



## 関空と南大阪地域の発展

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2010-07-22 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 今木, 秀和 メールアドレス: 所属:
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10466/10389">http://hdl.handle.net/10466/10389</a>

# 関空と南大阪地域の発展

桃山学院大学経営学部教授 今木 秀和

## はじめに

堺・南大阪地域学フォーラム設立大会が「堺・南大阪地域学の可能性」というテーマで開かれたのは、2006年10月7日、8日の両日であった。8日には分科会の研究集会がもたれた。関空研究会は、分科会の一つとして研究集会に参加した。南大阪地域大学コンソーシアムの活動の一環として2004年、2005年に行ってきた関空研究会の研究成果（『関西国際空港と地域振興－観光を中心として－』）の報告を行うという方式をとった。研究集会で4人の報告者がそれぞれの分担執筆部分の報告をした後、引き続いてパネル・ディスカッションを開催した。パネル・ディスカッションにおいては、南大阪地域の現場の声を聴くという趣旨から南大阪地域の地方自治体（堺市、泉佐野市、田辺市）の3人の行政マンにパネラーとして参加してもらった。3人のパネラーによるそれぞれの市の取り組みの報告とその後の討論からいくつかの課題が判明した。パネル・ディスカッションを受け継ぐ形で「関空と南大阪地域の発展」について提言としてまとめてみたいというのが本稿の趣旨である。

## 1 パネル・ディスカッションで明らかになった課題

上記パネル・ディスカッションにパネラーとして参加して下さったのは、堺市観光部観光企画担当課長吉田功氏、泉佐野市商工労働観光課課長射手矢光雄氏、田辺市熊野ツーリズムビューロー事務局長浦野泰之氏であった。今木がパネル・ディスカッションの司会を務めた。吉田氏は、「堺市の観光の取り組みについて－堺市文化観光再生戦略プ

ランを語る」というテーマで堺市の観光の現状把握と分析を行った後、基本コンセプトと基本戦略について説明し、早急に実施すべき具体的な観光振興策について言及された。射手矢氏は、「泉佐野市の観光の取り組みについて」というテーマで泉佐野市における観光振興施策の経過と現状、観光振興施策を実施する効果、泉佐野市の今後の観光振興施策について報告された。浦野氏は、「和歌山県（田辺市）の観光の取り組みについて—世界に向けた“田辺”の挑戦—」というテーマで田辺市の熊野ツーリズムビューローの設立の経過に触れながらその将来展望を述べられた。そして田辺市の観光の戦略推進事業の2006年度事業メニューの紹介と説明をされた。

3人のパネラーの報告は、それぞれの市の観光への取り組みの経過と現状、観光への今後の取り組みについて行政現場の生の声を聞くという目的に十分適うものであったし、有意義でもあった。しかし他面においてこれらの地域を広域的に捉えるという視点から見ると、いくつかの課題があることが明らかとなった。行政単位として個々の市が熱心に取り組んでいるのだが、南大阪地域という広域的な場の観点から見ると、纏まりに欠けて、相互の関連性や整合性がないという実態になっている。部分最適であることが、必ずしも全体最適とはいえないという現実が浮き彫りになった。

パネル・ディスカッションの中で課題として明らかになったことを具体的に指摘しておきたい。まず第1は、関空が立地するこの地域が個々の行政単位を越えて連携を進めていかなければならない。どのような方法論で、具体的にどのように連携を進めればよいのか、広域的な行政の連携の方法論について検討することが必要である。第2は、第1のことに関わるが、観光という個別具体的なテーマについて行政の壁を越えて広域的に連携し、共通の整合的な観光戦略の下で観光政策を策定し、広域的に取り組むことができる方法論が検討されなければならない。第3は、関空という南大阪地域にとって掛け替えのない資産が、南大阪地域の開発に十分に活用されていない。この地域が単なる通過点となってしまっている。南大阪地域自体が関西圏の中に

あって観光スポットとしての差別化を明確にし、地域の特性をもっと強く打ち出すことが必要である。

2004年、2005年に行った関空研究会の研究は、「関西国際空港と地域振興」というテーマの下で主に観光を切り口として行ったので、その研究発表の機会としての当日の報告やパネル・ディスカッションが観光に偏ったきらいはあるが、当日のパネル・ディスカッションで明らかになった課題は、この地域の振興を考える上での重要な課題であると言ってよい。上記の課題を避けては、この地域の開発や発展はないと言える。

## 2 関空と地域開発

関空が開港されるに至った理由はさまざまであるが、基本的な要因は、その当時の増大する航空需要や飛行機のジェット化に伊丹空港が対応しきれないこと、伊丹空港の騒音問題と莫大な防音対策費の負担が放置できないこと、伊丹空港が都心に隣接するために重大事故のリスクと恐怖があること等がある。設置場所を泉州沖に決定した経緯を調べると、さまざまに複雑な事情、要因が絡んでいるようであるが、関空を受け入れる大阪サイドに大阪の地域間格差の是正を計りたいという意向が強く働いたことは確かである。泉州地域の経済力向上、大阪の南北格差の縮小の期待が込められていたことは疑いがない。1994年の開港以降の経済情勢の中で南大阪地域の開発が計画通りに進まなかったことは周知のことであるが、大阪南部の地域開発がはっきりと意識されていたことは事実である。この事実を、関空を考える場合の原点として確認しておくことが必要である。

関空を考える場合にもう一つははっきりと認識しておくべきことは、その当時の中曽根内閣の行政改革、中曽根民活の方針が関空の経営母体として株式会社方式を取らせるに至ったという事実である。第3セクターの株式会社として国、地方自治体、民間企業が共同出資する形で設立され、運営されている。地方自治体が関空の株主であるという

ことは、関空の経営、関空の成果に株主として利害関係を有しているということである。関空が純粋に民間の一株式会社ではなく、地方自治体を株主に持つ特殊な株式会社であり、関空の発展と成功が行政体としての地方自治体の成果に連関していることを強く認識すべきであろう。関空及び地方自治体としての大阪、特に南大阪地域の両者が、win-win関係を築けるような発展方策を真剣に模索することが、関空設立の経緯からも株式会社としての論理からも当然のこととして求められているといえる。

### 3 関空の事業と南大阪地域

関空は、南大阪地域の最大の施設であり、資源である。関空が地域の発展にとって有意義な潜在力を持っており、大きな役割を果たし得ることは明白である。巨大な集客力を持つ施設として地域に密着するためのアイデアを提案したい。

筆者は、前述の関空研究会の報告書（『関西国際空港と地域振興—観光を中心として—』）の中で「関空の発展の可能性を探る—ドメインの明確化—」というテーマで執筆の分担をした。その中で関空のドメインを「アジア・太平洋の空の表玄関」として明確化すべきことを提言した上で、このドメインを体現するために、アジア・太平洋をテーマとするテーマ・パークを関空の中に恒常的に開くことを提案した。「アジア・太平洋」は、一種のメタ・テーマであって、さまざまな切り口からアジア・太平洋地域の国を取り上げてよいし、アジア・太平洋の音楽、美術、スポーツ、ファッション、食など文化・芸術をテーマに据えてもよい。そして関空のテーマを地域と連携して広域的に盛り上げていくことを強調した。実はこれが大事なポイントの一つである。地域の自治体や団体、施設、機関等との提携の下で広域的に共通のテーマとしてさまざまな切り口の催しを開く。関空を核として広域的な地域の共通のテーマ・パークを開いてはどうかというのが、提言の内容であった。このような企画の中で関空と地域とが地域活性化、関空

のドメインの明確化という点で共通の利害と関心を共有し、協働行動をとる。ここに両者の連携の可能性があるのではないか。

このような連携を推進するためには、地域の自治体、団体、機関等が密接に協議を重ねるための組織が必要になる。協議の目的は、明確である。具体的なテーマを考え、そのテーマのイベントや催しを企画し、推進し、実行することが目的である。関空を含む地域の広範な自治体、団体、機関からなる協議体を構成し、その場で意見を交わし、お互いの情報を交換し、情報の共有化と意識の共通化を図るようにする。このような企画の中で、それぞれの自治体、団体、機関が自己の保有する観光的、文化的、自然的、経済的、民俗的、芸術的等の資源の現状を洗い出し、その強みや良さを発揮し、育成する方策を計画し、遂行する。広域的な連携の中でそれぞれの強みや良さを生かすことによって全体としてシナジー効果（相乗効果）が得られることを意識して協働を進める。このような試みを先進的にやってみてはどうだろうか。このような協議会方式は先の節で述べた課題に取り組む方法論の一つになるのではなかろうか。

#### 4 関空の事業の多角化

関空が、「アジア・太平洋の空の表玄関」というドメインを明確化し、貨物・旅客を含めて路線の開拓、便数の増加等航空の分野で競争優位を目指して取り組むことはもちろん経営体として不可欠なことであり、それこそが関空の事業の本質である。したがって航空の分野にこそ注力すべきなのである。そのことを認めたくえて、一見非航空系の分野ともみえるテーマ・パーク事業の推進を提案するのは、それが関空の航空会社としてのコーポレート・アイデンティティ（C I）を象徴するからである。前項で述べた「アジア・太平洋」をメタテーマとするテーマ・パークを広域的な地域との連携の中で遂行するという事業は、関空の事業の多角化の一翼を担う非航空系分野の事業という印象を与えそうだが、しかし実はこの事業は、「アジア・太平洋の空の表玄関」

という関空のドメインを表すと共に関空のコーポレート・アイデンティティを明瞭に示すことになり、関空にとって単なる多角化事業の一翼とは言えない重みを帯びることになる。中国だけでなくベトナムやインドなど東南アジア・南アジアまでを含めて広くアジアが経済成長しつつあり、今後ますます成長が加速されることを見通すと、「アジア・太平洋の空の表玄関」というフレーズは、関空の本質を明瞭に示すことになる。「アジア・太平洋」をメタテーマとするイベントや催しを地域との連携の中で推進することは、一見関空のフィランソロピーという印象を与えるようにみえて、実は関空の本質を象徴することになり、また同時に連携する南大阪地域の「町おこし」「地域開発」にも大いに貢献することになると考える。

## おわりに

関空の繁栄と地域の発展とは両立するものであると確信している。関空や地域、地域の中の個々の自治体、団体、組織が個々バラバラに取り組むよりも連携の下でお互いに知恵を出し合い、意見を戦わせて協働して取り組む方が有効であると信じている。本稿は、ささやかなアイデアに基づく提案だが、多くの人達からの更なる提案への誘い水になればよいと思っている。