KANSAI 空港レビュー

No.508
2021.3

KANSAI
空港レビュー
MAR 2021 No. 508

CONTENTS

1 巻頭言
コロナ後を見据えた大阪･関西経済の発展に向けて
尾崎　　裕

2 各界の動き

10 特別寄稿
コロナ禍で空港のコンセッションについて考える
大西　正光

17 プレスの目
夢のあるプロジェクトを
和田　武也

19 航空空港研究レポート
予告！『航空･空港政策の現状と展望』発刊
加藤 一誠

22 データファイル
・関西国際空港2021年1月運営概況（速報値）
・大阪税関貿易速報［関西空港］2021年1月分（速報値）
・関西国際空港の出入（帰）国者数2021年2月分（速報値）
・関西3空港と国内主要空港の利用状況　2021年1月（速報値）

【表紙写真】「ピーチ　A320 Fly Peach to AMAMI」

ピーチの特別塗装機「Fly Peach to AMAMI」です。
3月5日から運航開始しました。
旧バニラエアの機材であるがピーチ仕様への改修のためフランスに渡っていましたが、塗装替えせず関空に戻りました。
これを見たファンから SNS 上で「バニラエアの黄色いデザインのまま運航して欲しい」との要望があり特別塗装機として実現したものです。機体の左側には AMAMI の文字に重ねて奄美群島特有なアマミクロウサギなどの動植物などが描かれています。
黄色い翼で日本の空を元気にしたいという思いが込められています。

撮影：柴﨑　庄司

当調査会ホームページの「KANSAI空港レビュー」では、講演抄録等の図表がカラーで分かりやすくご覧いただけます。
是非ご覧ください。 ⇒ http://www.kar.or.jp

巻頭言

コロナ後を見据えた
大阪・関西経済の発展に向けて

大阪商工会議所
会頭　尾崎　裕

関西国際空港の総発着回数、総旅客数は、2019年に過去最高を記録しましたが、2020年は新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大の影響を受け、過去最低の水準に落ち込みました。ここ数年、大阪・関西経済はインバウンド需要に牽引されてきたこともあり、その需要消滅の影響を最も大きく受ける事業者の一つが、関西国際空港だと思われます。本年2月17日に、国内のワクチン接種が始まるなど明るい兆しもありますが、コロナが収束し、観光需要が本格的に回復するまでには相応の時間を要すると思われます。

大阪・関西が世界の都市間競争に勝ち抜き、ビジネス・観光・研究開発のハブとして今後さらに発展するためには、関空は欠くことのできないインフラです。そのため、国や関係自治体、経済界が一体となり、関空の機能維持に向け、国際交流を支える水際対策の充実・強化、空港機能を支える事業者の経営支援などに取組む必要があります。また、2025年大阪・関西万博や将来的な航空需要の拡大に対応するためには、関空の機能強化が必要不可欠であり、T1リノベーションの着実な実施を期待しています。

大阪商工会議所では、コロナ禍により経営が厳しくなっている会員企業の支援事業等に注力すると同時に、コロナ後を見据え、大阪が進化し続け、大きく飛躍するための準備も進めております。

その中の一つである「グレーターミナミ構想」では、関空を1つの核にして、大阪市南部（難波、新今宮、阿倍野・天王寺、上本町）と大阪府南部地域（泉州9市4町と南河内6市2町1村）を「グレーターミナミ」と呼び、一体的な経済発展を目指す取組みを推進しています。世界遺産である百舌鳥・古市古墳群に代表される大阪府南部地域の魅力的な観光資源の活用をはじめ、域内の連携促進を通じた地域振興を目指し、産学関係者による会議を発足させました。また、大阪市南部（グレーターミナミ・シティ）については、外国人起業家の拠点と位置づけ、観光や留学等で大阪を訪れた外国人にとって起業・就労しやすい環境となるよう、規制緩和や教育・研修プログラムの充実等を通じて、持続的な産業振興につなげることを目指しています。

加えて、国や大阪府・大阪市、関係機関と緊密に連携し、スマートシティ／スーパーシティ、スタートアップ・エコシステム拠点都市形成など、大阪の都市機能と国際都市としての魅力を高めるための取り組みを進めるとともに、中長期的な視点から、国内外の観光客の誘致強化に向けて、大阪の食のブランディング向上や富裕層の受け入れ強化に注力しています。

大阪が日本の成長を牽引するアジアのイノベーション・ハブとなることを目指し、ご関係の皆さまと一緒に取組みを進めて参りたいと存じますので、一層のご支援、ご協力のほどお願い申し上げます。

2021年 2月1日～ 2月28日

各界の動き

関西国際空港

●1月の貨物取扱量、11か月ぶりプラス

大阪税関が 2 月 4 日発表した関西空港の 1 月の貨物取扱量（速報値）は 5 万 9,265t（前年同月比 8.5％増）で 11 か月ぶりにプラスに転じた。前年同月総取扱量が 2019 年 1 月比 14.1％減と大きく減少しており、2021 年 1 月は反動増となった。

●連絡橋タンカー事故の賠償巡り抗告棄却

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、タンカー所有会社の損害賠償責任を制限する手続きを開始した福岡地裁決定を不服とした西日本高速道路会社の即時抗告を、福岡高裁は 2 月 4 日棄却した。橋の修復費約 50 億円に対し地裁は賠償額の上限を約 3 億 3,000 万円と決定している。

●テナント、半数以上休業

利用客の激減で関西空港のターミナルビルに出店する土産物店や飲食店は、200 余りのうち半数を超える 123 の店が休業しているほか、17 の店が撤退していることが 2 月 6 日、NHK の報道で分かった。関西エアポートはさらなるテナントの撤退を防ぎたいとして 2020 年春から続けているテナントの家賃減額や支払い猶予を続けることにしている。

●ピーチ、物販店リニューアル

ピーチ・アビエーションは 2 月 9 日、関西空港第 2 ターミナル内の物販店、Peach SHOP をリニューアルオープンした。オリジナルメニューのフレンチトーストなどを新たに販売する。

●モバイルバッテリーチャージ、6か所に設置

INFORICH（東京）は 2 月 9 日、持ち運びのできるバッテリー充電器を貸し出す Charge SPOT を関西空港内 6 か所に設置したと発表した。料金は 1 時間未満で 150 円、その後 48 時間未満は 300 円で利用できる。

●1月出入国者98.8%減

大阪出入国在留管理局関西空港支局が 2 月 10 日発表した 1 月の関西空港の出入国者数（速報値）によると、総出入国者数は前年同月比 98.8% 減の 2 万 3,654 人だった。

●ピーチ、国内線搭乗者に無料PCR検査

格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは 2 月 10 日、関西・成田両空港を出発する国内線全便の利用者を対象に、搭乗前に郵送で PCR 検査が受けられるサービスを提供すると発表した。検査費用自体は無料で 2 月 20 日～ 3 月 31 日の搭乗分までが対象。

●関西エアポート従業員受け入れを周辺自治体に依頼

関西空港の周辺 13 市町で作る泉州市・町関西国際空港推進協議会（事務局・高石市）は 2 月 15 日、関西エアポートとの間で同社の従業員の一時的な受け入れについて協議中であることを明らかにした。厳しい経営状況にある関西エアポートが依頼。今後、各市町は具体的な業務内容や雇用条件などで調整していく。

●1月の旅客数95％減

関西エアポートが2月25日発表した2021年1月の利用実績（速報値）によると、関西空港の総旅客数は、前年同月比95％減の14万2,307人だった。国際線の旅客数は98.8％減の2万3,714人で、12か月連続で前年を下回った。国際貨物量は9％増の5万9,265tで、12か月ぶりに前年を上回った。貨物便は95％増の2,099回となった。

クリック！

国際貨物に復調の兆しが見えてきた。いち早くコロナ禍から抜け出した中国向けが牽引している。2020年1月が前年比14％減と大きく落ち込んだ反動もあるが、100％超えは2020年2月の0.4％増以来だ。旅客便の大幅減便が始まった昨年4月以降、旅客便での貨物輸送を補うため貨物専用便の増便が続き、1月の発着回数は昨年6月以来の90％台の増加率となった。

●2月の新型コロナ感染者、8か国14人

2月中に関西空港の検疫で新型コロナウイルス感染が確認されたのは8か国14人で、前月（20か国、36人）から大幅に減った。内訳はパキスタン5人、フィリピン、アメリカ、アラブ首長国連邦各2人、インドネシア、ウクライナ、ブラジル、ハンガリー各1人（うち1人は2か国に滞在）。パキスタン、フィリピンの各1人からは変異株が見つかった。

空港

═ 大阪空港 ═

●1月の旅客73％減

関西エアポートが2月25日発表した1月の大阪空港の旅客数は前年同月比73％減の35万3,540人だった。発着回数は41％減の6,947回。

═ 神戸空港 ═

●1月の旅客71％減

関西エアポートが2月25日発表した1月の神戸空港の旅客数は前年同月比71％減の8万361人だった。

●滑走路舗装改修、再工事

関西エアポート神戸は2月25日、滑走路舗装改修工事の工期を延長し、再工事を行うと発表した。工事エリアの一部に同社の仕様を満たしていないところがあった。航空機の安全運航に支障はないものの、滑走路の劣化が早まるなど長期的な耐久性が劣る可能性があるという。施工者は東亜道路工業でアスファルト混合物が指定の仕様を満たしておらず、密度が指定値よりも小さいことが判明した。

═ 成田国際空港 ═

●着陸の貨物機損傷、航空事故と認定

香港から成田空港に2月1日夜に到着した日本貨物航空258便ボーイング747型機の胴体後部下面にこすったような傷（長さ3.0m、幅0.9m）があるのが見つかり、国土交通省は2日、大修理が必要な損傷だったとして航空事故に認定した。同機は1日午後6時50分ごろ、気流の乱れで着陸をやり直し、午後7時10分ごろ着陸。いずれかのタイミングで地面に接触したとみている。

═ 羽田空港 ═

●日本空港ビルの4～12月期、最終赤字264億円

羽田空港のターミナルビルを運営する日本空港ビルデングは2月3日、2020年4～12月期連結決算が、純損益264億7,800万円の赤字（前年同期は81億6,200万円の黒字）だったと発表した。

●日本空港ビルが公募増資

羽田空港のターミナルビルを運営する日本空港ビルデングは2月17日、公募増資や自己株式の売却などで最大約614億円の資金を調達すると発表した。旅客ターミナルの増改築工事に充てる。

═ 中部国際空港 ═

●新滑走路候補地の埋め立て申請

名古屋港で浚渫した土砂で中部空港沖を埋め立てる計画について、愛知県は2月2日、事業を実施する国土交通省中部地方整備局から埋め立ての承認申請があったと発表した。承認には半年程度かかる。国交省は承認が下り次第、護岸工事などに着手する見通しだ。

═ その他空港 ═

●AIで滑走路積雪把握、JAXAが福井空港に設置

宇宙航空研究開発機構（JAXA）は2月3日、福井空港で、人工知能（AI）を活用して滑走路の積雪状況をリアルタイムで把握する世界初のモニタリングシステム実証実験を始めた。2020、21年度の冬季に計測の精度を検証し、2025年度に実用化を目指す。

●仙台空港24時間化へ、地元自治体が覚書締結

宮城県と名取、岩沼両市は2月10日、仙台空港の24時間化に向けた覚書を締結した。国の認可を経て、東北初となる24時間空港が実現する。覚書では午後11時～午前5時の離着陸は1日2回までとすることなどが盛り込まれた。

●仏シャルル・ド・ゴール空港の拡張計画を中止

フランス政府は2月11日、パリのシャルル・ド・ゴール空港で計画中の第4ターミナルビルの建設について、航空需要の減少や地球温暖化対策の一環で、計画を取りやめると発表した。2037年までに第4ターミナルを新設し、空港の受け入れ可能利用者数を年間8,000万人から1億2,000万人にする計画だった。

航空・旅行

●日航の4～12月期、2,127億円の赤字

日本航空は2月1日、2021年3月期第3四半期のグループ連結業績を発表した。売上高は3,565億円で前年同期比68.0％減、純損益は2,127億円の赤字（前年同期は748億4,200万円の黒字）だった。2021年3月期通期の連結業績予想は下方修正し、3,000億円の最終赤字を見込む。

●昨年の世界航空需要、新型コロナ前の66％減

国際航空運送協会（IATA）は2月3日、世界の航空旅客輸送が有償旅客の輸送距離を示す有償旅客キロ（RPK）ベースで12月に70％減少したと発表した。2020年通年では66％減だった。また新型コロナウイルスの感染がさらに拡大した場合、2021年の航空需要は、新型コロナ前の2019年比38％の水準にとどまるとの見通しを示した。

●日航、国産バイオ燃料で初飛行

日本航空は2月4日、古着25万着の綿から製造した国産バイオジェット燃料を、羽田発福岡行き319便、ボーイング787－8型機で初めて使用した。国産バイオジェット燃料の実用化に向けた取り組みの一環。

●シンガポール航空、10～12月期は赤字縮小

シンガポール航空グループが2月4日に発表した2020年10～12月期連結決算は、最終損益が1億4,200万シンガポール・ドル（約112億円）の赤字だった。赤字幅は前期に比べて大きく縮小した。

●大韓航空が営業黒字、貨物好調で

大韓航空が2月4日発表した2020年12月期決算は、売上高は前期比40%減の7兆4,050億ウォン（約6,960億円）、営業利益は17%減の2,383億ウォン（約224億円）だった。旅客売上高が74%減少したものの、貨物売上高が66%増え、一時帰休などでコスト削減を進めて営業黒字を確保した。

●三菱重工の4～12月期は純利益97％減

三菱重工業が2月4日発表した2020年4～12月期連結決算は、純利益が前年同期比96.7％減の33億円だった。事業を凍結したスペースジェット関連で1,000億円超の損失を計上したことが響いた。

●ANA、貨物専用機を成田空港に集約

ANAホールディングスは2月5日、2021年度の貨物便輸送事業計画を策定した。貨物専用機による運航を成田空港に集約することで、機材効率を向上させるとともに、日本発着の輸送需要に加え、成田を経由したアジア・欧米間の輸送需要を取り込み、収益向上を図る。

●ANA、航空事業人員を2割削減へ

ANAホールディングスが航空事業に携わる人員を2025年度末までに3万人規模に削減する計画案をまとめたことが2月5日わかった。2020年度末比で約2割削減する。ANAの人員を採用抑制や自然減で減らすもので、リストラは想定していない。

●近ツー傘下に持つKNT、債務超過34億円

近畿日本ツーリストを傘下に持つKNT－CTホールディングスは2月9日、2020年12月末時点で34億円の債務超過に陥ったと発表した。2021年3月期連結業績予想を下方修正し、最終赤字が従来見通しの170億円から、370億円に拡大、売上高見通しも1,400億円から870億円へ大幅に引き下げた。1月に募集した希望退職には従業員の約2割に当たる1,376人が応募したと発表した。

●3月上旬、全日空・日航運航率4割

全日本空輸と日本航空は2月10日、新型コロナウイルスの緊急事態宣言が延長されたことなどに対応し、3月上旬の国内線の運航計画を発表した。昨年夏に策定した当初計画から全日空が60％減で105路線3,065便を運休、日航が99路線5,512便を運休、運航率は当初計画比41％になる。

●米下院委員会、航空業界追加支援を承認

米下院金融サービス委員会は2月11日、航空会社向けの140億ドルの追加支援策を承認した。新型コロナウイルス対策の一環として、9月までの給与支払いの支援を行う。

●JTB、1億円に減資へ

JTBは2021年3月31日付で、資本金を現在の23億400万円から1億円に減資することを2月12日の株主総会で決議した。資本金1億円以下の場合、法人税上では中小企業にあたり、大企業の法人税より低い税率が適用される。

●北九州市がスターフライヤーに10億円支援

北九州市は2月17日発表した2021年度当初予算案に業績が悪化しているスターフライヤー（北九州市）に対する補助金10億円を計上した。航空ネットワークの維持のためとしている。

●日本航空国内線、3月運航率48％に

日本航空は2月18日、追加減便や運休で3月の国内線の運航率が48％となり、昨年夏に策定した当初計画からほぼ半減すると発表した。

●1月の航空貨物輸出、34％増

航空貨物運送協会が2月18日発表した1月の輸出量（混載貨物ベース）は前年同月比34％増の8万7,558tとなり、2か月連続で前年を上回った。新型コロナ下で経済をいち早く立て直した中国向けの荷動きが急増した。

●エールフランスKLMの10～12月期、最終赤字1,275億円

フランス・オランダ系の航空大手エールフランスKLMが2月18日発表した2020年10～12月期決算は、最終損益が10億ユーロの赤字（約1,275億円、前年同期は1億5,500万ユーロの黒字）だった。売上高は64％減の23億6,300万ユーロ。

●エアバス、1,400億円の赤字

欧州航空機大手エアバスが2月18日発表した2020年12月期決算は、純損益が11億3,300万ユーロ（約1,400億円）の赤字となった。赤字は2年連続。売上高は前期比29％減の499億1,200万ユーロだった。

●米旅客機部品落下で国内外129機運航停止

2月20日午後、米コロラド州のデンバー空港を離陸したユナイテッド航空のボーイング777型機がエンジン故障で引き返すトラブルがあり、国土交通省は21日、この旅客機のエンジン（プラット・アンド・ホイットニーPW4000系列）と同系列のエンジンを積む旅客機を運航停止にするよう、国内の航空会社に指示した。いずれもボーイング777型機で全日空19機、日本航空13機。米連邦航空局（FAA）も同日、同型エンジン搭載機について、緊急点検の指示を出し、ユナイテッド航空と大韓航空の計96機も運航を停止した。

●ピーチ、機内食原則廃止へ

ピーチ・アビエーションは、食品ロスを防ぐため、国内と国際の全路線を対象に、機内食の提供を原則廃止する方針を決めた。機内で温めて出していた大阪名物のたこ焼きやスイーツなど消費期限が短い食品の販売をやめる。昨春から新型コロナウイルスの感染拡大を防ぐ目的で機内食の提供を中止している。

●世界の航空 10兆円流出、IATA

国際航空運送協会（IATA）は2月24日、2021年の世界の航空会社の現金流出が最大950億ドル（約10兆円）になるとの見通しを発表した。これまで四半期の現金収支が黒字化するのは10～12月とみていたが、2022年にずれ込む。

●エアアジア・ジャパン破産開始

中部空港に拠点を置き2020年、撤退を表明したLCCのエアアジア･ジャパンが2月24日、東京地裁から破産手続きの開始決定を受けた。2020年11月に、東京地裁に破産手続きの開始を申し立てていた。

●日航、2022年春も事務系、CAの新卒採用見送り

日本航空は2月25日、2022年度新卒者の採用を一部の職種を除き見送ると発表した。自社養成パイロット訓練生と企画職の障害者採用は実施する。コロナ禍で2021年春入社は当初計画（1,700人）から200人まで減らしており、採用抑制を継続する。

●豪カンタス赤字900億円、7～12月期

オーストラリアのカンタス航空が2月25日発表した2020年7～12月期決算は、最終損益が10億8,100万豪ドル（約910億円）の赤字（前年同期は4億4,500万豪ドルの黒字）だった。

売上高は前年同期比 75% 減の 23 億 3,000 万豪ドルだった。

●タイ航空の12月期決算、最終赤字5,000億円、債務超過4,500億円

会社更生手続き中のタイ国際航空が 2 月 25 日発表した 2020 年 12 月期の連結決算は、最終損益が過去最悪となる 1,411 億バーツ（約 5,000 億円）の赤字だった。12 月末の債務超過額は 1,286 億バーツ（約 4,500 億円）に膨らんだ。

●英IAG、最終赤字9,000億円

英航空大手インターナショナル・エアラインズ・グループ（IAG）が 2 月 26 日発表した 2020 年 12 月期の連結決算は、最終損益が 69 億 2,300 万ユーロ（約 9,000 億円）の赤字となった。前年は 17 億 1,500 万ユーロの黒字だった。運航便数は前年の 3 割強にとどまった。

関西

●阪南市舞台にワーケーション

大阪観光局は 2 月 2 日、大阪府内自治体と連携し、新型コロナウイルス禍で新たな働き方として注目される、テレワークと観光を組み合わせた「ワーケーション」の取り組みを始めると発表した。第 1 弾は阪南市を舞台にする。

●オンラインで関西財界ミナー

第 59 回関西財界セミナー（関西経済連合会、関西経済同友会主催）が 2 月 4 日、開かれた。新型コロナウイルス感染拡大で初めてのオンライン開催となり、542 人が参加した。脱炭素への投資で経済回復を目指す「グリーンリカバリー」やデジタル技術でビジネスを変革する「デジタルトランスフォーメーション（DX）」などに取り組み、革新的な技術や事業を創出していくとの声明を発表した。

●2025年大阪・関西万博、ジブチなど7か国参加表明

井上信治万博相は 2 月 9 日、ジブチやブータンなど 7 か国から 2025 年大阪・関西万博に参加するとの連絡を受けたと発表した。参加を表明した国の公表は初めて。

●大阪IRの実施方針案を修正、2020年代後半に部分開業、事業者を追加募集

カジノを含む統合型リゾート（IR）を巡り、大阪府・市は 2 月 12 日、事業者に求める条件などをまとめた「実施方針案」を修正した。部分開業の時期を「2020 年代後半」とする一方、全面開業の時期は事実上白紙になった。事業者公募に参加しているのは米 MGM リゾーツ・インターナショナルとオリックスの共同グループのみで、府・市はスケジュールの変更などに伴い、3 月から事業者の追加公募の手続きをとる。

●関西の鉄道6社の10～12月期、損益改善

関西の鉄道主要 6 社の 2020 年 10 ～ 12 月期の連結決算が 2 月 12 日出そろった。7 ～ 9 月期より最終損益が改善し、阪急阪神ホールディングスなど 4 社が黒字となる一方、JR 西日本が 337 億円、近鉄グループホールディングスは 40 億円のそれぞれ最終赤字となった。長距離路線を抱える会社ほど移動自粛の影響が大きい。

●大阪市の2021年度予算案、税収減で市債2割増額

大阪市は 2 月 16 日、一般会計で 1 兆 8,301 億円となる 2021 年度予算案を発表した。新型コロナウイルス対策費 494 億円を盛り込む一方、市税収入は 2020 年度当初予算比 301 億円の減少となる。コロナ対策費や減収分は市債発行額を 2 割増やすなどして賄う。財政調整基金も 150 億円取り崩す。

●2025年万博出展へ地元推進委設立

2025 年大阪・関西万博に地元パビリオンを出展する大阪府と大阪市は 2 月 16 日、関西の経

済団体と推進委員会を設立し、初会合を開いた。総合プロデューサーに大阪大大学院の森下竜一教授が就任し「オール大阪体制」で出展の基本計画を策定する。

●1月の近畿の輸出額、13%増

大阪税関が2月17日発表した1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13.3%増の1兆2,890億円で2か月連続のプラスとなった。輸入額は同8.4%減の1兆1,574億円で16か月連続のマイナスだった。

●大阪府の2021年度予算案、過去最大

大阪府は2月18日発表した2021年度の当初予算案の一般会計総額は約3兆5,086億円余りで、2020年度当初予算と比べ8,718億円の増加となり、過去最大となった。税収は新型コロナウイルスの影響などで2,137億円減少の9,939億円を見込んでいる。このため府債の発行を2020年度の当初予算より1,659億円増やし、財政調整基金を935億円取り崩す。

●万博会場へ淀川に新航路、閘門設置へ大阪府が予算

淀川を2025年大阪・関西万博の会場への移動手段に使うことを目指し、大阪府は2021年度当初予算案に2億6,667万円を盛り込んだ。船の往来を阻む淀川大堰に新しく閘門を設置して、船を行き来できるようにする。事業主体は国だが、府が負担する3分の1を先行して予算化し、国の予算化を求める。

●大阪万博、地元パビリオン構想案

2025年大阪・関西万博で、大阪府と大阪市が出展する地元パビリオンの内容を検討する有識者懇話会が2月19日、大阪市役所で開かれ、基本構想案をまとめた。生まれ変わりを意味する「REBORN」をテーマとし、健康や医療を中心に据える。

●熊取駅前に初のホテル

熊取町がJR熊取駅前の町有地に誘致したスーパーホテル関空・熊取駅前（108室）が2月19日にグランドオープンした。町内には宿泊施設がなかった。

●泉佐野市の2021年度予算、関空関連減収見込み

泉佐野市は2月22日、2021年度当初予算案を発表した。一般会計は前年度比1.4％減の532億1,851万円。新型コロナウイルスの影響で関西空港関連の減収が見込まれ、歳入は市税が過去最大の減収率となる同7％減の198億5,255万円。

●1月の大阪市内ホテル稼働率2か月連続悪化

日本経済新聞社が2月23日発表した大阪市内の主要13ホテルの1月の平均客室稼働率は18.1%で、2020年12月に比べ約10ポイント低下した。政府の観光需要喚起策GoToトラベルの停止期間の延長で宿泊予約のキャンセルが増え、2か月連続で悪化した。

●関西百貨店の1月免税売上高83.5%減

日本銀行大阪支店が2月25日発表した1月の関西の百貨店免税売上高は、前年同月比83.5%減だった。8割以上の減少は11か月連続となった。

●1月の近畿百貨店売り上げ29.4％減

日本百貨店協会が2月25日発表した1月の近畿地方（福井県を含む2府5県）の百貨店売上高は29.4%減の830億円だった。緊急事態宣言の発令による、シニア層などの外出自粛が影響した。

●京都市宿泊施設数、2015年以降で初めて減少

京都市観光協会が2月25日発表した2020年1～12月の市内の宿泊施設は新規開業が518件に対し、廃業は580件だった。データがある2015年以降で施設数の減少は初。2016年3月に1,000軒程度だった総施設数は2020年4月に初めて4,000軒に達した。

国

●緊急事態宣言、10都府県で延長

政府は2月2日、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて発令していた緊急事態宣言の延長を決めた。栃木県を除く東京、神奈川、埼玉、千葉、愛知、岐阜、大阪、京都、兵庫、福岡の10都府県は3月7日まで1か月延ばす。

●昨年の経常黒字13.8％減

財務省が2月8日発表した2020年の国際収支統計（速報）によると、経常収支の黒字は前年比13.8％減の17兆6,976億円だった。黒字幅の縮小は2年ぶり。サービス収支は3兆5,362億円の赤字だった。旅行収支の黒字が5,621億円で、2兆円余り減った影響が大きい。

●GoToトラベル、支援総額は5,399億円

観光庁が2月10日に発表したGoToトラベル事業の7月22日～12月28日の利用実績は、利用者数が約8,781万人泊で、旅行・宿泊代金の割引支援額は約4,082億円となった。地域共通クーポンの利用額を加えた支援額の合計は約5,399億円となっている。

●2020年の国内旅行消費54%減の9.8兆円

観光庁は2月17日、2020年の日本人の国内旅行消費額が前年比54.9%減の9兆8,982億円になったと発表した。旅行者数は延べ2億9,177万人。消費額、人数ともに現在の統計方式となった2010年以降で最低の水準となった。

●1月の輸出額は2か月連続プラス、中国向けが大幅増

財務省が2月17日発表した1月の貿易統計（速報）によると、輸出額は前年同月比6.4％増の5兆7,798億円だった。最大の輸出相手となっている対中国は、37.5％増の1兆2,326億円と大幅に増えたことで全体を押し上げ、2か月連続で増加した。

●政府、航空業界支援へ基本指針

新型コロナウイルス危機などの緊急時に航空業界を支援するため、政府が基本指針となる「航空運送事業基盤強化方針」を策定することになり、2月17日の自民党航空政策特別委員会などの合同会議で提示した。機動的な公的支援の枠組みを整えて航空業界を支えるとともに、各社に経営改善計画の提出を義務付け、苦境に立つ業界の改革を促す。今国会に提出する航空法改正案に盛り込む。

●2020年のパスポート発行、7割減

外務省は2月19日、2020年の旅券（パスポート）発行数が約134万冊と、前年比70.3％減少したと発表した。有効な旅券の総数も2020年末時点で、約2,771万冊と前年末比で約256万冊減った。

●2020年の宿泊者、大阪府が減少率最大

観光庁が2月26日に発表した2020年の宿泊旅行統計調査結果によると、都道府県別の延べ宿泊者で大阪府は1,712万3,050人（63.9％減）と最も減少率が大きかった。次いで東京都62.3％減、沖縄県61.1％減で、他の6道府県も減少率が50％を超えた。

●1月の日本人宿泊者、減少率拡大

観光庁が2月26日に発表した1月の宿泊旅行統計によると、日本人宿泊者は前年同月比51.1％減の延べ1,637万人で、12月の27.9％減から減少率が拡大した。

●関西など6府県の緊急事態宣言、前倒し解除

政府は新型コロナウイルス感染対策で10都府県に発令した緊急事態宣言のうち、愛知、岐阜、大阪、京都、兵庫、福岡の6府県について、2月28日をもって解除した。3月7日が期限だったが、感染状況や医療提供体制の改善などを踏まえ、地元府県が前倒しを求めた。

特別寄稿 *special contribution*

コロナ禍で空港のコンセッションについて考える

京都大学防災研究所　巨大災害研究センター
准教授　**大西　正光**

■はじめに

新型コロナウイルスの世界的大流行に伴い、世界中の航空業界にとっては、未曾有の悪夢とも言える状況に陥っている。Go To トラベルキャンペーンで、一時的な旅客需要の回復が見られたものの、感染拡大前の状態にはほど遠く、2021年1月7日には、首都圏、関西圏を含む地域に緊急事態宣言が再び発出された。大阪、京都、兵庫を対象とした緊急事態宣言は2月末をもって終了したが、首都圏の一都三県では、依然として継続している。

わが国の航空需要の減少を見ると、2020年11月では国内線で対前年比47％減、国際線で対前年比90％超の減となっている。航空需要の減少は、旅客収入の減少という形で航空業界全体に影響を及ぼしている。日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）が2020年4月に公開したレポート1）では、影響が長期化した場合の航空分野の旅客収入減少額が国内線で1兆600億円、国際線では、7,500億円に達すると試算している。今後、緊急事態宣言が解除されたとしても、リバウンドに対する警戒は、まだしばらく継続することが予想される。

私はこれまで PFI/PPP を含む公共サービスにかかる制度的仕組みに関心をもって研究に取り組んできた。航空分野だけに特に焦点を当てて研究に取り組んできたわけではないので、本誌でも毎号取り上げられている新型コロナウイルスをテーマとした記事を大いに参考にしている。一方で、PFI/PPP 政策という視点からは、空港が民間運営委託（コンセッション方式）の対象となっており、私の専門領域との接点がある。図 -1に示すように、わが国では関西3空港を含むいくつかの空港（あるいは空港群）において、コンセッション方式による運営が既に実施されている。コンセッション方式では、運営主体である民間事業者が空港使用料、旅客施設利用料、テナント収入などを含む利用料金収入によって収益を得ている。そのため、今般の航空需要の減少は、コンセッション方式の下で空港運営事業を受託している事業者にとっては死活的問題となっている。

今回のコロナ禍は、民営化やコンセッション方式の導入など、空港事業の民間活用が世界的に進められてきた時代を迎えて以降、航空産業システム全体に影響を及ぼしうる最大のリスクとも言えるだろう。

コンセッション方式導入の際には、考え得るさまざまなリスクについて検討が行われている。しかし、今回のような苛烈なパンデミックリスクを経験し、改めてコンセッション方式を含む空港運営方式検討のあり方について考えることにも意味があるだろう。本稿では、コンセッション方式の意義について、確認の意味も含めて振り返るとともに、コロナ禍において政府が講じるべき措置、今後検討が必要な課題について整理してみたい。

■公共サービス供給方式としてのコンセッション

本誌は、空港運営に詳しい読者も多いと思われる。コンセッション方式についての解説は、本誌の読者にとっては「釈迦に説法」かもしれない。コンセッション方式を含む PFI や PPP などの用語の簡単な説明であれば、行政文書や解説書などでも容易に見つけることがで

民間運営委託開始済み

関西・伊丹空港（H28.4）	但馬空港（H27.1）
仙台空港（H28.7）	神戸空港（H30.4）
高松空港（H30.4）	鳥取空港（H30.7）
福岡空港（H31.4）	静岡空港（H31.4）
熊本空港（R2.4）	南紀白浜空港（H31.4）
北海道7空港（R2.1から順次）	旭川空港（H30.4） 帯広空港（H30.4） 女満別空港

運営開始予定

広島空港（R3.7予定）

導入可能性調査

青森空港	佐賀空港
富山空港	松本空港
秋田空港	

図-1 わが国の空港の民間運営委託の状況
（国土交通省HP資料より作成）

きる。しかし、形式的な用語説明だけでは、PFI/PPPの政策に関する本質的な論点を理解することは容易ではない。また、これらの用語は、海外から持ち込まれたものであり、世界的にも普及しているが、同じ名前でも、その具体的運用は必ずしも完全に一致しているわけではなく、その国ごとの特性に応じて異なるため注意が必要である。余裕のある紙面スペースを頂戴していることもあり、確認の意味を込めて、コンセッション方式とは何かについて、ここで改めて説明することをご容赦願いたい。

まず確認しておきたいこととして、コンセッション方式の対象が、何らかの公共性を有する「公的サービス」の供給方式である、という点である。Engelらは、公共サービスの供給方式を1）公的供給（public provision）、2）PPP、3）民営化（privatization）の3つに分類している。

公的供給は、政府が直接的に権限を行使できる公的機関がサービス事業の経営とサービスの生産供給までを直接的に実施する方式である。公的供給の下では、当該サービス事業にかかる人員は公務員であり、施設も公的所有資産となる。公的機関の目的は、政治的、行政的手続きの中で必要なものとされる公的サービスを合理的な価格で供給することである。

民営化は、民間企業がサービス事業の経営とサービス供給を担う方式である。民間企業の行動動機は、利潤獲得が主たる目的であり、公的組織よりも柔軟な意思決定が可能である。また、民間企業は、いわゆるgoing-concern、すなわち継続企業を前提としている。ただし、公的供給を民営化する場合には、サービスの公共性を担保するために、サービスの質や価格などに規制を設けることが一般的である。

PPPは、政府直営の公的供給と民間供給の間の中間に位置するものであり、公的関与の度合いの両極を埋め合わせる、すべての方式を包含した呼称として慣用的に用いられている。Engelらは、PPPを「民間企業がインフラの建設あるいは施設更新を行い、引き続き一定の期間にわたり、維持管理と運営を行うとする政府との間で交わされる契約合意」として定義している。この定義のポイントは、PPPの対象となる事業では、「契約に基づくガバナンス」が基本であるという点と、建設あるいは施設更新といった資産形成の要素と維持管理運営の要素が一体的にアウトソーシングされるという点にある。建設あるいは施設更新の要素が含まれない、例えば、既存施設の改築さえも十分に認められていない維持管理運営のみを対象とした事業は、この定義に照らせばPPPには含まれない。しかし、わが国のPPPは、従来型の公的供給と民営化以外のより多様な官民連携の方式を包含してPPPと呼んでいる。

■民営化に似て非なるコンセッション

PPPは公的供給と民営化の中間的なものであり、コンセッション方式はここに含まれる。わが国の民間活用を目的とした事業方式は当初PFI（Private Finance Initiative）と呼称され、英国で導入されていた方式を参考としていた。その最も典型的な方式が「サービス購入型PFI」と呼ばれるもので、民間事業者が政府の代理人としてサービスを生み出し、政府がその対価を支払うというものである。サービス購入型PFIの下では、対住民に対して政府が明確に供給責任を負っている。

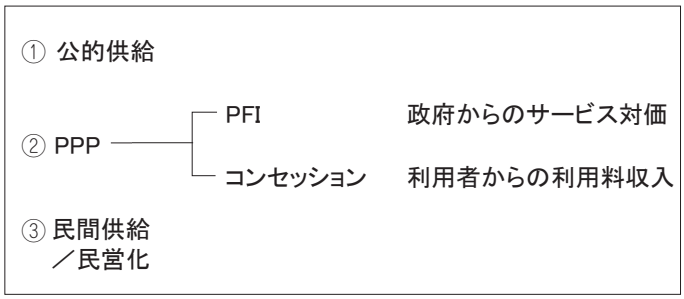


図-2　公的サービス供給方式の類型

2011年のPFI法改正では、わが国のPFIの類型の中に、新たに「コンセッション方式」が登場した。コンセッション方式は、内閣府のホームページによれば、「利用料金の徴収を行う公共施設について、施設の所有権を公共主体が有したまま、施設の運営権を民間事業者に設定する方式」と定義されている。ここでいう「運営権」は、「利用料金の徴収を行う公共施設等について、当該施設の運営等を行う権利を民間事業者に設定するもの」とされている。コンセッション方式では、民間事業者が、利用料金の決定権を含む事業の運営権を獲得するため、民間事業者と利用者の間の直接的な取引が存在している。供給責任が何を意味するのかを厳密に定義することは容易ではないが、少なくともコンセッション方式の下での民間事業者のサービス供給主体としての責任は、サービス購入型PFIの場合と比して大きいと言える。

図-2に示すように、同じPPPのカテゴリーに含まれるサービス購入型PFIとコンセッション方式であるが、その性質は大きく異なる。サービス購入型PFIは公的供給に近いが、コンセッション方式は民営化に近いといえる。よく、コンセッション方式が民営化と混同される。しかし、コンセッション方式は、事業のガバナンスは「契約」に基づくものであり、民営化と異なり事業期間が存在する。また、民間事業者が提供するサービスの内容についても、民営化と比べると詳細に規定されるため、民間事業者にとっては、民営化より制約が多く、逆に政府の立場からすれば、民営化よりもサービス内容に直接的に関与しやすい。

■コンセッション方式のメリット

次に、コンセッション方式のメリットを確認しておこう。海外で一般的に考えられているPPPでは、民間事業者による資本的投資の要素を含むことに重要な意義があると考えている。すなわち、設計～運営までを一括して民間事業者に委託することにより、民間事業者は、運営段階のさまざまな事情を反映して設計、建設段階での工夫を行うために、ライフサイクル全体として費用の削減につながり、結果として政府は支払額を節約できる。こうした効果は、運営段階の上流である設計と建設を束ねる（bundle）ことによって生じる効果（以下、「バンドリング効果」と呼ぶ）である。わが国のサービス購入型PFIなど施設整備を伴う事業方式では、バンドリング効果は事業の費用効率性を向上させるというメリットがある。一方、わが国のコンセッション方式は、既稼働の公共施設を対象としており、その運営権を料金収入と一緒に民間事業者に譲る。したがって、コンセッション方式では、運営権を獲得した民間事業者の大規模な改築が認められない限り、バンドリング効果は期待できない。

わが国のコンセッション方式のメリットで最も重要なものは、競争入札を実施して民間事業者を選定することによって、求められたサービス性能を最も費用効率的に提供できる民間事業者に運営を委ね、行政が運営するよりも高い費用効率性が期待できるメリットであろう。政府が提供するサービスが、仮に高価格、低品質であっても、利用者は他に代替するサービスの提供者がいなければ、甘んじて利用せざるを得ない。政府は徴税を通じて強制的な費用回収が可能であり、政府に対する効率化のインセンティブが働きにくい。一方、コンセッション方式の下では、競争的環境を通じて運営権者が選定されるため、良い品質のサービスをできるだけ安価に提供可能な効率的な企業が選ばれる。さら

に、企業は、運営権者として選定されることを目指して、効率性向上のための工夫を行うインセンティブがある。これらの効果は、政府が本来有していた運営権を市場において民間事業者に譲渡するという手続きを通じて実現するものである。政府自身が運営していたものを民間に委託すれば、共通して得られるものであり、コンセッション方式だけではなくサービス購入型PFIでも期待できるメリットである。

最後にもう一つ、サービス購入型PFIとコンセッション方式の重要な違いである、サービス対価か利用者からの料金徴収かという点がもたらす効果について説明しておこう。サービスの供給者と消費者が直接的にやり取りを行う環境は市場取引である。価格は需要の増減、原材料価格の増減に伴い変動し、民間企業は利潤を最大化すべく供給量を調整する。有名な「神の見えざる手」という言葉に示されるように、市場における価格は、「ある条件」の下では、需給バランスを（パレート）効率的な状態に誘導するためのシグナルとして機能することが理論的に示される。つまり、サービス供給を市場メカニズムの下で行えば経済的に望ましい状況となる可能性がある。コンセッション方式の下では、一定の規制の下で、民間事業者は価格を決定する権限を与えられる。市場メカニズムを通じて得られる望ましい効果を「サービスの市場化効果」と呼ぼう。サービスの市場化効果は、民間事業者が価格決定権を有する方式で期待されるメリットであり、コンセッション方式と民営化はこの点で共通している。しかし、後述するように、典型的には水道事業のように、自然独占と呼ばれる問題が生じるケースでは、価格決定権を完全に民間事業者に委ねることのデメリットの方が大きく、価格決定権は上限価格を設けるなど強い規制を設けざるを得ない。したがって、理論上考え得るサービスの市場化効果のメリットは限定的である。

■コンセッション方式のデメリット

あらゆる政策には期待される効果の裏には副作用がある。市場が「ある条件」の下では、望ましい経済的帰結をもたらすと述べた。しかし、従来から公的に供給されてきたサービス分野では、この「ある条件」が整っておらず、むしろサービスの市場化効果はデメリットの方が大きい可能性が高い。

市場が望ましい経済的帰結をもたらさない場合の問題は、「市場の失敗」と呼ばれる。市場の失敗が起こるパターンの1つに自然独占と呼ばれる問題がある。自然独占の問題は、固定費用が大きく、参入には大規模な投資が必要となるような特徴を持つセクターで生じる。水道事業等が、典型的に該当する。仮に、水道事業が政府の関与なく、民間事業者に委ねられており、ある民間事業者が1地域で水道事業を始めれば、もう1社が参入して利潤を生み出す機会はないであろう。そうすれば、参入した1社は市場において独占力を持つ。利潤を追求すれば、過大な価格を設定することになる。

自然独占が生じうるようなサービスは、行政自身が運営主体となって供給されていることが多い。また、コンセッション方式や民営化のように、民間事業者が運営を行う場合も、排他的な価格決定権限は与えず、設定可能な価格に上限を設けたり、認可制にしたりする等、行政が関与することが一般的である。わが国の水道事業を対象としたコンセッション方式でも、価格上限が設けられることになっている。

一方、民間事業者にとっては、キャッシュフローを利用者から徴収した料金収入に頼るコンセッション方式は、需要リスクを負うことになる。需要の変動に応じて民間事業者自身で価格を調整する権限が与えられていれば、民間事業者が需要リスクを制御することができるが、コンセッション方式では民間事業者の価格決定権に大きな制限が課される。そのため、仮に、需要が低減しても、サービスの料金が変更できなければ、民間事業者は料金収入が減少するリスクをそのまま被ることになる。需要リスクを大きく見積もる民間事業者は、事業への参入を躊躇したり、参入するとしてもリスクプレミアムと呼ばれるリスク負担に伴う追加的費用を見積もったりせざるを得ない。

コンセッション方式の適用にあたっては、サービスの質を担保できるかという懸念もある。上述のように、コンセッション方式では、民間事業者が契約上の義務として責任を負うサービスの質に関する要求水準が規定される。要求水準が満たされない状態が継続すれば、契約不履行として損害賠償請求の対象となる。サービスの質に関する要求水準は、モニタリングを通じて観察可能であり、要求を満足しているかどうかを評価する客観的な指標が必要である。コンセッション方式の適用を巡る懸念は、サービスの質に関係するすべての要素を合理的な費用でモニタリング可能な指標を実務的に策定可能かどうか（契約可能性（contractibility））の問題である。契約にサービスの質にかかわる重要な要素が欠落していることが事後に認識されたり、合理的な費用でモニタリング可能な客観的指標が開発できなければ、コンセッション方式は、満足できるサービスの質を担保できないと見なされる恐れがある。

また、コンセッション方式を含むPPPやPFI事業は、一般的に20年や30年といった長期に及ぶ契約が締結される。事業開始から10年程度の時間が経てば、契約当初には想定できなかった技術革新や社会経済的環境の変化が起こる可能性は小さくない。こうした契約環境の変化に伴い、政府が契約変更を希望したとしても、民間事業者は、契約変更に応じる条件として必要な費用以上の見返りを要求するかもしれない。

メリット	デメリット
・事業権／運営権の市場化効果 ・サービスの市場化効果（価格決定権が制限されるため限定的）	・需要リスク負担に伴う追加費用（リスクプレミアム）の発生 ・サービスの質の担保可能性に対する懸念 ・環境の変化に応じた契約変更の困難性 ・民間事業者の戦略的な再交渉

図-3 コンセッション方式のメリットデメリット

さらには、民間事業者による戦略的行動によって生じる問題も懸念される。海外のPPP事業では、民間事業者が事業権／運営権を獲得するために、入札において低いサービス対価／高い運営権対価を提示し、事業が始まった後に、予期できない偶発的事象の発生を理由に、サービス対価や利用者料金の値上げを要求する再交渉が多く発生しているという報告もある。このような再交渉が認められれば、真に高い技術を有する民間事業者よりも、事後的な再交渉の能力に長けた民間事業者が競争入札によって選定される可能性がある。以上で指摘したコンセッション方式のメリット、デメリットを図-3に整理して示しておこう。

■サービスの公共性

ここまでで1つ確認しておきたいポイントは、仮に民営化されたサービスであったとしても、サービス自体の公共性が変わることはないという当たり前の事実である。従前、自治体が運営していた交通サービスが民営化されたからといって、交通サービス自体の性質が変わるものでもない。交通公共性が失われるわけでもない。例えば、わが国のみならず多くの国や地域で、通信サービスは民間企業によって提供されているが、通信サービスが、幅広い社会経済活動にとっての社会的基盤としての役割を担っていることには違いない。当たり前の事実であるが、あるサービスが民営化されたから、それは公共サービスではないということではない。公共サービスの供給方式として、公的供給、PPP、民営化があると述べた（図-2）。仮に民営化されたサービスであっても、サービスの公共性が担保されるための適切な規制が課されることが前提でなければならない。無論、サービスが公共サービスかどうか、という公共性自体、白黒で明確に分けることができない。サービスの特性に応じて適切な方式なり契約、規制が検討されなければならない。

■交通インフラの公共性

交通工学の教科書の初歩的知識ではあるが、交通需要は、派生需要であると言われる。コロナ禍の交通需要減では、交通サービスが持つこの性質を改めて実感する。交通需要は、その交通サービスの消費自体を目的として発生しているのではなく、例えば、買い物に行ったり、人と会ったりするなど他の目的（本源的需要）があり、その目的実現に伴って副次的に派生して生じる需要であるという意味である。新型コロナウイルスの感染拡大に伴って、経済活動が制限される中、派生需要としての交通需要は必然的に影響を受ける。

無論、初日の出などフライト自体を楽しむための航空会社のサービスは、本源的需要であるが、派生需要の規模に比べれば、決して大きくはない。そのため、航空機での移動が安全であると、どれだけ声高に叫んでも、旅行先で十分に楽しむことができなければ、交通需要は低調なままである。一方、航空サービスは旅客だけではなく、物流基盤として、コロナ禍の中でも機能し続けている。

交通サービスは、インフラストラクチャー（以下、「インフラ」）である。小林潔司らの「知識社会と都市の発展」（1999）では、図－4に示すように、インフラをビリヤード台に例えて、その機能を説明している。キューで突いたビリヤードの玉は、どこに飛んでいくかは予測不可能であるが、玉が台の外に出ることはなく、動く範囲が台の枠によって規定されている。インフラとは、ビリヤード台のようなもので、実に多様な社会経済活動が行われるが、それはインフラがあるからこそである。多様な社会経済活動には、不要不急ではないものも含まれよう。依然として大規模な減便が続いているものの、驚くような低い搭乗率でも運航は維持されており、必要かつ急な用件への対応を可能にしてくれている。改めて交通インフラの公共的役割を痛感させられる。

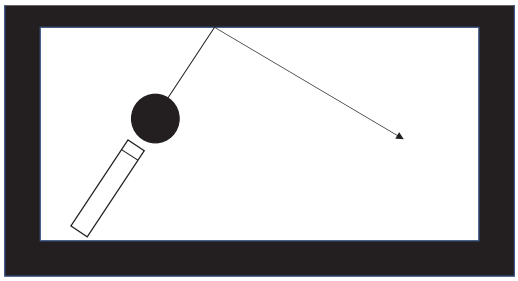


図-4　ビリヤード台の比喩に基づくインフラの機能

■政府による無償支援が不可欠

インフラサービスとしての交通の役割を鑑みれば、一時的に需要が減少したからといって、空港のサービス水準を落としたり、閉鎖することは容易にできない。空港は、施設の維持管理や安全性やセキュリティーのサービス等の固定的費用が大きく、空港運営者にとって費用節減の余地は限られている。一方、コンセッション方式の狙いが「サービスの市場化効果」であったことを思い出してほしい。コンセッション方式の特徴は、市場メカニズムを通じた効率化にあるとすれば、その効果が機能する前提は、もはや失われていることは火を見るより明らかであろう。空港はコンセッション方式で運営されているのだから、今こそ民間のノウハウで更なる効率化を実現すべき、といった論理は通らない。

コンセッション方式が機能する前提が崩れているのだから、コンセッション方式を止めるべきだというわけではない。交通インフラの価値がキャッシュフローに反映されなくとも、公共的価値を生み出しているのであれば、コンセッション方式が機能する前提が整うまで、政府がそれを支援する必要がある。

米国では、米国全土の空港の経済的支援を目的として、2020年12月27日に成立した新型コロナウイルス対応のための追加歳出予算において約20億ドルの財政的措置を講じている。この財政的措置はグラントであり、償還を必要とない支援金である。

一方、わが国では、

・空港施設の整備に対する無利子貸付
・運営権対価分割金等の年度越え猶予

・空港運営事業期間の延長
・契約上の履行義務の緩和（施設整備の後ろ倒し等）

のように、無償の経済的援助に相当する措置は講じられていない。内閣府は今般のパンデミックを「不可抗力」とする通達を出しているが、実際の契約で感染症のパンデミックが生じた際の対応については明確な取り決めがなく、現場ごとの協議に基づく対応となっている。今なお事態は現在進行形であるが、改めて、航空交通サービスが公共サービスであるという事実から、無償という形での経済的支援を検討すべきと考える。

こうした支援がなければ、最悪の場合、民間事業者は経営破綻する。破綻は避けられたとしても、長期的な過剰債務状態に陥れば、サービス水準向上に向けた投資に踏み切ることも難しくなる。ひいては、わが国のコンセッション市場自体の魅力が失われかねない。

ピンチをチャンスに変える発想での検討もあり得る。インバウンドブームのときに、空港のキャパシティがネックになり得ることを学んだ。長い目でみれば、経済活動は必ず回復する。インバウンド対応で忙殺されなくなったスタッフの人材育成、閑散としている今だからこそ可能な機能向上のための施設改修など、空港利用者が減った現在だからこそ可能な将来に向けた投資の機会とも捉えられないだろうか。そのためにも、政府は、コンセッション方式の形式的な維持に拘らず、長期を見据えた戦略的視点で適切な措置を講じる必要がある。

なお、以上は空港の話を中心に進めてきたが、航空会社も同様である。航空会社は民間企業であるが、空港と同じくインフラサービスとしての交通の担い手である。先述と同じロジックで、民営化されているから市場の原理に任せるべきとの主張は通らない。影響力のある方の「1社統合」発言も話題となったが、来るべき将来の回復に対応できるだけのキャパシティを維持しておかなければならない。

■おわりに

ウィズ・コロナやポスト・コロナという言葉は、これまでとは同じ仕組みは維持できないという印象を与える。しかし、長い目でみれば、今般のパンデミックも一時的現象であり、経済活動は将来必ず回復する。将来に備えて、再び同じ仕組みで回す、更にはもっとよく回すために、今できることを考える発想も必要ではないだろうか。コンセッション方式が効果を発揮する環境を整えるのは、政府の役割である。航空交通は、インフラであり、国家発展の戦略手段の1つであるという認識の下、サービス供給を市場に任せるだけではなく、将来を見据えた対応を講じてほしい。

プレスの目

夢のあるプロジェクトを

日刊建設工業新聞社　大阪支社　編集部　　和田　武也

災い（禍）をきっかけに、これまの常識が非常識になってしまった。新型コロナウイルスによる感染症が世界中で流行し、地球に住むすべての人々の日常生活を変えてしまったのだ。しかも各国で入国制限が相次ぎ、人の動きも止めてしまった。日本では新しい生活様式が定着し、感染防止のための身体的距離の確保、マスクの着用、手洗いの励行が当たり前になった。テレワークが普及し、オンラインでの会議も増えてきた。さらに通勤ラッシュもかつてのような混雑が見られなくなり､「災い」というのは、社会に大きな変化をもたらし、時代のスピードを加速させると言われるが、今がまさにその時のような気がする。コロナ禍の中で社会全体が時代の変化、将来にどう対応するのかが問われている。

新型コロナウイルスでとくに大きな影響を受けているのが、飲食や旅行、観光、鉄道、航空など第3次産業だ。とりわけ､インバウンド（訪日外国人）で賑わった関西の観光地は大打撃を受け、外国人の姿はほとんど見られなくなってしまった。海外の観光地も同じ状況だろうが、いまは我慢するしかない。

一方で、国内の観光需要を喚起しようと、昨年7月に観光支援事業「Go Toトラベルキャンペーン」が始まった。全国の観光地ではキャンペーンの効果もあり、にぎわいが戻りつつあったが、新型コロナの「第3波」の影響で昨年末にキャンペーンが一時停止され、10都府県に緊急事態宣言が発令されたことで、観光地は再び危機的状況になっている。

世界観光機関（UNWTO）によると、インバウンド需要が2019年レベルまで回復するには、最短で2023年になると予測している。それまでは「Go Toキャンペーン」などを活用し、国内の観光需要の拡大に尽力することが重要になるだろうが、withコロナ、アフターコロナ、そして20年後、30年後の将来を見据えた観光需要の拡大戦略が求められる。

■アフターコロナへ　3空港の機能強化を

その中で大事なのが、日本の空の玄関口となる空港の機能強化だ。関西には関西国際、大阪国際（伊丹）、神戸の3空港があり、2016年4月から完全民間資本の「関西エアポート」が関西国際、伊丹両空港を運営し、2018年4月から神戸市から引継いだ神戸空港が加わった。これまで関空では、日本初の複数滑走路を持つ完全24時間空港の強みを生かし、民間の経営ノウハウを活用しながら順調に旅客数を延ばしてきた。

ところが、2019年に3,000万人以上が利用した国内･国際線は、新型コロナの影響で国内･国際線ともに減便が相次ぎ、2020年の総旅客数は1994年の開港以来、過去最低の655万人にとどまった。2021年は「Go Toトラベル」の一時停止と緊急事態宣言発令の中でのスタートとなったが、国内でワクチン接種が始まるという明るいニュースもあり、社会全体が前向きになることを期待したい。

コロナ禍の中で、今年から第1ターミナル（T1）のリノベーション工事が始まる。新型コロナの流行が長期化している影響を受け、当初予定した昨年12月から今年6月に変更されたが、日本国際博覧会（大阪・関西万博）に間に合うよう、計画通り進めてほしい。改修工事では保安検査場を集約し、自動チェックインやス

マートレーン、自動化ゲートが設けられるほか、国内線と国際線のエリアを見直し、国内線を南ウイングに移す一方、既存の国内線エリアを国際線に変更することで既存のエリアと一体的に運用する。国際線の駐機スポットを34カ所から39カ所にするという。

昨年11月に開かれた「関西3空港懇談会」で、座長を務める松本正義関西経済連合会長の言葉が印象に残っている。「大阪・関西万博では関西国際空港がファーストパビリオンになる。インバウンドを幻滅させてはいけない。大阪が恥をかかないようにしないといけない」と述べたのだ。さらに「第1ターミナルのリノベーションをはじめ、関西3空港の将来を見据えた取り組みは変わることはない」ときっぱり言った。

■ T1 リノベーションは出発点

ターミナルビルの改修は関西3空港の将来を見据えた出発点だと思う。観光需要の拡大戦略と同様に、空港自体も with コロナ、アフタコロナをにらんだ戦略が必要になるだろう。

私自身が提案したいのは、関空2期島にある未利用地の活用だ。未利用地の地下に新幹線の駅を設け、大阪港の夢洲と神戸空港を結んではどうだろうか。JR と南海が乗り入れる関西空港駅は2期島まで延伸する。もちろん、2期島の駅の地上部には第3旅客ターミナルを整備する。大型フェリーが接岸可能な岸壁も整備し、瀬戸内クルーズや西日本各地の観光地へのクルーズ拠点にしてほしい。いずれのプロジェクトも実現するにはかなり難しいが、技術的には可能だ。

ただ、全国では将来に向けたプロジェクトを提案する動きが加速している。日本プロジェクト産業協議会（JAPIC）と北海道経済連合会は、北海道と本州を結ぶ第2青函トンネルを提案する。片道1車線の自動運転車専用道路と、貨物輸送の単線鉄道の併用トンネルを整備する案を発表している。延長31km のシールドトンネルで概算事業費は7,200億円。すでにシンポジウムを開くなど構想実現に向けた活動を積極的に進めている。また、香川経済同友会は新幹線の四国延伸を想定したまちづくりの議論を求める提言を出している。新幹線の路線や駅の設置場所を検討することなど4点を要望し、新高松駅のイメージ図も作成している。

■高速鉄道で 3 空港結ぶ提案も

関西では、建設コンサルタンツ協会近畿支部が作成した提言に注目したい。タイトルは「今こそ立ち上がれ！“ミラーリング KANSAI”～ポストコロナの新しい日本～」だ。大阪港の夢洲と3空港を高速鉄道で結び、3空港を一つの空港として運用することで利便性を向上させるというもので、夢洲に3空港合同のチェックイン機能を持たせる。大阪都心に首都代替機能を持たせるため、森之宮地区に司法・立法・行政機能の整備も提案している。いずれの提案も現時点では実現の可能性は低いと言うが、協会関係者は「将来はこういうものが必要」と言い続けることが大切と言う。

関西経済連合会も2019年4月に「夢洲まちづくり基本計画への提案」を発表する積極的に提言活動を行っているが、50年後、100年後のまちづくりを描いた夢のあるプロジェクトを考えてほしい。これまで関西では、民間も参画しながら関空など困難を極めたプロジェクトを実現した経験がある。関西でも民間が発案すれば、実現までの道のりは近いような気がする。

夢のあるプロジェクトを実現するには、報道機関も重要な役割を担う。絶対に無理だと見て見ぬふりをするのではなく、実現に向けたムードづくりをすることが大切だ。2期島の未利用地についても、そろそろどう活用するのかの議論を始めてもいいと思う。経済界や市民からアイデアを募ってはどうだろうか。それをきっかけに議論が始まることを期待したい。

航空空港研究レポート
Vol.22

慶應義塾大学商学部
加藤 一誠

予告！『航空・空港政策の現状と展望』発刊

1.『航空・空港政策の現状と展望』の刊行

この連載は、航空空港研究会に属する研究者を中心に自身の研究を報告する場となっている。しかし、本号は少し趣向を変え、研究会メンバーが分担で執筆した書籍の内容を紹介することとしたい。

書名は『航空・空港政策の現状と展望』（以下、成果本と略称）であり、本年5月に中央経済社から刊行される。当初、成果本は3月刊行予定であり、広報を兼ね、私の執筆が本号に割り振られていた。しかし、コロナ感染問題が長期化し、編集、印刷、校正の工程が遅れた。コロナの影響が航空・空港の出版物にも及んだというわけである。

2. 航空空港研究会の活動

まず、航空空港研究会の創設の経緯を振り返っておく。研究会の前身は、関西空港調査会に設置された2000年創設の航空交通研究会（座長：故榊原胖夫同志社大学名誉教授）である。前身の研究会は、2006年には『航空の経済学』（ミネルヴァ書房）を、2014年には『空港経営と地域』（成山堂書店）という2冊の共著書を上梓した。したがって、成果本は実質的に３冊目の成果となる。

2017年8月、航空交通研究会をリニューアルし、航空空港研究会が発足した。この研究会は、航空や空港に関心をもつ研究者や実務家に参加を募り、メンバーが自主的に集まった緩やかなつながりの研究組織である。関西において常設の航空関係の研究会は他になく、勝手連的な組織というのも関西らしい試みと言えまいか。

研究会は数か月に1度の頻度で開催された。各回、ゲストスピーカーを招聘し、担当となった研究会メンバーが補足あるいは別の角度から解説、分析する形式とした。そして、2年目以降はゲストスピーカーの講演に先立ち第1部研究会を開催し、担当者には関連する報告をお願いした。その意味で、成果本は産官学の協力の賜物といってよい。

3. 航空・空港政策と成果本の内容

航空・空港は規制緩和によってふつうの産業に近づき、アカデミックな研究も蓄積されている。そのため、航空政策は不要と考えられる向きもあろう。しかし、混雑空港のスロット配分や地方路線維持をはじめ、政策が必要なマターは少なくない。

成果本は各回の研究会のテーマを再構成し、21世紀以降の航空・空港政策を網羅的に解説、分析したものである。ゲストスピーカー、研究会メンバーおよび協力者らが分担で執筆し、総勢29名による約300ページの大著となった。さらに必要な政策については、現役の政策担当者の方々に執筆をお願いした。以下では、紙幅の許す限り、成果本の内容を紹介しておきたい。

2019年以前、インバウンド旅客の賑わいが航空と空港の風景となっていた。インバウンド消費は、日本の経済社会に大きな変化をもたらした。その基礎を築いたのが2000年代初頭のオープンスカイ政策であり、成果本の第1章にこの政策を置いた。オープンスカイ政策の先に見えていたのは、成田、羽田という首都圏空港の整備であり、成果本では経緯や整備に関する解説が続く（第2，3章）。成田空港の整備は、関西空港とともに国際路線の多様化、本邦 LCC（低費用航空会社）の路線や便数の拡大による国内線旅客の増加につながった。そして、羽田空港の D 滑走路の整備にともなう容量拡張は、羽田の再国際化を決定づけた。

首都圏だけでなく、インバウンド需要の受け皿としての地方空港の入国者数が増えた。もともと、わが国の空港はアウトバウンド用の構造となっており、インバウンド旅客を受け入れるために、施設計画の見直しが必要な空港がある。2020年の国際線はコロナ感染の影響でほとんどが運休しているが、第5章では空港における中長期的視点に立った施設整備の重要性を示唆している。

翻って、そもそも、なぜ航空需要が増えるのか、という問いかけに対し、インバウンド需要に対する自治体補助の効果（第4章）や外国航空会社の関西空港に対する評価（第7章）が描かれる。そして、関西空港の二期工事をはじめ空港容量の拡大と航空需要増加の関係（第8章）、関西空港における LCC の成長とそれにともなう FSC（フルサービスキャリア）の伊丹シフトが述べられる（第6章）。なお、報道では「伊丹空港は廃止されるはずだった」とされるが、その認識は正確ではなく、第9章では伊丹の存続協定の意味が解説されている。また、関西は3つの空港の後背地が重複する「複数空港地域」（MAR）である。第11章では世界的にみて MAR の旅客数が伸びていることが示され、第10章では空港の活かし方が提案されている。

航空政策の主な目的は、航空利用者の利便性を高め、需要を増やすという効率性の改善にあり、同時に、空港にも効率的な「経営」が必要である。その典型が空港コンセッション（空港運営の民間委託）である。国管理空港だけではなく、地方管理空港でもコンセッションが始まり、成果本ではその評価にも踏み込んだ（第14、15章）。そして、インバウンド旅客のマーケティング戦略を解説し（第16章）、「地方空港」の経営事例となるよう北九州空港や佐賀空港の立地する自治体の航空戦略を紹介した（第12、13章）。

後半では、利用者利便や効率性の改善以外の航空・空港政策を取り上げている。航空需要の拡大を支えるのが航空管制である。航空需要の拡大や国際化に対応して新技術が導入されており、成果本ではその最新情報が解説されている（第17章）。そのほかにも、航空機の環境対策（第18章）、空港の自然災害への対応（第19章）、地域航空（第20章）といった項目が並ぶ。

今後の航空政策の論点として、空港と鉄道との関係（第21、22、23章）、地方空港の二次アクセス問題（第24章）および空港の財源と負担の問題（第25章）が述べられている。終章では、これまで航空が海運の後を追ってきたことや、今後の首都圏空港の可能性を考えると、航空･空港の将来に、港湾地域との関係がカギになることが示唆されている。

4. コロナと航空・空港

2020年2月以降のインバウンド需要の急減により、それまでの地域経済の好循環はにわかに逆回転しはじめた。観光業の受けたダメージは計り知れない。成果本の脱稿は2020年晩夏であり、コロナの状況が随所で語られているが、当時、コロナに関する知見も乏しく、いまから見れば内容は十分とは言い難い。

しかし、それは、コロナ感染という負のイベントに左右されない航空・空港政策の本質あるいはポテンシャルを描くという本書の長所ともなっている。読者もお気づきのように、わが国の人口減少や高齢化問題は所与の条件であり、それを前提としてわが国の国際的な競争力を強化するための

航空・空港政策を考えなければならない。関西では2025年に大阪・関西万博が開催され、少なくともその時には習熟したコロナ対応により、新しい時代の空港が多くのインバウンド客を迎えることであろう。

なお、本書は共同で編集したものであり、他の編者は幕亮二教授（北九州市立大学）、西藤真一准教授（島根県立大学）、朝日亮太准教授（九州産業大学）である。4名の編者は研究会の共同呼びかけ人でもあり、成果本では原稿の調整や語句の修正をはじめ、労を惜しまず編集作業をしてくださった。また、関西空港調査会事務局も原稿の細部の調整や確認という面倒な事務や作業をしてくださった。著者はもちろん、成果本に関わってくださったこれらの方々にも謝意を表したい。

航空空港研究会の活動状況

2021 年 2 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 2021 年 1 月運営概況（速報値）

http://www.kansai-airports.co.jp/news/2020/

○発着回数 4,870 回（前年同月比 27%）

国際線：　2,663 回
（前年同月比 19%）
国内線：　2,207 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の影響を受け、前年同月比 27%の 4,870 回、国際線は同 19%の 2,663 回となっております。

○旅客数 142,307 人（前年同月比　5%）

国際線：23,714 人
（前年同月比 1.2%）
国内線：118,593 人
（前年同月比 21%）

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 5%の 142,307 人と 12 ヶ月連続で前年を下回りました。国際線は同 1.2%の 23,714 人、うち外国人は同 1.1%の 15,397 人となっております。

○貨物量　59,789t（前年同月比　107%）

国際貨物：59,265t（前年同月比　109%）
積 込 量：　28,475t（前年同月比　119%）
取 卸 量：　30,790t（前年同月比　101%）
国内貨物：　524t（前年同月比　49%）

貨物量について
国際線の貨物量は前年同月比 109%の 59,265t となっております。

1. 航空機発着回数　その他には、空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機・回転翼機等を含む。また、旅客便には、旅客便としての運航だが、貨物のみの輸送を行った便も含む。
2. 国際線　航空旅客数は、大阪出入国在留管理局関西空港支局の発表資料を基に算出している。
3. 国内線　航空旅客数は、幼児旅客数を含む。
4. 国際線　貨物扱量は、大阪税関公表の関西国際空港航空機積卸貨物量による。

2021 年 2 月 17 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）　2021 年 1 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	1,289,048	113.3	22.3	1,157,433	91.6	19.0	131,615
管　　内	897,255	116.2	15.5	861,316	90.6	14.1	35,939
大　阪　港	342,436	128.8	5.9	380,538	86.7	6.2	△ 38,101
関 西 空 港	417,695	112.2	7.2	327,757	104.8	5.4	89,939
全　　国	5,779,832	106.4	100.0	6,103,693	90.5	100.0	△ 323,861

【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	417,695	112.2	7.2	327,757	104.8	5.4	89,939
成 田 空 港	880,135	110.3	15.2	1,236,417	116.2	20.3	△ 356,282
羽 田 空 港	24,722	122.5	0.4	29,479	40.3	0.5	△ 4,757
中 部 空 港	84,992	143.6	1.5	53,072	62.7	0.9	31,919
福 岡 空 港	17,354	119.3	0.3	32,106	85.3	0.5	△ 14,752
新 千 歳 空 港	1,692	65.0	0.0	267	37.4	0.0	1,424

大阪出入国在留管理局　関西空港支局・発表資料より

関西国際空港の出入（帰）国者数（2021 年 2 月分速報値）

※ 2020 年以前は確定値です

	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)		
1994 年	248,806	2,091	254,552	2,139	940,315	7,902	955,393	8,029	2,399,066	20,160
1995 年	733,210	2,009	731,280	2,004	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,030,716	22,002
1996 年	920,491	2,515	889,243	2,430	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	9,979,777	27,267
1997 年	1,050,226	2,877	998,218	2,735	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,685,904	29,276
1998 年	1,052,682	2,884	996,373	2,730	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,149,567	27,807
1999 年	1,087,106	2,978	1,054,074	2,888	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,619,352	29,094
2000 年	1,165,416	3,184	1,128,372	3,083	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,538,653	31,526
2001 年	1,171,931	3,211	1,125,303	3,083	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,568,489	28,955
2002 年	1,154,123	3,162	1,094,733	2,999	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,887,107	27,088
2003 年	1,087,028	2,978	1,028,881	2,819	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	7,960,741	21,810
2004 年	1,263,176	3,451	1,216,496	3,324	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,006,659	27,341
2005 年	1,339,213	3,669	1,294,481	3,547	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,357,020	28,375
2006 年	1,471,413	4,031	1,398,576	3,832	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,583,308	28,995
2007 年	1,647,188	4,513	1,570,160	4,302	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,581,914	28,992
2008 年	1,641,457	4,485	1,560,745	4,264	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,881,834	27,000
2009 年	1,349,099	3,696	1,325,054	3,630	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,047,123	24,787
2010 年	1,745,355	4,782	1,728,033	4,734	3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,175,979	27,879
2011 年	1,338,783	3,668	1,356,996	3,718	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,480,700	25,975
2012 年	1,791,577	4,895	1,773,212	4,845	3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,804,236	29,520
2013 年	2,323,111	6,365	2,282,037	6,252	3,433,700	9,407	3,439,358	9,423	11,478,206	31,447
2014 年	3,170,442	8,686	3,101,855	8,498	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,745,842	34,920
2015 年	5,007,751	13,720	4,969,316	13,615	3,045,982	8,345	3,028,657	8,298	16,051,706	43,977
2016 年	6,086,600	16,630	6,048,786	16,527	3,189,965	8,716	3,186,893	8,707	18,512,244	50,580
2017 年	7,159,996	19,616	7,125,275	19,521	3,315,571	9,084	3,302,811	9,049	20,903,653	57,270
2018 年	7,646,304	20,949	7,601,739	20,827	3,472,737	9,514	3,495,826	9,578	22,216,606	60,867
2019 年	8,378,039	22,954	8,361,578	22,908	3,969,214	10,875	3,974,123	10,888	24,682,954	67,625
2020 年	1,011,186	2,763	1,115,472	3,048	700,817	1,915	603,957	1,650	3,431,432	9,375
2021 年 1 月	10,920	352	4,477	144	3,623	117	4,634	149	23,654	763
2021 年 2 月	1,881	67	3,399	121	3,069	110	2,800	100	11,149	398
２０２１年累計	12,801	217	7,876	133	6,692	113	7,434	126	34,803	590
前年同期	938,542	15,642	1,023,548	17,059	583,299	9,722	532,580	8,876	3,077,969	51,299
対前年同期比	**1.4%**		**0.8%**		**1.1%**		**1.4%**		**1.1%**	

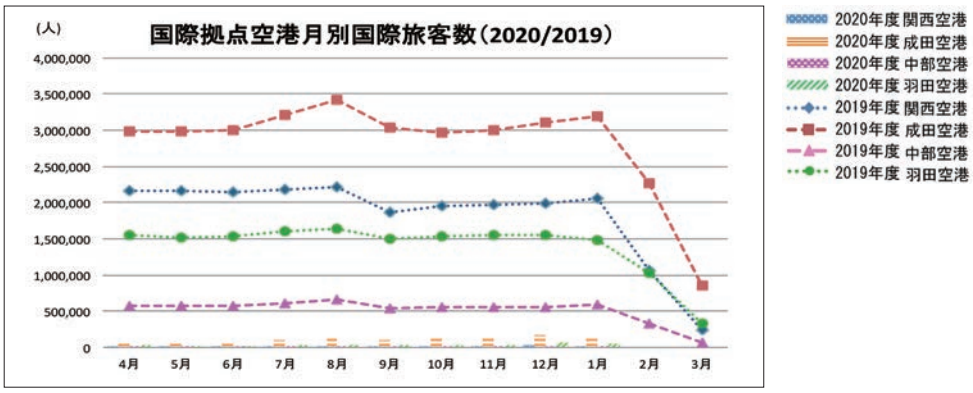
※外国人入出国者数には、地位協定該当者及び特例上陸許可は含まれない。
※ 1994 年の数値は、開港（9 月 4 日）以降の数である。

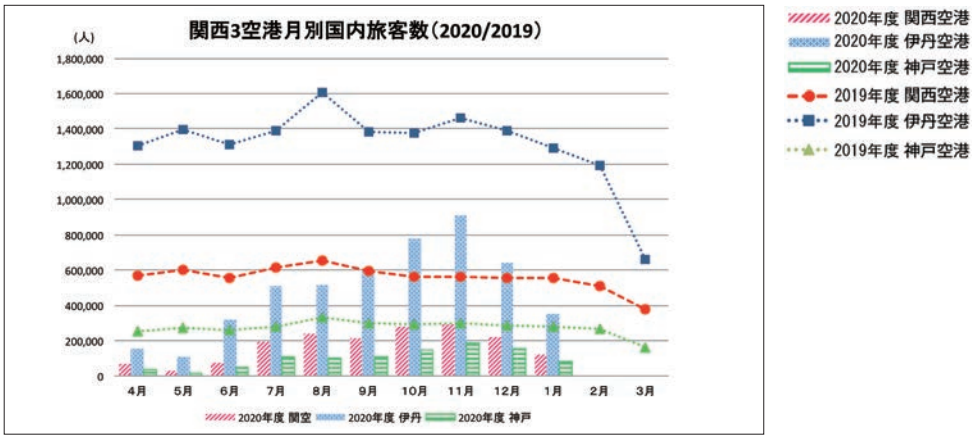
（一財）関西空港調査会 調査研究グループ 調べ

関西３空港と国内主要空港の利用状況　2021 年１月実績【速報値】

区分	空港名	国際線	前年同月比	国内線	前年同月比	合計	前年同月比
発着回数（回）	関西３空港	2,663	19.3%	11,104	59.5%	13,767	42.4%
	関西	2,663	19.3%	2,207	53.7%	4,870	27.2%
	大阪(伊丹)	0	－	6,947	59.0%	6,947	59.0%
	神戸	0	0.0%	1,950	69.9%	1,950	69.7%
	成田	7,938	43.8%	1,580	32.9%	9,518	41.5%
	中部	537	11.7%	3,350	59.9%	3,887	38.1%
旅客数（人）	関西３空港	23,714	1.2%	552,494	26.0%	576,208	13.8%
	関西	23,714	1.2%	118,593	21.5%	142,307	5.5%
	大阪(伊丹)	0	－	353,540	27.4%	353,540	27.4%
	神戸	－	－	80,361	28.6%	80,361	28.6%
	成田	133,507	4.2%	137,779	21.9%	271,286	7.1%
	東京（羽田）	52,150	3.5%	1,159,865	22.8%	1,212,015	18.4%
	中部	3,400	0.6%	127,397	25.4%	130,797	11.9%
貨物量（トン）	関西３空港	59,265	108.5%	6,821	71.2%	66,086	103.0%
	関西	59,265	108.5%	524	48.7%	59,789	107.4%
	大阪(伊丹)	0	－	6,297	74.0%	6,297	74.0%
	成田	192,277	132.2%	－	－	192,277	132.2%
	東京（羽田）	32,718	67.7%	32,702	66.4%	65,420	67.0%
	中部	8,346	63.0%	868	62.9%	9,214	63.0%

注１．羽田の発着回数、成田の国内貨物量、神戸の国際旅客数は速報で公表していないため掲載していない。
注２．神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。
注３．速報値であり、確定値とは異なることがある。





関西空港調査会からのお知らせ

○第470回定例会（2021年3月9日開催）

「空港運営の現状とポストコロナ時代の経営展望」をテーマに岡田　信一郎　氏（株式会社南紀白浜エアポート　代表取締役社長）のオンライン講演会を開催した。

今後の予定

○第471回定例会

日　時／2021年4月22日（木）　16：00～17：00
場　所／オンライン会場
※出席者にはオンライン会場への入場用URLを後日ご案内します。
テーマ／神戸港における「カーボンニュートラルポート（CNP)」形成に向けた取組状況（仮題）
講　師／富田　晃生 氏（国土交通省 近畿地方整備局 港湾空港部　港湾高度利用調整官）

※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

▶　この1年は新型コロナウィルスの影響で楽しみにしていたイベント等が次々と延期や中止になり、 思うように出かけることもできず悶々とした日々を過ごしています。

▶　そんな中、気晴らしにドライブがてら地元の道の駅や直売所めぐりが楽しみの一つになっています。

幸い、私の住んでいるところから車で30分以内の距離に数カ所の道の駅や直売所があります。 どのお店にも、ひととおりの野菜や果物はありますが、それぞれ特徴があります。

例えば、初夏からは泉州方面に行くと水なすや桃が並び、夏から秋にかけては南河内方面には葡萄や無花果、冬は柑橘類が多く、旬に合わせてあちこち行くのが楽しいです。

▶　今の旬は苺 ！　苺は何処にでもありますが、 大阪府唯一の村の千早赤阪村にある日本一小さな道の駅には今の季節、苺農家さんの直売所が出店していて、朝採れの完熟苺が販売されています。一度だけ一粒300円の「ちはや姫」という苺を買って食べました。肉厚でとても甘くてジューシーでした。

▶　旬の新鮮な野菜や果物がたくさんあるうえ、スーパーでは見かけないものもあるので、これからも頻繁に足を運びたいです。　（ふ）

魅力かがやき 未来へつなぐまち 貝塚

貝塚市立ドローン・クリケットフィールド（貝塚市）

ドローン・クリケットフィールド（全景）

貝塚市街の中央部に約9万㎡のドローン・クリケットフィールドがあります。
広大な敷地で自由にドローンをフライトさせることができる大阪府内有数のフィールドで、ドローンの操作練習の他に、ドローンレーザ測量機材の検定等ができる高度利用施設もあります。
さらに、フィールド内には約1.2万㎡の天然芝と、その中央部に、スポーツ競技人口がサッカーに次いで世界第2位と言われているクリケットのピッチを設置しています。関西を中心に在住外国人の方も含めた社会人チームや学生チームがクリケットの練習や試合に利用されています。
また、毎月第2土曜日とその翌日の日曜日は一般無料開放しており、多くの方が天然芝の上でピクニック等を楽しんでいます。みなさんも是非お越しください。

クリケット試合

ドローン飛行

■問合せ先　貝塚市都市政策部政策推進課　TEL：072－433－7093
HP：https：//www.city.kaizuka.lg.jp/kakuka/toshiseisaku/seisaku/topics/dorone_riyou.html

KANSAI空港レビュー
2021.3 No.508
KANSAI空港レビュー 2021・3 No.508
●発行日 2021年3月20日 ●印 刷 ㈱ディーネット
●発 行 一般財団法人 関西空港調査会
〒543-0021 大阪市天王寺区東高津町11番9号
TEL(06)6767-0800 URL http://www.kar.or.jp