

1. 最優秀賞 吉原 仁美 (株時空創造代表取締役)

清水恵美子 (株時空創造取締役)

関西“被”観光振興プロジェクトへの提案 ～「関西国際空港と関西の活性化」について～

(要 約)

関西国際空港の開港を「関西」は待望したが、今、両者の間には、確実にある種の“距離感”が存在している。文物が集まり、人やモノ、情報の交流量を増大させた関西国際空港であったが、まちとの関わりにおいては、“独立したクールな運輸インフラ”の域を出ず、人や資源を結び、耕し、創造する主体とはなりえていない。また、ネットワークや、まちづくりへの戦略的活用も十分なされているとはいえない。

失業者の増加、産業構造の転換の遅れ、景気の長期停滞等、混迷を続ける関西は、これまで、魅力ある多様な資源が狭い地域に凝縮されたポテンシャルの高い地域と言われてきた。しかしこのまま、“永遠の高ポテンシャル・エリア”と言われ続けるのかどうか、今まさに試されていると言える。本案では、こうした関西の“潜在力”を“顕在力”に変えていく活性化のポイントを「関西国際空港を活用した“被”観光振興の視点」であると考えた。“被”観光振興とは、観光する人よりも観光される側の主体的な振興を重視するという考え方であり、「“個”を磨き、“まち”を育てるための観光振興」である。とりわけ、「まちの価値創造」「人材育成」「新規起業等のビジネス」等の側面において、関西国際空港は活用不足であり、まちとの間で、もっと踏み込んだ関係性が構築されてもよい。

“被”観光の視点から見直してみると、関西国際空港は、単なる交通の結節点ではなく、西日本で最も国内外の多様な人々との異文化交流が体験でき、国際化時代に関西人の意識の底上げを行うきっかけづくりにつながる場所となる。また、身近な暮らしや文化、風俗などを再発見し、建設的な新しい関係づくりを行う端緒ともなりうる。

ここでは、まちや人々の生活・意識の向上と結びつき、活性化を実現するための“被”観光プロジェクトとして、大学生等による“「関西の歩き方」サイトづくり”をはじめとする7例を具体的に提案している。

(全文)

関西“被”観光振興プロジェクトへの提案 ～『関西国際空港と関西の活性化』について～

1. はじめに

関西国際空港の開港を「関西」は待望した。関西各地の総合計画の多くが、関西国際空港の開港による、まちづくりへの夢をうたい、そのパワーを信じた。が、今、両者の間には、確実にある種の“距離感”が存在している。それは、物理的なものにとどまらず、心理的、定性的な“距離感”でもある。世界の新しい文物が集まり、人やモノ、情報の交流を増大させた関西国際空港であったが、まちとの関わりにおいては、“独立したクールな運輸インフラ”の域を出ず、人や資源を結び、耕し、創造する主体とはなりえていない。また、ネットワークやまちづくりへの戦略的な活用も十分なされているとはいえない。

失業者の増加、産業構造の転換の遅れ、景気の長期停滞等、混迷を続ける関西は、これまで、魅力ある多様な資源が狭い地域に凝縮されたポテンシャルの高い地域と言われてきた。しかしこのまま、“永遠の高ポテンシャル・エリア”と言われ続けることになるのかどうか。今まさに、岐路に立たされていると言える。本論では、関西国際空港と関西が、“本質的な活性化”を果たしていくための振興策を提案していきたい。持続可能でかつ自律的なまちづくりを行える地盤をつくることこそが、不況にあえぐ関西の活性化に寄与する1つの道しるべとなることと確信する。

2. 関西国際空港と関西を取り巻く現況と課題

関西国際空港と関西の現況と課題を以下の通り、分析し、とりまとめた。

①関西国際空港と「関西」との新しく豊かな関係の再構築

関西国際空港はバブルが崩壊して間もない1994年に華々しく開港した。これにより、関西から海外主要都市への直行便は大幅に増大し、人や情報、物流の中心としての関西の認知度は向上した。とりわけ、泉州地域を中心とした関西西南部のポテンシャルは高まり、高速道路や鉄道の充実、ニュータウンの整備をはじめ、空港関連産業の立地により雇用等、地域経済の拡大にも貢献してきた。しかし、実際に空港を利用する人々は空港から大阪市内へ、京都へ、東京へと通り過ぎていき、りんくうタウンも、物流基地として期待してい

たほどには稼働していないのが現状である。関西国際空港のメリットは、予想したようには関西全体に届かず、主に、空港周辺で大阪の“ベッドタウン”としての土地の価値が高まったという結果を残すにとどまっている。

同様に、開港当初は観光名所でもあった関西国際空港自体も、開港後 10 年を経て、新しさや珍しさを失い、その生彩を欠きつつある。今やほとんど、外国旅行をするときのみに利用するだけの“孤立した、非日常的な存在”になっているといっても過言ではないくらいだ。今後、疎遠になった関西国際空港と関西は、改めて仕切りなおしを行い、新しく豊かな関係構築を図っていくことが一層望まれる。

②国際空港のメリットを活かした産業のソフト化

首都圏への各種機能や人材の流出、人件費の安い海外への製造業の移転、デフレなど、関西経済は昨今、落ち込みが激しいが、とりわけ、“重厚長大産業からの産業転換の遅れ”がその大きな要因のひとつとなっている。バブル時代に巨額の費用を投入して行われた大規模プロジェクトも、先行きの見えない経済状況を背景に、都市活性化の切り札とはなっていない。今後は、関西を活性化させるソフト産業化を強力に推し進めることが求められる。とりわけ、関西国際空港のメリットを活かした関西の活性化のひとつの鍵として、「観光」を軸にしたソフト化を図っていくことが適切であると考えられる。

③空港のスケール・デメリットをカバーし、都市魅力をアップするための“特色づくり”

アジアの各都市では、昨今、国際空港の建設が盛んに行われている。香港新国際空港は面積 1248ha、現状で 1 本の滑走路が、2010 年には 2 本となる予定、クアラルンプール新国際空港は 10000ha、2 本の滑走路を持ち、将来的には 5 本となる予定である。また、韓国仁川国際空港は 1174ha、2 本の滑走路を持ち、将来的には 4000ha、4 本の滑走路を持つ空港に整備される予定であるなど、アジアの他空港は規模が大きく、国の将来や威信をかけた、重点的なインフラとして位置付けられている。

これに対して、関西国際空港は、面積 510ha で、現在、第 2 期工事（2 本目の滑走路を整備）が進められているものの、景気低迷が深刻な状況下であり、厳しい予算の調整のなかで行われていることから、空港設備やスケール等のハード的な側面だけでは世界の優位に立つことが難しい状況にある。今後、次々と簇生するアジアの新空港と比べ、関西国際空港のデメリットを認識し、克服する対応に迫られているといえる。一方、国家の枠を超えた都市間競争の時代に入り、「関西」というエリアも、これまでアジアの先進国として独り勝ちしてきた感のある日本の主要エリアではなく、ひとつの特色あるエリアとして、

独自に都市魅力を磨き、光を放っていかなければ、忘却されてしまうかもしれない脆弱な存在となる。今後、関西は関西ならではの魅力を関西国際空港と強力にタイアップしながら開発、発信していかねばならない時期にきている。

④関西の他の魅力にも注目してもらうための“ワンパターン観光”からの脱却

関西国際空港の開港当時、地元各自治体はそれぞれに夢を描き、空港のポテンシャルによる国際化など、過大な期待を託していた感がある。しかし、現実には、単なる通過点となっているまちが多く、結果的には、国際空港のメリットを十分享受し、活用することはあまり達成出来なかったといえる。関西国際空港に降り立つ来訪者にとっては、限られた予算や日程の中、かつ物価の高い日本において、U S J や京都など、見ておきたい観光地を絞って廻ることが最も重要な関心となるのも仕方のないところであろう。また、地元自治体に途中下車してもらえただけの魅力がないことも事実である。

しかしながら、そのようなワンパターンの関西観光では、土地のひとの人間的なふれあいや、多様な魅力・文化を深く理解してもらうことまでは、おぼつかない。関西国際空港の周辺にリーズナブルに豊かな文化を感じられる拠点があれば、そしてその価値を理解してもらうことができれば、本当の意味で関西と内外の来訪者が実りある交流をすることができる。そして、地元も国際空港の膝元であるメリットを享受することができる。地元をはじめとする「知られざる関西の魅力」をもっと掘り起こし、活用していくこと、とりわけ空港周辺部においてそれらを充実していくことが求められる。

⑤市民レベルの底上げを図る、ワールドワイドな視点の育成

明治以降、日本は「脱亜入欧」を標榜し、欧米の先進国に追いつくことに邁進してきた。一方、近年、アジアの近隣諸国は経済力を持ちつつあり、従来の垂直的な国際経済構造から脱却しつつある。

経済のグローバル化が進み、都市間競争が言われる今、アジアの国々はそれぞれの個性を活かし、安い労働力と語学力、高度情報化等を武器に、広い世界に打って出てきている。生活や流通、製造から果ては犯罪まで国際化が進むなか、いつまでも日本だけは特別、という感覚は捨てなければならない。地球環境やまちづくり、人権などを考えるうえでも、グローバルスタンダードを市民レベルから理解することが求められている。

近年、アジアから多くの観光客が訪れるが、受け入れ側の私たちは、果たして、これらの国々のことをどのくらい知っているだろうか。アジア諸国が経済力を持ち、技術だけでなく人や文化などソフト面でも国際競争力をつけてきた今、市民レベルの底上げを図るこ

とが喫緊に求められている。今後、関西がアジアや世界全体のなかでどのような役割を果たしていくべきか、また、どのような方向に進めば競争社会に生き残れるのか、など、ワールドワイドな視点で考えられる基盤づくりが市民の一人一人に求められている。

⑥埋もれている市民パワーの掘り起こし

高度成長期以降、人口の大都市集中により、まちは急速に膨張を繰り返し、簡易な住宅が粗製濫造された。職住分離が進むことで、地域社会はベッドタウンとなり、コミュニティの崩壊を招き、同時に昔ながらの商店街、古い習俗、建物、祭りなども消滅していった。

しかし、就業形態の変化や余暇の増大等により、今、人々の目は身近な暮らしや地域社会を見直す傾向にある。生きがいのある人生を送ることこそが人々の重要なテーマとなり、世間の標準に合わせるのではなく、自分の人生を納得のいくようなものにしたいという人が増加している。また所得の向上等、生活水準の上昇に伴い、社会貢献的な配慮や気配りのできる市民も昨今多く見られるようになり、文化活動やボランティア活動、NPOやシルバークリエーションなど多様な活動へのニーズも強い。

何かの役に立ちたい、生きがいや仲間をみつきたい、といった市民のパワーを活かすことで、壊れかけた地域の資源を掘り起こし、新しいコミュニティを形成したり、個性ある地域づくりを行うことが重要となるが、現状ではその受け皿となるものがまだまだ十分であるとはいえない。埋もれている市民一人一人のパワーや意見を全体に活かしていくこと、そしてそれがまちの個性づくりにつながるようなネットワークやシステムづくりが課題となっている。

⑦関西発、情報発信力の充実・強化

東京への様々な機能の一極集中は情報発信の面でも顕著にみられる。東京の情報は、いち早く、様々なメディアによって紹介され、全国へ、世界へと供給されていく。このため、日本の新しいモノ・コト、文化等のすべては東京に行けばわかるというような状況になっている。これに対して、関西から発信される情報は一部しか届かず、たこやきやお笑いの大阪、エキゾチックな港町神戸、しっとりとした日本情緒豊かな京都といった固定的なイメージで語られがちである。

しかし、本来、関西にはもっと複雑で多様な文化や豊かな自然が存在している。また、個性的なまちの魅力が比較的小さいエリアに凝縮されているところであり、上方の郷土料理もあれば世界各国の料理も堪能でき、高質なホテルも民俗文化が味わえる和風旅館もある、バリエーションに富んだ地域である。また、世界のなかでもトップクラスの安全性を

誇り、高度な医療体制等も充実した“安心のエリア”でもある。

ところが、そうした情報の多くは、関西に住む市民だけの情報にとどまっていることが多く、広く国内外の他地域に届かせるだけのパワーを持っていないのが現状である。豊かなまちの資源や魅力を持つ関西は、きめ細かな生の情報を集め、あらゆる情報メディアを活用して、もっと戦略的に発信性を高めていくことが求められている。

⑧これまで見落としてきた地域アイデンティティの回復

関西人は自らのまちの魅力を一体、どのように認識しているのだろうか。自らの魅力に関して、国際的な視野に立った相対的な評価を持たず、訴求ポイントがわかっていないのが本当のところではないだろうか。「見えない貿易」ともいわれる観光は、自らの魅力をいかに効果的にアピールするかによって、その成否が大きく左右される。

“利便”によって、とって代わられた古くて良いもの、本来、まちや人々のアイデンティティを構成してきた、歴史・文化の蓄積や遺産等を再度確認し、見直していくことで、これまで見落としてきた関西のアイデンティティを回復し、対外的にも自信と誇りを持てるまちとなることができるのである。

3. 関西の活性化実現のための基本的な考え方

以上のことから、関西国際空港を“関西人を国際化するためのツール”、“アジアの中での関西の役割を確立する窓口”、“関西をアピールするマーケティング拠点”、“内外の人に関西をより深めてもらうための糸口”、“新しいビジネスや文化を生み出すインキュベーション”、“NPOやボランティア等の市民パワーの実践場”等と多角的に捉え直し、もっと積極的に活用していく視点が重要となる。

そこで、関西のまちを本当の意味で元気にし、活性化を実現するための基本的な考え方として『関西国際空港とのホット・コミュニケーションを軸にして、個やまちを磨くための“被”観光振興プロジェクトによる関西の活性化実現』を提案する。“被”観光とは、観光する人よりも観光される側の主体的な振興を重視するという発想であり、地域の側からアクションを興すことにより、地域は貴重な果実（例えば住民の意識改革や大学、NPOとのネットワーク、新規起業やコミュニティビジネスに結びつく動き等）を得ることができる。

4. 「被」観光振興プロジェクト」の基本的な方向

“被”観光振興プロジェクトは、以下のような基本的な方向性で進めていくこととする。

○関西人の自覚を促すPRシステムを構築する

関西の良好な観光地としての潜在的なポテンシャルを形にするための基盤づくりには、関西の何をみてもらいたいのかを関西人が意識・自覚し、資源として掘り起こすことが必要である。外国人や他地域の人にとって何が魅力なのかを知ることは、同時に外国人や他地域の人を理解することでもある。そのためのツールとして様々なまちの人が参加できるようなPRシステムを構築し、そのなかで、関西人と観光地、観光客等をつないでいくことが求められる。

○「ケ」を観光にする

外国から来る人にとって、日本の文化は、生活や言葉、風俗など、日常のごく普通のことさえ、興味深い異文化となる。むしろ、普段の生活の中にこそ、とても面白い、変わったものがあることも多い。関西は歴史的資源に恵まれるほか、USJなどのテーマパークもあるが、生の関西のまちを魅力的に見せることこそが本当の意味で観光地として意味のあることではないだろうか。つくられたまちや遺跡より、生きている本物のまちのほうが面白いのは当然である。そして、本物のまちを魅力的にすることは、住んでいる人に自信をもたらすことにもつながっていく。パリやニューヨークの普通の生活、イタリアの片田舎の素朴な日常生活を垣間見て、喜ぶ日本の観光客は、逆に自分たちの普段着の生活を見たいという外国人旅行者の気持ちが理解できるはずだろう。

○古いもの、小さいものを見直す

古い旅館や民家、銭湯、夜店、たこやきの屋台など、古くて陳腐化していたり、規模が小さく、ぱっとしないように見えるものも、昔の情緒を残していたり、民俗的な価値があったり、リーズナブルに利用できたりと、観光客にとって実はとても魅力的な存在と映っている場合も多いのではないだろうか。東京の下町のある旅館は、外国人が泊まることで大変有名だが、安くて清潔で親切、和風の気分も味わえることが、支持される理由である。古民家などのリニューアルが流行している昨今、こういった資源を見直し、再利用していくことは、私達の生活を豊かにすることにもつながる。

また、アジアの他都市はもちろん、西欧の都市でも、宿泊や飲食の料金はかなり選択の幅があり、長い休暇をとれる人がリーズナブルに長期滞在できる基盤となっている。日本

は高いということが、海外の旅行者を阻む一つの要因となっており、楽しむための幅広い価格帯を設けることが必要である。多くの外国人が来るということは、世界との交流が広がることと前向きに考えたい。

○ソフトパワーを活用する

観光に携わる人だけでなく、学生や高齢者をはじめとして一般市民のパワーをプロジェクトに積極的に活用することで、アジアをはじめ世界の人々についての興味と理解、わが国の世界における位置付けや今後のあるべき役割など、より多くの人に国際化についての理解を高め、観光振興の意義を広げることができる。また、長寿社会のなかで、仕事以外のコミュニケーションづくりや生きがいを見つけることにもつながることにもなる。

○生きた文化を見直す

だんじりや河内音頭など地元のまつりで行われる伝統芸能をはじめ、習字や華道・茶道、三味線やお箏など、身近な習い事として行われている、様々な“生きた文化”がある。また、多くの観光客が訪れる祇園祭や天神祭りだけでなく、神社仏閣を中心に四季折々の様々な祭りが地域レベルでも頻繁に開催されている。関西の各所でも、夏季になると、毎日のように夏祭が繰り広げられるし、お大師さん、市のたつ日などには、古くて面白いものを安く売る蚤の市が行われ、さらには、正月、節分、ひな祭り...と家庭でも行われる年中行事も多い。これらは関西（日本）が世界に誇れる立派な文化である。

しかし、昨今、住宅事情や核家族化などにより、こうした文化やその意味が自然のままに伝承されることが困難になってきており、「残す価値のあるものだ」という強い意識を持って、後世へと伝えていく必要に迫られてもいる。こうした身近な“生きた文化”を観光資源として捉えなおすことで、自分たちの文化を保存していこうという動きに還元されるようにすることが大切だ。

○空港におけるコミュニケーション量を増大する

関西国際空港は、関西から海外へ行く人、海外から関西に来る人、トランジット客、見送りや出迎えの人、そして、空港自体に観光に来る人など、多くの人々が出入りするが、ここを“国際的に関西をPRできるポイント”であると考え、多様なコミュニケーションの増大を図っていく必要がある。

関西の様々な文化資源を伝えるだけでなく、工業製品や地場産品など技術力や個性を示したり、フレンドリーなまちの人々などホスピタリティの高さをアピールするようなこと

も大切である。生きた文化を示す、という意味では市民による演奏や踊り、情景再現といったようなものも効果的であると考えられる。

○“被”観光をコミュニティビジネス等に結ぶ

前述してきたように、“被”観光は、観光される側のまちや人を思考の出発点とし、重視する観光振興を考える視点であるが、こうした視点から生み出される様々な動きのひとつとして、コミュニティビジネス等へと結実していくことも可能であり、今後様々な取組みが期待される。例えば、海外旅行客のニーズに応じた文化体験プログラムの提案、案内や通訳、ホームステイ先の斡旋、民宿の経営、関西滞在中の各種コーディネートなどが考えられる。

5. 具体的なプロジェクトの提案（例）

①大学生と民間等による「関西の歩き方」サイト・プロジェクト

学生や民間が協力して、国内外に関西を紹介するインターネット・ホームページづくりを行う。国際的な視点でわがまちを見直しながら、若者やバックパッカーなど、それほどお金持ちではなくとも、関西を見てみたい、という強い希望を持つ外国人にも対応できるような観光案内を作成するプロジェクトである。

例えば、関西各地に散在する大学がエリアを分け合い、互いにリンクさせることで、関西全体を網羅し、調査やまちの掘り起こしを行う。公共のものではないので、すべての観光施設を網羅する必要はなく、自分たちがお勧めできるものを紹介する。既存の旅館で安く宿泊できたり、知る人ぞ知る面白い地域の様々なお祭りや芸能など、リーズナブルで楽しめる生の情報を提供する。小さくても評価できる観光施設、外国語のサイン、洋式トイレ、店員等のマインド、適正価格であるか、など外国人を中心に内外の人々が利用しやすく喜ばれるものを選ぶことにより、国際的、客観的な視点で自らの地域を評価することができる。とりわけ、日本の歴史や文化があまりわからない外国人に対して、文化財の意味を説明することで、逆に自らの知識や認識を深めることができる。

また、外国人からの意見を聞くためのメールボックスの設置や、アンケートなどを行い、外国人からみた関西の評価やサイトへの希望を明らかにし、今後のサイトづくりや観光施設等への改善勧告等を行っていくこともできる。

このサイトが一定の評価（閲覧者が多くなる等）を得ることで、ひとつの基準となり、

これを意識した観光施設や店舗等のレベル向上等が期待される。

②異文化の研究・交流セミナープロジェクト

観光客が通り過ぎてしまいがちな、泉南エリアの滞在型・文化体験施設として、また、関西の学生をはじめとする地元の人々との交流拠点として、異文化理解のための研究や交流を深めるための研修施設をりんくうタウンに設置する。

ここでは、関西の文化資源、アジアや世界についての講座や、泉州・和歌山等の地域学、または歴史資源の見学ツアー、着付け・茶道・華道・習字・三味線・お箏など、様々な講座を開き、学生、外国人、一般の人々が参加できるようにする。また、講座に参加する人のための宿泊室を設け、リーズナブルな価格で宿泊できるようにする。外国人以外にも関西外の国内各地から来る人が宿泊し、学生や地元の人と交流することができる。

講座は基本的に日本語と英語、必要に応じてそのほかの国語に学生等が翻訳する。このことで、学生や地元人の語学力アップを図ったり、翻訳技術を実地で身につけるなど、“実験的な場”として活用する。また、だんじり体験など、地元の無形文化財を題材にした講座等を行うことにより、広く内外の人に関西国際空港の地元である泉州の魅力を伝えることも期待できる。

③古民家・古民俗等、体験プロジェクト

りんくうタウンセミナーハウスとセットの発展的なプロジェクト。まちの無人・無用となった古い民家や蔵などに手を入れ、ゲストハウスとして活用する。主に、暮らしに密着した泉州地域の観光資源として、とりわけ、「まちの人と外国人」が交流する拠点として機能することが考えられる。

泉州地域では、まちが劇的に変化するなかで、古い民家などが活用されず、打ち捨てられているものも多い。そこで、古い民家を学生やボランティアが手を入れて再生し、囲碁や将棋をしたり、お茶を飲みながら世間話をするような雰囲気を持った、「まちのクラブハウス」をつくってはどうか。ここでは、リタイアメントのボランティアが中心となって運営し、セミナーハウスに宿泊している外国人などを中心とする接待、例えばお茶を飲みながら、日本のくらしの一端を垣間見てもらおうというものである。運営費を捻出するために、観光客から若干のお茶代を請求することも可能である。

いらなくなった節句人形、古い道具類などを並べ、落ち着いた空間を演出し、日本的な行事を体験してもらうことができたり、学生等が、ここに集まる高齢者から、昔の話などを聞きとりし、研究の資料とすることもできるなど、様々な使い方が考えられる。

また、大阪市内や京都、奈良など、外国人が訪れるほかの観光地でも、同様のプロジェクトを展開することが可能である。大学の研究室とタイアップすることで、学生の活動拠点・調査研究拠点の確保、古い民家の保存や文化の研究等にも活用することができる。

④空港ガイドボランティア・プロジェクト

大学等での教育カリキュラムの一環として、関西国際空港におけるガイドのボランティアを組織し、空港を利用する人の案内や、観光のアドバイスなどを通して、専門的・実践的な交流を深める。セキュリティのためにメンバーズワッペンをつけたガイドは、観光や語学、異文化交流等の実体験を積み重ねる。このような関係の仕事に就こうとしている学生を中心に有志を募り、事前にレクチャー等を行った上で、業務にあたる。ボランティアをすることにより、直接内外の旅行者と触れ、ニーズを知ることができるとともに、国際的なコミュニケーション能力を高めることもできる。

⑤在日外国人等の活用プロジェクト

関西には韓国・中国系をはじめとして、様々な外国人が居住している。この人々は、日本とそれぞれの母国の文化を理解しており、日本の人々が外国人と交流するとき注意すべきことや、外国人のニーズなども理解していることが多い。ここでは、これらの人々をひとつの資源と考え、国際交流のための支援等に協力してもらおうという試みである。

協力の方法としては、先に述べた「関西の歩き方」サイトの監修や協力、りんくうタウン・セミナーハウスでの意見交換会、会話通訳、関西案内、空港ボランティアなど、在日外国人の意識やニーズによって適切な場を設定していく。

⑥「関西発世界のベストセラーづくり」プロジェクト

関西の各企業が関西国際空港で、様々な人を相手に、これから海外で商品展開しようとしている製品やサービスを事前に市場調査を行うことができないだろうか。日本にいながらにして、世界や他地域の人々の動向が生でつかめるという国際空港のメリットを活かし、マーケティング拠点として、「関西発世界のベストセラーづくり」に貢献する方向での活用も可能であろう。そうすることで、単独で行うには資金的にもなかなかむずかしい中小企業等においても、気軽に世界の動向を知ることが出来るのではないだろうか。例えば、試供品を提供して、世界や日本各地の反応をモニター調査する等。

また、関西国際空港を訪れる人々の中には、ビジネス観光的な内外の来訪者も多い。多忙なビジネス・ピープルは、短い滞在の中で少しでも多くの情報をのぞんでいることから、

関西の地元企業を斡旋したり、PRしたりする機能や施設を設ける方向が望まれる。

⑦空港での様々なプロモーション・イベント

海外の人々が持っている日本人のイメージは、表情のない人とか、ブランドショップに群がるなど、様々であろうが、空港を訪れる内外の人々が関西に対して親近感や興味を持ち、ホスピタリティの高さを感じられるような様々なプロモーション・イベントなども、積極的に行っていきたい。例えば、関西人によるウエルカムメッセージ・ビデオを流すモニターを設置し、イメージアップを図る等はどうだろうか。関西人は、コシノヒロコや安藤忠雄といった有名人から、お好み焼き屋のおばちゃん、黒門市場のおっちゃん、舞妓さん、高齢者、小学生など、様々な人が、日本語と片言でもいいから様々な外国語で語りかけるのである。これを見た空港に集う多くの人が、気分的にホットな関西の都市イメージを持つことができる。また、阿波踊りや天神祭り等、ダイジェスト・イベントを開催することで、本物へと興味をつないでいくことができる。

関西“被”観光振興プロジェクトへの提案 フロー図

関西国際空港と関西を取り巻く現況と課題(分析ととりまとめ)

- ①関西国際空港と「関西」との新しく豊かな関係の再構築
- ②国際空港のメリットを活かした産業のソフト化
- ③空港のスケール・デメリットをカバーし、都市魅力をアップするための“特色づくり”
- ④関西の他の魅力にも注目してもらうための“ワンパターン観光”からの脱却
- ⑤市民レベルの底上げを図るワールドワイドな視点の育成
- ⑥埋もれている市民パワーの掘り起こし
- ⑦関西発、情報発信力の充実・強化
- ⑧これまで見落としてきた地域アイデンティティの回復

《関西の活性化実現のための基本的な考え方》

『関西国際空港とのホット・コミュニケーションを軸にして、
個やまちを磨くための“被”観光振興プロジェクトによる関西の活性化実現』

～“被”観光とは、観光する人よりも観光される側の主体的な振興を重視するという発想である～

「被”観光振興プロジェクト」の基本的な方向

- 関西人の自覚を促すPRシステムを構築する
- 「ケ」を観光にする
- 古いもの、小さいものを見直す
- ソフトパワーを活用する
- 生きた文化を見直す
- 空港におけるコミュニケーション量を増大する
- “被”観光をコミュニティビジネス等に結ぶ

具体的なプロジェクトの提案(例)

大学生と民間等による「関西の歩き方」サイトプロジェクト
国際的な観点で“わがまち”を見直し、世界に関西を紹介するインターネット・ホームページづくり

異文化の研究・交流セミナープロジェクト

異文化理解のための滞在型文化体験施設を設け、研究や交流を深めるための講座等を開催する

古民家・古民俗等、体験プロジェクト

古民家や風俗の保存と同時に、それらの体験空間として整備し、高齢者を中心に運営する

空港ガイドボランティア・プロジェクト

大学等での教育カリキュラムの一環として、空港での案内活動等を通して、専門的・実践的な交流を深める

在日外国人等の活用プロジェクト

関西に在住する外国人等を活用し、外国人をひとつの資源とした国際交流支援等への活用プロジェクト

「関西発世界のベストセラーづくり」プロジェクト

日本に居ながらにして、世界の動向が生で掘めるというメリットを活かし、関西発世界のベストセラーづくりを目指す

空港での様々なプロモーション・イベント

空港を訪れる内外の人々が、関西に対して親近感や興味を持ち、ホスピタリティの高さを感じられるような、様々なプロモーションイベントの開催

2. 優 秀 賞 志 川 久 (株竹中工務店)

南大阪活性化20X0年のシナリオ

(要 約)

本稿では関西国際空港と関西の関係を、20X0年のシナリオとして描く。そして、そこから明らかになる未来像に基づき、3つの提言をまとめる。すなわち、関空と関西が一丸となり、「知のハブ」「集客のハブ」「ビジネスのハブ」という3つのハブを地域に形成することだ。

開港当時、関空が大空に架けた夢は、今でも永遠だ。それはいわゆる3点セットの中で明記されている。実際、地元市民である筆者が、実感する関空効果は多い。人口の社会増、都市基盤の整備、地域イメージの変化などは、そのごく一部だ。

しかし長引く経済不況、競合空港の増加、公共事業への批判などが逆風となり、関空は負の遺産になりかねない状況だ。われわれには、関空を遺産にするのではなく、資産あるいは資本にして、地域の活性化に資することが求められている。

また、21世紀になり新しい潮流が生まれてきた。グローバリズム、都市再生と構造改革、そしてスロー・デベロップメントともいうべき価値観、そして知的財産の重視だ。それらは新たな課題として、地域と関空に対応を迫る。

20X0年のシナリオでは、地元の小学生K君の目から見た、未来の関空と周辺地域の姿を明らかにする。

そのシナリオから、まず大学を中心として、ナノテク関連の新素材開発を軸にした知的財産エリアを形成する「知のハブ」づくり、またツーリズムによる東アジアからの集客を図る「集客のハブ」づくり、最後に大学からベンチャーをうみだす「ビジネスのハブ」づくりなどを提言。そのための関空市という特別行政市の指定も訴えたい。

(全文)

関西国際空港と関西の活性化

「南大阪活性化 20X0 年のシナリオ」

1. 大空に架ける夢

関西国際空港の開港から 8 年が経過。

関空によって人々が魅せられた夢は、まだ上昇途中だ。

日本初の海上空港、関空のある大阪湾は、昔から「チヌの海」と呼ばれていた。その名の由来はチヌ、つまりクロダイが多く生息し、漁獲高に恵まれた内湾だったことにある。わが母校の校歌もその史実が歌われている。大阪湾はチヌが豊富な、豊饒の海であったのだ。

現在も大阪湾は豊饒の海だ。それはチヌに代わって、新たに関空が地域に潤いを与えているからだ。

筆者は 1994 年 9 月 4 日のことを決して忘れない。その当日、高らかに宣言された関西国際空港の開港は、一生涯の思い出だ。それは 74 年に「泉州沖が最適」と答申されてから、20 年目の快挙であった。

その日の前後で、地域は激変といっても良いくらい変容した。南大阪地域に古くから住む筆者を感じる関空効果、すなわち関空開港による地域への波及効果・潤いは、次のようなものが代表的だ。

まず、地元の人口が増加。しかも若年層の増加が顕著で、街の活性化に直結。従来、南大阪地域は所得や産業面で、京阪神地域と比較して地域間較差があった。そのことが地域イメージ差という、実体の薄い較差に結びつき、なかなかそれを払拭できなかった。そのギャップが関空開港で、多少とも解消の方向につながったように感じる。その 1 つの結果が、人口の社会増となって現れた。

次に、都市基盤の整備が著しく進展したことだ。従来、南大阪地域はインフラが貧弱で、中でも道路整備が遅延していた。しかし関空開港に備えて、都市高速道路や自動車道が大阪都心から急速に延伸。その結果、交通利便性が増した。それだけでなく、道路整備に合わせた形で地域拠点づくりも図られ、地域のコミュニティ経済の発展に寄与した。このような実体を伴った経済的波及効果は、地域住民として一番大きいメリットを感じる。

関空効果は、81年に運輸省から地元三府県に提示された、いわゆる3点セットにその源がある。特に「関西国際空港の立地に伴う地域整備の考え方」には、国家の強い意志すら感じることが出来る。

続いて86年に府によって策定された「関西国際空港関連地域整備計画」には、骨太の夢が描かれている。その中では昭和67年までに、関連公共施設の整備や空港機能の円滑な発揮と地域の均衡ある発展がうたわれている。具体的には、交通体系や市街地整備、農林漁業の振興、救急医療体制の整備、土取り跡地の丘陵開発などが明記。その中で実現した整備計画は数多い。空港へのアクセス交通網はもちろん、救急病院や阪南丘陵、駅前市街地再開発、旧港再開発などは実現し、大いに地元振興に寄与した。

他方、積み残された計画もまた多い。海浜レクリエーションゾーンづくりは完成途上であり、大学・研究機関・先端技術産業などの立地は不十分。コスモポリス計画も一部は破綻し、また鉄道延伸計画も具体化にはいたっていない。りんくうタウンも良く健闘しているが、やはり十分とはいえない。

そのように考えると、関空および関空関連整備計画が元来持っていた壮大な夢は、まだまだ未完成であり、われわれに残された夢は大きい。

開港直前の年、国立京都国際会館で開かれた関西財界セミナーで、大阪大学の熊谷総長が述べたコメントは印象的だった。

「関西国際空港の開港で不便な成田に着陸せず、関空に下りる外国人は多くなるでしょう。“近頃いつも関空に下りるけれど、成田は今どうなっているかなぁ”と思う外国人が増えるのではないのでしょうか・・・」

このコメントは、2つの意味でブラックだ。まず都心から遠距離にある、成田への批判だ。そして実は当時から騒がれていた、高い離発着料金への批判もあるように思える。同総長の見識は深い。しかしその二重のブラックさ加減とは裏腹に、関西財界あげて関空に抱いていた期待感の大きさは伝わる。

今、直線距離で数キロ、拙宅から手が届きそうな海面上に広がる関空を眺めても、その巨大さは格別だ。これだけのものを、良く産み出したものだ。現在の社会・経済環境下であれば、決して実現しなかったに違いない。感動的ですからある。

また空港連絡橋を渡る時に、いつも気づくことがある。沿岸部に広がる既成市街地の小ささだ。3500mの滑走路は、ほぼ1里。概ね、難波から梅田の距離に相当する。御堂筋に滑走路が出来たようなものだ。

航空機は滑走路を走って、離陸するのではない。国家の意志という追い風を受けて、離

陸するのだ。

その意味で関空は、20世紀から21世紀への偉大な国家遺産だ。しかし、われわれはそれを遺産にしてはいけない。関空は遺産でなく「資産」だ。イヤ、それを元手に地域を活性化するという意味で「新資本」としてゆくことが必要だ。

本稿はこのようなスタンスに立ち、関空「新資本論」を展開する。

2. 関空の現状と課題

大いなる夢が残されているものの、関空を取り巻く現状は、きわめて厳しい。新資本どころか、21世紀の「負の遺産」に陥る恐れすらある。

本稿執筆にあたり、筆者が集めた関空の現状データは次のとおりだ。

国際航空ネットワークとしては現在31カ国へ週700便が就航。入国外国人の7割以上がアジア・オセアニア方面で、特にアジアとの交流に寄与。国内的には関西も含めた西日本旅客が8割以上を占めているが、東日本からの旅客も多く利用圏が広域化しつつある。発着回数は年間12万回を越え、昼間時に見られる発着ピークは処理能力の限界に迫っている。航空旅客数は年間2000万人以上（平成12年）。また航空貨物取扱量は年間97万トン（平成12年）で、これも100万トンの処理能力に迫っている。伊丹時代に比べて、国際旅客数は2倍以上、国際貨物量は3倍以上に増加。これは全国平均を倍以上上回る実績である。

データで見る限り、伊丹空港に国際便が就航していた頃とは、役割と位置づけの向上が格段に図られている。やはり関空が関西経済に果たしている大きな役割については、異論をさしはさむ余地はない。

しかし上記現況にも関わらず、関空が抱える課題は小さくない。その課題は次の3つに整理できる。

①課題1：経済不況が落とす影

言うまでもなく、日本経済はバブル崩壊後、全く元気がない。低迷する景気のなかで、交通需要が頭打ちになっているのは、航空業界だけではない。鉄道交通も道路交通もその需要は漸減中だ。まして関西経済は全国的に見ても失業率が高水準で推移するなど、特に元気に乏しい。

かつて関西が誇った生産機能は、世界の工場である中国に奪われた。また本社中枢機能は、東京に奪われた。関西経済の頭打ちは、この2つが主因であると言われている。

素材型産業から新産業への地域リストラを果たすため、関空に期待されていた役割と、今後期待される新たな役割の重要性は小さくない。

②課題2：競合空港の増加

国内では成田や羽田はもちろん、建設中の中部新空港や神戸沖空港などの競合空港の存在は大きい。それだけではない。香港や上海は国運をかけて、また隣国の韓国でも複数の滑走路をもつ巨大空港が整備中だ。これらの空港が完成した時、現在の関空の施設機能ではいかにも見劣りがする。

競争力の強化には、施設の充実と強化が不可欠だ。今のままでは競争力の喪失に直結する危険性が高い。

関空はゲートウェイ空港であり、ハブ空港である。その位置づけが崩れない限り、滑走路とターミナル施設の大幅な拡充、それに伴う地域整備の一層の充実などが望まれる。

③課題3：公共事業への風当たり

関空を経営する特殊法人の経営改善への努力にも関わらず、経営状態は良くなる。それに同時多発テロ事件が追い討ちをかける。また財政改革の必要からくる公共事業の見直しは、関空の拡張工事のあり方に論議を巻き起こしている。それにはまた、予想外の地盤沈下問題が追い討ちをかける。

確かに、無駄で採算の取れない公共事業は、勇気を持って中止すべきだ。しかし都市・地域経済の根幹に関わる建設事業は、是が非でも継続すべきだ。公共事業に向けられる冷たい視線と、公共施設そのものの重要性は別物と考えるべきではないだろうか。

まして、関空は関西財界のシンボル事業でもある。様々な仕組みや事業手法を駆使しても、その経営改善と拡張工事継続の両立は図るべきだ。

このような3課題に対する対応は不可欠だ。それだけではない。関空を取り巻く新しい環境変化がある。それらの新潮流への対応も必要だ。関空は新時代の波にさらされている。

次に、その新しい時代環境について整理し、それらを総合的に踏まえた関空のあり方と、それに基づく関西の復権について、検討をしてゆく。

3. 新しい時代への対応—20X0年のシナリオ

3-1 関空を取り巻く新潮流

21世紀になり、関空が時代の波に巻き込まれることは不可避的だ。

まず、その波はグローバルゼーション、とりわけ米国とアジアを中心としたグローバル化の進展という形で押し寄せた。国境を越えたビジネスモデルづくりや、主に米国から突きつけられたグローバルスタンダードは、われわれにスピーディで抜本的な対応を迫る。

たとえば国際会計基準だ。この導入で日本企業は短期的視点に基づく、効率的な経営姿勢にやっと目覚めた。しかしその反面、かつて日本企業の強みともてはやされた終身雇用制や年功賃金など、家族的経営の良さは失われつつある。また外資導入が急務とされ、税制・法制面の整備が行われつつある。その外資導入で、よみがえった流通企業や金融機関は数多い。

次の波は、都市再生と構造改革という流れだ。

経済再生は都市再生と密接に関係する。そのための規制緩和のメニュー出しが、行政組織のタテ割りを越えて検討中だ。教育や農業、医療分野での規制緩和措置が期待されている。しかし本来は税制面での特区づくりが、一番効果的なはずだ。シンガポールや香港、上海の浦東新区などはその好例だ。

法人税や所得税は、税制の聖域のようだ。しかし地域経済と所得形成は、不可分の関係にある。国内の総需要の奪い合いでは、全体的な経済活性化にはならない。アジア太平洋地域からの企業移転、資金流入を活性化することが、有効需要全体の底上げにつながることは明らかだ。

その意味で、是非とも英断を望みたい。

3つ目の波は、新しい開発のあり方だ。環境や住民の意向を十分に考慮し、拙速な開発を避けることが新しい命題としてコンセンサスを得つつある。資源を有効利用し、持続可能な発展をすることが求められている。

今までわれわれは、開発を急ぎすぎていたのかもしれない。ファスト・フードに対して、スロー・フードが登場した。またスロー・ビジネスと呼ばれる価値観も生まれてきた。双方とも時間をかけてじっくりと味わい、ゆっくりと事業をはぐくむ姿勢に共通性がある。

開発のあり方についても、スロー・デベロップメントとも呼ぶべき姿勢が問われているのではないだろうか。開発は結果だけでなく、そのプロセスも重要である。

関空やりんくうタウンを子育てにたとえれば、まだ10歳未満の小学生だ。これからじっくりと教え、はぐくみ、仕込むことで成人させる必要がある。その時に、きっと一人前

に育て上げた大きな喜びを感じるはずだ。

最後の波は、知的財産の重視だ。

ナノテクやバイオ、ゲノムはITの次の時代を担う基幹技術だ。その対応には、国運がかかるといっても過言ではない。知財立国を果たすためにも、新しい技術研究のあり方は、関空と関西地域の発展に大きな影響を与えるであろう。

以上の4つの波を関空を切り札にして、どのように関西が受け止めて行けるかが問われている。

さて以上の検討を踏まえて、具体論へ展開したい。そのときの議論のたたき台として、20X0年を見越したシナリオを描いてみる。

その主人公はK君、8歳だ。K君の生活を通して、関空と関西の未来像を描いてみたい。

3-2 20X0年のシナリオ

20X0年、K君の1日は裏庭へ朝食用のミカンを採りに行くお手伝いから始まる。

「うわー、今日もいっぱい飛んでる」

裏木戸から出たK君の目に真っ先に飛び込むのは、秋の赤トンボのように大空に飛び交う航空機の群れだ。

関西国際空港は第6期工事が完成。遂に6本の滑走路、3棟の旅客ターミナル、2本の空港連絡橋が完成。年間72万回の離発着回数、1.5億人の旅客数、600万トンの貨物取扱量を誇る。北を上にとすると、逆三角形に海上に浮かぶ関空は、名実共にアジアを代表するハブ空港になった。

特に2機の航空機が、並行する滑走路に同時に着陸するシーンは圧巻だ。

関空の度重なる拡張整備には訳がある。それは関西の活性化をかけた知的財産ゾーンづくりが、産官学共通の課題になった。その結果世界の逸材を集め、交流を促進するために国際航空ネットワークの充実が図られたのだ。

K君のパパはインド人のIT技術者、ママは地元泉州育ちだ。ミカンは肌の浅黒いパパの大好物。でも、ママは小さい頃に食べ飽きたらしい。

「バイバイ、パパ！」

8時15分には登校。インターナショナルスクールには、K君のようにバイリンガルな子どもたちが集う。パパが母国のバンガロールから南大阪へ初来日したのは、このインターナショナルスクールと、ヒンズー教寺院、そして英語で治療が受けられる病院があった

からだ。その他、キリスト教会や外人墓地も整備。外国人にとって住みよい佇まいは、日本人にとっても心地良いはずだ。

地元の市立小学校も、関空効果で生徒数が激増。21世紀初頭では一学年2クラスであったが、今は6クラスもある。少子化の中で、この地域だけは例外だ。人口の社会増は、主に日本語を母国語としない人々によるものだ。しかし外人であっても、若年層の増加は地元のコミュニティ経済を活性化した。また、外国人居住は地元イメージの向上にも寄与した。そればかりでなく、異文化が交流することで今、関西でもっともトレンドィで注目を集める地域となった。

たとえばK君のパパは、関空対岸に移転・整備された大学の付属研究所で働く。ビサの問題で、なかなか入国しても能力を発揮できなかったが、構造改革特区化されて、ビサを簡単に取得。その結果、全世界の頭脳が集まり、知的所有権ビジネスに花を咲かせた。それだけではない。ママとの間で恋の花まで開いたのだ。これも実体的な関空効果の1つかもしれない。

「ママは今日ちょっと、関空市役所へ行ってくるからね」

関空市とは、市町村合併で誕生した特別行政市だ。21世紀はじめに構造改革特区づくりが行われた。しかし税制面で、完全な規制緩和は果たされなかった。そこで新たに特別行政市制度が閣議決定され、全国で特別行政市が発足。関空市はその中の代表だ。関空市には特別行政市として徴税権限まで大幅に付与され、手厚い税制優遇措置が施されている。そこでは、外資と外国人が入国・就労・居住しやすい社会・都市システムが完備。その代わりに市長は政令指定都市並み、あるいは知事並みの重責を担っている。

関空市では、外資企業の法人税は5年間免除。また外人居住者の所得税も免除されている。その分消費が活発化し、消費税収がその減少分を補って余りある状態だ。やはり大幅な減税は、経済に活力を与えた。

他の特別行政市には、カジノやライフル射撃場まであるところもあるが、概ねは新しい産業やビジネスの立ち上げを促進することに、重点が置かれている。地方税だけでなく、国税のあり方に関しても弾力的な特別行政市制度は、日本経済活性化の切り札であった。

関空市にもK君のパパのように研究者であり、またベンチャー起業家である人々が集い、バイオ、ナノテクなどの新しいビジネスへの参入を狙っている。

さて、関空市へ行ったママは、地元でNPOを主宰。外国人居住者の生活支援を通じて、外国人と地元民との交流や、外人子女の世話に対応。今日のママの仕事は、地域ボランティアとして、外国人旅行客の案内をすることだ。

関西には 1995 年の阪神大震災以降、市民意識に富むボランティアの伝統がはぐくまれていた。それが生かされた形で、南大阪も N P O 活動のメッカとなり、様々な N P O 法人が立ち上がった。そのきっかけも関空市の特別行政市指定だ。

京都や奈良はもちろんのこと、南大阪地域やその周辺は意外と歴史的資産に富む。中百舌鳥の古墳群や歴史的街道、社寺仏閣は多い。さらに南へ行けば熊野古道などもある。元々、関西は国宝・文化財の半数が集積する地域だ。それらを外国人に紹介することがママの大事な仕事の 1 つだ。

20 X 0 年、アジアは空前の大観光時代を迎えた。訪日観光客だけでなく、国内観光客の伸びも著しい。関空はビジネスだけでなく、ツーリズムの活性化にも寄与した。

しかし、このことが引き起こしたマイナス面も指摘しておく必要がある。

交通集中による渋滞は頻発。また地価の上昇も課題だ。それは集中のデメリットが狭域的に発生したからだ。

南大阪地域はすっかり都市化し、そのことで新住民と旧住民との間の相隣問題も発生。古くからのコミュニティ崩壊につながった。また地場産業である、繊維・タオル・毛布などは大きな打撃を受け、廃業・転業が続いた。

しかし逆に、そのことで高付加価値商品の開発にも、ようやく着手。ナノテクを応用した新素材繊維による、新しい衣料品の商品化に成功した企業も現れた。その新素材の開発に、パパの努める大学が関与したことは、言うまでもない。

さらに犯罪が増加した。伝統的に隣組組織がしっかりとした地域であったが、その兆しはアサリ族など、夜間の治安の悪化から始まった。それに外国人がからみ始めると、もともと防犯意識が高くない地域のこと。鍵をかけないで近所に外出する人が多い地域では、そのような無警戒な家屋を中心に、一挙に犯罪件数が増えた。

当然、地価も上昇した。かつて南大阪は阪神間に比べて、土地が廉価で、生活費も安く、暮らしやすかった。しかし、やはり需要と供給の関係で、高家賃、高地価、高生活費にまみれる地域になった。

また飛行経路が陸上ルートに大きく依存し、慢性的な騒音問題も発生した。騒音は許容レベルには達していないが、それでもかつて地元自治体との約束もあり、ちょっとした政治問題になることは避けられなかった。

良し悪しはともかくとして、地域整備による都市化で、何かを失ってしまったようでもある。

「それにしても良く、第6期まで拡張したもんや。初来日の時は、確か滑走路が1本だけやったはずなのに・・・」

パパの疑問に答えよう。特殊法人の経営改善努力の甲斐あって、12年目にやっと黒字転換。業績的には一息ついたが、やはり経営は楽ではなかった。そこで思い切って保有資産を売却。旅客ターミナルはウイングシャトル付で外資に売られ、その外資からリースバックを受けている。現在はテナント料を支払って、空港が運営されている。会社はそのことで膨大な資金を手に入れた、それを元手に次期整備計画へ投資。またその整備施設を売却して、その次の整備計画へと、再投資したのだ。

他方、施設を手にした外資は、それを証券化して回収。外資も大きな利鞘を手に入れた。このことは特別行政市として、税制面の規制緩和があったから可能になった。

つまり関空そのものが外資ビジネスの対象となり、モデルケースとなった。そのことで、自らも外資導入を図る特別行政市のシンボル・プロジェクトとなったのだ。りんくうタウンも同様の手法で活性化され、外資の円滑な導入にインセンティブを与えた。

さて夕刻となった。大空には相変わらず、10機以上の航空機が舞っている。両翼端に点滅するストロボライトが、夕焼けに美しく映える。横風用滑走路から市街地に向かって力強く離陸しようとする最新鋭機の姿がある。その雄姿を真正面に見ながら、パパとママが、親しげに会話を楽しんでいる。

「それにしてもどうなったのかなあ、成田は？」

「・・・近々、廃港だって」

「そう・・・。関空以外に、羽田と横田があれば十分やからねっ！」

上記シナリオは楽観的だ。また6本の滑走路を抱えて、神戸・伊丹と空域を航空管制することは現実的ではない。また関空とその関連事業だけで、地域が活性化できるとは考えられない。地域活性化には住民の参画と、市民意識の高まりを欠くことは出来ないからだ。

しかしそれはともかく、このシナリオからは幾つかのヒントが伺える。それは外資や大学等研究機関の役割、ツーリズムの振興、NPO等ボランティアの活動、特区のあり方、新しいビジネスの育成、そして最後に地域を愛する家族の存在だ。

それらのキーワードが絡まりあって、やっと南大阪と関西の復興が果たせるのではないだろうか。

それでは最後に、このシナリオから導かれる結論を整理し、本稿の提言としたい。

4. 提言—3つのハブ構想へ・・・

筆者は、関空が3つの意味でハブ空港となり、ハブ機能をさらに強化・充実させることで、関西の活性化に資することを提言したい。その3つのハブとは、知のハブ、集客のハブ、ビジネスのハブだ。その未来像を以下に詳述する。

提言1：知のハブ機能強化

前述のように、86年に府が策定した地域整備計画には、確かに大学等高等研究機関の整備と、それによる地域活性化がうたわれていたが、その後の財政状況の悪化で延期・中断せざるを得なかった経緯がある。しかし21世紀の今、関西を含めて日本が世界に誇れるのは、やはり優秀で勤勉な人材の存在だ。改めてそのことを確認したい。

「知のハブ」構想は、このような必要性から訴えたい。

具体的には、臨海部への大学を始めとする研究機関を誘致。特にバイオ、ナノテク、新素材などの分野での英知を集め、また逸材をはぐくむ拠点づくりを行う。

関西では、産業クラスター構想が緒についた。これは5つの分野での産官学の機能集積を図り、それをもって特定分野における主導権を握ろうとする考えだ。

他方、地域開発も「選択と集中」が問われるようになった。全ての要素を一地域に集めるのではなく、得意分野を育て、地域間連携の中で役割分担をはかることが重要だ。関空とその周辺は、古くから繊維・金属などの素材型産業が立地していた。その歴史的経緯から考えて、やはり新素材関連分野への重点対応が、現実的で必然性が高いのではないだろうか。

このクラスター構想と、関空および南大阪の地域開発が合体した時に、知のハブづくりはきっと実現に向かって離陸する。

提言2：集客のハブ機能強化

関西が歴史的資源に恵まれ、ツーリズムの魅力ある対象になることは論を待たない。京都・奈良・大阪に代表される都市型観光地だけでなく、南紀、淡路島、北近畿などの観光地の魅力も高い。またテーマパークだけではない。日本文化や日本製品は、それ自体がブランドだ。また関空対岸には、世界のブランド品の大型アウトレットモールが開業。広域からの来街者で、活況を呈している。

関空の存在は、ツーリズムの振興に直結する。

とりわけ国内観光だけではない。今後、巨大市場である中国沿岸部で中産階級が爆発的に増加すれば、アジア人の憧れの的である日本への観光客も増えるに違いない。その時に関空だけでなく、周辺地域として、あるいは関西としてどのような“おもてなし”のプログラムを創造できるかが問われている。

関西は元来、東アジア地域との関連が深い。それが不幸な歴史的事実にも関連しているとはいえ、友好的な関係の継続と、改善も不可欠だ。

外交は中央省庁だけに任せればよいのではない。自治体外交も、中央省庁とは違った意味で、重要だ。また民間外交・交流も必要だ。自治体を中心となり、東アジアとのネットワークを太くし、ツーリズムやビジネスに結び付けてゆくことが大事である。

提言3：ビジネスのハブ機能強化

最後に、ツーリズムと知的財産を活用した、ビジネスのハブづくりを提言する。

特区が指定されるのは、そこで経済再生が期待できるからだ。関空とその周辺地域を新しいビジネスが誕生する特区とし、税制面のインセンティブを与えて、是非ベンチャーを育成したい。そのための外資導入は不可欠だ。

特区のあり方は、大学や研究機関の誘致・活用も視野に入れる。ラボから生み出される知的所有権は、21世紀の日本にとって大きな糧だ。法人税や所得税の優遇と、外国企業への手厚い対応はもちろん、知的所有権の保護と活用も大きな命題だ。

また同時に、世界のビジネスマンが住みたくなる街づくりも欠くことは出来ない。

そのことが実現して初めて、この地域が新しいビジネスが集積するビジネス・ハブになるのではないだろうか。

本稿の締めくくりにあたり、再びK君とパパに登場してもらおう。

「どうして関空が、いつもいい話題になるの？」

「それはね、関空が地元の人々から熱望されて造られた空港だからだよ」

「熱望って？」

「んー、みんなが好きになっていることだよ。イイことだね」

「ふうん、だから関空はいつまでも強いんやね……」

関空が関西を支え、関西が関空を支えている。

この支え合いがある限り、人々の大空へ架ける夢は、決して冷めることはない。

●参考文献

「関西国際空港関連地域整備計画」 大阪府

「日本の論点 2003」 文芸春秋社

その他、関西国際空港ホームページ

3. 優秀賞 鈴木 勝 (明浄大学観光学部教授)

私の「関西国際空港と関西の活性化」案

(要 約)

21世紀に入りさらに「大交流時代」が進み、世界の旅行や航空輸送は拡大化の様相である。わが国の観光もこれに呼応し拡大基調にあるが、極端な“いびつ”形態にある。すなわち「日本人海外旅行者（アウトバウンド）1,600万人 vs. 訪日外国人（インバウンド）500万人（3：1ないしは4：1の比率）」である。この不均衡是正が国際交流面から、また日本の経済活性化面からも、近年、急速にクローズアップされている。本論は関西空港と関西の活性化を論ずるが、これらの活性化なくしては日本の“観光いびつ”の是正と、日本経済の活性化がないとの立場にある。さて、日本経済や観光動向を見ても、東京圏一極集中化がさらに強まっている。この時期に関西空港と関西の活性化への手法、同時に、均衡ある観光大国・日本を追う手法を提言したい。第1に、関西空港の活性化なくしては日本観光全体、特にインバウンド観光の振興はない。成田・羽田空港による東京圏一極集中化は当面は持ちこたえるが、年間1,000万人以上の外国人を着実に訪日させるには難しく複数の拠点化が不可欠。したがって、関西空港は名実ともに日本のゲートウェイにならない。そのため「国際拠点」であるとともに「国内拠点」空港を目指すべきである。第2に、関西・関西空港の活性化に向けて「グレーター関西ツーリズム州」構想を提言したい。州観光大臣、州観光局を設置し種々の観光振興策を行なう。「宣伝販促」「外国人渡航緩和策」「インバウンド企業/起業支援策」「海外企業・外国人による訪日旅行ビジネス誘致策」「関西空港利用増加策」「人材育成・登用（「外国人マネジャー・女性ホスピタリティ担当」「ガイド・通訳・レンジャー」「州立観光大学設立」などである。観光振興手法は1つや2つで十分という決定打はなく、種々の仕掛けの積み重ねであると考えている。

(全文)

私の「関西国際空港と関西の活性化」案

[序]

世界は「大交流時代」に向けて進みつつある。その中で、「21 世紀における国際社会の基幹産業は観光産業」といわれている。すでに世界で飛躍的な進展を続けている観光産業は、世界全体の総生産の 11.4% を占め、同時に 2 億人の雇用がある世界最大の産業になっている。21 世紀における観光客数の増加は、一時的には例えばアジア通貨危機の影響などにより低迷をきたしたこともあるが、21 世紀を迎え旅行や航空輸送は確実に復活し観光関連消費額は巨大化の方向にある。世界観光機関の予測によれば、とりわけ、アジア地域での観光の伸びは著しく、2000—2010 にかけて年平均増加は 7.7% と試算され、世界全地域で最大の伸びを示すとしている。アジアの伸びを支える主因の 1 つとして、ハブ空港を目指し近年、各国で次々と建設・整備される巨大空港である。シンガポール・チャンギ空港に続き、1998 年には香港・チェック・ラプ・コックやクアラルンプールのセパン空港がオープンし、2000 年には韓国・仁川空港が完成した。また、中国の玄関口として上海浦東空港が 2002 年に出来上がった。これら各国の巨大空港はアジア・ビッグバンといわれる 2010 年代にはフル稼動するに違いない。

世界はこのような状況にあるが、わが国の観光事情に関して日本人海外旅行者は順調に伸び 1,700 万人に達するほどであるが、インバウンドの訪日外国人は 2002 年にやっと 500 万人に達する状態であり、3 : 1 ないしは 4 : 1 の比率となり、“いびつ”な観光国となっている。日本全体から関西圏に目を転ずるならば、この地域における最近の地盤沈下は急激に進みつつある。関西圏のキー的存在の関西空港からの国内・海外の航空便の撤退・減少が象徴的である。関西活性化にとって関西空港が元気さを取り戻すことが不可欠であり、関西空港の活性化なくしてはわが国の観光大国化の道は開けてこない。政府は 2003 年を「訪日観光元年」と位置づけ観光立国の道を歩みだした。世界の観光立国の多くの事例から、国民全体の熱意を背景とした官民での協調が絶対不可欠とされる分野が観光産業である。まさしく「観光は国の光を見る」の言葉通り、日本国の総合力が問われている。

本論の「グレーター関西観光州」構想は、単にこの地域のみでは観光大国への道は不可能であり、この州が強力なリーダーとなり日本全体を牽引することを意図する。本提言は関西の活性化に向けて多岐に及ぶが総合力の充実を求めるものであり、その実施手法として実現可能な分野から実施することが成功への道であると考えている。

ところで、わが国の観光振興に関しては、これまで多くの議論があり提言がなされてきたが、観光の重要性は認識されつつも“アクション・プログラム”になると先が進めない状況にある。具体的な実践法の検討が現段階ではもっとも必要とされている。このような認識にたちつつ、「関西国際空港と関西の活性化」の提言を試みたものが本小論である。

[1] 「関西国際空港と関西」を取り巻く現在の環境

i) 東京一極集中化と関西空洞化現象

「関西においては、企業の中核機能が東京シフトする一方、生産拠点の中国等への移転が加速するなど、いわゆる『二重の空洞化』が進行している」（関西経済連合会「平成 14 年度事業計画」p.1）。グローバル競争の中であって、日本経済は厳しい状況が続いているが、とりわけ関西圏は企業による中核機能が東京にシフトし、それにつれ人材のシフトも同時に生じている。「東京一極集中化」は大問題であるが、それ以上に重大だと考えられるのは生産拠点の「中国等へのシフト」ではないだろうか。なぜならば、前者は日本国内の問題であるが、後者は日本国外での問題となるからである。観光産業で言えば、さしずめ「日本人海外旅行者の成田・羽田集中化」と「外国人旅行者のジャパン・パッシング」であろう。例え成田・羽田集中化であっても日本全体が伸びている状況であれば、現時点では決定的なダメージには結びつかないが、後者のジャパン・パッシングの現実はいま即座に対応策を講じなければならない問題であるからである。現に太平洋上の航空路線のアジア・アメリカ間の例で言えば、日本寄港旅客はわずかであり、アジアで急増する旅行者や米大陸からアジアに向かう旅客を日本では吸収できていない。このことは、訪日外国人 500 万人のマーケット分析をすればすぐ理解できることである。日本および関西が世界の観光デスティネーション上で忘れられた存在となっている。

ii) 成田空港・羽田空港への航空輸送力シフト

関西空港および新東京国際空港の営業概況が発表された。関西空港の 2002 年上半期の運営状況報告によれば、「国際線の旅客数が 538 万 849 人、国内線が 34 万 768 人となり、ともに前年同期の実績を 16%も下回っている。これは、日系航空会社を中心とした『路線の撤退』や『供給量の縮小』などが影響し、国際線旅客便の発着回数も前年同期を 14%下回る 2 万 5561 回であった」。一方、新東京国際空港によると「同時期における成田空港の国際線利用の日本人旅客数（速報値）は、前年同期比 5%増の 942 万 492 人となった。国際観光振興会調査による同時期の日本人出国者数（5.2%減・845 万 3572 人〔速

報値))と約10ポイントの乖離が生じており、今年4月の暫定平行滑走路供用開始後に強まった“東京集中化”傾向を如実に表している」。2002年4月の「成田空港第二暫定滑走路」および「羽田空港の国際チャーター便解禁」がさらに加速させたことになる。

東京圏集中化の進展で、かつて関西空港に就航していたが現在撤退した外国航空会社の1つは、成田空港に就航できるなら日本就航を考慮したいとまで言わしめるほどであり、また、関西空港は「24時間体制」のイメージとは程遠く、ブームで湧くアジアの拠点空港のトランジット・スペースの賑わいと異なり、夜間はゴーストタウン的空港となりつつある。航空便の撤退、空港ビルディング内テナントの営業停止、旅客減少による営業時間短縮の店舗も少なくない。以上は関西空港の旅客状況であるがこれ以外に航空貨物がある。旅客の落ち込みと同様に10~15%程度の落ち込みがある。これは同時に関西圏における各種産業の沈滞化を物語るものである。

[II] 「関西空港と関西」の課題とこれから目指すべき道

i) “観光中枢拠点・関西”・・・「東京一極集中では日本は観光大国にはなれない」

2000年に「新ウエルカムプラン21」が発表された。これは2007年に800万人に達成させる計画である。加えて、2003年初頭に小泉首相から「テン・ミリオン計画」が言い出され、2010年に1,000万人の訪日外国人をとのアイデアである。いずれの計画であってもこの数値を毎年継続させるには、東京一極集中化ではどうしても達成不可能である。東京に比肩しうる複数の拠点造成が日本の観光大国には欠かすことができず、そのため「関西観光拠点化」は不可欠である。なぜなら、一極集中化には弊害やデメリットが多く伴うからである。第1に、季節波動の激しい観光形態に対応できないこと。観光立国・日本として、アウトバウンドと同様の訪日外国人を迎えるには近い将来伸び悩むパターンとなる。日本人の海外旅行形態もそうであるが、外国人も時期を選んで訪日する。一例を挙げれば、近年増加の中国人の訪日である。旧正月、メーデー、国慶節などの長期休暇には中国本土、香港、台湾から集中的に飛来する。この事例だけでも中長期的展望は絶望的である。問題は単に航空産業だけではなく、ホテル・旅館の宿泊産業やバス・列車などの輸送機関にも当てはまる。訪日外国人は日本人海外旅行者の時期と重なることが多く、アウトバウンドの健全な進展が望めない。すでにゴールデンウィーク期間はもちろん、旧正月、国慶節の時期には日本人の海外旅行を制限せざるを得ない状況も現出されている。第2の弊害として、台風、地震、コレラ、テロなどの発生が東京圏に生じた場合を想定するならば、外国人は知名度の低い関西圏その他を旅行するよりも他国へシフトする。この事例としてインドネ

シアのバリ島がある。1990年代半ばの日本人コレラ禍、2002年のテロ事件があるが、バリー極集中化の結果、インドネシア全体の観光産業が現在でも大きなダメージを受けている。

第3に、観光産業を継続的に活性化に導く手法は「リピーター」であり、この対策上難点がある。東京一極集中化ではリピーターを確保することは難しく、この観点から関西圏の大阪、京都、奈良、神戸は魅力を多種内在し、東京圏と十分比肩できる。リピーターに喜ばれない国・地域は観光国・地として苦戦する。

一方、一極集中化を食い止めた事例または複数拠点化の成功例を掲げると、前者は韓国であり、後者は中国、タイである。韓国にあっては、長らくソウル一極集中化であったが、「ビヨンド・ソウル」宣伝が功を奏し、プサン、済州島を含めた観光誘致で日本人のみならず多くの中国人を迎え、韓国観光全体を賑わせている。また、中国における北京と上海。歴史的には北京や西安に劣る上海であるが産業活性化を背景に、ビジネス出張のみならず観光客誘致でも北京を凌ぐ勢いにあり中国の観光総量を大きく伸ばしている。さらに複数観光拠点化のメリットとして競合の相乗作用がある。北京を意識しての競争が観光分野においてもこの地位に押し上げている。以上、複数観光拠点化を述べたが、関西圏は固有の文化、伝統、自然が豊富であり地域の魅力の再発見を行なうことにより、観光での地域経済の波及効果は大きく地域の活性化は十分生ずる。しかしながら、現行の全国横並びの観光振興策は日本を活性化させることに直結していない。関西として後述の「グレーター関西ツーリズム州」を構築して、観光大国のリーダーとして牽引して行く方法が最良と考える。これにより日本として関西圏として、下記のような観光大国像が実現できると考える。

- ①「インバウンド&アウトバウンド」の均衡のとれた日本と関西
- ②地域色豊かな、光り輝く日本と関西
- ③ホスピタリティあふれた日本と関西

ii) 日本の“ゲートウェイ・関西空港”

東京一極集中化の国際空港は問題があり、東京と拮抗できる「日本のゲートウェイ・関西空港」を目指すべきであろう。現在、関西空港の年間利用客は2000年度には総計2,000万人である。国際線1,285万人、国内線772万人である。「関西空港の国内線に占める国際線乗り継ぎ旅客のシェア」は14%と報告されている（関西国空港「関空レポート」）。「日本のゲートウェイ」としては、乗り継ぎ14%は少なすぎ、関西以西だけでなく、北海道、東北、北陸のゲートウェイとしての役割をさらに持つべきである。国内便の減少を防ぎ増

便を図らなければならない。そのため「関西国際空港は国際拠点空港、伊丹空港は国内拠点空港」の政府方針は改善の必要があろう。

ところで、航空会社が就航を難渋する理由の1つに、ビジネス客にとり関西空港がゲートウェイとしての働きをしていないことが指摘されている。原因は企業の本社機能が東京圏に集中しビジネス客が関西に少なく、その上、関西圏のビジネス客が東京から出発している事実である。この解決として、関西経済界への働きがあるがこれ以前に、国際・国内便の増加を図り、利便性・格安化を目指すべきである。他方、関西空港のゲートウェイ化に対し、身近で大きな脅威があることを認識すべきであろう。2001年に完成した韓国・仁川空港である。関西空港と仁川空港から日本国内空港への数はそれぞれ20箇所以上あり、それらの空港からヨーロッパやハワイなどへは、仁川空港の方が安価性に富み、また利便性からも利があるケースが多い。今後、仁川空港が整備され日本国内都市とのネットワークが増せば、関西空港がさらに危機に立たされる構図になる。

iii) 「観光産業」と「モノづくり産業」との調和

日本は「ものづくり大国」や「工業大国」のイメージが強いが、この関西圏は従来から「ものづくり」地域として有名である。「観光大国」と「ものづくり大国」との両立は難しいとの考え方があるが、近年の観光振興の深化とともにむしろ相乗効果が強いことが認識されている。直接的には、「産業観光 (Technical Visit)」をツアーに包み込むことであるが、「観光は元気な国・街を見に行き、その元気を貰ってくる」的要素がたぶんに強く、産業が活気づいている国・地域に人的交流は盛んになるものである。現在、世界でその種の国・街を探すとすれば、中国および上海が筆頭だろう。街に観光的要素が強いかとなると首都の北京や西安の方が見るものは多い。しかし、OLを含めて上海へのブームが続いている。名所旧跡だけでなく街全体の元気さが世界から人を呼ぶ。北京に対抗してビジネス客だけでなく一般観光客でも北京を凌駕する勢いになっている。この現象は「ものづくり大国」の中心地である関西圏に大いに参考になる。

【III】 「関西国際空港と関西」活性化への具体的戦略

i) 「グレーター関西ツーリズム州」(Greater Kansai Tourism State) の構築

① 「グレーター関西ツーリズム州」と政府

政府は「グローバル観光戦略の位置付け」として、次のように述べている。「2007年までに訪日外国人旅行者数を800万人台にするという当面の目標の達成に向けて、政府は関

係府省が一丸となって本戦略を推進することとするが、この目標は単に国政府のみが行動して達成しうるものでなく、地方公共団体、関係団体、民間企業なども、認識・目標を共有し、熱意のある関係主体が一体となって行動して初めて成し得るものである。したがって、本戦略は、わが国の様々な主体が連携しながら上記目標を達成する官民あげた国家戦略と位置付ける」（「世界に開かれた観光大国」を目指す！～グローバル観光戦略の構築について～P. 2）。政府はこれに先立ち「2005年に700万人」（ウエルカムプラン21）に向けて、実施してきた。さらに2003年初頭に「2010年にテン・ミリオン（1,000万人）」計画が発表されている。これらの3プランを見ると、実行の先送りの存在に考えられなくもないが、見方を替えれば政府の観光振興の真剣さが増していることの証左でもある。政府により観光振興の旗振りが実施されるわけであるが、従来の観光振興手法の“全国横並び主義”が引き続き行なわれる懸念が強い。これまでは日本のイメージ宣伝に終始し、東京圏の露出が際立った以外、全国各地はどんぐりの背比べ状態に終わっている。思うに、訪日外国人500～1,000万人における海外宣伝の手法は、日本全体のイメージ宣伝とともに重点主義が効果を発揮するし費用が無駄にならない。そのためには強力な拠点作りが必要である。

これを考慮すると東京圏と匹敵する地域として、大阪、京都、神戸、奈良などの諸都市を擁する関西がある。現在までそれぞれ独自の観光開発・振興手法をとってきた傾向が強い。したがって、特色を持つこれらの都市が「観光振興」を中心として強力な結びつきのある拠点になることをここに提言したい。名称を「グレーター関西ツーリズム州」とする。強いて形態を他国に探せば、オーストラリア連邦・州に似通ったものといえよう。観光政策に関して大枠に関し国家の政策に従いつつ、地域としての特色を前面に出した政策を展開させる。執行責任者を置き観光政策を強力に推進させる形態である。わが国の現憲法下では、オーストラリア国家やアメリカ合衆国のそれぞれの州と同様の権限を付与することは無理であるが、当面の最適な活性化手法として考えたい。観光振興面だけでも州的制度をめざす手法は容易と考えられる。その中であって、実現可能な課題から解決を図るべきであろう。観光における州制度の骨子としては下記事項がある。

○「グレーター関西ツーリズム州」観光大臣任命 “ミニスター”として行動力あれば官民を問わない。観光振興専任で実施し数値目標を設定し、成績が悪ければ交替する。常に明確な政策を掲げ日本の内外に働きかけ、海外ミッションでは先頭に立ち行動する。

○「グレーター関西ツーリズム州」観光局設置 観光大臣を補佐する指令塔たるポジションである。政府および民間双方から州観光局を編成し、身近な観光政策はもちろん中

長期戦略を策定する。目標数字や実績を分析しそれへの到達度を公表し、毎年、テーマを分けて「観光年」などのキャンペーン手法もここから発信させる。大枠としては国家のプランに従いつつテーマを絞った宣伝を行い、振興に順位を付けて実施する。また、観光局の海外拠点を考える。現在、海外政府機関として国際観光振興会が存在するが国家および国民の観光への総意の欠如があるとしても、種々の理由（明確な目標設定、予算不足など）で十分に機能していない。したがって、州としては外国人観光専門家採用、明確な目標設定、単なる案内機能からマーケティングに基づく振興戦略への転換、民間契約制の採用などを実施し、観光拠点化を推進させる。

○「観光振興税制」 手法に関しては後述するが、最も重要と考えられる観光振興の財源に関しては、完全目的税の導入、地方税収の一定比率を観光振興目的への利用化、その他地方自治体における財源確保を目指す方針をとる。

○「グレーター関西ツーリズム州」地域 大阪、京都、兵庫、奈良、滋賀、和歌山、三重などの府県が考えられる。観光面で東京圏以上に国の内外の観光客を誘致できる潜在的可能性がある。

②「グレーター関西ツーリズム州」の具体的戦略

<観光宣伝・プロモーション>

○「観光アピールおよびプロモーション活動」 日本が世界から顧みられない理由は、手法としてアピールやプロモーション活動がいかにかに少ないかに尽きる。海外PRやプロモーション活動で、効果を挙げている3カ国の手法が、日本にもまた当州にも参考になろう。

まず、タイは1997年にアジア通貨危機に見舞われ経済的には落ち込みを見せたが、観光面ではバーツ通貨の下落を逆手に取り、「アメージング・タイランド(「驚きのタイ」)」の掛け声で、首相を先頭にしてタイ観光促進を行い成功している。次に、韓国であるがタイと同時期にウォンの急落を経験したが、それまでの韓国人による海外観光渡航を制限し、外国人ツーリスト振興に大統領をテレビ宣伝に起用し、官民一体となって振興策を行い現在の隆盛に至っている。3番目にニュージーランド。全世界統一テーマ“100% PURE NEW ZEALAND”を掲げ、国全体に特別のテーマを設け進んでいる。アメリカ同時多発テロ直後には首相自ら「安全な国・ニュージーランド」を打ち出し成功を収めている。以上簡単に記述したが振興成功の鍵として次の3点がある。(i) 政府のトップによる率先的誘致活動 (ii) 明確で、重点を置いた観光振興手法 (iii) 継続した観光振興活動

○「マーケティング分析に基づいた情報発信」 マーケティング分析を国の内外に発

信する。これが強力な効果を示すことを日本のインバウンド分野で認識されていない。「統計データ」の告知および分析は観光関係者に多大な効果をもたらす。例えば、これらの数値を得た旅行会社・航空会社・ホテルの企画担当者は、自社商品・実績との比較をする一方、最新のトレンドを把握し市場環境の変化に即応し戦略の修正を行なう。しかしながら、わが国では重要性が認識されず、政府・国際観光振興会からの数値に関して遅延する場合や分析が不十分であるケースが多い。また、海外の観光専門家へのデータ開示やニュース類の提供（特に、英語による情報）は極端に少ない。近年、インターネット上のホームページ（HP）が強力な観光振興の武器となっている。一般観光情報以外に、国の内外の観光産業専門家、国家としての観光振興上の意思を伝達する必要がある。HP 発信の成功・不成功のポイントは下記の諸項目が挙げられよう。

- (i) 一般観光情報の多寡(一般情報)
- (ii) 国家首脳・観光(所轄)大臣の主張が明確に頻繁に発表されているか。(国家主張)
- (iii) 母国語以外に、英語に加えて何カ国語で発信されているか。(言語数)
- (iv) 国の内外の観光産業/学術関係者に対し、データが発信されているか。(専門家情報)
- (v) 情報が頻繁に、そして迅速に更改されているか。(更改頻度)

当州としては観光政策、観光大臣のメッセージを強力に押し出す姿勢をとる。言語としては、英語以外に中国語、ハングルを採用する。英語に関しては役立つナマの一般情報に加え、国の内外専門家を意識し最新のデータ分析を公表するものとし、デメリット表示・情報も積極的に開示し信頼を得る方向をとる。

○「近隣諸国との共同観光プロモーション」 近年、官民レベルによる海外諸国との交流が活発化している。特に、アジア地域との連携が目立ち、韓国、中国、アセアンなどとの政治的・経済的な会議が頻繁に開催されている。従来、この種の会議では観光に関する議題はほとんどなされてこなかった。ただし、観光(所轄)大臣会議では当然、観光を議題として討議されてきたが、日本のスタンスは常に旅行者の「送り出し国」としてであり、「受け入れ国」としてのメッセージは皆無に近かった。まず、これらの機会を捉えて、「受け入れ国」としての国の責任ある立場から意思表明の必要性があり、官民こぞって国際的な観光会議の機会をとらえ、メッセージを強く訴えることが重要である。また、アジア諸国とは相互の人的交流だけではなく、共同観光促進でヨーロッパ、アメリカ、オセアニアからの旅行者をアジアに誘致せる手法がある。例えばヨーロッパからの旅行者に対して、人気の中国だけでなく日本または(および)韓国をも訪問するパターンを宣伝する。日中、日韓、もしくは日中韓3国共同も可能であり、誘致には特別航空運賃、特別コンビ

ネーション宿泊券などの特典提示を考案する。現在、アセアン 10 カ国によるツーリズム・パラダイス戦略が展開されているが、アセアン域内特別航空券などの特典が付与され活発に振興が行われている。日本、または州単位でもこの連携は可能であり、また、それらの国の姉妹都市などの活用も考えられる。

<渡航緩和策>

○「外国人渡航緩和策（ビザ緩和免除・トランジットビザ・地域/期間/年齢限定ビザ免除）」

現在、日本への入国に際して査証取得、または相互免除でも取得が好ましいとする国々が少なくない。査証免除制度が観光振興に威力を発揮する。観光大国を目指すのであれば今一度、査証緩和に関して徹底的な論議が必要であろう。各国画一的な緩和を求めるもので決してなく、例えばトランジット・ビザ、地域・期間・年齢限定ビザ免除などが国によって考えられよう。近隣諸国で実効を挙げている国々がある。韓国では 1993 年の大田 EXPO で採用された「ビザ免除措置」で訪韓日本人が急増する成功を納め、1994 年「韓国訪問年」の年末まで延長された。日本人への柔軟な対応は中国人観光客にも対象とされ、韓国・済州島への渡航に関して査証免除制を採用している。また、中国では 2000 年 1 月から上海への「48 時間ビザなしトランジット滞在」をスタートさせている。この事例は中国で初めてのケースである。また、マレーシア政府では日本人の 55 才以上の熟高年マーケットを対象に、5 年間有効の長期滞在ビザを許可している。これらから考慮されるのは「カンクウ・トランジット・ビザ」、「VISIT KANSAI キャンペーン」、「高校生・青少年修学旅行」などの渡航緩和策が考慮される。ビザ緩和策とともに査証取得期間がある。日本へのリピーターを速やかに旅行させる手法として「査証取得日数の短期化」推進も忘れてはならない。

<企業/起業支援策>

○インバウンド企業・起業支援策 日本における観光産業の中で、旅行会社、航空会社、ホテルなどの活性化でインバウンド分野が大きく伸びる。中でも全国の旅行会社の動きが重要である。しかしながら、極端なアウトバウンド傾斜でありインバウンド取扱量が極めて少なく、この営業傾向は長年、継続している。ちなみに JATA 加盟 1,307 社の中で、訪日外国人旅行セクションを設置しているのは少なく、特に、格安航空券で躍進してきた後発の旅行会社には担当箇所を設置しているのはほとんどない。

<JATA 加盟旅行会社 1,307 社取扱 (2000 年度) >

区 分	取扱額 (%)	粗利益 (%)
外国人旅行	0.52	0.74
海外旅行	43.1	42.5
国内旅行	56.3	56.7
合計	100.0	100.0

(注) 外国人旅行のみ比率を明確にするため、小数点第 2 位にて表示。

「インバウンドがなかなか伸びない理由は一体なんだろうか。最大の理由は、既存の大手旅行会社がインバウンドをやりたいがらないという点ではなかろうか。旅行会社は日本人を海外に送り出した方が収益に繋がる。(略) インバウンド市場はハイリスクであると同時にハイリターンであると確信する」(「観光につける薬」島川崇 p.6)。この種の主張があるが決して的確をえていない。現行のインバウンド・ビジネス構造から惹起されるもので、通常、旅行会社は「航空運賃+宿泊+観光+トランスファー」などを取り扱うが、航空部分(60-70%に相当)は海外の旅行会社が扱い、その他を日本側(ランド・オペレーター)が受け持つ。近年のホテルなどによる直販体制で旅行会社を経由しないケースも多く、取扱額も低く利益も少なくなる傾向にある。したがって、海外格安航空券で規模を大きくしてきた旅行会社はインバウンド・ビジネスに手を染めていない。日本としてまた州として、このビジネス・モデルを変えさせることができれば訪日外国人の増加に結びつくことになる。

また、次の振興策がある。インバウンド観光振興に支出した営業費用の一部を政府・自治体が補助する支援策である。この種の支援策で効果を発揮しているのは、オーストラリアの EMDG(Export Market Development Grants)である。輸出振興策を観光振興にあてはめたものである。当州での実施を考えれば、①当州のツアー・パンフレット作成費、②当州の宣伝用海外ミッションの出張旅費、③関西空港利用ツアー募集経費などである。しかしながら、この種の支援策は官主導型で弊害も少なくなく、企業の競合力を失わせる危険性をも孕んでいる。したがって、経過措置的支援策とすることが望ましい。支援策は国家がすべきであるが、州として財源を捻出し実現すべきである。

○海外企業・外国人による訪日旅行ビジネス参画への促進 世界の航空会社や旅行会社に「ジャパン・トリップ」を販売させる手法はあるかどうか。日系航空会社・旅行会社を先頭にして、海外企業を日本や関西の観光振興にいかに介入させるか、より熱心に検討す

べき段階である。すでに日本に拠点を持つ旅行会社（オーストラリア・カンタス航空関係旅行会社、中国国際旅行社、中国青年旅行社など）はアウトバウンド業務中心であり、これらを訪日外国人業務に向かわしめる手法を考案することである。

<異色のツーリズム商品開発・振興戦略>

訪日外国人に対して、①旅行商品開発（魅力ある商品、低廉化商品）、②日本旅行の選択肢拡大（国内交通機関、宿泊施設、レストランなど）が強く叫ばれている。前者の手法では、英語ガイド以外（中国語やハングル）の定期観光バスが登場し、後者の手法では旅館などによる「泊食分離」システムの導入が処々になされている。今後は日本人向け旅行商品の中に訪日外国人を組みこむことを前提としたツアーの企画開発などを行なうべきである。

上記の通常の観光商品に加えて、当州は次のような分野に積極的に進む必要がある。これは日本国内での差別化とともに海外観光地との競合であろう。①国際会議、②産業観光、③青少年・修学旅行などである。中でも国際会議を強力に推進することを提言したい。

○国際会議　　国際会議は直接的消費効果、生産誘発効果、付加価値誘発効果、さらには雇用機会の創出効果など開催地の経済的波及効果がもっとも大きいと考えるからである。当州を「国際会議都市」に変身させることである。会議誘致にはハードとソフト両面で力を入れなければならないが、当州はすでにハードに関してはかなりの水準にあるが、ソフト面に関し観光大臣を先頭に海外に負けない水準に持って行くべきである。国際会議誘致のための助成金制度、ガイド・通訳育成支援策などを積極的に講ずることである。

ii) 「日本のゲートウェイ・関西空港」としての具体的戦略

①「海外直行便誘致策」および「国内利用増加策」

関西空港の着陸料は改めて説くまでもなく、高額による減便や未就航は、単に関西空港のみならず当州産業全体に影響を及ぼすことを改めて認識する必要がある。直行便の飛来が減少するにつれ、航空運賃の高低にも影響が出ている。一例を挙げれば米国同時多発テロ以降、米国籍航空会社による格安航空券は成田発着と比して高額化傾向となっている。加えて、便数減少により選択肢も少なくなり、さらに関西空港利用が減る現況にある。関西空港完成時には、北海道、東北、日本海沿岸、四国、九州の旅客をも関西空港利用射程圏内とする勢いを有し、まさしく日本のゲートウェイの役割を果たそうとしていた。今に思えば、関西圏以外の人々のメリットや特典を増やすべきであったと考える。ここには関西圏中心主義があったのではないかと考えている。今後、関西空港からのコネクティング

に関しては、鉄道やバスをも含めた交通機関の利便性・格安化を目指すべきである。

また、直行便就航メリットとして、外国航空会社によるインバウンド宣伝がある。従来、外国航空会社は日本人観光客のみを対象とし、日本側からのインバウンド旅客の呼びかけはほとんど無かった。直行便就航は相手国内においても政治的・経済的にもインパクトが強い。相手側の宣伝費用のことを考慮すれば、日本政府や当州の観光振興予算をプラスにさせる勘定になる。

②トランジット客増加策

トランジット客用に関西空港を中心に、英語、中国語、ハングルにての観光バスで3ルートほど開発し無料にて運営する。ただし、旅行会社企画ルートとの競合を避ける。既述のトランジット・ビザを実現させれば関西空港への誘引策となる。関西空港発着のすべての航空会社に「トランジット・プログラム」の企画を依頼し航空会社のスケジュールに発表してもらう。この類似例はシンガポール空港で実施されている。

iii) 人材育成と登用

①「インバウンド・スタッフ」「外国人マネジャー」「女性のホスピタリティ担当」の増強
○「インバウンド・スタッフ」 現在の旅行・観光産業界は極端なアウトバウンド傾斜が指摘できる。中でもアウトバウンド及びインバウンドの双方業務を担う旅行会社の現行の経営は、既述のようにインバウンド業務の取り扱いは1%以下であり、JATA 加盟1,307社のなかで、訪日外国人旅行セクションを設置しているのは少なく、特に、格安航空券で躍進してきた後発の旅行会社にいたっては担当箇所を設置しているのはほとんどない。したがって、現在、インバウンドへの人材シフトと教育が重要である。

○「外国人マネジャー」 当州で優秀な人材、例えば外国人マネジャーを確保するために海外からどうであろうか。労働許可を得るために州として熱意を示すことである。わが国および関西のインバウンド振興会議は日本人だけ集まり種々討議を重ねているが、積極的に日本の観光産業組織に組み入れてはどうだろうか。従来、外国人採用は「単なるスタッフ」採用が多いが、意思決定権者のマネジャー格を迎えることを提言する。国家レベルで言えば、国際観光振興会などの海外事務所所長には外国人を積極的に採用すべきであり、JTB や近畿日本ツーリストなどの大手旅行会社にも部長・課長クラスに採用すべきである。当州の戦略部門にも外国人のマーケティング担当マネジャーを採用する必要がある。

○「女性のホスピタリティ担当」 日本のインバウンド観光産業には女性の進出が少ない。海外旅行を取り扱う旅行会社の店舗や企画担当には、女性が多いがインバウンド振

興会議などではほとんど男性である。身近のオーストラリア、シンガポール、香港などでは観光産業においては男性を凌ぐほどの進出ぶりである。むしろ、女性が中心的存在になっている。

②「観光ガイド」「インタプリター」「通訳」「レンジャー」養成

観光産業においてハコ・モノは急作りでも間に合うが、人材育成は難しい。現在でも観光ガイドは不足している。主流の英語ガイド以外に、急上昇している中国語ガイドがある。2002年の日中国交正常化30周年イベントには両国に多くの人々が往来し、中国には約13,000人、日本には約5,000人。日本側の中国語ガイド調達には、台湾の中国人を一部配備したため生活習慣の違いなどが起因し、十分満足するとはいえない日本滞在であったとの報告がある。また、日本の魅力をアピールしリピーターの訪れる国にするためには、産業観光、エコツーリズム、世界遺産、国際会議、見本市に対応できるガイド、通訳、インタプリター、レンジャーの養成が急務である。また、国際会議都市を目指す当市は十分な数の人材養成を急がなければならない。これらが十分であれば、世界からの訪問者は続くこと間違いない。毎年、日本に1,000万人以上の来訪が実現するにはこの面での整備が不可欠である。従来の欧米人中心マーケットからアジア近隣志向への転換に伴って、アジアの人々の言語に通曉したガイドの多い都市に当然、集まってこよう。したがって、当州でガイド・通訳育成などの独自システムを構築する必要がある。

③「大学・専門機関でのインバウンド教育」と「グレーター関西ツーリズム州立観光大学」設立

現在、日本には観光学部を持つ大学は3大学しかなく、当州内には1つである。観光科目を有する大学は近年、増加傾向にはあるがインバウンドに主眼を置くよりもアウトバウンド中心の講義展開である。現在の観光産業への就職を希望するのであるから、日本人海外旅行分野の科目のシェアが大きなことは当然である。今後のインバウンドの活性化は、訪日外国人の振興にシフトした教育と啓蒙をいかに展開させるかがキーとなっている。当州において、全国に先駆けて観光大学を設立し、観光産業でもっとも重要な人材育成に邁進してはどうだろうか。

[IV] 終わりに

「関西国際空港と関西の活性化」について検討してきたが、正直のところ、これという決定的な手法はない。現在、関西活性化議論のなかで、関西広域協力論が見られるが、緩

やかな結束では現在の関西地域をまとめることは難しい。したがって、「グレーター関西ツーリズム州」を提起し、強い結束のもとでの観光振興を行なうべきであると考え。一方、インバウンド観光分野での人材難解決が急務であり、外国人の州観光大臣を真剣に考える必要があるのかもしれない。なぜならば、日本人の旅行でなく外国人の旅行でもあるからである。いずれにしても、アウトバウンド vs.インバウンド= 1 : 1を実現させるためには、日本人いや「グレーター関西ツーリズム州」住民 1 人 1 人の「ホスピタリティ（おもてなし）」が重要であることは言うまでもない。

[V] 参考文献

大西正文『観光の時代』創元社、2002年。

島川崇『観光につける薬（サスティナブル・ツーリズム理論）』同友館、2002年。

鈴木勝『国際ツーリズム振興論（アジア太平洋の未来）』税務経理協会、2000年。

(財)日本旅行業協会『旅行業を取り巻く環境と旅行業経営分析』JATA、2002年。

財団法人関西経済連合会『平成14年度事業計画』2002年。

国土交通省『グローバル観光戦略』2003年。

国土交通省『観光振興に関する副大臣会議報告書』2002年

社団法人日本旅行業協会『インバウンド・ツーリズムの拡大に関する提言』日本旅行業協会、2001年

財)日本交通公社『JTB REPORT2002 日本人海外旅行のすべて』JTB、2002年。

財)アジア太平洋観光交流センター『世界観光統計資料集 2001年版』APTEC、2001年。

4. 優 秀 賞 坂元 誠 (兵庫県西はりま天文台囑託研究員)

関西の映像文化の育成、発言による活性化

(要 約)

日本経済の仕組みは製造業に大きく頼ってきた。それは関西も同じである。しかし、景気が低迷し個人消費が落ち込んでいるうえに、中国をはじめとした周辺諸国とのコスト競争には対抗できない状況である。一方、環境問題に対する配慮は一般家庭に浸透しつつある。これはとりもなおさず、工業製品などへの消費を押さえ込むことになるだろう。今が製造業に大きく頼ってきた構造を切り替える時期ではないか。

関西には活性化をもたらす要因、活性化要因は多く存在すると考えている。ここではそのうち、映像製作を取り上げて、関西空港周辺への映像製作会社を誘致し、それを核にした映画・テレビドラマ制作拠点作りを通じた活性化を提案したい。

関西活性化の手段として、ここ数年で到来するブロードバンドネットワークおよび、デジタルテレビ多チャンネル時代で確実に需要が伸びる映画・テレビドラマといった映像コンテンツというソフト製作産業に乗り出すべきである。その素地は技術力も人材育成機関も関西には備えられている。

活性化を語る上で本質的に大切なのは息切れしてはならないように配慮していくものだという事だ。活性化とは生き物のように、自己再生、世代交代していける状況を目指すべきだ。金回りだけをもたらす観光施設にそれを求めるのはむずかしい。むしろ、経済活動を通して技術力・文化の育成がなされるような対策を考えていくべきである。その点、文化を創り、文化を創る人を育てる、そんな映画・テレビドラマ制作拠点構想はこの要求を満足するものである。

(本文)

関西の映像文化の育成、発信による活性化

はじめに

日本経済の仕組みは製造業に大きく頼ってきた。それは関西も同じである。しかし、景気が低迷し個人消費が落ち込んでいるうえに、中国をはじめとした周辺諸国とのコスト競争には対抗できない状況である。一方、環境問題に対する配慮は一般家庭に浸透しつつある。これはとりもなおさず、工業製品などへの消費を押しやめ込むことになるだろう。今が製造業に大きく頼ってきた構造を切り替える時期ではないか。

関西には活性化をもたらす要因、活性化要因は多く存在すると考えている。ここではそのうち、映像製作を取り上げて、関西空港周辺への映像製作会社の誘致、それを核にした活性化を提案したい。

1. 関西は元気がないのか？～活性化の定義

今、全国的な不況の中、苦境に陥った大阪がとりわけ大きく注目されている。企業収益が落ち込み税収が減る一方で当然ながら失業率は高水準である。しかし、「経済的な低迷」＝「地域の不活性状態」という公式が成り立つことを示すものではない。まず、関西は活性化要因を多く持っていると主張しておきたい。問題はそれが効果として結びつくシステムがないということである。特に経済面では顕著である。

最近、大阪活性化の切り札のようにニュースでとりあげられることが3点ある。そのうちの2点はUSJ（ユニバーサルスタジオ・ジャパン）と大阪府知事が表明しているカジノ構想である。USJは2002年に起った不祥事をきっかけに売上が伸び悩んではいないものの、USJもカジノも必要な投資をすればおそらくそれに見合った金がおち、施設維持のための関連会社も潤い、経済的には活性化に寄与するという図式が成り立つだろう。しかし、金が回れば即、“地域が活性化された”と考えるべきではない。これらの取り組みでは文化・芸術、技術の育成、発展への寄与は希薄であり、一時的な経済的効果はあっても将来に対する投資効果は低い。つまり、金は回るが関西の地力はつかないのだ。

切り札残りの1点は東大阪の町工場である。日本の製造業は中国をはじめとしたコストが安い国に生産の拠点を移し、技術移転が行われた結果、国内の中小生産業者は窮地に立たされている。その中で中小企業であるゆえの瞬発力を生かして独自の技術を培い、業績

を伸ばしてきた一部の東大阪の町工場が注目を浴びているのだ。東大阪の町工場が教えてくれたのは、経済効率だけをただ求めていたのでは最終的に単なる価格競争に終始するようになり、新開発のための技術力は衰え、商品競争力を失ってしまうということである。

先に述べた活性化要因を私は地域独自の文化・芸術、専門的な技術力（＝関西の地力）であると考えている。関西にどれだけの活性化要因があるかを定量的に評価するのは難しいが、一つのバロメータとして教育があげられる。関西には関東について、大学・専門学校がひしめいている。ここでは常に活性化要因が生み出されているはずだ。そして、これら投資して作り出した大量の活性化要因を関西から放出している現状を深刻に受け止めなければならない。人材を引きとめ、生かす場を作り上げることこそが本当の活性化であるべきだ。活性化要因の有効活用こそが活性化につながるのだ。

2. 関西の映像文化

関西には大中小企業問わず、精密機器、鉄工などで高い技術力をもった企業が少なくない。ここでは個々について述べることはしないが、それらはすでに経済システムと直結している。これらの企業の勢いが衰えないように人材育成に対して地域として協力することはもちろんである。しかし、関西の活性化要因はそれだけではないはずである。特に、製造業への需要が落ち込んでいる今、他方面への模索は早急な課題である。ここで、関西活性化を目指す取り組みとして映像製作に着目してみたい。

ADSL などのブロードバンド高速ネットワークが家庭に普及し、テレビもデジタル地上波での放送が開始されようというここ数年、メディアコンテンツに対する注目度が高くなってきている。既存の番組やアーティストへの放映権獲得に向けて海外のメディア関連企業は活発な動きを見せている。もちろん、既存の番組だけでなく多チャンネル化に向けて多くの企業が新作番組制作の計画を打ち出していることだろう。この分野はこれから需要が増すに違いない。

現在、テレビ放送局は各都道府県に1局以上はあり、どの局もローカルニュースや個性あるバラエティー番組を製作している。しかし、全国に放送する番組を製作するネット局はその殆どが関東にある。ドラマもバラエティーも関東文化製となるわけである。しかし、これは関東の映像文化が突出していることを証明するものではない。国家の中樞が置かれる東京近辺にマスメディアの本拠が置かれた事はごく自然なことであり、放送関連の製作の多くが関東でなされるようになってのも当然である。しかし、価値観が多様化した上に、大容量高速ネットワークの整備は映像製作作業の分散化に対する敷居を低くしている。現

在ではドラマなど子会社で製作されるようなコンテンツに関しては地方での製作に対して寛容な状況ができつつあるはずだ。現に、全国に放送局を持つ NHK は朝の連続テレビドラマを東京局と大阪局で交互に製作する。また、映画界では京都に東映京都撮影所、松竹京都映画などがあり、関西にも本格的なドラマを撮影するポテンシャルが現に存在することを強く主張している。にもかかわらず、十分な製作の現場が関西には無い。テレビドラマなどのスタッフ、キャストの経歴を見ると関西からの出身者が非常に多いことに気づく。しかも、それは関東で技術を学んだのではなく、関西で学んで現場についてのケースが少ない。その一つのバロメータとして映像製作関係の教育機関数を見てみよう。

放送・映像・音響関係、美術・芸術関係の学科を持つ学校

	大 学 (放送・映像・ 音響関係)	短期大学 (放送・映像・ 音響関係)	専門学校 (放送・映像・ 音響関係)	美術系 国公立大学	美術系 私立大学
北海道	3		6		
東 北			5		1
関 東	8		37	5	14
北 陸			10	1	1
中 部	2		5	1	3
近 畿	4	1	10	4	7
中 国			5	2	2
四 国	1		1		
九 州	1	1	7	1	1
沖 縄				1	

(資料：JABIA、ARTBOYS web ページ資料より作成)

*放送・映像・音響関係の大学と美術系大学には一部重複がある

上表を見ると学校数では関東が突出しているが、それについて関西が多くの人材を生み出していることも明白である。一方、その受け皿となる映像製作会社の数は少ないのは先に述べたとおりである。

関西には放送・映像・音響関係に関して育てた人材を生かす場が非常に少ない。その結果、関西で育てた人材を関東に輸出しているのだ。これは製造業での技術移転と変わることはない。関西の活性化要因をみすみす排出しているのだ。映像製作は今後おおきなビジネスチャンスであり、それに対応するだけの素地が関西には十分あるだけに、これを生かさな

いのは大きな損失である。

3.泉南を拠点にした映像製作

現在、全国放送される番組制作は関東のネット局が殆どを担っている。実際にドラマなどを製作する下請け製作会社も関東集中である。そこで、映画・テレビドラマ制作関連会社を関西に誘致し、拠点作りをすることを提案したい。合理的な理由は数多くある。

人材に関しては育成の環境が関西にあることは前述のとおりである。場所はりんくうタウンをはじめ、関空周辺は最適である。

- ・ リーズナブルな土地の価格

国際競争に耐える映画製作には現在、国内には無いほどの規模のセットを製作できるだけの撮影スタジオが必要となってくるだろう。スタジオでは火薬使用などで周辺などに騒音を出す可能性もあり、それだけの土地面積を確保しなければならない。その面積に対する固定資産税はコストとして跳ね返るため、無視できない。

- ・ 交通機関

スタッフやキャストが全国から行き来することを考えると交通の便は重要である。関西空港から関東にあるテレビ局には3時間以内である。関西にあるテレビ局では1時間強である。

- ・ ドラマ撮影のロケーション

アクションドラマ、時代劇での撮影に不可欠である海、山、平地は自動車で30分圏内にある。また、自動車で1時間圏内に大阪市内、神戸市内がある。2時間圏内では京都市内に到達する。さらに、関西ドラマのロケ地として人気が高い高野山や、熊野古道、白浜温泉などは3時間圏内である。

以上の要因だけでも、りんくうタウンに映画・テレビドラマの製作会社を誘致することの合理性は十分だろう。すでに関西にある大手映画会社、東映京都撮影所の立地条件などと比して見るとより明白である。土地面積も狭く、交通アクセスも悪い。ロケーションに関しては時代劇につき物の社寺が多いとはいえ、マンション建設などで使用可能なロケーションは激減してきている。多くをスタジオやオープンセットの撮影に依存せねばならないだろう。

また、映画・テレビドラマ製作会社が関西にあることでおこる波及効果も無視できない。

- ・ ロケーション撮影がもたらす地域への経済効果

短期的とはいえ、大型テレビドラマや、映画撮影が地域で行われた際の経済効果は無視できない。2002年には姫路の団体がハリウッド映画と、NHKの大河ドラマのロケを誘致したことで一時的とはいえ、多くの観光客が姫路を訪れたことは記憶に新しい。特に大河ドラマに関しては舞台になる事が町おこしになるなど、地域に与える影響は絶大だ。

- ・ 日本映画業界の新たな可能性

単なる製作会社の東京からの移転でなく、さまざまな合理化を図ることで日本映画が積極的に取り組まなかったジャンルの映画への進出を可能にする。特にSFX(スペシャル・エフェクト)を用いた映画を中心に展開していくことが可能ではないかと考える。

りんくうタウン周辺ではSFX映画の撮影には大きなスタジオセットが必要であるが、先に書いたように土地に関する条件は適当している。

日本のSFXでは東宝映画のゴジラ、円谷プロダクションのウルトラマンシリーズが世界中で高い評価を得ている。また、ここ数年では東映テレビ製作のパワーレンジャーシリーズが全米で大ヒットしている。これらはハリウッド製作のものとは比べると数%の低予算で製作されているだけに、その技術力、センスの高さをうかがい知ることができる。

- ・ 関連技術企業の育成

例えば先にあげたSFX映像ではCG(コンピュータ・グラフィック)技術が必須となってきている。ハリウッドで製作された映画をみてもわかるようにもはやCGはドラマ制作とはきっても切れない関係にある。

国内には優秀なCGアーティストが活躍しており、世界的にも評価は高い。文化庁が行っているメディア芸術祭などを見てもレベルの高さは一目瞭然だ。CGを使った映像市場は現在、国内ではまだまだ狭いといわざるを得ないが、SFX映画に取り組むことで同時に伸びる分野である。また、CG製作会社の成長はデジタルコンテンツ産業の振興に直結する。たんなる映画製作に終わらず、デジタルコンテンツ製作会社の拠点が泉南に作り上げられる可能性も見逃せない。

以上にあげたものだけでなく、まだまだ多くの波及効果があることだろう。特に効果の内容に着目して欲しい。最初にあげた地域への効果は地域文化の紹介に貢献する。日本人が日本人の文化を再認識することにつながるのだ。後者二点は文化・技術の育成である。

関西を中心に日本全体の活性化に寄与するものだ。次章でこれらを USJ やカジノによる関西への寄与と比較してみよう。

4. 観光資源としての効果

活性化という言葉には単なる経済効果以上の意味をこめたい。観光資源として先に紹介した USJ とカジノ構想を文化的な寄与という点でもう一度考えてみよう。

USJ はアメリカ文化の直輸入であり、関西はおろか、日本の文化の発信には一切、寄与しない。取り扱われているのは既存の映画の世界なので、文化的な寄与もあるとは思えない。“金回り”だけが恩恵の施設であるといわざるをない。したがって長期的に観た時に関西への寄与はその金回りの範囲を出ず、真の活性化につながるとは思えない。

また、大阪府が企画しているというカジノ構想であるが、これはさらに安易な発想であり、むしろ、文化的な発展を阻害する試みであると批判しなければならない。関西の文化を論ずる以前の問題である。むしろ、そこには関西の持つ文化的な活動を探求する欲求は存在せず、金欲に従い、工夫・創造・勤勉を否定した活動がなされるのだ。文化的な荒廃を危惧する。

これらに対し、すでに小規模ながらも関西に他に類を見ない観光施設がある。それは京都太秦映画村である。映画村の特筆すべき点は本物の撮影現場が観光資源になっている点だ。映画作品は芸術、娯楽作品問わず、映画製作には芸術性ととも、さまざまな技術がつぎ込まれる。作品自体も映像文化を作り上げるものとなるが、その背後にある社会背景の影響を色濃くうけ、フィルムに封じ込めている。いわば、人間文化の中で象徴的に作り上げられたるものであるといえる。USJ のように撮影セットの模倣で映画のシーンを体験するのではなく、まさにその撮影の現場に立ち会うことは映像文化の今を目撃し、社会の今を省みることになるのである。

観光施設で採算を取る以上に、文化発信という意味で非常に意義深い施設である。泉南にドラマ製作拠点があれば、映画村のような取り組みが可能となるだろう。(りんくうパラとのコラボレーションも可能かもしれない) そこには人気俳優がおり、最新の技術が生きた展示として人気を博すだろう。もちろん、セットの公開や、使用した小道具の展示は撮影作品によって随時入れ替わる。それも特別なコストを発生させずにである。撮影所の附属施設として連携を深められれば、それは単なる観光だけでなく、将来の映像世界を目指す若人も集う場所として整備されることも考えられるだろう。

まとめ

関西活性化の手段としてここ数年で確実に需要が伸びる映像コンテンツというソフト制作産業に乗り出すべきであり、その素地が関西にはあると述べた。

しかし、本質的に大切なのは活性化は息切れしてはならないように配慮していくものだという事だ。活性化とは生き物のように、自己再生、世代交代していける状況をさすのだと思う。ニトログリセリンをなめたような短期的ショックを与えても心臓は力強さをとり戻さない。長期にわたって力強く行きつづけるにはどのような対策を考えていくべきである。文化を創り、文化を創る人を育てる、そんな映画製作拠点計画はこの要求を満足するものだ。

現在行われている映像製作の殆どが関東に置かれていながら、関西出身のスタッフ、キャストが非常に多いという文化流出を指摘した海部奈緒子氏からは本文にさまざまな示唆を与えてくださいました。ありがとうございました。

参考文献

- 1)JABIC <http://jabic.jp>
- 2)ARTBOYS <http://artboys.cside.com/>