KANSAI 空港レビュー

No.543
2024.2

KANSAI 空港レビュー

FEB 2024 No.543

CONTENTS

1 巻頭言
大阪･関西万博に向けた関西国際空港の容量拡張
村田　　有

2 各界の動き

13 講演抄録
堺グランドデザイン2040
ー「訪れたい」「働きたい」「住みたい」都市の実現に向けてー
久保　和貴

28 航空空港研究レポート
関西国際空港における旅客流動の実態
ー純流動と総流動からの考察ー
松本　秀暢

35 データファイル
・関西国際空港2023年12月運営概況（速報値）
・関西国際空港2023年暦年運営概況（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］2023年12月分（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］2023年暦年分（速報値）
・関西国際空港の出入（帰）国者数2024年1月分（速報値）
・2023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　2023年12月（速報値）

【表紙写真】「救難飛行艇　US-2」

新明和工業製の救難飛行艇 US-2 です。
海上自衛隊所属の海洋での救難を目的とした飛行艇です。
US-2 は神戸市東灘区の新明和工業甲南工場で製造されたものです。
時折、US-2 を新明和工業甲南工場で整備するために南芦屋浜沖に着水することがあります。
US-2 は水陸両用で世界で唯一、波高3mでも離着水でき航続距離も 4700km と大きく日本の離島をカバーするほどです。特に約300mの極短距離離着水や時速90km程度での極低速飛行を可能としています。

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

大阪･関西万博に向けた関西国際空港の容量拡張

国土交通省
大阪航空局長　**村田　　有**

まず、能登半島地震により、お亡くなりになられた方々及びそのご家族に対し、心からお悔やみを申し上げるとともに全ての被災された皆様に、心からお見舞いを申し上げます。また、羽田空港の衝突事故で亡くなられた海上保安庁の乗員とそのご家族に心からお悔やみ申し上げます。

大阪勤務は２度目となります。前回は 2018 年７月から２年間、新関西国際空港㈱に勤務しました。着任当初は、大きなスーツケースで埋め尽くされた南海線で通勤し、大阪の街も外国人旅行者で溢れておりました。それから約５年が経過し、昨年の 12 月の国際線旅客便の発着回数は、コロナ禍前の 2019 年の同月比で、76%、旅客数で 90.3%まで回復し、とりわけ外国人旅客数では 110.2%となっております。また、発着回数では韓国便が一番多く 33%を占めており、中国便は 22%とコロナ禍前の状況とは異なっておりますが、大阪の街も賑わいを取り戻しました。

（出典：関西エアポート㈱プレス資料）

そのような状況の中、2025 年大阪・関西万博に向けて、関西国際空港の容量拡張について検討されております。具体的には、2022 年９月の「第 12 回関西３空港懇談会の取りまとめ」において、①成長目標として、2030 年代前半を目途に、年間発着回数 30 万回の実現を目指す。② 2025 年万博に向けた万全受入れ体制を整えるとともに、年間発着回数 30 万回の実現に必要な能力を確保するため、2025 年万博までに、１時間あたりの処理能力を概ね 60 回を目指すこととし、国に対し、現行の飛行経路を見直すよう要請されております。

その要請に対し、「関西空域における飛行経路技術検討委員会」において検討がなされ、その結果を航空局から 2023 年６月の第 13 回関西３空港懇談会に報告されました。その上で、大阪府・兵庫県・和歌山県の共同による「新飛行経路案に係る環境検証委員会」が設置され、客観的・科学的な見地から、環境面への影響など必要な検討がなされております。

大阪航空局としては、現行の飛行経路が見直された場合には、関西空港事務所の管制官に対する慣熟訓練を実施する等安全で円滑な航空交通の実現を図って参ります。

2024年 1月1日～1月31日

各界の動き

関西3空港

●年末年始の国内線利用、前年下回る

航空各社が 1 月 9 日に発表した年末年始（12 月 28 日～ 1 月 3 日）の航空旅客数によると関西 3 空港の国内線利用者数は全日本空輸が 21 万 949 人と前年を 2.1％下回り、日本航空が 16 万 2,836 人と 2％下回った。格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは、6 万 5,937 人で 8.8％下回った。羽田事故の影響で欠航が相次いだのと 1 月 6 日からの 3 連休に利用が分散したためとみている。

●「新飛行ルート、一部高度上げなど国に要請」検証委が提言

関西、神戸両空港の発着枠増加に向けて国が示している新たな飛行ルート案について、大阪府、兵庫県、和歌山県が設けた環境検証委員会（座長・加藤恵正兵庫県立大学名誉教授）は 1 月 29 日、「国の環境基準に抵触しないことを確認した」とする中間取りまとめを発表した。1 日平均の騒音レベルを示す「Lden（エルデン）」は、住宅地では国が環境基準とする 57 デシベルを超えないとした。より厳しい参考値とした 52 デシベルも下回る予想だという。一方、地元の負担軽減のため、運用を午前 6 時～午後 11 時に限ることや、陸上を飛ぶ場合は高度をなるべく引き上げる運用をすることを国に要請するよう提言。地域での騒音監視体制の強化も求めた。

関西国際空港

●保安検査にAI、大阪万博までに実用化へ、関西エアポート社長

山谷佳之関西エアポート社長が 1 月 1 日付の日本経済新聞のインタビューで関西空港の保安検査を効率よく進めるため人工知能（AI）を実用化する方針を明らかにした。X 線検査装置で撮影した手荷物の画像を AI が分析し、危険物などの発見を支援する。検査員の目視作業の約 8 割を AI が代替できると見込み。2022 年から実証実験を進めており、大阪・関西万博までの実用化を目指す。

●国際線旅客「2025年度は万博で2,500万人超に」関西エアポート社長

山谷関西エアポート社長は 1 月 3 日付の毎日新聞のインタビューで、関西空港の国際線旅客数について「2025 年度に初めて 2,500 万人を超える可能性が高い」と述べた。大阪・関西万博に訪れる外国人が見込まれ、過去最多だった 2018 年度の 2,289 万人を上回る。

●吉祥航空、上海経由海口線に新規就航

吉祥航空は 1 月 10 日から関西～海口線に新規就航した。上海空港に立ち寄る経由便で、週 4 便運航する。毎日 3 便運航している関西～上海線のうち、週 4 便を海口まで延伸する。使用機材は、エアバス A320 型機。

●2023年貨物取扱量は前年比7.9％減

大阪税関は 1 月 10 日、関西空港の 2023 年の貨物取扱量を発表した。総取扱量は前年比 7.9％減の 72 万 2,248t で 2 年連続のマイナス。積込量は同 10.6％減の 32 万 4,926t、取卸量は 5.6％減の 39 万 7,322t となった。

●JR西・南海、関西空港駅でAI案内システムの実証実験

JR 西日本と南海電気鉄道は 1 月 10 日、共通使用駅である関西空港駅で、「ユーザデバイス操作型 AI 案内システム」の共同実証実験を開始すると発表した。実施期間は 1 月 11 日～3 月 27 日。QR コードをスマートフォンで読み込み、さまざまな言語で質問を入力することが可能。入力内容に応じて AI アシスタントから文字と音声で、駅構内や周辺施設、乗り換え情報などが案内される。

●ジェットスター・ジャパン、台北線を再開へ、5年ぶり

ジェットスター・ジャパンは 1 月 11 日、関西～台北線を夏ダイヤ初日の 3 月 31 日に再開すると発表した。約 5 年ぶりの復便で、1 日 1 往復運航する。機材はエアバス A320ceo（1 クラス 180 席）。

●年末年始の出入国者、コロナ前の88％まで回復

大阪出入国在留管理局関西空港支局は 1 月 12 日、年末年始（12 月 22 日～ 1 月 3 日）の関西空港の出入国者数（速報値）が前年同期の 2.2 倍の約 78 万 6,270 人だったと発表した。新型コロナウイルス禍前の 2019 年末～ 2020 年初めと比べて 88％まで回復した。

●グレーターベイ航空、香港線を増便、2月1日から1日2往復

グレーターベイ航空は関西～香港線を 2 月 1 日から増便する。1 日 1 往復から 1 日 2 往復に増便する。機材はボーイング 737-800 型機（1 クラス 189 席）を使用する。

●深圳航空、無錫線を増便、2月10日から1日2往復

深圳航空は関西～無錫線を 2 月 10 日から 1 日 2 往復に増便する。増便となるのは 3 月 30 日までで、2 月 16 日から 29 日までは運航しない。機材はボーイング 737-800 型機を使用する。

●ピーチ、札幌線を増便、台北線は減便

ANA ホールディングスは 1 月 23 日、傘下 LCC のピーチ・アビエーションの 2024 年度事業計画を発表した。1 日 5 ～ 6 往復の関西～札幌線は同 6 ～ 7 往復に増便する。一方、関西～台北線は現行の 1 日 3 往復を同 2 往復に減便する。最大で週 3 往復の関空～奄美線は 7 月 1 日から 9 月 30 日のみの季節運航とし、期間内は 1 日 1 往復運航する。関空～女満別・釧路の道東 2 路線は、7 月 1 日から 9 月 30 日までの期間内のみ運航する。女満別線は週 3 往復、釧路線は週 4 往復となる。

●12月の輸出額、3か月ぶりのプラス

大阪税関が 1 月 24 日発表した関西空港の貿易速報によると、12 月は輸出総額が前年同月比 5.8％増加して 5,718 億円で 3 か月ぶりのプラス、輸入総額が 9.1％減少して 3,750 億円で 3 か月ぶりのマイナス、差し引きで 1,969 億円の輸出超過となった。

●2023年の国際線旅客数、コロナ前の66％に

関西エアポートが 1 月 25 日発表した 2023 年の関西空港の国際線旅客数は 1,641 万 3,831 人と、前年に比べて 7 倍になった。コロナ前の 2019 年と比べると 66％の水準まで回復した。うち外国人旅客数は 7.6 倍の 1,300 万 6,209 人となり、2019 年比で 78％の水準まで回復した。韓国や台湾、東南アジアへの便数が増えた一方で、中国方面の戻りが鈍い。

クリック！

足元の 2023 年 12 月の国際線旅客数は 180 万 4,344 人で 2019 年比 90％まで回復が進んだ。うち外国人は 145 万 9,803 人で 10 月のプラス 1.6％に次ぎ 10.3％という高い増加率を示した。中国便が 2019 年比で 40％にとどまっている中での 2 けたの伸びであり、中国便が回復するとマンパワーなどの面で対応できるか懸念が残る。

●リムジンバス12路線で運賃引き上げ

関西国際空港リムジンバス等運営協議会（代表会社・関西空港交通株式会社）は 1 月 29 日、関西空港発着のリムジンバスの運賃を改定すると発表した。3 月 1 日に、JR 大阪駅や京都駅などを結ぶ 12 路線の運賃を片道 100 ～ 300 円引き上げる。春以降に予定されている高速料金の値上げや運転士不足を受けた対応。

空港

═ 大阪空港 ═

●京阪バス、枚方のリムジンバス路線を廃止

京阪バスは、大阪空港リムジンバス・枚方津田大阪空港線を 1 月 1 日付で廃止した。阪急観光バスとの共同運行で、2020 年 4 月 15 日から運休していた。

●2023年の旅客、28％増、2019年比11％減

関西エアポートが 1 月 25 日発表した大阪空港の 2023 年の旅客数は前年比 28％増（2019 年比 11％減）の 1,475 万 3,825 人で、発着回数は 3％増（2019 年並み）の 13 万 8,004 回だった。

═ 神戸空港 ═

●国際チャーター便発着場を空港駅近くに、市が整備計画改定案公表

神戸市は 1 月 10 日、神戸空港で 2025 年春に解禁される国際チャーター便の発着場となるサブターミナルの整備基本計画改定案を公表し、パブリックコメント（意見公募）を始めた。当初案よりも旅客ターミナルやポートライナー神戸空港駅に近い配置に変更し、将来的には歩行者デッキで接続する。

●FDAとスカイマーク、乗り継ぎ便拡大検討

フジドリームエアラインズの親会社、鈴与の鈴木与平会長は共同通信のインタビューでスカイマークと連携し、双方が乗り入れる神戸空港を軸に乗り継ぎ便の拡大を構想していることを明らかにした。ダイヤ調整で乗り継ぎ時間を短縮できれば、地域間を旅行で行き来する需要が増えると見込む。

●2023年の旅客数、過去最多343万人に

関西エアポートは 1 月 25 日、神戸空港の 2023 年の旅客数が 343 万 4,868 人（前年比 27％増）、発着回数が 3 万 4,894 回（同 5％増）となり、いずれも 2006 年の開港以来、過去最多を更新したと発表した。旅客数は従来最多だった 2019 年と比べて 2％伸びた。

═ 成田国際空港 ═

●国内線の利用者1億人到達

成田空港国内線を利用した旅客数が 1 月 10 日、延べ 1 億人に到達した。国際空港として開港した 1978 年当時は乗り継ぎ用。国内線を軸にする LCC 専用の第 3 ターミナルが 2015 年にオープンして急速に路線や利用者が増えた。

●2023年の旅客数、4年ぶりに3,000万人突破

成田国際空港会社が 1 月 25 日発表した 2023 年の運用状況によると、総旅客数は前年比 2.12 倍の 3,270 万 5,995 人で、2019 年以来 4 年ぶりに 3,000 万人を突破した。コロナ前の 2019 年と比較すると 26％減。このうち国内線は 765 万人で開港以来の最高値を更新した。

═ 羽田空港 ═

●日航機、滑走路上の海保機と衝突炎上、隊員5人死亡

1 月 2 日午後 5 時 50 分ごろ、羽田空港 C 滑走路で、新千歳発羽田行きの日本航空 516 便エアバス A350 型機（乗員乗客 379 人）が着陸時に滑走路にいた海上保安庁第 3 管区海上保安本

部羽田航空基地所属のボンバルディア DHC-8 型機（6 人搭乗）と衝突、炎上した。日航機の乗員乗客は全員機体から脱出。海保機は機長を除く隊員 5 人の死亡が確認された。海保機は能登半島地震で物資を新潟空港に運ぶ予定だった。

羽田空港は滑走路を 4 本とも一時閉鎖したが、2 日午後 9 時半ごろに C 滑走路以外の利用を再開した。

●海保機へ「離陸許可」出さず、国交省が交信記録を公表

羽田空港の航空機衝突事故で、国土交通省は 1 月 3 日、管制官と両機の交信記録を公表した。海保機に対しては滑走路へ通じる誘導路に停止するよう指示した一方、離陸指示は出ていなかった。海保機の機長は「管制官から離陸許可を得た」と認識していたとみられる。

●欧米行き長距離便4機が成田経由、羽田C滑走路閉鎖で

羽田空港での事故で C 滑走路が閉鎖された影響で、羽田発欧米行きの長距離便計 4 機が 1 月 3、4 日、成田空港で給油してから目的地に向かった。大量の燃料を積む長距離便は機体が重く、長い滑走路が必要だが、C 以外の 3,000m と 2,500m の滑走路しか使えず、4 機はいったん成田に立ち寄って燃料を追加せざるを得なかった。

●C滑走路、機体撤去完了し8日から運用再開、1,453便が欠航

羽田空港で衝突事故後閉鎖されていた C 滑走路が 1 月 8 日再開し、本格的な運用が始まった。国土交通省によると、2 日から 7 日（午後 4 時現在）までに計 1,453 便が欠航し、20 万人以上に影響が出た。

●入国・税関手続きを一括化へ、新端末で実証実験

出入国在留管理庁と財務省関税局は、訪日外国人や、海外から戻る日本人の入国・帰国手続きを一括化する新端末を羽田空港に設置し、1 月 25 日、報道陣に公開した。これまで入管と税関の手続きでそれぞれ示す必要があった旅券や顔写真などの情報を、ワンストップで提供できる。31 日から 3 月末まで実証実験し、4 月以降の本格導入を目指す。

═ 中部国際空港 ═

●四足歩行ロボット　空港の警備へ

人工知能（AI）の四足歩行ロボットを使う空港警備の実証実験が 1 月 18 日、中部空港で始まった。先端事業の実証を空港島や対岸エリアで展開する県の「あいちデジタルアイランドプロジェクト」の一環。2 月 16 日までの計 6 日間、駐機場沿いのフェンスや滑走路脇の護岸、ターミナルビルを見回る。

●2023年の旅客数7割増、2019年比6割に回復

中部国際空港会社が 1 月 25 日発表した 2023 年の年間航空旅客数（速報値）は、前年比 71％増の 851 万人だった。国内線に加えて国際線も大幅に増加し、全体の旅客数はコロナ禍前の 2019 年の 63％の水準まで回復した。

═ その他空港 ═

●国管理18空港の2022年度収支、羽田2年ぶり赤字転落

国土交通省は 12 月 22 日、羽田空港など国が管理する 18 空港の 2022 年度の収支を公表した。着陸料など空港の収支（航空系事業）のみの営業損益は 18 空港すべてが赤字だった。前年度は 2 年ぶりに黒字となった羽田は、赤字転落した。18 空港全体の営業収益は、前年度比 11 億 1,100 万円増の 661 億 3,800 万円。営業損益は 332 億 2,600 万円の赤字（前年度は 254 億 3,400 万円の赤字）となった。

●南紀白浜空港の愛称は「熊野白浜リゾート空港」

和歌山県は 1 月 10 日、南紀白浜空港の愛称が「熊野白浜リゾート空港」に決定したと発表し

た。今年 7 月に世界遺産「紀伊山地の霊場と参詣道」が登録 20 周年となり、空港と世界遺産の知名度向上につながる愛称として決定。道路標識や観光パンフレットに愛称を使用し、情報発信を進める。

●福岡空港着陸後、タイLCC機が進路誤り立ち往生

福岡空港で 1 月 10 日午前 8 時 44 分ごろ、タイの LCC、タイベトジェットエアの旅客機が着陸後に進路を誤り、エンジン試運転エリアで立ち往生するトラブルが起きた。機体は 牽引車で移動した。空港のダイヤに大きな乱れはなかった。

●南紀白浜空港で落下物やドローンを発見するシステムの実証実験

南紀白浜エアポート、富士フイルム、NEC、日立製作所は 1 月 11 日、南紀白浜空港の滑走路と周辺空域で、映像解析技術を用いて落下物やドローンなどの検知を行う実証実験を開始した。富士フイルムの遠望カメラで滑走路と周辺空域を撮影し、その映像データを NEC と日立が解析して落下物やドローンなどを検知。障害物を効率的に発見し、空港保安業務の省力化および高度化を図る。

●新千歳で大韓航空機とキャセイ機接触

1 月 16 日午後 5 時半ごろ、新千歳空港で離陸のため駐機場から動き始めた大韓航空のソウル行き A330-300 型機（乗客乗員計 289 人）が、隣に止まっていたキャセイパシフィック航空の香港行きボーイング 777-300 型機と接触した。当時雪が降っており、大韓航空機はプッシュバック中だった。

●韓国LCC機、福岡空港で誘導路外れる

1 月 17 日午前 7 時 40 分ごろ、韓国の LCC、チェジュ航空の旅客機が福岡空港に着陸後、誘導路を外れて一時立ち往生した。同様のトラブルが 10 日にも起きており、国土交通省は誤進入防止の対策を強化する。

●南紀白浜空港、滑走路延伸へ調査費

南紀白浜空港の滑走路（2,000m）を 2,500m に延伸することに関し、和歌山県は 2024 年度予算に調査費を計上する方針を 1 月 18 日の岸本周平知事の予算査定で決めた。県土整備部が費用対効果の調査費として 3,798 万円を要求していた。

●能登空港が復旧

岸田文雄首相は 1 月 23 日の能登半島地震に関する非常災害対策本部会議で、輪島市の能登空港の応急復旧が進み、民間航空機の受け入れが可能になると明らかにした。全日本空輸は羽田～能登線の運航を 27 日に再開すると発表した。火曜、木曜、土曜の各 1 便で座席は 166 席。

●奈良県、五條市の防災拠点見直し、滑走路をヘリポートに

山下真奈良県知事は 1 月 24 日、事業見直しを表明していた五條市での大規模広域防災拠点について、防災ヘリポートや太陽光発電施設などを整備すると発表した。当初は 2,000m 級の滑走路を備える計画で、総事業費は 720 億円を見込んでいた。防災ヘリポートは 1 万㎡規模で、紀伊半島では最大級になるという。大型ヘリの離着陸が可能なヘリポートは奈良県では初となる。2025 年度に着工し、2026 年度以降に運用を始める計画。

●台北からの入国審査、出発前に実施、函館など10空港行きで

出入国在留管理庁は 1 月 24 日、訪日外国人の入国審査を一部渡航前に実施する「プレクリアランス」を台北から日本の旭川など 10 の地方空港へ向かう便を対象に実施すると発表した。

●大分空港で訓練機が滑走路逸脱

1 月 28 日午後 2 時 10 分ごろ、訓練飛行をしていた小型ジェット機ホンダ・エアクラフト HA420 が、大分空港に着陸した際、滑走路から逸脱し脇の草地で止まった。国交省は事故につ

ながりかねない重大インシデントに認定。運輸安全委員会は航空事故調査官２人を指名した。滑走路は約１時間閉鎖され、計４便が欠航した。

●地域航空トキエアが就航、新潟～丘珠線に週4日

新潟拠点の地域航空トキエアが１月31日、新潟～札幌・丘珠に新規就航した。当初は2022年に就航を予定していたが、新型コロナの影響や各種認可の遅れにより、就航の延期が繰り返されてきた。新規航空会社の就航は15年ぶり。週４日、１日２往復で運航する。使用機材はATR72-600（72席）。

航空・旅行

●ジェットスター、能登半島地震でスト中止

LCC、ジェットスター・ジャパンの乗務員らでつくる労働組合は１月１日、石川県で震度７を観測する地震が起きたことを受け、一部組合員で実行中のストライキを２日以降、中止すると発表した。７日まで予定していたが、全面的に取りやめる。

●世界で最も安全な航空会社2024、日系2社もランクイン

航空会社の安全性評価を行うAirline Ratingsは１月３日、同サイトがモニターしている385社の航空会社の中から「2024年に向けた最も安全な航空会社トップ25」を発表した。１位はニュージーランド航空で、全日本空輸が７位、日本航空が20位に入った。

●日航、羽田事故で150億円の損失計上へ

日本航空は１月４日、羽田空港での衝突事故に伴い約150億円の営業損失を計上する見込みだと発表した。事故でエアバスA350-900型機が全損し、事故機の簿価である150億円を営業損失として計上する。同機については航空保険が適用される見込み。

●アラスカ機の窓、離陸後吹き飛ぶ、運航一時停止を命令

米アラスカ航空のボーイング737MAX9型機が１月５日、オレゴン州ポートランドの空港を離陸した直後に窓など機体の一部が吹き飛んだため、引き返して緊急着陸した。乗客・乗員計約180人の中に死者や重傷者はいない。

事故を受け、米連邦航空局（FAA）は６日、同型機約170機を対象に運航の一時停止を命じ、航空会社に緊急検査を求めた。

●米ボーイング機にボルトの緩み、ユナイテッド航空が発見

米ユナイテッド航空は１月８日、ボーイングの737MAX9型機の複数機でボルトの緩みが見つかったと発表した。同型機はアラスカ航空機が飛行中に側壁の一部が吹き飛び緊急着陸した問題を受け、運航停止となっている。

●年末年始の航空利用、国内線4％減　羽田事故で一部欠航

航空各社は１月９日、年末年始（12月28日～１月３日）の利用実績を発表した。搭乗者数は国内線が前年度の同期比４％減の220万5,000人だった。羽田空港での事故などで欠航が相次ぎ、前年同期を下回った。

●日本のパスポート「最強」に返り咲き

英コンサルティング会社、ヘンリー＆パートナーズは１月10日、世界各国のパスポートを比較する「パスポート指数」の最新版を発表した。日本はビザなしで訪問できる国・地域が194で１位だった。昨年７月の発表では首位から３位に転落したが、「最強」の座に返り咲いた。近年は日本とシンガポールが首位の座を争ってきたが、今回はフランス、ドイツ、イタリア、スペインが加わり計６か国が同数で首位になった。

●米連邦航空局、ボーイング調査

米連邦航空局（FAA）は 1 月 11 日、離陸後に窓が吹き飛んだアラスカ航空の旅客機事故を巡り、航空機大手ボーイングが安全基準を守っていたかどうか調査すると発表した。

●エアバス納入5年連続首位

エアバスは 1 月 11 日、2023 年の民間航空機納入数が前年比 11％増の 735 機だったと発表した。10％増の 528 機にとどまった競合の米ボーイングを大きく上回り、5 年連続で首位となった。

●ジェットスター・ジャパン、システム障害で17便欠航

LCC のジェットスター・ジャパンは 1 月 12 日、システム障害が起き、17 便が欠航したと発表した。午後 3 時 50 分ごろ機体に積み込む荷物の重さなどを管理するシステムで障害が発生、午後 8 時ごろまでに復旧した。

●全日空、伊ITAエアウェイズとコードシェア

全日本空輸とイタリア国営の ITA エアウェイズは 1 月 12 日、コードシェア（共同運航）を核とした提携契約を締結したと発表した。24 日から両国の国内線と、ITA が運航するローマ－羽田線でコードシェアを始めた。ANA はスターアライアンス、ITA はスカイチームに属しており、アライアンスをまたいだ提携となる。

●全日空、国際貨物の危険物申告書を電子化

全日本空輸は 1 月 12 日、国際貨物の危険物輸送時に必要な危険物申告書（DGD）を電子化したと発表した。これまでは紙のチェックリストを使用し目視で照査していたが、IATA（国際航空運送協会）が提供する「DG AutoCheck」を自社の国際貨物基幹システムに統合し、確認ミスや誤入力防止を図る。

●米LCCジェットブルーのスピリット買収、連邦地裁が承認せず

米マサチューセッツ州の連邦地裁は 1 月 16 日、米 LCC 大手ジェットブルー・エアウェイズによる同業スピリット航空の買収を認めない決定を下した。統合が運賃の上昇を招き、競争を阻害すると認定。差し止めを求めた米司法省側の主張が受け入れられた形だ。

●日航社長に鳥取氏、女性、客室乗務員で初

日本航空は 1 月 17 日、鳥取三津子取締役専務執行役員（59）が 4 月 1 日付で社長に昇格する人事を発表した。日航の女性社長は初めてで、客室乗務員出身としても初となる。赤坂祐二社長（62）は代表権のある会長に就く。

●2023年の航空貨物輸出量、25年ぶり低水準

航空貨物運送協会が 1 月 18 日発表した 2023 年の日本発の航空貨物輸出量（混載貨物ベース）は、前年比 25％減の 76 万 861t と、25 年ぶりの低水準だった。供給が増えた海上輸送へ貨物がシフトした影響が出た。主要貨物の在庫が現地で積み上がり、輸送需要も総じて鈍かった。

●国際観光客、2023年は34％増、コロナ前の9割近くに回復

国連世界観光機関（UNWTO）は 1 月 19 日、2023 年の国際観光客数が前年比 34％増の 12 億 8,600 万人となったとの推計を発表した。コロナ前の 2019 年の 88％の水準にまで回復。2024 年にはコロナ前の水準に達すると予測している。

●全日空が中国最大手の旅行サイトと戦略的提携

全日本空輸は 1 月 22 日、中国の旅行予約サイト大手、携程集団（トリップドットコムグループ）と戦略的提携を行うと発表した。中国各地からの訪日旅行客の拡大に向け、携程集団のウェブサイトや顧客センターなどに関する連携を進める。携程集団は 1999 年設立で、傘下サイトは登録会員が 4 億人を超えて中国最大手とされる。

●「737MAXの生産拡大認めず」米連邦航空局、ボーイングに通知

米連邦航空局（FAA）は 1 月 24 日、米アラスカ航空の機体の一部が吹き飛んだ事故を巡り、機体を製造した米ボーイング社に対し、品質管理に問題がないと確認できるまで小型機 737（MAX シリーズ）の生産拡大を認めないことを通知したと発表した。

●ブラジルのLCCゴル航空が経営破綻

ブラジルの大手 LCC のゴル航空は 1 月 25 日、連邦破産法 11 条（日本の民事再生法に相当）の適用をニューヨークの裁判所に申請したと発表した。コロナ禍からの回復を目指したが、うまくいかなかった。

●米航空大手3社の12月期、大幅増益

米航空大手 3 社の 2023 年 12 月通期決算が 1 月 25 日出そろい、いずれも増収増益だった。国際線の旅客需要が堅調だったほか、燃料費低下が奏功し、3 社の純利益は前期比 3 倍から 6 倍強と、大きく膨らんだ。

●ピーチ、初の自社育成パイロット　2月から乗務

LCC のピーチ・アビエーションは 1 月 29 日、自社のパイロット育成制度を利用した訓練生 4 人が副操縦士の昇格試験に合格したと発表した。国内 LCC でパイロットを自社育成するのは初めてで、2 月から乗務を始める。

●大韓航空の12月期、営業益45％減

大韓航空が 1 月 30 日発表した 2023 年 12 月期の単独営業利益は前の期比 45％減の 1 兆 5,869 億ウォン（約 1,760 億円）だった。旅行再開の恩恵はあったものの、貨物運賃の下落が響いて 3 期ぶりの減益となった。

●2023年の航空旅客、コロナ前の9割に回復

国際航空運送協会（IATA）は 1 月 31 日、航空会社が有償旅客を輸送した距離を示す「有償旅客キロ」が世界全体で 2023 年に前年比 36.9％増加したと発表した。2019 年の 94.1％に当たり、コロナ前の水準に近づいた。

●ボーイングの12月期、5年連続の最終赤字

航空機大手の米ボーイングが 1 月 31 日発表した 2023 年 12 月期通期の決算は、最終損益が 22 億 4,200 万ドル（約 3,300 億円）の赤字だった。赤字幅は前期（50 億 5,300 万ドル）から縮小したが、5 年連続で最終赤字となった。航空機の開発・納入の遅れでコストが膨らんだ。

関西

●新年互礼会、能登半島地震に懸念　万博成功へ決意新た

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 2,000 人が出席した。各界のトップらは能登半島地震の被害や影響の拡大に懸念を示しつつ、開幕 1 年前が迫る 2025 年大阪・関西万博の成功へ決意を新たにした。

●12月の関西百貨店、全9店が増収

大阪、京都、神戸の各市にある主要百貨店 9 店舗が 1 月 4 日発表した 2023 年 12 月の売上高（速報値）は、全店が 8 か月連続で前年実績を上回った。うち 5 店は 2 けたの増収となった。クリスマスイブが日曜になったこともあり、商戦が活況だった。

●能登半島地震で関西経済116億円下押し、りそな総研が試算

りそな総合研究所は能登半島地震が関西での経済活動を現時点で 116 億円下押しするとの試算を明らかにした。関西と北陸間のモノの動きが落ち込む影響などを推計した。全国では約 500 億円になるとみており、関西だけで 2 割を占める。

●万博パビリオン、シンガポール着工　海外勢自前で第1号

シンガポールが 1 月 10 日、2025 年大阪・関西万博のパビリオンの建設工事に着手した。自前で施設を建てる「タイプ A」参加国の中で着工したのは初めて。

●日銀、1月近畿の景気判断引き下げ

日本銀行は 1 月 11 日発表した 1 月の地域経済報告（さくらリポート）で、近畿の景気判断を「持ち直しのペースが鈍化している」に引き下げた。下方修正は 1 年 9 か月ぶりで、海外経済の減速に伴い輸出が弱くなっていることなどを反映した

●万博、新たにサンマリノ共和国が参加を表明

2025 年大阪・関西万博について、政府は 1 月 16 日、新たにサンマリノ共和国が参加を表明し、参加予定国からロシアを削除したと発表した。公式に参加表明したのは 160 か国・地域、9 国際機関となっている。

●空飛ぶクルマ運航管理実験

2025 年大阪・関西万博で実現を目指す空飛ぶクルマの安全運航に向けた実証実験が 1 月 16 日、大阪市内で行われた。気象情報と連携した運航管理システムを使用。飛行中に地震が起きたと想定し、必要な情報を関係者で共有する流れを確認した。今回が 3 回目で、三井物産や宇宙航空研究開発機構（JAXA）、ウェザーニューズが参画した。

●万博、落合陽一氏テーマ館着工

日本国際博覧会協会は 1 月 18 日、筑波大学准教授でメディアアーティストの落合陽一氏が手掛ける 2025 年大阪・関西万博のテーマ館が同日までに着工したと発表した。落合氏が同日記者会見し概要を発表、「null²」（ヌルヌル）と名付け鏡を模した膜に覆われた外観が特徴。膜は常に形が変化するよう、樹脂や金属を組み合わせた独自の素材で制作される。

●経産相と経団連会長が万博の建設現場視察

斎藤健経済産業相は 1 月 18 日、2025 大阪･関西万博会場となる夢洲で、木造の「大屋根（リング）」の建設状況などを視察した。斎藤氏は「建設工事は順調。リングの存在の大きさを実感した」と語った。同日、日本国際博覧会協会の会長も務める経団連の十倉雅和会長も夢洲を訪れ、リングについて「万博のシンボルにふさわしいものに仕上げてほしい」と話した。

●ヒルトン大阪城、5月1日開業

米ホテルチェーン大手ヒルトンは 1 月 18 日、ダブルツリー by ヒルトン大阪城を 5 月 1 日に開業すると発表した。日本経済新聞社と大和ハウス工業が開発した複合施設の 6 階から 20 階に 373 室を設けた。

●4年ぶりに神戸ルミナリエ、229万人来場

阪神大震災の犠牲者を悼む神戸ルミナリエが 1 月 19 ～ 28 日、神戸市で開かれ、229 万 8,000 人が訪れた。コロナ禍で 4 年ぶりとなった今回の開催は、時期を例年の 12 月から 1 月に変更。混雑緩和のため会場を分散し、「光の回廊」の入場を有料化するなど、内容を大幅に刷新した。

●熊取町長選挙、藤原氏が3選

任期満了に伴う大阪・熊取町の町長選挙は 1 月 21 日、投開票が行われ、大阪維新の会の現職の藤原敏司氏が 2 人の新人を抑え 3 回目の当選を果たした。

開票結果。

当	7,046	藤原　敏司	大阪維新の会現
	5,933	矢野　正憲	無新
	1,808	田中　　豊	無新

●2023年の大阪インバウンド消費9,210億円で最高

大阪観光局が 1 月 23 日公表した 2023 年に大阪府を訪れたインバウンド（訪日外国人）客の

消費総額は過去最高となる 9,210 億円だった。コロナ前の 2019 年比で 11％多い。訪日客数は 2019 年の 85％の水準にとどまるものの、円安を追い風に高額品などの消費が増えた。

●近畿の2023年輸出入額、3年ぶり減少

大阪税関が 1 月 24 日発表した 2023 年の近畿 2 府 4 県の貿易概況によると、輸出額は前年比 3％減の 20 兆 9,447 億円だった。半導体等電子部品などが減少した。輸入額は 10％減の 18 兆 7,831 億円となり、輸出入とも 3 年ぶりに減少に転じた。

●大阪万博、経済効果2兆7,400億円に

アジア太平洋研究所は 1 月 24 日、2025 年大阪・関西万博の経済効果が 2 兆 7,457 億円と、前回試算時（23 年 3 月）よりも 3,698 億円増加すると発表した。日帰り客やインバウンド（訪日外国人）が増加すれば、経済効果は最大で 6,000 億円程度上振れるとした。万博の会場整備費や運営費、国内外の観光客による消費支出単価などを最新の数値に改めて試算した。

●万博「関西パビリオン」、建設・運営総額18.7億円

関西広域連合は 1 月 25 日、2025 年大阪・関西万博の関西パビリオンの建設や運営にかかる費用が計約 18 億 7,000 万円になるとの見通しを公表した。建設費に約 6 億 7,000 万円かかるほか、展示制作費などに約 3 億 8,000 万円、スタッフの人件費など運営費に約 4 億 7,000 万円などを盛り込んだ。

●スペースワン、3月9日に串本からロケット初号機打ち上げ

キヤノン電子などが出資する宇宙スタートアップ、スペースワン（東京）は 1 月 26 日、和歌山県串本町に整備したロケット発射場、スペースポート紀伊から 3 月 9 日に小型ロケット初号機を打ち上げると発表した。衛星も搭載する。当初は 2022 年 3 月の打ち上げを予定していたが、コロナによる部品調達の遅れなどで 4 回延期してきた。

●万博の大阪パビリオン、跡地活用へ事業者の意向調査

2025 年大阪・関西万博で大阪府・市が出展する大阪ヘルスケアパビリオンについて、府・市は 1 月 26 日、跡地の活用方法について事業者の意向調査（マーケットサウンディング）を始めた。建物も含む約 1 万 290㎡について、万博閉幕後の活用意向を募る。

●阪南市がSDGs万博

阪南市は 1 月 27 日、はんなん SDGs 万博を市立文化センターなどで開いた。SDGs の取り組みや成果をパネルディスカッションで紹介、特産グルメを味わえるブースをだした。

●大阪府、万博時のライドシェア要望

吉村洋文大阪府知事は 1 月 29 日、政府の規制改革推進会議のワーキンググループにオンラインで参加し、2025 年の大阪・関西万博開催期間中の導入を目指すライドシェアの概要を説明した。時間を限定せず府内全域で実施し、ドライバーは雇用契約に限らず業務委託も認めることなどを提案した。

●2023年の大阪府9年連続で転入超過

総務省が 1 月 30 日発表した 2023 年の住民基本台帳人口移動報告によると、大阪府は 9 年連続で転入者が転出者より多い転入超過となった。一方、関西 2 府 4 県全体では 2,670 人の転出超過で、人口減少に歯止めはかかっていない。大阪圏（大阪、兵庫、京都、奈良）の日本人だけでみると、11 年ぶりの転入超過だった。

●JR西日本の4～12月期、純利益26％増

JR 西日本が 1 月 31 日発表した 2023 年 4 ～ 12 月期の連結決算は、純利益が前年同期比 26％増の 1,098 億円だった。新幹線や近畿圏在来線の乗客が増えたことなどが寄与した。新幹線の運輸収入は 2019 年同期比で 95％まで回復している。

●南海電鉄の4〜12月期、純利益87％増

南海電気鉄道が 1 月 31 日発表した 2023 年 4 ～ 12 月期の連結決算は、純利益が前年同期比 87％増の 219 億円だった。訪日客の回復に伴い、空港線や関西空港を発着するリムジンバスなどで運輸収入が増えた。2023 年 12 月の空港線の定期外収入はコロナ前の 2019 年同月を 17％上回った。

国

●能登半島で大地震

1 月 1 日午後 4 時 10 分ごろ、石川県能登地方を震源とする強い地震があり、石川県志賀町で震度 7 を観測した。マグニチュードは 7.6 だった。2 月 2 日までに 240 人の死亡が確認され、能登地方を中心に 4 万 9,440 棟の住宅で全壊、半壊、一部破損などの被害が出た。

●出発順の伝達、運用見合わせ、国交省が再発防止策

羽田空港の事故で、国土交通省は 1 月 9 日、航空の安全に向けた緊急対策を発表した。海保機が出発順を離陸許可と取り違えた可能性があるため、管制官が「ナンバーワン（1 番目）」などと出発順を伝える運用を当面見合わせる。また、管制官が見落としたとみられる滑走路誤進入防止の注意表示システムを配備する 7 空港ではモニター画面を常時監視する担当者を配置する。滑走路手前の停止位置標識の塗色を羽田など 8 空港で高輝度化することも盛り込んだ。

●2023年の訪日外国人の消費額5兆円超えで最高

観光庁が 1 月 17 日発表した訪日外国人消費動向調査によると、2023 年の訪日外国人旅行消費額は 5 兆 2,923 億円でコロナ前の 2019 年比 9.9％増で過去最高を更新した。 訪日外国人 1 人当たり旅行支出は 21 万 2,193 円で 2019 年比 33.8％増だった。

●羽田空港の衝突事故を受け　再発防止検討会初会合

国土交通省は 1 月 19 日、有識者による羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会（座長・小松原明哲早稲田大教授）を立ち上げた。今夏、中間報告をまとめる方針。最終的には、並行して実施している、国の運輸安全委員会による事故原因の調査結果を踏まえ、抜本的な安全対策を講じていく。

●貿易赤字2023年9.2兆円に半減

財務省が 1 月 24 日発表した 2023 年の貿易統計速報によると、貿易収支は 9 兆 2,913 億円の赤字だった。赤字は 3 年連続だが、2022 年比で 54.3％縮小した。資源高が一服して輸入額が減少した。

●講演抄録

第489回定例会

堺グランドデザイン2040

ー「訪れたい」「働きたい」「住みたい」都市の実現に向けてー

堺市建築都市局 都市計画部
都市計画課長

久保　和貴 氏

●と　き　2023年10月17日（火）　●ところ　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）

■はじめに

「堺グランドデザイン2040」は、永藤英機堺市長が令和元（2019）年に就任した直後に庁内でプロジェクトチームを設置し、新市長の最初の方針として令和2（2020）年2月に公表したまちづくり方針です。

これを作成するに当たっては、有識者などの専門家に頼らず、庁内の中堅職員が市長と意見交換して作業を進めてきました。私もその当時、都市計画課の課長補佐として庁内のプロジェクトチーム設置時に参加し、一緒に作成してきたという経緯もあったため、今日このような形でお話させていただくことになりました。

「堺グランドデザイン2040」は、20年後の堺市がめざす将来像や展望を示し、まちづくりに関わる人々にこれを共有していただき、同じ方向に向かって進んでいくことを念頭に作成したものになっています。

この計画を令和2(2020)年2月に作成して以降、ここで示した内容を大きな方向性として、令和3（2021）年3月には堺市の総合計画である「堺市基本計画2025」、令和3（2021）年7月にはまちづくりの上位計画である「堺市都市計画マスタープラン」の改定を進めてきました。最近の話でいうと令和4（2022）年12月には、大阪府、大阪市と堺市で連携して、大阪のめざすべき将来像などを示す「大阪のまちづくりグランドデザイン」を策定しております。

本日はこの「堺グランドデザイン2040」の内容を中心にして、各計画に示した堺市のまちづくりの方針を紹介します。これは3年半ぐらい前の計画ですので、その後の現在の取組状況などについても簡単に触れさせていただきます。

■堺の将来像～海外都市をベンチマークに～

グランドデザインについては、先ほど申し上げたように、市民の皆様や堺市の職員をはじ

め、堺市に関わっていただける方々、まちづくりに関わっていただける方々が、堺の将来に期待を持てるようにしたいと考えました。

そこで、めざすイメージとして海外の都市の先進事例などを掲げたり、パースや写真などを使用したりして、行政にしては思い切った表現をしているところもありますが、このような形で夢のある未来を描いていただけるようなものとして表現しています。

例えばこの絵の中でいうと、一番左上は南海高野線堺東駅周辺のイメージです。堺東駅周辺ではこの計画をつくった後に連続立体交差事業の都市計画決定をして、事業に着手しています。このイメージで、「ダイナミックに交わる交流拠点」として鉄道の高架化が完了する予定となっている2040年の緑豊かな駅前や、歩行者を主体にウォーカブルな道路空間に再編された姿を表現しています。写真はヘルシンキやニューヨークのものを使っています。

その右下に、「魅力的な店舗が連続し、楽しみながら歩ける空間」というイメージ図がありますが、堺東駅前にある商店街の将来イメージとして示しているものです。

右上に「ターミナル機能などが集積し、生まれ変わったベイエリア」として夜のパースがありますが、こちらは南海本線の堺駅周辺の将来イメージを示したものです。なにわ筋線の開業や万博などをはじめとするベイエリアの発展を想定して、海上交通も含めたターミナル機能が強化されたベイエリアのイメージパースです。パースの右側にあるのはノルウェーのオスロ港の写真です。

その他にも、新産業やスタートアップ企業の集積をめざす中百舌鳥駅前の周辺や、歴史を感じていただくエリアとして仁徳天皇陵のある大仙公園周辺。水辺空間は戦国から江戸期の歴史を感じていただける環濠エリア、海の方ではサッカーのトレーニング施設を活用しながら、水辺を生かしたスポーツも楽しめるエリアをめざす堺浜エリア。

そして、豊かな緑に支えられた暮らしと、今後近畿大学医学部の開設も予定されていて、次世代ヘルスケア産業を集積し、様々な世代が交流する泉北ニュータウンです。右下にありますが、この辺のイメージができるパースや写真をお示ししているところです。

お手元に「堺グランドデザイン2040」のパンフレットもお配りしていますが、その冒頭でこういうイメージを示した上で、後で個別の内容を示しています。個別のエリアの中身は後ほど、もう少し詳しくご紹介します。

■ 20 年後の堺をとりまく状況

このグランドデザインは最初に申し上げましたように、20年後つまり2040年の堺がめざすべき将来像ということで作成しています。計画の策定に当たり、まず前提として、20年後の堺を取り巻く状況がどうなっているのかについていろいろ検討・想定しております。

広域アクセスの観点から見ると、なにわ筋線の開業やリニアが新大阪まで開業することを想定しています。関西国際空港においては、総旅客数が2019年で3,200万人程度でした。その後新型コロナウイルスの影響もあったかと思うのですが、この時点の想定では2040年に4,000万人超が期待されるということもあって、往復で2,000万人が利用する関空と、リニアなどの国土軸の間を人々が移動することを想定しています。

そういう中で堺市でも人口減少や高齢化が進んでいる状況は他市と同様にあり、現在約81万人の人口が2040年は72万人程度になると予測されています。高齢化率についても約34％が見込まれているので、この関空・国土軸間の移動という人の流れをどのようにして取り込むかが、堺市の成長にとって重要なファクターになるのではないかと考えています。

その一方、新しい技術やライフスタイルの台頭が期待されますし、気候変動などの環境要因や防災面からの要請も踏まえながら、臨海部を中心に工場等が集積する堺市の強みである産業についても一層盛んにしていかなければならないというような考えを持って計画をつくっていたところです。

こうした背景を踏まえて、グランドデザイン2040では、「関西のゲートウェイ都市」「悠久の時を超え未来へ歩む都市」を本市のキャッチフレーズとしております。これに基づいて国内外の交流が活発化し、多様な人が集まる都市、人中心の安全・快適な都市空間を実現する都市、新たな産業を創出し、地域の経済を牽引する都市、潤いのある生活環境と健やかなライフスタイルを提供する都市、をめざして取り組んでいくことにしております。

このキャッチフレーズなどを踏まえ、本日のタイトルにもさせていただいている、「訪れたい」「働きたい」「住みたい・住み続けたい」都市を実現していくために、各エリアにおける方向性をお示ししているところです。

■訪れたい都市へ

最初に、これまで堺市が少し弱いとされている、「訪れていただく」「滞在していただく」ことのために、ウォーターフロントや歴史を感じる空間を新たな都市魅力として、堺浜、堺駅・堺旧港、環濠エリア、大仙公園といった各エリアを掲げています。

ちなみにこの絵の中にある、堺東駅から環濠エリアを経て堺駅・堺旧港に至るエリアが堺市の都心地域として位置付けているエリアです。

そういった意味でもこのエリアについては様々な機能を充実させていく必要があります。

市役所があるのは堺東なのですが、海の方、つまり南海本線の堺駅・堺旧港につきましては、なにわ筋線や、今後の大阪湾ベイエリアの発展も見越して、海上交通なども含めたターミナル機能や宿泊機能を強化していくイメージを示しています。市の内外からたくさんの人が来て、夜も昼も楽しんでいただけるような空間をつくっていきたいと考えていたところです。

まず堺東です。高架化に併せて堺東駅前を改変するイメージで、今のところ高野線の連続立体交差事業も着手したばかりの状況です。詳細はまだ現時点で決まっていないのですが、駅前の広場や駅ビル等の更新も含めて改変していくイメージを持っています。

商店街のエリアも、今後市街地の再開発等によって高層化を想定し大規模に更新します。幅員の広い歩道やベンチ植栽を整備したり、今既に市役所前に市民交流広場として市民の皆さまに活用していただける広場もあり、そういったことも含めてウォーカブルな楽しめる空間にしていきたいと考えているところです。

大仙公園は、仁徳天皇陵はじめ百舌鳥古墳群が位置しているところです。こちらは羽曳野市の古市古墳群と共に、令和元（2019）年7月に大阪府で初めて世界遺産に登録されました。大仙公園の周辺には、仁徳天皇陵など複数の古墳が分布しているので、古墳群の保存・継承やおもてなし環境の整備を進めていきます。具体的には博物館、ガイダンス機能、ミュージアム機能などを考えており、今後検討を進めていきます。大仙公園のあるエリアは、この絵でも分かるように都

心部と近いので、このようなエリアの連携も必要だと考えています。

それから海の方の環濠エリア、堺浜エリアです。歴史は堺市の売りの一つ。中世から商港として発展し、国際貿易都市として繁栄してきた歴史があり、そんな中で防衛のために堀をめぐらせた環濠都市が形成されて自治が行われていました。歴史の教科書にもよく出てくる記述だと思います。そのような歴史があるので、近世初頭まで自治都市として繁栄した名残が堺ならではの歴史資産ということで、その名残の一つが環濠として今も残っているものです。

この環濠を親水空間として、水辺を生かした魅力の創出に取り組んでいるところです。環濠北部の鉄砲鍛冶屋敷など、今も古い町並みが残っている部分があるので、それらを活用して歴史を感じるエリアの形成を進めています。

堺浜は、サッカーのナショナルトレーニングセンターが位置しています。概ね工場などが立地するエリアなのですが、大きな広場もあるので、大阪から近い海として、スポーツなどを楽しめるスポーツアイランドにしていこうという構想で、グランドデザインの中に位置付けています。

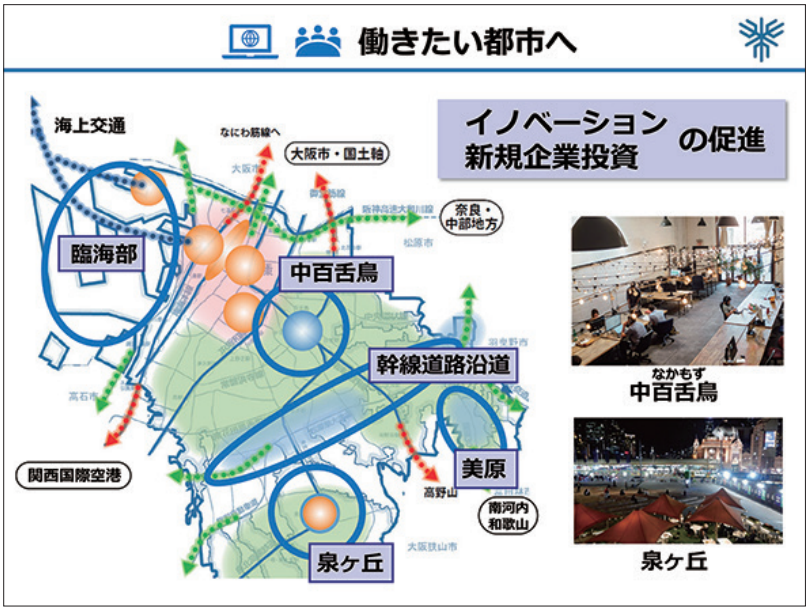
■働きたい都市へ

「働きたい都市」ということで、産業などのお話になります。都市の成長のためには税収を確保していくことが必要なので、民間投資や雇用が求められます。雇用増には様々な企業の皆様の活動が盛んになっていくことが必要なため、新たなイノベーション投資に向けた環境整備も考えねばなりません。

堺市は特に、臨海部を中心に生産機能・物流機能等が集積する工場地が形成されています。これを生かすのはもちろんのこと、グランドデザインの中では、2040年に向けて新たなイノベーションや投資を生み出すエリアとして、中百舌鳥と泉ヶ丘を想定しています。

中百舌鳥は、南海高野線、泉北高速鉄道、大阪メトロ御堂筋線の交通結節点ということもあり、交通利便性が高いエリアにあります。中百舌鳥駅周辺には、さかい新事業創造センター、堺市産業振興センター、堺商工会議所など産業の支援機関も集積しているので支援を受ける環境が整っています。また大阪公立大学中百舌鳥キャンパスにも近く、そのような立地が中百舌鳥周辺でイノベーションを生み出す拠点として期待されています。新金岡や泉北ニュータウンのような既存の住宅地にも近いので、職住近接を実現できるという観点から、雇用も確保しやすいエリアだと考えています。

泉ヶ丘は、堺市南区にある泉北ニュータウンの一番中心的な拠点となっているところです。令和7（2025）年度には、近畿大学医学部および附属病院の開設が予定されており、これに合わせて民間企業とも連携し、健康寿命延伸産業の創出に取り組んでいこうとしています。平成31（2019）年3月には、産業界や学校、行政、地域の皆様に参画していただいて、「堺市健康寿命延伸産業創



出コンソーシアム」が設立されています。

臨海部につきましては、用途地域も工業専用地域になっており、大部分がこれまで生産機能や物流機能が集積されてきた工場地です。産業のイノベーションによって低炭素社会にも貢献できるほか、先端技術や成長機会を取り込んで、今既にある産業集積を進化させていくことが求められています。

地図では、美原区のエリアや幹線道路沿道も示していますが、堺市では既に市街地が形成されており、例えば工場が新たに立地や拡張を行うときに、なかなか適地が見当たらないという課題を持っています。

そういった中で、阪和自動車道や南阪奈道路の結節する堺市美原区の国道309号の沿道や、松原泉大津線の沿道については、一部市街化調整区域の残っている部分もあるので、道路沿道への企業進出等を含めた投資をめざしていきたいと考えているところです。

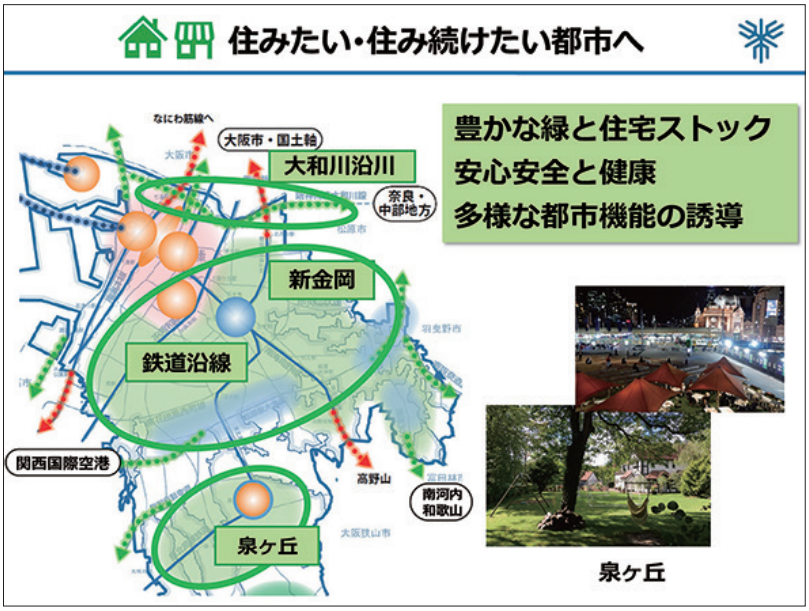
■住みたい・住み続けたい都市へ

人口減少や高齢化が進む中で都市が維持・発展していくためには、「住みたい・住み続けたい」と思っていただく必要があります。堺市の中でいうと、新住宅市街地開発法で計画的に整備された新金岡や、泉北ニュータウンなどのエリアに代表される住宅ストックが多くあります。新金岡、泉北ニュータウンとも、まちびらきから50年が経過しており、これから魅力的な再生を行っていくところです。

居住という観点で各エリアをもう1回ご説明します。泉ヶ丘については、泉北ニュータウンが高度経済成長期の住宅需要に応えるために、新住宅市街地開発事業によって、計画的に整備されたエリアになっており、緑が豊かな市街地として成長してきました。しかし、昭和42（1967）年のまちびらきから50年以上が経過し、人口減少や高齢化の進行、住宅や施設の老朽化などの課題が顕在化しているエリアでもあります。

泉北ニュータウンは堺市南区というエリアに位置します。南区は堺の中で一番人口減少率の大きいエリアであり、課題先進地域的な側面もあります。泉北ニュータウンは、泉ヶ丘、栂・美木多、光明池という三つの駅を中心にエリアで構成されており、各駅前には地区センターとして地域の生活サービスの核となる商業・業務施設などが集積しています。

特に泉ヶ丘周辺は中核的タウンセンターとして、広域的な圏域を有する商業施設、例えば高島屋などもあり、文化・医療・学術機能が集積しています。泉ヶ丘では、大型児童館「ビッグバン」や大蓮公園などの施設の利活用や、新しく泉ヶ丘公園という公園の整備も進んでおり、こういったところで活性化を図っていくことを考えています。また、泉北ニュータウン全体が、スマートシティの取組を市内でも積極的に進めているエリアになっています。元々計画的に整備された市街地ということもあり、これと豊かな自然環境を生かして、緑空間と都市機能が融合した職住近接型の田園都市をめざしています。



新金岡も、泉北ニュータウンと大体似たような時期に計画的に整備された市街地です。大阪府やURなどの公的賃貸住宅が多数位置していますが、ここも更新の時期を迎えているため、大阪メトロ御堂筋線沿線の生活の拠点として、今後方針の検討を進めていきたいと考えています。

■交通・モビリティ　時間と空間のシェアリング

各エリアをつなぐ交通ネットワークの話も大事です。計画の中では、各エリアの陸上の交通ネットワークでつないでシナジー効果を高め、強みを発揮させるという観点がありました。

計画策定後の状況として、交通の観点から都心部のまちづくりを考えて、魅力向上を図ろうとしています。令和3（2021）年8月には「SMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクト」と称した新しい交通システムの基本方針を公表しました。

■各エリアの詳細

〈堺東エリア〉

堺東は「暮らす・働く・訪れる人がまじわる交流拠点へ」をキャッチフレーズに、多様な人々が集うエリア、ウォーカブルな空間をめざします。

〈堺駅・堺旧港エリア〉

ボーダレスに広がる居心地の良い海辺空間というイメージをめざします。将来イメージとして、右のパースが堺駅・堺旧港エリアで、海辺にオフィスや宿泊、飲食施設があって昼も夜も楽しめるハーバーのイメージです。

〈中百舌鳥エリア〉

交通結節点であり、産業支援機能が立地していることもあるので、そのような観点で「ちょっと先、もっと未来を体感できる街」をキャッチフレーズに、産業や研究機関が集まってくるようなイメージで、最先端のテクノロジー、ビジネスを創造する場所というのをエリアのコンセプトにしています。

〈泉ヶ丘エリア〉

泉ヶ丘を中心とした泉北ニュータウンでは、公的賃貸住宅等の更新などがこれから事業として出てくるので、それに伴って緑化の充実や新しい都市機能の導入、スマートシティ化による快適な生活、多様な働き方の実現をめざします。泉北ニュータウンがニュータウン再生のフロントランナーと言われるようになり、豊かな緑空間と多様な都市機能が融合する「21世紀型の田園都市」となることをめざしています。

〈大仙公園エリア〉

仁徳天皇陵のある大仙公園エリアは「未来へ継承していく全国16万基の古墳の聖地」を将来像とし、百舌古墳群の保存・継承、価値魅力の発信を進めているところです。

大仙公園は、都市計画決定されている面積は81.1haですが、既にオープンしている面積は38.5haでまだ半分に達していないの

で、今後順次整備を進めていく予定です。当面はJR百舌鳥駅周辺を整備して、来訪者をお迎えする空間として広場なども整備して、仁徳天皇陵までの空間を楽しんでいただけるエリアにしていきたいと思っています。

〈環濠都市エリア〉

堺東と堺駅の間に位置し、都心のエリアの中にあります。歴史的なまちなみが残った、堺の歴史文化を代表するエリアであるため、環濠の水辺や歴史的なまちなみを生かした堺ならではの魅力を創出していき、歴史文化に触れる機会や新たな魅力の創出ということで国内外から人が訪れる、愛着と個性のあるエリアにしていくことをコンセプトとしています。

〈堺浜エリア〉

大阪市に近い海辺で、J-GREEN堺という国内最大級のサッカーのナショナルトレーニングセンターがあります。ここでは、なでしこリーグや学生サッカーの試合も多数行われており、年間約80万人に訪れていただいています。

人工ビーチはビーチバレーができるように整備されており、基幹的防災拠点のある先端緑地には、海釣りテラスやドッグランなども既に整備されています。このエリアはスポーツをキーワードにしてつないでいこうという発想でイメージしています。

■堺市都市計画マスタープラン（令和3(2021）年7月改定）

グランドデザインの説明は以上です。続いて、計画公表後の各エリアの取組状況をご説明します。

グランドデザイン策定後、都市計画マスタープランを令和3（2021）年7月に改定しております。グランドデザインに示したイメージや方向性をもとに都市計画マスタープランを改定して、これに基づいて各拠点でのまちづくりを現在進めているところです。

■大阪のまちづくりグランドデザイン

こちらは大阪府、大阪市、堺市の三者で令和4（2022）年12月に策定した「大阪のまちづくりグランドデザイン」というもので、本日パンフレットもお配りさせていただいています。この中で堺市に関係する部分をご説明します。

〈グランドデザインとは〉

このグランドデザインは、大阪が東西二極の一極を担う「副首都」としてさらに成長・発展していくため、大阪都市圏全体を視野に2050年を目標に、大阪のめざすべき都市像や方向性を示すものとして策定したものです。「このグランドデザインを羅針盤として」という表現を使っていますが、これを大きな方向性として、民間の活力も引き出しながら、多様な主体が一体となって、大阪全体のまちづくりを推進すると示されています。

まちづくりの基本目標は「未来社会を支え、新たな価値を創造し続ける、人中心のまちづく

り」と掲げています。将来のまちのイメージとしてパースを示していますが、スライドの左上が都心部です。その右二つが主要駅周辺やもう少し身近な駅周辺。下の段では郊外住宅地、ベイエリア、周辺山系ゾーンといった暮らしのイメージを示しています。

〈まちづくりを支える都市構造〉

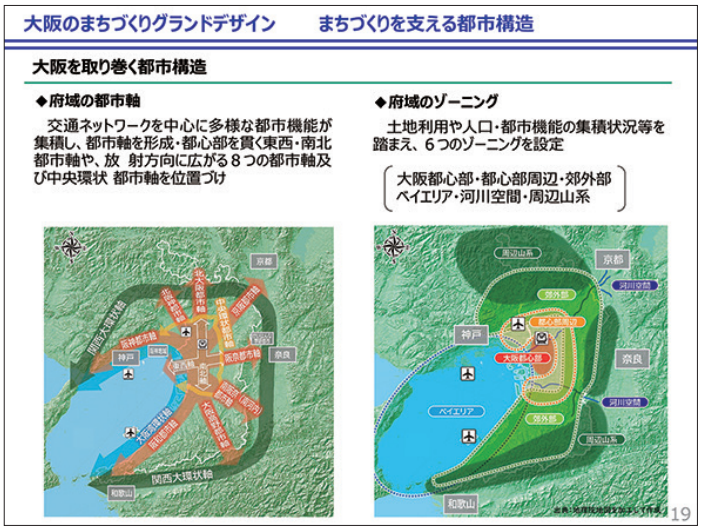
大阪を取り巻く都市構造を整理しています。府域の都市として都心部を貫く東西・南北都市軸や、放射方向に広がる8つの都市軸および中央環状都市軸を位置付けています。府域全体のゾーニングとしては、大阪都心部、その都市部周辺、郊外部、ベイエリア、河川空間、周辺山系といった6つのゾーンを設定しています。

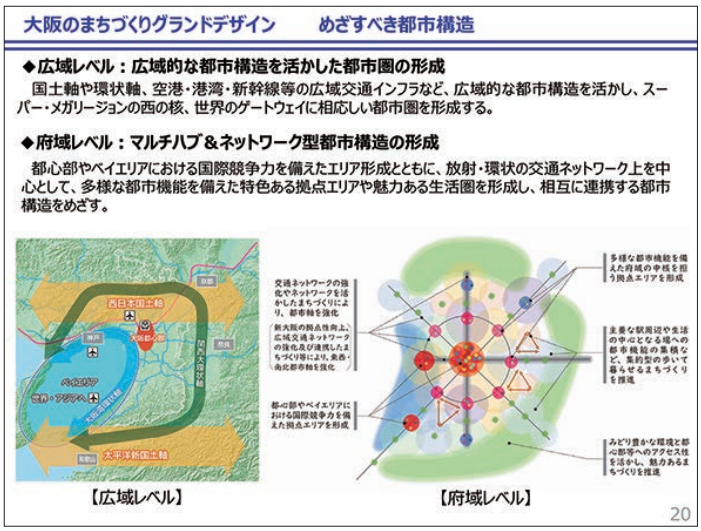
広域レベルでは、広域的な都市構造を生かした都市圏の形成として、スーパー・メガリージョンの西の核、世界のゲートウェイにふさわしい都市圏の形成を図るとしています。府域レベルでは、マルチハブ＆ネットワーク型都市構造の形成としていろいろな拠点を位置付けています。

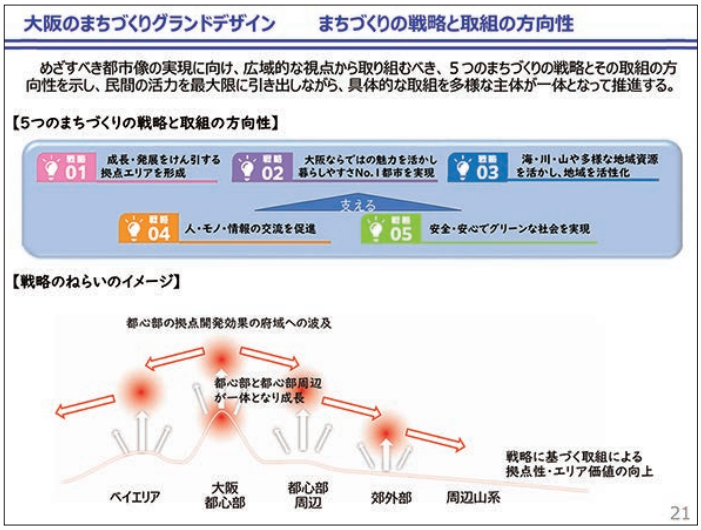
人口が減少していく時代において、全国的にも集約型都市構造が言われている中で、これを大阪府のまちづくりの方向性として示すのが、マルチハブ＆ネットワーク型都市構造という表現になっていると捉えています。

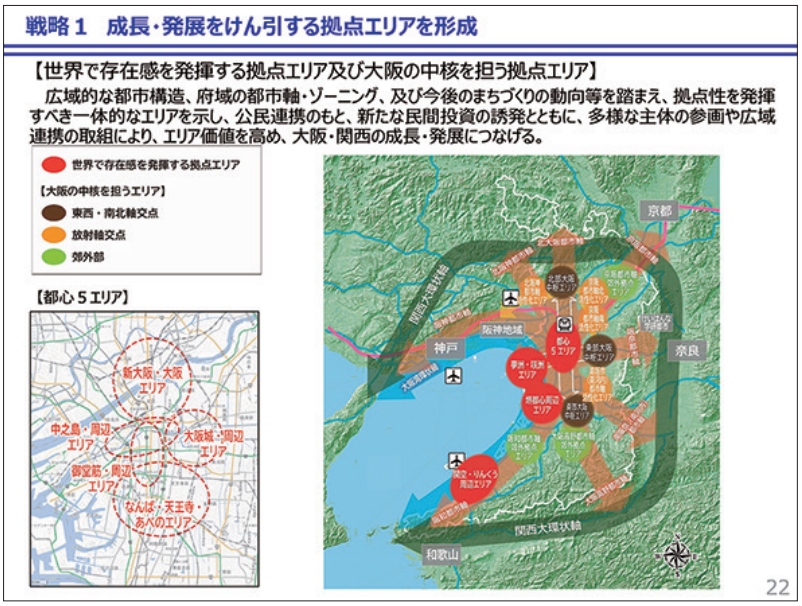
〈まちづくりの戦略と取組の方向性〉

ここに大阪のまちづくりグランドデザインにおける5つの戦略と、取組の方向性を示ししています。









戦略1は「成長・発展を牽引する拠点エリアの形成」です。広域的な都市構造、都市軸、ゾーニング、今後のまちづくりの動向等を踏まえて、拠点性を発揮すべきエリアを示し、公民連携のもと新たな民間投資を誘発するとともに、多様な主体の参画や広域連携の取組によってエリア価値を高め、大阪・関西の発展につなげたいという趣旨です。

この拠点エリアについては、「世界で存在感を発揮する拠点エリア」と「大阪の中核を担う拠点エリア」という2種類のエリアを位置付けています。

前者の基本は都心部で、大阪市のエリアが中心ですが、ベイエリアについてもこの「世界で存在感を発揮する拠点エリア」として位置付けられており、その中で堺の都心周辺エリアが位置付けられています。

後者については、都心部の拠点開発の波及や、新型コロナ禍を契機とした多様な働き方・暮らし方を選択できるまちの実現に向けて、都心周辺部、郊外部において10のエリアを設定しています。堺市関連でいうと、10エリアの一つ「南部大阪中枢エリア」の中で、中百舌鳥の取組が位置付けられています。「大阪高野都市軸郊外拠点エリア」には、近畿大学医学部のイメージ図があったり、泉北ニュータウンの取組が位置付けられています。

また、別枠で「経済成長を促す産業拠点集積エリア」というのも示されています。大阪が強みを有する産業の強化ということで、彩都、健都、といった健康・医療産業拠点の形成や、ベイエリアや主要幹線道路沿道等での産業立地の誘導を示したものです。堺市の関連でいうと、イノベーション拠点の形成という項目で、中百舌鳥エリアが位置付けられています。

なお、残りの戦略2～5については、時間の都合上割愛させていただきます。

〈堺都心周辺エリアの概要〉

「大阪のまちづくりグランドデザイン」に位置付けられている堺市のエリアについて簡単にご説明します。この辺で「堺グランドデザイン2040」をつくって以降の状況がある程度、ご説明できるかと思います。

まず堺都心周辺のエリアですが、令和５（2023）年5月に「堺都心未来創造ビジョン」を策定し、このエリアに成長・発展をけん引する拠点エリアを形成すべく取組を推進しています。この「堺都心未来創造ビジョン」では、目標年次を堺市のグランドデザインと合わせて2040年としています。

令和7（2025）年の大阪・関西万博、なにわ筋線の開業、そして2040年度頃には南海高野線の高架化といった契機が様々ありますので、それらを捉えて、堺都心周辺エリアをより魅力的なエリアとしていきたいと考えています。このような多方面からのアクセス性の向上の話がいろいろありますので、来街者の増加も期待したいところです。

元々の堺都心の位置付けは、南大阪都市圏の

中心として商業・業務・文化機能などの多様な都市機能の集積を図って、魅力的なエリアをめざすというものです。それから大仙公園エリアや環濠エリアといった歴史資源も集積しているので、そういったところも活用していく必要があると考えています。

〈堺都心周辺エリアの将来イメージ〉

ここでもパースをいろいろと示しており、こういうものをめざしてやっていきますということを、もう少し具体的な事業も見ながらお伝えしているものです。

堺旧港では、海の見える階段式の護岸や、隣接する宿泊・賑わい施設で人々が海を感じて憩い・交流しているイメージです。

堺駅では、関西国際空港と国土軸を結ぶ、関西の広域的なアクセスの中心、堺の玄関口として、国内外からの交流が生まれているイメージです。

堺東駅前周辺は、連続立体交差事業を契機に、堺の顔として一新された駅街区で、旅行者や買い物客など多様な人が交流・滞在しているイメージです。

市役所北側の大小路筋では、自動運転などの先進技術を活用して、バリアフリーな移動環境の実現、快適性・安全性を図る SMI 都心ラインが走行する車道・広い歩道・広場が一体の空間となったウォーカブルなシンボル的空間で人々が憩い交流しているイメージです。

このように、最初のグランドデザインよりはやや事業に近づいたイメージになっています。

〈SMI（堺・モビリティ・イノベーション）〉

SMI は、堺・モビリティ・イノベーションの略称であり、交通という切り口から、環境、健康、福祉、観光、産業振興といった多様な分野で堺都心の魅力を向上させようというものです。

主な取組として、公共交通とシェアサイクル、次世代モビリティの活用、賑わいのある滞留空間の設置によるウォーカブルな都市空間の形成、そして最新技術の活用、施設改良、阪堺線と SMI 都心ラインとの乗り継ぎ・利便性の向上、バリアフリーな都市空間の実現などがあります。都心だけではなく、都心部および美原区辺りの拠点をつなぐネットワークをつくっていくこともこの中で示しています。

このような取組で、ウォーカビリティの向上はもちろん、便利・快適でかつ面的な移動環境の形成をめざしています。

〈泉北ニュータウン〉

泉北ニュータウンは南海なんば駅まで電車で約20分と交通利便性が高く、大型商業施設が充実していて買い物に便利な地域です。また公園・緑道が多く、一人当たりの公園面積は大阪府平均の約4倍、全国平均でも約2倍で関西トップクラスのエリアです。

いろいろな魅力のある地域ではありますが、その一方で、同時期に多くの住宅が計画的に整備されたニュータウンなので、一斉に高齢化が進んで人口が減少してきており、施設自体も老朽化が進んでいるという側面もあります。また、公的賃貸住宅が多いエリアなので、現在の住宅ニーズに対応できておらず、新しい機能を導入するための場所もなかなかないといった課題があります。

そこで「SENBOKU New Design（泉北ニューデザイン）」という計画をつくり、「かつてのベッドタウンから、より豊かに暮らせるまちへ」という理念を掲げ、10年後のまちや人の将来像を示していろいろな取組を進めているところです。

このような中でURや、公社、府営住宅のような公的賃貸住宅を活用したまちづくりを進めるためにも、関係者の皆さんと協議会を構成して泉北ニュータウンの公的賃貸住宅再生計画をつくり、建替えに伴って創出される活用地というものを使っていろいろなまちづくりを今後進めていくことになっています。

〈中百舌鳥の位置・めざす未来像について〉

なかもず駅が大阪メトロの始発駅でもある交通結節点ということを先ほど来お話していますが、周辺には産業支援機能や大阪公立大学中百舌鳥キャンパスがあります。特に大阪公立大学は、今後中百舌鳥キャンパスで工学、農学、現代システムの分野が配置される計画になっているともお聞きしており、工業高等専門学校も同キャンパスに移転されるというお話もあるようです。

このようなことを契機として、産学官が連携して中百舌鳥エリアをイノベーションの拠点として発展させるために、事業者支援などソフト面の取組と駅前広場再編などのハード面の取組の両輪で進めているところです。

〈コンソーシアムの取組について〉

産学官連携の組織として、令和3（2021）年2月、大阪公立大学副学長を座長に民間事業者11社を含む17団体が参画する「NAKAMOZUイノベーションコア創出コンソーシアム」が設立され、いろいろ取組を進めています。

ソフト面の取組として、産業支援機関や日本政策金融公庫、大阪公立大学など、中小企業や起業家などの事業者をサポートする機関が集積しているエリアであるため、経営相談、研究開発、ビジネスマッチングなどを通じて、新しい事業取組の創出に向けて各主体が連携してサポートしています。

〈中百舌鳥駅前の活性化に向けて（駅前広場の再編）〉

ハード面の取組としては、駅前広場の再編を検討しています。中百舌鳥駅前にある北側広場は、土地区画整理事業で約20年前に整備されたものですが、南海高野線と大阪メトロ御堂筋線との乗り継ぎ利便性に課題があったり、駅前広場の利用者が多いにもかかわらず集客施設が少ないため賑わいにつながらない、といった課題がありました。

よってそのような拠点にふさわしい賑わいや活力を感じられる駅前空間の創出と乗り継ぎ改善を合わせて解決しようと、都市計画で定められている施設の変更も含め北側交通広場の再編のために検討を行っているところです。

再編にあたっては、「利用者の利便性向上に資する乗継改善」「公民連携による賑わいや魅力の創出」「居心地がよく歩きたくなるウォーカブルなの駅前空間の形成」という考え方で進めています。

■泉北ニュータウン地域の取組について

泉北ニュータウンについて、もう少し具体的な取組をご紹介します。泉北ニュータウンでは、「堺グランドデザイン2040」以前からいろいろ検討され、進められていた事業もありますので、その中の具体例をいくつかお話いたします。

〈SENBOKU New Design（令和3（2021）年5月策定）〉

先述の「SENBOKU New Design」は、「かつてのベッドタウンから、より豊かに暮らせるまちへ」、将来にわたって多様な世代が快適に住み続けられる「持続発展可能なまち」をめざしています。

〈堺スマートシティ戦略（令和5（2023）年5月策定）〉

スマートシティ戦略として、堺市の中でも泉北ニュータウンが重点的に取り組んでいるエリアです。スマートシティは課題解決のツールであり、「Live SMART, Play SENBOKU」をキャッチフレーズにして暮らしを愉しむことのできる価値創造、地域魅力の向上をめざします。“アソビ”と書いていますが、余白の時間と魅力的な都市空間を合わせてそう称しており、“アソビ”のあるまちをめざして取り組んでいます。

〈スマートシティの取組〉

泉北でも「SENBOKU スマートシティコンソーシアム」というものができています。スマートシティの実証事業の一つとして AI オンデマンドバスを運用しました。これは既存の巡回バス路線がない、あるいは廃止された地域を運行エリアとして、令和5（2023）年1月から2カ月間の期間で実施しましたが、利用者の方からは「外出の促進につながる」「継続して実施してほしい」といった声があり、同サービスに対する満足度や重要性は非常に高いものでした。

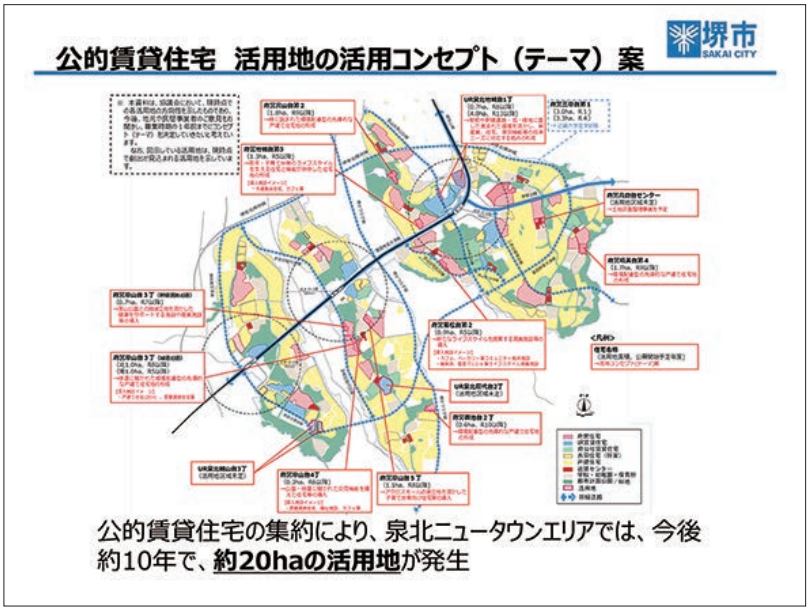
そこで令和5（2023）年10月から第2弾として、期間と運行エリアを拡充して実証事業を実施しています。利用者は事前にアプリ等を使って乗降場所、時刻、人数を予約します。1乗車300円、停留所は50カ所、運行時間は9時から18時となっています。

〈公的賃貸住宅の再生〉

何度か触れておりますが、泉北ニュータウンは計画的に開発した地域であるためほとんどの場所の土地利用が決まっており、なかなか新しい都市機能を導入することが難しい状況です。

こういった中でまちびらきから50年以上が経過し、新たな機能を導入するにあたっては、公的賃貸住宅を更新するときにこれを集約して、そこで創出される活用地を使っていくのが今後の方向になります。この活用地に住民の暮らしを支えるいろいろな新しい機能を導入することで、持続可能なニュータウンをめざします。

これは、泉北ニューデザイン推進協議会という会議体が令和4（2022）年1月に策定した活用地のコンセプト案です。今後の10年間で約20haの活用地が公的賃貸住宅の建替えに伴って生み出される予定になっているので、こうした方向性をあらかじめ示して、全体でバランスのとれた機能導入をめざしています。



こちらは団地再生の取組で、既存ストックを活用した事例です。内装をフルリノベーションして若年層のニーズにも合ったものを供給する、「先進的住戸リノベーション推進モデル事業」として、団地事業者と連携して実施しています。

若年層の方の転入促進にもつながっています。大阪府住宅供給公社の「ニコイチ」も有名で、平成26（2014）年以降、大阪府公社では41戸、URでは

28戸のリノベーション住戸が供給されています。また、居室を住戸以外の目的に転用するコンバージョン事業も実施されています。大阪府住宅供給公社の茶山台団地では、住戸をカフェ兼お惣菜屋に転用した「やまわけキッチン」、DIY を実際に教えてもらいながら体験できる場所「DIY のいえ」などがあります。UR 泉北桃山台一丁目団地では団地集会所を地域のコミュニティ拠点にコンバージョンした「ももポート」があります。

〈泉ヶ丘駅前地域活性化ビジョンに関する取組状況〉

泉ヶ丘駅では、「泉ヶ丘駅前地域活性化ビジョン」のもと、将来像の実現に向けた取組が進行中です。賃貸住宅の建替えおよび活用地創出や、駅前商業施設の建替え、近畿大学医学部および大学病院の開設、統廃合された小学校跡地への学校法人の誘致、そして駅近くの大蓮公園における Park-PFI 事業などが実施されています。

令和7（2025）年11月には近畿大学医学部等が大阪狭山市から泉ヶ丘駅前地域に移転してきます。この大学用地は元々堺市の都市公園や大阪府営住宅の土地でしたが、それを市・府から近畿大学に売却し、現在は大学の建設に合わせて、隣接する公園・緑道・駅からの歩行者動線との整備を進めているところです。近畿大学が立地することで交流人口が増加し、また病院なので市民福祉の向上・健康増進に寄与するものと期待しています。

大蓮公園は、Park-PFI 制度を活用して民間事業者を公募し、閉館した旧泉北すえむら資料館の内装をフルリノベーション後、新たにカフェやコミュニティスペースを備えた複合施設に転用する事業を行っています。カフェ利用や、自由に本を読んだり、公衆 Wi-Fi を利用してテレワーク等もできる施設になっています。この写真のように地域住民主体のマルシェも定期的に開催されており、公園空間の賑わいを生み出していただいています。これがリノベーションされた施設の内部などです。

〈栂・美木多駅前広場再編整備〉

栂・美木多駅前は、平成31（2019）年4月に駅前商業施設が完成して、令和（2020）2年9月には原山公園がリニューアルするなど新たな土地利用・転換や機能導入が進んでいるエリアです。同駅前には堺市の南区役所も位置しています。こうしたものに合わせて、安全性・利便性・快適性の向上に向けた駅前再編整備を行い、駅前地域の魅力創出に取り組んでいます。

〈光明池駅前地域活性化について〉

光明池駅は和泉市との市境にある駅で、駅前政策の方向性を示した「光明池駅前地域活性化基本方針」を策定したところです。「居心地のよい暮らしの拠点・光明池」を将来像として、これから民間活力導入や公共施設の利活用の促進に取り組んでいくところです。

■おわりに

本日ご紹介しました「堺グランドデザイン2040」をはじめ、各計画でお示しした将来像を実現していくために、堺市も頑張って取り組んでいるところですが、当然堺市だけの力では全てを達成することはできません。

中でも、民間活力を使うあるいは公民連携といったフレーズがよく出てきているかと思いますが、今後もこのような機会を捉え、「堺市はこういうふうに考えています」と皆様にもお伝えしていきたいと思っています。

こういったところで協力・連携しながら、よりよい堺市となるように取り組んでいきたいと思っており、また皆様とも一緒に進めていきたいところもありますので、よろしくお願いいたします。

最後に一つ PR をさせていただきます。チラシも添付しておりますが、イノベーティブ創出拠点と位置付けている中百舌鳥で、今週の日曜日（10/22）に「未来を創るイノベーティブ都市アイデアソン　堺市 × PLATEAU」を実施します。

国土交通省で進められている3D 都市モデルを堺市でも作成しました。堺市でもどんなふうに使っていくか考えているところですが、これは全国同じデータ形式で整備し、オープンデータとして公開されているので、民間事業者の方にも活用していただけます。そこで国土交通省と連携し、堺市でアイデアソンとして、この3D 都市モデルを使ってどんなことができるかを皆様にも考えていただくイベントを実施することになりました。ご興味があればぜひご参加いただきたく思います。

以上で私の話を終わらせていただきます。本日はご清聴ありがとうございました。

航空空港研究レポート
Vol.57

関西学院大学 総合政策学部
松本 秀暢

関西国際空港における旅客流動の実態
ー純流動と総流動からの考察ー*

1　はじめに

航空旅客流動は、乗り換えの有無に関わらず、旅客の本来の出発地から本来の目的地までの「純流動」と、旅客が複数路線を乗り継いだ場合には、各路線の旅客流動として計上する「総流動」に分類される。航空ネットワークの観点からは、これは直行便（＝純流動＋総流動）と経由便（＝純流動）に該当する。

本研究レポートでは、OAG データと国土交通省の空港／航空輸送関連統計に基づきながら、この観点から、関西国際空港（関西）における航空旅客流動の実態を把握する。

2　航空旅客流動の類型化とデータの整合性

2.1　航空旅客流動の類型化

図1は、関西を事例として取り上げた上で、航空旅客流動を4タイプに類型化したものである。同図に示されているように、関西を出発する旅客は、

（1）ローカル（Local）：関西と B 空港の間の乗り換えを伴わない旅客流動
（2）ビヨンド（Beyond）：B 空港での乗り換えを伴う関西と C 空港の間の旅客流動
（3）ビハインド（Behind）：関西での乗り換えを伴う A 空港と B 空港の間の旅客流動
（4）ブリッジ（Bridge）：関西および B 空港での乗り換えを伴う A 空港と C 空港の間の旅客流動

の4タイプに類型化でき、乗り換えの有無に関わらず、これらは全て純流動となる。一方、関西と B 空港の間の旅客流動には、ローカルの旅客流動に加えて、ビヨンド、ビハインド、およびブリッジの「関西－ B 空港」間の旅客流動が含まれており、これらの旅客流動の合計が、関西と B 空港の間の総流動となる。

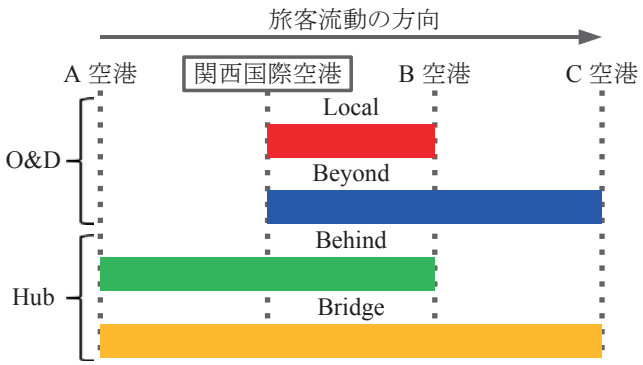


図1　航空旅客流動の4類型
出所）OAG（2017）より、筆者作成。

＊本研究レポートにおける分析で利用した OAG データは、公益財団法人中部圏社会経済研究所の調査研究プロジェクト「中部国際空港の将来像調査研究会（座長：加藤一誠（慶應義塾大学商学部教授）」から提供を受けた。ここに、記して感謝申し上げる。

通常、公的な空港統計や航空輸送統計は総流動に基づいていることから、以下では、関西を出発する旅客に焦点を当てながら、航空旅客流動を上記の4タイプに分類する。

2.2　データの整合性

ここでは、以下で利用するOAGデータと公的データを比較することによって、その整合性を確認する[1)]。まず、表1（1）は、2019年における「OAGから検索した関西を出発する旅客数（＝ローカル＋ビヨンド＋ビハインド＋ブリッジ）」と、「空港管理状況調書（国土交通省）における関西の乗客数」について、国内線と国際線別に比較したものである。空港管理状況調書の乗客数は正確であることを考慮すると、OAGデータの捕捉の程度は、国内線で約79％、国際線で約94％、そして合計で約91％であることが分かる。

次に、表1（2）は、2019年における「OAGから検索した関西を出発する国内旅客数（＝ローカル＋ビヨンド＋ビハインド＋ブリッジ）」と、「航空輸送統計調査（国土交通省）における関西の国内定期航空路線別輸送実績」を比較したものである。同表からは、東京国際空港（羽田）と高知は100％を上回っている一方で、それ以外の路線は70％～80％台であり、成田国際空港（成田）は約69％と大きく下回っていることが分かる。しかしながら、全路線の平均では約83％であることから、大きくは逸脱していないと判断できる。

表1　OAGデータと国土交通省データとの比較（2019年）

（1）空港管理状況調書

データ	国内線	国際線	合計
OAG	2,758,400	11,665,972	14,424,372
空港管理状況調書	3,500,080	12,353,574	15,853,654
乖離率（%）	78.8	94.4	91.0

注）OAGはローカル、ビヨンド、ビハインド、およびブリッジの合計であり、空港管理状況調書は乗客数である。
出所）OAG Traffic Analyserおよび空港管理状況調書より、筆者作成。

（2）航空輸送統計調査

路線	OAG	航空輸送統計調査	乖離率（%）	路線	OAG	航空輸送統計調査	乖離率（%）
釧路	42,988	56,874	75.6	長崎	43,306	55,782	77.6
新千歳	457,798	596,592	76.7	熊本	39,841	46,818	85.1
仙台	129,480	171,221	75.6	宮崎	45,298	60,609	74.7
新潟	43,283	52,977	81.7	鹿児島	89,494	117,694	76.0
羽田	684,223	664,475	103.0	那覇	481,889	596,784	80.7
成田	236,897	343,391	69.0	宮古	45,497	57,693	78.9
松山	43,569	51,516	84.6	石垣	119,874	146,788	81.7
高知	39,467	31,103	126.9	平均	2,717,417	3,281,666	82.8
福岡	174,513	231,349	75.4				

注）OAGはローカル、ビヨンド、ビハインド、およびブリッジの合計であり、航空輸送統計調査は往路の旅客数で、かつ12ヶ月全てに旅客数が計上されている路線のみを取り上げている。
出所）OAG Traffic Analyserおよび航空輸送統計調査より、筆者作成。

1）OAGデータは、主に、MIDT（Marketing Information Data Transfer）データが基本となっており、MIDTのデータ･ソースは、予約システム（セーバー、トラベルポート、アマデウス、アマカス、インフィニ、アクセス、トッパス、トラベルスカイ等）である。従って、OAGデータは全ての旅客流動を反映している訳ではない。

3　関西国際空港における旅客流動の実態

3.1　類型別旅客流動数とその割合

表2は、2019年における関西、そして比較対象として羽田と成田のローカル、ビヨンド、ビハインド、およびブリッジ別にみた旅客流動数とその割合を示したものである。同表からは、羽田および成田と比較しても、関西を出発する旅客は、ローカルが多いことが分かる。そして、同空港から他空港経由で目的地に移動する旅客流動（ビヨンド）も、一定程度、存在していることが観察される。その一方で、同空港は、西日本を中心とする国際拠点空港として、航空ネットワークの充実を図っているものの、ビハインドから判断する限り、現時点では、その機能を十分に果たしていないと判断できる。

表3は、関西における乗り換え旅客の内訳を示したものであり、図1のハブ（＝ビハインド＋ブリッジ）に該当する。これは、内内ハブ（国内線→国内線）、内際ハブ（国内線→国際線）、際内ハブ（国際線→国内線）、および際際ハブ（国際線→国際線）の4タイプに分類できる。同空港においては、「国際線から国際線への乗り換え」が最も多く、次いで、「国際線から国内線への乗り換え」と「国内線から国際線への乗り換え」が同程度となっている。そして、「国内線から国内線への乗り換え」が最も少ない。同空港の乗り換え旅客数自体は少ないものの、国際線から国際線、そして国内線と国際線の相互接続に相対的な優位性があり、より一層、ハブ空港（乗り換え空港）としての機能強化／拡充が期待されるだろう。

表2　関西国際空港と比較対象空港における類型別旅客流動数とその割合（2019年）

	関西		羽田		成田	
	旅客数(人)	割合(%)	旅客数(人)	割合(%)	旅客数(人)	割合(%)
ローカル	11,998,205	83.2	28,849,010	78.5	13,139,539	66.6
ビヨンド	2,161,968	15.0	1,769,607	4.8	3,499,162	17.7
ビハインド	234,160	1.6	5,803,049	15.8	2,549,898	12.9
ブリッジ	30,039	0.2	335,922	0.9	526,553	2.7
合計	14,424,372	100	36,757,588	100	19,715,152	100

出所）OAG Traffic Analyser より、筆者作成。

表3　関西国際空港における乗り換え旅客の内訳（2019年）

	国内→国内	国内→国際	国際→国内	国際→国際	合計
旅客数(人)	48,283	67,046	69,274	79,596	264,199
割合(%)	18.3	25.4	26.2	30.1	100

注）合計は、ビハインドとブリッジの合計と一致している。
出所）OAG Traffic Analyser より、筆者作成。

3.2　旅客の純流動

3.2.1　ローカル

以下では、特定路線に焦点を当てながら、関西を出発する旅客の純流動を把握する。まず、表4はローカルの上位10空港を示したものであるが、これは、図1におけるローカルのＢ空港が該当し、この旅客数は純流動となる。同表からは、関西を出発する旅客は、仁川、台湾桃園、香港、および上海浦東を本来の目的地としている割合が相対的に高く、日本の3空港（羽田、那覇、新千歳）を挟んで、韓国の金海（釜山）と金浦（ソウル）、そしてタイのドンムアンがそれに続いていることが分かる。

表1（2）で示した通り、航空輸送統計調査（総流動）では、羽田（664,475人）、那覇（596,784人）、そして新千歳（596,592人）であるが、OAG データ（純流動）では、羽田（460,956人）、那覇（457,442人）、そして新千歳（406,097人）であり、このような実流動の把握が可能となる。

表4　関西国際空港におけるローカルの上位10空港（2019年）

No.	空港	国／地域	最大母都市	旅客数(人)	割合(%)
1	仁川国際	韓国	ソウル	1,166,806	9.7
2	台湾桃園国際	台湾	台北	1,139,674	9.5
3	香港国際	中国	香港	915,201	7.6
4	上海浦東国際	中国	上海	812,859	6.8
5	東京国際(羽田)	日本	東京	460,956	3.8
6	那覇	日本	那覇	457,442	3.8
7	新千歳	日本	札幌	406,097	3.4
8	金海国際	韓国	釜山	404,607	3.4
9	金浦国際	韓国	ソウル	353,578	2.9
10	ドンムアン	タイ	バンコク	327,241	2.7

出所）OAG Traffic Analyser より、筆者作成。

3.2.2　ビヨンド

次に、表5はビヨンドの上位10空港を示したものであるが、これは、図1におけるビヨンドの B 空港が該当する。同表からは、関西を出発する旅客は、香港で乗り換える割合が最も高く、次いで、羽田、仁川、ドバイ、上海浦東の順となっていることが分かる。

表5　関西国際空港におけるビヨンドの上位10空港（2019年）

No.	空港	国／地域	最大母都市	旅客数(人)	割合(%)
1	香港国際	中国	香港	214,368	9.9
2	東京国際(羽田)	日本	東京	188,787	8.7
3	仁川国際	韓国	ソウル	153,105	7.1
4	ドバイ国際	アラブ首長国連邦	ドバイ	132,803	6.1
5	上海浦東国際	中国	上海	126,154	5.8
6	シンガポール・チャンギ国際	シンガポール	シンガポール	116,394	5.4
7	ヘルシンキ・ヴァンター国際	フィンランド	ヘルシンキ	82,502	3.8
8	アムステルダム・スキポール	オランダ	アムステルダム	70,579	3.3
9	金海国際	韓国	釜山	64,499	3.0
10	台湾桃園国際	台湾	台北	62,165	2.9

出所）OAG Traffic Analyser より、筆者作成。

表6は、香港（B 空港）を取り上げて、同空港で乗り換えた旅客の最終目的地（C 空港）に該当する上位10空港を示したものである。同表からは、関西を出発する旅客は、香港を経由して、スワンナプーム（バンコク）やスカルノ・ハッタ（ジャカルタ）、シンガポール・チャンギをはじめ、東南アジアに向かう割合が相対的に高いことが観察される。

表6　関西国際空港発香港国際空港経由旅客の上位10目的空港（2019年）

No.	空港	国／地域	最大母都市	旅客数(人)	割合(%)
1	スワンナプーム国際	タイ	バンコク	19,320	9.0
2	スカルノ・ハッタ国際	インドネシア	ジャカルタ	13,074	6.1
3	シンガポール・チャンギ国際	シンガポール	シンガポール	9,932	4.6
4	プーケット国際	タイ	プーケット	6,683	3.1
5	上海浦東国際	中国	上海	6,574	3.1
6	メルボルン	オーストラリア	メルボルン	6,065	2.8
7	シドニー国際	オーストラリア	シドニー	4,977	2.3
8	ロンドン・ヒースロー	イギリス	ロンドン	4,958	2.3
9	成都双流国際	中国	成都	4,916	2.3
10	重慶江北国際	中国	重慶	4,792	2.2

出所）OAG Traffic Analyser より、筆者作成。

3.2.3　ビハインド

そして、表7はビハインドの上位10空港を示したものであるが、これは、図1におけるビハインドのB空港が該当する。同表からは、関西で乗り換える旅客は、羽田から到着する割合が最も高く、次いで、新千歳、那覇、福岡、さらにダニエル·K·イノウエ（ホノルル）と続いていることが分かる。

表7　関西国際空港におけるビハインドの上位10空港（2019年）

No.	空港	国／地域	最大母都市	旅客数(人)	割合(%)
1	東京国際(羽田)	日本	東京	33,244	14.2
2	新千歳	日本	札幌	29,468	12.6
3	那覇	日本	那覇	18,648	8.0
4	福岡	日本	福岡	12,834	5.5
5	ダニエル・K・イノウエ国際	アメリカ	ホノルル	10,462	4.5
6	台湾桃園国際	台湾	台北	8,030	3.4
7	ヌーメア＝ラ・トントゥータ国際	ニューカレドニア	ヌメア	7,287	3.1
8	熊本	日本	熊本	7,033	3.0
9	仁川国際	韓国	ソウル	6,653	2.8
10	ロサンゼルス国際	アメリカ	ロサンゼルス	6,545	2.8

出所）OAG Traffic Analyser より、筆者作成。

表8は、羽田（A空港）を取り上げて、関西で乗り換えた旅客の最終目的地（B空港）に該当する上位10空港を示したものである。同表からは、羽田を出発して関西で乗り換える旅客は、那覇や新千歳、宮古等の日本の空港、そして青島や杭州、大連、上海等の中国の空港に向かう割合が相対的に高いことが観察される。

表8　東京国際空港（羽田）発関西国際空港着旅客の上位10目的空港（2019年）

No.	空港	国／地域	最大母都市	旅客数(人)	割合(%)
1	那覇	日本	那覇	5,250	15.8
2	新千歳	日本	札幌	3,372	10.2
3	宮古	日本	宮古島	2,209	6.7
4	青島流亭国際	中国	青島	1,856	5.6
5	杭州蕭山国際	中国	杭州	1,447	4.4
6	大連周水子国際	中国	大連	1,433	4.3
7	上海浦東国際	中国	上海	1,369	4.1
8	トリブバン国際	ネパール	カトマンズ	1,224	3.7
9	香港国際	中国	香港	1,210	3.6
10	福岡	日本	福岡	1,138	3.4

出所）OAG Traffic Analyser より、筆者作成。

3.2.4 ブリッジ

最後に、表9はブリッジの上位10空港を示したものであるが、これは、図1におけるブリッジのB空港が該当する。同表からは、関西を出発する旅客は、アムステルダム・スキポールでさらに乗り換える割合が最も高く、次いで、ヘルシンキ・ヴァンターやパリ＝シャルル・ド・ゴール、ミュンヘン等のヨーロッパの空港、そしてサンフランシスコやシアトル・タコマ、バンクーバー等の北アメリカの空港、さらには羽田の割合が相対的に高いことが分かる。

表9　関西国際空港におけるブリッジの上位10空港（2019年）

No.	空港	国／地域	最大母都市	旅客数(人)	割合(%)
1	アムステルダム・スキポール	オランダ	アムステルダム	4,373	14.6
2	ヘルシンキ・ヴァンター国際	フィンランド	ヘルシンキ	3,911	13.0
3	パリ＝シャルル・ド・ゴール	フランス	パリ	2,856	9.5
4	サンフランシスコ国際	アメリカ	サンフランシスコ	2,412	8.0
5	ミュンヘン	ドイツ	ミュンヘン	1,471	4.9
6	シアトル・タコマ国際	アメリカ	シアトル	1,350	4.5
7	バンクーバー国際	カナダ	バンクーバー	1,342	4.5
8	ロサンゼルス国際	アメリカ	ロサンゼルス	1,254	4.2
9	東京国際(羽田)	日本	東京	1,194	4.0
10	ダニエル・K・イノウエ国際	アメリカ	ホノルル	928	3.1

出所）OAG Traffic Analyser より、筆者作成。

表10は、アムステルダム・スキポール（B 空港）を取り上げて、関西とアムステルダム・スキポールで乗り換えた旅客の出発地（A 空港）、および最終目的地（C 空港）に該当する上位5空港を、各々、示したものである。同表からは、関西とアムステルダム・スキポールで乗り換える旅客は、ヌーメア＝ラ・トントゥータを出発した割合が最も高く、続いて、日本の3空港（福岡、羽田、那覇）と金海（釜山）の割合が相対的に高いことが観察される。一方、関西とアムステルダム・スキポールで乗り換える旅客は、フランスの空港（パリ＝シャルル・ド・ゴール、ボルドー・メリニャック、リヨン・サン＝テグジュペリ、ナント・アトランティック、トゥールーズ・ブラニャック）を最終目的地としていることが分かる。

表10　関西国際空港／アムステルダム・スキポール空港経由旅客の上位5出発／目的空港（2019年）

（1）出発空港（B空港＝アムステルダム・スキポール空港の場合のA空港）

No.	空港	国／地域	最大母都市	旅客数（人）	割合（%）
1	ヌーメア＝ラ・トントゥータ国際	ニューカレドニア	ヌメア	2,461	56.3
2	福岡	日本	福岡	974	22.3
3	東京国際（羽田）	日本	東京	504	11.5
4	那覇	日本	那覇	143	3.3
5	金海国際	韓国	釜山	137	3.1

出所）OAG Traffic Analyser より、筆者作成。

（2）目的空港（B空港＝アムステルダム・スキポール空港の場合のC空港）

No.	空港	国／地域	最大母都市	旅客数（人）	割合（%）
1	パリ＝シャルル・ド・ゴール	フランス	パリ	631	14.4
2	ボルドー・メリニャック	フランス	ボルドー	314	7.2
3	リヨン・サン＝テグジュペリ国際	フランス	リヨン	288	6.6
4	ナント・アトランティック	フランス	ナント	283	6.5
5	トゥールーズ・ブラニャック	フランス	トゥールーズ	231	5.3

出所）OAG Traffic Analyser より、筆者作成。

4　おわりに

本研究レポートでは、まず、航空旅客流動について、4タイプ（ローカル、ビヨンド、ビハインド、およびブリッジ）への類型化を行った。次に、OAG データの整合性を確認するために、国土交通省の空港／航空輸送関連統計との比較を行った。そして、関西を事例として取り上げた上で、その旅客流動の実態を把握すると同時に、特定路線に焦点を当てた考察を行った。

OAG データは旅客流動を全て捕捉している訳ではないが、同データに基づく分析結果からは、関西の旅客流動はローカルが80％以上と大部分を占めている一方で、約15％は他空港で乗り換えて本来の目的地に移動する旅客流動（＝ビヨンド）であることが明らかとなった。そして、関西で乗り換える旅客流動（＝ビハインド＋ブリッジ）に関しては、全体の約2％程度であることから、同空港の目指す「西日本を中心とする国際拠点空港」としての機能は、現時点では、あまり大きくはないことが判明した。

関西は、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）からの完全回復を見据えながら、2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）を契機として、今後、インバウンドやアウトバウンド、さらにはビジネス需要を確実に捉える必要があるだろう。

参考文献

1）国土交通省航空局［2019］空港管理状況調書 .
2）国土交通省航空局［2019］航空輸送統計調査 .
3）OAG［2017］Asia’s Hubs: Dynamics of Connectivity. OAG Aviation Worldwide Limited, 16 pages.

2024 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 2023 年 12 月運営概況（速報値）

http://www.kansai-airports.co.jp/news/2023/

○発着回数 15,224 回（前年同月比 144%）

国際線：11,168 回
（前年同月比（179%）
国内線：　4,956 回
（前年同月比 93%）

発着回数について

合計発着回数は前年同月比 144%の 15,224 回、国際線は同 179%の 11,168 回となっております。

○旅客数 2,340,174 人（前年同月比 173%）

国際線：1,804,344 人
（前年同月比 227%）
国内線：535,830 人
（前年同月比 96%）

旅客数について

合計旅客数は前年同月比 173%の 2,340,174 人、国際線は同 227%の 1,804,344 人、うち外国人は同 219%の 1,459,803 人となっております。

○貨物量　64,987t（前年同月比 95%）

国際貨物：　64,030t（前年同月比　95%）
積 込 量：　28,937t（前年同月比　94%）
取 卸 量：　35,093t（前年同月比　96%）
国内貨物：　957t（前年同月比　88%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 95%の 64,030t 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。

2024 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 2023 年暦年運営概況（速報値）

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

○発着回数 157,162 回（前年比 168%）

国際線：107,028 回
（前年比（237%）
国内線：50,134 回
（前年比 103%）

発着回数について

合計発着回数は前年比 168%の 157,162 回、国際線は同 237%の 107,028 回となっております。

○旅客数 23,346,726 人（前年比 294%）

国際線：16,413,831 人
（前年比 697%）
国内線：6,932,895 人
（前年比 124%）

旅客数について

合計旅客数は前年比 294%の 23,346,726 人、国際線は同 697%の 16,413,831 人、うち外国人は同 759%の 13,006,209 人となっております。

○貨物量 732,630t（前年比 93%）

国際貨物：722,248t（前年比　92%）
積 込 量：　324,926t（前年比　89%）
取 卸 量：　397,322t（前年比　94%）
国内貨物：　10,382t（前年比 144%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年比 92%の 722,248t 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。

2024 年 1 月 24 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）　2023 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	1,894,263	98.1	19.6	1,528,215	88.4	15.9	366,049
管内	1,201,152	96.3	12.4	1,147,985	88.3	12.0	53,167
大阪港	403,966	90.2	4.2	481,361	93.5	5.0	△ 77,395
関西空港	571,830	105.8	5.9	374,980	90.9	3.9	196,851
全国	9,648,206	109.8	100.0	9,586,085	93.2	100.0	62,121

【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	571,830	105.8	5.9	374,980	90.9	3.9	196,851
成田空港	1,440,833	108.3	14.9	1,657,826	98.7	17.3	△ 216,993
羽田空港	39,480	102.2	0.4	137,666	264.0	1.4	△ 98,186
中部空港	108,925	96.4	1.1	87,728	110.4	0.9	21,196
福岡空港	23,727	102.1	0.2	74,610	108.4	0.8	△ 50,883
千歳空港	1,410	77.0	0.0	2,954	692.3	0.0	△ 1,544

2024 年 1 月 24 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）　2023 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	20,944,734	96.8	20.8	18,783,076	90.2	17.0	2,161,658
管内	13,318,051	93.1	13.2	13,788,400	89.1	12.5	△ 470,350
大阪港	4,325,558	86.5	4.3	6,172,395	97.8	5.6	△ 1,846,837
関西空港	6,303,362	97.8	6.2	4,463,038	88.6	4.1	1,840,324
全国	100,886,551	102.8	100.0	110,177,932	93.0	100.0	△ 9,291,381

【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	6,303,362	97.8	6.2	4,463,038	88.6	4.1	1,840,324
成田空港	15,049,587	95.0	14.9	18,736,048	93.0	17.0	△ 3,686,462
羽田空港	466,991	127.3	0.5	846,730	159.8	0.8	△ 379,739
中部空港	1,207,986	91.5	1.2	1,078,466	106.2	1.0	129,520
福岡空港	237,645	92.8	0.2	851,748	127.0	0.8	△ 614,103
新千歳空港	19,178	96.5	0.0	11,775	171.7	0.0	7,402

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（2024 年 1 月分速報値）

※ 2023 年 11 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	885,470	2,426	789,877	2,164	308,348	845	324,866	890	2,308,561	6,325
2023 年 1 月	379,297	12,235	373,929	12,062	67,406	2,174	63,437	2,046	884,069	28,518
2023 年 2 月	369,193	13,185	370,532	13,233	77,781	2,778	88,078	3,146	905,585	32,342
2023 年 3 月	425,326	13,720	382,790	12,348	128,118	4,133	120,210	3,878	1,056,444	34,079
2023 年 4 月	471,893	15,730	488,546	16,285	77,563	2,585	85,654	2,855	1,123,656	37,455
2023 年 5 月	501,210	16,168	488,130	15,746	121,467	3,918	113,563	3,663	1,224,370	39,496
2023 年 6 月	552,494	18,416	543,342	18,111	120,927	4,031	119,404	3,980	1,336,167	44,539
2023 年 7 月	601,249	19,395	601,738	19,411	149,501	4,823	154,563	4,986	1,507,051	48,615
2023 年 8 月	591,857	19,092	620,108	20,003	208,036	6,711	214,337	6,914	1,634,338	52,721
2023 年 9 月	591,611	19,720	523,031	17,434	190,317	6,344	177,471	5,916	1,482,430	49,414
2023 年 10 月	655,578	21,148	672,712	21,700	157,940	5,095	162,984	5,258	1,649,214	53,200
2023 年 11 月	663,794	22,126	648,854	21,628	185,079	6,169	185,083	6,169	1,682,810	56,094
2023 年 12 月	721,676	23,280	738,127	23,811	162,903	5,255	177,082	5,712	1,799,788	58,058
２０２３年累計	6,525,178	17,877	6,451,839	17,676	1,647,038	4,512	1,661,866	4,553	16,285,921	44,619
2024 年 1 月	700,404	22,594	685,287	22,106	169,663	5,473	150,652	4,860	1,706,006	55,032
２０２４年累計	700,404	22,594	685,287	22,106	169,663	5,473	150,652	4,860	1,706,006	55,032
前年同期	379,297	12,235	373,929	12,062	67,406	2,174	63,437	2,046	884,069	28,518
対前年同期比	**184.7%**		**183.3%**		**251.7%**		**237.5%**		**193.0%**	

※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。

2024 年 1 月 12 日　大阪出入国在留管理局・発表資料より

2023 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　　2023 年 12 月 22 日（金）～ 2024 年 1 月 3 日（水）計 13 日間
2　期間中の出入（帰）国者数（概数）
　総　　数：78 万 6,270 人（うち日本人：17 万 770 人　外国人：61 万 5,500 人）
　出　国　者：42 万 4,750 人（うち日本人：9 万 2,430 人　外国人：33 万 2,320 人）
　入（帰）国者：36 万 1,520 人（うち日本人：7 万 8,340 人　外国人：28 万 3,180 人）
3　期間中のピーク（概数）
　出国ピーク　　12 月 29 日（金）　3 万 4,670 人
　入（帰）国ピーク　12 月 23 日（土）　3 万 2,030 人
　出入（帰）国ピーク　12 月 29 日（金）　6 万 4,120 人
4　航空路線別出国者数（概数）
　第 1 位が韓国で 13 万 3,230 人、次いで中国の 7 万 6,040 人、台湾の 6 万 2,640 人、香港・マカオの 4 万 9,980 人、タイの 2 万 2,860 人の順となっている。

出入（帰）国者数（概数）

（単位：人）

2023・2024 年 12 月 22 日～ 1 月 3 日（13 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
22 日	金	4,960	26,110	31,070	4,490	27,350	31,840	9,450	53,460	62,910
23 日	土	5,930	25,200	31,130	4,940	27,090	32,030	10,870	52,290	63,160
24 日	日	4,410	27,540	31,950	4,840	24,790	29,630	9,250	52,330	61,580
25 日	月	4,910	27,560	32,470	4,230	21,620	25,850	9,140	49,180	58,320
26 日	火	5,880	26,250	32,130	4,450	21,840	26,290	10,330	48,090	58,420
27 日	水	7,620	25,590	33,210	4,700	23,050	27,750	12,320	48,640	60,960
28 日	木	10,300	22,590	32,890	5,400	22,790	28,190	15,700	45,380	61,080
29 日	金	12,550	22,120	34,670	5,430	24,020	29,450	17,980	46,140	64,120
30 日	土	10,660	23,080	33,740	5,970	22,910	28,880	16,630	45,990	62,620
31 日	日	6,660	27,230	33,890	5,890	18,760	24,650	12,550	45,990	58,540
1 日	月	4,630	29,010	33,640	5,900	15,120	21,020	10,530	44,130	54,660
2 日	火	6,710	26,140	32,850	10,050	17,330	27,380	16,760	43,470	60,230
3 日	水	7,210	23,900	31,110	12,050	16,510	28,560	19,260	40,410	59,670
合　計		92,430	332,320	424,750	78,340	283,180	361,520	170,770	615,500	786,270
対前年比		248%	214%	221%	221%	213%	214%	235%	214%	218%

（単位：人）

2022・2023年 12月23日～1月4日（13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
4日	水	2,780	11,160	13,940	4,640	9,240	13,880	7,420	20,400	27,820
合計		37,320	155,040	192,360	35,500	133,250	168,750	72,820	288,290	361,110

航空路線別出国者数

（単位：人）

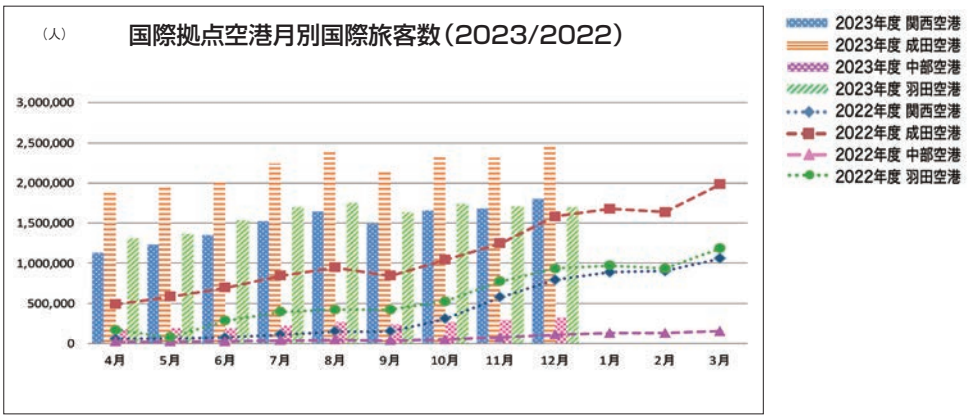
		2023・2024年			2022・2023年	
		出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比率
1	韓国	133,230	31.4%	168%	79,540	41.4%
2	中国	76,040	17.9%	3,395%	2,240	1.2%
3	台湾	62,640	14.7%	240%	26,120	13.6%
4	香港・マカオ	49,980	11.8%	189%	26,470	13.8%
5	タイ	22,860	5.4%	266%	8,580	4.5%
6	シンガポール	17,130	4.0%	132%	13,020	6.8%
7	ベトナム	14,680	3.5%	105%	14,010	7.3%
8	フィリピン	14,190	3.3%	197%	7,190	3.7%
9	マレーシア	8,090	1.9%	269%	3,010	1.6%
10	ハワイ	5,130	1.2%	138%	3,710	1.9%
	その他	20,780	4.9%	245%	8,470	4.4%
合計		424,750	100.0%	221%	192,360	100.0%

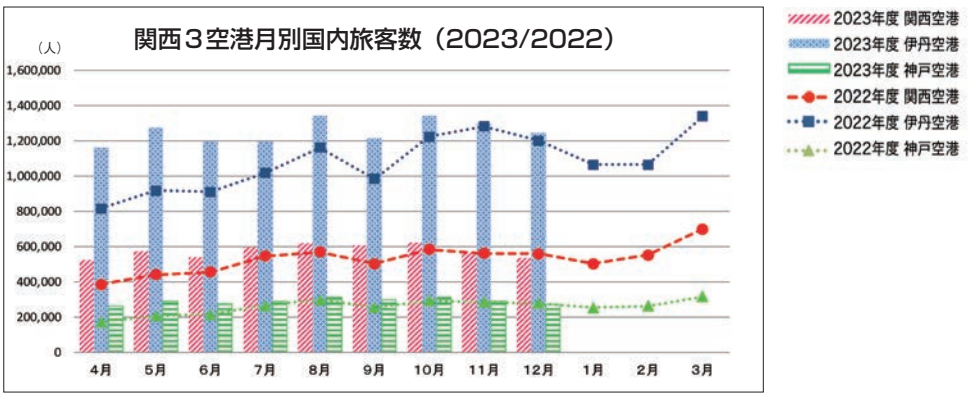
（一財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　2023年12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	11,170	178.9%	18,825	97.5%	29,995	117.4%
	関西	11,168	178.9%	4,056	92.9%	15,224	143.5%
	大阪(伊丹)	0	－	11,882	100.1%	11,882	100.1%
	神戸	2	－	2,887	94.4%	2,889	94.5%
	成田	15,209	129.2%	4,296	94.3%	19,505	119.4%
	中部	2,677	219.4%	4,670	94.2%	7,347	118.9%
旅客数（人）	関西３空港	1,804,344	227.9%	2,050,630	100.5%	3,854,974	136.1%
	関西	1,804,344	227.9%	535,830	95.6%	2,340,174	173.1%
	大阪(伊丹)	－	－	1,244,315	103.6%	1,244,315	103.6%
	神戸	－	－	270,485	96.9%	270,485	96.9%
	成田	2,446,985	154.6%	641,967	112.1%	3,088,952	143.3%
	東京（羽田）	1,698,300	185.8%	5,073,388	103.3%	6,771,688	116.2%
	中部	325,900	297.6%	452,240	97.6%	778,140	135.9%
貨物量（トン）	関西３空港	64,030	95.1%	9,763	98.5%	73,793	95.6%
	関西	64,030	95.1%	957	88.3%	64,987	95.0%
	大阪(伊丹)	－	－	8,806	99.8%	8,806	99.8%
	成田	159,526	89.4%	－	－	159,526	89.4%
	東京（羽田）	58,152	141.8%	55,174	97.5%	113,326	116.1%
	中部	10,734	94.7%	993	99.5%	11,727	95.0%

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15回航空空港研究会（2024年2月9日開催）

「新しい運び方と付加価値物流の展開　～ヤマトグループのフレイターについてのご紹介～」

鈴木　達也　氏（ヤマト運輸株式会社　執行役員　貨物航空輸送オペレーション設計部長）

今後の予定

○第491回定例会

日　時／2024年3月5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／コロナ禍以降のインバウンド動向変化と今後の展望（仮題）

講　師／荒井　誠 氏（株式会社日本政策投資銀行　関西支店　企画調査課長）

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

「KANSAI空港レビュー」紙媒体による発行廃止のお知らせ

「KANSAI空港レビュー」は、2024年2月号で第543号を数え、前身の「新空港レビュー」の1978年10月第1号発刊以来、45年余りの間、皆様にご愛読いただいてまいりました。

このたび、社会の様々な分野におけるペーパーレス化の流れを踏まえ、2024年4月号（第545号）よりパソコンやスマートフォン等でより手軽にお読みいただけるWEB版に移行することといたしました。

つきましては、2024年3月号をもって冊子版の発行とホームページに掲載しているPDF版の更新を終了いたします。（これまでのPDF版は4月以降も引き続きホームページでご覧いただけます。）

新しいWEB版に移行する「KANSAI空港レビュー」を引き続きご愛読いただきますようよろしくお願いいたします。

一般財団法人関西空港調査会　事務局

事務局だより

▶　苺の季節ですね。私も大好きな果物です。

私の子供のころは苺は４月頃のものだと思っていましたが、今はクリスマスケーキが売り出されるころから出回っていますよね。

八百屋さんの話によると最近の苺はハウスもので露地栽培のものはほとんどないそうです。

▶　昨今では都道府県でブランド苺があり、有名なのは福岡のあまおうや栃木県のとちおとめ、近くでは奈良県の古都華、和歌山県のまりひめ、大阪府もちはや姫というのがあり、それぞれ特徴があるようです。

私個人的には和歌山県のまりひめがお気に入りです。

お値段も立派になって、最近では１パック600円前後は当たり前。

悲しいことに庶民には美味しい苺は口に入るのが難しくなってきました。

▶　それでも、少しでも安く美味しい苺を食べたいと思い、休みの日などはスーパーではなく苺の直売所や道の駅などを巡っています。　（ふ）

紡績の町の代表の建物

自泉会館（岸和田市）

自泉会館は現在のユニチカの前身の一つ、岸和田紡績の2代目社長・寺田甚吉が、会社の社交場などとして昭和7年（1932）に設立した建物です。これを昭和18年（1943）に岸和田市へ寄贈されました。以降、音楽ホールやギャラリー、会議室など文化活動の場として一般開放されています。関西の建築家・渡辺節が設計した近世スパニッシュ風の建物は国の登録有形文化財に指定されており、建築業界でも注目されています。

■所 在 地　岸和田市岸城町5-10
■アクセス　南海本線　蛸地蔵駅下車　徒歩8分
■U R L　https://jisen.jp/jisenkaikannoshoukai/
指定管理者　岸和田文化事業協会
■電　　話　072-423-9743

KANSAI空港レビュー
2024.2 No.543
KANSAI空港レビュー 2024・2 №543
●発行日 2024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