寄稿

■万博とＩＲが阪神港に与える影響について

日本総合研究所
マクロ経済研究センター所長　石川 智久

いしかわ・ともひさ　97（平成9）年東大経済卒、同年住友銀行入行。三井住友銀行経営企画部金融調査室次長、日本総合研究所関西経済研究センター長を経て、19年から現職。大阪府「万博のインパクトを活かした大阪の将来に向けたビジョン」有識者ワーキンググループ委員、兵庫県資金管理委員などを歴任。北九州市出身。74年生まれ。

港湾近代化で飛躍のチャンス

1、はじめに

関西では、5年後に開催予定の大阪・関西万博と、現在大阪府・市が誘致を進めているカジノを含む統合型リゾート（IR）に対して、関西経済成長の起爆剤としての期待が高まっている。この2つのイベントの舞台となるのが、阪神港に位置する夢洲である。

夢洲は、大阪市中心部から車で30分以内、鉄道でもJRなどの交通が延伸した場合で30分以内でアクセスできる大阪湾沖の人工島である。夢洲は、ユニバーサル・スタジオ・ジャパンや海遊館といった観光施設のほか、プロ野球オリックス・バッファローズの2軍本拠地でもある舞洲ベースボールスタジアムや、おおきにアリーナ舞洲などからも近い上、船などを使えば神戸や四国などにもアクセスが容易であるなど利便性が高い。

夢洲は広大な人工島だが、関西経済の低迷などの影響もあり、メガソーラー（西側）や港湾施設（東側）などに一部活用されているものの、中心部分の200㌶は未利用のままとなっている。大阪府・大阪市は夢洲をエンターテインメント拠点、MICE施設（展示場や会議施設）などに活用する方針だ。これにより、阪神港は従前からの「物流」という面だけでなく、「観光・リゾート」という面も強化される。

そこで、本稿では万博・IRが夢洲と関西に与える効果を概観した上で、万博・IRの重要な玄関口である阪神港がどのような形で整備されるべきかを考えたい。

夢洲の全景（筆者撮影）

2、大阪・関西万博について

足元では新型コロナウイルスの影響もあって、今年開催される予定であった東京五輪・パラリンピックが1年程度延期されることが決まった。各方面でいろいろ影響が出ているが、何とか新型コロナを早期終息させて、1年後には成功することを期待したい。

さて、五輪・パラリンピックでは延べ1000万人の観客が見込まれており、まさに世紀の大イベントである。もっとも、来場者数ではもっと大きなイベントがある。それが万博である。2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）では約3000万人の来場者数を目標としている。

東京五輪・パラリンピックでは、競技を見学する人々がスタジアムに詰め掛けるが、競技場の収容人数には限度がある。また、競技時間も限られている。一方で、万博は半年間にわたって毎日かつ朝から夜まで開催されるため、来場者数も多くなる。故堺屋太一氏は万博のことを「地上最大の行事」と指摘したが、あながち誇張ではない。

今回の大阪・関西万博のテーマは「いのち輝く未来社会のデザイン」。関西をそのテーマを実現するための「実験場」と位置付けている。そのため、開催前からさまざまな企業・研究機関が先端技術の実証実験を行い、万博期間中にも実験的な展示を行うこととなっている。特に万博会場である夢洲は、ほぼ更地で土地利用の制約が小さく、未来社会の実験場としては最適な場所であることは間違いないだろう。

先日もアイデア募集が行われたが、1000件を超える提案が寄せられた。1970年万博でも動く歩道や電気自動車といった新技術が披露されたほか、ファストフードといった外食産業など、当時の日本になかった新ビジネスもそこから生まれた。今回の万博も、現在では存在していない新技術・サービスを体験できる場となることが期待される。

3、統合型リゾート（IR）について

観光を巡る話題の中で、IRが注目されている。IRは、収益的にはカジノが半分以上を占めるが、面積的にはカジノは3％以下となり、床面積の97％以上は大型ホテルや国際会議場、テーマパークなどの観光施設が占める。つまり、IRとはカジノの収益を用いてカジノ以外のリゾート施設を整備するもの、とも言い換えることができる。

IRがこれまでのリゾート開発と異なるのは、設置されるホテルなどについて、世界水準の規模・質が法律などで要求されていることである。その結果、投資金額も小規模のもので数千億円、大規模なものでは1兆円近くなる。開業後の経済効果も、各自治体の試算などを見れば小規模なところでも数千億円以上となる。なお、法律で開業できるのは全国3カ所と決まっているため、これから誘致競争が激化する可能性が高い。

日本には「展示場などは十分にあり、これ以上必要ない」という意見もよく聞かれる。しかし、展示場の世界ランキングを見ると、日本最大の東京ビッグサイト（東京都江東区）で世界78位、幕張メッセ（千葉市）で112位である。関西最大のインテックス大阪（大阪市）も115位である。

あるイベント業者によると、日本で世界クラスの見本市を開きたいという声は非常に多くあるが、展示場のサイズの制約で開催されないものがかなりあるとのことである。会議場も、日本では一番大きい会議場の収容人数が5000人だが、海外では1万人クラスは珍しくない。また、床面積も3000平方㍍あれば日本でトップテンに入るが、海外では1万平方㍍がトップクラスである。

ホテルを見ると、日本の客室数トップレベルで約3500室、関西地域のトップクラスで約1000室なのに対し、海外では5000室以上のホテルがある。この分野でも大きな差が生まれている。

海外では新興国を中心に経済成長が続いた結果、海外旅行を楽しむ人々が増加している。さらに、学会や見本市などが大型化している。一方で日本では、経済が成熟化する中、大型のMICE施設は近年建設されてこなかった。そこで、IR建設によって一挙にキャッチアップすることがIR誘致の主な目的の一つである。

大阪のIRでは、国際会議場として最大国際会議室収容人数6000人以上と、これと同数以上収容可能な中小会議室、展示面積10万平方㍍以上の展示場、3000室以上の多様なニーズに対応できる宿泊施設が最低条件となっている。つまり、IR誘致が実現すれば、夢洲に日本最大級のリゾート施設ができるのである。

さらに、消費という面からIRのメリットを考えてみたい。それは、インバウンド（訪日外国人観光客）消費の量と質を同時に高める効果が期待できるということだ。これまでインバウンドは順調に拡大してきたが、新型コロナウイルス発生前から一時期ほどの勢いが無くなっている。また、訪日外国人1人当たりの消費支出も、中国人観光客の爆買いブームが去った後では伸び悩んでいる。

今こそ、インバウンド消費の量と質を高めていく必要があるが、その一つの方策としてIRを活用することが考えられる。IRが誘致されれば、インバウンド客が増加することに加え、高級ホテルやハイエンドなショービジネスの拡充といった富裕層向けサービスの拡大や、宿泊日数の増加などにより客単価の上昇も見込まれる。

実際、IRの先行事例であるシンガポールを見ると、IR開業後、外国人来訪数、国際会議開催数などが増加していることに加え、ホテルの客室単価も上昇するなど高級リゾート化に成功している。新型コロナウイルスによる混乱で今はインバウンドが落ち込んでいるが、こうしたときこそ、インバウンドの質的向上に向けて観光業を持続的に成長させるための対応を準備していく必要があろう。

もちろん、懸念が出ているギャンブル依存症などの負の側面にも十分に対応すべきである。また、IRだけが盛況となるのも問題であり、IRと近接する観光地が連携し、共に果実を得る方策も考える必要がある。さらに、誘致する自治体と事業者は地域住民から理解を得ることも不可欠だ。大阪だけでなく、IR誘致を考えているほかの地域でも、マイナスの面に十分に配慮しながら、プラスの面を伸ばすことが求められよう。

新型コロナウイルスの影響もあって万博前の開業は断念したが、時間的な余裕が確保されたとも考えることができる。その余裕をうまく活用し、万博とIRが共に成功するような対応が進むことを期待したい。

4、阪神港はどうあるべきか

このように見ると、万博・IRの会場である夢洲を抱える阪神港は飛躍のチャンスを迎えていると考えられる。しかし、このチャンスを生かすために阪神港が解決しなければならない課題も見られる。それらの解決の方向性を考えてみたい。

まずは、港湾の近代化が重要だ。世界の港湾施設では自動化が進んでいる。筆者も数年前に韓国の釜山港を見学したが、遠隔操作や自動化で現場にはほとんど人がいない。人手不足や労働者の高齢化が進む中、わが国の港湾でも機械化を進めることで、省力化を果たし、競争力を高めていくことが重要であろう。

次に重要なのは適切なゾーニングだ。物流面でもポテンシャルが高い上に、観光面でも今後の発展が期待される阪神港だが、物流エリアと観光エリアが混在した状態であるため、効率性や安全性の観点から改善の余地がある。観光と物流ゾーンをうまく分けるほか、動線の面でも工夫をしていくことが重要である。

3つ目が、瀬戸内海クルーズとの連携である。瀬戸内海はエーゲ海に例える人もいるほど大変美しい海である。実際、筆者も瀬戸内国際芸術祭を見学するために船で島を巡ったり、瀬戸内海に面したホテルでの講演会登壇などもしたりしたが、島々の美しさと、瀬戸大橋や鳴門海峡大橋の雄大さが非常にマッチしており、観光資源として瀬戸内海にポテンシャルを感じる観光事業者が多いのはとても理解できる。

さて、世界の富裕層はクルーズ船観光を好む傾向がある。富裕層は旅行の際、携行する荷物が膨大なものとなるため、ホテル間の移動を嫌がる傾向がある。そうした中、船が観光地から観光地へ赴くクルーズ船をいわば「動くホテル」として活用する富裕層の旅行者も見られる。

彼らにとって、クルーズ船は、船内に荷物を置いたまま現地で観光できるため、とても人気がある。クルーズ船は顧客と従業員の比率が1対1に近いため、かなりきめ細かいサービスを受けられる。

また、カジノやショーなども充実しているので、船上生活を優雅に満喫できる。夢洲がクルーズ船やヨットなどの寄港地となることで、船舶を活用した富裕層向けサービスを提供できるようになることを期待したい。加えて、フライ＆クルーズという観光形態も海外では注目されている。これは、世界中から観光地の近くの空港まで行き、その後クルーズ船に乗るといったものだ。関西国際空港の近くにある夢洲はその観点からも有望である。

さて、関西に限った話ではないが、クルーズ船については解決しなければならない問題がある。現在、世界を震撼させている新型コロナウイルスのような感染症への対応だ。クルーズ船は密室なので、こうした疾病が広まりやすい。わが国の観光戦略としてクルーズ船はとても重要である。不測の事態にも安心して乗客が利用できる態勢整備や仕組みづくりが重要だ。

最後に防災面の対応も重要だ。18年には台風21号が関西を直撃、タンカーが関空と対岸を結ぶ連絡橋に衝突し、一時封鎖されるということもあった。関西経済にとって空港と港湾の重要性がさらに増す中、従来よりも防災面に配慮する必要性は増していると言えよう。

5、おわりに

世界の動向を見ると、先進国から新興国に工場がシフトする結果、先進国では製造業の誘致が進まず、旧工業地帯であることが多い湾岸地域は開発が手付かずとなるケースが多い。そうした中、先進国の湾岸地域ではリゾート地、もしくは商業地域となることで再開発を成功させるケースが増えている。リゾート地や商業地域であれば、そもそも工場などが設置されないので、新興国への工場移管リスクは生じにくい。また、都心から距離的には近い所が多いので、都心在住の顧客を招くことができる。

また、開発を旧市街地ではなく、新市街地で実施するメリットもある。旧市街地は空き地が少ないため、大型施設を導入することは難しいことに加え、道路も狭いため渋滞などを発生させることがある。さらに、旧市街地に全く新しい施設ができると、長い時間をかけて培ってきた歴史的な景観・風情が失われてしまうことも懸念される。

そこで旧市街地は大規模開発を抑えめにし、湾岸地区を大規模開発地域にすれば、旧市街地と新市街地のすみ分けも進む。そういった意味で、夢洲で万博やIRなどを開催することは最近の都市開発の流れにも沿ったものである。

阪神港一帯は、夢洲のほか、関空、神戸空港も近いというメリットがあり、日本中、世界中から人を集める可能性がある。港湾と空港とをうまく活用した阪神港の戦略を考えていくことが関西経済の成長にとって重要である。

2020年04月09日付05面（C)日本海事新聞社　複製・頒布・転載を禁じます。