



KANSAI 空港レビュー



No.498
2020.5

1 巻頭言

新型コロナウイルスに思う
蔭山 秀一

2 各界の動き

13 プレスの目

未曾有の大災害、経営努力に限界
李 洋一

15 航空空港研究会 講演抄録 —第8回研究会—

関西の今後の航空展望
蒲生 猛／平田 輝満

30 航空空港研究レポート

価格規制下の事業報酬の設定に関する覚書
手塚広一郎

33 データファイル

- ・関西国際空港2019年度運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港]2020年3月分(速報値)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数
- ・2020年G/W期間中の出入(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 2020年3月(速報値)

【表紙写真】「バンブーエアウェイズ B787-9」

バンブーエアウェイズのB787-9です。

2019年に運航を開始したベトナムの新しい航空会社です。

新規導入するB787-9をボーイング社・サウスカロライナ工場のあるチャールストン国際空港からフェリーする途中、関空を中継したものです。このB787-9はチェコのプラハ、ドイツのミュンヘンへの就航を予定しているようです。

また、同社はA321neoを使用しホーチミン＝関空、ハノイ＝関空の就航を予定しています。

撮影：柴崎 庄司

新型コロナウイルスに思う



株式会社ロイヤルホテル
代表取締役社長

蔭山 秀一

当ホテルの玄関前の桜が満開を迎えた4月7日、遂に安倍首相が緊急事態宣言を発令、即刻吉村知事から具体的な施策が発表された。5月6日までの約1か月間で新型コロナウイルスのオーバーシュートを抑え込み医療崩壊を防ぐための準備ができるのか、正に正念場を迎えることになる。

当ホテルも宿泊部門以外の、ほとんどのレストラン・バー、ヘルスクラブ、文化教室などを閉めている。本誌5月号が皆さんの手元に届くころには、今回の緊急事態宣言の成否が判明しているだろう。更なる自粛が要請されているのか、いったん自粛解除となり多少なりとも一息ついているのか、結果が心配でならない。

昨年は5月に元号が令和に変わり、G20大阪サミットやラグビーW杯の成功后、今年の東京オリパラ、21年の関西ワールドマスターズゲームで弾みをつけ、25年には大阪関西万博、IR誘致で関西経済発展の道筋をつける・・・と言う壮大な計画がこの新型コロナウイルスにより一変した感がある。日本国内だけでなく世界中に蔓延するパンデミックと言うのも我々の予測を難しくしている。

詳細不明なウイルスではあるが、その感染力の強さと死者の多さが我々を恐怖のどん底へ導いている。幸いなことに日本ではその数は世界と比較すると少ないのだが、その理由については誰も明確に解説してくれない。政府や関係省庁の対応について、連日批判が続いているが、このウイルスと直面しているのは我々自身だということをしっ

かりと認識しておく必要がある。国や行政からの行動要請に強制力があろうがなかろうが、我々自身の無責任な行動が間違いなく死者を増やしていくという事実を自覚しなければならない。

企業として足元でできることはそう多くない中、ある程度長期戦になる覚悟は必要になる。治療薬やワクチンは遠くない時期に開発されるだろうが、世界的な収束となると簡単ではない。時間がたてば必ず出口が見えて来るという期待は十分にあるものの、それまではまさに体力勝負、資金繰り勝負である。

目先の対応とは別に、コロナ後も考えておきたい。これだけ行動制約を受けると、今までの生活様式が大きく変化するのは当然である。今回我々の生活インフラがいかにネットに依存しているかを再確認したが、5G時代を迎え更に加速していく。ネットに弱い企業は間違いなく居場所がなくなる。また、本当に自分が欲しいと思うものを選別する傾向は一層強くなるわけで、自分たちの特色をしっかりと発信できない企業は生き残れない。

コロナ以前から言われてきたことに本気で取り組んできたのが、いよいよ待ったなしで問われる時代になるということだ。

閑散としたホテルのロビーを見ていると本当に不安がぬぐえないのだが、下ばかり向いていても仕方ない。国も企業も国民も一致団結してこの難局を切り抜けていきたいものである。

各界の動き

関西国際空港

●国際便発着数は4割台に、3月29日からの1週間

関西エアポートは4月6日、3月29日～4月4日の1週間に関西空港を発着した国際線旅客便が34便だったと発表した。予定していた発着便数（71便）の約4割台まで減少した。中国線が予定より23便少ない週4便、台湾線が13便少ない週6便となり、落ち込みが目立った。

●ピーチ、4～5月国内線3,488便減

格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは4月8日、4～5月の運休や減便計画を発表した。国内線は路線の運休を含め3,488便を減便。運航するのは、予定していた国内線便数の半分強にとどまる計算だ。国際線は4月22日まで予定していた全便の運休期間を5月31日までに延長した。

●3月の出入国者、89%減

大阪出入国在留管理局の関西空港支局は4月10日、3月の関西空港の出入国者数（速報値）を発表した。日本人と外国人を合わせた総出入国者は23万人と前年同月比89%減となった。外国人の出入国者数は93%減、日本人は83%減となった。

●3空港の国内線18%減、4月5～11日

関西エアポートは4月13日、5～11日に関西・大阪・神戸の3空港を発着した国内線が1,354便だったと発表した。前週（3月29日～4月4日）に比べ289便（18%）少ない。同期間に関空を発着した国際線は32便で、前週より2便減少した。

●従業員、初のコロナ感染者

関西エアポートは4月14日、全額出資子会社で航空機のメンテナンスなどを手がけるCKTSの従業員1人に新型コロナウイルスの感染が確認されたと発表した。関西エアポートグループで感染者が出るのは初めて。

●旅客乗せた国際線ゼロに

関西空港で4月15日、旅客を乗せた国際線の発着がゼロになった。2018年9月、台風21号で甚大な被害を受けた時以来。

●新たに従業員が感染

関西エアポートは4月15日、同グループ会社の従業員1名が新型コロナウイルスに感染したと発表した。CKTSの従業員で、第1ターミナルビルで、航空機の運航支援業務を担当していた。

●3空港の国内線33%減 4月12～18日

関西エアポートは4月20日、12～18日に関西・大阪・神戸の3空港を発着した国内線が909便だったと発表した。前週に比べ441便（33%）少ない。

●JR西日本と南海、空港特急を減便

JR西日本と南海電気鉄道は4月20日、関西空港と大阪市内などを結ぶ特急列車を24日から減便すると発表した。JR西は1日60本運行している特急「はるか」のうち28本の運行をやめる。南海電鉄は特急「ラビット」を1日に66本運行しており、平日は34本を、土休日は

約 7 割の 48 本を運休する。

●2019年度の国際線旅客数、8年ぶりマイナス

関西エアポートが 4 月 24 日発表した、関西空港の 2019 年度の利用実績によると、総旅客数が、前年度比 2% 減の 2,876 万 2,999 人で、2011 年度以来 8 年ぶりに前年を下回った。国際線の旅客数も 4% 減の 2,205 万 7,641 人と 3 年連続で 2,000 万人を突破したものの、8 年ぶりに前年度を下回った。うち外国人旅客は、5% 減の 1,468 万 4,174 人で 6 年連続日本人旅客を上回ったものの、8 年ぶりに前年度を下回った。

3 月の総旅客数は、前年同月比 79% 減の 61 万 6,462 人、国際線の旅客数は 89% 減の 23 万 9,524 人で、2 か月連続で前年を下回った。このうち外国人旅客は、93% 減の 9 万 3,380 人となり、新型コロナウイルスの影響により大幅な前年割れとなった。



クリック！

3 月は運休・減便が中国、韓国路線から欧米路線を含む国際線全体に拡大した。総旅客数は、重症急性呼吸器症候群（SARS）が蔓延していた 2003 年 5 月の 81 万人（前年同期比 43% 減）、台風 21 号の浸水被害があった 2018 年 9 月の 122 万人（同 48% 減）と比べて、水準そのものも、前年同期比の減少率も格段に状況が悪いことが分かる。4 月はさらに悪化すると見込まれる。

●3空港の国内線34%減、国際線30便、19～25日

関西エアポートは 4 月 27 日、19～25 日に関西・大阪・神戸の 3 空港を発着した国内線が 605 便だったと発表した。前週（12～18 日）に比べ 304 便（34%）少ない。同期間に関西を発着した国際線は 30 便で、前週に比べ 7 便減った。4 月は 4 週連続で 30 便台にとどまった。

●ガルーダ航空、ジャカルタ便を週2便で再開

インドネシアの国営ガルーダ・インドネシア航空は 4 月 27 日、5 月 2 日からジャカルタから関西空港行きの直行便を週 2 便で再開すると発表した。

●バンブー航空、ベトナム線就航へ

国土交通省は 4 月 28 日、ベトナムのバンブー航空に対して、外国人国際航空運送事業の経営を許可した。ホーチミン～関西線、ハノイ～関西線、ホーチミン～成田線をそれぞれ週 7 便運航する。運航開始は 5 月 20 日の予定。機材はエアバス A321neo 型機（198 席）を使用する。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●3月の旅客数、54%減

関西エアポートが 4 月 24 日発表した 2019 年度の大阪空港の旅客数は、前年度比 3% 減の 1,576 万 5,019 人で、8 年ぶりに前年を下回った。旅客便以外を含む総発着回数は、1% 減の 13 万 7,196 回だった。貨物量は 6% 減の 11 万 8,184t だった。3 月の旅客数は 54% 減の 66 万 2,787 人、発着回数は 13% 減の 1 万 234 回だった。

●サーモグラフィーで搭乗者を検温

関西エアポートは4月24日、大阪空港に搭乗客の体温を自動測定するサーモグラフィーを設置した。国土交通省の要請を受けた措置。

＝ 神戸空港 ＝

●3月の旅客数、43%減

関西エアポートは4月24日、3月の神戸空港の旅客数が16万3,334人となり、前年同月比43%減ったと発表した。2019年度の旅客数は、年度として過去最高となる329万人(前年比3%増)を記録した。

＝ 成田国際空港 ＝

●旅客減で滑走路1本閉鎖

成田国際空港会社は4月12日から、2本ある滑走路のうちB滑走路(2,500m)を閉鎖した。2002年に2本の運用になって以降、片方の滑走路を長期閉鎖するのは初めて。発着便の減少に加え、感染拡大防止のための出勤調整で現場の人員が減ることもあり、効率的な空港機能の維持のために必要と判断した。

●日航機 強風で回転し機体破損

4月13日午後4時半ごろ、成田空港第2ターミナルに駐機していた日本航空のボーイング737-800型機が強風にあおられて約90度回転し、左翼先端のストロボライトが搭乗橋と接触して破損するトラブルがあった。乗客乗員はおらず、けが人はいなかった。

●ターミナル一部閉鎖

成田国際空港会社は3つある旅客ターミナルのうち、第1、第2のそれぞれ一部を4月20日から閉鎖した。利用が急減している上、新型コロナウイルスの感染防止策として人員体制を縮小しているため。LCC専用の第3は運用を続ける。

●3月の国際線旅客7割減、4月は98%減

成田国際空港会社は4月28日、3月の国際線の旅客数が前年同月比73%減の85万8,563人となったと発表した。4月1～25日の出国旅客は前年同期比98%減で田村明比古社長は「第2次世界大戦後最大の危機だ」と述べ、役員報酬を10～20%、3か月自主返納する。

2019年度の国際線旅客数は前年度比5%減の3,401万8,964人。1月まで堅調に推移したが、新型コロナウイルスの影響で2月と3月には、前年同月を下回った。

＝ 羽田空港 ＝

●第2ターミナルの国際線施設の運用停止

東京国際空港ターミナルは、羽田空港第2ターミナルの国際線施設の運用を、4月11日から停止した。3月29日に供用を開始したばかりだが、検疫体制の強化、需要減退等を踏まえた。

●サーモグラフィーで検温開始

国土交通省は4月17日、新型コロナウイルスの地方への感染拡大を防ごうと、羽田空港国内線の保安検査場で、サーモグラフィーを使い搭乗客の体温チェックを始めた。

＝ 中部国際空港 ＝

●第2ターミナルを臨時閉館

中部国際空港はLCC専用の第2ターミナル発着便が全便運休となることから、4月10日から同ターミナルを臨時閉館した。

●2019年度の旅客数2年連続最高、3月は月間最低

中部国際空港会社は4月24日、2019年度の旅客数が前年度比2%増の1,259万人と、2年連続で最高だったと発表した。増加は8年連続。3月の旅客数は、新型コロナウイルスの影響を受け、前年比71%減の34万1,825人、うち国際線旅客数は前年比89%減の6万4,700人と

過去最低となった。

＝ その他空港 ＝

●熊本空港が民営化、国内4例目

熊本空港が4月1日に民営化され、三井不動産など11社でつくる新会社、熊本国際空港会社による運営がスタートした。新会社は約282億円を投じ、熊本地震で被災した国内線と国際線のターミナルビルを2023年春までに一体化して建て替える。

●南紀白浜空港、紙巻きたばこ全面禁煙

南紀白浜エアポート会社は南紀白浜空港で4月1日から紙巻きたばこの全面禁煙を実施した。既存の喫煙室は、フィリップ モリス ジャパンの協力を得て加熱式たばこ専用として再整備した。

●大分空港を拠点に小型衛星打ち上げへ

大分県は4月3日、航空機を使った小型衛星の打ち上げに向け、米国の宇宙企業ヴァージン・オービット社と協定を結んだと発表した。同社は、大分空港を拠点に、早ければ2022年に打ち上げる。同社はボーイング747-400型の改修機を使い、機体につり下げたロケットを空中で発射して衛星を打ち上げる事業の実用化を目指している。

●チャンギ空港第2ターミナル、1年半閉鎖へ

シンガポールのチャンギ・エアポート・グループは4月6日、チャンギ空港の4つあるターミナルのうち、拡張工事中の第2ターミナルを5月1日から1年半にわたり閉鎖すると発表した。減便・欠航が続いていることを考慮した措置で、閉鎖することで完工時期を最大1年前倒しし2023年にできる利点がある。

●下地島空港が全便運休、旅客ターミナル休業

下地島空港（沖縄県宮古島市）のターミナル施設を運営する下地島エアポートマネジメントは新型コロナウイルスの感染拡大で、4月10日から全便運休すると発表した。

●大分空港民営化の調査要請へ

大分県の広瀬勝貞知事は4月14日、大分空港の民営化調査を国に要請すると定例記者会見で表明した。2020年度、施設の資産価値などを調査してもらい、民営化の可能性を探る。

●地方空港、4月の国内線が7割減

4月に地方空港へ運航する予定だった国内線のうち約7割が運休していることが4月25日、産経新聞の調べで分かった。23空港で1日でも運休となったのは計画された1日1,095便中68.9%の754便に上った。

●静岡空港、発着便ゼロに

静岡空港は4月28日、航空各社が相次いで欠航を決めたため、発着便がゼロになった。国内線を運航するフジドリームエアラインズ(FDA)は5月17日までの全便欠航が決まっている。

●岡山桃太郎空港、5月7～17日の定期便全休へ

岡山県は4月28日、岡山桃太郎空港発着の東京線の減便などにより5月7～17日は全ての定期便が運休すると明らかにした。

航空

●2月の世界航空需要14.1%減

国際航空運送協会(IATA)は4月2日、2月の世界の航空旅客需要が前年同月比14.1%減ったと発表した。中国を含むアジア太平洋地域を中心に需要が急減し、減少幅は2001年9月の米同時多発テロ以降で最大となった。

●英BAは3万人を一時帰休

英航空大手ブリティッシュ・エアウェイズは4月2日、客室乗務員と地上職の約3万人を4～5月の2か月間、一時帰休させることで労働組合と合意した。パイロット約4,000人も無給で4週間休ませる。

●ボーイング、希望退職者を募集

米航空機大手ボーイングは4月2日、従業員の希望退職を募集すると発表した。指名型の一時解雇を避け、新規採用の抑制による自然減と希望退職で人員を削減する。

●国内航空各社、2～5月の収入5,000億円減

国内航空会社が加盟する定期航空協会は4月3日、2～5月の各社の旅客収入が計5,000億円減るとの見通しを明らかにした。減便・運休が相次ぎ、4,000億円以上と見込んでいた従来見通しを拡大した。

●航空業界2,500万人の雇用喪失も、IATA

国際航空運送協会（IATA）は4月7日、新型コロナウイルス感染拡大の影響で世界的に2,500万人の雇用が喪失する恐れがあると警告した。

●HIS、全営業所を休業

旅行大手エイチ・アイ・エスは4月8日から、全国263の全営業所を原則休業にした。コールセンターや航空券の発券業務を除くほぼ全社員約6,000人を特別休暇とする。5月31日出発分まで海外旅行の取り扱いも中止した。

●ZIPAIRが就航延期

日本航空系列の新しい国際線中長距離LCC、ZIPAIRは4月9日、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けて、発足後最初の路線となる成田～バンコク線の就航開始を延期すると発表した。当初は5月14日の就航を予定していた。

●全日空と日航、国際線9割超減便

日本航空は4月13日、5月分の国際線運航計画を発表した。計画していた60路線4,836便のうち、94%にあたる4,568便を運休・減便する。全日本空輸も、計画の9割にあたる3,323便を4月25日から5月15日まで運休・減便する。

●世界の航空業界、収入半減へ

国際航空運送協会（IATA）は4月14日、旅客需要の減少で、2020年の世界の航空会社の収入が前年と比べ3,140億ドル（約33兆6千億円、55%）減少する見通しだと発表した。

●ボーイング、1～3月出荷7割減、受注も大幅マイナス

米ボーイングが4月14日発表した1～3月期の商用機の引き渡しは50機と前年同期から7割減少した。業績が悪化した航空会社から注文のキャンセルが相次ぎ、新規受注からキャンセルを差し引いた純受注は307機のマイナスになった。

●米航空、政府の支援策合意、アメリカンなど1兆円超

米主要航空各社は4月14日、連邦政府から受け取る支援金に関して財務省と暫定合意した。アメリカン航空グループは58億ドル（約6,200億円）、ユナイテッド航空は50億ドル（約5,400億円）、サウスウエスト航空は32億ドル（約3,500億円）を受け取る。政府は景気対策法に基づき、航空会社の給与支払い支援として総額250億ドルを支給する。

●大韓航空、2万人の社員を対象に6か月の循環休職

大韓航空は国内の社員1万9,000人を4月16日から6か月間、職種と部署別に順番で休職する循環休職に入った。休職規模は全社員の70%を超える。休業手当として通常賃金を支払うが90%を政府が支援する。

●日航、国内線減便45%、3月29日～4月末

日本航空は4月17日、同日から30日までの期間で国内線4,071便を追加減便すると発表した。3月29日～4月末の月間では45%の減便。

●国際航空貨物、3月の重量ベース輸出24.6%減

航空貨物運送協会が4月20日に発表した3月の国際航空貨物取扱実績によると、国際輸出航空貨物件数は21万7,257件（前年同月比16.6%減）、重量ベースでは6,932万643kg（24.6%減）となった。

●豪航空ヴァージンが経営破綻

オーストラリア航空2位のヴァージン・オーストラリアは4月21日、日本の民事再生法に相当する任意管理手続きに入ったと発表し、事実上経営破綻した。新型コロナウイルスの感染拡大に伴う利用者の減少を受けて大半の路線で運航停止に追い込まれ、資金繰りが急速に悪化した。負債は約50億豪ドル（約3,400億円）。運航は継続する。

●ZIPAIR、ハワイ就航を米運輸省に申請

国際線中長距離LCCのZIPAIRは、4月20日、成田～ホノルル線の開設を米国運輸省へ申請した。10月25日に始まる2020年冬ダイヤからの就航を目指す。

●全日空、国内線53%減便、4月1～28日

全日本空輸は4月21日、国内線を追加減便すると発表した。22日から28日まで、羽田発着の幹線を中心に7路線152便を減便する。今月1日から28日までで計画便数の53%に当たる107路線1万1,401便が運休や減便となり、小型化した便も含めると供給量（座キロベース）は66%減少する。

●航空各社、GW国際線予約97%減、国内は88%減

航空各社は4月22日、ゴールデンウィーク期間（4月29日～5月6日）の予約状況を発表した。国際線の予約数は前年同期比97.3%減の1万4,582人、国内線は88.7%減の30万6,816人に落ち込んだ。

●米デルタ航空、第1四半期は8年ぶり赤字

米航空大手デルタ航空が4月22日発表した2020年1～3月期決算は、旅行需要が急減し、純損益が5億3,400万ドル（約570億円）の赤字になった。

●世界の航空旅客数、9月までに12億人減の見通

国連の専門機関である国際民間航空機関（ICAO）は4月22日、世界の旅客数が9月までに12億人減少するとの見通しを明らかにした。また、1～9月の航空業界全体の収益は1,600億～2,530億ドル（約17兆～27兆円）の減額になるとの見方を示した。

●日本発着の国際旅客便9割減

国土交通省によると、4月19～25日の日本発着の国際線の予定便数は約200便と2019年冬ダイヤと比べ96%減った。国交省が3月末にまとめた2020年夏ダイヤ（3月29日～10月24日）の国際旅客便は、2019年冬ダイヤ（2019年10月27日～2020年3月28日）と比べ91%減の週456便だった。

●独航空大手ルフトハンザ、1,400億円の赤字 1～3月期

独航空大手ルフトハンザは4月23日、2020年1～3月期の営業利益に相当する調整後の利払い・税引き前利益が約12億ユーロ（約1,400億円）の赤字（前年同期は3億3,600万ユーロの赤字）になったと発表した。3月単月の売上高は前年同月比、半減した。

●イタリア政府、アリタリアを6月に完全国有化

イタリアのパトゥアネッリ産業相は4月23日、航空大手アリタリアが6月に完全国有化されると発表した。年初からアリタリアの収入は87.5%減少。政府が6月初旬に新たな会社を設立

し、アリタリアの株式 100%を取得する。

●FDA、全便運休へ

フジドリームエアラインズ（FDA、静岡市）は 4 月 24 日、28 日から 5 月 17 日まで、国内全ての 22 路線の計 1,720 便を運休すると発表した。

●仏、エールフランスに8,100億円支援

フランスのルメール経済・財務相は 4 月 24 日、航空大手エールフランスに関し、70 億ユーロ（約 8,100 億円）の支援策で合意したことを明らかにした。

●韓国政府系銀、大韓航空・アジアナに2,500億円支援

韓国の政府系銀行、韓国産業銀行は 4 月 24 日、航空大手の大韓航空とアジアナ航空の 2 社に計 2 兆 9,000 億ウォン（約 2,500 億円）を金融支援すると発表した。

●日航、3,000億円融資要請

日本航空が三菱 UFJ 銀行など取引金融機関に 3,000 億円規模の融資を要請していることが 4 月 25 日、分かった。新型コロナウイルスの影響で旅客需要が激減。国際線、国内線とも大幅減便を余儀なくされており、急速な業績悪化を受けて、手元資金を厚くする。

●ボーイングCEO「旅客回復に2～3年」

米ボーイングのデビッド・カルホーン最高経営責任者（CEO）は 4 月 27 日の株主総会で「航空旅客が回復するまで 2 ～ 3 年かかる」と説明した。米国では旅客数が 95% 以上減少しており、回復の時期を見通すのは困難だと述べた。

●春秋航空日本、8期連続赤字

春秋航空日本は 2019 年 12 月期の決算公告を、4 月 27 日付官報に掲載した。純損益は 27 億 5,000 万円の赤字で、8 期連続で赤字を計上した。売上高は 148 億 2,000 万円で前期と比較して 50 億円以上増加し、損失はほぼ半減した。

●ANAの1～3月期、587億円の最終赤字

ANA ホールディングスは 4 月 28 日、1 ～ 3 月期の決算で最終損益が 587 億円の赤字（前年同期は 39 億円の黒字）になったと発表した。四半期としての赤字額は、開示を始めた 2003 年度以来最大となる。通期では売上高が前期比 4.1% 減の 1 兆 9,742 億円、最終利益が 75.0% 減の 276 億円だった。

●全日空、国内線64%減便、5月末まで

全日本空輸は 4 月 28 日、29 日から 5 月 31 日までの国内線の減便計画を発表した。期間内で運航予定の 119 路線 2 万 5,336 便のうち、64% に当たる 112 路線 1 万 6,146 便に影響する。

●日航、国内線67%減便、5月17日まで

日本航空グループ各社は 4 月 28 日、国内線を対象に 5 月 7 日から 17 日までの減便を決定した。99 路線 6,306 便で減便率は 67% となった。3 月 29 日以降の夏スケジュール期間中の減便数は累計 22,264 便で、減便率は 52% に達する。

●米ボーイングの1～3月期、680億円赤字

主力旅客機、737MAX の墜落事故で経営危機に陥った米航空機大手ボーイングは 4 月 29 日、2020 年 1 ～ 3 月期決算を発表した。新型コロナウイルスの感染拡大が追い打ちとなり、純損益が 6 億 4,100 万ドル（約 680 億円）の赤字となった。赤字は 2 四半期連続。前年同期は 21 億 4,900 万ドルの黒字だった。

ボーイングは同日、中・大型の旅客機を大幅に減産する計画を明らかにした。中型機、787 型機は年内に生産ペースを 14 機から 10 機に下げ、2022 年に 7 機まで減らす。大型機、777 型機は現在の月 4.5 機から 2021 年に 3 機に減らす。

●エアバス1～3月期、最終赤字4億8,100万ユーロ

エアバスが4月29日に発表した2020年1～3月期決算は、純損益が4億8,100万ユーロ(約556億6,300万円)の赤字だった。売上高は15%減の106億3,100万ユーロ。新型コロナウイルスの影響により、期中の引き渡しに25%減少し122機となったことが響いた。

●中国3航空、最終赤字2,100億円、1～3月期

中国南方航空など中国の航空大手3社が4月29日発表した2020年1～3月期の最終赤字の合計は140億円(約2,100億円)に達した。売上高は46%減の538億円だった。

●日航の1～3月期、再上場後初の赤字

日本航空が4月30日に発表した2020年1～3月期決算は、純損益が229億円の赤字(前年同期は442億円の黒字)だった。四半期決算での純損失は、2010年の経営破綻後に再上場した2012年以降で初めて。通期では売上高が前年比5.1%減の1兆4,112億円、純利益が同64.6%減の534億円で減収減益だった。

関西

●奈良に初のコンベンション施設開業

奈良県で初のコンベンション施設、奈良県コンベンションセンターが4月1日、奈良市役所南側に開業した。2,000人収容のコンベンションホールのほか、高級ホテル、JWマリオット・ホテル奈良や奈良蔦屋書店などの商業施設も入る。関西空港直結のバスターミナルを備える。県有地をPFI(民間資本を活用した社会資本整備)で再開発した。

●「夢洲の橋、新設せず」大阪市と万博協会が合意

松井一郎大阪市長と日本国際博覧会協会の石毛博行事務総長は4月1日、大阪市役所で会い、2025年大阪・関西万博の会場となる人工島・夢洲と舞洲を結ぶ橋の新設を見送ることで合意した。協会は市中心部から夢洲に向かうアクセスの改善を求めていたが、市は舞洲内の一部の交差点を立体化するなどして対応できると判断した。

●USJが休園延長「当面の間」

ユニバーサル・スタジオ・ジャパン(USJ)は4月4日、5月中旬以降までとしていた休園期間を「当面の間」に延長すると発表した。政府の緊急事態宣言延長を受けた措置。休園は2月29日から続けている。

●日銀、3か月連続で関西景気判断下げ

日本銀行大阪支店は4月7日に発表した4月の関西金融経済動向で、景気判断を「新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により、弱い動きとなっている」と引き下げた。引き下げは3か月連続。

●特別交付税減額、泉佐野市が国提訴へ

ふるさと納税で多額の寄付を集めたことを理由にした国の特別交付税減額は違法として、泉佐野市は4月8日、減額決定の取り消しを求めて大阪地裁に提訴する方針を表明した。

●緊急事態宣言の消費影響、関西8,500億円と試算

りそな総合研究所は4月9日、政府の緊急事態宣言による1か月間の消費の落ち込みが全国で4.9兆円、関西で8,493億円に上るとする試算を発表した。レジャーや外食、宿泊などへの影響が大きく、「リーマンショックや東日本大震災よりもはるかに大きな消費の落ち込みになる」としている。

●Jフロントと近鉄の2月決算、最終益2けた減

大丸松坂屋百貨店を運営するJ・フロントリテイリングと近鉄百貨店が4月10日発表した

2020年2月期決算は、最終利益がともに2けた減となった。消費増税に加え、新型コロナウイルスによる外出自粛や訪日客の減少が逆風となった。Jフロントの最終利益は前期比22.3%減の212億円だった。近鉄も33.6%減の32億円にとどまった。高島屋が4月13日発表した決算は、最終利益が前期比3%減の160億円だった。

●近畿の総人口、0.23%減の2,052万人

総務省が4月14日発表した2019年10月1日現在の人口推計によると、近畿2府4県の推計人口は2,052万7,000人と前年比0.23%減少した。減少率は全国(0.22%)を上回った。外国人の推計人口は前年比8.4%増の38万6,000人となった。滋賀は人口増加率が0.11%と全国で唯一、人口増加に転じた。製造拠点多いこともあり、外国人が前年比20.8%増えたことなどが影響した。

●緊急事態宣言期間、関西消費7,700億円減少

日本総合研究所は4月17日、緊急事態宣言の期間中の1か月に、関西地方の消費が平常時に比べ7,700億円減少するとの試算を公表した。

●近畿輸出、3月は5.3%減

大阪税関が4月20日発表した3月の近畿2府4県の貿易概況によると、輸出額は1兆4,218億円と前年同月比5.3%減少した。減少は2か月ぶり。新型コロナウイルスの感染拡大に伴う経済活動の停滞で欧米向けが低迷した。中国向けはほぼ横ばいで、減少率は全国(11.7%減)に比べて小幅にとどまった。

●阪神高速道路、3年で料金収入2%増目標

阪神高速道路会社は4月24日、2022年度までの3年間の中期経営計画を発表した。道路事業の料金収入を前の中計に比べ2%増の5,543億円に引き上げる。

●2019年度の関西百貨店の免税、初の前年度割れ12.8%減

日本銀行大阪支店が4月24日発表した2019年度の関西の百貨店免税売上高は、前年度比12.8%減だった。2013年に統計を取り始めて以来、初の前年度割れとなった。3月の免税売上高は前年同月比92.3%減で過去最大の下げ幅。2月の71.9%減からさらに減少幅が拡大した。

同日、日本百貨店協会が発表した3月の近畿地方(福井県を含む2府5県)の百貨店売上高は、前年同月比37%減の804億円だった。物産展や文化催事などの大型イベント中止が相次ぐことや時短営業を行ったことが響いた。

●ファーストキャビンが自己破産申請、負債37億円

旅客機のファーストクラスをイメージした簡易宿泊施設、ファーストキャビンを運営するファーストキャビンと関係会社4社は4月24日、東京地裁へ自己破産を申請した。負債は5社合せて約37億円となる見込み。2006年7月設立。2009年4月に1店舗目の大阪・御堂筋難波店がオープンし、2017年3月には空港2店舗目として関西空港内にも展開していた。新型コロナウイルスの影響で稼働率が10%台に大きく落ち込んだ。

●ホテル運営のWBFが民事再生法を申請、負債額160億円

京阪神を中心にホテル28軒を運営していたWBFホテル&リゾーツ(大阪市)は4月27日、大阪地裁に民事再生法の適用を申請し、同日に保全・監督命令を受けた。負債総額は約160億円。宿泊客のキャンセルが相次いだのに加え、ホテルの開設などにも資金を投じ、資金繰りが悪化した。今後は再建に向けて、スポンサー企業を選定する。

●JR西は1~3月赤字に

JR西日本が4月30日発表した2020年3月期決算は、新型コロナウイルスによる外出自粛で鉄道利用者が減少し、売上高は前年比1.4%減の1兆5,082億円、純利益は同13.0%減の

893 億円だった。1～3 月期の営業損益は 305 億円の赤字だった。四半期ベースの営業赤字は東日本大震災の影響があった 2011 年 1～3 月期以来 9 年ぶり。売上高は 3,565 億円と前年同期に比べ 11% 減、新型コロナウイルス感染拡大の影響が約 550 億円押し下げた。

●南海、コロナでの減収40億円

南海電気鉄道は 4 月 30 日、2020 年 3 月期決算を発表し、新型コロナウイルスの感染拡大の影響による減収額が 40 億円になるとした。鉄道事業の減収は 19 億円で、うち約 8 億円が空港線。とくに特急「ラビット」の利用が低迷し、6 割程度で推移してきた乗車率は 3 月に入って 17% に落ちた。

●大津のロイヤルオークリゾートが自己破産、負債50億円

琵琶湖畔のリゾート型ホテル、ロイヤルオークホテルスパ&ガーデンズを運営するロイヤルオークリゾート(大津市)は 4 月 28 日、大津地裁に自己破産を申請した。負債総額は約 50 億円。新型コロナウイルスの感染拡大に伴う利用客の減少で、直近の稼働率が大きく落ち込んでいた。

●泉佐野市、宿泊施設に100万円給付

泉佐野市は 4 月 30 日、宿泊者が激減している宿泊施設に対し、最大 100 万円の支援金を給付すると発表した。4 月の売り上げが前年比で半分に以下に落ち込んだ宿泊施設が対象で、中止になった花火大会などの事業費で賄う。

国

●航空会社支援へ、空港使用料の徴収猶予

国土交通省は 4 月 1 日、運休や減便が相次ぐ航空会社を支援するため、国管理空港などで 2 月分から半年間の空港使用料徴収を猶予する措置を明らかにした。

●入国拒否対象、米国・中国・韓国など49か国追加

新型コロナウイルスの感染拡大を受け、政府は 4 月 1 日、米国、中国、韓国など 49 か国・地域を入国拒否の対象に追加することを決めた。過去 2 週間以内に、これらの国・地域に滞在した外国人は入国させない。これで入国拒否の対象は計 73 か国・地域となった。

●国土交通省人事（4月1日）

近畿運輸局長（独立行政法人自動車事故対策機構理事）野沢 和行
辞職（近畿運輸局長）八木 一夫

●緊急事態宣言を発令、7都府県対象

安倍晋三首相は 4 月 7 日、政府の新型コロナウイルス感染症対策本部で特別措置法に基づく緊急事態宣言を発令した。感染が急拡大している東京、神奈川、埼玉、千葉、大阪、兵庫、福岡の 7 都府県が対象で実施期間は 7 日から 5 月 6 日まで。宣言が出たことで 7 都府県の知事は外出自粛などの要請をする法的な裏付けを得た。

●2月旅行収支、黒字71%減

財務省が 4 月 8 日発表した 2 月の国際収支統計（速報）によると、訪日客の国内での消費などを映す旅行収支の黒字は前年同月比 71% 減の 579 億円で、2015 年 9 月以来の低水準となった。新型コロナウイルスの感染拡大で訪日客が減少したため。輸入が減って貿易黒字が拡大したため、経常収支全体での黒字は 3 兆 1,688 億円と 21% 増えた。

●3月の外国人入国者9割超減

出入国在留管理庁が 4 月 14 日発表した出入国管理統計（速報値）によると、3 月の外国人新規入国者数は 15 万 2,000 人と前年同月の 250 万 4,000 人から 9 割超減った。入国規制措置が影響し、中国は前年同月の 54 万 6,000 人から 3,700 人に、韓国は 56 万 6,000 人から 1 万人

にそれぞれ9割以上減った。

●総人口、9年連続のマイナス

総務省が4月14日発表した人口推計によると、2019年10月1日時点の総人口は1億2,616万7,000人で、前年に比べ27万6,000人(0.22%)の減少となった。9年連続のマイナスで、減少幅は過去最大。うち日本人は1億2,373万1,000人で、前年比48万7,000人(0.39%)減少。外国人の純流入数は20万8,000人で7年連続の増加。外国人が総人口に占める割合は1.93%となった。

●3月訪日客は93%減、過去最大

観光庁は4月15日、日本を3月に訪れた外国人旅行者は19万3,700人で、前年同月比93.0%減だったとの推計を発表した。前年割れは6か月連続で、減少率は1964年の統計開始以来、最大だった。日本人の出国者数も85.9%減の27万2,700人で減少率は最大だった。

●緊急事態宣言を全国に拡大

新型コロナウイルス対策の特別措置法に基づく緊急事態宣言について、政府は4月16日の対策本部で、東京など7都府県以外でも感染が広がっていることから、5月6日までの期間、対象地域を全国に拡大することを決めた。またこれまでの対象の7都府県に北海道、茨城県、石川県、岐阜県、愛知県、京都府の6道府県を加えた13都道府県について、特に重点的に感染拡大防止の取り組みを進めていく必要があるとして、特定警戒都道府県と位置づけた。



未曾有の大災害、経営努力に限界

共同通信社大阪支社経済部 李 洋一

新型コロナウイルスの感染拡大で関西空港の危機が深まっているが、関空の存立基盤である航空会社や地元の観光関連事業者の雲行きも怪しさを増している。客離れで売り上げが激減する状況でも現金は出て行く一方で、固定費の割合が高い業界や手元資金が乏しい中小事業者はとりわけ苦しい。未曾有の大災害を前にして企業の経営努力には限界があり、適切な支援がなければ需要が回復したときに応えられる担い手がいなくなってしまう。政府は4月に緊急経済対策をまとめたが、まだまだ不十分だという声も上がっており、追加の対策の検討が急務だ。

関西エアポートが4月24日に発表した3月の関西空港の運営概況（速報値）によると、国際線と国内線を合わせた総旅客数は前年同月比79%減の62万人で、単月としては1994年9月の開港以来最低となった。減少率は、台風被害に見舞われた2018年9月（48%減）を大きく上回り、過去最大となった。

国際線の旅客数は前年同月比89%減の24万人で、このうち外国人は93%減の9万人、日本人は83%減の14万人だった。国内線は41%減の38万人だった。

4月は国際線の旅客便がゼロの日があった。政府の緊急事態宣言が全国に発令されたことから国内客の外出控えの動きが加速しており、4月の総旅客数は3月より一層落ち込む可能性が高い。

同時に発表した2019年度の総旅客数は前年度比2%減の2,876万人で、東日本大震災を受けて旅客が落ち込んだ2011年度以来8年ぶりに減少に転じた。関西エアポートの当初の見通しでは、訪日客の増加に期待して2019年度は3千万人を超えるはずだったが、コロナ

禍に水を差された格好だ。

関西エアポートが運営する国内線主体の2空港にも新型コロナが直撃した。3月の大阪（伊丹）空港の旅客数は54%減の66万人、神戸空港の旅客数は43%減の16万人だった。

関西エアポートの懐事情は厳しい。営業収益約2,200億円のうち、約6割は免税や物販、飲食店などの「非航空系収入」だが、関空では約230店舗のうち大半が休業や営業時間短縮を迫られており、売り上げが大幅に減少している。残りの約4割を占める着陸料や施設使用料などの「航空系収入」も、便数の激減に伴い大きく下がっている。

関西エアポートは昨年12月、関空の第1ターミナルを改修し、2025年春に空港全体の受け入れ能力を年間約3,300万人から約4,400万人まで増強する計画を明らかにしたばかりだ。「まだまだ足りないので新しいターミナルを建てるべきだ」（財界関係者）との声もあったが、先行きの不透明感が増している。

もちろん中長期的に見れば航空需要は伸び続けるとみられるが、新型コロナによる需要低迷がいつ回復するのが見通せない。特に空港運営の大前提となる航空会社は、売り上げに関係なく発生する人件費や航空機のリース代などの固定費の負担が重く、黙って堪え忍ぶことができる期間はそう長くない。

国際航空運送協会（IATA）の4月14日時点の見通しでは、2020年の世界の航空会社の収入は前年比で3,140億ドル減少する。移動制限を受けた需要減少で収入の55%が消える計算だ。影響は4～6月が最も深刻で、7～9月に国内市場で回復が始まる見立てだが、国際市場の立ち上がりは遅くなると予測した。また、

4～6月に610億ドルの現金が吹き飛ぶため、救済がなければ多くの航空会社が生き残ることができないと訴えていた。

国内の航空各社で構成する「定期航空協会」の試算でも、2～5月の加盟各社の減収規模は約5千億円と膨大だ。6月以降に需要が急速に回復するシナリオは現実的ではなく、年間を通した減収規模はさらに膨らむ見通しで、イラク戦争や重症急性呼吸器症候群（SARS）、リーマン・ショック、東日本大震災を上回る規模のダメージを負うことになる。

ANAホールディングス（HD）は4月20日、2020年3月期の連結純利益予想を従来の940億円から270億円に下方修正した。日本航空も同22日、2020年3月期の連結純利益予想を従来の930億円から530億円に引き下げた。いずれも序章に過ぎず、2021年3月期はさらに厳しい状況とみられる。

また、旅行者や出張客を迎え入れる地元の観光関連事業者も劣勢を強いられている。ホテル各社は総じて客室稼働率が低い状態で推移しており、緊急事態宣言の発令後は休業が相次いだ。ホテルはもともと供給過多が指摘されていたこともあったが、経営破綻するケースが出てきている。

航空会社と同じく固定費の割合が高い電鉄各社にも、利用者減少による影響が直撃している。JR西日本の長谷川一明社長は4月10日の会見で、非鉄道事業の苦境も踏まえて「経験したことがないような極めて厳しい状況だ」と述べ、2022年度までの中期経営計画を抜本的に見直す考えを示した。

中国人を中心とする訪日客の大規模消費に支えられてきた百貨店の苦戦も鮮明だ。日本百貨店協会が同24日に発表した大阪地区の3月の百貨店売上高は、前年同月比約4割減だった。日銀大阪支店が同日発表した関西の主要百貨店の3月の免税売上高は約9割減だった。

飲食店や商業施設、レジャー施設など、幅広い産業に影響が及んでいる。とりわけ、手元資金に余裕がない中小事業者からは大きな悲鳴が上がっている。

関西大学の宮本勝浩名誉教授は4月28日、緊急事態宣言による全国の観光業界の経済損失は、同7日から5月6日までで約1兆9,630億円に上るとの試算を出した。2020年1月からの累計だと約4兆6,187億円に達するという。緊急事態宣言の解除後も訪日客が戻ってくるまで時間がかかり、国内客の復調もどこまでスピーディに進むのか分からない。

政府は4月、「世界的にも最大級」と自負する事業規模117兆円の緊急経済対策をまとめた。企業向けの資金繰り対策としては、無利子、無担保の融資枠を拡充し、中堅・大企業向けに日本政策投資銀行などの危機対応融資を増やすことを決めた。また、事業収入が半分以上落ち込んだ中小企業には最大200万円、個人事業主には最大100万円を給付する他、税金や社会保険料の納付が難しい場合に1年間猶予する特例も設けた。業績の悪化が著しい航空会社向けには、着陸料などの支払いの猶予も盛り込んだ。

一方、見かけ倒しだとの批判も出ている。今回の経済対策117兆円はリーマン・ショック後の56兆8千億円を大きく上回る規模だが、納付が猶予される税金や社会保険料、そして融資はいずれ支払う必要がある。過去の対策の未執行分が含まれていることも見た目を取り繕った感を強めている。

また、新型コロナウイルスの感染拡大が落ち着いた後を見据えた消費喚起のための大規模キャンペーンに1兆6,794億円を充てたが、当面の資金繰りに頭を悩ませる企業の救済策がまだまだ足りていないのではないかという指摘も相次いでいる。本稿執筆の4月28日時点で家賃負担の支援を巡る議論が進むなどしているが、一刻を争う事態でありスピード感を持って対処しなければならない。

2021年には東京五輪・パラリンピック、2025年には大阪・関西万博が控えている。肝心の商機で旺盛な需要に応えられないという最悪の事態も想定され、類のない難局を乗り切るための強力な支援に期待が高まっている。

関西の今後の航空展望

●と き：2020年1月20日（月）
●と ころ：大阪キャッスルホテル 6階
鳳凰・白鳥の間

研究会主査 加藤一誠 氏 | 慶應義塾大学商学部 教授

講 師

北海道エアポート株式会社
代表取締役社長

蒲生 猛 氏

コメンテーター

茨城大学 工学部
准教授

平田 輝満 氏

I. 蒲生 猛氏（北海道エアポート株式会社 代表取締役社長）のご講演

■はじめに

私は4年半前まで関西で仕事をしており、今日は久しぶりに大阪に参りました。北海道からこちらに来ると、外国へ来たように感じます。難波の人混みを見ただけで疲れてしまいます。

私どもの会社は昨年10月から動き始めましたが、コンセッションで選定されたのは7月3日でした。選定には加藤先生も参加されていました。会社の登記を行ったのが8月23日です。10月から人が集まって会社としての仕事を始め、一昨日の1月18日にようやく記念式典を行いました。

7つの空港を運営しているのでいろいろなことがあります。経験者がほとんどおらず、17社から人が来てくださっていますが、何があるか分からない状況で、五里霧中で今のところやっております。

■30年後も残る空港を目指して

我々の会社の空港で最も北にあるのが稚内空港で、晴れた日には樺太（サハリン）が見える国境の町です。稚内空港は年間の利用者約20万人、着陸料や停留料は約5,000万円、ターミナルビルが何千万円程度の収入かと思います。上・下全部合わせても1億円で満たない空港ですが、かかるお金は10数億円です。

1年間の半分は雪に被われます。お客さまが

2倍に増えても、その程度では話になりません。20倍のお客さまが来ても採算が合わないような空港です。そんな空港が7つ全てとは言いませんが、新千歳以外は似たような感じです。30年やれとは言われていますが、まずは最初の5年を見ていてください。もし駄目なら別の人がやるのでしょうか、そんな簡単にはいえないと思っています。

旭川から稚内へ行く鉄道や、旭川から東方向の北見、網走へ行く鉄道の廃止が JR 北海道によって地域に求められています。それらを含めて8路線ほど廃止したいとのこと。こうした状況で私どもに期待されているのは、30年後まで絶対に空港を残すことです。私はその通りだと思っています。医師や教師が乗客の中に必ずいらっしゃいます。採算がどうこう言うてはいけない生活路線です。やるしかないのです。とはいえ、もう少し国から何か支援があってもいいのでは……ということをして少しでも口にすると、「別にあなた方に頼んでいるわけではない。他の企業グループもあるのだから嫌ならやめてもいい」と言われるので、泣き言も漏らさず。

コンセッションと言っても、地域毎にいろいろな違いがあります。地域の違いを加味しながら進めていかないと、本当のコンセッションは成り立たないと思います。しかし、手

を挙げてしまったからには、泣き言を言わずに頑張るしかありません。

■飛行機の推力と音の関係

私は航空に長く携わっていましたが、ほとんどが「音」の仕事で、他に飛行機の飛ばし方、いわゆる航空管制と空港の運用を担当していました。音に関しては皆さんの方が私よりもはるかに詳しいと思いますが、音の仕組みについて少しだけ述べさせていただきます。

飛行機が上昇する力を「推力」といいます。上昇するときに受ける空気の大さを「空気流量」といい、飛行機のエンジンが後ろに吹き出すスピードを「排気速度」、飛行機が前に飛ぶ速度を「飛行速度」と言います。これらをまとめると「 $\text{推力} = \text{空気流量} \times (\text{排気速度} - \text{飛行速度})$ 」と表すことができます。つまり、大きな推力を得るには、「排気速度」を「飛行速度」よりも大きくする必要があります。

昔の飛行機は、空気流量をほとんど無視して、排気速度を大きくしようとしていました。飛行機を400km/hから2倍の800km/hにするためには、排気速度を2倍以上にする必要があります。排気速度が2倍になると、音のエネルギーは2の8乗、つまり256倍になってしまいます。

■飛行機の低騒音化

昔の飛行機はそれほど音が大きいものでした。あまりに音が大き過ぎるので、空気流量を大きくして、排気速度はそれほど上げなくてもいいようにエンジンを改良し始めたのが1960年代です。外側にファンという部品を付けて空気を流して音を抑えるようになりました。ダグラス DC-8の中期以降がそうです。ボーイング727や737でようやくそれが本格的になりました。今はさらにエンジンが改良されています。最初のダグラス DC-8の音が100だったとすると、ボーイング727・737のときに50、ボーイング747・767のときには8になりました。現在のボーイング787などは4以下です。787のバイパス比は10以上です。

ただ、これより小さい値にはなかなかありません。というのも飛行機の音はエンジンだけではないからです。翼があるだけでも、あるいは車輪を出しているだけでも音が生じます。いずれにせよ、昔と比べて非常に小さくなっていることは確かです。

私は北海道に住んでおり、時々山菜採りなどに行くのですが、大きな鳥が上空を旋回していることがあります。当然鳥にエンジンが付いているはずもないのに、翼の音が響くのです。やはり物が空中を動くときには何らかの音が生じます。オオワシなんかは本当にすごい音がします。ただ、獲物を狙う時はほとんど音がしないように急降下します。神様が創ったものは本当に凄い。人間が造った飛行機はそこまでのレベルではありません。

■飛行機の低騒音化と空港計画

要するに、昔100だった飛行機の音が今は4くらいになったということです。関西空港が計画されたときは、ダグラス DC-8や、初期のボーイング727・737が前提でした。調査が始まったのは1968年です。エンジンのバイパス比が1や3程度（空気流量が小さい）の飛行機しかなかったときに計画されたのが関空でした。

昨日、関空に着いたときに改めて驚きました。5kmの連絡橋というのはすごい長さです。それだけ市街地から離さなければいけなかったということです。これが中部国際空港では1.5kmになりました。それだけ音が小さくなったということです。10年、20年と計画の時期が変わると、橋は5kmもいらない、その3分の1以下でよい、となるのも当然の話でしょう。羽田にいたっては橋もつくらず直接陸に付けました。

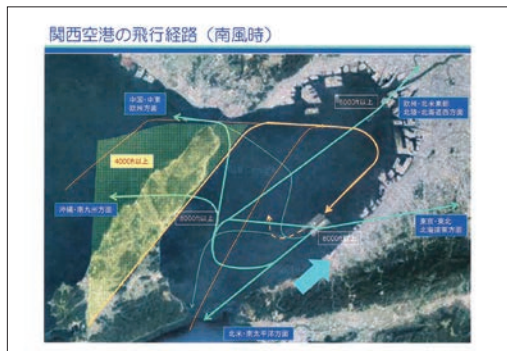
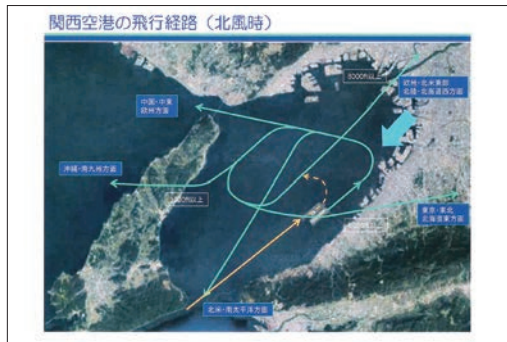
福岡空港では、混雑解消のために当初は海上に新空港をつくろうという話がありました。しかし、あれだけ訴訟などいろいろなことがあったのに、最終的には今の空港に隣接して第2滑走路をつくることになりました。これはまさに、飛行機の低騒音化が一番大きな要因だと思

います。

そういう意味で、関空は一番はじめに検討されたため、最も苦勞が多く、悲劇とまでは言わずとも非常に厳しい面を背負った空港なのだと感じます。お金も手間もかかったし、いろいろな問題が言われました。

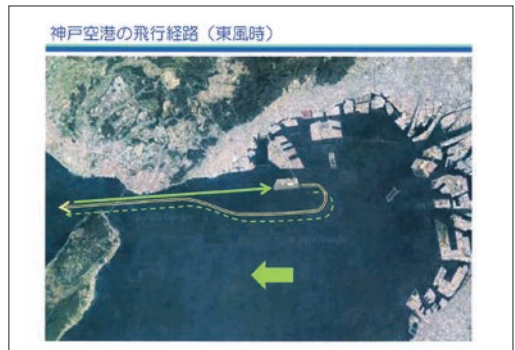
■関西、神戸、伊丹空港の飛行経路

資料に関西空港の飛行経路を載せています。



例えば淡路島上空は、上がっていく時は8,000ft以上、降りてくるときは4,000ft以上といったように、高度に縛りを設け、できるだけ大阪湾の海上で高度を稼いで下降や上昇を行うという飛行ルートがつくられました。これは、基本とされている1981年のいわゆる「3点セット」に基づくものです。こうした縛りは、地域に音を響かせないことが前提で設けられたものです。

神戸空港（2006年開港）は、できて15年近くになります。関空の使うルートと重複しないよう、飛行ルートが図のように限定されています。



これはなかなか厳しい話だろうと思っています。大阪空港は内陸なので、市街地をこのように降りて来るしかありません。



ここで特徴的なのは、福岡もそうなのですが、大阪の市街地の上空を通らせてもらっていることです。地域の人々は「昔からこうだから」とあえてうるさくおっしゃらないのかもしれませんが、大阪空港はそれができているわけですが、関空と神戸はまだそこに至っていません。3空港の飛行ルートがこっちはこっち、あっちはあっち、と住み分けができていているという点ではすっきりしていいとは思いますが、それで固定化したままになっています。

今の状況を考えると、飛行機の性能は非常によくなっているし、管制技術も上がっています。だから住み分けのようなことをしなくても、いろいろな形で対応することができます。ここまで分けた状態で、今後も続けていくという考えを地域ではお持ちなのかな、と思うのですが、そこは地域のご判断なのでしょう。現状ではいろいろな形が可能であるということ、また後ほどの話で申し上げます。

■伊丹空港存続決定の歴史と背景

1990～1991年、私は伊丹空港の存続の仕事に携わっていました。もともとは伊丹空港を廃止することを前提に関空ができた、などといういろいろな言われていましたが、いずれにせよ廃止しても問題ないような機能を関空に持たせるのだということが公式の見解でした。どうして残したかについて、今さらではありますが少し述べさせていただきます。

伊丹空港は、1964年の東京オリンピックの頃からジェット化が進み出し、1970年の大阪万博に合わせた滑走路の延長などが、大きな騒音問題を引き起こすことになりました。

1990年頃には、飛行機の音はすでに1／3程度になっていました。地域の反対派の方々はじめ多数の方々が、音は本当に小さくなったと認めていただいていた。

その当時までに7,000億円以上のお金を伊丹空港の環境対策にかけており、これ以上はほとんどかからないだろうと考えられました。あとは儲かるだけの空港ではないかという判断もありました。関空については、そのときはまだ2本目の滑走路がどうなるかはっきりしておらず、関西圏ほどの経済力があるところで関空だけでいいのかという議論がありました。ニューヨークやロンドン、パリなどの大きな都市圏を考えると、関西圏に本当に一つの空港だけでいいのか、という議論です。

さらに、何かあったときに本当に大丈夫なのかという問題。当時はまだ震災がなかったし、関西は大丈夫だろうと思われていましたが、いずれにせよ、何かが起こったとき一つの空港に

依存している状態で大丈夫なのかという議論は当時からありました。

何だかんだと言っても伊丹空港の利便性は非常に高いので、廃止したとき、残したとき、それぞれの経済効果を比較分析したのです。

調査の過程でいろいろな人に話を聞くと、伊丹空港は京都・大阪・神戸3都市の中心に位置する、つまり関西の中心なのではないかということでした。新大阪から少しだけ上の方の空港に近い所。誰も計算したわけではありませんが、感覚的にはそこが3都市の中心にあたり、人・モノ・情報・お金などいろいろな意味でここが関西の中心になるのではないかという人が多かった。その中心に近い所にある空港を廃止したら将来的にまずいのではないかという議論です。そして一度廃止したら、今後決してできないだろうとも言われました。

地域の方々が望んで残したとも言われていますが、実際は国が残した空港であることは間違いありません。反対派として、地域で心配をされた方々が総理府（当時）の「公害等調整委員会」に伊丹空港を今後どうするのかという調停を申し出ました。その調停の中で最終的に言われたのは、「関空ができた後、伊丹空港をどうするかについては、運輸省が調査を実施し、関係者に意見を聞いて判断を行い、運輸省が決定する」ということでした。

そして1990（平成2）年11月22日に公害等調整委員会に調停を申し出た「調停団」との約束、12月3日には11市協との約束が取り決められ、伊丹空港を残すことが決定されました。これはあくまでも公害等調整委員会の裁定に従って行われたもので、地域の人が残してくれと言ったからではありません。マスコミなどが面白おかしく書き立てましたが、確かに残してくれと言う人もいたものの、最終的に決めたのは国なのです。

■調停団との話し合い

調停団との合意文書については資料を添付しています。

第1次から第6次までの調停団の方々、大阪

(参考)	
大阪国際空港の今後の運用及び環境対策に関する協定	1. 基本方針 大阪国際空港については、周辺地域との調和と利用者利便の確保とを図りつつ関西国際空港開港後も存続することを運輸大臣の責任において決定することとし、その運用と環境対策については下記のとおりとする。 2. 空港機能等 本空港については、関西国際空港開港後も運輸大臣が直轄で管理・運営する国内線の基幹空港とし、関西国際空港との適切な機能分担を図ることとする。 また、本空港の規制時間内においては、関西国際空港の代替空港の機能を有するものとする。 3. 発着回数 関西国際空港開港後の本空港における発着回数の取扱いは以下のとおりとする。 ①総発着回数の限度は当面現行どおりとする。 ②定期便のジェット機の発着回数は、年末年始等の時期を例外として、1日200回以下とする。 ③プロペラ機については、YS-11型機の経年化等に対応するため、後継プロペラ機の導入に努めるほか、現行騒音影響区域の範囲内で便数調整を図り、順次②のジェット機発着回数の枠内で低騒音機材へのジェット化を行う。 ④いわゆる『ローリング方式』を廃止することとする。
大阪国際空港に係る調停条項の当事者である伊丹第1次・第2次・第3次・第4次・第5次・第6次及び大阪調停団と運輸省は、本空港に起因する諸問題に関し、双方抱えるべき立場を異とする中で、十数年の長きに亘り慎重かつ真摯に取り組み、また、その解決を図るために最大限の努力を傾注してきたところである。これにより、環境対策、安全対策において、全国の空港に範たり得る進展をみるに至った。 両当事者は、調停条項（昭和55年6月30日または7月16日成立）を踏まえ、この協定をもって本空港の存廃問題の終結及び空港が周辺地域との調和を図ることの重要性を確認する。運輸省は、空港周辺居住者の理解と協力を得るため、今後とも環境基準の達成に向け不断の努力を尽くすとともに運航上の安全の確保・向上に最大の配慮を払うものとする。 ここに調停団と運輸省は、公害等調整委員会事務局審査官立会いのもと、関西国際空港開港後の措置を含め、今後の大阪国際空港の運営と環境対策について、次のとおり合意する。	

4. 環境対策 (1) 発生源対策 ①機材制限 今後は騒音基準適合証明におけるいわゆる新基準適合機への更新を促進することとし、関西国際空港開港後については、定期便については、新基準適合機のための運航を認めることとする。 ②騒音規制 関西国際空港開港後の離陸後の騒音規制として、やむを得ない場合を除き川西市及び小学校における騒音規制を当面97ホンとし逆発進対策完了後にあっては豊中市においても騒音規制を実施することとする。この場合における規制値については、逆発進対策完了時までに検討を進めることとする。 ③発着時間規制 当面、午後9時以降翌日午前7時までに発着するダイヤ設定を認めないこととする。 ④運航方式 現在大阪国際空港において採用されている飛行ルート及び騒音軽減運航方式を今後とも徹底するとともに、安全性が確保されることを前提に、夜間においては、着陸時のラスト・リバー（逆進）の抑制に努めることとする。 また、今後とも騒音軽減等を図る運航方式の研究・導入等につき努めることとする。 ⑤逆発進対策 今後とも関係地方公共団体、周辺住民等の理解と協力を得て、逆発進対策を鋭意進めることとする。	⑤使用滑走路 プロペラ機のジェット化に当たっては、適切な滑走路の使用により騒音が偏在しないように努める。 (2) 周辺環境対策及び安全対策 大阪国際空港の存廃について調停団の提出した平成2年6月22日付け「意見書」中「II 調停団の存廃に対する基本的考え方」に掲げる環境対策等の具体的事項について、各項目の実現に最大限の努力を払う。 (3) 大阪国際空港周辺対策基金の設置 地上防災対策その他市街地空港としての大阪国際空港の特殊性に鑑み必要な諸対策を実施すべく大阪国際空港周辺対策基金（仮称）を平成2年度内を目途に設置する。 5. その他 (1) 本協定事項については、今後の状況の変化等により適宜見直しを行うものとし、内容を変更する場合には、あらかじめ協議するものとする。 (2) 本協定の実施について必要がある場合は、原則として関西国際空港の開港までの間に、誠意をもって協議する。
	平成2年11月22日

伊丹第1次調停団代理人	
第2次調停団代理人	
第3次調停団代理人	
第4次調停団代理人	
第5次調停団代理人	
第6次調停団代理人	
大阪調停団代理人	
運輸省航空局長	
立会人	
公害等調整委員会事務局審査官	
公害等調整委員会事務局審査官	

調停団、運輸省航空局、公害等調整委員会事務局審査官といった面々が立ち会って、運輸省と調停団で約束を取り交わしました。1990（平成2）年11月22日です。資料で「この協定をもって本空港の存廃問題の終結及び……」とあるよ

うに、これで決定したことが分かります。

この協定の書きぶりに注目してみてください。例えば「発着回数」のところでは、総発着回数は当面現行どおりとすると書いてあります。「機材制限」のところでは、機材をだんだん新しくしていくと書いてあります。「発着時間規制」では、「当面」として午後9時以降の規制であることについて述べられています。そして「本協定事項については、今後の状況の変化等により適宜見直しを行うものとし、……」「本協定の実施について必要がある場合は、原則として関西国際空港の開港までの間に、誠意をもって協議する」と締めくくられています。実はこの文面は、後々柔軟に対応できるような書きぶりでつくりました。

この文面については、調停団と伊丹市役所の方々にもいろいろと協力をしていただきましたが、調停団の方々は最後まで「飛行機は勘弁してくれ」という考えでした。それは当然のことでしょう。地域の代表として発言しているからには、「状況が変わったから分かりました、いいですよ」などとは最後まで言いません。「私たちは最後まで嫌だったが、将来のこと、自分たちの子どもや孫のことを考えると、今の私たちだけの価値観や思いだけでこの空港を廃止するとは言えない世の中になった。」これを彼らは分かっており、納得はしないが断腸の

思いで残すことを受け入れて「仕方がない」と言ってくれたわけです。それをもって我々は「分かりました。では伊丹空港を残させていただきます」と決めました。

調停団の方々としては、「とても大変だったのだ」という気持ちだったでしょうが、我々に対しても「あなたたちも頑張った」と言って下さいました。「これからやっぱり飛行機の世の中だろう。ここで私たちが駄目だと言って、将来の大阪にとってマイナスになったら子どもたちに申し訳ない。だから仕方がない」と、残すことを受け入れてくれました。

■将来の見直しを想定して合意

この協定では先ほども言ったように、「当面」「現行」といった言葉が頻繁に使われています。要するに、その時になったら見直しをすればよい、今はこれでいい。しかしこのままでいくつもりはなく、その都度きちんと協議して、自治体や地域の人々が納得すれば、そう決めればよいですよ、というのが趣旨です。「絶対にこうだ」というものではないことを、今さらですがご理解いただきたいと思います。

私は2年ほど調停団の方々とお付き合いしましたが、立派な方々です。並の人間にこれだけのことはできません。人間的にも本当に優れた人たちの集まりでした。地域の将来も非常に心配していました。そのような人たちが判断してくれたので、我々としても、こう書いたから金輪際こうだ、と言うとかえって彼らの意に沿わない状況になるだろうと考えました。状況に応じてしっかり見直しを行い、その時々伊丹空港の関係者にもきちんと伝えられるようにすることが、彼らの望んでいたことでした。

その辺りが少し違った形で世間に伝わったのではないかと感じ、残念に思っています。当時の調停代理人の方々ほとんど存命されていません。彼らの思いは「苦労したけれど、伊丹空港を残してやっぱりよかったという形にしたいから、後はあなたたちに頼みます」というものでした。

■羽田空港の飛行ルートについて

2005～2006年、私は本省で羽田空港の飛行ルートについての仕事に携わっていました。4本目（D滑走路）をつくるときに飛行ルートを全部見直したのです。

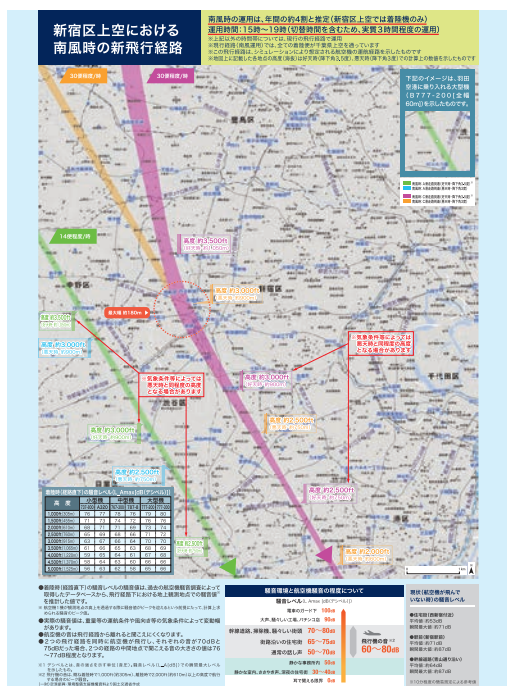
その際に、どうしても千葉県を通さざるを得ないので、千葉県をお願いに行きました。了解していただくのに1年以上かかりました。千葉県との話し合いの中で、堂本暁子知事（当時）は「羽田空港を使う利用者のうち千葉県民はわずか10～15%。ほとんどが東京の人で、あとは神奈川、埼玉、その次が千葉。それなのに、なぜ千葉にだけ飛行機が飛んで来るのですか」とずっと訴えていました。こちらは「いや、さりながら飛行機の飛ばし方というのはこういうものでして……」とあれこれ申し上げ、それが何回も繰り返されました。

最終的に知事は「今回だけは分かりました。しかし次は絶対に認めません」とおっしゃいました。堂本知事は立派な政治家で、私はマスコミが入っているところでずいぶん叱られました。が、ぎりぎりのところで認めていただきました。

これはこれで大変でしたが、いろいろと工夫もしました。当時の管制の技術を最大限に使って、少しでも高度を上げる工夫をし、それでも5,000ft以下の高度でした。それ以上高い高度は、滑走路との距離などを考えるとできませんでした。

その次にどうなったかという話です。千葉県知事からは「もうこちらは駄目です。今後増便することになっても、私たちのエリア以外のルートで飛ばしてください」と言われていたのも理由の一つですが、いずれにせよもう羽田は満杯で、他にいろいろな理由もあって、国は東京の上空を飛ばすことに決めました。私はその時、在籍していませんでしたが、千葉の上を高い高度で降りて行き、埼玉のところからどんどん下げていき、その先の東京都心上空を使う。これが羽田の新しい飛行ルートです。

これは新宿区の住民に配布された「新宿区上野における南風時の新飛行経路」を周知するチラシです。



ヒースローもシャルル・ド・ゴールも内陸空港ですし、それは仕方がない、そういうものだと思います。東京ではこのような運用を始めるそうです。



当然、空港周辺の地域にお住まいの方々は音にさらされるわけですが、「仕方がない。ここ

まできたらきちんとした空港にするべきだろう」という理解のもと、成田空港は進んでいます。

■福岡空港のコンセプション

福岡空港は、私たち北海道エアポートよりも1年前にコンセプションによって民営化されました。もう少しすると2本目の滑走路をつくり始めますが、滑走路間を210mしか離せないという物理的な制約があります。本来は最低300mです。新千歳空港は平行滑走路で300m離していますが、福岡空港は周囲の住宅環境など物理的な要因がいろいろとあるため、結局210mしか離せないで、非常に難しいのです。

したがって、今のままの管制で進めると、1時間に最大45回程度しか発着できません。私たちの先輩のコンセプション会社（SPC）は、管制の方にも最大限努力してもらい、「地域のことは全てこちらで行うから1時間50回にしてほしい」とおっしゃっているようです。管制も大変だとは思いますが、地域の熱意で福岡を大きくしたいという考えで今、努力をされています。

福岡は内陸の空港なので、当然ながら音の問題はありますが、SPCが地域の中に入っていることで理解を求める努力を重ねて、発着回数50回を実現できるよう頑張るとのことです。

■伊丹調停団との協定から 30 年

あちこちの例を持ってきて話しましたが、飛行機の性能が向上してきて、管制官も非常によく勉強して、安全を確保しながらきめ細かい管制が可能になってきています。音も小さくなりました。そういう意味で、航空・空港をめぐる状況が変わってきているのが現状です。

今後は、地域の人々がどうしていくかが大事だと思います。はじめの方で関空の「3点セット」と申し上げました。1981年のことなので40年前です。40年も経ったのだから、何か考えられないものかと思います。伊丹の存廃の話もしましたが、地元地域には、状況が変われば協議し、納得してもらって変えていこうと話し

合いました。

では、どのくらいで変えるつもりだったのか？と言われると、調停団との約束の中では「当面」「当分の間」を多用しましたが、大体10年です。私たちが協定を結んだのが1990年なので、10年経つと2000年。世紀が変わる頃にはさすがに見直すだろう、関空も5年経てば落ち着いているだろう、そんなつもりでいました。

伊丹の調停団の皆さんと協定を結んでもう30年です。30年といえば一世代ですが、30年そのままというのは、ある意味立派なのかもしれませんが、私は「何だかなあ。よく分からないなあ」と感じております。これは伊丹空港だけの話でなく、関西空港、神戸空港の飛ばし方、運用の話です。これからもこのまま固定したもの、上から言われたものだから仕方ないとして従っていくのですか、ということです。

関西の人は、上からどうこう言われるよりも、自分たちでまず動いてみて、「大体これはこんなものだろうな」とされたものが規則や決まりになっていくような傾向があるのではないのでしょうか。「こういうものだ」を下からつくり上げるのが関西の強みだと私は感じており、そういう柔軟性や創造力があるから関西は元気で、文化的に立派なものをつくってこられたのだと思います。だからノーベル賞受賞者も関西から沢山出ているのだろうなと。

まずやってみる姿勢や、その時その時に合わせた柔軟な発想で、今まで関西はしたかたに？？と言うと怒られるかもしれませんが、生きてきたのではないかと思います。しかしながら、こと関西の3空港の件に関しては「随分固いなあ」という印象です。あくまでも私の個人的な印象です。

■関西の空港整備は地域主導で

私も一応北海道エアポートというSPCの社長を務めています。私なら、現状を打破してより望ましい方向へ持っていこうとするのは、それによってお金が入る人たちだろうなと考えます。その意味では、関空の運営会社がそれに相当するでしょう。いくら頑張っても赤字から

脱出できない私たちの空港からすれば、やりがいのある仕事だと思います。こちらの空港は、やればやるだけお金が入るはずです。こんなありがたい所は他にないのではないのでしょうか。とても恵まれていて、代われるものなら代わりたいくらいです。

そして、仮に飛行機の数が増えるなどして、人やモノ、お金の動きが大きくなれば、一時的にはオリックス、ヴァンシ・エアポート様にそれらが入るとはいえ、結果的には地域が潤うことになるので、地域の方々も相当努力されるのだろうと勝手に思っております。

私はもう国の仕事を辞めているので、国としてどうこう言うつもりはないのですが、国が一番心配しているのは、東京オリンピック以降の首都圏です。成田の3本目、羽田の5本目滑走路に関してです。国はまずそちらに目を向けています。羽田は発着回数が増えて3万～4万回増えて50万回近くになりますが、それに成田を足しても100万回になるかならないか程度です。これで足りるわけがありません。そうなると、羽田にもう1本必要だという声が絶対に出てきます。そうしないと東京も日本も持たない、という発想が国ではおそらくなされると思います。

一方、関西の空港に対しては、今までにいろいろなことがあったので、地域の人々の考えを重視する流れになりそうです。「どうしてもこうすべきだ」といったことを国からはなかなか

言わないでしょう。「そこはまず地域で考えるになるんですよね？」という感じでしょうか。私も国の仕事から離れて5年近くになるので分かりませんが、普通ならそう思うかもしれません。

■おわりに

いろいろ勝手なことを申し上げましたが、最後にお伝えしたいのは、こうした会合を主宰し、牽引してこられた加藤先生のような有識者がおられる間に何らかのことをする必要があるということです。加藤先生はどんどん東京で重要な立場になっていらっしゃる、国に欠かせない存在になりつつあります。先ほども触れた羽田の飛行ルートの特典などでもすでに関わっておられます。このように東京や国に徐々に引っ張られていくと、関西に割く時間がなくなっていくのではないのでしょうか。

したがって、加藤先生がいる間に何かするべきだと私は思っています。考えるだけでは不十分で、早く動いて実行してみることが大事なのではないのでしょうか。先生の迷惑になるような格好で勝手に引っ張り出してはなりません、このような方がいらっしゃる間にやることをやっておかないと、あとはできませんよと個人的には思っている次第です。

ご清聴ありがとうございました。

Ⅱ．平田輝満氏（茨城大学工学部 都市システム工学科 准教授）によるコメント

■はじめに

10年ちょっと前のことですが、私が運輸政策研究所で航空管制の研究発表を行った際に、その発表をお聞きいただいた蒲生さんから、後日、航空保安大学校という管制のトレーニングセンターで勉強する機会を特別に頂き、そこから、航空管制の勉強を再度、一から始めました。

それから10年あまりが過ぎ、何とかこの分

野で多少は、研究としても成果を出せるようになってきたところです。したがって、その“恩師”である蒲生さんに対してコメントなどできそうにありませんが、私が今日話そうと思った趣旨と同じ部分があるかもしれないと、先ほどのご講演を拝聴して思いました。

■空港経営と地元の当事者意識

長期的な需要予測と将来展望の中で、空港機能の強化が必要か否かを検討することは重要です。羽田空港は国管理空港ではありますが、ビルは別々の会社が経営し、空港施設も別に運営管理する会社があったりします。結局誰が真に空港全体を管理・運営しているのかよく分からない、という見方もできていると感じています。もちろん国が責任を持ってやってもらえますが、以前から一つの空港会社として地元との合意形成などを行ってきた成田空港や関西空港は、地域とも一体で責任を持って空港の整備や運営を行ってきたこともあり、地域の方々も当事者意識が高い、地域も空港運営等に協力しようとする気持ちが強いと感じます。

先程のお話で、伊丹空港に関する公害等調整委員会など、過去の地元民との誠意ある協議については知りませんでした。協定にある運航方式のところで、「今後とも騒音軽減等を図り得る運航方式の研究・導入等につき努めることとする」とあります。さらに使用滑走路についても「適切な滑走路の使用により騒音が偏在しないように努める」とあり、最後の方には「今後の状況の変化等により適宜見直しを行うものとし、内容を変更する場合には、あらかじめ協議する」「誠意をもって協議する」とあります。これらの言葉が全てを表していると思います。

この研究会を主催している関西空港調査会は、空港を専門とするシンクタンクです。私も以前ここに招かれて、2015～2016年度に「航空需要に対応した空港運用研究会」の研究会主査をさせていただきました。東京には、こうした特定の空港をずっと考え続けているような組織はないので、大変羨ましく思いますし、まさに先程の運航方式の研究・導入に対しても、地域と連携しながらできる素地があるのではないかと感じています。

■空港の計画プロセスで重要なこと

本日用意したのは、関西空港調査会の研究会で何度か講演した内容でもあります。まず首都圏空港の取り組みです。私も国の検討が始まる前に運輸政策研究所（現在の運輸総合研究所）

でそのような研究をしていました。海外でも空港の騒音負担の考え方や、新しい技術で変えていく取り組みなどが随分研究されていました。

それを地域とコミュニケーションをとりながらどう決めていくかの計画プロセスについて、これは海外では当たり前のようにしていますが、日本もそういう標準的な方法でやるか、もしくは先程のご講演のように、関西独特の決め方と言いますか、地域主導のやり方が一方であると思います。そこをどう決めていくかということです。

そもそも空港の滑走路の容量をどう考えるか、どんな要因が影響しているかを、科学的にどう整理して算出するか。そこをきちんとやって、地域の方々や空港会社に理解してもらい一緒に決めていくことが必要だと思います。

約10年前、2009年頃から、CARATS（Collaborative Actions for Renovation of Air Traffic Systems）という、新しい航空交通システムの技術を日本に導入する長期計画をつくっています。現在ロードマップに従って進めているところですが、今年で10年が経ち、見直しを図っているところでは、昔では考えられなかった新しい運航技術、例えば曲がりながら、あるいは悪天候でも滑走路に入れる、といった技術が次々と使えるようになってきています。羽田の都心上空の飛行経路でも、先程のご講演のように騒音軽減方針を地域という議論しながら、使える最新技術を最大限使って、なるべく経路を柔軟に運用できるようにする手法も出てきています。

今日のご説明できませんが、その他にも非常に多くの技術があります。独立した経路を引かなくとも、混ぜこぜでうまく時間調整を行って効率よく処理できるシステムを使って管制官が業務をできるようになってきています。そのようなことも、将来の飛行経路の設定検討の中では長期的に考えていかなければなりません。

最後は関西空港の運用についてまとめています。私自身は、首都圏のことは随分勉強したのですが、関西圏のことを実はあまりよく分かっておらず責任を持った発言はできませんが、現状どう

なのかわかる範囲で簡単にご紹介します。

■都心上空飛行のオープンハウス型説明会

首都圏空港は、2013年から国で小委員会をつくって検討が始まりました。かなり短い期間ですが、都心上空飛行だけではなく、都心上空を使わなかった場合はこのくらい増える、というような案を複数案出して、いろいろ技術検討を重ねました。

その上で、当時行き着いた選択肢が都心上空の活用案でした。その後、具体化に向けて協議会で議論しながら、決めてきたという経緯がありました。

具体の協議に入る前に、都心上空飛行を行うことに関して、そもそも地元の方々などどのようなコミュニケーションや合意形成の方法があるのか、計画のプロセス自体を検討して決める委員会をつくって、「こうして進めていきましょう」という議論も行っていました。

このようにして決めてきた経緯があって、2015年から約5年にわたって数多くのオープンハウス型説明会等を行いました。今までのような学校の教室説明会や公民館での説明会ではなく、みんなが通る駅構内にパネルを並べて、知らない人でも通りがかりに知ることができるような方法も積極的に活用されていました。できるだけ多くの人に東京都心上空の飛行経路の内容と影響を知ってもらい、コメントをもらうた

めの努力を、国の方々、自治体の方々がされています。航空機騒音についてイメージがつかない人も多いので、例えば1,000フィートの高度をボーイング737が飛んだ時の音をヘッドフォンと映像で知ってもらうといった工夫もしていました。

2019年6月末時点で、地域住民を対象にしたオープンハウスなどの説明会を計93回開催、地元協議会での説明も67回開催しました。2019年8月

に新飛行経路の運用が決定しましたが、その後も説明会は引き続き実施されています。

■騒音負担を地域全体でシェア

先程のご講演で千葉県の話が出ました。都心上空の運用を決めた2019年8月の協議会で、首都圏全体で騒音共有の実現第一歩として評価する、という声が千葉県の皆さんからあり、騒音も地域でシェアするという考え方が公式に表明されました。こうしてさまざまなフェーズを経て政策決定をしていきました。

こちらが2003年当時の堂本千葉県知事の見解で、正式文書として出されたものです（スライド11）。

文書には「羽田再拡張プロジェクトによって、千葉県上空を通過する機数がある程度増加することは受け入れざるを得ないと覚悟しているが、騒音問題等を首都圏全体で共有し、納得のいく分担を実現することが前提である」と記載されています。

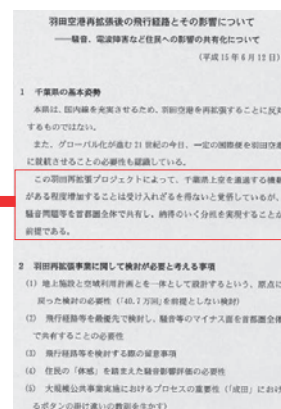
私はこの文書から表面的にしか理解していなかったのですが、先程のご講演でリアルな話を聞き、蒲生さんはこのような議論をまさに当事者としてされたのだなあと感じていたところです。このような方々のご尽力の積み重ねの上に今の政策決定もあるのだと改めて感じた次第です。今回の都心上空経路活用の説明資料には、千葉県内での航空機騒音に関し「都心上空を

羽田空港発着便の騒音負担の現状

羽田発着便の騒音負担
⇒ 以前から地域的な偏りが課題
(特に千葉県)

(例)
2003年:千葉県堂本知事(当時)
(羽田空港再拡張事業に関する協議会)

「羽田再拡張プロジェクトによって、千葉県上空を通過する機数がある程度増加することは受け入れざるを得ないと覚悟しているが、騒音問題等を首都圏全体で共有し、納得のいく分担を実現することが前提である」



出典)第3回羽田空港再拡張事業に関する協議会(2003)資料
(国文大臣と地元周辺7都県市で構成)

をなるべく地域に提供する、そのための技術検討に関する報告書です。オーストラリア、イギリスともに、騒音に関して、その負担の工夫に対して一所懸命取り組んでいます。

成田でも3本目ができることによって運用のオプションが増えるので、容量増加だけでなく騒音のシェアという意味でも価値があると思います。

■アメリカの騒音対策例

ニューアーク空港も、当初はダウンタウンの上空を使っていませんでした。10年くらい前ですが、アメリカの飛行機は深刻な遅延問題が生じていました。朝方、夕方の離陸ピークの時だけ、ニュージャージーのエリザベスシティのダウンタウンの上を飛ぶような離陸経路を引いて、容量を少しだけ増やして遅延を解消、それ以外の時間帯は従来通りの騒音配慮型の経路を使うという方法をとりました。

アメリカの計画プロセスはNEPAプロセス（国家環境政策法）に則っており、日本もこれに学んで環境アセスメントをつくりました。離陸経路を増やすなどの空域再編に10年かけて、法制度のもとに政策決定を行いました。政策決定後すぐに自治体などから訴訟がありましたが、それに対してアメリカの行政当局は勝訴してその後計画実行に移しています。

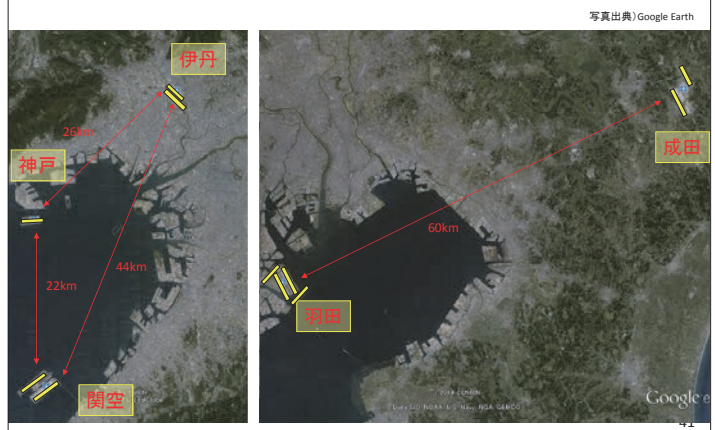
成田も、随分以前ですが、それまで使っていなかった空域を使うことに地元が合意しました。このように成田空港の機能強化（遅延対策、容量拡大）に地元も協力してきており、そのような中で羽田も今取り組まれていると思います。

■関西3空港の飛行経路

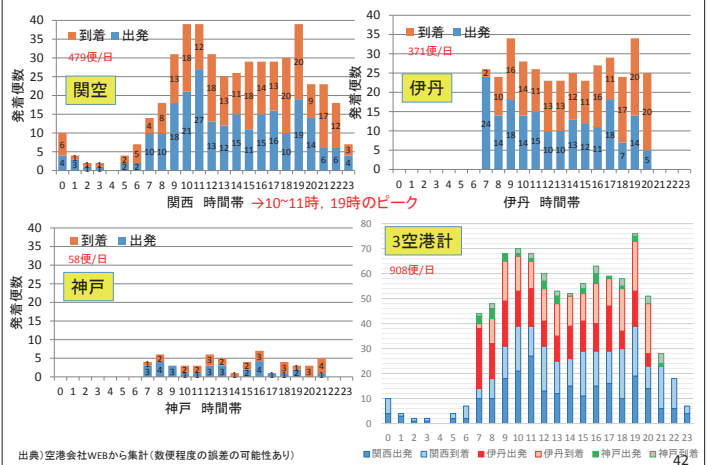
関西3空港は、羽田・成田よりも高い密度で配置されています。しかも滑走路の向きが全部違うので、複数空港を運用するには制約が大きいと言えます。しかし距離がある程度離れているので工夫のしようはあるでしょう（スライド41）。

関空は午前中の10～11時が最も混雑し、時間あたり40機を越えています。スロット配分上は時間あたり45機がマックスで、離陸が32機まで、着陸だけなら25機。通常なら離陸専用に使えば32機くらい可能なのですが、着陸が25機というのは関空の周辺空域の制約が影響しているのではないかと思います。実際のところは分かりませんが、データだけを見るとそ

関西3空港と首都圏空港の配置比較

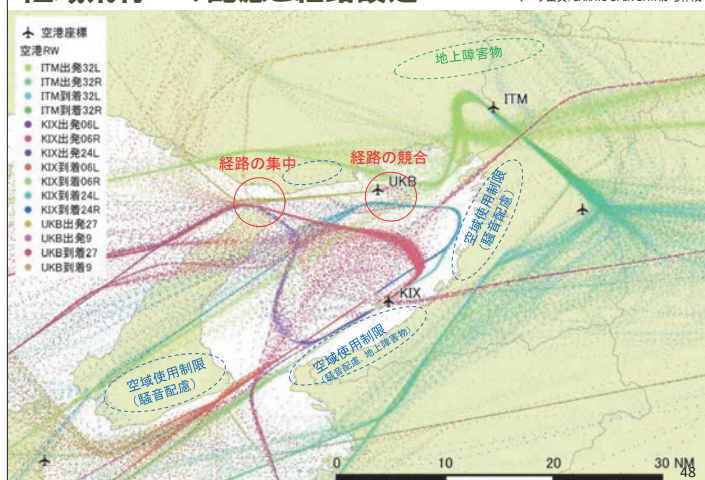


発着便数(H29.3ダイヤ)



陸域飛行への配慮と経路設定

データ出典/ CARATS OPEN DATAから作成



のように見えます（スライド42）。

データでは、朝方の離陸のピーク時間は混んでおり、離陸の遅延が発生しています。時間帯だけ見ると関空は容量いっぱいだと感じます。容量がどれくらいかは別にして、実態として遅れている。

データがなければ我々も第三者的に検討や分析ができず、提案もできません。航空局の「将来の航空交通システムに関する推進協議会」では、飛行軌跡データ（CARATS オープンデータ）を一般公開しています。最近では羽田や福岡の地上の走行データまで公開しているのですが、残念ながら関西圏の空港の地上走行データはまだオープンになっていません。これから検討していく中で、軌跡データをオープンにすると、多くの研究者やコンサルタントの方も使えます。一見、飛行機の運航は分かりづらいのですが、分かれば単純な部分も多いのか大体の予想がつきます。軌跡は事実ですから。

軌跡を描いていくと、先程のご講演の通りです。やはり淡路島の上空は、高度を稼ぐために明石海峡付近に経路が集中しています。おそらく関空は大阪の市街地を飛ばない前提で運用されています。伊丹の場合は北方に山があります。機材によっては越えられる可能性もあるかもしれませんが、ぱっと見た印象では難しそうです。飛行機の場合、エンジンが one-engine

out になった時でも安全に運航できる、といったようなことも考えられているので、そういうことを考えて左旋回で離陸せざるを得ないかもしれません。

いずれにせよこうした諸々の制約があり、神戸も入ってきて、明石海峡付近にかなりの経路競合があります。かなり重なって見えますが、高度差でクリアしているので、今は全部独立で運用していると思います（スライド48）。

以前、ジェットスター社長の講演で「関空に行くところぐるぐる回って、伊丹へ行くより25分余計にかかる」という話がありました。陸域を避けてぐるぐると飛んで、かつ25機／hしか処理できないということになります。これは昔決められた飛行経路なので、今はそんなことはないと思います。着陸直前の誘導は管制官にとって最も重要な空域の一つで、今ならそこにきっちり並べて30機／hくらい処理できるものになっています。

最新の航法では、GPS を使ったアプローチで曲線経路を引くことができます。関空の場合は、滑走路付近では2本の着陸経路があるのですが、空域が制限されているため、その手前の航空路は実質1本しかありません。実際のところは分かりませんが、25機／h という数字はそこの所の誘導がうまくできないことが影響しているのではないかとと思っています。

■新しい管制技術こそ関空へ

関空は経路だけを見ても、羽田・成田よりも窮屈な運用をしている部分があれば、一方で新しい技術を使って、曲がった経路も監視しながら狭い所でうまくできるようになってきています。これからの需要も当然伸びていくと思います。数年前に関西空港調査会の研究会で発表したとき、最後のまとめで私は次のように述べた記憶があります。

— 関空は新しい管制技術を使って運航効率を

上げる“テストベッド”と言いますが、ショールーム的に使っている側面があります。誤解を恐れずに言うと、比較的余裕があるため新技術の運用がしやすいわけです。例えば関空で使われている連続降下方式です。この技術を利用すると騒音も静かでCO₂排出量も削減できます。――

今は連続降下方式が他の空港でも行われていますが、最初に導入されたのは関空だったと思います。関空だからこそ、これからも新しい技術をどんどん入れていくことができます。

■おわりに

ヨーロッパでは容量や騒音以外でも、特にCO₂排出、地球環境問題が叫ばれており、化石

燃料を多く使う飛行機に乗るのは恥だと言われるくらいです。「騒音の影響を考慮してぐるぐる飛んでCO₂をまき散らすのは地球環境に悪影響を及ぼす」という視点もあり得ます。

今は安全、環境、容量、CO₂、騒音、経済性、利便性などいろいろな指標をバランスよく組み合わせて考えねばならない時代に突入しています。全部がうまくいく案があればベストですが、そうでない時はバランスを考えなければなりません。容量の側面のみならず、環境的にも関空は先進的なシステムがどんどん入りつつあります。そのように未来志向で新しい技術を入れてもらえると、東京や他の地域の参考にもなるのでぜひお願いしたいと思います。

ご清聴ありがとうございました。



価格規制下の事業報酬の設定に関する覚書

1. はじめに

公益事業の運営に対して、どの程度の利益（利潤）を認めるかは、最も伝統的な問題のひとつである。これは、電力・ガス、鉄道事業などのようないわゆるネットワーク性やそれにとまなう自然独占性を有する公益事業に対して、総括原価方式を主とした価格規制がなされていたことに由来する。規制の下で認められる利益は、事業報酬と呼ばれる。

周知のように、かつての航空産業では総括原価方式の下で運賃が決定されていたし、現在でも空港においては空港施設使用料の設定などにおいて、この総括原価に基づく規制の考え方が反映されている。近年、電力やガスなどのエネルギー産業は小売全面自由化が展開したものの、小売の規制料金そのものは継続している。このように総括原価方式をはじめとした、価格規制は、特にエッセンシャルファシリティなどと呼ばれるインフラ部分の料金設定の文脈の中で、依然として残されている。

そこで小論では、周知のことではあるが、いわゆる鉄道などで利用されている総括原価方式の中でも事業報酬の設定について、投資による資金回収という観点からごく簡単に整理し、その際の留意点について述べることにする。いわゆるテキストブック的な内容の確認となることを、あらかじめご容赦いただきたい。

2. 総括原価方式における価格設定と事業報酬

わが国では価格規制の方法として、総括原価方式が採用されている。この方式は、総収入と総括原価（総費用）が等しくなるように価格・料金を設定するというものである。総括原価には、いわゆる営業費など運営にかかる費用（原価）に加えて事業報酬という形で利益分が上乗せされている。この事業報酬には、利子の支払いや配当金などが含まれる。鉄道などで用いられる上限価格規制は、こうした総括原価に基づいて総収入の上限が定められているものと理解してよい。総括原価方式の下で、どの種目がどの程度の水準で営業費として認められるか、という問題は設定の上で非常に重要である。その一方で、ここで注目するのは、この事業報酬がどのように設定されているかである。

総括原価方式の中でも事業報酬の設定には、2つに大別される。ひとつは費用積み上げ方式であり、もうひとつはレートベース方式である。前者は、資産の維持費用、借入利子支払い額、配当などを積み上げて計算し、それを事業報酬とする方式である。後者のレートベース方式は、事業資産に報酬率と呼ばれるものをかけたものである。例えば、事業資産が100億円で設定された報酬率が5%であるならば、事業者に対してある期間の中で5億円の利益（事業報酬）を得ることが認められる、というものである。なお、この報酬率は公正報酬率（fair rate of return）と呼ばれることもある。

3. 経済学における「正常利潤」と事業報酬

それでは、なぜこのような事業報酬という形で利益の上乗せが必要なのだろうか。経済学の文脈では、こうした利益のうちのある部分は「正常利潤」と呼ばれ、経済厚生を損なうとされる「超過利潤」とは区別している。つまり、利益とはいっても「正常利潤」とみなされるならば、それは経済学では「費用」とみなし、その上乗せを認める、という考えである。

これに関連して、例えば、鉄道事業法第16条2において、運賃の認可に際しては「能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであるかどうかを審査して、これをしなければならない」としている。鉄道事業に限らず、各事業法では総括原価方式の下で、事業報酬の設定が適正であることを求めている。適正な事業報酬と経済学の「正常利潤」という考えは、ある程度、対応していると考えられる。

4. ファイナンスと事業報酬

適正な水準の事業報酬とは何か、言い換えれば、事業者に対してどの程度の利益を認めるのが適正であるか、という問題は、伝統的であるだけでなく、きわめて重要なテーマである。適正ということに関連して、ファイナンスの観点から見てみよう。投資はファイナンスを構成する主たる要素のひとつである。投資とは、大まかに言って、将来の収益を見越して、現時点で何らかの対象に対して資金を投下する行為を指している。また、資産はその投資の対象であり、現時点ではなく、将来にわたって収益をもたらすことが期待されるものである。したがって、ある時点において設定される事業報酬とは、過去に行われた投資が資産を形成し、その資産がもたらす収益の一部である、と解される。いうまでもなく、投資の観点からは、収益性の確保が実施のための必要条件となる。

このとき、いわゆる公益事業の投資と一般的な投資とは、大きく区別すべき点がある。それは、規制の下で事業者には、ある種の独占的な運営権を付与されていることが前提となっており、それによって、適正な事業報酬という形である一定の利益の確保が認められている、という点である。言い換えれば、市場環境に大きな変化がなく、規制の枠組みも固定化されているならば、事業者は独占的な運営権の下、投資に対する収益を適正な事業報酬という形で確実に得る見込みが立つのである。

このことは、インフラのような大規模な設備投資を必要とする事業者にとって、種々のリスクを抑え、その結果として安価に資金調達が可能になるという意味で有効である。ただしその一方で、過剰な事業報酬を設定することは、経済学的な見地から、「正常利潤」を超えた「超過利潤」を享受することを意味し、それによって経済厚生を損なう恐れもある。それゆえに、適正な事業報酬の設定は、重要なテーマとなるのである。

5. むすびにかえて

最後に、事業報酬の設定にかかる留意点について、簡単に触れておく。事業報酬は、①独占的な運営権を付与された事業者に対して、②市場環境などに大きな変化がないという前提の下で、設定するものである。しかしながら、①と②の条件は、常に成り立つとは限らない。

第1に、競争状態にかかわるものである。①に関して言えば、かなり古い例えになるが、かつての鉄道がモータリゼーションによって影響を受けたように、市場の範囲（市場の画定）を変えることで競争相手が生じ、その結果として、独占的な位置を実質的に維持できない可能性があげられる。この場合、投資前に予想された収益を確保することが難しくなる。したがって、事業報酬や総括原価を設定する場合、こうした競争的な要素を含めて、考慮する必要がある。

第2に、事前の想定を超える大きなリスクにかかわることがあげられる。事業報酬は、②のように、

市場や経済環境が大きく変わらないという想定の下で設定される。しかしながら、昨今の世界的に直面している新型コロナウイルス感染症の影響のような事象は、いわゆる大きな変化に該当し、事前にはほとんど想定できない。こうした事象の発生による突然かつ大幅な収益の減少は、事象の発生前に設定した料金水準では十分に回収しきれないことが予想される。

平時において、安定的な投資を促すという観点からは、規制の枠組みをある程度固定化し、将来の見込みを立てやすくすることが要請される。しかしその一方で、想定を上回るような大きなリスクが実際に生じた場合、弾力的な対応が必要となる。この対応は、事業者の中で完結させることは難しいと考えられ、行政による対応も求められるであろう。

<参考文献>

山内弘隆・竹内健蔵(2002)『交通経済学』有斐閣アルマ.

Thompson,H.E.(1991), *Regulatory Finance: Financial Foundations of Rate of Return Regulation*, Kluwer Academic Publishers.

関西国際空港 2019 年度運営概況（速報値）

<http://www.kansai-airports.co.jp/news/2019/>

○発着回数 196,022 回（前年度比 103%）

国際線：146,884 回

（前年度比 103%）

国内線：49,138 回

（前年度比 106%）

発着回数について

2019 年度の合計発着回数は前年度比 103% の 196,022 回、国際線の発着回数は前年度比 103% の 146,884 回と年度として過去最高を記録しております。新型コロナウイルス感染拡大後は大きく影響を受けましたが、年度を通じては、中国や東南アジア方面の増便や長距離路線の新規就航などにより前年度を上回りました。

○旅客数 28,762,999 人（前年度比 98%）

国際線：22,057,641 人

（前年度比 96%）

国内線：6,705,358 人

（前年度比 103%）

旅客数について

2019 年度の合計旅客数は前年度比 98% の 28,762,999 人を記録しております。国際線の旅客数につきましては 2020 年 1 月までは好調に推移していましたが、新型コロナウイルス感染拡大後は、その影響を大きく受け、前年度比 96% の 22,057,641 人、このうち外国人旅客数は前年度比 95% の 14,684,174 人と前年度を下回りました。

○貨物量 756,771t（前年度比 93%）

国際貨物：742,155t（前年度比 93%）

積込量：333,452t（前年度比 85%）

取卸量：408,703t（前年度比 101%）

国内貨物：14,616t（前年度比 106%）

貨物量について

2019 年度の国際線の貨物量は前年度比 93% の 742,155t となっております。

1. 発着回数には空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機・回転翼機等を含む。
2. 国際線旅客数は、大阪入国管理局関西空港支局の発表資料を基に算出している。
3. 国際貨物量は、大阪税関公表の関西国際空港航空機積卸貨物量による。

2020 年 4 月 20 日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報 [関西空港]

2020 年 3 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	1,421,800	94.7	22.4	1,176,277	95.8	18.5	245,523
管 内	914,324	98.9	14.4	896,482	97.0	14.1	17,842
大 阪 港	324,393	93.3	5.1	372,170	96.3	5.9	△ 47,777
関 西 空 港	427,540	97.8	6.7	323,233	90.5	5.1	104,307
全 国	6,357,876	88.3	100.0	6,352,930	95.0	100.0	4,946

【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	427,540	97.8	6.7	323,233	90.5	5.1	104,307
成 田 空 港	876,039	90.6	13.8	1,156,831	104.2	18.2	△ 280,792
羽 田 空 港	22,121	72.6	0.3	101,477	104.5	1.6	△ 79,356
中 部 空 港	70,366	76.8	1.1	86,192	83.6	1.4	△ 15,826
福 岡 空 港	15,799	68.5	0.2	33,099	81.9	0.5	△ 17,300
新 千 歳 空 港	2,503	94.8	0.0	485	20.8	0.0	2,018

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合 計 (1日平均)	
	外国人入国 (1日平均)		外国人出国 (1日平均)		日本人帰国 (1日平均)		日本人出国 (1日平均)			
平成 6 年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成 7 年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成 8 年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成 9 年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成 10 年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成 11 年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成 12 年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成 13 年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成 14 年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成 15 年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成 16 年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成 17 年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成 18 年	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
平成 19 年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成 20 年	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
平成 21 年	1,357,556	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,062,551	24,829
平成 22 年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,190,605	27,919
平成 23 年	1,343,897	3,682	1,363,251	3,735	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,069	26,006
平成 24 年	1,795,222	4,905	1,778,162	4,858	3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,812,831	29,543
平成 25 年	2,326,263	6,373	2,285,785	6,262	3,433,700	9,407	3,439,358	9,423	11,485,106	31,466
平成 26 年	3,173,759	8,695	3,104,778	8,506	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,752,082	34,937
平成 27 年	5,012,402	13,733	4,974,063	13,628	3,045,982	8,345	3,028,657	8,298	16,061,104	44,003
平成 28 年	6,090,300	16,640	6,051,810	16,540	3,189,960	8,720	3,187,010	8,710	18,519,080	50,600
平成 29 年	7,162,310	19,620	7,126,200	19,520	3,311,930	9,070	3,302,920	9,050	20,903,360	57,270
平成 30 年	7,652,130	20,970	7,604,930	20,840	3,467,940	9,500	3,499,370	9,590	22,224,370	60,870
平成 31 年 令和 元年	8,381,450	22,960	8,365,180	22,920	3,969,040	10,870	3,973,840	10,890	24,689,510	67,640
令和 2 年 1 月	709,920	22,900	711,000	22,940	330,030	10,650	270,880	8,740	2,021,830	65,220
令和 2 年 2 月	229,220	7,900	313,080	10,800	253,270	8,730	261,700	9,020	1,057,270	36,460
令和 2 年 3 月	35,920	1,160	57,460	1,850	87,830	2,830	50,900	1,640	232,110	7,490
令和 2 年 4 月	401	13	3,739	125	2,222	74	321	11	6,683	223
令和 2 年 累計	975,460	8,060	1,085,280	8,970	673,350	5,560	583,800	4,820	3,317,890	27,420
前 年 同 期	2,860,990	23,840	2,847,530	23,730	1,280,060	10,670	1,336,120	11,130	8,324,700	69,373
対 前 年 同 期 比	34.1%		38.1%		52.6%		43.7%		39.9%	

※外国人入出国者数には、地位協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。

※平成 6 年の数値は、開港（9 月 4 日）以降の数である。

2020年G/W期間中の出入（帰）国者数【速報値（概数）】

- 1 対象期間 2020年4月24日（金）～2020年5月6日（水）計13日間
- 2 期間中の出入（帰）国者数（概数）
 - 総 数：2,150人（対前年比99.8%減）
 - うち日本人：690人（対前年比99.9%減） 外国人：1,460人（対前年比99.7%減）
 - 出 国 者：1,590人（対前年比99.7%減）
 - うち日本人：200人（対前年比99.9%減） 外国人：1,390人（対前年比99.5%減）
 - 入（帰）国者：560人（対前年比99.9%減）
 - うち日本人：490人（対前年比99.8%減） 外国人：70人（対前年比99.9%減）
- 3 渡航先国（地域）別出国者数（概数）

第1位が中国で510人、次いで韓国の490人、台湾の270人、東南アジア、ヨーロッパの160人の順となっている。

新型コロナウイルス（COVID-19）の影響により、いずれの渡航先も大幅に減少した。

出入（帰）国者数

（単位：人）

2020年4月24日～5月6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
24日 金	10	55	65	24	3	27	34	58	92
25日 土	8	70	78	19	1	20	27	71	98
26日 日	30	103	133	95	5	100	125	108	233
27日 月	35	111	146	17	2	19	52	113	165
28日 火	1	248	249	59	19	78	60	267	327
29日 水	1	61	62	11	1	12	12	62	74
30日 木	12	121	133	28	3	31	40	124	164
1日 金	2	4	6	0	0	0	2	4	6
2日 土	16	196	212	37	10	47	53	206	259
3日 日	4	28	32	118	8	126	122	36	158
4日 月	29	44	73	0	0	0	29	44	73
5日 火	35	289	324	37	16	53	72	305	377
6日 水	21	55	76	45	3	48	66	58	124
合 計	200	1,390	1,590	490	70	560	690	1,460	2,150
一日平均	20	110	120	40	10	40	50	110	170
対前年比	0.1%	0.5%	0.3%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.3%	0.2%

※本年度については、日別旅客数が10人未満の日もあるため、実数を記載しています。
（合計、一日平均は一の位で四捨五入）

(参考) 2019 年 4 月 26 日～5 月 6 日 (11 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
26 日	金	19,170	24,010	43,180	9,920	20,620	30,540	29,090	44,630	73,720
27 日	土	30,930	15,570	46,500	5,660	25,830	31,490	36,590	41,400	77,990
28 日	日	29,680	16,500	46,180	5,700	21,170	26,870	35,380	37,670	73,050
29 日	月	28,990	16,440	45,430	8,120	19,360	27,480	37,110	35,800	72,910
30 日	火	24,150	20,010	44,160	12,910	21,390	34,300	37,060	41,400	78,460
1 日	水	19,510	20,690	40,200	17,870	22,700	40,570	37,380	43,390	80,770
2 日	木	17,740	19,940	37,680	22,800	17,170	39,970	40,540	37,110	77,650
3 日	金	12,390	21,230	33,620	27,670	15,270	42,940	40,060	36,500	76,560
4 日	土	7,350	26,340	33,690	27,680	15,400	43,080	35,030	41,740	76,770
5 日	日	6,340	26,950	33,290	32,410	11,640	44,050	38,750	38,590	77,340
6 日	月	6,930	24,960	31,890	32,350	12,720	45,070	39,280	37,680	76,960
合 計		203,180	232,640	435,820	203,090	203,270	406,360	406,270	435,910	842,180
一日平均		18,470	21,150	39,620	18,460	18,480	36,940	36,930	39,630	76,560

※ 2019 年度数値については、一の位で四捨五入しています。

出国者渡航先国（地域）別一覧表 （単位：人）

	2020 年 4 月 24 日～5 月 6 日(13 日間)		(参考) 2019 年 4 月 26 日～5 月 6 日 (11 日間)	
	出国者数	構成比率	出国者数	構成比
中 国	510	32.1 %	116,060	26.6 %
韓 国	490	30.8 %	100,790	23.1 %
台 湾	270	17.0 %	48,480	11.1 %
東 南 ア ジ ア	160	10.1 %	70,950	16.3 %
ヨ ー ロ ッ パ	160	10.1 %	15,200	3.5 %
香 港・マカオ	0	0.0 %	47,810	11.0 %
ハ ワ イ	0	0.0 %	13,440	3.1 %
北 ア メ リ カ	0	0.0 %	6,440	1.5 %
グアム・サイパン	0	0.0 %	6,340	1.5 %
オ セ ア ニ ア	0	0.0 %	4,780	1.1 %
そ の 他	0	0.0 %	5,540	1.3 %
合 計	1,590	100.0 %	435,830	100.0 %

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

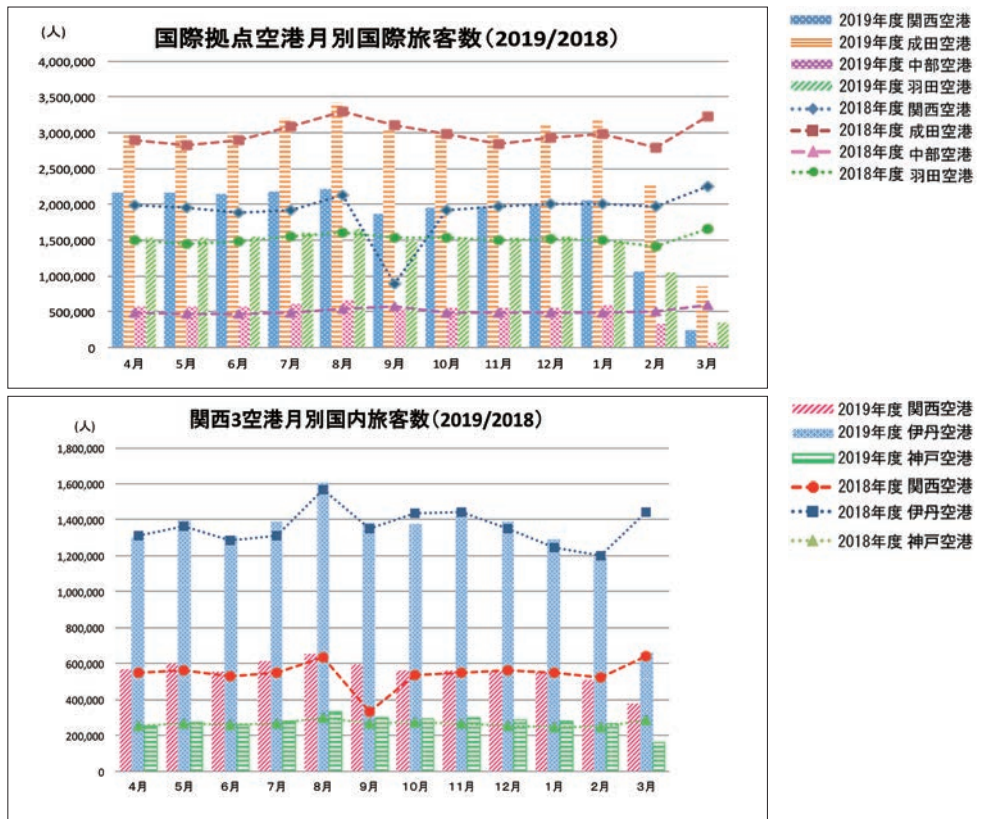
2020 年 3 月実績【速報】

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	4,399	32.8%	17,233	94.0%	21,632	68.2%
	関 西	4,399	32.8%	4,106	100.0%	8,505	48.6%
	大阪(伊丹)	0	—	10,234	87.2%	10,234	87.2%
	神 戸	0	0.0%	2,893	116.0%	2,893	115.9%
	成 田	10,865	61.2%	4,646	99.7%	15,511	69.2%
	中 部	1,259	34.7%	5,376	96.7%	6,635	72.3%
旅客数 (人)	関西 3 空港	239,524	10.7%	1,203,059	50.8%	1,442,583	31.3%
	関 西	239,524	10.7%	376,938	59.0%	616,462	21.4%
	大阪(伊丹)	0	—	662,787	46.0%	662,787	46.0%
	神 戸	—	—	163,334	56.5%	163,334	56.5%
	成 田	858,563	26.6%	446,641	63.9%	1,305,204	33.2%
	東京(羽田)	348,498	21.0%	2,423,883	39.3%	2,772,381	35.4%
	中 部	64,700	11.0%	277,125	46.8%	341,825	28.9%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	63,013	91.5%	10,208	86.9%	73,221	90.8%
	関 西	63,013	91.5%	965	75.7%	63,978	91.2%
	大阪(伊丹)	0	—	9,243	88.3%	9,243	88.3%
	成 田	188,113	102.3%	—	—	188,113	102.3%
	東京(羽田)	43,006	84.2%	50,008	79.3%	93,014	81.5%
	中 部	12,162	74.4%	1,455	96.9%	13,617	76.3%

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。

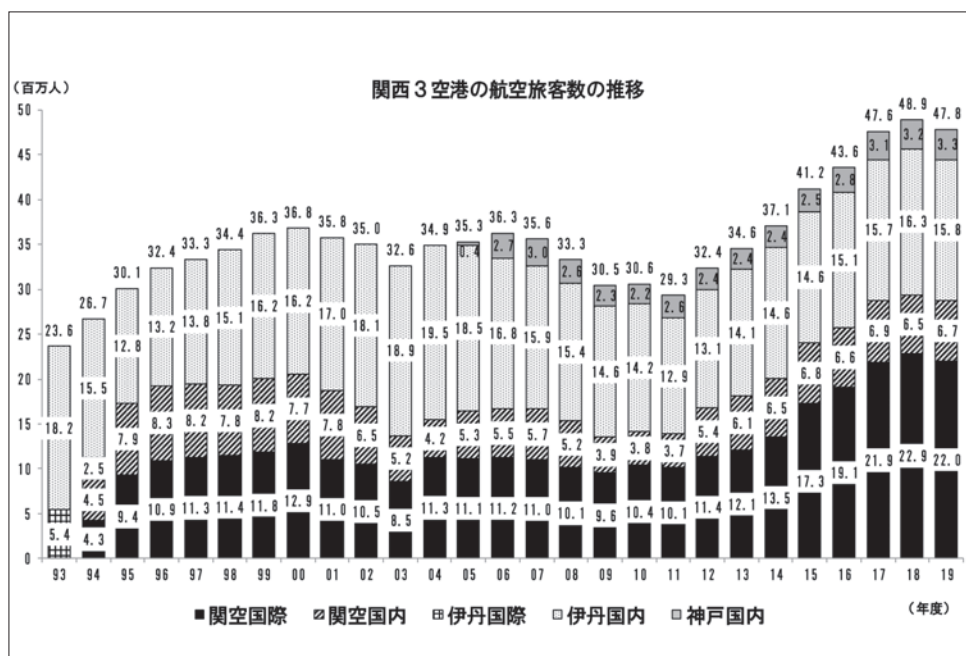
注 3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



・関西 3 空港における航空旅客数の推移

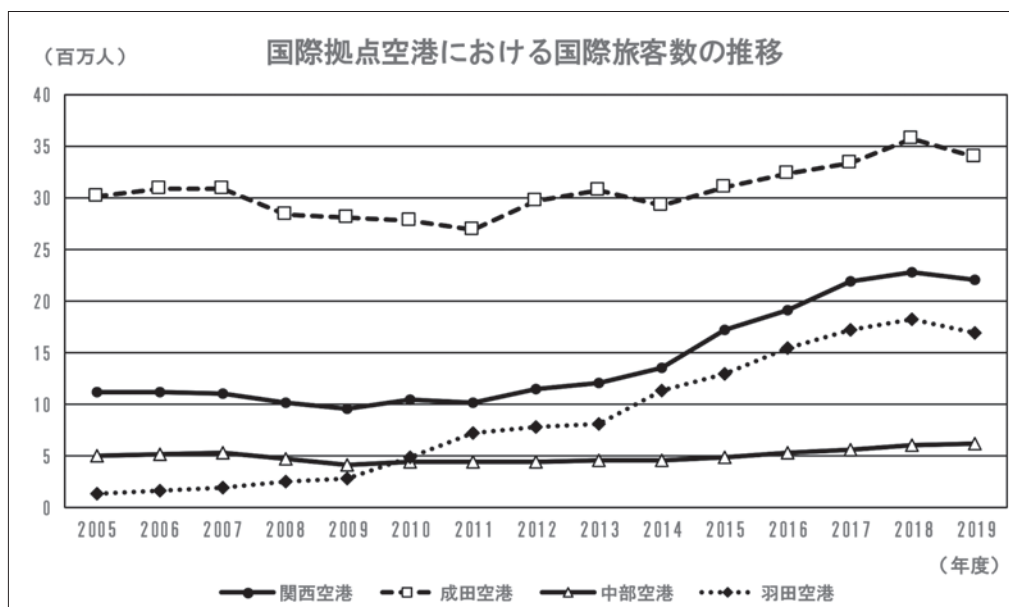
関空・伊丹・神戸 3 空港の2019年度の国際・国内の合計旅客数は、8年ぶりに前年度を下回った。

新型コロナウイルスの世界的な流行により、2020年2月、3月に国際線の大幅な減便・運休が相次ぎ、国際旅客数は大きく減少した。また、国内旅客数も2020年3月に大きく減少している。



・国際拠点空港における国際旅客数の推移

2019年度の関空、成田、中部、羽田 4 空港における国際旅客数を前年と比べると、中部だけが増加しており、その他 3 空港は減少している。最も減少したのは成田で、前年より約185万人減少している。次いで羽田の約130万人減、関空の約84万人減となっている。



関西空港調査会からのお知らせ

新型コロナウイルスの国内での感染拡大防止のため、定例会等の催しを延期させていただいております。

事務局だより

- ▶ コロナウイルスの感染拡大により、外出自粛の日々が続いています。
毎日何をして過ごすか考えているうちに、1日が終わってしまう日々の繰り返しです。
普段、あまりテレビは見ませんが、今はテレビなしの生活なんて考えられません。
 - ▶ 今回のレビューでは、新婚旅行について書くつもりでしたが、それもキャンセルになり書くことがなくなっていました。
次回、レビューの担当がまわってくるまでにはどこかへ旅行へ行行って、楽しいお話を皆さんにお伝えしたいです。
 - ▶ 「あの時は大変やったなあ。」と、笑い話にできる日が早く訪れますように。(s)
-

田尻漁港周辺エリア

田尻町 おすすめの観光スポット(田尻町)



田尻漁港で行われる日曜朝市は、毎週日曜日、新鮮な魚介類や野菜、天ぷら、漬物などお店がいっぱいで、朝早くから賑わっています。田尻海洋交流センターには、140人収容の屋根付き開放型バーベキューガーデンも設けられ、気候や天候に左右されずに海鮮バーベキューを楽しむことができます。

また、周辺には初心者から上級者まで本格的な釣り堀体験が楽しめる海釣りぽ〜と田尻や田尻町のランドマークである田尻スカイブリッジもあり、橋上からは白い大理石が敷き詰められたマーブルビーチ、対岸に関西国際空港を臨みます。夕景のスカイブリッジが自慢です。



- アクセス 【電車で】 南海本線「古見ノ里」駅から徒歩 10分（田尻漁港）
 【車 で】 阪神高速泉佐野南IC降りて田尻スカイブリッジ手前側道左へ無料駐車場完備（日曜朝市）

■お問合先 田尻海洋交流センター TEL 072-466-0099（毎週日曜日休日）