務所をシンガポール、ニューヨーク、ロンドン、パリ、ソウル、シドニー、北京に設置し国内外で地域の国際化のために幅広い役割を担っています。

シンガポール事務所は、1990年10月に設置され、アセアン10か国及びインドを所管エリアとして、主にシンガポールを中心に調査と支援活動を行っている。また、自治体が国際交流を推進する際に役立つ助成事業や優れた国際交流分野での取り組みを表彰する国際交流表彰、国際交流に関わる職員のための研修事業などの支援も行っている。

グローバル化が進展する中で、自治体においても地域の活性化を図るため、海外との地域間連携の重要性が高まっていることから、CLAIR R d e h a, 国際交流などを通じた地域の国際化支援と海外自治体幹部の交流セミナー、地域間国際交流推進事業を実施しており、自治体の地域の強みや特性を活かした海外自治体とのネットワークの構築をしていくことで経済発展を目指し支援していく。



CLAIRが主催する国際交流事業

2. URAシンガポールシティギャラリー

シンガポールにおける国土利用計画を管轄し、経済成長と将来の発展を見据え国土開発の指針となる戦略的な計画を提案し遂行しており、策定された計画を視覚的、立体的に紹介している展示施設であり、シンガポール中心に置かれたビジター・センターでは、建物3階全てのフロアに展示がなされ、シンガポールが活気に満ちた大都市に成長発展した過程と、その一方で柚島ある生活のために緑や文化遺産を維持してきた都市計画が紹介されており、F1レースの走行ルートやチャイナ



URAシティギャラリー
都市開発計画模型

タウンなどの歴史的景観地区、昔の海岸線や今後の開発地域などを電光表示と音声によって紹介されており、街の過去から現在、未来を分かりやすく説明できる機能が整えてあります。シティギャラリーの特筆すべきところは、シンガポールを訪れた方が街の歴史や概要を知ることができ、更にシンガポールは街の発展が激しいため、これからの開発計画を分かりやすく知ることが非常に重要であることから参考にできた。



シンガポール共和国 2030 年
都市計画

3. ガーデنز・バイ・ザ・ベイ

シンガポール最大となる植物園施設で、高度な技術を駆使した世界で一番大きな温室であり、他のガーデンでは通常は温める温室ですが、シンガポールは暑い国のため暖を取るのではなく、冷やしています。総面積 110ヘクタールという広大な敷地を有するガーデنز・バイ・ザ・ベイは、ベイサウス、ベイイースト、ベイセントラルの3つの庭園から構成されており園内だけで2つのドームがありますが、ドームは涼しくてドライ、もう1つのドームは、涼しくて湿気が保たれ冷房の温度は、16度から26度に保たれています。



ガーデنز・バイ・ザ・ベイ

巨大なガラスのドームの中には、常春の花園や寒冷な高山が再現されており、赤道直下であることを忘れそうになるほどで、高さ50mの人工の木「スーパーツリー」からは、園内だけではなくマリーナ・ベイ・サンズをはじめとする観光名所が見渡せます。ベイ・サウス・ガーデンの中心部には、高さ25m～50mもある人工の木「スーパーツリー」が、12本並びその内11本は太陽光のエネルギーを利用するための機能が付いており、一番高い50mのツリーの頂上部には、レストランのスーパー・ツリーダイニングが開店する予定です。



高さ50メートルの人工の木
スーパーツリー

園内は無料ですがスカイウォークとドームだけが有料で、メンテナンス費用は国が出しておりレストランや売店の売り上げなどは、ガーデン運営の民間会社の売り上げになり、その資金で新しい開発や施設の整備に投資しており、運営費用は、月間約8億円、年間約100億円掛かり国が負担している。

◎ 台北市

1. 台北市日本工商会訪問

台湾の経済は国家資本と外国投資により形成された資本主義経済であります。政府の経済に対する役割は縮小傾向にあり、多くの国有銀行や国有企業が次第に民営化され過去30年間の経済成長は8%に達し輸出工業による外貨獲得により台湾は世界3位の外貨準備高を達成しました。

国内総生産(GDP)に占める農業の比重は減少傾向にあり、60年前は約35%ありましたが、現在は僅か2%に減少し伝統的な労働集約型の工業はハイテク産業に転換され、台湾の電子工業は世界経済に大きな比重を占め多くのコンピュータ部品が台湾で生産されており、影響力は極めて大きく貿易相手国としてはアメリカと日本が長期にわたり大きな比重を占めてきたが、近年は中国との貿易額が飛躍的に増大し、その他東南アジアへの転換を図ることにより国外投資も盛んにおこなわれ、特記すべきは中国への積極的な投資の結果、現在5万社を超える台湾企業が中国に進出しており、100万人以上が長期にわたり中国に駐在し大きな経済効果をもたらしています。

台湾台北市の経済成長ができた理由としては、中国の経済成長に非常に関連して現在に至っておりますが、蔡英文政権になり「中国は一つ」の原則にはふれず前政権の中華人民共和国(共産党中国)に密接の姿勢とは一線を置き、一定の距離を保ち日本やアメリカとの関係を緊密化し安定的な国家運営を目指しているが、共産党中国は台湾への観光客の足止めや、中台間で公約なやりとりを続けてきた連絡体制を停止させるなど、圧力を掛けてきている。



台北市日本工商会訪問
前田吉徳氏から説明



蔡 英文 政権誕生

2. 林台北市副市長訪問（台北市役所）

林鉄榮副市長から歓迎の挨拶。「ようこそ台北にきていただきました。家族同様にお客様としておもてなしいたします。台北市と日本の他都市との交流を重視していて、歴史の中で台湾人と日本人の「絆」を持って民間との交流を強化していただき、お互いに貿易で交流を深められれば良いと思っています。よく日本に行きますが宇都宮市

には、まだ行ったことがないのですが、去年は台北市政府を代表して京都府に訪問してスマートシティに関する合意書を締結したことにより、台北市と京都府はよく交流しておりますが、それだけではなく、民間との交流も進めて行き、ICTの業者との交流も進めています。」と歓迎の挨拶をいただきました。更に林副市長は宇都宮市に来たことがないので、宇都宮市で有名な餃子を食べに訪問すると述べていました。



林 鉄榮副市長訪問

3. 公共交通政策とシェアサイクル（Y o u B i k e）視察（台北市役所）

台北市では、マイカー4人に1台、バイクは2.5人に1台という所有率からマイカー、バイク、バス、タクシーなどが雑然し至る所で交通渋滞があったことから、交通政策として中央走行バス専用レーンの推進とTRA(台湾鉄道)、路線バス、高速バス、MRT(台北市地下鉄)が張り巡らされ更に、シェアサイクルを構築し連携することで公共交通の充実を図り渋滞緩和だけでなく、二酸化炭素の排出を抑制することで環境問題にも取り組んでいる。



公共交通の充実
バス専用レーン

台北ではアジアで最初に本格的なカーフリーデー(車のない日の意)を行っている都市であり、今後は更に都市交通政策の展開を加速させ内容を充実させ、低料金で利用できるなど全ての交通政策と一体的に考えており、公共交通の利用促進を呼びかけることで、バスの利用率が増加するなど1日に7万本運行することで176万人を運搬しヨーロッパの多くの都市同様、都市交通政策を構築している。



台北市Y o u B i k e

公共交通は低料金で利用できますが、悠々カードを利用すれば全ての公共交通に利用できるほか、更に20%の割引で利用できる。シェアサイクルにおいても、台湾の国内では各地で広がっており、海外ではパリやロンドンで成功例がありますが、アジアでは台北市が初のシェアサイクルの成功になり、気軽な市民の足として浸透しており市街地の渋滞緩和や地域の活性化、環境問題、放置自転車対策など様々な効果が期待できる公共交通機関として注目され

ています。台北市はシェアサイクルの急速な普及ぶりと世界一の利用率の高さを誇っていて、成功は世界で注目されておりロンドン市長をはじめ世界中から視察の申し込みが殺到しています。運営は自転車メーカーのジャイアントが委託されている。

◎ 高雄市

1. 公共交通及びLRTと路面電車優先システム

高雄市は、人口278万人の都市で台北市に次ぐ台湾第2の都市であり、バイク人口は約163万人を占めると言われており人口の2人に1人は、バイクを所有していることで、バイクが多いため二酸化炭素の年排出量も過去には世界1位となり、高雄市政府はこの問題に対して対策するために公共交通の充実を図るためMRT、バス、LRTそして、シェアサイクルを計画的に連携させることでバイクと車による渋滞緩和と二酸化炭素排出量を減らすよう取り組んでいる。MRTは、2つの路線に分かれており全ての路線の距離を合計すると42.7km、38駅が存在し、LRTは将来全長22kmで37駅になる予定ですが現在整備されている区間は8.7kmで8駅分の路線であり、一部開通という事もあり現在は無料で乗車できます。ライトレールの車両はスペイン製で鉄道車両メーカーCAFの車両を使用しており、他にもブラジル、スウェーデン、セルビア、ドイツなどで実績を残している。

LRTの車両は34mで5両編成となり、時速50kmで走行し全線架線レスのためスーパーコンデンサと言う技術をもちいて、駅舎で停車中の30秒以内(20秒)で十分な充電をし、2駅から3駅は走行可能ですが各駅で停車中に充電を行います。ライトレールは、公共交通システムのため信号では優先通行権をもっており、LRTの線路と道路が交わる踏切には全ての場所に警備員が配置され、80%の路線で緑化されている。まだ、発展途上の段階ではありますが、シェアサイクルを含めた公共交通が計画的に連携出来る様に未来像を描き政策を練ったことで車やオートバイの渋滞は感じられなかつ



高雄市 C-BIKE



高雄市LRT



全線架線レスのため蓄電装置
キャパシターで充電

た。宇都宮市としても交通未来都市を構築していく中で是非とも参考にして頂きたい都市であります。

2. 高雄ソフトウェア・テクノロジー・パーク

高雄市多機能経済貿易パークの中心部に位置し、高雄港に隣接する臨海工業地帯や高雄港コンテナターミナルに接しており、有利な条件を利用することでパークは高雄市の現時点での重要工業の発展中心区域と言うだけではなく、未来の都市発展の重要な軸の1つであり、多機能海運集散センターとして倉庫、積み替え、そして金融や商業関連サービス業の発展にも寄与していることもあり、デジタルコンテンツの産業クラスターが形成され、台湾南部のITイノベーションの牽引役を担い、南部の産業転換の促進に繋がり、また、バイオ医療機材産業クラスターやリサイクル事業など、環境保全関連事業のクラスターも進んでいる。

産業クラスター政策では、要素条件である企業や研究者、支援産業であるVC(ベンチャーキャピタルの略。技術を共有しコストを分担して、部品・製品の開発から販売に至るまでを共同して行うため企業間で情報通信技術を使って一時的に結ぶネットワーク)やTLO(技術移転機関の略。大学の技術、発明を適切な企業へ積極的にマーケティングすることで技術移転を結びつけ、大学などの研究や発明を金銭面も含め支援する機関)など、支援機関に注目が集まりがちですが、同時に企業戦略及び競争環境を支えるネットワークの強化が重要となり、企業や研究者、支援機関が集積するだけではなく、プレーヤーが互いのネットワークを強化し、競争・協調を高めることで、高度なイノベーションが創出されることとなります。

現在の高雄市の産業クラスターは、グローバル化による競争激化により、伝統産業が深刻な状況に至ったことから、産業転換を図り現在では、産業クラスターの集積地となり雇用の創出と経済発展を遂げる事で、世界経済フォーラム(WEF)の2013年世界ランキングで台湾が1位となり世界トップの密集した産業クラスターが形成されることになった。



高雄港コンテナターミナル



高雄市ソフトウェア・テクノロジー・パーク訪問

総括

シンガポール共和国は、マレー半島南端沖に位置している東南アジアの熱帯地方の島であり、面積は約720km²、人口は550万人で4つの主要な民族である中国系(約74%)、マレー系、インド系、ユーラシア系で占めており1965年の独立以来、議会制民主主義制度を導入しています。シンガポールは東南アジアの理想的な場所に位置することで、地域内の他の国々に便利に移動できる場所に位置しているため、今後も成長が期待できる都市であり、完全に統合された島中の交通ネットワークにより世界トップクラスのインフラ整備を構築することで、活力に満ちたビジネス環境や活気あふれる住居空間及びシンガポールの4つの主要民族の影響を受けたことと、世界トップクラスの知性を持った人材が集まる国でもあることから、顕著な大発展を遂げ豊かな文化、宗教、食文化、言語等の歴史とともに最先端革新技術の創造を構築することで、世界から多くの称賛を受け活力に満ち溢れた世界トップの都市であると認められるに至っています。



世界トップクラスのシンガポール共和国の経済発展

台北市は、台湾最大の都市であり、1949年からは中華民国の首都でもある台北は、先史時代には湖であった墓地の中で発達してきた都市であり、先住民族であった平埔族(へいぼぞく)の暮らす土地でしたが、18世紀になって漢民族が進出して清朝の支配下に治め、苗字や家系図などを与えることで先住民の漢民族化を推し進め、同時に台北平野の開拓を進めていき、その後1885年に台湾を正式に中国の1つの省として定め、台南にあった行政府を台北に移し、それまで日本の統治下にあった台湾は第二次大戦後、中国国民党政府が接收し、国内戦で敗れた国民党政府が台湾に逃れ、中華民国の臨時政府として、南京から台北に首都を遷都して以来、台北は中華民国の直轄市になり現在に至っている。



台北市公共交通網

現在は、面積約272km²、人口約270万人、下位行政区画12市轄市で中華民国の実質的な中心都市であり台湾最大の台北都市圏の中核都市でアジア屈指の世界都市に成長したことにより、台北市では台湾経済の中で金融、メディア、通信の中心地として地位を占めており、更には産業方面では経済の急速な発展により市民の所得が増大し、高い消費能力とそれに付随する産業の発展が著しく、サービス業などの第3次産業が台北経済の9割を占めております。

また、台北市のテクノロジー関連でも整備が進み情報ハイウェイ(高速公路)を目指す台湾のコンピューター通信網は世界でも先端の設備率を有することにより、知識集約経済化を進め台北を中心とした地域の重要性が更に高まっているが、台北市内には余剰空間が不足しているため都市の発展は周辺部に波及し、台北都市圏を形成して2016年現在で約704万人に増加していますが、理由としては経済成長による台北市内の住宅価格の高騰とMRT路線の建設などの公共交通の構築による影響である。

高雄市では、日本と地理的に近く歴史的にも関係が深い台湾は、近年アジアの中でも著しい経済発展を遂げている国の1つであり、親日的な国民で知られ訪日旅行者数が1位になっておりますが、その台湾で2番目の都市である高雄市は世界有数のコンテナ港を中心に近代的都市として栄える台湾南部の中心都市である。

面積約2,952km²、人口約278万人を抱え北東部は嘉南・屏東平原にそれぞれ接しており、西は台湾海峡、南はバジー海峡に臨んでいる。また、その地理的地形的特性を生かし東北アジアから南太平洋に抜ける交通の要衝として栄え、台湾第2の都市である高雄市は、世界有数のコンテナ港を中心に近代的都市であり、港においても優位的地理条件を活かし理想的な貿易港を築いている。

高雄市政府観光局によると、高雄市を訪れた観光客数が順調に伸びており、2015年は前年比37万人(4.8%)増の延べ806万人に達し、初めて800万人を超えた。

人口増と中国の影響を受けたことにより経済成長を遂げてきたが、その影響による環境汚染への問題の取組みにしても、近年は市民の意識も大きく変貌してきており、地球温暖化問題への対策としてLRTを含めた公共交通の充実などの政策により、二酸化炭素排出削減に向けて大きく舵をきった。

今回の海外行政視察は、シンガポール、台湾の台北市、高雄市と訪問いたしました。シンガポールでの経済的繁栄は、1965年のマレーシアからの分離独立以降、わずか数十年の間に築かれており、天然資源に恵まれないことから、国内だけでは自立出来るのに十分な資源もなく、更に食料や水すらも外国に頼らざるを得なかった国が、先進国の仲間入りを果たすことが出来た理由は、IT産業の高度化、サービス経済の高度化、文化産業



高雄港は世界有数の
コンテナ港



高雄の観光地



高速道路の街路樹

の育成策など外資導入を国策の根幹に据えた政府による国家づくりと、空港、港湾、電力、工業用地や通信網といった産業インフラを整備するとともに、緑あふれる都市環境を実現し、「クリーン&グリーン・シティ」を目指し清潔で住みやすい街づくりを政策として進めてきた。

また、多様な民族で構成される国民の民族融和策の一環として学校教育を通じた英語社会化政策を実施し、世界の標準言語である英語を国民に習得させることで、外国企業が抵抗なく投資できる環境を整え、国際ビジネスを発展させていくための土壌を創出した。

政策を実施する際には、長期計画を制定して方向性を明確にして広く周知を図るとともに、5年10年という長いスパンで具体化を図る手法を取っており、長期安定政権が続いていることで実現が可能となっている面もあるが、長期的視点に立って理想とする国づくりを進める手法は、本市としても見習う部分である。

台湾台北市、高雄市では、1960年代から輸出は台湾の産業政策の重要な柱とされ、台湾経済の成長を支える主要なけん引役となり、国際的な貿易活動の発展にともない台湾も輸出に依存する国となることで、台湾の輸出金額はGDP(国内総生産)の70%を占めていることから、台湾が輸出に大きく依存する国になることで、国際貿易とともに資金、人材、技術の国を超えた交流が加速し、新たな市場と競争者が現れることで、台湾産業の今後の発展が左右されるものとなっている。

台湾における農業のGDP(国内総生産)における割合が1%に衰退している代わりに、ハイテク産業、IT産業が急速に発展することで現在では最大の産業になっており、メモリーや半導体など多くのコンピュー部品が生産され、台湾の電子工業は世界経済に大きな影響を与えるほどに成長することで、貿易相手国としてはアメリカと日本が長期にわたり大きな比重を占めており、特にアメリカの大手メーカーからの受注を一手に請け負うなど急速に規模を拡大している。

経済発展とともに人口増加に伴う交通渋滞の問題そして環境問題にも取り組み、公共交通の計画的な構築と企業誘致にも国をあげて取り組んでおり、それだけではなく台湾政府はクラウドコンピューティング産業の育成に力を入れ、インフラ基盤やサービスなどの構築のために多額の資金を投資することでクラウドの普及を促進している。国内の内需拡大には限界があるため、産業の市場も中国本土や東南アジア諸国、EU諸国などに視野が向けられており日本企業との連携で推進していく企画も進行



高雄港



高雄市LRT軌道式緑化

している。

海外行政視察研修団員の一員として海外視察に派遣されたことにより、これからの本市の発展の道筋を描く参考になり、シンガポールでは他国との貿易や交流、企業誘致と人口増加と公共交通を含めた街づくりそして、台湾台北市では台北日本工商会訪問での経済発展と副市長訪問、公共交通と連携するシェアサイクルについて、高雄市ではソフトウェア・テクノロジー・パークでの産業クラスター政策や一部開通に至った全線架線レスのLRTまた、過去には二酸化炭素排出量世界1位だった環境問題への取り組みなどを学び、海外からの日本を見ることにより本市が目指す街づくりを再確認することができ、大変有意義な視察であったと改めて感じております。



高雄LRT広告車両

◎ シンガポール共和国

1. 公共交通政策、住宅政策、都市計画

本市が進めている「ネットワーク型コンパクトシティ」が形成されているシンガポールの政策・取り組みを学ぶため、URAシンガポールシティギャラリーへ訪問。公共交通政策、住宅政策、都市計画の説明を受ける。

シンガポールは面積720㎢と東京23区と同等位の面積に550万人が暮らしている。東京都全体では、面積はシンガポールの約3倍、人口は倍以上の約1,200万人であるから、人口密度はシンガポールの方が大幅に高いが、窮屈さや雑然さは感じず、むしろ、ゆったりと落ち着いた街という感じを受けた。

しかし、独立当初(1965年)のシンガポールは、2階建てのお世辞にも綺麗とは言えない住宅がほとんどであり、労働環境も悪く人口も流出した。そこで、この状況を改革すべく、初代首相であるリー・クアンユー首相はシンガポールの発祥の地であるシンガポール川近郊から再開発に着手した。また、雇用と学問に重点を置き、産業地域を整備し、労働者はもとより、技術を持つ外国人を確保するために、住宅の整備も進めた。

シンガポールのまちづくりは、計画的な土地活用と交通計画を統合した40年～50年の長期ビジョンである「コンセプトプラン」を策定し、コンセプトプランに基づいた10年～15年の中期計画「マスタープラン」を各省庁で策定し実行する。コンセプトプランは10年毎に、マスタープランは5年毎に見直されるが、両プランとも、狭い国土をいかに有効に活用していくかという視点で作られている。シンガポールは狭い国土のため、土地の有効活用の観点から、高層ビル化が進んでいる。無作為な宅地開発で土地を無駄にしない観点からも、URA（都市開発機構）による公共住宅の整備を進めており、シンガポール人の85%は公共住宅に住んでいるが、そのほぼ全てが質の高い高層ビルである。また、道路の下に地下鉄を走らせ、さらにその下に下水を通す等、土地を最大限立体的に活用している。

現在、住宅地域の開発が限界に達しつつあることから、工業地域周辺に新たな住宅地域の整備が始まった。この地域へ居住者誘導を図るために、マレーシアと繋がる高



URAシティギャラリー

400分の1の模型で現在の街並みとこれからの開発予定を可視化

速鉄道の整備を進める等、地域の利便性、価値を向上させる施策も進めている。

交通政策は、人口密度が高いことから、移動手段が自動車だと深刻な環境問題と大渋滞を引き起こすことから、自動車購入・所有に高負担の税金をかけたり、市内中心部への自動車の乗り入れに料金を掛ける等、公共交通利用への誘導を図っている。公共交通はMR Tの環状化、LR T整備が進み、バス交通は300路線を越え、バスで行けないところはないと言われるほど。

まさに、ネットワーク型コンパクトシティの優等生であると強く感じた。

2. 緑化政策

ガーデンズ・バイ・ザ・ベイを訪問し、緑化政策および、園内の概要と事業内容の説明を受ける。

リー・クアンユー首相は「緑のない所で人は生きられない」、「緑は人・投資を呼び込む資源になる」との理念から、緑化政策を国策の大きな柱の一つとして取り組んできた。現在の「緑あふれるガーデンシティ」は、この賜物である。

道路や公園の緑化はもとより、ビルの屋上・壁面緑化に50%の助成を行う事で狭い国土において最大限、緑地面積を増やす取り組みを行ってきた。そして、緑化政策の普及・啓発と観光客の誘客施設として建設されたのが、ガーデンズ・バイ・ザ・ベイである。

ガーデンズ・バイ・ザ・ベイは、近未来的な造りの世界最大の温室を持つ植物園。温室は有料で、中には世界各地の植物が植えられている。室内は空調(冷房)により植物に適した16~26度に保たれている。温室の外周部は野外植物園となっており、無料となっていることから、多くの市民の憩いの場ともなっている。

スーパーツリーという巨木を模した高さ50mの棟からは中から昇る事ができ、風を感じながら、シンガポールの街並みを一望することができる。

運営は民間委託である。運営費用は月間約8億円、年間約100億円であるが、メンテナンス費用を国が負担していることもあり、運営企業は赤字にはなっていないとのこと。

今では、シンガポールの憩いの場と大きな観光資源の一つになっている。



近未来的な造りのガーデンズ・バイ・ザ・ベイの温室



ビルの壁面緑化
街が緑であふれている

2. 販路開拓・観光客誘致活動

一般財団法人自治体国際化協会（CLAIR）を訪問し、東南アジアにおける自治体の海外販路開拓・観光客誘致活動について説明を頂いた。

CLAIRは、地方自治体の国際化支援を目的に地方自治体の共同組織で1988年に設立された。所管国となるアセアン+インドにおいて、地方自治体の活動支援、交流促進、観光誘致、国際交流・協力、地方行財政制度、各種政策の調査・情報発信等を行っている。

シンガポールでは、日本人気が高まっており、訪日者数は4年連続で過去最高を記録し、2015年は30万人（※人口547万人である）。リピーターも7割と高く、旅慣れしている人が多いので、ガイドブックに載っているようなありきたりな観光地ではなく、地方のメジャーでないスポットを訪問する人が増えている。

クレアでは、自治体の海外販路開拓のため、店頭販売や、見本市等のイベントの開催・出店にも協力しており、このような場でのPR、特に首長のトップセールスは、自治体を知ってもらい場となっている。ただし、自治体名を浸透させるには、やはり継続が重要。

宮崎市は4年連続の宮崎フェアを開催、高知県は一点突破で「ゆず」のPR、沖縄県は駐在員事務所を開設し現地企業とタイアップ、熊本県はゆるキャラ「くまもん」を活用したPR、山形県はクレア駐在員を活用して食と観光のPR等、各自治体が、様々な取り組みを行い、販路開拓、観光客誘致に務めている。



クレアシンガポール事務所でレクチャーを受ける

◎ 台北市

1. シェアサイクル

台北市役所を訪問し、シェアサイクルであるYouBikeの説明を受ける。

YouBikeは、公共交通手段と位置づけ導入。

パブリックトランスポーターションであるMRTとバス、そして、グリーントランスポーターションであるYouBikeで交通体系を構築していく。

台北市の生活圏は新平市も含めるので、その



YouBikeの借り方を教わる。なるほど！かんたん♪

人口は667万人となり、自動車の保有数は180万台、バイクは314万台にのぼる。現在、この自動車とバイクが全体の交通利用率に占める割合は約42%であり、MRT（16%）とバス（16.3%）を低環境負荷としてグリーントランスポーションとして捉え、これに自転車（5.1%）や徒歩等を加えると、その比率は約58%である。2020年までにグリーントランスポーションの比率を70%に上げ、その中でも自転車の比率を12%に上げることを目標としている。

そのために、歩道を拡張し、自転車専用レーンの整備を進めており、公共交通へのモダルシフトを図るために、自動車の駐車料金を値上げする等の政策を進めている。

You Bikeは、バイクステーション11か所、自転車500台で2009年3月にスタートしたが、利用数は1日1台程度と利用が進まなかった。

このことから、改善を図るためデータを分析すると、①展開エリアが狭いため、返却が不便 ②登録手続きが面倒 ③料金が高いという3つの問題が浮き彫りになった。

そこで、①展開エリアを一気に拡大 ②スマートフォン・悠々カードのみで登録の簡素化 ③最初の30分を無料にし、料金も値下げした。さらに、ステーションの建設や運営に補助金を支給。

これらの取り組みにより、1日の利用数が13回と激増した。その後、最初の30分無料をやめ、半額の5元負担へと政策を変えたことから、1日の利用数は8回となったが、これは他都市と変わらない利用数である。利用数は減少したが、無料分の補助金支出が減り、また、無料の30分だけ乗るという利用者が17.5%減ったことから、ステーションに自転車が無いという状態が解消され、利用者は待ち時間なく利用できるようになった。

上記の3つの改善と合わせて重要なのが、良いパートナー（メーカー）と組む事だとのこと。「絶対に成功させる」という強い思いで常に綿密な努力を重ね、そして市民からの要望に迅速に応えるパートナー（メーカー）であること。

台北のYou Bikeは、ジャイアントという素晴らしいパートナーを得て、現在では、1日1台8回の利用数、8,287台が稼働し、5万7千台の駐輪スペースがなくせ、歩道の自転車の混雑解消にも繋がった。

また、盗難は1%未満であり、これは、台北市民のモラルの高さと、台北市民の共有財産という認識が深まっているからとのことである。



雑然と置かれていた自転車が

・・・、



こんなにスッキリ！

2. 日台親善、両国間の貿易、経済合作の発展

台北市日本工商会を訪問し、日台親善、両国間の貿易、経済合作の発展の説明を受ける。

日本工商会は、在台湾日系企業相互の業務上の便宜増進、親睦及び、日台親善、両国間の貿易、経済合作の発展に寄与することを目的に1971年に設立。現在は、458社の法人会員と、33名の準会員（個人入会）で構成されている。

組織は、6つの委員会と業種別の15の部会から成る。部会で最も積極的なのは医薬品医療機器部会で、毎月会合を行い、時には日本の厚生労働省を巻き込んで、台湾政府に意見し、その方針を変更させることもある。

委員会では、知的財産委員会と商務広報委員会が工商会の柱となっており、商務広報委員会は、毎年、日本工商会が台湾政府に提出する白書のとりまとめと、台湾政府への提言と折衝を行う。

この白書に対して、台湾政府は必ず回答を出してくる。アメリカ・EU・日本の白書は3大白書と呼ばれており、台湾政府が日本を重要視していることが伺い知れる。

説明下さった前田氏によると、自身が21年間北京と上海に駐在して仕事をしてきた経験から鑑みると、中国人とでは20～30%しか、話が理解されてなかったりし、すれ違いが多く、それが不信感となり、関係がダメになる。台湾の場合は80%くらいは議論が噛み合うので、海外進出を考えている日本企業は、入門編として台湾を選ぶのが良いかもしれないとのこと。

自治体では、地理的に近い沖縄県が毎年1回は台湾に来てセミナーの開会式に参加をしており、また、様々な知事がトップセールスに来ている。トップセールスの成果もあり、青森県産のリンゴは非常に人気が高く、佐賀県の野菜も評判がよく認知度が上がってきている。

観光面では、台湾での日本人気は非常に高く、訪日は、人口2,300万人の内、2014年は、280万人、2015年が368万人、今年は400万人を突破すると言われている。ちなみに、日本からの訪台は、160万人にとどまっている。

台湾人は、観光ガイドに載っているような有名地域（東京・大阪・名古屋・京都等）・スポットの旅は終わっており、地方都市をインターネットで調べたりして気ままに旅行する事から、宇都宮も「あっ、行ってみたい！」と言われるような話題が発信できれば、有名でなくても行くだらうとのことであった。



台北市日本工商会でレクチャーを受ける

◎ 高雄市

1. 先進的LRTと路面電車優先システム

高雄市政府捷運工程局を訪問し、架電レス車両や信号制御「路面電車優先システム」を採用している先進的LRTについての説明を受ける。

高雄市の人口は278万人であるが、その内バイク人口は163万人。2人に1人はバイクに乗っており、高雄のバイクによる二酸化炭素の排出量は世界1位と深刻な状況に陥ったことから、公共交通へのモビリティシフトを図ることで二酸化炭素の削減に努めようと、LRTの導入を進めた。

高雄は縦横にMRTが走っており（総延長42.7km 38駅）、これをLRTで環状に繋ぐ（総延長22km 37駅）計画である。LRTとMRTのターミナル（トランジットセンター）は6カ所あり、内1カ所はMRTが空港とも結節する。現在は、8.7km 8駅が開業している。

総コストは165.37億台湾ドルで、80%が国庫補助であることから、イニシャルコスト、ランニングコストを加味し、39.64%を回収目標にしている。

運営はMRT会社に委託し、メンテナンス費用と運営費用を支払っているが、運賃収入、広告収入、不動産収入等は全て市に入ることになっている。

車両は架線式よりも省電力の全線架電レスを採用。駅に停車する30秒間の内、パンタグラフを上げ、20秒で充電を完了する。1回の充電で2～3駅の走行が可能。予備のバッテリーも搭載している。また、軌道敷きの80%を緑化しており、架電レス車両と合わせて街の景観を向上させている。

定時制・速達性及び安全を確保するため、LRT以外、自動車から歩行者まで全ての通行を赤信号で止める信号制御「路面電車優先システム」が採用されている。また、さらなる安全性



省電力の架電レスLRT車両
景観性が抜群に良い！



軌道敷の80%を緑化
街中にグリーンベルトが！



交差点の交通警備員
信号制御との二重の安全対策

確保の為に、交差点には交通警備員を配置している。

運行開始時は共用道路の標示や信号表示に関するものを中心に月70件ものクレームがあったが、認識が進むとともに減少し、6ヵ月後位には約1割（7件）前後に落ち着いた。

市民の理解促進を図るためにICTを活用した動画を作成、LRTの利用方法やLRTによる変わる街並み等をネット上で公開し、視覚的に訴えている。また、長期に亘り無料運行を行っており、直接乗車の機会提供による理解促進も図っている。

LRTにより交通利便性を高めるとともに、沿線周辺の緑化等を行い、環境・景観の向上等を図ることで、相乗的にまち全体の価値を高める施策を行っている。一つの事業で相乗的な効果を生み出すためには、広い視野・分野でのランドデザインが重要であると感じた。

2. 産業クラスター政策

台湾の産業クラスターは、世界経済フォーラム(WEF)の「2013年世界競争ランキング」で世界1位となるなど、世界トップレベルの密集した産業クラスターが形成されている。

高雄は、かつては重工業と製造業の拠点として発展を遂げたが、グローバル化による競争激化により、伝統産業が深刻な状況に陥った事から、産業転換を図り、現在では、産業クラスターの集積地となり、雇用の創出と経済発展を遂げ、台湾南部のITイノベーションの牽引役を担い、南部の産業転換の促進に繋がっている。

高雄ソフトウェアテクノロジーパークでは、デジタルコンテンツ・クラウドテクノロジー・ソフトウェアのクラスターが形成されている。

産業クラスターを形成するために、

- ①電気・水道・光ファイバー等インフラの充実
→先端技術において高速インターネットと電力は必要不可欠。
- ②土地は売らずに賃貸のみ
→メーカーのイニシャルコストを低減するとともに、園区内の流動化を促す。
- ④全区が免税対象区
→メーカーの利益拡大に寄与。
- ⑤通関手続きのオンライン化、貨物輸送サービスと連結
→手続きの簡素化と輸出までの時間短縮、輸送コストの低減。
- ⑥高い交通利便性と充実した施設



ソフトウェアTPの一企業
ゲームの開発・テスト中

→空港、港、MRT、LRT、バス、高速道路等、複合的な交通手段により、輸出はもとより、日常の企業活動に寄与。

⑦行政サービスは担当者常駐で、単一窓口（ワンストップ）で効率化

→全ての行政手続きが園区内でワンストップで行え、メーカーの事務手続きに要する時間と労力を軽減。

⑧メーカーコンサルトチームを置き、経営をバックアップ

→園区に入るための相談・支援から経営面の相談・支援まで、企業を全面的にバックアップ。

⑨人材育成と提供の支援

→大学・研究機関等と連携し、企業が必要とする人材の育成、マッチング。

⑩研究・開発能力・競争力の向上支援

→産業創造サービス組織を作り、政府、産業界、学术界、研究機関、訓練機関が一体となって技術力・競争力の向上に努める。

⑪不定期にフォーラムや特別講座を開催

→メーカーに最先端の知識を提供。

⑫公共施設の充実と緑化政策等の環境整備

→メーカーの利便性を向上させるための施設を整備するとともに、緑化を進める等、園区内の質の向上を図り、園区の価値を高める。

⑬安心・安全の確保と充実した生活環境の確保

→優秀な人材を確保するため、園区内に警察、消防、病院やレクリエーション施設等を整備し、安全・安心と充実した生活環境を確保。

⇒これらの取り組みにより、高雄ソフトウェアテクノロジーパークは2008年には投資企業35社、投資金額42億台湾元（約155億日本円）、就業者数500人だったものが、現在では、入居許可を受けた企業が269社、総投資額221億台湾元（約707億日本円）へと成長。4,500人分の雇用機会も生み出した。同パーク向け投資は急増、優れた実績をあげている。

⇒台湾全体では、輸出加工区（※産業クラスターの形成地）は、10カ所で、総面積は581.1ha。企業数は601社、労働者数は80,687人であり、売上高は、3,809億元、輸出額4,099億元、輸入額1,991億元となっている。

以上の事から、企業誘致・優遇策だけでは、産業クラスターの形成はできず、行政がパートナーとして企業及び園区の発展に尽力し、イノベーションを起こし続ける事が重要であることを学んだ。



各園区内には、行政の出先機関があり、ワンストップで対応

総括

シンガポールは狭い国土を最大限に活用するために、公共交通網を発達させ自家用車使用を抑える交通政策と、住宅団地の整備を一体として進める事で、コンパクトな都市づくりを計画的に進めてきた。また、少ない土地を最大利用するために、高層ビル群により人口密度を高めている。

シンガポールは埋め立て地も多い事から、自然の緑が少なかったが、沿道やビルの緑化を行う事で、今では「緑あふれるガーデンシティ」となっている。

ないないづくしと言っては語弊があるかもしれないが、一次産業資源も乏しいシンガポールを経済発展させるために、まさに知恵を絞り、英知を結集して発展してきており、そのため、人材こそ最大の資源という考えが定着していると感じた。

また、一般財団法人自治体国際化協会（CLAIR）は、シンガポールをはじめ、東南アジアで自治体の窓口として、農産品の輸出や企業とのマッチングの実績もあることから、本市からの人材派遣を含め、積極的な交流を行うべきと考える。

台北は、モーダルシフトを図るため、シェアサイクル「YouBike」を導入し、グリーントランスポーターションの向上を図っている。開始当初は利用率が低かったが、徹底した調査・検証を行い、今では世界トップレベルのシェアサイクルを実現しており、「自転車のまち」を標榜する宇都宮にとっても大きな参考となる。

また、日本工商会は台湾政府への発言力も大きく、かつ、良好な関係が気付いている事から、日台企業の連携や進出、インバウンドを図る窓口として本市も積極的な交流を行うべきと考える。

高雄では、LRT導入という1つの事業を通して、街全体の価値を上げるという、コストパフォーマンスを最大限上げる取り組みを行っており、1つの事業が単体で完結するのではなく、様々な施策と繋がり、波及効果を生み出す重要性を学んだ。

また、産業クラスター政策では、企業誘致がゴールではなく、どのような産業集積を行うのかという戦略と、企業の発展がまちの発展に繋がるという理念のもと、行政が企業活動を積極的にバックアップしていくという新しい企業誘致、産業集積の手法を学んだ。

歴史、文化、法律等が異なるとはいえ、「住民サービスを向上させたい」という共通の熱い思いのもと、各都市で試行錯誤を繰り返しながら、様々な先進的な取り組みが行われており、まさに、「百聞は一見にしかず」、インターネットや本だけでは学べない多くの事を学ばせて頂きました。

全体総括

今回の海外行政視察研修では、宇都宮市が直面する喫緊な課題に対し、有効な具体策を提示するための先例を学ぶことを目的に、団員たち自身で協議を重ね視察地を決定しました。前回の海外視察研修ではドイツ、フランス、デンマークの各都市を巡り、交通政策と都市計画などを中心とした取り組みについて視察を行いました。今回はアジア、なかでも経済や観光交流では近年特に宇都宮市と関係が深まっているシンガポールと台湾を視察対象に選びました。シンガポールは、面積や人口では東京都にも満たない小さな国家ですが、近年のめざましい経済発展は世界中の注目を集めています。また台北市と高雄市は、台湾の南北にそれぞれ位置し、いずれも台湾省に属さない直轄市として独自の経済発展をとげています。台北市は台北都市圏の中核であり、アジア圏最大の国際都市としても機能しています。周辺に重工業地帯が広がる高雄市は、台湾の経済発展の原動力である一方、大気汚染などの発展にともなう社会問題の解決は、急務となっています。そのような発展の背景、そこから生まれる新たな課題への取り組みなどを視察のポイントとし、将来的に宇都宮市とこれらの国の交流を深める施策のヒントを得ることも目的のひとつとしました。

テロが頻発する不安な時期の視察研修でありましたが、短い期間での強行スケジュールの中、団員たちは各々事前学習を十分に言い、各視察地では熱心に耳を傾け、写真に収めたりメモを取ったりとたいへん有意義な視察となりました。シンガポールから台北へ移動する際には、台北空港からホテルへの道中、反対車線で26人が死亡するという痛ましいバス事故に遭遇しましたが、幸い団員たちは視察中、病気やけがに見舞われることなく過ごすことができました。

シンガポールでは、はじめに自治体国際化協会（CLAIR／通称クレア）を訪問しました。クレアは地方自治体が共同で設立した一般財団法人で、東京に本部を置き、シンガポールのほか、ニューヨーク、ロンドン、パリ、ソウル、シドニー、北京に事務所があります。シンガポール事務所ではアセアン・インドにおける、①日本の地方自治体の活動支援、②日本の地方自治体の交流の促進、③国際交流・国際協力、④地方行財政制度・各種政策の調査・情報発信の4つの活動を行っています。クレアでシンガポール事務所次長（京都府から派遣）から、事務所の概要、東南アジアにおける、自治体の海外販路開拓・観光客誘致活動の実情などについて説明を受けました。

その後、URAシンガポールシティギャラリーを訪問。この国の約50年のおよぶ都市計画と公共交通政策、住宅政策について学習しました。現在、人口密度の少ない重工業地帯への人口移動を推進しており、宇都宮市の掲げる「コンパクトシティ」の構想にとっても参考になるものでした。観光施設としても魅力的なガーデンズ・バイ・ザ・ベイでは、緑化政策の根本となる「人の暮らしにとって緑がいかに大切か」という基本精神を強く感じました。

台湾では、台北市日本工商会を訪問し、日台の親善や貿易、将来的な経済合作の発展などについての話がうかがえました。近年、テレビドラマの影響などもあって、台湾から宇都宮市を訪れる観光客が激増、日本国内でも5位以内に入ると言われています。こうした関わりを、双方の経済活性に発展させていきたいと考えました。

公共交通システムに関しては、台北市のシェアサイクル、「Y o u B i k e」の実情を、高雄市では先進的なL R T事業を視察、実際に試乗もしました。都市の実情に合わせ、アナログとハイテクを組み合わせた公共交通システムはまさに新世代のものであり、宇都宮市でも市の実情に合わせたオリジナリティで取り組んでいくべきと深く考えさせられました。

高雄ソフトウェアテクノロジーパークでは、先進的で大胆な発想に驚かされました。産業クラスターは、日本ではまだなじみが薄いかと思いますが、資源のない小さな国が知恵を絞り、思い切った施策で道を切り拓いている、そんな勢いを強く感じました。

今回の視察研修を通してシンガポールと台湾、それぞれの発展のクオリティやスピード、ダイナミズムには目を見張るものがありました。その背景を考えると、周囲を海に囲まれた狭い領土、少ない資源といった実情のなかで、非常な危機感と緊張感を持って発展に挑んでいることに一同、強い衝撃を受けました。

今後、シンガポール、台北市や高雄市と宇都宮市は、観光や輸出入など経済交流をより盛んにしていくべきですが、そのための具体的な政策についてのアイデアを、最後に提案させていただきます。

シンガポールでは、食料の多くは他国からの輸入に頼っています。少々高価でも上質な物を食べたいという富裕層が比較的多いことや、イスラム教の戒律であるハラールなどの規制も少ないことから、宇都宮市の良質な農産物を輸出するような積極的な取り組みが必要です。

台北市のシェアサイクル、高雄市のL R T構想は、現在宇都宮市が抱えている喫緊の課題にとって素晴らしいヒントを与えてくれました。10年、20年の長いスパンで町づくりを考えるのであれば、環境との共存は最も大きなテーマ。交通インフラの整備を公共事業ととらえ、幅広い視野にたった施策が求められています。また近代的な交通システムは、インバウンド観光、海外からの視察研修の対象にもなります。また、増加しつつあるインバウンド観光については、他の市町村とも連携を取りつつ、積極的な仕組みづくりに取り組んでいければと考えます。

また、アイデアとまでもいかないイメージの段階ですが、宇都宮市の広くて豊かな土壌と農業技術を活用し、「農業クラスター」という発想はどうでしょうか。農業を基幹にして第6次産業や輸出・流通事業も視野に入れ、関連事業を集約させたクラスターを形成するのです。農場運営の新しいスタイルとして注目も集めますし、雇用や人的交流を創出することも可能になります。

激動の時代、アジアの底力を垣間見て、改めて日本、そして宇都宮市の立ち位置を認

識する事のできた数日間でもありました。今後、団員各位が宇都宮市の第6次総合計画の作成や種々の政策立案にあたって、本視察を反映させた提案をしていくこととなり、大変有意義な視察であったと感じています。

最後に、今回の視察研修に当たって、ご協力頂きました全ての方々に感謝を申し上げ、全体総括とさせていただきます。

