



KANSAI 空港レビュー



No.520
2022.3

CONTENTS

1 巻頭言

関西経済発展に向けた関西3空港と海外往来正常化への期待
古市 健

2 各界の動き

11 講演抄録

新しい新大阪のまちづくりに向けて
(新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域まちづくり方針の骨格や検討状況など)
小田 博映

24 プレスの目

「神戸」の国際化へ、地元の期待高まる
三島大一郎

26 航空空港研究レポート

外国人観光客誘致に向けた統一的な二次交通案内
ー紀伊半島における取り組み事例よりー
辻本 勝久

30 データファイル

- ・ 関西国際空港2022年1月運営概況(速報値)
- ・ 大阪税関貿易速報[関西空港]2022年1月分(速報値)
- ・ 関西国際空港の出入(帰)国者数2022年2月分(速報値)
- ・ 関西3空港と国内主要空港の利用状況 2022年1月(速報値)

【表紙写真】「ANA B767-300ER『鬼滅の刃じえっと 一巻ー』」

ANAの「鬼滅の刃じえっと 一巻ー」のB767-300ERです。

ANAと人気アニメ「鬼滅の刃」がタイアップした特別デザイン機体のB767-300ERが1月31日から運航を始めました。

この「鬼滅の刃じえっと 一巻ー」の運航は2月15日まで羽田～福岡、羽田～伊丹、羽田～新千歳の固定スケジュールで運航されたため伊丹空港のスカイパークなどでは、この機体を目当てに訪れたギャラリーがたくさんいました。少し違ったアングルを求めて伊丹豊中線の歩道橋から撮りました。

また、これとは別のデザインのB767-300ER「鬼滅の刃じえっと 二巻ー」が3月25日から運航します。

撮影：柴崎 庄司

関西経済発展に向けた関西3空港と 海外往来正常化への期待



一般社団法人 関西経済同友会 代表幹事
(日本生命保険相互会社 代表取締役副会長)

古市 健

国内での感染拡大・緊急事態宣言等の影響に加え、長引く入国制限により、2021年の関西3空港の総旅客数はコロナ禍前の2019年比で78%減の水準と、まだまだ厳しい状況が続いています。

国際航空運送協会（IATA）によると、航空旅客需要がコロナ禍前の水準まで回復するのは2024年になるとの見通しが示されており、観光需要が本格的に回復し、大阪・関西がかつての賑わいや勢いを取り戻すには、もう暫く時間を要するでしょう。

一方で、2025年大阪・関西万博のパビリオン出展参加者が公表され、2029年開業予定の大阪IR運営事業者が決定されるなど、関西の経済ドライバーとなる大型イベントに向けた動きが少しずつ本格化してきていることは、明るい兆しと言えるのではないのでしょうか。

アフターコロナ時代の観光を実現するインフラとして、関西3空港が果たす役割は、今後益々重要になると考えています。

コロナ後のインバウンド回復を念頭に、関西国際空港における国際線キャパシティを拡大する第一ターミナルビルのリノベーション工事が既に着手されています。大阪・関西万博の開催までに主要機能の供用が開始される予定ですが、こうした準備を着実に進めることが重要です。

また、鉄道や海運などとも連携したMaaSの活用により、大阪・関西と日本国内の各地を繋ぐハブとして、外国人旅行客の日本各地への

快適な周遊を促す機能を発揮することにも期待をしたいと思います。

関西経済のサステナブルな成長には、観光だけでなく、定常的なビジネス往来や留学生の受け入れも欠かせない要素ですが、日本では外国人の新規入国を原則停止するなど非常に厳しい水際対策が措置されてきました。

経済界に身を置く立場としては、この鎖国とも評されている厳しい水際対策により、海外企業の日本進出や投資が見直され、また、日本企業の成長の担い手となり得る留学生の留学先が韓国など他国に変更されることで、マネーや人材の日本離れが一段と進み、世界経済の中で日本そして関西が立ち遅れてしまうことを憂慮しています。

ようやく3月から、ビジネス関係者や留学生らを対象として、段階的に外国人の入国制限を緩和することが決定しましたが、海外との往来が早期に再開し、正常化することに期待したいと思います。

関西経済同友会では、今年度「広域観光委員会」を新設し、地域を結び付けた観光の意義とあり方に関する議論を行っています。今年度、提言を発表予定ですので、是非ご高覧いただければと思います。

今後とも当会は、関西経済の発展に向けた議論を継続してまいります。関係者の皆様には、当会の活動に一層のご支援・ご協力を賜りますよう、宜しくお願いいたします。

各界の動き

関西国際空港

●関税のクレジットカード支払いが可能に

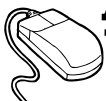
関西空港など国内6空港で2月1日から関税等のクレジットカード支払いが導入された。免税範囲を超える物品を携帯していた場合、申告後に納税額が確定し、納税告知書に印字されたQRコードをスマートフォンなどのカメラで読み取り、専用ページに必要事項を入力すると、オンライン上でのクレジットカード決済が可能となる。

●検疫の入国前WEB手続きスタート

厚生労働省は日本へ入国・帰国する人に対し、空港検疫で実施している手続きの一部を、入国者健康居所確認アプリ(MySOS)を通じてWEB上で日本入国前に済ませることができるようファストトラックの試験運用を2月7日、関西空港で始めた。入国前に手続きを済ませることで到着時の手続きを迅速化するのがねらい。

●航空会社と運航データ共有する初のシステム

関西エアポートは2月9日、飛行機の運航情報をリアルタイムで航空会社や航空局などと共有する新たなシステムの運用を始めたと発表した。空港運用データベース(AODB)と呼ばれ、飛行機の到着が遅れた場合などの対応が円滑になる。2025年までに航空会社への駐機場割り当てもシステムで行えるようにし、空港の効率運用につなげる。



クリック!

AODBは航空会社、地上ハンドリング会社、アクセス会社、航空局、出入国管理、税関といった各機関がもつ、空港の運用に関する様々なデータを一つのシステムに統合し、各機関がリアルタイムで情報を得られる。これまでメールでのやり取りだったのが一挙にスピードアップされ効率も上がる。同時に旅客対応にも生かせ、サービス向上につながることを期待される。

●ベトナム航空がハノイ便を再開

ベトナム航空は2月9日、関西～ハノイ線の運航を再開した。週2便運航する。機材はエアバスA350型機かボーイング787型機を使う。

●ターミナル間の移動に燃料電池バス

関西エアポートは2月16日、関西空港で水素を燃料とする燃料電池バスを3月16日から導入すると発表した。空港内のターミナル間を循環する路線に1台走らせる。大阪府の補助金と三菱UFJフィナンシャル・グループ5社からの寄付を受け、南海バスが運行する。燃料電池バスの運行は大阪府内で初めて。

●日通が温度管理施設でGDP認証を取得

日本通運は2月16日、関西空港の国際貨物上屋内で運営する温度管理施設、NX-PHARMA Logistics Hub Kansai Airportが、1月11日付で医薬品の適正な流通基準である

GDP (Good Distribution Practice) の認証を取得したと発表した。

●泉佐野市、連絡橋利用税を5年延長

関西空港と対岸を結ぶ連絡橋を通行する車両に泉佐野市が課している利用税について、市は2月22日、2023年3月29日までとなっている課税期間を2028年3月29日まで5年間延長する方針を決めた。延長は2回目。利用税は1往復100円。2022年度予算案では約2億円の税収を計上している。

●1月の旅客2.27倍33万人、2020年比87%減

関西エアポートが2月25日発表した1月の利用実績（速報値）によると、関西空港の総旅客数は、前年同月比2.27倍の33万2,312人だった。新型コロナウイルス感染症前の2020年同月と比較すると87%減。国際線の旅客数は30%減（同99.0%減）の1万9,639人で、5か月連続で前年を下回った。国際貨物量は10%増（同20%増）の6万5,466tで1年1か月連続で前年を上回り、1月の最高記録を更新した。

●2月到着のコロナ感染者、47か国246人

2月中に関西空港に到着し、新型コロナウイルスの感染が確認されたのは47か国の248人で、前月からほぼ半減した。感染者が多い国はパキスタン46人、ブラジル20人、インドネシア18人、韓国、ベトナム各16人、ネパール13人、フィリピン、アメリカ各10人などとなっている。

また2月中に厚生労働省が発表した変異株感染者のうち関西空港関係は1月9日～2月14日に到着した275人で、1人がデルタ株で残りはオミクロン株だった。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●空港気象ドップラーレーダーを更新

大阪空港で周辺の天候を観測する空港気象ドップラーレーダーと呼ばれる装置の更新工事が進められており、2月1日、上空から新型と旧型の直径11mのボール型のレドームが並ぶ様子が見られた。

●1月の旅客数、前年の2倍、2020年比は44%減

関西エアポートが2月25日発表した1月の利用実績（速報値）によると、大阪空港の旅客数は前年同月比の2.03倍（2020年同月比44%減）の71万6,678人だった。

＝ 神戸空港 ＝

●オンラインで就航地サミット、観光戦略議論

神戸空港との空路を活用した観光地経営について考える就航地連携観光サミットが2月14日、オンラインで開かれた。航空会社のトップらが登壇し、地域と連携した航空需要の喚起策などを紹介。ポストコロナを見据えた持続可能な空の旅の在り方を議論した。

●1月の旅客数は前年比2.0倍、2020年比41%減

関西エアポートグループが2月25日発表した1月の神戸空港の旅客数は、前年同月比2.0倍の16万4,723人だった。2020年1月との比較では41%減。

＝ 成田国際空港 ＝

●第3ターミナル拡張、4月から供用開始

成田国際空港会社は2月24日、LCC専用の第3ターミナルの拡張部の供用を4月5日から段階的に開始すると発表した。第2ターミナルからのアクセス通路を新設し移動距離を縮めるほか、出発ロビーを拡張し年間の取扱能力は1,500万人となり、面積は拡張前の1.5倍になる。

＝ 中部国際空港 ＝

●新滑走路建設に向けて埋め立て開始

国土交通省は2月24日、中部空港の新滑走路の建設予定地である空港島西側の海域を埋め立てる工事に着手した。埋め立ては2037年頃に完了し、その後新滑走路(3,500m)が建設される見通しだ。

＝ その他空港 ＝

●八尾空港西側を再開発、民間の提案募る

国と八尾市、大阪市は2月9日、八尾空港西側にある駐機場跡地9.2haを再開発することを明らかにした。今春から民間の提案を募り、都市計画を策定。それを受けて国は3年以内に土地を売却する見通し。

●大分空港活用へ大分県が宇宙輸送機の米企業と提携

大分県は2月27日、宇宙ステーションに物資を輸送する宇宙往還機の着陸に大分空港を活用することを目指し、機体を開発する米シエラ・スペースなどと提携すると発表した。2023年にも米国内からロケットに搭載して打ち上げ、国際宇宙ステーションに食料や水を届ける。宇宙での薬の開発研究といった成果物を積んで地球に戻り、航空機のように空港に着陸。全世界で2027年以降、年10回以上の運用を見込む。

航空・旅行

●ANAの10～12月期、8四半期ぶり営業黒字

ANAホールディングスが2月1日発表した2021年10～12月期連結決算は、営業損益が1億9,000万円の黒字(前年同期は814億円の赤字)となった。黒字転換は8四半期ぶり。国内線の旅客回復や国際貨物輸送の収入増が寄与したが、最終損益は40億円の赤字(同1,210億円の赤字)と赤字が続く。売上高は3,069億円と前年同期比で30%増えた。

●JTB、IR・万博推進室を新設

JTBは2月1日、IR・万博推進室を新設した。政府が推進する日本型統合型リゾート(IR)や2025年大阪・関西万博に向け、旅行商品を開発・販売する。大阪には大阪IR・万博担当役員を配置する。

●日航、脱炭素移行債200億円発行

日本航空は2月2日、脱炭素に向けた資金調達するトランジションボンド(移行債)を200億円発行すると発表した。移行債の発行は世界の航空会社で初めて。調達した資金は省燃費機材への更新に充てる。

●日航の10～12月期は営業赤字、最終赤字は縮小

日本航空が2月2日発表した2021年10～12月期連結決算は、営業損益が318億円の赤字(前年同期は701億円の赤字)だった。売上高は前年同期比28%増の2,078億円、最終損益は233億円の赤字(同514億円の赤字)となった。8四半期連続の最終赤字だが、赤字額は2020年以降最小。

●ガルーダ航空、成田～バリ便再開、復路は貨物専用

インドネシアの国営航空会社ガルーダ・インドネシアは2月3日、成田～バリ間の直行便の運航を週1便で再開した。復路便を貨物専用にして、貨物事業の収益増も目指す。

●スプリング・ジャパン、資本金1億円に減資

日本航空傘下のLCC、スプリング・ジャパン(旧春秋航空日本)は2月9日、資本金を209億円から1億円に減資し、資本準備金も149億円から1億円に減らすと発表した。効力発生日は3月14日。税制上は中小企業として扱われ、税負担を軽減する。

●ANAHD社長に芝田専務、全日空社長は元ピーチ社長の井上氏

ANA ホールディングスは2月10日、片野坂真哉社長（66）が代表権のある会長に就任し、後任に芝田浩二専務（64）が社長に昇格する人事を発表した。トップ交代は7年ぶり。伊東信一郎会長（71）は特別顧問に退く。傘下の全日本空輸は井上慎一専務（63）（元ピーチ・アビエーション社長）が社長に昇格。平子裕志社長（64）はANAHD 副会長に就く。いずれも4月1日付。

●日航、国内線運賃3種類に、来年4月から

日本航空は2月10日、国内線の運賃を2023年4月12日の搭乗分から9種類を3種類に減らすと発表した。予約の時期に応じて8種類ある早期割引を、搭乗日前日まで買える「セイバー」、28日前までの「スペシャルセイバー」の2種類にする。普通運賃は「フレックス」と名前を変えて、日時や路線ごとに料金変動する仕組みにする。

●ANA、「空飛ぶタクシー」参入

トヨタ自動車などが出資する米新興企業ジョビー・アビエーションは2月14日、ANA ホールディングスと「空飛ぶ車」事業で業務提携したと発表した。ジョビーの電動式垂直離着陸機（eVTOL）を利用すれば、大阪駅～関西空港間を15分以内で結べるという。

●大韓航空、営業最高益、アジアナも黒字化

大韓航空が2月15日発表した2021年12月期決算によると、売上高は前期比18%増の8兆7,534億ウォン（約8,400億円）、営業利益は同6倍の1兆4,644億ウォンで、11年ぶりに最高益を更新した。アジアナ航空の同期の売上高は15%増の4兆1,104億ウォン、営業損益は4,565億ウォンの黒字（前期は631億ウォンの赤字）と4期ぶりに黒字転換した。航空貨物の需要増による単価上昇が両社の収益を押し上げた。

●全日空、3月の国内線運航率88%

全日本空輸は2月16日、3月1～17日を中心に国内線59路線の2,650便を減便すると発表した。運航率（2020年度計画比）は88%と2月（75%、9日発表時点）からは13ポイント引き上げる。

●日航、2月の国内線運航率67%

日本航空は2月17日、国内線で2月24日から3月31日までの追加減便を決めた。2月全体の減便数は7,836便、運航率は67%となる。

●エアバスの12月期、3期ぶり最終黒字

エアバスが2月17日発表した2021年12月期通期連結決算は、純損益が42億1,300万ユーロ（約5,460億円）の黒字（前期は11億3,300万ユーロの赤字）で3期ぶりに最終黒字となった。売上高は4%増の521億4,900万ユーロで民間機の引き渡しが、前年を上回る611機で好調だった。

●エールフランスKLMの12月期、最終赤字4,300億円

エールフランスKLMが2月17日発表した2021年12月期通期の決算は最終損益が32億9,200万ユーロ（約4,300億円）の赤字（前期は70億7,800万ユーロの赤字）だった。赤字は2期連続。売上高は前期比29%増の143億1,500万ユーロ。

●ピーチが1億円に減資

LCCのピーチ・アビエーションは2月18日、資本金を現在の75億円から1億円に減資すると発表した。3月30日付。減資により財務体質の改善を図る。

●1月の航空貨物輸出入、5%減、中国向け落ち込む

航空貨物運送協会が2月18日発表した1月の日本発の航空貨物輸出入（混載貨物ベース）は前年同月比5%減の8万2,903tとなり、14か月ぶりに前年を下回った。輸出入の2割を占める中国向けが27%減と大きく減少し全体を押し下げた。

●日航が客室乗務員の採用再開へ

日本航空は2月18日、2023年春の入社予定者から、客室乗務員の新卒採用を再開すると発表した。総合職・パイロット・客室乗務員の全3職種を募集する。

●韓国、大韓航空のアシアナ買収を条件付きで承認

韓国公正取引委員会は2月22日、国内航空最大手の大韓航空によるアシアナ航空の買収を条件付きで承認した。新規参入企業が求めた場合、重複する国際線65路線と国内線22路線のうち、国際線26路線と国内線14路線の発着枠と運輸権を今後10年で移すことが条件とされた。

●伊ITAエアウェイズ、羽田6月就航へ

国土交通省は2月22日、イタリアの国営航空会社、ITAエアウェイズから出されていた外国人国際航空運送事業の経営許可申請を許可した。ローマ～羽田線を6月1日に開設する。1日1往復、エアバスA330-200型機で運航する。同社は経営破綻したアリタリア・イタリア航空に代わる航空会社で、イタリアの経済開発省が100%出資し2020年11月に設立、2021年10月15日に就航した。

●ホンダジェット、5年連続で納入首位

ホンダの航空機事業子会社、米ホンダエアクラフトカンパニーは2月24日、同社のビジネスジェット機、ホンダジェットの2021年の世界での納入機数が37機となり、小型ジェット機として5年連続で首位だったと発表した。

●ジェイエア、1億円に減資

日本航空が全額出資するジェイエアは2月25日、資本金を2億円から1億円に減資すると発表した。株主総会の決議は3月9日、効力発生日は同月29日を予定している。

●英航空IAGの12月期、最終赤字縮小

英ブリティッシュ・エアウェイズを傘下に持つ英航空大手インターナショナル・エアラインズ・グループが2月25日発表した2021年12月期決算は、最終損益が29億3,300万ユーロ（約3,800億円）の赤字となり、前期（69億3,500万ユーロの赤字）から改善した。売上高は前期比8%増の84億5,500万ユーロ。

●トキエア、資本金1億円に減資

新潟空港を拠点に2022年の就航を目指すとしている地域航空会社、トキエアは2月25日、資本金を5億331万円減少させ、1億円に減資すると発表した。

●タイ航空の12月期、5期ぶり最終黒字

経営再建中のタイ国際航空が2月28日発表した2021年12月期の連結決算は、最終損益が551億バーツ（約1,930億円）の黒字（前期は1,411億バーツの赤字）だった。債務整理やリストラによる利益で5期ぶりに黒字転換した。

関西

●関西の百貨店、主要全店で1月売上高プラス

関西の主要百貨店が2月1日発表した1月の売上高（速報値）は、主要9店全てで前年実績を上回った。前年同月が緊急事態宣言下だったこともあり、反動増が目立った。

●近鉄グループ、新ブランドのホテルを難波に3月開業

近鉄グループホールディングス傘下の近鉄不動産は2月1日、大阪難波駅近くで新たなブランドのホテル、フォーズホテル近鉄大阪難波（69室）を3月に開業すると発表した。宿泊に特化したホテルとし、近鉄グループの他ブランドより価格帯を抑える。

●大阪中之島美術館が開館

関西最大級の大阪中之島美術館が2月2日、開館した。延べ床面積は約2万㎡で、収蔵品は

近現代中心に6,000点超。国内の美術館としては初めてコンセプション方式を導入、朝日ビルディングが設立した特別目的会社、大阪中之島ミュージアムが運営する。

●夢洲の整備費総額1,500億円超、大阪市が試算

大阪府は2月2日の市議会委員会で2025年大阪・関西万博跡地の夢洲の2～3期の整備費用として最大788億円が必要になるとの試算を明らかにした。跡地整備の1期となる統合型リゾート施設（IR）の用地造成でも液状化や土壌汚染の対策で約790億円がかかることが明らかになっており、全体で整備費は1,578億円に膨らむ。

●和歌山県、IR整備計画案を公表、西松建設も参画

和歌山県は2月7日の県議会IR対策特別委員会でIRの区域整備計画案を公表した。人工島、和歌山マリーナシティの南側約23万6,000㎡に設置し、国際会議場・展示場や宿泊施設、カジノ施設などを備え、延べ床面積1,500～2,000㎡の「eスポーツセンター」も計画。開業時期は2027年秋ごろ。運営事業者のクレアベスト・グループは委員会で、中堅ゼネコンの西松建設が参画し、資金調達面では金融大手クレディ・スイスが主幹事となることを明らかにした。

●USJ、クルー7,000人採用へ

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは2月7日、春以降のレジャー需要の拡大を見据え、2022年にパートやアルバイトのクルーを約7,000人採用すると発表した。また時給を一律40円引き上げ、4月から1,100円以上にする。

●関西財界セミナー、「万博レガシー議論を」

関西の企業トップらが政治や地域経済について議論する第60回関西財界セミナー（関西経済連合会、関西経済同友会主催）が2月8、9の両日、571人が参加してオンラインで開催された。主催者声明では「『三方よし』の理念に沿い、高付加価値経営にシフトして成長と分配の好循環を実現する」と目標を掲げ、2025年大阪・関西万博に関して「『未来社会の実験場』を実現し、レガシー（遺産）の議論を本格化させる」と打ち出した。

●新名神の八幡京田辺～高槻、開通4年延期

NEXCO西日本は2月9日、新名神高速道路の八幡京田辺～高槻間10.7kmの開通が予定より4年遅れ、2027年度になる見通しだと発表した。トンネル工事の一部で用地買収に時間がかかり3年遅れで着工したほか、掘削工事も難航している。

●万博の民間パビリオン、パナソニックなど13社・団体

2025年大阪・関西万博の運営主体、日本国際博覧会協会は2月10日、国内外の企業や団体から募集していたパビリオンの出展者を内定したと発表した。選ばれたのは飯田グループホールディングス、一般社団法人大阪外食産業協会、住友EXPO2025推進委員会、特定非営利活動法人ゼリ・ジャパン、玉山デジタルテック、電気事業連合会、一般社団法人日本ガス協会、日本電信電話、バンダイナムコホールディングス、パナソニック、パナソニック、三菱大阪・関西万博総合委員会、吉本興業ホールディングスの13社・団体。

●近鉄GHDの4～12月期、純利益507億円

近鉄グループホールディングスが2月10日発表した2021年4～12月期の連結決算は最終損益が507億円の黒字（前年同期は354億円の赤字）だった。運輸事業やレジャー事業の収益が改善した。米ファンドに売却した8ホテルの売却益も特別利益として計上した。

●大阪市議会、IR住民投票条例案を否決

大阪府と大阪府が誘致を目指すIRをめぐり、大阪市議会は2月10日、計画の賛否を問う住民投票を実施するための条例案を反対多数で否決した。自民党大阪市議団などが提出したが、最大会派でIR推進派の大阪維新の会や公明党が反対した。

●大阪メトロの4～12月期、純利益40億円

大阪メトロが2月14日発表した2021年4～12月期の連結決算は、最終損益が40億円の黒字（前年同期は26億円の赤字）だった。緊急事態宣言の解除に伴い2021年10月以降に利用者が回復し、鉄道事業が黒字を確保した。

●日銀、2月の関西景気判断を5か月ぶり引き下げ

日本銀行大阪支店は2月15日、2月の関西金融経済動向を発表し、総括判断を「全体として持ち直し基調にある」とし、1月までの「持ち直している」から5か月ぶりに下方修正した。輸出や生産は増加基調が続く一方、新型コロナウイルスの感染拡大で飲食や宿泊、旅行などの個人消費に下押し圧力がかかっているため。

●泉佐野市ふるさと納税が累計1,000億円

泉佐野市は2月15日、ふるさと納税の寄付額が累計1,000億円に達したと発表した。制度が創設された2008年度は694万円だったが、民間ポータルサイトとの連携強化や市独自サイトの開設などを進めて徐々に寄付額を伸ばした。

●神戸市の2022年度予算案、三宮の再開発などに206億円

神戸市は2月16日発表した2022年度予算案で、市中心部の三宮から神戸港にかけての再開発に206億円を充てる方針を示した。三宮では大規模なバスターミナルが入る高層ビルの2027年度の完成に向け、2022年度に既存建物の解体に着手。市が費用の一部を補助する。

●大阪市2022年度予算案、税収7.5%増

大阪市は2月16日、一般会計1兆8,419億円（前年度当初比0.6%増）の2022年度当初予算案を発表した。新型コロナウイルスの影響で落ち込んだ法人市民税が、企業業績の回復で4割増え市税収入は7,652億円（同7.5%増）と3年ぶりに増加。財源不足を解消し、財政調整基金に頼らず予算を組む収支均衡となった。万博関連で20億円を計上、会場の夢洲の基盤整備には前年度の1.4倍となる272億円を計上した。

●パソナが淡路夢舞台の用地取得へ、

淡路島北東部の淡路市夢舞台サスティナブル・パーク内の用地約7万4,000㎡の利用者を決める公募型プロポーザルで、同市と兵庫県企業庁は2月16日、パソナグループを事業予定者に決めたと発表した。売却価格は計27億円で、東京から本社機能の移転を進めている同社が淡路本社を建設するほか、ホテルやレストランなどを備える観光とビジネスを融合させた事業を展開する計画。2025年4月にオープン予定。

●大阪府の2022年度予算案、過去最大に

大阪府は2月17日、一般会計3兆7,798億円（前年度当初比7.7%増）の2022年度当初予算案を発表した。社会保障経費に加え、新型コロナウイルス感染症対策費が膨らみ、2年連続で過去最大を更新した。収支不足を補うため、貯金に当たる財政調整基金を794億円取り崩す。

●近畿の1月の貿易収支24か月ぶり赤字

大阪税関が2月17日発表した1月の近畿2府4県の貿易概況によると、輸出額は前年同月比9.7%増の1兆4,140億円だった。前年実績を上回るのは11か月連続で1月としては過去最高。輸入額は原材料や燃料価格の高騰などを受けて前年同月比35.9%増の1兆5,747億円で、月別で過去最高を記録した。この結果、貿易収支は24か月ぶりに赤字（1,607億円）となった。

●大阪万博テーマ事業に15社協賛

日本国際博覧会協会は2月17日、2025年大阪・関西万博のテーマ事業に大林組、コクヨ、塩野義製薬、シスメックス、セコム、一般社団法人全国介護事業者連盟万博コンソーシアム2025、ダイセル、大和ハウス工業、DMG森精機、デンソー、ニチレイフーズ、長谷工コーポレー

ション、阪急阪神ホールディングス、FOOD & LIFE COMPANIES、フジキンの15社・団体が協賛すると発表した。

●奈良県の2022年度予算案、リニア・関空接続線構想を調査

奈良県は2月21日発表した2022年度予算案で、リニア中央新幹線の大阪延伸を見据えて、リニアの奈良市付近駅と関西空港を結ぶ接続線構想の調査費などを盛り込んだ。

●夢洲に地盤沈下リスク、市が説明

大阪市は2月21日、市議会建設港湾委員会で誘致を進めるIRの候補地、人工島・夢洲について、将来的に地盤沈下のリスクがあることを明らかにした。市は「夢洲は沖に出るほど軟弱な粘土層が分厚く堆積し、長期に地盤沈下が生じることが見込まれている」と明らかにした。長期的な地盤沈下の対策や費用については、事業者側が負担する方向で協議を進めているとした。

●東大阪市、花園で万博の機運醸成イベント

東大阪市は2月25日、2025年大阪・関西万博に向けた機運醸成のためのイベントを11月5、6日に開くと発表した。会場は花園ラグビー場のある花園中央公園で、それに合わせて名称は「HANAZONO EXPO（花園万博）」とする。大企業だけでなく、万博への出展が難しい中小企業も参加しやすくする。2024年まで毎年開催する。

●阪神梅田本店、4月全面開業

阪急阪神ホールディングスは2月25日、阪神百貨店梅田本店などが入る複合ビル大阪梅田ツインタワーズ・サウス（地下3階、地上38階建て）が完成したと発表した。7年にわたる建て替え工事で、売り場を縮小した営業が続いている阪神梅田本店は、4月6日にグランドオープンし、高層階のオフィス部分は3月24日に開業する。

●大阪市内のホテル、1月の稼働率40.3%

日本経済新聞社が2月28日まとめた大阪市内の主要13ホテルの2022年1月の平均客室稼働率は40.3%で、前月から20.4ポイント悪化した。新型コロナウイルス感染拡大を受け、大阪府が宿泊割引の新規予約分の受け付けを1月12日に停止したことが響いた。

●和歌山IR計画で住民説明会

和歌山県は2月28日、IRを和歌山市に誘致する計画案の住民説明会を始めた。3月6日までに計14回開催する。

●KDDI、吉本、博報堂がバーチャル大阪を本格展開

KDDI、吉本興業、博報堂の3社は2月28日、仮想空間上に大阪市街を再現した「バーチャル大阪」の本格展開を開始した。昨年12月にプレオープンしていた「バーチャル大阪」に「新市街エリア」を加えた。大阪府・大阪市からの受託事業。

国

●「まん延防止」和歌山県も追加、35都道府県に拡大

政府は2月3日、新型コロナウイルス対策で緊急事態宣言に準じる「まん延防止等重点措置」を和歌山県に追加適用すると決めた。期間は5日から27日までとした。重点措置の対象は計35都道府県に広がる。

●12月の経常収支、1年6か月ぶり赤字

財務省が2月8日発表した12月の国際収支統計（速報）によると、経常収支は3,708億円の赤字となった。赤字となるのは1年6か月ぶり。原油高などを受けて貿易収支が赤字に転じたことが響いた。2021年通年の経常収支の黒字は15兆4,359億円となり、2020年比で2.8%減った。縮小は4年連続。旅行収支の黒字は訪日客の減少で2,081億円と62.5%減った。

●10～12月GDP、2期ぶりプラス成長

内閣府が2月15日発表した10～12月期の国内総生産速報値は実質の季節調整値で前期比1.3%増、年率換算で5.4%増となった。2四半期ぶりのプラスだった。2021年通年は1.7%増となり3年ぶりのプラス成長となった。

●2021年の国内旅行消費、過去最低

観光庁が2月16日発表した2021年の旅行・観光消費動向調査によると、日本人の国内旅行消費額は前年比8.5%減の9兆1,215億円で過去最低となった。コロナ前の2019年比では58.4%減少した。日本政府観光局(JNTO)が同日発表した2022年1月の訪日客数は1万7,800人で前年同月より61.7%減った。

●まん延防止5県解除で31都道府県に、17道府県は延長決定

政府は2月18日、新型コロナウイルス対策のまん延防止等重点措置について大阪、兵庫、京都、和歌山など17道府県への適用を3月6日まで延長すると決めた。東京など14都県を含めた対象地域は31都道府県になる。沖縄など5県は20日で解除する。

ウクライナ侵攻

●ロシア軍、ウクライナに侵攻

ロシアのプーチン大統領は2月24日、国営テレビを通じて緊急演説し、ウクライナ東部で「軍の特殊作戦を開始する」と表明した。演説後、首都キエフなどで爆発が相次ぎロシア軍によるウクライナ侵攻が始まった。

●日航がモスクワ便欠航

日本航空は2月24日、羽田発モスクワ行き1便を欠航した。ロシアのウクライナ侵攻を受け、安全な運航が可能かどうか見極められないと判断した。併せて25日のモスクワ発羽田行き1便も欠航した。

●ロシア国防省、キエフ郊外の空港制圧と発表

ロシア国防省は2月25日、ウクライナの首都キエフ近郊のホストメリ空港を軍部隊が制圧し、空挺部隊が一帯に展開していると発表した。

●世界最大の輸送機がキエフ近郊で焼ける

ウクライナメディアなどは2月27日、首都キエフ近郊の空港に駐機していた世界最大の航空機、アントノフ225ムリーヤが焼けたと報じた。1980年代、旧ソ連時代のウクライナで宇宙船の運搬用に開発され、世界に1機しかなかった。

●EU空域からロシア締め出し

欧州連合は2月27日、ロシアへの制裁の一環として、EU域内におけるロシアの航空機の離着陸や上空通過を禁止する方針で合意した。

●ロシア航空当局、36か国を領空飛行禁止に

ロシア連邦航空局は2月28日、36か国の航空会社を対象としたロシア領空の飛行禁止措置を講じることを発表した。

新しい新大阪のまちづくりに向けて (新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域 まちづくり方針の骨格や検討状況など)

大阪都市計画局 拠点開発室 広域拠点開発課
北エリアグループ 課長補佐

小田 博映 氏



●と き 2021年12月14日 (火)

●ところ オンライン会場

■はじめに

本日はどうぞよろしくお願いいたします。調査会理事長の小林先生からご紹介いただいたとおり、私の所属は大阪都市計画局というところで、2021年11月に大阪府市で新たに設置されたセクションです。その拠点開発室広域拠点開発課の北エリアグループで課長補佐をしています。

本日のテーマは新大阪の新しいまちづくりです。カッコ書きで、新大阪駅周辺地域都市再生緊急整備地域まちづくり方針の骨格や検討状況など、としています。内閣府で進められている都市再生の仕組みを使って、リニアや北陸新幹線を見据えた新しい新大阪を考えていこうというものです。

■新大阪駅周辺地域の経過など

2018(平成30)年6月、国の次年度予算に向け、リニア中央新幹線や北陸新幹線との乗り継ぎ利便性の観点から、新大阪駅を中心に検討を進めることが示されました。

我々も新大阪の新しいまちづくりを考えていましたので、これを機に同年8月、内閣府の都市再生緊急整備地域の候補として公表していただいたのが事の発端です。そこから概ね1年かけて、2020(令和2)年3月にまちづくり方針の骨格をつくり、以降の検討を進めてきている状況です。

検討体制としては、国からは内閣府、近畿地

方整備局、近畿運輸局に入っていただいています。地方公共団体からは大阪府・大阪市、これは副知事と副市長がリーダーとなっています。民間企業からは、JR西日本、阪急電鉄、Osaka Metro、UR都市機構のお力を借りています。経済界からは関西経済連合会、大阪商工会議所、関西経済同友会に参加いただきました。委員には調査会理事長の小林先生をはじめ、名古屋大学の森川先生、大阪府立大学の橋爪先生にもご指導をいただきながら検討を進めています。

対象エリアは新大阪駅周辺だけでなく、十三と淡路も含めて考えていきたいと思っています。また、民間の活力をうまく活用していきたいと考えています。うめきた(グランフロント大阪)のように、例えば容積率の緩和などをインセンティブとするほか、地域貢献としての広場の整備に関しても民間活力をうまく使っていくことを前提に議論を進めてきました。

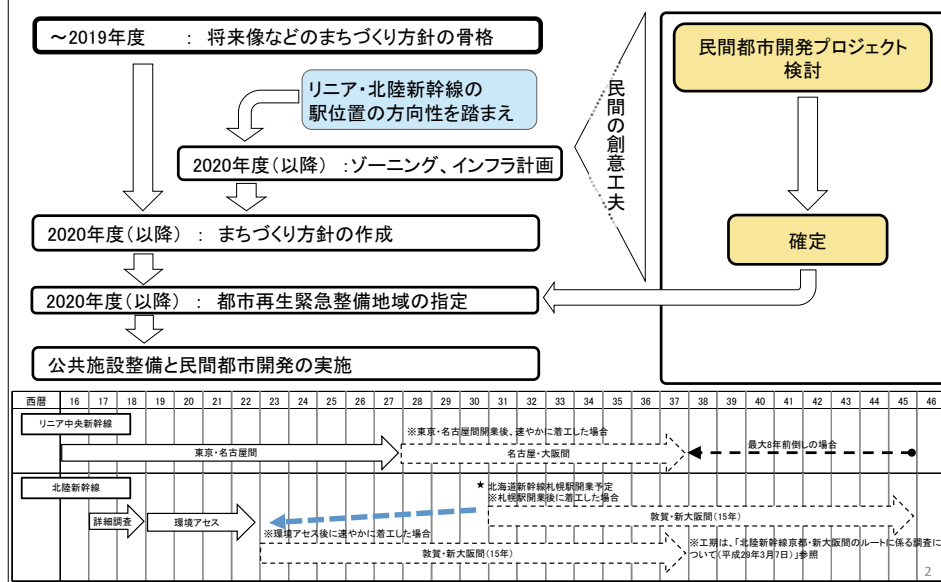
■まちづくりの検討スケジュール

こちらが検討スケジュールです。リニア中央新幹線・北陸新幹線の駅位置がまだ定まっていませんが、いったん将来のまちづくり方針の骨格をつくろうというところから議論をスタートしています。駅位置が決まったら、ゾーニングやインフラ計画をつくり上げ、エリアとしてのまちづくり方針をつくることを考えました。

これらと並行して、民間の都市開発プロジェ

新大阪周辺地域のまちづくりの検討スケジュール

第1回協議会資料



クトを動かしていきます。まちづくりの方針と民間のプロジェクトが並行して動くと、都市再生緊急整備地域の指定への条件が整ってきます。こうして指定を受け、それ以降に公共施設整備と民間都市開発を動かしていこうと考えた次第です。

スケジュールの下段は、リニア中央新幹線と北陸新幹線の時間軸として当初考えたものです。リニアは2045年の完成で、最大8年前倒しの場合は2037年辺りにできるのではないかとこの観点で検討をすすめることとしました。

北陸新幹線は、現在環境アセスメントを行っているところですが、その後に速やかに着工した場合、概ね2037年頃には完成するのではないかと考え、このような時間軸を念頭に置きながら、プロジェクトが動き出すのはそう遠い未来ではないと考え、新大阪の新しいまちづくりの検討を進めてきたという状況です。

■まちづくり方針の骨格の作成

先程触れたまちづくり方針の骨格（2020年3月作成）について説明します。

新大阪駅周辺地域のまちづくりの大きな方向性をここで取りまとめていると同時に、当該エリア

の担うべき役割と、導入すべき都市機能は何かといったところを整理しています。まちづくり方針の骨格の位置付けは、先ほどから申し上げているように、リニア中央新幹線の全線開業によるスーパー・メガリージョンの形成を見据えて、新大阪駅周辺地域として20年から30年先を見据えた新しいまちづくりのコンセプトを中間的にとりまとめたものです。

■高速道路ネットワーク

スーパー・メガリージョンの構想は、全国の新幹線、高速道路、航空などの高速ネットワークが発達している状況を踏まえ、リニア中央新幹線をはじめとした高速交通ネットワークにより生み出される効果を最大限引き出すための取り組みを、より能動的、積極的に進めていくというものです。

今までの説明では新幹線のネットワークを中心に話しましたが、高速道路もネットワーク整備が進んでおり、本講演の前提条件としてそれも頭に入れておいていただきたいので、少し高速道路の話もいたします。ピンク色の部分がリニア中央新幹線、赤色が新幹線、青色が高速道路です。

1 まちづくり方針の骨格の位置づけと検討対象区域

まちづくり方針の骨格

まちづくり方針の骨格の位置づけ

・2037年頃予定のリニア中央新幹線の全線開業によるスーパー・メガリージョンの形成や社会状況の変化に備え、広域交通の一大ハブ拠点となる新大阪駅周辺地域の20年から30年先を見据えた新しいまちづくりのコンセプトを中間的にとりまとめたものである。



スケールを関西圏にフォーカスします。これは大阪府市と兵庫県も含め、国に要望している高速道路ネットワークの図です。直近では大和川線が開通しており、信濃橋渡り線ができています。淀川左岸線の2期や延伸部はいま工事を進めています。西側に目を向けると、大阪湾岸道路西伸部の事業も進んでいます。

このように大阪を中心にしても、高速道路ネットワークが非常に進んできています。新大阪は淀川左岸線のすぐ近くにあります。皆さん、新大阪は高速道路から行きにくいというイメージをお持ちかと思うのですが、淀川左岸線ができると、ネットワークがかなり変わってくるので、リニア中央新幹線と高速道路との利便性が非常に高まってくることとなります。

高速道路についてももう少し具体的に申し上げます。これは第4回の協議会の資料を抜粋したものです。

今まで新大阪から、名神なり中国道を利用する場合、一度新御堂筋を北に上がることになりますが、淀川左岸線ができると、川を渡ったら2分ぐらいの距離感にはなろうかと思えます。豊崎ICから西にも東にもいけるようになるので、高速道路アクセスもかなり変わっていくのではないのでしょうか。

そういった観点から考えると、高速バスなどに関してもネットワークとして重要な交通手段になるのでは、という議論を展開しているところです。

高速交通ネットワーク (スーパーメガリージョン構想検討会 最終とりまとめ(R1.5月)より)

(参考資料)

全国の新幹線、高速道路、航空などの高速交通ネットワークが発達してきている状況を踏まえ、リニア中央新幹線をはじめとした高速交通ネットワークにより生み出される効果を最大限引き出すための取組をより能動的、積極的に進めていくことが不可欠となっている。



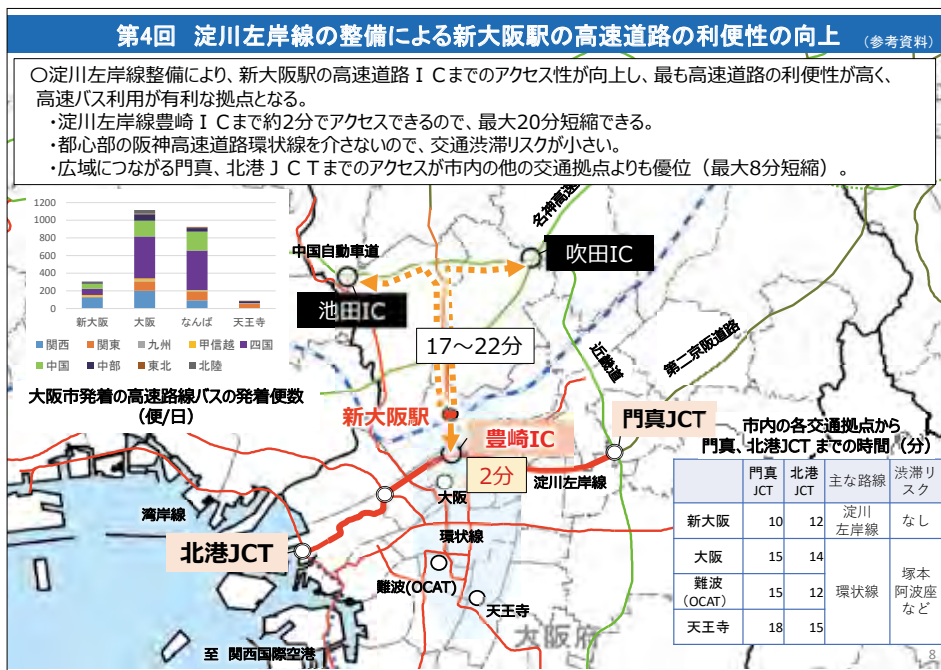
5

関西圏の高速道路ネットワーク図 (参考資料)



関西高速道路ネットワーク協議会(関西経済連合会、大阪商工会議所、神戸商工会議所、奈良商工会議所、関西経済同友会、大阪府、兵庫県、奈良県、大阪府および神戸市で構成) 関西圏の高速道路ネットワーク(シンクラング)の整備を推進している(令和元年11月15日(月)の要望活動資料より)

7



■新大阪駅周辺地域のエリアについて

高速道路と新幹線の話をしたところで、エリアの地図に落とし込んだものをご覧ください。東側に東海道新幹線、西側に山陽新幹線が入ってきており、南北には地下鉄御堂筋線、そして JR 在来線が入ってきているという位置関係に

なっています。淡路は新大阪駅から約2km、十三も同じく約2km です。これらのエリアを対象に考えているわけです。

在来線の鉄道でいうと、阪急電鉄が検討している新大阪連絡線・なにわ筋連絡線ですが、これはちょうど「うめきた」の新駅から十三駅を



通って、新大阪に入ってくるプロジェクトです。

東側に目を向けると、昭和49年ごろから事業化している淡路方面の歌島豊里線という都市計画道路が、ようやく道路の形状が見えてきており、今行われている阪急京都線と千里線の連続立体交差事業と組み合わせて、ここを通すことができれば東西がつながっていきます。

それと並行して、区画整理事業プロジェクトが動いております。柴島浄水場については、現在2系統ある水の系統を南側の系統に集めることによって、将来的に開発用地を生み出す動きがあります。

河川としては、近畿地方整備局による淀川大堰閘門の整備、そして十三駅付近の船着き場の整備が進んでいます。

新大阪周辺ではこのように、時間軸が異なるさまざまなプロジェクトが進行しており、それにリニアと北陸新幹線の検討も並行しているという状況です。

■新大阪の広域交通ターミナル化

リニアが開通してスーパー・メガリージョンが形成されると、大阪・名古屋・東京の圏域で7,000万人の巨大な都市圏が形成されます。新大阪はより一層広域交通として利便性が高まるので、世界とのつながりも重要となるためアジアのダイナミズムも踏まえるべきとしており

ます。また、技術がどんどん進んでくるので、Society5.0（超スマート社会）の到来も併せて考えていく必要があります。

大阪都市圏は、ものづくりや医療などで強みを持ち、ベンチャー企業の集積、観光資源などの都市拠点がコンパクトに集まっているというポテンシャルを有します。このような点を踏まえて新大阪を見ると、やはり広域交通がベースのまちという考え方になろうかと思います。

新大阪を中心に、関連するネットワークを示しました。青色が鉄道関連、グレーが道路関連を表し、赤く囲んだ矢印が今動いている新規事業もしくは将来構想として考えられているものです。

リニアと北陸新幹線はもちろん、関西空港調査会との関連で言うと、関西国際空港とのつながりです。なにわ筋線の整備に伴って、新大阪から関西国際空港へのアクセスがよくなります。淀川左岸線についても、湾岸線を介して新大阪に近くなるので、空港にも近くなってまいります。従って新大阪を考えるときには「広域交通」が非常に重要なキーワードになりますよ、ということをご示しております。

いま新大阪が広域交通のターミナルになっていることは、皆さんもすでにご理解されていると思いますが、これはまちづくりにまだつながっていませんという意見を多くいただいております。

2 踏まえるべき社会状況と大阪都市圏のポテンシャルと 新大阪の広域交通ターミナル化

まちづくり方針の骨格

新大阪の広域交通ターミナル化

・新大阪駅はリニア中央・北陸新幹線や淀川左岸線など、鉄道・道路の広域交通ネットワークの整備が進み、日本屈指の一大広域交通ターミナルとなる。



12

ります。そこで大きな方向性として示しているのが、世界一の広域交通ターミナルのまちづくりの実現です。

志としては、例えば東南アジアや南アジアなど、アジアの近さをうまく生かしながら、広域交通ターミナルのまちづくりを推進していこうというものです。

■踏まえておくべき主な視点

冒頭から申し上げているスーパー・メガリージョンで考えると、新大阪のポジショニングはちょうど西側の端になります。例えば関西のつながりや、西日本のつながり、中国地方、四国地方、九州地方とのつながりを考えていくとやはり新大阪は重要な拠点ということになります。

また、関空を介したアジアとのつながりを考えていくと、新大阪がいろいろな地点からちょうどいい場所になるのではないかと考えられます。つまりターゲットは「広く移動する人」。これを念頭に置いて考えていきます。

都市軸関係では、ちょうど新大阪自身が、中国・四国・九州地方と東京・名古屋方面につながっていく東西の国土軸と、梅田（大阪）から御堂筋を介して難波・天王寺へ通じる南北の都市軸のクロスポイントになってきます。新大阪から関西の各拠点に、日本各地もしくは世界の

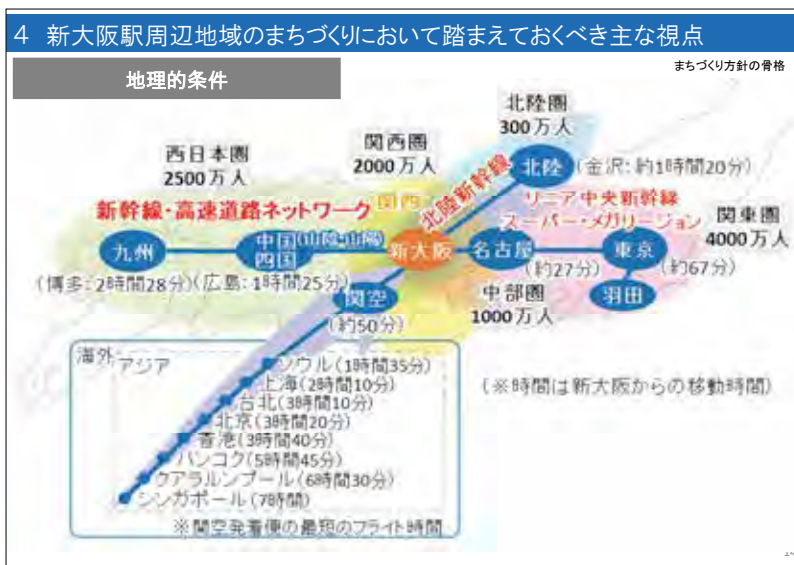
新しい価値を引き込んでいくという視点が大事ではなかろうかと思い、期待しています。

Society5.0も一つの切り口になっています。今、スマートフォンなどの普及によって、比較的いろいろなつながりがつくりやすい環境です。しかし、やはり人間同士が相互理解や信頼関係を深めていくためには、直接会うことも大事でしょう。よって、直接モノに触れて体験する価値が一層高まっていくのではないかと考えています。そこで、サイバー空間とフィジカル空間を融合させて、Face to Face のコミュニケーションを促進していくこととしております。

次に、利用者の目線を大事にしていこうという考え方です。現在の新大阪は、乗り換えハブとして利用する人が非常に多いと思うので、ここに関しては一定の利便性の向上が図られていくと考えられます。目的地という目線では、交流・滞在活動できる環境の実現を図ります。また、乗り換えハブとして利用する人、目的地とする人の利用者全員にとって居心地の良さが感じられる良好な空間づくりを目指します。

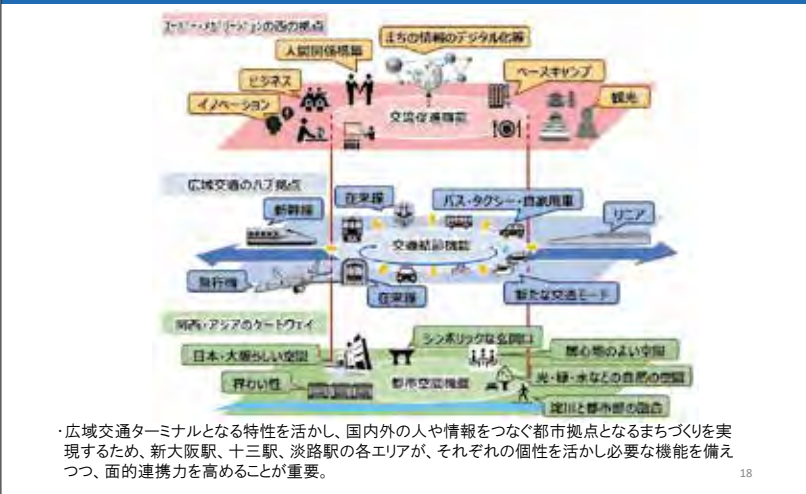
■日本・アジアの発展に向けて新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき都市機能

これまで述べた視点や背景を踏まえ、役割と都市機能をスライドに整理しました。



5 日本・アジアの発展に向けて新大阪駅周辺地域が担うべき役割と導入すべき都市機能

まちづくり方針の骨格



一つ目は、交流促進機能。新大阪はスーパー・メガリージョンの西端なので、西の拠点として交流を促進するような機能をしっかり高めていこうという考え方です。

二つ目は、交通結節機能。広域交通のハブ拠点としての役割を担うので、それに伴い結節機能を高めていこうという考え方です。

三つ目が、都市空間機能。ゲートウェイとしての役割を担っていこうという考え方です。「ゲートウェイ」は通過という意味なので分かりにくいといった声もありますが、新大阪自身が都市空間機能を担うべく空間の質を高めていこうという考え方です。

この3機能で新大阪の拠点性を高めていこうと考えています。この時点では新大阪と十三と淡路の役割について、それぞれの個性を生かしながら進める、と取りまとめています。それぞれの「機能」を簡単に紹介します。

〈交流促進機能〉

単に企業やオフィスに集まってもらうだけでなく、多様な人と情報が融合し、そこで新たな人が育ってビジネスを生み出していくことが大事です。先ほども触れたように、Face to Face のコミュニケーションを通じて人間関係を築ける機能をうまく取り入れていきたいとしています。

観光・文化・エンターテインメントというと、余暇のイメージが強いと思うのですが、新大阪周辺ではこのような機能が不足しています。従って、多様な魅力を感じ、体験できるような環境を整えていくことが大事であるとしています。

これを議論していた当時は、ちょうどインバウンドが非常に好調なタイミングだったこともあり、新大阪中心に日本各地も回ってもらえるような機能を導入していこうと議論していたところでした。

〈交通結節機能〉

新大阪で多様な交通サービスを提供しながら、利用者一人ひとりに最適な交通モードへの乗り換え利便性の向上を図っていくこととしております。

また新大阪駅自身では、いろいろな交通モードで乗り換え可能であることはもとより、歩いてまちにつなぐことも交通結節機能の一つの役割なので、新大阪駅周辺の回遊性を高めていくことが大事としています。

〈都市空間機能〉

例えば新大阪・十三・淡路に関しては、シンボリックな玄関口としての姿、そして歴史文化の側面も大事な観点としています。

また、不足しているとよく言われる光や緑や

水が感じられる空間をうまく演出していきながら、一方で大阪らしい空間も持ち合わせつつ、淀川の自然空間と都市をうまく組み合わせる。こういった多様な空間づくりを行いながら、オープンスペースや面的な広がりを持つウォークアブルな空間の確保も進めていくこととしています。

今後は、リニア中央新幹線や北陸新幹線の駅の位置が定まれば、まちづくりの方針を深化させていきたいと思いますということになり、ひとまず以上の3機能をまちづくり方針の骨格としております。

■骨格策定以降の動き

先ほど申し上げたように、まちづくり方針の骨格は2020年3月につくりました。それ以降の動きもご紹介します。

第4回協議会（後述）は2020年10月、コロナがやや落ち着いたタイミングで開催しました。ここでは新大阪駅の交通結節施設について検討いたしました。特に高速バスについては、高速バスマーケティング研究所（株）というコンサルティング会社に依頼し、高速バス発着機能強化についてご講演いただきました。

2021年8月には第5回協議会を開催（後述）。新型コロナ危機を契機とした社会変化について新大阪はどう配慮すべきかという視点や、導入すべき三つの都市機能（交通結節、交流促進、都市空間）について検討しました。

■第4回協議会（交通結節機能の強化に向けて）

第4回協議会では、交通結節施設の概念を整理しました。鉄道というジャンルでも、いわゆる広域の鉄道とローカルの鉄道があります。道路に関しては、新御堂筋、歌島豊里線。淀川左岸線は、川の向かい側ではありますが非常に近くにあるので、そこを念頭に置きながら、まちへつないでいくことになります。

人を中心に、利便性・円滑性・快適性をどう高めていくかを考える必要があります。災害の発生を考えて、防災の切り口もキーワードとし

て入れています。これを空間的に置き換えます。

まず「歩行者の空間」には、新大阪駅における乗り換えの部分と、まちにどう広がっていくかという部分、二つの観点があります。また、いろいろな人が新大阪駅を使うので、ユニバーサルデザインも大事です。

次に「自動車等交通の空間」では、まずタクシーや一般車の乗降空間をどう確保するのかという観点。そして広域交通の乗降施設、例えば高速バスのターミナルなども考えておくべきだとして入れています。駅の駐車場もしくは駐輪場も必要ですし、拡張性も考慮する必要があるとして整理しています。

そして「利用者サービス空間」は、機能性にプラスするという意味で、シンボル性のある空間や、人がとどまる空間なども確保しながら、飲食や店舗や休憩所のようなサービス機能も持たせていきます。

このような空間が、新大阪の交通結節施設として必要になるのでは、と考えて全体像としてまとめました。これを運用していくに当たっては、ARナビやAIロボットの案内、顔認証など、さまざまな技術を活用しながら、人の利便性・円滑性・快適性を高めていくことが大事だと考えます。

国の動きに関しては、スーパー・メガリージョンを冒頭から申し上げていますが、バスターミナルプロジェクトも全国的に動いています。

新大阪駅の交通結節施設に関する今後の検討の方向性は、この三つの空間をいかにバランスよく配置していくかと同時に、自動車交通の高速バスについて、需要の動向、例えば梅田と難波との役割をどうするのか、といったところも検討材料にしていこうと議論したところです。

■高速バス発着機能の強化について

第4回協議会のときに、ゲストスピーカーとしてお招きした高速バスマーケティング研究所（株）の成定代表から提供いただいた資料があるので、簡単に紹介いたします。

高速バスは、交通モードとしてどれぐらいのシェアがあるのでしょうか。一番右に示された

国内線航空の量と比較するとボリューム感が分かります。バスの輸送力はこれに匹敵する、もしくは超えるレベルであり、年間1億人を超える、航空を上回る第二の幹線輸送モードとなっていることが分かります。一方、伸びてきてはいるものの、安全面の規制再強化などによって多少足踏みもあるという状況だそうです。

大阪発着の高速バスの現状についてもご紹介がありました。高速バスは夜行便のイメージが強いと思いますが、例えば四国地方や中国地方方面の便は比較的昼行便が多いのです。近畿でも高速バスの需要は比較的多くなっています。

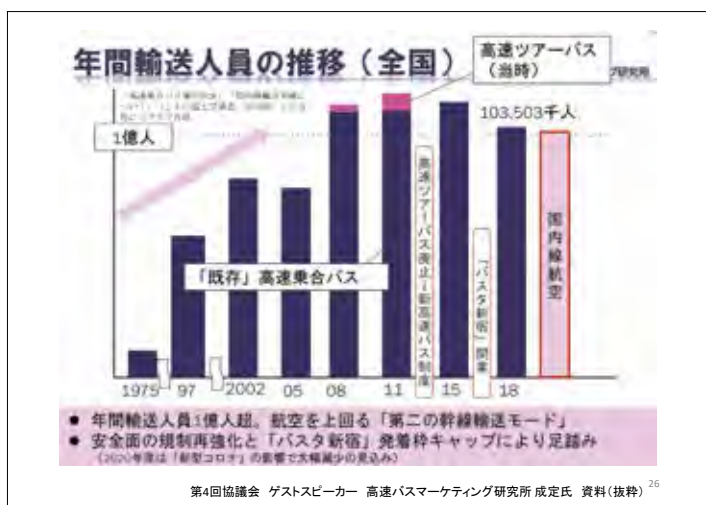
運行ルートの特徴は、超距離の夜行路線なら多数の停留所を経由する傾向があります。昼行路線の場合、東京では結構圏域が広いのでター

ミナルが分散する傾向がありますが、大阪では梅田と難波の両方を経由するパターンが多いようです。これは都市高速が便利でアクセスしやすいからであると考えられます。短距離の昼行路線は、例えば松井山手（京田辺市）など、梅田や難波に直行する傾向があります。

東京の「バスタ新宿」にもいろいろアドバイスをされておられます。バスの拠点化が図られて新宿のシンボルにもなっている点が大きなメリットです。一方で、屋外部分があるため吹きさらしになっている場所もあり、周辺の道路状況から発着キャパシティに制約が生じる、といった点もお話いただきました。公共による高速バスターミナルへの期待は大きい、というお話もありました。

大阪の高速バスの需要については、例えば宮津、山陰、四国などから、新幹線にもつながるので、そのような点で非常に可能性は大きいという示唆をいただきました。また、大阪周辺には観光拠点も多いので、新大阪発着の1Dayコースのような案も可能性としてはありなのでは、ということでした。これは成定さんが東京でいろいろな事例を見て、大阪でも大きな可能性があるだろうと感じて述べてくださったアドバイスです。関空から人が流れてくることも念頭に置いておきたいところです。

もし新大阪にバスターミナルをつくる場合はどうすべきかのアドバイスもありました。ポイントはやはり、新御堂筋から直接乗り入れできるランプ接続を実現させることです。ほかには、高速バスの経営を安定させるために収益施設を併設させることによって、端的に言うと発着料をできるだけ抑えて、多数



のバスを集めることが大事ではないか、といったことについてもご示唆いただきました。

■第5回協議会（社会変化を踏まえた配慮すべき視点）

新型コロナが猛威を振るいました。特に広域の新幹線利用が非常に落ち込んでおり、新大阪のまちづくりにおいてはかなりの逆風を感じました。これを踏まえながらまちづくりを進めていくことが大事です。国の方向性としても、都市の拠点性を高める機能の集積は進めていくべきだと示唆しているので、そこを念頭に置きます。

オンライン化が進み、空間の過密が内在するリスクを避けながらというのが前提条件ですが、引き続き人と人とのつながり、Face to Faceを重要なキーワードとして、人を惹きつけるような環境整備を図っていきたいという議論をいたしました。

また、東京一極集中の懸念も高まってきているので、都市圏や国を超える人を分散させようという動きもあります。そんな中でも新大阪を選んでもらえるようなまちを目指していくことが大事であるといった議論もしております。

具体的に起こる社会変化については、皆さまもそうかと思いますが、テレワークになったり、通常の打合せがWeb会議になったり、物を買うのもスマホなどで済ませてしまったりといった状況になっています。密な空間もリスクがあります。

そこを考慮しながらも人に集まってもらうにはどうしたらいいか。例えばオフィスでは意見交換をしたり、コミュニケーションが取れるような方法をつくっていくことが必要でしょうし、まちとしての空間の魅力も上手く高めていくことが大事であるとしております。

Web会議ではなかなか全てを完結させるのは難しい部分があるので、交流するための目的をどのようにつくっていくのか。例えば買い物は、実際に買うのはEコマースかもしれませんが、体験や参加に関しては都市機能を集積しているからこそできる部分もあります。空間に

ついては、平面的な広がりと高さの広がりが大事であるとの議論をしています。

〈交通結節機能〉

交通結節機能に関しては、先ほどの高速バスの話を受けてかなり細かく検討を進めています。

例えば新大阪駅周辺の現状として、歩行者と自動車が駅前広場で交錯している、歩行者動線が分かりにくい、今はバスが新御堂筋からダイレクトに入れないなどの課題を整理しました。

流動変化に関しては、乗り換えによる交通量が増加しますし、新大阪自身が目的地になった場合はそれに伴う交通量の増加もあります。

人の動線については、新幹線を下車したときに3階レベルの駅内の南北通路がありまして、新大阪は、新御堂筋とJR在来線と新幹線により概ね6つのブロックに分かれているので、この3階レベルの通路を中心にそれぞれ人の動線を設けていくことが大事だろうと考えています。

高速バスの拠点化に関し、バスターミナルの役割などについても次のような考え方を取りまとめています。

- ①関西国際空港や西日本の各地から新幹線、特にリニアを目的にした乗り換え需要に対応する。
- ②新大阪の拠点性向上に伴う、広域からの交通アクセス増に対応する。
- ③例えば夢洲のような、関西の集客施設などに人を送っていただけるような交通アクセス需要にも対応する。
- ④梅田や難波にはバスターミナルの機能集積があるため、新大阪についてはリダンダンシー確保の観点から、既存のバスターミナルとの役割分担を図る。

将来の需要については、まだ高速道路の整備は伸びていきますし、人口の減少はあるものの、大きく下振れになることはないだろうと考えています。

新大阪で想定される規模については、時刻表を全てリストアップしていろいろと分析しているのですが、大阪市内発着のバスが約1,200台/日あって、それらが新大阪にもれなく発着すると想定したときの規模を考えていくべきだ

として、検討を行っているところです。

また、今の平面的な空間の使い方ではなかなか難しいので、もっと多層的に組み合わせていくことが必要であろうと思われます。

〈交流促進機能〉

新大阪は、ホテル事業やオフィス事業が一定程度伸びていくと思われます。しかし新大阪が持つ広い圏域があるので、これをどう活かしていくのか、その際にコアとなるものは何かについて議論しました。

結論から言うと、いわゆる MICE 会場のよう大きな箱型の空間があり、その中でいろいろなコトを催せるような、多様性を持った、多目的で大規模な交流が可能な空間が必要であるということです。

大阪で不足していると言われている1ha 規模の会場が望ましいのではないかと、そんな議論をさせていただいているところです。ただ、そんな場所がどこにあるのかという問題ですが、そこは今後の駅の状況を踏まえながら何とか確保していきたいと考えています。

大規模交流施設については、大阪観光局から当日ご講演に来ていただいたので、その内容も少しご紹介させていただきます。

〈交流施設としての MICE 会場〉

ゲストスピーカーとしてお招きした、大阪観光局の田中 MICE 政策統括官による講演からお話いたします。

まず、MICE 会場が中核施設になります。それは、滞在する目的をつくる施設であるからです。国内屈指の交通結節点となる新大阪を、通過点や乗り換え点だけではなく、世界中のビジネスパーソンが集まって滞在する場所にしていく。その目的をつくるのが MICE です。

MICE 会場は多目的な空間であり、例えば新作発表会、商談会、見本市、コンサートなど、さまざまな用途に使えるので、新大阪圏域の多目的性によくなじむと考えられます。空間規模が大きいので、まちのシンボルにもなり得るというアドバイスをいただきました。

MICE の価値は今後も本質的には変わらないだろうと考えられます。例えば商取引や購買で、手で触って確かめてから買いたいという気持ちは変わらないでしょうし、人脈づくりの必要性や、非日常的空間の必要性などに関しては、やはりリアルな MICE だろうということでした。

オンラインと MICE という観点では、「オンライン技術は MICE の価値を高める」ツールであるということでした。ウィンドウズが出たとき、「インターネットによって展示会や国際会議がなくなる」と言われたそうですが、そうはなりません。インターネットのおかげでかえって MICE の価値を高めることになったということです。

リアル開催の方が参加者の満足度が高いこともあり、こうしたさまざまな価値から、新大阪の有用性をご説明いただきました。

今はコロナ禍で人が集まるのが難しいですが、再び正常軌道に乗ってきます。会場が大きいほど、より大きな MICE を誘致できる点も変わらないそうで、田中様ご自身が MICE を大阪に引っ張ってくるために奔走されている方であり、そういう方の実感としてお話をいただきました。

他の施設と競合するか否かという点ですが、例えば新大阪に1ha 規模の MICE ができたとします。大阪で10ha 規模の MICE 施設を持つところが湾岸部（インテックス大阪）にしかないの、海外と比較してもまだまだ人を集める空間は足りません。

MICE 主催者が会場を決定する要素のうち、一番大事なものは空間的な広さです。交通アクセスの部分は2番目。新大阪が広域の交通基盤を最大限に生かせれば、MICE エリアとしての大成功は確実であろうと、後押しもいただきました。

〈都市空間機能〉

新大阪の都市空間機能の検討に際して、多くの方々意見交換を重ねてきております。その中で「新大阪は、降りた瞬間非常に寂しい」「空間的にもう少し何とかならないか」といった意見を

多数いただいております。やはり下車して改札から駅を出た瞬間、いかにまちを見せていくか、その演出を上手に行う必要があるでしょう。まち全体をよくしていくことも当然大事ですが、まずは駅からまちにつながるような演出をしていくことの重要性をまとめております。

例えば緑を配置する、印象的な空間をつくるなどです。中之島駅の空間のように落ち着いたイメージを演出したり、法善寺横丁のように囲まれた空間を上手に見せたり、そこに緑などを組み合わせていきながら、新大阪の周辺にまずは降りてもらいます。さらに十三と合わせて独自の空間形成ができれば、またそこに来る人を広げていけます。

〈都市機能の集積イメージ〉

続いて、新大阪・十三・淡路の役割分担の話です。

新大阪自身が、いわゆる新幹線駅もしくは淀川周辺エリアの徒歩圏となります。そのため十三・淡路と比べて当然ポテンシャルは高いエリアとなってくるので、ここに大規模交流施設と高速バスの拠点を持ってきて都市機能を高めていきます。

十三・淡路はサブ拠点と考え、十三なら例えば淀川の船着き場を活かし、淡路なら柴島浄水場の拠点性を活かすといった内容となります。こうして機能を高めながら、新大阪に入りきらないものを補完することによって、三つのエリアが一体となって魅力ある拠点をつくっていくという考え方をしています。十三・新大阪・淡路の間には居住ゾーンがあるので、そこでさらに人の定着が促進されれば、エリア全体としてよくなっていくのではないかとことを示しています。

民間都市開発の誘導イメージとしては、都市再生の制度をベースにしたいと考えています。個別に建て替えをしていっても単一的な機能しか入らないので、例えば大街区化を行って、さらに容積の緩和を活用してはどうかと考えました。大規模施設の中層から高層に、通常のプロジェクトには入れにくいような価値の高い用

途・機能を入れていこうというものです。低層部は、連続的に周辺の居住エリアとつないで、にぎわい空間の魅力を一体的に出ししていくことを示しております。

一方、航空法の制限（伊丹空港着陸機の安全高度を確保）で新大阪に超高層施設が作れない状況もあります。このため、壁面を後退させて高さを稼ぐのではなく、いかに屋内で価値のある空間をつくっていくかが、新大阪における民間都市開発のポイントではないかと考えています。

〈3D 都市モデルの活用〉

新大阪の空間の議論をするときに、空間把握が難しいという問題があります。これは令和2年度の国の直轄事業である「まちづくりのデジタル化に向けた3D 都市モデルの構築」事例で、新大阪・十三・淡路において検討したものです。

例えば十三駅では、商店街を3D 化しています。現在整備している船着き場の辺りもデジタル化の整備を進めているところです。新大阪は、乗り換え動線や広場の空間を把握しにくい部分がありましたので、大阪市の土地と阪急の土地に仮想的に空間をつくったらどうなるのかというモデルもつくりました。淡路では現在、鉄道の高架化による連続立体交差事業が進んでいますが、空間がどう変わるのなかなか把握しにくい状況であるため、完成予想イメージとしてこの部分も3D 化を進めています。

こうした3D モデルは、新大阪駅から約250m までの範囲の建物は航空測量を元に作成しています。それより外側は、既存の航空写真や地形図の高さ情報から箱型のモデルから作成しています。

空間検討用のサンプル動画も作成しました。冒頭はちょうど駅を南側から見た景観です。そこからズームして、新幹線を降りる中央改札のところから、新大阪阪急ビルの中を抜けていきながら2階に下りていく。左手に新なにわ大食堂があり、Osaka Metro の北西もしくは北東の改札があるエリアに入ります。北西のビジネスゾーンに行くとデッキが整備されており、阪

3D都市モデルの活用(新大阪、十三、淡路)

(令和2年度国直轄業務「まちづくりのデジタル化に向けた「3D都市モデル」の構築」)

- 新大阪、十三、淡路において都市空間を3D化(鳥瞰から人目線まで)
- 現状の把握はもとより、仮想空間における空間検討のためのデジタル基盤
- 3D都市モデルを活用した空間検討を実施するほか、さらなる活用についても検討を進める



急の土地に仮想的な空間を置くとこのような状況になるのではないかと示せるようなモデルをつくっています。

サンプル動画のプロジェクトが確定しているわけではありませんが、いろいろなケーススタディーを行いながら、今後動いていく都市開発もしくは駅のプロジェクトなどで、図面を見慣れていない人も一緒に議論していくことが大事だろうと考えており、このようなツールを使いながら検討を進めていきたいと考えています。

■今後のスケジュール

これまで、第1回から第3回協議会で議論したまちづくり方針骨格の部分と、第4回と第5回協議会で議論した内容を説明いたしました。

北陸新幹線は環境影響評価の手続きをしているところです。駅位置が示されれば、まちづくりの方針を作成することとしておりましたが、新大阪駅の直近ではこのような新大阪の協議会でのまちづくりの動きもありますことから、民間の都市開発を進めていこうという機運の高まりを協議会として確認しました。

北陸新幹線やリニア中央新幹線の駅位置が明らかになっていない状況ではありますが、いったんこれまでの検討内容を盛り込んだ形でまち

づくり方針を取りまとめていくことを協議会で確認しております。

■おわりに

はじめのご挨拶で小林先生からお話いただいたように、今まさに作業しているところではありますが、国への都市再生緊急整備地域指定の申し入れもできるだけ早くと考えています。いろいろと時間軸の異なるプロジェクトに合わせて、新大阪のまちづくりを進めていきたいと思っています。

今後は、建て替えなど民間の都市開発もどんどん進んでいてもらいたいと考えていますので、皆さまからいろいろなこういった新大阪のまちづくりの取り組みがあるということをいろんな場面でお話いただけたら非常にありがたいと思っております。

ご説明は以上でございます。本日この場を設けてくださいました小林先生、関西空港調査会の皆さま方には、非常に感謝しております。ご清聴ありがとうございました。



「神戸」の国際化へ、地元の期待高まる

神戸新聞社報道部 三島大一郎

2006年に神戸空港が開港してから、今年で16年になる。3年前には、発着枠上限などの規制が緩和され、ようやく海上空港としての潜在力を発揮できると期待されたが、新型コロナウイルス禍の影響で2020、2021年の旅客数は大幅に減少し、2021年は搭乗率が初めて5割を切った。一方、1月に開かれた「関西3空港懇談会」では、神戸空港の国際化に向けた議論を加速させる方針が確認された。大阪・関西万博が開催される2025年ごろまでの国際定期便就航について、これから具体的な検討が進められる予定だ。航空需要が回復するアフターコロナの時代を見据え、地元・神戸では期待感が高まりつつある。

■コロナ影響、需要戻らず

「神戸空港、規制緩和が追い風」「2019年、旅客最多329万人」―。2020年2月14日の本紙の記事に、こんな見出しが躍った。2019年は開港以来初めて発着枠の規制緩和が実現し、新路線の開設や増便も相次いだ。いよいよ、国際化に向けた動きが加速していくだろう。そう思っていた。

しかし、新型コロナウイルスの出現で状況は一変した。航空需要は激減し、神戸空港の2020年の旅客数は過去最低の159万人に低迷。2021年は年末にかけて復調の兆しが見られたが、ほぼ横ばいにとどまった。搭乗率は2020年比4.2ポイント減の48.2%だった。

影響は空港へのアクセスを担う各種の交通機関にも広がった。都心と空港を結ぶポートライナーは、2021年4～9月の神戸空港駅の1日平均乗降客数が約3,500人で、前年より回復したものの過去2番目の少なさだった。

こうした状況がいつまで続くのかを予測するのは難しいが、コロナが収束すれば航空需要は回復する。関西、大阪（伊丹）、神戸の3空港を運営する関西エアポートの山谷佳之社長は、昨年の本紙インタビューで、国際線需要の回復時期について、2022年に50%、2023年後半～2024年に100%との見通しを示した。さらに山谷社長は「50%回復すれば、色んなことが見えてくる」とし、神戸空港についても国際化やターミナルビルの拡張などの検討を始めたといふ意向を示している。今は耐えるしかない。

■海上空港、高い潜在力

地元の空港なので多少のひいき目はあるかもしれないが、神戸空港は便利だ。都心・三宮からポートライナーで約18分。駅舎は出発ロビーがある旅客ターミナル2階と直結で、電車を乗り継ぐような感じでスムーズに搭乗手続きができる。

滑走路は2,500メートルで、路線は国内線のみ。開港当初は、関空と競合しないよう発着枠は1日60便、運用時間は午前7時～午後10時までに制限された。その後、訪日客が増加し、2018年に関西エアポートが3空港の一体運営を始めたのを機に、運用時間は午後11時まで、発着枠は1日80便に緩和された。

関西における新国際空港建設をめぐる歴史的な経緯を踏まえれば、神戸空港の規制緩和が14年目にして進んだことは大きな一歩だった。コロナ禍前は発着枠がほぼ埋まり、延長した時間帯の活用も進んでいた。

ただ、神戸空港は海上空港であり、経路の見直しは必要だが、1日100便以上を飛ばせる能力が十分にある。3空港懇で地元は、運用時間を深夜0時まで、発着枠は1日120便への拡大

を求めている。関西圏の航空需要がコロナ前の水準に回復した際には、再び緩和拡大の議論となることを期待したい。

■魅力ある国際空港に

神戸空港の国際化を巡っては、1月の3空港懇で、大阪・関西万博がある2025年ごろまでに検討する方向性が維持された。万博には、国内外から約2,800万人が訪れると想定されている。神戸空港から会場となる夢洲までは、船を使えば約20分。国際化が実現すれば、万博の成功にも大きく寄与することが期待される。

では実際、どのような運用であれば国際化が可能なのか。滑走路が2,500メートルしかないため、大型の飛行機は飛ばせない。関西エアポートの山谷社長は「近隣のアジアへの就航が現実的だろう」と指摘する。その上で、「神戸空港を基幹空港とするスカイマークであれば、効率的に国際線を飛ばせる可能性が高い」と言及。「関空ともうまくすみ分けができるのではないか」としている。

もし国際定期便が就航することになれば、さまざまな準備が必要になる。3空港懇の松本正義座長（関西経済連合会会長）は「神戸は世界に胸を張って国際空港と言える状態ではない」とし、ターミナルビルやアクセスの改善が必要だと強調している。

ターミナルは、東西への拡張や階数を増やすことなどが考えられる。問題なのがアクセスだ。三宮と空港を結ぶポートライナーは朝の混雑が激しく、バス路線も時間帯によっては都心部の渋滞の影響を受けてしまう。現在、都心部とポートアイランドを地下トンネルでつなぐ計画が進んでおり、完成すれば一定の時間短縮が見込めるが、将来的には、地元経済界が求める地下鉄の整備など、大幅にアクセスを改善できる方法を模索すべきだろう。

ターミナルのあり方などについて、神戸市と関西エアポートが具体策についての協議を進めており、今回の3空港懇で報告される予定だ。今後の議論の行方を注視したい。

■観光資源の掘り起こしを

空港の国際化が実現しても、街が活性化するのは限らない。訪日客に訪れてみたいと思ってもらえるよう、街自体の魅力を高める努力が必要だ。

現在、神戸の都心部では、阪神・淡路大震災の影響で手付かずだった三宮やウオーターフロントエリアの再開発が進んでいる。昨年4月には「神戸三宮阪急ビル」が開業。同10月末には、劇場型アクアリウム「アトア」が入る複合施設「神戸ポートミュージアム」がオープンするなど、目に見える形で再整備が進み、周辺では新たな人の流れが生まれている。今後も商業施設やオフィス、ホテル、1万人収容の多目的アリーナ、建築家の安藤忠雄さんから寄贈を受けた図書館「こども本の森 神戸」などが誕生する予定だ。

加えて、既存の観光資源の魅力を磨くことも求められる。神戸の特徴と言えば、山と海。特に六甲山は近年、にぎわいの再興に向けた官民の取り組みが盛んだ。建築の規制緩和やインターネット環境の整備が進み、ホテルやアスレチックパークなどの施設が完成したほか、オフィスなどの進出も相次いでいる。こうした流れをさらに加速させ、訪日客らに山上でのんびり滞在してもらえるようになればいい。関西有数の観光地である淡路島や世界遺産・姫路城を有する姫路、歌劇のまち宝塚など近隣都市との連携も欠かせない。

ポートアイランドの神戸医療産業都市にも注目だ。構想から20年以上で約370の企業・団体が集積し、国内最大級の医療産業クラスターとなった。国産初の手術支援ロボット「hinotori」（ヒノトリ）も生まれた。

一方、先端的な研究は着実に進んでいるが、神戸発のベンチャーが育ち切れていないという指摘もある。神戸で生まれた企業が、神戸を拠点にしながら、ヒノトリのような新技術を次々と誕生させ、世界を舞台に活躍する一。そうになれば、より多くのビジネス客が訪れるようになり、「KOBE」の注目度はさらに高まるだろう。その可能性は十分にあると信じている。



外国人観光客誘致に向けた統一的な二次交通案内 ー紀伊半島における取り組み事例よりー

1. バラバラな二次交通案内が観光客のストレスに

和歌山・奈良・三重の3県にまたがる紀伊半島^{*1}は、世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」の登録資産をはじめ、外国人観光客を惹きつける観光資源に恵まれたエリアである。そこには58の市町村と、10以上の鉄軌道事業者や路線バス事業者があり、DMOなどの観光関連団体も数多い。従来はそれらの主体が、公共交通に関する情報提供等を個別に行ってきた。

その結果、1) バス停での時刻表や路線図などの表示方法が事業者ごとに異なっている、2) 同一場所に異なる名称のバス停が置かれている、3) バス車内の音声案内の多言語化、音量、音質、速さ、イントネーションが不揃いである、4) バス車内や外面の案内表示がわかりにくく、事業者ごとに異なっている、5) 駅からバス停までの案内表示が連続していない、6) バス停から目的地までの案内が不足している、7) 地域全域を網羅したルートマップがない、といった状況が発生し、そのしわ寄せは利用者、とりわけ土地勘のない観光客に及んでいた。また、公共交通情報のわかりにくさは、観光客をおもてなしする側にとっても、案内のしにくさという不満につながるものであった。

図1は、観光客にとってストレスとなるであろう状況の一例である。熊野本宮大社の最寄りとなるこのバス停には、4社の路線バスと2市村のコミュニティバス等が乗り入れている。そのような中、時刻表だけをとりても、横書きのものあれば縦書きのものもあり、フォントや色の使い方、多言語化を含め、各社等の対応がバラバラであった。また、バス停の空きスペースには手当たり次第に各種の案内が掲示され、美観の点で問題があるばかりか、情報を求める観光客に相当な負担を強いていた。さらには、同バス停から約800m離れた位置に「熊野本宮」という別のバス停があり、観光客を惑わさかねない状況でもあった。



図1 かつての本宮大社前バス停
出典：平成29年6月に筆者撮影

*1 紀ノ川と櫛田川を結ぶ中央構造線以南の部分。（出典：日本大百科全書）

2. 統一的な二次交通案内に向けた紀伊半島の取り組み

このような状況は、「熊野外国人観光客交通対策推進協議会」（令和2年度からは「紀伊半島外国人受入推進協議会^{*2}」に発展）による二次交通の案内改善策の展開によって、次第に解消されつつある。

同協議会では、前述の本宮大社前バス停を含む熊野古道中辺路^{*3} エリアを手始めに、平成29年度から取り組みを進めてきた。協議会がまず実施したのは「熊野地域における二次交通の案内に関する共通整備ガイド」（以下、「共通整備ガイド」）の策定であった。このガイドは、当該地域の鉄道・路線バス事業者の多言語対応や案内方法の統一した整備方針であり、その対象は図2の通りである。

「共通整備ガイド」を踏まえた取り組みは、表1の通り多岐にわたる。いずれも、1. シンプルな表現とする、2. 表記の統一化を図る、3. 観光客の行動の流れに沿った案内を図る、4. 継続的なメンテナンスを行う、といった基本方針に添って進められている。

同協議会では毎年度、アンケート調査やモニター調査等をもとに要改善点を整理し、翌年度以降の取り組みに反映している。また、「共通整備ガイド」そのものも毎年度バージョンアップがなされている。

統一的な二次交通案内整備の対象地域は、令和3年度現在、高野山や奈良県十津川村などの小辺路エリアや、三重県東紀州地域の伊勢路エリアにまで広がっている。さらに、令和4年度には海岸ルートである大辺路エリアが対象地域に追加される予定であり、対象地域が世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」に関連するエリア全域を包含するものに近づきつつある。

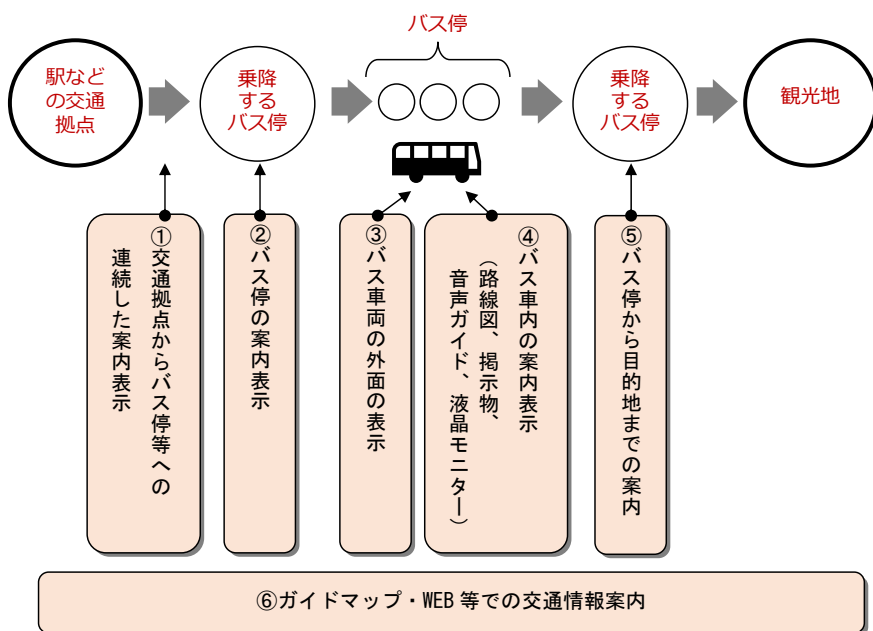


図2 「共通整備ガイド」の対象
出典：紀伊半島外国人観光客受入推進協議会（2021）p.3より転載

^{*2} この協議会の目的は「当該地域の複数の路線バス事業者、鉄道事業者の連携した取組による多言語表記等の整備を進め、紀伊半島全体で公共交通を活用した観光ルートの情報発信をすることにより、より一層の外国人観光客の誘客と再訪を促進する」（同協議会サイト）とされている。事務局は和歌山県観光交流課であり、筆者は幹事会座長や二次交通部会長を務めてきた。

^{*3} 中辺路とは田辺から本宮、新宮、那智に至る山岳ルートである。

表1 「共通整備ガイド」に準拠して行われた主な取り組み

項 目	内 容
共通路線図の作成	・ 路線バス各社の路線図をまとめて1枚の共通路線図を作成
共通系統番号の導入	・ 路線バス各社に共通の系統番号を導入
交通拠点の整備	・ 紀伊田辺駅、新宮駅、紀伊勝浦駅、熊野市駅、尾鷲駅、那智駅バス停、高野山駅前バス停、本宮大社前バス停において、掲示物の改善や多言語案内表示の充実、乗り換え情報デジタルサイネージの設置、分散していたバス停の集約、多言語でのタクシー乗り場の案内などの中から必要なものを実施
バス停の改善	・ 阿田和駅前、尾鷲駅口、奥の院前など多数のバス停を対象に路線バス各社の共通路線図、共通時刻表、共通の主要停留所案内、共通の運賃支払い方法案内、共通のバス停周辺マップのうち必要なものを作成し掲示 ・ なかへち美術館前などのバス停において、分散していたバス停を集約 ・ 路線バス各社で異なっていたバス停名を統一（A社が新庄駅前、B社が紀伊新庄であったものを紀伊新庄駅前に統一するなど、事例多数） ・ 観光客に分かりにくいバス停名を変更（権現前を速玉大社前に変更するなど、事例多数） ・ バス停掲示物の共同運用管理方法を検討
バス車内の案内の改善	・ 車内マナーなどをまとめた多言語の掲示物を作成 ・ 運賃支払い方法や整理券、両替、降車時の知らせ方に関する多言語の案内を作成 ・ 運賃支払い方法、車内マナー、車内安全、降車時の知らせ方等に関する各社共通の液晶モニター用データを多言語で作成 ・ 多言語音声ガイドを作成 ・ 乗務員用の外国人接客対応ツールを作成
情報発信	・ Google Mapsでの検索に対応すべく、「標準的なバス情報フォーマット」を活用し、路線バス情報をオープンデータ化 ・ 共通路線図、主要目的地への行き案内、主要な乗り場案内、バスの乗り場案内を盛り込んだ多言語アクセスマップを作成

出典：熊野外国人観光客交通対策推進協議会「熊野外国人観光客交通対策の取組の概要」（平成29年度版～令和元年度版）および紀伊半島外国人受入推進協議会「紀伊半島外国人観光客交通対策の取組の概要」（令和2年度版、令和3年度版）より作成

図3は、「共通整備ガイド」に従って改修された本宮大社前バス停の様子である。統一されたデザインのもと、すべての路線バスの時刻や主要停留所案内図等の情報が、多言語化された上で整然と掲載されるようになった。また、事業者の枠を越えて、2市村のコミュニティバスを除く全ての系統に番号が付与され、中辺路エリア周辺全域の路線を一枚にまとめたルートマップも掲示された。そ



図3 改善後の本宮大社前バス停

出典：令和2年8月に筆者撮影

の他、バスの乗降方法や、バス停周辺の案内図も多言語化の上で掲示されるようになった。さらには、方面別にバス乗り場を割り当てることで、誤乗対策もなされている。また、観光客を惑わせる可能性があった熊野本宮バス停は、大日越登り口に改称された。

以上のような取り組みは、3県境（かつ国土交通省の運輸局の境界）をまたぐ広域において、多数の自治体や交通事業者、観光団体等が緊密に連携し、統一的に二次交通案内の改善を進めつつあるという点で、わが国における先進的事例であると考えられる。

なお、同協議会では令和2年度より、和歌山県下初となる MaaS の社会実験も行っている。この取り組みは高野山から開始され、令和3年度には高野山麓が対象に追加され、令和4年度には和歌山県熊野地域が対象化される予定であるなど、着実に発展している。これにより、統一的な二次交通案内とデジタル化の合わせ技によるさらなる利便性向上が期待される。

3. 統一的な二次交通案内への期待

観光庁「訪日外国人の消費動向」によると、旅行形態に占める個人旅行の割合は、平成27年の74.4%から令和元年には83.1%へと着実に増えている。このような中で、地理不案内な旅行者がストレスなく周遊できる状況をつくるためには、各交通事業者や関係自治体、DMO 等が連携し、地域全体で統一感を持って、わかりやすい多言語での情報提供を行うことがますます重要となる。

紀伊半島外国人観光客受入推進協議会では、エリア内の統一的な案内情報整備が一定の進捗を見たことから、成果品の維持管理に向けた議論も開始している。また、将来的には熊野古道大峯奥駈道エリア（奈良県の吉野・大峯地域）や、同高野参詣道エリア（和歌山県橋本市などの高野山麓地域）、同紀伊路エリア（和歌山市から田辺市に至る海岸沿いの地域）なども整備対象として、文字通り紀伊半島全域で統一的な二次交通案内を展開することも考えられる。

外国人観光客の誘致は、地域の活力向上、交通事業者の活性化、そして窓口となる空港の活性にも直結する。外国人観光客を念頭に改善を進めることは、観光・生活両面での交通アクセシビリティの向上にもつながる。アフターコロナを見据えて、紀伊半島における統一的な二次交通案内の取り組みがさらに深度化するとともに、関西の他地域においても、同様の改善が進むことを期待したい。

4. 参考資料

紀伊半島外国人観光客受入推進協議会（2021）「紀伊半島における二次交通の案内に関する共通整備ガイド」

関西国際空港 2022年1月運営概況（速報値）

<http://www.kansai-airports.co.jp/news/2021/>

○発着回数 6,493 回（前年同月比 133%、前々年同月比 36%）

国際線： 3,005 回
（前年同月比 113%）
国内線： 3,488 回
（前年同月比 158%）

発着回数について

合計発着回数は前年同月比 133% の 6,493 回、国際線は同 113% の 3,005 回となっております。

○旅客数 332,312 人（前年同月比 227%、前々年同月比 13%）

国際線： 19,639 人
（前年同月比 70%）
国内線： 312,673 人
（前年同月比 264%）

旅客数について

合計旅客数は前年同月比 227% の 332,312 人、国際線は同 70% の 19,639 人、うち外国人は同 40% の 7,836 人となっております。

○貨物量 65,867t（前年同月比110%、前々年同月比 118%）

国際貨物： 65,466t（前年同月比110%）
積込量： 28,809t（前年同月比101%）
取卸量： 36,657t（前年同月比119%）
国内貨物： 401t（前年同月比 77%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 110% の 65,466t で、1 月として過去最高となっております。

1. 航空機発着回数 その他には、空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機・回転翼機等を含む。また、旅客便には、旅客便としての運航だが、貨物のみの輸送を行った便も含む。
2. 国際線 航空旅客数は、大阪出入国在留管理局関西空港支局の発表資料を基に算出している。
3. 国内線 航空旅客数は、幼児旅客数を含む。
4. 国際線 貨物扱量は、大阪税関公表の関西国際空港航空機積卸貨物量による。

2022年2月17日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報〔関西空港〕（速報値）

2022年1月分

〔貿易額〕

（単位：百万円、%）

	輸 出	前年比	全国比	輸 入	前年比	全国比	バランス (△は入超)
近 畿 圏	1,413,984	109.7	22.3	1,574,656	135.9	18.5	△ 160,672
管 内	970,676	108.2	15.3	1,172,043	136.0	13.8	△ 201,367
大 阪 港	342,972	100.2	5.4	494,922	129.9	5.8	△ 151,951
関 西 空 港	455,155	109.0	7.2	445,355	135.6	5.2	9,801
全 国	6,332,016	109.6	100.0	8,523,107	139.6	100.0	△ 2,191,091

〔空港別貿易額〕

（単位：百万円、%）

	輸 出	前年比	全国比	輸 入	前年比	全国比	バランス (△は入超)
関 西 空 港	455,155	109.0	7.2	445,355	135.6	5.2	9,801
成 田 空 港	1,073,745	122.1	17.0	1,542,484	124.7	18.1	△ 468,739
羽 田 空 港	46,208	186.3	0.7	41,951	142.3	0.5	4,257
中 部 空 港	89,392	105.2	1.4	82,113	154.1	1.0	7,278
福 岡 空 港	18,822	108.5	0.3	52,833	164.6	0.6	△ 34,012
新 千 歳 空 港	2,430	143.6	0.0	581	217.2	0.0	1,849

関西国際空港の出入（帰）国者数（2022年2月分速報値）

※ 2021年12月以前は確定値です

	外国人				日本人				合 計	(1日平均)
	外国人入国	(1日平均)	外国人出国	(1日平均)	日本人帰国	(1日平均)	日本人出国	(1日平均)		
1994年	248,806	2,091	254,552	2,139	940,315	7,902	955,393	8,029	2,399,066	20,160
1995年	733,210	2,009	731,280	2,004	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,030,716	22,002
1996年	920,491	2,515	889,243	2,430	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	9,979,777	27,267
1997年	1,050,226	2,877	998,218	2,735	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,685,904	29,276
1998年	1,052,682	2,884	996,373	2,730	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,149,567	27,807
1999年	1,087,106	2,978	1,054,074	2,888	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,619,352	29,094
2000年	1,165,416	3,184	1,128,372	3,083	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,538,653	31,526
2001年	1,171,931	3,211	1,125,303	3,083	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,568,489	28,955
2002年	1,154,123	3,162	1,094,733	2,999	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,887,107	27,088
2003年	1,087,028	2,978	1,028,881	2,819	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	7,960,741	21,810
2004年	1,263,176	3,451	1,216,496	3,324	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,006,659	27,341
2005年	1,339,213	3,669	1,294,481	3,547	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,357,020	28,375
2006年	1,471,413	4,031	1,398,576	3,832	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,583,308	28,995
2007年	1,647,188	4,513	1,570,160	4,302	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,581,914	28,992
2008年	1,641,457	4,485	1,560,745	4,264	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,881,834	27,000
2009年	1,349,099	3,696	1,325,054	3,630	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,047,123	24,787
2010年	1,745,355	4,782	1,728,033	4,734	3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,175,979	27,879
2011年	1,338,783	3,668	1,356,996	3,718	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,480,700	25,975
2012年	1,791,577	4,895	1,773,212	4,845	3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,804,236	29,520
2013年	2,323,111	6,365	2,282,037	6,252	3,433,700	9,407	3,439,358	9,423	11,478,206	31,447
2014年	3,170,442	8,686	3,101,855	8,498	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,745,842	34,920
2015年	5,007,751	13,720	4,969,316	13,615	3,045,982	8,345	3,028,657	8,298	16,051,706	43,977
2016年	6,086,600	16,630	6,048,786	16,527	3,189,965	8,716	3,186,893	8,707	18,512,244	50,580
2017年	7,159,996	19,616	7,125,275	19,521	3,315,571	9,084	3,302,811	9,049	20,903,653	57,270
2018年	7,646,304	20,949	7,601,739	20,827	3,472,737	9,514	3,495,826	9,578	22,216,606	60,867
2019年	8,378,039	22,954	8,361,578	22,908	3,969,214	10,875	3,974,123	10,888	24,682,954	67,625
2020年	1,011,186	2,763	1,115,472	3,048	700,817	1,915	603,957	1,650	3,431,432	9,375
2021年	41,121	113	51,170	140	65,139	178	43,970	120	201,400	552
2022年1月	3,497	113	4,339	140	4,597	148	6,656	215	19,089	616
2022年2月	3,499	125	4,441	159	4,123	147	4,734	169	16,797	600
2022年累計	6,996	119	8,780	149	8,720	148	11,390	193	35,886	608
前年同期	12,800	217	7,875	133	6,692	113	7,434	126	34,801	590
対前年同期比	54.7%		111.5%		130.3%		153.2%		103.1%	

※外国人入出国者数には、地位協定該当者及び特例上陸許可は含まれない。

※ 1994年の数値は、開港（9月4日）以降の数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

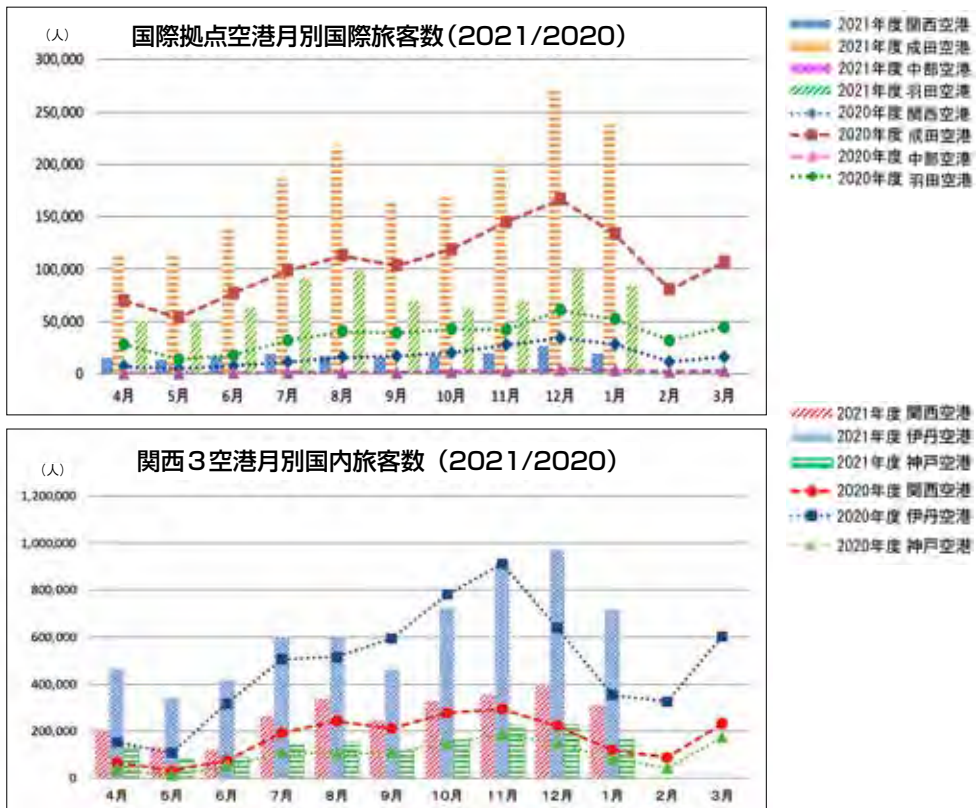
2022 年 1 月実績【速報値】

区 分	空港名	国 際 線	前 年 同 月 比	国 内 線	前 年 同 月 比	合 計	前 年 同 月 比
発着回数 (回)	関西 3 空港	3,005	112.8%	17,559	158.1%	20,564	149.4%
	関 西	3,005	112.8%	3,488	158.0%	6,493	133.3%
	大阪(伊丹)	0	—	11,275	162.3%	11,275	162.3%
	神 戸	0	—	2,796	143.4%	2,796	143.4%
	成 田	9,008	113.5%	3,507	222.0%	12,515	131.5%
	中 部	677	126.1%	4,177	124.7%	4,854	124.9%
旅客数 (人)	関西 3 空港	19,639	70.2%	1,194,074	216.1%	1,213,713	209.1%
	関 西	19,639	70.2%	312,673	263.7%	332,312	226.7%
	大阪(伊丹)	0	—	716,678	202.7%	716,678	202.7%
	神 戸	—	—	164,723	205.0%	164,723	205.0%
	成 田	237,432	177.8%	380,080	275.9%	617,512	227.6%
	東京(羽田)	84,011	195.9%	2,758,260	228.8%	2,842,271	227.6%
	中 部	4,900	139.8%	242,045	190.0%	246,945	188.6%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	65,466	110.5%	7,158	104.9%	72,624	109.9%
	関 西	65,466	110.5%	401	76.5%	65,867	110.2%
	大阪(伊丹)	0	—	6,757	107.3%	6,757	107.3%
	成 田	209,148	108.8%	—	—	209,148	108.8%
	東京(羽田)	32,806	105.4%	35,214	105.4%	68,020	105.4%
	中 部	8,091	96.9%	654	75.3%	8,745	94.9%

注 1. 羽田の発着回数、成田の国内貨物量、神戸の国際旅客数は速報で公表していないため掲載していない。

注 2. 神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。

注 3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



関西空港調査会からのお知らせ

○第478回定例会（2022年2月22日開催）

「新型コロナウイルスと国際航空貨物事情について ～コロナ禍の混乱を振り返って（国際航空貨物市場の現場から）～」をテーマに瀧本 哲也 氏（株式会社南海エクスプレス 取締役）のオンライン講演会を開催した。

○第9回航空空港研究会（2022年3月1日開催）

「空港における環境・気候変動リスクと資金調達」

講 師 柴田 宏樹 氏（S & P グローバル・レーティング・ジャパン株式会社 事業法人格付部長）

コメンテーター 眞中 今日子 氏（東京交通短期大学 専任講師）

今後の予定

○第479回定例会

日 時／2022年4月7日（木） 16：00～17：00

場 所／オンライン会場 ※出席者にはオンライン会場への入場用URLを後日ご案内します。

テーマ／2050年カーボンニュートラルに向かう世界 - 「変化」の中の企業

講 師／高村 ゆかり 氏（東京大学未来ビジョン研究センター 教授）

※上記「定例会」に参加ご希望の方は当調査会ホームページ（<http://www.kar.or.jp>）からお申込みください。

事務局だより

- ▶ 1 月下旬のとある日に小学生の長男が発熱！近所の小児科にかかる PCR 検査を勧められ、その場で検査病院に予約をとってくれました。ただし、検査の急増ですぐにとはいかず、3 日間待つことになりました。
 - ▶ 次の日、筆者も念のため近所の無料 PCR 検査センターへ急行。周辺の道路には長い待ち行列ができていて 1 時間ぐらい並びました。初めての PCR 検査でしたが、検査自体は唾液を自分で採るだけで簡単でした。ID が発行されて後は専用サイトで表示される結果を待つのみでしたが（結果判明まで数日かかるとのこと）、その日の夜に次男も発熱して悪い予感が。
 - ▶ 長男の発熱から 2 日後、ついに筆者と妻も発熱。一家全滅の危機を迎えましたが、最初に発熱した長男が微熱に軽快し、次男も発熱はまだ続いていましたが少し元気が出てきたのが幸いでした。筆者と妻は高熱が出てインフルエンザと同じような症状に。
 - ▶ そして運命の 3 日後、長男のコロナ陽性が検査当日に判明。筆者も無料 PCR 検査から 6 日後にコロナ陽性が判明しましたが、その頃には家族全員すっかり元気になっておりました。状況的に妻も次男もコロナになってしまったと思われます。
 - ▶ 保健所から連絡が来たのは、コロナ判明から長男は 4 日後（発熱から 7 日後）、筆者は 6 日後（発熱から 11 日後）のことでした。発熱から 10 日経って無症状なら療養終了 OK と言われ、ようやく日常生活に戻ることができました。この間、ずっと自宅に缶詰で買い物に行けませんでした。災害用に買い置きしていた非常食と、義父母や友人からの食糧差し入れで助かりました。
 - ▶ 唯一困ったのが買い置きしていなかったトイレトペーパー。災害対策でも食糧の備蓄には注力しますが、トイレの事は忘れがちですね。これを教訓にトイレトペーパーや携帯トイレの爆買いに走ったところ。（ひ）
-

「祈り」を見つめる再発見の旅

【日本遺産】葛城修験（和歌山市）



和歌山・大阪・奈良の3府県にまたがって連なる「葛城」の峰々は、修験道の開祖とされる役行者がはじめて修行を積んだ地とされており、日本最古の修験道とされています。寺社や祠、滝などを巡って行う修行や行場を総称したものが「葛城修験」で、出発地点が和歌山市加太になっており、本市との関係は非常に深いです。現在、日本遺産であるということも後押しし、修験者だけでなく、広く一般の人々にとっても、その歴史や魅力、自然に触れることができる存在として大きな注目を集めています。HP上でモデルルートを公開しており、どなたでも修験を身近に体験していただけます。出発点である加太のモデルコースは、縁のある文化財が数多く存在する友ヶ島や市街地を歩くお手軽なルートなので、まずは葛城修験の入門として歩いてみてはいかがでしょうか。

HP : <https://katsuragisyugen-nihonisan.com>

■問合せ先 和歌山市観光課 TEL : 073-435-1234 ・ FAX : 073-435-1263

●発行
●発行

2022年3月20日 ●印刷
一般財団法人 関西空港調査会
〒543-0021 大阪市天王寺区東高津町11番9号
TEL(06)6767-0800 URL <http://www.kar.or.jp>

●印刷
（デザイン）