

平成28年度
愛媛県議会海外派遣
(欧州)
結果報告書



【世界遺産】 イギリス・リバプールのシンボル、三美神と呼ばれる建造物

平成28年5月15日(日)～21日(土)

イギリス
ドイツ連邦共和国

目 次

1	派遣目的	1
2	派遣期間	1
3	議員団の構成	2
4	はじめに	3
5	派遣結果報告	
	(1) グレーター・マンチェスター都市圏における交通施策 (マンチェスター・メトロリンク)	4
	(2) チェスターにおける観光政策	13
	(3) リバプール世界遺産視察	15
	(4) カールスルーエ市における交通施策 (カールスルーエ・モデル)	16
6	おわりに	22

1 派遣目的

イギリス及びドイツ連邦共和国を訪問し、都市交通対策、経済等最新事情、観光政策等を調査する。

2 派遣期間

平成28年5月15日（日）～5月21日（土）までの7日間

【日 程】

	月 日	地 名	時 刻	スケジュール
1	5/15 (日)	松山空港 羽田空港 ドイツ・ミュンヘン イギリス・マンチェスター	9:40 11:05 12:30 17:20 21:35 22:40	松山空港 発 羽田空港 着 羽田空港 発 ミュンヘン 着 ミュンヘン 発 マンチェスター 着 マンチェスター 泊
2	5/16 (月)	イギリス・マンチェスター	9:30 11:30 13:00	グレーター・マンチェスター交通局訪問 交通局担当者との昼食会 メトロリンク関係施設の視察ツアー マンチェスター 泊
3	5/17 (火)	イギリス・チェスター イギリス・リバプール	10:15 14:00	マーケティング・チェシャー社訪問 (チェスター観光政策説明・視察ツアー) リバプール港湾(アルバートドック等)視察 マンチェスター 泊
4	5/18 (水)	イギリス・マンチェスター ドイツ・フランクフルト	12:30 15:10	マンチェスター 発 フランクフルト 着 フランクフルト 泊
5	5/19 (木)	ドイツ・カールスルーエ	10:30 13:00	カールスルーエ市内視察(鉄道関係) カールスルーエ交通社(VBK)訪問 フランクフルト 泊
6	5/20 (金)	ドイツ・フランクフルト	12:10	フランクフルト 発(NH204) 機 内
7	5/21 (土)	羽田空港 松山空港	6:35 9:35 11:05	羽田空港 着 羽田空港 発 松山空港 着 帰 着

3 議員団の構成

以下のとおり、横田弘之議員を団長に全6名の議員団を編成。

【議員団名簿】

	氏名	期数	会派	備考
1	横田 弘之	7	維新	団長
2	越智 忍	7	維新	
3	梶谷 大治	3	維新	
4	兵頭 竜	2	維新	
5	古川 拓哉	2	維新	
6	塩出 崇	1	維新	

4 はじめに

愛媛県議会海外派遣（欧州）議員団長 横田 弘之

グローバル化する国際社会の中で、我が国も正しい対応が求められている。従来の社会構成では対応できない問題が数多く発生しているが、特にIT化の驚異的進展で、世界の企業が大きく変化交代しているとライフ誌のランキングで報じている。

我が国も、安倍内閣の強力な政策で、世界の中では安定的な評価を受けているが、外交・防衛・アベノミクスによる経済等、予断を許さない事態に直面している。

その中で、我々地方に住む者にとって、少子高齢化、過疎化など人口の減少が進み、従来の産業構造では、後継者不足などにより、地域社会を維持出来なくなってきた。東京への一極集中が進む中、政府は地方創生を最重要課題として打ち出している。地方の生き残りをかけた闘いが始まっている。

この時に、我々地方議員は、いかに地域の将来を形作って行くか、真剣に考え、発想し、行動していくことが求められていると考える。

今、中央集権型行政システムの中で、地域の特性をどう評価し、新しい時代へシフトするか、いずれ地方分権が進むと思われる中で、我が愛媛県の将来を大胆に発想し、描いて行くことが大切である。

幸い、先見性のある中村知事を先頭に、愛媛の物産、特に一次産品を、営業本部を通して国内外に宣伝、販売することは、着実に成果を挙げ、明るい将来展望が開けている。

また、自転車を活用した政策も「しまなみ海道」や美しい自然環境を生かして、新しい産業として期待を集めている。

その中で、特に近年注目される「観光産業」が最も期待される新しい産業として考えられる。

京都から広島、松山への新ゴールデン・ルートは、多島美を誇る瀬戸内海の素晴らしい景観とその周辺都市の持つ、自然、歴史的遺産、文化・風習など、手つかずの観光資源が国内は勿論、海外からの観光客にも必ず喜ばれ評価されるものと確信する。

その時に、我が愛媛県は、その中心的存在となるべき要件を備えていると考えられる。

そのためには、松山市を中心とした交通アクセスが、スムーズに機能することが絶対的必要条件であると考えます。

現在、伊予鉄道が運営する市内電車と郊外電車の一体化による効率的運用、空港や高浜港への延伸を始め、路線の延長、さらには、JRと連携した瀬戸内海沿岸の活用など、観光客の利便性対応だけでなく、高齢者や子供等、自動車社会から疎外された弱者が安心して住める地域社会を建設し、温暖で災害の少ない瀬戸内とその背後の豊かな自然、産物を活用した愛媛づくりを目指すことが必要である。

そのために、我々愛媛県議会維新の会のメンバー6名は、新しい時代に対応する都市づくり、観光振興に的を絞り、今回、イギリスのマンチェスター周辺、ドイツのカールスルーエを視察したので、ここに報告する。

5 派遣結果報告

【イギリス】

(1) グレーター・マンチェスター都市圏における交通施策

(マンチェスター・メトロリンク)



市内を走る tram (路面電車)



郊外を走る tram

【文責 梶谷 大治】

■はじめに

松山空港を5月15日9時40分に出発した私たち派遣議員団は、羽田空港から、ミュンヘン経由で同日深夜、イギリスのマンチェスター空港に到着し、翌5月16日月曜日、グレーター・マンチェスター交通局 (T f G M) を訪問した。曇天で肌寒い日であった。

目的は、近年、都市再生手法のひとつとしても注目を集めるLR T (Light Rail Transit) システムの成功例として知られるマンチェスター・メトロリンクの歴史と現況などについて、メトロリンク部門のディレクターであるピーター・カッシング氏にうかがい、愛媛県の県都松山市などの交通施策の参考とするためである。



■マンチェスターの概要

サッカーに限らず全てのスポーツクラブの中で世界一ファンの多いクラブとして知られるマンチェスター・ユナイテッドのホームタウン、マンチェスターは、イングランドの北西部グレーター・マンチェスター都市圏の中心都市で、2013年の人口は51万人、近郊まで含む都市圏人口は270万人である。

マンチェスターは、産業革命が初めて起こった都市として世界に知られ、市の中心部に今も残る産業革命期の運河や製粉所のネットワークは、ユネスコの世界遺産候補となって

いる。産業革命後、市は順調に発展を続け 1930 年代には市域の人口がおよそ 75 万人に到達し、20 世紀の英国経済を支える都市に成長した。

しかし、第二次大戦の独軍による大規模な空襲や、戦後の英国経済の縮小と世界的地位の低下によって、主力の繊維産業や軽工業が衰退し、人口が急激に減少し経済的にも落ち込んだ。

市の中心部は空洞化し、一時は深刻な状態となったが、1980 年代になって、地方自治推進政策や産業構造転換により、マンチェスターは再起する。金融機関や新聞社・テレビ局などのメディア企業、学術機関、研究所などの立地が続き、人口も 2000 年前後に増加に転じた。そして、グレーター・マンチェスター再編後の今日は、イギリスで 2 番目の都市となった。

市の年齢構成は 2007 年時点で 0～14 歳が 17.0%、15～24 歳が 20.7%、25～64 歳が 51.0%、65 歳以上が 11.2%となっている。大学が多いことなどもあり、若年人口が多い。また市中心部を中心としてインド人や中国人、黒人の増加が目立ち、非白人の全住民に占める割合は 20%近くに達している。マンチェスター市の 1 世帯当たり平均年収は 16,500 ポンド（約 358 万円）で英国平均 21,300 ポンド（約 462 万円）より 2 割程度少ない。生活保護を受けている世帯は割合にして英国平均の約 2 倍に上り、全体には中・低所得者が多い。

■マンチェスター・メトロリンクの概要

メトロリンクは、このようなマンチェスターの都市再生の持続性を高めるための有力な手段として構想された都市交通システムで、路線長は 76.8 キロである。

カッシング氏によれば、全体のコントロールは交通局が行っているが、運行は民間委託され、現在はフランスのパリ交通営団の関係会社 RATP-DEV が受託しており、1 日 1 km 当たりの平均輸送量の指標である輸送密度は 1 万人を超え、2012 年、2013 年度は年間 2,500 万人を運んでいる。



<メトロリンクの沿革>

メトロリンクは、マンチェスター市内中心部分においては線路を新設し、郊外部分については既存の鉄道路線を転用する形で、新たなライトレールシステムとして 1992 年にベリーとアルトリンチャム間で開業した。

その後もいくつかの拡張を行い、2014 年にはマンチェスター空港への乗り入れが完了した。現在もいくつかの拡張（計画含む）が行われているが、これらの路線延長によって利用者は少しずつ増加の傾向にあるという。

整備の第一期は、市の南北の二つの国鉄の通勤路線を、ターミナル駅をつなぎ、それぞれ LRT 仕様に全面転換した。都心部は路上を併用軌道とした 31 km で、そのうち新設軌道

は 1.7 km である。既存の鉄道線の活用と路上に軌道を新設するだけで、お金をかけず都市交通の基幹軸を形成するとともに、中心市街地の回遊性が一気に高まった。市の活性化に大きな効果があったとカッシング氏は強調された。

第二期は、港湾地区の再開発に合わせての支線延伸であるが、民間の資金と、経営能力、技術的能力を活用する P F I (Private Finance Initiative) 方式により、再開発業者も含む形で実施され成功をおさめた。ロンドンのドッグランドの再開発での交通システム不在による失敗の先例を踏むことなく、再開発で景観、環境面が一新された再開発地区の利便性が確保されたことで、不動産価値が高まり、経済的な波及効果も大きかったそうだ。

空港線の支線も完成し、今後は混雑がはげしくなった都心部に形成する第二軸の建設も計画されている。

《トラムの運行状況》

担当者の方々との昼食会の後、電車の運行状況とコントロールセンター、電車の洗浄ポイントとメンテナンス工場などメトロリンク関係諸施設の視察を行った。

乗客は、乗車の前にプラットフォームに設置されている券売機で切符を購入する。全駅、全車バリアフリー対応。既存の鉄道路線を転用しているため、プラットフォームの高さは 900mm と高い。車両は、1992 年の開業に際し、



アンサルド・フィレマ製 2 車体連接車 T-68 (en:T-68) が導入されたが、2009 年からは、ボンバルディア製 2 車体連接車 M5000 (en:M5000) の導入が開始され、T-68 に置き換えられている。M5000 は前面に格納式の連結器を有しており、2 両編成の連結運行も行われている。車両のデザインはたいへん素晴らしく、歩行者に対する威圧感もない。乗車率も 50% は超えていた。

《メトロリンクの効果》

メトロリンク整備の効果としては、国鉄線など在来線の L R T 化による都心との直結による利便性の向上と、利用者の増加による都市交通の基幹軸の形成、二極化したターミナルを L R T で接続することで都市の回遊性を高め、新たな消費や経済循環を生み出したことなどが挙げられる。

また利便性と経済性から自家用車利用をやめ、L R T での通勤に切り替える人が増え、ピーク時の道路交通が 10% 抑制されたという調査結果も出ているという。

これらのことは、市電と郊外電車の歴史が長い松山市の通勤時の混雑緩和策など、本県における在来の交通インフラの見直しと再構成に向けた今後の交通システムに係る施策提案にも大いに参考となる事例である。

■まとめ

LRTはデザイン性に優れ、市電などのように人と近い交通システムで、駅の場所の認知も容易となる。都市景観の向上や、障がい者や高齢者にも利用しやすく、バリアフリーの面でも大きな可能性を持っているということ、そして、賑わいを創出し、土地利用の多様性がひろがり、土地の不動産価値の上昇をもたらす効果が大きい交通システムであり、都市再生のツールとなることを実感した。

中心市街地の地価が下落すれば、住民や事業者が減少し、都市が空洞化し、地価に連動する固定資産税、都市計画税などの税収は減り、自治体の財政にも影響が出るのは明らかであろう。

21世紀は人口減の世紀とも言われている。わが国の生産年齢はすでに減少に転じ、地方の人口減、過疎高齢化対策は喫緊の課題である。さらに、地方都市が都会に流出する生産年齢の人々をくいとめるダムとして、受け皿として機能するためには、都市の血管とも言うべき交通の利便性・経済性・持続性が保持されなければならないことは言うまでもないことである。

大英帝国は第二次世界大戦の後、植民地を失い、大幅に縮小した。経済も「英国病」などと言われた低迷を続けたが、現在は、地方自治推進政策や産業構造の転換で、見事に経済の安定を回復した。見事な撤退作戦として英国の戦後を評価する学者も少なくない。

わが国は貿易立国と技術革新で戦後の復興を達成し、豊かな国を取り戻した。しかし、一方で地方の一次産業は衰退し、過疎と高齢化がはげしく進んだ。経済と情報は都市に集中し、国土全体のバランスある成長が阻害されかねない状態になっている。

今回、英国の地方都市マンチェスターが戦後の再起を確実なものとし、その持続性を高めたと評価されるLRT交通システムを、つぶさに視察することで、愛媛県にふさわしい、持続的で経済的な都市交通システム再構築の必要性を痛感するとともに、強い刺激を受けた。