



KANSAI 空港レビュー



No.544
2024.3

CONTENTS

1 巻頭言

待望のビッグイベントの数々を契機とした関西経済の更なる発展に向けて
角元 敬治

2 各界の動き

11 第12回懇話会

近畿の港湾に関する主な動き
魚谷 憲

21 航空空港研究レポート

航空会社が提供するカーボンオフセットプログラムの現状と課題
小島 克巳

24 TOPICS

MRO Japan 機体整備工場(沖縄) 見学会レポート

26 データファイル

- ・関西国際空港2024年1月運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港]2024年1月分(速報値)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数2024年2月分(速報値)
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2024年1月(速報値)

【表紙写真】「夕陽とB787-8」

夕陽を掠めて離陸するB787-8です。

関空島、貝塚市、泉南市は「日本の夕陽百選」の地に認定されています。飛行機と夕陽の写真を撮り始めたのは関空島を「日本の夕陽百選」の地に登録するためでした。

貝塚市二色浜パークタウンの公園緑地から見える夕陽、管制塔、飛行機が超望遠レンズ 1000mmに収まるのは春と秋にあります。

さて、これまで本誌の表紙で飛行機や空港の風景などを紹介させて頂きましたが今回を持ちまして終了となります。2004年6月No.307から20年間お付き合い頂きありがとうございました。

撮影：柴崎 庄司

待望のビッグイベントの数々を契機とした 関西経済の更なる発展に向けて

一般社団法人 関西経済同友会 代表幹事
(株式会社三井住友銀行 取締役副会長)

角元 敬治



2023年5月に新型コロナウイルス感染症が5類に移行して以降、訪日外客数は堅調に推移しており、2023年の訪日外客数は約2,500万人と、過去最高であった2019年比で約8割まで回復、10月以降は月次ベースで同年を上回る水準が続いています。

今後も、関西とその周辺地域では、2025年4月～10月の「大阪・関西万博」、4月～11月の「瀬戸内国際芸術祭2025」をはじめ、2027年5月の「ワールドマスターズゲームズ 関西」、2030年秋の開業を目指す「大阪IR」等、ビッグイベントが目白押しとなっており、国内外から多数の訪問客が見込まれます。

一方で関西では、コロナ前から京都・大阪などの特定地域におけるオーバーツーリズムの問題に直面してきました。観光産業においても人手不足が一段と深刻化しつつある中、関西を訪れるインバウンドの方々に引き続き快適かつ有意義な旅の経験を提供していくためには新たな知恵出しが求められるところです。

即ち、オーバーツーリズムを回避しつつ、今後のビッグイベントに絡む観光需要を捕捉し、持続可能な経済成長に繋げるためには、「広域連携の強化」と「インフラの機能拡充」を並行して進めていくことが鍵となります。

関西経済同友会では、「広域連携の強化」の観点で、広域観光推進委員会を設置し、舟運事業者や行政機関と連携して、関西から瀬戸内エリアを中心とする西日本への広域舟運を促進する

ための活動に取り組んでいます。大阪湾や瀬戸内海の多島美で知られる景観を満喫するクルーズや島々の散策等、船でしか味わえない観光体験の提供を通じて、自然環境・地域の歴史文化に触れるエコツーリズムをはじめとしたコト消費ニーズを喚起し、取り込んでいくことを展望しています。法規制の緩和等、乗り越えるべき課題はあるものの、阪神港と瀬戸内海を繋ぐ広域舟運ルートの形成に力を注いで参ります。

こういったコト消費を主眼とした広域観光には、大阪・京都など関西の主要観光地を一巡したリピーター層を惹きつけ続けるポテンシャルがあると考えられます。関西が広域観光のハブとなることで、多くの魅力的な観光資源を持つ関西の周辺地域にも、新たなビジネスチャンス波及させていきたいと考えています。

他方、「インフラの機能拡充」の観点では、関西3空港においても、関西国際空港第1ターミナルビルのリノベーションや神戸空港の国際化等、ビッグイベントとその後のリピーター層受け入れに向けた機能拡充が着々と進められています。当会の注力する広域舟運ルートの形成とともに、空港機能の拡充が今後も着実に推進されることを期待しています。

最後になりますが、今後とも、当会では、関西経済の更なる発展に向けての調査・研究・提言・実践活動を継続して参ります。関係者の皆様には、引き続き当会の活動への一層のご支援・ご協力を賜れますと幸いです。

各界の動き

関西3空港

●3空港懇幹事会が新飛行ルートで環境委の提案を国に要請

関西・大阪・神戸の3空港の役割を官民で話し合う関西3空港懇談会は2月5日、大阪市で幹事会を開いた。環境検証委員会（座長・加藤恵正兵庫県立大名誉教授）による検証結果と提案を受け、関空と神戸を利用する便が淡路島上空を通る新経路案について、午前6時から午後11時とすることや陸域を通る際に飛行高度を上げることなどを国に求めた。神戸発の一部の便で地上3,000ft（約900m）の飛行となる場合があるため可能な限り回数を抑制するよう、運用上の工夫も要請した。



クリック！

国への要請では、冒頭で「公害のない空港」として建設された関西空港、神戸空港の基本理念を引き続き遵守することが挙げられた。海上空港の原点を再確認したものだ。30年以上前に関空の建設をめぐる議論が行われた際の理念は、環境が変わった今日も忘れてはならない。

●高周波でバードストライク対策、3月から検証

関西エアポートは2月22日、新たなバードストライク対策として、人体に影響のない高周波を発する鳥類防除装置「バードソニック」の試験運用を3月1日から約1年間、関西・伊丹・神戸の3空港で実施すると発表した。バードソニックは、自動車用品などを手掛けるT.M.WORKS（山梨県）が開発した動物用のものを鳥類対策に応用したもの。

関西国際空港

●徳島バスなど徳島線を4年ぶり再開へ

徳島バス、関西空港交通、南海バス、本四海峡バスは2月1日、JR徳島駅と関西空港を結ぶリムジンバスの共同運行を3月16日から、4年ぶりに再開すると発表した。コロナ禍で2020年春から運休していた。1日6便（3往復）で再開する。

●ジェットスター、ブリスベン線を15年ぶりに再開

格安航空会社（LCC）のジェットスターは2月2日、関空～オーストラリア・ブリスベン線（週4往復）の運航を開始した。同社は日本に初めて就航したLCCとして、2007年8月に関空～ブリスベン～シドニー線を開設。2008年9月に関空～ゴールドコースト線の新規就航に伴い運休していた。機材はボーイング787-8型機（2クラス355席）を使用。

●1月の貨物取扱量2か月ぶりのプラス

大阪税関は2月6日、関西空港の1月の貨物取扱量を発表した。総取扱量は前年同月比10.6%増の5万3,702tで、2か月ぶりのプラスとなった。

●エミレーツ航空が6月から新仕様機

エミレーツ航空は2月7日、デイリー運航のドバイ～関西線に総2階建ての超大型機エアバス A380 型機の新仕様機（4 クラス 484 席）を6月1日から投入すると発表した。プレミアムエコノミークラスを新設定し、現在のボーイング 777-300ER に比べ提供座席数は週 910 席増加する。

●空の御朱印を発売

関西エアポートは2月9日、空の御朱印「御翔印（ごしょういん）」（500 円）を16日から販売すると発表した。海上空港である関西空港を象徴する海と連絡橋を背景に、飛び立つ航空機が描かれている。御翔印は JTB が日本航空グループと 2022 年 9 月から展開している。

●ボトル to ボトル7 秒チャレンジを開催

関西エアポートは2月9日、廃棄されるペットボトルをペットボトルに再生する水平リサイクルの促進のため、関西空港で「ボトル to ボトル7 秒チャレンジ in KIX」を開催した。参加者は水平リサイクルに必要な3つの分別作業を7秒以内で完了することにチャレンジした。

●とんかつ和幸・恵亭がオープン

関西エアポートは2月9日、関西空港第1ターミナルに、とんかつ和幸・恵亭が2月20日にオープンすると発表した。営業時間は午前7時から午後10時まで。

●春秋航空が寧波線を増便、3月31日から週4往復

春秋航空は関西～寧波線を3月31日から週1往復増やし4往復に増便する。エアバス A320 型機で運航する。

●エア・カナダ、トロント線を6～10月に季節運航

関西エアポートは2月20日、エア・カナダが関西～トロント線を開設すると発表した。6月17日から夏ダイヤ最終日の10月26日まで、週3往復を季節運航する。ボーイング 787-8 型機（3 クラス 255 席）を投入する。

●1月の輸出額が2か月連続でプラスに

大阪税関が2月21日発表した関西空港の貿易速報によると、1月は輸出総額が前年同月比 15.2%増の 4,919 億円で2か月連続のプラス、輸入総額が同 2.4%減の 3,625 億円で2か月連続のマイナス、差し引きで 1,294 億円の輸出超過となった。

●1月の国際線旅客、コロナ前の84%に回復

関西エアポートが2月26日発表した1月の関西空港の国際線旅客数は、前年同月比 92%増の 171 万 4,822 人だった。新型コロナ前の 2020 年 1 月比で 84%の水準まで回復した。春節（旧正月）を前に香港や台湾からの訪日客が回復した。関空、大阪、神戸の3空港を合わせた国内線旅客数は前年同月比 3%増の 187 万 1,527 人だった。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●全日空機同士が接触、けが人なし

2月1日午前10時10分ごろ、大阪空港の駐機場で、全日本空輸の松山行き 1637 便ボンバルディア DHC-400 型機（乗客乗員 73 人）の右翼と同福岡発の 422 便の同型機（乗客乗員 69 人）の右翼が接触した。けが人はなく、火災や燃料漏れもなかった。この影響で、大阪を発着する全日空の計 10 便が欠航した。

●定時出発率ランキングの中規模空港部門で世界1位

関西エアポートは2月9日、航空分析の CIRIUM（シリウム）が発表した世界の空港の定時

出発率ランキング「THE ON-TIME PERFORMANCE REVIEW 2023」の中規模空港部門で大阪空港が世界 1 位になったと発表した。出発時刻の 15 分未満での出発は 90.71% だった。

●管制官が離陸機いる滑走路に着陸許可、すぐ取り消し

大阪空港で 2 月 19 日午後 8 時ごろ、離陸のため滑走路上で待機中だった仙台空港行き日本航空 2215 便（乗客乗員 80 人）に離陸許可を出す前に、那覇空港発の日本航空 2088 便（乗客乗員 390 人）に対し、同じ滑走路への着陸許可を出した。直後に出発便のパイロットが「滑走路上にいる」と管制官に伝え、着陸許可を取り消した。到着便は空港から 10km 以上離れていたことから、国土交通省は航空事故につながる恐れがある「重大インシデント」には当たらないと判断した。

●1月の旅客数は4%増

関西エアポートが 2 月 26 日発表した 1 月の大阪空港の旅客数は前年同期比 4% 増の 110 万 8,951 人だった。

＝ 神戸空港 ＝

●神戸市の2024年度予算案、国際化対応に184億円

神戸市は 2 月 14 日発表した 2024 年度予算案で、神戸空港への国際チャーター便就航や、2030 年前後の国際定期便就航を見越した「国際化対応」に 184 億円を計上した。2024 年度には、新ターミナルの建設工事と、駐機場を西側に拡張して駐機できる航空機を現在の 10 機から 15 機に増やす工事が完成する。

●FDA会長、スカイと乗り継ぎ便を模索

フジドリームエアラインズの鈴木与平会長は神戸新聞社のインタビューに応じ、同社の松本～神戸線とスカイマークの神戸～那覇線について、神戸空港で旅客が手荷物とともに乗り継げるサービスの実現に向け、話し合いを両社で始めたことを明らかにした。「神戸はコンパクトで、乗り継ぎが便利な空港として可能性がある」とし、神戸空港の「ハブ（拠点）化」に意欲を示した。

●就航地連携観光サミット開く

兵庫県の外郭団体で観光地経営組織（DMO）のひょうご観光本部は 2 月 16 日、神戸空港で、神戸空港との間で航空便が就航する国内各地との観光客の相互送客について関係者が議論する第 3 回就航地連携観光サミットを開催した。

●エアバスの“シロイルカ”、3度目の来港

エアバスの大型貨物機、A300-600ST 型機「ベルーガ」（シロイルカ）が 2 月 21 日、神戸空港に到着した。同機は 2023 年 5 月以来約 9 か月ぶり 3 回目で、大阪府警と神奈川県警のヘリコプター「H160」2 機を輸送した。神戸空港にはエアバス・ヘリコプターズの格納庫などの施設がある。

●1月の旅客数は前年比3%増

関西エアポートが 2 月 26 日に発表した 1 月の神戸空港の旅客数は、前年同月比 3% 増の 26 万 577 人だった。2 か月ぶりに前年同月を上回った。

＝ 成田国際空港 ＝

●ターミナル集約で新駅設置案

成田国際空港会社は 2 月 6 日、今後の在り方を考える有識者会議を東京都内で開き、3 か所に分散する旅客ターミナルを集約するとともに、新たなターミナルに接続する新駅も造って再編する構想を明らかにした。新ターミナルの駅が、現在の第 1 ターミナル直下の成田空港駅に代わる表玄関となる。

●AIでロストバゲージ防止の実証実験

成田国際空港会社は2月16日、AI（人工知能）を活用した手荷物管理高度化に向けた実証実験を始めると発表した。AIによる画像解析技術を持つAutomagi（東京）と第3ターミナルで実施。監視カメラなどで撮影した画像を基に、手荷物タグの情報をひも付けて特定する実験を行う。

●1月の国際線旅客数46%増

成田国際空港会社が1月29日発表した1月の国際線旅客数は、前年同月比46%増の244万人だった。コロナ禍前の2019年同月比では8割の水準となった。

＝ 羽田空港 ＝

●日本空港ビル4～12月期、最終黒字に

日本空港ビルデングが2月7日発表した2023年4～12月期の連結最終損益は141億円の黒字（前年同期は25億円の赤字）に転換した。売上高は2.1倍の1,590億円。

●12月の国際線8割増

日本空港ビルデングと東京国際空港ターミナルが2月29日発表した2023年12月の総旅客数は、前年同月比14.8%増の680万682人だった。うち国際線は80.2%増の172万7,294人で、3か月連続で170万人を突破した。

＝ 中部国際空港 ＝

●丸紅と新明和、ビジネスジェット整備の新会社

丸紅子会社の丸紅エアロスペースと新明和工業は2月6日、中部空港でビジネスジェットの整備事業を開始すると発表した。両社で新会社、JAMS（ジャムス）を設立し、4月から事業を始める。

●空港署が地盤沈下で傾き、一時移転へ

愛知県警は2月9日、中部空港の空港島の地盤の不同沈下の影響で、中部空港署庁舎（4階建て）に傾きが出たため、2024年度末にも空港第2ターミナル内に庁舎を一時移転すると明らかにした。地震で倒壊する可能性は低いが「可能な限り危険を回避する」としている。2011年ごろから駐車場の陥没や、建物同士の接合部に隙間ができるなど影響が顕在化、庁舎は0.16度傾いているという。

●1月の総旅客74万人

中部国際空港会社が2月26日発表した1月実績の速報値によると、総旅客数は前年同期比40%増の74万9,061人で、3か月連続で70万人台となった。コロナ前の2020年同月比では32%減。

＝ その他空港 ＝

●南紀白浜空港に韓国からのチャーター便、6年ぶり

2月3～12日、南紀白浜空港で韓国からのチャーター便が6年ぶりに運航された。この間、4往復し、約440人が利用した。同空港では中国・台湾・韓国などからのチャーター便が運航されていたが、コロナ禍で停止していた。2023年7月にベトナムのチャーター便が運航されて以来、2例目。

●福岡空港の第2滑走路、9月に土木工事概成

国土交通省九州地方整備局博多港湾・空港整備事務所の森住直樹所長は2月5日、福岡市で開かれた土木学会西部支部の講演会で福岡空港の2本目の滑走路について、9月末に土木工事が概成することを明らかにした。

●福岡国際空港社長に西鉄の田川常務執行役員

福岡国際空港会社は2月8日、永竿哲哉社長（61）が退任し、後任に西日本鉄道の田川真司

常務執行役員（57）が就任する4月1日付の人事を発表した。2019年に運営が民営化されてから初のトップ交代で、2代続けて西鉄出身者が就く。

●サンミゲル、マニラ空港運営権を落札

フィリピン運輸省は2月16日、マニラのニノイ・アキノ国際空港の大規模改修・運営事業の入札で、財閥サンミゲルグループや韓国・仁川国際空港公社などの企業連合を事業者を選んだ。サンミゲルは空港運営を通じてインフラ事業を強化する。

●能登空港に支援者宿泊拠点

石川県は2月19日、能登半島地震の被災地に応援で派遣されている自治体職員やボランティア、医療・福祉従事者ら支援者向けの宿泊拠点を、半島北部の能登空港に整備すると発表した。空港ターミナル施設近くに仮設のカプセルホテルなど82室134人分を設ける。

航空・旅行

●航空2社の4～12月期、国際線好調で大幅増益

ANAホールディングスと日本航空の航空大手2社の2023年4～12月期連結決算が2月2日、出そろった。訪日客の増加などにより収益が高い国際線が好調で、ANAの純利益は前年同期の約2.4倍となる1,489億円、日航は約5.3倍の858億円だった。

●全日空が羽田～能登で復旧支援割

全日本空輸は2月8日～3月28日、羽田～能登線の臨時便で「能登復旧支援割」を設定した。片道1万円で販売し、能登半島地震の被災者や家族、復旧支援者などが対象。

●「安全対策、包括的に協議を」羽田事故で航空団体

羽田空港の航空機衝突事故を受け、パイロットや管制官らでつくる航空安全推進連絡会議が2月8日、日本記者クラブで記者会見し、再発防止に向けて、国土交通省が主体となり、航空会社や空港管理者、海保など幅広い関係者が集まって、安全対策の有効性とリスクを包括的に評価し、協議する場が必要だと訴えた。

●ホンダジェットの藤野氏にダニエル・グッゲンハイム賞

米国航空宇宙学会（AIAA）は2月8日、小型ビジネスジェット機「Honda Jet（ホンダジェット）」を開発したホンダエアクラフトカンパニーの前社長兼CEO（最高経営責任者）の藤野道格氏に、ダニエル・グッゲンハイム・メダルを贈呈することを決めた。ボーイングの創業者ウィリアム・ボーイングなど航空宇宙分野で功績を残した人々に授与されており、藤野氏の先見的なリーダーシップやホンダジェットの革新的な設計などが評価された。

●ANAグループのエアージャパンの初便就航

ANAグループの第3ブランドのエアージャパンは2月9日、初便となる成田～バンコク線に就航した。週6便でスタート、4月30日からデイリー運航とする。B787-8型機（1クラス324席）を使う。2月22日にソウル線、4月26日にシンガポール線を開設する

●中国航空会社の2月の東京線、コロナ前の2%増

航空データ分析のシリウムが発表した中国の航空会社の2月の提供座席数は33万7,000席でコロナ前の2019年比2%増となった。関西線は21万3,000席。国際線全体の供給量は同27%減。

●米空港で日航機のトラブル相次ぎ国交省が立ち入り検査

国土交通省は2月13日、航空法に基づき抜き打ちで日本航空を立ち入り検査した。日航機が昨年11月5日、シアトル空港で管制官の指示を取り違え、滑走路を横断したのに続き2月6日、サンディエゴ空港で管制官の許可なく滑走路手前の停止線を越えるなど離陸をめぐるトラブルが

続いたため、安全管理体制などを監査した。

●日航 13年ぶり貨物機の運航開始

日本航空は13年ぶりとなる貨物専用機の運航を2月19日に始めた。2010年の経営破綻以降、事業の縮小のため、最大14機保有していた国際線の貨物専用機をすべて売却し、旅客機のスペースを利用して貨物を運んでいた。コロナ禍以降、航空機での貨物輸送の需要が高まっていることを受け再開した。

●シンガポール、「SAF税」を2026年導入

シンガポール政府は2月19日、再生航空燃料（SAF）の普及に向けて「SAF 税」を2026年に導入すると発表した。同国出発便の航空運賃に上乗せし、SAFの購入に充てる。

●中国C919、シンガポールで海外初披露

中国商用飛機有限責任公司（COMAC）は2月20日に開幕したシンガポール航空ショーで、小型機C919型機（158～192席）の飛行展示を実施した。C919が海外でフライトを披露するのは初めて。また、チベット航空（TBA/TV）が40機発注する契約を結んだ。

●タイ航空、ボーイング・ドリームライナー45機発注

経営再建中のタイ国際航空は2月20日、米ボーイング製の旅客機787ドリームライナー45機を発注したと発表した。2027年から納入が始まる予定。

●タイ航空の12月期、最終黒字に転換

タイ国際航空が2月23日発表した2023年12月期連結決算は、最終損益が280億バーツ（約1,174億円）の黒字（前期は2億7,200万バーツの赤字）だった。営業収入は前期比53%増の1,610億バーツ。旅客増に加え、リストラ効果で2期ぶりの最終黒字を確保した。

●中国からの航空便3月末から週50便に、米運輸省同意

米運輸省は2月26日、中国の航空会社に対し、同国と米国を結ぶ航空便を3月31日付で現在の週35便から50便に増便することに同意したと明らかにした。

関西

●関西の主要百貨店、1月は全店が増収

京阪神地区の主要百貨店9店舗が2月1日発表した1月の売上高（速報値）は、全店が前年実績を上回った。訪日客数の回復もあり、高額消費が増えて初売り商戦も活況だった。

●空飛ぶクルマ、万博会場外ポート事業予定者に大阪メトロ

大阪市は2月2日、2025年大阪・関西万博での実現を目指す空飛ぶクルマが発着する万博会場外の「ポート」を大阪港地区の中央突堤に整備する事業予定者を大阪市高速電気軌道（大阪メトロ）に決めたと発表した。公募で事業予定者が決定するのは初めて。

●京都市長選挙、松井氏が初当選

任期満了に伴う京都市長選挙が2月4日投開票され、無所属新人で元官房副長官の松井孝治氏（63）＝自民、公明、立民、国民民主推薦＝が、無所属新人で共産党の支援を受けた弁護士 の福山和人氏（62）ら4氏を破り、初当選を決めた。元京都市議の村山祥栄氏（45）は、政治資金パーティー券を販売しながら実際にはパーティーを開催していなかった疑惑が浮上し、日本維新の会などが告示直前に推薦を取り消していた。

開票結果

当	177,454	松井 孝治	無新
	161,203	福山 和人	無新
	72,613	村山 祥栄	無新

54,430	二之湯真土	無新
2,316	高家 悠	無新

●阪急、十三駅一帯を大規模再開発へ

阪急電鉄は 十三 駅一帯の大規模な再開発に乗り出す。2040 年をめぐり、駅の直上に高層ビルを建設し、周辺との一体的な開発を進める。十三駅を経由する新大阪～大阪駅間を結ぶ新線を整備するのに合わせ、十三駅地下にも駅を設ける。また、グループの阪急観光バスが営業所としている約 1 万㎡の土地など、駅周辺の 3 か所の用地も併せて開発を進める。

●和歌山県、空飛ぶクルマでIHI・南海電鉄・長大と連携

和歌山県は 2 月 5 日、空飛ぶクルマの県内での実用化に向け IHI、南海電気鉄道、長大（東京）と連携協定を結んだ。年内にも実証飛行を行いたいとしている。

●万博、国内勢パビリオンは年度内にすべて着工へ

日本国際博覧会協会の十倉雅和会長（経団連会長）は 2 月 6 日の記者会見で、2025 年大阪・関西万博で民間企業などが出展する 13 のパビリオンについて「3 月までにすべて着工する」と明らかにした。地元自治体や日本政府の施設はすでに着工しており、国内勢が出展する 25 施設は 2023 年度内にすべて工事が始まる見通しとなった。

●大阪圏のホテル投資、2023年は過去最高

不動産サービス大手ジョーンズラングラサールの調査で、2023 年の大阪圏（大阪、京都、兵庫、奈良の 4 府県）のホテル投資（売買）額は 1,580 億円（前年比 2.8 倍）で過去最高となった。首都圏は 2%増の 1,630 億円。

●「万博に総力」 関西財界セミナー開く

関西経済連合会と関西経済同友会が主催する第 62 回関西財界セミナーが 2 月 8、9 の両日、国立京都国際会館で開かれた。約 580 人が参加、▽「人への投資」を加速させ、中長期的な成長につなげる▽関西を GX・DX の先進地域とすべく、企業間の連携、産官学連携を推進▽2025 年大阪・関西万博を成功させ、SDGs 達成のスプリングボード（跳躍台）とすべく、総力を結集して取り組む一との主催者声明を発表した。

●森之宮に1万人収容のアリーナ整備

2025 年の開設を予定している大阪公立大学の森之宮キャンパスの周辺のまちづくりに向けて、大阪府や大阪メトロなどでつくる検討会は 2 月 13 日、駅ビルや 1 万人以上収容可能なアリーナの整備などを盛り込んだ開発の方針をまとめた。

●大阪駅北の商業施設名称、「うめきたグリーンプレイス」に

JR 西日本は 2 月 14 日、JR 大阪駅北側の再開発区域、うめきた 2 期（グラングリーン大阪）の横で開発中の商業施設の名称を「うめきたグリーンプレイス」に決定したと発表した。

●関西私鉄大手4社の4～12月期、全社増収

関西の大手私鉄 4 社の 2023 年 4～12 月期連結決算が 2 月 14 日、出そろった。インバウンド（訪日外国人客）需要の増加が追い風となり、鉄道やホテルなどの事業が好調で全社が増収だった。

●大阪府の2024年度一般会計予算案、万博関連に342億円

大阪府は 2 月 14 日、総額 3 兆 1,972 億円の 2024 年度一般会計当初予算案を発表した。コロナ対策費の縮小などで前年度当初比 12.2%減となったが、2025 年大阪・関西万博の総仕上げとして、会場建設費を中心に前年度の約 4.3 倍となる 341 億 9,000 万円を計上。2024 年度に始まる高校授業料完全無償化の費用も盛り込んだ。

●大阪メトロ夢洲駅、2025年1月末に開業前倒し

横山英幸大阪市長は 2 月 15 日、2025 年大阪・関西万博の最寄り駅となる夢洲駅について、

開業時期を 2025 年 1 月末と当初計画から 2 か月前倒しするとの見通しを示した。開催前から準備作業のために多くのスタッフらが会場を訪れることが予想され、運営主体の日本国際博覧会協会は早期開業を要請していた。

●大阪市の2024年度予算案、万博に重点

大阪府は 2 月 15 日、一般会計の総額で過去最大の 2 兆 167 億円（前年度当初比 5.7% 増）となる 2024 年度予算案を公表した。大阪・関西万博の会場建設費の負担分 269 億円、大阪ヘルスケアパビリオンの建設や出展準備に 40 億 800 万円、機運醸成の PR やボランティア募集などで 11 億 5,300 万円、空飛ぶクルマの離着陸場整備の補助事業に 1 億 7,190 万円を充てる。

●万博、府・市の負担は1,325億円

大阪府と大阪府は 2 月 15 日、2025 年大阪・関西万博にかかる費用負担の総額は約 1,325 億円と明らかにした。メイン会場の建設費やパビリオン出展のための準備費用が含まれる。2024 年度の府・市の当初予算案を反映し、昨年 12 月時点の試算から 52 億円減らした。

●JR東海、新幹線「こだま」で法人向け即日輸送

JR 東海は 2 月 15 日、東海道新幹線を使った法人向け荷物の即日輸送サービスを 4 月以降に始めると発表した。東京～名古屋と東京～新大阪の 2 区間で提供する。「こだま」の業務用室を活用し、1 回当たり段ボール 40 箱相当まで運べる。

●大阪府・市、「資産運用特区」を申請

大阪府と大阪府は 2 月 16 日、政府が創設する「金融・資産運用特区」の指定に向けた提案書を金融庁に提出した。法人市民税や固定資産税の減免などビジネスがしやすい環境を整備し、国外からの進出を促す狙いがある。

●万博海外館、10月までに建設完了、運営主体が目安

2025 年大阪・関西万博で参加国が自前で建てるパビリオンを巡り、日本国際博覧会協会は 2 月 16 日、参加国向けにオンラインで説明会を開き躯体の建設工事を 2024 年 10 月までに完了するよう目安を示した。2021 年に公表したガイドラインでは 24 年 7 月までの建設完了としていた。

●万博、ボランティアの説明会

大阪府と大阪府、日本国際博覧会協会は 2 月 19 日、2025 年大阪・関西万博のボランティアの説明会を大阪市内で開いた。会場内外で来場者らをサポートする要員で応募者は 15 日時点で約 4,000 人。約 2 万人の募集を目指している。

●奈良県が関西広域連合に全面参加、総務相が許可

関西広域連合は、奈良県の全面参加を 2 月 20 日付で総務相が許可したと発表した。奈良県は 2015 年から 7 分野のうち防災と観光の 2 分野に限って参加していたが、2023 年 5 月に就任した山下真知事が全面参加の方針を打ち出していた。

●1月の百貨店売上高、京阪神とも2けた増

日本百貨店協会が 2 月 22 日発表した 1 月の全国百貨店売上高は、前年同月比 7.1% 増の 4,593 億円となり、23 か月連続でプラスとなった。免税売上高は約 2 倍の約 399 億 9,000 万円で、1 月としては最高だった。大阪は 763 億円で 16.6% 増、京都は 203 億円（10.0% 増）、神戸 116 億円（12.8% 増）だった。

●京都市が観光特急バス新設

京都市は 2 月 26 日、オーバーツーリズム（観光公害）対策として、停留所を絞った上で主要観光地へ向かう「観光特急バス」を 6 月から導入する方針を明らかにした。運賃は市バスの均一区間運賃の約 2 倍となる 500 円に設定し、市民と観光客の市バス利用を分離する。オーバーツー

リズム解消に向けた国の規制緩和を活用する。

●グラングリーン大阪、9月6日一部開業 うめきた公園など

JR 大阪駅北側で再開発「うめきた 2 期（グラングリーン大阪）」を進める三菱地所などは 2 月 26 日、一部エリアを 9 月 6 日にまちびらきすると発表した。公園（4.5ha）の一部やホテルや商業施設が入る「北街区賃貸棟」が先行開業する。これに合わせ JR 西日本も、JR 大阪駅の駅ビル「ノースゲートビルディング」の歩行者デッキを 9 月 6 日に開通すると発表した。

●阪急、京都線特急の有料座席、7月から

阪急電鉄は 2 月 26 日、大阪梅田～京都河原町を結ぶ京都線の特急に導入される同電鉄初の有料座席指定サービス「プライベース」について、運行開始時期を 7 月と発表した。乗車区間の運賃に加え、500 円（税込み）の座席指定料金が必要になる。

国

●2023年の経常黒字、9割増の20.6兆円

財務省が 2 月 8 日発表した 2023 年の国際収支統計（速報）によると、経常収支は 20 兆 6,295 億円の黒字だった。前年比で 92.5%伸びた。資源高の一服で貿易赤字が縮小した。

●日本の名目GDP、ドイツに抜かれ世界4位に

内閣府が 2 月 15 日発表した 2023 年の名目国内総生産（GDP）は 591 兆 4,820 億円だった。ドル換算すると、4 兆 2,106 億ドルとなり、ドイツよりも 2,400 億ドル少なく、世界 4 位に転落した。同時に発表された 2023 年 10～12 月期の実質 GDP（季節調整値）速報値は前期比 0.1%減で、2 四半期連続のマイナス成長となった。

●1月の訪日外国人、コロナ禍前と同水準

日本政府観光局は 2 月 21 日、1 月の訪日外客数が 268 万 8,100 人となり、コロナ前の 2019 年 1 月（268 万 9,339 人）とほぼ同数となったと発表した。能登半島地震後、東アジアを中心に訪日旅行への影響が一部見られたものの、前年同月比では 79.5%増。韓国が 85 万 7,000 人（2019 年同月比 110.0%）でトップ。中国は 41 万 5,900 人（同 55.1%）だった。

●水素など次世代航空機製造の国際ルール作り

経済産業省、国土交通省などは水素や電動化といった次世代航空機の製造に向けた国際的なルール作りのため、2 月 21 日、自動車や航空機の標準化団体「SAE」（Society of Automotive Engineers、米国）との初会合を東京都内で開いた。規格や安全基準の策定に早期から関与することで、国内勢が参入しやすい環境を整える。

●日経平均株価、史上最高値更新

2 月 22 日の東京株式市場で日経平均株価が史上最高値を更新した。終値は前日比 836 円（2%）高い 3 万 9,098 円で、バブル期の 1989 年 12 月 29 日につけた最高値（3 万 8,915 円）を上回り、初めて 3 万 9,000 円台にのせた。企業の収益力の回復や脱デフレの期待などを背景に海外マネーが流入した。

第12回懇話会

近畿の港湾に関する
主な動き

講師

魚谷

憲氏

副局長

国土交通省 近畿地方整備局



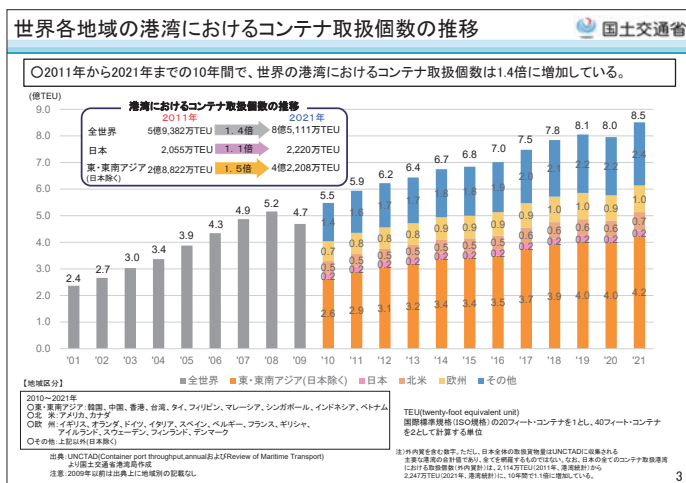
■はじめに

今日は、「近畿の港湾に関する主な動き」についてご紹介させていただきます。国際コンテナ戦略港湾である阪神港、クルーズ、カーボンニュートラル、大阪・関西万博に向けた取り組み等をお話します。

■国際コンテナ戦略港湾「阪神港」

〈世界各地域の港湾におけるコンテナ取扱個数の推移〉

このグラフは、過去概ね20年の国際コンテナの取扱個数と概ね10年の世界各地域別の国際コンテナ取扱個数の推移をまとめたものです。



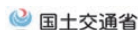
2011年から2021年の10年で、全世界では5億9,382万 TEU から8億5,111万 TEU と約1.4倍増加していますが、日本（ピンク色の部分）は2,055万 TEU から2,220万 TEU と約1.1倍の増加。一方、日本を除いた東アジアと東南アジア（オレンジ色の部分）は2億8,822万 TEU から4億2,208万 TEU と約1.5倍に増加しています。つまり、日本発着のコンテナの世界全体に占める割合は減少しており、世界全体の国際コンテナの荷動きの中で我が国の相対的な位置づけは低下しています。

〈コンテナ船の大型化と最大水深岸壁の推移〉

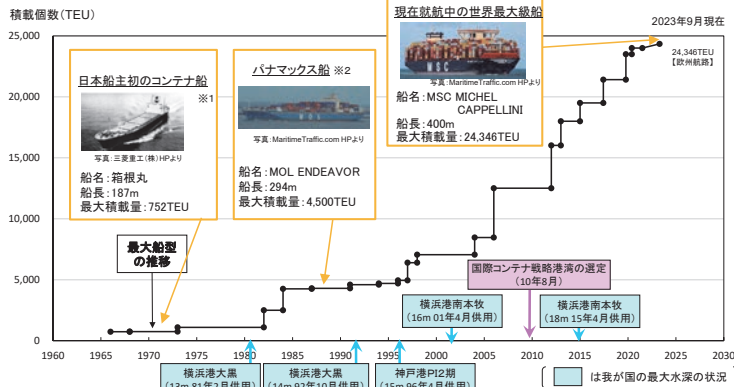
一方、コンテナ船は、2000年代半ば以降、大型化が急速に進展しています。このグラフは、横軸が時間、縦軸がコンテナ船の大きさ（コンテナの積載個数）を表しています。

1970年代初頭、「日本船主初のコンテナ船」である752TEU 積の船舶が登場し、その後、コンテナ船の大型化が進みました。1985年辺りでパナマ運河を通れる最大の船幅・船長の制限のため一時的にコンテナ船の大型化は小休止しますが、その後のコンテナ船の大型化を見据え、1996年には-15m の水深を有する

コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移



○2000年代半ば以降、コンテナ船の大型化が急速に進展。



〔出典〕2004年以前は海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」等、2004年以降はオーシャンコース社及び各船社HP等
※1 TEU (twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格 (ISO規格) の20フィートコンテナを1と、40フィートコンテナを2として計算する単位

している企業の方からは、港湾は、自分たちのような企業にとっては、工場のベルトコンベヤーの一部の様なものだという話を伺ったことがあります。

我が国港湾から国際コンテナ基幹航路が喪失することは、企業の立地環境の悪化、つまり、我が国の国際競争力の低下につながることであります。このため国土交通省では、国際コン

神戸港ポートアイランド2期のコンテナターミナルが供用されます。当時、日本の船社からは、コンテナ船の大型化はこれ以上進まないで更に水深の深いコンテナターミナルは不要といった声があがっていました。コンテナ船の大型化はその後も続き、現在、最大規模の船舶は、船長400m、最大積載量2万4,346TEUと、パナマックス船の5倍以上大きさの船舶が就航しています。この、コンテナ船大型化と我が国のコンテナ取扱量の相対的な減少が、我が国港湾の国際コンテナ基幹航路寄港喪失につながります。

テナ基幹航路の我が国への寄港の維持・拡大を図るために、「国際コンテナ戦略港湾」に京浜港と阪神港を選択し、ハード・ソフト体になった施策を集中して展開しています。

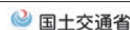
《阪神港におけるコンテナ貨物取扱量等の推移》

こちらは阪神港のコンテナ貨物取扱量の約30年のグラフです。阪神・淡路大震災で大きく落ち込みましたが、その後徐々に増加し、米国同時多発テロ、リーマン・ショックコロナ禍等による落ち込みはありましたが、増加傾向は続いています。

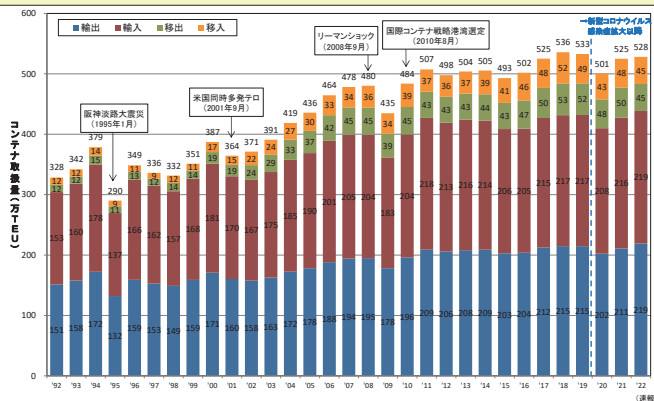
《基幹航路が寄港喪失した場合》

我が国港湾から国際コンテナ基幹航路が失われると、日本発着の国際コンテナ貨物は、海外港湾での積み替えが必要になります。当然、輸送日数・輸送コストが上昇する等の問題が生じます。航空旅客の場合、直行であったルートが乗換になると、その不便さは理解しやすいと思いますが、貨物の場合は、少し分かりにくいものです。以前、海外に組み立て工場を展開

阪神港におけるコンテナ貨物取扱量の推移



○2021年はコロナ禍による取扱貨物量の減少から回復傾向となり、阪神港のコンテナ貨物取扱個数は外内貿合計で525万TEU (対前年比105%) を記録。
○2022年は528万TEU程度 (対前年比101%程度) となる見込み。



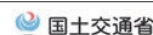
出典: 大阪市及び神戸市公表の「港湾統計」を元に近畿地整が算出。2022年分は速報値。

6

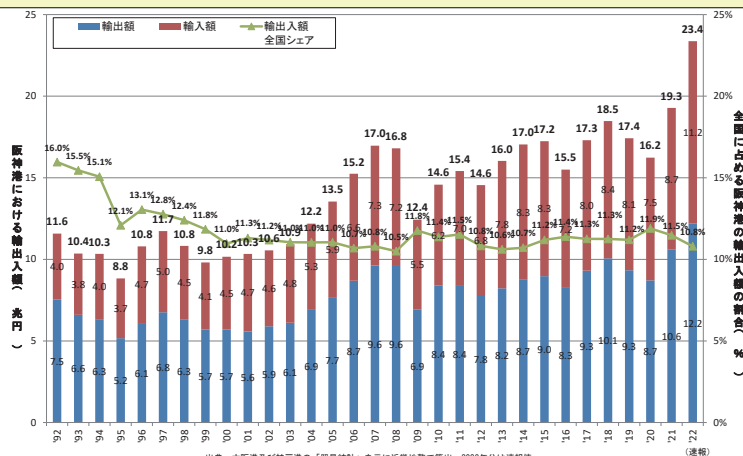
一方、約30年の阪神港の輸出・輸入の貿易額と全国シェアを見ると、2022年の速報値では、貿易額は23.4兆円と大幅に増えて過去最高を記録し、さらに輸出が約1兆円多い若干の輸出超過となっています。グラフ左端の1992

年では、輸出7.5兆円、輸入4.0兆円と輸出が輸入の倍近い状況にあり、近畿地方を中心とする阪神港の背後圏の活動は、輸出から輸入に変化しています。

阪神港における貿易額(輸出入額合計)の推移



○ 阪神港の貿易額(輸出入額合計)では、2021年はコロナ禍による減少から回復傾向となり、引き続き2022年は速報値で約23.4兆円(対前年比121%)と大幅に増加、輸出額・輸入額ともに過去最高額を記録した。出入超過額は約1.0兆円の出超。全国シェアは10.8%となった。



出典：大阪港及び神戸港の「貿易統計」を元に近畿地整で算出。2022年分は速報値。

7

〈広域に立地する企業とその活動を支える国際コンテナ戦略港湾「阪神港」〉

左の円グラフは、我が国のコンテナ取扱の港湾別構成比です。上の個数ベースでは、京浜港35%に対して阪神港19%。下の貿易額ベース

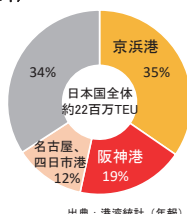
では、阪神港の構成比は17%と名古屋港＋四日市港と同程度になります。また、右の地図は、各都道府県から輸出されるコンテナ貨物のうち阪神港を利用した割合を示しています。

広域に立地する企業とその活動を支える国際コンテナ戦略港湾「阪神港」



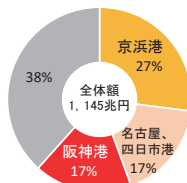
- 西日本を発着するコンテナ貨物の多くが阪神港を利用している。⇒ **阪神港は広域インフラ**
- **多くの産業が立地する西日本において、各圏域と海外とのモノのやりとりを支え、製造業をはじめとする企業活動に不可欠な社会基盤として機能し、コンテナ取扱量は国内第二位の重要な拠点。**

コンテナ取扱量の比較 (R3年)

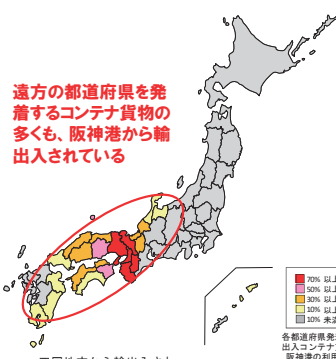


出典：港湾統計（年報）

貿易額比較 (R3年)



出典：種別港湾別貿易額：財務省貿易統計



四国地方から輸出入されるコンテナ貨物の約5割が、阪神港を利用

平成30年11月の1ヶ月データ「全国輸出入コンテナ貨物動向調査」をもとに国土交通省港湾局作成

8

近畿圏の各県では概ね70%の利用となっていますが、岡山、徳島では50%以上、さらに阪神港から離れた滋賀、福井、鳥取、島根、広島、香川、愛媛では30%以上になります。このように阪神港は、西日本の広域インフラとして機能しています。

〈新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 中間とりまとめ〉

国土交通省では、現在、新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方について検討委員会を設置し検討を進めており、令和5年6月に中間取りまとめを行いました。

基本的な考え方は、従来同様、我が国に立地する企業の国際物流にかかるリードタイムの短縮の重要性を掲げつつ、コロナ禍で新たに顕在化した問題として経済安全保障をあげています。これは、コロナ禍において、日本からの輸出貨物が日本の港湾から直行した場合と海外の港湾を経由した場合で、リードタイムに大きな

差が発生したことが背景です。

主な施策としては、基本的には従来と同様、「集貨」「創貨」「競争力強化」があげられています。コンテナ船の寄港には貨物が必要ですが、国際コンテナは国際航空と異なり、運航・寄港の自由度が高く、機材の大型化も進んでおり、こうしたことが国際海上コンテナネットワークの形成に大きな影響を与えていると思います。

〈サプライチェーンの強靱化に資する国際コンテナ戦略港湾政策の深化〉

国際戦略港湾政策の取り組みの一つである貨物を集める「集貨」ですが、特に日本海側の貨物は釜山経由で取り扱われることが多いため、新たに日本海側までフィーダー航路を設けて、阪神港に貨物を集めるという取組みが始まっています。更に、今後、アジアにある日本企業の工場から出荷される貨物を、釜山ではなく我が国の港湾を経由して北米に輸送する試行に取り組みます。

新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 中間とりまとめ (概要) 国土交通省 R5.6.27公表	
検討の背景	
○国際基幹航路が我が国港湾へ寄港することは、我が国に立地する企業の国際物流に係るリードタイムの短縮のみならず、経済安全保障を確保していくために重要。 ○新型コロナウイルスの影響による世界的な物流混乱を受け、我が国からの輸出において、他国の港湾を経由した場合のリードタイムが大幅に増加。この経験も踏まえ、我が国企業のサプライチェーンの強靱化に資する国際基幹航路の維持・拡大は喫緊の課題。 ○令和5年2月に「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会」を設置し、国際海上コンテナ物流を取り巻く情勢変化を踏まえ、今後の政策目標や新たな戦略等を検討。令和6年度から概ね5年間程度で取り組むべき施策の方向性をとりまとめ。	
政策目標	
国際コンテナ戦略港湾において、北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ等 多方面・多頻度の直航サービスを充実 させることで、 我が国のサプライチェーンの強靱化 を図り、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献する。 ※直航サービスの充実に向けて、荷主の利便性向上の観点も踏まえ、優先順位やターゲットとする貨物を明確化した上で取り組む	
今後の取組の方向性	
基本的な取組方針	
➢ 「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱の取組を引き続き強力に推進。 ➢ 国際基幹航路の維持・拡大に関する国・港湾管理者・港湾運営会社等と荷主との連携・協力体制を構築。 ➢ 物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素への対応など、新たな課題や要請を踏まえ、国際コンテナ物流のDX、GXを加速。 ➢ 各種データの充実や、データ収集・分析の取組を強化。	
主な施策	
集貨	● 他のアジア主要港との競争が可能な北米・中南米地域向けの貨物を中心とした、東南アジア等からの広域集貨に向けた輸送ルートの構築 ● 円滑な積荷機能の確保による効率的な集貨に向けた、コンテナターミナルの一体利用の推進 ● 物流の2024年問題を踏まえた、内航フェリー・RORO航路や海上コンテナ専用列車（ブロックトレイン）等の多様な輸送モードの活用 ● 国際トランシップ貨物にも対応した、流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援及び物流手続きの円滑化
	● 船舶の大型化・積替円滑化等に対応した大水深・大規模コンテナターミナルの形成 ● 国の主導による生産性向上と労働環境改善に資する荷役機械等の技術開発及び実証等によるDXの推進 ● 荷役機械のFC化等のコンテナターミナルの脱炭素化やLNG・次世代燃料バンカリングへの対応等によるGXの推進 ● 国内地方港との更なる連携・海外港湾への運営参画等による港湾運営会社の集貨ネットワークの構築・経営基盤の強化
競争力強化	9 5

〈コンテナターミナルの生産性革命～「ヒトを支援する AI ターミナル」の実現に向けて～〉

また、コンテナターミナルの生産性向上も必要です。本船の荷役時間の最小化する。生産労働人口が減少する中で港湾労働者の労働環境を改善する。コンテナシャシーを運ぶトラックド

ライバーも、2024年度から労働時間上限規制の適用が始まるため、外来シャシーの待ち時間の最小化等、こうしたことを実現するため、「AIターミナル」と名付け、コンテナターミナルの生産性向上の取り組みを進めています。

コンテナターミナルの生産性革命 ～「ヒトを支援するAIターミナル」の実現に向けて～ 国土交通省

○我が国コンテナターミナルにおいて、「ヒトを支援するAIターミナル」を実現し、良好な労働環境と世界最高水準の生産性を確保するため、AI等を活用したターミナルオペレーションの最適化に関する実証等を行うとともに、遠隔操作RTGの導入を促進する。

目指すべき方向性

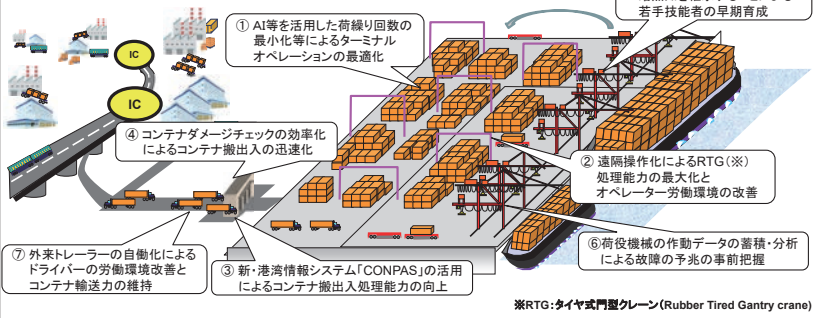
本船荷役時間の
最小化

港湾労働者の
労働環境の改善

外来シャシーの構内
滞在時間の最小化

荷役機械の燃料、維持修繕費
節約によるコスト削減

「ヒトを支援するAIターミナル」 のイメージ



12

〈CONPAS によるコンテナターミナルゲート前混雑の解消〉

この中で特に取り上げてご説明させていただいたのが、現在、阪神港で導入に向け取り組みを進めている③の新・港湾情報システム「CONPAS」です。コンテナターミナル周辺で発生する渋滞が大きな問題になっていますが、このシステムは、外来トレーラーのターミナル滞在時間を短縮する事を目的としたもので、阪神港では携帯端末を用いた情報のやり取

りを付加するシステムの構築を進めています。令和5年度中の本格運用開始を目指し、現在、大阪港夢洲の万博会場近くにある DICT および神戸港 PC-18で試験運用をしています。

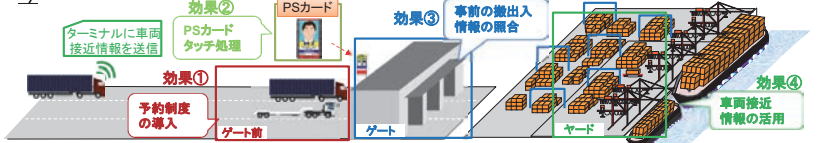
外来トレーラーがターミナルに近づくと、その情報がターミナルに伝えられターミナルでは事前の準備を行い、また、外来トレーラーはゲートにおいて、PS カードをタッチすることで手続きが完了し、携帯端末に先行案内が表示されます（左下の三つ目のスマホ画面）。

CONPASによるコンテナターミナルゲート前混雑の解消

国土交通省

- CONPAS※は、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図ることでコンテナ物流の効率化及び生産性向上を実現することを目的として、国土交通省が開発。
- 阪神港ではこれまでは輸入または輸出の実入りコンテナを対象に、神戸港PC-18で3回、大阪港DICTで4回の試験運用を実施。
- 令和5年7月18日～8月10日には輸入及び輸出の実入りコンテナを対象に阪神港では初となる2ターミナル(神戸港PC-18・大阪港DICT)同時試験運用を実施し、令和5年度中の本格運用を目指す。

CONPASのイメージ（想像される効果）

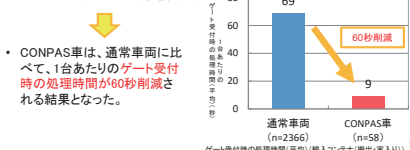


携帯端末によるコンテナ情報・ヤード内先行表示（阪神CONPASの独自機能）



令和4年度大阪港での試験結果

- ・ 令和4年8月22日～9月2日、大阪港DICTにおいて輸入コンテナ（搬出・実入り）を対象とした第2回試験運用を実施。
- ・ 試験運用においては各機能の動作確認とともに、CONPAS利用によるゲート処理効率化の効果を検証。



14

従来、ゲートにおいて、伝票の受け渡しや外来シャシへの行き先指示を行う等の作業が必要でしたが、試験運用では、69秒かかっていた工程が9秒に短縮されています。

〈サイバーポートの概要〉

また、全国的な動きですが、「サイバーポート」という取り組みを進めています。これは、港湾関係者間のやり取りを電子化するもので、ここに示しているのは民間の港湾物流手続きを対象としたものです。従来、FAX、電話、メール等で行われてきた手続きを、サイバーポートのデータ連携により一本化するシステムで、第一次運用を2021年4月1日から行っています。

サイバーポートは物流分野以外にも、港湾管理者の行政手続き、港湾インフラ分野でも取り組みを進めており、インフラ分野については、

令和5年4月から10港を対象に試験的な運用を始めています。

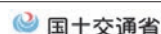
■クルーズ、カーボンニュートラル、地域振興等

次にクルーズやカーボンニュートラルの取り組みについてご紹介します。

〈我が国のクルーズ船寄港に関する状況〉

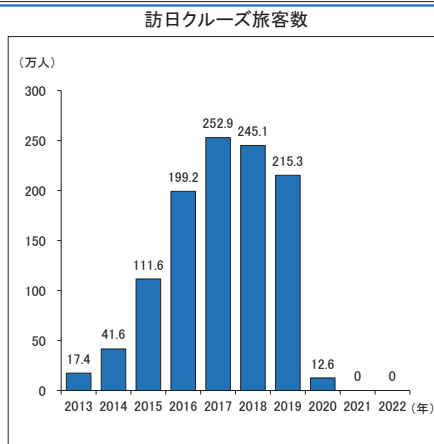
新型コロナウイルス感染症の拡大により2020年3月以降、国際クルーズ船の寄港が停止しました。左のグラフが訪日クルーズ旅客数、右のグラフが外国船社と日本船社のクルーズ船寄港回数を示していますが、2020年以降、急激に減少しているのがお分かり頂けると思います。

我が国のクルーズ船寄港に関する状況

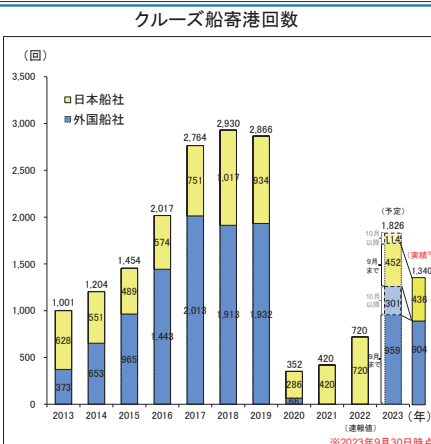


○2022年の訪日クルーズ旅客数はゼロ、我が国港湾への寄港回数は前年比71.4%増の720回（全て日本船社）となった。（速報値）

○2023年の寄港回数は1,826回となる予定。そのうち、1,340回の寄港が終了（2023年9月30日時点）。



注1) 出入国管理庁の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。
注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国入国旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。



注1) 2013年～2022年は、港湾管理者への聞き取りをもとに、港湾局作成。
注2) 2023年は、船社や船舶代理店への聞き取りをもとに、港湾局作成(2023年5月25日時点) (商業運航のみ計上)。

16

その後、2022年10月に水際対策全体が緩和され、クルーズ船業界団体でガイドラインを作成し、2022年12月から日本船社、2023年3月から外国船社による我が国への国際クルーズ寄港が開始されています。2023年は1,826回を予定しています。

また、2023年3月31日に閣議決定された観光立国推進基本計画の中では、クルーズ再興に

向け三つの目標を掲げています。一つ目は、訪日クルーズ旅客数を従来と同程度である250万人まで増やす。二つ目は、クルーズ船の寄港回数を従来と同程度である2,000回まで増やす。三つ目は、従来では最大67港であったクルーズ船が寄港する港の数を100港まで増やすというものです。現在、国土交通省では、この目標に向けクルーズ再興に取り組んでいます。

〈クルーズ船の寄港実績・予定等〉

近畿地方整備局管内のクルーズ船の寄港実績ですが、過去252回が最大の寄港回数であったものが、2023年は172回の予定です。まだコ

ロナ前までには戻っていませんが、徐々に増加しつつある状況です。

一方、近頃、オーバーツーリズム、バスの運転手の不足等の問題が顕在化しつつあります。



〈カーボンニュートラルポート（CNP）の目指す姿〉

国土交通省では、港湾のカーボンニュートラルを目指し、カーボンニュートラルポート（CNP）と名付け、取り組みを進めています。港湾で発生するCO₂は、大きく二つに分けられます。一つは港湾物流等の港湾活動から排出されるCO₂、一つは港湾に立地する発電所や工場等の立地産業から発生するCO₂です。港湾のカーボンニュートラルは、これら港湾で発生するCO₂をどうするか。そして、このための水素や燃料アンモニア等の代替エネルギーをどのように受け入れるか、受入環境の整備という課題があります。こうした課題の解決に向け、いま各港で「脱炭素化推進計画」の検討が進められています。

〈「港湾脱炭素化推進計画」について〉

「脱炭素化推進計画」は、令和4年の臨時国会で港湾法を改正し、従来の任意計画を法定計画としたものです。それぞれの港湾の港湾管理

者、関係自治体と臨海部立地企業、物流事業者等が連携し策定に取り組むもので、近畿地方整備局管内では、3カ所、神戸港、大阪港と堺港北港と阪南港の3港をまとめた「大阪みなと」、姫路港と東播磨港の一部をまとめた播磨臨海地域で検討が進められています。

神戸港では、任意計画はもう既に作成・公表され、今年度以降、法定協議会に移行すると聞いています。また、「大阪みなと」では、現在、法定計画の策定に取り組んでおられます。播磨臨海地域では、任意計画の骨子作成後、法定計画策定に取り組んでいるところです。播磨臨海地域では、関西電力のLNG火力発電所が立地している等、代替エネルギーとしては水素との親和性が高い地域です。

〈神戸港 CNP 形成計画（2023年2月公表）〉

神戸港で作成された任意計画のCNP形成計画のイメージを示しますが、例えば電気推進船の導入、陸上から船舶への電力供給の導入、ターミナル内でのCO₂排出削減等に取り組む計画

す。このように、CNPについても、各港の役割や機能の分担が検討されています。



事業等合計276億円で直轄事業を行っておりますが、これに、先日国会で可決された補正予算約60億円を加えて取り組んでいるところです。

国際戦略港湾である神戸港では、国際海上コンテナターミナル整備事業として、現在は、主に岸壁背後の荷さばき地の耐震強化などを進めております。

また、皆様もご関心が高い大阪湾岸道路西伸部については、六甲アイランド～ポートアイランドとポートアイランド～和田岬の橋梁基礎水

近畿地方整備局管内の主な事業内容について、簡単にご説明させていただきます。

港湾空港関係では、9港湾と八尾空港で直轄事業を行っています。空港整備は、以前は伊丹空港も直轄対象でしたが、現在は八尾空港のみが対象です。

神戸港 大阪湾沿岸道路西伸部(六甲アイランド北～駒染 L=14.5km)

■港湾事業における施工範囲は、海中部の施工が主となる海上橋の基礎工及び西伸部事業に伴う航路航設関連工。

事業概要 大阪湾岸道路西伸部(六甲アイランド～駒染)
 事業期間 H28～(港湾はH30～)
 R5年度事業費 39.7億円(港湾整備事業)
 主な施設 臨海道路

第四防波堤撤去
 第五防波堤撤去
 R1北ランプ
 R1西ランプ(仮称)
 主塔基礎の載荷試験
 土砂処分場所
 事業実施地
 過年度実施地
 駒染ランプ(仮称)
 P1東ランプ(仮称)
 P1西ランプ(仮称)
 航路切替のための没没

区間: 六甲アイランド北～駒染
 延長: 14.5km
 構造規格: 第2種第1級
 乗車定員: 6名乗
 全体事業費: 6,000億円

図1 概観図(概略図) 概観図は、概略図の作成により、事業実施地を明確に示す。

中部等が港湾整備事業の対象です。

現在は、六甲アイランド～ポートアイランドの主塔基礎部の載荷試験を実施しており、この工期を概ね2024年度後半までを予定しており、試験施行が終わると本体工事に着手する予定です。

〈大阪港〉

国際戦略港湾である大阪港では、神戸港と同様にコンテナターミナルの岸壁背後の荷さばき地の耐震強化等を進めています。新島地区の直轄土砂処分場の閉めきりが完了したので、今後、航路整備を行う計画です。

〈国際物流ターミナルの整備〉

また、近畿の各地においては、背後の企業活動や住民生活を支えるために、国際物流ターミナルの整備を、舞鶴港、姫路港、堺北港、日高港、和歌山下津港などで進めています。

姫路港では、令和3年度に新規事業採択した岸壁、航路・泊地、臨港道路の整備に取りかかっていく計画です。堺北港では、栈橋方式で岸壁整備を進めています。舞鶴港では、臨港道路の整備、令和3年度に採択した岸壁整備として

地盤改良等を進めています。

〈予防保全事業、避難港、海岸事業など〉

また、老朽化した岸壁の予防保全、避難港である柴山港での防波堤の整備、和歌山下津港海岸地区での海岸整備等にも取り組んでいます。

■大阪・関西万博に向けた物流機能強化

最後に大阪・関西万博関連の話を少しいたします。

令和7年に開催される大阪・関西万博では、特に万博期間中の交通渋滞が懸念されています。万博会場となる大阪港夢洲には、従来からC10,C11,C12のコンテナターミナルがあり、時間帯によって、公道上でコンテナトレーラーの渋滞が発生していました。万博開催に向け、公道上でのコンテナトレーラーの渋滞を解消するため、荷さばき地の拡張、コンテナ車両の待機場所の増設等の対策を行っています。さらに、夢洲へのアクセス性を向上するため、夢舞大橋と此花大橋について4車線から6車線への拡幅なども行っています。

また、大阪メトロ中央線についても咲洲から夢洲への延伸を行っています。咲洲から夢洲へ



42

のトンネルは、整備当初から道路の間に鉄道を
通す空間を確保しており、この空間を使って、

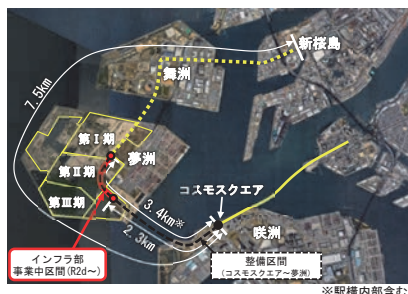
地下鉄（大阪メトロ）を延伸します。

臨港鉄道(コスモスクエア～夢洲)の整備

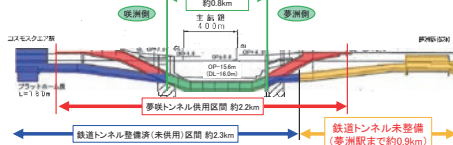


(整備概要)

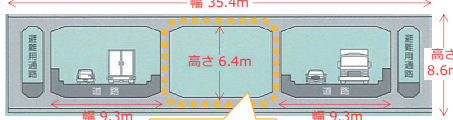
- ・本臨港鉄道は、港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地域とを結ぶことを目的として港湾計画に位置付けられており、コスモスクエアから夢洲を経由して新桜島に至る7.5kmの臨港交通施設である。
- ・大阪港の骨格となる幹線道路網の補助的機関として、物流と人流を分離することにより、幹線道路網の負担を軽減し、港湾物流の円滑化を図る。
- ・このうちコスモスクエア～夢洲(駅構内部含め3.4km)を令和2年度に採択し、現在、整備実施中。



■縦断面図



■沈埋トンネル部 標準断面図



43

このように、もともとは物流機能が集積して
いた夢洲において万博を開催するために、物流
や人流の強化にも取り組んでいます。

以上、雑駁な説明でございましたが、私から
の発表を終わらせて頂きます。ご清聴ありがと
うございました。



航空会社が提供する カーボンオフセットプログラムの現状と課題

1. CO₂ 排出削減に向けた航空業界の動き

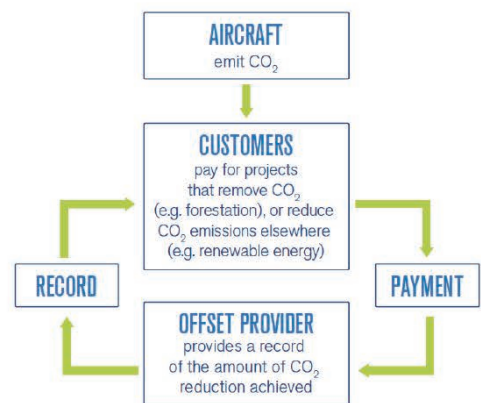
世界の航空業界にとって、航空機の運航に起因する CO₂ の排出削減は喫緊の課題である。国際航空運送協会（IATA）は2021年10月の第77回年次総会において、2050年に温暖化ガスの排出量を実質ゼロとする目標を賛成多数で採択し、2022年10月の第41回国際民間航空機関（ICAO）総会においても、国際民間航空のカーボンオフセットおよび削減スキームである CORSIA（Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation）について、2024年～2035年の基準値が見直し（2019年比85%に規制強化）されたところである。こうした航空業界の動きやわが国の政府目標に対応して、国内の ANA グループや JAL グループにおいても、2050年度までのカーボンニュートラル（CO₂排出量実質ゼロ）を目指すとした中長期の環境目標を設定している。

現在、世界の主要航空各社が CO₂ 排出削減策として実施している戦略的な取り組みとしては、①持続可能な航空燃料である SAF（Sustainable Aviation Fuel）の活用、②省燃費の新型機材への更新、③運航上の工夫・改善、④排出権取引制度の活用などが挙げられる。

このうち④の排出権取引については、航空会社が CO₂ クレジットを購入して自社の CO₂ 排出量をオフセット（相殺）する仕組みのほか、航空旅客が費用を負担し、自ら搭乗する便の CO₂ 排出量をオフセットする仕組みがある。後者は、航空旅客による自発的なカーボンオフセットプログラムとして航空会社が提供するものである。本稿では、このカーボンオフセットプログラムに着目し、関連する先行研究や事例を通して今後のプログラムのあり方を考察したい。

2. カーボンオフセットプログラムの仕組み

カーボンオフセットプログラムの概念図は以下のとおりである。航空機が排出する CO₂ をオフセットするために、機械的に算出された CO₂ クレジットの購入費用を航空旅客が任意で負担する。オフセット事業者はこれらの購入費用を国際的に認証された CO₂ 削減支援事業に投資するとともに、航空旅客に対してはオフセット事業者から証明書が発行される¹。



出所：IATA（2022）

1 CO₂ 排出量は区間距離と搭乗クラスにより自動的に算出され、実際の予約とは紐づけされていないため、搭乗の有無に関わらず CO₂ クレジット購入することが可能である。

3. 先行研究

カーボンオフセットプログラムに関する先行研究では、2010年代以降、特に欧州系航空会社を対象とした研究論文が数多く発表されている。この背景には、EU 域内の環境政策が先進的であることや、2012年に航空部門が EU-ETS（EU 域内排出量取引制度）の枠組みに組み込まれたことなどがあると推察される。

例えば、Peixoto de Mello（2024）はこの約20年間に公表されたカーボンオフセットプログラムに関する先行研究をサーベイし、社会人口学的な属性（年齢、性別、学歴、所得など）、人々の環境に対する意識、カーボンオフセットの認知や支払意思といったアプローチ手法の違いから個々の研究論文を分類し知見をまとめている。結果として、著者はカーボンオフセットプログラムでは航空機からの CO₂排出量をオフセットするために必要な金額を賄えていないことを指摘し、現行のカーボンオフセットプログラムの効果に疑問を投げかけている。

また Berger et al.（2022）は、顕示選考アプローチによりスイス航空の63,520名の実際の予約者のデータから支払意思を推計し、航空機から排出される1トンの CO₂をオフセットするための航空旅客の支払意思額の中央値は0ユーロ、平均値は1ユーロ前後であることを示している。著者は、ほとんどの航空旅客にとってカーボンオフセットは最優先の行動ではなく、かえってフライトを諦めるための研究が重要ではないかとも指摘している²。

4. カーボンオフセットプログラムの事例

それでは、航空会社が実際に提供しているカーボンオフセットプログラムの事例を見てみたい。わが国でも JAL グループと ANA グループがそれぞれ2009年よりカーボンオフセットプログラムを提供しており、両社 HP 経由で利用者自身が CO₂クレジットを購入すること（カーボンオフセット）が可能となっている³。

JAL グループでは2009年2月より「JAL カーボンオフセット」を提供しており、2022年7月からは企業向けのプログラムも開始している（オフセット事業者はノルウェーの CHOOOSE 社）。CO₂削減支援事業としては、①北海道美深町における森林吸収プロジェクト、②ペルーにおけるニイ・カニティーの森林管理の2件の事業が用意されており、どちらの事業を支援するかは購入者自身が選択する。

ANA グループでも2009年9月より「ANA カーボンオフセットプログラム」を提供している（オフセット事業者は日本のブルドットグリーン社）。CO₂削減支援事業としては、①やまなし県有林活用温暖化対策プロジェクト、②インドネシアにおける森林保護による生物多様性の保全事業、③ペルーにおける森林保護による生物多様性の保全事業の3件の事業が用意されている。

こうしたカーボンオフセットプログラムの提供とは別に、CO₂クレジット分の金額をあらかじめ加算した航空運賃を設定している事例がある。それが、ルフトハンザドイツ航空グループの「グリーン運賃（Green Fares）」で、2023年2月から欧州と北米で販売が開始された⁴。この運賃に含まれ

2 BBC News の記事（2019 年 5 月 9 日付）によれば、同社が調査した世界の主要航空会社 28 社のうち、航空旅客向けのカーボンオフセットプログラムを提供している航空会社は半分以上にとどまり、実際のそのプログラムを利用している乗客は 1% 未満しかいないとのことである。https://www.bbc.com/news/science-environment-48133365

3 ただし、両社 HP の予約画面にはカーボンオフセットプログラムへの直接のリンクはなく、航空旅客にこのプログラムの存在がどれだけ認知されているのかは不明である。

4 ルフトハンザドイツ航空グループのブリュッセル航空のプレスリリース（2023 年 7 月 1 日付）によれば、このグリーン運賃の滑り出しは好調とのことである。https://press.brusselsairlines.com/successful-launch-of-green-fares-lufthansa-group

る CO₂ クレジット分のうち、20% が SAF の使用に、80% が CO₂ 削減支援事業に充当される。グリーン運賃よりも安い通常の運賃も選択できるため、グリーン運賃にはマイル加算などの販売促進のためのインセンティブも付与されている。さらに、このグリーン運賃は2023年12月から対象路線が長距離国際線（日本路線は含まれず）にも拡大された。この場合は10% が SAF の使用に、90% が CO₂ 削減支援事業に充当される。

5. 今後の研究に向けて

先行研究によれば、欧州においても航空旅客のカーボンオフセットプログラムへの関心は薄く、カーボンオフセットのそもそもの目的を達成できていない状況にある。また、日本国内においても、少なくとも航空旅客に対してカーボンオフセットプログラムの積極的な PR が展開されているという印象はない。

ANA グループと JAL グループが2050年度を目標とするカーボンニュートラルにおいては、SAF の活用などの自社の CO₂ 削減努力のみでは削減しきれない場合の短中期的な対応として排出権取引制度を活用する方針であり、恒常的な取り組みではない。しかしながら、国民の環境への意識が高まる中、航空会社としてもカーボンオフセットプログラムに対し何かしらの改善策が必要であろう。現状としてわが国のカーボンオフセットプログラムを対象とした研究は非常に少なく、筆者自身もカーボンオフセットプログラムの有効性や課題について今後も研究を進めていきたいと考えている。

〈参考文献〉

IATA (2022) Aviation Carbon Offsetting: Guidelines for Voluntary Programs, VERSION III – April 2022

Peixoto de Mello, F. (2024) Voluntary carbon offset programs in aviation: A systematic literature review, *Transport Policy* 147, pp.158-168.

Berger, S., Kilchenmann, A., Lenz, O., Schlöder, F. (2022) Willingness-to-pay for carbon dioxide offsets: Field evidence on revealed preferences in the aviation industry, *Global Environmental Change* 73, 102470.

MRO Japan 機体整備工場（沖縄） 見学会レポート

MRO Japan は航空機の Maintenance（整備）、Repair（修理）、Overhaul（オーバーホール）を手がける日本で唯一の航空機整備専門事業者として、沖縄県の航空関連産業クラスター形成に向けて2015年に設立された会社です。

当調査会では2017年1月に見学会（伊丹空港）を実施しましたが、2019年1月に同社が那覇空港へ移転し、整備工場の設備も刷新されましたので、賛助会員の方々にご参加いただける見学会を開催いたしました。

1. 日 時 2024年1月26日（金） 13時30分から15時まで
2. 見学先 MRO Japan 株式会社
沖縄県那覇市字大嶺260番地
<https://www.mrojpn.co.jp/>
3. 旅 程 08：15 ANA761便（伊丹空港）
13：15 MRO Japan 到着
13：30 機体整備工場の見学
15：45 MRO Japan 出発
16：30 宿泊先ホテル（那覇市内）
4. 参加者 10名

この日はボンバルディア DHC8-400、エアバス A320、ボーイング B787の3機種が格納庫入りしていました。一度にこれだけ見学できる機会はめったに無いとのお話で、航空機整備に対する見識をより一層深めることができました。

●格納庫にて

格納庫は小型機エリア（最大3機収容）と大型機エリア（最大1機収容）に区分されており、全体の間口は約200mもある巨大な建屋となっています。

最初に案内されたのは小型機のエリアで、ANA の DHC8-400とエアバス A320がドック入りしていました。

伊丹空港でよくみかける DHC8-400（小型プロペラ機）はオーバーホールが佳境を迎えており、エンジンだけでなく、



出典：MRO Japan ホームページ

座席なども含めてばらばらに外されて、床に並べられていました。オーバーホールとはこれほどのレベルなのかと驚くとともに、安全性を追求する姿勢に感心しました。

ピーチなどLCCでおなじみのA320はエンジン部分のカバーが外されており、中身の複雑な機構を直接目に見ることができました。着陸時のブレーキ（逆噴射）はブレードの逆回転ではなく、機械的に制御しているお話などが興味深かったです。

●圧巻の大型機エリア

大型機エリアではANAのB787が整備中でした。本見学会で伊丹空港から那覇空港まで搭乗した機体と同型で、通路が2本あるワイドボディ機です。

こちらは主翼部分に足場の櫓が組まれており、メカニックの方々が主翼の上ののって整備をされていました。エンジン部分の吸気口は直径3m近くあり、ブレード1枚だけでも1千万円以上のお値段とのことです。カウルパネルには英ロールスロイス社のデカールが貼られていました。

●雇用での地域貢献

現在、MRO Japanでは400名を超えるスタッフが勤務し、内「整備部員」は約300名いるそうです。また、全社員のうち、他社からの出向者を除くMRO Japan社員は約230名となり、内9割が沖縄出身とのことでした。沖縄は失業率が高く、特に若年者（15～29歳）の失業率が全国平均より良くない状況ですから、MRO Japanさんが航空機整備事業を通して地元の雇用に貢献されていることが大変印象的でした。



見学事業室マネージャーの善利様（ANA元整備士）、ご案内いただきました野村様（ANA現役CA）をはじめ、MRO Japanの皆様方に謝意を申し上げます。

関西国際空港 2023 年 12 月運営概況（速報値）

<http://www.kansai-airports.co.jp/news/2024/>

○発着回数 15,094 回（前年同月比 144%）

国際線：11,128 回
（前年同月比 179%）
国内線：3,966 回
（前年同月比 94%）

発着回数について

合計発着回数は前年同月比 144% の 15,094 回、
国際線は同 179% の 11,128 回となっております。

○旅客数 2,216,821 人（前年同月比 159%）

国際線：1,714,822 人
（前年同月比 192%）
国内線：501,999 人
（前年同月比 100%）

旅客数について

合計旅客数は前年同月比 159% の 2,216,821 人、国際線
は同 192% の 1,714,822 人、うち外国人は同 183% の
1,385,691 人となっております。

○貨物量 54,448t（前年同月比 110%）

国際貨物：53,702t（前年同月比 111%）
積込量：23,954t（前年同月比 113%）
取卸量：29,748t（前年同月比 109%）
国内貨物：746t（前年同月比 102%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 111% の 53,702t
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2月21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）

2024年1月分

【貿易額】

（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス （△は入超）	
		前年比	全国比		前年比	全国比		
近畿圏	1,497,152	106.2	20.4	1,537,996	91.0	16.9	△	40,843
管内	981,383	106.5	13.4	1,142,868	92.1	12.6	△	161,485
大阪港	303,240	107.1	4.1	527,687	93.9	5.8	△	224,447
関西空港	491,947	115.2	6.7	362,509	97.6	4.0		129,438
全国	7,332,654	111.9	100.0	9,090,965	90.4	100.0	△	1,758,312

【空港別貿易額】

（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス （△は入超）	
		前年比	全国比		前年比	全国比		
関西空港	491,947	115.2	6.7	362,509	97.6	4.0		129,438
成田空港	1,149,767	114.8	15.7	1,449,928	88.8	15.9	△	300,161
羽田空港	42,810	154.2	0.6	97,704	202.8	1.1	△	54,894
中部空港	83,026	96.0	1.1	99,407	120.0	1.1	△	16,381
福岡空港	18,224	130.7	0.2	65,244	96.3	0.7	△	47,020
千歳空港	1,419	115.8	0.0	839	220.6	0.0		580

関西国際空港の出入（帰）国者数（2024年2月分速報値）

	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	721,679	23,280	738,444	23,821	162,904	5,255	177,086	5,712	1,800,113	58,068
2023年累計	6,525,181	17,877	6,452,156	17,677	1,647,039	4,512	1,661,870	4,553	16,286,246	44,620
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2月	715,174	24,661	737,043	25,415	166,379	5,737	183,011	6,311	1,801,607	62,124
2024年累計	1,415,578	23,593	1,422,330	23,706	336,042	5,601	333,663	5,561	3,507,613	58,460
前年同期	748,490	12,686	744,461	12,618	145,187	2,461	151,515	2,568	1,789,653	30,333
対前年同期比	189.1%		191.1%		231.5%		220.2%		196.0%	

※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。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

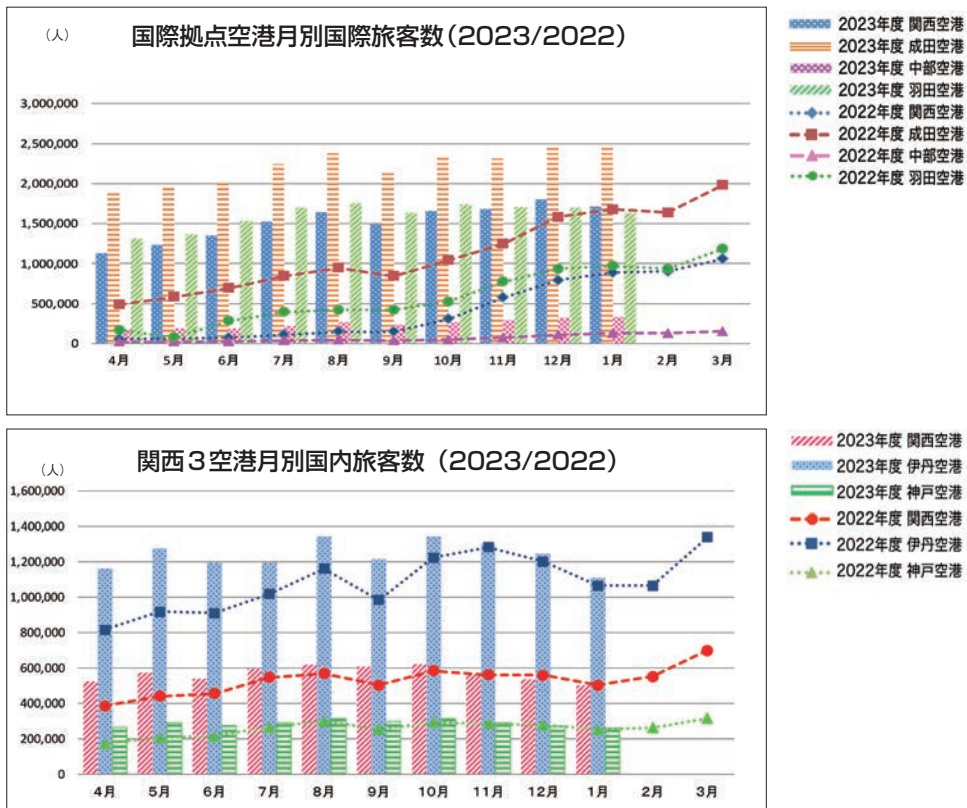
2024 年 1 月実績【速報値】

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	11,128	178.7%	18,300	97.9%	29,428	118.0%
	関 西	11,128	178.7%	3,966	93.6%	15,094	144.2%
	大阪(伊丹)	0	—	11,591	99.5%	11,591	99.5%
	神 戸	0	—	2,743	97.5%	2,743	97.5%
	成 田	15,233	131.3%	4,405	99.5%	19,638	122.6%
	中 部	2,689	219.0%	4,679	98.3%	7,368	123.0%
旅客数 (人)	関西 3 空港	1,714,822	193.0%	1,871,527	102.8%	3,586,349	132.3%
	関 西	1,714,822	193.0%	501,999	99.9%	2,216,821	159.4%
	大阪(伊丹)	—	—	1,108,951	104.1%	1,108,951	104.1%
	神 戸	—	—	260,577	102.8%	260,577	102.8%
	成 田	2,445,460	145.7%	629,757	117.6%	3,075,217	138.9%
	東京(羽田)	1,638,925	168.6%	4,389,173	102.4%	6,028,098	114.6%
	中 部	328,100	259.1%	420,961	103.4%	749,061	140.3%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	53,702	110.6%	7,574	99.6%	61,276	109.1%
	関 西	53,702	110.6%	746	101.6%	54,448	110.5%
	大阪(伊丹)	—	—	6,828	99.4%	6,828	99.4%
	成 田	139,620	99.7%	—	—	139,620	99.7%
	東京(羽田)	53,006	144.8%	36,861	94.6%	89,867	118.9%
	中 部	8,841	114.1%	663	98.1%	9,504	112.8%

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491回定例会（2024年3月5日開催）

「コロナ前後のインバウンド動向と今後の展望 ～関西×瀬戸内広域連携に向けて～」をテーマに荒井 誠 氏（株式会社日本政策投資銀行 関西支店 企画調査課長）の講演会（オンライン併用）を開催した。

今後の予定

○第492回定例会

日 時／2024年4月16日（火）15:30～16:30

場 所／オンライン会場（現地会場なし）

※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／空港を中心とした地域づくり

講 師／本田 俊介 氏（株式会社ジェイエア 代表取締役社長）

※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3月号で第544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

▶ 本誌第1号は、大阪科学技術センターから1978年に「新空港レビュー」として発刊され、計画段階であった関西新空港の実現に向け、自然条件、空港条件、環境影響に関する基礎調査や、地域整備に関する調査が始まったとの記事が掲載されています。

▶ その後、1987年4月（第102号）より関西空港調査会が受継ぎ、記事では2月に行われた空港島、前島（現りんくうタウン）の起工式などについて触れられています。号を重ね、2004年6月の第307号から「KANSAI 空港レビュー」と名称を改めました。この号では、2期埋立工事が、進捗率約84%、陸化面積460haまで進んでいることや、前年のイラク戦争やSARSの影響で落ち込んでいた国際旅客が13月ぶりにプラスに転じたことなどが掲載されています。そして、コロナ禍を抜け航空需要も回復した今、本誌は約45年を経て544号を数えることとなりました。

▶ 長い間、冊子としてご愛読いただいていた本誌ですが、来月発信の第545号より、紙媒体を卒業させていただき、WEB版に移行いたします。例えば通勤途中などのすきま時間に気軽に読みたいだけよう、パソコン、スマホそれぞれのサイズにあわせた構成といたします。

どうぞ今後とも「KANSAI 空港レビュー」をご愛読いただきますようお願いいたします。（事務局一同）

泉州一の桜の名所

岸和田城（岸和田市）



写真提供：岸和田市



岸和田城は、羽柴秀吉の命により叔父にあたる小出秀政が城主となり城廓を整備した城で、「続日本100名城」にも選ばれています。春になると周辺に約170本の桜が咲き誇ります。ライトアップされた天守閣と桜のコラボも神秘的です。また、国の名勝にも指定されている「岸和田城庭園（八陣の庭）」は昭和28年（1953）に作庭家・重森三玲によって造園された枯山水庭園で、諸葛孔明の「八陣法」をイメージした庭です。この庭園は天守閣に登って俯瞰で見るのがおすすめです。



写真提供：岸和田市

- アクセス 南海本線 岸和田駅下車 徒歩約13分
- URL <http://www.city.kishiwada.osaka.jp/kishiwadajo/>
- 定休日 月曜（祝日、4月1～15日のお城まつり期間は開場）、12月29日～1月3日
展示物入替えに伴う臨時休館有り
- 時間 10～17時（最終入場16時）
- 入場料 大人300円、中学生以下無料（岸和田城、岸和田だんじり会館、きし
わだ自然資料館3館共通券は大人700円）
- 問合せ 岸和田城072-431-3251