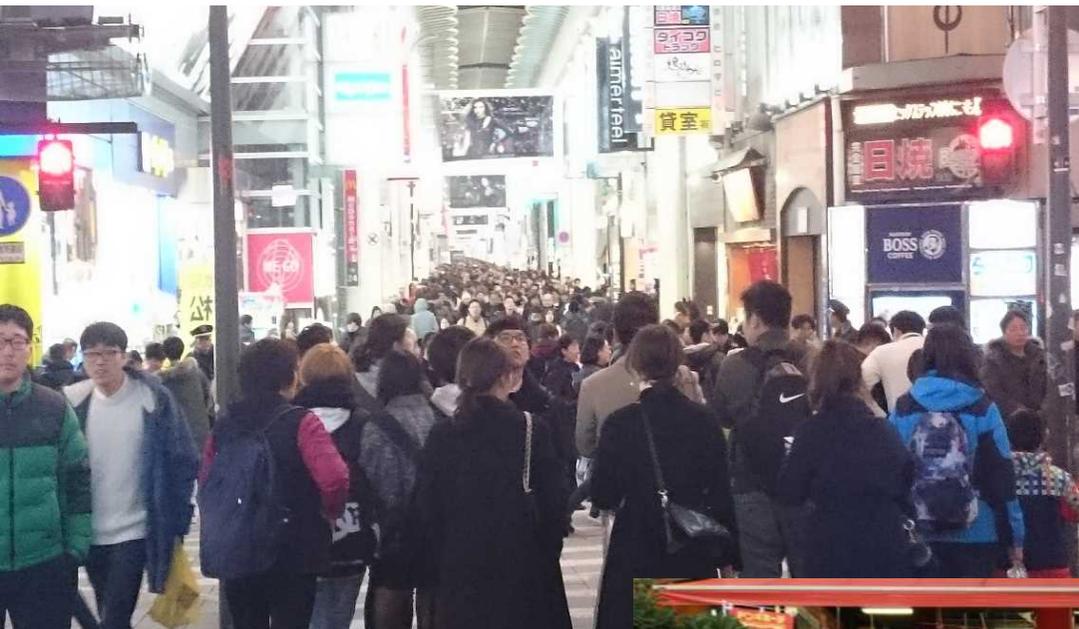
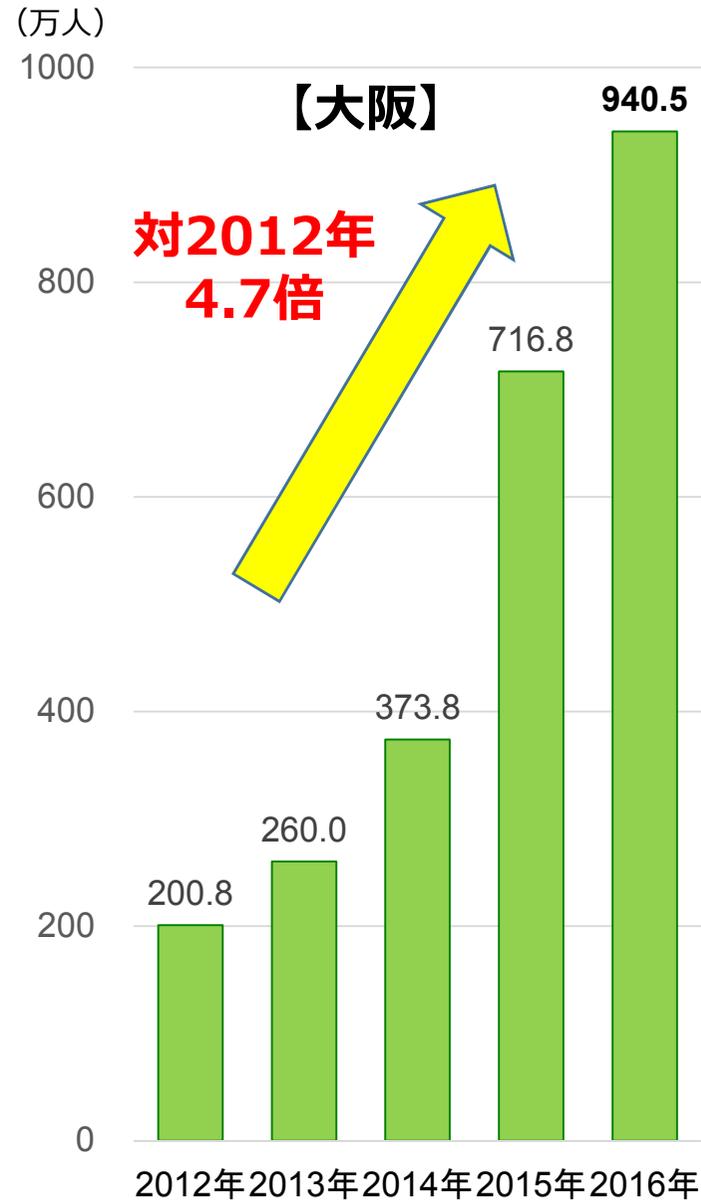
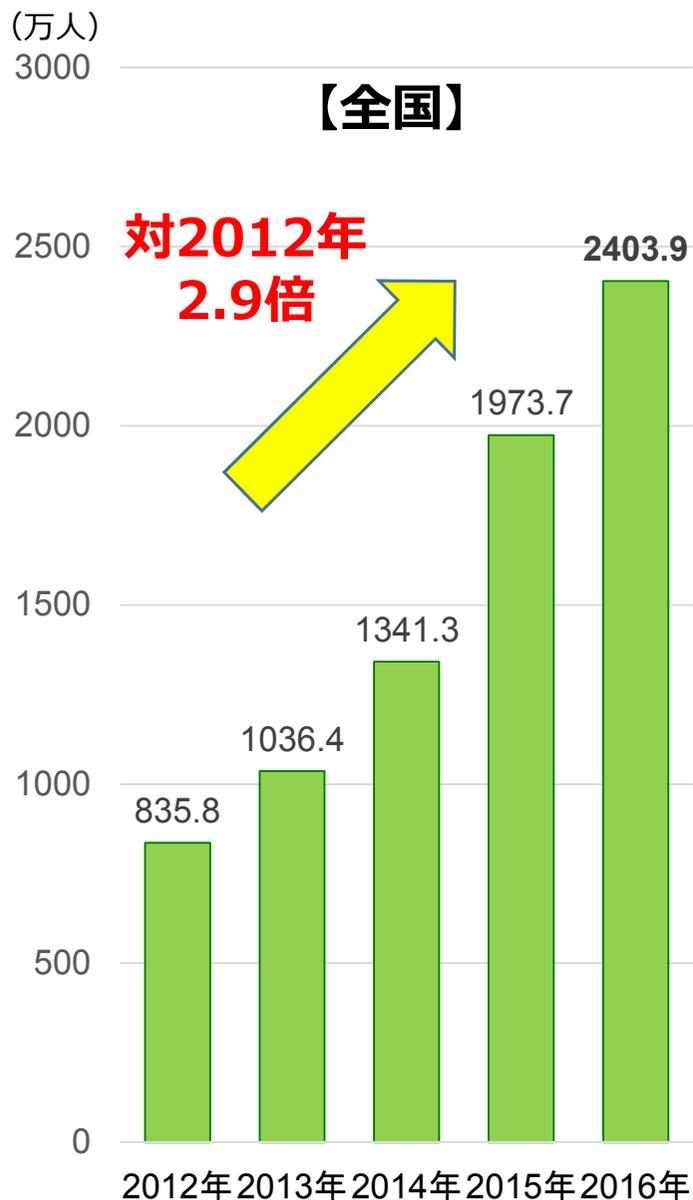


全国のインバウンド推移と大阪・関西の推移 ～アジアからの入込客で全国を牽引～ インバウンドで賑わう心齋橋・道頓堀の情景



※推計

インバウンド推移 ~アジアからの入込客で全国を牽引~

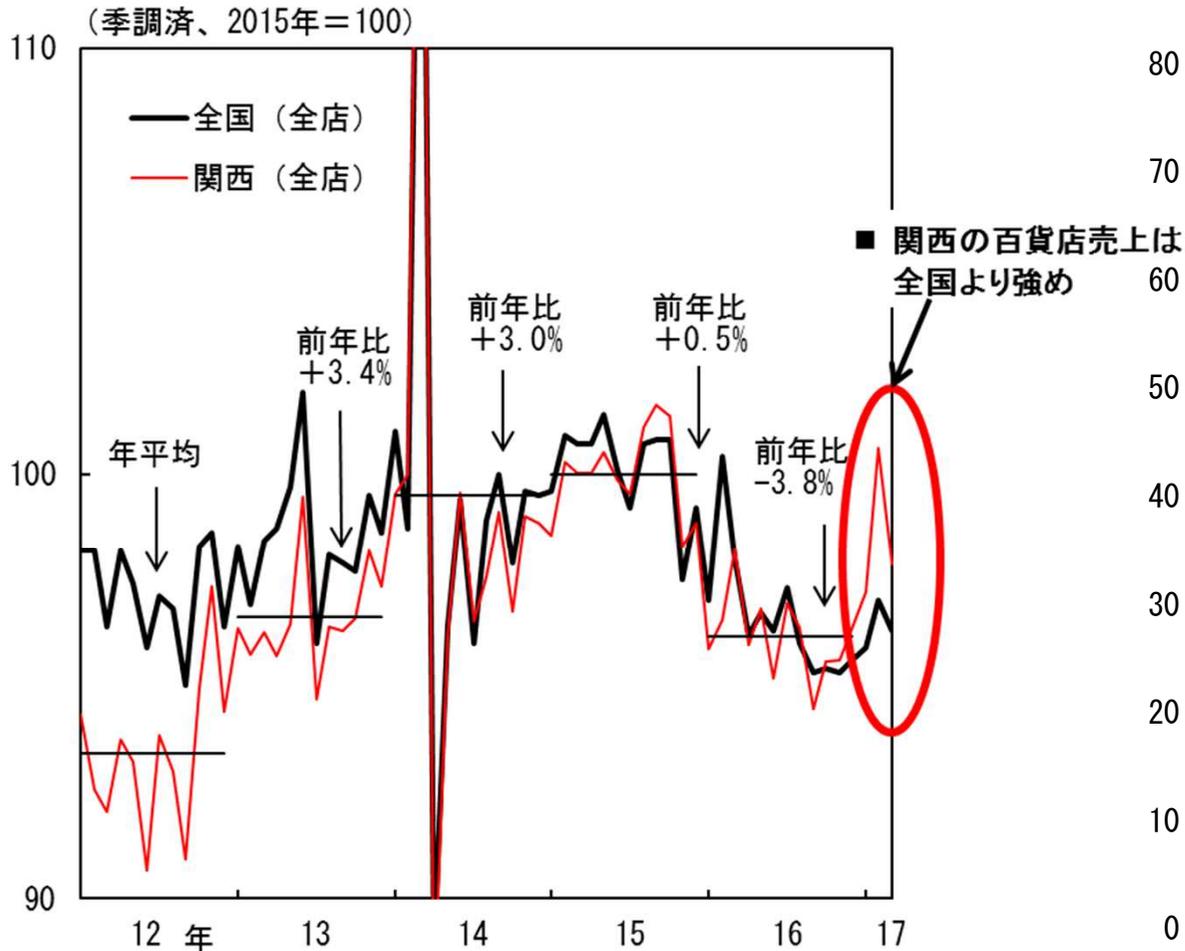


出典：観光庁「訪日外国人消費動向調査」、日本政府観光局（JNTO）「訪日外客数」 注）2012年～2015年は確定値、2016年は暫定値
※関西・大阪の訪日外客数（推計）＝ 訪日外客数年計（1月～12月） / 関西・大阪への訪問率

関西経済の現状：インバウンド消費

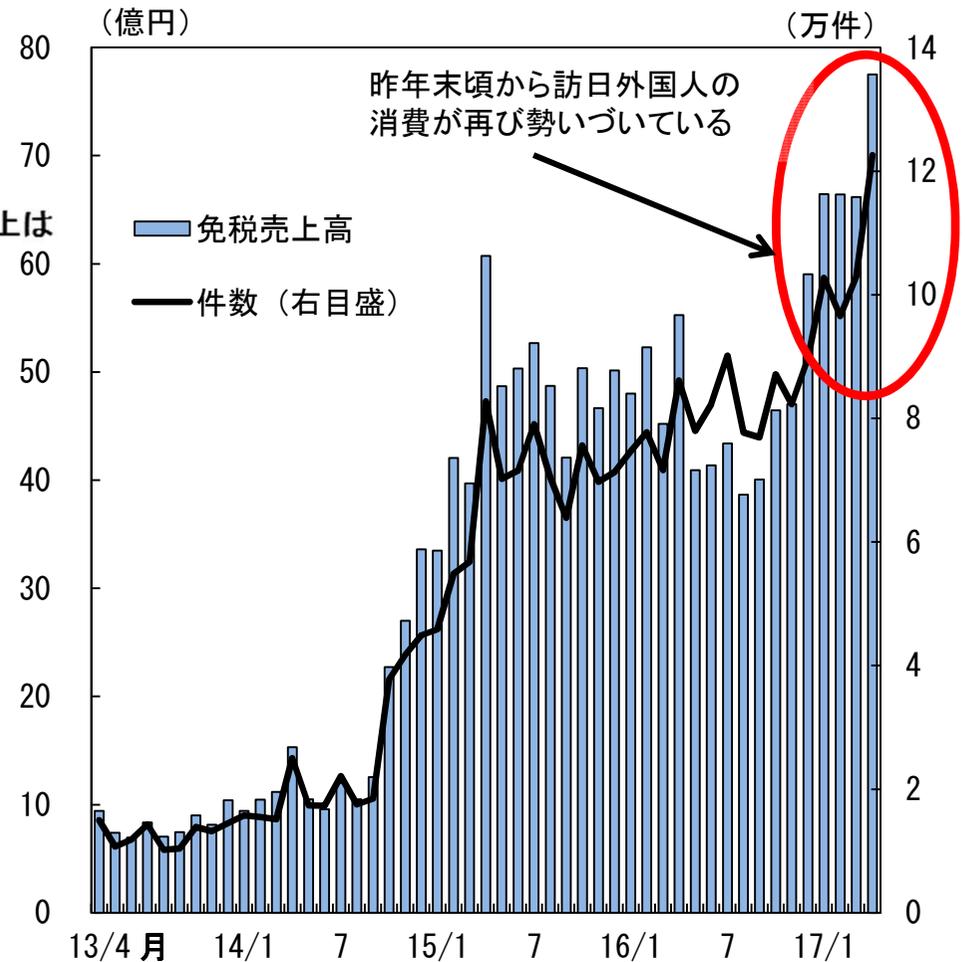
➤ 昨年末から、外国人客数やその消費額が勢いを取り戻している

百貨店販売額



(注) 直近は3月。
(資料) 経済産業省

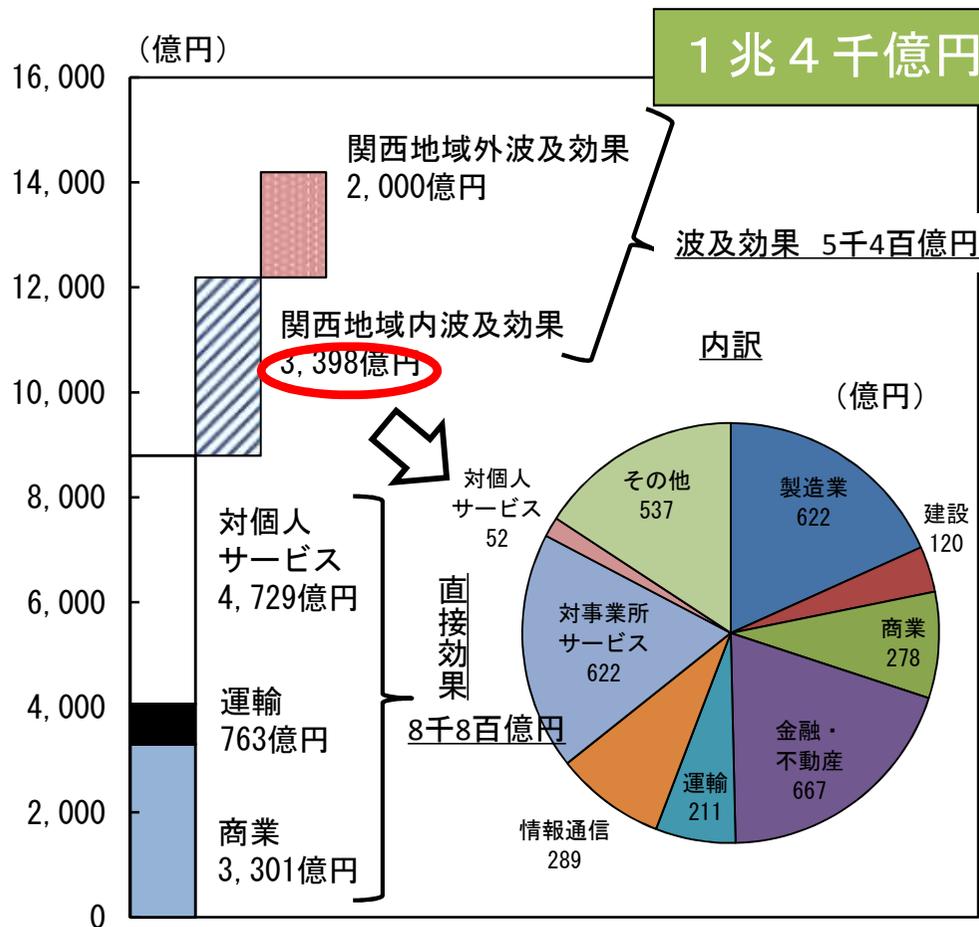
百貨店の免税売上高・件数



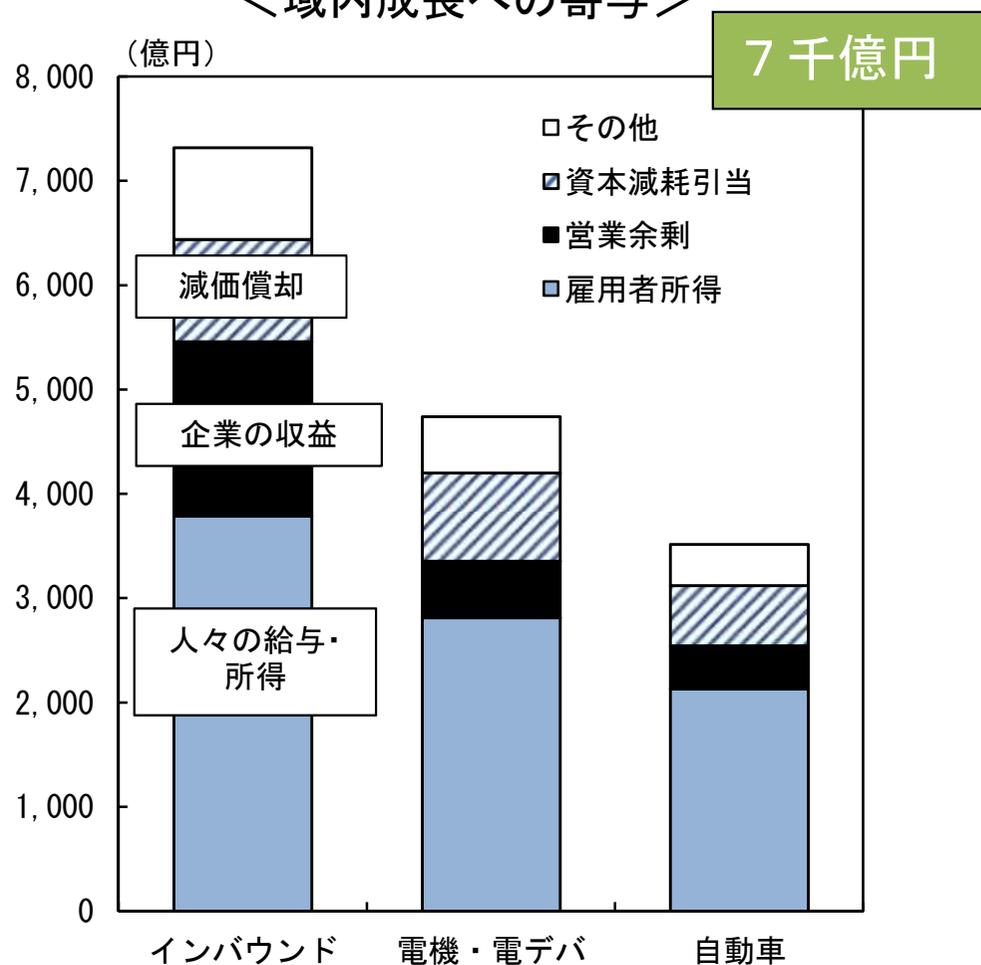
(注) 直近は4月。
(資料) 日本銀行大阪支店

➤インバウンド消費は、幅広い産業に波及する。域内成長への寄与は、電気機械・電子部品デバイスや自動車の輸出増加の場合より大きい。

生産額ベース（2016年）

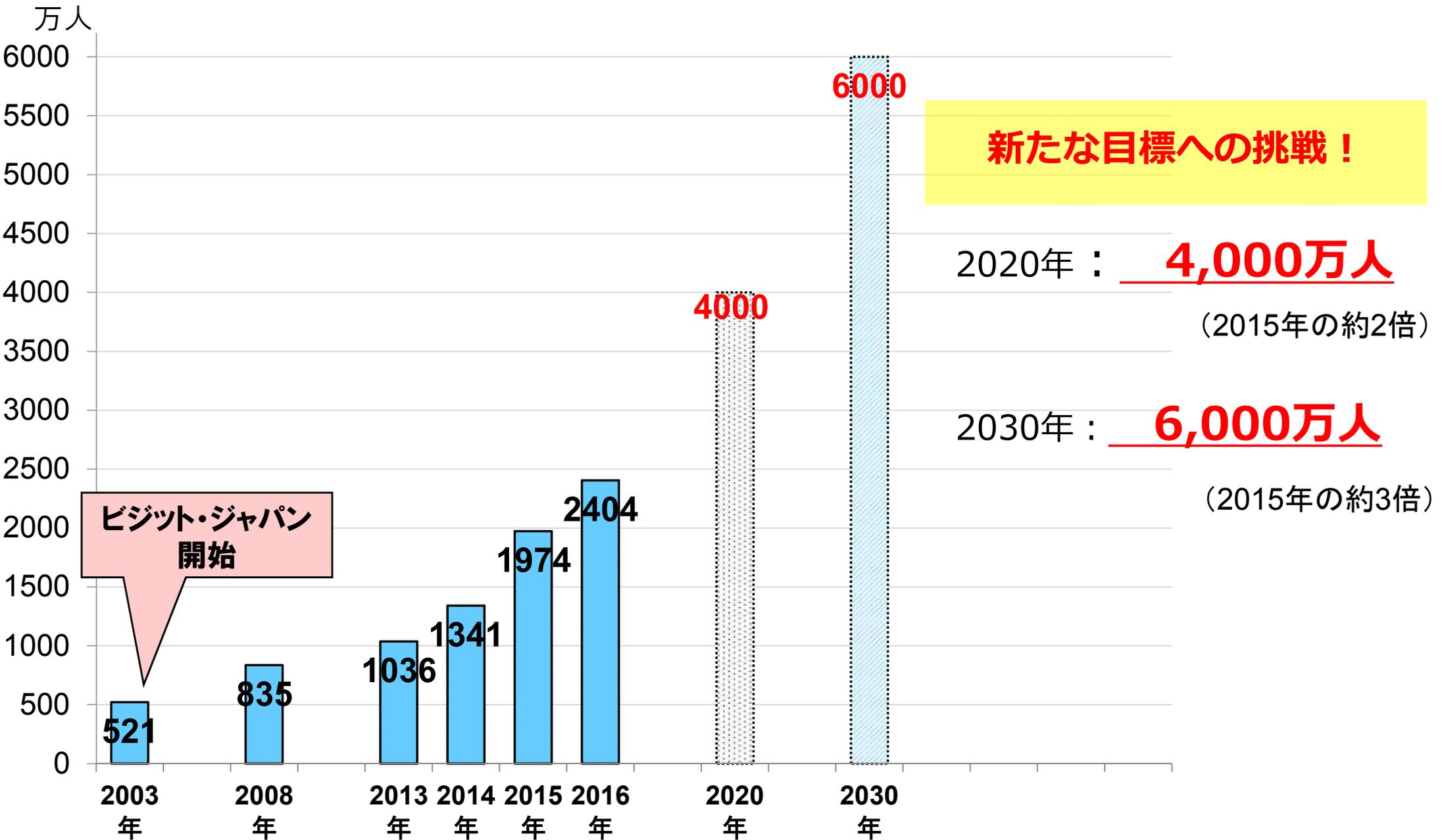


GDP（付加価値）ベース（2016年）
＜域内成長への寄与＞



(注) GDP（付加価値）ベースには、域外波及効果を含まない。電気機械・電子部品デバイス及び自動車産業は、インバウンド消費と同額の最終需要が発生したと仮定。
(資料) 観光庁、経済産業省

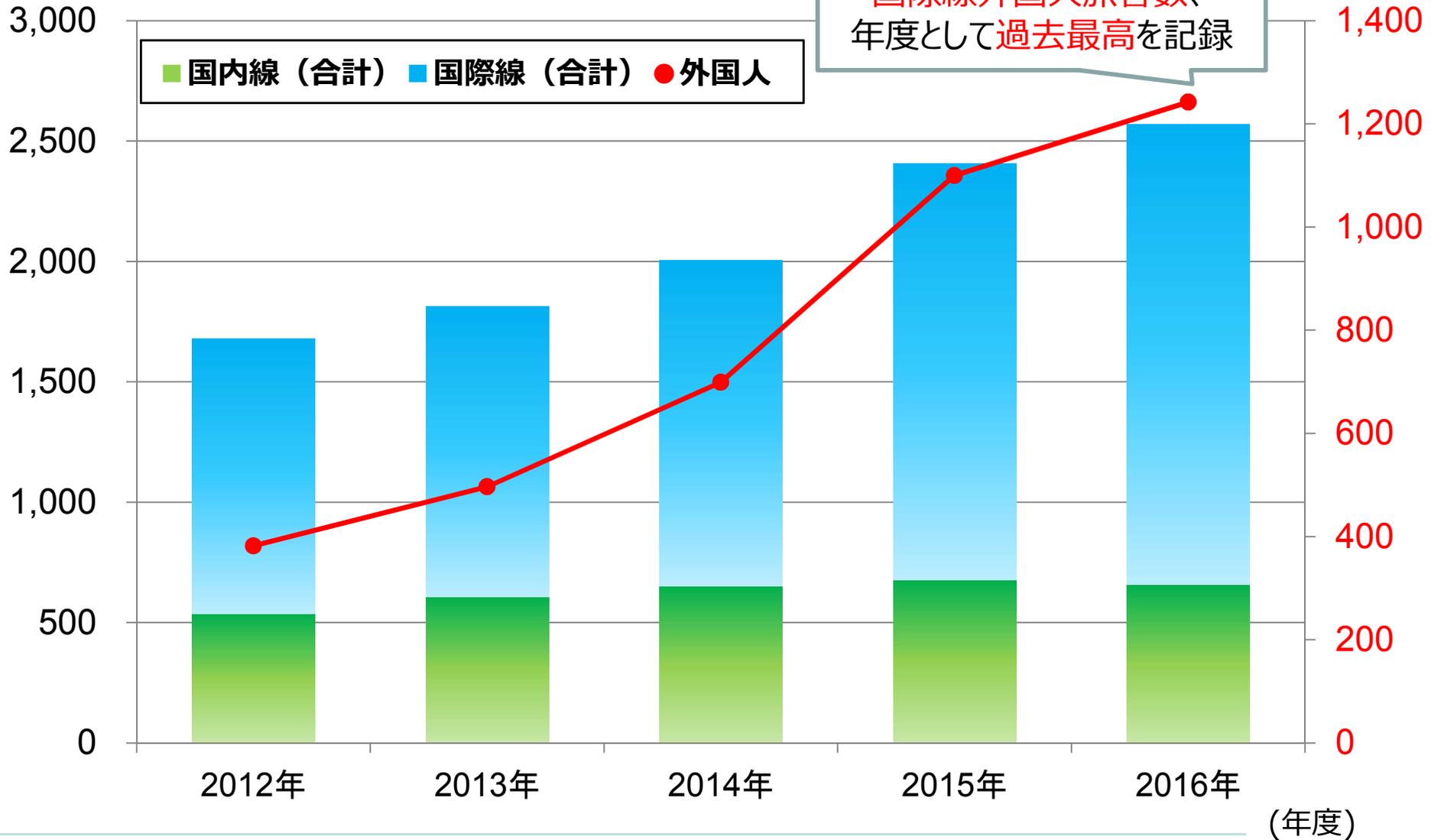
訪日外国人旅行者数の推移



注) 2015年までの値は確定値、2016年、2017年1月～2月の値は暫定値、2017年3月～4月の値は推計値、%は対前年(2016年)同月比
出典：JNTO(日本政府観光局)

関西国際空港における航空旅客数の推移

(国内線・国際線：万人)



	2016年 (2,404万人)	2030年 (6,000万人)
国際線(外国人)	1,242万人	3,037万人 訪問率50%を想定
国際線(日本人)	673万人	673万人 同数と想定
国内線	657万人	657万人 同数と想定
計	2,572万人	4,367万人

(回数)

発着回数	18万回	31万回相当
------	------	--------

2025年国際博覧会の大阪(夢洲)誘致

開催場所: 夢洲

会場規模: 約100ha 総来場者数: 3,000万人(想定)

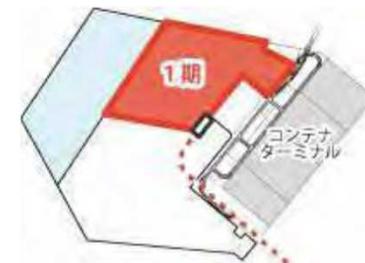


(夢洲南エリア未竣工地の埋立造成(30ha))

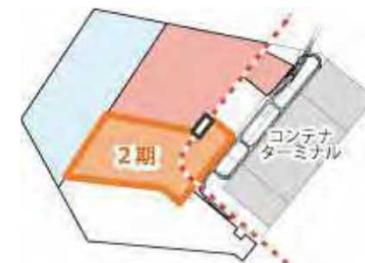
出典: 「2025日本万国博覧会」基本構想案

IR(特定複合観光施設)

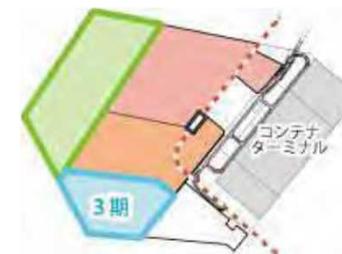
第1期整備(約70ha): 北側区域(鉄道駅より北側)



第2期整備(約60ha): 中央区域(鉄道駅より南側)



第3期整備(約40ha): 南側区域

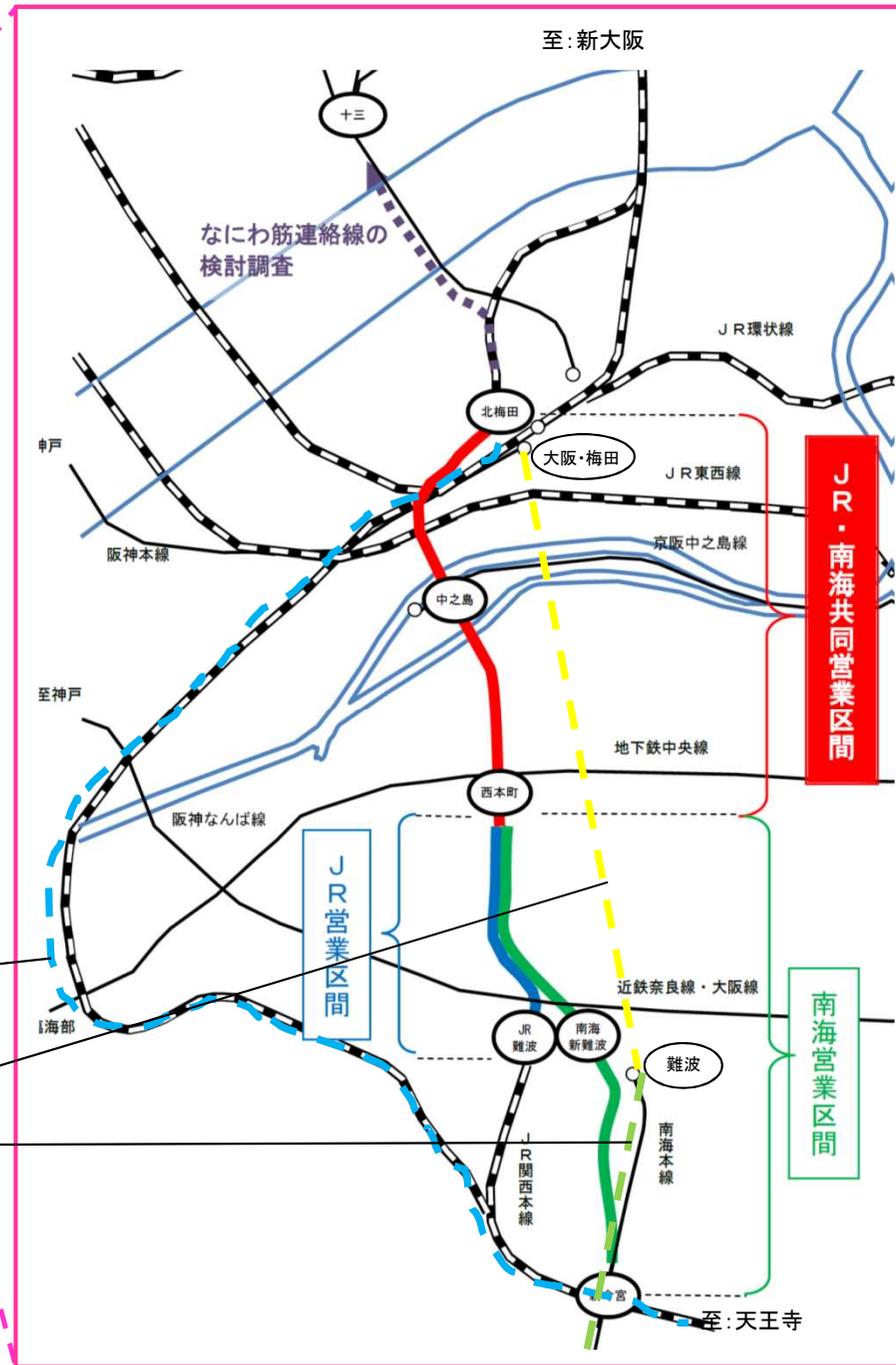
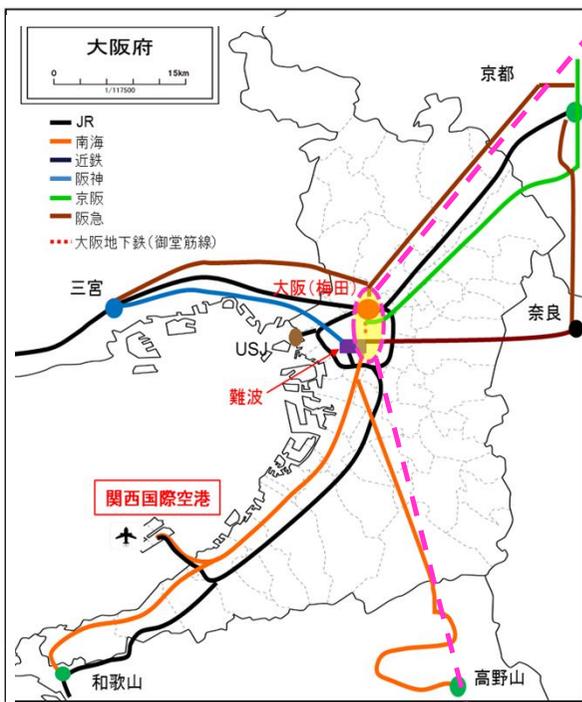


出典: 「夢洲まちづくり構想」



関西国際空港のアクセス・なにわ筋線構想

関西国際空港と各地を結ぶ主要鉄道網



なにわ筋線構想の概要(抜粋)
 (H29.5.23 大阪府・大阪市・JR西日本・南海電鉄・阪急電鉄共同発表)

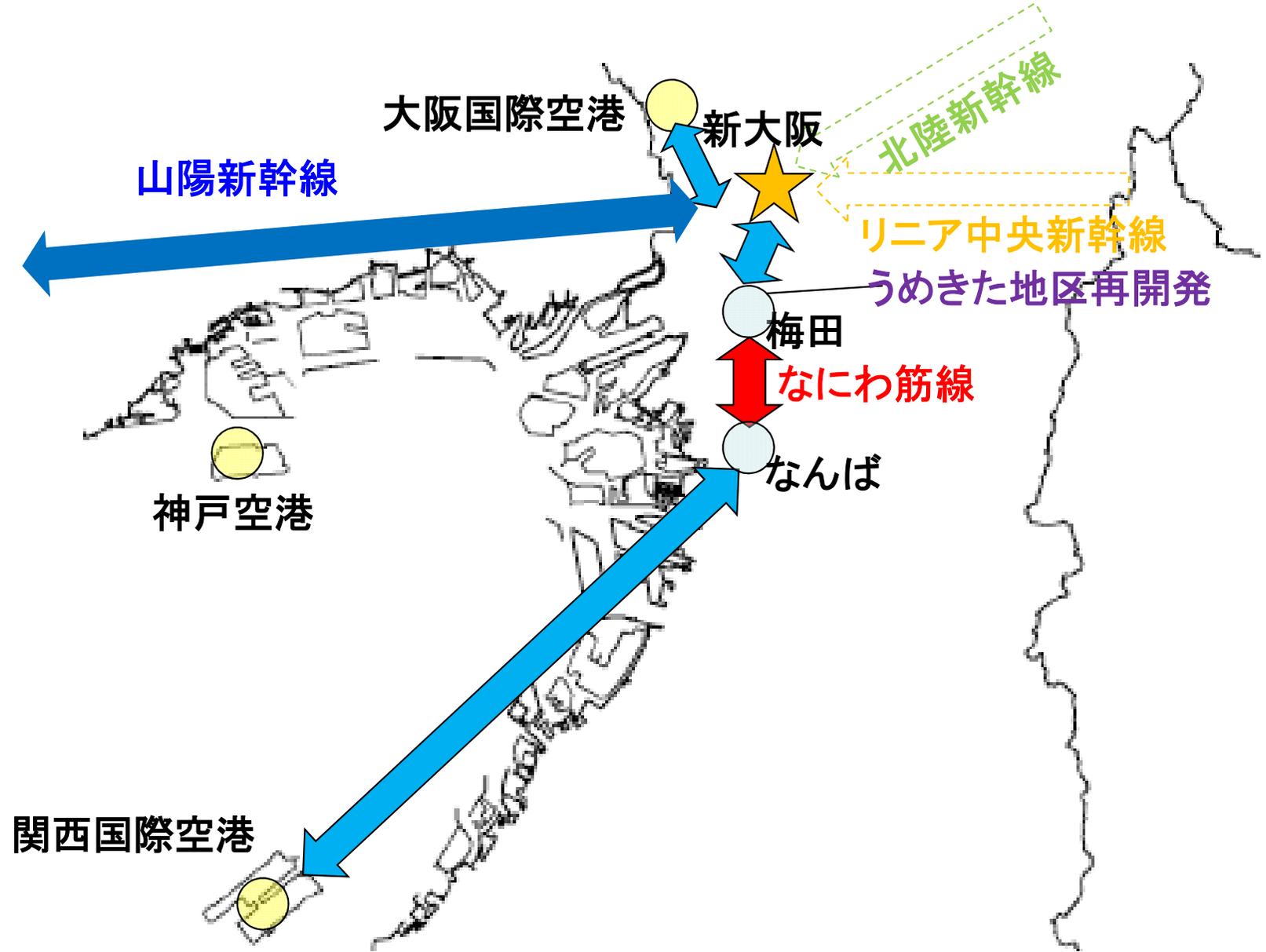
- 以下の計画を基本に国との協議を進め、早期事業化を目指す
- ◇整備区間
 JR難波～(仮称)西本町～(仮称)北梅田
 南海新今宮～(仮称)西本町～(仮称)北梅田
- ◇中間駅
 (仮称)中之島駅
 (仮称)西本町駅
 (仮称)南海新難波駅
- ◇総事業費
 概算事業費 約3,300億円
- ◇事業スキーム
 地下高速鉄道整備事業費補助による上下分離方式(想定)
- ◇整備主体
 第3セクター
- ◇営業主体及び営業区間
 JR西日本
 区間: JR難波駅～(仮称)北梅田駅
 南海電気
 区間: 南海新今宮駅～(仮称)北梅田駅
- ◇開業目標
 平成42年度末(2031年春)
- なにわ筋線の整備効果や事業性をより一層高めるため、(仮称)北梅田駅北側で阪急十三方面に分岐する路線(なにわ筋連絡線)について、国と連携しながら整備に向けた調査・検討を進める

JR従来ルート
 大阪環状線・
 天王寺経由

南海従来ルート
 地下鉄御堂筋線・
 難波乗換

今後の近畿圏の交通ネットワークについて

○リニア中央新幹線、北陸新幹線の開業後は、新大阪の拠点性が飛躍的に向上



夢洲アクセスの将来像



出典: 夢洲まちづくり構想(案)～中間とりまとめ～
(平成27年2月/夢洲まちづくり構想検討会) ※一部加工