



KANSAI 空港レビュー



No.495
2020.2

CONTENTS

1 巻頭言

西日本の航空・空港の安全を支えて
梅野 修一

2 各界の動き

10 講演抄録

グレーターミナミの活性化に向けて
嘉名 光市

23 プレスの目

広がる空の玄関
長尾 亮太

25 航空空港研究レポート

訪日客の構成と消費行動の転換に向けた伝統芸能「能楽」の活用
辻本 勝久

31 データファイル

- ・関西国際空港2019年12月運営概況(速報値)
- ・関西国際空港2019年暦年運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港]2019年12月分(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港]2019年暦年分(速報値)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2019年12月

【表紙写真】「ガルーダ・インドネシア航空 A330-300 復刻デザイン機」

ガルーダ・インドネシア航空 GA883 便、バリ行き A330-300 です。

ガルーダ・インドネシア航空は創立 70 周年を迎え、1969 年から 1985 年に使用したロゴデザインを復刻した機体を運航しています。

この復刻塗装機が最初に関西に運航したときは、ビンテージフライトと称して CA さんも当時の制服姿であったといえます。

復刻デザイン機は B777-300ER や B737-800 にも施され、B777-300ER は羽田空港に運航することもあります。

撮影：柴崎 庄司

西日本の航空・空港の安全を支えて



国土交通省
大阪航空局長

梅野 修一

先日、関西エアポート株式会社が関西国際空港の2019年の利用実績（速報値）を発表しました。発着回数は約20.7万回（前年比11%増）、旅客数は約3,191万人（10%増）といずれも過去最高を記録しました。このうち国際線発着回数は約15.8万回（13%増）、国際線旅客数は約2,493万人（11%増）となっております。1994年9月4日に開港し、2007年8月2日に2本目の滑走路が供用し、2008年の利用実績で、発着回数が約13.4万回、旅客数が約1,601万人から、旅客数は約2倍となっております。関西国際空港の2本目の滑走路の建設プロジェクトを強力に推進いただいた当時の関西の経済界をはじめとする関係者の皆さまの先見性に感謝いたします。

大阪航空局は、東は富山県、岐阜県、愛知県から西は沖縄県まで2府27県の西日本を管轄区域とし、管内61空港の管理や運用、航空機の運航に関する業務、地域航空や小型機の航空事業者に対する監督や指導をしております。

管内の主なトピックスとして、中部国際空港では、2019年9月20日に第2ターミナルを供用しました。那覇空港では、アジアの観光客を迎える玄関として不可欠な第2滑走路が、2020年3月26日に供用開始します。旅客ターミナルビルについても、2019年3月18日にオープンしております。福岡空港では、航空機の地上混雑を緩和するための国内線ターミナルビル前面の誘導路の二重化が2020年1月30

日に供用しました。併せて国内線ターミナルビルの再整備も完成しました。引き続き滑走路増設事業を進めて参ります。那覇、福岡空港の事業は、2003年に福岡空港調査連絡調整会議（国、福岡県、福岡市）、那覇空港調査連絡調整会議（国、沖縄県）を設置し、地域の皆さまへ情報提供を行い、意見をいただきながら、調査、検討を進めてきました。改めまして、関係者の皆さまのご尽力に感謝するとともに、引き続きご支援をお願いします。

2018年9月に発生した台風21号や北海道胆振東部地震により、これまで経験したことがないような事象が起これ、国民経済や生活に多大な影響を与えたことを踏まえ、ソフト面における対策として、空港・航空関係者が一体となった対応を可能とするための事業継続計画、いわゆるA2-BCPの策定を全国に展開しております。A2-BCPは訓練などによって、常に検証、見直しを行い、災害時等において有効に機能させることが重要ですので、引き続き空港・航空関係者のご協力をお願いします。

中国をはじめとして世界で、新型コロナウイルスによる肺炎が発症しており、関係者と連携して対策を進めていきます。これからも西日本の航空・空港の安全・安心を支えることにより、関西への航空・空港のお客様が安全・快適に移動でき、利便性が向上することにより、関西の発展に尽くして参ります。

各界の動き

関西3空港

●関経連会長「3空港懇、今春にも開催」

関西経済連合会の松本正義会長（住友電気工業会長）は1月7日の記者会見で、座長を務める関西3空港懇談会の開催について「できれば今春ごろに関係者が集まり、結論を出していきたい」との意向を示した。2025年大阪・関西万博をにらみ、関西空港の増便や神戸空港の国際化、大阪空港の遅延便受け入れなどを議論する見通しだ。

●3空港懇、神戸空港の増便、時間延長求める

井戸敏三兵庫県知事は1月7日の定例記者会見で、次回の関西3空港懇談会で神戸空港のさらなる規制緩和を求めるとし「東京五輪の訪日客を、羽田、成田、関空の3空港だけでさばけるのか。神戸空港の臨時活用や発着回数の拡大、国際化も積極的な検討が必要」との見方を示した。

関西国際空港

●年末年始、全日空国際線2けた増

関西空港を発着する航空会社の年末年始（12月27日～1月5日）の利用実績が1月6日にそろった。国際線は、全日本空輸が前年同期比16%増の1万4,000人、格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは8%増の4万1,000人だった。日本航空はハワイ線などで昨年より減便した影響で1万9,000人と28%減った。国内線では帰省客が多い北海道線などの長距離路線が好調だった。

●ネパール航空のカトマンズ線、2月で運休

ネパール航空は3月2日から、成田～カトマンズ線に就航するのに伴い、週2便で運航している関西～カトマンズ線を2月29日で運休することになった。

●万博会場へ「水素船」、岩谷産業会長

岩谷産業の牧野明次会長は1月6日の大阪新年互礼会で、万博に向けて近鉄グループホールディングス、南海電気鉄道、東芝、川崎重工業などと共同で、水素で発電しモーターで駆動する50～100人乗りの船の建造を検討していることを明らかにした。万博会場となる夢洲と関西空港、神戸、和歌山などを結ぶ。

●プライベートジェットの荷物検査義務化、国交相

日産自動車の元会長カルロス・ゴーン被告が関西空港からレバノンに逃亡した事件を受け、赤羽一嘉国土交通相は1月7日の定例記者会見で、羽田や関西など国内4空港で6日から、プライベートジェットでも一定の大きさの荷物は保安検査を実施するよう義務付ける通達を出したと明らかにした。

●2019年の外国人入国者数、初の800万人超

大阪出入国在留管理局関西空港支局が1月10日発表した2019年の関西空港の出入国者数（速報値）は前年比11.1%増の2,468万9,510人に達し、6年連続で過去最多を更新した。日韓関係の悪化で韓国便が減ったものの、中国便が大幅に増えたことで全体を押し上げた。うち外国人

の入国者数は838万1,450人で、1994年の開港以来初めて800万人を超えた。

同日発表した年末年始（12月27日～1月5日）の出入国者数（速報値）は、前年同期比5%増の74万人だった。方面別では中国やグアム・サイパン、北アメリカが大きく伸びた。

●需要調査委員会が初会合、2025年度と2030年度試算へ

関西エアポートなどは1月14日、関西空港の将来の航空需要を調べる委員会（委員長・加藤一誠慶応大教授）の第1回会合を開いた。2025年度と2030年度の関空における旅客数と航空機の発着回数を試算する。2020年度の早い段階で結果を公表し、関西3空港懇談会などでの関空の機能強化に向けた議論の材料とする。

●カタール航空、ドーハ～香港の貨物定期便就航

カタール航空カーゴは1月15日、ドーハ～関西～香港間の貨物定期便を新規就航した。ボーイング777F型機（最大積載量103t）で週2便運航する。カタール航空の貨物定期便は日本初。

●中国聯合航空、連雲港～北京線を開設

中国聯合航空は2月21日から、関西～連雲港～北京・大興線に就航する。週2便で、機材はボーイング737-800型機を使用する。

●ターキッシュエアラインズ、イスタンブール直行便再開へ

ターキッシュエアラインズは1月20日、運休している関西～イスタンブール線を4月14日から再開すると発表した。週4便でスタート、6月13日からは週5便に増やす。

●無人の商品棚で土産販売、パナソニックなどが実験

関西エアポートは1月24～30日、関西空港で無人の商品棚でお土産を販売する実証実験を行った。パナソニックが開発した2種類の棚計4台を置き、中国人客に人気のお土産「東京ばな奈」や「白い恋人」を販売、支払いはQRコード決済のアリペイで行った。

●新型肺炎、武漢空港閉鎖で欠航相次ぐ

新型コロナウイルスによる肺炎の感染拡大を受け、中国・武漢市の空港が1月23日閉鎖されたことに伴い、春秋航空は2月29日まで関西～武漢便を欠航することを決めた。上海吉祥航空、中国南方航空も欠航した。関西国港からは武漢への直行便は週11便ある。

●中国便で健康カード配布開始

新型肺炎に対応するため厚生労働省関西空港検疫所は1月24日、中国から関西空港に到着するすべての航空便について、航空会社に依頼し、せきや発熱などの症状がある乗客は空港で検疫官に自己申告するよう促す機内アナウンスと、同様の内容を記載した健康カードの配布を始めた。

●2019年の旅客、初の3,000万人台、12月は1年3か月ぶりマイナス

関西エアポートは1月24日、2019年の関西空港の総旅客数（速報値）が前年比10%増の3,191万人だったと発表した。訪日客の増加から5年連続で過去最高を更新し、1994年の開港以来、初めて年間で3,000万人を超えた。国際線は11%増の2,493万人で中国便の新規就航や増便が相次ぎ、日韓関係の悪化に伴う韓国人客の減少を補った。国内線はLCCの新規就航などで7%増の698万人だった。

12月は総旅客数、国際線旅客数、国際線外国人旅客数が台風被害のあった2018年9月以来1年3か月ぶりに前年割れとなった。中国や東南アジア、長距離方面の需要は好調に推移しているものの、韓国・香港方面の需要の落ち込みが継続している。



クリック!

関西空港の総旅客数は2000年に2,049万人に到達した後、一進一退を続け2009年には1,345万人とボトムを記録した。その後、6年かけて2015年に再び2,321万人と大台を回復した。訪日客の着実な増加でその後、4年で3,000万人の大台を突破した。関西・大阪・神戸3空港の合計も5,178万人(7%増)で5,000万人の大台に乗った。ただ足元は中国・武漢から広がった新型コロナウイルスの影響で関空成長の牽引役だった中国便に急ブレーキがかかることは必至で、マイナスに陥る可能性も高い。

●アエロフロート、モスクワ線に6月1日就航

関西エアポートは1月30日、アエロフロート・ロシア航空が関西～モスクワ・シェレメチェボ間に、6月1日に就航すると発表した。当初6月15日就航としていたが、日程を繰り上げた。機材もエアバスA350-900型機(316席)に変更し週4便で運航する。関西～モスクワ線は2003年夏期スケジュール以来、17年ぶり。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●7月にターミナル改装開業、新たに36店舗

関西エアポートは1月24日、改装中の大阪空港ターミナルビルを7月に全面開業すると発表した。兵庫県の豊岡靴を扱う店舗など36店舗が新たに出店。手荷物検査場を通過した後の出発エリアに曲がりくねった通路を旅客が回遊しながら買い物できるウォークスルー型の商業スペースを設ける。出発エリアの店舗面積は全体の1割から5割に拡大する。

●2019年の旅客数が最高更新

関西エアポートが1月24日に発表した2019年の大阪空港の旅客数は前年比2%増の1,650万人で史上最高を更新した。

●定時運航率ランキングの大規模空港部門で3年連続1位

関西エアポートは運営する大阪空港が、イギリスを拠点に航空関連情報の収集や提供を行うOAGアピエーション・ワールドワイドのOAGパンクチュアリティ・リーグ2020の大規模空港部門で世界1位を獲得し、1月31日にトロフィーと証明書が贈呈された。1位を獲得は3年連続で、平均定時運航率は88.03%だった。

＝ 神戸空港 ＝

●FDAが今春、青森線を新設

フジドリームエアラインズは1月21日、神戸～青森線を3月29日から運航すると発表した。毎日1往復し、機材はエンブラエルERJ175型機(84席)または同170型機(76席)を使う。FDAの神戸発着路線は4番目となる。

●スカイマーク、午後10時台着の羽田便

スカイマークは1月24日、神戸空港に午後10時台に到着する羽田～神戸便の運航を3月29日の夏ダイヤから追加すると発表した。規制緩和で決定した神戸空港の運用時間の延長を航空会社が初めて活用する。スカイマークは神戸～那覇便も4便増の10便(5往復)にすると発表した。神戸～札幌便も1便増やす。これで増加が認められた20便分はすべて埋まる。

●2019年の旅客最多336万人

関西エアポートが1月24日に発表した2019年の神戸空港の旅客数は前年比6%増の336

万 3,237 人と、2006 年の開港以来で最多だった。運用規制の緩和で拡大した発着枠を活用し、新たな路線開設や増便が相次いだことが旅客数を押し上げた。

＝ 成田国際空港 ＝

●交通政策審議会航空分科会小委が機能強化案「妥当」

国土交通相の諮問機関である交通政策審議会の航空分科会事業評価小委員会（委員長・家田仁 政策研究大学院大学教授）は 1 月 20 日、成田国際空港会社が計画する機能強化事業を「実施が妥当」と判断した。

●2019年の旅客、過去最高4,434万人

成田国際空港会社が 1 月 30 日に発表した運用状況によると、2019 年の国際線と国内線を合わせた総旅客数は、前年比 4% 増の 4,434 万 4,739 人で、3 年連続で 4,000 万人を突破し、6 年連続で最高記録を更新した。

●国交省、施設変更許可

国土交通省は 1 月 31 日、3 本目となる C 滑走路新設や B 滑走路延伸など成田空港の機能強化について、航空法に基づき施設変更を許可した。成田国際空港会社は、騒音対策区域の周知などを経た上で、2029 年 3 月末の完成を目指し、用地買収に着手する。

＝ 羽田空港 ＝

●制限区域で自動運転大型電気バスの実証実験

全日本空輸は 1 月 22 ～ 31 日、羽田空港の制限区域内で大型自動運転バスの実証実験を行った。大型自動運転バスは、中国・BYD の電気バスを改造したもの。実際のオペレーションを想定したルートを走行し、技術面や運用面での課題を検証した。

＝ その他空港 ＝

●奄美空港で着陸機が滑走路を離脱

1 月 8 日午前 10 時ごろ、奄美空港で、喜界島発の日本エアコミューター 3830 便 ATR42 型機が、着陸後に滑走路を外れて、草地に停止した。強風にあおられたとみられる。この影響で滑走路が翌日午前 8 時まで閉鎖された。

●福岡空港、国内線に施設利用料110円

福岡国際空港会社は 1 月 14 日、3 月 29 日から国内線の利用者を対象に施設利用料を徴収すると発表した。12 歳以上の大人は 110 円、子ども（3 歳以上 12 歳未満）は 50 円。待合室などの整備費に充てる。

●北海道内の7空港、民営化スタート

三菱地所や東急など 17 社が出資する北海道エアポートが 1 月 15 日、新千歳空港など北海道内の主要 7 空港のターミナルビルの運営を始めた。6 月からは、新千歳で滑走路を含む空港全体の運営も担う。

航空

●ピーチ、東南アジアへ、ANAHD社長

ANA ホールディングスの片野坂真哉社長が朝日新聞のインタビューに応じ、傘下の LCC、ピーチ・アビエーションが、成田とシンガポールや東南アジアのリゾート地を結ぶ路線の新設を検討していることを明らかにした。エアバスの新型機を導入し、成田を拠点に中距離路線に進出する計画だ。

●年末年始の航空利用、国際線3%増 国内線6%増

航空各社は 1 月 6 日、年末年始（12 月 27 日～ 1 月 5 日）の利用実績を発表した。搭乗者数は国際線が前年比 3.7% 増の 73 万 3,871 人、国内線が 6.5% 増の 357 万 5,111 人といずれも

増加した。国際線は主力の中国が現地航空会社の供給増で苦戦する一方、最大9連休となったことから欧米など長距離線が好調だった。

●日航、上海航空とコードシェア開始、関空便など

日本航空は1月9日、中国東方航空傘下の上海航空と共同運航（コードシェア）を実施すると発表した。上海航空の運航便のうち関空、富山と上海を結ぶ2路線が対象。

●ボーイング、2019年の商用機納入半減

ボーイングは1月14日、2019年の商用機の納入が380機と、前年から53%減少したと発表した。ライバルのエアバス（863機）に抜かれ、8年ぶりに世界首位の座を譲った。墜落事故が相次ぎ、世界で運航が停止されている新型旅客機「737MAX」の納入が、78%減の57機となったことが響いた。

●全日空と豪ヴァージン、コードシェア

全日本空輸とヴァージン・オーストラリアは1月17日、包括連携契約を締結した。30日から、豪ヴァージンが運航する国内線で共同運航（コードシェア）を開始する。春以降をめぐって国際線にも拡大する。全日空が豪航空会社と提携するのは、アンセット・オーストラリア航空以来約20年ぶり。

●2019年の航空貨物輸出量、6年ぶりマイナス

航空貨物運送協会が1月20日に発表した2019年の航空貨物輸出量（混載貨物ベース）は96万6,360tと前年比23%減少した。前年を下回るのは6年ぶり。米中両国の貿易戦争を背景に、製造業に陰りが出ていた米国向けで自動車部品や機械類の輸送が低調だった。

●「737MAXの運航再開、今年半ば目指す」ボーイングが声明

ボーイングは1月21日、737MAX型機の運航再開時期について、2020年半ばになる見通しだと声明を発表した。航空会社などの顧客やサプライヤーが今後の計画を立てることを支援するため、見通しを示したと説明している。

●ボーイングの次世代大型旅客機、初のテスト飛行

ボーイングは1月25日、米西部ワシントン州で次世代大型旅客機、777Xの初飛行を行った。世界最大の双発ジェットエンジン旅客機で、ボーイングの長距離路線向けの主力機となる。

●ピーチ、成田～長崎・鹿児島便を新規就航

ピーチ・アビエーションは1月28日、3月29日から成田発着の長崎便を1日1往復、鹿児島便を1日2往復、それぞれ運航すると発表した。これでピーチの成田の国内線は8路線に増える。

●ボーイング、2019年決算は22年ぶり赤字

ボーイングが1月29日発表した2019年通期決算は、墜落事故を起こした旅客機737MAX型機の長引く運航停止が業績を圧迫し、純損益は前年の104億6,000万ドルの黒字から6億3,600万ドルの赤字に転落した。赤字転落は22年ぶり。737MAXの運航停止に伴う費用は通期で146億ドルに上り、さらに今年、追加で40億ドル増える見込みだ。

●全日空とシンガポール航空が共同事業

全日本空輸とシンガポール航空は1月31日、包括提携契約を結んだと発表した。運賃の共同設定や乗り継ぎダイヤの調整を行い、両社が一体的に事業展開する。これまで実施してきた共同運航も拡大。協力関係を深め、アジア・オセアニア地域での競争力向上を狙う。

●全日空、航空券の定額サービス実証実験

ANAホールディングスとアドレスは1月31日、月額制で指定便に搭乗できる航空券サブスクリプション（定額制）サービスの実証実験を開始した。アドレスが運営する多拠点ライフプラットフォーム会員を対象とした実証実験で、月額3万円を支払うことで羽田発着の9路線の指定便に月2往復搭乗できる。3月末まで。

関西

●大阪新年互礼会、万博成功誓う

関西経済3団体と大阪府、大阪市が主催する大阪新年互礼会が1月6日開かれ、政財界から約2,300人が出席した。2025年大阪・関西万博の成功に向け、官民一丸で取り組むことを誓い合った。

●京都市が宿泊施設の新設手続き厳格化へ

京都市は1月6日、宿泊施設をつくる際の手続きを厳格化し、客室数にかかわらず構想段階で近隣住民向けに計画の説明や事前協議を求めるとともに、施設内のバリアフリーの基準を新たに設ける方針を示した。2020年度内に制度を策定し、2021年度の実施を目指す。

●大阪メトロ、券売機にQR決済を導入

大阪メトロは1月8日、御堂筋線の梅田など7駅の一部券売機に、スマートフォンのQRコード決済を3月にも導入すると発表した。中国で普及している「アリペイ」と「ウィーチャットペイ」に対応する。

●USJ、任天堂新エリアの新技術など発表

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの運営会社は1月14日、今夏の開業を予定する任天堂ゲームがテーマの新エリア「スーパー・ニンテンドー・ワールド」で、スマートフォンとウェアラブル端末を使ったアトラクションを導入すると発表した。

●大阪市長、万博会場建設費「2～3割上振れ」

松井一郎大阪市長は1月16日の定例記者会見で、2025年大阪・関西万博の会場建設費（約1,250億円）について、建築資材などの高騰に伴い、2～3割上振れする可能性があるとの見通しを示した。

●大商、万博の協力推進本部を設置

大阪商工会議所は1月17日、2025年大阪・関西万博に向け、2025年日本国際博覧会協力推進本部（本部長・尾崎裕会頭）を立ち上げた。運営主体の日本国際博覧会協会のサポートや会員企業への関連情報の提供、市民参加型イベントなどを通じた機運醸成に取り組む。

●万博会場に自動運転バス、夢洲で走行実験

大阪メトロと大阪シティバスは1月18日、2025年大阪・関西万博の会場となる夢洲周辺の公道で、自動運転バスの走行実験を公開した。2020年度中に大阪湾岸部の4路線で導入を目指すほか、万博でも来場者を近隣の駅から会場に輸送する手段として活用する考えだ。

●万博の輸送へ夢洲に船着き場整備

大阪市は、2025年大阪・関西万博で関西空港や神戸空港から船で来場できるように、会場となる夢洲北岸に浮き桟橋を整備することを決め、2020年度当初予算案に設計費を計上する。定員100人規模の小型船（100t級）が着岸できるようにする。2022年4月完成を目指し、万博開幕までは、会場建設に携わる作業員の輸送にも活用する。

●熊取町長選、藤原氏が再選

任期満了に伴う熊取町長選挙は1月19日投開票され、大阪維新の会公認の現職、藤原敏司氏（67）が無所属新人で元高校教諭の大浦正義氏（73）を退けて、再選を果たした。

開票結果

当 8,787 藤原 敏司 大維現
2,889 大浦 正義 無新

●高島屋東別館、ホテルでリニューアルオープン

昭和初期の百貨店建築の高島屋東別館が1月20日、訪日外国人客をメインターゲットにしたホテルなどの複合施設に生まれ変わり、開業した。滞在型ホテル、シタディーンなんば大阪（313室）は、シンガポール不動産大手、キャピタルランド子会社のアスコット社が手掛ける。

●2019年の大阪訪問外国人客、1,200万人突破確実

大阪観光局が1月21日発表した2019年1～9月の来阪外国人数は940万人（前年同期比11%増）で、過去最多だった。中国人客436万人（27%増）、韓国人客は143万人（21%減）で、溝畑宏理事長は2019年年間の外国人客が、前年の1,141万人を上回る過去最多の1,200万人を突破することが確実になったとの見通しを示した。

●万博用シャトルバス専用で淀川左岸線前倒し整備を要望

松井大阪市長は1月21日、首相官邸で菅義偉官房長官に会い、2025年大阪・関西万博でシャトルバスの専用道路として使うため、阪神高速道路淀川左岸線の海老江～豊崎間（4.4km）の前倒し整備のための財源措置を要望した。実現すれば新大阪駅と夢洲が20分で結ばれることになる。

●2019年の大阪の百貨店売上高0.8%増

日本百貨店協会が1月22日発表した2019年の大阪地区の売上高は前年比0.8%増の8,486億円だった。3年連続で前年実績を上回ったが、伸び率は2018年の3.9%から大きく縮小した。10月の消費増税のほか、訪日外国人客の消費が鈍化したことが影響した。

●2019年の関西百貨店の免税品売上高、2.3%増

日本銀行大阪支店が1月22日発表した2019年の関西の百貨店の免税品売上高は前年比2.3%増だった。件数ベースでは0.2%減と2013年4月の調査開始以来初めてのマイナス。中国の景気減速や元安・円高の為替の影響が出ている。12月単月の売上高は6.5%減と3か月連続で前年実績を下回った。

●2019年の近畿輸出入、3年ぶりマイナス

大阪税関1月23日発表した2019年の近畿2府4県の貿易概況は、輸出入ともに3年ぶりに減少した。輸出額は前年比5.1%減の16兆2,674億円だった。米中貿易摩擦の影響などで中国向けが9.2%減の3兆9,444億円となった。輸入はエネルギー関連の価格低下などを背景に4.6%減の14兆7,197億円だった。

●万博協会が橋の新設を要望

2025年大阪・関西万博の運営主体、日本国際博覧会協会の石毛博行事務総長は1月23日、大阪市内で開かれた関西広域連合の会合で、万博会場の夢洲について、アクセス強化の必要があると訴えた。夢洲への新たな架橋工事などを想定しており、国や市と協議していると明かした。

●堺市南部丘陵の一部を特別緑地保全地区に

堺市都市計画審議会は1月23日、希少な動植物が生息する南区の南部丘陵の一部約14haを、開発に制限がかかる特別緑地保全地区に指定することを決めた。都市緑地法に基づき、指定されると市の許可なく宅地造成や木材の伐採などができなくなる。

●大阪市、万博渋滞緩和へ咲洲の物流機能強化

松井大阪市長は1月24日、2025年大阪・関西万博の開催中、会場となる夢洲で想定される渋滞の緩和策として、南側の咲洲にある物流拠点の荷物の受け入れ能力を強化する方針を明らかにした。夢洲で取り扱う荷物の一部を咲洲側に回すことで夢洲に出入りするトラックの通行量減につなげる。

●国交省、大阪メトロで終電延長実験、約4,000人が利用

国土交通省は1月25日未明、大阪メトロ御堂筋線（江坂～なかもず間）で終電時間を通常より約2時間遅らせる実証実験を行った。午前2時までの2時間の利用が約4,000人だった。訪日外国人の消費額が伸び悩むなか、夜の消費活動を活性化させる狙いがある。

●大阪市、天王寺動物園の独立行政法人化決定

大阪市は1月29日、直営する天王寺動物園の地方独立行政法人化を決めた。専門的な人材確保や運営予算の自由度を高め、経営合理化を図るのが狙い。市によると、動物園では全国初の試みとみられ、2021年4月の法人化を目指す。

●大阪高裁がふるさと納税訴訟で泉佐野市の請求棄却

総務省がふるさと納税制度から泉佐野市を除外した決定は違法だとして同市が取り消しを求めた訴訟で、大阪高裁は1月30日、請求を棄却し国勝訴の判決を言い渡した。千代松大耕泉佐野市長は同日午後、最高裁に上告する方針を明らかにした。

●阪堺電車、「通天閣前」「新世界前」2駅に副駅名

阪堺電気軌道は1月30日、2月から阪堺線の恵美須町と新今宮駅前の2つの停留場にそれぞれ「通天閣前」「新世界前」の副駅名をつけると発表した。訪日外国人を中心とした旅行者から降車駅についての問い合わせが多かったため、知名度の高い両地域を副駅名に使うことにした。

●ホテル稼働率12月は1.1ポイント低下

日本経済新聞社が1月31日まとめた大阪市内の主要13ホテルの12月の平均客室稼働率は前年同月比1.1ポイント低下の90.3%だった。前年割れは3か月連続で9ホテルが落ち込んだ。

国

●カジノ管理委員会が発足

IRの運営事業者を監督するカジノ管理委員会が1月7日、発足した。政府が内閣府の外局として設置し、カジノ運営に必要な免許を事業者に付与するほか、ギャンブル依存症などの対策も担う。

●訪日客、7年連続で最多、伸び率は大幅ダウン

赤羽国土交通相は1月10日の閣議後記者会見で、2019年に日本を訪れた外国人旅行者は前年に比べて2.2%多い3,188万人だったとの推計値を明らかにした。7年連続で最多を更新したが、日韓関係の悪化の影響で、韓国入客が昨年後半から急減したことから、伸び率は2018年の8.7%から大幅に縮小した。

●2019年の訪日韓国人、25.9%減、外国人消費は6.5%増

日本政府観光局が1月17日発表した2019年の訪日外国人数は前年比2.2%増の3,188万2,100人で過去最多を更新した。外交関係が悪化した韓国は25.9%の大幅な減少となった。

同時に発表した2019年の訪日外国人消費動向調査（速報）によると、消費額は4兆8,113億円で前年と比べ6.5%の増加となった。中国が1兆7,718億円で全体の36.8%を占め最も多く、次いで台湾5,506億円（11.4%）、韓国4,209億円（8.7%）、香港3,524億円（7.3%）、米国3,247億円（6.7%）の順で、これら上位5か国・地域で全体の71.1%を占めている。

●官房長官「IRスケジュール、変更の予定なし」

菅官房長官は1月21日の閣議後記者会見で、IRについて「現時点において、基本的なスケジュールを変更する予定はない」と述べ、2021年1～7月としている自治体から政府へのIR整備計画の申請期間や、政府が掲げる「2020年代半ば」の開業時期を変えない考えを示した。

整備地域を選ぶ際の基準を示す基本方針の決定時期について自民党の森山裕国会対策委員長は同日の記者会見で「3、4月ごろまで」延ばす可能性も示した。

●南海トラフ地震、各地の津波確率を公表

政府の地震調査委員会は1月24日、将来の発生が懸念される南海トラフ地震で西日本から東日本の各地を襲う津波の確率を公表した。太平洋側や瀬戸内の352市区町村のそれぞれについて、3～10m以上の津波が押し寄せる確率を3段階で示した。和歌山県など10都県の71の自治体で、3m以上の津波に見舞われる確率が26%以上だった。

●北九州市、IR誘致見送り

北橋健治北九州市市長は1月30日の定例記者会見でIR誘致を見送るとし、国への申請をしない方針を示した。米国やアジアの3事業者が提出した開発計画案を庁内チームで検討し、現行のIR整備法に基づく施設は同市にとって「過大」と判断した。

グレーターミナミの 活性化に向けて

大阪商工会議所 都市活性化委員会
グレーターミナミの活性化研究会 座長
大阪市立大学大学院 教授

嘉名 光市 氏



● と き 2019年10月16日 (金)

● と ころ 大阪キャッスルホテル6階 鳳凰・白鳥の間

■はじめに

今日はこのような機会をいただき感謝しております。

大阪商工会議所の中にいくつかの委員会があり、その中の都市活性化委員会で「グレーターミナミ」に関する提言を行いました。前半はそれについて簡単に紹介し、そこに至った背景については後半で話します。

今、私は大阪市立大学の都市系専攻に所属し、都市計画を専門としています。生まれは南河内で、第7学区の生野高校を卒業しました。おそらく、ここには先輩がいらっしゃるのではないかと思います。

プロフィールに「シンクタンク勤務」と書いていますが、私は1992年に当時は三和総合研究所という社名で、現在の三菱 UFJ リサーチアンドコンサルティングに入社しました。

その頃、私自身は担当しませんでした。空港関係で関西空港調査会の委託調査も受けていたことを思い出します。

バブル崩壊直後の入社で、非常にタイミングが悪く、いわゆるバブルの後始末のような仕事が多かったです。ユニバーサルスタジオジャパンもありましたし、北摂のニュータウン「彩都」開発のお手伝いもしました。縁あって今は、大阪市立大学で都市計画の教員をしております。

1. 「グレーターミナミ」活性化への提言 (記者発表資料を中心に)

■グレーターミナミ活性化研究会の発足

グレーターミナミ活性化研究会について紹介します。大阪商工会議所に地域振興部という部署があります。ここでは大阪のまちづくりや地域活性化に向けた諸活動を応援したり、提言したりしています。その部署が所管しているのが都市活性化委員会で、委員長は銭高組の銭高一善会長です。私も10年ほど副委員長としてお世話になっています。

あるとき、尾崎裕会頭はじめ商工会議所の幹部の方々と、次年度にどのような活動をするかについて意見交換する機会がありました。銭高委員長が、「大阪の活性化についての話がどんどん湧いてくるような大阪にせなあかん」という話をされました。「大阪のまちづくりの提案は、どうしてもうめきたなど北の方に重心が移りつつあるのではないかと」。

キタもちろんよいのですが、もっと大阪の南側の活性化を提案することが大事なのではないかと考え、グレーターミナミの研究会をつくることになりました。私が座長を務めることになり、大阪府立大学の橋爪先生は顧問に、そして観光も関わってくるので阪南大学の松村先生、南部のことなので和歌山大学の佐久間先生にも入っていただきました。さらに、難波を拠点にいろいろと活動されているエール学園の長谷川理事長にも入っていただきました。こうした人たちに提言を求めた次第です。

第1回が去年の10月でした。11月には新今

宮について話題提供を行っています。このときは、星野リゾートが新今宮に進出することが決まっていたので、同社からの話題提供、また、南海電気鉄道に「グローバルハブ 恵美(えみ)」や「なんば EKIKAN」などのまちづくりの話をさせていただきました。そして大阪府簡易宿所生活衛生同業組合からインバウンド観光客向けの取り組み、近鉄不動産からは「てんしば」なども含めた情報提供をいただきました。このように継続して第5回まで行い、最終提言をとりまとめました。

産経新聞の2019年4月13日(土曜日)の夕刊1面にこのことが取り上げられたときは私も驚きました。かなり反響があったのだと思います。裏を返せば、大阪南部の活性化に対する提案はそれほど久々だったのかと改めて思った次第です。おかげさまで非常に大きく取り上げてもらうことができました。

■「グレーターミナミ」の考え方

「グレーターミナミ」とは何か。実は南海電鉄によく言われるのですが、南海電鉄の中期経営計画では「グレーターなんば」という言葉が使われており、それに似ているではないかとお叱りを受けます。

「大大阪」「グレーター大阪」「グレーターロンドン」など、都市圏の枠を見直して広域に活性化を図る際によく「グレーター」という言葉を使いますが、「グレーターミナミ」もそういう意味合いが含まれています。

少し複雑なので説明を加えましょう。元々は“大阪市の中心の南部”というような意味合いでグレーターミナミと言っていました。つまり「キタ・ミナミ」のミナミ——難波界限、心斎橋界限——のあたりをもう少しエリア拡大するような考え方で、難波、新今宮、天王寺のあたりを一つの拠点として考えるのが一つのグレーターミナミという考え方です。

ただ、銭高委員長とも話し合ったのですが、大阪市内だけのスケールでは小さいだろうと考えました。もっとエリア全体、大阪全体のことを考えるべきだという意見も出てきて、商工会議所事務

局は少し困りました。大阪商工会議所の守備範囲は大阪市域です。堺や泉州についても興味関心はありますが、別の商工会議所・商工会があるのでなかなか難しい事情がありました。

しかしながら、やってみようかということになり、泉州地域の商工会議所の協力を得ながら、もう少し大きなグレーターミナミの概念をつくりました。泉州地域と南河内地域、そして大阪市南部を一つのエリアととらえて地域の活性化を図るというのがグレーターミナミという考え方なのです。

したがってグレーターミナミには二つの考え方があります。都心部の難波、天王寺、阿倍野、新今宮のあたりを一つとしてとらえるもの。南河内、泉州も含めた広域のエリアで考えるもの。この二つを重ねてグレーターミナミと呼んでいます。

■高いポテンシャルを活かしきれていない

課題として書いていますが、グレーターミナミの地域は、関西国際空港が非常に活況を呈しておりインバウンドのお客が増えているにもかかわらず、その恩恵が実はこのあたりにあまり広まっていないと思われま

す。もちろん百舌鳥・古市古墳群が世界遺産に登録されましたし、河内長野や泉佐野なども含め、歴史文化、観光では非常にポテンシャルが高いエリアなのですが、まだまだそのポテンシャルを活かしきれていないところがあります。これらをもっと活かす方策があるでしょう。

さらに一方で、今、難波は重要な拠点エリアになっているのに、なにわ筋線が開業してしまうと、皆うめきたや新大阪へ行ってしまうのではないかと懸念もあります。そうするとやはり南の方で拠点を考えていく必要があるでしょう。候補としては、もちろん難波もよいでしょうし、新今宮も今、簡易宿舎がどんどん外国人バックパッカー向けのホテルに変わってきています。

実際に外国人観光客が非常に増えているエリアでもあるので、ツーリズムの拠点としての工

リアにすることで拠点性をつくっていけないかといったことも考えました。

もともと中長期のまちづくりに関して、大阪の南部エリアはあまり位置付けがなされていないのです。そもそもこのあたりから考えていったらどうかというのが背景です。

■定住人口と交流人口を増やす好循環の創造

人口を見ると、泉州はもともと人口増でしたが、減に転じてからはずっと下降です。南河内はずっと人口減少のトレンドが続き、大阪市内は最近人口増加の傾向にあります。地価は、都心が若干上がりぎみなのにに対して、泉州、南河内はそのまますくは微減方向で動いています。

日本全体が人口減少社会なので、人口を増やすのはもう難しいでしょう。大阪府の887万人が776万人に、つまり百万人以上、政令都市一つが消えることになります。

当然インパクトは大きいので、そのぶん関空の至便性を活かし、インバウンドも含めてたくさんの人に来てもらい、人口で地域を支えて活性化を進めていこうと考えています。

グレーターミナミがどういう現況かというところ、大阪の観光インバウンドは2017年で1,110万人。そもそも非常に外国人が多く、その中でも大阪が選ばれているという現状があります。そのうち特にLCCの利用が非常に多いということです。

■泉州、南河内地域の現状と課題

百舌鳥・古市古墳群が世界遺産に決まりました。高野山も含めると世界遺産をネットワークしている、ハブのような地域ですが、関空利用の外国人観光客の周遊滞在にまだ繋がっていないことが課題です。

繋がってないことはマイナスではありますが、裏返して言えば伸びしろは十分にある、非常に可能性の高いエリアだと考えられます。

産業で見ると、第一次産業ならびに金属機械繊維等の集積地域です。それがなかなか定住人

口の増加には結びついていない。やはりこれから地域を支えていくような新しい産業をつくっていくための議論が必要だと思います。

新今宮界限はいわゆる“トヤ街の簡易宿泊所”が、外国人向けのホテルに変わるという大きな変化が起っています。通天閣、天王寺公園、てんしは、あべのハルカスなど、このあたりに行ってみると本当に観光地化し始めていることが分かります。インバウンドの動きが非常に出てきているこの地域と泉州、南河内地域が結びついて相互連携することによって活性化を図ることができると思います。

■取り組みの方向性

とにかくこのグレーターミナミで非常に重要なのが関西国際空港です。ここをゲートに、大阪都心部と大阪の南部が行政区域を超えて一体的な発展を目指す都市経済圏を形成できないかと考えました。

これは特に阪南大学の松村先生もおっしゃっていましたが、観光政策は一自治体で行ってもほとんど効果がないのです。観光客は市の境界など気にして動かないので、奈良へ行った後に京都へ行ったりするわけです。そう考えていくと、行政の都合や理屈では動かせない圏域の発想から、連携発展のようなことを考えていくのがよいのではという話になります。

■具体方策について

具体的には、難波、新今宮、阿倍野、天王寺、上本町エリアのあたりをインバウンドのハブにできないかという考え方があります。それがグレーターミナミ全体つまり泉州、南河内にも波及していくことで、新しい産業が生まれ出されるようなマザーエリアにしていくことができればと考えました。

したがっていわゆる南河内と泉州地域を含むグレーターミナミ全体と、難波、天王寺、阿倍野、新今宮エリア（特にこれら都心部を指してグレーターミナミ・シティと呼ぶ）の二段構えで提言しています

グレーターミナミ・シティに関しては、TID

と書いていますが（後述）、観光を中心としたまちづくりを目指します。またインバウンドビジネスでどんどん地域経済を活性化し、新しいビジネスが起るような場所にできないかと考えました。

グレーターミナミ全体でいうと、一体的なエリア計画がそもそもないという問題があるので、このエリアをどうしていくかという方向性をまずは書いていく必要があります。

「MaaS プラットフォームの構築」とありますが、これは大阪商工会議所でやっている研究会です。自動車の自動運転や最先端のテクノロジーを使って地域活性化に結びつけようというものです。着地型観光になるような資源はたくさんあるので、そのようなことをできるところから始めていきます。泉州の商工会議所でもいろいろアイデアやご提案をお持ちだったので、それらに取り組みでいったりもしています。

泉州地域、南河内地域が将来的に発展していくことを考えると、やはり新産業を生み出せる場所があるでしょう。関空に近く、LCC が多く飛び、アジアにすぐアクセスできる立地はビジネスを立ち上げるのに非常によいのではないかと。例えば神戸市の谷上プロジェクト。北神急行新神戸駅から一駅のところに神戸電鉄の谷上という駅がありますが、ここでベンチャーを育てていく活動をされています。

新大阪から非常に近い。しかも安くて環境もいい。そういうところで新しくビジネスを起していくことが可能性として考えられる。そういうとらえ方をすると、関空に非常に近い場所であり、総体的に地価が安く、環境もよく暮らしやすい、ということも十分魅力になるはずですよ。

中長期的には、この地域だけの話ではなく実は関西全体の課題でもあります。関西全体でどんどん新しく産業が湧き起るようなエリアにしていくことが必要です。もともと関西の産業構造はバランスがよいと言われており、農業もあれば重厚長大産業もある、生活に身近な産業もあればハイテク系の産業もあります。

「バランスがよい」というのは、例えば中京

圏のトヨタなどと比べると典型的ですが、好調時に一気に伸びることはなくとも、悪い時もうまく凌げる強さがあるといった感じですよ。それが関西の強みだとかねてから言われていたと思います。

しかし、その強みが徐々に弱まってきています。都市のバイタリティはどのように、どんな所で起きるかということ、やはり新しい産業が湧き起ることが重要だと思います。次の関西を支える新しい産業が生まれることです。

例えば再生医療はじめ、いくつか関西が先んじて取り組んでいるものがありますが、そういうものをもっと増やしていくことが関西全体としては重要でしょう。ここでは高度先進農水産業、これは植物工場なども含めて書いています。それから国際医療拠点の形成、人材育成の推進もあげています。

人材育成とは、ちょうど1年前なので皆さんも新聞などでご覧になったと思いますが、いわゆる外国人の専門人材の受け入れです。日本もこれからどんどん受け入れを広がっていくと言われていますが、ではその時にどのようにして専門人材を育成していくのか、育成した果てに彼らにどういう活躍の場を提供できるのか、といったことも考えていく必要があるでしょう。中長期的な課題になりますが、こういうものも含めて提案をまとめていきました。

■グレーターミナミの将来イメージ

泉州地域は歴史や文化があり、温暖な気候でとても住みやすいのが強みなので、住環境の暮らしやすさをもっと訴求してもよいでしょう。そして大阪湾に面しています。高度農水産業と書いているように、海を活かした産業や植物工場などがあります。今、大阪府立大学では敷地の中にある植物工場野菜をつくっています。

私もこの研究会で勉強したのですが、例えばオランダのアムステルダムからトマトが輸出される時代です。高付加価値の野菜は飛行機に乗せても十分国際競争力があるのです。日本酒もよくそう言われます。

そうすると、このあたりで取れた高付加価値

な農産物が関空からアジアに飛び、現地の日本料理店で使ってもらえることも十分あり得るわけです。空港の強みを活かした形で地域の産業を起こしていく循環をどんどん提案していきましょうと、この提言で述べました。

■土地利用転換

中長期的には臨海部の土地利用を転換していきます。もう長らく1990年代の終わり頃から、関西あるいは大阪湾ベイエリアなどから臨海部の土地利用転換は課題になっています。舞洲や夢洲など大阪の湾奥部の人工島については、万博やIRといったインパクトの中で土地利用の目処がついてきました。

港湾の土地利用もこれから再編されますが、そうすると今、臨海部で主に産業利用している土地も中長期的には転換を考えていく必要があります。そこでまず一つの方向性としてリゾートへの利活用を提案しました

これについてももう少し詳しい提案内容も資料に付けているので、詳細は割愛しますがぜひお読みいただければと思います。

■グレーターミナミ・シティについて

続いてグレーターミナミ・シティについてお話しします。これは難波、新今宮、天王寺エリアを繋げていく取り組みです。

スタートとして新今宮駅前に星野リゾートがすでに着工しています。皆さん新今宮はよくご存知だと思いますが、JR 新今宮駅の北側にはなかなか降りることはないと思います。というのも、北口というのはなく、皆さんが多分降りるとすれば天王寺動物園側の出口しかないからです。

ここは南海とJRが交差している駅で、北側のエリアは非常にアクセス性が悪いのです。さらに、最近かなり減っているとはいえ、かつてはホームレスもかなり住んでいました。

西成のエリアも含めて、いわゆる簡易宿泊所がバックパッカーの宿に変わりつつあります。そして、高齢化した方々が生活保護を受けて入るようなホームと、観光インバウンド向けや

バックパッカー向けの宿のどちらかに変わるという二極化が起こっています。

このあたりは観光客が非常に増えてきています。それが北側にいくことになるでしょう。実は日本橋のあたりも民泊がものすごい勢いで増えています。

このあたりを歩くと中国語とハングルの看板をたくさん目にします。それだけ外国人観光客が増えているのですが、それに対応したまちづくりがなかなか進んでいないのも課題といえます。

このあたりに宿泊している観光客がどこへ動いているかを学生と調べてみました。新今宮のホテル中央など、バックパッカーがよく利用する宿があるのですが、そういうところに泊まった後、ずっと歩いて動物園や新世界、通天閣を見ます。そのままずっと歩いて日本橋まで行き、日本橋から道頓堀までとんぼリリパークウォークを歩いて、戎橋やグリコの看板の前を通ります。さらにそのまま心齋橋筋商店街を北に上がって大丸を見て、ドラッグストアでたくさんの化粧品を買うといった行動を普通に行っています。

つまり新今宮から心齋橋まで観光行動圏として成立しているわけです。そうなるともう少しエリアの広域的な考え方が必要になってきます。

一方で、皆さん大きなスーツケースをガラガラと引いて歩いています。ならばそういう人たちに対応したまちづくりも必要です。私はいつも言うのですが、新今宮駅はJRも南海もエレベーターがありません。途方に暮れている外国人を何度も見かけました。そういう受け入れ環境を整えていくことも必要です。

阿倍野、天王寺も、ハルカスやてんしばができたり、天王寺公園のリニューアルを進めたりしてかなり人が増えてきています。新世界、通天閣も観光地化しています。難波も南海の各種プロジェクトが奏功して賑わいが出てきており、EKIKANという高架下を商業ゾーンにする取り組みが南に伸びてきています。

これが新今宮のプロジェクトといつかはドッ

キングして、北から南に流れができることも考えられます。難波から天王寺、阿倍野への流れはもうできています。ただ、ずっと繋がるような流れにはまだなっていないので、これがスムーズにいくと非常に魅力的なエリアになると思います。

■グレーターミナミ TID の推進

それを実現するために、TID を推進します。馴染みのない言葉かもしれませんが、Tourism Improvement District の略です。これはアメリカのサンフランシスコでも導入されている取り組みで、地域内の参加企業や事業者から一定のお金をもらって活動原資にし、それで「Tourism Improvement」つまり観光産業のためのインフラ整備を行おうという活動です。

サンフランシスコでは、ホテル税のような形でお金を集め、それによってコンベンションセンターの改修などを実施しています。「大規模で優れたコンベンションセンターができればホテルのビジネスも成立するでしょう、だから一定額を負担してください」という考え方です。

こういうものをグレーターミナミでも導入できないかと考えています。実は観光というのは行政政策や都市政策としては少し難しいところがあります。自治体にとっては重要な産業ですが、市民向けのサービスではないからです。市民ではない人へのサービスに税金を投入するのはやはり難しいのでしょうか。

今、実際に観光政策として観光課などがお金を投入しているのは、プロモーションや誘致活動です。しかしこれだけ外国人観光客が増えると観光政策の質は変わってきます。具体的にはインフラ整備が必要になってくるわけです。

先ほど触れたように、外国人観光客のためのエレベーターをつくる、歩きやすい道をつくる、外国語で表記する、などいろいろあると思いますが、そうすると土木事業が必要になります。このような整備を、例えば大阪市なら大阪市の土木事業の財源でできるのかというと、建設局の予算にも上限があるので難しいでしょう。

こういうまちづくりに対応した財源を確保するのはとても重要なので、そのために提案したのが TID という制度です。大阪市が大阪市版 TID 制度を検討していることもあり、この仕組みを導入していこうという提案を行っています。

テキサス州のサンアントニオという街も、同様のエリアマネジメントでホテルや事業者やレストランから約2億円を集めて（テキサス州では PID）、こうした活動をしています。町の清掃活動を行ったり、警備員を巡回させたりもしています。サンアントニオでは黄色い衣装を着た人が町の中を歩き、観光案内をしてくれます。メキシコ国境に近い「アミーゴ」と呼ばれるその人たちは、観光案内所にいるのではなく、町を歩き回っています。

困っている観光客がいると声をかけ、行き先ややりたいことを聞いて、「それならここへ行った方がいいよ」などとガイドします。言い方は変ですがテーマパークに近い形で町のガイドをしているのです。こうした取り組みのために財源を確保し、観光客向けの質の高いサービスを提供することに努めています。こんなことをグレーターミナミでもできないかと提案しました。

■インバウンドビジネスのアクセラレータの設置

インバウンドビジネスのアクセラレータについては、阪南大学の松村先生からもかなりサジェスションをいただきました。

タイの首都バンコクには、カオサン通りという、若いバックパッカーや観光客が多く集まるホテル街があります。もともとはどうということもない所でした。しかしバックパッカーが集まり、安宿が集まってくる。安宿が集まってくると、そのうちグレードの高いホテルもできてきます。

そうして観光客が集まる拠点になってくると、今度はそこでアユタヤ行きのバスや、1日半日ほどの日帰りツアーをコーディネートする旅行代理店が出てきます。ディナーショーを開

催するような店も出てきます。

付随していろいろな産業が出てきます。今、カオサン通りに行くと、ストリートはホテルと小さい旅行代理店が軒を連ね、朝になるとたくさんのバスが入ってきます。本当に観光客向けの新しいビジネスがどんどん生まれています。

バンコクの例を見ていると、新今宮に星野リゾートがホテルを建てたり、バックパッカーの宿ができたりしているその先に、おそらくはもっとさまざまなビジネスがあり得るのではないかと考えることができます。

そこでグレーターミナミにおいて、大学や観光関連企業（ホテル、旅行、通信、鉄道など）でアクセラレータ事業を行い、地域を活性化していこうではないかと提案しました。

新今宮、阿倍野、難波エリアの活性化と、泉州、南河内の活性化を車の両輪のように行うことでトータルに地域を活性化する、これがグレーターミナミの構造の骨子です。

2. グレーターミナミ活性化構想に至った背景について

■関西を語るときによく言われること

続いて、少し過去の背景についてご説明します。冒頭、新聞に一面で取り上げられた話をしましたが、いかに最近このあたりでまちづくりの提案や構想がなかったかについて、改めて振り返りたく思います。

関西のことを語る時、次のようなことがよく言われます。

人口減少、高齢化で先行する大都市圏である。首都圏への定常的人口流出、それも18歳から25歳という一番いい年齢層が出て行ってしまふ。

生産拠点の空洞化、海外移転も進む、本社機能も出て行く、リーディング産業は不在。読んでいくとだんだん元気がなくなるのですが、本当にこういうことが実際によく言われます。

産業構造は、先ほど言ったようにバランスはよいが強みがない。

一方でパネルベイと呼ばれた時代もあり、ベイエリアが変わるとも言われましたが、それは

少し落ち着いて、少し前から物流がきて、今は観光業に変わってきています。

インフラ整備も遅れています。リニアも名古屋までは決まっていますが、その先はどのようなでしょう。さらには北陸新幹線や新名神など高速道路も通していかなければなりません。

しかし、関西は別に何もしていないわけではありません。開発余地がそもそも少ないこともあります。ただ三大都市圏あるいは日本全体で言うと、歴史文化資源の豊富さは他の都市圏とは全く比較にならず圧倒しているのです。そこはやはり活かすべきであるし、万博、IR、リニアなどのインパクトも活かしたいところです。

そして2022年には、市大と府大が新大学として統合するので、我々も今、大学に戻ると書類ばかりつくっています。そういうこともあるので大学をもっと活かして使っていただき、地域の活性化に結びつけなければなりません。

■ 21 世紀の国土のグランドデザイン

1998年に「21世紀の国土のグランドデザイン」が打ち出されました。この時は「国土軸」と言っていました。東京から大阪、福岡まで国土軸というものを通す、これが最初の全国総合開発計画（全総）です。四全総まで行って、そのなれの果てが日本全国軸づくりになってしまったわけです。

この頃から「インフラ整備の公共事業は無駄」と言われるようになり、財政的にも厳しくなってきました。巨大な公共事業は難しいのではないかという議論が出てきた頃だったと思います。

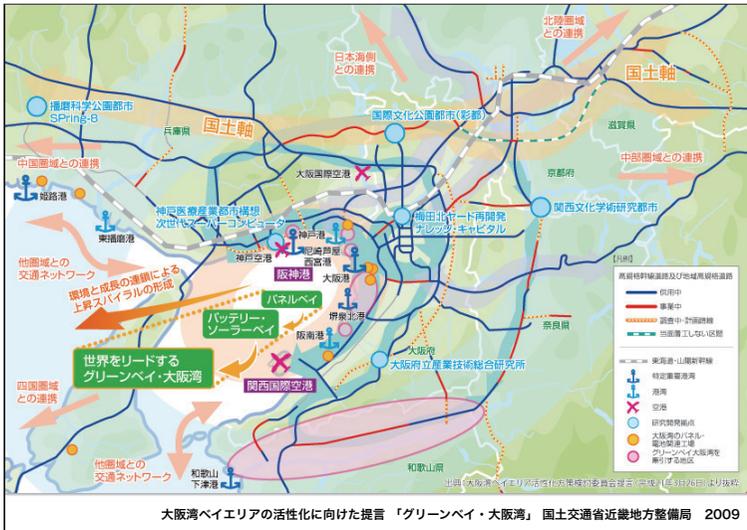
そこで出てきた21世紀の国土グランドデザインは、それまでと考え方を変えました。多軸型国土形成を目標に、参加と連携によっていろいろな軸を通すというよりは連携型のまちづくりに変えていくというものです。目標年次が2010年から2015年で、つい最近目標年次が終わったことになりました。

これ以降、時代遅れの全総はやめて国土形成計画という名前に衣替えしていきます。

■グリーンベイ・大阪湾に見る関西イメージ

10年前の2009年、近畿地方整備局が大阪ベイエリアの活性化に向けた提言「グリーンベイ・大阪湾」を出しました。この頃は臨海部で、尼崎にパナソニック、堺にシャープ、そして液晶パネルやプラズマの工場がつけられた時代でした。

この業界は大変です。今はサムスンやLGも苦しいようです。中国の方がさらに強くなっており、非常に変化が激しい業界です。当時はパネルベイ、バッテリー・ソーラーベイ、グリーンベイで新しい産業を目指していました。これはまだ消えていません。



■人口減少の中でどう考えるべきか

このデータは日本の総人口の推移で、最近お話しするときは必ず皆さんにお見せしています。だいたい、鎌倉時代の頃までは約800万人、つまり大阪府に相当する人口が全国に散らばっていました。江戸幕府が成立し、享保の改革あたり、徳川吉宗時代の後半に入ると、かなり安定してきて3,000万人くらいになります。これでも今の日本の人口の約1/4です。

それが1868年の明治維新あたりから150年の間で驚異的に増えるのです。およそ4倍ですが、150年で4倍は本当にめちゃくちゃです。この150年は、いまだかつて人類が経験したことのない恐るべき人口増加の時代です。

今、シャープは堺でも非常に精力的に活動されているので、このあたりでまた少し臨海部あたりにフォーカスが当たるようになってきたということです。

ナレッジ・キャピタル、これはグランフロント大阪です。グランフロント大阪の開発が出てきて、神戸では医療産業都市やスーパーコンピュータの京なども出てきました。そして国際文化公園都市(彩都)ができ、この頃から次第に北の方に比重が上がっていくようになったと思います。

南の方にはあまりなく、一つだけある大阪府立産業技術総合研究所も別に新しくつくったものではありません。

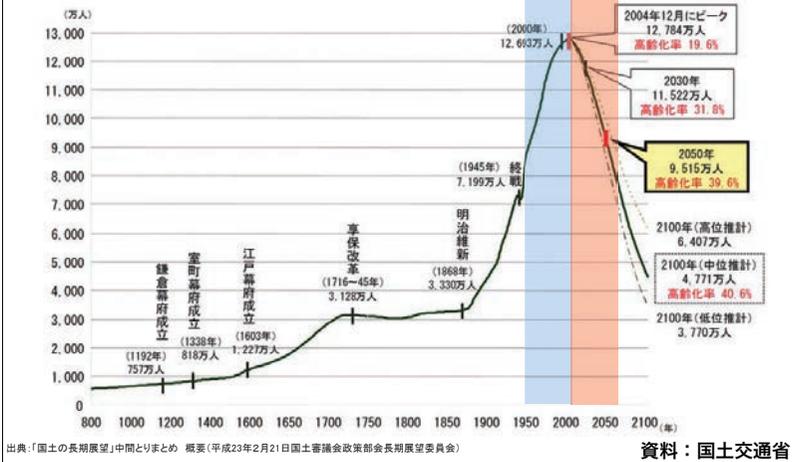
それ以降は、これも今まで人類がおよそ経験したことのない速度で人口が減っていきます。ジェットコースターがガタガタと上がって、急に落ちていくところを経験しています。2004年の12月に日本は人口のピークを迎えました。ここからは急激に落ちていきます。

落ちていくときに非常に重要なのは、これまでと同じトレンドでものを考えてはいけないということです。減ることを受け入れ、その中でどうやって地域を活性化していくのか。ここは発想の転換が必要です。

そういう意味で国土計画のあり方も変わり、全国総合開発計画から国土形成計画という形に様変わりしたわけです。

我が国における総人口の長期的推移

○ 我が国の総人口は、2004年をピークに、今後100年間で100年前(明治時代後半)の水準に戻っていく。この変化は、千年単位でみても類を見ない、極めて急激な減少。



■コンパクト+ネットワークとスーパーメガリージョン

国土形成計画が何を打ち出しているか、簡単に説明します。人口が減っていく時代なので、急激な人口減少や少子化を課題として考える必要があります。日本全国の人口が減っていく中で、支え合って生きていくことが重要だとし、「コンパクト+ネットワーク」がキーワードとして掲げられました。

コンパクト+ネットワークは、我々の専門分野では立地適正化計画といいます。人口が減っても支え合って地域活性化を目指そうという考え方。これが一つ。

もう一つが「スーパーメガリージョン」です。国際競争力において、中国や近隣のアジア諸国はますます力を付け、日本は衰えていく。その中で周りの国といかに戦っていくかを考えるときに、東京だ名古屋だ大阪だ、などと言っている場合ではありません。一つにまとまり、スクラムを組ん

で対抗していくことが重要です。そこで東名阪を世界最大級のメガリージョンとしてとらえてみようという考え方です。国土構造の作り方が少し変わってきたということです。

多極分散型国土構造と言っていたのが21世紀国土のランドデザインになり、それが全国総合開発計画の最終型となりました。そして今の時代になり、さらなる人口減少の中で国際的に戦っていかなければならなくなったときに、コンパクト+ネットワークとスーパーメガリージョンの考え方が出てきました。

キーワードは
〈コンパクト+ネットワーク〉

コンパクト+ネットワークの意義・必要性

- ① 質の高いサービスを効率的に提供
 - 人口減少下において、各種サービスを効率的に提供するのためにコンパクト化が不可欠
 - 人口減少によるコンパクト化は、都市ネットワーク縮小
 - このため、ネットワーク化により都市機能に波及し圏域人口を確保
- ② 新たな価値創造
 - 人・モノ・情報の高度な交流が実現し、イノベーションを創出
 - コンパクト+ネットワークにより、圏域全体の発展を促し成長圏域を構築

多様性と連携による国土・地域づくり

- ① 各地域が「多様性」を再構築し、自らの資源に磨きをかける
- ② 複数の地域間の「連携」により、人・モノ・情報の交流を促進

▶「多様性と連携」を基盤とするコンパクト+ネットワーク

▶コンパクト+ネットワークによる交通網整備、情報ネットワークを強化し、圏域の発展を促進するとともに、圏域間の連携・情報ネットワークを強化

▶交流は、それぞれの地域が多様であるほど活発化(一対多)

▶高度な交流による多様な価値(価値圏)の創出が促されれば対応は高まりやすい

→一度に多様性を生み出し続ける必要がある

国土づくりの3つの理念

多様性
「ダイバーシティ」

連携
「コンパクト+ネットワーク」

「人・モノ・情報の交流」を促進
「レジリエンス」

基本戦略

① 「小さな拠点」を「高度地方都市圏」等の機能

② 北側のコンパクト-新産業連合-価値圏の場づくり

③ スーパーメガリージョン上新たなリンクの形成

④ 日本海-太平洋の産業価値圏と圏域間対接の促進

⑤ 圏域の成長を軸とした自立圏の実現

⑥ 圏域の成長を軸とした自立圏の圏域間の連携

⑦ 子供から高齢者まで生きるとしを創るコミュニティの再構築

⑧ 美しく見事に強い国土

⑨ インフラを強化

⑩ 民間活力や技術革新を創り出す社会

⑪ 国土・地域の新しい手づくり

⑫ 戦略的サブシステムの構築も含めたエネルギー的・環境圏域への対応

「小さな拠点」

- 小学校や幼稚園等の周辺に、日常生活を支える買い物、娯楽等の機能とコンパクトに集積
- 交通と情報通信によるネットワークで圏域を支える
- 道の駅、特産品等産業の活性化、バイオマスエネルギーの活用・地域づくり、観光の発展を促進

高度地方都市圏連携

都市圏	圏域人口(万人)	圏域面積(km ²)	圏域人口密度(人/km ²)
北関東	22.0	15.6	1,410
北九州	32.6	20.9	1,559

このままでは30万人都市圏が減少する

コンパクト+ネットワークにより30万人都市圏を維持

スーパーメガリージョン

リニア中央新幹線と東名阪の地下鉄・新幹線は都市圏内を貫通

圏域間の連携・情報ネットワークの強化

圏域間の連携・情報ネットワークの強化

圏域間の連携・情報ネットワークの強化

国土のランドデザイン2050 2014



大阪の都心部・臨海部の魅力が向上

一方で都心部の計画はかなりできてきています。淀川左岸線の延伸部が完成し、リニアも北陸新幹線も入ってくる、中之島から中之島線も延伸されるでしょう。大阪Metro中央線も延伸されて夢洲、舞洲までつながります。こうして都心部は東西軸と、さらになにわ筋線の開通で新大阪と南大阪がかなり繋がることになりそうです。

和歌山県の提出資料では、今でもしっかり



ライフサイエンス系がないのかもしれませんが、こんな感じでは少しまずいと思われたのでしょうか、副首都の圏域イメージではまんべんなく落とし込まれています。しかし、よく見ると百舌鳥・古市古墳群といったあまり関係のないものが埋められています。やはりこのあたりにもっと項目を落とし込めるようにしていくべきでしょう。



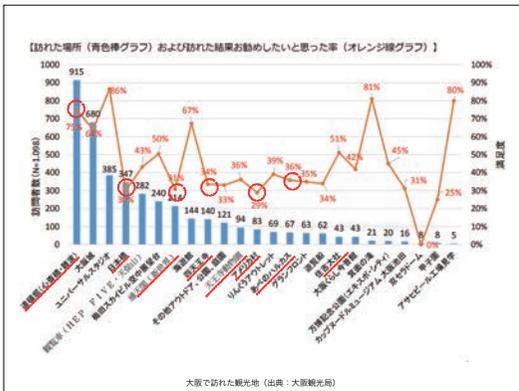
淡海峡大橋が記載されています。

うめきたは2期の事業が決まりました。新大阪も動き出し、夢洲IRなども動き、それに伴い鉄道の延伸なども決まり、なにわ筋線も決まってきました。こうなってきたとき、難波、天王寺、新今宮エリアのまちづくりが非常に重要な意味を持つだろうと思います。

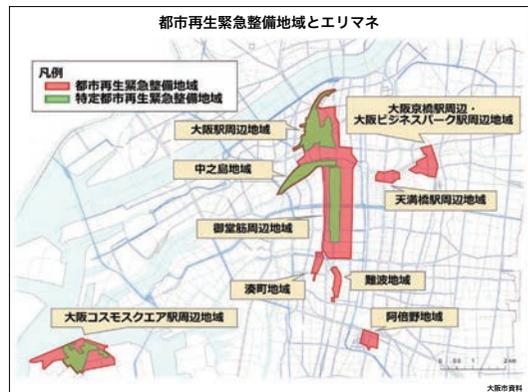
■繰り返し訪れてもらうために

外国人の数がこれから増えていく中で、ミナミの課題があります。大阪観光局が毎回行っている「訪れた場所および訪れた結果お勧めしたいと思った率」という調査では、例えば道頓堀や日本橋、通天閣、四天王寺など、ミナミにある観光資源をたくさん訪れていることが分かります。

ところがお勧めしたいと思った率に関しては、道頓堀は高いのですが日本橋、通天閣、四天王寺、アメリカ村などミナミの観光資源の満足度がかなり低くなっています。つまり2回目行くかと言うとかなり危ういということです。1回目来た人はいいのですが、2回目3回目に来てもらうとなると、ミナミの魅力をもっと高める必要性が見えてくると思います。



星野リゾートが来る新今宮も考えていく必要があります。大阪市の都市再生の緊急整備地域のエリア区分を見ると、梅田などはきちり手当されていますが、ミナミの方では、難波駅周辺と阿倍野地域は緊急整備地域だけ少し付いていますが、エリア一帯の計画はキタと比べると非常に少ないと思います。このあたりも第二段階に入るべきではないかと考え、これも含めて今回ご提案したわけです。



少し積み残しがありますが、ここで終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。



広がる空の玄関

神戸新聞経済部 長尾 亮太

神戸空港の発着便が必ず通過する地点、明石海峡を日々眺めながら暮らしている。「あの飛行機はどこへ行くのだろうか」。上空に機体を見つけると、スマホのアプリ「フライトレーダー24」で調べてみる。最近感じる変化は、ボーイング機のみ（うち大部分が737）だった機材にエンブラエル機が加わったことだ。

変化を起こしたのは、昨年5月に関西3空港懇談会が決めた神戸空港の規制緩和だ。1日60便から80便に拡大した発着枠を活用し、エンブラエル機で地方都市間を結ぶフジドリームエアラインズ（FDA）が10月に新規就航した。さらに今年の夏ダイヤでは、スカイマークが夜10時半に到着する羽田発神戸行きを運航するなど、「夜10時まで」から「夜11時まで」に延びた運用時間の活用も始まる。これらに伴い夏ダイヤでは、拡大した発着枠もすべて埋まることになる。

昨年の3空港懇では、神戸空港の発着枠と運用時間について「段階的に拡大する」ことで合意している。とはいえ、発着枠や運用時間についてリスクを取りながら活用する当事者は、空港を所有する神戸市でも、運営する関西エアポートでもなく、航空会社である。第1弾の規制緩和で開放された発着枠や運用時間に対し、航空会社が価値を見いだしていると実証されたことは、3空港懇の次回会合でテーマの一つとなる一層の規制緩和に向けて追い風になるだろう。

規制緩和を活用した神戸発着便に、どれほど利用があったのかも見てみよう。新規就航したFDAの場合、松本、高知、出雲の3路線を運航しており、2019年の搭乗率はそれぞれ81%、57%、36%と、採算ラインの目安とさ

れる70%を必ずしも超えていない。ただ、開港以来の神戸空港の利用状況を分析してみると、今後を楽観できるような気がしている。

神戸空港の路線別シェアを開港直後の2006年度と2018年度を比べると、主力の羽田線が半分から3分の1へ、陸路では行きにくい準主力の新千歳線と那覇線の合計が4割から3分の1へ縮小する一方、その他路線（仙台、鹿児島線など）の合計が1割から3割まで拡大した。需要がはなから存在する羽田線に対し、地方都市と結ぶ路線は「供給が需要を創り出す」性格が強い。空港後背地の人びとが路線の存在を知って使いこなすようになるまで、「路線を我慢強く育てる」という姿勢が大切なのかもしれない。今後も、神戸空港を舞台とする需要創出に向けた挑戦を見守り続けたい。

空港の有り様は後背地経済のポテンシャルを規定してしまう。他分野を取材したり、まちを歩いたりする中でそう感じるがあった。

通勤の道すがらよく立ち寄る三宮中心部の神戸阪急で、日本語に加えて中国語と韓国語の館内放送が行われていることに気付いた。百貨店業界は国内マーケットの縮小に立ち向かうべく、「外需」である訪日外国人客の取り込みに力を入れており、売上高が全国屈指のうめだ本店を擁する阪急百貨店もその例外ではない。ただ、神戸を訪れる外国人客は大阪や京都と比べてまだまだ少ない。「大阪で培った訪日客向けビジネスの手法をどれほど神戸で役立てられているのだろうか」との問いが頭をもたげた。

そして「もし神戸空港に中国や韓国、台湾、香港、東南アジアと結ぶ定期便が飛んでいたら、状況は今とどう違っていたのか」との想像を自

ずと巡らせてしまった。前回の3空港懇では、大阪・関西万博が開催される2025年までをめどに神戸空港の国際化を検討することで合意した。関西、大阪（伊丹）両空港を補完する観点から、どうすれば今後拡大する航空需要を関西全体で取りこぼすことなく、確実に受け止められるのかをしっかりと議論してもらいたい。

しかし同時に、関西を補完する上で神戸空港の能力にも限界がある。航空機は遠距離ほど重い燃料を大量に積むので、重い機体を離陸させるためには滑走路を一定の長さにする必要があるが、神戸空港の滑走路の長さは2,500メートルしかない。ボーイング社によると、神戸空港の現在の主力機であるB737-800型の場合、2,500メートル滑走路ならば航続距離が約5千キロで、ベトナムやタイまでしか到達できない。同じ東南アジアでもシンガポールやインドネシアにも届かないのである。炭素繊維の複合材で機体を軽くし、燃費効率の高いエンジンを載せたB787やエアバスのA350ならばさらに遠くへ行けるというが、欧米などと結ぶ長距離路線の拡充に関西全体として取り組む上で、4千メートルと3,500メートルの滑走路を備えた関西空港は他に替えが効かない存在なのである。

最近、地元空港が欧米路線を持つ意味を考えさせられたのは、神戸港に寄港するクルーズ客船の取材だった。その船会社は、神戸港発着のクルーズを一部で手掛けながらも横浜港発着を中心に展開しているのだが、その理由の一つについて「乗客の4割を欧米人が占めているため、欧米路線が充実している羽田、成田両空港に近い横浜港の方が神戸港より客の利便性が高い」と教えてくれた。もし関西の欧米路線の方面や頻度がこのまま増えなければ、欧米人をターゲットにしたクルーズ客船事業が盛り上がることは考えにくいだろう。空港が備える機能は、後背地で成り立ちうるビジネスの多様さや規模の上限を決めてしまうのだと、当たり前ながらも厳然たる事実を突きつけられた。

ちなみに関西エアポートは、関西における長距離路線の誘致に力を入れており、昨年はロン

ドン、米シアトル路線が新規就航し、今年もスイス・チューリッヒ、中東カタルのドーハ、トルコ・イスタンブール、モスクワ路線ができる予定だ。今後も関西への長距離路線の誘致に関西全体が後押ししたい。

神戸空港を取材する上で感じた心配事にも触れておきたい。それは神戸空港の所有者である神戸市が開港以来、毎月続けてきた空港の利用状況の公表をやめようと検討していることだ。関西エアポートに運営のバトンを引き継いだ2018年4月以来、同社が毎月の発表も担っているが、その内容も旅客数についてはトータル数字のみ。路線や航空会社ごとの内訳は分からず、搭乗率も一切明かされない。そもそも、幼児を含めるかどうか旅客の数え方も市と関西エアポートとは違うため、神戸市が公表をやめると過去との連続性も失われてしまう。

神戸空港ができるまでの歴史を、神戸市には忘れてほしくない。それは1970年代に神戸市が神戸沖での国際空港建設に反対したものの、その後の方針を翻して建設を進めたことにとどまらない。阪神・淡路大震災後には「市民生活より空港を優先するのか」と反発が巻き起こる中で建設にまい進した。そうやって完成した空港がどう使われているのか、神戸市は市民に対して丁寧に説明し続ける義務があるだろう。

一方で関西エアポートは、運営する3空港の公表レベルをそろえたいのならば、いっそのこと、関西、大阪両空港についてもっと詳しく明らかにしてもよい。航空会社が詳しい利用状況の公表を嫌がり、就航を取りやめるなどは考えにくい。関西エアポートは空港という地域における独占的なインフラを三つも運営している一方で、オリックスとバンシィ・エアポートが8割を出資しており、自治体のように住民から厳しい目線が向けられる訳でも、上場企業のように多様な株主から厳しく監視される訳でもない。運営期間があと40年間も続くことを考えれば、詳細な利用状況を示すなど透明性を高めることは、グループ社員の意識を高める上でも役立つのではないかな。



訪日客の構成と消費行動の転換に向けた 伝統芸能「能楽」の活用

1. 転換が求められる訪日客の構成と消費行動

1.1 かげりが見えてきた訪日客数の伸び

日本政府観光局（JNTO）がこの1月17日に公表した資料^{*1}によると、令和元年（平成31年）の訪日客数は前年比2.2%増の3,188万人であり、伸び率は前年の8.7%増から縮小した。その主因は、対立関係にある韓国からの旅行者の減少（前年比マイナス25.9%）にある。令和2年に入って、中国・武漢市で発生した新型コロナウイルス関連肺炎が急激な拡がりを見せ始めた。訪日客数は平成23年の約622万人から5倍以上に急増してきたが、ここに来てその勢いにかげりが見えてきたと言える。これらのことは、約972万人（平成23年）から約2,235万人（平成30年）へと大幅に伸びてきた関西国際空港の国際線乗降客数^{*2}にも大きな影響を与えるものである。

1.2 訪日客の旅行消費額の伸び悩みとその背景

訪日客の1人あたり旅行消費額も伸び悩んでいる。観光庁の「2018年（平成30年）の訪日外国人旅行消費額（確報）」^{*3}によると、訪日客1人あたりの旅行消費額は15万3,029円で、前年比マイナス0.6%である。観光庁は、このような状況の背景のひとつに娯楽サービスの不足があると見て、平成29年に検討会議を設置している。

わが国の娯楽サービス不足をデータで確かめてみよう。OECD(2018)^{*4}によると、OECD 諸国のうち、同じ項目間で比較できる15カ国において、インバウンドの旅行消費額に占める娯楽サービス消費額の比率で日本は13位(2.6%)と低迷している(表1)。1位のハンガリーは16.0%、2位のメキシコが13.7%、3位のオーストリアの13.6%、4位のスロベニアが12.6%、5位の米国が12.5%、6位のフランスが11.5%であり、これら「10%超グループ」との差は極めて大きい。

娯楽サービスの一部である、文化サービスの消費額でも、日本は15カ国中の12位(0.7%)である。1位のハンガリーが4.1%、音楽の都ウィーンを擁するオーストリアが2位の3.9%、3位エストニアが3.6%、4位メキシコが3.5%、文化大国フランスが5位の2.6%であり、これらの諸国との差は大きい。

*1 日本政府観光局（JNTO） 令和2年1月17日付プレスリリース
https://www.jnto.go.jp/jpn/statistics/data_info_listing/pdf/200117_monthly.pdf（最終閲覧日：令和2年1月24日）

*2 国土交通省「空港管理状況調書」

*3 <http://www.mlit.go.jp/common/001283138.pdf>（最終閲覧日：令和2年1月24日）

*4 OECD (2018) "OECD Tourism Trends and Policies 2018"

1.3 求められる訪日客の構成と消費行動の転換

これらのことから、わが国のさらなる観光立国の推進や、航空・空港業界の振興に向けては、中国本土と韓国からが約50%を占めるといった、特定の国に大きく依存した訪日客構成の転換を図るとともに、買物代・宿泊費・飲食費に偏った訪日客の旅行消費額構成を転換するなど、消費行動の質的転換を図っていく必要があるものと考えられる。

表1. インバウンドの旅行消費額に占める娯楽サービスの割合

	インバウンドの旅行消費額に占める娯楽サービスの割合(%)	うち、文化サービスの割合(%)	うち、スポーツ・レクリエーションサービスの割合(%)
ハンガリー	16.0	4.1	11.8
メキシコ	13.7	3.5	10.3
オーストリア	13.6	3.9	9.7
スロベニア	12.6	0.9	11.7
米 国	12.5	0.9	11.5
フランス	11.5	2.6	9.0
フィンランド	9.5	2.4	7.1
エストニア	7.9	3.6	4.3
チェコ	6.0	2.6	3.5
アイスランド	5.4	0.7	4.7
ス イ ス	4.6	0.6	4.1
ノルウェー	4.0	1.2	2.8
日 本	2.6 (13位)	0.7 (12位)	1.9 (14位)
ポルトガル	2.6	0.3	2.3
英 国	2.4	0.9	1.5

注1：娯楽サービスは、文化サービスとスポーツ・レクリエーションサービスで構成される。四捨五入のため、文化サービスの割合とスポーツ・レクリエーションサービスの割合を足した数字が娯楽サービスの割合の数字と合わない場合がある。

注2：ドイツや豪州など、OECDのその他の諸国は、娯楽サービスに関するデータが未掲載であったり、娯楽サービスに文化サービスを含んでいなかったりするため、比較対象外としている。

出典：OECD(2018)“OECD Tourism Trends and Policies 2018”より作成。

2. 欧米豪からの訪日客が期待する歴史・伝統文化体験と舞台・音楽鑑賞

欧米や豪州からの訪日客は、東アジアや東南アジアからの訪日客に比べて、日本の歴史・伝統文化や、舞台・音楽鑑賞に期待し、体験し、満足し、次回訪日時に体験したい傾向が明らかに強い(表2、表3)。訪日客構成の転換に向け、このようなニーズにしっかりと向き合い、対応することが重要である。

表2. 訪日客と歴史・伝統文化体験

	国 籍			
	東アジア	東南アジア	欧米豪	全国籍
訪日前に歴史・伝統文化体験に期待していた人	12.8%	27.4%	49.1%	20.6%
訪日中に歴史・伝統文化体験をした人	17.7%	36.3%	59.2%	26.4%
上記の人のうち、満足した人	89.5%	94.8%	98.5%	93.5%
次回訪日時に歴史・伝統文化体験をしたい人	18.0%	26.3%	51.9%	24.3%

注：東アジアは中国・香港・台湾・韓国、東南アジアはタイ・シンガポール・マレーシア・インドネシア・フィリピン・ベトナム、欧米豪は英国・ドイツ・フランス・イタリア・スペイン・ロシア・米国・カナダ・オーストラリアである。

出典：観光庁(2019)「2018年(平成30年)の訪日外国人旅行消費額(確報)」より作成。

表3. 訪日客と舞台・音楽鑑賞

	国 籍			
	東アジア	東南アジア	欧米豪	全国籍
訪日前に舞台・音楽鑑賞に期待していた人	2.8%	3.6%	8.4%	3.8%
訪日中に舞台・音楽鑑賞をした人	2.4%	2.7%	8.3%	3.3%
上記の人のうち、満足した人	90.6%	84.0%	97.9%	92.6%
次回訪日時に舞台・音楽鑑賞したい人	5.5%	6.8%	18.7%	7.5%

注：東アジア、東南アジア、欧米豪の定義は表2と同じである。

出典：観光庁(2019)「2018年(平成30年)の訪日外国人旅行消費額(確報)」より作成。

3. 関西とのゆかりが深い伝統芸能「能楽」

では、関西において、どのような歴史・伝統文化や舞台・音楽を訪日客向けサービスに育てていくのが良いだろうか。私はそのひとつが能楽^{*5}であると考えている。理由は次の通りである。

まず、能楽は、人形浄瑠璃文楽、歌舞伎、雅楽、組踊とともに国連教育・科学・文化機関(ユネスコ)の無形文化遺産に登録されており、わが国を代表する伝統芸能であると言える。

次に、能楽のふるさは関西である。能のシテ方^{*6}の流派である観世流、宝生流、金春流、金剛流は、大和猿楽四座を源流とし、金剛流から出た喜多流もまたしかり、もと金春座付の狂言方・大蔵流もまたしかりである。

*5 能楽は、能と狂言の総称である。

*6 シテ方とは、シテ(主役)やツレ(助演)、地謡(コーラス)などを主に演ずる流派である。シテ方の他に、ワキ方(シテの相手役)、狂言方、囃子方(楽器)がある。

能で演じられる曲にも関西を舞台地とするものが多い。能の現行曲は約240曲とされるが、そのうち京都府を舞台地とした曲は「氷室」ほか実に47曲に上る^{*7}。舞台地が滋賀県の曲は「竹生島」ほか10曲、大阪府の曲は「道明寺」ほか8曲、和歌山県の曲は「道成寺」「巻網」の2曲、兵庫県の曲は「高砂」ほか11曲、奈良県の曲は「吉野天人」ほか20曲である。東京都を舞台地とした曲が「隅田川」1曲であり、東京都以外の関東地方を舞台地とした曲が「小袖曾我」ほか計10曲にとどまるのに比べると、実に98曲もの舞台地が集中する近畿地方は、まさに能の中心的舞台地と言える。狂言にも和歌山市の玉津島神社を舞台地とした「歌仙」や奈良県川上村を舞台地とした「川上」ほか、関西を舞台地とした曲が数多くある。

さらに、関西には能楽堂が集積してもいる。公益社団法人能楽協会の「能楽堂サーチ」^{*8}に登録されている能楽堂は、全国に75ある^{*9}。そのうち、関西には20（内訳は大阪府7、京都府6、兵庫県4、滋賀県2、奈良県1）箇所^{*10}が集まっている。能楽堂は、上演の場であるとともに、ワークショップなどによって日本の伝統文化を体験する場ともなる。兵庫県篠山市の春日神社能舞台（国指定重要文化財）をはじめ、文化財建造物に指定・登録されているものは、見学するだけでも価値がある。

また、全国の能楽師数は1,103名であるが、そのうち関西には28.5%に相当する314名の能楽師が存在する^{*11}。

以上のことから、関西においては、能楽を活用した誘客方策をさまざまに展開することで、観光地としての魅力をさらに高めることが可能と考えられる。

4. 伝統芸能「能楽」の活用に向けた取り組み

訪日客の構成と消費行動の質的転換に能楽を活用するにあたっては、いくつかの工夫が不可欠と考える。

4.1 言葉のバリアの解消

能楽で用いられる言葉は、日本の古語である。従って、何の解説等も無いまま上演したのでは、観客に詞章の意味が通じづらい。ましてや相手が外国人となれば尚更である。

このような「言葉の壁」を打ち破るべく、各地では様々な取り組みが進められている。一例として、神奈川県伊勢原市の大山阿夫利神社では、イヤホンガイドによる外国語の解説や英語併記のパンフレットを用意して「インバウンド薪能」を開催し、ツアー客などおよそ2,000人の来場があった^{*12}。また、能楽ではないが、石川県小松市では歌舞伎「勤進帳」の舞台である安宅の関にステージを設け、外国人向けにアレンジした同曲を英語で定期上演する予定である^{*13}。さらに、東京都渋谷区では、能楽と芸者の踊りの外国人向けナイトタイム定期公演の実施と情報発信が観光庁の最先端

*7 本稿の舞台地の都道府県分類は、中村京三（1988）『謡曲と史跡』による。

*8 <https://www.nohgaku.or.jp/hall/index.html>（最終閲覧日：令和2年1月24日）

*9 見所が屋外にある能舞台を含む。仮設のものや、同サーチへの掲載を未申請のもの等は含まない。

*10 和歌山県、鳥取県、徳島県にはない。ただし、令和7年度を目標に、和歌山城西の丸への能舞台の復元整備が計画されている。出典：和歌山市産業まちづくり局観光国際部和歌山城整備企画課（2017）『史跡和歌山城整備計画報告書（平成28年度改訂版）』<http://wakayamajo.jp/pdf/seibikeikaku.pdf>（最終閲覧日：令和2年1月24日）

*11 公益社団法人能楽協会「会員紹介」により、京都支部・大阪支部・神戸支部の会員数を検索した結果である。<https://www.nohgaku.or.jp/members/index.html>（最終閲覧日：令和2年1月23日）

*12 令和元年10月11日付「タウンニュース」

<https://www.townnews.co.jp/0405/2019/10/11/501645.html>（最終閲覧日：令和2年1月24日）

*13 令和元年8月5日付北國新聞

観光コンテンツ創出モデル事業に選ばれ、英語通訳付の能ワークショップや狂言の公演などが計5回実施された^{*14}。大阪市の山本能楽堂では、英語による司会やパイリング狂言、初心者でも楽しめるハイライト上演等を実施している^{*15}。こういった取り組みを拡げていく必要がある。

4.2 開演時間の分散

能楽の開演曜日や時間は、土日祝日の正午から16時までに集中する傾向が強い。令和2年2月1日～28日^{*16}までの場合、全国の公演予定回数は96回であるが、うち約60%に相当する58回の開演時間が土日祝日の正午から16時に集中しているのである。一方で、土日祝日の17時以降の開演回数は2回と極端に少ない。平日を含めても、17時以降の開演回数は17回（約18%）である^{*17}。もっとも、同期間中にわが国で開催予定のオーケストラ39公演のうち、59%にあたる23公演も、土日祝日の正午から16時までの開演となっている^{*18}ことから、開演曜日・時間が土日祝日の昼間に偏る姿は能楽に限ったことではない。

これに対して、「音楽の都」と形容されるウィーンの主要劇場の公演は、令和2年2月に165回であり、曜日に関わらずほぼまんべんなく開催され、開演時間は18時以降が約91%（150回）となっている^{*19}。わが国には夜間の娯楽が特に不足しているとされる。「観劇は夜」が常識化している欧米豪人を取り込むには、能楽の開演曜日の分散や、夜間開演の増加を図ることも重要であろう。ただし、現状の能楽鑑賞層の年齢が比較的高く、昼間の公演を好むと推察されることから、インバウンドを重視するがあまり在来の能楽ファンを疎かにすることのないよう、開演曜日・時間の調整には適度さが必要である。

4.3 新しい技術の活用

VR（仮想現実）等の新しい技術を活かし、能楽に触れる機会を増やすことが考えられる。既に歌舞伎の分野では、VRで楽しむ「VR歌舞伎」の開発が進められている^{*20}。VR化により、能楽やそのダイジェスト版を、空港や能楽にゆかりのある場所でオンデマンド上演するなど、新しい展開の可能性が開けてくる。ナイトエンターテインメントを求めるインバウンド向けに夜間上演することも考えられる。

4.4 公演情報の多言語提供と購入機会の拡大

同じ公演を何日も続ける歌舞伎や人形浄瑠璃文楽などは異なり、能楽は単発公演が一般的である。そのため、意中の公演情報を的確に集めて、チケットを確実に入手する必要がある。

全国の能楽の公演情報は、公益社団法人能楽協会のサイトや、いくつかの個人サイトに掲載されているが、多言語化は進んでいない。公演によっては、インターネットでの予約や購入が可能なの

*14 渋谷 MICE 協会 <https://www.facebook.com/events/412855582741300/>（最終閲覧日：令和2年1月30日）

*15 公益財団法人山本能楽堂 <http://www.noh-theater.com/index.php>（最終閲覧日：令和2年1月30日）

*16 うるう月であるが、各曜日の日数を揃えるために28日間を調査対象としている。

*17 「能楽（能・狂言）公演情報」に掲載されているものの中から、能（半能含む）・狂言の公演情報を抽出した結果による。 <http://noh-gaku.fan.coocan.jp/schedule/sche36.cgi>（最終閲覧日：令和2年1月25日）

*18 日本オーケストラ連盟コンサート情報 <http://www.orchestra.or.jp/concerts/>（最終閲覧日：令和2年1月27日）

*19 Culturalの公演情報より、ウィーン国立歌劇場ほか7劇場の情報を整理した結果による。 <https://www.culturall.com/docs/452>（最終閲覧日：令和2年1月25日）

*20 令和元年6月19日付日本経済新聞電子版

のもあるが、まだ限定的である。公演情報の多言語提供と購入機会のさらなる拡大が課題と考えられる。

4.5 体験の場の提供

能楽は、観るのも良いが、習うのもまた良いものである。訪日客にとっては、指先が2つに分かれ、コハゼで留める足袋を履くこと自体が新鮮であろう。足袋を履き、重心を落としてすり足で歩いてみたり、扇を開閉してみたり、音符では容易に表しにくい謡の発声を試みるなど、能楽の稽古のひとつひとつが極めて新鮮な体験となるのではないか。

4.6 関連文化財への誘客

能楽には、さまざまな史跡、文化財が登場する。しかしながら、残念なことに、能楽にゆかりのある史跡や文化財の多くは、必ずしも十分に保全・活用されているとはいえない。たとえば兵庫県を舞台地とする世阿弥作の名曲「松風」のシテ、ツレである松風と村雨の墓（「松風・村雨二女ノ碑」）や、二人が姿を映した「松風・村雨鏡の井」のような史跡であっても、人知れずひっそりと残されているに過ぎない。また、関西国際空港の対岸（泉佐野市）に、紀貫之が登場する能「蟻通」の舞台地・蟻通神社があることを知っている人がどれくらいいるだろうか。

先述のように、関西を舞台地とした能楽の曲は数多い。ゆえに、関西には能楽に関連する史跡や文化財等も多数分布しており、それらをストーリー性を持たせながらつなぎ合わせやすい状況にある。能楽関連の史跡や文化財の価値を今一度きちんと認識した上で、保全し、多言語で広報することで、いわゆる「聖地巡り」にもつなげることができる。

5. おわりに

本稿では、訪日客の構成および消費行動の転換の必要性と、伝統芸能「能楽」の活用に向けた課題について論じた。能楽をはじめとする伝統芸能の活用により、観光立国として一皮むけた魅力的な姿を世界に示したいものである。

関西国際空港 2019年12月運営概況（速報値）

<http://www.kansai-airports.co.jp/news/2019/>

○発着回数 17,740 回（前年同月比 103%）

国際線：13,738 回
（前年同月比 105%）
国内線：4,002 回
（前年同月比 95%）

発着回数について

合計発着回数は前年同月比 103% の 17,740 回、国際線の発着回数は前年同月比 105% の 13,738 回といずれも 12 月として過去最高を記録しております。

○旅客数 2,549,633 人（前年同月比 99%）

国際線：1,995,746 人
（前年同月比 99%）
国内線：553,887 人
（前年同月比 99%）

旅客数について

合計旅客数は韓国・香港方面の需要の落ち込みが継続しており、前年同月比 99% の 2,549,633 人、国際線の旅客数は前年同月比 99% の 1,995,746 人で、うち外国人旅客数は前年同月比 98% の 1,323,120 人といずれも 1 年 3 ヶ月ぶりに前年を下回りました。

○貨物量 67,292t（前年同月比 87%）

国際貨物：65,849t（前年同月比 87%）
積込量：29,558t（前年同月比 80%）
取卸量：36,291t（前年同月比 93%）
国内貨物：1,443t（前年同月比 108%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 87% の 65,849t となっております。

1. 発着回数には空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機・回転翼機等を含む。
2. 国際線旅客数は、大阪入国管理局関西空港支局の発表資料を基に算出している。
3. 国際貨物量は、大阪税関公表の関西国際空港航空機積卸貨物量による。

2020年1月24日 関西エアポート株式会社・発表資料より

関西国際空港 2019年暦年運営概況（速報値）

<http://www.kansai-airports.co.jp/news/2019/>

○発着回数 206,777 回（前年比 111%）

国際線：157,885 回
（前年比 113%）
国内線：48,892 回
（前年比 104%）

発着回数について

合計発着回数は前年比 111% の 206,777 回、国際線の発着回数は前年比 113% の 157,885 回といずれも暦年として過去最高を記録しております。

○旅客数 31,910,732 人（前年比 110%）

国際線：24,928,962 人
（前年比 111%）
国内線：6,981,770 人
（前年比 107%）

旅客数について

合計旅客数は前年比 110% の 31,910,732 人、国際線旅客数は前年比 111% の 24,928,962 人で、うち外国人旅客数は前年比 110% の 16,770,154 人といずれも暦年として過去最高を記録しております。

○貨物量 771,699t（前年比 93%）

国際貨物：756,794t（前年比 93%）
積込量：346,988t（前年比 86%）
取卸量：409,806t（前年比 99%）
国内貨物：14,905t（前年比 100%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年比 93% の 756,794t となっております。

1. 発着回数には空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機・回転翼機等を含む。
2. 国際線旅客数は、大阪入国管理局関西空港支局の発表資料を基に算出している。
3. 国際貨物量は、大阪税関公表の関西国際空港航空機積卸貨物量による。

大阪税関貿易速報 [関西空港]

2019年12月分

【貿易額】 (単位：百万円、%)

	輸 出		輸 入		バランス (△は入超)		
	前年比	全国比	前年比	全国比			
近畿圏	1,414,098	95.9	21.5	1,220,755	94.2	18.1	193,343
管内	936,402	97.1	14.2	929,875	92.3	13.8	6,527
大阪港	336,889	94.0	5.1	382,187	93.1	5.7	△ 45,298
関西空港	437,591	95.1	6.7	348,621	96.2	5.2	88,970
全国	6,577,068	93.7	100.0	6,729,590	95.1	100.0	△ 152,522

【空港別貿易額】 (単位：百万円、%)

	輸 出		輸 入		バランス (△は入超)		
	前年比	全国比	前年比	全国比			
関西空港	437,591	95.1	6.7	348,621	96.2	5.2	88,970
成田空港	933,691	99.0	14.2	1,122,051	98.7	16.7	△ 188,360
羽田空港	31,740	112.5	0.5	146,964	158.9	2.2	△ 115,223
中部空港	79,675	88.7	1.2	111,963	115.9	1.7	△ 32,289
福岡空港	20,111	74.7	0.3	37,949	86.4	0.6	△ 17,838
新千歳空港	3,277	91.7	0.0	1,087	2.6	0.0	2,190

大阪税関貿易速報 [関西空港]

2019年暦年分

【貿易額】 (単位：百万円、%)

	輸 出		輸 入		バランス (△は入超)		
	前年比	全国比	前年比	全国比			
近畿圏	16,267,425	94.9	21.1	14,719,748	95.4	18.7	1,547,677
管内	10,596,669	94.7	13.8	11,108,607	94.9	14.1	△ 511,938
大阪港	3,774,248	89.0	4.9	4,775,306	96.1	6.1	△ 1,001,058
関西空港	5,189,522	98.5	6.7	3,966,692	100.5	5.0	1,222,830
全国	76,927,771	94.4	100.0	78,571,612	95.0	100.0	△ 1,643,841

【空港別貿易額】 (単位：百万円、%)

	輸 出		輸 入		バランス (△は入超)		
	前年比	全国比	前年比	全国比			
関西空港	5,189,522	98.5	6.7	3,966,692	100.5	5.0	1,222,830
成田空港	10,526,407	91.9	13.7	12,944,113	94.5	16.5	△ 2,417,706
羽田空港	345,267	95.1	0.4	1,214,259	123.6	1.5	△ 868,991
中部空港	934,191	87.5	1.2	1,111,012	100.1	1.4	△ 176,821
福岡空港	251,431	67.5	0.3	453,198	90.8	0.6	△ 201,766
新千歳空港	38,017	97.9	0.0	34,804	35.6	0.0	3,213

関西国際空港の出入(帰)国者数

	外国人				日本人				合計 (1日平均)	
	外国人入国 (1日平均)	外国人出国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (1日平均)		
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
平成19年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成20年	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
平成21年	1,357,556	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,062,551	24,829
平成22年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,190,605	27,919
平成23年	1,343,897	3,682	1,363,251	3,735	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,069	26,006
平成24年	1,795,222	4,905	1,778,162	4,858	3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,812,831	29,543
平成25年	2,326,263	6,373	2,285,785	6,262	3,433,700	9,407	3,439,358	9,423	11,485,106	31,466
平成26年	3,173,759	8,695	3,104,778	8,506	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,752,082	34,937
平成27年	5,012,402	13,733	4,974,063	13,628	3,045,982	8,345	3,028,657	8,298	16,061,104	44,003
平成28年	6,090,300	16,640	6,051,810	16,540	3,189,960	8,720	3,187,010	8,710	18,519,080	50,600
平成29年	7,162,310	19,620	7,126,200	19,520	3,311,930	9,070	3,302,920	9,050	20,903,360	57,270
平成30年	7,652,130	20,970	7,604,930	20,840	3,467,940	9,500	3,499,370	9,590	22,224,370	60,870
平成31年 令和元年	8,381,450	22,960	8,365,180	22,920	3,969,040	10,870	3,973,840	10,890	24,689,510	67,640
令和2年1月	709,920	22,900	711,000	22,940	330,030	10,650	270,880	8,740	2,021,830	65,220
令和2年累計	709,920	22,900	711,000	22,940	330,030	10,650	270,880	8,740	2,021,830	65,220
前年同期	695,420	22,430	666,060	21,490	328,660	10,600	288,240	9,300	1,978,380	63,820
対前年同期比	102.1%		106.7%		100.4%		94.0%		102.2%	

※外国人入出国者数には、地位協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。

※平成6年の数値は、開港(9月4日)以降の数である。

関西3空港と国内主要空港の利用状況

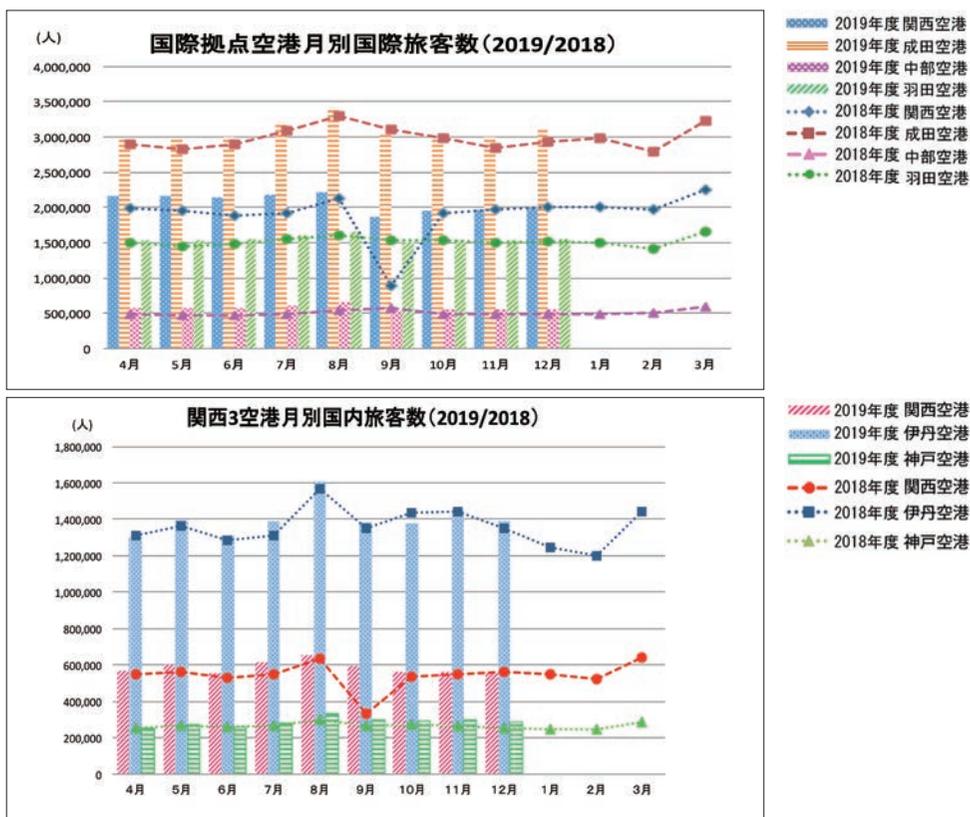
2019年12月実績【速報】

区分	空港名	国際線	前年同月比	国内線	前年同月比	合計	前年同月比
発着回数 (回)	関西3空港	13,738	104.9%	18,931	100.5%	32,669	102.3%
	関西	13,738	105.0%	4,002	95.5%	17,740	102.7%
	大阪(伊丹)	0	—	11,863	99.6%	11,863	99.6%
	神戸	0	0.0%	3,066	112.4%	3,066	112.3%
	成田	17,948	105.1%	4,693	103.1%	22,641	104.7%
	中部	4,388	127.7%	5,412	103.0%	9,800	112.8%
旅客数 (人)	関西3空港	1,995,746	99.3%	2,227,393	102.8%	4,223,139	101.1%
	関西	1,995,746	99.3%	553,887	98.7%	2,549,633	99.1%
	大阪(伊丹)	0	—	1,389,282	102.8%	1,389,282	102.8%
	神戸	—	—	284,224	112.1%	284,224	112.1%
	成田	3,103,792	106.1%	619,236	100.3%	3,723,028	105.1%
	東京(羽田)	1,555,972	103.7%	5,311,861	99.9%	6,867,833	100.7%
	中部	563,200	116.8%	509,998	106.3%	1,073,198	111.6%
貨物量 (トン)	関西3空港	65,849	86.9%	12,783	98.5%	78,632	88.6%
	関西	65,849	86.9%	1,443	108.1%	67,292	87.3%
	大阪(伊丹)	0	—	11,340	97.3%	11,340	97.3%
	成田	179,410	104.6%	—	—	179,410	104.6%
	東京(羽田)	53,665	99.6%	68,484	98.4%	122,149	98.9%
	中部	14,503	90.9%	1,796	105.4%	16,299	92.3%

注1. 羽田の発着回数、成田の国内貨物量、神戸の国際旅客数は速報で公表していないため掲載していない。

注2. 神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。

注3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



関西空港調査会からのお知らせ

○第467回定例会（2020年2月12日開催）

「MaaSは私たちの移動をどう変えるのか？」をテーマに北洞 尚幸 氏（WILLER株式会社Travel Business Unit MaaS Business Div. Manager）の講演会を開催した。

今後の予定

○第468回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2020年3月11日（水） 16：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／2020年の関西経済展望

講 師／山田 泰弘 氏（日本銀行理事 大阪支店長）

※上記「定例会」に参加ご希望の方は当調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp>）からお申し込みください。定員になり次第締切いたします。

□環境センター移転のお知らせ

環境センターは、2月27日（木）から新事務所にて業務を行います。

これに伴い、住所、電話番号、ファクシミリ番号が変わります。

1. 移転先

〒598-0047 大阪府泉佐野市りんくう往来南3番地7 KABりんくうビル6階

2. 業務開始日

2020年2月27日（木）

3. 新電話番号等

TEL：072-461-0070

FAX：072-461-0074

事務局だより

▶ この冬は暖冬なので熱々の鍋物が恋しい、というほどでもありませんが、鮮魚売り場に並ぶフグやらアンコウ、精肉売り場のしゃぶしゃぶ肉を目にするとやっぱり食べたくくなります。そんな鍋物や和食に欠かせない「だし」。関西で「だし」といえば「昆布だし」。だしに昆布が使われるようになったのは大阪が「天下の台所」と呼ばれていた17世紀頃からといわれています。その「だし」に適した真昆布（マコンブ、*Saccharina japonica*）、それも旨味が強いとされる天然物の生産量が激減している……というようなニュースを目にしたので昆布を買うついでに大阪市内にある江戸末期創業の老舗昆布屋に聞いてみました。実際、生産量は減少しているとのこと、特に浅場で波にもまれ旨味の増したもののうち、特に「2年もの」の入手が困難になってきているそうです。減少の要因としては真昆布漁の主な操業海域（道南）の海水温上昇もありますが、昆布漁師が安定して収穫できる沖合の養殖ものを主に水揚げするようになったことも大きいとのこと。今では天然と養殖の比率は2：8程度だそうです。年々天然ものが少なくなる中、味にうるさいお客さんを抱える料亭などからは「天然の2年もの」と指定されるくらいだしを取ると違いがあるようです。

▶ 同じ真昆布でも天然と養殖というだけでそこまで違いがあるということは「今の和食」と「往時の和食」は同じ素材を使っても味や風味は全然違うのかな、とあれこれ食べ比べてみたくなりました。

(Mogera)



大阪湾、関西空港を一望 パノラマ風景を満喫

まないたいし やま

炬石山ハイキングコース(阪南市)



自然林が多く四季折々の表情を楽しむことができる、大阪府内では唯一海浜部と近接した山系で、炬石山頂上には、地図を作成するときの測量基準となる一等三角点が設置されています。

爽やかな眺めの炬石山をはじめ、自然林の豊かな四季、紀泉高原の深い山並みなど、変化に富んだ景色を楽しむことができます。

ハイキングコースでは、随所から大阪湾や明石海峡大橋、淡路島、関西空港島が臨めるほか、炬石山頂上から尾根伝いに更に20分程登ると大福山があり、そこからは和歌山平野を見ることもできます。

時間や体力に合わせて、炬石山や大福山を折り返すショートコース、井関峠や和歌山県側に抜けるロングコースの両方を楽しむことができます。



■アクセス 南海本線「箱作」駅～南海バス「桃の木台7丁目」バス停～（徒歩約20分）～炬石山登り口

■URL

<http://www.city.hannan.lg.jp/kankou/kankospot/asobu/1336443093840.html>

■お問合せ先 阪南市 まちの活力創造課 TEL072-471-5678（代）