

国際・経済・港湾委員会海外行政視察概要

1 視察月日 平成30年10月28日（日）～11月1日（木） 5日間

2 視察目的

（1）ビクトリア州政府

オーストラリアは国として移民政策を推進しており、全住民の約4分の1が海外生まれという多民族国家であり、多文化主義の思想が社会各層に浸透している。

行政、NPO、地域社会が一体となって多文化主義政策を展開していることから、視察を通じて、本市が取り組むべき施策を検討していく。

（2）メルボルン港

横浜港の貿易協力港（昭和61年提携）であるメルボルン港では、2016年に豪州最大の自動車・RORO貨物専用ターミナル「MIRRA T」が稼働した。このターミナルを運営するワレニウス・ウィルヘルムセン・ソリューションズ社は、海上輸送における自動車船年間取り扱い量が世界最大級となる。

現在、オーストラリアでは国内での自動車生産は行っておらず、海外からの輸入で自動車供給を行っており、横浜港からの輸出先として期待できる施設が完成したことに加え、横浜港ではふ頭再編により、大黒ふ頭の自動車取扱機能強化も推進していることから、視察を通じて、本市が取り組むべき施策を検討していく。

（3）シドニー港

シドニー港内には、オーバーシーズ・パッセンジャーターミナルとホワイトベイ・クルーズターミナルが立地しており、客船を3隻同時に係留することができる。

客船専用ターミナルを2カ所持つ港はオーストラリア内ではシドニー港だけで、これらのターミナルの2016年～2017年シーズンの年間着岸隻数は367隻に上り、船の着岸のない日にはイベントなどに利用されている。

横浜港においても、大型化・多様化する世界の客船動向などを踏まえながら、受け入れ施設の整備を進めており、視察を通じて、本市が

取り組むべき施策を検討していく。

(4) 独立行政法人日本貿易振興機構シドニー事務所

独立行政法人日本貿易振興機構（ジェトロ）は、70カ所を超える海外事務所及び約40の国内拠点を活用して、対日投資の促進、食品等の輸出や中堅・中小企業等の海外展開支援に取り組むとともに、調査・研究を通して日本の企業活動や通商政策に貢献している。

横浜市はジェトロ横浜貿易情報センターから情報提供を受け、外資系企業の横浜進出を支援、また、市内企業向けのセミナーの開催など、連携して市内企業の活動を支援していることから、シドニー事務所を訪問し、オーストラリア企業の横浜への進出と、市内企業のオーストラリアでの事業活動推進に向けた意見交換等を行う。

(5) 一般財団法人自治体国際化協会シドニー事務所

総務省の外郭団体である自治体国際化協会（クレア）のシドニー事務所では、オーストラリアの地方自治制度や地方行政にかかわる個別施策等の調査研究を行っている。また、日本の自治体が海外で行う、観光PRや先進施策調査などの活動に対して、事前の企画・準備段階から現地活動まで、幅広く、さまざまな形でサポートしている。

業務全般の説明を受けるとともに、個別施策等の調査研究（多文化主義等）について意見交換等を行う。

3 視察先及び項目

(1) ビクトリア州政府

多文化主義政策について

(2) M I R R A T

メルボルン港の港湾設備、運営等について

(3) ニューサウスウェールズ港湾公社

シドニー港の港湾設備、運営等について

(4) 独立行政法人日本貿易振興機構シドニー事務所

オーストラリア経済の現状及びビジネス環境等について

(5) 一般財団法人自治体国際化協会シドニー事務所

オーストラリアの個別施策等の調査研究について

4 視察委員

委員長 高橋 徳美

副委員長 有村 俊彦

同	源	波	正	保
委	磯	部	圭	太
員	大	桑	正	貴
同	関		勝	則
同	田	野	一	雄
同	横	山	正	人
同	谷	田	孝	一

5 視察概要 次頁以降のとおり

○ 視察概要

1 ビクトリア州政府

(1) 視察月日

10月29日 (月)

(2) 対応者

ディレクター (受け入れ挨拶及び説明)

(3) 視察内容

多文化主義政策について

ア 多文化主義政策の歴史

オーストラリアでは、1900年代初頭～1965年は白豪主義とも言われる同化政策をとっていた。オーストラリアに来た移民は、もともとの国の文化や言語を捨て、白人系のオーストラリア文化に染まるという考え方である。

その後、1966～1973年は統合政策に変化した。統合政策では、移民は祖国の文化を個人のアイデンティティーとして忘れず持ち続けることは認めたが、政府は関与しないという姿勢であった。

1973年前後を境として、オーストラリアの多文化主義政策が芽生え発展した。多文化主義政策の中では、移民が文化や言語的な背景を維持することを認め、かつ政府として支援する役割を担うこととなった。移民の持っている文化的背景、アイデンティティーに敬意を払う形でオーストラリアに受け入れるほうが、オーストラリアへの帰属意識が高まるだろうという考え方である。

何十年にもわたる取り組みであるが、こうした政策が発展した背景には移民や難民の増加もあったが、政府のサービスが移民に対して寛容性のない姿勢であったことから、改善に向けて移民の側からの要求もあった。

多文化主義政策の発展に重要な役割を果たしてきた報告書や法令があるが、特にガルバリーレポートと呼ばれる移民到着後のサービスの見直しについての報告書が重要だった。このレポートを契機にさまざまなサービス、プログラムが整備され、確立された。移民向けのリソースセンターが設立され、移民向けの英語授業が改善整備されたのもガルバリーレポートがきっかけであり、SBSという多言語放送に予算がついたのもこれがきっかけであった。

ビクトリア州内での多文化政策で重要な役割を果たしてきたものとしては、1976年に州政府に移民と人種問題に関する省が設置され、

1983年には人種問題委員会が設立されたことが挙げられる。それ以降もコミュニティー側からの要求や課題に対応するため、さまざまな法案、政策が実行され、進化をとげている。

イ 多文化共生の状況

オーストラリアでは5年おきに国勢調査が実施されている。2016年国勢調査の結果では、ビクトリア州の人口は出身国で見ると200以上、言語は260以上、宗教は135以上となっている。

1991年～2016年の間で、移民の層がかなり多様化している。ビクトリア州の人口で海外生まれの割合をみると、年間で2～2.5%多様性が進んでおり、海外で生まれた人口は28.4%で、本人が海外生まれもしくは親のどちらかが海外生まれを合わせると49.1%になる。移民2世まで合わせると、約半分が海外生まれという人口分布である。なお、移民人口のトップ100カ国については、出身国ごとにファクトシートを用意し、年齢、性別、所得、業種、居住地域等の統計を作成し、自治体、NGOの取り組みの参考ツールとして提供している。これは州内78の基礎自治体ごとにまとめられている。

現在、ヨーロッパやアメリカで移民がふえていると言われているが、それらの国では移民の占める割合は10%台前半にとどまっている。それに比べ、オーストラリアやカナダはその割合が20～28%であり、移民が進んでいる地域と言える。

移民の議論になると、ヨーロッパでは多文化政策が失敗したという声も聞かれるが、ヨーロッパでは真の意味での多文化政策が導入されていなかったと考えている。多文化社会と呼ぶことはできるが、必ずしも多文化共生の枠組みやサービスが導入されているとは限らない。

ウ ビクトリア州の取り組み

ビクトリア州では、2001年に人種、宗教の寛容性に関する法を施行し、2004年には多文化ビクトリア法が施行された。

多文化ビクトリア法にはさまざまな内容があるが、その一つとして省庁や公的な機関がなぜ多文化政策をとっているのか、どのような利益恩恵が得られるのかなど、多文化主義についての信条が定められている。また、この法に基づき、ビクトリア州多文化委員会が設立されており、サービスの平等、機会均等の運用を確認するとともに、コミュニティーの声を拾うなど、州政府とコミュニティーを結ぶ役割を果たす。

各省庁は、いろいろな文化的背景を持った人がサービスやプログラムを利用できるように報告をまとめる義務を負っている。コミュニティーの声を聞き、政策を立案し、プログラムを作成する手法を定めるとともに、省庁の職員が文化的に配慮できる人材となるようにトレーニングが義務づけられ、通訳サービス、翻訳サービスの提供も定められている。

ビクトリア州では何年かおきに多文化政策の枠組みを発表している。当初は移民の権利が大きく記載されていたが、最近では移民の権利と、責任が付随することが明記されている。全ての人に平等な権利があることが明記され、多文化政策の枠組みの中でお互いを尊重し、法の支配や民主主義を尊重することが責任として明記されている。多文化主義に反対する立場の人からは、移民は文化上、宗教上と言えなんでも認められてしまうのではないと言われることもあるが、文化的、宗教的な慣習だとしても、法に合致しなければ認められるべきではない。

社会とのつながりという部分では、2002年版の枠組みの中では文化的な多様性を大事にするというメッセージであった。移民政策と言え移民のためのもので一般には関係ないと捉えられがちだが、2009年版の枠組みでは全ての人のための政策という打ち出しになった。多文化主義や政策は全ての人に関係がある。2014年版になると多様性に価値を見出す、より経済的な利益が強調され、最新2017年版ではビクトリア州民が共有できる価値観に基づいたものになっている。

多文化政策による経済的な恩恵として強調はしていないが、オーストラリアでは留学生の受け入れを教育の輸出と考えている。ビクトリア州では64億ドル強の輸出額として取り扱っている。また留学生の受け入れによって3万人を超える雇用が生まれており、貿易等への発展のメリットもある。もちろん留学生の受け入れと経済的な発展は、多文化政策だけで実現できるわけではないが、オーストラリアで安全に暮らせることは大きな要因であると考えている。

エ 質疑応答

Q オーストラリアでは、歴史として同化政策から統合政策へ、そして多文化共生と政策が移っていった。ドイツは多文化共生に失敗し、統合政策を始めたと聞いており、オーストラリアとは異なるが、ドイツもまた多文化共生に戻っていくと思うがどうか。

A 多文化政策が失敗したと言われているヨーロッパの国はあるが、多文化層向けにサービスをきちんとできていなかったのが原因ではないか。ドイツには海外で生まれた人が12~14%おり、サービスは必要になる。

以前、ドイツ議会の訪問団に質問をしたことがある。ドイツでは移民にドイツ語を教えているのかと聞いたところ、政府がやることではなく、移民が望んでドイツに来たのだから自分たちの責任で努力するべきだと言った。そこが違うのではないか。政府としても支援しなければいけないというのがオーストラリアの考え方で、社会をまとめる取り組みが必要である。

多文化政策では、権利はあるが責任が伴う。法の枠組みそして民主主義を尊重してもらおう。ここが重要な部分で、従来から暮らす人たちが移民に脅かされると感じるようではいけない。法のもとで新しい価値を加えていくということを、双方に対して発信していかなければいけない。オーストラリアにもともといる人たちのアイデンティティを変える話ではない。

言語は重要である。オーストラリアでも移民が問題になることはあるが、長い目で見ると多文化政策をとることで、デメリットをはるかにメリットが上回るようになる。

世界でもオーストラリアでも高齢化は問題になっており、経済問題に直結する。高齢化が進む中で労働力をどう確保していくのか、人口を減らすのか移民で賄うのか、国のサービス、経済を維持していく方法を考えないといけない。ヨーロッパでも恐らく高齢化の対策として移民に再びスポットが当たるだろう。

Q 選挙権や投票はどのようになっているのか。

A 現在の憲法では、連邦政府の議員は二重国籍を認めていない。国としては二重国籍を認めているが、連邦議員になるにはオーストラリア国籍のみでなければならない。多文化共生の国なので、それが正しいのかとの声もあるし、他国との利益相反があってはいけないという声もある。

州レベルの議会になると二重国籍は問題にならない。投票権は永住者には認められていないが、市民権があれば認められる。

Q 移民の所得が高いとは限らない。低所得者に対する社会保障への理解は得られているのか。

A 難民、家族呼び寄せ、技術移民に関する社会保障額と納税額の

比較調査が実施されている。難民の場合、時間はかかるが9～10年で納税額が社会保障額を上回る。家族の呼び寄せの場合で5～6年、技術移民では1年で納税額が社会保障額を上回るという統計結果である。

難民の受け入れについては人道的な判断であり、そもそもの判断基準が経済的なものではない。調査でも難民は受け入れるべきという声は強く、大きな問題になってはいないが、正規の手続をとらないボートピープルなどの難民には抵抗感を持つ人はいる。

なお、移民として非英語圏からきた層も2世代目になると高校卒業率、大学進学率が高くなる。長期的に見ると貢献は高くなると考えている。



(ビクトリア州政府ビル会議室にて説明聴取)



(ビクトリア州政府ビルにて)

2 M I R R A T

(1) 視察月日

10月30日 (火)

(2) 対応者

運航部部长 (受け入れ挨拶)

マネジャー (説明)

(3) 視察内容

メルボルン港の港湾設備、運営等について

ア M I R R A Tの概要

M I R R A Tは自動車専用ターミナルの新しい事業体として2014年に設立された。オーストラリア国内の自動車ターミナルでは最大かつ最新であり、メルボルン港から25年のリース契約で運営を任されている。

M I R R A Tはワレニウス・ウィルヘルムセン・ソリューション社(以下、WW社)の100%出資の子会社であり、同社が持っているグローバルなネットワークを活用している。

イ 施設の概要

2014年にフェーズ1に着工し、2016年に完成した。車両4800台の収容能力がある。さらに2018年1月、新たに既存ターミナルの運営権を取得し、フェーズ2として拡張整備を進めている。フェーズ2の完成後は車両1万4000台を収容できるようになる。

バースの全長は928メートルで、高強度アスファルトで舗装された大型特殊重機の専用エリア、大型の掘削機やインフラ設備が保管できるエリア、屋根付きの保管エリアなどの設備を保有しており、取り扱う貨物の95%を自動車が占めている。なお、M I R R A Tのバース全長は大黒ふ頭と同程度であるが、後背地の面積が広い。

運営はオープンアクセスとしている。WW社が出資しているが、特定の企業を優先利用させることはなく、要件を満たしていれば誰でも使用できる施設である。

自動車の出荷作業等は外部企業へ委託し、業務内容を設備の運営に集中していることから従業員20名と小規模で運営している。

拡張の影響もあり2017年から2018年で荷役量が大きく伸びた。昨年、船舶の入港は103隻であったが、今年は既に319隻になっている。車両台数も昨年の9万9000台から既に24万台となってお

り、重機の取り扱いもふえているが、年間100万台の能力があるため余力がある。

ウ 環境面の取り組み

M I R R A Tは効率性と環境、持続可能性を具現化したもので、グリーンスターの六つ星を獲得している。電力は80%を太陽光で賄っており、建設時も97%で再利用材を活用した。照明は全てLED、また敷地内で200万リットルの雨水を貯水しており、洗浄等に再利用している。

今後は港内車両の電動化と自動化、RFIDやGPSを利用した車両等貨物の追跡管理、顧客ごとに異なるシステムの標準化などに取り組んでいく。

エ 質疑概要

Q 環境や持続可能性はどういうことから気にしているのか。

A 顧客というよりも自社の経営理念である。親会社（WW社）も環境への取り組みを掲げており、2008年ごろからゼロエミッションターミナルというコンセプトに取り組んでいる。その一部を実用化し、試しているのがM I R R A Tである。

Q オーストラリアの中で最大の施設との説明であったが、国内ではこのような施設はあるのか、また最大になった理由は何か。

A オーストラリア国内ではメルボルンのほか、ブリスベン、シドニー南部のケンブラ、西オーストラリアのフリーマントルがある。車両の取扱量はケンブラが一番で、サイズはメルボルンが一番である。

メルボルン市が自動車のターミナルはこの場所と設定していた。この港は、ビクトリア州、南オーストラリア州、タスマニア州の3州に対応している。

Q ここから国内向けにはどのような運送手段をとるのか。

A 2パターンの国内輸送がある。敷地内に出荷前検査施設を有しているため、販売契約が締結されているものはそのままトラックでディーラーへ輸送される。その他の車両は20キロメートル離れた保管場所へトラックで輸送する。鉄道アクセスがないことからトラックでの輸送となる。

Q 輸入がふえて25倍くらいになったのはなぜか。

A トヨタ、フォード、ホールデンが国内で自動車を製造していたが、2017年10月までに3社とも製造を終了し、全てが輸入車

となったことから輸入量がふえている。日系メーカーは15%程度のシェアである。

Q 港をリースし、民間の資本で施設を建設するというスキームであるが、どのようにして契約を結んだのか。

A 入札である。機能を含めて提案した。25年契約で、フェーズ1とフェーズ2は別契約となっており、リース料を支払っている。契約期間が終了すると、建屋設備を含めてメルボルン港に引き渡すことになる。

Q 港湾というと男性の職場のイメージがあるが、女性はどのくらい働いているのか。

A 確かに男性の多い職場である。港湾の現場になると、女性は10%以下だろう。ただし、事務職は五分五分だと思う。M I R R A Tは20名のうち、女性は4名である。



(M I R R A T 会議室にて説明聴取)



(M I R R A T にて)



(メルボルン港)

3 ニューサウスウェールズ港湾公社

(1) 視察月日

10月31日（水）

(2) 対応者

ＣＯＯ & ハーバースター （受け入れ挨拶及び説明）

(3) 視察内容

シドニー港の港湾設備、運営等について

ア ニューサウスウェールズ港湾公社の概要

シドニー港だけでなく、ヤンバ（漁港）、ニューカッスル（世界最大の石炭輸出港）、ボタニー（コンテナ専用港）、ケンブラ（鉄の輸出港）、イーデン（南の小さな湾、客船寄港あり）を管轄している。

港湾公社は2014年8月1日に設立された。役割は航行安全、水先案内、安全管理、航路・水域管理、事故対応、インフラ管理である。345名の従業員がおり、うち80%は港湾の専門家として業務に従事している。

2016年から2017年の間に1万4500隻の入港案内、6353隻の商業船の入港、3000隻のエスコート、2413隻の大型危険物搭載船のチェック、325件の緊急海洋事故の対応を行っている。

イ 施設の概要

シドニー港では客船のターミナルを所有し管理している。2016年から2017年で344隻のクルーズ船が着岸、そのうちの200隻がオーバーシーズ・パッセンジャーターミナルに着岸している。その中の10隻は処女航海である。乗船客は153万人で、シドニーは全国で唯一2カ所のクルーズターミナルを持っており、クルーズ船の増加に伴い、ターミナルの改装で1億3500万ドルが投資されている。

2000年は18隻で、客船も大型ではなかったため、1回4千人程度の乗降だったが、2017年には213隻で乗降は1回1万人となり、2020年は240隻を想定している。

ウ シドニー港の課題

大型化によりハーバブリッジを通過できない船が出てきた。また、船がふ頭からはみ出す状態になったことから、オーバーシーズ・パッセンジャーターミナルを220メートルから280メートルに延長した。しかし、世界最大級の客船であるQueen Mary IIは全長が345メートルあり、オーバーシーズ・パッセンジャーターミナ

ルにはきれいに停泊できない。残念ながらこれ以上は延長できないため、はみ出したままとなる。

この延長工事が完成した後、ロイヤルカリビアンが新客船の処女航海で寄港したいと言ってきたが、5000人の乗客と2000人の乗務員が乗船している。シドニー湾は、超大型客船を停泊させるには手狭である。

また、シドニー港ではフェリーが10分毎に運航されており、オペレーションはかなりの挑戦である。

エ 質疑概要

Q 客船の停泊料のディスカウントや、誘致の工夫をしているか。

A 入港料、水先案内料、乗客へのチャージなど3つのチャージがある。水先案内や乗客へのチャージの割り引きは行っていないが、1社で年間30隻以上の入港の場合は、入港料のディスカウントを行っている。

なお、シドニー港はプロモーションが必要ない状態である。

Q 経済効果はどの程度で見積もっているか。

A 2016～2017年でクルーズがもたらした経済効果は5億2800万ドルと見積もっており、その中の58%はニューサウスウェールズ州に落とされている。数字はもちろん乗客がシドニー市街で使う分もあるし、物資等の補給もある。

Q 環境や持続可能性の対応は行っているか。

A 硫黄を抑えた燃料の使用、また船から水を流してはいけないなど、厳しい管理をしている。

Q 客船の物資購入は船会社によるので地元での積み込みはないが、シドニーはどうか。

A シドニーにベースを置いている客船が一番経済効果はある。地元の企業はここで買ってくれるが、ロイヤルカリビアンなどはアメリカから積み込んでくる。

Q どのくらいの船会社が入っているのか。

A カーニバル、ロイヤルカリビアンなど、ほとんどのブランドが寄港している。

Q ホワイトベイ・クルーズターミナルは施設に余裕があるが、オーバーシーズ・パッセンジャーターミナルは手狭に見える。C I Qに時間がかかり、クレームがあるのではないか。

A オーバーシーズ・パッセンジャーターミナルは小さく、街中に

所在しているため、かなりの挑戦が必要だったが、乗下船同時などに対応できるように改善してきた。オペレーションに協力してくれる船会社もあるが、船会社によっては乗客が押し寄せてクレームが出ることもある。



(ニューサウスウェールズ港湾公社会議室にて説明聴取)



(ニューサウスウェールズ港湾公社テラスにて)



(オーバーシーズ・パッセンジャーターミナルにて説明聴取)



(オーバーシーズ・パッセンジャーターミナルにて)

4 独立行政法人日本貿易振興機構シドニー事務所

(1) 視察月日

10月31日（水）

(2) 対応者

所長（受け入れ挨拶及び説明）

(3) 視察内容

オーストラリア経済の現状及びビジネス環境等について

ア オーストラリアの概要

世界第6位の面積を持ち、人口は2500万人で、6つの州と2つの特別地域（ノーザン・テリトリーと首都特別地域）がある。

オーストラリア生まれが7割、海外生まれが3割であり、アメリカ、中国に次いで在留邦人が多い。永住者が多いのが特徴である。

イ 日豪関係

毎年、首相が交互に訪問する良好な関係を築いており、ターンブル首相（当時）の日本訪問時に以下の共同声明（2018年1月18日）が発信されている。

- ・ 日本と豪州との「特別な戦略的パートナーシップ」を一層強化するとの決意を再確認。ルールに基づく国際秩序を基礎とする自由で、開かれ、安定し、繁栄したインド太平洋地域を確保するため協力することに対するコミットメントを確認。
- ・ グローバルな安定及び繁栄のための自由で、開かれた、かつ、ルールに基づく貿易体制の戦略的重要性を強調。CPTPPの可能な限り早期の署名及び発効に向けて緊密に連携し、リーダーシップを発揮するとの決意を共有。質の高い東アジア地域包括的経済連携（RCEP）を結ぶことに対するコミットメントを再確認。
- ・ 日豪経済連携協定が3周年を迎え、貿易及び投資の流れを促進することに成功。
- ・ イノベーションに関する日豪協力覚書によって設立されたイノベーション・フレームワークに関する連携が進展していることを称賛。褐炭水素プロジェクトに関するさらなる連携に期待。日本の準天頂衛星に関する協力及び革新的技術分野における複数の具体的プロジェクトの形成を歓迎。
- ・ 信頼ある安定した供給者としての豪州の立場及び豪州の資源

及びエネルギー部門における主要な貿易パートナー及び投資者としての日本の立場を踏まえ、資源及びエネルギーに関する継続的かつ持続可能な協力を期待。地域の石炭及びLNG市場の継続的な開発を含むエネルギー協力の進展を歓迎。

ウ 対豪投資

オーストラリアの資源・エネルギー部門は今後も日系企業にアピールし、オーストラリア経済の70%前後を占めるサービス産業部門では、日本の投資を継続的に期待している。

なお、オーストラリアの小売業界への参入に対する日本の関心は強く、活況を呈する医療技術分野では日本の製薬会社とオーストラリア企業が協力し、専門性を共有する場になっている。

エ オーストラリア経済のポイント

実質GDP成長率は、1991年7～9月から2018年4～6月期まで108四半期（27年間）連続で景気後退（2四半期連続のマイナス成長）なく、世界最長記録を更新中である。GDPの中を見ると、先進国の中では農林水産業の割合が高いが、最も大きいものは鉱業で製造業よりも高い。

長期的に人口の増加が見込まれる成長市場であり、2018年8月に人口が2500万人に到達した。ここまで3年間で100万人ずつふえてきている。2017年12月からの人口増加要因を見ると、移民による増が約6割、4割は自然増である。2056年には3500万人～4500万人に達するとみられ、成長市場である。

また、全人口の6割以上が5大都市に偏在している。シドニー503万人、メルボルン473万人、ブリスベン236万人、パース202万人、アデレード132万人という状況である。

オーストラリアは所得水準が高い。2017年のGDPは世界で13位だったが、一人当たりのGDPは世界で11位だった。なお、2018年のGDP成長率予測は3.2%に上方修正されたが、2019年は0.3ポイント下方修正され2.8%の見込みとなっている。

オ 日本企業の進出状況

2017年で713拠点、移住した日本人が起こした拠点数を除くと、日本資本は520拠点で増加傾向にある。

日本からの直接投資の残高は鉱業がトップで、次は食料品でキリンビールが大きな投資をした。また、日本郵船が物流の会社を買収するなど、M&Aがここ3年くらいで入ってきている。

中小企業を含めこの5年くらいで海外展開を考えるようになってきているが、たくさん駐在員を送り込むというよりは、投資によって利益を得るような形をとっている。オーストラリアに進出した企業の調査結果を見ると、経営上の最大の問題は賃金の上昇、またビザ・就労許可取得の困難さ煩雑さも挙げられている。

カ その他の状況

- ・ 2026年に西シドニーに新しい空港をつくり、空港を起点に第3の都市をつくるプロジェクトが進んでいる。自宅から30分圏内で仕事や買い物ができるようにというのがコンセプトで、日本企業の参画も募っている。
- ・ カルテルに対する取り締まりの強化と厳罰化が進んでいる。もともとオーストラリアの競争法違反に対する罰金の平均額は著しく低かったこともある。
- ・ 日本からの世界各国への輸出金額を2019年に1兆円にするという目標がある。2017年は8000億円であったが、そのうちオーストラリア向けは148億円で9位だった。
- ・ オーストラリアから日本への2017年の観光客は約50万人であり、目的は日本食、日本酒、自然、景勝地、ショッピング、歴史文化体験、スキーなどである。

日本からオーストラリアへの観光は、ピークのころは80万人ほど来ていたが、今は40万人ほどで、オーストラリア側の工夫がもう少し必要ではないかと思う。

- ・ オーストラリアにおいても、日本でのラグビーワールドカップやオリンピックの注目は高い。オーストラリア人はスポーツが好きである。

キ 質疑概要

Q ラグビーは富裕層のスポーツと言われているが、オーストラリア人の熱は高いのか。

A ラグビーとクリケットが人気で、オーストラリアンフットボールも人気があり、テレビでも放送している。

オーストラリアでは富裕層自体が多くなっている。日本に旅行する50万人を見ると、旅行中の消費額が1番や2番でありお金を使う。ラグビーやオリンピックで訪日した際は、何かプラスアルファの仕掛けがあるといいのではないか。

Q 日本に進出しているオーストラリア企業だが、東京にオフィ

スを構えたいという意向が多いのか。東京よりもオフィスが安く、羽田にも近い、都心まで30分等のメリットを強調し、インセンティブも出しているので横浜を勧めてほしい。

A 進出先では東京が多いものの横浜もあり、必ずしも東京ということではない。例えば旅行関係の会社は、オーストラリア人がたくさん来る拠点ということで京都に進出した。ただし、コストが少しでも安いほうがいいという意識はある。

Q 観光について、オーストラリア人は長期にわたり、たくさんのお金を使う傾向がある。関西空港への便もあるが、羽田空港便の利用が多いと考えている。旅館、温泉、いわゆるトラディショナルな日本の旅を求めている感があるが、横浜は古典的なものが不足している。オーストラリアから見て、横浜に魅力的なものはあるか。

A 港や中華街などについては、オーストラリアにも似たような場所がある。やはり歴史的な建造物、三溪園や総持寺というようなものになるのではないかと。オーストラリアは歴史が浅いので、ヨーロッパの歴史的な建造物等に憧れがある。

一方で、横丁が好きな人も多く、野毛はよいのではないかと。オーストラリア人と言っても、シドニーの人ばかりではないので、住んでいる地域によってターゲットが違うのではないかと考えている。

Q 体験型に興味はあるか。日本の農業やお寺に宿泊するなど、ストーリー性のあるものを考えているがどうか。

A オーストラリアは農業国で人手不足のため、ワーキングホリデーの人たちを使っている状態であり、農業への関心は薄いのではないかと。浴衣や着物を着たり、寺に泊まるというのはおもしろいと思う。

Q 横浜では、インフラを整備しても通過型になっている。みなとみらいはきれいだがお金を使ってもらう場所になっていない。新たな発信としてIRをやるべきだと思っているが、IRの経済波及効果はどうか。

A シドニーでは、ダーリングハーバーにSTARSAというカジノがある。混んではいるが、人種の偏りを感じる。オーストラリア人はほぼおらず、中国系の方が多いイメージはあるが、IRに暗いイメージはなく、どこの観光地でもやっている。

Q オーストラリア人を呼び込むアイデアはないか。

A オーストラリアにはおいしい食べ物が少なく、値段も高い。
旅の目的で日本食が上位になっていることもあられの一つではないか。



(独立行政法人日本貿易振興機構シドニー事務所会議室にて説明聴取)

5 一般財団法人自治体国際化協会シドニー事務所

(1) 視察月日

10月31日（水）

(2) 対応者

所長（受け入れ挨拶及び説明）

(3) 視察内容

オーストラリアの個別施策等の調査研究について

ア オーストラリアの概要

アジアやアフリカ等、さまざまな背景を持つ人々が暮らしており、多様化が進んでいる。例えば、シドニー全域では237の言語が話され、3人に1人は英語以外の言語を家庭で話している。オーストラリアの総人口の66.7%は国内出生で、30%近くは国外出生である。英語圏であるイギリス、ニュージーランドからも多いが、最近是中国からが多い。経済的なつながりの面においても、大きな比重を中国が占めている。

日本は人口減少社会に入っているが、オーストラリアはまだ増加している。2016年末の国勢調査では人口2400万人であったが、推計人口では2018年8月で2500万人を超え、自然増・社会増ともプラスとなっている。

移民は年間20万人を下回る数で推移しており、数はやや減っているが、政府としては移民を抑制するような方針ではない。オーストラリアは留学生を多く受け入れているが、2016年から2020年で学生ビザは45%増加する見込みである。外貨獲得手段としてオーストラリアの大きな経済振興の柱になっている。

シドニーとメルボルンがオーストラリアの二大都市ではあるが、国全体で州都への人口集中が進んでいる。現在、地方への居住を条件にしたビザも発給していて、地域の分散化も行われている。

イ オーストラリアの歴史

アボリジニがオーストラリアに住んでいたが、1788年にアーサー・フィリップがシドニー湾に到着して、1月26日に領有を宣言した。1月26日はオーストラリア・デーと言われているが、今でもアボリジニはこの日に嫌悪感を持っており、それに対応するため、連邦政府にはアボリジニを敬う気持ちを込めて先住民の日をつくろうという動きがある。オーストラリアは多様な文化を尊重

する国である。

1901年に連邦政府ができたが、書き取りテストによる非ヨーロッパ、非英語圏からの移住を事実上排斥した。白豪主義と言われる今とは全く逆の状態である。第一次大戦後、広大な国土を発展させるために労働力の移入が必要で、海外からの移民を受け入れたが、基本は白豪主義であった。

1960年代ごろに白豪主義撤廃の動きが進み、1973年に多文化主義宣言が出され、以降、人種差別禁止法制定、ガルバリ報告（移民に対する到着後のプログラム及びサービスについての評価）と具体的な多文化主義政策が進んでいくが、わずか45年前のことである。

ウ オーストラリアの価値

オーストラリアにおいて重視される価値は、個人の自由尊重、宗教の自由、法の支配、議会制民主主義、男女平等、個人の機会の平等、相互尊重、寛容、公平な態度、困った人への思いやり、社会を結束する重要な要素としての英語である。多文化度の違いや言語の違いはあるが、日本とオーストラリアは大きな価値観で共感できる部分があり、姉妹都市交流や地方公共団体の交流、学校の交流等が活発に行われていると考えている。なお、オーストラリアの都市は、日本の都市と姉妹都市になっている数が多く、親日的な国である。

エ 移民に関する各政府機関の役割

オーストラリアでは州が自治権を持っているため、州政府が根本の存在としてあり、1901年に連邦政府をつくり、必要に応じて権限を連邦政府へ委譲した。移民は国境管理に類するものであり、大きな権限を連邦政府が担っている。出入国管理や移民に対する語学研修は連邦政府、公立学校の権限は州が持っていることから、公立学校における英語教育は州政府、地方自治体はコミュニティー支援が主なものとなる。

オーストラリアは地方自治体の権限が少ないという話もあるが、市町村が住民票を管理していないこと、住所表記として日常的に市名は使用せず住民の市町村への帰属意識が低いことなど、伝統的に州政府が権限を持っていることから議論にはなっていない。

オ 質疑概要

- Q オーストラリア人は横浜に来るか。
- A ラグビーが盛んであり、ワールドカップを見に行きたい人はいる。また、クリーンで清潔な日本に対する憧れはあるであろう。きれいで高層ビルもあり、見栄えもよく、潜在的な魅力にあふれていると思う。
- Q 人口2500万人とのことだが、市民権や永住権など、どこまで人口としてカウントされているのか。
- A 永住権がなくともビザがあればカウントされる。12カ月以上の滞在者は留学生も含め、人口としてカウントされる。
- Q 選挙権の行使等、何をベースに業務を遂行しているのか。
- A オーストラリアには日本における戸籍や住民基本台帳にあたるものは存在しない。市民がオーストラリア連邦政府の提供する公的サービスを利用する際、各種サービスを所管する政府機関等に情報を登録することになる。その情報はmyGovという仕組み（ウェブサイト）で集約され、政府機関で共有される。
- Q 国政選挙は市民権が必要だと思うが、どのようにして選挙権を得るのか。
- A オーストラリアでは、日本と同様に年齢満18歳以上になると選挙権を得ることができる。日本では18歳を迎えると自動的に投票権を得ることができるが、オーストラリアでは自分で申請し登録しない限り投票権を得られない。オーストラリアの市民権を持つ住民は、投票権を得るために有権者登録をする必要がある。
- Q これまでの多文化主義の歴史の中で難題を克服してきていると思うが、日本に生かせることはあるか。
- A 社会として移民を受け入れようとしたときに、文化は多様でも言葉は話せるようになってもらうというのがオーストラリアのシステムである。日本語は難しいので、このハードルは高い。また、海外の方と話すことを不思議に思わない文化を子供のころから経験することで変わってくるだろう。オーストラリアも一気に変わったわけではない。社会の柔軟性を確保しながら、徐々に地域社会に溶け込んでもらうということになるのではないか。
- Q 母国語での相談体制はどうなっているのか。

A 英語が十分に話せない移民へのサービスがある。例えば、警察に捕まったときも通訳がつく。州政府で全ての言語の翻訳サービスなどもやっている。

Q オーストラリアでは多くの留学生を受け入れているが、どのように取り組んできたのか。

A 政策として輸出産業と考えられているので、留学生向けのサービスはしっかりしている。留学に問題がないように、言葉や悩みに関するさまざまなシステムが設けられている。なお、学費は通常1万ドル程度だが、留学生は3～4倍はかかる。



(一般財団法人自治体国際化協会シドニー事務所会議室にて説明聴取)

○ 視察を終えて

視察の成果を今後の委員会審査を初めとする議会活動や議員活動において、十分に生かしていくため、12月13日の委員会で各委員所見の共有を図った。この委員所見の概要については以下のとおりである。

○ 委員所見概要

- ・ ビクトリア州政府では御自身も移民である説明者から、多文化共生の移民政策について熱く語っていただいた。一番印象的だったことは、権利があるかわりに義務が発生するというはっきりとした言葉である。難民の人たちは9年から10年、家族の引き寄せでは5年から6年、技術的な移民では1年で納税が社会保障を上回っていくという数字は大変参考になった。

メルボルン港の港湾施設は、平成28年9月から民営化が図られた最新最大の自動車ターミナルである。25年リースで開発から運営まで任されており、基本的な考え方は、効率性、持続可能な運営で環境に影響が少ない形で運営されていた。

シドニー港では、シドニー港の施設建設についての歴史や現在の貨物取扱量などについて詳細な説明を受け、客船の停泊料や環境面での取り組み、豪華客船受け入れのコマーシャル等について活発な意見交換ができた。

オーストラリア経済の現状とビジネス環境については、ジェットロシドニー事務所、多文化主義政策については、クレアシドニー事務所から説明を受けた。オーストラリアの実質GDPが1991年から2018年まで景気後退なく世界最長記録を更新中だと伺い、オーストラリアの市民権付与、移住者に対する定住支援、政府・公共サービス、語学研修の実施、観訳・通訳サービスや公立学校における英語学習機会の提供、公立病院での多言語での診療、公共住宅の貸付、コミュニティーの支援、定住に係る相談業務など移民政策による人口の増加やオーストラリアに進出している日本企業の現状、住宅政策なども詳細に知ることができ、今後の横浜における多文化共生と横浜経済の発展の参考になった。

また、選挙に行くことは義務であり、それを守らなければ罰金が科せられるなどの事情も知り、日本との大きなギャップも痛感した。自分たちの暮らしは自分たちからつくり上げていくという大切さを改めて学ぶ大変有意義な視察となった。

- ・ 2泊5日という大変厳しい行程であったが、とても内容の濃い中身

の詰まった視察であった。

ビクトリア州政府では、オーストラリアの多文化主義政策について、過去からの経過も含め説明があり、言語がとても重要であるという話は印象的だった。

メルボルン港では、特定の企業を優先させないオープンアクセスの実施、建設における再利用資材の投入、環境への配慮など、印象的なものが多かった。

シドニー港では、ハーバーブリッジを通過できない大型客船の問題やふ頭の延長など、まさに今横浜が抱えているものと同様の課題について意見交換ができた。

ジェットロでは、オーストラリア企業の横浜進出、横浜市内企業のオーストラリアでの事業活動の推進に向けての意見交換ができ、都市間の公民あわせた交流の推進のヒントが得られたと感じている。

クレアでは、多文化主義についての意見交換の中で、オーストラリアの方は小さいころから外国生まれの方と接する機会が多く、慣れていること、海外からの留学生受け入れを一つの輸出産業として捉えていることなど、印象的な話が多くあった。

今回の視察を含めた委員会活動、これまでの歴史の積み重ねにより、市当局、議会、民間が一体となって横浜の次のステップ、世界の次のステップにつながる取り組みをしていかなければならないと感じた。

- ・ オーストラリアでは1900年代から移民に対する同化政策が始まり、70年代に入ると、多文化主義政策を進めるようになって、さらに現在は多文化共生には互いの関係性が重要だということで、移民の権利だけではなくて、責任も表記されるようになったという関係を学んだ。横浜市においても、今のオーストラリアの考え方をしっかり目指していきながら、取り組んでいくことが重要であると感じた。

オーストラリア政府では、移民の国籍、年齢、所得、住居エリアなど情報を全部公開し、そのデータを参考にしながら、地元NPOなどがニーズに合った支援活動を実際に行っていると聞いている。横浜においてもオープンデータをしっかり活用していくことが多文化共生にも非常に役立つと感じた。また、こういったデータを分析することが非常に重要という例として、例えば低所得者層の移民の場合、税負担がふえるのではないかと懸念がなされていることに対して、しっかりとデータを分析し、技術職移民の場合は1年で税負担より納税額が上回る。また家族の呼び寄せの移民の場合でも5、6年でプラスに

転じる。人道的移民でも10年でプラスに転じるという統計の結果をまとめている。今後、横浜においても、説明責任の中でこういった分析は重要であると学んできた。

港湾関係では、今後、横浜港の再編を見据えて、現在民間主体で運営されているメルボルン港M I R R A Tの運営形態は非常に参考になるものであると感じた。

- まちを歩いていると本当に美しいと感じ、ごみがほとんどなかったのがとても印象的だった。そして、そこに住む人たちが多様な人種であるということ、多様な人種がただ暮らしているというだけではなくて、移民や難民を受け入れて、長い年月をかけて多文化共生を育んできた政策の積み重ねの上で、移民や難民の皆さんが、オーストラリア人として経済的にも貢献しているということで、非常に活力に満ちた感じを受けた。

横浜市でも今後さらに外国人が増加していくという状況の中であり、オーストラリアの多文化共生の取り組みは非常に参考になると考えている。特に言語の重要性については、日本語教育の重要性や生活支援、今後、横浜が多文化共生に取り組んでいく上で非常に重要になってくると思う。オーストラリアの方は、外国で生まれた人とあっさり言うのが印象に残っている。それだけ自然になっているということの象徴だろう。

港湾についても、効率性を考えてつくられた新しい自動車輸入を主用途としたターミナルの視察、また歴史的な景観を残しつつ改善を進めるにぎわいのある客船ターミナルを視察し、双方ともに今後の横浜を考えていく上で勉強になり、生かしていける内容だと感じた。