

KANSAI EEBUCET







SEP 2020 No. 502

CONTENTS

1▮巻頭言

Withコロナ、アフターコロナを見据えた観光・経済戦略「ピンチはチャンス」「十倍返し」 満畑 宏

3 ▮ 各界の動き

11 特別寄稿

人の移動とパンデミックの世界史から見るグローバル時代のコロナ禍 小林 ハッサル 柔子

18 プレスの目

「コロナ後」の国際線、戦略の再構築を 生島 要平

20 ▮ 航空空港研究レポート

新型コロナウイルス感染症に伴う航空需要の回復についての考察 ⁹⁹⁴⁴ ^{MI}

24 ▼ データファイル

- · 関西国際空港2020年7月運営概況(速報値)
- ·大阪税関貿易速報「関西空港」2020年7月分(速報値)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数(速報値)
- ・関西国際空港における2020年 夏季繁忙期間中の出入(帰)国者数 【速報値(概数)】について
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2020年7月(速報値)

【表紙写真】「DHL B777F|

DHL エクスプレスのB777Fです。

香港からロサンゼルスに向かう途中、関空にテクニカルランディングしました。

DHL エクスプレスは多くの航空会社に航空貨物輸送を委託しており、関空~香港はエアホンコンが A300-600RF で行っています。

この航続距離の長いB777Fは DHL エクスプレスの機体ですがカリッタエアが運航しています。 この B777F を使ってロサンゼルス〜シドニー間の 12,000km、約 15 時間かけて太平洋横断 を行っているのを Web サイト Flightradar24 で見かけます。

撮影:柴﨑 庄司

● 巻 | 頭 | 言 ▶

Withコロナ、アフターコロナを見据えた 観光・経済戦略

「ピンチはチャンス」「十倍返し」



公益財団法人 大阪観光局 理事長(大阪観光局長)

溝畑 宏

大阪は関西・西日本のハブとして、観光を成長戦略の起爆剤として、官民一体となって、①積極的な海外プロモーションの実施、②データに基づく市場別マーケティングの強化、③観光案内所、多言語表示、Wi - Fi の整備、ホテル等宿泊施設整備、合法民泊の推進、ムスリム対策など受け入れ環境の整備、④MICEの推進、⑤食、スポーツ、ウェルネスなどコンテンツの強化、ナイトエンターテイメントの充実などを計画的かつスピーディーに実行してきた。

また、関西3空港の機能強化、LCC、欧米豪の海外路線の誘致、さらに2019年G20、ワールドカップラグビー開催、今後、2020東京オリンピックパラリンピック開催、関西ワールドマスターズゲーム、2025大阪・関西万博の開催、IR立地など、大阪がアジア No.1、世界最高水準の国際観光文化都市を目指す、ロードマップが着実に築かれていった。

その結果、①訪日外国人客数は2014年376万人→2019年1,231万人、②インバウンド消費額2014年2,661億円→2019年1兆5,669億円、③延べ宿泊者数2014年2,837万人→2019年4,451万人など、経済的に質・量とも世界屈指の伸びを示した。

グローバルランキングを見ても、2018 年世界で最も住みやすい都市ランキング世界第3位(エコノミスト誌調査)、世界の観光人気トップ都市にランクイン、2019 年世界不動産投資先ランキング世界1位(アメリカ総合不動産

サービス JLL 調査)になるなど、世界水準の都市としての認知度、評価が高まっている。

しかし今年に入ってのコロナウイルスにより、感染拡大による不安、世界的な移動、交流の自粛、制限により、大阪は順調な経済成長から深刻かつ大きなダメージを受けることになった。感染拡大への不安、ワクチンの開発が進んでいないことから将来への不安、不透明感が漂っている。

時期は読めないが、過去の歴史でも示されているように、コロナウイルスは必ず終息する。 それまでは我慢、忍耐とともに、「ピンチはチャンス」で反転攻勢に向けての準備と位置付けるべきである。

私は未来に対してかなりポジティブに考えている。今は医療崩壊、重症者を増やさないことを前提に、感染拡大防止と経済再生の両立を起動的かつ弾力的に舵取りを行うべきであるが、特に9月以降は経済再生にシフトすべきと思う

大阪ではインバウンドの一刻も早い回復を目指しながらも、この時期だからこそ国内観光に改めて着眼している。まずは府域、関西圏内、全国と徐々にターゲットを拡げていく戦略で、具体的には200を超える観光関連事業者と一丸となって機運醸成を図る「We are OSAKAプロジェクト」を結成。この時期に大阪を訪れて頂く魅力的なコンテンツ「WaO(輪を)特典」を用意して、「大阪いらっしゃい関西いらっ

しゃいキャンペーン」「Go Toトラベル」「Go To EAT」などとも連携して推進するとともに、感染防止ガイドラインに基づく展示会・学会、スポーツ・文化イベントなども実施して観光関係事業者の損害の最小化に努めるなど、積極的な反転攻勢に打って出ている。

また、大阪は経済再始動のトップランナーとして、コロナウイルス終息後、世界において新たな魅力ある都市づくりとして、今後の世界共通の課題でもあり、2025 大阪・関西万博のテーマでもある「環境・みどり」「LGBT」などSDGs の視点も強く意識した戦略構築を行っ

ている。

皆様に申し上げたいのは、人口減、少子高齢化、国・地方の厳しい財政状況の中、コロナウイルス後も、外需を取り込みながら内需も活性化する、大阪の成長戦略の方向性は変わらない。2025大阪・関西万博後の大阪の明るい未来を展望しながら、この厳しい時期を反転攻勢の準備として、「ピンチはチャンス」、「コロナにやられたダメージ 10 倍返し」のスピリットで、今まで歩んできた歴史に自信、元気、誇りを持って明るい未来を展望しながら、一丸となって一緒にチャレンジしていきましょう!



大阪観光局公式サイトhttps://osaka-info.jp/page/news-weareosaka-project

各界の動き

関西国際空港

●エールフランス、パリ線を増便

エールフランス航空は8月3日、関西~パリ線を週3便に増便した。同線は7月6日に運航を再開した。

●厚労省、感染入国者用にホテル確保

厚生労働省は関西空港に到着した入国者が新型コロナウイルスに感染していた場合に備え、無症状の感染者が療養するためのホテルを空港近くに確保し、8月3日、受け入れを始めた。ホテルの1棟(約100室)を確保、医療スタッフが常駐する。

●吉祥航空、南京線を再開

吉祥航空は8月6日、関西~南京線の運航を再開した。週1便でボーイング787-9型機を使う。関西発初便はA321型機を使い搭乗率は75.9%だった。

●春秋航空、常州線を再開

春秋航空は8月7日、関西〜常州線の運航を再開した。関西空港を発着する中国路線は、吉祥航空の上海、南京線の各週1便に次いで、3路線目。週1便運航する。春秋航空は関空で上海など11路線を運航していたが、3月上旬以降は全路線を運休していた。

●7月の出入国者数、日本人は前月の倍に

大阪出入国在留管理局関西空港支局が8月11日発表した7月の関西空港の出入国者数(速報値)によると、日本人と外国人を合わせた総出入国者数は前年同月比99.6%減の8,720人だった。日本人は4.937人で前月比、倍増した。

●ピーチ、9月末まで国内線1.123便を減便

格安航空会社 (LCC) のピーチ・アビエーションは 8月12日、19日~9月30日に国内線を 1,123 便減らすと発表した。夏季の繁忙期の需要をにらんで 8~9月は当初計画に比べ 2割前後増やす予定だったが、8月は 11% 増、9月は 9% 減となる。

●浸水対策工事を公開

関西エアポートは8月19日、浸水対策として実施している護岸のかさ上げや消波ブロックの設置工事を報道関係者に公開した。重さ12t~20tの波消しブロック合わせて約4万個を設置する予定で、当初の予定より1年半前倒しし、来年の台風シーズンに備えたいとしている。

●お盆休みの出入国者、前年比99%減

大阪出入国在留管理局関西空港支局が 8 月 21 日発表した関西空港のお盆休みを含む夏の繁忙期 (8 月 7 ~ 16 日) の総出入国者数は、昨年の繁忙期 (8 月 9 ~ 18 日) と比べ 99.4% 減の 4.200 人だった。この時期として過去最低だった。

■JR「はるか」、昼間帯はほぼ運休

JR 西日本は8月21日、利用者減のため9月から一部の在来線の特急を当面の間、運休すると発表した。京都・大阪と関西空港を結ぶ「はるか」の14本などで「はるか」はこれまでの運休分とあわせて1日あたり7割の列車が運休、昼間の時間帯の列車がほぼなくなり、朝・夕夜

間の時間帯を中心とした運転となる。

●連絡橋衝突事故、賠償上限3億円、地裁認める

2018年の台風 21号で関西空港の連絡橋にタンカーが衝突した事故で、船を所有する日之出海運(福岡市)が損害賠償責任を制限する手続きを福岡地裁に申し立て、同地裁がこれを認め、橋の修復費約 50億円を大幅に下回る約 3億3,000万円を賠償額の上限とする手続き開始を決定したことが 8月21日、分かった。決定は 5月18日付で西日本高速道路会社は決定を不服として 6月に福岡高裁に即時抗告した。

●7月の国内線69%減、やや改善

関西エアポートは8月25日、7月の関西空港の利用状況(速報値)を発表した。国内線の旅客数は前年同月比69%減の19万2,688人となった。夏休み時期に入ったことと、政府の観光支援事業「Go To トラベル」などで減少率は前月から18ポイント縮小した。国際線と国内線を合わせた総旅客数は前年同月比93%減の20万2,406人となった。前月比では約12万2,000人増加した。国際線旅客数は前年同月比99.6%減の9,718人だった。

クリック!

コロナ禍による旅客便の大幅減便によって、これまで旅客便で運んでいた貨物需要に対応するため貨物専用機の運航が拡大している。国際線の4~7月の発着回数は8,445回(前年同期比83%増)となり国内線の発着回数を上回り、総発着回数の半分を占める。ただ貨物量自体は約23万tで前年同期を7%下回っている。

●マレーシア航空、1月にクアラルンプール線を再開

マレーシア航空は冬ダイヤで関西~クアラルンプール線を 2021 年 1 月から再開することを 決めた。1 月と 2 月は週 2 便、3 月は週 3 便運航する計画。A330-300 型機を使う。

●ピーチ国内線、9月は943便減便

ピーチ・アビエーションは 8 月 28 日、国内線を 9 月 4 ~ 30 日に 943 便減らすと発表した。 繁忙期需要をにらんで 9 月は当初計画に比べ 1 割ほど増やす予定だったが、新型コロナウイルス感染拡大による移動需要の減少が響き減便を決めた。9 月の便数は計画比 38% 減の 1.938 便となる。

●スクート、シンガポール線を9月再開

シンガポール航空系 LCC のスクートは8月31日、日本路線を9月9日から一部再開すると発表した。高雄経由のシンガポール〜関西線を週1往復で再開するが、関西発着便は高雄で乗り継げないため関西〜高雄間の利用となる。ボーイング787-9型機(375席)を使用する。

●海外から到着の25人が新型コロナ感染、8月

厚生労働省の発表によると8月中に海外から関西空港に到着した25人が新型コロナウイルスに感染していた。いずれも無症状。国別ではフィリピン7人、インドネシア6人、韓国5人、アメリカ、ブラジル各2人、フランス、イタリア、ロシア各1人。

空港

-- 大阪空港 --

●全面リニューアル完了 ウオークスルー商業エリアを導入

関西エアポートは8月5日、4年半にわたり進めていた大阪空港の大規模改修を終え、グラ

ンドオープンした。開業以来約50年ぶりの全面リニューアル。目玉は、保安検査後から搭乗口周辺までを回遊しながら、飲食店や土産物店を楽しむウオークスルー型商業エリア(31店)で国内線空港として初めて設置した。

●7月の利用客64%減

関西エアポートが8月25日発表した7月の大阪空港の利用状況によると、総旅客数は前年同月比64%減の50万6,289人だった。

--- 神戸空港 ---

●2019年度は増収減益、2年連続で黒字確保

神戸空港を運営する関西エアポート神戸が公表した 2020 年 3 月期決算によると営業収益は前期比 5%増の 27 億 9,600 万円、純利益は 47%減の 1 億 7,200 万円で増収減益だった。2018年 4 月に運営を担ってから、2 年連続で黒字を確保した。

●スカイマークが下地島線開設へ

スカイマークは8月19日、神戸~下地島線を10月25日から新規就航すると発表した。1日1便で、同時に羽田、那覇発着の下地島線も開設する。ボーイング737-800型機(177席)を使う。

●7月の利用客61%減

関西エアポートが8月25日発表した7月の神戸空港の利用状況によると、総旅客数は前年同月比61%減の11万180人だった。

-- 成田国際空港 --

●ドローンでA滑走路一時閉鎖

8月2日午後5時半ごろ、成田空港のA滑走路の東側でドローン(小型無人飛行機)のようなものが飛んでいるのを成田国際空港会社の消防担当者が目撃した。A滑走路は一時閉鎖され、安全確認して同6時15分に運用を再開した。出発の1便が28分遅れた。

--- 羽田空港 ---

●住友不動産、「羽田エアポートガーデン」開業再延期

住友不動産は8月6日、羽田空港第3ターミナル近くに開業を予定している複合施設「羽田 エアポートガーデン」について、開業を再延期すると発表した。新たな開業日は未定。

--- その他空港 ---

●南紀白浜空港が音楽室事業

南紀白浜エアポートは駐機場周辺を楽器の演奏場所として貸し出す「空港音楽室」と名付けたサービスを始めた。1日3往復とダイヤに比較的余裕があり、新型コロナウイルスによる休校で学校の音楽室を使えない吹奏楽部の学生らのために5月から開始。「広々として気持ちよい」と利用者の評判もよく、一般向けに続けることにした。1人1時間1,000円。

●タイ空港第2期拡張、供用開始を延期へ

タイ空港公社(AOT)はバンコク東郊のスワンナプーム空港の第2期拡張事業として建設を 進めている第1サテライトターミナルの供用開始を1年延期し2022年10月にする方針を明ら かにした。

航空

●ピーチ、成田発着2路線を開設、LCC最多24路線に

ピーチ・アビエーションは8月1日、成田発着の釧路、宮崎の2路線を開設した。ピーチの 国内線は24路線となり、ジェットスター・ジャパンの23路線を上回り、LCC最多となった。

●日本航空の4~6月期、937億円の最終赤字

日本航空が8月3日発表した2020年4~6月期連結決算は、純損益が937億円の赤字(前年同期は129億円の黒字)に転落した。四半期ベースの赤字幅は経営破綻直前の2009年4~6月期の990億円に匹敵する規模。売上高は前年同期比78.1%減の763億円だった。

●三菱重工の4~6月期、過去最大の赤字、スペースジェットで損失688億円

三菱重工業が8月3日発表した2020年4~6月期連結決算は、純損益が579億円の赤字(前年同期は163億円の黒字)だった。赤字額は四半期ベースで過去最大。民間航空機部門が低迷、小型ジェット旅客機、スペースジェット事業でも688億円の損失を計上した。

●日航、客室乗務員を地方に配転

日本航空は8月4日、業務が減った客室乗務員を地方の拠点に配置転換する方針を明らかにした。観光振興などの業務に20人程度を充てる。客室乗務員の乗務回数は5割程度に減っており、人手が必要な部署に人材を再分配する。

●近畿日本ツーリストの4~6月期、売上高97%減

近畿日本ツーリストとクラブツーリズムを傘下に持つ KNT-CT ホールディングスが 8 月 6 日 発表した 2020 年 4 ~ 6 月期連結決算は、売上高が前年同期比 97.0%減の 33 億円に激減した。 純損益は 98 億円の赤字(前年同期は 16 億円の黒字)だった。

●大韓航空の4~6月期、貨物好調で黒字転換

大韓航空が8月6日発表した2020年4~6月期の純損益は1,624億ウォン(約140億円)の黒字で、前年同期の3,808億ウォンの赤字から黒字転換した。旅客売上高が90%減少したものの、貨物売上高は倍増し、売り上げの72%を占め、燃料費の低下などコスト削減で黒字を確保した。売上高は前年同期比44%減の1兆6,909億ウォン

●ルフトハンザ、4~6月期最終損失15億ユーロ

ルフトハンザが8月6日発表した2020年4~6月期の純損益は、14億9,300万ユーロ(1,866億2,500万円)の赤字(前年同期は2億2,600万ユーロの黒字)となった。売上高は80%減の18億9,400万ユーロとなった。これを受けグループ全体で従業員の17%に当たる2万2,000人削減するほか機材を100機削減するなどの再建プログラムを発表した。

●日航、8月の国内線追加減便、9月も3割減便

日本航空は8月7日、国内線の減便計画を発表した。8月7~31日までは67路線3,427便を追加減便し、発表済みのものと合わせると計画の28%にあたる6,202便を減便。9月は1~10日に75路線2,870便を減便し、減便率は34%となる。

●アシアナ航空、売上高45%減も黒字確保、貨物好調

韓国航空 2 位のアシアナ航空は 8 月 7 日、2020 年 4 ~ 6 月期の純損益が 1,162 億ウォン (約 105 億円) の黒字だったと発表した。前年同期(577 億ウォンの赤字)から改善した。旅客需要の減少で売上高は前年同期比 45% 減の 8,186 億ウォンとなったが、収益力が高い貨物便の好調が寄与した。

●キャセイ航空、上半期赤字は1,350億円で過去最大

香港のキャセイ・パシフィック航空は8月12日、上半期としては過去最大の98億6,500万香港ドル(約1,350億円)の赤字になったと発表した。売上高は48.3%減の277億香港ドル。

●日航国内線、9月は32%減便

日本航空は8月14日、9月11~30日までの国内線について、計画の31%にあたる75路線5,353便を運休・欠航すると発表した。

●破綻のタイ航空、1~6月1.000億円の最終赤字

経営破綻したタイ国際航空は 8 月 14 日、2020 年 $1\sim6$ 月期の連結決算が 280 億パーツ(約 1,000 億円)の純損失だったと発表した。前年同期の 64 億パーツから赤字幅が大幅に拡大した。 6 月末の負債総額は 2019 年 12 月末に比べて 37% 増えて 3,321 億パーツとなり、 181 億パーツの債務超過となった。

●お盆の航空利用64%減

航空各社が 8 月 17 日に発表したお盆期間(8 月 7 \sim 16 日)の国内線の旅客数は前年同期比 64.9% 減の 124 万 4,269 人だった。 7 月 31 日に発表した期間中の予約数(131 万 4,558 人)を下回った。

●日航国内線、1,713便追加減便、9月減便率37%に

日本航空は8月20日、国内線を追加減便すると発表した。8月26日から9月16日までが対象で、1.713便が対象となる。9月の月間減便率は、前月比9ポイント多い37%となる。

●カンタス航空、1.500億円最終赤字

豪カンタス航空は8月20日、2020年6月期の純損益が約19億6,000万豪ドル(約1,500億円)の赤字だったと発表した。前期は8億4,000万豪ドルの黒字だった。新型コロナウイルスの感染拡大を受けて実施したリストラ費用が響いた。売上高は前期比21%減の142億豪ドルだった。

●日本発の航空貨物輸出量、7月は29%減

航空貨物運送協会が8月20日まとめた7月の輸出量(混載貨物ベース)は、前年同月比29%減の5万4,470tだった。20か月連続で前年実績を下回った。マイナス幅は前月(33%減)より縮小した。

●アメリカン航空、1万9,000人減も

アメリカン航空グループは8月25日、米連邦政府の給与支援が予定通り10月1日に失効した場合、1万9,000人を削減することを明らかにした。同社の従業員削減はこれで全体の30%に及ぶことになる。

●「空飛ぶクルマ」有人飛行に成功

NEC などが出資するベンチャー、Sky Drive(東京都)は8月28日、開発を進める空飛ぶクルマ(エアモビリティー)「SD-03」で日本初の有人飛行に成功したと発表した。2023年の実用化を目指す。機体の4隅に付けた8つのプロペラで、最大10分のバッテリー駆動が可能。1人乗りで、最高速度は時速40~50km。

●ピーチ、那覇発着2路線10月就航

ピーチ・アビエーションは8月31日、那覇発着の新千歳・仙台の2路線を冬ダイヤが始まる10月25日に開設すると発表した。いずれもLCCとしては初の路線で、1日1往復運航する。新千歳~那覇線は、ピーチの国内線最長路線となる。

●中国航空大手3社の上期決算、計4.000億円の赤字

中国南方航空など中国の航空大手 3 社が 8 月 30 日までに発表した 2020 年上期(1~6 月期) の決算は、いずれも純損益が赤字だった。赤字の合計は約 261 億元(約 4,000 億円)に達した。

関西

●JR東海社長、リニア延伸2037年困難

JR 東海の金子慎社長は8月5日、大阪市で開いた記者会見で、リニア中央新幹線の大阪延伸について、最速で2037年としてきた品川~大阪間の開業は困難だとの認識を改めて示した。

●大阪府の人口、6年ぶり増、関西6府県の外国人7%増

総務省が8月5日発表した住民基本台帳に基づく人口動態調査(2020年1月1日時点)で、 関西6府県の総人口は前年比0.2%減の2,067万4,145人だった。大阪府は都心回帰による大 阪市の増加がけん引し6年ぶりに増えた。6府県の外国人人口は同7%増の48万4,837人だった。

●関西の成長率、2020年度マイナス4.7%に、三菱UFJ銀行

三菱 UFJ 銀行は 8 月 5 日、関西 2 府 4 県の 2020 年度の実質経済成長率がマイナス 4.7% になるとの見通しを発表した。前回調査(2019 年 12 月)の 0.7% から 5.4 ポイント下方修正した。 2019 年度の実績見込みもマイナス 0.1% に見直した。前回調査では 0.6% を見込んでおり、マイナス成長へ転換する。

●大阪メトロの4~6月期、39億円赤字

大阪メトロが 8 月 11 日発表した 2020 年 4 \sim 6 月期連結決算は、純損益が 39 億円の赤字 (前年同期は 58 億円の黒字) だった。四半期ベースの最終赤字は開示を始めた 2019 年度以降初めて。売上高は前年同期比 42.4%減の 271 億円、

●関西鉄道4社、すべて最終赤字

関西の主要鉄道 4 社の 2020 年 4 ~ 6 月期の連結決算が 8 月 12 日に出そろい、全てが最終 赤字に転落した。南海電気鉄道を除く 3 社が 2 四半期連続の最終赤字となった。旅客数は、近畿日本鉄道が前年同期比 37%減の 9.442 万人。阪急阪神 HD 傘下の阪急電鉄が 41%減の 1 億 138 万人、阪神電鉄が 39%減の 3,928 万人、京阪電鉄が 42%減の 4,441 万人、南海電鉄が 37%減の 3.931 万人だった。

●りんくうプレミアム・アウトレット増設開業、西日本最大規模に

三菱地所・サイモンは8月12日、りんくうプレミアム・アウトレットを増設オープンした。2000年11月の開業以来、4度目の増設で、大阪湾を一望できる「シーサイド」エリアが新設され、物販38店舗と飲食店10店舗の合計48店舗が出店した。全体の店舗数は約250店舗、店舗面積は約5万100㎡になり、西日本最大のアウトレットになる。

●近畿の輸出額、7月11.8%減

大阪税関が 8 月 19 日発表した 7 月の近畿 2 府 4 県の貿易概況によると、輸出額は前年同月比 11.8% 減の 1 兆 2,444 億円だった。マイナスは 5 か月連続。輸入額は同 18.5% 減の 1 兆 935 億円で 10 か月連続のマイナスだった。

●大阪の7月のホテル稼働率改善

日本経済新聞社が8月19日まとめた大阪市内の主要13ホテルの7月の平均客室稼働率は23.5%となり、6月に比べ5.3ポイント改善した。大阪府・市の誘客キャンペーンを利用した 近隣府県からの予約が増えた。

●関西の百貨店、7月の免税売上高88%減

日本銀行大阪支店が8月21日発表した7月の関西の百貨店免税売上高は、前年同月比88%減だった。

●7月の近畿の百貨店売り上げ20.4%減

日本百貨店協会が8月21日発表した7月の近畿地方(福井県を含む2府5県)の百貨店売上高は20.4%減の1,016億円だった。新型コロナの感染再拡大や梅雨が長引いたこともあり、6月(21%)と同程度の減少幅となった。大阪市の店舗は24.8%減、京都市は21.1%減だった。一方で郊外店は9.7%減まで回復した。

●大阪府、咲洲庁舎内ホテルと契約解除

大阪府の咲洲庁舎に入居している「さきしまコスモタワーホテル」が賃料約3億2,000万円を滞納していたとして、府が7月末に施設の賃貸借契約を解除したことが8月24日、分かった。

ホテル運営会社は「契約締結後に発覚した騒音問題で約4億円かけて補修工事を実施した。府には瑕疵担保責任があり、一方的な契約解除は成立しない」と反論している。ホテル運営会社には自転車販売のリコジャパン(堺市)と西辻工務店(和泉市)が共同出資している。

●大阪万博ロゴ決定

2025年大阪・関西万博の運営主体、日本国際博覧会協会は8月25日、アートディレクターのシマダタモツ氏(55)らTEAM INARIの6人の作品を公式ロゴマークに選んだと発表した。「いのちの輝き」をテーマに「セル(細胞)」を意識した赤い球体をつなげたデザイン。シマダ氏は「1970年万博のDNAを表現した」と説明した。

●大阪スマートシティー実現へ、企業や大学245団体参加

大阪府は8月25日、企業や府内の自治体など245の団体で構成する会議体、大阪スマートシティパートナーズフォーラムを立ち上げた。先端技術で住民生活の質を向上させるスマートシティーを5年後の大阪・関西万博までに実現し、大阪の成長につなげる狙い。

●JR西日本、終電繰り上げ、来春から最大30分

JR 西日本の長谷川一明社長は8月26日、近畿エリアの在来線主要区間で深夜帯ダイヤを見直し、2021年春のダイヤ改正で最終列車の時間を10~30分程度繰り上げると発表した。午前0時以降を中心に約50本の列車を削減する。線路のメンテナンスを行う保守作業員の労働環境を改善する狙い。

●37%が「コロナ後、関西へ」、政策投資銀行調査

日本政策投資銀行がアジアや欧米など 12 か国・地域に住む海外旅行経験者を対象に実施した 意向調査で、新型コロナウイルスの流行終息後に日本を訪れたいと答えた外国人のうち、関西の 訪問を希望した人は 37%に上った。終息後に海外旅行を希望する人で、日本を行き先に挙げた のは 46%を占めた。

●関西成長率、2020年度マイナス5.2%に、アジア太平洋研究所予測

アジア太平洋研究所は8月27日、2020年度の関西の域内総生産の実質成長率が前年度比マイナス5.2%の79兆5.790億円になるとの予測を発表した。成長率は5月の前回予測(マイナス5.1%)からさらに下方修正した。

国

●6月の国際収支、経常黒字86%減

財務省が8月11日発表した6月の国際収支速報によると、経常収支の黒字額は、前年同月比86.6%減の1,675億円だった。貿易収支は773億円の赤字。旅行収支の黒字は前年同月の2,698億円から219億円まで縮小し、サービス収支は1.577億円の赤字となった。

●6月の大手旅行48社の総取扱額92.9%減

観光庁が8月14日発表した主要旅行業者48社の6月の旅行取扱状況(速報)によると、総取扱額は前年同月比92.9%減の287億8.680万円で、前月の減少率97.6%よりもやや改善した。

●7月の貿易収支4か月ぶり黒字

財務省が8月19日発表した7月の貿易統計速報(通関ベース)によると、輸出額は前年同月比19.2%減の5兆3,689億円、輸入は22.3%減の5兆3,572億円で貿易収支は116億円の黒字だった。貿易黒字は4か月ぶり。中国向け輸出はコロナ感染拡大後では初めてとなる7カ月ぶりの増加(8.2%)に転じた。

●7月の訪日客、99.9%減の3.800人

日本政府観光局は8月21日、7月の訪日客数が前年同月比99.9%減の3,800人だったと発

表した。5か月連続で減少幅が9割を超えた。

●Go To利用者、420万人

赤羽一嘉国土交通相は8月25日の閣議後の記者会見で、新型コロナウイルスで打撃を受けた観光業界を支援する政府の「Go To トラベル」について、割引商品の販売を始めた7月27日から8月20日までで、少なくとも延べ約420万人が利用したと発表した。

●外務省、ブータンなど13か国に渡航中止勧告

外務省は8月26日、ブータンやエチオピア、ナイジェリアなど13か国の感染症危険情報をレベル3「渡航中止勧告」に引き上げた。新型コロナウイルスに関し、レベル3を発出した国・地域の数は159になった。

●安部首相が辞任表明

安倍晋三首相は8月28日、首相官邸で記者会見し、持病である潰瘍性大腸炎が8月上旬に再発し、職務の継続が困難になったとして辞任する意向を表明した。北朝鮮による拉致問題やロシアとの平和条約締結、憲法改正などの政治課題を挙げて「志半ばで職を去るのは断腸の思いだ」と語った。24日に連続在任日数が2,799日となり、大叔父である佐藤栄作元首相を抜いて歴代最長となっていた

●7月の日本人宿泊46%減、観光庁統計

観光庁が8月31日発表した宿泊旅行統計によると7月の日本人宿泊者数は2,226万人泊で、前年同月比45.7%減となった。6月の61.2%減と比べ、減少率は縮小した。

特別寄稿 special contribution

人の移動とパンデミックの 世界史から見る グローバル時代のコロナ禍

立命館大学グローバル教養学部 准教授 小林 ハッサル 柔子



■はじめに

7月19日、パンデミックで世界中の移動が 制限されている最中、私はオーストラリアに帰 省するために、伊丹空港から羽田空港を経て シドニーに飛んだ。日本から出国することは 奨励されてはいないが、禁止もされてはいな いという状況を外務省に確認し、オーストラ リアまで飛んでいる飛行機を探した。カンタ ス、ヴァージン、日本航空、と軒並み飛んでい ない。それも当然で、オーストラリアでも入国 管理が行われており、入国が許可されているの はオーストラリア市民、永住権保持者、直接の 家族(親、配偶者、子供)がいる人に限られ る。なんとか飛ばしてくれている全日空に乗 り、シドニーまで戻ることができた。国内線も 飛んでいる伊丹空港ではまだ若干の賑わいが あったが、羽田空港に到着すると驚くほど空港 は閑散としていた。よく英語でも日本語でも、 コロナを 100 年に一度の危機という言い方で 表現されている。では具体的に、この 100 年 に一度の危機とは何かと問われたら、私の答え は、この空港の閑散とした状況である。私の生 きてきた時間の中では、少なくとも、これだけ の規制がかかったのは初めてである。私は幼少 時から国際移動と共に生きてきた。世界が鉄の

カーテンで分断されているとチャーチルが表現 した冷戦時代にも、親の什事の都合でヨーロッ パの共産圏と資本主義圏を移動していた。長じ てからは、9.11 同時多発テロの後にアメリカ を訪れ、2002年にインドネシアのバリ島で起 こったテロリズムの直後にインドネシアに滞在 し、SARS の時にはシンガポールで勉強して いた。その後も、ヨーロッパでテロリズムが頻 発している時も、ヨーロッパの学会に出向いて、 気が遠くなるような長い入国と出国のプロセス を経る国際移動を繰り返していた。21世紀は 様々なテロリズムに見舞われ、SARS のよう な局地的な伝染病にも見舞われている。しかし、 いずれもこれほどの国際移動の規制は存在しな かった。

パンデミックによって国際移動が制限された 閑散とした空港から想像しやすい議論は、移動 の制限によって世界がグローバルに繋がること が難しくなり、グローバルな広がりが後退して、 新たな地域主義の時代になるという考え方であ る。現在、コロナの第二波が東京や大阪にも見 られ、同様にオーストラリアにもやって来てい る。オーストラリアでは国境管理は言うまでも なく、移動制限のために閉鎖されている州境も ある。このような現実をみると、グローバル化

¹ https://covid19.homeaffairs.gov.au/coming-australia

は後退すると考えることは妥当な気がする。しかし、本論では若干それとは異なる見方を「人の移動」と言う観点から論じてみたい。世界が分断していると言う想像力とは逆の、世界がいかに移動による行き来で繋がってしまっているのか歴史を遡って論じる。そして、グローバル化してしまった伝染病のコロナに対して、我々はいかに対応できるのかを歴史を紐解きながら検討したい。

■コロナとグローバライゼーション

コロナが長期化する中で、グローバライゼー ションの終わり、あるいは敗北という表現を見 かけるようになった。確かに現実的には、コロ ナに対する対応は、必ずしも世界が協力して行 われているとは言い難い。アメリカは顕著に自 国(優先)主義を示し、国際機関である WHO に対して援助打ち切りさえ示唆している。より 学問的な議論では、グローバル時代の次の地 域主義が台頭するという指摘も出されている (Bremmer: 2018)。確かに国際政治のレベル では、現在展開されているアメリカと中国の政 治的な小競り合いは、パンデミックを経て不協 和音が一層進行している。さらに最近では、比 較的アメリカ寄りの外交政策を展開している オーストラリアと中国の関係も悪化している。 しかし、グローバルな関係性は国際政治外交の 専売特許ではなく、資本・人・物・思想、そし て疫病の移動でもあり、資本・人・物・思想を 通じてのグローバル化は浸透している。

もし、パンデミックを契機に、資本、人、物などのグローバル化が断絶してしまうというのであれば、18世紀から継続発展し、浸透して来たグローバル化のシステムは、20世紀の初め、1918年に世界を襲ったスペイン風邪の時に死に絶えていたはずである。そしてより近年の事例であれば、2003年のSARSが記憶に新しい。しかしSARS後も、我々は懲りることなく、資本・人・物・思想の流れはますます緊密に世界を結びつけ、むしろグローバル化を

進めてきた。現在のコロナ禍の中で、移動のボリュームは後退し、また、グローバルに繋がる 新たなあり方を模索する必要性に迫られている 側面もある。しかし、長期的な視点からみると、 一時的な後退はあったとしても、パンデミック で失われてしまうほどグローバル化は短命なシ ステムではない。むしろ度重なる危機を生き延 びてきたシステムである。

今でもグローバル化が下火になるどころか、市民運動や思想もグローバルに伝搬することを示したのが、コロナ禍で世界が苦しんでいる最中に起こったBLM(Black Lives Matter:BLMー黒人の命をなめるな²)の抗議運動である。アメリカ・ミネソタ州で黒人男性のジョージ・フロイドさんが警察官に暴行を加えられ死亡した事件を発端に起こった抗議運動は、太平洋を越えて日本に伝搬し、BLMの抗議運動が東京などで行われた。また太平洋を南下して、南半球のオーストラリアで最もコロナの被害を受けているメルボルンでも、コロナ対策として3密の回避勧告は忘れられたかの如く、抗議運動が活発に行われていた。

何よりも、コロナがたった2~3ヶ月で世 界中をコロナ・パニックの渦に巻き込んだこと 自体が、いかに世界がグローバルに繋がって いるのかということを証明した。例えば、19 世紀にアジア地域を襲ったペストは 1860 年 代に中国で発生した後、1894年に香港に広が り、さらに日本に上陸したのは、その5年後 の 1899 年である。また、スペイン風邪の場合 は世界に広がる期間が若干短くなり、世界中に 蔓延するのに2~3年ほどの月日が経過して いる。スペイン風邪が世界的に伝搬したのは第 一次世界大戦中の移動のためで、アメリカから 兵士を乗せた船がフランスに上陸し、兵士の移 動と共にインフルエンザも「移動」したからで ある。この船の移動によってインフルエンザが 拡散した状況は、現代において、コロナがクルー ズ船から上陸先にもたらされた状況と同じであ ろう。さらに現代では、このクルーズ船のよう

² これは筆者の訳である。

な海の道から繋がるだけでなく、飛行機が地球 を網の目のように行き来して覆っていることか ら、空の道を通じて短時間でコロナが人と共に 移動し地球を駆け巡ることになり、数ヶ月と言 う短時間でコロナはパンデミックになった。こ の事実自体、いかに地球が飛行機という交通機 関を诵じて繋がっているのかを示している。

コロナの移動の規模がグローバルであるな ら、コロナを管理する、あるいは取締ることも 実はグローバル規模で行われている。現在の段 階で、グローバルに認識されている最も重要な コロナ対策の一つは、「人の移動の管理」であ る。このため、様々な国によって入国及び出国 制限が課されている。制限の適用対象及び適用 範囲は各国によって異なるが、国際移動が大幅 に制限されていることは事実である。この国際 移動の制限を行う場合、実際に一国だけでは国 際移動の制限を行うのは難しい。世界中の国が ある程度の共通認識を持って行うことによっ て、初めて「国際」の移動が制限できるのであ る。この意味でも、コロナが世界を席巻するこ とがグローバルな移動であれば、結果としてコ ロナの移動に対する対策もやはりグローバルに 行われているのである。したがって、コロナで 一見世界が分断しているように見えているが、 実はコロナという人類に対する挑戦に共に立ち 向かっている今、世界は同じような動きを展開 し、お互いの様子を見ながら同じ挑戦に向き 合っているのである。

■人の移動と病気の移動

いつ頃から、世界では、パンデミックの対応 だけでなく、様々な保健に関する問題について 世界的な協力関係を持って臨むようになったの か。それは、第一次世界大戦後である。世界中 が戦った後、なぜ保健の問題を世界規模で検討 する必要が認識されたのか。この点に関しては 様々な議論があるが、「人の移動」の観点から 考えた場合、人の移動が世界戦争によって世界 規模で展開されたため、人の移動と共に病気も 世界規模で移動したからである。人の移動の管 理のためにパスポートが導入され、本格的に機 能し始めたのも、第一次世界大戦の後からであ る。

第一次世界大戦は歴史上、初めて世界が戦争 に巻き込まれた戦争である。戦争が世界規模で 行われたと言うことは、別の言い方をすれば、 局地戦争のように特定の場所あるいは国々の間 を行き来して戦争をするのではなく、世界の 様々な場所に兵士たちは送られ、人によっては 今まで想像もしなかった場所に送られることに なったということである。例えば、植民地出身 の兵十を多用したフランス軍は、アフリカの兵 十をフランスに移動させ、熱帯のアフリカ大陸 から厳寒のヨーロッパの戦場での戦争に従事さ せた。人の戦争による世界規模の移動は、当然 「病気の移動」も世界規模にした。予想を超え て上陸してくる伝染病に対して、一国でできる ことは極めて限られていることを戦場で痛感す ることになる。実際に第一次世界大戦は、スペ イン風邪だけでなく、コレラ、マラリア、チフ ス、赤痢などの様々な伝染病に悩まされた戦争 でもあった。

スペイン風邪で影が薄くなってしまったが、 マラリアも第一次世界大戦中にヨーロッパで多 くの死者を出した。マラリアはヨーロッパと無 縁だったわけではなく、比較的暖かいイタリ アでは 15 世紀にも発生して人々を苦しめてい た。これが、19世紀以降、ヨーロッパ諸国に よるアフリカの植民地支配の過程で、帝国内の 人の移動と共に様々な国で問題になっていっ た。例えば、アフリカの植民地に派遣され現地 に居住する白人イギリス人の植民地官僚たちの 安全を守るために、イギリス政府は現地人から ヨーロッパ人を隔離して居住する指示を出し た。また、第一次世界大戦中は、ヨーロッパの 南のバルカン半島に位置するギリシャでは多く の蚊がおり、マラリアが猛威を奮っていた。バ ルカン半島で戦争に従事したイギリス、フラン ス、イタリアの兵士たちは、テントの中に生息 する蚊とも戦いながら、マラリアによる大量の 死者を出し、英仏軍への打撃も非常に大きかっ た。重度のマラリアで苦しむ兵士はヨーロッパ 本国に送還されたが、彼らの移動によって、ヨー ロッパ各地に、本来マラリアなどが流行することがない所にも、兵士のグローバルな移動と共にマラリアも移動していった。

現在のコロナを「100年に一度の危機」と 表現する引用元にもなっているのが、第一次世 界大戦中に発生した、1918年のスペイン風邪 である。この有名なスペイン風邪も、第一次世 界大戦中の「人の移動」、より正確に言えば、 「兵士の船による移動」によって発生した。ア メリカのカンザスから、既にアメリカで発生し ていたインフルエンザにかかっている兵十たち は、衛生管理も行き届いていない狭い船に乗っ てヨーロッパに向かって移動した。クルーズ船 よりも更に感染に最適な高密度の空間で生活を 共にした兵士たちは、感染の温床の船からヨー ロッパ大陸に上陸し、彼らの移動と共に大西洋 を越えてインフルエンザも移動した。まずフラ ンスのブレストに上陸したインフルエンザは、 フランスから徐々にヨーロッパに移動し拡大し ていった。第一次世界大戦を戦っていたフラン ス、イギリス、アメリカは兵士の士気に関わる と考え、このインフルエンザに関する報道を控 えていた。それに対して、中立国であったスペ インでは、国王を含め、政府の要人が次々にこ の流行病に倒れたことから、この危険なインフ ルエンザについての報道がなされ、「スペイン 風邪」と名づけられることになる。スペインで は、このインフルエンザが移動してきた移動元 だと思われるフランスに因んで、「フランス風 邪」と表現される場合もあった。このスペイン 風邪は、地球の反対側の南半球にあるオースト ラリアにも兵十の乗り込んだ船によって移動し て行った。まさにインフルエンザのグローバル 化がスペイン風邪である。

スペイン風邪の移動が示すのは、第一次世界 大戦までには、人の移動を通じて様々なことが 世界規模で伝搬してしまう状況になったという ことである。世界が繋がっていくと言うと、あ る意味でロマンチックにさえ聞こえるが、「移 動」は歴史的にも、未知なるものの希求、新し い土地、そして新たな富を求めるために展開さ れてきた。ヨーロッパの帝国主義国家が、前人

未到の世界にある新大陸を発見しようと自分た ちより「遅れた」地域である南アメリカ、アジ アそしてアフリカに植民地を拡大していく際 に、フロンティアへの好奇心や富を求める欲望 は移動の大きな原動力であった。時には未開 の「遅れた」人々を文明化しようとする使命感 さえ伴う場合もあった。後発の国民国家であ り、帝国主義国家になった日本も、同様に植民 地を求めて移動を展開し、世界は帝国と植民地 に色分けされて行った。第二次世界大戦まで、 世界の4分の3が植民地であったのは、この 欲望に駆り立てられた移動の結果である。こう してフロンティアは失われ、世界中が繋がって いくわけであるが、世界が繋がっていると言う ことは、必ずしも良いことばかりではない。当 然のことながら、グローバルな地域格差を生み ながら、世界の富を一部の国や人に集中させ る機能も果たす。そして様々な病気も共有さ れ、時には風土病的流行であるエピデミック (epidemic) では済まずに、パンデミックにな る病気もある。これらを共有することも、グロー バライゼーションなのである。

病気が世界的に伝搬すると言うと、我々は「遅 れた地域(あるいは非西洋)」から進んだ地域 に病気が移動すると考えがちである。しかし、 病気は様々な動きをし、西洋から危険な病が植 民地に流れることもある。歴史的によく知られ ているのは、スペインの事例である。イギリス やオランダに先駆けて世界の帝国になり、南ア メリカを植民地にしたスペインが、南アメリカ にもたらしたもの(移動させたもの)の一つが 伝染病である。南アメリカに、スペインから人 の移動だけでなく多くのものが伝えられ(移動 し)、その中には、家畜などの有効な物もあっ た。しかし、同時に水疱瘡、麻疹などの伝染病 をもたらした。スペイン人の持つ免疫を持たな かった南アメリカの現地人たちは、スペイン人 のもたらした病気によって次々に命を失い、歴 史に残る大規模な人口喪失を招いた。また、南 アメリカでさとうきびのプランテーションを 行ったスペインは、南アメリカのプランテー ションを賄う労働力を獲得するために奴隷制も

持ち込むことになり、新たな人の移動も発生し た。

少し余談になるが、これに対し南アメリカか らは金だけでなく、とうもろこし、ジャガイモ、 トマトなど、現在のヨーロッパの食生活に不可 欠な野菜が、スペインによってヨーロッパ大陸 に運ばれ、ヨーロッパ人の食の不可欠な一部に なった。ドイツやオランダでは、コメと同じよ うに主食としてジャガイモが登場する。もしス ペインがジャガイモをヨーロッパに伝えなけれ ば(移動させなければ)、我々はオランダ人の ゴッホが描いた『ジャガイモを食べる人々』の 絵を見ることはできなかったかもしれない。

コロンブスの発見によって南北アメリカから ヨーロッパに、そしてヨーロッパから南北アメ リカに多くの新しいものがもたらされた(移動 した)。歴史では、これを新大陸発見者のコロ ンブスに因んで、コロンブスの交換とよぶ。果 たしてこの「交換」が本当に等価のものを交換 する意味での交換なのか、そうでないのかはこ こでは議論しない。いずれにしても、病は人の 移動と共に海も越えて世界に広がってきた。そ れは 1492 年のコロンブスの新大陸発見よりは るかに以前から、人類史と共に継続してきたこ となのである。そして忘れられがちではあるが、 この史実から学ぶことは、繋がることは好奇心 や富という良いことだけではなく、困難も共に しなければならなくなるという事である。

■パンデミックに抗するための世界協力

世界中の移動が活発化し、良きも悪しきも世 界で共有しなければならない状況になった第一 次世界大戦以降、世界はどうやって、このパン デミックを含めた様々な保健に関することに向 き合ってきたのであろうか。第一次世界大戦 以前には国際衛生協定が1903年に形成され ており、感染情報などを共有するなどの機能は 果たしていたが、必ずしも国際協力をリードし て実施することが可能な主体ではなかった。し かし、グローバルな移動によって引き起こされ る様々な病気やその管理などは、当然一国の対 応能力を超えるということが明らかになった時

点で、グローバルに対応できる国際機関が必要 になる。戦争によって人の世界規模の国際移動 と、それに伴って世界中に病気が広がる経験を 経た第一次世界大戦が転換点を提供することに なった。国際連盟の機関の一部として、1923 年に国際連盟保健機関(League of Nations Health Organisation: LNHO) が国際連盟の 常仟機関となり、疫病やパンデミックの情報を 共有するだけに留まらず、病気の調査、病気を 引き起こす原因になる生活習慣に関する調査や 指導など、多用な保健に関する問題を扱ってい くことになる。ここでは二つほど国際連盟保健 機関の重要な活動を紹介する。

まず、戦後の大きな事業として国際連盟保健 機関が行ったのは、マラリアの対策である。専 門のマラリア委員会を設置し、マラリアの対策 に大きく貢献した。ロックフェラー財団の援助 を受け、マラリアに関する現地調査を行うだけ でなく、研究会を実施し共同研究を促進する契 機を作った。また、専門家を育成するために助 成金を提供し、若手の研究者を専門家のもとで 学ばせ、将来の専門家の育成に努めた。専門家 による講義なども各地で実施し、ロンドン大学 熱帯医学研究所やハンブルク熱帯医学研究所な どが関わり、国際的なネットワークが形成され て行った。ヨーロッパだけでなく、植民地での 活動も展開され、英領インド、英領マラヤ(現 在のマレーシア、シンガポール)、そしてオラ ンダ領東インド(現在のインドネシア)で調査 が行われ、また専門家の育成も行われた。植民 地においては、マラリアに感染しづらい生活習 慣の指導なども行われた。この国際連盟保健機 関のアプローチを「人の移動」の観点からみる と、マラリアの移動に対して新たな国際移動を 展開し、対応して行ったことになる。現在の フィールド調査にあたる国際移動が、調査委員、 各国の研究者などが現地を訪れ調査することで 発生した。また、今の留学生にあたる国際移動 が、若手が当時のマラリア研究の世界のトップ レベルの研究所に赴いて学ぶことで発生した。 このような帝国間あるいは植民地と帝国間の移 動を通じて、世界を繋ぎながら新たな協力の ネットワークを作り、マラリアの移動に対抗して行った。

次に、感染症に関する情報共有のための国際 協力である。世界の情報基盤の基礎は、第一次 世界大戦後に国際連盟保健機関が主導して作ら れた。感染症が世界規模で広がることがスペイ ン風邪で示された以上、感染症に対応するた めに情報を世界規模で共有しなければならな い。そうでなければ、各地で作られたフェイ ク・ニュース、政治操作によって作り出された 情報、あるいは政治的目的で報道されない重要 な情報、根拠のない情報などが世界を駆け巡 り、不必要な社会的混乱やヘイト(社会的嫌 悪)を引き起こす。コロナのパンデミック官 言の後に、しばらくして世界保健機関(World Health Organisation: WHO) がインフォデ ミック (infodemic:情報が氾濫して、現実社 会に影響を及ぼす現象)の危険性に対する注意 を促したのは³、インフォデミックが不必要な 社会不安や場合によってはヘイトなどを引き起 こすからである。また、現在コロナのワクチン 開発に関するニュースが流れており、どの国の どの研究所がリードしているという情報が取り 上げられているが、この情報にも留意すべきな のは、国家戦略のために情報が操作されている 可能性もあるからである。このような事例は歴 史にも存在する。例えば第二次世界大戦中にド イツがペニシリンの開発に成功したという情報 を流すが、実際には開発には成功していなかっ た。現在のコロナに関して WHO がワクチン の開発に時間がかかることや、決定的なワクチ ンを開発することが困難である状況について、 中立の立場から世界に発信しているのは、正し い情報を世界で共有する重要性を踏まえてのこ とである。

国際連盟保健機関が感染症の情報共有のために、ジュネーブに感染症情報局を設置し、さらにワシントン、アレクサンドリア、シドニーに各地域の情報局を設置し、感染情報の共有を行った。アジアの情報局は1925年にシンガ

ポールに開設された。このアジアの拠点では植民地帝国だけでなく、現地の植民地の人々、そして日本も含めた多層的な国際協力の結節点となり、世界の180の港を繋ぎ感染症の情報のグローバルな共有に貢献した。この時期に形成されたグローバルな協力、そしてネットワークは、第二次世界大戦後に設立された世界保健機関にその基盤を提供した。

■おわりに

コロナ自体が、いかにグローバルであるか、 ということを示してきた。そして、コロナのイ ンパクトもまた世界規模であり、実際に世界経 済を停滞させている。しかし、現在のコロナへ の対応は世界規模で協力しあうよりも、一国優 先主義にみられるように、分断の方向で進めら れており、まるでパンデミックによって各国が 分断されてしまっているかのようである。今後 さらにパンデミックのワクチン開発と提供など を巡って各国での競争が激化し、ワクチン・ナ ショナリズムも発生する可能性が指摘されてい る。興味深いことに、この「分断して統治せ よ (divide and conquer) | という統治方法は、 植民地宗主国が植民地を統治するときに使った 伝統的な方法である。植民地支配者に対して、 統治されている様々な場所が団結して対抗され たら大変なことになる。この連携や団結を回避 するために、植民地宗主国は数多くの植民地を 階層化し、連携できないようにして、植民地統 治者対して一つの植民地という 1 対 1 の関係 性を維持する。これによって長期にわたり植民 地支配を維持できるというわけである。パンデ ミックは、私たち人間を分断することに非常に 長けている植民地支配者のようである。ただ、 分断されてしまうと支配され続ける。移動の観 点からみてきたように、コロナは現在世界中に 移動により不可避に広がり、世界を苦しめてい る問題である。もちろん、コロナのもたらずダ メージは国によって差がある。自国は先進国な のでコロナ対策もワクチンの開発も自国だけで

 $^{3 \}quad \text{https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/myth-busters} \\$

乗り切れると言う予想は可能である。しかし、 それは世界規模の挑戦に対してあまりに局地的 な見方である。たとえ一つの国がワクチンの開 発に成功して、自国民の安全を確保したとして も、他の国がコロナに苦しみ国境を閉鎖し続け た場合には、コロナ・フリーになった国にも経 済的な影響を及ぼす。世界がコロナ・フリーに ならなければ、我々の国境をまたぐ人の移動を 伴う活動を世界規模で安全に行うことはできな い。移動によって繋がっている21世紀の我々 が避けて通ることができない問題である。

現在の国際情勢では確かに世界で協力するこ とは容易ではない。SARS の時もアフリカのエ ボラ熱の時にも、世界保健機関と協力しながら リーダーシップをとってきたアメリカは、そん な仕事はアメリカにとって利益にならないと言 い、リーダーシップを取ることを辞めている。 また、各国の調整役を務めグローバルな問題を グローバルに解決すべき機関である WHO と 世界貿易機関(World Trade Organisation: WTO) の機能も低下してきている。このよう な状況で、世界がコロナのためにどう協力する かという問題が置き去りにされている。しかし、 繰り返しになるが、コロナは一国だけの問題で は片付かない。一国主義に向かい、国際協力の 信頼をどう構築するのかが困難になっている今 こそ、アメリカだけでなく全ての国々が世界規 模で共に協力することをベースに、この100 年に一度の危機をどう乗り切るのかを考えるべ きである。我々は発想を転換させるべき危機に 置かれており、コロナに分断されている場合で はない。

最後に冷戦時代のエピソードを紹介したい。 冷戦中にも未知の脅威への人類的協力につい て、西側陣営のリーダーであったアメリカ大統 領レーガンと、東側陣営のリーダーであったゴ ルバチョフとがやりとりを交わしている。二人 が対談を行った時に、レーガンはゴルバチョフ に「もし宇宙人がアメリカに攻めてきたら助け ていただけますか」と質問した。それに対して ゴルバチョフは「もちろんです」と回答した。 冷戦時代より移動によってさらにグローバルに

繋がっている地球に住む我々が思考を馳せるべ き想像力は、一国主義に走り自国民の安全を確 保し経済を有利に進めようとする思想ではな い。地球が繋がってしまっている以上、自身の 平和と安寧は、自身の隣人の平和と安寧によっ て初めてもたらされることが想起されなければ ならない。

〈引用文献〉

Bremmer, I. (2018). Us vs. them: The failure of globalism. New York. New York: Portfolio/ Penguin.

Crosby, Alfred W, and McNeill, Professor J. R. The Columbian Exchange, Westport: ABC-CLIO. LLC, 2003.

詫摩佳代『人類と病 国際政治から見る感染症と健 康格差』(中公新書)、2020年。

小長谷正明『世界史を変えたパンデミック』(幻冬 舎新書)、2020年。

Torpey, J. (2018). The invention of the passport : Surveillance, citizenship and the state (Second ed., Cambridge studies in law and society).

Cambridge, United Kingdom; New York, NY: Cambridge University Press.

Manning, P., & Trimmer, T. (2013), Migration in world history (2nd ed., Themes in world history). Abingdon, Oxon; New York: Routledge.

Hell, S. The Singapore Bureau: lessons from Asia's first early warning system for epidemic diseases I Australian Policy and History Network. (2020). Retrieved 5 August 2020, from https://aph.org.au/2020/05/thesingapore-bureau/

"COVID-19 Mythbusters? World Health Organization". 2020. Who.Int.

https://www.who.int/emergencies/diseases/ novel-coronavirus-2019/advice-for-public/ mvth-busters.

Australia, Asia protests embrace 'Black Lives Matter' movement (2020, June 5) Nikkei Asian Review, Retrieved 17 August 2020, from https://asia.nikkei.com/Spotlight/Society/ Australia-Asia-protests-embrace-Black-Lives-Matter-movement.





「コロナ後」の国際線、戦略の再構築を

産経新聞社会部関西空港支局 牛島 要平

関西国際空港の国際線出発フロアは8月下旬 現在も照明が落とされ、旅客の姿はほとんどな い。新型コロナウイルスの感染拡大で、2019年 に過去最高の約2,493万人を記録した国際線旅 客数は「蒸発」した。コロナ以前、関空の総旅客 数の約8割を国際線が占めていた。国際線がス トップした状態が長期化すれば空港としての存続 にも疑問符が付きかねない。関西、ひいては日本 経済に与える影響も計り知れない。

国際線をいつどのように復活させていくの か、空港を運営する関西エアポートは視界不良 の中でも確かな戦略を描き、難局を打開しなけ ればならない。そのために、空港を取り巻く情 勢を検証したい。

■不可欠な検査体制拡充

国際線復活の前提は、いうまでもなく新型コ ロナ感染の収束である。国内では5~6月に いったん感染が収まったが、息をつく暇もなく 「第2波」がやってきたことは周知の通りだ。 米国はじめ海外でもコロナはなお猛威を振るっ ており、世界的な収束からは程遠い。これでは コロナ前のような国際交流は考えることもでき ず、短期的な見通しは絶望的だ。

こうした状況の中、できるだけ早期に国際線を 復活させるには、出入国者に対する PCR などの 検査体制の拡充を急がなければならない。大阪府 の吉村洋文知事は6月25日に関空を訪れ、検疫 所などを視察。「空港での検査能力を今よりはる かに増強しないといけない」と指摘した。

関西空港検疫所では入国者に健康状態につい て質問票に記入してもらい、職員が記載内容を コンピューターに手打ちで入力している。検疫 所内で唾液による抗原定量検査を実施し、2時 間程度で結果が出る。もし陰性でも自宅やホテ ルなどでの14日間の待機を要請している。そ の間の健康状態の聞き取りは保健所などが電話 かメールで行っている。

視察当時の入国者は1日約300人だったが、検 疫所の約100人の職員体制ではこれ以上の旅客増 加に耐えられない。吉村知事は「人海戦術でやる 限り、元の空港の機能を回復するのは難しい。旅 客の情報は質問票ではなく、QR コードでデジタ ル入力してもらえばシステム化しやすい。検査も 高性能な大型機器の導入が必要だ」と提言した。

こうした声を背景に、政府は検査体制の拡充 に動いている。羽田、成田、関空の3空港と東京、 大阪の中心部に PCR センターを 9 月にも設置 する方針を表明。入国者については検疫所と合 わせて1日計1万人の検査能力を確保する方 針で、このうち関空に置くセンターは 1.500 人の能力を想定する。出国者についても、渡航 先が求める陰性証明書を発行するための検査を 1 日計 3.000 人とする方向で検討している。

政府は感染拡大防止のため実施している出入 国制限について、ビジネス目的から優先的に認 め、段階的に留学生や観光客に対象を広げる考 えだ。第1弾としてベトナム、タイ、オース トラリア、ニュージーランドの計4カ国を緩 和。第2弾として中国、韓国、台湾など12カ 国・地域との交渉を進める方針を示している。

感染を抑えながら、制限緩和により国際線の利 用客を増やしていくことができるか。吉村知事が 提言したような検査業務のデジタル化や検疫所の 人員増強がどこまで進むのかが、まずは鍵になる。

■米中対立の暗雲

ただ、旅客の受け入れ環境が整い、新型コロ

ナが収束したとしても、関空に以前の活気がす ぐに戻るのだろうか。記者はこの点で厳しい見 方をしている。「コロナ後 |の世界は「コロナ前 | とは大きく様変わりしている可能性が高い。理 由は米中対立の激化だ。

すでに新型コロナは世界経済に未曽有の打撃を 与えているが、「この経済危機は数年続く」とい う見方を多くの専門家が示している。1930年代 の世界恐慌以来の規模とも指摘される。経済危機 の深刻化は国際政治の緊張をもたらす。貿易摩擦 という形で表面化していた米中の経済的対立は、 中国・武漢から広まった新型コロナをきっかけに 政治的対立に発展している。世界がコロナ対応に 追われているのをしり目に、中国は東シナ海、南 シナ海、インドとの国境地帯など各地で勢力拡張 の動きを強めている。

これに対して、ポンペオ米国務長官は7月 13日の声明で、中国が南シナ海で行う海洋資 源権益の主張を「完全に違法」と否定。さらに 23 日の演説で「自由世界が共産主義体制の中 国を変えなければ、共産中国が私たちを変えて しまう」と警告し、自由主義諸国が連携して中 国の脅威に対抗していくべきだと訴えた。

トランプ米政権の対中強硬政策が中国との決 定的な対立も辞さないものなのか、どこかで双 方が対話し妥協することになるのか。11月の大 統領選挙もからんで情勢は混沌としている。た だ、記者が連想したのは、1937年10月に当時 のルーズベルト米大統領が行った「隔離演説」だ。

ルーズベルト大統領は名指しを避けながらも 日本やドイツが当時、中国やスペインで行って いた軍事行動を背景に「不幸にも世界に無秩序 という疫病が広がっている。共同体は、疫病か ら共同体の健康を守るために病人を隔離するこ とを認めている」と述べた。この演説は「対立 をあおり、戦争を招きかねない」として米国内 でも批判を受けた。だが結局、ルーズベルト政 権は米英中心の国際秩序に挑戦した日独の打倒 を決意し、1941年12月、日本の真珠湾攻撃 を受けて第二次世界大戦への参戦に突き進んで いった。

ひるがえって、ポンペオ氏の演説は、中国を

国際秩序に取り込むという歴代米政権が行って きた政策を転換するものだ。中国は明らかに米国 優位の秩序に挑戦しているが、米国はこれをもは や許さないという意思表示とも受け取れる。

■路線多様化急げ

もし米中が「新冷戦」、さらに軍事衝突とい う事態になれば、日米同盟を安全保障の基軸と する日本はどうするのか。これは1月号の当 欄でも「関空が抱えるリスク」の一つして挙げ たものだが、事態は予想以上に早く現実味を帯 びてきたといえる。

関空は 2012 年度から 2018 年度まで 7 年連続 で総旅客数を伸ばしたが、その推進力は中国人観 光客だった。旺盛な訪日需要を背景に、新しい中 国の航空会社が続々と就航していた。2019年度 の国際線旅客数の方面別シェアは中国が29%。 日本と外交関係が悪化している韓国は18%、香 港国家安全維持法で中国が言論弾圧を始めた香港 はマカオを加えて11%。この3カ国・地域で計 58%に上る。この6割がいつ、どこまで戻るか は不透明といわざるを得ない。

関西エアポートの山谷佳之社長は6月10日 の記者会見で「時間はかかっても、将来必ず航 空需要が戻ってくると信じている」と話した。 2025年大阪・関西万博に向けて、現在進めて いるターミナル改修など1,000 億円規模の投 資は変更しない方針を示す。関西経済連合会な どの財界や自治体も、関空の能力増強を支援す る姿勢を示している。

その方向性は正しいと考えるが、厳しさを増 す国際環境を踏まえれば、旅客が「コロナ前 | そのままに回復すると期待することは危険では ないか。「コロナ後」にも競争力のある空港で あるためには、中国依存からの脱却と路線の多 様化が必要だ。伸びしろのある東南アジア、台 湾のほか、路線の少ないオセアニア、欧米など にも関西の魅力を PR する取り組みを強化して ほしい。

航空空港研究レポート **Wall 16**

株式会社日本空港コンサルタンツ 国内業務本部計画部

綿織



新型コロナウイルス感染症に伴う 航空需要の回復についての考察

1. はじめに

2020年1月以降の中国・武漢に端を発した新型コロナウイルス感染症(以下、COVID-19)の世 界的な流行に伴い航空旅客数は大きく減退した。

日本の航空市場は2019年まではインバウンド需要が高い伸びで成長していたことや国内 LCC が 地方路線を拡充していたことから、これを取り込むことを前提として計画を立てていた自治体や空 港会社では計画の見直しを迫られている。このため、現在、COVID-19の影響を考慮した各空港の 将来需要の見直しや需要の回復時期についての関心が高まっている。

このような背景のもと、本稿では執筆時点(2020年8月末)で得られる情報に基づき、国際機関 による COVID-19の航空需要への影響分析の経緯等を踏まえて、日本における需要回復について考 察する。

2. 国際機関による航空需要についての影響分析

国際航空運送協会(IATA)、国際民間航空機関(ICAO)といった航空分野の国際機関では COVID-19が流行して以降、随時データのアップデートを行い旅客数の落ち込みや回復の見込みに ついての分析結果を示してきた。こうした分析は、日本の回復シナリオを想定する上の論点として も参考となるため、以下に主な経緯を示す。

2020年1月24日、COVID-19の流行がまだ中国国内に限定されている中、IATA は過去の感染症 流行時の事例を分析し、2003年に流行した SARS 等の例では6か月後には元の水準に回復している ため、需要の落ち込みは一時的なものであることを示した。

2月下旬になると、IATA(2月20日)は1~2月の航空券データに基づき今回の需要の落ち込みは SARS に比べ大きくなると予測した。また、ICAO(2月24日)では2020年第一四半期の需要の落 ち込みを想定するにあたり座席供給量の動向を用いて複数のシナリオを想定したが、ここでの分析 は中国や香港を対象としたものであった。

3月中旬になると、COVID-19の感染者数が欧米においても急増し、都市封鎖(ロックダウン)や 入国制限が相次いだことで、多くの国際線が運休となった。IATA(3月24日)は、過去の感染症の 例では、需要の落ち込みからの回復はいずれも V 字回復であったが、今回は経済的な不況を伴うこ とから回復には6か月以上を要するとの見解を示した。また、ICAO(3月31日)では、V字型とU 字型の回復シナリオが検討されるようになった。V 字型は4月を底に5月から回復するシナリオであ り、U字型は4月時点の落ち込みが6月まで継続し7月以降に回復するシナリオであった。

4月になり IATA (4月14日) は経済的な落ち込みは2008年の金融危機の2倍以上であると予測し、

それを踏まえて2020年の落ち込みを下方修正した。また、ICAO(4月20日)では複数のシナリオ に基づきデータの更新を行う中で、COVID-19の影響を見通すうえでの不確実性として次の5点を挙 げ、回復シナリオを細分化した。

- パンデミックの深刻度と継続期間
- 経済的不況の深刻度と継続期間
- ロックダウンと旅行制限の継続期間
- 飛行機旅行に対する消費者の信頼の回復期間
- 航空会社の耐性 ※ヴァージン・オーストラリアやタイ国際航空などが経営破綻

また、5月になると、中国の国内旅客が回復基調にあることを受け、国内旅客と国際旅客別の回 復シナリオが検討されるようになった。IATA(5月13日)により2020年以降の見通しが示され、 2019年水準に世界全体の RPK (旅客キロメートル) が同復する時期は、国内旅客は2022年、国際 旅客は2024年とされた。

6月以降は、IATAは、アジアや欧州の国内線が回復基調にあることを示すとともに、需要の回復

に必要となる旅客の信頼の回復について、検疫 に対する不安や旅行再開のタイミングについ てのアンケート調査結果を示してきた。一方、 ICAO では、2020年から2021年にかけた回復 シナリオを、世界6地域の国内線・国際線別に、 **随時データのアップデートを行い精査してい** る。回復シナリオは8月19日時点では図1のと おり、①ナイキのロゴ型(急回復)、② U 字型(緩 やかな回復)、③ W 字型(第2波による落ち込 みを想定)、④ L 字型(長期的な低迷)の4種類 が検討されている。

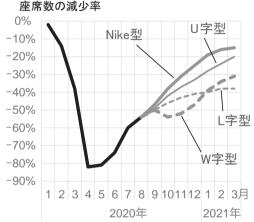


図1 ICAOによる回復シナリオのイメージ

3. 日本における航空需要への影響

2020年1月から8月までの日本における COVID-19による航空需要の影響を整理する。日本発着 の北東アジア線及び国内線の座席数の対前年比は図2のとおりである。

国際旅客については、中国では1月27日から日本を含めた海外団体旅行が中止されたことから、そ れ以降、地方空港における中国路線の運休や減便が相次いだ。その後、日本政府は3月9日から中国 (香港・マカオを含む)と韓国からの入国制限を開始し、到着空港を成田空港と関西空港に限定した。 これにより地方空港を発着する香港便、韓国便も運休となった。台湾は3月上旬から3月中旬にかけ て運休が増加した。台湾政府は3月17日に日本への渡航中止を勧告するとともに3月19日から外国人 の入境を原則禁止とした(6月29日に一部緩和)。

一方、国内旅客は、2月下旬に政府よりスポーツ、文化イベントの中止要請、及び全国の小中高等 学校の臨時休業要請が出された。旅客数の変化をみると、2月の旅客数の前年同月比は約3%減であ り、2月下旬から影響が出始めたことが伺える。4月7日には7都府県で緊急事態宣言が発出され、4 月16日にはそれが全都道府県に拡大されたため、航空会社各社は減便や運休を行った。その後、5月 25日の全都道府県の緊急事態宣言や6月19日に県境を跨ぐ移動が解除されたことに応じて、座席数 は回復基調にあった。しかし、8月以降の感染の再拡大に伴い座席数を再度調整している。

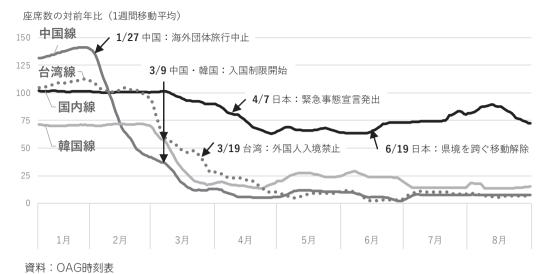


図2 日本発着の北東アジア線及び国内線の座席数の対前年比

4. 日本における需要回復に関する考察

過去の感染症や金融危機等の落ち込みの例によれば、航空旅客はその収束に応じて回復している ことから、日本においても IATA が示しているように国内旅客から次第に回復していくことが予想 される。国内旅客の回復にあたり、国内旅客の約40%を占めるビジネス客は、テレワークの浸透に 伴い COVID-19前の水準への回復が懸念されることから、今後は、観光客の掘り起こしが一層重要 になると考えられる。

国際旅客の回復開始時期は、入国制限の緩和時期が1つの目安となる。8月31日時点では159か国・ 地域からの外国人について、特別の事情がない限り上陸が拒否されている。入国制限については、 まずはビジネス目的や駐在員等を対象として段階的に緩和される方向であるが、国際旅客の約70% は観光目的であるため、本格的な回復には観光客の入国制限の緩和時期が重要となる。

回復開始から2019年水準までに要する期間の参考とするため、図3に2008年の金融危機や2011 年の東日本大震災震災の発生から入国外国人が回復するまでの期間を示した。震災の場合は、発生 後から V 字回復しており、震災前の水準まで回復するのに約2年を要している。今回の COVID-19 による落ち込みは、日本だけではなく世界規模で影響が及んでいることや、落ち込み(入国制限等) の継続期間が長いことから、震災以上の回復期間(概ね3~4年)が見込まれ、ICAO が検討してい る回復シナリオのうち W 字型や L 字型が予想される。仮に2021年初頭から観光客も含めて回復が 始まったとしても、COVID-19前の水準に回復するのは2024年以降となり IATA による全世界的な 見通しと類似する。このため、2019年水準に回復するまでには、しばらく時間を要すると想定した うえで施策を検討することが求められる。

特に地方空港への国際線の再開にあたっては、各空港における検疫スペースや検疫職員の確保が 課題となると考えられる。現在国際線が運航する空港では、到着客全員に対して PCR 検査あるいは 唾液による抗原検査が実施されている。7月末から導入された抗原検査は30分程度で結果が判明する ことから短時間での検査が可能となった。

検査時間が短縮されたとはいえ、各空港の検疫スペースは全員への検査を想定して計画されてい ないことから、社会的距離を確保したうえで到着客が滞留するスペースの確保が課題となる。主要 拠点空港では、国際線の便数を制限することでスペースを捻出することが可能であるが、地方空港

入国外国人の指数:2008年8月を100(3か月移動平均)



資料:出入国管理統計 ※主要拠点空港は成田、羽田、関西、中部、新千歳、福岡、那覇とした。

図3 主要拠点空港及び地方空港における入国外国人の推移

によってはその確保が難しい空港もある。また、検疫職員については、COVID-19の流行前から、 急激なインパウンド客の増加に伴って不足していた状況であり、現在は、国際線の便数の減少や就 航空港を制限することで何とか対応しているものと思われる。

また、路線の再開にあたり、航空会社の経営状況も COVID-19を契機として一変している。 COVID-19前では、LCC が路線拡大を図っていたため、新規就航の可能性があるとの見方が強かったが、再開に向けては就航先や各航空会社の情報収集を図り、個別の状況を見極めながらセールス活動等を取り組むことが求められる。

5. おわりに

国際旅客の回復については、「観光ビジョン実現プログラム 2020」では、「インバウンドに大きな可能性があるのは今後も同様であり、2030年6,000万人の目標は十分達成可能である。」としている。国内旅客においても、前述のとおり今後は観光客の誘致が一層重要となることが予想されるため、これまで誘客活動を実施していなかった方面(例えば、羽田路線)においても需要喚起に向けた施策が求められる。

各空港において、長期的な視点が必要となる空港施設の整備については、需要の回復動向や検疫要件等を注視しつつ、旅客の回復に応じて取り込めるように戦略的に事業を進めることも考えられる。一方、短期的な目標である路線の再開に向けては、地域にとっての空港や航空路線の意義の確認等を通じて再開に向けた機運の醸成を図り、旅客の回復と合わせて関係者が連携して速やかにセールス活動ができるよう備えておくことが期待される。

※本稿は筆者の個人的な見解であり、所属する組織の見解を示すものではない。

参考文献

- 1) IATA ホームページ: https://www.iata.org/en/publications/economics
- 2) ICAO ホームページ: https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19. aspx
- 3) 外務省海外安全ホームページ「日本における新型コロナウイルス感染症に関する水際対策強化(新たな措置)」 (2020 年 7 月 22 日)
- 4) 観光立国推進閣僚会議「観光ビジョン実現プログラム 2020」令和2年7月

2020年8月25日 関西エアポート株式会社・発表資料より

関西国際空港 2020 年 7 月運営概況 (凍報値)

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

○発着回数 4.959 回 (前年同月比 27%)

国際線: 2.585 回

(前年同月比 19%) 国内線: 2.374回

(前年同月比54%)

発着回数について -

合計発着回数は新型コロナウィルスの世界的な感染拡大に よる、各国における出入国制限の影響を受け、前年同月比 27%の 4.959 回、国際線は前年同月比 19%の 2.585 回と なっております。

)旅客数 202.406 人(前年同月比 7%)

国際線: 9.718人 (前年同月比 0.4%)

国内線:192.688 人 (前年同月比31%)

- 旅客数について -

合計旅客数は新型コロナウィルスの世界的な感染拡大の 影響を受け、前年同月比7%の202,406人、国際線は 前年同月比 0.4%の 9,718 人、うち外国人は前年同月比 0.2%の3.783人となっております。

貨物量について

となっております。

○**貨物量 59,314t** (前年同月比 91%)

国際貨物:59,166t(前年同月比 93%) 積 込 量: 26.339t (前年同月比 95%) 取 卸 量: 32.827t (前年同月比 91%)

国内貨物: 148t (前年同月比 11%)

- 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。
- 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。

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。

2020年8月19日 大阪税関・発表資料より

国際線は前年同月比93%の59.166t

大阪税関貿易速報

2020年7月分

【貿易額】 (単位:百万円、%)

			T					_			1	バランス
			輸	出	前年比	全国比	輸	入	前年比	全国比		() () () () () () () () () () () () () (
近	畿	巻	1,2	44,429	88.2	23.2	1,09	93,542	81.5	20.4		150,887
管		内	8	25,259	90.5	15.4	80	3,406	78.9	15.0		21,853
大	阪	港	3	07,555	93.4	5.7	40)4,921	89.8	7.6	\triangle	97,366
関	西 2	空港	4	05,814	92.0	7.6	30)5,707	88.1	5.7		100,107
全		玉	5,3	68,890	80.8	100.0	5,35	57,249	77.7	100.0		11,641

【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 4は入超)
関西	空	港	40	5,814	92.0	7.6	30	5,707	88.1	5.7		100,107
成田	空	港	84	2,770	93.8	15.7	1,01	4,534	94.5	18.9	\triangle	171,764
羽田	空	港	2	3,563	98.9	0.4	2	4,416	20.4	0.5	\triangle	853
中部	空	港	5	9,576	81.1	1.1	5	5,245	58.9	1.0		4,331
福岡	空	港	1	3,275	62.8	0.2	3	30,529	75.1	0.6	\triangle	17,254
新千	歳 空	港		1,701	33.6	0.0		210	17.4	0.0		1,490

関西国際空港の出入(帰)国者数(令和2年8月分速報値)

※令和2年6月以前は確定値です

		外 [国 人		<u> </u>	<u> </u>			A =1	(4 D.T.I.L.)
	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)	合 計	(1日平均)
平成6年	248,806	2,091	254,552	2,139	940,315	7,902	955,393	8,029	2,399,066	20,160
平成7年	733,210	2,009	731,280	2,004	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,030,716	22,002
平成8年	920,491	2,515	889,243	2,430	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	9,979,777	27,267
平成9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
平成 10 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
平成 11 年	1,087,106		1,054,074	2,888	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,619,352	29,094
平成 12 年	1,165,416		1,128,372		4,598,347		4,646,518	12,695	11,538,653	31,526
平成 13 年	1,171,931		1,125,303		4,152,997		4,118,258	11,283	10,568,489	28,955
平成 14 年	1,154,123		1,094,733	2,999	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,887,107	27,088
平成 15 年	1,087,028		1,028,881	2,819	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	7,960,741	21,810
平成 16 年	1,263,176		1,216,496	3,324	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,006,659	27,341
平成 17 年	1,339,213		1,294,481		3,861,466		3,861,860	10,580	10,357,020	28,375
平成 18 年	1,471,413		1,398,576	3,832	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,583,308	28,995
平成 19 年	1,647,188		1,570,160	4,302	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,581,914	28,992
平成 20 年	1,641,457		1,560,745	4,264	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,881,834	27,000
平成 21 年	1,349,099		1,325,054		3,188,812		3,184,158	8,724	9,047,123	24,787
平成 22 年	1,745,355		1,728,033		3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,175,979	27,879
平成 23 年	1,338,783	3,668	1,356,996	3,718	3,396,026		3,388,895	9,285	9,480,700	25,975
平成 24 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
平成 25 年	2,323,111		2,282,037		3,433,700		3,439,358	9,423	11,478,206	31,447
平成 26 年	3,170,442		3,101,855	8,498	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,745,842	34,920
平成 27 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
平成 28 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
平成 29 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
平成 30 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
平成 31 年 令和 元 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
令和2年1月	709,555	22,889	710,683	22,925	330,028	10,646	270,883	8,738	2,021,149	65,198
令和2年2月	228,987	7,896	312,865	10,788	253,271	8,733	261,697	9,024	1,056,820	36,442
令和2年3月	35,696	1,151	57,348	1,850	87,824	2,833	50,759	1,637	231,627	7,472
令和2年4月	393	13	3,737	125	2,222	74	321	11	6,673	222
令和2年5月	182	6	2,404	78	964	31	623	20	4,173	135
令和2年6月	577	19	2,753	92	1,765	59	801	27	5,896	197
令和2年7月	834	27	2,949	95	3,018	97	1,919	62	8,720	281
令和2年8月	1,614	52	4,660	150	2,923	94	4,057	131	13,254	428
令和2年累計	977,838	4,008	1,097,399	4,498	682,015	2,795	591,060	2,422	3,348,312	13,723
前年同期	5,812,199	23,919	5,818,659	23,945	2,669,526	10,986	2,649,022	10,901	16,949,406	69,751
対前年同期比	16.8%		18.9%		25.5%		22.3%		19.8%	

[※]外国人入出国者数には、地位協定該当者を及び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。

関西国際空港における 2020 年 夏季繁忙期間中の 出入(帰)国者数【速報値(概数)】について

1 対象期間 2020年8月7日(金)~8月16日(日)計10日間

2 期間中の出入(帰)国者数(概数)

4,200 人 (対前年比 99.4 % 減) 数: うち日本人: 2.130人(対前年比 99.3%減) 外国人: 2,070 人 (対前年比 99.5 % 減) 出 国 者: 2,750人(対前年比 99.3%減) うち日本人: 1,160 人 (対前年比 99.3 % 減) 外国人: 1,590 人 (対前年比 99.3 % 減) 入(帰) 国者: 1,450人(対前年比 99.6%減) うち日本人: 970人 (対前年比 99.4%減) 480 人 (対前年比 99.8 % 減) 外国人:

3 渡航先国(地域)別出国者数(概数)

第 1 位が中国で 1,140 人、次いで韓国の 550 人、ヨーロッパの 450 人、東南アジアの 410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 8月7日~16日 (10日間)									
			出国			入(帰)国	1		合 計	
		日本人	外国人	計	日本人	外国人	計	日本人	外国人	計
7日	金	140	270	410	90	30	120	230	300	530
8 ⊟	土	210	200	410	100	70	170	310	270	580
9 ⊟	\Box	80	60	140	190	50	240	270	110	380
10 ⊟	月	50	0	50	30	10	40	80	10	90
11 ⊟	火	160	320	480	120	100	220	280	420	700
12 ⊟	水	0	0	0	40	30	70	40	30	70
13 ⊟	木	170	220	390	60	30	90	230	250	480
14 ⊟	金	150	300	450	80	90	170	230	390	620
15 ⊟	土	160	170	330	80	30	110	240	200	440
16 ⊟	В	40	50	90	180	40	220	220	90	310
合	計	1,160	1,590	2,750	970	480	1,450	2,130	2,070	4,200
対前年	比	0.7 %	0.7 %	0.7 %	0.6 %	0.2 %	0.4 %	0.7 %	0.5 %	0.6 %

(単位:人)

										(羊世.八)	
	(参考) 2019 年 8月9日~ 18日 (10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	
9 ⊟	金	16,950	20,510	37,460	12,150	20,110	32,260	29,100	40,620	69,720	
10 ⊟	土	23,010	18,560	41,570	12,220	21,310	33,530	35,230	39,870	75,100	
11 ⊟	\Box	22,210	23,470	45,680	12,080	23,030	35,110	34,290	46,500	80,790	
12 ⊟	月	18,200	22,260	40,460	13,730	22,230	35,960	31,930	44,490	76,420	
13 ⊟	火	14,660	24,660	39,320	14,740	19,300	34,040	29,400	43,960	73,360	
14 ⊟	水	15,200	24,130	39,330	19,350	19,670	39,020	34,550	43,800	78,350	
15 ⊟	木	7,770	7,350	15,120	7,270	7,180	14,450	15,040	14,530	29,570	
16 ⊟	金	13,960	33,290	47,250	25,550	28,820	54,370	39,510	62,110	101,620	
17 ⊟	土	14,350	25,870	40,220	20,930	22,900	43,830	35,280	48,770	84,050	
18 ⊟	В	14,240	23,870	38,110	19,220	21,720	40,940	33,460	45,590	79,050	
合	計	160,550	223,970	384,520	157,240	206,270	363,510	317,790	430,240	748,030	

出国者渡航先国(地域)別一覧表 (単位:人)

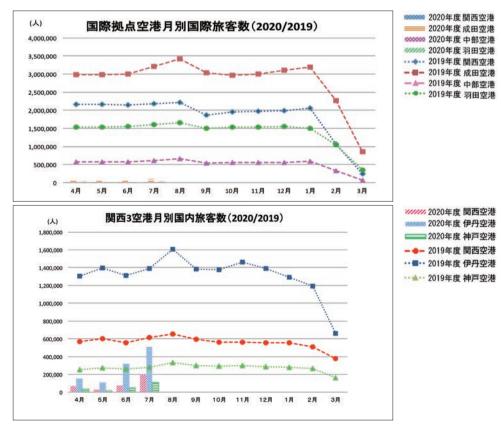
		2020年 ~16日(10日間	(参考) 2019 年 8月9日~18日 (10日間)			
	出国者数	構成比率	対前年比	出国者数	構成比率	
中 国	1,140	41.5 %	1.0 %	114,490	29.8 %	
韓国	550	20.0 %	0.7 %	75,290	19.6 %	
ヨーロッパ	450	16.4 %	3.3 %	13,520	3.5 %	
東南アジア	410	14.9 %	0.6 %	63,680	16.6 %	
その他	150	5.5 %	2.8 %	5,280	1.4 %	
台湾	50	1.8 %	0.1 %	47,880	12.5 %	
香港・マカオ	0	0.0 %	0.0 %	35,800	9.3 %	
ハワイ	0	0.0 %	0.0 %	10,700	2.8 %	
北アメリカ	0	0.0 %	0.0 %	8,430	2.2 %	
グアム・サイパン	0	0.0 %	0.0 %	5,460	1.4 %	
オセアニア	0	0.0 %	0.0 %	3,990	1.0 %	
숨 計	2,750	100.0 %	0.7 %	384,520	100.0 %	

関西3空港と国内主要空港の利用状況

2020年7月実績【速報値】

区分	空港名	国際線	* -	国内線	前年同月比	合 計	前年同月比
			前年同月比				
発着回数	関西3空港	2,585	18.7%	11,400	60.1%	13,985	42.7%
(回)	関 西	2,585	18.7%	2,374	54.1%	4,959	27.3%
	大阪(伊丹)	0	_	6,831	56.9%	6,831	56.9%
	神戸	0	0.0%	2,195	85.2%	2,195	85.2%
	成 田	6,196	34.2%	2,088	42.0%	8,284	35.9%
	中部	392	9.0%	2,959	51.9%	3,351	33.4%
旅客数	関西3空港	9,718	0.4%	809,157	35.5%	818,875	18.4%
(人)	関西	9,718	0.4%	192,688	31.4%	202,406	7.2%
	大阪(伊丹)	0	_	506,289	36.5%	506,289	36.5%
	神戸	_	_	110,180	39.2%	110,180	39.2%
	成 田	98,619	3.1%	193,048	28.0%	291,667	7.5%
	東京(羽田)	37,324	2.3%	1,600,681	28.7%	1,638,005	22.8%
	中部	1,000	0.2%	168,926	29.1%	169,926	14.4%
貨物量	関西3空港	59,166	92.6%	7,518	61.6%	66,684	87.7%
(トン)	関西	59,166	92.6%	148	10.9%	59,314	90.9%
	大阪(伊丹)	0	_	7,370	68.0%	7,370	68.0%
	成 田	153,681	88.5%		_	153,681	88.5%
	東京(羽田)	21,745	42.5%	38,844	65.4%	60,589	54.8%
	中 部	8,050	54.5%	842	52.5%	8,892	54.3%

- 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。



関西空港調査会からのお知らせ

新型コロナウィルスの国内での感染拡大防止のため、定例	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

▶ 今年の2月まで、大好きなコンサートや海外旅行に行っていましたが、コロナの影響で今まで出来ていたことができないもどかしさを感じております。

コンサートは代わりにオンラインコンサートが開催されるようになりました。臨場感を感じることはオフラインよりも劣りますが、オンラインコンサートではチケットの売り切れがないことが、なによりも助かります。

▶ 先日、あるアーティストのオンラインコンサートを見ました。

画面上ですので、集中するには時間がかかりましたが、しばらくすると、アーティストと一緒に口ずさんだり、同 じ振り付けを踊ってみたりと、周りを気にせず自由に見られることが楽しかったです。

▶ これから少しずつですが、オフラインのコンサートも開催されるようです。with コロナ時代、感染予防対策はしっかりして、コンサートを楽しみたいと思います。 (ホ)

元気いっぱい!!夢いっぱい!! みんなが楽しめてみんなに誇れる公園

永楽ゆめの森公園(熊取町)





永楽ゆめの森公園は、甲子園球場の約4倍(約5ヘク タール) の広さがあり、大型複合遊具や府内最大級の 大型すべり台をはじめ、珍しい遊具や健康遊具、さら にはスケートボード広場もあります。

その他にも、自然の地形を生かした散策路や、関西国 際空港・淡路島・明石海峡大橋などを見渡すことがで きる見晴らしの丘などもあり、子どもから高齢者まで 楽しんでいただけます。



くわしくは、ホームページをご覧ください。みなさんのご来園をお待ちしておりま す。

大阪府泉南郡熊取町大字野田65番10 ■所在地

■問合せ 永楽ゆめの森公園管理事務所 072-452-7676

永楽ゆめの森公園・墓苑

URL https://kumatori-eirakupark.net/index.html

2020年9月20日 ●印刷 ㈱デ-一般財団法人 関西空港調査会 ●543-0021 大阪市天王寺区東高津町11番9号 TEL(06)6767-0800 URL http://www.kar.or.jp