

関西国際空港活性化から見る大阪の観光行政

2012年5月29日(火)

小西 智威

- I. はじめに
- II. 観光とは
- III. 関西国際空港の現状
- IV. 大阪府市都市魅力戦略会議
- V. 大阪府市都市魅力戦略
- VI. 関西国際空港へのアクセス
- VII. おわりに

I. はじめに

高度経済成長以来、人口や企業本社が東京圏に一極集中し、さらに国内工場の海外移転が進んだ。大都市大阪の経済は以上の経過をたどって衰退し、現在に至る。そこで注目されているのが関西国際空港の更なる活用であり、その鍵となる観光行政だ。今回は関西国際空港活性化から大阪の観光行政を見ていきたい。

II. 観光とは

(i) 観光の重要性

① 経済・雇用への多大なる貢献

- ・世界の観光産業は全 GDP の 9.4% ⇔ 日本は全 GDP の 5.3%
- ・世界の観光産業による雇用は全雇用者の 7.6% ⇔ 日本は全雇用者の 6.7%
- 世界との比較で劣っている日本の観光産業

② 活気に満ちた地域社会・健康で文化的な生活実現の促進

- ・何度でも訪れたいまち ⇔ 市民がいつまでも住み続けたいまち
- ・貴重な自然・歴史的資源・快適な住環境等の維持・改善
- ・「地域ブランド」・「地域シンボル」の確立
- 魅力あるまちの創造には市民・観光業界・行政の三位一体が必要

③ 国際相互理解増進・国際平和の実現

- ・異文化交流を通じ相互理解を深め、新たな文化の創造
- ・「観光は平和へのパスポート」
→平和創出効果が観光効果の最たるもの

(ii) 観光行政

- ・明治期に始まりその主な目的は外貨獲得であった
- ・戦後のインバウンド政策からアウトバンド政策重視への移行が進む
→現在では見直しが進められている
- ・多くの自治体では産業振興(商工・農林水産など)に位置付けている
- ・近年では観光庁設置のように期待が高まっている

(iii) 観光資源

- ・観光者の多様な欲求を喚起し、充足させてくれる観光対象
- ・大きくは自然資源・人文資源に分けられる

III. 関西国際空港の現状

(i) 開港の起源と運営実態

- ・航空需要・騒音問題・事故のリスク回避のために代替空港の必要性が高まった
- ・当時の内閣の方針により株式会社方式を取らせることになった(第3セクター)
→伊丹空港と7月から一体運営(新関西国際空港会社)することが決まっており
運営権を将来的には民間に売却する予定
- ・単年度決算では経常損益と純損益が共に10億円程度の黒字となった
→黒字は政府からの補助金年90億円に支えられており
多額の借金に伴う年200億円の利子負担は賄いきれない

(ii) 利点と問題点

① 利点

- ・国際線と国内線の乗り継ぎもスムーズで完全24時間運営可能
- ・アジア線のシェアが高く西日本におけるアジアとの玄関口の役割
- ・国際物流の強み(阪神港に近くSea&Air輸送¹に適している)
- ・沖合に設置されたため、騒音等の公害は少ない

¹ 海上輸送と航空輸送を併用したもの。航空輸送の燃油高騰に伴った形で推進され始めた。

② 問題点

- ・建設維持費用が高く巨費が必要
- ・高い離発着料・空港使用料
- ・欧米との需要・就航便数の少なさ
- ・津波等災害時の安全確保への懸念
- ・伊丹・神戸両空港との国内線の旅客の奪い合い
- ・アジア最大級の仁川国際空港との競争に劣勢
- ・交通アクセスの悪さ

IV. 大阪府市都市魅力戦略会議

(i) 設置の起源と目標

大阪府市統合本部における決定に基づき、都市魅力創造の戦略を検討するため平成 24 年 2 月 9 日に設置された

(ii) 目標

- (1)都市魅力創造にかかる府市事業の融合・統合に関すること
- (2)都市魅力創造にかかるシンボルプロジェクトの検討に関すること
- (3)都市魅力創造にかかる府及び市におけるビジョン・計画、審議会等の一本化・再構築の検討に関すること

V. 大阪府市都市魅力戦略

(i) 3つの組織の設立

① 大阪版アーツカウンシル²

- ・大阪における文化活動の実態に合った助成制度へ
- ・PDCA サイクル³の確立

② 大阪観光局

- ・観光振興と都市魅力構造を一体的に推進
- ・組織力強化
- ・稼げる仕組みづくり

²文化的な活動をする団体や事業に対する助成金の配分・額などを専門家の審査で決定し、事後評価や調査研究によって検証する公的な第三者機関。

³ 事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つ。

Plan（計画）→ Do（実行）→ Check（評価）→ Act（改善）の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する。

- ③ 水と光のまちづくりオーソリティー
 - ・水と光の首都大阪の確立
 - ・重点統合推進のエンジンとなる組織の設立

(ii) 「グラウンドデザイン・大阪」

大阪府市都市魅力戦略会議で提案されている大阪都市創造のグラウンドデザイン

① 誰もが投資したくなる世界・アジアの大都市としての地位確立へ

- ・国際都市競争に勝てる大都市・大阪
- ・便利な省エネ都市・大阪
- ・都市魅力あふれる大都市・大阪
- ・安全な大都市・大阪

→新たな民間の取り組みを支援・誘導する

② 実現に向けた取り組み

- ・インフラ運営組織の一元化
 - イ. 高速道路網の一元化
 - ロ. 大阪港諸湾の一元化
 - ハ. 市営地下鉄・鉄道各社のシームレス化・運賃値下げ等
 - ニ. 関西国際空港と大阪国際空港の経営統合・民間業者への運営権売却

・エリアのまちづくり推進の体制づくり

イ. エリアのまちづくりは、地域の資源・ポテンシャルを活用し、府民・企業の皆さんの幅広い知恵と実行力を集めることが必要

ロ. 将来を見据えた大胆なまちづくりを進めるため、熟度に応じた街づくり推進の仕組みを導入

→**BID⁴**・協議会等

VI. 関西国際空港へのアクセス改善

(i) 鉄道

4Business Improvement District

地域活性化（都市再生）の事業を進めるため、地域の合意を基礎に設立される組織。主財源は負担金であり、①組織運営・②プロモーション・③デザイン、経済立て直しを包括的に実施するエリアマネジメントを発展させたルール・資金等を含んだ総合的の制度。日本では法的根拠がなく本格的な導入事例はない。

① 関空リニア

- ・大阪国際空港の売却益 5 千億で整備
→「設置に 1 兆 5 千億円」

- ・関空アクセス調査検討会
→国交省が設置

② なにわ筋線

- ・新大阪と JR 難波・南海難波と接続
 - ・中間駅あり：2500 億円(需要=21 万人・費用便益比=1.74)
 - ・中間駅なし：1800 億円(需要=15 万人・費用便益比=1.90)

③ 四つ橋線延伸

- ・北は、西梅田からの延伸で阪急十三・新大阪へ接続
南は、なんばから南海難波へ接続
→南海線との車両規格の違い

(ii) 関空タクシー

- ・関空専属
→仮に大阪市内へ送っても、帰りに客は乗せられない
- ・大阪で一般的とされる「5000 円以上半額」制度を導入せず
- ・連絡橋の通行料金 400 円から 800 円が上乗せ
→羽田空港タクシーの例から、北区と中央区に限り定額制導入

(iii) 連絡橋

- ・平成 15 年度は 13 回・平成 16 年度は 19 回列車運行中止
→防風柵の設置で年平均 3 回に抑えられると予測
- ・通行税
昨年 9 月、泉佐野市が往復 100 円の利用税を課す条例を可決
→4 月に川端総務相(当時)が同意。課税期間 5 年で年間 3 億円の収入見込む

VII. おわりに

さきの東日本大震災以降、東京都への都市機能一極集中を危ぶむ声が聞かれている。その中で大阪は日本第二の都市として、もっと魅力ある都市にならなければならない。その中で重要なのはやはり外国との玄関口、関西国際空港とその活性化である。乗り越えなけ

ればならない課題は多数あるが、行政と市民が協力して取り組む必要性は既に互いが認識しているところである。また、今回の勉強会で、観光行政は単なる観光客の呼び込みを目的としたものではないと理解していただけたのではないかな。観光は莫大な経済効果を生み、新たな観光産業に伴い雇用を促進し、インフラを整備させ、景観保護をすすめて、国際文化交流を通じ、地域住人の生活の質まで向上させ得るのだ。一方的な衰退が進む中、今こそ観光都市大阪の確立が求められているのである。

図 1(観光庁「訪日旅行促進事業」から抜粋)

訪日外国人旅行者の発地国・地域別シェア

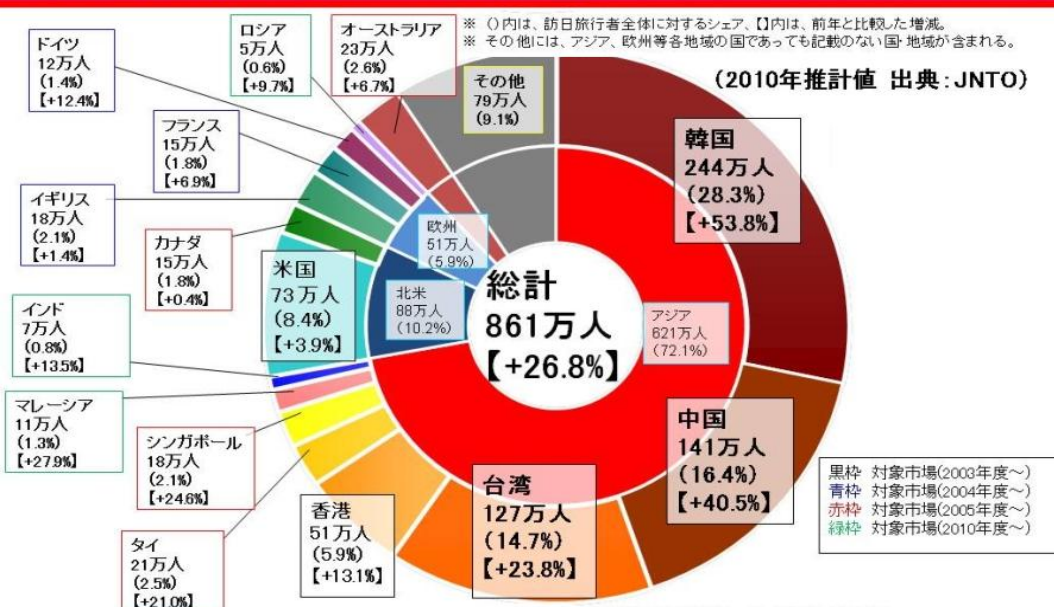


図 2

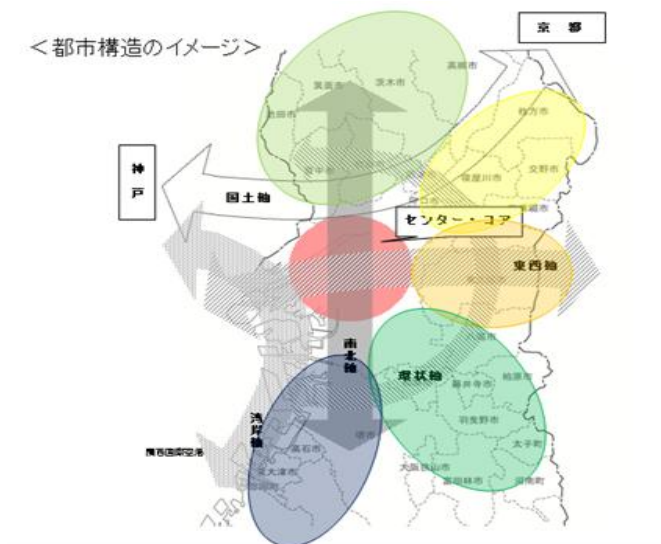


図 3

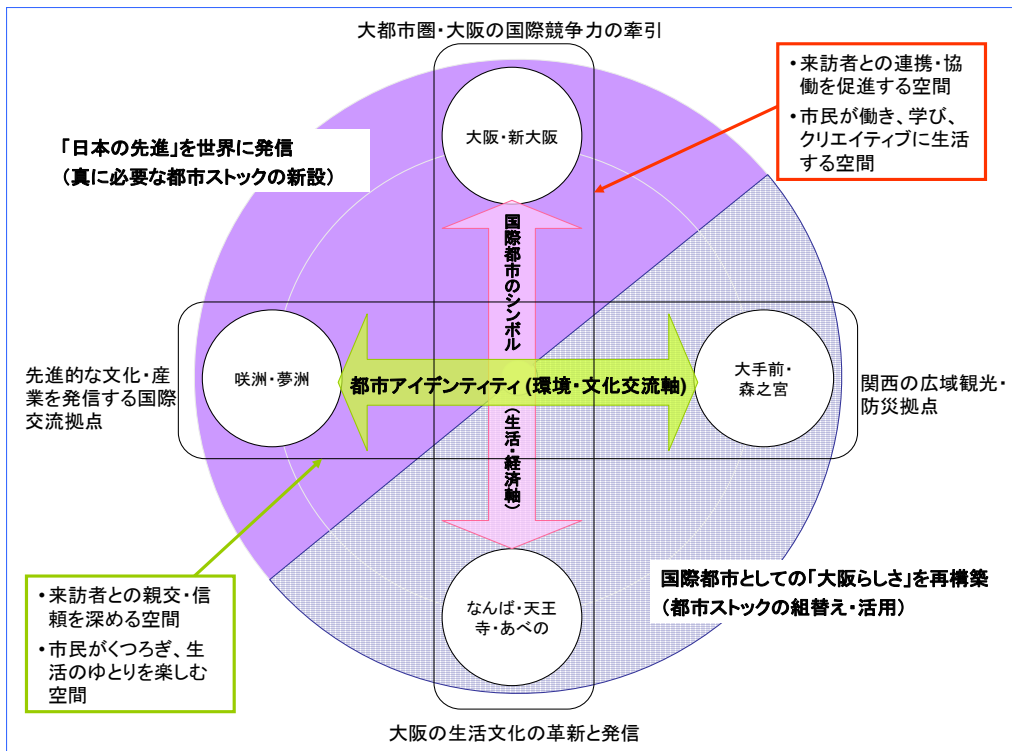


図 4：エリア別行程表

	2015	2025	2050
南北軸	<ul style="list-style-type: none"> 側道の歩行者系空間化 御堂筋景観問題の検討 		<ul style="list-style-type: none"> 御堂筋の全面みどり化・モール化、及び街並み(ファサード、景観)の美化
東西軸	<ul style="list-style-type: none"> 中之島の魅力あるまちづくりの誘導 正蓮寺川空間の総合的なみどり化、淀川スーパー堤防のみどり化 		<ul style="list-style-type: none"> 中央大通のみどり化
新大阪・大阪エリア	<ul style="list-style-type: none"> うめぎたの緑化等 		<ul style="list-style-type: none"> うめぎた、大阪駅前ビル周辺のみどり化
森之宮・大手前エリア	<ul style="list-style-type: none"> 大阪城公園エリア一体の賑わい創出 警察本部と連携した防災中枢機能の拡充 		
なんば・天王寺・あべのエリア	<ul style="list-style-type: none"> なんば駅前空間みどり化 道頓堀開港400年 ⇒ イベント(プール) 100周年(阪堺線、新世界・通天閣、天王寺動物園など) 		<ul style="list-style-type: none"> なんば・天王寺公園・動物園・あべのみどり化
夢洲・咲洲エリア	<ul style="list-style-type: none"> 夢洲(先行地区～3期) 咲洲スマコミ実証実験、夢洲ひかりの森プロジェクト 		

図 2,3,4は「ランドデザインまとめ」：大阪府戦略本部会議資料から抜粋

【参考文献】

- 川島令三『<図解>日本三大都市未完の鉄道路線』講談社、2008年
関西国際空港全体構想促進委員会『関西国際空港・関連地域情報ハンドブック』
関西国際空港全体構想促進委員会、1999年
佐藤芳彦『空港と鉄道—アクセスの向上をめざして—』成山堂書店、2004年
産経新聞『関空アクセス四つ橋線活用』2012年5月8日朝刊1面
寺島秀一(編)『観光政策論』原書房、2009年
中尾清『自治体の観光政策と地域活性化』イマジン出版、2008年
山田浩之・今木秀和『関西国際空港が拓く南大阪の可能性』、2007年

【参考 URL】

- 朝日新聞ホームページ(<http://www.asahi.com/>)
大阪府戦略本部会議(<http://www.pref.osaka.jp/kikaku/senryaku/index.html>)
観光庁ホームページ(<http://www.mlit.go.jp/kankocho/>)
関西国際空港株式会社ホームページ(<http://www.kiac.co.jp/index.html>)
経団連『わが国観光のフロンティアを切り拓く』
(<http://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2010/032/index.html>) (2010年4月20日)
国土交通省『我が国航空物流のグランドデザイン』
(http://www.mlit.go.jp/koku/koku_cargo_000004.html)
第10回大阪府市統合本部会議資料『地下鉄事業について(中間報告)』
(http://www.city.osaka.lg.jp/toshiseidokaikakushitsu/cmsfiles/contents/0000165/165915/10shiryoku1_shiryohen.pdf#search='地下鉄事業について')
毎日放送『憤懣本舗「なぜ!?半額割引ない関空タクシー」
(http://www.mbs.jp/voice/special/201205/07_post-16.shtml)(2012年5月7日)