KANSAI 空港レビュー

No.531
2023.2

KANSAI 空港レビュー

FEB 2023 No. 531

CONTENTS

1 巻頭言
「空のDX」の取組について
小池慎一郎

2 各界の動き

10 講演抄録
アフターコロナを見据えた鉄道事業の戦略 ～次世代の鉄道と沿線まちづくり～
上村　正美

34 データファイル
・関西国際空港2022年12月運営概況（速報値）
・関西国際空港2022年暦年運営概況（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］2022年12月分（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］2022年暦年分（速報値）
・関西国際空港の出入（帰）国者数2023年1月分（速報値）
・2022年度 年末年始繁忙期における関西国際空港の出入（帰）国者数
【速報値（概数）】
・関西3空港と国内主要空港の利用状況　2022年12月（速報値）

【表紙写真】「バティックエア･マレーシア　B737-MAX8」

バティックエア・マレーシアの B737-MAX8 です。
バティック柄の尾翼塗装をした B737-MAX8 がクアラルンプール=台北=関空に週4便で就航しました。
バティックエア・マレーシアは昨年までマリンド・エアの名称でした。マリンド・エアは B737-MAX8 を最初に運航した航空会社です。
ボーイング社の HP によれば主翼の先端の V 字のようなスプリット・シミタール・ウィングレットと CFM インターナショナル製の新型エンジン LEAP-1B で既存の B787NG よりも燃費を 20% 向上しているといいます。

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

「空のDX」の取組について

国土交通省
大阪航空局長　**小池慎一郎**

本稿執筆時点での最新の航空輸送統計速報（2022 年 11 月分）によると、国内定期航空旅客数は 2019 年同月比で 90.8％、国際航空旅客数は同 44.8％まで回復して参りました。厳しい期間を耐えしのぎ、我が国の基幹的なインフラのひとつと言える航空ネットワークを維持してこられた関係者の皆様に、改めて敬意を表します。

2023 年度に向けて、国土交通省としては、引き続き航空関係業界の経営基盤強化等に取り組むとともに、安全・安心な航空輸送の実現と需要回復・増大への的確な対応、航空分野のグリーン施策の推進、航空イノベーションの推進に取り組んで参ります。

これらの取組の中から、本稿では、一般の利用者の方の目にはなかなか止まり難い、航空交通量の増大に対応する「空の DX（デジタルトランスフォーメーション）」の取組の一例について紹介いたします。

航空交通量は、航空需要の動向に伴い増大しており、コロナ禍前のデータになりますが、2019 年までの約 20 年間で 2 倍近くに増えています。管制の高度化を行うこと等で対応してきましたが、混雑による迂回飛行や空中待機で運航時間（所要時間）が増加し、二酸化炭素排出量も増加するといった課題が残されています。このような課題を解決するため、混雑する空域や時刻を事前に予測することで経路や飛行時間を最適化できる環境を作ることとし、各運航者の飛行計画、空港や空域のプロファイル、ノータム情報、気象情報など、運航に必要な情報に関係者が簡単にアクセスできるデジタル情報共有基盤「SWIM」（System-Wide Information Management）の構築を進めています。

当面は、2025 年までを目途に情報のデジタル化を目指しており、例えば、従来のようにテキストデータのノータムを読んで理解しなくても、飛行計画上必要なノータム情報が自動的に選択、可視化された情報として提供され、運航管理を担当する方がより容易に、より迅速に、より確実に状況把握ができるようになります。将来的には、飛行中の航空機からでも SWIM にアクセスし、リアルタイムに経路や時間等を最適化することで、航空交通全体の運航時間の最小化に繋げることも視野に置いています。

SWIM の構築以外にも、今回は詳述しませんが、無人航空機（ドローン）の更なる活用や、大阪・関西万博での実装に向けて取組が進む「空飛ぶクルマ」の運用などの分野で、運航の安全と最適化への取組を進めているところです。

大阪航空局としては、今後とも、運航者や利用者、あるいは地域の皆様のニーズに沿った施策を推進するよう努めて参りますので、引き続きの御指導と御協力を賜りますよう、お願い申し上げます。

2023年 1月1日～1月31日

各界の動き

関西国際空港

●JR・南海の空港連絡線、年末年始の利用が急回復

JR 西日本は 1 月 6 日、関空特急「はるか」の年末年始（12 月 28 日～ 1 月 5 日）の利用客が前年同期の約 20 倍で、新型コロナ前だった 2018 年度同期の 60％まで戻ったと発表した。南海電気鉄道も空港線の定期外利用が 2019 年度比で 7 割まで回復した。

●中国からの入国者への水際措置を強化

1 月 8 日から中国からの入国者に対する水際措置を一段と強化、関西空港でも中国からの直行便での乗客には、他の乗客と区別できるように赤いストラップが配られ、専用の検疫スペースが設けられた。

●特急ラピート、2月から1日6本増便

南海電気鉄道は 1 月 10 日、訪日客の増加を見込み、大阪･難波～関西空港間を結ぶ特急ラピートを 2 月 11 日から 1 日あたり 6 本増便し 54 本にすると発表した。コロナ禍前の約 8 割の水準となる。

●年末年始の出入国者33万人

大阪出入国在留管理局関西空港支局は 1 月 13 日、年末年始（12 月 23 日～ 1 月 3 日）に関西空港から出入国した人は 33 万 3,290 人だったと発表した。新型コロナ前の 3 年前と比べると 37％ほどにあたる。

●エバー航空、高雄線を増便

台湾のエバー航空は関西～高雄線を 1 月 16 日から 1 日 1 往復に増便した。これまでは週 4 往復だった。エアバス A321 型機（184 席）で運航。

●ピーチがバンコク線を増便

ANA ホールディングスは 1 月 17 日、2023 年度の事業計画を発表、傘下のピーチ・アビエーションが関西～バンコク線を 3 月 26 日開始の夏ダイヤから週 7 往復のデイリー運航に増便すると発表した。

●タイベトジェットがチェンマイ線に就航

関西エアポートは 1 月 18 日、タイベトジェットが関西～チェンマイ線を 2 月 17 日に新規就航すると発表した。使用機材はエアバス A321-200（208 席）。関空とチェンマイが直行便で結ばれるのは初めて。

●地元市町の推進協、機能向上を要望

関西空港周辺の 13 市町でつくる泉州市・町関西国際空港推進協議会の阪口伸六会長（高石市長）らは 1 月 20 日、大阪府と関西エアポートに対し、2025 年大阪・関西万博を見据え、関西空港の国際拠点空港としての機能向上を求める要望書を提出した。

●エアアジアXがクアラルンプール線再開

マレーシアの格安航空、キャピタル A（旧エアアジア・グループ）の長距離部門エアアジア X は 1 月 20 日、関西～クアラルンプール線を再開した。週 3 往復運航する。2 月 4 日以降は週 4

往復に増便する。日本路線は、羽田線、札幌線に続き 3 路線目。

●ユナイテッド航空がサンフランシスコ線を増便へ

ユナイテッド航空は、関西～サンフランシスコ線を、3 月 26 日から 1 日 1 往復に増便する。1 月 5 日に週 3 往復で運航を再開したばかり。機材はボーイング 777-200ER 型機（276 席）を使用。

●12月の国際線旅客、コロナ前の4割に回復

関西エアポートが 1 月 25 日発表した 2022 年 12 月の関西空港の国際線旅客数は、前年同月比 26 倍の 79 万 1,896 人で、新型コロナ前の 2019 年と比べ約 4 割の水準まで回復した。うち外国人旅客数が約 66 万人と約 84％を占めた。入国規制の緩和で訪日外国人が増えた。また 2022 年通年の総旅客数は前年比 2.6 倍の 794 万人となった。2019 年比では 1 割程度の水準にとどまった。

クリック！

関西 3 空港の 12 月の国内線旅客数は前年同月比 28％増の 204 万 505 人だった。国の全国旅行支援が寄与し、コロナ前の 2019 年同月比で約 9 割にまで回復した。うち関西空港に限っては 56 万人と 2019 年を 1％上回った。コロナ前を超えたのは 2022 年 10 月に次ぎ、2 度目。

●日航、ホノルル線を増便へ

日本航空は 1 月 31 日発表した 2023 年度夏ダイヤ（2023 年 3 月 26 日～ 10 月 28 日）で週 3 往復の関西～ホノルル線を 6 月 7 日以降、週 4 往復に増便する計画を盛り込んだ。

●1月のコロナ感染者6か国・地域191人

1 月中に関西空港に到着し、新型コロナウイルス感染が分かった旅客は 6 か国・地域の 191 人となり、前月の 7 倍に急増した。うち 98％が中国からの到着客だった。国・地域別では中国 187 人、アイルランド、アラブ首長国連邦、タイ、台湾、ベトナム各 1 人（1 人が 2 か国・地域を経由）だった。

また同月中に厚生労働省が発表した変異株の感染者（12 月 22 日～ 1 月 19 日に到着）は 120 人で、BA.5 株が 75 人、BF.7 株が 40 人だった。

空港

═ 大阪空港 ═

●定時運航率ランキングで1位を獲得

世界の航空関連情報を提供している英国の OAG が 1 月 10 日発表した、定時運航率の空港ランキング「Punctuality League 2023」で大阪空港は提供座席 250 万席以上の空港を対象にした部門で首位となった。定時運航率は 91.45％、キャンセル率は 1.04％だった。

●日本航空、青森線を1日4往復に増便

日本航空は 1 月 17 日、2023 年度夏季ダイヤ（2023 年 3 月 26 日～ 10 月 28 日）で、大阪～青森線を 1 日 1 往復増便し、4 往復体制にすると発表した。また大阪～宮古線も 1 日 1 便の通年運航にする。一方、大阪～仙台線は 1 日 8 便から 7 便に減らす。

●12月の旅客数、24％増、2019年の86％

関西エアポートが 1 月 25 日発表した 2022 年 12 月の大阪空港の旅客数は、前年同月比

24％増の 120 万 1,000 人で 2019 年の 86％だった。2022 年通年の旅客数は 70％増の 1,153 万人、で 2019 年比では約 7 割の水準だった。

═ 神戸空港 ═

●神戸市長「鉄道輸送を考える必要が間違いなくある」

久元喜造神戸市長は 1 月 12 日の定例記者会見で、神戸空港と三宮を結ぶ交通機関について「ポートライナーの存在を前提として、鉄道輸送を考える必要が間違いなくある」と述べ、新たな鉄道の敷設が必要との認識を示した。

●2022年の旅客数、66％増の270万人

関西エアポートは 1 月 25 日、2022 年の神戸空港の旅客数が前年比 66％増の 270 万 1,485 人だったと発表した。開港以来最多だった新型コロナ前の 2019 年比では 80％の水準。12 月の旅客数は、前年同月比 23％増の 27 万 9,040 人だった。2019 年同月比では 2％減まで回復した。

═ 成田国際空港 ═

●2022年の輸出入額、全国トップ

東京税関は 1 月 19 日、2022 年の成田空港貿易概況（速報）を発表し、成田空港が全国の貿易港・空港の中で輸出、輸入額ともに全国トップになった。輸出額は前年比 23.6％増の 15 兆 8,459 億円で輸入額は同 24.1％増の 20 兆 32 億円で初めて 20 兆円を超えた。

●2022年の旅客数、1,000万人強増える

成田国際空港会社が 1 月 26 日発表した 2022 年の旅客数は 1,541 万 5,924 人と 2021 年に比べて 2.9 倍、1,000 万人強増加した。2019 年比では 35％の水準にとどまるが、水際対策の大幅緩和で秋以降に国際線の旅客数が急増した。国際線は 903 万 4,305 人で、前年比 4.8 倍と全体の伸びを上回り急回復した。12 月は前年同月比 5.8 倍の 158 万 2,330 人で、このうち外国人は 13.7 倍に達した。

═ 羽田空港 ═

●全日空、シアトル線など再び羽田発着に

全日本空輸は 1 月 17 日、一時的に成田空港発着としていたシアトル線など一部の北米路線を 3 月 26 日から羽田空港発着に戻すと発表した。新型コロナウイルス禍で旅客が減り、東南アジア線との乗り継ぎや貨物輸送の需要を見込んで成田に移していた。日本発着のビジネス需要の回復をにらみ羽田発着に戻す。

●エアポートガーデン全面開業

住友不動産は 1 月 31 日、羽田空港直結の複合施設「羽田エアポートガーデン」を全面開業した。約 1,700 室の大規模ホテルや温泉施設、土産物店などが出店、大阪など 12 路線が発着するバスのターミナルも設置されている。

═ 中部国際空港 ═

●爆破予告で緊急着陸、63便欠航

1 月 7 日午前 7 時 40 分ごろ、成田発福岡行きの LCC、ジェットスター・ジャパン 501 便エアバス A320 型機（乗客 136 人、乗員 6 人）が、中部空港に緊急着陸した。成田空港にドイツからの国際電話で爆破予告があったためで、乗客が脱出シューターを利用した際、5 人が捻挫や切り傷、擦り傷の軽傷を負った。滑走路を約 4 時間半閉鎖し、午後 5 時までに同空港発着の国内、国際線計 63 便が欠航し、一部に遅れが出た。

1 月 2 日にも成田発台北行きスターラックス航空 801 便に同様の爆破予告があったが、出発前で乗客を降ろした後、千葉県警が確認したが不審物は発見されなかった。

●FDAが乗り入れ、高知線を小牧から一部移管

フジドリームエアラインズは 1 月 17 日、中部空港に就航すると発表した。夏ダイヤ初日の 3 月 26 日に高知線を、1 日 2 往復で開設する。FDA が中部へ定期便を乗り入れるのは初めて。1 日 3 往復運航中の小牧～高知線のうち 2 往復を中部へ移管する。

●デルタ航空、デトロイト路線を2月末で運休

デルタ航空は中部～デトロイト線を 2 月末で運休する。米国本土を結ぶ唯一の直行便で、新型コロナで一時運休した後に 2021 年 4 月に週 1 便で運航を再開、2022 年には週 3 便に増やしていたが利用客の回復が想定に届かなかった。

●埋め立て工事巡り元国交省港湾事務所長らを逮捕

中部空港の沖合に建設予定の新たな滑走路工事を巡る入札情報を漏らしたなどとして、愛知県警は 1 月 24 日、国土交通省名古屋港湾事務所の元所長（60）と採石業者（65）を官製談合防止法違反などの疑いで逮捕した。埋め立てる際に必要な捨て石（100 万 m^3）の調達事業でこの砕石業者が約 69 億円で受注した。

＝＝ その他空港 ＝＝

●熊本空港、新ターミナル公開

3 月 23 日に開業予定の阿蘇くまもと空港の新ターミナルビル（4 階建て、3 万 7,800㎡）が 1 月 27 日、報道機関向けに初公開された。2016 年 4 月の熊本地震で旧ターミナルが大きな被害を受け、更地にした上で建設工事を進めてきた。熊本城の石垣や阿蘇の火山岩など熊本をイメージしたデザインで、地元の小国杉をふんだんに使った。

●広島空港、駐車場屋根に太陽光パネル

三井不動産は 1 月 27 日、広島国際空港会社と電力売買契約を締結し、広島空港の駐車場に 2.6MW の大規模カーポート型太陽光発電設備を設置・所有・運用すると発表した。運用開始は 11 月を予定。発電した電力は広島空港ターミナルビルに供給し全量自家消費する。この取り組みによる CO_2 削減量は年間 1,450t（約 19%削減）を見込んでいる。

航空・旅行

●年末年始の航空旅客数10%増

国内航空 11 社が 1 月 6 日に発表した年末年始（12 月 28 日～ 1 月 5 日）の国内線旅客数は、前年比 10%増の 292 万 343 人だった。全日本空輸と日本航空の合計は 2019 年の 84%の水準まで戻った。

●グレーターベイ航空、成田～香港線を開設

香港のグレーターベイ航空は 1 月 12 日、成田～香港線を開設した。ボーイング 737-800 型機（189 席）で 1 日 1 往復を運航する。グレーターベイ航空は、2020 年に設立された航空会社。日本への乗り入れは初めて。

●定時運航率ランキングで全日空1位、日航2位

世界の航空関連情報を提供する英国 OAG が 1 月 10 日発表した定時運航率の高い航空会社・空港のランキング「Punctuality League 2023」で、メガ航空部門で全日本空輸が定時運航率 88.79%で 1 位、日本航空が 88.07%で 2 位を獲得した。世界のメガ（大規模）空港部門では羽田空港が 88.06%で 1 位に輝いた。

●日航と全日空、SAFで伊藤忠・米社と合意

伊藤忠商事は 1 月 17 日、米再生航空燃料（SAF）製造のレイヴェン（ワイオミング州）と共に、SAF の供給について日本航空、全日本空輸と合意し、覚書を締結したと発表した。両社はレイヴェン社の SAF を 2025 年以降、調達する予定。

●12月の航空貨物輸出量、24％減

航空貨物運送協会が 1 月 19 日発表した 2022 年 12 月の日本発の航空貨物輸出量（混載貨物ベース）は前年同月比 24％減の 7 万 4,993t だった。12 か月連続で前年同月を下回り、11 月（18％減）から減少幅が拡大した。景気の減速感がある欧米向けの荷動きが低迷している。2022 年通年も前年比 13％減と 2 年ぶりに減少した。

●ルフトハンザ、イタリア国営航空ITA買収へ

独航空大手ルフトハンザは 1 月 18 日、イタリア国営航空の ITA エアウェイズの株式取得をめぐる独占交渉について、伊政府に申請したと発表した。当初は少額出資し、その後追加取得する。2017 年に経営破綻したアリタリア航空を引き継いだ ITA をめぐっては、米投資会社などの企業連合が買収に名乗りを上げたが、交渉が難航していた。イタリア経済財務省は 27 日、ITA の売却を巡り、ルフトハンザグループとの交渉を始めると発表した。

●米航空3社の10～12月期、純利益がコロナ前上回る

米国の航空大手 3 社の 2022 年 10 ～ 12 月期決算が 1 月 26 日出そろい、純利益の合計が 24 億 7,400 万ドル（約 3,200 億円）と、新型コロナウイルスが流行する前の水準を初めて上回った。すでに回復していた国内線に加え国際線も需要が復活。通期決算では営業収入が大幅に増加し 3 社ともコロナ前を上回った。

●ピーチの機内ふるさと納税、新たに泉佐野市など5市で実証実験

ピーチ・アビエーションと泉佐野市、有田市など 5 市が 1 月 27 日、同社の国内線全 31 路線で「機内ふるさと納税」の実用化に向けて実証実験を開始した。3 月末まで。機内ふるさと納税は 2022 年 11 月から京丹後市が初めて実施し、新たに 4 市が加わった。

関西

●万博の大屋根、建材を閉幕後に民間へ売却し有効活用

日本国際博覧会協会は、2025 年大阪・関西万博のシンボルとして会場中央に建設する木造の大屋根について、資源を有効活用するため、閉幕後に解体した木材を民間に売却する方針を決めた。参加国・地域のパビリオンも資材を再利用し、国連が掲げる「SDGs（持続可能な開発目標）」達成に貢献する取り組みを推進する。

●関西企業トップ、2023年「飛躍の年」に

関西経済連合会など在阪の経済 3 団体と大阪府・市による新年互礼会が 1 月 4 日、大阪市内で開かれ、政財界の約 600 人が顔をそろえた。3 年ぶりの対面開催で、松本正義関経連会長は「万博は問題点が明確になってきており、うまくいくという感覚だ。大阪・関西はホップ・ステップ・ジャンプで非常に活気が出ている」と述べた。

●12月の関西百貨店売上高、8店がプラス

関西の主要百貨店 9 店が 4 日発表した 2022 年 12 月の売上高（速報値）は 8 店で前年実績を上回った。気温低下により冬物衣料が売れ、クリスマス商戦も活況だった。訪日外国人の回復が続き、免税売上高も増加傾向にある。

●泉佐野市のふるさと納税、2年連続100億円突破

泉佐野市は 1 月 4 日、2022 年度のふるさと納税の寄付額が、2022 年 12 月末時点で 128 億 4,500 万円となり、2 年連続で 100 億円を突破したと明らかにした。約 2 年前に導入したクラウドファンディングとふるさと納税を組み合わせた「＃ふるさと納税 3.0」の浸透や、返礼品の充実などが要因という。

●年末年始の関西私鉄、7％増

関西大手私鉄５社が１月５日発表した年末年始（12 月 31 日～１月３日）の定期外輸送人員数は、前年度比７%増の 816 万 6,000 人だった。初詣や帰省などの移動需要の拡大、インバウンド（訪日外国人）や国内観光客の増加が回復に寄与した。

●関経連・松本会長が4期目続投表明

関西経済連合会の松本正義会長（住友電気工業会長）は１月５日の年頭記者会見で、５月に３期目の任期を終える会長職について続投する意向を表明した。４期目の満了は 2025 年５月となり、松本氏は「万博の誘致段階から関わってきた者として、成功に導くためしっかりと見届ける」と続投を決めた理由を説明した。

●関西経済同友会、次期代表幹事にパナソニックHD副社長の宮部氏

関西経済同友会は１月６日、次期代表幹事にパナソニックホールディングス副社長の宮部義幸氏（65）が就くと発表した。５月の理事会で選任する。２年目に入る三井住友銀行副会長の角元敬治氏（60）と組む。宮部氏は「万博をテコに、関西経済が成長のきっかけをつかむための方策を積極的に議論していきたい」と述べた。

●JR6社も年末年始の利用者、10%増

JR 旅客６社は１月６日、年末年始（12 月 28 日～１月５日）の利用状況を発表した。主要 46 区間の新幹線や在来線特急などの利用者数は、前年度比 10%増の 983 万 4,000 人だった。コロナ禍前の 2018 年度比では 84%となった。JR 西日本は、山陽新幹線が前年度比７%増、北陸新幹線が同７%増、在来線特急は 16%増だった。

●阪南市がデマンド交通試験運行、池田泉州HDが協力

阪南市は１月５日、乗り合い型の送迎サービスであるデマンド交通の試験運行を始めた。デマンド交通で新会社の設立を目指す池田泉州ホールディングス（HD）も住民への周知などで協力。交通網を充実することで地域の利便性向上につなげる。２月 28 日までで、乗客は事前予約で乗降したい停留所を指定して利用する。

●万博の経済効果を全国に波及へ、観光推進会議初会合

日本国際博覧会協会は１月 16 日、観光・交通関連の業界団体など約 30 団体が参加する「観光推進ネットワーク会議」の初会合を開いた。万博協会の堺井啓公・機運醸成局長が「万博の経済効果を全国に波及させ、各地域にレガシー（遺産）を残していく」と強調した。

●大阪IR、借地権契約差し止め求め住民監査請求

大阪府・市が誘致を進めているカジノを含む統合型リゾート（IR）を巡り、大阪市民らで構成するグループが１月 16 日、市と事業予定者の借地権設定契約について締結差し止めを求める住民監査請求をした。大阪市が業者に依頼した不動産鑑定で４社のうち３社の金額が一致していたことを問題視し、「著しく不当に廉価な価格が設定されている」と主張した。

●大阪・関西万博、多言語翻訳、プロジェクションマッピングを展開

日本国際博覧会協会（万博協会）は１月 18 日、2025 年大阪・関西万博で先進的な技術を活用する「未来社会ショーケース事業」で、新たに２事業の実施が決まったと発表した。凸版印刷による AI（人工知能）を活用した多言語翻訳システムや、ウシオ電機が手掛ける、大規模ドームなどで展開できるプロジェクションシステムが提供される。

●近畿の2022年輸出入額、ともに初の20兆円超

大阪税関が１月 19 日発表した 2022 年の近畿２府４県の貿易概況によると、輸出額は前年比 16%増の 21 兆 6,248 億円となった。輸入額は 34%増の 20 兆 8,002 億円で、輸出入とも初めて 20 兆円を超えた。輸出額は中国や米国、東南アジア諸国連合向けなどで過去最高を更新した。

●パソナグループ、万博パビリオンを淡路島へ移設視野に

人材サービス大手・パソナグループは 1 月 19 日、2025 年大阪・関西万博に出展するパビリオンの外観イメージや建築デザインコンセプトを発表した。「心臓（いのち）の螺旋～アンモナイトから iPS 心臓まで～」と題し、建築家・板坂諭氏がデザインを担当する。パビリオン施設は会期終了後、淡路島への移転を視野に入れているという。

●リーガロイヤル大阪売却、カナダ系投資会社へ

ロイヤルホテルは 1 月 20 日、大阪・中之島のリーガロイヤルホテルをカナダの生命保険企業傘下の不動産投資会社、ベントール・グリーンオークに売却すると発表した。売却後も運営を受託して営業を続ける。不動産投資会社はロイヤルホテルに約 3 割出資して筆頭株主になる。リーガロイヤルホテルに 135 億円を投じて大規模改装し、2025 年にリニューアルオープンする計画も発表した。

●大商、新中計で東南アジアの進出支援を強化

大阪商工会議所は 1 月 20 日、2025 年度までに取り組む内容をまとめた中期計画を発表した。中小企業の東南アジア諸国連合圏への進出支援や、町工場とスタートアップを結ぶマッチング事業などを新たに始める。

●大阪の百貨店、2022年は22％増、2019年比9割弱

日本百貨店協会が 1 月 24 日発表した 2022 年の大阪地区の百貨店売上高は、前年比 22.4％増の 7,463 億円だった。行動制限の全面解除で客足が回復した。プラスは 2 年連続で、コロナ前の 2019 年比で 9 割弱の水準まで戻った。京都は 16.1％増の 2,095 億円、神戸地区は 14.5％増の 1,244 億円だった。同時に発表した 2022 年 12 月の大阪地区の売上高は、前年同月比 8.7％増の 963 億円となった。京都は 9.5％増、神戸は 10.2％増だった。

日本銀行大阪支店が同日発表した関西にある主要百貨店の 2022 年 12 月の免税売上高は水際対策の緩和で訪日外国人客が増え、前年同月の約 4 倍となった。

●大阪・関西万博に向け 空飛ぶクルマ開発へ兵庫県が協定

2025 年大阪・関西万博での空飛ぶクルマの導入促進に向け、兵庫県と新興企業、スカイドライブは 1 月 24 日、機体開発や環境整備で協力することを定めた連携協定を結んだ。兵庫県内拠点の設置や日常利用の運航ルート実現も共に目指すという

●MICE開催数「世界10位以内に」、大阪府・市が目標

大阪府と大阪市は 1 月 25 日、国際会議や展示会などの MICE の誘致促進に向けた戦略案を公表した。開催経費の補助制度を拡充するなどし、2032 年までに府内での国際会議開催件数で世界 10 位以内とする目標を掲げた。2019 年に府内で開催した国際会議は 300 件で世界 95 位、アジア・オセアニアで 22 位だった。

●大阪外食産業協会、万博出展を一転決定

日本国際博覧会協会は 1 月 26 日、大阪外食産業協会が 2025 年大阪・関西万博の民間パビリオンに出展すると発表した。同協会はいったん資金確保の難しさから内定を辞退する方針を固めたが、敷地面積を当初計画の約 3 分の 1 に縮小して出展する。

●三井物産やJAXA、空飛ぶクルマの管制実験

三井物産、宇宙航空研究開発機構（JAXA）などは 1 月 26 日、空飛ぶクルマやヘリコプターなどの運航情報を一元管理する管制システムの実証実験を大阪府内で実施した。2025 年大阪・関西万博での実用化が期待される空飛ぶクルマと、ヘリコプターやドローンなどとの衝突を防ぐ仕組みづくりに役立てる。

●2022年の神戸市人口、再び転出超過、大阪市は転入超過

総務省が 1 月 30 日に発表した住民基本台帳に基づく 2022 年の人口移動報告によると、神戸

市は前年の転入超過から一転、3,174 人の転出超過となった。京都市も 2,000 人台の転出超過が続く。一方、大阪市は 9,103 人の転入超過で、全国の都市別で東京 23 区、さいたま市に次ぐ 3 位の人口流入となった。近畿の比較的大きな都市でも明暗が分かれた。

●JR西、4～12月期連結決算、3年ぶり黒字に

JR 西日本が 1 月 31 日発表した 2022 年 4 ～ 12 月期連結決算は、最終利益が 873 億円（前年同期は 540 億円の赤字）となり、同期としては 3 年ぶりの黒字に転換した。行動制限の緩和や国の旅行需要喚起策の影響で、鉄道事業を中心に回復の動きが目立ってきた。

●南海電鉄の社長に岡嶋氏

南海電気鉄道は 1 月 31 日、新社長に運輸車両部長の岡嶋信行氏（56）が 4 月 1 日付で昇格する人事を発表した。遠北光彦社長（68）は代表取締役会長兼 CEO となる。岡嶋氏は鉄道事業の経験が長く、新型コロナウイルスで打撃を受けた同事業の立て直しを急ぐ。

国

●「全国旅行支援」再開、割引率は20％に縮小

政府の国内観光需要喚起策「全国旅行支援」が 1 月 10 日、再開された。年末年始の繁忙期を踏まえて、2022 年 12 月 28 日から一時中断していた。旅行代金の割引率は、年末までの 40％から 20％に縮小、旅先で使えるクーポン券を含めた最大補助額は、年末までの 1 万 1,000 円から 7,000 円に引き下げられた。

●中国、日韓水際対策に対抗措置、ビザの発給停止

中国政府は 1 月 10 日、日本と韓国に対し、中国に入国できるビザ（査証）の発給手続き停止を発表した。新型コロナウイルス感染が急拡大する中国からの入国者に対し日韓が強化した水際対策への対抗措置。

●経常収支11月1.8兆円の黒字

財務省が 1 月 12 日発表した 11 月の国際収支統計（速報）によると、経常収支は 1 兆 8,036 億円の黒字だった。黒字額は前年同月から 16.4％増え、11 月として過去最大となった。うちサービス収支は 1,664 億円の赤字だったが、赤字幅は前年同月比で 300 億円超縮小し、旅行収支の黒字が 950 億円と、前年同月比で 6 倍になったことが寄与した。

●12月訪日外国人、前月比約1.5倍、2019年比45％減

日本政府観光局（JINTO）が 1 月 18 日発表した 2022 年 12 月の訪日外国人客数は 137 万人（推計）だった。新型コロナ前の 2019 年同月比では 45.8％減だったが、11 月からは約 1.5 倍に伸びた。韓国からの旅行者が大幅に増えた。2022 年通年では 383 万 1,900 人で前年の 15.5 倍、2019 年比では 1 割強にとどまった。

●2022年の貿易赤字、最大19.9兆円

財務省が 1 月 19 日発表した 2022 年の貿易統計速報（通関ベース）によると、貿易収支は 19 兆 9,713 億円の赤字と過去最大を記録した。輸入額は初めて 100 兆円を超え、118 兆 1,573 億円となった。資源価格が高騰や日米の金利差拡大によって円安が急速に進んだことも輸入額の膨張に拍車を掛けた。2022 年 12 月の貿易収支は 1 兆 448 億円の赤字で、赤字は 17 か月連続。

●中国、日本人のビザ発給を再開

在日中国大使館は 1 月 29 日、日本人に対するビザの発給を再開した。発給は 1 月 10 日から一時停止となり、日本が新型コロナウイルスの対応で中国からの入国者への水際対策を強めたことへの対抗措置とされていた。

●講演抄録

第483回定例会

アフターコロナを見据えた鉄道事業の戦略
～次世代の鉄道と沿線まちづくり～

阪急電鉄株式会社
専務取締役 都市交通事業本部長
上村　正美 氏

●と　き　2022年11月10日（木）　●ところ　現地会場（大阪キャッスルホテル）＋オンライン会場

■はじめに

阪急電鉄の上村でございます。4年前、ちょうど「なにわ筋線」の新規事業化が正式決定される時期にもこちらで講演しました。当時はインバウンド需要がどんどん増えていた時であり、私どもも「なにわ筋連絡線（阪急十三～JR 大阪）」を整備して関西国際空港に乗り入れようと、前向きなお話をいたしました。

ところがコロナによる世界的なパンデミックにより、2020年以降は大幅に鉄道需要が減り、訪日外国人も激減しました。そこで本日はこの状況を踏まえて、with コロナ・after コロナの鉄道をどうしていくべきかについて、私見も交えてお話しいたします。

■阪急電鉄の概要

私どもの営業路線図（約144km）を紹介します。東京の方々などに話をするときは、どれくらいの広さか分かりにくいので、「大体鎌倉からつくばエクスプレスの柏市くらいまで」という言い方をしています。京都から神戸というのは結構長い路線で、このエリアで私どもは営業しています。

私は「都市交通事業本部」の本部長を務めていますが、都市交通事業では鉄道に加え、バス、タクシー事業を含む事業を担っています。また本部内には他にも、交通プロジェクト推進部、えきまち事業部があります。交通プロジェクト推進部では、鉄道プロジェクトだけでなく駅前周辺の開発も含めた不動産開発にも携わっており、えきまち事業部では主に駅ナカ事業を行っ

ています。駅構内の店舗事業に加え、ショッピングセンター内の直営流通店舗もあります。都市交通事業本部以外では、「創遊事業本部」があり、宝塚歌劇や梅田芸術劇場でミュージカルなどを運営する組織です。

また、ご存じでない方も多いのですが、当社の組織内には宝塚歌劇団があります。私どもは大きく鉄道・都市交通と、創遊事業・宝塚歌劇を運営している会社ということになります。

その他、不動産部がありますが、実態は阪急阪神不動産がオペレーションしています。

■本日の内容

本日の内容は、コロナ禍において今の鉄道事業がどう変化してきたかということ、それを踏まえてこれから鉄道とまちづくりをどう考えていくかということです。

今年は日本の鉄道開業150周年ですが、私どもは開業112年を迎えました。民鉄ビジネスモデルは小林一三が創設したと言われていますが、最近では「小林一三モデル」または「一三モデル」という言葉が聞かれるようになってきました。このモデルの説明と、どう変化してきたかを説明します。

そしてWith/Afterコロナの鉄道戦略。こちらについては、現場で実際にやっていることと、今後の方向性を紹介します。

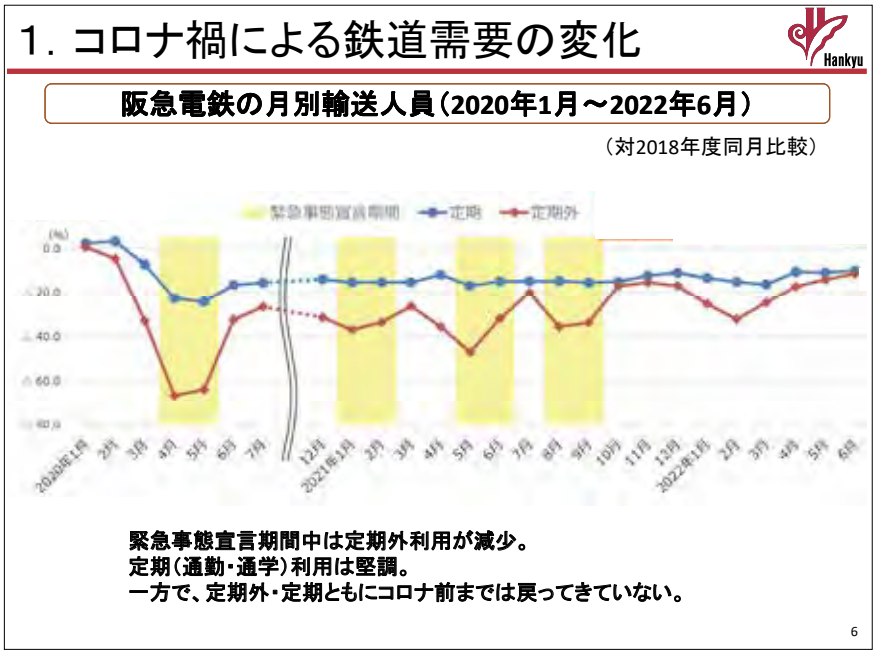
これらを踏まえて、最後に今後の鉄道と沿線のまちづくりについて、未来に向けた話を私見も交え、まとめとしてお話させていただきます。

■コロナ禍による鉄道需要の変化

まず、コロナ禍における鉄道需要の変化を説明します。こちらのグラフは、2020年のちょうどコロナが始まった頃から今年度の第1四半期までを示しています。こちらのグラフには記載されていませんが、10月末に第2四半期の決算も発表されており、そちらでは第7波の影響を少し受けました。

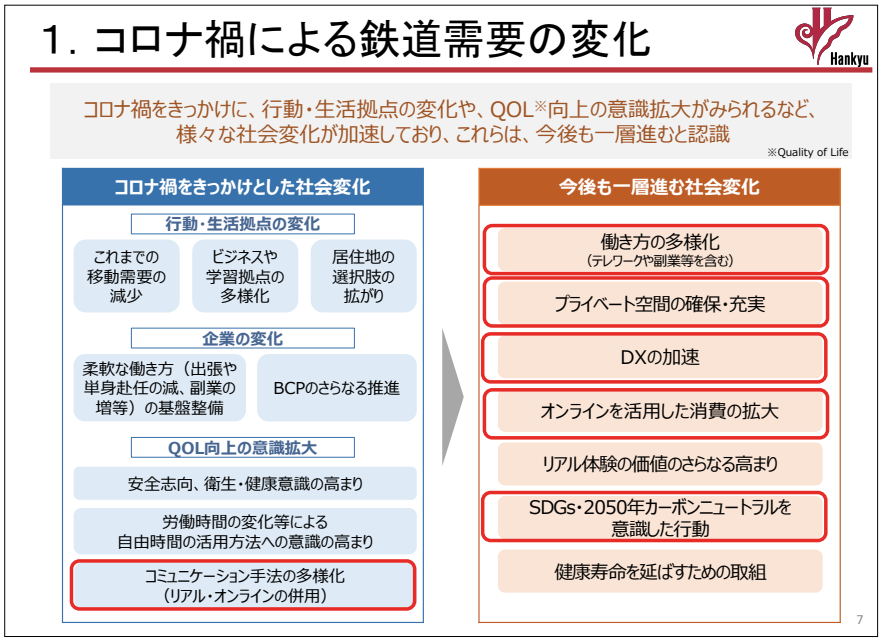
緊急事態宣言が出された黄色のエリアを中心に見ていただくと、そのときに赤線の「定期外」と言われている部分が大きく落ちて、その後回復することを繰り返していることが分かります。また、「定期」の需要はあまり変化せず、緊急事態宣言が出てもそれほど落ちていません。大体2018年比マイナス15%から20%の間を動いている状況です。

足元を見ると徐々に需要は戻ってきており、10月では12～13%減で、2018年・2019年と比べてもその程度の減少で済んでいる状況です。ただ「定期」はコロナ前に比べて各社とも同様に戻ってきておらず、このまま戻るのは非常に難しいというのが現状です。



〈今後も一層進む社会変化〉

これに関し定性的な分析を行いました。左側にあるのがコロナ禍をきっかけとした社会的な変化で、右側に今後もそれが一層進むだろうということを書いています。



行動変容を伴う変化をいろいろと書いていますが、赤線で囲っている変化をご覧ください。今日もそうなのですが、リアルで会場にいらっしゃる方とオンラインでリモート参加されている方がいらっしゃるように、コミュニケーションの手法がどんどん変わってきています。リアルとオンラインを併用するようになったのは大きな変化だということは皆さんご承知の通りだと思います。しかし、鉄道事業はリアルで動いていただかないと収益が上がりませんので、オンライン、リモート分が鉄道需要を押し下げることになってくると考えています。

それが、さらに変化が進んで右側のようになると考えられます。例えば働き方の多様化（テレワークや副業）が挙げられます。定常的な動きだけではなく、いろいろなところで働く方もいらっしゃいますし、またパブリックな部分よりもプライベートな空間を望まれる方もいます。これは感染防止の点でも言えることです。

もちろんDXの加速もあります。これはリモート転換したり、新しいビジネスがつながっていくということです。そしてオンラインを利用した消費も挙げられます。リアルのショッピングセンターや百貨店に行って買い物をするより、オンラインで済ませてしまうという消費行動も増えてきています。

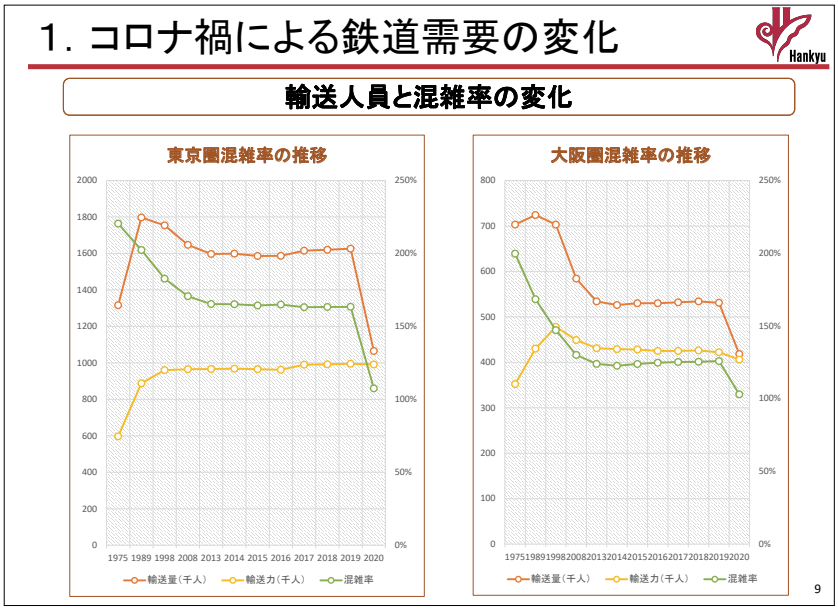
そしてSDGsや2050年のカーボンニュートラルを目指して環境負荷を軽減していく行動がこれからも拡大していくだろうと考えられます。このようなことがあって、一人ひとりの行動に変化をもたらすことになるので、これを見据えた上で鉄道や交通を考えていかなければなりません。

〈訪日外国人観光客の激減〉

関西国際空港においては、インバウンドの影響は大きいと思います。ご承知の通り、4年前の2019年に私がお話したときは、かなり右肩上がりにインバウンドが伸びていました。特に大阪には全国の4割の方々が訪れるという、非常に大きな需要が訪日外国人によってもたらされ、それがさらに拡大して様々な産業にプラス効果がありました。しかし2020年はほぼゼロに近い状態になるまで大きく落下しました。

〈輸送人員と混雑率の変化〉

それに伴って輸送人員と混雑率の変化も大きくなっています。左側グラフが東京圏、右側グラフが大阪圏で、混雑率が緑の線で示されていますが、2019年から2020年に大きくダウンしています。今まで、運輸政策審議会の答申では、150％程度以下とすることが目標とされていましたが、150％を大きく割り、平均でも100％プラスアルファぐらいまで落ち込んでいる状況です。

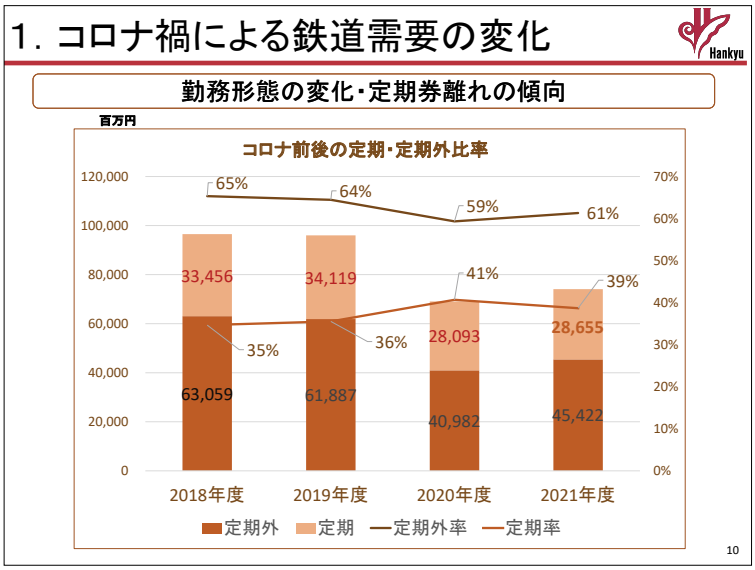


これをよいと見るか悪いと見るかはいろいろです。お客さまからすれば非常に空いた電車に乗れます。最近はラッシュに慣れておられない方も多いため、まだ戻ってはいないものの、かなり混んできたと感じる方が多いようです。

やはり日本の鉄道の混雑率は異常だったので、これぐらい下がってやっと快適に乗れるようになったという点では「よかったこと」になるのかもしれません。ただ鉄道経営上は非常に厳しい状況であるのは間違いありません。

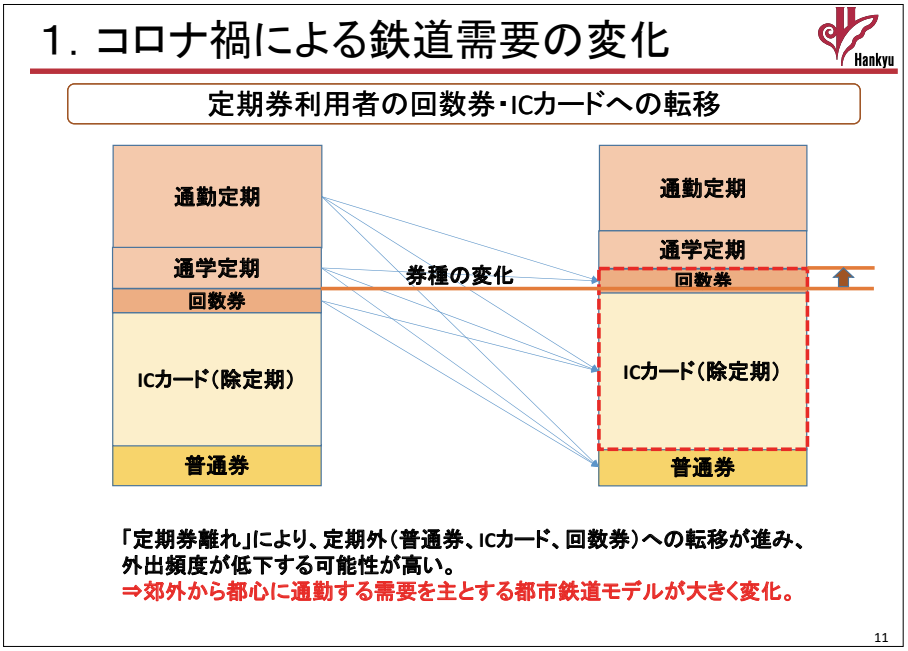
〈定期券離れの傾向〉

もう一つ注目すべきことは定期券の傾向です。鉄道業界では昔から「定期」と「定期外」という表現を使っています。定期券は通勤定期、通学定期のことで、「定期外」はICカード、回数券、あるいは1回1回切符を買うケースのことです。これまでは「定期」「定期外」の比率で分けていたのですが、最近では定期を買う方が減ってきているという大きな変化があると思います。



通勤の頻度も変化しています。定期券は大体、週5日間・4週で約20回往復すると元が取れる金額になっていますが、その額に満たない通勤頻度の方は、回数券やICカードを使われるので、徐々にこの比率が変わってきています。その結果、定期券離れが起こってきているのではないかと推測しております。

その構成比を示していますが、矢印をご覧ください。通勤定期の方が回数券や普通券、ICカードに変わっていきます。通学定期の方も、学校の授業がなくなったりリモート授業になったりしていますが、学生の交通費は家庭負担なので、できるだけ負担を減らすべく、回数券に変わるケースが増えてきています。



またICカードが便利になってきて、回数券よりもICカードをタッチして乗るという方も増えてきました。そういう意味で次第に通勤・通学定期券の比率が下がってきたと感じます。

全体的に定期の需要が減るということは、イコール鉄道を利用した外出頻度が減ってくるということになるので、都市交通モデルはこれを踏まえて考えていかなければならないでしょう。今回のコロナ禍における大きな行動変容は、休日の外出頻度の変化とか、鉄道利用や車利用の変化に影響が出ているのではないかと見ております。

以上が、コロナ禍による鉄道需要の変化の概要です。

■鉄道とまちづくり～小林一三モデル

そこで、このような状況を踏まえてもう一度鉄道とまちづくりを見直してみようと考えました。ここから、いわゆる「小林一三モデル」について説明したいと思います。

小林一三は1873年生まれで、来年の1月に生誕150周年を迎えます。開業当時は「箕面有馬電気軌道」と称した、路面電車のような鉄道でした。

〈鉄道を中心とした集落形成〉

池田市は、現在は住宅地として発展している人口10万都市ですが、当時の池田駅付近の線路の敷設状況はこのような感じでした。写真の真ん中が軌道敷ですが、この軌道敷の両側には田畑が広がっている状況でした。

小林一三は、沿線にお客さまがいらっしゃらないので、まず住宅をつくろうと考え、事前に用地買収を行いました。地元の大地主の協力を得ながら大規模に土地を買収したと聞いておりますが、こうして駅の周辺に住宅地を開発し

ていきました。スライド図版の左上にあるのは日本初の分譲住宅と言われる池田室町住宅地です。このときに月賦、いわゆる住宅ローンの仕組みをつくりました。

スライドの真ん中にある通り、「如何なる土地を選ぶべきか 如何なる家屋に住むべきか」というキャッチフレーズで、右にあるような郊外型のファミリー向け住宅を提案しながら、郊外居住生活が健康的で幸せであるとPRしました。

当時の大阪は煤煙により空気が悪く、喘息などの病気も多く見られました。そこで、大阪市内に住むより普通のサラリーマンの給料で買えるような郊外型住宅に住むべきだ、と提案するためにパンフレットを制作しました。さらには自治会を組織化し、自主的な運営をスタートさせました。

これは現在のコミュニティ型まちづくりに通じるもので、その原点となるアイデアをすでに110年以上前に発想していたのです。これが発展していくと同時に、ターミナルデパート、宝塚歌劇、分譲住宅などを生み出しながら、お客さまの需要を増やしました。

〈一三が目指したまちづくり〉

次のモデル図をご覧ください。右側が大阪梅田駅、左側が宝塚駅で、箕面駅に分岐しています。将来は宝塚駅から有馬温泉までつなぐことを目指して箕面有馬電気軌道と名付けたのですが、結局それは難しくて実現しませんでした。そこで箕面と宝塚にレジャー施設を、池田や豊中周辺に住宅地をつくっていきました。しかし、通勤需要だけでは片方向の輸送で採算が合わないので、いろんなアイデアを打ち立てました。

終点駅の箕面に動物園をつくったのですが、これは失敗しました。宝塚には新温泉をつくりましたが、温泉にプールをつくって失敗します。そのプールは水を抜いて客席に、脱衣場を舞台にして、女子だけで歌を歌う歌唱団（宝塚少女歌劇）の劇場にしたのですが、これが今の宝塚歌劇につながっています。

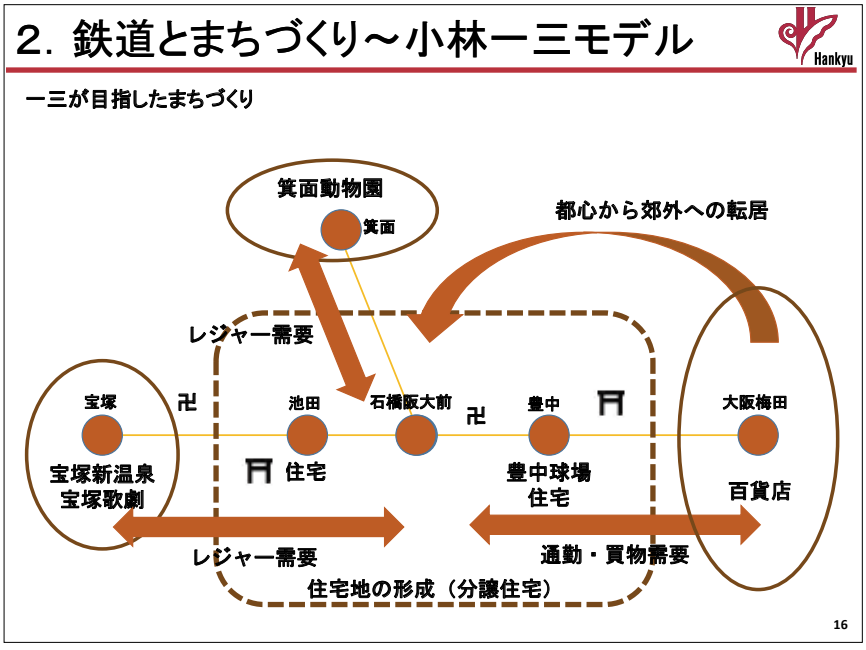
このように失敗もたくさん積み重ねながら、通勤輸送とは別の需要を生み出すことに努めました。有名なのは阪急百貨店をつくったことです。富裕な買い物客は、都心にあった百貨店へ梅田駅から車で送り迎えしていたらしく、小林一三はそのような富裕層の方々が百貨店を訪れる姿を見ながら「梅田駅の上に百貨店をつくったら、電車に乗ってそのまま買い物をして帰っていただける」と考えて阪急百貨店をつくりました。

その他、お寺を誘致移転して鉄道で神社仏閣を結んだことです。また豊中球場で、いま甲子園で行われている高校野球の原点である全国中等野球大会の第1回大会を開催しました。小林一三が誘致し、朝日新聞と共催で実施したものです。結果的にこれは甲子園に移ってしまったのですが、このように人が動くことをいろいろ考えました。通勤するだけではなく、レジャーを楽しみながら幸せな生活を営むということを目指したわけです。

〈発想の原点〉

この小林一三モデルを整理し、「需要創造型経営」と「需要追従型経営」に分けました。この考えでいくと、「オンリーワン戦略」というのは需要創造型で実現できるでしょう。一方で、需要に追従していくと競争が起こるので「ナンバーワン戦略」をとらなければならなりません。

小林一三はこういう言葉を残しています。“乗る人がいなくて赤字になるなら、乗る客をつくり出せばよい。それには沿線に人の集まる場所をつくればいいのだ。”先ほど述べたように、数々のサービスにより需要を生み出していくと、当然競合する他の鉄道会社は参入できません。宝塚線の乗客を増やした後、神戸線をつくって、そこでは阪神電車や当時の国鉄と競争するわけですが、開業当初はこのような形で需要をつくりながら経営していきました。



〈豊中駅周辺のまち形成〉

こちらは1910年ごろ、開業時の豊中市内です。南北に通る能勢街道に集落があったのですが、それに沿うような形で鉄道と駅をつくりました。なお､豊中駅は1913年に開業しました。これが1927年ごろには駅周辺に集落ができ上がり、街道沿いよりも鉄道駅の周辺に人が集まってきました。

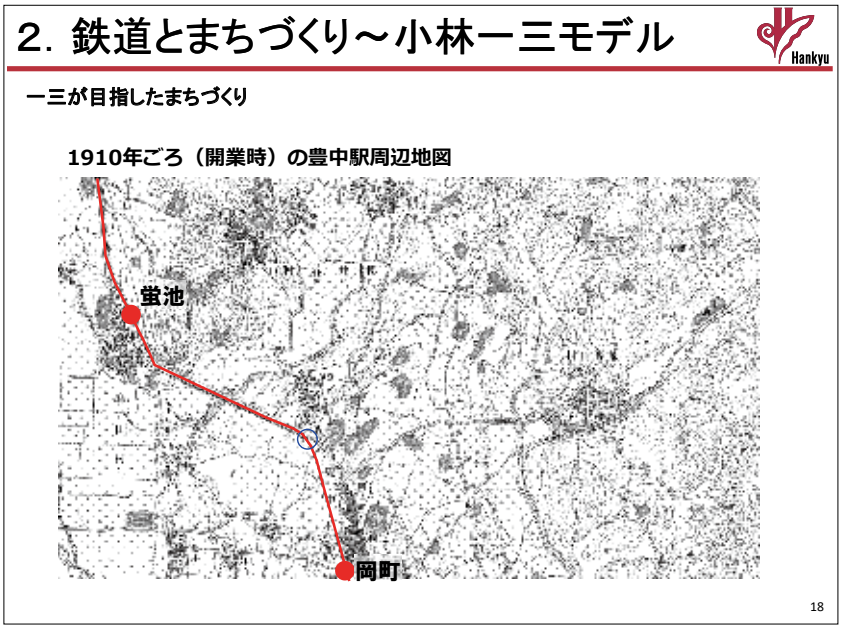
こうして今の豊中駅周辺のまちが形成されてきました。たった17年ですが、住宅がどんどん建ってきたため大きな鉄道需要を生み出す結果となりました。地図上にピンクで示してあるところは、箕面有馬電気軌道が分譲した住宅で、新駅（豊中駅）の周りを分譲しました。こちらも先ほどの池田室町住宅地（日本初の分譲住宅）と同じようにコミュニティをつくりながら自治会組織も作っています。

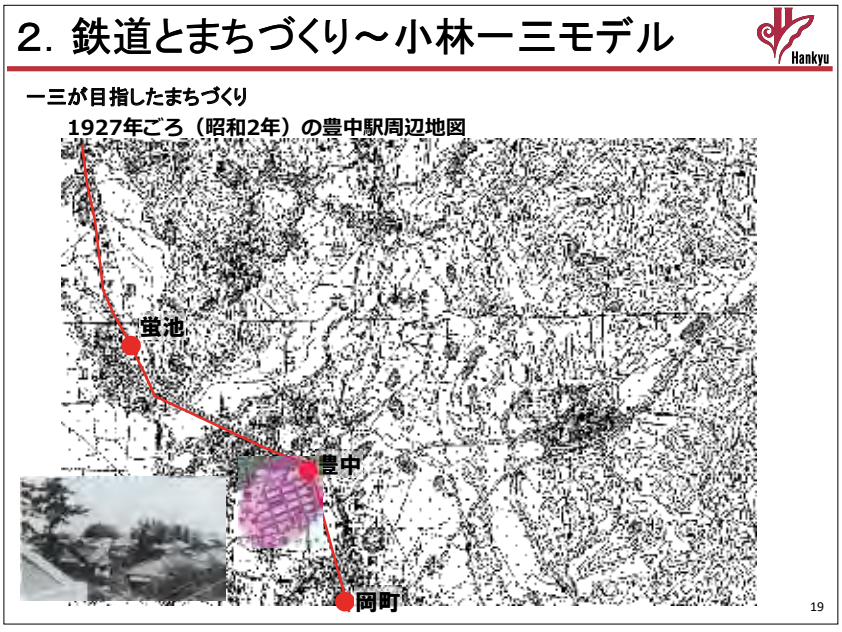
その結果、このまちづくりの延長線として、高度成長期にはさらに住宅地が拡大し、千里ニュータウン、中山台ニュータウン、洛西ニュータウン、清和台などのいわゆる郊外住宅が形成され、これがどんどん外延化して、鉄道駅から徒歩で行けないところまで住宅地が広がってきました。

〈沿線人口（需要）と労働力（供給）が減少〉

日本の人口は高度成長期にどんどん増え、いわゆる人口ボーナス期をピークとして減少しています。特に生産年齢人口がどんどん下がってきて、高齢者の比率が非常に高くなって、超高齢社会を迎えています。

合計特殊出生率は1.44となっていますが、さらにそれが下がってくるという状況です。これは今後加速化していくので、どう対応するか





ということが、鉄道業界にとって、また社会全体にとって課題になるかと思います。

これを踏まえて次の「鉄道輸送人員の推移（阪急電鉄の場合）」の図をご覧ください。フェーズを分けて見ると、1955年までは人口が徐々に増えており、そこから人口ボーナス期、いわゆる高度成長期の人口増加で、お客さまもどんどん増えていく状況でした。

ピークは大体1990年から1991年辺りです。そこから若干減りながら、また上がり、2020年のコロナ禍になるまでは横ばいで、最終的には少し上り気味でした。それが2020年、一気に1963年の水準まで下がりました。緊急事態宣言などが出て、お客さまが激減したからです。

図の点線にあるように、そもそも人口減少に伴う鉄道輸送人員の下落は予想しておりました。その見通しから見ても、コロナ前と比較して90％程度までしか戻らないだろうと想定しています。

〈一三モデルの変遷〉

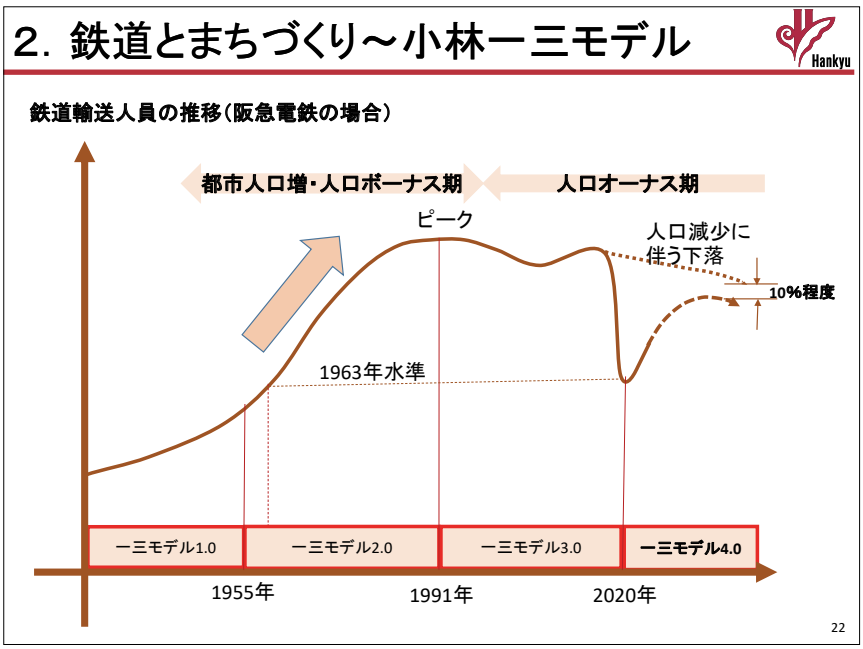
こうしたトレンドを大きな変化があった変曲点で分けて「一三モデル」1.0、2.0、3.0、4.0としました。

1910年の開業時から1954年までの一三モデル1.0では、先述の需要創造型経営です。沿線にいろいろな施設をつくりながら都市圏人口を増やしていき、徐々に成長していくというモデルでした。もちろん先の大戦のときには落ち込んでいますが、そこを除くと大体緩やかに成長していきます。

それが1955年辺りから急速に変曲点を迎えます。これは需要追従型経営で、輸送力を増強し、人口もどんどん増えて、混雑率が200％を超えるような状況になりました。輸送力を増やしながら、いかに快適にお運びできるかということで、例えば長大編成化、ダイヤ増強なども行いました。阪急では、開業当時は1両の電車でしたが、最終的には10両編成まで増やしました。人口急増時代、人口ボーナス時代でした。

しかし1990年ぐらいから輸送量が頭打ちになり、そこから需要対応型経営となります。これを一三モデル3.0として見てみます。放っておくと需要は増えないので利益を生み出すためにコスト削減したり、また人口ボーナスで拡大した沿線のまちをもう一度リノベーション（再開発）していきながら新しいモデルを提案していました。

その後、人口はオーナス時代に入っていきました。そんな中で鉄道経営するためにはどうすべきかというと、やはりコストダウンをしながらローコストオペレーションしていくことになります。



その結果、再開発で生まれた一例が阪急西宮ガーデンズです。かつて阪急ブレーブスの本拠地だった西宮スタジアムを再開発した事例です。また西山天

王山という新駅において新しく高速バスや路線バスの結節点を作ったり、震災でつぶれた神戸三宮阪急ビルも再生するなど、需要に対応しながら再開発や新駅の建設を行ってきたというのが、一三モデル3.0の時代だったと考えています。

〈一三モデルの転換期〉

一三モデル1.0から2.0への移行について、少し専門的な話をします。鉄道運賃というものは、いわゆる総括原価方式でコストアップを積み上げ、そして投資額に対してある程度のレートを付けて、投資すればするほど運賃を上げられるような設備投資インセンティブを与えるような制度となっています。

日本の民営鉄道は運賃収入だけでインフラを作っており、そこに公共のお金が全く入っていませんでした。そのため、経済成長とインフレのもとで、運賃を上げながら設備投資のインセンティブをつけて、どんどん投資をしていくようになります。その結果として鉄道インフラができたというのが一三モデル2.0の時代です。

1990年以降はヤードスティック方式に変わります。各社が横並びにヤードスティックをつくりながらコストダウンをしていくという時代となりました。確かに一部では、コストをかけたものがすぐ総括原価レートベース方式で運賃改定できるという時代があったので、若干コストに対しての見方が甘かったところもありました。しかし、これを続けたことによってコストがかなり下がってきたため、鉄道事業者各社も大手はそうですが、ほぼ利益を出しながら、2020年までは事業運営できていました。

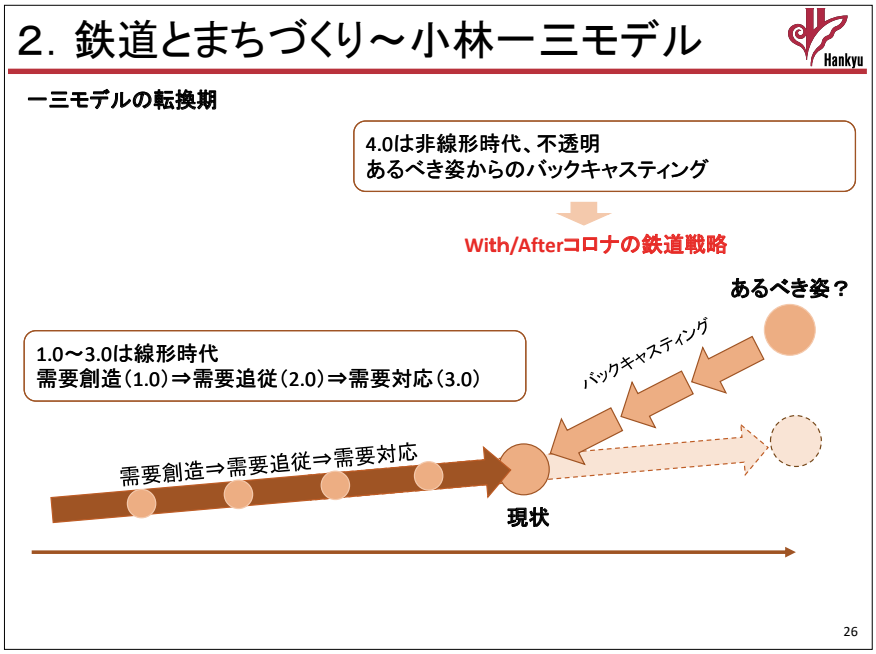
〈あるべき姿からのバックキャスティング〉

1995年に運賃改定を行って以降、消費税の増加を除いて運賃改定なしでやってこられたのは、コストダウンができたからです。

こういった変曲点もありますが、大体このグラフのように直線で動くので、これまでの経営はフォアキャスティングで考えることができました。過去の流れからの予想もできましたし、需要も概ね直線を伸ばして予測していました。

これが2020年以降は全く分からなくなりました。一三モデル4.0では、このようにグラフの線がどこに行くのか分からない状態です。人口オーナス＋行動変容や価値観の変化によって変わってきたということです。

そうなると、これまで直線型のフォアキャスティングでやってきたものを、あるべき姿からバックキャスティングしなければならないということです。一三モデル4.0は非線形の時代で不透明です。私どもはあるべき姿からバックキャスティングしながら、そこに対してマイルストーンを作って経営していくべきではないかと考えています。以上がまちづくりモデルの変化です。



■ With/After コロナの鉄道戦略

With/After コロナは需要構造に大きな変化をもたらします。それにどのように対応していくべきかを考えるために、あるべき姿として一つの仮説を置いています。それは、サステナブルな都市構造を維持するためにも、鉄道を中心としたモビリティだけではなく、それに加えてまちづくりや沿線づくりを行うことが今まで以上に必要な時代ではないかということです。

「鉄道を中心としたモビリティ」なので、鉄道だけではなく、新しいモビリティも含めた総合ネットワークを作っていくことと、沿線づくりをしていくこと、これをうまく組み合わせることによって進めるしかないのではないでしょうか。そこで五つの戦略を私なりに考えました。

〈戦略① 広域交通との結節〉

まず戦略①は広域交通との結節で、スーパーメガリージョン(国土軸)の結成を目指します。リニア中央新幹線が開業すると、関西圏、中部圏、首都圏が1時間程度で結ばれます。したがってこのスーパーメガリージョンを軸として、関西圏は九州・中国・四国といった西日本地域との連携、そして関空を中心としたアジアとの連携を図ります。

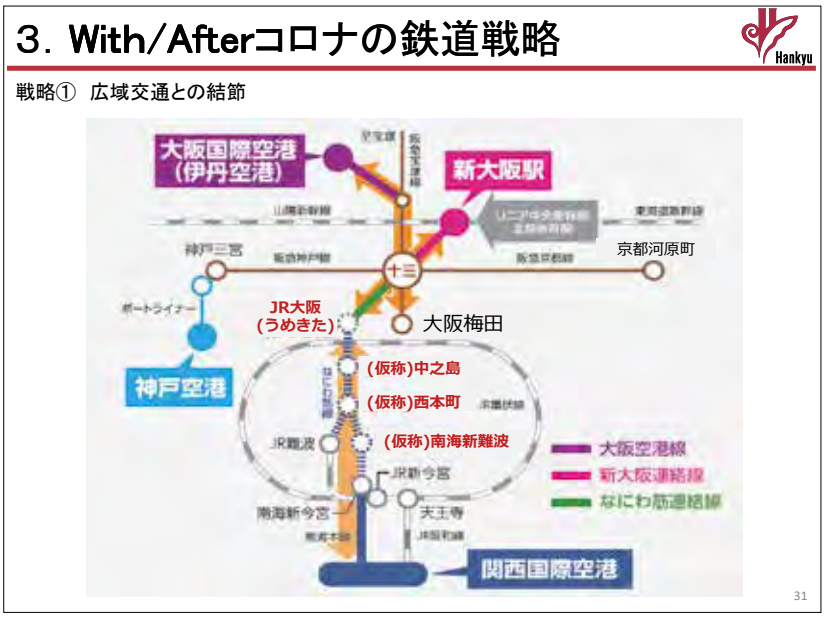
関西が担う二つのゲートウェイとして「日本とアジア」「西日本とスーパーメガリージョン」があり、この窓口として新大阪を位置付けることが、まず一つ目の大きな戦略です。神戸、宝塚、京都の3線の要にあるのが十三駅です。十三駅のすぐ近くに新大阪駅があり、こちらにリニア、北陸新幹線が来ます。そこで一部残していた許可線（新大阪連絡線）を活用して、十三駅と新大阪駅をつなげることになりました。

さらに十三駅と事業化されたなにわ筋線をつなぎます（なにわ筋連絡線）。なにわ筋連絡線を整備して十三駅から JR 大阪駅の地下ホーム（新駅）に乗り入れるということです。これによって関西国際空港と阪急線の3線を結ぶという戦略です。

また、宝塚線から大阪国際空港につなげることも重要だと思っております。こちらは宝塚線から分岐するので、大阪梅田から直通で空港へ直結する構想です。

神戸空港については国際化の話にも出ていましたが、南北軸がまだ具体化されていません。いかにして神戸三宮と神戸空港をつないでいくか、また阪急神戸線と接続するかが、これからの課題になってきます。

いずれにしても関西には3空港あるので、3空港とスーパーメガリージョンの西の核になる新大阪をどう結んでいくかが重要です。この核となるのが真ん中にある、扇の要である十三駅です。そういう意味で、このエリアは都市再生緊急整備地域等に指定されていることも踏まえ、なにわ筋連絡線と新大阪連絡線を早急に事業化すべく頑張っているところです。



〈戦略② 駅を中心としたコンパクトなまちづくり〉

戦略②は駅を中心としたコンパクトなまちづくりです。国土交通省のコンパクト＋ネットワークの模式図をお借りしました。この図が端的に示している通り、駅を中心としたまちづくりと、バスや乗合デマンドタクシーなどの端末交通、地域公共交通を結びながら、できるだけ青の部分つまり駅の近くや端末交通の近くに居住を進めていきます。

飛び地になるのではなく、居住する地域を集中させます。少なくとも徐々にこのような形のまちづくりを進める必要があるのではないかと思っています。そのために何ができるかというと、一つは新駅の設置が大きいかと思います。

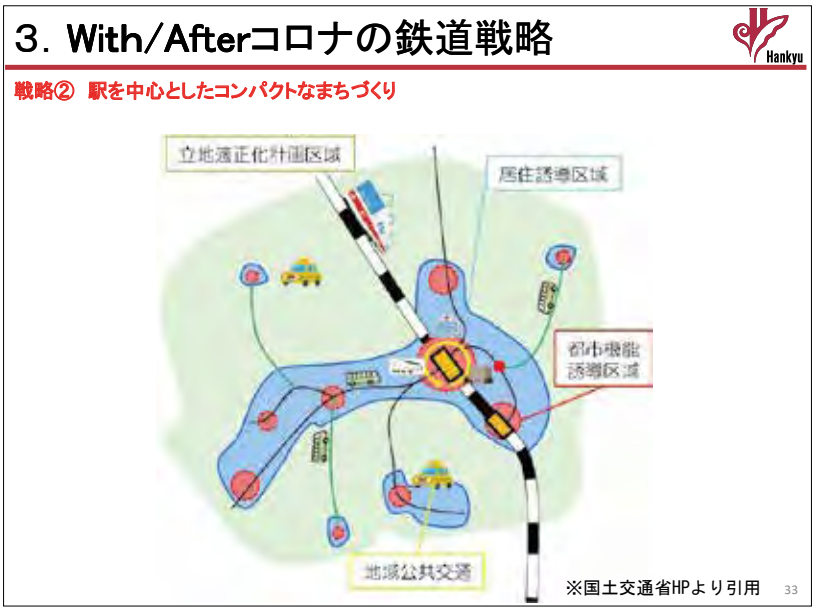
当社は、特に京都線に関しては、元々京阪電鉄の新線としてでき、かなり駅間が長い路線でした。そこで中間に駅をつくろうと、2003年から順次作っております。2003年に洛西口駅、2010年に摂津市駅、そして2013年に西山天王山駅という3駅を次々と作ってまいりました。

いま洛西口駅は高架化され、周りは区画整理されて多くのマンションが建ちました。

摂津市駅はいち早くからカーボンニュートラルを目指し、「カーボンニュートラルステーション」として実質的に CO_2 排出量をゼロにしています。今でこそカーボンニュートラルという言葉は当たり前になりましたが、当時はまだあまり広がっていませんでした。CO_2 のクレジットを買い、その上で自主的に CO_2 を出さないようにしようというのが目的です。太陽光パネルをはじめ、省エネ型エレベーターの採用など色々な省エネ設備を付けました。

三つ目の新駅である西山天王山駅は、ちょうど京都第二外環状道路（京都縦貫自動車道の一部区間）が開通したので、この真下に駅を、駅の上（高速道路上）にバスターミナルを作り、高速バスのバス停とエレベーターで直結できるように当初から国土交通省道路局や地元の長岡京市、京都府と連携して進めてきました。高速バスへの乗り換えも、駅と直結すると便利になります。例えば夜行バスでこちらに帰って来ても早朝に鉄道に乗り換えることができて安全に帰れるので、利用頻度が増えてきています。今はコロナで少し落ちてはいますが、これからは回復するでしょう。

今年の11月1日に地元自治体との合意が発表された武庫川新駅（仮称）は、神戸線で久しぶりの新駅です。武庫川の上に駅を作って尼崎と西宮の両市を結びます。両市に改札をつくるので、それぞれの市に新駅が一つずつできるような感じです。10年以内には開業したいと思っております。



〈戦略③ フィーダー輸送・他モードとのシームレスな結節〉

戦略③はフィーダー輸送です。はじめに説明したように、都市交通事業本部が子会社でバス、タクシー、自転車も手掛けているので、それらを新しい形に変えていこうと新モビリティを検討しています。

例えば乗合バスは「コミュニティバス」

として行政と連携しながら、地域の方が利用しやすいバスにしていきます。タクシーはITを使ってオンデマンドで利用できるので、「乗合デマンドタクシー」を考えています。今はまだFAXや電話での予約になっていますが、これからはスマホを使って予約ができるようにし、需要に応じてタクシーを定時運行、もしくはデマンドに応じて追加することもできるようにします。

レンタサイクルも、最近では「コミュニティサイクル」として、無人の乗り捨て可能なシステムができています。駅前に設置されており、スマホで予約すれば、電動アシスト付き自転車が借りられて、どこでも返却できます。豊中市の例では、15分70円で借りられる非常に便利な端末交通になっています。

「カーシェアリング」はなかなか広がりが少ないのですが、駐車場をカーシェアリングに分けることによって、駅の端末としても活用できるようになります。

このように端末交通もどんどん変わってきています。これらを統括するのがMaaSの世界です。スマホ利用ができるようデジタル化し、チケッティングや予約システムをワンストップにします。それによって乗換抵抗を減らし、または鉄道と端末を結節することによって、マイカーから公共交通機関への転換を図ることができるのではないかと思っています。

MaaSについては先般（今年11月8日）、「関西MaaS協議会」設立をプレスリリースいたしました。関西の鉄道7社（JR西日本、大阪メトロ、関西私鉄大手5社）による協議会で、大阪・関西万博に向けてシステム構築を目指しています。地域別ではそれぞれ各社がローカルのMaaSを進めています。直近では、西宮市で行いました。関西MaaSという大きなMaaSの上にローカルMaaSがつながり、地域それぞれの特色あるMaaSの仕組みが生まれます。例えばスマホアプリや新しい予約・決済システム、経路検索などがプラットホーム上ででき上がってくるのではないかと思います。

シームレスな結節というのはMaaSの一番の大事なところです。考え方としては鉄道交通だけではなく、例えば地域のいろいろな商業施設、これからの健康志向という意味では医療施設、このような施設と連携しながら一気通貫で行えるような仕組みが求められます。誰でも使えるというのがポイントで、高齢者でもスマホを使えば簡単に予約でき、簡単に移動できるようにしていきます。これは将来的に観光へ展開

できます。来街者の方、外国人の方、そして地方から関西に来られる方にも使っていただきます。データを活用し、そのデータも用いてまた次の展開をしていくとことも必要になると思います。

〈戦略④ 沿線市民・関係者との連携と利用者満足度向上〉

戦略④は地域市民との連携です。こちらで紹介しているのは高架下利用を初めて地域コミュニティと共に行った事例です。洛西口駅高架下は、本来なら店舗に空間を貸すだけなのですが、京都市と包括連携協定を締結して、地域の資源を活用しながら行政のサービスとも連携したモデルを作っています。

駅間の賑わい創出については都市交通事業本部で行っています。駅から遠いところにはなかなかお客さまがいらっしゃらないので、駐車場になっていることが多いです。この事例では駅から近いところには商業施設を作りました。またその先に京都市の公共施設があります。一番遠いところにコミュニティを形成するための広場をつくり、そこでいろいろなチャレンジができるようにして、皆さんが集まってくる場所にしています。その一つが「トートの庭」です。マーケットをつくり、例えばフードトラックが集まったり、全国からコーヒーをつくる方々が集まってきたりなど、いろいろなイベントを週末に企画しています。この写真にあるように、洛西口駅から遠いですが結構賑わっています。

このようにイベントを繰り返すことによって地域の担い手を発掘したり、地域の方との連携を図ったりしています。元々洛西口駅周辺の住民の方々は、高架化への反対意見も結構持たれていましたが、今やこういう場所ができ、すっかり地域から親しまれる場所になっています。先般、日本都市計画学会関西支部から「関西まちづくり賞」をいただきました。本当にありがたいことだと思います。

また、他の連携事例に沿線の各行政との包括

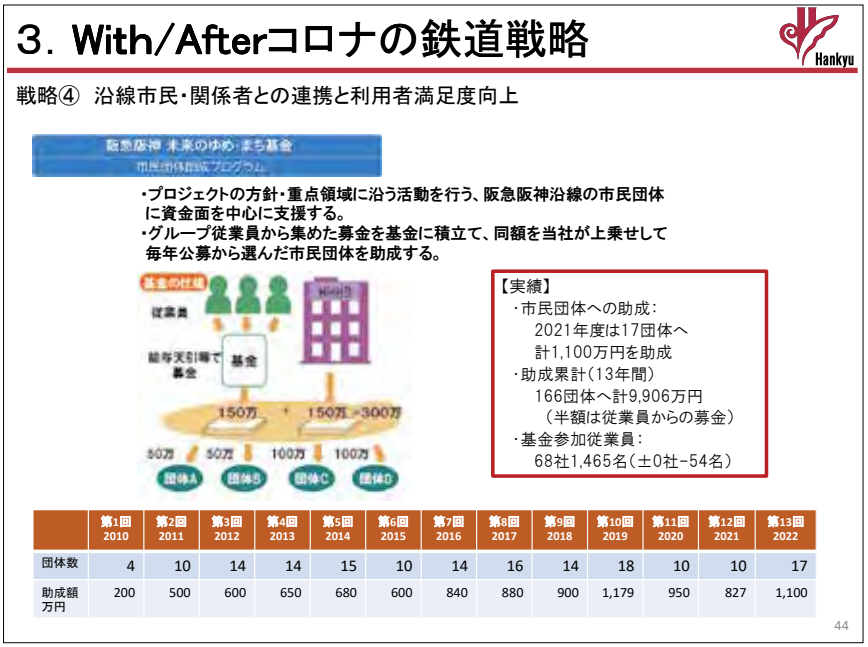
連携協定があります。最初の豊中市は2022年2月、箕面市は4月、そして最も新しいのは宝塚市で、それぞれ包括連携協定を締結しました。この包括連携協定のもとで一緒に地域活性化を進めていくことになっております。

もう一つが市民との連携です。阪急阪神グループでは、「未来のゆめ・まちプロジェクト」という取り組みを実施していますが、私はこの取り組みを非常にオリジナリティのあるものだと思っています。こちらの取り組みでは、阪急阪神ホールディングスグループの従業員に募金を募っています。一口89円からで、毎月給与天引きして、同じ額を会社がマッチングし、倍額にして地元の各団体に支援金として寄付しております。最初は件数も少なかったのですが、今年度は17団体1,100万円でかなりの額の助成金が寄付されていることが分かります。

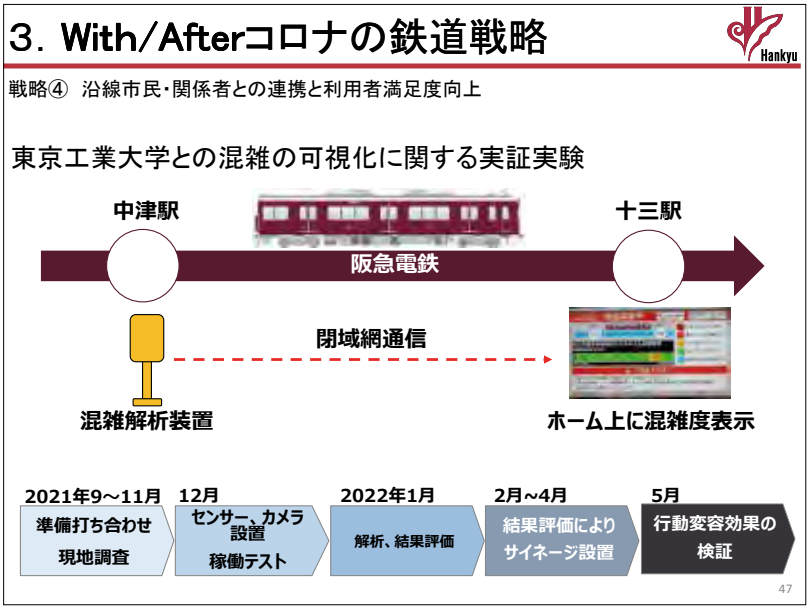
これのいいところは何でしょうか。当然審査をしてその報告をいただきますが、ここに関わる皆さんに私どもグループのファンになっていただけるのです。また、私どもの沿線をこれから担っていただくことになるので、地域の方と共に成長することによって、鉄道会社が自分たちだけでやるのではなく、地域の方に支えていただける仕組みをつくることができるわけです。この取り組みは13年継続していますが、さらに20年、30年続けていくと、私どもと一緒にやってくださった方々がかなりの数になりますので、これによって地域の沿線を良くしていくという狙いがあります。

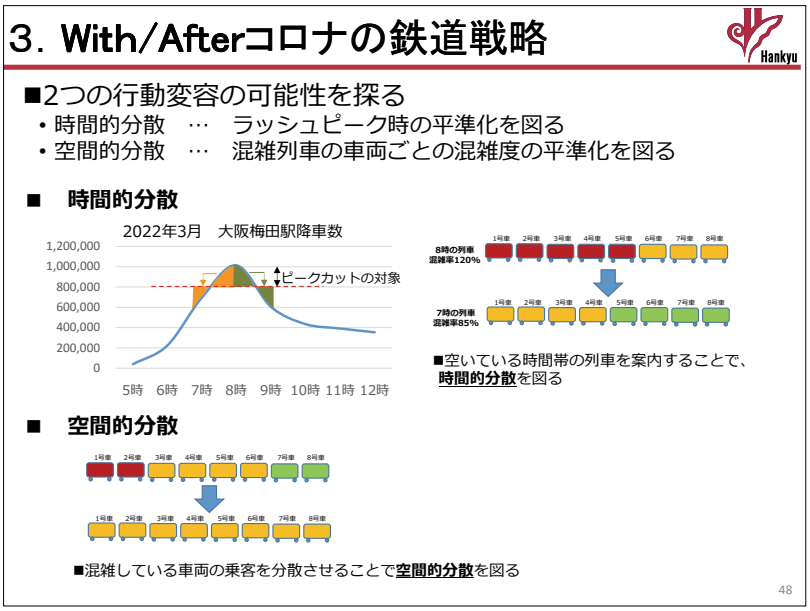
地域の方々の満足度を上げるために、新しい車両やYouTubeチャンネルも作っています。こちらはかなり人気を博しており、このような手法でも阪急ファンづくりに努めています。またキャラクターとコラボした電車を走らせることもしています。ほかにも、アプリを作って阪急沿線情報を提供し、バスやタクシーとも連携しています。先ほど述べたMaaSと同じなのですが、このような情報を提供するアプリをリリースしています。

混雑の可視化に関する実験も行っております。混雑率をできるだけ分かるようにしようというものです。ラッシュに耐えられないお客さまが多くなっていると先ほど申し上げました。そこで、できるだけ空いた電車を早く予測して可視化できないだろうかということを、今実証実験しています。このような実験も進めながらお客様の満足度を上げていきたいと思っています。例えば時間的、あるいは空間的に分散することができれば、その情報をお渡しすることで



	第1回 2010	第2回 2011	第3回 2012	第4回 2013	第5回 2014	第6回 2015	第7回 2016	第8回 2017	第9回 2018	第10回 2019	第11回 2020	第12回 2021	第13回 2022
団体数	4	10	14	14	15	10	14	16	14	18	10	10	17
助成額 万円	200	500	600	650	680	600	840	880	900	1,179	950	827	1,100





お客さまが「この電車に乗るよりも一本後の電車の方が空いている」とか、「この車両よりも後ろの車両のほうが空いている」ということを可視化できるので、お客さまが満足度の高い車両に乗っていただけるのではないかと考えています。

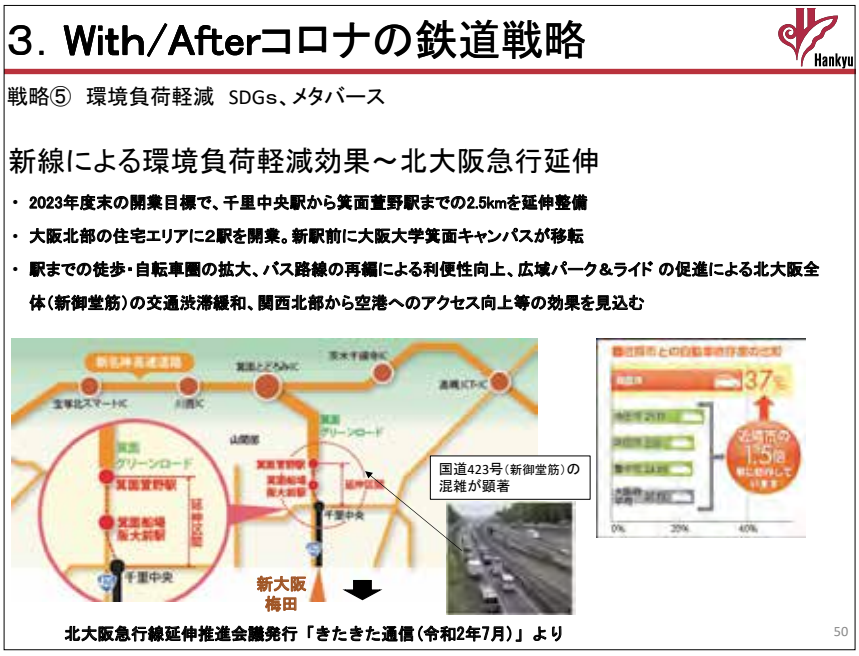
〈戦略⑤ 環境負荷軽減 SDGs、メタバース〉

戦略⑤は環境負荷軽減です。「鉄道は環境によい」と言いながらも、なかなかその部分について十分 PR できていないので、この辺りをもっと PR すべきかと思っています。

一つの事例として、2023年度末（2024年春ごろ）に開業する予定の北大阪急行（阪急グループ）の延伸があります。この新線は新御堂筋と並行しています。箕面市は元々鉄道が市の中心になかったため、周りの市に比べて自動車依存度が高いまちでした。右のグラフからも分かるように37% の依存度です。これを下げることができれば、CO2排出を大きく減らすことができると考えられます。このようなことも北大阪急行の延伸の効果になるかと思います。

箕面市も地域へのインパクトが大きいということで、費用対効果（B/C）の高い事業だと考えています。新線は、利用者から運賃をいただけることだけではなく、このような効果があるので、本当はもう少し社会的便益を数値化して B/C に乗せていくことも必要だと思いますが、箕面市は独自で計算され、投資額が282億円であるにもかかわらず、便益が約2,100億円ある非常に効果の高い事業であるとされています。

もう一つの事例が先程申し上げた「カーボンニュートラルステーション」（摂津市駅）です。12年前に開業した駅ですが、排出権取引をしながら、排出枠の購入と自主的な CO_2削減でカーボンニュートラルを進めています。現在、

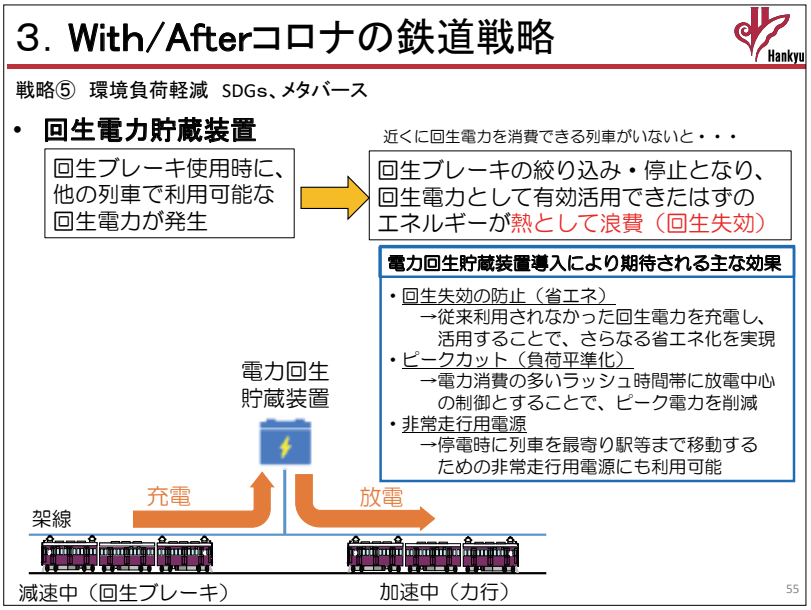


力を貯められて需給バランスが取れますが、回生電力を使う電車がない場合は失効して無駄になってしまいます。それを避けるために電力回生貯蔵装置の導入を進めています。

私どもは早くから環境に対して取り組んでまいりました。14年前には、環境をテーマに沿線のいろいろな企業、行政にポスターを掲出していただいて啓蒙活動を行うという目的で「エコトレイン”未来のゆめ・まち号”」を走らせました。現在は、「SDGsトレイン“未来のゆめ・まち号”」という電車を走らせています。これは阪急阪神グループが東急グループと一緒に取り組んでいるもので、再生可能エネルギー100％で運行しています。地道な努力ではありますが、これからもSDGsを広げていこうと考えています。

高架化を計画していますが、そちらの方でも環境負荷低減を考えていきたいと思っています。

最近では新車にLED照明を本格的採用することによって消費電力を大幅に削減しています。従来車と比較して半分以下の消費量になっています。また、回生ブレーキによる発電を増やし、その電気をまた他の電車が使うことで、消費電力を半分以下にすることができました。太陽光パネルや風力発電では蓄電池があれば電



ミックが起こって外に出られなくなっても、バーチャル空間でいろいろな行動ができるようにしていけば、沿線の価値は高まるのではないかと思っています。

〈小林一三モデル4.0とは何か〉

1.0から3.0の小林一三モデルに関して、よく崩壊したのかと言われるのですが、不動産分譲や地価向上のもとで利用者が増えていくという循環モデルは、元々あったと思います。確かに1.0から3.0の間にいろいろな変化はありましたが、利用者増加による効果をうまく内部に取り込むことで循環モデルができたのだと思います。ただ、これだけでは、今後の不確定で不連続な時代を乗り越えるのは難しいでしょう。

繰り返しになりますが、これからは非線形の

また、デジタルツイン・メタバースにもチャレンジしています。リアル空間とバーチャル空間のデジタルツインミラーワールドとは何かと申しますと、リアルの空間ではエネルギーを使うので、バーチャル空間で行動しようという発想から生まれたものです。元々は、パンデミックが起きたときでもバーチャル空間をつくっておけばビジネスを続けることができるのではないか、という発想でした。

現在、バーチャル甲子園やバーチャル梅田をつくっています。最近はコンサートを開催したり商談会をしたりして、アバターで参加して会話することにも慣れてきた感覚があります。右側に書いてあるように、デジタルツインを作ってリアル空間とバーチャル空間が連携します。仮にパンデ

時代なので、あるべき姿を描きながらバックキャスティングをすべきだと考えます。私なりに「あるべき姿」とは何かを考えると、やはり沿線の未来をステークホルダーと共に創造する世界ではないでしょうか。ステークホルダーとは沿線に住まわれている方や、鉄道に乗られない方もそうですが、関係するすべての方のことです。

冒頭にも紹介しましたが、小林一三が目指したのは「生活者の真の豊かさ」「幸せな家庭・社会」でした。郊外の住宅で子どもは花を育て、お父さんは小庭で農作物を育てている、このような姿がまさに「幸せな沿線」づくりではないかと思います。

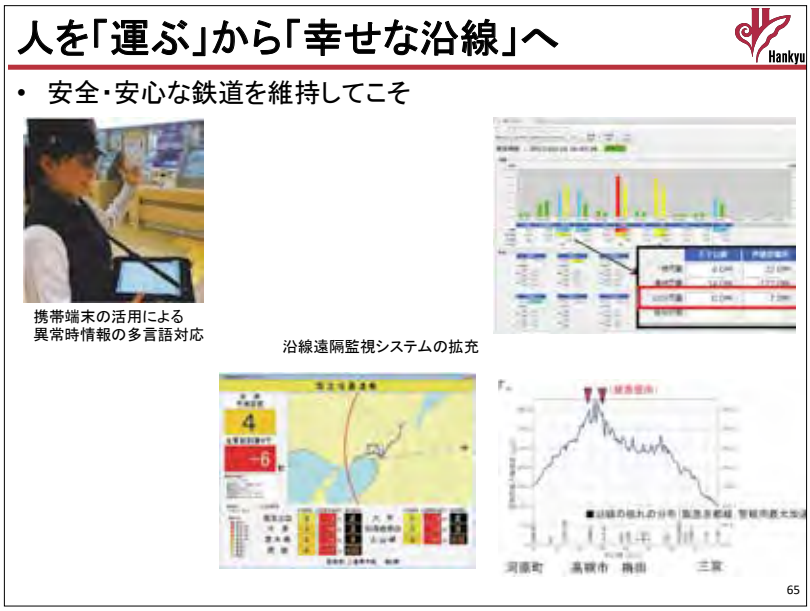
そうすると、一三モデル4.0とは何なのか？モビリティを充実させながらより幸せな沿線づくりを循環させることが、私どもの新しいモデルになるのではないかと考えています。モビリティを充実させるためにも、安価な運賃を維持しながら、フリークエンシーやバリアフリー、シームレス、そしてサステナビリティなどを実現させながら進めていく必要があります。

■次世代の鉄道と沿線まちづくり

最後のまとめは、次世代の鉄道と沿線まちづくりです。

まず”人を「運ぶ」から「幸せな沿線」へ”として、可動式ホーム柵を造ったり、沿線の防災対策工事を推進したりしています。そしていろいろな端末を活用しながら、非常時でも係員が的確に判断できるように沿線の監視システムを充実させ、災害を未然に防げるように考えております。

安全安心に関しては、バリアフリートイレ、プラットホームの改良などにも取り組んでいます。2025年までに全てのトイレを順次リフ



レッシュしていきますが、多くの駅で綺麗なトイレになっており大変好評です。これまでトイレの満足度は一番低かったので、トイレをリフレッシュすることによって満足度を上げていきたいと考えております。

〈マルーンへのこだわり〉

私どもは車体カラーでもある「マルーン」にこだわっています。マルーンはブランドイメージそのものです。マルーンカラーの車体、木目の内装、ゴールデンオリーブのアンゴラ山羊製シート、これが創立当初の1号車から現在まで続いています。

スライドの右側に紹介しているのが、阪急電車に乗ってくださったエマニュエル駐日米国大使のツイートです。「ふかふかの座席がすごく気に入りました！阪急電車、ハンキューベリーマッチ。」というツイートを上げていただきました。私はそのツイートを発見した社員から聞いたので、すぐに対応するように担当者に伝え、1時間後には公式ツイッターでお礼を上げました。

このようなことがあって少し有名になったのですが、シートは実際にかなり好評です。これもブランドイメージだと思っています。おかげさまで先日、「阪急電車のデザイン」がグッド

デザイン・ロングライフデザイン賞をいただきました。阪急電車ではなく「阪急電車のデザイン」ということで、110年続くデザインが認められました。このデザインをこれまでも、これからも一緒に沿線の方々と一緒に守っていきたいと考えます。

今回の賞はお客さまのご推薦で選ばれたので私どもも非常に驚きました。こういう形で選ばれたことを誇りに思いますし、これからも沿線の方々と一緒に文化を築いていかなければならないなと改めて思った次第です。

〈コラボグッズのメッセージ性〉

コラボレーションもいろいろと行っています。スライド右側は、いま展開している「ミッフィー」とのコラボレーション車両です。車掌台にミッフィーが乗っており、とても人気の車両です。

スライド左側は、マルーンのデザインを使ったインク＆万年筆のセットです。ナガサワ文具センターとのコラボでつくりました。私もこの万年筆を持っているのですが、マルーン色で非常に貴重なものです。このようなグッズを使っていただけることは大変嬉しいです。

ファミリアとのコラボグッズは、手製のアップリケが付いたレッスンバッグです。2万円以上するバッグがあっという間に売れてしまいました。他の企業とコラボすることによってお互いのブランドイメージを高めることも大事な戦略だと思います。

最近、沿線で阪急電車グッズとして販売しているリュックを背負った子どもさんを多く見ます。このリュックは子どもからの人気が非常に高く、みんな持ってくださっています。大人向けにはＮゲージの鉄道模型をつくりましたが、発売後に即完売してしまうほどの人気でした。この前受注生産しましたら3倍ぐらい売れて、まだまだ需要があると感じました。

〈駅員・乗務員一人ひとりもまちづくりの「担い手」〉

社員もまた大事なプレーヤーです。スライド左側の事例は、駅員が沿線のおすすめの店を自主的に調べて、それをポスターにして駅に貼っているもので、毎月更新しています。

右側は、乗務員が手づくりしたカードです。今は会社で作成していますが、最初は自分たちで作っていました。子どもが乗ってくると車掌や運転士たちは「阪急に乗ってくれてありがとう」と声をかけながら、そのカードを手渡しています。

あるお母様が“運転士さんに子どもが手を振っていたらカードをもらいました”というツイートをされていました。そのお子さんは阪急リュックもお持ちでした。このようなことをしながら沿線の子どもたちにも好きになっていただき、皆さまから愛される鉄道を維持していきたいと思っております。

〈幸せな沿線づくり〉

安心･快適､夢･感動というのは､阪急阪神ホールディングスの一つのテーマになっています。

まず「安心」が大事で､「安心」できるためには事故を防ぐことが大事です。これは私自身が安全統括管理者という立場でいつもやっていることなのですが、それだけでは駄目であり、やはり快適性で満足度を上げていただくことが大事なのです。

マズローの5段階図（人間の欲求には5つの段階があるとする心理学論）のように見えますが、さらにその上に何があるかというと、私は「幸せな沿線」づくりではないかと思っています。満足感だけでなく「幸せな沿線」をつくることが大事であって、それには安心・快適から夢・感動の提供が必要になります。

鉄道事業は独占力が強いため、運賃規制があります。競争がないため運賃を規制しているのですが、最近の傾向をみると少し変わってきているのではないかと思っています。沿線を独占しているわけではなく、今は沿線間競争があるので当然地価や人口に影響してきます。例えば阪急の運賃は30km で300円台ぐらいですが、他社では600円になるところもあります。運賃を下げて良い沿線づくりをすれば、沿線間で競争ができて、そして選ばれる沿線が出てくるわけです。したがって､「沿線間競争があるので独占ではない」というのが私の認識です。そうなると、輸送するだけではなく、やはり「幸せな沿線」をつくり、コミュニティをつくるべきなのです。私どもが目指すのは、お客さまを運ぶことだけではなく、沿線コミュニティを作っていくことです。そこが大事だと思います。

おかげさまで、JCSI（日本版顧客満足度指数）の「近郊鉄道」業種において、当社が13年連続で満足度1位をいただきました。2位の京阪電車を約4ポイント上回って今のところ1位をキープしていますが、これも一つ油断するとどうなるか分かりません。

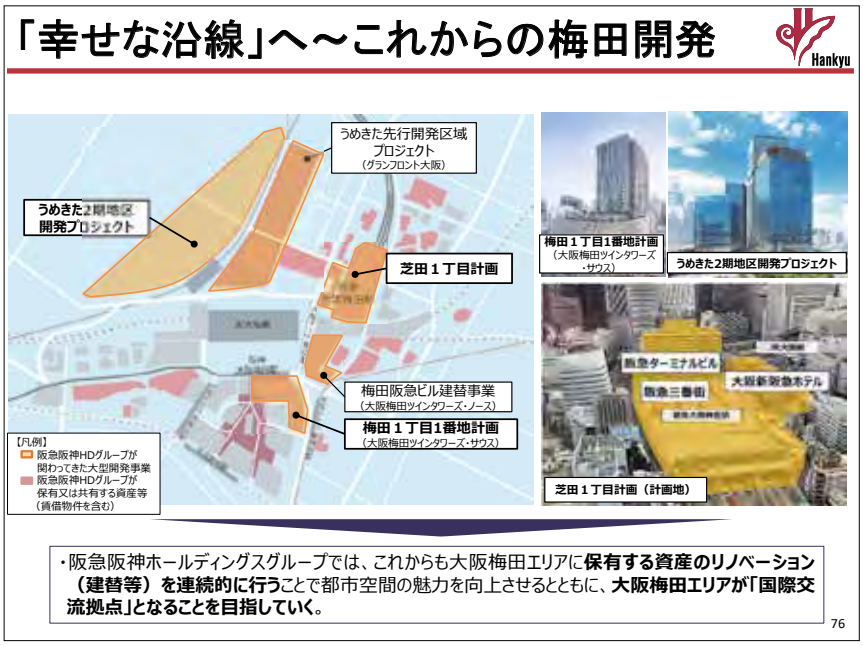
SUUMO（リクルート住まいカンパニーが運営する不動産情報サイト）の「住みたい街（駅）

ランキング」でも、阪急沿線が数多くランクインしています。これも毎年変わっていくので、常に意識することが必要です。

〈これからの梅田開発〉

「幸せな沿線」づくりの一環として、これから阪急・大阪梅田駅周辺の新しいプロジェクトをスタートします。今年9月末に発表し、10月からプロジェクトチームを立ち上げました。私もその一員として活動しております。

スライド右下に黄色で示した阪急ターミナルビル、大阪新阪急ホテル、阪急三番街、これらを全てリニューアルして、大きく建て替えていく事業を行います。昭和40年代に駅が南側から北側に移設したときに建設されて以来50年以上経っており、50年から60年に一度の大規模プロジェクトです。



これからどのような形でリノベーションし、新しい価値を作っていくのか、そしてそれを周りのまちづくりといかに連携しながらやっていくか、そこが非常に重要だと思っています。これからはローカルな大阪梅田ではなく、大阪から日本全国や世界に発信していきたいと思っています。

もう一つのプロジェクトは新大阪周辺の都市再生です。10月に都市再生緊急整備地域に指定された新大阪を中心に、十三、淡路を加えた都市再生を目指します。淀川エリアの舟運、新大阪のリニア・北陸新幹線、連立工事を行っている淡路の高架下、水道局の柴島浄水場跡地、十三駅周辺の開発などを進めながら、大阪梅田に代わる新しい核として、またスーパーメガリージョンの西の核として、新しい新大阪を開発できればと思っています。

〈次世代の鉄道と沿線まちづくりの課題〉

「幸せな沿線」づくりのためには、デジタル化、サステナビリティ、ブランディング、ネットワークといった四つの課題があります。

デジタル化では、行動変容に対応したさまざまなサービスを提供するために、今後デジタルチケットなどの新しい決済システムや、スマホアプリ、MaaS の拡大が必要です。

サステナビリティでは、サステナブルなシステムの構築のために省エネが必要ですし、エネルギー問題も考えていかなければなりません。

ブランディングについては、沿線の定住・交流・関係人口を増やすために、今後も引き続き止まることなく、沿線の魅力を向上させていく

必要があります。

そして最後のネットワークですが、「梅田から沿線へ」ということで、鉄道の強みは広域ネットワークなので、地域連携と共創をこれからも進めていきたいと思っています。

■おわりに

2025年の大阪・関西万博以降においても、大阪では IR、リニア・北陸新幹線の開業などいろいろなプロジェクトが控えています。私どもも新しいまちづくりと、それを支える鉄道ネットワークを発展させ、これからも阪急阪神ホールディングスグループの一員として頑張っていきたいと思っております。色々な形で関係者の皆さんとコラボしながら沿線の価値を高めていくことが今まで以上に重要になると思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

私からの話は以上でございます。ご清聴誠にありがとうございました。

2023 年 1 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 12 月運営概況（速報値）

http://www.kansai-airports.co.jp/news/2022/

○発着回数 10,607 回（前年同月比 153%）

国際線：　6,242 回
（前年同月比（184%）
国内線：　4,365 回
（前年同月比 124%）

発着回数について

合計発着回数は前年同月比 153%の 10,607 回、国際線は同 184%の 6,242 回となっております。

○旅客数 1,352,147 人（前年同月比 319%）

国際線：791,896 人
（前年同月比 2,633%）
国内線：560,251 人
（前年同月比 142%）

旅客数について

合計旅客数は前年同月比 319%の 1,352,147 人、国際線は同 2,633%の 791,896 人、うち外国人は同 5,197%の 663,438 人となっております。

○貨物量　68,403t（前年同月比 88%）

国際貨物：　67,319t（前年同月比　87%）
積 込 量：　30,708t（前年同月比　87%）
取 卸 量：　36,611t（前年同月比　87%）
国内貨物：　1,084t（前年同月比 179%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 87%の 67,319t 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。

2023 年 1 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 年暦年運営概況（速報値）

http://www.kansai-airports.co.jp/news/2022/

○発着回数 93,656 回（前年比 141%）

国際線：45,161 回
（前年比（129%）
国内線：48,495 回
（前年比 154%）

発着回数について

合計発着回数は前年比 141%の 93,656 回、国際線は同 129%の 45,161 回となっております。

○旅客数 7,936,883 人（前年比 258%）

国際線：2,347,297 人
（前年比 913%）
国内線：5,589,586 人
（前年比 199%）

旅客数について

合計旅客数は前年比 258%の 7,936,883 人、国際線は同 913%の 2,347,297 人となり、３年ぶりに前年を上回りました。うち外国人は同 1,233%の 1,707,542 人となっております。

○貨物量 791,241t（前年比 97%）

国際貨物：784,024t（前年比　97%）
積 込 量：　363,274t（前年比　95%）
取 卸 量：　420,750t（前年比　99%）
国内貨物：　7,217t（前年比123%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年比 97%の 784,024t 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。

2023年1月19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12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	1,930,050	109.5	22.0	1,721,100	116.4	16.8	208,950
管内	1,247,005	107.3	14.2	1,291,653	117.7	12.6	△ 44,648
大阪港	448,098	103.3	5.1	510,858	105.9	5.0	△ 62,760
関西空港	540,640	101.5	6.2	407,179	113.5	4.0	133,461
全国	8,787,254	111.5	100.0	10,235,704	120.6	100.0	△ 1,448,450

【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	540,640	101.5	6.2	407,179	113.5	4.0	133,461
成田空港	1,330,918	109.6	15.1	1,677,542	111.2	16.4	△ 346,625
羽田空港	38,624	196.4	0.4	51,348	83.8	0.5	△ 12,725
中部空港	113,039	108.2	1.3	79,158	98.3	0.8	33,881
福岡空港	23,235	101.9	0.3	68,570	147.7	0.7	△ 45,334
千歳空港	1,832	58.9	0.0	428	72.0	0.0	1,404

2023年1月19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年暦年分

【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	21,624,760	116.3	22.0	20,800,163	134.1	17.6	824,598
管内	14,305,802	114.5	14.6	15,454,433	133.3	13.1	△ 1,148,632
大阪港	5,001,936	106.5	5.1	6,309,699	123.8	5.3	△ 1,307,763
関西空港	6,445,875	112.4	6.6	5,027,114	120.1	4.3	1,418,761
全国	98,186,017	118.2	100.0	118,157,317	139.2	100.0	△ 19,971,300

【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	6,445,875	112.4	6.6	5,027,114	120.1	4.3	1,418,761
成田空港	15,845,867	123.6	16.1	20,003,195	124.1	16.9	△ 4,157,328
羽田空港	366,724	137.3	0.4	526,554	79.8	0.4	△ 159,830
中部空港	1,320,143	110.8	1.3	1,014,059	125.0	0.9	306,084
福岡空港	256,113	105.3	0.3	669,932	145.6	0.6	△ 413,818
新千歳空港	19,867	91.0	0.0	6,856	104.0	0.0	13,902

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（2023 年 1 月分速報値）

※ 2022 年 11 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	885,469	2,426	789,408	2,163	308,348	845	325,000	890	2,308,225	6,324
2023 年 1 月	379,297	12,235	373,922	12,062	67,408	2,174	63,436	2,046	884,063	28,518
２０２３年累計	379,297	12,235	373,922	12,062	67,408	2,174	63,436	2,046	884,063	28,518
前年同期	3,497	113	4,339	140	4,597	148	6,656	215	19,089	616
対前年同期比	**10,846.4%**		**8,617.7%**		**1,466.3%**		**953.1%**		**4,631.3%**	

※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。

2023 年 1 月 13 日　大阪出入国在留管理局・発表資料より

2022 年度 年末年始繁忙期における 関西国際空港の出入（帰）国者数【速報値（概数）】

1　対象期間　　2022 年 12 月 23 日（金）～ 2023 年 1 月 3 日（火）　計 12 日間
2　期間中の出入（帰）国者数（概数）
　総　　数：33 万 3,290 人（うち日本人：6 万 5,400 人　外国人：26 万 7,890 人）
　出　国　者：17 万 8,420 人（うち日本人：3 万 4,540 人　外国人：14 万 3,880 人）
　入（帰）国者：15 万 4,870 人（うち日本人：3 万 0,860 人　外国人：12 万 4,010 人）
3　期間中のピーク（概数）
　出国ピーク　　12 月 29 日（木）　1 万 5,820 人
　入（帰）国ピーク　12 月 24 日（土）　1 万 4,220 人
　出入（帰）国ピーク　12 月 29 日（木）　2 万 9,040 人
4　航空路線別出国者数（概数）
　第 1 位が韓国で 7 万 4,100 人、次いで台湾の 2 万 4,340 人、香港・マカオの 2 万 4,170 人、ベトナムの 1 万 2,940 人、シンガポールの 1 万 1,710 人の順となっている。

出入（帰）国者数（概数）

（単位：人）

2022・2023 年 12 月 23 日～ 1 月 3 日（12 日間）	出　国			入（帰）国			合　計		
	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計
23 日 金	2,130	11,790	13,920	1,890	11,520	13,410	4,020	23,310	27,330
24 日 土	2,620	11,590	14,210	2,550	11,670	14,220	5,170	23,260	28,430
25 日 日	2,090	12,260	14,350	2,260	10,850	13,110	4,350	23,110	27,460
26 日 月	2,260	12,460	14,720	1,850	11,330	13,180	4,110	23,790	27,900
27 日 火	2,570	11,940	14,510	2,080	10,370	12,450	4,650	22,310	26,960
28 日 水	3,810	11,570	15,380	2,110	10,450	12,560	5,920	22,020	27,940
29 日 木	4,840	10,980	15,820	2,180	11,040	13,220	7,020	22,020	29,040
30 日 金	4,140	11,440	15,580	2,660	9,980	12,640	6,800	21,420	28,220
31 日 土	2,750	12,500	15,250	2,560	9,440	12,000	5,310	21,940	27,250
1 日 日	1,630	13,330	14,960	2,200	9,250	11,450	3,830	22,580	26,410
2 日 月	2,640	12,510	15,150	3,310	9,140	12,450	5,950	21,650	27,600
3 日 火	3,060	11,510	14,570	5,210	8,970	14,180	8,270	20,480	28,750
合　計	34,540	143,880	178,420	30,860	124,010	154,870	65,400	267,890	333,290

航空路線別出国者数（概数）

（単位：人）

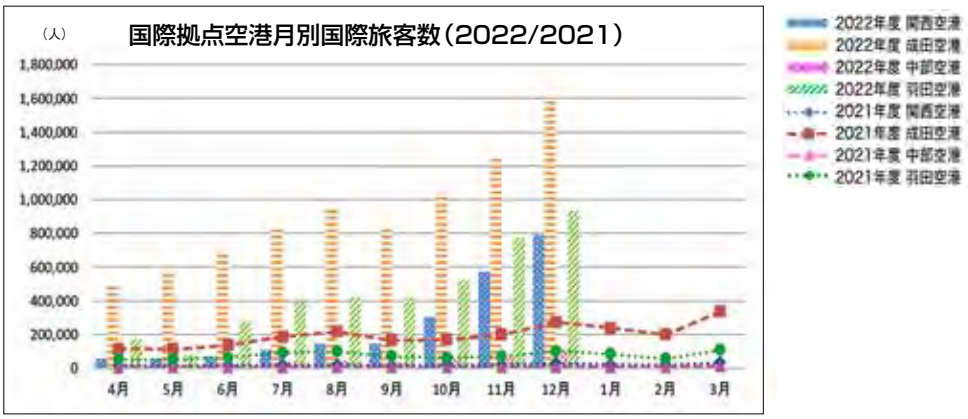
		出国者数	構成比率			出国者数	構成比率
1	韓　国	74,100	41.5%	7	フィリピン	6,650	3.7%
2	台　湾	24,340	13.6%	8	ハ　ワ　イ	3,440	1.9%
3	香港・マカオ	24,170	13.5%	9	ド　バ　イ	3,340	1.9%
4	ベ　ト　ナ　ム	12,940	7.3%	10	マレーシア	2,780	1.6%
5	シンガポール	11,710	6.6%		そ　の　他	6,980	3.9%
6	タ　イ	7,970	4.5%	合　計		178,420	100.0%

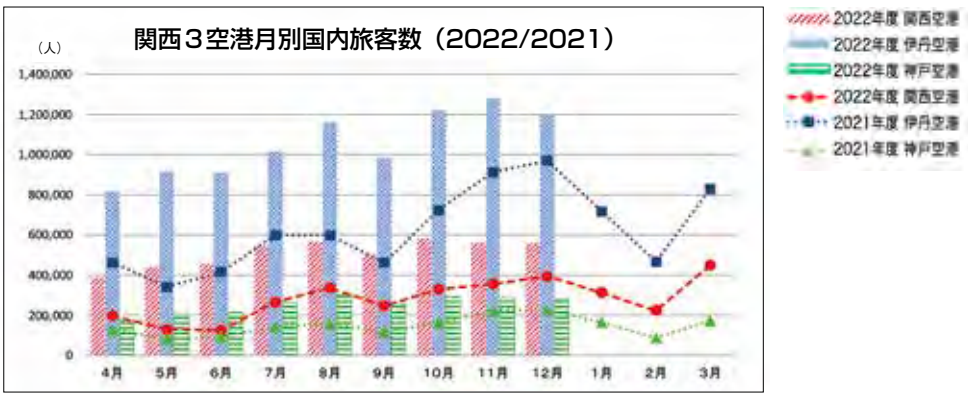
（一財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　2023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	6,242	184.1%	19,299	110.0%	25,541	122.0%
	関西	6,242	184.2%	4,365	123.5%	10,607	153.3%
	大阪(伊丹)	0	－	11,876	108.3%	11,876	108.3%
	神戸	0	0.0%	3,058	100.5%	3,058	100.4%
	成田	11,773	121.9%	4,557	131.4%	16,330	124.4%
	中部	1,220	166.9%	4,960	115.6%	6,180	123.1%
旅客数（人）	関西３空港	791,896	2,632.6%	2,040,505	128.3%	2,832,401	174.8%
	関西	791,896	2,632.6%	560,251	142.3%	1,352,147	319.1%
	大阪(伊丹)	－	－	1,201,214	123.8%	1,201,214	123.8%
	神戸	－	－	279,040	123.4%	279,040	123.4%
	成田	1,582,330	581.6%	572,647	125.9%	2,154,977	296.4%
	東京（羽田）	935,290	913.7%	4,912,328	130.4%	5,847,618	151.1%
	中部	109,000	1,658.3%	463,142	137.3%	572,142	166.3%
貨物量（トン）	関西３空港	67,319	87.0%	9,907	106.9%	77,226	89.1%
	関西	67,319	87.0%	1,084	179.2%	68,403	87.7%
	大阪(伊丹)	－	－	8,823	101.9%	8,823	101.9%
	成田	178,345	75.6%	－	－	178,345	75.6%
	東京（羽田）	40,910	110.0%	56,570	106.2%	97,480	107.8%
	中部	11,340	117.1%	998	96.9%	12,338	115.2%

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484回定例会（2023年１月31日開催）

「最近の航空物流を取り巻く状況と関西３空港のロジスティクスへの期待」をテーマに宮前　直幸　氏（株式会社野村総合研究所　モビリティ・ロジスティクスグループ　プリンシパル）のオンライン定例会を開催した。

○第13回航空空港研究会（特別編）（2023年２月13日開催）

「航空・空港の低炭素化セミナー」

①脱炭素社会に向けた大阪府の取組み

岡野　春樹 氏（大阪府環境農林水産部エネルギー政策課　副理事）

②航空分野における脱炭素化への取組について

小池　慎一郎 氏（国土交通省　大阪航空局長）

③関西3空港の環境への取組み

中谷　行男 氏（関西エアポート株式会社　技術統括部長）

今後の予定

○第485回定例会

日　時／2023年３月14日（火）　16：00～17：00

場　所／大阪キャッスルホテル6階「鳳凰・白鳥」の間（オンライン併用）

※オンライン出席者には会場への入場用URLを後日ご案内します。

テーマ／最近の内外経済情勢と関西経済

講　師／高口　博英 氏（日本銀行理事・大阪支店長）

※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

▶　３年ぶりに行動制限のない新年を迎え、家族で四国のこんぴらさん（金刀比羅宮）へ初詣に出かけました。駐車場の大混雑が予想されるため、少し離れた場所にある商業施設へ車を止め、そこから地元のローカル鉄道（ことでん）を利用することに。最近よく耳にする「パーク＆ライド」の実践です。レトロな電車は終点の「琴電琴平駅」に到着。２両編成ながら初詣客で満員に近い状況でした。

▶　駅前から目の前の山を見上げると中腹に社を発見。これから目指す本殿です。駅から少し歩いて参道へ向かい、有名な長い石段を延々と登り続けました。本殿まで 785 段あるそうです。そういえば昔はカゴ屋さんが足の悪いお年寄りを運んでいましたが、今回は見当たりませんでした。コロナ禍もあって廃業してしまったのかもしれません。

▶　本殿の広場から眺める讃岐平野は絶景で満足でしたが、子供達が更に上へ続く参道（山道）を発見！ダッシュで駆け上がる二人を追うように更に石段を登り、ヘロヘロになりながら最高峰の奥社に到着しました。登った石段はトータル 1,368 段になるとのこと。かなり疲れましたが、達成感を味わいながら新年のお参りを済ませることができました。

▶　帰りに門前町で食べた本場の讃岐うどんは絶品。お店の前は長い待ち行列でしたが、意外と回転が速くそんなに長時間並ぶことはありませんでした。地元では年越し蕎麦を意識してなのか「年明けうどん」と呼ぶそうです。　（ひ）

キーカラーが象徴的なヴィラが並ぶ贅沢なグランピング施設

URBAN CAMP HOTEL Marble Beach（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。
グランピングエリアに位置する新しいスタイルの“アーバンキャンプホテル”。全棟独立型ヴィラタイプホテルのプライベートパティオにはBBQキッチン、ダイニング、リビング、ジャグジーがあり、ホテルに泊まりながらBBQを楽しむキャンプ体験ができる新たなグランピング宿泊スタイル。ラグジュアリーな空間で極上の時間をお楽しみください。

■所在地	大阪府泉南市りんくう南浜4番201泉南りんくう公園内
■アクセス	【電車】南海本線　樽井駅よりタクシー（約8分）
	【車】阪神高速湾岸線　泉佐野南ICより和歌山方面へ5キロ
■URL	https://digiq.jp/bbq/marblebeach/
■問合せ先	URBAN CAMP HOTEL Marble beach　072-479-8113

KANSAI空港レビュー　2023・2　No.531
KANSAI空港レビュー
2023.2 No.531
●発行日　2023年2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