欧州視察報告書

～スペイン・ドイツ～

沖縄経済同友会

2018 年 12 月

主催：国際委員会

目次

1.視察団名簿 2

2.視察日程表《2018 年 12 月 1 日（土）　～　12 月 8 日（土)》 3

3.視察総括 5

東川平　信雄　国際委員会委員長（㈱おきぎん経済研究所　代表取締役社長）

【視察先報告】

4.バルセロナの観光施策及び町づくりについて 10

友利　龍郎（沖縄経済同友会　事務局研究員）

5.イベルドローラ社 再生可能エネルギー運用センター(CORE)視察 17

又吉　悟（沖縄経済同友会　事務局長）

6.駐スペイン日本国大使によるブリーフィング 21

川満　正人（㈱おきぎんジェーシービー　代表取締役社長）

7.島嶼地域の観光政策について　バレアレス州政府訪問 26

前田　裕子（㈱前田産業　代表取締役社長）

8.デュセルドルフ空港視察 31

仲本　朝久（那覇空港ビルディング㈱　専務取締役）

1.視察団名簿

No.	当会役職	氏名	会社名	役職
1	代表幹事	オオミネ ミツル 大嶺 満	沖縄電力株式会社	代表取締役社長
2	代表幹事	フチベ ミキ 渕辺 美紀	株式会社ジェイシーシー	代表取締役会長
3	副代表幹事	カワカミ ヤスシ 川上 康	株式会社琉球銀行	代表取締役頭取
4	常任幹事 （国際委員長）	ヒガシ カワヒラ ノブオ 東 川平 信雄	株式会社おきぎん経済研究所	代表取締役社長
5	常任幹事	オオミネ カツナリ 大嶺 克成	株式会社沖電工	代表取締役社長
6	常任幹事	コバヤシ フミヒコ 小林 文彦	川崎重工業株式会社	支社長
7	常任幹事	スギモト ケンジ 杉本 健次	株式会社JTB沖縄	代表取締役社長
8	常任幹事	ナカダ イチロウ 仲田 一郎	ヤシマ工業株式会社	代表取締役社長
9	常任幹事	ナカモト トモヒサ 仲本 朝久	那覇空港ビルディング株式会社	専務取締役
10	常任幹事	フルゲン ミキヤ 古堅 幹也	沖電企業株式会社	代表取締役社長
11	常任幹事	マエタニ テツオ 前谷 哲郎	全日本空輸株式会社	担当部長
12	会員	イケミヤ ツトム 池宮 力	沖縄プラント工業株式会社	代表取締役社長
13	会員	カワミツ マサト 川満 正人	株式会社おきぎんジェーシービー	代表取締役社長
14	会員	コンドウ ヒロユキ 近藤 博之	全日本空輸株式会社	支社長
15	会員	マエダ ヒロコ 前田 裕子	株式会社前田産業	代表取締役社長
16	事務局	マタヨシ サトル 又吉 悟	沖縄経済同友会	事務局長
17	事務局	トモリ タツロウ 友利 龍郎	沖縄経済同友会	研究員
18		シンヤ タモツ 新屋 保	株式会社JTB沖縄	添乗員

2.視察日程表《2018 年 12 月 1 日（土）　～　12 月 8 日（土)》

日次	月日(曜)	地　名	現地時刻	交通機関	行　程　表	食　事
1	12月1日 (土)	那 覇 空 港 那覇空港発 羽田空港着	１７：４５ ２０：０５ ２２：２０	ANA1098	那覇空港ご集合　※結団式を予定しております。 空路、羽田空港へ移動（所要：2 時間 15 分） 羽田空港到着後、国際線ターミナルへ移動 【機内泊】	夕：機 内
2	12月2日 (日)	羽田空港発 ﾌﾗﾝｸﾌﾙﾄ着 ﾌﾗﾝｸﾌﾙﾄ発 バルセロナ着	００：５５ ０５：２０ ０７：００ ０９：００	ANA203 LH1124 専　用　車	空路、フランクフルトへ（所要：12 時間 10 分） フランクフルト着（乗り継ぎ時間：1 時間 40 分） フランクフルト発（所要：2 時間） バルセロナ着後、専用車にて出発 **バルセロナ市内半日視察（10:30～17:00）** ・グエル公園　・サグラダファミリア ホテル着。休憩後、ご夕食レストランへ 【バルセロナ　マジェスティックバルセロナ泊】	朝：機 内 昼：レストラン 夕：レストラン
3	12月3日 (月)	バ ル セ ロ ナ	 １３：００ １５：００ １７：３０	専　用　車	専用車にて出発 **観光政策とスマートシティ関連視察** ・バルセロナ市役所観光部署 ・IMI ・22Barcelona レストランにてご昼食(～14:30) ○カンプノウスタジアム見学 ホテル着、休憩後、ご夕食レストランへ 【バルセロナ　マジェスティックバルセロナ泊】	朝：ホテル 昼：レストラン 夕：レストラン
4	12月4日 (火)	 バ ル セ ロ ナ マ ド リ ー ド ト　レ　ド	０７：４０ ０９：００ １１：４５ １３：３０ １５：３０ 18:30 頃 20:00 頃	専　用　車 AVE3092 （1 等）	専用車にて出発 AVE（列車）にてマドリードへ(所要時間：2.5 時間) マドリッド着後、専用車にて出発 レストランにてご昼食 **再生可能エネルギーの取組について** ・イベルドローラ社視察（～16:30） ホテル着 **大使公邸での懇親・意見交換会** 【マドリッド　インターコンチネンタルマドリード泊】	朝：ホテル 昼：レストラン 夜：大使公邸

日次	月日(曜)	地　名	現地時刻	交通機関	行 程 表	食　事
5	12月5日 (水)		０７：４５	専　用　車	専用車にて出発	
		マドリード	１０：３０	ＵＸ 6030	マドリード発マヨルカ島へ（所要：1 時間 25 分）	
		マ ヨ ル カ	１１：５５		マヨルカ着	
			１３：００		レストランにてご昼食（～14:00）	朝：　ホテル
					島嶼地域の観光政策について（行政視察）	昼：　レストラン
			１４：３０		・バレアレス州政府（～15:30）	
						夕：　レストラン
		マ ヨ ル カ	１９：１５	ＵＸ6078	マヨルカ発マドリードへ（所要時間：1 時間 25 分）	
		マドリード	２０：４０		着後、レストランにてご夕食→ホテルへ	
					【マドリッド　インターコンチネンタルマドリード泊】	
6	12月6日 (木)		０９：００		専用車にて出発	
		マドリード			**マドリッド市内視察（09:30～17:30）**	
					・ソフィア王妃芸術センター	朝：　ホテル
					・王宮	
					・サンミゲル市場	昼：　レストラン
			１７：００		ホテル着、休憩後、ご夕食レストランへ	夕：　レストラン
					【マドリッド　インターコンチネンタルマドリード泊】	
7	12月7日 (金)		０６：００		専用車にて出発	
		マドリード	０８：４５	ＩＢ３１４０	空路、デュッセルドルフへ（所要：2 時間 35 分）	朝：　軽食
		ﾃﾞｭｯｾﾙﾄﾞﾙﾌ	１１：２０		到着後、ご昼食。その後荷物を預け視察へ	
						昼：　レストラン
					デュッセルドルフ空港視察（14:00～17:00 想定）	
						夕：　機 内
		ﾃﾞｭｯｾﾙﾄﾞﾙﾌ	２０：００	ＡＮＡ２１０	空路、成田空港へ移動（所要：11 時間 30 分）	
8	12月8日 (土)	成田空港着	１５：２５		成田空港着後、入国手続き、国内線乗り継ぎへ	昼：　―
		成田空港発	１７：５５	ANA2159	空路、那覇空港へ（所要時間：2 時間 55 分）	夜：　―
		那覇空港着	２０：５０		那覇空港着	
					～おつかれさまでした～	

ANA：全日空　LH：ルフトハンザドイツ航空　IB：イベリア航空、ＵＸ：エアーヨーロッパ

3.視察総括

【報告者：東川平信雄　国際委員会委員長（㈱おきぎん経済研究所　代表取締役社長)】

私たち沖縄経済同友会大嶺満、渕辺美紀両代表幹事を含む視察団 17 名は、平成 30 年 12 月 1 日から平成 30 年 12 月 8 日までの 8 日間の日程で南ヨーロッパのイベリア半島に位置し、17 の自治州で構成され多様な文化と美しい芸術に彩られた太陽と情熱の国スペインを中心に欧州（スペイン・ドイツ）の各事情を視察しました。

今回の視察は、国際委員会及び地域・経済活性化委員会、観光委員会、環境・農業・エネルギー委員会の共催のもと海外ビジネスの可能性及び海外先進地事例の調査研究の一環として(1)ICT を活用した持続可能な街づくりや世界有数の観光先進地の現状について理解を深め（2）再生可能エネルギー先進国であるスペインを支える仕組みなどについて学び（3）リゾート地マヨルカ島の島嶼地域におけるオーバーツーリズムの現状、対策、効果などについて視察（4）那覇空港第 2 滑走路の運用に伴うデュッセルドルフ空港の 2 本の滑走路にてのオペレーションなどの現場視察などの欧州（スペイン・ドイツ）視察・調査を行いました。

視察初日、視察先スペインへは、那覇発（羽田経由)、ドイツ（フランクフルト）経由、最終目的地スペイン（バルセロナ）着「所要時間：16 時間 25 分（時差 8 時間)」の長旅となりました。
バルセロナ到着日は、視察 2 日目となり長旅の疲れを感じながら明日のバルセロナ市役所観光部署視察（観光政策とスマートシティ関連）のため事前にグエル公園とサグラダ・ファミリアの市内見学を行いました。

バルセロナはスペインのカタルーニャ州の州都で、1992 年のバルセロナ五輪を契機に外国人観光客が増加、観光地として芸術と建築で有名な国際都市です。グエル公園は、アントニオ・ガウディ作品群の 1 つで、バルセロナの街が一望でき 1984 年にユネスコの世界遺産に登録されたグエル伯爵が計画した英国風の庭園式住宅地です。また、アントニオ・ガウディが設計した幻想的な「サグラダ・ファミリア」は、着工から 100 年以上が経過しても今なお建設途中という、2005 年にユネスコの世界遺産に登録された珍しい教会で 2026 年に完成予定とされています。二ヶ所とも圧倒的な存在感、神秘的な感動、そして壮大な夢を直に感じることができました。

（グエル公園）

（サグラダ・ファミリア）

視察3日目は、バルセロナ市役所観光部署にて観光政策とスマートシティ関連視察を行いました。観光地バルセロナは、観光客増加に伴い旧市街地等一部地域への集中や渋滞・交通事故の増加など、さまざまな問題を抱えていますが、IoT などの最新技術を活用して、都市課題を解決する「スマートシティ」への取り組みは、欧州でも先進的な街の一つであり、行政と民間企業そして市民との連携が重要なポイントとなっています。
担当者からは、観光政策やスマートな街づくりへの熱い思いが伝わり、ここバルセロナの先進事例から学ぶ点も多くありました。今後の沖縄観光政策においても将来を見据えて観光地としての対策検討の必要性を強く感じさせられました。

午後の日程は、カンプノウスタジアム見学でした。ヨーロッパ最大の収容人数およそ 10 万人を誇るカンプノウスタジアムは、スーパースター「リオネル・メッシ」が所属するサッカーの強豪チーム「FC バルセロナ」のホームスタジアムです。カンプノウスタジアムでは、選手や監督が座るベンチ・ロッカールームや記者会見スペース・観客席・そしてミュージアムなどを存分に見学することができ、観光×スポーツの魅力的な空間を味わうことができました。

その日の夜、視察・見学をすべて終え、情熱の国スペインのタブラオ（フラメンコショーが毎晩行われる場所）での本場のフラメンコショー鑑賞は、疲れを癒し熱い夜を過ごすことができました。

（Barcelona Activa）

（カンプノウスタジアム）

（フラメンコショー）

視察4日目は、バルセロナから電車・バスを乗り継ぎマドリード経由にて視察目的地トレドへ向かいました。トレドは、スペイン中部のカスティーリャ　ラ　マンチャ州に広がる平原地帯の丘の上にある美しい古代都市です。日本で言うところの京都や奈良のような古都と呼ばれる存在であり、昔のスペインの街並みを今なお多く残している所です。そこに、再生可能エネルギーに取り組んでいる視察先イベルドーラ社があります。

イベルドローラ社は、スペインに本拠を置く多国籍電力公益企業で本社はバスク州ビルバオにあります。スペイン、英国、米国、メキシコ、ブラジルを中心に 3 つの主力事業（発電・販売事業、送配電網事業、再生可能エネルギー事業）を展開しています。再生可能エネルギーの取り組みについては、風力発電・小規模水力発電等再生可能エネルギーの発電の最適化を実現すべく、再生可能エネルギーオペレーションセンターという集中コントロールセンターを設置、スペイン全土に展開されている再生発電設備のメンテナンス、運転管理を 24 時間 365 日、遠隔操作で行っていました。

視察では、世界の再生可能エネルギーの現状（規模・技術・事業内容・人材等）を知ることができ、今後の日本そして沖縄のエネルギーについて深く考えさせられる視察でした。

その後、トレドからマドリードへ移動し日本大使公邸での意見交換会・懇親会を行いました。日本大使公邸にて水上正史駐スペイン特命全権大使よりスペインの経済・社会状況についてブリーフィングを受け、引き続き夕食会が開催され、大使館関係者、スペイン在日本企業の方々も同席され有意義な懇親会となりました。

（イベルドローラ社）

（大使館）

視察５日目は、「島嶼地域における持続可能な観光地調査（行政視察）」を目的に地中海に浮かぶスペインのバレアレス諸島の島のひとつマヨルカ（マジョルカ）島への視察でした。

マヨルカとは、スペイン語で「大きい」の意味でその名のごとく島は、沖縄本島の３倍もの大きさを有しています。世界的にも有名なリゾートアイランドで魅力いっぱいのこの島は、山、高原、海、ビーチなどが全て揃っていて、ガウディが建築に関わったパルマ大聖堂もありました。

マヨルカ島は、大規模なリゾート開発が行われ一大観光地になりましたが、ホテル乱立等による景観・自然環境の悪化や観光に来た若者による騒音問題やモラルの低下は、社会問題にもなっており、近年は、夏期は極度に過密状態、閑散期は極度に過疎状態といった時期の集中による問題も深刻化しています。

島嶼地域の観光政策についてバレアレス州政府は、観光客急増対策として抑制策（ホテルベット数上限規制等）、受入策、マネジメント策を同時並行で実施し混雑緩和を図り、質の高い観光を目指しています。また、通年型観光を目指し季節に依存しないコンテンツを充実化・整備を行っていました。

マヨルカ島は、島嶼地域であることから沖縄との類似点も多く、観光地としての魅力や課題等含めこれからの沖縄が持続可能な観光地として積極的に取り組まなければならない多くの先進事例を学ぶことができました。

また、マヨルカ島視察でハプニングがありました。その日は朝から霧の多いマヨルカ島でしたが、帰りの飛行機が更なる悪天候（濃霧）のため出発が遅れ、ホテルに着いたのがなんと夜中の１時を過ぎるという貴重な経験をしました。

（バレアレス州政府）

（パルマ大聖堂）

（濃霧の様子）

視察６日目は、マドリード市内視察でした。マドリードは、スペイン中心部に位置する首都です。スペイン王家の文化遺産が数多く存在し、市内には王宮をはじめ博物館、美術館、劇場、教会など歴史的観光名所が幾つもあります。今回は、数ある名所の中でソフィア王妃芸術センター、マドリード王宮、プラド美術館を見学することができました。ソフィア王妃芸術センターは、20 世紀の近現代美術を中心に展示されており、特にピカソ、ダリ、ミロの三大巨匠の名画は見逃せません。マドリード王宮は、歴代のスペイン国王が住居として使った宮殿であり、現在は、国王や王族は住んでおらず国の行事に使用されており、その豪華さは、思わずため息が出てしまうほどです。プラド美術館は、歴代のスペイン王の王家のコレクションを展示する美術館でエル・グレコの作品「キリスト復活」、ベラスケスの作品「ラス・メニーナス」（女官たち）、ゴヤの作品「裸婦のマハ」等が展示されている美術館です。

スペインを代表する名所だけあって、沖縄では経験することができない歴史的な独自の世界観を堪能することができました。この魅惑的な力は、沖縄観光の源は何なのかを改めて考えさせられました。

（ソフィア王妃芸術センター）

視察７日目は、スペインでの全ての日程を終え、最終視察地であるドイツ西部の都市デュッセルドルフへの移動となりました。最終視察は、国際空港としての機能性を持つデュッセルドルフ空港視察でした。視察は、DUS のマーケティング・戦略マネージャーのルッツ・ホネアラ氏から空港の現状及び課題等の概要説明を受けた後、空港内を見学することができました。

デュッセルドルフ空港は、2 本の平行滑走路やクロースパラレル方式、ターミナルの位置等が、今後の第 2 滑走路供用開始後の那覇空港と類似しているなど学ぶべき多くの事例があり、大変参考になりました。

視察終了後、帰途につきデュッセルドルフ発（成田経由）、にて那覇空港着の全ての日程を終え全員が元気に帰着となりました。

（デュッセルドルフ空港）

今回の沖縄経済同友会欧州（スペイン・ドイツ）視察も昨年に引き続きハードな日程でしたが、視察先以外にも異国の歴史、文化、人、食などに多く触れることができ大変有意義な視察の旅でした。

特にスペインのお昼休憩（シェスタ）は、13 時～16 時までという昼食時間には驚かせられました。

また、欧州の壮大な歴史、文化等を背景に観光、スマートシティ等への積極的かつ先進的な取り組み状況は、沖縄経済発展への可能性のためにも学ぶ点は多くあり、かなりの視察成果へ繋げることができました。

今後は、参加会員が視察で得た知識や経験を十分に活用し更なる活躍につなげていくとともに、これらの視察成果を沖縄経済同友会発展に是非とも反映させていきたいと思います。

最後に今回の欧州（スペイン・ドイツ）視察に当たって、ご協力頂きました各視察先の皆様並びにご参加下さいました皆様へ無事全日程を終えたことに深く感謝を申し上げまして全体総括とさせていただきます。

4.バルセロナの観光施策及び町づくりについて

【報告者：友利　龍郎（沖縄経済同友会　事務局研究員）】

バルセロナは、観光大国スペインの中においても観光都市として有名である。また、バルセロナは観光だけではなくITを活用した町づくり（スマートシティ）においても先進地として世界的に注目されている。本視察ではバルセロナ行政府関係者を訪問し、「バルセロナ市の観光施策や町づくり」について説明を受け、質疑応答を行った。

（バルセロナ市　Barcelona Activa 前での集合写真）

(1) バルセロナの観光施策

●温暖な気候や美食文化にワイン、47件の世界遺産（登録数はイタリア、中国に次いで3位）などを目的に、スペインには毎年多くの観光客が押し寄せている。2017年のスペイン全体での観光客数及び観光収入はそれぞれ、約81.8百万人と約680億米ドルとなっており、いずれも世界第2位となった。

（出所：UNWTO Tourism Highlights2018 Edition 日本語版）

●観光立国であるスペインの中でも有数の観光地であるバルセロナは、食（ミシュランの星付きレストランを23店擁する）、文化、歴史など非常にマルチな要素にあふれ、MICEシティとしては世界一、ホテル宿泊客数はヨーロッパ5位の都市。2017年にはカタルーニャ州全体で約2,800万人の観光客が訪れた。

※宿泊客1400万人＝ホテル利用（830万人）+民泊施設など（570万人）
　日帰客1400万人＝バルセロナ郊外（700万人）+国外（700万人）。

●バルセロナ市内には 2017 年で 1700 万人の観光客が訪れている。バルセロナの主要観光地訪問者はサグラダファミリアが 452 万人、グエル公園は 312 万人、カンプノウスタジアムは 184 万人、バルセロナ水族館は 162 万人となっている。観光が経済に与える影響は大きく、GDP の 13%を占め、バルセロナ市内では雇用の 9%を生み出している。

●バルセロナは観光客が特定地域（サグラダファミリア、グエル公園、カンプノウスタジアムなど）に集中し、過密状態となっている。地域住民からは多すぎる観光客に対する抗議活動なども出てきている。バルセロナ市民に観光に対するアンケートを取ったところ、2016 年時点で 11%の方がある程度の不満を持っているという結果が出てきた（2011 年～2012 年はほとんど 0 に近かった）。

●観光客への規制として、サグラダファミリア、グエル公園等の施設への観光客入場を予約者のみに規制するといった措置もとっている。サグラダファミリアでは、観光客増加による混雑（バスの乗り入れ等によるもの）が深刻となり、バスは近くの大通りまでしか乗り入れが出来ないように規制されている。グエル公園も観光客が増えすぎて市民が快適に利用できないとの苦情が増えたことから、今では 30 分毎に 400 枚しか入場券（8.9 ユーロ/1 枚）を発行しないなど入場制限が行われている（バルセロナ市民はパスを申請すると無料で入場できる）。

●同様に観光客が引き起こす問題として深刻なのが、民泊問題である。欧州では旅行をする際にホテルを利用するのではなく、アパートを宿泊施設（民泊）として利用するケースが多くなっている。既存の不動産オーナーもより高い利回りを求めて民泊をどんどん始めていく事で、アパート賃料もますます上昇し地元住民が入居できない（あるいは生活を圧迫している）という状況が起きている。

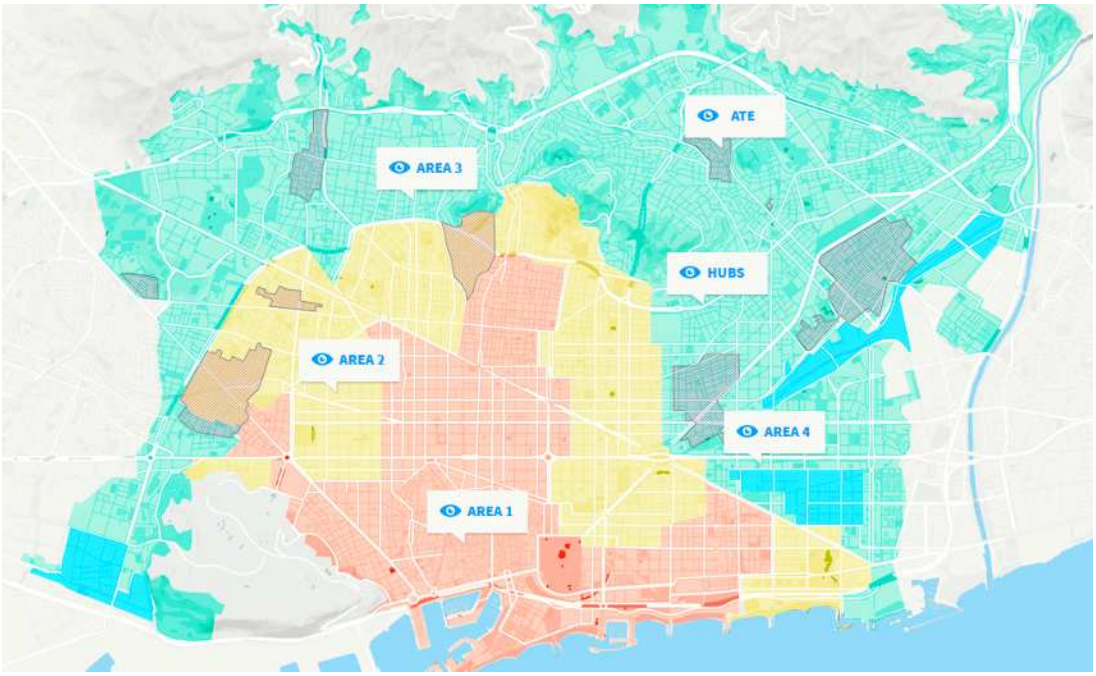
※下記の図では 2012 年より急激に民泊物件が増加していることが分かる

（民泊物件数の推移）

（出所：バルセロナ市 HP　http://ajuntament.barcelona.cat/pla-allotjaments-turistics/en/）

●バルセロナ市としても「PEUAT」という計画を打ち立て、民泊を規制する取組を行っている。

PEUAT（＝Plan Especial Urbanistico de Alojamiento Turistico：市内の観光施設を規制および管理し、地域住民の基本的権利を保証するための都市計画手段）では、4 つの地域に分けて新たな宿泊施設（ホテルや民泊施設を含む）を認可するかどうか設定した。



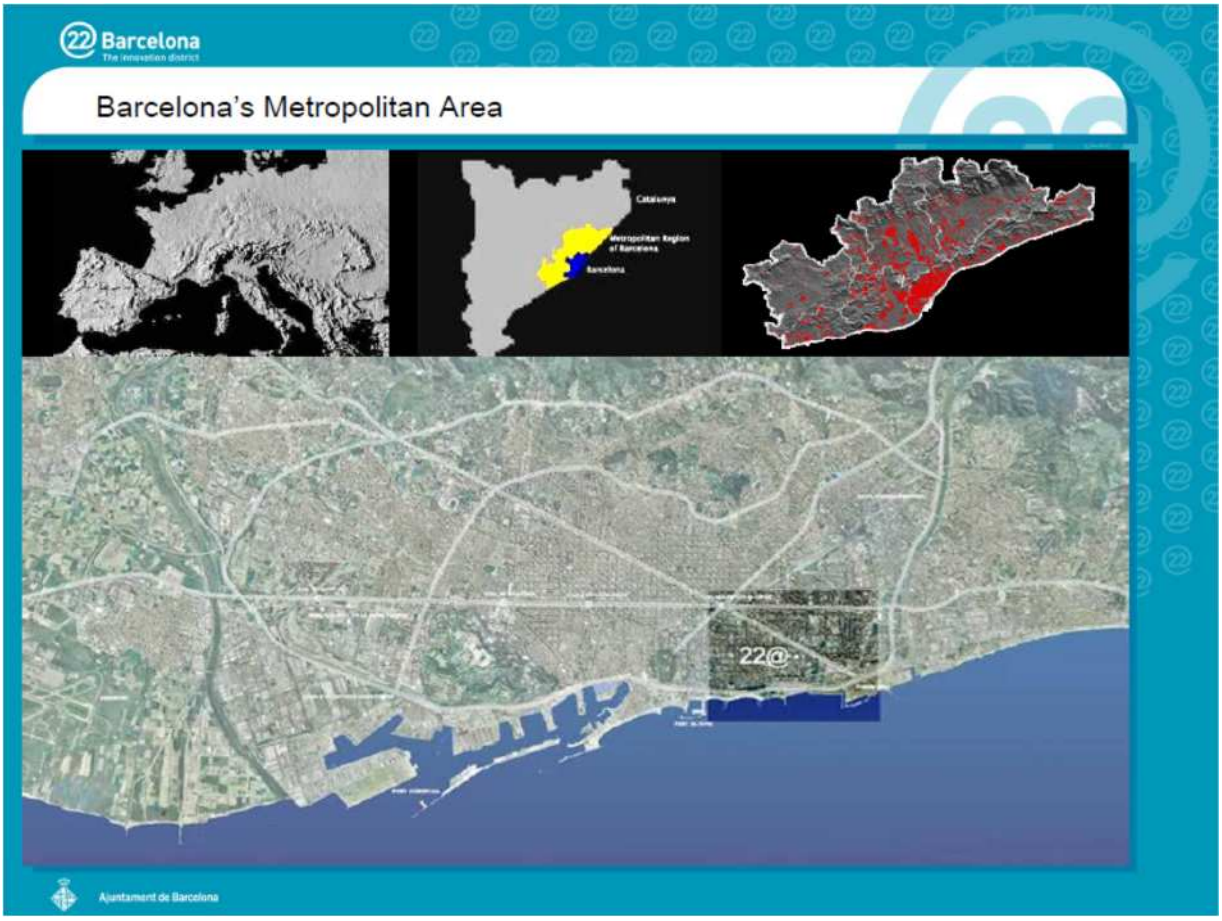
（出所：バルセロナ市 HP　http://ajuntament.barcelona.cat/pla-allotjaments-turistics/en/）

AREA1（橙色）　：宿泊施設数を減らす地域（新たな認可はしない）
AREA2（黄色）　：現状の宿泊施設数を維持する地域（既存施設が減った分だけ認可）
AREA3（水色）　：宿泊施設数を増やす地域（申請あれば認可）
AREA4（濃水色）：再開発エリア（新たな認可はしない）
その他　　：特定の規制があるエリア（条件により認可）

●一方で、無許可での民泊運営への対策として、バルセロナ市では条例をつくり、無許可でサイトに掲載し施設を貸した際には罰金を科している。まずは、サイトを管理している会社との話し合いを通じて無許可の施設を削除するように要請した。更に、バルセロナ市の HP 上でも第 3 者が匿名で告発できるような仕組みを作り、告発があった物件には市の職員が訪問し許可の有無を確認するなど取締りを強化している。

(2) バルセロナの町づくり

●バルセロナの都市開発の好事例として挙げられる 22@（22@Barcelona、Districte de lainnovació：イノベーション地区）は、バルセロナの中心部から東側に位置するかつての工業地域であった Poblenou（ポブレノウ）を企業などが集積するような地域に再生して出来た地域である。



（22@の位置関係）

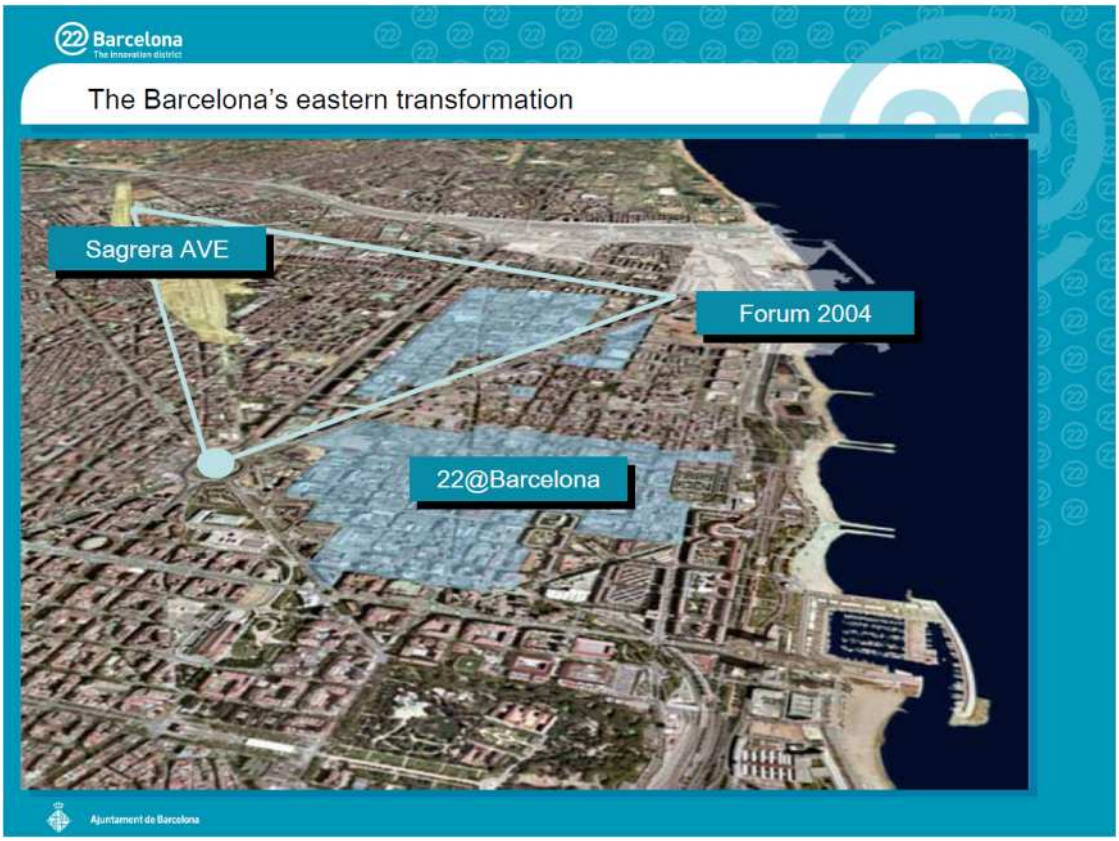
（出所：http://www.22barcelona.com/documentacio/22bcn_1T2010_eng.pdf）

●22@として再生した Poblenou（ポブレノウ）にある旧町道付近は、1800 年代後半から 1900 年代初頭にかけてカタルーニャのマンチェスターと呼ばれるくらいに工業地帯として栄えていた。1970 年代以降にこうした工業地帯が衰退してきてさびれてきた中、1990 年代にバルセロナ市の政策としてテクノロジーの町を目指そうという方針を打ち出し、2000 年からこのエリアの再開発に着手。再開発に伴い、22@として指定されたエリアの約 200 ヘクタールの工場跡地に企業や大学などの誘致を行っている。

※この地域はもともと「22A」という名前であった（日本でいう○丁目のようなもの）。テクノロジーの町を目指すことやインターネットが普及した 2000 年にちなんで「@」を用い、「22@」という名前になった。

●再開発にあたっては、歴史的建造物と上手く調和すること、飲食店やホテルや公園があったりバルセロナ市民が散歩も出来るようにすること、人口が集中し過密状態にならないように移動手段を充実させること（遠くからこのエリアに来れるように地下鉄や路面電車などの整備）を、大きな柱として掲げている。

●再開発は基本的に 1 市町区ごとに行う。1 市町区は 1 区画 113 ㎡（1.2 ヘクタール）で、22@には 115 市町地がある。下記の図のように、町は碁盤目状になっており各ブロック（各市町区：113 ㎡）毎に再開発を行っている。



●再開発を行うにあたり、市町地の土地の所有者 6 割が賛成したプラン（工場や工場団地を住宅町やオフィス町にするなど）について市役所から許可が下りれば再開発を行うことが出来る。既存の工場を解体する段階で歴史的価値があるものは、モニュメントとして昔の面影を残せるようにそのまま置いておき、新しい町と調和させるようにすることもある。 また、将来的にオフィス ができた際の備えとして光ファイバーなどのインフラ工事もその時に行っている。

●再開発プランが認可されると、バルセロナ市は同時にその土地の 30%を自由に使うことが出来る（残りの 70%は民間主体で開発する）。バルセロナ市はその 30%で市民公園を作ったりあるいは市が経営する賃貸マンションを建てたりと、市民の為の施設を作っている。

●バルセロナはスマートシティとしても世界的に先駆けており、町中に置いてあるセンサーで様々な情報を収集している。この 22@にある施設が中心となり、外国の様々な地域とも情報交換を行うなど連携していくことになるようである。

●バルセロナ市では、Wi-Fi 網を町中に整備し IoT 機器を利用して様々なデータを収集及び管理している。また、こういった IoT 機器を利用して、各所で効率的に市内のインフラ設備を管理運営している（ゴミ箱に設置したセンサーを使用しての適切なゴミ収集車の運用、空き駐車場の把握、公園内の自動散水など多岐に渡る）。

●センサーから得たデータをただ集めるだけでなく、如何に有効に使うかが大きなポイントである。バルセロナ市では、「City Os」というコンセプトを打ち立て、町中に設置されたセンサーから得た情報は、すべて同じプラットフォームで分析している。すべての情報を同じプラットフォームで扱うことが重要な点である。仮に、分野毎（廃棄物処理、エネルギー管理、渋滞管理など）に異なる取扱いをしているとコストだけがかかってしまう。

●また、収集したデータについては、自分たちだけで囲わずにオープンソースとして提携している世界中の町と共有している（日本では、神戸や京都や横浜など)。最終的にはこういったデータに対して、貧富の差など関係なくすべての市民が同じレベルでアクセスでき、スマートシティの恩恵をすべての人が受けれることを目標としている。

●バルセロナ市はスマートシティとしてアピールすることは考えていない。センサーを設置するだけでは何の問題解決にもならず、何が問題なのかをみんなで認識することが重要で、テクノロジーでそれを解決していくかを考えることを重視している。こういったことについては、市民と一緒に考えていく事を目指している。

(3) まとめ

バルセロナ市が観光政策や町づくりを進めていくにあたって、市民の意見を取り入れていこうという思いを感じました。会議の中には行政関係者や有識者だけでなく、市民も市長たちと同じテーブルを囲って会議に参加している写真が印象的でした。行政と市民が近く、積極的に意見交換が出来るような風潮があるからこそ、町の再開発もスムーズに進むのかもしれません（都市計画を進めるにあたり土地権利者の 60%以上が合意することで計画を進めることが出来るという点は日本ではなかなか出来ない取組)。また、バルセロナの町を見て感じたのが、歴史的な建造物（いわゆるヨーロッパ風な町並み）が多く残っている点です。22@のように非常に近代的な町の近くにもそういった歴史的な風景が残っており、スペインに来たぞ！感が町中の至る所にありました。

観光客に町並みで楽しんでもらうような町づくりについては学ぶべき所が多く、観光大国スペインの中でも有数の観光地であるバルセロナの凄さを体感できました。

スペインに多くの観光客が押し寄せており観光客の多さを肌で感じてきましたが、世界的にも今後も観光客の増加が続くことは予想されております。その中で、日本も国策として観光政策を掲げており、沖縄はアジアの中心地として今後も観光客が多く押し寄せることが考えられます。

沖縄県としては 2021 年度までに入域観光客数 1200 万人を目標にしていますが、受け入れ体制をしっかりと整えなければ、住民も観光客もお互いに悪い印象を持ってしまうでしょう（沖縄でも本部町備瀬のワルミなどのように観光客のマナーの悪さにより地元住民が辟易する事態が起きている）。

受入対応策の一環として日本では、民泊について定める法律である住宅宿泊事業法（観光客への宿泊需要への対応策）が 2018 年 6 月より施行されました。その中、沖縄県では法律の基準よりも運営日数を短くするような条例を制定するなど、民泊業者からは一部不満も出ているようです。バルセロナ市担当者の話を聞いて、民泊が増えすぎることは長い目で見ると悪影響が出そうだと感じましたが、増加する観光需要に対応するためには民泊も宿泊施設として有効な手段であることは否定できません。バルセロナ市のように現在の宿泊施設数や所在地を分析し、エリア毎に規制の強弱をつける取組から学ぶところはあると思います。

バルセロナ市については、観光客レンタカーに関する問題は沖縄とは違いそこまで大きくないそうです。バルセロナ市では、レンタカー台数を許可制にしており増えすぎない仕組みを取っているからということです。沖縄県でも許可制になっていますが、車庫証明があれば許可をするというのが基本的なスタンスのようであり、登録数に上限を設ける仕組みはありません。道路拡張などインフラを整えるだけでなく、車両台数そのものを増やさないような仕組みの一環としてレンタカーの台数対策も考える必要があると感じました。

いずれにせよ、観光客と住民が共生しないと観光地としての発展は望めません。そこで、バルセロナ市は「Your Holidays,Our Everidays」というキーワードを発信し、住民と観光客が上手く共生できるよう呼び掛けています。観光客も地元住民も Happy な地域になる為には、このように地元住民と観光客が共生していく姿勢を積極的にアピールすることも重要だと思います。

（出所：バルセロナ市 HP　https://www.barcelona.cat/es/vivir-en-bcn/compartim-barcelona/convivencia

（空港の FC バルセロナオフィシャルショップ）

サッカーファンは興奮すること間違いなし！！

（中世的な建物が溶け込む町中の風景）

5.イベルドローラ社 再生可能エネルギー運用センター(CORE)視察

【報告者：又吉　悟（沖縄経済同友会　事務局長)】

(1) スペインにおける再生可能エネルギーの概況

① 再生可能エネルギーの概況

スペインは化石燃料資源が乏しく、石油、天然ガスなどのエネルギーは輸入に依存しており、地球温暖化対策、エネルギーセキュリティの観点から、再生可能エネルギー開発を積極的に推進している。2016 年現在、再エネ発電(設備容量)は、風力 2,306 万 kW、太陽光 467 万 kW、太陽熱 230 万 kW であり、再エネ発電は水力を含めてスペインの総発電設備の 47%、また総発電電力量の 38%を占めるほどにまで拡大し、スペインは世界有数の再エネ発電国となっている。

② 電気事業体制

スペインでは、最大手のエンデサ、イベルドローラの 2 社に、ガス・ナチュラル・フェノーサ、EDP HC エネルヒア、ヴィエスゴの 3 社を加えた 5 大グループが電気事業の中心を形成している。これら大手 5 社は、それぞれ発電会社、配電会社、供給会社を持つ垂直統合型の持ち株会社であり、5 社で発電市場(発電電力量ベース)の約 7 割、また小売市場(供給量ベース)では規制料金市場の約 10 割、自由化市場の約 8 割を占めている。

一方、送電系統運用については、以前は多数の電力会社が所有していた送電系統・給電指令の権限を政府が接収し、1985 年に設立されたスペイン電力系統運用会社が、国内全域の送電系統を所有･管理し給電指令を行っている。同社の資本は国有化後、80%が一般公開されており、大手電力会社からは基本的に所有分離されている。

（参考：一般社団法人 海外電力調査会ホームページ）

(2) イベルドローラ社 再生可能エネルギー運用センター(CORE)の視察

12 月 4 日、当会視察団は、再生可能エネルギーの先進国であるスペインの取り組み、発電状況等を視察する目的で、マドリードから南に約 70km 離れたカスティーリャ＝ラ・マンチャ州トレドにあるイベルドローラ社の再生可能エネルギー運用センターを訪問した。

イベルドローラ社は、スペインの大手電力会社 2 社の一つであり、また多国籍電力公益企業として、ヨーロッパ、北アメリカ、ラテンアメリカなどの 40 カ国に水力発電所、コンバインドサイクルガス、原子力、熱併給発電などの発電設備を所有しており、風力発電のグローバルリーダーと言われている。

同センターでは、運営責任者のオスカル氏から、同社における風力発電設備等の運用状況等について説明を受けた。

なお、同センターでは、外部への運用データ等の提供は禁止されていることから、視察の際に資料の配布はなく、センター内の写真撮影についても原則禁止であった。

① コントロールセンターで制御している電力、発電タービン数等

・当センターは、世界で始めて再生可能エネルギー施設と関連する変電施設を一年中制御するコントロールセンターとして 2003 年に設置された。

・当センターでは、スペイン国内の風力発電所 238 個所(6,429 基)、水力発電所 71 個所、太陽熱発電 1 個所、179 個所の変電所を制御している。

・同社は、世界各国に同様のコントロールセンターを設置しており、その一つであるアメリカのポートランドのセンターでは、アメリカ全体の風力発電（6,000MW）を制御しており、アメリカ国内では 2 番目の規模となっている

・また、スコットランドのホワイトリーにあるコントロールセンターでは、イギリス全体の風力発電（2,000MW）を制御している。

・また、ここトレドのコントロールセンターでは、遠隔操作により 8 か国（スペイン、ポルトガル、ギリシャ、ハンガリー、チプレ、ルーマリア、メキシコ、ブラジル）の風力発電（7,750MW）を集中管理・制御している。

②コントロールセンターの組織と目的

・当センターでは 39 人の従業員が 2 つのエリアに分かれて働いている。オスカル氏が責任者を務める「遠隔操作エリア」では 28 人、それ以外の人員は、ハードウェア管理、伝達コミュニケーション管理、サイバーセキュリティ等、このセンターが順調に稼働するために必要な「遠隔操作を援助するエリア」で働いている。

・コントロールセンターの目的は、各電力設備の持つ性能を最大限、効率的に運用するとともに、高い稼働率を維持することである。

・そのために風がなくても各設備が常に稼働できる状態にしており、設備の情報をリアルタイムで監視・制御し、そのデータを保存している。またオペレーションコストを下げるために、例えばトラブルが発生すると復旧要員を派遣する必要が出てくるが、そうならないよう未然に対応するなどしている。

・8 か国には様々な設備があり、それを制御するサブコントロールセンターが各国にあるが、その情報すべてを当センターで集中管理することが重要と考えている。

・このような運用体制が、世界的に当社が主導株となっている理由の一つである。

③電力管理システム

・スペインにおける電源構成（2014 年末）は下表のとおりである。

電源	設備容量（MW）	割合（%）
コンバインドサイクル	25,353	24.79
水力（50MW 以上）	17,786	17.39
石炭	10,972	10.73
原子力	7,866	7.69
石油	520	0.51
風力	22,845	22.34
コージェネレーション	7,075	6.92
太陽光	4,428	4.33
小水力（50MW 以上）	2,105	2.06
太陽熱	2,300	2.25
バイオマス	1,010	0.99
スペイン全体	102,260	100

・風力発電導入の 15 年間の推移について、2000 年には 2GW だったものが、2015 年には 22.9GW と急増した。それを電力系統に連係するために、2003 年に当センターが設立され、2004 年から 2007 年までに、スペイン全体の送電網を管理するセンターと当社販売センターがお互いに情報伝達できるようになった。

・当センターではリアルタイムに各風力発電設備の出力を 24 時間監視しており、遠隔操作エリアでは、24 時間常に責任者 1 人、操作員 3 人の計 4 人が勤務し、操作員 1 人で 2,000 基の風力発電設備を制御している。

・また電圧 20kV～400kV とそれ以下の電圧の配電網を管理しており、変電所 179 個所の制御やここから近くにある国の送電網と他社と共有している電力網の操作も行っている。また有効電力、無効電力の両方を制御している。

・各発電設備において、セットポイント（維持すべき出力）が設定されるが、その時々で変化することから、当センターでそのデータ(指令)を受け取り、15 分間で制御・維持しなければならない。

・電力制御は当初、安全性を考えて作ったものであるが、現在は価格のほうが問題になっている。

・スペイン全体の需要に対する風力発電の割合は 50%前後となっており、60%に到達するときもある。冬場における割合は、ほぼ常に 50%を超えている。

・2015 年 1 月 29 日にスペイン国内で、風力発電の最大電力は 17,553MW を記録した。また需要に対する風力発電の最大割合は、2015 年 11 月 21 日に 70.4%に達した。

・スペインでは発電電力量に関する規制があり、供給する際、その過不足によって罰金が科せられる。また販売電力量と相応する発電電力量ともに罰金がある。

・このように予想量からかなり外れると罰金があるため、予想が大事であり、時間毎の発電予想（需要想定）、供給予想、実際の発電出力を予想・管理するシステムが必要である。このシステムはメテオフローといい、当社が作ったシステムである。

④これまでの訪問者

・当センターには世界各国から政府高官等の要人が視察に訪れる。1 年間に約 75 件の訪問（計 750 名）がある。

・過去に日本の皇太子殿下やチリ、ブラジル、アメリカ等の大使や知事が訪れた。

⑤主な質疑

Q1. 発電設備は自社のものか。

A1. そのとおりである。但し、原子力発電所は別のコントロールセンターで制御している。

Q2. 電力量が規制値を逸脱した際の罰金はいくらか。

A2. その時の取引価格によって変動する。（取引価格のパーセンテージ）想定値から外れるのは 10%以内となっており、予測が難しい風力発電にしては高い精度と考えている。

Q3. 需要に対する風力発電の割合が 70%の場合もあるとのことだが、電力は自国だけで消費しているのか。また沖縄は小さな電力系統であり、スペインのように多くの風力発電の連系はできないと考えているが、スペインでそれができるのは、ヨーロッパ他国と系統連係していることが理由としてあるのか。例えばスペインでは他の電源で発電した電力を他国に輸送するということはあるのか。

A3. 風力で発電した電力は自国で消費している。ヨーロッパではスペインは電力の孤島となっており、フランスとの間に連係線が 4 本あるが、その容量からすると電力をフランスに大量に輸送するのは難しい。現在、ヨーロッパの国々とスペインとの連係線を強化しようとしている。スペインは以前から再生可能エネルギー発電の運用・管理について研究を進めてきている。フランスとの連係がなくても自国だけでこれだけの風力発電を運用・管理するだけの設備・システムが構築されている。

Q4. 先ほど図で説明のあった風力発電設備 38 台の出力は、一律 850kW なのか。

A4. そのとおりである。全体で出力は 32,300kW である。　　※図は未入手

Q5. このセンターがダウンした際のバックアップ設備はあるのか。

A5. バレンシアにバックアップセンターがある。

Q6. メンテナンスについて、風力発電設備の稼働率を上げるために工夫していることはあるか。例えば、故障が多い箇所については前もってメンテナンスや部品交換をするなど。

A6. 風力発電設備の稼働率は 97%であるが、それはこのセンターで 24 時間監視しているからである。それ以外にも現場確認をする体制ができている。設備の種類によって、メンテナンスの時期が決まっており、そのとおり実施している。

Q7. メンテナンスは委託しているのか。

A7. 委託する部分も自前でやる部分も両方ある。

以　上

6.駐スペイン日本国大使によるブリーフィング

【報告者：川満　正人（㈱おきぎんジェーシービー　代表取締役社長)】

平成 27 年 6 月から 1 年間外務省沖縄担当大使であり、当時当会の特別会員でもあった、駐スペイン日本国特命全権大使である水上大使のご好意により、大使自らスペインの概況についてブリーフィングを行っていただくとともに、その後引き続き大使公邸において、意見交換会を開催いただいた。

当日は、現地日本企業の商工会議所メンバー（水曜会）も招かれ、水上大使のスペインの概況に関するブリーフィング、大嶺代表幹事による訪問挨拶のあと、夕食を囲みながら、スペイン・沖縄相互の歴史、文化、産業、観光等について意見交換を行った。

(1) 駐スペイン国大使館　水上正史　特命全権大使　ブリーフィング

スペインを知らない人であればあるほど、ここで過ごしていただく数日間で新しい面をみていただけると思っている。観光ひとつとっても、いろいろな発見があって、沖縄に帰られてビジネスにつなげるチャンスもあるのではないかと思っている。

スペインはフラメンコと闘牛のイメージが強いが､欧州の中ではＧ７先進国サミットに参加しているイギリス､フランス、ドイツ、イタリアの４か国に次いで、人口でも経済規模でも非常に大きなポテンシャルのある５番目の国である。また、たいへんな観光立国で、毎年、人口の倍近くの人を外国から受け入れている。陸路、空路、海路など、観光客をどうやって受け入れて楽しく過ごしてもらえるか、沖縄にも参考になる点があると思う。と同時に、観光客が一時的に増えていることによる、地元の人たちとの問題も、この国は抱えている。

有名なアルハンブラ宮殿は来れば誰でも入れるというわけではなく、入場券の購入制限などが設けられている。最近は優先割当の条件設定などで、改善されつつあると聞いている。旧石器時代に描かれた壁画で有名なアルタミラ洞窟では、人間の出す二酸化炭素で壁画がダメになるということで人を入れないなど、世界遺産的な所は非常によく維持保存されている。道路、建物もきちんとしており、大聖堂などは日本の拝観料と同じくらいの値段で入ることができ、うまくいけば周辺の史跡も見ることができる。非常に整備されているが、一方であまり観光客が増えると、バルセロナやマドリッドなど観光業だけではない街では、もともとの住民との間に、車の量が増えることによる影響など、いろいろな所で問題も生じてきており、その中で上手に取り組んでいるところがある。おそらく日本や沖縄でも、急に人が増えれば、タクシー、ホテル、民泊の問題などいろんな話がでてくる。ここでも同じような問題が起きているものの、観光で経済が成り立っている所もあり基本的には旅行業界に対してはやさしいが、それでも不満が出てきている部分もある。

観光業界は大事にされていると思う。おそらく日本よりもこの国の観光業界の方がおかれている地位は高く､観光業に就職する方はずっとその業界できちんとやっている｡例えばレストランにしても、若い時から年をとってまで安定的にいるような職場としての扱いを受けている。日本の観光業界のあり方とはちょっと違う。日本も観光業を目指すのであれば、人々が夢を持って観光業に入って、他の業種と同じように所得、地位が年齢と共に上がっていく、周りの人たちの見る目も上がっていく、おそらく今後日本が観光立国をやっていく上でどうしても必要なことだろうと思っている。

道路・交通事情について、スペインでは道路アクセスがきちっと用意されている。例えば今日皆さんが訪問されたトレドまでの高速道路は無料である。マドリッドの周りで１か所トンネルを通るところは有料だか、それ以外は無料だ。首都のマドリッドから第３都市のセビージャまでおよそ 500 ㎞あるが、その高速道路もトンネルを通らない限り、基本的に高速道路は無料で通行できる。

また街の中の地下駐車場が非常に整備されている。昔からあるたたずまいを残したまま、地下を徹底的に駐車場にしている。それでも道路に車が増え続けているので、新しい対策をとってはいるが、上を保存したまま、景観を壊さず、その下に大きな地下駐車場が作られている。またマドリッド周辺の環状線道路は、出口があまりなく（数キロ出口がない)、車がスムーズに流れ、効率が良い。他方、街の中はいったん入ると大渋滞で身動きができない状態が始まる。マドリッド市長は環境問題に厳しく、先週から車を制限する規制（基本的に車を入れない）が始まり、3 月からは罰金制となる。従来３車線あった大通りでは、１つをバスレーン、１つを歩道にした。普通車専用が走れるところは 1/3 となり、その普通車でも街の中に入れる車は、電気自動車、ハイブリッド車が基本で、ガソリン車は製造から 10 年以上たった車は排気ガス等の理由で入れない。こういう施策をある日突然大胆にやってしまう、市民はそれに対し何も言わず受け入れる、そういう環境がある。

ＥＵ全体がそういう都市を造ろうという運動をしていて、マドリッドもその一つになろうと、先がけてやっている。いずれそういう方向に動いていくし、今後は車もガソリン車がなくなり電気自動車へ移行していくということを先がけてやっている。全てのガソリンスタンドに、電気の充電システムを造ることを義務付けていることもそのひとつといえる。人々がきちんと生きていくことに対して受け入れている部分と、観光業自身が大きな生業の一つだということを目指してやっているのだろう、というふうに私は思っている。

産業・技術における国際競争力も高いポテンシャルがある。自動車生産台数はドイツに次いで欧州第２位である。スペイン自体のブランドはないが、外国ブランド、日産、フォードなどの主に一般車を受注製造している。自動車製造には高度な工業力、もの造り力の技術が不可欠であり、継続した生産実績が実力を高く評価されている結果とも言える。

フラメンコと闘牛、風車、太陽、農業、そういう側面もないわけではないが、今の姿ではなく、ずいぶん先進的なことを色々やっている。マドリッドから 150～200 ㎞ほど離れたところに風力発電があり、再生可能エネルギーをずいぶんと熱心にやっている。環境にやさしく、そういうことに対して比較的厳しいことをやりながら、人々はどうやって生きていくかということを上手にやっている国でもある。

国興しや地方興しの取り組みの例として、バスク地方にあるサンセバスチャンとビルバオという街がある。バスク地方は、過去バスク解放戦線の武装闘争など内乱状態があり、約 10 年で 800 人以上もの人が亡くなった。紛争のあと、地域おこしの取り組みがある。

サンセバスチャンは、人口 20 万人くらいの街だが、その何倍もの観光客がきている。

最大の売りは「食」。街全体にあるミシュランの星を足して人口で割ってみると、パリよりよっぽど多い食の街となっている。紛争が終わったあと、町興しをするときに考えたことは、たまたまよい料理人たちがいて、このひとたちが「食」を中心に地域興しをしようと言って料理学校をつくり、世界にいる人たちを呼ぶとともに、そういった食を広げることによって人々を来させようという運動を 15～20 年くらいかけて行った。長いと思うか、短いと思うのかはいろいろ考え方もあるが、若い人たちにとって１５年はそんなに長い時間ではないと思う。市内の風景がかわり、食を中心に、皆が楽しそうに過ごしている。

また、ビルバオという街には 1997 年に美術館が造られた。この街はもともと鉄鋼の街で鉄鋼業が

衰退した後、グッゲンハイムという美術グループが、大きな美術館を造った。相当立派なもので、その美術館を中心に人々が来るようになった。ある調査データによると、美術館を造る前の観光客は年間5万人が、建築後は100万人が訪れている。美術館の中の収蔵品も素晴らしいが、美術館そのものが素晴らしいので、美術館に入らなくても、そこにきて、テラスを見ながら、街を見ながら、美術館にあたる夕日を見ながら、何か豊かな気持ちになる。他をまねするのではなく、その土地々の何かを見つけながら、上手にうまくやっていくということをすれば人は集まる、という地域おこしの事例だと思う。

この国は1975年にフランコが没し独裁政権が終わり、78年に新憲法が制定され、その憲法のもと政治リーダー選出が初めて選挙で行なわれた。以降、民主主義になって40年、二大政党から四大政党にかわってきてはいるが、ずっと選挙でリーダーが選ばれている。
（ちょうど視察中の2018年12月6日が40周年目を迎える憲法記念日であった）

カタルーニャの話もいろいろとむずかしい事情があり、歴史的な経緯というものもある。ヨーロッパは歴史的にみると、各地方、王がいるところが一つの国であった時代があった。それが言葉、生活習慣、食の違いなどを超えてまとまってこられたのは、武力でなく権威あるいは人々から一定のリスペクトを受けた、バチカンやキリスト教の影響が大きかったのだと思う。

地図上で境界はひかれているが、人々の意識はちょっと違っていて、スペインとフランスの間のカタルーニャ地方についても、同じような民族の血が流れている人がフランス側にも住んでいるし、バスク地方ではスペイン語とは全く違う言語が使われており、バスクと同じような言語・言葉をもっている人たちがフランス側にも住んでいる。スペインという国は歴史的にみると500年前にはない新しい名前の国であり、そういう形で集まっている。

スペインの地図をみていただくと、3方が海に囲まれていて、フランスとの境には山脈がある。3方の海も全く違った性質の海で、採れる魚もそれぞれおいしい。

いろんな柔軟な発想で考えると、いろいろなものがステレオタイプで考えないでやっていける。そこを自分たちの視点で見ていただいて、何か活かせることがあればというふうに過ごしてお帰り頂ければと思う。

(2) 大嶺代表幹事挨拶

最近の沖縄経済は、観光産業をはじめ個人消費や建設関連が堅調で、拡大基調にある。とりわけ観光産業は、入域観光客数でハワイにも匹敵している。また、観光客が増える中、空港滑走路の増設、大型クルーズ船に対応できるバースの拡充など、受入体制の整備を行なう一方で、道路の渋滞問題、二次交通の対策、さらに観光の質の向上への取り組み等が大きな課題となっている。

ご当地スペインは世界第3位の観光大国ということで、今後沖縄観光をもっと発展させていくためにも学ぶ点が多数ある。今回の視察、それから本日の懇親会を通して得たものを沖縄に持ち帰って、ぜひ活かしていきたい。

(3) 意見交換会

意見交換会では、水上大使をはじめ水上大使令夫人、森橋参事官、青木書記官、山田氏、水曜会から森会長（三井物産スペイン支店長)、嘉屋本副会長（ＭＵＦＧスペイン総支配人）をはじめ水曜会メンバーにご参加頂いた。大使公邸の専属料理人が作られたビッフェ形式の料理はいずれも素晴らしく、特に地中海マグロの握り寿司は絶品で、参加された皆さんの話題になっていた。

水上大使におかれてはスペインに赴任された直後、しばらくの間、沖縄泡盛を大使公邸で振る舞われていたことなどのエピソードも披露され、終始楽しい意見交換会となった。

最後に渕辺副代表幹事より水上大使をはじめ水上大使令夫人、水曜会の皆様などへお礼の挨拶があり、約２時間の夕食懇談会をお開きとした。

～フラメンコと闘牛だけではない欧州の大国　スペイン～　（参考 / スペインの概要）

◇人口　4,645 万人（日本の 4 割程度、韓国とほぼ同じ）

◇面積　50.6 万平方㎞　（日本の 1.3 倍、仏につぎＥＵ第二位）

◇GDP　1 兆 3,072 億ドル　（世界第 14 位、2017 年）

　　一人当たり　28,212 ドル　（同 30 位、2017 年）

◇成長率　3.1%、　物価上昇率　2.0%　失業率　17.2%　（いずれも　2017 年）

◇政体　議会君主制（国王フェリペ 6 世陛下）

① 欧州の大国

・人口、経済ともに独、英、仏、伊に次ぐ欧州第 5 位

② スペイン語を通じた大きな影響力

・中南米情勢について深い知見。人脈や影響力の高いメディア。

・通信や金融を中心にスペイン企業が中南米に進出。

③ 産業・技術における高い国際競争力

・再生可能エネルギー

発電構成における再生可能エネルギー比率は約 40%

再生可能エネルギー発電容量　世界 8 位

集光型太陽熱発電容量は世界第 1 位

・インフラ　ＡＣＳグループ（国際契約額　世界第 1 位）

・高速鉄道　人口当たり路線距離で世界第 1 位

・自動車　生産台数は欧州第 2 位（第 1 位は独）

“アフリカにいちばん近いヨーロッパ”

古来、ジブラルタル海峡は欧州とアフリカを結ぶ最短ルート。8 世紀にはイスラム勢力がここを通ってパリまで 200 ㎞に迫り、その後も 700 年以上にわたりスペイン南部を支配。

“風車と風力発電施設”

かつてドン・キホーテが突撃した風車は、今やスペインにとって不可欠なエネルギー供給装置。全電力のおよそ 2 割を風力でまかなっている。

“高速鉄道ＡＶＥ”

1992 年にセビリア万博に合わせて開業。路線総延長は中国、日本に次いで第 3 位。

欧州では、本家フランスを抜いて 1 位。

“「日本」姓の町

南部のコリア・デル・リオには、慶長遣欧使節団の血を引くとされる人々が居住。

スペイン全体で約 1,500 人がスペイン語で「日本」を意味する「ハポン」の姓を名乗っている。

7.島嶼地域の観光政策について　バレアレス州政府訪問

【報告者：前田　裕子（㈱前田産業　代表取締役社長)】

(1) はじめに

①視察目的

スペイン西部　バレアレス地方にあるマヨルカ島は、世界でも有数のリゾート地であり、島嶼地域におけるオーバーツーリズム（観光客が増えすぎたことによる弊害が起きている状態）が問題となり、世界に先駆けて取り組み、対策を行っている。年間 1,700 万人を迎えいれているマヨルカ島のその現状、対策について視察し、「世界最高水準の観光リゾート地」を目指す沖縄の取り組むべき事、今後の在り方を参考にしていきたい。

（↑図：事務局資料より転載　マヨルカ島と沖縄比較図 googlemap より）

②マヨルカ島の概要

マヨルカ島はスペイン西部の地中海に浮かぶバレアレス諸島（他の島名：イビサ島、メノルカ島、フォルメンテラ島）の中の島の一つで面積、人口ともに州内で最大の島。面積は 3,640 ㎢。沖縄の約 3 倍。人口はマヨルカ島だけで 110 万人。島内には数多くの美しい砂浜やビーチリゾートが点在している人気観光地。古代ローマ帝国時代からの遺跡や壮大な自然、星付きレストランがあるなど、“海や砂浜”だけではない魅力が数多くあり人々を魅了している。

③マヨルカ島の観光業の歴史

・19 世紀頃にはフランス人がパルマに滞在しながら自然や文化的景観を楽しんでいた。
　※観光業の創始。観光客数は数千人程度
・1920 年クルーズ船の目的地、スペイン人の新婚旅行地等で観光客増加
・1960 年パッケージツアーの開始及びスペイン政府による外国人観光客増加政策により、投資が盛んになり観光が発展してきた。(1960 年～70 年が観光の最初のブーム期と言われる）
・1980 年～90 年代　乱開発やホテル乱立、環境問題などから景観・自然環境悪化。観光客急増。
・1996 年　抑制策、受入れ策、マネジメント策を同時並行で実施。質の高い観光を目指す。
・2010 年　入域観光客数は 600 万人、2013 年に 950 万人、2014 年に 964 万人に
・2018 年 12 月現在　バレアレス諸島全体で 1,700 万人の観光客。

(2) 州政府とのヒアリング　　於：バレアレス諸島州政府観光部署

持続可能、継続可能なツーリズム対策について、Mr. Lluis Enric Apesteguia Ripoll 氏を含む担当者 2 名が質問に答える形でヒアリングを開始した。

①夏と冬の平準化に向けて何をどうしているのか？

・「Better in Winter」をキャッチフレーズに、“太陽とビーチ”だけの観光地から文化的、食、スポーツ、MICE などの多様化にむけても取り組んでいる。

・MICE 施設については一番大きいところで 2,000 人収容。大陸の大きな都市とは違うので、小さい所でもやっていけるもの、持続可能、継続可能なものをと考えているからそのスケールで良い。

②持続可能な観光地の為に、どれくらいまで客数を増やそうと考えているのか？住民との軋轢をどうしていくのか？

・まず、現在諸島全体で 1,700 万人の訪問者がいる。（日帰り、クルーズ船含まず）

・a「宿泊施設の制限」b「法的な制度」c「新たなる投資」の 3 点を進めている。

a「宿泊施設の制限」

完全に今の施設数を“これまで”と決めており、これ以上ホテルを増やさない。建てさせない。建てるならばベッドを買わないといけない。（詳細は次の b にて）

b「法的な制度の策定」

法律でベッド数を決め、新たにホテルを建設したい人は政府からベッド数の権利を買わなくてはならない。現在、一定数のベッド数があり、ホテルが何らかの理由で閉館となったとしてもその分のベッドは増やさない（売らない）。そういうふうにやっていくと当然の事ながらベッド数は減っていく。これはスペインの中でも画期的な政策だと思っている。

現在のマヨルカ島のホテルベッド数は 30 万ベッド、観光用の賃貸アパートや住宅は 9 万ベッド、マヨルカ島にはビジターが一晩に 39 万人泊まれるということ。

※1 ベッドを持つ権利の価格は 3,500 ユーロ（43 万円）！

今問題になっている事で「Airbnb」がある。観光用の賃貸アパートでもベッドを買う制度にしている。また、賃貸アパートを観光用に使えるエリアを規定している。もっとも繁華なパルマ市内では観光賃貸アパートは NG。パルマ内宿泊施設はホテルのみ。

Airbnb について、観光用の賃貸アパートは、州政府から許可を出した ID 番号のようなものがあり、その番号を載せないと広告が出せない事になっている。番号無しに Web に掲載すると罰金を科すことができる。

今年（2018 年）、バレアレス州政府は「Airbnb」に 30 万ユーロの罰金を科した。ID 番号を取っていないアパートを掲載していたから。Airbnb 社に 30 万ユーロ、アパートの方には一軒につき 2 万ユーロの罰金を科している。　法規制という点では、バレアレス諸島で一番小さい島のフォルメンテーラでは、自動車の入場規制もはじめている。

c「新たなる投資」

ベッド数を売ったお金は観光用インフラを整える事に使っている。今年（2018 年）は 1,400 万ユーロ（約 18 億円）使った。

また、2016 年からは“観光税”を取るようになった。ホテルに着いた星の数、シーズナリティによって金額をかえ、宿泊者に払ってもらっている。（例：4 つ、5 つ星ホテルの 5 月～9

月末までの観光税は一泊に対して 4 ユーロ。閑散期の 10 月からは 1 ユーロ。）

観光税は州政府に入り、目的限定の税金であり、「環境保護」「文化財保護」「観光対応の為の投資」「技術への投資」「観光従事者の教育や住宅」に使っている。それらのみに使っており、今年（2018 年）で 1 億 1,000 万ユーロ（約 140 億円）が使われた。投資で外貨規制は特にない。どなたでも投資して頂くのは構わないが宿泊施設をつくるには、ベッドの権利を買わなければホテルは建てられないという事になっている。

③観光従事者数の問題について

・行政として働き手の確保について特に何もしていない。年間 1,700 万人といっても年中その人数が宿泊しているわけではないからだ。夏の集中時はパートタイマーが増える。
・人口 110 万人のうち、観光従事者は 30%ほど。
・39 万ベッドがマヨルカにあるという事は、一晩に 39 万人がいてもそれに対しての労働力はここにあるという考え方。
・もちろん夏と冬は客数が違う。繁忙期の夏はスペインの他の州から出稼ぎ労働者が来る。
・オフ期の収入ダウンに対しての社会保障などはあるのか？の質問に特にないとの答え。

④その他

・スペインでは観光に関する権限は全て州が持っている。一つ一つの州が自分たちの観光に対する法律を決める事が出来る。
・州政府が観光に関する法定は決める。各地区ではプロモーションなどはやっている。
・メガクルーザーや豪華なヨットが数多くあったが、その収入やキャパシティは？
ヨットハーバーは国の海上保安庁みたいなところが許可を与えて建設する。そこへ係留するヨットの賃貸料は国へ入る。
・カジノの住民規制や入場料などは無い。依存症に対する政策も無い。

⑤最後に、素晴らしい政策の数々をどうして実施出来るのか？

・一つ目にマヨルカは本当に良いところで、バレアレス諸島自体が、いろんな意味で非常に素晴らしい資源を持っている。島民がそれを誇りに思っていて大事にしたいと思っているから。
・二つ目に、観光業というものの歴史が長い。1960 年代から上昇傾向にあったわけで、観光に対するノウハウも 50 年以上の間にかなりたまっている。これだけ観光の歴史が長いところは割と少ないはず。我々のやり方を他に輸出するというか、そういう方向でやっていけるのは観光の歴史の長さで培った経験とノウハウがあるから、こういった決断が出来る。
・現在、マヨルカに来ているのはほとんどヨーロッパ人。（一番多いのがイギリス、二番目にドイツ、少ないけどフランス、イタリア）マヨルカの空港は世界の 190 か所に繋がっている。今はヨーロッパで手一杯だが、今後はアジアやアメリカのターゲットを考えている。皆さんが来た事で 18 名の日本人のマヨルカファンが出来たと思っている。次はぜひ泊りがけで来てほしい。

以上ヒアリング終了

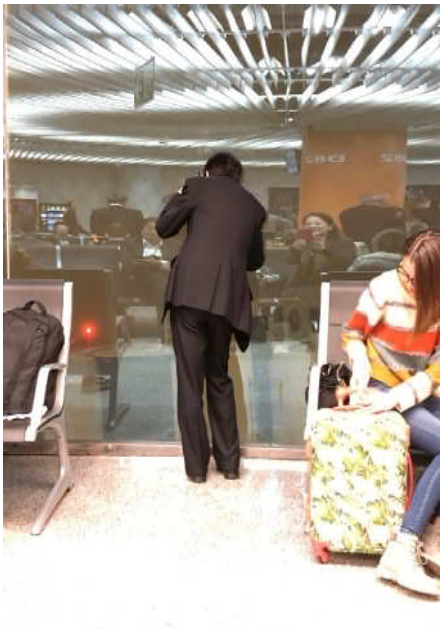
Menorca
Illes Balears
Mallorca Ibiza
Menorca Formentera
Illes Balears
VICEPRESIDÈNCIA
I CONSELLERIA
INNOVACIÓ,
RECERCA I TURISME

＜おまけ＞

年間 300 日は晴天というマヨルカ島で、我々が訪問した日は朝から靄がかかっていた。
ランチの頃から晴れ始め青空も見え観光も順調にすすんだが、帰りの飛行機の時間には視界がゼロとなるほどの霧がかかり、帰りの飛行機の機材が到着しないという事態に。。。

その中で航空業界の前谷氏と近藤氏の活躍をお伝えしておく。近藤氏は最新アプリで飛んでいる飛行機のすべての運行をチェック。前谷氏はその情報を基に滑走路を何度ものぞき込み、着陸し始めた機材をチェック。登場口でおとなしく座って待つ事は航空業界人は出来ないようだった。
最悪、空港で夜を明かすか、、、と覚悟した 23 時頃に突如アナウンスがあり登場開始。その時に私たちに声をかけてくれたスペイン人ファミリーと、インフォメーションカウンターを離れずに情報収集してくれた通訳の方、夕食から誘導まで迅速な対応をしてくれた JTB 添乗員の新屋さん、事務局の皆さんにこの場を借りてお礼申し上げる。(それが無かったらマヨルカに宿泊して観光税を納めることになっていたかもしれない)

霧の中出発



滑走路を気にする前谷氏

最新のアプリで運行チェック

8.デュセルドルフ空港視察

【報告者：仲本　朝久（那覇空港ビルディング㈱　専務取締役）】

(1) はじめに

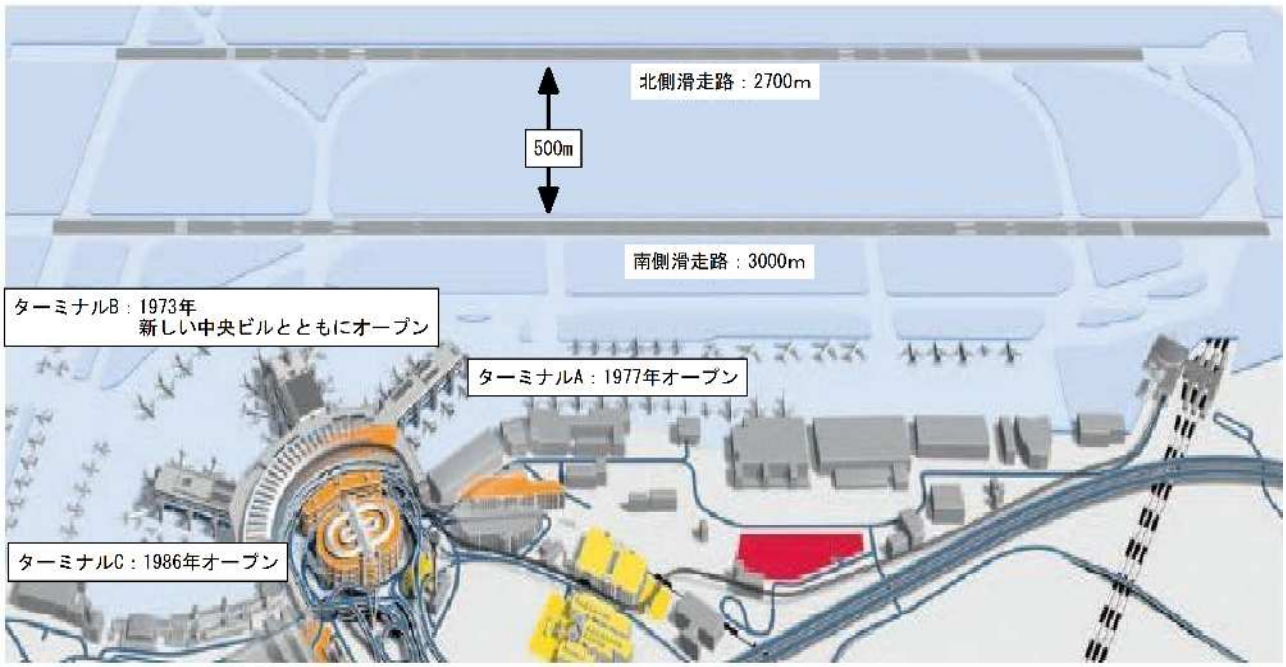
沖縄県は入域観光客数がハワイと肩を並べるまでに増加し、観光産業を中心に沖縄経済は好景気が続いている。

2020 年には那覇空港沖合に第 2 滑走路が完成し、本県を訪れる観光客はますます増加することは確実である。一方、第 2 滑走路の増設によっても離発着回数は現行の処理能力の 1．4 倍にとどまるとされ、実際の運用によってどこまで増加するか注目されている、

今回視察を行ったデュッセルドルフ空港は 1927 年に開港し、ドイツではフランクフルト空港、ミュンヘン空港に次いで 3 番目に大きな国際空港である。同空港は並列した 2 本の滑走路があり、メイントラック（南トラック）が長さ 3,000ｍ、500m 離れた 2,700ｍの北トラックは 1992 年に完成した。2017 年の年間乗客数は 2,462 万人。

※＜参考：那覇空港＞

滑走路：3,000ｍ　第 2 滑走路（予定）：2,700ｍ　2017 年度年間旅客数：2,116 万人



（図：事務局資料より転載　デュセルドルフ空港全体図　）

デュッセルドルフはドイツ西部のノルトライン・ヴェストファーレン州の州都で人口約 62 万人。日本企業が多数進出しており、市内には約 5,000 人の日本人が居住している。

今回の視察ではマーケティング及び戦略マネジャーのルッツ・ホネウラ氏からデュッセルドルフ空港の概要等について丁寧に説明してもらった。

その内容は以下のとおりである。

(2) デュッセルドルフ空港関係者とのヒアリング　　於：デュッセルドルフ空港内

○デュッセルドルフ空港は 50%が自治体、50%が民間資本で構成される有限会社が運営している。フランクフルト空港等は公共が 100%所有する空港であり、その意味では先進的な空港である。2017 年の売り上げは 4 億 8,300 万ユーロ、税引き後の利益は約 6,000 万ユーロ。

○デュッセルドルフ空港は 50 ヵ国以上に路線を展開し、66 の航空会社によりオペレーションされている。

○週 100 便以上のフライトが大陸間で運行し、アジアでは東京やシンガポール、北京など、中東ではアブダビやドバイなどに直行便が飛んでいる。また、中南米にもバケーション便が飛んでいる。

○2017 年の乗客数は 2,462 万人、1 日当たり約 67,000 人。ドイツではフランクフルト空港（6,440 万人）、ミュンヘン空港（4,450 万人）に次いで 3 番目に大きな空港である。

○デュッセルドルフ空港のキャッチメントエリア（市場、人口密度）は東側にあるベルリンや南ドイツのミュンヘンに比べても圧倒的に大きく、ロンドンやパリに比べても大きい。人口密度でもベルリン、ハンブルグ、ブレーメンの都市独立州を除けばノルトライン・ヴェストファーレン州が圧倒的に高い人口密度となっている。

○デュッセルドルフ空港は市街地に隣接しており、空港自体の敷地面積がそれほど大きくないのが特徴である。住宅地の騒音問題が厳しく敷地面積を拡張することはできない。滑走路の　延長も不可能である。また、ドイツでは 24 時間離着陸が許されている空港は少なく、デュッセルドルフ空港ではジェット機の着陸は 6 時から 23 時まで、離陸は 6 時から 22 時までに制限されている。

○敷地面積が大きくない空港にもいくつかの利点もある。
一つは市街地へ近接していることで、10 分で町の中心地やメッセ会場に行けること。
もう一つの大きな利点はターミナルが一つのため、国際線から国際線、国際線から国内線、あるいは国内線から国際線への乗り換えに最短で 35 分で済むことである。

○空港へのアクセスとしては都市通勤電車とドイツの新幹線の駅と結んでいる無人のスカイトレインの駅がある。ケルンの南のルール地域だけにとどまらず、オランダとかベルギーからの乗客もいる。アムステルダムから 2 時間 15 分、ブリュッセルでも 2 時間 42 分で到着する。また、ロードアクセスとしては網の目のようにアウトバーンが整備されており、鉄道同様にオランダやベルギーからのアクセスが非常にいい。

○空港経営としては不動産事業も行っており、空港周辺の兵舎跡地にエアポート・ビジネス・パークを整備し、そこに企業を誘致している。ドイツだけでなく多くの国籍のさまざまな業種の企業が参画している、

○デュッセルドルフにはいろいろな形で日本人が訪問しているのが特徴。日本の企業が多数進出しており、日本人学校や病院などがある。2014 年 3 月に全日空が成田との直行便を就航させ毎日運航している。

○将来の動向について

デュッセルドルフ空港は敷地に接近して一般の住宅区域が迫っているので滑走路の延長が不可能なので、既存の敷地内で施設整備等を進めていくことになるが、それには非常に時間と力が必要である。

○法的な問題としてデュッセルドルフ空港は唯一 1 時間当たりの離発着数が制限されている。実際には 60 回まで運用できるにもかかわらず 47 回に制限されている。これは州自体がビジネスチャンスを失っているということになる。空港は州交通省に対し 1 時間の離発着回数の上限を 47 回から 60 回に増やしてほしいと申請（2015 年 2 月）しているが未だに正式な回答がない。

○既存の施設内での施設整備についても、滑走路の延長とかターミナルの増築とかいった大規模な計画ではなく駐機場を拡張するという計画でも申請してから認可を得るためにほぼ6年かかっている。このような形でしか空港の整備を進めていくことしかできないのが現実である。

（謝意を述べる大嶺代表幹事）

（空港内視察では専用バスで移動）

（生憎の天気であったが、普段入れないような場所を視察させて頂いた）