



KANSAI 空港レビュー



No.504
2020.11

1 巻頭言

観光立国実現に向けての新たなチャレンジ
野澤 和行

3 各界の動き

14 特別寄稿

新型コロナウイルスと国際航空貨物事情について
瀧本 哲也

21 プレスの目

コロナ時代の航空・空港経営に転換を
東田 陽介

23 航空空港研究レポート

COVID-19克服に必要なエアライン支援策
ーモビリティとネットワークの維持に向けた政策ー
野村 宗訓

26 データファイル

- ・関西国際空港2020年9月運営概況(速報値)
- ・大阪税関貿易速報[関西空港]2020年9月分(速報値)
- ・関西国際空港の出入(帰)国者数2020年10月分(速報値)
- ・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2020年9月(速報値)

【表紙写真】「ピーチ A320neo」

ピーチの新機材エアバス A320neo です。

10月25日から運航を開始しました。国内LCCとしては初めての採用です。

neoとはnew engine optionの略であり在来のA320より20%の燃費向上が図れるといえます。

在来のエンジンよりもファンブレードの径が大きく、また湾曲しています。

エンジン音はジェットエンジンというより送風機のような低音で静かなものでした。

撮影：柴崎 庄司

観光立国実現に向けての 新たなチャレンジ



国土交通省
近畿運輸局長

野澤 和行

■はじめに

新型コロナウイルスの感染拡大を受け緊急事態宣言が発出されましたが、航空・空港管理等に関しては、社会の安定を維持するために不可欠なものとして、その業務の継続が求められました。こうした皆様の取組みとご貢献に対し、この場をお借りしまして深く敬意を表します。

コロナ禍の下、本稿をお読みの航空をはじめ交通・運輸・観光に携われる方々の多くは、大変厳しい経営環境にあると思いますが、雇用調整助成金、無利子・無担保融資など政府による支援を最大限にご活用の上、今を乗り越えていただきたいと存じます。その先には、真の観光立国として蘇った日本の未来があると信じるからです。

■インバウンドの現状

2019年の我が国への訪日外国人旅行者数は、前年を2.2%上回る3,188万人と過去最高を更新し、対2014年で2.4倍となりました。関西では1,320万人2.8倍、大阪府では1,230万人3.3倍と右肩上がりの推移をたどってきました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、我が国を含む各国において、海外渡航の制限や外出禁止措置が取られたことなどから、本年1月から9月までの我が国への訪日外国人旅行者数は、対前年同期比83.7%減の397万人と前年同期を大幅に下回り、関西

でも同様の傾向となっております。

出入国要件の緩和については、10月から、ビジネス上必要な人材等に加え、順次、留学、家族滞在等のその他の在留資格も対象とし、原則として全ての国・地域からの新規入国を許可するなど、段階的な措置が講じられています。

■近畿運輸局の取組み

このように、観光目的での入国再開の時期はまだ見通せない状況下ではありますが、政府として2030年には訪日外国人旅行者数を6,000万人とする目標を堅持しており、そのために近畿運輸局では、コロナ禍の下、様々な取組を行っています。

1. 日本人による国内旅行の推進

観光・運輸業を始め地域の様々な産業を支援するため、GoToトラベル事業を推進しています。事業開始当初は人の移動が感染の拡大に直結するのではとの不安の声が寄せられていました。

しかしながら、この事業は、参加する観光関連事業者と旅行者の双方において、互いに着実に感染症拡大防止策を講じることを求めており、「安全で安心な新しい旅のスタイル」を普及・定着させることを目的としたものであります。

近畿運輸局においても、8月にGoToトラベル事業に参加登録している宿泊施設に対して、感染症拡大防止策の実施状況の調査を行い

ました。私自らも調査を行い、改めて日本の宿泊施設の衛生環境の質の高さを実感した次第です。これは、ウィズ又はポストコロナの下で、訪日外国人旅行者を増やしていく上でのセールスポイントになるものと考えています。

10月15日時点で、日本全体で、少なくとも約3,138万人泊、割引支援額で約1,397億円の利用実績がありました。

2. 魅力的なコンテンツの磨き上げ

訪日外国人旅行者数を6,000万人とする目標の下では、外国人目線のみで、埋もれている観光資源の発掘や磨き上げに力を入れていく必要があります。訪日外国人旅行者が蒸発した今こそ、準備期間と捉え、関係者が一丸となって取り組む必要があると考えます。また、京都・大阪ではオーバーツーリズムが問題となっていました。観光客を分散する上でも効果的です。

そこで、地方公共団体、観光地域づくり法人（DMO）等が観光イベント・観光資源をより安全で集客力の高いものへと磨き上げる取組に対する支援を開始しました。

近畿地区では、ワーケーションをテーマとしたビジネス層の誘客に向けた取組（和歌山県白浜町等）やユニークベニューとして茶畑を活用した取組（京都府南山城村）など43件が選定され、年度内に順次実施されます。また、第二次募集の選定結果は11月に公表される予定です。

3. 関係者との連携強化

コロナ禍で練り直しが必要となった関西地区でのインバウンド施策を再構築するため、近畿運輸局では、自治体、関西の観光関係事業者、DMO等が緩やかな連携のもと、一体感を持って集中的なプロモーションや関西広域周遊旅行

等の取り組みを行うことを計画し、検討を進めています。

具体的には、コロナ禍だからこそできる5つの行動案として、

- ①国、地域等の動向についての情報共有
- ②広域周遊商品の開発・検討
- ③ホテルコンシェルジュとのネットワーク構築
- ④通訳ガイド・ランドオペレーターとの連携
- ⑤感染症対策を講じた旅行スタイルの確立を検討しています。

4. インフラ整備の推進

関西国際空港と大阪都心を直結する「なにわ筋線」は本年2月に工事施行認可され、2031年春の開業を目指しています。これにより「ラピート」が大阪駅・新大阪駅へ直結できるとともに、「はるか」の一層の定時性が確保され、速達性が向上するなどの効果が期待されています。

■おわりに

2030年に訪日外国人旅行者数を6,000万人とする政府目標について先述しましたが、菅総理から「感染対策を講じながら、観光業を回復させるために必要な政策プランを年末までに策定」するように指示がありました。

また、2030年に至るまでのベンチマークとして、関西では、ワールドマスタースゲームズ、2025年の大阪・関西万博など、国際的な大型イベントが予定されています。

近畿運輸局としては、観光庁・国土交通省の出先機関としての役割を果たすべく、観光立国実現に向けた様々なチャレンジに取り組み、地域の関係者の皆様の支援、関西国際空港をはじめとする関西3空港の利活用の促進、ひいては関西経済の発展に貢献して参る所存です。

各界の動き

関西国際空港

●津波避難計画を一部変更

関西エアポートは10月1日、関西空港の津波避難計画を一部変更した。2018年10月から実施していた第1ターミナルビル4階と空港駅3階コンコースの吊り天井の改修工事が完了し、建物の安全性が向上したため、館外避難震度を「震度5強」以上から「震度6弱」以上に引き上げたほか待機場所を見直し、より早く安全に避難できる計画とした。

●シンガポール航空が増便

シンガポール航空は10月6日、関西～シンガポール線を11月から増便すると発表した。週2便から週5便になる。9月30日から双方向の往來を再開する「レジデンストラック」が開始されたのを受けた措置。

●9月の貨物取扱量、5.6%減少

大阪税関が10月6日発表した関西空港の9月の貨物取扱量（速報）は、積込量が前年同月比0.1%減の2万8,731t、取卸量が11.1%減の3万1,654tで、総取扱量は5.6%減の6万385tとなった。

●金塊120kg密輸容疑、中国人ら5人逮捕

中国から航空便で金塊約120kgを密輸しようとしたとして、大阪府警は10月7日までに、関税法違反などの疑いで、中国籍で貿易会社代表の男ら5人を逮捕した。容疑は2019年5月、段ボール箱の中に隠した金塊約120kg（5億4,800万円相当）を中国から関西空港に密輸し、消費税など約4,400万円の支払いを免れようとした。

●ジェットスター・ジャパン、3路線運休

格安航空会社（LCC）のジェットスター・ジャパンは10月8日、関西空港を発着する国内3路線を25日から2021年3月までの冬タイヤの期間中、運休すると発表した。11月に関西空港発着で運航するのは成田と結ぶ1路線だけに減り、同社は関西空港にあるパイロットや客室乗務員の事務所を10月25日に閉鎖した。

●9月の出入国者99.3%減の1万3,264人

大阪出入国在留管理局関西空港支局が10月12日発表した9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99.3%減の1万3,264人だった。外国人入国者数は同99.6%減の2,467人、日本人帰国者数は99.2%減の3,081人だった。外国人入国者数は底を打った5月以降、人数ベースでは4か月連続で増加した。

●金密輸 取り締まり強化へ最新探知機

財務省は全国の税関に対し、金の密輸取り締まりを強化するよう通達した。往來が活発になり密輸がさらに増える可能性があるため、大阪税関は通達を受けて10月12日、関西空港にゲート式の最新型金属探知機を増設した。ゲートをくぐるだけで多くの旅客を高精度で検査でき、衣服の下やカバンに隠した金を発見しやすくなるという。

●法相が入国審査場を視察

上川陽子法相は10月15日、関西空港の入国審査場などを視察した。法相は「感染防止と両立する形で人の往来を再開することが重要。空港会社や検疫所も含めた各機関が連携して対応していることを確認できた」と述べた。

●ピーチ国内線、11月は559便減

LCCのピーチ・アビエーションは10月19日、国内線の11月の運航計画を発表した。減らすのは13路線の559便で、運航は計画より17%少ない2,809便となる。減少幅は10月より改善する。

●万博に向け徳島県と結ぶ新航路を実証運航

2025年の大阪・関西万博に向け、徳島県が導入を目指している関西空港との間を結ぶ新航路について、10月19日、所要時間などを確認するための実証運航が行われた。高速船を使い、関西空港の棧橋をスタートして、徳島県鳴門市の亀浦港、徳島市の沖洲マリンターミナルを2周するルートを運航した。

●77機関参加し航空機事故訓練

関西エアポートは10月22日、関西空港で夜間に航空機が着陸に失敗し多数の死傷者が出たとの想定で、実機を使った救助や消火の訓練をした。マスク着用といった新型コロナウイルス対策を取りながら、地元消防など77機関の約380人が参加した。

●上半期旅客数、95%減

関西エアポートが10月23日発表した2020年度上半期(4～9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期比95%減の87万5,667人だった。新型コロナウイルスの感染拡大で訪日客が大きく減り、上半期として1994年9月の開港以来最低を記録した。

また、9月の国内線は前年同月比65%減の21万1,011人となり、減少率は8月(63%)からやや拡大した。9月の夏休みの時期が過ぎたことと、新型コロナの影響が長期化したことから、減便が拡大したことが影響した。

●ピーチが台湾線で国際線再開

ピーチ・アビエーションは10月25日、関西～台北線の運航を再開した。3月20日から国際線全17路線を運休しており、再開は約7か月ぶり。26日からは羽田、成田と台北を結ぶ路線も再開、いずれも週3往復する。

●ピーチなどの国際線、第1ターミナル使用

関西エアポートは10月25日に再開したピーチ・アビエーションの台北線について、到着便は第1ターミナルビルを利用するよう変更した。11月5日からは春秋航空、チェジュ航空、ティーウェイ航空の出発・到着便が第1ターミナルを利用する。国際線到着客への検疫を実施するための措置で、ピーチの国際線出発と国内線の出発・到着は第2ターミナルビルを利用する。

●第1ターミナル改修、着工延期、完成は万博後に

関西エアポートは10月26日、計画している関西空港第1ターミナルビル改修の着工時期を、12月から2021年6月に延期すると発表した。2025年の大阪・関西万博の開幕前としていた完成時期は2026年秋にずれ込む。保安検査場の拡張など、国際線旅客の受け入れ能力を年間3,000万人から4,000万人に引き上げるための工事は、万博に間に合わせ、増設する商業エリアの運用開始が万博後となる。新型コロナウイルスの影響で旅客需要に不透明感が増し、具体的な設計をめぐって、航空会社や店舗など関係機関との調整に時間がかかっているという。



クリック！

航空需要の先行きが不透明なうえ、with コロナ、post コロナの旅客動向も大きく変わる可能性を秘めた中、投資計画に慎重になるのは当然のことだろう。一方で当面の航空会社支援策として成田空港、国管理空港が相次いで着陸料等、使用料の減免措置を打ち出しているなか、関西エアポートは10月末時点では方針を明らかにしていない。コンセッション方式ゆえの隘路があるのなら、契約相手である新関西国際空港会社とその株主である国との協議が必要だ。空港、ひいては母都市の競争力にも関わる問題なので、自治体・経済界の支援も欠かせない

●台湾・スターラックス航空、12月に就航

台湾のスターラックス（星宇）航空は10月26日、12月15日に台北と関西を結ぶ路線を開設すると発表した。当面は週2往復運航する。エアバス A321neo（188席）を使う。同航空は2020年1月に運航を開始したが、3月下旬には全3路線が全便運休に追い込まれ、現在はマカオとマレーシア・ペナンの2路線で運航が再開されている。

●防災対策設備を国が早期買い取り、資金繰りを支援

国土交通省は10月28日公表した空港運営会社に対する支援策で関西エアポートについて「防災対策事業完成物の迅速な買取り等の実施により、空港会社の安定的な運営を確保する」ことを盛り込み、資金繰りを助ける。

●ルフトハンザ・カーゴが機材を大型化

ルフトハンザ・カーゴは10月28日の発着便から、フランクフルト～関西線（仁川経由）の機材をMD-11F型貨物機からボーイング777F型貨物機に大型化した。1便当たりの貨物搭載量は103tで約20t増加した。

●ハワイアン航空、ホノルル線の運航再開

ハワイアン航空は10月29日、ホノルル～関西線を12月19日から再開すると発表した。週3往復で、機材はエアバス A330-200 型機（278席）を使用する。

●コロナ感染者、10月は26人

厚生労働省関西空港検疫所の検疫で10月の入国者から26人の無症状病原体保有者が見つかった。フィリピン5人、韓国4人など、滞在国は20か国（1人は非公表）に及ぶ。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●上半期の旅客数、74%減

関西エアポートが10月23日発表した大阪空港の2020年度上半期（4～9月）の旅客数は前年同期比74%減の219万5,349人だった。発着回数は47%減の3万7,368回で、貨物量は42%減の3万4,692tだった。

＝ 神戸空港 ＝

●スカイマーク、11月は4路線で通常運航

スカイマークは10月12日、神戸空港発着の11月の運航ダイヤで、新千歳線など4路線を計画通り運航すると発表した。11月の減便率は12.0%と、10月の39.8%から大きく改善する。

●飛行機事故を想定、コロナ禍の訓練

関西エアポート神戸は10月19日、飛行機事故を想定した消火、救難訓練を神戸空港で実施した。新型コロナウイルス感染対策として、マスク着用を徹底するエリアを設定するなどして実施。神戸市、神戸海上保安部などの約150人が参加した。

●上半期旅客、75.0%減

関西エアポートが10月23日発表した神戸空港の2020年度上半期（4～9月）の旅客数は、前年同期比75.0%減の42万5,507人だった。

●スカイマーク、下地島線開設

スカイマークは10月25日、神戸空港発着の下地島線を開設した。1日1往復運航する。同社の神戸空港での新路線は約3年3か月ぶり。

＝ 成田国際空港 ＝

●上半期の旅客数、過去最低の135万人

成田国際空港会社が10月22日発表した2020年度上半期（4～9月）の運用状況速報値によると、国際線と国内線を合わせた総旅客数は94%減の135万8,474人で、2014年度以来6期ぶりに前年同期を下回り、上期の過去最低を記録した。総発着回数は前年同期比64%減の4万7,986回で、2011年度以来9期ぶりに前年同期を下回った。

●国内線の着陸料免除へ、国際線は3割減

成田国際空港会社は10月22日、収益が大幅に悪化した航空会社を支援するため、国内線定期旅客便の着陸料と停留料を全額免除し、国際線の着陸料を約3割減免すると発表した。減免総額は年間約20億円を見込む。期間は2020年4月～2021年3月で、2021年度以降は年度ごとに見直し、旅客便の運航回数が2019年度実績と比較して50%を上回るまで原則継続する。

●PCRセンター設置へ、最短2時間で証明書

成田国際空港会社は10月22日、第1、第2ターミナルの計2か所に新型コロナウイルスのPCR検査センターを設置すると発表した。11月2日から稼働する。運営主体は日本医科大学。受け付けから最短2時間で陰性証明書を発行することができるという。

＝ 中部国際空港 ＝

●エアアジア・ジャパン、事業撤退

中部空港を拠点とするLCCのエアアジア・ジャパンは10月5日、事業継続を断念すると発表した。運営する国内線3路線と国際線1路線を12月5日付で廃止すると国土交通省に届け出た。航空需要急減を受けて、経営が悪化していた。日本を拠点とする航空会社が新型コロナの影響で事業を廃止するのは初めて。同社はマレーシアを拠点とするアジア最大のLCC、エアアジアが中心となり、楽天などの国内企業も出資して2014年に設立された。

●ピーチが新規就航、札幌・仙台便開設へ

ピーチ・アビエーションは10月21日、中部空港に初就航すると発表した。12月24日から札幌、仙台の2路線を運航する。ともにエアアジアが撤退する路線。

●上半期旅客数は90%減

中部国際空港会社は10月26日、2020年度上半期（4～9月）の航空旅客数（速報値）が72万4,281人と、前年同期比で90%減ったと発表した。同期間では9年ぶりの前年割れで、過去最低だった2011年の435万人を大きく下回った。

＝ その他空港 ＝

●旭川空港が完全民営化

旭川空港は10月1日、完全民営化した。北海道エアポートが同空港の滑走路や駐機場を管理・

運営する。道内空港の完全民営化は新千歳に続き 2 例目。

●南紀白浜空港そばにワーケーション施設、和歌山県が提案を募集

和歌山県は 10 月 20 日、リゾート地で休暇を楽しみながら働く「ワーケーション」や企業誘致のための施設を南紀白浜空港のそばに整備すると発表した。民間事業者に県有地（3,000㎡）を貸し出し、事業者が施設整備や運営を担う。施設は空港に到着してすぐに利用できる利点を打ち出す。県は事業提案の募集を始めた。

●ベルリン新空港、9年遅れ開港

ドイツの首都ベルリンの新空港、ベルリン・ブランデンブルク空港が 10 月 31 日、開港した。ベルリンに隣接する旧東独ブランデンブルク州にあったシェーネフェルト空港を大幅に拡張したが、工期が遅れに遅れ、当初の予定から 9 年越しで、ようやく開業にこぎ着けた。新空港の開業に伴い、テーゲル空港は 11 月 8 日に閉鎖される。

航空

●航空業界、下期に770億ドル流出の恐れ、IATA見通し

国際航空運送協会（IATA）は 10 月 6 日、航空業界は下期に 770 億ドル（約 8 兆 1,412 億円）の現金が流出するとの見通しを発表した。IATA は各国政府に対し、航空会社への追加支援などを呼びかけた。

●世界の商用機需要11%減、2029年まで

米ボーイングは 10 月 6 日、2029 年までの世界の商用機需要が前年の予測から 11% 減って 1 万 8,350 機になるとの見通しを発表した。旅客の減少と航空会社の経営悪化で新造機の需要が後退する。

●日航、11月の北米路線運航率が4割に改善

日本航空は 10 月 6 日、11 月～2021 年 1 月の国際線の運航計画を発表した。日本経由の乗り継ぎ需要を見込み、北米と東南アジアをつなぐ路線を中心に増便する。北米路線の運航率は 10 月の約 3 割から 11 月以降は約 4 割と、2020 年 3 月以来 8 か月ぶりに 4 割台を回復する。

●日航、地域事業本部を設置

日本航空の赤坂祐二社長は 10 月 7 日の記者会見で、自社の航空網や人材、運航ノウハウなどと地方の資源を組み合わせた事業を企画・立案する地域事業本部を 11 月 1 日付で設置すると発表した。今後 4～5 年間で約 1,000 億円規模に成長させ、新規事業領域の柱の一つに据える。

●スカイマーク、2021年度入社の新卒採用中止

スカイマークは 10 月 13 日、中断していた 2021 年度入社の新卒者採用を中止したと発表した。すでに内定している若干名の客室乗務員や空港の地上係員（グラウンドスタッフ）、グラウンドハンドリング職は採用する。

●ZIPAIR、初の旅客便就航

日本航空の 100% 子会社で中長距離国際線 LCC の ZIPAIR（ジップエア）は 10 月 16 日、成田～ソウル線の旅客便運航を開始した。同社初の旅客便で機材はボーイング 787-8 型機（290 席）を使う。

●ピーチが新機種導入へ

ピーチ・アビエーションは 10 月 16 日、新機種、エアバス A320neo 型機を導入すると発表した。新型エンジンを搭載したことで従来機より燃費効率が良くなり、航続距離も従来機より 1,130km 長い 5,056km になる。客室レイアウトを変更できるオプションの採用で同等の座席スペースを保ちつつも、従来より 8 席多い合計 188 席にした。25 日から国内線で運航開始した。

●9月の国際航空貨物、混載輸出10.9%減

航空貨物運送協会が10月20日まとめた9月の輸出货量（混載貨物ベース）は、6万7,949tと前年同月比で11%減った。22か月連続の前年実績割れだが、3月以降20～30%台が続いたマイナス幅が縮んだ。米国や中国向け輸出が需要をけん引した。

●ルフトハンザの7～9月期、1,570億円の赤字

ルフトハンザが10月20日発表した2020年7～9月期の決算速報によると、利払い・税引き前損益が12億6,200万ユーロ（約1,570億円）の赤字（前年同期は12億9,700万ユーロの黒字）になった。

●9月の国内ホテル稼働率4割まで戻る

ホテル専門の英調査会社STRが10月20日発表した9月の国内ホテル稼働率は前月比8.3ポイント高い39.5%となった。地方を中心に政府の観光需要喚起策「Go To トラベル」の効果が徐々に始まったもようだ。ただ、ビジネス需要などの戻りが遅い東京は回復に時間がかかっており、前月比3.4ポイント上がって23.4%、大阪は同8.5ポイント高い30.7%となった。

●タイ、外国人観光客受け入れ再開

タイ政府は10月20日、約7か月ぶりに観光客の受け入れを再開し、第1陣として中国からの観光客が到着した。周辺国に先駆けて観光客を試験的に受け入れ、11月上旬までに約400人がタイを訪れると見積もる。

●キャセイドラゴン航空、運航停止 グループ24%人員削減へ

香港のキャセイパシフィック航空を中核とするキャセイパシフィックグループは10月21日、従業員の24%を削減し、近距離路線の子会社キャセイドラゴン航空の運航を停止すると発表した。香港で5,300人、香港以外の事業所で600人を削減する。採用凍結や自然減で空席となっているポストの廃止を合わせ、計8,500人規模の雇用削減となる。

●米航空大手3社の7～9月期、赤字1兆円超

アメリカン航空グループなど米航空大手3社の2020年7～9月期決算が10月22日、出そろった。ユナイテッド航空ホールディングスとデルタ航空を含めいずれも純損益が3四半期連続の赤字に陥り、純損失の合計は96億1,900万ドル（1兆円超）に上った。1兆円を超えるのは4～6月期に続き2四半期連続。

●ZIPAIR、グループ内から100人採用

日本航空傘下のLCC、ZIPAIRが、グループ内から客室乗務員約100人の募集を始めたことが10月22日、分かった。路線を縮小するLCCのジェットスター・ジャパンなどから採用する。

●日航、唾液でPCR検査、メールで通知

日本航空は10月23日、新型コロナウイルス感染症の陰性・陽性を判定するPCR検査を旅行前に受けられるサービスを開始した。唾液を採取し指定病院に送付すると、検査結果をメールで通知する。料金は1万3,500円から。

●持続可能な航空燃料、全日空がネステから調達

全日本空輸は10月26日、フィンランド系ネステのシンガポール工場で生産される「持続可能な航空燃料（SAF）」を調達する契約を交わしたと発表した。ネステはシンガポール工場を拡大し、年間150万tのSAFを生産できるようになる2023年から全日空への供給を開始する。ネステは廃食油や動物性、植物性の油脂を使って燃料を生産している。

●ANA、過去最大5,100億円の純損失へ

ANAホールディングスは10月27日、2021年3月期の連結業績が5,100億円の純損失（前年同期は276億円の黒字）になる見通しを発表した。売上高は前年同期比62.5%減の7,400億

円、営業損益は 5,050 億円の赤字（前年同期は 608 億円の黒字）を見込む。旅客需要の激減で大幅に収入が減り、航空機などを減損、過去最大の赤字となる。航空事業の規模を縮小し、機材・人員削減などで来年度はコストを 2,500 億円削減する。劣後ローンで 4,000 億円を調達し、財務基盤も改善させる。

これを受け、ANA グループのビジネスモデル変革に乗り出すことを発表した。フルサービスキャリアの全日本空輸、LCC のピーチ・アビエーションに続く、第 3 ブランドの立ち上げを計画、この第 3 ブランドでは、中距離東南アジア、豪州線を中心にレジャー需要の取り込みを狙う新たな LCC としてスタートする。

●新潟空港を拠点、トキエアが事業説明会

新潟空港に拠点を置く初めての LCC、トキエアが設立され、10 月 27 日、上越商工会議所で事業説明会を開き、出資など支援を呼びかけた。新潟空港を拠点に、佐渡、北海道など、国内 6 地区を結ぶ予定で、運航開始は 2022 年を見込んでいます。

●航空業界の2021年売上高、新型コロナ前の半分に、IATA見通し

国際航空運送協会（IATA）は 10 月 27 日、2021 年の航空業界全体の売上高について、新型コロナウイルス感染症流行前の 2019 年の 8,380 億ドルと比べ 46% 減の 4,525 億ドルとなる見通しを発表した。また各国政府に対し、航空会社の財政維持や大規模な解雇を回避に向け、支援を改めて呼びかけた。

●ガルーダ、契約社員700人を解雇

国営ガルーダ・インドネシア航空は 10 月 27 日、契約社員 700 人との契約を 11 月 1 日付で打ち切ると発表した。正社員を含めた全従業員の 10 分の 1 程度に相当する。

●ハワイ、陰性証明で隔離措置を免除

ハワイ州のイゲ知事は 10 月 27 日、記者会見し、日本人旅行者が PCR 検査の陰性証明書を提示することで、到着後 14 日間の隔離措置を免除する方針を発表した。国外の旅行者は日本が初めて。

●ZIPAIR、バンコク便片道で就航

日本航空グループの ZIPAIR は 10 月 28 日、成田～バンコク線のうちバンコク発の旅客便運航を開始した。日本への帰国者向けに週 5 便運航し、成田からは貨物便の運航を継続する。同社の旅客便は 2 路線目となる。

●ピーチ、ANAと協業し航空貨物11月開始

ANA ホールディングスは 10 月 28 日、傘下のピーチ・アビエーションが航空貨物の取り扱いを 11 月 1 日から始めると発表した。全日本空輸、ANA カーゴと航空貨物のコードシェアを実施する。2020 年度はピーチが運航する国内線を主な対象とし、将来は国際線への拡大も視野に入れている。

●中国7～9月期の国内航空旅客輸送が98%まで回復

中国の交通運輸部（省）の呉春耕報道官は 10 月 28 日の記者会見で、「中国国内の 7～9 月の航空路線は旅客輸送量がすでに 98% まで回復した」と述べた。

●米ボーイング、1万4,000人を追加削減

米ボーイングは 10 月 28 日、2021 年末までに約 1 万 4,000 人員の従業員を追加削減する方針を明らかにした。従業員数は 13 万人となり、2019 年末比で約 3 万人減少する。同日発表した 2020 年 7～9 月期決算は売上高が前年同期比 29% 減の 141 億ドル（約 1 兆 4,700 億円）、純損益が 4 億ドルの赤字だった。

●エアバスの7～9月期、4四半期連続赤字

欧州エアバスが10月29日発表した2020年7～9月期の決算は、純損益が7億6,700万ユーロ（約943億円）の赤字（前年同期は9億8,900万ユーロの黒字）だった。赤字は4四半期連続。売上高は前年同期比27%減の112億1,300万ユーロだった。

●三菱重工、国産ジェット事実上凍結

三菱重工業の泉澤清次社長は10月30日、国産ジェット旅客機、三菱スペースジェットについて「開発活動はいったん立ち止まる」とし、事業化に向けた試験飛行や量産を当面、凍結する方針を明らかにした。2024年3月期までの3年間の開発費などは200億円と、過去3年間の約20分の1とする。

●日本航空、3月期赤字2,700億円

日本航空は10月30日、2021年3月期の連結純損益が2,400億～2,700億円の赤字になるとの見通しを発表した。会計基準は異なるが、前期は534億円の黒字だった。通期の赤字は経営破綻を経た2012年の再上場後初めて。売上高は前期から最大62.4%減の5,300億～6,000億円を見込む。

●スターフライヤー、4～9月期最終赤字64億円

スターフライヤーが10月30日発表した2020年4～9月期の決算（非連結）は、純損益が64億1,100万円の赤字（前年同期は6億8,700万円の黒字）となった。売上高は78億5,100万円（前年同期比61.2%減）となった。

関西

●大阪府・市統合の港湾局が発足

大阪府と大阪市は10月1日、それぞれの港湾局を統合した新組織、大阪港湾局を発足させた。市管理の大阪港と、府管理の堺泉北港、阪南港を一元管理し、新たな荷主獲得に向けた営業活動（ポートセールス）の強化につなげる狙いがある。

●「インバウンドは基幹産業」関西経済白書

アジア太平洋研究所は10月5日、2020年版「関西経済白書」を発表した。新型コロナウイルスの影響が長期化する中でも、インバウンド（訪日外国人）は関西経済にとって基幹産業だと指摘。衛生対策など「安心・安全」を徹底した上で外国人目線を取り入れてインフラを整備し、「安堵感」を演出することが重要と強調した。

●世界人気都市ランキングで京都が初の1位

米国の大手旅行誌「コンデ・ナスト・トラベラー」が10月6日発表した今年の世界人気都市ランキングで、京都が初めて1位に選ばれた。京都は2015年に9位で初めてトップ10入りし、2018年、2019年は連続で2位だった。昨年1位の東京は6位だった。

●USJ、延期のマリオエリア、2021年春開業

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンを運営するユー・エス・ジェイは10月7日、任天堂の人気キャラクター「マリオ」をテーマにしたアトラクションを2021年春に開業すると発表した。今夏の開業予定を延期していた。

●百貨店4社の中間決算、売上高激減、3社が営業赤字

百貨店4社の2020年8月中間決算が10月13日、出そろった。臨時休業で、売上高が前年同期比で3～4割の激減。営業損益では3社が大幅な赤字に転落。大丸松坂屋を傘下に持つJ・フロントリテイリングだけが2億円の黒字を確保した。赤字額は、高島屋が102億円、そごう・西武が36億円、近鉄百貨店が21億円。

●「MICE京都モデル」を策定

京都文化交流コンベンションビューローは10月16日、新型コロナウイルスの感染が拡大するなかで、国際会議や展示会などの「MICE」を安全に開催するための「MICE 京都モデル」を策定した。「京都らしさ」をうちだすため、伝統工芸品を用いた衛生対策や、世界遺産を活用した分散開催なども提案した。

●忠岡町長に杉原氏初当選

任期満了に伴い、新人の元町議2人による8年ぶりの選挙戦となった忠岡町長選挙は10月18日投開票され、杉原健士氏（59）＝大阪維新の会＝が、森政雄氏（71）＝無所属＝を破り初当選した。

開票結果

当 4,124 杉原健士 大維新
1,716 森 政雄 無新

●上半期の近畿貿易、輸出入とも2けた減

大阪税関が10月19日発表した2020年度上半期（4～9月）の近畿2府4県の貿易概況によると、輸出は前年同期比10.3%減の7兆2,644億円、輸入は12.1%減の6兆4,629億円だった。半期ベースで輸出入ともに2けたのマイナスになるのは、2009年上半期以来22期ぶり

●ホテル稼働率、大阪36.5%に改善

日本経済新聞社が10月21日まとめた大阪市内の主要13ホテルの9月の平均客室稼働率は36.5%となり、8月に比べ12.3ポイント改善した。6月以降は4か月連続で上昇。政府の需要喚起策「Go To トラベル」を利用した予約が増えた。

●関西の百貨店、9月の免税売上高92%減

日本銀行大阪支店が10月22日発表した9月の関西の百貨店免税売上高は、前年同月に比べて92.3%減だった。件数は98.3%減だった。

●大阪の百貨店、9月の売上高41%減

日本百貨店協会が10月22日発表した9月の大阪市内の百貨店売上高は、前年同月比41.0%減の456億円だった。前年を下回るのは12か月連続。新型コロナウイルス感染拡大の影響に加え、昨秋は消費税率引き上げ前の駆け込み需要があり、その反動で下げ幅は8月（29.6%減）から拡大した。京都市内は33.7%減の142億円、神戸市内は30.6%減の82億円だった。

●大阪観光局と高知県が連携協定

大阪観光局は10月27日、高知県、高知県観光コンベンション協会と包括連携協定を結び、観光ルートやツアー商品の開発などを目指す。同局が国内自治体と協定を結ぶのは3件目。

●ワールドマスタースゲームズ延期 2022年開催目指す

関西を中心に行われる生涯スポーツの世界大会、ワールドマスタースゲームズ組織委員会は、10月28日、理事会を開き2021年5月の開催を延期する方針を決めた。1年後の2022年5月の開催を目指す。

●Go To イベント、第1号はUSJ

経済産業省は10月29日、新型コロナウイルスの影響で落ち込んだ消費の回復を狙う「Go To イベント」の第1号にユニバーサル・スタジオ・ジャパンが決まったと発表した。11月4日分から12月31日までの入場券を2割引で買えるようになる。

●JR西日本の2020年4～9月期、初の最終赤字

JR西日本が10月30日に発表した2020年4～9月期の連結決算は、純損益が1,281億円の赤字（前年同期は804億円の黒字）だった。4～9月期で最終赤字となるのは初めて。主力の鉄道事業の利用者が大幅に減った。売上高は3,899億円と49%減った。

●南海電鉄の2021年3月期、最終赤字7億円に

南海電気鉄道は10月30日、2021年3月期の連結純損益が7億円の赤字（前期は208億円の黒字）になりそうだと発表した。移動自粛やインバウンド需要の消失で、鉄道利用が大きく落ち込む。売上高は前期比14%減の1,955億円を見込む。

●ホテル京阪、大阪・ミナミでホテル開業 2023年春

ホテル京阪は10月30日、大阪メトロなんば駅近くで2023年春に「ホテル京阪なんば グランド」（地上9階建て、約250室）を開くと発表した。同社の既存施設より面積の広い客室を多く用意する。少人数のレジャー客の利用を見込む。



●厚労相「空港検査、1日2万件に増強」

田村憲久厚生労働相は10月3日、成田、羽田両空港を訪れ、新型コロナウイルスに関する入国者への検疫業務を視察した。その後記者団に、入国制限の緩和を受け、空港の検査件数を現在の1日当たり約1万件から2万件に増強する方針を明らかにした。

●日韓、ビジネス往来再開

日韓両政府は10月6日、ビジネス目的の相互往来を8日から再開すると合意した。出張者の短期滞在と駐在員らの長期滞在の両方を認めるのはシンガポールに続いて2か国目。

●8月の経常黒字1.5%減 旅行収支は87%減

財務省が10月8日発表した8月の国際収支統計（速報）によると、経常収支の黒字は2兆1,028億円と前年同月に比べ1.5%減った。旅行収支の黒字も206億円と87%減だった。

●上半期の入国外国人、1,200万人減

出入国在留管理庁は10月9日、2020年上半期（1～6月）の外国人入国者数が前年同期比1,232万8,491人減の409万291人だったと発表した。入国禁止措置など水際対策を強化したことが影響した。上半期が減少に転じたのは、東日本大震災が発生した2011年以来。

●観光庁、IR計画提出期限を9か月延期

観光庁は10月9日、統合型リゾート施設（IR）誘致を目指す自治体による、政府への整備計画の提出期限を9か月延長すると発表した。また、新型コロナウイルス感染症対策や、IR事業者と公務員の接触禁止規定などを盛り込んだ新しい基本方針案も公表した。

●国交省が空港着陸・停留料を45%減額

国土交通省は10月16日、航空会社が空港に支払う着陸料と停留料をそれぞれ8月分から45%減額すると発表した。国が管理する羽田など14空港と、自衛隊と共用する7空港の計21空港の国内線で2021年2月分まで対象とする。新型コロナウイルス禍で経営環境が悪化する航空会社の支援を拡大する。

●GoTo割引1,099億円、9月末時点、2,518万人利用

赤羽一嘉国土交通相は10月20日の閣議後の記者会見で、観光支援事業「Go To トラベル」を通じた宿泊旅行の割引額が9月末時点で少なくとも1,099億円に上るとの速報値を発表した。利用者は延べ2,518万人。1万5,000円未満の宿泊旅行が約8割を占めている。

●首相「2030年、訪日客6,000万人」実現に意欲

菅義偉首相は10月16日、東京都内で講演し、新型コロナウイルスの感染拡大で落ち込んだ観光需要を回復させ、2030年に訪日観光客6,000万人を実現するための計画を年内に策定する考えを表明した。

●輸出額、上半期は19.2%減

財務省が10月19日発表した2020年度上半期の貿易統計（速報、通関ベース）によると、輸出は前年同期比19.2%減の30兆9,114億円だった。米国向けなどが振るわず、リーマン・ショックの影響を受けた2009年度上半期（36.4%減）以来の下落率となった。輸入は18.1%減の32兆262億円だった。

●9月の訪日客数、6か月ぶりに1万人突破

日本政府観光局が10月21日に発表した9月の訪日外客数（推計値）は前年同月比99.4%減の1万3,700人となり、12か月連続で前年同月を下回ったものの、6か月ぶりに1万人を超えた。

●航空業界へ支援強化、空港使用料7か月分支払い猶予

国土交通省は10月28日、新型コロナウイルスの影響で経営が悪化した航空会社や空港運営会社に対する支援策を公表した。航空各社から徴収する空港使用料について8月～2021年2月の計7か分の支払いを猶予することが柱で、猶予額は480億円となる見込み。民営化空港では契約上の履行義務を緩和し、施設の投資計画などを後倒しできるようにする。

●短期出張日本人など再入国時14日間の待機免除

新型コロナウイルスの水際対策をめぐり、政府は10月30日の対策本部で、11月から、海外に短期出張した日本人や日本に居住する外国人が再入国する際、一定の条件のもとで、14日間の待機を免除する方針を決定した。訪問先などを記入した「活動計画書」の提出や、入国後14日間は公共交通機関を利用しないことを求めている。また、159か国・地域を対象に原則、入国を拒否している措置について、中国や韓国など9か国・地域に関しては、解除することを決めた。

新型コロナウイルスと 国際航空貨物事情について

株式会社南海エクスプレス 取締役
瀧本 哲也



■はじめに

2020年、世界中では感染症の新型コロナウイルスが猛威を振るい、その影響で国際航空貨物業界にも暗い影を落としました。日本でも東京オリンピックの延期や各種スポーツ大会、あるいは大型イベントが中止となり、個人の移動も政府や都道府県のガイドラインに沿った形で厳しい制限を受けました。

航空業界では、11兆円を超える損失が新聞紙上などで報道されています。まさに未曾有の出来事であり、私も過去に経験がありません。この状況の中、国際航空貨物輸送での課題も浮き彫りになりました。本稿の前半で国際旅客需要が激減し大幅な減便になったこと、また、需給バランスが崩れ、貨物スペース不足になった国際航空貨物事業（※本稿末のコラム1もご参照ください）に触れます。後半は収支改善を目指しながら航空機を早期に運航するために各社が工夫し、貨物のロードファクター（搭載率）を上げた事例などを中心に紹介します。

■旅客便の減少と重整備回避で貨物輸送需要が高まる

成田空港の5月実績を表に整理しました。①の国際旅客便の前年同月比は各航空会社とも軒並みマイナス（▲）です

が、②の国際貨物便はほとんどプラスです。③は路線別ですが、こちらも同様の傾向です。

直近8月に発表された実績でも、国際旅客便は85%減の2,443回、国際貨物便は59%増の3,095回と、成田空港では引き続き貨物が旅客を上回っています。同様に関西空港の8月実績でも、国際旅客便が97%減の360回、国際貨物便が60%増の1,880回となっています。

この中には旅客便として申請、運航していても、貨物のみを搭載している便が含まれているため、更に「旅客便<貨物便」の格差は広がっているといえます。

貨物のみを搭載した赤字フライトでも、運航せざるを得ない事情もあります。それはコロナ禍の旅客便減少に伴う貨物スペース不足を解消する供給の側面と、他方では整備の問題です。

2020年5月（成田国際空港実績①）

国際線旅客便発着回数一覧表（20回以上運航キャリア抜粋）

%増減率 ▲マイナス

航空会社	発着回数	前年同月比%	航空会社	発着回数	前年同月比%
JL	704	▲72	TG	48	▲74
NH	456	▲82	KL	31	▲65
UA	88	▲87	SB	30	▲35
CI	86	▲73	AF	30	▲53
CA	78	▲76	NQ	28	▲77
SQ	74	▲60	AA	27	▲87
PR	68	▲73	CX	26	▲93
OZ	62	▲67	XJ	26	▲86
KE	62	▲84	XW	24	▲61
QR	62	0	TK	24	▲65
CZ	56	▲65	MF	20	▲79
BR	52	▲72	MH	20	▲81

資料：成田国際空港株式会社（NAA）の公開資料より筆者作成

航空機は実飛行のない状態が90日以上続くと、「ヘビーメンテ」と呼ばれる重整備が必要となります。この重整備を回避し、アフターコロナの運航再開を容易にするため、フェリーフライト(※本稿末のコラム2もご参照ください)に代えて貨物便を運航しています。

■ LCC の大幅減便で貨物スペース不足に拍車

LCC のビジネスモデルも今回のコロナ禍で一変しました。LCC は駐機時間を極限まで短縮し、機材の稼働時間を高め、かつシートピッチを短く、安価な航空運賃で一機当りの搭乗率を上げることでビジネスが成立しています。しかし、大幅な減便で機材を高効率に運用できず、感染防止策で機内の乗客数が制限されるコロナ禍では、LCC の利益は最大化されません。

LCC は新興航空会社も多く、近年では機材の多くがリース方式で運航されています。2015年の調査では、世界中で登録された民間輸送機25,000余機のうち、約45%にあたる11,708機がリース物件で、航空会社が所有する機材は55%になっています。新興航空会社にとって、リース物件はスタートアップのタイミングでアセット(機材購入の初期投資)をより軽くし、容易に航空路線を展開できるためです。また、チケット販売方式も

2020年5月(成田国際空港実績②)

国際線貨物便発着回数一覧表

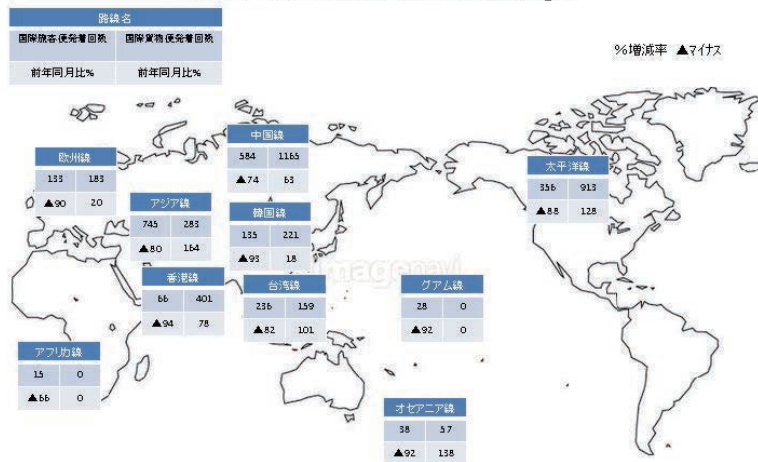
%増減率 ▲マイナス

航空会社	発着回数	前年同月比%
NH	548	59
FX	514	34
KZ	387	23
PO	279	27
5X	185	▲3
AM	168	-
JL	132	13100
UA	102	-
5Y	97	43
KE	90	80
LD	72	38

(70国以上運航キャリア抜粋)

資料：成田国際空港株式会社(NAA)の公開資料より筆者作成

2020年5月(成田国際空港実績③)



資料：成田国際空港株式会社(NAA)の公開資料より筆者作成

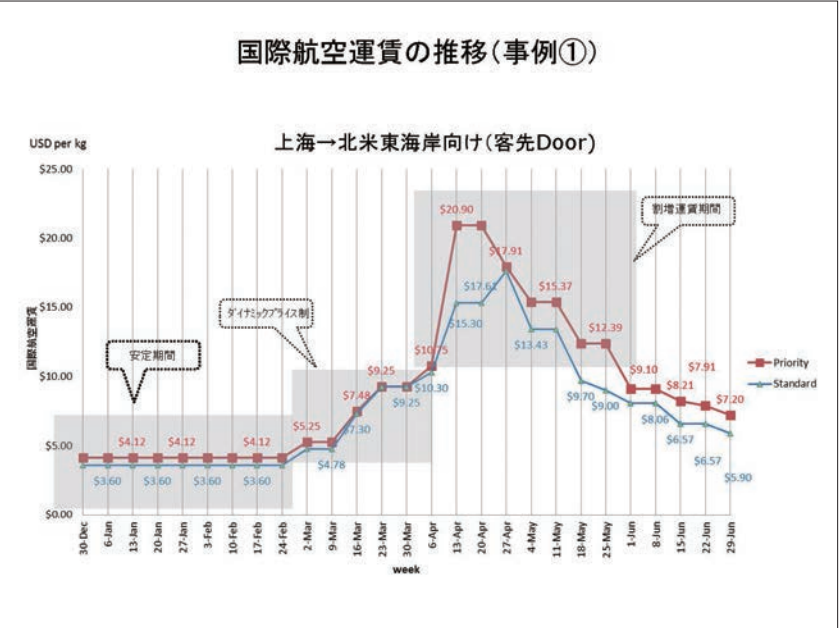
GDS(航空券予約システム)を通さず、自社開発のWEBを活用します。

コロナ禍でLCCの運航ができなくなれば、機材リース費用やWEB開発の減価償却費などが重くなるほか、付随するバリーの貨物スペースもタイトな状況になります。このことが、航空業界全体の貨物スペース不足に拍車をかけています。

■郵便事業も大打撃

航空各社の壊滅的な減便の影響を受けたのは、物流社会基盤である郵便事業も例外ではありません。公示された国際郵便料金などは弾力的でなく、コロナ禍での市場国際航空運賃とは乖離していました。2月15日、引受済の国際郵便物は貨物スペース不足により中国向け約38

万通が滞留したと報道されていました。中国向けEMS（国際スピード郵便）は900%の増加となり、これらの滞留による遅延を正常化するため、2月16日から郵政民営化後初めて関西空港から中国に15便のチャーター機が手配されたことはご承知の通りです。貨物スペース不足による不搭載や、各国のコロナ対策によるロッ



資料：筆者研究データより作成

国際航空運賃の推移(事例②)

	JAN	FEB	MAR	APR	MAY
ORD	100	64	103	114	100
FRA	100	85	246	305	309
HKG	100	104	112	104	92
SIN	100	136	162	158	161
BKK	100	99	132	520	510

※2020年1月成田発各仕向地運賃を指数100とした場合

資料：筆者研究データより作成

クダウン（都市封鎖）などで郵便インフラも機能不全に陥り、国際郵便物の受託制限なども実施されました。

■旅客便の国際航空貨物運賃の高騰

北米東海岸向け国際航空運賃の推移を表に整理しました。

事例①は、2月下旬から4月下旬までの期間で、貨物スペース不足による大幅な国際航空貨物運賃の上昇を示しています。3月の上昇はダイナミックプライシング制（受給バランスに応じた価格変動）の範囲内での上昇になり、4～5月期は割増運賃が適用されることになりました。

このようにコロナ禍の減便による貨物スペースの減少を受け、国際航空貨物運賃の高騰が

読み取れます。特に海外工場向け生産部品供給輸送では生産ラインを安定的に稼働させるため搭載確約、もしくは優先搭載を希望する荷主企業が大半となり、彼らはULD単位のBUP契約（フォワーダーに対して、航空コンテナなど一定の貨物スペース単位の借り切りを約束し、ビルドアップのサービスも同社に依頼）等でフォワーダーを囲い込み、枯渇しているスペースを確実におさえる手法を使います。

事例②は、成田発各仕向地の運賃で、1月をそれぞれ指数100とした場合の5月までの指数を記載しています。東南アジアや欧州でも平時の数倍の航空運賃が確認できます。

■貨物運賃が高騰しても旅客便は赤字運航

コロナ禍で貨物運賃が高騰していますが、そもそも国際航空貨物運賃はどのように形成されるのでしょうか。IATA（国際航空運送協会）の正規運賃は各航空会社の届出によるもので、通常の市場価格はこの上限内で形成されます。

閑空からスワンナプームへの西行き夏ダイヤを例にとります。国際旅客機は近年ワイドボディ化が進んでいるため、機材をB777と仮

定するとベリースペースに約20トンの貨物が搭載可能となります。RSP（1kg当りの販売価格）を200円とした場合、この便に貨物を満載すると約400万円のレベニュー（収益）が期待できます。

通常であればメインデッキ（客席）に旅客も搭乗しますが、コロナ禍では無人となり、その部分の売上はゼロとなります。航空会社の多くは旅客・貨物の売上比率が8対2といわれていますが、わずか400万円ではこの路線を健全に運航できず苦境に立たされる訳です。売上比率から逆算すると1便2,000万円の売上が必要ですが、ダイナミックプライシングのIATA上限に近い3倍の600円/kgで貨物スペース20トン販売したとしても1,200万円にしかならず、この路線は赤字運航に陥ります。

■チャーター機（フレイター）の料金も高騰

旅客便の貨物スペース不足に伴い、コロナ禍ではフレイター（貨物専用機）のチャーターによる輸送も多く見られました。皆さんの記憶に残っていると思いますが、2002年に勃発した米国西海岸港湾ストライキに起因したサブ

ライチェーンの寸断では、グローバル化を進めていた自動車業界は供給連鎖を止められないため、生産用自動車部品などの空輸需要が一気に高まりました。また同時期に大手自動車会社の海外倉庫の火災事故も重なり、自動車部品輸送用のチャーター機自体の需要が高まったため、日米間のフレイターのチャーター料金が

IATA正規運賃			
※過去は一律の運賃だったが現在は航空会社別である			
	JU	BANGKOK (BKK)	THAILAND
	10		
	00	AF, CA	M 8500
	00	CK, GA	N 1320
	00	JL, KE	45 1120
	00	KL, KZ	100 990
	00	LH, MU	300 850
	64	NH, OZ	4200 100 920
	70	PR, SQ	
	70	UA	
	71	CI, XW	M 8500
			N 1320
	11A		45 1120
	100		100 990
IATA届出運賃事例 すなわちほとんどの市場価格はこの上限内で形成される。 但し、ULD単位で優先的なスペース確保を目的とした貨物やいびつな形状貨物等は割り増し運賃が存在する。	197	CX	M 8500
	167		N 1320
	327		45 1120

資料：OFCカーゴタリフ資料から引用

一時期1億円になった記憶があります（通常は5千万円程度）。英国系チャーターブローカーによると、コロナ禍では日米間の大型フレーターチャーター機は1億2千万円まで高騰したようです。

このように、定期便の貨物スペースの供給限界にも柔軟に対応できるチャーター便でさえ、逼迫する需要でチャーター料金が高騰していることも確認できました。特筆すべきは、旅客機のベリースペースを活用した貨物便運航よりも、一度に多くの貨物が搭載可能なフレーターが脚光を浴びたことです。

■旅客便の赤字運航を貨物の高付加価値輸送で補う

コロナ禍での旅客便（無人）の赤字運航に伴い、一部の航空会社では利用しないメインデッキ（客席）に小口貨物を搭載したり、座席自体を撤去し安全を担保した上で貨物を搭載する手法でロードファクター（搭載率）を向上させる動きが出ました。また、ヒアリングした欧米大手航空会社では、航空運賃が高価格帯である温度管理が必要な医薬品をメインに取り扱っているとの回答を得ました。

そもそも高付加価値輸送に分類される温度管理輸送の多くは、電動式アクティブ型のULD（航空コンテナ等）を用いて輸送され、その航空運賃は取扱手順の煩雑さや優先搭載が確保されるため、ピボットウエイト（定額限界重量）が適用され、ULDを搭載するスペースそのものを借り切ります。したがって高額な国際航空運賃が必要ですが、医薬品のようなハイバリュー商品は十分にその航空運賃を負担できることになります。関西空港に設置された日本で唯一の医薬品専用貨物ターミナルであるKIXメディカも同様のコンセプトで運用され、まさに国際航空貨物のファーストクラスラウンジと表現できるのではないのでしょうか。

■旅客便のメインデッキへ貨物搭載で黒字転換

1つめの写真はシートベルトで貨物を固定し

ているANAの例です。これらはフレーターと違い、メインデッキに通じる貨物搭載の導線が存在しないため、手作業での積み込みとなります。B737やA320などナローボディ機のベリースペース（いわゆるバルク室と呼ばれるバラ積みで貨物を搭載する部分）に積み込む際のBL車（ベルトローダー車）は、胴体下部のローアー



出典：全日本空輸（ANA）の報道発表資料から引用



出典：エアバス社の報道発表資料から引用



出典：sky-budget 航空ニュース（2020年3月28日）から引用

デッキ用であるため、上部のメインデッキには長さが届きません。通常メインデッキにバラ積み貨物は搭載しないため、BL 車では対応できないのです。一方、ハイリフトローダー（別名：メインデッキローダー）でも、ULD（航空コンテナ等）単位でのハンドリングしかできないため、2つめの写真のような手作業になってしまっています。

3つめの写真は、メインデッキの客席を撤去した A330と A350ファミリー（ワイドボディ機）向けの事例です。ドアサイズに制限があるため、機内でのパレタイズ（荷積み）と推測しますが、搭載パレットはしっかりと固定され、防火対策や飛行中に貨物が移動するのを防ぐ9G 以内の荷重抑制機能装備を有しています（G は重力加速度）。

この便のメインデッキに貨物スペースが17トン追加された場合、既存のベリースペース20トンとの合計で37トンの貨物スペースが生まれます。これをダイナミックプライシングの IATA 上限に近い600円／kg で販売すれば、採算ライン（2,000万円）を超える2,200万円のレベニュー（収益）となり、この路線は黒字転換します。

このように、航空各社では工夫をして貨物のレベニュー向上に努めています。しかし、手作業によるメインデッキ搭載は大きなボトルネックがあります。先ほども触れましたが、それはドアサイズです。このボトルネックのため搭載可能な貨物サイズは限定的です。これをスムーズにするためにはメインデッキに大きな貨物用ドアを取り付ける改造が必要となります。併せてPDU（動力駆動装置）を設置することで、メインデッキに搬入したULD（航空コンテナ等）を適切な位置へ誘導し、ULD ロックで固定します。この作業は一般的で、簡単かつ安全に運用されています。

■旅客機をフレイターへ丸ごと改造

機内での人海戦術を避けて、シンプルな作業工程を目指すには、旅客機を貨物専用のフレイターに改造するのが近道です。この改造需要はコロナ禍で一気に高まりました。

中国の広州飛機維修工程有限公司、通称 GAMECO（Guangzhou Aircraft Maintenance Engineering Company）では、コロナの影響で旅客機からフレイターへの改造需要が今後さらに高まると予測し、6月には中国・広州で BCF（Boeing Converted Freighter）生産ラインプロジェクトの起工式が行われたと報道されています。イスラエル航空工業でも同様の改造を行っていますが、こちらは BDSF（BeDek Special Freighter）と呼ばれ、BCF とは区別されています。

通常 B737-800では旅客を乗せた商業運航でバゲージを搭載するため、貨物は1～2トン程度のアロケーション（配分）しかありません。しかし BCF の機材では23.9トンを積載できる機材に変貌します。まさに旅客需要が低迷しているコロナ禍時代にマッチしていると考えます。

■おわりに

航空業界は、新型コロナウイルスによりかつて経験したことのない重大な危機に直面しています。航空貨物業界はエッセンシャルワーカー（社会経済活動の維持に必要な事業者）であり、郵便事業も含めて日常生活に直結する社会基盤の一部です。コロナ禍における負の連鎖を断ち切るとともに、国際物流事業に従事する全ての方々の英知を結集し、ウイズコロナ・アフターコロナ時代の活路を見出すべく、決意を新たにしているところです。

Column1

国際航空貨物事業は片道ビジネス

国際航空貨物ビジネスは国際航空旅客ビジネスと違い、片道が基本となります。また目的地を供給者目線で誘導できるものではありません。

例えば出張者や観光旅行者を例にとると、基本的に往復での OD（起終点）が特定できます。大阪の企業で働く方が海外出張のため関空を利用して出国する場合、大半は関空に帰国し海外出張を終えます。観光旅行の場合も同様に関空から出国し、海外を周遊後に関空に帰国します。旅客ビジネスは往復の航空機利用に関する需要予測が容易なのです。

一方、国際航空貨物ビジネスに目を向けてみましょう。常に片道での OD のみを特定することになります。したがって往路のデマンドは大手荷主の出荷計画やレギュラーのフォワーダーによるスケジュール混載の予約状況などで見通せる訳ですが、復路に関しては発地側の営業活動、あるいは GSA（総販売代理店）や CSA（貨物販売代理店）などを介して集荷し復路の貨物スペースを別に埋める必要があります。

旅客ビジネスでは OD を特定し利用者を誘導することが可能です。これはキャンペーンなどを展開し、利用者の訪問目的国としての興味を高めることで、キャンペーン対象国を休暇・観光旅行の訪問先として選定してもらう訳です。しかし、貨物ではそもそも荷主の海外事業展開（海外製造や海外販売）に需要が連動するため、このような仕向地を誘導する手法は展開できません。

このように旅客ビジネスでは往復、貨物ビジネスでは片道と同じ航空機を利用した商品でも販売方法が大きく異なります。

Column2

フェリーフライトとコマーシャルフライト

一定期間駐機している航空機の重整備を回避し、運航再開を容易にするため、コロナ禍以前から航空各社は飛行時間が短いフェリーフライト（成田発成田着など）を運航しています。フェリーフライトとは、有償旅客（レベニューパッセンジャー）を搭乗させず回送することを指します。

日本発の航空輸出貨物の低需要期に、隣国の外航大型貨物機材が日本路線に急遽投入される事例がよくあります。これも重整備回避が目的ですが、これらはレベニュー（収益）を計上するため、フェリーフライトではなく有償のコマーシャルフライト（商業運航）となります。航空貨物低需要期の長距離路線運航は、すでに低需要期のため下落し続けた航空運賃に加え、大型機材のため燃費も悪くジェット燃料の負担も重くのしかかります。重整備回避に近距離便が好まれるのはこのような理由もあります。

重整備回避するために投入された便により、需給バランスを考慮しない大量の貨物スペースが低需要期に市場に提供されます。その結果、国際航空貨物運賃を一層押し下げて破壊的な実勢運賃（ULF 運賃）を形成することになります。近年は LCC の参入により東南アジア路線を中心に潤沢な貨物スペースが供給されていることもあり、このような大型機の就航が需給バランスを著しく崩し、市場を混乱させる一因となります。



コロナ時代の航空・空港経営に転換を

読売新聞大阪本社 経済部 東田 陽介

新型コロナウイルスは航空・空港業界に、大きな転換をもたらした。需要回復までの道のりは険しいが、勇気を持ってコロナと付き合うしたたかさが求められている。

■明るい兆しも

10月25日、二つの空港で開かれたイベントを取材した。神戸空港で開かれたスカイマークの下地島空港就航の記念式典と、関西国際空港であったピーチ・アビエーションの台北便の再開。神戸の会場ではスカイマークの佐山展生会長が「新型コロナウイルスの影響での非常に厳しい状況だが、需要がそこそこ回復してきている時に就航できた」と笑顔を見せた。ピーチは約7か月ぶりの国際線の再開となり、関空でチェックインを済ませた台湾の30歳代の女性は「母国に帰りたくて、手頃な価格のLCCの運航再開を待っていた」と待ちわびた様子だった。

航空業界は依然として厳しいが、明るい兆しも出てきた。

まずは、国内の動向だ。関西エアポートが10月23日、発表した関空の上半期（2020年4～9月）の国内線の旅客数は、77%減の81.8万人と厳しい数字だったが、9月単月では21万人と、前年同月比65%減まで戻した。政府の観光支援策「Go To Travel」事業が奏功したことが大きく、ビジネスの利用もわずかに戻ってきていることが背景にある。

一方、国際線は前年同期比99.5%減の5.8万人、9月単月も99.3%減の1万3,410人と回復基調はまだ見えていない。原稿を書いている間にも、欧州を中心に感染拡大が進んでいる。

それでも前述のピーチのほか、シンガポール航空が11月から関空ーシンガポール路線を増便す

るなど、本当に少しずつだが、復調の気配が出てきた。複数のエアライン関係者は「『いまだ海外に飛行機は飛んでいない』とのイメージがある」と言う。今後、増便が進めば、なりを潜めていた需要は掘り起こされていくだろう。大阪観光局の溝畑宏理事長は10月の定例記者会見で、ビジネス客の入国緩和が進む傾向があることを踏まえ、「年明けの春節に向けて、一部の観光目的のインバウンドの入国について少しずつ緩和に向かうのではないかと」期待感を示した。

国際航空運送協会は、世界の航空需要が新型コロナ前の水準に戻るのには2024年と予測する。関西エアポートと新関西国際空港会社は2025年と2030年の関空の将来需要予測の分析を始めているが、調査委員会トップの加藤一誠・慶應大教授は10月28日の会合で「過去、SARSや金融危機などで航空需要が落ち込んだが、トレンドとして航空需要は力強く上がってきた。今回はこれまでにないようなことが起こった」と述べた。委員会では、移動の自粛・制限や国内外経済の低迷などのパラメーターを分析に盛り込む方向だ。ここで判断が、関空の機能強化の方向性を決める。

■コロナを前提に

歴史を振り返ると、革新的な企業は、社会が混乱した時期に登場していることに気付く。民泊大手のエアビーアンドビー（2008年）、配車サービス大手のウーバーテクノロジーズ（2009年）——2008年のリーマン・ショック前後は、市場関係者の間ではスタートアップの「豊作期」と呼ばれている。

危機が生まれれば、人々が募らせる既存産業への不信感が、新しいビジネスの種に変わる。企業の業績悪化は優秀な人材を流出させ、起業

家になる人が出てくる。航空関連でどんな果実がもたらされるかはわからないが、少なくとも既存ビジネスが変革するきっかけにはなるはずだ。

運休便を活用した遊覧飛行や、客室乗務員の派遣による地域活性化などの取り組みはその一例だろう。全日本空輸や日本航空などは遊覧ビジネスに参入した。機内食や国際線用のアメニティーセット、搭乗証明書の提供などが人気だ。国土交通省は柔軟な飛行経路の設定などで後押しする方向で、さらにツアー商品が充実する可能性がある。

日本航空は、地域活性化をテーマにした新部署「地域事業本部」を設けた。全都道府県に客室乗務員（CA）を配置して地元の自治体などに派遣し、特産品の開発などで助言するビジネスを始める。フィンランド航空は、自国のスパーでビジネスクラスの機内食を応用した惣菜の販売に取り組んでいる。

遊覧飛行事業に進出した国内航空会社の幹部は「通常の運航に比べれば、儲けはアルバイト程度。でも何かに取り組むことで商機が生まれるかもしれない」と前を向く。今回の苦境から次々とイノベーションが生まれてほしい。

■万が一に備えた検討を

コロナ禍では、長期間にわたり、航空需要が蒸発した。エアライン、乗客といった顧客が急減してしまった空港への支援も求められる。

国土交通省は10月28日、「コロナ時代の航空・空港の経営基盤強化に向けた支援施策パッケージ」を公表した。項目は、航空ネットワーク維持のための国内線の着陸料等の引き下げなどの金銭的な支援や、旅客機の客室内で貨物運送を認める規制緩和など多岐にわたる。関空関連では、防災対策工事の施設の買い取りを迅速に進め、関西エアポートの資金繰りを支える手立てが挙げられた。

コロナを経て痛感するのは、空港経営は安定収入が見込めるようで、リスクが高いということだ。

関西エアポートには、公共インフラを確実に維持・運営するための責務がある。疫病だけでなく、2018年にあった台風被害のように突発的な被害もあり得るし、第1ターミナルのリノベー

ションのように、インバウンドの急拡大を見据えた積極投資も進めなければならない。コロナ後を見据え、雇用維持も必須だ。航空会社や商業テナントに対する空港使用料や賃貸料などの減免といった空港の顧客支援にも出来る限り取り組むことも求められる。何よりも、関空コンセッションの狙いは、巨額の空港建設費の円滑な借金返済にある。それに充てられる年490億円の運営権料等の支払い遅延は想定されていない。運営開始からまもなく5年。関西エアポートは、利潤第一の一般企業にはない経営の難しさに直面していると言えるのではないかと。

今回の支援パッケージでは、福岡や新千歳などコンセッション開始から間もない空港の支援策が盛り込まれた。空港からの要望や、これから「稼ぎ時」というタイミングでコロナが流行したことが考慮された。運営期間の延長や契約上、履行義務がある投資の後ろ倒しなども検討される方向だ。

一方、関西エアポートは中国人客などの急増で大きくキャッシュを積み上げられた分、他空港に比べれば、まだ資金面では余裕がある。関西エアポートの現預金は3月末時点で1,280億円。コロナの影響で目減りしているとみられるが、複数の関係者によると、現状でも差し迫った状況にはないという。

とは言え、コロナ禍が長引けば、事態は急変する可能性はある。コンセッション設計に関わった政府関係者は「災害リスクについてはよく議論したが、SARSの経験があったものの、コロナのように世界の交通が麻痺することまでは想定外だった」と回顧する。大前提は関西エアポートが自助努力で難局を乗り越えることだが、万が一に備え、従前のコンセッション契約とは一歩離れ、空港機能を守るという視点での議論も必要なのではないかと。

関西エアポート幹部は「長い運営期間には、いいときも悪いときもある」ともらした。空港は言うまでもなく、地域経済の要となる存在だ。関空が正念場を乗り越えられるかどうかは、空港コンセッションの存在意義に直結する。成功を祈りながら、つぶさに報道していきたい。



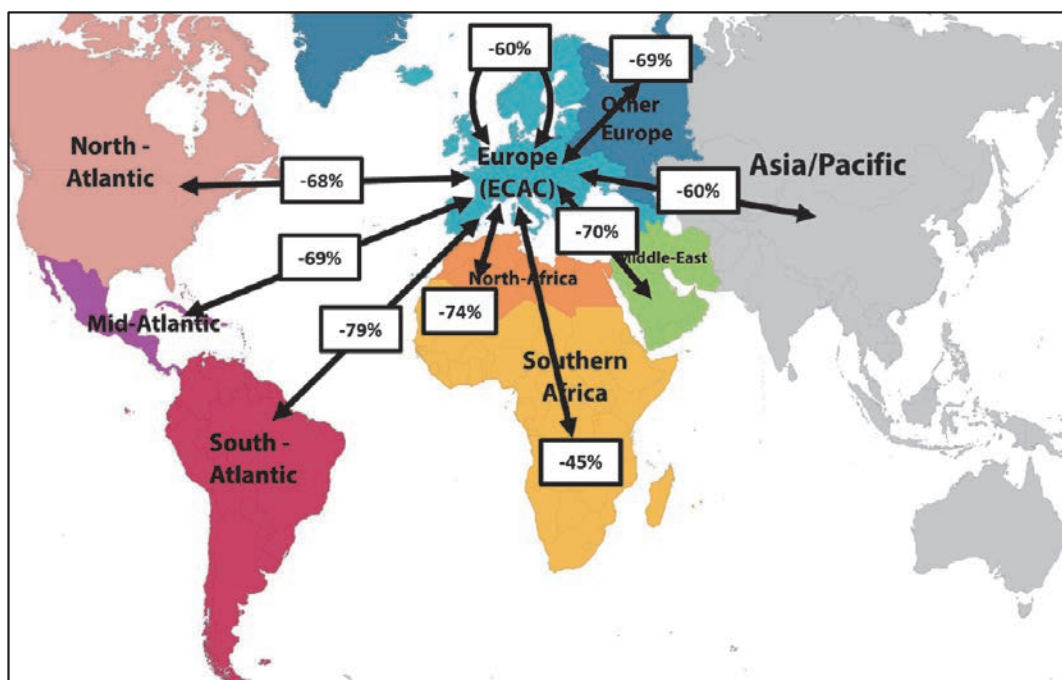
COVID-19克服に必要なエアライン支援策

ーモビリティとネットワークの維持に向けた政策ー

1. 未曾有の損失と予測困難な将来

COVID-19が世界的な規模で蔓延したために、航空業界では国際線を中心に大きなダメージを受けている。図のように、フライト数は2020年10月の前年同月比で平均66%のダウンとなる。搭乗率が低い便も多く、今後も感染が収まらないと収益悪化は続くことになる。民間航空会社の経営については、表に示されている通り、すべての指標でマイナス値となり激しく落ち込むという推計がIATAから公表された。これまでも湾岸戦争や米国同時多発テロ、リーマンショックなどによって需要が低迷した時期もあったが、今回は先行きが不透明な点からエアラインを取り巻く環境に改善の兆しが見えない。

図 欧州を起点とするフライト数の変化（2020年10月・前年同月比）



(出所) EUROCONTROL, COVID19 Impact on European Air Traffic, 21 Oct. 2020.

表 民間航空会社の経営悪化（2015-19 年は実績値・2020 年は推計値）

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Operating Profit \$ billion	62.0	60.1	56.6	45.9	43.2	-98.0
Net Profit \$ billion	36.0	34.2	37.6	27.3	26.4	-84.3
Passenger Traffic (RPK) % Year-on-Year	7.4	7.4	8.1	7.4	4.2	-54.7
Passenger Capacity (ASK) % Year-on-Year	6.7	7.5	6.7	6.9	3.4	-40.4

（資料）IATA, *Industry Statistics, Fact Sheet, June 2020* に基づき筆者作成。

2. エアライン救済策をめぐる評価

財務状況が悪化しているエアラインに対して、政府はどのような措置をとるべきか。一般論として、①空港施設使用料の減免、②合併再編成の容認、③政府系金融機関の優遇貸付、④政府による資金提供、⑤国有化などの方策が考えられる。逆に航空会社の民営化が進められているので、自助努力に任せるのが適切であるという意見も成り立つ。しかし自国キャリアの消滅に伴う不利益も明らかであり、空港改革や観光政策の観点からも何らかの救済策は急務である。現実には、あらゆる産業で多数の企業や店舗が破綻していることに加え、ワクチン開発や医療機関への資金投入を優先しなければならない事情もある。

欧州主要国は6月までに具体的な支援に動いた。ドイツ政府はルフトハンザの株式を20%保有する見返りに €90億の資金を提供。フランス政府は脱炭素化に寄与する条件付きでエールフランス KLM に €70億を支出。スペイン政府はイベリアに €7.5億、プエリングに €2.6億の貸付を決定。イギリスでは首相が「戦時政府のごとく職務を果たす」と明言しながらも、LCC を含めるかで躊躇していた。結果的には自主的な申請手続きに基づき、BA・£3億、イーージージェット・£6億の支援が決定。アイルランドのライオンエアー・£6億、ハンガリーのウィズエアー・£3億も認められた。他国キャリアであっても自国のモビリティ維持に不可欠と判断された点は注目に値する。

3. 国内線を中心とする当面の対応

わが国ではエアライン各社が機内の換気が十分にできている点を PR するだけでなく、座席に空席を設けて密を避けている点を強調して需要を喚起する努力もしてきた。JAL は「地域活性化」をキーワードに全国各地の紹介に力を注ぎ、乗務員の派遣や大学との連携講座を通して間接的に将来の需要につながる活動を広げている。ANA は一部の機材を売却し、社員を他業種に出向させるなどコスト削減を進めると同時に、LCC を拡充する戦略を展開するとの見解を打ち出した。FDA は遊覧飛行と格納庫見学を組み合わせるなど、ファミリーや修学旅行向けの企画を組んでいる。Go To トラベルキャンペーンに関しては、神戸を対象とする「フライト&クルーズ」やプレミアムアウトレットへの「Go ! ショッピング」など他業界とコラボしている点にも特徴がある。

どのエアラインも減便や欠航を強いられているために、貨物輸送や遊覧飛行を重視しているが、それらはあくまで短期的な対応であり、収益改善に直結するとは言い難い。観光やビジネスでの航空利用がどのように変容するかは予想しにくい、チャーター便が以前よりも増える可能性はあるだろう。観光庁がインバウンド増大を目的に企画した広域観光周遊ルートは、内需発掘にも転用で

きる点で価値がある。幸いリモート型の働き方やワーケーションが定着しつつあるので、地方版エアロトロポリスも視野に入れるべきである。その実現には自治体や空港会社が地域の独自性を活かす構想をもって協力することが求められる。

4. 新たな空の時代への長期的展望

わが国では、国際線で商用目的の移動制限を緩和する方向が模索されているが、相手国との協議で決まるので時間を要するであろう。世界全体の流動性が以前の趨勢に戻るのはワクチンの普及にかかっていると言えるが、業界関係者の予測では2023年以降になると考えられている。機内での感染防止策が十分であっても、パンデミックの悪循環を避けるためには国際的な移動制限が再び課せられる点について理解しておく必要もある。

今後は利用者に安心感を与えるためにも座席設定の変更も考慮されるべきではないか。かつてANAが成田・ムンバイ線で使用していたB737や、BAがロンドンシティ空港からA318で就航させたニューヨーク直行便のように、全席ビジネスクラスのシートアレンジであれば、長時間のフライトであっても魅力は高まる。いかに料金を低廉化できるかは大きな課題として残るが、新鋭機ではなく現行機材のシートアレンジを変更する工夫により、需要を発掘できる戦略も軽視すべきではない。

スペースジェット（旧MRJ）計画が凍結されたものの、既にホンダジェットが軌道に乗り、「空飛ぶタクシー」も商業ベースで普及する見込みが出てきた。中型の電気飛行機も開発中であり、水素エネルギーを利用した自動車や船舶に続き、大手航空機メーカーのみならずスタートアップも水素飛行機の製造に乗り出している。宇宙船と飛行機の中間的な「スペースプレーン」の実験も本格化してきた。政治レベルでは大国の保護主義的な発言や行動が目立っているが、技術革新の恩恵によって長期的に人と貨物の輸送は発展し続けるだろう。進化する移動手段に対応できる空港整備を通して、ネットワークを維持する時代に入っていくのかもしれない。

【参考資料】

- 野村宗訓（2015）「宇宙空間を飛ぶ新型航空機 スペースプレーンに米英が本腰」『エコノミスト』，1月20日号。
野村宗訓（2016）「新型航空機と今後の空港経営」『KANSAI 空港レビュー』，No.454。
野村宗訓（2018）「電気飛行機の開発競争 2020年代に空飛ぶタクシー 中型旅客機でも電動化が進む」『エコノミスト』，1月16日号。
野村宗訓（2020a）「英エアラインが経営危機 鉄道はいち早く『国有化』へ」『エコノミスト』，6月9日号。
野村宗訓（2020b）「エアライン復活の鍵握る航空中心のスマートシティ」『エコノミスト』，9月8日号。
野村宗訓（2020c）「エアロトロポリス構想と都市圏の発展」（五石敬路編『大都市制度をめぐる論点と政策検証』日本評論社，第4章）
IATA(2020), *Air Passenger Market Analysis*.
Transport & Environment(2020), *Aviation Covid Recovery: Sustainability and Resilience*.

関西国際空港 2020 年 9 月運営概況（速報値）

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

○発着回数 4,872 回（前年同月比 29%）

国際線： 2,574 回

（前年同月比 20%）

国内線： 2,298 回

（前年同月比 57%）

発着回数について

合計発着回数は新型コロナウイ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 29%の 4,872 回、国際線は同 20%の 2,574 回となっております。

○旅客数 224,421 人（前年同月比 9%）

国際線： 13,410 人

（前年同月比 0.7%）

国内線： 211,011 人

（前年同月比 35%）

旅客数について

合計旅客数は新型コロナウイルスの世界的な感染拡大の影響を受け、前年同月比 9%の 224,421 人と 2 月以降、8 ヶ月連続の減少となりました。国際線は前年同月比 0.7%の 13,410 人、うち外国人は同 0.6%の 6,816 人となっております。

○貨物量 60,806t（前年同月比 93%）

国際貨物： 60,385t（前年同月比 94%）

積込量： 28,731t（前年同月比 100%）

取卸量： 31,654t（前年同月比 90%）

国内貨物： 421t（前年同月比 35%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 94%の 60,385t 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 10 月 19 日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報〔関西空港〕（速報値）

2020 年 9 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	1,334,835	94.3	22.0	1,076,721	88.6	20.0	258,115
管内	925,114	96.2	15.3	801,074	87.3	14.9	124,041
大阪港	354,497	110.1	5.9	375,110	92.3	7.0	△ 20,613
関西空港	458,059	91.2	7.6	326,634	93.6	6.1	131,425
全 国	6,055,109	95.1	100.0	5,380,131	82.8	100.0	674,977

【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	458,059	91.2	7.6	326,634	93.6	6.1	131,425
成田空港	913,621	105.6	15.1	1,004,764	83.4	18.7	△ 91,143
羽田空港	13,581	45.9	0.2	29,132	29.7	0.5	△ 15,551
中部空港	68,981	93.9	1.1	56,915	64.8	1.1	12,066
福岡空港	17,307	83.0	0.3	32,975	89.7	0.6	△ 15,668
新千歳空港	1,696	66.3	0.0	268	16.5	0.0	1,429

関西国際空港の出入（帰）国者数（2020年10月分速報値）

※2020年8月以前は確定値です

	外国人				日本人				合 計	(1日平均)
	外国人入国	(1日平均)	外国人出国	(1日平均)	日本人帰国	(1日平均)	日本人出国	(1日平均)		
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	2,978	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	3,184	1,128,372	3,083	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,538,653	31,526
平成13年	1,171,931	3,211	1,125,303	3,083	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,568,489	28,955
平成14年	1,154,123	3,162	1,094,733	2,999	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,887,107	27,088
平成15年	1,087,028	2,978	1,028,881	2,819	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	7,960,741	21,810
平成16年	1,263,176	3,451	1,216,496	3,324	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,006,659	27,341
平成17年	1,339,213	3,669	1,294,481	3,547	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,357,020	28,375
平成18年	1,471,413	4,031	1,398,576	3,832	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,583,308	28,995
平成19年	1,647,188	4,513	1,570,160	4,302	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,581,914	28,992
平成20年	1,641,457	4,485	1,560,745	4,264	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,881,834	27,000
平成21年	1,349,099	3,696	1,325,054	3,630	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,047,123	24,787
平成22年	1,745,355	4,782	1,728,033	4,734	3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,175,979	27,879
平成23年	1,338,783	3,668	1,356,996	3,718	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,480,700	25,975
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	6,365	2,282,037	6,252	3,433,700	9,407	3,439,358	9,423	11,478,206	31,447
平成26年	3,170,442	8,686	3,101,855	8,498	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,745,842	34,920
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	2,948	95	3,018	97	1,919	62	8,719	281
令和2年8月	1,616	52	4,663	150	2,923	94	3,858	124	13,060	421
令和2年9月	2,467	82	4,349	145	3,081	103	3,367	112	13,264	442
令和2年10月	5,381	174	3,942	127	3,779	122	3,086	100	16,188	522
令和2年累計	985,688	3,232	1,105,692	3,625	688,875	2,259	597,314	1,958	3,377,569	11,074
前年同期	7,063,876	23,236	7,034,683	23,140	3,337,687	10,979	3,309,317	10,886	20,745,563	68,242
対前年同期比	14.0%		15.7%		20.6%		18.0%		16.3%	

※外国人入出国者数には、地位協定該当者及び特例上陸許可は含まれない。

※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

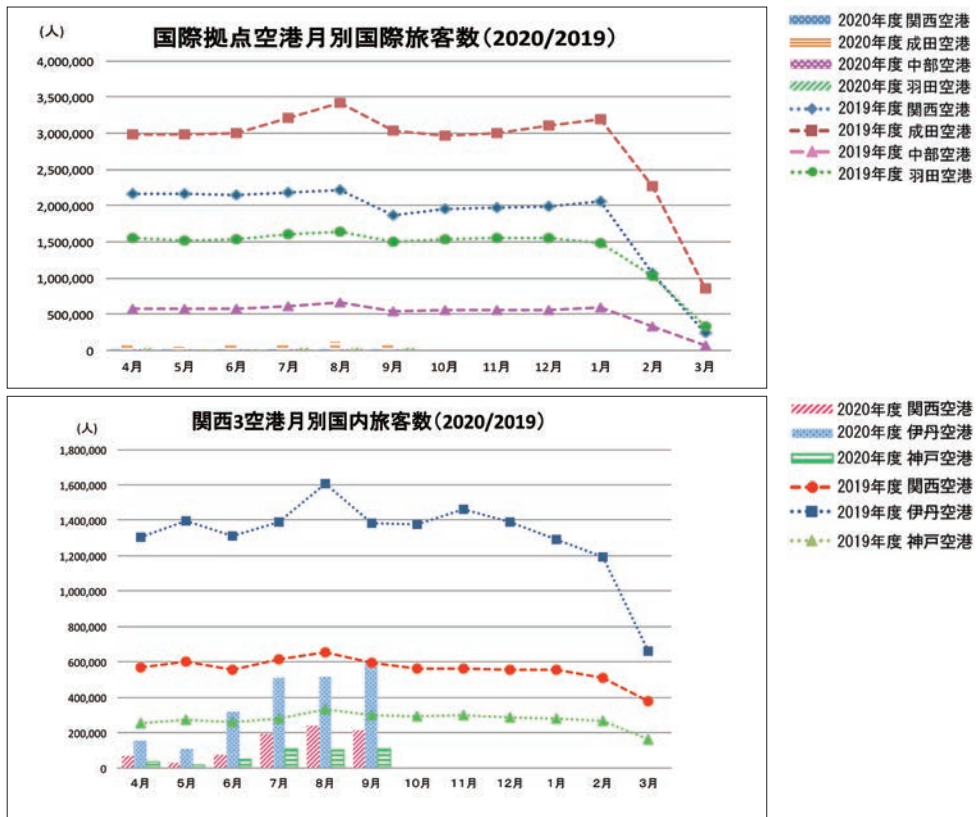
2020 年 9 月実績【速報値】

区 分	空港名	国 際 線	前 年 同 月 比	国 内 線	前 年 同 月 比	合 計	前 年 同 月 比
発着回数 (回)	関西 3 空港	2,574	20.3%	10,877	60.2%	13,451	43.7%
	関 西	2,574	20.3%	2,298	56.9%	4,872	29.1%
	大阪(伊丹)	0	—	6,861	61.1%	6,861	61.1%
	神 戸	0	—	1,718	61.7%	1,718	61.7%
	成 田	6,649	37.7%	1,870	40.0%	8,519	38.2%
	中 部	394	9.6%	2,802	50.1%	3,196	33.0%
旅客数 (人)	関西 3 空港	13,410	0.7%	912,916	40.0%	926,326	22.3%
	関 西	13,410	0.7%	211,011	35.5%	224,421	9.1%
	大阪(伊丹)	0	—	595,020	43.0%	595,020	43.0%
	神 戸	—	—	106,885	35.4%	106,885	35.4%
	成 田	103,300	3.4%	210,303	31.9%	313,603	8.5%
	東京(羽田)	38,913	2.6%	1,961,772	33.8%	2,000,685	27.4%
	中 部	900	0.2%	186,517	31.5%	187,417	16.6%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	60,385	94.4%	6,630	56.5%	67,015	88.5%
	関 西	60,385	94.4%	421	35.4%	60,806	93.3%
	大阪(伊丹)	0	—	6,209	58.9%	6,209	58.9%
	成 田	162,627	92.8%	—	—	162,627	92.8%
	東京(羽田)	24,462	46.0%	32,964	58.7%	57,426	52.6%
	中 部	8,037	56.4%	829	54.9%	8,866	56.3%

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

今後の予定

○第468回定例会（オンライン）（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2020年11月25日（水） 16：00～17：00

会 場／オンライン ※出席者にはWeb会場への入場URLを後日ご案内します。

テーマ／アジア主要空港における航空貨物部門の現状と空港の物流機能強化の方向性
～台湾・タイ・マレーシア海外空港視察調査報告～

講 師／竹林 幹雄 氏（神戸大学大学院 教授）

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

事務局だより

▶ すっかり秋も深まり、今年も残すところ一月と少しくなりました。2020年は東京オリンピック・パラリンピックで記念の年になるはずでしたが、それとは別に1970年から50周年に当たるという意味での記念の年でもありました。

▶ 1970年といえば大阪万博と思われるでしょうが、個人的には違う意味を持っています。その当時流行っていたラジオの深夜放送を聴くようになり、本格的に音楽にハマるきっかけとなったのが1970年だったのです。それ以降今日までずっと、音楽は最も身近な存在であり続けています。

▶ この50年で時代は移り、媒体はレコードからCD、ついには形のないデータへと変化し、また音楽のスタイルも随分変わってきましたが、どんな形になっても音楽の持つ力は少しも変わっていないと感じます。今年は特に、ラジオから流れる音楽に癒やされるといったことが多い一年だったと思います。

▶ それにしても、変わらないといえば、今年の世界情勢も……。いつになったら『風に吹かれて』や『イマジン』を必要としない世界になるのでしょうか。

（YAS）

よりよい酸を食卓に

伝統ある日本酒・食酢の蔵元(紀の川市)



和歌山県は1世帯当たりの食酢の消費量が日本でもトップクラスで、「お寿司の発祥の地」とも言われています。和歌山県北部に位置する紀の川市に醸造所を構える九重雑賀は、1908年創業の歴史ある蔵元です。最近では赤酢の評価が高まり、九重雑賀でも熟成させたまろやかな味わいが特徴の「雑賀 吟醸赤酢」を国内外で展開しています。「より良い食酢を造るのには主原材料である酒かすから」という考えのもと、造り始めた日本酒も、国内外で高く評価されており、良質な酸を食卓に届けています。

紀の川市では、「人が行き交い 自然の恵みあふれる 住みよいまち」にご賛同いただき、みなさまの「ふるさと紀の川市を応援したい、支援したい」という温かい思いを形にするため、お寄せいただいたご寄附を本市のまちづくりに活用しております。九重雑賀の食酢、日本酒やリキュールをはじめとする様々な謝礼品をご用意していますので、ふるさとまちづくり寄附金を通じて、紀の川市への応援をよろしくお願いいたします。



- 所在地 〒649-6122 和歌山県紀の川市桃山町元142番地1
- 問合せ先 ・株式会社九重雑賀 TEL: 0736-66-3160 FAX: 0736-66-3163
・紀の川市役所 地域創生課 TEL: 0736-77-2511
- URL ・株式会社九重雑賀 <https://www.kokonoesaika.co.jp/>
・ふるさと納税 <https://www.city.kinokawa.lg.jp/sousei/furusatonouzei.html>

発行日
●発行

2020年11月20日 ●印刷 株式会社ネット
一般財団法人関西空港調査会
〒543-0021 大阪市天王寺区東通町11番9号
TEL(06)6767-0800 URL <http://www.kar.jp>