

# 財政収入増への3提案



## 01 日本の市場規模は約9200億円！ MICE (マيس) 戦略の推進



MICE (マيس) とは、Meeting (会議・研修・セミナー)、Incentive (報奨・招待旅行、Convention (大会・学会・国際会議)、Event/ Exhibition (展示会) の頭文字をとった造語で、大きな集客効果が見込まれる大規模なビジネスイベント等の総称です。日本では2010年にMICE元年と位置づけられ、国の支援が本格的にスタートして以来国内の多数の自治体で誘致合戦が始まっています。

2点目は都市や産業の発展。MICEには開催周辺地域が活性化、国際化するというメリットもあります。プロモーション効果が高いため、MICEの誘致が町おこしの起爆剤になるケースが多いのも特徴です。

そして3点目が市場規模・裾野産業の広さ。観光庁の調査(2009年度)によれば、**MICE全体の訪日外国客は年間約100万人。そして市場規模は9200億円、そのうち訪日外国人の消費額は約1200億円と推計され、全訪日外国人の消費額約1兆6000億円の約9分の1に当たります。**組織による経費の負担比率が大きいので、1人当たりの投下金額が多いのも特徴的です。

■都市別国際会議の開催状況(2011)

順位	都市	件数(件)
1	東京(23区)	470
2	福岡市	221
3	横浜市	169
4	京都市	137
5	名古屋市	112

またインフラ面においても、例えば公共交通機関の運行時間の延長やヘリポートの確保など、サービスの充実によって、国内外の方にとって利便性の良い交通政策を行う必要があります。

**MICEは観光ビジネスのなかでも費用対効果が高く、経済収益においても重要な事業となるだけに、今後の取り組みが鍵をにぎっています。**

財政再建が唱えられる今、現在・未来の収入増のための観光・文化への投資が必要ではないでしょうか。

**M** Meeting  
会議・研修・セミナー

**I** Incentive (travel)  
報奨・招待旅行

**C** Convention  
大会・学会・国際会議

**E** Event/Exhibition  
展示会

### MICEの可能性

そもそもなぜこれほどMICEに注目が集まるのか。それには大きく3つの理由が挙げられます。

まず1点目が高い経済効果。MICEは、一般市民や学術系の団体などの参加者をはじめ、その家族や関連企業が国内外から訪れます。そのため非常に多くの参加者となるケースが多いのが特徴です。また、開催前後にはパーティや観光ツアーが催され、コンベンション施設や展示ホール、ホテルなどの宿泊関連施設、周辺の観光施設や運輸機関、さらにはイベント関連業者など、一般の観光と異なり、広範な分野に多大な経済波及効果をもたらします。

### 京都市の課題と今後の提案

日本には物価高や言葉のハンディがあります。京都市には、上記ハンディを乗り越えるだけの街の魅力は十分あるものの、会議場の規模が小さい、ホテルの収容客数が少ない、外国語の対応が不十分など、ソフト・ハードともに課題が残っています。

それでも周辺の企業や旅館や寺社仏閣など質の高い観光資源を利用することで、京都、つまり日本がMICE市場で優位に立てる可能性は大いにあると考えます。

ここで特に、地域間競争で京都市が不利になるのは、ハード面の整備の問題が挙げられます。キャパシティ不足により逃したコンベンションが数多くあることから、国立京都国際会館の拡充や新たな会議施設の利用や新設、ホテルの誘致など参加者を受け入れるキャパシティの増強が不可欠です。

### 参考



シンガポールは、90年代後半から国家戦略的にMICEを誘致し、国際会議の開催件数は都市別1位となっています。2010年4月には、国際会議展示場やホテル、プティック、カジノなどエンターテインメント施設を含む「マリナ・ベイ・サンズ」を開業するなど、観光立国への意気込みを強く見せています。

### 関西全体の利益も含め「京都へ誘致」

もちろんリニアを誘致したいのはどの都市も同様です。当初より誘致が計画されていた奈良県や三重県では既に自治体を挙げて誘致への気運が高まりつつあります。京都市はようやく重い腰を挙げて誘致合戦に参戦し、やや出遅れ感否めませんが、国への要望やポスター掲示等による市民への呼び掛けを行っています。**今とにかく大切なのはリニア誘致への市民の盛り上がりです。**オリンピック誘致と同様に、市民の盛り上がり大きな影響をもたらします。

また頻りに開催される関西広域連合の会議でもリニア誘致について議論さ

れ、大阪市長や滋賀県知事より「京都への誘致」に向け支持を得ています。というのも、誘致候補に挙げられる京都、三重、奈良の中で、**リニアを誘致した際の経済波及効果が最も期待できるのが、京都駅ルート**だからです。



地下鉄構内にリニア誘致ポスター掲示

誘致への費用負担はかかるものの、経済波及効果や利用者・事業者便益の点でも京都市は圧倒的に有利となっています。つまり関西全体に最も大きな効果をもたらすことのできる中間駅ルートと言えます。

### リニアの京都誘致にご賛同ください

リニア京都誘致は、市民の交通利便性の確保をはじめ、観光客誘致(リニア自体も観光資源)、企業誘致など大きな経済効果、世界に発信できる文化の街京都の保全など、魅力的な京都のまちづくりのために欠かせない政策です。未来を見据え、京都へのリニア誘致にご賛同をお願い致します。

## 03 東京一極集中へのリスクヘッジ 副首都構想

### 中枢機能が集中する東京

東日本大震災以後、大規模災害時の首都のバックアップ機能の必要性は日に日に高まっています。

日本の首都・東京には、皇居を中心に、皇室、行政(霞が関官庁街)、政治(国会・首相官邸)、防衛拠点(防衛庁・市が谷)、経済中枢(丸の内・大手町)、といった国のほとんどの中枢機能がすべて3キロ圏内に位置しています。

しかも、国の中央防災会議では「M7クラスの地震が30年以内に東京を襲う確率は70%」という恐ろしい数字を発表されました。中枢機能が集積する東京に、大規模な震災や何らかの攻撃があれば、日本のあらゆる活動が一瞬にしてストップしてしまいます。事実、アメリカでは、9・11同時多発テロの際、ニューヨークの株式債券市場はストップ、金融機能は麻痺し、大きな打撃を受けました。同様のリスクが懸念されるため、東北大震災以降、既に日本から外資の流出が止まりません。

ドイツ(ミュンヘン)にある再保険会社レポート(図1)によれば、「世界大都市圏の自然災害リスク指数」(災害危険性、脆弱性、資産)の1位は東京、2位サンフランシスコ、3位ロサンゼルスで、しかも、東京のリスクはサンフランシスコの4倍、ロスの8倍と突出したリスクを抱えています。この危機に対し、国では、副首都構想(通称ネーミック構想)という非常時・災害時のバックアップ機能を果たす都市の構築を目指す動きが国会議員を中心に超党派で推進されています。また、この副首都構想に関しては、首都機能の移転には猛反対されてきた東京都知事も賛成の立場です。

### 副首都機能を関西に

そして、この副首都候補の候補地は既に関西が大きくスポットを当てられています。関西はバックアップオフィスになるホテルや施設が多く、首都圏との同時被災リスクが低いこと、代替可能な施設機能が集中した都市圏であ

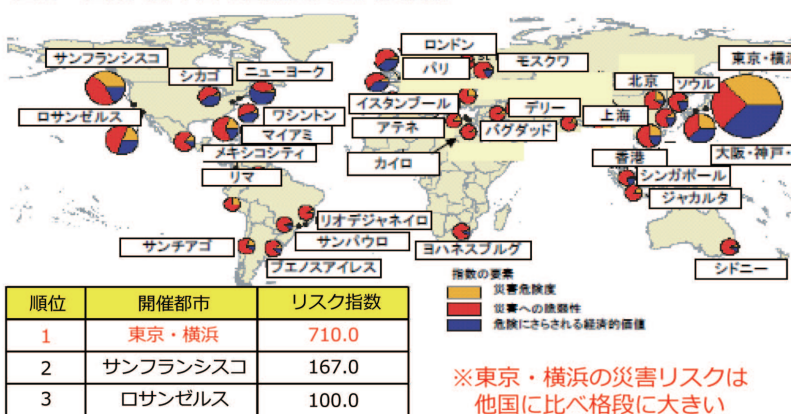
ること(金融、情報、ビジネス拠点、外交窓口、皇室施設など)から有力視されています。さらに、関西の具体的な候補地として、関西の中でも京都に近い「伊丹空港跡地案」や「けいはんな学研都市案」が挙げられ、京都にとっては大変魅力的な構想です。



危機管理都市推進連連による副首都パースの事例

この機運が高まった平成24年、京都市では京都副首都機能バックアップ方策検討委員会を同年4月に設置し、6月に中間まとめをするというスピーディーな意見集約を行いました。その後動きは見られません。京都市は近年、双京構想という両都制を提唱しています。そこには、**皇室の京都移転、文化庁・観光庁の移転、国立京都国際会館の機能強化、リニア京都駅ルートの実現などを謳ってありますが、まさにこれらと副首都構想とは相互補完関係**にあります。そして最後に忘れてはいけないのは、日本の非常時という国難に京都がどう向き合うかという問題です。外国大使館補完機能、大学等学術機関、国際交流施設、留学支援機能も京都の現状を踏まえ補完出来るポテンシャルがあると考えます。また、京都で皇室の避難を引き受けも想定しておくべきです。そうした備えを行った上で、国に対して要望を上げるよう強く京都市へ提言を致しました。

図1 世界大都市圏の自然災害リスク指数



(出典) ミュンヘン再保険会社アニュアル・レポートより作成

## 02 京都-東京間の移動がなんと約1時間！ リニア中央新幹線の京都誘致を

前回も市政報告書10号で紹介したリニア中央新幹線(以下、リニア)の京都駅誘致。今回は改めてリニア構想の重要性と進捗についてご報告します。

### 何故リニアの誘致が必要なのか

京都市から遠方に移動する際、新幹線「のぞみ」や「ひかり」をご利用の方が非常に多いと思います。

**しかしこの「のぞみ」や「ひかり」**

**が新幹線の老朽化によって段階的に縮小・廃止をJR東海で計画されていることをご存じでしょうか。**このままでは、東海道新幹線は最終的にこだまルートのみとなってしまいます。

そもそも新幹線の老朽化により、新幹線の整備より新たな交通網を敷こうという目的でリニアが開通するため、従来の新幹線を整備する余裕はありません。仮にリニアが京都を経由しない

場合、空港を待たない京都市の不利益は避けられず、京都から他府県への移動が不便になるだけでなく、**リニア沿線に沿って発達すると思われる経済の流れから外れ、交通の便が悪いことから観光誘致も伸び悩み、大幅な経済的ダメージを受けることとなります。**だからこそ、将来の市民生活の利便性や京都の維持発展のためにもリニアの誘致は真剣に取り組む必要があるのです。