

写

イギリス・フランス調査報告書

第3号様式

議員派遣報告書

平成22年1月7日

大分県議会議長 安部省祐 殿

大分県議会議員	古手川 茂 樹
大分県議会議員	牧 野 浩 朗
大分県議会議員	濱 田 洋
大分県議会議員	末 宗 秀 雄
大分県議会議員	近 藤 和 義
大分県議会議員	阿 部 英 仁
大分県議会議員	佐々木 敏 夫

下記のとおり実施したので、報告します。

記

- 1 派遣場所 イギリス、フランス
- 2 派遣期間 自：平成21年10月31日
至：平成21年11月8日（9日間）
- 3 概要及び効果 環境問題への取組等に関する調査
（詳細は別紙のとおり）

イギリス、フランス調査に参加して

百年に一度の大不況の中、今回機会を得てイギリス、フランスの調査に参加し、百聞は一見に如かずと申しますが、文字情報のみではなく現場を知見、体感し、五感を働かせて政策提言することの大切さを実感するとともに、あらためて日本の良さを再確認することもできました。

今回の調査で、先進国といわれる世界のどの国でも、それぞれの問題を抱えながらも、国民の一人ひとりが努力してこそ、はじめてその国社会が共生されるのだということを痛切に感じました。厳しいとは言いながら、日本はまだまだ恵まれているところもあると思います。

自立、自助、競争、共生、より強く、より広く、より優しい心をもって国づくり、地域づくりに取り組むことによって、さらに住みよい社会が実現すると確信しました。イギリス、フランスの地から広い視野で日本という国を見ることもでき、心が大きく開かれました。これを契機に、また新たな努力をしていきたいと思います。

日本の多くの人々も、国内にのみ目を向けるのではなく、今後はさらに世界を知ることが必要です。



目次

- ◆ ジェトロ・ロンドンセンター 1
- ◆ 大ロンドン庁 8
- ◆ ピーターバラ市 16
- ◆ ジェトロ・パリセンター 20
- ◆ カーン都市圏共同体 27
- ◆ セーヌ・エ・マルヌ県農場 35
- ◆ セーヌ・エ・マルヌ県教育委員会 44



- ◆ 今回の調査に際しては、環境問題への取組等に関するテーマを掲げ、環境政策、CO₂排出量削減を目途とした公共交通政策、さらには農業の取組、農業教育の実態など、今本県が最も力を入れて推進している施策について、イギリス、フランスの優れた取組を学ぶこととした。

資料等からだけでは得ることができない世界の生の動きを現場での実践を学習することにより、今後の施策提言に活用していきたいと考えるものである。

◆ ジェトロ・ロンドンセンター

11月2日（月）

◎ 調査の概要

イギリスにおいては、温室効果ガスを2025年までに1990年比で60%削減目標を掲げる大ロンドン市の環境保護施策について、また1992年に王立自然保護協会から「環境都市」の指定（全国4市）を受けたピーターバラ市の環境に配慮した街づくりや環境保護意識の醸成など、環境問題に対する取組を主な調査目的としているが、まず、ジェトロ・ロンドンセンターを訪問し、本県の産業振興や雇用対策等のあり方、意欲ある企業の販路開拓等の参考にするため、イギリスの経済事情をはじめ雇用情勢や新たな産業育成の取組、また同国へ進出、あるいは輸出している企業等の現状、支援体制等について調査を行った。

【調査相手方職氏名】

舟木 隆 氏

（ジェトロ・ロンドンセンター所長）

【説明事項】

イギリスの政治・経済の動向

・イギリスへの海外からの投資について

「英国の経済動向」という資料をもとに説明するが、これを出している在英日本商工会議所は、日系企業の300社ほどが加盟する中心的な会議所となっている。イギリス全体では800社ほどの日系企業が活動している。

この資料は年に4回出しており、トピックスと統計から構成されている。

まず、トピックスの海外からの投資については、イギリスに対する投資について公表したもので、2008年度は9月にリーマンショックがあったが、その中でもイギリスに対する投資は増加しており、投資件数ではアメリカ

が最も多く (1,744 件のうち 621 件)、次いでインドとなっている。インドはイギリスの植民地であったことから、イギリスとは非常に深い関係にあり、因みにインド料理店はイギリスには大変多く、町の至るところで見かけられる。次いで、フランス、ドイツ、カナダ、日本と続いているが、日本は 81 件で、前年に比べ 20 件ほど減ってはいるものの、ベスト 6 に入っている。

ただし、今年度に入り世界的な不況の中で、イギリスに対する投資は減っている。投資の中心となっている業種は主にサービス業である。イギリスに対する投資の蓄積は、GDP の 45 パーセントとなっている。つまり、GDP の半分近くが外国からの投資によるもので、これがイギリス経済を支えているということである。日本は 5 パーセントにも達していない。イギリス経済において、海外からの投資は非常に重要なポイントとなっている。

イギリスは、産業革命を興した国ではあるが、製造業は何をやっているのかと思われている。実は、製造業の出荷額は世界第 5 位である。フランスのサルコジ大統領が、自国の製造業に対して支援措置を講じたことをイギリスのブラウン首相は、産業はもっと自由にと批判した。大統領は、イギリスみたいに製造業のない国にそんなことは言われたくないと言いつたが、それに対し、イギリスは、フランスよりは製造業の出荷額は高く 5 番目であり、フランスは 6 番目と切り返したところである。確かに統計的にはこうなっている。

ただ、イギリスの製造業の半数は外資系となっており、したがって、外国の資本によって、イギリスの製造業が成り立っている状況は事実である。

イギリス経済は、金融危機が起こるまでの 16 年間、右肩上がり伸びてきていたが、その要因の一つが外国からの投資となっている。

・金融機関の規制強化について

リーマンショックで、非常にリスクの高いものに投資をして大きな被害を被ったということで、世界的に金融機関は反省をしなければならないと言われているが、イギリスは、国際的な動きをリードする目的もあって、いち早く金融サービス庁が規制強化を発表した。

イギリスの金融機能は、外国のお金を持ってきて、イギリスの金



融機関が外国で運用する、そして、その果実がイギリスに残るという仕組みになっていて、これで、イギリス経済が非常に発展してきたと言われている。

逆に言うと、金融がダメになるとイギリス経済が破綻してしまうということにもなる。今回の金融危機は、イギリスにとっては大変大きな危機感を抱くものとなった。一方、金融危機にならないように規制を強化すれば全てがうまくいくのかというと、そうでもなく、ある程度緩くしないと金融機関は来ずに、逃げ出してしまう。アジア（香港、シンガポール）に行ったり、金融緩和が進んでいるオランダに行ったりしてしまうことから、あまりきつくもできない。

ドイツ、フランスは、今回の金融危機はアメリカのウォール街と、イギリスのシティによって起こされたもので、自分たちは被害者であり、徹底的に規制強化をしろと強く言っているが、ドイツ、フランス主導で、世界の金融機関の規制の話が進んでしまうことはイギリスにとっては好ましくないことから、先手を打ってイギリス流の規制強化をやっているということである。

ただ、規制強化とは言いながら、金融機関の心臓部に対しては、自由度を保ったという考え方である。このようなさじ加減は、イギリスは卓越していて、金融機関も規制があるようでない、ないようであると言った感じであり、うまい舵取りと言われている。

最近、シティが元気になっていると言われているが、これは、中東をはじめとする世界の資金をアジア債券市場などで運用しているからであり、このためアジア新興国の株価は高くなっている。シティに外国から資金が集まり、シティがあまりリスクの高くないところで運用する、それがイギリス経済が持ち直している大きな要因とも言われている。

・先端製造業の技術開発支援について

外資にとっての魅力は技術だが、イギリスは大学に競争力があることから、外国の製造業を誘致する魅力になっており、政府としても力を入れている。

ただし、イギリスはあまり資金がないことから、ロールスロイスの航空宇宙分野等、目立つところに集中して投資支援等を行っている。航空宇宙分野は、イギリスの製造分野の中で自前の資本で最も競争力のある一つであり、他にバイオの分野も強く、政府も支援している。

・温室効果ガス対策の取組について

2020年までに温室効果ガスを対90年比で34パーセントまで削減することが政府の約束となっている。因みに、2050年までには80パーセント削減することを約束している。

イギリスは日本より大きな削減目標を掲げているが、1990年時のイギリスと日本のエネルギー効率は大きく違っており、イギリスは、石炭が当時25パーセント程あったが、今は15パーセント以下で、CO₂の削減は大幅に減っている。日本は、さらに絞って絞り出すといった感じだが、イギリスは34パーセントと言いながら、日本ほど厳しいものではないといった認識である。京都議定書の目標である8パーセント削減は簡単にクリアできるが、それでもこれからさらに2020年までに34パーセント削減するには相当な苦労が必要であり、2050年で80パーセントの削減も土台無理だとも言われている。

イギリスはプレゼンテーションが上手い国で、実行できるかどうかはあまり意識せずに言ったものだとして、このことに対する批判も出ているが、具体的な行動計画も発表し、削減目標を掲げている（重工業、家庭ごみ、ビジネス、輸送、農業等）。

現在、スコットランドの少し南のサンダーランドには日産・ルノーの自動車工場があるが、政府はこの地域を低炭素経済地域として指定しており、研究開発に必要な資金の援助をする中で、技術開発を支援していこうとしている。

また、イギリスは風力発電に非常に力を入れており、洋上風力は世界一となっているが、国内全体のエネルギーからするとまだ小さい。風力だけで、エネルギー問題が解決することはないが、風力については、さらに進めようとしている。

原子力は、量的には15パーセント程度を賄っているが、設備は40年、50年経過で非常に古い。

政策的にも数年前にやっと原子力への転換を図ろうとしたわけで、もともと原子力には否定的で、やめると言っていたほどである。

ただ、古い原子力設備をリニューアルするには資金がないことから、CDFというフランスの電力会社に原子力設備を造ってもらおうという計画がある。

しかし、世界的な不況で、CDFも余剰資金がないことから、イギリスの原子力のリニューアルは計画通りに進んでいないというのが現実である。

・「BENTO (弁当)」ビジネスについて

イギリスでは、日本食が非常に人気である。寿司弁当などがあって、日本人が経営しているスーパーには弁当箱を置いていて、非常に人気を博しており、自分でご飯を炊いて仕事場に持っていくといった動きが広がっている。

・物価水準等について

物価水準については、イギリスは99、デンマークは141、ギリシャは94、ポルトガルは125、チェコは72で欧州内でもばらつきがあるが、イギリスは中ほどとなっている。これは、ポンドがユーロに対して非常に安くなったことが挙げられている。因みに円に対しては、1ポンドは今年の夏は220円ほどであったが、今は150円くらいの水準になっている。

ポンドが非常に安くなっているのは問題点であるが、有利な点でもあるとも言え、政府は、安くなったのだから輸出を増やして経済を立て直すべきだと言っている。

・主要経済指標について

実質GDPは2008年の第4四半期あたりから、急激に減少しており、やっと今年の第2四半期あたりから盛り返している状況にある。このまま上昇するのかというと、そうではなく、回復は非常に緩やかで、回復状態は遅いのが現状である。

部門別では、サービス業がイギリス経済を引っ張ってきたが、2009年から急に悪くなって、鉱工業も輪をかけて悪くなっている。鉱工業生産は2008年第4四半期から急に悪くなっており、デフレが心配される状況にある。

政策金利については、0.5パーセントとなっており、270億ポンドの量的緩和も行っている。雇用については、失業率は8パーセントをうかがうくらいの数字になっている。

貿易については、イギリスは輸入超過で推移しており、日英の関係では、対日貿易の量はそんなに多くなく、15、6位くらいであるが、日本からイギリスへの投資は結構多く、経済関係は密接な状況である。

[意見交換の内容]

Q ジェトロの業務に、海外への販路開拓や企業進出の支援などがあるが、具体的にどの程度まで行っているのか。併せて、イギリスのガソリンとタバコの値段について伺いたい。

A 支援は、ご要望の内容による。例えば、マーケットについて知りたいと

か、パートナーの紹介とか、日系企業の状況はどうかなど。ご要望には誠実に対応する。原則無料である。

ガソリンは、1リットルあたり160円くらい、タバコは1,000円くらいである。イギリスは公共の場所は禁煙となっている。

Q 九州の単位でみた場合、地域の特産品について、イギリスのどこどこと関連があるとかで、連携して販売することはできないか。

A スコットランドはスコッチウイスキーの本場だが、熊本県が焼酎をこちらで売れないかということで、スコットランドの会社を紹介したことがあったということを知っている。ただし、上手くいったかどうかは聞いていない。そのような事例はある。



Q イギリスには水力発電がないと聞いているが、ダムはあるのか。治水、利水だけで水力発電機能だけがないのか。

A イギリスは平坦で山が少ない。スコットランドだけ山があるが、地形的に水力発電はほとんどないと思う。

Q イギリスの食料自給率は70パーセントくらいまで回復しているらしいが、EUの中での農産物のやり取りとか、国は政策としてどのくらい力を入れているのか。

A イギリスは農業に力を入れている。地域振興に熱心であり、牧畜等で牛も非常に多く、畑も豊かである。輸入食品は野菜をはじめ、新鮮なものをEU諸国から輸入しているが、国内の農業が脅威を受けるような輸入問題はなく、十分に農業経営も成り立っている。足りないものをEU諸国から輸入するというので、EUに加わった効果が表れている。

Q 製造業が牽引して失業率を改善するのは、状況として非常に厳しいのではないと思うが、どういう風に受け止められているか。

A イギリスは製造業が衰退したと思われがちだが、製造業は世界第5位であり、雇用面で一番吸収力を持っている。シティはそんなに雇用で力を持っていない。

Q 日本では、過疎対策が問題となっており、地方でも中心部に人が集まっ

ているが、イギリスではそういう一極集中というのがあるのか。

また、日本は 850 兆円の借金を抱えているが、イギリスはどんな状況か。日本の政権交代に対してはどう考えているのだろうか。

- A 過疎化はイギリスでも重要な問題となっている。これは、ずっと昔からある問題で、人口は国全体で 6 千万人いるが、今はロンドンへの一極集中が進んでいる。

スコットランドにはエジンバラ、バーミンガム、マンチェスターといった拠点都市はそこそこあるが、地方に行くと人口は少なく、農業や牧畜を行っている。ただ、イギリスは、そういう中で上手く対応しているといった感じもある。

イギリスの借金は、世界的な不況の中で GDP の 8 割くらいになっている。日本は 200 パーセントを超える借金をしている中で、国債の海外依存は 5 パーセントくらいであるが、イギリスは 20~25 パーセントとなっている。国債の海外依存度が高いことをイギリスは恐れており、財政赤字に対する恐怖心がある。

イギリスでは 20 年前に保守党から労働党になるなど、政権交代はあることなので、日本のことについてそんなにびっくりして見ている人はいない。

[本県の施策の参考になった事項]

世界同時不況の中で、今年度は減少しているとはいえ、イギリスへの海外からの投資の多さには驚かされた。生活環境の良さ、研究開発水準の高さ、環境関連産業への関心の高さがその主な理由とされているが、特に、大学が外国から製造業を誘致する力となり、先端技術開発の分野にも参画していることには、経済力において現在は日本より低位にあるものの、イギリスの更なる将来性を感じさせられた。



本県では、雇用の創出や地域経済活性化のため、企業誘致を重点施策として推進し、ここ 5 年で 100 件を超える企業が進出しており、県内企業と大学等の共同研究開発などに支援も行っているが、必ずしも具体的な成果に未だ結びついていない現状もある。大学の研究のレベルアップとともに地場企業の技術力の向上のため、イギリスに学ぶ点は多く、本県の産学官の取組を更に強化していくことが必要である。

◆大ロンドン庁

11月2日(月)

◎調査の概要

[政策テーマ]

ロンドンにおける環境保護施策について

[本県の施策及び課題]

環境問題、特に地球温暖化の問題は、人類の生存基盤に関わる最も重要な環境問題の一つであり、世界共通の喫緊の課題となっている。国においては、2020年までにCO₂削減量を1990年比25%減の国際公約を掲げたが、その具体策については検討が始まったばかりである。

本県においては、県民総参加により美しく快適な大分県づくりを目指す「ごみゼロおおいた作戦」の着実な推進を図るため、2006年3月に「大分県地球温暖化対策地域推進計画」を策定し、家庭、業務、運輸の3部門について、CO₂の削減目標を設定し、各種施策を実施してきたが、残念ながら目標の達成には至っていない。このため、今年3月には計画の見直しを行い、県民総参加による取組みを一層強化するとともに、県の組織として「地球環境対策課」を新設するなど対策の強化を図った。しかしながら、目標の達成にはさらなる効果的、効率的な施策が必要と考えられ、環境先進国の取組について現地調査を行うことにより知見を収集し、本県環境施策の構築に資することとしたい。

[調査相手方職氏名]

ニッキー・ギャバロン議員

(ロンドン議会議員、環境委員会委員、元ロンドン副市長)

アレックス・ニクソン氏

(大ロンドン庁 気候変動対応戦略責任者)

[説明事項]

ニッキー・ギャバロン議員

我々は、今日皆さんとの議論を楽しみにしていた環境委員会のムラド・クラシ議長代理である。お父様が亡くなられて来ることができず、非常に残念がっておられた。

私からは概論的に説明を行い、アレックス・ニクソン氏に詳しく説明してもらうことにする。

・大ロンドン庁について

大ロンドン地域を管轄する広域的な自治体として、大ロンドン議会があったが、1986年サッチャー政権時に廃止され、その後2000年のブレア政権下で現在の大ロンドン庁が設置された。大ロンドンはシティ・オブ・ロンドンとシティ・オブ・ウェストミンスターを含む32の特別区により構成されている。また、議会には13の委員会があるが、環境委員会が気候変動に関する問題を所管している。

・ロンドンにおける気候変動対策について

ロンドン市長がロンドン公社に設置したロンドン気候変動局は、民間企業とも協力しながら、廃棄物や交通を原因とするCO₂など温室効果ガスの削減に関するプロジェクトの中心として活動している。2025年までに1990年比60%というCO₂の排出削減は、大変野心的な試みであるが、2008年5月に就任したボリス・ジョンソン市長も、政府に働きかけながら、目標の達成に意欲を見せている。

しかしながら、ロンドンのような単独の市のみで気候変動に対応することは難しいため、2005年にロンドン市長の呼びかけで、世界中の大都市の代表が集まって話し合い、気候変動に関して取り組んでいくことが確認された。これはC20（シー・トゥエンティ）と呼ばれていたが、その後、参加都市が増え、現在は40都市でC40（シー・フォーティ）となっている。日本からは、東京が参加しており、非常に積極的に協力してくれている。そこで申し合わされた行動計画には、低炭素技術の普及や、水素燃料バスなどの最先端の技術をお互いに売買することなど、協力して問題にあたるのが定められている。さらに、C20がC40に改められたときには、アメリカの元大統領であるビル・クリントン氏のクリントン財団とのパートナーシップが始まり、省エネやCO₂削減などに関する専門的な知識や技術の共有をはじめとして、気候変動の問題の解決についてメンバーである都市とともに協力して取り組んでいる。

アレックス・ニクソン氏

・低炭素社会の将来像について

ロンドンにおける低炭素社会の実現のため、以下のような将来像を設定した。

CO₂の排出を2025年までに1990年比で60%削減する。2025年までに、ロンドンに必要な25%のエネルギーをロンドン自



身で賄えるようにする。

ロンドンを低炭素経済の首都とする。

グリーンテクノロジーに関する知識や役割のリーダーとなる。

・CO₂の排出について

世界全体の人口の50%が大都市部に住んでいると言われており、75%のエネルギーが消費され、80%のCO₂を排出している。

ロンドンの各区域のCO₂の状況を調査してみると、特に中心部、経済活動が活発な地域で多く排出されている。

航空機によるものを除いて、ロンドンでは年間4,400万トンのCO₂を排出しているが、排出源別に分けて見てみると、家庭からが38%と最も大きく、商業活動や公的機関によるものが33%と続き、陸上交通によるものが22%、重工業によるものはわずか7%となっている。

・CO₂60%削減達成のために



CO₂の60%削減を大ロンドン市の取組だけで達成するのは難しい。市長は、中央政府に対し、気候変動に関するロンドンの取組を支援する政策を働きかけたり、グリーンファンドを設立し、公的資金による市場の活性化を計画したりしている。

今後、現在760万人の人口が、2025年には890万人に増加すると予測されている。このような状況の下で、後に述べるが、分散型発電施設整備や老朽化した水道管整備などをはじめとしたインフラ整備によるエネルギー効率の上昇を図ったり、現在規制されている火力やライセンス制になっている発電に関する規制緩和や、照明家電製品などのCO₂の排出量を低いものとするような法律の制定などさまざまなことに取り組むこととしている。

また、大変小さなことなのだが、今私たちのいるこのシティホールで、「地球の日」というのを設けて、その時に全部の電気を消してどれだけエネルギーが節約できるのかというようなことを、市民に対して伝えている。そのような地道な普及啓発も大切なことであると思っている。

・グリーンエネルギーについて

ロンドンには古い家が多く、30%が石づくりの家であることから断熱をすることができないので、発電時に生じた熱を地域の暖房に利用するための基盤整備や、廃棄物を燃やして地域などで必要なエネルギーを地域で賄う

取組、太陽光発電、太陽熱温水の導入を図っている。また、今後5年間で140万世帯の家庭で、水の使用とエネルギーの削減を推進しており、電気自動車の積極導入も図っている。また、電力発電所から送電線により電気を引いた場合は、ロスが発生し、25~30%の効率しか得られない。地域内で発電した電気であれば85%から95%の効率のよいエネルギー利用ができるので、このための分散型の発電施設の設立も目指している。

・気候変動による影響について

地球規模の気候変動がいわれているが、ロンドンにおいても、将来、雨が少なく乾燥した夏と雨の多い冬が予測されている。気候変動によるロンドンへの影響は、3つの面から問題が指摘されている。

1つ目が「干ばつ」で、2080年には、夏の平均気温が今より3.9℃も高くなり、最も暑い日は10℃も高くなるといわれている。夏の降雨量については、現在より23%減少し、深刻な水不足が生じるといわれている。ロンドンで使用される水の約80%は、テムズ川から取水されたものだが、水道管の老朽化による漏水で非常に多くの水が無駄になっている。ロンドンの家庭は、英国の平均より多くの水を使用しているというデータもあり、インフラの整備や水の節約意識の啓発など干ばつ対策に取り組む必要がある。

2つ目は「洪水」で、逆に冬は19%も降雨量が増加し、洪水の危険性が高まるといわれている。2100年には、海面が1mも上昇し、豪雨により河川流量がピーク時の40%増しになるなど、洪水による被災者は、150万人と予測されている。

3つ目は「過剰な熱」の問題で、2003年の猛暑では、ロンドンで600人が亡くなった。ヒートアイランド現象によりロンドン中心部は郊外より10℃も気温が高いときもある。英国では、大きなビル以外にはよほどのことがない限り冷房は完備されていないが、気候変動による温暖化、猛暑により、冷房器具が多く導入されていくことも予想される。経済成長、人口増加による熱の放出の増加も当然予想され、そのようなことを踏まえてロンドンの都市計画を考えていかなければならない。

・対策実行の鍵について

気候変動に対応する鍵として、次のような内容の都市緑化計画をたてた。
2025年までに樹木を5%増加させる



2030年までにロンドン中心部の緑化率を5%増加させ、さらに2050年にはもう5%増加させる

2012年までに100,000㎡の屋上緑化を図る

2012年までに280haの緑地を造成する

また、140万世帯の水とエネルギーの効率を向上させることや、ロンドンで最も洪水の被害を受ける可能性のある場所に重点を絞って防災対策を講じることにより、リスクマネジメントを図ることとしている。また、ロンドン内の気象観測所間にネットワークを構築し、気候の変動状況など観測した情報を共有したり、協力して対策を検討する体制を整備していこうと思っている。

【意見交換の内容】

Q ここに来るまで街中を走るバスが多くみられたが、どのくらいの数のバスが稼働しているのか。また、バスが排出するCO₂をどのように削減するかがポイントだと思うが、そのための対策はどうなっているか。

A ロンドン交通局は、約8,000台のバスを運行している。排出されるCO₂量は年間60万トンを超える。バスを環境に優しいハイブリッド車に更新することを計画しており、順次導入を進めている。

Q コンジェスチョン・チャージという制度があると聞いたが、1日、1台8ポンドも課金され、また、ロー・エミッション・ゾーンというディーゼル車規制区域では200ポンドも課されるようであり、大変高いものであると感じる。これらの制度の導入にあたっての狙いは何なのか。また、金額に対して、市民から苦情が出ていないか。

A コンジェスチョン・チャージは、前市長のリヴィングストン氏が2003年に導入したが、現在の市長は、さらに金額を上げることとエリアの西側の部分を拡大することを考えている。当初は、コンジェスチョン・チャージは市内中心部の渋滞緩和を、ロー・エミッション・ゾーンは大気汚染の防止を狙って開始した。一部の車に200ポンドという高い税を課すのは、CO₂を多く排出する車を環境への影響が少ない新しいものに買い替えることを促すことが狙いとしてある。確かに、中小企業の人たちにとっては、現在の厳しい経済状況の下では、非



常に高い値段だと不評だが、もともとバスを含めた公共交通機関を利用している人たちからは、そんなに不評は出ていない。

Q ごみなどの廃棄物を燃やすことによりエネルギーとして活用しているとのことだったが、燃やすことによるダイオキシン等有害物質の発生については、何か対策が取られているのか。

A 確かにそれは大きな問題である。現在、大きなゴミ焼却場で焼却して、エネルギー源とし、発生した灰については埋め立てをしている。焼却炉の煙突に特別なフィルターを付けて、非常に高い温度で焼却すれば、有毒なものの発生はないとのことだ。

いずれにしても、廃棄物をいかに少なくするかということと、どうしても発生してしまうものについては、再利用するということが大切である。

Q 英国の場合石炭が多くとれたから石炭が利用され、フランスであれば原子力といったふうにエネルギー問題は国の置かれている環境でずいぶん違うと思う。英国での原子力に対する考え方はどうなのか。

A もちろん、多くの人があまり良いこととは思っていない。しかしながら、私自身としては、将来の環境問題、気候変動問題の解決の手段になるというのならば、避けて通れないものだとも思う。

Q 説明の中で、エネルギーを遠くから持ってくるよりも近くでつくった方が効率的だというような話があった。太陽光にしても風力にしても、分散型の発電所を造るとなると財政的な負担が相当かかると思うのだが、投資対効果はどのように考えているのか。

A 確かに短期的にはそう見えるかもしれないが、長期的に見れば投資に見合う効果があると考えている。CO₂の削減による温暖化の防止こそが、最大の効果であることは言うまでもないことだ。

Q 本日話をお聞きしてみて、ロンドンは、環境問題に関して英国内でもトップレベルの取り組みを行っていると感じているが、英国の国家レベルではどうなのか。

A ロンドンが国より高い目標を掲げて取り組むことにより、国が触発され、追いかけているように感じている。しかしながら、大ロンドン庁で取り組むべき問題と航空機によるCO₂の排出など国家レベルで対処しないといけないものもある。協力していかねば削減は進まない。

Q 環境によい車、エコカーを買ったり、買い換える時に、国が補助する制度が日本にはあるのだが、英国はどうか。

A 車をスクラップにして、エコカーに買い換える場合に、スクラップに要する費用 3,000 ポンド補助する制度があったが、結果としてスクラップ車の値段が上がり上がってしまったそう。もちろん国産（英国）車を購入して欲しかったのだが、みんな日本車を買ってしまった。なんでもEUの法律で自国産のものを買うのに補助金を出してはならないという決まりがあるため、捨てる方、スクラップする方に補助をしたそうなのだが…。

Q ロンドンが高い費用を払って様々な取り組みを行っていることがよく分かった。だが、ロンドンに一極集中でなく、都市機能を郊外の都市に移すことにより、CO₂の発生を抑えつつ、地方の雇用を確保することが可能と思うが。

A そういうことは、何度もやった。国の機関を外にもって行って、それによって地方の雇用を増やすということをやったが、やっている間にだんだんロンドンに戻ってきてしまった。結果的にはあまり成功しなかったということだ。



Q ロンドンオリンピックを間近に控えているが、そこでの環境への取組について、具体的なものを教えて欲しい。

A いくつかあるが、まず選手村の低炭素化を支援している。発電所を内部に造っていて、風力発電もするようになっている。

それから選手や関係者の移動手段だが、ハイブリッドバスの活用もあるし、鉄道等公共交通機関の利用も推奨する。また、競技用の施設などの建設工事における資材の運搬についてだが、テムズ川を使って水上で行っている。オリンピック開催時には、公共交通機関の利用促進とそれによるCO₂の削減効果について、PRすることなど、啓発活動も行う。

[本県の施策の参考になった事項]

地球温暖化対策は、国を挙げて取組まねばならない大きな課題であるが、その解決手段として、CO₂など温室効果ガスの削減の取組は、本県にとっても避けて通れないものであると考える。今回の調査により、大ロンドン庁が、

CO₂の削減に関して、国の目標を上回る数値を掲げ、主導的な立場で推進していることがよく理解できたが、中期行財政運営ビジョンにおいて、独自モデルによる環境先進県の実現を目標に掲げている本県にとって、この姿勢こそが大いに参考となるものであった。

陸上交通によるCO₂の排出削減策として、本県では現在、エコドライブの推進や公共交通機関の利用促進などを進めているが、さらに一步進んで、公共交通機関がハイブリッド車を購入する際に、その経費を補助する制度を創設するなど、積極的な導入を後押しする施策の検討も必要である。

ロンドンが推進する分散型発電所のようなものは、長期的な視点に立って費用対効果や安全性を考慮し、時間をかけて検討していく必要があると思うが、グリーンエネルギー、特に日本一の規模を誇る地熱や豊富な森林資源を活用したバイオマス発電の活用、更に家庭への普及が遅れている太陽光発電の導入促進は、今後も積極的に進めていかねばならないと考える。また、公共施設の屋上緑化や緑のカーテンの設置の取り組みについても、さらに民間施設など広く全県下に普及していくことが必要であり、さらに、CO₂の吸収源である森林の整備についても、計画的に行っていかなければならない。

コンジェスチョン・チャージやロー・エミッション・ゾーンなど一定の負担を求める制度は、ロンドンと同様に導入を図れば、大気汚染の改善や渋滞緩和によるCO₂の排出抑制に大きな効果が期待されるが、反面、経済活動を阻害するマイナス面も否定できず、またロンドンにおいても賛否があることを考慮すると、今後の研究が必要であると考えます。

環境問題の解決には、国が主体となって取り組むべきもの、都道府県や市町村、企業さらには家庭でなど、それぞれの立場に応じて取り組むべき課題があると考えます。さらに、ロンドン市の呼びかけによりできたC40のように、都市間の連携、協調した取り組みも重要であり、現在本県は、九州各県及び山口県と共同して普及啓発活動を実施しているが、今後もこの活動を充実するとともに、温暖化防止のための定期的な会合の場の設置などを通じて、広域的な施策を立案していくことも大切である。



◆ピーターバラ市

11月3日(火)

◎調査の概要

[政策テーマ]

環境に配慮した街づくりと環境保護意識醸成の取組について

[本県の施策及び課題]

大ロンドン庁に同じ

[調査相手方職氏名]

エリザベス・ストアー氏

(ピーターバラ市環境保全担当者)



[説明事項]

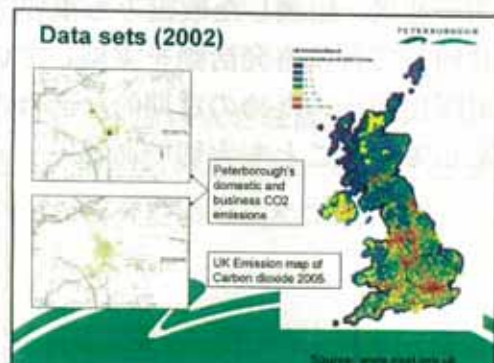
ピーターバラ市は、地球温暖化による災害などの影響を世界・国規模で避ける必要があると考え、①環境に対する認識を個人がしっかり持つ、②環境にやさしい交通、③気候変動への対応策の検討など、地域から基本的な考えを変え、将来の気候変動に対してチャレンジする取組を行っている。



Climate change Act (気候変動に関する法律 2008) という政策によって 2050 年までに世界中でCO₂を 60%削減することが必要とされているが、最近では 80%の削減を迫られている。

気候変動と経済に関して調査した The Stern レポートによると、CO₂の削減にかかる費用は、今現在、GDP の 1%程度とされているが、先延ばしにすればするほど GDP の 5%から 20%かかってしまい、直ちに行動を起こさなければ経済に影響するとも考えられるため、それぞれの地域レベル、世界レベルにあった戦略を立てることが必要となる。

検査機関が行ったイギリス国内のCO₂排出量の調査結果(地図上で濃度を色分けしたものを表示)によると、大きな都市ほど、濃度が高くなっている。



ることが分かる。

市では、次の4項目を中央政府に要求した。①地方自治体のCO₂の削減。②一人一人の国民と一つ一つの企業がCO₂の削減に取り組む。③燃料不足に向けてエネルギー効率を上げる。④気候変動に適応する政策を実践する。

人口約16万人(6万世帯)のピーターバラ市は、ロンドンから1時間の位置にあるベッドタウンで、2020年までに現在より2,500世帯程度の増加が見込まれている。そのため、住宅地の環境を破壊せずに、現状を維持したまま永久的に継続できるように、2016年までにカーボンゼロ住宅の街に向けた取組を推進している。

2008年の夏、2009年の夏に市内全域で「Your footprint Count's campaign(あなたの足跡をカウント)」というキャンペーンを行った。子どもから大人まで皆が理解しやすいよう、日常のカーボン排出量を風船の数で表現するなどしてCO₂の排出量を少なくする意識を啓発する取組である。



電力をセーブできる電球の使用やコンピューターの省エネ、ショッピングバッグの再利用など、環境を守る取組には地域住民の認識が大事である。市民には、一般家庭における水とエネルギーを効率的に使うことでカーボンの足跡を減らしていけることを呼びかけた。さらに、各家庭の電気使用量を認識してもらうため、パンフレットとメーターの貸出しを行った。その際に3週間のモニターシートに記録することで、どれだけ節約できたか確認することができる。

家の屋根から一晩でどれくらい熱が出ているのか、飛行機を使って上空から測定した結果がある。これは、環境意識を高めるために有効なツールになる

とともに、エネルギー使用量を記録できる。市では、家から少しでも熱を出さないよう屋根に断熱材を増やすなどの改築・改装する際に補助金を出している。



また、市では、子ども向けの環境教育に力を入れている。例えば、トランプのようなカードを作成しているが、これは大人と一緒に遊びながら自然に意識を浸透させるねらいがある。また、学校では、気候変動のゲーム作りを競争させたりもしている。そ

の他にも、他団体が協力していろいろな啓発グッズを作成し、市内の学校に配付するなど、幼少期からの意識醸成を図っている。

ピーターバラ市の交通については、2004年に国から交通モデル都市の指定を受け、5年間で計324万ポンド（約5億円）の政府資金を活用したプロジェクト（トラベルチョイス）を実施した。

具体的には、徒歩や自転車、公共交通機関、カーシェアリングなどの移動手段について、例えば自転車道の整備など必要な環境を整えた上で、それぞれを利用する際に必要な情報を市民に提供し、各々がチョイスできるという仕組みを作った。



また、大規模なイベント時に合わせた広報やトラベルチョイス週間・通勤者チャレンジ・歩数計チャレンジなどの実施により市民への啓発にも努めた。



4,000人を対象にしたアンケート結果によると、車利用は中心地で2004年から6%減少、67%の人はトラベルチョイスを知っている、最低でも過去2年間で77%の人がトラベルチョイスを情報源としていることなどが分かった。さらに、一人当たりの公共交通機関利用率が年々増加しているというデータもある。

このように市民に自主的に行動してもらうことで、自動車に依存しない交通体系の構築に向けたさまざまな取組を行った結果、今やトラベルチョイスは、プロジェクト名であるとともに地域のブランド名になった。

今後は、短期的な取組として学校やビジネス現場でのトラベル計画サービスや、各種イベント（トラベルチョイス週間、バイク週間など）の継続、エリアの拡大などを行っていく。長期的な取組としては、開発業者と連携した体制の強化、新技術の探求、住民個々に合わせたトラベルのマーケティングなどを推進し、新しいアイデアを取り入れた取組も行いたいと考えている。

（当方からは、持参した「緑のカーテン」等本県の取組事例の資料を提供し

た。差し迫ったスケジュールの中で、ここでの質疑応答は行わず、Green Back Yardで現地において、企業誘致や環境系学部を持つ大学誘致に向けた取組などについて担当者と個別に質疑応答を行った。)



[本県の施策の参考になった事項]

環境に対する幼少期からの意識醸成は、非常に重要である。日常の遊びの中に環境教育を取り込み、意識を深める働きかけを行政と他団体が連携して行っているピーターバラ市の取組を是非取り入れ、本県の環境教育を充実・強化するべきであると感じた。

本県は、平成22年度県政推進指針において、「2020年までの日本の温暖化ガスの中期目標として「1990年比25%削減」が打ち出されたことから、一層の削減行動を求めることが予想されるため、本県独自の新たな仕組みの確立と県民総参加の取組の一層の推進が急務。」としており、環境先進県の実現を目指しているところである。

CO₂排出抑制対策として、緑のカーテンやマイバッグ運動など県民運動の拡大や、学校など県立施設における太陽光発電、井水の利用等の推進、太陽光発電をはじめとする家庭・事業所でのCO₂排出削減設備の導入促進、「おおいたCO₂交通ダイエット」キャンペーンなど公共交通機関の利用促進などに取り組んでいるが、今後は、国内クレジット等排出量取引制度の活用促進や、モデル地域を設定して地域に応じたCO₂削減計画の策定支援を目指すなど、CO₂削減に向けた新たな仕組みづくりを進めることとしている。

今回調査したピーターバラ市の姿は、まさに大分県が環境先進県として目指す姿の見本であり、今後施策を進めていく上で本県としても直ちに取り組むべき事例を多く学ぶことができた。

◆ジェットロ・パリセンター

11月4日(水)

◎調査の概要

フランスにおいては、欧州の多くの都市で推進しているトラム運行やモーダルシフトの代表的な例としてのカーン都市圏共同体の環境に配慮した公共交通政策やパリ郊外で大規模農業経営を展開するセヌ・エ・マルヌ県における農業経営やグリーン・ツーリズム推進の状況、さらに農業教育や食育への取組を主な調査目的としているが、最初にジェットロ・パリセンターを訪問し、本県の産業振興や雇用・少子化対策等のあり方、意欲ある企業の販路開拓等の参考とするため、フランスの経済事情をはじめ雇用情勢や子育て支援の現状、さらに同国へ進出、あるいは輸出している企業等の現状、支援体制等について調査を行った。

【調査相手方職氏名】

田熊清明氏

(ジェットロ・パリセンター次長)

【説明事項】

1 ジェットロ・パリセンターについて

ジェットロ・パリセンターは主に日本からの輸出促進、日本への投資促進の2つを大きな仕事としている。輸出促進については、フランスでは大きな展示会があり、そこで日本企業の紹介をさせていただいている。大分県の方が作成した段ボールを使った作品も紹介させていただき、美術館等でも飾られている。日本への投資促進については、計画に則って海外の企業を日本に投資するよう働きかけをしている。

他に、日本の地域とこちらの地域を結ぶ取組もしており、フランスだけでなく、北アフリカも担当して、現在投資のお手伝いをしている(モロッコでの日産とルノー)。また、太陽光発電が日本で注目を集めているが、北アフリカ、中東もソーラーシステムに積極的で、これらの情報収集に努めている。

2 フランスの経済・産業政策について

・フランス経済について

フランス経済の概況資料に基づいて説明させていただく。フランスの資本主義についてはアメリカ的なものを想像しがちだが、フランスは、社会

主義的な経済の中に資本主義が入ったようなものであると理解していただく
と分かりやすい。フランスは、もともと国家が非常に強く、産業界にも
力を及ぼしており、かなり社会主義的な運営をしていた。例えばルノーに
しても、エアバスにしても、原子力にしても、フランスで今国際的に競争
力の高い企業は、昔は国が人も金も集中して投下してきたという経緯があ
り、逆に言うと、今はそれ以外、あまり伸びていない。国のコントロール
が強かったことに加えて、最近では資本主義的なものが入り、今は、総合
経済と言われている。

サブプライムローン問題については、イギリスやアメリカなどは不動産
への投資が多かったことから、また、ドイツは輸出に頼っていたことから、
それぞれ影響が大きかった。フランスはその中間で、そういった類の投資
は少なかったことから影響は少なく、経済がひどくマイナスになることは
無かったし、輸出がおかしくなるということもなかった。やはり内需主導
経済であることが大きいと思う。

・景気動向について

主要経済指標によると、GDPはマ
イナス2.4%とあるが、日本のマイナ
ス5%に比べ、落ち込みながらもそれ
ほど悪いということではない。

主要経済指標に一番作用しているの
が、個人消費(0.5%)であるとフラン
スでは言われている。

GDPを引っ張るには、まず、個人消費を回復させることが重要だが、
まだ戻っていない。失業率は9.4%となっているが、実際は10%を超える
ような状況にあり、賃金も上がっていないこともあって、こうしたことが
大きなネックとなり、なかなか個人消費が上向きになるような状況になっ
ていない。

ユーロに入るためにはいくつかの決まりがあり、財政赤字が対GDPで
3%以内であることが条件となっているが、今は倍以上の財政赤字となっ
ていて、実際フランスだけでなく欧州のどの国も加入できない状況である
ということになる。

ユーロについては賛否両論あるが、メリットは、ユーロ圏で大きなまと
まりとなって壁が出来ているということで、この壁がなければ、イタリア、
スペインは、かなり大きな国家的危機になっていたと言う人もいて、この
ユーロがあったからこそ、厳しい財政危機が救われたとも言える。今は、



ユーロをEUが仕切っていることから、各国で思い思いの事が出来ないことになっているが、もし、各国が思い思いにやっていたら、自分の国に有利な対応を取って、ばらばらになっていたであろう。

サルコジ大統領は、今はアメリカ的な経済運営が世界を席卷していることを念頭に入れておかないと世界に負けてしまう、という考えで選挙に勝ったが、その後、サブプライム問題が起こり、逆にアメリカ的なやり方はだめではないかといった議論が出てきているところである。

また、減産や雇用調整が続いて、社会主義的と言うか、労働者が社長を軟禁するといった事態も生じている。あまり先進国的ではないが、労働者の意見が非常に強く、日本企業も労働者をどう扱うかがネックになっているという話を聞くことも多い。

・景気浮揚策について

景気浮揚策については、公共投資やインフラ整備、教育投資、中小企業の信用保証の拡大といった形で進められている。住宅関連では、エコ関連の住宅を建てる場合に、優遇策を講じたりしている。

個別支援として、中古車をなるべく新車に買い換えて貰うため、使用年数が10年以上の中古車からCO₂の排出量が少ない新車を買う場合は、1,000ユーロを支給するという支援を行っている。また、エコカーのように環境に優しいものであれば報奨金を出す、優しくないものには罰金をかけるという環境報奨金課徴金制度がある。

サブプライム問題後の株価については、日本はまだ低迷しているが、アメリカと同様にフランスでもかなり上がってきており、以前の8割近い程度の形になっている。ただ、株価と実体経済との乖離も指摘されるところで、車にしても各国ともカンフル剤として元気になるよう支援しているが、これが終わりつつある中で、上向きにある経済がこの後どうなるのかと心配しているところでもある。

・環境施策について

環境グルネル法という法律があって、これは環境施策の基本となるものだが、目標は、2050年までにCO₂排出量を対90年比で1/4まで減らすというものである。これがフランスの環境施策の基本ルールとなっており、これに向けて、フランスはいろんな施策を推進している。

・社会保障について

フランスの社会保障は手厚いと言われているが、財源的には厳しい状況

となっている。年金については、掛け金の期間を延ばすとか、退職年齢を上げるとかして、少しずつ長く働いて貰おうとするのが国の施策である。法定退職年齢は65歳となっているが、これが今後70歳までなっていくと言われている。

・雇用政策について

フランス人はあまり働かないというのがイメージだと思うが、週35時間労働で、世界的に見ると短すぎるということで、大統領はこれを見直そうとしている。

日本などの企業にとっては、労働の弾力性が無いということで、ネックにもなっており、もっと働いて欲しいというのが本音のようである。

雇用面では、今、若年層の雇用が大きな問題になっており、この対策として、研修雇用のための奨励金、職業訓練などの政策がある。



フランスは、かなりの階級社会で、なかなか下から上に行くことは難しい。また、職種採用がほとんどで、会社内で部門が変わって仕事内容も変わるということはなく、募集も細かくカテゴライズされており、細分化された社会である。

スーパーの店員の給料は2万ユーロくらいなので、年間2、3百万円くらいであり、フランスでは、このくらいの人が多く、若者は就職が無くて悩んでいる。

移民政策については、北アフリカや西アフリカからの移民が多いのがフランスの特徴である。大統領は、移民がいるからこそ治安が悪いとして、移民に対して非常に冷たい対応をしている。

・産業クラスターについて

フランスは産業の集積はあまり広がっていない。有名企業も少なく、国際的競争力も全くないといって良い。したがって、産業は弱く、極限られたところでしか勝負できないのがフランスの実態である。そういう中で、今70カ所くらいで、補助金を投入して産業の集積を図ろうとしている。

・日仏貿易について

フランスから日本への輸出については、機械、飲料、アルコール（ワイ

ン)、革製品などが中心となっており、嗜好品、贅沢品が高い割合となっている。

日本からの投資については、イギリスが約 800 社、ドイツが約 600 社、フランスが約 400 社となっており、フランスは欧州で 3 番目に多い。ここ 10 年では、トヨタ、日産等、車関係が多い。また、最近は、食料関係、化粧品、ファッション関係が展開している。

フランスから世界に進出している企業では、日本へは、エルメス、ルイビトン、プジョー、ルノーなどがある。

[意見交換の内容]

Q イギリスはポンドで、フランスはフランであった。今、大陸ではユーロを 10 数カ国が使用しているが、最後はユーロで決済するというのか。また、どういう方向を目指しているのか。企業は給与の支払いなどで苦労しているのではないか。

A イギリスはユーロに反対していた。当初はこれほど強くなるとは思っていなかったふしもある。ただ、今はユーロに入りたいという面もあるが、正式には決定されていないし、ここ数年で変わることもないと思う。東欧もまだ使えない。スイスも入っていないが、スイスフランの国で、実際はユーロも使えるようになっている。フランスでも未だ領収書にフラン表示が残っているものもある。ユーロの導入で物価は高くなったとの印象はある。

給与の支払いについては、最初はシステム等で経費がかかったと聞いている。

Q 子ども手当について、日本ではフランスを例に支給する予定になっているが、フランスではどのような運用をしているのか、実態を伺いたい。

A 日本は 1 人目から支給するとしているようだが、フランスは 2 人目から出るようになっている。支給額は 120 ユーロくらいであるので 2 人いて 2 万円弱、3 人いて 300 ユーロくらいだから 4 万円くらいとなる。

Q 少子化対策はうまくいっているのか。配偶者控除とか扶養控除はどうなっているのか。

A 出生率は今、2 を超えたところである。先程の手当ての他に税制の控除、また、子どもを育て易い環境がある。日本では、子どもが病気になった場合の世話は、男性はどうしても恥ずかしいといったことがあるが、フランスでは全くなく両親のできる方がする。それが当たり前で、普通に許され

る社会になっている。扶養控除の制度はない。

とにかく長期の休みが多く、2か月に1回くらいあり、家族が向き合う時間が非常に多く作られている。夏休みも4週間くらいで、ほとんどの人が休む。よくこれで持つな、という思いもする。ゆとりを持ってこれだけのGDPを増やしていることはすごいな、というところは実感としてある。

Q 退職年齢を70歳にすると言っているが、今のフランスの労働時間からすると、普通の中小企業がやっていくのは大変だと思うがどうか。

A 政府の方針に対して、もたないとの言い方をしている人もいるが、70歳というのは全てではなく希望している人となる。企業としてはやめさせにくいということもあって、あとは、企業の体力と政府の言い分とのバランスでやることになると思う。政府は補助金を出しているが。

Q フランスの平均寿命はどのくらいか。また、老人はどういう余生を送っているのか。

A 平均寿命は75歳くらいと思う。

フランスは極力個人で生きようとする社会であるので、日本にある二世帯住宅などはないし、子どもも二十歳になると必ず家から出され、週末に会うという社会である。介護が必要な人は病院などに入るが、極力自分で生活をする、個人で頑張るのがフランス社会である。

Q ロンドン郊外もそうであったが、トラクター1台作業をしているところを見なかったが、いつ、どのような風に作業をしているのか。また、農業後継者の育成や農業で食べていけるということが、それぞれの家庭できているのか。食料自給率はどうか。

A フランスは農業に対する補助金が多く、補助金がなければやっていけないという状態はあるが、自国を守るために食料自給率は高めなければならないし、一大産業であることから、日本よりも農業に対するステータスは高い気がする。農業に対する誇りを持っている。職業意識がそもそも高い。食料自給率はカロリー計算で130パーセントくらいである。

Q 食料自給率が130パーセントというのは欧州域内では一番強いと思うが、農産物の輸出はどうか。

A ワインにしてもチーズにしてもブランド力を高め、フランスで作ったからこそ価値は高いといったことを上手く利用している感じがする。

Q フランス経済は、自由主義経済と社会主義経済をミックスしたような社会と言っていたが、これはドゴール元大統領によるところか。

A 確かにドゴール主義という言い方もあり、そうこともあるかも知れない。

Q 海外から日本を見て、こういうことをしたらいいと感じることはないか。

A フランスは、休んでいても力があるのはうらやましいな、との思いがあるが、トップダウンで決まることが多く無駄がない。日本は下からの積み上げでぜい肉ばかりになる。尊敬できるトップであればいい社会だな、という気がする。

〔本県の施策の参考になった事項〕

「フランスは、休んでいても力がある。」との田熊次長の言葉が印象的であった。国際的に競争力のある企業は少なく、労働時間は短い。休みは多く、しかも失業率が高い。

このような国でありながら、フランスのGDPは世界第8位であり、堂々たる先進国である。

一方、食料自給率は130パーセントを超える農業大国で、出生率も2を超え欧州でトップである。財政的に厳しくなっているとはいえ、社会保障制度は手厚い。

このように、失業率が高いものの社会全体に豊かさが感じられるフランスであるが、アメリカやイギリス、ドイツとは異なる経済運営の中で、経済力で先進国としての地位にあるのは、内需主導経済であるとともに、輸出面において、豊かな農業生産から生まれる食品や飲料などの農産品をはじめ皮革製品など特徴ある消費材を、「フランス」という名のブランド力を上手く利用して貿易を有利に行っていることが大きいと感じた。

本県においても、自前の食料供給力の向上が重要な課題となっている中で、力強い農業・農村づくりのための総合対策を推進し、儲かる農業の実現に向けて努力を重ねているところである。

マーケット起点の商品づくりのための体制整備を進めるとともに、国内トップクラスの優れた質の高い産品を育成し、各品目の生産拡大を図ることが大分の魅力を発揮していくために重要である。



◆カーン都市圏共同体

11月5日（木）

◎調査の概要

[政策テーマ]

環境に配慮した交通体系の整備について



[本県の施策及び課題]

カーンをはじめ欧州の多くの都市で推進しているトラム運行やモーダルシフトなどの交通政策は、低炭素社会構築に向けた究極の取組の一つであり、ハード面において直ちに本県に導入することは困難であると思われるが、本県に於いても今年度からパークアンドライド促進事業（パークアンドライド駐車場設置箇所：賀来駅付近及び臼杵IC付近）に取り組むこととなっており、交通体系の整備などをはじめ今後、県が実施する環境に優しい施策の推進に資することとしたい。

[調査相手方職氏名]

ジャック・ルロア氏
（カーン都市圏交通混成事務組合事務総長）
フィリップ・ノエ氏
（技術ディレクター）
ヨハン・クロス氏
（環境担当者）



[説明事項]

・公共交通網（ツイスト）について （運営主体）

カーン都市圏共同体は、カーン市を中心に28のコミューンが、都市圏共同体という広域行政組織を作っている。公共交通機関は、都市圏共同体が直接運営等を行っていない。カーン都市圏公共交通混成事務組合（ピアシテ）から管理監督、公共工事の営業権を委託された民間会社2社（コラスライルとボンパディーエ）が交通網の計画、整備、技術開発を行い、公共サービスの営業権を委託された民間会社（ケオリスカーン）が、市街電車の路線の共同開発、日常の整備、バスの機械や部品の整備と維持、バスの経営と技術の維持などを行っている。なお、いずれも30年契約となっている。

また、建設前に、SEPという会社がトラムの将来性や投資効果などについて研究を行った。ピアシテの構成は、3/4が都市圏共同体、1/4がカルバドゥス県となっている。

(トラム導入の経緯)

カーン市は、フランスで最初に電動トラムを導入した都市だったが、1935年に廃止し、バスが公共交通機関を担うことになった。近年、カーン都市圏共同体の人口が20万人近くに達し、毎日5万5,000台の自動車を中心市街地を通るようになり、環境悪化が問題となった。そのため、1988年にトラムの再導入を含む公共交通機関のあり方について議論が始まった。

1996年に国において、10万人以上の全ての都市圏共同体に、大気汚染減少の観点から都市交通を企画する目的で、2000年以降に都市交通計画を定める義務があるというレパージュ法が制定されたこともこの議論の後押しをすることにもなった。

(トラム導入議論の状況)

経済、社会、環境に関する住民の要望と不安などを聞きながら、検討、研究、協議を行い、研究の結果次の3つの案に絞られた。

- ① バス路線のバスを整備する②線路の市街電車③タイヤ付き市街電車

(メリット・デメリット等)

① の場合

- ・多数のバスの購入や道路の整備等高額投資が必要となる。
- ・車の通行量が多い路線でバスが増加することによって定時性が確保されない。

以上のことからサービスが低下、乗客数の減少、収入下落の悪循環に陥る可能性がある。

② の場合

- ・1キロ当たりの建設費が高額で、カーン都市圏では出資が難しい。
- ・技術的にも、鉄輪ではガイヨンの傾斜9%の坂を登ることができない。

③ の場合

- ・基礎工事が少なく、1キロ当たりの投資額が投資可能な範囲。
- ・バスよりも定員を多くすることができる。
- ・バスよりも早い。
- ・バスと異なるイメージで新たな乗客を開拓することができる。
- ・環境保護に結びつき、住民の生活の質が落ちない。



- ・交通網の拡がり、本数が多く、定時性が確保できる。
- ・渋滞解消。
- ・レパージュ法に定められた環境に配慮した都市交通計画の策定ができる。

以上のことからバス路線との連携による③のタイヤ付きトラムの導入を決定した。



(建設経費等)

当初計画は、227,420,694 ユーロ（約 296 億円）、1 km 当たりのコスト 14,485,395 ユーロ（約 19 億円）となっていた。内訳は、公共工事を委託された会社が行う事業（トラムウェイのプラットフォーム、レール、連絡線、道路、広場、歩道、道路標識、雨水道等の外面工事）に 214,173,824 ユーロ（約 279 億円）、公共サービスを委託された会社が行う事業（車庫の工事、切符販売機、営業状況の報告に要する経費等）に 13,246,870 ユーロ（約 17 億円）としていた。

しかし、低ノルマンディー地方の会計検査院から、計画と直接関係がない改修工事や切符販売に関する代理店契約などの見直しが要求され、最終投資額は、2 億 1,330 万ユーロ（約 277 億円）となった。なお、そのうち政府補助金が 4,090 万ユーロ（約 53 億円）、地方自治体補助金が 640 万ユーロ（約 8 億円）、公共交通混成事務組合補助金が 5,230 万ユーロ（約 68 億円）となっている。

(運営状況)

2002 年 11 月 18 日にトラムの運営を開始し、2009 年 8 月 31 日に公共交通機関網の大幅な見直しを行い、バス路線も延長した。

バスとトラムをあわせた公共交通網（ツイスト）のうち約 15% がトラムとなっている。この見直しにより、2012 年に 3,080 万人の利用者（2008 年度は 2,680 万人利用）獲得を目指している。

・トラム

A 系統、B 系統の 2 つの路線があり、この 2 つが駅、大学、病院などの重要な施設を結んでおり、利用者は、ツイスト利用者全体の 45% となっている。A 系統には、リアヌーと呼ばれる 4 路線があり、この 4 つの路線は、平日は、10



～15分間隔で一定のルートを広範囲にわたって走っていて、朝5時半～夜12時半まで運行している。

・バス

既存のバス路線14路線に繋がるカーン都市圏の18路線、急行バス線2路線、内外地区2路線、近郊に通じる8路線については、住民の要望により、発車の1時間前までならどのバス停から乗車するかを予約センターで予約できる。予約者がいない場合は、このバスは動かない。市外バス路線が4路線。この路線では、ツイストの交通カードを利用できる。この他、カーン都市圏の50校の学校に行くためのスクールバス路線「ディレクトトスコレール」が25路線、朝夕の通勤時間帯に、会社が多い地域を走る「会社シャトル線」が3路線となっている。

(利用料金)

今回の見直しに当たり、初めて料金を下げた。青少年をはじめ、1年分の定期券、社会保障サービスを受けている人、通勤者、障害者に対する料金を大幅に下げた。料金は、どの乗り物（トラム、バス）も同一料金である。都市圏共同体のバスチケットは県営のバスでも使用できることとなっており、1時間利用券が1.2ユーロ（約160円）、10時間利用券が10.6ユーロ（約1,400円）である。

Tickets	
1 VOYAGE	1.20 €
10 VOYAGES	10.60 €
24 VOYAGES	25.00 €
FAMILIAR	5.70 €
GRUPPE	5.00 €
F. TRAM	1.10 €
BOUET END	1.00 €
PASS 2 JOURS	4.50 €

Abonnements	
1 AN	78.00 €
31 JOURS	16.40 €
12 MOIS	1.00 €
5 VOYAGES	5.30 €
1 AN	78.00 €
31 JOURS	16.40 €
12 MOIS	1.00 €
5 VOYAGES	5.30 €

(車両等の保有状況)

バス167台（基本タイプ44台、連結型バス104台、小型バス8台、ミニバス11台）とトラム24台で運営している。

(利用状況)

交通網が拡がり本数も増加した結果、カーン都市圏の人口の30%が利用し、利用者のうち38%は通勤者である。1日に4万3千人の乗客が利用しており、ツイスト交通機関網も、全体的に利用率が増加している（1998年～2001年マイナス6.8%、2002年～2006年プラス18%）。



・その他

CO₂削減のため、他にも次のような事業に取り組んでいる。

- 1 貸し出し自転車システム(ヴェオル)を2008年3月22日から開始(カーン市)。
- 2 カーシェアリングの推進。
- 3 市内郵便は、自転車を利用したメッセンジャーボーイが配達。
- 4 液化石油ガスを燃料とする乗り物の利用促進。
- 5 天然ガスを燃料とするトラックの利用促進。
- 6 トラックの排気ガス規制や事業所ゴミを軽減するための研究。
- 7 カーン市の新規建造物(住宅、建物)は、HQEという環境保護に関する高品質管理ラベルを付ける。

[意見交換の内容]

Q 本県はここ5年で58市町村が18市町村になった。都市圏共同体は、部分合併的要素を持っていると思うが、単一職業税とはどういうものか。また、カーン都市圏共同体は、人口20万人で、28のコミューンがあるというが、平均すれば1万人以下のコミューンが集まっていることになる。総合的合併ではなく、一部分を運営するメリットは何か。なぜ、合併をしまわないのか。

A フランスの地方公共団体は、基礎自治体のコミューン(市町村)と広域自治体のデパルトマン(県)、レジオン(州)などとなっている。このうちコミューンは3万6千余り(36,673団体、2008.1現在)で、約9割が2千人未満(6割が500人未満)となっている。

コミューンの成り立ちには古い歴史があり、フランス人は合併には反対の姿勢をとる人が多い。

しかし、行財政基盤が脆弱であるため、40年ほど前から共同体について語られはじめ、今のようなコミューン間の広域行政組織が発達した。

部分的な事務の共同処理を行うコミューン事務組合(日本の一部事務組合、広域連合に当たる。)、コミューン共同体(農村・準都市地域)、都市圏共同体、大都市共同体などが主なコミューン間の広域行政組織となっている。広域で行う施策はあるが、基本的にコミューンは、コミューンとして自立していきたいというのが、フランス人の考え方であり、そのような地方制度になっている。



都市圏共同体では、経済開発、地域整備、住宅政策、都市政策などは必ず行わなければならない。それ以外にも選択権限といって、道路、上水道、下水道、環境政策、文化及びスポーツ施設に関する事務のうち少なくとも3つは選択する義務が課されている。

フランスの地方税は6種類ある。企業が払う職業税、固定資産税、住民税等である。職業税の税率は各団体で異なっている。

共同体では固有の税財源を持っているが、その内の一つが単一職業税である。単一職業税というのは、職業税をコミューンの税源から外し、広域行政組織の固有財源として、その全域に同一税率で課す職業税のことである。これにより、隣のコミューンに大きな企業が来るとなると、激しい企業誘致合戦をおこなったり、また逆に反対運動などをおこなったりがあったが、それが、隣のコミューンに来ようが、自分のコミューンに来ようが、都市圏共同体に来てくれれば、全コミューンの収入になるということであるということもなくなった。

フランスでは、徴収事務は、国が一括して行うことになっており、地方団体が課税した税金は、国によって保障されることになっている。

つまり、未徴収分が発生した場合は、国が補填する仕組みになっている。

Q トラムの運営費用で、チケット売り上げ収入の占める割合は。

A 約27%。切符の売り上げ収入は年1,600万ユーロ(約21億円)、トラムウェイを動かしたり、メンテナンスを行ったりする費用は5,800万ユーロ(約76億円)である。

Q 電話をかけてバスを呼ぶというシステムについて、例えば、同じ路線のバスが行くのか、小さなコミュニティバスが行くのか、目的地まで行くのかなどもう少し詳しく説明を。

A 電話で呼ぶバスは、経路もバス停も決めている。バスは、20名程度が乗車できる小型である。つまり、経路の途中のどこかに停車しており、電話があると動き出して、その経路上を動くというシステムになっている。



Q 本県の場合、以前、路面電車が走っていたが、車の時代になり道路になってしまった。これを戻すことは、不可能に思えるがそういう意味でも貴都市圏のトラム方

式は大変有意義だと思う。トラムを導入したことで、カーン中心部への車の流入台数が減少したとか、渋滞が解消されたといった効果は出ているのか。

A カーン市の中心部で車の台数調査を行ったところ、トラム導入後 10%減少したことが判明した。もちろんトラムウェイを造ったことで、4車線あった道路を2車線にしたので、それも車が減少した原因の一つだと思う。トラムなどの公共交通機関の使用率が上がったことも、車が減少したという証明になると思う。

Q フランスの他の地域でも導入するという動きがあるのか。

A フランスで、最初にトラムを導入したのは、ナントとグルノーブルである。現在は、ほとんどの都市圏共同体で、トラムを導入したか、あるいはプロジェクトとして立ち上がっている状態にあるが、カーン都市圏共同体と同規模（人口20万人以下）の他の都市圏では、トラムを導入しているところはない。

Q トラムなどの公共交通機関の運営等で民間が入った事例は。

A 色々な方法が試されているが、多くの場合民間を取り込んでいない。カーンは、民間活力を導入したという点で画期的である。

Q カーン市の主要産業は。

A 第一は自動車産業、それからエレクトロニクス、農業分野では畜産である。

Q 農地が広がっているが、どのようなものを作っているのか。

A カーン平野では、小麦、砂糖大根を作っており、30 km先に行くと、牧草地帯となっていて、畜産（牛）を行っている。

Q 農地について、肥料や農薬の規制などは行っているのか、また水の汚染などはどうなっているのか。

A 都市圏共同体には農業関係の権限はないが、権限内で行っているのは、都市居住者に対して家庭ゴミの収集と管理を行い、2006年から2007年では、収集したゴミのうちリサイクルしたゴミは12.5%増えた。共同体の中の60%は自然地域なので保護しなければいけないという観点から、農家にはできるだけ殺虫剤の使用を行わないように指導するとともに、雨水と汚水の様々な使用法を研究している。

Q 家庭ゴミの処理はどうしているのか。

A ゴミ収集に関しては、2004年に共同体の権限となった。コミューンがそれぞれ収集するよりもコストダウンに繋がった。年間12万5千トンのゴミを収集しているが、ほとんどは2つの民間企業に委託している。域内23万人のうち、3万5千人分に関しては、共同体が直接回収をしている。経費は、全て共同体が負担している。2008年にゴミ収集システムを統一し、また天然ガス車を使用してゴミを収集している。

ゴミは、3つに分類している。また、共同体のゴミ処理場を5カ所設置している。この5カ所の処理場で、収集したゴミの18.9%の量を肥料化、腐葉土化、アスファルトとして再利用、洗浄して埋めるなどの処理を行っている。



[本県の施策の参考になった事項]

現在、旧町村部の住民の足を守るために、コミュニティバスを市町村単位で運行しているが、道路網の状況など考えると、市町村の枠を超えて広域的に行うことが公共交通機関の利用者を増やし、環境に優しい県づくりに資するのではないかと感じた。

また、本年度から取組を始めたパークアンドライドの更なる推進の他、カーシェアリングの取組なども本県で活用できるのではないと思われる。

行政としては、シェアリングをしたい人のマッチング情報の提供などを行う事で、県民が安心してカーシェアリングに取り組むことができるようになるのではないと思われる。

◆セーヌ・エ・マルヌ県 農場

11月6日（金）

◎調査の概要

[政策テーマ]

農業大国フランスの力強い農業・農村作りの取組や担い手対策、グリーン・ツーリズムの今後の発展に向けた取組状況等について



[本県の施策及び課題]

本県においては農業再生のため、大規模消費地に向けた販路開拓や販売促進、ニーズに対応した品目の流通・販売体制の整備等を行うなど、マーケット起点の商品づくりを進め、儲かる農業の実現に取り組んでいる。また、意欲ある担い手の経営規模拡大や、異業種からの農業参入を促進するなど、力強い経営体の確保・育成にも取り組んでいる。

さらに、グリーン・ツーリズムを推進することで都市と農村の交流を深め、消費者の農業への理解促進を図るなど、様々な取組を通して農業・農村の持つ底力を発揮できるよう、内外の情勢変化に柔軟に対応しながら新たな挑戦に取り組んでいるところである。

本県とほぼ同じ面積と人口をもつという環境ながら、パリ周辺に位置するという優位性から、大規模な農業経営に取り組み、グリーン・ツーリズムも積極的に推進しているセーヌ・エ・マルヌ県における取組状況を調査することにより、本県農業の再生に向けた新たな挑戦にヒントを得たい。

[調査相手方職氏名]

デュフォール氏

（農場・レストランオーナー）

グレゴール氏

（セーヌ・エ・マルヌ県観光局農業担当マネージャー）

[説明事項]

・農場

109ヘクタールの農地で麦、豆を栽培し、牧場（肉牛）と農家レストランも経営している。



畑の大半は肉牛の飼料を栽培している。

雄牛 2 頭、雌牛 80 頭を飼育し子牛は生後 6～9 ヶ月でイタリアに送り、イタリアで成長させ牧場に戻している。牛は 1 kg あたり 4～6 ユーロで売買され、1 頭（約 500 kg）40 万円程度になる。

農家レストランには年間 8,000 人が訪れる。土日は個人を含めた一般客、平日はグループのみとしている。

（全 8 室、19 名まで宿泊可。

1 泊朝食付 2 人で 56 ユーロ（約 8 千円）

昼食、夕食は 22～30 ユーロ程度。

完全家族経営（オーナー夫妻、従業員 1 名、コック 1 名）。

フランスの民宿連盟「ジット・ド・フランス」に加盟。）



・グリーン・ツーリズムについて



フランスはEU諸国の中で農地面積が最大であり、EU全体の農地の約 16%、約 2,800 万ヘクタールを有している。

ツーリズムについては、フランスと日本では大きな差があり、海に行くブルー・ツーリズム、山に行くホワイト・ツーリズム、文化・ツーリズムなどがある。

フランスの法定年次休暇は最低 5 週間ある（日本は 10 日）。また、2 週間以上

の連続付与の規定もあり、パカンスを取ることを徹底させる体制がある。

グリーン・ツーリズムは、都市の人口が支えており、これが根源となっている。パリのマンションに住んでいる人達が、週末やパカンスで緑を見たいとか、風景を見に行きたいとか、田舎の空気を吸ってのんびりと過ごし、楽しみたいという要望から生まれている。

その人たちがピクニックで食べて帰るだけでは、お金を落としていないのでグリーン・ツーリズムとは言わない。

ツーリズムとはビジネスであり、グリーン・ツーリズムもまたビジネスであり、これは重要なポイントである。ツーリス



ト達に、週末や長期休暇に滞在してもら
うよう奨励することが重要である。

1789年のフランス革命から220年、
今では95の県があり、各県に議会有
る。日本の県議会と大体同じである。

そして、各県に県のツーリズム、つま
り95の観光局がある。

グリーン・ツーリズムを振興させるために、国や地域圏議会、県議会が
委員会を設置し、行政機関もイベントや宣伝、調査研究、投資への経済的
支援、規則の制定を行うなど大きな役割を果たしている。



1958年にEUの前身が設立され、当時は6カ国だったが、現在は加盟27
カ国、アメリカを上回る経済規模となっている。

EUの農業政策は、共通農業政策(CAP)を行うなど、非常に中央集
権的な性格となっている。これは、数カ国の農業国を集中化し、組織も一
つになることで、市場統合、特惠措置、財源の一体化を図るものである。

それと同じことが、個別農家の経営でも行われており、フランスの農家
戸数は1960年の約180万戸から、2007年には約3割の53万戸に減少し、
逆に平均耕作面積は約17ヘクタールであったのが、今は52ヘクタールと
大規模化している。

そのような集約化によって農業者が激減した結果、過疎化が進み、たく
さんの古い建物が廃墟となって失われた。また同時に小規模農家は、収入
も減っていった。

そこで、美しい農村を残し、農家の人達に誇りを持たせ、住みやすい農村
にするため、民家を修復して民宿にする場合に補助金を出している。利率
0%で貸し、その農家に人が滞在できるような部屋を作るように奨励をして
いる。



そういった建物のことを民宿とフランスでは呼ぶ。

これにより、収入源に苦しんでいる農家に援助を与え、何世紀も続いてきた古い建物の保存をすることができる。また、週末や長期休暇を田舎で過ごしたい都市の住民が、農家に泊まることもできる。

ホテルを造れば、既にあるホテルと競合する物を建ててしまうことになるが、グリーン・ツーリズムでは地域との共存を心がけており、農家レストランでは自家製農産物を使った郷土料理を出すとか、調理も農家の人がすることとされている。農家民宿の値段は、普通のホテルよりもずっと安く、B&B（ベッド・アンド・ブレックファースト）では夕食は出さない民宿の方が多い。フランスにおいてB&Bの需要は供給よりも多く、問題は、需要ではなく供給ができないことにある。



[意見交換の内容]

Q 日本でも、本県でも、ツーリズムを振興している。それぞれの国で背景があり一概に同じようにはならないと思うが、規約とか組合に入るとか、マニュアルなどがあるのか。

A 規約というものはある。ジット・ド・フランスというフランス最大の民宿連盟がある。ジット・ド・フランスに入る義務はないが、ただ、自治体の補助で建物を修復するというのであれば、これに入る義務があり、少なくとも10年間は営業する必要がある。

ジット・ド・フランスには、約5万6千軒の民宿が加盟している。

ジット・ド・フランスの客の半数以上は外国からの客となっているため、

この組織が予約を受けたり、広報を担当したり、また法廷闘争になった場合の援助を行っている。



Q 地域だけで構成されているというのでは無いということか。

A ジット・ド・フランスは、全国レベルの組織である。各県には、支部があり、県のツーリズム（観光局）

に付属していることが非常に多い。

憲章と呼ばれる規約があり、法律の規定よりも厳しい自主規制を行っている。

また、10年の契約を結び、民宿経営者には3つの義務を課している。

1つは、客を泊める建物は独立した建物であること。ただ、経営者は、24時間体制で客の様々な問題などに応える必要があるので、家族でお迎えすることになる。

2つ目は、ある程度のサービスを提供することで、ジット・ド・フランスは、ホテルに星のランクを付けるように麦の穂で5つまで等級を付けている。ただ、1と5はまずない。4は本当に豪華で滅多にない。つまり、ほとんどの民宿は、2、3に入っている。

3つ目は、いくつかのサービスが備わっていることで、それは朝食のサービスやシーツの洗濯であり、あるいは夕食の提供である。夕食の場合は、近場のレストランと競合しないことが必要となっている。



Q ドイツは農家以外が農泊をしてはいけないと法律で規制しているが、フランスではどうか。

A 昔はあったが今はない。なぜなら、需要が供給より遙かに多いということで、制限をつける必要がなくなったためと思われる。

Q もともと、ツーリズムの始まりは、農山村の所得を補償するという意味があり、やはり農業で食べていける環境を作っていかなければならないという、国の政策があると思う。環境を守る、緑の番人という位置付けがあって、国が進めてきたのか。

A そのとおりだ、ということになってしまうが、どのような政策を行ったかということになると、国のプロジェクトとして推進されたわけではなく、特別な予算というものもない。様々な農村への支援がグリーン・ツーリズムを発展させてきたということになる。

Q 日本では、今、農家所得の助成制度があるが、欧州では条件が不利な所に農業をやらせるために直接補償する制度があるか。

A 欧州には存在するが、フランスにはない。

今、EUは27カ国あり、EUの農業担当部署と各国の政府の対立というの

がかなりある。

Q EUの中で、食料自給率が一番高いのがフランスである。なぜ高いのか。自然が適しているのか。国の政策なのか。

A フランスの土地は耕作に適した沖積土壌からなり非常に豊かである。その肥沃な土地は、南に行けば暑すぎて、北に行けば寒すぎるその中間にあり、日照条件の良い所に存在している。

そのような肥沃な農地が国土の半分以上を占める農業地帯であることから、農作物の大量生産が可能であり、農産物の輸出国となっている。

また、フランス人は自国の食文化を大切にしている。大きな町に行くと、いろんな食べ物があり、南仏、ノルマンディなど、レストランのメニューから全く違う。そしておいしいものを食べれば、その食材をどこの農家で手に入れたかという情報収集までする。

Q フランスの人口は6千万人だが、観光で人口より多い8千万人が訪れている。日本は人口1億2千万人、外国人観光客は750万人から800万人となっている。

フランスでグリーン・ツーリズムが発達したのは、歴史的な遺産に多くの外国人観光客が来たため、あふれた観光客が郊外のグリーン・ツーリズム的などところに行かざるを得ないという条件があると思う。

フランスには大陸から来やすいが、日本は島国であり、グリーン・ツーリズムは、国内で動く範囲がかなり多い。



あふれた観光客がグリーン・ツーリズムに流れているのがフランスの実態であり、日本は、新たに生み出していくグリーン・ツーリズムをやっていかなければならない。そういう面で条件が違う。

そういう点をどう生かしてやるのか。例えば観光やグリーン・ツーリズム、環境など、総合的にどのような取組を行い、どのように力を入れているのか。

アドバイスがあればいただきたい。

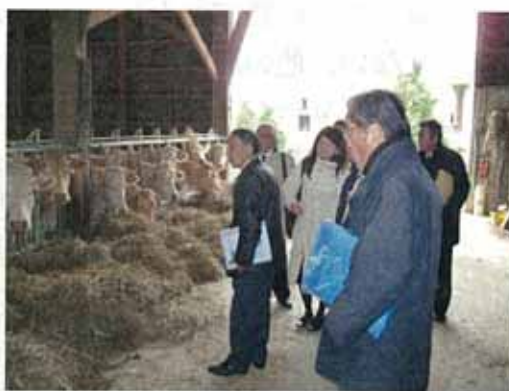
- A 確かにフランスは、もともと観光客が多かったという背景があって、それをうまく使えたことはラッキーであったことは間違いない。

ただ、今現在、グリーン・ツーリズムが発展していく中で、一つ非常に力を入れていることがある。

それは、教えるためのツーリズム

(教育ファーム)である。子どもに農業の仕事とかを教える、見せるといったことが、今非常に盛んになっている。そして、それだけにとどまらず、例えば、昔の方法をあらためて呼びもどしてそれを見せて教えるということが行われている。

日本で、新たに生み出さなければならないという条件においては、一つ注目してもよいのではないかと思う。



- Q 日本は、もともと食料自給率が低く、農業就労者は減っており、後継者がいない。そうした中で何とかして農業を振興しようとしている。土地が狭い、相続が難しいとかの問題があり、個々の農家のやり方ではうまくいかないため、異業種から企業が参入している。

また近頃は、不況の影響で農業が成長産業だとの言葉が、現実には難しいが使われるようになっている。

そういう使われ方について、どういうふうに思われるか。

- A 確かに、フランスでも全く同じ問題が起きている。農家は、年に365日仕事をし、休みなしということで、若い人達は自分の両親達のように働くことはしたくない。後継者問題は、フランスでも非常に深刻な問題になっている。



そこで、農業の振興ということでは、グリーン・ツーリズムはいいアイデアと捉えている。

なぜなら、フランスでは長期の休暇を取ることが社会的に慣習化しているため、そういった需要を生み出す土壌があるということになる。

Q この農家にも息子さんが2人いるが、「両親が働きすぎだから後を継がない、他の職業を選ぶ。」といったようなことを言っていた。

グリーン・ツーリズムにより所得を増やそうと、別棟にホテルを造り、食事を提供する。そうすると、いよいよ働き過ぎになってしまう。子どもからすると、いやだな、継ぎたくないな、ということになりはしないか。

後継者問題に拍車がかかってくるのではないかと思うが、どうか。

A まだ、アイデア位だが、1年のうちの一定の時期、例えば1週間とか2週間とか農業を知っている人に替わってもらい、休みを取るという方法も、可能性としてあるのではないかと考えている。



Q 日本は、後継者が極端に少なくなっているが、フランスは統計的に見てどの位の人数、割合で減っているのか。

日本は、農業で生活できないからほかの仕事に出ているが、フランスはそのあたりの実例はどうか。

A 1958年の農業従事者は17.5%、15年前は4%、今は1.5%になっている。農業で生活できないということはない。

Q グリーン・ツーリズムの供給数が足りないと言っていたが、他に問題点はないか。行政にはどのような援助を望むか伺いたい。

A 教育ファームの面にもっと補助をお願いしたい。昔の農工機械を使って授業を行えば、更に参加者が増えると思う。そのような費用に援助をお願いしたい。

[本県の施策の参考になった事項]

フランスでは、農業従事者の農業への思い、誇りが強いと感じた。農業で国を支えているという意識がある。子どもの頃からグリーン・ツーリズムや教育ファームなどで農業に触れ、農業を身近に感じていることも原因としてあるのではないか。

子どもの頃から、農業を身近に感じる教育、取組が必要であると感じた。

農業大国と言われるフランスでも後継者問題は深刻。農業従事者も休暇を取れるようなフォローが必要ではないか。

フランスでは、グリーン・ツーリズムを行う農家が、無理をしていない。

日本のグリーン・ツーリズムは、経営者の負担が大きいのではないかと感じた。



◆セーヌ・エ・マルヌ県教育委員会

11月6日（金）

◎調査の概要

〔政策テーマ〕

農業教育、食育への取組について

〔本県の施策及び課題〕

本県の農業は、その担い手不足が深刻となっており、農業教育の果たす役割が重要となっている。農業系の学科を設置する高校は8校あるが、魅力ある高校づくりや、義務教育段階で農業への理解を深める取組が課題となっている。

また、食品の偽装表示をはじめとする食の安全や食生活の乱れ、伝統ある食文化の衰退など食をめぐる問題から、食育によって国民が生涯にわたって健全な心身を培い、豊かな人間性をはぐくむことを目的に、食育基本法が制定され、本県では2006年3月に大分県食育推進計画を策定して取り組んでいる。

こうした取組には、家庭、学校、地域の連携が不可欠であり、農業大国であるフランスにおける農業教育、食育の実例を調査することにより、本県における農業教育施策の推進に資することとしたい。

〔調査相手方職氏名〕

ジャック・マルシャル氏
（教育長）

〔説明事項〕

農業関係の教育は、義務教育では14歳から16歳までとなっている。農村家族の人数が少なくなっており、生徒数も非常に限られている。教育内容は、半分は普通の学校のカリキュラムを行い、残りの半分は、農家に行って実地研修的なことを行う。

実際の農業教育は、中学校を卒業した子どもたちから始まる。これは、農水省が行う教育である。セーヌ・エ・マルヌ県は約130万人の人口を有しているが、農業については2つの大きな教育機関を持っている。教育省直属の高校と同じ位置付けで、地域の公教育施設であり、そこでは複数のレベルの教育が行われる。

一つは実地研修的な教育で、これはレベル5（労働者の育成）の教育であ

る。このレベルの教育は、職業教育と同じような教育をする。あるいはレベル4（職業バカロレア：高等学校の最終学年で中等教育終了認定と大学入学資格付与を兼ねる国家資格）のレベルである。

現在、制度改正が行われており、改正後は、職業バカロレアは中学を卒業した後3年間教育を受けた生徒が得ることができる資格となった。職業バカロレアの教育を受けることができるのは15歳から18歳の子どもで、職業バカロレアの資格を持っていないと農家として認められないだけでなく、農業を始める際の助成や機械購入の際の援助を受けられない。

職業バカロレアのカリキュラムには、農業経営科、動物畜産科、農工科、農業機械科、ワイン科といったコースがある。職業バカロレアを取得（卒業）すると、農業を始めることができる。海のあるところでは、漁・水産養殖科などもある。

もう一つ、一般的な総合教育技術のセクションがあって、そこは3年のバカロレアの教育を受けた後、さらに高等教育（プラス2年）に進むことができ、技術とサイエンスを受けることができる。技術よりも科学の要素が強い教育となっており、今、非常に重要視されている食の安全性に関することや、食の分析といった職に就く技術者を育てる課程となっている。その中で特に優れた生徒は、農業エンジニアと呼ばれる人たちになり、公的機関の農業関係の責任者になったりする。

農水省が行う農業教育と教育省との違いは、各学校に学長がいるが、それとは別に執行部長（理事長）がいて、その人は地方議員で有力な人、あるいは農業関係の職業についている有力な人のどちらかがなっている。セーヌ・エ・マルヌ県の学校では、議員、植物栽培事業者の組合長がしている。

もう一つの違いは、国の法律によって地域の農業の発展を担う役割を任されているということがある。これは、地域の農家とか、農業従事者のレベルアップの役割を持たされている。農業高校がR&D機関（リサーチ・アンド・ディベロップメント）となっている。

このため、学校は非常に広い場所を持ち、例えば60頭の牛を飼い、地域の農家に対して研修を行っている。また、セーヌ・エ・マルヌ県ではないが、牛肉の安全性を調べるラボ（研究所）を持っているところもある。ラボを使いこなすには、理科系の優れた生徒がいる必要がある。

問題点としては、フランスには私



学と公立があるが、農業関係では私学が公立の2倍となっている。また、若い人をどうやって集めるか。生徒を集める点においては、現代農業は機械化などで人がいらなくなり、職業が生み出されなくなっている影響がある。

また、自然に携わるような職業が非常に増えている。公園整備、街中の緑の整備といった職業が増え発展しているので、農家の子どもでない子どもたちが、こういった職業に参入している。それに反して、伝統的な農家の教育は、なかなか難しい状況になっている。

生徒の興味としては、農村サービスのなものには生徒は非常に集まるが、反面、食の安全とか現代ニーズに対応してつくられた高いレベル（高等教育機関）の研究に入る学生が見つからない現状がある。

これらの人を養成することは、現代ニーズに合わせても非常に重要である。そのため、この9月から農業高校で新しくカリキュラムを作って、農水省の学校と普通の教育機関を合体させてコースを設け、共通学科を設置する取組が始まった。20人の生徒で、うち9人は普通の学校から来ている。このカリキュラムのほとんどは女性である。理系女子ということで、女性は敬遠しがちだったが、安全、健康といった学科にはひかれるところがあるようだ。

【意見交換の内容】

Q 20年前、ドイツに行ったとき、国防に次いで大事なことは、食料の確保であり、国家セキュリティとして食の大切さを小学校のときから教え込んで、農業体験をさせていると聞いた。フランスではこのようなことをしているのか。国民はどういうふうに食料自給の大切さを感じているのか。

A ドイツとの比較はおもしろいと思うが、ドイツは都市化・産業化され、非常に農村地帯が減っている。EUはフランスとドイツが中心となって進めてきており、両者はカバーしあっているが、フランス人は精神的には田舎を好んでいるというか牧歌的である。農村地帯の人たちのような暮らしぶりが、自然に生活の中に入りこんでいる。

フランスは欧州で最大の農業国である。ここはパリのすぐ近くにもかかわらず大規模な農場が広がり、ちょっとパリを出ただけで農家は耕作をしている。中には1,000ヘクタールを超えるところもある。フランスにとって自給自足は全く問題なく、余ったものは輸出するという国である。

Q 本県では、旧来の農家の継承にプラスして企業の農業参入を進めている。旧来の農業の組織からするといろいろ問題が出ているが、その点についてフランスではどうだろうか。

A 京都議定書があって、国際問題として今まで行われてきたような産業農

業、大規模農業に疑問が示されているのは事実である。

環境問題はセーヌ・エ・マルヌ県でも問題となっており、特にセーヌ川の汚染が問題となっている。また、これまで水不足はなかったが、水をどんどん使うことにより、地下水のレベルはどんどん減少している。地下水の問題は、多くの大規模農業がかかわっている。

そして農業の型も2つの流派に分かれている。1つは、近代的農業。2つは、エコ農業。セーヌ・エ・マルヌ県もここに来て、2つ目の流派が増えており、安全で危険性のない農産物作りや、農業を使っていないオーガニック農業が盛んとなっている。パリからそういう所に求めに来る人も増えている。

Q 社会の構造が変わってきており、その中で農業は衰退している。人心も変わり、もうからない、スマートでないという理由で農業をしたがらない状況となっている。本県でも農業高校がなくなってきた、普通の学校と一緒にになっている。また、女子は食の安全とかに興味を持っている。教育の中で課題となっていることがあれば教えてほしい。

A 子どもたちにどうやっておいしい野菜を食べさせる癖をつけるか、いろんな野菜の味を教えるかが大きな問題となっている。子どもたちが小さいうちから産業によって作られた味になじまないよう



にするにはどうしたらいいか、そして、国による健康食事生活みたいなことを私どもの学校でも試行している。アメリカほどではないにしても、フランスでもかなり小さいときから肥満児が存在しており、健康という流れと一緒にいる。

また、給食について、フランスでは3歳から学校（幼稚園）に入るが、ほとんどの子どもたちは学校で給食を食べる。セーヌ・エ・マルヌ県では、両親がパリで働く人が多いことから90%は給食である。

働く女性は料理をする暇がないので、味覚教育を学校で行っている。国の法律においても、給食においてなるべく多くの味を教えると書いている。学校で味の一週間（味覚週間）を実施して、一流の料理人が教えたり、いろんな味になじませるということをしている。小さいときに食べたことのない味は大人になってもおいしいとは思わない。

Q フランスでは時々農民が牛乳を撒いている光景を見かける。これは農民が誇りを持っており、自分たちはいいものを作っているのに、その割に手取りが低いという農民の気持ちの爆発だと思う。このことについてどう考えるか。

A フランスの農家の儲けの大きなものは助成金であり、助成金に頼っている状況にある。また、フランスの賃金は欧州の他の国より高くなっているということで、産業界としては、牛乳をもっと安く買いたいというプレッシャーを農家にかけている。

これに対して中小農家は、牛乳・小麦などいろいろなことをしているが、その中で牛乳の販売が日々の生活費に当てられており、牛乳の値段が下げられてしまうと毎日の生活にかかわってくる。

農業に関しては厳しくなっており、農民の数も前ほど多くない。実際、フランス社会の考えも、元の値段に上げろというのは難しいところであり、現在、牛乳危機と言われている。

[本県の施策の参考になった事項]

地方経済の安定を図っていくためには、農林水産業の再生は欠かせない。これからの農業は視点を変えれば成長産業となる可能性を秘めており、本県の農業教育を県政の中で重要な政策課題と位置付け、農業をやろうとするモチベーションを持った人材を育てることが肝要である。

そういった観点でフランスの農業教育を見てみると、いくつか参考になる点があった。フランスでは、農業教育を教育省ではなく農水省の管轄で実施しており、農業関係者が学校経営に関与するなど、高いレベルを維持するため政策的に取組が行われている。我が国との事情の違いがあるにせよ、もっと農業関係者が、農業高校を初め地域の農業教育に関与する仕組みづくりが必要であると感じた。

また、フランスでは農業高校が地域の農業の発展を担う役割を担っており、そのための施設の充実が図られている。本県においても、農業大学校で新規就農者の研修が行われているが、農業大学校だけでなく、農業高校も含め広く地域に開放し、農業従事者の継続的な育成機関と位置づけることによって、もっと県民に身近な施設とすることが必要ではないかと感じた。そういった取組が魅力ある学校づくりにつながっていくものと思われる。さらには農業関係者と連携を深めながら、指導者、施設の充実をより一層図ることが必要であろう。

食育については、フランスにおいても、食の安全についての意識が非常に高まっているのを感じた。また、肥満の問題などもあり、小学校の段階から

食育に力を入れており、一流の料理人が参加する味覚週間といった啓発事業の展開は、本県の取組の参考になるものと思われる。

農業教育にしても食育にしても、学校だけの取組ではなく、いかに関係者や地域を巻き込んでいくかが大切ではないかと感じた。そして、小さい頃から食や農業に関わる機会をできるだけたくさんもうけることが、農業をやろうとするモチベーションづくりに役立つのではないかと感じた。今後の本県の農業教育施策に、こうした方向性を是非盛り込んでいきたい。



調査委員会