



KANSAI 空港レビュー



No.509
2021.4

CONTENTS

1 巻頭言

関西ビジョン2030と空港機能の強化

松本 正義

2 各界の動き

10 講演抄録

ポストコロナ時代の関西経済展望

山田 泰弘

24 プレスの目

「コロナ後」へ国内線拡充も選択肢

牛島 要平

26 航空空港研究レポート

コロナ禍の道中食

湧口 清隆

30 データファイル

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

【表紙写真】「ドバイ・ロイヤル・エア・ウイング B747-400M」

ドバイ首長国の政府専用機ドバイ・ロイヤル・エア・ウイングのB747-400Mです。

B747-400Mは貨客機(コンビ)で前方は客室、後方は貨物室です。

関空ではKLMがB747-400Mを運航しているのを見かけました。

この機は3月27日にドバイで行われた競馬、ドバイワールドカップデーに招待された日本馬と馬主や騎手などが搭乗したようです。

成田空港から2頭、関空からは栗東にある厩舎の5頭が搭乗したとJRAニュースにありました。

撮影：柴崎 庄司

関西ビジョン2030と空港機能の強化



公益社団法人関西経済連合会
会長

松本 正義

関経連は昨年12月、SDGsの目標年度でもある2030年に向けて関西の目指すべき姿を示すべく、「関西ビジョン2030」を策定いたしました。2030年までの10年間は、社会経済のあり方を新たな形にアップデートすべき転換期であるとともに、関西にとっては2025年大阪・関西万博等で国内外から注目を集める「ゴールデンタイム」です。コロナ禍の状況を乗り越え、大阪・関西万博を成功させ、2030年に向けて関西を新たな発展軌道にのせていけるかが、この先数十年の関西の将来を左右する分水嶺になります。

ビジョンのコンセプトは「先駆ける関西、ファーストペンギンの心意気」です。ファーストペンギンとは、天敵がいるかもしれない海へ飛び込むことをためらっている群れの中から、エサを求めて最初に飛び込むペンギンのことであり、転じて「先駆けて新たな取り組みを率先して行う精神の持ち主」を表します。このファーストペンギンの心意気をベースに、ビジョンでは、「新たな社会モデルのトップランナー」など3つの関西のありたき姿を示すとともに、「7本の矢」として、「アジアをはじめとする世界との双方向のつながりの強化」など、関経連の取り組みの方向性を打ち出しています。

こうした関西ビジョン2030の実現や、大阪・関西万博の成功のためには、ゲートウェイとなる空港機能の強化が不可欠です。2019年5月の第9回関西3空港懇談会では、関西空港、伊丹空港、神戸空港の最適活用のあり方に

ついて、一定の方向で取りまとめることができ、それに沿って様々な取り組みが進捗してきました。現在は新型コロナウイルス感染症の影響により航空需要が激減し、大変厳しい状況が続いておりますが、昨年11月に開催した第10回関西3空港懇談会では、自治体・経済界・空港運営事業者が一体となって第9回懇談会で合意した取組を進めていくことを確認するとともに、当面の空港機能の維持や将来を見据えた機能強化への支援等についての国への要望を決議いたしました。その後、国土交通省など関係の皆さまのご尽力の結果、国の令和2年度第3次補正予算において、関空のターミナル1リノベーションへの支援が決定されました。この場を借りて厚くお礼を申し上げます。

私は、航空需要は必ず回復するものと考えております。すでに国内でも新型コロナウイルス感染症のワクチン接種が始まるなど、少しずつ明るい兆しが見えてきています。世界的に感染が終息に向かい、人々が安心・安全に渡航ができるようになった暁には、再び多くの訪日外国人旅行者やビジネス客が関西へお越しいただけるものと期待し、そのために準備しておく必要があります。

今後も関経連は、関西エアポート社や関係自治体と連携しながら、関西経済の発展と関西全体の航空需要の拡大に貢献してまいります。関係者の皆様には、当会の活動に引き続きのご理解、ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

各界の動き

関西国際空港

●2050年度CO₂排出ゼロに

関西エアポートは3月5日、関西・大阪・神戸の3空港で2050年度までに二酸化炭素（CO₂）の排出量を実質ゼロにする長期目標を発表した。全ての照明の発光ダイオード（LED）化や太陽光発電の利用拡大で、2030年度にCO₂排出量を2016年度の11万3,000tから40%削減。その後もグリーンエネルギーの購入や水素利用などを進め2050年度に排出実質ゼロを目指す。

●全日空が巨大機で遊覧飛行

全日本空輸は3月8日、総2階建てのエアバスA380型機「フライングホヌ」を用いた同一空港発着の遊覧チャーターフライトを、4月に成田に加え、関西・中部両空港でも実施すると発表した。関西発着は4月17、18の両日。約3時間半の飛行で、利用料金は4万4,000～11万2,000円。

●2月の出入国者数98.9%減

大阪出入国在留管理局関西空港支局が3月10日発表した2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98.9%減の1万1,149人だった。

●JR西日本、特急「はるか」朝の上下各2本が9両編成に

JR西日本は3月13日に実施したダイヤ改正で、関西空港発着の特急「はるか」のうち、朝の通勤時間帯に運転される上下各2本について、9両編成での運転を再開した。昨年3月に投入した新型車両271系も一部使用する。

●ピーチ、4月末までに国内線1,172便減便

格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは3月16日、3月28日から4月30日まで23路線1,172便を追加減便すると発表した。これにより3月の運航は当初計画より45%減となる。4月は26%減にまで減少幅が縮小する。

●泉佐野郵便局の分室廃止

関西空港の第1ターミナルビルにある日本郵便の泉佐野郵便局関空分室が3月19日で廃止された。同分室は1994年9月の開港時に関西空港ターミナルビル内郵便局として設置され、2012年から、郵便業務のみを取り扱う分室に改編。利用者が激減しており、ビルの改修に合わせた閉鎖を決めた。

●8人のマンガ家の作品を展示

3月20日から関西空港第1ターミナルビル2階の吹き抜け通路で、文化庁による文化発信プロジェクト、CULTURE GATE to JAPANの展示が始まった。大阪出身の里中満智子ら8人のマンガ家によるアート作品を空港とWebサイトで展示し、日本の文化の魅力を発信していく。

●2月の旅客94%減

関西エアポートは3月25日、関西空港の2月の利用状況を発表した。総旅客数は前年同月比94%減の9万9,146人となった。新型コロナウイルスの感染拡大を受け、大阪府などに再発令された緊急事態宣言の影響で、12月から3か月連続で前月を下回り、2020年6月以来の少なさとなった。



クリック！

関西空港の総旅客数が10万人を割り込むのは2020年6月以来だ。4月7万3,067人、5月3万6,469人、6月8万1,545人と3か月連続で10万人を下回ったあとは20万人台で推移、11月には32万1,592人まで回復していたが、1月に再び10万人台に戻っていた。3月には国内線を中心に回復傾向も見せていたが、4月に入ってから感染者の急拡大でブレーキがかかった格好となっている。

●国際線夏スケジュール、期初は週62便

関西エアポートは3月25日、3月28日から10月30日までの夏スケジュールのうち、4月3日までの期初計画を発表した。14か国・地域、16都市へ週62便（前年同期比9便減）の国際旅客便が運航される。国際貨物便は週179便（同38便増）となる。

●エレベーターに抗ウイルスコーティング

関西エアポートは3月26日、関西空港第1ターミナルのエレベーターや手すりなどに抗ウイルス性防汚コートを4月から施工すると発表した。清掃や消毒に加え、利用者が指で触れる可能性が高い部分をコーティングすることで、新型コロナウイルス対策を強化する。

●3月の新型コロナ感染者、16か国30人

3月中に関西空港に到着した国際線旅客で16か国30人の新型コロナウイルス感染が確認された。パキスタン11人、フィリピン4人、ブラジル、アラブ首長国連邦各3人、ハンガリー、インド、ウクライナ、ギニア、ドイツ、モルドバ、イギリス、ボスニア・ヘルツェゴビナ、セルビア、エジプト、アフガニスタン、インドネシア各1人（うち3人は2か国に滞在）。9か国12人（うち1人は2か国に滞在）から変異株が検出された。また国立感染症研究所の検査で2月に到着した4か国5人から変異株が見つかった。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●機械室で火災

3月14日午前11時ごろ、大阪空港北ターミナルの一角にある機械室で火災報知器が発報し、空港職員が白煙や炎が出ているのを見つけた。空調を管理する設備が燃え、約30分後に消火器で消し止められた。

●2月の旅客、73%減

関西エアポートが3月25日発表した2月の大阪空港の旅客数は前年同月比73%減の32万6,058人だった。

＝ 神戸空港 ＝

●FDA 花巻便が就航

フジドリームエアラインズ（FDA）は3月28日、神戸～花巻線を開設した。岩手と神戸を結ぶ定期便は初めて。毎日1往復する。

●2月の旅客84%減

関西エアポートが3月25日発表した2月の神戸空港の旅客数は前年同月比84%減の4万3,381人だった。

＝ 成田国際空港 ＝

●靴を履いたまま保安検査、実証実験

成田国際空港会社は保安検査場で乗客が靴を履いたまま自動で靴に凶器や爆発物などが隠されていないかを検査できる靴検査装置の実証実験を3月15～30日まで実施した。

●過激派占拠の旧管制塔の解体始まる

成田空港の旧管制塔（16階建て）の解体工事が3月17日、始まった。建物の解体は8月にも終わる見通し。旧管制塔は1971年に完成し、最初の管制塔として使われ、1993年の新管制塔建設以来、駐機場の航空機を誘導するランプコントロールタワーとして活用されてきた。開港を4日後に控えた1978年3月26日、過激派に占拠される事件が起きたことでも知られる。

●NECが「顔パス搭乗」の実証実験

NECは3月25日、成田空港と羽田空港で、顔パスで航空機に乗れる新たな搭乗手続き「Face Express」の実証実験を4月13日から始めると発表した。自動チェックイン機でパスポートと搭乗情報を登録して顔写真を撮影すれば、保安検査場、搭乗ゲートなどで搭乗券やパスポートを提示しなくて済むようになる。

＝ 中部国際空港 ＝

●第2滑走路実現向け決起集会、オンラインで国へ要望

愛知、岐阜、三重3県と名古屋市、経済団体などで構成する中部国際空港二本目滑走路建設促進期成同盟会（会長・大村秀章愛知県知事）は3月29日、名古屋市内で決起集会を開いた。中部空港の2本目滑走路整備を始めとする機能強化の早期実現に向けて、必要な措置を求めることを盛り込んだ国への要望書をオンラインで大西英男国土交通副大臣に渡した。

＝ その他空港 ＝

●北海道内空港民営化完了に

北海道内7空港のターミナルビルを一括運営する北海道エアポートは3月1日から、函館、釧路、帯広、女満別、稚内の5空港の滑走路などの運営業務を始め、民営化対象の7空港すべてで空港ビルと空港本体の「上下一体運営」に移行した。

●南紀白浜空港展望広場のビジネス拠点、優先交渉権者を選定

和歌山県は、南紀白浜空港展望広場（空港公園）内ビジネス拠点整備・運営事業者として、オリエンタルコンサルタンツと浅川組からなる共同事業者を優先交渉権者に選定、3月30日に基本協定の締結を行った2,919㎡の土地にレンタルオフィス7室（約440㎡）などの入る建物を建設する。

航空・旅行

●タイ国際航空、会社更生計画を提出、8,000人削減

タイ国際航空は3月2日、会社更生計画をタイの法執行機関に提出したと発表した。チャンシン社長代行は従業員数を現在の2万1,000人から早期退職などで年内に最大8,000人削減する方針を明らかにした。

●茨城県筑西市に新航空博物館

国立科学博物館は3月3日、茨城県筑西市のテーマパーク「ザ・ヒロサワ・シティ」に「科博廣澤航空博物館」を年内にも開館すると発表した。戦後初の国産旅客機、YS11型機の量産初号機をはじめ、日本の航空機の歴史を伝える機体などの資料を展示する。民間企業と連携して常設の博物館を運営するのは国内で初めて。

●ピーチがバニラエア塗装機を定期便に投入

ピーチ・アビエーションは3月5日、2019年に合併したバニラエアのデザインが施された特

別塗装機の定期便での運航を始めた。元バニラエア機は、黄色い塗装から桃色のピーチ塗装に塗り替えられて使用されているが、航空ファンから「バニラエアのデザインのまま運航して欲しい」という要望があった。

●海外航空 1便100人まで、水際対策再び強化

国土交通省は日本に就航する国際線について、3月8日から国内の航空会社には1週間あたりの旅客者数を3,400人まで、海外の航空会社には1便あたり100人までに抑えるよう要請した。海外航空会社向けは1便あたり300人程度まで緩めていた。国内航空会社向けは直近で成田・羽田両空港で1日当たり計3,000人だった。感染力の高い変異ウイルスが世界的に拡大しているため、水際対策を再び強化する。

●HIS、1,000人を一時出向、2022年度新卒採用は見送り

旅行大手のエイチ・アイ・エス（HIS）が、社員の2割弱に相当する1,000人規模の社員をグループ外へ一時的に出向させる方向で検討していることが3月8日、分かった。人件費を削減して経営をスリム化する。2022年度の新卒採用は見送る。

●香港キャセイ航空、通期決算は最大の赤字

香港のキャセイ・パシフィック航空が3月10日発表した2020年通期決算は216億5,000万香港ドル（27億9,000万ドル）の赤字と、過去最大の赤字を計上した。

●4月の国内線、全日空38%、日航35%減便

全日本空輸は3月11日、4月の国内線を83路線7,364便（計画比38%）減便すると発表した。日本航空も同日、4月の国内線を83路線8,274便（計画比35%）減便すると発表した。

●HISの11～1月期、最終赤字79億円、持ち株会社移行中止

エイチ・アイ・エス（HIS）が3月15日発表した2020年11月～21年1月期の連結決算は、最終損益が79億円の赤字（前年同期は21億円の黒字）だった。売上高は前年同期比81%減の388億円。11月に予定していた旅行事業などの持ち株会社体制への移行を中止すると発表した。

●全日空国際線、4～6月も8割減便続く

全日本空輸は3月16日、6月末までの国際線運航計画の一部変更を発表した。3月から6月までの国際線運航率は2020年度事業計画比でいずれの月も19%となり、8割が運休や減便となる状態が続く。

●日本旅行、赤字127億円、店舗半減へ

JR西日本傘下の日本旅行が3月18日発表した2020年12月期連結決算は、純損益が127億円の赤字（前期は16億円の黒字）だった。売上高は前期比56.7%減の237億円。旅行需要の激減で、過去最大の赤字となった。2020年末に194あった店舗を2年間で約90店舗へ半減させる。

●2月の航空貨物輸出货量、29%増、米国向け急増

航空貨物運送協会が3月18日発表した2月の日本発の航空貨物輸出货量（混載貨物ベース）は9万4,947tと前年同月比29%増えた。3か月連続のプラスで、2018年12月以来、26か月ぶりの高水準となった。米国向けが同1.8倍の2万2,666tと大きく増えた。

●日航、GWの国内線運航率8割に

日本航空は3月18日、4月29日～5月5日のゴールデンウィーク期間中の国内線について1,332便を減便し、運航率は78%になると発表した。観光需要は比較的早く戻るとみており、沖縄方面を中心に4路線16便を臨時便として運航する。

●日航、画面に触れず搭乗手続き

日本航空は3月22日、タッチパネル式の画面に直接手で触れなくても操作できるチェックイ

ン機と自動手荷物預け機を、羽田空港第1ターミナルに導入した。国内航空会社では初めて。6月までに新千歳や大阪、福岡、那覇の各空港でも順次導入する。

●2月の国内ホテル稼働率30%に上昇

ホテル専門の英調査会社 STR が発表した2月の国内ホテル平均稼働率は、1月から5.6ポイント上がって30.2%となった。稼働率はやや戻したものの、2020年12月から年明けにかけての新型コロナウイルス感染拡大の影響が大きく、水準としてはなお低い。

●ANA、非航空事業強化、5年で倍増4,000億円

ANAホールディングスは3月26日、非航空事業の売上高について5年後に4,000億円に引き上げる収益目標を発表した。新型コロナウイルス感染拡大の影響を受ける前の水準から倍増させる。

●エアアジアの12月期、最終赤字1,350億円

マレーシアのLCC大手、エアアジア・グループが3月29日発表した2020年12月期決算は、最終損益が51億リンギ（約1,350億円）の赤字となった。旅客需要の急減で、赤字額は前期（3億リンギの赤字）から大幅に拡大し、債務超過額も35億リンギに膨らんだ。

●中国航空3社の2020年決算、赤字額は合計371億元

中国国際航空、中国東方航空、中国南方航空の3社は3月31日、2020年12月期決算を発表した。3社の赤字額の合計は370億8,600万元（約6,260億円）に上った。営業収入は南方が925億6,100万元で前年比40%減、国際が695億400万元で同49%減、東方が586億3,900万元で同51%減だった。

●日通総研見通し、2021年度の航空貨物はコロナ前上回る

日通総合研究所は3月30日、2021年度の経済と貨物輸送の見通しを発表した。2021年度の国際航空貨物の輸出入合計は241万4,700tで10.3%増とプラスの見通し、2019年度実績を3.0%上回る。

●三菱航空機、名古屋空港から本社移転

三菱航空機は本社を構える愛知県営名古屋空港ターミナルビル（同県豊山町）から3月末で退去し、同空港に隣接する三菱重工業のスペースジェット最終組立工場内に移った。国産初のジェット旅客機スペースジェットの事業凍結に伴う人員や予算削減に対応する。

関西

●2020年度関西実質成長率、マイナス4.7%

アジア太平洋研究所は3月2日、2020年度の関西の域内総生産（GRP）の実質成長率が前年度比マイナス4.7%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%）から上方修正した。中国を中心としたアジア向け輸出の持ち直しなどを反映した。

●1月の日本人宿泊客、京都で6割減

京都市観光協会は3月4日、市内主要ホテルにおける1月の日本人延べ宿泊数が前年同月比63.6%減の8万3,352人泊だったと発表した。2度目の緊急事態宣言の影響を大きく受けた。2020年12月の7.7%減から落ち込み幅が広がった。

●IR誘致見据え和歌山で連節バス走行実験

和歌山市と南海電気鉄道は3月6日、南海が関西空港で運行する連節バスを市内の道路で走らせる実験をした。カジノを含む統合型リゾート施設（IR）の誘致を見据え、大容量で定時運行可能なバス高速輸送システム（BRT）導入に向けた課題を探った。

●大阪万博に7か国参加表明、計14か国、2機関に

井上信治万博相は3月12日の記者会見で、2025年大阪・関西万博にブラジル、アフガニスタン、ウズベキスタン、セネガル、バーレーン、ブルキナファソ、レソトの7か国から参加の意向が伝えられたと発表した。参加表明は計14か国と2つの国際機関となった。

●百舌鳥古墳群ビジターセンターが開館

世界遺産に登録された百舌鳥・古市古墳群の魅力を伝える案内施設、百舌鳥古墳群ビジターセンターが3月13日に開館した。2020年夏までレストランとして使われていた仁徳天皇陵古墳近くの建物を全面的に改装。シアターのほか、仁徳陵の模型や古墳の概要を紹介した展示コーナー、古墳関連グッズを並べた物販コーナーなどを用意した。

●マリオットと積水ハウス、大阪に新ホテル

米マリオット・インターナショナルと積水ハウスは3月16日、大阪・ミナミの御堂筋沿いにホテル、W Osaka (337室)を開業した。米ニューヨーク生まれのラグジュアリーホテルで、日本では初展開。施設外観のデザインは建築家の安藤忠雄氏が監修した。

●関経連、3副会長退く

関西経済連合会は3月15日、パナソニックの松下正幸特別顧問、ダイキン工業の井上礼之会長、神戸製鋼所の佐藤広士顧問の3人の副会長が5月に退任すると発表した。井上氏は副会長を2001年5月から20年務め、在任期間は副会長として歴代最長。後任としてダイキン工業の十河政則社長、川崎重工業の金花芳則会長、三井住友信託銀行の常陰均会長、パナソニックの佐藤基嗣副社長を内定した。5月31日に開く定時総会後の理事会で正式に決定する。関経連の副会長は13人体制となる。

●星野リゾート、閉館施設など引き継ぎ京都に3ホテル

星野リゾート（長野県軽井沢町）は3月16日、4月以降、京都市内に3軒のホテルを開業すると発表した。新型コロナウイルス禍の影響で閉館したホテルなどの運営を引き継ぐ。4月15日にOMO3 京都東寺、OMO5 京都三条（いずれも約120室）をオープン、今秋にOMO5 京都祇園（36室）を開業する。

●大阪中之島美術館、2022年2月オープン

大阪市は3月17日、中之島に建設している新美術館、大阪中之島美術館（5階建て、延べ約1万7,300㎡）を2022年2月2日に開館すると発表した。市が約156億円で建設し、寄贈品を含む約6,000点を所蔵する。美術館としては全国で初めて、民間事業者に運営権を移すコンセッション方式を導入する。

●2月の近畿の輸出額、3か月ぶりマイナス

大阪税関が3月17日発表した2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1.4%減の1兆3,115億円で、3か月ぶりのマイナスとなった。

●USJ、マリオテーマのエリア開業

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンは3月18日、任天堂の人気キャラクター、マリオがテーマの新エリア「スーパー・ニンテンドー・ワールド」を開業した。ゲームの世界に飛び込んだような気分で楽しめる。新エリアはミニオン・パーク以来、約4年ぶり。投資額は600億円超。

●IR事業者の追加募集を開始

大阪府・大阪市は3月19日、カジノを中核とした統合型リゾート（IR）の事業者の追加募集を開始した。新型コロナウイルスの影響で、事業者の決定時期を1年3か月先送りした上、条件も当初から変えており、公平性を期す必要があると判断した。

●2月の百貨店売り上げは17か月連続マイナスの10.7%減

日本百貨店協会が3月23日に発表した2月の全国百貨店売上高概況によると、全国の百貨店

(73 社・196 店) の売上総額は約 3,223 億円 (前年同月比 10.7% 減) で、17 か月連続のマイナスとなった。前月 (29.7% 減) より減少幅が縮小し、回復の兆しは見えてきたものの、コロナ禍の影響がなかった 2019 年 2 月比では 21.9% 減と、依然厳しい状況が続いている。大阪は 458 億 9,227 万円 (8.0% 減) だった。

●公示地価、3大都市圏で失速

国土交通省が 3 月 23 日発表した 1 月 1 日時点の公示地価は、商業・工業・住宅の全用途平均 (全国) が前年比 0.5% のマイナスと 6 年ぶりに下落に転じた。新型コロナウイルス感染拡大の影響は大きく、3 大都市圏はそろって下落。外出自粛や訪日客急減に伴う飲食店や小売店などの不振が地価を押し下げた。商業地の地価下落の上位 1 位から 6 位を大阪・ミナミの繁華街が占めた。

●近鉄グループ、8ホテル売却

近鉄グループホールディングスは 3 月 25 日、都ホテル京都八条、ホテル近鉄ユニバーサル・シティなど 8 つのホテルを米大手投資ファンドのブラックストーン・グループに売却すると発表した。国内外で運営する 24 の施設の 3 分の 1 に当たり資金を確保し、事業構成を見直す。ウェスティン都ホテル京都などの主要ホテルは保有を続け、売却したホテルも運営は続ける。

●京町家のホテル運営企業、再生法申請

京都でホテルやゲストハウス約 75 軒を運営するリアル (京都市) が 3 月 25 日、京都地裁に民事再生法の適用を申請した。負債額は約 18 億円。新型コロナウイルスの感染拡大による宿泊客減少が直撃した。

●関西広域連合が万博にパビリオン出展

関西広域連合は 3 月 25 日、2025 年大阪・関西万博にパビリオンを出展するための構想案を発表した。テーマは「いのち輝く関西悠久の歴史と現在」で、仮想現実 (VR) などの最新技術を活用し、歴史ある関西の過去と現在、未来を疑似体験できるようにするという。

●2月の大阪のホテル稼働率、16.6%に低下

日本経済新聞社が 3 月 25 日まとめた大阪市内の主要 13 ホテルの 2 月の平均客室稼働率は前月比 1.5 ポイント減の 16.6% で 3 か月連続悪化した。

●大阪「広域一元化」条例、4月施行

大阪市議会は 3 月 26 日、大阪府と大阪市の広域行政の一部を一元化する条例案を大阪維新の会と公明党の賛成多数で可決した。府議会は 24 日に可決しており、4 月 1 日に施行される。大阪市を廃止して広域行政を府に一元化することを目指した「大阪都構想」の代案。都市計画の権限を政令指定都市から道府県に移すのは全国で初めて。

●大阪国際金融都市へ推進委

大阪を世界の金融ハブにすることを目指す国際金融都市 OSAKA 推進委員会 (会長・松本正義関経連会長) が 3 月 29 日、大阪市内で初会合を開いた。国内外の金融人材や運用資金を呼び込み、ロンドンやニューヨーク、東京などと並ぶ金融都市に育てることを目指す。産官の取り組みや国への要望事項を議論し、2022 年 3 月までに具体的な戦略をまとめる。

●ワールドマスタースゲームズ関西、京都で開会式

生涯スポーツの世界大会、ワールドマスタースゲームズ (WMG) 2021 関西の組織委員会は 3 月 29 日、新型コロナウイルス感染拡大の影響で 1 年延期となった大会の開会式を 2022 年 5 月 13 日、京都市のたけびしスタジアム京都で行うと発表した。

●近鉄、名阪特急で貨物を輸送へ

近畿日本鉄道は 3 月 29 日、名古屋と大阪を結ぶ特急、アーバンライナーで工業製品など企業向けの貨物を旅客と一緒に輸送するサービスを今夏に始めると発表した。新型コロナウイルスの

感染拡大に伴う旅客減少を補うのが狙い。

●京阪HDの3月期予想、最終赤字65億円

京阪ホールディングスが3月29日発表した2021年3月期の連結決算予想は、純損益が65億円の赤字(前期は201億円の黒字)になると発表した。従来予想から赤字が31億円拡大する。営業収益は21%減の2,511億円。

●USJがJTB、日航系から50人の出向受け入れ

ユニバーサル・スタジオ・ジャパンの運営会社は3月30日、業績が悪化しているJTBと、日本航空の関連会社から、社員計約50人を一時出向で受け入れると明らかにした。期間は4月から1年間を予定。出向者は入場チケットの販売や入場案内などを担当する。

●阪急阪神HD、6ホテルの営業終了へ

阪急阪神ホールディングスは3月31日、大阪新阪急ホテルや第一ホテルアネックスなどグループのホテル6軒を2021年度末から2025年度末にかけて順次閉めると発表した。ホテル子会社の従業員も3割以上減らす。

国

●1都3県の緊急事態宣言、21日まで再延長

政府は3月5日、東京、神奈川、埼玉、千葉の1都3県に発令している緊急事態宣言を延長する方針を決めた。7日までの期限を21日まで2週間延ばす。新型コロナウイルスの感染拡大で病床の逼迫状況の改善が不十分だと判断した。1月7日に発令を決定してから2回目の延長となる。

●1月の経常収支、6,468億円の黒字

財務省が3月8日発表した1月の国際収支状況(速報)によると、経常収支は6,468億円の黒字だった。黒字は79か月連続だが、前年同月比では2.3%減った。貿易収支は1,301億円の赤字だった。

●航空法改正案を閣議決定、航空会社への支援や保安検査義務化など

政府は3月9日、経営に甚大な影響があった航空会社への資金支援の前提として、経営計画の提出を義務づける航空法改正案を閣議決定し、国会に提出した。このほか空港の保安検査強化や、小型無人機「ドローン」の飛行可能範囲の拡大なども盛り込んだ。航空機の乗客が保安検査の職員の指示に従わない場合、業務妨害罪の対象とする。

●2月の訪日客、99.3%減の7,400人

日本政府観光局は3月17日、2月の訪日客数が前年同月比99.3%減の7,400人だったと発表した。17か月連続の前年割れ。新型コロナウイルスの変異株の流行を受け、2020年12月末から水際対策を強化していることが影響した。

●2月の貿易収支、2,174億円の黒字

財務省が3月17日発表した2月の貿易統計速報(通関ベース)によると、貿易収支は2,174億円の黒字だった。黒字は2か月ぶり。輸出額は前年同月比4.5%減の6兆380億円、輸入額は11.8%増の5兆8,206億円だった。中国向け輸出額は3.4%増、輸入額は114.5%増だった。

●県内旅行に最大7,000円、政府が観光支援

国土交通省は3月25日、GoToトラベルに代わる観光支援策として、県内旅行で1人あたり最大7,000円分を国が支援すると発表した。都道府県が、同一県内での旅行の割引支援を行った際、1人1泊あたり最大5,000円を国が支援し、クーポン等の支援もある場合は、2,000円分を上乗せする。当面5月末まで実施される。

●講演抄録

ポストコロナ時代の
関西経済展望日本銀行理事
大阪支店長

山田 泰弘 氏



●と き 2021年2月5日（金）

●ところ オンライン会場

■はじめに

日本銀行の山田でございます。本日は、講演の機会を頂き、ありがとうございます。本日はオンラインでの講演となりますが、コロナ禍における世界・日本・関西の経済動向、並びにコロナ後の経済を見据えた関西企業の動きにつきまして、私の見解を述べたいと思います。

■感染症の動向

ご案内の通り、昨年末以降、新型コロナウイルス感染症が再びグローバルに拡大しました。日本では、年末年始に感染者が大幅に増加しましたが、緊急事態宣言が再発出される中で、足もとでは感染者の減少傾向が明確になってきています。

世界全体でも、新規感染者数は減少しつつあります。米国では、感染者数の水準は依然として高いですが、昨年末のピークからは減少しています。欧州は、全体としては減少傾向にはありますが、状況は国によって区々となっています。新興国では、昨夏に感染が急拡大したインドでは減少している一方、ブラジルでは再び拡大傾向にあります。

■欧州の経済動向

次に地域別の動向を見ますと、欧州では、先ほど状況は各国で区々と申し上げましたが、昨冬以降、感染が再拡大する中で、公衆衛生上の措置が再び強化されています。これらの

措置の強化度合いを表す「厳格化指数」の推移をみると、昨年11月以降、「職場の閉鎖」が増加し、「外出自粛要請」も強化されていることが分かります。実際に各国の動きを見ると、英国では1月5日から2月中旬までロックダウンを実施しています。ドイツも、当初1月10日までの予定だったロックダウンの期間を、1月末、さらには2月14日まで延長しています。フランスでも、18時以降の夜間外出が禁止されています。

■米国の経済動向

次に米国の動きを見ますと、米国では欧州のような大規模なロックダウン等が講じられていない中、消費関連指標も相応に改善しつつあります。もっとも、こうした改善の動きにはばらつきがあり、全体としては財（モノ）の消費に牽引されて、概ねコロナ前の水準まで改善していますが、一方で宿泊や飲食、娯楽といったサービスの消費は、大幅なマイナスが続いています。こうした「財とサービスの二極化」は、世界各国で共通して見られています。

また、投資活動は持ち直しが明確となっています。設備投資の先行指標である資本財出荷は、昨春の感染症第1波における落ち込みから、回復を続けています。住宅着工も、コロナ禍で都心から郊外へ移動するといった動きが見られる中で、同様に持ち直しを続けています。

■中国の経済動向

最後に、中国は感染者数が低位となる中、既に「アフターコロナ」とも言える状況となっています。小売売上高は前年比プラスに復しており、中でも宝飾品や化粧品といった高額品には、非常に高い伸びが見られます。自動車も前年比+10%強の伸びを続けています。回復が遅れていた飲食サービスについても、前年並みまで戻って来ています。

投資も堅調です。中国ではコロナ禍で投資促進策が打ち出されたこともあり、設備投資は前年比プラス幅を拡大しており、設備投資意欲も上昇しています。昨春に落ち込んでいた製造業の設備投資も、持ち直しています。

■ IMF 世界経済見通し

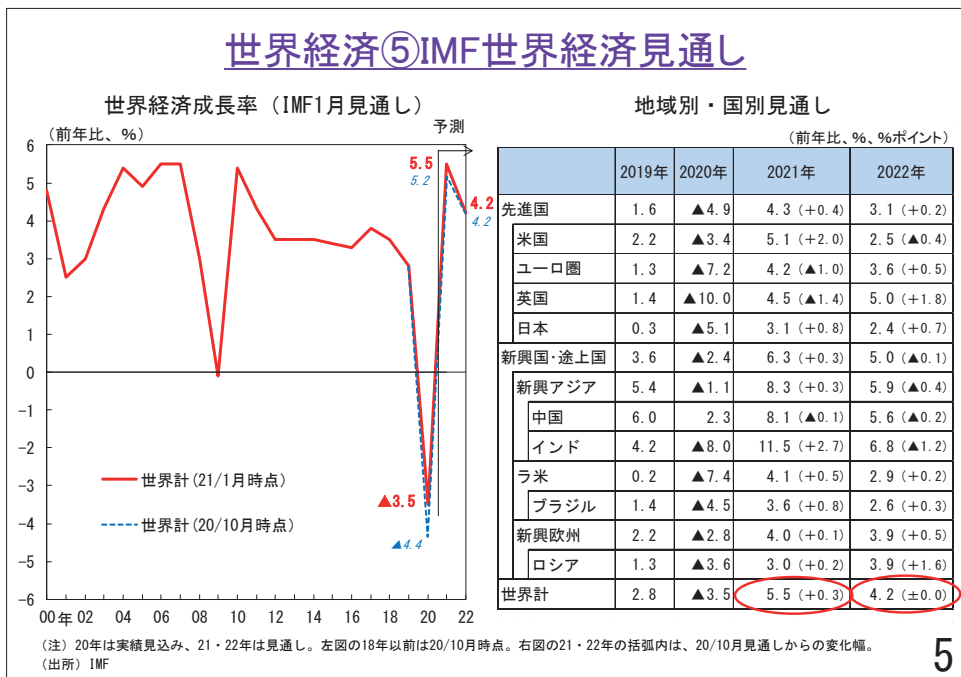
ここまでは主要国・地域の動きを見て来ましたが、次に世界経済全体について、最新の本年1月における IMF の成長率見通しを示しています。点線で示した前回2020年10月の見通しと比較すると、2020年・2021年とも、今回1月においては上方修正されていることが分かります（スライド p5）。2021年の世界計は+5.5%の成長が見込まれており、この一部には2020

年の▲3.5%の反動増も含まれますが、それを差し引いても、相応に高い伸びが想定されています。

次に、地域別・国別見通しをご覧ください。括弧内は、前回2020年10月時点の見通しと比べた修正幅です。2021年の動きを各国別に見ますと、米国は経済活動の持ち直しや財政パッケージを反映して、+2.0%ポイントもの上方修正がなされており、日本も補正予算が昨年末に打ち出されたことで、+0.8%ポイントの上方修正となっています。一方、ユーロ圏では昨年末の感染再拡大に伴って公衆衛生上の措置が強化され、経済活動が抑制されていることから、▲1.0%ポイントの下方修正となっています。

新興国に目を移すと、中国は前回見通しからほぼ変わっていません。インドは、感染状況が落ち着いてきているため、+2.7%ポイントと、やや大きめの上方修正となっています。これら各国・地域の積み上げとして、世界全体では+0.3%ポイントの上方修正となっています。

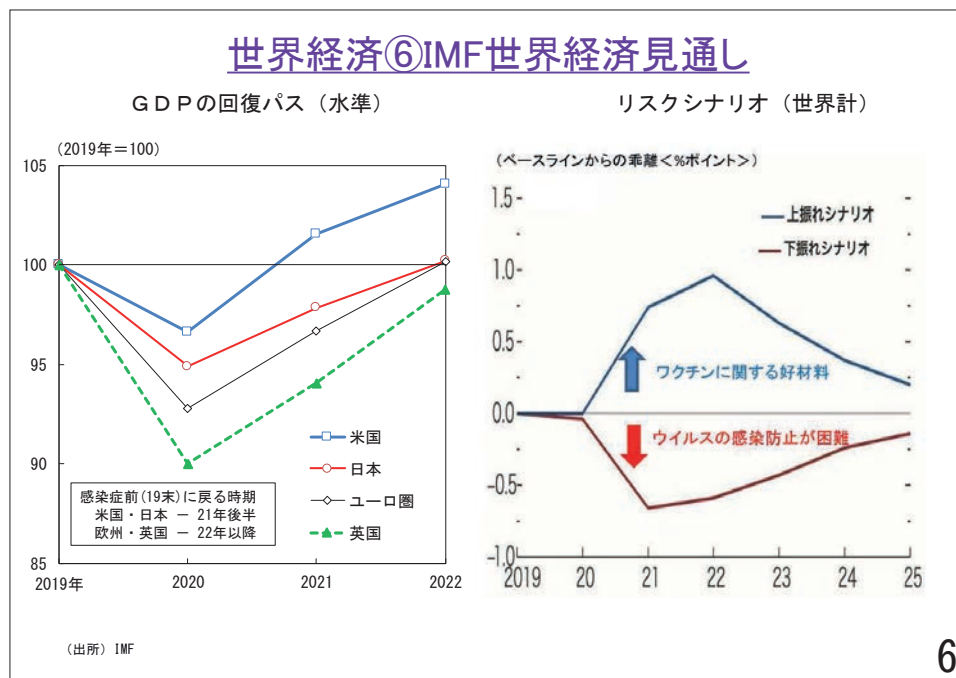
次に、こうした成長率見通しのもとで、実質 GDP の水準がどのように変化していくかを、2019年のコロナ前を基準として示しています（スライド p6）。米国の回復パスをみると、2020年



の落ち込みから、2021年には早くもコロナ前を超える水準への回復が見込まれています。

次に回復が早いと想定されているのが日本で、感染者が相対的に少ない中、政策効果が期待されることもあって、2021年から、遅くとも

2022年までにはコロナ前の水準に回復する見込みとなっています。もっとも、今回の緊急事態宣言の再発出の影響は織り込まれていないと想定されるため、今後は若干の下方修正が行われる可能性があります。



6

一方で、ユーロ圏と英国は、感染再拡大のもとで公衆衛生上の措置が講じられていることから、日米対比では回復が遅れ、コロナ前の水準に復するタイミングも2022年以降となる見込みです。

右側では、こうした見通しに対するリスクシナリオを示しています。IMFは今回の見通しに当たって、「上振れ」と「下振れ」の両方のシナリオが考えられると述べています。上振れシナリオでは、ワクチン接種が順調に進むことによって感染者数が減少し、経済活動が早期に回復することが想定されています。一方、下振れシナリオでは、ウイルスの変異株が拡散したり、ワクチン接種のスケジュールが想定よりも遅延することで、感染の防止が困難になることが想定されています。

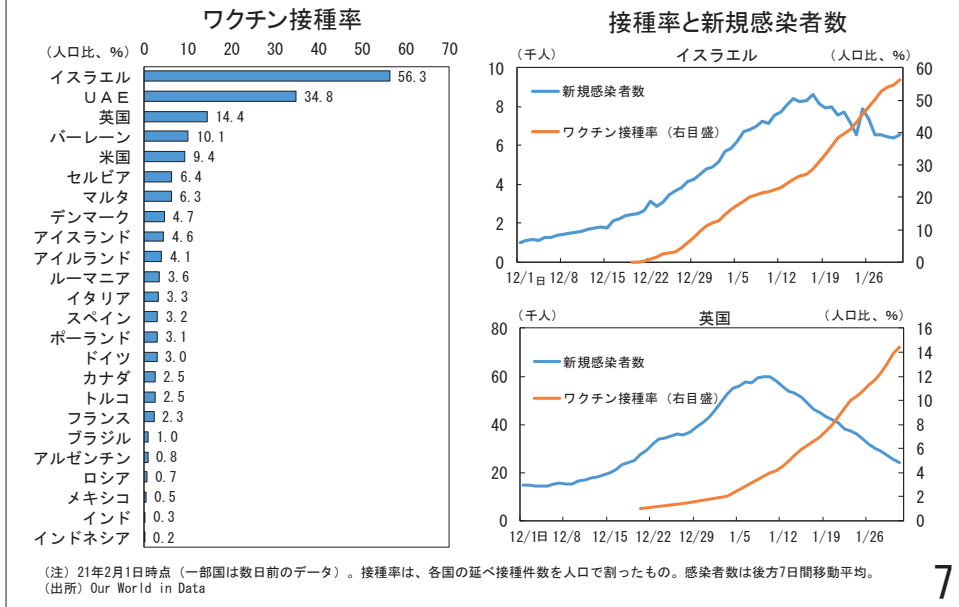
■ワクチン接種

そのワクチン接種の動きについて、各国にお

ける接種状況を確認しますと、最も進んでいるイスラエルでは、接種率は56.3%となっています（スライド p7）。次に接種が進んでいるのが、今年万博が開催される UAE（アラブ首長国連邦）です。先進国では、アストラゼネカワクチンの英国、ファイザーやモデルナワクチンの米国などで、接種率が高くなっています。なお、このグラフにおける接種率は、各国におけるワクチンの延べ接種件数を、その国の人口で割って計算されています。すなわち、現在接種が行われているワクチンは、効果が発現するために接種を2回行う必要があるため、実際には、接種1回目の人と2回目の人が混在する形となっています。

ワクチン接種が進むことで、抗体を持つ人が増加し、新規感染者数が減少していくことが期待されます。接種が進んでいるイスラエルと英国の2か国を例に、接種率と新規感染者数の関係を見ると、いずれもワクチン接種率の上昇と

世界経済⑦ワクチン接種



同じタイミングで、新規感染者数が減少していることが分かります。現時点では、両者の間にはっきりとした因果関係が示されているわけではないため、あくまで相関関係ではありますが、今後各国でもこうした関係性が確認され、新型コロナウイルスに対してワクチンが効果的な予防手段となり得ることが示されれば、接種が一段と進み、世界経済にとって追い風となることが期待されます。

■金融市場

こうした中で、金融市場の動きを見ると、株式市場や債券市場では、ワクチン接種が進んでコロナを克服した「アフターコロナ」の世界を織り込み始めています。特に株価の上昇は強く、投資家がコロナ後を見据えて、早い段階から強気の価格形成が行われてきました。一方、長期金利については、昨秋までは、コロナの影響長期化を見込んで、当面は上昇しないだろうとの見方が多く聞かれていましたが、足もとでは、米国や中国の景気持ち直しや、ワクチン接種の進展などを反映し、株式市場と同様に上昇が見られ始めています。

■日本の景気判断

次に、日本経済の動きについて説明します。こちらのスライドでは、日本銀行の展望レポートにおける景気判断の推移を、表の形で示しています (スライド p9)。青いシャドーは前回時点から景気判断を引き下げたこと (下方修正)、赤いシャドーは判断を引き上げたこと (上方修正) を意味しています。

表の一番右側に当たる、直近2021年1月時点の総括判断は、「引き続き厳しい状況にあるが、基調としては持ち直している」としています。もっとも、その左の昨年10月時点の総括判断では、シンプルに「持ち直している」と述べているのに対し、1月は「基調として」という留保の表現を付けており、若干ではありますが判断引き下げとなっています。

以下、個別のコンポーネントについてみますと、輸出と生産については、先ほどご説明したように、外需が回復している中で、「増加を続けている」と判断しており、製造業については、比較的堅調に推移していると見ています。

一方、個人消費については、緊急事態宣言が再発出される中、その影響も踏まえて、「基調としては徐々に持ち直しているが、足もとでは、飲

日本経済①全国の景気判断

展望レポートの現状評価

	2020/1月	4月	7月	10月	2021/1月
総括判断	基調としては緩やかに拡大している	厳しさを増している	経済活動は徐々に再開しているが、きわめて厳しい状態にある	引き続き厳しい状態にあるが、経済活動が再開するも、持ち直している	引き続き厳しい状態にあるが、基調としては持ち直している
輸出	弱めの動きが続いている	減少している	大幅に減少している	増加している	増加を続けている
生産	減少している	減少している	大幅に減少している	増加している	増加を続けている
設備投資	増加傾向を続けている	増勢の鈍化が明確となっている	横ばい圏内の動きとなっている	減少傾向にある	業種間のばらつきを伴いながら、全体としては下げ止まっている
個人消費	緩やかに増加している	大幅に減少している	足もとでは、持ち直しの動きがみられる	サービス消費は依然として低水準となっているが、全体として徐々に持ち直している	基調としては徐々に持ち直しているが、足もとでは、飲食・宿泊等のサービス消費において下押し圧力が強まっている
住宅投資	横ばい圏内で推移している	横ばい圏内で推移している	緩やかに減少している	緩やかに減少している	緩やかに減少している
公共投資	緩やかに増加している	緩やかに増加している	緩やかに増加している	緩やかな増加を続けている	緩やかな増加を続けている
雇用・所得	労働需給は引き締まった状態が続いている	弱めの動きがみられ始めている	弱い動きがみられている	弱い動きがみられている	弱い動きが続いている

(注) 赤シャドーは判断の上方修正、青シャドーは下方修正。
(出所) 日本銀行

9

食・宿泊等のサービス消費において下押し圧力が強まっている」と、若干表現を弱めています。

左側の表で、政策委員の予想した数字を見ますと、2020年度見通しは、分布としては▲5.7%～▲5.4%の間、中央値は▲5.6%となっています(スライド p10)。

2020年度は、感染症の影響により相応に大きいマイナス成長となりますが、2021年度は

■日本経済の1月展望レポート

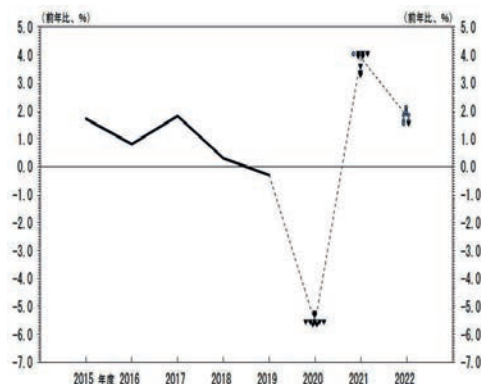
次のスライドでは、1月展望レポートにおける、先行きの経済成長見通しを示しています。

日本経済②1月展望レポート

政策委員の大勢見通し

実質GDP見通し(リスクバランス)

	実質GDP	消費者物価指数 (除く生鮮食品)
2020年度	-5.7~-5.4 <-5.6>	-0.7~-0.5 <-0.5>
(10月見通し)	-5.6~-5.3	-0.7~-0.5
2021年度	+3.3~+4.0 <+3.9>	+0.3~+0.5 <+0.5>
(10月見通し)	+3.0~+3.8	+0.2~+0.6
2022年度	+1.5~+2.0 <+1.8>	+0.7~+0.8 <+0.7>
(10月見通し)	+1.5~+1.8	+0.4~+0.7



(注) 1. 左図の「大勢見通し」は、各政策委員が最も蓋然性の高いと考える見通しの数値について、最大値と最小値を1個ずつ除いて、幅で示したものである。2020年度の消費者物価への消費税率引き上げの影響は+0.5ポイント、教育無償化政策の影響は-0.4ポイント程度。
2. 右図の実線は実績値、点線は政策委員見通しの中央値を示す。●、△、▼は、各政策委員が最も蓋然性の高いと考える見通しの数値を示すとともに、その形状で各政策委員が考えるリスクバランスを示している。●は「リスクは概ね上下にバランスしている」、△は「上振れリスクが大きい」、▼は「下振れリスクが大きい」と各政策委員が考えていることを示している。
(出所) 日本銀行

10

その反動増から、中央値としては+3.9%と、高めの成長見通しとなっています。続く2022年度も、+1.8%の成長が続く見通しです。

ややラフに考えますと、この+3.9%と+1.8%を単純に足し上げると、2020年度の▲5.6%をほぼ打ち消す形となります。先ほど、「日本は2022年にはコロナ前の水準に戻る」といったIMFの見通しを紹介しましたが、我々の年度ベースの見通しでも、2022年度には2020年度の落ち込みを概ね取り戻すだろうといった見方となっています。

■金融政策決定会合（2020年12月）のポイント

日本銀行では、金融政策決定会合を年8回開いていますが、感染症の影響が続く中で、2020年12月の決定会合では、政策目標の1つである「物価安定の目標」について、「2%を実現するためのより効果的で持続的な金融緩和の点検」を行うことを表明しました。ここでは、その内容につきまして、簡単に説明します。

今回の「点検」という言葉は、現在の金融緩和の枠組みに、大きな変更を加えることを念頭に置いた表現ではありません。もっとも、今回のコロナ禍においては、景気の悪化に伴って物価上昇率が低下する中、2%の「物価安定の目標」の実現には、相応に長い時間を要することが想定されるようになってきました。そうした中で、「効果的で持続的」な金融緩和を続けるためには何が必要なのかといった観点から、今回の「点検」を行うことを決定しました。

ここで、「効果的」とは「必要な時に機動的に躊躇なく対応する」こと、そして「持続的」とは「2%の目標に向けて金融緩和を長期的に継続していく」ことを意味しています。

繰り返しにはなりますが、2%の「物価安定の目標」や、現在の金融政策の枠組みである「長短金利操作付き量的・質的金融緩和」には、変更はありません。すなわち、金利については、イールドカーブ・コントロール（長短金利操作）を行いつつ、資産買入れについても、引き続き量的・質的両面から行い、金融緩和を続けていく方針と

なっています。点検の結果については、次回3月の決定会合を目途に公表される予定です。

■日本経済の中長期的な成長力

1月の展望レポートでは、先行きの経済シナリオについて、感染症を契機とした、生活様式の変容に適用しようとする動きについても触れています。また、DX（デジタル・トランスフォーメーション）の進展も見られています。こうした動きが進展する中で、わが国の資源配分が効率化され、技術革新が進むことは、経済の成長力を高める上で、一つのプラス効果となり得ると考えられます。

潜在成長率を規定するその他の要素についても、コロナ禍で減少した労働時間は、先行き減少ペースが鈍化していくと見込まれます。また、資本ストックを形成する設備投資についても、先行き循環的な成長局面に入っていくことが期待されます。

同時に、こうした見方に対しては不確実性が存在する点に留意が必要です。在宅勤務やEコマースの加速といったように、働き方や生活様式が変化する中では、従来のトレンドと非連続的な構造変化が生じ得るため、こうした動きが経済成長に与える影響に留意する必要があります。また、企業部門のイノベーションについても、それがスムーズに生じるのか、資本や労働などの資源の移動は十分に生じ得るのか、といった不確実性があります。このような様々な不確実性が存在する中でも、緩やかな上昇シナリオが円滑に実現し、わが国の潜在成長率を高めていくことができるか、しっかりとみていきたいと思います。

■国内の新規感染者数と緊急事態宣言

ここまで、先行きの経済成長について述べて来ましたが、目先の経済については、これまで同様、感染症の動向に左右されやすい地合いが続く見込みです。そうした中で、東京・大阪・愛知の新規感染者数をみると、緊急事態宣言の効果もあって、いずれも減少傾向にあります。もっとも、新規感染に遅行すると言われる重症

者数は、依然高止まりしているほか、死亡者数も増加が続いており、なお予断を許さない状況と言えます。

なお、前回と今回における緊急事態宣言の内容を比較しますと、様々な点で違いが見られます。解除基準については、今回の方が緩やかです。また、前は様々な商業施設に対しても休業要請が行われていましたが、今回は対象を飲食店やバー・カラオケなどに絞り、かつ休業ではなく時短要請にとどめています。イベントも、一定規模であれば開催可能となっています。すなわち、昨春の緊急事態宣言と比べますと、世界各国と同様に、経済活動を回しながら公衆衛生上の措置を行うといった、「感染症と経済活動の両立」を図る内容となっています。

■関西経済の動向について

<景気判断>

世界経済と日本経済について説明してきましたが、ここからは関西経済についての説明に移りたいと思います。

表は、日本銀行大阪支店が公表している「関西金融経済動向」における、当地経済の景気判断の推移を示しています。昨年は、春先に感染症の影響が拡大する中で、当店も4回連続で景気判断を引き下げました。その後は、感染が一服して景気が持ち直す中で、秋口には判断を引き上げていたところでした。

今年1月の直近の会見においては、「全体として持ち直しの動きが続いている」と判断しています。先ほど、日本銀行の本店の判断では、緊急事態宣言の再発出を踏まえ、「基調として」といった留保を付ける形で、判断を下方修正したと申し上げましたが、我々の1月の判断には入っていません。これは、我々の会見のタイミングが、当地に緊急事態宣言が再発出される直前だったこともあり、その影響がどのくらい生じ得るのか、その時点では見極め難かったことによるものです。

詳しくはこの後のスライドで述べますが、緊急事態宣言再発出後の動きを確認しますとやはり人出は減少しており、百貨店でも食料品売場

などで売上が減少しています。また、飲食店では時短営業の影響も大きく生じています。次回2月の景気判断におきましては、こうした状況も踏まえつつ、2月7日が期限となる緊急事態宣言が、今後どの程度延長されるかといった点にも留意しながら、現状評価を行っていきたいと思います。

<短 観>

管内の景気判断においては、企業の業況感を表す「短観」も判断材料に用いています。ここで示している業況判断 DI は、足もとの景況感について、「良い」と答えた企業の割合から「悪い」と答えた企業の割合を差し引いて算出されたもので、ゼロの水準が改善・悪化の分岐点となります。その動きを見ますと、2019年までプラスの領域で景気拡大を続けてきた関西経済の景況感は、コロナ禍で大きく悪化しました。もっとも、2020年6月を境に底打ちが見られており、依然としてマイナスの領域にはあるものの、9月と12月の直近2回は、「悪化」幅が徐々に縮小してきています。

我々の景気判断では、先ほど世界経済でも述べたように、「製造業は堅調、非製造業（特にサービス業）は不芳」といった二極化が生じていると評価していますが、短観においては両者の差は小さく、むしろ非製造業が製造業を幾分上回っています。この説明としては、短観の DI は企業規模を問わず、全一社一票で算出されることから、製造業については、海外経済の回復の波及が一部の大企業にとどまり、多くの中小企業にはまだ及んでいない可能性が考えられます。また非製造業では、宿泊・飲食サービスの業況感は極めて悪い水準にある一方、建設や不動産では、再開案件や物流施設案件から、業況感が良い先も見られ、非製造業の中でも、対面型サービスとそれ以外でコントラストが生じる状況となっています。

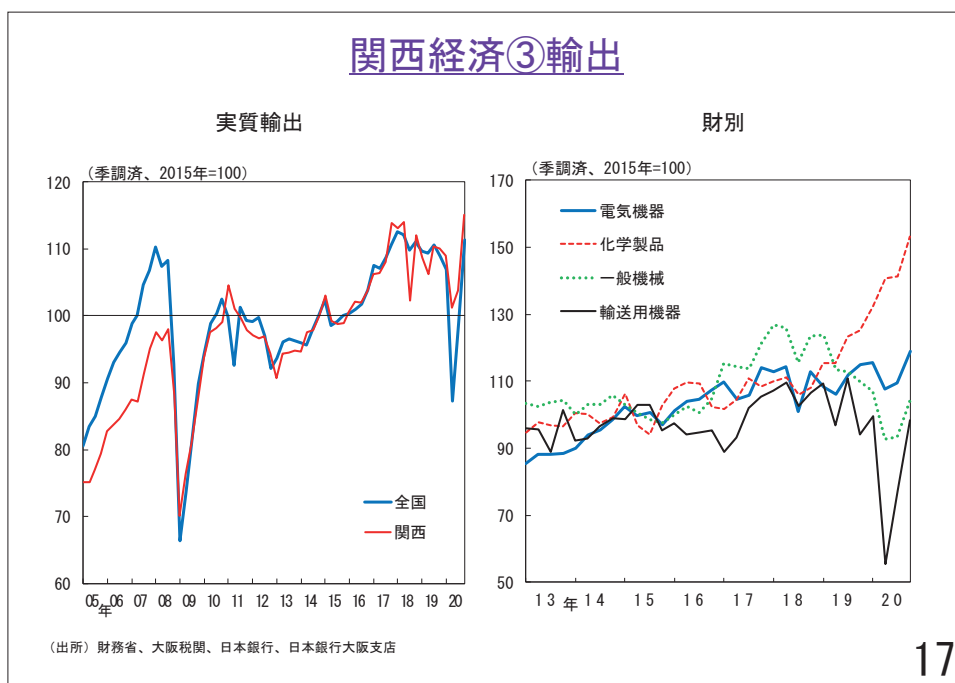
企業規模別にみると、過去の景気悪化局面と同様に、大企業と中小企業で業況感の差が生じています。全規模では▲20ポイントですが、大企業は▲10ポイントと小幅の悪化にとどま

る一方、中小企業は▲25ポイントと、両者の乖離が大きくなっています。

<輸 出>

以下では、当地経済における各コンポーネントの動きを説明します(スライドp17)。まず、外需関連から実質輸出の動きを見ますと、関西は全国と比べて若干強さが見られています。そ

の要因としては、関西はIT産業に強みを持つ地域であることが挙げられます。元々期待が高かった5Gに加え、コロナ禍では外出自粛やテレワークが進む中で、データセンターやPCなどの需要も増加していることは、皆さんも耳にされたことがあるかもしれません。こうしたIT関連の動きは、右のパネルにおける「電気機器」の増加に表れています。



自動車関連も、昨夏以降急速に持ち直しています。関西は、完成車メーカーは少ないものの、自動車産業は裾野が広く、「輸送用機器」に分類される自動車部品メーカーが多数あります。昨春に、関西の輸出の落ち込みが全国に比べて小さかったのは、この輸送用機器のウエイトの違いもありましたが、足もとでは、自動車の販売が国内外共に持ち直す中で、当地の自動車産業にもそのプラスの影響が波及しています。

このほか、「一般機械」も、中国向けは同国の設備投資の回復に連れて、半導体製造装置や建機などの輸出が増えており、北米向けも、コロナ禍で都市部から郊外への移住が進む中、建機や農機の輸出が増加しています。「化学製品」も、化粧品や医薬品のほか、車載電池の原材料や、スマホ向けのシートなど、様々な財が牽引

する形で増加を続けています。

<設備投資>

次に、設備投資の動向です。全国の設備投資計画は、コロナ禍で企業が不要不急の設備投資を控えたことから、減少計画となっておりますが、一方で関西企業の設備投資計画については、ごく小幅ではありますが依然としてプラス計画が維持されています。

右側でその計画の修正状況を「足取り」グラフで見えます。足取りグラフとは、当該年度の設備投資計画について、最初にご回答を頂く3月調査に始まり、6月、9月、12月、そして翌年3月(見込み)、6月(実績)まで、全6回の調査における投資計画の推移をみたものです。2020年度の動きを見ると、当初の計画段

階からは下方修正されてはいるものの、依然として小幅プラスの水準にあり、粘りを見せていることが見てとれます。

短観における計画修正の「くせ」として、最終調査である翌年6月調査（実績）では、下方修正される傾向がある——年度内は計画に載せていた案件の一部を、最終的に翌年度に先送りする——ことから、最終的な着地はマイナスになる可能性もあります。また、今年度はコロナの影響から、3月から6月にかけての上方修正

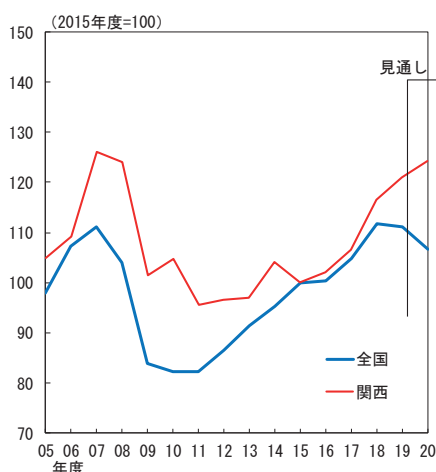
（これも統計のクセです）が非常に小さく、加えてその後の、通常のパターンであれば横ばいで推移する9月、12月調査においても下方修正されているため、設備投資は決して強いとは言えない状況です。

それでもなお、全国のようにマイナスに落ち込まなかったのは、当地企業の投資マインドに、「底堅さ」があったためと考えられます（スライド p18）。

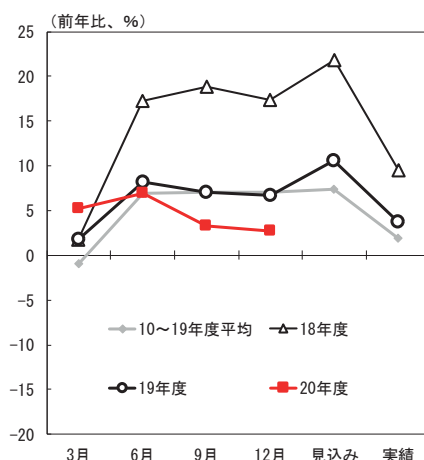
こうした「下方修正はされつつもなおプラス

関西経済④設備投資

設備投資額（短観）



足取り（計画修正）



（注）全規模・全産業ベース。左図の全国分については業種区分・規模区分ごとに母集団推計を行い、集計にあたってはその推計値を積み上げているが、関西分については単純集計値となっている。左図の20年度は20/12月調査時点の見通し。

（出所）日本銀行、日本銀行大阪支店

18

圏で底堅い」当地の設備投資計画について、具体的な企業の声をご紹介します。下方修正については、製造業・非製造業とも聞かれており、特に、上期の業績が悪かった企業でそうした動きが顕著となっています。製造業では、鉄鋼や化学などで、不急の維持更新を先送りするといった話が、非製造業では、百貨店、鉄道、アミューズメント施設などで、改装や新規出店など不急の投資を抑制するといった声が聞かれます。

一方で、成長が期待される分野については、積極的な投資スタンスを維持するとの声も聞かれます。製造業では、ライフサイエンス分野におけるワクチン開発・製造や、EV化が進む自

動車関連、海外のEコマース需要が強い化粧品といった分野において、増投資をしようといった声が聞かれます。非製造業でも、堅調な巣ごもり需要を背景に、スーパーやホームセンターでは新規出店を増やすといった話や、Eコマース需要の伸長に対応した物流倉庫の増設も聞かれています。その他、関西特有の要因として、中長期案件（大規模開発プロジェクト）の着工といった話も聞かれているところ。

このように、上期の業績悪化を受けた投資計画の先送りは見られるものの、一方でIT関連、EV関連、ライフサイエンス、またEコマースや大型再開発、万博関連といった、成長が期待される分野に対しては、企業の積極的な投資ス

タンスが維持されています。こうした動きが、「下押し圧力は存在するものの、全国よりも底堅い」といった、現在の関西の設備投資の状況を作り出しています。

<インバウンド>

当地経済の成長ドライバーの1つであったインバウンドについては、現在皆減した状態にあります。感染防止を目的とした入国制限が行われている中、入国者数はほぼゼロとなっており、百貨店の免税売上も、前年比▲9割減と、2019年までとは一変した状況となっています。

<個人消費（財）>

国内の個人動向についてみますと、財（モノ）の消費は堅調と言える状況です。家電の販売は好調で、昨日の家電販売店の決算発表で、多くの企業が数十%の増益となったニュースを見られた方もいるかもしれません。巣ごもり需要のほか、旅行に使われなかったお金が回っているとの声も聞かれています。商品別では、高機能のエアコンや空気清浄機のほか、パソコンやテレビなどがよく売れている模様です。

乗用車販売台数も、前回の緊急事態宣言下では店舗の休業から大きく落ち込んだものの、営業再開後はペントアップ需要が押し上げる形で、既に概ね感染症前の水準まで持ち直しています。

百貨店販売額については、およそ2割弱を占めていたインバウンド需要が皆減となる中で、コロナ前と比べると水準は低いものの、国内客だけで見た場合には、概ね感染症前の水準まで戻っています。アパレル関連は依然として不調ですが、高額品の販売は好調で、富裕層の購買意欲は底堅いとの声が各社とも聞かれています。もっとも、緊急事態宣言が再発出されるもとで、人出が大きく減少していることから、地下の食品売場などでは売上が減少しているとの声も聞かれます。今後の動向をしっかりとみていきたいと思います。

<個人消費（サービス）>

モノの消費は堅調と申し上げましたが、一方でサービスの消費は芳しくなく、コントラストが生じています。こうした状況は、先ほど申し上げたように、世界各国で見られています。

人出については、感染が一服していた昨秋には、Go To キャンペーンなどの効果もあって、大阪市では10～11月には前年比▲1割減まで戻っていたところでした。しかしその後、感染症第3波が拡大するもとで外出自粛が進み、今年1月には緊急事態宣言の再発出もあって、人出は一段と減少し、昨夏の第2波と同程度の前年比▲3割減まで落ち込んでしまいました。もっともごく足もとでは、感染者数が減少傾向にある中で、人出も若干戻りつつある様子が窺われます。

外食の来客数は、秋口にはGo To Eatの効果もあって、10～11月頃には概ね前年並みまで戻って来ていたところでしたが、その後は感染者の増加から状況が一変し、足もとでは府下の店舗に時短要請も出される中で、前年比▲80%近くまで減少しています。

ホテルは、昨秋にはGo To トラベルを追い風に、有馬や白浜などの保養地へ、車でショートトリップを行う動きがみられ、有馬温泉の旅館では「満室」との声も聞かれていたところでした。この間、大阪都心部のホテルは、郊外に比べると稼働率は低かったものの、Go To で宿泊費が補助されていたこともあって、若い女性層の「普段泊まらない高級ホテルに泊ってみよう」といった需要が喚起され、秋には稼働率が一時的に回復しました。しかしながら、感染症再拡大に伴い、Go To トラベルから大阪が除外された12月以降は、ホテル稼働率は再び低下しています。12月の稼働率は30%程度となっていますが、1月以降は一段と低下しているとの厳しい声も聞かれている状況です。

<飲食・宿泊業のウエイト>

このように、飲食・宿泊といったサービス消費は、足もとが再び厳しい状況にあります。関西において飲食・宿泊業がどのくらいのウエ

イトを有しているのかについて、都道府県・政令指定都市別に、飲食・宿泊業に従事する就業者の割合を確認してみました。

それによると、観光地である京都府では、宿泊・飲食サービス業のウエイトが突出して高くなっています。一方、大阪を含む関西の他府県では、概ね全国平均並みとなっていますが、政令指定都市別で見ると、京都・大阪・神戸はいずれも、全国を有意に上回っています。すなわち、関西の特徴としては、飲食・宿泊業のウエイトが相応に高いため、サービス消費がひとたび落ち込むと、これらの産業における就業者の雇用・所得環境が悪化し、個人消費に対する負の効果も生じやすいと考えられます。

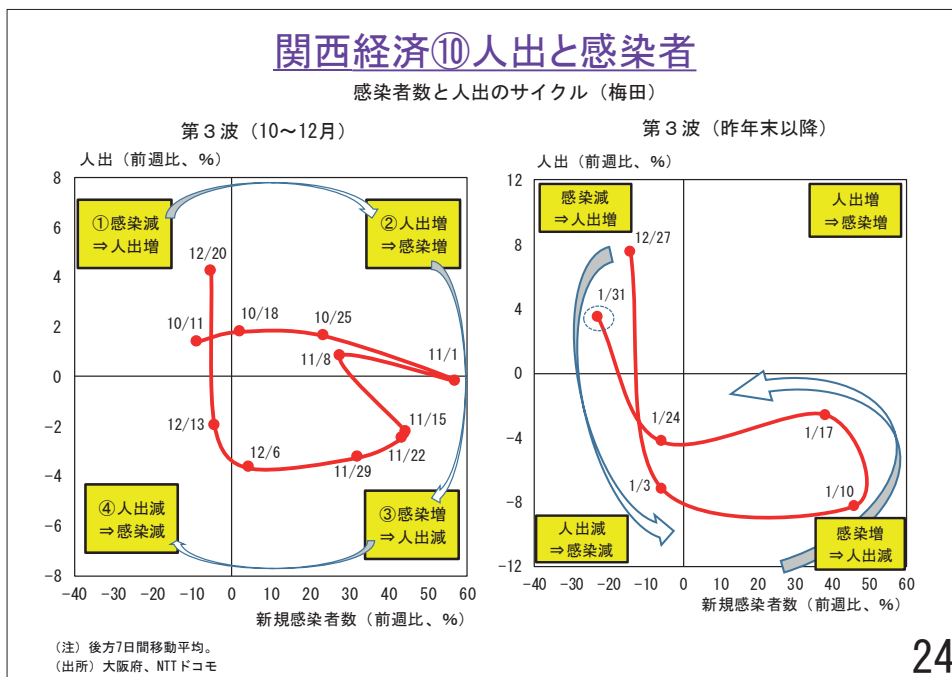
＜人出と感染者＞

先ほど、「感染が拡大したため人出が減少した」とお伝えしましたが、このグラフでは、実際に感染者数と人出の間にどのような関係が見られるか、梅田を例に示しています（スライドp24）。横軸が新規感染者数の前週比、縦軸が人出の前週比となります。

左のパネルを見ると、昨年10～12月においては、両者の間にきれいな時計回りのサイクル

が描けることが見て取れます。10月は、左上象限の①「感染が減る→人出が増える」、すなわち感染が一時的に落ち着いて、Go To で人出が増えてきた状況を表しています。次に生じた事象は、②「人出が増えて→感染が増える」で、これは10月末から11月初にかけて、第3波が叫ばれ始めた頃の状態です。そして、③「感染が増える→人出が減る」という局面を経て、④「人出が減る→感染が減る」という状況になります。これが11月～12月初に生じていた状況ですが、12月中旬には感染が減少したことで、再び人出が増えて①に戻るといった動きが見られました。このように、昨年後半は、「人出増→感染増→人出減→感染減→人出増…」というプロセスが描かれていました。

昨年末以降は、年末年始の休暇を挟んだこともあって、経路は若干異なっているように見えますが、根本的な動きは概ね変わっていません。12月末には、感染者が減少していたこともあり、クリスマスや忘年会で人出が増えていました。続く1月初も、初詣の自粛や初売の分散などから、人出は増えませんでした。しかし、年末（12/20・27日週）に大幅に人出が増えたことは、1月上旬の大幅な感染増を引き起こ



し、緊急事態宣言が再発出されることとなりました。この1月中旬においては「感染増を受けて人出が減った」状況が生じました。その後は、さすがに4週連続で人出が減少したこともあって、左下の「人出が減って感染も減る」状況となっています。

もっとも、足もとの状況を見ますと、感染の減少に伴って人出が再び増え、直近1月31日には元の左上の象限に戻ってきています。これまでの第3波の動きを前提にすると、人出の増加が続くことで、右上象限の「人出が増加して感染も増加する」状況に再び陥るリスクには、十分留意する必要があります。

<雇用・所得>

雇用・所得環境については、弱い動きが続いています。有効求人倍率は低下しており、失業率が緩やかに上昇しています。もっとも、失業率の上昇は過去のリーマンショック時と比べるとごく小幅にとどまっており、今次局面では雇用調整助成金などの雇用維持策が奏功している、との声が聞かれています。雇調金の受給と歩調を合わせて夏場に大幅に増えた休業者も、足もとは経済活動の再開に伴って減少しており、雇用の過剰感は徐々に解消方向に向かっていくとも見ることができます。

一方で、所得面はなお芳しくありません。関西企業の冬季賞与支給額は、前年比▲1割の大幅減となりました。また中小企業では、そもそも賞与を支給できなかった先も前年より増加しています。所得の悪化が個人消費に与える影響については、今後もしっかりと見ていきたいと思えます。

■企業の資金調達環境と貸出

以上が実体経済の動きとなりますが、ここからは企業金融の動向を見ていきたいと思えます。企業の資金繰りについては、2008～09年のリーマンショックの時とは様相が異なっています。当時は、企業の業況感が悪化する中で、企業の資金繰りも同様に大きく悪化しました。これは、リーマンショックは金融機関発の危機

であったため、ダメージを受けていた銀行は、企業にお金を貸す余裕がなかったことから生じたものです。

一方で、今回のコロナ禍は金融機関発ではなかったこともあり、銀行の貸出態度は悪化していません。したがって、企業の業況が大幅に悪化しているもとでも、大企業・中小企業いずれについても、資金繰りは全体としてみれば然程苦しくなっていない状況です。一部では、業況の悪化している企業に対する金融機関の融資スタンスが厳しくなっているとの声も聞かれますが、貸出態度全体の動きとしては、現在も「緩い」超の水準となっています。

実際の貸出の動きを見ても、コロナ禍以降、大幅に伸びていることが確認されます。足もと、伸び率は小幅に縮小しているように見えますが、これはコロナ禍の初期段階で、手元流動性を厚くしようと予防的に借入れを行った大企業が、その後業況が改善したため、不要な借入額を返済したことによるものです。したがって、企業への貸出態度が厳格化したことによるものではありません。

業種別にみても、製造業のほか、業況の厳しい宿泊・飲食業向けの貸出も大幅に伸びています。宿泊・飲食業の業況が再び厳しくなる中で、金融機関が今後もサポートを続けて行けるかといった点は、一つのポイントになると思います。

■関西の先行き

< with/after コロナを見据えて >

ここまでは、世界・日本・関西経済の現状をお伝えしてきましたが、最後に、関西経済の先行きについて述べたいと思います。

2020年は、まさに「コロナ一色」とも言うべき、感染症の影響によって世界が一変した一年でした。しかし2021年は、感染症を克服する重要な一年になるとみています。ワクチンの接種が開始され、4年後に控える大阪・関西万博に向けた取組みが一段と加速し、同時にポストコロナや脱炭素社会を意識した動きが進むことで、新しいビジネスチャンスが生まれる、そんな明るい一年になることを期待しています。

こうした動きが進む中で、関西企業は、その需要を取り込む潜在的な力を備えていると思います。当地企業は、IT 関連、ライフサイエンス、環境関連などの分野に強みを持っています。また、現在皆減しているインバウンドについても、当地の魅力はコロナによって失われたわけではなく、感染症が終息すれば、訪日客も戻ってくることを期待されます。以下、こうした関西の強みについて、順番にご説明します。

< IT 関連 >

まず IT 関連です。半導体市場は、米中摩擦の影響から2019年にはいったん縮小しましたが、先行きは5G の普及が期待される中、拡大が見込まれています。特に、コロナ禍における巣ごもり需要に伴って、データ通信量が大きく増加したことから、大量の半導体を必要とするデータセンターの需要は、今後も飛躍的に増加すると予想されています。こうした IT 関連需要の増加は、当地の電子部品メーカーにとって追い風と考えられます。

電子部品に加えて、電気機械についても関西企業の強さが目立ちます。コロナ禍では、空気の質に対する消費者の意識の高まりが指摘されていますが、家庭用ルームエアコンの国内シェアをみると、パナソニックが1位、ダイキン工業が2位と、当地企業が強さをえています。

空気清浄機についても、コロナ禍で需要が大幅に高まっていますが、当地では、パナソニック、ダイキンに加え、シャープも空気清浄機の生産を行っており、「空気の質」に対して、関西は大きな強みを持っていることがみてとれます。

< CASE ・ 環境対応 >

第2に、環境関連です。近年、GX（グリーン・トランスフォーメーション）という言葉が聞かれるなど、グローバルにも環境への意識が急速に高まりつつあります。関西企業は、こうした環境関連分野にも強みを持っており、需要の増加を取り込んでいくことが期待されます。

CASE とは、Connected、Autonomous、Shared、Electric の略ですが、Connected

は自動車がネット空間に繋がれていること、Autonomous は自動運転、Shared はシェアリング、Electric は電動化のことです。従来のガソリン車に代わって電気自動車（EV）が普及すれば、エンジン部品は減少する一方、関西企業が強みを持つ、電子部品や車載向けのリチウムイオン電池などは、需要が大きく伸びることが期待されます。EV の市場規模は、先行き一段と増加していく予測となっていますが、その製造に不可欠な蓄電技術の関連特許は、日本が圧倒的な強さをえています。関西企業がその強みを生かして、EV 化の流れにしっかりと付いて行くことを期待しています。

環境関連ではこのほか、水素エネルギーの活用も注目されています。当地には水素ステーションの建設を行っている企業や、水素運搬船に取り組む企業などがあります。また、太陽光発電など再生可能エネルギーについても、関西が伝統的に強みを持っている分野です。

< ライフサイエンス >

関西企業の第3の強みは、ライフサイエンスです。コロナ禍では医療・医薬関連への関心が大きく高まりましたが、関西はこうした需要の増加にも応えることができる下地を備えています。

大阪は、江戸時代の道修町以来の長い製薬の歴史を持っており、緒方洪庵先生が開かれた適塾に始まる当地の大学との産学連携も盛んに行われています。一部の医薬品メーカーは本社機能を東京に移してはいますが、現在もなお、医薬品の生産金額では関西が首都圏を上回っています。また、医療機器でも関西が高い生産シェアを誇っています。

こうした伝統的な強みを生かして、新型コロナ関連に取り組む企業も、関西には多数あります。ワクチン開発、ワクチンの製造受託、治療薬の製造、ワクチンを -70℃ で保管する容器の製造、PCR 検査を高速で行う機械や PCR 検査キットの製造といったように、ひとえにコロナ関連といっても様々な分野がありますが、関西では、こうした事業に取り組んでいる企業が

多く見られており、心強さを感じます。

<インバウンド>

当地の強みの最後に、これまで関西経済を支えてきたインバウンドについては、先ほど申し上げたように、入国者数は激減しています。また、国際機関の見通しによると、回復時期は早くても2024年頃で、かつその見通しに対する不確実性も大きいといわれています。

コロナ禍では、リモートによる企業間のやり取りも進んでいることから、コロナが終息した後も、ビジネス客については、必ずしも以前の水準には戻らないかもしれません。一方で、インバウンド需要については、先行きの回復が期待されており、また既にこうした需要を取り戻す動きもいくつかみられています。

その一例として、越境 EC が挙げられます。化粧品をはじめ、「Made in Japan」商品に対する訪日外国人の人気は高く、コロナ禍で日本に来られなくなっても、なお買いたいといった声が非常に多くなっています。一方で、これまで越境 EC を困難にしていたものに、関税手続きや配送業務、言語対応などといった障害がありました。こうした問題を解決すべく、始まった取り組みの一例をお伝えしますと、信金中金が音頭を取る形で、各地の信金の取引先企業と専門仲介業者のマッチングを行い、海外 EC サイトにおいて販売を行うスキームを構築しました。こうした取組みに限らず、各企業では健康食品や化粧品などを海外向けに販売する動きが活発化しており、蒸発したインバウンド需要を

少しでも取り戻そうといった試みが多数見られています。

また、宿泊面でも、インバウンド客の来訪が当面見込めない中、国内客を取り込もうという動きが活発になってきています。各地の自治体では、「ワーケーション」——ワークとバケーションの合成語——と呼ばれる、リゾート地で働きながらパカンスしてもらおうといった取組みを行っており、関西でも和歌山や滋賀の自治体で、こうした動きが進んでいます。このほか、ホテルからオフィスへの業態変更や、航空会社の遊覧飛行といったように、インバウンド客が減少した分を国内需要で補うべく、関西企業は様々な努力を行っているところです。

■おわりに

インバウンド需要が戻ってくるまでにはもう少し時間がかかる見込みですが、関西の魅力はコロナで失われたわけでは決してありません。「新型コロナ終息後に観光旅行したい国」というアンケートによると、アジア人の中では日本が圧倒的1位、欧米人の中でも米国に次いで2位と、依然として高い人気を誇っています。

コロナ禍においても、関西の魅力が消えたわけではありません。コロナが終息すれば、インバウンドは必ず戻ってくると私は信じています。当地の企業も、その時を元気に迎えるべく、様々な努力を続けており、関西の未来は明るいと思っています。

私からの話は以上でございます。ご清聴誠にありがとうございました。



「コロナ後」へ国内線拡充も選択肢

産経新聞大阪本社社会部関西空港支局 牛島 要平

新型コロナウイルスの世界的な感染は、いまだ収束に向かっているとはいいいがたい。ワクチン接種が始まったのは朗報だが、欧米ではロックダウン（都市封鎖）が繰り返され、日本でも1～3月に緊急事態宣言が再発令されるなど、各国は警戒を緩めていない。こうした中で、関西国際空港をはじめ航空業界はどう展望を描いたらいいのだろうか。最近の動向を踏まえて考えてみたい。

■混迷する事業環境

関西エアポートが昨年12月10日発表した2020年9月中間連結決算は、売上高にあたる営業収益が前年同期比78%減の266億円、最終損益は177億円の赤字に転落した。赤字決算は通期を含めて2016年4月の関空、大阪（伊丹）空港の民営化以降初めてだ。関空の国際線旅客数が99.5%減と、ほとんど「消失」した状態が続き、収益に影響した。

山谷佳之社長は記者会見で「旅客需要は（今年3月までの）今期が一つの大きな底で、来期には回復が本格化するとみている。2022年以降に国際線が（コロナ前の）50%まで回復すれば空港に活気が戻り、先がみえてくる」との見通しを示した。

財務の安定性をはかる指標の一つの現預金は昨年9月末現在で923億円。同3月末の1,280億円から約4分の1減となった。もしこのペースで減り続ければ2022年3月には底をつく計算になる。コロナ禍で、航空会社が一層就航路線を減らし、ターミナルに入る商業施設が撤退するなどの事態になれば、収益源を失う致命的な事態になる。

したがって、今後1年が関西エアポートの空港運営にとって正念場となる。山谷社長が言う

ように果たして航空需要が回復に転じるのか、不透明感がぬぐえない。まず、たとえコロナ感染が収束に向かったとしても、オンライン会議の浸透で人々の仕事や生活のあり方は不可逆的に変化しつつあるからだ。

ビジネスの現場で直接会って話し合う重要性は残るとしても、「出張しなくても要件を済ませられる」ことを知ったことの意味は大きい。出張費や時間を節約できるからだ。オンラインの普及が長期的に、特にビジネス分野での航空需要を減らす効果は、多かれ少なかれあるように感じる。

航空需要を予測するうえでもう一つ考慮に入れておかなければならないのは、この欄で毎回書いていることだが、米中対立による国際情勢の緊迫化である。

1月に就任したバイデン米政権のプリンケン国務長官は3月の声明で、中国政府による新疆ウイグル自治区での深刻な人権侵害を「ジェノサイド（民族大量虐殺）と人道に対する罪を犯し続けている」と非難。米国だけでなく英国、カナダ、欧州連合（EU）が相次いで、中国当局者に資産凍結などの制裁を科した。

一方、中国は日本の尖閣諸島（沖縄県石垣市）周辺、台湾の防空識別圏に侵入を繰り返している。台湾への軍事侵攻の危機が遠くないという観測もあり、東アジアの軍事的緊張は高まっている。こうした中で、わが国が外国人観光客を喜んで迎えることができるのか、記者としては疑問視せざるを得ない。

■投資は辛抱強く

関西エアポートはコロナ前、2025年大阪・関西万博などでの国際線需要の増加を見据え、関空第1ターミナル（T1）の改修を計画した。

国際線の免税店フロアを充実させるなど、国際線の年間受け入れ能力を現在の約3,000万人から約4,000万人まで拡張する計画で、防災対策費も含めて約1,000億円規模を投資する。

山谷社長はコロナの影響を踏まえても「将来に必要な投資は継続する」とし、改修の主要部分は万博までに完了させる方針だ。昨年11月の関西3空港懇談会後の記者会見で、関西経済連合会の松本正義会長は「関空は万博で外国人を迎える『ファースト（最初の）パピリオン』。恥をかかないようにきっちり用意してほしい」と期待を述べた。

関経連の支援要請などを受け、国土交通省は2020年度第3次補正予算で、財政投融資を通じてT1改修事業費のうち防災対策を除く730億円の半分まで支援することを決めた。防災対策費541億円についてはすでに半分までの支援を決めている。

国際空港としての長期的な競争力確保を目指すため、T1改修は辛抱強く、着実に進めなければならない。しかし、関西エアポートはほとんど休業状態となっている国際線の従業員を中心に、4月1日から関空周辺市町に出向させるほど運転資金に窮している。航空需要の見通しが不透明なことを考えると、空港運営を続けるための応急策も考える必要がある。

■航空会社の新しい動き

関空で取材していると、決して暗い話ばかりではないことに気づく。2度目の緊急事態宣言が解除された3月にはターミナルに国内線旅客が増え始めた。国内線出発便数は、2月28日～3月6日の149便から3月21～27日には286便まで増えた。

格安航空会社（LCC）のピーチ・アビエーションは、国内線の計画に対する運航率（全国）を2月の35%から3月は55%、4月は74%まで戻している（3月末現在）。旅客は家族連れや学生だろうか、若い人の姿が目立つ。気候が春めてきたこともあり、表情に明るさを感じられる。

国内線もコロナの感染状況により変動するが、国際線の回復が当面は見込めない以上、航

空会社や空港は国内線から収益を確保しなければ生き残る道はない。コロナをきっかけに、航空業界は国内線分野で変わりつつある。

なかでもピーチは「空から、新しいかけ橋を。」をテーマに、感染対策を徹底しながらコロナ禍の中でも積極的に国内線の運航再開を進めてきた。昨年12月に中部国際空港に新規就航するなど路線を拡大。旅客のウイルス検査費用を補助し、飛行機の利用を促す取り組みも導入している。

森健明・最高経営責任者（CEO）は3月上旬、報道陣に「国際線は不確定要素が大きく、お客さんが積極的に予約を入れてもらえる状況ではない。この状況は2021年度前半まで続く。当面は国内線にしっかり取り組んで、強化していきたい」と話した。

関西3空港のうち伊丹空港の路線は大手の全日本空輸、日本航空が独占しているため、他の航空会社は関空、神戸空港での事業に意欲を示している。

神戸ではスカイマークが昨年10月に宮古（下地島）線を就航。今年3月28日には、地域航空会社のフジドリームエアラインズ（FDA、静岡市）が神戸と松本、出雲、高知、青森と結ぶ路線に加え、花巻線を就航した。

関空でも、2018年10月に設立されたジェイ・キャス（東京）が、関空～富山線の2022年秋の開業を目指している。大阪と富山の移動にはJRの特急「サンダーバード」と北陸新幹線を乗り継ぐ必要があるが、関空との航空便なら都心部間の移動が約50分早まるという。かつては全日空が富山便を運航していたが、中型機で採算が合わず撤退。今回は小型機で搭乗率の向上をはかる。

「関空は国内線とのネットワークが弱すぎる」とも指摘され、国内線旅客はコロナ前で総旅客数の約2割にとどまっていた。T1改修で国内線フロアが占める割合は縮小する予定だが、コロナの影響を踏まえた何らかの軌道修正も検討課題になるのではないだろうか。



コロナ禍の道中食

1. はじめに

2020年2月頃から国内でも顕在化した新型コロナウイルス「Covid-19」感染拡大は、旅行や飲食に大きな影響を与え、これらに関係する産業のみならず、これらの産業へ食材、資材等を供給する事業者にも甚大な影響を与えている。

2020年12月に双日と資本提携したロイヤルホールディングスの苦境は象徴的であろう。外食(ファミリー・レストランなど)、コントラクト(空港や高速道路での飲食店)、機内食、ホテル、食品の各事業を展開し、本来であればリスク分散されていたはずのビジネスであったが、コロナ禍で外出が減るなかで一転して、すべての事業が大幅な縮小を余儀なくされてしまった。同じ頃から話題になった機内食として、ANAの機内食販売が挙げられよう。最初は賞味期限間近の機内食の販売から始まったが、現在では家で食べる食事として増産しても需要に追いつかない状態に瀕している。3か月余りで2億円近い売上げを記録したと言われるⁱ。私も何回か注文しているが、2021年1月以降は毎週水曜日10時直前からパソコン前に待機して何度アクセスしても1か月以上買えない状況が続いていた。

機内食や空弁、駅弁、レストラン列車など、交通機関で移動中に楽しむ食事を「道中食」と一括りにするならば、コロナ禍では道中食すべてが壊滅的と言える危機に瀕してしまった。もちろんJALやANAの機内食だけに注目すれば今回は初めての危機であろうが、空弁や駅弁、レストラン列車に関しては危機の「第5波」と言えるであろう。だから、筆者は、大方の道中食事業者は今回の危機も乗り越えられるだろうという認識を持っているし、その一方で、道中食のあり方がコロナ禍で大きく変わる点、変化に対応できない事業者は市場から退出せざるを得なくな



ANA「おうち機内食」の一例

i Akiko Katayama「おうちで旅行気分…ANAの機内食通販、売り上げ2億円近くに」(Forbes japan 2021年3月23日掲載) <https://forbesjapan.com/articles/detail/40489> (2021年4月2日閲覧)。

る点にも留意しなければならないと考えている。

本稿では、「道中餐」の危機とその克服の歴史について、簡単にまとめておきたい。

2. 飲食における Covid-19 感染リスク

「緊急事態宣言」や「まん延防止等重点措置」では飲食店の休業、営業時間短縮が求められ、飲食店が狙い撃ちされているという批判もある。しかし、2020年2月の「ダイヤモンド・プリンセス号」船内での Covid-19 感染拡大を注意深く見るならば、船内レストランでの給仕係を媒体とした感染可能性を強く疑っても良いであろう。給仕係の Covid-19 の感染率は有意に高いことが報告されているⁱⁱ、筆者の分析によれば、専用レストラン、専用区画が割り当てられた上級キャビンの乗船客の感染率と、一般レストランを使用するその他キャビンの乗船客の感染率との間には違いが見られ、船内パーティーでの感染拡大と同程度かそれ以上にレストランでの感染拡大が疑われるのであるⁱⁱⁱ。その意味でも、テーブルを囲んでの食事には、最善の注意が必要である。客どうしのみならず、客と従業員、従業員と客との間での感染防止策が大きな課題となるであろう。

3. 機内食、レストラン・バス、レストラン列車

そのようななかで、航空では、国内線高級クラス（JAL の First Class、ANA の Premium Class）において、多少の制約を伴いながらも機内食サービスモラウンジ・サービスも提供され続けた。2021年3月末時点で、これらが感染源となったという話も聞かない。

一方、鉄道では、新幹線の Gran Class の営業が大幅に縮小し、車内販売も休止や営業終了が相次いだ。小田急電鉄のようにロマンスカー・ミュージアム開業の一方で、「走る喫茶室」以来の伝統であった車内販売の廃止に追い込まれた会社もあった。また、「或る列車」「伊予灘ものがたり」「あめつち」「TOHOKU EMOTION」「THE RAIL KITCHEN CHIKUGO」「52席の至福」「くろまつ」など、車内での食事提供を目的とする観光列車も一時運休に追い込まれた。

Willer Group が運営する東京、京都のレストラン・バスは、営業が二転三転させられた例であろう。天井が開く2階建てバスを使用しており、一時は安全性が評価され「Go To トラベル」対象施設にもなっていたが、バス車内での食事が禁止され、再度営業の一時休止に追い込まれてしまった。

駅弁・空弁事業者も、旅行者が大幅に減少したことに加え、車内販売の休廃止、空港販売店の営業時間の短縮、営業休止により窮地に立たされた。駅弁の宅配を始めた業者も少なくない。台湾の消費期限購入後2時間以内の熱々駅弁とは異なり、わが国の駅弁は購入後すぐに食べるのではなく、お土産用に持ち帰る客も多いことから、原則として冷ました後に販売しており、消費期限はかなり長め（製造後12時間程度以上になっているものも多い）になっていることが多い。だから、冷凍や冷蔵で宅配するのであれば、すぐに参入できるのではないかと思われがちである。ところが逆転の



アベ鳥取堂の「とっとり居酒屋」冷凍宅配弁当

ii Expert Taskforce for the COVID-19 Cruise Ship Outbreak (2020)

iii 湧口清隆 (2021)。

発想が必要である。なぜなら家で食べる場合には電子レンジで加熱して温かくすることが多いからである。

姫路駅のまねき食品が「通常、駅売店で常温販売する駅弁は『冷めてもおいしい』を目指してお作りするのですが… 冷凍駅弁は『冷凍の状態から温めてもおいしい』を目指すという、全く違う製法を考案する必要がありました」と「あったかおうち駅弁」を紹介している（同社ウェブサイト）ように、駅弁135年の歴史のなかで、とくにご飯の炊き方に冷めてもおいしい工夫がされてきた。その意味で、10度以下に冷やして機内で再加熱する



ANA国際線機内食
（羽田～フランクフルト、2019年8月、エコノミークラス）

ることが前提で作られている国際線機内食は、食事だけの観点で見ると、駅弁と比較して宅配しやすい環境にあった。駅弁事業者のなかには仕出し弁当事業も兼業する会社も多いが、宅配おせちに参入済み事業者は駅弁の宅配もしやすかったであろう。問題は、自社のオンライン販売サイトを持たずにきた事業者が、販売チャネルをどのように設定するかにあったのではないかと推測される。

4. 道中食の危機

道中食の危機は今回が初めてではない。駅弁135年、食堂車120年、空弁15年、機内食100年の道中食の歴史のなかで、幾度となく危機が訪れ、それを克服していった^{iv}。

第1の危機は昭和10年代～20年代の日中戦争、太平洋戦争中、戦後の食糧不足の時代であった。食材不足に加え、徴兵による販売を担う男性社員の不足、空襲による製造店舗の被害が深刻であった。「外食券」が必要な米飯弁当をやめ、「興亜パン」を販売したり、戦後は屑米を用いた弁当を販売したり、組合を結成して食料調達を有利に進めようとしたり、さまざまな工夫を行い、15年～20年にわたる暗黒時代を乗り切った。昭和30年頃になると、旅行需要が急増し、駅弁も食堂車も大活況となる。

第2の危機は昭和30年代後半から40年代前半であった。当時、駅弁は停車中にホーム上の販売員から窓越しに購入することが一般的であったが、列車の高速化により固定窓の車両が多くなるとともに、所要時間や停車時間の短縮により従来の方法では販売が困難になった。そのため、駅に専用売店を設けたり、車内販売に委託したりするなどの対応で乗り切った。また、この時代、高度経済成長に伴う人口の都会への集中の結果、地方で廃線や駅弁販売駅の減少が生じてきた。一方で、宅配便のない時代にふるさとの味を手軽に味わえる場として百貨店などでの駅弁フェアが活況を呈した。駅弁フェアでは、「普通弁当」と称される「幕の内弁当」では競争が激しくなるので、ご当地食材を活かした「特殊弁当」が次々と開発され、人気を博した。

第3の危機は昭和50年代から60年代に主に食堂車で生じた。昭和45（1970）年の大阪万博の頃に食堂車は全盛期を迎えたが、国鉄の経営危機に伴う値上げと国内航空路線の発達のため遠距離を中心とした鉄道利用客の相対的な減少が続いた。過酷な労働条件のなかでの調理員不足や食堂車営業休止列車の増加による食材補給上の困難から経営が悪化した。また、利用客の長時間占拠などの

^{iv} 湧口清隆（2014）に道中食史を時代ごとに整理してある。

モラル上の問題もあった。このようななか、昭和63（1988）年の青函トンネル開通に合わせて登場した「北斗星」「トワイライトエクスプレス」では、フルコース制、予約制の導入により、客単価の増加、客回転の効率化、効率的な食材調達を図り、食堂車を残した。しかし、2010年代に入ると食堂車そのものが廃止され、新たにレストラン列車という形で、食事を楽しむ専用列車として新たな時代を迎えた。

第4の危機は、2000年代の駅ナカ、駅構内のコンビニエンス・ストアの増加に起因する。これらの施設ができる前は、競争相手は駅構内では駅そば、駅前ではデパートの地下の食品売場に限られていたが、駅ナカのテナントの温かい弁当や電子レンジで温める「コンビニ弁当」と競合するようになった。JR 東日本グループは安価な米国製造の冷凍弁当「O-bento」で対抗したが、am/pm の「フローズン とれたて弁当」同様、消費者の支持を得られなかった。これ以降、駅弁はご当地食材を用いた高級な「特殊弁当」が主流となる。一方で、駅弁事業者は、鉄道だけではなく、航空やバスにも目を向け、空港での空弁や高速道路のサービス・エリアの「速弁」（登録商標）や道弁へ進出したり、ANA の Premium Class 向けの弁当を供給したり、新たな活路を見出した。

5. コロナ禍後を見据えて

Covid-19の感染を不安視しなくなるまでには少なくともあと1年はかかるであろう。2年近いコロナ禍のなかでの生活において、我々の生活習慣は大きく変わってしまうであろう。そのなかで道中食に対する考え方は大きく変わるであろう。かつてのように、移動中に食事時間を挟むから乗り物の中で食事をするという派生需要としての道中食から、ご当地駅弁を食いたいから通信販売で購入して自宅で食べる、車内で移り変わる景色を楽しみながら食事をしたいから、レストラン列車やレストラン・バスに乗車する、外航クルーズ客船に乗るといったような本源需要としての道中食、交通に変わることが想像される。

人々がこのような発想に転換したとき、道中食事業者は、「今日は乗客が少ないから駅弁や空弁が売れなかった」という言い訳をできなくなる。道中食が価値あるものなのか否か、直球勝負となる。同様のことは交通事業者にも言える。「沿線人口が減少したから」という言い訳は通用しない。

コロナ禍からの復活において、遊覧飛行や観光列車という本源需要としての交通や、「おうち機内食・駅弁」という本源需要としての道中食に脚光が浴びるなかで、わが国独自の100年を超える歴史のなかで培われてきた派生需要としての道中食がどのようになるのか、実は、JAL や ANA の国内線営業にかかわる決断が決め手となるのではないだろうか。

【参考文献】

Expert Taskforce for the COVID-19 Cruise Ship Outbreak (2020): 'Epidemiology of COVID-19 Outbreak on Cruise Ship Quarantined at Yokohama, Japan, February 2020,' Emerging Infectious Diseases (EID), Vol. 26, No.11 (November 2020), pp.2591-2597.

湧口清隆 (2014):『食べればわかる交通経済学』、交通新聞社。

湧口清隆 (2021):『『ダイヤモンド・プリンセス号の悲劇』が外航クルーズ客船誘致政策に与える教訓』、『人間社会研究』第18号、相模女子大学人間社会学部、pp.161-183。

関西国際空港 2021年2月運営概況（速報値）

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

○発着回数 3,439 回（前年同月比 27%）

国際線： 2,144 回
（前年同月比 24%）
国内線： 1,295 回
（前年同月比 34%）

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 3,439 回、国際線は同 24% の 2,144 回となっております。

○旅客数 99,146 人（前年同月比 6%）

国際線： 11,161 人
（前年同月比 1%）
国内線： 87,985 人
（前年同月比 17%）

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を受け、前年同月比 6% の 99,146 人と 13 ヶ月連続で前年を下回りました。国際線は同 1.0% の 11,161 人、うち外国人は同 1.0% の 5,280 人となっております。

○貨物量 54,954t（前年同月比 105%）

国際貨物： 54,499t（前年同月比 106%）
積込量： 27,931t（前年同月比 109%）
取卸量： 26,568t（前年同月比 102%）
国内貨物： 455t（前年同月比 46%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 106% の 54,499t 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3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2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	1,311,508	98.6	21.7	1,068,685	116.9	18.4	242,823
管 内	878,415	98.7	14.5	808,685	117.5	13.9	69,729
大 阪 港	341,324	110.2	5.7	354,191	158.3	6.1	△ 12,867
関 西 空 港	395,898	93.0	6.6	284,545	101.7	4.9	111,353
全 国	6,038,004	95.5	100.0	5,820,623	111.8	100.0	217,380

【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	395,898	93.0	6.6	284,545	101.7	4.9	111,353
成 田 空 港	899,278	98.7	14.9	1,087,827	112.1	18.7	△ 188,548
羽 田 空 港	26,215	88.3	0.4	41,168	66.4	0.7	△ 14,952
中 部 空 港	94,989	126.8	1.6	49,156	59.3	0.8	45,833
福 岡 空 港	17,057	82.2	0.3	29,467	87.7	0.5	△ 12,409
新 千 歳 空 港	1,395	50.3	0.0	276	38.5	0.0	1,119

関西国際空港の出入（帰）国者数（2021年3月分速報値）

※ 2021年1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)		
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	10,919	352	4,477	144	3,623	117	4,634	149	23,653	763
2021年2月	1,881	67	3,399	121	3,069	110	2,800	100	11,149	398
2021年3月	3,129	101	4,715	152	5,647	182	2,411	78	15,902	513
2021年累計	15,929	177	12,591	140	12,339	137	9,845	109	50,704	563
前年同期	974,238	10,706	1,080,896	11,878	671,123	7,375	583,339	6,410	3,309,596	36,369
対前年同期比	1.6%		1.2%		1.8%		1.7%		1.5%	

※外国人入出国者数には、地位協定該当者及び特例上陸許可は含まれない。

※ 1994年の数値は、開港（9月4日）以降の数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

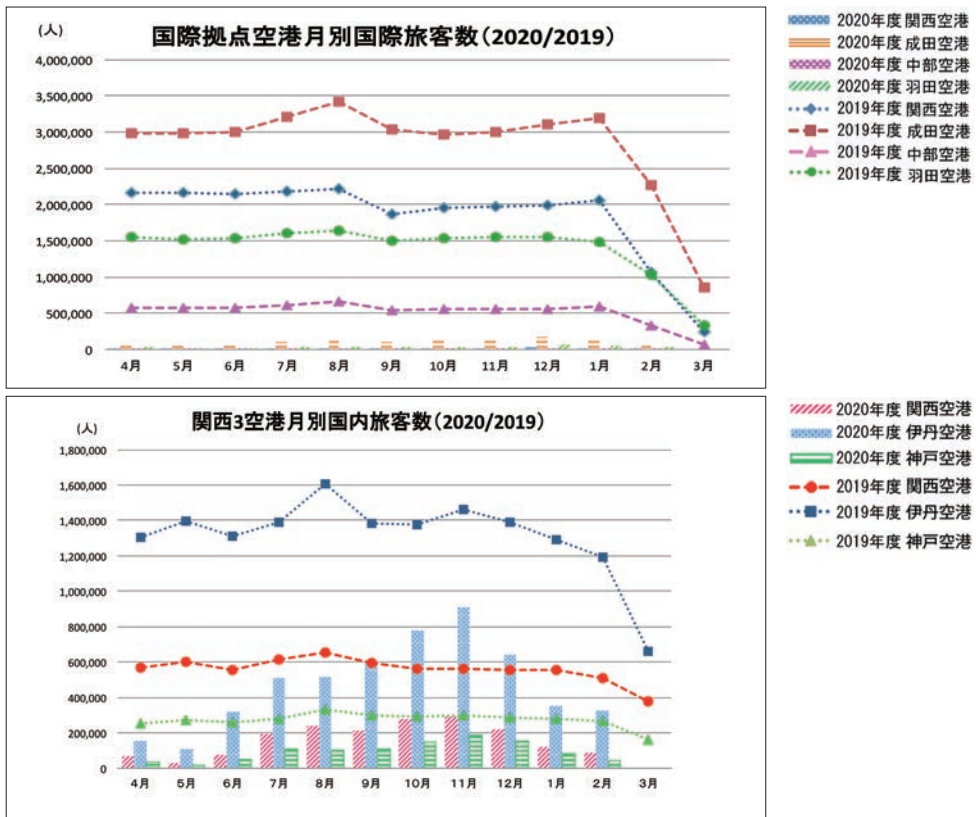
2021 年 2 月実績【速報値】

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	2,144	24.1%	6,750	38.4%	8,894	33.6%
	関 西	2,144	24.1%	1,295	33.7%	3,439	27.0%
	大阪(伊丹)	0	—	4,392	40.3%	4,392	40.3%
	神 戸	0	0.0%	1,063	37.3%	1,063	37.2%
	成 田	6,967	45.9%	658	14.6%	7,625	38.7%
	中 部	637	23.6%	2,055	39.9%	2,692	34.3%
旅客数 (人)	関西 3 空港	11,161	1.0%	457,424	23.3%	468,585	15.5%
	関 西	11,161	1.0%	87,985	17.4%	99,146	6.3%
	大阪(伊丹)	0	—	326,058	27.4%	326,058	27.4%
	神 戸	—	—	43,381	16.3%	43,381	16.3%
	成 田	80,566	3.6%	71,368	12.0%	151,934	5.3%
	東京(羽田)	31,640	3.0%	1,050,939	22.6%	1,082,579	19.0%
	中 部	1,900	0.6%	100,085	20.3%	101,985	12.4%
貨物量 (トン)	関西 3 空港	54,499	105.6%	6,065	63.0%	60,564	98.9%
	関 西	54,499	105.6%	455	45.8%	54,954	104.5%
	大阪(伊丹)	0	—	5,610	65.0%	5,610	65.0%
	成 田	187,105	124.3%	—	—	187,105	124.3%
	東京(羽田)	33,298	68.8%	30,688	61.3%	63,986	65.0%
	中 部	10,772	84.1%	701	48.3%	11,473	80.4%

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／神戸港カーボンニュートラルポートの検討状況（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）

○第472回定例会

日 時／2021年5月14日（金） 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／書籍『航空・空港政策の現状と展望』出版記念講演

～航空空港研究会の活動成果報告と航空・空港の今後～（仮題）

講 師／加藤 一誠 氏（慶應義塾大学商学部 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

▶ コロナ対策と運動不足解消を兼ねて、晴天で体調が良い日は片道10キロ強の自転車通勤で気晴らしをしております。かれこれ1年近く継続して体力的にも自信が付いてきたので、3月のとある休日、弁当を引っ提げて六甲山へ遠出しました。

▶ 伊丹空港をかすめながら猪名川を北上し、騒音測定局のある安倉中学校（宝塚市）付近では職業から伊丹離陸機の音に耳を傾けつつ、出発から2時間ほどで阪急逆瀬川駅に到着。ここで一休みし、後は県道16号線を登りながら六甲山頂を目指すだけのハズでしたが、知らぬ間に脇道に迷い込み、気が付けば本格的な登山道に。

▶ 引き返そうかと迷いましたが、脇道ながらかなりの坂道を登っており、せっかく稼いだ標高がもったいない気分。自転車は悪路にも強いマウンテンバイクでしたし、念のため持参していた登山地図とコンパスで現在位置も把握できたので、そのまま登山道に強行突入。自転車を押したり担いだりしながら1時間ほどで西宮北有料道路トンネル（現在は無料開放）の旧道へ脱出できました。

▶ この時点で13時近くになっており、体力をかなり消耗してしまいましたが、オヤツのヨモギ餅を食べて気を取り直し、当初予定ルートの県道16号線へ戻りました。地図をみると六甲山頂（標高約 930m）へはまだ半分程度の道のりです。延々と続く登り坂に体力が持たず、途中で何度も休憩を挟みましたが、14時過ぎに何とかゴールに到着！ヘロヘロでしたが、山頂から眺める360度のパノラマに疲れも吹き飛び、景色を見ながら食べた遅めのランチも格別でした。

▶ しかし案の定、翌日から全身の筋肉痛に見舞われ、当分の間は自転車で山を登る気にはなれそうにありません。まだまだ基礎体力が足りていないようです。

（ひ）

もっと身近に！世界遺産を体感しよう

百舌鳥古墳群ビジターセンター（堺市）



世界遺産「百舌鳥・古市古墳群」を楽しく学べる「百舌鳥古墳群ビジターセンター」が、令和3年3月にオープンしました。百舌鳥・古市古墳群の価値や魅力を紹介する展示コーナーをはじめ、古墳グッズや堺の名産品を扱う物販コーナーや休憩スペースがあるほか、併設している観光案内所では、古墳群や周辺の散策に便利なレンタサイクルの貸出しや手荷物預りサービス等を行っています。



さらに、壁面や床面にプロジェクションマッピングで超高精細な8Kの空撮映像を投影するシアターでは、上空から見た大迫力の古墳群の姿や堺の歴史文化を体感することができます。

百舌鳥・古市古墳群を分かりやすく紹介する施設として、古墳を初めて見る方に最適のスポットです。より深く古墳や堺の歴史を知りたい方には、隣接する大仙公園の中にある堺市博物館がおすすめです。

ぜひ、ビジターセンターを拠点に周辺の古墳群をはじめ堺のまちをゆっくり散策してください。

■問合せ先 百舌鳥古墳群ビジターセンター
〒590-0802 堺市堺区百舌鳥夕雲町2-160
TEL：072-245-6682
URL: <https://www.sakai-tcb.or.jp/spot/detail/1155>
※古墳群に関する展示やシアターは無料



発行
発行

2021年4月20日

印刷
印刷

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1番9号
TEL:06(6)767-0800 URL: <http://www.kar.or.jp>