KANSAI 空港レビュー

No.521
2022.4

KANSAI 空港レビュー

APR 2022 No.521

CONTENTS

1 巻頭言
大阪・関西万博はチャンス　～社会資本整備による関西の飛躍～
東川　直正

2 各界の動き

11 講演抄録
大阪・関西万博の開催に向けた取組み
馬場広由己

28 プレスの目
ピーチ10年にみるLCCと地域の未来
北口　節子

30 航空空港研究レポート
ポストパンデミックにおける空港経営 － 非航空系事業の観点から －
横見　宗樹

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

【表紙写真】「エティハド航空　B777F」

アラブ首長国連邦（UAE）のエティハド航空の貨物機 B777F です。
UAE で行われたドバイワールドカップディに招待された日本の競走馬をドバイから成田経由で関空に運んできました。エティハド航空の B777F の運航経路が DWC～NRT～KIX なので DWC を調べました。
DWC は Dubai World Central International Airport=アール・マクトゥーム国際空港です。現在は 4500m の滑走路1本であることが航空写真でわかり、将来は更に4本が建設されて年間旅客1億6千万人を扱う世界最大規模の空港になるようです。航空写真ではコロナで運航休止しているエミレーツ航空の大型機 A380 が 70 機ほど駐機しているのが見えます。

撮影：柴崎　庄司

当調査会ホームページの「KANSAI空港レビュー」では、講演抄録等の図表がカラーで分かりやすくご覧いただけます。
是非ご覧ください。 ⇒ http://www.kar.or.jp

巻頭言

大阪・関西万博はチャンス
～社会資本整備による関西の飛躍～

国土交通省
近畿地方整備局長　**東川　直正**

○社会資本整備は日本が遅れている

我が国の社会資本整備は、外国と比べ遅れています。まだまだ高速道路がつながっていませんが、出来ている高速道路で見ても、規格が外国と比べて低いです。我が国は約4割が2車線です。他の国は、そんな高速道路はまれです。

港湾整備を見てもそうです。大型船への対応として、コンテナターミナルは16mの水深が必要です。16m以上の港の数はアジア諸国（韓国40、シンガポール32、中国108等）と比べ、我が国（17）は何分の一です。

○首都圏に比べ近畿圏は遅れている

首都圏に比べ近畿圏は遅れています。例えば、高速道路は、東京から千葉方面にも神奈川方面にも10車線です。千葉方面には国際空港があります。近畿は、国際空港がある和歌山方面にはかろうじて8車線ありますが、神戸方面には、途中から4車線しかありません。そのため、日本一渋滞が激しいです。渋滞損失では、断トツで阪神高速がワーストです。

今、大阪湾岸道路西進部の整備をしていますが、完成までしばらく時間を要します。約束がある時、神戸方面に高速道路で行くのは勇気がいります。空港に行く鉄道も、成田へは3本あるのに、関空へは2本しかありません。

○万博は社会資本整備のチャンス

こういった中、2025年に大阪・関西万博があり、関西にとって、社会資本整備、民間投資と経済発展のチャンスです。国土交通省は、万博イベントの後も使える社会資本を、万博に間に合うように造ることが基本です。

万博会場までの交通として、大阪市、阪神高速道路株式会社が淀川左岸線2期の整備を進めています。これがあると新大阪駅からあまり信号で止まることなく、夢洲に行くことができます。工程的に完全な完成は間に合わないですが、工事を前倒しして、何とかシャトルバスだけ通すことを目指しています。

その他、関西ではうめきた2期のまちびらき、なにわ筋線開業、リニア中央新幹線の開業など、民間投資も進んでいきます。

○社会資本整備の評価

社会資本整備は長い目で評価しないといけません。例えば1994年に開港した関西国際空港は2011年までは空港旅客数が概ね横ばいの状況でしたが、LCC元年である2012年以降、国際線では爆発的に増加しました。一昨年からはコロナの影響で落ち込んでいますが、今後また増加に転じるでしょう。社会資本整備の効果が発現する時は必ず来ると考えています。

○新たな観光に向けて

淀川大堰に閘門を作ります。つまり船が通れるようにします。これで、枚方や京都方面から淀川本川を使って夢洲まで観光船が行き来できます。その他、関西ならではの古墳観光にも力を入れ始めています。このように関西の観光地を線的、面的に結び付けることで、さらなる関西の飛躍の一助となればと考えています。

2022年 3月1日～ 3月31日

各界の動き

関西3空港

●事業者向けに環境配慮規定を制定

関西エアポートは 3 月 28 日、環境に配慮した事業活動を行うため、空港内事業者の事業活動に関する環境配慮規程を新たに制定したと発表した。グループが運営する関西 3 空港で空港事業者と一体となり環境負荷低減に向けた活動を推進するにあたり遵守すべき事項をまとめた。またテナントとの契約でも順次、環境に配慮した条項を加えた契約に切り替えていく。

関西国際空港

●水際対策を緩和、専用ブースで対応

3 月 1 日から、政府の新型コロナウイルス水際対策が緩和され、原則停止されていたビジネスや留学などの外国人の新規入国が、約 3 か月ぶりに再開した。1 日当たりの入国者数の上限が 3,500 人から 5,000 人に引き上げられ、入国後 7 日間の待機期間も、ワクチン 3 回接種などの条件を満たせば、免除または 3 日間に短縮される。関西空港検疫所はワクチン接種の有無などを書類で確認する専用ブースを設け対応した。

●ベトナム航空、ホーチミン線の運航再開

ベトナム航空は 3 月 2 日、2022 年夏季スケジュールでホーチミン～関西線を再開した。7 月時点での日本路線運航本数は、運休以前と比べて約 4 割まで回復する見込み。

●日航、ロサンゼルス便を再開

新型コロナの影響で欠航していた、日本航空の関西～ロサンゼルス線が 3 月 7 日、約 2 年ぶりに再開した。

●燃料電池バスの運行開始

関西空港で 3 月 16 日、水素を燃料にする燃料電池を搭載した大型バス 1 台が運行を開始した。南海バスが第 1 ターミナルと展望ホールの間など関空島内で運行するもので、燃料電池バスの導入は大阪府内初。CO_2 排出量を年間約 30t 削減できる。

●全日空のA380、1年ぶりの遊覧飛行

全日本空輸は 3 月 26、27 の両日、総 2 階建ての超大型機エアバス A380 型機、フライング・ホヌによる関西空港発着の遊覧チャーターを開催した。中国・四国・北部九州を回り、約 1 時間 30 分のフライトとなった。

●フィンエアー、日本線週40便運航計画取り下げ

フィンエアーは 3 月 25 日、ロシア領空の閉鎖に伴い、夏スケジュールの運航計画を更新した。日本へは関西空港発着を含む週 40 便の運航を計画していたが、渡航制限の継続やロシア領空閉鎖による影響長期化を見込み、成田線以外の運航を取りやめる。

●アシアナ航空、ソウル線を増便

アシアナ航空は関西～ソウル線を 3 月 27 日から週 2 便増便し、週 5 便とした。エアバス A321neo で運航する。

●2月の旅客前年比2.3倍、2019年比90％減

関西エアポートが 3 月 25 日発表した 2 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 2.34 倍の 23 万 9,980 人だった。新型コロナウイルス感染症前の 2019 年同月と比較すると 90％減。国際線の旅客数は 19％増（2019 年同月比 99.1％減）の 1 万 7,103 人で、6 か月ぶりに前年を上回った。国際貨物量は 6％増（同 13％増）の 5 万 7,799t で 1 年 2 か月連続で前年を上回った。

●国際線夏スケジュール、旅客便は週65往復

関西エアポートは 3 月 25 日、関西空港の 2022 年夏スケジュール（3 月 27 日～ 4 月 2 日）を発表した。期初計画で 13 か国・地域の 15 都市へ週 65 便の旅客便が運航される。前年同期比 3 便増だが、アジア便が 52 便で 6 便増えるのに対し、欧州便はロシアのウクライナ侵攻の影響もあり 11 便から 5 便に減る。

クリック！

関西空港の夏スケジュールの旅客便はコロナ禍の始まった 2020 夏、週 71 便、同冬 52 便、2021 年夏 62 便、同冬 53 便往復と一進一退を続けている。貨物便は旺盛な需要を反映して 2020 年夏以降、2022 年夏まで 141 → 168 → 179 → 219 → 241 便と着実に増えている。ピークだった 2019 年夏ダイヤの旅客便は週 1,500 便を超えており、極めて低い水準が続いている。

●日航、バンコク行き7月再開へ、2年4か月ぶり往復

日本航空は 3 月 30 日、関西発バンコク行きを 7 月に再開すると発表した。週 1 便運航する。現在はバンコク発関空行きの片道を運航しており、往復での運航は 2 年 4 か月ぶりとなる。機材はボーイング 787-8 型機を投入する。

●3月のコロナ感染者、38か国349人

3 月中に関西空港に入国し、厚生労働省の検疫で新型コロナの感染が確認されたのは 38 か国の 349 人だった。うちベトナムからの入国者が 138 人と 4 割を占め、全体を押し上げ前月の 1.4 倍となった。その他は韓国 62 人、タイ 24 人、ドイツ 12 人、スリランカ 11 人、アラブ首長国連邦、インドネシア各 10 人などとなっている。

また 3 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 2 月 12 日～ 3 月 16 日に到着した 185 人で、全員がオミクロン株だった。

空港

═ 大阪空港 ═

●大阪空港交通と阪急観光バス、7月1日付で合併

大阪空港交通と阪急観光バスは、7 月 1 日付で合併すると 3 月 1 日発表した。両社とも阪急バスの完全子会社で、存続会社は大阪空港交通、新商号は阪急観光バスとなる。合併により経営資源を一元化し、競争力を強化する。

●2月の旅客数、前年比43％増

関西エアポートが 3 月 25 日発表した 2 月の大阪空港の利用実績（速報値）によると、旅客数は前年同月比 43％増（2019 年同月比 61％減）の 46 万 6,169 人だった。発着回数は 91％増（同 21％減）の 8,386 回だった。

●着陸コース直下に展望施設

豊中市は3月28日、大阪空港周辺地域の都市基盤となる施設などの整備の方向性を示す大阪国際空港周辺地域整備構想を策定した。重点事業として空港に隣接し着陸コースの直下に当たる原田緩衝緑地の整備を盛り込んだ。飛行機を真下・間近で鑑賞できる展望台やバーベキュー施設の整備などを進める。早ければ2025～2026年度に供用開始する。

═ 神戸空港 ═

●2月の旅客数は前年比2.0倍

関西エアポートが3月25日発表した2月の神戸空港旅客数は、前年同月比2.0倍の8万7,853人だった。新型コロナ前の2019年同月との比較では64％減。

●FDA、新潟線就航、5路線に

フジドリームエアラインズは夏ダイヤ初日の3月27日、神戸～新潟線を開設した。1日1往復する。同社は神戸を関西地区の拠点と位置付けており、5路線に拡大した。

═ 成田国際空港 ═

●国内線着陸料、徴収再開

成田国際空港会社は3月24日、航空需要の落ち込みを受けて全額免除としていた国内線の定期旅客便の着陸料を、4月以降は一定の割合で支払いを求めると発表した。航空需要が一定程度回復したことに伴う措置。新千歳、関西、福岡、那覇の4路線では従来の3分の2を、それ以外の路線は2割を徴収する。

●2月の旅客3.33倍50万人

成田国際空港会社が3月24日に発表した2月の運用状況（速報値）によると、総旅客数は前年同月比3.33倍の50万5,310人だった。11か月連続で前年を上回ったものの、新型コロナ前の2019年同月と比較すると85％減。

═ 羽田空港 ═

●2021年の旅客、17.1％減2,594万人

羽田空港の国内線ターミナルなどを運営する日本空港ビルディングと、国際線ターミナルを手掛ける東京国際空港ターミナルが発表した羽田空港の2021年の国内線と国際線を合わせた総旅客数は、前年比17.1％減の2,594万4,140人だった。国内線の旅客数は10.3％減の2,516万5,406人、国際線は75.8％減の77万8,734人だった。

═ 中部国際空港 ═

●カームダウン・クールダウンスペース設置

中部国際空港会社は3月22日、第1ターミナル3階国内線出発制限エリアにカームダウン・クールダウンスペースを設置した。4月2日の世界自閉症啓発デーに先立って行ったもので、発達障害や知的障害、精神障害などを持つ人が他者からの視線や外部の音、光を可能な限り遮ることができるように間仕切りで構成された空間となっている。

═ その他空港 ═

●南紀白浜エアなどバスのドラレコで道路点検

南紀白浜空港を運営する南紀白浜エアポートは、ドライブレコーダーによる滑走路の点検技術を一般道路にも活用し3月10日から空港リムジンバスを走らせ路面を点検する実証実験を始めた。NECやオリエンタルコンサルタンツ（東京・渋谷）が協力する。

●南紀白浜空港で案内ロボ実験

南紀白浜エアポートやNECなど4社は3月14日、地域限定の次世代通信規格「ローカル5G」を活用し同空港の運用合理化を進める実証実験を始めたと発表した。来訪者を複数のロボッ

トが連携して案内したり、複合現実（MR）を使ったメンテナンス作業を行ったりする。

●白浜空港産ホップのビール完成

南紀白浜空港で栽培したホップを使用したクラフトビール、フライザエールが完成し3月21日、空港でお披露目イベントが開かれた。南紀白浜エアポートと緑化事業に取り組む東邦レオ（大阪市）、町内のクラフトビールメーカー、ナギサビールが協力し、2021年3月から取り組みを進めた。330ml入りで、約2,500本製造。南紀白浜空港や町内のホテルやみやげもの店などで販売する。

航空・旅行

●国産代替燃料普及へ新団体

全日本空輸、日本航空、日揮ホールディングスなどは3月2日、持続可能な航空燃料（SAF）の普及を目指し、計16社による有志団体、ACT FOR SKYを設立したと発表した。燃料メーカーや航空会社、商社などが業種の垣根を越えて安定的な供給網づくりを進める。

●世界の航空旅客数「2024年までに全面回復」IATA

国際航空運送協会（IATA）は3月1日、航空業界全体の旅客数について、2024年までにコロナ禍以前の水準以上に回復するとの見通しを発表した。コロナ禍前の2019年比で、2022年に83%、2023年に94%、2024年に103%、2025年に111%となっている。ただし北米で急速な回復が予測される一方、アジア太平洋における回復は遅れが懸念されている。

●ルフトハンザの2021年12月期、赤字2,800億円、3分の1に縮小

独ルフトハンザが3月3日発表した2021年12月通期の連結決算は、最終損益が21億9,100万ユーロ（約2,800億円）の赤字だった。赤字額は約67億ユーロだった前期の3分の1に縮小した。売上高は168億1,100万ユーロで前期比24%増。

●ANA、国際線新ブランドをエアージャパンに

ANAホールディングスは3月8日、新たな中距離国際線のブランド名を「AirJapan（エアージャパン）」に決定し、2023年度下期に就航すると発表した。運賃はLCC並みとする一方、機内環境はフルサービスキャリアレベルの快適さを目指す。運航は全日空のアジア路線を現在担っている傘下のエアージャパン（成田市）が担当する。

●キャセイ航空の2021年12月期、赤字縮小

香港のキャセイ・パシフィック航空が3月9日に発表した2021年12月期決算は、61億香港ドル（約900億円）の赤字で、赤字幅は前年と比べて大きく縮小した。

●フィリピン航空、定期便5割増

フィリピン航空は3月9日、3月の国際線と国内線を合わせた運航便数をこれまでより1,500便以上増やすと発表した。52%の増便で、国際線は北米のほか東南アジア、日本、中東などへの便を増やす。

●全日空国内線運航率4月87%、5月は93%

全日本空輸は3月10日、国内線を4月1日から5月8日まで2,306便を減便すると発表した。期間中の運航率は4月が87%、5月が93%になる。

●2021年旅客数、国内線6.0%減、国際線67.7%減、国交省統計

国土交通省が3月11日発表した2021年の航空輸送統計の概況によると、国内線の旅客数は前年比6.0%減の4,392万3,000人、国際線は67.7%減の140万9,000人で、いずれも2年連続で前年割れとなった。また、貨物重量は国内線が7.7%減の46万2,104t、国際線が38.6%増の177万6,547tとなった。

●国交省、PWエンジンのB777の運航停止解除

国土交通省は3月18日、米プラット＆ホイットニー製エンジン、PW4000を搭載するボー

イング 777 型機の商業運航再開を認めると発表した。国内で唯一保有する全日本空輸が運航できるようになるほか、海外からの乗り入れ停止も解除する。2021 年 2 月の運航停止以来 1 年 1 か月ぶりとなる。

●2022年の国内旅行者、前年の2倍に、JTB予測

JTB は 3 月 18 日、2022 年の年間旅行動向見通しを発表した。新型コロナウイルスの感染拡大が一定程度落ち着いた場合、国内旅行者数は 2 億 6,000 万人と、2021 年の約 2 倍に増える見込みだ。コロナ禍前の 2019 年比では 89％の水準まで回復する。海外旅行の再開時期は見通せず、旅行需要の全面回復は遠いとしている。

●中国南部で旅客機墜落、132人死亡

中国民用航空局は 3 月 21 日、昆明発広州行きの中国東方航空のボーイング 737 型機（乗客 123 人、乗員 9 人）が同日午後、中国南部の広西チワン族自治区梧州市上空で連絡を絶ち、その後墜落したことを確認したと発表した。当局は27日、搭乗者全員の死亡を確認したと発表した。

●日本航空、国内線8％値上げ

日本航空は 3 月 24 日、燃油価格高騰や旅客の減少で経営環境が厳しさを増していることに伴い、国内線運賃の一部を引き上げると発表した。値上げ幅は大人普通運賃や往復割引が約 8％、小児普通運賃や JAL ビジネスきっぷが約 3％など。4 月 15 日の購入分から適用する。

●A380、SAF100％で初飛行

エアバスは 3 月 28 日、SAF を 100％使用して、総 2 階建ての超大型機 A380 型機の初飛行を行ったと発表した。SAF 100％で飛行する試験機は、A350 と A319neo に続き 3 機種目となる。

●中国3大航空会社の2021年12月期、2年連続赤字

中国東方航空が 3 月 30 日発表した 2021 年 12 月期決算は最終損益が 122 億元（約 2,300 億円）の赤字だった。前期の 118 億元の赤字から拡大した。売上高は前期比 14％増の 671 億元だった。中国最大手である中国南方航空の 2021 年 12 月期決算も 121 億元の最終赤字、2 番手の中国国際航空も 166 億元の最終赤字だった。

●全日空の臨時便、前年の8.5倍

全日本空輸は春休みとゴールデンウイークに合わせ国内線で 510 便の臨時便を運航する。前年同期は 60 便で、まん延防止等重点措置の解除で旅行需要に回復の兆しが見えてきた。

関西

●関西の百貨店売上高、2月は反動増

関西の主要百貨店が 3 月 1 日発表した 2 月の売上高（速報値）は、9 店中 5 店が前年実績を上回った。前年同月は緊急事態宣言下だったこともあり、反動増の傾向が強かった。

●阪神高速淀川左岸線、軟弱地盤で事業費1,000億円増

2025 年大阪・関西万博の会場となる 夢洲 と、大阪市中心部を結ぶ阪神高速淀川左岸線の 2 期区間（海老江～豊崎間、4.4km）の事業費が約 1,000 億円増えると、大阪市が試算していることがわかった。この区間のほとんどはトンネルで軟弱地盤の対策などが必要になった。事業費の増額は 2 回目で、当初想定の 2.5 倍の約 2,900 億円に膨らむ。松井一郎大阪市長は 3 月 2 日、工期の遅れも懸念されるため、仮設の代替路整備を検討していることを明らかにした。

●うめきた新駅を報道陣に公開

JR 西日本は 3 月 3 日、梅田の再開発エリア、うめきた 2 期で建設中の新駅、大阪駅の工事現場を報道各社に公開した。2023 年 3 月の開業時には現在の大阪駅と地下道でつながる計画で、構内には 2 本のホームと 4 本の線路を整備する。京都～関西空港を結ぶ特急はるかや和歌山方

面に向かうくろしおのほか、おおさか東線など一部在来線の乗り入れも計画している。

●関西広域連合が万博担当部署を新設

関西広域連合は3月5日、2025年大阪・関西万博に出展するパビリオンの担当部署を4月に事務局内に新設することを決めた。知事が連合長を務める和歌山県の技術職員8人で構成し、関西全域を紹介する展示を行う関西棟の建設設計の指揮を担う。

●ふるさと納税巡る交付税減額は違法、泉佐野市が国に勝訴

ふるさと納税制度で多額の寄付金を集めたことを理由に国が特別地方交付税を減額したのは違法だとして、泉佐野市が決定取り消しを求めた訴訟の判決が3月10日、大阪地裁であり、山地修裁判長は「ふるさと納税の収入を特別交付税の減額要因と定めることは違法だ」として国の減額決定を取り消した。

●万博協会、新理事に連合・芳野会長ら2人就任

2025年大阪・関西万博の運営主体の日本国際博覧会協会は3月15日、連合の芳野友子会長と気仙沼ニッティング(宮城県気仙沼市)の御手洗瑞子社長が新たに理事に就任したと発表した。協会は同日、2022年度から職員を約120人増やした約450人体制で業務にあたると発表した。

●関西企業1～3月期業況、3四半期ぶりマイナス

大阪商工会議所と関西経済連合会は3月15日、会員企業の経営・経済動向調査を発表した。2022年1～3月期の企業の自社業況を示す判断指数（BSI、「上昇」と回答した割合から「下降」と回答した割合を引いた値）はマイナス7.0と、3四半期ぶりにマイナスとなった。新型コロナウイルス感染拡大のほか、原材料価格の高騰や半導体不足などが影響した。

●JR西日本、うめきた新駅に駅ビル　顔認証など実験へ

JR西日本は3月16日、大阪駅北側の再開発、うめきた2期に開業する地下駅、大阪駅の上に商業施設を含む駅ビル（3階建て）を2025年春に開業すると発表した。駅ビルと駅部分を合わせて「JR WEST LABO」と名付けた。駅に顔認証の改札機を導入するほか、企業や大学と組んで新サービスを実験する場にもする。

●近畿輸入額30.7％増、2月で過去最高

大阪税関が3月16日発表した2月の近畿2府4県の貿易概況によると、輸入額は前年同月比30.7％増の1兆4,010億円と2月としては過去最高を記録した。前年を上回るのは13か月連続。

●和歌山IR、資金調達計画にメド

和歌山県が誘致を進めるカジノを含む統合型リゾート（IR）で、運営事業者のクレアベストニームベンチャーズのマリオ・ホー代表取締役が3月17日の県議会IR特別委員会で、米国の投資銀行などからの借り入れが確実になったと述べた。

●空飛ぶクルマ、大阪万博で8路線・1時間20便　初の実用化

人を乗せて空を移動する空飛ぶクルマの実用化を目指す官民協議会は3月18日、ロードマップ（工程表）の改訂版を示し、2025年に人の輸送を商用化する方針を明記した。市街地での移動や、地方での観光目的などを想定している。2025年大阪・関西万博でも活用する計画を盛り込んだ。それによると、会場の夢洲と関西・大阪・神戸の各空港、大阪市内などを結ぶ8つの路線を候補とし、1時間20便程度をめざす。

●大阪市内のホテル、2月の稼働率31.6％

日本経済新聞社が3月18日まとめた大阪市内の主要13ホテルの2月の平均客室稼働率は31.6％で、前月から8.7ポイント悪化した。1月末にまん延防止等重点措置が大阪府に適用されたことを受けて新規予約が伸び悩んだ。

●万博公式キャラクター決定

2025年大阪・関西万博の運営主体、日本国際博覧会協会は3月22日、公式キャラクターと

なる最優秀賞のデザインを発表した。赤い円形が輪のように連なる細胞をイメージした万博ロゴマークと、「水の都」と呼ばれる大阪を連想させる青い体で構成する。

●大阪の公示地価、商業地2年連続下落

国土交通省が3月22日発表した公示地価（1月1日時点）は、全用途の全国平均が前年比プラス0.6％で2年ぶりに上昇した。住宅地は0.5％、商業地は0.4％の上昇だった。大阪府内の商業地はマイナス0.2％で2年続けて下落した。前年のマイナス2.1％からは改善した。住宅地は0.1％のプラスで、2年ぶりに上昇に転じた。

●大阪IR計画、府・市議会が可決

大阪府と大阪市が誘致を進めるカジノを中核とした統合型リゾート（IR）について、大阪府議会は3月24日、事業計画となる区域整備計画を大阪維新の会や公明党などの賛成多数で可決した。市議会も大阪維新の会や公明党などの賛成多数で29日に可決した。

●JR大阪駅西側、旧中央郵便局跡にマリオット進出

JR西日本は3月24日、JR大阪駅西側の旧大阪中央郵便局跡地で建設中の高層複合ビル（地上39階、地下3階）に、米マリオット・インターナショナルの高級ホテル、オートグラフ・コレクション・ホテルが進出すると発表した。2024年夏の開業を目指す。

●万博・大阪パビリオンに7社出展

大阪府・市や関西の経済団体などで構成する2025年日本国際博覧会大阪パビリオン推進委員会は3月24日、府･市の大阪パビリオンにあきんどスシロー、サイエンス、日本生命保険、ファーマフーズ、ミルボン、森永乳業、ロート製薬の7社が出展すると発表した。シャワーヘッドを手がけるサイエンスは、1970年の大阪万博で注目を集めた「人間洗濯機」の現代版を展示する。

●阪急阪神グループ、大阪・梅田で最大規模のオフィス開業

阪急･阪神グループは3月24日、大阪･梅田の複合ビル、大阪梅田ツインタワーズ･サウス（38階建て）のオフィス部分を開業した。下層階には阪神梅田本店が入り、ダイキン工業や東洋紡などが本社を同ビルに移転する。大阪神ビルディングと新阪急ビルを2014年から建て替え、複合ビルとして開発した。投資額は約900億円。

●国際金融都市推進で2025年度までに金融系外資30社を誘致

大阪府・市や経済団体などでつくる国際金融都市OSAKA推進委員会は3月25日の総会で、国際金融都市構想に関する戦略を決定した。2025年度までに、海外からの金融関連企業30社の誘致を目指すと明記し、大阪府・市による進出企業への補助制度も2022年度に導入するとした。

●万博の年に訪日客1,500万人、大阪知事市長ら会合

大阪府市と関西経済3団体のトップによる会合が3月25日、大阪市内で開かれ、2025年大阪･関西万博が開かれる2025年の関西の訪日外国人客数について1,500万人を目指すことなど、観光復興に向けたロードマップ（工程表）が示された。

●みさき公園跡地が自然体験型の公園に

2020年3月に閉園したみさき公園の跡地に新たな都市公園の整備を計画している岬町は3月28日、不動産開発などを手がけるカレイドジャパン（東京）を代表企業とする事業体が優先交渉権者に決まったと発表した。7月ごろに事業契約を結び、2024年4月の開園を予定している。自然環境を人工的につくり出した施設や、グランピング施設、人工波でサーフィンが体験できるプールなどの設置を提案している。

●JR西日本、大阪～神戸など34区間で値上げ、2023年4月

JR西日本は3月29日、大阪～神戸間など34区間の普通運賃を2023年4月1日から10～40円値上げすると発表した。値上げは消費増税に伴うものを除くと1987年の民営化以来初

めて。年間 10 億円程度の増収効果を見込む。

●大商、鳥井氏を新会頭に選出

大阪商工会議所は 3 月 29 日、通常議員総会を開き、尾崎裕会頭の後任に鳥井信吾副会頭（サントリーホールディングス副会長）(69)を選出した。鳥井氏は 2025 年大阪･関西万博について、「先端産業がチャレンジできる未来社会の実験都市に大阪を育てていきたい」と述べた。

●和歌山IR計画、和歌山市議会が可決

和歌山県が和歌山市内の人工島、和歌山マリーナシティに誘致を進めている IR について、和歌山市議会は 3 月 30 日の本会議で、県と IR 事業者が作成した区域整備計画案などへの同意を求める議案を賛成多数で可決した。

●JR三ノ宮の新駅ビル、空中デッキで乗り換え楽に

JR 西日本と神戸市などは 3 月 30 日、2029 年度に開業する JR 三ノ宮駅に直結する新ビル（地上 32 階、地下 2 階建て）の概要を発表した。約 250 の客室を備えたホテルや商業施設、オフィススペースで構成する。空中デッキやエスカレーターを設け、阪急・阪神・ポートライナーへの乗り換えをしやすくする。総事業費は 500 億円程度。

●南海電鉄、中期経営計画で成長投資に862億円

南海電気鉄道は 3 月 31 日、2024 年度までの 3 年間の新しい中期経営計画を発表した。不動産事業を強化するほか新型コロナウイルス収束後を見据えた観光関連事業や e スポーツ事業などを拡大し、成長投資に 2020 年度までの前計画に比べ 4 割多い 862 億円を充てる。

●万博日本館で循環型社会体験

経済産業省は 3 月 31 日、2025 年大阪・関西万博に出展する日本政府館（日本館）の基本計画を策定したと発表した。循環型社会を体験してもらうことを目指す。

●ドバイから万博旗引き継ぎ

アラブ首長国連邦で 2021 年 10 月から開かれていたドバイ国際博覧会が 3 月 31 日、閉幕した。次回の 2025 年大阪・関西万博を所管する若宮万博相、吉村洋文大阪府知事が閉幕式に出席し、UAE から万博旗を引き継いだ。吉村大阪府知事と松井大阪市長は閉幕間際にドバイ入りし、参加国拡大に向けた招請活動を進めた。

国

●脱炭素化の計画認定、航空法改正案を閣議決定

政府は 3 月 1 日、航空分野の脱炭素化を推進するため、航空法などの改正案を閣議決定した。民間や自治体が管理する空港や航空会社が作成する推進計画を国が認定する制度の創設が柱。管制塔など国有施設を長期間借り受け、屋上や壁面に太陽光パネルを設置できる。

●大阪など18都道府県のまん延防止延長、入国者上限は7,000人に緩和

岸田文雄首相は 3 月 3 日記者会見し、まん延防止等重点措置の期限を 6 日に迎える 31 都道府県について東京、大阪、兵庫、京都など 18 都道府県を 21 日まで延長し、福岡など 13 県を解除する方針を明らかにした。水際強化措置に関し、1 日当たりの入国者数の上限を現行の 5,000 人から 7,000 人へ緩和すると表明した。

●自動運転「レベル4」解禁へ、道交法改正案を閣議決定

政府は 3 月 4 日、特定の条件下で運転を完全に自動化する「レベル 4」の自動運転車の公道走行を許可する制度を盛り込んだ道路交通法の改正案を閣議決定した。過疎地での無人自動運転による移動サービスなどを想定しており、早ければ 2022 年度内にレベル 4 の公道走行が可能になる見通しだ。

●経団連が水際上限撤廃を提言

経団連は３月７日、新型コロナウイルス感染症の水際対策で設けている１日当たりの入国者数上限の撤廃を柱とした「出口戦略」の提言を発表した。新型コロナ感染を「パンデミック（世界的大流行）」ではなく、一定の地域や季節で繰り返し発生する「エンデミック」と位置付け、社会経済活動の活性化へかじを切るよう求めた。

●空港の保安検査を義務化、航空法改正

３月10日から航空法が改正され、航空機搭乗前の保安検査が義務化された。保安検査を受けずに保安検査場から先へ進んだ場合、１年以下の懲役または50万円以下の罰金が科せられる場合がある。

●1月の消費支出、6か月ぶりプラス

総務省が３月11日発表した１月の家計調査によると、2人以上世帯の消費支出は28万7,801円と、前年同月比6.9％増加した。前年同月を上回るのは６か月ぶり。緊急事態宣言が出ていた前年同月からの反動で、鉄道運賃や有料道路料などを含む「交通・通信」は32.2％増えた。

●国交省が空港コンセッションの改善策を提示

国土交通省は、コンセッション方式で運営している国管理空港の改善策などを検討する民間委託空港状況フォローアップ会議を開催し、報告書を３月11日に公表した。▽一次審査での提案審査の省略・簡略化▽二次審査の提案項目と配点の見直し――などを盛り込んだ。

ウクライナ侵攻

●海運もロシア発着輸送を停止

デンマークに本拠地を置く世界最大規模のコンテナ船社APモラー・マースクは３月１日、ロシア発着の海上、航空、鉄道における新規ブッキングを停止すると発表した。スイス船社MSCも同日、バルト海、黒海、極東ロシアを対象に、ロシア発着のすべてのブッキングを一時的に停止することを決定した。

●全日空、日航、欧州便欠航相つぐ

全日本空輸は３月３～５日に出発予定だった欧州便（ロンドン、パリ、フランクフルト、ブリュッセル）で貨物便を含む往復24便を欠航した。日本航空も３～４日に出発予定だった欧州便（ロンドン、パリ、ヘルシンキ、フランクフルト）について貨物便を含む往復16便を欠航した。全日空は南回りに、日航はアラスカ経由でそれぞれ欧州便を運航する。

●日航欧州線、英国に一本化

日本航空は３月４日、日本とフランス、ドイツ、フィンランドを結ぶ欧州３路線を英国・ロンドン線に当面一本化すると発表した。ウクライナ情勢を踏まえた安全確保の観点から、ロシア上空の飛行を回避し、アラスカを通るルートで運航を続ける。

●ロシア航空、国際線全便停止

アエロフロート・ロシア航空は３月５日、すべての国際便を８日から一時停止すると発表した。ロシア連邦航空局が同日、外国企業からリースされている機材を運航する国内航空各社に対し、西側諸国による対ロシア制裁に関連して保有機が差し押さえられる事態を回避するため、国際便の運航を一時停止するよう勧告したことを受けたもの。

●日本郵便、英独仏へ航空郵便停止

日本郵便は３月８日、ロシアのウクライナ侵攻により、英国やドイツ、フランスなどへの航空便と国際スピード郵便（EMS）の引き受けを停止すると発表した。航空会社の欠航が相次いで輸送手段を確保できなくなったため。同社は17日、英国やドイツなど欧州４か国への航空通常郵便物の一部引き受けを再開すると発表した。

●講演抄録

第477回定例会

大阪・関西万博の開催に向けた取組み

大阪府・大阪市万博推進局
理事
馬場広由己 氏

●と　き　2022年1月19日（水）　　●ところ　オンライン会場

■はじめに

万博の開催までいよいよ3年少しになりました。大阪府と大阪市で緊密に連携して準備をスピーディーに進めていこうと、それぞれの万博担当室を統合して、1月1日に大阪府・大阪市万博推進局となりました。場所は万博会場のすぐそばのATCで、博覧会協会と道を挟んで真向かいです。万博の成功に向け、職員が一丸となって頑張っておりますので皆さんよろしくお願いします。

本日は新年早々にお話の機会をいただきありがとうございます。アップトゥデートな情報をどこまで入れるか難しいですが、協会の受け入れ情報も含め、精一杯ご説明いたしますのでよろしくお願いします。

大阪・関西万博は誘致の際のイメージが強く、その辺りは動画や報道などでもご覧になっていると思いますが、本日は万博全体の概要のおさらいや最近の動き、企業と万博との関わりなどについてもお話をさせていただきます。

本日の情報を皆様と共有することで、少しでもワクワクしながら万博に向かい、企業がどう関わっていくべきかを考えるきっかけになればと思います。

■万博とは

最初に万博とは何なのか、についてご説明します。博覧会と名の付くものは世の中でよく耳にしますが、正式には承認が必要です。1928年、約1世紀前に、関係国が条約に基づいてフランスのパリで、そこを本部とする博覧会国際事務局（BIE）を設立しましたが、このBIEが承認した博覧会のみが国際法上、国際博覧会（万博）と名乗ることができるということになっています。

したがって、万博の開催を希望する国は、国としてBIEに申請を行うことになります。オリンピックの場合は都市が立候補するので、そこが少し違う部分です。国がBIEに申請して開催する国家プロジェクトということになります。

■万博の推移

万博は、国際博覧会条約に基づいて複数の国が参加して行う博覧会ですが、その意義は時代によって変わってきました。20世紀までは、自国の経済や技術力を世界に示すことを目的とする「国威発揚型」といわれる万博でした。

1994年、BIEの総会決議において万博の意義が少し変わり、「人類共通の課題を解決する場」と位置付けられました。これにより、21世紀からの万博は地球規模の課題をテーマとして提示し、世界中の国々が英知を結集して解決の方向を示す場にしていこうという流れに変わったわけです。

国際博覧会には、「登録博覧会」と「認定博覧会」の2種類があります（1996年までは「一般博」と「特別博」の2区分）。大規模なもの

日本における国際博覧会

	1970年	1975年	1985年	1990年	2005年
名称	大阪万博	沖縄海洋博	つくば博	大阪園芸博（花博）	愛知万博（愛・地球博）
区分	登録博（一般博）	認定博（特別博）	認定博（特別博）	認定博（特別博）	登録博
テーマ	人類の進歩と調和	海－その望ましい未来	人間・居住・環境と科学技術	－	自然の叡智
来場者数	約6400万人	約350万人	約2000万人	約2300万人	約2200万人
参加国等	76か国 4国際機関	36か国 3国際機関	47か国 37国際機関	82か国 55国際機関	121か国 4国際機関

⇒ 2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）は、大規模な「登録博覧会」

5

が登録博覧会で、開催時期は5年に1回。認定博覧会はその間に1回開くことができます。開催期間は、登録博は6週間以上6カ月以内、認定博はその半分の3週間以上3カ月以内で、規模によって差があります。

その区分に基づいて、これまでの日本の国際博覧会をまとめてみました。歳がばれてしまいますが、このスライドのうち、つくば博以外の万博に私は全て行きました。沖縄海洋博とつくば博、花の万博は認定博であり、登録博は大阪万博と愛知万博（愛・地球博）です。日本での3回目の登録博が大阪・関西万博ということになります。

参加国も近年どんどん増えていますが、来場者数はやはり大阪万博が断トツで約6,500万人でした。今回の大阪・関西万博は、2,800万人を超える来場者数を見込んでいます。

■万博の歴史

ここで少し万博の歴史を振り返ります。万博には国や文化、時代を変えてきた歴史があります。

世界最初の万博は1851年にロンドンで開催され、そこでは蒸気機関車が展示されました。1889年のパリ万博では、蓄音機や自動車に加え、エッフェル塔も万博に合わせて建てられました。1964年のニューヨーク万博では、ウォルト・ディズニーの「It's a small world」がアトラクションとして展示されました。1900年のパリ万博では、当時ヨーロッパで開花したアールヌーボーなどが紹介されて、文化を変えていきました。

このように万博は、技術や製品だけではなく、まちづくりや文化にまで大きな影響を与え、我々のレガシーとなってきた歴史があります。

過去に日本で開催された万博も、少なからず我々の生活に影響を与えています。特に1970年の大阪万博の衝撃は、私の世代には大きなものでした。ここで大きく時代が変わったなという印象があります。

こちらは1970年の大阪万博の写真です。左端は「サンヨー館」で展示された人間洗濯機です。サンヨーは今ではパナソニックになっていますが、このようなものも展示されていました。

大阪万博にあったものをスライドに列記しました。ファストフードやファミリーレストランなど、いろいろあります。例えばケンタッキーフライドチキンが実験出店したのは大阪万博で、これが日本初上陸のファストフードでし

た。ロイヤルホストは株式会社ロイヤルが大阪万博に出店して、その翌年に北九州で1号店を出したと聞きます。

他にも、缶コーヒーやフランスパンなど、今では当たり前のものが、この万博で多数デビューしています。携帯電話、民間警備会社、カプセルホテルなどもありました。

愛･地球博の写真も｢キッコロ｣と｢モリゾー｣と一緒に載せていますが、IC チップ入りの入場券、AED、ドライミストなんかは、今は街じゅうにあって当たり前になっていますね。バイオラング（大規模緑化壁、縦型花壇）もここで初めてお目見えしたものです。やはり近未来の疑似体験が、来場者にとっての魅力であり、文化を変えていく部分ではないかと思います。

■大阪・関西万博のテーマ

2025年大阪・関西万博について改めてご説明します。

テーマは｢いのち輝く未来社会のデザイン｣、サブテーマは「いのちを救う」「いのちに力を与える」「いのちをつなぐ」の三つです。コンセプトは｢未来社会の実験場｣というものです。

「いのちを救う」とは何なのかと考えますと、例えば公衆衛生の改善や防災減災の取り組みのほか、自然との共生など環境保護の観点でもいえるのではないかと思います。

「いのちに力を与える」は、エンパワリング（Empowering）ですから、力をどう与えていくかという話で、生活を理解するとか、可能性を広げる、そういうこともいえると思います。

そして「いのちをつなぐ」という部分。例えばコミュニティを形成して社会を豊かにする、社会同士がつながってパートナーシップを結んでいく、あるいは通信技術によるコミュニケーションの進化、データ社会のあり方、そういったことも入ってくるかもしれません。

このようなテーマとサブテーマで、大阪・関西万博は、「未来社会の実験場」としてコンセプトが掲げられているわけです。

大阪府・市をはじめ、博覧会協会や経済団体と共に万博を「未来社会の実験場」としていかに実現するかが大事なことだと思っており、特に「未来社会の実験場」でイノベーションを起こしていくことが今後のレガシーとなると我々は考えています。したがって、国に対して規制緩和をはじめ、会場内だけでも例えば実装や実証させてほしいと要望したり、あるいはそのための支援や規制緩和

などを、民間の方々の思いも受け止めながら具体化しつつ、一つでも実現できるよう半年ごとに要望していくといった活動も行っているところです。

■大阪・関西万博の概要

万博の概要は皆様もご存知だと思います。開催期間は、3年先の2025年4月13日（日）から10月13日（月）までの184日間です。

開催場所は夢洲で約155ha。この面積がどれくらいかといいますと、USJの面積が約50ha、1970年の大阪万博が330ha、花博が140ha、愛知博が173haです。ドバイ博が断トツで大きく438haでした。面積はそんなイメージです。

入場者は想定で2,820万人、先ほど言いましたように、過去の博覧会がこのような状況ですから、それを踏まえた現在の想定が2,820万人ということです。開催経費は、会場建設費が1,850億円、運営費が基本計画ベースで809億円の予定です。まだ入場料等が算定されていないので、運営費については今後また試算が変わってくると思います。

万博会場の場所は皆さまもよくご存知の夢洲。我々の万博推進局があるATCが咲洲です。アクセスは夢舞大橋の北側ルートと南側ルートがあります。

会場イメージも皆様はよくご覧になっていると思いますが、パビリオンを取り囲む形でリング状の大屋根があります。この屋根の下を会場の主動線として、主なパビリオンや施設の主動線沿いに内外でつないでいきます。

いくつかの広場を配置することで、リングの外を歩いても退屈しないような工夫が施されると聞いております。リングの一周は約2km なので、結構歩き応えがあると思います。主動線の屋根は、下だけではなく上部も歩くことができる構造になっています。会場全体の混雑緩和のために大屋根の上をバイパスで通るほか、瀬戸内海を望む展望スペースにもなっています。会場全体を俯瞰し、立体的に会場を体感してもらう意図だとのことです。

大屋根上部のイメージです。ATC のある南港から明石大橋や淡路島が見えるだけでなく、海に沈む夕日がとても綺麗です。リング上から沈む夕日はきっと話題になるのではないかと思っています。ぜひご期待いただければと思います。

■会場のデザイン

万博会場は三つのエリアから構成されています。

真ん中にある「パビリオンワールド」はパビリオンと施設が集まって一番にぎわうエリアです。主動線となるリング状のメインストリートがあり、その中で大小の広場を設けながらパビリオンにアクセスしていくことができます。メインストリートの上部は上がれるようになっています。メインストリートから離れた位置、ちょうどリングの真ん中には“静けさの森”をつくり、これにつながるようにテーマ館が配置されます。

下には「ウォーターワールド」があります。これは水景を活用した憩いのエリアで、水辺に面して飲食施設が配置され、水上イベントの舞台にもなります。

左上は「グリーンワールド」です。これは会場西側の海に面した緑地にあり、海を望むことができて、屋外イベント広場や交通ターミナル、エントランス広場など、大人数に対応できるような開けた空間になるようです。

■会場へのアクセス

大阪・関西万博には2,820万人の方々がお見えになります。中でもピーク時には1日に28.5万人の来場者を見込んでおり、現在これにどう対応しようかと協会や関係者間でいろいろ検討しているところです。

大まかには、鉄道が41％、主要駅のシャトルバスが22％、車でのアクセスが37％です。車には自家用車以外に団体バスやタクシー、公共交通機関も含まれます。駐車場は会場から概ね15km 圏内に会場外駐車場を設置し、会場へはシャトルバスに乗り換えて行くパークアンドライド方式を考えています。このような形で会場内の乗降場にアクセスしてもらうことになります。夢洲への乗り入れは原則的に禁止とします。

スライドはアクセスのための近隣輸送ルートです。会場へのアクセスは、大阪メトロ中央線が終点コスモスクエア駅から夢洲まで延伸されます。住居のない北側ルートからのアクセスは、此花大橋や夢舞大橋については車線を6車線に拡幅してシャトルバスや自動車を誘導でき

るよう、大阪市が拡幅などの整備を進めているところです。水上アクセスも考えており、夢洲北側に船着場を整備する予定で、現在浮桟橋の工事が始まりつつあります。

駐車場の予約や入場のチケッティングやMaaSなど、いろいろな方法を使ってピーク軽減を図っていくことになりますが、会期中は皆さまのご協力も必要になるかと思いますので、その際はぜひよろしくお願いいたします。

■大阪・関西万博の開催意義

大阪・関西万博の開催意義について、皆様と一緒に考えたいと思います。

意義は大まかに四つあります。一つは、いのちというテーマに即した「いのち輝く未来社会」を目指すというもの。新型コロナウイルス感染症を乗り越えた先の新たな時代に向けて、世界が一つになっていのち輝く未来社会のありようを共有していくことは、2025年以降の未来の世界にとって新たな一歩になります。万博をその契機にしたいと考えています。

次に二つ目、「SDGs達成・SDGs+beyondへの飛躍の機会」にするというものです。万博を通じて、SDGs達成に向けたこれまでの進捗状況をみんなで確認し、達成に向けた取り組みを加速させていく機会に万博がなりうると考えます。また、中長期的な視野を持って未来社会を考えることで、2030年のSDGs達成のその先を皆に体感してもらい、示していく機会にもなると考えています。

三つ目は「Society 5.0の実現に向けた実証の機会」。会場全体を、未来社会を先取りした超スマート会場とすることで、新しい技術、サービスおよびシステムのイノベーションの社会実装に向けた未来社会の実験場にするという話です。

四つ目は「大阪・関西・日本の成長の起爆剤に」。試算によると経済波及効果は約2兆円にのぼるといわれており、東京オリンピック・パラリンピック後の大阪・関西・日本の成長を牽引する起爆剤と位置付けることができるでしょう。また、経済、社会、文化などあらゆる面において、大阪・関西のみならず日本全体にとって、さらなる飛躍の契機としていくことが万博の意義ではないかと考えます。

■ライフサイエンスのポテンシャルを活かしたイノベーション創出

大阪・関西の経済活性化についてお話いたします。万博のテーマに「いのち」があり、万博を契機とした健康や医療のイノベーションが期待されています。ご覧の通り、大阪・関西には、ライフサイエンス分野の研究機関、臨床の拠点、企業が多数集積しています。

夢洲は神戸の先端医療産業都市にも近く、京大のiPS細胞研究所や臨床に強い阪大など、各拠点と近接しているので、万博を通じて関西のライフサイエンスの力を示す絶好の機会になります。そのためには、万博のインパクトで関西

のライフサイエンスの成果を内外に示し、それに向けたイノベーションへ進めることで万博のレガシーとして残していくことが大事です。山中先生の「マイ iPS プロジェクト」、中之島未来医療拠点における再生医療、うめきた2期などのイノベーションの融合拠点の形成も、大阪府･市として目指していきたいと思っています。

■万博開催による経済の活性化

開催による経済活性化という意味では、ライフサイエンスは医療だけではなく、住宅や家電や食品、介護分野も含めると多様な分野にわたります。これらの分野は大阪・関西に根付いている産業ばかりで、極めて広いすそ野を有しています。

ライフサイエンス分野だけでも万博の経済波及効果は非常に大きいと思いますし、それ以外の製造業や建設、エネルギーや観光もまた、さまざまなイノベーションを考えると、大阪・関西の産業集積に幅広い効果をもたらすものであるといえます。

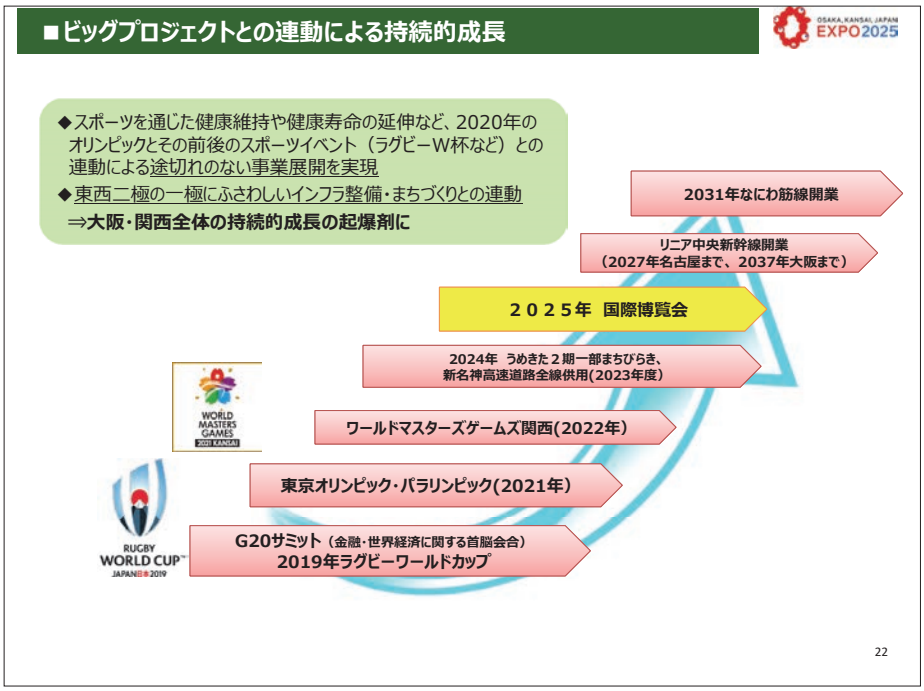
万博を通じたイノベーションの波及は多岐にわたり、さらには大阪・関西の国内へのポテンシャルや魅力など、万博を契機とした情報発信は、会期後の大阪・関西そしてわが国の成長につながります。

会場建設や交通、宿泊、飲食、買い物などの消費支出がもたらす経済効果は約2兆円といわれています。これは博覧会検討会の報告書で、経産省が出された数字です。これ以外にも、先述のライフサイエンス分野など万博に関わる分野の市場の伸長や企業の投資、関連する大規模イベント開催などもあるので、間接的な誘発効果が大いに期待されます。

■ビッグプロジェクトとの連動による持続的成長

大阪・関西万博の2025年がいかにいいタイミングであるかを表に示しました。G20サミット、ラグビーワールドカップ、オリパラがあり、延期となってますがワールドマスターズゲームズがあります。関西ではうめきた2期のまちびらきや、新名神全線供用などがある中で、ちょうど2025年に位置するのが大阪・関西万博なのです。この後国家プロジェクトであるリニア中央新幹線の開業があり、なにわ筋線開業があります（※いずれも講演時点での計画）。

そう考えると、このポジションはビッグプロ



ジェクトをしっかりとつないでいくという、成長への途切れのない展開に欠くことのできないタイミングではないでしょうか。成長の踏切板として大阪・関西万博は非常にいい位置にありますし、大阪・関西全体のプラスの向上と成長につなげていくためにはしっかり成功させることが大事だと思います。ちなみに、G20サミット開催と2度の万博を成功させた都市は世界でロンドンだけだそうです。いま大阪は国際的にロンドンと肩を並べてもおかしくない都市になっていくチャンスでもあるといえます。

ここで3分程度のPR動画をご覧ください（※「Osaka to 2025 and beyond」、右のQRコードからご覧になれます）。

■開催決定からの取組み

2025年万博の日本開催が2018年に決定しました。2019年1月には企業・自治体による万博協会が設立されています。一昨年12月には博覧会のBIEにおいて登録申請書が承認されて、その後協会で基本計画が策定され公表されました。この基本計画が現在の我々の準備に向けたいわばバイブルとなっており、基本計画に沿って現在具体化が進められています。

昨年8月には出展参加説明会が行われました。これは企業様が出展という形で参加するための、万博に取り掛かっていくための説明会です。その出展参加の一つが民間パビリオンの出展募集で、こちらはもう既に締め切られていますが、それ以外の部分についての出展参加は現在募集中のものがあったり、今後募集されるものもあります。

■世界とつながる海と空に囲まれた万博

会場デザインは先ほど少し触れましたが、リングの中にテーマ館や公式参加パビリオンがあります。自治体館なども配置されています。その中に民間パビリオン区画が用意されています。

大阪パビリオンは自治体館で、東エントランスの近くにあります。公式参加パビリオンと政府のテーマ館は「静けさの森」を挟んで配置されています。そして日本政府館です。これらが各パビリオンの配置です。

■各国への参加招請活動の推進

2022年1月7日現在で、72カ国、6国際機関に参加表明をいただいています。大阪府においても、知事に各国大使が表敬される際には参加

招請の働きかけを行っています。

本来ならばドバイ万博の「ジャパンデー」に行って知事も市長も参加招請したかったところですが、コロナ禍でかないませんでした。知事は、機会があればぜひ行きたいと申しているところです。オミクロン株の感染がまだ非常に厳しい状況ですが、会期が3月末までなので機会があればと考えております。

■大阪・関西万博プロデューサーの決定

大阪・関西万博をつくり上げていくプロデューサーの皆様です。会場デザイン、会場運営、そしてテーマ館のテーマ事業プロデューサー8人の方々です。先日、開会式をはじめとする会期中の催事全体の調整や統括などを担当する催事企画プロデューサーも決定しました。小橋賢児さんという方で、NHKの朝ドラ「ちゅらさん」にヒロインの恋人の医師役で出演されていたと思うのですが、実は東京パラリンピックの閉会式の総合演出もされていました。このような方々のプロデュースのもと、万博の準備が具体的に進められています。

8人のテーマ事業プロデューサーの方々が行うテーマ事業「いのちの輝きプロジェクト」とは何なのかというのがこちらのスライドです。日本を代表する8人の専門家の方々がそれぞれ、いのちの輝きを表現していくプロジェクトです。いのちを知る、守る、はぐくむ、つむぐ、拡げる、高める、磨く、響き合わせるという八つのテーマを各プロデューサーが担当し、テーマパビリオンで表現していくことになっています。

■未来社会ショーケース事業

ここから先は、企業様にとっての万博との関わりを感じていただくための説明となります。

まず、「未来社会の実験場」を実現するというのがまさにこの「未来社会ショーケース事業」であり、さまざまなアイデアを会場で実装していこうというものです。民間企業様などに万博での先端技術の「実証」への参加を呼びかけ、そのアイデアを会場に「実装」していくための取り組みを展開していくための事業です。

2025年より先の未来を感じさせる、これからの社会のレガシーとなるような技術や、社会システムの実証や、2025年の万博にふさわしい先端技術やシステムなどを、企業の皆様の協力によって進めていこうと考えています。MaaS から始まり、ロボットや空飛ぶクルマなどの「実証」「実装」を行っていきます。

これらのアイデアを6種類の事業に大まかに分類整理しました。「未来社会のショーケース事業」「スマートモビリティ万博」「デジタル万博」「バーチャル万博」「アート万博」「グリーン万博」「フューチャーライフ万博」という六つの事業に分類されており、企業様の提案を受けながら具体化が進められます。現在、それぞれの分野で募集が行われているところです。

いま申し上げた「未来社会ショーケース事業」以外にもいろいろな参加形態があります。パビリオン出展はもう既に締め切られ、近々発表されると聞いています。プロデューサーによるテーマ事業協賛は、資金協賛や設備・サービスの協賛のことで、これも募集されています。

もっと手軽に万博に関わりたいという方々におすすめするのが、「TEAM EXPO 2025」プログラム参加です。エントリーにはいちばん良いのではないかと考えていま

未来社会ショーケース事業の全体フレーム

OSAKA, KANSAI, JAPAN EXPO2025

未来社会ショーケース事業

未来社会ショーケース事業は、2025年より先の未来を感じさせる次世代技術・社会システムの実証と、2025年の万博にふさわしい先端技術・社会システムの実装の二つのレイヤーを念頭に実施を検討しています。

スマートモビリティ万博	・会場アクセスバス ・会場内・外周トラム ・会場内パーソナルモビリティ ・ロボット（物流、清掃） ・空飛ぶクルマ　等	アート万博	・ウォーターワールド水上ショー ・大屋根プロジェクションマッピング ・静けさの森インスタレーション ・パブリックアート ・パレード　等
デジタル万博	・来場者エージェント、XR案内 ・自動翻訳システム ・高速大容量通信環境 ・大型映像、サイネージ　等	グリーン万博	・DAC+CCS、メタネーションガス ・水素発電、純水素型燃料電池 ・アンモニア発電 ・CO2吸収路面素材 ・次世代太陽電池 ・帯水層蓄熱　等
バーチャル万博	・バーチャル会場 ・XR演出 ・サイバー万博（仮称）　等	フューチャーライフ万博 フューチャーパークを拠点に、様々なアイデアを実装するインキュベーション型事業	・未来の都市、住宅、環境、交通、文化（フューチャーパーク） ・未来のヘルスケア（健康医療等データ利活用、医療機器・福祉用具　等） ・未来の食（フードテック、自動化、食文化　等） ・未来への行動（TEAM EXPO 2025ベストプラクティス展示）

※ 現時点のものであり、今後変更することがあります。

32

大阪・関西万博における参加形態

OSAKA, KANSAI, JAPAN EXPO2025

企業・団体の参加

パビリオン出展
（敷地渡し方式）
建ぺい率70%以下(原則)高さ制限12m以下程度
敷地面積約3,500㎡（９区画程度）
一部を共同館とする場合も想定

テーマ事業協賛
主催者が企画するテーマ事業に協賛者として参加
資金協賛
設備・サービス提供

未来社会ショーケース事業参加
企業・団体が持つ先端技術やシステムを用いて、会場内での実証や実装を行う
先端技術・システムの提供・運用

「TEAM EXPO 2025」プログラム参加
会期前より2025年に向けてテーマの実現を目指して共創する取組への参加及び協賛
テーマ実現に向けた活動の創出・支援
資金協賛

催事参加
主催者催事への協賛又は参加催事の持ち込み
資金協賛
催事プログラムの持ち込み

営業参加
物販・飲食・サービスによる参加
会場内営業施設出店
ライセンスビジネス参加

その他
指定寄附
施設提供・貸与
広報参加
運営参加

※2020年12月現在の予定。区画数及び面積等は変更となる可能性がある。

33

(公社)2025年日本国際博覧会協会「大阪・関西万博基本計画」より

す。何らかのご負担があるわけではなく、企業様や団体様が、万博のテーマ実現に向けて、例えばSDGsでも結構ですし、活動への取り組みとして登録していただきます。活動を支える方々と実施している方々がお互い知り合うことによって協創したり支え合ったりして新しいものを生み出していこうというプログラムです。

他の参加形態では何らかの具体的に行うべき内容があるのですが、「TEAM EXPO 2025」は、現実にいま実施されている活動の中で、万博に協働や協賛できるもの、あるいは何か普段から取り組んでいるものでSDGsに関わるもの、いのちに関わるもの、そういった活動があれば参加できます。このプログラムに参加することで、まずは万博との関わりをつくっていただければいいかなと思っています。

催事への参加は、主催者催事などがあり募集も行います。営業参加は、中の物販や飲食のサービスによる参加で、これから随時募集を行います。他には指定寄附などいろいろなものが、これから運営が決まっていくごとに募集されるようになります。

これらの参加については、協会ホームページのメニューの中から出展、協賛という欄を見ていただければ詳しく書いていますので、そちらもご覧ください。

■大阪・関西万博ロゴマーク

大阪・関西万博のロゴマークは全国5,894作品から選ばれましたが、選ばれたときはかなり衝撃があったかと思います。「踊っている、跳ねている、弾んでいる。だから生きている。」、まさに書かれている通り「DNAとして宿したCELLたちが……」といった感じです。このようなデザインコンセプトでロゴマークが定められました。

ロゴマークを使ったライセンス商品も、現在近鉄百貨店や、首都圏のポップアップショップでパイロット的に協会が販売を行っています。今後ロゴマークの商用ライセンス利用が始まると聞いています。我々もよく「いつから？」というお問い合わせをいただいています。

ロゴマークのライセンスの使用などについても、企業様におかれましては、協会ホームページでの公表をお待ちいただければと思います。

■公式キャラクターデザイン公募

キャラクターデザインは公募が終わり、現在審査中です。これも春頃に発表予定となっています。愛知博のキャラクター「モリゾー」「キッコロ」のライセンス商品も我が家にまだいくつか残っています。花博には「花ずきんちゃん」がいました。そのようなキャラクターを使った商品もビジネスチャンスにつながるかと思います。

企業様にとってはロゴやキャラクターを使った商品を通じてビジネスチャンスにつなげていただくことも大事です。そのビジネスチャンスから、大阪・関西だけではなく全国の皆さんに手に取っていただき目にしていただくことで万博が認知され、企業が盛り上がります。そういう面でもロゴやキャラクターのライセンス商品は大事だと思いますので、興味を持っていただいて、これからご注目いただければと考えている次第です。

■万博の桜 2025 募金

「万博の桜2025」というまた別の運動についても少しPRさせていただきます。大阪府・市を含め、「万博の桜2025」実行委員会では、大阪･関西万博に向けた機運醸成を府民･市民、企業様と共につくっていくことを目的とし、大阪府内の公園などを中心に2,025本の桜を植える運動をしています。府内を桜で彩って大阪・関西万博を盛り上げ、またその桜が咲くときに大阪・関西万博を思い出していただく、といった意図でございます。

1口1万円、1万円単位で受け付けています。15万円で1本分となりますが、1万円でネームプレート一つに名前が書けて、桜1本に15個のネームプレートが付くシステムになっています。

ご自身で植えたいという場合も、いくつか要件はありますが可能になっております。ご興味のある方は、「万博の桜2025」でご検索ください。企業様や個人様からご希望をいただいています。ぜひ記念に寄附いただき、思い出してい

ただければと思います。

■大阪パビリオンの概要

よく話題に上がっていると思いますが、大阪府・市が地元自治体として出展する大阪パビリオンについてご説明させていただきます。大阪パビリオンは、東側エントランスに近く、地下鉄から上がってすぐという非常にいい場所にあります。自治体館というエリアをいただけるということで、関西広域連合さんのパビリオンと隣り合わせで一緒に建つと思います。

この自治体ゾーンで現在、企画を進めているところです。万博の成功にも関わりますし、場所も非常によいのでプレッシャーもかかって、重要な役割を持つことになると思っています。

出展参加で目指すのは、オール大阪の知恵とアイデアです。「いのち」や「健康」の観点から未来社会の新たな価値を創造したり、大阪の活力、魅力を世界の人々に伝えていくことです。ライフサイエンスは大阪の強みであり、「オール大阪の知恵とアイデア」「いのちや健康の観点から」というのはそこを受けています。

また、SDGs の達成に貢献するため、「SDGs 先進都市の姿」をしっかりと明確にしながら、2030年以降を見据えた取り組みを発信したいと考えています。

そして出展参加のテーマは「REBORN（リボーン）」。“「人」は生まれ変われる”、“新たな一歩を踏み出す”という意味が込められています。

出展参加の主体は、産業界･企業の力、教育･研究機関の力、我々自治体、大阪府・市です。府民・市民の力を合わせてこのパビリオンをつくり上げていきます。

パビリオンの出展参加形態は、いまだかつてない形態だと我々は思っています。従来のパビリオンは、実際にお金を出して、それをプロデューサーにお任せしてつくってもらうのですが、今回我々は、お金も中の企画も、企業様の協賛をいただきながら、協賛企業様と共につくっていくという新しい方法を試みます。このやり方自体がある意味で「未来社会の実験場」みたいだという話です。企業様と日々お話をしながら進化させていくので、つくる側も大変なプロジェクトなのですが、しっかりとテーマに沿って、その中で皆様方に学びがあり、お楽しみいただけるようなパビリオンづくりができればと思っています。

■大阪パビリオンの基本コンセプト

「REBORN」のもと、「最先端の医療技術やライフサイエンス産業が創り出す近未来への期待を高める」「食や文化、観光などによる交流を促進する場とする」という基本的考え方を掲げています。

大阪パビリオンの基本構成は、未来のモビリティを提供する「都市移動用のモビリティ」（ライド）、未来の食や健康体験を提供する「REBORN レストラン」「未来のヘルスケア」、未来医療のモデルルームを提供する「未来の医療」、そして大阪の未来につながる活力を提供する「イベント・催事」「中小企業・スタートアップ展示」のゾーンです。

これをバーチャル上での展示体験やイベントと同時に、デジタルツインによって展開します。さらに、一時的なイベントに終わらせることなく、ハード・ソフト両面からレガシーを残していこうというコンセプトで、現在中身を詰めているところです。これが2030年以降の「大阪の成長・経済発展」や「いのち輝く幸せな暮らし」の実現に貢献するのではないかと我々は考え、一丸となってパビリオンチームで頑張っております。

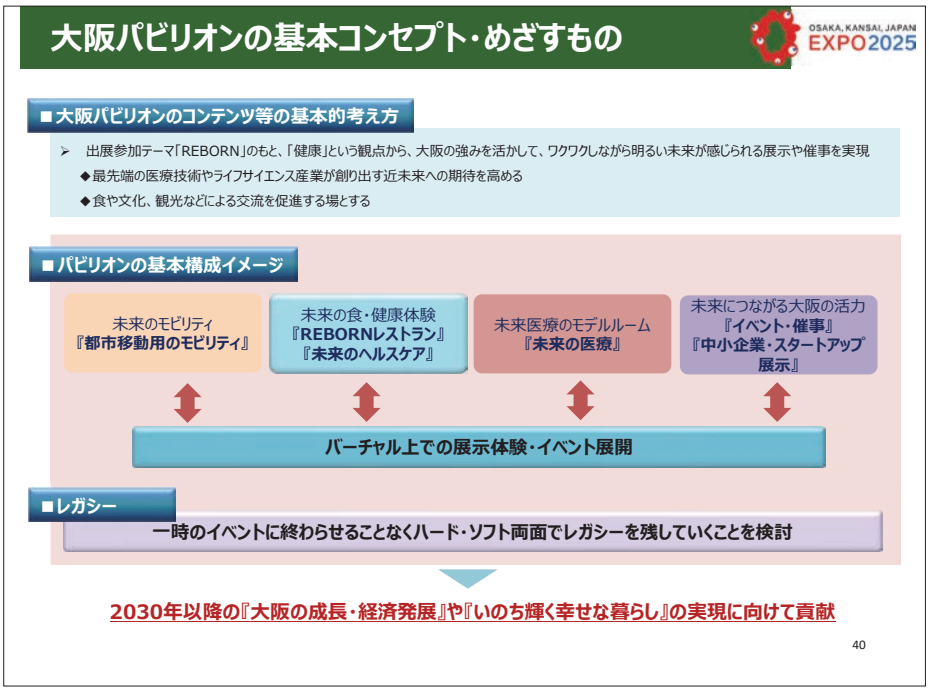
■展示計画

展示はストーリー性やメッセージ性が非常に大事なので、メッセージ性を持たせながら面白い展示や演出を可視化していくことを考えています。ワクワク感をどこまで出せるかもポイントで、体験型・参加型の展示も盛り込みながら、子どもから高齢者まで幅広い来館者の感性に訴えるようなものをつくっていきたいと思っています。

ライドをはじめとした各種の展示、非日常の体験、未来の食や医療などいろいろなものを感じていただくとともに、健康にまだ関心が高くない若い世代の方々にも、エンターテインメント性で学んでいただけるような構成にしたいと考え、現在総合プロデューサーのもとで協賛企業の皆様と検討しているところです。

忘れてはいけないのが環境への配慮です。パビリオンでの展示にあたっては廃棄物の発生抑制や再生利用に取り組み、来館者に対してもリサイクルやリユースに協力いただいたり環境配慮への気付きを持っていただいたりといったことをしっかり考えていく必要があります。また、多言語対応やユニバーサルデザインも工夫したパビリオンにしていくという展示計画を考えています。

展示計画のコンセプトは「ミライの都市生活」



です。未来での実現を目指す都市生活の姿をパビリオン内で実際に体感してもらいます。食、運動、ココロといったパーソナライズケアもこの中で、センシング技術なども駆使しながら提案したり、「自分」や「健康」を大切した生活を体験してもらったりと、未来の都市で体験するようなパビリオンにしていこうと思っています。

■展示計画内容

ゾーン構成をご覧ください。「街中のスキャニングマシン」は、皆様方のヘルスデータをスキャニングするモビリティです。それに合った形で健康に寄与し、かつ美味しい食生活をご提案するのが「REBORN レストラン」。同レストランでは大阪の食文化の魅力も体感できるようになっています。

さらに、未来の医療を見て感じてもらったり、未来のヘルスケア体験をしてもらったりもできます。どんな体験ができるのか？というのはこれからなのでまだ言えませんが、これからどんどんバージョンアップしていくのでご期待ください。

大阪の中小企業・スタートアップ展示は、大阪産業局と大阪商工会議所様が中心となってどんな展示にするかを考えておられます。

デジタルツインでバーチャル空間や遠隔地域とつなぎながら催事を一体的に行うイベント・催事ゾーンも考えています。バーチャル空間ではバーチャルパビリオンを考えています。協会公式のバーチャルパビリオンは少し先になりそうですが、「バーチャル大阪」は12月にオープンしました。これは大阪府・市がスタートさせた、大阪の情報発信を行うバーチャル上の街で、いわゆるアバターになって街中を歩いて見てもらうというものです。その中で、バーチャルパビリオン用の事前のプロモーションもできればいいなと思っています。

■展示構成イメージ

それぞれの展示構成イメージです。「街中のスキャニング」では、メインエントランスから入場すると、ライドが移動する空間を見上げながら基礎データの登録を行います。乗車した後、吹き抜けを回避しながら2階へ進んでいく中で、シアターを見てもらうなどいろいろな体験をしていただき、一方でセンシングによってスキャニングもさせてもらいます。そういうことに興味がない方も楽しめるようなメニューも考えていくことになっています。

「REBORN レストラン」ではパーソナライズされたヘルスケアフードを提供していこうと検討中ですし、また「あなたにぴったりのフィットネスプログラム」といったようなアドバイスも「未来のヘルスケア体験」で提供できればと思っています。

「未来の医療」では、医療テクノロジーや医療機器など、これから進化した先の医療を見据えながら、医療をどう受けるか、といった話や、また再生医療・遺伝子治療の先端的な成果も展示しようと考えています。来館者が近未来の病院を体験できる参加型展示ができればいいなと思っております。

中小企業スタート展示ゾーンは先述の通り大阪産業局と大阪商工会議所に企画・運営をお願いしているので、ゾーンイメージということになりますが、会期前から会期に向けたイベントを取り入れて一つのストーリーとして、プロセスも含めて盛り上げていこうというようなことをお考えだと聞いています。

イベント・催事ゾーンでは、バーチャル空間と館内のシアターを結んだ新しいXRシアターを考えており、屋外にもイベントスペースを設け、府内の市町村と連携した文化や魅力を発信できればと考えています。

■建設計画

大阪パビリオンは敷地面積

展示構成イメージ②

■REBORNレストラン

パーソナライズされたヘルスケアフード・ドリンクを提供するレストラン
未来の食を生み出す植物工場などの展示も検討

■未来のヘルスケア体験

パーソナライズされたフィットネスプログラムや、AIによるアドバイスなど様々な未来の健康体験

■未来の医療

医療テクノロジーや医療機器などの進化した姿や再生医療・遺伝子治療の先端的な成果などを展示
来館者が近未来の病院を体験できる参加型展示

45

展示構成イメージ③

OSAKA, KANSAI, JAPAN EXPO2025

■大阪の中小企業・スタートアップ展示

中小企業・スタートアップの展示スペース。映像ディスプレイやフレキシブルな手法でレイアウトし、開催中の調整も可能

▶「展示・出展ゾーン」において、大阪産業局と大阪商工会議所が共同で企画・運営を担う
▶ 優れた中小企業・スタートアップを発掘・支援し、大阪パビリオンでその象徴的な成果、活躍を効果的に発信できるように、万博の会期中だけでなく、準備期間や開催後も視野に入れた取り組みを、企画・推進する

■イベント・催事ゾーン（XRシアター）

ステージ上にバーチャル環境からの観覧や参加を演出として体感できるようバーチャルアクセスを表示するデバイスを設置。バーチャル側から見るとARで拡張された演出が体験できるXRシアター

■バーチャル上での展示体験・イベント展開

3Dモデリングされた大阪の街並みとアバター体験

（画像:国土交通部Project PLATEAU）

バーチャルパビリオンのイメージ

万博開催に先だけ、3Dモデリングされた大阪の観光地・都市空間等のバーチャル空間等を制作・提供することにより、大阪の都市魅力を国内外に発信するとともに、万博への期待感を高めることを目的に、大阪府・大阪市においてバーチャル大阪を構築。
バーチャルパビリオンについては、大阪パビリオンの検討の進捗に合わせ、今後、具体化を検討し、バーチャル大阪上に搭載予定。

46

建設計画

OSAKA, KANSAI, JAPAN EXPO2025

３Ｒの推進やクリーンエネルギー活用等の環境配慮など、開催都市のパビリオンとして日本国内だけなく世界各国より来館者を迎えるにふさわしいパビリオン建設を目指します

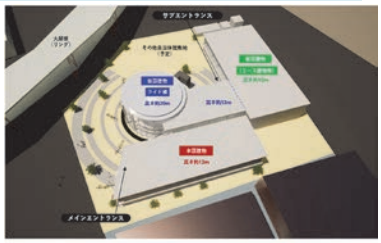
□建築基本概要

・開催都市のパビリオンとして日本国内だけなく世界各国より来館者を迎えるにふさわしいパビリオン建設をめざします。

敷地面積：約10,800㎡
延床面積：約8,950㎡
建物規模：地上２階建て
建物高さ ：約12m（一部約20m）

□仮設・本設の方針

・大阪・関西万博への出展を一過性のイベントとして終わらせることなく、その記憶とともに万博閉会後もパビリオンの精神を後世に引き継ぐレガシーとして残していけるよう、パビリオンの一部を会期後も残し有効活用していきます。



大阪パビリオン外観検討パース（今後の検討により変更となる可能性があります）

47

約1万㎡、延床面積約8,950㎡、政府館に次ぐ非常に大きなサイズです。仮設と本設を併設した建物になっており、パビリオンの一部は会期後も有効活用していく予定です。

工期は非常にタイトになるため、ECI（アーリー・コントラクター・インボルブメント）方式という、公共ではまだあまり行ったことのない方式を入れながら工程およびコストのコントロールをしていきます。同時に省エネ性能やクリーンエネルギーの活用などにもしっかりと配慮しながら、地元自治体として環境配慮におけるリーディングパビリオンになっていきたいと思っております。

資材・素材の利用においても地元経済の振興に寄与できればと思い、目下検討している最中です。

■バーチャル大阪

2021年12月16日にバーチャル大阪がオープンしました。現在は太陽の塔の中心エリアと行政コンテンツエリアが少しあるだけですが、2月中には「Osaka Pop Culture」という大阪市内をイメージしたエリアがオープンします。アバター同士のゲーム体験やリアルイベントとの連携、さまざまなものが順次拡充されていきます。4月以降はどんどん発展しながら、共同企業体の皆様に自主的に運営いただくという、極めて無茶なお願いをしております。

イベントのないときでもアバターで訪れて楽しめる、みんなでつくっていくような空間になると聞いています。「バーチャル渋谷」の進化版みたいな形になるかと思っています。オープニングのM-1グランプリを12月に行ったときは、9万人ほど来ていただきました。ぜひ皆様も一度アバターをつくって中に入り、体験してみてください。

■万博関連事業計画（インフラ整備計画）の概要

2021年8月に7者で要望した結果を受けて「大阪・関西万博に関連するインフラ整備計画」が策定されました。開催に向け、国とも連携しながら、会場周辺のインフラ整備や会場へのアクセス向上に取り組んでまいります。

主な事業は会場周辺のインフラ整備、会場へのアクセスの向上、安全性の向上、にぎわい・魅力の向上、広域的な交通インフラの整備で、関西広域連合と共に要望した内容となっています。

それに合わせて、ソフト・規制改革に関する要望をお願いしました。これには六つの分野があります。①ライフサイエンス・ヘルスケア分野の研究開発等による健康長寿社会の実現、②「未来社会の実験場」の体現、③カーボンニュートラルや「大阪ブルー・オーシャン・ビジョン」の実現、④「スマートシティ」の実現、⑤多様な魅力の創出・発信やさらなる交流の促進、⑥来訪者の受入環境の整備です。これら六つの柱からなる万博の関連事業は、建物などが撤去されたとしても、このようなソフトによるイノベーションこそがレガシーとなると考えて、要望としてお願いしました。

バーチャル大阪

OSAKA, KANSAI, JAPAN EXPO2025

バーチャル大阪公式サイトはこちらから！

バーチャル大阪への入口があります。
ぜひご体験ください！

HP　バーチャル大阪　検索

50

■ 2025 年大阪・関西万博アクションプラン Ver.1

2025年の万博開催までにも技術は日進月歩で進むので、その進捗状況に応じて毎年度内容を更新して要望していきたいとお願いした結果、12月に国の方で「アクションプランVer.1」を取りまとめていただきました。

モビリティや科学技術等、六つの分野で整理していき、今後の事業の進捗や、博覧会協会や企業や地元自治体の提案等を踏まえながら、少なくとも半年に1回改訂していくとご決定いただいたところです。我々としても、実施したいことを少しでもアクションプランに盛り込んでいけるように、半年に1回の改訂に合わせて要望を出していきたいと思っています。

万博で生まれたイノベーションや万博で実証されたものが社会で実装され、その後のわが国の成長のレガシーとなることが一番大事だと考えています。そういう意味では、万博は大阪・関西のイベントではなく国家プロジェクトなので、必要な支援、必要な規制緩和を国にしっかりと具体的な形で示してお願いし、大阪府･市、経済界（関西経済連合会・関西経済同友会・大阪商工会議所）、広域連合、博覧会協会の7者で働きかけることで、「未来社会の実験場」として、万博をよりよいものにしていきたいと考えています。

■おわりに

長々とお話させていただきましたが、いよいよ3年後の開催となります。7月には1,000日前となり、来年度はもう前売り券も売り出します。再来年にはボランティアの募集も始まり、いろいろなことが目白押しです。あっという間に3年後がきます。準備はこれからどんどん加速し、博覧会協会でもいろいろな参加企業様の関わりが次々発表されてまいります。

大阪府・市でもパビリオン関係でいろいろなことがどんどん発表されますし、基本情勢についても皆様方と共に連携しながら、あらゆる主体と関わって盛り上げていきたいと考えています。

そのような中で、皆様のお力添えをいただきながら活動の機運を盛り上げていきたいと思っています。これからも万博の動きに注目していただいて、皆様にはビジネスチャンスにつなげていただければと思いますし、SDGs の取り組みへのきっかけにもしていただきたいと思っていますので、これを機会にどうか今後もよろしくお願い申し上げます。またいろいろな部分でご支援やご協力をお願いすると思いますが、これから3年間、どうぞよろしくお願いします。

大阪府・市としましては博覧会協会と共に、日本中で2025年大阪・関西万博を意識してもらいたいですし、来場・参加いただけるように取り組みを進めていきたいと思っておりますので、ぜひともよろしくお願いします。

私の説明は以上です。一気にしゃべりましたが、これからもよろしくお願いします。ご清聴ありがとうございました。

プレスの目

ピーチ10年にみるLCCと地域の未来

読売新聞社会部泉佐野支局　北口　節子

関西国際空港を拠点とする格安航空会社（LCC）「ピーチ・アビエーション」が3月1日、就航10年を迎えた。累計搭乗者は4,000万人を超え、2020年から続く新型コロナウイルス禍の中でも、いち早いPCR検査サービスやワクチン接種特典を導入するなど、国内の航空需要を下支えてきた感がある。

アフターコロナとなるであろう「次の10年」に向け、ピーチでは地方との連携に注目し、各就航地との共存共栄を図ろうとする動きもある。

■コロナ禍でも奮闘

3月1日午前7時前。関空第2ターミナルの駐機場には、ずらりとフーシェピンク色の機体が並んでいた。関西空港駅に直結する複合施設「エアロプラザ」から運行される無料シャトルバスから、次から次と人が降りてきた。春休みの学生グループが大半だが、スノーボードやゴルフバッグを持ったカップル、旅慣れたシニア、スーツ姿の男女ら……。コロナ禍で国際線が激減する関空で、唯一といってよいほどのにぎわいをみせていた。

「空飛ぶ電車」という基本構想を掲げ、2012年3月に運航を開始したピーチ。セルフチェックインや機内サービスの有料化、座席間隔を狭くするなど効率化やコストカットに努めて低価格化を実現し、新たな航空需要を生み出してきた。

わずか3機で関空と札幌（新千歳）、福岡をそれぞれ結ぶ2路線での船出だったが、順調に拡大を続け、3月時点では、国内33路線、国際17路線（運休中）に。ANA、JALに次ぐ国内3位のエアラインに成長してきた。

コロナの第5波が落ち着きをみせていた、この年末年始（2021年12月25日～2022年1月4日）には、予想以上の旅客数を記録した。ANA、JALともにコロナの第3波中だった前年の年末年始に比べ2倍近くに伸びたが、ピーチは前年比249.9％となる24万1,163人を記録した。関空発着でも、10万1,349人と前年比235.9％増となった。

■関西地域との親和性

ピーチが就航前、拠点空港として関空を選んだ理由の一つに、効率の良い航空機の稼働があった。関空は24時間発着でき、周辺には人気の観光地も多く、空港をフル活用できることがあった。

だが、それ以上に関西地域とLCCとの親和性が、その後の利用者の定着を生んできたともいえる。購入時期やセールをうまく使えば、往復で1万円かからずに関空と各地を往復できた。お得感やユニークな企画は、「良い物を安く買うことを自慢する」傾向のある関西人の心をつかんでいった。

2021年夏には、行き先を選べない航空券が購入できるポイントが当たるカプセル型自販機「旅くじ」が登場した。考案した社員も「1日1個売れれば、御の字」と振り返る企画だったが、これが思わぬ広がりを見せた。

コロナ感染者数が少し落ち着きをみせていたこともあるが、「航空券を買う」という意識では無く、「『旅くじ』をひく」ことに多くの若者がカプセルに吸い寄せられた。森健明CEOも「これほどに大きな反響があるとは思わなかった。新規のお客さまがほとんどで、楽しい刺激を求めていたところに『旅く

じ』という手法がうまく合致した」と評価する。

実際、カプセル自販機で「旅くじ」を購入した人に取材をすると、ピーチのリピーターというよりも、修学旅行以外で航空機を使った旅行をしたことがない若者や、旅慣れていてもLCCを利用したことのない人が多かったことは、驚きだった。

旅くじは、ピーチの認知度を上げるとともに、ピーチが関空からどこに就航しているか。さらに、カプセルの中に入っている旅の途中で行ってほしい「ミッション」によって、その地方の魅力を感じることができる効果さえも生まれた。

■就航地との連携

ピーチは2021年、大阪府泉佐野市と地域活性化の推進を目的にした包括連携協定を結んでいる。具体的な活動としては、昨夏に客室乗務員らに泉佐野市の観光案内に関わってもらう試みを実施。昨秋からは、同市の進まない若年層のワクチン接種促進に向け、2回接種した20、30歳代の市民を対象に航空券購入などに使える「ピーチポイント」を付与するサービスを実施した。ワクチン接種者への特典付与では、宮崎県や沖縄県石垣市とも連携した。

コロナ禍の中で、他の航空会社に先駆けて、提携医療機関との無料PCR検査を実施し、関空からの宮崎、奄美便での利用を促進した。地方都市とのつなぐ中で、障害となるものを逆にどう利用促進に生かすのか、そのヒントを与えたともいえるだろう。

泉佐野市の松下庄一・政策推進担当理事はコロナ後について、「就航地同士の交流人口を増やす取り組みを強化したい」と期待する。

ピーチではほかにも、就航する北海道・女満別に近い網走市にキャンパスがある東京農業大と連携し、学生とツアーや魅力発信の取り組みを進めている。この動きは、大阪府内の観光地域づくり法人も注目している。2025年大阪・関西万博も控え、国内外から多くの観光客が関西を目的地とし、また関空を経由して全国各地に移動する期待もある。

関空を拠点に、大阪近郊の都市部から地方への「観光」「帰省」への移動を、ピーチは担ってきた。今後は、地方から都市部へ、短期観光にとどまらず、医療や買い物、教育、2拠点生活など、さまざまな利用を促す価値をどう高めるか。それが、ピーチや関空、そしてその周辺地域にとって課題となるだろう。

■次の10年に向けて

コロナ前の2019年、国内でのLCC利用の旅客数割合は国内線で10.6％、国際線では25.8％だ。だが、欧州では40％、東南アジアでは50％超で、掘り起こせていない需要はある。

コロナ収束は見通せないが、いろいろな場所に旅をしたい、便利に安価に移動したいという欲求は、着実に国内線需要の回復につながる。ピーチでも関空発着の6路線で6月まで段階的に増便する。女満別と釧路便では7月以降、毎日運航する計画だ。

地方創生と経済成長、これからの10年がその相乗効果となることを期待したい。

航空空港研究レポート
Vol.35

近畿大学　経営学部
横見 宗樹

ポストパンデミックにおける空港経営
ー 非航空系事業の観点から ー

1．本稿の目的

新型コロナウイルス（COVID-19）によるパンデミックは収束の兆しがみえず、わが国でも現下の第6波による新規感染者数は減少傾向にあるものの、依然として、その数は高止まりが続いている。

こうした状況のなか、航空･空港事業では、まだしばらくは極めて厳しい局面が続くと予想される。空港経営に目を向けると、旅客ターミナルにおける商業活動をはじめとする非航空系事業が収入面で重要なウェイトを占めることは近年の世界的な傾向であるが、航空便と航空旅客の激減は、必然的に非航空系事業に深刻な打撃を与えることになる。たとえば、関西国際空港の2020年度の航空旅客数は、国際線20万人、国内線205万人であり、前年度同期と比較して、それぞれ99.1%、69% の減少となった。これにともない、同空港の非航空系収入は2019年度の1,264億円から2020年度には365億円と、71.1％の減少となった（図1）。他空港も同様であり、羽田空港をはじめとする拠点空港に関する状況は、本誌2021年8月号の引頭（2021）に詳しい。国土交通省の空港別収支によると、非航空系事業（営業損益ベース）に関して、2019年度では、収支計算の対象である24空港の全てが黒字であったのに対して、2020年度では対象の19空港のうち17空港が赤字を計上している。

依然として先行きの見通せない状況であるが、本稿では、ポストパンデミックにおいて、空港の非航空系事業なかでも商業活動について、どのような施策ならびに経営上の工夫が必要とされるのか、いくつかの先行研究を紹介しながら考察する。

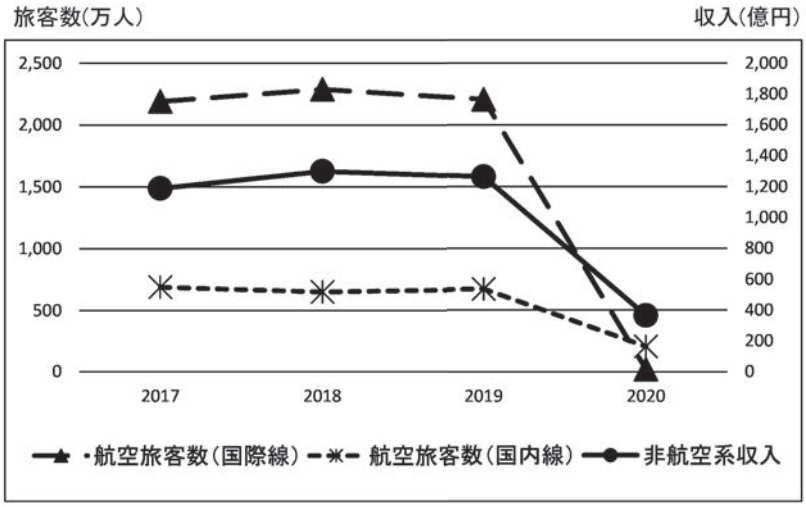


図１：関西国際空港における航空旅客数と非航空系収入の推移
（出所）関西エアポート“IR 情報”より筆者作成。

2．パンデミックによる空港経営の変化

Forsyth *et al*.（2020）は、パンデミックのような危機に際して空港が着陸料などの航空系料金を引き上げることは、航空会社のみならず広範な産業を脅かすことになることから公共政策の観点からは望ましくなく、たとえば公的所有による空港では料金の引き上げを抑えるよう政府から指示されることも有り得ると指摘している。これを踏まえて Choi（2021）は、航空系料金の引き上げが難しいかぎり、ポストパンデミックにおいては、商業収入のような他の収入源に、より重点を置くべきであると指摘している。

Choi（2021）は、仁川国際空港公社の Jong Hae Choi 氏による執筆であり、主として新型コロナウイルスによるパンデミックにおける空港経営の変化について論じている。これは、仁川国際空港の免税店における27万5,017件の POS データを用いて同空港における「実際の」購買行動を分析したという点で極めて興味深い研究である。これによると、仁川国際空港の免税店における旅客1人あたり消費額を2019年と2020年で比較した結果、前者が41.8US ドル、後者が48.0US ドルであり、パンデミックの前後でほぼ変化は見られないことが明らかとなった。このことから、航空旅客にとって空港における購買行動は外的要因に関係なく旅行の一部分として織り込まれており、そこから得られる商業収入はポストパンデミックに向けて空港事業者の収益力を回復させる効果的な鍵であると同論文では指摘している。

一方で、パンデミックの状況下では、空港における感染防止対策の強化により、旅客は通常より早く空港に到着しようとするかもしれない。その場合、商業エリアにおける滞在時間が相対的に増加することで消費額が増えることも予想される。この関係性は、たとえば、スペインの空港における旅客へのインタビュー調査にもとづく Torres *et al*.（2005）により実証されている。Choi（2021）も同様に、商業エリアにおける滞在時間の増加は、新規購買客の創出よりも、既存購買客の支出増加に大きな影響を与えることを確認している。

3．ポストパンデミックにおける空港経営のあり方

それでは、ポストパンデミックにおける空港経営において、具体的にどのような施策や戦略を講じることが求められるであろうか。非航空系事業に関して政策的視点と経営的視点から、それぞれ考察を試みる。

（1）利用者負担に向けた潮流（政策的視点）

ポストパンデミックに向けて、空港を持続的に維持管理ならびに施設等の更新をしていくためには、受益と負担の原則にもとづく利用者負担の考え方を更に徹底していくことが重要であると考えられる。実際に、2020年度からは、空港における旅客取扱施設利用料（PSFC）の算出費用に感染症の対策費を入れることが可能となり、パンデミック対策に要する追加的な費用を利用者負担で賄うことが可能となった。利用者負担の現状と、望ましい利用者負担のあり方については加藤（2022）に詳しい。こうした利用者負担による空港の維持管理という考え方は、今後の潮流となっていくことが予想される。

（2）旅客プロファイルの識別（経営的視点）

前項で指摘した利用者負担の拡充と同時に、非航空系事業における経営戦略の観点からは、抜本的な工夫や改善に着手することが重要であると考える。拙稿である横見（2022）では、イギリスの空港を対象として、旅客の座席等級による空港における消費額の違いを定量的に明らかにした。具体的には、ファースト・ビジネスクラスなどの上位クラス旅客の空港の商業エリアにおける空港利

用１回あたりの消費額は相対的に少ない可能性が示唆される結果を得た。

修学旅行生が物販店でたくさんの土産品を買い求めるのは、よくみられる光景であるが、他方で上位クラス旅客は所得水準が相対的に高いと考えられるにもかかわらず、搭乗間際までエアラインラウンジから外に出ることなく、少なくとも飲食・物販店の売り上げに対する貢献は相対的に低いことが想像できる。近年では、商業収入の増加を目的としたウォークスルー型の商業エリアが多くの空港で採用されているが、エアラインラウンジから搭乗ゲートに至る動線が最短距離となるよう設計されることで商業エリアそのものが動線から外れてしまうようなケースもある。このような場合、ラウンジ利用者の商業エリアにおける消費行動の機会は必然的に失われることになる。

パンデミックにより不要不急のレジャー需要が低迷することになると、空港にとってはビジネス需要が相対的に重要性を高めることになるであろう。上位クラスはビジネス旅客の構成比が高いと仮定するならば、このような可処分所得が高いと考えられる旅客層をターゲットとした収入拡大策を検討することが重要であり、そのためには、既存の飲食・物販事業の枠にとらわれることなく、ビジネス利用を志向した有償サービスなど、新たな可能性を探ることが、とくにこうした状況では重要となることを横見（2022）は主張している。

このことは、端的に言うと、空港事業者は、性別、国籍、旅行目的などの旅客属性がどのように分布しているか把握をしたうえで、それぞれに対して最適化された収入拡大策を実行することが重要ということである。同様のことは Serrano & Kazda（2020）でも指摘されており、ポストパンデミックでは非航空系事業がより重要な役割を果たすことを述べたうえで、非航空系収入を増加させる最良の方法は旅客満足度を高めることであり、空港事業者は、個々の旅客体験をカスタマイズするために、旅客のプロファイルを識別・理解するための分析ツールに更なる投資の必要があると主張している。Choi（2021）も同様に、パンデミック以前は、空港事業者は全ての旅客に均一した良質なサービスを提供することに重点を置いていたのに対して、パンデミック以降は、サービスの差別化を図ることで、商業エリアにおける滞在時間の増加を効果的に活用し、免税店のレベニューマネジメントを強化することができると述べている。その方法のひとつとして、国籍やフライトタイプ（LCC や FSC）など、あらかじめ設定した基準で購買力を見極めることを挙げている。

ポストパンデミックにおいて商業エリアで収入機会を拡大するための具体例として、Choi（2021）によると、最近、仁川国際空港では、一部の商業エリアでムービングウォーク（動く歩道）を廃止して芸術作品などを配置した空間へと改修した（図2）。その理由として「旅客にインスピレーションを与えることは、移動の利便性を創出することよりも長期的に有益である」ことを挙げているが、ポストパンデミックにおける空港経営では旅客の動線上で商業施設の利用を妨げるようなものは思い切って排除することも一考に値するかもしれない。

図２：仁川国際空港の商業エリアにおける改修前（左図）と改修後（右図）
（出所）Choi（2021）.

また、オンラインショッピングの重要性についても論じており、近年では、シンガポールのチャンギ国際空港、香港国際空港、ロンドン・ヒースロー空港などがオンラインによる免税品販売事業に参入している。これにより、旅客は免税品の事前注文や国内配送などのサービスを受けることができるため、商業エリアでの滞在時間を飲食など他の用途に充当する余地を高めることができるであろう。

4．まとめ

本稿では、ポストパンデミックにおいて、空港の非航空系事業なかでも商業活動について、どのような施策ならびに経営上の工夫が必要とされるのか、いくつかの先行研究を紹介しながら考察をしてきた。とりわけこうした状況のもとでは、従来の常識や慣習にとらわれない目新しい発想により商業活動の地平を切り拓いていくことが求められる。Choi（2021）が "now it is time to change" と断じるように、まさに今こそ空港事業者は抜本的な取り組みに着手すべきではないだろうか。

謝辞

本研究の一部は、科研費（19K01972）の助成を受けたものである。

〈参考文献〉

Choi, J.H.（2021）"Changes in airport operating procedures and implications for airport strategies post-COVID-19" *Journal of Air Transport Management*, Vol.94, 102065.

Forsyth, P., Guiomard, C., Niemeier, H.M.（2020）"Covid-19, the collapse in passenger demand and airport charges" *Journal of Air Transport Management*, Vol.89, 101932.

引頭雄一（2021）「コロナウィルスの感染拡大と空港経営」『KANSAI 空港レビュー』，No.513，pp.24-32.

関西エアポート“IR 情報”. http://www.kansai-airports.co.jp/company-profile/ir/,(参照 2022-03-26).

加藤一誠（2022）「空港政策と利用者負担」『ていくおふ』，No.166，pp.20-31.

国土交通省“空港別収支”. https://www.mlit.go.jp/koku/15_bf_000181.html,(参照 2022-03-26).

Serrano, F., & Kazda, A.（2020）"The future of airports post COVID-19" *Journal of Air Transport Management*, Vol.89, 101900.

Torres, E., Domínguez, J.S., Valdés, L., Aza, R.（2005）"Passenger waiting time in an airport and expenditure carried out in the commercial area" *Journal of Air Transport Management*, Vol.11, pp.363-367.

横見宗樹（2022）「関西部会 12 月例会報告概要①「上位クラス旅客の空港における消費行動：GDS データを用いた一考察」」『運輸と経済』，第 82 巻第 2 号，pp.125-127.

2022 年 3 月 25 日　関西エアポート株式会社・発表資料より

関西国際空港 2022 年 2 月運営概況（速報値）

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

○発着回数 5,040 回（前年同月比 147%、前々年同月比 32%）

国際線：　2,439 回
（前年同月比 114%）
国内線：　2,601 回
（前年同月比 201%）

発着回数について
合計発着回数は前年同月比 147% の 5,040 回、国際線は同 114%の 2,439 回となっております。

○旅客数 239,980 人（前年同月比　234%、前々年同月比 10%）

国際線：17,103 人
（前年同月比 119%）
国内線：222,877 人
（前年同月比 253%）

旅客数について
合計旅客数は前年同月比 234 %の 239,980 人、国際線は同 119 %の 17,103 人、うち外国人は同 93 %の 7,940 人となっております。

○貨物量　58,102t（前年同月比106%、前々年同月比 111%）

国際貨物：　57,799t（前年同月比106%）
積 込 量：　28,216t（前年同月比101%）
取 卸 量：　29,583t（前年同月比111%）
国内貨物：　303t（前年同月比 67%）

貨物量について
国際線の貨物量は前年同月比 106%の 57,799t と前年を上回っております。

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 3 月 16 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 2 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	1,578,554	120.3	22.0	1,400,983	130.7	17.8	177,571
管　　内	1,057,667	120.4	14.7	1,050,248	129.6	13.4	7,419
大　阪　港	396,253	116.1	5.5	382,973	107.9	4.9	13,281
関 西 空 港	460,906	116.4	6.4	386,278	135.4	4.9	74,628
全　　国	7,190,081	119.1	100.0	7,858,336	134.0	100.0	△　668,255

【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	460,906	116.4	6.4	386,278	135.4	4.9	74,628
成 田 空 港	1,156,851	128.6	16.1	1,443,179	132.2	18.4	△　286,328
羽 田 空 港	21,483	82.1	0.3	53,009	128.1	0.7	△　31,526
中 部 空 港	105,320	110.7	1.5	65,636	132.9	0.8	39,684
福 岡 空 港	15,922	93.3	0.2	44,026	149.5	0.6	△　28,104
新 千 歳 空 港	1,197	85.9	0.0	663	240.5	0.0	534

大阪出入国在留管理局　関西空港支局・発表資料より

関西国際空港の出入（帰）国者数（2022 年 3 月分速報値）

※ 2022 年 1 月以前は確定値です

	外国人				日本人				合計	
	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)		(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 3 月	10,284	332	7,018	226	9,474	306	6,197	200	32,973	1,064
２０２２年累計	17,280	192	15,798	176	18,194	202	17,587	195	68,859	765
前年同期	15,929	177	12,590	140	12,339	137	9,845	109	50,703	563
対前年同期比	**108.5%**		**125.5%**		**147.5%**		**178.6%**		**135.8%**	

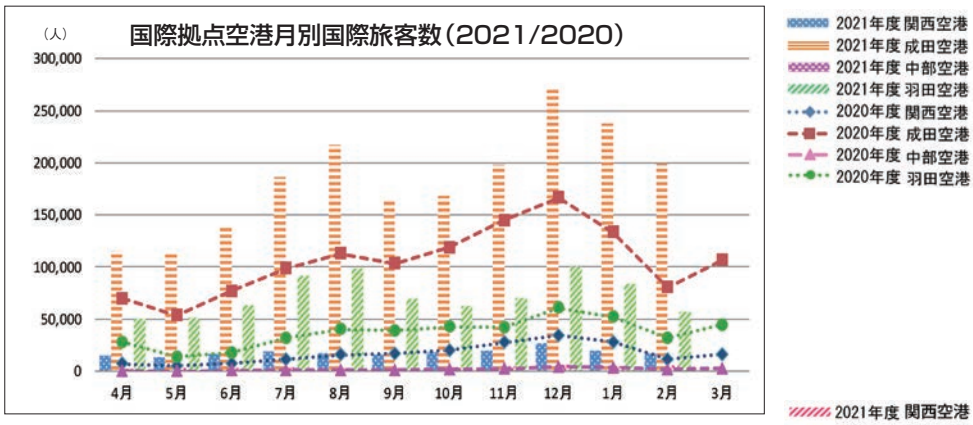
※外国人入出国者数には、地位協定該当者及び特例上陸許可は含まれない。
※ 1994 年の数値は、開港（9 月 4 日）以降の数である。

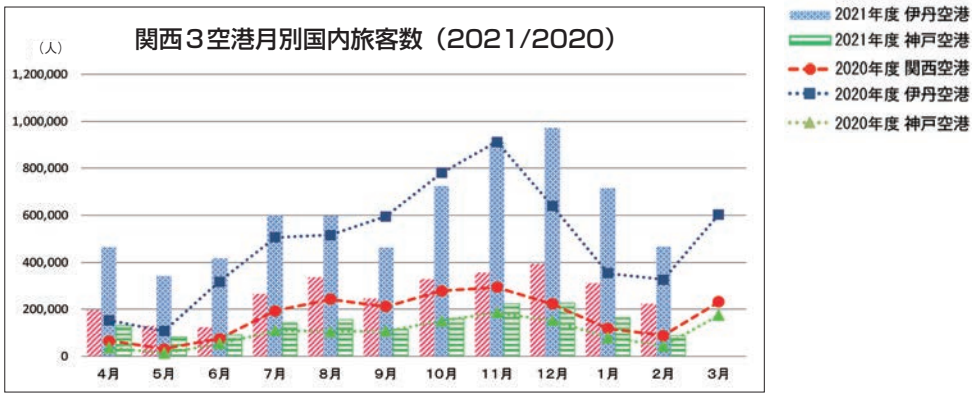
（一財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　2022 年２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	2,439	113.8%	12,916	191.3%	15,355	172.6%
	関　西	2,439	113.8%	2,601	200.8%	5,040	146.6%
	大阪(伊丹)	0	－	8,386	190.9%	8,386	190.9%
	神　戸	0	－	1,929	181.5%	1,929	181.5%
	成　田	7,783	111.7%	2,566	390.0%	10,349	135.7%
	中　部	545	85.6%	3,126	152.1%	3,671	136.4%
旅客数（人）	関西３空港	17,103	119.0%	776,899	169.8%	794,002	168.3%
	関　西	17,103	119.0%	222,877	253.3%	239,980	234.4%
	大阪(伊丹)	0	－	466,169	143.0%	466,169	143.0%
	神　戸	－	－	87,853	202.5%	87,853	202.5%
	成　田	198,757	246.7%	306,553	429.5%	505,310	332.6%
	東京（羽田）	56,630	185.7%	1,670,371	147.0%	1,727,001	148.0%
	中　部	5,400	280.7%	159,158	159.0%	164,558	161.3%
貨物量（トン）	関西３空港	57,799	106.1%	6,588	108.6%	64,387	106.3%
	関　西	57,799	106.1%	303	66.6%	58,102	105.7%
	大阪(伊丹)	0	－	6,285	112.0%	6,285	112.0%
	成　田	195,021	104.2%	－	－	195,021	104.2%
	東京（羽田）	32,097	96.0%	33,610	70.5%	65,707	81.0%
	中　部	8,272	76.8%	605	86.3%	8,877	77.4%

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479回定例会（2022年４月７日開催）

「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」をテーマに高村ゆかり　氏（東京大学未来ビジョン研究センター　教授）のオンライン講演会を開催した。

今後の予定

○第480回定例会

日　時／2022年５月16日（月）　16：30～17：30
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／国内外の主要空港におけるSDGsの現状と将来展望（仮題）
講　師／花岡　伸也 氏（東京工業大学　教授）

○第10回航空空港研究会

日　時／2022年５月20日（金）　15：30～17：00
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／海外及び我が国における路便誘致インセンティブに関する考察
講　師／原田　伸彦 氏（西村あさひ法律事務所　弁護士）
コメンテーター／加藤　一誠 氏（慶應義塾大学　教授）

※上記「定例会」「研究会」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

▶　大阪のコロナ感染者が拡大している時期に家庭内で感染してしまいました。
夫が発熱した２日後、喉の違和感（イガイガする感じ）から始まり、寒気、発熱（最高 38℃くらい）、筋肉痛と症状が出ましたが、幸い喉に痛みはなく症状も ３ 日程で収まりました。成人している子供たちは自室に籠り、共用部分は至る所消毒していたのが効果あったのか、又は無症状だったのかわかりませんが、子どもたちに体調変化はありませんでした。

▶　発熱 ３ 日目から有難いことにホテル療養になりました。けれどベッドの硬さが自分に合わなくてなかなか眠れないことが続くと、どんどんマイナス思考になり、ホテル療養希望するんじゃなかったなど後悔しましたが、慣れて眠れるようになるとあっという間にそんな思いは解消されました。

▶　途中鼻詰まりで苦しい時は、オンライン診療を直ぐに受けることが出来て薬も処方していただけて助かりました。お弁当も私の宿泊先のホテルでは毎回品数が多く美味しかったです。職場の在宅ワーク用 PC も持参し、仕事もホテルで出来ました。

▶　誰かに移していないかと心配でしたが、在宅ワークで出勤日数をかなり減らしたシフトになっていたおかげで、濃厚接触者もいなかったのが不幸中の幸いでした。　（NAO）

西日本最大級の都市型アスレチック施設

HEARTTHROB（ハートスロブ）（泉南市）

関西国際空港の対岸の泉南市に2020年7月にオープンしたSENNAN LONG PARKでは、アクティビティエリア、コミュニティエリア、マルシェエリア、グランピングエリアの4つのエリアに分かれており、地元の食材を使った食、スポーツ、レジャーをまるごと体験できる関西最大級のレクリエーション施設です。

公園内で圧倒的な存在感を誇る大きな建造物は、都市型アスレチック施設「HEARTTHROB（ハートスロブ）」です。地上高15m、4階層に分かれた100以上のエレメントで構成されており施設全体の大きさは西日本最大級を誇ります。

およそ、ビル4階の高さに位置する屋上の展望デッキからは、SENNAN LONG PARKはもちろんのこと、海や空港を一望できるスリルと絶景が自慢の施設となっています。

■所 在 地：大阪府泉南市りんくう南浜2番201泉南りんくう公園内
■アクセス：【電車】南海本線 岡田浦駅下車 徒歩15分
【車】阪神高速湾岸線 泉佐野南口より和歌山方面へ5キロ
■U R L：https：//digiq.jp/bbq/marblebeach/athletic/
■問合せ先：HEARTTHROB（ハートスロブ） 070-6977-1261

KANSAI空港レビュー
2022.4 No.521
KANSAI空港レビュー 2022・4 No.521
●発行日 2022年4月20日 ●印 刷 ㈱ディーネット
●発 行 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