

令和2年度第1回
「知る、分かる、考える、統合型リゾート（IR）セミナー」
質疑応答要旨

（質問者1）

大阪は24時間観光都市をめざして事業展開を考えているとのこと、不夜城、24時間都市、そのエリアを設けるのはいいと思うが、一方で、JRが働き方改革で夜中の運行時間を短くするという流れがあり、これと非常に逆行していると感じた。しかし、ぜひ大阪が全国初の24時間の不夜城を作るという新たな試みを一度してみたらどうかと思う。そのためのエリア設定というのも面白いのではないか。

また、今、府民税で森林環境税を年間300円払っている。大阪の中心部には緑がないため、森林環境税を活用して大阪市内で壁面緑化をもっと増やしてはどうか。先ほど緑化の取組みについて説明があったので、この辺に関する観点を教えてほしい。

（回答者：溝畑講師）

昨年の冬頃から国土交通省とOsaka Metro 御堂筋線における終電延長の実証実験を実施するなど、24時間観光都市の実現に向けた準備を始めていた。しかし、コロナにより、今は鉄道事業者自身の経営が大変厳しい状況になっている。現在の売上は、新幹線が対前年比3、4割、在来線が対前年比7、8割と聞く。このため、経営がある程度元の姿に戻っていかないことには、次に向けたチャレンジができない状態にあると考えている。決してここで止めるという意味ではなく、少しずつ戻っていく段階で、もう一度24時間都市に向けて官民あげて取り組んでいきたいと思っている。おっしゃるとおり、ある程度エリアを絞っていくのも一つの案だと思っている。地域住民の皆さんの理解も必要であり、現実問題そこで動線ができない場所で網をかぶせたとしても続かないし、24時間観光都市特区のようなものも今後はいるのではないかと考えている。こういう実証実験をやっていれば、そういうのも見えてくると思うので、貴重なご意見であり、私も同感するところがある。

森林環境税に関する話では、私ももう少し大胆に緑化に取り組まないといけないという思いはある。大阪府の環境農林水産部の方と話をしても、どこから着手したらいいのかが、まだ見えないという感じ。個人的な意見としては、まず一番みんなが集まりやすい御堂筋などのエリアで実験的に取り組んでいった方がいいと思う。あまねくやってもなかなか進まないため、選択と集中で、緑視率を高めていくことが必要だと思っている。この分野については、私もこの1年程でやっと語れるレベルになったが、全体としての都市工学的な緑の見せ方についてはまだまだ勉強中のため、うまくお答えできないところもある。ただ、特に緑化で言われることは、緑をどう景観上見せるかというところで、アムステルダムなどではよく考えられている。これから万博やIRで人が動き出すときに、そういうことも視野に入れなくてはいけないと思っている。

（質問者2）

IR整備法の手本でいろんな海外事例を参考にしたという話は多くあるが、その一つであるシンガポールのマリーナ・ベイ・サンズを運営するラスベガス・サンズが、コロナが起きる前に、日本のIRから撤退するという新聞記事を見た。それが事実かはわからないが、その話題が出て

令和2年度第1回
「知る、分かる、考える、統合型リゾート（IR）セミナー」
質疑応答要旨

くるということは、日本らしいIRということでMICEを重点的にやっていくということを含めて今まで非常に強調していたが、その本家本元のサンズが徹底するということはIR整備案にかなり無理があるのではないかと。資料「大阪がめざすIRについて」の36頁に記載があるように、サンズの実績を後追いでやっていく分にはいいが、運営を義務化するような話も今まで多々出ているため、こういう点がサンズの撤退理由であれば、IRがMICEのせいで廃墟となる可能性を持っているのではないかと。これから区域整備計画を作成するときには、その点をまず注意してほしい。

逆に、海上アクセスについてはIR事業者が投資したいということから、どんどん投資させたいのではないかと、あるいは、会場の立地特性を生かして海上アクセスターミナルをつくるというような話があり、先ほど関西3空港が上手く連携してやっているという話もあった。しかし、関西国際空港を着手する前の資料を見ればわかるが、神戸沖に国内線・国際線含めて全て離発着24時間可能な空港の案があったが、いろんなことがあって実現していない。そのために、3空港に分かれた不便なものとなり、いろいろ連携するなど屁理屈を述べないと駄目な状況になっているし、大阪には天保山に旅客ターミナルがある。投資する方は自分の近くで投資したいという思いがあるかもしれないが、3空港の例ではないが、利用者の立場からすると1ヶ所であれば、そこから国内、国際クルーズ船含め、移動が楽になる。区域整備計画の作成時には、自治体やIR事業者がよく相談し、利用者の立場にたって、あるいは、大阪のポテンシャルを高めるためにどのような場所にターミナルをつくれればいいのか議論してほしい。

質問としては、資料37頁に書いてあるように、関西国際空港と海上アクセスを結ぶと言うが、関西国際空港は陸上であれば30分で行き来ができる。しかし、海上アクセスとなれば、乗降の前後1時間に加えて移動時間の30分という非常に多くの時間がかかり、冬には欠航となることもある。資料では、西風が非常に強い場所にターミナルの絵を描いているが、非常に素人的な発想であり、何でも描き込んだらいいだろうと、あるいは、事業者が言っているからこういう絵を描いているという意見もあるかもしれない。しかし、区域整備計画の作成時には、空港の反省も含め、客観的に、大阪での旅客ターミナルを1ヶ所に集中投資すべく、IR事業者に誘導を仕掛けてほしい。だから、関西空港の海上アクセスをなぜ描いているかそこだけでも答えてほしい。後は要望であり、やれるだけやってほしい。

（回答者：溝畑講師）

まず、関西3空港について。3空港ができてしまった以上、3空港の機能を一体化するための議論が必要。また、1空港に集約することは大きなリスクがある。2018年の台風21号により関西国際空港で大きな被害が出たことで、あの間、関西エリアには国際便が入らなかった。

今後は3空港を上手く使い分けながら、国際便の受け入れをしっかりとやっていくということから、説明で申し上げたように神戸空港が国際化に向けて進めていく必要があり、神戸市長も意思表示をしている。今は、3空港の連携で議論を進めているため、その点をご理解いただきたい。

次に、ラスベガス・サンズについて。各IR事業者がどう判断したかというのは、それぞれのIR立地における自分たちの可能性と戦略から出てきた話であり、日本が市場として魅力がないわけではない。現に、日本でIRを立地したいというIR事業者は多く存在している。私は、サ

令和2年度第1回
「知る、分かる、考える、統合型リゾート（IR）セミナー」
質疑応答要旨

ンズが撤退したからと言って、日本市場の魅力が落ちたとは思っていない。

大阪IRの中に、10万㎡以上のMICE施設を作るという条件を出している以上、MICEに力を入れて入れていくことは、大阪の大きな都市魅力の戦略の中にも位置づけているということであり、IR事業者と協議をしながらしっかり進めていくべきことだと思っている。

（回答者：職員）

海上アクセスの件について説明させていただく。夢洲へは都心部から道路や鉄道により30、40分程で来ることができるが、そうした陸上アクセスに加え、関西国際空港や神戸空港などを結ぶ海上アクセスについても重要な役割を担うものと考えている。

現在、実施している事業者公募においては、IR区域北側の水際線を活用して、海上アクセス拠点を整備・運営する提案を行うことが可能としており、今後、事業者の提案も踏まえ、具体的に検討していく。

（質問者3）

他府県との連携について質問したい。資料「大阪がめざすIRについて」の18・19頁に、日本観光のゲートウェイの形成と記載があり、いわゆる大阪IRが大阪だけではなく、大阪IRを入口として、その他のエリアに観光を広げていくとのことだが、例えば、兵庫県や京都府などは直接的にIRを誘致しているわけではないが、近隣の関連する県と協定を結ぶというような動きがあれば教えてほしい。

（回答者：溝畑講師）

観光のショーケースを作るというミッションは、大阪観光局のミッションでもある。例えば、緑のプラットフォームを作る理由は、世界から来たお客さんに緑を多角的に体験していただくためであり、スポーツアクティビティやウェルネスを考えると、各県とのネットワーク作りが必要となる。そのため、大阪観光局は高知県・長野県と協定を結んでいる。長野県は日本で一番緑が豊富であり、高知県は四万十川や仁淀川など日本一の清流がある。しかも、野鳥も多く生息し、木材県としても力を持っている。そういうネットワークを今度、熊本県とも結ぶ予定である。

これからテーマごとに、緑以外では、例えば、忍者や城のルートも作ろうかと考えている。他にも、飲食でワインや梅酒街道など、観光客のニーズに合わせたカテゴリーごとに送客できるような仕組みを作っていきたい。特に、万博のときには当然必要になってくるため、今やっつけていきたいと考えている。また、関西エリアには関西観光本部というのがあり、そこで連携している中では、例えば、今、大阪から関西エリアを全部周遊できるようなサイクリングルートを作ろうという協議に入っている。これからテーマごとに、ストーリーごとにルートを多く作っていきたい。少し参考になるのはドイツで、ゲーテ街道やメルヘン街道、アルペン街道といった街道が5つくらいある。日本らしいルートを大阪発で作れないかと考えている。

令和2年度第1回
「知る、分かる、考える、統合型リゾート（IR）セミナー」
質疑応答要旨

（質問者4）

商店街でアートの方とのプロジェクトを12月に始めるとのことだが、今、三密を避けるために屋外でアートというところで、ミューラルアートがコンテンツとして有効かと思っている。創造都市という文脈や地域振興という意味で描いている過程を見せながら完成させていくところが、サイクリングのコース等に入るとまた何か広がりがあるかと思う。

また、ブランドが多い御堂筋の壁画にアートがあったりすると若者たちの目を引いたりするので、若い人たちが関心を寄せるアートが街中にできると良いと思うが、その辺りはどうか。

（回答者：溝畑講師）

まさに、私たちが望んでいることであり、いわゆる現代アートや音楽など芸術文化の活動をされている方が、ぜひまちづくりにコミットしていただき、魅力をどんどんデザインしていったほしい。ヨーロッパへ行くと、街路を見てもそういう方々が参画し、まちづくりをされている。

12月19日に、現代アートの笹岡さんを招いたシンポジウムを開催するが、それをスタートとして、アートを取り入れたまちづくりをしていきたい。中之島に新しく美術館もできるため、万博やIRを見据え、美術やアート、音楽などを日常的に体感できるようなものを大阪の魅力としてもっと作っていきたいと思っている。

（アンケートに記載された質問内容）

IRは富裕層が満足するものという話があったが、庶民は活用しにくい施設になるのか？

（回答者：職員）

大阪IRは、世界中から人・モノ・投資を呼び込み、経済成長のエンジンとするため、ビジネス客、ファミリー層など世界の幅広い層をターゲットとしている。

夢洲でしか体験できないエンターテインメントをはじめ、例えば、好奇心を満たすショッピングモールや世界の食が楽しめるレストランなど、多様なニーズに対応できる施設やサービスの提供なども想定しており、あらゆる人が楽しむことができるIRになるものと考えている。